

Александр Медведь, Дмитрий Хазанов



# «ЮНКЕРС» JU 87

ПИКИРУЮЩИЙ  
БОМБАРДИРОВЩИК





**Александр Медведь  
Дмитрий Хазанов**

---

# **«ЮНКЕРС» JU 87**

---

**ПИКИРУЮЩИЙ БОМБАРДИРОВЩИК**

Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«Эксмо»  
2007





Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника В. Петелина

*Помощь при написании работы оказали  
И.В. Башина, М.Ю. Быков, Ю.Г. Минкевич, А.В. Михайлов, Г.П. Серов,  
а также зарубежные коллеги-историки К.-Ф. Геуст, М. Салонен и М. Холм,  
которым авторы выражают искреннюю благодарность.*

**Медведь А.Н., Хазанов Д.Б.**

**М 42 «Юнкерс» Ju 87. Пикирующий бомбардировщик. — М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. — 160 с.: ил.**

**ISBN 978-5-699-23260-4**

В книге рассказывается о конструкции самолёта Ju 87, о его модификациях, об организации серийного производства и боевом применении машины на Западном и советско-германском фронтах, о наиболее известных лётчиках-асах, воевавших на самолётах этого типа. Приведены статистические данные о численности «восемьдесят седьмых» в авиационных частях и соединениях Люфтваффе на протяжении всего периода боевого применения, а также лётно-технические данные самолётов разных серий.

**ББК 68.54**





# СОДЕРЖАНИЕ

История создания Ju 87 .....	5
«Штуки» завоёвывают известность .....	25
«Восемьдесят седьмые» в операции «Барбаросса» .....	59
Совершенствование «восемьдесят седьмого» продолжается .	73
Восточный фронт — главный фронт для Ju 87 .....	87
На всех фронтах большие перемены .....	117
На разных направлениях .....	136
Литература и источники .....	159

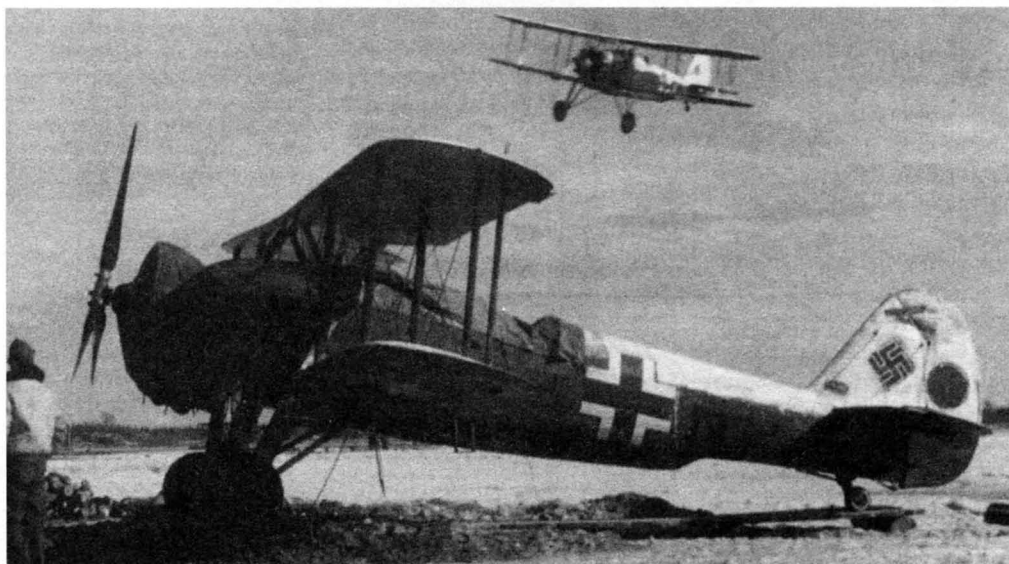




**«Демонстрационный»  
самолет «Юнкерс» К-47,  
построенный и  
испытанный  
в Швеции**



**Пикирующий  
бомбардировщик He 50A**



**Ju 87V1 с мотором  
Роллс-Ройс «Кестрел» V**





# ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ Ju 87

Пикирующие бомбардировщики как класс военных самолетов существовали относительно недолго — не более 15—20 лет, и наиболее ярким периодом для них стала Вторая мировая война. Советский пикировщик Пе-2, американский SBD, японский «Вэл» — все испытали свою «минуту славы», но ни один из них не заслужил столько любви и ненависти, восторженных эпитетов и проклятий, сколько германский самолет Ju 87, известный по обеим сторонам Западного фронта как «штука», а среди советских солдат — как «лаптежник», или просто «лапоть». Можно отметить, что практически во всех странах, где создавались пикирующие бомбардировщики, самолеты первого воевавшего поколения оказались более успешными, нежели пришедшие им на смену. Вопреки множеству недостатков, порой очень существенных, эти машины благодаря мастерству и мужеству их экипажей навсегда оставили неизгладимый след в истории авиации.

## Первые германские эксперименты с пикировщиками

Под покровом сумерек 19 октября 1933 г. в порту Бремерхафен с борта грузового парохода, прибывшего из Нью-Йорка, были выгружены два больших контейнера. В каждом из них находился разобранный самолет Кертисс «Хоук» II. Помимо своего основного назначения этот весьма прочный истребитель-биплан был способен выполнять функции пикирующего бомбардировщика. По документам оба самолета были собственностью знаменитого германского пилота Эрнста Удета. В списке немецких асов Первой мировой войны по количеству сбитых самолетов противника Удет занимал вторую строчку после погибшего в бою барона Рихтгофена. В начале 1930-х годов Удет увлекся идеей бомбометания с пикирования и стал ее ревностным сторонником. Изучая зарубежный опыт, он посетил Соединенные Штаты, где полным ходом шли эксперименты с пикировщиками. Здесь-то ему и «пришла в голову» мысль о закупке наиболее удачных образцов самолета фирмы «Кертисс». На самом деле оба «Хоука» стали собственностью германского правительства.

Историки авиации по-разному оценивают роль этих самолетов в появлении известных всему миру немецких пикирующих бомбардировщиков. Многие считают, что именно они послужили «эмбрионом», из которого впоследствии «выросли» чудовищные эс-

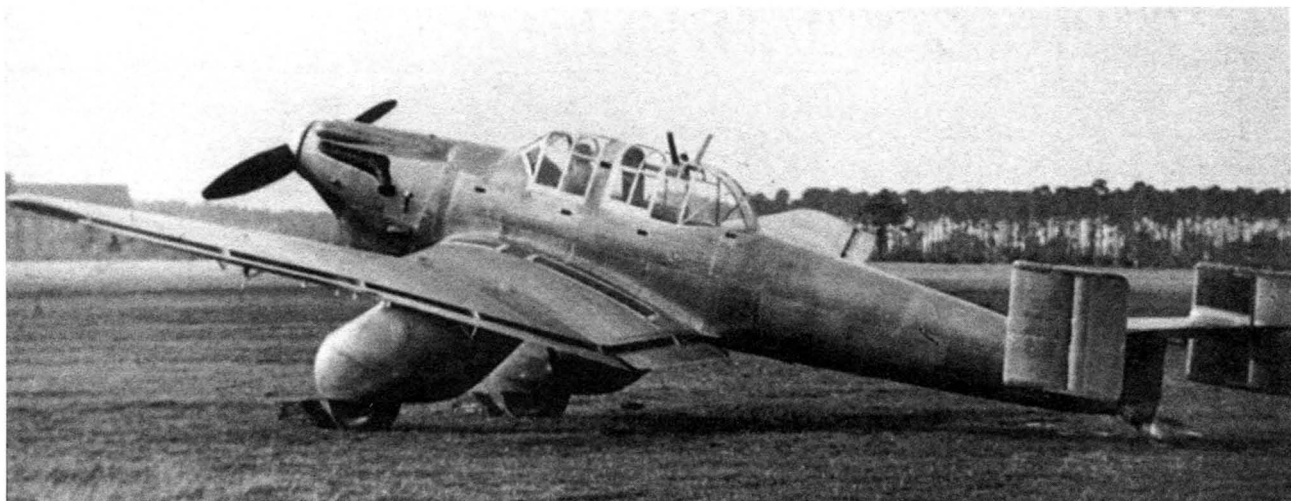
кадры «штурк». Однако в действительности, американские машины не сыграли практически никакой роли в их разработке. Дело в том, что программа создания собственного пикирующего боевого самолета была сформулирована примерно за полгода до появления «американцев» в порту Бремерхафен и не предусматривала никаких заимствований. Идея же закупки «Хоуков» принадлежала рейхсминистру авиации Герману Герингу, который пожелал лично полетать на заокеанской новинке.

Германская фирма «Юнкерс» в годы Первой мировой войны получила солидный опыт постройки самолетов для непосредственной поддержки войск на поле боя. В 1917 г. ею был создан штурмовик J-1 с двухместной бронированной кабиной. В то время практически все самолеты строились из дерева и обшивались аэрополотном. В отличие от них J-1 имел не только металлическую силовую конструкцию, но и дюралевую обшивку. Его мотор и рабочие места членов экипажа прикрывались 5-мм листами хромоникелевой стали. Пара пулеметов «Шпандау» устанавливалась в фюзеляже для стрельбы вперед—вниз, что позволяло обстреливать цели с горизонтального полета. До конца войны немцы успели построить 227 самолетов этого типа. Британская разведка приложила много усилий, чтобы раздобыть экземпляр такой машины, но ознакомиться с бронированным штурмовиком англичане смогли лишь после окончания боевых действий. J-1 вызвал большой интерес у специалистов, но в условиях послевоенного спада заказов на подобные самолеты не последовало.

В 1920-е годы Германия формально была лишена возможности строить военные самолеты. Профессор Гуго Юнкерс перенес свои эксперименты в Швецию, где он имел дочернее предприятие «АБ Флюгиндустри» (AB Flygindustri). В частности, там был спроектирован и построен «демонстрационный» самолет «Юнкерс» K-47. Он представлял собой двухместный истребитель-моноплан с мотором Бристоль «Юпитер», вооруженный тремя пулеметами. Особенностью машины было крыло с мощной механизацией, которая обеспечивала резкий вывод из пикирования на высокой скорости.

«Демонстрационный» истребитель с повадками пикировщика вызвал большой интерес у авиационных специалистов ряда стран. Из Китая последовал заказ на 12 машин. Еще два K-47 были построены для





**Характерной особенностью первого прототипа Ju 87 было двухкилевое оперение**

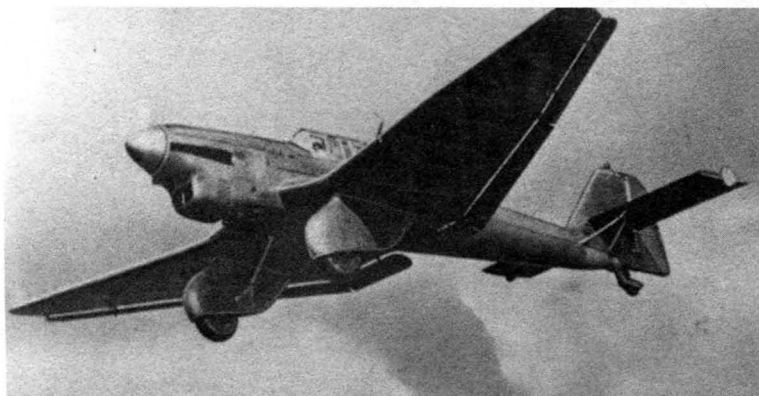
авиашколы в Липецке, где по секретному соглашению с СССР запрещенные официально германские ВВС готовили свои кадры. Впрочем, для ВВС РККА опыты с бомбометанием с крутого пикирования не были такой уж новостью. В самом конце гражданской войны, в 1920 г., летчики Смирнов и Акулов на практике опробовали этот способ боевого применения самолета ДН-9. Они отбомбились по канонерке, которая обстреливала Таганрог. Первые две трехпудовые бомбы лишь взметнули фонтаны воды в полтора десятках метров за кормой, зато во втором заходе пара других угодила точно в полубак и уничтожила одно из орудий вместе с расчетом. Прекратив огонь, поврежденный корабль с трудом добрался до Керчи.

Практическое содействие немцам в отработке идеи пикирующего бомбардировщика оказали и шведы. Полковник Нильс Киндберг писал: «Официально принято утверждать, что работа над созданием пикирующих бомбардировщиков ВВС Швеции и филиалом фирмы «Юнкерс» велась независимо, без взаимного влияния, хотя и в одно и то же

время. На самом деле все обстоит несколько по-иному. Известный летчик-испытатель, работавший у Юнкерса, и технический персонал компании получили от шведского правительства разрешение на проведение испытаний специально оборудованного для бомбометания с пикирования и ракетных стрельб самолета «Юнкерс» К-47. Одновременно (осенью 1934 г.) на полигоне во Фресоне шведское авиакрыло № 4 впервые отрабатывало на практике технику бомбометания с пикирования. Шведская и германская группы имели, таким образом, взаимную возможность наблюдать за ходом испытаний и обмениваться взглядами. Несомненно, что появление самолета Юнкерс Ju 87 и широкое применение немцами пикирующих бомбардировщиков на начальном этапе Второй мировой войны в какой-то мере связаны с опытами на полигоне Фресон в 1934 г....

Впрочем, не следует думать, что Ju 87 является прямым наследником К-47. Первыми серийными типами немецких пикирующих бомбардировщиков оказались вполне традиционные бипланы смешанной конструкции — Хейнкель He 50. Разработка этого самолета началась в 1931 г. Первоначально фирма «Хейнкель» рассматривала новую машину вовсе не как пикирующий бомбардировщик, а как поплавковый корабельный самолет, способный нести до 250 кг бомб и взлетать с катапульты. В 1932 г. второй экземпляр He 50 был продемонстрирован тогдашнему военному руководству Германии. Помимо самих немцев возможностями этого довольно крупного двухстоечного биплана заинтересовались японцы. Вначале они закупили два экземпляра машины, а позднее приобрели лицензию и стали производить свой вариант с мотором «Котобуки» II-Кай

**Третий опытный Ju 87**



под названием «палубный пикирующий бомбардировщик тип 94» (или Аичи D1A1).

Авиационный отдел военного министерства Германии заказал три предсерийных пикировщика He 50aL со звездообразным мотором воздушного охлаждения «Брамо» SAM22B взлетной мощностью 600 л.с. Экипаж самолета обычно состоял из двух человек, но в варианте пикирующего бомбардировщика задняя кабина оставалась пустой и закрывалась съемными панелями. При этом машина была способна поднять 500 кг бомб. В двухместном варианте бомбовая нагрузка сокращалась до 250 кг.

В 1933—1934 гг. Э. Хейнкель заключил три контракта на поставку 60 серийных He 50A для германских ВВС. Кроме того, еще 24 машины с моторами «Юпитер» VI заказало китайское правительство. Экспортный вариант для Китая получил обозначение He 66. Вторая половина этой партии была временно задержана германским правительством для нужд только что созданных Люфтваффе и передана китайским заказчикам лишь в январе 1936 г. Любопытно, что вскоре китайские и японские «хейнкели» встретились в воздухе как враги. Китайцы даже были вынуждены применить для He 66 специальную идентифицирующую окраску, чтобы отличать свои самолеты от чужих.

В Люфтваффе He 50A первоначально попали в летные школы и использовались в качестве учебных машин. В октябре 1935 г. с формированием первого экспериментального подразделения пикировщиков, получившего название «авиагруппа Шверин», часть «хейнкелей» стала применяться по своему прямому назначению. В апреле 1936 г. «группа Шверина» была преобразована в первую группу 162-й эскадры пикирующих бомбардировщиков (I/StG162 — I/Sturzkampfgeschwader 162). II-я и III-я группы этой эскадры были образованы из подразделений бывшего истребительного соединения JG162 «Иммельман». Его наименование и номер сохранили для первой в Люфтваффе эскадры «штук» (номер эскадры в Люфтваффе в то время формировался так: первая цифра — порядковый номер соединения данного рода авиации в воздушном округе (1), вторая цифра — род авиации [6 — пикирующие бомбардировщики], третья цифра — номер воздушного округа (2 — Берлинский)].

К середине 1930-х годов He 50A рассматривался как устаревший, поэтому осенью 1936 г. его начали заменять новыми пикировщиками Hs 123, а «хейнкели» постепенно возвращать в авиашколы. Последним эта-

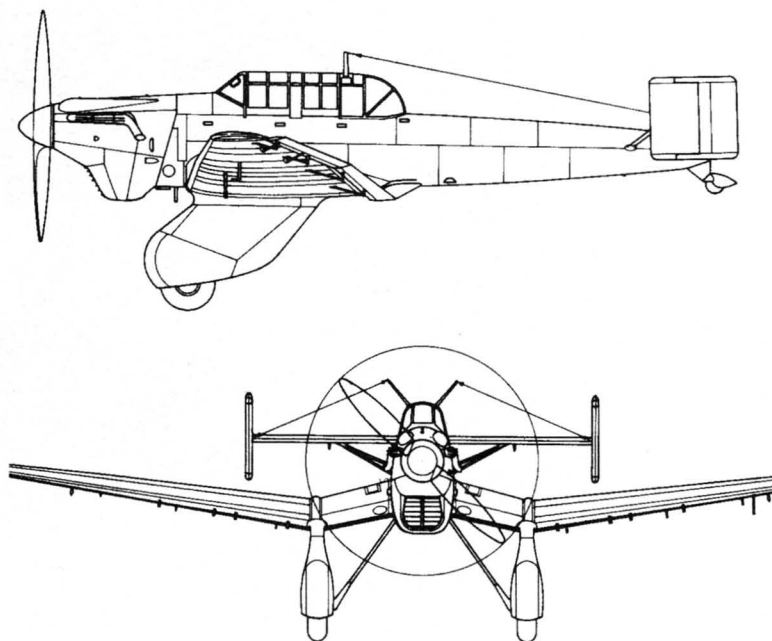
пом в их летной карьере стала передача в конце 1943 г. в состав ночных штурмовых групп (NSGr — Nachtschlachtgruppen), созданных немцами по образу и подобию советских полков ночных бомбардировщиков на У-2. Уцелевшие к этому моменту He 50A составили основу боевой мощи NSGr11. На этих немецких «кукурузниках» летали эстонские коллаборационисты. В конце сентября 1944 г. NSGr11, входившая в состав немецкого 1-го воздушного флота, в Либаве прекратила свое существование. Вместе с ней были уничтожены, вероятно, и последние 17 самолетов He 50A.

## Пикирующие бомбардировщики для нацистов

С приходом нацистских лидеров к власти в Германии началась стремительная милитаризация страны. Одним из первых ее этапов, еще не бросающимся в глаза иностранному наблюдателю, стало создание экспериментальных образцов боевой техники и вооружения.

В середине лета 1933 г. фирмы «Физелер» (Fieseler) и «Хеншель» (Henschel) на конкурсной основе приступили к разработке пикирующего бомбардировщика в рамках первого (так называемого «немедленного») этапа программы «Sturzkampfflugzeug». От этих машин не требовали особо высоких боевых и летно-технических качеств, так как время на их создание было жестко лимитировано. Оба самолета имели бипланную схему с неубирающимися шасси. Характерным

*Схема пикирующего бомбардировщика Ju 87V1*





отличием пикировщика «Физилер» Fi 98, созданного под руководством Рейнольда Мевеса, было применение дополнительного регулируемого стабилизатора на вершине киля. Во всех других отношениях это был вполне обычный двухстоечный расчалочный биплан с весьма несовершенной аэродинамикой. Машина не удовлетворила представителей рейхсминистерства авиации (RLM — Reichsluftfahrtministerium).

Зато пикировщик фирмы «Хеншель» получился весьма интересным. Самолет Hs 123 представлял собой одноместный одностоечный полутораяплан, совершенно лишенный растяжек. Он был способен нести под нижними плоскостями четыре бомбы SC50 и применять их с пикирования под углом до 60°. Силовая установка — звездообразный мотор воздушного охлаждения BMW 132A-3 мощностью 650 л.с. В ходе сравнительных испытаний, проведенных весной 1935 г., прототип Hs 123V1 продемонстрировал полное превосходство над Fi 98. В начале мая новейший «хеншель» был показан широкой публике. Пилотировал машину Эрнст Удет. Его полеты несколько подогрели интерес руководства Люфтваффе к пикирующим бомбардировщикам, хотя

возглавлявший Техническое управление (T-Amt — Technisches-Amt) полковник Вольфрам фон Рихтгофен, разочарованный результатами внедрения He 50A в войска, предпочитал штурмовики.

Спустя год, после проведения необходимых изменений и доработок, а также налаживания производства, первые серийные Hs 123A-1 поступили на вооружение авиагрупп пикирующих бомбардировщиков. Осенью 1936 г. они полностью вытеснили устаревшие He 50A и Ar 65 из I/StG162, а позднее из II/StG162 и I/StG165.

Начавшаяся в Испании гражданская война позволила немцам опробовать новейшие пикировщики в реальной боевой обстановке. В декабре 1936 г. пятерка Hs 123A-1 прибыла в Севилью. Однако случилось так, что начальником штаба легиона «Кондор» оказался бывший шеф Технического управления фон Рихтгофен, убежденный приверженец штурмовой авиации. По его указанию «хеншели» стали использовать в основном в варианте штурмовиков для нанесения ударов по войскам на поле боя и в ближнем тылу республиканцев. Результаты боевого применения Hs 123A-1 были высоко оценены как руководителями мятежников, так и их

**Механики  
готовят Ju 87A-1  
к учебному полету**





**Пикирующий  
бомбардировщик Ju 87A-1  
из «Звена Иоланты»**

немецкими друзьями. В начале 1938 г. генералу Франко были переданы еще 16 «хеншей», получивших у испанских фашистов наименование «Анджелито». Гражданскую войну пережили 14 машин, которые после ее окончания долгое время летали в составе ВВС Испании. Однако в самих Люфтваффе Ju 123A нашел лишь ограниченное применение. Его успех буквально на лету перехватил знаменитый «Юнкерс» Ju 87.

Включившись в программу создания современного пикирующего бомбардировщика, фирма «Арадо» (Arado) сделала ставку на бипланную конструкцию. Оценивая такое решение по сегодняшним меркам, его можно считать ошибочным. Однако в середине 1930-х годов бипланы были еще довольно популярны, и принятая аэродинамическая схема свидетельствовала скорее о некоторой консервативности. В самом деле, тонкие крылья бипланной коробки Ar 81 (такое обозначение получил пикировщик фирмы «Арадо») при относительно малой массе обеспечивали высокую прочность, необходимую для самолета подобного назначения. При одинаковом с Ju 87 вооружении Ar 81 весил на 350 кг меньше. Тщательно закапотированный мотор и неубирающиеся основные стойки шасси создавали относительно небольшое сопротивление, поэтому биплан «Арадо» с тем же двигателем Jumo 210Ca, что и у моноплана Ju 87A-0, летал на расчетной высоте на 20 км/ч быстрее последнего! Более того, пикировщик «Арадо» превосходил первые варианты «Юнкерса» и по скороподъемности, и по высотности.

Первый прототип Ar 81V1 поднялся в воздух в конце 1935 г. Инженер Блюм, ведущий конструктор фирмы «Арадо» по программе пикирующего бомбардировщика, не терял надежды на победу своего детища в конкурсе. Однако шансы Ar 81 были призрачными. Техническое управление сочло главным для пикировщика высокую точность бомбометания, а по этому параметру

машина фирмы «Арадо» заметно проигрывала Ju 87.

Самолет имел весьма своеобразный фюзеляж, хвостовая часть которого выполнялась в виде трубчатой балки и несла двухкилевое вертикальное оперение. Поперечный угол установки стабилизатора конструкторы выбрали довольно большим. Весь хвост получился недостаточно жестким, что вызывало «виляния» и «клевки» самолета на режиме пикирования. На втором прототипе машины стабилизатор переделали, ликвидировав поперечную V-образность и подкрепив его подкосами. Предпринятые меры несколько повысили устойчивость машины, но все же она оказалась недостаточной. Третий прототип Ar 81 с усиленной хвостовой балкой и нормальным однокилевым оперением не успели подготовить к июню 1936 г., когда в летно-испытательном центре Рехлин начались сравнительные испытания претендентов на роль серийного пикировщика. Проведенные позднее испытания Ar 81V3 продемонстрировали удовлетворительную устойчивость машины, хорошие пикирующие и другие летные качества, но время было упущено: рейхсминистерство авиации приняло решение о запуске Ju 87 в серийное производство.

Таким образом, причиной отказа от Ar 81 явилась вовсе не «регрессивность» его конструкции, а неумолимый фактор времени и несомненное личное влияние возглавившего Техническое управление генерала Эрнста Удета, который еще до начала сравнительных испытаний сделал выбор в пользу Ju 87.

В 1934 г. к программе разработки «Sturzkampfflugzeug» присоединилась фирма «Гамбургер Флюгцойгбау» (Hamburger Flugzeugbau), являвшаяся филиалом компании «Блом и Фосс» (Blohm und Voss). Ведущий инженер Ричард Фогт спроектировал цельнометаллический низкоплан Ha 137 с неубирающимися хорошо обтекаемыми стойками шасси. По тогдашней моде крыло машины (как и у двух других конкурентов —





**«Антоны» из I/StG167 на заснеженном аэродроме**

Ju 87 и He 118) имело ярко выраженную конфигурацию обратной «чайки», что обеспечивало высокую прочность и сокращало высоту основных опор шасси. Силовая конструкция центроплана выполнялась из стальных труб, а консоли были цельнодюралевыми.

Первый и второй опытные самолеты оснащались моторами воздушного охлаждения BMW 132A-3, а четыре следующих имели рядные жидкостные двигатели (Роллс-Ройс «Кестрел» — на V3, Jumo 210Aa — на остальных). В отличие от других самолетов-конкурентов Na 137 был одноместным. С самого начала машину предполагали вооружить четырьмя огневymi точками. В одном из вариантов в состав вооружения входили две пушки MG/FF в крыле и два пулемета над мотором. Первый полет Na 137V1 совершил в апреле 1935 г. К этому времени Техническое управление пересмотрело и несколько конкретизировало содержание условий на разработку пикирующего бомбардировщика. В частности, в новой редакции тактико-технических требований указывалось, что самолет должен быть двухместным. Но переделать Na 137 в двухместный вариант не представлялось возможным из-за его малых размеров. В связи с этим Техническое управление отвергло Na 137 в варианте пикировщика, однако разрешило продолжить его разработку в варианте штурмовика.

Такая идея вполне соответствовала позиции фон Рихтгофена. Однако в июне 1936 г. шефом T-Amt стал Эрнст Удет. Вскоре после начала сравнительных испытаний машина Фогта была официально отвергнута.

Впрочем, на этом история Na 137 еще не окончилась. В тот период времени командование германских военно-морских сил вынашивало идею постройки собственных авианосцев, которым требовались специализированные пикировщики. Морякам понравился Na 137 в первую очередь из-за небольших размеров и массы, позволявших размещать больше самолетов в тесном корабельном ангаре. В рамках бюджетных ассигнований на разработку самолетов корабельного базирования фирме «Блом и Фосс» предложили разработать два варианта пикировщика — палубный «Проект 11» и поплавковый «Проект 11а».

Главным недостатком «морских» вариантов Na 137, выявившимся в ходе позднейших испытаний, оказалась сравнительно малая дальность полета — всего около 600 км. Сыграла роль и катастрофа шестого прототипа в июле 1937 г. В следующем году фирма «Юнкерс» предприняла переделку своего, ставшего уже широко известным, пикировщика Ju 87 в палубный вариант, что окончательно подорвало последние надежды на серийное производство Na 137. В дальнейшем

два прототипа машины, оснащенные моторами Jumo 210Aa, использовались для испытаний различных образцов вооружения, включая ракеты «Рейнметалл-Борзиг» RZ 65.

## Основной соперник

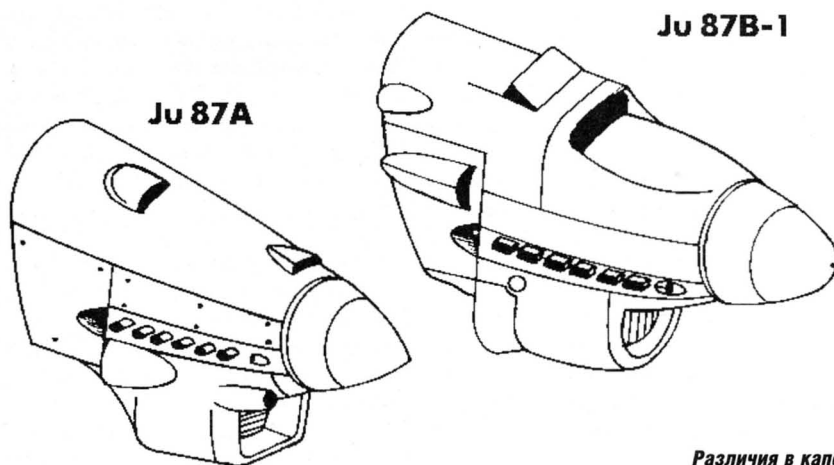
В марте 1935 г. к созданию еще одного варианта самолета по программе Sturzkampf-flugzeug подключилась фирма «Хейнкель». Требования, предъявленные заказывающим управлением рейхсминистерства авиации к тактико-техническим характеристикам машины, были сформулированы в самом общем виде. Поэтому братья Вальтер и Зигфрид Понтеры, соавторы будущего пикировщика, могли довольно свободно реализовывать те идеи, которые у них имелись в отношении самолета подобного назначения.

Пикирующий бомбардировщик He 118, в отличие от самолетов основных конкурентов, был относительно крупнее, имел убирающееся шасси и оснащался более мощным двигателем «Даймлер Бенц» DB 600. Параллельно с He 118 фирма «Хейнкель» работала над созданием истребителя He 112, от которого новый пикировщик позаимствовал конструкцию крыла с небольшой обратной «чайкой». Основные стойки шасси убирались поворотом наружу в консоли. Цельнометаллический овальный фюзеляж в средней части имел полукруглую кабину, в которой летчик и стрелок-бомбардир располагались друг за другом. Еще одной отличительной особенностью He 118 был бомбоотсек под кабиной стрелка. При сбрасывании бомбы на режиме пикирования специальное устройство выводило ее за пределы фюзеляжа в положение, исключающее попадание во вращающийся воздушный винт. В двух-

местном варианте бомбовая нагрузка машины составляла 250 кг. Если стрелок-бомбардир оставался на земле, He 118 был способен поднять 500-кг бомбу. Сброс ее мог осуществляться не только с пикирования, но и с горизонтального полета. Для этого во второй кабине имелся специальный бомбардировочный прицел.

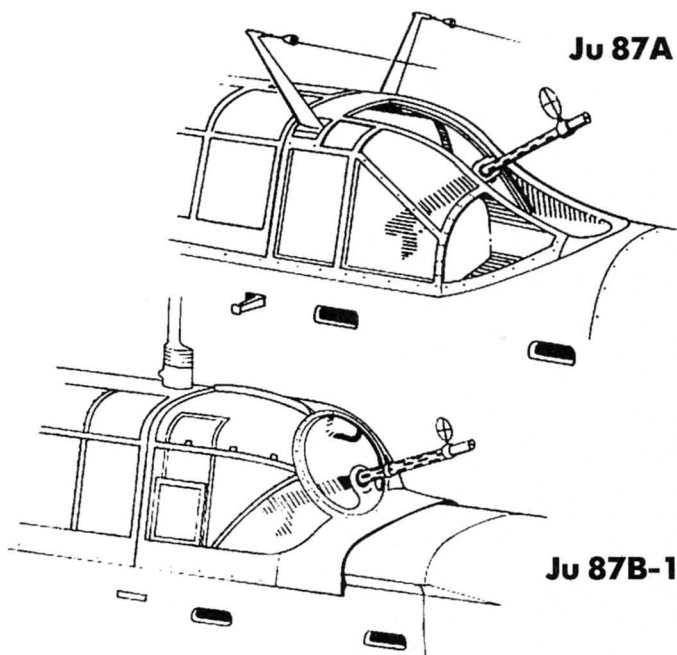
Первый опытный экземпляр He 118V1 с временно установленным на нем мотором Роллс-Ройс «Буззard» поднялся в воздух менее чем через год после начала разработки. Спустя месяц за ним последовал He 118V2 с мотором DB 600. В ходе первых полетов выявилась необходимость повышения устойчивости и управляемости машины. Пришлось устранять многочисленные «детские болезни» (на Западе используют другое выражение: «teething troubles» — «зубная боль», что, по-видимому, лучше передает ощущения конструктора на этом этапе доводки машины). Однако достигнутая у земли скорость полета 330 км/ч сразу вывела «Хейнкель» в число основных претендентов на победу в конкурсе. К концу весны 1936 г. у Na 137 и Ar 81 не оставалось уже практически никаких шансов. Сам Хейнкель и братья Понтеры, хорошо знакомые с результатами испытаний Ju 87, заранее торжествовали победу. Их машина по всем основным показателям превосходила пикировщик конкурентов.

На третьем опытном самолете конструкторам фирмы «Хейнкель» удалось устранить основные дефекты. Для лучшей управляемости размеры рулей и элеронов были увеличены. Повышение технологичности машины в процессе производства потребовало отказаться от эллиптической передней кромки крыла в пользу прямой. Законцовки консо-



Различия в капотировке моторов Ju 87A и Ju 87B-1





**Различия в стрелковых  
турелях радиооператора  
на самолетах  
Ju 87A и Ju 87B-1**

лей слегка обрезали. На самолете установили двигатель DB 600C взлетной мощностью 910 л.с. Весной 1936 г. фирма приступила к постройке предсерийной партии пикировщиков из 10 машин, а в июне в Рехлине были проведены сравнительные испытания всех самолетов, созданных в рамках программы «Sturzkampfflugzeug».

Пилот фирмы «Юнкерс» выжал из машины все, что она могла дать. Ju 87V2 пикировал отвесно и каждый раз уверенно выходил в горизонтальный полет. Летчик-испытатель фирмы «Хейнкель» флюг-капитан Хейнрихс пилотировал осторожно, во всех случаях углы пикирования не превышали 50°. Причиной этого являлась недоведенность системы управления шагом винта, которая должна была переводить его на большой установочный угол одновременно с выпуском тормозных щитков-закрылков. В ходе последних полетов на заводском аэродроме фирмы Хейнрихс выявил недостаточную надежность упомянутой системы, что приводило к раскрутке винта, тряске мотора и грозило катастрофой. Поэтому во время сравнительных испытаний шеф-пилот с разрешения руководства фирмы предпочитал не рисковать. По мнению Хейнкеля, затруднение было временным, а по всем другим показателям He 118 существенно превосходил Ju 87. Но в дело вмешался случай. Эрнст Удет, новый глава Технического управления, решил лично опробовать столь многообещающую машину в воздухе.

27 июня 1936 г. он приехал в Мариенэ, где располагался заводской аэродром фирмы «Хейнкель», и получил краткую консультацию об особенностях He 118 от летчика-испытателя фирмы Герхарда Ничке. Тот порекомендовал, в частности, принудительно перевести винт на большой шаг перед пикированием. Удет слушал его рассеянно, думая о чем-то своем. Затем он взлетел и, набрав высоту 4000 м, ввел He 118V3 в отвесное пикие. Винт остался на малом шаге, и через несколько секунд мотор «пошел в раскрутку». Возникла сильнейшая вибрация, вызвавшая разрушение хвостовой части фюзеляжа и оперения. Удет сумел выбраться из обломков машины и спастись, спустившись на парашюте. Приземлился он без полуботинка, зажатого педалью управления, и слегка повредил ногу. Главу T-Amt тут же увезли в госпиталь. Испуганный Эрнст Хейнкель бросился вдогонку на своей машине и приехал к самому завершению разговора неунывающего немолодого пилота с врачом. «Отлично, доктор, — насмешливо сказал Удет. — Теперь Вам остается только осмотреть мои штаны, чтобы поставить окончательный диагноз».

Глава Технического управления отказался признать собственную ошибку и сделал вывод о непригодности He 118 для Люфтваффе. Потрясенный развитием событий, Хейнкель вместо выгодного заказа получил разрешение на продажу своего новейшего пикировщика за рубеж. Японский военноморской атташе немедленно приступил к переговорам. Вскоре к ним присоединился и представитель японских ВВС. Каждое из ведомств закупило по одному экземпляру самолета, а императорский военноморской флот, кроме того, получил лицензию на право постройки He 118.

Опытные самолеты впоследствии широко использовались фирмой «Хейнкель» для проведения различных экспериментов. В частности, на He 118V2 проходил отработку в воздухе реактивный двигатель HeS 3A. Предсерийные самолеты He 118A-0 нашли применение в летных школах Люфтваффе.

### **Пикировщик фирмы «Юнкерс»**

Одна из старейших германских авиастроительных компаний — фирма «Юнкерс» начала работы над машиной, впоследствии ставшей известной как Ju 87, еще в 1933 г. После прихода к власти нацистов сам профессор Гуго Юнкерс был удален от руководства компанией, поскольку без восторга принял приход к власти «коричневых». Фирму фактически национализировали, и все ее

работы впоследствии осуществлялись под непосредственным контролем рейхсминистерства авиации.

Конструирование пикирующего бомбардировщика поручили ведущему инженеру компании Герману Полману. В годы Первой мировой войны Полман летал на задания в качестве пилота бомбардировщика, а затем принимал участие в создании «демонстрационного» истребителя «Юнкерс» К-47. Интересной особенностью первого этапа разработки будущей «штуки» оказалось отсутствие конкретных цифровых тактико-технических требований. Неопределенность взглядов руководства RLM на облик и характеристики нового пикировщика была столь велика, что все требования формулировались только словесно.

В 1934 г. облик будущего пикирующего бомбардировщика начал вырисовываться яснее, ведь в RLM стекались предложения фирм «Физилер» и «Хеншель», занятых в «немедленном» этапе программе, а также четырех других компаний, включившихся в создание самолета-пикировщика второго этапа. В конце 1934 г. Полман представил деревянный макет своего пикирующего бомбардировщика. Наконец, в начале 1935 г. рейхсминистерству авиации удалось сформулировать вполне конкретные количественные требования к основным характеристикам новой машины. Они опирались главным образом на проработки фирмы «Юнкерс», что сразу поставило ее конкурентов в невыгодное положение. Впервые офици-

ально были выдвинуты требования монопланной схемы (участь Ar 81 оказалась предрешенной) и двухместной кабины экипажа (практически отпал Ha 137). Как уже отмечалось, к концу весны 1936 г. у машины Полмана реально остался только один соперник — He 118.

Конкуренция с «хейнкелем» началась с больших неприятностей. Отсутствие в Германии отработанного мощного мотора вынудило конструкторов на первом этапе использовать иностранные двигатели. Первые полеты прототипа Ju 87V1 с V-образным мотором жидкостного охлаждения Роллс-Ройс «Кестрел» V мощностью 640 л.с. на высоте 3200 м выявили неудовлетворительный тепловой режим силовой установки. Конструкцию жидкостного радиатора и его тоннеля пришлось пересмотреть, в результате чего и без того угловатый «подбородок» машины заметно вытянулся вниз.

Но это было только начало. Поздней осенью 1935 г. в Дессау начались испытания самолета в режиме пикирования. Один из полетов 24 января 1936 г. закончился катастрофой. Оперение первого варианта Ju 87 спроектировали двухкилевым. Большие прямоугольные шайбы на концах подкосного стабилизатора и стали причиной летного происшествия. В ходе пикирования под углом 50° самолет вдруг «завалил хвостом», правый киль вместе с рулем направления оторвался, а спустя пару секунд машина лишилась и горизонтального оперения. Неуправляемый самолет врезался

**Технические данные пикирующих бомбардировщиков, созданных на втором этапе программы «Sturzkampfflugzeug»**

	Ar 81V3	Ha 137V4	He 118A	Ju 87V4
Экипаж	2	1	2	2
Тип мотора	Jumo 210Ca	Jumo 210Aa	DB 600C	Jumo 210Aa
Мощность мотора, л.с.	640	610	910	610
на высоте, м	2660	2600	4000	2660
Размах крыла, м	11,0	11,16	15,1	13,8
Длина, м	11,5	9,18	11,8	10,8
Высота, м	3,6	2,8	3,98	3,89
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	35,6	23,5	37,7	31,9
Масса пустого, кг	1927	1816	2700	2300
Масса полетная, кг	3072	2417	4123	3400
Максимальная скорость, км/ч	342	328	392	298
на высоте, м	4000	2000	6000	3700
Потолок, м	7600	6700	—	7000
Дальность полета, км	690	580	1050	900
Вооружение:				
стрелковое	2x7,92мм	4x7,92мм	3x7,92мм	2x7,92мм <sup>1</sup>
бомбардировочное, кг	1x250	4x50	1x250 <sup>2</sup>	1x250 <sup>2</sup>

1 — один пулемет в правой консоли, второй — на турели стрелка

2 — в одноместном варианте мог брать 500-кг бомбу



в землю, погибли шеф-пилот фирмы «Юнкерс» Вилли Ньюенхофен и радист.

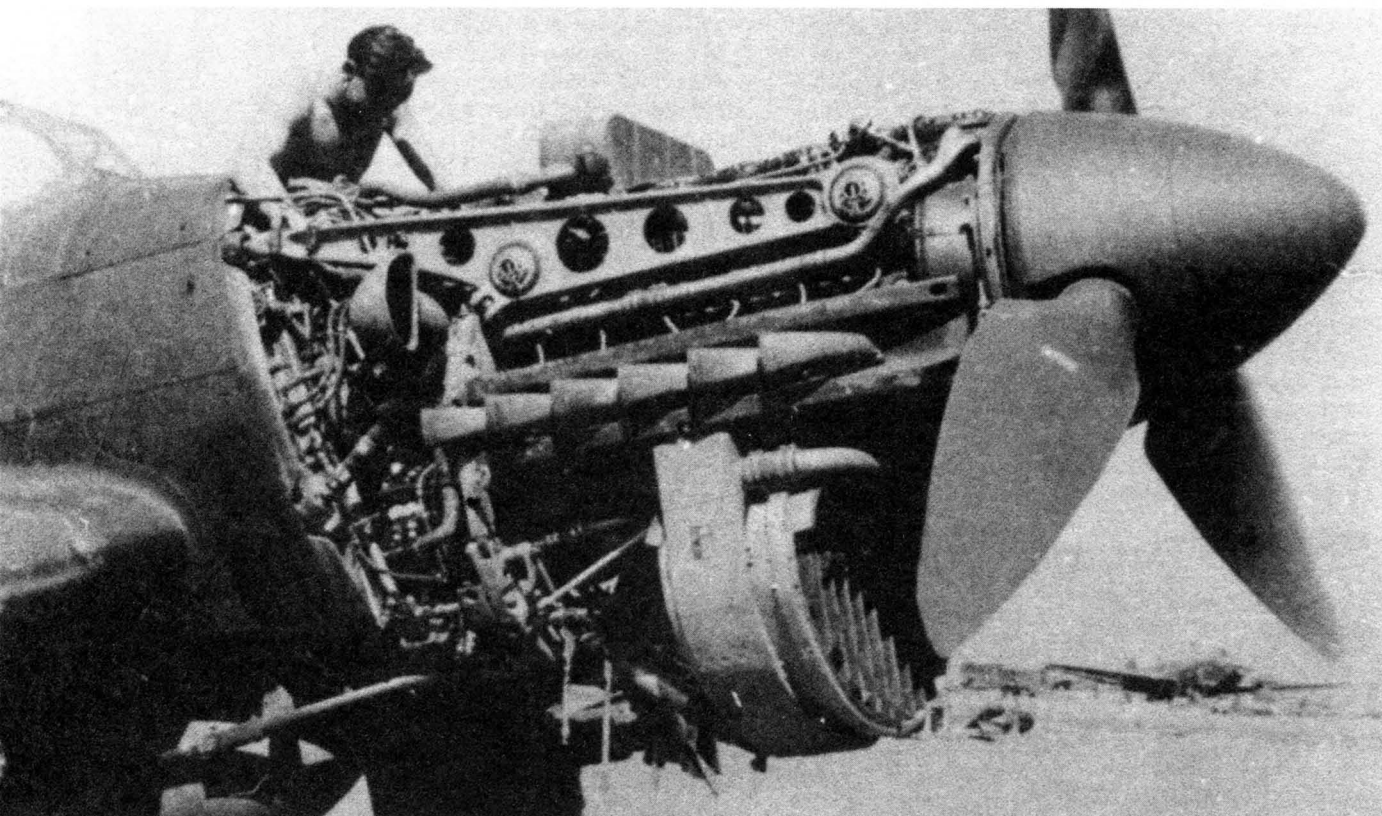
К моменту катастрофы фирма закончила постройку второго прототипа Ju 87V2 с германским V-образным мотором жидкостного охлаждения Jumo 210Aa мощностью 610 л.с. на высоте 2550 м. В отличие от первого опытного самолета V2 оборудовали трехлопастным винтом переменного шага (на V1 устанавливался двухлопастный винт с фиксированными углами установки лопастей). Изучение причин катастрофы несколько затормозило программу. Полман принял решение заменить двухкилевое оперение обычным с увеличенной площадью киля и руля направления, что привело к наращиванию длины фюзеляжа до 10,64 м. Одновременно усилили конструкцию хвостовой балки фюзеляжа. Горизонтальное оперение этой машины в отличие от всех последующих имело закругленные законцовки.

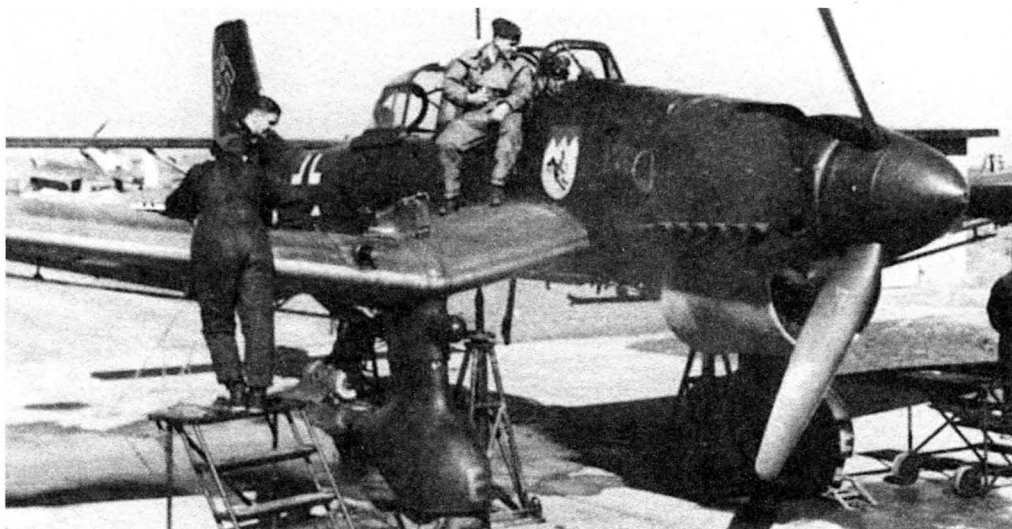
Третий опытный самолет, переданный на испытания осенью 1935 г., отличался еще раз пересмотренной формой хвостовой части фюзеляжа и руля направления. На нем впервые были введены характерные весовые компенсаторы руля высоты на прямоугольных законцовках, а также изменены моторама и капоты мотора.

В период сравнительных испытаний в Рехлине летом 1936 г. Ju 87V2 летал с уже установленными тормозными щитками, что способствовало радикальному уменьшению скорости и улучшило устойчивость машины на режиме пикирования. Руководство фирмы «Юнкерс», располагая двумя опытными машинами, благоразумно отстранило от полетов Ju 87V3, опасаясь какого-либо инцидента со вторым прототипом. Но авария, как мы уже отметили, произошла с конкурентом — пикировщиком He 118.

Создание пикирующего бомбардировщика в Германии происходило на фоне острых разногласий в руководстве рейхсминистерства авиации. Неприязненно относившийся к этому виду машин полковник Вольфрам фон Рихтгофен 9 июня 1936 г. подписал директиву, требовавшую прекратить разработку Ju 87. Однако уже на следующий день он был смещен с поста начальника Технического управления. Его место занял Эрнст Удет, а сам фон Рихтгофен спустя некоторое время отправился в Испанию. По иронии судьбы позднее, в период Второй мировой войны, упорный борец с пикировщиками возглавил 8-й авиационный корпус, укомплектованный в значительной степени столь нелюбимыми им «штуками».

**У пикировщиков Ju 87B жидкостный радиатор размещался в «бороде» под мотором, а масляный радиатор — над двигателем**





**«Берта» из  
эскадры StG77  
выставлена  
на домкраты —  
возможно, для  
нивелировки  
или для пристрелки  
крыльевых пулеметов**

После того как Удет лично «расправился» с опытным He 118, конкурентов у Ju 87 не осталось. Однако фирма «Юнкерс» продолжала совершенствовать его конструкцию. Так, на Ju 87V3 понизили уровень вала мотора, что несколько улучшило условия обзора для пилота (точно так же поступили позднее создатели советского штурмовика Ил-2). На следующей машине Ju 87V4, вышедшей на аэродром в ноябре 1936 г., мотору вновь переделали с целью дальнейшего улучшения обзора. В полу кабины пилота появилось специальное окно, закрываемое подвижной шторкой, которое облегчало выбор момента ввода самолета в пикирование. Увеличились размеры киля и руля направления, в правой консоли появился 7,92-мм пулемет MG 17.

Единственная бомба подвешивалась на специальную трапецию (иногда ее называют «вилкой»), обеспечивавшую вывод бомбы перед отделением от самолета за пределы площади, ометаемой винтом. Для прицеливания при бомбометании и стрельбе применялся специальный прицел Stuvi (Stuka-vizier — прицел для бомбометания с пикирования).

Еще одним важнейшим нововведением на «штуке» был автомат пикирования. Это устройство включалось в работу после сброса бомбы и обеспечивало вывод самолета из пике с постоянной перегрузкой; при этом усилия на ручке управления не превышали обычных для горизонтального полета. Эффект достигался перестановкой триммера с помощью специального электромеханического устройства. Позднее в состав автомата пикирования был введен барометрический прибор, инициировав-

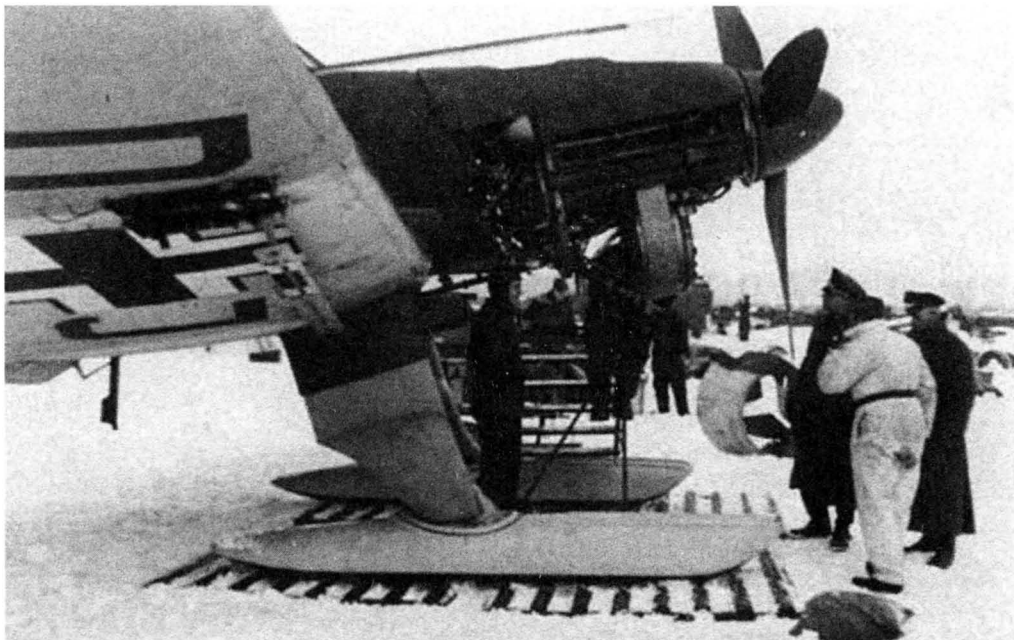
ший вывод самолета в горизонтальный полет при достижении заданной пилотом высоты даже в том случае, если бомба не сбрасывалась. Впрочем, пилот мог силой удерживать самолет в пикировании, если ситуация того требовала.

В ходе интенсивных испытательных полетов весной 1937 г. на Ju 87V4 прошли проверку несколько вариантов бомбовой нагрузки. Впрочем, недостаточная мощность мотора ограничивала возможности самолета, поэтому количество возможных вариантов было небольшим. Поднять 500-кг бомбу Ju 87V4 был способен только в том случае, если радиооператор-стрелок оставался на земле. Не изменила положения и установка нового варианта мотора Jumo 210Са мощностью 640 л.с., которую произвели уже после запуска Ju 87A-0 в серию. В результате переделок, связанных с монтажом Jumo 210Са, на V4 появились два небольших воздухозаборника для маслорадиаторов в нижней части капота, что сделало его почти неотличимым от A-0. На этом этапе опытный самолет можно было опознать лишь по крылу с характерным изломом передней кромки примерно посередине консоли.

### Ju 87 в серийном производстве

В отличие от Ju 87V4 первые предсерийные самолеты модификации A-0 (в Люфтваффе вариант «А» любого самолета называли «Антон») получили двигатель Jumo 210Са взлетной мощностью 600 л.с. и номинальной 640 л.с. на высоте 2700 м. Для упрощения производства переднюю кромку консоли сделали прямой, зато задняя получила еще один изгиб. Площадь крыла не изменилась по сравнению с вариантом V4.





Два цилиндрических маслорадиатора у «Антонов» размещались в передней части капота по бокам и несколько выше тоннеля жидкостного радиатора. Индивидуальные выхлопные патрубки лишь слегка выдавались за контур капота, газы выбрасывались перпендикулярно потоку. Перед патрубками имелся специальный воздухозаборник для обдува нагретых деталей.

Уникальной и присущей только «Антонам» была двурогая антенная мачта. Лучи антенны крепились к специальным узлам на концах стабилизатора. Основные стойки шасси закрывались огромными обтекателями. В отличие от более поздних вариантов «штук», эти стойки имели внутренние подкосы.

Своеобразную форму конструкторы придали кронштейну трубки Пито, далеко выступавшему за переднюю кромку левой консоли и отогнутому вниз. Створки фонаря кабины летчика и радиооператора откидывались вверх. В кабине радиооператора на ограниченно подвижной установке смонтировали 7,92-мм пулемет MG 15. Углы обстрела пулемета были весьма ограниченными: не более 25° в сторону, 6° вниз и 45° вверх.

Постройка последней машины из предсерийной партии в 10 самолетов была закончена в январе 1937 г. За ними последовали серийные пикировщики варианта A-1. Силовая установка подверглась лишь незначительным изменениям: на самолете смонтировали мотор Jumo 210Ca взлетной мощностью 635 л.с. В правой консоли, как и

на V4, устанавливался неподвижный пулемет MG 17 калибра 7,92 мм. При наличии стрелка-радиооператора в задней кабине максимальная бомбовая нагрузка Ju 87A-1 ограничивалась одной 250-кг бомбой на подфюзеляжной подвеске. Максимальная скорость полета пикировщика с бомбой на высоте 3000 м составляла 294 км/ч. Если второй член экипажа оставался на земле, то самолет был способен поднять 500-кг бомбу. Площадь руля направления у A-1 была несколько уменьшена, поскольку ее нижнюю часть немного срезали. Заметим, что моторный капот «Антонов» не вполне симметричен. В частности, воздухозаборник нагнетателя, размещавшийся над мотором, был смещен вправо. Сразу за коком винта на правой панели капота имелся дополнительный воздухозаборник для обдува картера двигателя, которого не было на левой стороне.

Весной 1937 г. группа I/StG 162 «Иммельман» начала перевооружение с Hs 123A на Ju 87A-1. Первоначально в этом подразделении проводились эксплуатационные испытания новой машины, а позднее и войсковые. В ходе испытаний вырабатывалась эффективная тактика применения пикировщиков.

Однако еще до этого, в ноябре 1936 г., для участия в испытаниях в реальной боевой обстановке в Испанию, где генерал Франко поднял мятеж против законного республиканского правительства, отправился предсерийный Ju 87A-0. Незадолго до этого в трю-

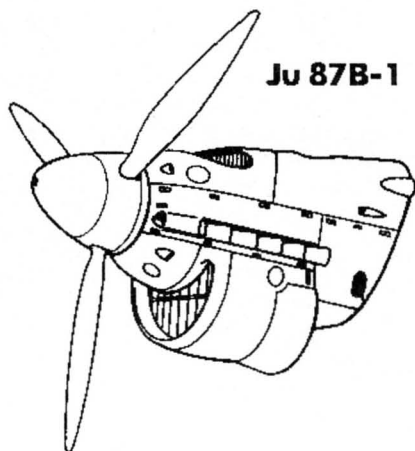
мах парохода «Усарама» на юг Испании были доставлены шесть истребителей He 51, двадцать 20-мм зениток, около 100 т боеприпасов, а вдушных, неприспособленных для людей помещениях прибыли 86 «туристов» с явной военной выправкой. Часть из них составила ядро легиона «Кондор». Другую часть доставили в Севилью 10 транспортников Ju 52, отправленных по личному указанию фюрера.

В Испании единственный «восемьдесят седьмой» получил номер 29-1. Его пилотом назначили унтер-офицера Г. Бауэра. Впервые Ju 87A-0 принял участие в боевых действиях в феврале 1937 г. в ходе наступления националистов на Бильбао. Затем «испанские войсковые испытания» продолжались еще на протяжении пяти месяцев, но об их итогах практически ничего не известно. Единственный A-0 нес на обтекателе стойки шасси своеобразную эмблему — не то котелок, не то спортивный головной убор для дерби, пронзенный зонтиком. Некоторые считают, что разработчики эмблемы таким образом подшучивали над «гражданским» статусом его пилота. По другим сведениям, черный котелок с зонтиком были своеобразной насмешкой над премьер-министром Великобритании Чемберленом.

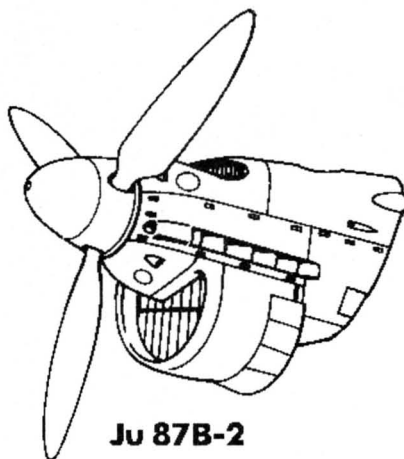
В июле машину под покровом секретности отправили судном обратно в Германию. На смену ей в середине января 1938 г. пришла тройка Ju 87A-1, взятая из 11-го отряда инструкторской эскадры LG1 (четвертая группа этой эскадры была укомплектована пикировщиками). В Испании эти самолеты несли бортовые номера 29-2, 29-3 и 29-4.

Первыми пилотами серийных «Антонов» в легионе «Кондор» стали обер-лейтенанты Г. Вайерт и Г. Гаас, а также унтер-офицер Э. Бартелс. Считается, что самолеты звена несли на обтекателях колес шасси эмблему звена — оранжевую свинью в белом овале. Из-за этой свиньи (персонажа тогдашней кинокомедии) у звена появилось собственное имя «Иоланте кетте».

Тройка A-1 совершила свои первые боевые вылеты в период боев у Теруэля в феврале 1938 г. Позднее она поддерживала наступление мятежников в Каталонии, в ходе боев под Эбро и в других операциях. Летный и технический составы звена периодически заменяли с тем, чтобы как можно больше летчиков и специалистов могли «понохать пороха». Взлетая с плохо подготовленных грунтовых аэродромов, экипажи «юнкерсов» убедились в неприспособленности обтекателей шасси к реалиям: грязь набивалась между колесами и обтекателями и приводила к «клевкам» самолета, а также к периодическим разрывам пневматиков. Кроме того, в жарком климате Испании выявилась недостаточная энерговооруженность машины — для взлета с 500-кг бомбой приходилось «выгружать» стрелка-радиста. Да и точность бомбометания отнюдь не всегда оказывалась высокой. В конце лета «восемьдесят седьмые» впервые были привлечены к нанесению ударов по морским целям и портам на Средиземноморском побережье. Ни одна из машин по официальным данным не была потеряна (самолеты вывезли в Германию в октябре 1938 г., им на смену прибыла пятерка Ju 87B-1), однако имеются неко-



**Ju 87B-1**



**Ju 87B-2**

*Характерными отличиями Ju 87B-2 от Ju 87B-1 являлись жидкостный радиатор увеличенного размера и регулируемые створки вместо «ковша» на выходе из тоннеля*



**Установка привода  
сирены на стойке шасси**

которые основания для сомнений — существуют фотографии Ju 87A-1 со свинкой Иолантой и хорошо различимым номером «5» на борту. По мнению некоторых исследователей, наличие самолета с таким номером подтверждает версию о потере одного самолета и пополнении «звена Иоланты» еще одним «Юнкерсом».

В конце 1937 г. на сборочной линии в Дессау прекратили производство самолетов модификации Ju 87A-1 и стали выпускать Ju 87A-2. По другой версии, машины варианта A-2 были получены в результате модернизации выпущенных ранее «Антонов». На Ju 87A-2 установили новые двигатели Jumo 210Da с двухскоростным приводным центробежным нагнетателем. Такие моторы имели взлетную мощность 680 л.с., а на высоте 3900 м в течение пяти минут были способны выжимать 670 л.с. Вместо прежних винтов смонтировали новые, с более широкими лопастями. Кроме того, на самолетах модификации A-2 верхняя кромка руля направления была немного закруглена, а хорда триммера — чуть увеличена.

В отличие от более поздних вариантов «штуки», самолеты модификации A еще не имели регулятора постоянных оборотов винта. Поэтому перед вводом самолета в пикирование, летчик должен был проделать целый ряд манипуляций, серьезно затруднявших его работу в реальной боевой обстановке. Так, ему следовало убрать газ, закрыть створки радиатора, чтобы не переохладить мотор на пикировании, переключить нагнетатель на первую скорость, затяжелить винт (установить его на большой шаг), выпустить тормозные щитки. Одновременно летчик должен был правильно выбрать

момент ввода в пикирование и отслеживать положение цели, при необходимости совершать противозенитный маневр и поддерживать место в строю.

На стеклах кабины летчика были нанесены несколько наклонных линий, облегчавших выдерживание заданного угла пикирования (следовало так управлять машиной, чтобы выбранная линия оставалась параллельной горизонту). После вывода машины из пикирования следовало немедленно открыть створки радиатора и убрать тормозные щитки. На все эти операции пилоту отводилось чуть больше времени, чем необходимо для их простого перечисления.

Несмотря на то, что результаты войсковых испытаний и боевого применения Ju 87A в Испании были в целом положительными, руководство фирмы «Юнкерс» видело настоятельную потребность в повышении летно-технических данных машины. В основном это касалось увеличения бомбовой нагрузки самолета. Еще в ноябре 1937 г. для установки на Ju 87 был рекомендован новейший двигатель Jumo 211 разработки компании «Юнкерс Моторен Верке» (Junkers Motoren Werke). Замена мотора потребовала серьезной переконфигурации моторамы и капотов. Экспериментальный самолет, переделанный из серийного A-1 и получивший обозначение V6, впервые поднялся в воздух в начале 1938 г. Он стал первым шагом на пути ко второй серийной модификации «штуки» — Ju 87B, неофициально называвшейся «Берта».

К моменту окончания серийной постройки «Антонов» из ворот завода в Дессау вышли 190 машин. Еще 70 самолетов этого типа были построены фирмой «Везер Флюгцойгбау» (Weser Flugzeugbau) на ее предприятии в Темпельхофе (пригороде Берлина). С началом Второй мировой войны Ju 87A сочли устаревшим, поэтому «Антоны» практически не применялись в боевых действиях (за исключением Испании). На учебных «Антонах» подвижный пулемет обычно демонтировали. Часто эти машины несли дополнительные идентифицирующие знаки в виде цифр на обтекателях шасси.

Впоследствии все эти самолеты достаточно долго использовались в качестве учебных в летных школах Люфтваффе. Например, 24 октября 1943 г. в результате столкновения севернее Леона разбились два Ju 87A № 0004 и 0045, принадлежащих SG101; один пилот погиб, второй получил ранение. А в результате налетов союзников на французские аэродромы в начале 1944 г. оказались разрушены по крайней мере два «Антон»: 27 января



пострадала машина № 0037, 25 февраля — 0008. Помимо Люфтваффе, Ju 87А применялись как учебно-тренировочные машины и в венгерских ВВС. Два экземпляра Ju 87А-2 были отправлены в Японию, где их изучали местные авиаспециалисты.

## В воздухе «Берта»

Вслед за Ju 87V6 еще три опытных самолета были оснащены новым мотором Jumo 211Аа. На седьмом прототипе радикально пересмотрели компоновочную схему маслорадиаторов: вместо двух цилиндрических под редуктором мотора поставили один сегментный с увеличенным теплосъемом и регулируемой створкой на выходе. Новый маслорадиатор разместили над мотором, его входной воздухозаборник сделали несимметричным, несколько смещенным влево. Увеличились размеры и производительность жидкостного радиатора, который остался на прежнем месте под мотором. Кроме входных управляемых жалюзи радиатор оснастили большим подвижным «совком» на выходе для регулирования температуры водо-гликолевой смеси. Воздухозаборник нагнетателя был перемещен на правую боковую сторону капота. Увеличилась общая длина фюзеляжа в связи с тем, что мотор Jumo 210 был на 267 мм короче Jumo 211Аа. В добавление к сказанному отметим, что новый двигатель оказался почти на 200 кг тяжелее прежнего.

На прототипе Ju 87V8 помимо дальнейшей отработки силовой установки предпри-

няли радикальную переделку фонаря кабины и антенного устройства. Обтекатели основных стоек шасси стали заметно компактнее, приемник воздушного давления переместился на правую консоль. На девятом прототипе прошел отладку новый вариант бомбардировочного вооружения. Теперь Ju 87 мог поднимать на подфюзеляжном держателе одну 500-кг бомбу и еще четыре бомбы SC 50 брать на подкрыльевых держателях ETC 50.

Дальнейшая отработка нового варианта машины велась на 10 предсерийных «Бертах» — Ju 87В-0. Эти самолеты получили второй неподвижный пулемет MG 17 в левой консоли. Вариант мотора Jumo 211Аа, установленный на В-0, имел взлетную мощность 1000 л.с. и максимальную 975 л.с. на высоте 4200 м в течение пяти минут (на прототипе V6 смонтировали менее мощный экземпляр, развивавший на взлете всего 900 л.с.).

Осенью 1938 г. в серийное производство был передан вариант Ju 87В-1 — первый настоящему пригодный для боевого применения пикирующий бомбардировщик. От прежнего «Антон» остались только крылья и стабилизатор. Аэродинамика самолета улучшилась, заметно возросла прочность, существенно улучшилась обороноспособность благодаря замене прежней стрелковой точки на линзовую установку Z 10W с тем же пулеметом MG 15, но с увеличенными углами обстрела. По-новому стал открываться



**Мотоустановка  
бомбардировщика  
Ju 87В-2**

фонарь кабины: теперь летчик попадал на свое рабочее место, сдвинув назад часть остекления позади козырька. У радиооператора сделали подвижной всю заднюю часть фонаря вместе со стрелковой установкой. За спиной пилота появилась силовая ферма, включенная в оплетку фонаря и предназначенная для предохранения членов экипажа в случае капотирования самолета. Размеры киля и руля направления несколько увеличили для сохранения устойчивости и управляемости машины при новой силовой установке. Высокая мачта антенны монтировалась на противокапотажной ферме. Вместо прицела Stuvi на самолете смонтировали более совершенный Revi C12.

Впервые на Ju 87B-1 появились воюющие сирены (вначале одна, а затем и вторая), установленные на обтекателях стоек шасси. Назначение сирен было простым — пугать людей. Сирены приводились в действие ветряками, вращающимися от набегающего потока. Включение их осуществлялось с помощью электрозамка, подсоединявшего «вертушку» к генератору звука.

В процессе серийного производства двигатель Jumo 211Aa был заменен следующей более мощной модификацией Jumo 211Da с непосредственным впрыском топлива в ци-

линдры. Его взлетная мощность составляла 1140 л.с., на высоте 1500 м он развивал мощность 1020 л.с., а на второй границе высоты 4900 м — 920 л.с. Новая силовая установка заметно улучшила летно-технические данные машины. У земли максимальная скорость полета возросла до 340 км/ч, а на высоте 4090 м — до 383 км/ч. Максимальная крейсерская скорость на высоте 3700 м составила 336 км/ч. Дальность полета с 500-кг бомбой из-за возросшего расхода топлива (в связи с установкой более мощного двигателя) уменьшилась до 595 км, а без бомбовой нагрузки — до 788 км. Ju 87B-1 набирал высоту 1000 м за 2 мин, 2000 м — за 4,3 мин, а 3700 м — за 12 мин. Его потолок ограничивался 8000 м. Масса пустого самолета составляла 2762 кг, максимальная взлетная — 4336 кг.

Пять самолетов Ju 87B-1 в октябре 1938 г. были отправлены в Испанию, где заменили звено «Антонов». В легионе «Кондор» они были включены в состав бомбардировочного отряда 5.К/88. Только в феврале следующего года, когда гражданская война на Пиренейском полуострове уже подходила к концу, новые самолеты опробовали в бою. Действовали они совместно с He 111, а в марте 1939 г. ограниченно применялись на

**На самолетах Ju 87B-2 позднего выпуска монтировалась оборонительная линзовая установка с бронестеклом**



мадридском участке фронта. Через непродолжительное время все пять машин (ни одна не была потеряна, но некоторые получили боевые повреждения) вновь погрузили в трюмы судов и под покровом секретности вывезли в Германию.

Тем временем производство Ju 87 заметно расширялось. Если в 1937—1938 гг. общее количество построенных «штурмовиков» составило всего 395 машин, то за один 1939 г. их выпуск вырос до 557 ед. В середине этого года месячное производство на заводе компании «Везер» в Темпельхофе, где была организована основная сборочная линия Ju 87, достигло 60 самолетов. Завод в Дессау, построив в 1939—1940 гг. 315 серийных Ju 87B-1, перешел в основном на выпуск Ju 88 (кроме того, здесь построили небольшое число пикировщиков модификаций В-2 и С-1, а в 1941—1942 гг. производили Ju 87D). На заводе фирмы «Юнкерс» в Дессау осталось и опытное производство новых вариантов «штурмовиков».

По состоянию на 1 мая 1939 г. в составе Люфтваффе имелись девять групп пикирующих бомбардировщиков, еще один отряд официально входил в состав авиации флота. В этот день была изменена нумерация ряда авиагрупп. Теперь в состав каждого из воздушных флотов входили эскадры с соответствующими порядковыми номерами (1—25 — в 1-й ВФ, 26—50 — во 2-й ВФ, 51—75 — в 3-й ВФ и 76—100 — в 4-й ВФ). Изменение нумерации групп пикировщиков отражено в таблице.

Изменения никак не коснулись групп IV(St)/LG1 и морского отряда 4.(St)/TGr186. Впрочем, летом 1939 г. группу III/StG26 передали в 1-й ВФ, где она стала называться II/StG2, а группы II/StG51 и III/StG51 — в 4-й ВФ, где они превратились в I/StG77 и II/StG77, соответственно.

За две недели до начала войны, 5 августа 1939 г., на полигоне Нойхаммер организовали показ новой техники Люфтваффе. В нем приняли участие 14 Ju 87B-1 из I/StG76. В соответствии со сценарием «юнкерсы» должны были продемонстрировать крутое пикирование с выводом у самой земли. И здесь случилась весьма неприятная история. Перед полетом экипажи «штурмовиков» получили от синоптиков прогноз расположения нижней кромки облачности на уровне 700 м. На самом деле она оказалась всего в 100 м от земли. Из всей группы пикировщиков только ее командир капитан В. Зигель (впоследствии он возглавил эскадру StG3) успел вывести свою машину в горизонтальный полет. Остальные погибли, столкнувшись с землей.

#### Изменение нумерации групп пикирующих бомбардировщиков в мае 1939 г.

Воздушный флот	Старое наименование группы	Новое наименование группы
1-й ВФ	I/StG160	I/StG1
	I/StG163	I/StG2
	II/StG163	III/StG2
2-й ВФ	I/StG162	I/StG26
3-й ВФ	I/StG165	I/StG51
	II/StG165	II/StG51
	III/StG165	III/StG51
4-й ВФ	I/StG168	I/StG76

Осенью 1939 г. вариант В-1 на сборочной линии был заменен вариантом В-2. Внешне он не слишком сильно отличался от предшественника. Наиболее заметные изменения — новые воздушный винт и капот жидкостного радиатора. Лопасти винта с увеличенной хордой выполнялись из прессованной древесины. Тип мотора остался прежним, но его мощность возросла до 1200 л.с. у земли, 1050 л.с. на первой и 970 л.с. на второй границе высотности. В связи с этим на самолете применили жидкостный радиатор увеличенных габаритов, из-за чего угловатая «борода» машины еще больше вытянулась вниз. Вместо одной большой створки, регулировавшей выходное отверстие радиатора, на поздних В-1 и большинстве В-2 применили «юбку» из нескольких створок, обычную для моторов с воздушным охлаждением. Управление створками радиатора производилось гидроприводом. Изменилась форма воздухозаборника радиатора, верхняя губа которого на виде спереди приобрела характерную V-образную форму (прежде она была образована дугой окружности). Появившиеся на поздних В-1 реактивные выхлопные патрубки для модификаций В-2 стали нормой.

Основные стойки шасси также слегка изменили. Для улучшения противокотажных свойств самолета вынос основных опор вперед был несколько увеличен, что выразилось в увеличении «стреловидности» их передней и задней кромок. Более мелкие изменения связаны с установкой фотокинопулемета в левой консоли, обтекателей вокруг стволов неподвижных пулеметов MG17, а также подпружиненной заслонки на отверстие для рукоятки запуска двигателя, прежде открытое. Вилка для подфюзеляжной бомбы имела усиленную конструкцию, обеспечивавшую подвеску 1000-кг бомбы. Этот вариант вооружения предусматривалось использовать в случае, если радиооператор оставался на земле.



Оба основных варианта «Берты» имели четыре субмодификации, обусловленные использованием так называемого заводского доработочного комплекта (Umrüst-Bausätze). Базовая комплектация называлась Ju 87B-1/U1 (Ju 87B-2/U1) и ничем не отличалась от описанных выше самолетов B-1 и B-2. Пикировщики Ju 87B-1/U2 (Ju 87B-2/U2) получили дополнительно радиокompас Peil G.IV и выделялись наличием соответствующего обтекателя антенны снизу под хвостовой частью фюзеляжа.

Вариант U3 предусматривал установку на самолет дополнительной брони. Первоначально имелась только бронеплита, включенная в состав противокапотажного шпангоута позади пилота. Затем появилась броня на турели радиооператора, еще позднее — бронестекло над пулеметом и еще одна бронеперегорodka позади второго члена экипажа. На этом этапе рассматриваемый вариант стало довольно просто идентифицировать, поскольку бронированные скосы задней части стрелковой установки и сплошная бронеперегорodka за спиной у пилота были хорошо различимы.

Последний вариант — U4 — опознать еще проще. Четвертый заводской доработочный комплект предусматривал установку на самолет лыжного шасси. Этот вариант «штуки» прошел весь комплекс испытаний, получил положительную оценку, но в войсках практически не использовался.

«Берты» продемонстрировали высокую эффективность бомбометания с пикирования, особенно на первом этапе войны. Однако их заметным недостатком был сильно уменьшившийся радиус действия. Следующим шагом в совершенствовании машины стала установка на нее дополнительных топливных баков.

«Дальний» вариант Ju 87 получил индекс R (Reichweite) и неофициальное имя «Рудольф». Самолеты этой модификации выпускались параллельно с массовой серией B и в основном соответствовали базовому варианту. Весной 1940 г. было построено небольшое количество машин Ju 87R-1, почти идентичных пикировщику варианта B-1, но с двумя дополнительными бензобаками в консолях крыла и еще двумя подвесными 300-литровыми баками. Последние размещались под усиленными нервюрами, которые на самолетах модификации B несли крыльевые бомбодержатели. В результате указанного мероприятия дальность полета Ju 87R-1 возросла по сравнению с Ju 87B-1 более чем вдвое и составила 1400 км.

Почти одновременно с запуском в производство варианта R завод в Темпельхофе перешел к постройке Ju 87B-2 (всего за 1940 г. здесь было выпущено 113 машин типа Ju 87B-1). Созданный на его базе вариант R-2 имел те же изменения в конструкции, что и R-1. По сравнению с базовой модификацией B-2 максимальная взлетная масса R-2 возросла почти на тонну, а дальность полета составила 1250 км. Некоторые серии Ju 87R оснащались моторами Jumo 211H. Первые «Рудольфы» из I/StG1 нашли применение в ходе оккупации Норвегии весной 1940 г. при налетах на Бардфосс и Нарвик. В то время новый вариант «штуки» рассматривался как особо секретный, и цензоры «третьего рейха» тщательно устранили всякие признаки подвесных баков на фотографиях Ju 87R, предназначенных для печати.

Возросшая дальность позволила немцам довольно эффективно применить пикирующие бомбардировщики для нанесения ударов по кораблям и судам союзников в Северном море. Позднее машины этого варианта стали широко использоваться над Средиземноморьем, где противодействие истребителей было ограниченным. Там они применялись как в составе Люфтваффе, так и в итальянских ВВС.

Следующей субмодификацией дальнего варианта «штуки» стал Ju 87R-3. По поводу особенностей данной машины в литературе имеются две версии. В соответствии с первой отличия R-3 от R-2 заключались в составе установленного комплекса радиооборудования (вероятно, речь идет об установке на самолет радиополукомпаса Peil G.IV). По другой версии главной отличительной чертой R-3 было оснащение его устройством для буксировки планеров. Сегодня уже трудно сделать вывод о том, какая из точек зрения является правильной, так как сведений о серийном выпуске R-3 нет; вероятнее всего, машины были получены путем доработки ранее изготовленных.

Применение пикирующих бомбардировщиков Ju 87 на южных театрах военных действий и над Средиземным морем потребовало принятия особых мер для предотвращения попадания пыли и грязи в нагнетатели моторов. Как и многие другие немецкие самолеты, летавшие на «жарких» ТВД, Ju 87B и R получили специальные противопыльные фильтры и добавку «trop» в обозначении (например, Ju 87R-2/trop). Отличить обычный вариант от «тропического» можно было только по измененной форме и размерам всасывающего патрубка на правой стороне капота мотора.



Но дело этим не ограничилось. В условиях жаркого климата для повышения надежности двигателя и оборудования потребовалось внести дополнительные изменения в конструкцию машины. Так, понадобилось повысить электрическую прочность проводки, ввести специальные покрытия на ряде деталей для предотвращения коррозии и т.п. На самолетах варианта В-2/тгор эти изменения вносились поэтапно в ходе серийного производства. А вот в семействе «дальних» пикировщиков они послужили причиной появления новой субмодификации R-4, самой «тропической» из всех существовавших, хотя обозначение «тгор» в ее названии не фигурировало. В 1941 г. завод «Везер» изготовил 145 пикировщиков Ju 87R-4, предназначенных преимущественно для Средиземноморья, но нашедших широкое применение на советско-германском фронте.

### «Морской» вариант Ju 87

В 1938 г. было принято решение о включении отряда пикирующих бомбардировщиков в состав авиационного крыла для строившегося «авианосца А», который в конце

года получил официальное наименование «Граф Цеппелин». Конструкторское бюро фирмы «Юнкерс» немедленно приступило к разработке специализированного авианосного варианта «штуки». В марте—апреле 1939 г. со сборочной линии завода в Темпельхофе взяли два обычных Ju 87B-1, которые затем переделали по чертежам КБ. Основными отличиями нового варианта машины Ju 87C от типовой «Берты» стала установка складывающегося вручную крыла, узлов крепления поводка катапульты и тормозного гака. Кроме того, размах крыла был уменьшен до 13,19 м. Со сложным крылом поперечные габариты машины определялись размерами пятиметрового стабилизатора. Одно из важнейших требований к морскому варианту «штуки» состояло в существенном увеличении дальности полета по сравнению с «сухопутным» собратом. С этой целью прототипы Ju 87C-0 оснастили двумя подвесными подкрыльевыми топливными баками емкостью по 300 л, а также встроенным дополнительным 48-литровым маслобаком.

**Сборка самолетов Ju 87 и Ju 88 на заводе фирмы «Юнкерс» в Дессау**

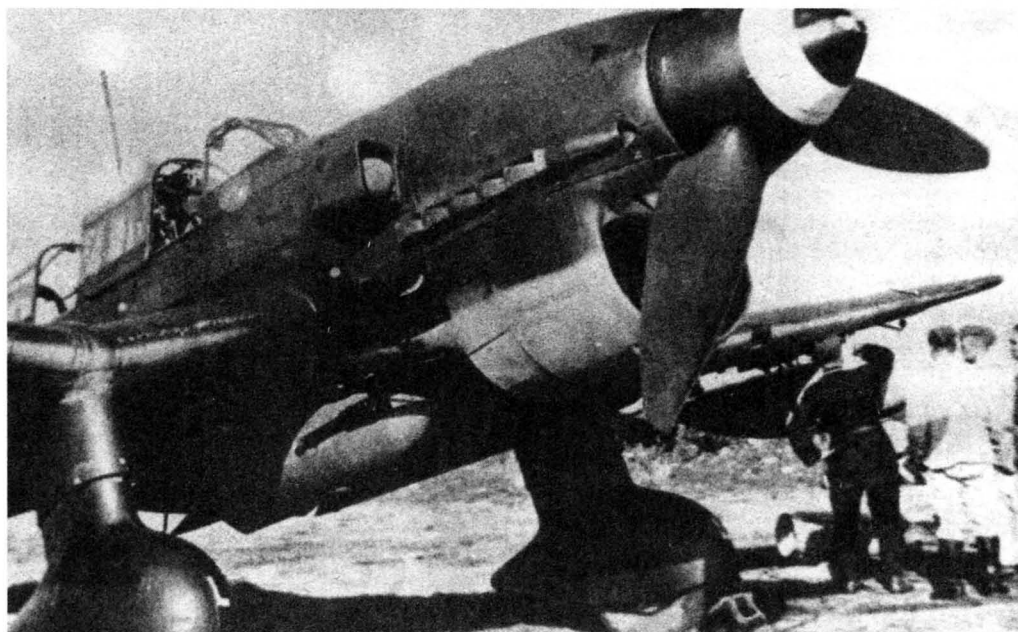
Особенности эксплуатации самолета над морем потребовали внесения других изменений. Так, в конструкцию основных стоек шасси был включен узел, осуществлявший отстреливание их в случае вынужденной посадки на воду (чтобы самолет не перевернулся, коснувшись морской поверхности). Внутри крыла разместили надувные баллоны, временно обеспечивавшие плавучесть самолета. В хвостовой части машины уложили лодку и набор морского спасательного снаряжения.

Предсерийный десяток самолетов Ju 87C-0 построил завод в Дессау летом 1939 г. Часть этих машин передали для испытаний, а остальные включили в состав отряда 4.(St)/TGrl86, который первоначально был вооружен самолетами Ju 87A и с декабря 1938 г. проходил боевую подготовку на аэродроме Холтенау неподалеку от Киля.

К началу войны в Европе степень готовности авианосца «Граф Цеппелин» оценивалась приблизительно в 85%. Корпус и силовая установка были практически закончены, шел монтаж корабельных систем и оборудования. Решение Гитлера начать войну в 1939 г. негативно сказалось на судьбе первого германского авианосца. Руководство Кригсмарине отчетливо понимало его уязвимость в тесном Балтийском море и бесперспективность попыток использования единственного корабля такого назначения на океанских просторах в условиях полного господства флота союзников. Вскоре работы на «Графе Цеппелине» замерли.

Между тем фирма «Юнкерс» еще весной 1939 г. получила заказ на постройку 170 серийных Ju 87C-1. Завод в Темпельхофе приступил к выпуску первых авианосных пикировщиков. В отличие от предсерийных машин, крыло серийных экземпляров имело систему механизированного складывания консолей. Масса пустого самолета составила 3655 кг, максимальная взлетная — 5350 кг (с двумя 300-литровыми баками и 500-кг бомбой). Крейсерская скорость Ju 87C-1 у земли оказалась равной 296 км/ч, а на высоте 5000 м — 344 км/ч при взлетной массе 4800 кг. Специально для обучения посадке на корабль в Травемюнде была построена взлетно-посадочная полоса, имитирующая полетную палубу. Но изменившиеся взгляды на достройку германских авианосцев заставили прекратить производство Ju 87C-1, а уже выпущенные машины пришлось частично переделать по стандарту B-2.

В сентябре 1939 г. отряд 4.(St)/TGrl86 был преобразован в полнокровную группу, которая наряду с Ju 87C-1 получила на вооружение обычные Ju 87B-1. Спустя еще 10 месяцев группу включили в состав 1-й эскадры пикировщиков, сменив наименование на III/StG1. На бортах самолетов осталась эмблема — синий шлем на фоне красного якоря, как своеобразное напоминание о несбывшихся планах германских адмиралов. Но история палубных «штук» на этом не окончилась. В 1942 г. идея авианосного пикировщика вновь на время возродилась в виде проекта Ju 87E.



**Пикирующий  
бомбардировщик  
Ju 87B-2 с бомбой SC250  
и подвесными баками  
под крылом**





# «ШТУКИ» ЗАВОЁВЫВАЮТ ИЗВЕСТНОСТЬ

## Нападение на Польшу

На рассвете 1 сентября 1939 г. немецкие вооруженные силы атаковали Польшу — началась Вторая мировая война. На момент нападения в составе Люфтваффе имелись девять групп пикирующих бомбардировщиков Ju 87. Каждая из них по штату включала три отряда по 12 самолетов и штатное звено из четырех машин.

В состав эскадры пикировщиков в этот период войны входили три группы (позднее к ним добавилась четвертая, но она являлась учебной; в таких группах производилась «окончательная доводка» новичков, прибывших из летных школ). Система обозначений, принятая в Люфтваффе, предусматривала присвоение каждой эскадре номера, состоящего из арабских цифр, а группе — римской цифры. К примеру, вторая группа 77-й эскадры обозначалась II/StG77. В случае, если указывался номер отряда, то первая цифра была арабской с точкой, например, 7./StG2. Отряды в эскадре имели сквозную нумерацию. Лишь одна из эскадр пикировщиков получила собственное наименование (StG2 «Иммельман»).

Организационно группы и эскадры, привлеченные к нанесению удара по Польше, входили в состав 1-го и 4-го воздушных флотов. Каждой эскадре соответствовал уникальный буквенно-цифровой код на бортах фюзеляжа. По состоянию на 1 сентября 1939 г. немцы располагали следующими частями и подразделениями пикировщиков:

Из таблицы видно, что реально лишь эскадра StG2 была «полнокровной» и включала три группы «штук». Так называемая «учебно-боевая», или «инструкторская», эскадра LG1 состояла из большего, чем обычно числа групп, каждая из групп имела на вооружении свой тип самолета; в частности, четвертая группа летала на Ju 87. Подразделения LG1 почти повсеместно привлекались к ведению боевых действий, поэтому эскадра скорее предназначалась для разработки рациональных форм и способов применения авиационной техники, а вовсе не для обучения новичков. Отдельный отряд 4./TGr186 представлял собой подразделение авиационного крыла для авианосца, который нем-

**Вверху:**  
Этот Ju 87B-1 из 2/StG1  
имел бортовой код A5+AK

## Части пикирующих бомбардировщиков Ju 87, участвовавшие в нападении на Польшу (на 1 сентября 1939 г.)

Группа	Код группы	Командир	Всего/из них исправно
1-й воздушный флот			
I/StG1	A5	Майор В. Рентч	38/38
II/StG2	T6	Капитан У. Шмидт	35/34
III/StG2	T6	Капитан Э. Отт	36/34
IV(Stuka)/LG1	L1	Капитан П. Кёгель	39/37
4./TGr186	—	Капитан Г. Блаттнер	12/12
4-й воздушный флот			
I/StG2	T6	Майор О. Динорт	38/37
III/StG51*	6G	Майор фон Клитцинг	31/29
I/StG76	F1	Капитан В. Зигель	36/28
I/StG77	S2	Капитан Ф.-К. фон Дальви́г	39/34
II/StG77	S2	Капитан К. фон Шёнборн	42/41

\* — группа передана из состава 3-го воздушного флота 8 сентября 1940 г.



**Война — войной,  
а стирать одежду время  
от времени нужно.  
Механик у самолета  
Ju 87B-2 из III/StG2**

цы так и не достроили. Это не помешало пикировщикам Ju 87C-0 из состава 4./TGr186 участвовать в нападении на Польшу. Самолеты отряда базировались на береговом аэродроме. Всего в составе групп пикирующих бомбардировщиков насчитывалось 346 самолетов Ju 87 модификаций B-1 и C-0 (по штату — 355 ед.), из них 320 исправных.

Первым в ходе воздушного налета должно было наносить удар по польскому военному объекту третье звено Ju 87B-1 из I/StG1. В течение нескольких недель, предшествовавших началу войны, его пилоты во главе с обер-лейтенантом Б. Диллеем проходили специальную тренировку, поскольку задание было необычным. Немецкое командование намеревалось захватить в целости и сохранности хотя бы один железнодорожный мост через Вислу. Между тем, выбранный для захвата мост был заминирован поляками и в любую минуту мог взлететь на воздух по команде из помещения охраны, расположенного поблизости. Пикировщикам поставили задачу: внезапным ударом уничтожить здание караула и не допустить взрыва моста. Немецкий бронепоезд

должен был вслед за бомбовым ударом ворваться на польский берег Вислы и предотвратить попытки вывести из строя мост иным способом.

Летчикам группы накануне нападения предоставили возможность с небольшого расстояния рассмотреть цель, для чего они несколько раз «прокатились» на поезде, следовавшем без остановок в Восточную Пруссию через территорию Польши. И все же задание оказалось выполненным лишь частично. Бомбы пикировщиков не попали в здание караула, но их взрывами оказались оборваны провода взрывной цепи. В последний момент польские саперы сумели восстановить часть сети и подорвать один из пролетов моста. Бронепоезд остался стоять на западном берегу Вислы.

Во многих других случаях действия Ju 87 оказались более успешными. Немецкая разведка еще до начала войны сумела выявить базирование польской авиации, а утром 1 сентября 1939 г. германские бомбардировщики нанесли удары по польским аэродромам. Это было сравнительно несложно, поскольку Люфтваффе выделили для нанесе-

### Численность авиационных группировок Германии и Польши в сентябре 1939 г.

Класс самолетов	Германия			Польша	
	Выделено	Участвовало	Потери	Всего имелось	Потери
Бомбардировщики	1176	810	147	36	36
Штурмовики и пикировщики	406	406	53*	118	112
Истребители	1179	456	173	116	84
Разведчики	613	421	118	84	81

\* — из них 31 Ju87

ния удара силы, существенно превосходившие польскую авиацию как по численности, так и по качественным параметрам.

Для экипажей пикировщиков, начавших оттачивать свое мастерство еще в Испании, основными были две группы задач. Первая связана с нанесением «точечных» ударов по заранее определенным стационарным целям, таким, как радиостанции, железнодорожные депо, аэродромы и военно-морские базы. Например, 3 сентября «авианосный» отряд 4./TGrl86 капитана Г. Блаттнера в ходе внезапной атаки Гдыни сумел уничтожить польский эсминец «Вишер» и минный заградитель «Гриф». Противовоздушная оборона польских военно-морских баз не смогла отразить удары, но нанесла пикировщикам определенные потери. Так, только 1 сентября 1939 г. отряд 4./TGrl86 лишился двух «юнкерсов» безвозвратно, а через день немецкие документы зафиксировали потерю первого экипажа — погибли унтер-офицер В. Чуприна и его стрелок-радист.

Вторая группа задач состояла в непосредственной поддержке сухопутных частей путем уничтожения узлов сопротивления, встававших на пути бронированных колонн вермахта. Пикирующие «юнкерсы» служили «кончиком меч» германской армии вторжения, сметавшим все на своем пути. В ходе блицкрига немецкая артиллерия нередко не поспевала за мотомеханизированными подразделениями, и Ju 87 становились «летающей артиллерией» там, где в этом нуждались наземные войска. И, надо сказать, «штуки» довольно удачно справлялись со своей ролью.

Вместе с тем, не следует переоценивать мастерство германских пикировщиков. В первый день самой кровавой из всех войн в истории человечества они были еще недостаточно подготовленными к разного рода неожиданностям и порой испытывали обыкновенную растерянность. Ф. Ланг, пилот I/StG2, вспоминал о своем первом боевом вылете, состоявшемся ранним утром 1 сентября 1939 г.:

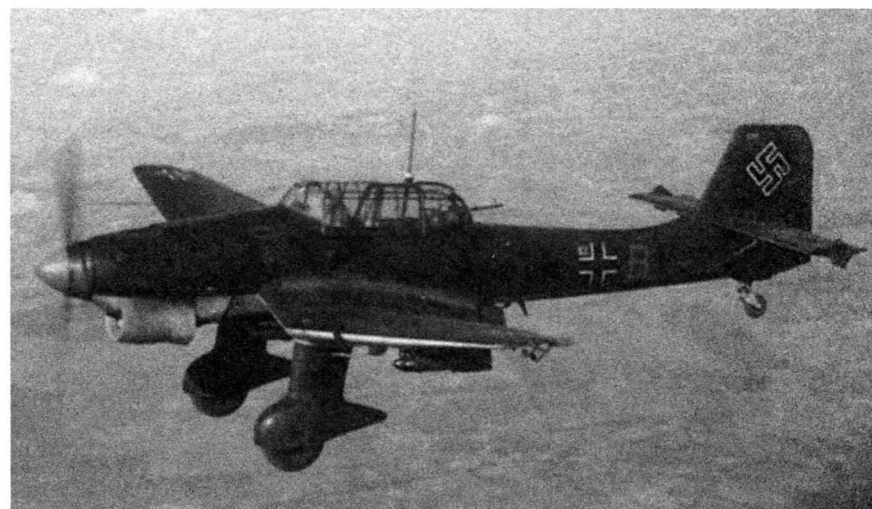
«По пути к цели над промышленным районом Верхней Силезии мы столкнулись с огромными массами облаков как раз на нашей высоте — 5000 м и выше. Мы летели, пронизывая тучи, с надетыми кислородными масками. Началось обледенение остекления кабин. Какое-то время земли не было видно. Кругом было темно и мрачно...

Мы должны были находиться неподалеку от Кракова, но где именно — непонятно. Командир группы майор Динорт решил снизиться и восстановить ориентировку, а затем продолжить полет к цели. После головокружительного снижения мы выскочили из облаков на высоте около 500 м над какой-то долиной, по которой текла маленькая речка.

Затем мы услышали голос командира в наушниках: «Прекратить снижение. Поворачиваем на запад». Майор Динорт с трудом, но все же восстановил ориентировку, после чего вышел в голову строя группы. Мы пристроились за ним, создав какое-то подобие боевого порядка. Маленькая речушка вывела нас из долины, и мы оказались на свободе.

Мы летели над северными склонами горного массива, и под нашими самолетами по-прежнему висели бомбы. Они были сброшены

**Ju 87B-1 из  
штабного отряда II/StG2  
над Польшей  
в сентябре 1939 г.**







**Подвеска 250-кг бомбы SC250 под крыло самолета из 4.(St)/TG186**

**Группа пилотов из 7./StG51 уточняет боевую задачу перед вылетом**



ны с высоты 400 м с горизонтального полета на польский аэродром, который неожиданно возник прямо перед нами. Все, что мы успели заметить — маленькая мачта с полосатым красно-белым конусом и деревянный ангар. Больше ничего.

Тройка Ju 87B-1 из 3./StG1, сбросившая бомбы на здание караульного помещения, первой в Люфтваффе начала боевые действия во Второй мировой войне. Символично, что и первым сбитым немецким самолетом

в этой долгой войне оказался «восемьдесят седьмой». Около 5 ч 30 мин польский истребитель P.11с уничтожил Ju 87B из I/StG1. Впрочем, «юнкерсы» вскоре сполна расплатились с поляками: в одной из атак неудачно сманеврировавший командир краковского истребительного дивизиона III/2 капитан М. Медвецки был сбит фельдфебелем Ф. Нойбертом — так весьма неожиданно была одержана первая победа Люфтваффе во Второй мировой войне.

Быстрое продвижение танковых и моторизованных частей вермахта вглубь Польши вызвало необходимость перебазирования и частей пикировщиков. Между тем, в лесах продолжали скрываться остатки разгромленных частей неприятеля. О. Динорт, командир I/StG2, вспоминал:

«Наша новая база располагалась километрах в семи от города Ченстохов. Мы прибыли туда около полудня, и наземный персонал тут же занялся установкой защитных тентов и организацией оборонительных позиций. Мы были на вражеской территории, и лес, подступавший к посадочной площадке с северо-востока, был по докладам разведки полон польских солдат, не сложивших оружия.

Как мы и ожидали, стоило только спуститься темноте, из леса раздались первые выстрелы. В ответ защитники аэродрома от-

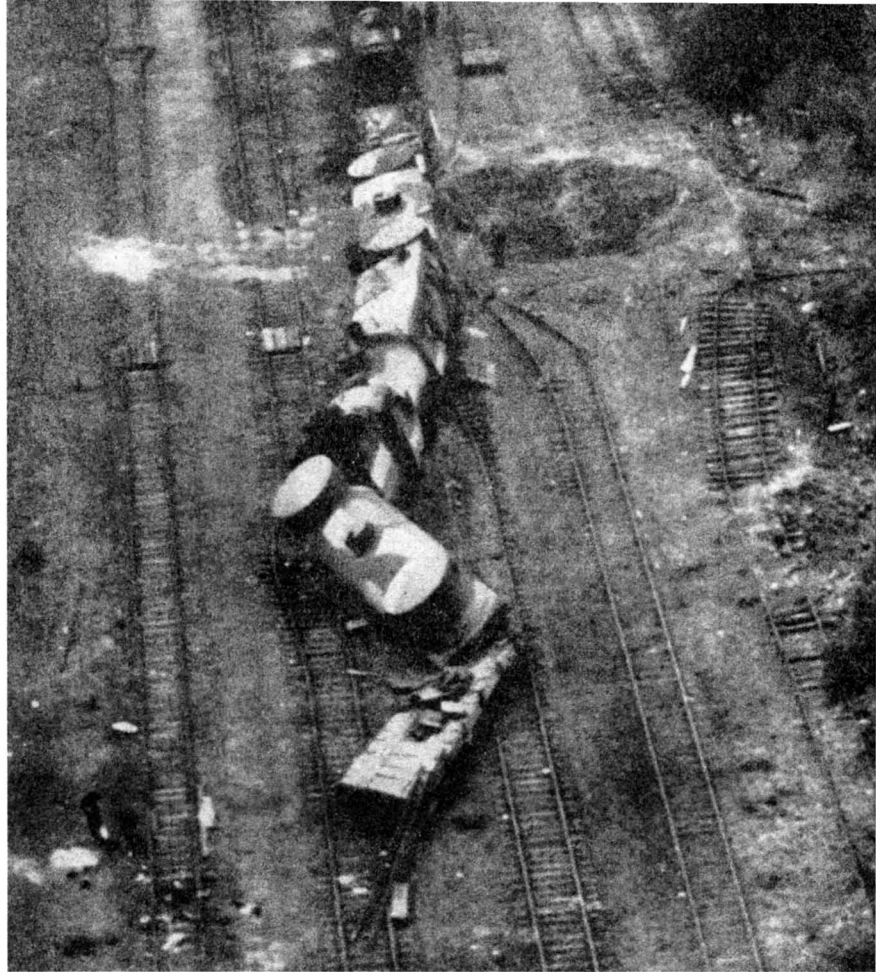
крыли стрельбу из пулеметов и легких зенитных пушек. Вскоре все летное поле оказалось освещено рыскающими лучами прожекторов и перекрещено красными пунктирами трассирующих пуль. Стрельба продолжалась на протяжении почти всей ночи и замерла лишь после того, как в начале пятого пошел дождь. Только после этого мы смогли ненадолго уснуть».

6 сентября Р.11с из истребительной бригады полковника Павликовского сумели уничтожить четыре Ju 87. Но активное сопротивление польских вооруженных сил было сравнительно быстро сломлено. Истребители Люфтваффе захватили господство в воздухе, тем самым были созданы почти идеальные условия для применения бомбардировщиков. Спустя две недели после начала войны Ju 87 стали действовать, почти не встречая сопротивления. Польские войска подверглись серии мощнейших ударов превосходящих сил. Отступавшие к Висле шесть польских дивизий пытались ускользнуть из-под удара танковых частей вермахта, и тогда, чтобы замедлить их продвижение, были вызваны пикировщики. Полковник Г. Шварцкопф в дополнение к своим I и II/StG77 получил еще две группы (III/StG51 и I/StG76) в оперативное подчинение. Собрав в кулак примерно 150 пикировщиков, Шварцкопф на протяжении четырех дней с утра до вечера «утюжил» несчастные польские дивизии. Вскоре они были окружены, обескровлены и пленены.

На заключительном этапе боев «штуки» сыграли важную роль в разгроме польской армии «Познань», ранее относительно мало пострадавшей от ударов Люфтваффе. Эта армия предприняла попытку прорвать оборону германской 8-й армии на узком участке фронта и выйти в тыл 10-й армии, наступавшей на Варшаву. Для немцев этот удар был неожиданным и опасным. Если бы не Люфтваффе, поляки, возможно, отыграли бы несколько очков в проигранной партии. Но тут на сцене снова появились пикировщики. Снова обратимся к воспоминаниям О. Динорта:

«Я поставил задачи командирам отрядов, летевшим позади меня. В районе Илов я впервые заметил признаки присутствия неприятеля. Много артиллерии. Бесконечные колонны войск и транспортных средств, движущихся в восточном направлении мощным потоком не только по дорогам, но и по придорожным полям, подобно вышедшей из берегов реке серого цвета...

Переворот — пикирование — сбрасывание бомб. Выровнял машину — набрал вы-



соту — переворот — пикирование. Прицеливаться нет необходимости. В такую цель невозможно не попасть. Затем снижаюсь до 200 м и обстреливаю неприятеля из пулеметов.

Мы возвращаемся на свой аэродром, до него недалеко. По радио звучит новый приказ: «Как можно быстрее заправиться и подвесить бомбы. Группе нанести удар по целям западнее реки Бзура».

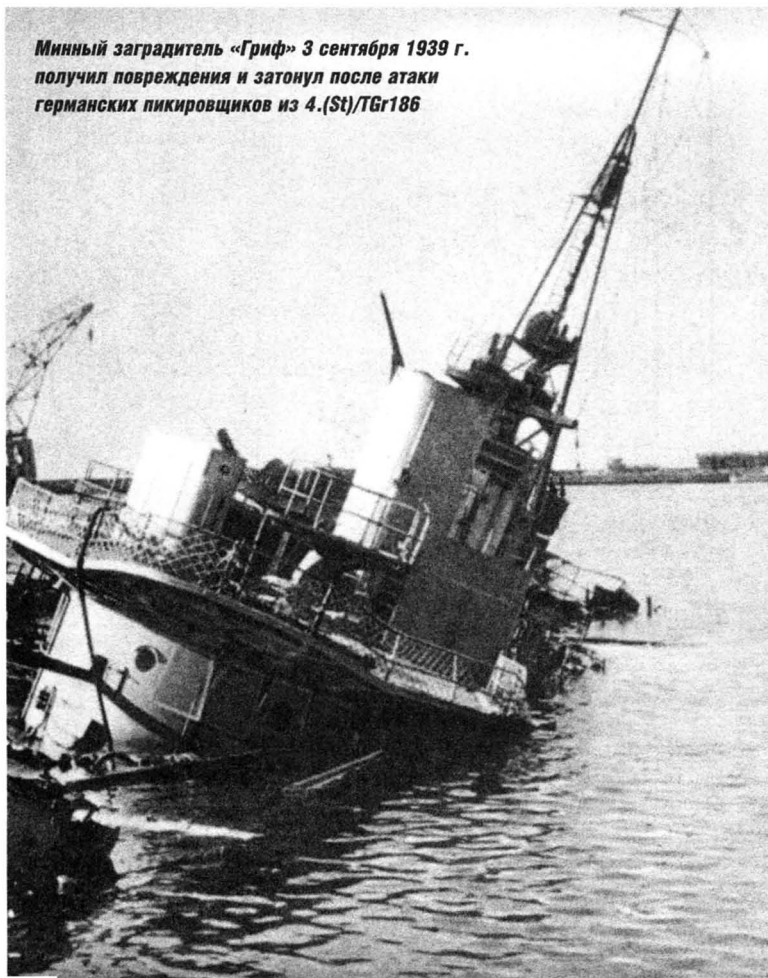
Стоило самолетам коснуться земли, как наземный персонал тут же окружает их. Быстро съедаем по куску холодного мяса с рисом, и снова в кабину. В 11 ч 35 мин мы приземлились, а спустя полчаса снова были в воздухе — в третий раз за день. А потом состоялся и четвертый вылет...

В качестве меры устрашения Люфтваффе подвергли массированному удару столицу Польши Варшаву. В налете участвовали 140 пикировщиков из I/StG2, III/StG51 и StG77. Экраны всех кинотеатров мира обошли документальные кадры пикирующих на горящий город немецких бомбардировщиков. Здесь группа О. Динорта в последний раз в ходе польской кампании столкнулась с про-

**Польский бронепоезд, сброшенный с рельсов близким разрывом бомбы (вероятно, 500-килограммовой)**

[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

**Минный заградитель «Гриф» 3 сентября 1939 г. получил повреждения и затонул после атаки германских пикировщиков из 4.(St)/TG186**



www.farposst.ru

**Железнодорожные мосты, взорванные польскими саперами после налета пикировщиков**

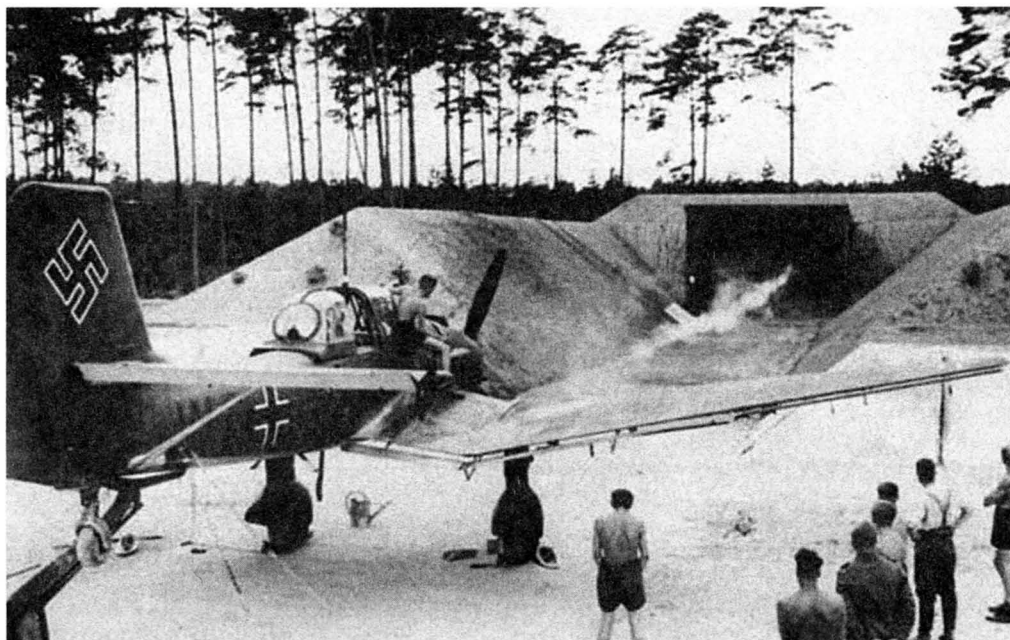


тивоедействием истребителей: один из самолетов 3./StG2 был настолько тяжело поврежден, что при возвращении на базу свалился в штопор; его экипаж погиб. Другая машина попала под огонь 40-мм зенитки, снаряд которой едва не отстрелил всю хвостовую часть. Радист доложил: «Руля высоты нет». С большим трудом пилоту удалось спланировать и приземлиться в расположении немецких войск.

В третьей декаде сентября большинство частей двухмоторных бомбардировщиков Люфтваффе вывели из боев, предоставив сомнительную честь разрушения польской столицы «штукам», которые, впрочем, в дальнейшем сбрасывали фугасные бомбы преимущественно с горизонтального полета. И дополняли Ju 52, которые, не встречая сопротивления, разбрасывали мелкие осколочные и зажигательные бомбы с малых высот. 27 сентября Варшава была вынуждена капитулировать. Продолжали держаться только форты Модлина в 25 км северо-западнее польской столицы. Против них сосредоточили пикировщиков, и 29 сентября последние защитники фортов сдались. Еще через 48 часов пал последний очаг сопротивления в районе Хела. Немецкое слово «блицкриг» пополнило словари всех языков мира.

Но помимо радости победы в германских штабах царила и определенная озабоченность. Суммарные потери Люфтваффе в ходе кампании составили 521 машину, что заметно превышало общую численность





боевых самолетов Польши. Таковы оказались реальные итоги блицкрига в воздухе. Заметим, что около половины немецких самолетов были потеряны не в боевых столкновениях, а в результате аварий и катастроф. Впрочем, и польская авиация значительную часть своих самолетов также утратила на земле.

За четыре недели боевых действий немецкие группы пикировщиков лишились 31 самолета Ju 87. По сравнению с другими типами боевых машин «штуки» оказались весьма «экономичным оружием»: их потери не превысили 9% от количества участвовавших, в то время как подразделения одномоторных истребителей Bf 109 потеряли около 30% техники, а группы тяжелых истребителей Bf 110 — порядка 14%.

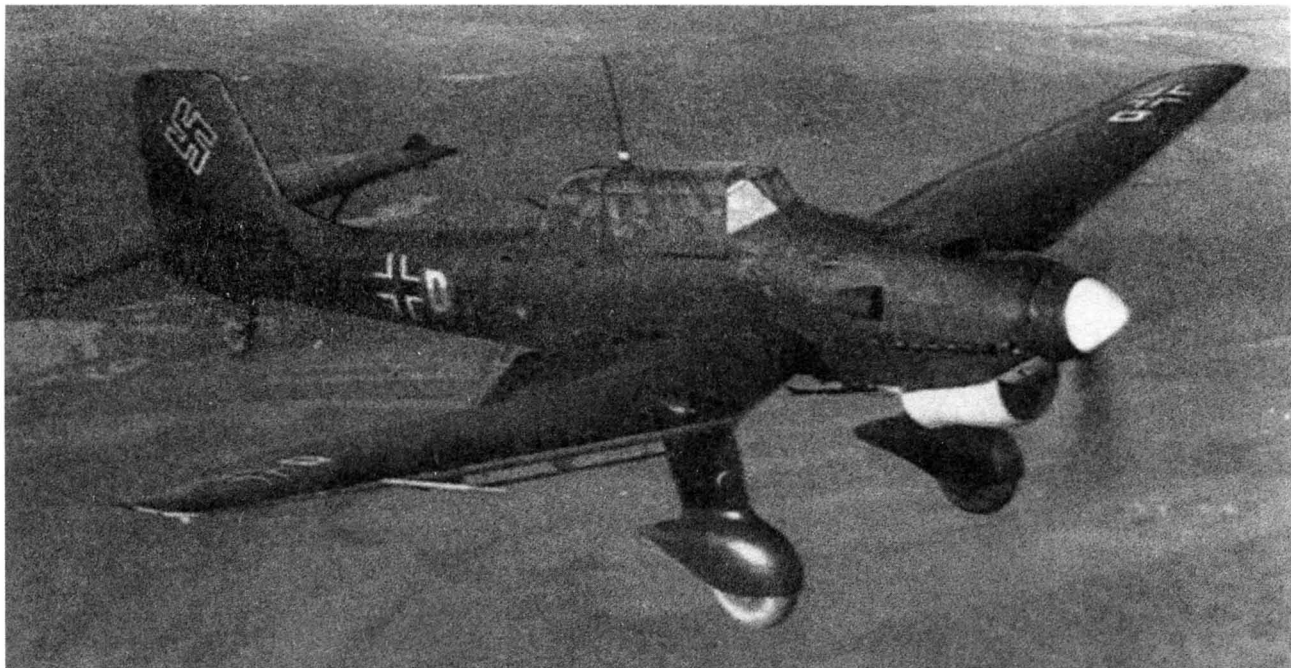
Объявив войну Германии, Великобритания и Франция не предприняли решительных попыток оказать реальную военную помощь погибавшей Польше. После ее разгрома начался довольно продолжительный этап «странной войны» (немцы называли ее Sitzkrieg — «сидячая война»). Руководство Люфтваффе получило возможность спокойно проанализировать итоги применения различных типов самолетов в завершившейся кампании и сделать соответствующие выводы. В отношении «штуки» они были самыми благоприятными.

Оценка точности бомбометания в боевых условиях, выполненная специально сформированными командами, показала, что воронки от бомб, сброшенных пикировщика-

ми, группировались в 30-метровом круге относительно центра цели. Этот показатель был в 5—7 раз лучше, чем у «горизонтальных» бомбардировщиков. Кроме того, Ju 87 продемонстрировал хорошую ремонтпригодность и простоту обслуживания при эксплуатации на полевых аэродромах. Экипажи высоко оценили способность «штуки» выдерживать значительные боевые повреждения. В немецкой печати нередко публиковались фотографии Ju 87, вернувшихся на свой аэродром с огромными рваными пробоинами в крыле и фюзеляже, с оторванными стойками шасси и даже почти без стабилизаторов.

Нацистская пропагандистская машина «выкидывала» свои обычные фокусы. Когда один из Ju 87C авианосного отряда 4./TGrl86 был серьезно поврежден в ходе налета на Гдыню, его пилот в предвидении вынужденной посадки на воду отстрелил шасси своего пикировщика. Специально для этого на самолетах модификации С имелось пиротехническое устройство. Спустя некоторое время он убедился, что машина держится в воздухе и продолжил полет на свой аэродром. Сообщалось, что летчик другого Ju 87C сделал в полете несколько фотографий, на которых была запечатлена «штука» без своих обычных «лаптей» (существует и другая версия — взяли фото обычного Ju 87В, шасси которого тщательно заретушировали).

Снимки попали на страницы германских газет. Подписи под фотографиями были аб-



**Этот Ju 87B возвращается  
после выполненного  
задания (бомбы под  
фюзеляжем нет).  
Пикирующая ворона —  
эмблема 1./StG1**

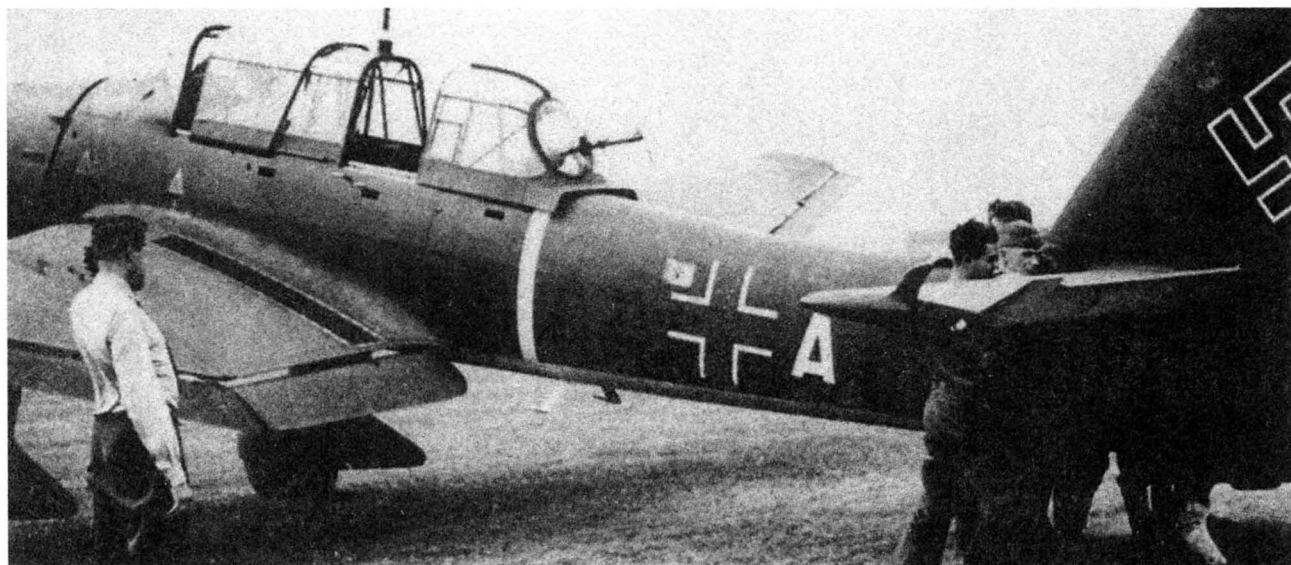
[www.farpost.ru](http://www.farpost.ru)

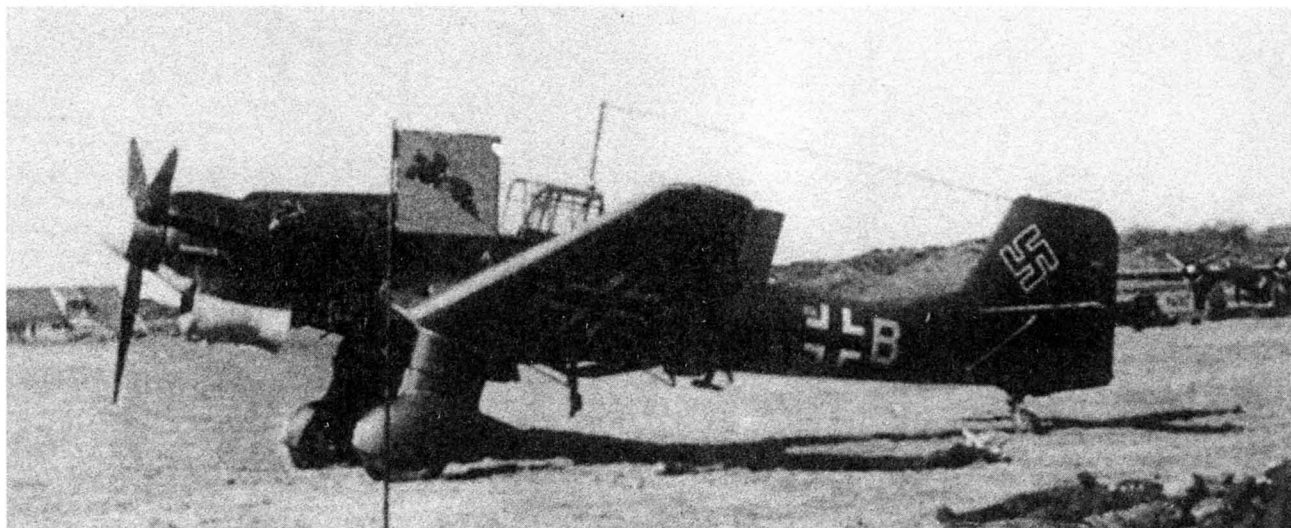
**Пикировщик из штабного  
звена 1./StG1 вручную  
откатывают в укрытие**

солютно лживыми. В них утверждалось, что на фото представлен Ju 87, вышедший из пикирования так низко, что его шасси отломилось при ударе о воду. Подобная байка должна была, по мысли ее авторов, свидетельствовать о потрясающей живучести и прочности машины. Кроме того, кто-то из зарубежных авиационных специалистов выразил мнение, что существует вариант «штуки» с убирающимся шасси. В частности, такая информация имеется в предвоенном советском авиационном справочнике по германской авиации.

## Вторжение в Норвегию

Пилоты Ju 87 вновь смогли продемонстрировать свое искусство поражения малоразмерных целей с пикирования, когда началась операция «Учение на Везере» — вторжение в Данию и Норвегию. Германское командование было настолько уверено в успехе, что привлекло к участию в операции совсем немногочисленную группировку, включавшую всего одну группу «штук». Выбор на I/StG1 пал в связи с тем, что эта группа прошла перевооружение самолетами Ju 87R, об-





ладавшими приблизительно вдвое большим радиусом действия по сравнению с обычными «Бертами».

10 апреля 22 пикировщика из I/StG1 поднялись в воздух с аэродрома, расположенного неподалеку от Килия, и нанесли удар по норвежским береговым батареям крепости Оскарборг, потопившим накануне немецкий тяжелый крейсер «Блюхер». «Удар возмездия» оказался, впрочем, малоэффективным: крепость сдалась лишь после падения норвежской столицы. На следующий день «штуки» перелетели на аэродром Ставангер-Сола, предварительно уничтожив там семерку норвежских истребителей Глостер «Гладиатор». Кроме того, неподалеку от побережья капитан П.-В. Хоцель, возглавивший группу I/StG1, обнаружил норвежский корабль, принятый за эсминец. Отбомбившись, пилоты единодушно заявили об уничтожении относительно крупной боевой единицы противника, а на самом деле удар был нанесен по 600-тонному миноносцу «Эгер». В него попала всего одна бомба, но и этого оказалось достаточно: миноносец приткнулся к берегу и затонул на мелководье.

Затем немцы предприняли операцию по захвату северных аэродромов страны, чтобы иметь возможность наносить удары по англо-французскому флоту. Германскому командованию было отлично известно, что союзники со дня на день собирались осуществить высадку в Норвегии. Гитлер сумел опередить своих медлительных противников. К середине апреля самолеты из I./StG1 уже базировались на ледовом аэродроме в районе Тронхейма. 19 апреля 1941 г. «штуки» понесли первую потерю от англичан — в этот день зенитным огнем крейсера «Каир» был сбит Ju 87

лейтенанта К. Файла и стрелка обер-ефрейтора Г. Винкелса; оба немца попали в плен.

Именно в этот момент на сцене появились английские авианосные самолеты Блекберн «Скьюэ». Это были немногочисленные пикирующие бомбардировщики британского военно-морского флота. В свое время BBC Великобритании (Royal Air Force или RAF) недооценили возможности пикировщиков и отказались от довольно удачной машины Хоукер «Хенли» в пользу легких бомбардировщиков Фэйри «Бэттл», которые зарекомендовали себя неэффективными и уязвимыми. Руководители авиации флота не разделяли пессимизма коллег из авиационного ведомства. Английские авианосцы получили по две эскадрильи истребителей-пикировщиков «Скьюэ». Эта машина впоследствии не смогла проявить себя ни в роли истребителя (она уступала немецким оппонентам практически по всем параметрам), ни в роли пикирующего бомбардировщика из-за незначительной бомбовой нагрузки.

Однако в норвежской кампании «Скьюэ» сумели блеснуть. Авианосец «Арк Ройал» оставил свои эскадрильи пикировщиков на авиабазе Хатстон (Оркнейские острова) и ушел в район Гибралтара. 9 апреля 1940 г. бомбардировщики «Скьюэ» на пределе своего радиуса действия атаковали немецкий легкий крейсер «Кенигсберг» в Берген-фьорде. Ценой гибели одной машины английские морские летчики сумели добиться трех попаданий 227-кг бомб в крейсер, чего оказалось достаточно для его потопления. Затем британские пикирующие бомбардировщики уничтожили шесть Ju 87 из I./StG1 на аэродроме Вернес в районе Тронхейма. Следующий удар по немецким транспортам закон-

**Один из первых серийных самолетов Ju 87R из I./StG1 в Норвегии на аэродроме Сола-Ставангер**

[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)





**Зимой 1940—1941 г. экипажи I/StG1 имели отличную возможность поиграть в снежки. В Норвегии для этого имелись все условия**

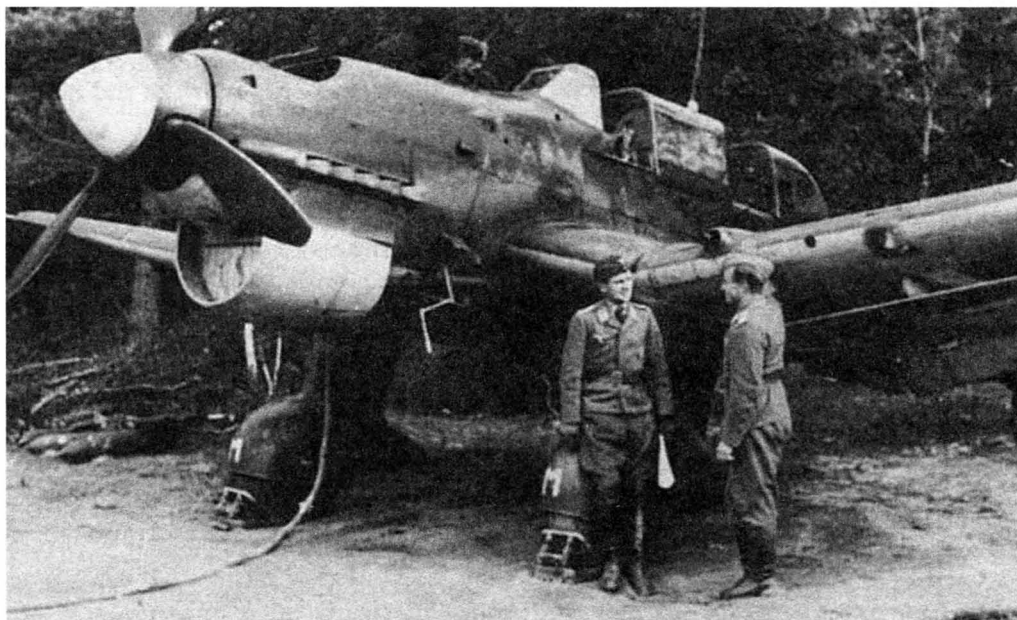
[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

чился для экипажей «Скьюэ» печально. Английские пикировщики были перехвачены истребителями немцев, в результате на базу вернулась лишь половина из вылетавших на задание самолетов.

3 мая 1940 г. немецкие пикировщики атаковали английский конвой, обнаруженный у норвежского побережья самолетами-разведчиками He 115. Группу из 14 Ju 87 вел на задание капитан П.-В. Хоцель. Вот как он описывал этот случай:

«Теперь мы могли сами разглядеть их. Впрочем, до конвоя, следовавшего зигзагом, было еще довольно далеко. По мере сближения видимость улучшалась, мы уже могли отличить транспорты от боевых кораблей. Среди последних обнаружили и тяжелые.

Мы летели, минуя черные и белые облачка разрывов зенитных снарядов. Противник вел огонь из всего, что могло стрелять. В центре шли тяжелые крейсера; их ни с чем не спутаешь из-за размеров и особенностей



**Два пилота из эскадры StG77 у самолета Ju 87B-2, принадлежавшего 4-му отряду**

архитектуры. Впереди — меньших размеров эсминцы. А это что? Линкор! Он превосходил по размерам все другие корабли, возвышаясь над уровнем воды.

Мы летим, описывая широкую окружность вокруг конвоя. Выбираю наиболее выгоднейшее направление для атаки. Еще мгновение, и моя машина «встает на нос». Это сигнал для всех остальных... они тоже переходят в пикирование и нацеливаются на тяжелый корабль противника. Бомбы одна за другой попадают в него, наконец, происходит сильный взрыв. Вероятно, взорвался боезапас одной из башен. Языки пламени взметнулись в небо; еще один взрыв и еще один столб пламени и дыма вздымается над тонущим линкором».

Еще Бисмарк писал, что большинство докладов на войне не отличается достоверностью. «Уничтоженный линкор» на самом деле оказался французским лидером эсминцев «Бизон» водоизмещением всего 2436 т. На нем действительно взорвался боезапас башни, что привело к гибели 108 моряков, но лидер сразу не затонул. Уцелевшие члены экипажа снял английский эсминец «Африди», которому тоже не повезло — он был потоплен следующей волной «штук».

За успешные боевые действия в ходе операции «Учения на Везере» четверо военнослужащих из I/StG1 получили «Рыцарские кресты» — первыми среди экипажей пикирующих бомбардировщиков. Ими стали командир группы капитан П.-В. Хоцель, его подчиненные обер-лейтенант Э. Шефер,

лейтенант М. Мобиус и унтер-офицер Г. Гренцель. Гренцель оказался первым немецким военнослужащим, не имевшим офицерского звания, кто был удостоен столь высокой награды. Церемония вручения состоялась 8 мая 1940 г. — всего за два дня до начала широкомасштабных боевых действий в Европе.

В дальнейшем англичане попытались бороться с немецкой авиацией в Норвегии путем организации налетов двухмоторных бомбардировщиков «Бленхейм», «Хэмпден», «Веллингтон» и даже «Уитли» с территории Великобритании. В общей сложности они нанесли около 50 групповых ударов по аэродромам. Кроме того, серия налетов была совершена бомбардировщиками «Хадсон» Берегового командования. Наконец, свою лепту в борьбу с германской авиацией в Норвегии решил внести и английский королевский флот. 17 апреля крейсер «Суффолк» обстрелял авиабазу Сола, где базировались самолеты германского экспедиционного корпуса. Это было все равно, что тыкать палкой в осиное гнездо. Через некоторое время взлетевшие Ju 87 и He 111 нанесли ответные удары по «Суффолку». Получив несколько прямых попаданий (в том числе в башню главного калибра), осев в воду по клюзы, крейсер едва сумел «унести ноги» в Скапа-Флоу.

В ходе норвежской кампании англичане, да и сами немцы убедились в том, что подразделения Ju 87 практически не способны противостоять даже устаревшим истребите-

[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

**Пикировщик Ju 87B-2  
с бортовым кодом  
6G+DR принадлежал  
отряду 7./StG51**





**Группа «восемьдесят  
седьмых» готовится  
к очередному вылету  
во Франции**

www.farposst.ru

лям-бипланам «Гладиатор». Так, сержант Н. Китчинер на такой машине 2 июня 1940 г. в течение трех минут сумел уничтожить два Ju 87R, летевших без истребительного прикрытия (вероятно, именно он сбил самолет командира отряда Г. Беме), в то время как его ведущий лейтенант Вильямс заявил лишь о «вероятном» уничтожении одинокого He 111.

Усилия англичан не привели к заметным последствиям. Им удалось уничтожить два—три десятка немецких самолетов, но остановить наступление вермахта в Норвегии они не смогли. В середине мая, в связи с вторжением германской армии во Францию, интерес союзников к ситуации в Норвегии заметно поубавился, а в конце мая — начале июля союзники приступили к эвакуации своих экспедиционных войск со Скандинавского полуострова. Уцелевшие в боях последние английские истребители перелетели на авианосец «Глориес». Однако 8 июня 1940 г. этот корабль был перехвачен в открытом море немецкими линейными крейсерами «Шарнгорст» и «Гнейзенау». Он стал одним из немногих авианосцев, потопленных артиллерией в годы Второй мировой войны.

В ходе битвы за Норвегию I/StG1 потеряла 16 самолетов и менее десятка экипажей — небольшая цена за очередной геополитический успех Германии. Впрочем, итоги этой кампании были вскоре заслонены тем гигантским сражением, которое развернулось в Западной Европе.

## Падение Франции

Военная доктрина Франции считала аксиомой, что будущая война будет коалиционной и длительной. Для союза западных держав планировалось два периода войны: оборонительный, в ходе которого силы противника будут истощены, и наступательный, когда армии союзников нанесут мощные удары по врагу. Исходя из этого, французское командование полагало стратегическую оборону главным видом боевых действий, во всяком случае, в начале войны. Ее основу должен был составлять непрерывный позиционный фронт, опиравшийся на развитую систему фортификационных сооружений линии Мажино.

Военное руководство Англии и Франции рассчитывало, что германская армия сможет нанести главный удар только через Бельгию и Голландию. Оно верило в непреступность линии Мажино и непроходимость горно-лесистого района Арденн для подвижных войск. С началом боевых действий англо-французское командование приняло решение выдвинуть сильную группировку из Северной Франции на территорию Бельгии и Голландии (план «Д»).

В соответствии с планом оборонительных мероприятий, французские, английские, бельгийские и голландские вооруженные силы развернули против Германии 147 дивизий. К 10 мая 1940 г. французские ВВС первой линии располагали 1501 боевым самолетом, из них 784 были современными истребителями. Экспедиционный корпус Великобритании во Франции имел соответствующую





Самолет из 6-го отряда  
StG2 нес бортовой код  
T6+JP с желтой буквой J

шую авиационную составляющую, представленную двумя объединениями (Передовые ударные ВВС и Экспедиционные ВВС). С островов англичане были способны осуществлять авиационные налеты как на немецкую группировку вторжения, так и на объекты в глубине вражеской территории. Небольшие по составу военно-воздушные силы Бельгии и Голландии собирались принять участие в общей борьбе. Но союзники оказались абсолютно не готовыми психологически к отражению удара огромной силы, который обрушили на них немцы.

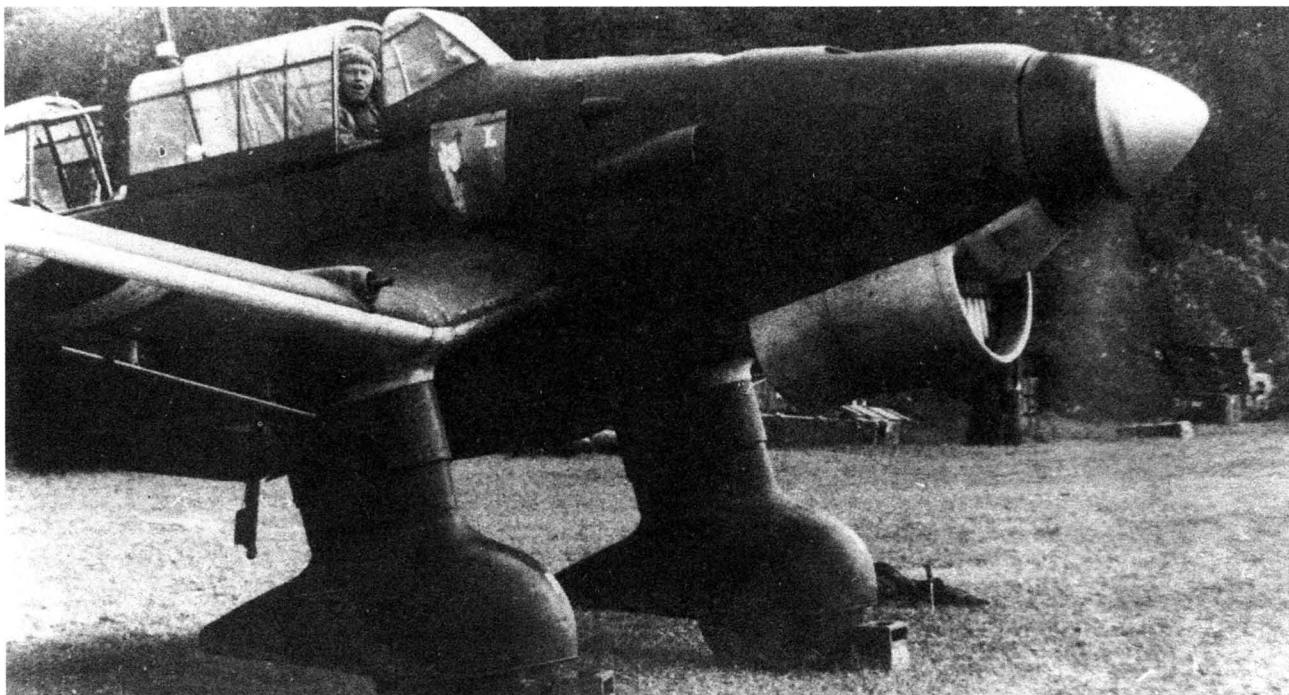
С целью создания пропагандистского прецедента нацисты устроили очередную провокацию и в ночь на 10 мая нанесли бомбовый удар по германскому городу Фрейбург, когда сотни бомб упали на беззащитный город, а утром Геббельс заговорил о «тысячах погибших от рук кровожадных французов». В это самое время Люфтваффе наносили удары по 72 бельгийским, голландским и французским аэродромам. В них приняли участие девять из десяти имевшихся авиагрупп, вооруженных «штуками» (группа I/StG1 оставалась в Норвегии).

Следует отметить, что соединения германских пикировщиков в период после окончания польской кампании до нападения на Францию получили лишь небольшую прибавку в численности. Так, отряд 4./TGr186 развернули в группу TGr186 и перевооружили обычными «сухопутными» Ju 87B. В двух авиационных корпусах насчитывалось 360 Ju 87 (291 исправный, из них только 38 модификации R). В этот же период численность истребительных групп Люфтваффе возросла с 18 до 29, а бомбардировочных — с 30 до 46. Вероятно, командование германских ВВС считало, что 350—400 пикировщиков — это оптимальное количество для взаимодействия с вермахтом. Правда, тогда же в Люфтваффе началось формирование еще одной эскадры пикировщиков (StG3), но к моменту вторжения во Францию в ее составе имелись только штаб и штабной отряд. По данным на 10 мая 1940 г. «штуки» составляли около 10% самолетов, привлеченных к боевым действиям во Франции.

Вопреки широко распространенному мнению французская авиация вовсе не была

**Части пикирующих бомбардировщиков Ju 87,  
участвовавшие во вторжении в Бельгию, Голландию и Францию (на 10 мая 1940 г.)**

Группа	Базирование	Командир	Всего	Из них исправно
2-й воздушный флот, VIII-й авиакорпус				
Штаб StG2	Кельн-Остхайм	Майор О. Динорт	3	3
I/StG2	Кельн-Остхайм	Капитан Х. Хитчольд	40	23
III/StG2	Нервених	Майор К. фон Шёнборн	38	27
I/StG76	Кельн-Остхайм	Капитан В. Зигель	39	34
Штаб StG77	Кельн-Бутцвайлерхоф	Полковник Г. Шварцкопф	4	3
I/StG77	Кельн-Бутцвайлерхоф	Капитан Ф.-К. фон Дальвиг	39	31
II/StG77	Кельн-Бутцвайлерхоф	Капитан В. Плевиг	39	30
IV(St.)LG1	Дуисбург	Капитан П. Кёгль	39	37
3-й воздушный флот, I-й и II-й авиакорпуса				
III/StG51	Кельн-Ван	Капитан А. Кайль	39	31
Штаб StG1	Зигбург	Подполковник Э. Байер	3	3
II/StG2	Зигбург	Майор В. Эннекерус	38	33
TGr186	Хемвайлер	Капитан В. Хаген	39	36



**Мотор самолета Ju 87B-1 из IV(St.)/LG1 (эмблема — черт на бомбе с трезубцем) работает, но радио-оператора в кабине не видно**

уничтожена на земле. За весь день 10 мая 1940 г. на 47 аэродромах в 300-км зоне вдоль границы немцам удалось сжечь всего 20 и повредить 40 французских самолетов. Истребители французов в этот день совершили более 2000 вылетов, в ходе которых, по их докладам, сбили и повредили 279 германских самолетов. Собственные потери французских ВВС и авиации флота за 10 мая оценивались в 300—350 боевых машин.

Серьезно пострадали голландская и бельгийская авиация. Досталось и англичанам. К примеру, 114-я эскадрилья бомбардировщиков Бристоль «Бленхейм» на аэродроме Кондэ Врэ лишилась боеспособности (правда, часть самолетов была только повреждена).

Одновременно с авиационными ударами немцы произвели высадку воздушных десантов для захвата мостов, отдельных укреплений и опорных пунктов на территории Голландии и Бельгии. Одним из наиболее ярких успехов вермахта стал захват бельгийского форта Эбен Эмаэль, контролировавшего три стратегически важных моста. Следует подчеркнуть, что успех десанта из нескольких десятков человек в известной мере обеспечили действия Люфтваффе. Например, пикировщики разбомбили бельгийский штаб, решением которого должны были подрываться упомянутые мосты, а без команды комендант Эбен Эмаэль решился на уничтожение всего одного из них. Кроме

того, пикировщики отвлекали внимание защитников форта на себя. Один из нанесенных ударов недешево обошелся 9/StG2: отряд лишился сразу четырех пикировщиков.

В соответствии с планом «Д» на территорию Бельгии и Голландии были введены англо-французские войска, но выйти к границе с Германией они не успели. Немецкие танковые и моторизованные колонны группы армий «Б» стремительно продвигались на запад. Осуществляя свой предвоенный план, английские соединения направились им навстречу, но одновременно они удалялись от района, где немцы наносили главный удар.

Быстро оккупировав Люксембург, 45 дивизий группы армий «А» при поддержке 3-го воздушного флота (и пикировщиков II-го авиакорпуса), почти не встречая сопротивления, по шоссе и дорогам Арденнских гор сумели за три дня продвинуться на 110 км и к утру 13 мая вышли к реке Маас в районе Седана. На форсирование реки танковым дивизиям первого эшелона потребовалось всего 14 ч. Оказывавшиеся на пути очаги сопротивления сметались ударами авиации, и, в частности, группами Ju 87. Пилот «юнкерса» Г. Малке вспоминал:

«Наши операции во Франции проводились против целей за линией, на которую могли выйти наши войска к тому времени, когда там появлялись бомбардировщики. Нашими целями становились вражеские резервы, мосты и тому подобное. Если наши



**Механики осматривают  
винт пикировщика  
из 4.(St)/TG186  
(эмблема — шлем  
с крылом и якорь  
наискосок)**

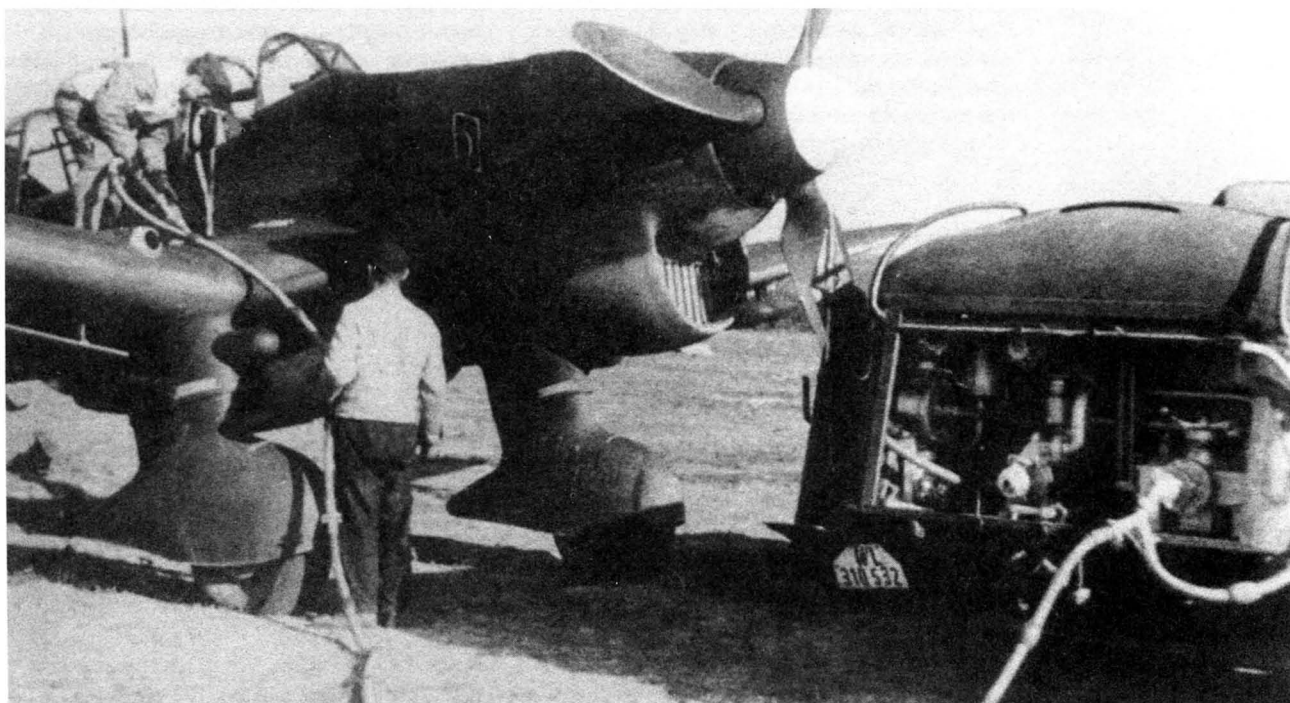
авангарды останавливались, встретив вражеское сопротивление, которое не могли сломить собственными силами, передовые части сообщали об этом командованию. В этом случае штаб группы или эскадры пикировщиков получал указание и направлял туда наши «штуки».

Практиковалось описание цели по телефону с использованием карты. Разумеется, это было связано с неизбежными задержками и было неприемлемо при стремительном развитии операции. Поэтому, начиная с Франции, была создана специальная систе-

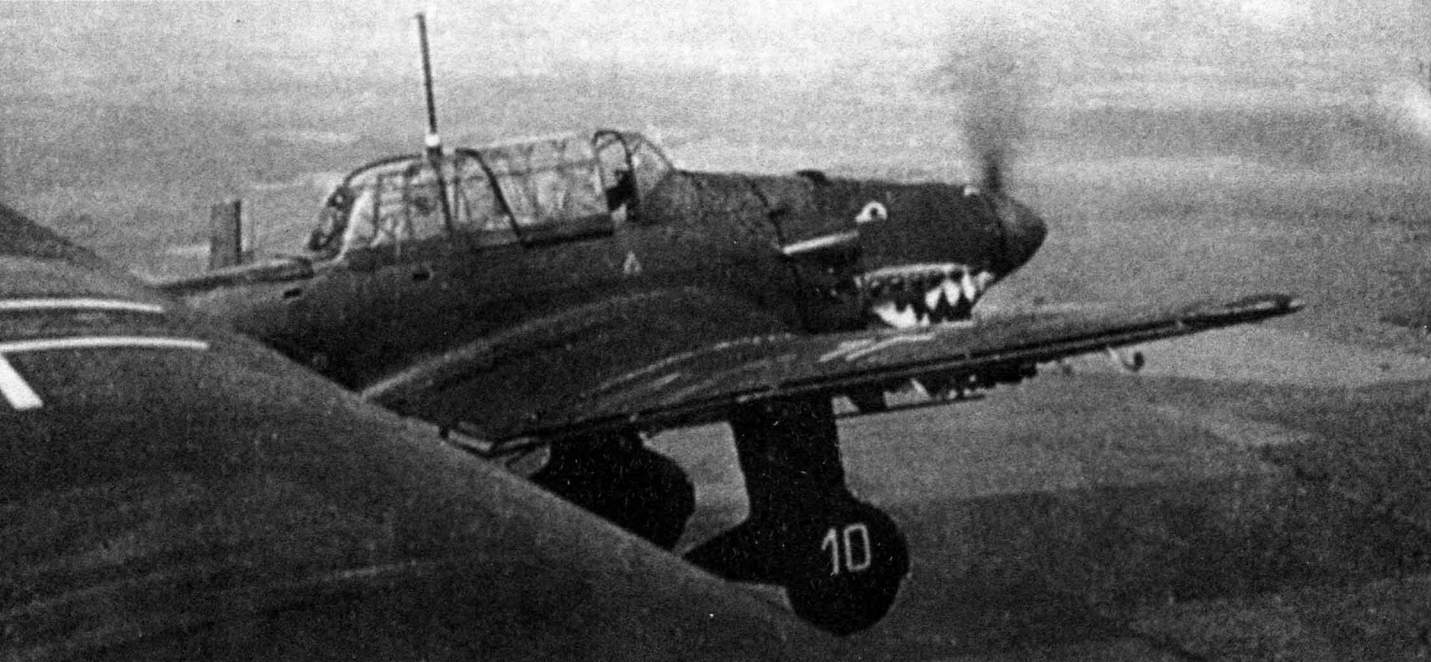
ма. УКВ-станции, такие же, какие имелись на Ju 87, были установлены на танках, участвующих в наступлении. Радисты Люфтваффе находились на этих танках и участвовали в боях, держась как можно ближе к командиру танковой части. Там, где работала эта схема, в воздухе находились пикировщики, поддерживающие связь с танками. Они получали целеуказание по радио. Кроме того, наземные войска использовали разноцветные ракеты для этой же цели.

Начиная с Франции, была установлена радиосвязь (в дополнение к телефонной)

**Заправка самолета  
Ju 87B-2 бензином**







**Самолет командира  
группы II/StG77  
майора Ортофера**

между штабами авиационных соединений и штабами подчиненных им эскадр и групп. Были сформированы специальные группы связи, состоящие из личного состава Люфтваффе, приданные армейским дивизиям, корпусам и армиям. Теперь телефонная сеть авиационных частей охватывала буквально все подразделения, и задержки при указании целей и задач были сведены к минимуму.

В большинстве случаев «штуки» плотно прикрывались истребителями Vf 109E. Но и в неплохо отлаженной немецкой военной машине происходили сбои. Так, 12 мая крупная группа Ju 87, летевшая без истребительного прикрытия, попала на глаза ведущему пятерки французских перехватчиков Кертисс Н-75С «Хоук». После боя пилоты «Хоуков» доложили об уничтожении ни много ни мало — 16 «юнкерсов»! Несомнен-

но, количество сбитых было преувеличено разгоряченными французами, но все же этот бой наглядно продемонстрировал уязвимость «штуков» для скоростных современных истребителей.

Наступавшая в Бельгии и Голландии группа армий «Б», поддержанная 2-м воздушным флотом, вскоре вошла в соприкосновение с наземными частями английского экспедиционного корпуса. Последний почти не пострадал в первые два дня боев, так как «штуки» были заняты нанесением ударов по фортификационным сооружениям и другим стационарным объектам. Теперь настала очередь «томми» познакомиться с душераздирающим воем сирен, сопровождающим падающие в отвесном пике Ju 87 из VIII-го авиакорпуса. Кстати, о сиренах. Ф. Ланг, еще один переживший войну пилот «штуков», вспоминал:



**Ju 87R-2 из 3./StG2 на  
французском аэродроме**

«Наша группа начала войну в 1939 г. без сирен. В апреле мы базировались на аэродроме Кельн-Остхайм вместе с группой I/StG2 «Иммельман». Там мы обзавелись кустарными свистками и сиренами, однако они работали неважно, пока не был изготовлен специальный деревянный пропеллер. Промышленность начала поставлять их лишь много позднее. Воздушный поток при пикировании вращал вертушки сирен, и раздавался вой, который становился все громче с увеличением скорости. Завывания сирены оглушали не только противника, но и экипаж самолета! Многие предпочитали отключать вертушку с помощью специального стопора».

Потери немецких пикировщиков за первые четыре дня боев были не слишком велики: всего 14 сбитых и около десятка поврежденных машин. На пятый день к ним добавились еще четыре Ju 87. В числе не вернувшихся на свой аэродром 14 мая оказался командир эскадры StG77 полковник Г. Шварцкопф, сбитый французскими зенитчиками у Ла Чесне, недалеко от Седана. Он был одним из основателей соединений пикировщиков, сформировал и возглавил эскадру StG165, лично участвовал в налетах на Варшаву, Радом, Модлин, другие города. Шварцкопфа сменил майор К. фон Шёнборн.

Сражение на земле складывалось явно не в пользу союзников. Продвижение групп армий «А» разорвало их фронт на две части. На севере оказались изолированными английский экспедиционный корпус с частью французских войск из 1-й армейской группы. С боями эта группировка, насчитывав-

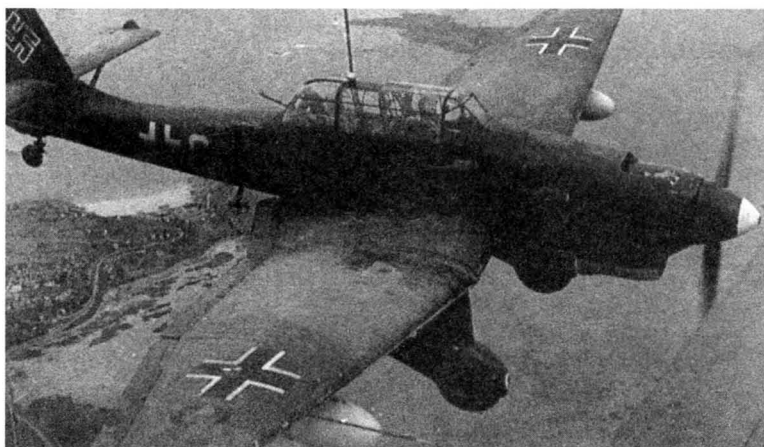
шая до 40 дивизий, отступила к Дюнкерку. 24 мая пикировщики StG2 впервые «навесили» этот город и его порт, в котором концентрировались плавсредства для эвакуации союзных войск.

В официальном труде, посвященном истории кампании во Франции, который был написан коллективом английских авторов вскоре после окончания войны, так характеризовалась роль «штурмовиков» в ходе боев: «Материальный ущерб, наносимый вражескими пикирующими бомбардировщиками, не был большим, и главным образом его несли те части, состояние дисциплины в которых оказалось не на высоте. Однако простота, с какой немцы могли вызывать свои пикировщики для нанесения ударов, быстрота реализации поступавших заявок от стремительно наступающих армейских соединений и тот факт что, убивая немногих, Ju 87 психологически угнетал практически всех солдат противника, делал «штурмовика» весьма ценным партнером для вермахта».

В конце мая — начале июля группы Ju 87 сосредоточились для уничтожения окруженной группировки союзников в районе Дюнкерка. 23 мая германская авиация отправила на дно французский эсминец «Ораж» и повредила другой — «Фрондер». На следующий день «штурмовики» потопили английский эсминец «Уэссекс» и французский «Шакал», повреждения получили английский эсминец «Вимьера», польский «Бужа» и французский «Фуше». С переходом к массовой эвакуации из Дюнкерка (операция «Динамо» началась 26 июня) союзникам удавалось за сутки перебрасывать в Англию в среднем по 40 тыс. человек. Флот нес тяжелые потери, вместе

**Самолеты StG77  
замаскированы по всем  
правилам у кромки леса**





**Ju 87R над Францией, 1941 г.**

с кораблями погибали и люди. Только за 27 мая «юнкеры» из StG2 и StG77 12 раз появлялись над гаванью Дюнкерка. Вечером на выходе из порта был потоплен паром «Куин оф зе ченал» с 920 эвакуированными на борту.

28 июня низкая облачность и дожди сыграли на руку союзникам, но с полудня 29 июня возобновились атаки пикировщиков, обстрелы и бомбежки огромных масс людей, пытавшихся попасть на отходившие в Англию суда. Сухопутные части союзников были вынуждены бросить на побережье все свое тяжелое вооружение. «Юнкеры» почти круглосуточно висели над переполненными кораблями и судами, отправив на дно 261 из них, включая шесть английских и семь французских эсминцев. Ф. Ланг описывал один из своих вылетов в район Дюнкерка так:

«Мы в третий раз за день над Дюнкерком. Внизу по-прежнему ничего интересного, кроме выбросившихся на берег поврежденных судов и какого-то плавающего мусора. Однако километрах в 20 от берега — целый ассортимент плавсредств, не решающихся зайти в порт. Англичане используют все возможности для того, чтобы перебросить свои войска через Ла Манш. В порту четверка буксиров тянет баржу приличных размеров. Неплохая цель, но ее уже выбрало звено, вылетевшее перед нами.

Внезапно я замечаю транспорт, который прежде скрывало от моего взгляда облако. Указываю на него ведомым, и мы пикируем. Моя бомба падает в воду прямо перед носом транспорта. Его нос врежется в белый круг, расходящийся от точки падения бомбы. Вот уже середина судна над заглубляющейся бомбой... бах! Судно подбросило над водой, а отдельные обломки разлетелись на сотню метров. Мы с любопытством наблюдаем, как

транспорт начинает тонуть, но тут стрелок кричит: «Истребитель слева».

«Спитфайр» пытается зайти в хвост моему самолету. «Расстояние 300 метров, 200 метров», — звучит голос Франца в моих наушниках. Я ввожу машину в крен. «100 метров...» Франц посылает очередь в сторону англичанина. «Томми» отваливает вправо, затем делает второй заход. Я снова уклоняюсь разворотом — он заходит в третий раз, но затем, наконец, исчезает.

Мы легко отделались. Небольшая течь масла из пробитого бака. «Он стрелял только из четырех пулеметов правого крыла», — сообщает Франц. «Значит, нам повезло, — говорю я в ответ. — Иначе купаться бы и нам среди этих «Томми». Черт бы его побрал, он не дал нам рассмотреть, что произошло с транспортом...»

По сравнению с потерями, которые понесли английский и французский флоты в ходе операции «Динамо», утрата всего 11 пикировщиков, сбитых над Дюнкерком зенитными орудиями и истребителями союзников, была невысокой ценой. Правда, общий счет уничтоженных самолетов оказался не в пользу немцев. И все же распространенное на Западе мнение о том, что в ходе Дюнкерской операции английская авиация впервые одержала тактическую победу над Люфтваффе, не выдерживает критики.

Это мнение основывается на выступлении Черчилля в палате общин по итогам Дюнкерского сражения. Данные о немецких потерях, приведенные английским премьер-министром, были завышены в 4—5 раз. На самом деле в ходе операции «Динамо» немцы потеряли 131 боевой самолет, а союзники — 106 истребителей. Поскольку часть немецких самолетов сбила зенитная артиллерия союзников, а другая часть включала как истребители, так и бомбардировщики, то становится очевидным тот факт, что ни о какой победе английской истребительной авиации не может быть и речи.

4 июня последние английские солдаты покинули континент. Остатки северной группировки союзников (около 40 тысяч французов) сдались в плен. VIII-й авиакорпус направил свои основные усилия на юг, поддерживая танковую группу фон Клейста. Пикировщики появлялись по вызову, как только немецкие танкисты наталкивались на более—менее упорное сопротивление. Немецкий корреспондент описывал один из вылетов, в котором он принял участие: ««Пристегните ремень, мы пикируем», — передал мне пилот. На секунду машина как бы зависла в воздухе, но затем хвост самолета



стал быстро задирается, а нос нацелился на землю. Набегающий поток воздуха стал более плотным, что чувствовалось по нарастающему шуму. Земля, на которой еще за мгновение до этого мог наблюдать только контуры рек, холмов и полей, вдруг устремилась навстречу, детали становились все четче и крупнее с каждой секундой...

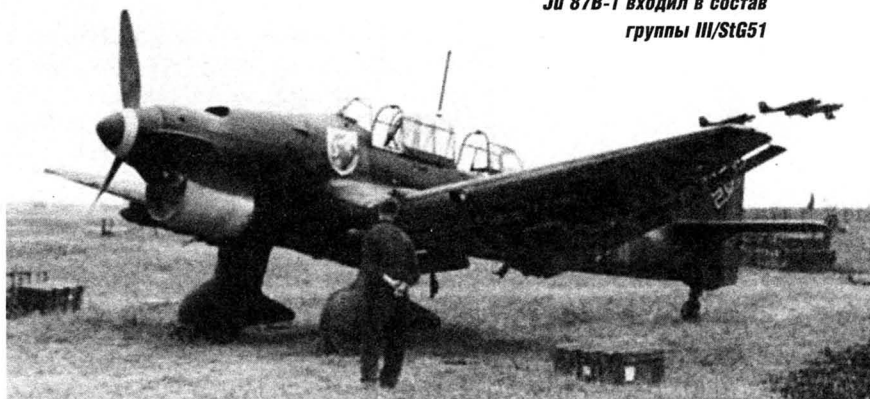
Пилот неподвижно застыл в своем кресле, сконцентрировавшись на цели, за которой он следил через прицел. Гул мотора сливался с шумом набегающего воздушного потока. Взглянув через плечо пилота, я разглядел цель — это мост. Палец пилота нажал на кнопку с надписью «Бомбы». Оглядываясь по сторонам. За нами на четко выдерживаемой дистанции пикируют двое ведомых, сбросивших свои бомбы в тот же момент, синхронно.

В ту же секунду меня с силой вжало в кресло, так как пилот стал выводить машину из пикирования. Я сглотнул, чтобы уменьшить давление на уши. Крылья пикировщика слегка подрагивали. Еще через несколько секунд наш самолет выровнялся, но при уходе от цели он периодически кренился влево и вправо, делал небольшие горки или снижался для того, чтобы затруднить задачу вражеским зенитчикам... Через три часа, расшифровав снимки, доставленные самолетом-разведчиком, мы убедились — мост полностью разрушен».

12 июня немецкие войска форсировали Марну. На следующий день французская столица была объявлена открытым городом. Тогда же один из отрядов StG77 был атакован большой группой вражеских истребителей. Около 30 «Моранов» готовились растерзать вдвое меньшее по численности немецкое подразделение, но в кабинах «штук» сидели ветераны с большим боевым опытом. По команде ведущего они дружно развернулись и пошли в лобовую атаку, поливая французов из крыльевых пулеметов. Разминувшись с пикировщиками, «Мораны» были обстреляны стрелками из турельных пулеметов, и по крайней мере два истребителя с дымом пошли к земле. Тут подоспели «мессершмитты» сопровождения и затеяли с французами воздушный бой, спасший группу Ju 87 от дальнейших атак.

16 июня немцы сумели форсировать Сену. На следующий день маршал Петэн начал переговоры о перемирии, а 18 июня VIII-й авиакорпус получил день отдыха. В тот же день, по иронии судьбы, столкнулись в воздухе два пикировщика из III/StG51, ставшие последними потерянными «штуками» в этой кампании. К концу месяца большинство

**Ju 87B-1 входил в состав группы III/StG51**



**В полете — большая группа «восемьдесят седьмых» из StG2**



### Боевые потери Люфтваффе в мае—июне 1940 г.

Класс самолетов	Периоды боев		
	Май (с 10-го по 31-е)	Июнь	Всего
Ближние разведчики	96/55	28/11	124/66
Дальние разведчики	67/31	20/16	87/47
Истребители:			
одномоторные			
двухмоторные	136/73	114/53	250/126
	79/39	42/11	121/50
Бомбардировщики	350/162	127/52	477/214
Пикирующие бомбардировщики	75/31	48/10	123/41

В числителе указано число уничтоженных самолетов, а в знаменателе — число поврежденных.

групп пикирующих бомбардировщиков перебазировалось на запад Франции, поближе к Ла-Маншу, где Геринг планировал широко использовать Ju 87 в ходе следующего этапа вооруженной борьбы — массированных налетов на Великобританию.

Потери «штурк» в ходе полуторамесячной «французской» кампании оказались довольно чувствительными. К концу июня эскадры пикировщиков лишились примерно половины своего состава. В июле 1940 г. авиагруппы были пополнены техникой и личным составом. Отличившиеся в ходе кампании пилоты получили очередные награды, 13 летчиков-пикировщиков стали кавалерами «Рыцарских крестов», в их числе восемь командиров групп.

Вторжение во Францию, Бельгию и Голландию недешево обошлось и другим соединениям Люфтваффе. Приведенная таблица характеризует структуру потерь немецких самолетов за 50 суток почти непрерывных боев.

Общие потери Люфтваффе за этот период составили 1401 самолет, а еще 672 машины оказались серьезно повреждены. Следует, однако, иметь в виду, что за май—июнь только английские ВВС лишились около тысячи боевых самолетов, а вооруженные силы Франции, Бельгии и Голландии почти в полном составе «вышли из игры». Таким образом, в целом очередная кампания войны в воздухе завершилась в пользу Люфтваффе. На «зализывание ран» военные руководители рейха выделили полтора месяца.

#### «Штуки» пытаются поставить Англию на колени

В июле 1940 г. руководство Люфтваффе стянуло эскадры, вооруженные Ju 87, к побережью Ла-Манша. Вскоре после этого последовала реорганизация эскадр пикирующих бомбардировщиков. Три основных соединения — 1-я, 2-я и 77-я эскадры были попол-

нены и стали включать по три группы каждая. Для этого III/StG51 переформировали в II/StG1, TGrl86 — в III/StG1, а II/KG76 (ранее летала на Do 17) — в III/StG77. Кроме того, создали штаб новой эскадры StG3, а группу I/StG76 преобразовали в I/StG3.

В ходе непродолжительного периода «присматривания» «штуки» серьезно «пощипали» британские конвои, которые следовали вдоль восточного побережья Англии (так, конвой CW-8 потерял 5 судов). Известный военный историк С.У. Роскилл так оценивал действия «штурк» в этот период войны: «Результативность немецких усилий можно видеть из того факта, что каждое третье судно в составе прибрежных конвоев было потоплено или повреждено. Если бы сохранился этот высокий уровень потерь, мы оказались бы не в состоянии комплектовать суда экипажами».

Потери вынудили англичан отвести 4-ю флотилию эсминцев, которая базировалась в Дувре, в более безопасный район. Борьба с флотом являлась трудной задачей. Ведь ширина корпуса эсминца настолько мала (около 10 м), что даже незначительная ошибка при определении ветра имела значение при бомбометании. Специально для поражения малоразмерных высокоскоростных целей немецкие пилоты придумали новый тактический прием, который в изложении Г. Малке выглядел следующим образом:

«Мы нашли решение, по крайней мере, против торговых судов и военных кораблей со слабым зенитным вооружением. С тех пор III/StG1 использовала его. Самолеты пикировали под большим углом (от 70° до 90°), не обращая внимания на направление ветра, далеко позади судна, следуя по линии его курса. На высоте примерно 500 м мы уменьшали угол до 40—45° и ловили в прицел корму корабля. Обстрел его из курсовых пулеметов, беспокоил зенитчиков, вынуждал их искать укрытия, когда пикировщик

**Части пикирующих бомбардировщиков Ju 87,  
участвовавшие в битве за Англию (на 13 августа 1940 г.)**

Группа	Базирование	Командир	Всего	Из них исправно
2-й воздушный флот, II-й авиакорпус				
II/StG1	Норрен-Фонте	Капитан А. Кайль	38	30
IV(St.)/LG1	Трамекур	Капитан Б. фон Браухич	36	28
3-й воздушный флот, II-й авиакорпус				
Штаб StG1	Анж	Майор В. Хаген	3	2
I/StG1	Анж	Майор П.-В. Хоцель	39	27
III/StG1	Анж	Капитан Г. Малке	38	26
Штаб StG2	Сэн-Мало	Майор О. Динорт	4	3
I/StG2	Сэн-Мало	Капитан Х. Хитчольд	35	29
II/StG2	Ланнион	Майор В. Эннекерус	39	33
III/StG2*	Китцинген	Капитан Г. Брюкер	?	
Штаб StG3	Кайен	Майор Г. Эдерт	5	2
I/StG3	Кайен	Капитан В. Зигель	24	14
Штаб StG77	Кайен	Майор К. фон Шенборн	4	3
I/StG77	Кайен	Капитан Г. Майзель	36	33
II/StG77	Кайен		37	25
I/StG76	Кайен	Капитан Г. Бодэ	38	37

\* — вела подготовку экипажей для восполнения потерь других частей и соединений.

приближался. Мы летели прежним курсом, ведя огонь из пулеметов по палубе корабля, пока не приходило время брать ручку управления на себя, потому что на прицеле появлялась мачта судна. Как только становилось ясно, что наши пули попадают в воду перед носом судна, мы нажимали кнопку сброса. Таким образом, гарантировалось, что бомба упадет в корабль чуть позади мостика. В этом месте она наверняка не от ricochetирует от палубы, так как врежется в надстройку и проникнет вглубь корпуса.

Сбрасывая бомбы с такой малой высоты, мы были вынуждены ставить задержку взрывателя, равной 2—4 с. Поэтому двум другим самолетам звена приходилось следовать плотную за ведущим, что они и делали постоянно. В таких атаках самолет обычно нес одну 500-кг бомбу и четыре осколочных 50-кг бомбы. У торгового судна любых размеров практически не было шансов пережить такую атаку пикировщиков. Большинство из них после взрыва разламывались пополам и немедленно тонули. Экипажам пикировщиков, особенно третьего самолета звена, требовалось обладать железными нервами, потому что бомба ведущего взрывалась прямо под ним. Но вскоре мы выяснили, что обломки взорвавшегося корабля не долетают до самолетов из-за сопротивления воздуха.

В июне—июле 1940 г. «штуки» повредили и потопили восемь эсминцев 4-й флотилии из девяти, и они продолжили бы свою сокрушительную работу, однако в августе их сфера деятельности переменилась — подразделе-

ниям Ju 87 поставили другие задачи. 12 августа они атаковали аэродром Лаймп и нанесли значительный ущерб ангарам, складам горючего и другим сооружениям. На следующий день Люфтваффе приступили к выполнению операции «Орлиный налет», которая предусматривала осуществление серии массированных ударов по объектам системы ПВО Великобритании. Результатом непрекращающихся атак, по мысли Геринга и штаба Люфтваффе, должен был стать полный разгром английских ВВС, сети радиолокационных установок и командных пунктов.

Плохие погодные условия 13 августа задержали вылет, и группы Ju 87 поднялись в воздух только после полудня. В ходе первого массированного удара самолеты из IV(St.)/LG1 под командованием капитана Б. фон Браухича атаковали аэродром Берегового командования Дейтлинг. «Штуки» с высокой точностью сбросили бомбы на важнейшие объекты. На аэродроме в тот день были уничтожены и повреждены 22 британских самолета, а германские пикировщики вернулись на свою базу без потерь.

Для атаки объектов в Рочестере была направлена группа II/StG1. Еще над морем она была перехвачена четверкой «Харрикейнов» из 56-й истребительной эскадрильи. Англичане уже предвкушали победу, ведь пикировщики летели без истребительного прикрытия, однако последовавший воздушный бой принес им жестокое разочарование. Дружный огонь стрелков Ju 87 заставил английских истребителей отвернуть, а один из



**«Берты» итальянских союзников несли на киле белые кресты, а на фюзеляже — номер эскадрильи**



«Харрикейнов» даже был сбит. «Мы потерпели поучительное поражение», — прокомментировал результаты схватки один из его английских участников.

Следующий массированный налет был предпринят 15 августа. На этот раз четвертая группа из LG1 двумя отрядами атаковала авиабазу Хокиндж в районе Дувра, а II/StG1 повторно нанесла удар по аэродрому Лаймп. В ходе этого вылета 10-й отряд 1-й инструкторской эскадры лишился четырех Ju 87B; погибли три члена экипажей, а командира подразделения капитана Р. Мюнхенхагена подняли из воды британские моряки. Все же обе цели оказались выведены из строя как минимум на 48 часов.

В тот же день смешанная восьмерка, сформированная из самолетов обеих упомянутых выше групп, атаковала гавань Дувра и потопила несколько малотоннажных судов. На этот раз Ju 87 не ушли безнаказанными. Над Ла-Маншем их догнала эскадрилья «Спитфайров», и сразу четыре «штуки» пошли «кормить рыб». В ответ на это 16 августа немцы нанесли удар по авиабазе Тангмир и сожгли на земле семь «Харрикейнов» и шесть «Бленхеймов». О том, насколько экономно и метко 17 пикировщиков Ju 87 израсходовали свои бомбы, говорит следующий перечень пораженных ими объектов: все ангары, здание ремонтных мастерских, склады, насосная и электростанция, казарма, офицерская столовая и даже клуб, не говоря уже о жилых домах. Пожар уничтожил поселок, в котором размещался летный и технический составы базы.

В тот же день другая группа «штурк» из StG2, возвращавшаяся с задания, была

атакована английскими истребителями из 601-й и 609-й эскадрилий. В результате боя семь Ju 87 не вернулись на свою базу. Зато другая группа пикировщиков атаковала и серьезно повредила радиолокационную станцию наведения истребителей в Вентноре. Английская РЛС не функционировала в течение недели.

18 августа 25 Ju 87 из I/StG77 осуществили групповой удар и практически уничтожили еще одну радиолокационную станцию ПВО в Поллинге. Вылетавшие «юнкерсы» вернулись без потерь, но во второй половине дня англичане устроили настоящую бойню одной из групп «штурк», совершившей налет на остров Торни. Спустя много лет пилот «юнкерса» К. Шеффел, участвовавший в ожесточенной схватке, так описывал эти события:

«18 августа в 14 ч 30 мин три группы Ju 87, насчитывавшие в общей сложности 90 пикирующих бомбардировщиков, взяли курс на Англию. Возглавлял боевой порядок капитан Г. Майзель, новый командир I/StG77 (он сменил погибшего 9 июля капитана Ф.-К. фон Дальвига. — Прим. авт.), выполнивший в тот день свой первый и последний вылет в таком качестве. Я летел в звене управления, за нами следовали еще 25 машин из нашей группы. С высоты 3500 м мы издалека обнаружили английский аэродром неподалеку от Портсмута и самолеты стали перестраиваться для бомбометания с пикирования в левый пеленг. Все происходило как обычно, и вдруг началась чертовская свистопляска!

Пилоты сосредоточили свое внимание на наземной цели и утратили контроль за воз-

духом. Когда раздался возглас: «Истребители противника справа сверху», — все оказались абсолютно не готовы к отражению атаки».

Группу Ju 87, следовавшую без истребительного прикрытия, перехватили «Спитфайры» из 152-й, 601-й и 602-й эскадрилий. Стрелки открыли беспорядочный огонь по стремительно приближавшимся англичанам, но было уже поздно. Шеффел вспоминал, что его машина была в одно мгновение проткнута насквозь несколькими пулеметными трассами. Бомбардировочный прицел и приборы разлетелись на куски, осколки стекла брызнули ему в лицо. Левая рука, пробитая пулей, безжизненно повисла, а правая оказалась пригвождена к ручке управления алюминиевым стержнем, насквозь пропоровшим кисть и застрявшим в «баранке». Шеффел инстинктивно почувствовал, что его радиооператор убит, и не ошибся.

Посмотрев по сторонам, он понял, что строя «юнкерсов» больше не существует. Английские истребители дружно атаковали отдельные уцелевшие «штуки», которые слабо огрызались пулеметными трассами. Чувствуя, что теряет много крови, Шеффел решил притвориться сбитым и свалил свой Ju 87 в крутое пикирование. Освободившись от бомб, он вывел самолет на небольшой высоте и направился на восток. Ослабевший и израненный пилот с трудом вел свою машину, но его испытания не закончились.

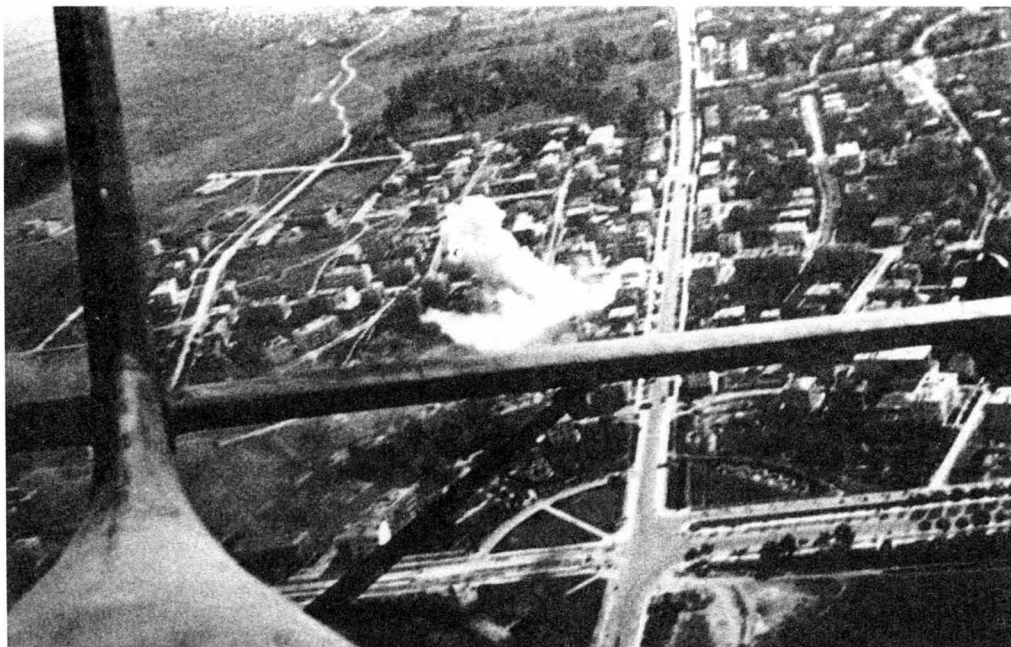
«Помню, как сквозь кровь, заливавшую глаза, я заметил английский двухместный

истребитель «Дифайент» прямо перед собой. Англичанин развернул башню и вел огонь из счетверенной пулеметной установки. Трассы летели прямо мне в лицо», — писал Шеффел. — Я толкнул ручку от себя, раздался треск: одна из очередей все же зацепила стабилизатор. Зенитки острова Уайт приветствовали мой подбитый самолет многочисленными шапками разрывов. Я еще снизился и повел Ju 87 у самой воды на высоте не более 10 м».

Невероятно, но истекавший кровью пилот сумел привести «юнкерс» на свой аэродром. Сразу после посадки он потерял сознание. Механики извлекли его из кабины и немедленно отправили в госпиталь. В самолете насчитали свыше 120 пулевых пробоин.

Налет на аэродром Портсмута окончился настоящим разгромом. На свои базы не вернулись 16 Ju 87 из 77-й эскадры, в том числе самолет командира первой группы. Получили серьезные повреждения шесть машин, многие не подлежали восстановлению, а два десятка летчиков и радиооператоров попали в госпиталь. Потеря примерно 20 из участвовавших в ударе 109 бомбардировщиков, конечно же, не самое сокрушительное поражение эскадры самолетов в ходе Второй мировой войны. К примеру, 14 мая 1940 г. при попытке атаковать переправы немецких войск во Франции погибли 40 машин из ушедших на задание 71 английского легкого бомбардировщика «Бэттл».

Считается, что именно в результате неудачного вылета 18 августа Геринг приказал



**На этот раз «юнкерс» промахнулся — бомбы упали мимо колонны, растянувшейся по главной улице города**

**Ju 87R-2 из 5./StG2  
прогревает мотор  
перед вылетом.  
Сицилия, 1940 г.**



вывести пикировщики Ju 87 из Битвы за Англию. Это не совсем так. «Штуки» действительно перестали участвовать в массированных дневных налетах на территорию собственно Великобритании. Однако в сентябре—ноябре 1940 г. они неоднократно нападали на морские конвои в Ла-Манше и даже в устье Темзы. К примеру, 7 сентября пикировщики 2-го воздушного флота выполнили 163, а «штуки» 3-го воздушного флота — 44 боевых вылета.

Интересно, что даже ночью «штуки» нередко выполняли бомбометание с пикирования. Из состава StG1 была выделена третья группа, прошедшая подготовку для совершения ночных беспокоящих налетов. При этом часть Ju 87 использовали как само-

леты-осветители, сбрасывавшие светящиеся авиабомбы с высот 4000—5000 м. При наличии у англичан довольно совершенных РЛС полеты «штуков» в непосредственной близости от английского побережья неминуемо должны были приводить к большим потерям. Но на самом деле пикировщики страдали мало. Причины этому можно найти в воспоминаниях Г. Малке:

«В каждом из этих вылетов нас сопровождали две истребительные группы. В результате происходили самые крупные воздушные сражения, какие я только видел за всю войну. Совершенно неожиданно наши потери оказались очень низкими...

В то время мы полагали, что наша безопасность зависит от нашего решения общей

**Группа Ju 87B, набирая  
высоту, направляется  
к цели на Балканах**





проблемы, возникающей перед пикировщиками... Эта проблема заключалась в том, как сократить период максимальной уязвимости пикировщика после атаки, пока группа не восстановит строй, что обеспечит самолетам взаимную огневую поддержку.

Во время «Битвы за Англию» «штуки» летали поодиночке над достаточно большими территориями, и потому истребители просто физически не могли защитить их всех. Поэтому в наших приказах имелся стандартный пункт, требующий, чтобы пилоты как можно быстрее пристраивались к командиру группы или отряда. Но, как легко догадаться, такой приказ гораздо легче отдать, чем выполнить.

Когда цели разбросаны на большой площади, как конвои в устье Темзы, группа идет на сближение в сомкнутом строю, надежно прикрытая истребителями. Затем мы разделились на звенья по три самолета для атаки самых крупных судов в составе конвоя. Всегда оказывалось довольно трудно пристроиться за командиром звена и разобраться, кто есть кто. Молодые пилоты были склонны воображать, что командир находится далеко впереди. Они давали полный газ, и восстановить строй становилось просто невозможно.

Мы долго думали над этой проблемой, но не видели никакого выхода. Наконец мы получили приказ из штаба. Теперь наши командиры не должны были лететь впереди группы (из-за больших потерь в командном составе). Им полагалось держаться в самой середине строя... Но, чтобы остальные летчики твердо знали, где находится командир, особенно в период сбора группы после атаки, мы стали раскрашивать «штаны» самолето-

тов командиров групп яркой желтой краской, которую можно было заметить издали. На самолете командира эскадрильи красился только один обтекатель. В приказе было написано, что если во время сбора кто-то обгонит самолет с желтыми обтекателями шасси, то будет наказан. И это действовало.

Во время этих операций мы опробовали схему, когда я, как командир группы, летел на малой скорости змейкой. Остальные самолеты пристраивались ко мне так быстро, что были вынуждены сбрасывать скорость, чтобы не обогнать меня. Мы возвращались домой на самой малой возможной высоте плотной массой, не пытаясь выстроиться каким-то определенным образом. Мы просто держались как можно ближе друг к другу, сохраняя малую скорость. Когда появлялся вражеский истребитель, он обычно направлялся к замыкающему самолету. Пилот «штуки» просто давал полный газ и тут же оказывался в середине группы или даже перед ней, поэтому истребитель попадал под сосредоточенный огонь всех остальных самолетов. Хотя Ju 87 имел всего два курсовых пулемета и один сзади на турели, мы обнаружили, что пилоту вражеского истребителя очень не нравилось, когда несколько пулеметов открывали огонь по его самолету. Поэтому они в каждом случае прекращали атаку и делали новый заход. Такой метод нам очень помог».

Но всегда приходил день, когда фортуна отворачивалась от немецких пилотов. Для «осенних» пикировщиков, терроризировавших английские конвои, этот день настал 14 ноября 1940 г. Из-за ошибки командира истребителей прикрытия 19 машин из



*Пилоты пикирующих бомбардировщиков докладывают генералу Гайслеру о результатах очередного удара по Мальте*



**Ремонтируют пикировщики из II/StG2. Четырехлистник в белом стилизованном ромбе — знак принадлежности к 4-му отряду**

III/StG1 попали под сосредоточенный удар британских «Спитфайров». И хотя группа потеряла всего два Ju 87, но лишь один самолет вернулся на базу без пробоин, а три совершили вынужденные посадки на побережье Франции. Впоследствии Г. Малке утверждал, что через некоторое время все эти машины вернулись в строй, однако факт остается фактом — после 14 ноября «штуки» перестали участвовать в налетах на конвои в Ла-Манше.

Суммарные потери пикирующих бомбардировщиков за весь период боевых действий над Польшей, Голландией, Норвегией, Данией, Бельгией, Францией, Югославией и Критом оказались не слишком велики: эскадры Ju 87 лишились всего уничтоженными и поврежденными 631 машины. В 1943 г. такое же количество бомбардировщиков английские и американские ВВС теряли всего за два месяца боев.

Опыт боев убедительно продемонстрировал, что при отсутствии истребительного прикрытия пикирующие бомбардировщики Ju 87 оказались весьма уязвимыми для перехватчиков противника. В этом нет ничего необычного — то же самое можно сказать о большинстве бомбардировочных самолетов Второй мировой войны. Поэтому неудача над Портсмутом вовсе не означала окончания карьеры «штуки». И тем более она не означала краха самой идеи пикирующего бомбардировщика. В штабе германских ВВС

считали, что далеко не везде «штукам» будет противостоять мощный воздушный противник. В предвидении нападения на Балканы и Советский Союз производство «восемьдесят седьмых» продолжалось.

## Над Средиземноморьем и Африкой

В 1940 г., ободренный успехами немецкого союзника, Муссолини решил начать свою собственную войну. Нападение на Грецию, как и вторжение в североафриканские колонии Великобритании, казалось, приведет к немедленному успеху. Но не тут-то было! Итальянцы быстро увязли в боях, и дуче был вынужден обратиться за помощью к Гитлеру. К этому времени относится приписываемая фюреру шутка: «Итальянцы стоят мне двух дивизий в случае, если они враги — для того чтобы их разбить, четырех дивизий, если они нейтральны — для того чтобы следить за ними, и восьми дивизий, если они союзники — для того чтобы поддерживать их».

Начиная с августа 1940 г. в итальянские ВВС стали поступать пикировщики Ju 87В. Первой получили «штуку» на вооружение 236-я и 237-я эскадрильи из 96<sup>е</sup> Gruppo. Уже в сентябре группа была брошена в бой, приняв участие в налетах на Мальту. В том же месяце на аэродроме Комизо в Сицилии была сформирована 97<sup>а</sup> Gruppo в составе 238-й и 239-й эскадрилий. Итальянские группы пикировщиков, в отличие от немецких, по штату располагали 20 машинами.

Помимо технической фюрер оказал и чисто военную помощь своему итальянскому коллеге. В декабре 1940 г. Люфтваффе приступили к переброске на Сицилию X-го авиационного корпуса (генерал-майора Г. Гайслера). В его составе имелись две группы пикирующих бомбардировщиков Ju 87R: I/StG1 (35 машин, из них 11 исправных) и II/StG2 (36 машин, из них 23 исправных) (цифровые данные приведены на 12 января 1941 г.). Позднее к ним присоединились I/StG2 и I/StG3. Вместе с итальянскими машинами с аэродромов Комизо, Калабрия и Трапани они начали совершать регулярные налеты на Мальту.

Остров Мальта с английским гарнизоном был «костью в горле» для стран Оси. Однако попытаться захватить его они не решались и поэтому избрали блокаду с воздуха и моря. 10 января 43 пикировщика из I/StG2 капитана П.-В. Хоцеля и II/StG2 майора В. Эннеккеруса атаковали английский авианосец «Илластриес» неподалеку от Мальты. Собственно, этот корабль и был той важ-

нейшей морской целью, ради которой была затеяна переброска двух групп пикировщиков. Командир StG3 подполковник К. Крист, руководивший боевой работой «штук» в Средиземноморье, перед отъездом из Германии получил недвусмысленный приказ от самого фюрера: «Илластриес» должен быть потоплен.

«Илластриес» — один из новейших в то время английских авианосцев с бронированной палубой, водоизмещением 23 тыс. т. Двумя месяцами ранее, 11 ноября 1940 г., самолеты, взлетевшие с авианосца, уничтожили или повредили в гавани Таранто три итальянских линкора. Корабль входил в состав дальнего охранения конвоя «Н», следовавшего в Грецию. Обнаруживший конвой итальянский самолет-разведчик быстро уничтожили дежурные истребители. Вслед за ним появились два итальянских торпедоносца, летевшие у самой воды. Четверка «Фульмаров» немедленно спикировала на них и отправила на дно. Но, как оказалось, торпедоносцы были приманкой, сыгравшей свою роль. Истребители не успели набрать высоту, когда в разрыве облачности показались «штуки» Хоццеля и Эннеккеруса. «Илластриес» и корабли охранения открыли интенсивный огонь из всех зенитных орудий, но немецкие самолеты уже пикировали на цель. Один из офицеров «Илластриеса» вспоминал:

«Было трудно точно сосчитать, сколько их. Но первая группа состояла из 15, а вторая из 20 или 30 самолетов. Они шли очень свободным и гибким строем, постоянно меняя относительное положение и разделяясь, когда попадали под огонь тяжелых зениток. Пикирование начиналось на высоте около 12000 футов и было свободным до 6000—8000 футов, где самолеты выходили в точку прицеливания. Первая волна сбрасывала бомбы с высоты 1500 футов, вторая — с 800 футов. Большая часть самолетов продолжала пикировать после сброса бомб и выхо-

дила из пике над самой водой, пролетая на уровне полетной палубы. По крайней мере, один самолет обстрелял авианосец из пулемета.

Немцы атаковали «Илластриес» тремя волнами, каждая из которых состояла из двух звеньев по три самолета. Они атаковали синхронно с разных направлений. Большинство самолетов заходило с кормы или с обеих раковин, но почти вдоль диаметральной плоскости. В каждую секунду корабль должен был обстреливать не менее 6 самолетов. Средний угол пикирования составлял около 60°, хотя некоторые самолеты пикировали под углом 80°. Каждый пикировщик сбросил одну бомбу, ориентировочно 1000-фунтовую. После осмотра повреждений стало ясно, что первые бомбы имели взрыватели мгновенного действия, чтобы уничтожить личный состав, находящийся наверху, а последующие бомбы должны были пробить броню.

Реально авианосец получил шесть прямых попаданий 250-кг бомб, еще три разорвались у самого борта. Корабль накренился и загорелся, палубы его превратились в крошечный ад. Однако англичанам удалось удержать «Илластриес» на плаву. Уцелевшие в бою «Фульмары» приземлились на одном из аэродромов Мальты и ускоренно готовились к отражению последующих налетов. Немцы не заставили себя ждать. На этот раз английские истребители действовали успешнее, не допустив попаданий в поврежденный авианосец, и сбили четыре Ju 87. Среди пропавших без вести значился упомянутый ранее Г. Гренцель, теперь лейтенант, командир 2./StG1, — его Ju 87R-2 № 5854 не вернулся на аэродром.

11 января 1941 г. обгоревший «Илластриес» зашел в гавань Ла-Валетты и встал на ремонт. «Юнкерсы» и тут не оставили его в покое. Чтобы прикончить корабль, на самолеты I/StG1 подвесили специально доставленные 1000-кг бомбы, но все пикировщики



Пикировщик из StG3  
в Югославии



промахнулись. Впрочем, в ходе почти двухнедельной стоянки авианосец получил еще два прямых попадания, а три бомбы разорвались в непосредственной близости от борта. Англичане убедились, что корабль любыми средствами следует вывести из-под авиационных ударов, иначе он останется на Мальте навсегда. В ночь на 24 января наспех залатанный авианосец под покровом темноты вышел в море и 20-узловым ходом направился на восток. Ему удалось избежать обнаружения, миновать Суэцкий канал, а затем «Илластриес» проходил капитальный ремонт в Соединенных Штатах.

В ходе налетов досталось, разумеется, не только авианосцу. 10 января получил прямое попадание английский крейсер «Перт», а один из транспортов немцам удалось потопить. На следующий день 12 Ju 87 из состава II/StG2 атаковали следовавшие в Александрию в сопровождении эсминцев крейсера «Саутгемптон» и «Глочестер». Оба корабля получили попадания, но бомба, угодившая в «Глочестер», не взорвалась. «Саутгемптон» повезло меньше. Крейсер, пораженный двумя 500-кг бомбами, загорелся и потерял уп-

равление. Спустя некоторое время команда покинула «Саутгемптон», и один из эсминцев добил его торпедой. В то время «Саутгемптон» оказался крупнейшим кораблем, потопленным в результате удара пикировщиков.

Появление в Тунисе и Ливии небольшого контингента немецких войск, выделенных для поддержки итальянских вооруженных сил, резко обострило обстановку. Германский Африканский корпус — это не итальянцы, отличавшиеся невысокими боевыми качествами. Неожиданно выявившаяся способность немцев вести борьбу в труднейших условиях пустыни, их весьма современная техника, гораздо более подготовленные солдаты плюс умелое руководство в лице одного из наиболее талантливых гитлеровских генералов Э. Роммеля — все эти факторы поставили англичан в трудное положение.

Первыми пикировщиками, приземлившимися 31 января 1941 г. на североафриканских аэродромах Касл Бенито, Серте и Арко Филернорум, стали самолеты из I/StG3. В начале февраля к ним присоединились

**Немецкий и итальянский  
Ju 87В крылом к крылу  
над Африкой и  
Средиземноморьем**



«штуки», принадлежащие I/StG1. По докладом английских зенитчиков, 6 февраля в районе Агейлы ими был сбит первый немецкий Ju 87. С местными «Харрикейнами» пикировщики столкнулись лицом к лицу 15 февраля. Англичане уверяли, что из дюжины Ju 87 им удалось в тот день сбить восемь машин из I/StG3. Причиной тяжелых потерь пикировщиков, как и всегда, было отсутствие истребительного прикрытия.

Вскоре к немецким Ju 87 присоединились итальянские из 236-й и 237-й эскадрилий. Свои самолеты итальянцы называли «Пичиателли». Совместными усилиями пилоты Люфтваффе и «Реджиа аэронавтика» добились заметных успехов на африканском ТВД. Одним из тех, кто весной и летом 1941 г. воевал в Африке на Ju 87B-2, был итальянский летчик Э. Тарантола. Позднее он вспоминал:

«Я летал на «штуках» примерно в течение года. Это дало мне возможность оценить все его достоинства и недостатки. Общее впечатление было таким: достоинств — довольно много, а отрицательных сторон — совсем мало. Замечу, что до «юнкерса» я был летчиком-истребителем, а позднее пересел на «Макки» MC.202, поэтому мои суждения базируются на большом опыте и возможности сравнивать.

...В отличие от немцев мы, итальянские пилоты, разработали свою тактику применения Ju 87. Только первое время мы действовали так, как нас учили немецкие инструкторы.

Они рекомендовали нам бомбить цели с отвесного пикирования, выпустив тормозные щитки и включив воюющие сирены. Отработывался заход на цель на высоте около 4000 м, ввод в пике с последующим сбросом бомб на 700—800 м и вывод у самой воды. Обычно атаки кораблей производились с передних или задних курсовых углов с тем, чтобы ведомые могли учесть и скомпенсировать промах ведущего.

Позднее мы стали практиковать удары из круга, в эпицентре которого находилось атакуемое судно. Радиус круга выбирался таким, чтобы находиться вне зоны эффективного огня зенитных орудий цели. Как только судно начинало маневр в одну из сторон (после этого за счет инерционности ему было бы затруднительно изменить направление отворота на противоположное), мы по команде одновременно переходили в пикирование, причем тормозные решетки не выпускали. В результате этого скорость полета быстро нарастала, и зенитчики не успевали устанавливать нужный угол упреждения. И хотя пикирование под отвесным углом обеспечивало наивысшую точность бомбометания, одновременно оно облегчало зенитчикам противника прицеливание, поскольку они быстро привыкали к нашим шаблонным действиям. Кроме того, самолет, пикирующий на судно сзади или спереди, могла обстреливать большая часть зенитных орудий цели. Когда мы начали практиковать заходы на судно сбоку с углом пикирования

**Самолет Ju 87B-2, захваченный англичанами в Ливии в 1941 г. Именно эта машина в настоящее время находится в национальном авиационном музее в США, правда, без обтекателей основных стоек шасси и с макетным вооружением**





**«Штуки» из I/StG2 над  
Средиземноморьем**

70—80 градусов, нам удавалось «выключить» из борьбы почти все зенитки противоположного борта».

Несколько позднее итальянские Ju 87 едва ли не первыми в годы Второй мировой войны стали осуществлять топмачтовое бомбометание. Этот способ боевого применения заметно увеличивал вероятность попадания бомбы в цель. Кроме того, судно, как правило, получало пробоину в районе ватерлинии, что было гораздо опаснее взрыва на палубе.

17 апреля 1941 г. командир III/StG1 капитан Г. Малке получил задание — на следующий день утром уничтожить линкор, обстреливавший немецкие войска на побережье. Вот описание налета со слов немецкого пилота:

«Армия запросила нашей помощи, заявив, что «линкор» обстреливает ее позиции из очень тяжелых орудий. Мы отправились в указанный район, практически на пределе дальности. Мы уже подходили к точке, где должны были поворачивать назад, и я должен был отдать соответствующий приказ, но тут я заметил большой военный корабль, и мы немедленно атаковали его. Из-за сильной дымки мы не слишком хорошо различали детали, пока не спустились ниже 1200 м. Первое звено добилось попадания в носовую часть корабля, которая сразу скрылась под волнами. Но тут атаковало второе звено и добилось попадания в корму. Третье и четвертое звенья вернулись, не сбросив бомбы. Они сообщили, что корабль уже скрылся

под водой, когда они завершили пике. Во время разбора полета мы столкнулись с проблемой опознавания нашей цели. Разумеется, мы понимали, что это был не линкор, но что же это было? Наконец мы решили сообщить, что это был «военный корабль, скорее всего монитор прибрежного типа» водоизмещением около 8000 т».

Намек совершенно ясен — Малке имел в виду английский монитор «Террор», других кораблей такого класса в мире не существовало. Однако командир III/StG1 не знал (видимо, как и командование Люфтваффе), что «Террор» затонул от близких разрывов бомб приблизительно за два месяца до описанной атаки. Кроме того, англичане начисто отрицают потерю крупного боевого корабля в указанный Малке день, так что достоверность докладов пилотов немецких пикировщиков в очередной раз оказалась сомнительной. Что касается итальянцев, то они также неоднократно докладывали о «прямых попаданиях» в английские крейсера и эсминцы, которые не нашли подтверждения в документах королевского средиземноморского флота.

В ряде случаев итальянские и немецкие Ju 87 применялись совместно, но и в этих случаях пилоты практиковали разные способы боевого применения, определяемые национальной спецификой. Иногда такая «несогласованность» даже способствовала успеху. Так, 29 июня 1941 г. совместный удар десятки немецких и семерки итальянских Ju 87 привел к потоплению австралийского эсминца «Вотерэн».



Но еще раньше, в апреле 1941 г. пикировщики Люфтваффе вместе с итальянскими «пичиателли» приняли участие нападении на Югославию и Грецию. Для размещения почти тысячи самолетов 4-го воздушного флота (генерала А. Лера) использовались болгарские аэродромы, где, в частности, базировалась эскадра StG2 майора О. Динорта. Самолеты авиационного командования «Грац» действовали с австрийских авиабаз, а машины из авиаккомандования «Арад» — из Румынии.

6 апреля «штуки» осуществили налет на практически беззащитный Белград. Заметным достижением немецких Ju 87 в ходе кампании стало потопление греческого линкора «Килкис» и эсминца «Псара». А 20 мая «штуки» участвовали в крупнейшей для того времени воздушно-морской десантной операции по захвату острова Крит. Для этого пикировщики StG2 перебросили на итальянский остров Скарпанто, откуда они начали охоту за английскими кораблями. К моменту окончания боев «юнкерсам» удалось потопить три крейсера и шесть эсминцев. Кроме того, на их счету имелись и поврежденные корабли: два линкора, три крейсера и шесть эсминцев. Британский средиземноморский флот потерпел сокрушительное поражение в сражении с Люфтваффе. Не менее обидными были и итоги битвы за Крит: немцы, не располагая численным превосходством, сумели сломить сопротивление гарнизона острова и взять в плен немало «томми».

Именно в период сражения за Крит на вооружении «штуков» появились особые бомбы, конструкция которых связана с именем командира 2-й эскадры пикировщиков.

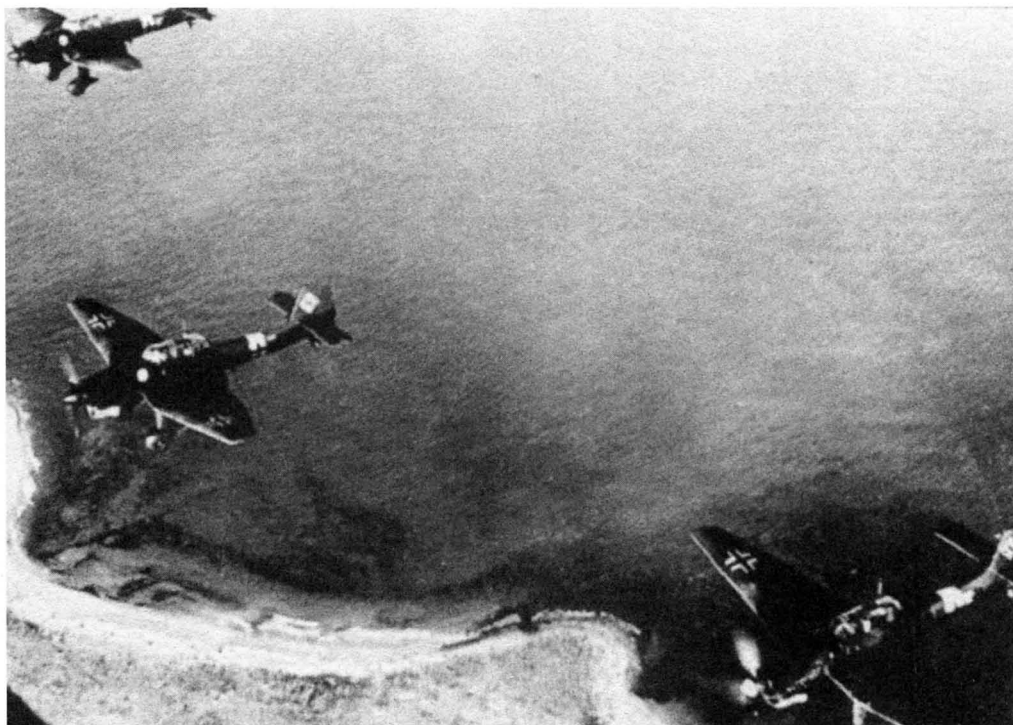
Вспоминает Ф. Ланг: ««Стержни Динорта» были введены в середине мая 1941 г. на аэродроме Молаи, где базировалась I/StG2. Требовалось заставить бомбу взорваться до того, как она уйдет в грунт, чтобы ударная волна и осколки действовали более эффективно. Сначала проводились эксперименты с ивовыми прутьями длиной 60 см, которые устанавливались в носовой части 50-кг бомбы. Испытательный полигон, отмеченный белым брезентом, представлял собой пшеничное поле с разбросанными по нему редкими оливковыми деревьями. Мы могли легко измерить глубину кратера и определить разлет осколков по скошенной пшенице.

Но ивовый стержень не сработал. Он ломался и не взрывал бомбу. Следующие испытания были проведены с круглым металлическим стержнем. Он тоже не оправдал ожиданий. Стержень немедленно входил в грунт, и бомба опять взрывалась слишком поздно. Мы добились успеха лишь с третьей попытки. На конце металлического стержня был приварен металлический диск диаметром 8 см. Теперь бомба взрывалась в 30 см над грунтом. Осколки разлетались во все стороны, как нам и требовалось. Сначала стержни изготавливались в нашей походной мастерской, и мы впервые применили их во время высадки на Крит. Позднее было налажено их промышленное изготовление под названием «стержень дистанционного взрывателя», или «стержень Динорта».

Впоследствии, оценивая действия Ju 87 при захвате Крита, командующий 2-м воздушным флотом Кессельринг писал: «Ненависть англичан к «штукам» равна нашему восхищению ими».

#### Части пикирующих бомбардировщиков Ju 87, участвовавшие в Балканской кампании (на 5 апреля 1941 г.)

Группа	Базирование	Командир	Всего	Из них исправно
4-й воздушный флот Люфтваффе, VIII-й авиакорпус				
Штаб StG2	Белица-северный	Майор О. Динорт	4	4
I/StG2	Белица-северный	Капитан Х. Хитчольд	39	39
III/StG2	Белица-северный	Майор Г. Брюкер	38	35
I/StG1	Крайницы	Майор П.-В. Хоцель	24	23
I/StG3	Белица-северный	Майор В. Зигель	39	39
Авиаккомандование «Грац» Люфтваффе				
Штаб StG3	Грац-Талерхоф	Подполковник К. Крист	3	1
II/StG77	Грац-Талерхоф	Капитан А. Орхофер	39	34
Авиаккомандование «Арад» Люфтваффе				
Штаб StG77	Арад	Подполковник К. фон Шёнборн	3	3
I/StG77	Арад	Капитан Г. Брук	39	33
III/StG77	Арад	Майор Г. Бодэ	40	32
«Реджиа аэронаутика»				
97° Gruppo	Лекке	Подполковник А. Москателли	20	
101° Gruppo	Тирана	Майор Дж. Донадио	20	



Британцы имели давние морские традиции. Они не могли уйти с Крита, не хлопнув на прощание дверью. 25 мая авианосец «Формидабл» нанес удар по Скарпанто силами палубных самолетов. Его «Альбакоры» и «Фульмары» внезапно появились над немецкой авиабазой и сумели уничтожить, по английским данным, на земле десяток «штурмовиков», а еще несколько самолетов повредить. Налет оказался настолько неожиданным, что командование StG2 не смогло организовать ответную атаку. Возмездие принесли на своих крыльях Ju 87 из Северной Африки. «Фульмары» сбили четыре пикировщика из I/StG3 майора В. Зигеля до выхода их на боевой курс, однако «Формидабл» все же получил два прямых попадания. Вскоре ему пришлось уйти на ремонт в США, где он присоединился к однотипному «Илластриесу». Средиземное море оказалось очищенным от английских авианосцев.

### **В Африке становится жарко**

К середине июня 1941 г., после сосредоточения основных сил Люфтваффе против Советского Союза, в Северной Африке остались всего две немецкие авиагруппы, вооруженных «штуками». Возможности I/StG1 (25 машин, из них 21 исправна) и II/StG2 (27 машин, все исправны) оказались небеспредельными, поэтому итальянцы были вынуждены перебросить в Западную пустыню

свои Ju 87. В частности, туда перелетела 101<sup>я</sup> Gruppo в составе 208-й и 209-й эскадрилий. Позднее за ней последовала и 97<sup>я</sup> Gruppo.

Окруженный итало-немецкими войсками Тобрук стал одним из главных объектов для Ju 87. Удары по городу и основным оборонительным сооружениям были, как правило, хорошо спланированы. В каждом из них принимало участие по 30—40 пикировщиков. Группы заходили со стороны солнца на высоте 4000—5000 м, а затем пикировали на цель под углом 70—80°. Высота вывода из пике выбиралась с таким расчетом, чтобы не заходить в зону эффективного огня малокалиберной зенитной артиллерии. Обычно зенитки союзников заставляли немецких пилотов сбрасывать бомбы с высоты более 1500 м, что заметно снижало точность бомбометания.

Немцы были вынуждены искать новые способы боевого применения пикировщиков. Вместе с «юнкерсами» над целями нередко стали появляться один—два самолета-разведчика Hs 126. Старшие офицеры авиагрупп, летавшие на них в качестве наблюдателей, могли визуально оценивать степень успешности тех или иных приемов.

Плотный огонь зениток заставил экипажи Ju 87 отказаться от последовательного захода самолетов на цель с одного направления. Только в случае слабой ПВО «штуки» рисковали пикировать четверкой с мини-

мальными интервалами между самолетами, что обеспечивало повышенную вероятность поражения объекта атаки. При этом бомбы сбрасывались с высоты 800—1000 м, а высота выхода в горизонтальный полет составляла 50—150 м. Если же цель прикрывалась малокалиберной зенитной артиллерией, то экипажи «юнкерсов» вначале пытались подавить ее противодействие, и только после этого наносили удары по самому объекту.

Нормальными вариантами полезной нагрузки для Ju 87В в Африке считались одна 250-кг и четыре 50-кг бомбы, либо, когда погода становилась относительно прохладнее (при низкой температуре воздуха мощность мотора несколько увеличивается), одна «пятисотка» и четыре «пятидесятки». Сброшенная в залпе тяжелая SC 500 обычно обгоняла менее крупные и достигала поверхности земли первой. Сами немецкие авиабомбы отличались невысоким качеством. Обычно до 20% из них не взрывались из-за отказа электрических взрывателей. Однажды англичане зафиксировали случай, когда 14 из 40 бомб, сброшенных «штуками», не взорвались.

Опыт войны доказывал, что основную опасность для пикирующих бомбардировщиков представляла не среднекалиберная зенитная артиллерия, а автоматические 40-мм пушки типа «Бофорс» и зенитные пулеметы. «Штуки» становились особенно уязвимыми сразу после вывода из пикирования. В этот момент их площадь в картинной плоскости (перпендикулярной направлению стрельбы) оказывалась максимальной, а высота и скорость полета — наименьшими.

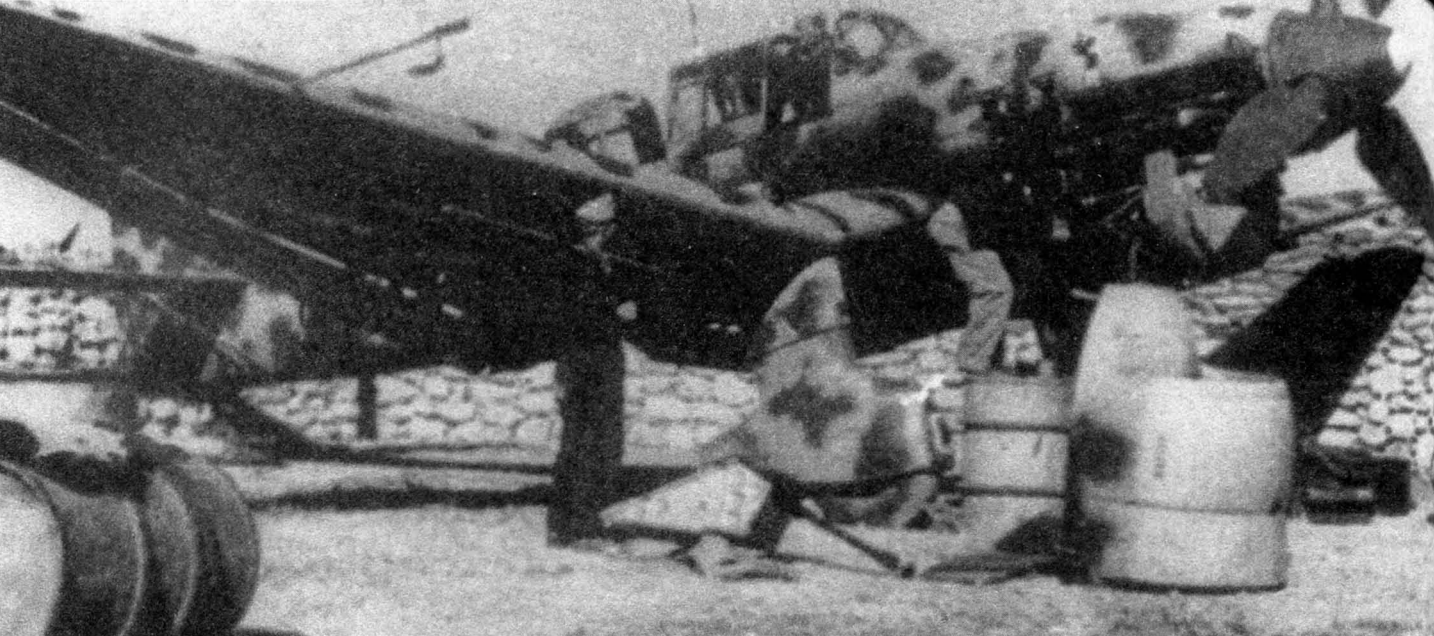
В глазах у пилота плыл серый туман от перенесенной шестикратной перегрузки, поэтому в течение некоторого времени он был неспособен осуществлять энергичный противозенитный маневр. В таком положении Ju 87 как бы «замирал» и становился великолепной мишенью. Проводив взглядом упавшие бомбы, пехотинцы и зенитчики союзников открывали яростный огонь по летевшему по прямой самолету и нередко добивались попаданий. Подавляющее большинство пикировщиков было сбито зенитками на выводе из пикирования или сразу после него.

Серьезной проблемой оказался своеобразный климат Западной пустыни с ее частыми песчаными бурями. Мало того, что они приводили к быстрому износу и выходу из строя двигателей и всех других механических устройств из-за попадания песка, нередко появление песчаного облака огромных размеров вело к потере ориентировки и, как следствие, к вынужденным посадкам, авариям и катастрофам. 15 сентября 1941 г. тяжелые потери понесла итальянская 209-я эскадрилья пикировщиков. На маршруте полета к цели самолеты попали в сильную песчаную бурю и потеряли контакт с немецкими истребителями прикрытия. Дальше — больше... 10 машин совершили вынужденные посадки в районе Сиди Баррани, на территории, контролируемой англичанами. Один Ju 87В был захвачен ими в совершенно исправном состоянии и впоследствии прошел цикл испытаний в английском авиационном центре Боскомб Даун. Несколько самолетов разбились при посадке, их экипажи



*Аэродромная тележка использовалась для транспортировки и подвески 250-кг и 500-кг бомб*





**В Африке на самолеты из I/StG1 нанесли пятнистый «пустынный» камуфляж**

погибли. Приземлившийся неподалеку от английских позиций еще один «юнкерс» окружили пехотинцы. Армейский капитан, возглавлявший «группу захвата», встал во весь рост и с револьвером в руке пошел к самолету. Стрелок пикировщика подпустил его поближе, а затем расстрелял из турельного пулемета. Вслед за этим пилот дал газ и попытался взлететь, но машина скапотировала. Можно только догадываться, что сделали «томми» с экипажем злополучного Ju 87...

18 ноября 1941 г. англичане начали наступление по плану операции «Крусейдер». Ее основной целью было снятие блокады Тобрука. Одним из обеспечивающих мероприятий стал одновременный удар по аэродромам базирования итало-немецкой авиации. Особый успех выпал на долю 272-й эскадрильи «Бофайтеров», которая 20 ноября внезапно атаковала авиабазу Тими и доложила об уничтожении четырех Ju 87 на взлете, а еще не менее 14 на земле. В этот же день английские истребители заявили о серьезном уроне, нанесенном группе I/StG1 — еще шесть «штурмовиков» выбыли из строя. Через три дня пришел черед I/StG3, лишившейся по докладам англичан нескольких машин. 30 ноября потери составили 15 «штурмовиков», а 4 декабря еще 13 Ju 87 не вернулись на свои базы.

Активность англичан в Северной Африке и нехватка у немцев сил для захвата Мальты заставили Гитлера принять решение о переброске части соединений 2-го воздушного флота с Восточного фронта на Средиземноморье. Однако пик успехов «штурмовиков» на западе уже миновал. Офицер штаба армии Монтгомери отмечал:

«Теперь мы совершенно иначе смотрели на действия пикировщиков. В Греции и на Крите только и разговоры были о «штуках». В то время наши войска, не имевшие истребительного прикрытия, на протяжении многих часов подвергались бомбардировкам с пикирования в траншеях и орудийных окопах. В Греции, насколько я помню, появилась целая теория о том, что не стоит стрелять по «штукам» — все равно они забронированы и не поражаются пулями винтовок и пулеметов. В результате немецкие пикировщики легко добивались своей цели — удерживали наших солдат на дне траншей и препятствовали их активному участию в бою.

Но в пустыне дела обстояли совершенно иначе. Здесь было пространство, и если транспортные средства правильно рассредоточены, то самой крупной целью для пикирующего бомбардировщика становился отдельный танк или большой грузовик, вокруг которого на 50 ярдов другие объекты поражения отсутствовали, поэтому промах пикировщика означал отсутствие потерь. Мы поняли, что пикировщики скорее пугают, чем убивают. И когда мы это осознали, они стали нас пугать значительно меньше.

Понимание этого придало нашим солдатам храбрости, они начали вести ответный огонь по «штукам» и обнаружили, что их вполне можно сбивать. Однажды я видел своими глазами, как 25 «штурмовиков» на протяжении 10 мин непрерывно бомбили объект и сумели всего лишь ранить одного солдата в ногу. Потом мы подсчитали, что эта раненая нога обошлась Гитлеру в 50 тыс. фунтов стерлингов».

# «ВОСЕМЬДЕСЯТ СЕДЬМЫЕ» В ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА»

Для вторжения в Советский Союз Люфтваффе развернули силы четырех воздушных флотов, в составе которых важную роль должны были сыграть пикирующие бомбардировщики. Вдоль советско-германского фронта их части и соединения распределялись неравномерно: штаб, II и III/StG1 (всего 87 самолетов), штаб, I и III/StG2 (83 самолета) входили в VIII-й авиакорпус, а StG77 (в полном составе — 123 машины) — во II-й авиакорпус. Оба авиакорпуса, в свою очередь, принадлежали находящемуся в Польше 2-му воздушному флоту. В совокупности в двух соединениях насчитывалось 273 Ju 87 (183 исправных), а также 20 Bf 110, которые входили в состав преимущественно штабных отрядов пикировочных эскадр. Кроме того, группа IV(St.)/LG1 (33 «штуки») была подчинена 5-му воздушному флоту на севере Норвегии.

Несмотря на то, что большинство частей 8-го авиакорпуса перебазировались в район Сувалкского выступа буквально накануне вторжения, в связи с чем многие машины нуждались в ремонте после Балканской кампании, степень готовности экипажей можно было считать высокой. Все три командира эскадр — майоры В. Хаген и О. Динорт, подполковник фон Шенборн-Вайзентайд — были разработчиками тактики применения пикирующих бомбардировщиков как вида авиации, скрупулезно изучили особенности их боевого применения, неоднократно лично водили группы, за что удостоились «Рыцарских крестов».

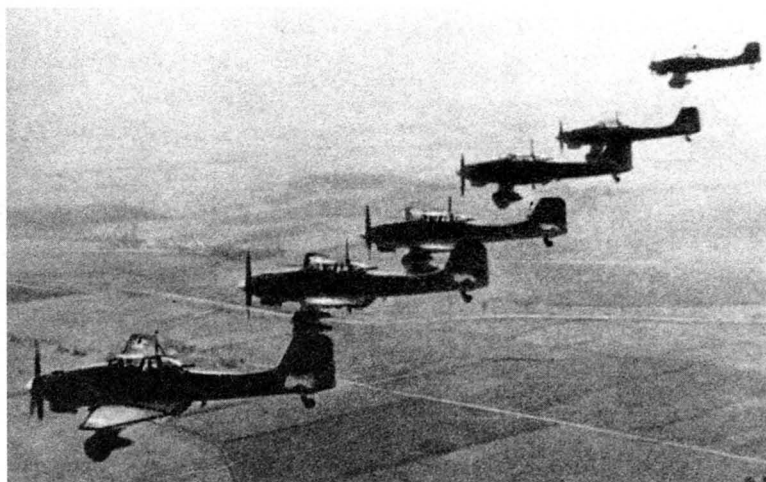
Соединения и части цементировали ветераны, успевшие накопить немалый опыт. Так, командир 2./StG77 обер-лейтенант Г. Якоб совершил к этому времени 85 боевых вылетов (30 в Польше, 38 во Франции, три над Великобританией, семь в Югославии и семь над Критом), а командир 9./StG2 капитан Г. Брюкер выполнил 250 вылетов (плюс еще столько же во время Гражданской войны в Испании). Многие в будущем известные пикировщики в начале кампании против СССР только начинали свою военную карьеру, и среди них обер-лейтенант Г.У. Рудель из 1./StG2, впервые сбросивший бомбы на противника именно 22 июня 1941 г. Как следовало из немецких документов, перспективная молодежь пополнила, в частности, отряд 1./StG77: в него направили унтер-офицеров О. Грибеля, К. Шутта, К. Рика

(ему в день вторжения исполнилось 22 года). Через год—полтора их станут называть в числе лучших пилотов подразделения и части.

Вопреки распространенному мнению, Ju 87 практически не участвовали в атаках советских приграничных аэродромов утром 22 июня 1941 г. Их первыми целями в новой кампании являлись заранее разведанные укрепрайоны, казармы, парки, склады горючего и боеприпасов, скопления танков и бронемашин, железнодорожные узлы. Если другие типы машин (Ju 88, He 111 или Bf 110) часто действовали парами и звеньями, а нередко и одиночными самолетами, то пикировщики вылетали на задания крупными группами, как минимум в составе отряда.

Мощные удары с участием 30—40 пикировщиков наносились с первых часов вторжения на нашу территорию. Так, эскадра StG2 бомбила города Гродно, Белосток и Волковыск, железнодорожный узел в Лиде, а StG1 — Гродно (вскоре после этого в городе возникли многочисленные пожары), Алитус и дороги, идущие от границы к Неману; наиболее сильно пострадали 128-я стрелковая и 5-я танковая дивизии 11-й армии. В результате утреннего налета пикирующих бомбардировщиков из StG77 были разрушены казармы начсостава в Брестской крепости, полностью сгорели в гаражах машины автобатальонов 6-й и 42-й стрелковых дивизий, серьезно пострадали на марше не имевшие каких-либо зенитных средств части 30-й танковой дивизии, а штаб 14-го мехкорпуса лишился почти 80% личного состава.

**«Юнкерсы» выстроились в правый пеленг. Еще мгновение, и они по очереди спикируют на цель поворотом влево**



ва и всех средств связи. К вечеру на железнодорожных путях станции Жабинки (23 км северо—восточнее Бреста) оставались только покореженные остовы вагонов, разбитых и сожженных в результате налета «восемьдесят седьмых», сильно пострадал и вокзал. Восточнее Бреста советскими зенитчиками (метко стреляли орудия 164-го или 249-го озад) был сбит Ju 87В № 5264, его экипаж — лейтенант Г. Кистнер и стрелок — погиб.

По воспоминаниям начальника штаба 4-й армии полковника Л.М. Сандалова, самолеты Ju 87, впервые увиденные им на второй день войны в районе Жабинки, во время встречного танкового сражения представляли особую опасность для наших танков: «С противным визгом они почти отвесно пикировали на наши танковые подразделения и, сбросив бомбы, с ревом взмывали кверху. Я невольно обратил внимание на то, что если находишься недалеко от цели, на которую пикирует неприятель, то кажется, будто самолет, а затем и бомба летят прямо на тебя. А после разрыва бомбы со смешанным чувством смущения и облегчения замечаешь, как далеко от тебя она упала».

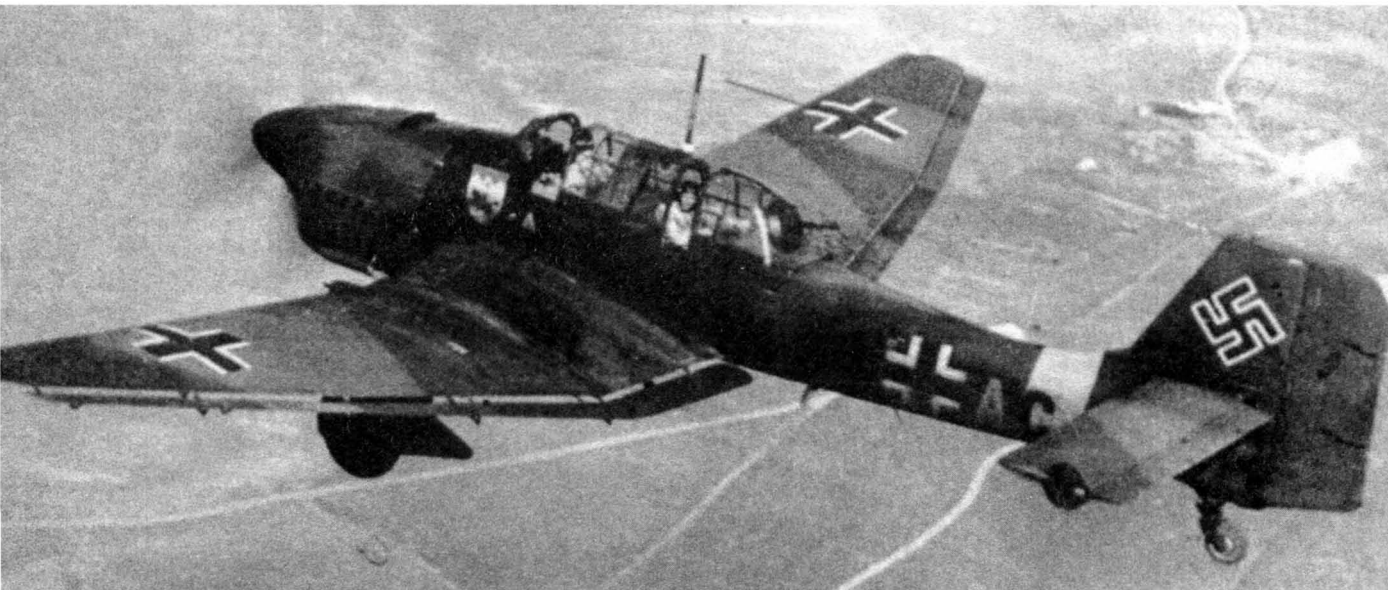
«Много неприятностей нашим войскам приносили пикирующие бомбардировщики «юнкерс», — отмечал Р.С. Иринархов в монографии «Западный особый...» — При слабом противодействии истребительной авиации немецкие летчики, войдя в район боевых действий большими группами, устраивали настоящую карусель в воздухе. Точность бомбометания с пикирования у Ju 87 была очень высокой. На многих самолетах стояли специальные си-

рены, издающие при пикировании воющий звук, который морально воздействовал на психику воинов».

Действительно, влияние немецких «штук» на моральное состояние, психологическую устойчивость не только отдельных необстрелянных новобранцев, но частей и подразделений в целом нельзя недооценивать. В донесениях в вышестоящие инстанции первых дней войны отмечались «самолетобоязнь бойцов и командиров», «абсолютное господство противника в воздухе», которые мешали выполнению поставленных задач. В результате налетов на штабы и узлы связи практически все они сильно пострадали, управление войсками было нарушено. Обстановка в воздухе вынудила командование Красной Армии на западном направлении отказаться от массированного использования танков и приказать командирам механизированных корпусов действовать «небольшими колоннами с целью рассредоточения авиации противника».

Наиболее характерным можно считать контрудар, осуществленный 24 июня в районе Гродно подвижной группой Западного фронта. Основу последней составлял 6-й мехкорпус — одно из лучших соединений фронта, полностью укомплектованное личным составом и материальной частью. В распоряжении командира корпуса генерала М.Г. Хацкилевича перед войной находились 1021 танк, включая 352 новейших Т-34 и КВ-1. Уже в ходе сосредоточения и при движении из Белостока в направлении Гродно корпус оказался под непрерывным воздействием вражеской авиации. Одна

**«Берта» из эскадры  
StG77 над Украиной**





только входившая в соединение 7-я танковая дивизия потеряла на марше 63 танка; общие потери превысили 100 бронированных машин. Еще сильнее пострадали автотранспорт, приданная артиллерия, средства тыги и тылы.

Для отражения советского контрудара германское командование использовало южнее Гродно главные силы 8-го авиакорпуса. Против 6-го мехкорпуса действовали самолеты разных типов, сбрасывавшие осколочно-фугасные и зажигательные бомбы, гранулированный фосфор, но наибольший ущерб наносили германские пикировщики. Пользуясь отсутствием средств ПВО, после сброса смертоносного груза они выходили из пикирования на высоте 300—500 м. Важно отметить, что немецкая авиаразведка непрерывно отслеживала передвижения крупных группировок советских войск, что позволило противнику эффективно использовать противотанковую артиллерию. Люфтваффе тесно взаимодействовали с наземными войсками на поле боя, а части Красной Армии были начисто лишены воздушной поддержки.

Контрудар 6-го мехкорпуса не достиг цели, многие части понесли тяжелые потери, а оставшиеся боеспособными испытывали недостаток горючего и боеприпасов. Поле боя осталось за немцами, поэтому специальная комиссия германского командования смогла проанализировать эффективность применения Люфтваффе и, в частности, пикирующих бомбардировщиков. В выводах комиссии отмечалось, что эскадра «Иммельман» с утра до вечера бомбила советские танки и другую технику, совершив 113 самолето-вылетов и не позволив советским танкистам, артиллеристам, пехотинцам действовать согласованно. При этом подчеркивалось, что на поле боя были обнаружены все-

го два сгоревших от прямых попаданий авиабомб танка (Т-26 и Т-34), а собственные потери эскадры составили два Ju 87. Уже в то время некоторые германские генералы и старшие офицеры задумались о необходимости создания, возможно на базе своего пикировщика, более эффективного средства борьбы с многочисленными советскими танками.

В третьей декаде июня все больше беззащитных городов и сел Советского Союза испытывали на себе силу налетов германских пикировщиков. В одних случаях страдали военные объекты, в других огонь охватывал пламенем жилые кварталы, рушились небольшие дома, горели сады и пригороды, а тысячи беженцев в панике устремились на восток. Сильные пожары запылали и в столице Белоруссии Минске, однако один из первых массированных налетов истребители 43-й иад встретили во всеоружии — «ишаки» и «чайки» сбили 24 июня шесть пикировщиков из эскадры StG1. Северо-западнее Минска еще одну машину (№ 5926) серьезно повредил огонь зенитного пулемета. Пилотировавший ее командир III/StG1 капитан Г. Малке вспоминал:

**Отряд Ju 87B из StG77  
приземлился на  
бескрайнем поле  
где-то на юге России**



**Эта машина из 7./StG77 несла бортовой код F1+GM, буква G была белой, а полоса на хвостовой части фюзеляжа — желтой**

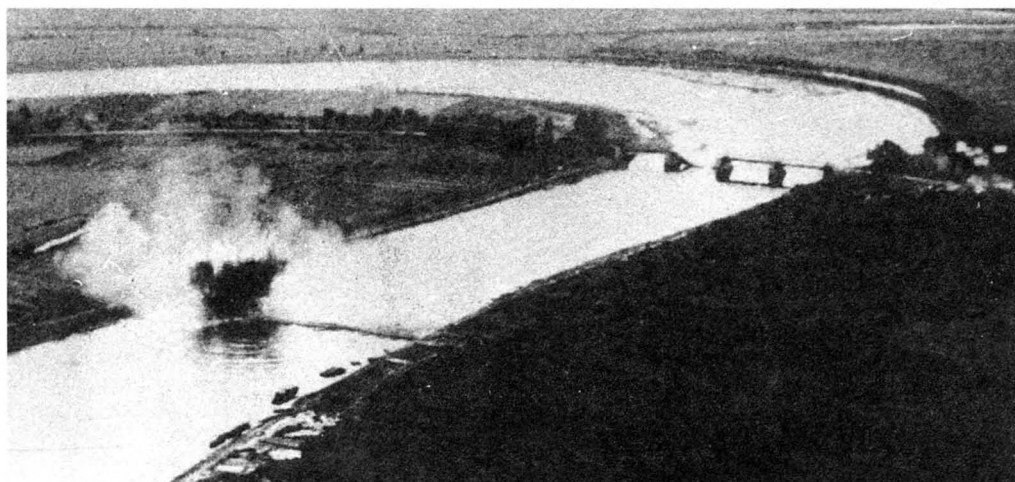




**Звено «лаптей»  
из II/StG1  
возвращается  
с задания —  
подфюзеляжные  
трапеции пусты**

«С небольшой высоты я увидел колонну тяжелых грузовиков, в кузове одного из них находилась платформа с установкой счетверенных зенитных пулеметов типа «максим». Промелькнула мысль — это моя цель. Необходимо как можно скорее подавить ее, пока она не поразила кого-либо из экипажей нашей группы, ведь на небольшой высоте мы представляли почти идеальную мишень. Я немедленно начал стрелять из крыльевых пулеметов MG17, а в ответ открыл огонь мой противник. Ситуация усугубилась тем, что русский вел огонь обычными пулями без трассеров, я не видел, как идут пулеметные очереди и не мог своевременно уклониться. Было заметно, как раскались от интенсивной стрельбы стволы «максимов». Через мгновение послышался глухой хлопок. Сильно поврежден двигатель, дымом заволочло кабину. Оставалось только надеяться, что пулеметная очередь не задела жизненно важные узлы. Еще через мгновение я закричал от боли — на меня брызнуло горячее масло...

Мы остались в небе одни. Мотор по-прежнему работал с перебоями, масло, бурлившее на полу кабины, вспыхнуло иссиня-черной копотью. Самолет находился слишком низко над землей, поэтому парашюты оказались бесполезны. Как раз под нами проходила дорога, по которой двигалось русское маршевое пополнение. Совсем рядом шел бой и, попадись мы в лапы противнику, нас тут же пустили бы «в расход». Оставалось только пытаться, планируя, достичь кромки леса, чтобы там укрыться. Однако попытка перетянуть через небольшой холмик не удалась — последовал мощный удар, который фантастическим образом выдержали стойки шасси, хотя одно из колес лопнуло. Все же машина перепрыгнула бугор и понеслась в овраг. Мы на ходу выпрыгнули из «юнкерса», причем стрелок прихватил с собой пулемет MG 15, но забыл достать неприкосновенный запас. Нас спасло то, что через несколько секунд разгорелась кабина, а затем взорвались патроны и бензин; неприятель не сомневался, что с нами было покончено».



**Пролет моста через реку  
был разрушен ранее.  
Теперь настала очередь  
наплавной переправы**

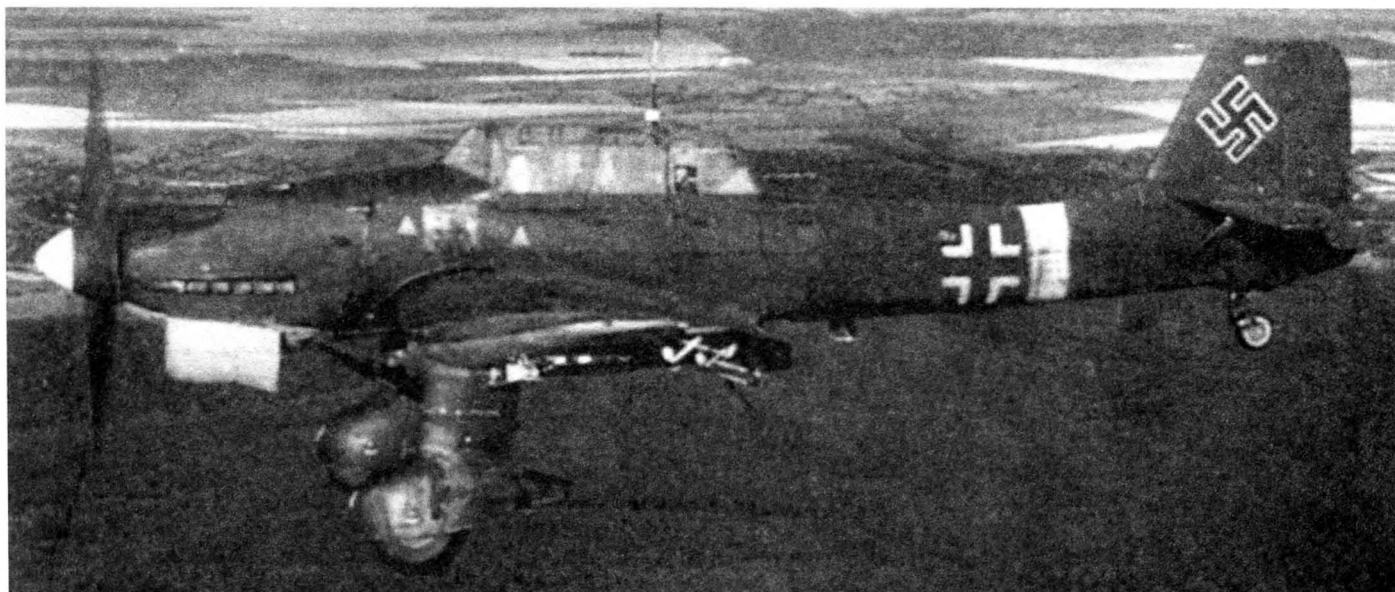
Пройдя примерно 80 км по тылам советских войск, экипаж встретил польских крестьян, которые, по словам Малке, накормили проголодавшихся немцев. Затем им удалось выйти на передовой отряд группы Г. Гота. Вернувшись в строй, капитан Малке едва ли не на следующий день был вновь сбит огнем с земли. Во второй раз это случилось над скоплением советской техники у восточного берега Березины. На поврежденном самолете летчик умышленно выполнил грубую посадку, чтобы стойки шасси «срезало» ударом (иначе «юнкерс» мог легко скапотировать на неровной площадке), но вновь конструкция продемонстрировала удивительную прочность. Самолет встал на нос, загорелся, но на спину не перевернулся, и его экипаж успел выбраться из кабины. В третий раз неудача подстерегла командира группы III/StG1 8 июля:

«При выполнении вооруженной разведки мы встретили остроносые истребители МиГ-3. Ранее наша группа имела дело лишь с тупорылыми И-16. Неудивительно, что первоначально я принял барражировавшие самолеты за «мессершмитты». Экипаж переключил внимание на лес, наблюдая за передвижениями внизу, и прозевал пулеметную очередь, которая была метко выпущена с близкого расстояния. Затем к нам приблизились второй и третий вражеские истребители того же типа, и каждый «наградил» своей порцией свинца. Сначала загорелся левый бензобак, затем правый... Быстроходные русские истребители атаковали нас впервые. Я слишком поздно понял свою ошибку и приказал штурману обер-лейтенанту

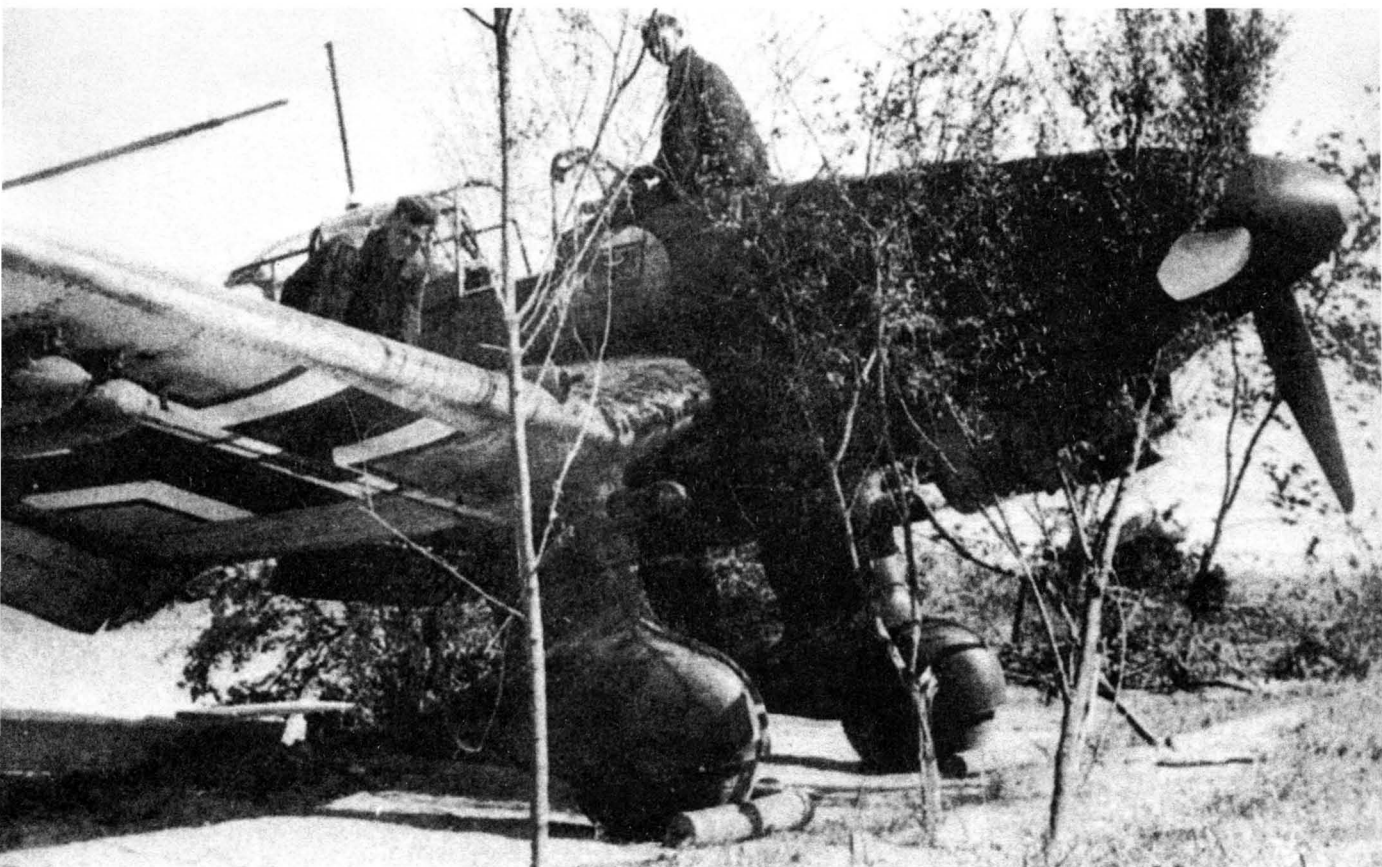
В. Хартману оставить самолет (кроме этого Ju 87R № 5979 «миги» сбили также ведомый Ju 87R № 6085. — Прим. авт.). Все, что я смог сделать — несколько «задрать» машину, чтобы создать благоприятные условия для прыжка. Сначала «юнкерс» покинул штурман, за ним вылез я. Яркие языки пламени лизали консоли по обе стороны от кабины. Я не стал сбрасывать фонарь, осторожно сдвинув его назад. Чтобы не сжечь парашют, решил «затянуть» прыжок, пролетев в свободном падении не менее 700 м. Купол долго не раскрывался, я мысленно попрощался с жизнью, и только у самой земли парашют наполнился воздухом. Меня, сильно обгоревшего, подобрали наши мотоциклисты и направили в операционную. Вскоре я узнал, что Хартман погиб».

К этому времени капитан Г. Малке, возглавлявший группу с момента ее формирования, совершил 145 боевых вылетов, преимущественно в качестве ведущего, за что его наградили «Рыцарским крестом». Командующий 2-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал А. Кессельринг направил в госпиталь письмо с пожеланиями скорейшего выздоровления. Как видно, Малке оказался везунчиком и выжил в трех серьезных передрягах. Но далеко не ко всем пилотам «восемьдесят седьмых» судьба была столь же благосклонна. Как следовало из отчетов генерал-квартирмейстера Люфтваффе, к концу июня по крайней мере 20 пикировщиков были сбиты за линией фронта, 21 член экипажа погиб или пропал без вести. С учетом пропавших без вести общие потери можно оценить как примерно вдвое боль-

**В воздухе — пикировщик из 4./StG77. Часть кока винта и буква H на желтой полосе — белого цвета**







**Формально выполненная маскировка, оказывается, практиковалась и в Люфтваффе**

шие. Впрочем, германские авиачасти, вооруженные машинами других типов, пострадали в те дни еще сильнее.

В ходе налетов на Брестскую крепость 29 июня немцы столкнулись с еще одной проблемой. Несмотря на то, что пикировщики совершили 93 самолето-вылета, сбросив на цель десятки 250- и 500-кг бомб, кирпичные и железобетонные форты и стены толщиной до 1,5 м выстояли, а сопротивление защитников сломить не удалось. Только после того, как один из наиболее опытных экипажей Ju 88 «положил» в основание форта 1800-кг бомбу, центральная часть цитадели рухнула. Этот случай показал, что далеко не все задачи были по плечу «восемьдесят седьмым».

И все же пикировщики Ju 87 зарекомендовали себя в качестве ценного оружия блицкрига. При их непосредственной и эффективной поддержке с воздуха уже 25 июня танковые соединения группы армий «Центр» продвинулись вглубь советской территории до 200—250 км. Более 60 складов и баз с имуществом и вооружением, размещавшихся в приграничной зоне, были либо взорваны и сожжены, либо попали в руки

противника. Советский Западный фронт потерял от 50 до 90% созданных в мирное время запасов горючего, боеприпасов, вещевого и автобронетанкового имущества, фуража.

Через неделю после начала боев в кольце западнее Минска оказалось не менее 11 советских дивизий с частями усиления. Пользуясь господством в воздухе, пикировщики наносили удары по очагам сопротивления, особенно на Березине, по объектам в ближнем тылу советских войск. Незаменимыми оказались Ju 87 для вывода из строя мостов, переправ, складов, отдельных фортификационных сооружений. Оказалось, что 15-мм броня наиболее массовых советских легких танков Т-26 и БТ на расстоянии 3—5 м от точки взрыва пробивалась осколками авиабомб, поэтому нередко прямого попадания не требовалось.

Главный удар германское командование наносило в Белоруссии. Однако в Прибалтике и на Западной Украине развернулись не менее ожесточенные бои. Немецкие командующие неоднократно обращались в Генеральный штаб Люфтваффе с просьбами о выделении частей пикирующих бомбарди-

ровщиков для действий в полосах своих групп армий. Так, уже 28 июня в журнале боевых действий группы армий «Юг» сообщалось о планируемом усилении на следующий день авиации 4-го воздушного флота эскадрой пикировщиков. Запланированная к переброске StG77 прибыла несколько позже; в одном из отчетов за 1 июля командующий войсками группы армий генерал-фельдмаршал К. фон Рунштедт еще раз отметил: «4-й воздушный флот в ходе боевых действий на всех участках оказывал высокоэффективную поддержку. Во время танковых боев ощущалась, однако, нехватка пикирующих бомбардировщиков».

29 июня первые подразделения StG77 покинули польский аэродром Бяла Подляска (40 км западнее Бреста), перелетев через Словакию, Венгрию и большую часть Румынии в Бухарест. Здесь соединение получило небольшой отдых, было пополнено и вечером 3 июля приземлилось в Яссах, войдя в состав действовавшего на южном фланге советско-германского фронта IV-го авиакорпуса 4-го воздушного флота. На следующее утро в разведсводке штаба Южного фронта отмечалось появление пикировщиков противника. Правда, многие сведения, приведенные в разведсводке далее, не соответствовали истине: будто бы все Ju 87 приспособлены для дальних и ночных действий, основным аэродромом базирования являются

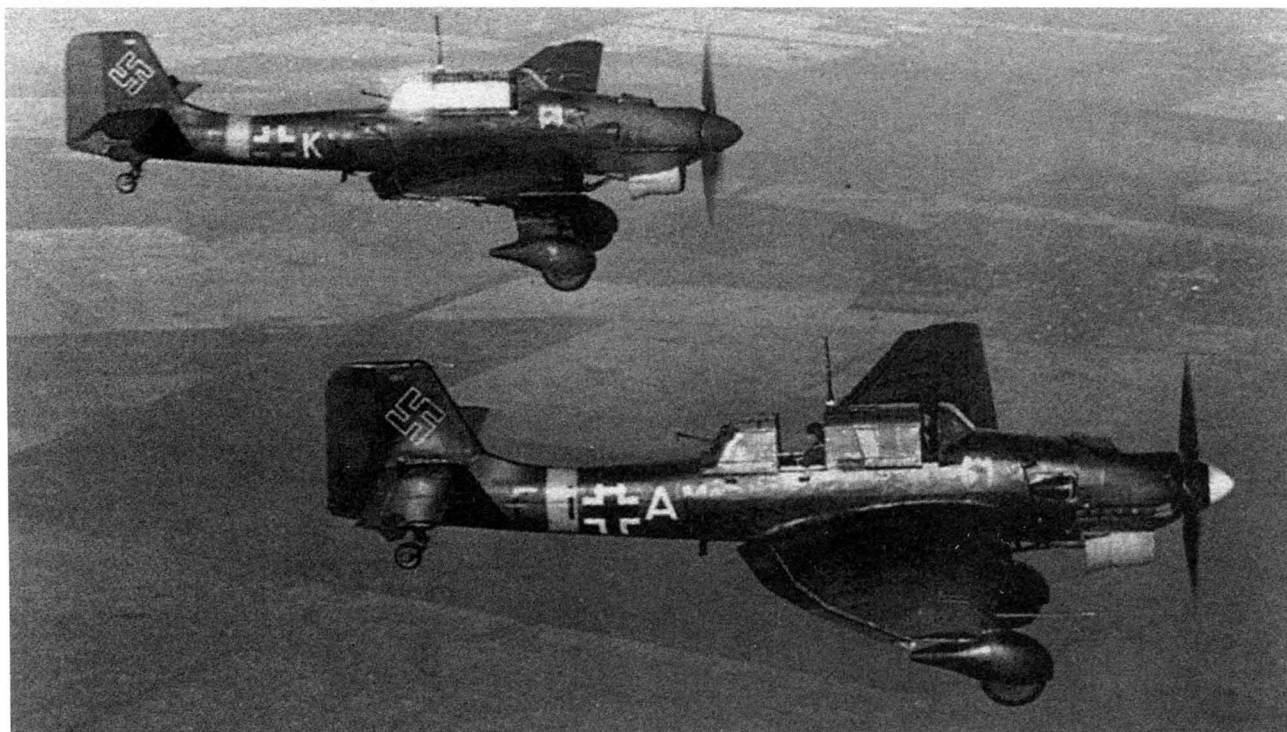


Фокшаны, потери за неделю боев против Советского Союза доходят до 50% и т.п.

В ходе вылетов над Молдавией и Западной Украиной пикировщики атаковали советские войска, оборонявшиеся по берегу реки Прут, переправы через Днестр, железнодорожный транспорт между Тирасполем и Кишиневом и другие цели. 13 июля в районе Кишинева из-за отказа мотора (по другим сведениям — после боя с нашими истребителями) совершил вынужденную посадку «юнкерс», который пилотировал командир 4/StG77 капитан Г. Пресслер. Пять суток экипаж ночами пробирался через расположение советских войск, пока не вышел к своим.

**«Берты» направляются к цели — под крылом подвешены бомбы SC50**

**Пара Ju 87B-2 из 7./StG77, 1941 г.**



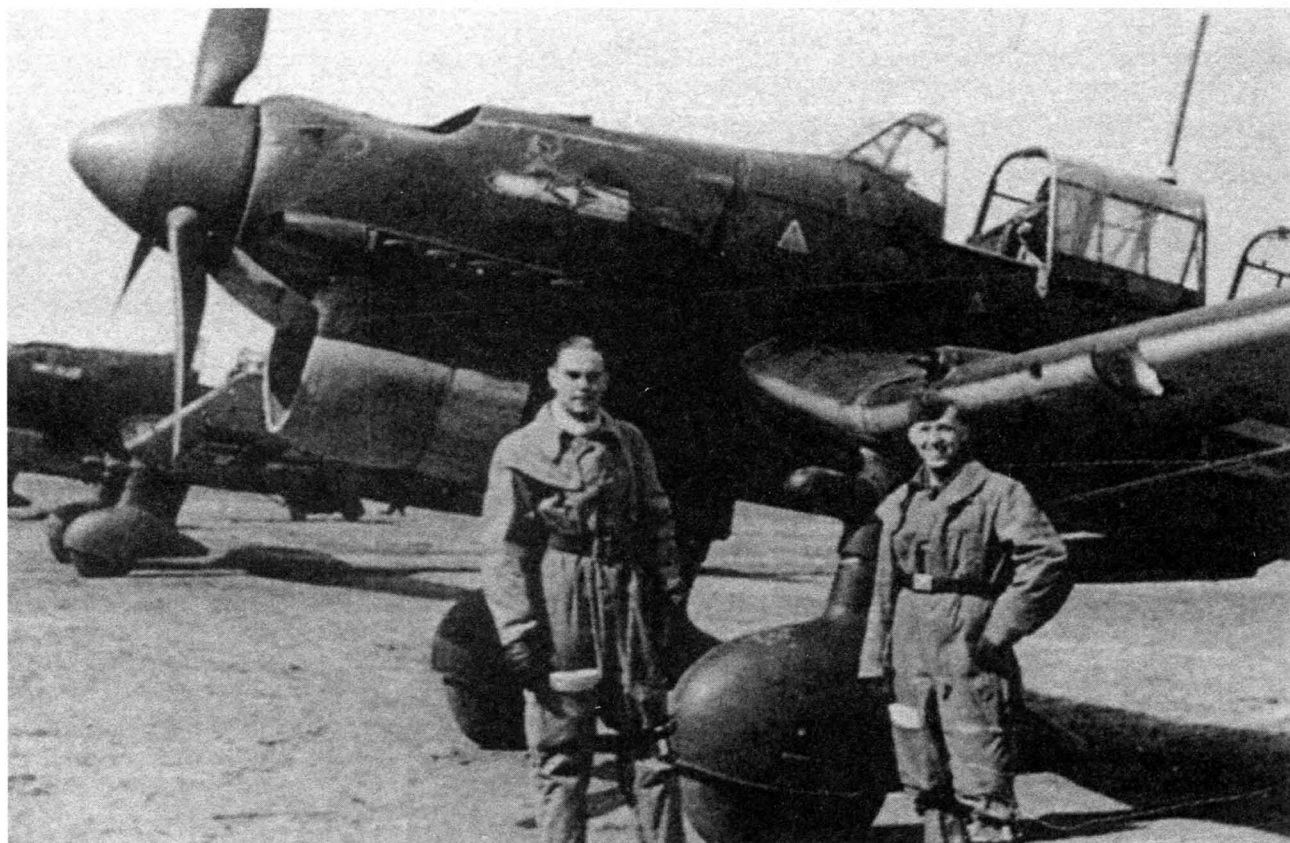
По мнению командующего фронтом генерала армии И.В. Тюленева, состояние фронтовой системы ПВО в то время было неудовлетворительным. В приказе от 25 июля он отмечал такие недопустимые факты, как отсутствие оповещения войск и аэродромов истребительной авиации о приближении неприятельских самолетов, плохое взаимодействие истребителей и зенитной артиллерии, стремление многих расчетов зениток спрятаться в укрытия и щели вместо решительного противодействия воздушному противнику. Все это позволяло группам Ju 87 летать практически безнаказанно, «не встречая должного отпора».

В последней декаде июля штабной отряд и I/StG77 расширили зону боевых действий и бомбили, в частности, Воскресенск, Первомайск, Голованевск, а также штабы и тыловые склады Южного фронта, в то время как группы II и III/StG77 перебазировались в Белую Церковь, войдя в подчинение V-го авиакорпуса. Они атаковали мосты и переправы через Днепр, особенно в районе Киева, поддерживали продвижение моторизованных частей 1-й танковой группы в ходе маневренных боев на Правобережной Украине.

**Экипаж пикировщика из 11./LG1: лейтенант Ф.И. Шоппе и унтер-офицер К. Хамел**

Среди бойцов и командиров Красной Армии за пикирующим «юнкерсом» уже прочно закрепилось прозвище «лаптежник» за характерное очертание стоек шасси. Пикировщики по-прежнему наиболее интенсивно действовали на центральном направлении, вызывая у советских людей ужас и ненависть. Командование вермахта, напротив, высоко ценило «восемьдесят седьмые» за эффективные действия как непосредственно на линии фронта, так и в ближнем советском тылу. Например, 13 июля группа пикировщиков из StG2 добилась прямого попадания в локомотив, надолго блокировав движение поездов на участке Полоцк — Невель. Признанием заслуг этой эскадры стало награждение на следующий день ее командира майора О. Динорта — первым среди пилотов-пикировщиков — «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту».

В это время развернулось особенно кровопролитное Смоленское сражение, в ходе которого германское командование стремилось сомкнуть новые «клещи» за спиной главных сил Западного фронта. Советское командование вводило свежие резервы и постоянно контратаковало. Поскольку танковые дивизии немецких 2-й и 3-й танковых





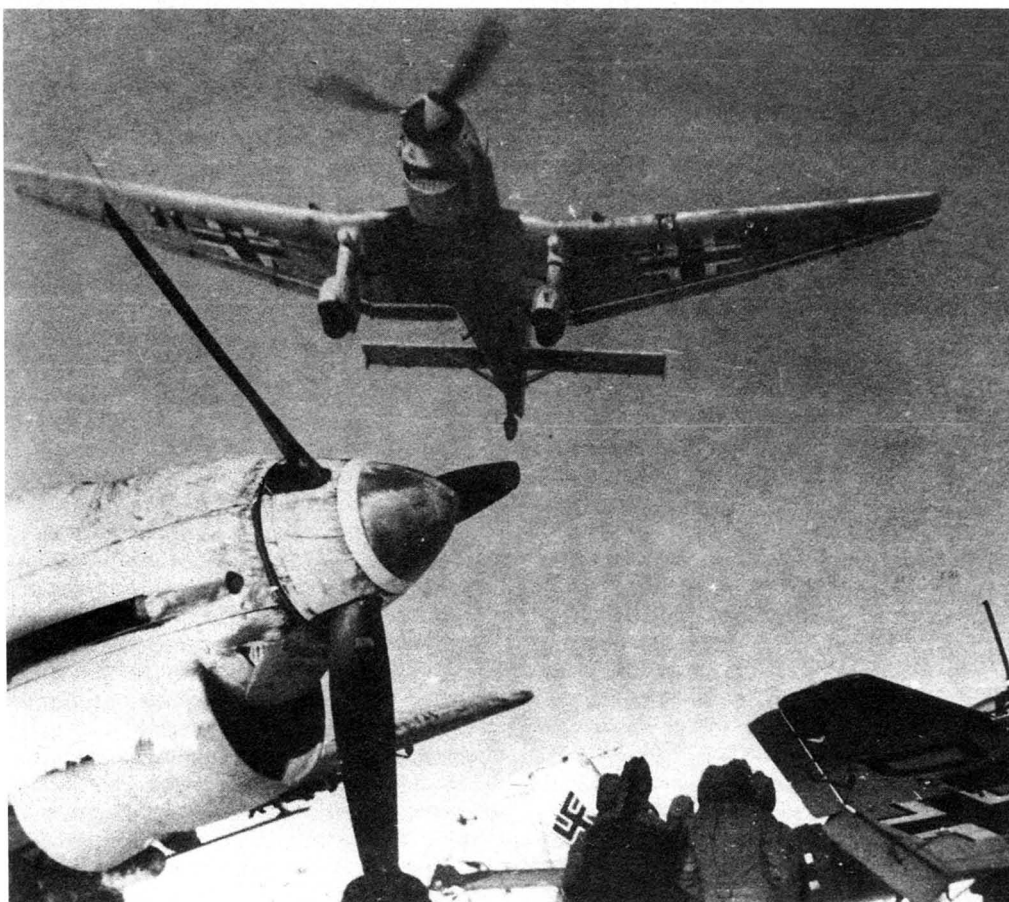
групп потеряли до половины своего первоначального состава, то они наступали, как правило, только после обработки района авиацией. Особенно сильные удары «штурм» пришлось выдержать войскам 16-й армии. По воспоминаниям члена Военного совета А.А. Лобачева группы «юнкерсов» стремились прежде всего разбомбить Соловьевскую переправу на Днепре, по его словам, они «буквально висели над нами, не давая покоя ни днем, ни ночью».

Хотя боевые возможности советской зенитной артиллерии заметно сократились из-за острой нехватки снарядов (особенно для 37-мм полуавтоматов), гибели значительной части техники в «котлах» и отсутствия тягачей, меткие залпы отдельных подразделений ПВО в сочетании с огнем из обычных ручных пулеметов и винтовок изрядно портили настроение германским летчикам. Подтверждением может служить тот факт, что только за июль боевой состав группы III/StG1 полностью обновился!

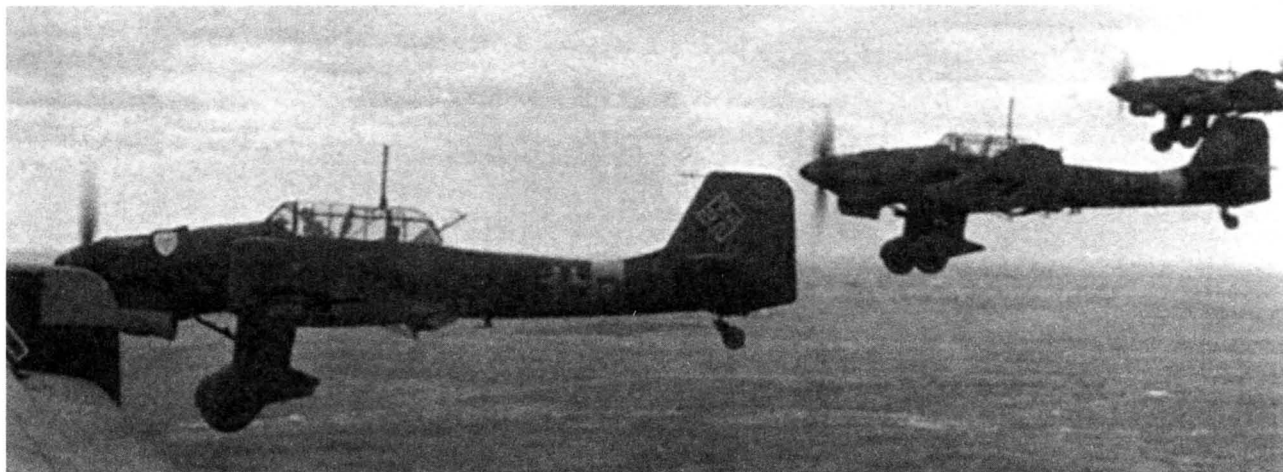
Самый известный немецкий пилот, летавший на Ju 87, обер-лейтенант Г.-У. Рудель вспоминал, что один из экипажей их соеди-

нения был подбит зениткой и совершил вынужденную посадку. Рудель решил приземлиться рядом и взять на борт экипаж, но не тут-то было! Точная пулеметная очередь пробила маслорадиатор на его машине, пришлось подумать о собственном спасении. «Юнкерсу» едва удалось перетянуть через линию фронта, где он совершил вынужденную посадку.

Эскадре «Иммельман», в которой служил Рудель, суждено было сыграть важную роль при прорыве Лужских оборонительных рубежей на дальних подступах к Ленинграду. В конце первой декады августа 50 «юнкерсов» участвовали в отражении советского контрудара на Старую Руссу южнее озера Ильмень и одновременно поддерживали наступавшие пехотные дивизии 1-го армейского корпуса к северо-востоку от озера. В ходе одного из вылетов 21 августа заместитель командира 38-го иап капитан В.Г. Каштанов неподалеку от Демянска таранил один из пикировщиков и при этом погиб. Оба члена германского экипажа из I/StG2, возглавляемого унтер-офицером Г. Бауером, несмотря на тяжелые ранения, спаслись на парашютах.



**«Берты»**  
из эскадры StG2 в зимней  
маскировочной окраске



**Эти машины  
принадлежали  
отряду 5./StG1**

За 12 дней напряженных боев (с 10 по 21 августа) VIII-й авиакорпус совершил 4742 вылета и сбросил 3350 т бомб. Особенность применения «юнкерсов» состояла в том, что они, вероятно впервые, бомбили позиции, располагавшиеся всего в 50—100 м от передовых отрядов немецких пехотинцев, что потребовало организации четкого взаимодействия и надежного опознавания своих войск. За указанный период за линией фронта было потеряно 27 немецких самолетов, из которых 4 Ju 87; еще не менее 20 Ju 87 получили повреждения разной степени тяжести.

«Иммельманеры» стали главной ударной силой, которой поставили задачу уничтожения ядра КБФ в Кронштадте. После нескольких рейдов командование 8-го авиакорпуса пришло к выводу о том, что 500-кг бомбы, не говоря уже о 250-кг, недостаточно мощны для уничтожения крупных кораблей, и приказало доставить на авиабазу Турково (восточнее Луги) 1000-кг бронебойные бомбы. Как справедливо отмечал один из летчиков-пикировщиков обер-фельдфебель О. Дилль, «восемьдесят седьмые» в модификациях В и R были непригодны для использования столь тяжелого оружия, хотя на германских полигонах испытания и производили.

Несколько наиболее подготовленных летчиков эскадры StG2, рискнувшие вылететь на задание с 1000-кг бомбой, с большим трудом смогли навести самолет на цель и управлять им в первой фазе пикирования. Совершив 21—23 сентября 1941 г. примерно 200 самолето-вылетов, пикировщики добились ощутимых результатов: были потоплены лидер «Минск», эсминец «Стерегающий», подлодка М-74, сторожевик «Вихрь», ряд более мелких кораблей и судов. Линкор «Октябрь-

ская революция» и крейсер «Киров» получили серьезные повреждения, но остались на плаву. В целом, «балтийский Перл-Харбор» противнику не удался.

Удачная бомбардировка линкора «Марат» 23 сентября с практически вертикально снижавшегося самолета, в результате которой кораблю оторвало носовую часть по первую башню главного калибра, сделала широко известным имя обер-лейтенанта Г.-У. Руделя. В следующем вылете «юнкерс» командира группы капитана Э.-З. Штеена получил попадание зенитного снаряда, попытка навести машину на «Киров» с помощью элеронов не удалась, и самолет рухнул в воду у борта крейсера. 301-й боевой вылет Штеена стал для него последним. Согласно данным Бундесархива, помимо штееновского Ju 87R № 5735 была разбита на вынужденной посадке еще одна машина — № 5836 командира 7./StG2 капитана Э. Купфера (летчик чудом остался жив). Однако по показаниям пленных и другим свидетельствам, немцы списали в ходе налетов на цели в Кронштадте не менее шести—семи пикировщиков.

Боевые действия велись и на Крайнем Севере. Возглавлявшаяся капитаном А. Блазигом группа IV(St.)/LG1, начиная с 29 июня, активно поддерживала наступавшие войска, а также привлекалась к нанесению ударов по кораблям Северного флота и бомбардировкам Мурманска. По воспоминаниям командира группы, во время бомбардировок объектов, расположенных неподалеку от линии фронта, советские истребители не успевали отреагировать и появлялись редко, зато в районе Мурманска экипажи пикировщиков наткнулись на организованное противодействие многочисленных патрулей. Поскольку «юнкерсов» в дальних рейдах



всегда сопровождали «мессершмитты», то, по воспоминаниям Блазига, русские истребители старались подстеречь «штуки» на выходе из пикирования, однако, как правило, не проявляли необходимого упорства и настойчивости для их уничтожения. Исключением стал воздушный бой в районе аэродрома Мурмаши 15 сентября, когда были сбиты три Ju 87R.

В начале осени командование вермахта приступило к разработке операции «Тайфун», целью которой являлся разгром центральной советской группировки и захват Москвы. По замыслу гитлеровского генералитета, операция должна была победоносно завершить летне—осеннюю кампанию боевых действий в России. В начале октября большинство из немецких генералов с оптимизмом смотрело в будущее. Для участия в «решающем» сражении западнее советской столицы на аэроузлы Шаталово, Орел, Смоленск были стянуты все семь групп пикировщиков, в которых насчитывалось около 250 Ju 87.

Начавшееся в хорошую сухую погоду наступление сопровождалось активными действиями Люфтваффе. Как отмечалось в немецких документах, 4 октября, например, пикировщики VIII-го авиакорпуса (StG2) произвели 152 самолето-вылета для выполнения бомбометания по советским позициям в районе прорыва линии фронта группой Г. Гота северо—западнее Вязьмы. Еще 48 вылетов, поддерживая Г. Гудериана, совершили «штуки», входившие в состав созданного в конце сентября «авиасоединения фон Шенборна» (штаб и I/StG77, а также истребители). Пикировщики II-го авиакорпуса (StG1, II и III/StG77) в ходе 202 вылетов бомбили тылы и коммуникации Брянского и Резервного фронтов.

Примерно с такой же нагрузкой действовали «восемьдесят седьмые» на следующий день, причем массированные налеты «иммельманеров» оказались наиболее эффективными при бомбежке целей в районе Холм—Жирковского. Так, «лаптежники» вывели из строя до 30% матчасти оперативной группы генерала И.В. Болдина, наносившей контрудар во фланг немецкого прорыва. 5 октября 1941 г. стало известно о награждении «Рыцарским крестом» командира 3./StG2 обер-лейтенанта А. Боерста, выполнившего свыше 300 успешных вылетов. В эти дни в немецком «стане» царил эйфория: летчики рапортовали о том, что «у русских не осталось сильных резервов, что-бы прикрыть Москву».

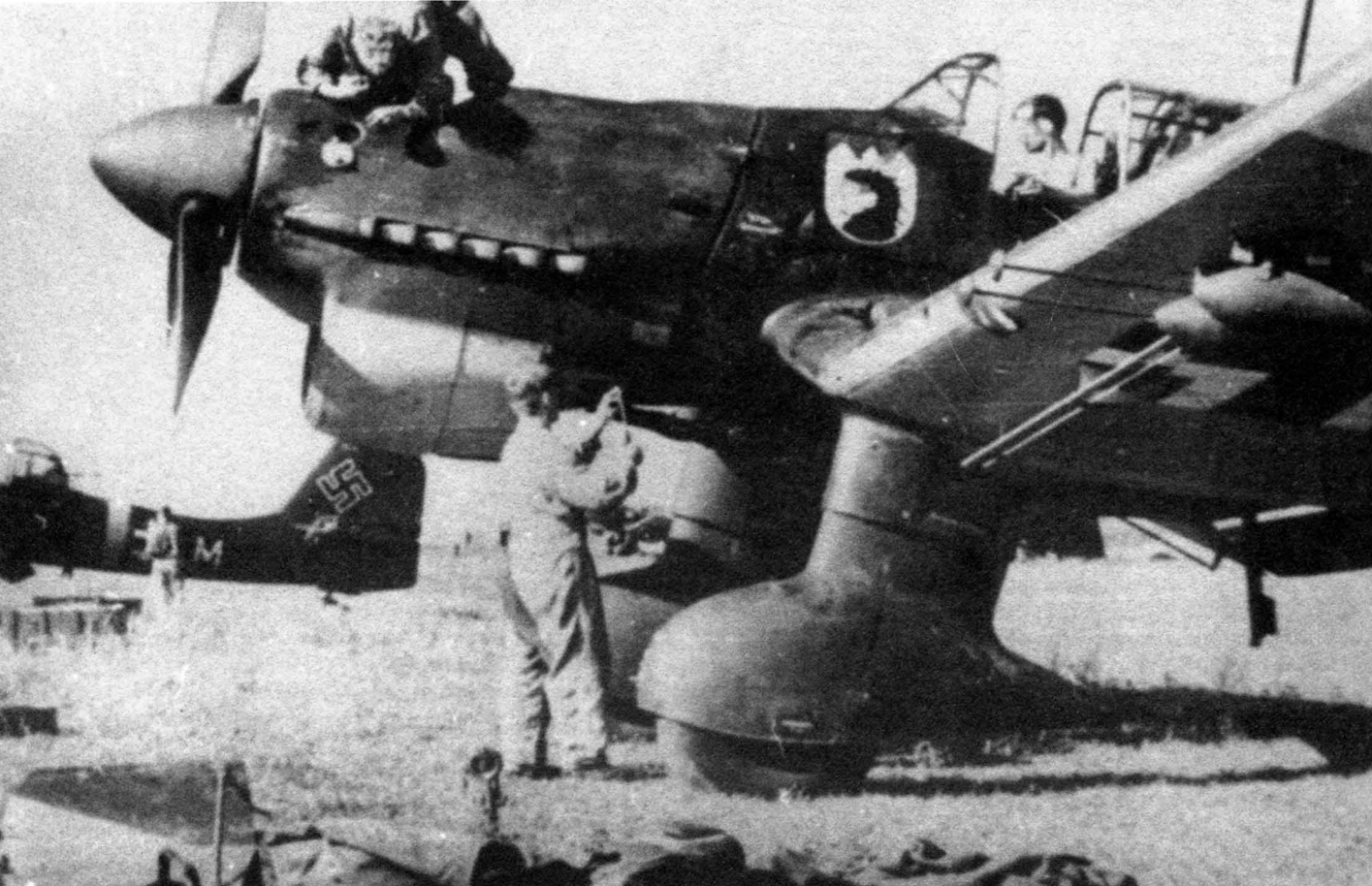
Однако советское руководство не собиралось капитулировать и стремилось выиграть время для укрепления обороны. К тому же погода резко ухудшилась, что сказалось на интенсивности использования авиации. Немцам казалось, что, окружив значительную часть сил Западного, Резервного и Брянского фронтов, они решили исход сражения и кампании в целом.

Не дожидаясь завершения битвы под Москвой, командование Люфтваффе направило некоторые части на другие направления. В частности, в Крым перелетели группы I и III/StG77. Их задача состояла в содействии войскам 11-й армии, которые с 11 ноября приступили к штурму Севастополя. Советские войска оказывали упорное сопротивление. Особенно мешал противнику огонь крейсеров «Красный Крым» и «Червона Украина».

12 ноября Люфтваффе подвергли город, порт и стоявшие в его гавани корабли мощной бомбардировке. На «Червону Украину» и находившиеся в ремонте два эсминца бы-

**Сбитый  
«восемьдесят седьмой»  
на ленинградской улице.  
Судя по бортовому коду,  
машина принадлежала  
группе II/StG1**





**Пикирующий  
бомбардировщик  
Ju 87B-1 из StG77**

ли нацелены удары 28 Ju 87. Группа пикировщиков, которую вел обер-лейтенант А. Ортофер, не добилась прямых попаданий, но уложила шесть бомб SC500 и SC250 в непосредственной близости от крейсера, тот принял в трюмы до 4 тыс. т воды и ушел под воду. До этого дня самым крупным успехом эскадры StG77 в борьбе с советским военноморским флотом считалось потопление 21 сентября в районе Тендровской косы эсминца «Фрунзе». Корабль обнаружил тонущую в результате атаки «лаптежников» канонерскую лодку «Красная Армения», попытался оказать помощь, но сам был атакован второй волной «юнкерсов» и затонул от попаданий бомб. 23 ноября 1941 г. Ортофера наградили «Рыцарским крестом». В приказе о награждении отмечалось, что экипажи StG77 потопили на Черном море 10 кораблей и 27 вспомогательных судов общим водоизмещением 50 тыс. т.

По иронии судьбы, именно 23 ноября советская авиация нанесла один из наиболее эффективных (по крайней мере, в 1941 г.) налетов на стоящих на земле «лаптежников». Истребители и штурмовики Севастопольского оборонительного района, а затем дальние бомбардировщики из 2-го мтап

ВВС ЧФ, базировавшегося на Кавказе, сожгли и повредили на аэродроме Спат в районе Сарабуза не менее 10 Ju 87, принадлежавших III/StG77. К этому времени немецкое наступление в Крыму выдохлось, интенсивность вылетов значительно снизилась, и I группу 77-й эскадры перебросили в район Харькова, а затем Ростова.

По-прежнему наиболее интенсивно использовались Ju 87, действовавшие на Московском направлении. В хронике, посвященной боевым действиям эскадры «Иммельман», можно прочитать: «Наступила по-настоящему зимняя погода. 30 октября начался дождь со снегом; только «штуки» могли летать на высоте всего 100 м для сдерживания советского танкового контрнаступления во фланг 110-й пехотной дивизии. 6 ноября 23-му армейскому корпусу при поддержке эскадры удалось продвинуться вперед на 15 км. Начиная с 7 ноября — снегопад, температура упала ниже минус 20°C (вероятно, ночью. — Прим. авт.), моторы больше не заводились. Несмотря на все усилия техников, подготовить машины к старту теперь можно только в отдельные дни. Так, 13 ноября состоялся вылет против противника, пытавшегося ворваться на немецкий

аэродром Руза, 18 ноября — на бомбардировку колонн и скопления войск, значительную часть которых русские перебросили из Сибири, 26 ноября — для уничтожения неприятеля перед позициями 2-й танковой армии. 28 ноября пикировщики действовали с наибольшим напряжением, выполнив до четырех вылетов на исправный самолет, а 30 ноября поддержали части 4-й танковой группы, которая продвинулась на 12 км и остановилась примерно в 20 км от северо-западной окраины Москвы. В начале декабря температура воздуха еще больше упала, и наступление попросту замерзло».

К сказанному следует добавить, что в первых числах декабря немцы продолжали выводить с советско-германского фронта на отдых и пополнение потрепанные и обесиленные части. В частности, из района Москвы убыли штаб и III/StG1, I/StG2, штаб и II/StG77, а также отряд 6./StG1. Оставшиеся отряды и авиагруппы пытались «протолкнуть» свои наземные войска к Москве через линию советской обороны, в этот период разгорелись не по-зимнему горячие схватки. Например, 2 декабря только над правым крылом Западного фронта было зафиксировано 40 воздушных боев. Прямыми попаданиями зенитных снарядов были сбиты вблизи Наро-Фоминска командир 5./StG1 обер-лейтенант Й. Риегер и его ведомый унтер-офицер Г. Фрик. Риегер успел выполнить 257 боевых вылетов, и его посмертно наградили «Рыцарским крестом».

5 декабря началось контрнаступление Красной Армии под Москвой. В первые дни, в условиях метели и низких температур, противник оказывал упорное сопротивление, но затем начал поспешно отступать, бросая технику и тяжелое вооружение. К этому времени Люфтваффе утратили господство в воздухе на центральном направлении. Возросли немецкие потери в расчете на самолето-вылет, увеличилось количество аварий и катастроф. Как отмечается в немецких документах, наиболее неприятный для германских пикировщиков случай произошел 15 декабря. В этот день при перелете из Горстково в Дугино семь экипажей из III/StG2 пропали без вести, причем в некоторых самолетах находилось по два летчика, что можно объяснить перебазированием части и нехваткой исправных самолетов.

Подведем промежуточные итоги. По имеющейся информации, в 1941 г. в соединениях и частях Люфтваффе из строя выбыло 610—620 Ju 87, из которых примерно 290 — до 21 июня. Безвозвратные потери на советско-германском фронте в период с

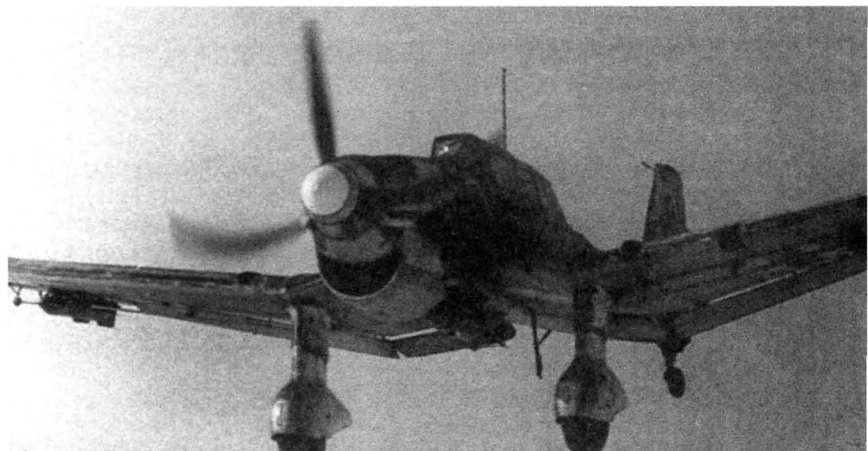


22 июня по 27 сентября составили 146 Ju 87. Английский историк В. Мюррей со ссылкой на немецкие архивные документы отмечал, что в ходе выполнения операции «Барбаросса» (с 22 июня по 1 ноября 1941 г.) ежемесячно выходили из строя 60 Ju 87, погибли 24 экипажа, причем наиболее «кровавыми» оказались конец июня — июль.

Многие известные авиаторы буквально чудом тогда уцелели. Например, 23 июня командир I/StG2 майор Х. Хичхольд был подбит в воздушном бою недалеко от г. Волковыск и совершил вынужденную посадку в расположении наших войск. Заметив это, один из его подчиненных обер-лейтенант Б. Фрайтаг приземлился рядом с Ju 87B № 0560, взял на борт экипаж своего командира и благополучно взлетел с неподготовленной площадки. Не столь повезло командиру II/StG1 капитану А. Кайлу. В ходе 132-го вылета 29 августа его самолет повредили около г. Торопец истребители 29-го иап ВВС Западного фронта, при вынужденной посадке около станции Скагово (северо-восточнее Старой Торопы) Ju 87R № 8157

**Некоторые пикировщики IV(St)/LG1 зимой 1941—1942 гг. сохраняли летний камуфляж**

**Эта машина с бортовым кодом J9+IL из III/StG1 вылетает на задание с типичной бомбовой нагрузкой, состоящей из одной бомбы SC250 и четырех SC50**





**Командир  
III/StG77 Г. Бодэ  
в кабине «юнкерса»**

скапотировал, летчик и стрелок получили смертельные травмы. Кайл стал первым кавалером «Рыцарского креста», кто погиб на пикировщике на Восточном фронте. Между прочим, летчики 29-го иап весьма результативно действовали против «лаптежников»: 8 августа, например, они доложили о шести победах, в том числе четырех над «юнкерсами» (немцы признали гибель трех машин; был сбит, но уцелел известный в будущем ас и командир капитан Й. Цемски).

Авторы согласны с расчетами В. Мюррея: потери пикировщиков (как абсолютные, так в пересчете на произведенный самолето-вылет) оказались примерно вдвое меньшими, чем, скажем, у двухмоторных бомбардировщиков Ju 88 и He 111.

Можно сделать вывод о том, что начальный период войны Германии против Советского Союза оказался «золотым временем» для немецких пикирующих бомбардировщиков. Подтвердилась высокая эффективность этих машин, действовавших на важнейших операционных направлениях. Зададимся вопросом: почему их потери оказались весьма низкими? Ведь тихоходные «юнкерсы» легко догонялись даже устаревшими «ишаками» и «чайками», они не имели существенного бронирования, а для прикрытия задней полусферы стрелок распола-

гал всего одним пулеметом винтовочного калибра, чего было абсолютно недостаточно. Не слишком велики были шансы уцелеть поврежденным машинам: ведь обычно при посадке вне аэродромов летчики «плюхались на живот», чтобы избежать капотирования, а на пикировщиках с их неубирающим-ся шасси такая возможность отсутствовала.

Однако боевые действия подтвердили довольно высокую живучесть конструкции Ju 87. Оказалось, что группа из 20—30 самолетов могла создать достаточно плотный защитный огонь. К тому же пикировщики, в отличие от двухмоторных бомбардировщиков, как правило, прикрывались «мессершмиттами». Следует подчеркнуть, что в большинстве случаев «восемьдесят седьмые» наносили удары по целям, расположенным неподалеку от линии фронта; это позволяло сокращать до минимума время пребывания в зоне, где они могли столкнуться с противодействием истребителей, а при необходимости — уходить на территорию своих войск под защиту зенитной артиллерии.

Командиры германских частей и подразделений пикировщиков отмечали, что слабая работа службы оповещения, плохое управление авиачастями наряду с устаревшей тактикой советской истребительной авиации позволяли им и их подчиненным с минимальными потерями выполнять задания. Так, в период с 22 июня по 10 августа 1941 г. командир 6/StG77 капитан Г. Пабст выполнил около 100 вылетов на центральном и южном участках советско-германского фронта и только пять раз встречал в небе советские истребители. Ни разу до серьезного боя дело не дошло. Однако в высказываниях немецких командиров содержится известная доля преувеличения. По данным эскадры StG1, до половины боевых потерь соединение понесло вследствие действий советских истребителей. Все же надо признать, что ВВС Красной Армии предстояло многое изменить, чтобы совместно с системой войсковой и территориальной ПВО значительно усложнить жизнь германским пикировщикам.

**Потери Ju 87 на всех фронтах и в тылу за 1941 г.  
(без учета ноября, за который данных нет)**

Состояние Причина потери	Подлежали списанию От и Без воздействия противника		Отправлены в ремонт От и Без воздействия противника		Ремонтировались в частях От и Без воздействия противника	
Количество самолетов	225	141	29	56	27	74
Всего	366			186		



# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ «ВОСЕМЬДЕСЯТ СЕДЬМОГО» ПРОДОЛЖАЕТСЯ

## Появление «Доры»

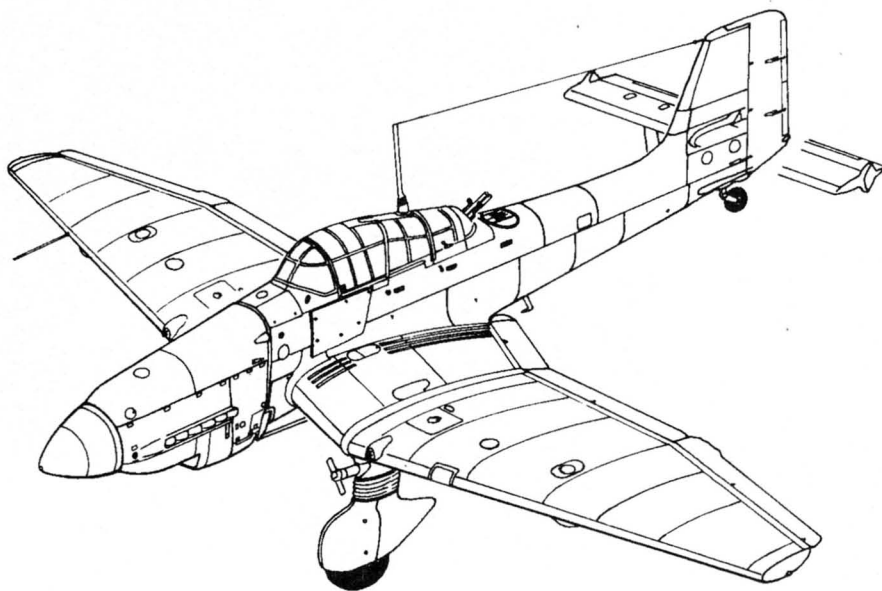
Конструкторы фирмы «Юнкерс» приступили к созданию новой, более совершенной модификации пикировщика Ju 87 в середине 1940 г. Предпосылок для радикального пересмотра конструкции «штуки» было несколько. Первая из них — неудачное «выступление» Ju 87B и R в ходе «Битвы за Англию»; вторая — настойчивые требования экипажей усилить обороноспособность самолета и увеличить бомбовую нагрузку для обеспечения возможности подвески 1000-кг броневой бомбы; третья — появление новых, более мощных модификаций мотора Jumo 211F и Jumo 211J.

От прежней модели Jumo 211Da новые образцы отличались измененным приводным центробежным нагнетателем (ПЦН), увеличенной степенью сжатия топливной смеси и системой охлаждения, работающей под давлением. В отличие от Jumo 211F вариант J по мимо обычных жидкостного и масляного радиатора имел специальный радиатор для охлаждения воздуха, сжатого ПЦН. Этот промежуточный радиатор (интеркулер) обеспечивал повышение мощности и надежности мотора, особенно при рабо-

те на форсированных режимах. Различались моторы и сортом применяемого топлива: 87-октановым бензином для Jumo 211F и 100-октановым для Jumo 211J. Естественно, что и номинальные мощности силовых установок были существенно различными: если Jumo 211F развивал 1075 л.с. на расчетной высоте 4100 м, то Jumo 211J — 1260 л.с. на высоте 3800 м.

Первым был готов к установке на «штуку» мотор Jumo 211F. Его смонтировали на экспериментальной машине Ju 87V21, взятой со сборочной линии завода «Везер». Самолет впервые поднялся в воздух в начале февраля 1941 г. Вместо серийной системы охлаждения на прежних местах установили новые жидкостный и масляный радиаторы с увеличенными размерами и производительностью. Рост массы силовой установки привел к заметному сдвигу центровки вперед. И прежде предрасположенный к «вставанию на нос» Ju 87 стал просто опасным при рулении по грунтовому аэродрому. Габариты новых радиаторов настолько увеличили лобовое сопротивление, что летные данные машины практически не улучшились.

Стало ясно, что простой заменой одного варианта мотора другим не обойтись. Следо-



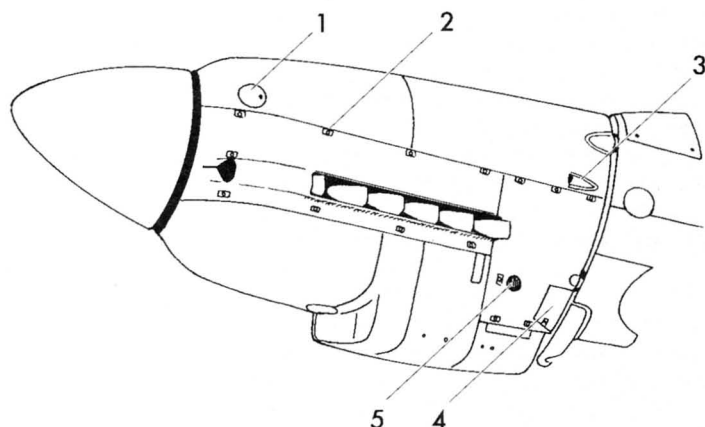
**Схема Ju 87D-1.**

**Характерные признаки:**  
кабина с пониженной  
задней секцией и  
турелью со спаркой  
пулеметов MG 81Z;  
масляный радиатор  
перенесен под мотор,  
а жидкостные  
радиаторы — под крыло;  
новые обтекатели опор  
шасси с «гармошками»;  
от «Берты» сохранились  
вертушка сирены  
на стойках шасси  
и крыльевые  
пулеметы MG17

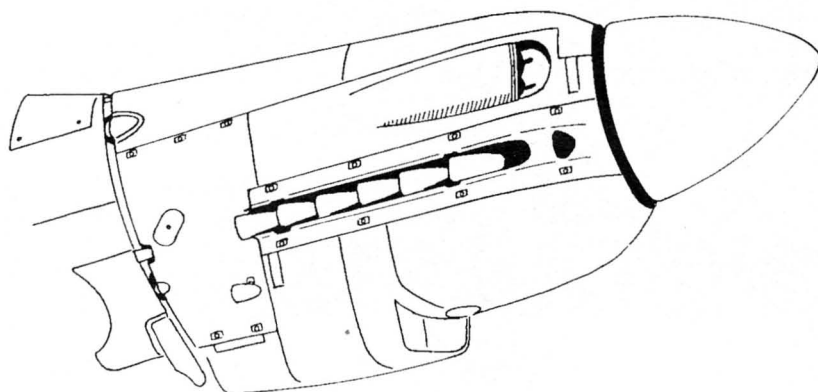
вало пересмотреть всю аэродинамику самолета, а попутно увеличить прочность некоторых узлов, учитывая возросшую массу машины. Следующие три опытных самолета V22 — V24 строились уже по полностью переработанным чертежам и предусматривали серьезные изменения в конструкции Ju 87. Пикировщик V22 в первый раз поднялся в воздух в конце февраля, V23 — в апреле, а V24 — в мае 1941 г. На месте жидкостного радиатора под мотором смонтировали масло-радиатор с регулирующей заслонкой на выходе. Капот мотора лишился характерного уступа в верхней части, его форма приобрела элегантную и аэродинамичную законченность. Воздухозаборник нагнетателя сместился вперед и вверх на правую боковую панель капота и стал полукруглым в сечении. Жидкостный радиатор разделили на два агрегата и разместили в тоннелях под центропланом. Регулируемые входные и выходные створки радиаторов выполнялись из 4-мм броневых пластин. Сами радиаторы снизу прикрывались дополнительными бронеплитами.

**Капоты мотора  
Ju 87D-1 слева:**

- 1 — лючок для  
заправки маслом;**
- 2 — быстро-  
съемные винты;**
- 3 — воздухозаборник  
для охлаждения  
генератора;**
- 4 — лючок для  
заводной рукоятки;**
- 5 — отверстие для  
вала внешнего стартера**



**Капоты мотора  
Ju 87D-1 справа:  
над выхлопными  
патрубками —  
воздухозаборник  
нагнетателя  
с противопыльной  
створкой**



Встроенных бензобаков стало четыре, как на машинах серии R. Все они были протектированы 16-мм слоем резиновой губки, которая предотвращала течь из бака при наличии 5—8 пробоев от пуля калибра 12,7 мм. Зато дополнительный маслобак емкостью 48 л, размещенный над мотором, не получил никакой защиты.

Бросаящимся в глаза отличием стал полностью пересмотренный фонарь кабины. Его выполнили обтекаемым, с пониженной задней частью. На экспериментальных машинах оборонительное вооружение оставалось прежним и состояло из 7,92-мм пулемета MG 17 в блистерной установке. А вот защиту экипажа заметно усилили. Летчик был прикрыт сзади бронированным шпангоутом, 8-мм бронеспинкой и 12-мм бронезаголовником. За кабиной стрелка-радиооператора смонтировали 8-мм бронеплиту поперек фюзеляжа (как на Ju 87B-2/U3), а снизу — бронепол из 5-мм листа. В блистерной установке применили двухдюймовое бронестекло, заключенное в прочную раму, и 8-мм скосы из легированной стали.

Наступательное вооружение «штуки» также стало заметно более мощным. С самого начала предусматривалась возможность подвески на самолет тяжелой 1800-кг бомбы. Такое решение можно считать беспрецедентным: напомним, что примерно одинаковый с Ju 87 по массе и размерам советский штурмовик Ил-2 брал на борт не более 600 кг бомб (правда, бронирование на «Иле» и по площади, и по защитному эффекту оказалось гораздо более совершенным).

Впрочем, дела с 1800-кг бомбой у немцев поначалу обстояли неважно. Опытные машины и первые серийные Ju 87D-1 («Дора-1», как называли самолет в Люфтваффе) унаследовали от «Берты» ее основные стойки шасси, рассчитанные на заметно мень-

шую взлетную массу. Ограничения по прочности взлетно-посадочных приспособлений привели к тому, что первым машинам варианта D-1 установили предельно допустимую бомбовую нагрузку общей массой не более 1000 кг. Но работа в конструкторских бюро продолжалась, и осенью 1941 г. на самолете V-23 были опробованы новые основные стойки шасси с заметно уменьшенными «штанами» и повышенной прочностью. Вместо телескопических жестких обтекателей верхняя и нижняя части стоек соединились резиновой «гармошкой».

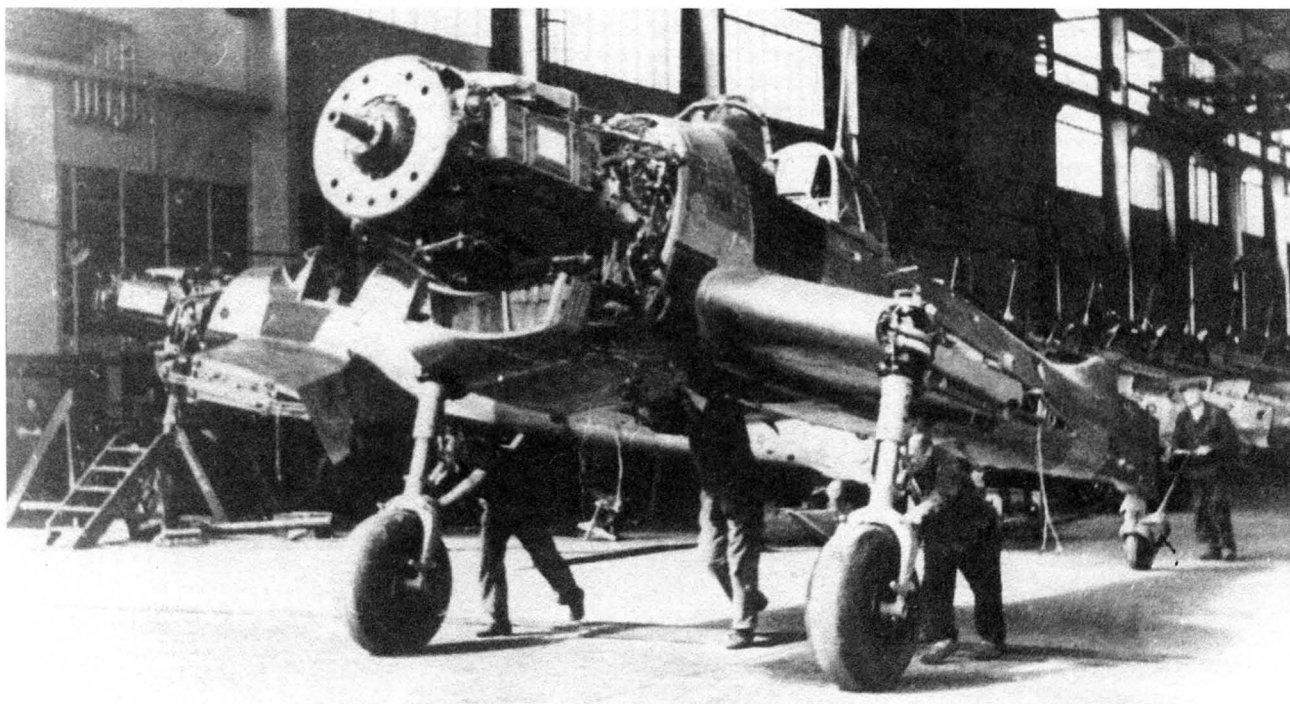
Еще в конце мая 1941 г. в воздух поднялся очередной опытный самолет V-25, предназначенный для отработки «тропических» элементов конструкции. Почти одновременно прошла испытания новая турельная установка для стрелка-радиооператора с пулеметом MG 81Z — спаркой 7,92-мм пулеметов с высоким темпом стрельбы. Эта установка должна была несколько повысить обороноспособность Ju 87D. Следует заметить, однако, что оборонительные возможности «штуки» с турелью GSL-81Z так никогда и не были признаны удовлетворительными. К середине Второй мировой войны практически все современные бомбардировщики разных стран «ощетинились» многочисленными крупнокалиберными пулеметами, а стрелковые установки с оружием винтовочного калибра стали считаться совершенно неэффективными.



*Верхняя подвижная  
оборонительная  
установка GSL-81Z*

На серийных машинах варианта D-1 вместо четырех обычных подкрыльевых бомбодержателей смонтировали новые многофункциональные держатели ETC 50/VIII с тремя узлами подвески. На двух наружных узлах можно было подвесить пару бомб калибра 50—70 кг, дымовые приборы, либо кассетные контейнеры AB 70. Другой вариант подвески на усиленном среднем узле позволял нести 250-кг бомбу, контейнер AB 250, 500-литровый топливный бак либо

*Из цеха фирмы  
«Юнкерс» в Лемвердере  
выкатывают частично  
собранный Ju 87D.  
Обратите внимание на  
темную трапецевидную  
бронеплиту по бортам  
кабины пилота*







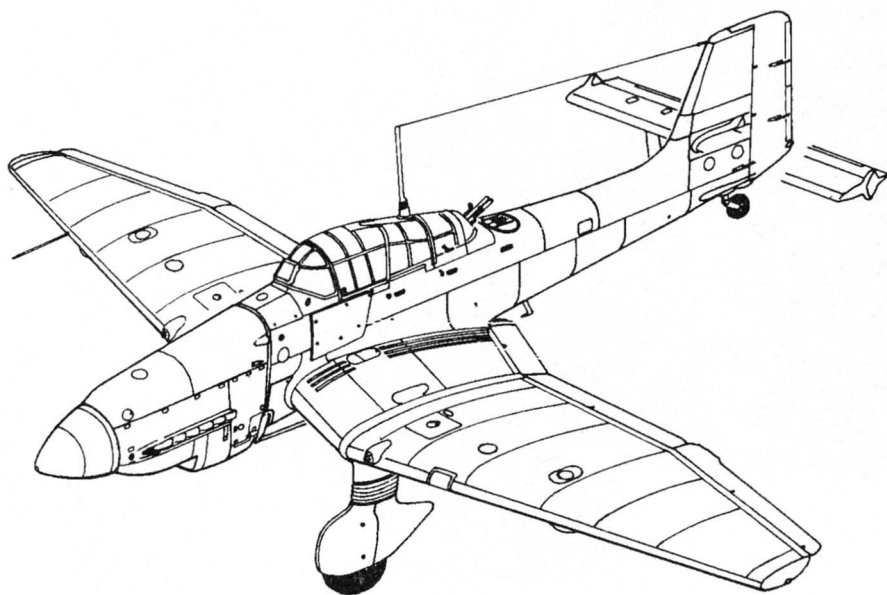
**Бомба SC500 с дополнительным банджом, к которому приварены боковые пальцы. Бомба подвешивалась за единственное ушко в плоскости взрывателей, а пальцы вводились в «вилки» трапеции.**

**После отделения бомбы от держателя трапеция свободно поворачивалась, отводя бомбу вниз и исключая возможность столкновения ее с винтом.**

**Далее пальцы выходили из зацепления с «вилками», и бомба продолжала падение самостоятельно**

подвесную установку с пулеметами или пушками. Такая установка выпускалась в следующих вариантах: WB 81A с тремя пулеметами MG 81Z и запасом патронов к ним (стволы пулеметов направлены параллельно продольной оси самолета); WB 81B, отличавшаяся от первой только отклоненными на 15° вниз стволами пулеметов; WB 20 с парой пушек MG/FF. Боекомплект пулеметов и пушек размещался позади оружия в общем контейнере.

Первые Ju 87D-1 начали сходить со сборочной линии завода фирмы «Везер» в Лемвердере во второй половине 1941 г. Этот период было далеко не лучшим в истории «штуки». После «Битвы за Англию» всерьез ставился вопрос о снятии машины с производства. Суммарный выпуск Ju 87 в 1941 г. уменьшился до 500 ед. по сравнению с 603, построенными в 1940 г. Лишь успешное применение пикировщика на первом этапе кампании в СССР заставило руководство мини-



**Схема Ju 87D-3.**

**Характерные признаки: лобовое бронестекло у пилота, отсутствие вертушек сирен на большинстве машин, наличие дополнительной брони на бортах кабины пилота у части машин; первый по полету выхлопной патрубок не прикрыт обтекателем**

стерства авиации воздержаться от почти уже принятого решения и вновь заказать около тысячи машин на 1942 г.

Вскоре после новогодних праздников первыми в Люфтваффе начали перевооружение на «Дору» отряды StG1 и StG2. Как отмечалось ранее, в процессе серийного производства мотор Ju 211F заменили более мощным Ju 211J, что несколько улучшило боевые качества Ju 87D-1. Внешне отличия силовой установки самолета с Ju 211J были малозаметны. В частности, в тоннеле под капотом мотора теперь разместились бок о бок два радиатора: справа — масляный, слева — промежуточный охладитель воздуха от нагнетателя.

Следующий вариант пикировщика Ju 87D-2 отличался от предшественника незначительно. Успех применения «штуки» в качестве буксировщика планеров в период боевых действий на Балканах и оккупации Крита не был забыт. «Дора-2» получила усиленную хвостовую часть фюзеляжа, более прочный костыль и специальный узел для крепления буксировочного троса. Считалось, что только D-2 является специализированным самолетом-буксировщиком, но когда потребовалось, для этой цели смогли приспособить и обычные Ju 87D-1. Буксировкой планеров в расположение окруженной немецкой 6-й армии зимой 1942—1943 гг. занимались, к примеру, отдельные подразделения эскадры StG77. В серию D-2 запускать не стали.

Чем дольше продолжалась война, тем сложнее становилось экипажам «штуки» выполнять их излюбленные атаки с пикирования. Усилившееся противодействие истребителей, возросшая мощь огня зенитной артиллерии, неспособность «мессеров» и «фокке-вульфов» во всех случаях обеспечить

эффективное прикрытие подразделений Ju 87 потребовали радикального пересмотра тактики боевого применения пикирующих бомбардировщиков Люфтваффе. Постепенно немцы стали склоняться к концепции нанесения ударов с малых и предельно малых высот. Дело в том, что такая атака оставляет обороняющемуся очень мало времени для организации противодействия. А вот самолеты, приближающиеся на высоте 3000—4000 м, в безоблачном небе видно издали. Плотность батарей малокалиберных зениток постепенно возрастала, они стали снабжаться станциями орудийной наводки, в результате чего эффективность огня значительно возросла. Атаки с большими углами наклона траектории стали трудно осуществимыми, поскольку зенитчики научились «подавливать» бомбардировщик на выходе из пике, когда пилот под влиянием только что перенесенных перегрузок действует вяло.

Но, пытаясь атаковать с малой высоты, «юнкерсы» фактически превращались в штурмовиков (вот он, триумф фон Рихтгофена!), а ведь Ju 87 — самолет сравнительно большой и не слишком сильно бронированный. Словом, такой способ боевого применения «лаптей» немедленно повлек за собой увеличение потерь от огня из всех видов стрелкового оружия. Пехотинцы союзников больше не зарывались носом в песок, услышав вой немецких пикировщиков, а направляли им навстречу все, что могло стрелять.

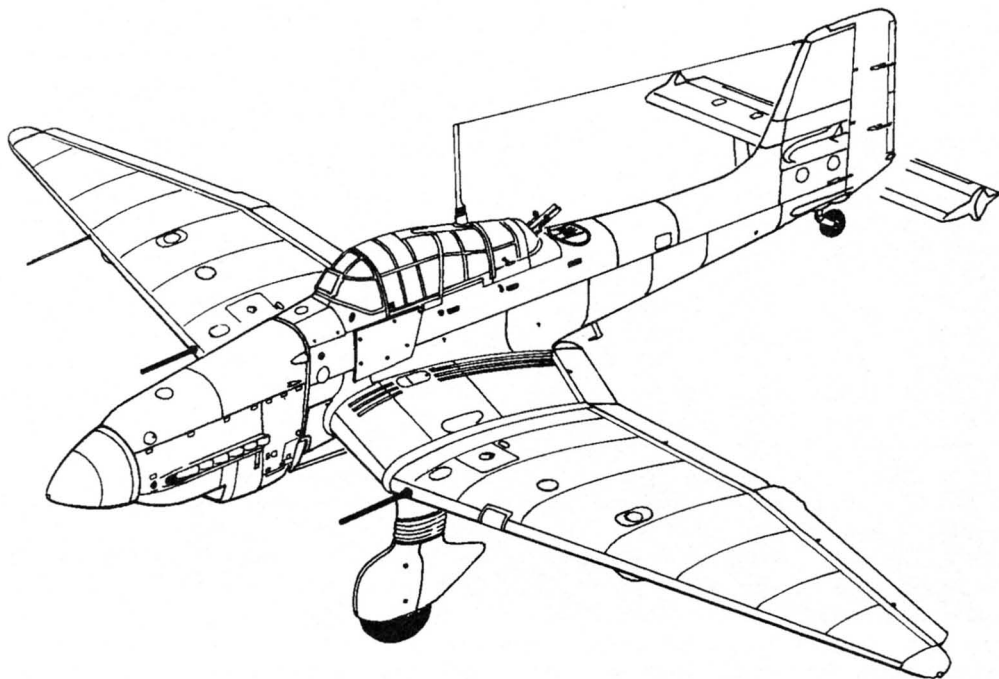
Германские конструкторы ответили на это новой модификацией самолета Ju 87D-3. Бронирование машины еще раз усилили. Козырек фонаря кабины пилота изготовили из двухслойного бронестекла. Появилась дополнительная 5-мм бронеплита под маслорадиатором. Центропланные бензобаки



**Пикировщик Ju 87D-3 ранней серии (имеются заглушенные обтекатели сирен) из эскадры StG3 с частично снятыми обтекателями основных стоек шасси. К такой мере нередко прибегали при базировании на заснеженных или просто покрытых слоем грязи аэродромах, чтобы исключить заклинивание колес**

#### Схема Ju 87D-5.

**Характерные признаки:**  
увеличенный  
размах крыла;  
как правило, отсутствие  
тормозных решеток;  
пушки MG151/20 в крыле;  
на части самолетов над  
бронестеклом обтекатель  
для прицела Stuvi;  
отстреливаемые при  
вынужденной посадке  
стойки шасси



также прикрыли от прострела спереди и с боков полосками из брони. Но особое внимание уделили кабине экипажа. По ее бокам поверх обшивки установили 8-мм листы из хромоникелевой стали. На некоторых машинах броню ввели даже в конструкцию подвижных частей фонаря. На турели смонтировали две бронеплитки по бокам вращающейся башенки и еще одну — над головой стрелка-радиооператора. Углы обстрела такого варианта стрелковой установки GSL-K81Z составляли: вбок — по 45°, вверх — 60°, вниз в сторону — 15°. Однако, по оценкам самих стрелков, новая турель из-за неудачных подходов и тесноты кабины оказалась менее удобной по сравнению с блистерной установкой «Берты».

Ранний Ju 87D-3 внешне был почти неотличим от D-1. Накладные листы брони малозаметны, лишь боковая плита на фонаре кабины пилота (она ставилась, впрочем, не на всех Ju 87D-3) сразу бросалась в глаза. Значительно проще в этом отношении обстояло дело с поздними сериями «Доры-3». На них, как правило, отсутствовали ветрянки сирен и обтекатели первых выхлопных патрубков, а резиновые «дорожки» вдоль кабины на центроплане (чтобы обувь не скользила по мокрой обшивке) заменены металлическими полосами на крупных частых заклепках с чечевицеобразными головками. По уточненным сведениям, общий объем

выпуска самолетов модификации Ju 87D-3 составил 1867 ед., из них 1372 построили на заводе в Темпельхофе, а остальные — в Дессау.

Модификация D-3 оказалась самой массовой из всех выпускавшихся вариантов Ju 87. Неудивительно, что на ее основе были созданы многочисленные экспериментальные самолеты. В частности, именно D-3 стал базовой моделью, на которой отрабатывалась установка противотанковых 37-мм пушек. На одной из машин Ju 87D-3 проходил «обкатку» новейший вариант мотора Jumo 211P.

Однако наиболее экзотичным следует признать «диверсионный» вариант «штуки» с парой металлических пассажирских контейнеров, закрепленных на консолях крыла. Каждый из контейнеров был двухместным. Предполагалось, что контейнеры с диверсантами будут сбрасываться над вражеской территорией на парашютах. В 1942 г. экспериментальный самолет с кабинами на крыле совершил ряд полетов в Штутгартском исследовательском институте памяти графа Цеппелина. Результаты летных экспериментов расценили как вполне удачные: самолет с контейнерами вел себя в воздухе вполне приемлемо. Следующим этапом должна была стать отработка механизма отделения. И тут возникли трудности. Расчеты показали, что при одновременном срабатывании



замков возможно столкновение сброшенного контейнера с горизонтальным оперением, поскольку отделение планировалось осуществлять на режиме пологого снижения. Последствия столкновения для конструкции Ju 87 были бы фатальными, поэтому до летных экспериментов со сбросом дело не дошло.

По имеющимся сведениям, все же такие машины нашли применение в качестве средств для заброски диверсионно-разведывательных групп в советский войсковой тыл. Полеты осуществлялись ночью или в сложных метеоусловиях, контейнеры на крыльях не сбрасывались. Благодаря небольшой посадочной скорости и прочному шасси «лаптежник» мог совершать посадки на ограниченные по размерам площадки — именно поэтому он и был выбран для решения указанной задачи.

Следующей модификацией «Доры» стал торпедоносный вариант Ju 87D-4. Взамен обычного подфюзеляжного бомбодержателя смонтировали узлы подвески торпеды LTF 5b, масса которой составляла 766 кг. Эти же узлы позволяли осуществлять транспортировку различных подвесных контейнеров или бомбы калибром 1000 кг. Самолет впервые лишился подкрыльевых тормозных решеток, отсутствовали и сирены на стойках шасси. Указанный вариант торпедоносца предназначался для базирования на береговых аэродромах, поэтому его крыло не складывалось. Отработка оборудования и систем

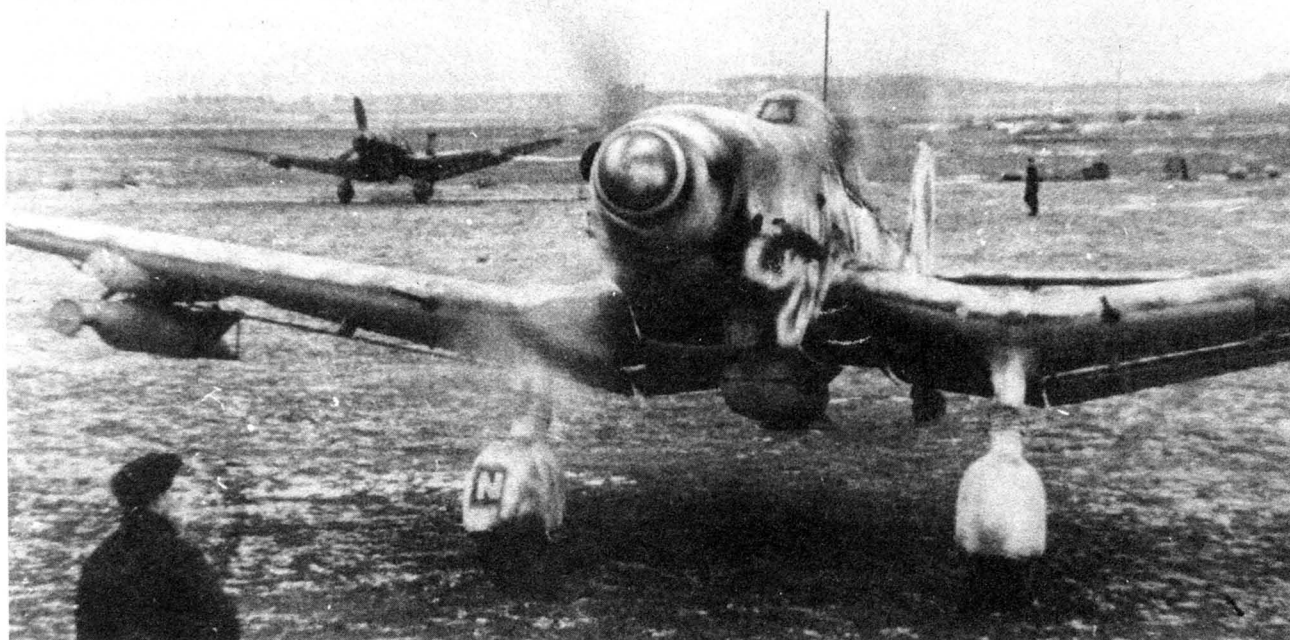


производилась на нескольких машинах, переоборудованных из D-1 и D-3. Впрочем, результаты испытаний оказались отрицательными из-за слишком малой скорости и дальности полета по сравнению с серийными торпедоносцами Люфтваффе He 111H-6 и Ju 88A-17. После окончания опытов экспериментальные D-4 были вновь конвертированы в D-1 и D-3.

Параллельно с D-4 отработывался и авианосный вариант торпедоносца, получивший обозначение Ju 87E. Его конструкция предполагала использование складывающегося крыла и отстреливаемых по типу Ju 87C стоек шасси. На начальном этапе программы для проведения исследований старта с использованием катапульты и ракетных ускорителей обычный серийный Ju 87D-1 оснастили усиленным шасси и торпедодержателем. После этого самолет, переобозначенный как D-1/torp., в конце 1941 г. отправили

**В полете Ju 87D-5 с пушками и характерными удлиненными законцовками крыла, под которым видны... тормозные решетки. На подкрыльевых держателях самолета подвешены бомбы SC250, на подфюзеляжном держателе — бомба SC500**

**Этот Ju 87D-5 несет контейнер мелких бомб AB500 под фюзеляжем и на подкрыльевых держателях — две бомбы SC250 со «стержнями Динорта»**





## Роли меняются

В стремлении повысить боевые качества устаревającego Ju 87 специалисты фирмы «Юнкерс» в начале 1943 г. закончили отработку нового варианта D-5. Если для машин серии D-3 штурмовые атаки считались лишь одним из возможных способов боевого применения, то самолеты новой модификации с самого начала задумывались как штурмовики. Тормозные щитки под консолями первых серийных D-5 перестали устанавливать с самого начала, а в ходе массового выпуска исчезли и узлы крепления с приводными механизмами. Разумеется, от сирен на стойках шасси также отказались.

Фюзеляж D-5 остался практически таким же, как и на последних сериях D-3, зато крыло спроектировали новое. Его размах увеличился до 14,98 м, а площадь — до 33,8 м² за счет удлинения консолей. Масса самолета возросла незначительно — примерно на 110–120 кг, поэтому нагрузка на крыло уменьшилась. Последнее обстоятельство благотворно сказалось на взлетно-посадочных свойствах машины, что и было одной из целей модернизации. Огневую мощь ударного варианта повысили путем замены крыльевых пулеметов MG 17 парой 20-мм пушек Маузер MG 151/20. Длинные стволы этих орудий наряду с увеличенным размахом крыла являются характерной особенностью машин варианта D-5.

Как и на поздних D-3, выхлопные патрубки моторов не прикрывались обтекателями, а взамен резиновых «дорожек» на центроплане приклепывались стальные полосы с выштампованными бугорками. Конструкторы предусмотрели усиление вилки подфюзеляжного бомбодержателя, а также установку позади пилота на противокапотажной раме двух секторных окон, выполненных из бронестекла. Стойки шасси на D-5 оборудовались механизмами отстрела для обеспечения возможности вынужденной посадки на неровные площадки.

Самолет Ju 87D-5 практически изначально планировали применять в варианте штурмовика, но ряд изменений, призванных улучшить обзор из кабины, повысить безопасность экипажа и облегчить пилотирование самолета в ходе рискованных полетов на малой высоте, вводился уже в ходе серийной постройки. Так, осенью 1943 г. в оплетке фонаря кабины пилота появились следующие новые элементы: дополнительный стержень в конструкции боковых стекол козырька, дополнительная форточка на сдвижной части фонаря, выпуклый блистер над лобовым

**Любопытная «Дора-8»:**  
с пушками MG 151/20,  
пламегасителями на  
выхлопных патрубках,  
...тормозными решетками  
под крылом и следами  
демонтированной  
сирены на обтекателе  
стойки шасси

в испытательный центр морской авиации в Травемюнде, а затем и в Рехлинский испытательный центр Люфтваффе.

В начале следующего года для экспериментов переоборудовали еще несколько D-1 и D-3. Авианосному «штуке» практически не было альтернативы. Дело продвигалось успешно, о чем свидетельствует включение в производственный план завода «Везер» 1943 г. заказа на 115 серийных Ju 87E. И лишь коренное изменение военно-политической ситуации в мире заставило германских адмиралов окончательно отказаться от ввода в строй авианосца «Граф Цеппелин». Вслед за этим решением был похоронен план серийной постройки авианосных пикировщиков.



Четвертый прототип «штуки» —  
Ju 87V4 с заводским бортовым кодом D-UBIP



Один из первых серийных пикировщиков  
Ju 87A-1 с заводским бортовым кодом D-IEAD



*Ju 87R из I группы эскадры StG2 участвовал в атаке британского флота у острова Крит*

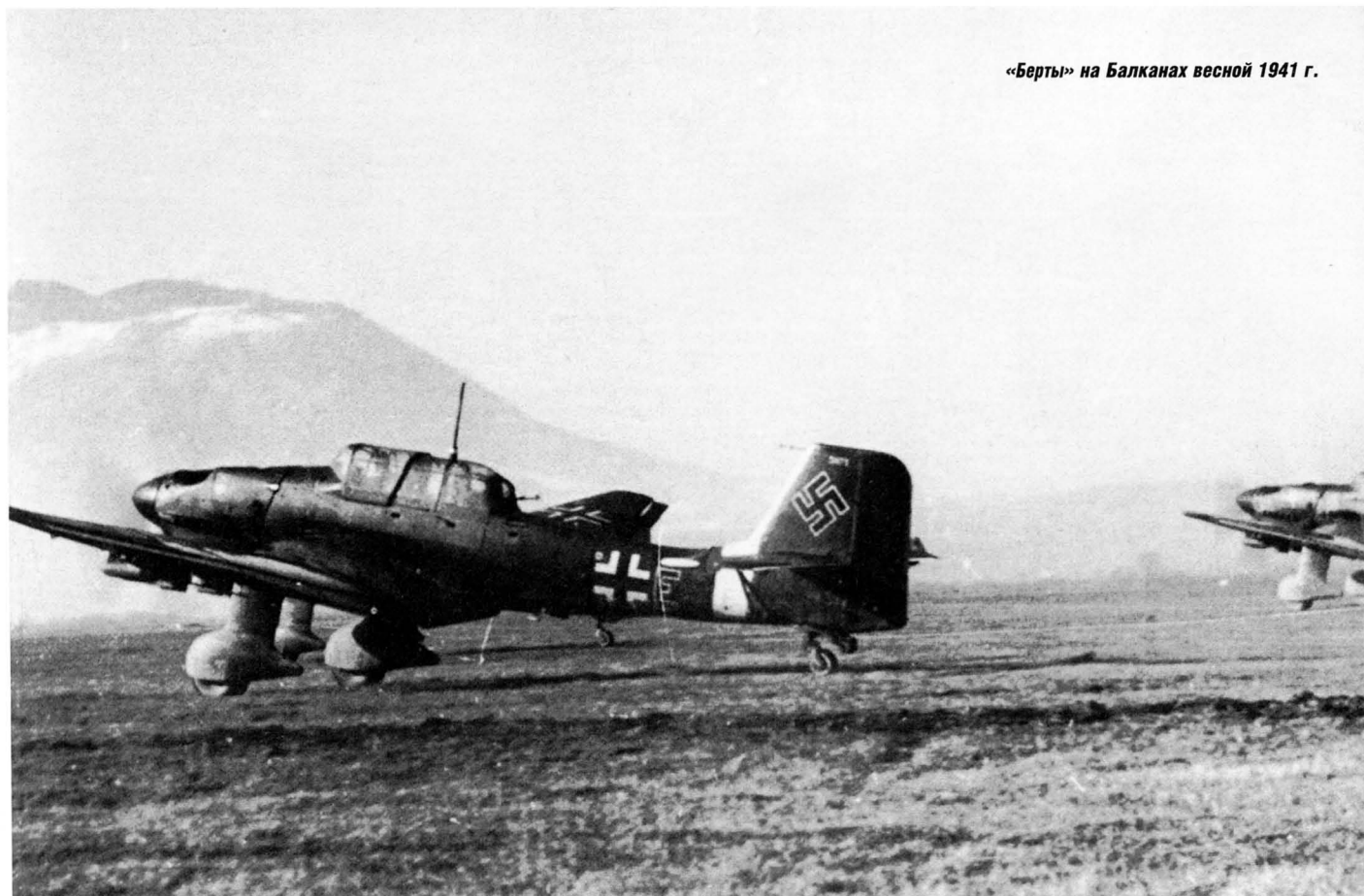


*Пикировщик Ju 87R из эскадры StG3 возвращается после бомбардировки Мальты*

В пологом пикировании — «Рудольф» из StG3



«Берты» на Балканах весной 1941 г.



Пикировщик Ju 87В над Альпами

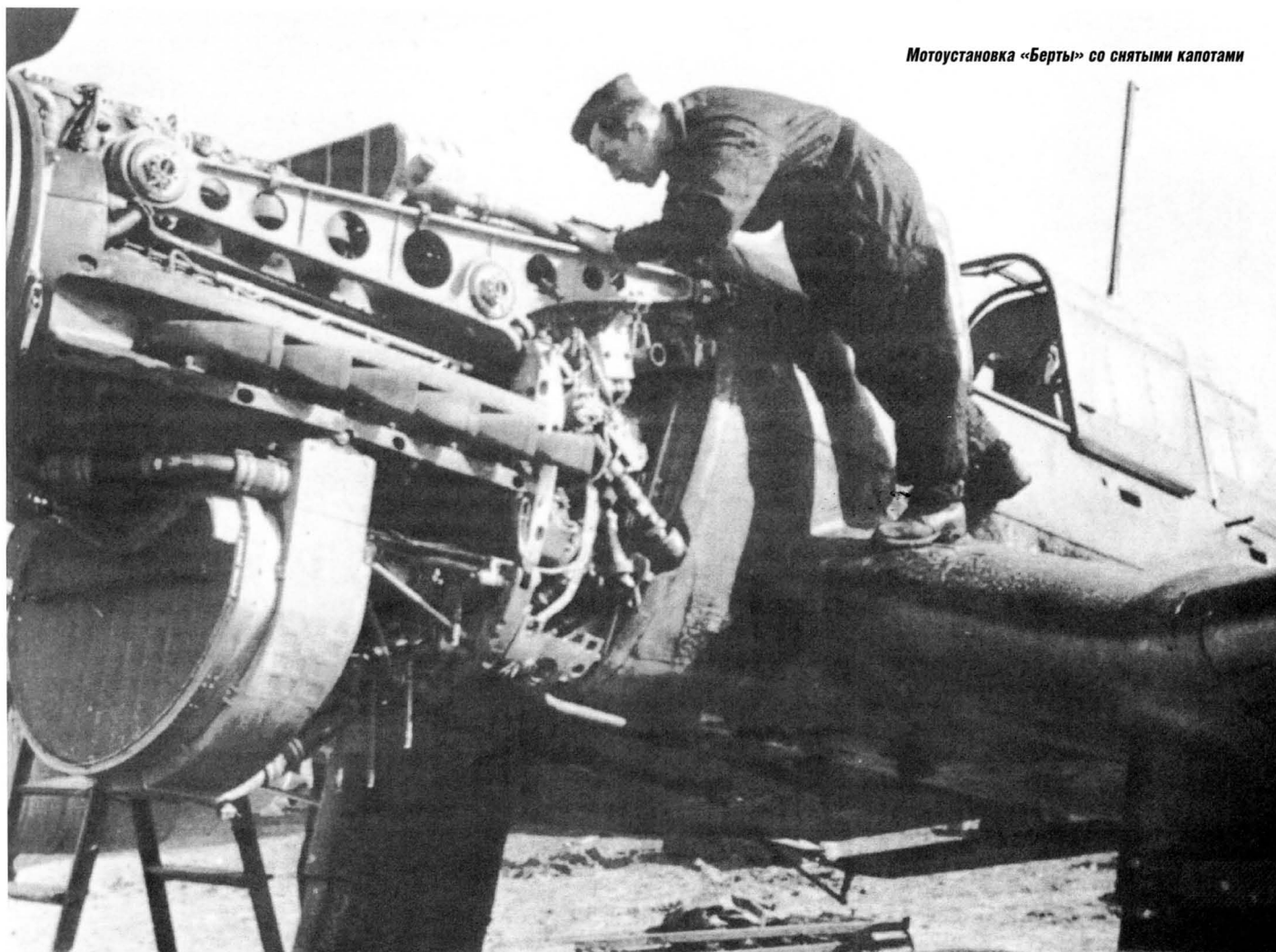


Экипажи из IV группы «инструкторской» эскадры LG1 отдыхают, не удаляясь от своих пикировщиков. Франция, лето 1940 г.





*Пикирующий бомбардировщик  
Ju 87 из StG2. Хорошо виден  
сбрасываемый подвесной бак*



*Мотоустановка «Берты» со снятыми капотами*



Ранний экземпляр Ju 87D-1 с обтекателями  
стоек шасси, заимствованными от «Берты».  
Восточный фронт, зима 1942 г.



Эмблема «черный терьер»  
в зеленом круге с белой обводкой —  
идентифицирующий признак отряда 1./StG2



В полете Ju 87D-1 с демонтированными  
обтекателями колес основных стоек шасси

*На «Доры-3» из I/StG2 готовят к подвеске 250-кг бомбы.  
Аэродром Керчь, весна 1943 г.*

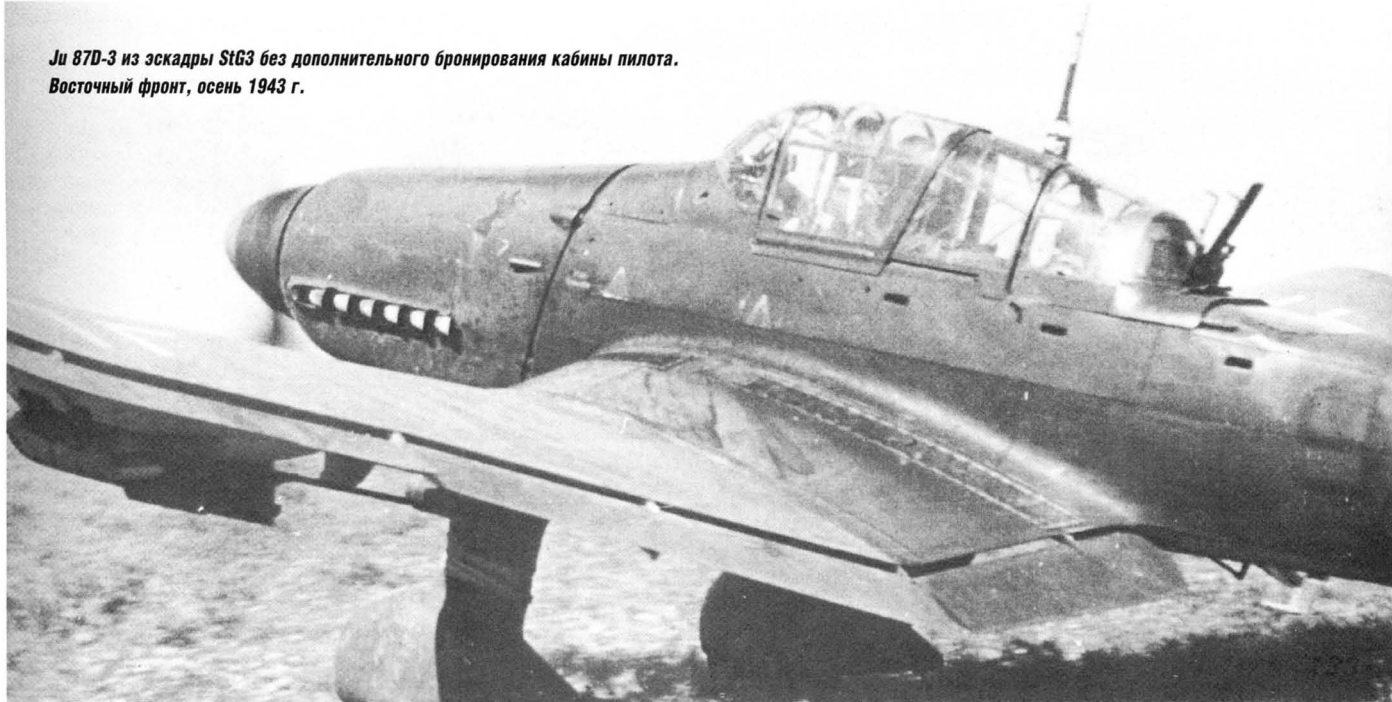


*Самолет командира группы Г.У. Руделя из эскадры StG2 в полете*





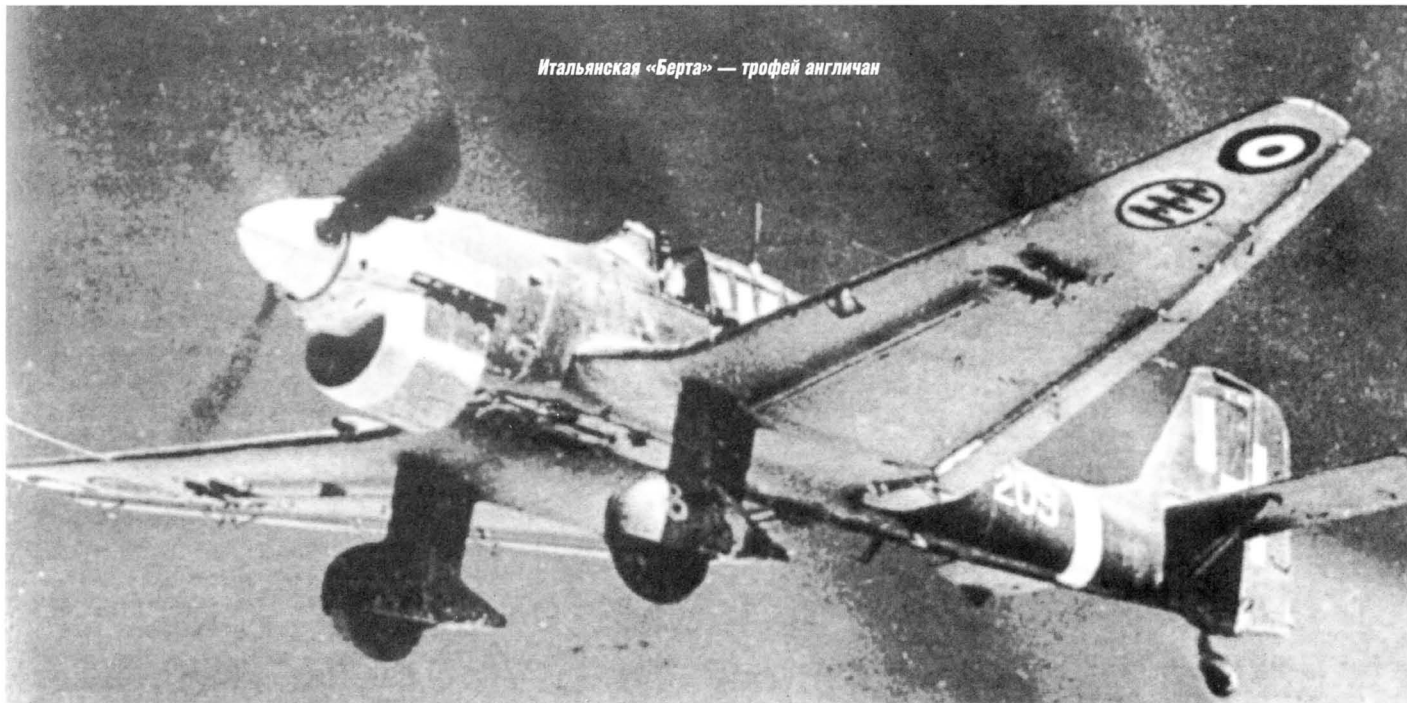
*Ju 87D-3 из эскадры StG3 без дополнительного бронирования кабины пилота.  
Восточный фронт, осень 1943 г.*



*Подвеска бомбы на Ju 87D-1  
из III группы StG1*



Итальянская «Берта» — трофей англичан



Вынужденная  
посадка в ливийской пустыне  
«Юнкерса», подбитого английскими  
истребителями 1 ноября 1942 г.



Вытаскивают африканскую  
«Дору», застрявшую  
в песке



Зимняя «Дора» из 1./StG2 в белом меловом камуфляже.  
Аэродром Госткино, февраль 1942 г.





*Белый круг без иных элементов — идентифицирующий признак штабного звена II/StG2*



*Советские солдаты осматривают сбитый «юнкерс».  
На заднем плане — фюзеляж FW 190A.  
Курская дуга, район Орла, июль 1943 г.*



*Штурмовик Ju 87D-5 вернулся с боевого задания — бомбодержатели пусты*



*Заправка топливом Ju 87D-5 (пушки в удлиненном крыле).  
Редкая машина — у этого самолета  
имеются тормозные решетки*



*Запуск мотора Ju 87D-5 с использованием инерционного  
стартера («ручки дружбы»)*



«Дора-8» из группы ночных штурмовиков NSGr9



На раскисшем от дождей аэродроме  
этот Ju 87D-8 встал на нос  
и в щепки разнес винт





*Под крылом Ju 87D-8 подвешены транспортировочные контейнеры для различных грузов*



*Поврежденный Ju 87D-8 (пламегасители на стволах пушек) — трофей советских войск*

Противотанковый «Густав» с белой эмблемой  
в виде стилизованной тридцатьчетверки



Один из первых Ju 87G-1, переоборудованный из Ju 87D-1.  
Самолёт пилотировал Б. Ланговски



*Механик копается в моторе Ju 87G-1*



*Противотанковый самолет Ju 87G-1 с двумя 37-мм пушками под крылом.  
Видны демонтированные бомбодержатели*



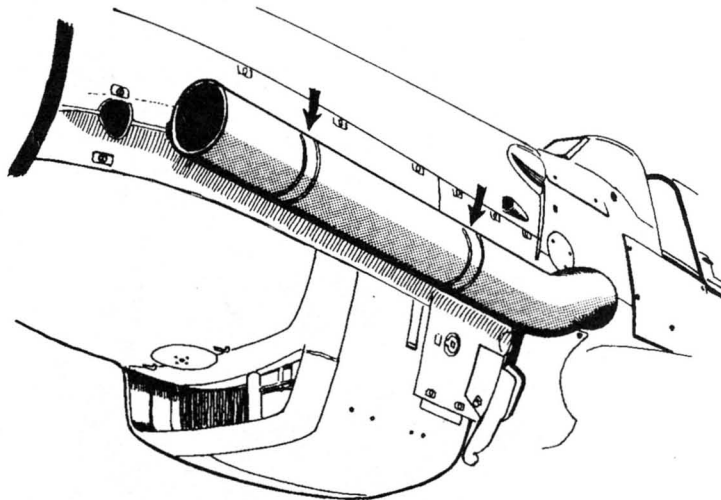


стеклом для установки прицела. Позднее эти изменения ввели на уцелевших самолетах модификации D при переделке их в вариант ночных бомбардировщиков.

Первоначальный контракт на постройку самолетов Ju 87D-5 предусматривал выпуск 1178 машин, реально было построено 1190 ед. Завод в Лемвердере сдал Люфтваффе 771 самолетов этого типа. Занимался постройкой D-5 и второй завод фирмы «Везер» в Темпельхофе. Производство «штуки» на этих двух заводах продолжалось вплоть до конца лета 1944 г. (последние машины сданы в сентябре), когда в Германии в соответствии с приказом Гитлера выпуск бомбардировщиков с поршневыми моторами был практически полностью свернут.

Вариант D-5 оказался фактически завершающей модификацией Ju 87, строившейся в больших количествах, и последним типом «штуки», изредка привлекавшимся к выполнению бомбометания с пикирования. Следующая модель Ju 87D-6, представлявшая собой упрощенный D-5, никогда не производилась серийно.

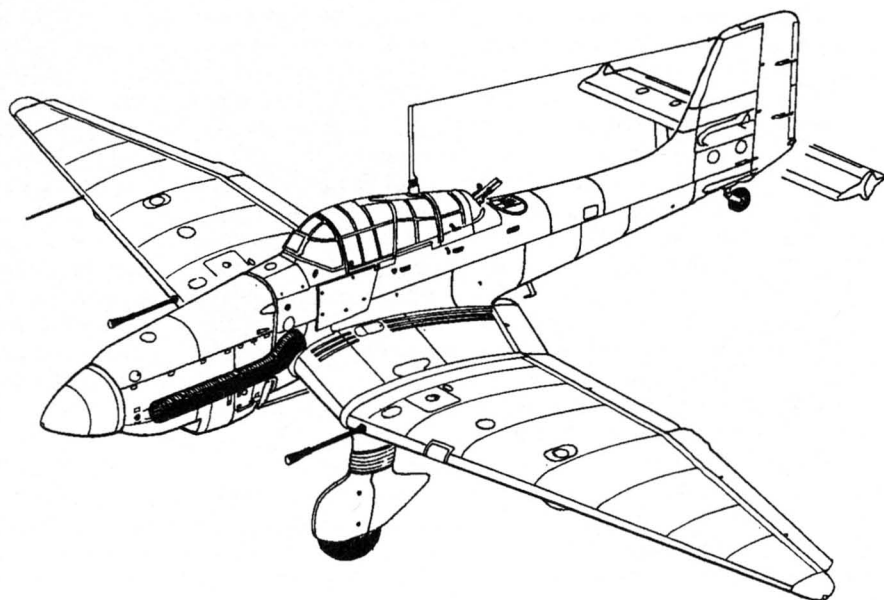
Определенные успехи советских ночных бомбардировщиков, которые помимо материального наносили противнику и заметный психологический ущерб, заставили немцев сформировать аналогичные собственные части. На их вооружение вначале поступали самые разнообразные устаревшие и учебные машины. После принятия решения о переоснащении штурмовых эскадр самолетами FW 190 уцелевшие в боях «штуки»



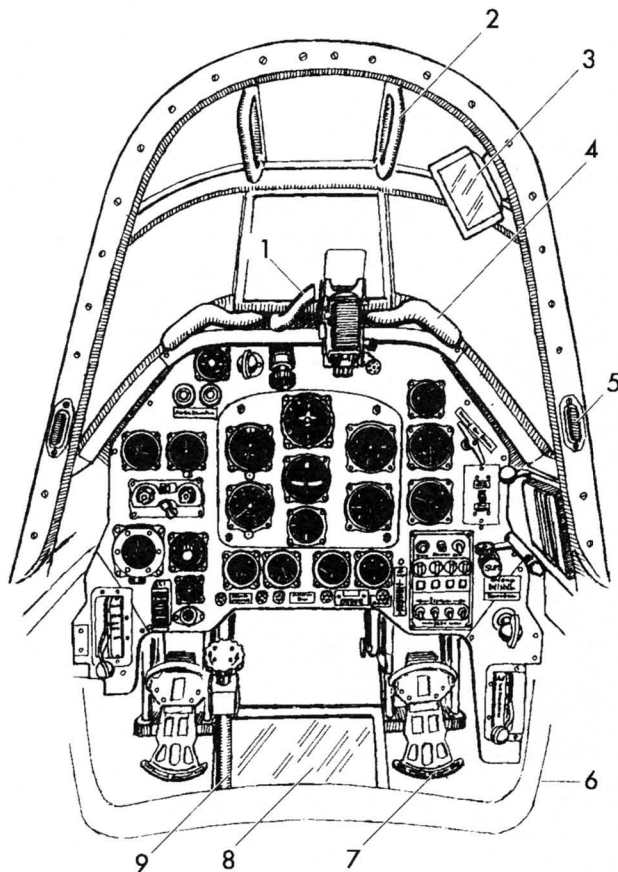
**Капоты мотора  
и пламегасители  
на Ju 87D-7 (вариант)**

стали постепенно передавать в состав ночных штурмовых групп (NSGr — Nachtschlachtgruppe). Правда, быстро выяснилось, что выхлопы моторов ослепляют пилотов и практически исключают возможность поиска малоразмерных и малозаметных целей в кромешной тьме. Взлет осложнялся из-за непроизвольного разворота самолета, поскольку летчик не мог следить за ориентирами и точно выдерживать направление разбега.

По этим причинам, а также вследствие изношенности двигателей на большей части уцелевших машин D-3 и D-5 с начала 1944 г.



**Схема Ju 87D-8.  
Характерные признаки:  
крыло увеличенного  
размаха как у Ju 87D-5,  
пламегасители на  
выхлопных патрубках  
мотора и стволах пушек.  
Внешние отличия  
у мотоустановки  
с Ju 80 211P (1500 л.с.)  
отсутствуют. У некоторых  
машин перед основной  
мачтой антенны имелась  
еще одна — для станции  
FuG 16ZY**



**Приборная доска пилота:**

- 1 — трубка для подачи теплого воздуха на прицел;
- 2 — поручни;
- 3 — зеркало заднего вида;
- 4 — трубка для подачи теплого воздуха на лобовое стекло;
- 5 — демпфирующая прокладка;
- 6 — шпангоут;
- 7 — педаль рулевого управления;
- 8 — остекление нижнего люка;
- 9 — рычаг створки, закрывающей нижний люк

порядок передачи «штук» в ночные штурмовые части изменили. Фирма «Менибум» (Menibum) по указанию RLM создала в Гамбурге специализированное предприятие для переоборудования Ju 87 в ночной вариант. Собственно, вариантов было два: «короткокрылый» D-7, который переоборудовался из D-3, и «длиннокрылый» D-8, базой для которого служил D-5.

Оба варианта переделок предусматривали замену двигателя более мощным Jumo 211P. Этот мотор был форсирован путем увеличения степени сжатия и частоты вращения коленвала, развивая максимально 1500 л.с. на взлете и 1410 л.с. в полете на высоте 4000 м. Выхлопные патрубки двигателя заключались в изогнутую трубу-пламегаситель из жаропрочной стали. Другим мероприятием против ослепления пилота стало оснащение стволов пушек MG 151/20 коническими наддульниками у модификации D-8. Установка пулеметов на D-7 осталась без изменений.

Модернизации подверглось и радиооборудование ночных «штук». Часть самолетов оснастили радиостанцией FuG 16Z, некоторые получили радиополукомпас с хорошо

различимой петлей антенны, смонтированной перед мачтой радиостанции. Подавляющее большинство из примерно 300 переоборудованных машин имели ответчик «свой—чужой» типа FuG 25A с антенной в нижней части фюзеляжа.

Некоторое количество Ju 87D-8 прошло переоборудование непосредственно на заводах-изготовителях фирмы «Везер» (точные данные неизвестны по причине гибели соответствующих документов в последние дни войны). Известно, однако, что построенных самолетов хватило для укомплектования и поддержания в боеготовом состоянии вплоть до весны 1945 г. шести ночных штурмовых групп.

## Конструкция Ju 87D

Самолет представлял собой одномоторный двухместный цельнометаллический низкоплан с неубирающимся шасси.

Крыло машины выполнялось по схеме «обратная чайка» и на виде спереди имело характерную W-образную форму. Силовая конструкция центроплана была образована двумя лонжеронами и восемью нервюрами. Двухавровые основные лонжероны проходили сквозь нижнюю часть фюзеляжа. Отсутствие вырезов для стоек шасси в нижней обшивке центроплана обеспечивало высокую прочность при небольшой массе конструкции. Той же цели служило и обратное V средней части крыла: при этом лонжерон работал не только на изгиб, но и на сжатие, а стойки шасси несколько укорачивались.

Консоли были трапециевидными двухлонжеронными с изломом по задней кромке. Профиль каждой из консолей образован 21 нервюрой (на самолетах модификации D-5, D-8 и G-2 их было на два больше). Обшивка всюду гладкая дюралевая с потайной клепкой (на нижней поверхности крыла кое-где применялись и заклепки с полукруглой головкой).

Механизация крыла типичная для фирмы «Юнкерс» — четыре щелевых закрылка, приводимых в движение гидроцилиндрами. Элероны также щелевые, зависающие с внешними весовыми компенсаторами на кронштейнах. На каждом элероне — триммер. Снизу под консолями на самолетах модификаций D-1 и D-3 монтировались тормозные щитки в виде пластин длиной 1,83 м и шириной 0,23 м с продольной щелью посередине. Узлы крепления щитков располагались на переднем основном лонжероне. Выпуск аэродинамических тормозов осуществлялся с помощью гидросистемы по команде ввода в пикирование, а убор-

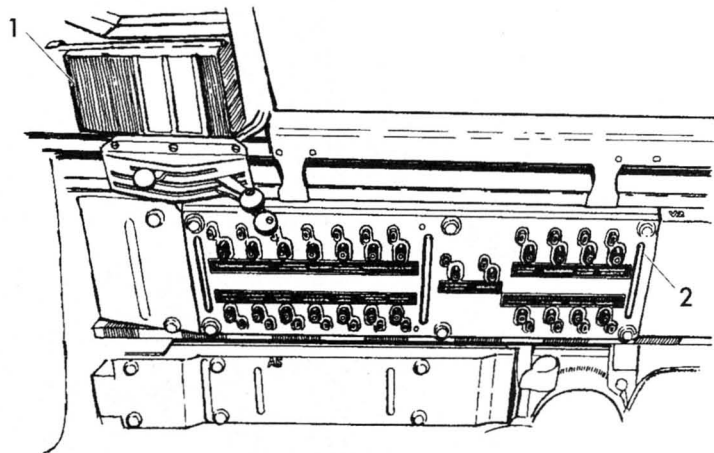
ка — после вывода машины в горизонтальный полет.

Овальный в сечении фюзеляж Ju 87 выполнялся подобно некоторым пластиковым моделям самолетов и собирался из двух частей — верхней и нижней. «Половинки» стыковались болтами по контуру, усиленному толстым уголком. Каждая часть состояла из 16 Z-образных полушпангоутов и U-образных стрингеров.

Кабина экипажа размещалась между вторым и пятым шпангоутами, причем третий шпангоут был усиленным и выполнял функции противokaпotaжной рамы. На некоторых самолетах (чаще всего на Ju 87D-3) к этому шпангоуту крепилась 8-мм бронеплита, прикрывавшая пилота от атак с задней полусферы. Пятый шпангоут позади стрелка также нес бронеплиту. Кроме того, в задней кабине бронировался пол. Небольшие бронеплитки монтировались по бокам на вращающейся башенке турели, а также над головой стрелка. На некоторых D-3 броня входила в состав подвижной части фонаря летчика, а также прикрывала последнего с боков.

Фонарь кабины состоял из козырька, средней части, турельной установки GSL-K81Z и двух сдвижных частей над пилотом и стрелком. Переднее стекло козырька у D-3 и D-5 выполнялось из прозрачной двухдюймовой брони. При необходимости фонарь можно было сбросить аварийно. В полу кабины летчика имелся люк, облегчавший выбор момента ввода самолета в пикирование. Обычно в полете он закрывался специальной крышкой, служившей для защиты стекла от загрязнения.

Хвостовое оперение — однокилевое цельнометаллическое с подкосным стабилизатором. Последний имел механизм перестановки, который задействовался одновременно с выпуском и уборкой закрылков. Характерной особенностью горизонтального оперения Ju 87 являлось наличие на каждом из рулей высоты двух триммеров. Внутренние триммеры управлялись летчиком и служили для балансировки самолета при различных условиях полета (скорости, бомбовой нагрузке, заправке топливом и т.п.). Наружные триммеры были связаны с автоматом пикирования и обеспечивали создание пикирующего момента в процессе ввода, для чего одновременно с выпуском тормозных щитков они отклонялись вверх. После сброса бомб тот же автомат пикирования переставлял триммеры на отрицательный угол, что вело к появлению кабрирующего момента, облегчавшего летчику

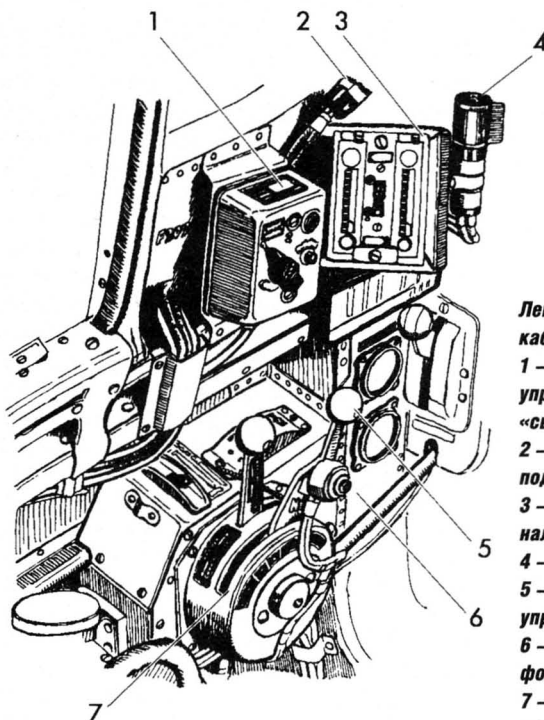


**Правый борт  
кабины пилота:**

- 1 — патронташ  
сигнальной ракетницы;  
2 — панель автоматов  
защиты сети

вывод из пикирования. На руле направления также имелся триммер.

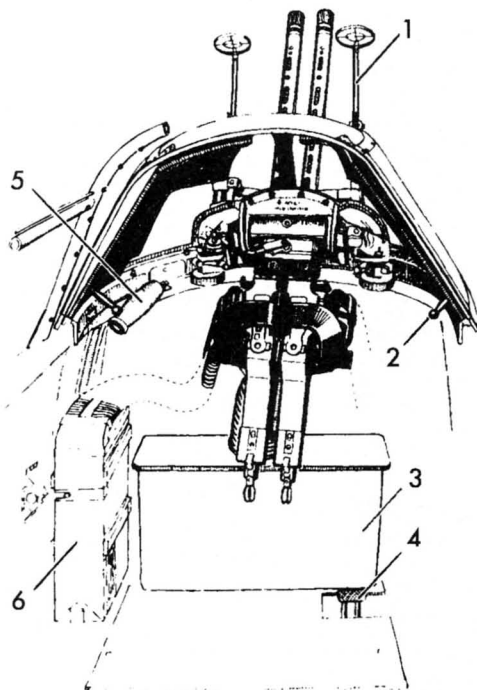
Неубирающееся шасси с масляно-пневматической амортизацией имело основные колеса размером 840x300 мм, а хвостовое — 380x150 мм. Основные стойки шасси закрыты съемными обтекателями. Машины серий D-1 и первые D-3 имели установленные на обтекателях воюющие сирены с вертушками. Хвостовая опора выполнялась свободно ориентирующейся, без обтекателя, со стопором среднего положения для взлета и посадки.



**Левый борт  
кабины пилота:**

- 1 — блок  
управления устройством  
«свой—чужой»;  
2 — разъем для  
подключения прицела;  
3 — сигнализатор  
наличия подвесок;  
4 — осветительная лампа;  
5 — рычаг  
управления двигателем;  
6 — кнопка  
фотокинопулемета;  
7 — рычаг управления  
шагом винта





**Верхняя оборонительная установка GSL-81Z:**  
 1 — кольца прицела VE42;  
 2 — рукоятка для управления положением бронеплиток;  
 3 — коробка для сбора гильз и звеньев;  
 4 — рычаг для регулировки высоты подушки сиденья;  
 5 — рычаг для поворота турели;  
 6 — патронный ящик

Винтомоторная группа включала 12-цилиндровый перевернутый V-образный двигатель жидкостного охлаждения Jumo 211J (на некоторых машинах раннего выпуска — Jumo 211F, а на поздних — Jumo 211P) и винт переменного шага Юнкерс VS-11 диаметром 3,46 м. Жидкостные радиаторы мотора размещались под центропланом, промежуточный охладитель и маслорадиатор — под двигателем. Встроенных протектированных топливных баков было четыре: два основных в центроплане объемом по 250 л и два дополнительных в консолях по 150 л каждый. При необходимости на подкрыльевых узлах можно было подвесить два 300-литровых бака. Маслосистема имела три бака: два позади мотора, один над другим и еще один над двигателем. Расширительный бачок системы охлаждения располагался слева от мотора. Запуск двигателя осуществлялся электроинерционным стартером фирмы «Бош» или вручную, с помощью заводной рукоятки.

Электрооборудование было представлено генератором постоянного тока мощностью 2 кВт, аккумулятором емкостью 7,5 А·ч и потребителями энергии — различными лампами подсвета, аэронавигационными огнями, фарой и т.п. Радиооборудование, как правило, включало коротковолновую радиостанцию FuG VIIa с приемником E5a и передатчиком S6b, а также ответчик «свой—чужой»

типа FuG 25. На части машин имелся радиополукомпас Peil G.IV с антенной под прозрачным лючком позади задней стрелковой установки. Ряд машин (особенно в ночных группах) оборудовали радиостанцией FuG 16ZY, которая использовалась в навигационных целях. Связь между летчиком и оператором осуществлялась с помощью самолетного переговорного устройства EiVla.

Стрелково-пушечное вооружение на самолетах серий D-5 и D-8 было представлено двумя 20-мм пушками Маузер MG 151/20 (с боезапасом по 500 снарядов на ствол), установленными в консолях крыла, и подвижным спаренным пулеметом Маузер MG 81Z калибра 7,92 мм (по 1000 патронов на ствол), смонтированным на турели GSL-K81Z с прицелом VE42. На всех других машинах серии D в крыле устанавливали пулеметы Рейнметал-Борзиг MG 17 калибра 7,92 мм (по 500 патронов на ствол).

Бомбардировочное вооружение самолета включало прицел Revi C/12D, три узла подвески, вилку, отводящую бомбу за пределы площади, ометаемой винтом, и электросбрасыватель. Для подвески под фюзеляжем авиабомб калибра 1000 кг и более крупных применялся бомбодержатель 1000/500/IXb, а для 500-кг и менее — держатель 500/IXc. Подкрыльевые бомбодержатели ETC 50/VIII dTp позволяли подвешивать на средний замок бомбы и контейнеры массой до 300 кг, а на два боковых замка — бомбы и другие грузы массой до 70 кг. Нормальным вариантом нагрузки для Ju 87D-3 считался такой: одна 500-кг бомба SC 500 и четыре 70-кг бомбы SC 70. Нередко под крыльями «штук», особенно на заключительном этапе войны, размещали контейнеры AB 250 или подвесные пулеметные гондолы WB 81A.

## Учебные варианты

Как отмечалось выше, практически все самолеты Ju 87A были использованы в качестве учебно-тренировочных машин для летных школ Люфтваффе. Однако к 1942 г. их летный ресурс был в значительной степени исчерпан, поэтому конструкторы фирмы «Юнкерс» разработали новый вариант учебной машины на основе модификации D-1. В отличие от базовой модели пикировщик Ju 87H-1 лишился крыльевых пулеметов и бомбодержателей. На месте кабины стрелка-радиооператора смонтировали рабочее место инструктора со вторым управлением, ликвидировав турель GSL-K81Z. В остальной части машина практически ничем не отличалась от боевого варианта.

Впоследствии Н-1 и аналогичные машины, переделанные из D-3, D-5 и D-8, в весьма ограниченных количествах выходили из ворот завода в Лемвердере и направлялись в летные школы. Цифровой индекс модификации (Н-3, Н-5 и Н-8) однозначно соответствовал индексу базовой D-модели.

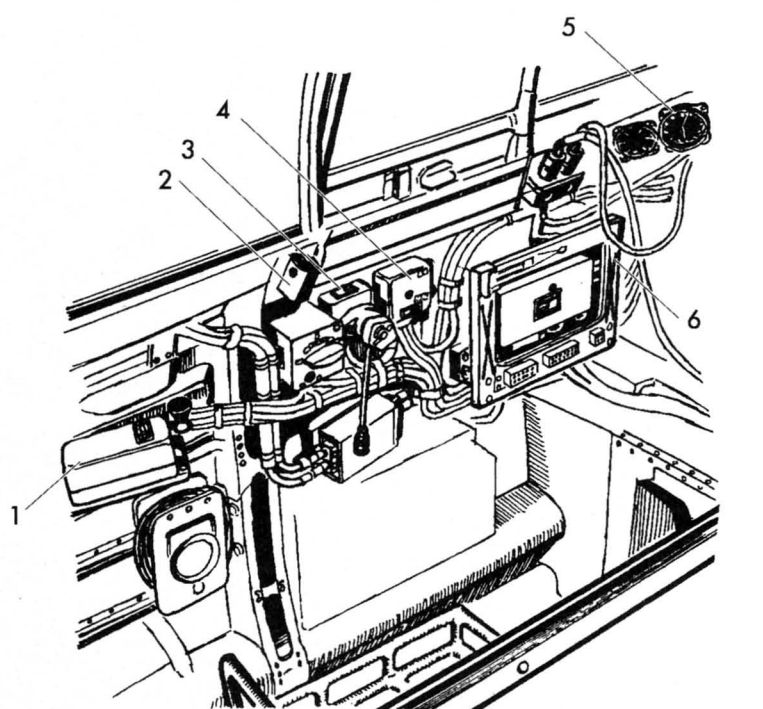
В самом конце войны отмечались случаи, когда учебные самолеты Ju 87Н участвовали в нанесении ударов по наступающим войскам союзников. На первый взгляд это может показаться странным: ведь целые соединения куда более совершенных боевых машин не могли подняться в воздух из-за отсутствия подготовленных летчиков и нехватки бензина. Оказывается, применение устаревших Ju 87 в последние дни войны связано именно с топливом. Мотор ранних вариантов «штуки» (Jumo 211F) работал на бензине с октановым числом 87, в то время как другие немецкие боевые самолеты того периода требовали 100-октанового горючего.

### Несостоявшийся «Фридрих»

Во второй половине 1940 г. конструкторское бюро фирмы «Юнкерс» получило задание от рейхсминистерства авиации на разработку новой, более совершенной машины, способной заменить Ju 87. Особое внимание обращалось на повышение живучести и оборонспособности самолета. За основу при проектировании модификации Ju 87F взяли вариант D. Отличия были связаны с усилением конструкции шасси, применением колес большего диаметра, а также с увеличением размаха и площади крыла. Эскизный проект «Фридриха» представили в T-Amt весной 1941 г. Техническое управление отвергло представленный вариант, мотивировав это решение неудовлетворительными летными данными машины.

Следующим шагом конструкторов «Юнкерс» стал коренной пересмотр всех основных узлов машины. В частности, шасси сделали убирающимся поворотом назад. Для этого несколько увеличили размах центроплана. Крыло имело трапециевидную в плане форму с небольшой «обратной чайкой», консоли почти без изменений заимствовали у Ju 87D-5. В каждой из них предусматривалась установка одной пушки MG151/20.

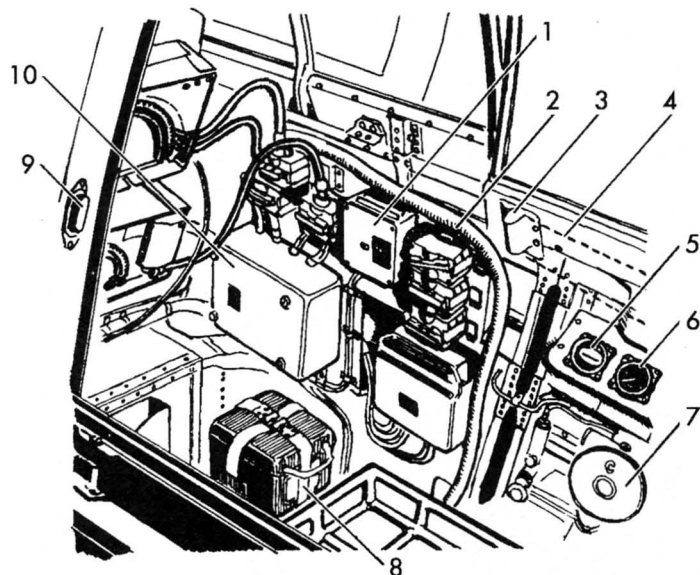
Фюзеляж спроектировали заново, воспользовавшись при этом идеями, положенными в основу создания советского штурмовика Ил-2. Заметим, что некоторые немецкие пилоты-истребители откровенно восхищались живучестью советского самолета и настаивали на разработке аналогичного немецкого. В отличие от бронекорпуса «ила»



**Левый борт кабины стрелка:**  
 1 — телеграфный ключ;  
 2 — узел крепления поясного ремня;  
 3 — коробка подключения ларингофонов и регулятор громкости;  
 4 — коробка переговорного устройства;  
 5 — часы;  
 6 — панель управления радиоконпаса

фюзеляж «Фридриха» прикрывался только гнутыми листами, поскольку производство авиационной брони двойной кривизны быстро освоить не представлялось возможным. Толщина бронелистов менялась от 3 мм сверху и 8 мм сбоку до 12 мм на нижней поверхности. Мотор, кабина экипажа, масло- и бензобаки находились в прочной бронекоробке. Спереди летчика прикрывало 57-мм, а с боков — 30-мм бронестекло. Оборонительное вооружение самолета состояло из 13-мм пулемета MG 131 с боекомплектом 400 патронов и пушки MG 151/20 с 250 снарядами. Пушка и пулемет монтировались на задней дистанционно управляемой турели. Углы обстрела составляли: в стороны — по 90°, вверх — до 95° и вниз вбок — до 15°.

Особое внимание конструкторы уделили наступательному вооружению. Хотя формально масса боевой нагрузки возросла незначительно — всего до 2000 кг (авторам ни в одном из источников не удалось найти упоминаний о том, что на «Доры» подвешивали 1800-кг бомбы в боевой обстановке), номенклатура вариантов подвески значительно расширилась. Так, машина была способна нести до четырех авиабомб SC 500 или контейнеров AB 500, что делало ее эквивалентной среднему бомбардировщику. На подфюзеляжном держателе без всяких переделок стала возможной транспортировка торпеды LFT 5b. С целью увеличения даль-



- Правый борт  
кабины стрелка:**  
 1 — коробка резисторов;  
 2 — кислородный прибор;  
 3 — узел крепления  
поясного ремня;  
 4 — поясной ремень  
в убранном положении;  
 5 — индикатор  
подачи кислорода;  
 6 — указатель  
давления кислорода;  
 7 — регулятор  
давления кислорода;  
 8 — аккумулятор;  
 9 — демфирующая  
прокладка;  
 10 — коммутационная  
коробка

**Высотно-скоростные  
характеристики  
модификаций Ju 87**

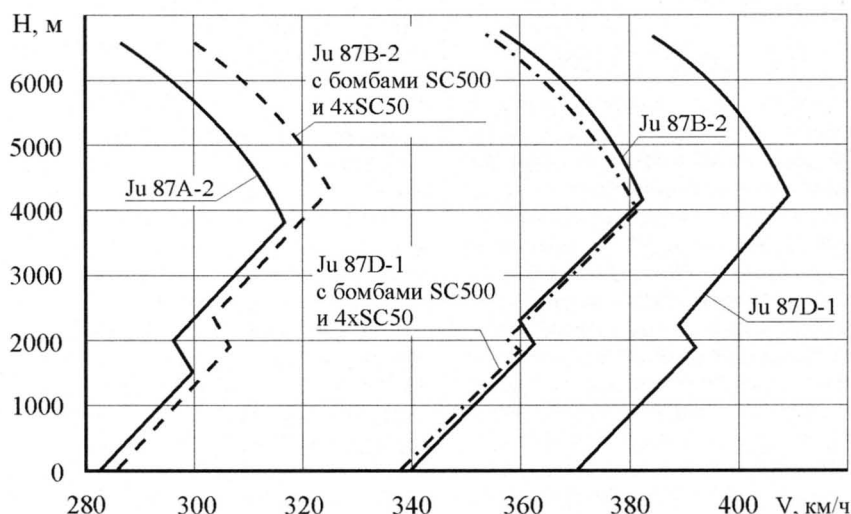
ности полета для всех пяти точек подвески предусмотрели возможность подвески топливных баков.

Однако возросшая масса самолета исключала получение приемлемых летных характеристик с прежним двигателем. Проработанный вариант с DB 605 также не устроил конструкторов из-за недостаточной мощности. Попытка применить звездообразный BMW 801 на раннем этапе была отвергнута, так как сильно ухудшался обзор у пилота. Наконец, решено было использовать но-винку фирмы «Юнкерс Моторен Верке» — 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Jumo 213 мощностью 1850 л.с.

Постепенно стало понятно, что проектируемая машина представляет собой не вариант Ju 87, а совершенно самостоятельную конструкцию, поэтому ее наименование изменили на Ju 187. В окончательно отработанном виде проект был представлен Техническому управлению рейхсминистерства авиации в начале 1942 г. Мотор Jumo 213 по расчетам должен был обеспечить новому пикировщику максимальную скорость полета около 400 км/ч с 1000-кг бомбой под фюзеляжем и четырьмя 250-кг бомбами под консолями.

Отработка прототипа новой машины шла недостаточно быстро по двум причинам. Во-первых, ее двигатель был достаточно «сырым» в конструктивном отношении, что вело к многочисленным отказам и вынужденным простоям. Во-вторых, интерес руководства Люфтваффе к пикирующим боевым самолетам постепенно угасал. Кроме того, Ju 187 оказался недостаточно маневренным, а его длина разбега с грузом 2000 кг бомб приблизилась к 800 м. Даже с мотором Jumo 213F-1, снабженным системой водометанолового форсирования MW50, он смог развить скорость всего 420 км/ч (с максимальной бомбовой нагрузкой на внешней подвеске).

И все же к осени 1943 г. фирма «Юнкерс» сумела добиться от Технического управления разрешения на постройку предсерийной партии из 10 самолетов. Но было поздно: вскоре последовал приказ Гитлера о прекращении разработок всех поршневых бомбардировщиков. Спустя некоторое время в результате налета американской авиации на завод в Бремене сгорели все три прототипа и четыре полусобранных предсерийных Ju 187.







## ВОСТОЧНЫЙ ФРОНТ — ГЛАВНЫЙ ФРОНТ ДЛЯ Ju 87

### «Дора» вступает в бой

Первые «Доры» попали в авиагруппу I/StG2 в начале 1942 г. Дебют самолета новой модификации трудно признать успешным: 5 января три молодых унтер-офицера при перегонке из Эхтердингена на Восточный фронт только что выпущенных «юнкерсов» разбились в плохих погодных условиях вблизи Эльбинга, их четвертый коллега получил серьезную травму при вынужденной посадке, а его Ju 87D-1 нуждался в заводском ремонте (в тот же день при аналогичных обстоятельствах потерпели аварии около Ржева и подлежали списанию два Ju 87B, принадлежавших III/StG2.)

В начале 1942 г. группа I/StG2 базировалась на аэродроме Дно, неподалеку от Пскова, и вела боевую работу ограниченными силами. Летно-технический состав с нетерпением ждал пополнения машинами. В одном из первых боевых вылетов морозным утром 19 января самолет Ju 87D № 2055 был сбит прямым попаданием зенитного снаряда недалеко от Старой Руссы. Экипаж из штабно-

го звена группы I/StG2, возглавляемый обер-лейтенантом К. Браушем, пропал без вести. В третьей декаде месяца заметно возросла интенсивность использования пикирующих бомбардировщиков, осуществлявших поддержку оборонявшихся наземных войск в районе Старой Руссы. Основными целями пикировщиков являлись немногочисленные транспортные артерии. Люфтваффе делало все возможное, чтобы усложнить и без того трудное положение наступающих войск Северо-Западного фронта. По немецким данным, «юнкерсам» удалось нанести удар с глубокого пикирования и уничтожить советский бронепоезд южнее озера Ильмень, что значительно снизило огневую мощь наступавших на данном направлении частей Красной Армии.

Прибывшие на Восточный фронт первые пикировщики новой модификации оборудовались в тропическом исполнении. Вероятно, машины предназначались для отправки в Северную Африку, но обстановка вынудила германское командование скорректировать планы. Боевые вылеты показали, что

**Вверху:**  
Самолеты из 3./StG2  
в зимнем белом  
камуфляже, часть  
которого уже смыта  
метелями и дождями



**Ju 87D-1 из 7./StG1  
совершает посадку  
после боевого вылета**

моторы Jumo 211F, установленные на «Дорах», еще хуже своих предшественников приспособлены для применения в условиях суровой русской зимы, чему, видимо, способствовало изменение формы капотов двигателей. Попытки использовать тяжелые авиабомбы выявили неприятную особенность Ju 87D: с тяжелыми бомбами SC 1000 или SD 1000 под фюзеляжем самолет даже с выпущенными тормозными щитками развивал при пикировании чрезмерно большую скорость, а усилие на руль высоты в первой фазе пикирования оказывалось неприемлемо большим, что не позволяло точно выполнить наводку. В результате было принято решение о временном ограничении нагрузки 500-кг бомбой под фюзеляжем и еще двумя 250-кг или четырьмя 50-кг бомбами под крылом, причем последний вариант считался типовым.

**Механик аккуратно  
укрывает кабину  
и капоты «Доры» из  
первой группы StG2**

В феврале несколько новых «Дор» поступили на пополнение групп III/StG1 и III/StG2, однако их доля оставалась крайне незначительной — большинство пикировщиков принадлежали к типу «Берта». Основные потери «юнкерсы» несли от огня с земли. По свидетельству экипажей, русские удачно маскировали зенитные средства на окраинах населенных пунктов, в лесных массивах вблизи немногочисленных дорог и при появлении низколетящих «штурм» начинали стрелять на поражение из всех огневых средств. Так, 13 февраля очередями зенитного пулемета неподалеку от аэродрома совхоз Дугино был сбит Ju 87B, который пилотировал командир III/StG1 капитан Ю. Раушенберг; оба члена экипажа погибли.

Сделаем небольшое отступление. Как хорошо известно, 4 апреля 1942 г. лейтенант А.П. Маресьев из 580-го иап на самолете Як-1 атаковал транспортные «юнкерсы», но сам был сбит немецким истребителем в районе Старой Руссы. В течение 19 суток раненый летчик без всякой еды шел, опираясь на палку, а потом полз в лесу, пока его, полуживого, не нашли партизаны, накормили и отправили самолетом на Большую землю. Начавшаяся гангрена вынудила врачей ампутировать голени обеих ног ниже колен, но человек нестибаемой воли нашел в себе силы научиться сначала ходить на протезах, затем восстановил летные навыки и через 15 месяцев вернулся в строй. За мужество и результативные действия А.П. Маресьеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Любопытно, что примерно за два месяца до этого, 12 февраля 1942 г., северо-запад-



нее Демянска за линией фронта, но уже над территорией советских войск был подбит зенитным огнем Ju 87D командира I/StG2 капитана Б. Диллея. Летчик попытался совершить вынужденную посадку, однако «лаптежник» зарылся в глубокий снег и скапотировал. Раненный осколком стрелок оберфельдфебель Э. Катер все же сумел вытащить Диллея из кабины разбитой машины. Далее экипажу пришлось в условиях русской зимы трое суток пробираться к своим. С огромным трудом обессиленным немцам удалось пересечь линию фронта и выйти в расположение германских войск. Через некоторое время командира группы наградили «Рыцарским крестом» за выполнение более 300 успешных вылетов.

В боевой работе капитана Диллея практически не было перерыва, а его одиссея стала хорошо известной в среде немецких летчиков. Не менее популярным был капитан Э. Купфер, вернувшийся в строй после тяжелого ранения и 27 февраля возглавивший группу II/StG2. Эту часть в Нойкурене воссоздали из остатков старой группы, III/StG3 и расформированных ближнеразведывательных отрядов, пополнили молодым летным составом из школ пикировщиков. После прибытия технического персонала из Ютерборга, завершения формирования зенитного и связного взводов, авиагруппа в середине марта перебазировалась на аэродром Госткино (юго—восточнее Луги), откуда начала действовать против войск Северо-Западного и Волховского фронтов. Не успела II/StG2 освоиться на новом аэродроме, как попала под удар советских бомбардировщиков, и, по словам пленных, все самолеты 5-го отряда, стоявшие на краю летного поля, вышли из строя.

В конце зимы многие экипажи «лаптежников» стали брать с собой в кабину комплекты лыж. Немцы всерьез рассматривали вопрос об установке и самих «юнкерсов» на неубирающиеся в полете лыжи. После катастрофы 16 марта, когда на неровной площадке в скапотировавшей «штуке» погибли при выполнении 200-го боевого вылета пилот и стрелок (командиру 2./StG2 оберлейтенанту Ф. Платцеру перебило шейный позвонок, а тело фельдфебеля К.-Х. Хаазе пробила установленная над сидением радиомачта), высказывалось мнение, что в условиях долгой снежной зимы в России плюсы от лыжного шасси перевесят минусы. Идея казалась весьма актуальной, но до практического воплощения в серию дело не дошло, хотя, как известно, опытный вариант Ju 87B на лыжах существовал.

Немцам удалось пополнить части пикировщиков и на центральном участке фронта. Если в конце января 1942 г. в составе штабного отряда и III/StG2, а также II/StG1 (без одного отряда) насчитывалось 28—30 Ju 87, то к 1 марта их число возросло до 58. Зимой и в начале весны они действовали преимущественно против ударных группировок Калининского и Западного фронтов, нередко бомбили подразделения и части советских кавалеристов и десантников, заброшенных во вражеский тыл в районе Вязьмы. Особенностью применения «лаптежников» в это период можно считать смешанный состав групп, в которые наряду с Ju 87 входили также Ju 88, He 111 или тяжелые истребители Bf 110, вооруженные бомбами.

Весной 1942 г. с наибольшей нагрузкой действовали пикировщики эскадры StG77,

**Механики штабного звена из I/StG77 (в Люфтваффе их называли «черные люди» из-за цвета комбинезонов)**





*У этой «Доры» под фюзеляжем — контейнер мелких бомб AB500, под крыльями — бомбы SC50 со «стержнями Динорта»*



**Результат ударов  
германской авиации  
по скоплению советской  
техники в районе Керчи**



которые находились в зоне ответственности 4-го воздушного флота. Эскадру периодически передавали из IV-го в VIII-й авиакорпус и обратно. Ее части и подразделения базировались на аэродромах Харьков, Сталино, Сарабуз, а также Проскуров, Житомир и Нико-

лаев в качестве тыловых баз, куда из Швейнфурта прибывали новые самолеты и экипажи. Основная доля вылетов приходилась на поддержку наземных войск, потери от советских истребителей и зенитчиков были незначительными. Неприятным сюрпризом для немцев стал подрыв 10 марта 1942 г. партизанами-подпольщиками ангара с самолетами в Николаеве, в результате чего по меньшей мере четыре Ju 87 сгорели.

Еще в 1941 г. эти тихоходные и неказистые на вид самолеты стали настоящей грозой для кораблей и судов Черноморского флота. Сержант М.И. Веденеев из 8-го иап ВВС ЧФ на транспорте «Львов» возвращался после излечения в Севастополь и на себе испытал налет шестерки «лаптей», атаковавших судно на подходе к крымским берегам с двух направлений (вероятно, описанный случай произошел утром 11 марта). И хотя пикировщики в тот раз не добились ни одного прямого попадания, летчик отметил четкую организацию немцами воздушной разведки и наведения, а также достаточно высокую меткость бомбометания. «Осталось препротивное чувство страха и беспомощности в момент пронизывающего свиста пикировщиков и оглушительных разрывов бомб поблизости от судна, — вспоминал впоследствии Веденеев. — На берегу все-таки больше шансов уцелеть, найти укрытие и спрятать голову. Здесь же, на корабле, кругом вода, никуда не убежишь, не спрячешься».

Важную роль сыграли пикировщики майора К. фон Шенборна-Визентайда при про-

ведении операции «Охота на дроф». Такое условное наименование генерал Манштейн присвоил плану захвата всего Керченского полуострова. В ходе майских боев пикировщики StG77 совершили 2573 боевых вылета и способствовали быстрому продвижению германских войск, которые нанесли еще одно тяжелое поражение Красной Армии.

После перебазирования 13 мая под Харьков эскадра StG77 всеми силами обрушилась на правый фланг Юго-Западного фронта. Особенно сильно пострадали вторые эшелоны 28-й и 38-й армий, а также выдвигавшиеся к передовой резервы. 17 мая, когда группа Э. Клейста нанесла мощный контрудар во фланг нашим соединениям, пикировщики группами по 15—25 машин неоднократно бомбили советские войска, город Изюм и штаб 9-й армии. Вечером личный состав 77-й эскадры торжественно отметил 20-тысячный самолето-вылет с начала Второй мировой. Наибольшую известность принесло эскадре участие в третьем, июньском штурме Севастополя.

### Севастопольская страда

Эскадра StG77 возобновила налеты на главную базу Черноморского флота со 2 июня 1942 г. В тот день советские посты ВНОС зафиксировали появление 92 Ju 87, которые бомбили Карантинную бухту, аэродром Юхарина балка, уничтожили командный пункт зенитной артиллерии, подожгли десятки домов. «Юнкерсы» подходили к Севастополю на большой высоте — 6000 м или выше, после чего стремительно пикировали и после сброса бомб уходили в сторону моря.



Советские зенитчики доложили об уничтожении восьми неприятельских самолетов, включая пять Ju 87, но противник, отметив мощный заградительный огонь, признал факт гибели всего одного пикировщика — машина № 0197 на аэродром не вернулась, экипаж во главе с обер-лейтенантом В. Финком считался пропавшим без вести.

На следующий день бомбардировке подверглись преимущественно огневые позиции советской артиллерии, наблюдательные

**Генералы Манштейн (справа) и фон Рихтгофен в Крыму**

**Немецкие солдаты осматривают разрушенную башню 305-мм орудий**





**Разрушенная  
башня 30-й батареи  
в районе Севастополя**

и командные пункты на северо—восточных участках обороны, а 15 Ju 87 безрезультатно атаковали сторожевой катер у Херсонесского маяка. В период со 2 по 6 июня пикировщики выполнили около 800 вылетов, вызвали большие разрушения, в частности, вывели из строя электростанции, линии водоснабжения, пекарни, нарушили движение транспорта.

Генерал Э. Манштейн закончил приготовления к «Лову осетра» — операции по штурму Севастополя — и начал ее осуществление 7 июня 1942 г. Как отмечалось в одном из немецких отчетов, «в первый день наступления 8-й авиакорпус поддерживал части 54-го армейского корпуса всеми своими силами». По свидетельству очевидцев, в воздухе одновременно находилось до 250 самолетов с крестами на крыльях, количество сброшенных за день бомб разного калибра приближалось к 9000. Германские штурмовые группы прижимались к огневому валу, созданному разрывами авиабомб. Известно, что пикирующие бомбардировщики особенно яростно атаковали участок на стыке 3-го и 4-го секторов обороны советских войск и 30-ю батарею (немцы называли ее «Максим Горький I»), являвшуюся, по мнению противника, ключом обороны города с северо—восточного направления.

Выбранная немцами для нанесения главного удара местность благоприятствовала активным действиям, однако именно здесь подступы к городу прикрывали бронированные башенные батареи и многочисленные бетонные опорные пункты, расположенные недалеко от Северной бухты. На германских картах они именовались «Молотов», «ГПУ», «Сибирь», «Волга», «Ленин» и т. п. Поражение прочных бетонных и бронированных

сооружений стало главной задачей экипажей StG77. Один из летчиков-пикировщиков обер-лейтенант А. Майе добился прямого попадания в орудийный 305-мм ствол; немцы считали башню уничтоженной. Однако, как потом стало известно, бронированная башня линкора оказалась способной выдерживать, не разрушаясь, близкие разрывы самых тяжелых боеприпасов.

Германское командование высоко оценивало результаты действий пикировщиков. 7 июня за выполнение более 250 боевых вылетов был награжден «Рыцарским крестом» обер-лейтенант В. Штимпель из II/StG77. На следующий день несколько групп пикирующих бомбардировщиков сбросили смертоносный груз на станцию Мекензиевой горы. «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре» за 8 июня отмечает: «Авиация противника производила непрерывные массированные налеты по войскам и тылам Севастопольского оборонительного района. До 16 ч было учтено свыше 1500 самолето-вылетов, число сброшенных бомб не поддавалось учету».

Аналогичная картина наблюдалась и в последующие дни, причем противник расширил фронт активных действий. Так, 11 июня пикировщики поддерживали атаки частей 30-го армейского корпуса на южном фланге. Целый день «штуки» бомбили позиции советских войск. В отчете II/StG77 за этот день можно прочитать: «На вражеские оборонительные линии на высоте Циннобера (Федюхины высоты. — Прим. авт.) было совершено от трех до пяти налетов силами до отряда с 14 ч 30 мин до 14 ч 45 мин. Вдобавок два звена утюжили позиции русских в непосредственной близости от наступаю-



щей пехоты». В этот день на аэродром Сарабуз (неподалеку от Симферополя) были доставлены сверхмощные 1400-кг бомбы.

12 июня немцы перенесли направление главного удара на восточные и юго-восточные участки обороны, при поддержке с воздуха заняли деревню Камары. Наиболее подготовленные летчики StG77 подняли в воздух «юнкеры» с подвешенными под фюзеляжами бомбами SD1400 (вероятно впервые в боевых условиях). Участнику героической обороны капитану 1 ранга А.К. Евсееву временами казалось, будто небо над Севастополем не способно вместить больше самолетов, чем сосредоточил противник. Он записал в дневнике:

«Никакого просвета от сокрушительной бомбардировки не было. Мы уже настолько привыкли к адской какофонии, что когда в течение сравнительно короткого промежутка времени не раздавалось поблизости сильного рева и завывания моторов, свиста и разрыва бомб, то мы чувствовали себя неуютно, обычная тишина казалась чем-то противоестественным. Не раз мы задавали друг другу вопрос: сколько же немец сосредоточил бензина, сколько сосредото-



чил бомб, сколько участвовало в подвозе топлива и боеприпасов железнодорожных эшелонов и автомашин?.. Мы полагали сначала, что этот рог изобилия, из которого сыпались бомбы, скоро иссякнет, но напрасно. Дни шли за днями, а бомбардировка шла с прежним неослабеваемым остревением и последовательным темпом, разрывая на части землю Севастополя и его окрестностей».

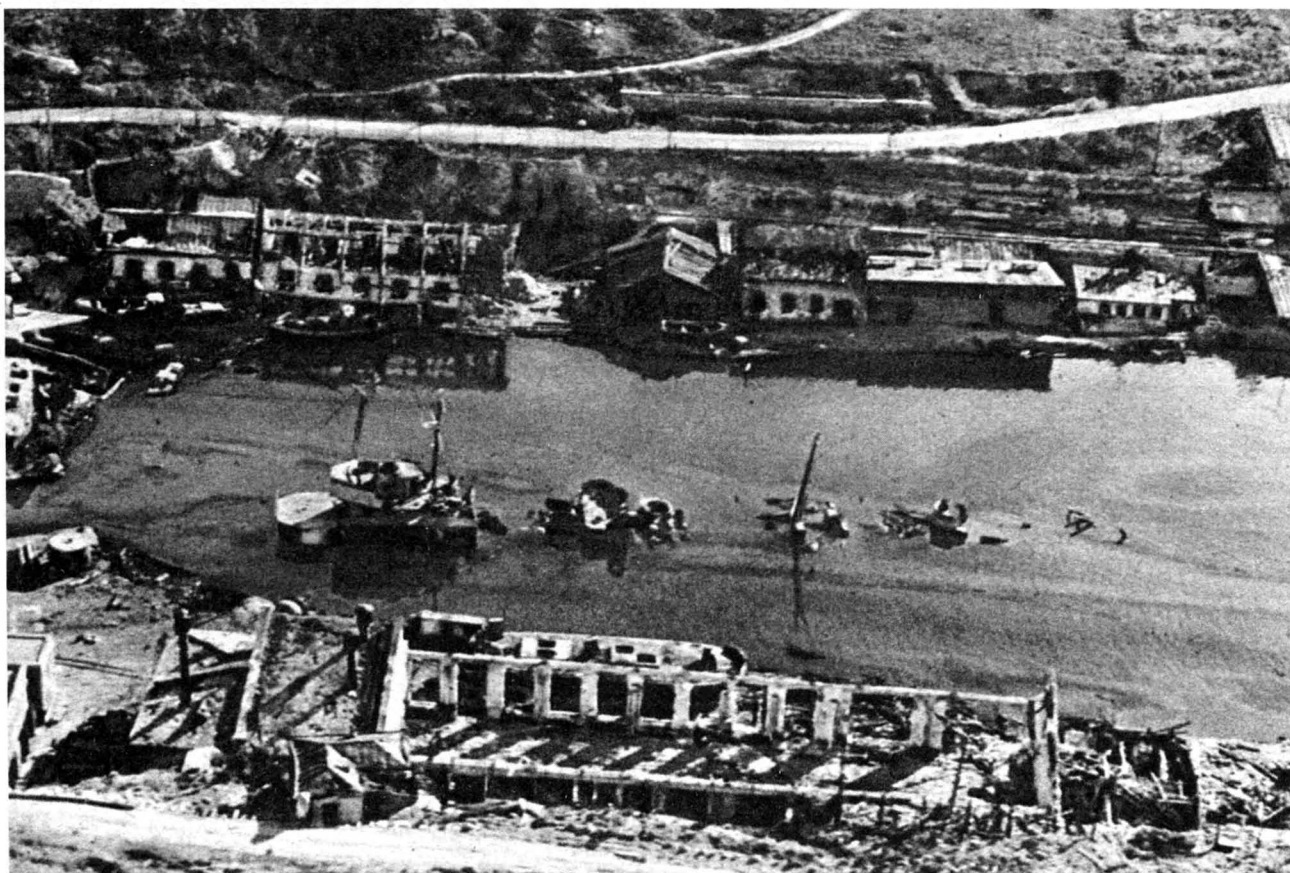
Активную борьбу с Черноморским флотом и блокаду Севастополя германское ко-

**Эта машина входила в состав 5./StG77.**

**Снимок сделан, вероятно, в Крыму летом 1942 г.**

**Буква С и наконечник кока винта красные**

**Южная бухта Севастополя после окончания боев**





**Вооруженцы доставляют  
250-кг бомбу  
к самолету «юнкерс».  
Идентификационная буква  
самолета — зеленая**

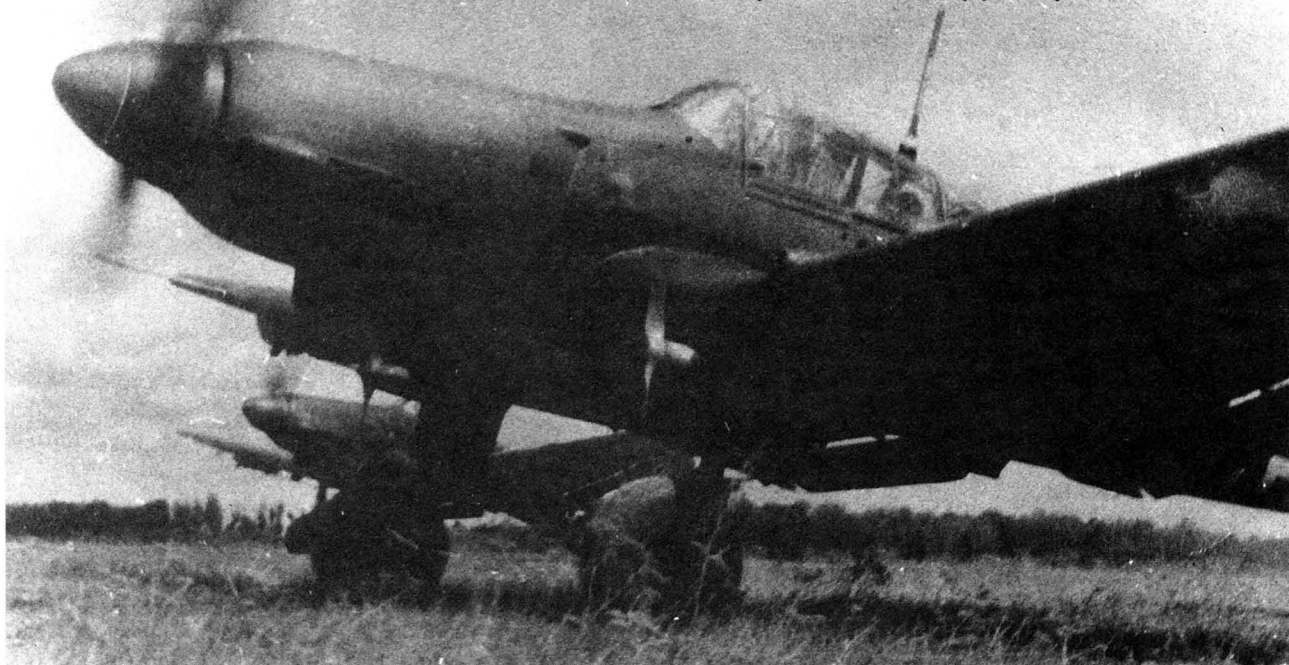
мандование начало осуществлять еще осенью 1941 г., но наибольшей опасности корабли и суда стали подвергаться с конца мая 1942 г. Согласно советским официальным данным, 47 кораблей совершили в июне 1942 г. 103 боевых похода, ежедневно доставляя в осажденный Севастополь 500 человек, 160 т боеприпасов, 50 т продовольствия, 15 т бензина. Некоторое время им достаточно успешно удавалось уклоняться от бомб и торпед, сброшенных с Ju 88 или He 111. И тогда командир VIII -го авиакорпуса генерал В. фон Рихтгофен нацелил на

корабли проверенное оружие — пикировщиков.

Утром 10 июня они потопили в гавани Севастополя прибывший накануне ночью транспорт «Абхазия». Большая часть груза, включая боезапас и продовольствие, ушла под воду. Через три часа от прямых попаданий девяти авиабомб неподалеку от «Абхазии» погиб эсминец «Свободный». Вечером 13 июня Ju 87 атаквали в Южной бухте подходивший к пристани транспорт «Грузия», охранение которого состояло из тральщиков и сторожевых катеров. Получив два прямых попадания, судно затонуло. Действия немецких пикировщиков поставили в крайне трудное положение осажденный гарнизон, не позволяя его пополнять, вывозить раненых.

13 июня командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф.С. Октябрьский телеграфировал начальнику штаба флота И.Д. Елисееву, что «в Севастополе идет борьба с все возрастающей жестокостью. Авиация врага после потопления транспорта «Абхазия» и эсминца «Свободный» потопила транспорт «Грузия» с боезапасом и продовольствием. Потребности же Севастопольского оборонительного района были большие, а подавать их стало нечем. Крейсер «Молотов» удачно избежал удара, который, однако, висел над его головой (так в тексте

**Эти Ju 87D-1, судя по отсутствию бомб на держателях, только что приземлились.  
Обратите внимание на вертушки сирен на стойках шасси**





документа. — Прим. авт.). Пока противник не уберет хотя бы часть авиации с севастопольского фронта, остается единственный выход — все подводные лодки поставить на питание севастопольской обороны».

Многие советские донесения начинались словами: «После сильной авиационной и артиллерийской подготовки противник вновь перешел в наступление...» Основные усилия немецкие пикировщики сосредоточили на сухопутном фронте. Их действия облегчало то обстоятельство, что положение с боезапасом в Севастополе стало близким к катастрофическому. Так, на каждое 76-мм зенитное орудие уже в середине месяца оставалось всего по 15 снарядов, что не позволяло эффективно отражать налеты самолетов Люфтваффе.

Каких-либо видимых пауз в действиях Люфтваффе не наблюдалось в течение всего светлого времени суток. Например, 17 июня между 15 ч 15 мин и 15 ч 30 мин 27 Ju 87 из II/StG77, возглавляемые капитаном А. Ортофером, в очередной раз атаковали оборонительные позиции. «Послышалось пронзительное завывание наших «штук», — вспоминал один из германских пехотинцев, наблюдавший за налетом. — Они переворачивались через крыло и устремлялись вниз с пронзительным завыванием моторов. Снова и снова! Их пулеметы извергали небольшие огоньки пламени. Воздух буквально трепетал от разрыва бомб. Черный дым и облака пыли от разрывов бомб росли с каждой минутой». Только в течение этого дня советские войска потеряли 738 человек убитыми и около тысячи ранеными.

Немцы также несли большие потери. Надеясь сломить оборону защитников Севастополя, генерал Манштейн сумел убедить

Верховное командование еще на несколько дней (сверх плана) задержать в Крыму части 8-го авиакорпуса. Командир корпуса генерал В. фон Рихтгофен вновь и вновь направлял свои пикировщики на Севастополь. 19 июня наряду с фугасными противник стал широко использовать мелкие зажигательные авиабомбы, сбрасываемые в специальных контейнерах. Генерал В. фон Рихтгофен с удовлетворением записал в тот день в дневнике, что в результате атак авиации «центральная часть города представляет из себя море огня, дым от пожаров, поднимающийся на высоту до 1500 м, простирается от Севастополя до побережья Азовского моря и Керченского полуострова».

Несмотря на упорное сопротивление, поредевшие советские части постепенно отступали, сокращая фронт. Противник всеми силами стремился не допустить прорыва кораблей Черноморского флота в Севастополь. Вечером 26 июня немецкие пикировщики в очередной раз атаковали шедший с частями морской пехоты эсминец «Безупречный», которые до этого три раза прорывался в осажденный город, доставляя пополнения, боеприпасы, бензин, вывозя раненых. На это раз отразить налет не удалось. Оберфельдфебель Г. Хауг, а затем штабс-фельдфебель Бартле дважды поразили эсминец, который быстро ушел на дно. Не считая боя 21 сентября 1941 г. (в тот злосчастный осенний день эсминец «Фрунзе» для принятия на борт моряков с терпящей бедствие канонерки перед самой атакой «юнкеров» застопорил машины, что поставило его в крайне невыгодное положение), это был первый случай, когда германские пикировщики сумели потопить маневрирующий советский боевой корабль в открытом море.

**«Доре» попало по носу  
при штурмовке аэродрома  
советской авиацией.  
Нос не выдержал**





**Г.У. Рудель позирует  
в кабине «лаптежника».  
Он вообще любил  
позировать**

«Безупречный» затонул в 40 милях от мыса Аю-Даг. Как свидетельствовали трое спасшихся матросов (их подобрала подлодка М-118), одна бомба взорвалась между ходовой рубкой и трубой, вторая попала в кормовую часть. Эсминец переломился, корма стала быстро погружаться, и в этот момент в корабль угодила третья бомба. Все, кто находился на верхней палубе, были сброшены в море. Вскоре носовая часть эсминца скрылась под водой, а кормовая в полузатопленном состоянии еще некоторое время оставалась на поверхности. Клубы дыма в виде огромной шапки стояли на месте гибели «Безупречного». Шлюпки разбило взрывом, краснофлотцы и красноармейцы плавали в разлившемся мазуте, а немецкие летчики расстреливали их из пулеметов.

На следующее утро III/StG77 и I/KG100 атаковали выходивший из Севастопольской бухты лидер «Ташкент», на борту которого размещались 2100 раненых. В течение почти пяти часов лидер вел ожесточенный бой с самолетами, которые 86 раз атаковали корабль и сбросили на него 336 бомб. Благода-

ря умелому маневрированию «Ташкент» избежал прямых попаданий, но близкие разрывы бомб вызывали на нем многочисленные повреждения, корабль получил три пробоины (обер-фельдфебель Г. Даведайт из 8./StG77, по немецким данным, «положил» бомбу прямо у борта лидера), принял свыше 1000 т воды, в затопленных кубриках погибло более 50 человек. Поскольку советские одноместные истребители не обладали необходимым радиусом действия, для прикрытия поврежденного корабля были высланы бомбардировщики Пе-2 из ВВС ЧФ, которые отогнали Ju 87, и «Ташкент» все же пришел в Новороссийск.

Действуя на сухопутном фронте, части немецких пикировщиков могли быстро переключиться на нанесение ударов по морским целям. Лидер «Ташкент» оказался последним надводным кораблем, прорвавшимся в осажденный Севастополь. Его повреждение и потопление «Безупречного» заставили советское командование отказаться от попыток снабжения осажденного города с помощью боевых кораблей и перейти к использованию транспортной авиации, подводных лодок, а также легких сил флота.

Генерал Манштейн полагал, что судьба осажденного города была решена 29 июня после того, как под прикрытием дымовой завесы немецкие штурмовые группы форсировали Северную бухту, захватили Инкерманские высоты и прорвали фронт у Сапун-горы. Все эти успехи стали возможными благодаря эффективной поддержке Люфтваффе. «Примерно три сотни «штурк» предприняли безжалостную, опустошающую атаку на позиции русских у Сапун-горы, — вспоминал командир 42-го пехотного полка. — Никогда более, ни раньше, ни позднее, мне не довелось наблюдать чего-либо подобного».

К этому времени у советских орудий всех калибров практически не осталось боеприпасов. «Пикировщики Ju 87 летали на высотах 100—150 м, — отмечал капитан 1 ранга А.К. Евсеев. — Они бы летали еще ниже, если бы не опасность погибнуть от взрывов сбрасываемых ими своих бомб. Наша зенитная артиллерия была подавлена совсем. Изредка то там, то здесь можно было заметить отдельные редкие выстрелы из одной пушки. Над нашими наземными артиллерийскими батареями буквально висели самолеты противника и засыпали их бомбами».

По советским данным, только в течение 29 июня немецкие самолеты совершили около 1500 пролетов, а согласно документам противника, части 8-го авиакорпуса выпол-

нили 1329 вылетов. Авиация 3-й особой авиагруппы ответила 27 вылетами (из них 21 выполнила ночью), после чего последние исправные самолеты оставили аэродромы в районе Севастополя и перебазировались на Кавказ. Можно предполагать, что в тот день именно советские истребители сбили над Инкерманом, около Черной речки, единственный за время июньских боев Ju 87D № 2255. Вероятно, меткими оказались очереди Як-1 из 45-го иап, пилотируемого лейтенантом Н.Е. Лавицким, который доложил об уничтожении «юнкерса».

1 июля, когда оборонявшиеся войска были прижаты к узкой береговой черте, а их сопротивление почти прекратилось, эскадра пикировщиков недосчиталась трех машин (еще один Ju 87 был разбит на аэродроме Горловка в Донбассе, куда началось перебазирование 77-й эскадры из Крыма), причем экипаж фельдфебеля А. Роденброкера пропал без вести над мысом Фиолент. Отчасти эти потери можно объяснить тем фактом, что немецкие пилоты, осмелевшие из-за отсутствия противодействия зенитной артиллерии, стали летать на высотах 50—70 м, на которых лишённые бронирования «лаптежники» оказались уязвимыми от огня стрелкового оружия.

Осталось подвести итоги. За период со 2 июня по 3 июля 1942 г. части VIII-го авиакорпуса выполнили 23 751 вылет и сбросили 20529 т бомб. Потери при штурме Севастополя составили всего 31 самолет (имеются в виду погибшие за линией фронта). Относительно действий эскадры StG77 приводятся следующие данные: произведено 7708 вылетов, сброшено 3537 т бомб (из чего видно, что средняя нагрузка на пикировщик не превышала 500 кг). Немецкий историк В. Дирих отмечал, что за всю операцию потерь в соединении не было. Однако обраще-



ние к документам Бундесархива позволяет уточнить эту информацию: никто из членов экипажей действительно не погиб и не пропал без вести в период с 3 по 30 июня, что же касается самолетов, то по меньшей мере четырех машин, потерянных по боевым причинам, немцы не досчитались.

На 1 июня в эскадре имелось 96 Ju 87 и 6 Bf 110, в среднем в исправном состоянии находилось около 80 боевых машин. Получается, что ежедневно каждый «юнкерс» трижды поднимался в воздух, а в отдельные дни он выполнял до пяти—шести боевых вылетов! Известно, что 22 июня лейтенант Г. Штюдеман семь раз вылетал на задания. При столь интенсивной боевой работе, естественно, нельзя было избежать неприятных инцидентов; несколько раз на аэродроме Сарабуз происходили аварии при взлетах и посадках. Так, 21 июня при приземлении столкнулись два недавно полученных с завода Ju 87D № 2434 и 2460. Удар был очень силен, и многие очевидцы изумились, узнав, что оба летчика обер-фельдфебели Г. Шмидт

**С задания возвращаются пикировщики из отряда 4./StG77. Обтекатели колес основных стоек демонтированы, по-видимому из-за плохого состояния аэродрома**



**Предполётная подготовка «юнкерса». Буква В на желтой полосе — красного цвета с белой окантовкой. На левой стойке шасси отсутствует «гармошка»**

и К. Шутт не только остались живы, но и не получили серьезных травм в совершенно разбитых самолетах. Потери за месяц по всем причинам, прежде всего не связанным с воздействием советской ПВО, составили 13 «юнкерсов» и один «мессершмитт» (Bf 110 из штабного отряда). Таким образом, одна безвозвратная потеря при штурме Севастополя приходилась на 550 самолето-вылетов — невероятно хорошие показатели, принимая во внимание огромный ущерб, нанесенный советской обороне.

Оставшиеся в Крыму отряды эскадры StG77 вместе с некоторыми другими частями 9 июля приняли участие в налете на порт Туапсе, сбросив до 150 крупных и множество мелких бомб. В результате налета танкер «Совнефть» сел кормой на мель, были разрушены причал и два дома, сгорел один из складов, получили повреждения судоремонтный завод № 201 и железнодорожная ветка. Командир отряда боевой подготовки 77-й эскадры капитан Г. Пабст довольно ярко описал те события в своем дневнике:

«Мы поднялись в 4 часа утра. Умывание, кофе, яичница, затем по автомобилям, чтобы ехать к нашим самолетам. На максимальной скорости мы летим на восток над Крымом. Вот и Керченский полуостров: везде разрушенные деревни, сожженные машины, земля, изрытая оспинами от бомб, бесчисленные воронки, траншеи и другие инже-

нерные сооружения. Незадолго до Керчи мы приземлились для дозаправки на передовом аэродроме. Затем мы снова взлетели и направились на юг над Черным морем, поднимаясь все выше и выше, а вокруг — ничего кроме облаков и моря внизу.

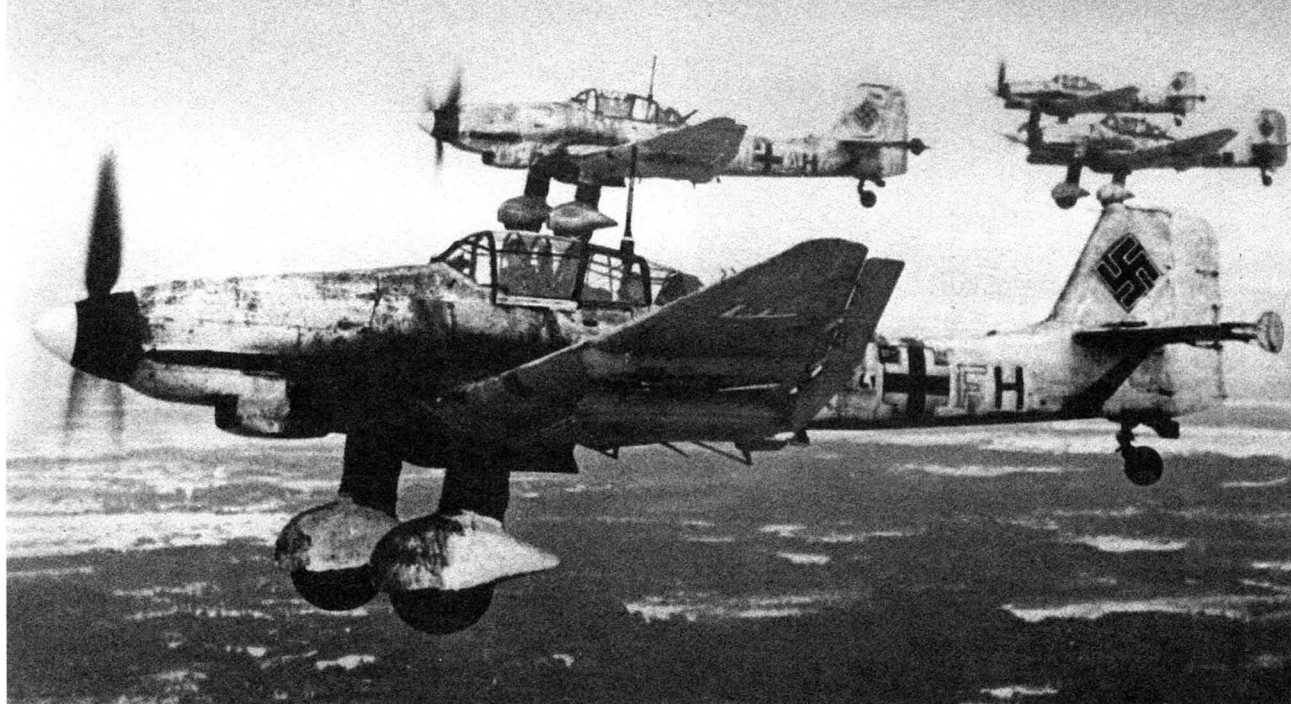
Высота 4000 м. Внезапно, с точностью до минуты, появляются истребители и занимают свои места для сопровождения нашей группы. Мы по-прежнему набираем высоту по гигантской дуге. Надеваем кислородные маски, чтобы чувствовать себя бодрыми и свежими. Под нами по-прежнему ничего не видно, кроме воды. Потом в поле зрения появляется берег, и мы обнаруживаем объект бомбометания — порт. С приглушенными моторами приближаемся к цели. Вот оно что: у мола пришвартованы суда! Мы выпускаем тормозные решетки и приводим в боевое положение наши прицелы.

Самолеты пикируют все круче. Вскоре неприятель обнаруживает «штуки», и мы замечаем яркие вспышки выстрелов из стволов зенитных орудий. Высота 5000, 4000, 3000 м. Впереди вспухают черные шапки взрывов зенитных снарядов. Я отклонил мой самолет влево, чтобы на время прикрыться от зенитного огня облаком и проткнуть его вслепую. Вот мы уже на высоте 2000 м, и я снова вижу мол прямо перед собой. Торпедные катера успели завести моторы, и теперь они рванули в открытое море, оставляя за

**Перед вылетом на задание пилот забавляется с собачкой. Вероятно, во всех авиачастях мира имелись такие «полковые псы». Обратите внимание на лобовое бронестекло**







собой криволинейные кильватерные следы. 330 м. Большое судно, одиноко стоящее у пирса, попадает в мой прицел. Жму на боевую кнопку. Теперь начинаю выравнивать, а затем перевожу машину в набор высоты под острым углом. Русские зенитки стреляют ожесточенно, но промахиваются. Начинаю набор высоты, двигаясь зигзагом; затем замечаю вспышку от взрыва бомбы, угодившей в середину судна. Уходя в сторону моря, я мог наблюдать кроваво-красные языки пламени и столбы черного дыма, поднимающиеся под углом в соответствии с направлением ветра. Затем мы замечаем еще ряд вспышек и дымных столбов над другими судами — результаты ударов отрядов, летевших вслед за нами».

## Цель — Сталинград

Как известно, основная борьба в середине лета 1942 г. развернулась на южном фланге советско-германского фронта. 26 июня в составе 4-го воздушного флота насчитывалось около 350 «штук», большинство из которых базировалось в районе Курска (еще примерно 100 пикировщиков действовали на других участках Восточного фронта).

Важную роль в начавшемся 28 июня наступлении германской армии было суждено сыграть эскадре «Иммельман». В третьей декаде мая все части были выведены с центрального и северо—западного участков Восточного фронта в Австрию, летному составу предоставили отдых. Прибывшие из учебных подразделений и отряда боевой подготовки молодые экипажи усиленно трениро-

вались в высокогорных районах неподалеку от Вены. Как и прежде соединению придавалась передовая команда, в задачу которой входило обеспечение быстрого перебазирования пикировщиков на новые аэродромы. Для транспортировки грузов выделялось 40 грузовых планеров DFS 230. Под руководством обер-лейтенанта Ф. Ланга экипажи «штук» тренировались в буксировке планеров на гибкой сцепке.

Командир эскадры майор П.В. Хоцель 18 июня 1942 г. доложил в штаб VIII-го авиакорпуса о том, что боеспособность соединения полностью восстановлена: в строю находилось 157 самолетов, включая 6 FW 189 и 6 Bf 110 в штабном отряде, 12 Bf 110 в приданном разведывательном отряде (кроме того, эскадре временно придавалась одна из итальянских истребительных эскадрилий на MC.200). На вооружении эскадры имелись только машины новой серии Ju 87D, причем половина из них принадлежала к модификации D-3 с усиленным бронированием, выпуск которой освоил завод «Юнкерс» в Дессау.

20 июня 1942 г. вышел приказ штаба VIII-го авиакорпуса о передислокации эскадры на Восток, и через два дня соединение в полном составе перелетело на аэродром Ахтырская, восточнее Курска. Перебазирование осуществлялось поотрядно с промежуточными посадками в чешском Олмутце, польском Кракове и Житомире. С последнего аэродрома в сторону линии фронта пикирующие бомбардировщики летели звеньями на малой высоте, стараясь оставаться макси-

*Эти «Доры» несут под фюзеляжами бомбы SC500, а под крылом — контейнеры мелких бомб AB70*



**Буквенный код  
J9 означал  
принадлежность  
этой машины  
к III группе StG1,  
и относился  
к типу Ju 87D-3**

мально незаметными для наблюдения с земли. В то время как наземные войска заканчивали последние приготовления перед началом активных действий, в большой палатке, разбитой в лесу под Курском, генерал В. Рихтгофен собрал командиров авиасоединений. Он проинформировал прибывших о целях и задачах предстоящего наступления и предложил уточнить вопросы взаимодействия. Участвовавший в совещании майор Хоцель вспоминал о тех событиях, которые произошли через несколько дней:

«При прорыве советского фронта и поддержке наступающих на Воронеж танковых дивизий мы осуществляли непрерывные атаки с воздуха малыми силами, звеньями или отрядами (в подразделениях имелось от трех до семи «юнкеров»), чтобы измотать отступающего врага. Наша тактика мало отличалась от тактики штурмовой авиации с использованием авиабомб и бортового огня непосредственно перед нашими авангардами. При этом мы поддерживали постоянную двухстороннюю радиосвязь с танкистами, а находившийся в авангарде офицер связи Люфтваффе наводил пикировщиков на цель. Нам самим было чрезвычайно трудно это сделать в условиях ровного и однообразного ландшафта, характерного для этих мест...

Эта однообразность сыграла злую шутку с одним из командиров авиагрупп. Он неправильно сориентировался по карте, после чего все его подчиненные сбросили бомбовый груз за 10 км до цели в расположении своих войск... Не меньше неприятностей доставляли нам магнитные аномалии, не отмеченные ни на одной из наших карт. Раньше я сам из-за опасности ошибиться в детальной ориентировке на местности доверял только компасу. И вдруг однажды его магнитная стрелка начала бешено вращаться, что по-

ставило меня в трудное положение. К счастью, за моей спиной не было многочисленных подчиненных, а хорошая видимость позволила быстро сориентироваться и избежать больших неприятностей».

Под Воронежем пикировщики нанесли серьезный урон подвижной бронегруппе Брянского фронта. Первый же день вражеского наступления закончился трагически для многих бронепоездов; два дивизиона лишились материальной части и до половины личного состава. Тактика противника была проста: вначале «юнкеры» разрушали железнодорожные пути, а затем осуществляли групповой удар с пикирования непосредственно по составу. Вскоре после того, как бронепоезд «Дзержинец» наткнулся на разбитый бомбами «Челябинский железнодорожник», пикировщики разбили рельсы с тыла. «Лишившись возможности маневрировать, наш бронепоезд оказался в ловушке, — вспоминал командир «Дзержинца» старший лейтенант В.С. Балашов. — Затем последовало прямое попадание в бронеплощадку. Мы остались без последней пушки, добавились еще убитые и раненые, начался пожар... В этой обстановке я приказал всем покинуть бронепоезд и отходить в сторону Касторной, где назначил место сбора».

Интенсивные действия на широком фронте от Воронежа до Ростова, использование плохо подготовленных полевых площадок, нанесение ударов по удаленным целям сократили возможности немецких авиачастей, включая пикировщиков. С 28 июня, когда началось наступление вермахта на южном фланге советско-германского фронта, до 20 июля только из состава эскадры «Иммельман» пришлось списать примерно 50 Ju 87. Потери нельзя признать огромными, однако количество пикировщиков к



**«Бамбергский всадник»  
в круге — характерный  
идентификационный  
признак группы II/StG2  
(в свое время группа  
формировалась в  
Бамберге)**

указанной дате заметно сократилось: в составе всех частей 4-го воздушного флота осталось 145 Ju 87 (86 исправных).

Анализируя ход боевых действий на Юго—Западном, а затем Сталинградском фронтах, можно констатировать: Люфтваффе смогли завоевать на данном направлении господство в воздухе. Это позволяло тихоходным и слабо защищенным пикировщикам действовать безнаказанно, придава-

ло наземным частям вермахта чувство уверенности. Наоборот, выдвигавшиеся из глубины страны советские резервы, которые поспешно занимали оборону на слабо или совсем неподготовленных рубежах, немедленно попадали под удар «лаптежников». Большинство наших бойцов не обладало боевым опытом, в частях имелось незначительное количество зенитных средств, что предопределяло большие потери. Времена-

**Хвост сбитого Ju 87D  
из эскадры SG77,  
выставленный  
на площади**







**Трофейная команда  
отправляет подбитый  
«Юнкерс»  
на переплавку.  
Алюминий  
нужен советской  
авиапромышленности**

ми «юнкерсы» делали совершенно невозможными передвижения войск и грузов днем. Отсутствие лесов и укрытий в донских степях затрудняло маскировку.

Особую опасность немецкие пикировщики представляли для войск, скапливавшихся перед переправами и мостами, здесь нередко одно только появление «штук» вызывало панику. При попытке навести порядок на переправах через Дон 26 июля от бомбовых ударов погибли начальник артиллерии 64-й армии генерал Я.И. Броуд, начальник оперативного отдела армии подполковник Т.М. Сидорин, начальник инженерной службы армии полковник Бурилов и другие командиры. Сгорели десятки автомашин, другая техника. Несколькими последовательными налетами групп «юнкерсов» из I и II/StG2 был разбит единственный исправный в то время мост у Нижне-Чирской.

В тот день несколько пикировщиков prizeмались в Тагинской с незначительными повреждениями от зенитного огня, а командир 4-го отряда обер-лейтенант М. Мебус получил ранение. Зато на следующий день в списке потерь указаны уже четыре списанных Ju 87D: три (№ 2021, 2492 и 2507) сбиты или подбиты зенитным огнем и один (№ 2376) разбился из-за столкновения с ав-

томашинной при взлете. Два экипажа погибли, включая коллегу Мебуса командира 6-го отряда обер-лейтенанта Э. Фика, сбитого северо-западнее Калача в ходе 223-го вылета. Вероятно, на самом деле немецкие потери превосходили указанные в немецких отчетах. Так, согласно оперсводке штаба 8-й ВА, один из Ju 87 совершил вынужденную посадку в расположении наших войск, а в бою истребителей 269-й иад со смешанной группой «юнкерсов» и «мессершмиттов» было сбито 7 Як-1 и 4 Bf 109.

В августе и осенью 1942 г. немецкая авиация поддерживала наступавшие мотомеханизированные части вермахта, отражала контрудары советских войск, бомбила штабы и склады. Все в большей степени внимание командования Люфтваффе притягивал Сталинград. Постепенно битва перешла из просторов степей и пригородов в фабричные районы, застроенные крупными зданиями из бетона и кирпича. В ходе начавшихся уличных боев пикирующие бомбардировщики перешли к массированным ударам по главным узлам сопротивления, от их экипажей требовалась ювелирная точность: временами противников разделяли всего 5—10 м.

В осенние месяцы процент потерь пикирующих «юнкерсов» из-за атак советских

истребителей уменьшился, а от огня с земли, наоборот, возрос. Так, в сентябре, если верить отчетам генерал-квартирмейстера Люфтваффе, только один Ju 87D № 2271 из 4/StG2 был сбит в воздушном бою. Его экипаж воспользовался парашютами — это произошло 25 сентября у поселка Ерзовка (в 40 км северо—западнее горящего Сталинграда). В этом же бою получил ранение унтер-офицер Х. Эдхофен, впоследствии ставший кавалером «Рыцарского креста». В сентябре только боевые потери «иммельманеров» на данном направлении составили 13 «юнкеров».

Немцы прижали советские войска к Волге, буквально засыпали боевые порядки войск, переправы, артиллерийские позиции тоннами бомб и снарядов разного калибра. Казалось, еще одно усилие и оборона будет сломлена. К 10 октября на аэродромах Обливская и Карповка, расположенных западнее героически обороняемого города, у железной дороги Котельниково — Сталинград базировались 115 Ju 87, из которых 70 являлись боееспособными. Они подчинялись штабу 8-го авиакорпуса и входили в состав штабного отряда, I, II/StG2, I/StG77 и подразделений II/StG1.

В это время в IV-й авиакорпус 4-го ВФ входили штабной отряд и II/StG77 (еще 36 Ju 87, из которых 26 боееспособны), базировавшиеся в Белореченской (в предгорьях Кавказа, 25 км северо—западнее Майкопа).

12 октября в ходе 432-го вылета коммодор StG77 майор А. Ортофер получил смертельное ранение. Он считался одним из лучших асов-пикировщиков и возглавлял эскадру с 25 июля 1942 г. При налете «Бостонов» из 63-го бап на Белореченскую одна из бомб разорвалась вблизи взлетающего Ju 87B № 5365, в кабине которого находился немецкий майор. Ортофер оказался единственным командиром соединения «штурк», погибшим на Восточном фронте. На аэродроме, кроме того, имелись убитые и раненые из наземного персонала 77-й эскадры.

На 14 октября командование германской 6-й армии запланировало решающий штурм города на Волге. Активное участие в сражении приняли пикировщики под общим командованием подполковника П.-В. Хоцеля. В тот день «мессершмитты» блокировали аэродромы советских истребителей, что позволило «штуркам» действовать почти безнаказанно. Экипажи последних по четыре—пять раз за сутки поднимались в воздух. Советские посты ВНОС зафиксировали за день до 3000 пролетов вражеских самолетов (эти данные, впрочем, сильно преувеличены). Отдельные взрывы авиабомб сливались в единый гул, все вокруг покрылось гарью, пылью и дымом. Одна из фугасок разбила резервуар с нефтью, огненная река хлынула в сторону командного пункта 62-й армии. Командующий соединением генерал В.И. Чуйков вспоминал:



**Ju 87D-1**  
с демонтированными  
сиренами и эмблемой  
подразделения,  
не позволяющей  
идентифицировать  
его принадлежность

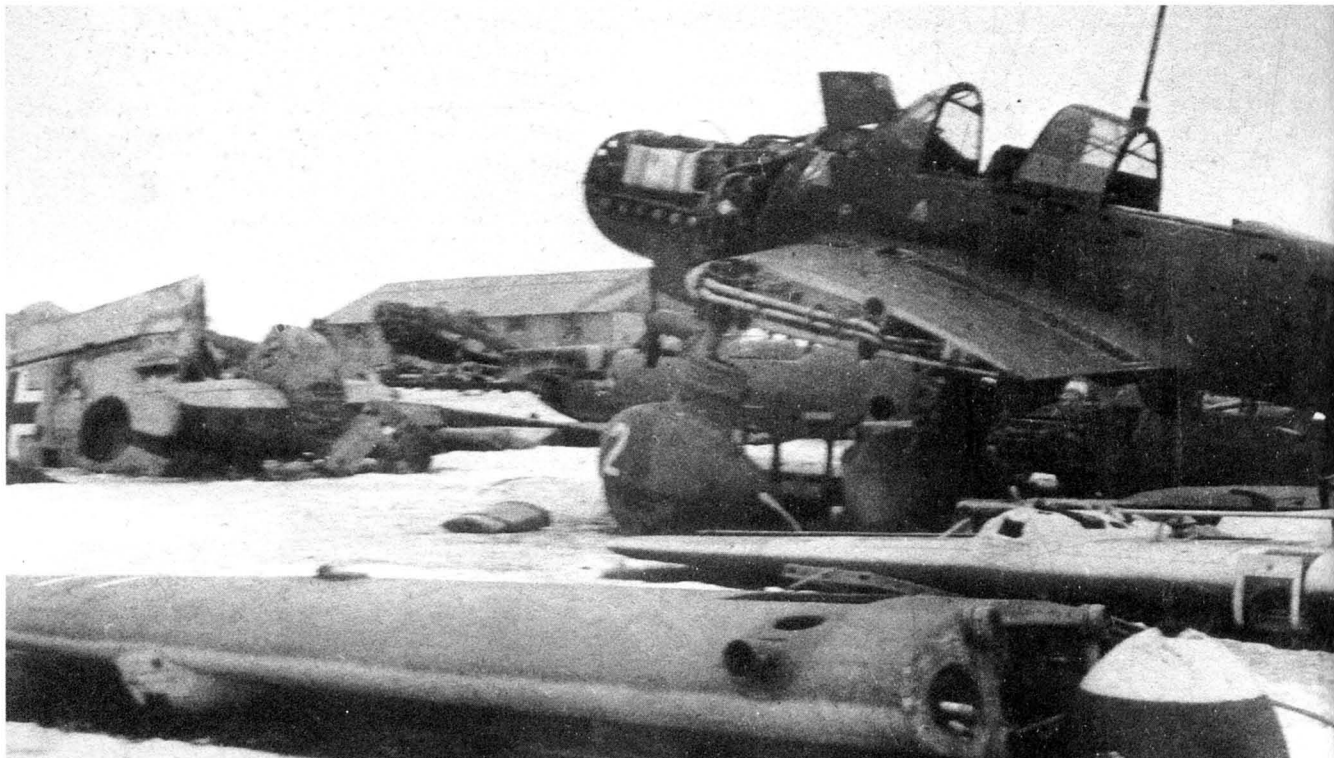


**Брошенные  
в районе Сталинграда  
немецкие самолеты:  
Ju 87D и Bf 109G**

**Немецкая авиатехника,  
разделившая судьбу 6-й  
полевой армии генерал-  
фельдмаршала Паулюса**

«Наш блиндаж трясло как в лихорадке, земля звенела, и в уши иголками впились эти звуки, с потолка сыпался песок, в углах и на потолке под балками что-то потрескивало, толчки от разорвавшихся вблизи крупных бомб грозили развалить наш блиндаж. Уходить нам было некуда. Лишь изредка, когда совершенно нечем было дышать, несмотря на близкие разрывы бомб и снарядов, мы по очереди выходили из блиндажа. В тот день мы не видели солнца. Оно поднялось в зенит бурым пятном и изредка выглядывало в просветы дымовых туч».

Советское командование постоянно предпринимало меры, направленные на усиление системы ПВО. Создавались подвижные маневренные группы, заметно возросло количество орудий малого калибра и зенитных пулеметов. Особое внимание уделялось борьбе с пикирующими самолетами противника. Как правило, огонь по Ju 87 велся из 37-мм автоматов прямой наводкой поорудийно, а для повышения эффективности стрельбы в каждую обойму помимо осколочно-фугасных трассирующих снарядов вкладывались один—два бронебойных. Проти-







вотанковые ружья применялись для обстрела машин, выходящих из пикирования. Рост выучки и мастерства личного состава батарей дал положительные результаты. Например, только при отражении налета 29 октября удалось уничтожить сразу три «лаптежника» из эскадры «Иммельман». По подсчетам авторов, с сентября по середину ноября 1942 г. под Сталинградом одна безвозвратная потеря Ju 87 по всем причинам приходилась примерно на 200 самолето-вылетов пикировщиков.

Как известно, взять Сталинград немцам не удалось, несмотря на исключительно сильную поддержку с воздуха. В сентябре—октябре развернулось встречное сражение под Ленинградом, после чего на большинстве участков фронта германская армия перешла к обороне. Но до начала ноября противник пытался прорваться к побережью Черного моря от Геленджика до Сухуми. В конце осени действия наземных войск вермахта на всем Восточном фронте поддерживали примерно 300 «лаптежников». Они участво-

***Еще один брошенный при отступлении «Юнкерс», на этот раз с уцелевшими обтекателями колес***



вали во встречном сражении под Ленинградом, способствовали отражению советского наступления в районе Ржевского выступа. Впрочем, низкая облачность, частые моросящие дожди, туманы значительно ограничили количество вылетов.

Сегодня общепризнанно, что под Сталинградом решался исход не только битвы на Волге, но и всей Второй мировой войны. В условиях совершенно нелетной погоды 19 и 20 ноября советские войска нанесли удары на слабых флангах ударной немецкой группировки, удерживаемых румынами, прорвали фронт, а затем окружили главные силы 6-й армии. Части пикировщиков оказали отчаянное сопротивление. Так, они регулярно бомбили мосты через Дон, мешая переброске советских резервов на западный берег. 25 ноября, организовав настоящий «конвейер», когда одно подразделение взлетало, второе сбрасывало бомбы, а третье заходило на посадку, «штуки» 2-й эскадры сорвали наступление одной из советских кавалерийских дивизий на Обливскую. Действительно, 8-й кавкорпус понес значительный урон в людях и лошадях. В этот день командир 1-го отряда StG2 обер-лейтенант Г.У. Рудель совершил 17 боевых вылетов. Но попытки Люфтваффе спасти положение в масштабах фронта оказались тщетными: Красная Армия стремительно развивала успех, и боеспособным «юнкерсам» 26 ноября пришлось перелететь в Морозовскую.

Все рода германской авиации потерпели под Сталинградом огромный урон. Как известно, ворвавшиеся накануне Рождества на аэродром Тагинская советские танки учинили подлинный погром немецких транспортных самолетов, не успевших взлететь. Потери пикировщиков на земле были менее масштабными. Однако, когда деблокирующий удар генерал Г. Гота потерпел неудачу, советские войска сами перешли в контрнаступление и 27 декабря заняли аэродром Котель-

никово. Среди прочих машин они обнаружили множество «лаптежников». В немецких отчетах указывалось, что четыре машины из 4./StG77 были взорваны своими солдатами при отходе, по советским же данным, большая часть из десятка «юнкерсов» находилась в исправном состоянии (например, Ju 87D-1 № 2554, который впоследствии был изучен и испытан в СССР). Несколько позже, 4 января советскими танкистами был захвачен врасплох отряд 4./StG2, потерявший на аэродроме Тагинская практически все свои боевые машины.

Оценить потери неприятеля за этот период достаточно трудно из-за отсутствия полных немецких данных. Например, среди 17 захваченных советскими войсками и отправленных со станции Чир в тыл самолетов противника значились два «юнкерса». Изучение бирок и шильдиков с заводскими номерами показало, что Ju 87D-3 с тропическим оборудованием № 2613 построили в Дессау с мотором Jumo 211F-1 № MZM 5049 в июне 1942 г. После того как подбитый зенитным снарядом самолет (он имел бортовой код 6G+AD и принадлежал группе II/StG1) приземлился в Обливской, его бросили, а раненого стрелка отправили в госпиталь. Второй Ju 87R-2 № 6160 (бортовой код 6G+DS) вовсе не значился в списке потерь генерал-квартирмейстера Люфтваффе. Известно, что машина принадлежала той же части, была построена по лицензии «Юнкерса» фирмой «Вессерфлюг» в Бремене в апреле 1941 г. и имела мотор Jumo 211H-1, выпущенный двумя месяцами раньше, чем самолет.

Несколько подбитых «лаптежников» советские войска захватили на аэродромах Питомник и Гумрак. Именно здесь в середине декабря немцы создали сводный отряд добровольцев из эскадры StG2 для поддержки окруженных войск в кольце. Отряд возглавил командир 6-го отряда лейтенант

**Захваченный советскими войсками «юнкерс» на заснеженном аэродроме**



Х. Юнгклаузен. «Юнкерсы» взлетали с аэродромов в кольце, даже находясь под обстрелом и бомбежками. Но вскоре дефицит бензина, нехватка запасных частей и бомб, резкое похолодание, а также перевод технического персонала в пехотные подразделения значительно ограничили возможности подразделения. Один из последних вылетов датировался 19 января 1943 г., после чего уцелевшие экипажи с частью наземного персонала в кабинах перелетели на запад. Больше никому из механиков, мотористов, прибористов, техников (всего около 700 авиационных специалистов, включая личный состав из II/StG1) спастись не удалось. В хронике эскадры можно прочитать: «20—23 января борьба в кольце велась с неизменным напряжением. Солдаты сводного полевого батальона «Иммельман» провели свой последний бой, больше никакой информации об их судьбе собрать не удалось, считается, что все они погибли».

Советские и немецкие оценки завершившегося сражения заметно различались. Если в Советском Союзе отмечали положительные сдвиги в ходе боевой работы и подготовке летного состава ВВС КА, то противник делал акцент на интенсивной и результативной работе отдельных экипажей. За 1942 г. командование Люфтваффе наградило «Рыцарскими крестами» около четырех десятков летчиков-пикировщиков. При этом отмечалось, что в 1940 г. летчика «штуки» утомляли такой чести примерно за 100 выполненных боевых вылетов, в следующем году — за 200—250 вылетов, а в 1942 г. «планка» поднялась до 400—550 успешных вылетов. 16 лучших летчиков «восемьдесят седьмых» погибли в 1942 г. на Востоке, включая одного командира эскадры и одного командира группы (речь идет о капитане Й. Цемски). В сентябре кавалером «Рыцарского креста» стал первый стрелок-радист пикирующего бомбардировщика, причем наградили его посмертно: 19 июля обер-фельдфебель Х. Бефернис вместе со своим пилотом командиром 7./StG1 капитаном Х. Шайером были сбиты зенитным огнем южнее озера Ильмень в ходе 562-го боевого вылета.

### Немцы преодолевают очередной кризис

В начале 1943 г. главные события разворачивались на юге советско-германского фронта, где Красная Армия продолжала наступление. Примерно месяц понадобилось командованию Люфтваффе для восстановления боевых возможностей частей пикировщиков. В какой-то мере это удалось в конце ян-



варя — начале февраля за счет использования групп боевой подготовки действовавших на Востоке эскадр «штуков». Центром формирования стал Николаев, куда направлялись прибывшие на доукомплектование части и подразделения из StG1, StG2 и StG77.

В середине января уцелевшие подразделения из I и II/StG77 в составе вновь созданной авиационной дивизии «Донец» поддерживали наземные войска вермахта. 20-го числа все имевшиеся в Николаеве части были собраны в так называемое «авиасоединение Хоцель», направлены в Днепропетровск-Южный и тут же введены в бой в составе 4-го авиакорпуса (авиадивизию «Донец» расформировали), содействуя контрнаступлению своих войск. Немецкие документы отмечали интенсивную работу авиации (23 февраля, например, было выполнено 1250 вылетов) и особую роль, которую сыграли подчиненные подполковника П.-В. Хоцеля. После участия в операции и это сводное соединение было расформировано.

**На переднем плане свалены бомбы SC50, некоторые из них со «свистками» на оперении, оказывавшими дополнительное психологическое давление на противника**



Согласно отчетам штаба Южного фронта за март 1943 г., несколько изменилась организация бомбового удара пикирующих бомбардировщиков по войскам на поле боя. В первой декаде месяца группы из 6—20 Ju 87 действовали без сопровождения и старались производить бомбометание в тот момент, когда в воздухе отсутствовали советские истребители. Отмечалось, что патрули «мессершмиттов», если и появлялись в небе, то прикрывали не всю группу «штук», а отдельные машины на выходе из почти отвесного пикирования; несомненно, в них летели наиболее опытные асы-пикировщики.

В редких воздушных боях летчиков 8-й ВА с пикирующими бомбардировщиками последние энергично маневрировали по горизонтали, выполняли зигзагообразные фигуры, самолеты звена менялись местами. Целью этих маневров было стремление помешать прицельной стрельбе, одновременно обеспечивая своим стрелкам возможность ведения эффективного оборонительного огня. При налете 6 марта 24 Ju 87 на войска в районе Матвеева Кургана пикировщики зашли со стороны Таганрогского залива, разбились на четверки и, выполнив поворот «все вдруг», стремительно снизились, выходя в горизонтальный полет на высоте 300—500 м, после чего обстреляли группы красноармейцев и транспортные средства из крыльевых пулеметов.

Серьезный ущерб военным объектам и гражданскому населению нанесли налеты на Батайск, Новочеркасск, Ростов. В документах отмечалось, что в марте только на Ростов бомбардировщики и пикировщики противника сбросили около 1500 авиабомб калибром от 50 до 250 кг; погибло 164 человека, 49 получили ранения, рухнул только что восстановленный цех автосборочного предприятия, были разрушены 216 домов, включая крупный элеватор. Обычно Bf 110 прикрывали «юнкерсов» из расчета два тяжелых истребителя на три—четыре пикирующих бомбардировщика. В отдельных случаях нашим истребителям удавалось осуществлять успешные перехваты. Так, 24 марта над Батайском в воздушном бою были сбиты два Ju 87, один из экипажей попал в плен, а второй погиб.

Еще активнее пикировщики действовали на Северо-Кавказском фронте. Здесь в начале весны они наносили удары по советским войскам на так называемой Малой земле. Напомним, что в начале февраля 1943 г. советские моряки-десантники высадились у поселка Мысхако, южнее Новороссийска. Противник попытался сбросить их в море, но многочисленные контрудары провали-

лись. В конце марта Гитлер приказал удерживать Новороссийск и подготовить операцию по ликвидации советского плацдарма, которая получила наименование «Нептун». Немцы не имели на данном направлении подвижных соединений, поэтому им пришлось задействовать крупные силы авиации. Командующий 4-м воздушным флотом выделил свыше 600 самолетов в составе I-го авиакорпуса, и в их числе примерно 150 пикирующих «юнкерсов». Общее руководство последними осуществлял майор Э. Купфер, который 13 февраля принял командование эскадрой «Иммельман» у П.-В. Хоцеля.

Против советского плацдарма у Мысхако с самого начала действовала группа I/StG3, переброшенная в Керчь после окончания сражений в Северной Африке (группа получила небольшой отдых в Германии). В начале апреля было развернуто «авиасоединение Купфера», в которое кроме этой группы вошла эскадра StG2 в полном составе, группа II/StG77, а также истребители из III/JG3. Обсуждая вопросы взаимодействия с наземным командованием, генерал О. Десслох, возглавлявший 4-й воздушный флот, обещал при хорошей погоде поддерживать на этом направлении боевое напряжение на уровне не менее 1000 самолето-вылетов в сутки. Фактически в первый день операции «Нептун» Люфтваффе выполнили 1240 вылетов, из которых 439 совершили «штуки». Советские истребители подбили три Ju 87, которые после вынужденных посадок не подлежали восстановлению. Генерал Г. Плохер так охарактеризовал действия Люфтваффе: «Пикировщики майора Купфера были нацелены на разрушение и уничтожение узлов сопротивления, наблюдательных пунктов и сосредоточения войск, непрерывное подавление советской обороны на направлениях главных ударов. Хотя действия первых волн самолетов затрудняла погода, бомбы сразу попали в цели. Они поразили одну советскую батарею, ряд опорных пунктов. Наблюдались два небольших и два мощных взрыва — последние, видимо, были взрывами складов с боеприпасами. Летчики-пикировщики также нанесли успешные удары по полевым позициям и сосредоточениям войск».

На следующий день германская авиация выполнила 1074 самолето-вылета, и вновь главный удар наносили «штуки». Генерал Плохер уточняет: «511 самолетов Ju 87 проводили бомбометание волнами по 25 машин. Первые подразделения взлетели в 4 ч 45 мин, последние приземлились в 18 ч 30 мин. Истребителей противника было немного, а зе-

нитная артиллерия вела лишь спорадический огонь. «Штуки» поражали различные цели — здания в южной части Новороссийска, железнодорожную ветку, старую крепость и бухты на побережье, в которых могли причалить корабли Черноморского флота. Несмотря на ограниченно летную погоду, туман и сильную облачность, удалось добиться ряда попаданий в скопления пехоты и артиллерийские позиции. Этот успех, однако, носил локальный характер. После двух дней боев Советы прочно удерживали небольшой плацдарм в районе Мысхако».

За четыре дня наступления пикировщики Э. Купфера выполнили против малоземельцев 1409 вылетов. Временами «штуки» по 30—40 мин «висели» над небольшим участком суши. Их потери за это время составили всего 10 Ju 87 (в отчете указано и того меньше — шесть машин). В немецких журналах боевых действий отмечались «беспрерывные и эффективные бомбардировки с воздуха в поддержку наступления». Казалось, ничто живое не могло уцелеть. Однако советская оборона выстояла, а 20 апреля ВВС КА сами стали наносить массированные удары по противнику, вынудив гитлеровских генералов доложить фюреру (в день его рождения!) о том, что операция «Нептун» провалилась.

По словам захваченного в плен 29 апреля в районе Крымской унтер-офицера Р. Грисола (его Ju 87D-3 № 1046 был сбит при выполнении 62-го вылета таранным ударом, вероятно, истребителя Як-1, который пилотировал сержант Н.И. Авилов из 148-го иап), в составе I/StG3 к этому времени числились 51 экипаж (из них три четверти — недавние выпускники авиашкол) и примерно 30 «юнкеров» (21 исправный). Обычно группа вылетала на боевые задания всем составом под прикрытием истребителей. К линии фронта самолеты шли на высоте более 3000 м. Для наведения на цель с командных и наблюдательных пунктов наземных войск использовались радиостанции. Перед выходом на боевой курс группа перестраивалась строем «пеленг». Экипажи старались выполнить атаку по ветру, чтобы увеличить точность бомбометания. В пикирование переходили по одному, а бомбы сбрасывали с высоты не-



многим более 1000 м. Для отражения атаки истребителей из строя «клин», как правило, перестраивались в «кильватер», эшелонируясь по высоте. Затем продолжали полет по курсу, маневрируя на неглубоких виражах, выполняя «змейку», которая позволяла также уклоняться от огня с земли. С небольшими перерывами бои на Кубани и за Новороссийск продолжались до начала июня 1943 г.

Германские пикировщики продолжали действовать крупными группами и, по мнению немецкого командования, весьма успешно. В мае группы StG1 и StG77 приняли участие в нескольких рейдах на относительно дальние цели в советском тылу, они бомбили Батайск, Обоянь и Курск, железнодорожные станции и мосты. Обычно Ju 87 нес одну бомбу SC500 и четыре SC50, а специ-

**Типичная картина войны: группа «лаптежников» под прикрытием «мессершмиттов» следует к цели**

#### Динамика боевого состава пикировщиков в боевых и учебных частях по состоянию на апрель—май 1943 г.

Части	Имелось	Всего	В том числе	Из ремонта	Из других	Всего	Боевые	Небоевые	В ремонт	В другие	Имелось
		на 30.04	поступило	новых	частей	убыло	потери	потери		части	на 31.05
Боевые	482	185	152	24	9	154	51	32	31	40	513
Учебные	144	38	—	31	7	31	—	11	8	12	151



**На переднем плане —  
машина командира  
III/StG2 майора  
Г.У. Руделя**

ально выделенное для подавления советской зенитной артиллерии звено вооружалось контейнерами с мелкими осколочными бомбами. Участвовавший во многих налетах командир III/StG1 капитан Ф. Ланг вспоминал: «Пикирующие бомбардировщики взлетали звеньями и начинали описывать вокруг Орла большие круги, собираясь в боевой порядок и набирая высоту. Затем северо-западнее Малоархангельска на высоте 2500 м мы пересекали линию фронта. Незадолго до этого, к «штуркам» присоединялись истребители прикрытия. Обычно это была группа «фокке-вульфов», и их командир приветствовал нас покачиванием крыла своего самолета. После пересечения линии фронта мы увеличивали дистанцию между машинами, чтобы затруднить прицеливание советским зенитчикам. Как правило, атака моста производилась с востока, после чего выполнялся левый разворот, и группа уходила в сторону линии фронта».

Капитан Ланг отмечал, что первое время советские истребители вовсе не беспокоили его группу, а зенитный огонь был слабым. Но вскоре возможности советской системы ПВО значительно возросли: улучшилась работа службы оповещения, каждый раз группу «штурк» и «фокке-вульфов» встречали истребители и сильный огонь с земли. К тому же местным органам власти удавалось быстро восстанавливать разрушенное силами местного населения. Тем не менее благодаря четкой организации работы и хорошему взаимодействию с истребителями прикрытия группа Ланга потерь не несла. В своих воспоминаниях немецкий командир особое внимание уделил налету на железнодорожный узел Курск, осуществленному ранним утром 22 мая 1943 г.

Действительно, группа III/StG1 под его командованием сбросила бомбовый груз и успешно избежала перехвата, а вот шедшая следом II/StG1 подверглась настоящему разгрому: из 36 вылетевших пикировщиков 9 были сбиты советскими истребителями и еще столько же получили серьезные повреждения. В вечерней сводке Совинформбюро за 28 мая приводились показания захваченного в плен летчика из 6./StG1 лейтенанта Э. Штеймле: «Наш отряд вылетел с аэродрома в составе девяти самолетов. Одновременно вылетели и другие отряды группы. Перед нами стояла задача достигнуть Курска и сбросить бомбы на железнодорожную станцию. В пяти километрах от цели нас встретили русские истребители, а зенитная артиллерия открыла сильный огонь. Я беспорядочно сбросил бомбы, не долетев до цели. Наспех освободившись от бомб, весь отряд пытался повернуть обратно. Однако удержаться в строю оказалось невозможно, потому что в воздухе господствовали русские истребители. Я видел, как один за другим рухнули на землю самолеты нашего отряда. Мне удалось продержаться дольше всех. Русский истребитель пробил радиатор в моей машине, и я тоже вынужден был приземлиться. Здесь, в плену, я встретил летчиков пяти экипажей своего отряда».

Впоследствии в наших сводках еще дважды возвращались к освещению результатов боя 22 мая на основе допросов пленных германских авиаторов. По словам стрелка из 4./StG1 унтер-офицера Р. Хегермана, тот лишь в апреле прибыл из Франции, где выполнял учебные и боевые задания, и успел выполнить только три боевых вылета на Восточном фронте до того как был сбит и попал в плен. А захваченный несколько позднее унтер-офицер Ф. Клюг из штабного



отряда JG51 уверял, что «командование привлекло некоторых офицеров к ответственности за то, что они допустили чрезвычайные большие потери; одного майора Люфтваффе, ранее награжденного «Рыцарским крестом», предали суду».

Как следовало из немецких отчетов, многое из сказанного военнопленными — правда или почти правда. Прежде всего это относится к успешному и результативному бою, который провели советские истребители. После налета на Курск кроме лейтенанта Э. Штеймле числились пропавшими без вести летчики 6-го отряда унтер-офицеры Й. Шмит и Г. Мрац, а также обер-лейтенант В. Клайнбекель. Не меньшие потери понес и 4-й отряд. Авторы не располагают сведениями о наложении взыскания на командира II/StG1 майора О. Эрнста. Если уж следовало кого-либо наказывать, так это командира I/JG26 кавалера «Рыцарского креста» майора Й. Зайферта, которому поручили обеспечить сопровождение «штурк» в данном налете. В конце мая 1943 г. майор действительно был снят с должности, отправлен в Германию и три месяца находился «в резерве фюрера».

Вероятно, немецкие командиры рассчитывали на внезапность налета и были уверены, что согласованными действиями экипажей «фокке-вульфов» и «юнкерсов» отобьют все атаки. В ряде предыдущих вылетов многие летчики «штурк» продемонстрировали невиданную ранее агрессивность. Так, при налете 10 мая на железнодорожную станцию Шигры группа II/StG1 хотя и потеряла два Ju 87, сама заявила об уничтожении двух советских истребителей, причем командир 6./StG1 обер-лейтенант Х. Рока одержал уже третью победу в воздухе. Однако 22 мая удача оказалась на стороне советских летчиков.

По советским данным, в тот день из-за позднего оповещения наши истребители обнаружили первую группу неприятеля уже над охраняемым объектом в момент, когда «юнкерсы» переходили в пикирование. Более успешно сложился бой с последующими подразделениями неприятельских самолетов; удалось расстроить их боевой порядок,

сорвать прицельное бомбометание, после чего «ястребки» преследовали отходящего врага до линии фронта. Летчики 16-й ВА заявили об уничтожении 38 неприятельских самолетов, из которых 18 занесли на счет 30-го гв. иап, действовавшего на «Аэрокобрах». Героями дня стали старшие лейтенанты Г.Ф. Бабенко и И.А. Игнатьев, а также младший лейтенант В.В. Сильковский, каждому из которых записали по три сбитых Ju 87. В ходе боя Игнатьев уничтожил еще один FW 190, но затем был сам сбит и погиб.

Советские штабные командиры зафиксировали неуклонное увеличение количества пикировщиков. Если в марте 1943 г., когда начался систематический учет пролетающих вражеских самолетов по типам, над всем фронтом отмечалось 4667 самолето-пролетов Ju 87, в следующем месяце — 5824, то в мае — 12346 самолето-пролетов, или свыше 20% от всех зарегистрированных самолетов врага. Цифры, взятые из немецких документов, подтверждают вывод наших командиров. В канун нового 1943 г. Люфтваффе располагали 286 пикирующими «юнкерсами», в конце зимы — 362, а в конце мая — уже 513 Ju 87, входившими в состав боевых подразделений.

В начале июня группа I/StG3, потерявшая над Кубанью своего командира капитана Г. Шиллера, убыла в Средиземноморье, зато III/StG3 усилила части пикировщиков, действовавших на центральном участке Восточного фронта. 17 июня германское командование переименовало группу I/StG5 в I/StG1, перебросило ее из Северной Финляндии в Городец, под Ленинград, а накануне летнего наступления еще раз передислоцировало ее в район Орла, где группа вошла в подчинение командира эскадры StG1 подполковника Г. Пресслера. В то же время на основе оставшегося в Финляндии 4-го отряда в Алакюртти началось формирование новой I/StG5. По состоянию на 30 июня в строевых частях имелось уже 523 пикировщика — максимальное число за всю историю Второй мировой, причем 442 Ju 87 (включая машины новейшей модификации D-5), или 84,5%, действовали на советско-германском фронте.

#### Потери пикирующих бомбардировщиков Ju 87 с 5 по 9 июля 1943 г. в ходе немецкого наступления по плану операции «Цитадель»

Соединение	Количество вылетов	Всего потерь				Вылетов на одну безвозвратную потерю
		по данным журнала боевых действий	по данным генерала-квартирмейстера Люфтваффе	по данным авторов с учетом всех факторов		
VIII-й авиакорпус	4010	10	23	30		134
1-я авиадивизия	2077	6	12	15		138

**Кавалеры «Рыцарских крестов» — пилоты Ju 87,  
погибшие в период сражения на Курской дуге**

№	Звание, фамилия	Часть, подразделение	Дата гибели	Район гибели	Причина гибели	Количество вылетов на Ju 87
1.	Капитан К.-А. Папе	3./StG1	7 июля	Самодуровка, зап. Поньрей	Зенитный огонь	~ 350
2.	Обер-лейтенант К. Фитцнер	5./StG77	8 июля	Сырцево, сев.—зап. Белгорода	Взрыв в воздухе	~ 550
3.	Капитан Б. Вутка	8./StG2	8 июля	Верхопенье, юго—вост. Ивня	Зенитный огонь	~ 500
4.	Обер-лейтенант Г. Шмид	5./StG2	14 июля	Виноградовка, сев.—зап. Белгорода	Взрыв в воздухе	700
5.	Обер-лейтенант Э. Якель	2./StG2	17 июля	Афонасово, сев.—зап. Болхова	Сбит в воздушном бою	983
6.	Капитан В. Краус	III/StG2	17 июля	Аэродром Орел-Восточный	Ночной налет самолета У-2	~ 310
7.	Капитан Ф. Лоренц	1./StG1	17 июля	Стреленки, сев.—зап. Болхова	Зенитный огонь	~ 350
8.	Обер-лейтенант В. Хернер	7./StG2	21 июля	Юж. Ломовец, вост. Малоархангельска	Зенитный огонь	~ 500

К лету 1943 г. германское командование сделало несколько важных выводов. Во-первых, несмотря на модернизацию пикирующего «юнкерса», он оставался устаревшей машиной, которая нуждалась в сильном истребительном прикрытии. Во-вторых, результативными удары пикировщиков могли быть только в том случае, если им предшествовала продуманная и всесторонняя подготовка. В-третьих, залог успеха «штук» состоял в интенсивном воздействии на противника, для чего являлось не только желательным, но и необходимым их массированное применение. В-четвертых, в предстоящих боях наиболее целесообразным сочли использование Ju 87 на Восточном фронте, поскольку соотношение авиационных сил и средств на Западе исключало возможность обеспечения надежного сопровождения. Иными словами, на Западе эскадры пикирующих «юнкерсов» быстро растаяли бы, как снег на солнце, а вот на Востоке у них еще оставался шанс заявить о себе.

### Курская битва и ее последствия

Нечасто советским наземным войскам приходилось отражать столь массированные и многочисленные налеты пикирующих бомбардировщиков противника, как это случилось в ходе битвы на Курской дуге. Только за 5 июля, первый день сражения, в германских документах было зафиксировано 1718 самолето-вылетов Ju 87, из которых 129 выполнили экипажи III/StG3, 518 — StG1 (входившие в 1-ю авиадивизию 6-го ВФ), 487 совершили авиаторы StG2, и 584 вылета — StG77 (оба соединения из VIII-го авиакор-

пуса 4-го ВФ). Действовавшие на северном фланге Курской дуги пикировщики обрушили бомбовый груз на войска левофлангового корпуса 13-й армии, оборонявшиеся к западу от железнодорожной ветки Курск — Поньри, а «юнкерсы» VIII-го авиакорпуса бомбили скопления пехоты и артиллерийские позиции 6-й гв. армии, стремясь проложить дорогу танкистам из эсэсовского корпуса.

Обычно группы пикировщиков состояли из 30—40 машин, но не были исключением вылеты, в которых участвовала эскадра в полном составе. В этом случае с учетом сопровождения соединения, скажем, 8—10 истребителями, в воздухе находилось одновременно до 100 самолетов! Также отмечались случаи, когда атаки выполнялись в два—три захода с последующей «обработкой» целей пулеметным огнем. Каждая исправная машина от пяти до шести раз за день поднималась в воздух. По несколько вылетов выполнили 5 июля командиры эскадр, которые в предыдущих боях накопили огромный опыт. Так, командир 1-й эскадры подполковник Г. Пресслер и 77-й эскадры майор Х. Брук к тому времени выполнили более 450 боевых вылетов, а майор Э. Купфер накануне сражения совершил уже 600-й вылет. Добавим, что все три указанных офицера зимой 1943 г. были удостоены «Дубовых листьев».

Тактика использования пикировщиков мало отличалась от применявшейся при штурме Севастополя. Но на этот раз советская сторона смогла противопоставить неприятелю мощную противовоздушную оборону (Центральный и Воронежский фронты располагали более 1000 зенитных орудий,

преимущественно 37-мм автоматов), причем зенитчики заблаговременно были обеспечены всем необходимым и не испытывали дефицита снарядов любых калибров.

Даже в тех случаях, когда немецкие потребители «расчищали» небо от «оппонентов», «юнкерсам» приходилось прорываться к целям через многослойные завесы огненных трасс. Нельзя также недооценивать работу советских инженерных служб, создавших надежные укрытия для людей и техники от бомб и снарядов. Благодаря накопленному опыту советские пехотинцы летом 1943 г. существенно отличались от бойцов «образца 1941 г.»: при появлении больших групп самолетов с воющими сиренами они не разбегались по полю, а укрывались в окопах и других инженерных сооружениях, спокойно дожидаясь окончания налета.

Более существенных успехов немцам удалось добиваться, когда их авиация использовалась для срыва контратак советских войск. Например, 8 июля были потеряны не менее 300 танков из состава 1-й ТА (по всем причинам, включая артиллерию и мины), в этот день части Люфтваффе практически непрерывно атаковали танкистов во второй половине суток. Только над частями 5-го гвардейского танкового корпуса было зафиксировано 425 пролетов; преимущественно действовали самолеты Ju 87 и Hs 129. Командир одной из танковых бригад, отмечая «жесткие атаки с воздуха», привел такой факт: «Подбитый нашими зенитчиками

Ju 87 стервятник направил на танк Т-70 и всей своей массой врезался в него. Танк сгорел, экипаж остался живым. Как правило, самолеты Ju 87 атаковали наши танки с кормы, поражая огнем моторную часть».

Вероятно, наиболее эффективными действия пикировщиков оказались на этапе советского контрнаступления на северном фланге Курской дуги (операция «Кутузов»). В ходе энергичных маневров взаимодействие родов войск нередко нарушалось, танкисты оказывались без авиационного и зенитного прикрытия, чем умело пользовались немцы. Например, 16 июля пикировщики выполнили 782 вылета (примерно 45% от общего количества вылетов машин 6-го ВФ). В этот и следующий день от их налетов пострадал штаб 1-го гв. тк, «штуки» разбомбили все средства управления и нанесли большие потери личному составу. По немецким данным, в период с 15 по 17 июля было уничтожено 530 советских танков, из которых десятая часть стала жертвой авианалетов.

Когда 3-я гвардейская танковая армия вступила в сражение на Центральном фронте, то она сразу ввязалась в жестокие кровопролитные бои. Начиная с 26 июля германская авиация прежде всего силами эскадры StG1 нанесла по танковым частям и соединениям ряд мощных ударов и сорвала успешно начавшееся наступление объединения генерала П.С. Рыбалко. Аналогичным образом Люфтваффе удалось парировать удары 2-й и 4-й танковых армий, что позво-

**Разбитый  
при посадке  
«лаптежник»  
принадлежал  
эскадре StG2**





лило германскому наземному командованию подтянуть силы, укрепить оборону в районах Орла, Карачева, Болхова.

В условиях невыгодной для себя обстановки в воздухе противник использовал пикировщики группами до 40—60 машин, которые действовали под прикрытием 20—30 истребителей. Как правило, вся группа с пикирования сбрасывала бомбы на поле боя, не углубляясь в расположение войск Красной Армии более чем на 10 км, и со снижением уходила на свою территорию. Советские передовые посты и радиостанции наведения обнаруживали самолеты противника лишь при их появлении над полем боя; времени для вызова истребителей оказывалось недостаточно, а патрулировавшим группами по 8—10 машин истребителям приходилось вести бой при невыгодном соотношении сил и редко удавалось нанести ущерб Ju 87.

Если части 1-й авиадивизии прибегали к аэродромному маневру только для того, чтобы избежать излишних потерь на земле (только группа II/StG1 была в конце июля — начале августа на несколько дней была переброшена в Красногвардейск, под Ленинград), то 2-я и 77-я эскадры в ходе Курской битвы перелетали на значительные расстояния. Например, 13 июля штабной отряд, группы I и III/StG2 перебазировалась в район Орла, откуда стали наносить удары по контратакующим советским войскам. Соединение участвовало в тяжелых боях на Орловской дуге до 7 августа. Тем временем, группа II/StG2 с 17 июля вступила в бой в Донбассе, где под руководством штаба 77-й эскадры действовала совместно с группами II и III/StG77. Вскоре после начала советского контрнаступления на южном фланге Курской дуги эскадра в полном составе вернулась в район Харькова, затем перелетела в Полтаву, а 18 августа перебазировалась в Сталино. Несмотря на все принимаемые врагом меры предосторожности, несколько раз советским бомбардировщикам и штурмовикам удавалось застичь врасплох стоявшие на аэродромах «лаптежники».

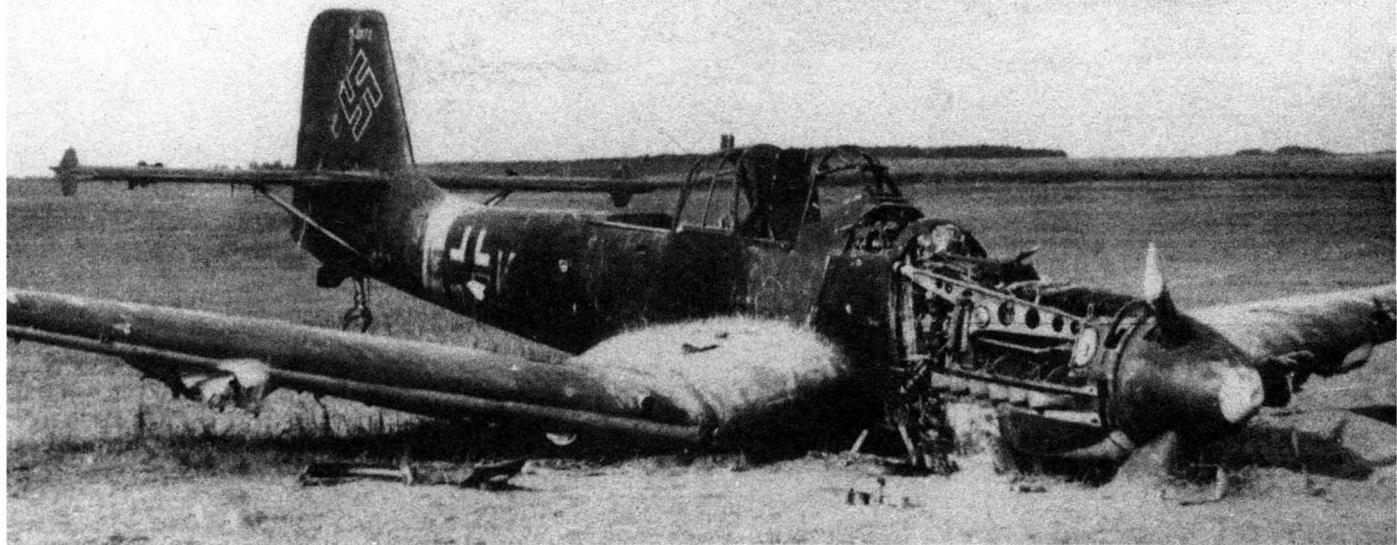
Примеры успешных действий советских истребителей против вражеских пикирующих бомбардировщиков, которые подтверждаются немецкими документами, немногочисленны, но они были. Например, эффективно провела бой 11 июля группа «яков» из 183-го иап 4-го иак, возглавлявшаяся старшим лейтенантом А.С. Юдиным. Группе удалось, используя сильную облачность, остаться незамеченной для пилотов «мессершмиттов» и в лоб обрушиться на

«юнкеры». Немецкие летчики неудачно маневрировали, строй группы распался, отразить атаку согласованным огнем стрелков не удалось. Юдин доложил об уничтожении всей девятки «лаптежников», один из которых упал после таранного удара младшего лейтенанта А.Н. Агданцева. Противник признал потерю семи Ju 87, причем четыре упали в одном районе. Среди не вернувшихся был командир 9/StG77 капитан Р. Блюменталь.

Далеко не всегда немецкие документы рисуют полную и до конца правдивую картину произошедших событий. Так, 15 июля в разведывательной сводке частей Люфтваффе при штабе группы армий «Центр» говорилось о результативных действиях пикирующих бомбардировщиков (244 вылета выполнили Ju 87D и три — Ju 87G), уничтожении ими значительного количества автомобилей и повозок, подавлении огня 11 батарей. В списке потерь за день из 10 самолетов значатся две «штуки», причем германский разведотдел уточняет: один из «юнкеров-87» при вынужденной посадке скапотировал, летчик получил тяжелое увечье, а бортрадист скончался.

Если же обратиться к материалам генерал-квартирмейстера Люфтваффе, то в них значатся уже пять списанных пикировщиков из состава 1-й авиадивизии. При этом командир 7/StG3 капитан О. Патшковски пропал без вести в районе Жиздры. Относительно указанной выше неудачной вынужденной посадки самолета из 7/StG1 после атаки советским истребителем генерал-квартирмейстер уточняет: стрелок остался жив, а летчик лейтенант Г. Бухгольц умер в госпитале (накануне он был сбит в бою, но тогда не пострадал). За 50 дней боев на Курской дуге Люфтваффе лишились восьми асов-пикировщиков, награжденных «Рыцарскими крестами».

Комментируя таблицу, отметим, что в июльском небе погибли семь командиров отрядов, следовательно, советские средства ПВО научились вести борьбу с пикирующими самолетами противника. В ряде случаев им удавалось поразить ведущую машину. Сбитый младшим лейтенантом К.А. Евстигнеевым из 240-го иап 4-го иак обер-лейтенант Фитцнер начал карьеру летчика-пикировщика еще в Испании в составе «Легиона Кондор». А обер-лейтенант Якель, наиболее опытный из погибших, считался немцами специалистом по ведению боя с советскими истребителями, имел на счету 8 побед в воздушных боях (в том числе он поджег «Спитфайр» с красными звездами на Кубани



28 мая 1943 г.), но теперь сам оказался сбитым меткими очередями Ла-5.

Небезызвестный Г.У. Рудель охарактеризовал Якеля как «прекрасного летчика, в совершенстве овладевшего фигурами высшего пилотажа». «Горечь тяжелых утрат чуть не раздавила нас», — отметил он настроение многих экипажей эскадры «Иммельман» после значительных потерь середины июля. По нашим данным, утром 17-го числа у Каменки (на 5—10 км южнее, чем указали немцы) летчики 2-го гв. иап 322-й иад (они как раз сражались на «лавочкиных») уничтожили пять «лаптежников»; победы занесли на счет старшего лейтенанта Н.Г. Марина (две), капитанов А.П. Соболева, А.Ф. Соколова, младшего лейтенанта Н.Я. Зеньковича.

Подведем промежуточные итоги. За июль—август 1943 г. безвозвратные потери пикировщиков на советско-германском фронте превысили 300 машин. При этом они выполнили более 33 тыс. вылетов, а многие недавние новички стали подлинными асами-пикировщиками. Общие потери на всех фронтах (уничтоженными и поврежденными) за два месяца составили почти 500 Ju 87 — восполнить их промышленность Рейха, пытавшаяся в это время резко увеличить производство истребителей, не смогла. Еще большую тревогу вызвала у немецкого командования гибель ряда наиболее опытных авиаторов. Как отмечал историк В. Дирх, «за первые восемь месяцев 1943 г. безвозвратные потери наиболее результативной эскадры «Иммельман» составили 89 экипажей; погибли или пропали без вести два командира авиагрупп и шесть командиров отрядов, каждый из которых выполнил, по крайней мере, по 600 боевых вылетов».

В период форсирования Днепра советская авиация значительно снизила свою

активность, что объяснялось отставанием тылов, большой удаленностью аэродромов от передовой, перебоями с поставками горячего. Несколько сократилось число вылетов и германской авиации на центральном направлении. Исключительно эффективный налет «пешек» из 3-й гв. бад на аэродром Шаталово 14 сентября привел к большим разрушениям, а также потерям материальной части группы II/StG1. В свою очередь, в зоне ответственности 4-го ВФ Люфтваффе практически непрерывно наносили удары по боевым порядкам советских войск и переправам, ограничивая их использование темным временем суток. В последние дни месяца пикировщики гонялись за отдельными лодками, паромами, бомбили населенные пункты вблизи переправ.

При атаке самолеты Ju 87 применяли противозенитный маневр, который в наших штабах войск ПВО получил название двухступенчатого пикирования. Начиная снижаться с больших высот в стороне от переправ, на высоте 2000—3000 м «штуки» неожиданно резко разворачивались и продолжали пикировать уже на переправу. Данный маневр, значительно усложнивший ведение огня средствами ПВО, был связан с именем подполковника Э. Купфера, который 10 сентября 1943 г. передал командование эскадрой «Иммельман» майору Х.-К. Штепу, а сам перешел работать в Генеральный штаб Люфтваффе и стал первым генерал-инспектором штурмовой авиации.

Несмотря на неустойчивую осеннюю погоду, интенсивность использования пикировщиков в октябре 1943 г. еще более возросла. В некоторых случаях их экипажи добивались крупных успехов. Например, 6-го числа в результате налета пикировщиков на

*Сел на брюхо, снес  
основные стойки шасси...  
Отлетался, стервятник!*

дно недалеко от Ялты ушли лидер «Харьков», эсминцы «Беспощадный» и «Способный» из состава Черноморского флота, погибли 780 моряков. В тот день отличился командир 7./StG3 обер-лейтенант Х. Пельц, трижды возглавлявший атаку на советские корабли и добившийся двух прямых попаданий. Один из эсминцев занесли на счет отряда 9./StG3, который возглавлял обер-лейтенант Э. Янерт.

Штаб 60-й армии Воронежского фронта отмечал, что в период с 11 по 15 октября боевые порядки и переправы подвергались ежедневным налетам, причем состав группы доходил до 38 Ju 87, а общее количество машин — до 234 за сутки. Однако большие группы неприятельских самолетов не останавливали порыв советских летчиков, неоднократно «юнкеры» атаковали не только наши истребители, но также штурмовики и пикирующие бомбардировщики. Так, 20 октября, возвращаясь после атаки станции Александрия, группа «пешек» обнаружила группу «лаптежников», также следующую кильватерной колонной на встречно-пересекающихся курсах. Возглавлявший 17 Пе-2 командир 1-го бак генерал И.С. Полбин, резким доворотом пошел на сближение с противником и с первой же атаки поджег один из Ju 87. По нашим данным, в скоротечном бою было сбито девять «юнкеров», в том числе шесть — пулеметным огнем советских бомбардировщиков, а противник признал потерю трех машин.

Всего в этом месяце наши посты ВНОС зафиксировали пролеты 16 143 пикирующих «юнкеров», почти таким же числом оценивалась активность немецких пикировщиков

в июле и августе того года. Однако ввиду заметного снижения объема общей боевой работы доля «лаптежников» выросла и превысила 30% всех зарегистрированных в небе самолетов противника. В некоторые периоды и на отдельных направлениях «восемьдесят седьмые» составляли абсолютное большинство самолетов Люфтваффе.

Можно утверждать, что в сражениях за Днепр и на юге советско—германского фронта «лаптежники» «пропели свою лебединую песню». Назначенный в сентябре начальником Генерального штаба Люфтваффе генерал Г. Кортен сформулировал новую концепцию боевых действий германских ВВС. В частности, он приступил к реорганизации авиации поддержки сухопутных войск, передав ее под единое командование. Согласно подписанному им приказу, с 18 октября все части и подразделения пикирующих бомбардировщиков, штурмовиков, скоростных бомбардировщиков, легкомоторных самолетов, «беспокоящих противника», а также противотанковых самолетов подлежали преформированию в новые штурмовые эскадры и группы (дневные и ночные) с постепенным замещением Ju 87 самолетами FW 190.

Формально пикирующие бомбардировочные эскадры прекратили свое существование как вид германской авиации. В немецких документах отмечалось, что все крупные наступления германской армии эффективно поддерживались пикирующими бомбардировщиками, но цена достигнутых успехов оказалась немалой: с 1 сентября 1939 г. по 30 сентября 1943 г. безвозвратные потери составили 1269 экипажей.

**Ju 87D-3 из I/StG1 на заснеженном аэродроме. На заднем плане в полете «редкая птица» — шестимоторный транспортный самолет Me 323**





# НА ВСЕХ ФРОНТАХ БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ



## Над Правобережьем и Крымом

В ноябре, а особенно в декабре 1943 г. интенсивность действий германских пикирующих бомбардировщиков заметно уменьшилась, как сократилось и общее количество вылетов Люфтваффе на Восточном фронте. Отчасти причиной этому стали плохие метеословия, отчасти переброска некоторых авиагрупп с Восточного фронта на другие театры военных действий. Несмотря на смену наименования групп, вооруженных «лаптежниками», советские посты ВНОС отмечали, что даже при облачности 10 баллов и высоте нижней кромки на уровне 500—600 м подразделения Ju 87 по-прежнему предпочитали бомбить цели с пикирования.

Довольно часто экипажам «юнкерсов» удавалось избежать встречи с советскими истребителями, но все же порой они несли серьезные потери от советских средств ПВО. Так, 6 ноября, воспользовавшись временным улучшением погоды, обе стороны активизировали свои действия, при этом от метких очередей истребителей 256-й иад 2-й ВА и огня зенитчиков в районе Киева погибли, по крайней мере, три «лаптежника» из состава SG77. Еще одну из машин этого соединения вместе с несколькими планерами немцы бросили на аэродроме Васильков, который поспешно оставили под натиском советских войск.

В период отступления немецких войск целями для пикировщиков нередко становились мосты и переправы через крупные

водные преграды. Например, в первую неделю ноября передовые отряды 51-й армии форсировали Сиваш. Операция проходила в крайне тяжелых условиях: бои шли по илистому, вязкому дну по пояс в ледяной воде, под бомбежками и обстрелами. Вскоре инженерные войска построили мост на рамочных опорах и навели еще одну понтонную переправу, которые как магнит стали притягивать к себе вражескую авиацию. В отдельные дни пикирующие «юнкерсы» действовали массированно и сосредоточено, с интервалами 5—10 мин между группами и от 30 мин до 2 ч между налетами.

Наиболее ярким примером являлась атака 27 ноября советских войск и переправ через Сиваш группами самолетов из III/StG3 и 3-й румынской авиагруппой. В тот день части пикировщиков в период с 8 ч 10 мин до 14 ч 50 мин выполнили с аэродрома Каранкут в Центральном Крыме 137 вылетов, причем в первом налете совместно с Ju 87 участвовали He 111, а в четвертом — Hs 129. Многие немецкие экипажи «штук», включая командира группы капитана Г. Хоге, в тот день четыре раза поднимались в небо. За 10 мин до первого налета к Сивашу подошла восьмерка «мессершмиттов» из II/JG52, а каждую группу пикировщиков непосредственно сопровождали 4—6 Bf 109. На переправы «юнкерсы» пикировали парами и звеньями, а некоторые попутно обстреливали скопления войск пулеметно-пушечным огнем.

В тот день все «юнкерсы» вернулись на свой аэродром. Следующий день оказался

**Ju 87D-5**

*над заснеженной Россией*



несчастливым для группы III/SG2. Надо сказать, что авиаторы 17-й ВА поздней осенью неоднократно атаковали аэродромы Апостолово, Большая Костромка, Кировоград и др. Сейчас трудно точно установить, был ли заходящий на посадку немецкий самолет подбит огнем советского истребителя или его задел снаряд собственной зенитной артиллерии, пытавшейся поставить огневую завесу на пути наших машин. Поврежденный Ju 87D-5 № 13093 командира 7-го отряда обер-лейтенанта В. Херлинга протаранил Ju 87D-5 № 13971 технического офицера группы лейтенанта Г. Крумминды — все четыре члена экипажа погибли. Впервые эскадра «Иммельман» лишилась в одном вылете двух кавалеров «Рыцарских крестов», которые начали боевую карьеру на Балканах весной 1941 г. и выполнили примерно по 700 боевых вылетов каждый.

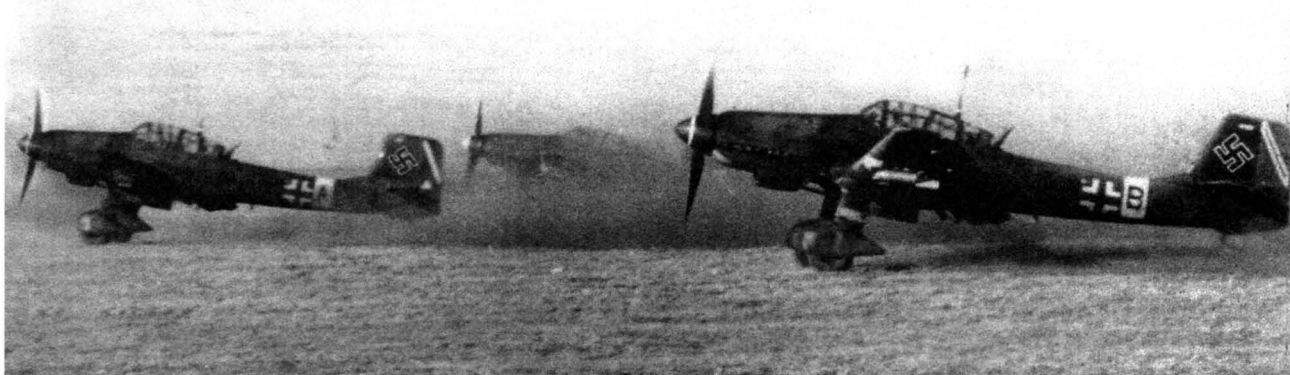
Зима 1943—1944 гг. на Украине ознаменовалась сложной маневренной борьбой. При поддержке авиации VIII-го авиакорпуса, и прежде всего частей 77-й штурмовой эскад-

ры, немцы нанесли несколько чувствительных ударов по советским войскам, интенсивно бомбили переправы через Днепр. Но советское командование ввело свежие резервы, остановило натиск неприятеля, само начало наступательные операции на смежных направлениях. Завязались упорные бои с переменным успехом, а вскоре инициатива окончательно перешла к Красной Армии.

8 января 1944 г. советская моторизованная группа прорвалась к аэродрому Малые Виски (восточнее Кировограда) и нанесла большие потери базировавшимся там истребительной и штурмовой группам. Только благодаря помощи со стороны базировавшейся поблизости III/SG2 и зенитных подразделений немцам удалось отстоять аэродром. Прорывы на флангах германских войск, которые еще удерживали оборону по западному берегу Днепра между Каневом и Черкассами, носили черты наступления с оперативными, а не тактическими замыслами. 28 января 1944 г. были окружены два армейских корпуса (более 56 тыс. солдат и

**Ju 87D-5 из 1./SG3  
выполняет переворот  
и в следующую секунду  
спикирует на цель**





офицеров противника), возник так называемый Корсунь-Шевченковский котел.

В тот год на Украине стояла непривычно теплая зима с туманами и положительной температурой в январе. Большинство аэродромов совершенно вышло из строя, самолеты буквально вязли в черноземе. Поэтому работа авиации обеих сторон была сильно ограничена. В это период одной из важнейших задач Люфтваффе (как и в заключительном периоде Сталинградской битвы) стало снабжение группировки в «котле» и эвакуация раненых. Советские ВВС и ПВО постарались воспрепятствовать действиям противника, перехватывая вражеские самолеты, нанося удары по посадочным площадкам и т.п.

Наряду с обеспечением боеспособности окруженной группировки немецкая авиация пыталась выполнить и другую, не менее важную задачу: оказать огневую поддержку наземным войскам, которые спешили на помощь окруженным. Именно эту задачу решали экипажи штурмовой авиации. Уже во второй половине дня 27 января, используя кратковременное улучшение погоды, большие группы пикирующих бомбардировщиков атаковали наступающие войска левого крыла 2-го Украинского фронта. Советские посты ВНОС зафиксировали за день пролет 335 бомбардировщиков неприятеля, преимущественно это были «лаптежники».

Германское командование перебросило авиацию ближе к району развернувшегося сражения. Части 2-й штурмовой эскадры перебазировались из Кировограда в Злынку (севернее Ново-Украинки), затем севернее Первомайска, а группы 77-й эскадры — из Житомира в Винницу. Экипажи пикировщиков стремились с максимальной эффективностью поддержать контрудары своих танковых соединений. Как вспоминали германские авиаторы, аэродром Первомайск-северный имел небольшую бетонную полосу, которую использовали лишь для стоянки самолетов, чтобы избежать их полного поглощения грязью. Взлет, посадка и руление

«по этой трясине», по словам немцев, становились практически невозможными.

В последних числах января немного подморозило. Кроме того, штурмовые эскадры своими силами организовали утренние вылеты наиболее опытных пилотов на разведку погоды. По немецким данным, с наибольшим напряжением два штурмовых соединения действовали 31 января и 1 февраля, когда многие экипажи выполнили по четыре вылета. Например, целями для группы I/SG77 в эти дни были скопления войск и опорные пункты артиллерии в населенных пунктах Рузановка, Шелковка, Шпола, Лисянка (все южнее или юго-западнее Корсуня).

Штаб 5-й ВА отмечал, что «юнкеры» подходили к линии фронта на высоте 1000—2000 м колонной отрядов (по 5—7 самолетов) на дистанции 800—1500 м между отрядами, после чего перестраивались в пеленг и бомбили одиночными самолетами с пикирования под углами до 70°. Когда низкие облака закрывали район Правобережья, Ju 87 полого пикировали с высоты 500—600 м, а выходили в горизонтальный полет на 200—300 м. Обычно заход на цель осуществлялся с востока, а иногда экипажи практиковали уход от нее на повышенной скорости со снижением или бреющим.

Используя малейшее улучшение погоды, «юнкеры» пытались выполнить поставленную задачу, применяя разнообразные обманные мероприятия для введения в заблуждение нашей ПВО. Поскольку экипажи постоянно докладывали об уничтожении большого количества техники, прежде всего танков, то им приходилось разными причинами объяснять неослабевающее давление со стороны советских танковых и механизированных соединений. В частности, получило распространение сравнение русского противника с гидрой, у которой вместо одной отрубленной головы вырастало несколько других (между прочим, в аналогичных условиях лета и осени 1941 г. советские пилоты также докладывали о сотнях и даже

**В 1944 г. на руле направления самолетов из группы Г.У. Руделя появилась белая наклонная полоса**



тысячах уничтоженных немецких танков, что впоследствии не подтвердилось, а как хотелось верить в чудо!)

В действительности в ходе маневренных боев на Украине советские танки Т-34 зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, поскольку (в отличие от немецких) сохраняли проходимость на мягких, раскисших грунтах. Уничтожить маневрирующий танк бомбой было чрезвычайно трудно, поскольку точность бомбометания «штук», в целом, оказалась недостаточной. «Тридцатьчетверка» получала существенное повреждение только в том случае, если 50-кг бомбы взрывалась на расстоянии менее 1,5 м от танка, а это происходило весьма редко. Если группа пикировщиков перехватывалась советскими истребителями, то пилоты Ju 87, как правило, предпочитали поспешно и неприцельно сбросить бомбы и уходили на запад. Одна безвозвратная потеря «восемьдесят седьмого» в конце января — начале февраля приходилась в среднем на 45 самолето-вылетов.

### Планы перевооружения откладываются

В феврале—марте 1944 г. «юнкерсы» наиболее интенсивно использовались на Северо-Западном направлении. За два месяца посты ВНОС Ленинградского и Волховского фронтов зафиксировали пролеты 3175 «лаптежников», и это несмотря на весьма неблагоприятные погодные условия. Объяснение можно найти в той серьезной угрозе, которую представляло для германского командования наступление советских соединений. К середине февраля они продвинулись на юг и юго—запад на 50—120 км, захватили переправы через Нарву и постарались наладить их бесперебойную работу.

Удары по переправам и районам сосредоточения советских войск, первоначально преимущественно юго—западнее Нарвы, а затем севернее Пскова стали наносить группы до 60 «штук», причем в отдельных случаях они действовали без всякого истребительного прикрытия. Генеральный штаб сухо-

путных войск Германии полагал, что Люфтваффе сыграли важную роль в удержании оборонительных полос, не позволив тогда Красной Армии ворваться в Латвию и Эстонию. Из немецких отчетов следует, что в указанном районе под руководством командира 3-й штурмовой эскадры подполковника К. Кульмея помимо ранее переброшенных из Германии и Греции групп I и II/SG3 действовала также II/SG1, переданная в феврале в состав 1-го воздушного флота. Всего в трех группах насчитывалось около 70 исправных пикировщиков.

К сожалению, сведения о потерях самолетов Ju 87 в 1944 г. не отличаются полнотой. Так, по записям в журнале генерал-квартирмейстера Люфтваффе и другим доступным источникам за период с 19 по 31 марта удалось установить 27 случаев гибели или серьезных повреждений «штук», включая 19 сообщений из боевых частей с Восточного фронта, 5 — из учебных эскадр, 2 — из авиашкол, а еще один «юнкерс» разбился при заводском облете. Далеко не все летные происшествия в учебных частях имели место в Германии или Западной Европе. Например, Ju 87D-3 № 110480, принадлежавший группе боевой подготовки при 2-й авиаучебной дивизии, 28 марта был сбит зенитной артиллерией партизан западнее Барановичей; оба члена экипажа погибли. В списке потерь боевых частей шесть записей относятся к группе III/SG2 (причиной гибели машин преимущественно становились технические неисправности), но эти данные далеко не исчерпывают всей убыли материальной части в рассматриваемое время, что видно из следующего примера.

Как указывают германские источники, 20 марта 1944 г. при выполнении восьмого за день боевого вылета, атакуя с пикирования мост через Днестр возле Ямполья, две «штуки» из III/SG2 получили повреждения (в списке потерь и повреждений они не значатся). Одному летчику удалось перетянуть линию фронта, а второй совершил вынужденную посадку в ближнем тылу советских войск. Командир группы майор Рудель, который к этому времени вывез из-за линии фронта уже шесть сбитых экипажей, снова пошел на посадку в тылу советских войск. Однако на этот раз ему не повезло: хотя приземление прошло удачно, после остановки «юнкерса» его колеса увязли в грунте, и взлететь «доре» было уже не суждено. Все четверо оказавшихся в советском тылу германских авиаторов оказались хорошими спортсменами. Устроив своеобразный кросс по пересеченной местности, они скрылись

**Пикировщик разбегается по покрытой снегом и укатанной ВПП где-то на севере России**



от преследования советских солдат, а затем попытались вплавь преодолеть Днестр, ширина которого равнялась приблизительно 600 м, а температура воды не превышала 3—4 °С. Несмотря на сковывающий тела холод, трое благополучно вышли на левый берег, а стрелку Руделя не повезло — он утонул в 80 м от берега. Награжденный «Рыцарским крестом» в конце 1943 г., обер-фельдфебель Э. Хенчель до своей гибели выполнил на «штуке» 1490 вылетов (!), имел на счету 7 воздушных побед. Добавим, что до своих добрался один Рудель, а двое его подчиненных попали в плен.

Не нашел отражения в отчете факт гибели 30 марта командира I/SG2 капитана А. Бойста. С первых дней Второй мировой войны этот летчик совершил 1059 вылетов на «Бертах» и «Дорах», но первое же задание на «Густаве» завершило карьеру незаурядного пилота: после нескольких прямых попаданий зенитных снарядов Ju 87G-1 (об их создании и применении будет рассказано в следующем разделе) потерял управление, вспыхнул и взорвался. Бортрадист Э. Филиус успел покинуть кабину, однако парашют зацепился за оперение, и обер-фельдфебель разделил судьбу своего командира.

Примерно в эти же мартовские дни в результате серьезных боевых повреждений разбился недалеко от аэродрома Октябрьское (южнее Симферополя) Ju 87D-5, который пилотировал лейтенант Г. Лауринк из III/SG3. Прибывшие к месту катастрофы местные жители решили предать тела летчика и стрелка земле, когда обнаружили, что унтер-офицер Й. Бойз подает признаки жизни. Крымские татары выхостили молодого авиатора, который пережил войну и в 1960-е годы стал одним из наиболее известных художников-авангардистов не только в Германии, но и во всем мире.

В течение первых месяцев 1944 г. отмечалось неуклонное увеличение интенсивности использования «штуков». Наши посты ВНОС зарегистрировали 5176 пролетов таких машин в январе, 6069 — в феврале, 7753 — в марте и 15591 — в апреле (последнее число соответствовало 39,2% от всех пересекших линию фронта неприятельских самолетов). Штабные офицеры Люфтваффе отмечали, что «командование как будто отказалось от планов перевооружения штурмовых эскадр с Ju 87 на FW 190 и вернулось к идее поддержки наземных войск с помощью «штуков», невзирая на качественное и количественное усиление советской авиации». Добавим, что процесс замены устаревших машин более современными действительно шел очень

медленно: даже в апреле объем боевой работы, выполненный «фокке-вульфами»-штурмовиками оказался на советско-германском фронте примерно втрое меньшим, чем произвели «юнкерсы».

В начале апреля дневная штурмовая авиация располагала 21 группой и одним отрядом, причем 10 авиагрупп действовали на Ju 87D, 8 — на FW 190 модификаций A, F и G, три отряда (одна авиагруппа) — на противотанковых Ju 87G, четыре отряда — на Hs 129B, а одна группа находилась в стадии перевооружения с «юнкерсов» на «фокке-вульфы». Последнее уточнение относится к III группе 1-й штурмовой эскадры, которая вместе со штабным отрядом того же соединения на аэродроме Вильнюса осваивала новые машины. Первоначально планировалось, что в этой части будет отработана тактика использования «обычных» Ju 87D, «противотанковых» Ju 87G совместно со штурмовиками FW 190, однако по непонятной причине от такой идеи немцы отказались.

Приведем некоторые статистические данные действий «штуков» на советско-германском фронте в апреле 1944 г. по материалам генерал-квартирмейстера Люфтваффе. В начале месяца в строевых частях насчитывалось 466 машин (445 «дор» и 21 «густав»), а к его концу это количество сократилось до 394, причем за 30 дней боев 146 Ju 87 подлежали списанию (98 как боевые потери и 48 как небоевые при выполнении боевых заданий). Следовательно, одна безвозвратная потеря приходилась на 107 вылетов. Весной 1944 г. за счет выпуска новых самолетов, ремонта и устранения дефектов в ранее выпущенных машинах ежемесячно принималось военной приемкой более 200 «юнкерсов». В апреле в авиачасти Восточного фронта отравили 192 «штуки».

**Группа I/SG3 занимала аэродром Иммола в Финляндии летом 1944 г.**





На аэродроме Красногвардейск группа I/SG3 базировалась совместно с «фокке-вульфами» из JG54

Отдельные штурмовые части в определенные периоды времени действовали с огромным напряжением. В журнале боевых действий группы армий «Север» можно прочитать: «Сухопутные силы и Люфтваффе надеялись 24 апреля еще раз перехватить инициативу. 3-я штурмовая эскадра подполковника К. Кульмея ввела в действие обе свои группы, которыми командовали капитан Й. ван Берген и майор Т. Нордман (по имеющимся данным, группа II/SG1 капитана К. Шрепфера продолжала оставаться в подчинении штаба SG3. — Прим. авт.). Самолеты беспрестанно атаковали предварительно разведанные вражеские позиции. С января части эскадры выполнили уже 7600 вылетов. Однако отвага летчиков и гренадеров не помогла, враг оказался сильнее. Армейская группа «Нарва» вынуждена была 24 апреля остановить наступление...»

На следующий день, 25 апреля знаменательно событие произошло в эскадре SG2, которая базировалась в Хуши и по-прежнему входила в состав I-го авиакорпуса 4-го ВФ. Она стала первым соединением Люфтваффе, совершившим 100000-й вылет с начала Второй мировой. 1 мая такого же результата достигла SG77 из VIII-го авиакорпуса. Хотя в составе обеих эскадр с осени 1943 г. имелось по одной «фокке-вульфовской» группе, абсолютно бесспорно, что именно на «штуках» экипажи выполнили основной объем боевой работы. При этом отдельные удачливые и хорошо подго-

товленные летчики и командиры, находившиеся в небе больше остальных, вплотную приблизились к отметке в 1000 боевых вылетов.

Последний тезис можно подтвердить на примере командного состава 77-й эскадры. 4 апреля 900-й вылет совершил капитан Ф. Кислих, руководивший группой III/SG77; 12 апреля 1030 боевых вылетов стало на счету командира I/SG77 капитана К. Хенце, через день 900-й вылет выполнил командир 77-й эскадры майор Г. Брук и 800-й — его радист обер-фельдфебель Г. Хеттингер, а 20 апреля обер-лейтенант Г. Штюдемман, возглавлявший 9-й отряд, также совершил 800-й вылет за линию фронта.

### «Штуки» завершают военную карьеру

Весной 1944 г. все же началось масштабное перевооружение штурмовых групп самолетами FW 190. Однако «штукам» удалось сыграть важную роль в ходе развернувшегося в конце мая — начале июня 1944 г. воздушного сражения в районе Ясс. Здесь Люфтваффе поддержали мощный контрудар наземных войск, стремясь не допустить Красную Армию в глубь Румынии. В этом сражении главной ударной силой I-го авиакорпуса оставалась эскадра SG2 «Иммельман». Отмечалось, что самолеты Ju 87 при атаках наземных войск тесно взаимодействовали со штурмовиками FW 190, число которых заметно возросло.



Наиболее жаркие бои начались 30 мая. В этот день посты ВНОС 2-го Украинского фронта зафиксировали 2082 самолето-пролета (в действительности немцы подняли в воздух 1350 самолетов), на что советские летчики из 5-й ВА ответили 703 вылетами. На следующий день отмечалось 1547 пролетов вражеских и 888 советских машин. В эти сутки даже рядовые летчики SG2 трижды поднимались в небо, а хорошо подготовленные — не менее семи раз. В летной книжке командира 7-го отряда обер-лейтенанта В. Шталера записано 10 боевых вылетов (с 4 ч 10 мин утра до 19 ч 20 мин вечера) 30 мая, еще 8 — на следующий день и столько же 3 июня.

За два майских дня, если верить германским отчетам, их потери составили 23 самолета, при этом «штуки» почти не пострадали, что можно объяснить действиями больших групп, хорошим прикрытием, четким взаимодействием экипажей в строю, широким использованием радиолокационных станций для предупреждения командиров о появлении советских истребителей. Все же инициатива постепенно переходила в руки советской стороны, а лучшие германские экипажи получили возможность на собственном опыте убедиться в том, насколько силен стал их противник. Командир III/SG2 майор Г.-У. Рудель, выполнивший 1 июня 2000-й боевой вылет, вспоминал об участии в одной из схваток с летчиками 7-го иак:

«Наш самолет сразу получил несколько попаданий. Когда я убедился, что не могу энергично двигать педалями, меня охватила

слепая ярость, и я даже потерял самообладание. Послышались новые удары снарядов. Ведь вдобавок к 12,7-мм пулеметам «Аэрокобра» была вооружена 37-мм пушкой. Как долго продержится мой верный Ju 87? Сколько минут пройдет до того, как он вспыхнет, или вообще разлетится на куски? За годы войны меня сбивали раз 30, но всегда это делали зенитки и никогда истребители...

После сообщения стрелка Ротмана о том, что пулемет заклинило, я понял — хвост моей машины остался без защиты. «Иваны» достаточно быстро заметили это и стали действовать еще более агрессивно. Они непрерывно атаковали меня справа, слева и сзади, а один истребитель выполнил несколько лобовых атак. Я укрылся в узкой ложине, ширина которой едва превышала размах крыльев моей «штуки». Русские стреляли совсем неплохо, и мой самолет получал одно попадание за другим. Шансы вернуться таяли с каждой минутой. Но совсем недалеко от нашего аэродрома в Яссах они прекратили погоню, вероятно, кончились боеприпасы.

Если верить Руделю, после приземления немецкие механики обнаружили в «юнкерсе» восемь пробоин от 37-мм снарядов и бесчисленное количество дыр от крупнокалиберных пуль, которые буквально изрешетили планер. Из приведенной выше цитаты может создаться впечатление, будто «штука» являлась не просто живучей машиной, но была буквально неуязвима, и что огонь пушек и пулеметов советских и поставляемых по ленд-лизу истребителей для нее — мелочь. Между тем, испытания в Научно-испытательном полигоне авиационного во-

*На переднем плане — румынский Ju 87. Эту свалку германской авиатехники осматривают моряки Черноморского флота. Крым, май 1944 г.*



**Выполняет переворот  
Ju 87D-5 с тонной бомб:  
двумя SC250 под крылом  
и одной SC500 под  
фюзеляжем**



оружения в Ногинске показали, что одного точного попадания 37-мм снаряда «Аэрокобры» (не говоря уже о более мощной пушке НС-37) вполне достаточно, чтобы навсегда прервать полет не только «лаптежника», но и двухмоторного бомбардировщика, и направить его в последнее пике. Кстати, самолет Руделя восстановлению не подлежал и был списан.

Действия соединений и групп «лаптежников» летом 1944 г. были направлены в основном на парирование летнего наступления Красной Армии. В частности, 77-я эскадра в ходе Львовско-Сандомирской операции играла роль «пожарной команды» на наиболее опасных направлениях. Как известно, в первые дни наступления ВВС КА приступили к массированному подавлению очагов обороны противника, причем бомбардировщики Пе-2 действовали группами по 30—80 машин, а тактика нанесения ударов с пикирования во многом напоминала тактику германских «штук».

Немцы не имели в составе VIII-го авиакорпуса сил, соизмеримых с теми, что задействовал их советский противник. Тем не менее они сосредоточивали на одном из аэродромов львовского аэроузла (Стрый, Каменка Бургская или Лисятыче) в непосредственной близости от линии фронта большие группы самолетов, планируя при необходимости использовать пикировщики с максимальной нагрузкой. Так, 16 июля, когда на участке одной из армий 1-го Украинского

фронта для развития наступления начался ввод в прорыв конно-механизированной группы генерала Баранова, противодействие немецкой авиации резко возросло.

Группы по 20—30 «штук» приступили к нанесению ударов по колоннам танков и кавалерии. Четверки и шестерки патрулировавших советских истребителей не смогли помешать «юнкерсам», а малочисленные и недостаточно надежно работавшие радиолокационные станции не сыграли решающей роли в управлении частями в воздухе. Оказала свое влияние и ненастная погода, позволявшая пикировщикам внезапно «выскакивать» из-за облаков, наносить стремительный удар с 1000—1500 м вдоль линии движения колонны и уходить на малой высоте под прикрытие собственных средств ПВО. Советские штабы вынуждены были признать: группа Баранова пострадала от ударов с воздуха, а в первые дни сражения соотношение потерь, несмотря на подавляющее превосходство, оказалось явно не в нашу пользу.

К чести советского командования, оно быстро изменило тактику, усилив прикрытие подвижных войск (в небе одновременно находились по 18—26 истребителей), причем патрулирование теперь велось, начиная с высоты 1500 м. Вечером 16 июля до 30 Ju 87 и Hs 129, шедших под прикрытием Bf 109, были настигнуты девяткой дважды Героя Советского Союза капитана Г.А. Речкалова из 16-го гв. иап. Советские летчики заявили о семи сбитых самолетах противника, при-

чем ведущий сбил «юнкерс» (11-й на его личном счету), который пилотировал обер-лейтенант Штратомайер; германский экипаж погиб.

До конца июля немцы потеряли еще нескольких опытных летчиков, включая двух кавалеров «Рыцарских крестов». Как следует из их отчетов, в результате боя с советскими истребителями 25 июля пропал без вести у Перемышля фельдфебель Р. Бумен, выполнивший до этого около 600 вылетов. На следующий день истребители (по немецким данным, это были американские «Мустанги», по нашим — Ла-5 из 10-го иак) сбили юго-западнее Львова обер-лейтенанта Т. Хакера (более 900 вылетов на Ju 87), возглавлявшего 3-й отряд. Летчик и стрелок смогли воспользоваться парашютами, но попали в руки польских партизан, и живыми их больше никто не видел. Общие потери SG77 за месяц составили 34 «штуки», еще почти столько же получили разного рода повреждения. Одна безвозвратная потеря приходилась примерно на 23 вылета, причем основной ущерб пикирующие бомбардировщики теперь несли от противодействия истребителей.

В июле—августе 1944 г. FW 190 почти повсеместно вытеснили Ju 87 в роли штурмовиков на Восточном фронте. Лишь на 2-м Украинском фронте до конца осени фиксировались систематические пролеты «штуков», принадлежавших группе III/SG2. Например, в ходе боев юго-восточнее Будапешта в период с 13 по 17 ноября неоднократно отмечались случаи нанесения ударов с пикирования. В тех случаях, когда советскую ПВО не удавалось застать врасплох, «лаптежники» поспешно освобождались от бомб и уходили в сторону своих аэродромов. На других направлениях Ju 87 не действовали. Тогда же, в ноябре 1944 г., прекратилось производство этих самолетов.

Казалось, история боевого применения пикирующих «юнкерсов» подошла к концу. Однако в феврале 1945 г., когда советские войска на ряде участков форсировали Одер, большие группы уже подзабытых нашими бойцами Ju 87 попытались с пикирования разрушить переправы и поразить скопления войск в районах Кюстрина и Франкфурта. Здесь постами ВНОС 1-го Белорусского фронта было зарегистрировано 1186 пролетов самолетов, имевших характерный силуэт и крыло в виде «обратной чайки». «Клином звеньев» теперь шли как новейшие машины с моторами повышенной мощности, пламегасителями и модифицированной радиоаппаратурой, так и ранние модификации В и

Р, построенные в 1940—1941 гг. и переданные на фронт из расформированных учебных частей. Обстановка вынудила германское командование все силы бросить на защиту последних рубежей Рейха.

В заключение раздела скажем несколько слов об авиаторах, совершивших на Ju 87 не менее 1000 боевых вылетов. Таких оказалось около 15 человек, причем особняком стоит Г.-У. Рудель — в конце войны полковник и командир SG2, награжденный всеми существовавшими наградами гитлеровской Германии. Он совершил 2100 вылетов на «штуке» и еще 430 на FW 190. Перечисление его официально зафиксированных успехов заняло бы пару абзацев, но отделить в этом списке реальность от преувеличений довольно затруднительно (шла война, в том числе и пропагандистская, и старательно раздутая ведомством Геббельса, а затем подхваченная нашими бывшими западными союзниками легенда о могучем асе Руделе, крушившем советские танки сотнями, как будто они были сделаны из соломы, являлась ее немаловажной частью).

Вторым по числу вылетов оказался командир III/SG2 капитан Г. Шталь. Начав летную карьеру во время Балканской кампании весной 1941 г., свой тысячный по счету боевой вылет он произвел в Румынии в начале июня 1944 г., а против советских танков и мостов на Одере в феврале 1945 г. выполнил уже 1200-й вылет.

Командира II/SG2 майора М. Отте, которого в первых числах ноября 1943 г. поздравляли с тысячным успешным боевым выле-

*Три «юнкерса», «фокке-вульф», «хейнкель-111» и «мессершмитт» справа в отдалении. Им уже не взлететь...*







**Деревянные лопасти  
винта у «юнкерса»  
не гнулись, а попросту  
обламывались**

том, многое объединяет со Шталем — он также вступил в бой на пикировщике на Балканах, связал свою судьбу с эскадрой «Иммельман». Правда, Отте начал воевать несколько раньше, приняв боевое крещение на Bf 110, затем некоторое время летал на Bf 109. Исполнявший обязанности командира SG2 Отте погиб 20 мая 1944 г. в Румынии неподалеку от Кошницы при выполнении 1179-го вылета. Его «юнкерс» был уничтожен прямым попаданием зенитного снаряда.

Лейтенант В. Ноллер вступил в сражение в составе I/SG2 лишь в последних числах июня 1942 г. под Воронежем в ходе летнего наступления вермахта, но весьма быстро догнал лидеров и стал одним из наиболее успешных пилотов эскадры. 16 марта 1944 г. он выполнил тысячный вылет и вскоре вместе со своей группой приступил к переучиванию на FW 190. Итоговый счет Ноллера впечатляет: произведено 1058 вылетов, из них 1024 — на «штуке», уничтожено 86 танков, 2 бронепоезда, 2 судна, разрушено 5 мостов. Ноллер был один раз серьезно ранен, один раз он прыгал с парашютом из горящего пикировщика.

Вероятно, не случайно все вышеперечисленные летчики служили сначала во 2-й эскадре пикирующих бомбардировщиков, а затем во 2-й штурмовой эскадре. Соединение считалось одним из лучших в Люфтваффе, в конце войны его авиаторам было вручено 123 «Рыцарских креста», и абсолютное большинство кавалеров своими успехами были обязаны устаревшему и внешне неказистому пикировщику Полмана. В SG1 больше всех вылетов на «юнкерсе» — 1007 — совершил майор Ф. Ланг, более года возглавлявший III группу, а в SG77 за время долгой войны на разных фронтах обер-фельдфебель с необычной фамилией А. Возница 1067 раз выполнял боевые задания на пикировщике, став подлинным «экспертом» тактики применения этого самолета.

## Противотанковый «Густав»

Одним из закономерных итогов развития техники в годы Второй мировой войны стало усиление бронирования танков практически у всех воевавших стран. Легкие машины выбыли из серьезной игры, оставшись на вооружении лишь в качестве разведывательных и плавающих. Наиболее массовые средние танки характеризовались толщиной брони порядка 45—100 мм. Для поражения таких бронечелов стало необходимым прямое попадание бомбы либо разрыв ее в непосредственной близости (в 1—1,5 м) от машины. В связи с этим резко уменьшилась эффективность применения самолетов-бомбардировщиков и штурмовиков против наиболее опасного вида оружия противника.

Эксперименты, связанные с установкой противотанковых пушек на самолеты, производились почти одновременно в СССР (Ил-2, ЛаГГ-3, Як-9Т с 37-мм пушками), Великобритании («Харрикейн» IID с 40-мм пушками) и в Германии. Немцы полагали, что они особенно нуждаются в таком самолете, поскольку летне—осенняя кампания 1942 г. в России показала, что Советский Союз значительно увеличил производство танков, особенно Т-34, — они имели противоснарядную броню и редко поражались осколками авиабомб. Борьба с танковыми и механизированными соединениями, которые получили широкое развитие, потребовала от противотанковой обороны немцев больших усилий и стоила значительных жертв.

По инициативе известного пилота штурмовой авиации майора О. Вайса германское командование в декабре 1942 г. приступило к разработке противотанкового самолета. Он предложил не строить новую машину, а переделать уже выпускаемую серийно, которая в наибольшей степени была бы способна эффективно поражать танки с воздуха. Тогда же один из серийных Ju 87D-1 № 2552 переоборудовали, смонтировав под его консолью два контейнера с 37-мм пушками Flak 18. Боекомплект каждой пушки состоял всего из 12 патронов в двух магазинах, выступавших «крылышками» по бокам контейнера. Длинноствольная зенитная пушка обеспечивала подкалиберным снарядам с вольфрамовыми сердечниками начальную скорость 1170 м/с, что позволяло успешно вести стрельбу на дистанции около 800 м. По расчетам, этого было вполне достаточно для «протыкания» бортовой и верхней брони «шерманов», «крусейдеров» и «тридцатьчетверок».

Однако, получив мощное оружие, новый вариант «штуки» приобрел и ряд хронических недостатков. Каждый из пушечных контейнеров весил 473 кг, поэтому предсерийные Ju 87G-0 как бы постоянно летали с бомбами на борту. Аэродинамическое сопротивление контейнеров оказалось столь велико, что и без того небольшая скорость полета, характерная для «юнкерсов», уменьшилась на 30—40 км/ч. Наконец, заметно ухудшилась и маневренность машины в связи с увеличением момента инерции относительно продольной и вертикальной осей.

После недолгого этапа испытаний в Рехлине Вайс сформировал и возглавил «Экспериментальное противотанковое подразделение», в котором имелись самолеты Hs 129B-2/R4, Bf 110G-2/R1 (а также R2 и R4), Ju 88P-1, Ju 87G-1. Большинство самолетов объединяло наличие 37-мм пушки на основе зенитного орудия Flak 18 (устанавливались и более мощные пушки, например, калибра 75 мм). При стрельбах на полигоне выяснилось, что 1,4-кг подкалиберный снаряд с вольфрамовым сердечником от 37-мм зенитки действительно пробивал кормовую броню советских, английских и американских танков, включая Т-34 и КВ.

Первые самолеты Ju 87G-1, как и предсерийные машины, представляли собой переоборудованные «Доры-3». Крыльевые пулеметы, трапеция для подфюзеляжной бомбы, подкрыльевые бомбодержатели и тормозные щитки на них были ликвидированы, но кронштейны для крепления последних остались. Общее количество таких «конвертированных» противотанковых самолетов составило около 40 ед. Переоборудование производилось непосредственно в строевых частях и выполнялось таким образом, чтобы оставалась возможность путем демонтажа кон-

тейнеров с пушками вернуть «штуки» к прежнему облику пикировщиков.

Летные испытания показали, что «штука» не только стала тихоходнее, но и ее посадочная скорость увеличилась на 20—25 км/ч, а маневренность значительно ухудшилась, пикировать на самолете стало даже опасно. Однако новая машина позволяла, при условии нахождения в кабине меткого стрелка, не просто стрелять в танк, а поражать наиболее уязвимые его части, такие, как двигатель, топливные баки, укладка боеприпасов. Среди пилотов экспериментального подразделения имелось немало «экспертов» применения пикировщиков, включая капитанов Г.-У. Руделя и Г.-К. Штепа. Тренировки с моделями танков и на полигоне дали возможность летному составу хорошо освоиться в новой для них роли «охотников за танками». По общему мнению, наиболее удачным противотанковым самолетом оказался «Густав» — специализированный вариант «штуки», созданный на базе Ju 87D.

В отличие от них самолеты модификации Ju 87G-2 изготавливались в варианте противотанковых непосредственно на заводе, начиная с февраля 1944 г. Базовой машиной для них служил вариант D-5, поэтому «Густав-2» отличался от предшественников увеличенным размахом крыла. Снизу под консолями отсутствовали не только тормозные щитки, но и кронштейны с приводными механизмами, боекомплект 37-мм пушек увеличился вдвое. Часть самолетов сохранила встроенные крыльевые пушки MG 151/20, на других эти орудия были демонтированы. Основным назначением оставленных 20-миллиметровок была пристрелка перед использованием BK-3.7 (Bord Kannon 3.7 cm — это наименование получила Flak 18 в контейнерном варианте). Не-



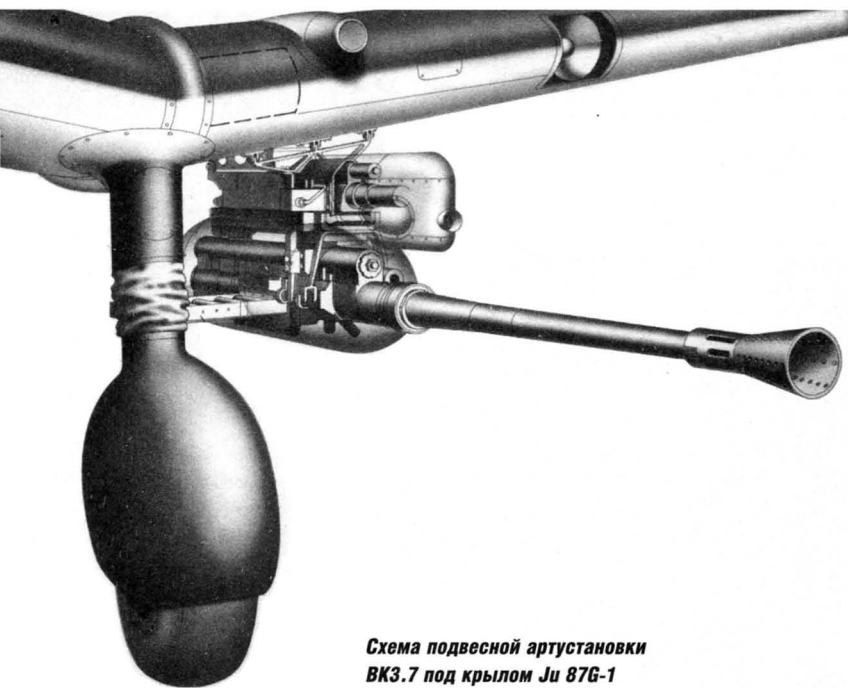
**На аэродром Китцинген, занятый американцами, полковник Г.У. Рудель 8 мая 1945 г. привел шестерку последних способных подниматься в небо самолетов SG2. Так выглядела одна из прилетевших с Руделем машин спустя пару дней**

которые машины оборудовались трубчатыми пламегасителями на выхлопных патрубках, заимствованными от D-8. На таких самолетах можно было «охотиться» за танками и ночью.

Из 230 выпущенных G-2 подавляющее большинство — 174 машины — построил завод «Вессерфлюг» в Лемвердере летом и в начале осени 1944 г. На заключительном этапе войны противотанковые «штуки» использовались немцами для «затыкания дыр», возникавших в результате прорывов войск союзников. Эти самолеты получили в вермахте многочисленные неофициальные наименования вроде «птичка с пушкой» (Kanpenvogel), «убийца танков» (Panzerknacker) или «длинноствольная штука» (Stuka mit den Langen Stangen).

### «Густав» над Восточным фронтом

В начале марта 1943 г. специализированное противотанковое подразделение прибыло в Брянск, где поступило в подчинение командующего воздушным флотом «Ост» генерала Р. фон Грайма. Первый боевой вылет самолеты выполнили 8 марта, а через 10 дней один из Ju 87G-1 № 131097 был сбит огнем с земли, а его экипаж попал в плен. Необычная машина вызвала огромный интерес наших специалистов, однако эвакуировать ее из прифронтовой полосы не удалось; были вывезены в тыл и доставлены в НИП АВ



*Схема подвесной артиллерийской установки  
VK3.7 под крылом Ju 87G-1*

лишь 37-мм пушки. Выяснилось, что они незначительно отличались от стандартных германских зениток, имевших хорошие баллистические характеристики.

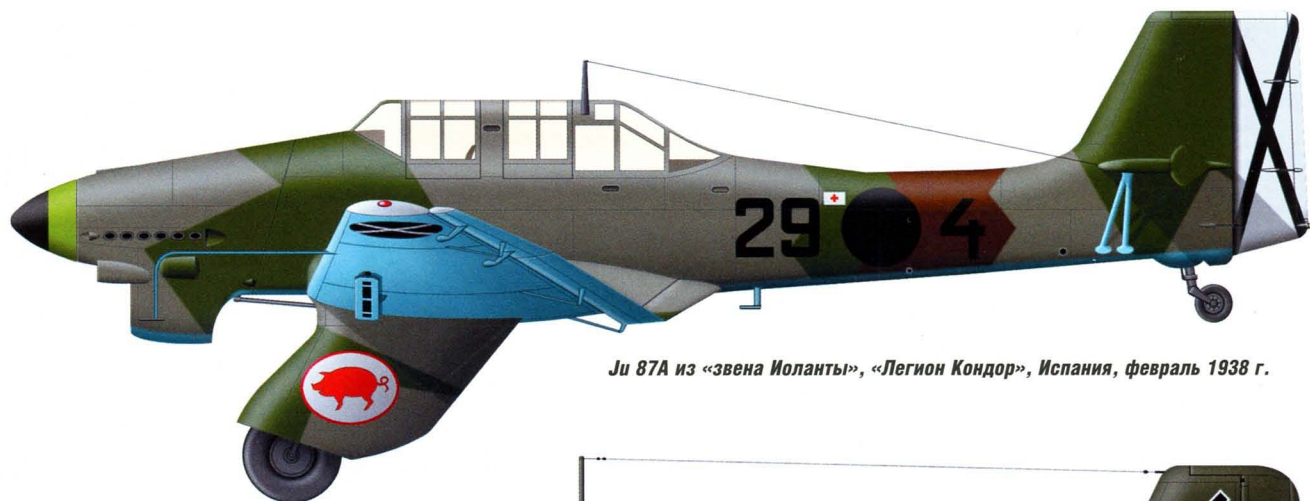
Невозможность провести летные испытания отчасти компенсировал подробный допрос летчика обер-лейтенанта Г. Тренкмана, в котором приняли участие инженеры НИИ ВВС В.Ф. Болотников, А.Г. Аронов и А.С. Розанов (двое последних свободно владели немецким языком). Они обратили внимание на то, что пленный летал практически на всех типах германских самолетов, имел солидный летный стаж и отлично разбирался в авиационной технике. Все сказанное будет справедливо и в отношении пилота Б. Ланговски, чей Ju 87G-1 № 131132 был сбит нашими летчиками 19 марта. Немецкий экипаж попытался на малой высоте воспользоваться парашютами, но, вероятно, оба авиатора погибли.

Любопытно отметить, что до попадания на фронт Ланговски несколько лет проработал на испытательной работе, не имел воинского звания и формально считался рядовым. Однако огромный налет помог ему и другим летчикам успешно освоить сложный в управлении противотанковый «юнкерс», у которого установка тяжелых пушек под крыльями ухудшила маневренность, заметно усложнила технику пилотирования. Только пилоты высокой квалификации могли, планируя под углами 10—12°, поражать советские танки с высоты 50—100 м.

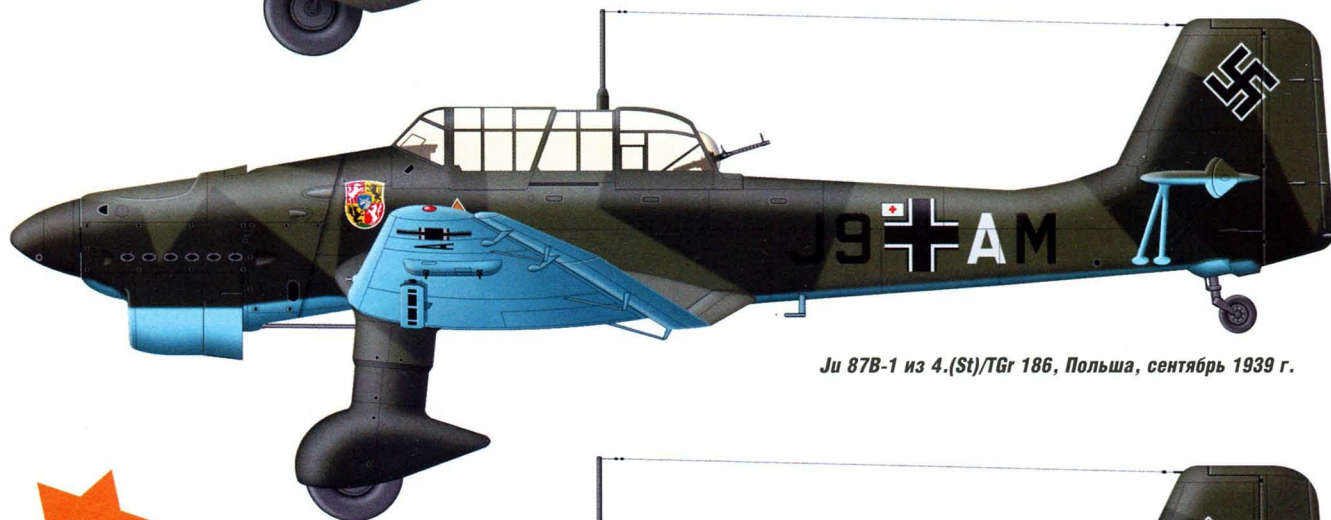
Несмотря на потери, войсковые испытания противотанковых самолетов проходили успешно. В отчете указывалось, что к 3 апреля было уничтожено не менее 116 советских танков, преимущественно севернее Брянска, когда немецкие войска оставляли Ржевский выступ. Особенно эффективными оказались удары по танковым колоннам, которые действовали в отрыве от других соединений и частей, не имея надежного зенитного прикрытия. Советское командование потребовало постоянно сопровождать подвижные соединения штатными средствами ПВО, не пренебрегать оперативной маскировкой, включая создание дымовых завес.

Успехами противотанковые «юнкерсы» были в значительной степени обязаны исключительно опытным и подготовленным экипажам. Одним из таких летчиков по праву считался фельдфебель Г. Лудвиг. Он добровольно вступил в вермахт в апреле 1939 г. в 18-летнем возрасте, а впервые участвовал в боевом вылете 5 июня 1942 г. в составе 3/StG2. Как отмечается в немецком отчете, в следующем месяце молодой летчик добил-





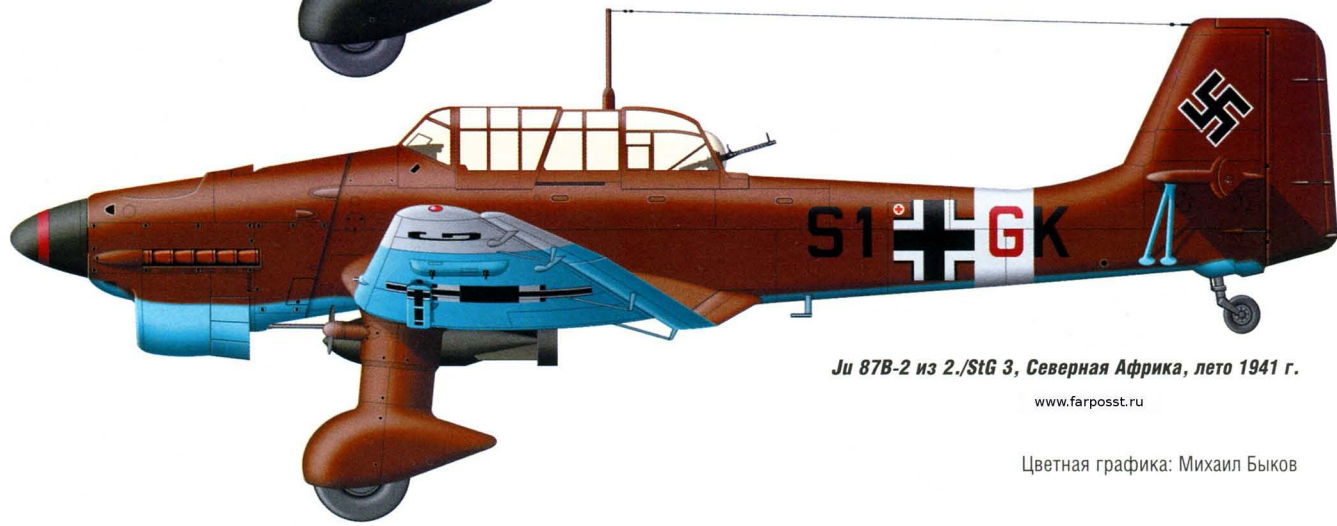
*Ju 87A из «звена Иоланты», «Легион Кондор», Испания, февраль 1938 г.*



*Ju 87B-1 из 4.(St)/TGr 186, Польша, сентябрь 1939 г.*



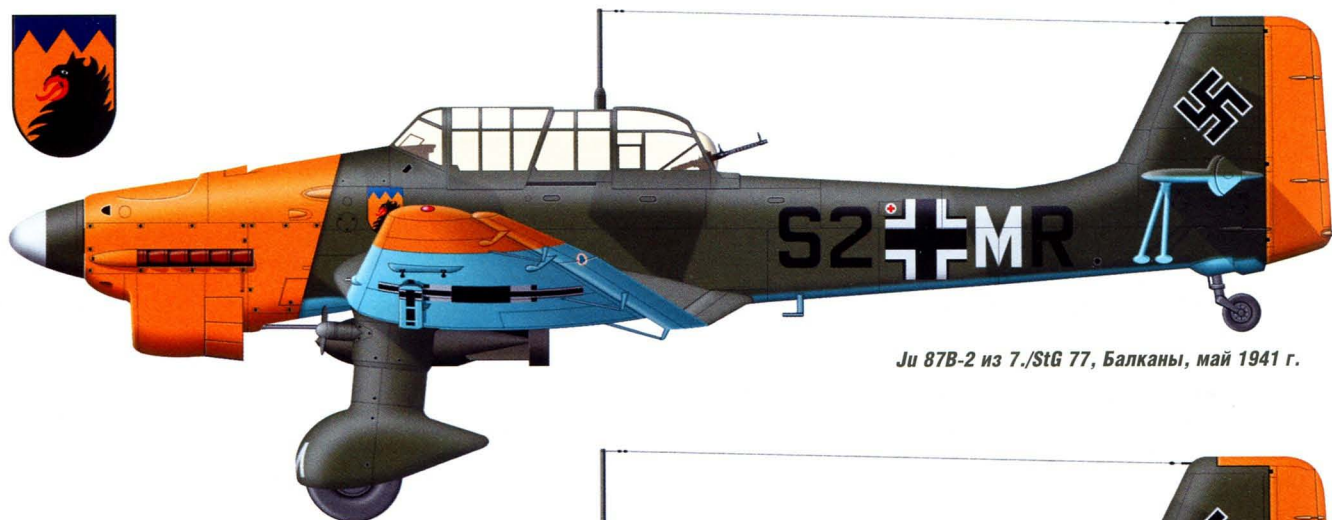
*Ju 87B-1 из 4./StG 1, Франция, июнь 1940 г.*



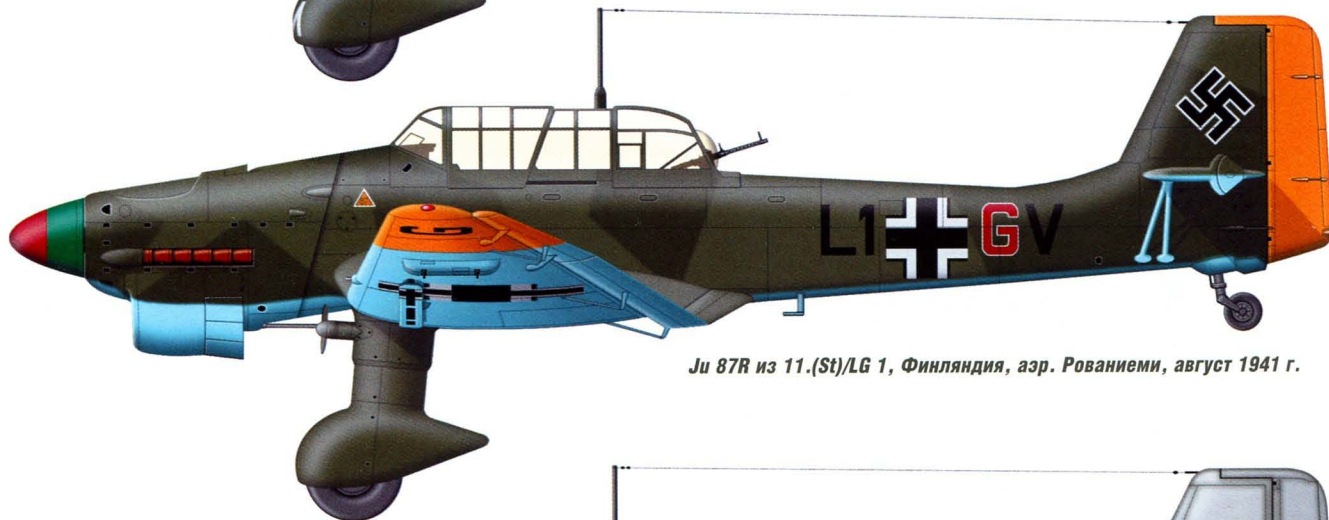
*Ju 87B-2 из 2./StG 3, Северная Африка, лето 1941 г.*

[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

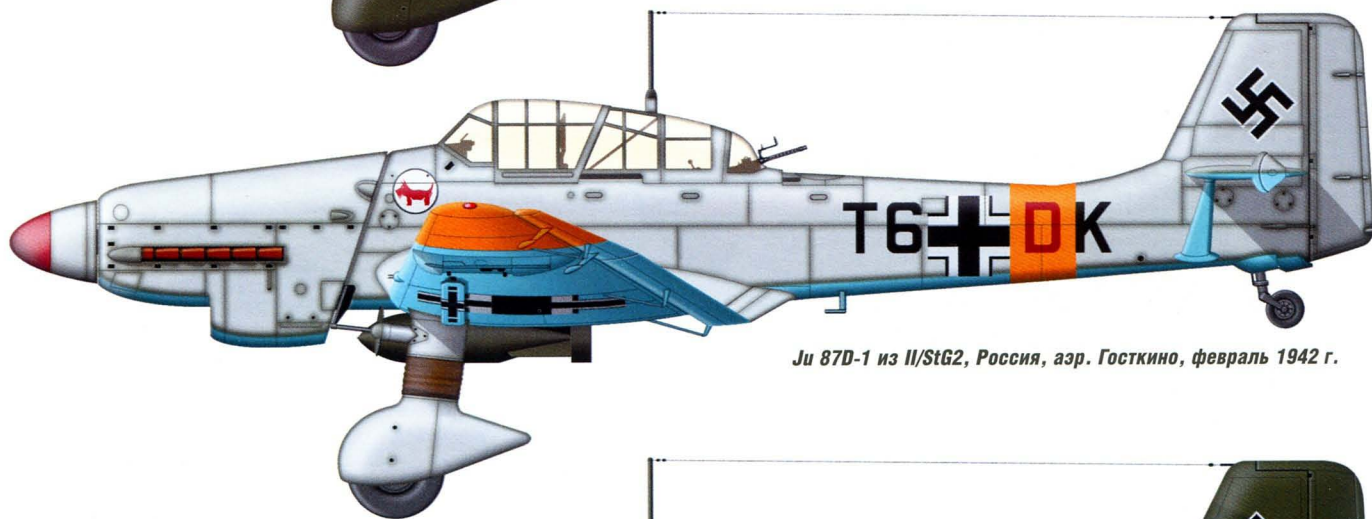
Цветная графика: Михаил Быков



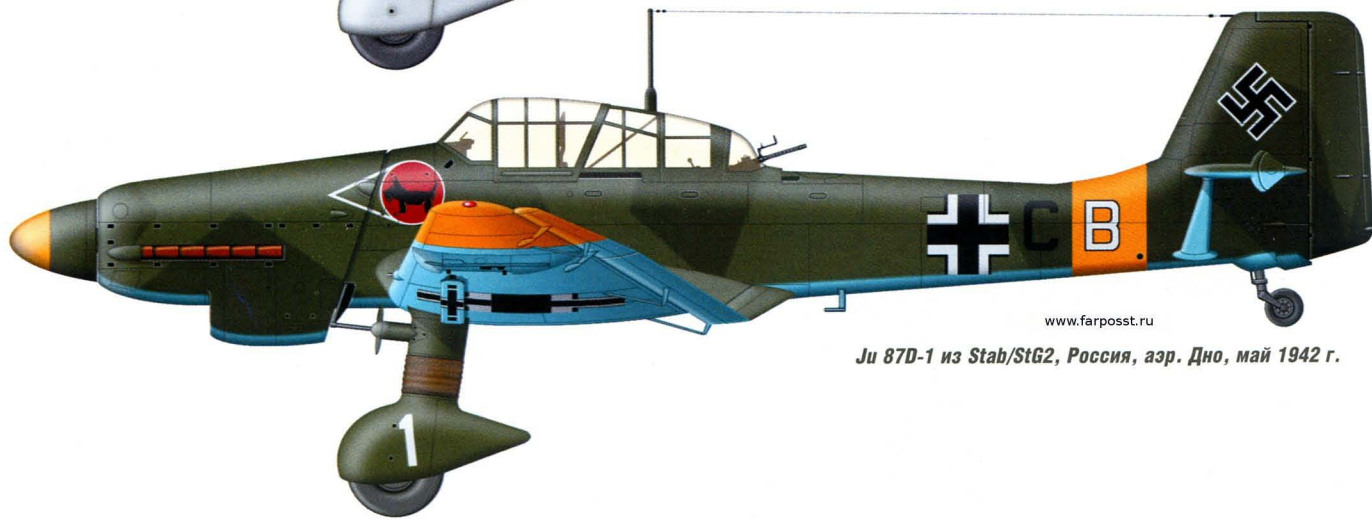
*Ju 87B-2 из 7./StG 77, Балканы, май 1941 г.*



*Ju 87R из 11.(St)/LG 1, Финляндия, аэр. Рованиemi, август 1941 г.*



*Ju 87D-1 из II/StG2, Россия, аэр. Госткино, февраль 1942 г.*



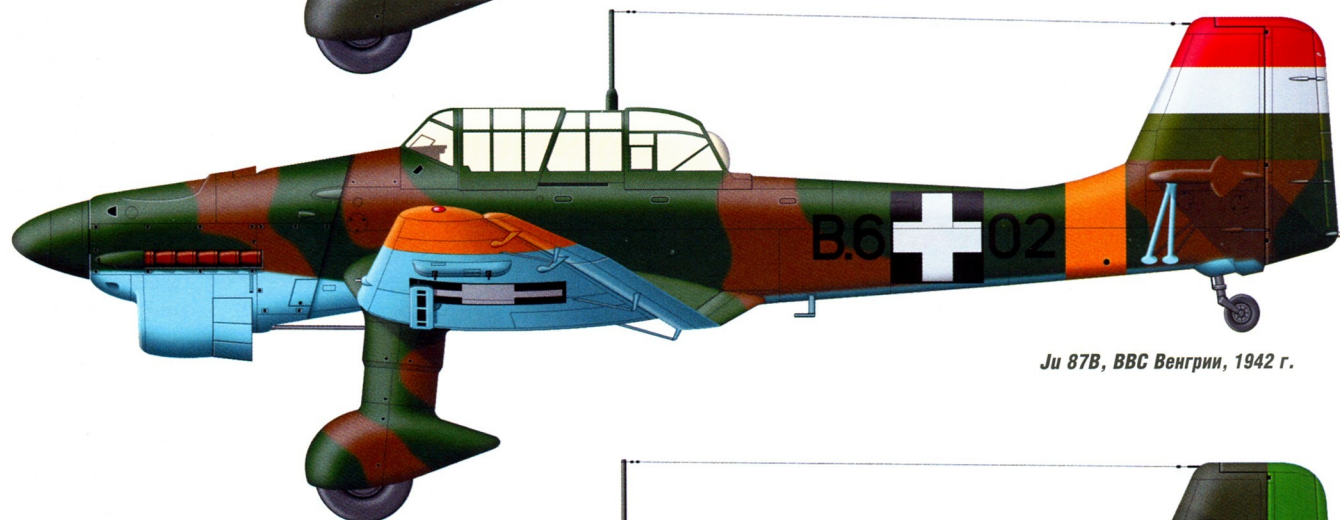
[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

*Ju 87D-1 из Stab/StG2, Россия, аэр. Дно, май 1942 г.*

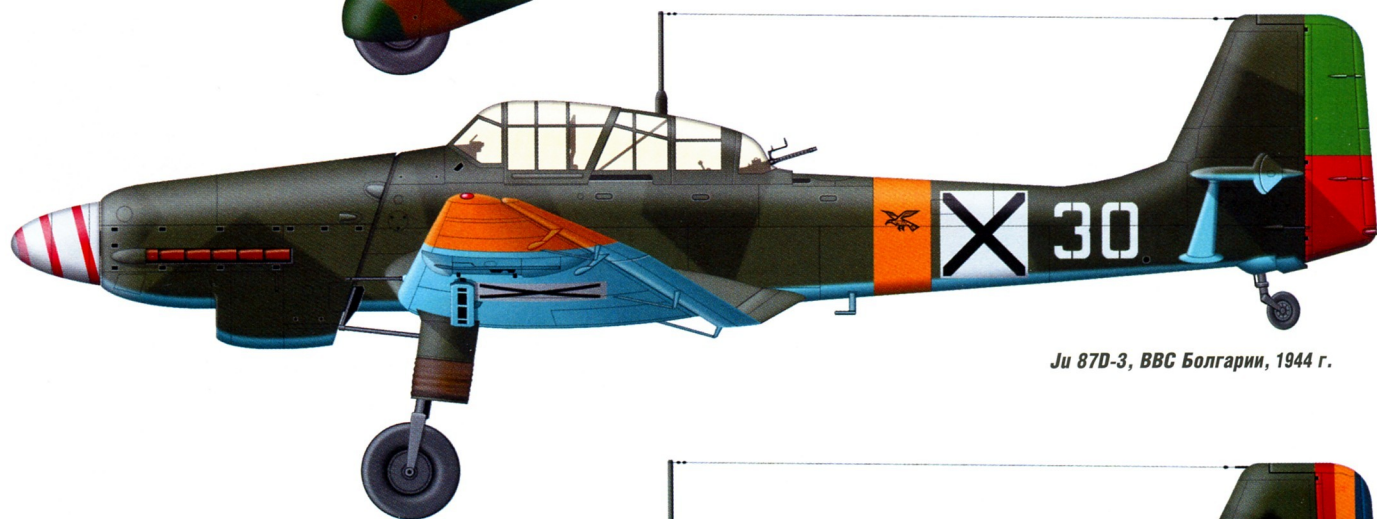




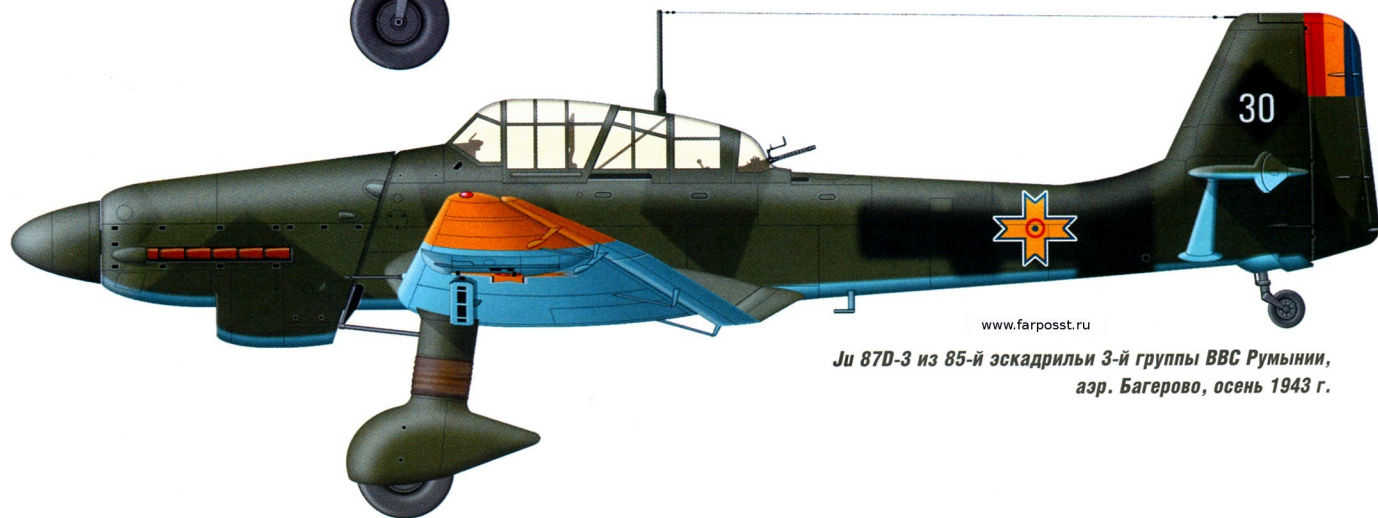
*Ju 87R-2 из 208-й эскадрильи 97-й группы ВВС Италии, весна 1941 г.*



*Ju 87B, ВВС Венгрии, 1942 г.*



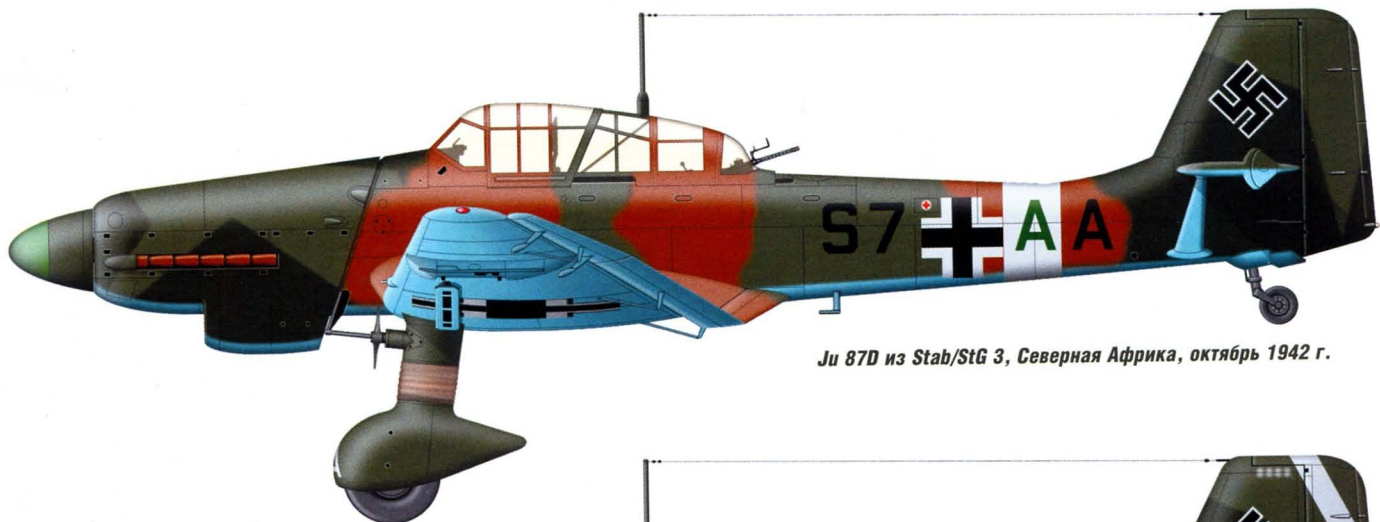
*Ju 87D-3, ВВС Болгарии, 1944 г.*



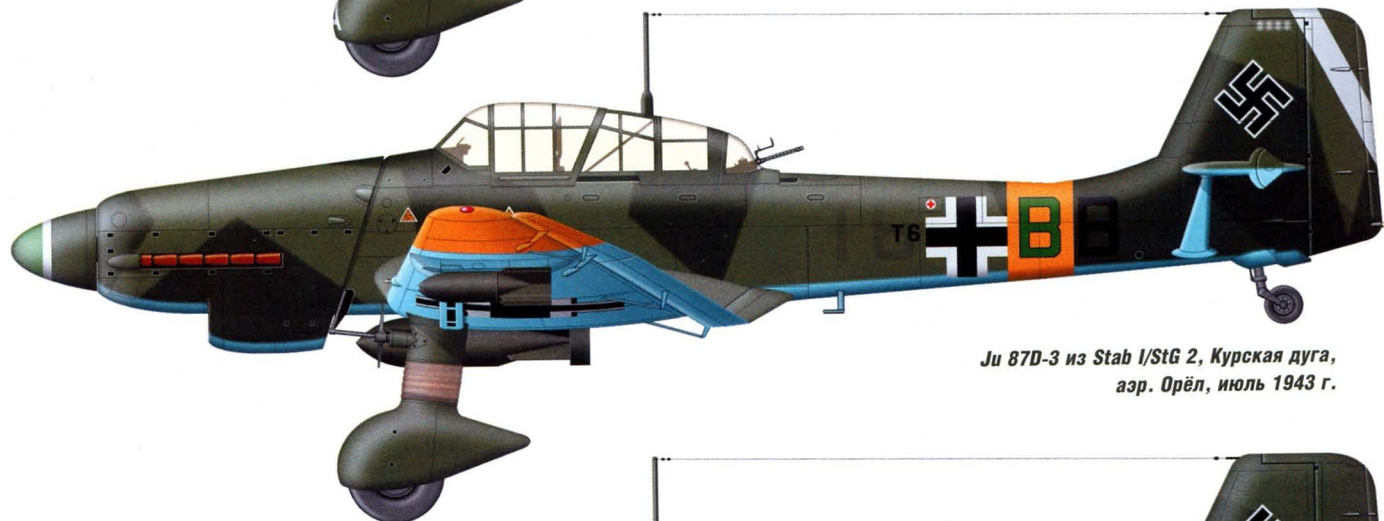
[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

*Ju 87D-3 из 85-й эскадрильи 3-й группы ВВС Румынии, аэр. Багерово, осень 1943 г.*





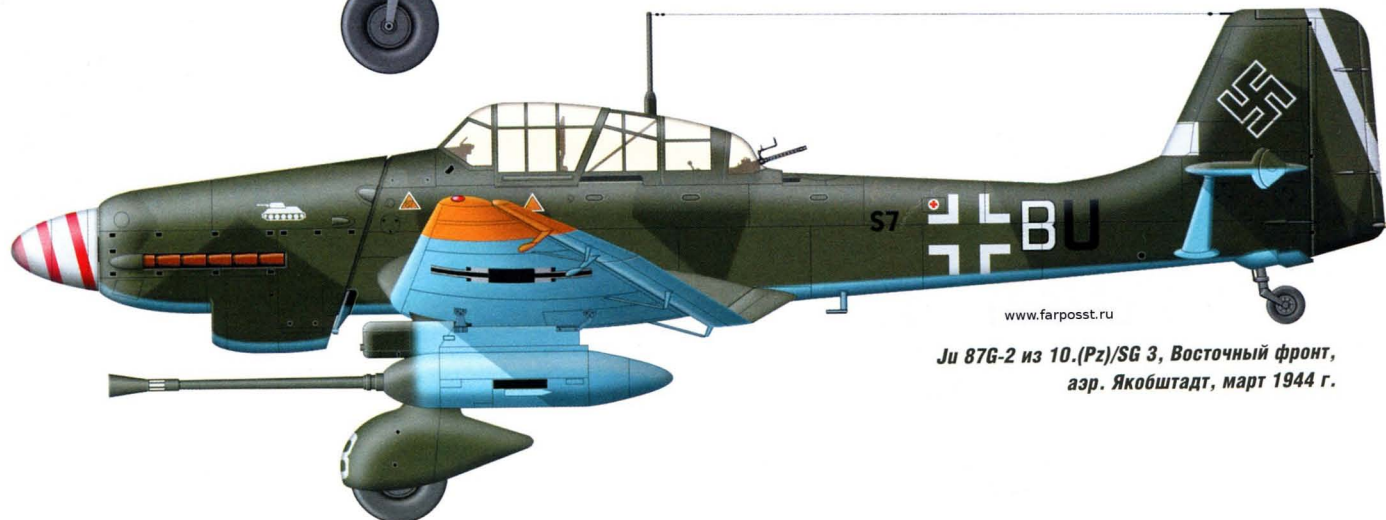
*Ju 87D из Stab/StG 3, Северная Африка, октябрь 1942 г.*



*Ju 87D-3 из Stab I/StG 2, Курская дуга, аэр. Орёл, июль 1943 г.*



*Ju 87G-1 из «Экспериментального противотанкового отряда», лето 1943 г.*



[www.farposst.ru](http://www.farposst.ru)

*Ju 87G-2 из 10.(Pz)/SG 3, Восточный фронт, аэр. Якобштадт, март 1944 г.*

ся попадания в железнодорожный состав в районе Воронежа, несмотря на сильный огонь с земли. Участие в Сталинградской битве под командованием многоопытного капитана В. Диллея закалило молодого авиатора.

В представлении летчика к «Германскому кресту в золоте» 14 января 1943 г. говорилось, что, выполнив около 200 боевых вылетов, Лудвиг поразил 11 и повредил 8 танков, пустил под откос 2 бронепоезда, добился прямых попаданий в 6 железнодорожных составов и 17 артиллерийских позиций, разрушил 6 мостов через Дон и Северский Донец, подавил огонь 13 зенитных батарей, уничтожил 28 автомобилей и 34 гужевых повозок, пустил на дно одно крупное речное судно. Словом, недавний новичок превратился в грозного противника, хорошо освоившего самолет Ju 87. Весной 1943 г. он дополнил навыки атак целей с пикирования азами тактики противотанковой авиации.

Когда «Экспериментальное противотанковое подразделение» перебросили на Керченский полуостров, то главными целями «юнкеров» стали плавсредства в низовьях реки Кубань. На небольших рыбацких лодках советские части перебрасывались из

района Ахтарская на плацдарм северо—восточнее Темрюка, в тыл группировке противника. Им предстояло преодолевать около 50 км пути, скрываясь от атак неприятельской авиации в камышах и зарослях осоки. Однако на многочисленных озерах и у восточного побережья Азовского моря укрыться было трудно — беззащитные деревянные суденышки становились легкой добычей противотанковых Ju 87G. Для повышения эффективности стрельбы, кумулятивные снаряды в боекомплекте были заменены осколочно-фугасными. По немецким данным, счет разбитых плавсредств шел на сотни; один только фельдфебель Лудвиг с 1 мая по 3 июля уничтожил 63 десантные лодки.

Тем временем противотанковые самолеты ждало серьезное испытание: им предстояло принять участие в операции «Цитадель». Здесь с первых часов приходилось действовать в условиях сильной советской ПВО, большого насыщения переднего края зенитными средствами. Однако, по официальным данным, безвозвратные потери в Курской битве не превысили трех—четырех «Густавов», что можно объяснить как живучестью конструкции самолетов, так и их недостаточно интенсивным применением.

**Боекомплект установки ВКЗ.7 состоял из двух обойм по шесть снарядов в каждой**



«После первого дня боев, — вспоминал Г.-У. Рудель о событиях 5 июля 1943 г., — механикам пришлось хорошо потрудиться, поскольку мой самолет получил серьезные повреждения от зенитного огня. Жизнь у такого самолета не слишком долгая, но главное заключалось в другом. Удалось избавиться от проклятья, витавшего над нами, и в виде пушечной «штуки» получить оружие, которое можно было использовать на разных, весьма удаленных друг от друга участках фронта, и позволяющее расправиться с огромным количеством советских танков. Летчики моего отряда радовались как дети. Такие же чувства испытывало командование группы и всей эскадры, поскольку самолет явно оправдал все возлагавшиеся на него надежды. Штаб разослал телеграммы по всем авиационным экспериментальным противотанковым подразделениям, требуя, чтобы все исправные машины были направлены на фронт вместе с экипажами. Таким образом, сформировали противотанковый отряд, и он поступил под мое командование».

Знаменитый немецкий «эксперт» утверждал, что в ходе первого же вылета на Обоянском направлении удалось уничтожить четыре советских танка, а к вечеру количество горящих от его пушек бронированных машин достигло дюжины. Отдавая должное летному мастерству, мужеству и профессионализму германского аса, хочется все же усомниться в правдивости его докладов. Ведь летчик просто не имел возможности проверить результаты своей стрельбы, а «обстрелянный с малой высоты танк», вовсе не синоним словосочетания «взорванный танк»; в конце концов, Рудель мог попасть, скажем, в гусеницу, а густой дым, расстила-

вшийся в июле на полях белгородчины, ничего не доказывает. К тому же, противотанковым отрядом Pz.St./StG2, созданным как и Pz.St./StG1 на базе расформированного «Экспериментального противотанкового подразделения», командовал не Рудель, а обер-лейтенант Г. Шюбель.

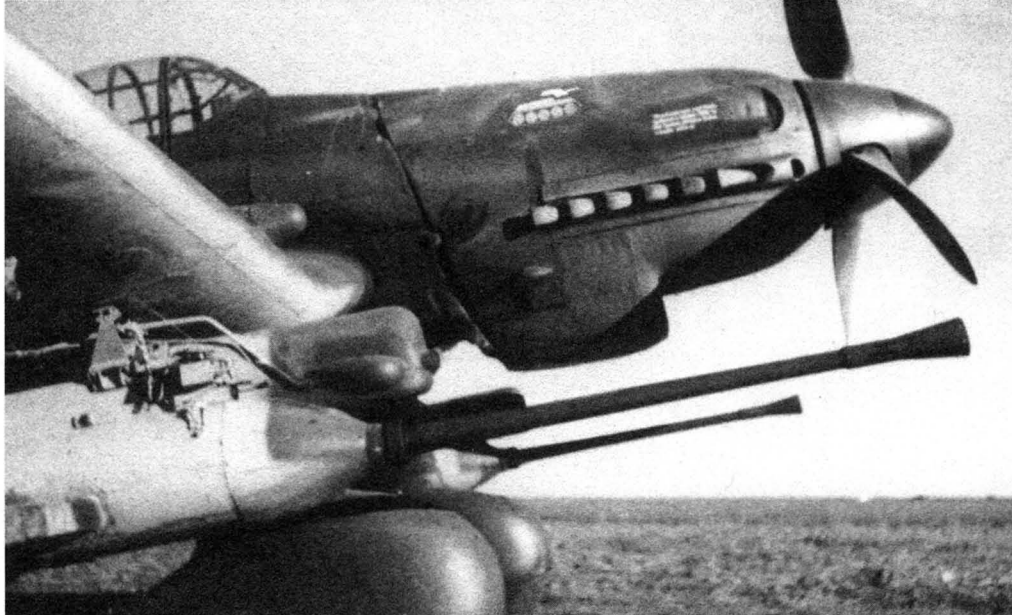
В ходе летних боев 1943 г. немцы отработали тактику применения противотанковых «юнкерсов». Считалось оптимальным использовать их в сопровождении обычных пикирующих «штуков». Противотанковые самолеты заходили на цель с тыла, таким образом сразу «убивая двух зайцев». Во-первых, в случае боевого повреждения Ju 87 имел хорошие шансы совершить вынужденную посадку в расположении собственных войск. Во-вторых, крышки и жалюзи моторного отсека неприятельских танков имели бронирование меньшей толщины, защищали менее надежно, а трубопроводы мотора, другие агрегаты и пары топлива значительно увеличивали пожароопасность.

В Смоленской операции, начавшейся 12 августа, принял участие отряд Pz.St./StG1, который в середине месяца перебазировался из Карачева в Смоленск. Задача, поставленная перед личным составом подразделения, не отличалась от обозначенной ранее: уничтожать прорвавшиеся вражеские танки, совместно с бомбардировочными и штурмовыми частями не допускать вражеские танковые прорывы. По донесениям германской разведки, плотность огня советской зенитной артиллерии оказалась в 4—6 раз ниже, чем во время Курской битвы, что должно было привести к снижению немецких потерь от огня с земли.



**Противотанковый самолет Ju 87G-1. Обратите внимание на белую эмблему на капоте мотора — стилизованный танк T-34**





**С двумя артиллерийскими установками общей массой около 900 кг «восемьдесят седьмой» был чрезвычайно неуклюж... и очень опасен**

Как только советские войска перешли в наступление, противник начал стягивать к участку прорыва свои резервы, задействовал крупные силы авиации. С 13 по 16 августа Люфтваффе нанесли несколько массированных ударов бомбардировщиками He 111 и пикировщиками Ju 87, в перерывах между которыми звеньями действовали противотанковые самолеты. Особенно сильно пострадали части 5-го мехкорпуса и танковые полки 6-го гв. кавкорпуса.

В ходе операции, проводившейся в три этапа, Красной Армии удалось продвинуться на запад на 200—250 км, форсировать десятки рек, включая Десну и Сож, освободить Смоленск, более 7500 других населенных пунктов. Однако дальнейшего развития наступление не имело, немцы смогли удержать хорошо оборудованные позиции, обескровить ударные соединения. Специальная комиссия под председательством Г.М. Маленкова, разбиравшая впоследствии причины неудачных операций на западном направлении, в ходе которых продвижение измерялось сотнями метров, установила, что только за время трех попыток освободить Оршу в октябре—ноябре 1943 г. лишь безвозвратные потери приближались к 20 тыс. человек.

В некоторых документах нашли отражение действия Ju 87, оборудованных 37-мм пушками. Так, 22 октября восьмерка «хейнкелей» отвлекла внимание патрулирующих советских истребителей, в то время как находившиеся значительно ниже 9 Ju 87D и G безнаказанно прорвались к нашему переднему краю, после чего бомбили и обстреливали танковую колонну. А при прорыве неприятельской обороны 15 и 16 ноября, части 2-го гв. тк понесли значительный ущерб именно от противотанковой авиации.

На центральном направлении действовал отряд Pz.St./StG1, базировавшийся в Орше. Осенью 1943 г. аэродром находился в 30 км от линии фронта и насчитывал 8—10 «юнкеров», включая 4 противотанковых. 6 октября он был переименован в 10(Pz.)/SG1, а 18 октября — в 10(Pz.)/SG77. Одним из наиболее успешных «истребителей танков» по праву считался обер-фельдфебель У. Мундт (он участвовал в боевых действиях на «штутках» с первых дней польской кампании), выплывший с 5 октября по 30 ноября 55 вылетов. В отдельные дни его экипаж поднимался в воздух в сложных метеоусловиях, при низкой облачности и тумане.

Однако сами немцы не преувеличивали результаты применения новых «штук» по одной причине: их было слишком мало — число противотанковых «юнкеров» не превышало десятка. Начальник Генерального штаба Люфтваффе генерал Г. Кортен поставил перед генерал-инспектором штурмовой авиации полковником Э. Купфером задачу удвоить количество действующих противотанковых подразделений. В результате 27 января 1944 г. в Орше сформировали новый 10(Pz.)/SG1, а 7 марта в Якобштаде — 10(Pz.)/SG3, причем основой для обоих стал летный и технический состав бывшей группы II/StG2.

В течение длительного времени действия германских противотанковых самолетов сопровождались относительно небольшими потерями. В советских документах отмечалось, что они, как, впрочем, и пикировщики, и штурмовики, стремились появиться над головами танкистов и нанести удар в тот момент, когда наша истребительная авиация уходила на свои аэродромы. А крадущихся вблизи земли «штук» с 37-мм пушками «яс-

**Пристрелка пушек  
ВКЗ.7 в тире**



требки» со средних высот часто вовсе не замечали на фоне леса; танковые и механизированные корпуса могли надеяться только на штатную и приданную зенитную артиллерию.

Ситуация изменилась летом 1944 г., с началом крупных наступательных операций Красной Армии — «сталинских ударов». В результате принятых мер, в частности, нацеливания зенитчиков на борьбу с низко летящими самолетами, широкого использования РЛС, противодействие штурмовикам Люфтваффе стало значительно более эффективным. В ходе операции «Багратион» наступление развернулось на широком фронте и протекало успешно. Германское командование стояло перед лицом крупной катастрофы. Оно попыталось, как неоднократно делало это и раньше, используя авиацию, парировать наиболее опасные прорывы. В некоторых немецких документах части штурмовой авиации сравниваются с пожарной командой.

Так, в начале августа войска группы армий «Север» были отрезаны от центральной группировки, советские войска теснили ее с юга к Балтике, а начавшееся наступление 3-го Прибалтийского фронта с востока грозило окончательно смять немецкий фронт. Германское командование начало переброску к угрожаемому направлению резервов из Польши и Восточной Пруссии, задействовало основные силы авиации, стянуло авиача-

сти с других участков Восточного фронта. В частности, на аэродромы Прибалтики прибыли части 2-й штурмовой эскадры (штабной отряд, группа III/SG2 с приданным противотанковым отрядом).

Они вступили в бой утром 13 августа, когда погода значительно улучшилась. Майор Рудель, неоднократно упоминавшийся в эти дни в сводках Верховного командования вермахта и Люфтваффе, незадолго до этого вступивший в командование эскадрой и имевший на боевом счету более 300 поверженных советских бронированных машин, накануне заявил, что «будет ежедневно уничтожать по 40 танков, если, конечно, такое количество удастся обнаружить».

Действительно, 13 августа общее количество пролетов немецких самолетов возросло. В журнале боевых действий группы армий «Север» отмечалось, что восточнее г. Валк (Валга) противотанковые «штуки» попытались сорвать атаку моторизованного соединения большевиков. Подробностей боев за эти и несколько последующих суток немцы не сообщили, а вечером 23 августа стало известно: противотанковое подразделение было выведено из Прибалтики и срочно переброшено в Румынию, а затем Венгрию.

Как теперь известно, 19 августа над г. Эгрли в Курляндии был подбит зенитным огнем самолет Руделя, пилот получил ранение в ногу, сумел дотянуть до расположения

своих войск, но при приземлении «юнкерс» превратился в груды металлолома. Пострадал также находившийся в задней кабине и выполнявший обязанности борт-стрелка военврач Э. Гадерман. Констатируя этот приговорный факт, германское информационное агентство напомнило, что Рудель огнем 37-мм пушек навсегда остановил уже 320 русских танков, и выразило надежду: счет его побед вовсе не закрыт.

При отражении советского наступления в Белоруссии и Прибалтике наиболее успешно действовал отряд 10(Pz.)/SG3. Прибыв в начале июля в Лиду, а затем Ковно (Каунас), подразделение на подступах к Вильню (Вильнюсу) уничтожило 32 танка, 13 грузовиков, подавило огонь 5 зенитных установок, а в ходе штурмовки советской моторизованной колонны вывела из строя 21 танк из 25. Согласно официальному отчету, с начала формирования противотанкового отряда до 25 сентября 1944 г. огнем пушек и разрывами авиабомб было уничтожено ровно 300 танков, собственные потери составили 8 Ju 87D и 10 Ju 87G.

Представляется, что данные об успехах сильно преувеличены, а о собственных потерях далеко неполны: не учтены, в частности, брошенные машины на аэродроме Херсонес, вблизи Севастополя в конце апреля 1944 г. и списанные в ходе боев в Румынии в следующем месяце. 2 мая, например, отряд недосчитался трех «Густавов»: один был сожжен при налете советской авиации на аэродром Роман, второй сбит истребителями

около Ясс, а третий совершил вынужденную посадку «в результате обстрела с земли и технических неисправностей» и не подлежал восстановлению, однако эти машины не вошли в общий список потерь.

Лидер этого подразделения капитан А. Куффнер считался на завершающем этапе войны одним из лучших пилотов и командиров противотанковой авиации. Когда 7 января 1945 г. было решено из двух отрядов на Ju 87G (бывшие 10(Pz.)/SG1 и 10(Pz.)/SG1), а также одного отряда на FW 190F сформировать новую группу I (Pz.)/SG9, Куффнеру поручили ее возглавить. В это время продолжали действовать как самостоятельные подразделения 10(Pz.)/SG2 и 10(Pz.)/SG77. Всего в противотанковых отрядах авиации Восточного фронта в начале января насчитывалось около 40 «юнкерсов» с 37-мм пушками.

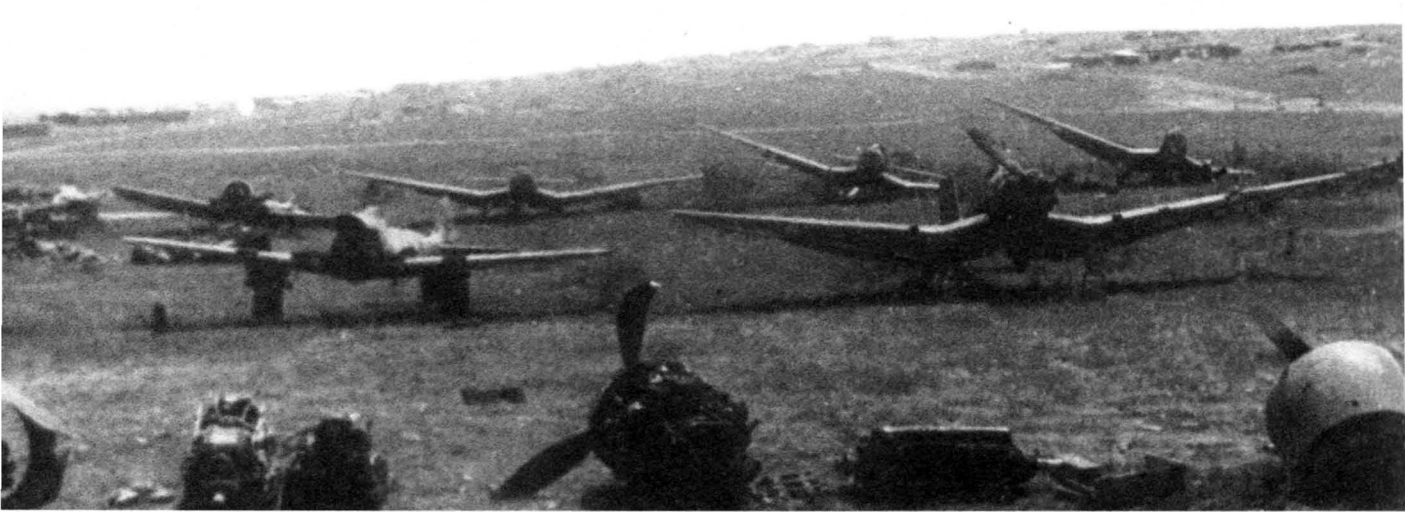
Однако значительная часть «Густавов» находилась теперь в составе SchleppGr1, что можно расшифровать как 1-я группа буксировщиков планеров. История части вкратце такова. Она была сформирована в ноябре 1943 г. в окрестностях Белграда из подразделения связи, использующего планеры (Verbindungskommando (S)1). В конце 1944 г. командир группы буксировщиков капитан К. Херцог неожиданно для себя получил приказ принять под свое начало 26 Ju 87G-2, оборудовать их буксирными приспособлениями и приступить к тренировочным полетам личного состава.

31 января 1945 г. в результате бомбоштурмового удара по аэродрому Позен не подле-

**Еще одно кладбище  
германской авиатехники**







**По меньшей мере четыре  
Ju 87 угодили на свалку**

жали ремонту по меньшей мере 12 относительно недавно выпущенных Ju 87G-2, что нашло отражение в одном из отчетов Люфтваффе (указаны номера списанных самолетов: 490181, 490208, 490226, 491210, 491214, 491215, 491225, 492664, 492677, 492687, 492691, 492692). Вместе с самолетами сгорели планеры DFS 230 и Go 242. Само решение передать противотанковые «штуки» в SchleppGr1 может вызвать изумление: одно из наиболее эффективных противотанковых средств борьбы, которым располагали Люфтваффе, превращалось в самолет достаточно мирной профессии.

**Эта машина  
переделана из Ju 87D-3  
с дополнительным  
бронированием по бортам  
кабины и бронестеклом  
на козырьке фонаря**

Вероятно, причиной явилось то, что с успехом применять грозное оружие могли только очень опытные летчики. Несомненно, количество таковых в Люфтваффе в конце войны оказалось меньше, чем успели по-

строить Ju 87G-2. Можно вспомнить: большинство Ил-2 с 37-мм пушками также не нашли применения на фронте по прямому назначению. Далеко не однозначные оценки возможности применения пушки НС-37 на самолете Як-9Т для борьбы с танками или другими бронированными целями противника давали и наши летчики-истребители. Например, пилоты 287-й иад, в которой все три полка были вооружены в основном истребителями Як-9Т (69 машин из 98 имевшихся), отмечали слабость бронирования своего самолета, что вело к излишним потерям, поскольку стрелять из пушки по наземным целям приходилось с малых высот в районах, хорошо прикрытых малокалиберной зенитной артиллерией. Для борьбы с бомбардировщиками противника на аэродромах Як-9Т, по их мнению, не обладал достаточной дальностью полета. Наиболее удачные примеры ударов по наземным целям связывались с атаками железнодорожных эшелонов и автомобильных колонн. Отмечалось, что летчик самолета с «большой пушкой» должен быть снайпером, иначе игра не стоит свеч.

На заключительном этапе войны немцы понесли не только большие потери в противотанковых самолетах, но лишились многих лучших летчиков штурмовой авиации. Так, 20 января 1945 г. погиб обер-фельдфебель Г. Лудвиг из 10(Pz.)/SG2. Согласно записям в его летной книжке, вдобавок к ранее достигнутым успехам на пикировщике, он до своей гибели уничтожил огнем 37-мм пушек 39 и повредил 24 танка, поджег самоходку СУ-122, подавил огонь 4 легких зенитных установок, неоднократно громил колонны автомашин и повозок на дорогах. При этом экипажу 20 раз приходилось вести оборонительные бои против советских истребителей, в ходе которых летчик неоднократно получал легкие ранения, приводил машину на



### Боевой состав противотанковых отрядов, летавших на Ju 87

Дата	На 1 марта 1944 г.				На 25 апреля 1944 г.			
Тип самолета	G-1	G-2	D-3	D-5	G-1	G-2	D-3	D-5
10(Pz.)/SG1	4	4	2	1	5	4	1	9
10(Pz.)/SG2	5	—	—	8	1	3	—	8
10(Pz.)/SG3	—	8	—	—	—	8	1	4
10(Pz.)/SG77	—	—	—	—	—	10	—	—
Всего	9	12	2	9	6	25	2	21
Итого	21 Ju 87G		11 Ju 87D		31 Ju 87G		23 Ju 87D	

Примечание: Кроме того, по одному Ju 87G-1 на каждую дату имелось в составе III/SG2

аэродром буквально «на честном слове». Два стрелка Лудвига были смертельно ранены.

29 января 1945 г. стало последним днем для обер-фельдфебеля У. Мундта из I (Pz.)/SG9. Он погиб в разбившемся на вынужденной посадке «юнкерсе» при выполнении 537-го вылета около г. Бютов в Померании, а находившиеся в задней кабине радист и механик отделались ранениями и ушибами. 8 февраля советские зенитчики в очередной раз сбили самолет Руделя. Ju 87G-2 № 494220 с шевронами командира эскадры задымил и «жестко» приземлился около Лебуса (недалеко от Франкфурта-на-Одере). Вновь раненый в ногу полковник едва не умер от потери крови, однако находившийся на борту врач Э. Гадерман оказал первую помощь, после чего в госпитале СС в Зелове летчику ампутировали голень стопы и направили долечиваться в Берлин. Согласно немецким хроникам, в тот день Рудель поджег 13 советских танков, из которых 11 ему занесли на счет, включая тяжелый ИС-2, а общий счет уничтоженной бронированной техники достиг 516 ед.

Проявив незаурядное мужество, Рудель вернулся на фронт, вновь приступил к полетам на «штуках». Две машины его штабного отряда Ju 87G-2 № 494227 и 494013 получили повреждения на аэродроме Нимес-южный в середине апреля из-за технических неисправностей и повреждения шасси при посадке с сильным боковым ветром и вскоре стали трофеями наших войск. 30 апреля при возвращении на аэродром Зульте около Шверина группа Ju 87G подверглась внезапной атаке «Спитфайров». Вспыхнули семь «штук»; погибли командир группы I (Pz.)/SG9 кавалер «Дубовых листьев» капитан А. Куффнер (745 вылетов), один из его подчиненных обер-лейтенант Р. Носсек (965 вылетов), сменивший Куффнера в командовании отрядом, другие экипажи. Огромный боевой опыт и искусство планериста (около 900 боевых вылетов, несколько тысяч часов учебной работы) помогли обер-фельдфебелю В. Бромену (в бою он сам сбил одного из англичан) посадить горящую машину на полюс, после чего его с ранением и ожогами направили в госпиталь.

*Ju 87G-2 в полёте*



# НА РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ

## «Штуки» в Средиземноморье — заключительный этап

Для экипажей пикировщиков из I/StG3 1942 г. начался большими неприятностями. В первый день января 16 Ju 87 в сопровождении группы Bf 109 вылетели для нанесения удара по английским войскам в районе Бардии. Здесь они впервые встретились в воздухе с новым противником — истребителями Кертисс «Киттихаук» из 3-й эскадрильи английских королевских ВВС. Прежде немцам приходилось иметь дело только с «Томагавками», у которых мотор был менее мощным, вооружение слабее, аэродинамика существенно худшей.

Заметив большую группу истребителей противника, «юнкерсы» немедленно освободились от бомб и встали в оборонительный круг. Восьмерка «Киттихауков» отделилась и перешла в набор высоты, а остальные связали боем «мессершмиттов», которые не смогли оказать помощь своим подопечным. Атаками сверху в лоб ударная восьмерка сумела поджечь три Ju 87, которые остались догорать на земле. В бою с «мессерами» англичане потеряли один «Киттихаук». Шесть «штурк», вернувшихся с задания, привезли раненых членов экипажей. Такие серьезные потери заметно сказались на боевом духе экипажей. Англичане уверяют, что после этого боя «юнкерсы» нередко стали сбрасывать бомбы, не долетая до целей. При этом служба радиоперехвата отмечала панические возгласы немецких радиооператоров, преду-

ждавших о появлении английских истребителей, которых на самом деле поблизости не было.

В начале января 1942 г. Люфтваффе приняли очередную попытку поставить на колени Мальту. За первую неделю 1942 г. остров бомбили 500 германских самолетов, в том числе и «штуки» из StG3. Интенсивность налетов в январе в 2,5—3 раза превысила декабрьский показатель. Тяжелое положение англичан усугублялось тем, что два из трех аэродромов истребительной авиации оказались непригодными для полетов из-за проливных дождей. Немецкие пикировщики навещали Мальту по два—три раза в день, искусно используя облачность и всегда атакуя со стороны солнца. В этот период экипажи Ju 87 освоили новый тактический прием для снижения эффективности огня зениток противника. Начав пикирование на один из объектов, самолет вдруг выравнивался, изменял курс и вновь переходил в пикирование, но уже на другую цель. Быстрое изменение положения машины сильно затрудняло определение угла упреждения, зенитчики «мазали», а потери немцев заметно уменьшились. Прошло немало времени, прежде чем англичане сумели приспособиться к такому маневру. На советско-германском фронте этот прием получил название «двухступенчатое пикирование».

Однако для проведения систематических налетов в течение длительного времени у фельдмаршала А. Кессельринга не хватило сил. В Западной пустыне ситуация резко

*Самолет командира  
эскадры StG3  
майора В. Зигеля*







*Ju 87D-3 из 3./StG3  
застрял в грязи  
на аэродроме  
неподалеку  
от Туниса*

обострилась в связи с начавшимся английским наступлением. Командование 2-го воздушного флота было вынуждено вновь перебросить значительные силы в Северную Африку и снизило накал боев за Мальту.

К середине января 1942 г. войска Роммеля были отброшены в район Эль Агейлы, откуда «лиса пустыни» нанес ответный удар. Удачно использовав ненастную погоду, «приземлившую» английскую авиацию, 21 января немецкие и итальянские дивизии устремились на восток. С воздуха им оказывали поддержку все три группы StG3 (I/StG1 в январе 1942 г. была переименована в II/StG3, а II/StG2 — в III/StG3), аэродромы которых почти не пострадали от ливней. Роммелю удалось снова захватить Бенгази, нанести поражение англичанам и едва не поставить их на грань катастрофы.

С конца февраля линия фронта в Северной Африке стабилизировалась почти на три месяца. Обе стороны накапливали силы.

Весной 1942 г. первой в эскадре начала перевооружение на Ju 87D-1/trop группа III/StG3. В этот период группа участвовала в налетах на Мальту с аэродрома Сан Пьетро. По состоянию на 10 мая она имела 23 машины (из них 10 исправных). Вскоре «Доры» появились и в I группе (на 10 мая — 43 машины, из них 28 исправных), а II получила их уже в разгар лета.

Вновь опередив англичан, 26 мая 1942 г. Роммель начал очередное наступление, в ходе которого он намеревался заставить англичан покинуть Египет. Командующий германского Африканского корпуса хладнокровно бросил в атаку на сильно укрепленные английские позиции четыре итальянские дивизии. Сковав англичан, Роммель направил немецкие 15-ю и 21-ю танковые, а также 20-ю легкую дивизию в обход южного фланга группировки противника. Танки с трудом передвигались по песчаным барханам, немало их с заглохшими моторами ос-



*Брошенный в мае 1943 г.  
в Тунисе «восемьдесят  
седьмой» из первого  
отряда StG3. Солдаты  
союзников отодрали  
часть обшивки со  
свастикой на сувениры*

талось стоять посреди пустыни, однако дивизиям удалось столь любимая немцами внезапность. Ошалевшие «томми» не могли поверить своим глазам, когда в их тыловые лагеря на полном ходу стали врваться танки с крестами.

Но и на этот раз сил у итало-немецкой группировки не хватило. Англичанам удалось прикрыться от вторжения немцев, повернув против них дивизии второго эшелона. Попытки повлиять на ситуацию испытанным способом — массированными налетами авиации на опорные пункты противника — натолкнулись на решительное противодействие английских истребителей.

Поддержку Африканского корпуса с воздуха осуществляли 312 немецких самолетов, в том числе около полусотни Ju 87 из частей StG3 майора В. Зигеля. 29 мая дважды вылетавшим на задание группам «штурм» пришлось сбросить бомбы, не достигнув цели. В конце мая самолеты авиационного командования «Африка» совершали по два—три вылета в сутки. Силы немецких экипажей таяли. 4 июля, воспользовавшись материалами радиоперехвата, англичане подкараулили их итальянских коллег и сбили одного «пичиателли», а также пару истребителей CR 42. В этот же день пикировщик Ju 87, на котором летел командующий 2-м воздушным флотом Кессельринг, подвергся атаке английских истребителей и совершил вынужденную посадку в районе Бир Хаким. Вскоре за фельдмаршалом прилетел «Шторх» и вывез его в расположение германских войск.

Роммель настойчиво стремился к цели — Суэцкому каналу. По его приказу «юнкерсы» буквально смели английские позиции у Бир Хакима, совершив более 1400 самолето-вылетов. 11 июня Бир Хаким пал, вслед за ним десятью днями позже немцы захватили Тоб-

рук, который мужественно держался весь 1941 г. Но это была «пиррова победа». Слишком много сил было затрачено, слишком усложнилась проблема снабжения. Роммелю пришлось остановиться, когда англичане в панике начали покидать Александрию. Почувствовав реальную опасность, командование британских вооруженных сил принялось спешно наращивать группировку в Египте.

Вскоре туда стали прибывать новые британские авиационные подразделения, собранные «по крохам» отовсюду. По английским данным, только 3 июля противник лишился 16 Ju 87, В этот день сильно пострадала группа I/StG3. Один из ее отрядов перехватили «Харрикейны» из 33-й и 73-й эскадрилий. В результате боя немцы потеряли три пикировщика. Но это было только начало. Спустя всего два часа остальные исправные самолеты I/StG3 вылетели для нанесения удара по огневым позициям английской артиллерии. Их прикрывали 20 истребителей Bf 109. При подходе к цели вся эта группа была атакована 1-й южноафриканской и 274-й английской истребительными эскадрильями. «Юнкерсы» немедленно сбросили бомбы и встали в оборонительный круг. «Мессершмитты» попытались связать противника боем, но неудачно. Эскадрилья англичан сцепилась с ними, а южноафриканцы вплотную занялись «штурками». Только двум из 15 вылетевших на задание Ju 87 удалось вернуться на свой аэродром.

Согласно германским источникам, к 10 июня в Африке на аэродромах Тмими, Дерна, Бу Ханья в штабном и 4-м отрядах, а также в I группе имелось 53 пикировщика (35 исправных) и это количество примерно удвоилось в начале следующего месяца после переброски сюда других частей и подразделе-



На хвосте Ju 87D-1  
немецкая свастика.  
Что около него  
делает итальянец?



**Штурмовик (тормозные  
щитки демонтированы)  
Ju 87D-5 на окраине  
аэродрома в  
Северной Италии**

лений 3-й эскадры. Генерал-квартирмейстер Люфтваффе признал гибель 3 июля около Эль-Аламейна четырех Ju 87R № 5690, 6122, 6188, 6272 и шести членов экипажа. Следовательно, британские заявки представляются сильно преувеличенными. Не нашли документального подтверждение и результаты налета «Киттихауков» 5 июля по аэродрому Даба, когда немцы, якобы, потеряли девять Ju 87, шесть Ju 88 и семь Bf109. Наибольшие неприятности германским пикировщикам доставил неожиданный прорыв британских танков и бронемашин к аэродрому Куосаба: под огонь попали пять Ju 87R (из них только машина № 6237 подлежала восстановлению) и один из новейших Ju 87D-1/trop № 2178. Всего за июль немцы лишились в Африке около 30 «штуков».

Осенью 1942 г. положение итало-немецких войск в Африке стало совсем безрадостным. 23 октября под Эль-Аламейном после десятиминутной артиллерийской подготовки перешла в наступление английская 8-я армия. Англичане сосредоточили в Африке 750 боевых самолетов, из них 530 исправных. Немцы смогли противопоставить им не более полутора сотен своих машин, в том числе «штуки» из I и III/StG3 (II-я группа базировалась в Сицилии и участвовала в налетах на Мальту). С 24 октября англо-американская авиация начала энергичную борьбу с немногочисленной немецкой авиационной группировкой на ее аэродромах. Ударам подверглись базы в Фуке, Даба, Куосаба и Сиди Ханейш. Среди погибших 26 октября около аэродрома Куосаба был командир I/StG3 капитан К. Вальтер. Уцелевшие «штуки» перебазировались подальше от линии фронта, что немедленно сказалось на оперативности выполнения заявок сухопутных войск.

В воздухе немецкие самолеты регулярно сталкивались с британскими истребителями и несли чувствительный урон. Так, 11 ноября 15 Ju 87 из I/StG3 (все исправные самолеты группы) вылетели для нанесения удара по колонне английских танков и грузовиков в районе Соллума. Их прикрывала шестерка Bf 109G из JG27. Эскаорт оказался недостаточно надежным, что подтвердили результаты воздушного боя. «Киттихауки» из 2-й южноафриканской истребительной эскадрильи частью сил связали «мессершмитты», а другой навалились на «штуки». В этой схватке, по английским данным, было уничтожено 11 «юнкерсов». В данном случае немцы признают тяжелые потери. Был сбит самолет командира группы обер-лейтенанта М. Моссдорфа, одного из наиболее опытных пилотов StG3, который попал в плен. Он начал воевать еще в Польше, к осени 1942 г. выполнил около 200 боевых вылетов и являлся обладателем полного спектра наград: «Рыцарского креста», «Германского креста в золоте», «Железных крестов» 1-го и 2-го класса, медалей за Судеты, Болгарию и Африку.

Незадолго до этого, 8 ноября 1942 г., англо-американские войска высадились во Французской Северной Африке. Положение немецкого Африканского корпуса стало совсем незавидным. Командование Люфтваффе вновь попыталось усилить 2-й воздушный флот, в том числе и за счет изъятия части сил с Восточного фронта. Для противодействия угрозе с запада в Африку вернулась II/StG3, которой поставили задачу разрушить мост в районе Меджиз Эльп-Баб. По мнению А. Кессельринга, это должно было замедлить продвижение двух дивизий союзников. Но группе не повезло. 25 ноября на ее аэродроме Джедейда появились 60 анг-



лийских бронемашин, совершивших глубокий обход по пустыне и оставшихся незамеченными. Пушки и пулеметы англичан открыли губительный огонь по ненавистным «штукам», и вскоре все было кончено. Только нескольким «юнкерсам» удалось ускользнуть. Общие потери пикировщиков в Африке в ноябре превысили 50 машин.

После высадки англо-американских войск во Французской Северной Африке итало-немецкая группировка оказалась «между двух огней». Скучные силы авиационного командования «Африка» пришлось разделить пополам. Войска Роммеля в Триполитании теперь взаимодействовали с авиационным командованием «Юг» (в том числе с III/StG3), а дивизии фон Арнима в Тунисе — с «Авиакомандованием Тунис» и «Командой Рота» (по одному отряду II/StG3 в каждом из соединений); всего имелось 35—40 исправных «штуков».

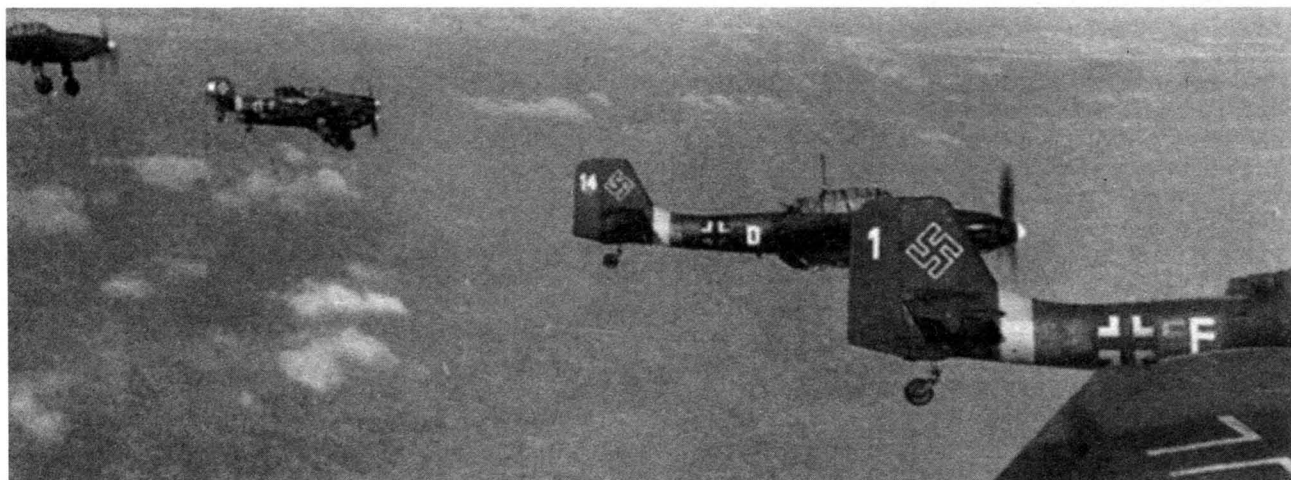
«Клещи» англо-американских армий сжимались. В ходе тяжелых боев в период наступления 8-й армии генерала Монтегомери группа III/StG3, например, понесла тяжелые потери (в ней осталось всего 12 экипажей). 23 января 1943 г. англичане ворвались в Триполи, Роммель был вынужден отступить на линию «Марет» у границы Туниса. Теперь две итало-немецкие группировки в Африке стояли буквально спиной к спине. 14 февраля немцы предприняли последнюю попытку переломить ход борьбы и начали контрнаступление. В этот день самолеты Ju 87, Hs 129, FW 190 и Bf 109 «Авиакомандования Тунис» совершили около 400 боевых вылетов на поддержку своих войск. В дальнейшем плохие погодные условия ограничили применение авиации обеими воюющими сторонами.

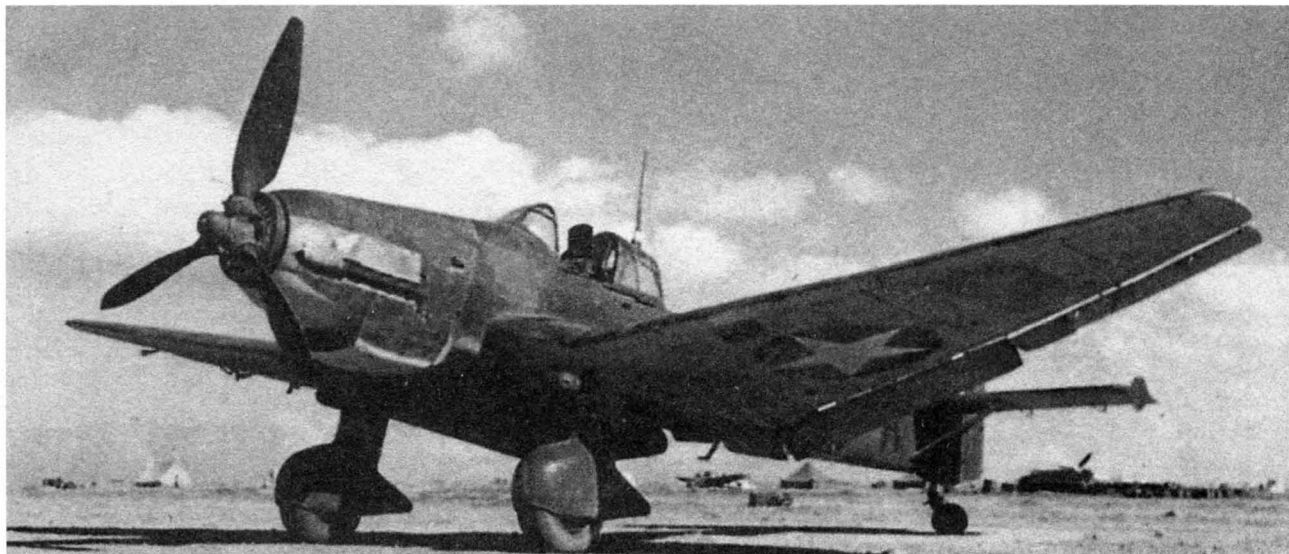
**Эти машины  
с необычными  
цифровыми кодами  
на рулях направления  
принадлежали учебной  
эскадре SG151**

В начале апреля 1943 г. пилотам «штуков» пришлось познакомиться с новым противником. 3 апреля группа «Спитфайров», пилотируемых американцами, напала на строй «юнкерсов» из II/StG3. Несмотря на солидный истребительный эскорт, состоявший из «мессершмиттов» и «фокке-вульфов», американские пилоты проявили себя с лучшей стороны. По их докладам, в этом бою было уничтожено не менее 14 Ju 87. Спустя два дня перелетавшую из Сицилии в Тунис большую группу немецких самолетов (в основном Ju 52/3m) атаковали американские двухмоторные истребители P-38 «Лайтнинг». Среди сбитых машин противника американцы отметили два Ju 87, буксировавшие планы.

17 апреля английские «Спитфайры» сумели уничтожить пять «штуков» из группы, попавшей им на глаза в районе Оуд Зага. Сопrotивление итало-немецких войск в Африке становилось все слабее. Немцы поэтапно перебрасывали уцелевшие авиационные подразделения на Сицилию. Наконец, 12 мая 1943 г. все было кончено — остатки группировки стран «Оси» капитулировали.

Потеряв Африку, Германия и Италия оказались в незавидном положении. Их военному командованию приходилось гадать, куда направят союзники свой следующий удар. Выбор был широк, недаром Черчилль назвал Средиземноморье «мягким подбрюшьем Европы». Высадка могла быть произведена в Сицилии, Сардинии, Крите или Греции... Разумеется, немцы догадывались, что союзники, скорее всего, высадутся на итальянских островах. Подтверждением тому служит распределение сил немецкой авиации на театре военных действий в июле 1943 г. В составе 2-го воздушного флота (генерал-фельдмаршала В. фон Рихтгофена), зона от-





ветственности которого включала Сицилию, Сардинию и собственно Италию, имелось 885 боевых самолетов. В то же время авиационное командование «Юго—Восток», размещенное на Балканах и в восточной части Средиземноморья, располагало всего 265 машинами.

10 июля 1943 г. на аэродромах Сицилии базировались 175 немецких самолетов. Среди них не было ни одного Ju 87. Спустя девять дней на острове осталось всего 25 самолетов Люфтваффе. К этому времени наряду с другими авиационными частями немцы перебросили в Южную Италию две группы пикирующих бомбардировщиков: II/StG3 из Греции и I/StG3 из Советского Союза. Впрочем, активность «штук» в июле была сравнительно невелика. Это объясняется двумя обстоятельствами: большим численным превосходством авиации союзников над районом высадки и значительной удаленностью его от аэродромов базирования «юнкерсов». Более подходящим для действий Ju 87 оказалось восточное Средиземноморье. Осенью 1943 г. немцы начали здесь свое наступление. Оно имело целью затруднить для союзников десантирование на Балканах, а также продемонстрировать Турции, кто является хозяином положения в этом регионе. 12 сентября немцы внезапным ударом захватили остров Родос с его аэродромами Марица и Салато. На них разместились Ju 87 из StG3 и Bf 109 из JG27. В октябре Кессельринг организовал ряд успешных тактических ударов по островам в Эгейском море, захваченных англичанами. Казалось, время повернуло вспять. Под завывания в воздухе моторов «штук» и градом пуль вы-

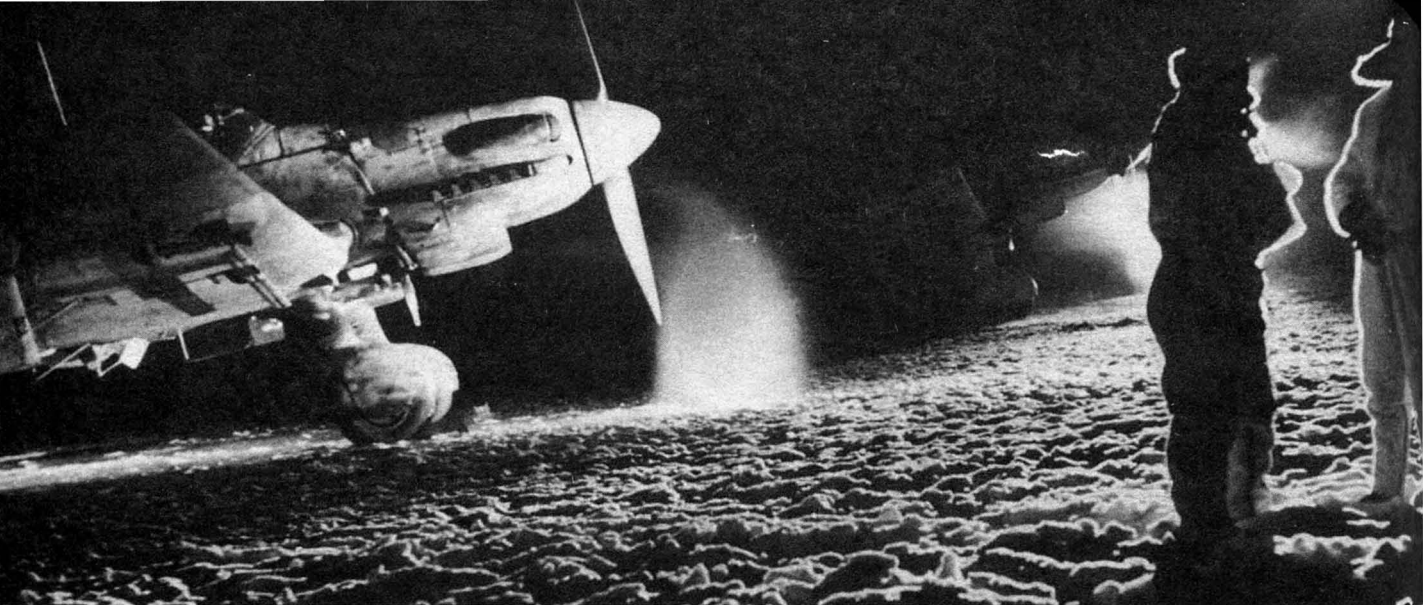
прыгивающих с транспортных самолетов десантников англичане теряли один остров за другим. Для захвата острова Кос потребовалось всего 140—150 вылетов Ju 87 и 500 парашютистов генерала Мюллера. Затем немцы приступили к бомбежке Лероса, а 12 ноября высадили на него десант на транспортных самолетах Ju 52/3m. После захвата этого острова англичане вынуждены были оставить Сирос и Самос. Но эти эффектные удары уже ничего не меняли. Судьба войны решалась не на Эгейских островах. Вскоре последние части пикировщиков перелетели на Восточный фронт.

### Ночью нас никто не встретит...

Создание в составе Люфтваффе подразделения легкомоторной авиации стало реакцией немцев на интенсивное использование подобных самолетов, особенно бипланов У-2, их советским противником. Германское командование решило применить сходные машины и построить тактику их применения, копируя приемы русских «кукурузников». В октябре—ноябре 1942 г. в составе всех воздушных флотов и других авиационных объединений Восточного фронта были сформированы «вспомогательные бомбардировочные отряды» (Behelfskampfstaffel).

На вооружении подразделений имелись преимущественно самолеты Ag 66 и Go 145, хотя в качестве легких ночных бомбардировщиков также использовались He 46, He 45, W 34, FW 58, Hs 126 и др. В феврале 1943 г. вспомогательные подразделения переформировали в «беспокоящие противника отряды» (Stoerkampfstaffel), сохранив их при тех же объединениях; характер решаемых задач

**Трофейный Ju 87D-1 в руках американцев. У машины нет кока винта и сдвижной части фонаря стрелка. Кроме того, крыльевые пулеметы демонтированы, как и тормозные решетки под крылом**



**Пилоты «юнкеров» из  
ночной «беспокойщей»  
группы готовятся  
к вылету**

и тактика применения не изменились. К этому времени на советско-германском фронте действовало более 150 самолетов.

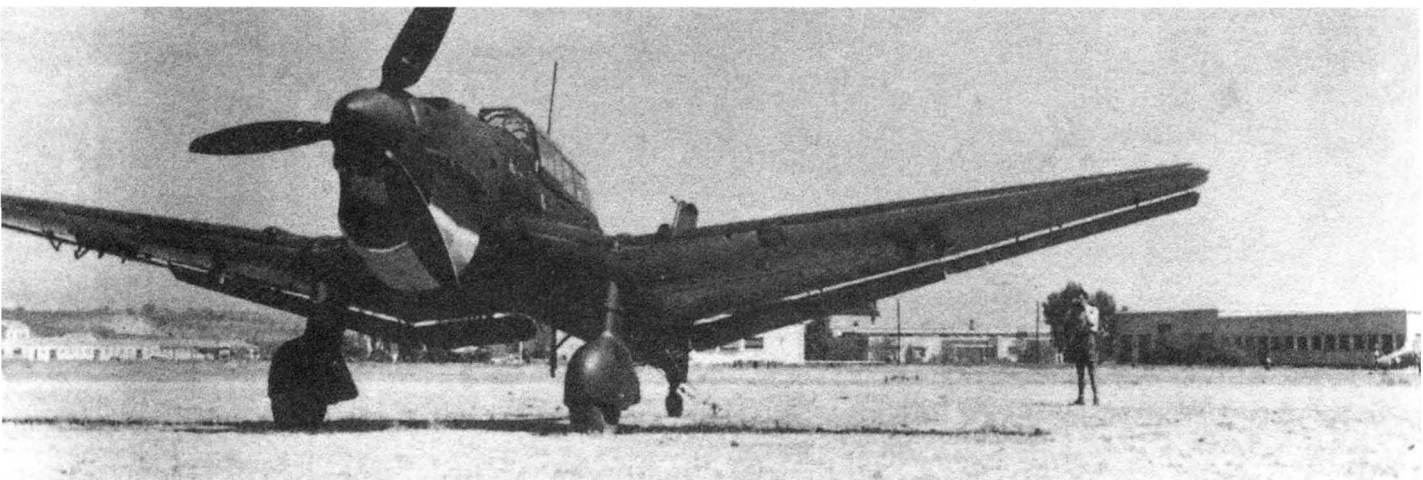
Первые Ju 87 поступили в отряд 4-го Stoerkampfst. 4-го ВФ в конце марта—начале апреля 1943 г. отчасти случайно. В окрестностях г. Николаева, где в конце зимы действовал крупный центр по воссозданию частей пикировщиков, осталось немало «штук», применявшихся в качестве учебных. Их-то и передали в состав нового отряда, который после укомплектования перебазировался в Донбасс на аэродром Краматорская. Ночной отряд с высот 500—1000 м, часто приглушая моторы, бомбил в темное время суток главным образом скопления наших войск в населенных пунктах у Северского Донца, переправы, мосты, колонны автомашин.

**Итальянская «Берта» на  
аэродроме Трапани.  
Справа вдали —  
истребитель «Фиат» G.50**

Иногда «юнкеры» вылетали задолго до захода солнца. Так, 5 мая они вместе с «хейнкелями» в 20 ч 15 мин бомбили железнодорожную станцию Булацеловка — под удар

попал эшелон с боеприпасами. Как отмечалось в отчете управления ПВО Юго-Западного фронта, в результате налета вражеской авиации сгорели 2 паровоза и 26 вагонов, пострадали многие станционные постройки. Неприятельские ночные самолеты осуществляли неоднократные удары по городу и станции Красный Лиман. По данным нашей разведки, на аэродроме Краматорская на 17 июня находилось около 30 Ju 87 из состава 77-й эскадры пикировщиков и 4-го «беспокойщего» отряда 4-го ВФ.

Вероятно, первый экипаж ночного «юнкера» (Ju 87B-1 № 5189) был сбит днем 12 июля примерно в 50 км северо—восточнее Славянска. По словам попавшего в плен стрелка ефрейтора А. Русирхена, он не имел специальной летной подготовки, зимой 1942—1943 гг. служил в аэродромной роте в Николаеве, а после выполнения 15 ночных вылетов был награжден «Железным крестом» 2-й степени.





В это время решался исход операции «Цитадель». Генерал-фельдмаршал Э. Манштейн напрягал последние силы группы армий «Юг», стремясь прорваться к Курску со стороны Белгорода, поэтому основные силы 4-го воздушного флота продолжали сражаться в составе VIII-го авиакорпуса, а IV-й авиакорпус располагал преимущественно разведчиками и ночными штурмовиками. Получив сведения о подготовке советским командованием контрудара на Юго-Западном фронте, немцы активизировали действия имевшихся в Донбассе авиачастей, включая «беспокоящий» отряд.

Впоследствии 4-й «беспокоящий» отряд неоднократно действовал днем, например, в начале августа 1943 г. с аэродромов харьковского аэроузла, куда его перебросили для действий против наступающих войск Степного фронта. По немецким данным, на 30 сентября в составе 4-го воздушного флота насчитывалось 75 «беспокоящих» машин (56 исправных), из которых имелось 11 «юнкерсов» (8 исправных). Основное количество вылетов выполнялось с полевых аэродромов на западном берегу Днепра, между Кировоградом и Запорожьем, преимущественно против войск 3-го Украинского фронта, а в октябре отряд переименовали в 1/NSGr5.

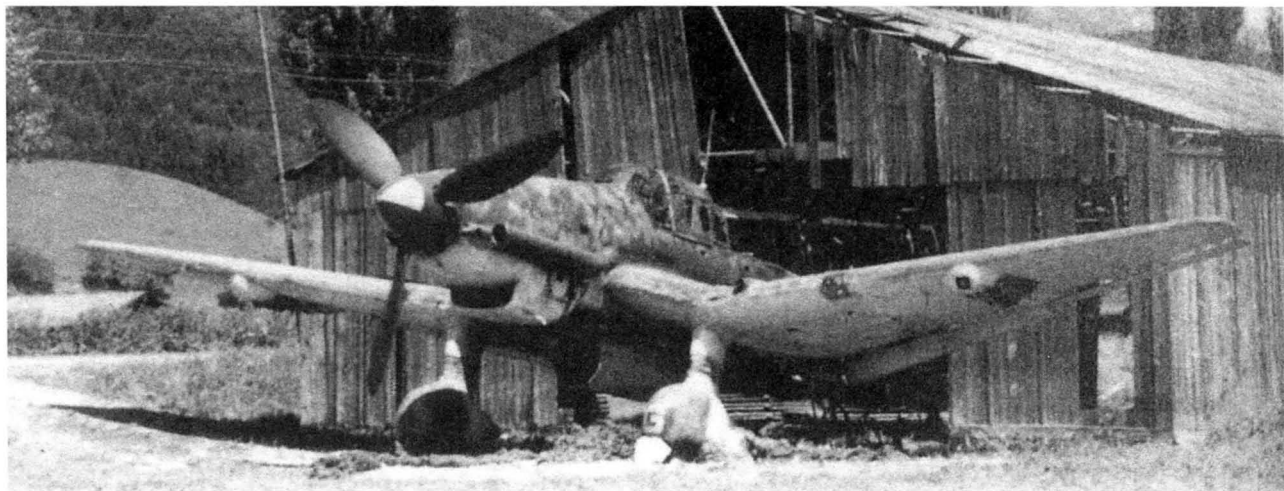
Еще летом 1943 г. на основе школы начального обучения А/В 110 в Штубендорфе ее командир майор А. Зан организовал 11-ю школу слепых полетов, которая приступила к обучению летного состава ночным действиям. 15 октября последнее учебное заведение переформировали в эскадру SG111, дополнили ранее имевшийся парк самолетов (FW 58, Ar 96, W 34 и др.) машинами Ju 87 и приступили к отработке тактики применения легких ночных штурмовиков.

В октябре 1943 г. генерал-инспектор штурмовой авиации подполковник Э. Купфер принял решение создать ночные штурмовые группы на основе отдельных подразделений. В этот момент количество «штук» в них было незначительно. Это и понятно: на советско-германском фронте пикировщики Полмана продолжали активно и большими группами действовать в светлое время суток. Иная ситуация сложилась на Западном фронте, где уже давно дневные вылеты Ju 87 сопровождалась большими потерями.

Одной из первых перевооружилась на Ju 87 группа NSGr9, базировавшаяся в Центральной и Северной Италии (в Турине и Удине). В начале 1944 г. она весьма активно использовала самолеты итальянского производства CR.42 и Ca.314. В марте группу перевели на новые, увеличенные штаты. Для пополнения личного состава дополнительные экипажи были взяты из групп NSGr2 и 3, а также новые машины из учебной эскадры SG151. Их оборудовали пламегасителями, оснастили специальной радиоаппаратурой и покрасили матовой краской. В ночь на 3 апреля 1944 г. группа совершила первый боевой вылет на «юнкерсах» против союзных войск в районе Неттуно-Анцио.

Начавшийся весной процесс перевооружения дневных штурмовых частей с Ju 87 на FW 190 привел к высвобождению значительного количества «штук». Так, базировавшаяся в Каунасе группа NSGr1 приняла около 50 машин от SG3, причем 1-й отряд прошел переучивание на «юнкерсы» в период с 15 мая по 10 июня, а 2-й отряд — с 14 июня по 6 июля 1944 г., после чего часть убыла в Вормит для действий на Западном фронте. Вместе с NSGr2 и NSGr 20 группа NSGr1 вошла в состав боевого соединения «Халенслебен».

**Хвостовая часть  
Ju 87D-7 заведена  
в сарай, вероятно,  
для выполнения ремонта**



Эта машина с заводским номером 141286 была построена предприятием «Везерфлюг» в 1944 г. в варианте D-5, но позднее переоборудована в D-8. В конце войны действовала в составе NSGr10 и попала в руки англичан



К началу осени 1944 г. были полностью перевооружены на «юнкерсы» шесть отрядов, а к 1 ноября в восьми отрядах насчитывалось 285 Ju 87 (всего имелось 445 ночных штурмовиков разных типов). Несмотря на сложные погодные условия, временами действия «штурк» были весьма успешными: экипажам удавалось добиваться попаданий в точечные цели, такие, как мосты, шлюзы, склады боеприпасов. В частности, подобные случаи отмечались в Голландии и Бельгии. Только в ноябре группа NSGr2 капитана Х. Мюллера из трех отрядов выполнила из района Кельна около 500 вылетов, потеряв по разным причинам, прежде всего не связанным с противодействием ПВО союзников, девять «Дор».

Командир NSGr9 майор Р. Фрост, вероятно, был единственным из четырех ночников — кавалеров «Рыцарских крестов», некоторое время летавшим на боевые задания на Ju 87D. До перевода во вспомогательный бомбардировочный отряд «Авиакомандования Дон» этот летчик имел огромный опыт инструкторской работы, а затем осуществил много полетов на бомбардировщике He 111 в эскадре KG27. Придя в NSGr9 в качестве командира отряда, а затем сформировав и возглавив штаб группы, Фрост до конца ноября 1944 г. выполнил на Западном фронте 40—50 вылетов на «штурке» ночью.

На Востоке группа NSGr8 после пополнения в конце лета 1944 г. самолетами Ju 87D, продолжала действовать на крайнем северном фланге. Когда 7 октября Красная Армия начала Петсамо-Киркенесскую операцию, против примерно 1000 советских самолетов противник сосредоточил 140 своих, в том числе 58 ночных штурмовиков (37 Ju 87 и 21 Ag 66). Из немецких отчетов следует, что до 29 октября NSGr8 выполнила до 1000 вылетов, потеряв шесть «арадо» и де-

вять «юнкерсов», включая четыре машины сбитые зенитной артиллерией. Среди последних значился Ju 87D-5 № 131810 командира 2-го отряда обер-лейтенанта Й. Лоша — летчик и стрелок погибли при ночной атаке 16 октября г. Петсамо (Печенга), только что освобожденного Красной Армией. А 27 ноября около Бардфосса, в Норвегии, в кабине Ju 87D-5 № 140796 разбился в горах и погиб экипаж командира группы капитана К. фон Кранах-Вихарда. В январе 1945 г. NSGr8 перебросили в район Франкфурта-на-Одере для противодействия советскому наступлению на Берлин.

К этому времени количество ночных штурмовиков Люфтваффе заметно сократилось, что можно объяснить отсутствием должного пополнения. На 1 января 1945 г. немцы располагали 404 машинами, включая 248 «юнкерсов». Отмечалось, что наряду со специально переоборудованными для ночных полетов «штурками», получившими обозначение Ju 87D(N), действовали и обычные машины модификаций D-3 и D-5.

## Подготовка летного состава германских пикировщиков

«Пилотам пикирующего самолета нетрудно поразить цель, особенно когда машина падает почти отвесно и горизонтальная составляющая скорости близка к нулю, — отмечал британский историк Б. Пилполт, — необходимо лишь грамотно войти в атаку. Разброс бомб, сброшенных с пикировщика, был незначительным, его нельзя даже сравнивать с тем, который наблюдался при бомбометании с горизонтального полета, например, с высоты 2500 м и при скорости полета около 400 км/ч. Однако, чтобы выполнить свою задачу, от экипажей «штурк» требовалась хорошая специальная подготовка».

### Боевой состав некоторых ночных частей и подразделений на 1 апреля 1945 г.

Часть, подразделение	Всего Ju 87	Из них исправных	Боеготовых экипажей	Количество вылетов в ночь на 1 апреля 1945 г.
NSGr1	32	25	23	23*
NSGr2	28	15	33	15**
St./NSGr4	4	3	6	3
2/NSGr4	10	9	13	13
3/NSGr4	18	14	14	14
NSGr8***	34	33	39	37

\* — по состоянию на 30 марта 1945 г.

\*\* — по состоянию на 26 марта 1945 г.

\*\*\* — также имелись самолеты Go 145 и Ar 66

Эту истину понимало и командование Люфтваффе, опытные инструкторы обучали летчиков полетам в строю, укрепляли их нервную систему и воспитывали летное мастерство в ходе многочисленных учебных пикирований. Научившись сбрасывать в последний момент бомбу и выводить падающую с высокой скоростью машину на высоте 300—500 м, когда земля угрожающе стремительно приближается, многие пилоты испытывали ни с чем не сравнимые ощущения, становились горячими сторонниками «юнкерсов». Отбор в этот вид авиации по состоянию здоровья был очень жестким: при выводе самолета с выпущенными воздушными тормозами в горизонтальный полет от больших перегрузок летчика буквально вдавливали в сидение, темнело в глазах. Многие отмечали, что психологические перегрузки оказывались не менее сильными, чем физические.

Пожалуй, еще в более сложном положении находились стрелки-радисты, чье сидение располагалось сзади пилотского кресла. Ведь при пикировании они могли видеть только бескрайнее небо. При выводе стрелки-радисты, как и пилоты, испытывали, по крайней мере, четырехкратные перегрузки; огромная сила не только прижимала к креслу, но и отталкивала от стрелковой установки. Между тем, от них требовалось быть готовыми в любой момент отразить атаку неприятельских истребителей — именно при переходе в горизонтальный полет последние стремились подстеречь «штуки». Также в задачу стрелков входило наблюдение за результатами бомбометания, а при необходимости выполнение фотографирования цели. Для успешного выполнения задания важным было хорошее взаимопонимание членов экипажа, выработанное часами совместных полетов. Как следовало из немецких источников, в 1939—1940 гг. средний налет экипажей на Ju 87 до прихода на фронт превышал 250 ч.

Подтверждение сказанному можно найти в протоколах допросов пленных экипажей «лаптежников». Например, при налете на Мурманск 24 марта 1942 г., огнем «Харрикейнов» был сбит Ju 87R № 6277; экипаж воспользовался парашютами, но был задержан. По словам пилота фельдфебеля К. Эрлиха, он семнадцатилетним юношей добровольно вступил в вермахт. Будучи направлен в учебно-авиационный полк в г. Росток, получил вскоре звание унтер-офицера и проходил службу до начала 1940 г. Затем в течение года (до января 1941 г.) он обучался в летной школе начального обучения A/B 118, которую возглавлял майор К. Шульце. Учебное заведение располагалось в Штеттине, однако полеты на самолетах Ar 66, Ar 96, Bu 131, FW 58, He 45 и других выполнялись также с аэродромов Маркфитц, Пуриц, Пиннов.

Далее последовало шестимесячное обучение в специальной школе пикировщиков в г. Грац, после завершения которой пилот прибыл в Вюрцбург, где в то время формировалась IV(St.)/LG1. Через Данию он направился в Осло, а оттуда в июле 1941 г. на транспортном самолете перелетел в Тронхейм. И вновь на повестке дня были лишь тренировочные полеты, только в сентябре

*Тот же самолет, вид справа спереди. Передняя часть капота и руль направления окрашены в желтый цвет, что говорит о принадлежности его к авиации Восточного фронта. Спираль на коке — мера безопасности: если она различима, то винт не вращается*





Эрлих прибыл в Киркенес, где получил боевой самолет — новую «штуку». Хотя летчик был из бедной семьи, не состоял в нацистской партии, его, несомненно, захватили идеи фюрера. С явной неохотой отвечая на вопросы наших командиров, пленный с высокомерием отзывался о ВВС КА как о противнике. Между прочим, он рассказал, как «успешно доказал свое арийское происхождение», а в конце допроса даже заявил, что не отделяет свою судьбу от судьбы Рейха.

Не менее профессионально подготовленным, хотя и не столь политизированным, оказался стрелок-радист ефрейтор К. Бачински. После мобилизации в апреле 1939 г. и прохождения службы в аэродромной роте его в мае 1940 г. зачислили в школу радистов в г. Будвейс (Ческе Будеёвице в Чехии и Моравии), а в октябре того же года перевели в школу радистов в Галле, где вместе с ним училось примерно 500 курсантов. В специальную школу пикировщиков Бачински прибыл в декабре 1940 г., где вскоре познакомился и подружился с Эрлихом, после чего они направились в Тронхейм, поступив в 10-й отряд LG1, которым командовал обер-лейтенант Ф. Лоренц.

Экипажу не слишком повезло: он выполнил только 37 боевых вылетов. Однако солидный летный стаж может вызвать зависть у наших молодых летчиков того времени: до попадания на фронт пилот провел в небе около 230 ч, причем 90 ч — в школе пикировщиков на Ju 87 и He 50. Кроме того, оба немецких авиатора имели возможность лучше изучить «юнкерс» во время неоднократных перегонок новых машин (из Северной Германии на фронт за Полярным кругом через Копенгаген, Осло, Тронхейм вдоль побережья Норвежского моря). Такие перелеты часто проходили в сложных метеоусловиях и позволили летному составу получить дополнительные штурманские навыки.

**Под фюзеляжем этой «Доры-8» — контейнер для перевозки грузов со снятым передним обтекателем**

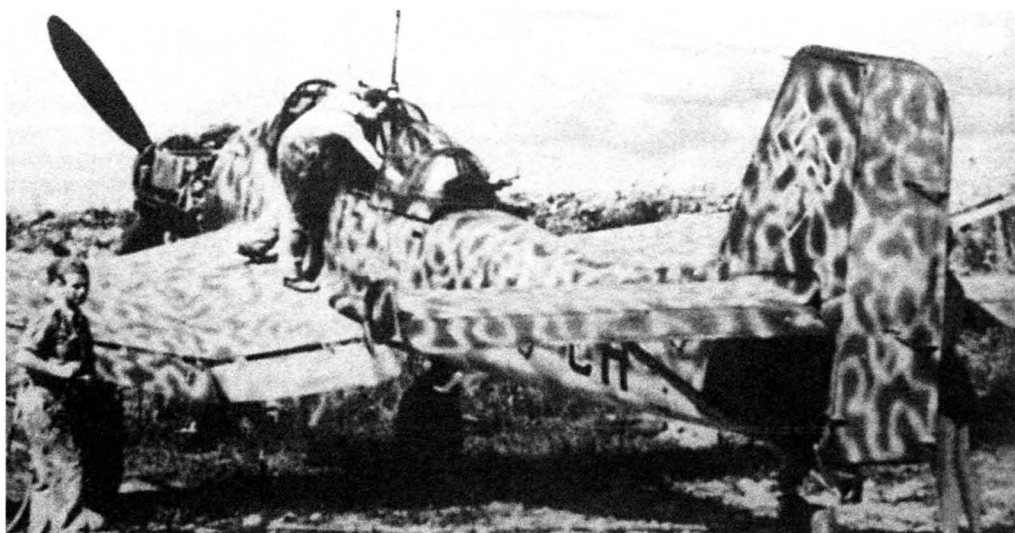


Специальная школа в австрийском Граце, о которой говорил фельдфебель К. Эрлих, имела полное название «2-я школа пикирующих бомбардировщиков» (Sturzkampf-fliegerschule 2); командовал ею майор К. Крист. Это учебное заведение создавалось в Отроковице, но затем перебазировалась на более подходящую площадку восточнее Граца в предгорьях Альп. Еще большую популярность среди летного состава приобрела 1-я школа пикировщиков (Sturzkampf-fliegerschule 1), которую сформировали в марте 1939 г. в Китцингене — довоенном германском центре обучения бомбометанию с пикирования. Впоследствии учебное заведение переводили в Инсербург, Регенсбург, Верхейм, а руководили учебным процессом такие известные командиры, как П.-В. Хоццель, Х. Хитчольд, А. Ортхофер, К. фон Шёнборн, в разное время с успехом командовавшие боевыми соединениями пикировщиков.

В ходе боевых действий часы налета курсантов несколько сократились (примерно на 10%), они теперь летали не на семи—восьми типах самолетов, как в довоенное время, а на трех—четырех. Командование Люфтваффе серьезно беспокоило большое количество аварий и поломок, особенно отмечавшихся в школах пикировщиков весной 1940 г. Между тем, требования к экипажам возросли. Чтобы преодолеть противоречие, немцы решили создать еще одну ступень в обучении авиаторов «штук» — школу предварительной подготовки пикировщиков.

Перед нападением на Советский Союз командир летной школы начального обучения A/B 117 в Бэд Айблинге майор О. Брандес получил приказ перестроить учебный процесс и дать курсантам представление об особенностях пилотирования пикировщиков. Перед ним поставили задачу: на раннем этапе выявить, кто из будущих летчиков наиболее способен служить в пикировочной авиации. В сентябре 1941 г. на основе школы A/B 117 развернули две школы предварительной подготовки (Sturzkampffliegervorschule 1 и Sturzkampffliegervorschule 2), которые возглавляли все тот же майор Брандес и капитан О. Эрнст. По воспоминаниям тех, кто их закончил, в этих учебных заведениях экипажи выполнили до 100 учебных полетов.

Как известно, генерал В. фон Рихтгофен сыграл большую роль в судьбе пикировщика Полмана. Первоначально он высказался категорически против этого самолета, а впоследствии стал одним из его наиболее последовательных сторонников. Возглавив VIII-й



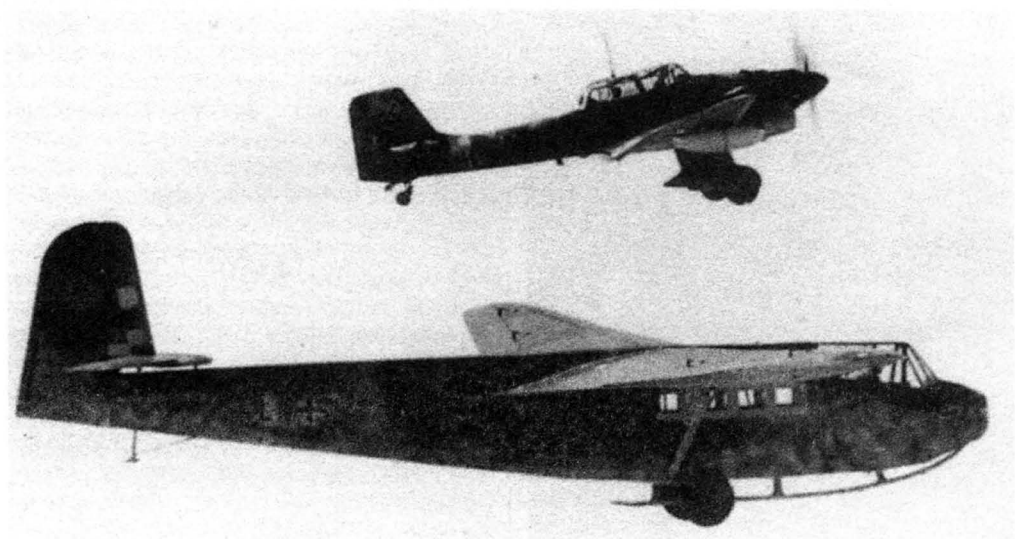
Такой «сложно-полосатый» камуфляж появился на Ju 87D во второй половине 1944 г.

авиакорпус, которому подчинялись многие группы и эскадры пикировщиков, генерал решил сформировать отряд боевой подготовки пикировщиков Erg.St. VIII-го авиакорпуса, что было реализовано в Каменце в апреле 1940 г. Вскоре на основе этого подразделения создали по одному отряду в каждой из четырех эскадр пикировщиков: StG1, 2, 3 и 77. В течение 1942 г. эти отряды развернули в полноценные группы. В подразделениях и частях боевой подготовки отработывалась тактика применения самолетов с учетом характера и силы противодействия противника.

Очередная реорганизация прошла в первой половине 1943 г. Ее можно связать со стремлением командования Люфтваффе унифицировать структуру не только боевой, но и учебной авиации, переформировать

различные авиашколы в эскадры и группы. Перед этим были распущены ставшие теперь ненужными школы предварительной подготовки летчиков-пикировщиков — их функции передали школам начального обучения. В феврале 1943 г. две основные школы пикировщиков переименовали в StG101 и StG102, а в мае на базе четырех авиагрупп боевой подготовки сформировали новую эскадру StG151.

Последняя, располагавшаяся преимущественно в Средиземноморье, имела главную базу в Аграме, хотя использовались также югославский аэродром Панчево, итальянский Сан Рафаэль, греческие Афины и др. Весьма крупное соединение, располагавшее 150—170 Ju 87, не считая нескольких машин других типов, длительное время возглавлял полковник К. Крист. Он, как никто другой,



Ju 87B-2 — буксировщик планера DFS 230

вложил свои силы и опыт в подготовку пополнения для частей, воевавших на «штуках». Наряду с тренировкой экипажей для боевых эскадр, StG151, которую в октябре 1943 г. переименовали в SG151, участвовала в бомбежках партизан маршала Тито, в захвате островов в Эгейском море, выполняла другие задачи.

Решение переформировать эскадры пикировщиков в штурмовые и перевооружить с Ju 87 на FW 190 вовсе не означало, что подготовка экипажей на «штуках» завершилась, а «юнкеры» исключены из списка учебных машин. Они оставались в учебной эскадре SG103, которая готовила пополнение личного состава на «юнкерах», включая противотанковые, и «фокке-вульфы» одновременно. Учитывая реалии последнего года войны, командиры учебных частей теперь основной акцент делали на необходимости сохранения боевого строя, а также учили пилотов ведению на «штуке» маневренного боя в горизонтальной плоскости с большими перегрузками, что давало практический шанс уцелеть при встрече с советскими истребителями. Весной 1945 г. на аэродроме Фассберг более 30 Ju 87D оставались в распоряжении последнего командира эскадры SG103 майора К. Хенце. 16 апреля он получил приказ завершить учебную работу, расформировать все летные части и передать личный состав в вестфальскую бригаду СС в Падерборне для участия в последней битве за Берлин.

**Экипаж «Берты» из эскадры StG3 фотографируется перед полетом над морем, и пилоту это, по-видимому, не нравится — плохая примета**



## «Штуки» на иностранной службе

Как уже отмечалось, итальянские ВВС одними из первых получили на вооружение пикировщики Ju 87. По имеющимся сведениям, число поступивших машин типа В-2 и R-2 оценивается в 100—110 единиц. Наиболее убедительный источник указывает промежуточное значение: 102 самолета. «Штуки» первой партии из 52 машин имели итальянские регистрационные номера с MM7047 по MM7096, а второй — с MM8009 по MM8058. Самолеты поступали мелкими группами с большими интервалами, поэтому поставки «Берт» и «Рудольфов» растянулись на два года. Последние машины этого типа итальянцы получили в 1942 г. В следующем году немцы передали итальянскому союзнику еще 46 Ju 87D-2 и D-3. Некоторые из этих машин участвовали в отражении высадки войск союзников на Сицилию, а затем, после «переориентации» Италии, даже участвовали в нанесении ударов по германским войскам.

Всего в составе ВВС Италии на разных этапах «штуками» были вооружены 5 групп. Выше уже упоминались 96° и 97° Gruppo, получившие Ju 87B и R в 1940 г. Еще одна, 101° Gruppo приступила к полетам на «Бертах» в марте 1941 г. В феврале 1943 г. получила на вооружение «восемьдесят седьмые» 103° Gruppo подполковника А. Саварино, состоящая из 207-й и 237-й (прежде входившей в 96° Gruppo) эскадрилий. Последней в июле того же 1943 г. переучилась на «штуки» 121° Gruppo майора Л. Орландини, состоящая из 206-й и 216-й эскадрилий. Самолеты этой группы после перехода Италии на сторону союзников бомбили позиции немецких войск.

Венгерские ВВС (Magyar Kiralyi Honved Legiero) в 1940 г. получили четыре Ju 87A (бортовые номера от В.6 03 до В.6 06) и пару Ju 87B (бортовые номера В.6 01 и В.6 02). Эти самолеты применялись исключительно в учебных целях. В 1943 г. венграм достались еще 45 устаревших Ju 87B-1 (номера с В.6 07 по В.6 51) и 12 более современных Ju 87D-1 и D-3 (номера с ZB 01 по ZB 12). Первые использовались в летных школах, а машинами модификации D вооружили единственную боевую эскадрилью — 102/1. капитана Е. Коросси, воевавшую на Восточном фронте вплоть до последнего дня боев. В начале 1944 г. эскадрилья 102/2. также получила 14 Ju 87D-5 (номера с В.7 01 по В.7 14), но летала на них недолго и в ноябре сменила «штуки» на FW190F-8.



Интенсивно и широко использовали самолеты Ju 87 румыны. Они попытались приобрести 50 «штук» модификации В еще до нападения на Советский Союз, но получили отказ: по мнению германского командования, успехов на этих тихоходных машинах можно добиться только при условии хорошего освоения материальной части и надежного прикрытия своими истребителями. Ситуация изменилась весной 1943 г. После разгрома двух румынских армий под Сталинградом, огромных потерь в личном составе и технике, Гитлер, заинтересованный в сохранении Румынии в роли своего союзника, приказал оснастить наиболее боеспособное соединение румынской авиации — 1-й авиакорпус — современной немецкой авиатехникой. В частности, 3-я румынская бомбардировочная авиагруппа сдала оставшиеся в трех эскадрильях (73-я, 81-я и 85-я) устаревшие польские, французские и румынские машины и приступила к освоению пикирующих «юнкерсов». Обучение в течение двух недель велось в Николаеве с использованием Ju 87В, переделанных в учебные самолеты.

Первые румынские подразделения вернулись в Мариуполь 15 апреля 1943 г., располагая 15 боеготовыми «штуками». 22 мая во время тренировочного полета произошла катастрофа: самолет, пилотируемый адъютантом М. Думитреску, не вышел из пикирования; экипаж погиб. На аэродроме Кировограда 5 июня маршал Й. Антонеску устроил смотр авиачастей, среди которых имелись отряды, вооруженные самолетами Ju 87D-3 и Ju 88А-4. Союзники по «Оси» торопились: согласно совместным планам, сроком готовности авиакорпуса было выбрано 16 июня 1943 г. К этому времени он располагал 132 боевыми самолетами германской постройки, включая 29 Ju 87D-3. Все части, кроме 8-й штурмовой группы (на Hs 129), считались боеготовыми.

Руководимые немецкими командирами румынские пикировщики выполнили 17 июня первый боевой вылет. В тот день 10 машин атаковали советские артиллерийские позиции и зенитные точки в населенных пунктах Лысая гора и Криницы. Вел румынские экипажи лейтенант А. Андофер, ранее служивший в I/StG77, которого руководство Люфтваффе командировало в помощь своим союзникам. Неприятности начались для румын на второй день: зенитный снаряд повредил самолет капитана М. Мантута, а сам летчик был ранен в плечо. Несмотря на это, пилот привел «восемьдесят седьмой» на свой аэродром Мариуполь-западный и благополучно посадил.

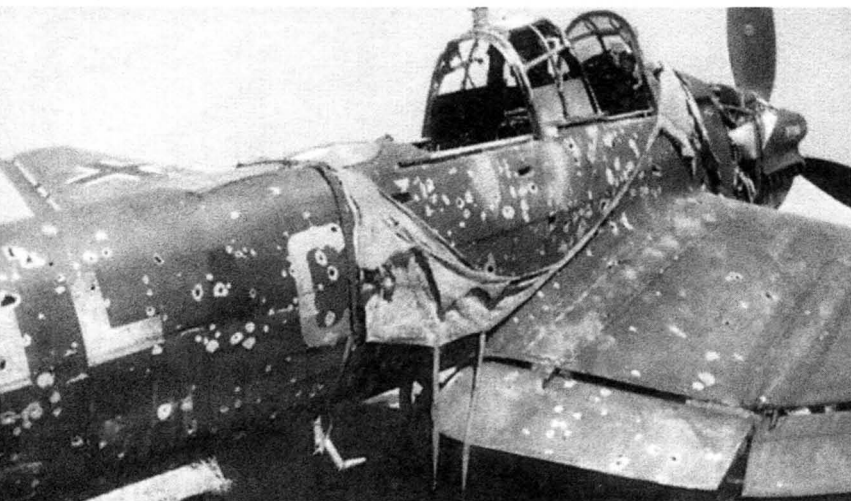


4 июля 1943 г. 3-я группа перебазировалась на Керченский полуостров, заняв аэродром Багерово. Она вошла в подчинение 1-го германского авиакорпуса, а возглавил группу коммодор В. Адута. По румынским данным, начался самый успешный период применения пикировщиков, которых румыны называли «штукишти». Для поддержки соединений 17-й германской армии в течение июля экипажи выполнили 57 групповых вылетов с участием 770 «юнкерсов»; потери составили пять машин и три члена экипажа.

Для объяснения этих весьма благоприятных результатов румынские источники подчеркивают надежное прикрытие со стороны немецких, хорватских и словацких летчиков-истребителей из JG52 и большой опыт экипажей пикировщиков. Одни, как адъютант М. Белкин, ранее летали на тихоходных истребителях, другие, как адъютант Р. Алексиевич, пилотировали поплавковые «Савойи», третьи, как лейтенант Д. Пашари, служили в разведывательной авиации, но практически все начали летную карьеру еще до нападения на СССР, перед освоением Ju 87 провели в небе сотни часов.

Переживали румынские части и трудные времена. Например, в декабре того же года, в условиях низкой облачности, сильных дождей и усилившегося противодействия советских истребителей, «штукишти» совершили над Крымом и южно-украинскими степями 183 самолето-вылета, преимущественно против нашего плацдарма на острове Русский, сбросили более 89 т бомб. Сами они

**У итальянских «Берт» на обтекатели колес наносили бортовой номер машины**



**Близкими разрывами  
бомб и пулеметным огнем  
этот Ju 87D приведен  
в полную негодность**

потеряли четыре машины (8 декабря Ju 87D № 110986, бортовой номер «6», был разбит при вынужденной посадке, а № 100435, бортовой «8», упал в воду); два члена экипажа погибли в первом же боевом вылете, один получил тяжелое ранение.

Когда в апреле 1944 г. советское командование приступило к освобождению Крыма от захватчиков, румыны получили приказ сдать уцелевшие Ju 87 немецкой группе III/SG3, а самим на транспортных самолетах вернуться на родину. К этому времени некоторые экипажи провели в небе много часов. Так, лейтенант Т. Андреи успел выполнить около 150 вылетов на «Доре». Из 67 «юнкеров», которые в разное время имелись на вооружении 3-й группы, были потеряны 24 самолета, в том числе 19 были сбиты огнем зениток или истребителей. Считается, что потери оказались не слишком велики, однако учтены далеко не все списанные самолеты. Так, по официальным данным, самолет с бортовым номером «5а» значится как поврежденный в бою 16 марта 1944 г. и переданный для ремонта немцам. В действительности эта машина, как и многие другие, стала трофеем Красной Армии после капитуляции остатков разбитой немецко-румынской группировки в Крыму, была многократно сфотографирована советскими фотокорреспондентами.

В сражении у города Яссы (конец мая — начало июня 1944 г.) в бой вступила 6-я группа румынских пикировщиков, которую возглавил майор М. Мантута. Она была ускоренными темпами сформирована на юге Польше по немецкой методике и состояла из трех эскадрилий. В конце месяца 86-ю эскадрилью оставили как учебную в г. Арад, а 74-я и 87-я вошли в состав 1-го немецкого

авиакорпуса (как и их предшественники из 3-й группы). По словам попавшего в плен 31 мая командира 87-й эскадрильи капитана Ф. Сучьяню, накануне 6-я группа выполнила 49 самолето-вылетов, лишившись трех машин.

Осталось подвести итоги применения «штукишты». Хотя румынские Ju 87 относительно поздно вступили в сражение, они сыграли весьма важную роль в боях на южном фланге Восточного фронта. Официально немцы экспортировали своему союзнику 104 Ju 87D-3 и D-5, а по румынским данным их число составляет не менее 160 машин данного типа. После антифашистского переворота 23 августа 1944 г. королевская Румыния сначала вышла из войны, а затем повернула оружие против своих недавних союзников — Германии и Венгрии. В этих заключительных боях приняли участие и пикирующие бомбардировщики.

Румынские «штуки» нередко летали бок о бок и базировались на одних аэродромах с немецкими из StG2 «Иммельман». Такое положение сложилось и 23 августа 1944 г., когда король Михай Первый заявил о переходе Румынии на сторону союзников по антигитлеровской коалиции. В ответ на это немцы осуществили авиационный удар по Бухаресту. Рудель вспоминал, что для осуществления налета пилоты его группы использовали «румынские» Ju 87D с прежними знаками национальной принадлежности, отнятые силой у бывших союзников. Столь экстравагантный способ пришлось избрать не в связи с коварными замыслами, а из-за отсутствия бензина необходимого качества для штатных «фокке-вульфов».

Румыны недолго оставались в долгу. Вскоре «штуки» обеих авиагрупп приступили к боевым действиям против немецких и венгерских войск. К 15 октября они понесли серьезные потери (осталось всего 15 боеспособных машин). Группы слили в одну под номером 6/3, а впоследствии «понижили в ранге», переформировав в 74-ю эскадрилью 8-й легкой бомбардировочной группы. В декабре 1944 г. эскадрилей командовал первый лейтенант М. Бадулечу. Вплоть до последних дней войны румынские Ju 87D воевали в составе 5-й советской воздушной армии, совершив более 400 боевых вылетов. Вероятно, последнюю потерю они понесли 29 апреля 1945 г. в Богемии, когда машина ст. адъютанта П. Лазарау (один из «стариков» 81-й эскадрильи 3-й группы, потом служил в 6-й группе) был сбит зенитным огнем около Добиковицы; пилот воспользовался парашютом и попал в плен, а стрелок погиб. По-

сле окончания боевых действий «штуки» с новыми румынскими бортовыми знаками («кокардами» вместо прежних крестов) в ернулись домой.

В болгарских ВВС Ju 87 получил новое имя «щука». В 1942—1943 гг. болгары успели получить от немцев не менее 50 машин, из них 12 модификации R-2 и R-4, а остальные D-2, D-3 и D-5. Активная боевая карьера «щук» началась только после объявления Болгарией войны Германии. 23 сентября в составе 1-го авиационного полка (орляка) в трех эскадрильях имелось 29 Ju 87D, из них 8 неисправных. Все эти машины использовались в борьбе с немцами практически до последних дней войны.

В отличие от других союзников Германии, хорватский авиационный легион (Legija Zrakoplovstva NDH) большей частью остался верен ей до конца. Хорватские авиаподразделения на Восточном фронте обычно входили в состав немецких групп и эскадр. Так, бомбардировочный отряд 15./KG3 к ноябрю 1943 г. успел выполнить более 1000 боевых вылетов на своих Do17. После этого отряд вывели для отдыха и доукомплектования на родину, где он периодически привлекался к борьбе с югославскими партизанами. В 1944 г. отряд частично перевооружили на Ju 87R-2 и вновь отправили на фронт, передав его в немецкий 4-й воздушный флот. Здесь он воевал вплоть до капитуляции в апреле 1945 г.

По-другому сложилась судьба истребительного отряда хорватов. Уже летом 1943 г. из 15./JG52 дезертировало несколько пилотов, в результате чего немцы перестали доверять остальным. После основательной чистки и смены командования отряд перебазировался в Крым, где он воевал на Bf 109G вплоть до марта, а затем его перебросили в Восточную Пруссию. Здесь на базе отряда была организована тренировочная группа хорватского авиационного легиона. Предусматривалось организовать два отряда: истребительный и смешанный на Ju 87D и FW 190F. Группу пополнили личным составом, и она приступила к учебным полетам. Но война уже вошла в такую фазу, когда неизбежность поражения Германии и ее союзников стала очевидной. Несколько пилотов группы снова перелетели через линию фронта и сдались советским войскам. Немцы, опасаясь таких «союзников», в феврале 1945 г. реквизируют их самолеты, а личный состав группы отправили на родину.

Единственной страной — сателлитом, которая не только вооружила свои ВВС «штуками», но и осуществляла их серийное производство, оказалась Словакия. Словацкие



военно-воздушные силы (Slovak Legiero) проявили заинтересованность в приобретении Ju 87 еще в 1940 г., но в то время переговоры с немцами не дали результатов. Позднее, когда потери Люфтваффе на Востоке и в Северной Африке превысили объемы производства германских авиазаводов, немцы решили предоставить словацкому правительству лицензию на постройку пикировщиков с таким расчетом, чтобы оплата шла «натурой», то есть теми же «юнкерсами».

14 марта 1943 г. авиационный завод в Тренчанске Бискупнице получил заказ на 20 самолетов «Юнкерс» Ju 87D-5, которые он должен был выпустить к 1 февраля 1944 г. Моторы, вооружение и ряд других агрегатов поставлялись из Германии. Руководство словацких ВВС договорилось с представителями Люфтваффе о переучивании 11-й истребительной эскадрильи силами немецких инструкторов. 16 августа последовал второй заказ на постройку еще 30 машин. Часть из них предусматривалось передать венгерским ВВС и авиационному контингенту так называемой русской освободительной армии генерала Власова.

Первый Ju 87D-5 постройки завода в Тренчанске Бискупнице был передан словацким ВВС 1 июня 1944 г. Всего до начала словацкого национального восстания успели построить 5 машин, еще 7 немцы передали из собственных резервов. Один из самолетов потерпел аварию при перелете на аэродром базирования 11-й эскадрильи. Все «юнкеры» до конца августа еще не получили вооружения и некоторых приборов, а их экипажи не закончили курса подготовки. В ходе восстания многие летчики оказались в числе настроенных антигитлеровски патриотов, но применить свои «штуки» для борьбы с немцами они не смогли.

**Сегодня в музее английских королевских ВВС имеется единственный уцелевший Ju 87D. Судя по номеру — это D-3, но крыло у него увеличенного размаха, хотя пушек MG151/20 нет. Под крылом имеются крепления для контейнеров 37-мм пушек, поэтому на фюзеляже англичане нарисовали эмблему противотанкового отряда — белый профиль «тридцатьчетверки» почему-то с шестью катками...**



Точное количество «штук», построенных словаками, неизвестно, поскольку документы завода в Тренчанске Бискупце не сохранились. После подавления восстания самолеты попали в руки немцев, но часть из них погибла в результате налета американских бомбардировщиков. Сами машины не имели каких-либо особенностей, их камуфляжная окраска соответствовала германскому стандарту. Эти машины несли словацкие знаки национальной принадлежности и «гражданские» пятибуквенные регистрационные номера, поскольку официально они не были приняты на вооружение. Судьба уцелевших самолетов, реквизированных немцами, остается неясной. После войны Ju 87D состояли на вооружении чехословацких ВВС. Новые хозяева дали им наименование В-36.

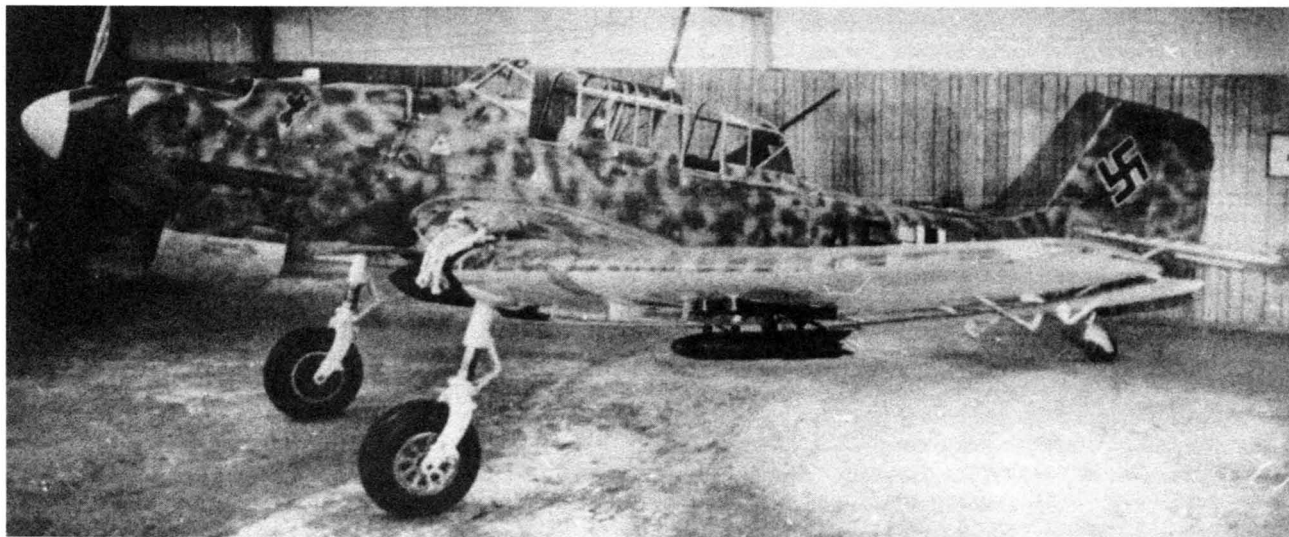
В годы войны немало «лаптежников» попало в руки противника. В Советском Союзе эту машину с самого начала оценивали невысоко. Такое же мнение сохранялось на протяжении всей войны, осталось оно и в известной книге А. Яковлева — «самолет с совсем маленькой скоростью, ...который, как правило, ...сбивался советскими истребителями». Вероятно, из-за такой «априорной» оценки Ju 87D не был испытан в НИИ ВВС, хотя несколько экземпляров этой машины советские войска захватили в период Сталинградской битвы. Бронирование самолетов Ju 87D-3 заинтересовало вооруженцев из НИИ ВВС, которые подробно описали один из подбитых самолетов. Сравнение с Ил-2, по мнению авторов отчета, было не в пользу «юнкерса». Значительно больший интерес вызвал Ju 87G. Этот вариант был изучен советскими авиационными специа-

листами (особенно его 37-мм пушки), но летные испытания, если и проводились, то весьма непродолжительно.

Англичане относились к Ju 87 несколько иначе. В своем авиационном центре Боскомб Даун они провели испытания нескольких вариантов Ju 87D, а еще раньше — испытания захваченного в Западной пустыне Ju 87B-2/trop. После окончания войны английские авиаспециалисты внимательно осмотрели доставшиеся им авиационные трофеи. В их числе на территории Германии оказались 59, в Норвегии — шесть и в Дании — три Ju 87. Изучение трофейной техники выявило, что многие представления о присущих определенному варианту «юнкерса» особенностях являются не вполне обоснованными. Так, на одном из самолетов, идентифицированном как D-5, имелись мотор Jumo211F (типичные для D-1), трубы пламегасителей на выхлопных патрубках (D-8?), но отсутствовали крыльевые пушки! Некоторые машины несли на своих бортах буквенно-цифровые коды, которые затрудняют их «приписывание» к каким-либо известным соединениям. Единственный сохранившийся в настоящее время Ju 87D (Британский королевский музей ВВС) имеет код RI+JK. Вероятно, все эти самолеты в свое время принадлежали ночным штурмовым группам.

Американский музей науки и промышленности (Чикаго) в настоящее время располагает «Бертой» — пикировщиком Ju 87B-2. Эта машина была захвачена англичанами в Северной Африке и передана заокеанскому союзнику после испытаний. Судя по бортовому коду (A5+HL), она летала в составе 3./StG1.

**Еще один раритет — единственная в мире уцелевшая «Берта» в американском музее. Макеты бомб под крылом не выдерживают никакой критики, как и сами бомбодержатели**





Кладбище самолетов Африканского корпуса,  
на переднем плане Ju 87 из StG3

### Наличие и ежемесячные потери самолетов Ju 87 на фронтах и в тылу<sup>1</sup>

Дата	30.11.42	31.12.42	31.01.43	28.02.43	31.03.43	30.04.43	31.05.43	30.06.43	31.07.43	31.08.43	30.09.43	31.10.43	30.11.43
Наличие	297	286	326	362	469	482	513	523	470	442	441	400	356
Потери <sup>2</sup>	146	70	94	104	131	161	145	89	258	237	179	176	100

1. Начиная с декабря 1943 г. пикировщики учитывались вместе со штурмовиками и скоростными бомбардировщиками.

2. Под потерями понимаются как уничтоженные, так и поврежденные самолеты, подлежащие восстановлению.

### Безвозвратные потери Ju 87 в эскадрах Восточного фронта за три месяца активных боевых действий в 1943 г.

Группа	Имелось 1 июля	Июль Боевые потери	Небоевые потери	Имелось 1 августа	Август Боевые потери	Небоевые потери	Имелось 1 сентября	Сентябрь Боевые потери	Небоевые потери
Штаб StG1	4	1	—	3	—	—	3	1	—
I/StG1	32	19	7	29	16	8	24	5	—
II/StG1	42	8	—	32	8	—	37	21	2
III/StG1	42	19	3	32	18	9	29	7	1
10.(Pz.)/StG1	11	1	—	10	—	—	7	—	—
Штаб StG2	3	—	—	2	—	—	2	—	—
I/StG2	37	8	6	36	12	7	29	6	3
II/StG2	36	9	6	39	8	4	28	14	1
III/StG2	35	18	2	33	5	4	28	12	4
10.(Pz.)/StG2	19	—	—	—	—	—	8	1	—
III/StG3	39	11	1	30	1	1	30	3	—
I/StG5	22	—	—	33	—	—	36	—	1
Штаб StG77	3	—	—	3	—	—	3	1	—
I/StG77	40	6	9	38	10	8	33	5	—
II/StG77	41	4	1	39	2	1	30	—	3
III/StG77	36	10	—	38	23	8	34	9	1

Технические данные основных модификаций Ju 87				
	A-1	B-2	R-2	D-1
Экипаж	2	2	2	2
Тип мотора	Jumo 210Ca	Jumo 211Da	Jumo 211H	Jumo 211F
Мощность мотора, л.с.	635	1200	1210	1380
Размах крыла, м	13,8	13,8	13,8	13,8
Длина, м	10,8	11,1	11,1	11,5
Высота, м	3,89	4,01	4,01	4,01
Площадь крыла, м²	31,9	31,9	31,9	31,9
Масса пустого, кг	2315	3125	3210	3900
Масса полетная, кг	3402	4390 <sup>1</sup>	5760 <sup>2</sup>	5840
Максимальная скорость, км/ч	318 <sup>3</sup>	326 <sup>1</sup>	290 <sup>2</sup>	410 <sup>3</sup>
Потолок, м	7000	8000	4600 <sup>2</sup>	7800
Дальность полета, км	992	595 <sup>1</sup>	1250 <sup>2</sup>	1530 <sup>3</sup>
Вооружение:				
стрелковое	2x7,92мм <sup>7</sup>	3x7,92мм	3x7,92мм	3x7,92мм <sup>4</sup>
бомбардировочное, кг	1x250	1x500	1x500	1x1000 <sup>5</sup>
	D-3	D-5	D-7	G-2
Экипаж	2	2	2	2
Тип мотора	Jumo 211J	Jumo 211J	Jumo 211P	Jumo 211J
Мощность мотора, л.с.	1400	1420	1500	1420
Размах крыла, м	13,8	14,98	13,8	14,98
Длина, м	11,5	11,5	11,5	11,5
Высота, м	4,01	4,01	4,01	4,01
Площадь крыла, м²	31,9	33,8	31,9	33,8
Масса пустого, кг	3985	3950	4030	4600
Масса полетная, кг	6585	6605	6618	6800
Максимальная скорость, км/ч	405 <sup>3</sup>	408 <sup>3</sup>	396 <sup>3</sup>	355
Потолок, м	7320	7270	7000	5800
Дальность полета, км	1520	1520	1520	1400
Вооружение:				
стрелково-пушечное	3x7,92мм <sup>5</sup>	2x20мм 1x7,92мм <sup>5</sup>	3x7,92мм <sup>5</sup>	2x37мм 1x7,92мм <sup>5</sup>
бомбардировочное, кг	1x1800 <sup>6</sup>	1x1800 <sup>6</sup>	1x1800 <sup>6</sup>	—

1. С бомбой SC 500. Чаше самолет нес одну бомбу SC 250 под фюзеляжем и четыре SC 50 под крылом.

2. С подвесными баками и бомбой SC 500.

3. Без бомбовой нагрузки.

4. На турели стрелка пулемет MG 15, либо спаренный MG 81Z на поздних сериях.

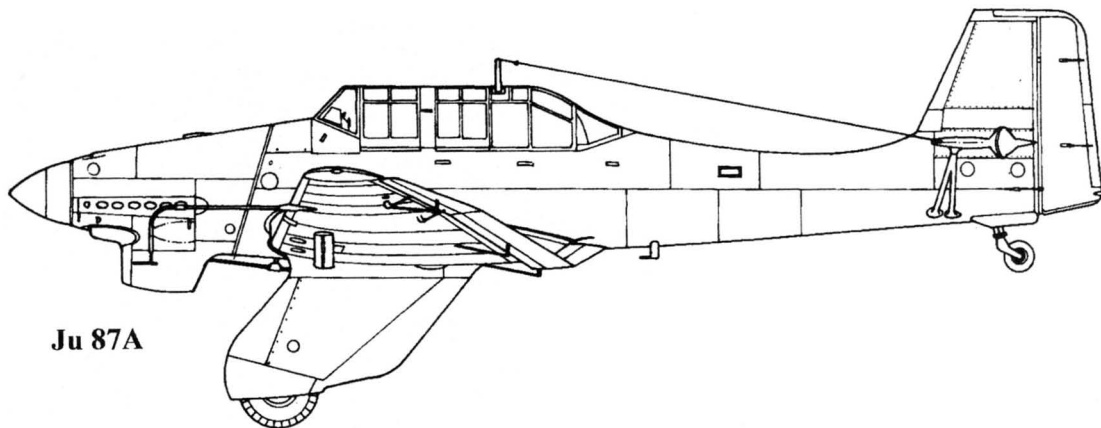
5. На турели стрелка спаренный пулемет MG 81Z.

6. Наиболее широко применялись следующие варианты бомбовой нагрузки: одна бомба SC 500 (реже SC 1000) под фюзеляжем и четыре SC 50 под крылом, либо одна SC 500 под фюзеляжем и две SC 250 под крылом, т.е. не более 1200 кг суммарно.

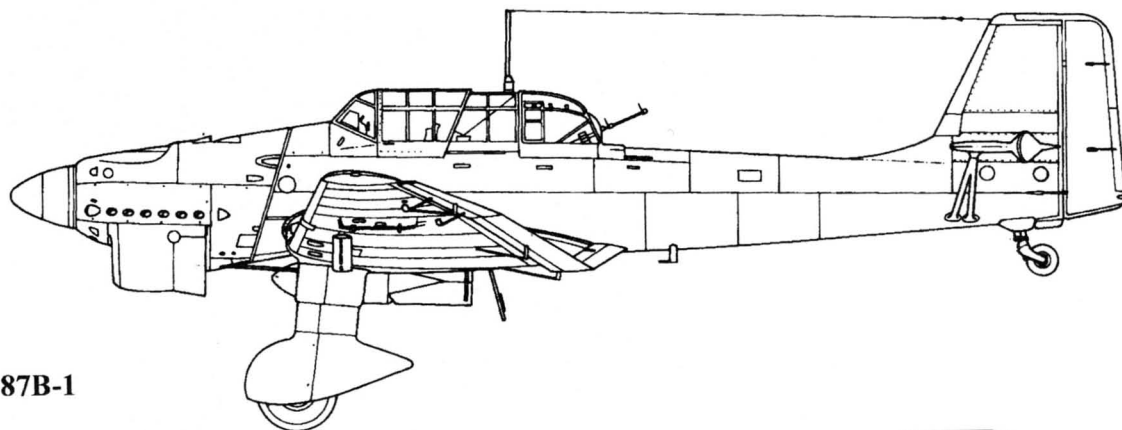
7. Один пулемет MG 17 в правой консоли, второй — MG 15 на турели стрелка.

Количество построенных серийных самолетов Ju 87				
Модификация	Предприятие-изготовитель			
	«Юнкерс», Дессау		«Везерфлюг»	
	Построено	Период выпуска	Построено	Период выпуска
A-0	?	1936	—	—
A-1	190	1937	70	1937—1938
B-0	10	1938	—	—
B-1	315	1939—1940	498	1939—1940
B-2	60	1940	175	1940—1941
C-1	20	1939	—	—
R-1	—	—	90	1940
R-2	—	—	450	1940—1941
R-4	—	—	145	1941
D-1	505	1941—1942	—	—
D-3	495	1942	1372	1942—1943
D-5	—	—	1190	1943—1944
G-2	—	—	230	1944

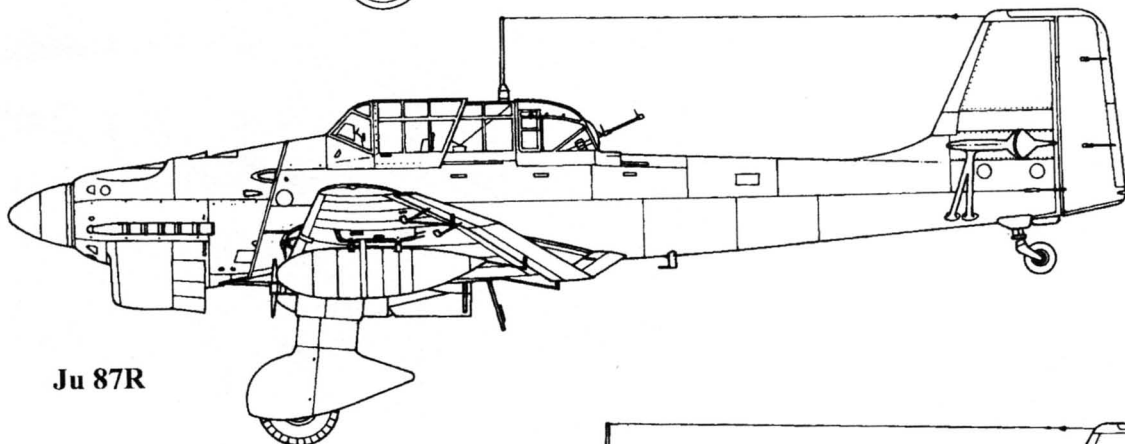




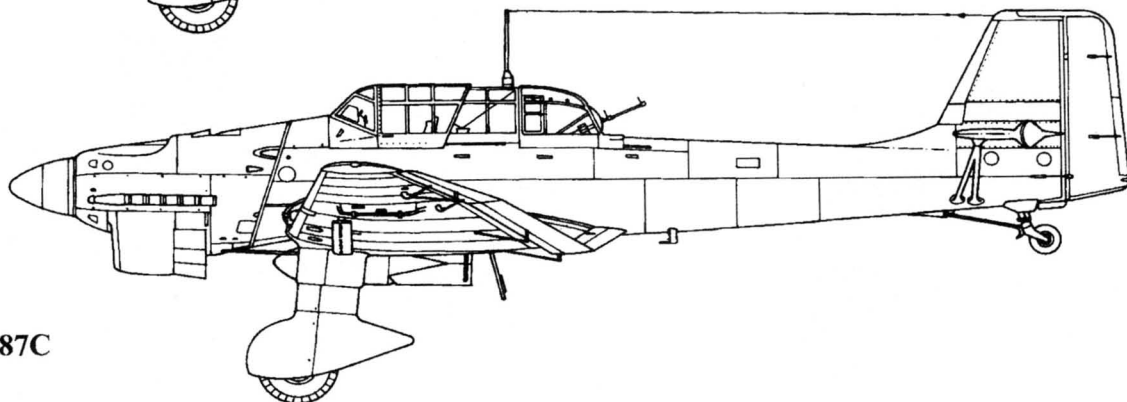
**Ju 87A**



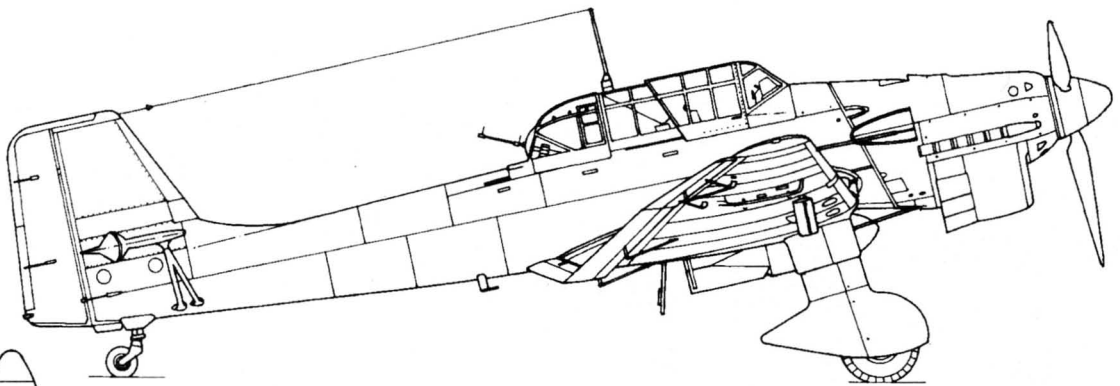
**Ju 87B-1**



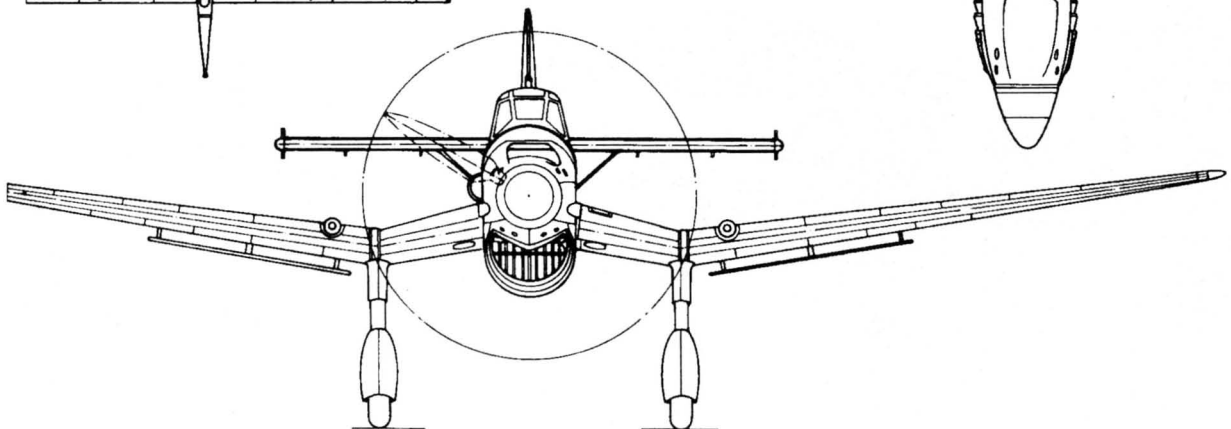
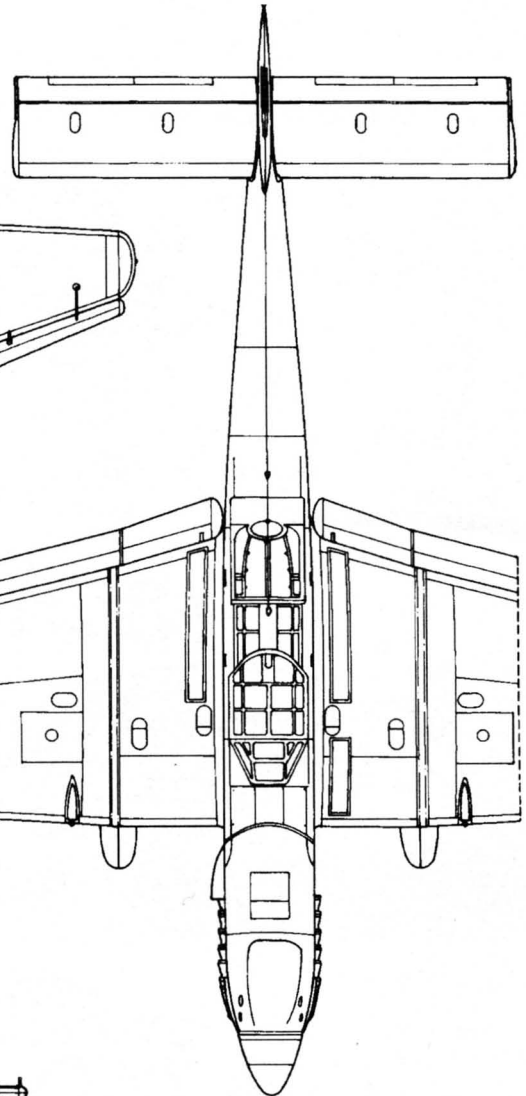
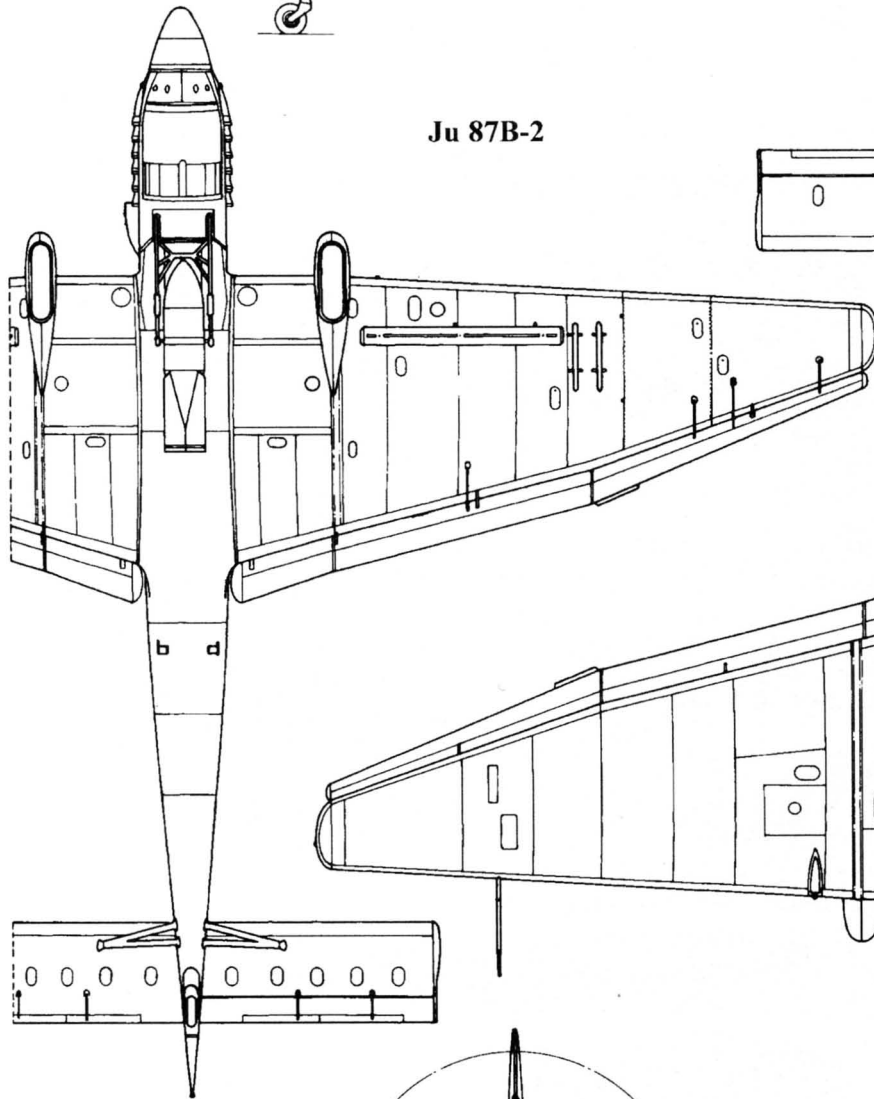
**Ju 87R**



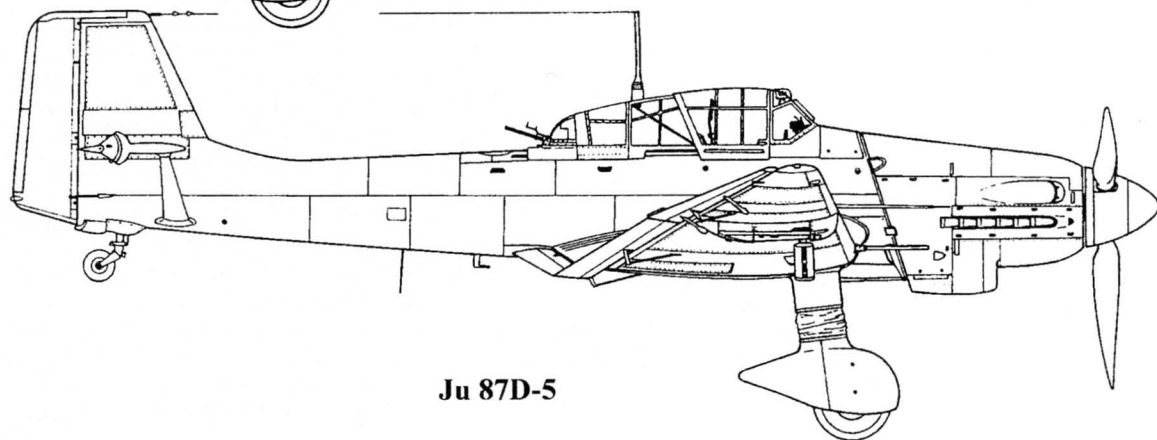
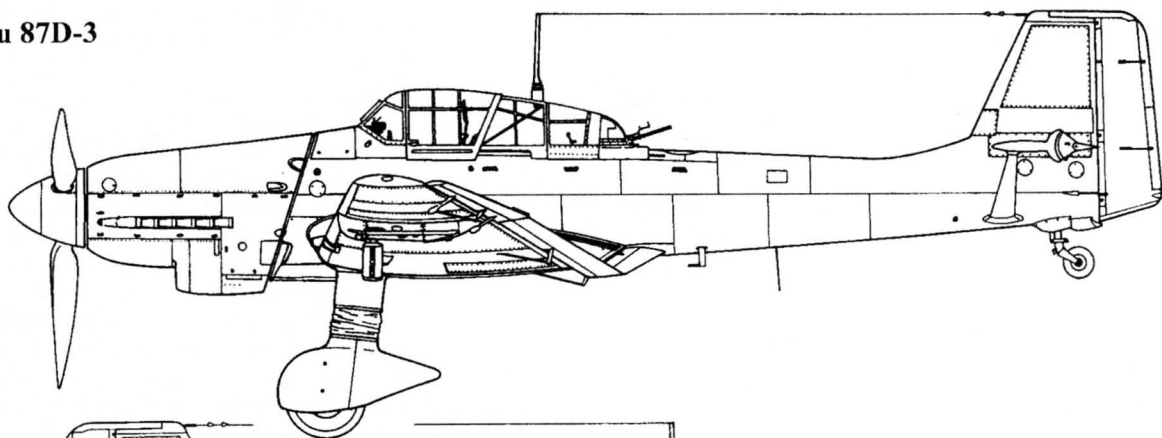
**Ju 87C**



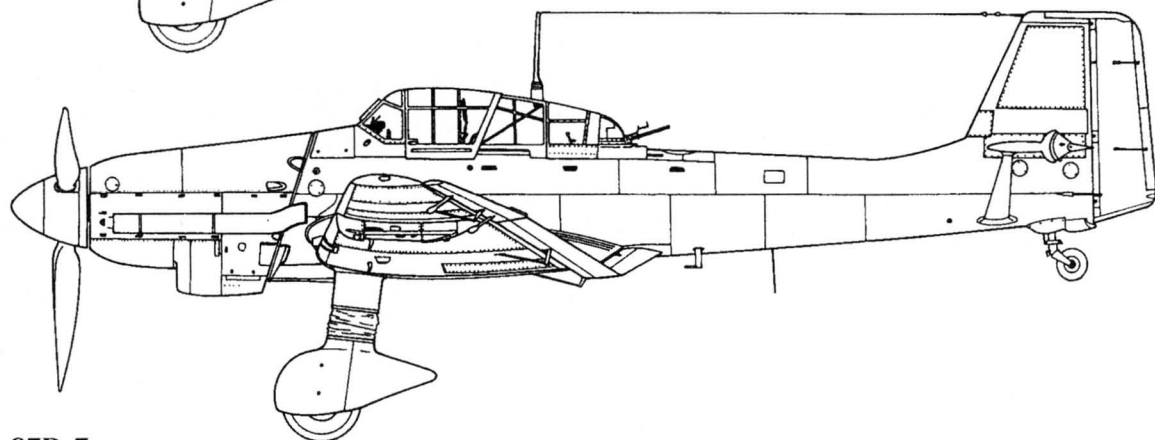
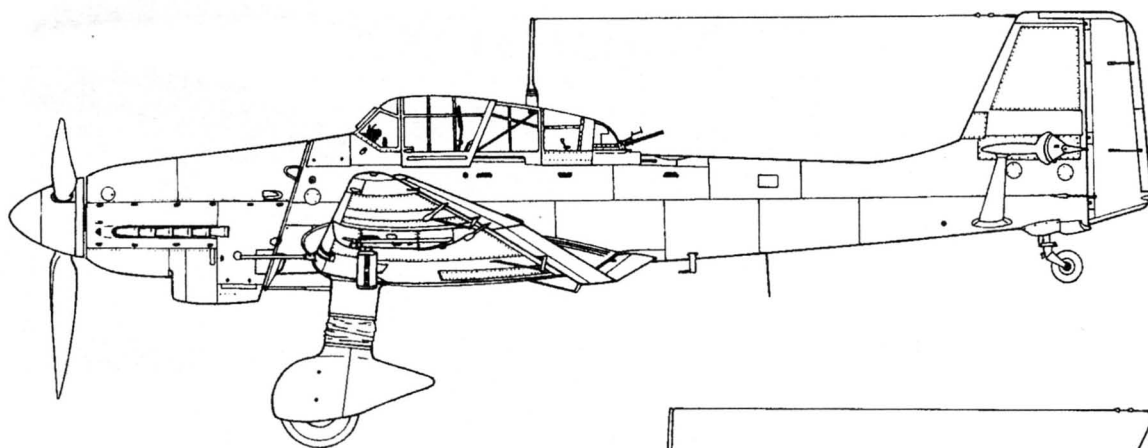
Ju 87B-2



**Ju 87D-3**

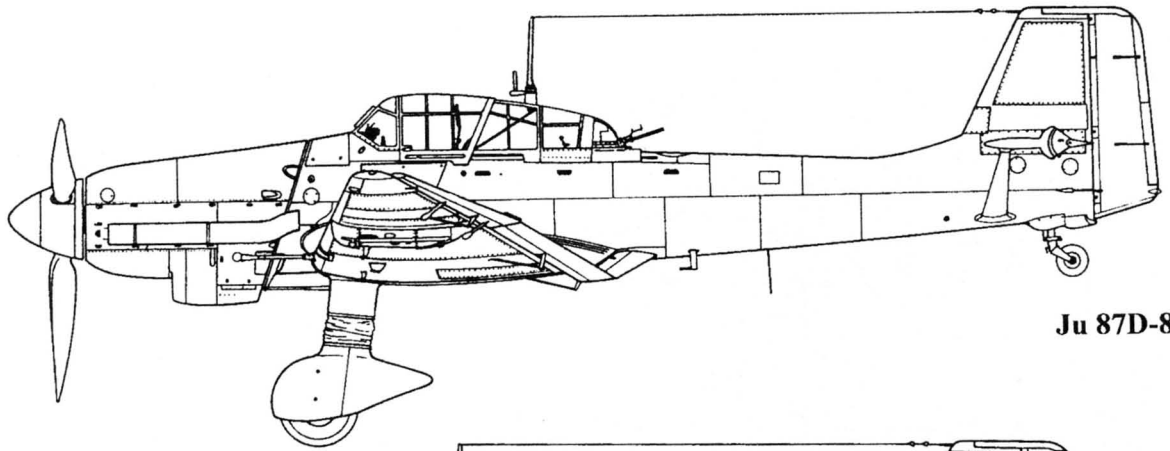


**Ju 87D-5**

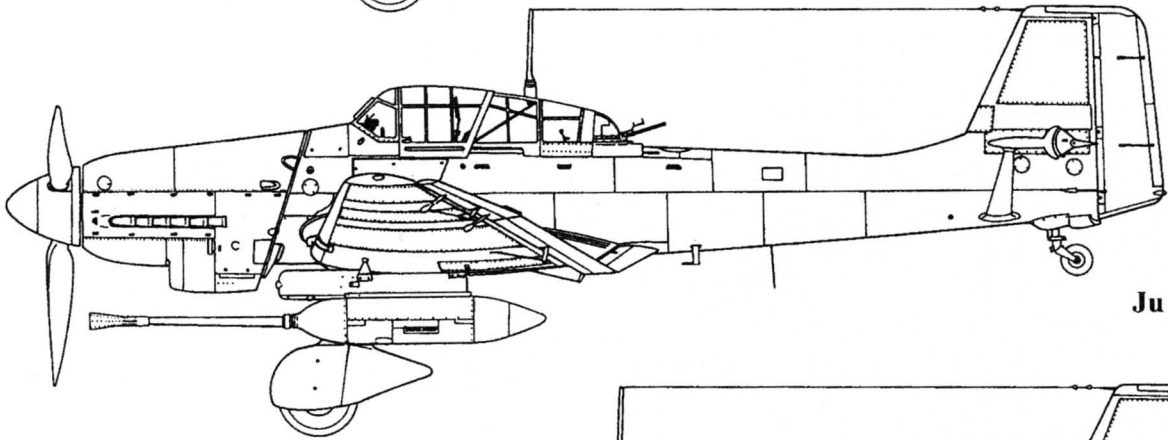


**Ju 87D-7**

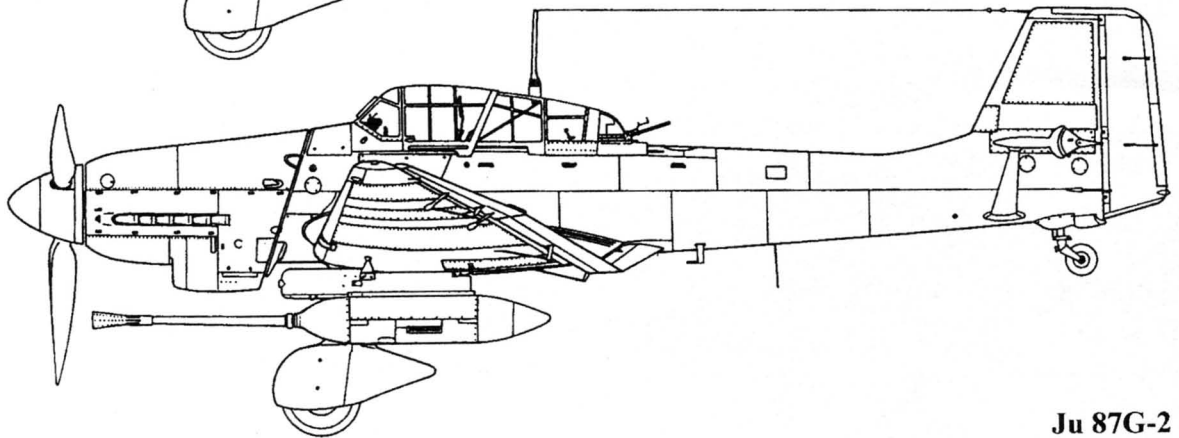




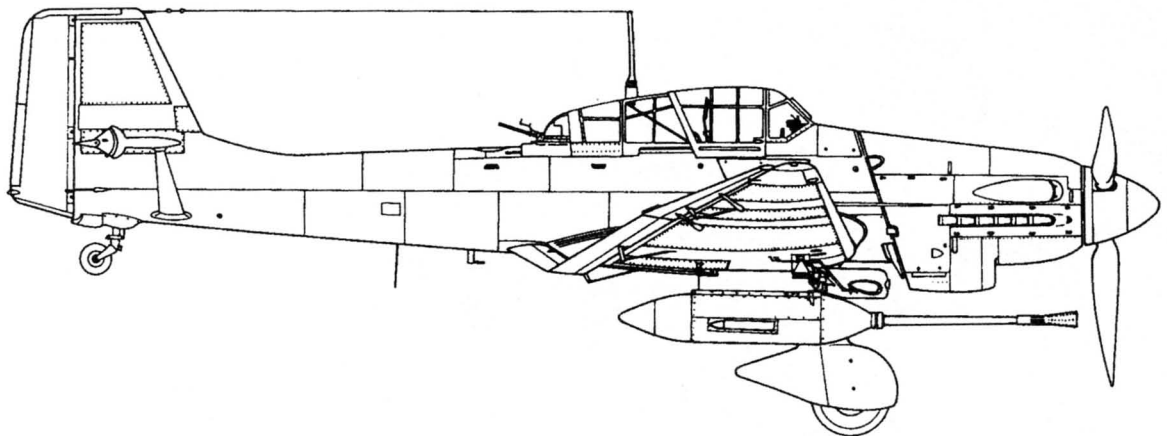
Ju 87D-8



Ju 87G-1



Ju 87G-2



# ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

---

- BA/MA RL 2 III/1185—1193. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».  
BA/MA RL 2 III/880—882. «Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen».  
Brueetting G. Das Buch der deutschen Fluggeschichte. Stuttgart: 1979.  
Dierich W. Die verband der Luftwaffe 1935—1945. Stuttgart: 1976.  
Green W. Warplanes of the Third Reich. London: 1970.  
Filley B. Junkers Ju 87 in action. Carrollton: 1986.  
Краткий обзор деятельности ВВС противника. М.: 1942—1945.  
Mahlke H. Angriff: Sturzflug. Berlin — Bonn: 1993.  
Медведь А.Н. Юнкерс Ju 87 Штука. М.: 1995.  
Murray W. Luftwaffe. Baltimore: 1985.  
Nauroth H. Stukageschwader 2 «Immelmann». Oldendorf: 1988.  
Obermaier E. Die Ritterkreutztrager der Luftwaffe. Bd. 2. Stuka und Schlachtfliieger. Mainz: 1976.  
Philpott B. History of the German Air Force. London: 1985.  
Robertson B. Ju 87 Stuka. Cambridge: 1977.  
Rosch B.C. Luftwaffe Codes, Markings & Units 1939—1945. 1995.  
Shores Ch. Air war for Yugoslavia, Grease, Crete (1940—41). London: 1987.  
Shores Ch. Ground Attack Aircraft of the World War II. London: 1977.  
Smith J.R., Kay A.L. German aircraft of the Second World War. London: 1972.  
Smith P.C. The History of Dive Bombing. London: 1981.  
Smith P.C. Stuka squadron: Stukagruppe 77. Wellingborough: 1990.  
Smith P.C. Into the assault. London: 1985.  
Staff of Aero Detail 11. Junkers Ju 87D/G Stuka. Tokio: 1994.  
Vanags-Baginskis A. Stuka Ju 87. Bonanza Books: 1982.  
Хазанов Д.Б., Горбач В.Г. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. М.: 2004.  
ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11280. Д. 194—202, 498—529, 777—781.  
Weal J. Junkers Ju 87. Stukageschwader 1937—1941. London: 1997.  
Weal J. Junkers Ju 87. Stukageschwader of North Africa and the Mediterranean. London: 1998.

# ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

---

Фотографии из Центрального архива кино-фотодокументов, Центрального архива Министерства обороны, Центрального дома авиации и космонавтики, коллекций Е.И. Гордона, Г.Ф. Петрова и авторов.

Александр Николаевич Медведь  
Дмитрий Борисович Хазанов

## «Юнкерс» Ju 87. Пикирующий бомбардировщик

Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»  
Верстка и обработка фотографий — А. Мелихов



ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5  
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями** обращаться в отдел зарубежных продаж ООО «ТД «Эксмо»  
E-mail: [foreignseller@eksmo-sale.ru](mailto:foreignseller@eksmo-sale.ru)

**International Sales:** For Foreign wholesale orders, please contact International Sales Department at  
[foreignseller@eksmo-sale.ru](mailto:foreignseller@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг «Эксмо» в специальном оформлении**  
обращаться в отдел корпоративных продаж ООО «ТД «Эксмо» E-mail: [project@eksmo-sale.ru](mailto:project@eksmo-sale.ru)

**Оптовая торговля бумажно-беловыми  
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**  
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).  
e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**  
**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.  
**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.  
**В Казани:** ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.  
**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 268-83-59/60.  
**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.  
**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.  
**В Киеве:** ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.  
**Во Львове:** ТП ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.  
**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым» ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

**Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и канцтоварами «Канц-Эксмо»:**  
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.  
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 780-58-34.

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**  
**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**  
Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.  
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.  
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**  
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 12.07.2007.  
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 16,8.  
Тираж 5000 экз. Зак. № 4702337

Отпечатано на ОАО «Нижполиграф»  
603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.





Самолет Ju 87, спроектированный под руководством Германа Полмана в 1934–1935 гг., для многих участников Второй мировой войны олицетворял собой понятие «пикирующий бомбардировщик». На Западном фронте солдаты обеих воювавших сторон называли его «штукой», а советские воины – чаще всего «лаптежником» или «лаптем» за характерные очертания неубирающегося шасси.

Судьба машины сложилась довольно причудливо: еще в самом начале войны Ju 87 считали откровенно устаревшим самолетом и отказывались принимать его всерьез, но между тем высокая точность бомбометания, достигавшаяся подготовленными экипажами, в сочетании с продуманной тактикой боевого применения позволяла пикировщику оставаться высокоэффективным оружием даже на заключительном этапе боевых действий в Европе.

ISBN 978-5-699-23260-4



9 785699 232604 >

