

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

1

ХЕЙНКЕЛЬ

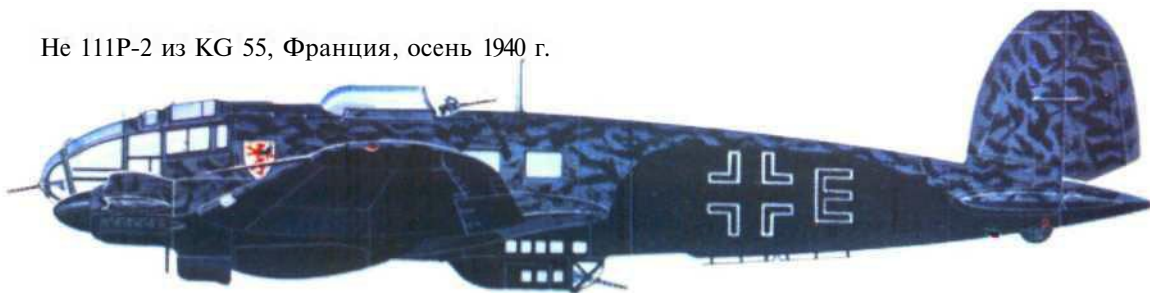
He 111



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ



He 111P-2 из KG 55, Франция, осень 1940 г.



He-111H-3 из 2./KG. 100, Франция, зима 1940-41.



He 111H-6, Финляндия, июль 1944 г.



He 111H-6 из 2./KG 26, Сардиния, август 1943 г.



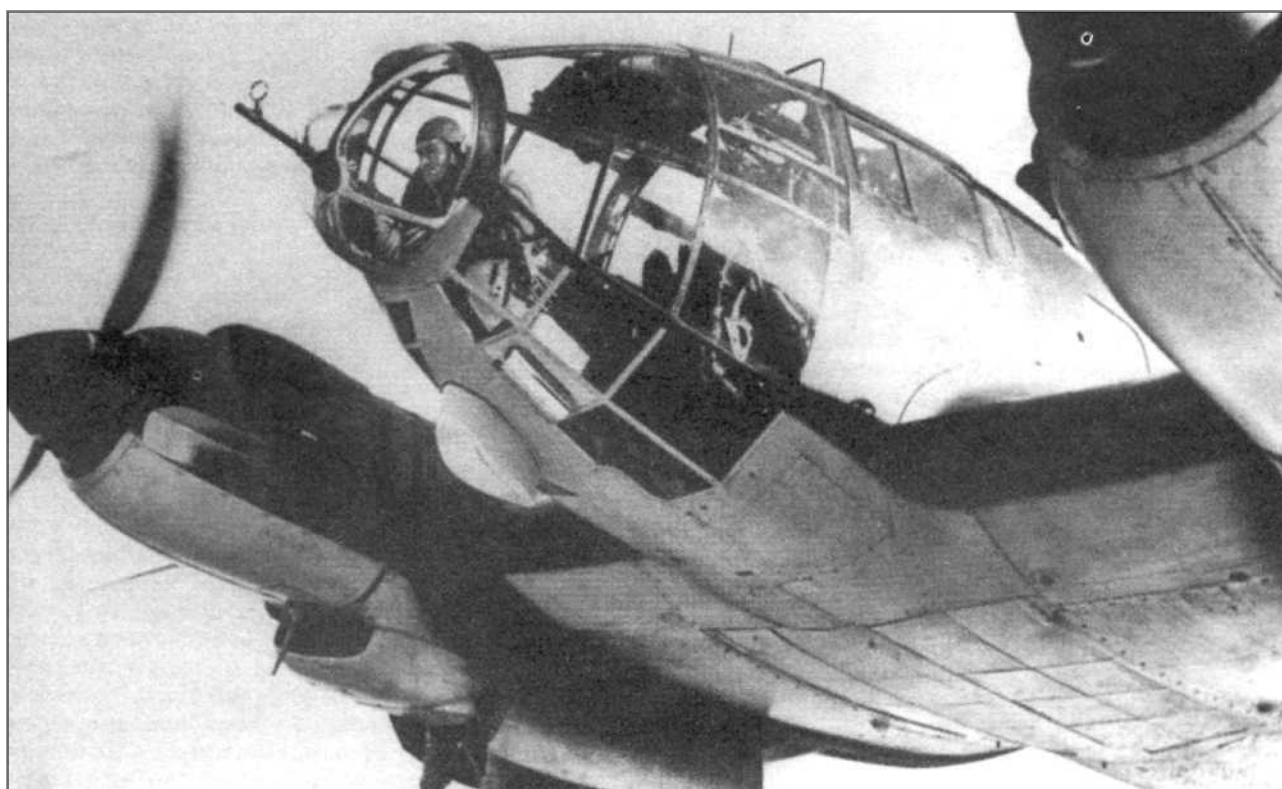
He 111H-8/R2, Псков, февраль-март 1942 г.



He 111H-20 из KG 4 "Генерал Вевер", Германия, 1945 г.

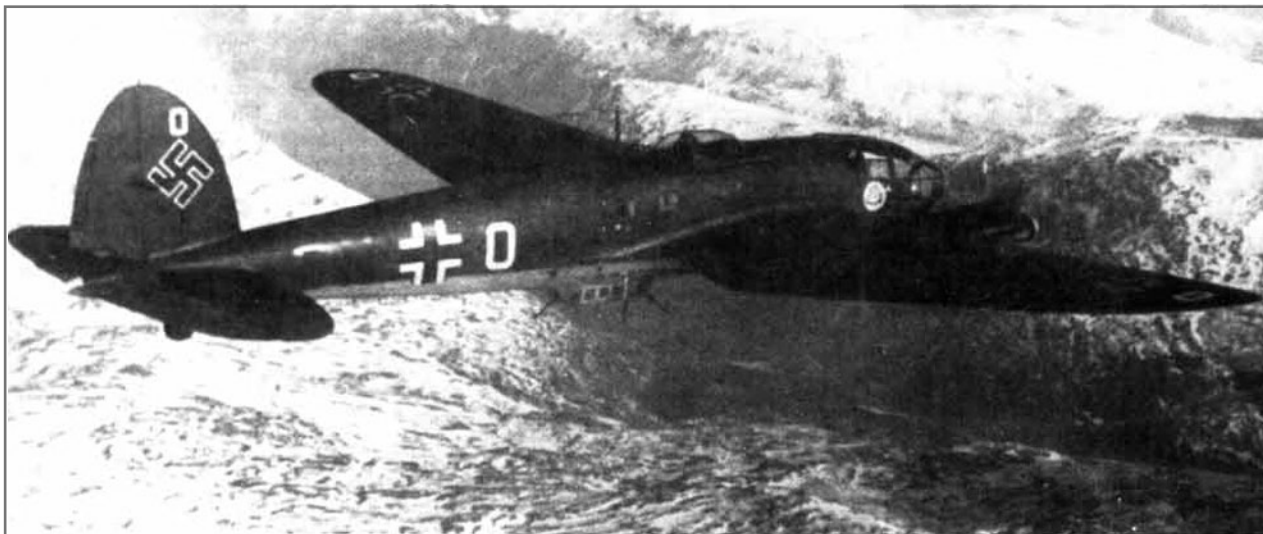


He 111



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ





Немецкий самолет Heinkel 111 - один из самых знаменитых бомбардировщиков. Рабочие фирмы "Хейнкель" за характерную форму крыльев называли его "летающей лопатой" ("Fliegende Schaufel"). Летчики окрестили этот самолет "Мальчиком на побегушках" ("Maedchen fuer alles") за то, что он использовался для решения самых разнообразных задач. He 111 поднял на большую высоту престиж Люфтваффе на международной арене. Успешное применение самолета в Испании вызвало у английских и французских политиков своеобразный психоз страха и вынудило их пойти на значительные уступки Гитлеру. He 111 прошел всю 2-ю Мировую войну и был, вместе с Ju 88, основным немецким бомбардировщиком Люфтваффе.

История развития конструкции

"Летающая лопата"

30 января 1933 года Гитлер стал главой немецкого государства, это событие придало немецкой политике характер, который мы с позиций сегодняшнего дня могли бы назвать "ускорением". В своей политике, особенно внешней, Гитлер проявлял лихость и риск, безжалостно наказывая за слабость и промахи европейские правительства. В том же ключе действовали и Вооруженные силы Германии. По неписаным законам воскресшей немецкой армии главным оборонительным оружием считали ... бомбардировщики! Это положение опиралось на доктрину воздушной войны генерала Дуэ (Douhet), в которой говорилось, что в современной войне победит тот, кто располагает мощным бомбардировочным флотом, способным уничтожить воздушные силы противника, а также нанести смертельный удар по промышленности и столице вражеского государства. Немцы почерпнули из этой доктрины то, что могло бы быть для них важным в тот период, а именно полезность одновременного налета 500² бомбардировщиков на столицу вра-

жеского государства, которое не захотело бы принять каких-либо немецких "капризов" или решило бы диктовать III Рейху какие-нибудь свои условия. С современных позиций подобная военная доктрина могла бы показаться жестокой, но не следует забывать, что в то время Германия не располагала вооруженными силами в полном смысле этого слова и, следовательно, не могла быть и суверенным государством. Чтобы "достичь независимости" Германии была необходима военная мощь, достаточная для того, чтобы защитить страну от иностранного диктатора, уберечь границы и сохранить территориальную целостность, как это было в Рейнской области в 1923 году. Под защитой этих бомбардировщиков должны были развиваться немецкая промышленность и армия. Первые размышления о современном бомбардировщике появились уже в конце 1933 года, но только в начале весны следующего года RVM³ дошло до мысли, что несмотря на сопротивление и трудности работу над бомбардировщиком следует начать как можно быстрее и заказало разработать самолет, отвечающий требованиям будущей эпохи, ведущим и крупнейшим немецким фирмам: Heinkel Flugzeugwerke AG и Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG. В своей работе конструкторские бюро должны были руководствоваться следующими требованиями к самолету: скорость 350 км/ч, бомбонагрузка - 1000 кг, дальность полета - 1000 км, современность конструкции, а также экипаж - четыре человека. В целях экономии, предусматривалась и гражданская модификация самолета. При этом конструкция полностью подчинялась требованиям военных, а гражданская модификация сводилась только к переоборудованию бомбоотсека в пассажирский салон. Первый заказ RVM выдало на пять прототипов: из которых два - второй и четвертый - доставались в гражданском исполнении, а три -

¹ На первой странице обложки изображены (сверху вниз): He 111B-2, 1.K/88, Испания, 1938 г.

He 111H-3, 1/KGr 100, Франция, лето 1940 г.

He 111H-16, 2./KGz27, Восточный фронт, зима 1942-43

² Цифра 500 самолетов может показаться не такой уж и большой, но следует помнить, что в то время у многих

соседей Германии весь парк военно-воздушных сил не превышал этого количества.

³ RVM - Reichsverkehrsministerium - Министерство Имперской авиации, которое в 1935 году переименовали в RLM - Reichsluftfahrtministerium.



*Прототип
He 111 V5 с
двигателями
DB 600.*

первый, третий и пятый - в варианте бомбардировщика.

На фирме Хейнкеля работами над "гражданским бомбардировщиком" занялись братья Зигфрид и Вальтер Гюнтер (Guenter), создатели самолета He 70, которого можно определить, как младшего брата He 111. Созданный ими новый бомбардировщик имел такой же силуэт задней части фюзеляжа, такие же рули и почти такие же крылья, как и у He 70. Самолеты несколько различались конструктивно (He 70 был в значительной степени построен из дерева), но с точки зрения концепции и технических решений оба самолета были заметно похожи друг на друга.

Предварительные расчеты и последующие конструкторские работы закончили в очень сжатые сроки, поэтому первый прототип He 111 поднялся в небо уже 24 февраля 1935 года. Поскольку штатный пилот-испытатель Юке (Jucke) отсутствовал, полет на приаэродроме в Мариэне произвел Герхард Ничке (Nitschke). Уже в ходе первого полета самолет показал отличные летные и пилотажные качества. Дальнейшие испытания показали, что машина не имеет большого количества "детских болезней", что еще больше укрепило успех конструкторов. Первый прототип бомбардировщика, обозначенный как He 111a, оснащенный рядными двигателями BMW VI.6.0 Z мощностью 660 л.с. при сухой массе 5782 кг и полной массе 7590 кг развивал ско-

рость 348 км/ч. Запас топлива позволял самолету пролетать 1500 км, а практический потолок составлял 6600 м. Вскоре, вслед за первым опытным образцом на взлетную полосу вырулили еще два прототипа, но из-за нетерпеливости властей и военной администрации приоритет был отдан третьему, военному, прототипу He 111c, который поднялся в воздух 12 марта, почти на месяц раньше своего гражданского брата He 111b, совершившего первый полет только 9 апреля. В результате этой рокировки военный прототип стал вторым и получил обозначение He 111b, а гражданский самолет стал третьим, и стал, соответственно, He 111c. Испытания самолетов в Рехлине и Штаакене прошли очень успешно и после их завершения RLM поручило начать выпуск серии A-0, эталоном которой стал He 111b. Все три прототипа вернули на завод, где в их конструкцию внесли некоторые изменения и продолжили испытания, которые выявили определенные недостатки конструкции самолета, кроме того был отработан оптимальный профиль крыла. Поскольку во время проектных работ не смогли точно определить профиль и форму крыла будущего бомбардировщика, то у всех трех прототипов были разные несущие плоскости. По результатам испытаний бы-



He 111B

ли построены очередные машины: He 111d и He 111e - которые появились во второй половине 1935 года. К этому времени ввели единую систему обозначения самолетов, поэтому все пять прототипов были перенумерованы согласно новым правилам.

He 111 V4 поднялся в небо зимой 1935 года и уже 10 января 1936 года его продемонстрировали зарубежным корреспондентам. Облет третьего военного прототипа He 111 V5 также состоялся в начале зимы 1936 года (разумеется, эту машину ни кому не показали). На этот самолет установили новые двигатели Даймлер-Бенц DB 600A-0 мощностью 589 кВт/800 л.с., стандартные плоскости и почти полное боевое вооружение, которое увеличило взлетный вес машины почти на 1000 кг. Несмотря на 200 дополнительных "лошадей", пятый прототип оказался быстрее He 111 V1 всего лишь на 11 км/ч, что вызвало некоторое смятение в RLM. Оно еще больше усилилось из-за состоявшегося в Рехлине ранней весной 1936 года неудачного испытания самолетов He 111A-02 и He 111A-03, принадлежавших начальной серии из шести машин. Эти предсерийные самолеты строились по образцу He 111 V3, но получив полное боевое оснащение, стали весить на 519 кг больше прототипа, а оборудование стрелковых установок и удлинение остекления носа фюзеляжа на 1,2 метра нарушило чистую аэродинамику машины. Все это вместе привело к тому, что на испытаниях предсерийные образцы не смогли развить скорость больше чем 308 км/ч. Стала очевидной недостаточная мощность двигателей, что особенно проявлялось на скоростях близких к скорости сваливания (например, при взлете и посадке самолет полностью утратил свои пилотажные достоинства). Ввиду перечисленных недостатков серийный выпуск He 111A был отменен, а само право самолета на существование было поставлено под сомнение. Однако сомнительный успех He 111 V5 снова возродил идею серийного выпуска машины. Благодаря этому выпуск первой опытной серии из 10 самолетов He 111B-0 начался в Мариэне осенью того же года. От своего прототипа He 111 V5, машины He 111B-0 отличались двигателями DB 600A мощностью 736 кВт/1000 л.с. и полной боевой нагрузкой. Один из первых экземпляров был протестирован в Рехлин, где провели серию испытаний, под-

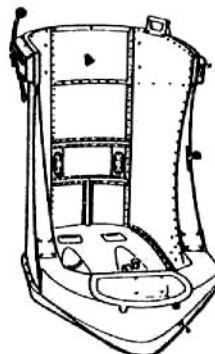
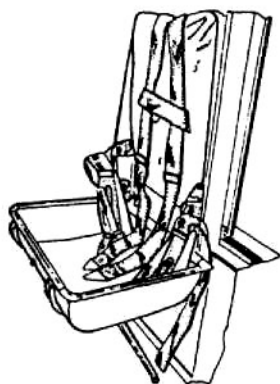
твердивших хорошие качества машины. Несмотря на успешные испытания на завод ушел длинный список недочетов и неисправностей, которые должны были быть устранены на серийных машинах. Окончательное решение было весьма благоприятным для фирмы Эрнста Хейнкеля - He 111 приняли на вооружение.

После наладки сборочных линий, в ноябре 1936 года начался серийный выпуск бомбардировщика He 111B-1. От He 111B-0 серийный самолет отличался возросшей до 9300 кг массой и менее сильными двигателями DB 600C мощностью 648 кВт/880 л.с. Оборонительное вооружение самолета состояло из трех пулеметов MG 15 калибра 7,92 мм, размещенных в трех установках (передней, верхней и нижней). Самолет оснастили радиостанцией FuG III и бомбоприцелом Gv 219d, позволяющим повысить точность сбрасывания 1000 кг бомб, размещенных в внутренней подвеске. Бомбоотсек располагался в центральной части фюзеляжа. В перегруз He 111B-0 мог брать до 1500 кг бомб, но при этом дальность полета сокращалась до 900 км (стоит напомнить, что с 1000 кг бомб самолет мог пролететь 1500 км). Вариант B-1 выпускали до мая 1937 года, после чего перешли на выпуск следующей модификации бомбардировщика - He 111B-2. На новый самолет установили более мощные двигатели DB 600CG (699 кВт/950 л.с.), которые немного улучшили характеристики машины. Теперь максимальная скорость самолета составляла 369 км/ч, но взлетный вес опять возрос и составил уже 10000 кг, включая 2000 кг бомб. В конце концов все выше чины Люфтваффе оказались довольны этой машиной, которая стала основным бомбардировщиком фашистской Германии. Выпуск He 111B продолжался почти целый год и завершился осенью 1937 года. Всего изготовили около 400 самолетов He 111B.

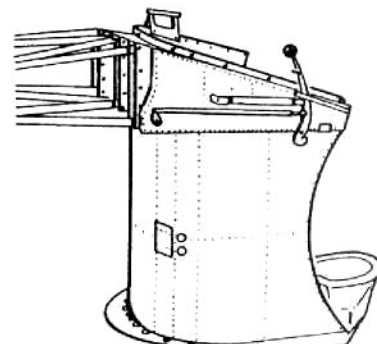
Первый этап работ по развитию конструкции He 111 был проведен в 1936-1938 годах на базе трех очередных прототипов: He 111 V6, V7 и

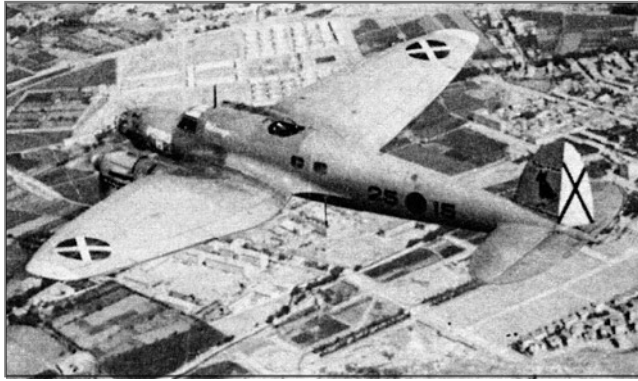


Кресла пилота и штурмана (ранних серий)



Выдвижное кресло стрелка (ранних серий)





He 111B-1 над Испанией, 1937 год.

V8, переделанных из самолетов серии He 111B-0. Работа велась в трех направлениях. В конструкцию самолета ввели новые двигатели, новые, более технологичные крылья и новую кабину.

Отработку новых двигателей проводили на He 111 V6 (D-AXOH). Сначала на самолете стояли двигатели Jumo 210 Ga, однако они оказались слишком маломощными и было решено заменить их на новые Jumo 211A (736 кВт/1000 л.с.). Поскольку новые двигатели были тяжелее, а способ их установки не был до конца проработан, то самолет передали на фирму Юнкерса, где подвергли всевозможным испытаниям узлы крыло-двигатель и двигатель-винт. Еще один прототип, He 111 V7 (D-AUKY) предназначался для отработки конструкции новых крыльев, которые должны были быть дешевле, проще и легче в производстве. Новые крылья представляли собой полную противоположность тем, что использовались до сих пор. Они были практически полностью переделаны, особенно в области креплений закрылков и элементов, около топливных баков, а также вдоль передней кромки. Наконец, прототип He 111 V8 (D-AQUO) сначала использовали для разных испытаний, но затем на нем стали отрабатывать новую кабину, соответствующую новым стандартам, которые к тому времени приняли в Люфтваффе. Согласно новым правилам, все бомбардировщики Люфтваффе должны были иметь закрытую кабину, в которой бы размещался весь экипаж. Такая кабина позволяла членам экипажа помогать друг другу и в случае необходимости меняться местами. Под эти правила были переделаны все самолеты, находящиеся на стадии разработки - Do 17, Ju 86, Ju 88 и, разумеется, He 111. Однако He 111 отличался тем, что кабина была це-

ликом вписана в фюзеляж и не имела выступающего за обводы корпуса фонаря. Переделке подверглась вся носовая часть фюзеляжа - от задней стены кабины до передней оконечности. При этом фюзеляж приобрел сигарообразную форму. Внутри корпуса появилось достаточное пространство для размещения трех членов экипажа. В конце концов, после длительных проб и испытаний в январе 1938 года долгожданный прототип He 111 V8 поднялся в воздух.

Теплым летом 1937 года в Мариэне появились очередные прототипы, говорящие о том, что появилась новая модификация, призванная заменить He 111B. He 111 V9 (D-AQOX) оснастили новыми двигателями DB 600Ga мощностью 773 кВт/1050 л.с., которые принципиально ничем, кроме мощности, не отличались от двигателей DB 600CG, поэтому испытания были чистой формальностью. Переход завода с "Берты" на "Дору" (с He 111B на He 111D) прошел незаметно, так как конструктивно самолеты мало чем отличались друг от друга и останавливать конвейер для переналадки не было необходимости. Более того, к выпуску He 111D-1 фирма Хейнкеля перешла еще до окончания испытаний He 111 V9. Ранней весной 1937 года завод выпустил небольшую предсерию самолетов He 111D-0, а затем переключился на выпуск серийных машин. Новые двигатели значительно улучшили летные характеристики самолета, доказательством чего стала максимальная скорость в 410 км/ч, позволявшая бомбардировщику уходить от некоторых истребителей потенциальных противников: Avia B-534, PZL P-11, Fokker D-XVIII, Devoitine D-501 и И-152. Однако - о ирония судьбы - в это самое время немецкая авиационная промышленность стала испытывать сильный голод в двигателях DB 600, которые по решению RLM стали направляться исключительно для постройки истребителей, и уже в самом начале выпуск "Доры" был приостановлен, а затем и вовсе прекращен. Немногочисленные машины, успевшие сойти с конвейера, в дальнейшем использовали в качестве опытных экземпляров (Versuchsflugzeug) или переделали. На одном из таких самолетов установили двигатели Jumo 211A-1, испытанные на He 111 V6, после чего этот самолет переименовали He 111 V10 (D-ALEQ) и подвергли коротким, но плодотворным испытаниям. После завершения испытаний фирма Хейнкеля приступила к выпуску новой модели бомбардировщика He 111E, заменившей злополучную



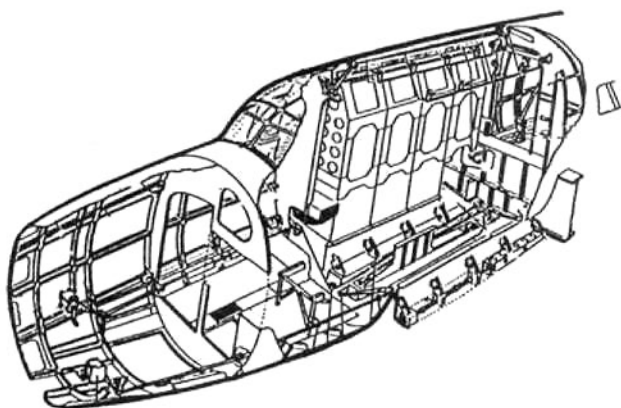
He 111D



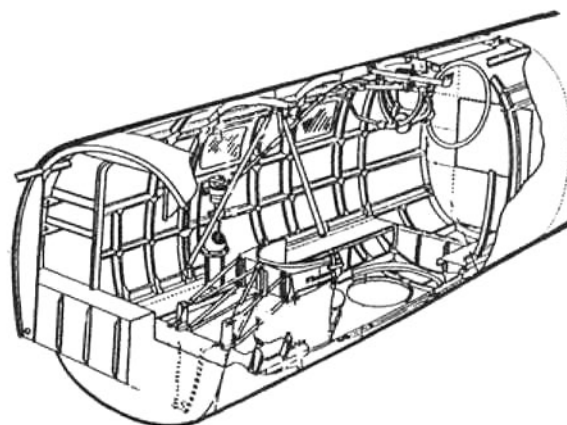
He 111E/F

"Дору". "Эмили" (He 111E-1) первой серии характеризовались примерно такими же характеристиками, что и He 111D, но имели более мощные, и, что самое главное, более надежные двигатели. В феврале 1938 года He 111E-1 уступили место самолетам He 111E-2, которые мало чем отличались от своих предшественников. И только в конструкции очередных моделей - E-4 и E-5 - были внесены существенные изменения. Они касались прежде всего наступательного вооружения и были вызваны опытом войны в Испании. Командование Люфтваффе потребовало, чтобы бомбардировщики могли нести бомбы большой массы и, таким образом, поражать более крупные цели. Переделать He 111 соответствующим образом было достаточно сложно, поскольку у этого самолета не было просторного бомбоотсека, а были два маленьких, расположенных около центра фюзеляжа. Бомбы, например

стокилограммовые, размещались в бомбоотсеках вертикально (взрывателями вверх) в пяти кассетах. Эти кассеты были слишком малы, чтобы использовать их для более тяжелых бомб. В качестве решения этой проблемы появился самолет He 111E-4, оборудованный наружным бомбодержателем, приспособленным для подвески тяжелых бомб. Бомбодержатель установили там, где у самолетов ранних выпусков был бомболюк. На следующей модели, He 111E-5, кроме бомбодержателя, в одном из бомбоотсеков оборудовали дополнительные бензо- и маслобаки вмещающие 835 литров топлива и 115 литров масла. В дальнейшем, внешняя подвеска стада широко использоваться в различных комбинациях с оснащением бомбоотсеков. Благодаря этому самолеты He 111



Бомбоотсек He 111B, E, F



Средняя часть фюзеляжа He 111B, E, F

получили возможность выполнять самые разнообразные задания. Можно было резко увеличить дальность полета за счет полезного груза, или, наоборот, принять на борт большой груз, пожертвовав дальностью полета. Не 111E были самыми быстрыми на то время самолетами типа He 111 - их максимальная скорость достигала 420 км/ч (He 111E-3). Взлетная масса опять возросла и перевалила за 10000 кг, а у He 111E-5 и за 11000 кг. Самолеты E-5 имели дальность полета 1800 км, правда, скорость у них была ниже, порядка 400 км/ч. Изменилось и оборудование, например старый бомбоприцел заменили новым Lotve 7, который использовали до конца войны.

В то же самое время облетали еще один прототип - He 111 V11 (D-ARCG) - переделанный из He 111B-1. От "Берты" в прототипе остался один фюзеляж. На V11 установили новые крылья, форма которых методом проб и ошибок была отработана на V7, и двигатели Junko 211A-3, форсированные до 810 кВт/1100 л.с. Хотя в целом машина получилась удачной, но в серию она не пошла, так как Люфтваффе уже располагало подобной машиной (He 111E), кроме того RLM сконцентрировалось на создании нового поколения "Хейнкеля" с переделанной кабиной, а также на доводке Ju 88. Выпуск очередной модификации бомбардировщика в таких условиях был просто экономически не выгоден. Однако фирма Хейнкеля располагала свободными производственными мощностями, выпуск новых трапециевидных крыльев был уже освоен, и, кроме того, Турция заказала фирме партию бомбардировщиков, поэтому новая модель была включена в экспортную программу фирмы. Турция купила 24 таких самолета, обозначенных как He 111F-1, а Люфтваффе воспользовалось случаем и заказало сорок машин модификации F-4. Самолеты для Турции были готовы осенью 1937 года, а для Люфтваффе - в начале 1938. На турецкие самолеты поставили моторы DB 600 (как и на He 111D) и дополнительный топливный бак, расположенный в одном из бомбоотсеков, поэтому самолеты F-1 брали только 1000 кг бомб. В то же время немцы использовали свои He 111F-4 без внешних бомбодержателей.

Машины модификаций E и F, которые были в удовлетворительном техническом состоянии, в 1941-42 годах перевели в летные школы и транспортные части, где часть машин получила под центропланом бомбодержатели ETC. На этих бомбодержателях можно было крепить бомбы массой до 700 кг или крупногабаритные грузы.

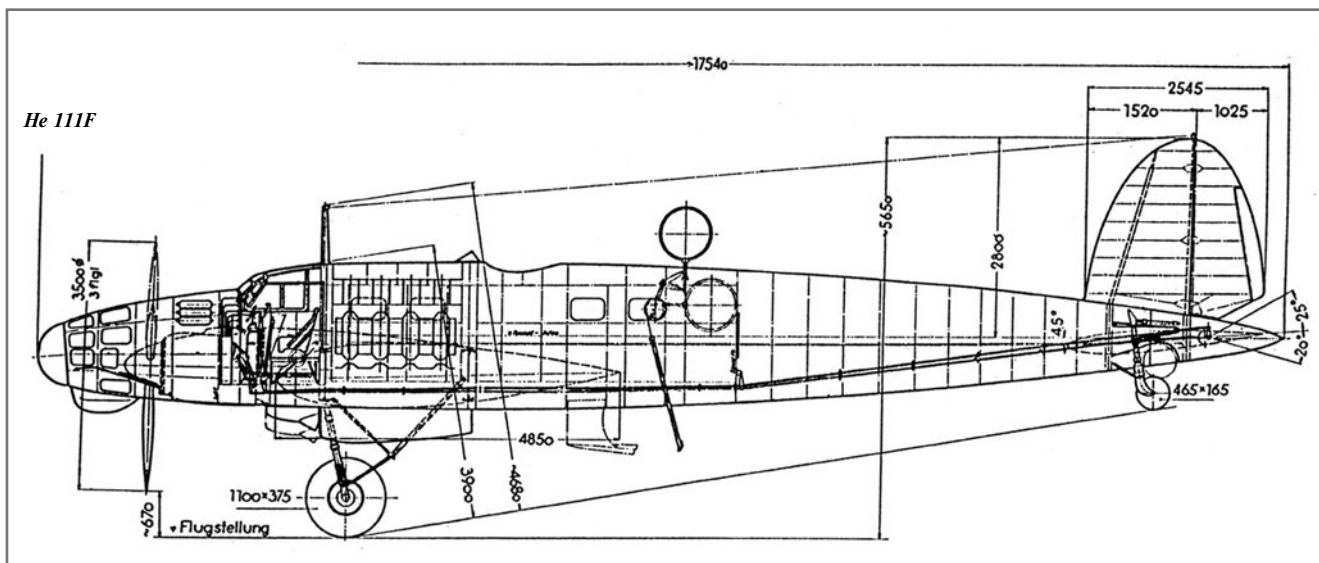
Появление новых He 111 и Ju 88 затягивалось, и в руководстве Люфтваффе стали слышны нарекания на отсутствие современных торпедоносцев. Поэтому в конце 1937 года RLM заказало фирме Хейнкеля выпустить короткую серию из 90 самолетов, приспособленных для пуска торпед. Выбор фирмой самолета-носителя был продиктован с одной стороны хорошими характеристиками самолета He 111E-4, оснащенного бомбодержателями, а с другой стороны наличием на фирме Хейнкеля свободных производственных мощностей. У самолетов E-4, E-5 и F-4 на месте внешних бомбодержателей установили новые, способные нести две авиационные торпеды LT F5b массой 765 кг, или две морские мины. После разбора всех замечаний, поступивших из штабов Люфтваффе к Кригсмарине на фирме Хейнкеля построили два прототипа V17 (D-ACBH) и V18 (D-ADUM), а после их испытаний в Рехлине, Эккерсфёрде и Лебе, в начале 1938 года к выпуску заказанного торпедоносца - модификации He 111J. На торпедоносец устанавливали двигатели DB

600Ga⁴, с которых сняли лимиты, поскольку Мессершмитт начал ставить на свои истребители более мощные DB 601A. Большинство самолетов получило новые крылья, как у He 111F-4. Как и было заказано, на самолет устанавливали по два торпедодержателя, однако Люфтваффе вскоре отказалось от самолета-торпедоносца, поэтому в этом качестве была выпущена только небольшая нуль-серия (He 111J-0), а всю серию выпустили в варианте бомбардировщика с внутренними бомбоотсеками. На версии J закончился первый этап развития самолета Heinkel 111. Еще в конце 1938 - начале 1939 года фирма Хейнкель АГ приступила к выпуску нового поколения самолета He 111, которым завершился целый эволюционный цикл. Новый самолет представлял собой вершину развития начальной концепции братьев Гюнтер. До этого момента завод Norddeutsche Dornierwerke (Бранденбург/Хавель) и заводы Хейнкеля в Мариэне и Ораниенбурге выпустили в сумме около 800 самолетов разных модификаций, в том числе: He 111A - 6 шт., He 111B - 400 шт., He 111C - 6 шт., He 111D - около 10 шт., He 111E - 220 шт., He 111F - 64 шт., He 111G - 4 шт. и He 111J - 90 шт. Из этого числа 164 самолета были экспортированы.

"Мальчик на побегушках"

В 1938 году после длительных исследований, проб и испытаний братья Гюнтер приступили к постройке прототипа совершенно новой машины. Пробные полеты двух главных прототипов V7 (новые крылья) и V8 (новая кабина) были внимательно изучены, а данные, полученные в ходе испытаний, оказались весьма обнадеживающими. Новые крылья были не только хорошо проверены, как в ходе пробных полетов, так и при эксплуатации серийных самолетов, но уже полным ходом шел их серийный выпуск. Зато конструкция новой кабины еще оставалась не вполне определенной. В первых версиях бомбардировщика кресло пилота было вынесено немного вверх, а приборы управления самолетом были скомпонованы традиционно. Необходимость же сгруппировать места всех членов экипажа в одной кабине вызвала много сложностей. Для того, чтобы более полно использовать внутренний объем и освободить как можно больше места, конструкторы решили придать кабине асимметричную форму. Правую часть кабины сделали прямой, а левую, в которой располагался пилот, округлой. Пилот, бывший одновременно командиром экипажа, занимал место возле левого борта, справа от него на складном кресле сидел штурман, который при необходимости мог разложить себе маленький "лежак", позволявший обслуживать передний пулемет и удобно следить за курсом самолета. Приборная доска была перенесена на крышу кабины, при этом увеличилось поле зрения пилота вперед и вниз, что особенно было удобно при по-

⁴ В некоторых источниках сообщается, что на самолеты устанавливали двигатели DB 600CG, однако это маловероятно, поскольку моторы CG были недостаточно мощными.



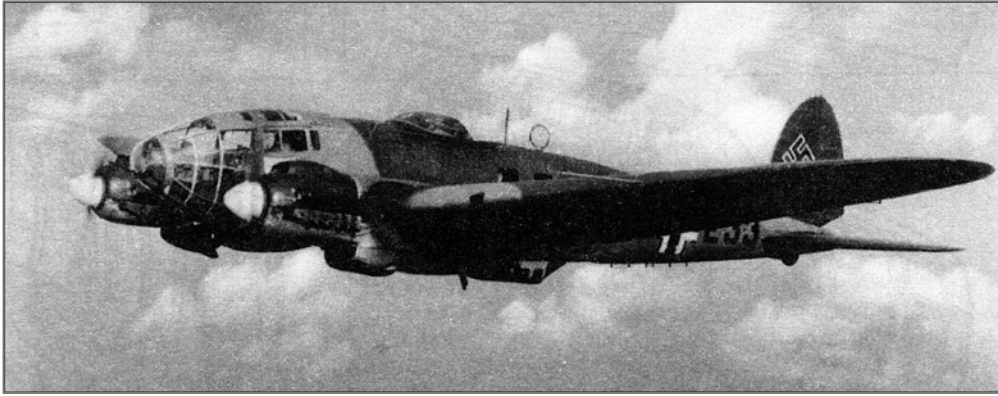
садке. Определенные проблемы возникали при рулежке, но их решили при помощи гидравлического механизма, поднимающего и опускающего кресло пилота. Чтобы защитить пилота над его головой оборудовали сдвигающийся назад чуть выпуклый люк. Подобный, частично остекленный люк находился и в правой части кабины. Им пользовался штурман для тех же целей, что и пилот. Поскольку для штурмана такой люк не был необходим в той же степени, что и пилоту, то на самолетах ранних выпусков люк не ставили. Самолеты с одним люком не пользовались популярностью, так как покинуть такой самолет в случае опасности было затруднительно.

Прямым прототипом He 111P был He 111V7. У машины были новые крылья размахом 22,50 метров (вместо 22,61 метра у прежних модификаций). Площадь крыльев осталась прежней - 86,50 м². Кабина была полностью переделана (даже по сравнению с He 111V8). Самолет оборудовали новой подфюзеляжной гондолой (V23), теперь стрелок мог обслуживать пулемет лежа. Кроме того, модернизировали кое-что из оборудования. В качестве двигателей для самолета выбрали моторы DB 601A мощностью 810 кВт/1100 л.с., однако мотора предусматривала возможность установки вместо них и моторов фирмы Юнкерс АГ. Прототип облетали еще зимой 1938 года, но к серийному выпуску машины приступили только осенью того же года. Первые серийные машины He 111P-1 появились в линейных частях в конце 1938 года и вызвали как большое любопытство, так и резкую неприязнь. Недовольные предъявляли большие претензии к кабине бомбардировщика, но улучшенные тактико-технические характеристики самолета с лихвой компенсировали все недостатки. Максимальная скорость самолета составила 410 км/ч на высоте 5000 метров, а благодаря новым двигателям практический потолок удалось поднять на 1000 метров, при сохранении максимальной скорости. Масса машины возросла до 12200 кг, главным образом, из-за увеличения дальности полета до 2100 километров и установки дополнительного оборудования. Новый самолет сохранил отличную управляемость, также как и вооружение. Несмотря на предложения ветеранов гражданской войны в Испании вооружение оставили в виде трех пулеметов MG 15 калибра 7,92 мм.

Основным недостатком этих пулеметов было дисковое питание (75 патронов в диске). Несмотря на то, что замена диска занимала всего лишь несколько мгновений, в критической ситуации этого было достаточно - чтобы выпустить смертельный заряд свинца истребителю хватало трех секунд. Перевооружение самолетов проходило в несколько этапов и было завершено только в модификации He 111H-6. На бомбардировщиках этой версии все пулеметы получили ленточное питание с боезапасом 500-1000 патронов на ствол.

В общем, можно заключить, что He 111P-1 принадлежал к лучшим бомбардировщикам того времени. Аналогичная английская машина - "Wellington" Mk.I - имела практически такие же характеристики, и, следовательно, можно заключить, что эти самолеты были примерно одинаковы. В Советском Союзе аналогичная машина, ильюшинский бомбардировщик ДБ-3, из-за своего специфического предназначения имел в два раза большую дальность полета, но его бомбо-нагрузка и взлетный вес был в два раза меньше. По остальным характеристикам ДБ-3 и He 111 были практически равны. Во Франции и США не было бомбардировщиков класса He 111. Польский бомбардировщик "Los" развивал примерно такую же максимальную скорость и имел чуть меньшую дальность полета, однако главным недостатком "Лося" по сравнению с He 111 был меньший потолок и непротектированная топливная система.

Производство He 111P-1 продолжалась до мая 1939 года, после чего со сборочных линий заводов в Мариэне и Висмаре начала сходить очередная модификация самолета - He 111P-2. Заводы Хейнкеля в Ораниенбурге и Бранденбург/Хафеле начали выпуск самолетов He 111H-1 и He 111P-2. Прототип версии He 111H - He 111V19 (D-AUKY) был построен в начале 1939 года на базе самолета He 111P-0. На нем использовали двигатели Jumo 211A-1 мощностью 1050 л.с. и радиостанцию FuG X (а не FuG III, как раньше). Выпуск самолетов версии He 111H бы-



*He 111P-2,
25+E3, из
III./KG 255,
весна 1939 г.*

стро набрал обороты и скоро на их производство была переориентирована большая часть производственных мощностей. Однако выпуск He 111P продолжался до середины 1940 года, прежде чем эту модификацию окончательно сняли с производства. Одновременный выпуск обеих моделей объяснялся двумя причинами. Ощущавшаяся нехватка обоих типов двигателей приводила к тому, что безопасней было выпускать два типа самолетов - так можно было избежать простоев. Кроме того, война уже была не за горами и Люфтваффе требовало как можно больше новых типов "Летающих лопат".

Следующей модификацией самолета стал He 111P-3, предназначенный для подготовки пилотов. От предыдущих версий этот самолет отличался оборудованием кабины. Вместо складного кресла штурмана установили удобное кресло пилота-инструктора. Самолет получил и двойное управление, позволявшее инструктору исправлять ошибки ученика. Самолеты имели полный комплект наступательного и оборонительного вооружения, а также другое оборудование, необходимое для выполнения боевых полетов.

Новые модификации самолета He 111 стали поступать на вооружение Люфтваффе в конце лета - начале осени 1939 года, а также после окончания сентябрьской кампании. К выпуску первой из этих модификаций - He 111H-2 - приступили в конце августа. От предыдущих версий самолеты He 111H-2 отличались более мощными двигателями - Jumo 211A-3 (810 кВт/1100 л.с.), которые позволили выжать из машины еще несколько километров в час, зато в следующих модификациях значительно расширили боевые способности машины и увеличили их шансы в бою с истребителями противника. Необходимость в появлении таких модификаций стала ясной после боев в Польше, которые подтвердили опыт ветеранов гражданской войны в Испании. Поскольку пулеметы винтовочного калибра продолжали считать достаточным вооружением бомбардировщиков, то усиление вооружения проводили путем простого увеличения количества стволов и введения новых пулеметных установок. На самолетах He 111P-4 и He 111H-3, которые появились в октябре 1939 года (H-3) и в начале 1940 года (P-4), установили четыре дополнительных пулемета. У обеих модификаций появилась пулеметная установка в задней части фюзеляжа, расположенная между верхней и нижней установками. В состав экипажа ввели нового, пятого члена, который, в зависимости от ситуации, обслуживал один из двух пулеметов, размещенных в бортах фюзеляжа. Позиция дополнительного стрелка была не слишком выгодна, фактически он дублировал стрелка в нижней установке, поэтому на практике третий стрелок мог самое

большее - это повысить плотность огня. Еще один пулемет установили над передней пулеметной установкой, которая не обеспечивала должной защиты передней полусферы бомбардировщика. Наконец, четвертый пулемет разместили в передней части подфюзеляжной gondoly. Эти пулеметы позволяли вести огонь там, где раньше находилась мертвая зона. Как и боковые, два передних пулемета обслуживались поочередно одним и тем же членом экипажа (передний-верхний - штурманом), (передний-нижний - стрелком-радистом). Если для штурмана обслуживать сразу два пулемета не представляло большой проблемы, то положение стрелка-радиста было незавидным. Он должен был лежать на животе в комбинезоне, с парашютом за спиной и обслуживать задний пулемет, а по команде мгновенно поворачиваться на 180°, прицеливаться и открывать огонь. Теоретически это было возможно, но на практике - неосуществимо. Очень быстро стало ясно, что пулеметы не могут обеспечить достаточной защиты, поэтому их заменили пушками (в подфюзеляжной gondole) или вовсе сняли (дополнительный пулемет штурмана). До конструкторов и штабных работников медленно доходило, что для того, чтобы обеспечить адекватную защиту нужно увеличить калибр бортового вооружения.

Важным нововведением в конструкции обеих модификаций была бронеспинка у пилота и бронезащита задних стрелков. Однако, как показал опыт, толщина брони была явно недостаточной.

He 111P-4 был доработан до универсального стандарта модели "4", заключающимся в установке под фюзеляжем бомбодержателей для бомб большого калибра. Нововведением в конструкции этой модели была установка двух держателей PVC 1006L вместо одного ETC, при этом оба бомболюка оказались закрытыми. На этом самолете, как и на He 111E-5, оборудовали в бомбоотсеке дополнительный бензобак. Аналогичные изменения были внесены и в конструкцию самолета He 111H-4. У этой модели бомбардировщика разместили два наружных бомбодержателя и дополнительный топливный бак на 835 литров, установленный в одном из бомбоотсеков, что позволило увеличить дальность полета с 2060 до 2600 км.

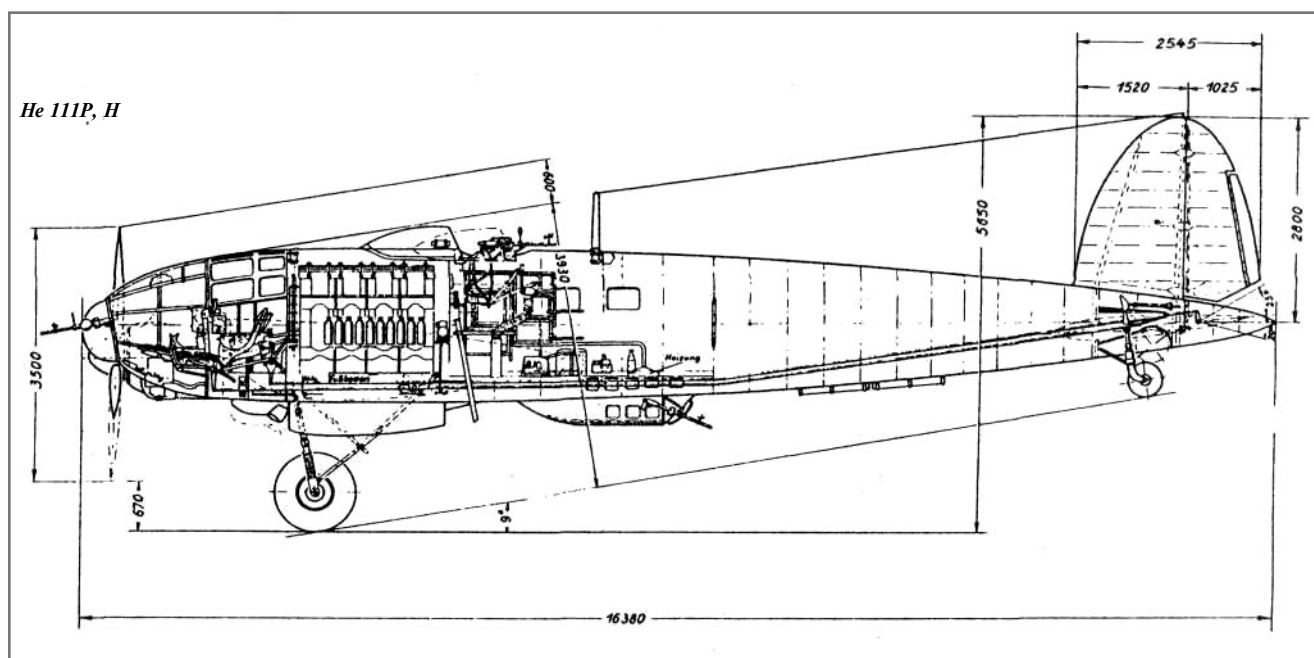
Результаты, которые получили при разработке и эксплуатации самолетов He 111H-4 бы-

ли настолько многообещающими, что руководство RLM и конструкторы фирмы Хейнкеля решили продолжить начатое дело и создать дальний бомбардировщик, способный брать на борт сверхтяжелые бомбы. В результате появился He 111H-5, на который поставили новые двигатели Jumo 211F-1⁵ мощностью 1300 л.с., в то время как двигатели Jumo 211D-1, устанавливаемые на He 111H-3, развивали только 1200 л.с. Внутри фюзеляжа разместили два дополнительных топливных бака общей емкостью 1670 литров, а под фюзеляжем установили новую систему бомбосбрасывания. Главным достоинством нового самолета была возможность несения сверхтяжелых бомб. Крепление бомб осуществлялось при помощи дополнительных пальцевидных замков, установленных в усиленных специальной плитой створках бомболюка между двумя стандартными бомбодержателями PVC, которыми можно было подгонять под бомбы определенной массы. Благодаря этому механизму He 111H-5 получил возможность брать на борт бомбы следующих типов: SC 1800, SD 1400, SD 1700, SB 1800, PC 1400, PC 1600, а также самую тяжелую бомбу, используемую в Люфтваффе - 2500-килограммового "Макса" (поднять эту бомбу мог только He 111H-5). С этой бомбой самолет мог пролететь всего лишь неполных 1000 км, зато при минимальной бомбонагрузке в 500 кг дальность полета составляла 3200 км! С максимальной нагрузкой взлетный вес самолета превышал 15000 кг - большего выжать из этой конструкции было невозможно. Несмотря на свои достоинства эта модификация не выпускалась массово, и в боевых частях He 111H-5 был скорее исключением чем стандартом. Самыми распространенными в Люфтваффе тяжелыми бомбами, способными поражать практически любые цели, были бомбы массой 1000 кг, для транспортировки которых было вполне достаточно самолета He 111H-4. Именно эти самолеты и составляли костяк бомбардировочной авиации. Главным недостатком He 111H-5 была его чрезмерная масса, которая очень затрудняла управление самолетом, даже по сравнению с достаточно тяжелым He 111H-4. Полностью нагруженный и заправленный самолет мог оторваться от земли только при наличии длинной

бетонной взлетной полосы, а пилотирование самолета с подвешенным к нему "Максом" требовало от пилота огромного мастерства.

Пока серия He 111H переживала свой расцвет, серия He 111P постепенно уходила в прошлое. Последняя модификация этой серии - He 111P-6 - оснащалась двигателями DB 601N мощностью 865 кВт/1175 л.с. Моторы были сконструированы для истребителей и работали на смеси MW 50, поэтому для бомбардировщиков их ценность была сомнительна, ввиду капризности и ограниченного ресурса. Ограниченный ресурс был существенным недостатком, поэтому вскоре от выпуска этих самолетов отказались, в дальнейшем на самолеты He 111 двигатели фирмы Даймлер-Бенц не ставили вовсе.

Следующие модификации представляли собой переделку части самолетов в ночные бомбардировщики. Первой такой модификацией была He 111H-3х, оснащенная X-Geraet, а второй - He 111H-5у, оснащенная Y-Geraet. Обе системы были близки по конструкции и представляли собой развитие прибора EBL 2, предназначенного для облегчения посадки в тяжелых погодных условиях. Слегка модифицированный EBL 2, появившийся в конце 1939 - начале 1940 года под названием Knickebein, был предназначен для ведения бомбардировщиков в темноте или при неблагоприятных природных условиях на расстояния до 500 км. На базе Knickebein'a и был создан X-Geraet - приспособление для прицельного бомбометания без идентификации цели. Эта автоматическая система работала по принципу радиопеленгатора. Два независимых передатчика направляли на цель узкий пучок радиоволн так, что пучки перекрещивались над целью. Вдоль одного луча самолет летел к цели, а пересекая второй, сбрасывал бомбы. Используя эту систему, один самолет (или несколько, стартующих последовательно, а не вместе) взлетал с аэродрома во Франции и устанавли-



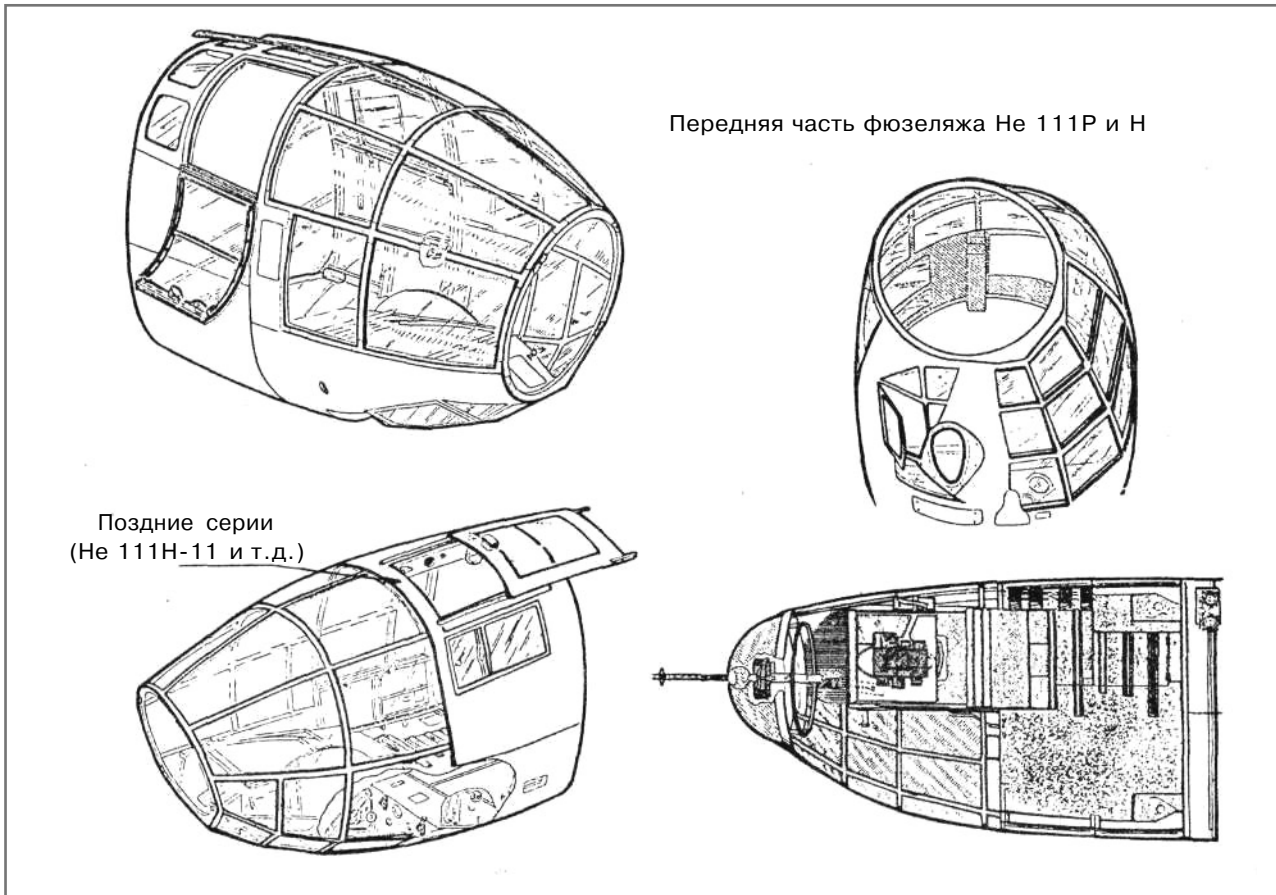
⁵ На первые самолеты этой модификации ставили двигатели Jumo 211D-1.

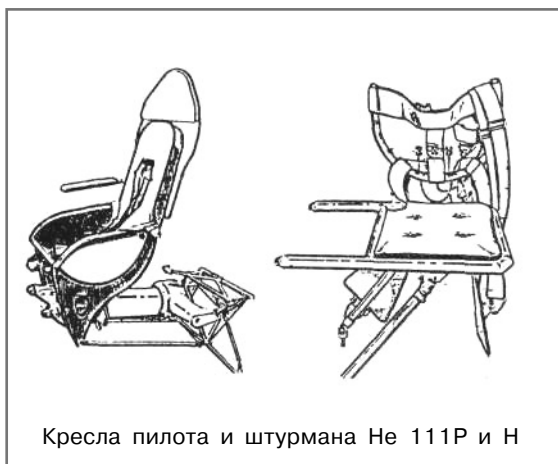
вал связь с первой радиостанцией, расположенной около Шербура. За 50 км до цели самолет пересекал первый перпендикулярный луч, посылаемый радиостанцией, расположенной возле Кале. Получив сигнал, пилот точно выставлял самолет по первому лучу, а бомбардир включал "компьютер", представлявший собой часы с тремя стрелками, четырьмя кнопками и дополнительным маленьким циферблатом, служащим для согласования всего этого устройства. Бомбардир включал часы в момент пересечения второго луча, за 30 км до цели. После пересечения третьего луча, бомбардир нажатием кнопки останавливал часы и включал систему автоматического бомбометания. На этом боевое задание считалось выполненным и самолет возвращался на базу, уступая дорогу следующим экипажам, которые уже ориентировались на пожар, вызванный сброшенными первым самолетом бомбами. X-Geraet позволял достичь точности попадания в 90 метров на расстоянии до 320 км. Y-Geraet был более совершенной модификацией прибора, и действовал на тех же принципах. Главное отличие заключалось в том, что прибор позволял достичь большей точности, сигналы радиостанциями испускались в закодированном виде (что затрудняло англичанам наведение помех) и полной автоматизацией, включая сброс бомб (хотя предусматривалась возможность сброса бомб вручную). Сброс бомб осуществлялся по команде с земли либо, автоматически, после подачи условной комбинации точек и тире. Практически Y-Geraet позволял управлять самолетом с земли при минимальном участии экипажа и наносить бомбовые удары по намеченным целям (например железнодорожным станциям) с высоты 6000 метров на расстояниях до 200 метров. Недостатком этой системы, состоявшей из трех составных частей - радиостанций FuG 28a, FuG 17E

и автопилота с устройством LKZG, было то, что она работала в диапазоне 42,1-47,9 МГц (X-Geraet работал в диапазоне 70-74 МГц), который использовал и телецентр Би-Би-Си, расположенный в северном Лондоне (45 МГц). Англичане довольно быстро обнаружили это и их служба Wing 80 (секретное подразделение RAF, занимавшееся радиовойной) начала перехватывать сигналы и глушить эту частоту.

Во второй половине 1940 года самолеты He 111Н-3, Н-4, Н-5, а также серий He 111Р модернизировали. Переделки затронули, главным образом, вооружение самолетов. В хвостовой части фюзеляжа разместили пулеметы, неподвижно закрепленные под углом к оси корпуса. На некоторых самолетах в передней части подфюзеляжной gondoly установили пушки MG FF. Пушка MG FF была очень мощным оружием, но ее расположение нельзя признать удачным - она защищала самый безопасный сектор. В то же время на самолетах появились зеркала заднего вида, обтекатели верхней установки и бронеплиты, защищавшие верхнего стрелка.

В 1940 году вернулись к идее самолета-торпедоносца. В 1938 году необходимость в таком самолете ставилась под сомнение, однако в условиях разгоравшейся морской войны потребность в самолетах-торпедоносцах стала очевидной. Поэтому в KG 26 несколько самолетов переделали в торпедоносцы в порядке эксперимента. Под центропланом разместили два торпедодержателя и заменили бомбоприцел на новый. Сброс торпед осуществлял штурман при помощи специ-





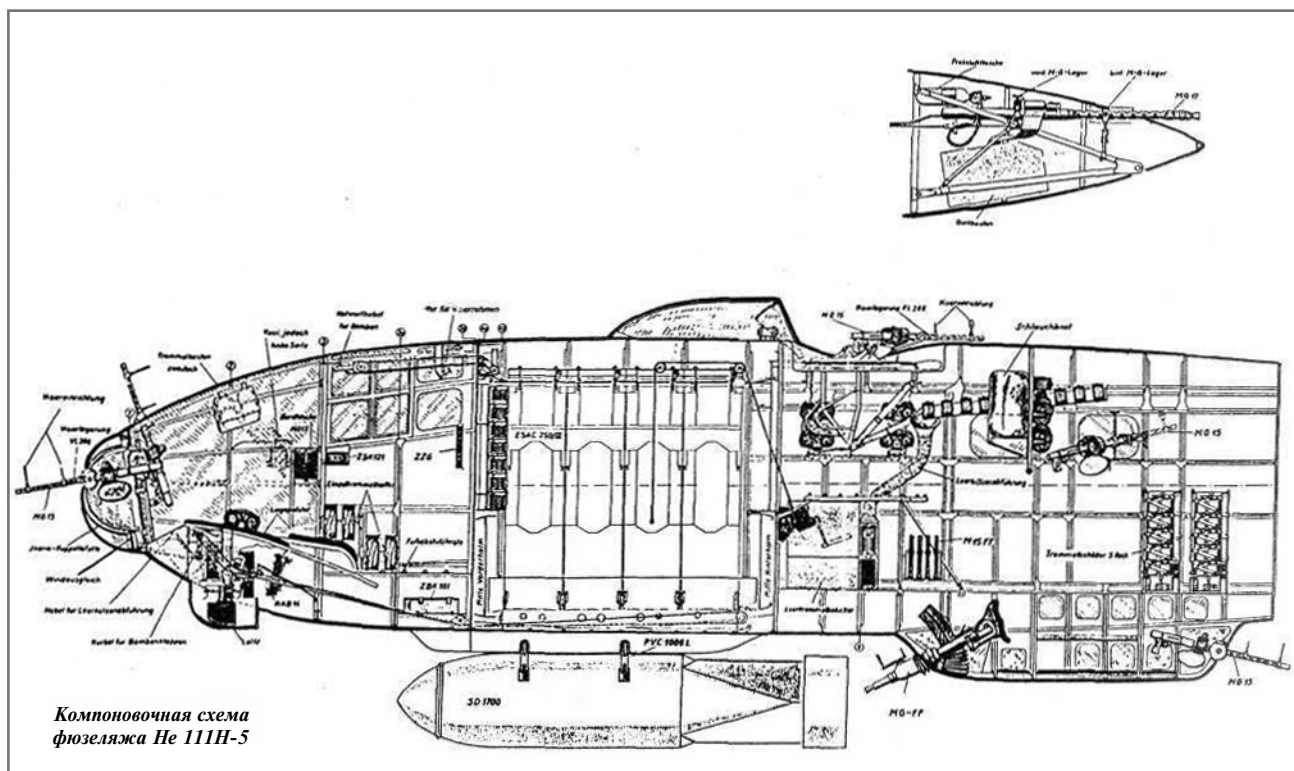
Кресла пилота и штурмана He 111P и H

ального устройства. Вместо пулеметов на торпедоносцы установили пушки MG FF в купольных установках. Купола и пушки были закреплены неподвижно, поскольку надежного поворотного устройства для них не разработали.

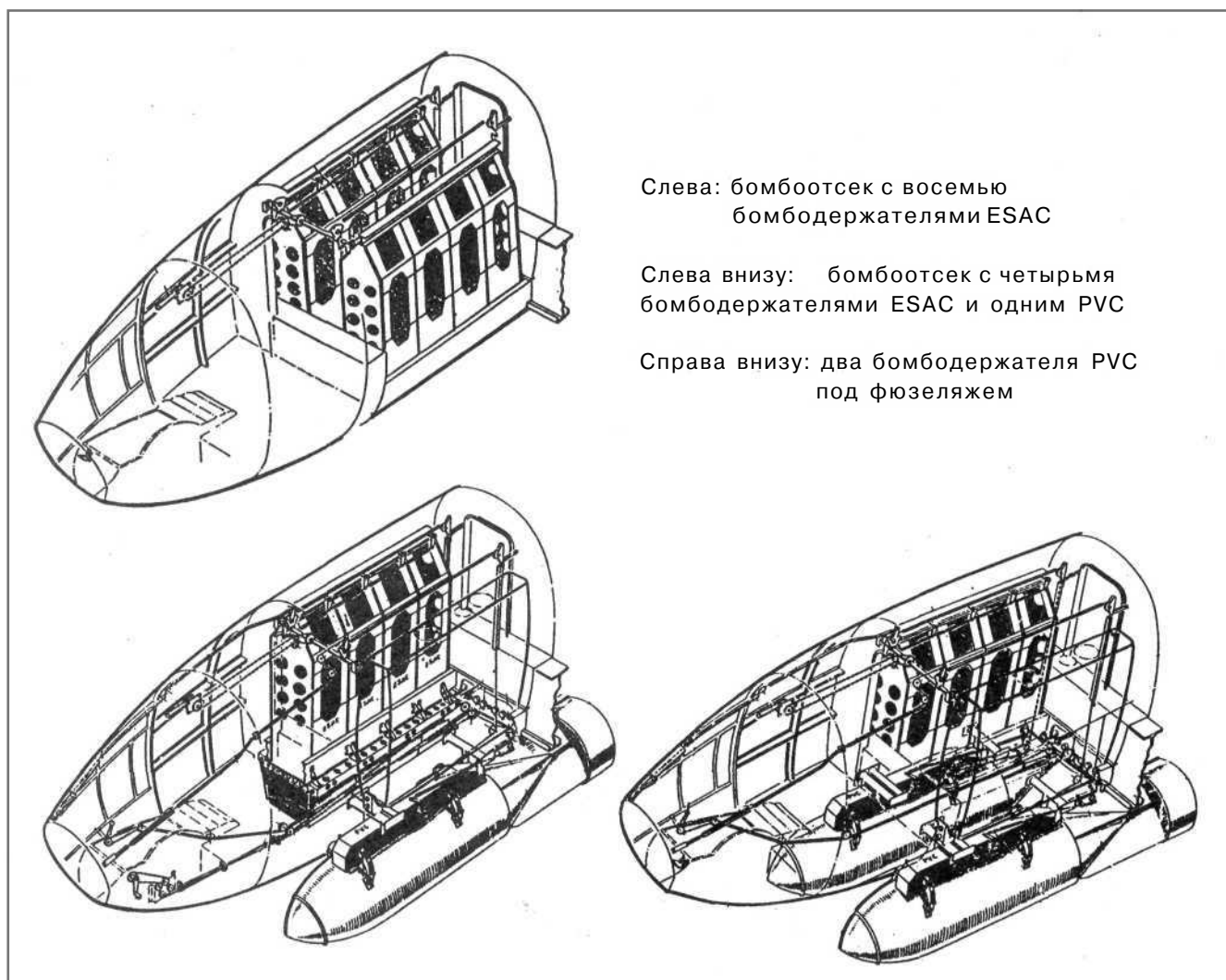
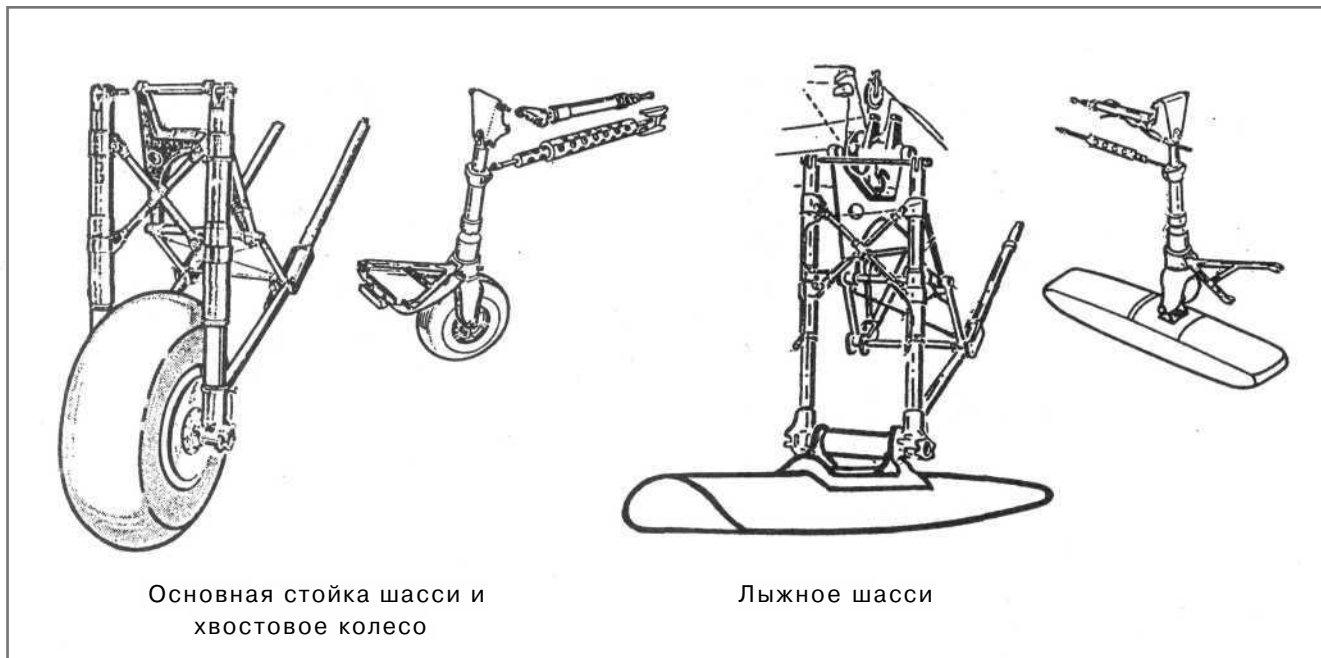
Самолеты He 111H-3, H-4 и H-5 отвечали требованиям, предъявляемым к бомбардировщикам в 1940 году. Именно в это время начала складываться легенда об их универсальности. Эти три модификации практически полностью покрывали все нужды Люфтваффе. Единственным желанием военных было иметь более современный He 111. Однако исполнить это желание оказалось трудно. Программа развития бомбардировочной авиации находилась в застое, а новый Ju 88 не оправдывал возлагавшихся на него надежд. В этой ситуации появился He 111H-6, который стал паллиативным разрешением проблемы. При создании этой модификации бомбардировщика, конструкторы, по-видимому, руководствовались девизом, состоявшим из одного слова - "Унификация".

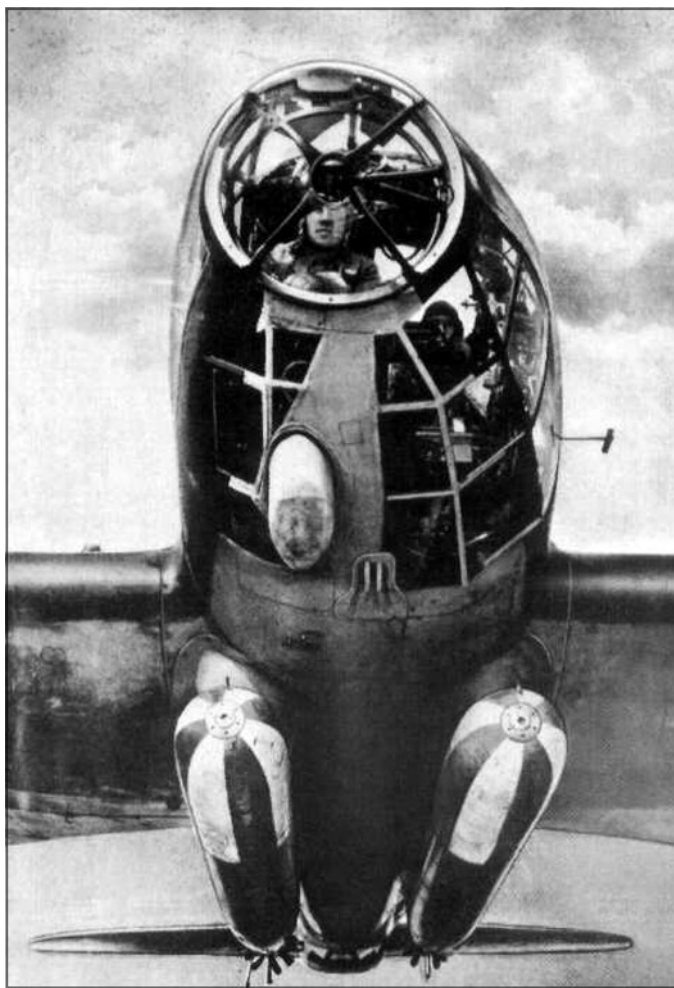
Единственными новыми деталями в конструкции этого самолета были торпедодержатели PVC 1006B для торпед Ruestsatz C или бомбодержатели ETC 2000A для бомб массой 2000 кг и деревянные винты более широкого профиля. Впрочем, эти винты уже эпизодически устанавливали на самолеты H-3 - H-5 последних серий. Моторы на He 111H-6 были такими же, что и на поздних сериях H-3, вооружение тоже (у самолетов H-6 первых серий в передней установке размещали пулемет, который в дальнейшем заменили пушкой калибра 20 мм). Оборудование самолета также ничем не отличалось от прежних модификаций. Незначительные изменения внесли в бортовые системы управления и, чтобы облегчить сборку, по другому раскроили листы обшивки. Единственным внешним отличительным признаком был пулемет MG 17 зафиксированный в хвостовой части фюзеляжа и стрелявший параллельно продольной оси самолета.

He 111H-6 приняли на вооружение Люфтваффе в начале 1941 года. "Шестерка" стала заменять самолеты H-3, и потихоньку вытеснять H-4 и H-5. Предполагали, что этот самолет пробудет на вооружении примерно год, а затем его заменит новый бомбардировщик. Однако в действительности все вышло по другому. На вооружении самолет оставался до 1943 года, а заменила его очередная модификация He 111. He 111H-6 показал высокую универсальность, выполняя как тактические, так и стратегические задания. He 111H-6 использовали в качестве бомбардировщика (дневного, ночного, ближнего, дальнего), торпедоносца, разведчика, транспортного и курьерского самолета, постановщика минных заграждений, истребителя (тяжелого и ночного) и, наконец,



Компоновочная схема фюзеляжа He 111H-5





He 111H-6 с двумя торпедами на внешней подвеске.

штурмовика. He 111H-6 стал самым многочисленным самолетом, созданным братьями Гюнтер.

Семь последующих модификаций самолета можно разделить на две категории. К первой категории относятся модификации, незначительно отличавшиеся от базовой модели H-6 разными конструктивными особенностями, а ко второй - специализированные версии самолета. Представителями первой группы были He 111H-7 и H-9, появившиеся в 1941 году, но так и не принятые на вооружение. Зато вторая группа была более многочисленна: He 111H-8, H-10, H-11, H-12, H-14 и H-15.

He 111H-8 и H-10 - были ночными бомбардировщиками, они появились в начале 1941 года, а их отличительной особенностью была система защиты от заградительных аэростатов. Она состояла из кронштейнов, расположенных на крыльях и фюзеляже, к которым крепились два длинных уголка, образующих треугольный уступ, опиравшийся краями на концы крыльев, где также размещались резакы Kuto-Nase. Предполагалось, что трос аэростата будет соскальзывать вдоль уголка и попадать на резак. Однако эта система показала себя непрактичной и делала невозможным использование этих самолетов в качестве обычных бомбардировщиков. Скорость таких самолетов была значительно ниже, поскольку конструкция весила более 250 кг (вернее более 500 кг, учитывая противовес, расположенной в хвостовой части фюзеляжа). Кроме того страдала маневренность самолета, затруднялся пилотаж а бомбонагрузка уменьшалась до

1000 кг. Вооружение этих самолетов состояло из всего двух пулеметов (в верхней и нижней установках), а экипаж сокращен до четырех человек. Как следует из приведенного выше описания это была слишком высокоспециализированная модификация, очень непрактичная для боевых частей. Поэтому после короткого боевого применения оставшиеся в строю самолеты (более 20 из 30 выпущенных) отвели с линии и после переделки под обозначением He 111H-8/R2 направили в транспортную авиацию⁶, где их использовали для буксировки планеров.

Учтя неудачный опыт с He 111H-8, фирма Хейнкеля выпустила большей серией более совершенный бомбардировщик He 111H-10, который стал основным ночным бомбардировщиком. He 111H-10 оборудовали Kuto-Nase, а форма крыльев была такова, что при небольшой скорости тросы аэростатов сами соскальзывали по передней кромке. Разумеется, эта система не действовала если трос попадал в промежуток между мотогондолой и фюзеляжем, однако на войне всегда приходится рисковать. Вероятность избежать аварии при столкновении с тросом аэростата у H-10 была 35% по сравнению с 95% у H-8, но зато самолет был нормальным бомбардировщиком. Все He 111H-10 были оснащены горизонтальными усилениями фонаря, защищавшими кабину от тросов аэростатов, и пламегасителями на стволе передней пушки.

Следующая модель - He 111H-11 - оснащалась новым бомбодержателем PVC, напоминавшим "столешницу", из которой торчало 20 "пальцев", предназначенных для подвески пяти бомб массой 250 кг. Бомбодержатель имел такую конструкцию, что после незначительной переделки он мог нести три тысячекилограммовые бомбы. Верхняя установка стала полностью закрытой бронестеклом и там установили пулемет MG 13 калибра 13 мм, а нижнюю установку оснастили спаренным пулеметом MG 81Z. Этот пулемет выгодно отличался от MG 15 и MG 17 большей скорострельностью (MG 15 - 550 выстрелов в минуту, а MG 17 - 400 выстрелов в минуту), и, что самое главное, был спаренным. Подобным образом в боковых установках старые MG 17 заменили на MG 81, а на самолетах He 111H-11/R1 даже на MG 81Z. Тем самым количество бортовых пулеметов возросло до семи, не считая крупнокалиберного пулемета и пушки. Как и у других модификаций в фюзеляже разместили дополнительный топливный бак емкостью 835 литров. Некоторые машины этой модификации получили усиление фонаря, как у H-10.

⁶ Перевод самолетов He 111 в транспортную авиацию с 1940 года стал распространенным явлением. Самолеты направляли в летные школы, где иногда их переоборудовали под двоянное управление, или после минимальных переделок (установки буксировочных гаков) использовали в качестве буксировщиков планеров. Где-то с середины войны новые транспортные He 111R2, наоборот, стали направлять в бомбардировочные части.

*He 111H-8*

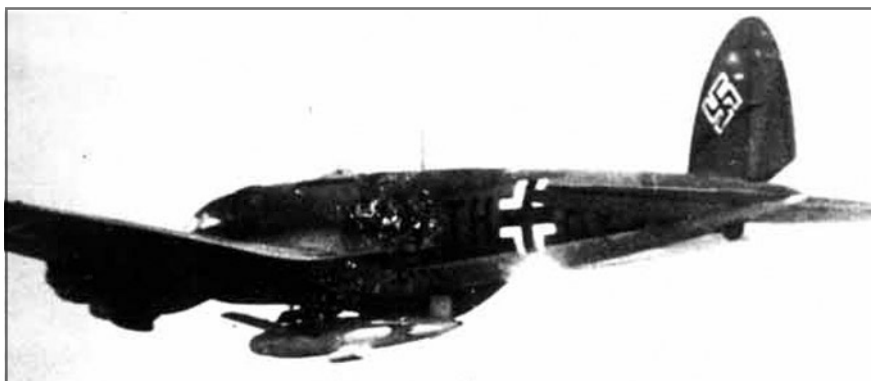
В начале 40-х годов Люфтваффе проводило исследовательские работы над ракетами, запускавшимися с самолета. Ракеты предназначались для поражения больших и даже движущихся целей, расположенных на больших расстояниях, что должно было сократить потери среди экипажей. Для испытаний, а в дальнейшем, и для несения нормальной службы применяли несколько типов бомбардировщиков, и первым был He 111. Испытания летающих бомб и торпед (BV246, BV 143, L-10, Hs 293 и FX) уже проводили на He 111E и на отдельных машинах версии J, специально разработанной для этой цели, но для нужд испытательской части Versuchsstaffel 293 (293-я испытательская эскадрилья) создали новую модель - He 111H-12. Самолеты этого типа отличались от базовой конструкции отсутствием подфюзеляжной gondoly и передней пушки, а также измененным радио- и бомбардирским оборудованием (например в кабине установили передатчик FuG 203b Kehl III, предназначенный для управления ракетами Hs 293). Под центропланом разместили два держателя для ракет, и, вероятно, установили дополнительные топливные баки. В действительности же, эти машины никогда не применялись в бою из-за их низкого потолка, поэтому всю серию, выпущенную в 1941-1943 годах и состоящую из почти 50 машин, направили в летные школы, предварительно сняв с самолетов все вооружение. Вместо He 111H-12 в боевых частях использовали Do 217 и He 177. Кроме He 111H-12 выпускали также He 111H-15, предназначенный для транспортировки другого типа вооружения - BV246. Под крыльями и слева под фюзеляжем самолета разместили три держателя для трех планирующих бомб. Испытания BV 246 не дали положительных результатов, поэтому производство этой модификации быстро прекратили, а все выпущенные самолеты (около десятка) переоборудовали для других целей (вероятно до стандарта H-12 или в буксировщики

планеров). Самолеты H-15 практически ничем не отличались от H-12 за исключением особенностей аппаратуры, а также типа и размещения держателей.

Осенью 1940 года в ходе "Битвы за Англию" в частях Люфтваффе стали применять новую тактику ночного бомбометания, заключающуюся в поражении точечных целей тяжелыми бомбами и обозначения больших целей пожаром, вызванным бомбами ведущего экипажа. Для выполнения таких заданий на самолетах устанавливали специальную аппаратуру, о которой мы уже рассказывали выше, установки X-Geraet и Y-Geraet. Оснащенные "геретами" самолеты состояли на вооружении до 1942 года, но еще раньше RLM приняло решение заказать партию в 100 самолетов с аппаратурой FuG Samos, AP 25 и FuG 351 Korfu, составлявших новый комплект аппаратуры наведения. 30 таких самолетов (He 111H-14) распределили между двумя частями: Sonderkommando "Rastedter", сформированной на базе KG 40 и действовавшей на Западе, и KG 100, действовавшей на Восточном фронте и Средиземном море. Следующие 70 самолетов серии поступили в другие бомбардировочные части (например в KG 66) или были переделаны в обычные бомбардировщики или стали "рабочими лошадками", предназначенными для буксировки планеров. В дальнейшем место этих самолетов заняли более технологичные и легкие в эксплуатации серийные He 111H-16, модифицированные для ведения "электронной" войны. "Шестнадцатый" появился в начале 1942 года как замена He 111H-6. Главной отличительной чертой нового самолета были двигатели Jumo 211F-2

*He 111H-15 с тремя планирующими бомбами BV 246.*

*He 111H-12 с
планирующей
бомбой BV 143.*



мощностью 1340 л.с. Схема подвески бомб осталась прежней: 1-2 тонны на внешней подвеске и 1 тонна на внутренней подвеске. В перегруз самолет мог брать до 3000 кг бомб, но для взлета требовался хороший аэродром или использование двух стартовых ракетных ускорителей R-Geraet, которые подвешивали пол крылья. После отрыва от взлетной полосы и набора высоты ускорители отстреливались и спускались на парашютах. Главной особенностью He 111H-16 было то, что конструкция самолета позволяла по-разному модифицировать самолет без больших трудозатрат и переделок. Благодаря этому заводы выпускали четыре основных варианта этой модификации: основной вариант, вариант He 111H-16/R1, оснащенный пулеметной башенкой DL 131 на месте верхней установки и двумя пулеметами MG 81Z в боковых установках, вариант R2 - буксир и, наконец, вариант R3 - ведущий бомбардировщик, заменивший He 111H-14. Таким образом достигалась большая степень унификации продукции. Поэтому можно было быстро и без потерь переключать производственные мощности с выпуска одного варианта на другой, в зависимости от потребностей фронта. Например, чтобы перейти на выпуск варианта R3 не требовалось переналаживать сборочную линию, а нужно было только установить необходимую аппаратуру на предусмотренных местах. Разумеется, подобную процедуру могли проделать и техники в полевых условиях.

Много неясного остается в отношении самолетов, созданных на базе He 111H-16 и оснащенных устройствами Umruest-Bausatz U1 и U2. Устройства Umruest-Bausatz устанавливали на заводе, в то время как Rucstsätze могли установить в любой полевой мастерской. Поэтому появлялись He 111H-16/U1/R1, а не He 111H-16/R1/U1, ведь сначала на заводе устанавливали U1 или U2, а уже затем монтировали специальное оборудование конкретного варианта. Вероятно, под обозначением U1 и U2 скрывалось дополнительное бронирование бомбардировщика.

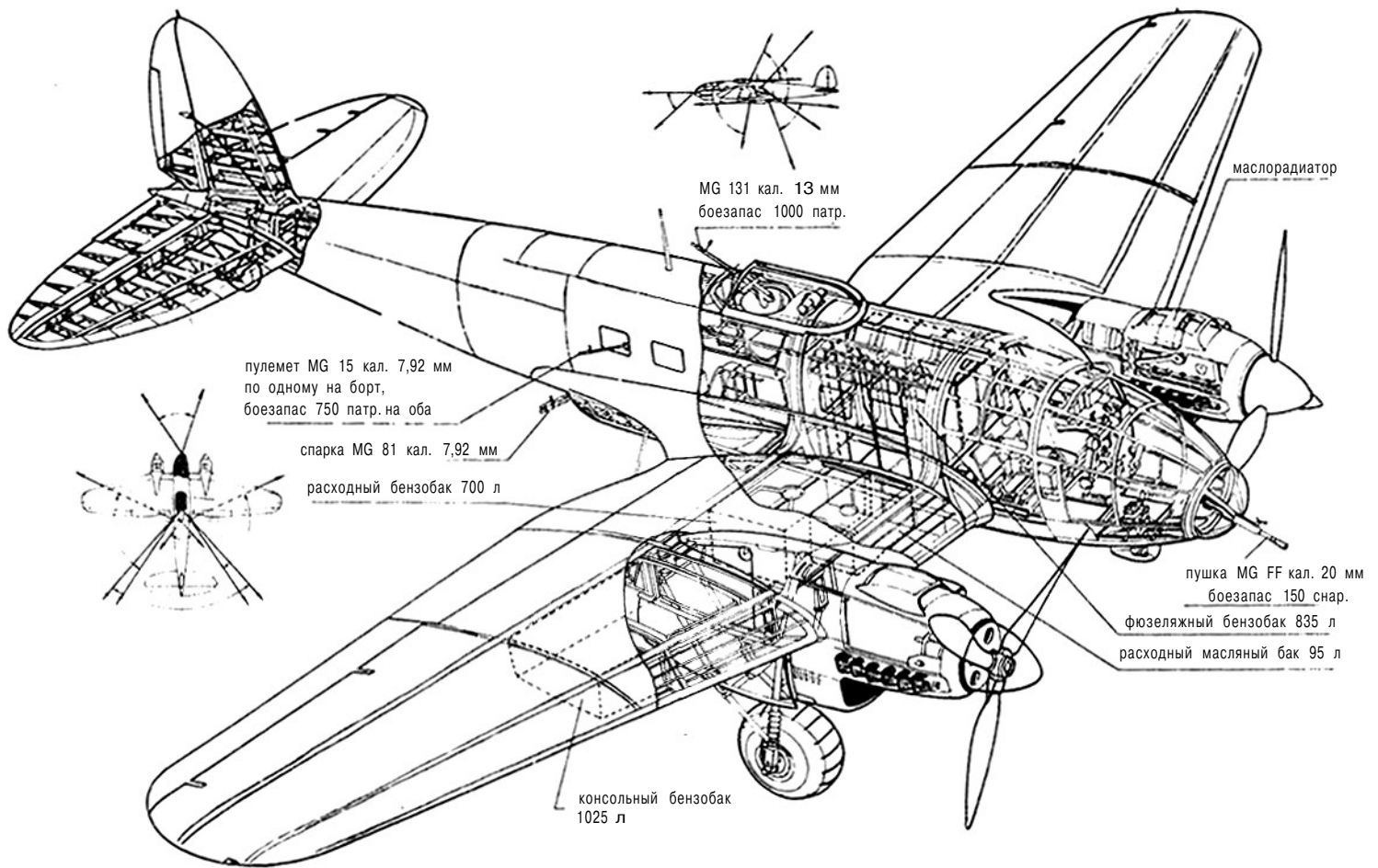
Типовые "электронные" самолеты к 1943/44 годам устарели, поэтому появились очередная модификация самолета - He 111H-18. Радиооборудование на этих самолетах осталось прежним, изменения коснулись только конструкции бомбардировщика. Как и в других аналогичных модификациях, экипаж самолета составлял шесть человек, а бомбовая нагрузка была уменьшена до 1500 кг. H-18 легко отличить по лесу антенн, торчащих из остекленной кабины пилота. Эти высокоспециализированных машин не выпускали в большом количестве. Большинство H-18 попало в KG 40, а часть на Восточный фронт в другие бомбардировочные части. Несколько машин оборудовали радаром FuG 220 Lichtenstein SN-2. Эти самолеты предназначались для оснащения истребительных

частей, действующих на Восточном фронте, где они играли ту же роль, какую в наши дни играют самолеты АВАКС. He 111H-18 не выпускали серийно, а переделывали из самолетов других модификаций, так же, как это было в случае с H-8 или H-14.

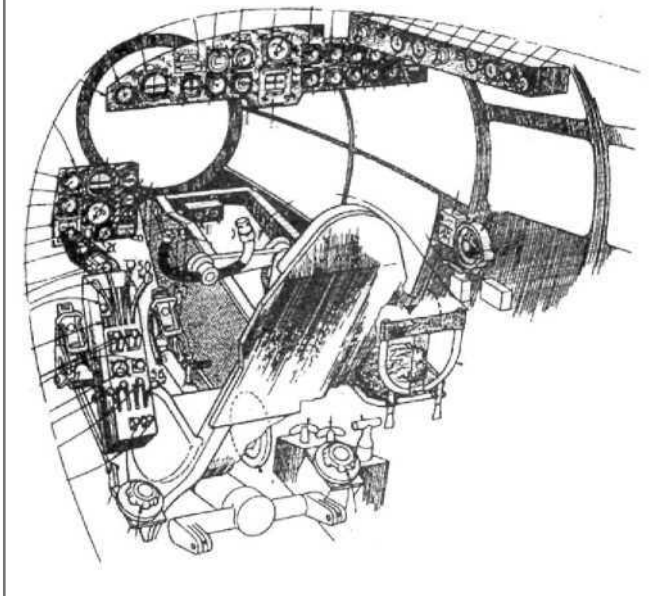
В конце 1943 года приступили к выпуску следующей модификации He 111, в которой был учтен опыт эксплуатации и появившиеся технические новинки. Эта модификация стала очередным шагом к достижению всеобъемлющей унификации. При создании нового самолета построили целых три прототипа He 111 V46, V47 и V48. Самолет был так спроектирован, что при необходимости его можно было переоборудовать для перевозки шестнадцати десантников или двух контейнеров на внешней подвески по 800 кг груза каждый (модификация H-20/R1), сделать из него буксировщик планеров (R2), бомбардировщик с большим набором радио- и навигационного оборудования (R3) или ночной "беспокоящий" бомбардировщик (R4). Разница между этими вариантами была невелика - практически, самолеты отличались друг от друга только вооружением. Экипаж He 111H-20/R1 состоял из трех человек, из которых двое стрелков обслуживали два пулемета калибром 13 мм (верхняя и передняя установки), однако часто случалось, что это вооружение снимали, а боковые пулеметы обслуживались десантниками. У вариантов R2 и R4 вооружение усилили до трех крупнокалиберных пулеметов и двух MG 81Z в боковых установках. Самолеты R2 оснащались двумя внешними бомбодержателями, а R4 брал на внешнюю подвеску 20 бомб по 50 кг каждая, при этом с самолета снимали бомбодержатели ESAC 250. Еще одним новым элементом в конструкции H-20/R4 была система GM-1 позволявшая на короткое время форсировать двигатель на больших высотах путем впрыскивания в цилиндры водно-метанольной смеси. У всех вариантов He 111H-20 верхняя установка располагалась в башенке.

Очередная модификация бомбардировщика - He 111H-21 - отличалась новыми двигателями Jumo 213E-1 мощностью 1288 кВт/1750 л.с., которые позволили самолету развить максимальную скорость 480 км/ч, достичь потолка в 10000 метров и увеличить стандартную бомбонагрузку до 3000 кг. В остальном конструкция самолета была практически такой же. Модификация по-

Схема огневых возможностей He 111H-11



Фрагмент интерьера He 111P/H



спешили поставить на конвейер, при этом первые 22 машины оснастили старыми двигателями Jumo 211F-2, поскольку новые Jumo 213E-1 не успели доставить. Точное количество выпущенных самолетов H-21 не известно, по видимому, их успели построить 200-300 штук.

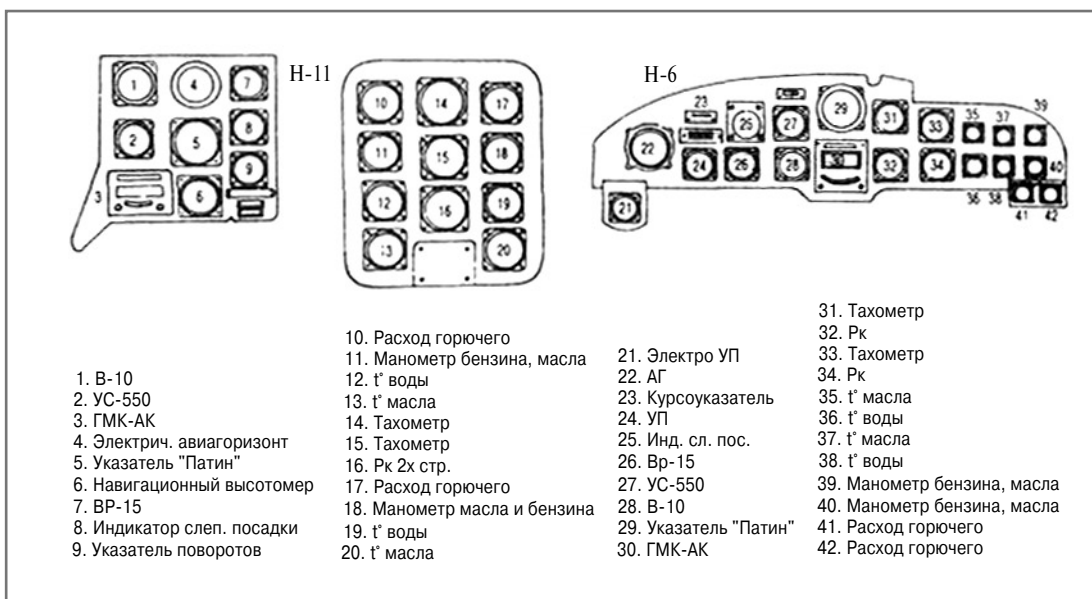
Еще в конце весны 1944 года была создана модификация He 111, предназначенная для пуска летающих бомб Fi 103. Используя опыт, полученный на самолетах He 111H-12 и H-15 конструкторское бюро Хейнкеля разработало систему подвески одной бомбы Fi 103 под центропланом на держателе ETC 200, расположенном справа или слева от фюзеляжа. Поскольку в конце лета 1944 года He 111 уже не выпускали, то для выполнения этого нового задания выделили несколько самолетов, прошедших капитальный ремонт, еще несколько самолетов было заранее "припасено" для этой цели. Внешне

"ракетоносцы" отличались от серийных самолетов маленьким отверстием в фюзеляже, через которое проходил электрошнур зажигания двигателя бомбы. Пуск "крылатой ракеты" осуществлял стрелок-радист по команде штурмана. В самолеты H-22 переделывали машины разных модификаций, в том числе H-16 и H-20, поэтому точно определить, что это самолет H-22 можно было только пока он нес летающую бомбу. Радиолокационное оборудование самолета состояло из радара Lichtenstein и радиоальтиметра FuG 101.

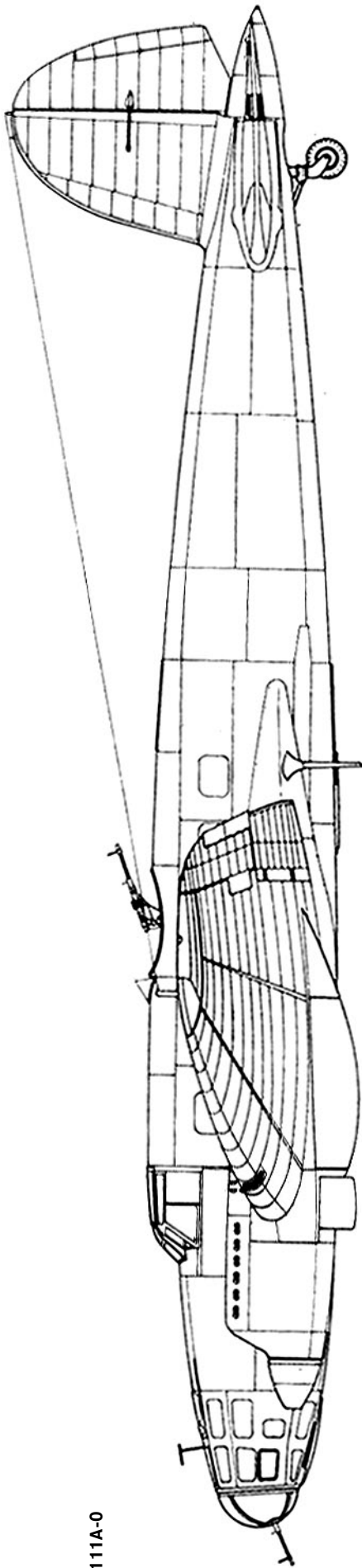
Последняя модификация - He 111H-23 - была транспортным самолетом особого назначения. На них использовали двигатели Jumo 213A-1 мощностью 1306 кВт/1775 л.с. Этот самолет был создан на базе транспортного самолета He 111H-16/R1. Экипаж самолета - четыре человека и восемь десантников-диверсантов. Десантники находились в бомбоотсеках самолета. H-23 успели выпустить всего несколько штук и почти все они направлялись в KG 200.

На He 111H-23 заканчивается история развития "Летающей лопаты". За девять лет были разработаны 32 основные модификации, пошедшие в серию. Больше всего создано модификаций He 111H (17 модификаций) и He 111P (5 модификаций). Всего немецкая промышленность изготовила около 7500 самолетов He 111 (включая прототипы, боевые и гражданские машины).

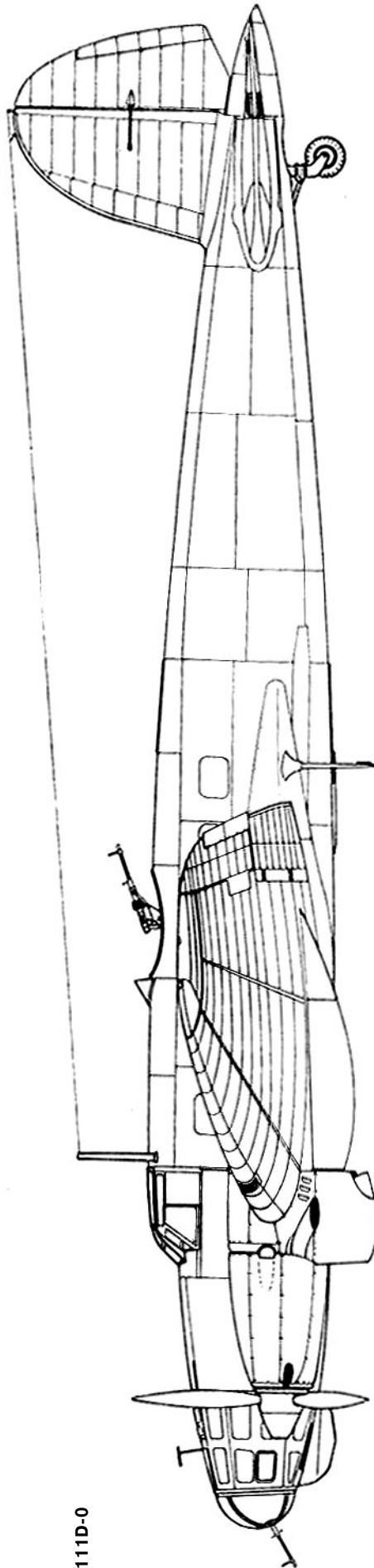
Итого было выпущено 6615 самолетов He 111P и He 111H. Еще 200 машин He 111H-16 выпустили в сороковых годах на заводе CASA в Севилье, Испания. Еще 30 машин He 111H-6 выпустили на Fabrica de Arione S.E.T. в Бухаресте, Румыния. Следовательно за период 1936-1948 г.г. было выпущено 7750 машин Heinkel He 111 всех модификаций. Один серийный He 111 выпуска 1940 года стоил 265650 рейхсмарок, из них 61750 рейхсмарок приходилось на двигатель. Таким образом He 111 был на 30650 рейхсмарок дороже Do 17 и на 39300 дешевле Ju 88.



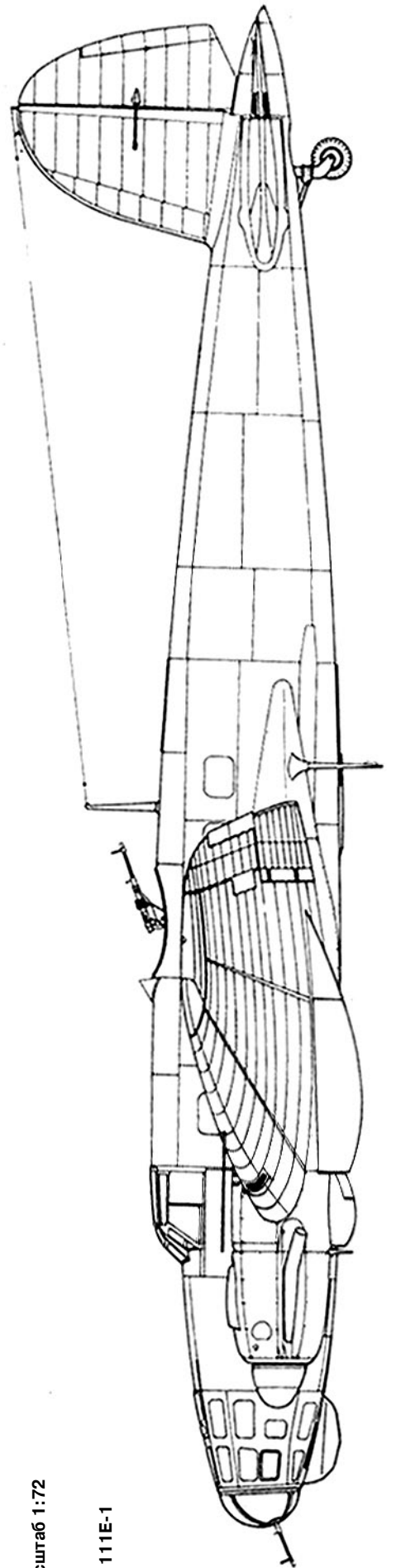
Приборные доски самолета He 111



He 111A-0

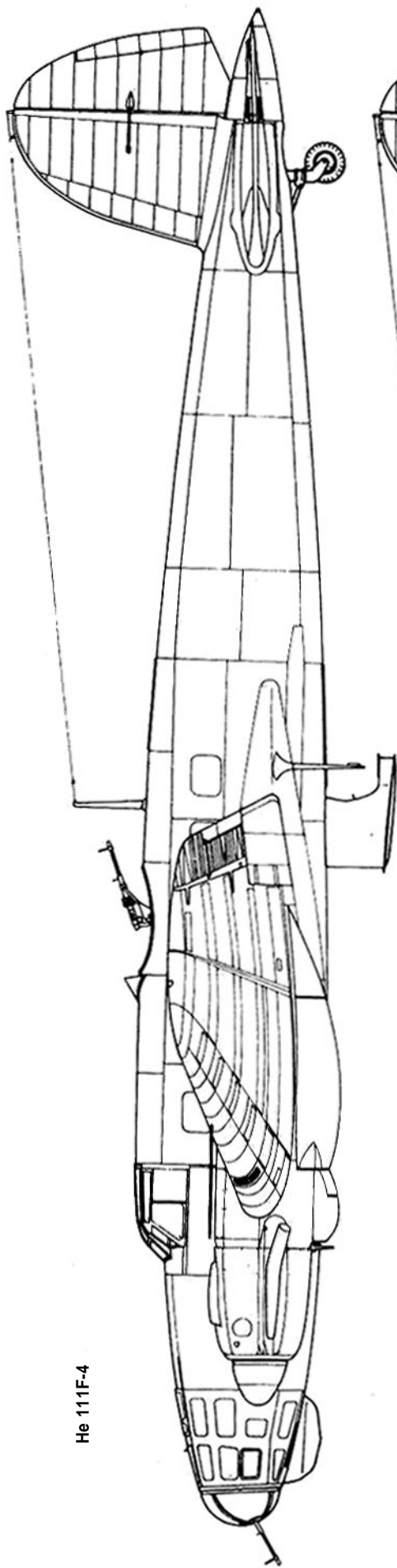


He 111D-0



Macуpaб 1:72

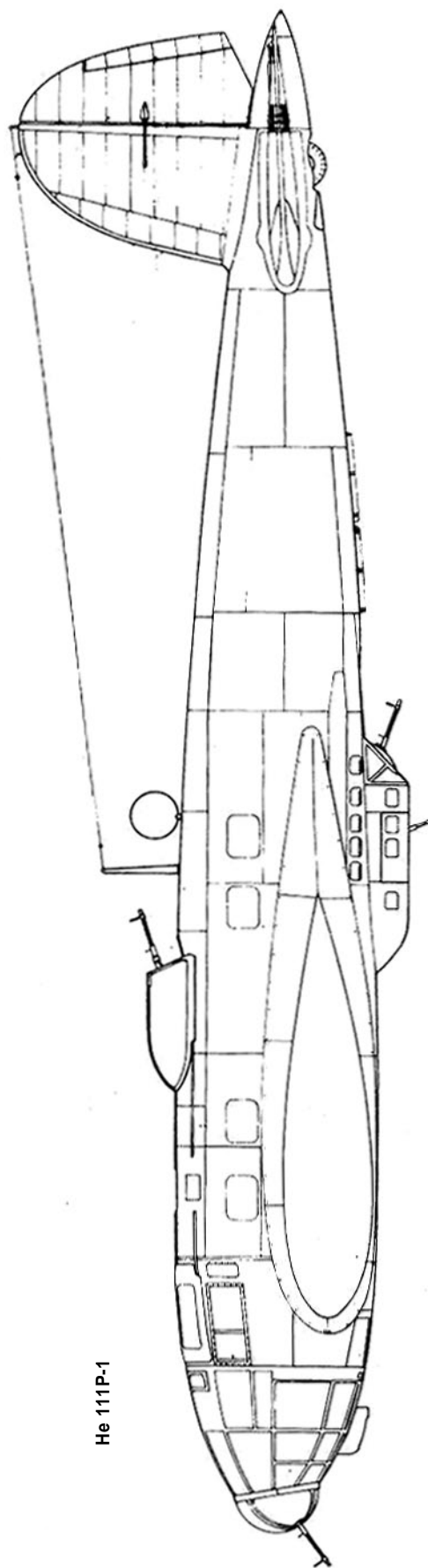
He 111E-1



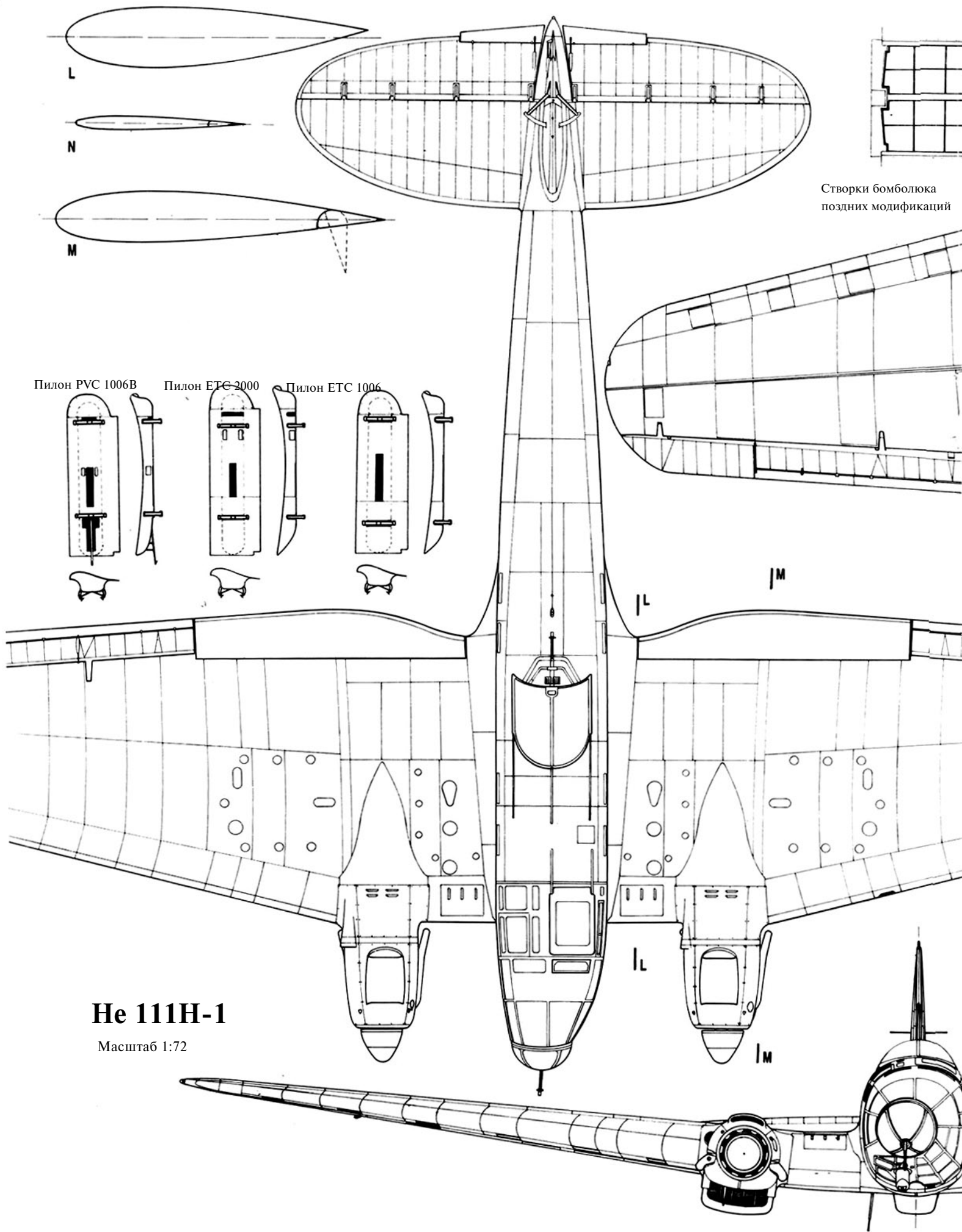
He 111F-4



He 111J-1



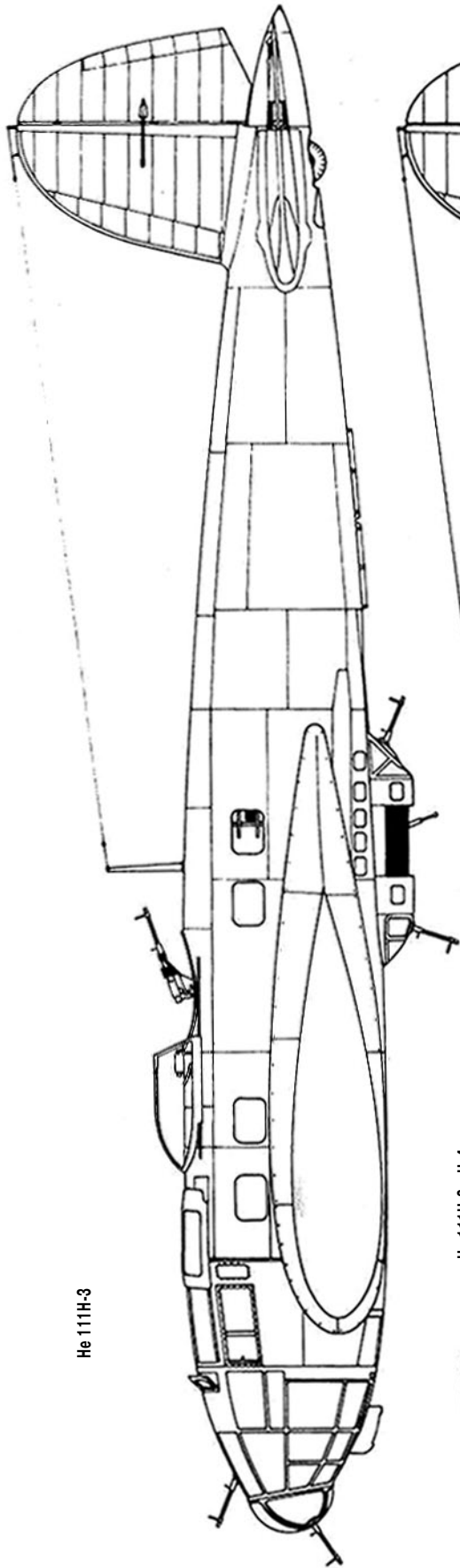
He 111P-1



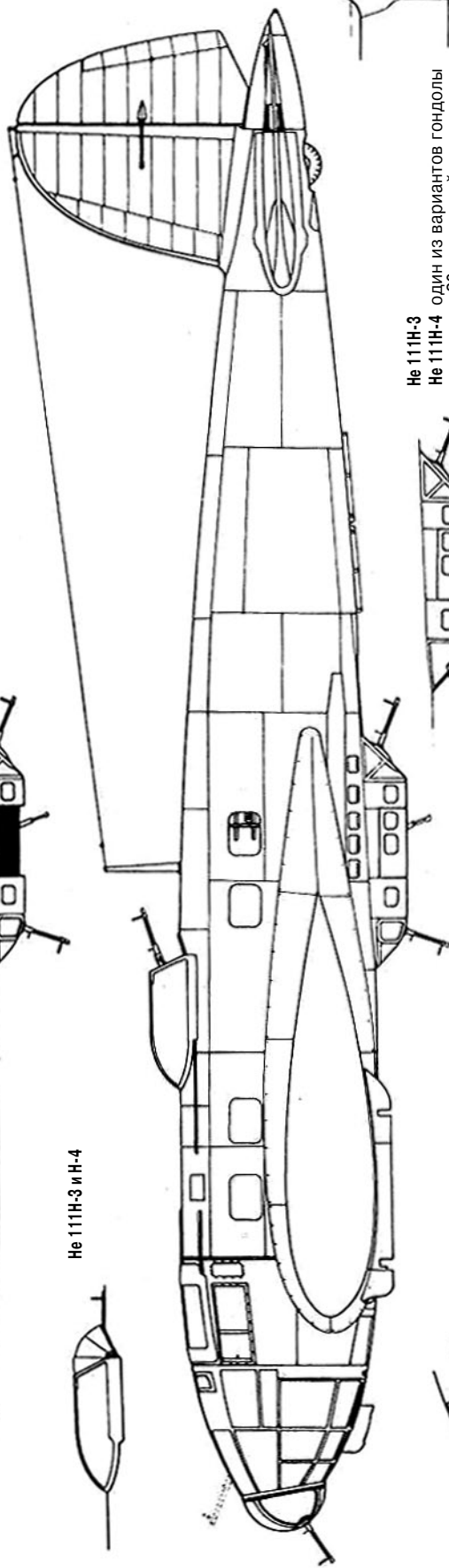
He 111H-1

Масштаб 1:72





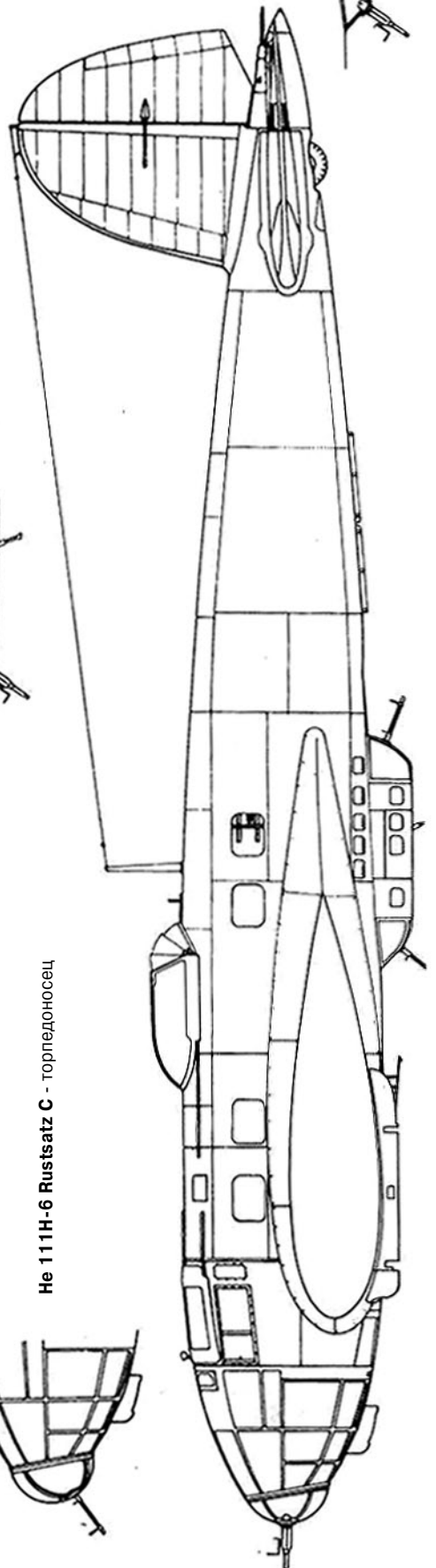
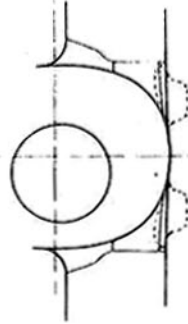
He 111H-3



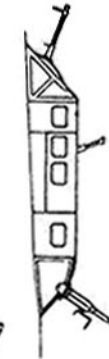
He 111H-3 и H-4



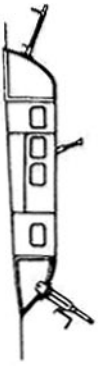
He 111H-3 и H-4 с ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ 7,92 мм ПУЛЕМЕТОМ

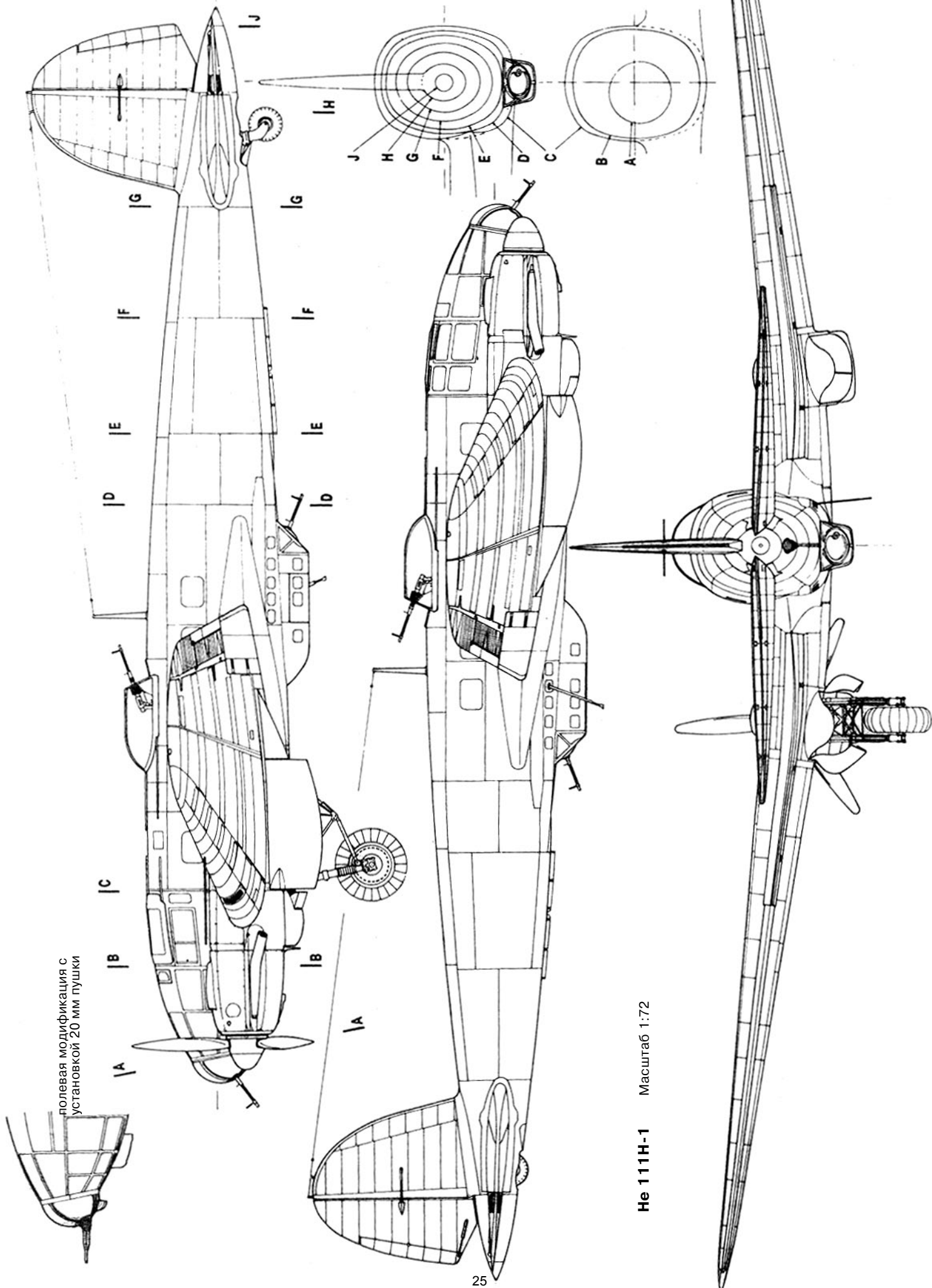


He 111H-6 Rusksatz C - торпедоносец



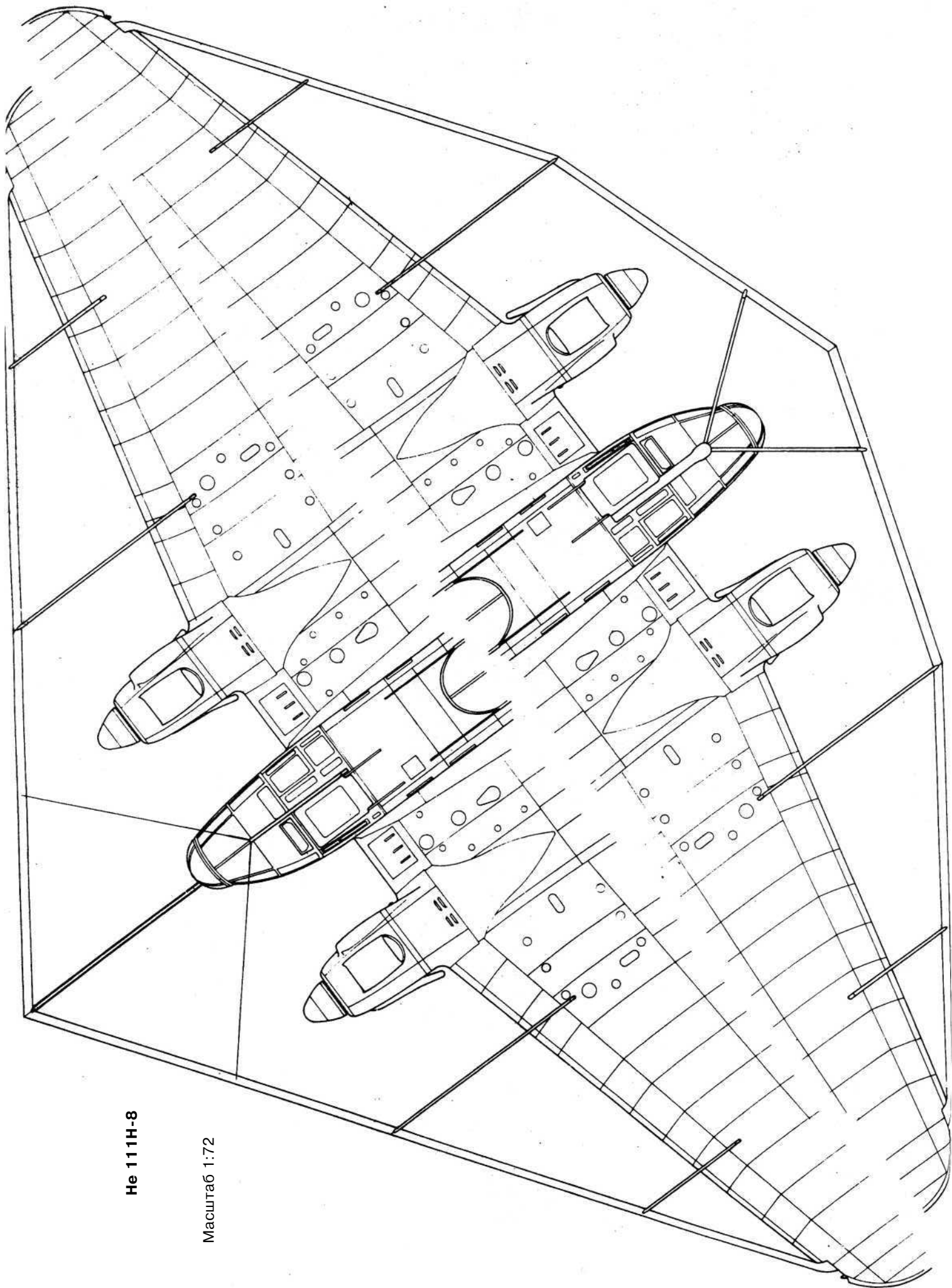
He 111H-3
He 111H-4 один из вариантов гондолы с 20 мм пушкой





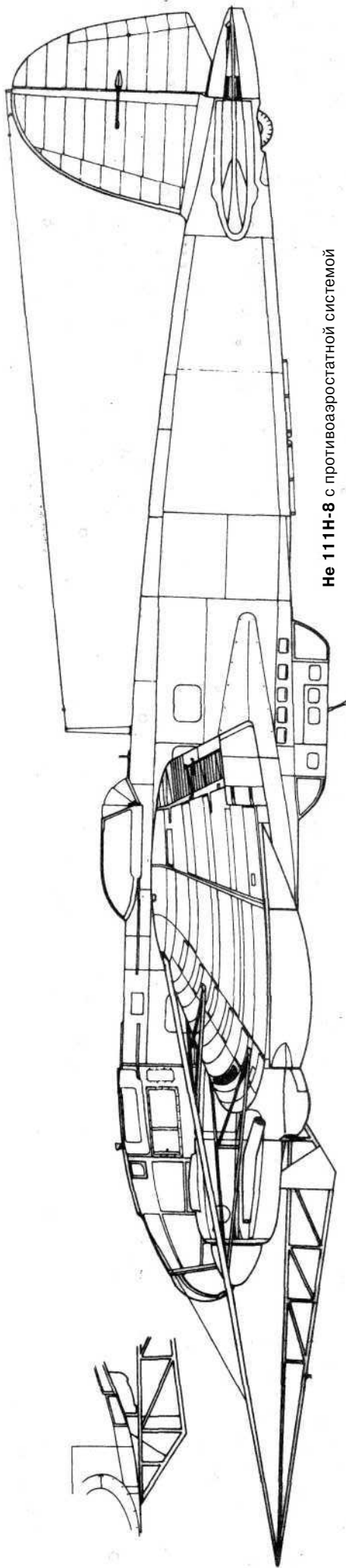
полевая модификация с установкой 20 мм пушки

He 111H-1 Масштаб 1:72

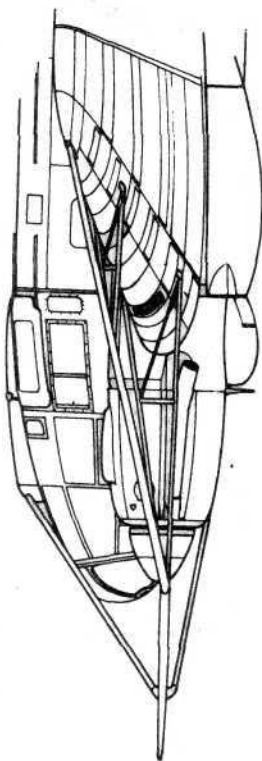


He 111H-8

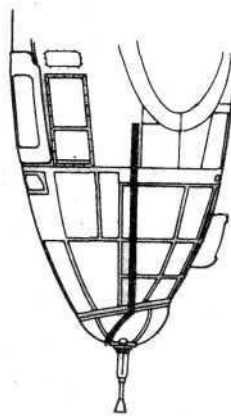
Масштаб 1:72



He 111H-8 с противозаростатной системой

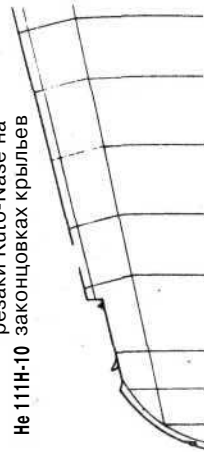


He 111H-8

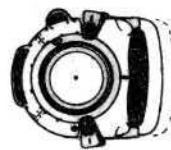
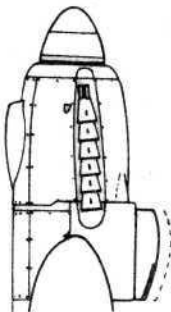
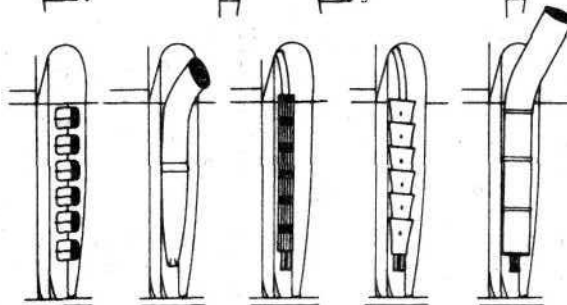


He 111H-10 - пилотская кабина с противозаростатным направляющим

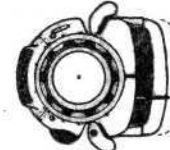
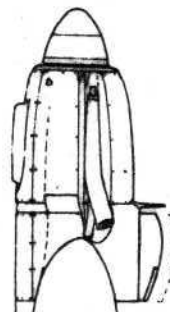
резак Kuto-Nase на законцовках крыльев



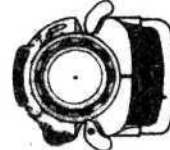
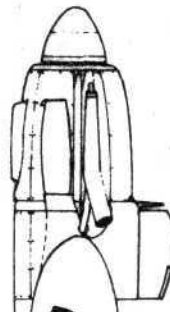
Выхлопные патрубки масштаб 1:48



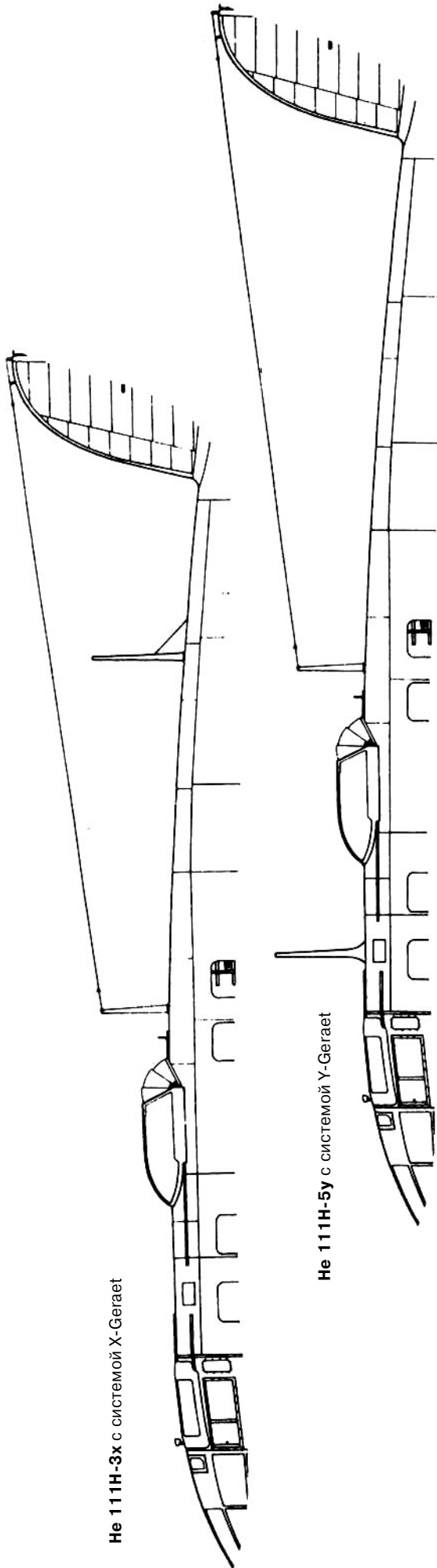
DB 601A на He 111P



Jumo 211 на He 111H-1

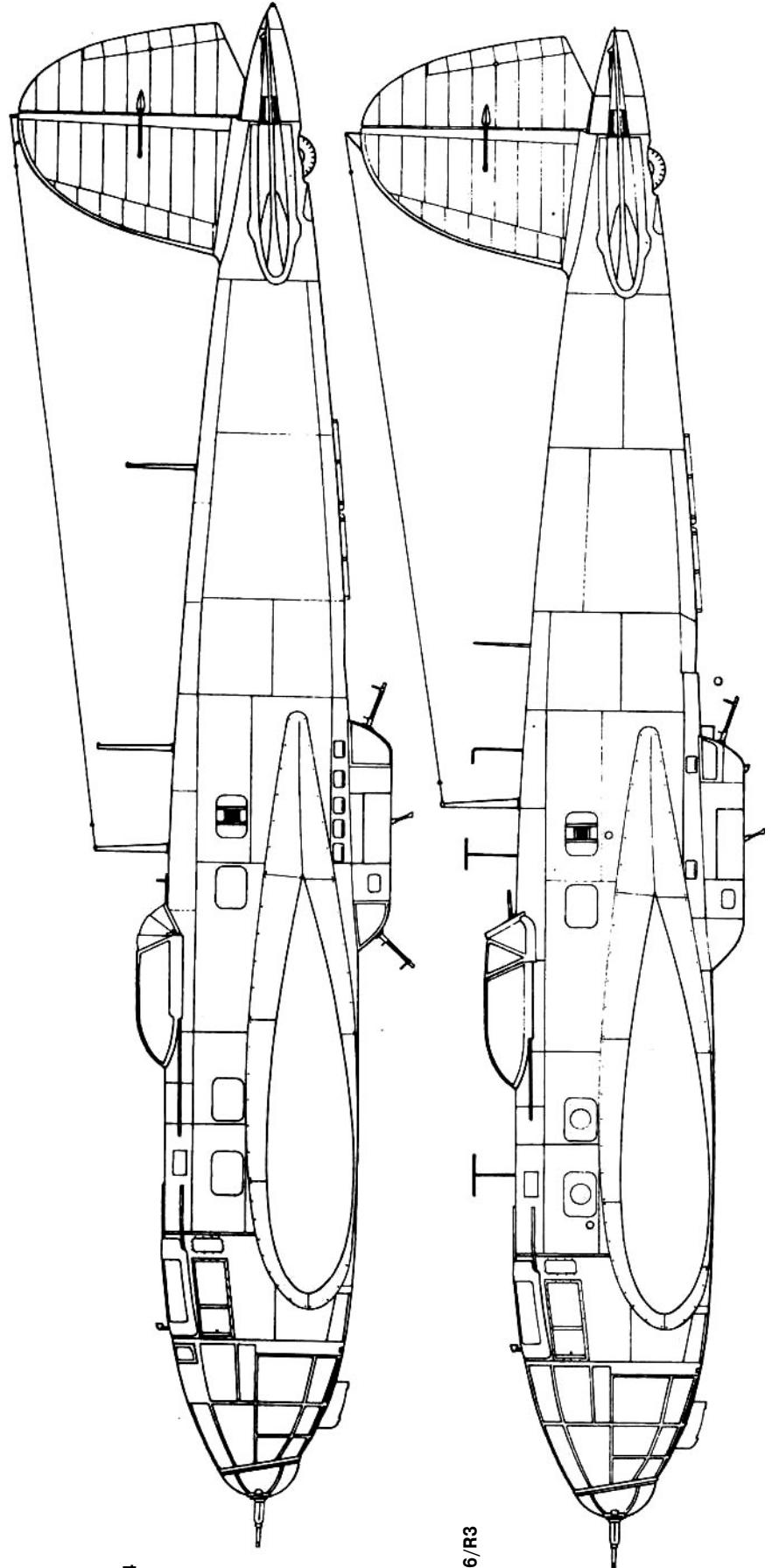


Jumo 211A-3 на He 111H-2



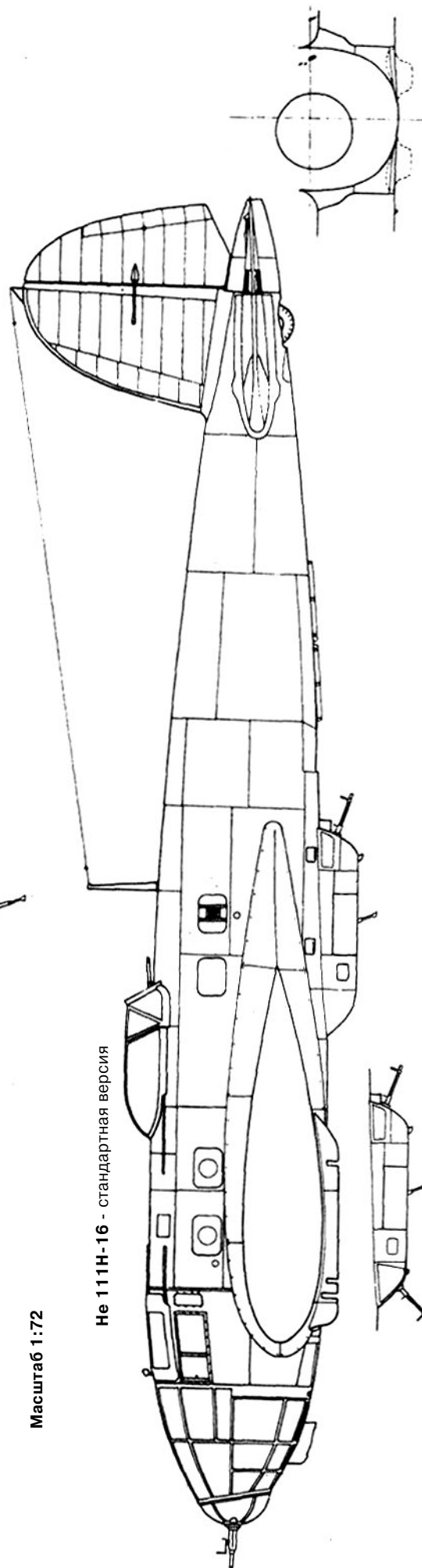
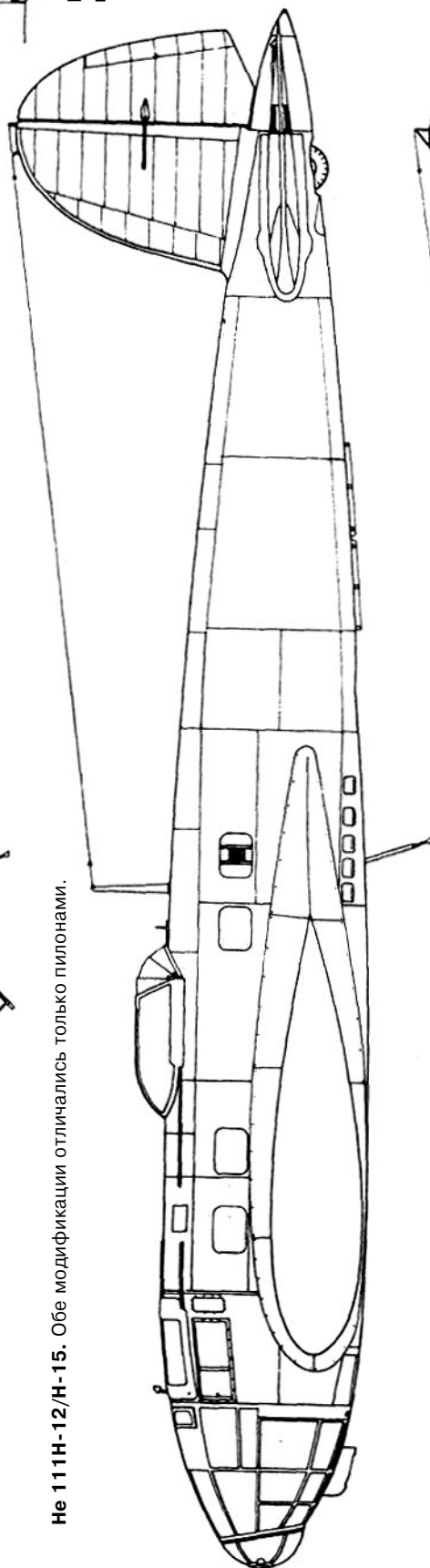
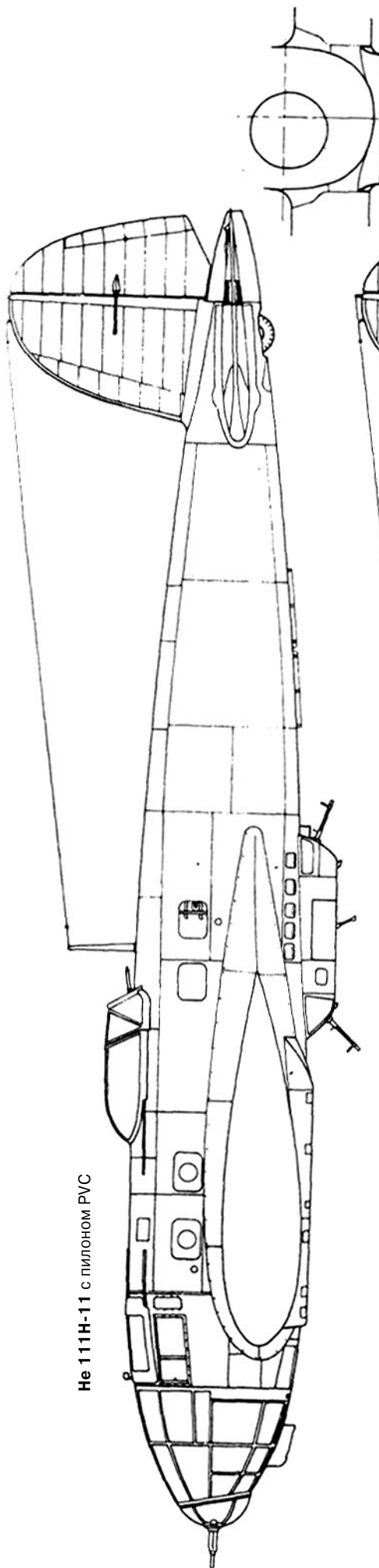
He 111H-3x с системой X-Geraet

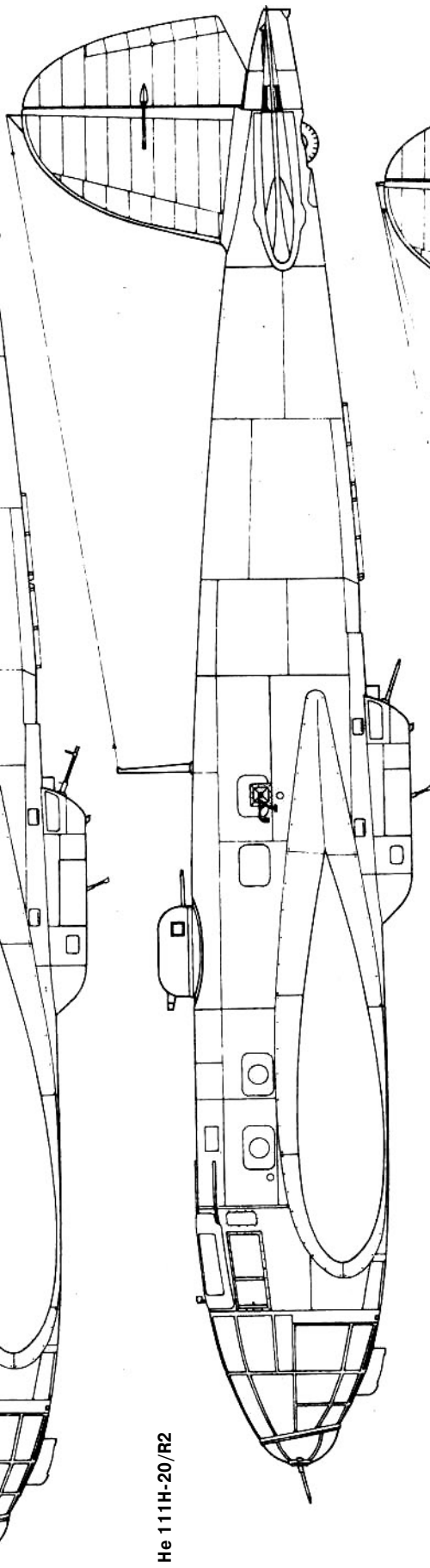
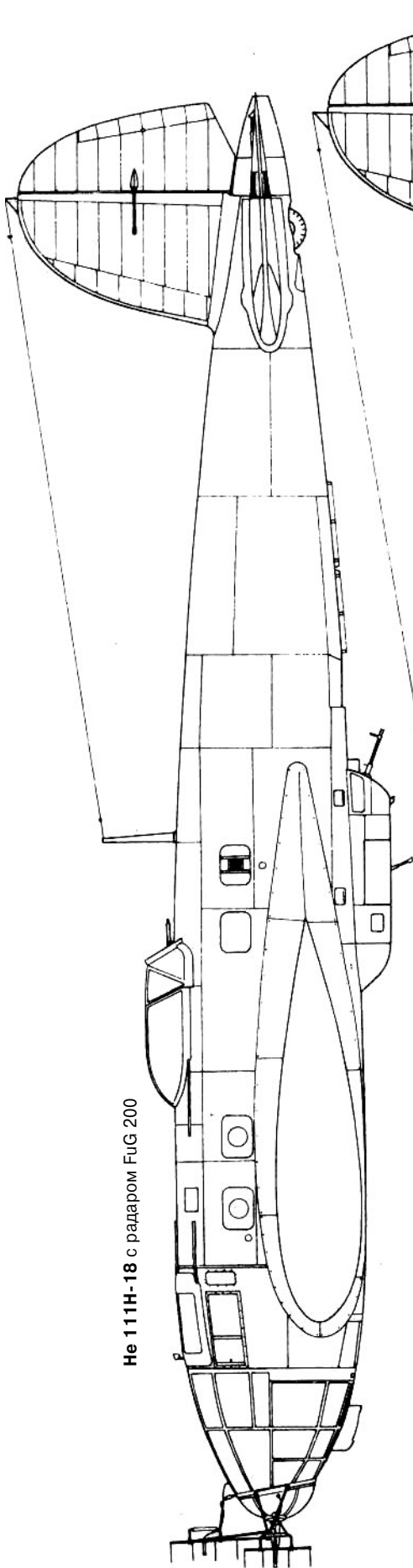
He 111H-5u с системой Y-Geraet



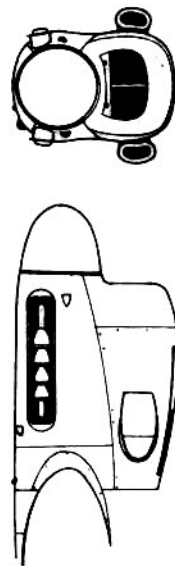
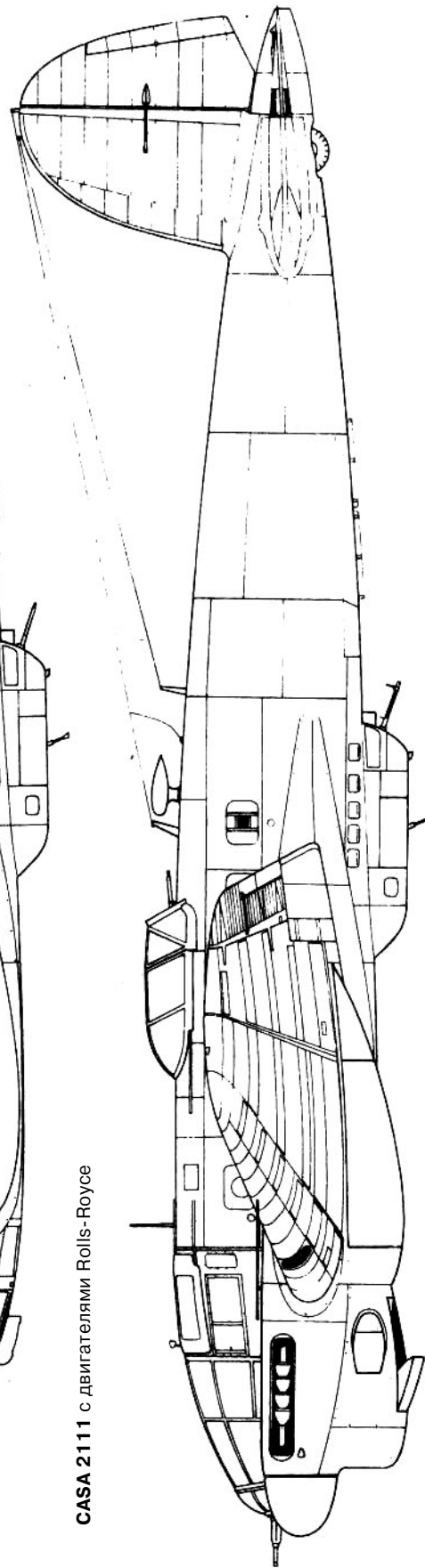
He 111H-14

He 111H-16/R3





CASA 2111 с двигателями Rolls-Royce





He 111H-16

Специальные модификации

Наиболее интригующей и необычной была модификация самолета, разработанная братьями Гюнтер в 1941 году. Этот самолет состоял из двух He 111, соединенных друг с другом в пятимоторный буксир тяжелых планеров. К работам над He 111Z (Zwilling - близнецы) приступили в начале 1941 года, когда вдруг выяснилось, что Люфтваффе не располагает достаточно мощным буксиром для транспортных планеров Ju 322 и Me 321, опытные образцы которых уже были готовы. Оба типа планеров создали в 1940 году, держа в уме план "See Loewe" (вторжение в Англию). Работы велись в такой спешке, что никто не задумался над тем, какой самолет нужен для буксировки этих монстров. Сначала попробовали использовать для этих целей Me 110, которых из-за больших потерь, постепенно снимали с вооружения. Но один Me 110 "не тянул", поэтому приходилось впрягать сразу три самолета, что требовало от пилотов большой выучки и слаженности. Поэтому генерал Э.Удет (Udet), посетив фирму Хейнкеля, поручил как можно быстрее создать на базе He 111 самолет, способный буксировать тяжелые планеры в одиночку. Несмотря на то, что создать буксир нужно было быстро и с наименьшими затратами, испытания заняли три месяца. После окончания испытаний два опытных образца отправили в Рехлин, где они получили высокую оценку. Зимой 1941 года на заводе в Мариэне приступили к сборке первых пяти He 111Z на базе 10 He 111H-6⁷, а в конце зимы - начале весны 1942 года еще пять машин на базе He 111H-16. В конце весны 1942 года все машины уже были в частях.

Поскольку мощности четырех моторов не хватало для буксировки тяжелого планера, в конструкцию самолета ввели дополнительную секцию крыла, на которой разместили пятый двигатель Jumo 211F-2 и дополнительные топливные баки. Машина продолжала оставаться легкой в управлении и была достаточно мощной для буксировки тяжелых планеров. Экипаж состоял из семи человек (вместо десяти в двух обычных He 111H). Два пилота располагались по одному в каждой кабине, причем второй пилот одновременно исполнял обязанности штурмана. На пилотов приходилась основная тяжесть управления самолетом, особенно при взлете и посадке. Синхронизация двигателей и шасси требовала большого опыта полетов на He 111, но самым главным была сла-

женность работы пилотов, поскольку каждый из них управлял своим шасси и своими двигателями (один двумя, другой тремя).

Сухой вес самолета составлял около 14000 кг, а взлетный с нормальным количеством топлива - 20000 кг. С четырьмя дополнительными топливными баками самолет мог держаться и воздухе до 10 часов, буксируя один Me 321 или три Go 242 на расстояния до 4000 км. Для облегчения старта с полевых аэродромов предусматривалась возможность установки на He 111Z четырех ракетных ускорителей R-Geraet. Для полета хватало мощности трех двигателей, а горизонтальный полет мог осуществляться и на двух крайних двигателях, при условии симметричности тяги.

He 111Z сдал экзамен в трудных, полевых условиях так хорошо, что в RLM решили и в 1944 году развить эту идею и создать дальний бомбардировщик Z-2 и разведчик Z-3. Бомбардировщик должен был нести 7000 кг бомб на расстояние 4000 км, а разведчик производить фотографирование объектов, удаленных на 6000 км. Оба проекта так и не были реализованы по экономическим и военным причинам.

Одним из главных недостатков He 111 был его низкий потолок, не превышающий 6000 метров. С этим недостатком мирились, рассчитывая на новый высотный бомбардировщик, однако, когда в 1943 году стало ясно, что такой машины не будет, высотный бомбардировщик попытались сделать из "Мальчика на побегушках". Сначала серийные двигатели Jumo 211F попробовали форсировать, установив турбонаддув и новую систему охлаждения. Но испытания показали, что это не самый лучший вариант. Поэтому данный проект, получивший обозначение He 111R-1, отвергли, и в начале 1944 года начали работы над следующим - He 111R-2. R-2 получил двигатели DB 603 мощностью 1785 л.с. Эти моторы имели встроенный турбонаддув типа Hirth или TKL 15, благодаря чему самолет развивал скорость 500 км/ч на высотах 14000 метров. Но для испытаний взяли прототип He 111 V32, оснащенный двигателями DB 601U и турбонаддувом TK 9 AC, которые не позволили самолету достичь желаемых результатов. Поэтому всякие попытки создать высотный бомбардировщик на базе He 111 были оставлены.

⁷ Некоторые источники утверждают, что всего выпустили 10 He 111Z. Из них пять (2 прототипа и три серийных машины) на базе He 111H-6 и пять на базе He 111H-16.

Перечень модификаций самолета He 111

He 111a (V1) прототип с двигателями BMW VI.6.0Z (660 л.с.) и двухлопастными винтами изменяемого шага VDM.

He 111b (V3) прототип бомбардировщика. Уменьшена кривизна передней кромки крыла, размах и площадь несущей поверхности.

He 111c (V2) прототип транспортно-пассажирского самолета.

He 111A-0 предсерийная модификация среднего бомбардировщика на основе He 111b. Удлинена носовая часть и увеличена площадь остекления, установлены 3-х лопастные воздушные винты Junkers-Hamilton, бомбовая нагрузка - 1000кг, оборонительное вооружение - 3 пулемета MG 15.

He 111d (V4) прототип пассажирского варианта самолета на 10 пассажиров.

He 111e (V5) прототип бомбардировщика с двигателями DB 600A-0 (800л.с.) и увеличенным полетным весом на базе планера He 111A-0.

He 111B-0 предсерийная модель на базе V5.

He 111B-1 начальная серия с двигателями DB 600A(C) (880 л.с.). Увеличена бомбовая нагрузка (до 1500кг), уменьшена дальность полета, модифицированы руль направления и законцовки консолей. Трофейный экземпляр (из Испании) испытывался в СССР.

He 111B-2 серийная модель с двигателями DB 600CG (950 л.с.) и измененной системой охлаждения. Бомбовая нагрузка - 1500 кг в нормальном варианте и 2000кг в перегрузочном.

He 111 V6 прототип на базе He 111B-0. Испытывались двигатели Jumo 210Ga и Jumo 211A.

He 111 V7 прототип на базе He 111B-0. Новая конструкция крыла, двигатели DB 601A. Позднее изменена носовая часть фюзеляжа и установлены новые огневые точки. Впоследствии - прототип P-0

He 111 V8 прототип на базе He 111B-0. Новая носовая часть фюзеляжа со стрелковой установкой "Икарка"

He 111C пассажирский вариант (на базе V4) на 10 человек + 2 члена экипажа.

He 111 V9 прототип на базе B-0 с двигателями DB 600Ga (1050л.с.) и новой системой охлаждения.

He 111D-0 предсерийная модель на базе V9. Убраны крыльевые радиаторы и установлены выхлопные коллекторы.

He 111D-1 малая серия.

He 111 V10 прототип на базе D-1 с двигателями Jumo 211A-1 (1000л.с.) и возд. винтами VS-5.

He 111E-0 предсерийная модель с увеличенным полетным весом и бомбовой нагрузкой (до 1700 кг).

He 111E-1 серийная модификация. Бомбовая нагрузка - 2000кг.

He 111E-3 основная серийная модификация "E" (незначительная доработка E-1).

He 111E-4 модификация с наружными бомбодержателями для крупногабаритных бомб (до 1000 кг) + 1000кг в бомбоотсеке.

He 111E-5 модификация с дополнительными топливными баками в бомбоотсеке (835 л.).

He 111 V11 прототип на базе E-1 с новым крылом (со спрямленными передними кромками) и двигателями DB 600CG.

He 111F-0 предсерийная модель с двигателями Jumo 211A-3 и дополнительными топливными баками в бомбоотсеке.

He 111F-1 серийная модификация для турецких ВВС.

He 111F-4 серийная модификация для Люфтваффе с двигателями DB 600G, с бомбовой нагрузкой 1000кг на наружных бомбодержателях + 1000кг в бомбоотсеке.

He 111G-0 (V12, V13) модифицированный вариант He 111C с двигателями BMW VI.6.0 ZU и новым крылом.

He 111G-3 (V14, V15) модифицированный вариант G-0 с двигателями воздушного охлаждения BMW 132D и BMW 132H-1 соответственно.

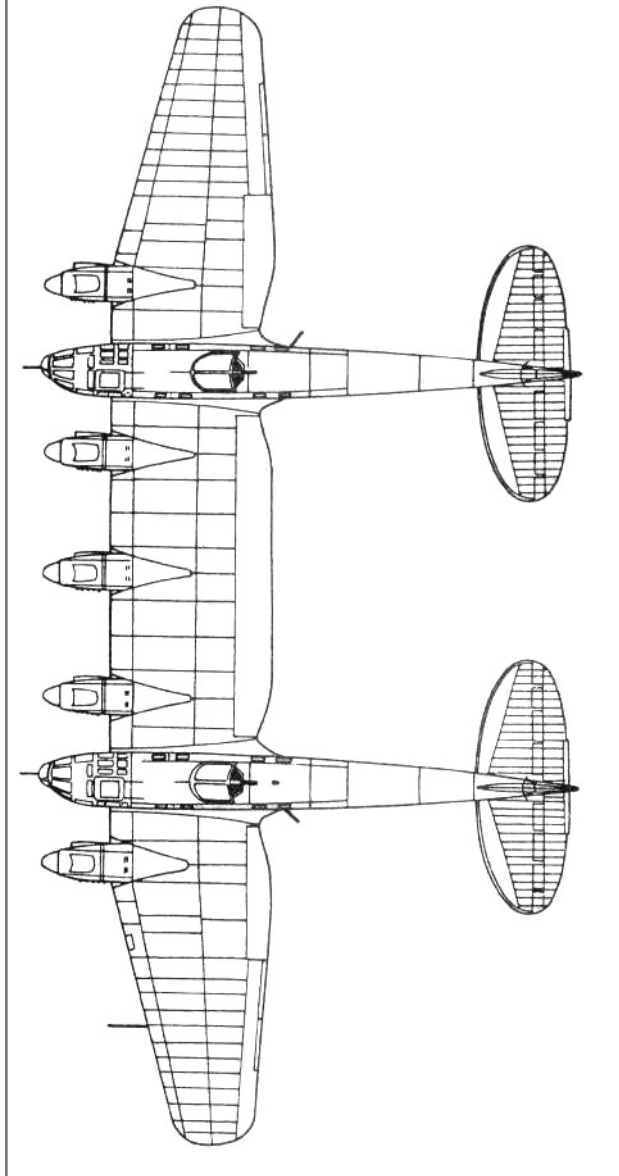
He 111G-4 (V16) модификация V14 с двигателями DB 600G. Использовался в качестве персонального самолета генерал-фельдмаршала Мильха.

He 111G-5 серийная модификация с двигателем DB 600Ga для Турции.

He 111V17/18 прототипы бомбардировщиков-торпедоносцев с двигателями DB 600Ga и дополнительными топливными баками в бомбоотсеке.

He 111J-0 предсерийная модель в версии бомбардировщика-торпедоносца на базе F-4.

Heinkel He 111Z



He 111J-1 серийная модификация бомбардировщика-торпедоносца с двигателями DB 600Ga и дополнительными топливными баками в бомбоотсеке.

He 111P-0 предсерийная модель на базе V-7. Бомбовая нагрузка (на внутренней подвеске) - 2000кг, оборонительное вооружение - 3 пулемета MG 15.

He 111P-1/2 серийные модификации (отличалась от P-0 новым радиооборудованием).

He 111P-3 учебная модификация со двоянным управлением.

He 111P-4 модификация с двигателями DB 601Aa (1175л.с.) и усиленным бронированием. Оборонительное вооружение - 6 пулеметов MG 15 и один дистанционно-управляемый MG 17 в хвостовой секции.

He 111P-6 модификация на базе P-4 с двигателями DB 601N (1175л.с.).

He 111P-6/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров (конверсия отдельных экземпляров P-6).

He 111 V18 прототип с двигателями Jumo 211A-1 (1010 л.с.).

He 111H-0 предсерийная модель на базе V19.

He 111H-1 серийная модификация с двигателями Jumo 211A-1 (1075 л.с.).

He 111H-2 серийная модификация на базе H-1 с двигателями Jumo 211A-3 (1100 л.с.) и вооружением, аналогичным P-4.

He 111H-3 морской бомбардировщик с двигателями Jumo 211D-1 (1200л.с.) или Jumo 211F-1 (1300 л.с.), дополнительными членами экипажа (1-2 человека), бомбовой нагрузкой 2000кг, и пушкой MG FF в подфюзеляжной gondole.

He 111H-4 модификация с двигателями Jumo 211D-1 или Jumo 211F-1 с турбоагнетателями (1400л.с.) и увеличенной бомбовой нагрузкой (на наружной подвеске) - 4000 кг.

He 111H-5 улучшенная версия He 111H-4 с двигателями Jumo 211D-1 или Jumo 211F-1, дополнительными топливными баками и бомбовой нагрузкой только на внешней подвеске.

He 111H-6 бомбардировщик-торпедоносец на базе H-5 с двигателями Jumo 211F-1, бомбовой нагрузкой 2500кг (торпеды, морские мины) и усиленным стрелково-пушечным вооружением - 5 x MG 15, 1 x MG17, 1 x MG FF. Экипаж - 5 человек.

He 111H-7/9 аналоги H-6 с небольшими доработками оборудования.

He 111H-8 модификация на базе H-3 или H-5 (конверсия) с устройством для преодоления аэростатных заграждений и уменьшенной бомбовой нагрузкой.

He 111H-8/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров (конверсия отдельных экземпляров H-3, H-5).

He 111H-10 ночной бомбардировщик на базе H-6 с двигателями Jumo 211F-2, усиленным бронированием и "ножом" в крыле для преодоления аэростатных заграждений ("Kuto-Nase").

He 111H-11 модификация с усиленным бронированием и вооружением (MG 131 в верхней огневой точке и спаренный MG 81Z - в нижней).

He 111H-11/R1 развитие H-11 (пулеметы MG 15 заменены на MG81Z).

He 111H-11/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров на базе H-11.

He 111H-12 носитель двух управляемых бомб с радиолокационным наведением HS 293A, стрелково-пушечное вооружение - 4 x MG 15.

He 111H-14 экспериментальная версия на базе H-10 с обновленным навигационным и бомбардировочным оборудованием для выполнения заданий в условиях плохой видимости

He 111H-14/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров на базе H-14 (конверсия).

He 111H-15 носитель трех планирующих бомб BV 246.

He 111H-16 улучшенный H-6 с двигателями Jumo 211F-2, крупная серия.

He 111H-16/R1 с пулеметом MG 131 в верхней стрелковой точке.

He 111H-16/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров на базе H-16.

He 111H-16/R3 модификация с навигационным и бомбардировочным оборудованием для выполнения заданий в условиях плохой видимости.

He 111H-18 ночной бомбардировщик на основе H-16 с модифицированным радиооборудованием (радиолокатором FuG 200) и вооружением. Экипаж - 6 человек.

He 111H-18/R3 модификация с навигационным и бомбардировочным оборудованием для выполнения заданий в условиях плохой видимости.

He 111H-20/R1 транспортно-десантная модификация на базе H-16. Три члена экипажа + 16 парашютистов.

He 111H-20/R2 буксировщик транспортно-десантных планеров.

He 111H-20/R3 ночной бомбардировщик с бомбовой нагрузкой 1000кг на внешней подвеске (макс. бомб, нагрузка - 3000 кг).

He 111H-20/R4 ночной бомбардировщик с бомбовой нагрузкой 1000 кг на внешней подвеске (20x50 кг) и устройством GM1 для впрыска водометаноловой смеси в двигатель для повышения мощности двигателя.

He 111H-21 ночной бомбардировщик на основе H-20/R-3 с двигателями Jumo 213E-1 (1750л.с.) или Jumo 213F, бомбовой нагрузкой 3000кг и усиленным стрелково-пушечным вооружением - 3 x MG 131 + 2 x MG 81Z.

He 111H-22 носитель самолетов-снарядов Fi 103 (V1).

He 111H-23 специальная транспортно-десантная модификация на 8 парашютистов, двигатель Jumo 213A-1 (1775 л.с.).

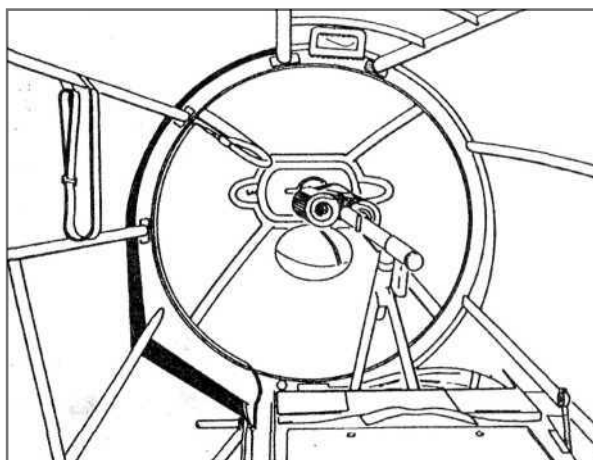
He 111 V32 прототип высотного бомбардировщика с двигателями DB 601U с турбоагнетателями ТК 9AC.

He 111R проект высотного бомбардировщика с двигателями DB 601U с турбоагнетателями ТК 9AC (не реализован).

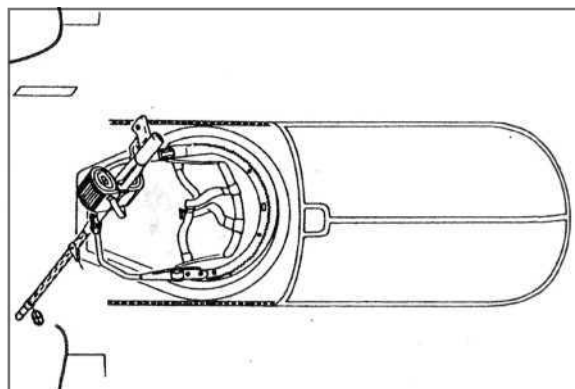
He 111Z V1 прототип. Сдвоенный He 111H-6 с 5-ю двигателями Jumo 211F-2.

He 111Z-1 "Zwilling" сдвоенный буксировщик планеров (3 экз. на базе H-6, 5 - на базе H-16)

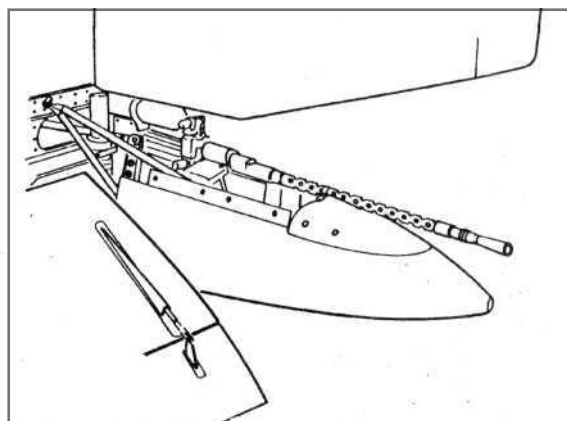
Турель L FF/2В пулемета MG 15



Полуоткрытое размещение пулемета на He 111P и H



Размещение кормового пулемета MG 17 в хвостовой части фюзеляжа He 111P-1, H-2, H-4, H-5 и т. д.



Экспорт

Китай

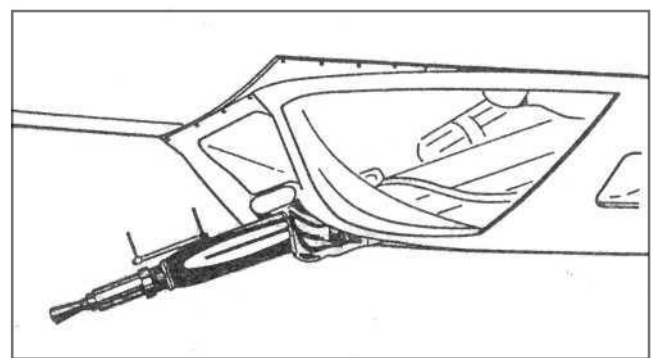
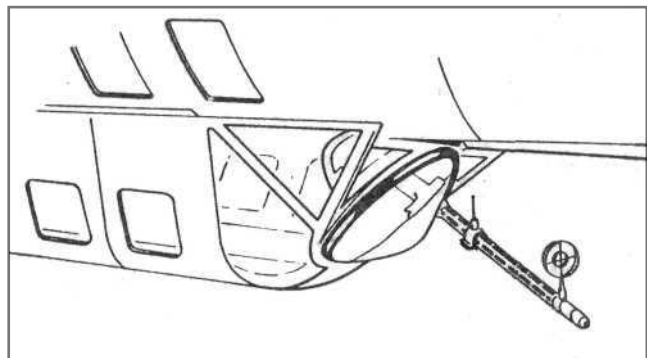
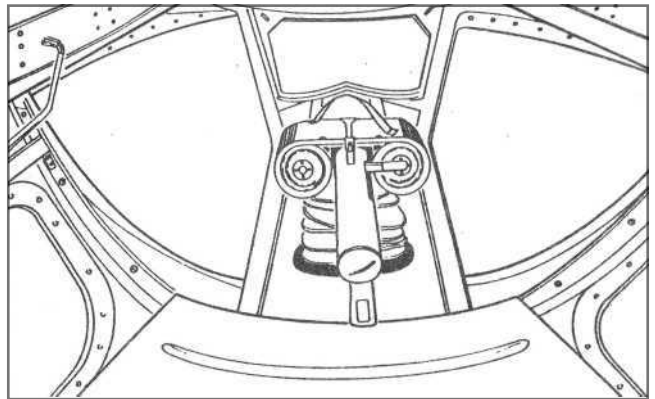
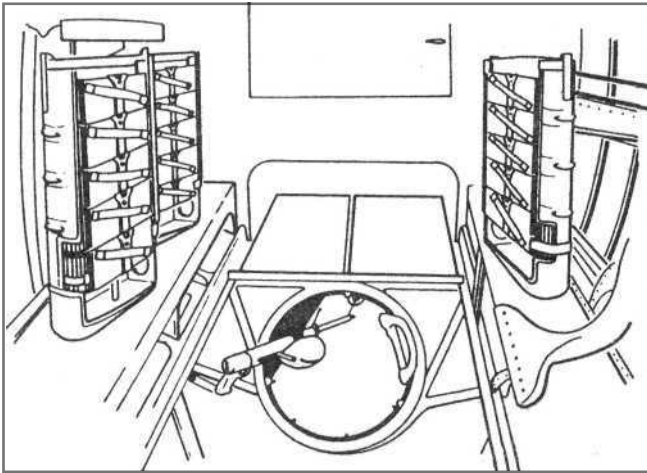
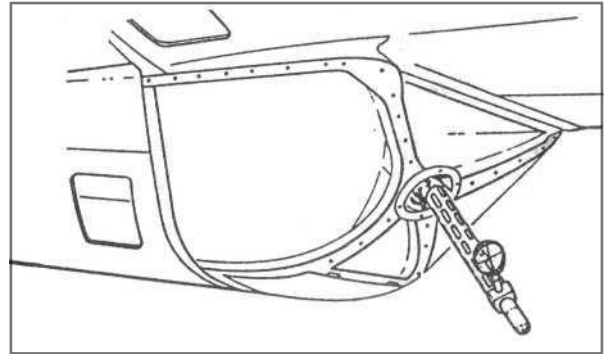
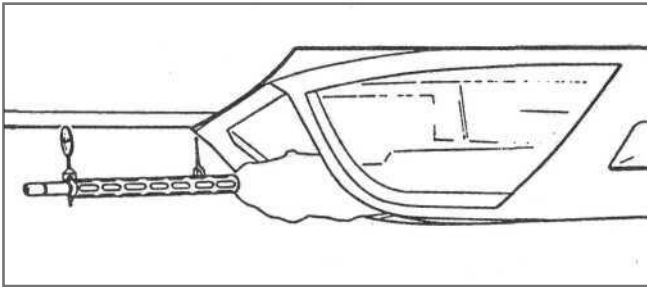
Боевое крещение бомбардировщика He 111 произошло не в Испании, как это многие полагают, а в Китае.

В тот момент, когда фирма Эрнста Хейнкеля переживала трудности, связанные с тем, что одна из ее разработок была отвергнута, в Германию прибыла китайская миссия по закупке оружия. Правительство Германии тепло приняло китайцев и разрешило Хейнкелю продать Китаю шесть самолетов He 111A. Все шесть самолетов были отправлены в ящиках из Гамбурга в середине 1936 года и к концу того же года прибыли в Китай. После короткой "акклиматизации" самолеты попали в 19-й дивизион тяжелых бомбардировщиков, входящий в 8-ю авиа-

ционную группу. Дебют самолетов Хейнкеля оказался неудачным. Во время выполнения одного из первых заданий в районе Шанхая He 111A, летевшие в сопровождении шестерки самолетов Martin 139 и под прикрытием истребителей Boeing 281, были перехвачены японскими истребителями. В результате на базу вернулись не пять самолетов, а только три. Оставшиеся бомбардировщики направили в 19-й дивизион в начале осени 1937 года, а последний из них был по ошибке сбит огнем китайской зенитной артиллерии в 1939 году.

Румыния

После того, как румынская армия стала действовать в тесном контакте с Германией, в ру-



Размещение пулемета MG 15 на самолетах ранних серий.

Пулемет MG 15 на самолетах поздних серий, внизу - пушка MG FF

*Испанский He 111H-16
с двигателями Rolls-
Royce, пятидесятые годы*



мынской армии стала внедряться немецкая система подготовки личного состава. Кроме того, армия Румынии стала получать немецкое вооружение. Например в обмен на нефть Румыния получила 32 самолета He 111H. 27 из них было прямо направлено в Escadrile 78, 79 и 80 из Grupul 5 Bombardment. Боеспособными эти эскадрильи стали в начале весны следующего года. Все полученные Хейнкели были старыми самолетами, прошедшими капитальный ремонт, во время которого их всех переделали под стандарт H-3 в конце 1940 года. 22 июня 1941 года эскадры вступили в бой, составляя основу румынской бомбардировочной авиации. Потери, которые понесли румынские ВВС в ходе боев и подготовки пилотов, восполнили только в 1942 году, после того, как наладили лицензионный выпуск He 111H-6 на Fabrica de Avioane S.E.T. под Бухарестом. Всего на этом заводе выпустили тридцать машин. На вооружении румынских ВВС самолеты He 111H состояли до августа 1944 года, когда во время политической чехарды большая часть самолетов была уничтожена или попала в руки Красной Армии. Из уцелевших бомбардировщиков из Grupul 5 сформировали сборный отряд, в котором кроме 7 He 111 было 10 Ju 88. Отряд включили в состав 1-го Румынского Смешанного Авиационного Корпуса, насчитывающего 113 боевых самолетов и подчиненного советской 5-й Воздушной армии.

Венгрия

Представители венгерских военно-воздушных сил вели летом 1940 года переговоры с германской стороной о закупке 40 He 111H. Но, вероятно из-за вмешательства Румынии, сделку заключить не удалось и Венг-

рии пришлось удовлетвориться двумя He 111P в транспортном исполнении. Еще восемь транспортных He 111P-6 венгры смогли купить только в следующем, 1941 году, причем доставка этих машин растянулась до начала 1942 года. Очередную партию в пять He 111P-2 Венгрия получила в 1942 году. Последний He 111P-2 поступил в 1944 году, доведя численность в венгерских ВВС самолетов этого типа до 16 штук.

Два He 111P из имевшихся на весну 1942 года шести самолетов на короткий период перевели из транспортной части командования МКНЛ в 1/1 Tavolfelderito szazad (1-я эскадрилья дальней разведки), где их использовали для подготовки экипажей, ожидавших поступления новых He 111 из Германии. Хотя 1/1 T.S. была разведывательной эскадрильей, но первое время она пользовалась известностью как ... истребительная часть. В период с 29 июня по 13 августа 1942 года в пяти столкновениях с советскими истребителями пять венгерских экипажей сбило целых двенадцать самолетов противника! В октябре 1942 года эскадрилья вернулась под Курск, откуда начинала летнюю кампанию 1942 года, а в начале 1943 года He 111 уступили место Ju 88D. Оставшиеся He 111 до самого конца войны венгры использовали в качестве транспортных самолетов и самолетов управления.

Словакия

Словакия вступила в войну имея всего шесть эскадрилий, оснащенных легкими самолетами словацкого производства. Только в 1943 го-

*Румынский He 111H-5
в полете.*





*He 111P (F.7+06)
разведывательной
части Венгерских
ВВС, Россия, конец
1942 г.*

ду провели реорганизацию ВВС Словакии, в результате которой появилась 41. Bombova letka (41-я эскадрилья бомбардировщиков), которая располагала семью SM-85 и тремя He 111H. Эта эскадрилья участвовала в боях на Кубани летом 1943 года, а осенью вернулась в Словакию. Примерно в то же время - весной 1943 года - была сформирована 51. Dopravna letka (51-я транспортная эскадрилья) в состав которой входил один He 111H (бортовой номер S-81), использовавшийся, главным образом, для перевозки особо важных персон. Некоторое время спустя, в эту эскадрилью попал еще один He 111H (S-82), который кроме своего прямого предназначения использовался для подготовки парашютистов. После окончания войны на аэродромах в Чехии и Словакии было обнаружено несколько брошенных He 111 (из них один He 111H-12), которые включили в состав ВВС Чехословакии, присвоив им обозначение LB-77. Одно небольшое замечание: в литературе часто встречаются данные, что все словацкие He 111 принадлежали к модификации H-10, но это не так. По крайней мере два из них были более ранних модификаций (H-3 - H-6).

Испания

После окончания гражданской войны в Испании, Германия передала франкистам около 60 He 111B и E, которые были направлены в Grupo 10-G-25 (сформированная в августе 1938 года, командир Антонио Руэда Урета (Ureta)) и Grupo 11-G-25 (сформирована в феврале 1939 года, командир Рикардо Герреро Лопес (Lopez)), входивших в состав 8ª Escuadra, командир Эухенио Фрутос Диэсте (Dieste). Летом 1940 года ВВС Испании реорганизовали, в результате все имевшиеся He 111 (по состоянию на март 1940 года их оставалось 58 штук) направили в Regimientos 14 и 15, базировавшиеся в Сарагосе и Логроньо. В 1943 году правительство Испании вело переговоры с немцами о возможности покупки

50 He 111H и лицензионного выпуска этих самолетов для Fuerzas Aereas. RLM не возражало, поэтому был подписано соглашение о продаже 70 He 111H-16 и лицензии на выпуск еще 130 самолетов. Выпуск наладили на заводе Construcciones Aeronauticas S.A. в Табальде около Севильи под названием CASA 2111. Испанцы изготавливали самолеты в трех вариантах: бомбардировочном (CASA 2111A, A-1 и A-3), разведывательном (CASA 2111C-1, C-2 и C-3) и транспортном (CASA 2111F и F-1). В конце 40-х годов командование ВВС Испании приняло решение провести модернизацию этих машин. В Великобритании закупили 173 двигателя Rolls-Royce 500-20 и 500-29 мощностью 1600 л.с. Смену двигателей провели постепенно у 70 самолетов, находившихся в лучшем техническом состоянии. После смены двигателей поменяли и названия самолетам на CASA 2111B - бомбардировщик, CASA 2111D - разведчик и CASA 2111E - транспортный самолет. После окончания 2-й Мировой войны испанские Хейнкели получили следующую войсковую маркировку:

- He 111B/E - B-2 - бомбардировщики;
- He 111B/E - MB-2 - самолет метеоразведки;
- CASA/He 111H-16 - B-2H - бомбардировщик с двигателями Jumo;
- CASA/He 111H-16 - BR-2H - разведчик с двигателями Jumo;
- CASA/He 111H-16 - T-8 - транспортный самолет с двигателями Jumo;
- CASA/He 111H-16 - B-21 - бомбардировщик с двигателями Rolls-Royce;
- CASA/He 111 H-16 - BR-21 - разведчик с двигателями Rolls-Royce;



*He 111H-1 из
транспортного
подразделения
Словацких ВВС.*

- CASA/He 111H-16 - T-8B - транспортный самолет с двигателями Rolls-Royce,

Турция

В 1937 году представители ВВС Турции заключили договор с RLM и фирмой Хейнкеля на поставку небольшой числа бомбардировщиков He 111. Турки потребовали, чтобы им продали самую последнюю модификацию самолета, а не предложенную He 111D. RLM приняло условие турецкой стороны и на заводах Хейнкеля приступили к выпуску серии бомбардировщиков He 111F-1, которые отвергло Люфтваффе. Крылья самолетов были новой конструкции, а двигатели ставили прежние - DB 600, как и на He 111D. Первый самолет (D-AAAF) покинул сборочный цех в Ораниенбурге в середине октября 1937 года и своим ходом отправился в Эскисехир, Турция. Остальные 23 бомбардировщика поступили заказчику до конца 1937 года. В начале 1938 года 3 boluk (рота, соответствует эскадре) из İnci Alay (1-й полк) получил все полученные He 111. На вооружении турецких ВВС He 111F-1 состояли до середины 1944 года, после чего их сняли с боевого дежурства и направили в транспортные части и летные школы. Место He 111 заняли американские самолеты Baltimore.

Болгария

Когда в 1943 году возникла угроза переноса боевых действий на территорию Болгарии, началась реорганизация болгарских ВВС. В процессе реорганизации болгары получили два транспортных He 111H-16. Эти самолеты вошли в состав Куриерско Ято (курьерской эскадрильи), входящей в состав штаба болгарских ВВС. Самолеты служили, главным образом, для перевозки высших чинов болгарской армии. После того, как Красная Армия заняла Болгарию, оба самолета (один из которых имел бортовой номер LZ-XAC) были конфискованы и переданы в качестве дара правительству Чехословакии.

Трофейные самолеты

Первыми захватили боеспособный He 111 англичане. Это был He 111H-1 из 5./KG 26, совершивший вынужденную посадку на территории Англии 9 февраля 1940 года. После ремонта и перекраски самолет передали в 1426-й дивизион RAF, занимавшийся испытанием трофейной техники. Машина эта (бортовой номер AW 177) летала до 10 ноября 1943 года, когда попала в авиакатастрофу. Следующий He 111 попал в руки 260-го дивизиона в Триполи в 1943 году. Самолет получил обозначение HS-?? и служил в качестве самолета управления в этом дивизионе.

Американцы захватили в Алжире два He 111H. Эти самолеты (D-ACLQ и D-APOW), выкрашенные краской RLM 02, принадлежали немецкому наблюдательному совету, контролирующему демилитаризацию Франции. Их судьба не известна, скорее всего, их использовали в частях, которые их и захватили. В ходе боев во Франции в 1944 году американцы захватили еще один He 111, на этот раз H-10. Но самый большой урожай собрали уже после войны, когда в руки союзников попали десятки He 111. Только на территории Дании было захвачено десять технически исправных He 111. Из всех захваченных самолетов, за океан уплыл только один He 111H-16, вероятно из TGr 30. В США этот самолет получил обозначение EF-1600 и после всесторонних испытаний брошен.

После войны французы ввели несколько He 111 в состав AdA, где их использовали до конца 40-х годов в качестве транспортных самолетов и самолетов управления.

Несколько иначе получили первые He 111 в Советском Союзе. Первый He 111, модификации В, СССР купил у Франции в 1938 году. Этот самолет совершил вынужденную посадку за линией фронта. Следующие машины братьев Гюнтер достались Красной Армии уже в 1941 году. Один из первых трофейных He 111 короткое время использовался в составе 4-го ШАП. Причем больше всего в машине "соколов Сталина" восхищались выпускавшиеся при помощи электродвигателя шторы на окнах кабины пилота. Коллекция из двух десятков He 111 была захвачена под Сталинградом, среди самолетов были и старые модификации из KGz z.b.V 5. Четыре из них, в том числе два He 111E, были перевезены в Москву и продемонстрированы в 1943 году на выставке трофейной техники. Два бомбардировщика, He 111H-11 и He 111H-6, прошли испытания в НИИ ВВС в 1943 и 1944 годах. В РККА использовали трофейные He 111 для заброски десантников, буксировки планеров и тому подобных заданий. Один из трофейных He 111 сбил финский летчик Юттилаинен (Jutttilainen) в 1942 году.

Боевое применение

Над Испанией

Гражданская война в Испании, вспыхнувшая в августе 1936 года, быстро стала общеевропейской проблемой и три европейские державы прямо вступили в эту войну. Республиканцы поставили на Советский Союз, а франкисты - на Германию. Согласно Испано-Германскому договору Гитлер обязывался оказывать франкистам политическую и военную помощь и в рамках этой помощи отправил в Испанию Легион "Кондор". Первыми бомбардировщиками этого корпуса были Ju 52/3m и лишь в середине февраля 1937 года по морю из Гамбурга прибыли первые четыре He 111B-1, четыре Do 17E-1 и четыре Ju 88D-1. Эти двенадцать бомбардировщиков составили Versuchsbomberstaffel (опытную эскадрилью бомбардировщиков) в бомбовом дивизионе K/88. Главной задачей эскадрильи было проверить новые самолеты в боевых условиях и приобрести опыт использования машин. He 111 быстро стал считаться лучшей машиной и его выбрали для оснащения штабного звена эскадрильи. Звено носило название "Pedro", написанное на каждом самолете, а бомбардировщик командира VBS K/88 фон Моро (von Morgeau) носил бортовой номер 25*3.

В марте в Испанию прибыли очередные четыре He 111, на этот раз B-2. В это время He 111 одержали свой первый крупный успех, уничтожив на республиканском аэродроме Алькала де Энарес 24 самолета и повредив еще большее количество боевых машин. Очередные цели были определены на северном участке фронта, где экипажи совершали по 2-3 и даже 4 боевых вылета в день. Примерно через месяц, 26 апреля 1937 года

Части, в которых состояли на вооружении He 111									
БОМБОВЫЕ			ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЕ			P4	StabsdarmX Fkps	1941...	
V4	KG 1	1939-1941,1942	W7	NJG 100	1943-1944	2P	Fthruskette X FID	1941...	
5K	III./KG 3	1944	8V	NJG 200	1943-1944	K1	Stabschwarm Lft 6	1942 ...	
5J	KG 4	1939-1945	8V	NNJSch LwKdo Ost	1942-1943	PF+UO	He 111F Brauchitscha	1941...	
3E	15/KG6	1942/1943	C9	NJG 5	1943(?)	DB+QJ	He 111H Loerzera	1942	
1H	KG 26	1939-1944	УЧЕБНЫЕ			NG+JQ	samolot kurierski	1941	
1G	KG 27	1939-1944	GA	FFS(C) 14		РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ			
1T	KG 28	1939-1940	TI	FFS(C) 6		D7	Wekusta 1	1939-1941	
F8	KG 40	1939	CH	FFS(C) 16		1A	Wekusta 5	1939-1942	
F8	SdKdo Rastedter	1944	TN	FFS(C) 12		5M	Wekusta 16	(?)	
9K	KG 51	1939-1940	5T	KSG 1	1943г.	5Z	Wekusta 26	(?)	
A1	KG 53	1939-1945	AS	KSG 2	1943г.	7A	2, 4, 5(F)121	1939	
2F	KG 54	1939-1940	ТРАНСПОРТНЫЕ			F6	1, 2(F)122	1940	
B3	KG 54	1943	L5	KGr z.b.V 5	1942-1943	4U	3(F)123	1940	
G1	KG 55	1939-1944	S3	TGr 30	1943-1945	4U	FAGr 123	1944	
6N	KGr/KG 100	1939-1943	H4	LLG 1	1940-1945	A6	1(F)120	1940	
A3	KG 200	1944-1945	F7	LLG 2	1940-1945	G2	1(F)124	1940	
1T	KGr 126	1940-1941	W6	G.S.Kdo 1	1942-1944	K7	4(F)NACHT	1942	
7T	KGr 606	1939-1940	W8	G.S.Kdo 2	1942-1944	T5	1, 2(F)ObdL	1939	
M7	KGr 806	1939-1940	DG	? (He 111Z)	1942-1943	T5	4(F)ObdL	1941	
L1	LG1	1939-1940	ОТДЕЛЬНЫЕ			T5	Stz.b.V	1940/41	
L2	10(M)/LG 2	1939-1940	S7	Stabschwarm StG 3	1941	T5	F1St z.b.V,	1939	
5T	KG 101	1943-1945	S7	Stabschwarm Gevechts- Verband Kuhlmei	1944	9V	4/FAGr 5	1944	
A3	KG 102	1943-1945							

генерал Шперлле (Sperlle) поставил перед своими ребятами новое задание. Необходимо было разрушить автодорожный мост возле небольшого городка Герника. Мост был маленький старый, расположенный на самой окраине города, но имел стратегическое значение, поскольку через него шел главный путь снабжения республиканских войск, сражавшихся в том районе. Бомбардировщики разделили на две группы. Первую группу, в которую кроме других самолетов вошли два He 111, возглавил фон Моро, а вторую, состоявшую из 18 Ju 52, вел Фукс (Fuchs). Обе группы вышли к цели, сбросили бомбы и ... смели Гернику с лица земли. Мост при этом не получил ни одного повреждения. Жертвы среди гражданского населения по подсчетам историков, проведенным позже, достигли 2500 человек⁸ из них погибших - 1645 человек. Этот налет признали за проявление немецкой политики террористических налетов, а в дальнейшем разрушение Герники стало символом нацистского варварства. Однако существует и другая точка зрения, согласно которой налет был обусловлен положением на фронте, а гибель гражданского населения произошла из-за ошибки экипажей.

В мае 1937 года экспериментальная эскадрилья была расформирована, а 1. и 3. Staffeln K/88 были полностью переоснащены He 111 и тут же вступили в боевые действия, шедшие в стране Басков до конца июня. В ходе

⁸ В действительности погибло около 300 человек, а сам факт бомбометания до сих пор дискутируется. Коммунистическая пропаганда раздула это событие до необычайных размеров, в несколько раз увеличив количество жертв.

сражения за Бильбао K/88 потерял первые два He 111, однако подробности не известны. Легион "Кондор" вернулся в эти места в конце июля, после окончания операции на центральном участке фронта. Оказалось, что теперь республиканцы располагают достаточным количеством истребителей, поэтому легионеры потеряли два Хейнкеля в бою с esquadrille de Chato 4^a Эспеса (Espes) и esquadrille de Mosca 3^a Евсеева над мостом Эль-Мусель 23 августа. Несколько дней спустя - 1 сентября - несколько He 111 нанесли бомбовой удар по эсминцу "Чискар" ("Ciscar") и серьезно повредили корабль. В конце сентября K/88 попал в полосу неудач. 30 сентября один за другим в авиакатастрофу попало сразу три бомбардировщика He 111, один из них пришлось в дальнейшем использовать на запчасти. Меньше повезло двум самолетам, попавшим в катастрофы 21 и 24 октября. Их пришлось списать. Эти инциденты были в большой степени связаны с тем, что как раз в это время осуществлялся переход всех бомбардировочных эскадрилий на He 111. К концу октября Kommando 88 состоял из четырех эскадрилий по 12 He 111В в каждой. Всего в отряде было более 50 Хейнкелей 111, в том числе 28 типа В-2.

9 марта в ходе выполнения обычного налета на республиканские аэродромы в Каспе (esquadrille de Mosca 1^a) и Эскадроне (esquadrille de Mosca 4^a) фашистские бомбардировщики были перехвачены И-16, пилот Клаверо (Clavero) из 4^a. Две очереди, пущенные республиканским истребителем вызвали детонацию бомб у одного из

*He 111E-1 из 2./88,
Испания, 1939 г.*



бомбардировщиков. Клаберо сообщал о том, что в тот раз ему удалось сбить два самолета, но документы немецкой стороны это не подтверждают. "Лопаты" сбросили бомбы на аэродром, но не причинили республиканским самолетам никакого ущерба, 27 марта фашисты совершили налет на аэродром Лерида и объявили об уничтожении четырех И-16 из *esquadrilla* 4^а, но уже 2 апреля республиканцы расквитались с легионерами, нанеся ответный удар по их аэродрому в Альфаро, уничтожив два He 111 и повредив еще пять. 17 апреля немцы провели два массированных налета на Картахену и Альмерию, которые были основными портами республиканцев в этом районе. Ценой одного бомбардировщика (самолет командира 1./К 88) нацисты потопили торпедный катер, повредили броненосец "Жеме I" ("Jaime I") и вызвали несколько пожаров в доках. На первый взгляд могло показаться, что налет был очень удачным, но на самом деле все обстояло совсем наоборот. Вся операция заняла три дня (15-18 апреля, прибытие с базы в район боевых действий, налет и возвращение на базу) и в ходе ее выполнения отряд потерял восемь машин (только один бомбардировщик был сбит республиканцами), а еще 16 самолетов получило повреждения! 25 апреля И-16 из *esquadrilla* 3^а сбили в районе Валенсии три He 111.

25 мая 1938 года республиканцы начали форсирование реки Эрбро. Почти вся тяжесть поддержки сухопутных войск легла на К/88. Задача осложнялась тем, что пополнение в составе 25 He 111E-1 начало прибывать только в начале июля и растянулось до сентября. Еще одна, и последняя, партия в 10 машин поступила в Легион "Кондор" в начале декабря 1939 года.

Битва над Эрбро продолжалась до ноября 1938 года и характеризовалась массированным применением авиации, в результате чего происходили многочисленные и яростные воздушные бои. В этих боях участвовали уже две части бомбардировщиков: немецкая К/88 и испанская *Grupo* 10-G-25. Обе стороны несли тяжелые потери, хотя в К/88 потери были относительно не велики. Единственный потерянный He 111 был сбит пилотами *esquadrilla* 4^а Ариаса (Arias). Только в бою в районе Реуса

истребители Ариаса и *esquadrilla* 5^а Перейры (Pereira) сообщили о четырех сбитых бомбардировщиках противника и повреждении пятого. Может показаться, что это завышенные данные, но в действительности на 23 декабря в обеих частях было всего 30 боеспособных Хейнкеля, из них 25 в К/88. Следовательно, франкисты потеряли сбитыми и поврежденными 19 бомбардировщиков из 24, немцы потеряли две машины сбитыми и восемь поврежденными. Последним делом, которым занимался К/88 в Испании было бомбардировка и демонстрационные полеты над Мадридом весной 1939 года. Все 30 самолетов базировались над городом, не имевшим никакого воздушного прикрытия, сбрасывая бомбы по одной в разные районы Мадрида. Словно в отместку за наглость, в ходе одного такого полета, 12 марта, произошла самопроизвольная детонация бомб в самолете командира К/88 майора Херле (Haerle), весь экипаж погиб. 15 дней спустя He 111 из Легиона "Кондор" совершили свой последний боевой вылет над Иберией, а еще через четыре дня трехлетняя война закончилась. Личный состав Легиона вернулся в Рейх, а самолеты остались в Испании. Из 95 самолетов He 111B-1, B-2 и 35 He 111E-1, посланных в Испанию, было потеряно 37 самолетов, из них 20 сбили республиканцы.

Успех теории генерала Дуэ

Все говорит за то, что Гитлер выиграл свою первую бескровную битву в 1938 году именно благодаря Люфтваффе. Огромные и многолетние денежные вливания сделали свое дело - Германия стала к 1938 году достаточно сильным государством, чтобы позволить себе разорвать Версальский пакт. На волне успеха аншлюсса в Австрии. Гитлер поставил перед Европой очередную проблему в виде претензии на Судеты - часть Чехословакии, граничащую с Германией, спровоци-

ровав в сентябре 1938 года Мюнхенский кризис, известный у нас больше под названием Мюнхенского сговора. В это время сам III Рейх стоял на пороге политического и экономического кризиса и в случае войны Германия не продержалась бы больше нескольких недель. До войны в 1938 году дело не дошло, поскольку европейские правительства были парализованы страхом перед Люфтваффе и в первую очередь перед немецкими бомбардировщиками. По мнению союзников удара немецких бомбардировщиков не могли бы выдержать ни одно ведущее государство Европы, а тем более "какая-то там" Чехословакия. В момент Мюнхенского сговора Люфтваффе располагало 3200 самолетами, в том числе 1235 бомбардировщиками. Основу немецкой бомбардировочной авиации составляли 570 He 111, которыми были вооружены восемь бомбардировочных полков: KG 152, 154, 155, 157, 253, 254, 257 и 355. KG 154 "Boelcke" (бывший KG 157) летал на He 111 с зимы 1936 года. Если же сравнить силы Люфтваффе с силами ВВС союзников, то сравнение вышло бы не в пользу Германии. Ведь Франция располагала 3650 самолетами, Англия - 3300, а Чехословакия 1500. Из этой воздушной армады союзников на I-й линии находилось 4050 самолетов, в том числе 1850 бомбардировщиков. Конечно, самолеты союзников были уже устаревшими, но численный перевес все же был на их стороне. Но правительства Франции и Англии были сломлены опытом войны в Испании и предостережениями советников. Начальник штаба RAF Шолто Дуглас (Douglas) с каждым днем все больше и больше боялся немецких Хейнкелей, а командир французских AdA генерал Вуйемен (Vuillemin) внушил своему премьеру, что французская авиация перестанет существовать уже через несколько дней войны. Но их обоих переplюнул полковник Чарльз Линдберг (Lindbergh)⁹, который при каждом удобном случае сражал наповал своих собеседников выдуманными фактами о мощи Люфтваффе, которое, по его словам, могло не просто разделаться с ВВС Англии и Франции, но и превратить в пепелища столицы обеих стран и разрушить их государственность. Зашантажированные министры, утраченные видениями, в которых затмевающие небо полчища немецких бомбовозов методично стирали с лица земли Лондон и Париж, сломались и отдали Гитлеру Чехословакию. Если бы у фюрера была хоть капля чести, он должен был озолотить Эрнста Хейнкеля и братьев Гюнтер, за то, что их бомбардировщики выиграли эту политическую битву¹⁰.

Над Польшей

Весной 1939 года главной силой Германии стал воздушный флот, состоящий из 3368 самолетов первой линии. Большинство из них были современными. Согласно с немецкой доктриной, ставящей основной упор на атаке и полном уничтожении врага, в Люфтваффе

⁹ Линдберг был американцем с пронацистскими взглядами и горячим приверженцем теории Дуэ. Для фашистской Германии его деятельность осенью 1938 года была бесценной.

¹⁰ Свою славу He 111 приобрел, главным образом во время гражданской войны в Испании. Для общественности этот самолет стал символом бойни, устроенной в Гернике и Барселоне (3300 убитых среди гражданского населения). Поэтому когда в то время говорили о немецких бомбардировщиках, то имели в виду прежде всего именно He 111,

преобладали бомбардировщики, которых на 1 сентября было 1180 штук. Из них 808 было He 111, в том числе 749 He 111P и He 111H. Хейнкели состояли на вооружение следующих бомбардировочных частей:

- Stab (K)/LG - 18 He 111H - Польша;
- II., III.(K)/LG 1 - 81 He 111H - Польша;
- S, I., II./KG 1 - 82 He 111H, E, F - Польша;
- S, I., II., III./KG 4 - 102 He 111P - Польша;
- S, I., II./KG 26 - 75 He 111H - в Польше было только четыре эскадрильи;
- S, I., II., III./KG 27 - 94 He 111P - Польша;
- II./KG 28 - 35 He 111H;
- S, I., III./KG 51 - 78 He 111H;
- S, I., II., III./KG 53 - 105 He 111H - в Польше был только I-й дивизион;
- S, I./KG 54 - 45 He 111H - в Польше были только две эскадрильи, начиная с 03.09.1939;
- S, I., II., III./KG 55 - 73 He 111H - в Польше были только I и II-й дивизионы, начиная с 03.09.1939;
- KGGr. 806 - 21 He 111J;
- 10(M)/LG 2 - 8 He 111;
- Ln.Ab. 100 - 9 He 111.

Кроме того Люфтваффе располагало 5 и 1 Wekusta, оснащенное 20 He 111, около 8 He 111 использовали для курьерских целей, еще около 20 оставалось в Германии, и еще несколько машин в разведывательных группах. Итого Германия располагала почти 900 He 111 модификаций E, F (38 штук в I./KG 1), H, J и P.

Главной целью "Летающих лопат" были предместья Варшавы. Уже в первый день войны немцы провели два налета на аэродромы вокруг этого города. Первый налет провели рано утром 30 бомбардировщиков из II.(L)/LG 1 под прикрытием Me 110 из I.(Z)/LG 1. Результаты этого налета были довольно скромными, поскольку полет проходил в тяжелых погодных условиях, а польская *Brygada Poscigowa* (бригада истребителей) оказала значительное сопротивление. Второй налет, проведенный силами 60 бомбардировщиков из KG 27 под прикрытием 30 истребителей закончился разгромом польских истребителей во время воздушного боя и многочисленными разрушениями на трех аэродромах в Мокотове, Окенче и Голсаве. Налеты продолжились 2 сентября, а в дальнейшем начали слабеть, но 16 сентября фашисты провели налет силами 12 He 111 из I./KG 4 непосредственно на Варшаву, а не на какой-либо военный объект в границах города. Отдельные налеты продолжались 18, 19 и 22 сентября, а 24-25 сентября была проведена двухдневная бомбардировочная акция, в которой участвовали 400 бомбардировщиков. Только 25 сентября фашисты произвели 1776 самолето-вылетов в ходе которых сбросили 500 тонн фугасных бомб и 72 тонны зажигалок. Часть города превратилась в руины, было разрушено много исторических памятников, и через три дня Варшава капитулировала. Нанеся два мощных удара немцы сломали сопротивление защитников города и смогли избежать больших

He 111H-5 из III./KG 26 с 1000 кг бомбой, весна 1940 г. На фюзеляже видна антенна системы X-Geraet.



потерь. Бомбардировщики еще раз показали свою эффективность.

1 сентября около 60 He 111 из I. и III./KG 4 совершили налет на аэродром под Краковом, а II./KG 4 разбомбил львовский аэродром, потеряв при этом одну машину. Аэродром Раковице под Краковом был перепахан 48 тоннами бомб, а на львовский аэродром упало "всего лишь" 22 тонны. Подобное задание полк выполнил и на следующий день, когда силами 88 машин достиг многочисленных попаданий на трех аэродромах Демблинского узла уничтожив 11 машин. За всю польскую кампанию KG 5 "General Wever" потерял пять бомбардировщиков, из них два бомбардировщика в один день - 6 сентября. В районе Груйца He 111 из 3./KG 4 разбомбили автомобильную колонну III/6 дивизиона, но вслед за этим звено оберлейтенанта Келля (Kell) было атаковано звеном PZL P.11, возглавляемым подпоручиком Глувчинским (Głowczyński) из упомянутого дивизиона. В ходе боя 2 He 111 были сбиты, а самолет самого Келля получил 70 попаданий. Погибло семеро фашистских летчиков, трое было ранено.

В дальнейшем основной целью для немецких бомбардировщиков были дороги, особенно железнодорожные пути (и переполненные беженцами вокзалы). Грунтовые дороги, по которым шли толпы беженцев и разбитые части, также контролировались бомбардировщиками. Поскольку польская противовоздушная оборона была подавлена, бомбардировщики летали без прикрытия и часто малыми группами. Скорость He 111, составлявшая около 400 км/ч, позволяла немецким самолетам уходить от польских истребителей, если их удавалось заблаговременно обнаружить. Польские пилоты докладывали, что ими за сентябрьскую кампанию было сбито 83 бомбардировщика, из них 41 определялся как He 111. Еще 10 He 111 "добавили" зенитчики. Эти цифры довольно завышены, поскольку по документам противоположной стороны потери фашистов в Польше составили только 78 бомбардировщиков.

Над Северным морем

После окончания польской кампании - 22 сентября - немцы начали переброску войск к западным границам Германии. Несмотря на то, что главным противником Германии в то время была Франция, до мая 1940 года основные цели немецких бомбардировщиков лежали за пределами континента: на Северном море и в Англии. Главная тяжесть боев на этом театре военных действий выпала на долю KG 26 Loewen ("Львы") и во время "Странной войны" этот полк добился наибольших успехов, но и понес самые тяжелые потери. Началось все с потерь и с потерь оскутанных.

9 октября 1940 года немецкий самолет-разведчик доложил об обнаружении в районе Эгерзунда группы кораблей из трех крейсеров и двух эсминцев. По тревоге в воздух поднялось целых 148 машин, в том числе 127 He 111 из S. I., II./KG 26 и II., III.(K)/LG 1, но на цель вышло ... только 10 самолетов. Мало того, что не удалось добиться попаданий, но что еще хуже, на обратном пути в катастрофах погибли четыре He 111. Еще один He 111 из KG 26 пришлось списать 28 октября 1939 года, когда He 111H лейтенанта Р. Нихоффа (Niehoff) из Stab/KG 26 был окружен и обстрелян "Спитфайрами" из 602-го и 603-го дивизионов. В результате немецкий пилот совершил вынужденную посадку на территории Англии. Это был первый самолет противника, сбитый англичанами над своим островом. Подобная участь ожидала He 111 из 5./KG 26 унтерофисера Х. Майера (Meuer). 9 февраля этот самолет был поврежден огнем "Спитфайров" из 602-го дивизиона и совершил вынужденную посадку. На этот раз посадка прошла довольно удачно так, что анг-



*He 111H-4,
на заднем плане -
Spitfire.*

личанам удалось отремонтировать самолет и включить его в состав RAF. Однако не всякий раз попытки захватить самолет заканчивались успешно. 22 февраля двое пилотов из 602-го дивизиона перехватили He 111P из (F) Ob.d.L. После короткой погони, сопровождавшейся стрельбой из пулеметов и пушек, английским истребителям удалось повредить "Лопату" и немец совершил вынужденную посадку. Одному из английских пилотов пришла в голову мысль приземлиться рядом с самолетом и помешать немцам сжечь свою машину. Однако при посадке "Спитфайр" скапотировал и пилот оказался заперт в кабине истребителя. Увидев все это, командир бомбардировщика - лейтенант Гроте (Grote) - вместе со всем экипажем покинул свой самолет, на глазах у беспомощного англичанина поджег машину, а затем поджентельменски помог пилоту "Спитфайра" выбраться из кабины.

Для KG 26 январь 1940 года принес успех и очередные потери. На протяжении четырех дней (9-12 января) полк потопил семь судов, потеряв два He 111, причем один из этих самолетов был сбит огнем зенитной артиллерии. Еще один самолет из KG 26 получил значительные повреждения. Еще больший успех сопутствовал полку 30 января, когда 26 экипажей из I./KG 26 и II./KG 26 пустили на дно четыре судна, потеряв только один He 111 сбитым и один поврежденным. Радость победы сменилась 2 февраля горечью поражения. В тот день 24 He 111 из I. и II./KG 26 оказались перехваченными секцией "Харрикейнов" их 43-го дивизиона RAF и "Гудзонами" из 46-го дивизиона. Во время воздушного боя, продолжавшегося два часа, немцы потеряли три самолета, еще три машины были повреждены. В качестве утешения немцам удалось сбить один "Гудзон" и потопить одно судно.

22 февраля стал для KG 26 просто кошмарным днем. В ходе первой из двух, проводимых в тот день операций, 1 He 111 был поврежден огнем зенитной артиллерии в ходе безуспешной попытки потопить английские минные заградители, ставившие мины. Во время второй операции фельдфебель Йегер (Jaeger) из 4./KG 26 дважды прицельно сбросив бомбы, загнал немецкий эсминец "Леберехт Маасс" ("Leberecht Maass") на минное поле, где тот подорвался и затонул. Спустя несколько часов, ночью, немецкие моряки "ответили" летчикам, по ошиб-

ке сбив He 111 из KGr 100. Так, эта только что сформированная часть, выполняла свое первое боевое задание.

В марте летчики I./KG 26 только однажды - 20 марта - достигли успеха, совершив налет на большую группу судов, повредив пять из них, а немного времени спустя, одно из этих судов потопили. В ходе этой операции 2 He 111 были сбиты "Харрикейнами" из 43-го дивизиона и "Скуа" из 803-го дивизиона.

Боевая активность бомбардировочной авиации над Францией практически равнялась нулю, а над линией Мажино велась "листовочная война", которая, тем не менее, сопровождалась потерями. Например, 17 ноября несколько экипажей из I. и II./KG 51 полетели сбрасывать листовки. Два экипажа на базу не вернулись из-за плохой погоды. Из восьми членов экипажа этих двух самолетов смог спастись только один.

Последним He 111, потерянным во время "Странной войны" был самолет из Stab/KG 1, пилотируемый лейтенантом Леманном (Lehmann). Этот самолет стал добычей истребителей группы SMS 406 из GC II/3 около Маастрихта.

Над Норвегией

Операция по предупреждению высадки союзников в Норвегии началась 9 апреля 1940 года. Воздушное прикрытие операции осуществлял X Fliegerkorps, в который входили следующие части, оснащенные Хейнкелями 111:

- S, I., II., III./KG 4 - 95 He 111P;
- S, I., II., III./KG 26 - 103 He 111H;
- KGr 100 - 27 He 111H;
- I(F)/120 - 3 He 111H (+5 Do 17P);
- I(F)/122 - 8 He 111H;
- другие части - 6 He 111H.

Всего против Норвегии немцы выставили 529 бомбардировщиков He 111, что довольно любопытно, поскольку всего в X-й корпус насчитывалось 1086 самолетов, из них 282 транспортных и только 98 истребителей! На один истребитель приходилось по 6,5 бомбардировщика, такое со-

отношение не встречалось ни в одной кампании. Более того, уже в ходе кампании немецкие войска получили поддержку в виде I. и II./KG 54, а также II. и III.(K)/LG 1, которые также были оснащены He 111. Операцию "Weseruebung" ("Везерские учения") также поддерживали несколько других частей, которые оперировали над морскими путями, по которым шли конвои снабжавшие силы союзников в Норвегии, и у берегов Англии. Однако эти части не входили в состав X Fliegerkorps. Одной из таких частей была KueFlIGr 806, которая не достигла каких-либо значительных успехов, а в конце кампании участвовала в самой неудачной операции. Защищая свой конвой, немцы пропустили польского "Орла", который пустил на дно транспорт "Рио-де-Жанейро" ("Rio de Janeiro"). Транспорт стал братской могилой для 97 солдат 33-го зенитного полка. Несколько дней спустя - 11-12 мая - группа совершила налеты на английскую эскадру Force RZ. Не потопив ни одного корабля KueFlIGr 806 потеряла один He 111J, еще один бомбардировщик был поврежден.

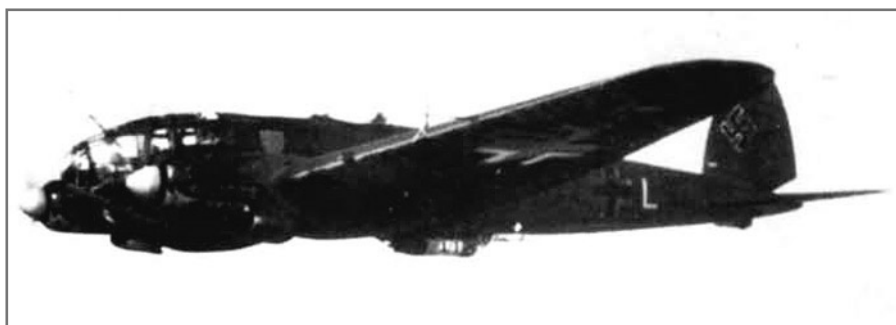
Операция "Weseruebung" состояла из двух стадий, но ее исход был предрешен уже спустя два дня боев. 9 апреля Люфтваффе совершило восемь массированных налетов на батареи береговой артиллерии англичан, военно-морские базы и аэродромы. Две самые многочисленные группы He 111 произвели налет на столицы Дании и Норвегии и ... разбросали листовки. Но самое главное событие того дня произошло к западу от Норвегии в Северном море, где разыгралась битва в воздухе и на море, в которой участвовали 28 английских кораблей и 88 немецких бомбардировщиков, в том числе 41 He 111 из KG 26. Немцы потеряли 4 Ju 88, а англичане один эсминец, четыре крейсера получили повреждения. В то же время около Ставангера немцы пустили на дно норвежский эскадренный миноносец "Эгер" ("Aeger"), потеряв при этом один He 111 из KG 4. На следующий день самолеты из X Flgks совершили подобный вылет, но потеряли семь He 111 и три было повреждено (накануне было потеряно три He 111 и один поврежден). Из интересных событий, произошедших до конца апреля стоит упомянуть уничтожение норвежской радиостанции He 111 из III.(K)/LG 1, который сбил крылом мачтовую антенну и уничтожение трех норвежских бомбардировщиков на двух аэродромах одним He 111 из II.(K)/LG 1.

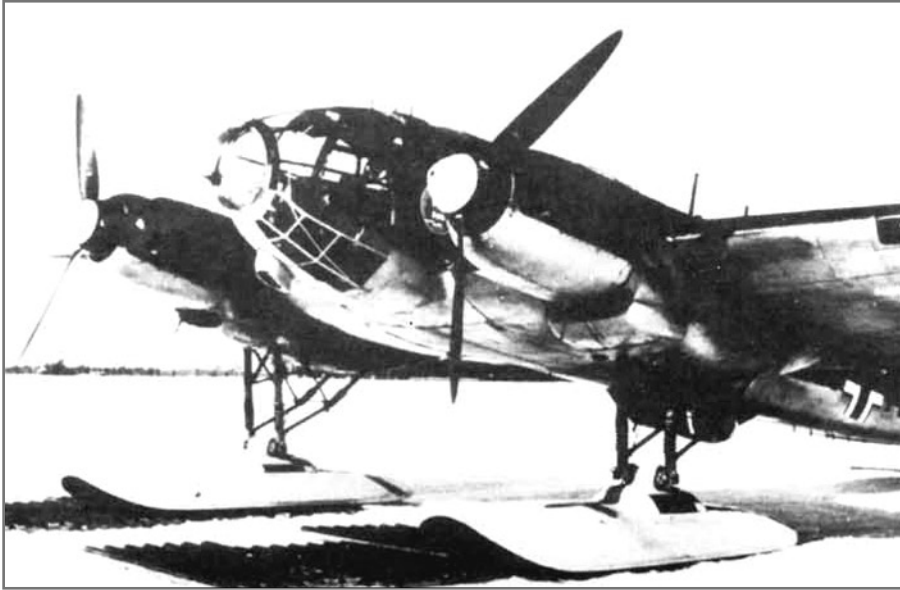
Хотя армия Норвегии была полностью разбита, у немцев появился достойный противник в лице английского ВМФ и экспедиционного корпуса союзников. Англичане оказали упорное сопротивление немцам, защищая северную часть Норвегии. В результате военные действия затянулись до начала июня, фашисты понесли тяжелые потери. Если в апреле атаки на корабли английского

флота были безуспешными, то в мае немцам удалось одержать несколько "побед". 2 мая какой-то садист из II.(K)/LG 1 отправил на дно английское госпитальное судно, которое несло отчетливую маркировку. Погибло множество раненных. Несколько дней спустя этот же пилот разбомбил деревеньку Гратанген, под развалинами домов погибло два человека. 4 мая группа из 13 He 111 обнаружил в море польский эсминец "Гром" ("Grom") и потопила его одной прицельной серией бомб. Такая же участь ожидала польский транспорт "Хробры" ("Chrobry"), который 15 мая стал добычей шести He 111 из I./KG 26, и крейсер "Керлью" ("Curlew"), который 26 мая записали на свой счет летчики из KG 100. Потеря крейсера была ощутима для англичан, поскольку на его борту находился радар, контролирующий воздушное пространство над Норвегией.

Другая стадия норвежской кампании также принесла фашистам много воздушных побед. Самая большая битва в воздухе произошла 25 апреля в районе озера Лесяског, где располагался английский аэродром. Утром того дня одиночный He 111 уничтожил четыре "Гладиатора" из 263-го дивизиона, а чуть позже 19 He 111 из II.(K)/LG 1 совершили налет и уничтожили еще 10 английских самолетов. На этом, однако, битва не закончилась. Налеты производились целый день, итоги операции были следующими: англичане потеряли 19 самолетов, а немцы пять, из них четыре He 111. 14 мая около Вернеса в бою между 806-м дивизионом RAF и II./KG 26 попал под перекрестный огонь и погиб лучший английский пилот самолетов "Scua" лейтенант У.П.Люси (Lucy), который в свое время разбомбил крейсер "Кенигсберг" ("Koenigsberg"). 22 мая около Салангена во время воздушного боя М.А.Крейг-Адамс (Craig-Adams) на своем "Гладиаторе" таранил He 111 К.Х.Хесса (Hess) из II./KG 26. Интересно развивались события 29 мая над Нарвиком. 9 "Харрикейнов" из 46-го дивизиона атаковали группу, состоявшую из 11 He 111 из KG 100. Англичане сбивали машину командира KG 100 капитана фон Казимира (von Casimir), но перед этим бортовые стрелки немецкого бомбардировщика успели свалить один английский истребитель, а оставшиеся бомбардировщики сбивали еще одного англичанина. Всего в Норвегии Люфтваффе потеряло 61 He 111 (в том числе семь машин - небоевые потери), а 31 бомбардировщик был поврежден. 42 He 111 было потеряно в воздушных боях,

*He 111P-2 из KG 55,
1940 г. Нижние
поверхности самолета
окрашены в черный
цвет для лучшей
маскировки во время
ночных налетов на
Англию.*





*He 111H-3 на
котором в Норвегии
было испытано
лыжное шасси*

в которых немецким летчикам удалось сбить 10 английских самолетов. На земле фашисты уничтожили еще 21 союзнический самолет. На дно фашистские бомбовозы отправили не менее 15 кораблей и судов союзников.

Над Францией

Более полугодом продолжался период напряженности в еще свободной части Европы, но только Германия с пользой использовала это время для подготовки очередной кампании - захвата главного объекта антипакта Гитлера - Франции. Люфтваффе по сравнению с сентябрем 1939 года увеличилось на 1000 самолетов, в том числе почти на 600 бомбардировщиков, но численное превосходство продолжало оставаться на стороне союзников. В начале мая Люфтваффе располагало 1758 бомбардировщиками, из них 850 He 111, которыми были оснащены следующие части:

- II./LG 1 - 36 He 111;
- S, I., II./KG 4 - 80 He 111;
- S, III./KG 51 - 42 He 111;
- S, I., II., III./KG 1 - 98 He 111;
- S, I., II., III./KG 26 - 99 He 111;
- S, I., II., III./KG 27 - 106 He 111;
- S, I., II., III./KG 53 - 112 He 111;
- S, I., II., III./KG 54 - 110 He 111;
- S, I., II., III./KG 55 - 108 He 111;
- KG 100 - 27 He 111;
- KG 126 - 32 He 111.

Против Франции немцы развернули Luftflotte 2 и 3, располагавшие 1120 бомбардировщиками, из них 688 He 111.

Кампания началась рано утром 10 мая с массированных ударов по аэродромам союзников, в ходе которых было уничтожено большое количество самолетов противника. Больше всего пострадали бельгийские ВВС, которые потеряли на аэродромах (разбомбленных KG 51 и KG 53) 28 истребителей, в том числе 9 "Харрикейнов". К вечеру следующего дня на аэродромах догорали остатки уже 80 бельгийских самолетов. За первый день войны немцы уничтожили около 200 самолетов союзников, за

платив за это 47 своими машинами, из которых 40% составляли "Летающие лопаты". Налеты на аэродромы продолжались еще два дня, но результаты были хуже - союзники успели рассредоточить свою авиацию. Подобная операция, под кодовым названием "Paula" была проведена немцами и в первых числах июня, перед началом второй фазы французской кампании. Как и 10 мая, Люфтваффе произвело 3 июня массированный налет на аэродромы вокруг Парижа, нанеся французам тяжелое поражение и выведя из игры французские ВВС, лишившиеся тылового обеспечения. Но главные события развернулись несколькими днями раньше во Фландрии, где разыгрывалась дюнкеркская катастрофа. Отрезанные союзнические войска 27 мая подвергались первой и единственной бомбардировке, произведенной силами трех полков: KG 1, KG 4 и KG 54. Бомбы накрыли пляжи, порт и доки, в которых было уничтожено судно "Аден" ("Aden"). На дно пошло более 250 плавсредств, использовавшихся для эвакуации гарнизона города.

Во время французской кампании He 111 участвовали в двух драматичных инцидентах. Первое происшествие случилось 10 мая, когда заблудившийся экипаж из KG 51 сбросил бомбы на немецкий город Фрайбург, погибло 57 человек. Сначала немецкие власти ничего не поняли, но когда экипаж сообщил о поражении цели на территории Франции, ошибка была обнаружена. Разумеется, доктор Геббельс не упустил возможности растрюбить повсюду о жестокости союзников, и только после войны детали этого происшествия стали известны. Другим происшествием стала бомбардировка Роттердама, но ее подробности не известны до сих пор. Во время первого налета 30 He 111 из S и II./KG 4 разбомбили аэродром в пригороде Роттердама, блокировав на нем JaVa 16. Во время налета голландцам удалось сбить самолет командира полка полковника Фибига (Fiebig), сам Фибиг попал в плен. Вслед за Хейн-

келями налетели Ju 52 и сбросили 3-й батальон 1-го парашютного полка, заданием которого было захватить аэропорт и удерживать его до вечера, когда по расчетам 9-я танковая дивизия должна была прийти на подмогу. Однако немецкие танки вышли к Роттердаму только вечером 13 мая, но ее задержали на канале Вааль. Тщетно попытавшись форсировать водную преграду, фашисты выдвинули в 10.30 голландцам ультиматум, предлагая им в течение двух часов сдать, в противном случае немцы угрожали сровнять Роттердам с землей. Голландцы сразу не приняли ультиматума, а протянули до 13.20, когда все же согласились сдать. Но было поздно. Более 50 Не 111 из KG 54 уже были на подходе к цели. Фашисты потом утверждали, что виной всему была плохая связь, и невнимательность экипажей, не заметивших сигнала отбоя. Так или иначе, но центр города был разрушен, почти 900 человек было убито или ранено. Другая сторона утверждает, что это варварство немецкие пилоты совершили по прямому приказанию Геринга, что однако не противоречит позиции немецкой стороны.

Два месяца непрерывных боев стоили Люфтваффе 511 бомбардировщиков, из них 438 сбито союзниками. Около 350 самолетов, то есть 50% от потерь, составляли Не 111.

Над Англией

После победы над Францией у Германии оставался только один противник - Англия. Из-за фатальных решений, недостаточной последовательности и безответственности верхушки III Рейха, битва за Англию разыгралась только в воздухе. Результаты этой битвы, которые оказались явно не в пользу Германии, в первый раз поставили под сомнение доктрину генерала Дуэ. Лето и осень 1940 года стали переломным моментом в судьбе конструкции братьев Гюнтер, которая стала уступать место Ju 88 - своему более совершенному конкуренту. Но не смотря ни на что, благодаря своим достоинствам и универсальности, Не 111 сыграли в "Битве за Англию" одну из главных ролей.

Началом битвы можно считать 13 августа. В этот день немецкие бомбардировщики нанесли удар по аэродромам, расположенным в южной части Англии. Однако поскольку налеты совершались уже с начала июля, англичане располагали сетью радаров и хорошо налаженной службой оповещения, поэтому о внезапном ударе речи уже быть не могло. Поэтому господство в воздухе немцам пришлось завоевывать не бомбя аэродромы, а сбивая английские самолеты в жарких воздушных битвах. Еще один массированный налет фашисты провели 15 августа, но оказалось, что 2-й и 3-й Воздушные флоты потеряли в этот день 79 самолетов, из них 12 Не 111Н и Р. Самые тяжелые потери понес III./KG 26, который в составе отряда из 72 Не 111 бомбил цели на восточном берегу Британии. Дивизион базировался в Норвегии и на долгом пути его прикрывали 21 Me 110 из ZG 76. Прикрытие оказалось недостаточным. Четыре неполных английских дивизиона сбили восемь Не 111Н-4 и три истребителя, потеряв при этом 1 "Харрикейн" (интересно, что англичане объявили о 25 сбитых самолетах противника). Потери оказались неожиданно высокими. Если в первый день операции немцы потеряли 39 машин, из них только 2 Не 111 (и только один Не 111 из III./KG 27 в бою), то 14 августа из 18 потерянных самолетов уже 8 было Не 111 (из них шесть - боевые потери). Очередной раз немцы понесли ощутимые потери 18 авгу-

ста, когда на базу не вернулось 69 машин, из них 9 Не 111. Потери англичан в тот день составили 39 истребителей и 29 самолетов разных типов, уничтоженных на аэродромах. Ночью 24 августа III./KG 55 в первый раз бомбил Лондон, который двумя неделями спустя стал главной целью фашистской авиации. В эту ночь английский "Бленхейм" из 29-го дивизиона сбил один Не 111.

Немцы медленно, день за днем расшатывали систему противовоздушной обороны Англии, сами неся при этом значительные потери. Бои были очень напряженными. Хотя безвозвратные потери были очень высоки, основную проблему составляли повреждения самолетов. К 7 сентября - в день начала второй фазы битвы за Англию (англичане считают эту фазу третьей) - во 2-м, 3-м и 5-м Воздушных флотах было следующее состояние материальной части (относительно Не 111):

Luftflotte 2:

• S, I., II., III./KG 1 - 50 исправных/29 неисправных;

- S, I., II./KG 4 - 51/33;
- S, I., II./KG 26 - 17/40;
- S, I., II., III./KG 53 - 33/43;
- KGr 126 - 26/7.

Luftflotte 3:

- S, I., II., III./KG 27 - 45/49;
- KGr 100 7/21;
- S, I., II., III./KG 55 - 68/20.

Около 35 Не 111 находилось в разведывательных эскадрильях - 2, 3, 4, 5(F)/122, 1, 3(F)/121 и 1(F)/120. Еще 20 самолетов этого типа использовалось в качестве курьерских и самолетов управления. Но больше всего было Хейнкелей в бомбардировочных полках - 526 машин, из которых 239 были небоеспособны. В четырех полках поврежденных самолетов было больше чем боеготовых. Положение Люфтваффе в те дни было критическим.

За переломный момент битвы за Англию считают 15 сентября. И хотя этот факт часто оспаривают, но без сомнения можно сказать, что в этот день разгорелись самые жаркие бои. В ходе круглосуточного сражения немцы произвели 14 ночных (участвовало 74 Не 111) и 8 дневных (73 Не 111) налета, в которых потеряли 56 машин, в том числе 10 Не 111.

О напряженности боев можно судить по тому факту, что польские пилоты объявили о 25 сбитых Не 111, из которых, в действительности, на их счет можно отнести не больше 5. Печально для союзников закончился день 26 сентября. 59 Не 111 из KG 55 "Greif" вылетели бомбить завод Соленте, выпускавший "Спитфайры". По дороге немцев перехватили истребители из трех дивизионов, в том числе 303-го польского дивизиона. После длительного боя поляки объявили 11-1-1 побед¹¹, но в действительности KG 55 потерял только один самолет и еще один был поврежден. Эти потери не помешали немцам выполнить задание, в результате которого погибло 89 человек,

¹¹ Это означает 11 самолетов сбитых наверняка, один сбитый правдоподобно и один поврежденный.

уничтожено 3 истребителя и повреждено еще 20 самолетов.

Последним бомбовозом Хейнкеля, потерянным в ходе битвы за Англию был He 111Н-3 из I./KG 1, который пропал в районе Уэст-Рейнхема 29 октября 1940 года. Это была уже третья (четвертая) фаза битвы, которая постепенно перешла в операцию "Nachte Blitz" (ночная молния) ограничившуюся беспокоящими ночными налетами, продолжавшимися до лета 1941 года. К этому времени Люфтваффе потеряло 395 He 111, из них 235 сбитыми союзниками.

Ночные налеты на Англию

В ночных налетах на Англию He 111 играли главную роль. Дело в том, что эти самолеты были приспособлены для установки специального вооружения, поэтому некоторые специфические задания могли выполнить только He 111. Машины, изготовленные на заводах фирмы Хейнкель АГ, брали на борт тяжелые бомбы, выполняли прицельное бомбометание в роли ведущих и составляли основу ударных сил в качестве обычных бомбардировщиков. В этот период He 111 был лучшим стратегическим бомбардировщиком Люфтваффе.

Первый налет немцы произвели в ночь с 1 на 2 ноября 1940 года¹², когда 80 He 111 из KG 55 нанесли бомбовый удар по Лондону, а 58 He 111 из KG 100 по Бирмингему. KG 100 как специализированная часть имела отлично подготовленные экипажи¹³ и налеты этой группы были наиболее разрушительными. Командование Люфтваффе это знало, и как только появилось радионавигационное оборудование нового поколения, KG 100 избрали для выполнения функции наведения на цель. Эта группа вела бомбардировщики из других полков и в ночь с 4 на 5 ноября, когда 321 фашистских самолета бомбардировало Ливерпуль и Лондон, а ночь 14 ноября 18 He 111 из KG 100 первыми выполнили точное бомбометание по Ковентри. Вслед за ними как саранча налетели 437 бомбардировщиков и ориентируясь на пожары, вызванные KG 100 сбросили 51 тонну бомб и перепахали город вдоль и поперек. Погибло 554 человек и почти что 1000 было ранено. Несмотря на большой размах первых налетов, это все были цветочки. Ягодки ночной войны созрели весной 1941 года. В ночь с 16 на 17 апреля над Лондоном появилось 685 бомбардировщиков, которые совершили 759 самолето-вылетов, а в ночь с 19 на 20 апреля немецкие бомбовозы превзошли сами себя и совершили 785 самолето-вылетов. Некоторые экипажи выполняли по два, и даже по три боевых вылета за ночь. Во время первого налета, который стоил немцам только трех бомбардировщиков, хотя англичане выставили против них 164 истребителя, погибло 1179 человек и 2233 человека ранено. Второй налет продолжался семь часов подряд. Первыми шли 13 He 111Н-5у из III./KG 26, осна-

щенные Y-Geraet. На город упало 1000 тонн бомб, а 101 истребитель и артиллерия ПВО англичан смогли сбить только два немецких бомбардировщика (из них один, He 111Н-5 из 7./KG 4 был сбит "Харрикейном" из 151-го дивизиона RAF). Еще два самолета фашисты потеряли по техническим причинам. Немцы действовали практически безнаказанно, поскольку англичане еще не смогли на достаточном уровне организовать ночную противоздушную оборону острова. Например дивизион III./KG 26 "Loewen" потерял за два последних месяца 1940 года только четыре машины (одну из них по техническим причинам), хотя ему доставалась самая трудная часть работы - выводить на цель последующие самолеты. Благодать для немцев закончилась в конце зимы - начале весны 1941 года, когда англичане научились использовать бортовые локаторы для обнаружения бомбардировщиков противника. Потери сразу подскочили, и первыми это почувствовали на собственной шкуре "Львы" из III./KG 26, потеряв за две ночи девять He 111, а в ночь с 3 на 4 мая еще три машины. Последний массированный налет с участием 507 бомбардировщиков немцы произвели 10 мая, целью налета опять стал Лондон. Дальше такие налеты уже были невозможны из-за того, что часть сил пришлось перебросить в другие районы Европы.

Кроме массированных налетов на английские города немцы проводили налеты на оружейные центры Англии. Одной из таких целей стал завод "Парнелл" в Йете, где изготавливали ночные истребители "Бофайтер". Первый налет, предпринятый 22 февраля, закончился неудачно, поскольку He 111Н-3 из III./KG 27 был сбит около Портбери. Второй налет, состоявшийся 27 февраля, был более успешным. Оберлейтенант Германн Ломанн (Lohmann) из штабного звена II./KG 27 отважно провел свой He 111Р-2 до цели, не поднимаясь выше 20 метров. Третий налет, хотя и проходил по аналогичному сценарию, но результаты были более скромными. Самолету Ломанна удалось снова прорваться сквозь противоздушную оборону англичан, выйти к цели и сбросить на нее 7 бомб, но на этом успех закончился. Из семи бомб взорвалось только две, фашистский самолет оказался поврежден, и Ломанну пришлось возвращаться на базу на одном моторе. Казалось, что оберлейтенант вел с заводом в Йете личный поединок, поскольку уже 3 марта он снова вывел свой самолет к заводу, снова сбросил на него бомбы и снова едва дотянул до аэродрома. Неизвестно, кто бы победил в этой войне человека и завода, но продолжения у этой истории нет - часть, в которой служил Ломанн, перебросили на другой участок.

Над Балканами

Лавинообразно нарастающая война с Англией и полная безынициативность Муссолини вынудили Гитлера обернуться на Балканы уже осенью 1940 года. Но только переворот в Югославии и демонстративная попытка генерала Симовича сделать из Королевства сербов, хорватов и словенцев еще одну советскую социалистическую

¹² В первый раз X-Geraet немцы применили летом 1940 года в KG 4, но только осенью в KG 100 его стали использовать в качестве специального устройства наведения больших групп самолетов. Y-Geraet появился в KG 26 уже в августе, но необходимый уровень боеготовности в III./KG 26 был достигнут только в октябре.

¹³ Как показывает позднейшая историография, в действительности в этой части уровень подготовки пилотов был даже ниже чем в среднем по Люфтваффе. Элитарность была присуща этой части самое большее в момент формирования и в дальнейшем была утрачена.

республику привели к началу военных действий. После переворота прошло только 11 дней, а Люфтваффе в составе 1131 самолета (из них 299 бомбардировщиков включая только 30 He 111 из II./KG 4¹⁴ перешло границу Югославии, начав очередную победную кампанию.

Первой акцией, в которой участвовали He 111P-4 из KG 4 "General Wever", был налет на Белград, совершенный 6 апреля 1941 года в 7.00. Кроме Хейнкелей в тот раз Белград бомбили еще 160 бомбардировщиков других типов из KG 2 и KG 3. He 111 участвовали и во втором налете на этот город, когда Белград был разрушен и погибло много мирных жителей. Следующим заданием было минирование порта Пирея, то есть задание было дано "по профилю". На этом деятельность II./KG 4 на Балканах была закончена, впрочем, как и вся балканская кампания, ведь Югославия капитулировала 17 апреля, а Греция - 23 апреля. Еще до окончания кампании II./KG 4 занималась постановкой мин в восточной части Средиземного моря и особенно Суэцкого канала, приняв эстафету у 2./KG 4, который занимался этой деятельностью с декабря 1940 года. В ночь с 5 на 6 мая 1941 года II./KG 4 без потерь поставил мины у Александрии и на Суэцком канале, но подобное задание, порученное II./KG 26 закончилось неудачей. 8 мая самолеты из этого дивизиона были перехвачены "Фулмарами" из 806-го дивизиона FAA, поднявшихся с авианосца "Формидебл" ("Formidable"), и потеряли 4 He 111H. Еще один He 111, но уже из II./KG 4 был сбит в этом районе ночью с 17 на 18 мая "Харрикейном" из 94-го дивизиона RAF. Горящий бомбовоз рухнул на египетскую деревеньку, погибло шестеро египтян. Оба дивизиона Хейнкелей поддерживали высадку немецких войск на Крите, подавляя союзнические аэродромы. II./KG 4 произвел 18 мая налет на базу в Малеме, уничтожив там один "Харрикейн" и еще два повредив. А вот легкомысленная штурмовка аэродрома Гераклион, предпринятая KG 26, закончилась потерей двух He 111. За всю балканскую кампанию KG 4 потерял два He 111, а еще пять в последующий период с 1 мая по 7 июня при выполнении 12 заданий в восточной части Средиземного моря. Один из сбитых экипажей три дня проболтался на волнах на спасательной надувной лодке, пока не повстречал итальянский эсминец. II./KG 26 в ходе 5,5 месячной эпопеи на острове Родос потерял семь He 111, из которых шесть в течение двух роковых дней, о которых уже рассказывалось. Самолеты потопили два судна, повредили одно и установили сотни мин.

Над Ираком

В начале 1941 года арабские политические круги предприняли в Ираке определенные шаги с целью освободиться от английской оккупации, которая дипломатично называлась Британским колониальным мандатом. Точную дату начала восстания установить невозможно, поскольку это был типичный "ползучий" конфликт, но первая воздушная акция произошла 2 мая, когда группа "Веллингтонов" разбомбила сконцентрированные иракские войска в районе Хаббани. Германия направила в

Ирак 14 Me 110 из ZG 26 и ZG 76, 7¹⁵ He 111P-4 из 4./KG 4, а также 20 Ju 52 и 2 Ju 90, предназначенных для перевозки людей и снаряжения. Группой командовал полковник В. Юнк (Junk), а бомбардировщики находились в ведении капитана Шванхойссера (Schwanhaeusser). Первая встреча немцев и англичан произошла 13 мая, но Хейнкели получили хороший урок еще до начала боевых действий. 14 мая около 18.00 одиночный "Томагавк" из 250-го дивизиона совершил налет на аэродром Пальмира и уничтожил на земле два He 111. На следующий день англичане уничтожили еще один Хейнкель, а четыре повредили. Таким образом немецкая бомбардировочная эскадра практически перестала существовать не сделав "ни одного выстрела". Однако благодаря усилиям механиков четыре самолета удалось быстро починить (при этом один из отремонтированных самолетов вскоре был уничтожен очередным "ударом томагавка"). 16 мая потрепанные немцы совершили свой первый и последний групповой вылет на главный аэродром англичан около Хаббани. Под градом бомб один "Гладиатор" сумел таки взлететь и по всем правилам летного искусства атаковал звено с тыла и успел серьезно повредить один из бомбардировщиков, прежде чем сам получил смертельный заряд свинца. Поврежденный He 111 продержался в воздухе 10 минут и совершил вынужденную посадку. Самолет был потерян, зато экипажу повезло совершить длинную и полную приключений краеведческую экспедицию по экзотическим местам, которая закончилась попойкой, устроенной немецким летчиком властями Багдада и длившейся неделю. Вот уж когда немцам удалось обмыть свое чудесное спасение.

На этом практически завершилась эпопея 4./KG 4 в стране "Тысяча и одной ночи". Из-за нехватки топлива, бомб, патронов и запчастей, потери пяти He 111 и плохой организации эскадрилья была практически полностью парализована. По дороге домой один из уцелевших He 111 совершил вынужденную посадку на одном двигателе в Бейруте, но новые друзья французы в 24 часа отремонтировали мотор и последний He 111 с позором убрался с Ближнего Востока.

Над Советским Союзом

Против СССР Германия выставила три с половиной Воздушных флота, главную ударную силу которых составляли 1251 бомбардировщик в 14 полках. В основном бомбардировщики были типов Ju 88 и Ju 87, а He 111 состояли на вооружении всего лишь четырех полков:

- S, I., II., III./KG 53;
- S, I., II., III./KG 55;
- S, I., II., III./KG 27;
- II./KG 4.

¹⁴ KG 4 был вторым после KG 26 полком, специализировавшимся по борьбе с кораблями. К началу Балканской кампании I./KG 4 действовал в акватории Бискайского залива, III./KG 4 - на Северном море и Ла-Манше, а 2./KG 4 - на Средиземном море, базируясь в Италии.

¹⁵ В Афины - экспедиционный аэродром - прилетело восемь He 111 из 9 выделенных для операции. Дальше из Афин отправилось только семь бомбардировщиков. Все машины были переделаны в стандартный бомбовой вариант, способный принимать на внутреннюю подвеску бомбы массой 50 кг.



*Транспортный
He 111H-20,
Украина, весна
1943 г.*

Всего в перечисленных выше частях было около 270 He 111H, из 945 двухмоторных бомбардировщиков.

В ходе первых атак на советские аэродромы бомбовые части Люфтваффе достигли таких успехов, каких еще не знала современная история. В течение первого дня боев в массированных штурмовых и бомбовых атаках на земле было уничтожено около 1000 советских самолетов. А к концу первых двух недель РККА потеряла 3500 боевых машин! Кроме самолетов немецкие бомбовозы уничтожили тысячи автомашин, сотни поездов, десятки судов. Ударная сила Kampfgeschwadern была настолько огромна, что не могла уцелеть ни одна войсковая часть, ни одна линия обороны, ни одна группировка живой силы и техники. Все части He 111 использовали для выполнения самых разных заданий за исключением II./KG 4, которая до 4 июля занималась исключительно минированием морских путей в Черном море. На 120 выставленных этим дивизионом минах подорвались и затонули четыре корабля.

19 июля 1941 года Гитлер издал директиву, в которой речь шла о необходимости организации бомбовых налетов на Москву в ответ на налеты советской авиации на Хельсинки и Бухарест. Операцию подготовили очень быстро так, что успели собрать только 150 самолетов. Поэтому характер акции был скорее беспокоящий. Атаке подверглись военно-политические цели, расположенные в черте города. Для налетов на Москву выделили 8 частей, из которых шесть летало на He 111, при этом четыре части специально были переброшены из Западной Европы: два полка KG 4 и KG 28 и два ведущие дивизиона KG 100 и III./KG 26. С южного участка фронта перебросили два полка: KG 54 и 55, а Luftflotte 2 выделил KG 3 и KG 53. Первый налет на Москву фашисты произвели в ночь с 21 на 22 июля 1941 года силами 127 бомбардировщиков. 35 He 111 из KG 53 под командованием подполковника Кюля (Kuehl) составляли "гвоздь программы", поскольку их главной целью был Кремль. Сначала показалось, что бомбардировщикам удалось накрыть цель, но после анализа фотоматериалов выяснилось, что вместо Кремля немцы разбомбили ...стадион. После этого случая немцы уже не пытались бомбардировать резиденцию советского правительства. На следующую ночь в небе Москвы появилось 115 Хейнкелей, затем, в ночь с 25 на 26 июля, - только три, а в ночь с 26 на 27 - 65, из которых один бомбардировщик был сбит. Эта машина открыла счет побед московского узла ПВО. В августе фашисты решились на дневные налеты на Москву. Точность бомбометания повысилась, но и потери возросли. Например слабые налеты 9 и 10 августа закончились успешно, но 11 августа налет на один из подмосков-

ных заводов обернулся потерей двух He 111. Всего до конца 1941 года фашисты произвели 76 налетов на Москву и пригороды.

Примером хорошо организованной и проведенной стратегической бомбардировки может служить бомбардировка Сталинграда, проведенная 23 августа и 3 сентября 1942 года. Слабые точечные налеты продолжались весь этот период, но два из них, в первый и в последний день, были самыми сильными и привели к тому, что Сталинград перестал существовать как населенный пункт. Ни один другой город Европы не подвергался такому полному уничтожению как "город Сталина". Из 42000 зданий не осталось ни одного пригодного для жилья. Бомбардировка Лондона по сравнению с бомбардировкой Сталинграда была все равно что грибной дождичек по сравнению с тропическим ливнем.

Кроме налетов на Москву и Сталинград известностью пользуется операция немцев по разрушению советских оборонных заводов, проведенная в июне 1943 года. Эту операцию Люфтваффе проводило силами 13 дивизионов из KG 1, 3, 4, 27, 51, 55 и KG 100 - всего 168 исправных бомбардировщиков, большинство которых составляли He 111. Первый налет фашисты произвели в ночь с 5 на 6 июня, целью налета были заводы в Горьком. В дальнейшем налеты распространились на Ярославль и Саратов. В первом налете участвовало 149 самолетов, из них 5 было потеряно. Налеты проводили на протяжении месяца. Почти все они были удачными. Каждый раз фашисты использовали разное количество самолетов, почти всегда больше 100 машин (в третьем налете участвовало 154 самолета, а в пятом - 132), но к цели удавалось выйти менее чем половине из них. Только однажды советское ПВО определило число фашистских бомбардировщиков больше, чем 150. Обычно, по их данным силы атакующих не превышали 80 самолетов. Налеты проходили в тяжелых условиях. Мало того, что приходилось до 6 часов находиться в воздухе, необходимо было прорываться через сильную противовоздушную оборону РККА. Эта операция стоила Люфтваффе порядка 15-20 самолетов He 111. ПВО Горького была и так достаточно сильна, но после третьего налета командование Красной Армии решило еще ее усилить 450 стволами зенитной артиллерии, 75 аэростатами и 100 прожекторами. По данным советской стороны ПВО

удалось сбить 40 бомбардировщиков, из них 16 над Саратовом (9 налетов) и 14 над Горьким (7 налетов). Атаки не были настолько успешными, чтобы остановить сборочные линии, но вызвали снижение производительности: вместо 3100 самолетов, выпущенных в апреле, в июне удалось построить только 2778, а вместо 2303 - 1913 танков, выпущенных за период март-май, - только 1481.

Кроме таких акций, He 111 совершали мощные удары по советским аэродромам. Часто случалось, что немцам удавалось действовать без потерь, так как в РККА было не принято прикрывать свои аэродромы зенитной артиллерией. Одним из наиболее успешных был налет, совершенный KG 4 на аэродром Курск-Восток в ночь с 21 на 22 марта 1943 года, после которого было объявлено об уничтожении на земле 35 одномоторных истребителей и повреждении еще 23. По данным германского командования на том аэродроме осталось только два неповрежденных самолета. Но победы сопровождались потерями. За семь месяцев до описываемых событий один из дивизионов KG 4 в ходе налета на аэродром в Сещинке потерял три Хейнкеля, а еще 15 было сильно повреждено. В борьбе с советскими морскими коммуникациями и точечными наземными целями хорошо себя показал I./KG 100, действовавший с начала 1942 года с крымского аэродрома в Саках. Только в феврале 1942 года экипажи этого дивизиона потопили два судна и одну подлодку¹⁶, но ночью с 21 на 22 февраля два советских истребителя совершили налет на аэродром дивизиона и уничтожили на земле четыре He 111, а еще семнадцать повредили. Подобная ситуация повторилась в ночь с 20 на 21 марта, когда советские бомбардировщики сильно повредили пять He 111.

Одной из самых успешных атак немецкой авиации можно по праву назвать налет, имевший место летом 1944 года. В полдень 21 июня в Полтаве и Миргороде приземлилось 163 бомбардировщика B-17 из 8-й Воздушной армии США, а ночью немцы и провели налет. Около 100 He 111 из KG 53 (Полтава) и KG 55 (Миргород), которых вели две группы по 8 He 111Н-16/R3 из III./KG 4 вылетели на задание. Во время полета выяснилось, что погода над Миргородом нелетная, поэтому обе группы атаковали Полтаву и перепахали ее вдоль и поперек. Потери союзников составили 44 самолета B-17 и 5 самолетов других типов, еще 26 B-17 и 28 самолетов других типов было повреждено. Кроме того сгорело 400000 литров авиационного бензина.

Другой важной функцией Люфтваффе на Восточном фронте было снабжение войск. В первый раз крупномасштабную операцию по снабжению окруженных войск немцы провели в конце зимы - начале весны 1942 года на северном участке фронта в районе озера Ильмень. Два из трех стратегически важных городов в этом районе (Демянск и Великие Луки) были окружены Красной Армией. Снабжение гарнизона Демянска осуществлялось до весны 1943 года, пока немцам не удалось прорваться к окруженному городу. К Великим Лукам немцам пробиться не удалось и гарнизон города, насчитывавший 188 человек, после 55 дней осады капитулировал. Продержаться почти два месяца немцы смогли благодаря воздушному мосту, который поддерживали три дивизиона Хейнкелей из KG 4 и KG 53 и планеры Go 242. Эта операция стоила германскому командованию

семнадцати He 111 и одиннадцати планеров Go 242. Спасти удалось только экипажу капитана Леманна, летчики которого преодолели пешком за два дня более 40 км, прежде чем вышли к своим.

Попытка организовать воздушный мост под Сталинградом, как известно, закончилась полным провалом. Когда армия Паулюса угодила в котел, на этом участке фронта Luftflotte 4 располагал только одной частью транспортных Хейнкелей. Это был KGz z.b.V 5, оснащенный старыми, но хорошо вооруженными He 111E, который действовал в этом районе с лета 1942 года. Кроме транспортного дивизиона в операции участвовали несколько боевых He 111Н-6, Н-11 и Н-16, способных брать груз на внешнюю подвеску. Эти самолеты принадлежали I./KG 100, II./KG 27, III./KG 4 (основная группа), а также I./KG 27, III./KG 27, II./KG 55 и III./KG 55 (привлекались по мере необходимости). Все машины, участвовавшие в операции были сконцентрированы на одном аэродроме и отданы под командование полковника Кюля, командира Transportfliegerfuhrer 1. Luftflotte 4. По состоянию на 24 января 1943 года группа снабжения насчитывала 255 He 111, из них 159 транспортных, готовыми к полету было только 55 машин! Погодные условия были неблагоприятными, что часто делало невозможным снабжение котла и приводило к большому проценту потерь. Например 19 ноября из 21 самолета, пытавшихся прорваться к Сталинграду, до цели добралось только 13. По названным выше причинам He 111 частенько были единственным типом самолетов, способным прорваться в котел, хотя специализированных транспортных самолетов было в два раза больше. Например 9 декабря главную часть груза перебросили в котел на 70 He 111, а 19 декабря 73 He 111 доставили окруженным войскам 146 тонн груза, в то время как другие 63 транспортных самолета - 143 тонны. Многие экипажи "Лопат" проявляли чудеса находчивости и героизма, два из таких случаев стали наиболее широко известны. Фельдфебель Э. Якштат (Jackstat) из I./KG 100 за 24 часа четырежды слетал в котел и вернулся обратно, а оберлейтенант Г. Рот (Roth), командир 5./KG 55, принял на борт своего He 111 25 раненых, в то время, как стандартная грузоподъемность самолета составляла 15 человек.

Поскольку положение дел с каждым днем становилось все более угрожающим, немцы приступили к формированию пяти новых KGz z.b.V, из которых три - KGz z.b.V 23, 24 и 25 - получили 162 He 111E, F и H. Эти машины вместе с экипажами были собраны из разных летных школ. Ни один из этих транспортных дивизионов не успел поучаствовать в событиях под Сталинградом, а после капитуляции окруженных войск все пять дивизионов были расформированы, KGz z.b.V 5, сформированный в марте 1942 года по тому же принципу и предназначенный для снабжения демянского котла, был летом 1943 года переформирован в I./KG 55. Его место занял KGz z.b.V 30, оснащенный He 111Н. Всего под Сталинградом за период с ноября по февраль 4-й Воздушный флот потерял 165 He 111. Основной причиной потерь

¹⁶ Немцы идентифицировали эту подлодку как Щ-213, однако она погибла значительно позже 14.10.42 в районе Констанцы. Жертвой того налета стала Щ-210.

*He 111H-5 из KG 53,
лето 1941 г.*



были аварии из-за плохой погоды и неудовлетворительного технического состояния машин. За этот же период противоположная сторона объявила о 138 сбитых немецких самолетах.

На Сталинграде история применения He 111 в качестве транспортного самолета не заканчивается. Напротив, их роль в этой функции стала возрастать и He 111 в исполнении R2 стал основным самолетом Люфтваффе, предназначенным для буксировки планеров и перевозки грузов. He 111 служили во всех планерных частях и были "упряжными лошадками" в шести Go 242 Staffeln (эскадрильях планеров Go 242) в конце 1941 - начале 1942 года, а с 1943 года составляли 60-80% "тяглового" парка в четырех Schleppgruppen (буксировочных дивизионов), оснащенных планерами Go 242 и DFS 230. Эти дивизионы участвовали во всех операциях по снабжению в восточной и западной частях Европы. Поддержку дивизионов осуществляли два планерных полка LLG 1 и LLG 2, также оснащенные He 111. Оба полка были переброшены под Сталинград, но прибыли уже слишком поздно, чтобы что-нибудь изменить. LLG 1, который состоял из двух дивизионов полностью оснащенных He 111 и Go 242, прибыл на Восточный фронт в начале января 1942 года, а I/LLG 2, прибывший на фронт в конце декабря 1942 года, располагал четырнадцатью Ju 88, Do 17 и He 111, а также 82 планерами. После капитуляции 6-й Армии оба полка попали на Кубань, откуда их отвели в середине весны и направили на другие участки Восточного фронта и в Западную Европу. В конце 1943 года LLG 2 был полностью переформирован и получил 31 He 111 и 265 Go 242. He 111 составляли часть парка TGr 30 (бывшего KGr z.b.V 30). На самолетах этого типа летали и в TGr 20, а в конце войны уже целые полки были перепрофилированы для выполнения транспортно-бомбовых целей, как например KG 4 или KG 28¹⁷, оснащенные Хейнкелями в исполнении R2. Большую роль сыграли транспортные и планерные части зимой и весной 1944 года во время боев под Черкассами и Каменец-Подольском, где были окружены большие группировки немецких войск. Под Черкассами немцы потеряли 45 транспортных самолетов (из них 13 He 111), но смогли эвакуировать из котла 2300 раненных и доставили 2026 тонн грузов. Под Каменец-Подольском благодаря большому количеству топлива и боеприпасов, сброшенных на парашютах, большая часть окруженных войск смогла вырваться из котла. Но успешнее всего прошла организация воздушного моста в Крыму. В ходе этой

операции немецкие летчики ценой 60 машин смогли эвакуировать из Севастополя 21500 солдат и офицеров. Для осуществления всех этих операций на южном участке фронта фашисты сконцентрировали около 500 транспортных самолетов, которые не простаивали ни минуты.

Воздушный мост, соединивший Бреслау (Вроцлав) с главными силами просуществовал почти до самого конца войны и стоил немцам целых 165 самолетов. Зато окруженный город оборонялся до 6 мая 1945 года. Иначе сложилась судьба Познаньской крепости, которая держалась только пока существовал мост. Почти 100 самолетов совершили 169 вылетов и доставили 260 тонн грузов, но как только снабжение по воздуху прекратилось, Познань капитулировала. Транспортные Хейнкели и Юнкерсы помогли прорваться группам немецких войск из Поморья в Германию, за Одер, а также снабжали отрезанные приморские гарнизоны во Франции.

Большую роль в этих операциях сыграли и He 111Z (Zwilling) - эти огромные "Близнецы". Свою эпопею He 111Z начали в 1942 году, когда поступили на вооружение трех планерных дивизионов, летавших на Me 321. Два дивизиона были отдельными, а третий входил в состав LLG 1. В конце января III./LLG 1 перебросили под Сталинград, но почти тут же направили на Кубань, где уже летали G.S.Kommando 1 и 2. В первом из этих двух отрядов было 22 "Гиганта" и 3 He 111Z, а во втором 15 Me 321 и 4 He 111Z. Одним словом в начале весны на том участке фронта были собраны все имевшиеся "Цвиллинги" и около 45 Me 321. Как и многие другие части дивизионы перебросили летом 1943 года в Западную Европу, главным образом, в Италию и на юг Франции, где они совместно действовали с парашютистами генерала Штудента (Student). На востоке они появились снова летом 1944 года. Это был последний пункт на их маршруте. Потеряв все Me 321, He 111Z были переподчинены Schleppgruppen, где летали до конца войны, буксируя за раз по 2-3 Go 242. Из 12 "Цвиллингов" войну пережили только четыре.

Рассказывая о делах He 111 на Восточном фронте не следует забывать и о той роли, какую сыграли эти самолеты в борьбе с советскими ночными бомбардировщиками. Усилившиеся с лета 1942 года ночные налеты легких бомбардировщиков По-2, вынудили руководство Люф-

¹⁷ Эти два полка были единственными частями, всю войну пролетавшими исключительно на He 111.

тваффе организовать части, специально предназначенные для борьбы с "кукурузниками". Было решено, что для борьбы с этими примитивными самолетами будет вполне достаточно пяти *Nachtjagdschwärmen* (патруль ночных истребителей), которые подчинялись бы непосредственно командирам воздушных флотов. Оснастили патрули He 111 разных модификаций, получивших дополнительно четыре пушки калибра 20 мм. После того, как в феврале 1943 года линия фронта стабилизировалась три из пяти потрепанных патрулей были пополнены и переподчинены *Luftflotte 1*, *LwkdO Don* и *Ost*. Ночные налеты все усиливались, поэтому количество патрульных самолетов постоянно росло. Поэтому к 6 He 111, 1 Ju 88С-6 и 1 Me 110, которыми эти части вначале располагали, добавили еще 22 самолета. Перед началом битвы на Курской дуге патрули переименовали в *Nahnachtjagdschwärme* (патрули ближних ночных истребителей) и перебросили в район будущей битвы. Там ночные истребители нашли для себя много работы и до июня 1943 года сбивали около 30 советских ночных бомбардировщиков. После того, как операцию "Цитадель" прекратили, в начале августа все *NNJSch* расформировали, а на их базе создали два полноценных полка ночных истребителей *NJG 100* и *NJG 200*. В конце августа закончили формирование восьмой и последней эскадрильи *II./NJG 200*, в состав которой вошло шесть последних экипажей из *NNJSch*, летавших на трех He 111 и трех самолетах других типов. Хейнкели выполняли свои обязанности в этих полках еще несколько месяцев, после чего их направили в бомбардировочные полки, а *NJG* получили специализированную модификацию Хейнкеля - He 111Н-18. Функция этих самолетов напоминает функцию современных самолетов АВАКС.

Вооруженные дополнительными пушками He 111 были не только истребителями, но и штурмовиками. Залетая далеко на территории противника эти самолеты охотились за поездами. Для выполнения подобных заданий в полках бомбардировщиков в начале 1942 года сформировали такие эскадрильи и большинство из них оставалось на фронте до конца войны. Эскадрильи охотников за поездами были в следующих полках: 14(eis)/KG 27 - с 1942 до начала 1943 года, позднее переформирована в эскадрилью тяжелых истребителей, 14(eis)/KG 3 - с 1942 года, первое время называлась 6(eis) и летала на Ju 88, 7(eis)/KG 51 - с начала 1943 года летала на Ju 88, 9(eis)/KG 55 - с начала 1943 года летала на Ju 88, позже переименована в 14(eis) и получила He 111, 14(eis)/KG 4 - с 1942 года на He 111.

Над морями

Наибольшую популярность Хейнкелям принесла деятельность KG 4 и KG 26 над Средиземным морем и в Арктике. В конце 1940 года основная тяжесть боев переместилась от берегов Англии в Средиземное море, где разыгралась настоящая англо-немецкая война. Первые He 111 появились в этом районе в декабре 1940 года. Самолеты входили в состав *Fliegerkorps X*. Из 307 самолетов корпуса 55 были He 111, из них 48 - He 111Н-4 из *II./KG 26*. Главной целью самолетов этого дивизиона была постановка мин и бомбардировка морских целей. В восточной части средиземноморского бассейна действовала *2./KG 2*, базировавшаяся на Родосе, туда же в дальнейшем передислоцировалась и часть *II./KG 26*. Первый успех *II.* дивизиона пришел 31 января 1941 года, во время налета на группу английских кораблей и судов немцам удалось пустить на дно один корабль и одно судно, а еще

одно судно повредить. С середины 1941 года самолеты переключились на выполнение других заданий, но вскоре на Средиземное море перебросили *8./KG 26*. Опасность для судоходства на Средиземном море еще больше возросла, когда там появились *II./KG 26*, *I./KG 100* и *II./KG 26* (оснащенная Ju 88). В этом районе море кишело английскими кораблями и немцы работали непокладая рук. Уже 12 августа семь He 111 атаковали конвой и потопили 2 судна и одно повредили. Однако во время выполнения операции "Torch" противовоздушная оборона англичан оказалась организованной на должном уровне и несмотря на изобилие целей ни одну из них немецкие бомбардировщики поразить не смогли. Обе стороны накапливали силы и командование Люфтваффе перебросило на средиземноморский театр военных действий *I./KG 26*, оснащенный He 111Н-6. Первую победу этот дивизион одержал 18 ноября, потопив одно английское судно. По состоянию на 15 ноября весь полк насчитывал едва ли 74 бомбардировщика, которые до июня 1943 года - хотя и действовали без второго дивизиона - потопили восемь кораблей и судов и повредили еще 10. Всего в ходе боев в Тунисе (1.11.42-13.03.43) фашисты потопили 33 судна и корабля, при этом на счету торпедоносцев из KG 26 значится 10 кораблей, то есть 30%.

После поражения в Тунисе действия на море приобрели характер рейдов, поскольку английские самолеты господствовали в воздухе. К началу высадки на Сицилии (10 июля) в *S* и *I./KG 26* оставалось только 24 He 111, которые быстро перебазировались на южное побережье Франции и были частично переподчинены *FID 2*. Делая до берегов Алжира и кооперируясь с Ju 88 из *III./KG 26* экипажи He 111 пустили на дно еще десять кораблей (до конца 1943 года), а к середине 1944 года на счету четырех дивизионов из KG 26 и KG 77 появилось еще 10 потопленных и 3 поврежденных кораблей и судов. Это была одна из последних побед.

Уже с поздней осени 1941 года в Мурманск стали приходить конвои, которые немцы быстро обнаружили и весной 1942 года начали эффективно перехватывать. Первый бой произошел в конце апреля и закончился "заторпедированием насмерть" трех союзнических транспортов из конвоя PQ 15. Отличились He 111 из *KueFlIGr 906*. Первый заранее запланированный и организованный налет на конвой состоялся 25-30 мая 1942 года. Первый серьезный удар немцы нанесли 26 мая, когда 19 He 111 из *I./KG 26* при участии 6 Ju 88 из *III./KG 30* сильно повредили два судна, но основные события произошли на следующий день. Из 108 бомбардировщиков участвовавших в налете было только 7 He 111 из *2./KG 26*, но из 6 потопленных судов - два на счету именно Хейнкелей. Из 35 судов конвоя PQ 16 на дно пошло семь, а еще пять было повреждено (в том числе польский "Гарланд" ("Garland")). На потопленных судах было 147 танков, 77 самолетов, 770 машин, а ведь этого количества техники хватило бы на одну хорошую битву.

Следующий конвой - печально известный PQ 17 - был быстро обнаружен и уже 2 июля атакован He 111. 3 июля в двух атаках 25 He 111 потопили 7 судов, а на следующий день еще три судна (из них два вместе с "У-ботами"). 5 июля на дно пошло еще 8 судов (из них опять два было потоплено совместными действиями с подводниками). В течение следующих дней летчики потопили еще два транспорта (один из них был добит подводной лодкой). Из 36 судов вышедших в составе конвоя из Англии, до Мурманска не дошло 23 транспорта. Потери же немцев составили всего лишь пять самолетов! Вместе с транспортом на дно пошло 3350 машин, 210 самолетов и 430 танков!

Конвой PQ 18 появился в немецких прицелах в начале сентября, но к тому времени англичане уже сделали выводы из горького урока и конвой сопровождал авианосец "Эвенджер" ("Avenger") с 15 "Си Харрикейнами" на борту. Первый налет немцы совершили 8 сентября, но это была простая проба сил. Главный удар был нанесен шестью днями позже, силами I. и II./KG 26. Немцы тоже умели делать выводы, поэтому появились над целью большой группой из 44 бомбардировщиков, разделились и атаковали конвой со всех сторон. Зенитный огонь был слишком плотным, поэтому только половина экипажей смогла сбросить торпеды на достаточно близком расстоянии. В волнах скрылись восемь транспортов и пять He 111 (англичане объявили о 15 сбитых машинах). Несмотря на относительно высокие потери, немцы повторили налет на следующий день. Но на этот раз в воздух успели подняться английские истребители, поэтому немцы потеряли еще пять He 111, а девять других машин, сумевших дотянуть до аэродрома, пришлось списать. Налеты продолжались до 20 сентября, но немцам удалось накрыть только два транспорта, из них один смог удержаться на плаву. За 10 потопленных транспортов, из которых на долю летчиков пришлось семь, немцы заплатили 20 He 111 и жизнью 14 экипажей.

Это был последний крупный налет на конвои, поскольку ситуация на фронтах заставила фашистов отказаться от попыток перерезать морские коммуникации в Арктике. Проведя три грандиозные битвы между самолетами и кораблями, немцы пустили на дно 30 транспортов (еще 10 судов на счету подводников), потеряв при этом более 30 самолетов.

Над Европой

В мае 1944 года начался обратный отсчет существования девятилетнего "тысячелетнего Рейха". На всех фронтах немецкая армия перешла к глухой обороне. Это положение вещей как на лакмусовой бумажке отразилось на состоянии Люфтваффе. Если еще в середине 1940 года на 1464 истребителя приходилось 1808 бомбардировщиков, то по состоянию на 31 мая 1944 года на 1730 истребителей приходилось всего 841 бомбардировщик, из которых 435 составляли He 111! Еще 45 машин состояло на вооружении разведывательных и транспортных частей (не считая планерных). Кроме того, He 111 был основным самолетом 19 бомбовых дивизионов (из 45 существующих 21 летал на Ju 88). Месячный выпуск He 111 достигал 100 штук, при этом бомбардировщиков всех остальных типов выпускалось в месяц около 250 штук. В мае 1944 года на He 111 летали следующие части:

на западе:

- III./KG 3 - 35 He 111;
- II., IV./KG 27 - 54 He 111;

- IV./KG 53 - 39 He 111;
- IV./KG 55 - 34 He 111;
- I./KG 100 - 15 He 111;
- FAGr 123 - +6 He 111;

на востоке:

- 14./KG 55 - 11 He 111;
- S/SG3 - 1 He 111;
- I./KG 4 - 34 He 111.
- I., II., III./KG 53 - 108 He 111;
- NAST. 1 - +6 He 111;
- II., III., IV./KG 4 - 109 He 111;
- I., III., 14./KG 27 - 90 He 111;
- I., II., III./KG 55 - 101 He 111;
- TGr 30 - 33 He 111.

Несмотря на большое количество, польза He 111 практически сводилась к нулю. На западе практически все дивизионы, оснащенные He 111, представляли собой учебно-запасные части и не участвовали в боевых действиях. Единственным боевым применением He 111 на Западном фронте был пуск с их помощью летающих бомб Fi 103, к которому немцы приступили с середины 1944 года. Сначала пуск ракет осуществляли с самолетов III./KG 3 майора М. Феттера (Vetter), а в дальнейшем для выполнения этого же задания выделили целый полк - KG 53. Однако самолеты из KG 53 больше стояли на земле из-за катастрофической нехватки топлива. Первое время потерь у "ракетносцев" не было, но по мере того как портилась погода и усиливалась противоздушная оборона союзников, потери стремительно росли. В начале января в KG 53 было 101 He 111H-22, из которых в течение нескольких недель выбыло целых 77 машин, из них только 16 было сбито союзниками. Потери и издержки превышали тот эффект, который достигался летающими бомбами, поскольку точность Fi 103 оставляла желать лучшего.

В сентябре 1944 года со сборочных линий сошли два последних He 111 (в том месяце промышленность дала Люфтваффе всего 120 бомбардировщиков). На этих двух Хейнкелях закончился восьмилетний период их серийного производства. Из 19 дивизионов бомбардировщиков He 111 в мае 1944 года в январе оставалось только пять(!), причем четыре из них входили в состав KG 4. Этот полк по состоянию на 10 января располагал 87 He 111, к началу апреля их осталось 33, 25 апреля число самолетов увеличилось до 76, главным образом за счет машин R2. В конце войны на этих самолетах летали также Schlegelgruppe 1 (15 He 111, 14 самолетов других типов и 19 планеров) и TGr 30 (16 He 111).

Описание конструкции самолетов He 111P и He 111H

Фюзеляж - цельнометаллической конструкции, овального сечения. Фюзеляж состоял из 27 шпангоутов и 4 стрингеров, покрытых дюралюминиевыми (легированными магнием) листами, соединенных с каркасом при помощи заклепок с потайными головками и имел сигарообразную форму и подразделялся на три части: кабину пилота, бомбоотсеки и кабину стрелков. Кабина пилота была полностью остеклена, в ней распола-

гались пилот, выполнявший функции командира экипажа, штурман, он же бомбардир и стрелок передней установки. За кабиной пилота располагались два бомбоотсека, отделенные от кабины пилота и кабины стрелков двойными металлическими стенками. В стенках были прорезаны люки, позволявшие экипажу переходить из одной кабины в другую. Бомбоотсеки располагались в районе крепления крыльев. В отсеках были установлены восемь кассет ESAC 250/IX, размещенных по бокам и опирающихся на борта фюзеляжа. Еще ближе к хвосту находилась кабина стрелков, где располагались двое или трое стрелков. Верхняя пулеметная установка располагалась в вырезе обшивки в верхней части фюзеляжа. В вырезе размещалась турель, к которой прикреплялось сиденье стрелка. Почти по всей длине кабины стрелков внизу простиралась подфюзеляжная гондола, в которой располагалась нижняя установка и боевое место второго стрелка. В гондole был проделан очень неудобный люк, через который все члены экипажа проникали в самолет. Этот же люк служил аварийным выходом для стрелков. Между гондолой и стеной бомбоотсека находилось походное сиденье нижнего стрелка, который одновременно обслуживал радиостанцию. Радиооборудование самолета размещалось у левой стены. В задней части фюзеляжа находилась ниша для убиравшегося до половины опорного катка, а за ним, между рулями высоты - пустое пространство, закрытое алюминиевым обтекателем. Со временем под этот обтекатель устанавливали гаки для буксирования планеров или неподвижный пулемет MG 17.

Крылья - цельнометаллические, трехсоставные, двухлонжеронные. В центроплане, имевшем форму прямоугольника с характерным вырезом и зализом, располагались два топливных бака, а по краям находились мотогондолы, люльки которых неразъемно соединялись с главным лонжероном. В плане крылья имели трапециевидную форму с закругленными концами. Элероны металлические с тканевой обшивкой. При выпуске закрылков на угол больше 15°, элероны автоматически переключались в режим закрылков. Закрылки, располагавшиеся на центроплане и консолях имели одношелевую цельнометаллическую конструкцию с металлической обшивкой. Все три части крыльев были обшиты дюралюминиевыми листами, прикрепленными к каркасу при помощи потайной клепки. В обеих консолях размещалась еще одна пара топливных баков и навигационные огни. На левой консоли находилась трубка Пито и посадочный прожектор.

Оперение - горизонтальное и вертикальное оперение было свободонесущим эллиптической формы и цельнометаллической конструкции. Обшивка и способ ее крепления не отличались от применяемых в других частях самолета. Горизонтальное оперение имело три фиксированных положения, которые можно было установить только на земле. Положения было три: крайнее верхнее (-1,5°), среднее и крайнее нижнее (-4,5°). Крайнее нижнее положение выбиралось для порожних самолетов. Руль направления был уравновешен, а рули высоты имели весовое и аэродинамическое утяжеление 20%.

Шасси - состояло из двух главных колес с резиновой шиной размером 1100x375 мм, колея 5230 мм. Главное шасси полностью убиралось в ниши, размещенные в задней части мотогондол. Шасси имели двойные стойки Фоди с пневматической амортизацией и гидравлическими тормозами. Опорный каток имел резиновую шину размером 465x165 мм.

Оборудование - топливное оборудование состояло из двух бензобаков емкостью по 700 литров каждый, расположенных в центроплане и двух баков по 1025 литров каждый в консолях. Для самолета использовали бензин В4 с октановым числом 87. Подача бензина осуществлялась электронасосами, в аварийных ситуациях предусматривался ручной привод. За двигателями размещались топливные фильтры и краны, перекрывавшие подачу топлива в случае пожара. У некоторых самолетов в левом бомбоотсеке устанавливали дополнительный топливный бак емкостью 837 литра, который действовал по тем же принципам, что и все остальные баки. На многих самолетах топливная система позволяла установить подвесные сбрасываемые баки.

Маслосистема состояла из двух баков емкостью по 190 литров каждый. Баки размещались в центроплане. В случае необходимости масло можно было перекачивать ручным насосом.

Кислородное оборудование размещалось в фюзеляже и состояла из четырех (позже из пяти) комплектов кислородных баллонов, по шесть баллонов в каждом комплекте. Все они были соединены в одну общую систему, разделенную четырьмя (пятью) кранами и наполняющуюся через один клапан.

Главный гидравлический привод служил для регулировки высоты кресла пилота, управления закрылками, шасси и радиаторами системы охлаждения двигателей. Рабочее давление в системе создавалось насосом, отбирающим мощность у правого двигателя, а в случае аварии имелся ручной насос, расположенный в кабине пилота.

Самолет имел двухжильную экранированную проводку, напряжение 24 В. Источником тока служили два генератора Bosch мощностью 1200 или 2000 кВт. Оба генератора работали от двигателей. В состав электрооборудования входили два аккумулятора Varta, находящихся под полом в бомбовом отсеке.

Двигатели - два DB 601 массой 610 кг (He 111P) или два Jumo 211 (в дальнейшем Jumo 213) массой 635 кг. Винты металлические или деревянные VDM или Junkers-Hamilton HPC диаметром 3,4 метра.

Вооружение - сначала бомбардировщики вооружались тремя пулеметами MG 13 калибра 7,92 мм, но со временем их заменили пулеметы MG 17, MG 81 и MG 81Z калибра 7,92 мм, пушка MG FF калибра 20 мм и крупнокалиберный пулемет MG 131 калибра 13 мм. Сначала три пулемета размещались в трех установках: передней, верхней и нижней, которые обслуживали три члена экипажа. В дальнейшем появились дополнительные установки, потом одну из дополнительных установок убрали, и ввели пятого члена экипажа, который обслуживал сразу два пулемета. Стандартное вооружение самолета состояло максимум из девяти стволов, контролирующих все воздушное пространство вокруг машины. В специализированных модификациях вооружение самолета было усилено четырьмя пушками MG FF и MG 151/20 калибром 20 мм, установленными под правым центропланом. Самолет мог брать бомбы в бомбоотсеки (до 2000 кг) и на внешнюю подвеску



Двигатель Ju 211 на He 111H.

(в разных комбинациях бомб до 3000 кг). Содержимое бомбоотсеков могло быть сброшено по одной бомбе или серией (по желанию бомбардира или при помощи автомата RAB 14d).

Радиооборудование - для краткости ограничимся перечислением главных составных частей стандартного радиооборудования стандартного бомбардировщика. На самолет устанавливали радиостанцию FuG III, которую в дальнейшем заменили на FuG X, состоявшей из двух приемников и одного передатчика, а также двух антенн: одна была растянута над корпусом между мачтой и килем, а вторая выпускалась из-под фюзеляжа по мере необходимости. Кроме того самолеты оснащались радионавигационным оборудованием FuB 1, одна из антенн которого проходила в антенной мачте, а другая вдоль днища фюзеляжа, а также радиопеленгатор Peil G 5. Антенна пеленгатора располагалась под обтекателем верхней установки. У самолетов He 111P и первых He 111H-1 антенна радиопеленгатора находилась за верхней установкой. С 1940 года этот комплект был дополнен и модифицирован разным радионавигационным оборудованием, идентификационными устройствами и радаром.

Окраска и опознавательные знаки

Первоначально бомбардировщики He 111B были целиком выкрашены серой краской RLM 02. В середине 1937 года были введены новые правила окраски самолетов и Хейнкели получили на верхних поверхностях сложный трехцветный камуфляж, характеризовавшийся использованием резких цветопереходов и острыми углами рисунка. Для этого камуфляжа использовалась коричневая (RLM 61), темно-зеленая (RLM 62) и серо-зеленая (RLM 63) краски. Эта схема камуфляжа продержалась до 1939 года. Вместе с началом серийного выпуска He 111P появился новый экспериментальный камуфляж состоявший из темно-зеленого (RLM 62), коричневого (RLM 61) цветов и цвета хаки. Камуфляж состоял из больших пятен округлой формы. Окраска нижней части самолета не изменилась. Этот камуфляж вскоре заменили на двухцветный, состоявший из темно-зеленого (RLM 71) и черно-зеленого (RLM 70) цветов, "брюхо" самолета опять осталось серого цвета (RLM 65). Эта схема камуфляжа представляла собой нечто среднее между камуфляжем 1937 года и экспериментальным 1939 года: сохранились острые углы и резкие цветопереходы, но площадь пятен

возросла и пятна не имели таких глубоких остроконечных вырезов, как в 1937 году. Этот камуфляж наносили по жестко регламентированным схемам, что однако не означало частого и довольно значительного отступления от правил, и использовали до конца войны. В полевых условиях стандартный камуфляж дополняли маленькими и большими пятнами светло-серого или песочного цвета (Восточный фронт) или черного цвета (Англия). У самолетов, совершавших ночные налеты на Англию в конце 1940 - начале 1941 года, нижние поверхности перекрашивали в черный цвет. Часто случалось, что весь самолет выкрашивали черной краской. Такая практика продолжалась и в дальнейшем на Восточном фронте и на Средиземноморском ТВД.

В Северной Африке и на Восточном фронте (в зимних условиях) использовали совершенно другие типы камуфляжа. Самолеты, летавшие над Африкой, были сверху и по бокам выкрашены краской песочного цвета (RLM 79), а нижние поверхности покрывали голубой краской (RLM 78). На Восточном фронте в зимних условиях верхние поверхности самолета покрывали белой смываемой краской, которая временами сходила, обнажая стандартный камуфляж. Часто экипажи покрывали свои машины белыми узорами, особенно в начале и в конце зимы в лесистых или урбанизированных местностях, или подновляли серую от грязи и облупившуюся белую краску, что иногда давало любопытные цветные эффекты.

В конце войны верхний камуфляж подвергся незначительным изменениям. Линия цветоперехода была смещена высоко вверх и цветопереход между RLM 70/71 и RLM 65 стал более плавным. На борту фюзеляжа наносили дополнительные пятна RLM 70/71/02. Этот, так называемый "рыбий", камуфляж использовали на He 111Z и He 111H-22.

В военный период опознавательные знаки на He 111 состояли из шести крестов, расположенных сверху и снизу на крыльях и по бокам фюзеляжа, двух свастик, нанесенных на киль самолета, и двух букво-цифровых номеров, расположенных по бокам фюзеляжа. Номер обозначал принадлежность к полку (например K1), обозначение эскадрильи (например F) и номер самолета в эскадрилье (например D). Поэтому номер K1+DF обозначал самолет D из 5 эскадры 15 бомбардировочного полка. Символы часто наносили цветами эскадрильи и имели белую окантовку. Кроме того использовали элементы быстрой идентификации. На Восточном фронте и на Балканах в желтый цвет выкрашивали законцовки крыльев, поясok на фюзеляже и нижние части мотогондол, а в Африке для этих целей использовали белую краску (только поясok на фюзеляже был в два раза шире). На самолетах встречались эмблемы частей и личные эмблемы экипажей.

*Издание основывается на материалах зарубежной печати,
© издательство "Восточный Фронт", 1996 г.*

TTX

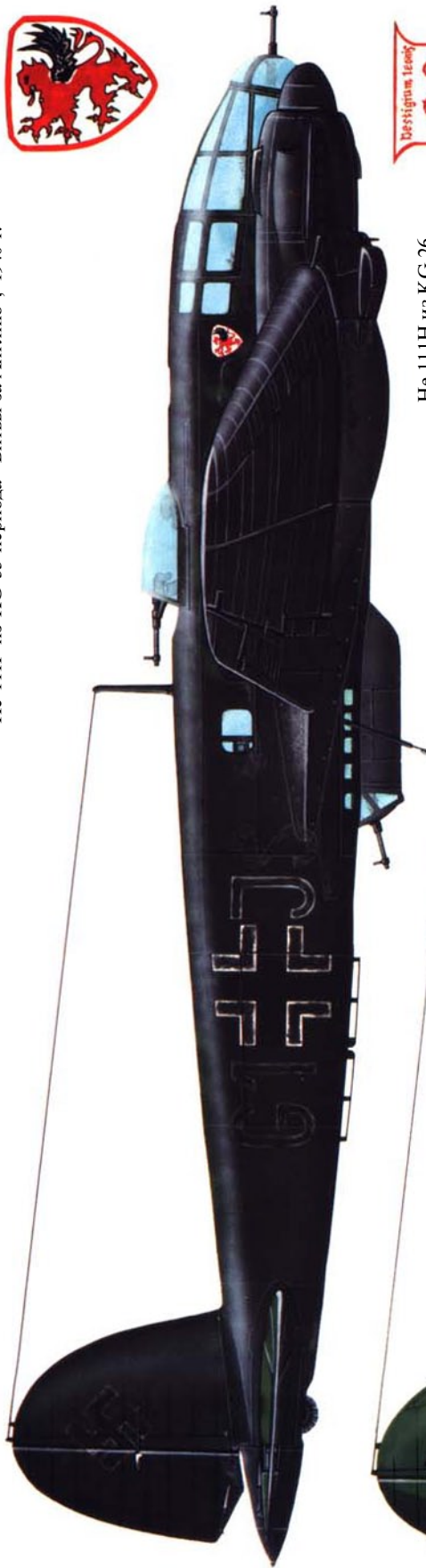
	He 111V1	He 111A-0	He 111B-2	He 111D-0	He 111E-3
Тип					
Размеры: размах	25,00 m	22,61 m	22,61 m	22,61 m	22,61 m
длина корпуса	17,38 m	17,50 m	17,51 m	17,51 m	17,51 m
высота	4,10 m	4,10 m	4,20 m	4,20 m	4,20 m
Площадь крыла	-	87,60 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²
Масса: пустого	5782 kg	5400 kg	5800 kg	6000 kg	6140 kg
боевая	7590 kg	8209 kg	8600 kg	8800 kg	10500 kg
Двигатель: тип	2 x BMW VI.6.0 Z	2 x BMW VI.6.0 Z	2 x DB 600CG	2 x DB 600Ga	2 x Jumo 211A-1
взлетная мощность kW (л.с.)	2 x 486 (660)	2 x 486 (660)	2 x 699 (950)	2 x 773 (1050)	2 x 791 (1075)
Скорость: макс./на высоте	349/5400	309/5400	370/4000	410/4000	420/5000
крейсерская	X	270	344	370	380
посадочная	X	110	115	120	120
Практический потолок (м)	6000	6000	7000	7000	8000
Радиус действия (км)	1500	2500	1065	1065	1065
Вооружение: стрелковое	-	3 x 7,9 mm	3 x 7,9 mm	3 x 7,9 mm	3 x 7,9 mm
бомбовое	-	1000 kg	1500 kg	1500 kg	2000 kg

	He 111F-4	He 111J-1	He 111P-2	He 111P-4	He 111P-6
Тип					
Размеры: размах	22,50 m	22,50 m	22,50 m	22,50 m	22,50 m
длина корпуса	17,51 m	17,51 m	16,40 m	16,40 m	16,40 m
высота	4,20 m	4,20 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m
Площадь крыла	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²
Масса: пустого	6200 kg	6120 kg	6250 kg	6780 kg	6350 kg
боевая	10600 kg	10550 kg	12700 kg	13500 kg	1300 kg
Двигатель: тип	2 x Jumo 211A-3	2 x DB 600Ga	2 x DB 601A-1	2 x DB 601Aa	2 x DB 601N
взлетная мощность kW(л.с.)	2 x 810 (1100)	2 x 773 (1050)	2 x 810 (1100)	2 x 865 (1175)	2 x 865 (1175)
Скорость: макс./на высоте	430/5000	415/5000	410/5000	398/5000	420/5000
крейсерская	385	370	380	370	385
посадочная	120	120	120	120	120
Практический потолок (м)	8000	7000	8000	8000	8000
Радиус действия (км)	1820	1820	1970	2450	1970
Вооружение: стрелковое	3 x 7,9 mm	3 x 7,9 mm	3 x 7,9 mm	6 x 7,9 mm, 1 x 20 mm	5 x 7,9 mm, 1 x 20 mm
бомбовое	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg

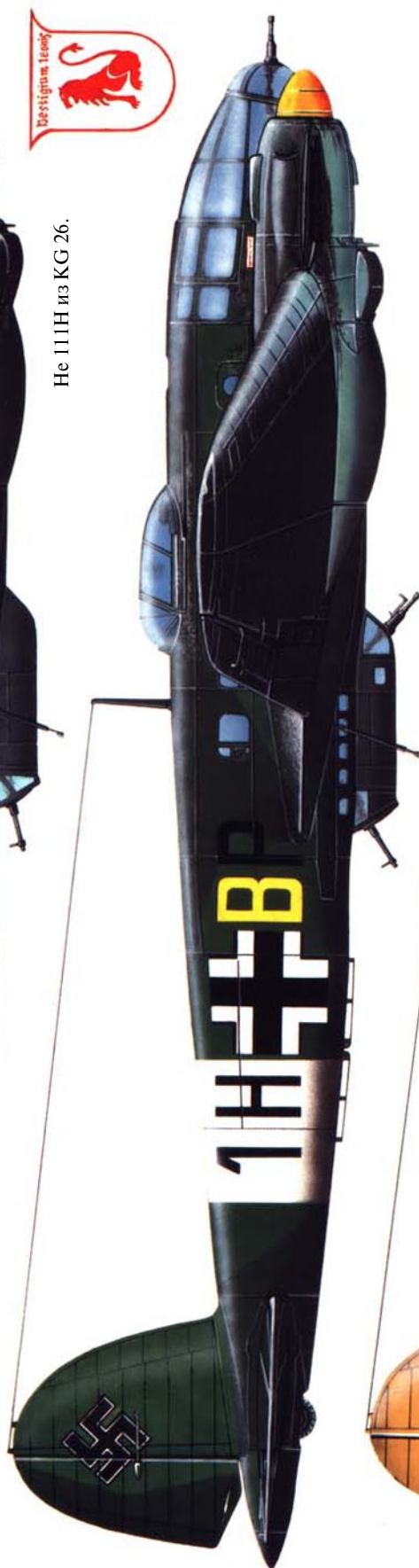
	He 111H-1	He 111H-3	He 111H-4	He 111H-5	He 111H-6
Тип					
Размеры: размах	22,50 m	22,50 m	22,50 m	22,50 m	22,50 m
длина корпуса	16,40 m	16,40 m	16,40 m	16,40 m	16,40 m
высота	4,00 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m
Площадь крыла	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	87,60 m ²
Масса: пустого	6300 kg	6700 kg	6850 kg	6950 kg	6800 kg
боевая	12600 kg	13120 kg	14220 kg	15700 kg	13200 kg
Двигатель: тип	2 x Jumo 211A-1	2 x Jumo 211D-1/F-1	2 x Jumo 211D-1/F-1	2 x Jumo 211F-1	2 x Jumo 211F-1
взлетная мощность kW (л.с.)	2 x 791 (1075)	2 x 883 (1200)/957 (1300)	2 x 883 (1200)/957 (1300)	2 x 957 (1300)	2 x 957 (1300)
Скорость: макс./на высоте	410/6000	425/435/6000	415/425/6000	405/6000	430/6000
крейсерская	370	375	325-330	330	390
посадочная	125	125	125	125	135
Практический потолок (м)	8000	8000	8500	8500	8500
Радиус действия (км)	2060	2060	2600	3100	2060
Вооружение: стрелковое	3 x 7,9 mm	7 x 7,9 mm	6 x 7,9 mm	6 x 7,9 mm	6 x 7,9 mm, 1 x 20 mm
бомбовое	2000 kg	2000 kg	1500 kg	500 kg	2000 kg

	He 111H-16	He 111H-21	He 111H-23	He 111R-2	He 111Z-1
Тип					
Размеры: размах	22,50 m	22,50 m	22,50 m	22,50 m	35,40 m
длина корпуса	16,40 m	16,40 m	16,40 m	16,40 m	16,40 m
высота	4,00 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m
Площадь крыла	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	86,50 m ²	147,44 m ²
Масса: пустого	6900 kg	7050 kg	6800 kg	6800 kg	21300 kg
боевая	14000 kg	14000 kg	13200 kg	13000 kg	29700 kg
Двигатель: тип	2 x Jumo 211F-2	2 x Jumo 213E-1	2 x Jumo 213A-1	2 x DB 603U	5 x Jumo 211F-2
взлетная мощность kW (л.с.)	2 x 986 (1340)	2 x 1288 (1750)	2 x 1306 (1775)	2 x 1259 (1710)	5 x 986 (1340)
Скорость: макс./на высоте	434/6000	480/7000	490/7000	500/9000	437/6000
крейсерская	390	410	410	470	394
посадочная	135	140	140	140	135
Практический потолок (м)	8500	10000	10000	13000	10200
Радиус действия (км)	2060	2060	2060	1800	4000
Вооружение: стрелковое	5x7,9 mm, 1x13 mm, 1x20 mm,	4x7,9 mm, 3x13 mm, 1x20 mm	4 x 7,9 mm, 2 x 13 mm,	6 x 7,9 mm, 1 x 20 mm	6x7,9 mm, 1x13 mm, 1x20 mm
бомбовое	2000 kg	3000 kg	1000 kg	2000 kg	

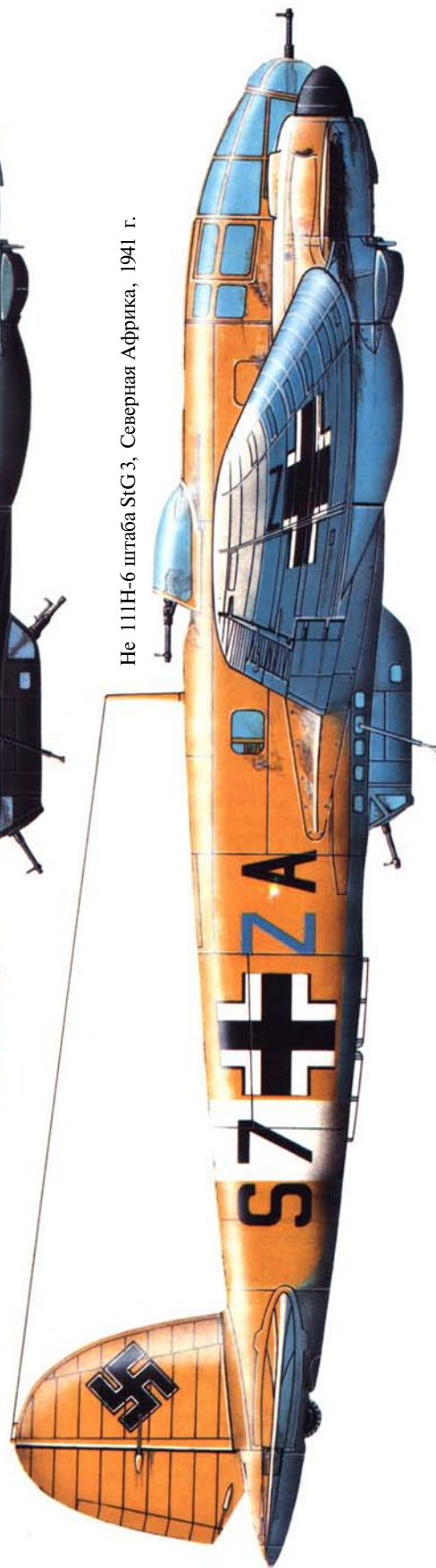
He 111P из KG 55 периода "Битвы за Англию", 1940 г.



He 111H из KG 26.



He 111H-6 штаба StG 3, Северная Африка, 1941 г.



He 111H-3 Словацких ВВС, весна 1943 г.



He 111H-3 из II./KG 1 "Гинденбург", Франция, август 1940 г.



He 111H-3 Румынских ВВС, Украина, 1943 г.



He 111H-16 Испанских ВВС.

