

Heinkel He 162

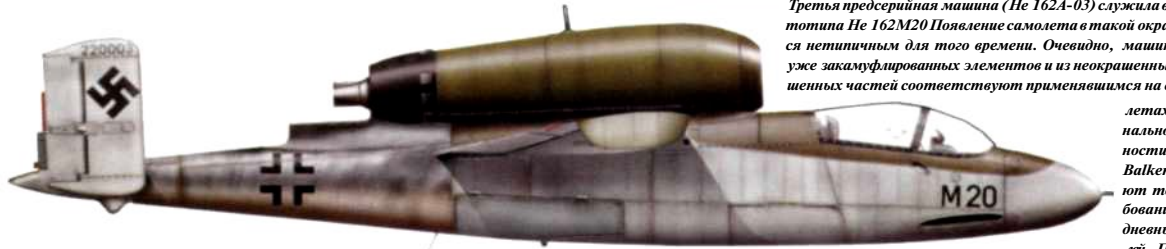




Первый прототип He 162V1 был целиком окрашен в светло-серый (RLM 02 RLM Grau) цвет. Знаки национальной принадлежности - старого образца. Четыре литеры радиопозывных (Stammkennzeichen) и W. Nr. 200001 черного цвета.



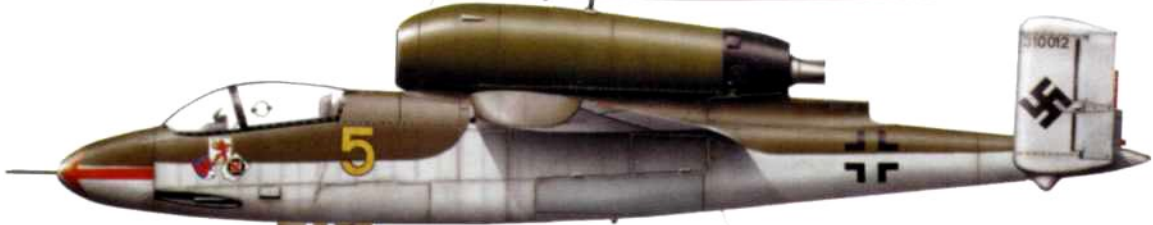
Прототип He 162M6 (He) по окраске не отличался от своих предшественников, не считая воздухозаборника двигателя, который остался неокрашенным (серебристо-серым). Упрощенные знаки национальной принадлежности, радиопозывные VI+IF и W. Nr. 200006 черного цвета.



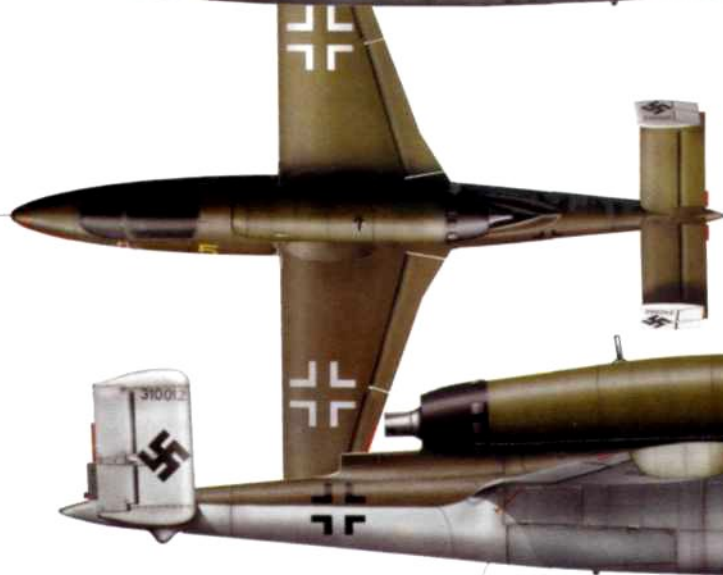
Третья предсерийная машина (He 162A-03) служила в качестве прототипа He 162M20. Появление самолета в такой окраске не является нетипичным для того времени. Очевидно, машину собрали и из уже замаскированных элементов и из неокрашенных. Цвета окрашенных частей соответствуют применявшимся на серийных самолетах, знаки национальной принадлежности (Hakenkreuz и Balkenkreuz) отвечают тогдашним требованиям по окраске дневных истребителей. Присвоенные радиопозывные (VI+IM) не нанесены.



Кроме большого номера под кабиной и дублированного Werk Nummer 220006 на вертикальном оперении, окраска прототипа He 162M23 (He 162A-06) ничем не отличается от окраски He 162M6



He 162A-2 «5 желтый» из 3. Staffel JG 1 после войны стал трофеем французских ВВС. Самолет несет на борту (слева направо) эмблемы 1. Gruppe JG 1, 3. Staffel и непосредственно JG 1.



Изображенная здесь машина имеет стандартный для данного типа камуфляж. Верх фюзеляжа и верхняя поверхность левой консоли крыла окрашены RLM 81 Graupviolett, в то время как мотогондола и верх правой консоли - RLM 82 Hellgrün. Обычно передняя кромка воздухозаборника оставалась неокрашенной, цвета естественного дюрала, но были исключения, как в данном случае. Форма границы перехода цветов варьировалась в зависимости от изготовителя. Здесь представлен экземпляр выпущенный предприятием Mittelwerke. Подобная же схема использовалась на самолетах, выпущенных заводом Юнкерс в Берлине.

Реконструкция правого борта того же самолета, желтый номер имел тонкую черную окантовку. Знаки национальной принадлежности на фюзеляже - простой черный Balkenkreuz. Полностью черный Hakenkreuz был нанесен на вертикальном оперении.

He 162 Volksjager





Хотя немецких реактивных истребителей Хейнкель He 162 было построено сравнительно немного, сегодня его можно найти во многих авиамузеях по всему миру.

Введение

Картина хорошо известная многим по кадрам кинохроники. Окрестности Рейхстага, конец апреля 1945 года. Знакомая фигура фюрера, уже потерявшего былую импозантность, его дрожащая рука гладит щеки юных солдат в плохо подогнанной форме. Невероятно, но этих вчерашних школьников, согнувшихся под тяжестью автоматов и фаустпатронов, собираются бросить в бой в попытке остановить поток истории - поток, который увидит крушение «Тысячелетнего Рейха» на тринадцатом году его существования. Сегодня мерцающие на экране образы участников этих событий кажутся нам актерами греческой трагедии-гротеска. Сейчас трудно поверить, что Фольксштурм всерьез воспринимался его главными участниками и привел многих из них к горькому финалу.

Одну из идей Фольксштурма, рассматривавшуюся на полном серьезе, можно вкратце сформулировать следующим образом: юноши шестнадцати-восемнадцати лет после первоначального обучения полетам на планерах затем быстро проходили подготовку на двухместном тренировочном самолете и сразу начинали летать на одноместном реактивном истребителе. Программе дали название Фольксягер (Volksgjager - народный истребитель). Тысячи недорогих, простых в изготовлении реактивных истребителей, как ожидалось, уничтожат любой самолет Союзников, который попытается бомбить немецкие города или индустриальные центры.

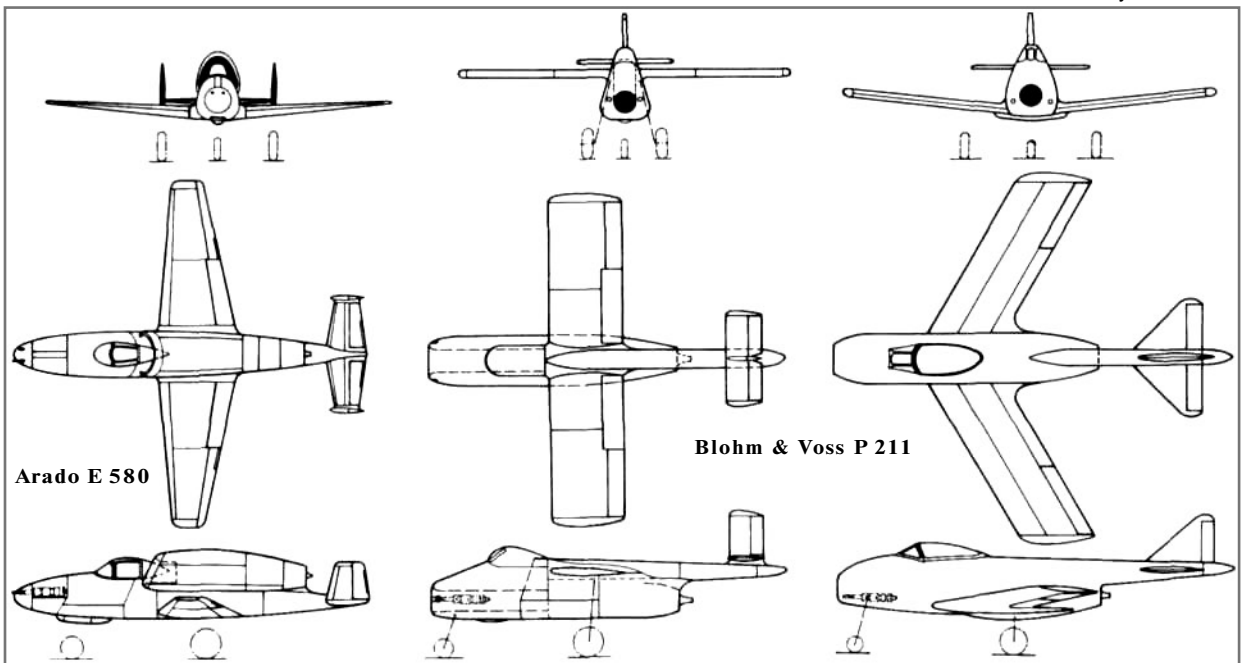
Без сомнения, с начала 1930-х годов ученые, инженеры и техники далеко про-

двинулись в разработке новых типов вооружения, причем как в практической, так и теоретической областях. Большое число их разработок долгое время влияло на развитие авиации уже после окончания Второй Мировой войны. Немецкие специалисты вели исследования в области аэродинамики больших скоростей, отработывали на практике использование треугольного и стреловидного крыла, различных видов реактивных двигателей (турбореактивный, ракетный, пульсирующий, прямоточный), радаров, радионавигационного оборудования и т.д. Так что возникновение каких-либо неразрешимых технических проблем при реализации проекта «Народного истребителя» не предвиделось. Гораздо больше опасений вызывал вопрос подготовки пилотов. К 1944 году потери среди опытных пилотов, прошедших обучение до начала войны и на её начальном этапе, значительно возросли и все усилия по подготовке равноценной замены были тщетными. По этой причине на планы подготовки «мгновенных» пилотов многие смотрели с большим скептицизмом.

Идея Фольксягера пришла в голову генерал-полковнику Альфреду Келлеру - руководителю национал-социалистического авиационного корпуса (NSFK, National-Sozialistische Fliegerkorps), которого поддерживал Карл-Отто Зауэр - начальник истребительного штаба Министерства вооружений, руководимого Альбертом Шперером (Ягерштаб был создан в рамках Министерства в марте 1944 года). 8 сентября 1944 года технический отдел RLM (Reichsluftfahrtministerium - Министерство Авиации) выпустил первое техническое

задание на разработку «Народного истребителя». Самолет должен был иметь простую конструкцию с минимальным использованием дефицитных стратегических материалов. В качестве силовой установки должен был использоваться турбореактивный двигатель BMW 003 Sturm (Буря), максимальный взлетный вес был ограничен величиной 2000 кг, максимальная скорость должна была быть не менее 750 км/ч, продолжительность полета - 30 минут, взлетная дистанция - 500 м. Вооружение истребителя должно было состоять из одной или двух 30-мм пушек. В техническом задании также был оговорен срок начала серийного производства - 1 января 1945 года (!).

Крайним сроком подачи предложений было 20 сентября 1944 года - срок не более реалистичный, чем дата начала серийного производства. 10 сентября 1944 года фирмы Арадо, Блом унд Фосс, Фокке-Вульф, Физелер, Хейнкель, Юнкерс, Мессершмитт и Зибель получили соответствующую документацию и приступили к разработке проектов. Вилли Мессершмитт, поддержанный Адольфом Голландом, выступил против программы «Народного истребителя», справедливо опасаясь, что это отвлечет силы и средства от выпуска многообещающего реактивного истребителя Мессершмитт Me 262 «Швальбе», который начал поступать на вооружение Люфтваффе. Вскоре от участия в конкурсе отказались Физелер и Зибель, так что борьбу продолжали Арадо, Блом унд Фосс, Фокке-Вульф и Хейнкель. Из них только Арадо и Хейнкель имели опыт постройки реактивных машин.



Конкурс на создание «Народноистребителя»

Конференция специалистов RLM по оценке предложенных проектов, начавшаяся в Берлине 15 сентября 1944 года, выбрала среди пяти вариантов. Арадо представила проект E 580 - уменьшенный вариант истребителя, предлагавшегося ещё в 1943 году, от разработки которого тогда отказались из-за отсутствия двигателя подходящей мощности. E 580 очень походил на одержавший победу проект Хейнкеля, отличаясь от него лишь низким расположенным крылом, но был признан чересчур сложным в изготовлении. Блом унд Фосс представили проект очень простого по конструкции истребителя с прямым высоко расположенным крылом и прямым горизонтальным оперением, которое было установлено на балке, выполненной из трубы; воздухозаборник двигателя располагался в носовой части фюзеляжа. Через несколько дней фирмы представили переработанный проект P 211

с низкорасположенным стреловидным крылом и треугольным горизонтальным оперением. В такой конструкции P 211 считался фаворитом в конкурсе, поскольку его максимальная скорость по расчетам составля-

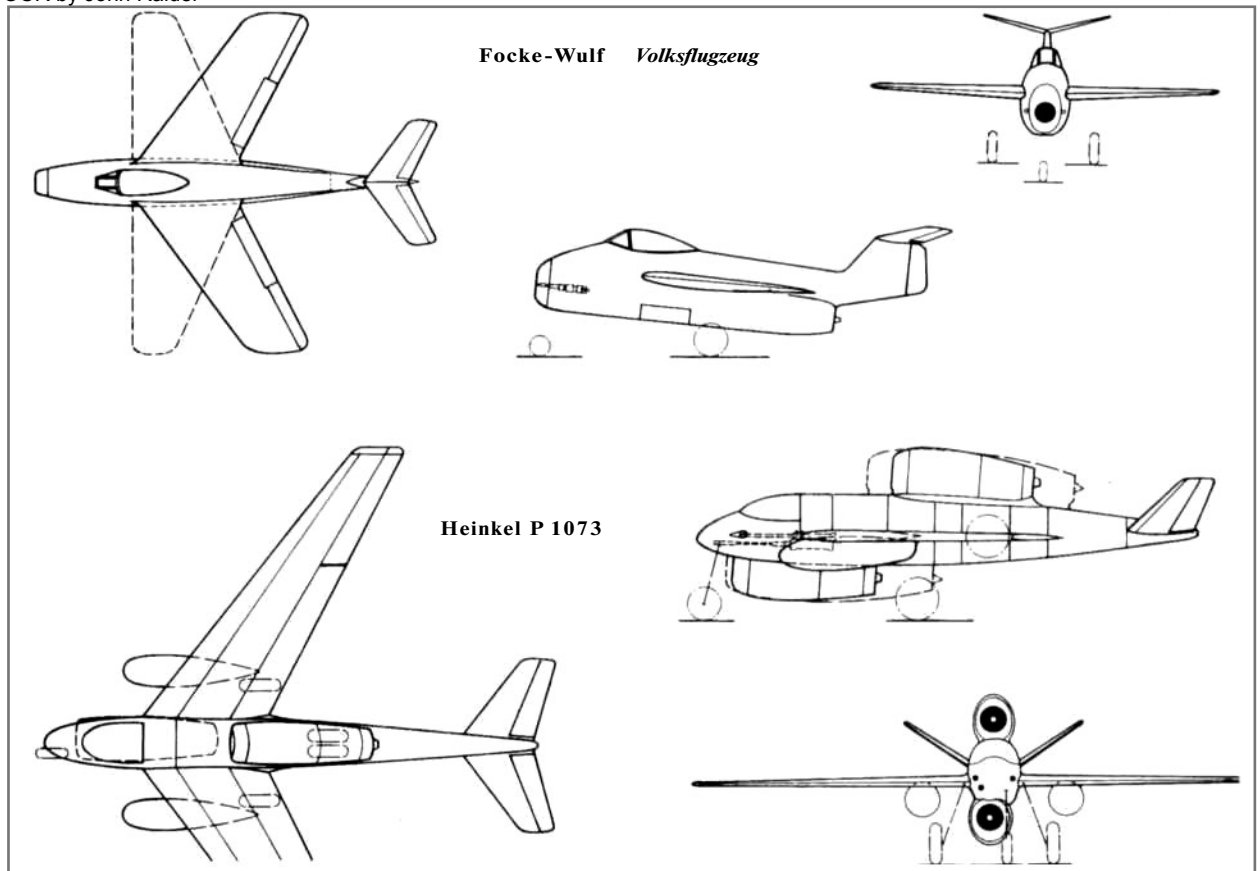
ла 865 км/ч на высоте 8000 м. Максимальная скорость у земли должна была составлять 765 км/ч, а скороподъемность - 17,8 м/с. Вооружение самолета должно было состоять из двух 30-мм пушек. Предложенный



К моменту создания He 162 фирма Хейнкель уже имели опыт разработки и постройки реактивных самолетов. На снимке - экспериментальный He 178 V2 с ТРД, впервые поднявшийся в воздух в 1939 году.



Опытный двухмоторный истребитель He 280 V2, первый полет которого состоялся в 1941 году.



Один из первых проектов Хейнкель (P 1073.01-04), представленный фирмой на конкурс, предусматривал использование ТРД He 11S собственной разработки.

фирмой Фокке-Вульф проект «Фольксфлюгцойг» (Folksflugzeug - народный самолет) с двумя вариантами крыла (прямым и стреловидным) и Т-образным хвостовым оперением был отклонен комиссией из-за сложности в производстве. Проект фирмы Юнкерс (имел по всей видимости обозначение EF 123 или EF 124), двигатель на котором размещался в гондole под фюзеляжем, также был отвергнут. Таким образом в коротком списке претендентов на победу остались проекты P 211 Блом унд Фосс и P 1073 Хейнкеля. Последний был создан на базе проекта с таким же обозначением, разработанного летом 1944 года - одноместного истребителя с цельнометаллическим фюзеляжем, цельнодеревянным стреловидным среднерасположенным крылом и V-образным хвостовым оперением. Силовая установка первоначального проекта P 1073 состояла из двух турбореактивных двигателей - один в гондole сверху фюзеляжа, за кабиной пилота и второй - в гондole под носовой частью фюзеляжа, между носовой и основными стойками шасси. Новый проект P 1073, представленный Хейнкелем на конкурс, был получен путем отказа от нижнего двигателя и уменьшением размеров фюзеляжа. Конструкцию шасси упростили, высокорасположенное крыло стало прямым, а оперение - двухкилевым. Пилоты, принимавшие участие в работе комиссии, отдавали предпочтение проекту P 211 Блом унд Фосс, однако победу одержали прагматич-

ные технологи. С их точки зрения проект Хейнкеля был предпочтительнее для распределенного производства, был более технологичен и требовал меньшего количества дефицитных материалов. Критики проекта упирали на то, что расположение двигателя практически лишает пилота обзора сзади. В конце концов сошлись на том, что столь скоростному самолету ограниченный обзор сзади ничем не угрожает. На принятие окончательного решения существенную роль оказали те факты, что самолет должен быть

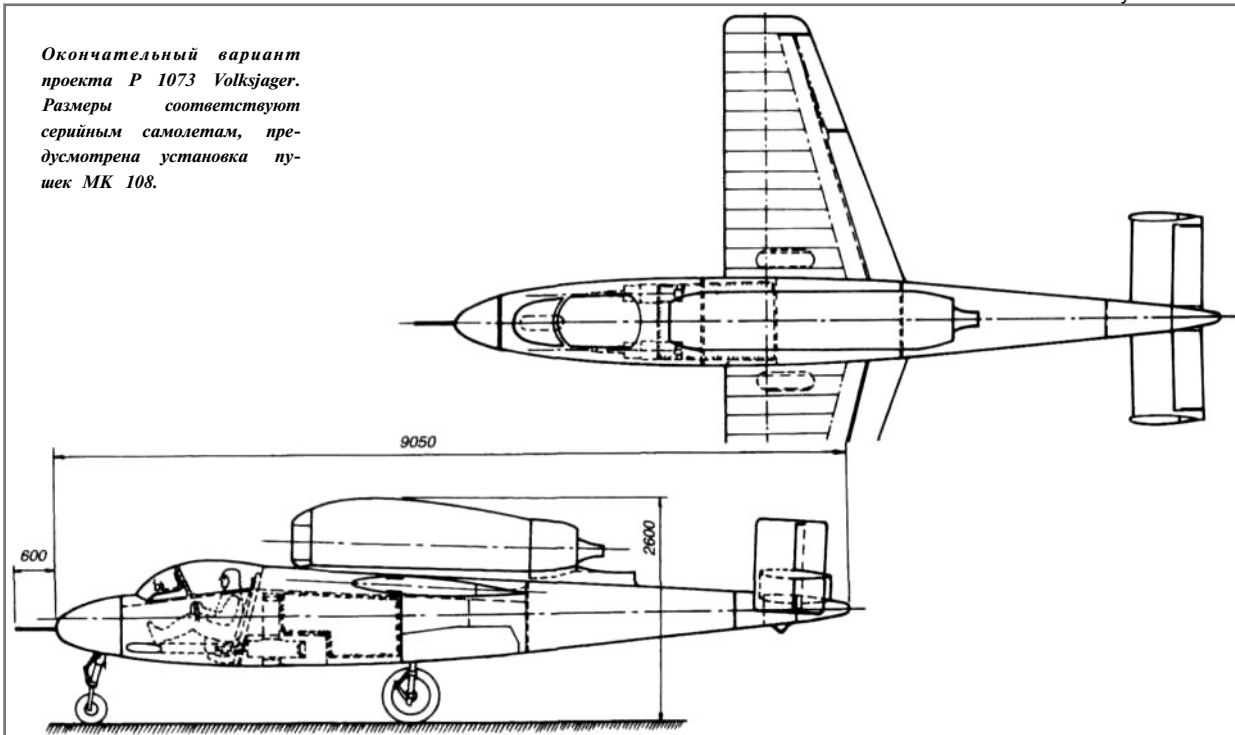
оснащен катапультируемым сидением и, самое главное, фирма Эрнст Хейнкель Флюгцойгверке имела большой опыт в разработке реактивных самолетов (20 июля 1939 года в воздух поднялся первый самолет Хейнкеля с ракетным двигателем, 27 августа того же года взлетел He 178 с турбореактивным двигателем, а 2 апреля 1941 года начались испытания опытного двухдвигательного реактивного истребителя He 280).

Конференция продолжалась несколько дней и не всегда обсуждения проходили



Производство деталей из металлического листа на подземном заводе «Languste» в Хинтербрюле.

Окончательный вариант проекта P 1073 Volksjäger. Размеры соответствуют серийным самолетам, предусмотрена установка пушек МК 108.



ли мирно - острая перепалка возникла между одним из директоров Хейнкеля Франке, которого поддерживал директор комитета по выпуску самолетов RLM Фридаг (ранее он был главным управляющим директором у Хейнкеля) и флигертшабинженером Шварцем, представляющим интересы Блом унд Фосс. Этот эмоциональный спор привел к тому, что работу конференции прекратили, а принятие окончательного решения отсрочили. Обе фирмы собирали контраргументы - Хейнкель утверждал, что методика расчета летных характеристик, используемая Блом унд Фосс неверна. Последняя в свою очередь указывала на то, что Хейнкель отступил от условий технического задания, а также использовал не оговоренные в спецификации 20-мм пушки. Судьба конкур-

са оказалась в руках главнокомандующего Люфтваффе - рейхсмаршала Германа Геринга.

Филиал фирмы Хейнкель в Швехате, Вене (EHAG - Ernst Heinkel AG) использовал задержку, чтобы разработать детальный проект. Подготовить необходимые расчеты и выпустить первые рабочие чертежи. Также был построен полноразмерный макет самолета, которому Эрнст Хейнкель присвоил обозначение He 500.

23 сентября 1944 года в ставке Геринга в Растенверге (Восточная Пруссия) было принято окончательное решение. Геринг уже получил некоторую информацию от главы инженерного отдела RLM Люхта, который посетил Швехат и ознакомился с макетом He 500. Альбом Блом унд Фосс с чертежами, характеристиками и описанием P 211

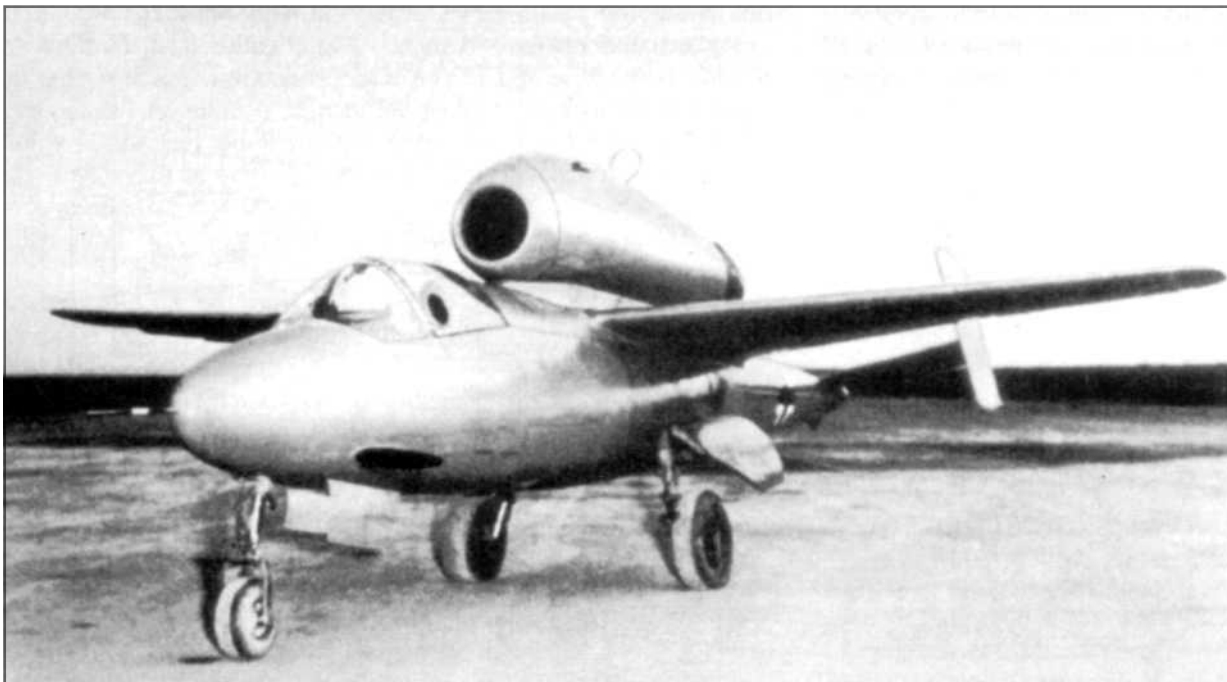
не произвел впечатления на рейхсмаршала. Зато проект Хейнкеля вызвал его восторженную реакцию. Возбужденный, раскрасневшийся Геринг, держа в руках фотографии макета He 500, стал бегать вдоль стола, крича: «Сотни! Тысячи! Много тысяч! Мы будем преследовать врага за границами рейха!» Очевидно, маршал представлял тучи «Фольксягеров» в небе над рейхом. В такой ситуации любое обсуждение технических аспектов стало бесполезным, и представители Блом унд Фосс молча покинули зал совещаний. Изготовитель «Народного истребителя» был, таким образом, определен. Следующая конференция, проведенная в Берлине, который все чаще становился объектом для налетов авиации Союзников и куда поступали мрачные новости со всех фронтов, только объявила (хотя и не единогласно) победителем He 500. Хейнкель получил зеленый свет для реализации своего проекта, ему было гарантировано финансирование и поставки материалов. Был выдан заказ на выпуск 1000 (!) истребителей в месяц, начиная с 1 января 1945 года. И количество и срок поставок были явно нереальными, учитывая, что к моменту получения заказа в начале октября 1944 года ещё не был построен прототип самолета, не были проведены необходимые расчеты и испытания и отсутствовал полный комплект производственной документации.

23 сентября 1944 года был согласован окончательный проект истребителя, основным отличием от первоначального предложения была упрощенная конструкция носовой и хвостовой частей фюзеляжа. Также полностью переработали конструкцию шасси.

В конструкторском бюро в Швехате группа разработчиков «Фольксягера» под руководством главного конструктора Карла



Слесарный цех этого же предприятия.



Первый прототип He 162 - VI (W.Nr. 200001, VI+IA).

Шварцлера и главного инженера Зигфрида Гюнтера трудилась практически круглосуточно. Их можно понять - за три месяца разработать конструкторскую документацию, построить и испытать прототип нового реактивного самолета и подготовить его к запуску в серийное производство - это было проблемой даже для трудолюбивых немцев. Однако, всё шло довольно гладко. То, что Швехат не попал в зону действия бомбардировщиков Союзников, оказалось большим преимуществом. Чертежи были готовы к концу октября, причем изготовление некоторых деталей самолета и технологической оснастки велось параллельно с выпуском технической документации. Этот процесс шел нарастающими темпами. Фирме BMW (Bayerische Motorenwerke GmbH) также предстояло решить ряд проблем. Эта фирма с 1939 года вела разработку турбореактивного двигателя 003 «Штурм» (работами руководил доктор Х. Острих), серийный выпуск которого начался в 1943 году. Этот ТРД выпускался малой серией в модернизации 003A-1/2 и устанавливался на четырехмоторный бомбардировщик-разведчик Арадо Аг 234 «Блиц». Резкое увеличение количества выпускаемых ТРД, чего требовала программа «Народного истребителя», а также необходимость распределить их производство между большим количеством небольших машиностроительных компаний, зачастую не имевших представления об авиационных технологиях, потребовали создать новую модификацию 003E-1/2. В конечном итоге часть деталей этого ТРД выпускалась на заводах Протектората Моравия и Богемия (сегодняшняя Чешская Республика).

В начале ноября у «Фольксгера» Хейнкеля сменилось обозначение. Выбранный

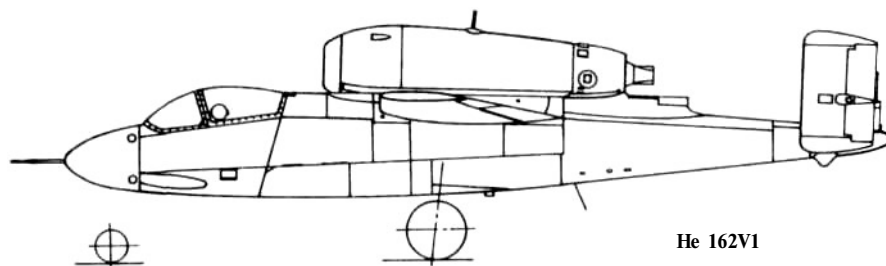
Эрнстом Хейнкелем индекс He 500 выглядел слишком претенциозным, самое главное, не вписывался в систему обозначений, используемую RLM. Самолету было присвоено обозначение He 162 - этот индекс первоначально принадлежал разработавшемуся в 1937 году фирмой Мессершмитт среднему бомбардировщику Bf 162 «Ягуар» и не использовался с 1939 года. Самолет также получил собственное имя «Шпатц» (Spatz - воробей). Следует отметить, что во многих книгах о He 162 упоминается название «Саламандра» (Salamander), но оно не относилось непосредственно к самолету, а относилось к программе выпуска крыльев и других деревянных частей самолета деревообрабатывающими компаниями.

Приблизительно в середине ноября 1944 года завод Хейнкеля в Вене перешел на двухсменную (по 12 часов) рабочую неделю без выходных, а вся поступающая документация имела красный штамп «Blitz!» - молниеносно и требовала соответствующего исполнения. Первые прототипы He 162 были построены «по месту рождения», в Швехате, но для серийного производства RLM совместно с ведомством Альберта Шпеера выбрала другие предприятия: Heikel-Nord в Мариэне-Посток, Heinkel-Sud - новое подземное производство, располо-

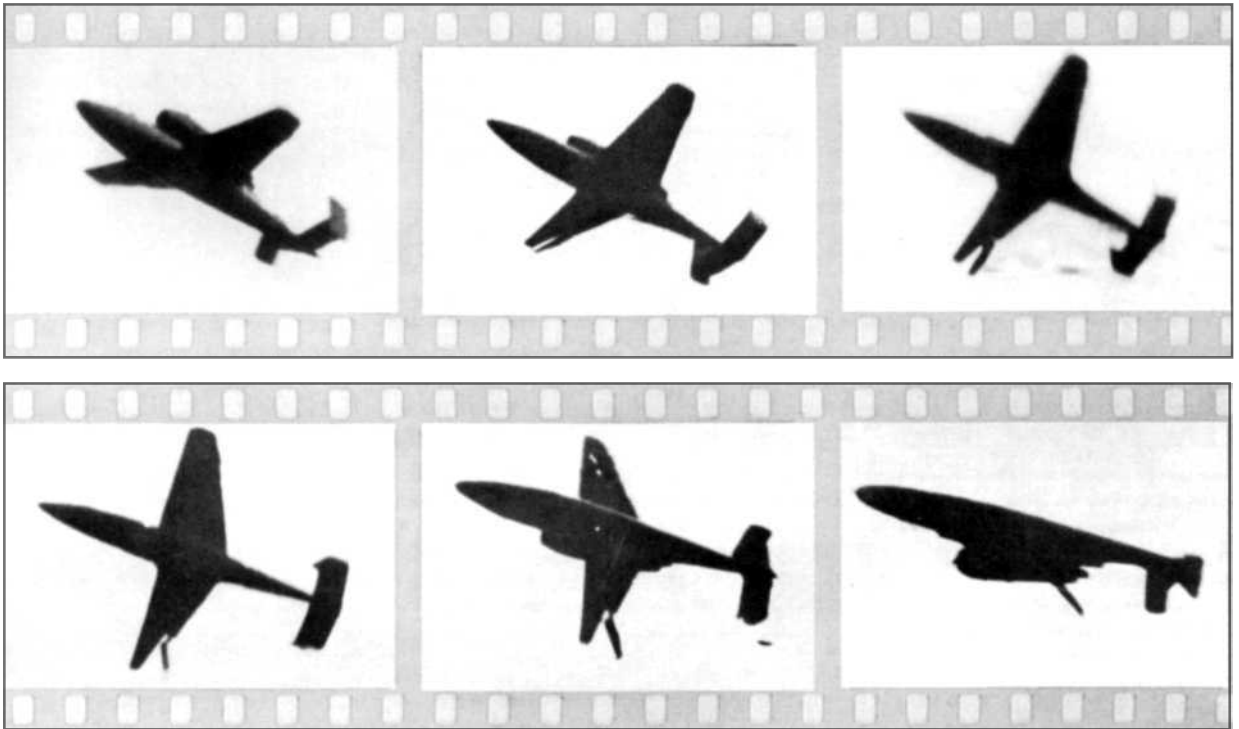
женное в старой меловой выработке в Хинтербюле, Австрия (кодовое название Languste), небольшие предприятия фирмы Юнкерс около Бернбурга и, наконец, гигантский подземный комплекс Миттельверке около Нордхаузена. Незадолго до конца войны производство «разукрупнили» за счет большого числа фирм, предприятия которых находились подальше от линии фронта. Часть подборок планера (включая элементы хвостовой части фюзеляжа) производилось на заводе Летов в Праге.

He 162 от разных производителей отличались серийными номерами - Werk Nummer или W.Nr., что в дальнейшем должно было облегчить ремонт и модернизацию самолетов. Полагали, что при такой раздробленности серийного производства истребители разных заводов будут несколько отличаться по конструкции, что потребует для их эксплуатации разного оборудования, запасных частей и инструментов. Машины, выпущенные в Швехате получили серийные номера, начинающиеся с 200000, в Ростоке - с 120000, в Хинтербюле - с 220000, в Бернбурге - с 300000 и в Нордхаузене - с 310000.

Производственные процессы в немецкой авиационной промышленности (включая промышленность оккупированных



He 162V1



Кадры запечатлевшие катастрофу первого опытного самолета 10 декабря 1944 года.

стран) велись в соответствии с планировавшимися в центре программы, каждая из которых имела свой номер. Впервые He 162 был включен в Программу 226, выпущенную RLM в 1944 году. Однако, в декабре номер программы сменили на 227, предусмотрев в ней значительное сокращение выпуска таких самолетов, как Ju 88, Ju 388, He 219, Do 335 и Me 165, приоритет отдавался выпуску истребителей Me 262 и He 162. Последняя программа, выпущенная RLM в середине марта 1945 года, имела номер 228. В ней декларировалось, что в июне 1945 года полностью прекратится выпуск поршневых истребителей Bf 109 и Fw 190, и авиапромышленность будет выпускать только следующие типы самолетов: Me 262,

Ta 152, Ar 234, Do 335 и He 162. Предусматривалось, что с октября 1945 года с конвейеров ежемесячно будет сходиться 1 000 Me 262 и 530 He 162. Но оставим в покое эти утопические планы и вернемся в осень 1944 года.

В то время, как производство монококовых и полумонококовых элементов фюзеляжа из дюралюминия не представляло особых сложностей для специалистов Хейнкель, программа «Саламандра» (Salamander Programme) вызывала больше всего проблем. В соответствии с этой программой множество мелких компаний, ранее занимавшихся выпуском мебели, спортивного инвентаря, музыкальных инструментов и т.п., было реорганизовано, чтобы обеспечить массовое производство эле-

ментов конструкции истребителя из дерева (крыло с закрылками и элеронами, вертикальное оперение, ниши шасси и носовой и хвостовой концы фюзеляжа). Эти фирмы были сведены в три группы - Organisation Wachter в Нойштадте-Орле, Organisation Mai в Штуттгарт-Эсблинген и Reparaturrewerke (Kalkert) в Эрфурте. Быстрая поставка качественных авиационных материалов, древесины и т.п., трудности с поддержанием соответствующих производственных стандартов и расчетных допусков представляли серьезные проблемы. Во многих случаях деревообрабатывающие компании не соблюдали технологию соединения деталей с помощью двухкомпонентных клеев, а также пытались использовать материалы более низкого качества. Во многих случаях работники приемки на этих предприятиях браковывали крупные партии готовой продукции.

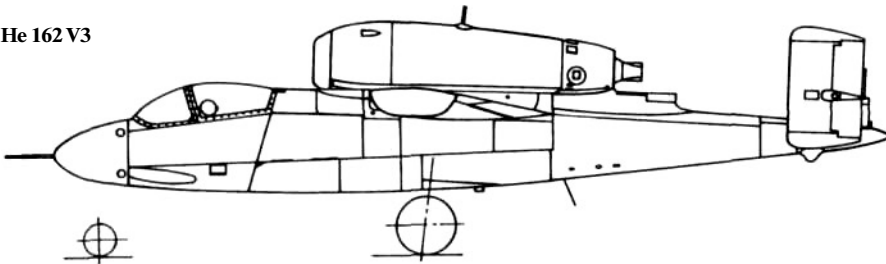
27 ноября 1944 года инженер Франке записал по поводу сборки двух прототипов, He 162 V1 и He 162 V2, следующее:

- He 162 V1 близок к завершению. Крылья установлены.

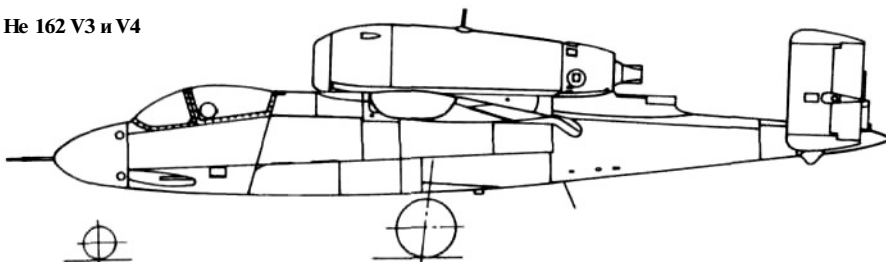
- Двигатель для V1 слегка поврежден при транспортировке. Доктор Оестрич из BMW

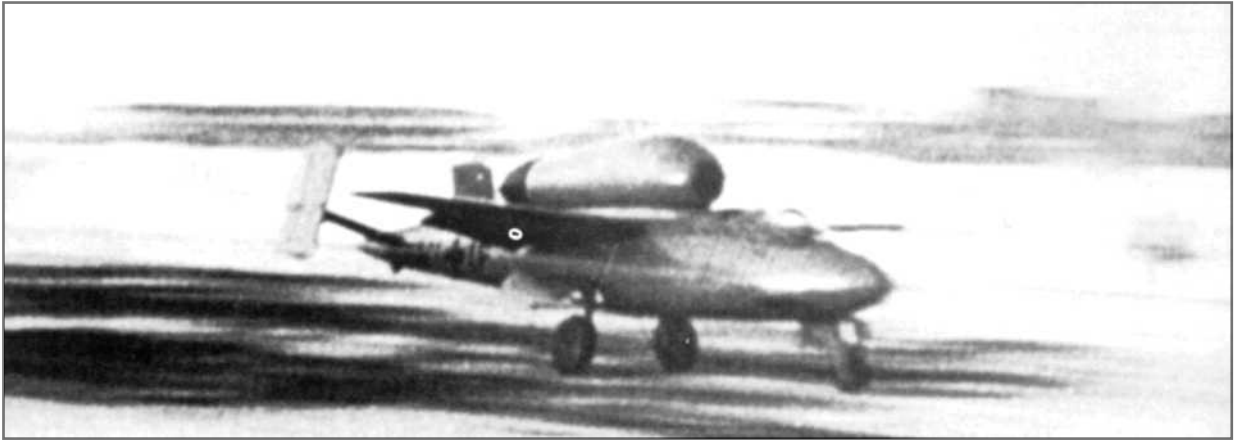
На нижнем рисунке - так выглядели He 162V3 и V4 с доработками, улучшавшими их аэродинамику. Обращает на себя внимание задняя кромка закрылков, резко изогнутая вниз в месте сочленения с фюзеляжем. «Уши Липпиша» напоминают вертикальные законцовки («винглеты») современных самолетов, они препятствуют перетеканию воздуха с нижней поверхности крыла на верхнюю и образованию вихрей.

He 162 V3



He 162 V3 и V4





послал своего представителя, чтобы помочь с установкой. Проблем быть не должно.

- Хвостовое оперение, слава Богу, пришло после опасной поездки, но оно не подходит! Требуется замена.

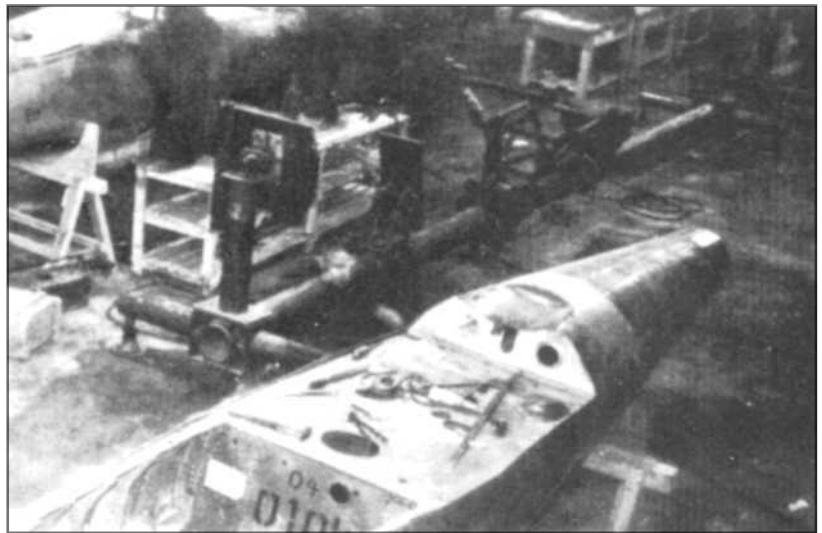
- Крылья для V2 придут с предприятия Альбрехта в Вейдрамсдорф 28 ноября.

- Металлические части крыла изготовлены ЕНАГ не полностью, но они будут поставлены к 29 ноября.

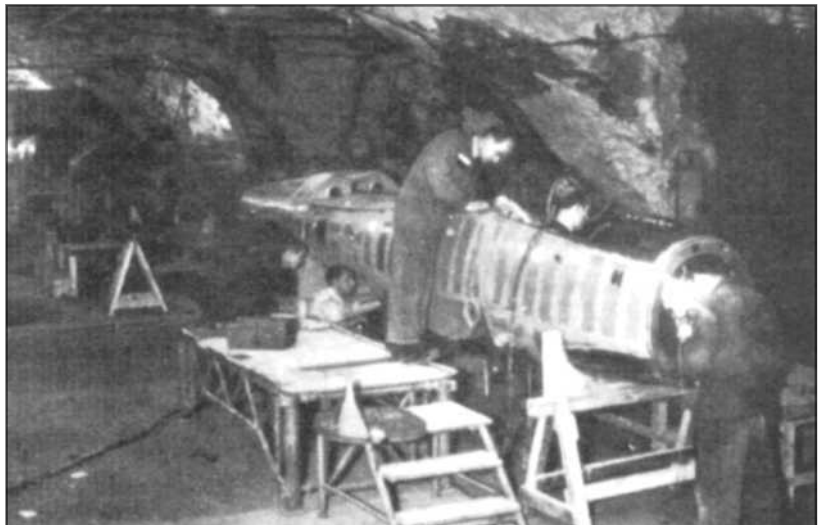
Постройка первого прототипа, He 162 V1, успешно завершилась к концу ноября. В конце декабря летчик-испытатель флюг-капитан Готхольд Петер занял место в кабине прототипа W.Nr. 200001. Перед тем как вырлиться на бетонку Швехата, Петер опробовал двигатель, триммеры и другие системы самолета. Закрылки были выпущены, был дан полный газ и после того, как пилот отпустил тормоза, машина начала разбег. На скорости 170 км/ч пилот слегка взял ручку на себя и He 162 V1 впервые оторвался от земли. Петер находился в воздухе около двадцати минут. Никаких особых проблем не возникло. Несмотря на недостаточную продольную устойчивость, пилот признал управляемость самолета удовлетворительной. Двигатель работал устойчиво. В ходе первого полета скорость не превышали 300 км/ч, шасси не убиралось. Воздушный поток повредил створку ниши шасси, шарнир которой имел заводской дефект, и при приземлении она оторвалась, хотя испытатель этого не заметил. Само приземление прошло гладко.

Четыре дня спустя, 10 декабря 1944 года, Петер снова поднялся в воздух. На сей раз, это был не обычный (если такое слово применимо) испытательный полет. Много высокопоставленных чинов RLM, Люфтваффе и национал-социалистической партии прибыли на аэродром, чтобы посмотреть на He 162. Петер продемонстрировал на прототипе стремительный взлет, несколько разворотов и приступил к проходам над аэродромом на малой высоте, шасси было убрано. Во время одного из проходов, на высоте 100м при скорости 735 км/ч, произошла катастрофа. Плохо закрепленная передняя кромка правой консоли крыла отошла от переднего лонжерона, что привело к сильным вибрациям и отрыву элерона. Самолет

Взлет Хейнкеля He 162M6 (Werk Nr. 200006, VI+IF). К сожалению, 4 февраля 1945 года на этом самолете погиб опытный заводской летчик - испытатель оберстлейтенант Ведемайер. Этот самолет, наряду с A-0, использовался для обучения новых пилотов, а также для испытания вооружения, включая 30-мм пушки МК 108. Последние предназначались для установки на модификацию He 162A-1, крупносерийному выпуску которой помешало наступление Советской Армии.



Сборочный цех подземного завода «Languste» в Хинтербюле.



Окончательная сборка фюзеляжа.



Прототип He 162M20 (Werk Nr. 220003), найденный в мае 1945 года на аэродроме Рейм (Riet) под Мюнхеном, куда его перегнали, спасая от наступающих войск Союзников.



Прототип He 162M23 (VI+IP), впервые поднявшийся в воздух 19 марта 1945 года. Этот самолет был одним из 20 предсерийных истребителей (He 162A-06), построенных в Хинтербюле. На снимке - самолет со снятым двигателем.

перешел в неуправляемое вращение с большой перегрузкой, не позволившее Петеру воспользоваться катапультой. Оторвавшиеся элементы конструкции крыла снесли правую шайбу вертикального оперения, что еще больше ускорило вращение машины. Затем начала отрываться левая консоль крыла и истребитель перешел в пикирование, которое закончилось взрывом на замерзшей земле. Флаг-капитану Петеру, который работал на фирме Хейнкель летчиком-испытателем с 1940 года, было всего 32 года.

Еще один снимок этого самолета с другого ракурса. Видны улучшенные зализы передней части крыла за кабиной пилота.





Прототипы He 162M20 и M23 на мюнхенском аэродроме Рейм, поврежденные при налете бомбардировщиков ВВС США. Хорошо виден зализ задней кромки крыла усовершенствованной формы.

Катастрофа He 162 VI (VI+IA) была заснята на пленку, кадры которой были подробно изучены экспертами. Конечно, RLM не пришло в восторг от этого происшествия, но уже слишком много времени, сил и средств было вложено в разработку He 162, чтобы заменить его другим самолетом. Кроме того, все понимали неизбежность материальных и человеческих потерь при столь стремительных темпах создания машины - ведь испытания новых самолетов, даже не такой революционной конструкции, всегда сопровождались авариями и катастрофами.

Расследовавшие этот инцидент специалисты ЕНАГ указали на две главные причины происшедшего: во-первых, нарушение технологии при сборке деревянных элементов конструкции крыла и, во-вторых,

дефекты в аэродинамике крыла, которые не были обнаружены при испытаниях в аэродинамической трубе. В ходе расследования были проведены дополнительные продувки моделей в аэродинамической трубе около Гамбурга, при этом изучалась картина обтекания в районе законцовок крыла и элеронов.

Первоначальный энтузиазм по поводу необычайно быстрых разработки и постройки «Народного истребителя» значительно спал, особенно у представителей Люфтваффе. Однако, проектирование продолжалось и главным противником было время. Программа производства уже достигла той стадии, когда невозможно было внести существенные изменения в конструкцию. Постройка прототипов также была в

завершающей стадии, но после гибели Петера летчики-испытатели не стремились занять место в кабинах этих самолетов. Поэтому Эрнст Хейнкель предложил застраховать жизнь выбранных для испытаний He 162 пилотов - Шука, Ведемайера, Кемнца и Бадера - на 80 000 рейхсмарок. Но второй прототип (W.Nr. 200002) пришлось поднимать в воздух самому техническому директору ЕНАГ Карлу Франке. Первый полет опытного истребителя (VI+IB) состоялся 22 декабря 1944 года. Позднее в этот же день назначенный шеф-пилотом Пауль Бадер тоже совершил вылет на новой машине.

Доктор Александр Липпиш, принимавший участие в расследовании катастрофы первого прототипа, предложил применить отогнутые вниз законцовки крыла, ко-



Хейнкель He 162A-1, выпущенный фирмой Юнкерс, вооруженный пушками МК 108. Серийные самолеты имели усиленную конструкцию крыла и отогнутые вниз законцовки («Уши Липпиша»).



Подготовка серийного самолета (возможно He 162A-1) к первому полету.

торые в шутку стали называть «Уши Липпиша» (Lippish Ohren). Они использовались на всех серийных He 162. После снятия летных характеристик второй прототип He 162 V2 использовали для отработки крыла новой конструкции, а позже - для испытаний 30-мм пушек МК. 108, предназначавшихся для установки на самолеты модификации He 162A-1. Наконец, этот прототип использовался конструкторами для оценки удобства размещения оборудования и отработки технологий, позволявших упростить конструкцию серийных машин.

«Уши Липпиша» установили на третий прототип He 162 V3 (W.Nr. 200003), а позднее - на четвертый - He 162 V4 (W.Nr. 200004). Начиная с этих двух самолетов, литеру «V» в обозначении сменили на «M» - вместо термина «Versuchsmuster» (прототип) стали использовать «Muster» (модель).

Помимо новых законцовок, крыло He 162 M3 и M4 имело обшивку из фанеры увеличенной толщины. На прототипах также установили балансировочные грузы, крепившиеся к передней переборке фюзеляжа, что позволило улучшить центровку машины. На He 162 M3 был проведен полный комплект доработок и проведенные в конце февраля 1945 года летные испытания показали их эффективность. 28 февраля 1945 года самолет развил в горизонтальном полете скорость 880 км/ч, превзойдя требования технического задания RLM.

Десять законченных предсерийных самолетов модификации He 162A-0 были ос-

тавлены в Швехате и использовались для различных испытаний и дальнейшего совершенствования самолета. Но этого количества истребителей оказалось недостаточно для исследовательских работ, и в дальнейшем дополнительные машины снимались прямо со сборочных конвейеров. Так 17 февраля впервые поднялся в воздух опытный истребитель He 162 M25, на котором пытались улучшить продольную устойчивость - его фюзеляж удлиннили на 0,45 м. Испытания прошли успешно, но в серию их результаты не стали внедрять, поскольку это потребовало бы переделки нескольких сотен фюзеляжей, находившихся в разной стадии готовности на конвейерах нескольких фирм-изготовителей. На He 162 M3 и M4 отработали окончательную аэродинамическую схему крыла, существенно отогнув его заднюю кромку вниз в корневой части и слегка увеличив площадь элеронов. После получения удовлетворительных результатов испытаний это крыло стало эталонным для He 162A и к его выпуску приступили все изготовители.

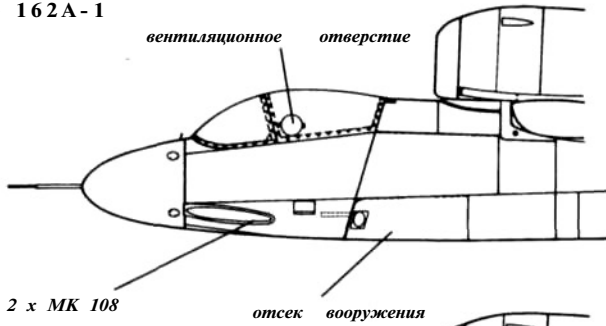
Тем временем в Швехате продолжались постройка и испытания опытных. На He 162 M5 (W.Nr. 200005) никакого оборудования не устанавливалось - он использовался только для наземных испытаний. 23 января 1945 года в воздух поднялся He 162 M6 (W.Nr. 200006), оснащенный двумя 30-мм пушками МК 108, являвшийся прототипом модификации He 162A-1. Опытный самолет Werk Nummer 200007 (прототип модифика-

ции A-2) использовался для виброиспытаний и отработки тормозного парашюта. Следующий самолет, He 162 M8 (W.Nr. 200008), был вооружен двумя легкими 20-мм пушками MG 151/20 с боезапасом на 120 выстрелов на ствол - он являлся прототипом модификации He 162A-2. M9 (W.Nr. 200009) и M10 (W.Nr. 200010) первоначально предназначались для переделки в двухместные учебно-тренировочные машины, но их постройка так и не была закончена, как и He 162 M16 и M17.

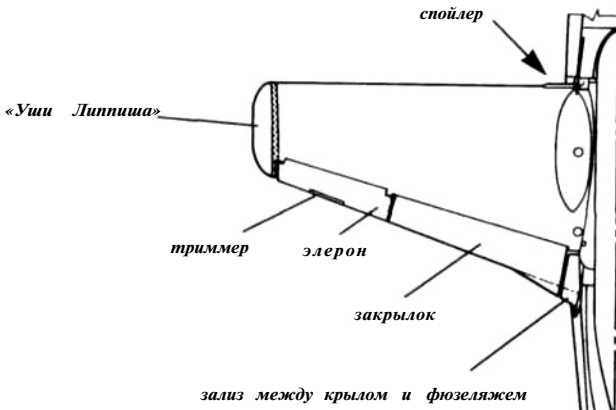
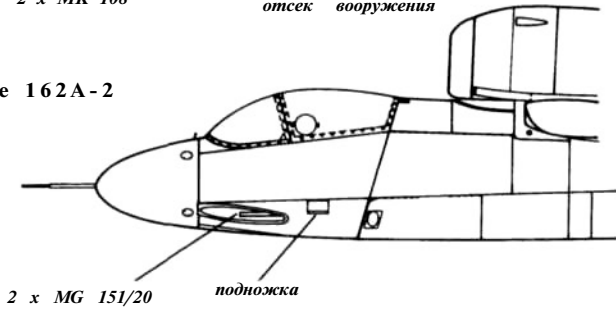
Вплоть до прототипа M10 нумерация соответствовала последним двум цифрам их серийного номера (W.Nr.), но потребность в дополнительных опытных самолетах, которые брались с завода в Хинтербрюле и имели различные Werk Nummer, привела к тому, что «Muster» более не соответствовали серийным.

He 162 M11 (W.Nr. 220017) и He 162 M13 (W.Nr. 220018) были оснащены крылом усиленной конструкции - на них предполагалось установить более мощный и тяжелый ТРД Jumo 004D Orkan. Предполагалось, что в случае удачи эти машины станут прототипами для модификации He 162A-8. Номер M13 никогда не использовался, очевидно из-за своей мрачной репутации. Планы по установке на He 162 M14 и M15 ТРД HeS 011 так и не были осуществлены. На He 162 M18 (W.Nr. 220001) и M19 (W.Nr. 220002) была установлена последняя модель ТРД BMW 003E-1, которую предполагалось устанавливать на самолеты модификации He 162A-2.

He 162A-1



He 162A-2



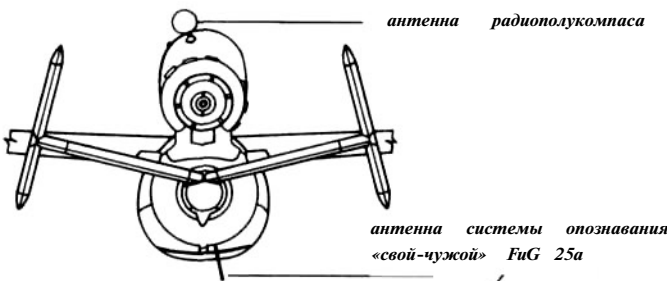
He 162 M20 (W.Nr. 22003), на котором было установлено шасси упрощенной конструкции, впервые поднялся в воздух 10 февраля 1945 года. Прототипы M21 (W.Nr. 220004) и M22 (W.Nr. 220005) использовались для испытаний вооружения, а He 162 M23 (W.Nr. 220006) применялся для отработки новых аэродинамических решений, в частности обтекателей в корневой части крыла. Самолет M24 (W.Nr. 220007) предназначался для испытаний на управляемость.

Испытания прототипов велись довольно интенсивно: к 22 января 1945 года было выполнено 23 испытательных полета, к 28 января - 54, к 5 февраля - 83 и к 12 февраля - 103 полета.

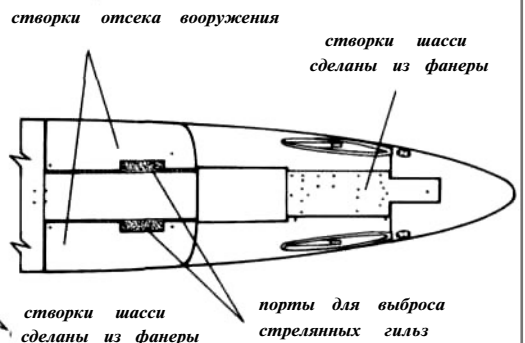
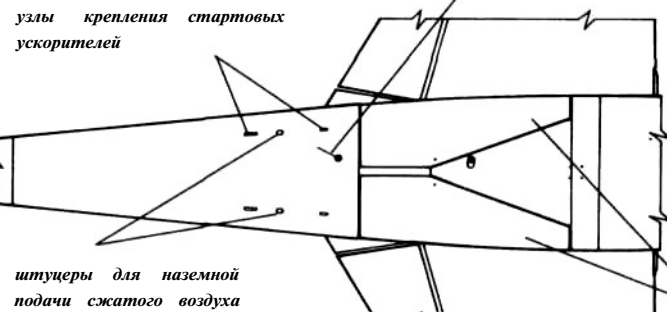
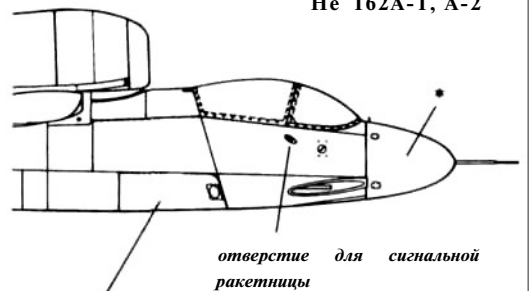
В процессе испытаний произошло ещё несколько несчастных случаев. 25 февраля потерпел катастрофу He 162 M3, его пилот Фуль покинул машину на высоте 200 м, но парашют не успел полностью раскрыться и летчик погиб. Днем раньше He 162 M20 получил серьезные повреждения при посадке из-за отказа шасси, 2 марта был потерян He 162 M25 с удлиненным фюзеляжем. Последнего на испытаниях сменили He 162 M26, M27, M28 и M29.

Следует отметить, что не все многочисленные опытные самолеты, имевшие сквозную нумерацию, были закончены постройкой и проходили испытания (например, самолеты с номерами M31/W.Nr. 220014 по M42/W.Nr. 220030).

В январе-феврале 1945 года положение Третьего Рейха всё больше ухудшалось, немецкие армии терпели поражение и отступали на всех фронтах, экономика разваливалась. А в высших эшелонах власти шла грызня. В январе командующий истребительной авиацией Германии генерал-лейтенант Адольф Галланд (ранее выступавший против программы «Фольксгагер») стал жертвой политических интриг и из-за серьезных разногласий с рейхсмаршалом Герингом был вынужден уйти в отставку. Его место немедленно занял честолюбивый полковник Гордон Голлоб. Ранее он служил в штабе истребительной авиации, где руководил развертыванием в войсках реактивных и ракетных самолетов, включая Мессершмитт Me 262 и Me 163. Позднее он возглавлял штаб, который руководил действиями Люфтваффе во время контрнаступления в Арденнах и спланировал налет на



He 162A-1, A-2





Этот He 162A-1 был найден американцами перед ангаром завода Юнкерс в Бернбурге. Номер под кабиной вероятно представляет собой две последние цифры Werk Nummer 300027.

аэродромы Союзников в первый день после Нового года.

Голлоб появился в Швехате уже 12 февраля в сопровождении инспектора дневной истребительной авиации (Inspekteur der Tagjagflieger) полковника Вальтера Даля. Он выполнил полет на He 162 M3, но в восторг от этого не пришел - ему не удалось развить на истребителе скорость больше 650 км/ч. Это произошло из-за того, что при РУД-ах, установленных на «полный газ» двигатель не развивал положенной мощности. Вообще эта болезнь, была характерна для всех He 162A-2, которые могли отличаться по скорости в зависимости от состояния ТРД BMW 003E-1/2 на 150 км/ч. В то время, как He 162A-2 мог развить на высоте 6000 м максимальную скорость 905 км/ч, в реальности она обычно не превышала 725 км/ч - не очень впечатляющий результат.

В соответствии с планами в феврале 1945 года было выпущено достаточное количество предсерийных He 162A-2, чтобы вооружить ими первое подразделение, чего постоянно требовало высшее руководство RLM и Люфтваффе.

He 162A-1/A-2 и серийное производство

Поскольку начало производства постоянно откладывалось из-за внесения новых изменений в конструкторскую документацию, первые серийные самолеты сошли с конвейера с большим опозданием по сравнению с запланированными сроками. Вместо первоначально предусмотренной первой недели марта, начало поставок серийных машин пришлось перенести на последнюю. Первая серийная машина, выпущенная предприятием Юнкерс в Бернбурге поднялась в воздух 23 марта 1945 года, заводом Хейнкель в Ораниенбурге - 24 марта, а заводом в Росток-Мариене (Werk Nummer 120001) - 25 марта.

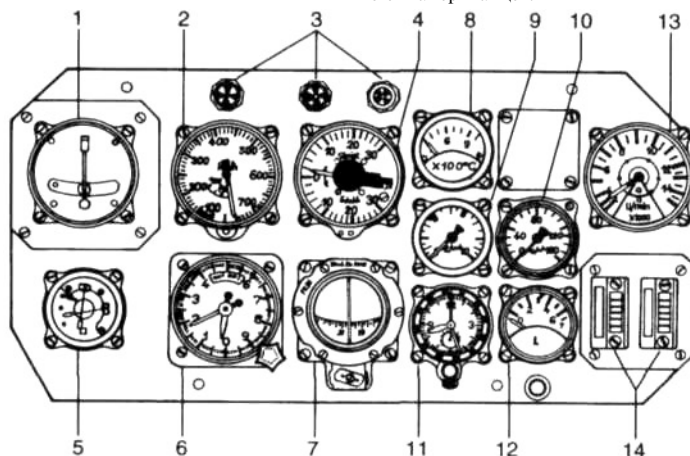
Испытания прототипов и серийное производство шли практически параллельно, поэтому очень трудно определить какой из

самолетов, выпущенных в Хинтербрюле, был первым серийным экземпляром. Тем не менее, с большой долей вероятности, можно утверждать, что первым предсерийным He 162A-2 был He 162 M18 (He 162A-01 W.Nr. 220001).

Обе модификации (A-1 и A-2) внешне были практически неотличимы: единственными отличительными признаками являются тип установленного вооружения и серийный номер. Трудно сказать, сколько машин было построено в варианте A-1, вооруженном двумя пушками МК 108 калибра 30 мм. Внутренний документ фирмы Хейнкель, датированный 12 февраля 1945 года, прямо говорит о том, что о поставках «оружия 108» для Юнкерс не позаботились и как «временное» решение рекомендовалась установка 20-мм пушек. 25 февраля Красная Армия захватила Познань, где производились МК 108, после чего оставшиеся запасы этих пушек использовались для выпуска Me 262.

Большинство законченных постройкой серийных самолетов относились к модификации He 162A-2 и несли вооружение из двух 20-мм пушек VG 151. Длинные стволы этих орудий проходили по бортам кабины, выступая наружу через оружейные порты (соответственно, присутствие на фотографии выступающих стволов позволяет однозначно идентифицировать модификацию как A-2, в противном случае - A-1).

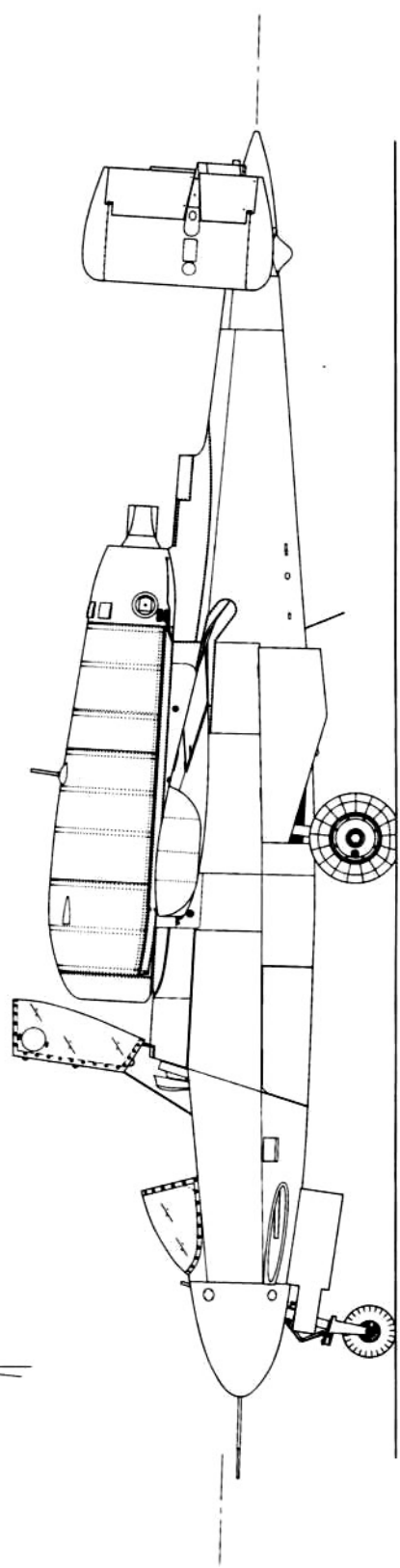
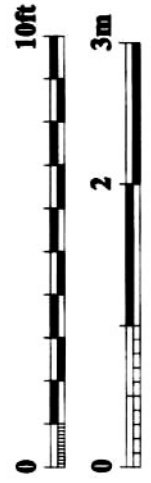
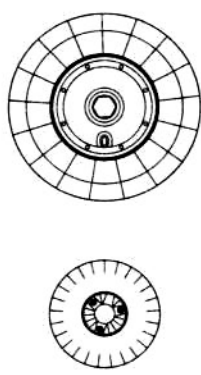
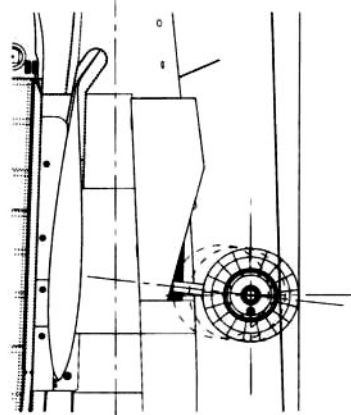
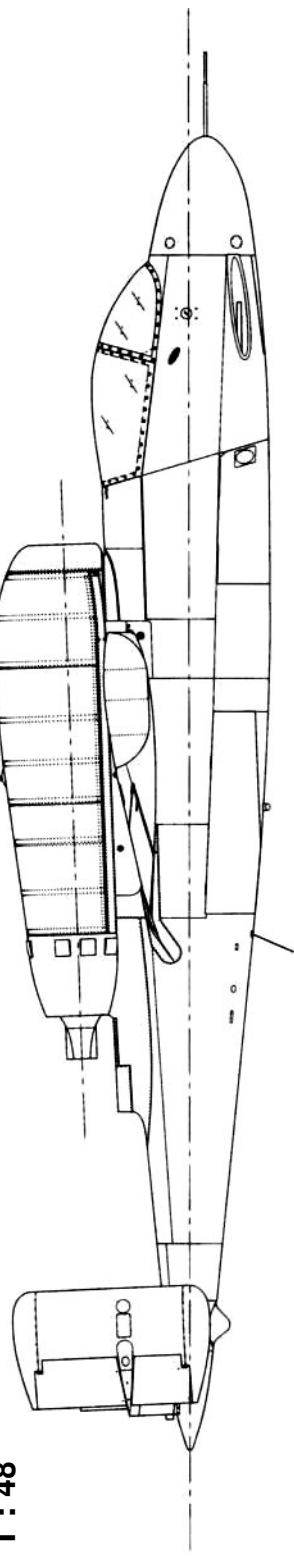
Первые поставленные серийные самолеты предназначались не для строевых частей, а для испытательных центров. Тем не менее, в первую неделю апреля несколько машин поступило в JG 1. Небольшое количество этих самолетов поступило в JG 1 с заводов Юнкерса в Бернбурге, для их доставки была сформирована специальная группа перегонщиков. Поставок с Mittelwerke ждать уже не приходилось - 10 апреля предприятие было захвачено Союзниками, а советские войска захватили Вену. Вскоре прекратились и поставки из Бернбурга, к которому подошли силы американцев.

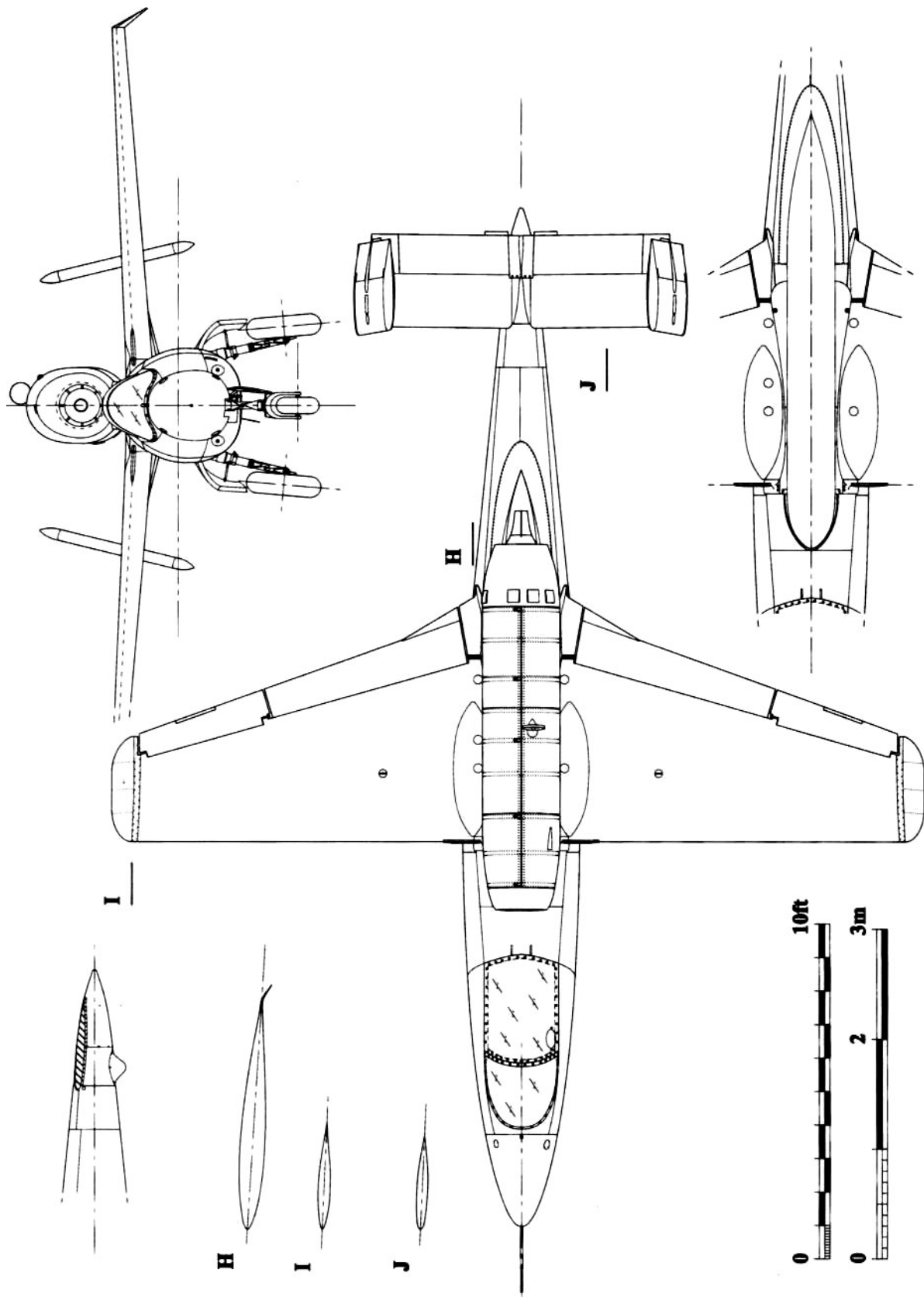


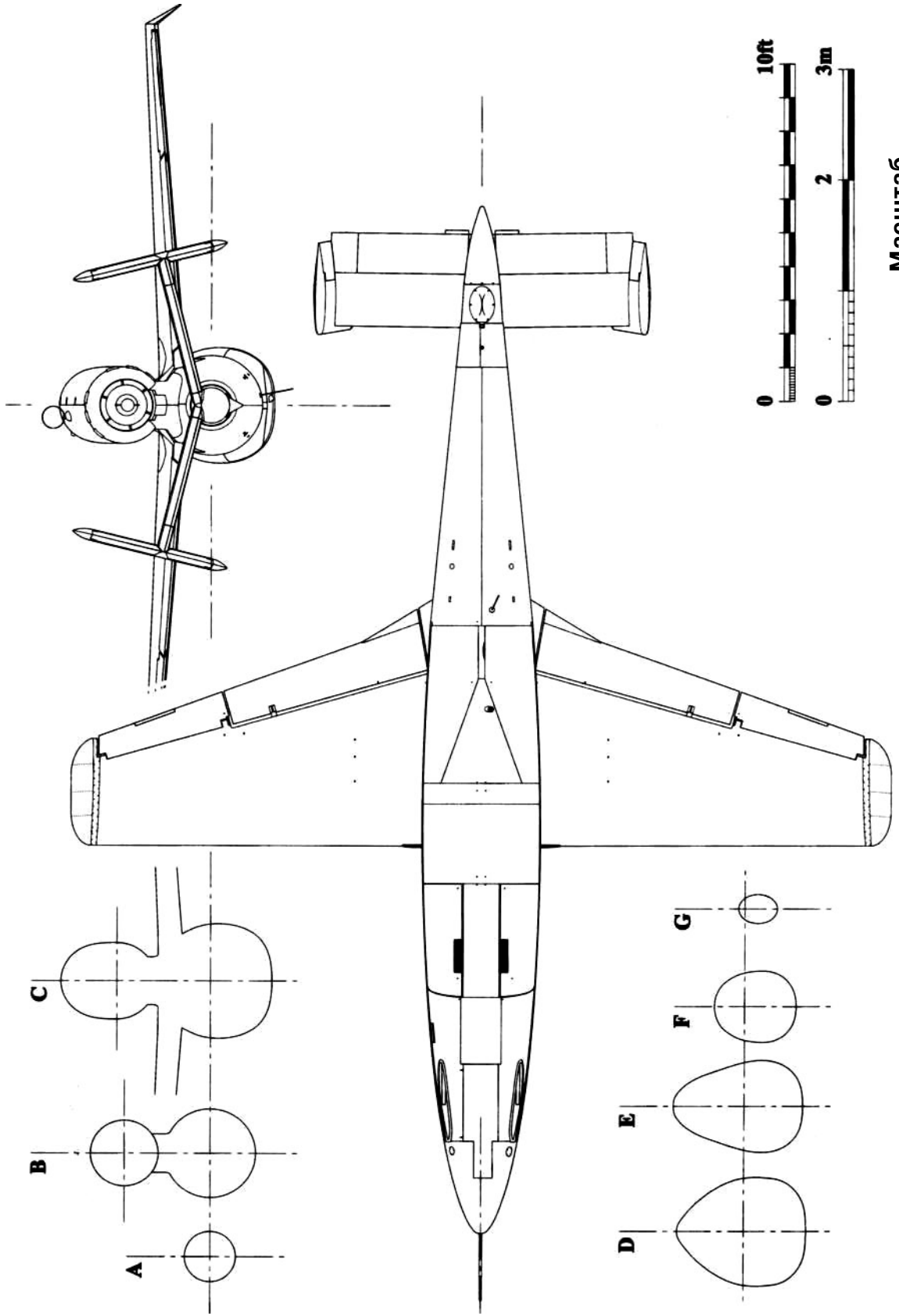
Панель приборов He 162A-2: 1 - указатель крена, 2 - указатель горизонтальной скорости (км/ч), 3 - лампы подсветки приборной доски, 4 - указатель скороподъемности (м/с), 5 - указатель радиополукомпыаса AFN-2, 6 - альтиметр, 7 - магнитный компас FK 38, 8 - указатель температуры газов за турбиной (°C), 9 - указатель давления масла (кг/см²), 10 - указатель давления топлива (кг/см²), 11 - часы с секундомером, 12 - указатель уровня топлива, 13 - указатель оборотов двигателя (об/мин), 14 - счетчик расхода боеприпасов

Масштаб
1 : 48

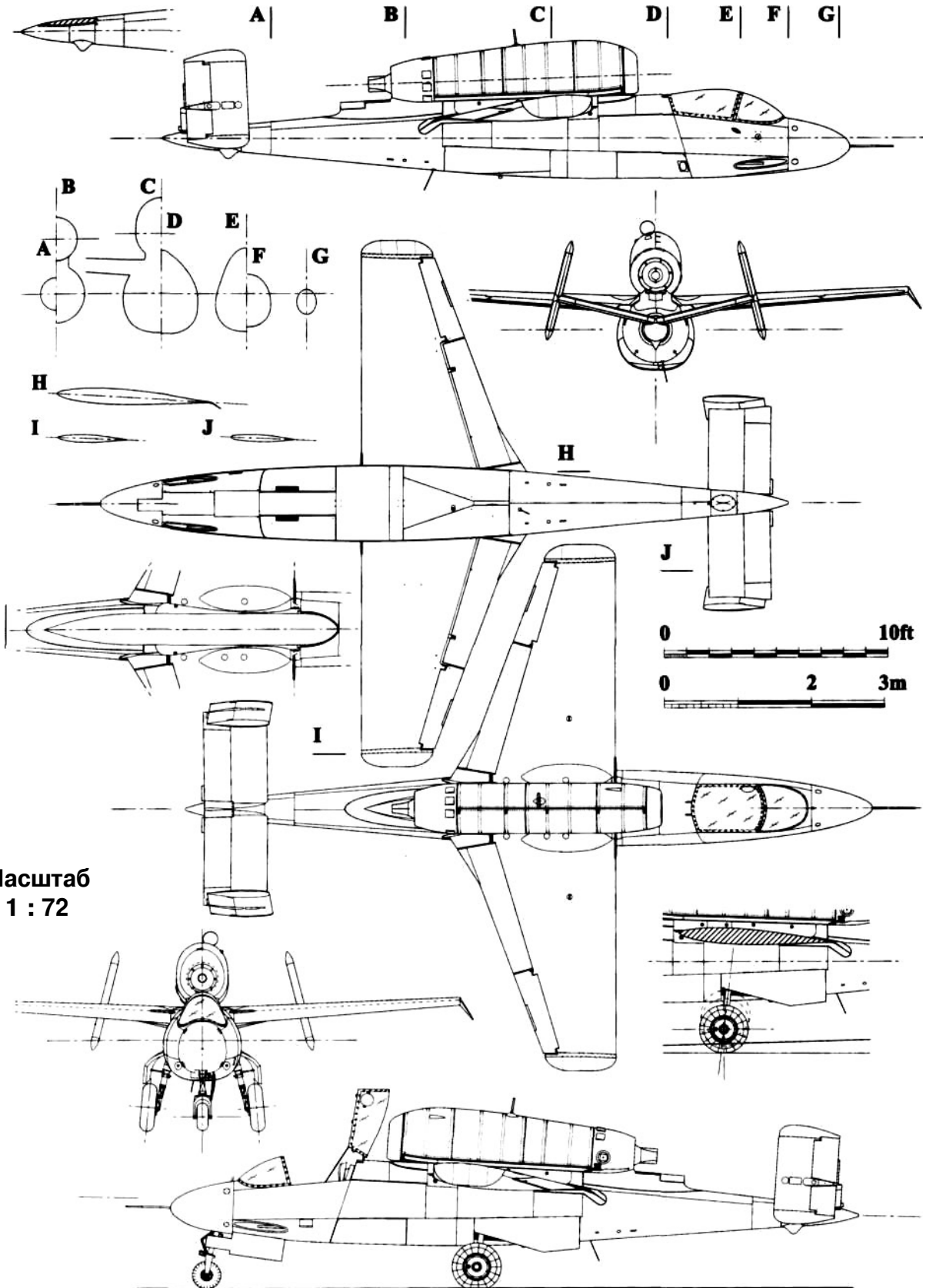
A | B | C | D | E | F | G |



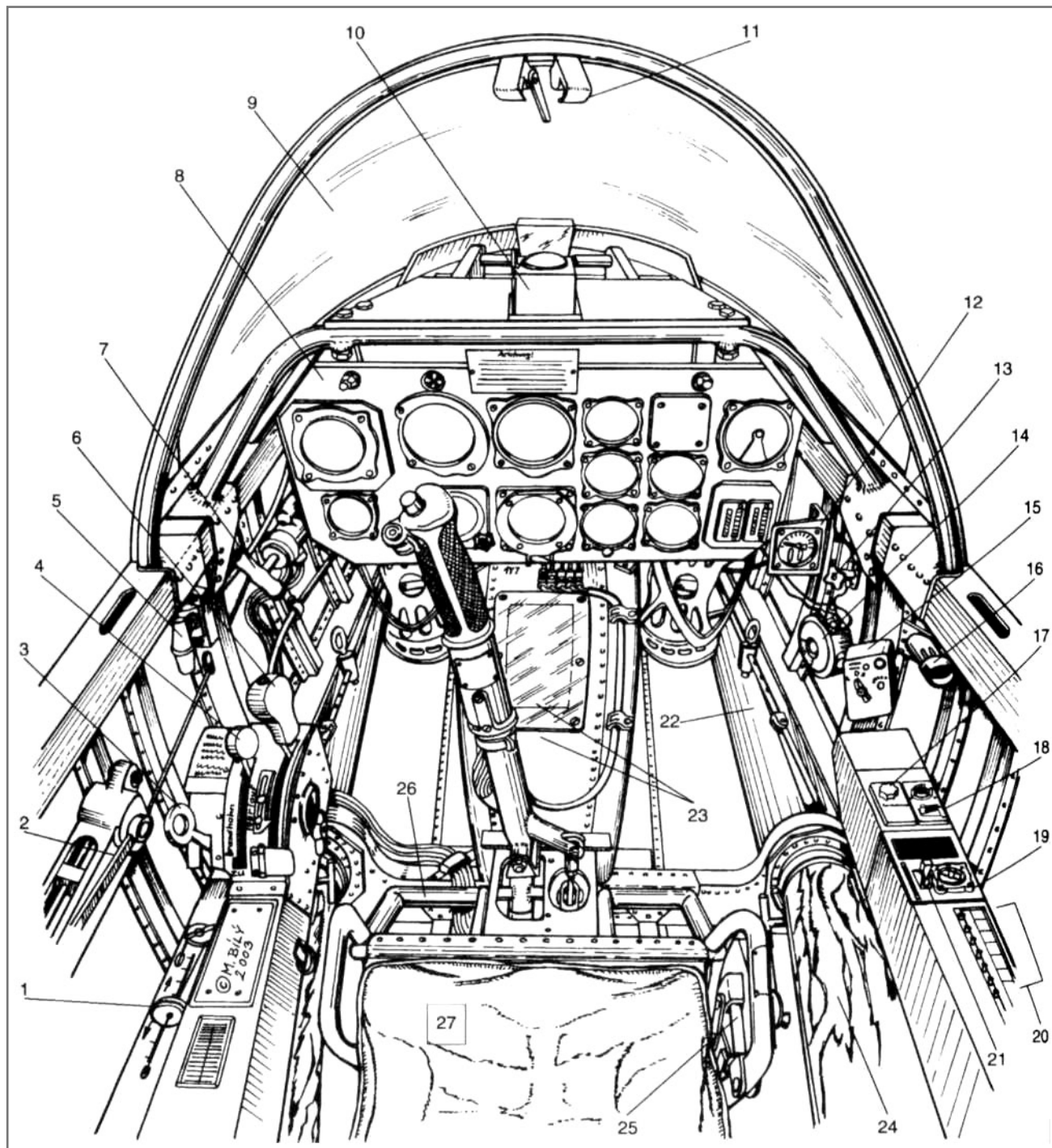




Масштаб
1 : 48



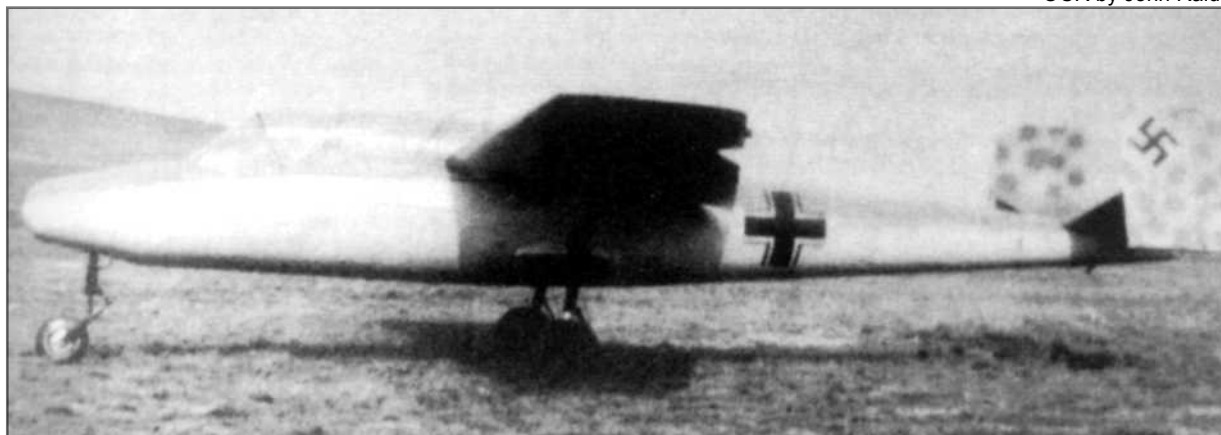
Кабина пилота He 162A-2 (реконструкция)



1 - рукоятка управления триммером руля направления
 2 - рукоятка управления триммером руля высоты
 3 - переключатель выпуска/уборки шасси
 4 - топливный кран
 5 - рукоятка выпуска шасси
 6 - рукоятка управления двигателем
 7 - рукоятка выпуска закрылков
 8 - панель приборов
 9 - козырек фонаря кабины

10 - прицел Revi 16B
 11 - замок фонаря
 12 - указатель давления и уровня кислорода
 13 - кран подачи кислорода
 14 - регулятор давления кислорода
 15 - панель управления FuG 25a
 16 - устройство выпуска сигнальных ракет
 17 - ручка тонкой настройки частоты радиостанции FuG 16ZY
 18 - регулятор громкости FuG 16ZY

19 - переключатель селектора частот
 20 - панель предохранителей
 21 - включатель стартера
 22 - кожух ствола пушки
 23 - ниша передней стойки шасси с окном для визуального контроля ее положения
 24 - матерчатый чехол возвратной пружины пушки
 25 - рукоятка катапультирования
 26 - подножка
 27 - катапультируемое кресло



Только человек с богатым воображением может связать представленную на снимке машину с программой «Народного истребителя». Тем не менее, планер He 162S предназначался для тренировки пилотов NFSK. Планы по оснащению этого самолета ТРД так и не были реализованы.

Было выпущено более 125 самолетов (не считая недостроенных):
 Вена - Швехат (Heidfeld, ЕНАГ) - 10
 Хинтербрюль (Languste, ЕНАГ) - минимум 20
 Росток-Мариене (ЕНАГ) - минимум 55
 Росток-Терезиенфельд (ЕНАГ) - минимум 20
 Бернбург (Юнкерс) - минимум 15
 Нордхаузен (Mittelwerk) - минимум 5
 Ораниенбург (Хейнкель) - 1-5

Согласно статистике 6-го Департамента Генерального Штаба (Generalstab Abteilung 6.) было поставлено 116 экземпляров He 162, из них 31 - на аэродром Лекк. Серийное производство должны были прекратить после выпуска этого количества планеров. Лишь высокопоставленные чиновники знали, что 7 апреля Гитлер отдал приказ остановить производство He 162 и сконцентрировать усилия на выпуске реактивных Арадо Ar 234 и Мессершмитт Me 262. Но и эти самолеты не могли отсрочить конец войны и крах Третьего Рейха.

Проекты

Производство He 162A-2 продолжалось до последнего дня войны. Точное число законченных постройкой самолетов остается неизвестным, но можно предположить, что было выпущено 120-140 машин. Много самолетов было поставлено Люфтваффе не облетанными - в разобранном виде. Из таких комплектов собрали ещё 50 самолетов, успев облетать около половины из них. Пос-

ле войны на различных аэродромах было найдено около 100 неуккомплектованных полностью истребителей, а ещё 800 планеров находилось в высокой стадии готовности. Также в руки победителей попало огромное количество отдельных деталей и узлов.

RLM и инженеры Хейнкеля полагали, что служба He 162 продлится значительно дольше. «Окончательная победа Третьего Рейха» была запланирована на лето 1946 года и, соответственно, имелись планы по совершенствованию He 162. Даже в последний год войны разрабатывалось несколько вариантов самолета, предусматривавших установку стреловидного крыла и оперения, а также более мощных двигателей. Предполагалось, что новые модификации истребителя будут способны развивать скорость 1000 км/ч на высоте около 11000 м.

Сначала решили улучшить летные характеристики He 162A-1, установив на него двигатель Юнкерса Jumo 004D Orkan, развивающий тягу 10,4 кН (1050 кг), вместо ТРД BMW 003A и E (7,8 кН и 9,1 кН соответственно). В качестве прототипов решили использовать He 162M11 (W.Nr. 220017) и He 162M12 (W.Nr. 220018), первоначально оснащенные ТРД BMW 003A-1. Двигатели Jumo, предназначенные для этих машин, поступили с заводов Юнкерс в Швехат в середине февраля 1945 года. Конструкция BMW 003A-1 и Jumo 004D была изменена таким образом, что узлы крепления находились в нижней части ТРД, в отличие от двигателей устанавливавшихся на Me 262 и Ar 234, где они располагались сверху. Не-

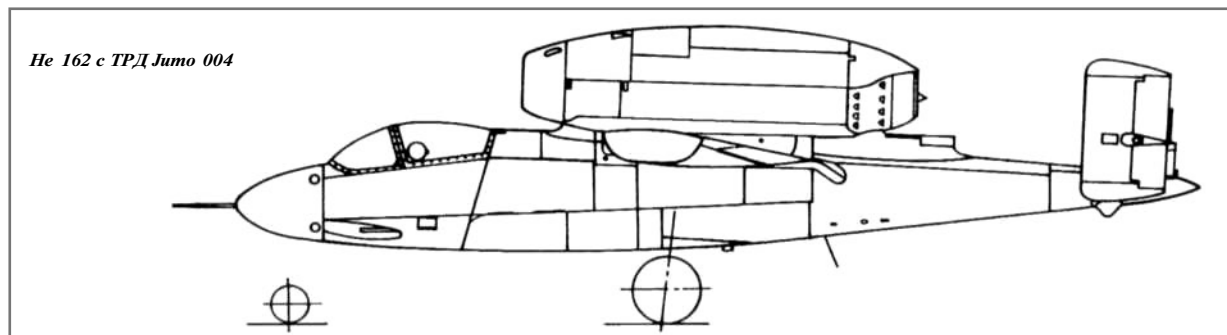
медленно началось производство новых мотогондол, внесение изменений в конструкцию установочных узлов и системы управления двигателем, но эти мероприятия заняли значительно больше времени, чем первоначально предполагалось. К концу марта, когда работы были почти закончены, ЕНАГ должна была эвакуироваться в Йенбах в районе Зальцбурна и работы над He 162M11 и M12 прекратили. Таким образом эта модификация He 162 (в некоторых источниках она именуется А-8) так и не дошла до Люфтваффе. Также предполагалось создать на базе модификации А-2 разведчик, установив в фюзеляже, за основными стойками шасси фотокамеру Rb 50/30, но эта идея так и осталась нереализованной.

Предложенная для серийного выпуска модификация He 162A-3 с пушками МК 108 в перепроектированной носовой части, при сохранении короткого фюзеляжа также осталась на бумаге.

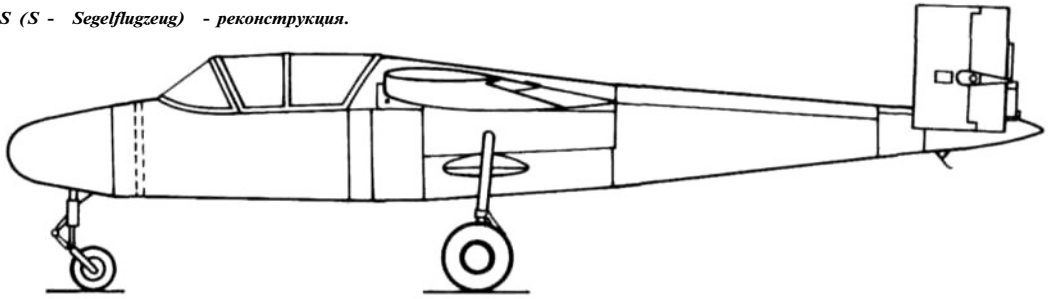
Не отказались и от идеи создать вариант He 162 с удлиненным фюзеляжем и вооружением из двух пушек МК 108. Предполагалось, что эта машина, получившая обозначение He 162A-6, сменит на конвейере истребители ранних модификаций.

Считается, что Хейнкель предложил модификации базовой модели вплоть до А-14 (реально использовались только обозначения А-1 и А-2, остальные являются лишь предполагаемыми), но детали этих проектов остаются неизвестными и по сей день.

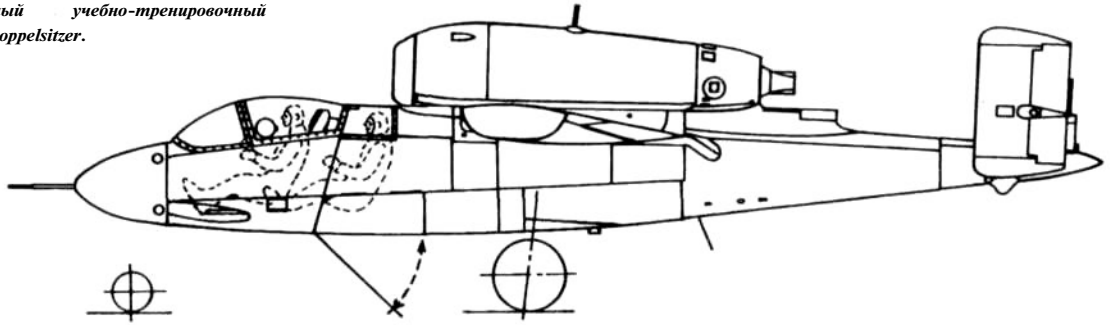
Между тем, в рамках обширной программы велась разработка двухместного



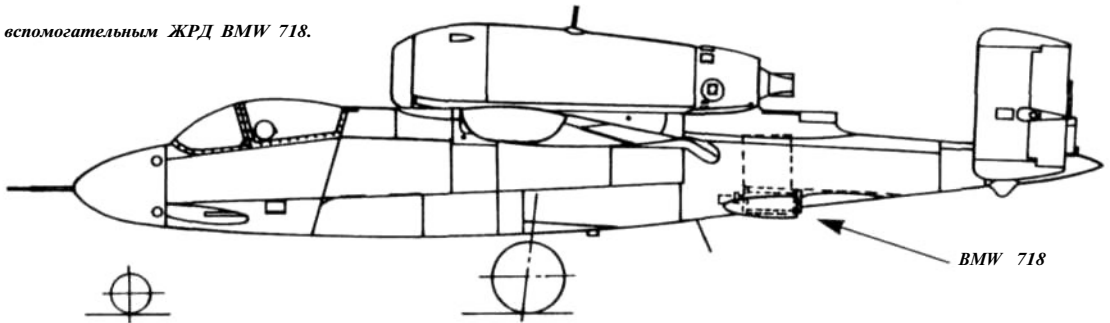
Планер He 162S (S - Segelflugzeug) - реконструкция.



Двухместный учебно-тренировочный He 162 Doppelsitzer.



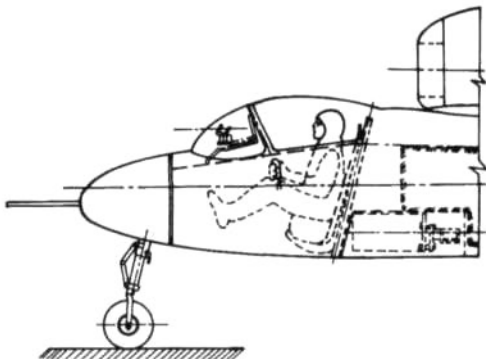
He 162 с вспомогательным ЖРД BMW 718.



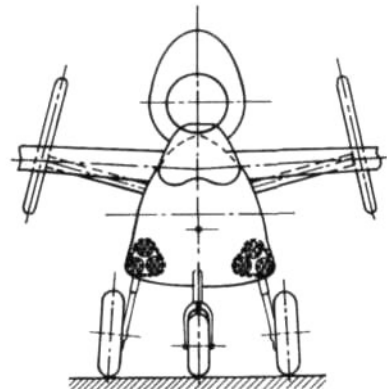
учебного планера, который иногда называют He 162S. Этот самолет был построен, его первый раз подняли в воздух 1 марта 1945 года в Имперской планерной школе в Треббине. 29 марта планер совершил полет на буксире за Бюккером Ву 181, который пилотировала известная немецкая летчица Ханна Рейтч. По некоторым данным до конца марта было выпущено ещё четыре планера.

Концерн Хейнкеля вел также работы над двухместным учебно-тренировочным вариантом истребителя. Эта модификация не имела никакого официального обозначения и обычно упоминалась как «Doppelsitzer» (двухместный). Этот самолет, оснащенный двигателем BMW 003E-1 (-2), предполагалось запустить в серию на предприятии DLH (Deutsche Lufthansa) в Ораниенбурге в конце 1944 года. Первая кабина оставалась

на том же месте, что и на одноместных машинах и предназначалась для курсанта. Инструктор сидел в задней кабине, расположенной там, где на боевых самолетах находился отсек вооружения и кислородный баллон и часть главного топливного бака, объем которого пришлось уменьшить. Катапультного кресла для инструктора не предусматривалось. Пушки с учебного самолета были сняты.



Установка многоствольных пушек SG 118 Rohrblocktrommel за кабиной пилота.

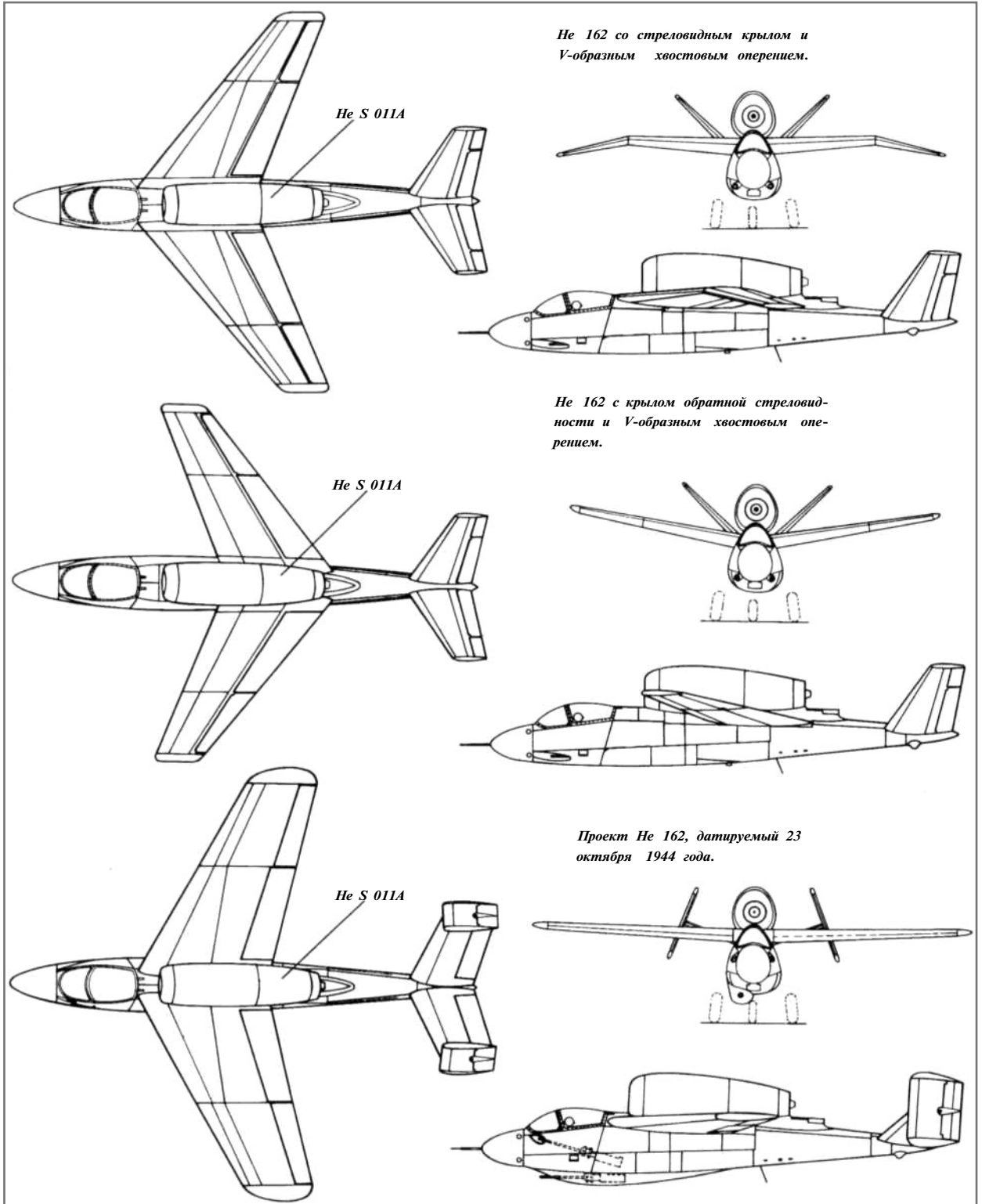


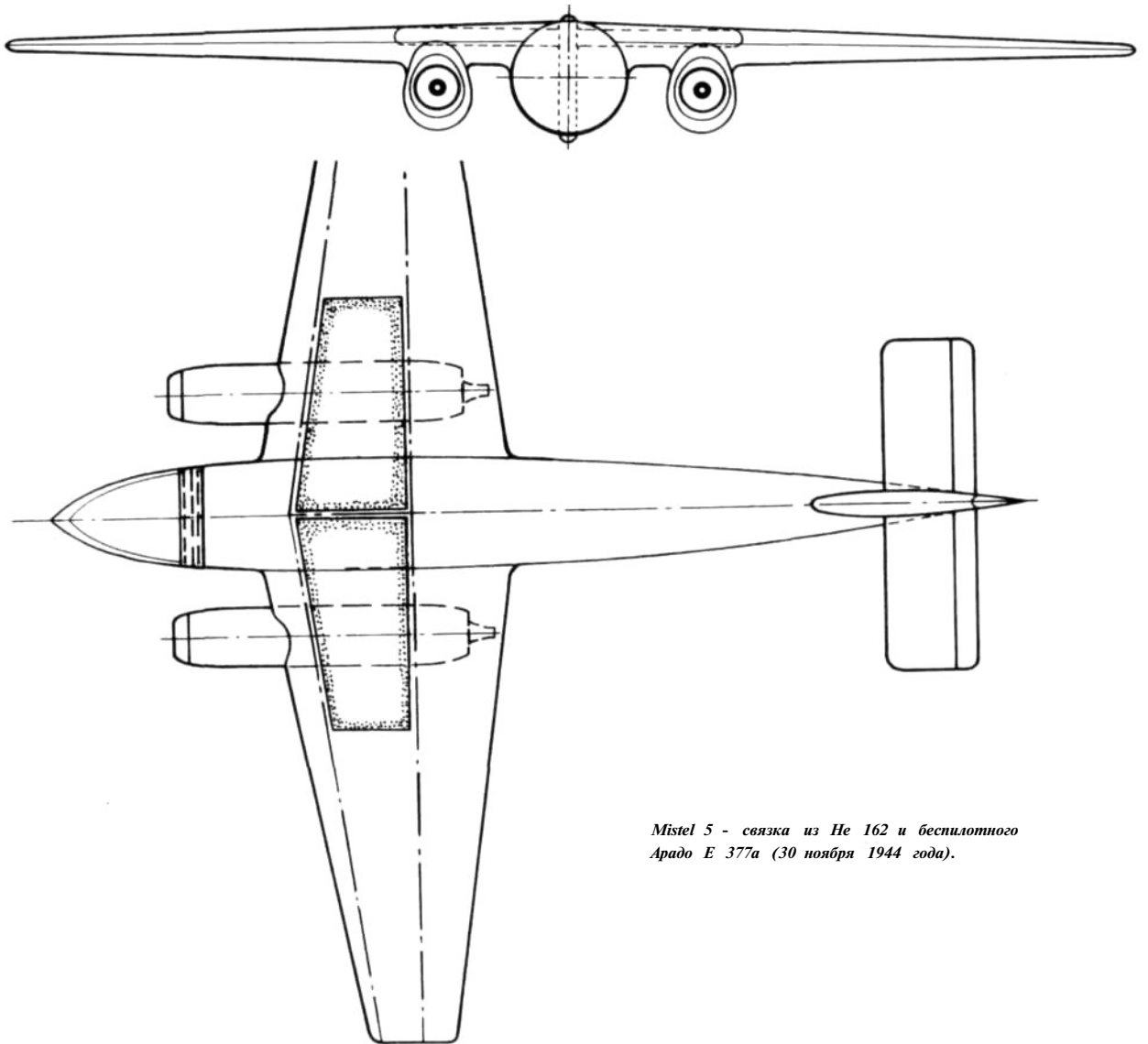
Откидную панель над задней кабиной предполагалось сделать из плексигласа (на серийных самолетах она была металлической), инструктор садился в кабину через верх. В нижней части фюзеляжа сделали аварийный люк, который мог сбрасываться в аварийной ситуации. Разработка He 162 Doppelsitzer велась высокими темпами, но её так и не успели завершить до конца войны.

Наряду с обычным вооружением на самолете предполагалось использовать ракеты и безоткатные пушки. Один из проектов предусматривал установку под крылом истребителя 55-мм ракет R4M, другой - систему SG 118 Rohrblocktrommel в отсеке за кабиной, которая состояла из трех блоков по семь 30-мм снарядов в каждом. Рассматривался вариант вооружения He 162 80-мм ракетами Panzerblitz. Для использования

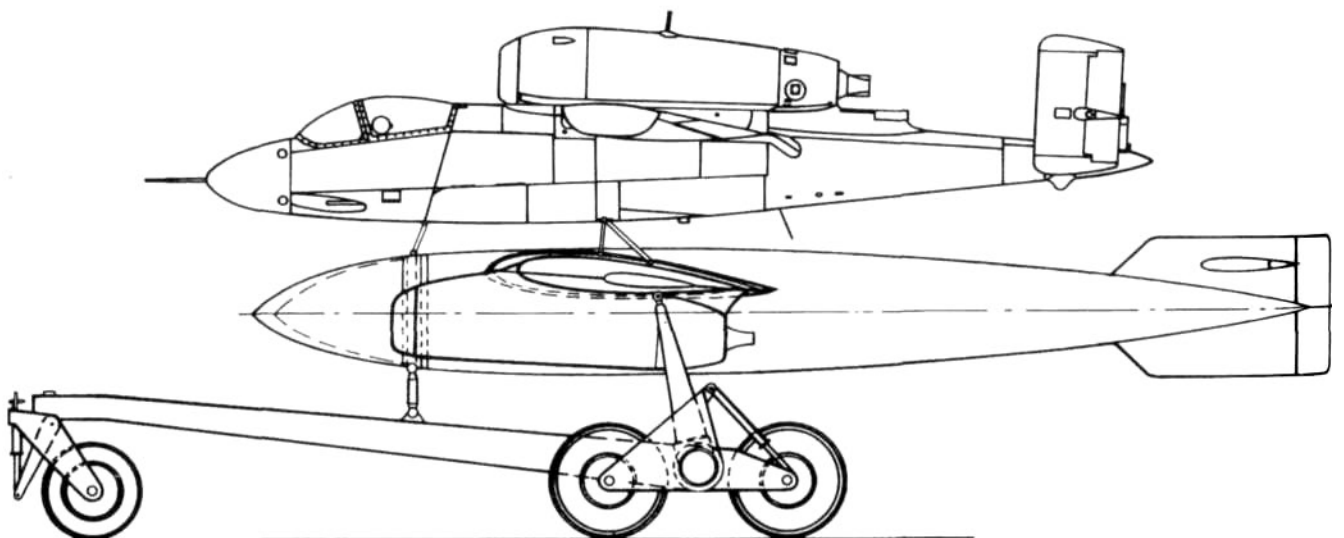
OCR by John Raider
 всего вышеперечисленного оружия самолет хотели оснастить новым гироскопическим прицелом EZ 42.

Ещё два проекта было создано в попытке упростить серийное производство истребителя. Для этого предполагалось заменить ТРД на воздушно-реактивный двигатель, гораздо более простой в производстве. Первый вариант предполагалось оснастить одним ВРД Argus As 044 тягой 500 кг, второй

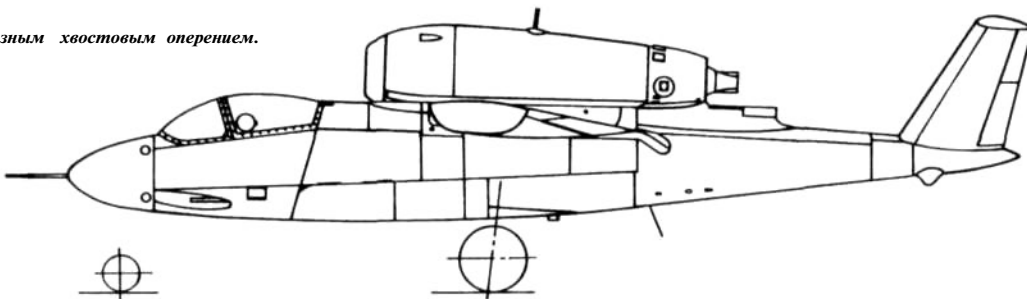




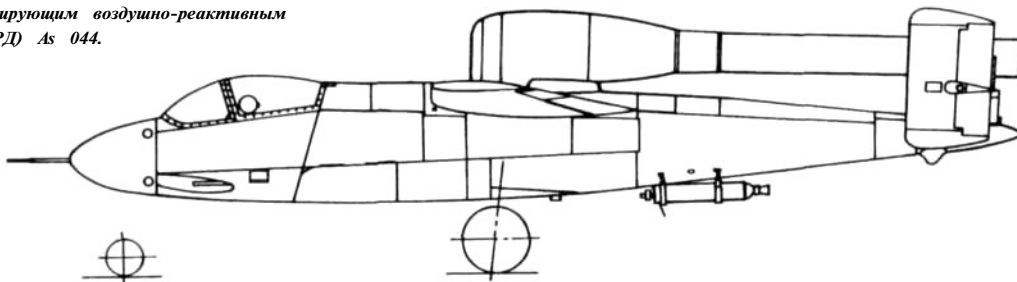
*Mistel 5 - связка из He 162 и беспилотного
Арадо Е 377а (30 ноября 1944 года).*



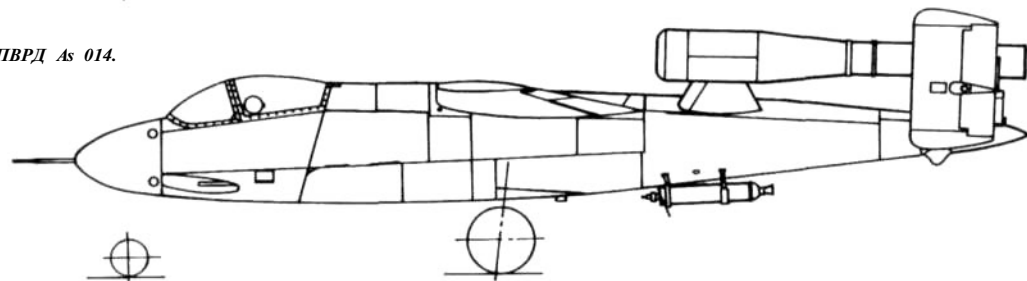
He 162 с V-образным хвостовым оперением.



He 162 с пульсирующим воздушно-реактивным двигателем (ПВРД) As 044.



He 162 с двумя ПВРД As 014.



- двумя ВРД Аргус As 014 тягой по 335 кг каждый. По некоторым данным эта модификация «Фольксыгера» должна была получить обозначение He 162В, но в документации ЕНАГ таких обозначений (как и иногда упоминаемых He 162С и He 162D) не встречается.

Другим способом упрощения технологии производства была установка цельнометаллических стреловидного крыла и V-образного хвостового оперения. Планировалось, что такие истребители начнут сходиться с конвейера в 1946 году. Один из вариантов рассматривал установку крыла обратной стреловидности с большим поперечным V, в то время как другой рассматривал стреловидное крыло с законцовками, отогнутыми вниз на острый угол.

Оба варианта предусматривалось оснастить новейшим турбореактивным двигателем Хейнкель-Хирт 011А тягой 1300 кг - считалось, что эти машины будут способны развивать скорость 980-1000 км/ч. Модификация He 162 с ТРД BMW 003R (A-9) находилась на продвинутой стадии разработки. Её силовая установка состояла из стандартного ТРД и ракетного двигателя BMW 718 тягой 1000 кг. Хотя последний прошел наземные испытания, на самолеты он никогда не устанавливался. Предполагалось разместить этот двигатель в нижней части фюзеляжа за нишами основных стоек шасси. Он должен был включаться в полете на короткое время при наборе высоты или во время боя.

Разрабатывалось ещё несколько модификаций He 162 с ТРД Хейнкель-Хирт 011А и стреловидным крылом и оперением, но они так и не вышли из стадии эскизного проектирования.

Осенью 1944 года была спроектирована ещё одна система оружия - Mistel 5, верхней (пилотируемой) частью которого был He 162А, а нижней (беспилотной), снаряженной взрывчаткой, был реактивный Арадо Е 377а. Связка Mistel 5 завершает список известных проектов, разработывавшихся в рамках программы «Наградного истребителя».

Боевое применение

Первым шагом, предприняемым при поступлении нового самолета на вооружение, является создание испытательного подразделения. В случае He 162 им стала Erprobungskommando 162 (ErpKdo 162, также известное как Volrsjager-Erprobungskommando), базировавшаяся в летно-исследовательском центре Рехлин-Рогентхин. В апреле 1945 года подразделение перебросили в Мюнхен. ErpRdo 162 была укомплектована опытными пилотами, имевшими большой налет (в том числе и на реактивных самолетах), и должна была стать базой для организации боевой эскадрильи 1./JG 80. Однако, вскоре от этого плана отказались, частично из-за желания сохранить опытных летчиков в Рехлине, а ча-

стично - из-за несоответствия программе «Фольксыгер» - отборные летчики мало напоминали скороспелых «летунов» из «Гитлерюгенда».

Свое обучение юные пилоты начинали в планерной школе NSFK в Треббине, где они летали на планерах SG 38 и модифицированном планере Nabicht. Здесь же, по всей видимости, им был доступен He 162S. Однако подготовка шла очень медленно и RLM решило проверить новых пилотов, устроив им контрольные полеты на Арадо Ar 62В. Результаты оказались настолько разочаровывающими, что о том, чтобы посадить этих мальчишек в кабины He 162 и отправить их в бой против авиации Союзников не могло быть и речи. Поэтому программу обучения удлиннили, предусмотрев полеты на более совершенных самолетах - двухместном Мессершмитте Bf 109G-2 или даже учебно-тренировочном варианте He 162, который в то время активно разрабатывался конструкторами Хейнкель. Программа «Фольксыгер», концепция которой предусматривала выпуск большого количества летчиков-истребителей в кратчайшие сроки, зашла в тупик. Стало ясно, что на He 162 могут летать только опытные пилоты (по крайней мере на начальном этапе). Между тем в Fliegerische Schule 6 в Ноймаркте и Вайденберге началось обучение наземного персонала.

В рассматриваемой ситуации, чтобы получить боеспособное подразделение, во-

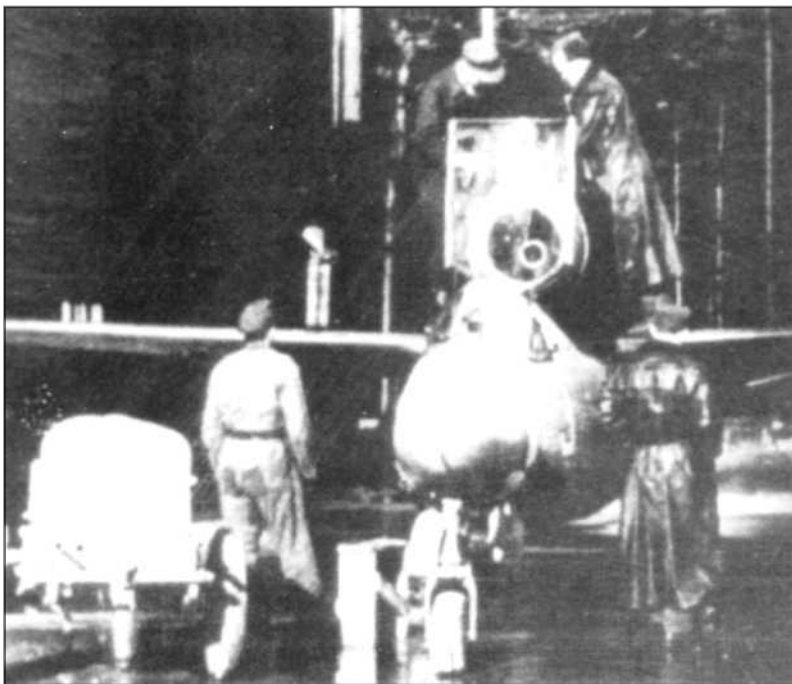


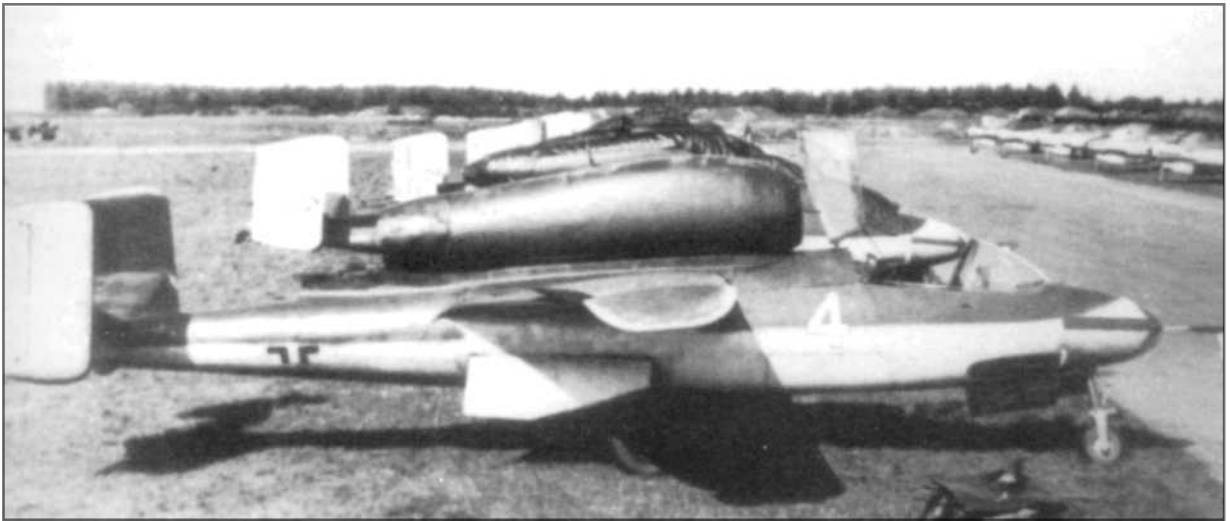
После налета авиации Союзников на Пархим 8 апреля 1945 года, I./JG 1 перебросили на расположенный неподалеку аэродром Людвиглюст. Именно там сделана фотография этого He 162A-2 «21 белый», носовой обтекатель которого покрашен в черный белый и красный цвета.

Техники обслуживают Хейнкель He 162A-2 «3 белый» из I. Staffel JG 1.

оруженное He 162, единственным решением было перевооружить этими истребителями какую-нибудь строевую часть. Ею стала Jagdgeschwader 1 «Oesau» (JG 1), вооруженная различными модификациями истребителя «Фокке-Вульф» FW 190, которой командовал оберст Герберт Шефельд. Это подразделение недавно участвовало в операции «Боденplatte» (атаки аэродромов Союзников в Бельгии, Фран-

He 162A-2 «3 белый» Werk Nr. 120028 с крестами старого типа на фюзеляже. Камуфляж верхних поверхностей начинается за кабиной. Лекк, 1945 год.





He 162A-2 «4 желтый» (Werk Nr. 120067) принадлежал 3. Staffel JG 1. Примечательна окраска законцовок крыла этого самолета.

ции и Нидерландах в первый день нового года), а также отлично зарекомендовало себя при защите неба над Рейхом.

Процесс перевооружения официально стартовал 8 февраля 1945 года, когда командующий истребительной авиацией отдал приказ командирам 2-й и 3-й Staffel первой Gruppe JG 1 оберст-лейтенантам Аугусту Хачтелю и Эмилио Демуту перебросить своих пилотов на аэродром Пархин в 70 км от Росток. Там с помощью техников и летчиков-испытателей Хейнкель-Норд начался процесс переучивания на новые самолеты. 27 февраля группа из 10 пилотов из 2.Staffel под командованием Хачтеля отбыла в Вену, чтобы принять серийные самолеты. Для обучения, наряду с предсерийными самолетами, использовались прототипы He 162M8 и M19. Разумеется, процесс переучивания на новую технику не обошелся без происшествий - 12 марта He 162M8 был потерян

из-за отказа двигателя, его пилоту фельдфебелю Вунке удалось спастись. Но два дня спустя погиб унтер-офицер Тауц - из-за неправильного расчета при заходе на посадку его He 162 M19 врезался в гору бочек изпод масла. Поскольку боеготовых самолетов с завода в Хейдфельде не поступало, пилоты вернулись в Пархин с пустыми руками.

Во второй половине марта 10 пилотов I.Gruppe прибыли в Мариэне около Росток - альтернативный источник истребителей. На заводе они приняли группу самолетов, которые были тщательно проверены местными техниками и летчиками-испытателями, и в конце месяца вернулись с этими машинами в свою часть.

Высокая аварийность во время переобучения не смутила RLM и было принято решение о перевооружении на He 162 второй Gruppe JG 1 (II./JG 1). Второй Gruppe командовал гауптман Пауль-Генрих Дане; его

пилоты прибыли в Росток в конце марта, чтобы переучиться на новый самолет. Прибытие III./JG 1 планировалось на май 1945 года, но этим планам не суждено было осуществиться, как и перевооружению I. и II. JG 400, JG 27 и JG 77. JG 400 была вооружена ракетным истребителем Мессершмитт Me 163 Komet, её предполагалось перевооружить на Me 263 или He 162, последний думали использовать при отражении налетов американских бомбардировщиков Боинг В-29 «Суперфортресс», появление которых ожидалось на Европейском ТВД. He 162A-2 предполагалось также оснастить I./EJG 2 (Erganzungsjagdgeschwader - вспомогательное учебное истребительное крыло), назначением которого стала бы переподготовка пилотов. В мае 1945 года на аэродроме Саган-Кюппер была организована Volkssturm Jagdgeschwader из летчиков-добровольцев, но вскоре туда пришли войска Союзников.



Командир I./JG 1 гауптман Хайнц Кюннеке позирует на фоне He 162A-2 «5 белый», на котором летал командир I. Группе майор Зобер.



Командование JG 1 на аэродроме Лекк. Слева направо: гауптман Людевиг (2./JG 1), майор Зобер (1./JG 1), гауптман Кюннеке (1./JG 1) и оберст-лейтенант Демут (3./JG 1).

События развивались всё стремительнее и стремительнее. 1 апреля филиал Хейнкеля ЕНАГ в Вене был вынужден эвакуироваться в Йенбах около Зальцбурна из-за стремительного наступления советских войск, в то время как испытания He 162 продолжались в Клагенфурте. К этому времени на заводе Юнкерс в Бернбурге было закончено постройкой только 20 He 162A-2 - на фоне этой цифры планы по выпуску 1000 истребителей в месяц выглядят просто смешными. 27 марта Гитлер отдал приказ СС взять контроль над программой «Фольксгегер», но участие «компетентных» специалистов из этой организации внесло ещё большую неразбериху.

Царящий хаос отразился и на процессе перевооружения JG 1. К концу марта 1945 года было поставлено 58 экземпляров He 162A-2, 18 самолетов с завода в Бернбурге и 7 из Хинтербуле должны были поступить непосредственно в JG 1. Надо признать, что принятое ранее реше-

ние о переделке топливной системы самолета под реактивное топливо J2 оказалось абсолютно правильным, но это привело к задержкам. В это время 1./JG 1 перебросили из Пархина в Людвиглюст, куда транспортная команда стала перегонять новые истребители (не обошлось при этом без потерь). Хачтель, штафель-капитан 2./JG 1, который, как предполагалось, должен был стать командиром 1./JG 1, был настолько разочарован творящимся беспорядком, что подал рапорт о переводе в другую часть. Командиром Gruppe был временно назначен Демут. Под его руководством 1./JG 1 15-16 апреля перебазировалась на аэродром Лекк (Шлезвиг-Гольштейн) возле датской границы. Подразделение должно было атаковать вражеские бомбардировщики на Берлин со стороны Северного моря. 20 апреля 1945 года часть официально объявила боеготовой, хотя первые полеты её пилоты совершили уже 16 апреля.

Первую потерю на новом месте базирования 1./JG 1 понесла 19 апреля, когда американский истребитель Рипаблик Р-47 «Тандерболт» сразу после взлета сбил ефрейтора Гюнтера Кирхнера. По иронии судьбы, Кирхнер вместе с лейтенантом Штимером поднялся в воздух, чтобы перехватить «Тандерболты».

20 апреля большая часть He 162A-2 из всех трех Staffel 1./JG 1 отправилась в свой первый официальный боевой вылет - им предстояло атаковать аэродром британских ВВС. Над целью «Фольксгегеры» были перехвачены истребителями Хоукер «Темпест» из 3-й эскадрильи RAF. В этом бою был сбит He 162 унтер-офицера Райхенберга, пилот спасся, не получив при этом ни царапины. Пилот из 12-й тактической разведывательной эскадрильи американских ВВС, летавший на F-6 (разведывательная модификация истребителя Норт Американ Р-51 «Мустанг»), также сообщил, что ему удалось сбить He 162, но эта победа не нашла официального подтверждения.

24 апреля гауптман Дане погиб в катастрофе неподалеку от Варнемюнде и командиром II./JG 1 был назначен майор Вернер Зобер. 2 мая 1945 года штаб эскадры и II./JG 1 перебазировались в Лекк, и вскоре структура подразделения была пересмотрена. Оберст Илефельд стал командиром JG 1 и возглавил штаб эскадры, майор Зобер стал командиром I.Gruppe, состоявшей из трех Staffel, которыми руководили гауптманы Кюннеке, Людвиг и оберст-лейтенант Демут. II.Gruppe командовал гауптман Рахе, а командирами Staffel были майор Галлович, гауптман Бергольц и оберст-лейтенант Зипперг. Официально в каждой группе должно быть по 52 истребителя и ещё 16 машин в штабной эскадрилье. Но эти цифры в реальности никогда не были достигнуты. Действительно, новые самолеты продолжали поступать, но большая их часть имела дефекты, не позволявшие летать на них. Обычной практикой стало использование одного и того же самолета пилотами по очереди.



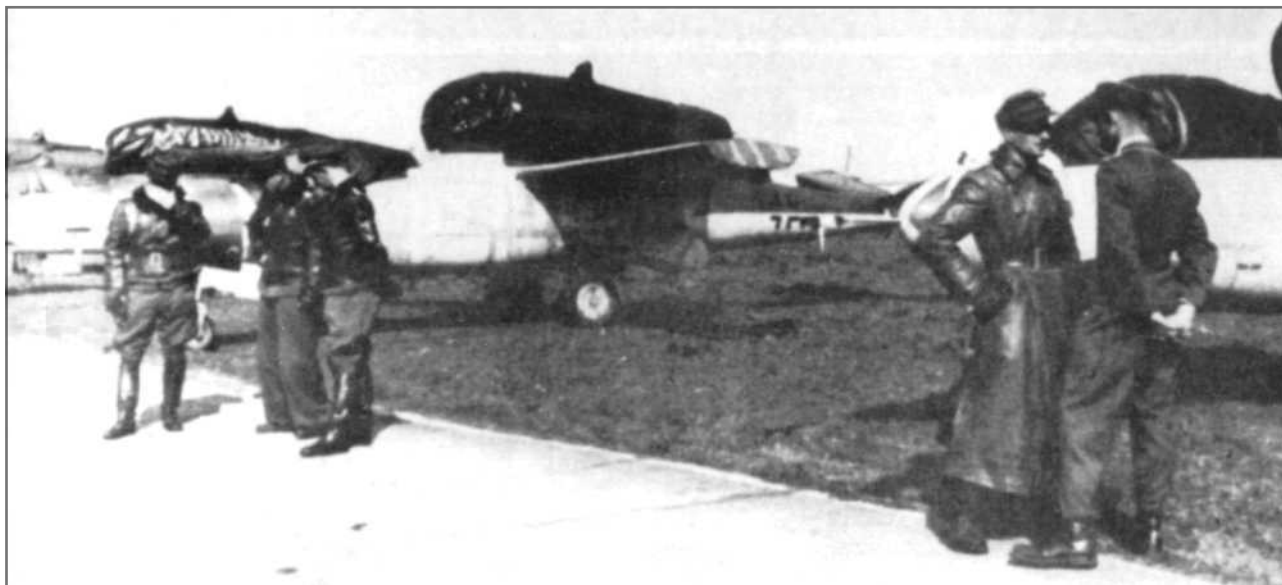
Командир 3./JG 1 Эмиль Демут сфотографирован рядом со своим He 162A-2, Лекк, весна 1945 года. Обратите внимание на исключительно острый угол, под которым верхний цвет камуфляжа переходит в нижний под передней кромкой крыла.



Последние минуты перед прибытием в Лекк Союзников.



Самолеты стоят как на параде. Непонятно, почему они не были уничтожены в соответствии с общепринятой практикой.



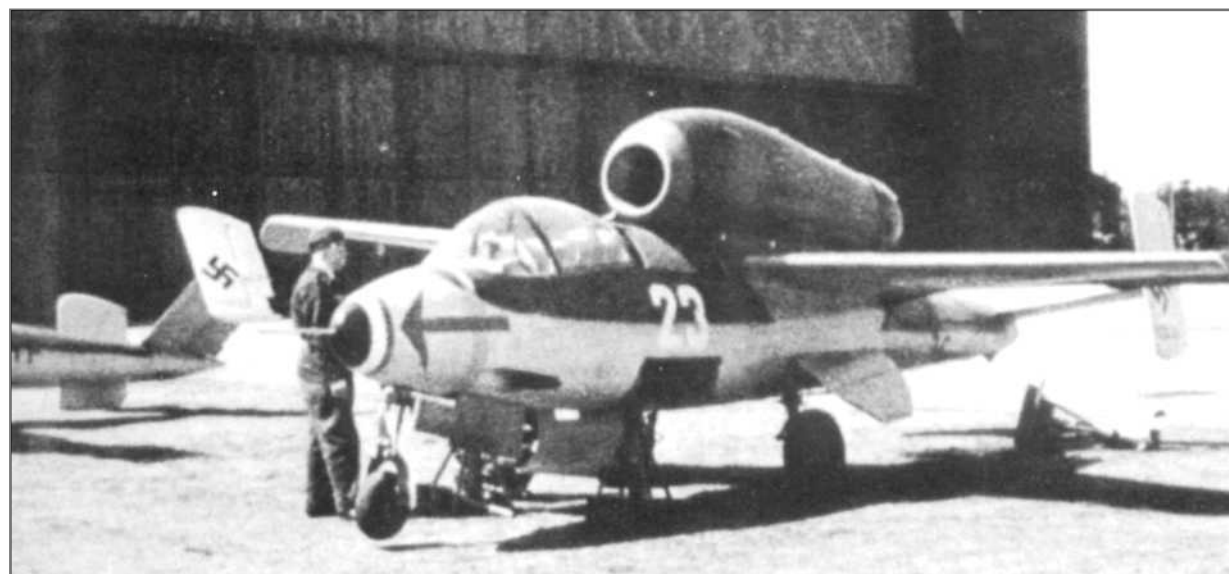
С минуты на минуту британские войска появятся в Лекке.



Слева направо: майор Зобер, оберст Илефельд, гауптман Кюннеке, оберст-лейтенант Демут, гауптман Штрассен, гауптман Людевиц и гауптман Райнбрехт.



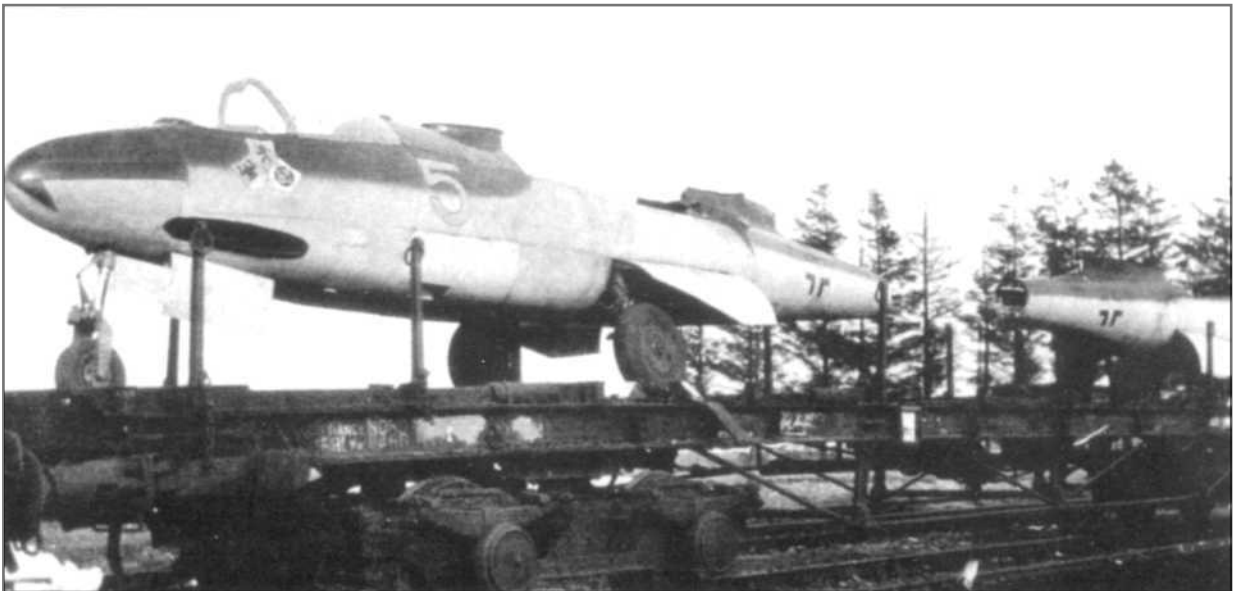
На заднем плане, позади самолетов, можно увидеть две тележки с маслонасосами.



После захвата аэродрома британские техники приступили к разоружению самолетов и подготовке их к транспортировке. Истребитель «23 белый» (Werk Nr. 120230) был отправлен в США.



Левый борт He 162A-2 «4 белый» (Werk Nr. 120097) из 1. Staffel JG 1. Хорошо видна эмблема подразделения.



He 162A-2 «5 желтый» на борту которого «композиция» из трех эмблем: JG 1, 1/JG 1 и 3/JG 1. Из Лекка отобранные самолеты были вывезены на базу хранения французских ВВС.



В США этот самолет проходил летные испытания в Райт Филд. Хвостовое оперение было взято с самолета с Werk Nr. 120222.



Подземный завод в соляных шахтах Эзер с самолетами дожидаящимися окончательной сборки - в таком виде он был обнаружен американцами в апреле 1945 года. Вдоль стены, перед каждым фюзеляжем, в своем индивидуальном отсеке ожидает установленное катапультное кресло. Учитывая условия в которых он создавался, He 162 является примером технологического совершенства, приспособленного к массовому производству в сложных условиях.

Одна из немногих побед JG 1 на счету лейтенанта Рудольфа Шмитта (1./JG 1), летавшем на He 162 «1 белый», который заявил об уничтожении британского истребителя. Правда на этот самолет претендуют и немецкие зенитчики. Шмитт также стал первым пилотом, спасшим свою жизнь с помощью катапульты - 20 апреля он воспользовался ею, когда на его He 162A-2 отказал двигатель (по другим данным это было случайное катапультирование).

5 мая в 8.00 подразделение получило приказ от штаба Люфтваффе прекратить боевые действия. Персонал подготовил самолеты к уничтожению, но вечером поступил приказ оставить их в целостности и сохранности. Прибывшие на аэродром на следующий день британцы застали самолеты на линейке вычищенными и зачехленными.

Так закончилась короткая боевая карьера реактивного истребителя Хейнкель He 162 Spatz. 8 мая 1945 года аэродром Лекк был полностью взят под контроль союзниками. В этот же день прекратила свое существование JG 1 - единственное подразделение Люфтваффе, вооруженное этими самолетами.

О будущем уцелевших He 162 позаботились представители разведки и технические специалисты стран-победительниц. He

162 стал одним из самых многочисленных типов немецких самолетов, попавших в руки Союзников в летном состоянии. Именно поэтому эту машину можно увидеть сегодня во многих авиамузеях мира.

He 162 на службе у Союзников

Самое большое количество He 162, без сомнения, досталось в качестве трофеев англичанам - ведь аэродром в Лекк, где находилось большинство «Фольксгайеров» в летном состоянии, находился в их оккупационной зоне. Для отправки в Великобританию специалисты технической разведки отобрали одиннадцать машин. По прибытии большинство этих самолетов попали в Фарнборо в Королевский авиационный институт (RAE) Там часть самолетов подготовили к полетам, а часть разобрали для детального изучения. Каждый немецкий истребитель получил специальные идентификационные обозначения, присвоенные английским Министерством Авиации. Те машины, которые предназначались для летных испытаний получили дополнительные британские военные серийные номера. Вот эти машины (в скобках указаны номера Министерства Авиации и британские серийные номера): 120221 (AM 58/VH530), 120076 (AM 59/

VH523), 120074 (AM60), 120072 (AM61), 120086 (AM62), 120095 (AM63), 120097 (AM64/VN153), 120227 (AM65/VN679), 120091 (AM66), 120098 (AM67/VN513) и 120235 (AM68).

He 162 прошли и Британии разнообразные испытания и исследования. Машина AM58 была разобрана на запчасти, AM59 налетала около 1,5 часов. Прежде чем ее подарили канадскому Военному музею в Оттаве. В настоящее время этот самолет можно увидеть в Рокклифе, Онтарио. Судьба самолета AM60 неизвестна, но по всей видимости он был разобран и окончил свою жизнь как металлолом. Хотя существует вероятность, что как и AM58 он мог служить источником запасных частей. Самолет AM61 потерпел катастрофу 9 ноября 1945 года во время демонстрационного полета на выставке трофейной авиатехники и оборудования, проходившей в Фарнборо. К сожалению, его пилот - флайт-лейтенант Роберт А.Маркс - погиб. Причиной катастрофы стала ошибка пилотирования. До этого AM61 выполнил четыре испытательных полета общей продолжительностью 50 минут. В сентябре 1945 года AM62 можно было увидеть на выставке трофеев в лондонском Гайд-Парке. Позже этот самолет передали канадцам, и в настоящий момент он также



Хейнкель He 162A-2 (Werk Nr. 120072/AM61) в Фарнборо. Демонстрационный полет на этом самолете стоил жизни флайт-лейтенанту Р.А. Марксу.

находится в Рокклифе (правда, в разобранном состоянии). AM68 наконец отреставрировали и он стал экспонатом Королевского военного музея. Судьба AM64 неизвестна. AM65 некоторое время оставался в RAE, но данных о его летных испытаниях нет. Сегодня этот истребитель выставлен в музее ВВС в Хендоне. Наиболее «летучим» оказался He 162 AM67 - в Фарнборо он выполнил 26 испытательных полетов общей продолжительностью 11 часов 45 минут. Большинство из этих полетов выполнили два офицера морской авиации, прикомандированных к RAE - Эрик М.Браун и Уильям Бенсон. Ничего неизвестно о судьбе AM63 и AM66, кроме того факта, что их доставили в Фарнборо. Возможно, один из этих самолетов передали французам.

По другую сторону океана, в Америке, тоже было много He 162, большинство из которых было получено благодаря любезности британцев. Часть машин из



Снимок He 162A-2, сделанный во время демонстрационного полета в Великобритании.

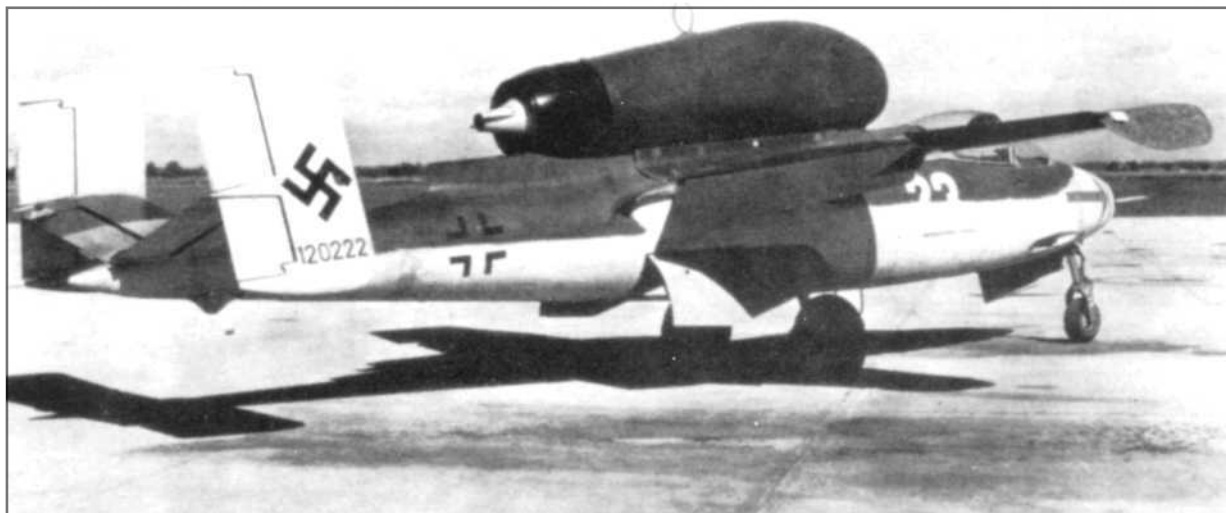


Взлет He 162 во время одного из показов авиатехники в Фарнборо.

Самолет «23 белый» (Хейнкель He 162А-2, W. Nr. 120222) проходивший испытания на авиабазе Фримен Филд, Индиана, США. В их ходе бортовой номер был удален.

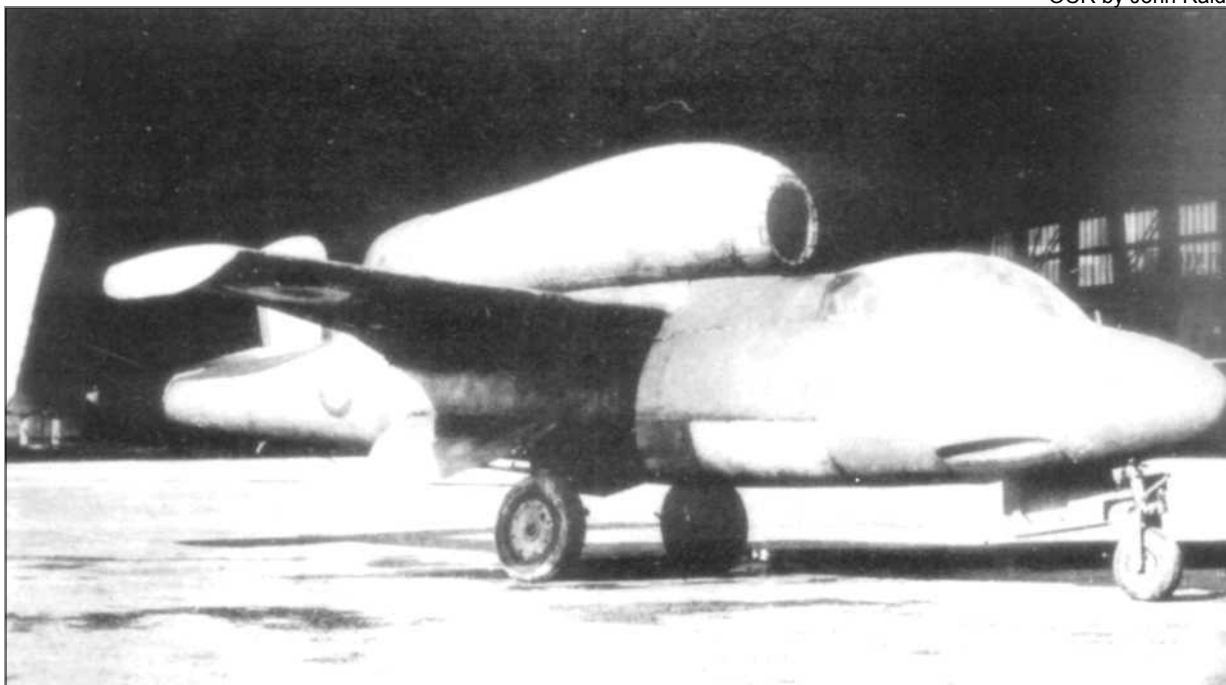


Тот же самолет, что и на предыдущем снимке. После испытаний в Индиане машину перевезли в Райт Филд для дополнительных исследований, после чего отправили ее в музей Смитсоновского института.



Французские ВВС долгое время испытывали «Фольксгегер», как и другие типы трофейной авиатехники (на заднем плане можно рассмотреть Зибель Si 204D). Какой результат принесли французам эти исследования неизвестно.



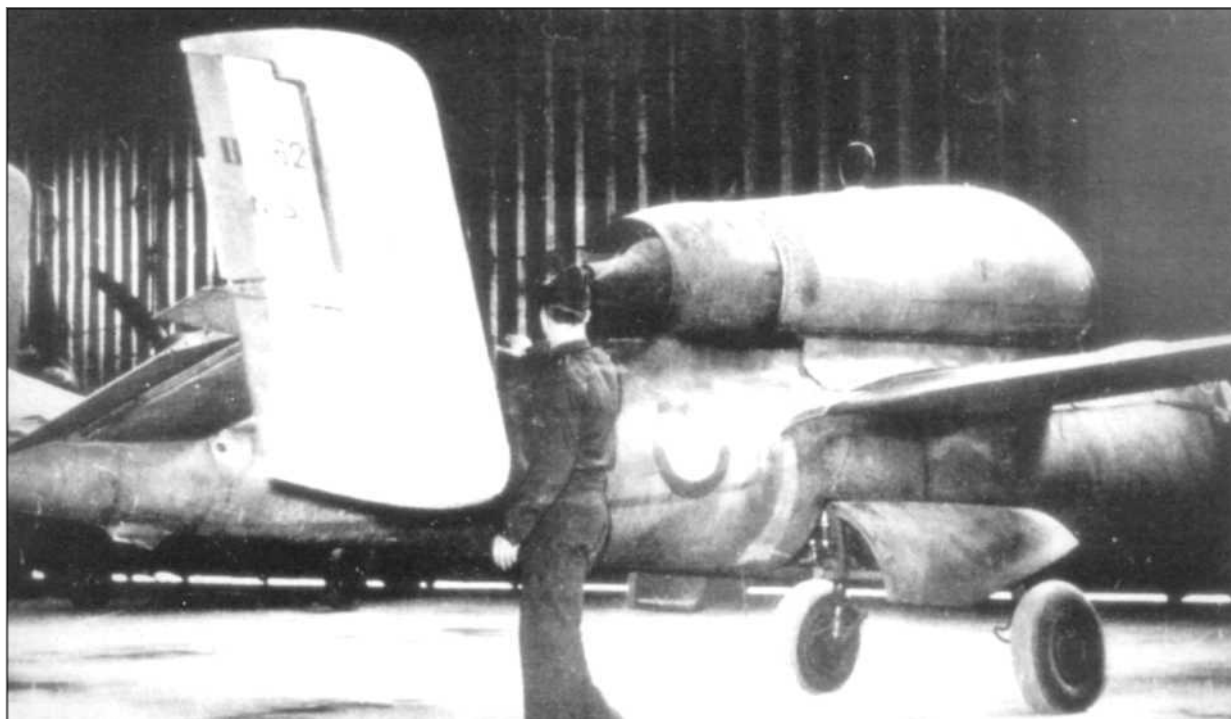


Первоначально французские ВВС сосредоточили все He 162 на авиабазе Орлеан-Берси. Оттуда три самолета были переданы в центр испытаний реактивной техники в Мон-де-Марсэ

Лекка была передана англичанами в рамках соглашения о совместном изучении трофейной немецкой техники. Кроме того, американские войска захватили некоторое количество He 162 в Мюнхене и в Австрии. В США поступили следующие комплекты He 162A-2: W.Nr. 120017, 120230 и 120077. Там им присвоили соответствующие номера FE-494/T-2-494, FE-504/T-2-504 и FE-489/N-2-489 (сначала использовался префикс FE - Foreign Equipment,

который заменили затем на «изобретение» научно-технической разведки T-2). Первую машину поставили в исследовательский центр, располагавшийся в Райт Филде (ныне авиабаза Райт Паттерсон), где его полностью разобрали для изучения. Второй самолет (по всей видимости он ранее принадлежал командиру JG 1 Герберту Илефельду) - FE-504 - прошел полную программу летных испытаний, проводившихся в Фримен Филде и Райт Филде.

После испытаний хвостовое оперение самолета заменили деталями с машины W.Nr. 120222 и в настоящее время он хранится в Силвер Хилле, Мериленд. Spalz FE-484 проходил летные испытания в Фримен Филд и Мюрк Драй Лейк (ныне авиабаза Эдвардс) вплоть до 1946 года. Сегодня этот истребитель является собственностью частого коллекционера Е.Т.Мелони и экспонируется в принадлежащем ему музее «Planes of Fame». В США был дос-

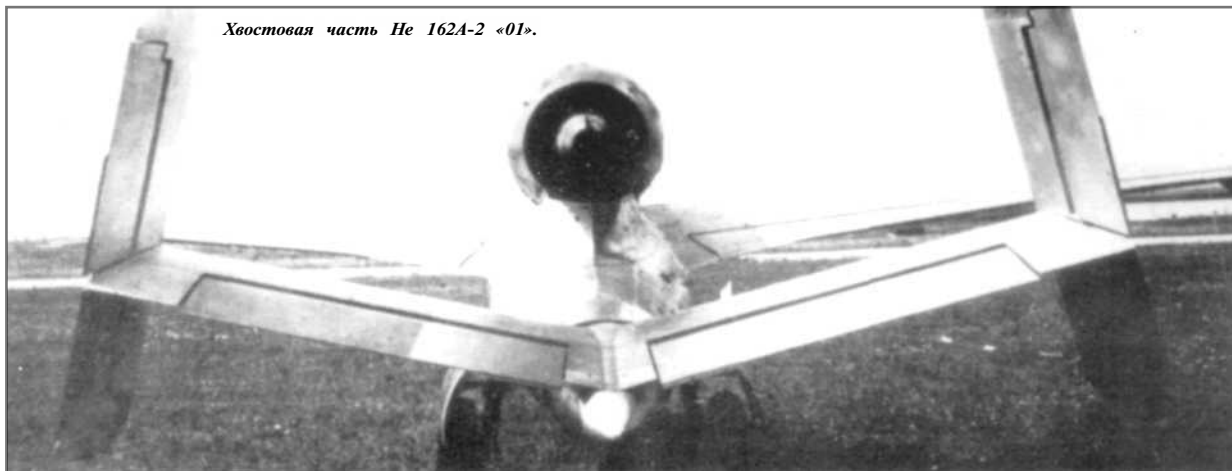


He 162A-2 в цветах французских ВВС с номером «3» на киле. Хорошо видна сильно изношенная хвостовая часть самолета.

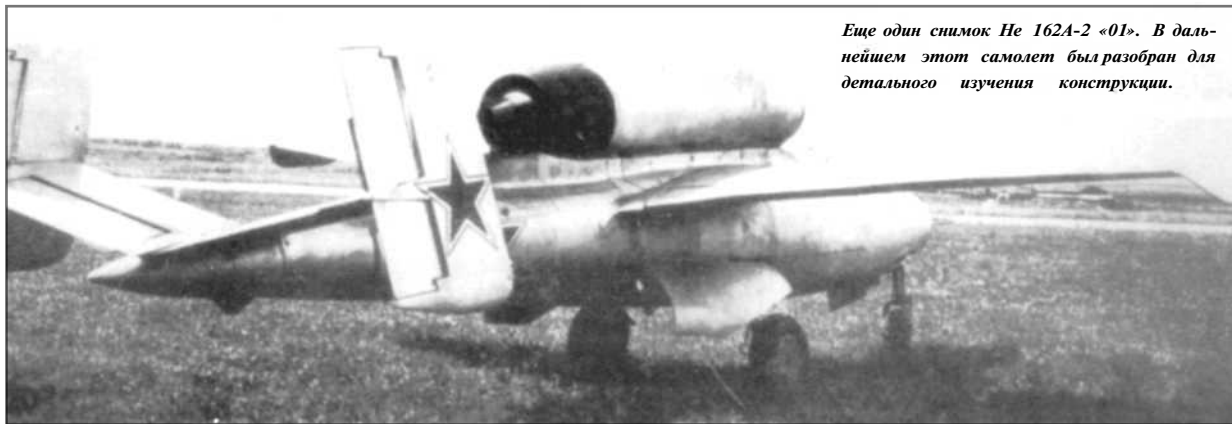
Хейнкель He 162А-2 с бортовым номером «01» на аэродроме ЛИИ НКАП в Раменском, СССР. В соответствии с практикой самолет был окрашен в серебристый цвет и нес советские опознавательные знаки.



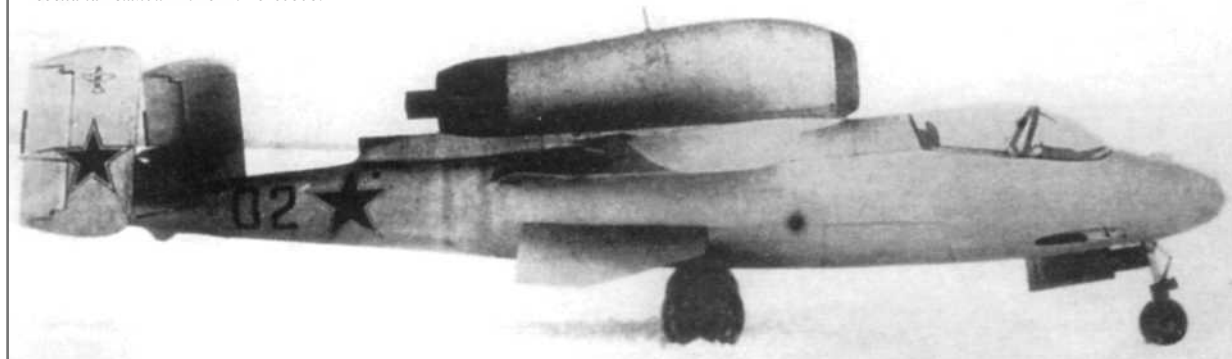
Хвостовая часть He 162А-2 «01».

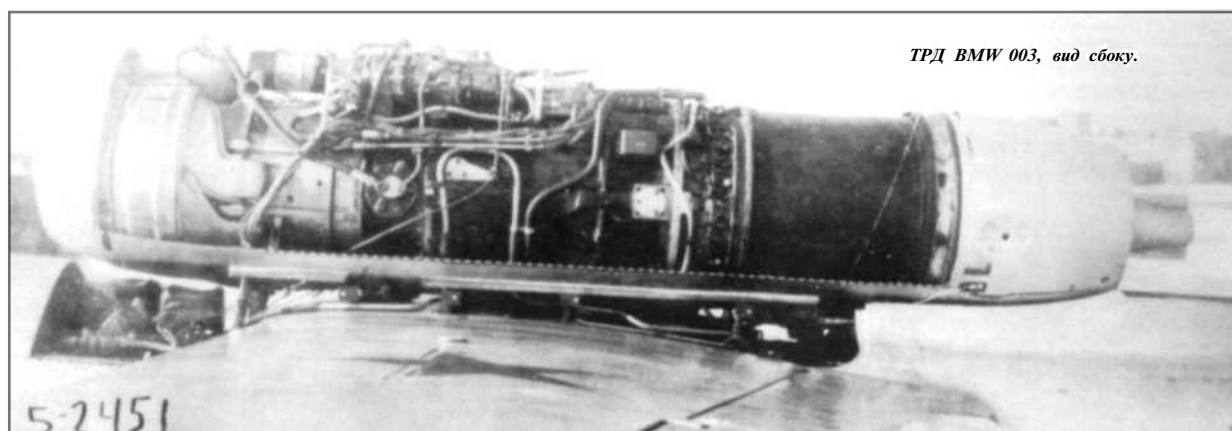
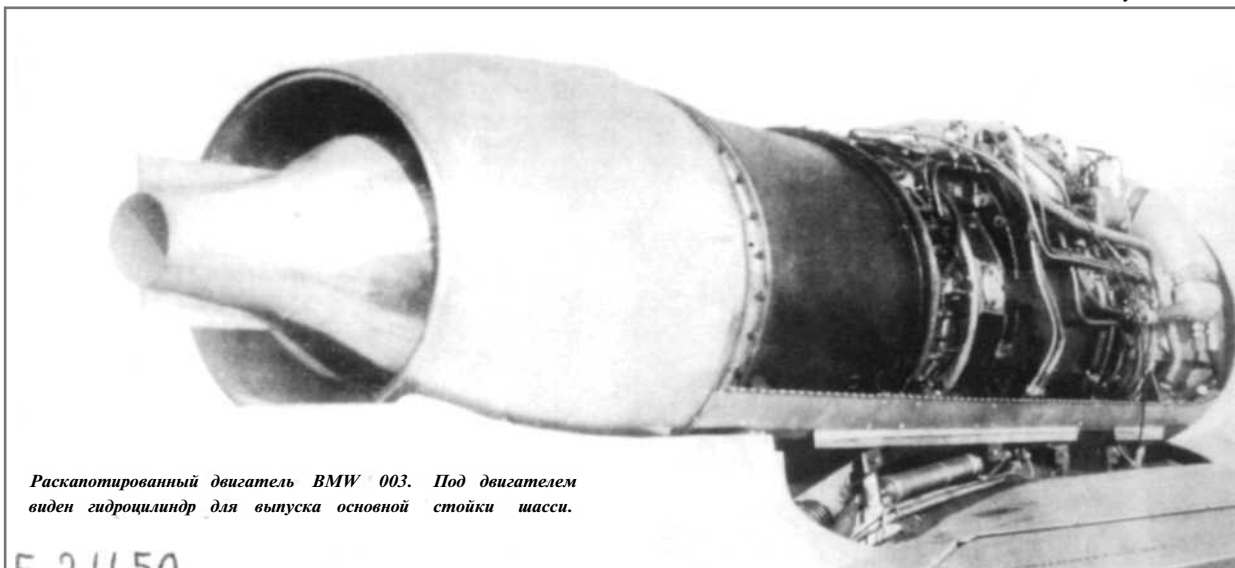


Еще один снимок He 162А-2 «01». В дальнейшем этот самолет был разобран для детального изучения конструкции.



He 162А-2 «02» был единственным самолетом этого типа, проходившим летные испытания в ЛИИ НКАП. Фотография сделана зимой 1945-1946 годов.







Вид на He 162A-2 «02» с правого борта. Видна антенна радиостанции FuG 16 (или FuG 24a), протянутая от фюзеляжа (правее звезды) до нижней части правой шайбы вертикального оперения. На киле, над звездой, эмблема ЛИИ.

тавлен ещё один самолет, W.Nr. 120067, он находился в Райт Филд, но его дальнейшая судьба неизвестна.

Франция получила пять «Фольксягеров», из которых два были в летном состоянии. Известны только три заводских номера: W.Nr. 120233 («1 желтый», в настоящее время является экспонатом авиамузея в Париже), 120093 и 120027 (или 28). Были эти самолеты захвачены французскими войсками или получены другим способом неизвестно. ВВС Франции испытывали как минимум один He 162A-2 в Мои де Марсе до 1948 года, причем без особого успеха. Сначала при грубой посадке была сломана носовая стойка шасси, а в мае 1948 года произошла

катастрофа, унесшая жизнь капитана Шлингера. Другой He 162 долгое время использовался в качестве наглядного пособия в авиашколе.

Советский Союз получил семь экземпляров He 162 и по крайней мере два из них, захваченных в Ростке, были в летном состоянии. Эти машины стали предметом серьезного изучения. Поскольку в СССР было принято решение о запуске в серийное производство немецких ТРД BMW 003 и Jumo 004 (выпускались под обозначением РД-20 и РД-10 соответственно), заманчивой выглядела идея скопировать и немецкие истребители He 162 и Me 262. Машина с бортовым номером 02 прошла

летные испытания в ЛИИ НКАП (Летно-исследовательский институт Наркомата авиационной промышленности) в Раменском, в то время как самолет с бортовым номером 01 использовался для наземных испытаний. В частности истребитель прошел продувку в принадлежавшей ЦАГИ аэродинамической трубе Т-101. Первый полет на машине 02 выполнил зимой 1946 года летчик-испытатель М. Шиянов, а затем его сменил А.Г. Кочетков, который выполнил несколько полетов по программе ЛИИ. Пока шел анализ полученных результатов машина оставалась на земле, а затем было выполнено ещё два полета - 8 и 13 мая 1946 года.



He 162A-2, демонстрируемый в Музее королевских ВВС, несмотря на некоторые внутренние и внешние несоответствия, был тщательно восстановлен.

Из допросов немецких пилотов и захваченной технической документации НКАП было известно о технике пилотирования He 162 и налагаемых на самолет ограничениях. Например, при высоте полета 4000 м максимальная скорость не должна превышать 700 км/ч по прибору, перегрузка была ограничена значением 2,5, а угол крена в полете на максимальной скорости не должен был превышать 5 гр. Поэтому советские

летчики-испытатели не пытались определить предельные характеристики самолета. В ходе испытаний выяснилось, что некоторые характеристики самолета не соответствуют значениям, приводимым в технической документации и руководстве по летной эксплуатации. Так, например, взлетная скорость составляла не 190 км/ч, как в документах, а 230 км/ч. Кроме того, необычайно большая длина разбега (1350 м) не по-

зволяла использовать He 162 с типичных советских аэродромов того времени. Другие летные характеристики самолета были близки к параметрам винтового истребителя Ла-7. Самолет испытывался при уменьшенном взлетном весе, не превышавшем 2750 кг. Как один из недостатков специалисты ЛИИ отмечали открывающийся вверх фонарь кабины, что не позволяло при его открытом положении осуществлять запуск



He 162A-2 (Werk Nr. 120086) на выставке трофейной техники в лондонском Гайд Парке в 1945 году. В настоящее время этот самолет хранится в Канаде.



He 162A-2 (Werk Nr. 120227) «2 красный» на выставке посвященной годовщине Битвы за Британию, авиабаза Бенсон, графство Оксфордшир, 1968 год. Теперь этот самолет находится в Музее королевских ВВС в Хендоне.



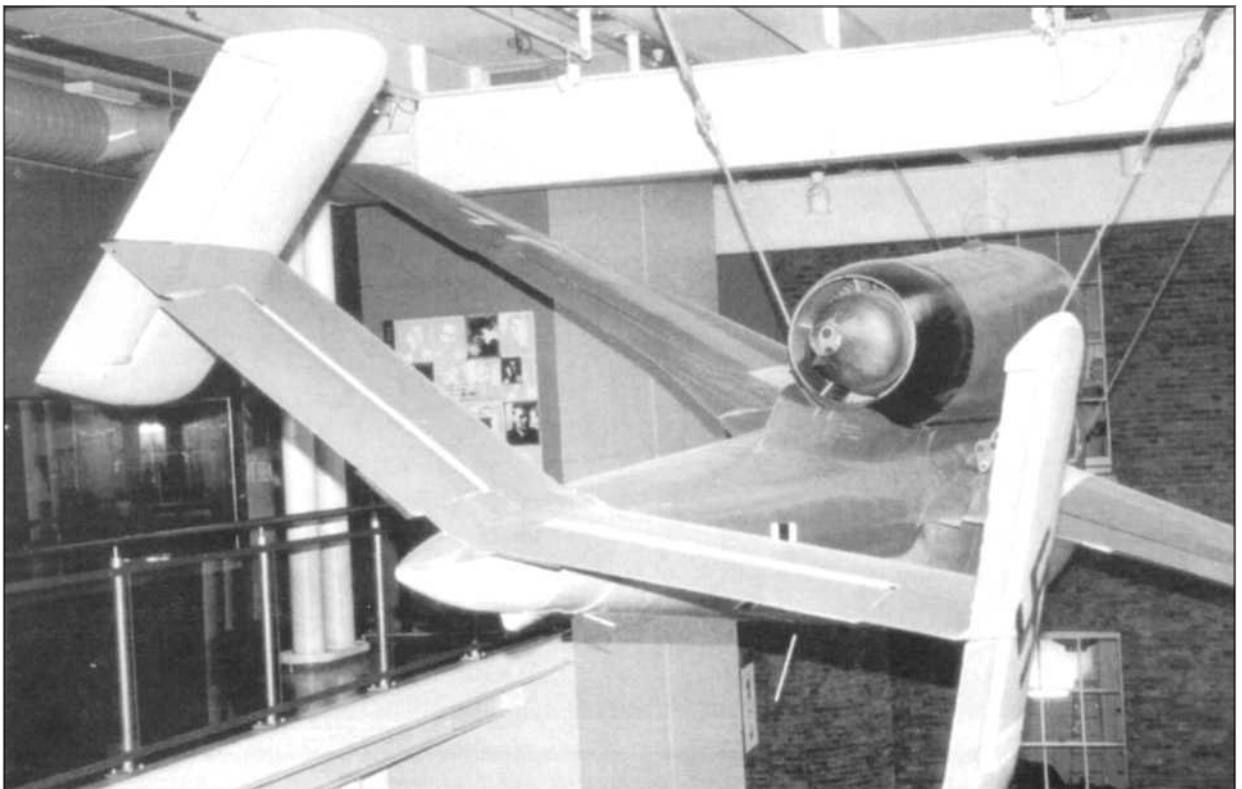
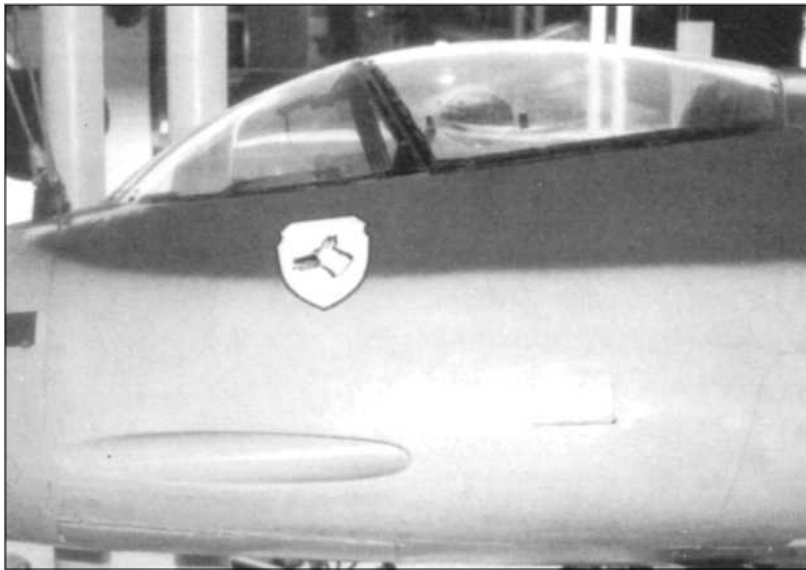
Цвет оборудования в кабине не полностью соответствует оригиналу, также отсутствует часть приборов. Однако, на самолете сохранилось вооружение.

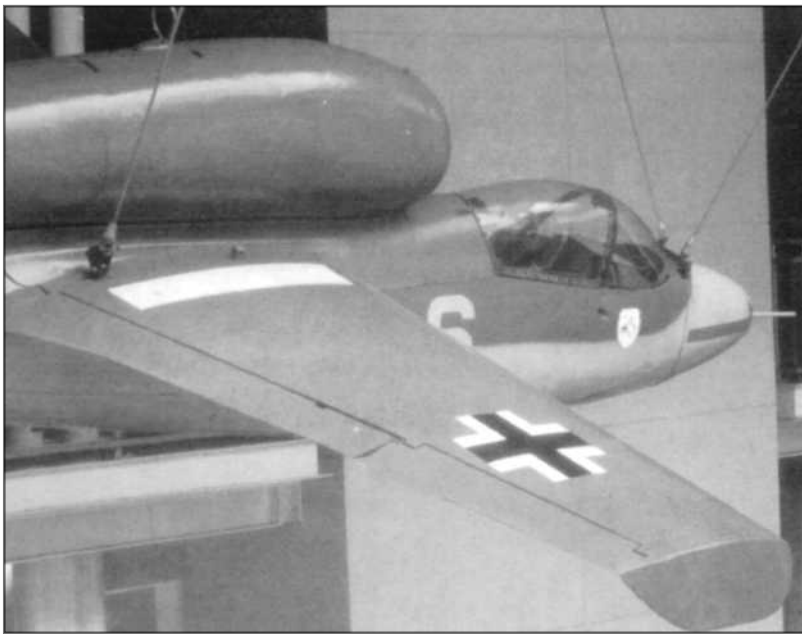
двигателя. Все упомянутые недостатки привели к тому, что вопрос о воспроизводстве He 162 был снят с повестки дня. Тем не менее, по достоинству была оценена простота проекта, смешанная конструкция самолета, его оборудование, системы и катапультное кресло. Поэтому в своем заключении ЛИИ рекомендовал изучить эти детали немецкой машины, чтобы использовать их в собственных разработках.

В заключение можно упомянуть, что в начале 1945 года He 162 заинтересовал японского военного атташе в Берлине. Был решен вопрос о лицензионном выпуске истребителя в Японии, но не было возможности доставить техническую документацию на другую сторону земного шара. Поэтому специалисты перевели чертежи в специальный цифровой код, который они пытались передать в Японию по радио. Сам процесс кодирования был чрезвычайно сложен, кроме того возникали ошибки при передаче и декодировании. Поэтому до конца войны в Европе успели передать лишь незначительную часть информации. Лицензионное производство He 162 в Стране восходящего солнца так и не было начато.

Вид на кабину пилота.

Подвешенный к потолку в Имперском военном музее в Лондоне He 162A-2 позволяет хорошо рассмотреть его снизу.





Все выставленные в европейских музеях самолеты находятся в хорошем состоянии, но их камуфляж и окраска за исключением серийных номеров), как правило, не соответствует оригиналу.

He 162 в европейских музеях

Музей королевских ВВС в Хендоне, Лондон

He 162A-2 (W.Nr. 120227/AM65), «2 красный».

Представленный в экспозиции музея самолет был выпущен предприятием Хейнкель-Норд в Мариэне и поставлен 1./JG 1 на аэродром Лекк. Это одна из 50 машин, захваченных там англичанами 10 мая 1945 года. Она поступила в RAF в Фарнборо в числе

одиннадцати самолетов, доставленных в Великобританию 31 июля 1945 года. 26 ноября самолет получил бортовой номер VN679. В середине 1947 года машина демонстрировалась на воздушном параде в Блекнуле, а в 1949 году её передали в Центральную артиллерийскую школу в Леконфилде.

В 1958 году самолет нашел приют на аэродроме ВВС Колерн, графство Уилтшир, где началось формирование коллекции исторических самолетов. В последующие годы он несколько раз демонстрировался на

аэродромах ВВС Халлавингтон и Чайвенор - обычно по праздникам, таким, как очередная годовщина Битвы за Британию.

В сентябре 1974 года команда добровольцев под руководством Джима Хониуэлла приступила к реставрации самолета, которая закончилась 15 марта 1976 года. В тот же месяц из-за закрытия музея в Колерне самолет перевезли в Сент Эзен. 22 ноября 1989 года самолет был доставлен в музей королевских ВВС в Хендоне, где его можно увидеть сегодня в зале Бомбардировочного командования.

Имперский военный музей, Лондон

He 162A-2 (W.Nr. 120235/AM68), «6 желтый».

Данный экземпляр имеет такое же происхождение, как и самолет представленный в Хендоне, но он принадлежал 3./JG 1. Самолет долгое время находился на аэродроме ВВС Брайз Нортон и был передан Военному музею в 60-х годах. После реставрации самолет сначала экспонировался в Дакефорде, но теперь демонстрируется «в полете» в большой выставочной галерее лондонского музея. Подвешенный самолет позволяет хорошо рассмотреть его нижние поверхности, что обычно трудно осуществимо при обычном «стоячем» способе показа.

Музей авиации и космонавтики, Ле Бурже, Париж

He 162A-2 (W.Nr. 120223), «1 желтый».

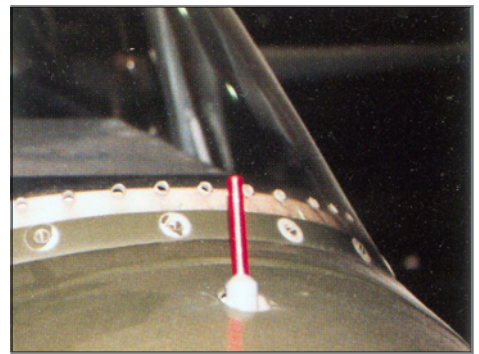
Самолет для французских ВВС также был взят с аэродрома Лекк. Детали его испытаний неизвестны. Это единственный уцелевший He 162 из пяти доставленных во



He 162A-2 в Париже стоит рядом со своим «однополчанином» - истребителем Фокке-Вульф Fw 190A.



Носовая стойка шасси самолета из Хендона.



Указатель положения шасси. Обратите внимание на вентиляционные отверстия в лобовом стекле кабины.



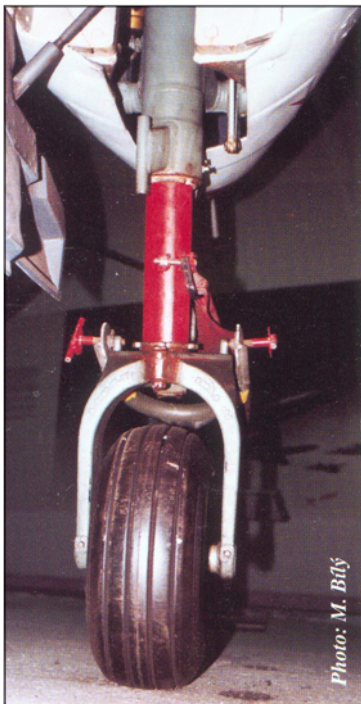
Узел крепления носовой стойки шасси.



Ниша носовой стойки шасси He 162 из Хендона после реставрации осталась неокрашенной...



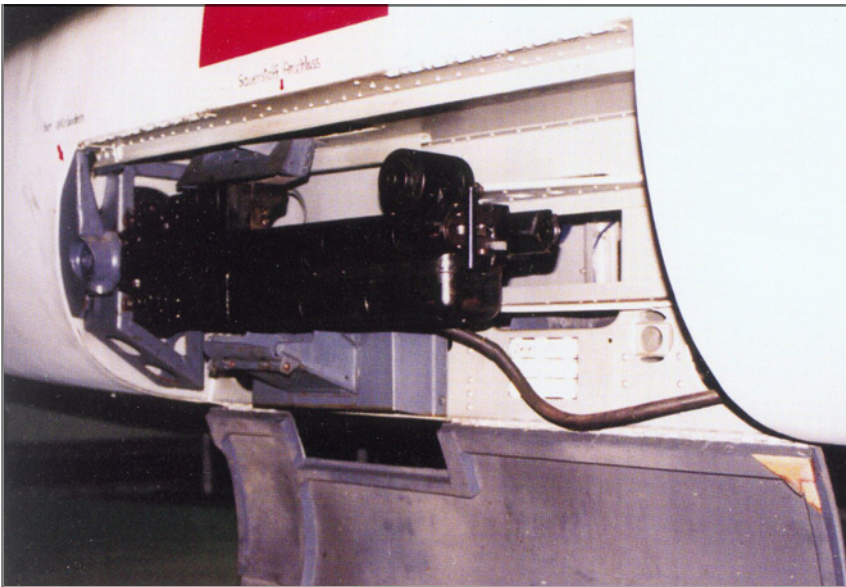
...а ниша самолета экспонирующегося во Франции по всей видимости сохранила свою первоначальную окраску.



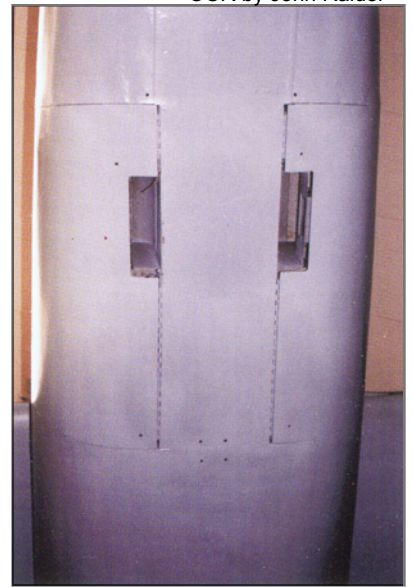
Вид сзади на носовую стойку шасси.



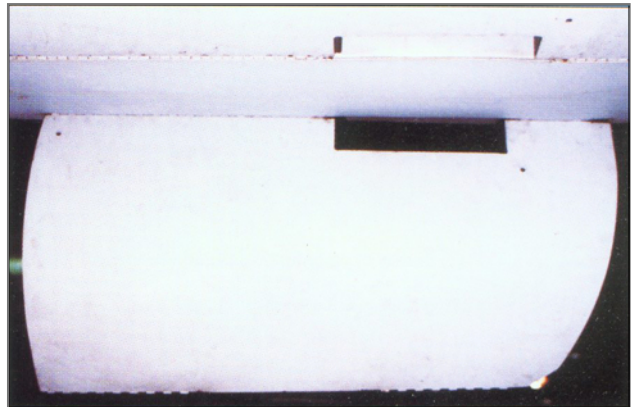
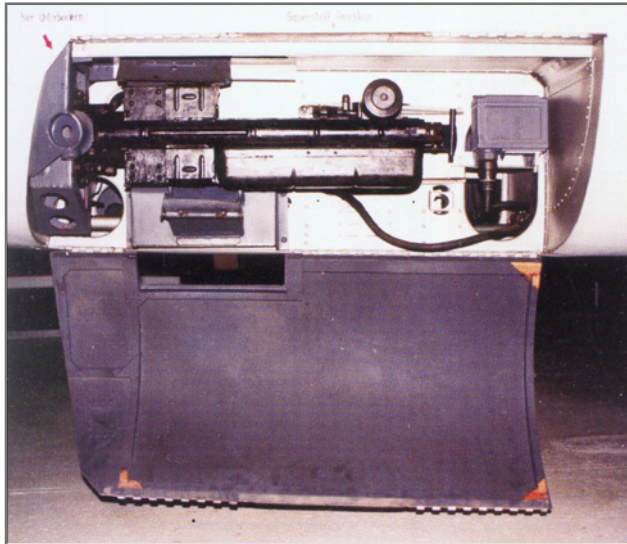
Носовая стойка шасси, вид справа. Хорошо видна конструкция внутренней части щитка.



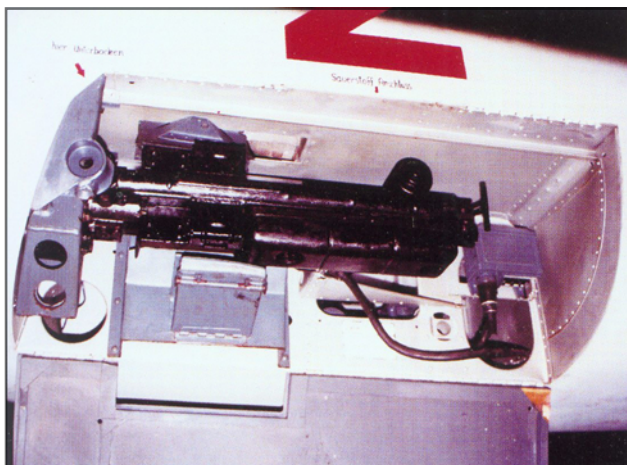
Хейкель He 162A-2 (W.Nr. 120227) из Хендона - единственный в европейских музеях самолет такого типа, на котором сохранилось вооружение.



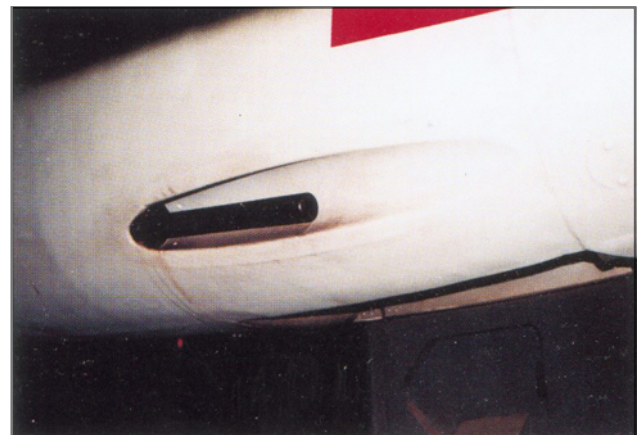
Порты для выброса стрелянных гильз и звеньев снарядной ленты.



Внешняя сторона люка отсека вооружения.



Отсек вооружения и казенные части пушек MG 151/20.

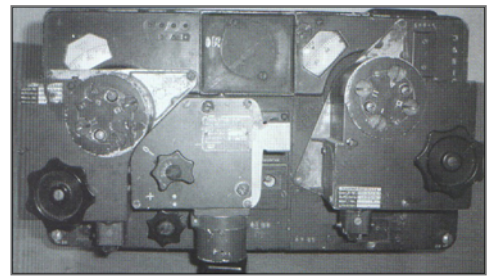


Орудийный порт по правому борту.



На Хейнкель He 162A-2 Werk Nr. 120223 из парижского музея тщательно восстановлена панель приборов с использованием оригинального немецкого оборудования.

На правом борту кабины сохранилось большинство первоначального оборудования. Виден пульт управления FuG 25a и устройство для пуска сигнальных ракет.



Радиостанция FuG 16ZY.



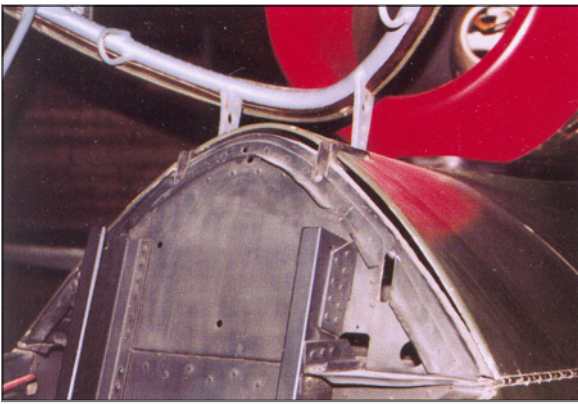
Трансформатор.



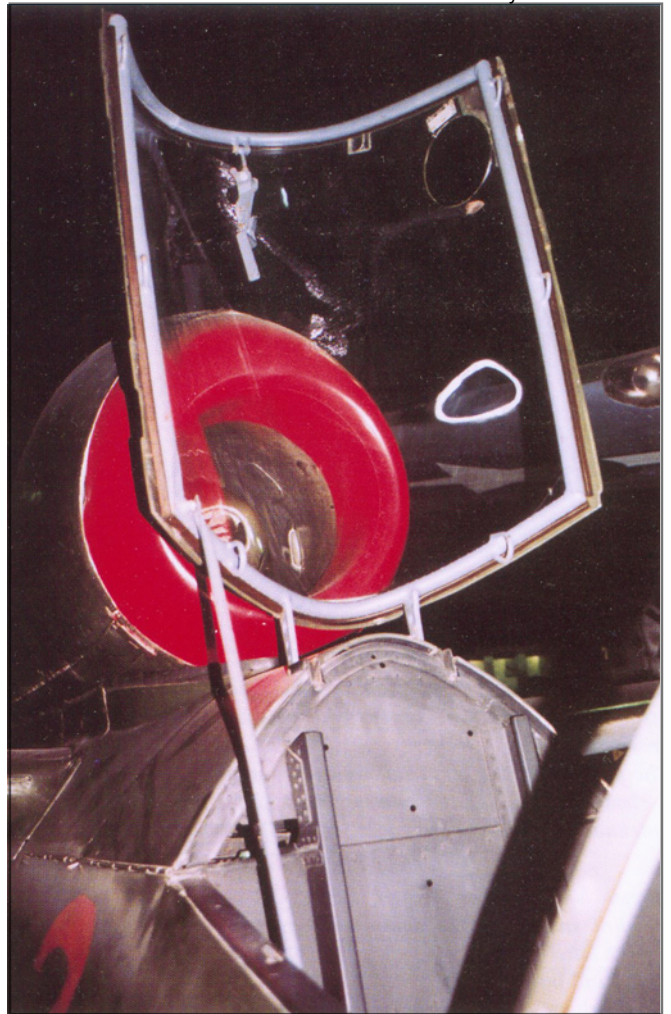
Ручка управления и окно для контроля положения носовой стойки шасси.

Правый борт кабины. Надпись «FO 102» указывает, что там располагалось оборудование для настройки радиостанции FuG 16ZY.

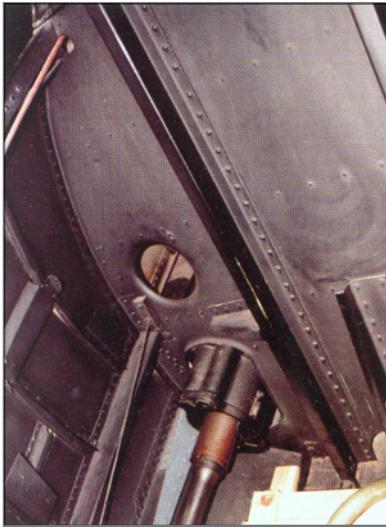




Узел крепления откидной части фонаря кабины.



Фонарь кабины в открытом положении, зафиксированный с помощью упора. Видно вентиляционное отверстие.



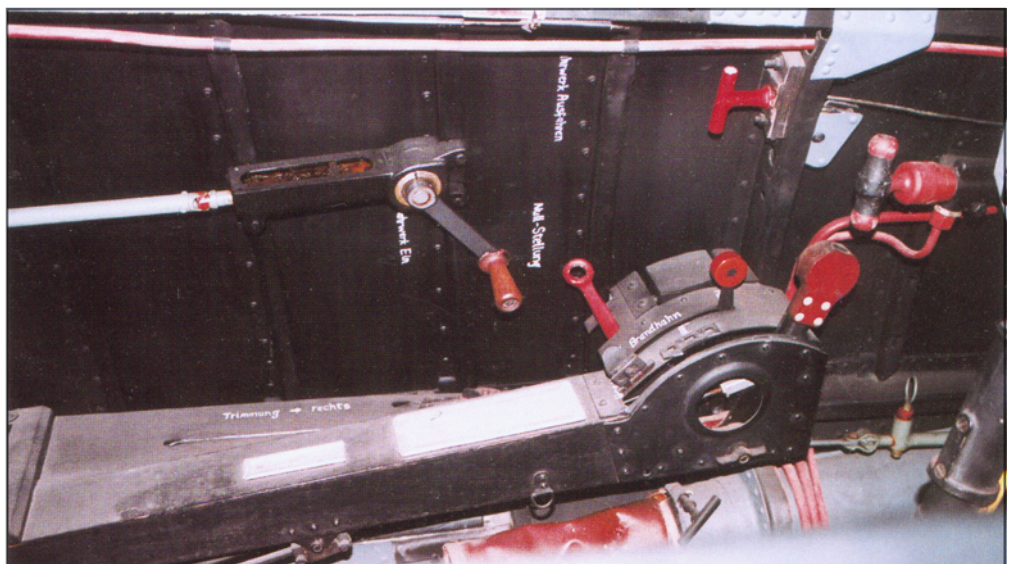
Стволы пушек проходили вдоль нижней части бортов кабины.

Часть левой панели управления.



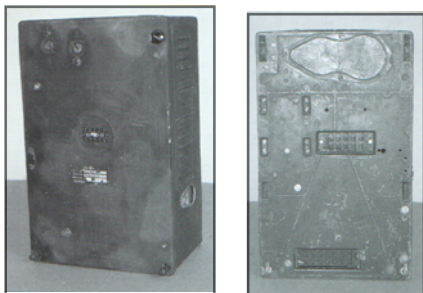
Задняя часть кабины по левому борту.

Левый борт кабины He 162 из Хендона. Серый цвет кабины этого экземпляра близок к немецкому оригиналу.

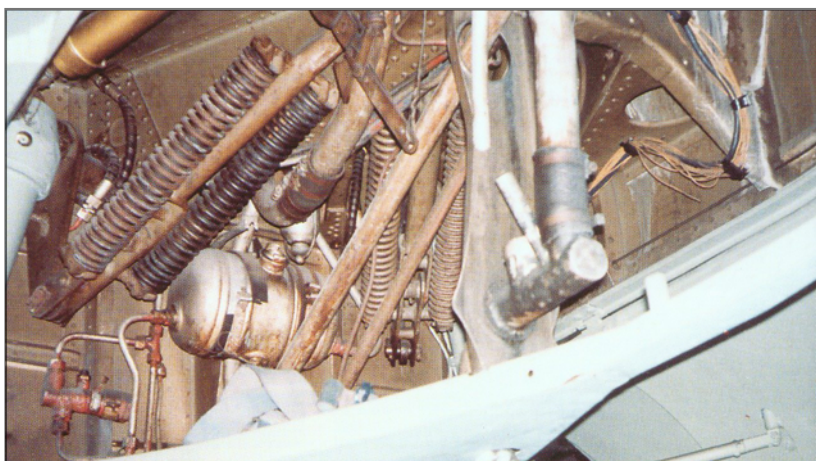




Левая ниша основной стойки шасси. Видна антенна системы опознавания «свой-чужой» FuG 25a.



Передняя и задняя сторона системы опознавания «свой-чужой» FuG 25a.



Пружины для выпуска основных стоек шасси.



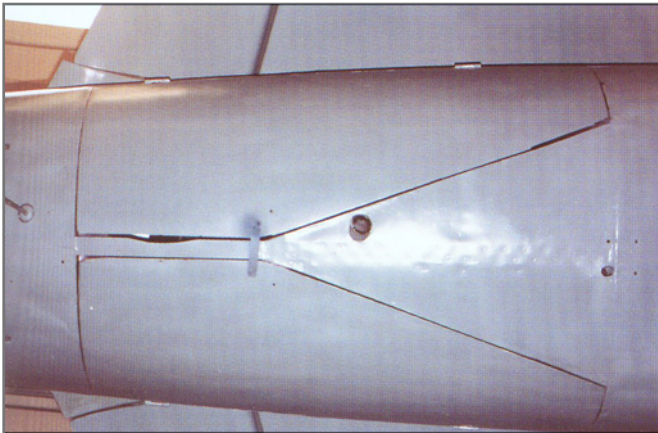
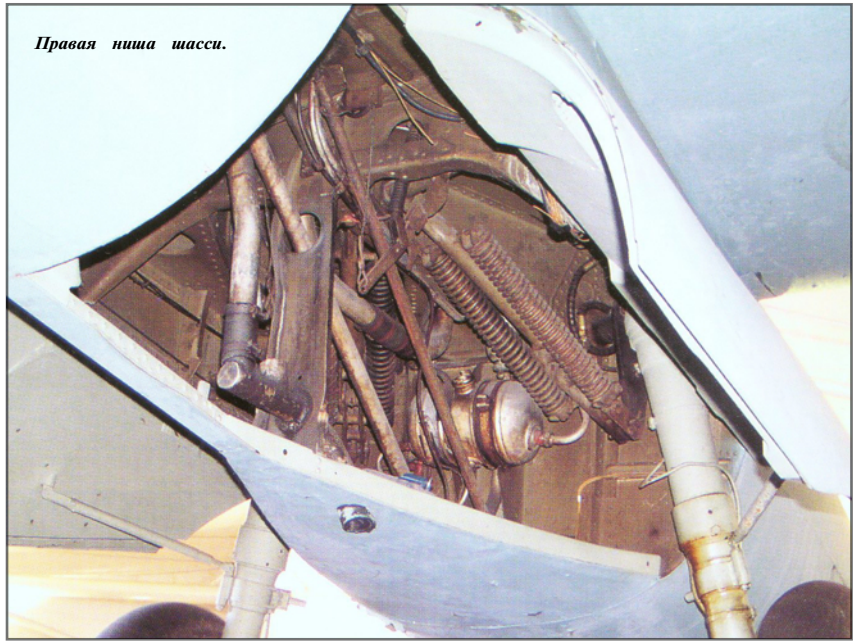
Элементы конструкции ниши шасси.



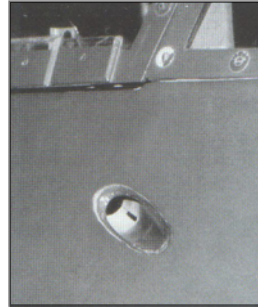
Щитки ниш шасси имели деревянную конструкцию и крепились на простых петлях.



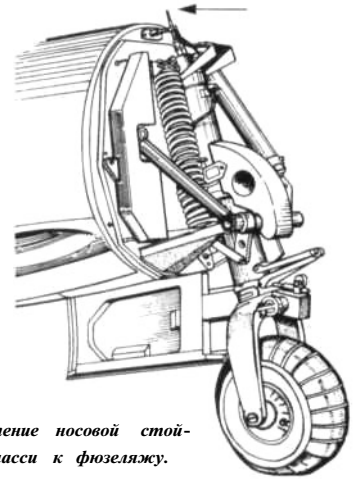
Правая ниша шасси.



Створки шасси в закрытом положении.



Порт для запуска сигнальных ракет.



Крепление носовой стойки шасси к фюзеляжу.

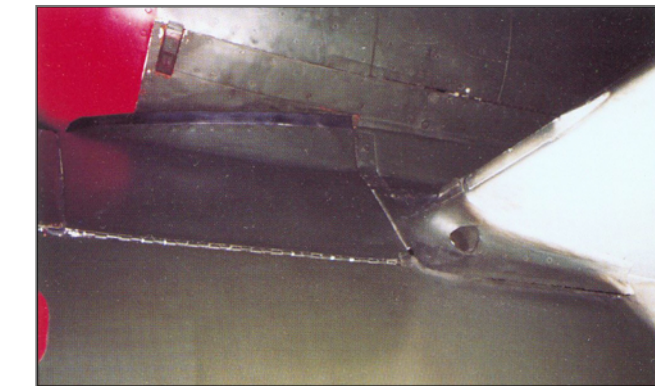
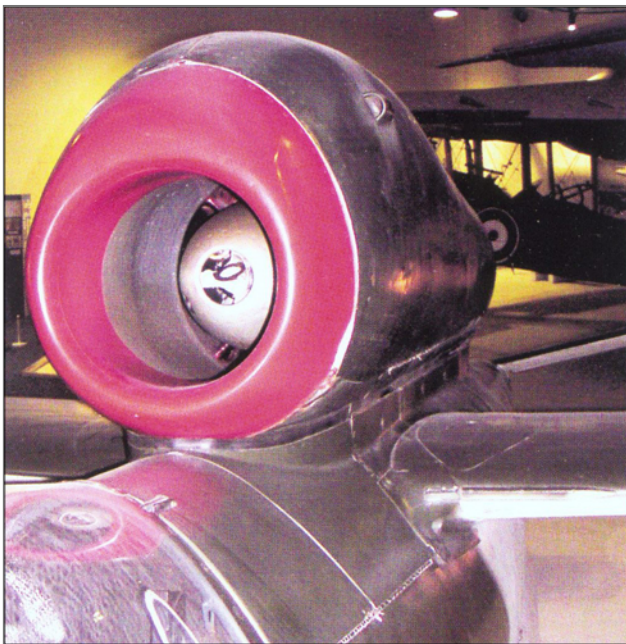
Правая стойка шасси, вид по полету.

Внутренняя сторона основной стойки шасси. Видна проводка тормозной системы.



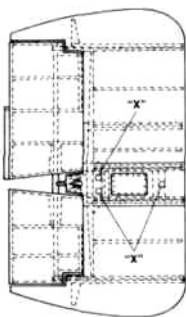
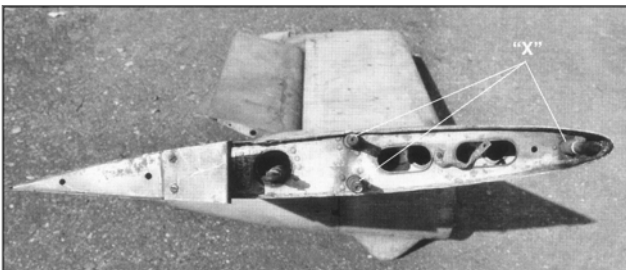
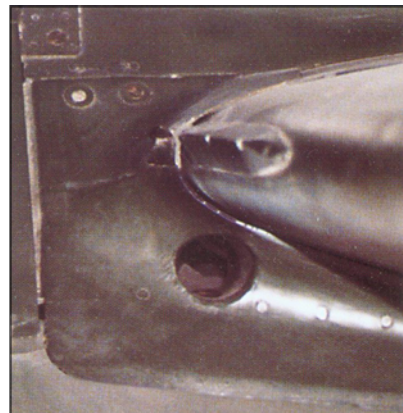
Левая стойка шасси.





Место сочленения крыла и мотогондолы с фюзеляжем. Важным для аэродинамики самолета моментом был генератор вихрей.

Горизонтальное оперение с болтами («X») для крепления шайб вертикального оперения.



Интересной деталью была сильно отогнутая вниз корневая часть задней кромки крыла.

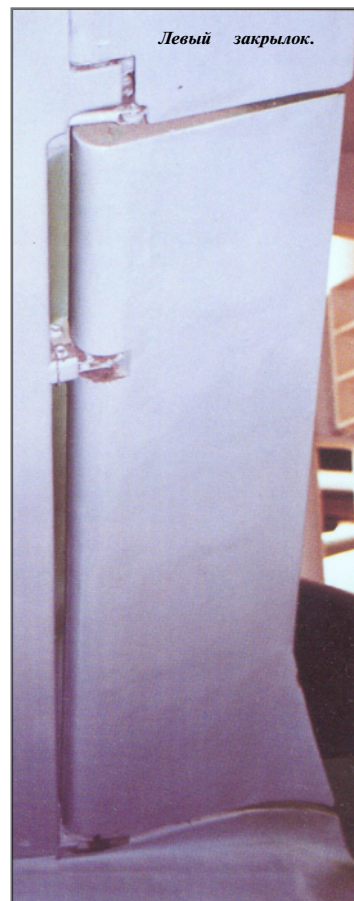
Фюзеляж в месте крепления крыла и мотогондолы.

Правый закрылок.





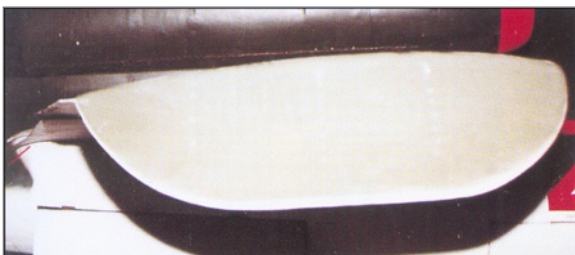
Элерон и законцовка левого крыла.



Левый закрылок.



Зализ между крылом и фюзеляжем.



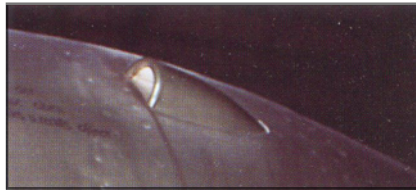
Законцовка правого крыла.



Фюзеляж на сборочной линии.



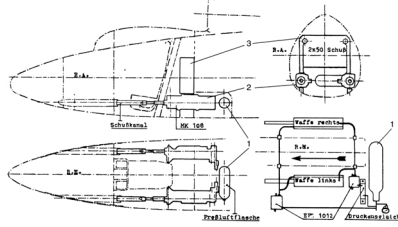
Общий вид левого крыла.



Воздухозаборник для охлаждения генератора.

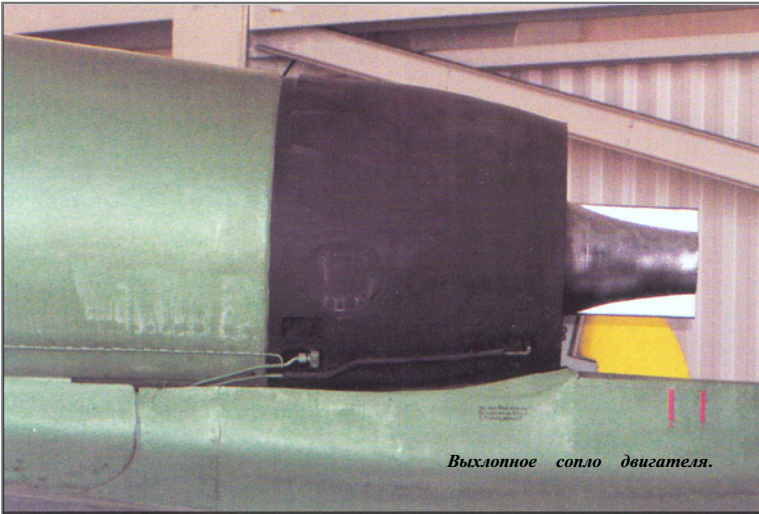


Воздухозаборник двигателя. В центральном конусе видно отверстие для ручного запуска стартера.



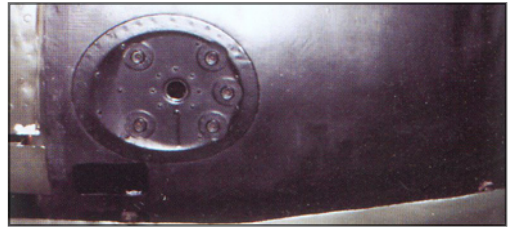
*Схема системы вооружения (пушки МК 108)
1. Сжатый воздух, 2. Пушка МК 108, 3. Снарядный ящик.*

Воздухозаборник двигателя.

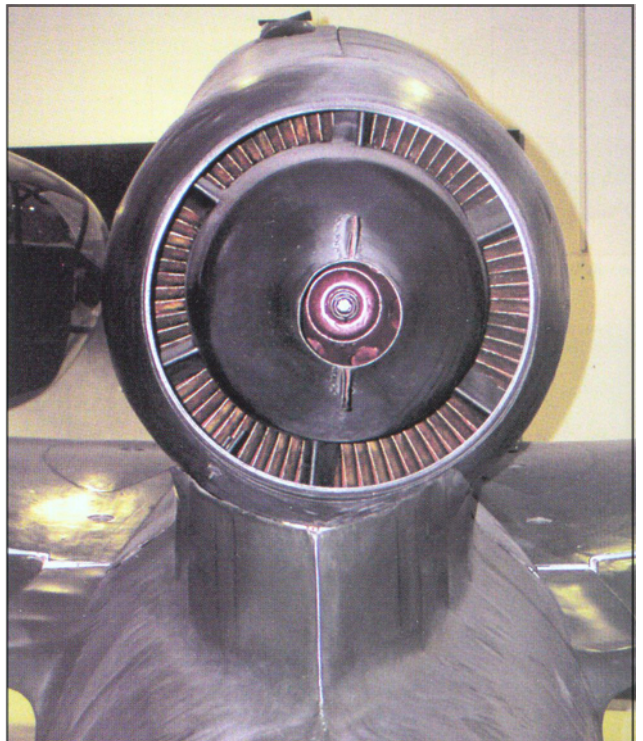
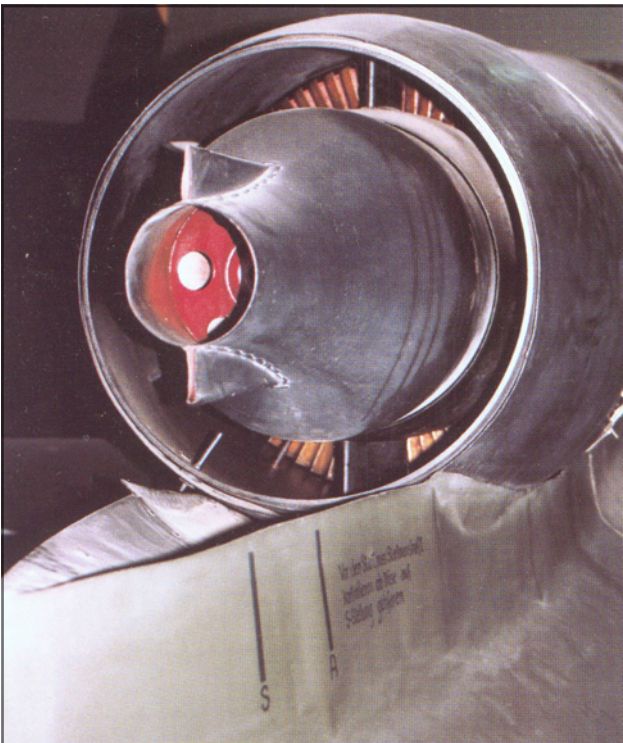


Выхлопное сопло двигателя.

Место крепления датчика температуры выходящих газов.

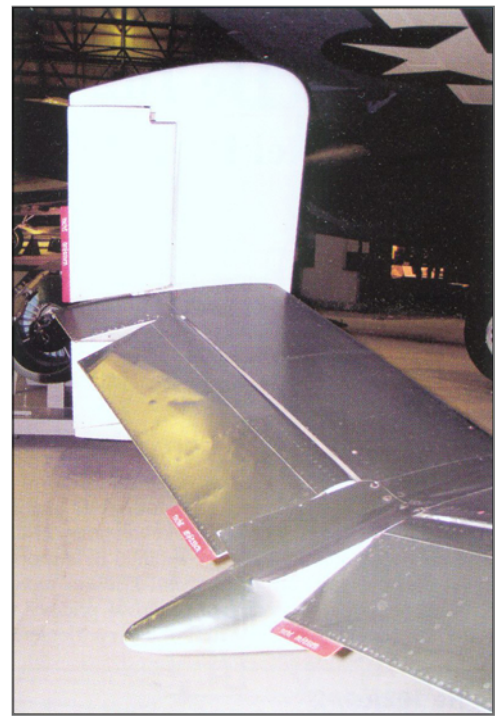


Механически управляемое выхлопное сопло.

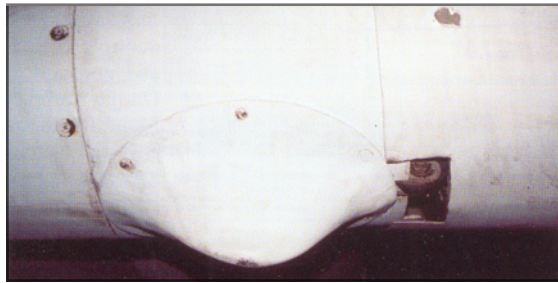
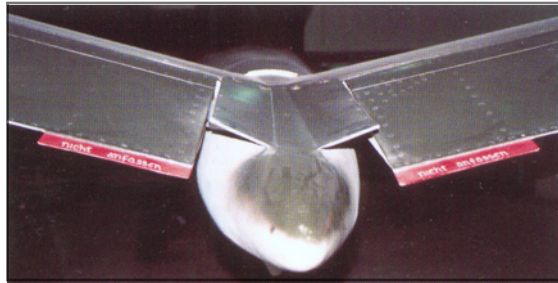




Хвостовое оперение He 162.



Внутренняя сторона шайбы вертикального оперения и руль высоты.



Вид снизу на хвостовой конус. Виден узел регулировки и предохранительная опора.



Шайба вертикального оперения.

Место крепления оперения к хвостовому конусу.



Предохранительная опора.



Францию самолетов. Как и в других европейских музеях, его окраска не соответствует той, что использовалась Люфтваффе. В ходе реставрации была хорошо восстановлена кабина, в которой сохранилось большинство оригинальных приборов. Пушки с машины сняты и для сохранения центровки на пол кабины положен металлический груз.

Военно-технический музей, Лешаны, Чехия

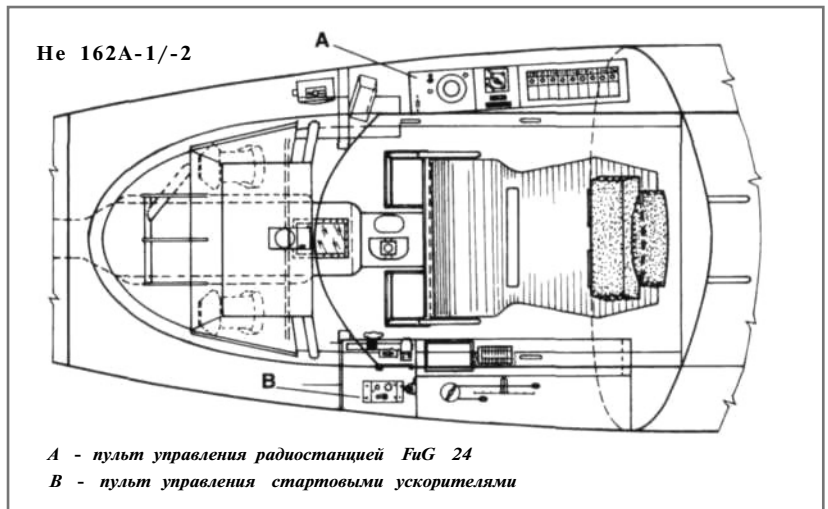
He 162A-? - горизонтальное оперение.

Во время войны в Протекторате Богемия и Моравия было выпущено большое количество самолетов и их комплектующих. По всей видимости горизонтальное оперение для He 162 было выпущено на заводах фирмы Легов. Долгое время оно хранилось в запасниках Национального технического музея в Праге, а в настоящее время является собственностью Военно-технического музея в Лешанах, где также хранится в запасниках.

Техническое описание истребителя Хейнкель He 162.

He 162 Spatz - одноместный одномоторный истребитель с турбореактивным двигателем, высокоплан с двухкилевым вертикальным оперением смешанной конструкции и трехстоечным убираемым шасси с управляемой передней стойкой. Основной целью проекта было максимальное упрощение и удешевление производства.

Фюзеляж самолета был изготовлен из дюралюминия и имел полумонококовую конструкцию с работающей обшивкой, которая крепилась к каркасу с помощью потайной клепки (неровности в местах клепки и швы между листами обшивки дополнительно шпаклевались). Передняя часть фюзеляжа (от передней перегородки до задней кромки крыла) имела овальное сечение,



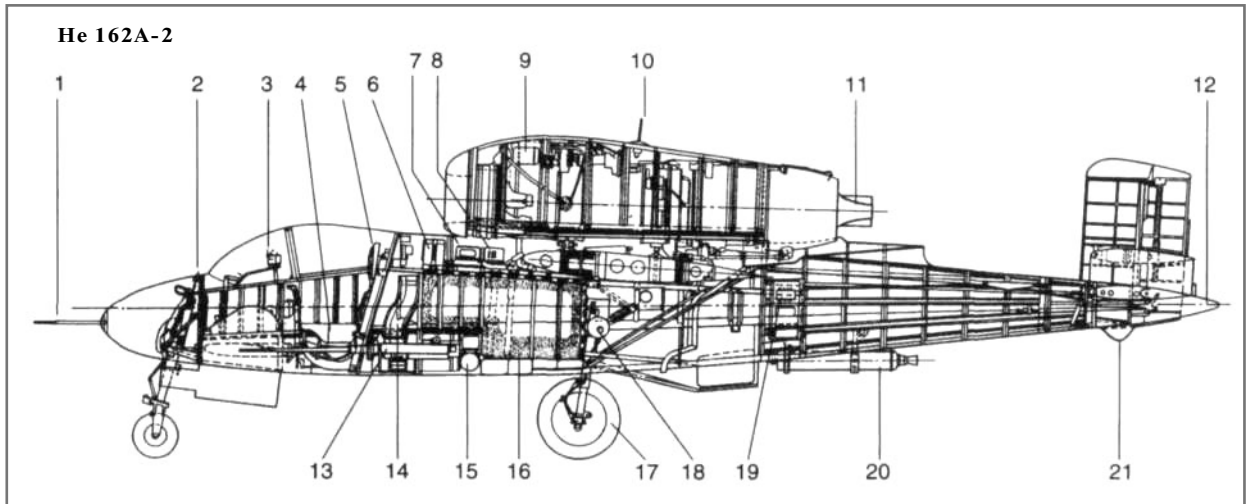
A - пульт управления радиостанцией FuG 24

B - пульт управления стартовыми ускорителями

с плоской поверхностью в месте крепления крыла с мотогондолой за кабиной. Носовой конус был выполнен из фанеры, он крепился к фюзеляжу болтами, в его передней части был установлен приемник воздушного давления. Ниша носовой стойки шасси частично находилась в кабине, под приборной доской. Приборная доска имела минимальный комплект приборов, необходимый для пилотирования и управления двигателем и системами самолета.

На кронштейне над приборной доской монтировался коллиматорный прицел Revl 16G или 16B. Также на самолете проходили испытания гироскопический прицел EZ 42 Adler, разработанный фирмой Асканна. По левому борту кабины (над стволом пушки) размещалась панель, на которой располагалась ручка управления двигателем, управление триммерами, кран подачи топлива, управление закрылками и рычаг выпуска шасси. По правому борту кабины находилась другая панель, на которой были распо-

ложены органы управления радиооборудованием и электрикой. Органы управления самолетом обычные - ручки и педали. Кресло пилота (фирмы Хейнкель), катапультируемое при помощи порохового заряда. Приспособлено для укладки парашюта. Фонарь кабины двухсекционный из оргстекла, задняя часть открывалась вверх-назад и фиксировалась с помощью замка и упора. Остекление крепилось к каркасу фонаря через уплотнение с помощью винтов. Кабина негерметичная. На левой стороне откидной части фонаря круглое вентиляционное отверстие. За креслом пилота располагалась бронеплита. За ней располагался боекомплект, доступ к которому осуществлялся через откидывающиеся вверх панели. Там же располагался кислородный баллон емкостью 3 литра. Пушки размещались в нижней части фюзеляжа. Большую часть фюзеляжа от кабины пилота до передней кромки крыла занимал протектированный топливный бак. За ним размещались ниши основ-

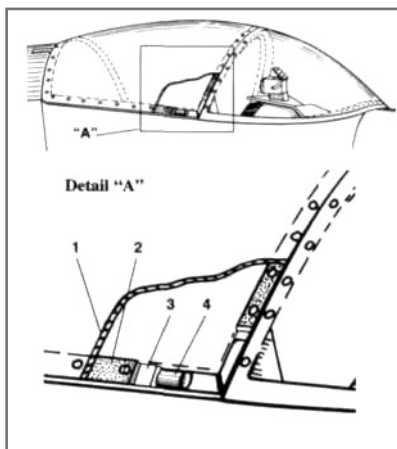


Компоновочная схема He 162A-2

1. Приемник воздушного давления; 2. Указатель положения носовой стойки шасси; 3. Прицел Revl 16; 4. Правая панель приборов; 5. Катапультирующее кресло; 6. Аккумуляторная батарея; 7. Трансформатор; 8. Радионавигационное оборудование; 9. Генератор; 10. Антенна радиополукомпыаса; 11. Выхлопное сопло ТРД; 12. Хвостовой конус фюзеляжа; 13. Пушка MG 151/20; 14. Снарядная лента и снарядный ящик; 15. Сжатый воздух для перезарядки пушек; 16. Главный топливный бак; 17. Правая основная опора шасси; 18. Маслобак гидросистемы; 19. Аппаратура системы опознавания «свой-чужой» FuG 25a; 20. Стартовый пороховой ускоритель Ri 502; 21. Предохранительная опора.

Катапультное кресло фирмы Хейнкель

1. Пол кабины пилота.
2. Привязной ремень.
3. Направляющие катапультного кресла.
4. Спускная ручка по правому борту.
5. Подножка.

**Конструкция фонаря кабины, вид «А»:**

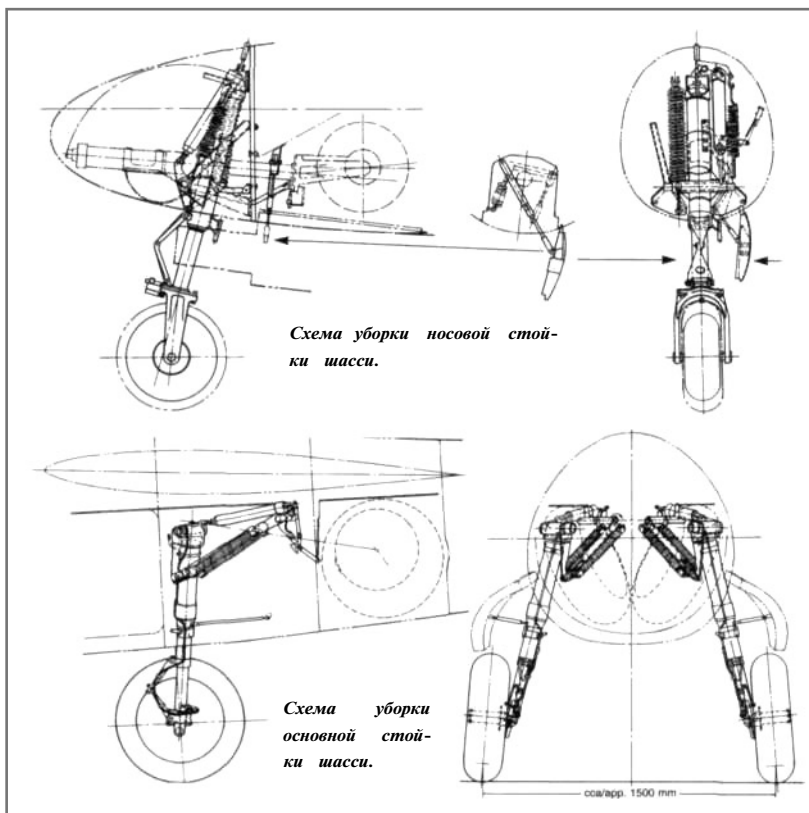
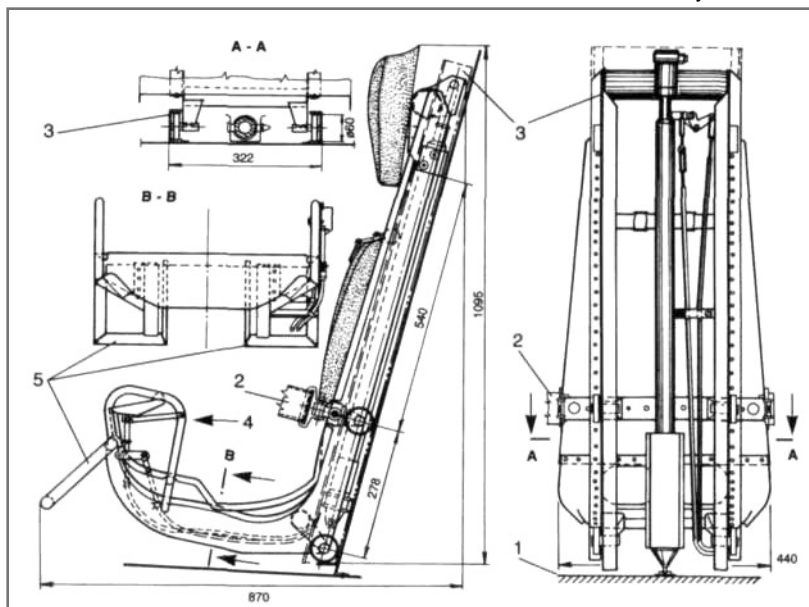
- 1 - Плексиглас, 2 - Металлическая полоса,
- 3 - Уплотнитель, 4 - Труба каркаса фонаря.

**Вид изнутри на хвостовую часть фюзеляжа. Видны тяги управления.**

ных стоек шасси и аккумулятор давления гидросистемы.

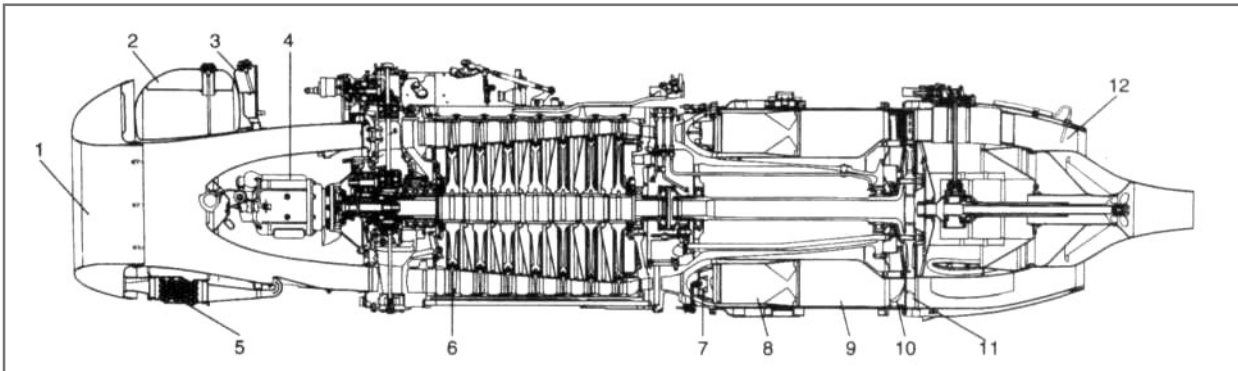
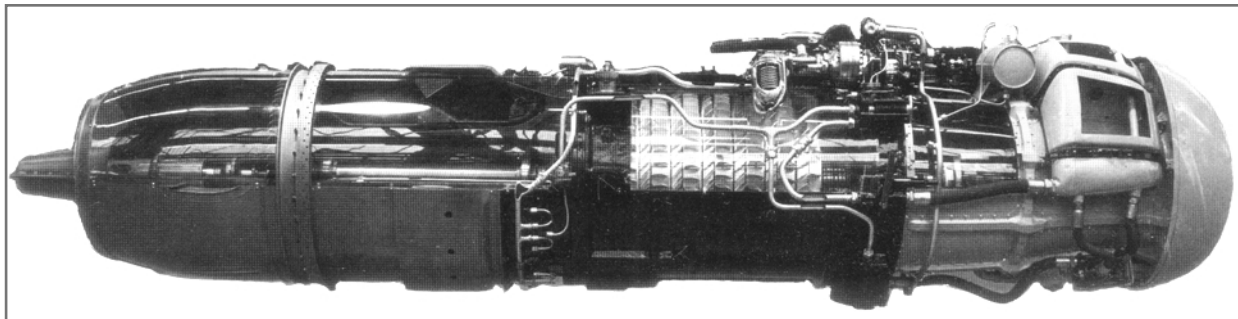
Задняя часть фюзеляжа монококовой конструкции имела круглое сечение, сквозь нее проходили тяги управления хвостовым оперением. Верхняя поверхность была защищена от горячей газовой струи стальным профилированным коробом.

Цельнодеревянное неразъемное крыло трапециевидной в плане формы имело двухлонжеронную конструкцию. Работающая обшивка была выполнена из фанеры толщиной 4-5 мм. В пространстве между лонжеронами, герметизированном специальной краской, размещались два интегральных топливных бака. Закрылки и элероны также имели деревянную конструкцию. Элероны были оснащены регулируемыми на земле триммерами и могли отклоняться на 18 гр вверх и вниз. Двухпозиционные закрывки (максимальный угол отклонения 45 гр) выпускались с помощью гидравлики и имели сильно отогнутую вниз в корневом сечении заднюю кромку. Дюралевые законцовки крыла («уши Липпиша») были отклонены вниз под углом 55 гр. Крыло крепилось к фюзеляжу четырьмя болтами.

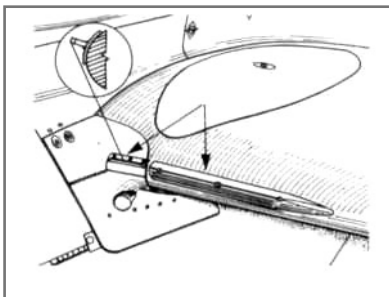


Свободнонесущее двухкилевое оперение представляло единую конструкцию с хвостовым конусом. Крепившимся к хвостовой части фюзеляжа. Горизонтальное оперение - двухлонжеронное металлическое. Поперечное V стабилизатора - 30 гр, рули высоты могли отклоняться на 30 гр вверх и вниз. Угол установки горизонтального оперения мог меняться отклонением хвостового конуса на угол от 3 до -2 гр. Рули высоты имели регулируемые на земле триммеры. Вертикальное оперение - двухлонжеронное, деревянное. Рули направления могли отклоняться на 25 гр в обе стороны.

Шасси - трехстоечное с гидравлическим приводом. Неуправляемая носовая стойка шасси была оснащена шиной 380x150 мм. Амортизатор передней стойки - гидравлический. Выпуск передней стойки обеспечивался с помощью двух цилиндрических винтовых пружин. Ниша носового колеса частично находилась в кабине и имела смотровое окно, позволявшее проверить положение стойки и (в выпущенном положении) оценить высоту самолета над землей. Также передняя стойка была оборудована «солдатиком», дублирующим информацию о положении шасси. Ниша шасси закрывалась



Компоновочная схема ТРД BMW 003A: 1. Воздухозаборник; 2. Маслобак; 3. Горючее для стартера Riedel; 4. Стартер Riedel; 5. Маслорадиатор; 6. Семиступенчатый осевой компрессор; 7. Форсунка; 8. Жаровая труба; 9. Камера сгорания; 10. Направляющий аппарат турбины; 11. Одноступенчатая турбина; 12. Датчик температуры выхлопных газов.



Генератор вихрей (иногда не совсем правильно называемый спойлером) - почти незаметная, но очень важная деталь крыла He 162. На больших углах атаки он создавал вихрь, который вызывал бафтинг хвостового оперения. Через проводку управления эти колебания передавались на ручку управления, предупреждая пилота о возможном сваливании.

щитком, выполненным из фанеры. Основные стойки шасси с гидравлическими амортизаторами имели шины размером 600x190 мм и убирались назад по полету. Их выпуск также обеспечивался с помощью винтовых пружин. Створки ниш имели деревянную конструкцию

Силовая установка состояла из одного двигателя BMW 003E-1/2 с осевым компрессором, установленным в гондole над фюзеляжем. Гондola крепилась спереди двумя вертикальными болтами, а сзади - двумя горизонтальными. ТРД имел семиступенчатый осевой компрессор, кольцевую камеру сгорания с 16 жаровыми трубами и одноступенчатую турбину, охлаждаемую воздухом. Впрыск топлива регулировался автоматически в зависимости от высоты и скорое-

Модификация	He 162A-1/A-2	He 162 (Jumo 004)	He 162 (BMW 003R)
Размах крыла, м	7,24	7,24	7,24
Длина, м	9,27	9,27	9,27
Высота, м	2,60	2,60	2,60
Площадь крыла, м ²	11,60	11,60	11,60
Вес пустого, кг	1663	1783	1788
Взлетный вес, кг	2466	2925	3840
Максимальная скорость, км/ч			
- на высоте 0 м	790	885	1010
- на высоте 6000 м	838	889	985
- на высоте 11000 м	765	823	965
Скороподъемность м/с*	9,9	15,7	105
Продолжительность полета, мин*	48	38	1,95
Дальность полета, км*	620	530	
Потолок, м	12000		

* - на высоте 6000 м

ти полета. Было предусмотрено четыре режима работы: А - холостые обороты, S - взлетный, F - полет на высоте до 8000 м, M - полет на высоте более 8000 м. При 9500 об/мин и температуре газов за турбиной 620 гр тяга двигателя составляла 800 кг. При полете на высоте 11000 м и скорости 800 км/ч тяга снижалась до 337 кг. BMW 003 использовал закрытую систему смазки с принудительным обращением масла. 25-литровый маслобак размещался сверху воздухозаборника, а маслорадиатор - снизу. Запуск ТРД осуществлялся при помощи поршневого двухцилиндрового двухтактного двигателя Riedel мощностью 7,9-9,86 л.с., который раскручивал компрессор и турбину. В свою очередь Riedel запускался или электростартером или вручную. ТРД BMW 003, устанавливавшийся на прототипах He 162, использовал в качестве топлива 87-октановый бензин, в то время как модификация F уже использовала авиационный керосин J2. Рядом с маслобаком размещался 7,5-литровый бак с топливом для стартера. Длина BMW 003E составляла 3630 мм, диаметр - 690 мм, масса - 624 кг, ресурс не превышал 50 часов.

Топливо размещалось в 695-литровом топливном баке в фюзеляже и двух крыльевых интегральных баках емкостью по 175 литров каждый.

Для сокращения взлетной дистанции могли использоваться ракетные ускорители, которые устанавливались на фюзеляже за нишами основных стоек шасси.

Вооружение нескольких самолетов модификации He 162A-1 состояло из двух 30-мм пушек МК 108 с боезапасом по 50 выстрелов на ствол. Самолеты модификации He 162A-2 были вооружены двумя пушками MG 151/20 с боезапасом 120 снарядов каждая. Гильзы и звенья выбрасывались через порты и нижней части фюзеляжа. Перезарядка и спуск у пушек МК 108 электропневматический, у MG 151/20 - электрический.

Самолет оснащался УКВ - радиостанцией FuG 24, объединенной с радиокомпасом ZVG 16, круглая антенна которого располагалась на мотогондole. В нижней части фюзеляжа монтировался ответчик «своей-чужой» FuG 25a со своей антенной. Бортовая электросеть - однопроводная, напряжением 24 В. Питание осуществлялось от генератора Bosch LJ 100/24 или аккумулятора.

Хейнкель He 162А-2, «11 желтый» принадлежавший оберст-лейтенанту Эмилю Демуту, командиру 3. Staffel JG 1. Предприятие Хейнкель-Нард в Ростке использовало стандартную схему камуфляжа, но форма границы перехода цветов под крылом имела отличия, имитируя естественную тень отбрасываемую крылом. Темные вертикальные шайбы хвостового оперения указывают на другого поставщика этих компонентов. Наклеенный упрощенного типа (белый контур).

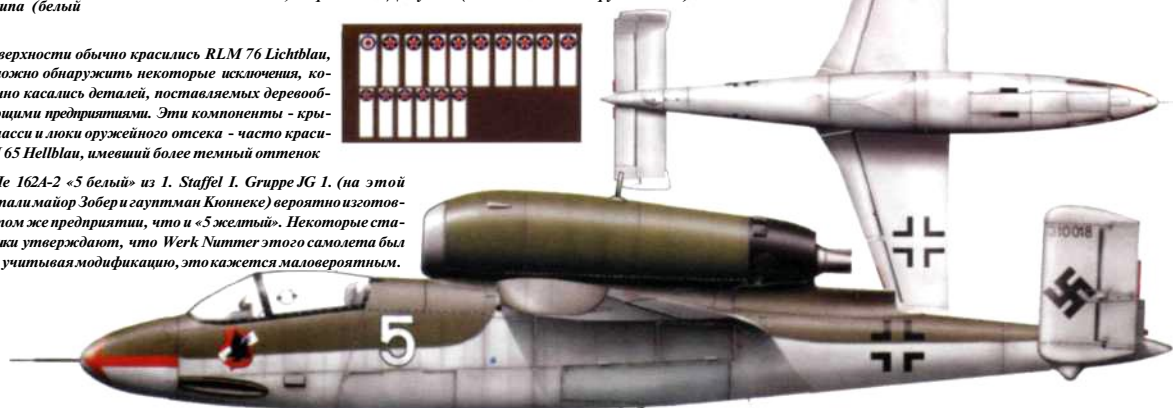


Отметки побед, одержанных Демутом (все на самолетах других типов)

Нижние поверхности обычно красились RLM 76 Lichtblau, но и здесь можно обнаружить некоторые исключения, которые обычно касались деталей, поставляемых деревообрабатывающими предприятиями. Эти компоненты - крылья, ниши шасси и люки оружейного отсека - часто красились в RLM 65 Hellblau, имевший более темный оттенок



Хейнкель He 162А-2 «5 белый» из 1. Staffel I. Gruppe JG 1. (на этой машине летали майор Зобер и гауптман Кюннеке) вероятно изготовленный на том же предприятии, что и «5 желтый». Некоторые старые источники утверждают, что Werk Nummer этого самолета был 120054, но, учитывая модификацию, это кажется маловероятным.



Необычная схема камуфляжа He 162А-2 «1 белый», на котором летал лейтенант Рудольф Шмитт из 1./JG 1. Фюзеляж был полностью окрашен в светло-голубой RLM 76, и лишь участок за кабиной был окрашен в RLM 81.



Хейнкель He 162А-2 «1 красный» 2. Staffel I. Gruppe JG 1 лейтенанта Герхарда Ханфа имел границу перехода цветов типичную для самолетов изготовленных в Ростке. На обоих бортах фюзеляжа нанесена личная эмблема пилота (из III./JG 77). Под цифрой «1» просматривается первоначальный номер «2».



Хейнкель He 162А-2 «6 белый» из 1. Staffel I. Gruppe JG 1, который, видимо, собирался в большой спешке. Передняя часть фюзеляжа осталась неокрашенной, бортовой номер не имеет черной окантовки



Англичане оставили свои He 162 в первоначальном камуфляже, лишь заменив знаки национальной принадлежности своими кокардами и триколорами на вертикальном оперении, а также нанесли новые бортовые номера



1./JG 1



JG 1



2./JG 1



1./JG 1

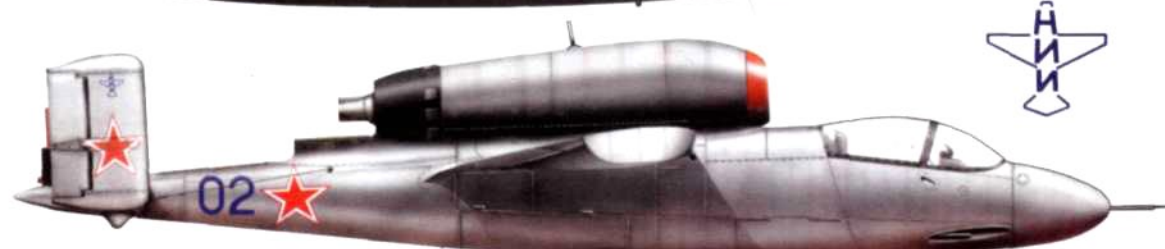


3./JG 1

Американцы оставили самолет Гернхарда Ханфа в первоначальной окраске, не считая знаков национальной принадлежности, которые сначала были закраснены, а потом восстановлены. Вместо оригинального серийного номера нанесли код по схеме T-2 - T-2-489.



Французский Spratz целиком окрашенный в серо-зеленый цвет с полным комплектом знаков национальной принадлежности, включая триколор на руле направления.



В соответствии с принятыми правилами, Хейнкель He 162A-2 прошедший испытания в СССР был целиком покрашен в серебристо-серый цвет, за исключением передней кромки воздухозаборника, которая, вероятно, была красной. На самолет нанесли красные звезды, синие бортовые номера и эмблему ЛНИИ.



He 162A-2 «4 желтый» (Werk Nr. 120067) из 3. Staffel JG 1, аэродром Лекк. Верхняя часть фюзеляжа и вертикальное оперение покрашены в RLM 81 Braunviolett, нижние поверхности - в RLM 76 Lichtblau (включая внутреннюю часть шайб). Мотогондла окрашена в RLM 82 Hellgrün. Судя по форме границы перехода цветов, этот самолет построен в Ростоке



Реконструкция левого борта He 162A-2 «4 желтый». О наличии эмблемы подразделения данных нет.

