

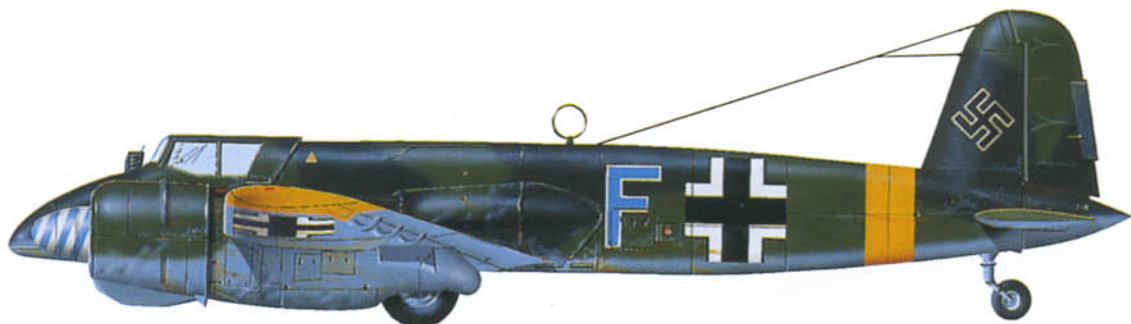
ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

151

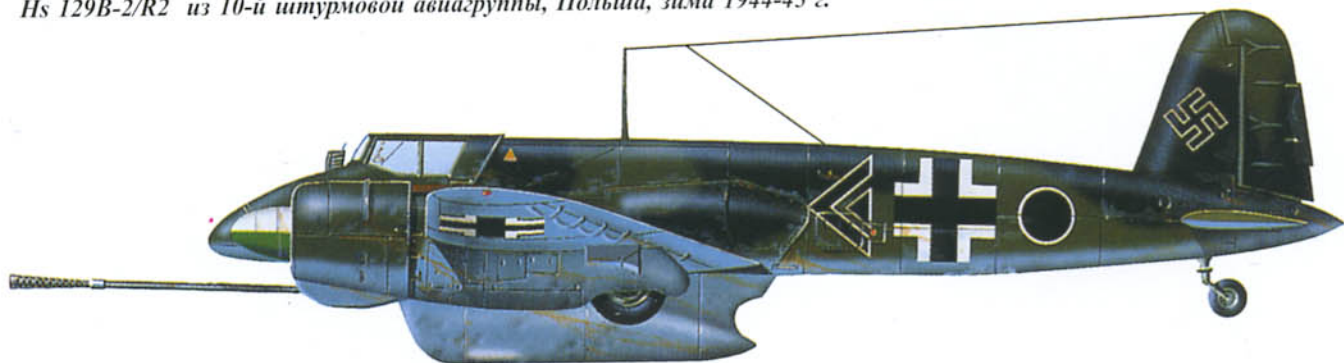
ШТУРМОВИК Hs 129



**ОСОБЕННОСТИ МОДИФИКАЦИЙ
ДЕТАЛИ КОНСТРУКЦИИ**



Hs 129B-2/R2 из 10-й истребительной авиагруппы, Польша, зима 1944-45 г.



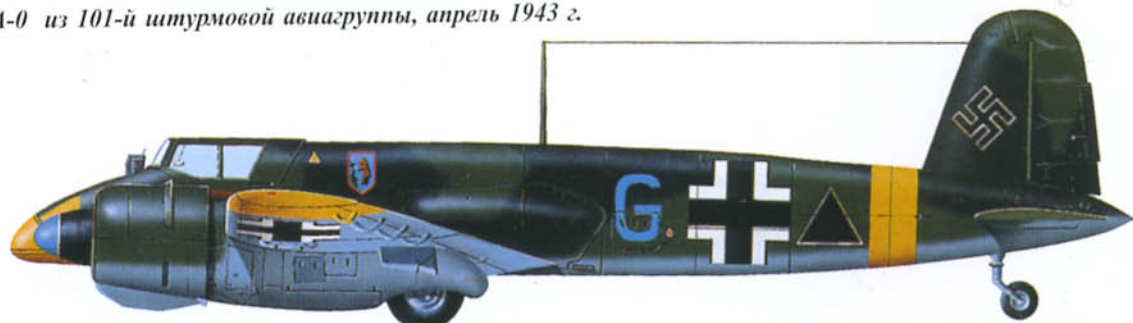
Hs 129B-3 из 9-й истребительной авиагруппы, пилот - Бруно Мейер, Польша, зима 1944-45 г.



Hs 129B-1 из 2-й истребительной авиагруппы, битва на Курской дуге, июль 1943 г.



Учебный Hs 129A-0 из 101-й истребительной авиагруппы, апрель 1943 г.



Hs 129B-1/R2 из 2-й истребительной авиагруппы, Восточный фронт, лето 1942 г.

Hs 129B-2/R1 из 2-й истребительной авиагруппы, Тунис, 1942-43 г.



Hs 129

Особенности модификаций и детали конструкции



Hs 129B-2 W.Nr. 0297, который был восстановлен англичанами до летного состояния. Штурмовик нес британские ОЗ и номер NF756. Летал в составе 1426-го Звена на авиабазе «Колливестон» в 1944 году. Самолет из состава 4.(Pz)/Sch.G.2 был захвачен в Северной Африке.



Взлетает «Хейнкель» Hs 129 В-2 «Желтая G» из состава II./Sch.G. 1. Самолет вооружен подфюзеляжной 20-мм пушкой МК 101, которая стала использоваться на самолетах этого типа с июня 1942 года. Обратите внимание на эмблему подразделения, нанесенную сразу за кабиной. Черный треугольник на фюзеляже обозначает принадлежность к истребительной авиации.

Появление «убийцы танков»

Сегодня уже ни у кого не вызывает сомнения тот факт, что гражданская война в Испании в 1936-39 годах фактически открыла Вторую Мировую войну. С военной точки зрения конфликт был уникальным для всех противоборствующих сторон прежде всего как шанс для апробации доктрины будущей войны. Кроме того, Испания также стала идеальным полигоном для испытания новых образцов техники, включая самолеты. Именно в этом конфликте впервые остро проявилась необходимость в «самолете поля боя».

Также впервые для уничтожения небольших целей, таких как, например, корабли была применена атака с пикирования. Для этого широко использовались прежде всего новейшие по тем временам пикировщики «Юнкерсы» Ju 87.

Однако для уничтожения быстрых и маневренных целей как то танки или бронемашин, по-прежнему использовали бипланы - например, «Хейнкель» He 51 или «Хейнкель» Hs 123. Однако эта же война показала, что эти устаревшие машины не подходят для этой роли в будущей маневренной войне. Поэтому в Германии остро встал вопрос о создании специализированного Schlachtflugzeug (штурмовика).

На основе именно испанского опыта технического бюро Рейхсминистерство авиации в апреле 1937 года разработало спецификацию для этого типа самолета и направило

Техники помогают летчику Hs 129 В-2 подготовиться к вылету. Обратите внимание на выхлопные патрубки, характерные для этой модификации.

во все заинтересованные фирмы. Согласно документу это должен быть небольшой двухмоторный самолет, вооруженный 20-мм пушкой и крупнокалиберными пулеметами и способный нести бомбы. Необязательным (но настойчиво предлагаемым) условием было использование новейшего двигателя «Аргус» As 410 А-0, который только находился в разработке. Сразу же отметим, что этот двигатель не обладал необходимыми для штурмовика характеристиками - несмотря на то, что теоретически он мог развивать

мощность на взлете в 465 л.с., тем не менее, фактически мощность составляла только 430 л.с., что было явно недостаточно для тяжело вооруженного и бронированного самолета.

Уже в тот момент военным специалистам было ясно, что самолет, предназначенный для борьбы с танками на поле боя, должен быть очень хорошо бронирован.

Важной особенностью будущей конструкции должно было стать отсутствие заднего стрелка. Немалое внимание было уделено и системе защиты летчика в случае вынужден-





Эта фотография хорошо иллюстрирует практически полное отсутствие свободного пространства в кабине штурмовика. Хорошо видно переднее 6-мм бронестекло. Обратите внимание также на прицел Revi C/12С. Пилот гауптман Рудольф-Гейнц Буфер, один из самых удачных асов на Hs 129 (на его счету более 80 уничтоженных советских танков).

На Hs 129 собственные имена были большой редкостью, тем более ценна эта фотография с надписью "Mulle" на желтом носу штурмовика.

ной посадки, а также быстрому доступу к узлам и агрегатам в полевых условиях.

В конкурсе на перспективный самолет участвовали проекты четырех фирм: «Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H.», «Hamburger Flugzeugbau G.m.b.H.», «Gothaer Waggonfabrik A.G.» и «Henschel Flugzeug-Werke A.G.» К 1 октября военные определились со своим выбором и были выделены деньги на постройку двух прототипов - по сути штурмовых версий самолетов разведчиков Fw 189 и Ha 141. Проект фирмы «Хеншель» был признан удачным, но в тот момент от него отказались.

Самым необычным был проект фирмы «Hamburger Flugzeugbau»: конструкторы планировали превратить в штурмовик свой разведчик Ha 141 (позже переименованный в BV 141). Причем это был достаточно редкий тип самолета - с ассиметричной конфигурацией. «Штурмовой» вариант получил заводское обозначение Hamburg P 40. Сам самолет балочной конструкции: впереди устанавливался единственный двигатель «Даймлер-Бенц» DB 600 мощностью в 1050 л.с., в правой балке отдельно в кабине - экипаж из двух человек. Такая схема теоретически обеспечивала летчикам идеальный обзор, но одновременно такая схема самолета была



Hs 129 из состава 8.(Pz)/Sch.G 1 рулит по аэродрому. На заднем плане - заправочный автомобиль «Опель».



Летчики из 8.(Pz)/Sch.G 1 позируют на фоне W.Nr. 0364, на киле которого отметки о 13 победах. Девятый справа лейтенант Ханс-Герман Штейкамп.

очень сложной для экипажа - стоит вспомнить, например, что львиная доля потерь в авариях истребителей Messerschmitt Bf 109, приходится именно на посадку.

Проект фирмы «Focke-Wulf» базировался на разрабатываемом разведчике Fw 189 (будущей печально известной «рамы»). Планировалось, что конструкция балочного

фюзеляжа и двигатель останутся те же самые, но кабина должна была быть увеличена и бронирована. В отличие от разведывательной версии количество членов экипажа должно было уменьшено с трех до двух - летчика и заднего стрелка. Летчик должен был быть прикрыт 75-мм бронеплитой, в то время как задний стрелок должен был нахо-

диться в бронированном колпаке. Вооружение по проекту состояло из пары 20-мм пушек MG 151/20 и двух 7.9-мм пулеметов MG 17, смонтированных в носу и одного пулемета у заднего стрелка.

На этом фоне проект «Хеншеля» выглядел более удовлетворяющий требованиям заказчика. По размерам будущий штурмовик должен был на 20% меньше проекта «Фокке-Вульф», но проигрывал в массе. Тем более, что при возможной установке идентичных «Argus» As 410 его скорость должна была быть выше. При этом экипаж состоял всего лишь из летчика.

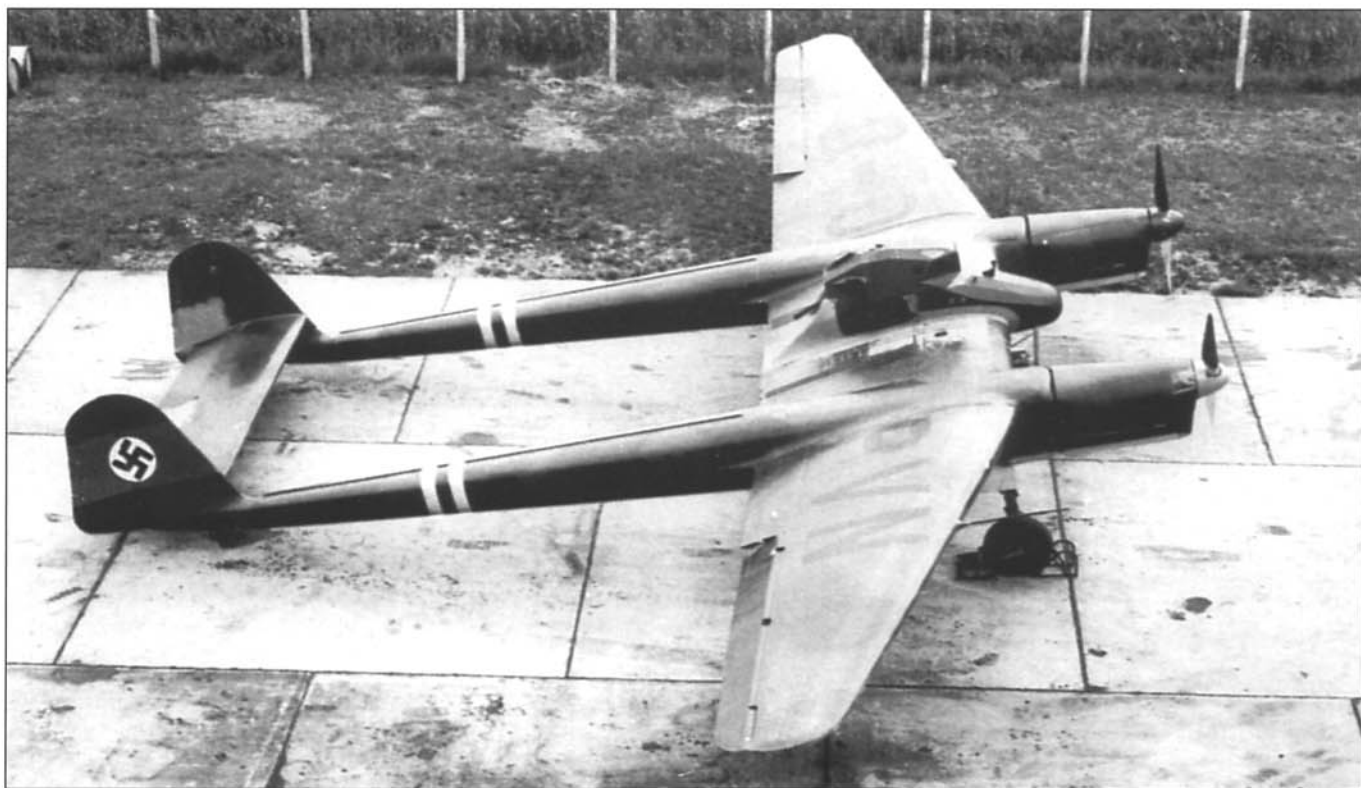
Кроме того, в штурмовике «Хеншеля» был применен оригинальный фюзеляж. Сзади пилот был прикрыт 6-мм бронеплитой, что гарантировало выживание летчика при обстреле с земли из стрелкового оружия.

Согласно требованиям спецификации конструкторы усилили фонарь двухслойным бронестеклом толщиной 75 мм - аналогичным устанавливаемым на «Фокке-Вульфе». Однако нос самолета значительно уменьшал обзор летчика, что было явным минусом конструкции. Предлагаемый состав вооружения был практически идентичен Fw 189 (кроме заднего пулемета, естественно). Данный проект получил временное заводское обозначение P 46.

Летчик штурмовика отдает команду наземному персоналу. Обратите внимание на прицельные линии, нанесенные прямо на плексиглас фонаря. Обзор из кабины Hs 129 В был великолепен. Задний вид компенсировался установкой зеркала.







Fw 189 V1, который участвовал в одном конкурсе с Hs 129. На фото первый вариант с кодом D-OPVN, который взлетел весной 1939 года и оснащен двумя двигателями «Аргус» AS 410. В 1940 году в штурмовик также был переделан прототип V6.

Конструкторы «Хеншеля» сосредоточились не только на эффективности самолета, но прежде всего на защите самого самолета. Энтузиазм сотрудников подогревался успехом предыдущего проекта - «Хеншеля» Hs 123, который проявил себя с лучшей стороны в ходе эксплуатации в войсках.

К концу года военные отвергли эксцентричный проект фирмы «Hamburg» и в итоге к конкурсу допустили проект «Хеншеля». Для решения вопроса специалисты технического бюро RLM потребовали от фирм деревянные макеты будущих штурмовиков и предполагаемые характеристики. На тот момент основной проблемой для разработчиков стало отсутствие надежного двигателя средней мощности, так как «Аргус» еще не был доведен до серийного производства.

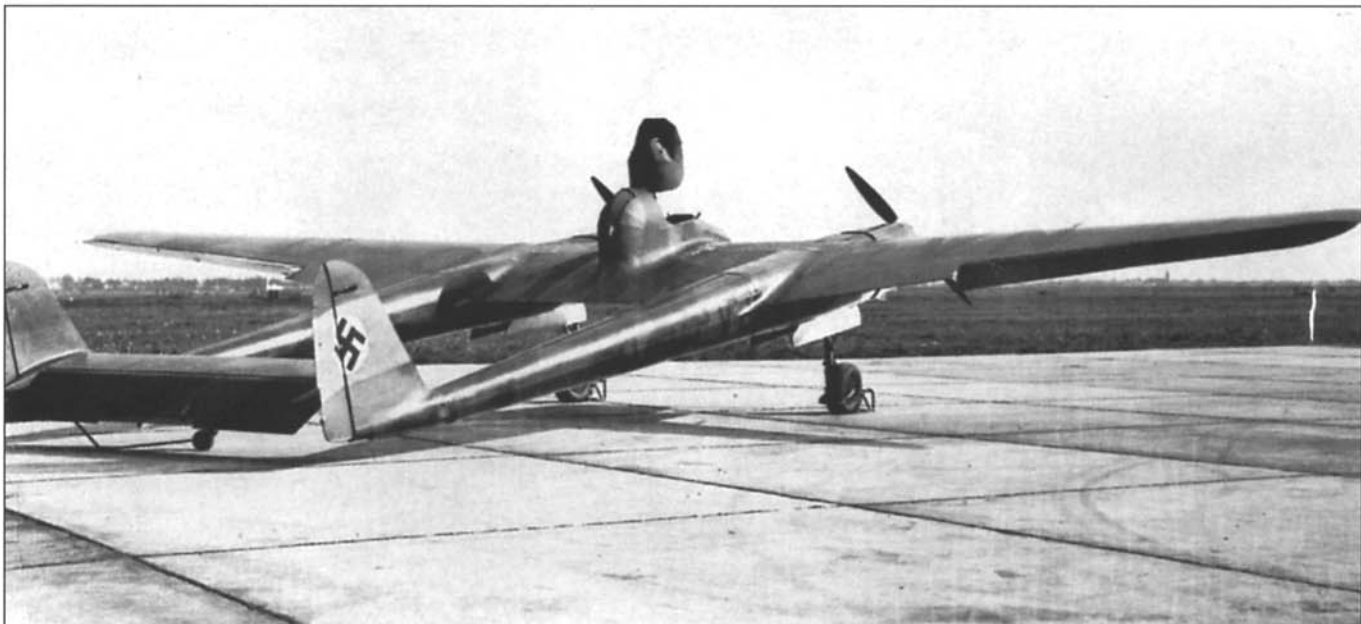
С одной стороны военных привлекала возможность постройки штурмового варианта Fw 189 параллельно с разведчиком, тем более что двигатели и основные конструктивные элементы были идентич-

ны. Это было особенно важно в связи с планами ускоренного перевооружения армии Третьего Рейха.

В сентябре 1938 года с обеими фирмами был подписан контракт на постройку трех прототипов. Теперь проект «Фокке-Вульф» получил официальное наименование Fw 189 S (S - Schlacht или штурмовик), а «Хеншель» - Hs 129. Таким образом, родился настоящий Schlachtflugzeug.

Прототипы и предсерийные машины

Как только были получены деньги, обе фирмы стали ускоренно воплощать свои идеи в металле: «Фокке Вульф» в Бремене, а «Хеншель» - в Шонфельде. Первые прототипы - V1b для Fw 189 и V1 для Hs 129 были готовы к концу 1938 года. Так как прототип разведывательного Fw 189 V1 уже проходил летные испытания, то у «Фок-



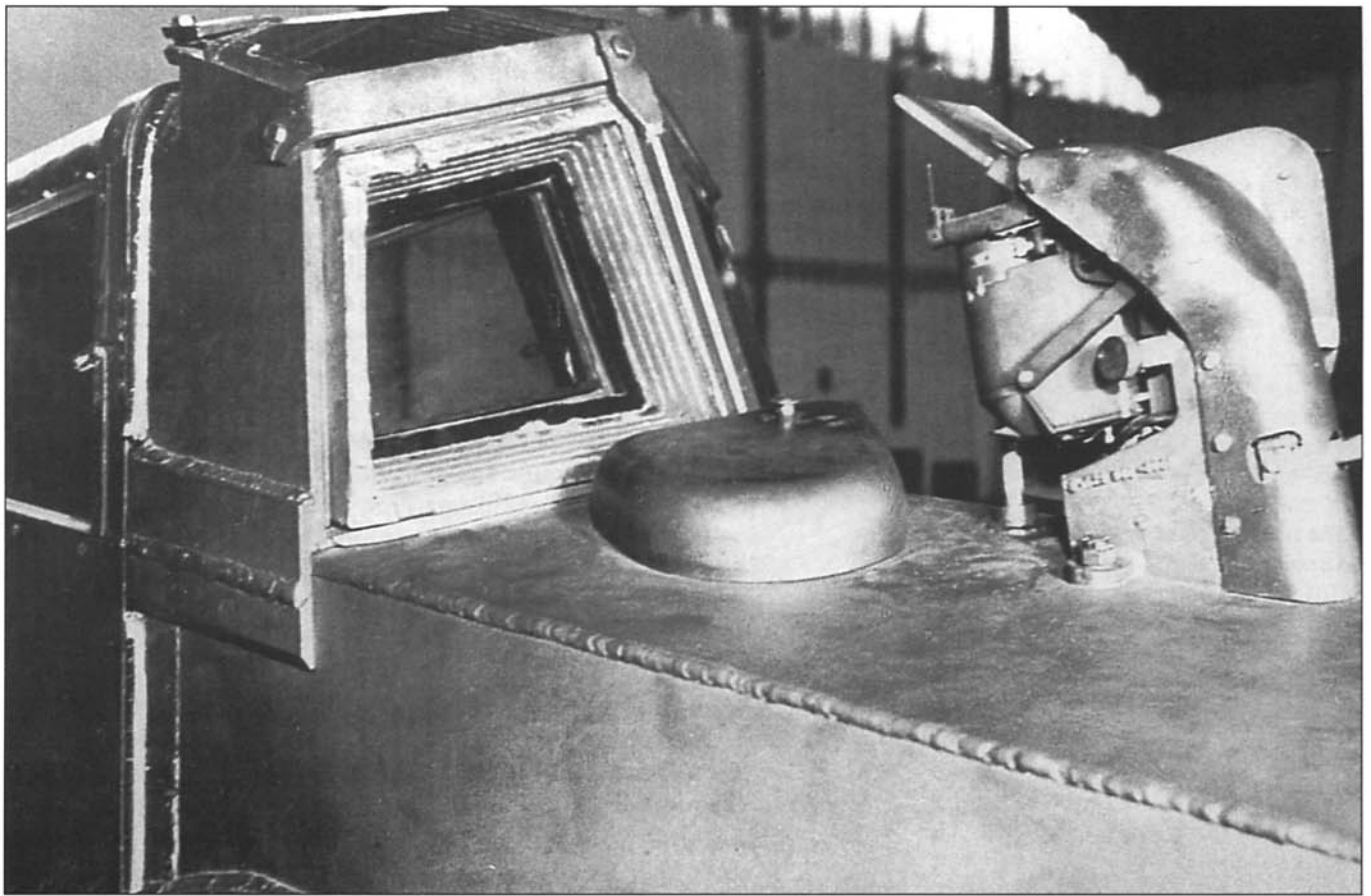
Оригинальный Fw 189 V1 при переоборудовании в штурмовик получил новое бронирование и обозначение Fw 189 V1a и V1b. Самолет был потерян в одном из испытательных полетов в условиях плохой видимости. V1a и V1b отличались разными фонарями. Существовала и третья модификация - V1c.



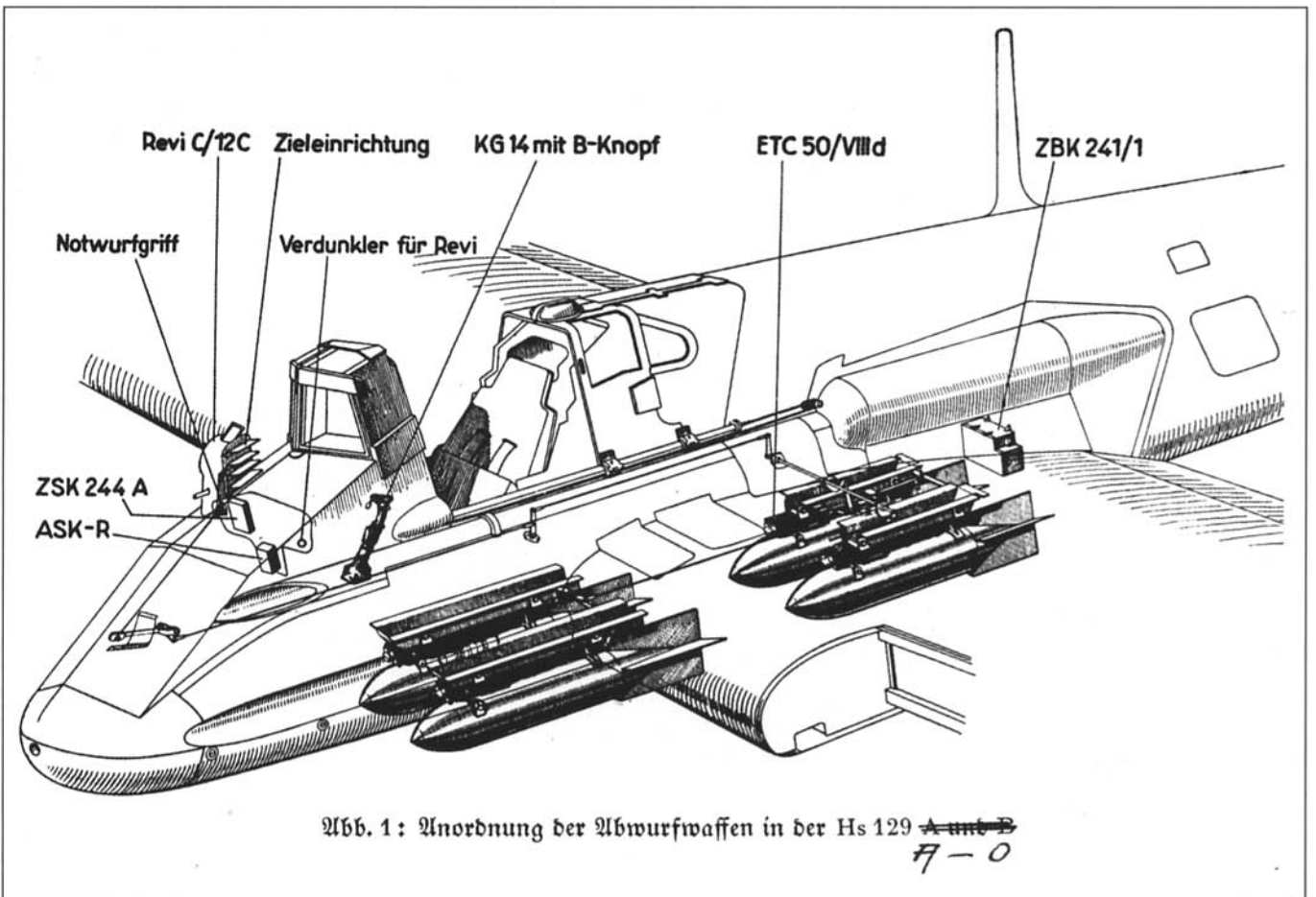
Победитель конкурса на истребитель двухмоторный Hs 129, изначально разработанный как истребитель. На фото Hs 129 V-1 (D-ONUD, W.Nr. 1293001), полностью покрашенный светло серым RLM 63. Фотография сделана в мае 1939 года перед первым полетом. Позже самолет получил камуфляж RLM 70/71 + RLM 65 и радиокод TF+AM.



Вид спереди на Hs 129 V-1. Хорошо видны двигатели «Арбус» As 410 и трехсегментный нос. Кроме того, видны подфюзеляжные бомбовые подвески. Все эти детали были изменены в предсерийных машинах.



На этой фотографии хорошо видно отличие фонаря прототипа от серийных машин. Видимость из кабины была ограничена двумя бронированными стеклами.



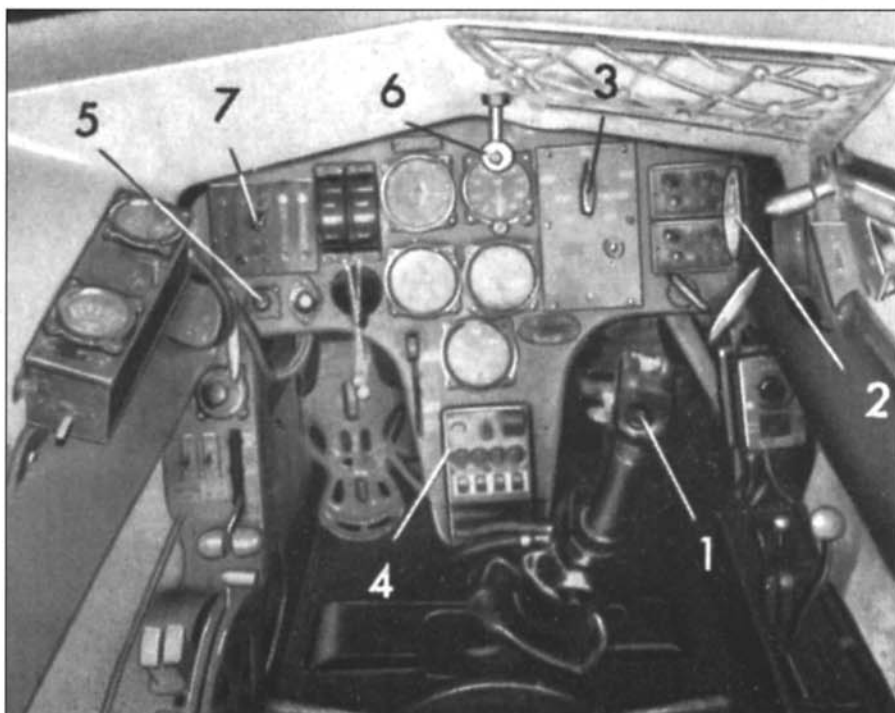
Детали бомбового вооружения Hs 129 A-0 из инструкции, изданной в феврале 1941 года. Изображена подвеска 4 x SC 50 или 4 x SD 50. В частях часто практиковалась подвеска 5 x C10. Обратите внимание на исправление карандашом модификации самолета.

Кабина Hs 129 A-0 и механизмы, необходимые для применения бомб: 1 - кнопка сброса бомб; 2 - рукоятка аварийного сброса бомб; 3 - лампа выбора подвески, 4 - индикатор наличия бомб на каждой подвеске; 5 - кнопка затемнения бомбового прицела; 6 - рукоятка открытия / закрытия правой сдвижной части фонаря.

ке Вульфа» было серьезное преимущество во времени. В конце года Fw 189 V1 - Werknummer 1997, регистрационный D-OPVN - был снят с испытаний и отправлен на завод для переоборудования в штурмовик. Фонарь был заменен на новый, лучше бронированный, в то время как остальная конструкция осталась неизменной. В таком виде штурмовик поднялся в воздух в начале 1939 года. Однако уже первые полеты показали, что фюзеляж оказался тяжелым, а видимость крайне ограниченной. Ведущий конструктор «Фокке-Вульфа» Курт Танк тем не менее не остановился и разработал новую модификацию - V1b.

Параллельно шли работы и на заводе «Хеншель». Причем тут все работы были сосредоточены на доводке фюзеляжа. Весной 1939 года прототип Hs 129 был готов к летным испытаниям, но загвоздка была за двигателями и винтами. По заводской традиции прототип V1 получил Werknummer в новой 3000 серии - таким образом по бумагам RLM это 129 3001.

Тем временем, военные резко изменили свои планы и согласно производственному плану No. 10, утвержденного в декабре 1938 года, Люфтваффе требовалось большое количество штурмовиков и как можно быстрее. Причем если в плане, принятом в апреле 1937 года, фигурировал «Хеншель» Hs



123, то в декабре 1938 года - Fw 189 S. Согласно плану в войска с 1 января 1939 по 30 июня 1941 года должно было поставлено 102 «Фокке-Вульфа». По следующему плану (No. 11) с 1 апреля 1939 по 1 апреля 1942 года было предусмотрено дополнительное количество таких самолетов, таким образом, количество Fw 189 S к апрелю 1942 года должно было достичь 225.

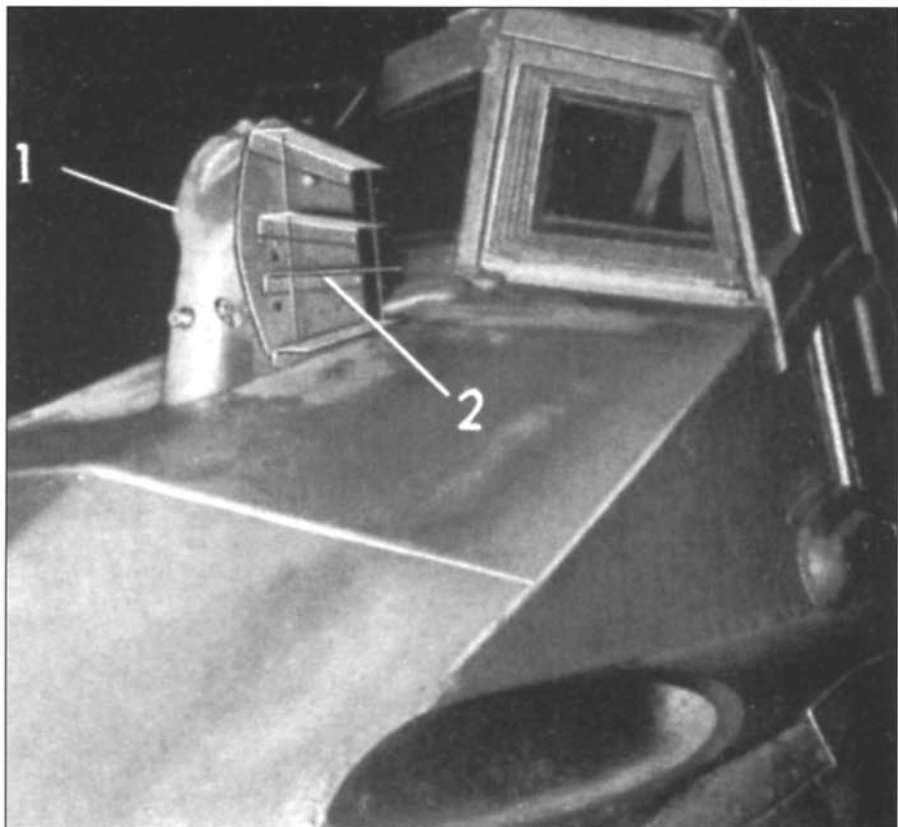
5 августа 1939 года прошло совещание высших чинов Люфтваффе во главе с Германом Герингом. Именно после него впервые «Хеншель» Hs 129 официально попал в планы закупок RLM. Правда, тогда самолет еще упоминался наравне с штурмовиком

«Фокке-Вульфа», которого еще в октябре 1939 года планировали построить 400 штук.

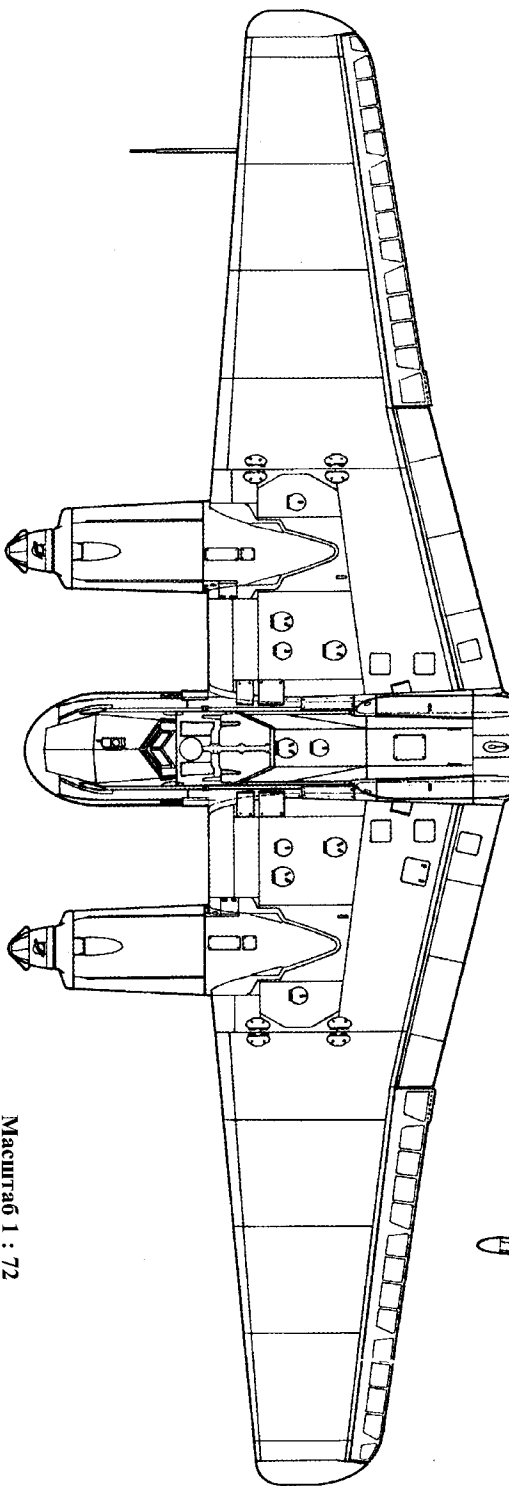
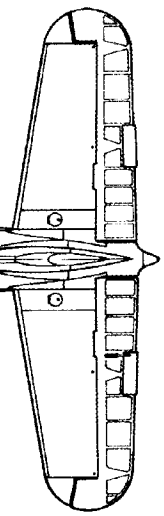
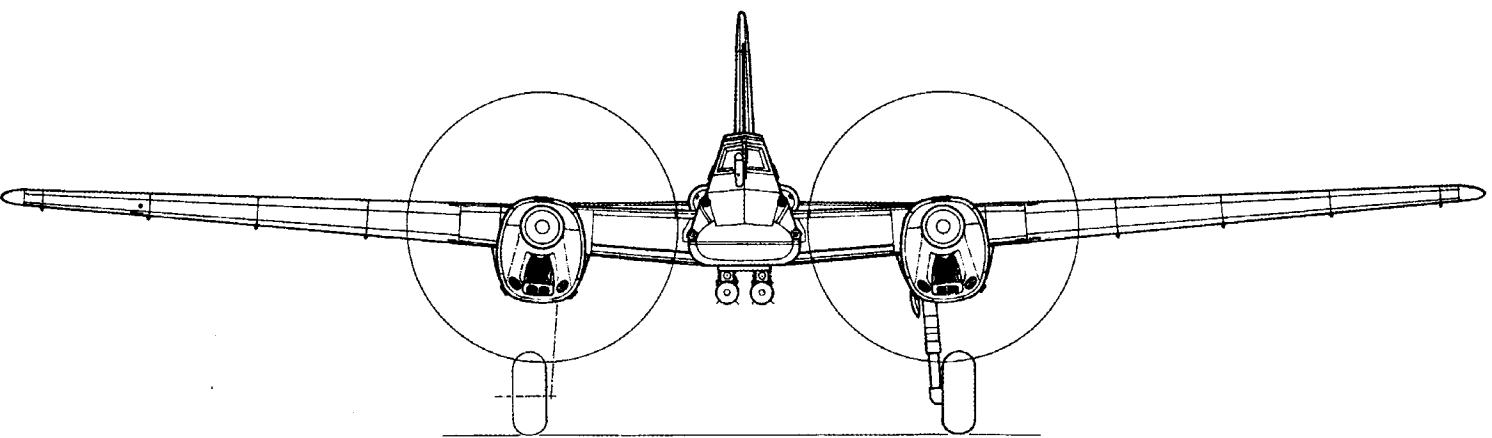
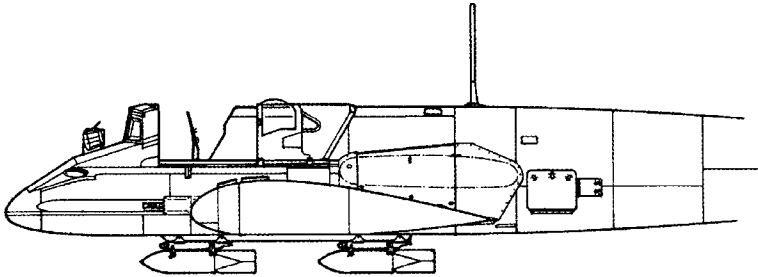
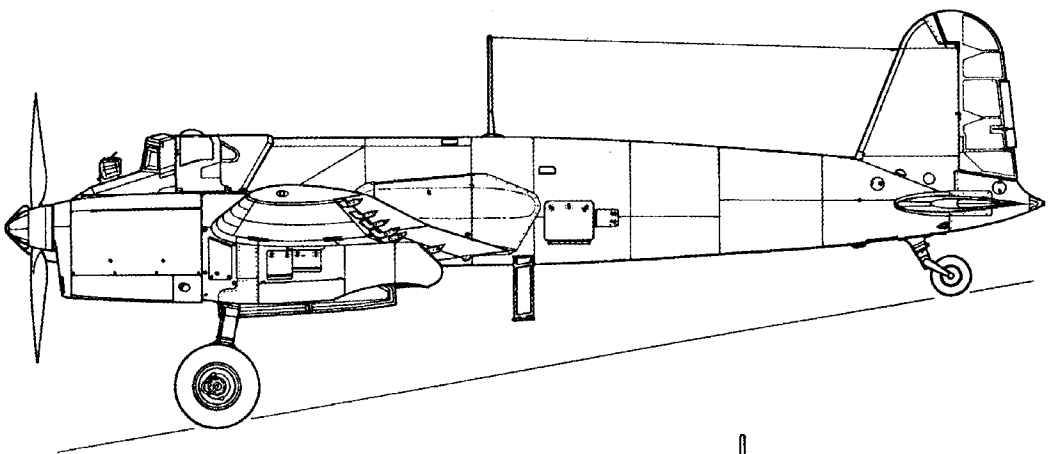
Прототип Hs 129V1, окрашенный полностью в светло-серый и с гражданской регистрацией D-ONUD, впервые поднялся в воздух 26 мая 1939 года с аэродрома Шонфельд. Как и ранее с Fw 189 V1b оказалось, что обзор у летчика крайне ограничен, а летные характеристики были описаны летчиком-испытателем как посредственные. Оба претендента продолжали модифицироваться. Работы на Hs 129 были направлены на увеличение обзора, в то время усилия конструкторов Fw 189 - на уменьшении массы самолета.

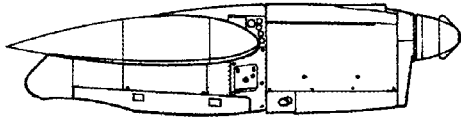
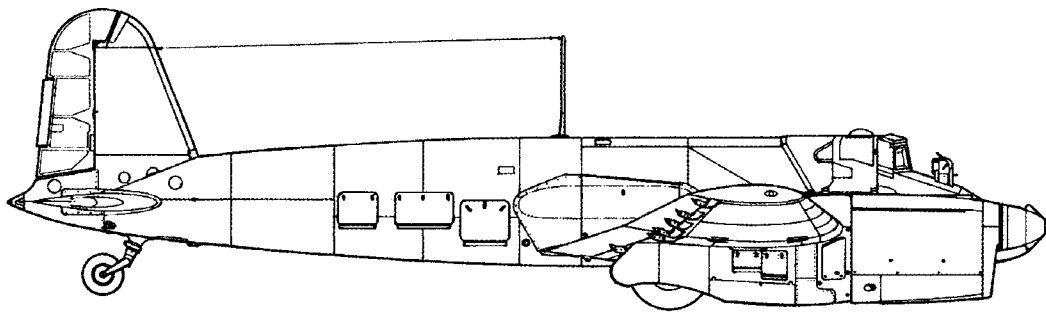
Фактически точку в программе «Фокке-Вульфа» поставила катастрофа прототипа V1b, который разбился при посадке в условиях плохой видимости. Конструкторы фирмы в короткое время приложили все усилия для введения прототипа в строй. Осенью модифицированный V1b был передан в испытательный центр в Рехлине. Но и тут самолету не везло - 8 ноября 1939 года будущий штурмовик разбили. К тому времени к войсковым испытаниям прототипа Hs 129 V1 еще даже не приступали - в Рехлин его передали только 14 декабря. После ремонта «Фокке-Вульф» в очередной раз попытались довести «до ума» - в итоге свет увидела модификация V1c.

На «Хеншеле» работа же шла своим чередом - 30 ноября 1939 года в воздух поднялся Hs 129 V2 (W.Nr. 129 3002). Правда судьба его была короткой - 5 января 1940 года во время очередного вылета машина не вышла из пике и разбилась. Следом пошел V3 (W.Nr. 129 3003), который поднялся в воздух 2 апреля 1940 года. Таким образом, в Рехлин передали V3 и V1. На тот момент V1 получил Stammkennzeichen (радиокод) - TF+AM, а V3 - TF+AO (причем интересно, что разбившемуся V2 тоже успели присвоить радиокод TF+AN). В ходе испытаний V3 был поврежден и отправлен на ремонт.

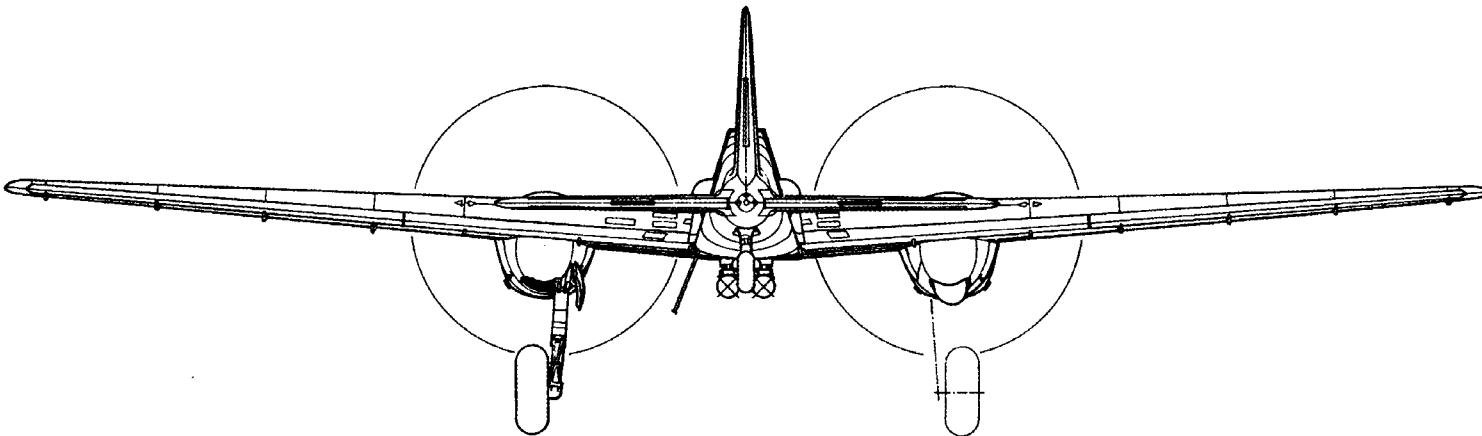
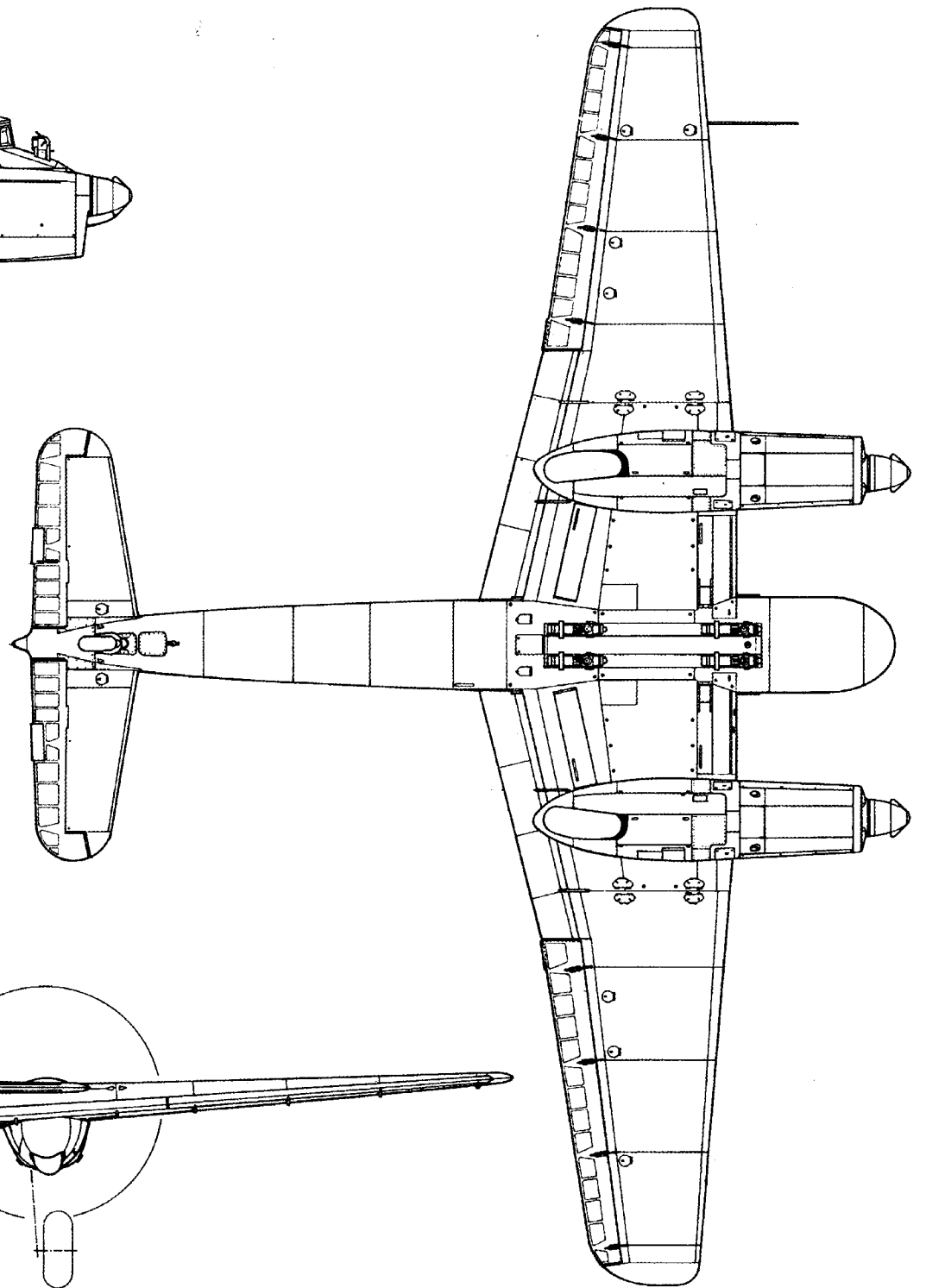


Носовая часть 129 A-0: 1 - прицел Revi C/12C; 2 - прицельная марка.



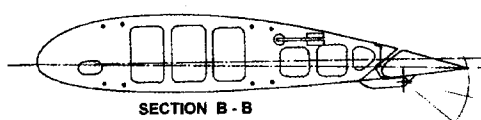
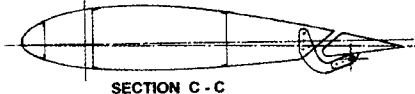
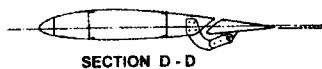
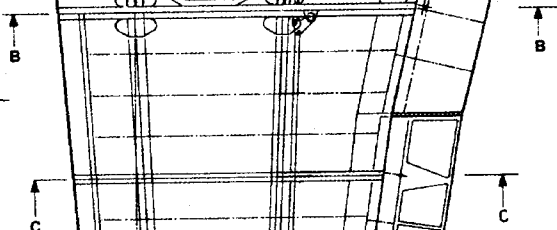
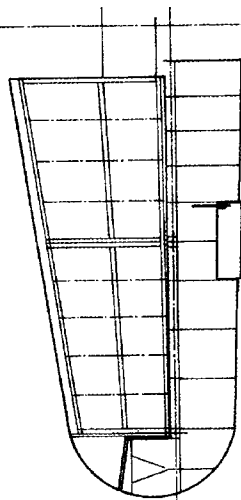
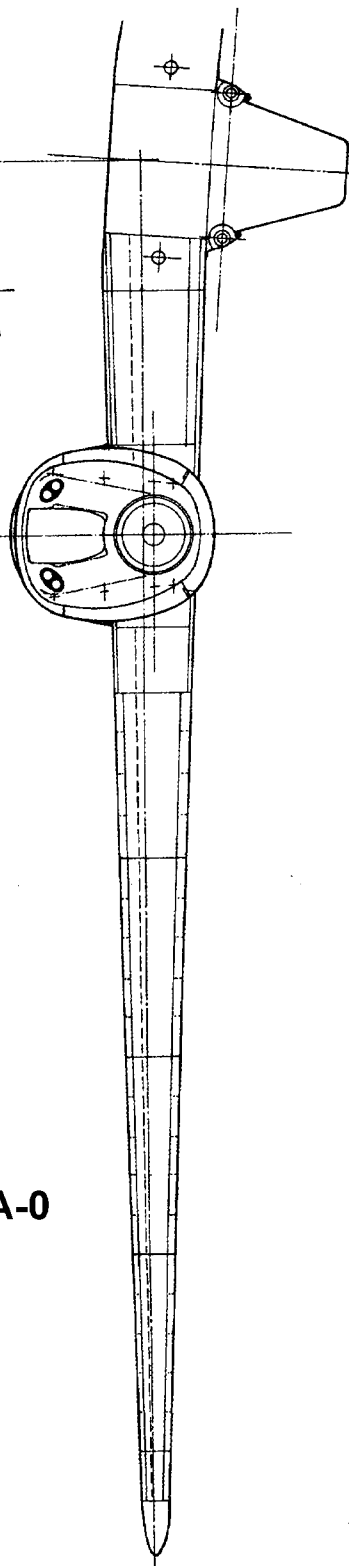
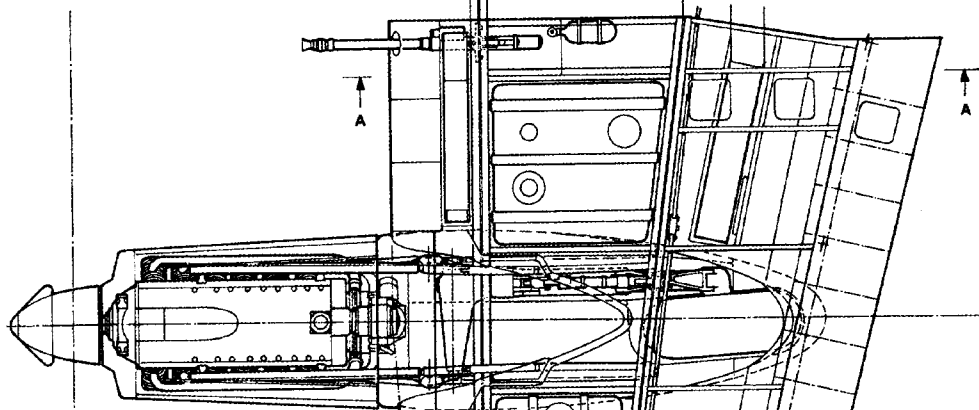
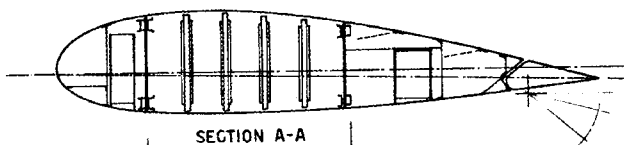
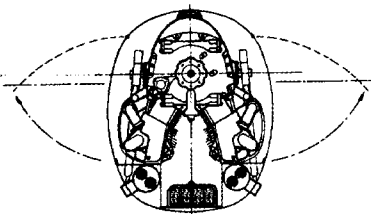
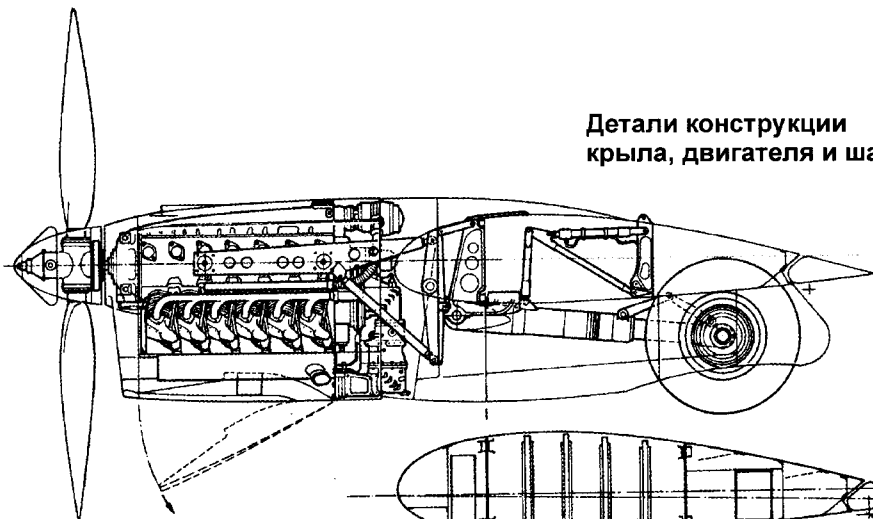


Henschel Hs 129 A-0



Детали конструкции
крыла, двигателя и шасси

FRONT VIEW
OF ENGINE



Hs 129 A-0



Пилоты Ergänzungszerstörer-gruppe во время переподготовки на штурмовиков. На фоне - Hs 129 A-0 (W.Nr. 3008, «Белый 8», GM+OE). Самолет был потерян во время аварии в Польше 15 июля 1942 года.

Фотография Hs 129 A-0 (W.Nr. 3005, «Белая 5», GM+OB). Самолет из серии 12 предсерийных A-0, использовавшихся для подготовки летчиков-штурмовиков. Самолет был потерян во время тренировок в Польше 19 июня 1942 года.

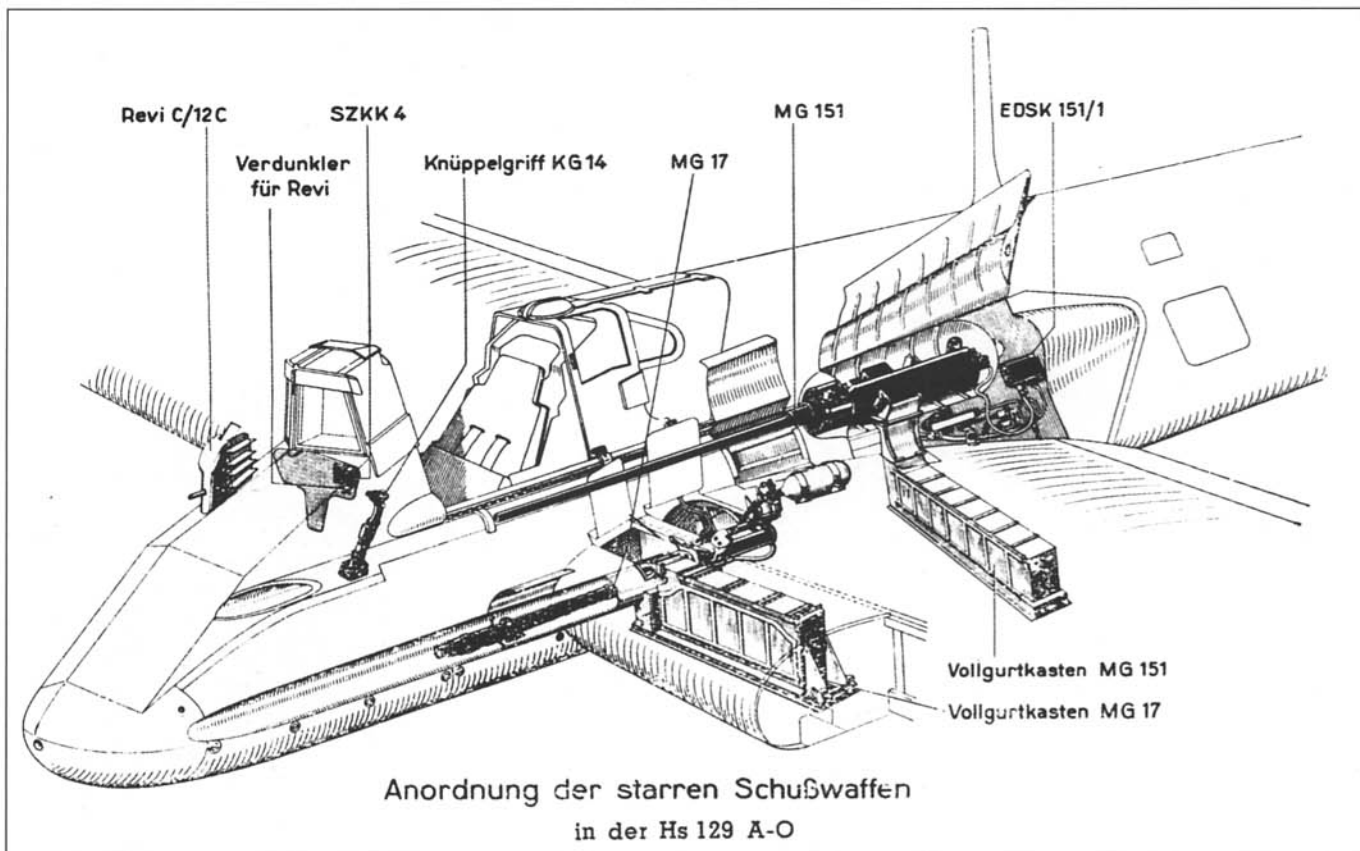
Одновременно в Рехлин отправили и Fw 189 V6 (W.Nr. 0016, код D-OGAB, позже NA+WB). Окончательно военные сделали выбор в пользу «Хеншеля» после того, как посчитали себестоимость двух самолетов - Hs 129 оказался на треть дешевле. В итоге в план были внесены изменения и вместо Fw 189 S (на тот момент переименованного в Fw 189 C) было решено покупать Hs 129.

Еще в ходе летных испытаний в июле 1940 года на заводах «Хеншеля» была заложена предсерийная партия A-0 в количестве 23 машин (при том, что официально серийное производство началось только в ноябре 1940 года). Эти фюзеляжи получили Werknummer от 129 3004 до 129 3026. Первый A-0 (первый полет - 1 августа 1940 года) получил радиокод GM+OA.

В сентябре 1940 года RLM уменьшило количество A-0 до 12 (W.Nr. 129 3004-129 3015, с GM+OA до GM+OL), зато заказало 16 штурмовиков серии A-1 с более мощными двигателями. Одновременно начались работы по разработке новой модификации - B-0. Причем уже в ходе производства 11 самолетов A-0 были переоборудованы в B-0.

Hs 129 A-0 «Красная 16», аварийно совершивший посадку во Франции. Самолет из состава SG 101, которая базировалась на аэродром Париж-Орли. Пехотный значок в носу характерен для тренировочных частей.

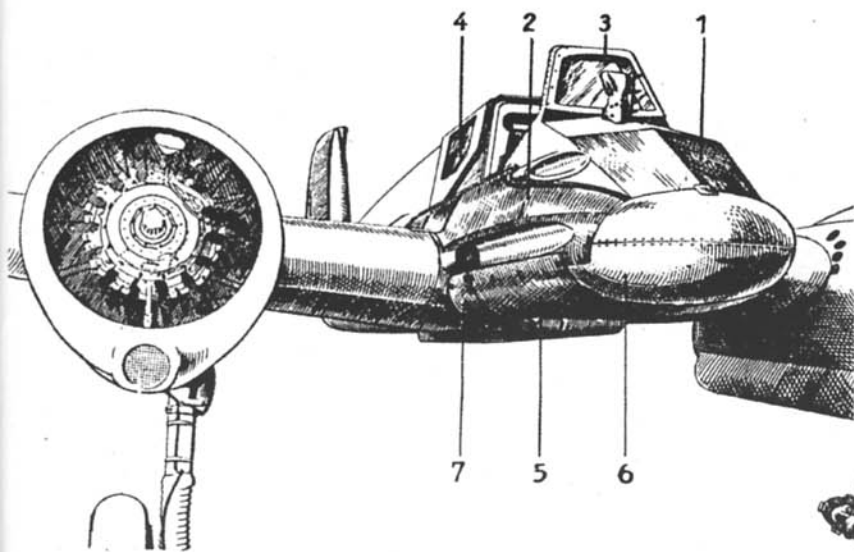




После первоначальных проработок бомбового вооружения Hs 129 A-0 в следующей инструкции, изданной в марте 1941 года, показано бортовое вооружение истребителя.

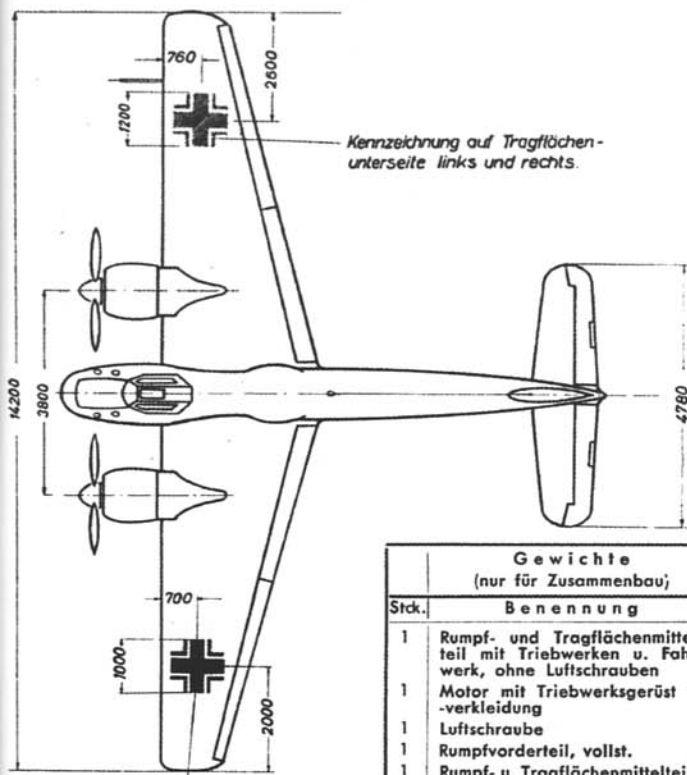
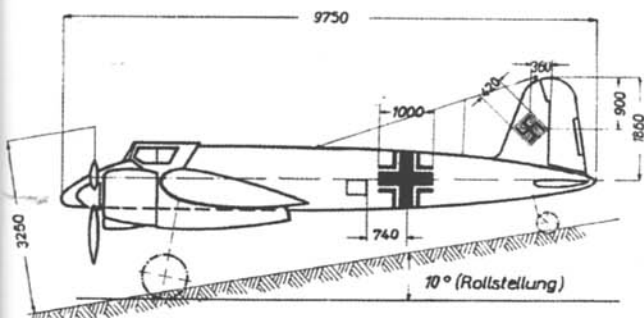
Осенью 1940 года первый A-0 был передан в 5. (Schlacht) Staffel Lehrgeschwader 2, который базировалась в Тутове для войсковых испытаний. В это время на вооружении экспериментальной эскадрильи состояли Hs 123 и Bf 109 E. До конца года летчикам передали семь Hs 129 A-0, одновременно заводские летчики начали переобучение первой группы строевых летчиков. Летчиками были высказаны претензии в плохом обзоре из кабины, а также нарекания на недостаточную мощность двигателей. Особенно громко противники самолета стали высказываться после 16 декабря, когда разбился Hs 129 A-0, W.Nr. 3009 (GM+OF). При чем погиб не только пилотирующий фельдфебель Герман Балке, но и механик на земле (еще один был ранен). Но несмотря на эту трагедию, программу производства нового истребителя продолжили - Люфтваффе крайне нужно было в самолетах этого типа.

В начале 1941 года планы RLM снова изменились - было решено закупить 60 Hs 129 новой модификации - A-1/14M. Новый суффикс обозначал новый тип самолета - с *После того как проект Hs 129 был утвержден RLM, «Хеншель» получил заказа на три прототипа в сентябре 1938 года, после чего на 23 предсерийные машины серии A-0 (позже уменьшена на 12). На Hs 129 A-0 стояли двигатели «Аргус» As 410, что было характерно только для предсерийных машин. Изображенный на фото GM+OJ был десятым «Антоном» и 13-м построенным Hs 129 (W.Nr. 129 3013).*



Рисунки из инструкции к Hs 129 B-0, на которых видны детали бронирования и двигателя «Гном-Рон» 14М:

- 1 - бронирование носовой части;
- 2 - панели;
- 3 - бронирование фонаря;
- 4 - сдвижная часть фонаря;
- 5 - нижняя металлическая панель;
- 6 - носовая часть;
- 7 - еще одна нижняя панель.

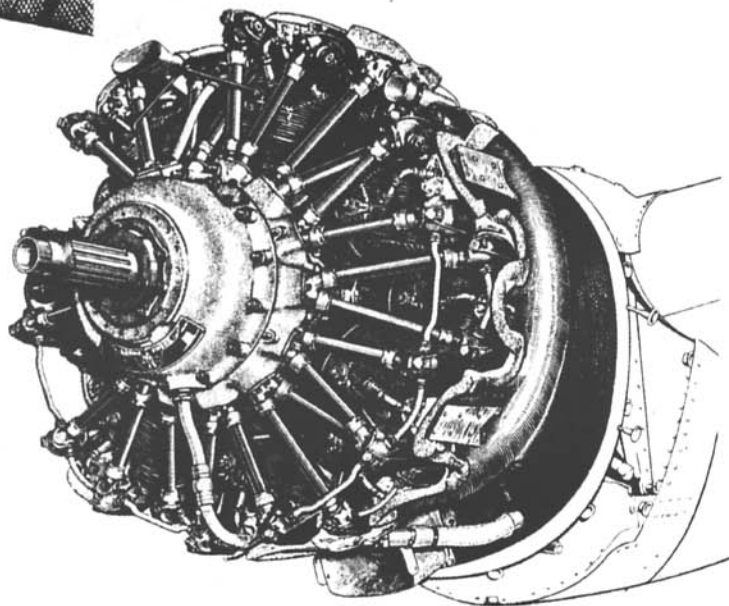


Kennzeichnung auf Tragflächenunterseite links und rechts.

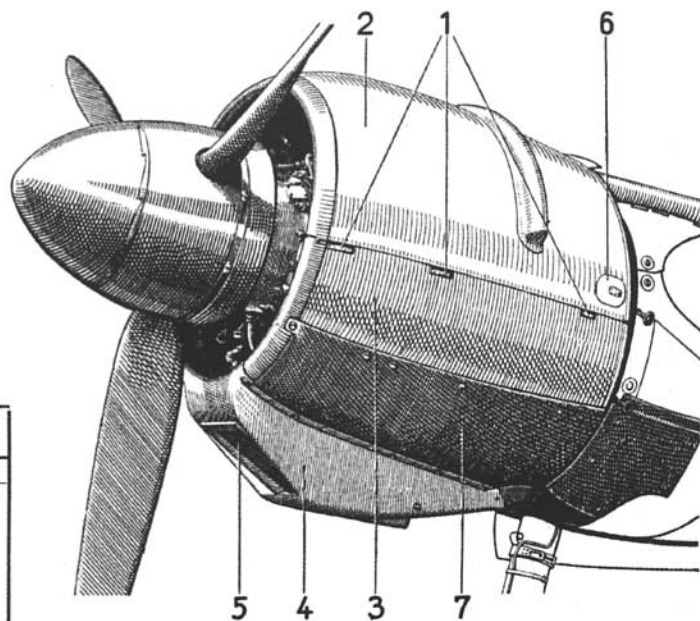
Kennzeichnung auf Tragflächenoberseite links und rechts.

Hauptmaße und Gewichte

Gewichte (nur für Zusammenbau)		
Stck.	Benennung	kg
1	Rumpf- und Tragflächenmittelteil mit Triebwerken u. Fahrwerk, ohne Luftschrauben	2666
1	Motor mit Triebwerksgerüst u. -verkleidung	589
1	Luftschraube	94
1	Rumpfvorderteil, vollst.	469
1	Rumpf- u. Tragflächenmittelteil ohne Triebwerke und Fahrwerk	1063
1	Rumpfhinterteil, vollst.	265
1	Fahrgestellhälfte, vollst., mit Rad	125
1	Sporn, vollst., mit Rad	18
1	Höhenleitwerk, vollst.	64
1	Seitenleitwerk, vollst.	25
1	Tragflächenaußenteil, vollst.	122

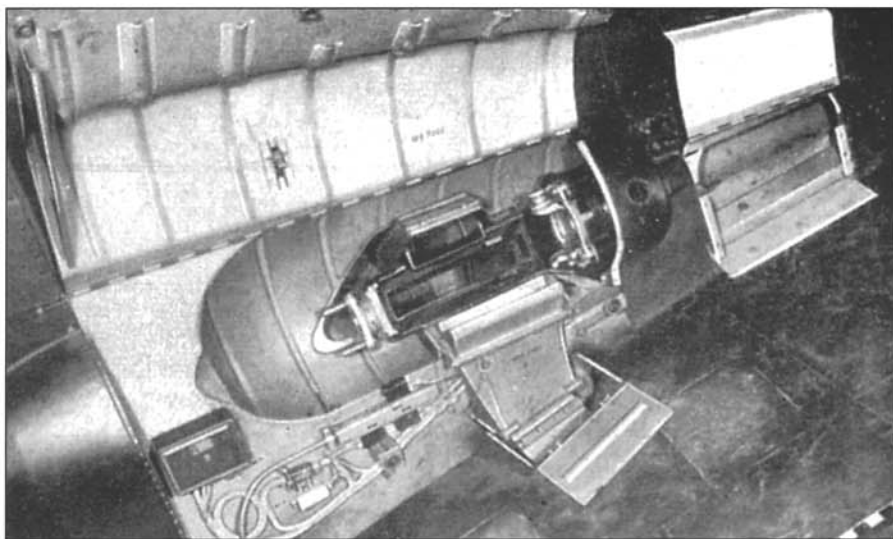


Прорисовка французского двигателя «Гном-Рон» 14М 04/05

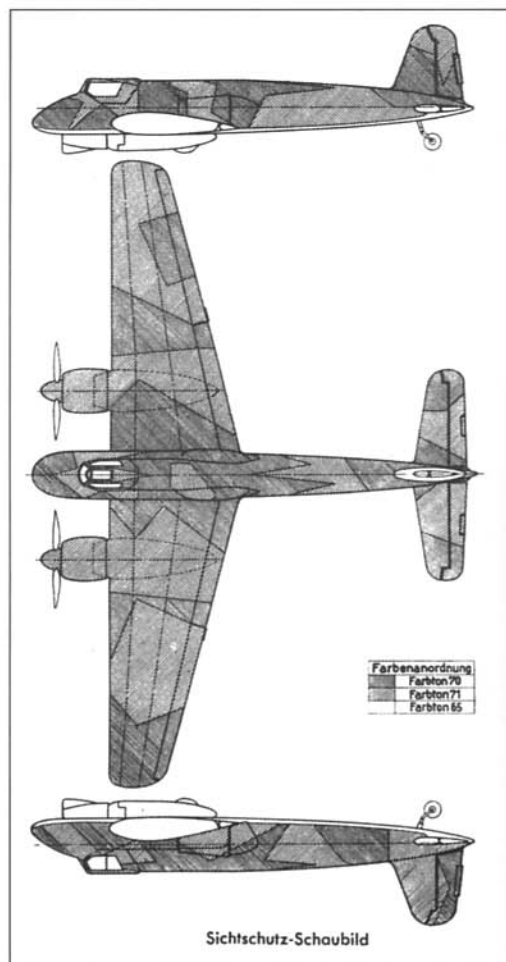


Детали двигателя (B-2):

- 1 - места крепления панелей двигателя;
- 2 - верхняя съемная панель;
- 3 - нижняя съемная панель;
- 4 - воздухозаборник;
- 5 - песочный фильтр;
- 6 - панель доступа к двигателю;
- 7 - бронированная панель.



Детали панелей, которые прикрывают MG 151, установленные на Hs 129 A-0. Дизайн этих панелей на самолетах серии «B» был несколько изменен.



Заводской камуфляж Hs 129 (цвета RLM 70, 71, 65)

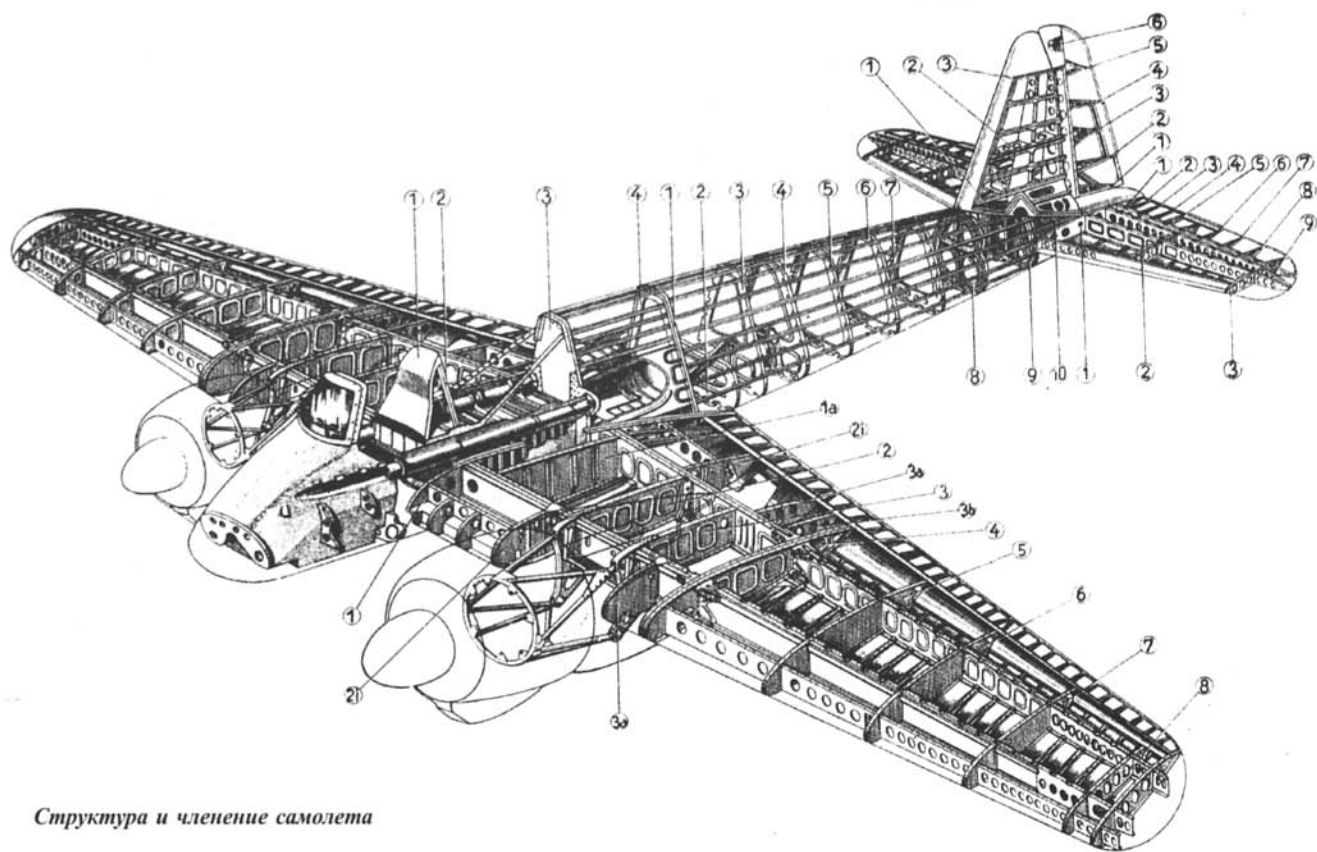
Ретушированная фотография время войны, демонстрирующая Hs 129 B-0 (W.Nr. 0023, код KK+VP).

установленными двигателями «Гном-Рон» 14M 04/05. Эти французские двигатели развивали мощность в 700 л.с., что наполовину было больше чем у «Аргусов».

Это была вынужденная мера до тех пор пока на «Аргусе» или «Брамо» не разработают и не начнут массовую постройку нового двигателя в 1000 л.с. Причем интересно, что в отличие от заводских летчиков-испытателей строевые германские и румынские летчики, которые летали на Hs 129 B в годы войны, не высказывали никаких претензий по поводу характеристик самолета и любили пилотировать этот штурмовик.

Фотография, сделанная после первого успешного полета самолета на заводском аэродроме. Слева направо: директор производственного отдела Карл Фридаг, заводской летчик-испытатель Ганс Вильгельм Кемпф (погиб во время испытания высотного Hs 130 E-0 V2), конструктор Герр Реселин, ведущий инженер конструктор Фридрих Николаус.





Структура и членение самолета

В-1: кардинально улучшенная «Берта»

Сразу после окончания войсковых испытаний начались работы по внедрению в серию самолетов А-1. Кроме нового двигателя, в конструкцию были внесены многочисленные изменения. Одновременно на фирме начали разработку нового проекта на базе А-1, получившего заводской шифр Р 76. Новый самолет сохранял аналогичную конфигурацию, но только немного был изменен

в размерах. Размах был увеличен до 15,5 метра, длина фюзеляжа - до 10,11 метра, а высота - до 3,51 м. Были также установлены французские двигатели «Гном-Рон» 14М 04/05 и трехлопастные винты «Ратъе». Ясное дело, что и взлетная масса увеличилась настолько же, насколько увеличился фюзеляж.

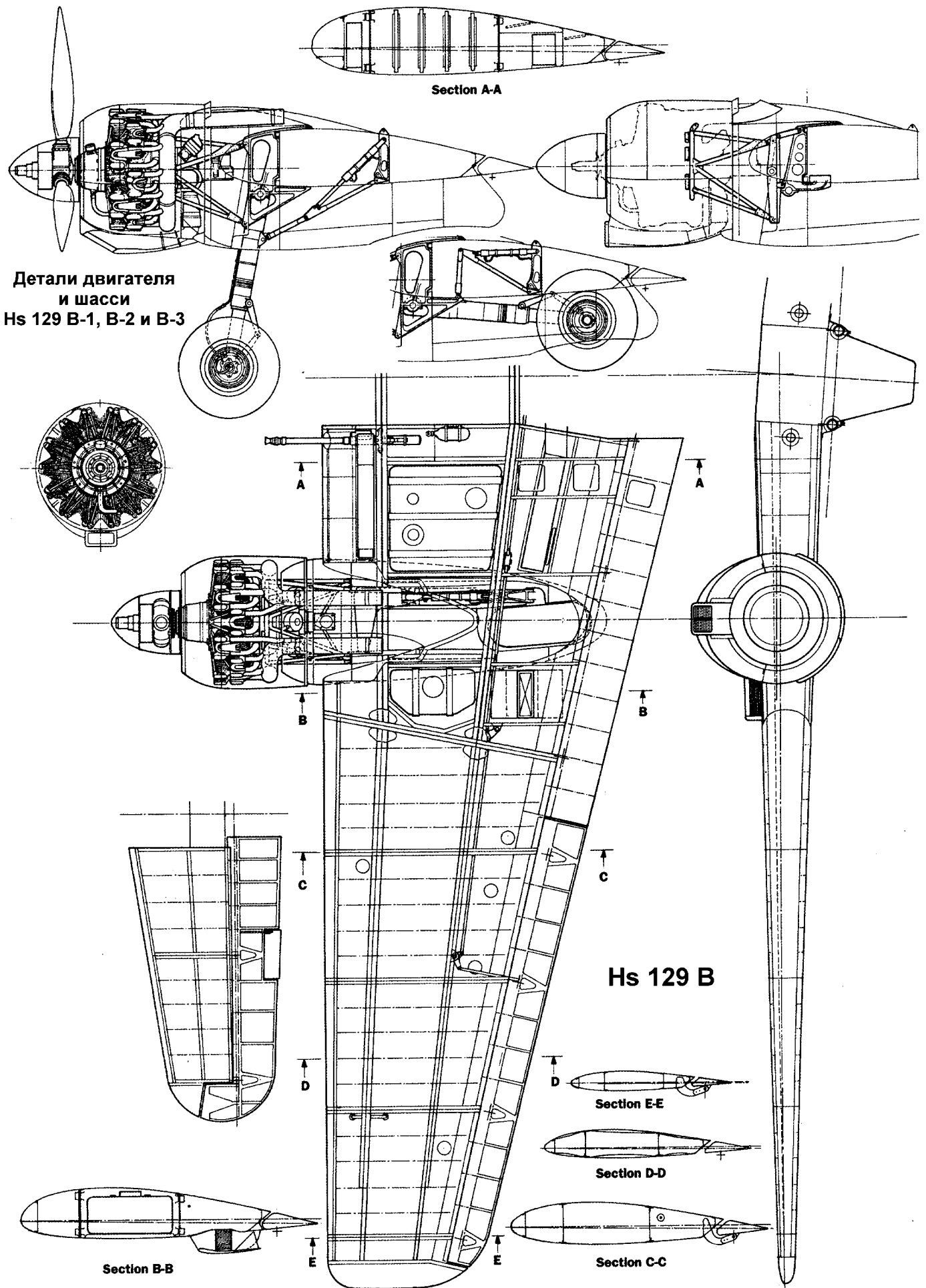
Однако из-за того, что проект не был согласован с RLM его вскоре прикрыли. А вот деньги на модификацию под французские двигатели уже построенных Hs 129 А-1 дали. Одновременно на «Henschel

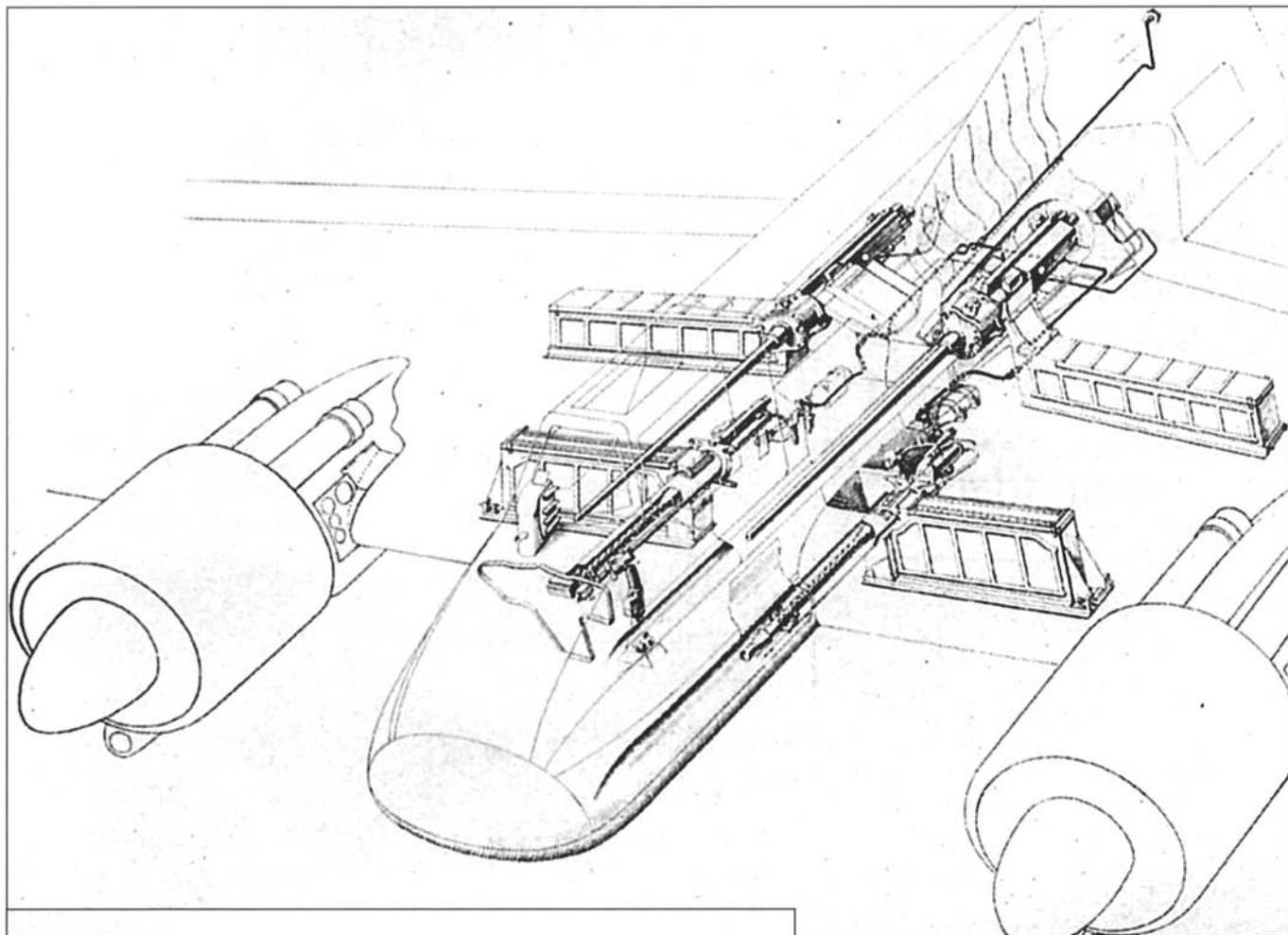
Flugzeugwerk A. G.» начались работы по изменению фонаря кабины, для того чтобы увеличить обзор летчика. Эти работы проводились только на десяти только построенных машинах, выпуск остальных временно приостановили.

В ходе работ на эти самолеты поставили два разных двигателя с разными направлениями вращения винта - 14М 04 и 14М 05. Эти самолеты получили обозначение В-1, но сохранили старые номера (0151-0160). В начале 1942 года эти самолеты передали в



Необычный вид на шестой Hs 129 В-0, код КК+VN на заводском аэродроме в конце 1941 года. Хорошо видны все отличия новой модификации. Верхние поверхности покрашены неустановленной краской, светлее чем RLM 71.



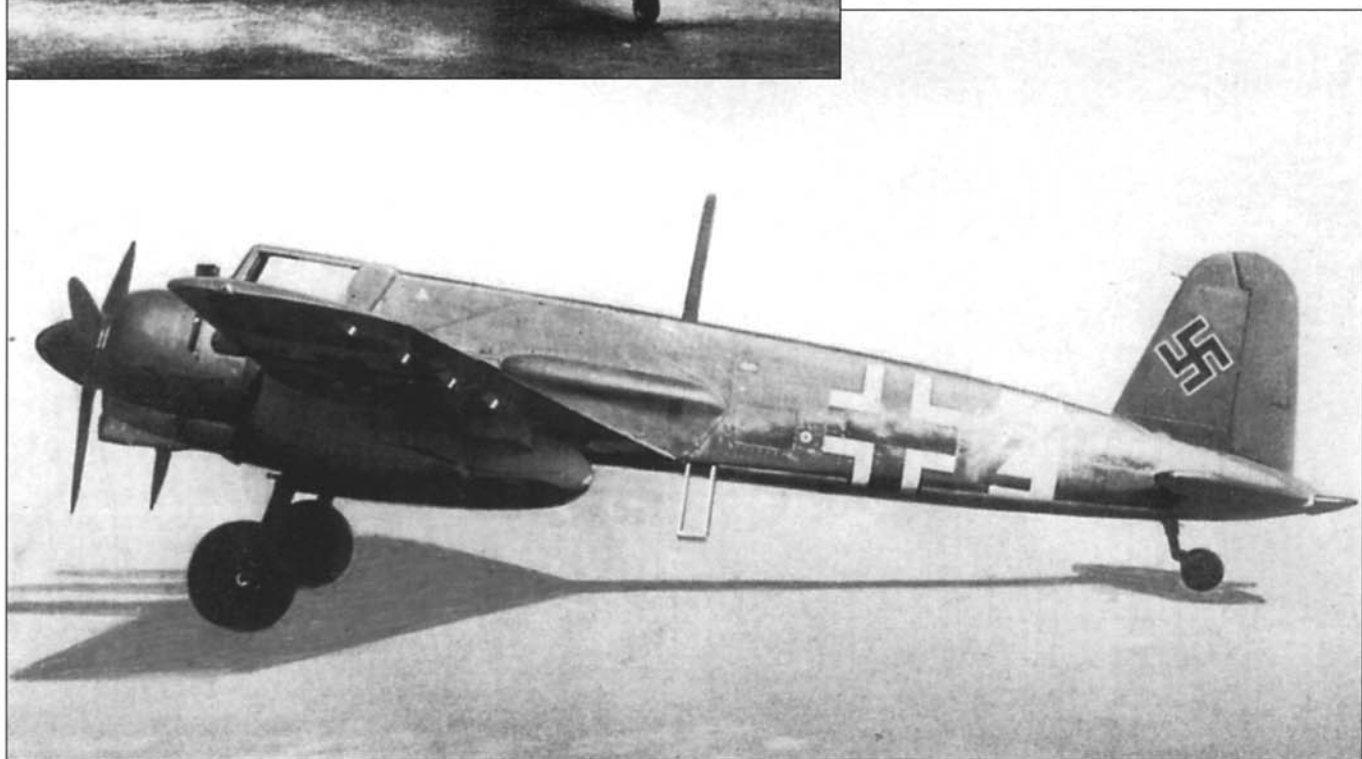


Прорисовка стандартного вооружения штурмовика из двух MG 17 и двух MG 151



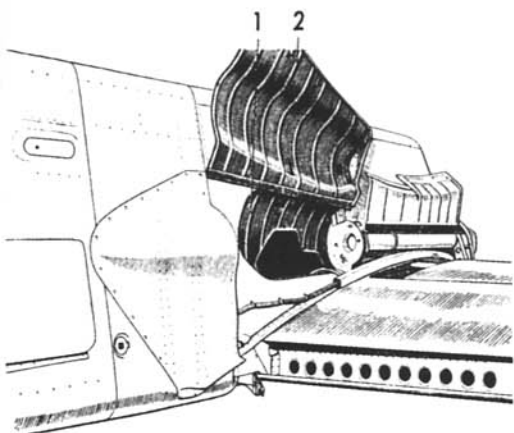
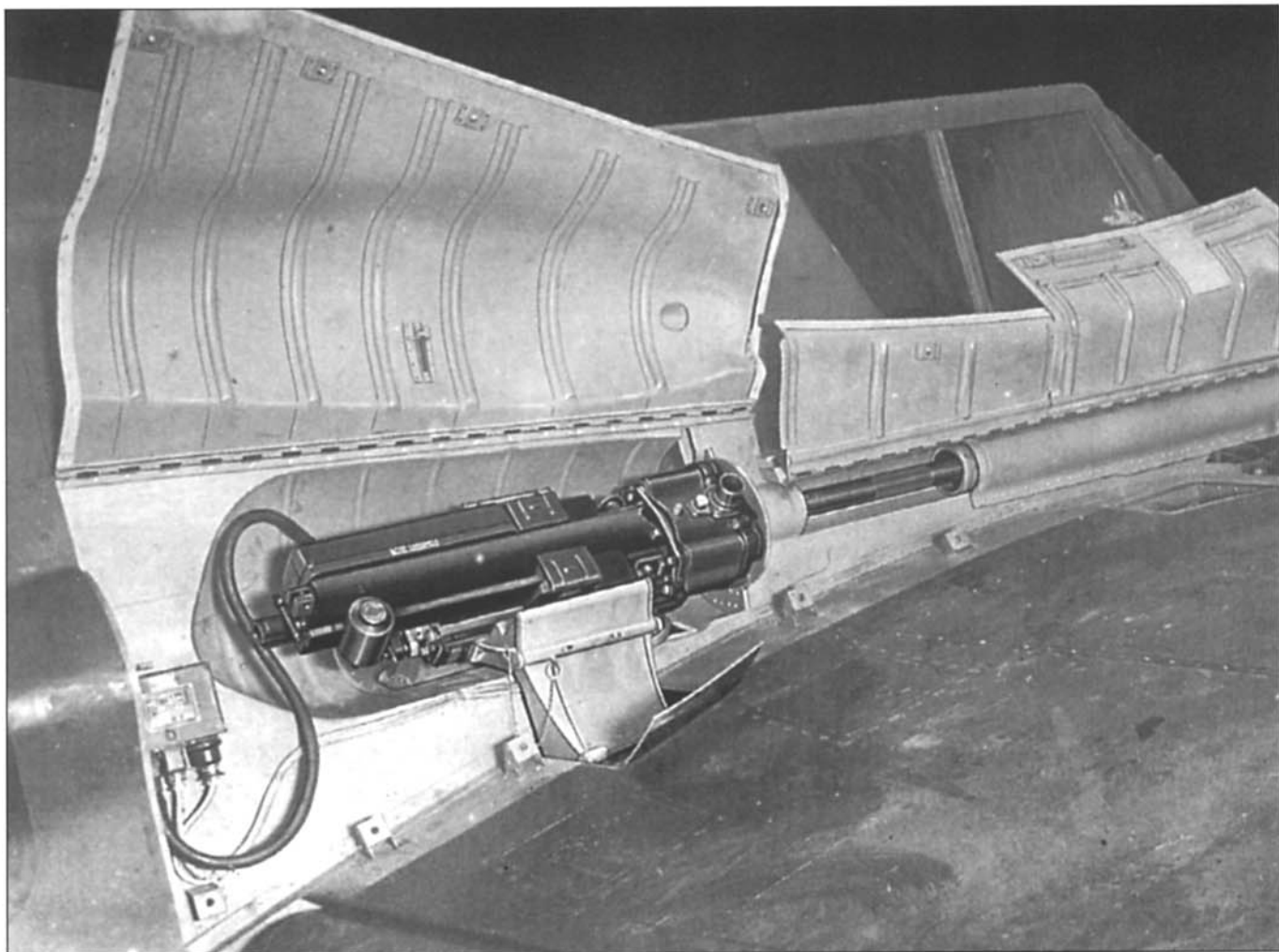
Фотография из учебного слайда времен войны. На фото Hs 129 B-1, W.Nr. 0152, KG+GJ.

Еще одно фото из той же инструкции. На фото Hs 129 B-2, W.Nr.0202, GD+ZB. Этот самолет был построен как B-1, а потом был переделан по стандарту B-2.





Четыре фотографии, которые показывают установку 20-мм пушки MG 151



Детали центральной части фюзеляжа: 1 - полость за MG 151; 2 - панель, прикрывающая MG 151

строевые части. В программе RLM от 1 января 1941 года планировалось закупить 60 Hs 129 В, которые должны быть получены с июня по декабрь. Причем ранее произведенные самолеты с «Аргусами» (27 самолетов) должны были переоснащены на двигатели «Гном-Рон» 14М.

Новая партия штурмовиков В-0 получила Stammkennzeichen, начиная с КК+VI и производственные номера - от W.Nr. 0016 до 0042. Первым штурмовиком, получившим французский двигатель, стал прототип V3 (W.Nr. 129 3003), который все еще находился в Рехлине. 1 февраля 1941 года его вернули на завод, где переоборудовали, изменив



центральную часть крыла. Кроме того, часть внутреннего оборудования было перенесено, так как из-за более тяжелых двигателей центр тяжести изменился. Конструкция фюзеляжа практически не подверглась изменениям. Новый прототип, получивший обозначение Hs 129 V3/U1, совершил первый полет 19 марта 1941 года. Из-за установки более мощных двигателей все характеристики самолета улучшились. После удачных испытаний началось массовое переоборудование построенных самолетов по стандарту «В».

Одновременно конструкторы начали работы по изменению конструкции крыла. В результате площадь увеличилась с 28.40 квадратных метра до 29. Фюзеляж также немного облагородили. Наибольшим изменениям подверглась конструкция фонаря, наиболее значительной из которых было сдвиг его назад.

Кроме того, верхняя металлическая панель была заменена на бронестекло, что значительно увеличило обзор летчику назад. Что касается приборной доски, то часть при-



Оружейник укладывает ленту MG 151



боров были перенесены на другое место. В результате всего этого появился Hs 129 «Берта», который по своим характеристикам был гораздо лучше, чем предшественник - «Антон». Первым серийным самолетом серии В-0 стал переоборудованный Hs 129 А-0 (W.Nr. 129 3007, GM+OD).

Производство В-0 началось в последние месяцы 1940 года, однако первый «настоящий» В-0 (W.Nr. 0016, KK+VI) был выкачен из ангара только в августе 1941 года. Второй и третий В-0 сдали в следующем месяце. А полностью партия из 18 самолетов была закончена в начале 1942 года. Еще до того как был сдан последний В-0, произошла первая трагедия: второй В-0 (W.Nr. 0017, KK+VJ), во время испытаний в Рехлине 6 января разбился, причем погиб летчик-испытатель Конрад Бевермейр. Еще два самолета (W.Nr. 0039 и 0042) были потеряны в июле и августе 1942 года на Восточном фронте - а конкретно на аэродроме «Тадинская».

Одновременно 1 января 1942 года были утверждены варианты вооружения Hs 129 В-1:

- Standige Ausrustung (стандартный):

2 x 7.92 мм пулемета MG 17 с боекомплектом в 1000 патронов на каждый (стреляют вперед, установлены в передней части фюзеляжа),

2 x 20 мм пушки MG 151 с боекомплектом в 250 снарядов на ствол (стреляют вперед, установлены в передней части фюзеляжа),

2 x 50 кг бомбы C50 или 48 x SD2 2.2 -кг бомбы (подвеска под крылом),

1 Robot (автоматическая фотокамера) 24 x 24, 60 снимков.

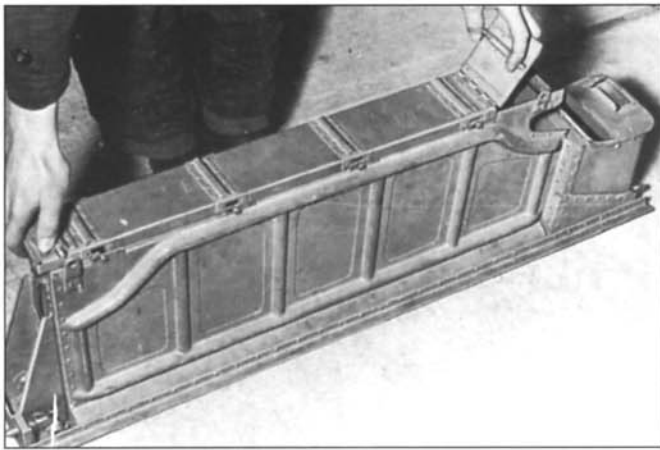
- Zusätzliche Ausrustung (дополнительное оборудование):

1 x 30 мм пушка МК 101 с боекомплектом на 30 снарядов (в подфюзеляжной gondole) или 4 x 7.92 мм пулемета MG 17 с 1000 патронами на каждый (на том же месте) или 4 x 50 кг бомбы C50 или 1 x 250 kg C250 или 96 x SD2 кг (подфюзеляжная подвеска) или 1 Rb 20/30 (фотокамера).

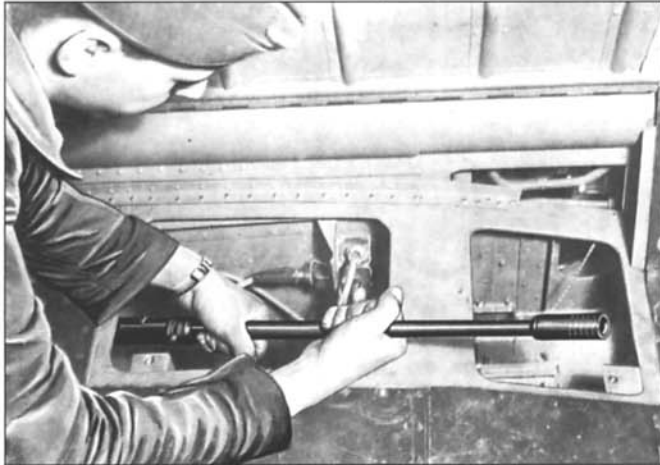
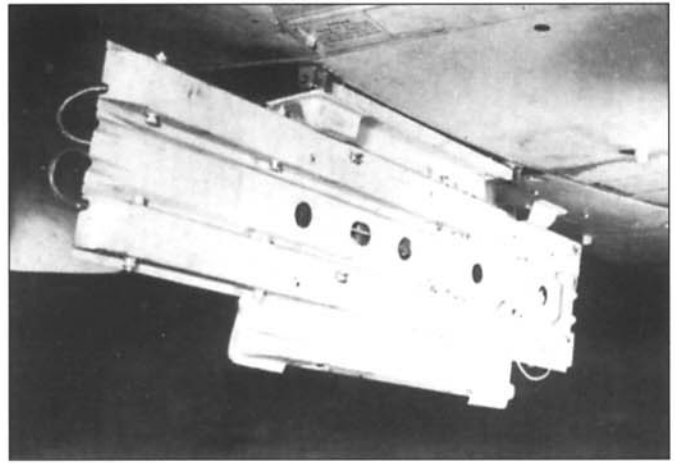
Причем в отличие от большинства германских самолетов никаких отличий в обозначении переоборудованных Hs 129 не было.

Первой основной серией штурмовиков, которые были переоборудованы по стандарту «В» были 27 А-1 (W.Nr. 0016-0042). Следующими были 10 первых В-0 (W.Nr. 0151-0160), переделанных по стандарту В-1. Планировалось также построить 60 В-1 (W.Nr. 0161-0210), но только 40 были построены как В-1 (W.Nr. 0161-0200), а последние десять - как В-2. Пятидесятый и последний В-1 (W.Nr. 0200) был построен в середине мая 1942 года. После чего основное производство штурмовиков было перенесено на новый завод «Henschel Flugzeugwerk Johannisthal», который был размещен в цехах обанкротившегося автомобильного завода.

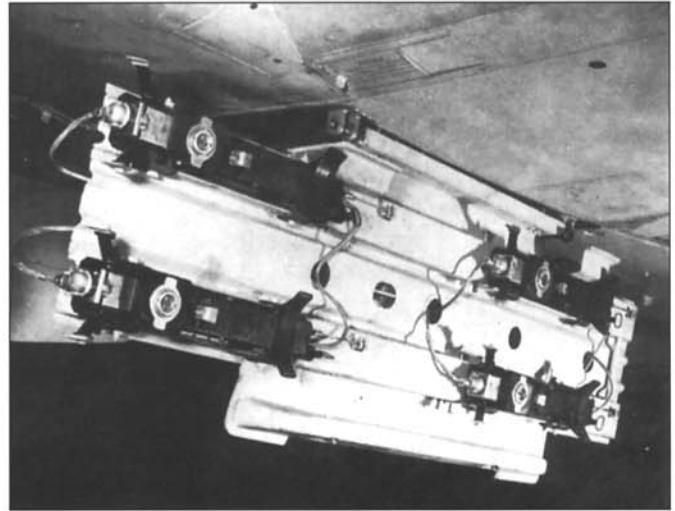
Оружейник 10.(Pz)/SG 9 укладывает ленту из 125 снарядов в MG 151/20. Оружейников в Люфтваффе обычно называли «черными» из-за цвета их робы. Оружейник хорошо приготовился к неожиданностям русской зимы.



Контейнер для пулеметной ленты 7.92-мм пулемета MG 17. В каждом из них находилось 1000 патронов.

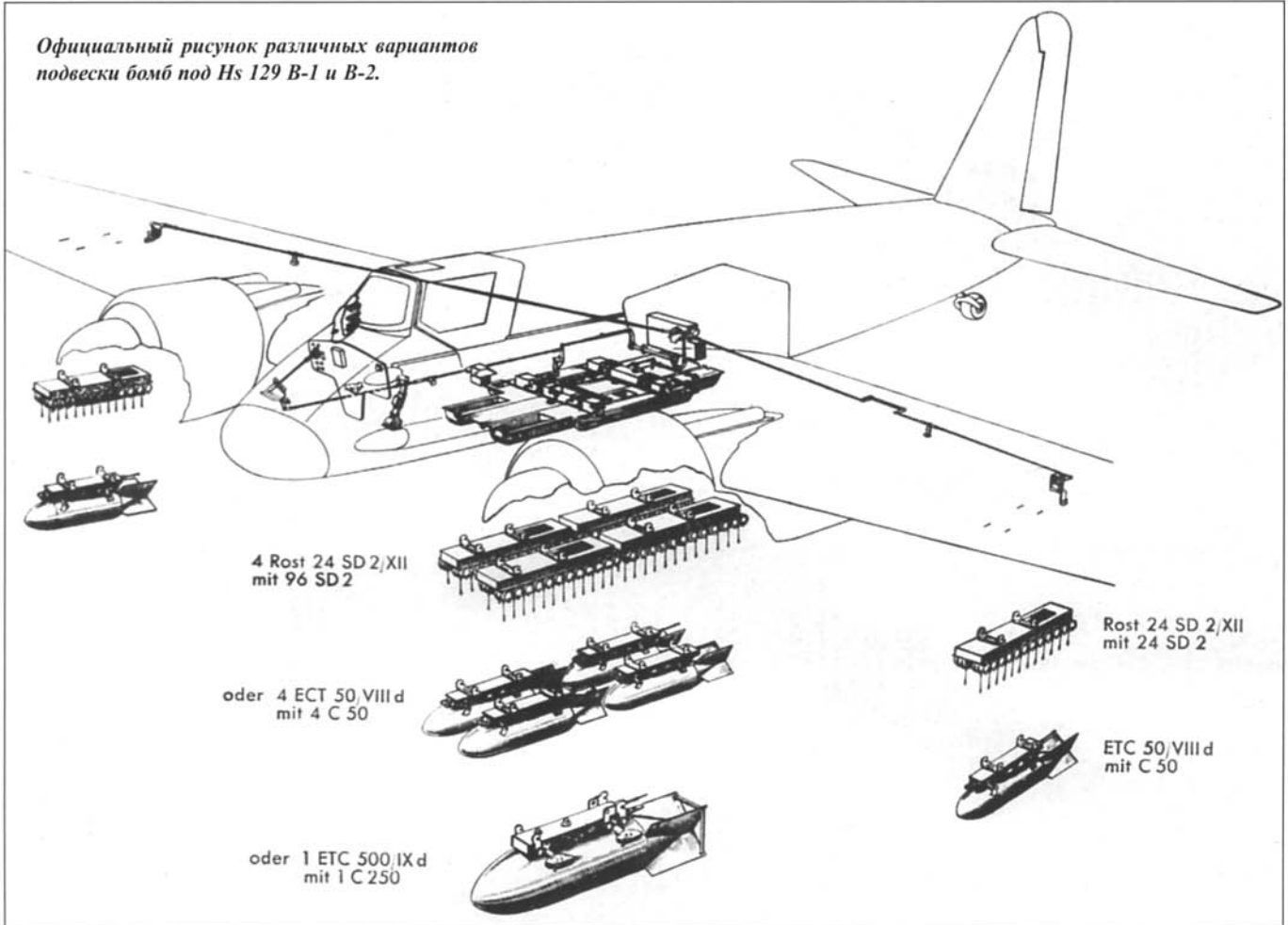


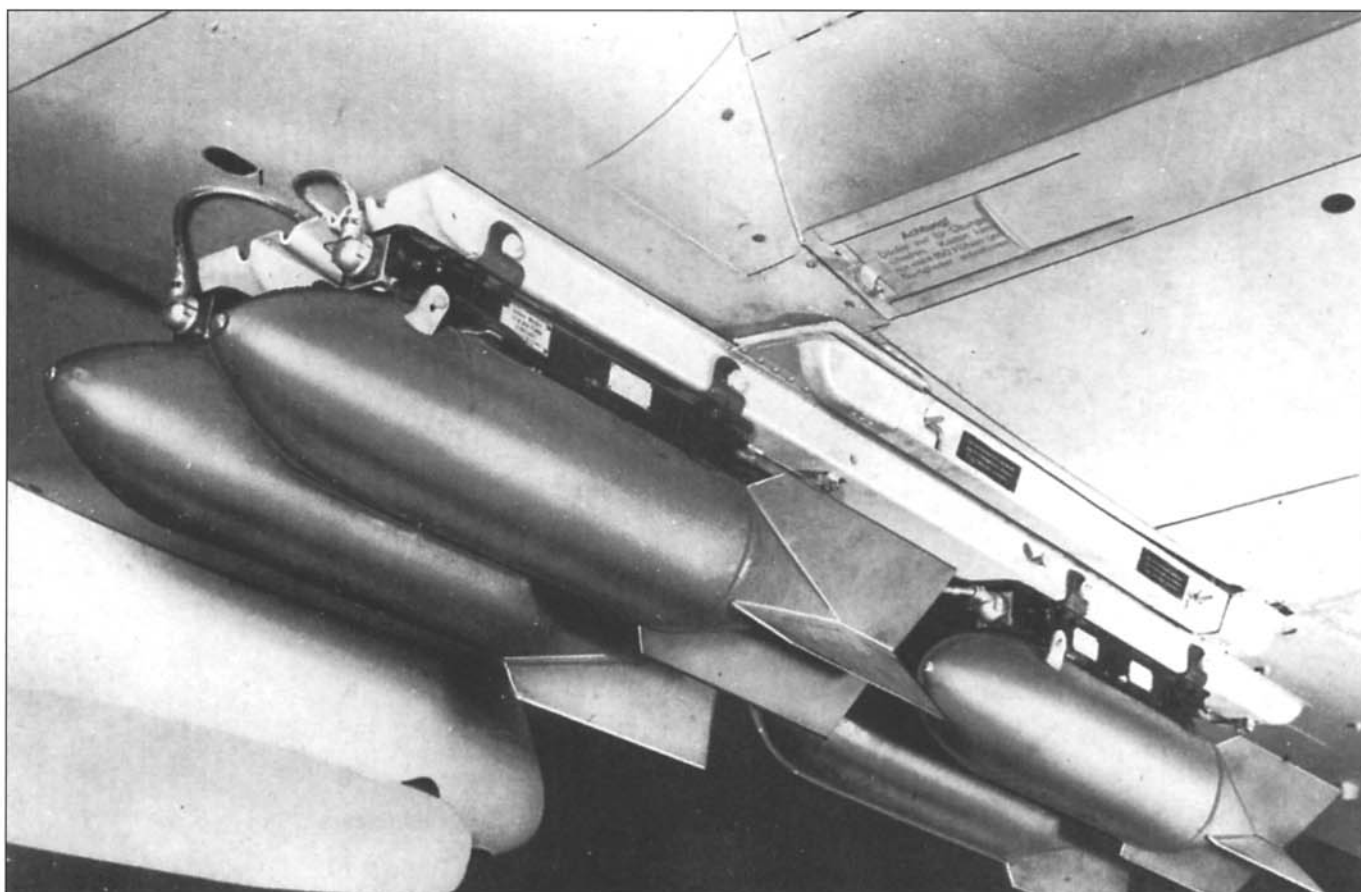
Оружейник устанавливает MG 17



Бомбодержатели для четырех бомб ETC 50 VIII d.

Официальный рисунок различных вариантов подвески бомб под Hs 129 B-1 и B-2.

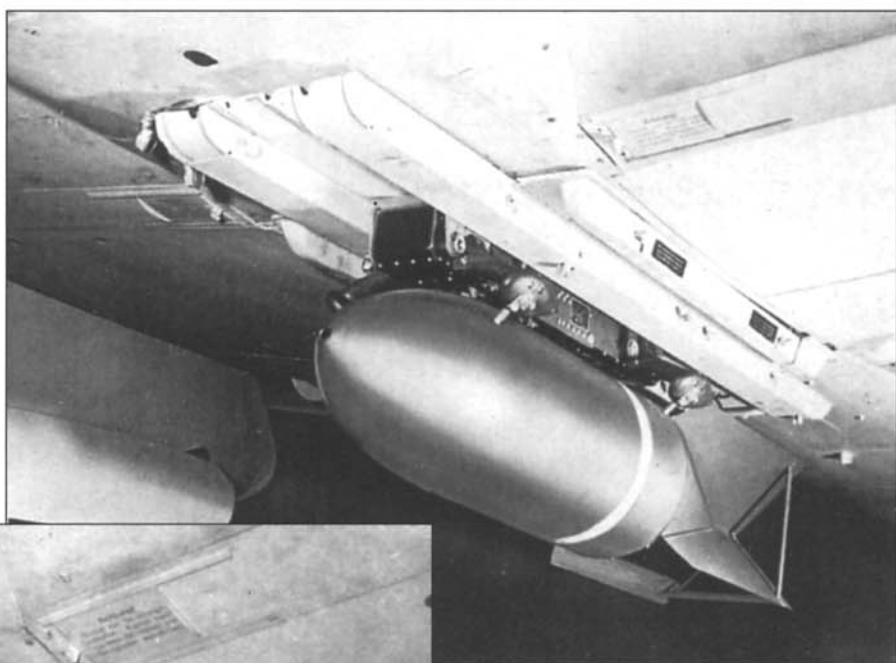




Стандартная подвеска для четырех бомб SC50.

Еще самолеты В-1 только строились, а RLM 15 октября 1941 года выдала заказ на 250 Hs 129 В-1 (W.Nr. 0201-0450) в тропической конфигурации. А в апреле 1942 года с разработкой новой модификации В-2 заказ был увеличен до 1000 машин. Тем не менее, В-2 оснащались все теми же «Гном-Рон» 14М. Но все это были только планы, а когда 22 июня 1941 года началась советско-германская война в составе Люфтваффе настоящего штурмовика фактически не было.

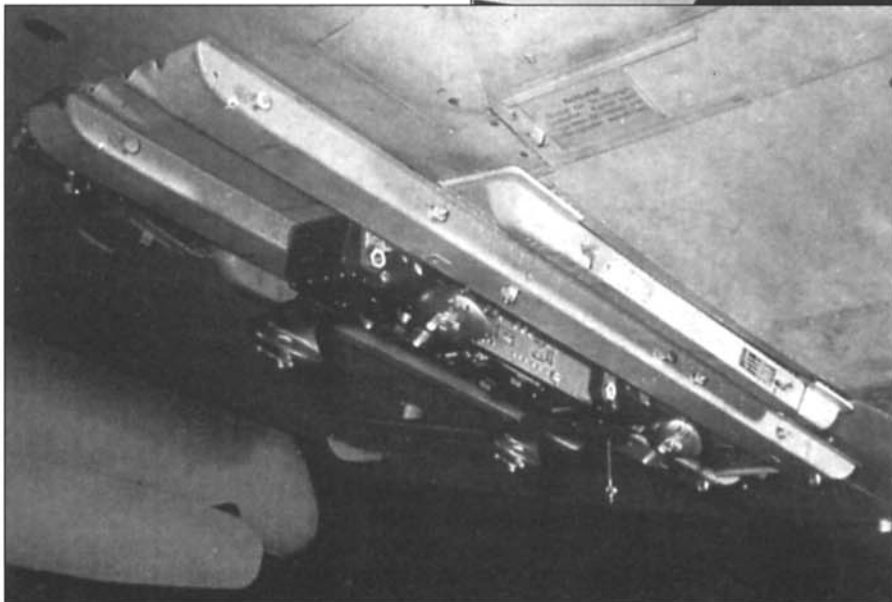
Переходник для подвески одной бомбы SC 250. Редко, но такая конфигурация применялась в частях.

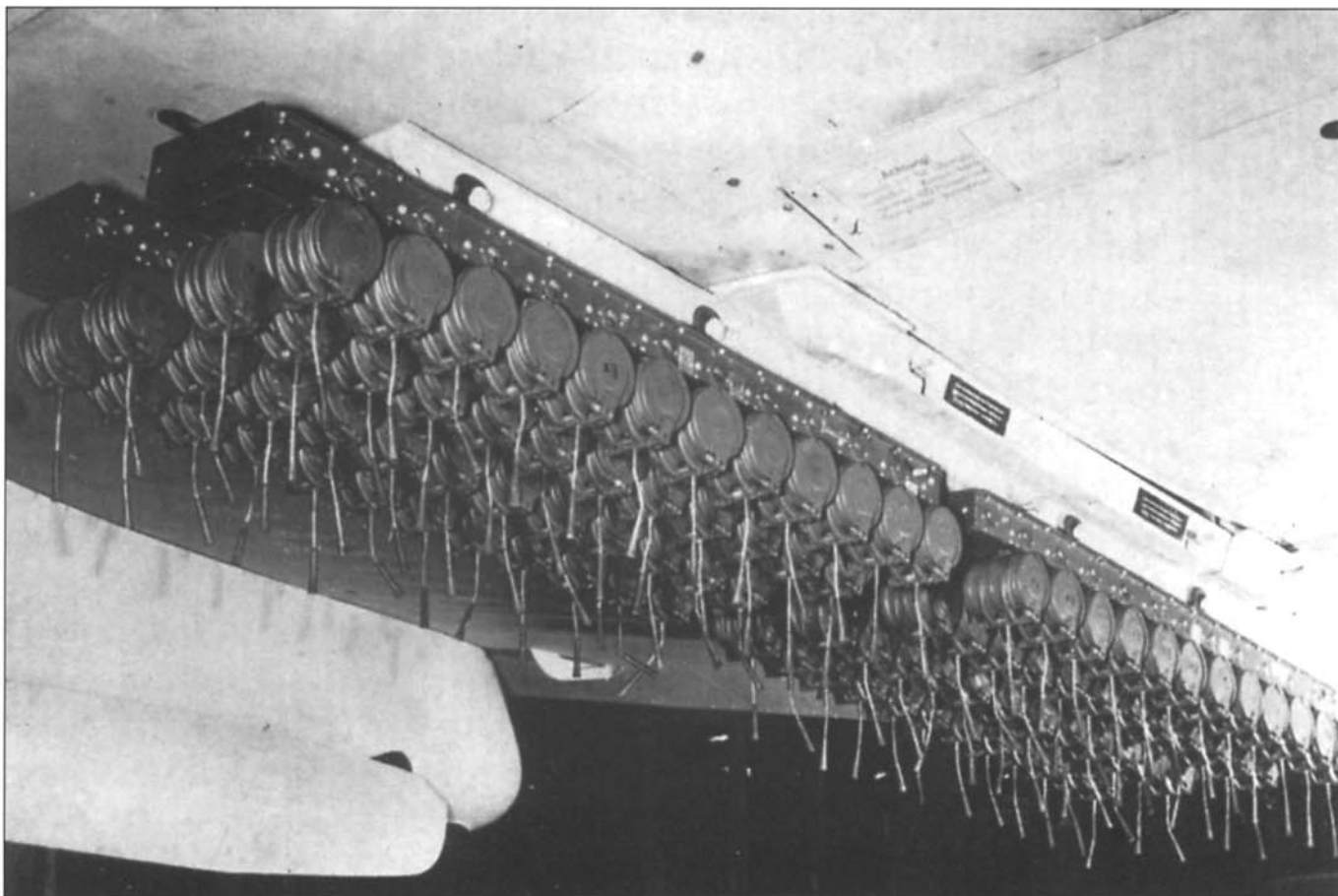


В-2: выросший в боях

Несмотря на то, что самолет был запущен в серию, конструкторы «Хеншеля» продолжали работу по совершенствованию конструкции. С мая 1942 года в самолет В-2 были внесены незначительные изменения, которые были вызваны опытом эксплуатации первых Hs 129 В-1 на Восточном фронте. В частности была изменена форма воздухозаборников двигателя, кроме того, в частях началась установка тропических противопыльных фильтров.

Подверглась изменениям и топливная система, что было вызвано прежде всего





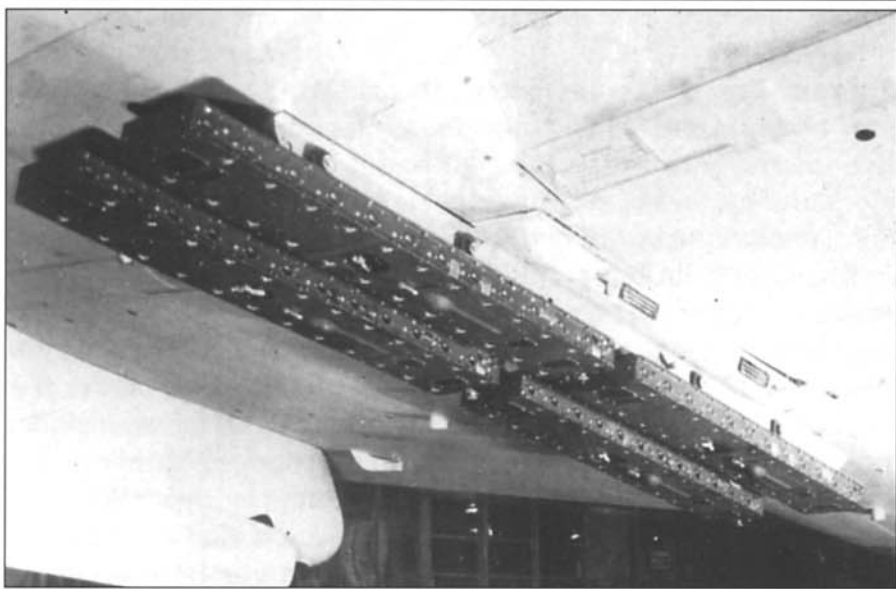
Две фотографии стандартной подвески 24 противотанковых бомб, каждая массой по 2,2 кг.

применением в условиях пустыни. В итоге накопилось столько различных изменений, что пришлось выделить модифицированные самолеты в отдельный тип - Hs 129 B-2.

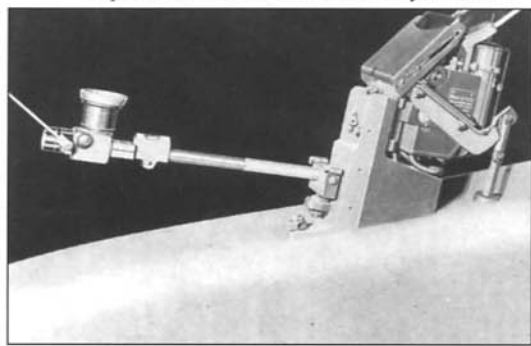
Эта модификация и стала самой массовой. Уже последние десять B-1 (W.Nr. 0201-0210) были переделаны в B-2. Первый «настоящий» B-2 (W.Nr. 0201) вышел из цехов завода в середине мая 1942 года. Уже в ходе серийного производства в конструкцию вносились незначительные изменения.

Тем временем серийное производство штурмовиков нарастало: так, если в январе сдали только три B-1, то в апреле - 31. 80-я машина Hs 129 B (50 B-1 + 30 B-2) была выкачена из ангара 30 июня. На тот момент заказ RLM вырос до 1008 машин, которые должны быть построены до декабря 1944 года.

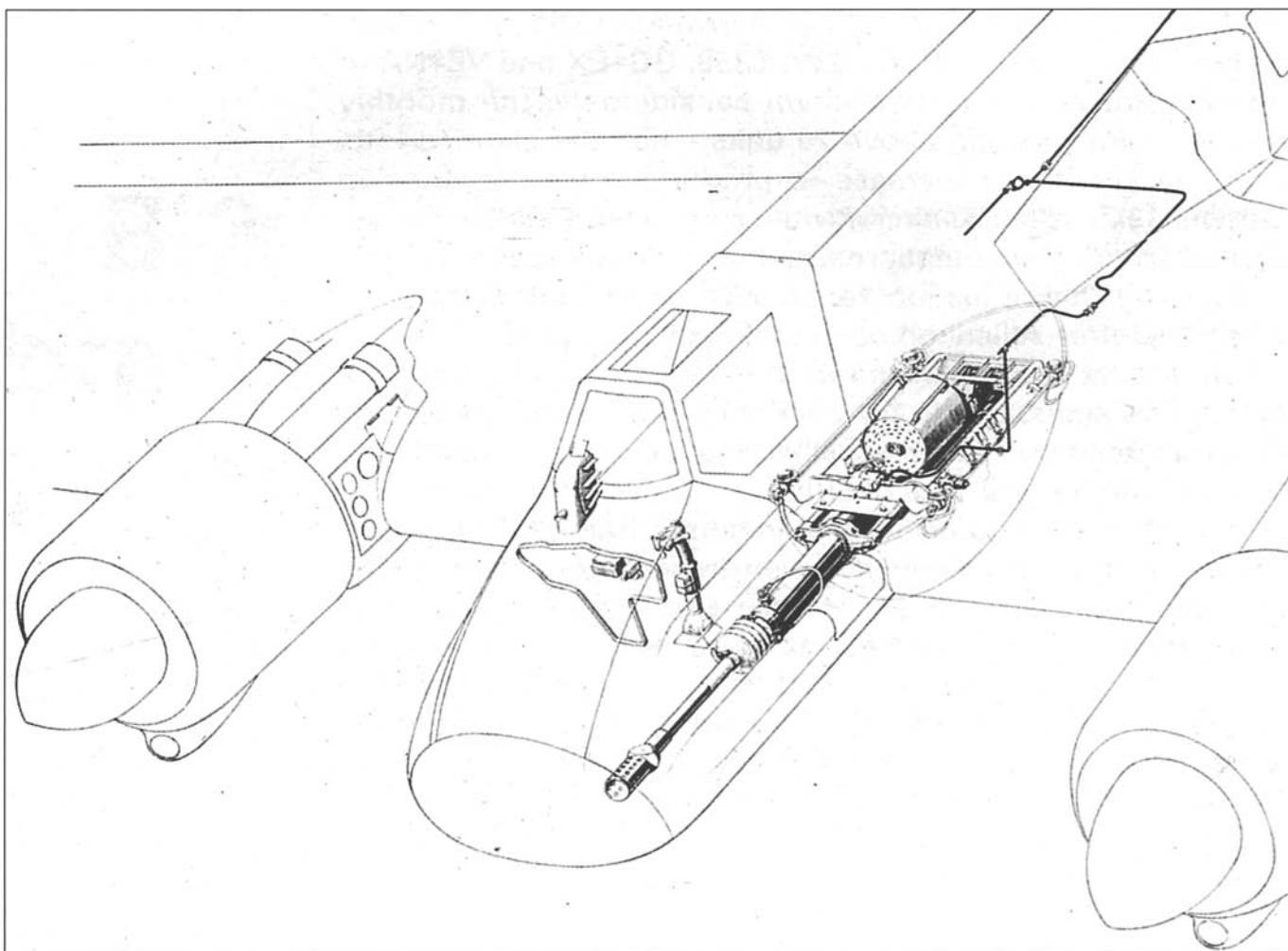
30 сентября был собран 146-й Hs 129 B, причем количество заказанных штурмовиков выросло до 1128 с плановым выпуском в 40



Фронтальная фотография Hs 129B-1 с шестью бомбами SC50.

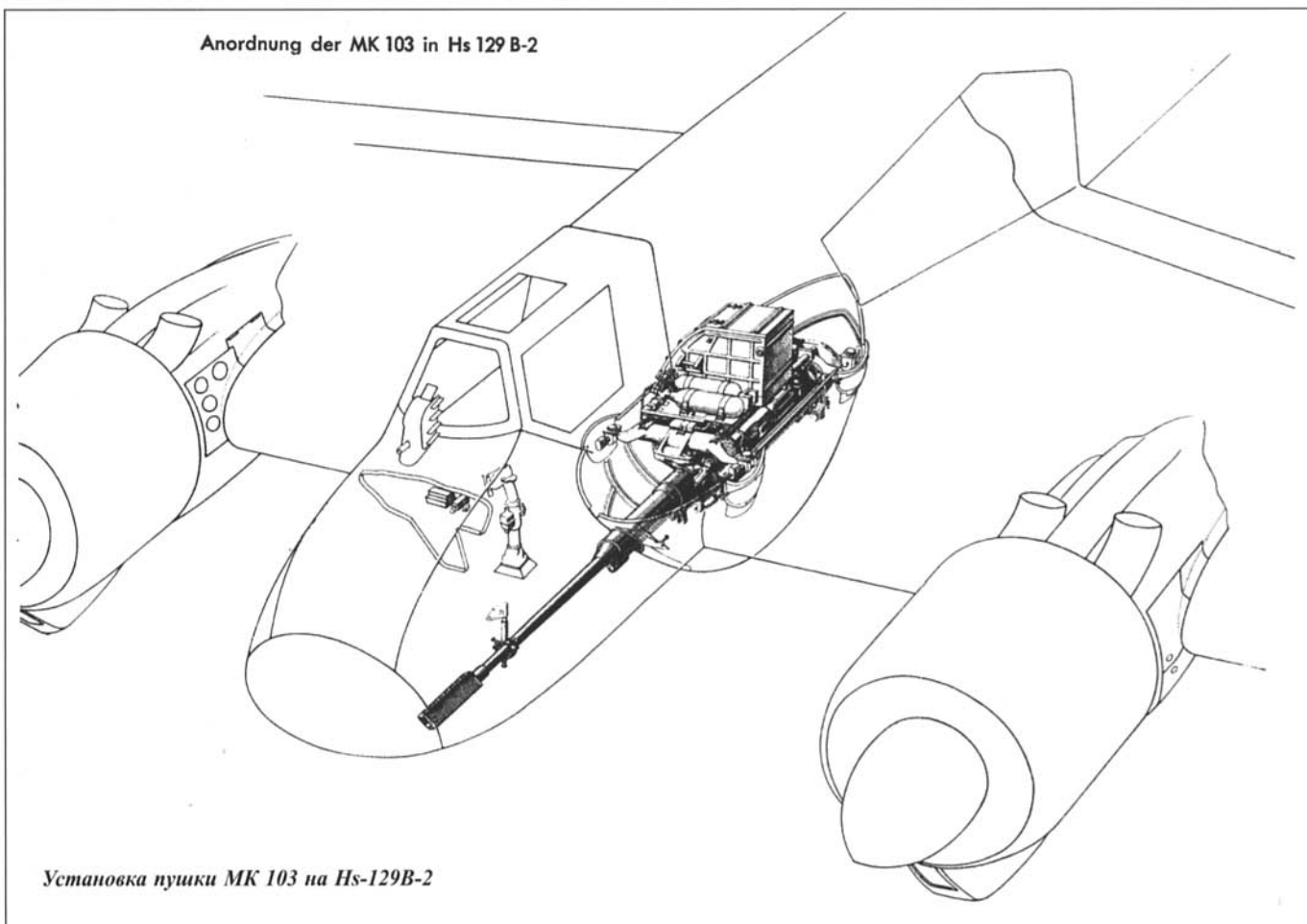


Прицел Revi C12D

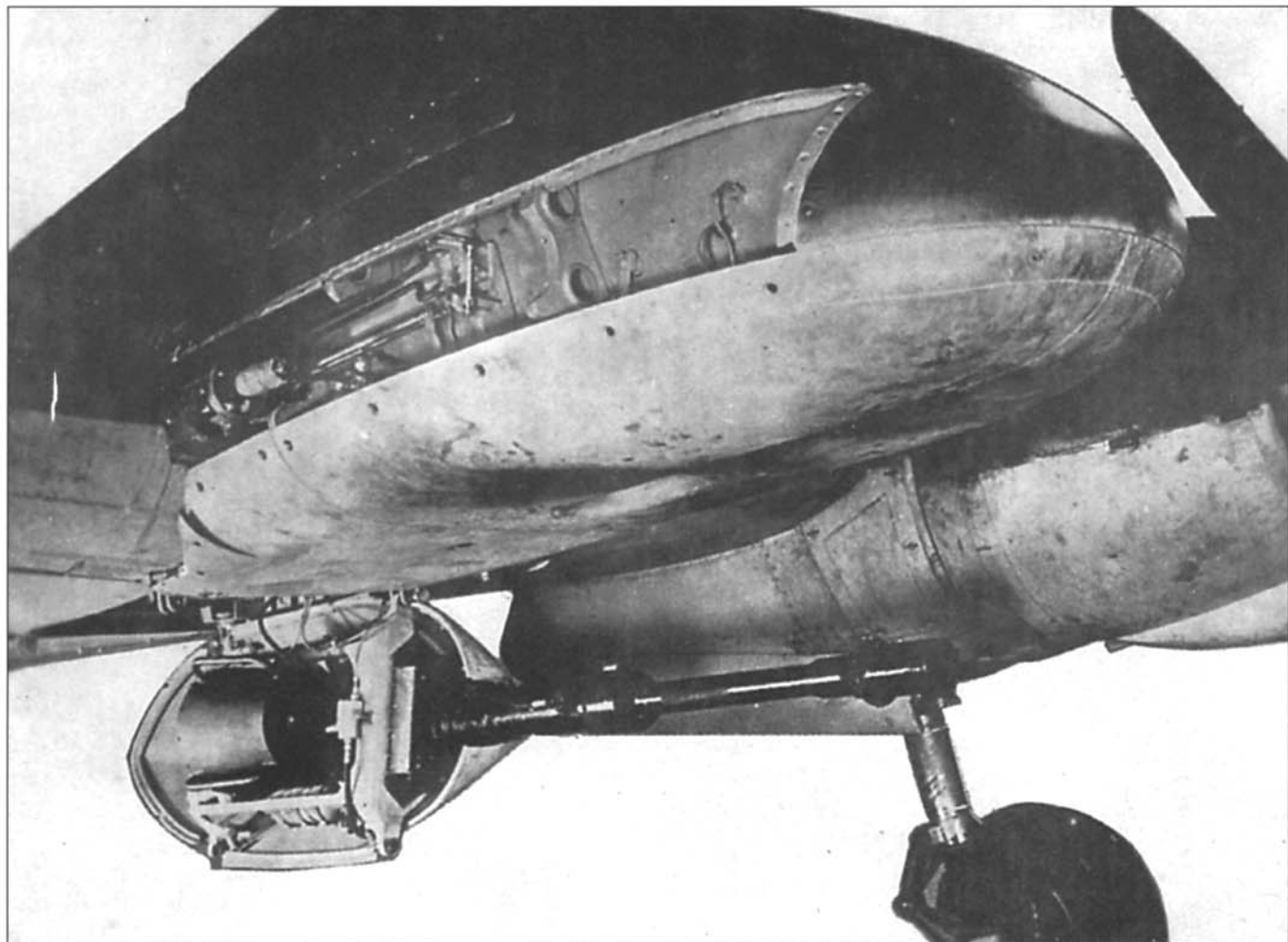


Прорисовка установки 30-мм пушки МК 101 под фюзеляжем

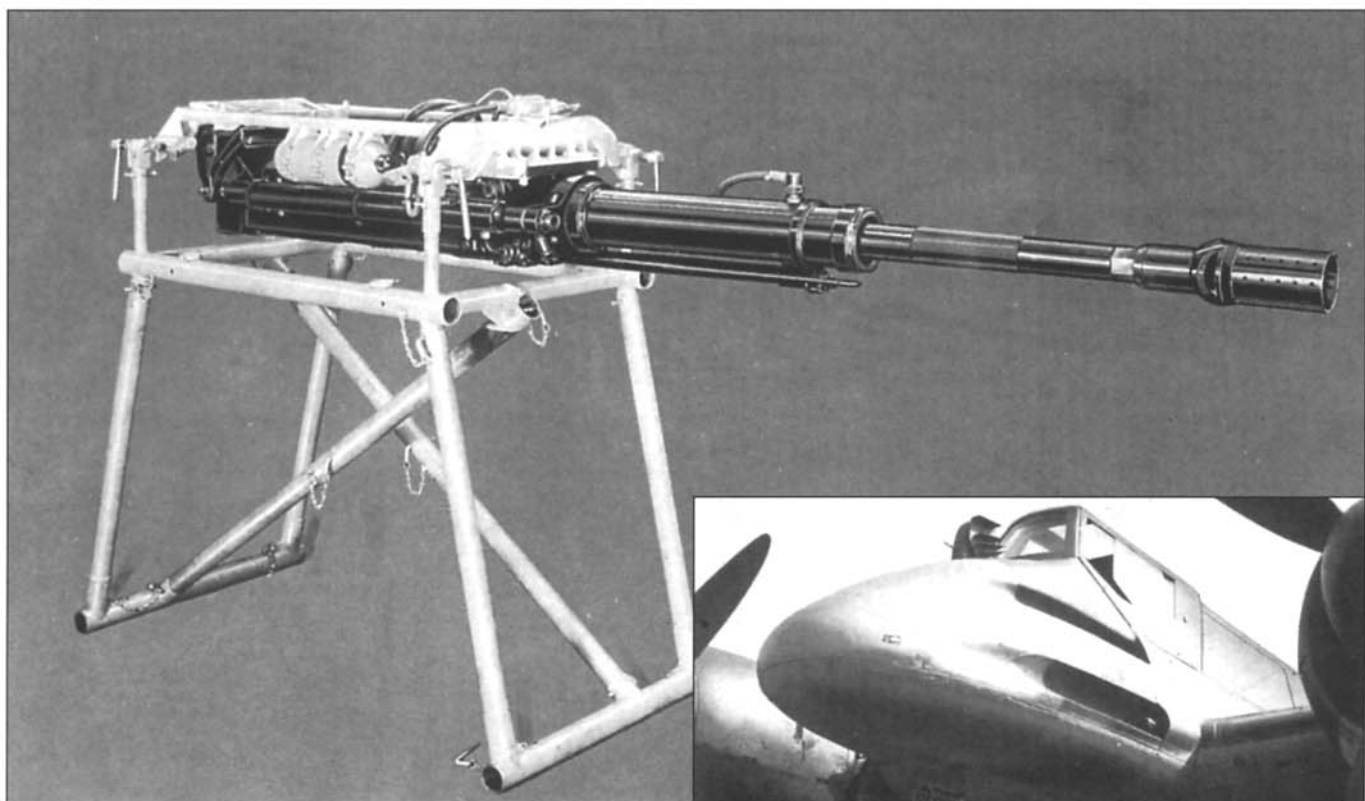
Anordnung der MK 103 in Hs 129 B-2



Установка пушки МК 103 на Hs-129B-2

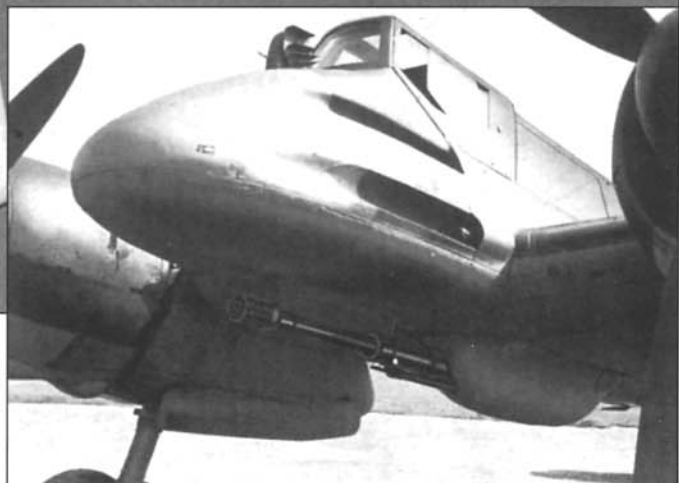


30-мм пушка МК 101 в положении для обслуживания. Обратите внимание, что сняты панели и с MG 151, что было обязательным.

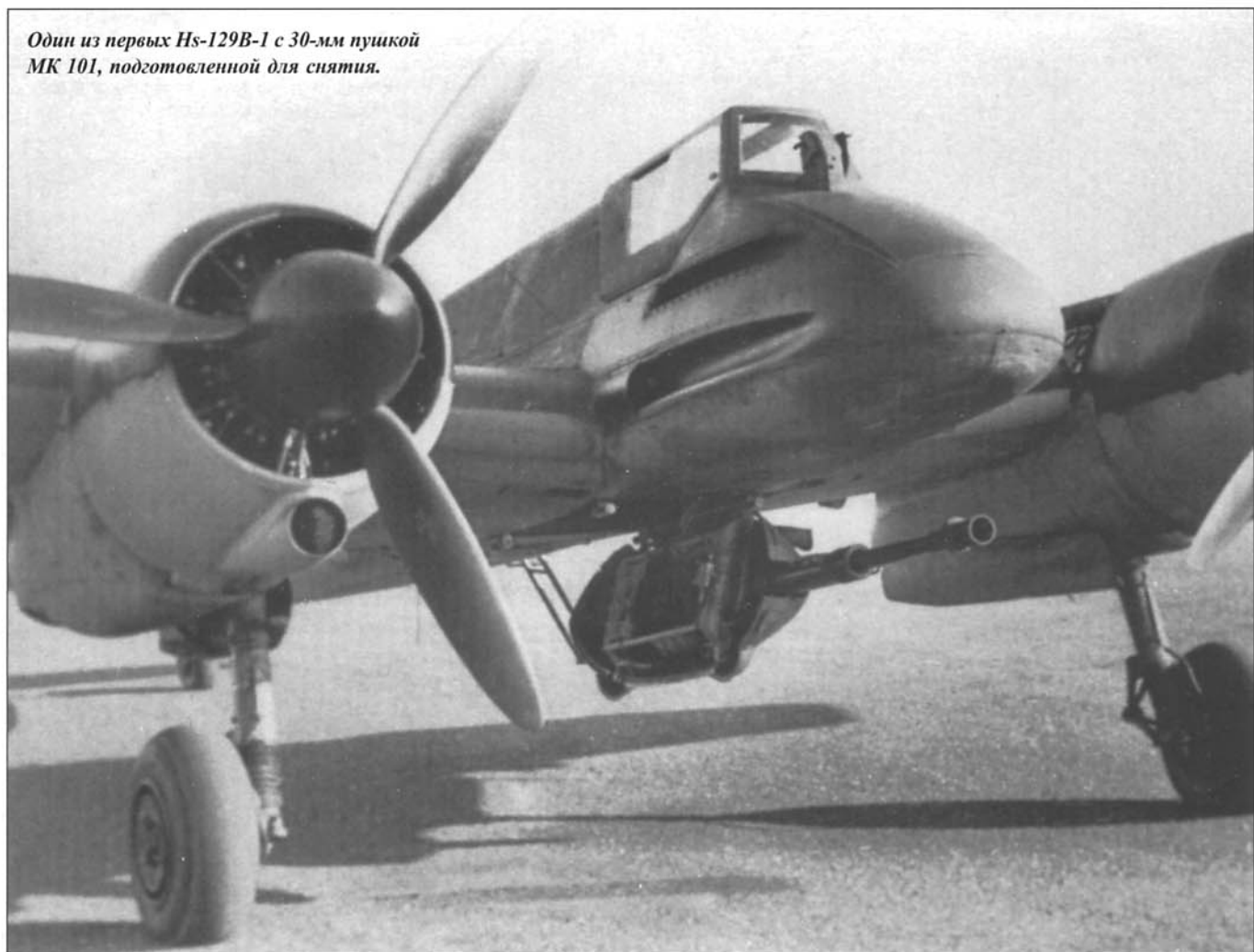


30-мм пушка МК 101 на стенде для обслуживания

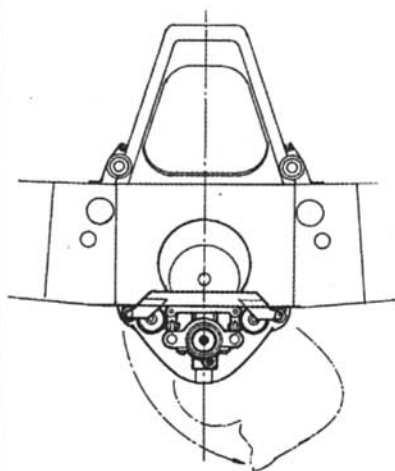
Пушка МК 101 на Hs-129, подготовленная для снятия



*Один из первых Hs-129В-1 с 30-мм пушкой
МК 101, подготовленной для снятия.*

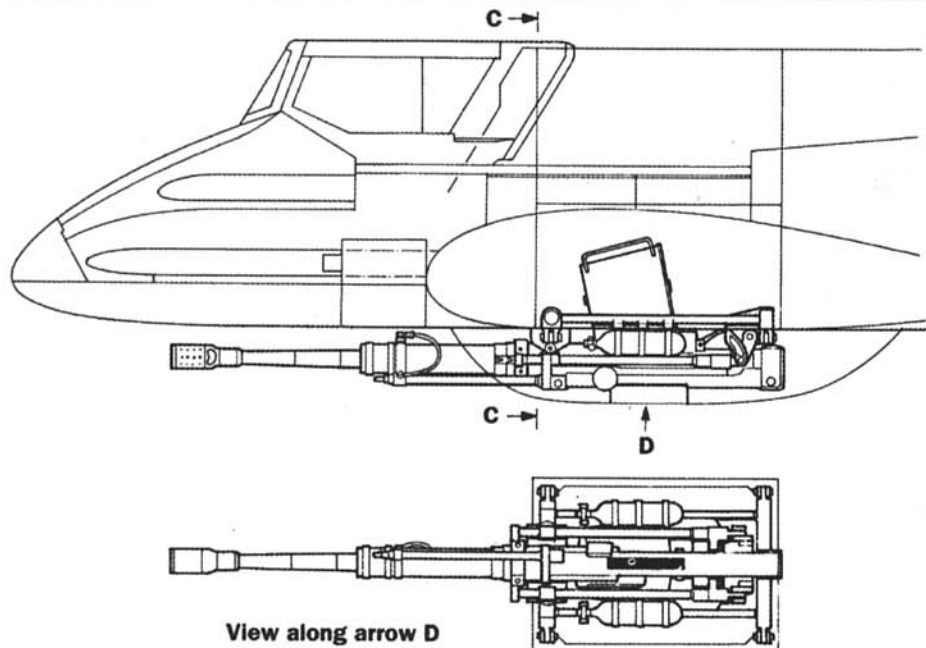


Обслуживание пушки МК 103 неизвестным обер-фельдфебелем. В руках у нее узел крепления пушки.



Section C-C

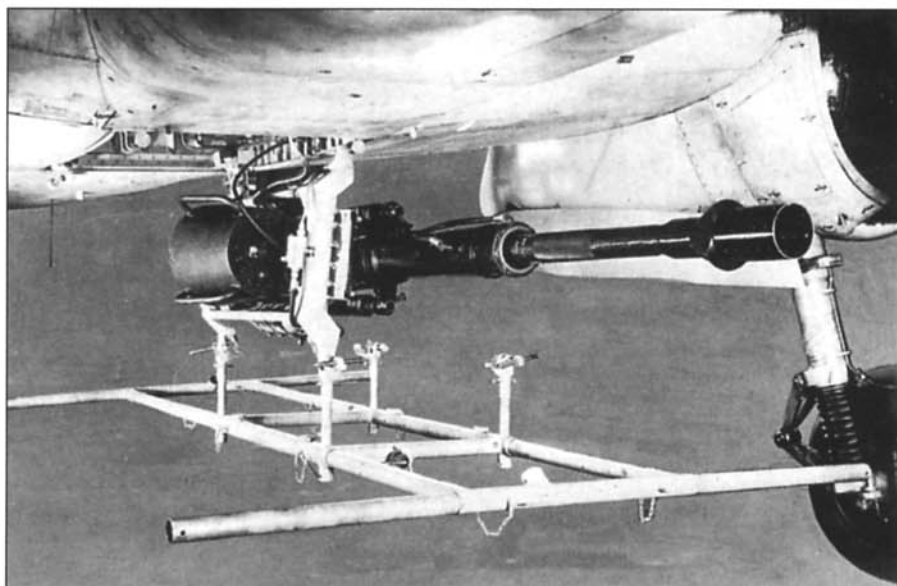
Установка МК 101 на Hs-129B-1



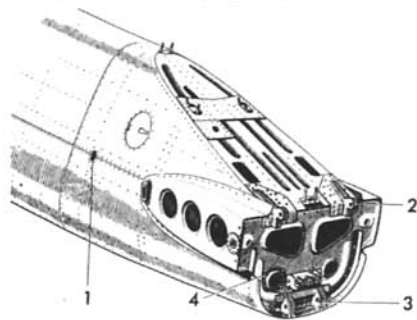
View along arrow D

самолетов в месяц, подкорректировали и дату окончания контракта - 30 марта 1945 года. Отдельно было оговорена возможность установки нового двигателя, причем о конкретной модели речи не шло.

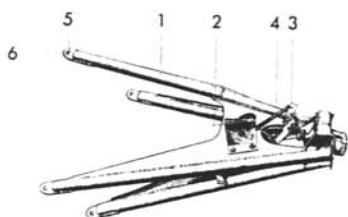
Но из-за желания RLM получить самолет для буксировки планеров, начались работы по установке буксировочного крюка (Schleppkupplung) для чего нужно было переделать всю хвостовую часть, темпы производства снизились до 20 в месяц. Предполагалось, что самолет сможет буксировать планер DFS 230 и для работ передали шесть самолетов (W.Nr. 0351-0356, GG+EX и VE+NA до VE+NE), но результат не удовлетворил заказчика и работы по этому проекту остановили.



Снятие пушки МК 101 на специальную опору



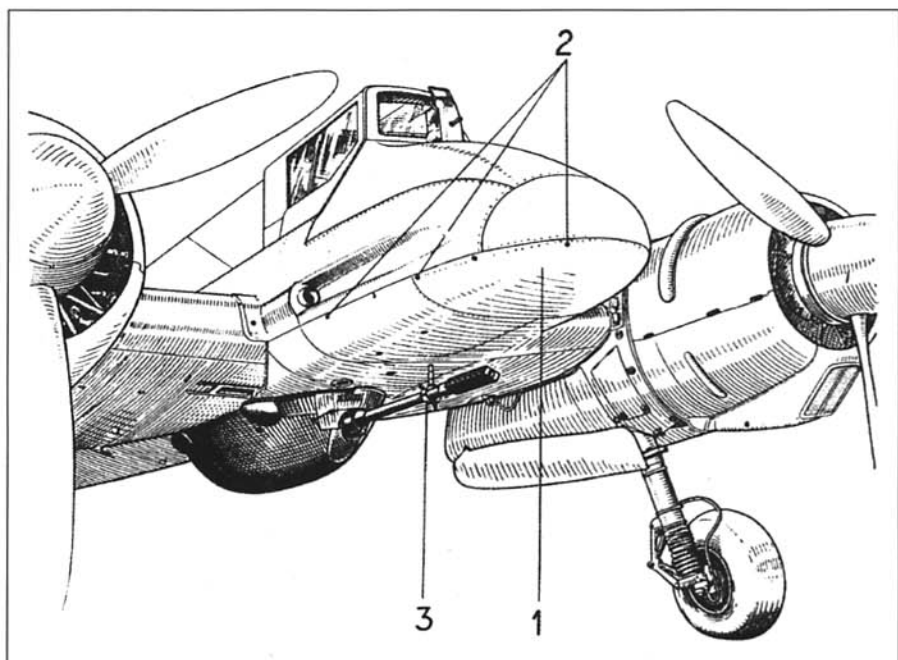
Прорисовка крепления кия в задней части штурмовика: 1 - отверстие для отсоединения кия; 2 - нижнее крепление для буксировки; 3 - верхнее крепление для буксировки; 4 - место подвода кабелей.



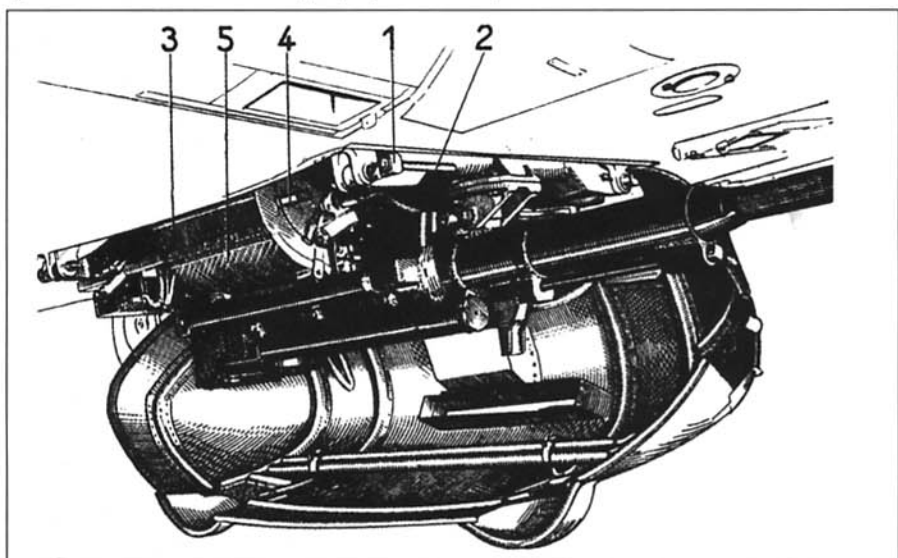
Детали устанавливаемого буксировочного узла: 1 - основа; 2 - подводка кабелей; 3 - крепеж; 4 и 5 - болты; 6 - место присоединения к фюзеляжу.



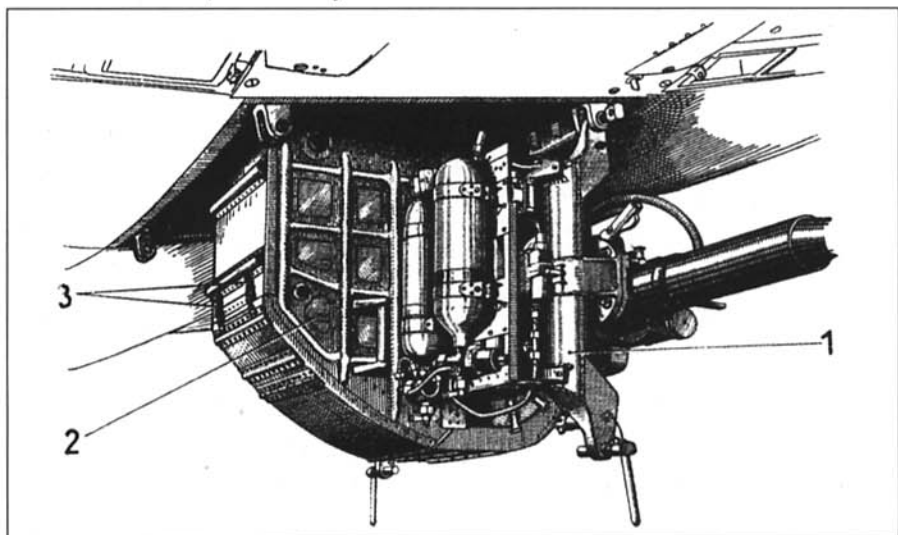
Два оружейника снимают пушку



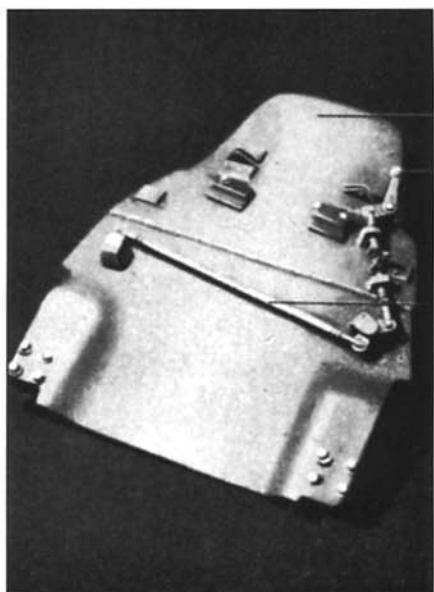
Прорисовка установки пушки МК 103 на Hs-129В-1 и В-2: 1- металлическая панель; 2 - крепежные элементы конструкции; 3- ствол пушки.



Прорисовка установки пушки МК 103 в подфюзеляжной gondole в положении для обслуживания: 1 - основные крепежные болты; 2 - боеукладка МК 103 в положении для обслуживания; 3 - барабан с уложенными снарядами; 4 - узел доступа к снарядам; 5 - металлический защитный кожух.



Прорисовка пушки МК 103 опущенной для обслуживания: 1 - основной узел крепления; 2 - боеукладка; 3 - панели быстрого доступа к механизму пушки.



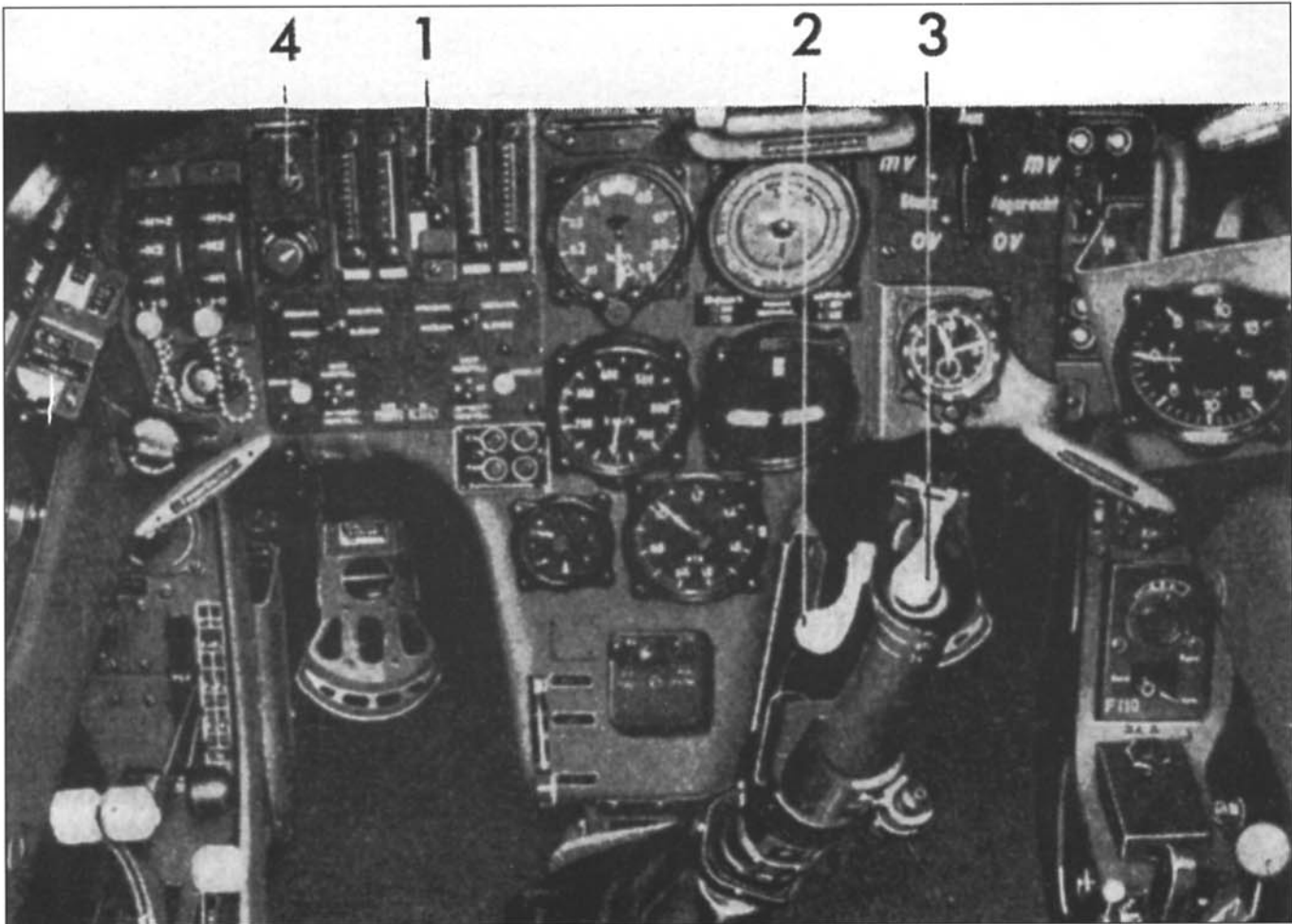
Снимаемое бронестекло за креслом пилота: 1- задняя стенка; 2 - крепление; 3 - блокировка

Только в октябре 1942 года удалось достичь темпа в 33 самолета, а на плановые показатели вышли только в июне 1943 года. Такой уровень держали до декабря, когда начались бомбежки цехов «Хеншеля» союзной авиацией. После чего говорить о 40 самолетах в месяц говорить перестали.

Несмотря на столь грандиозные планы производственных мощностей завода не хватало - так как по подрядным контрактам «Хеншель» производил, например, бомбардировщики Ju 88 А и Ju 188. Мало того, в марте 1943 года фирму стали готовить для массового производства истребителя - бомбардировщика Me 410, причем было понятно, что военные эксперты уже оторваны от реальности - например, темп производства нового самолета предполагалось поддерживать на астрономическом уровне - 400 (!) самолетов в месяц.

В декабре 1943 года после того как на внедрение нового проекта было затрачено 400000 человеко-часов пришло новое указание - готовить линию для производства перспективного Ju 388. Эти все «телодвижения» привели к тому, что мощности «Henschel Flugzeugwerk» в 1943 году были задействованы всего на 61 процент и это в условиях тотальной войны!

Кроме того, эти процессы происходили на фоне повальной нехватки квалифицированной рабочей силы. Дошло до того, что для работы на стратегическом предприятии стали привлекать иностранных рабочих. Так, если в конце 1939 года на авиазаводах работало 100% немцев, то уже через год это были 3.2 % французских военнопленных. А в декабре 1943 года процент иностранной рабочей силы возрос до 35, из них: 16.3 % - русские и украинцы, 8.2 % - поляки, 5.8 % - французы, 2.9 % - итальянцы и 1.6 % - другие национальности. Столь масштабное привлечение иностранцев с одной стороны способствовало количественному увеличению численности работающих, но с другой стороны значительно увеличивало возможность



Органы управления вооружением на приборной панели: 1 - предохранительный переключатель; 2 - рукоятка переключения вида огня; 3 - кнопка открытия огня; 4 - контрольная лампа.

саботажа и диверсии. На фоне человеческого фактора ухудшилось и качество материала и запчастей. В итоге количество и качество выпускаемых самолетов с каждым месяцем неуклонно ухудшалось.

30 ноября 1942 года по личному указанию Generalluftzeugmeister Эрхарда Мильха все самолеты, производимые в Германии поменяли систему заводских номеров - вместо четырех или пятизначных номеров были введены шестизначные, якобы для введения в заблуждение разведки противника. По этому приказу новая партия из 400 В-2 получила номера, начиная с 140000.

Новый план производства RLM GL/C-B 2 П был принят 25 мая 1943 года. В нем отмечалось что всего построено или будет построено 1635 Hs 129 В/С.

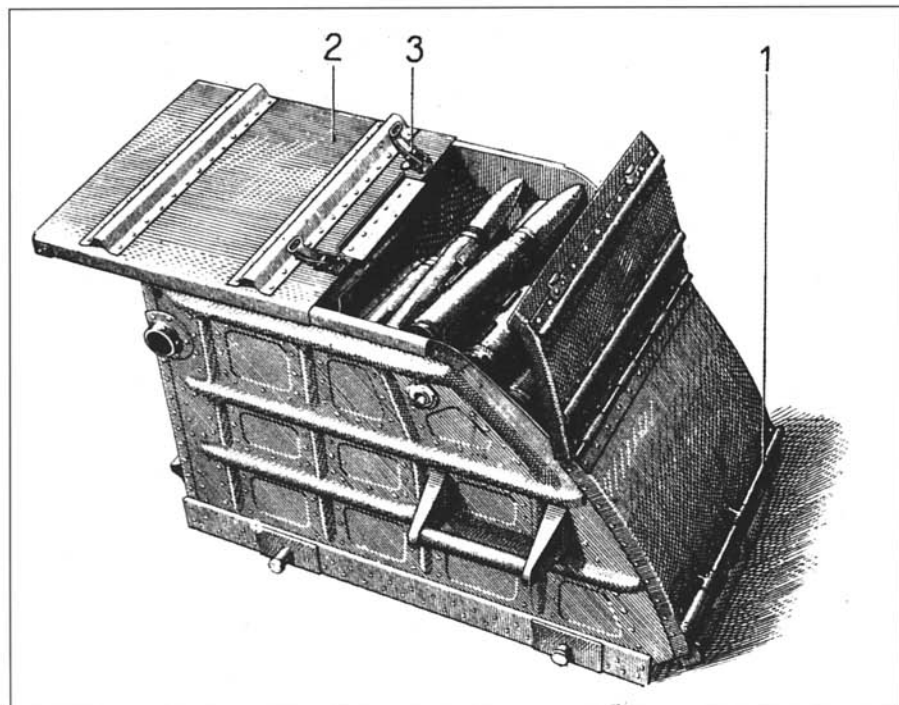
Несмотря на столь далеководущие планы к концу 1942 года по документам RLM было поставлено 248 Hs 129, а к марту 1943 года - 331, однако потери были просто ужасными. В том же отчете отмечалось, что потери составили 212 самолетов, то есть 64 процента! В сентябре 1943 года несмотря на то что было поставлено 560 самолетов потери составили 68 % или 383 самолета (уничтожены в боях, катастрофах или брошены в Африке и в СССР).

Заводская прорисовка боекомплекта для пушки МК 103: 1 - крышка открытия; 2 - сдвижная панель; 3 - панель быстрого доступа.

К концу 1943 года общее количество поставленных Hs 129 возросло до 664, но и потери возросли до 75 % (495 машин - правда неизвестно вошли ли в эту статистику самолеты, поставленные в Румынию). С лета 1943 года к боевым потерям добавились потери от налетов союзной авиации - так, только в конце 1943 - начале 1944 года 34 полностью собранных Hs

129 В были уничтожены на земле, причем в войска они были не поставлены, хотя и получили Werknummern. Налеты также очень сильно снизили темпы выпуска штурмовиков - так, в 1943 году официально переданы только 414 Hs 129 (менее половины запланированных).

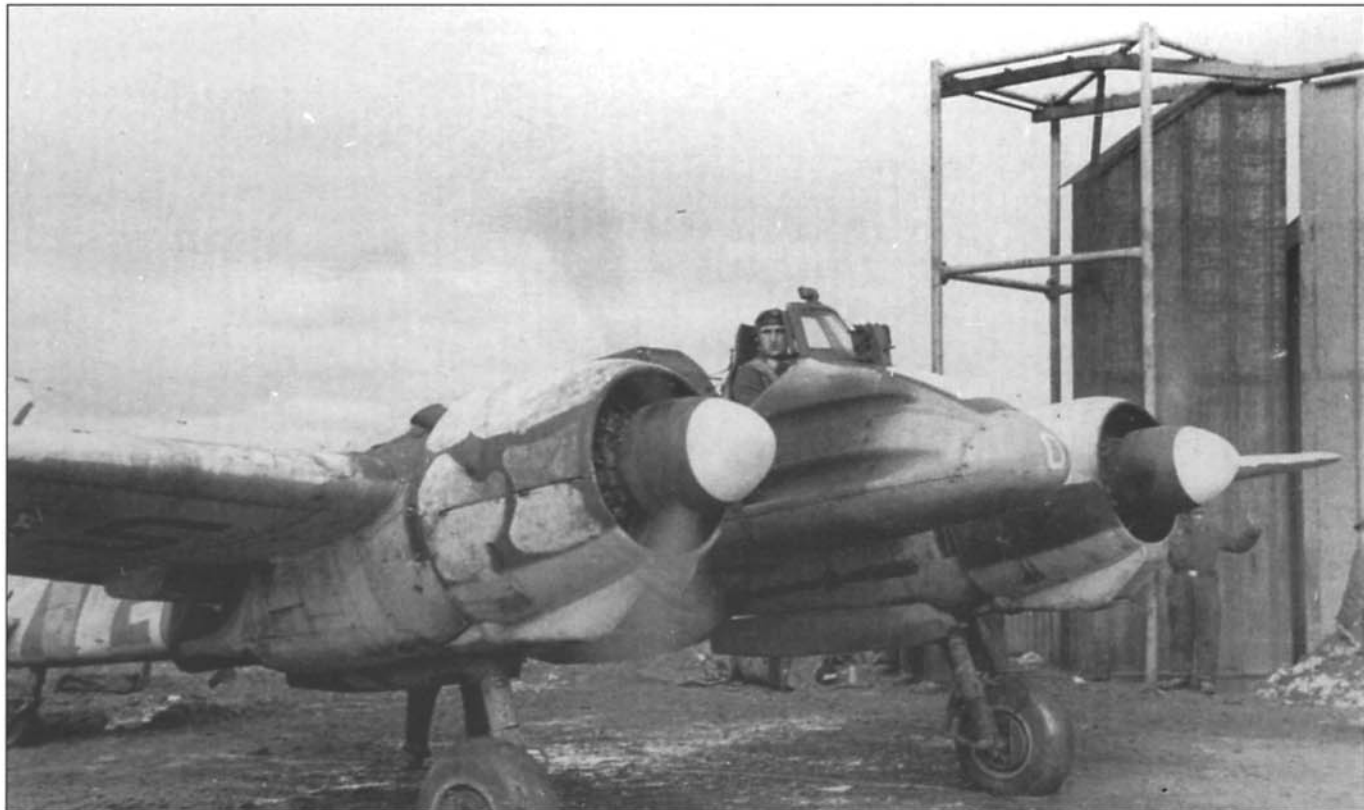
В 1944 году положение только ухудшилось: рейды союзников теперь обрушились





Зарядка пушки МК 103 снарядами в полевых условиях. Снаряды такой пушки пробивали броню в 75 мм на дистанции в 300 метров. Сама пушка в полуопущенном положении.





Нс 129В-2 «Белая О» из состава 10./(Pz.)SG 9, аэродром Черновцы (на тот момент оккупирована румынами), весна 1944 года. Самолет сильно изношен.

не только на заводы «Хеншеля» (так, только в январе произошли три налета - 2-го, 24-го и 29-го), но прежде всего на мелких подрядчиков, которые производили комплектующие. В январе всего три самолета погибли под бомбами, а еще 35 были повреждены и позже были восстановлены.

Последний самолет вышел из заводских ворот 31 марта 1944 года. Таким образом, официально Люфтваффе были по-

ставлены только 754 Hs 129 В, из которых 510 (68 %) были потеряны по различным причинам. На тот момент планировалось построить еще 244 самолета.

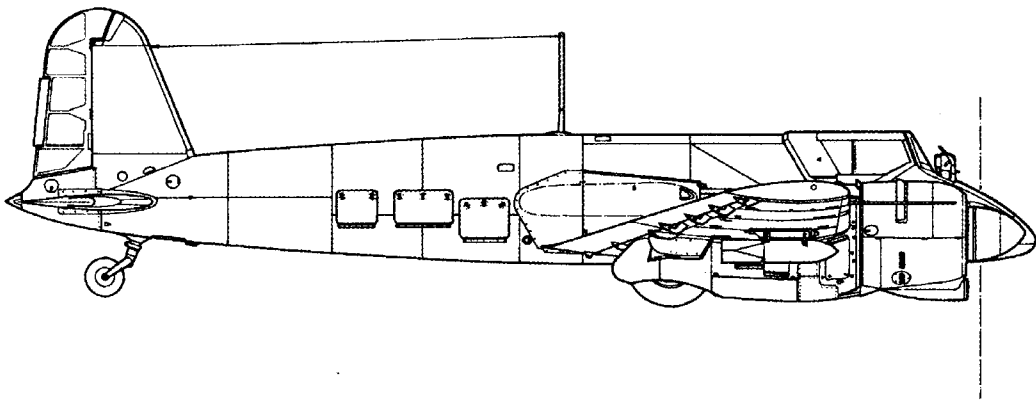
Стоит отметить, что не все из полученных штурмовиков пошли на вооружение Люфтваффе. Так, в июле 1943 года планировалось передать 15 Hs 129 В венгерским союзникам. В августе даже передали четыре самолета для летных испытаний, но пос-

ле того как на полигоне разбился 2-й лейтенант Генрик Филоп, их забрали.

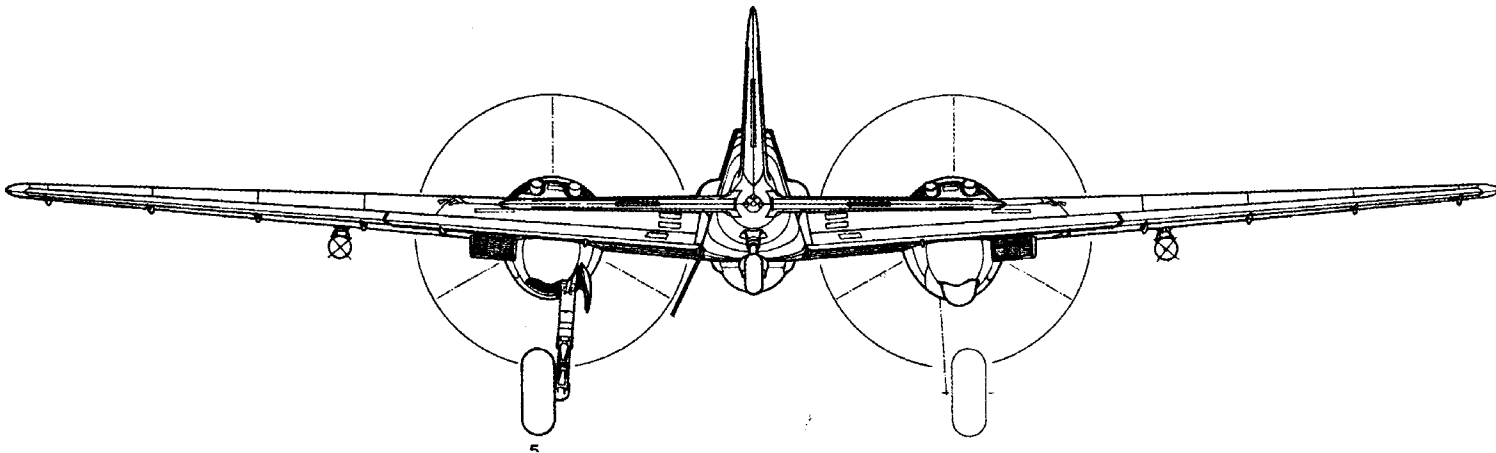
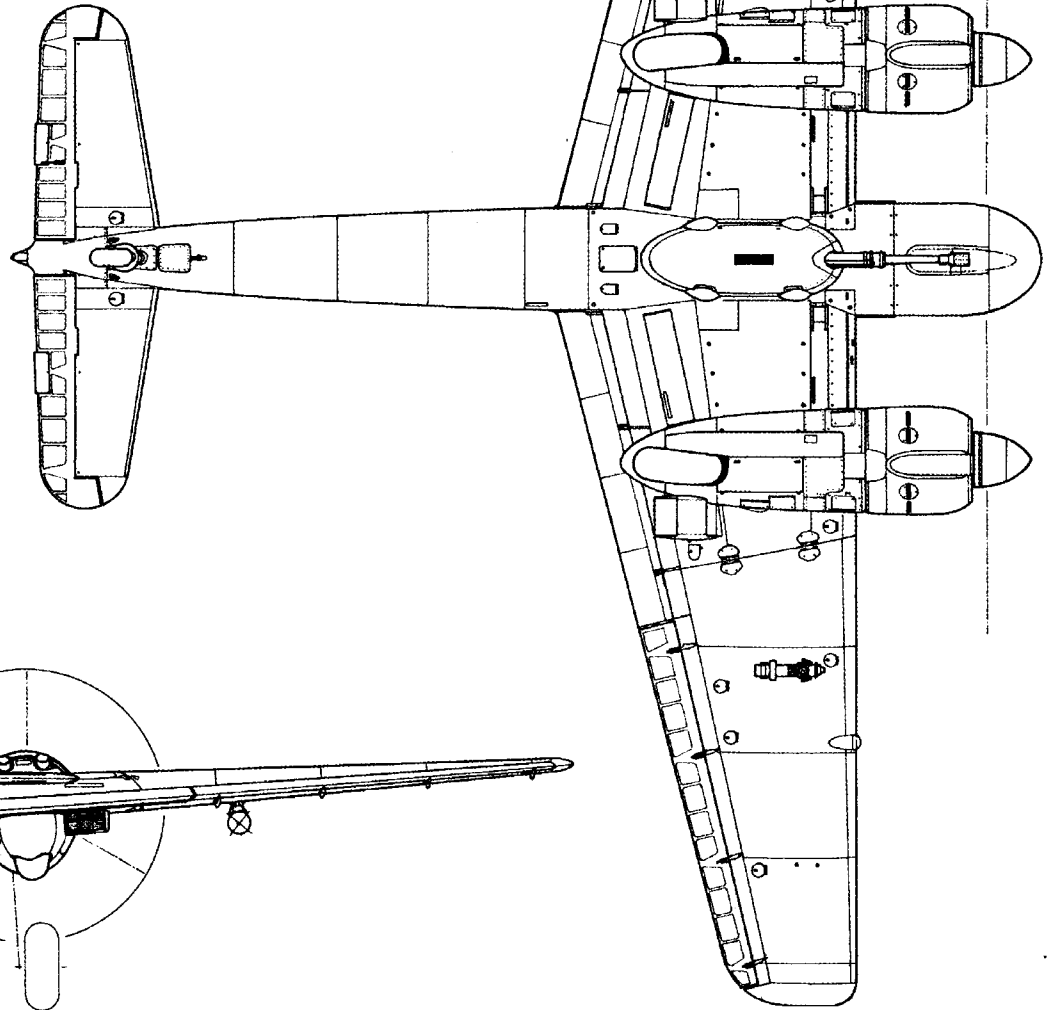
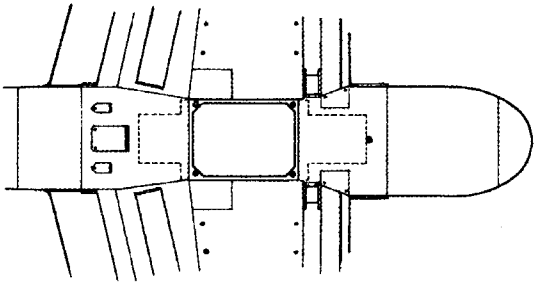
Другими потенциальными клиентами считались Испания, Япония и Болгария. Испания разместила в июле 1944 года заказ на три Hs 129 В, который выполнен не был, Япония в сентябре 1943 года заказала два «Хеншеля», но доставить его в Страну Восходящего Солнца уже было нечем. Болгары же отказались от штурмовика в пользу Ju 87 D.

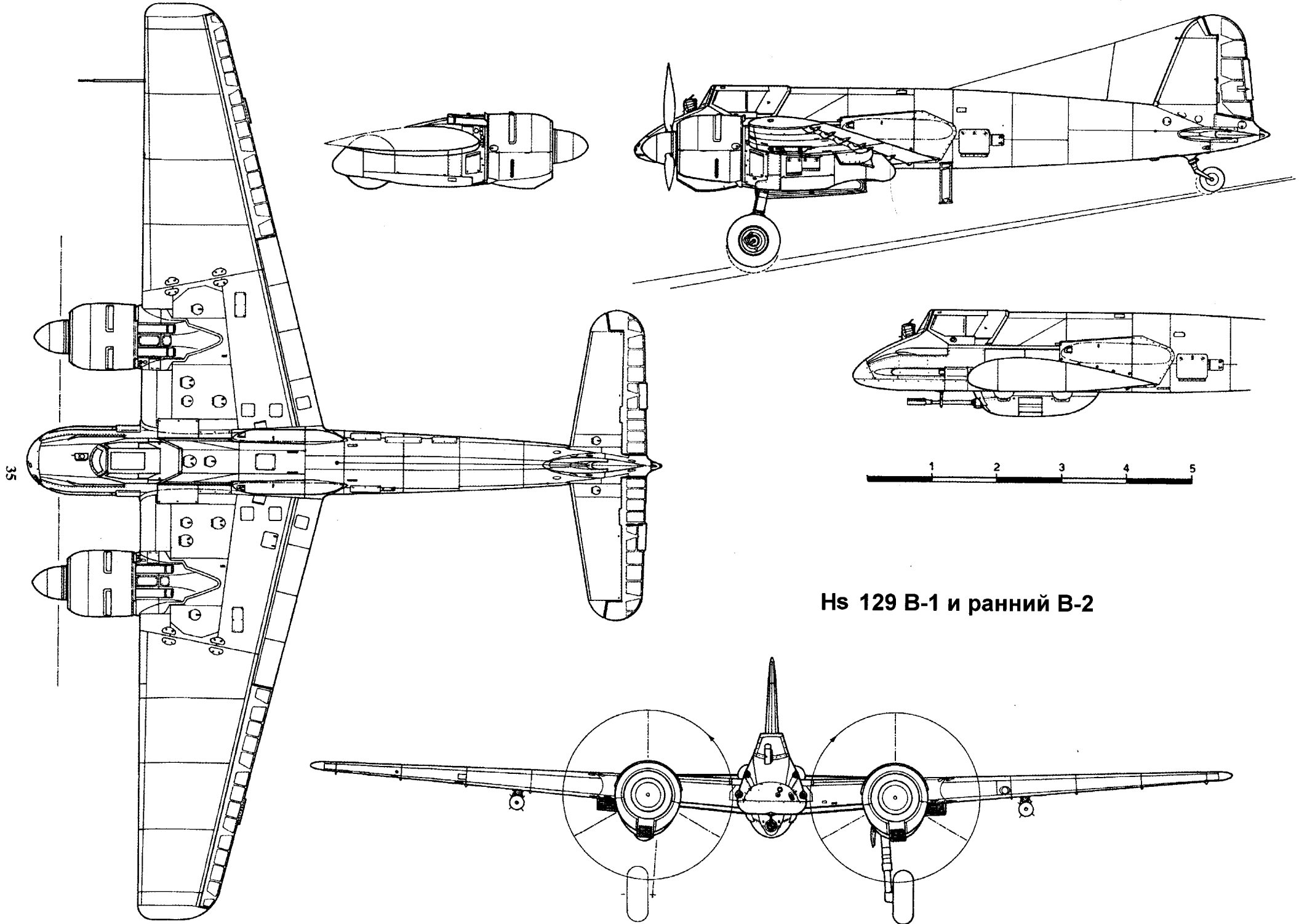


Еще один Нс 129В-2 из 10./(Pz.)SG 9, на этот раз «белая К» готовится к вылету.



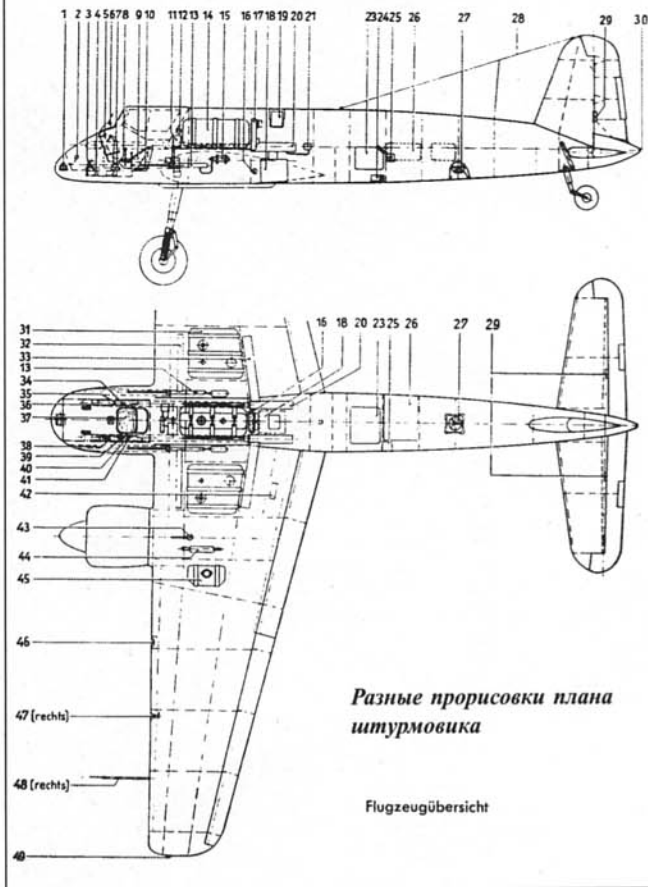
**Нс 129 В-1 и ранний
В-2 с пушкой Мк 103**



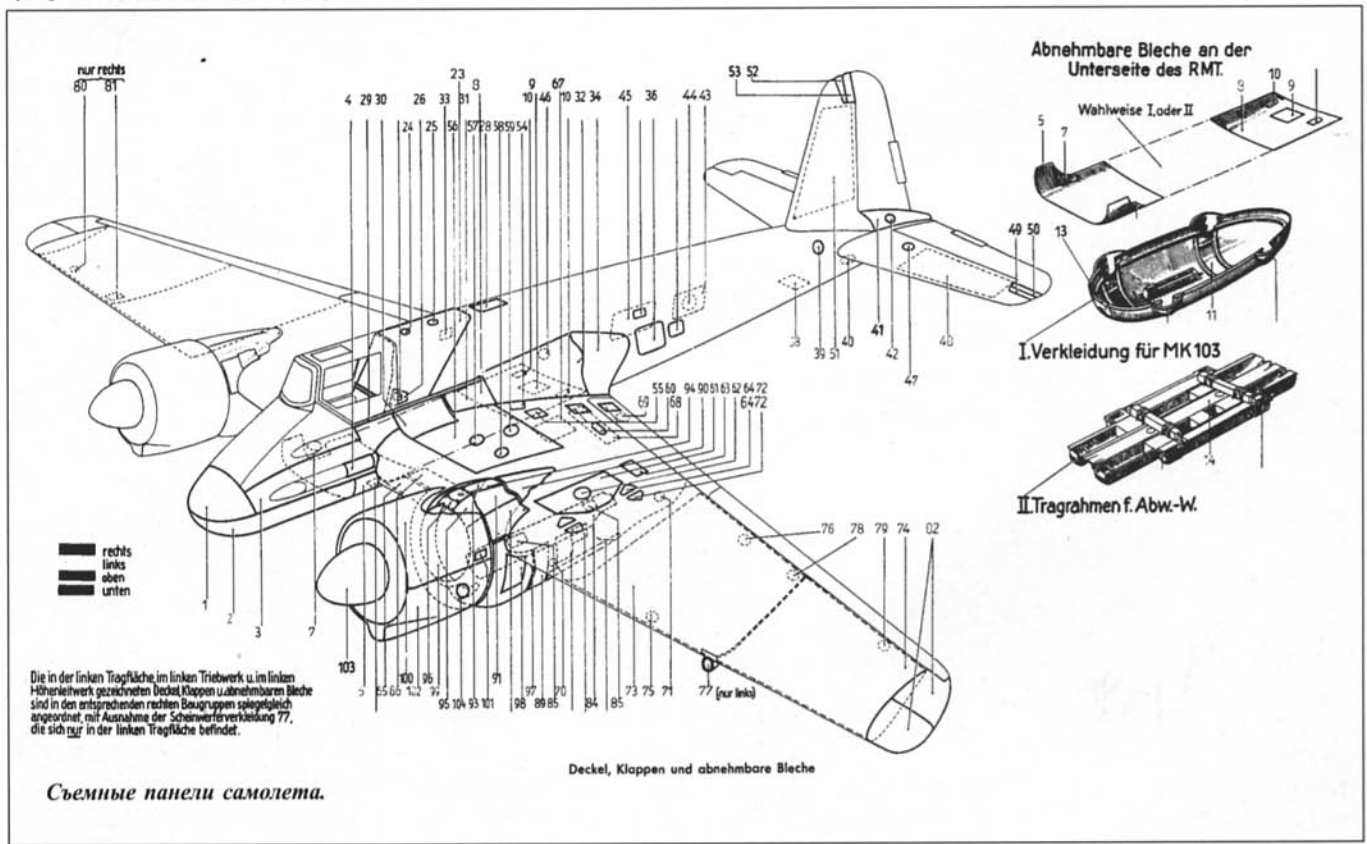
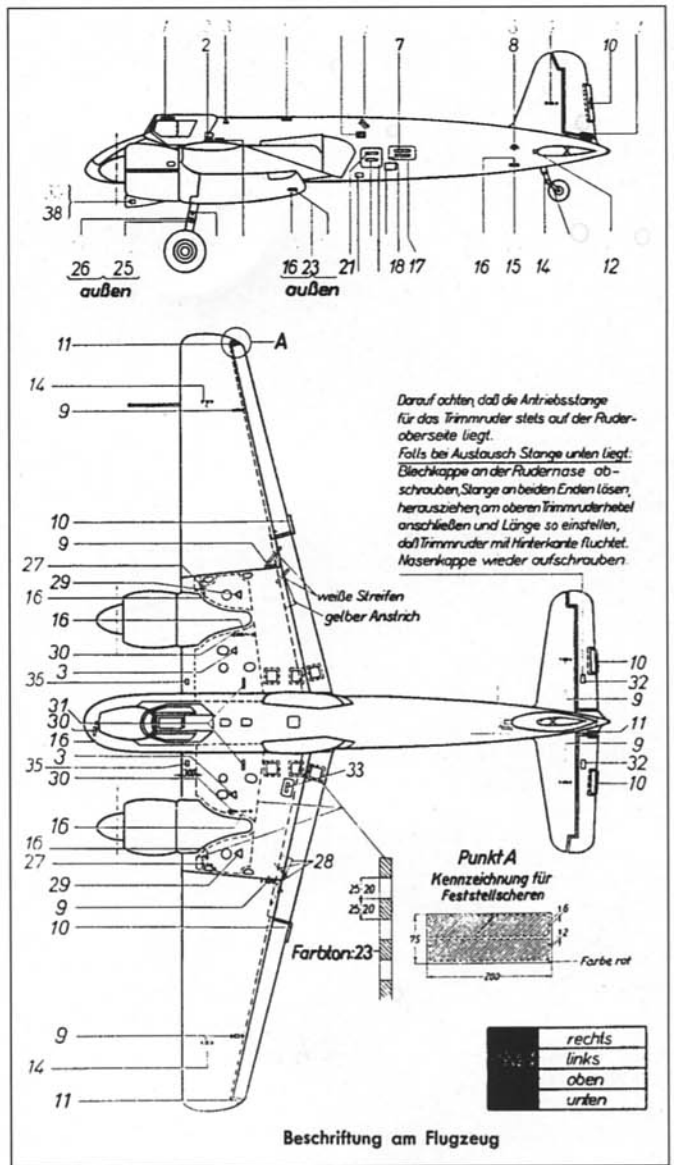


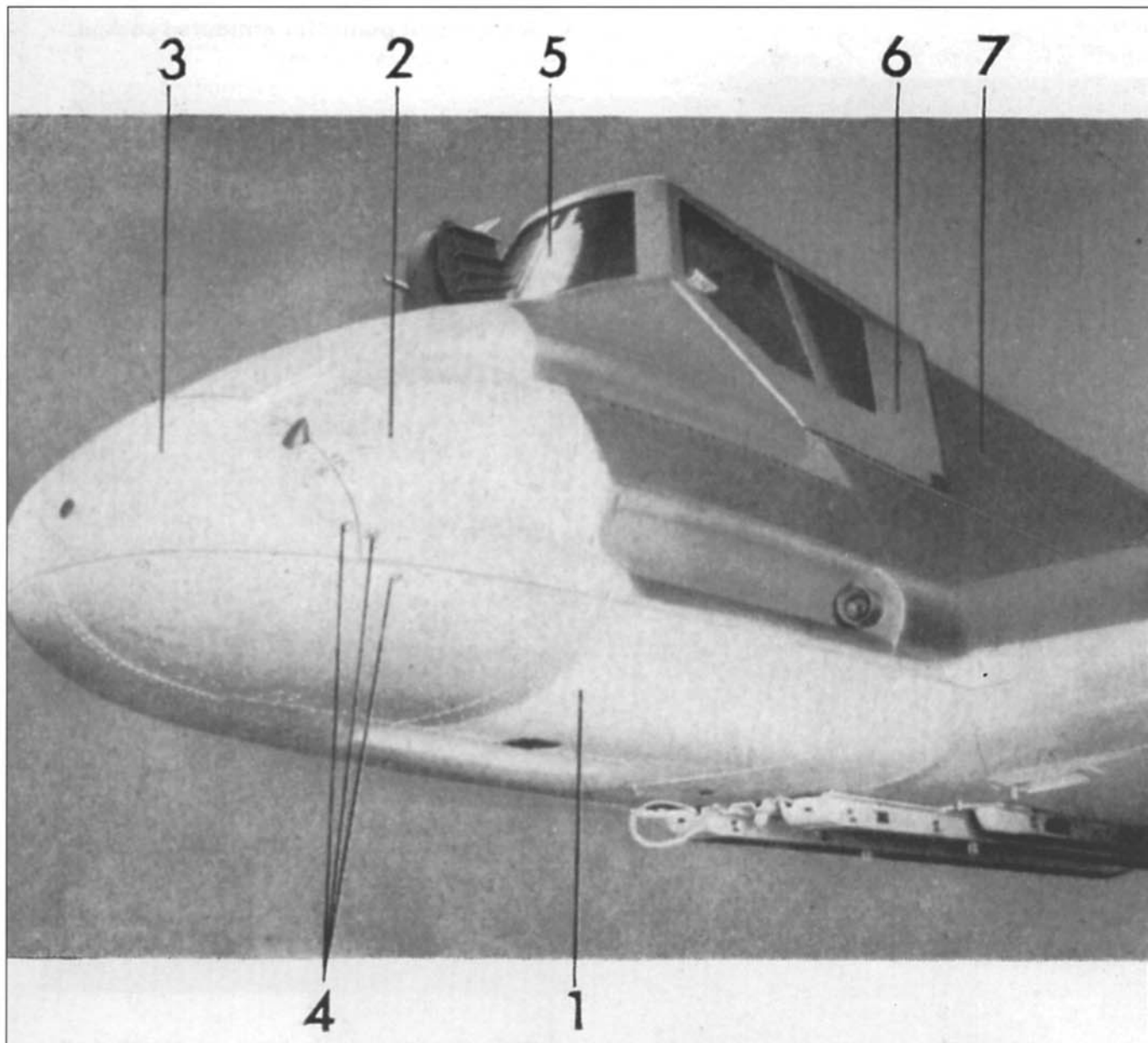
Нс 129 В-1 и ранний В-2

C. Aufbau des Flugzeugbaumusters

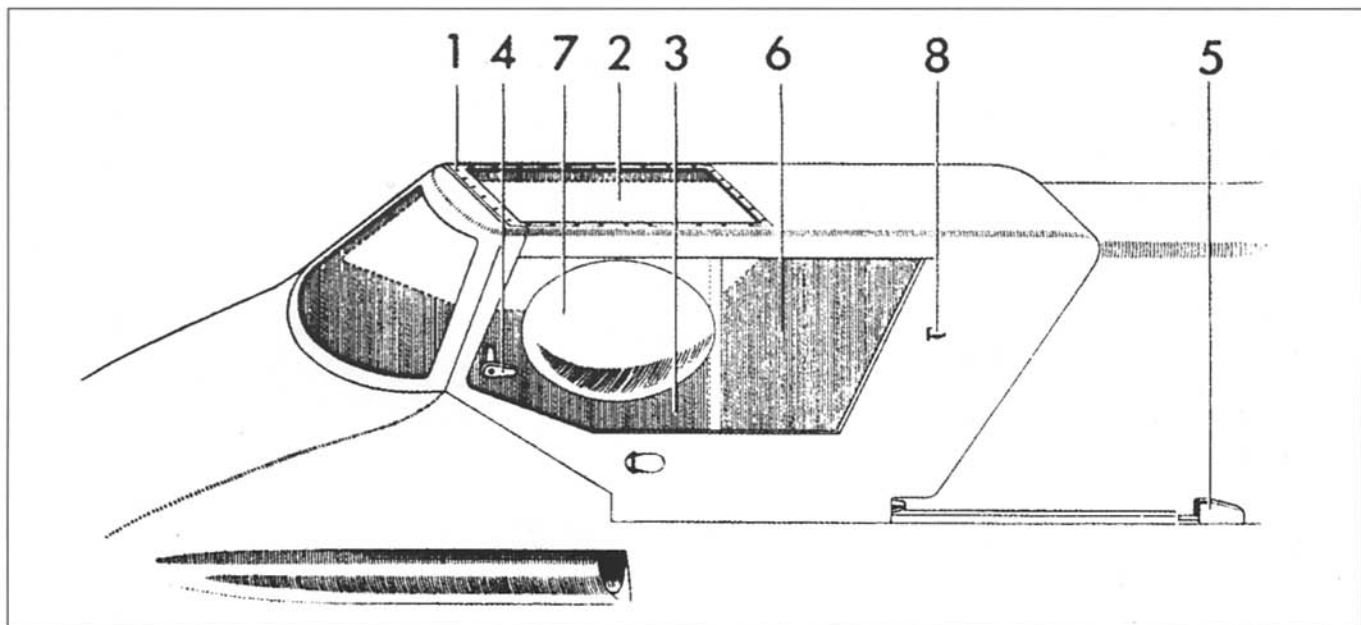


Таким образом, единственным получателем штурмовиков стали Румынские королевские ВВС, которые получили первые Hs 129 В-2 в мае 1943 года. Количество машин стремительно возрастало и уже в сентябре их на вооружении было 39. Хотя к концу месяца официальные потери румын составили 20 Hs 129. Все потерянные машины были замещены из состава Люфтваффе. Поставки самолетов продолжались вплоть до 23 августа 1944 года, когда Румыния капитулировала и объявила войну Германии.

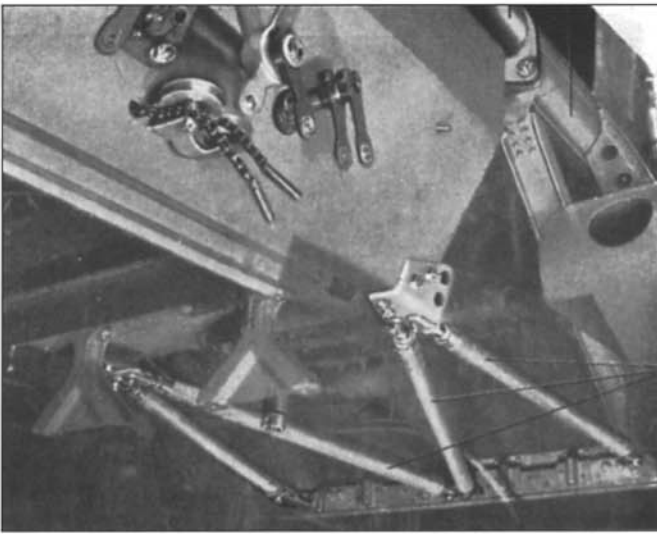




Детали передней части фюзеляжа: 1 - нижняя часть фюзеляжа; 2 - съемная панель; 3 - носовая панель; 4 - болты для съема панелей; 5 - передняя часть фонаря; 6 - сдвижная панель фонаря; 7 - топливный бак.

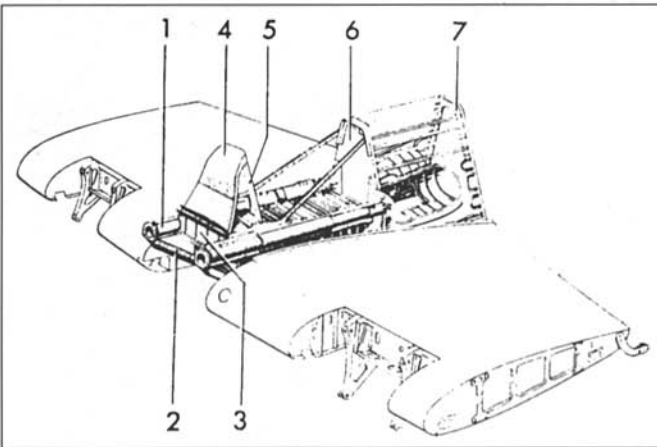


Детали сдвижного фонаря: 1 - дюралевая основа; 2 - бронестекло; 3 - сдвижная стеклянная панель; 4 - ручка сдвижной панели; 5 - упор; 6 - фиксированная стеклянная панель; 7 - выпуклая часть фонаря (не на всех Hs 129); 8 - упор для сдвижной панели.

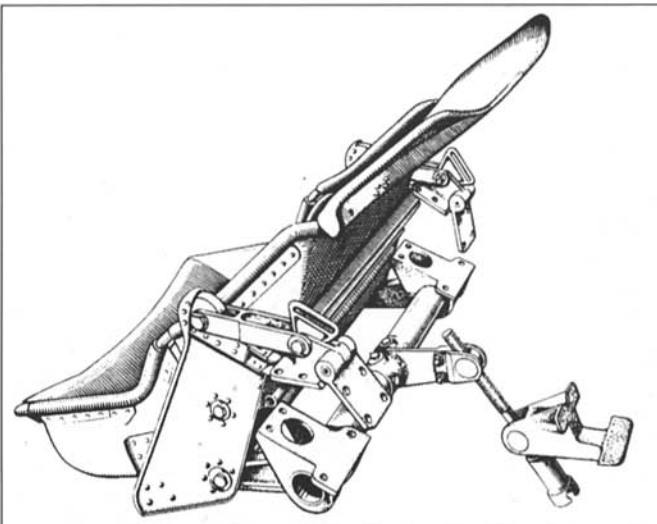


Места крепления бронелефоняря: 1 - дюралевая структурная фрамуга; 2 - канал стрельбы в бронестекле; 3 - канал стрельбы в центральной части фюзеляжа

Всего около 250 Hs 129 В было продано или передано Бухаресту. Первыми 35 машин получила 8-я штурмовая авиагруппа (Grupul 8 asalt) - специализированное штурмовое подразделение, сформированное в середине 1943 года. За 14 последующих месяцев Румынии для замены потерь были переданы 122 новых и 84 отремонтированных самолета. Из них 43 были потеряны в боях и 166 повреждены (возвращены в Германию). На 23 августа 1944 года в составе группы находилось 32 Hs 129В-2, которые активно использовались в последующих боях против бывших союзников в течении последу-



Центральная часть фюзеляжа: 1 - место крепления пушки; 2 - горизонтальная фрамуга; 3 - фюзеляжная вертикальная панель; 4 - угловая панель; 5 - часть 2; 6 - часть 3; 7 - часть 4.



Бронирование пилотского кресла и механизм крепления

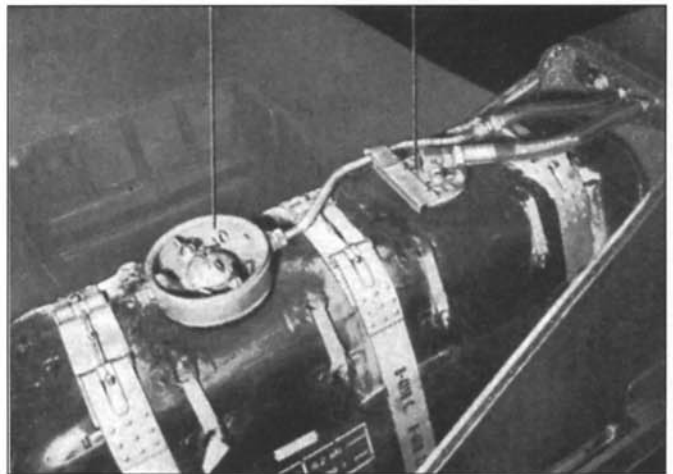


Отсек топливного бака за кабиной пилота: 1 - место топливного бака; 2 - крепление бака; 3 - фиксирующие элементы

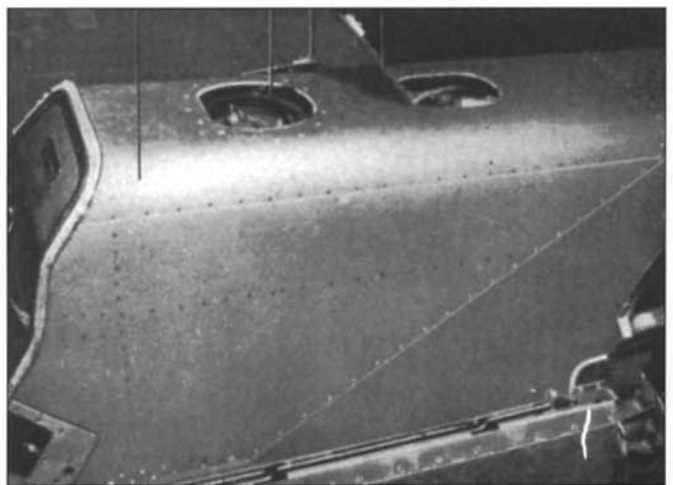
ющих девяти месяцев. Интересно отметить, что Hs 129 в румынских ВВС использовались исключительно как бомбардировщики, а основное оружие - 30-мм пушка - практически не применялось.

Усовершенствование вооружения и оборудования

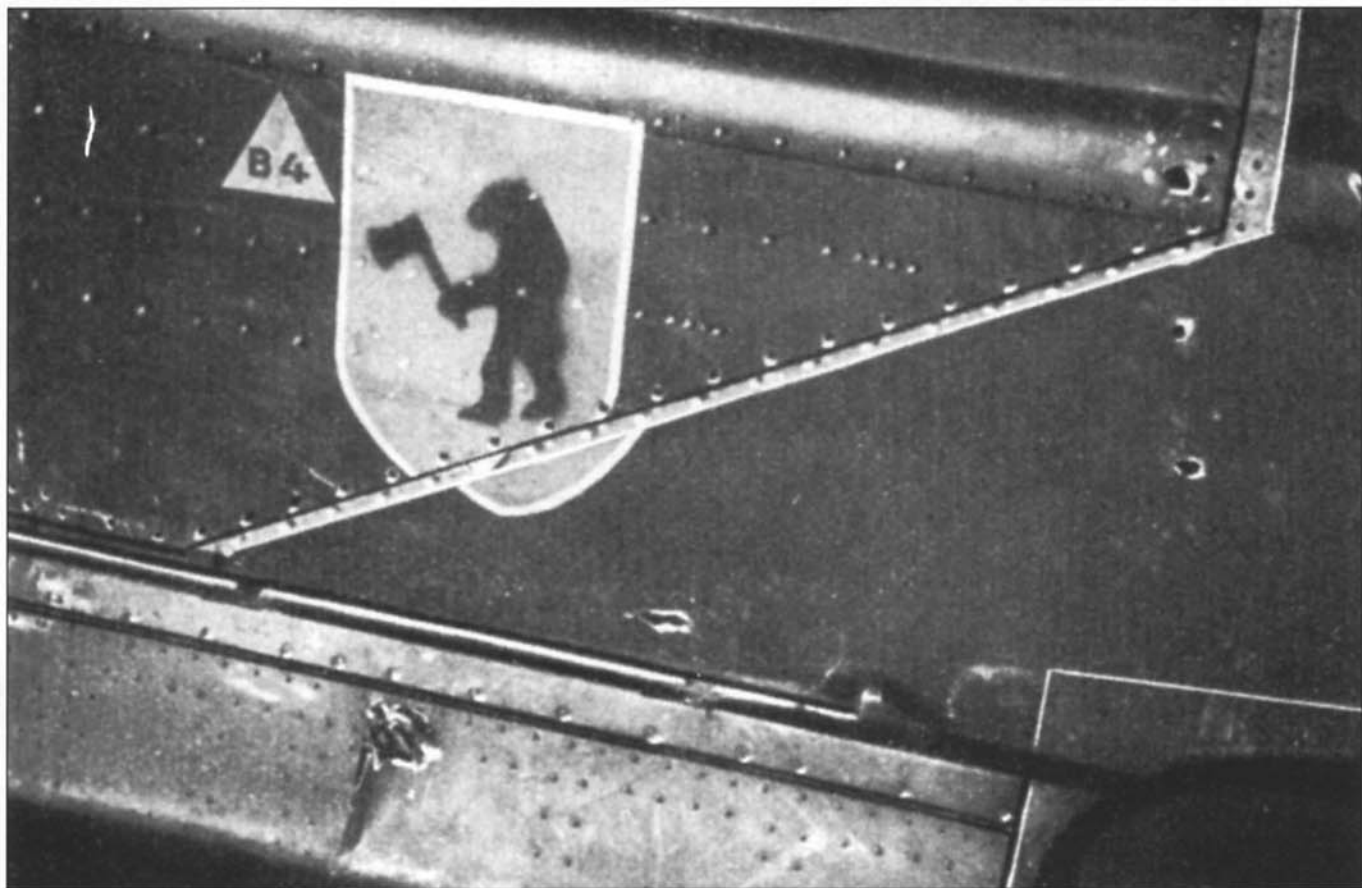
С началом серийного производства самолета некоторая часть машин передавалась на заводы «Хеншеля» для испытания оборудования и отработки новых модификаций. Как отмечалось выше, первым самолетом, переделанным в В-0, был предсерийный А-0 (W.Nr. 1293007). А первый самолет серии В-0 (W.Nr. 0016) был передан для испытаний температурных режимов двигателя. Следующими машинами, переданными на испытания, стали первые три В-2



Детали установки топливного бака и фильтров: 1 - центральный клапан бака; 2 - фильтровочное отверстие.



Внешние детали установки топливного бака: 1 - панель; 2 - снимаемая панель; 3 - клапан; 4 - заправочное окно



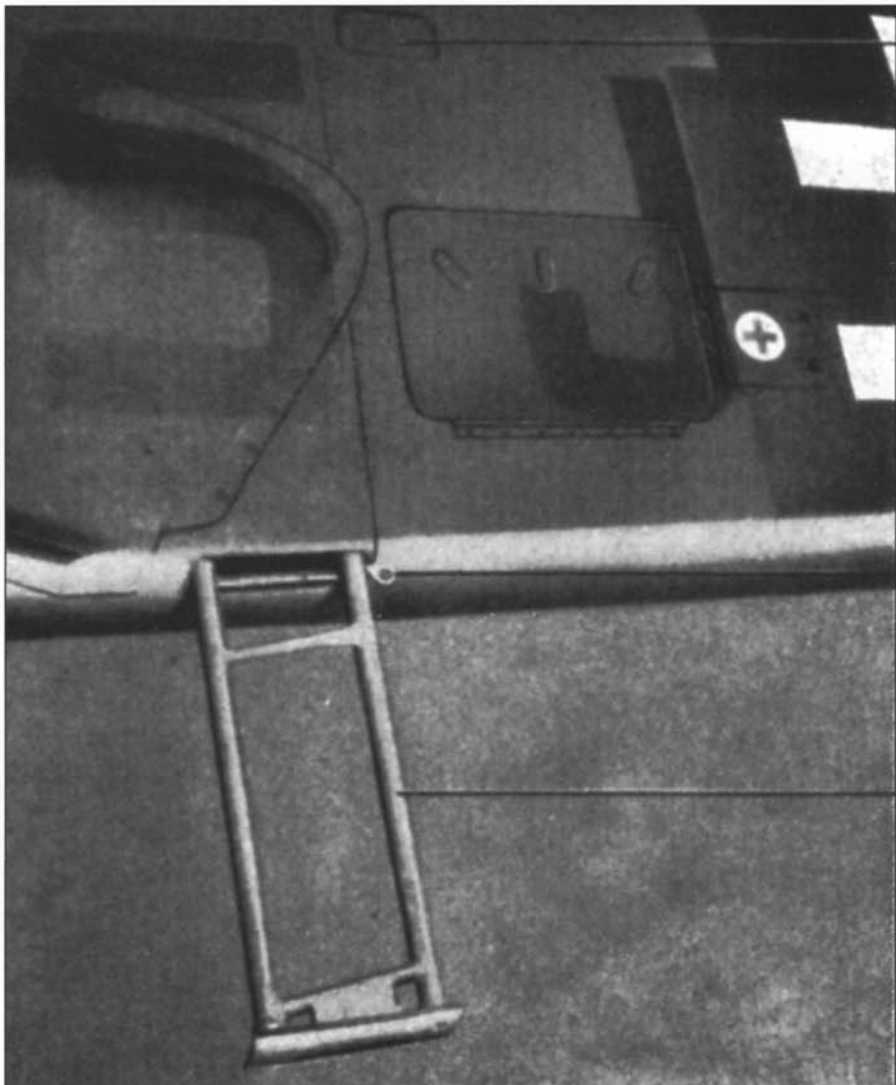
Вид сзади за кабиной штурмовика. Хорошо видны фиксирующие болты. Так как фюзеляж наиболее часто получал повреждения в ходе боевого вылета, то все панели были быстросъемные. Обратите внимание на желтый треугольник, который обозначал тип применяемого топлива марки B4. Тут же нанесена эмблема 5./Sch.G.1 - медведь с топором на синем фоне. Снимок был приведен в официальном наставлении по ремонту Hs 129.

(Werknummern 0266, 0267 и 0280). Один из самолетов использовался для сравнительных испытаний штурмовиков с новым противотанковым оружием 3,7 см пушкой BK 3,7 (это была усовершенствованная зенитная пушка Flak 18). На испытания выставили Hs-129 и Ju 87 G, который пилотировал известный на тот момент танковый ас оберст Ганс-Ульрих Рудель.

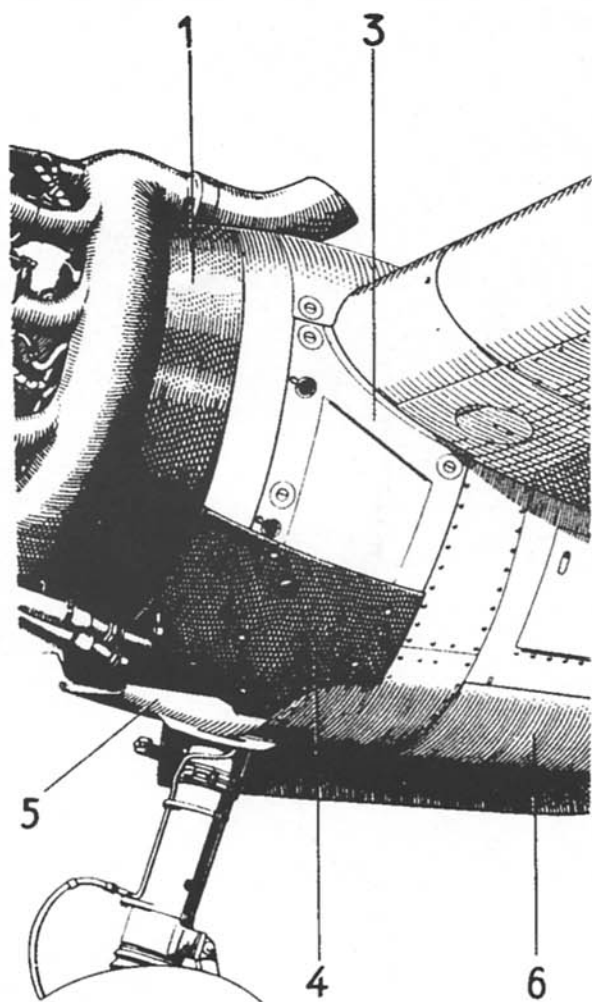
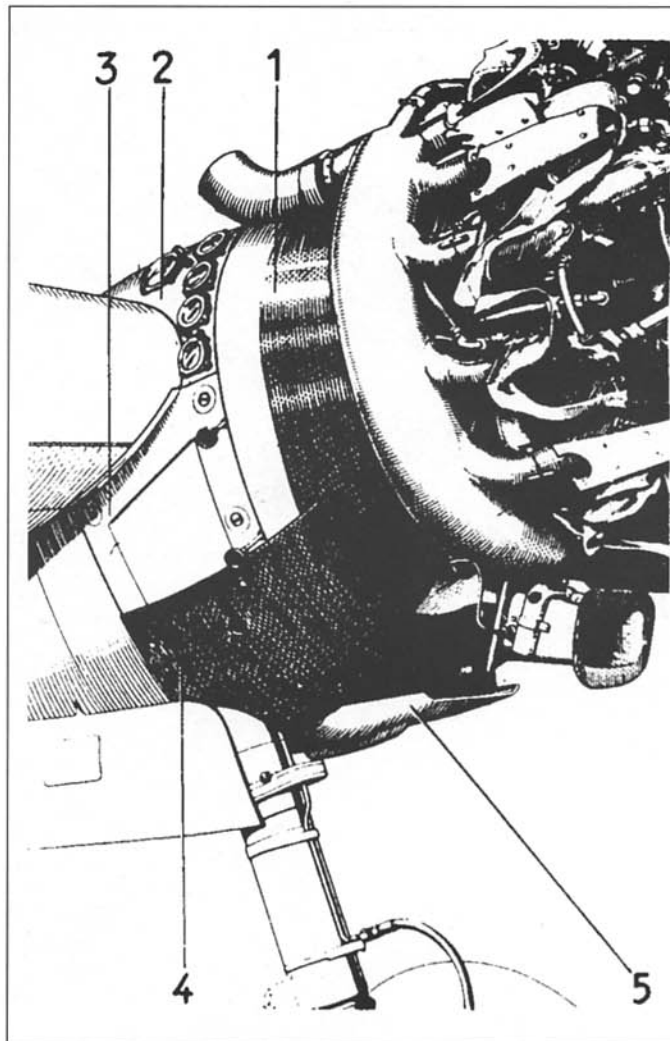
В сентябре 1943 года «Хеншелю» передали еще два B-2 для экспериментов: W.Nr. 141253 и 141256. Эти самолеты использовались для отработки различных вариантов вооружения. Кроме того, в испытательный центр Тарневиц передали W.Nr. 140494, DO+XG, который стал прототипом для B-3.



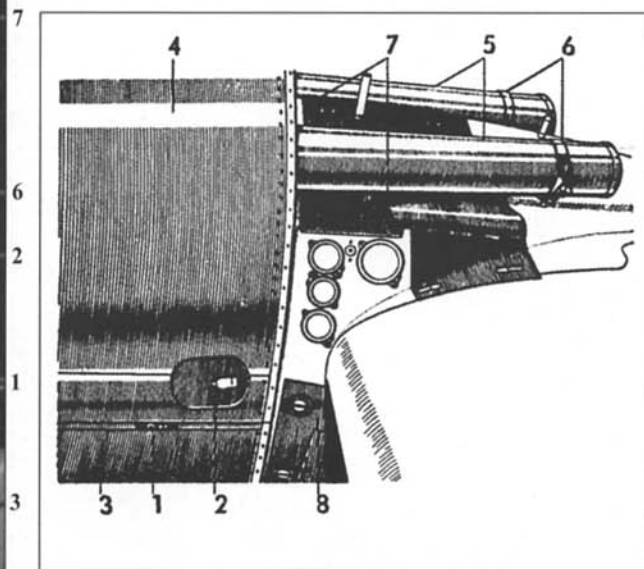
Эмблема 5./Sch.G.1 - герб Берлина



Выдвижная лестница: 1- место для упора рукой; 2 - фиксатор; 3 - лестница

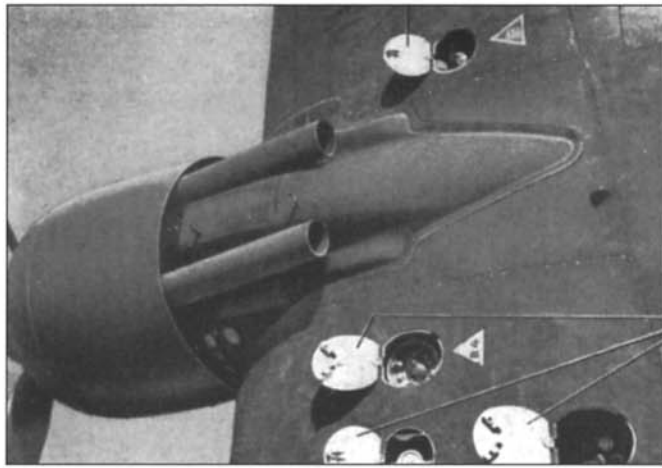


Нижняя часть капота двигателя. Обратите внимание характерно для поздних В-2: 1 - передняя панель; 2 - панель инструментов; 3 - задняя панель; 4 - бронеплита; 5 - нижняя бронеплита; 6 - створка шасси.



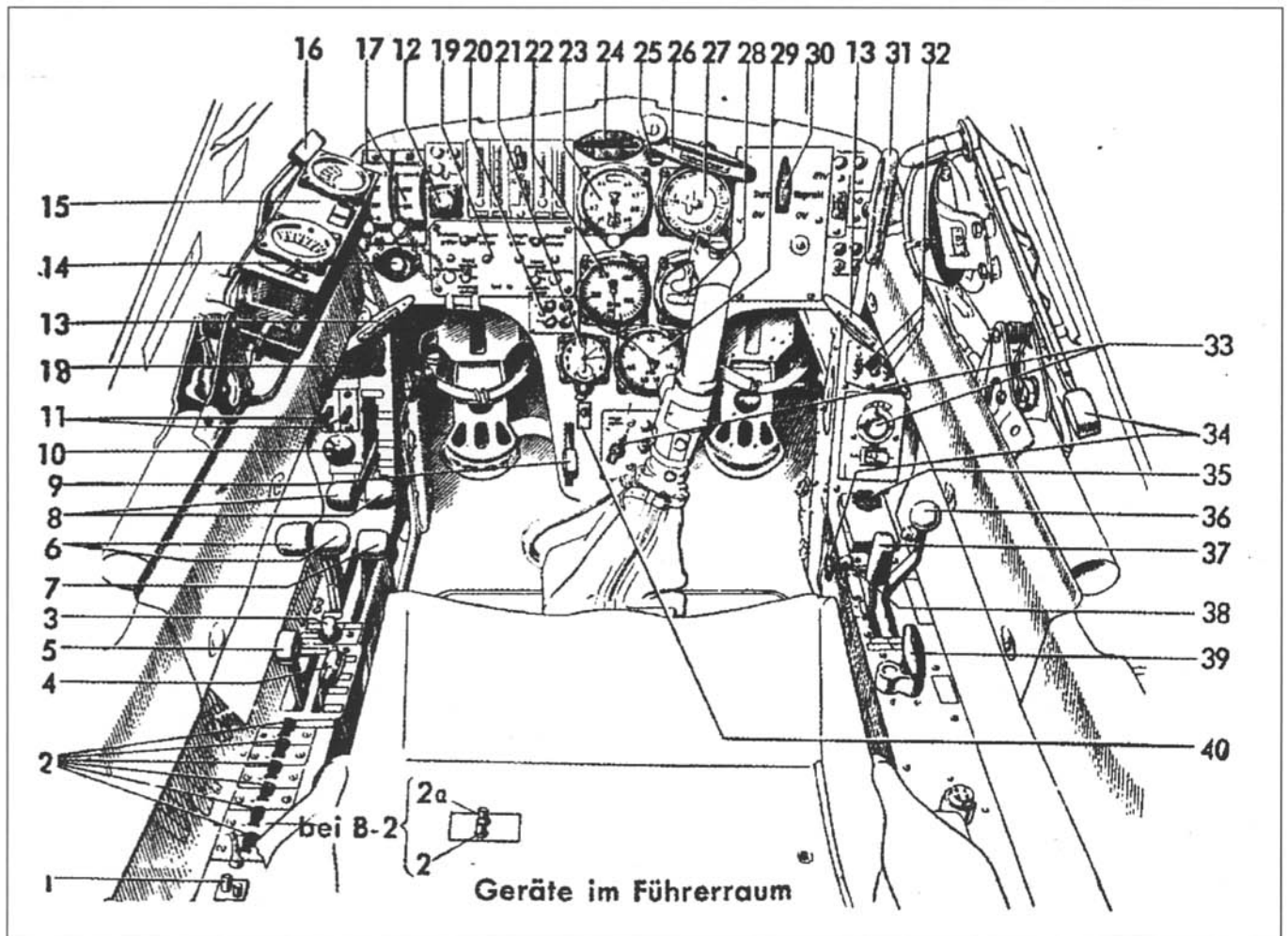
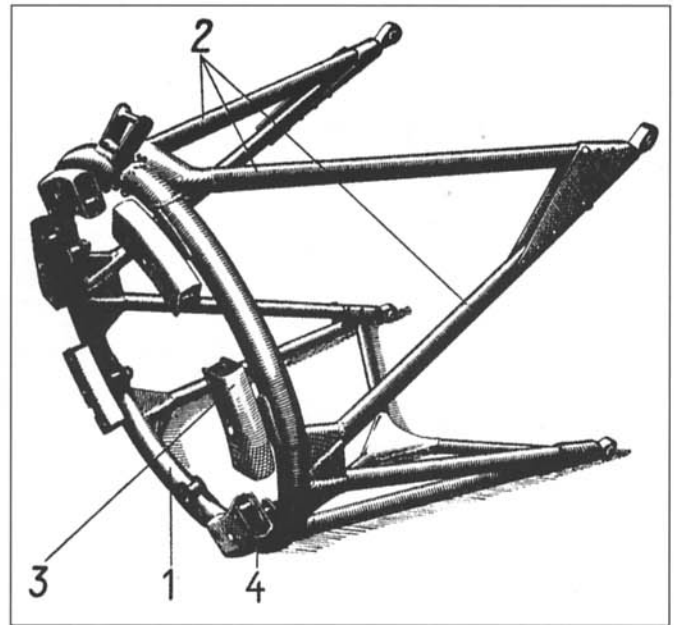
Раскапотированный двигатель: 1 - разъем отъема капота; 2 - скрытая панель; 3 - нижняя часть капота двигателя; 4 - верхняя часть капота; 5 - выхлопные патрубки; 6 - крепежные узлы; 7 - верхняя часть внутреннего капотирования; 8 - нижняя часть внутреннего капотирования.

Нижняя часть двигателя со снятыми патрубками: 1 - открытые воздухоотводы; 2 - индикатор; 3 - панель инструментов; 4 - нижняя часть; 5 - капот; 6 - проводка; 7 - крепление двигателя.



Горловины залива топлива на верхнем крыле: 1 - горловина для залива топлива; 2 - горловина для залива масла.

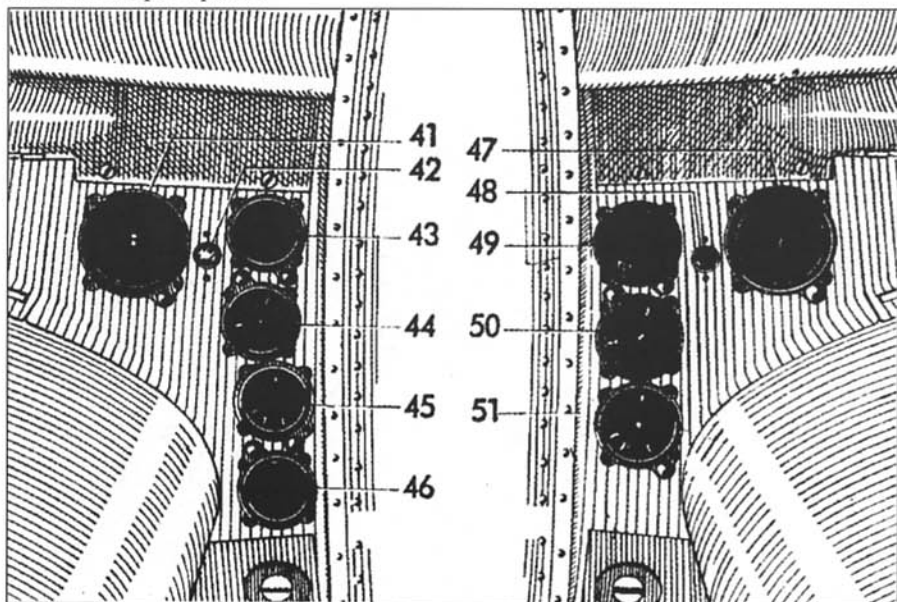
Детали крепления двигателя: 1 - передняя часть крепежного круга; 2 - элементы конструкции; 3 - эластические элементы крепления; 4 - жесткие элементы крепления.



Приборная панель: 1 - выключение всех элементов; 2 - переключатель камеры (B-1 топливный насос, B-2{2a - топливный насос крыльевых баков, {2 - фюзеляжный; горизонт; лампочка перегрева; включение освещения; посадочная лампа. 3 - включение фотокинопулемета; 4 - уровень смещения; 5 - включение форсажа 110%; 6 - рукоятка управления тягой двигателя; 7 - рукоятка сброса топлива; 8 - кран перекрытия подачи топлива; 9 - рукоятка открытия фонаря; 10 - селектор выпуска шасси; 11 - переключатель внутреннего света 12 - переключатель позиций; 13 - огнетушитель; 14 - кнопка выключения электричества; 15 - индикатор выпуска закрылков; 16 - ручка закрывания фонаря изнутри; 17 - магнето; 18 - кнопка включения внутреннего света в кабине; 19 - кнопка переключения функций; 20 - индикаторная лампа выпуска шасси; 21 - хронометр; 22 - индикатор скорости полета; 23 - альтиметр; 24 - прибор для записи параметров полета; 25 - индикатор перегрева трубки Пито; 26 - рычаг аварийного сброса фонаря; 27 - компас; 28 - авиагоризонт; 29 - индикатор давления; 30 - SK 244A (панель переключения оружия); 31 - экстренный сброс бомб и подвесного топливного бака (на B-2); 32 - переключатель для FuG 16Z; 33 - переключатель частот на FuG 16Z; 34 - рукоятка ручной помпы для закачивания топлива; 35 - дополнительный индикатор для FuG 16Z; 36 - индикатор контроля посадочных закрылков; 37 - индикатор контроля выпуска шасси; 38 - индикатор правильного выпуска шасси; 39 - рукоятка аварийного охлаждения двигателя; 40 - лампа подсветки аппаратуры.



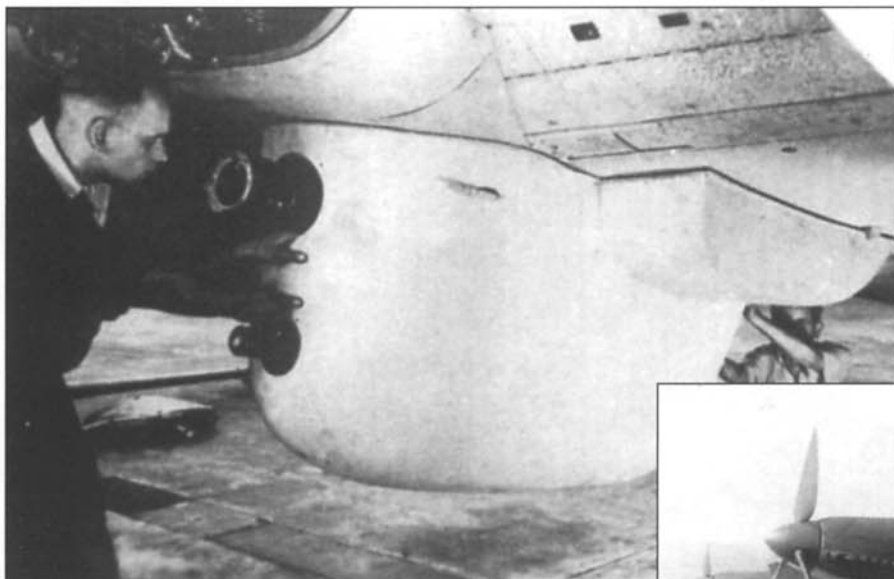
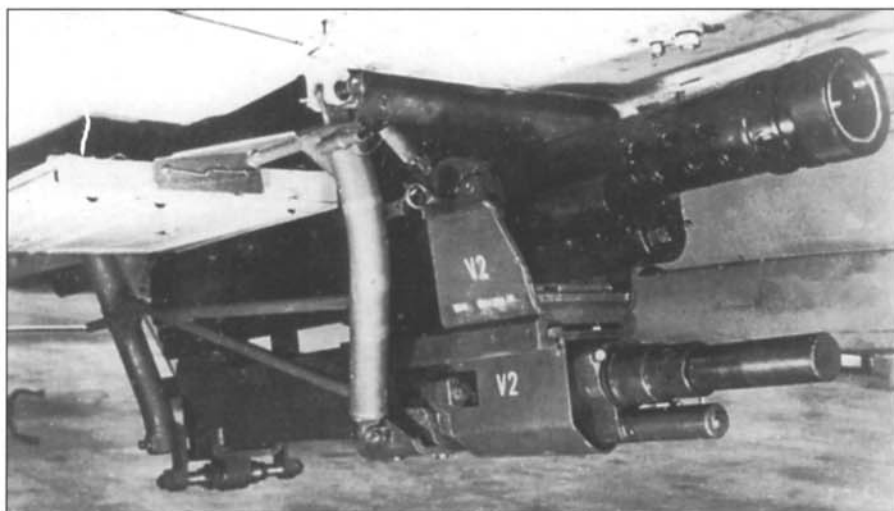
Рашиий Hs 129B-2 W.Nr.0280 (DQ+ZO), вооруженный пушкой Flak 18. Обратите внимание на пламегаситель, который защищал летчика от вспышек при стрельбе.



Приборы для левого двигателя: 41 - указатель оборотов; 42 - указатель уровня топлива; 43 - указатель давления топлива; 44 - индикатор температуры масла; 45 - указатель давления топлива и масла; 46 - указатель давления в пневмосистеме. Приборы для правого двигателя: 47 - указатель оборотов; 48 - указатель уровня топлива; 49 - указатель давления топлива; 50 - индикатор температуры масла; 51 - указатель давления топлива и масла.

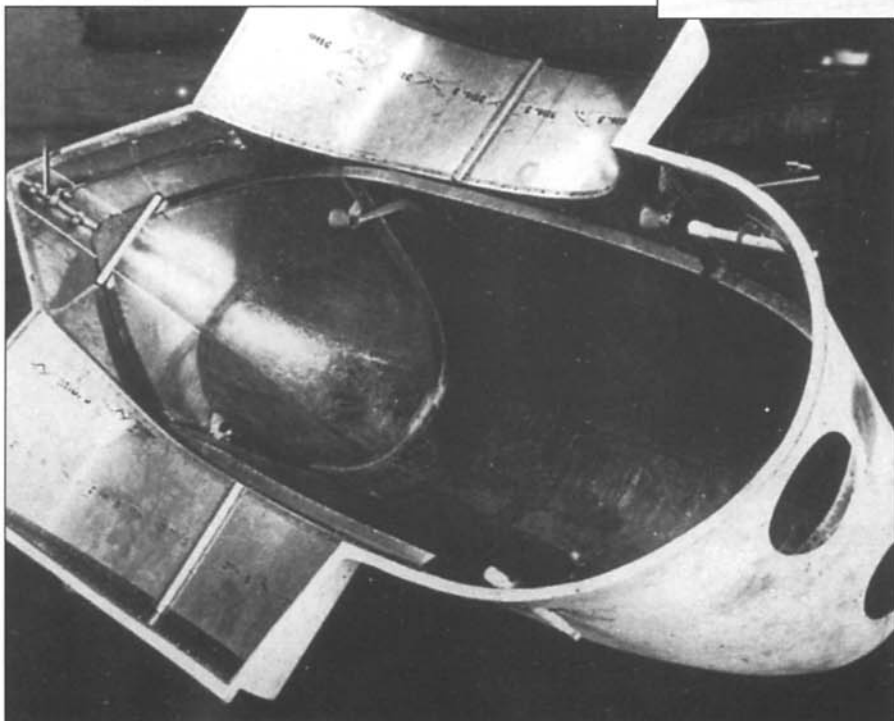
Еще одна фотография W.Nr.0280 (DQ+ZO). Это был первый штурмовик, вооруженный такой пушкой летом 1943 года. В ходе испытательных полетов выяснилось, что установка пушки отрицательно повлияла на такие летные характеристики как посадочные и от варианта отказались в октябре 1943 года.





Несколько фотографий гондолы с 3,7 см пушкой Flak 18. После летных испытаний пушка получила название ВК (Bordkanone) 3,7. Боекомплект пушки составлял 12 бронебойных снарядов.

Та же самая пушка ВК 3,7, но установленная на Ju 87G



В октябре конструкторы провели серию испытаний штурмовика с 3,7 см пушкой Flak 18, а после их неудач - с 7,5 см ВК 7,5. Также в октябре были проведены испытания Wurfkorper (установка для запуска НАР). В итоге штурмовик решили вооружить четырьмя такими 21-см Wurfkorper. В феврале 1944 года на Hs 129 В-2 (W.Nr. 141689) было отработано киль новой конструкции. 20 мая В-1 из первой партии Werknummer 3393 (sic, нетипичный номер в серии) был передан в III./LLG 1 для использования в качестве буксировщика планеров.

Вместе с испытанием вооружения были проведены работы в плане использования на штурмовиках бомб большого калибра. В ноябре 1943 года Hs 129 В-2 (W.Nr. 0266, DQ+2В) был модифицирован для несения 250- и 500-кг бомб. В следующем месяце на том же самолете стали отрабатывать подвеску 5 50-кг бомб в различных комбинациях. Одновременно на W.Nr. 140494 вооружили 7,5 см пушкой ВК 73, а на W.Nr. 0266 начали переоборудования хвостовой части. В августе 1944 года из-за нехватки оборудования работы приостановили и самолет перезали на металл.

Другая группа конструкторов фирмы вела работы по применению со штурмовика напалма. Летом 1944 года для этих целей передали Hs 129 В-2 (W.Nr. 142001), а после

закрытия работ самолет передали дальнейшим испытаниям в Фальсберг. Но уже в сентябре 1944 года все испытательные самолеты были прикованы к земле, а вскоре и списаны окончательно.

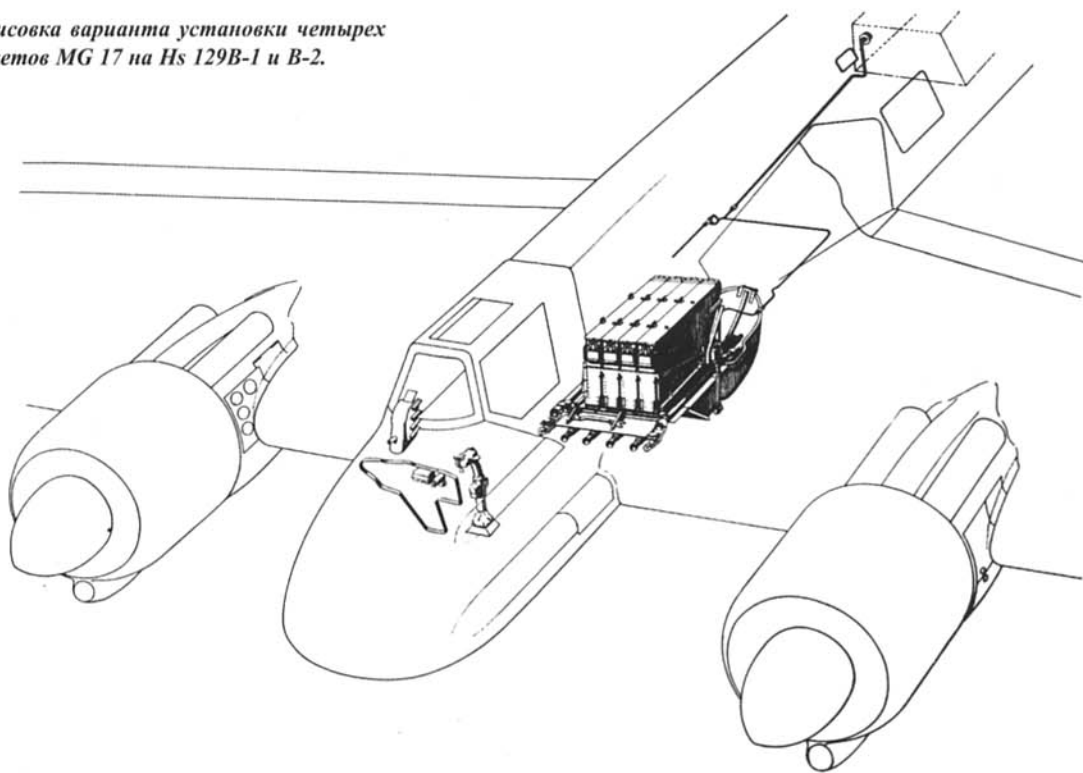
Другим направлением экспериментов была попытка применения с Hs 129 управляемых противотанковых ракет: 70-мм "Panzerblitz I", 55-мм "Panzerblitz II", 210-мм Werfer Granate W.Gr. 21 и 280-мм W. Gr. 28. Кроме того, испытывались различные варианты подвесок дополнительного 300-литрового топливного бака, а также вариант с катапультируемым креслом. В последнем случае два самолета были даже переоборудованы для статических и динамических испытаний.

Интересные детали также дают различные документы по потерям самолетов: так, в боях конца 1944 - начала 1945 годов были потеряны по крайней мере три Hs 129 В-2/ХVI ZS (W.Nr. 141582, 141722 и 141875). По всей видимости, этот префикс обозначал наличие радиостанции FuG 16 ZS (вариант FuG 16 Z, работавшей на частотах (40,3 - 44,7 MHz) наземных частей).

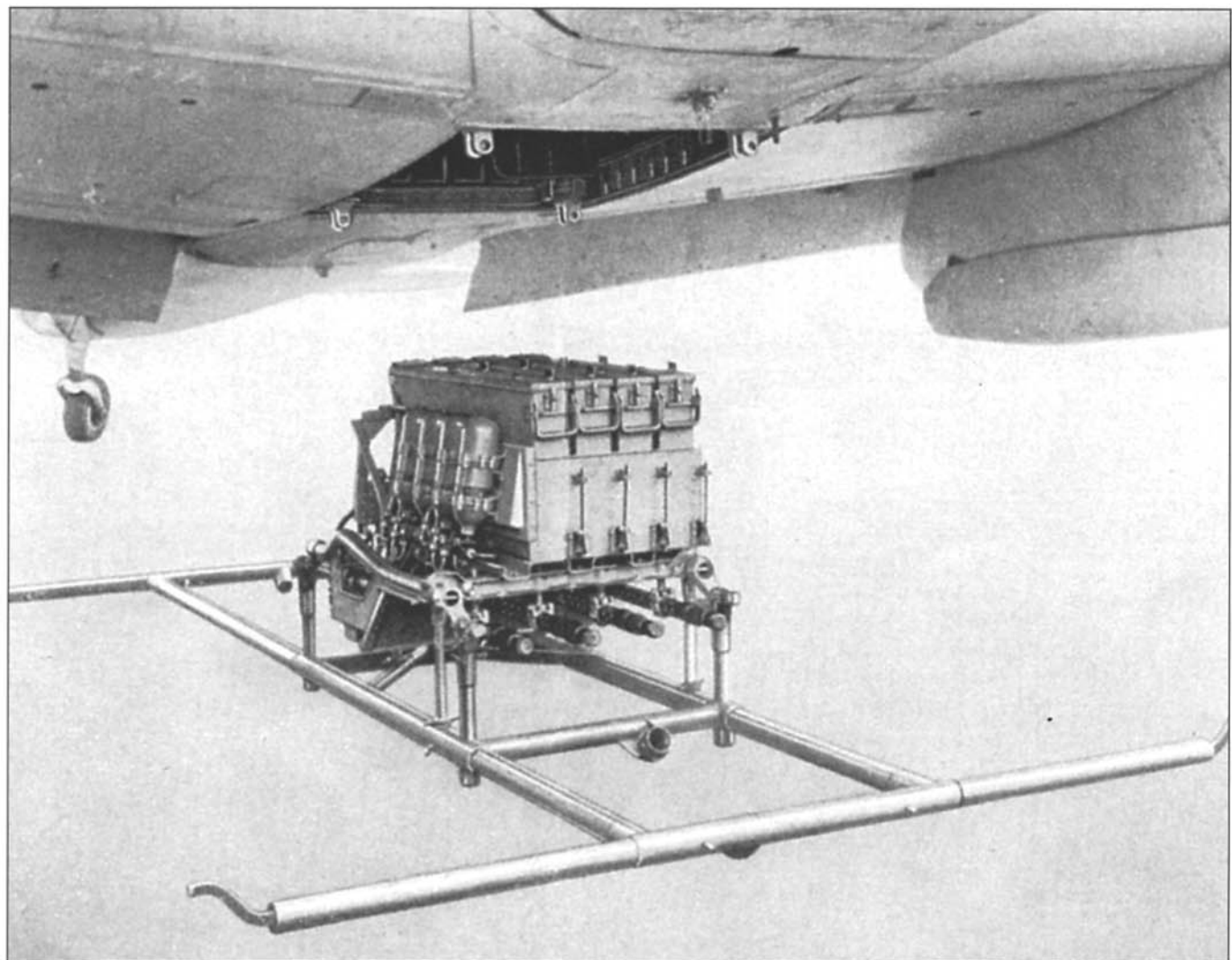


He 129B-2, W.Nr. 140494, код DO+XG - первый самолет модифицированный по стандарту B-3 с 7.5 см пушкой. Самолет проходит испытания в Рехлине в июне 1944 года. Передан в центр по испытанию вооружений в Тарневице 8 июля 1944 года.

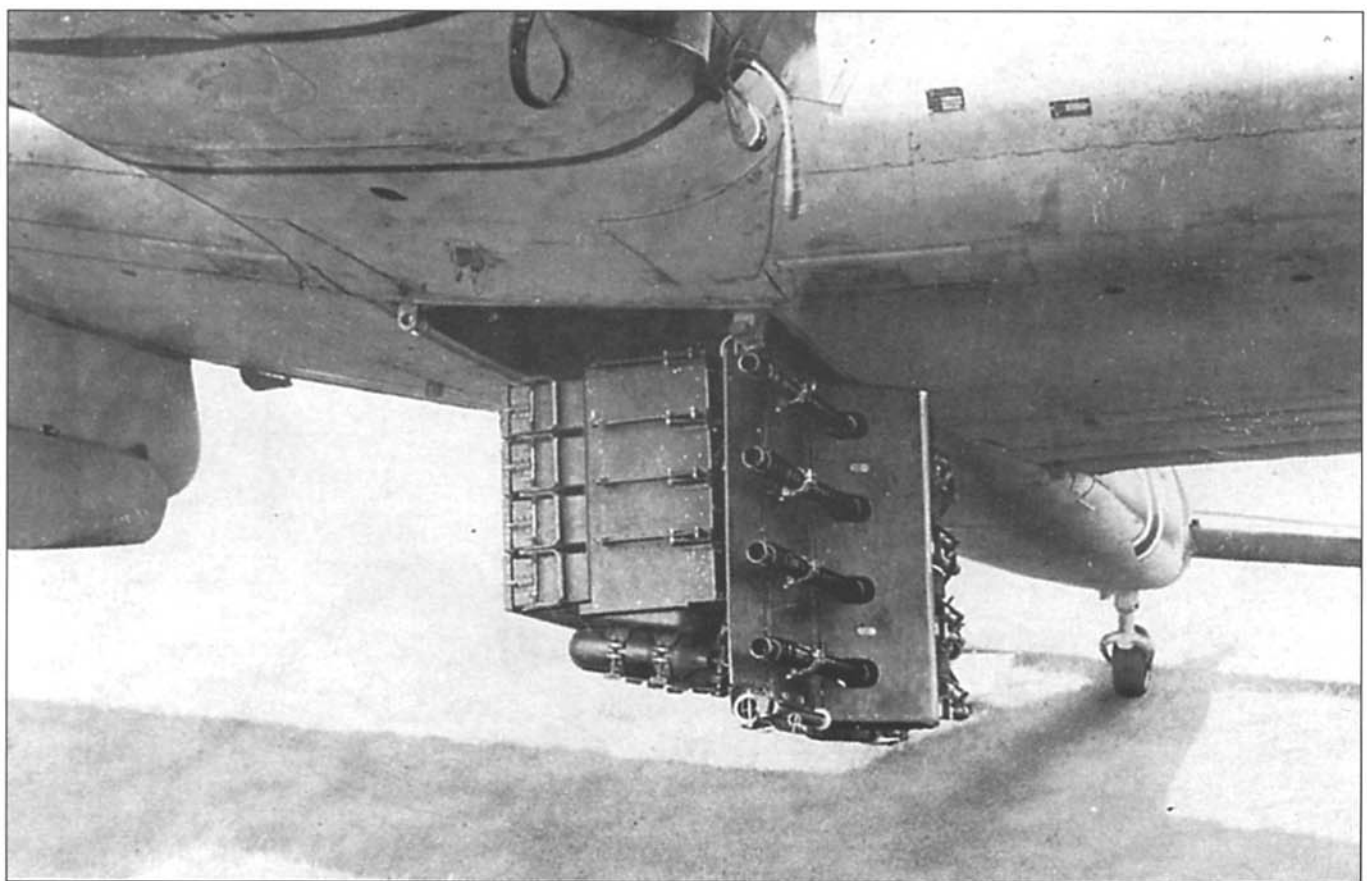
Прорисовка варианта установки четырех пулеметов MG 17 на He 129B-1 и B-2.

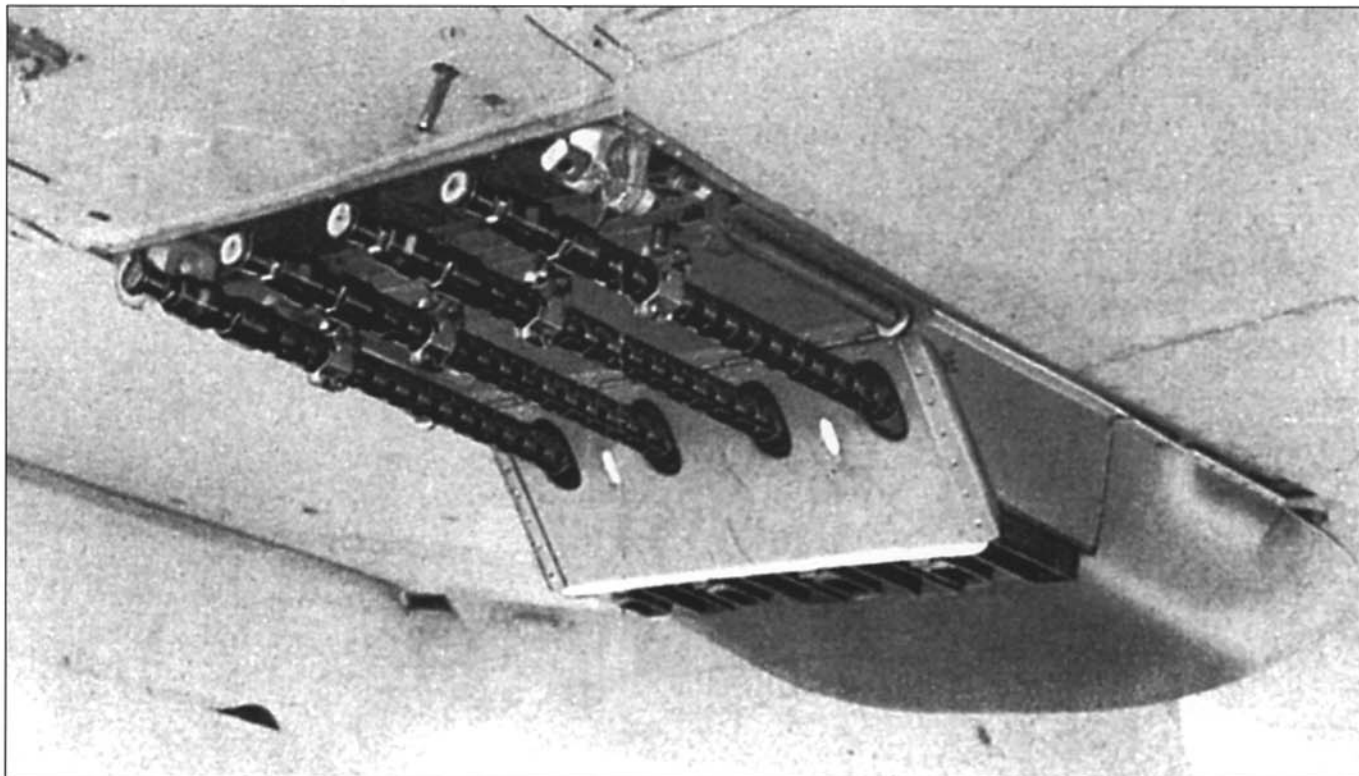


Экспериментальная установка четырех 7.92-мм пулемета MG 17 с 1000 патронами на каждый ствол. Это был первый He 129B-1 (W.Nr. 0151, KG+GI), который использовался для подобного рода испытаний.

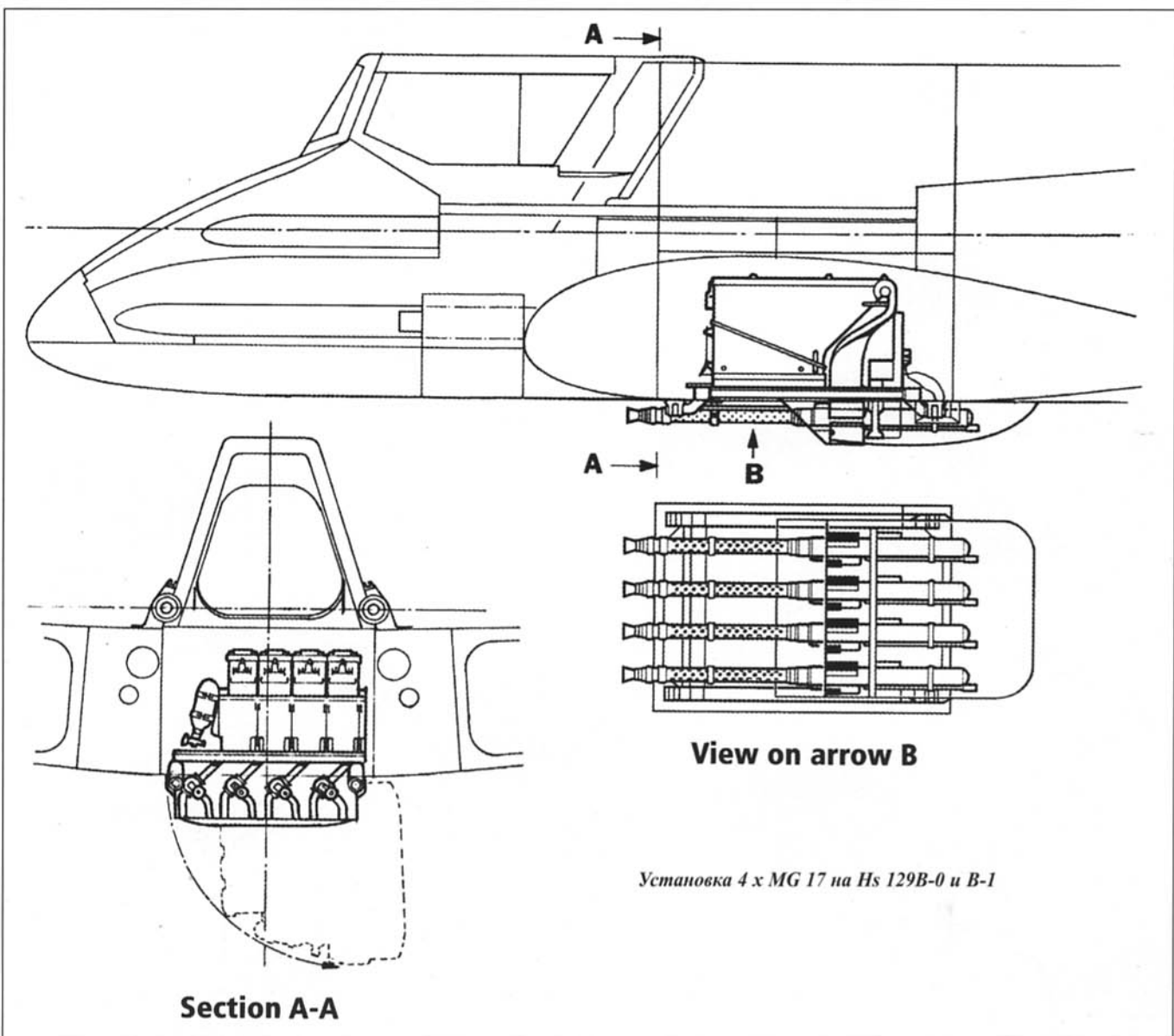


Две фотографии деталей установки пулеметного вооружения.





Еще одна фотография установки батарей пулеметов.

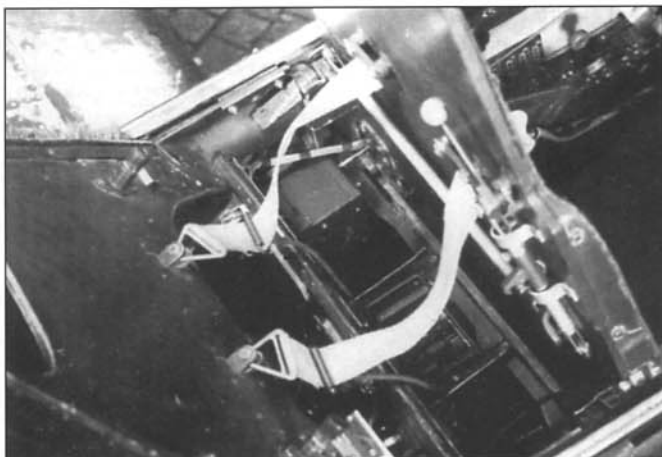




После производства малой предсерийной партии А-1, оснащенных двигателем «Аргус» As 410, «Хенцелю» была заказана партия истребителей с французскими двигателями «Гном-Рон» 14М 04\05, получивших обозначение В-0. Характерным отличием этих самолетов была другая конструкция фонаря. На фото первый самолет этой серии (W.Nr.0016, KK+VI). Обратите внимание на Т-образную антенну, смонтированную в носу и миномет SG 113А. Интересно, что на заднем плане можно рассмотреть его конкурента - Fw 189.



Еще одна фотография W.Nr.0016 с горизонтально стреляющим минометом SG 113А. Обратите внимание на то, что радиокод не нанесен на привычном месте.



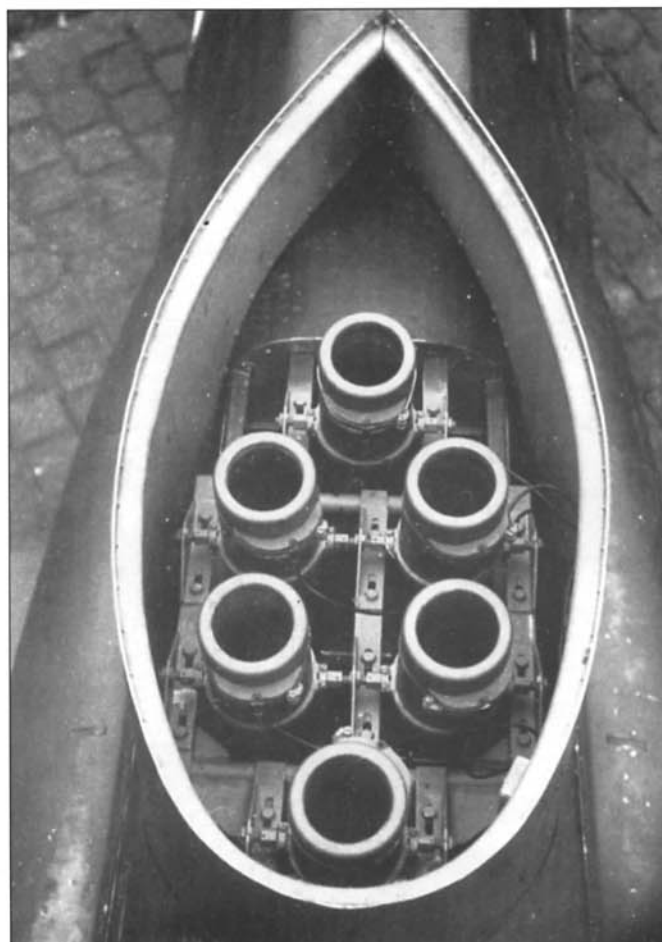
Установка радиоактиватора миномета сразу за сиденьем пилота.



Снаряд для миномета, масса 1.5 кг, калибр - 75 мм



Радиоактиватор миномета, рядом для сравнения - спичечный коробок.



Вид сверху на миномет SG 113A.



Две фотографии брошенного Hs 129B-2, вероятно W.Nr. 140499. Этот самолет вместе с двумя другими использовался в программе по испытанию нового оружия. К сожалению информации о том, где сделано фото нет, вероятно во дворе захваченного союзникам Института аэронавигационных исследований в Брауншвейге.

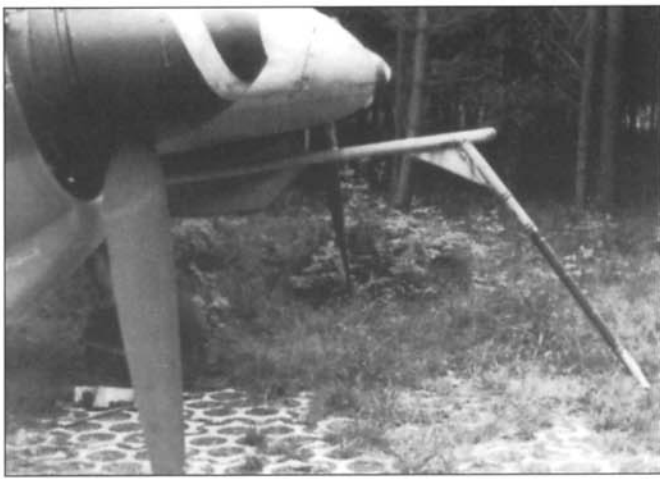
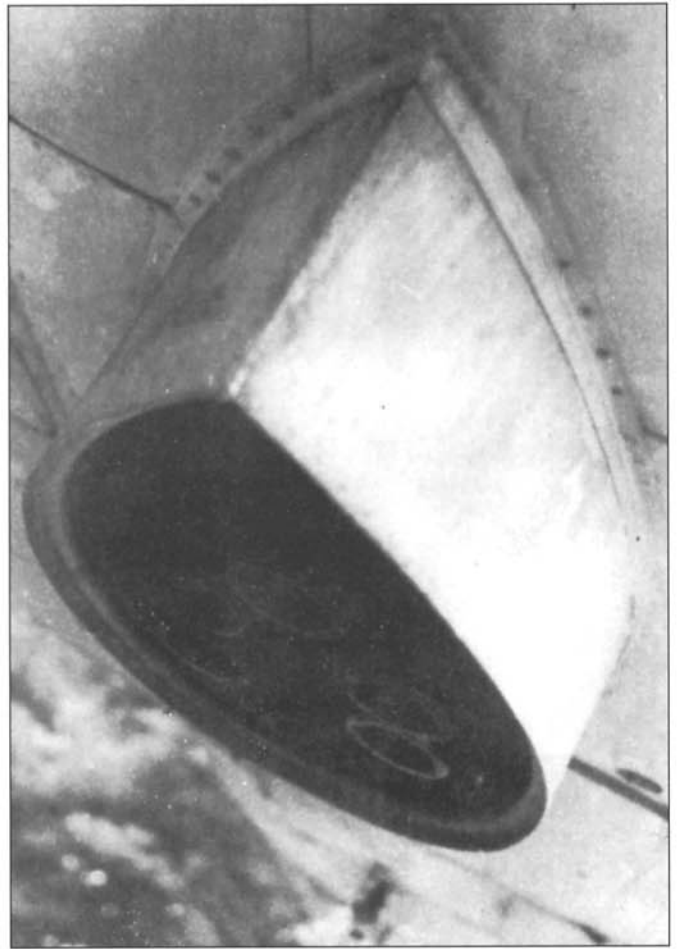
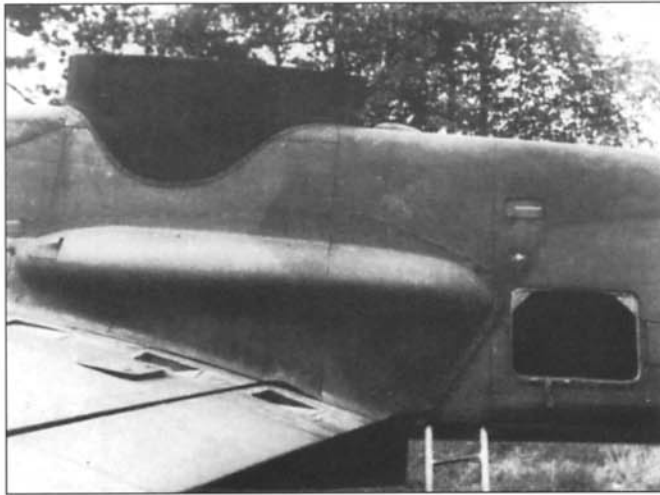
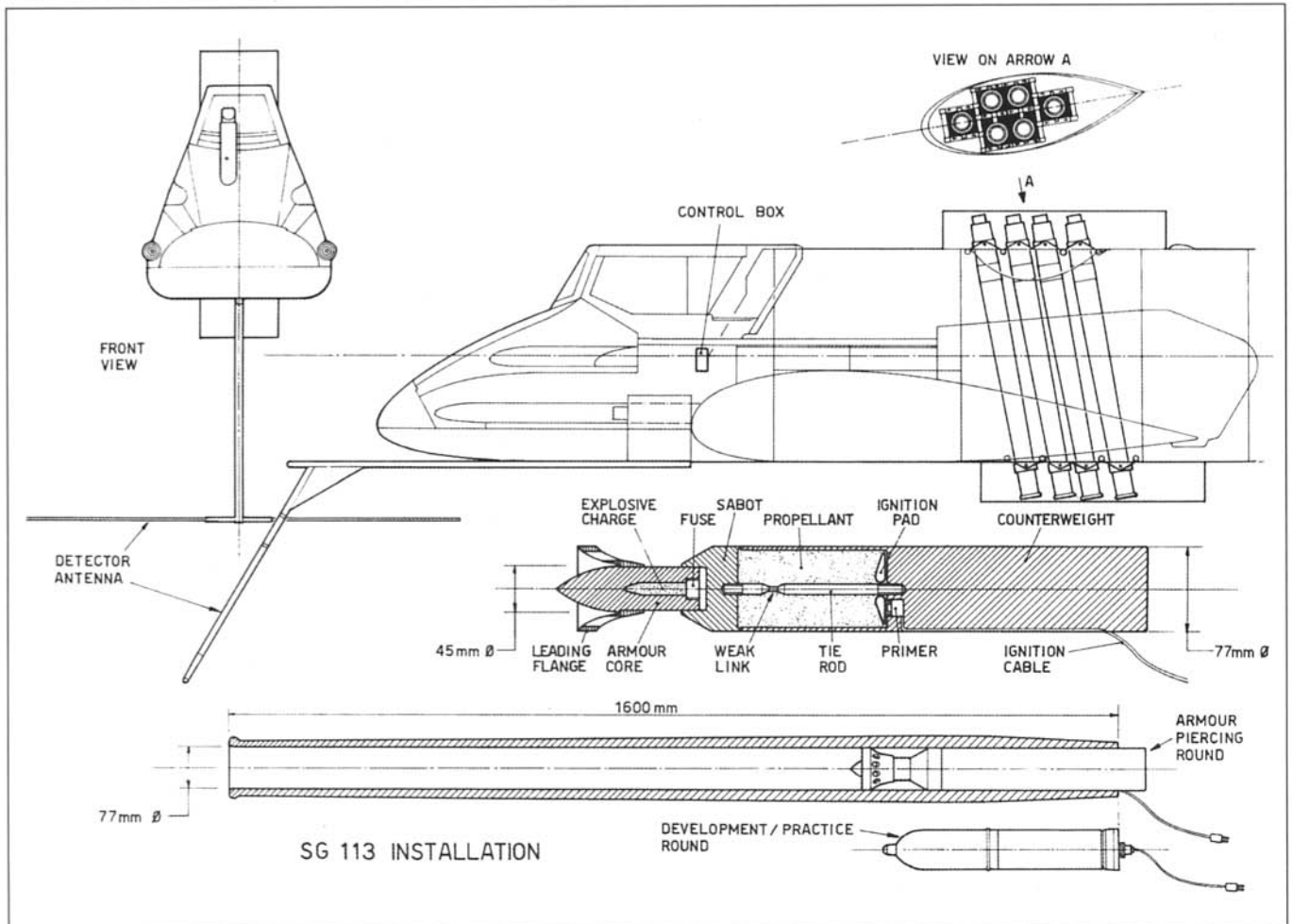


Фото T-образной антенны обнаружения цели.



Два фото установки SG 113A на Hs 129B-2, W.Nr. 0249. На правой фотографии хорошо видны стволы оружия, направленные вниз.





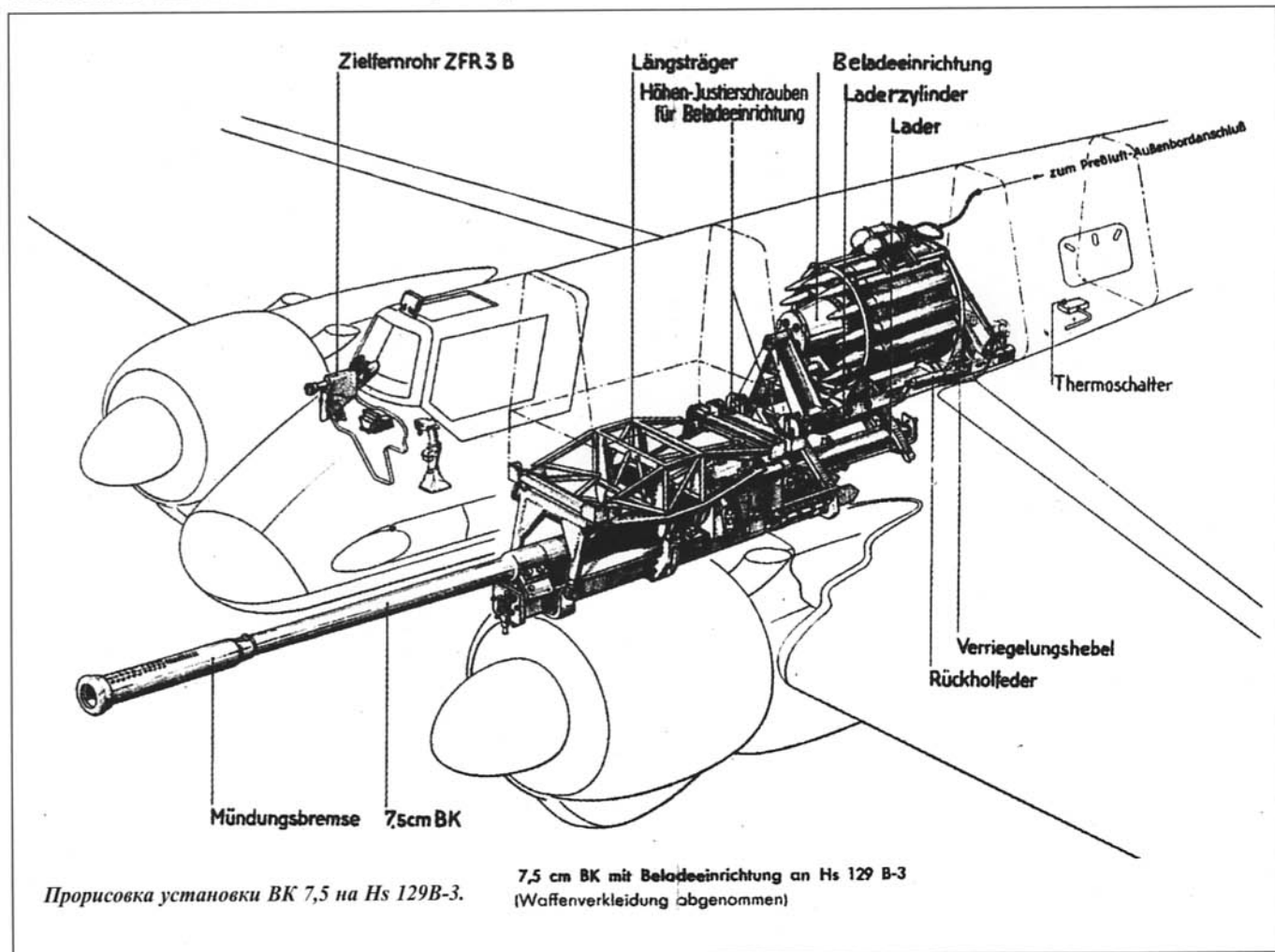
Три фото (слева направо) применения мины SG 113А против советского танка.

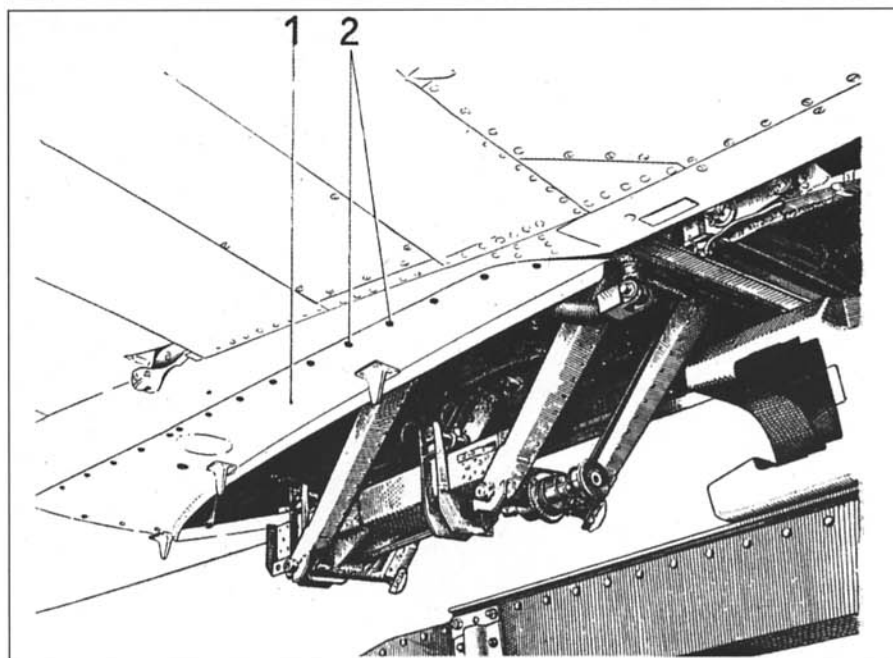
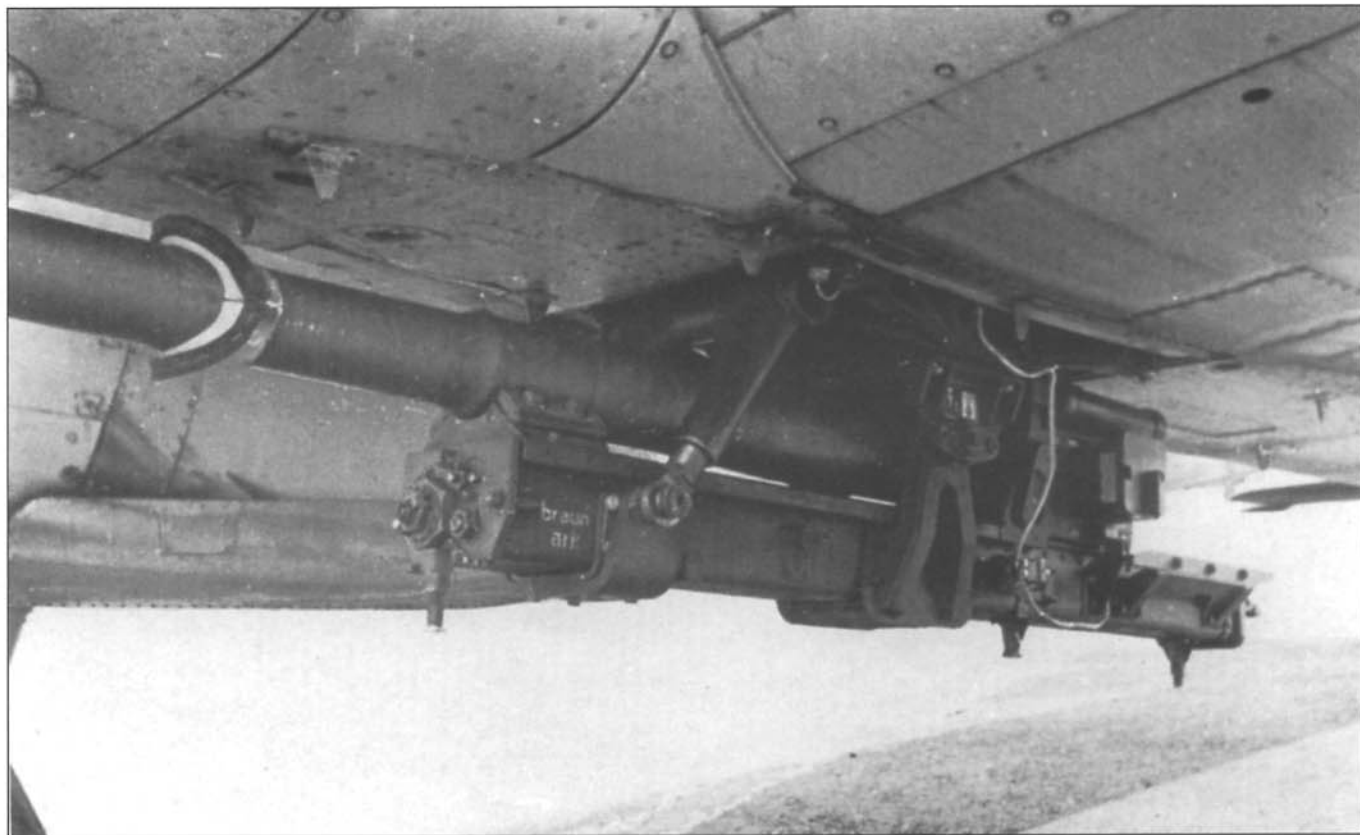


Два фото Hs 129В-2, W.Nr. 141258 код ВН+ZС с деревянным макетом PaK 40. Самолет использовался для испытаний самой возможности применения такой пушки на штурмовике. На фотографии самолет над Балтийским морем. Обратите внимание на переднюю мачту для установки аппаратуры фиксирования результатов.

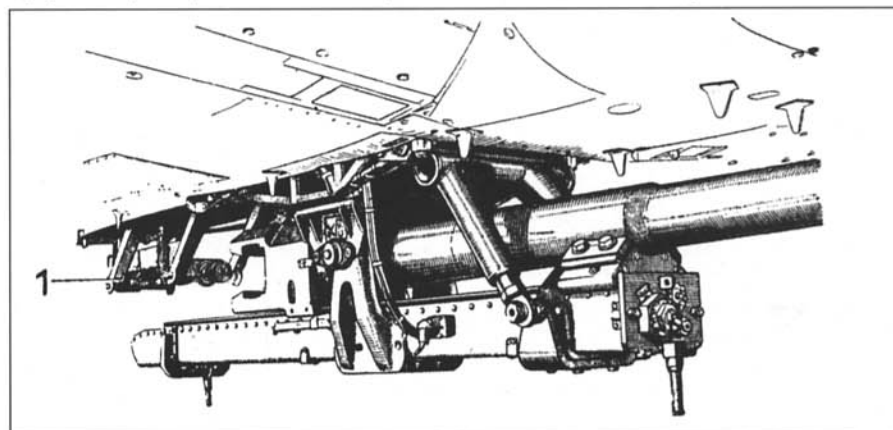


Окончательный вариант Hs 129C-1. Был построен единственный экземпляр Hs 129C-1V4, W.Nr. 220001, вооруженный 75-мм пушкой BK 7,5. Боекомплект - 16 бронебойных снарядов. Для того, чтобы как то компенсировать сильную отдачу оружия с самолета было снято все другое вооружение, поставлены металлические накладки. После нескольких испытательных полетов программу остановили 13 июля 1944 года из-за смены ориентиров.





Прорисовка узлов установки 7,5-см пушки: 1 - панели; 2 - болты крепления.



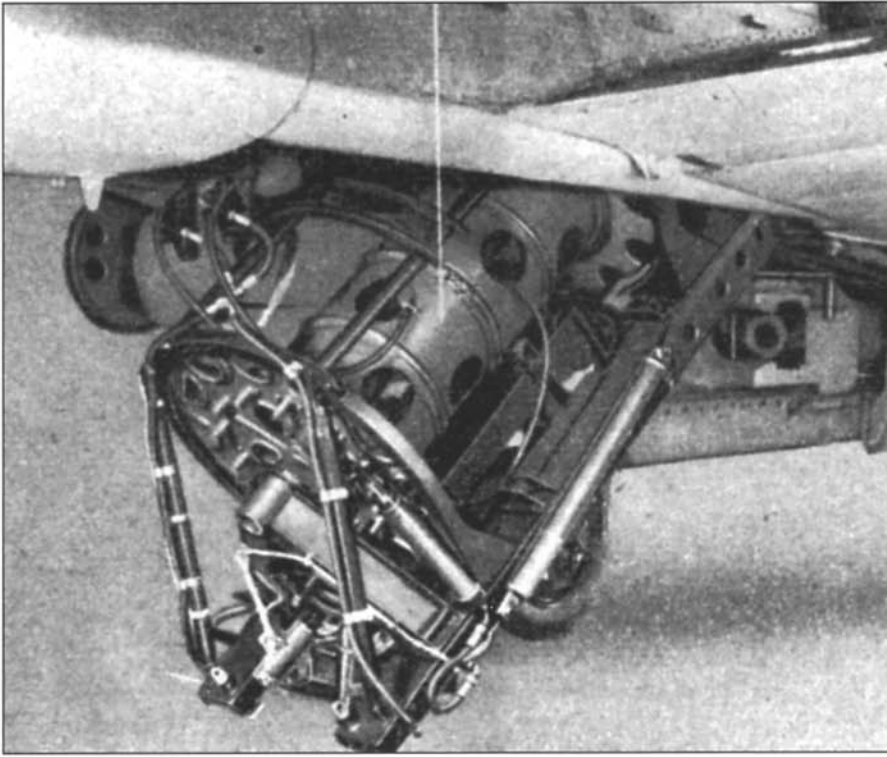
Прорисовка установленной 7,5-см пушки: 1 - магазин опущен вниз.

Более детальное фото установки 75-мм пушки PaK 40. На фото не виден магазин и механизм автоматической перезарядки, которые располагались с другой стороны.

В-3: идеальная оружейная платформа

В начале 1944 года командование Люфтваффе потребовало принять на вооружение штурмовик с противотанковой пушкой большого калибра. Это было вызвано прежде всего появлением современных советских танков и самоходных орудий. На заводе «Хеншеля» стали вестись работы по установке на Hs 129 очень эффективного противотанкового орудия PaK 40L. Само орудие подверглось некоторой модернизации, прежде всего это касалось пневмно-электрического пуска и демпфирования отдачи и в результате получило обозначение ВК 7,5. Снаряд из такого орудия вылетал со скоростью 932,7 м/сек и пробивал 130-мм броню на расстоянии 1000 метров под углом 90 градусов. Под углом 30 градусов пробивная способность составляла 95 мм. Этого было достаточно для поражения 46-тонного ИС-2. Скорострельность пушки составляла 40 выстрелов в минуту, что позволяло летчику в одном заходе выпустить 3-4 снаряда. В случае аварии был предусмотрена возможность сброса подфюзеляжной gondолы с пушкой, что увеличивало маневренность самолета и соответственно шансы на спасение.

Установка достаточно мощной пушки потребовала усиления центральной части фюзеляжа и других элементов конструкции. В январе 1944 года шесть только построенных Hs 129 В-2 были переоборудованы для установки ВК 7,5. Кроме собственно gondолы с пушкой вместо стандартного Revi С 12



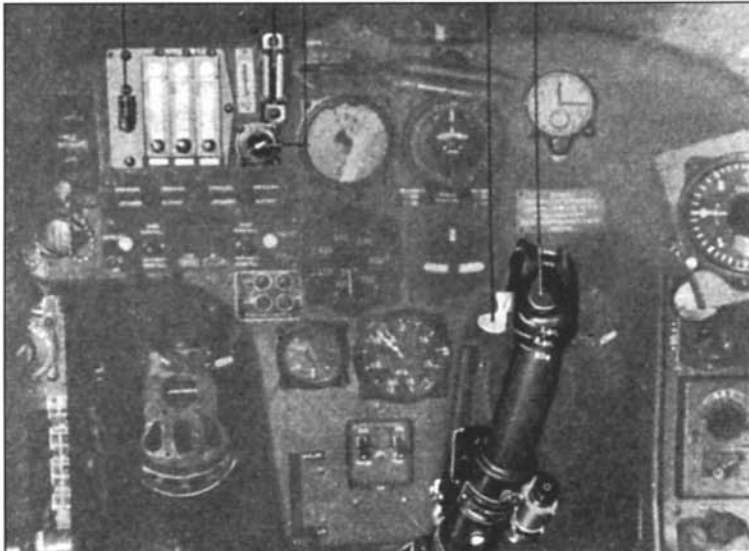
Механизм подачи снарядов в опущенном состоянии: 1- снаряды.

был установлен новый прицел Zielfernrohr ZFR 3В. После таких серьезных изменений потребовалось изменить и обозначение - так на свет появился В-3.

Официальные испытания В-2 (W.Nr. 141258, ВН+ZS) с деревянным макетом ВК 7,5 начались на авиабазе Травемюнде в мае 1944 года. Летчикам-испытателям пришлось привыкать к технике пилотирования, так как ствол пушки выходил за обводы самолета на 1 метр.

В марте только один В-2 был переоборудован по стандарту В-3 (W.Nr. 141292), однако на официальные испытания штурмовик был передан только 23 июня. В следующем месяце еще один Hs 129 В-2 (W.Nr. 141494) был вооружен 7.5 см пушкой и отправлен на испытания в Тарневиц. А в августе дошли руки и до третьего самолета, который стали использовать на огневых испытаниях. В ре-

1 4 5

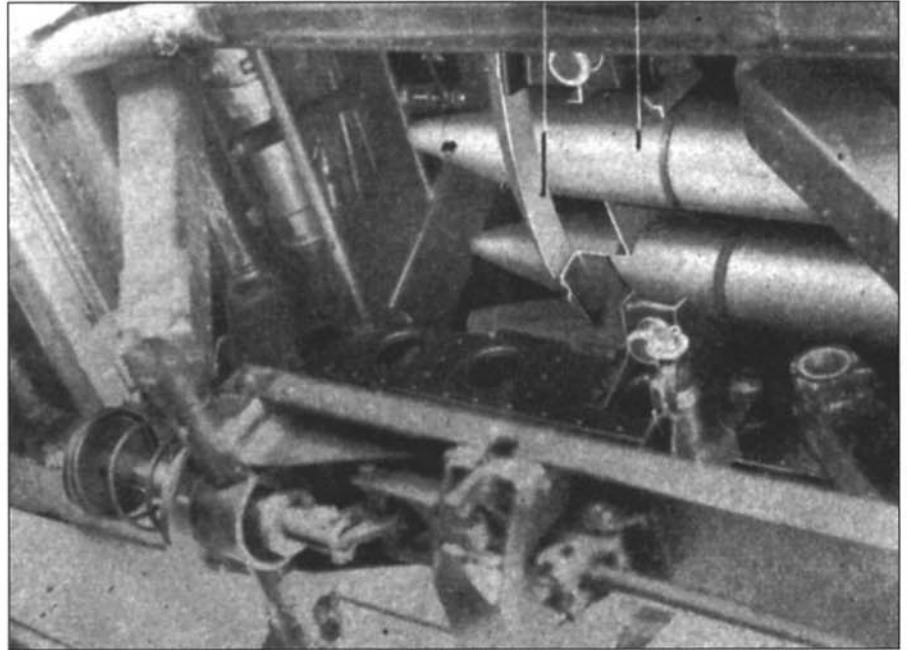


Детали управления пушкой ВК 7,5 на панели приборов: 1 - кнопка контроля; 2 - кнопка выбора оружия; 3 - кнопка открытия огня; 4 - индикатор наличия боекомплекта; 5 - указатель направления прицеливания.

зультате всего в конструкцию самолета были внесены незначительные изменения. Интересно, что при этом номера и модификации самолетов не менялись.

Первый «настоящий» В-3 (W.Nr. 162033, DT+GB) вышел с цехов завода в конце июля 1944 года. В следующем месяце были сданы еще три - W.Nr. 162034 до 162036, DT+GC до DT+GE. Первые три машины передали в Тарневиц в августе, откуда они напрямую ушли в испытательную эскадру Erprobungs-kommando 26. Это спецподразделение было сформировано на базе 11.(Pz)/SG 9 29 декабря 1943 года и базировалось на аэродроме Удетфельд. На тот момент на вооружении состояли четыре Hs 129, четыре Fw 190 и четыре Ju 87 (не считая, конечно, связанных и транспортных машин). Подразделение было расформировано 14 февраля 1945 года, а личный состав и техника переданы в состав Ergänzungsstaffel SG 151. Ранее все Hs 129 перед отправкой на фронт облетывались в Erprobungskommando Hs 129, базировавшейся в Брауншвейг-Ваггум в 1941-42 гг.

1 2



Уложенные снаряды: 1 - механизм подачи; 2 - снаряд.

Производство В-3 было остановлено в августе 1944 года из-за острой нехватки материалов и оборудования. К тому времени в разной степени готовности на заводе находилось 20 машин, причем 16 уже успели получить заводские номера (162037-162052). Но по приказу с RLM уже готовые машины были уничтожены. Таким образом, всего существовало только 23 самолета В-3: 20 построенных заново и три переделанных из В-2.

Большинство В-3 попало на вооружение 13.(Pz)/SG 9 (первые пять машин этого типа попали в часть в сентябре) и 14. Staffel той же группы (первые В-3 - в сентябре). Еще несколько таких самолетов передали в летные школы, а два остались на фирме. Последние летнопригодные В-3 отмечены по документам в составе 10.(Pz) и 14./SG 9 на 9 апреля 1945 года (согласно последнему докладу, отправленного в Берлин в составе этих подразделений было 19 В-2 и В-3).



Редкая фотография Hs 129B-3 в боевых условиях. Данный самолет был захвачен наступающими частями советской армии. По всей видимости, это самолет W.Nr. 162052 из состава IV.(Pz)/SG 9, который базировался на аэродроме Шиппенбейл (юго-восточной Кенисберга) в декабре 1944 года.



Вид сзади на Hs 129B-3 W.Nr. 162052, аэродром Шиппенбейл, декабрь 1944 года. Обратите внимание на форму килля, характерную для самолетов поздней серии.

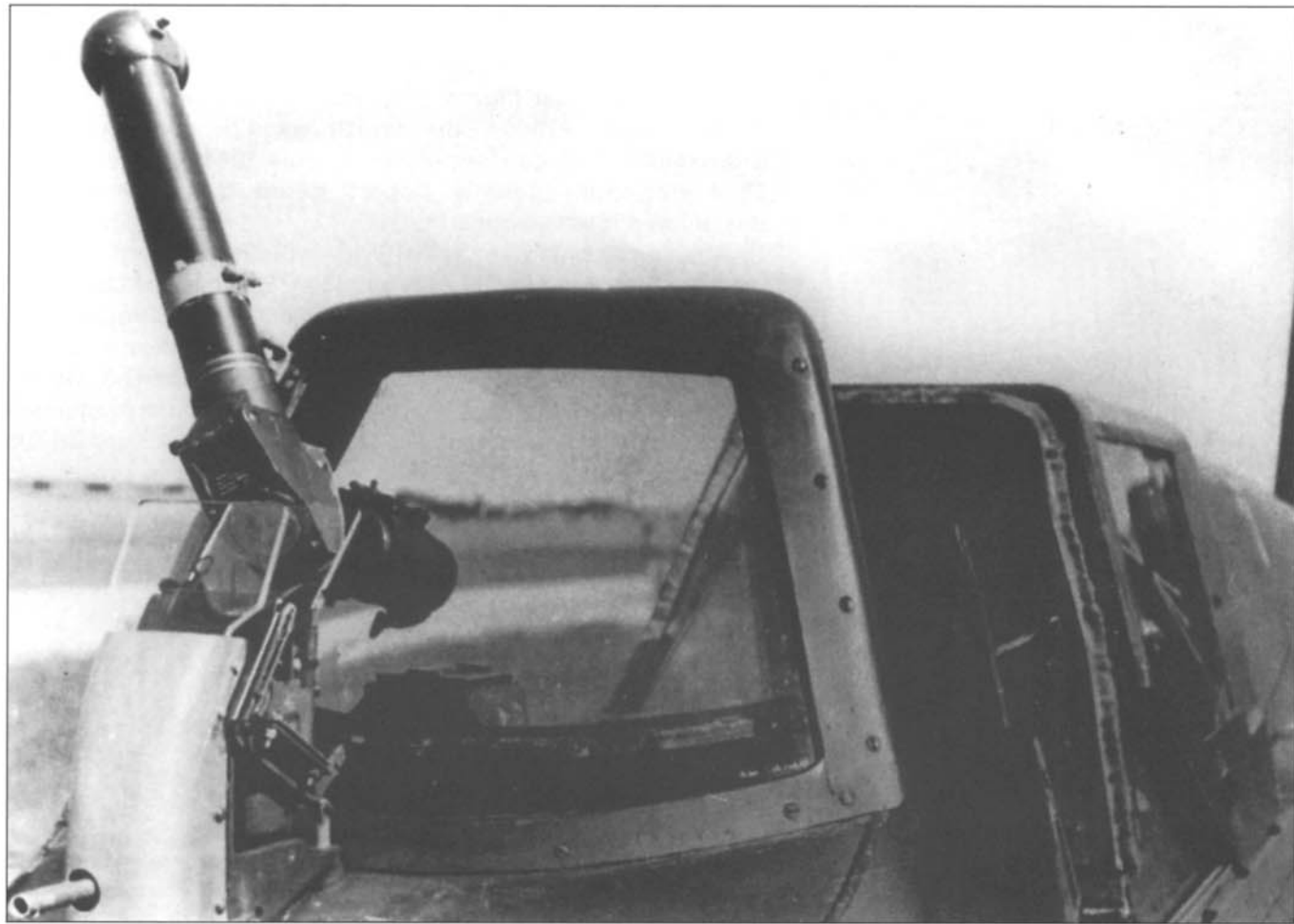
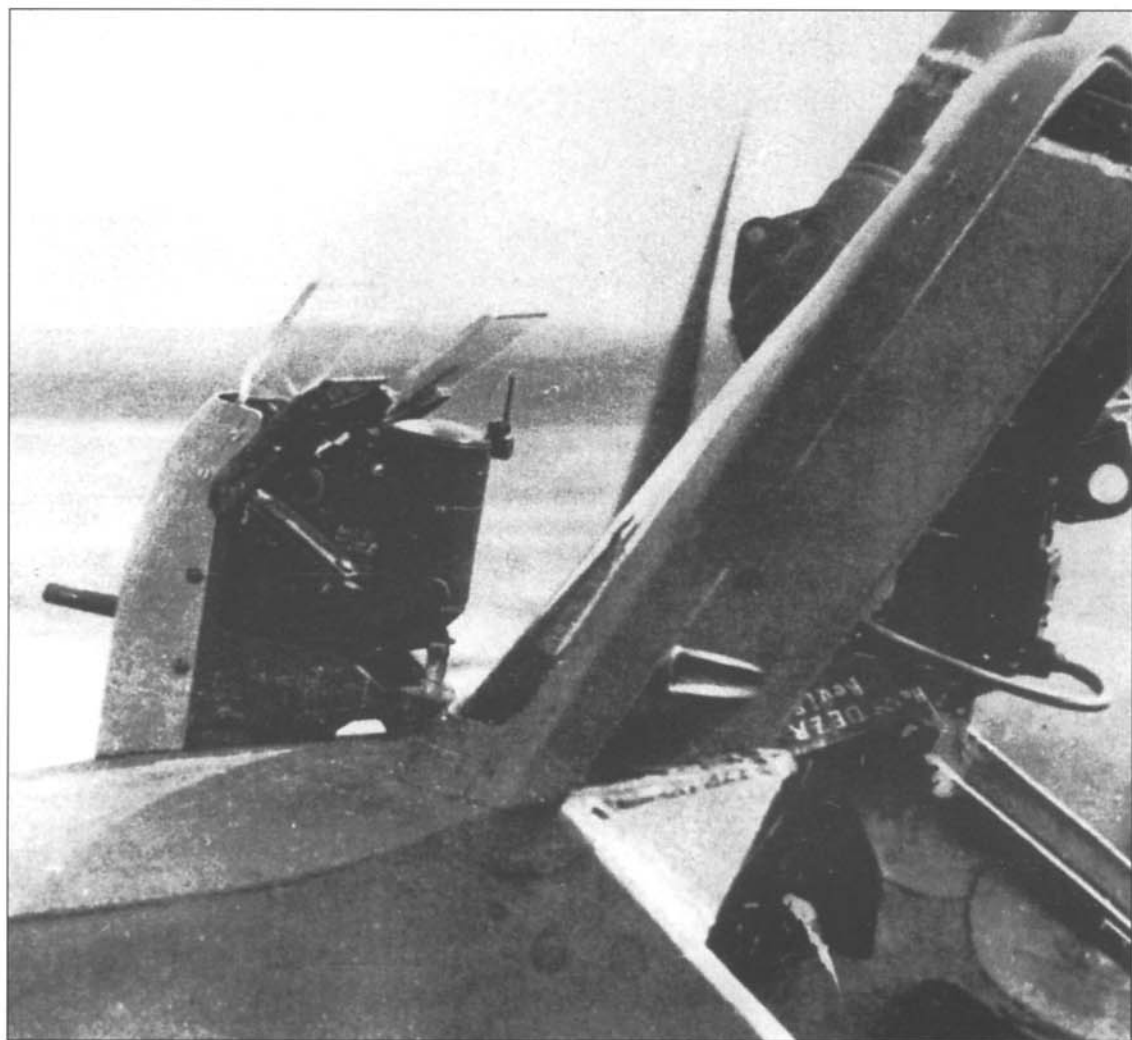
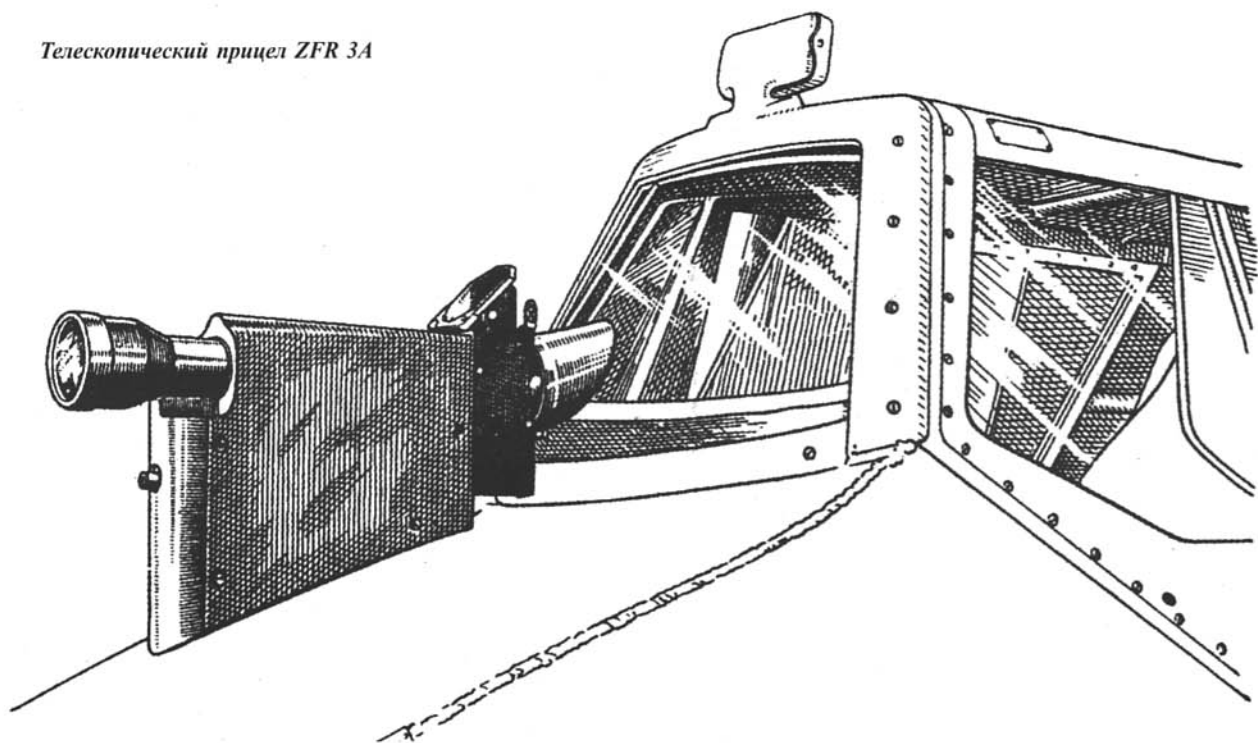


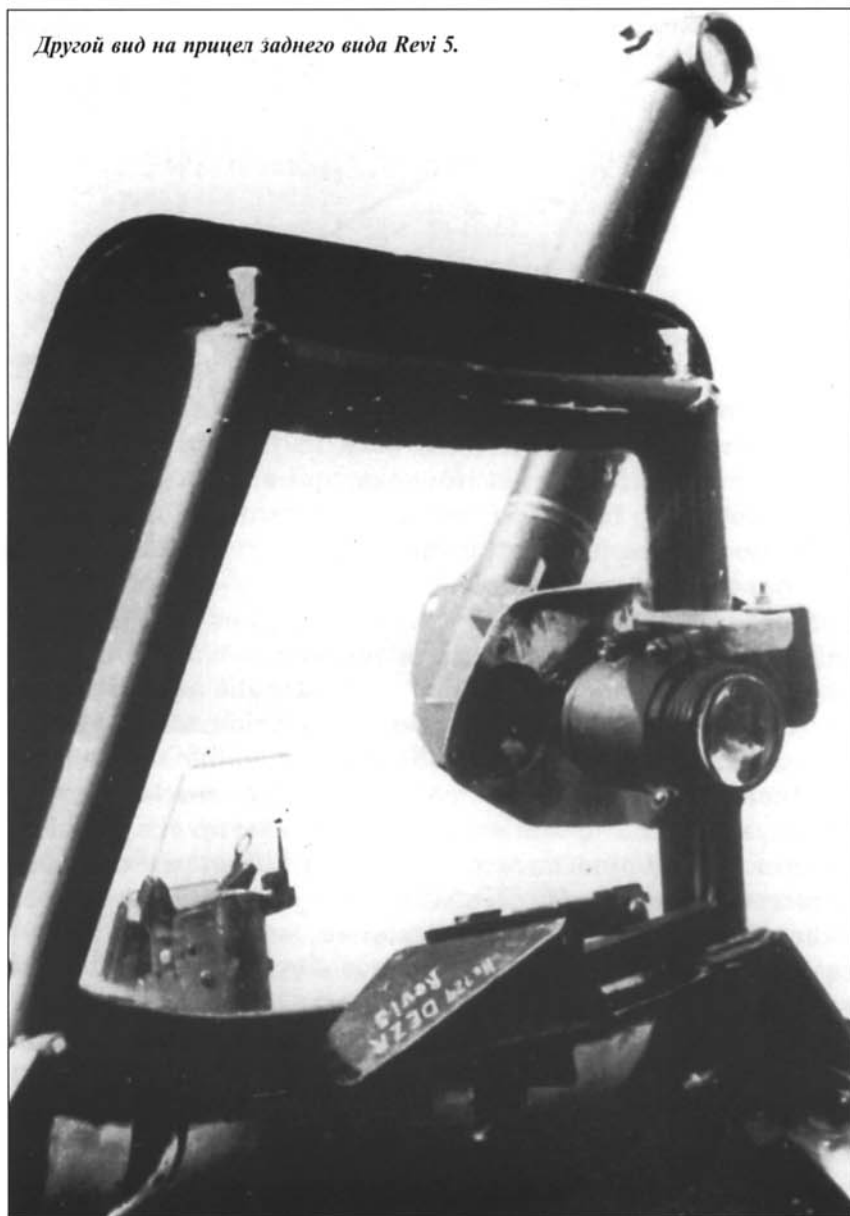
Фото прицела задне-го вида Revi 5, с помощью которого предполагалось прицеливать два задних пулемета MG 17, которые планировалось установить на Hs 129С. На фотографии Hs 129В-2, W.Nr. 0224 код DE+ZR, который на испытаниях в Тарневице.



Телескопический прицел ZFR 3A



Другой вид на прицел заднего вида Revi 5.



Последние изыскания

Несмотря на понятный всем исход войны конструкторы фирмы продолжали работу над новой модификацией штурмовика, которая должна была бы заменить В-2\В-3. Это был штурмовик С-1, который должен быть вооружен двоякой пушкой МК 103 в подфюзеляжной гондоле. На каждую пушку предполагалось иметь по 60 снарядов (в отличие от 30 на МК 101/103 (В-2)). Хотя конечно пилот мог только достаточно ограниченно наводить пушки на цель, рыская по курсу. Кроме того, предполагалось оставить два курсовых пулемета MG 17, а также поставить пару пулеметов для прикрытия задней полусферы. Для стрельбы предполагалось поставить прицел заднего вида Revi 5.

Такая конструкция была опробована на стандартном Hs 129 В-2 (W.Nr. 0224, DE+ZR) в Тарневице в 1943 году. Первоначальными планами предусматривалось не только изменение вооружения и самого «сердца самолета» - двигателя. По прежнему надежного германского двигателя не было, поэтому планировали поставить итальянский 12-цилиндровый Isotta-Fraschini «Delta» мощностью 1200 л.с.

Хотя на тот момент с двигателем существовали некоторые проблемы, но итальянцы обещали быстро их решить. Однако выход Италии из войны 3 сентября 1943 года поставил крест на всей программе. Поэтому было решено остановиться на модернизированном все том же «Гном-Рон» R14 М38 мощностью 820 л.с. По плану конструкторов установка такого двигателя могла добавить 50 км/ч к скорости самолета (по сравнению с В-2).

Однако и взлетный вес возрос на 200 кг. Тем не менее, в августе 1943 года работы по установке таких двигателей провели на В-2 (W.Nr. 0267, DQ+ZC). Но летчики - испытатели выявили на самолете ряд серьезных проблем, мало того в сентябре самолет столкнулся с Ju 88 и был поврежден. Его отремонтировали, но в практически сразу возникли серьезные проблемы с карбюратором.

Производство Hs 129 (реконструкция)

K-vo	Werknummer	Модификация	Месяц получения	Известные радиокоды	Примечания
1	1293001	Hs129V1	Май 1939	D-ONUD, TF+AM	Оригинальный проект «Хеншеля» Р 46. остановлен из-за отсутствия двигателя «Аргус» и винта. Впервые поднялся в воздух 26 мая 1939 года. Представлен Гитлеру 3 апреля 1939 года. Испытывался в Тарнивице 24 апреля 1940 года, передан в Рехлин 14 декабря 1940 года.
1	1293002	Hs129V2	Ноябрь 1939	TF+AN (не использовался)	Проект остановлен из-за отсутствия двигателя. Первый полет 30 ноября 1939 года. Разбился 5 января 1940 года.
1	1293003	Hs129V3	Апрель 1940	TF+AO	Проект остановлен из-за отсутствия двигателя «Аргус». Впервые взлетел 2 апреля 1940 года. Передан в Рехлин 31 мая 1940 года. В октябре 1940 года был передан в серию «В» и переименован V3/U-1. Первый полет с новым двигателем 19 марта 1941 года. Использовался для различных испытаний «Хеншелем». Списан в июле 1944 года.
12	1293004-1293015	Hs 129A-0	Сентябрь 1940 – май 1941	От GM+OA до GM+OL	Впервые взлетел 129 3004 1 августа 1940 года. Большинство самолетов было передано в Erprobungskommando Hs 129.
(60)	(0101-0160)	Hs 129A-1	(май 1941 – декабрь 1941)	N/A	Первоначально получили обозначение Hs 129 A-1/14M. Производство остановлено в ноябре 1940 года. 10 построенных машин (W.Nr. 0151-0160) были переименованы в В-1.
27	0016-0042	Hs 129B-0	Август 1941 - 1942	От KK+VI до KK+VZ	Первоначально обозначались как А-1. После установки двигателей «Гном-Рон» 14М получили обозначение В-0.
10	0151-0160	Hs 129 B-1	Декабрь 1941 – март 1942	KG+GI KG+GR	Первоначально получили обозначение Hs 129A-1/14M. Последние 10 А-1 получили двигатели «Гном-Рон» 14М и переименованы в В-1.
40	0161-0200	Hs 129 B-1	Март 1942 – май 1942		Первоначально были заказаны 60 В-1 (W.Nr. 0151-0210). Последние 10 машин (W.Nr. 0201-0210) были модернизированы до стандарта В-2.
(250)	(0201-0450)	Hs 129 B-1 trop	(декабрь 1941 – апрель 1942)	N/A	Тропическая версия, отменена в апреле 1942 года.
250	0201-0450	Hs 129B-2	Май 1942 – март 1943	GD+ZA - GD+ZB (0221 - 0222); DE+ZQ - DE+ZZ (0223 to 0232); DQ+ZA - DQ+ZZ (0265 - 0290); GD+CA - GD+CT (0291 - 0310); CH+SD - CH+SX (0311 - 0331); GC+EE - GC+EX (0332 - 0351); VE+NA - VE+NS (0352 - 0370); PG+MH - PG+MZ (0371 - 0389); SJ+WA - SJ+WT (0411 - 0430).	Первые 10 фюзеляжей В-1 были модернизированы до стандарта В-2. 0266 и 0267 были оставлены для испытаний. Двигатели 0266 были поставлены на С-1V4.
10+	140363-140372	Hs 129B-2			140363 и 140372 были переданы ВВС Румынии. Вероятно этот блок был больше.
40	140401-140440	Hs 129B-2	Март 1943 – апрель 1945		
50	140491-140540	Hs129B-2	Апрель 1943 – май 1943	DO+XD до DO+XZ (140491 до 140513);	140494 тестировался с пушками ВК 5 & ВК 13 в декабре 1943 и июле 1944 года.
130	140711-140840	Hs 129B-2	Май 1943	GL+PA до GL+PW (140721 до 140743); NN+KA до NN+KW (140788 до 140810);	Март 1943: на фронт отправлены 331 Hs 129 В, из которых 212 потеряны.
30	140861-140890	Hs 129 B-2	1943		
1+	141068	Hs 129 B-2	1943		141068 передан ВВС Румынии.
20	141111-141130	Hs 129B-2	1943		Сентябрь 1943: поставлено 560 Hs 129В, потеряно 383
100	141201-141300	Hs 129B-2	1943-1944	BH+ZB до BH+ZZ (141241 до 141265)	141291 & 141292 тестировались с пушкой ВК 5 в декабре 1943 года. 141291, 141292 & 140494 были вооружены ВК 7,5 по стандарту В-3. Декабрь 1943: на фронт отправлено 664 Hs 129 В, потеряно 495
1+	141335	Hs 129B-2	N/A		Летал в составе Люфтваффе. Разбился 8 ноября 1943 года. Не отмечен ни в одном официальном списке.
40	141371-141410	Hs 129 B-2	1944		
1 +	141433	Hs 129 B-2	1944		141433 на вооружении ВВС Румынии. Не отмечен ни в одном официальном списке.
100	141491-141590	Hs 129 B-2	1944	SS+LA до SS+LJ (141581 до 141590)	
80	141681-141760	Hs 129 B-2	1944	NK+DA до NK+DY (141711 до 141735)	
70	141821-141890	Hs 129 B-2	1944	RU+PA до RU+PX (141837 до 141860); SR+JA до SR+JT (141861 до 141880)	
50+	141961-142011	Hs129B-2	1944		
50	142041-142090	Hs 129 B-2	1944		
32	162001-162032	Hs 129 B-2	Июнь 1944 – август 1944		Производство остановлено в августе 1944 года, все произведенные фюзеляжи были списаны.
20	162033-162052	Hs 129 B-3	Июль 1944 – август 1944	DT+GB до DT+GU	Производство остановлено в августе 1944 года, все произведенные фюзеляжи были списаны. Последний произведенный самолет 162052 захвачен советскими войсками.
1	220001	HS129C-1/V-4		N/A	4-й и последний прототип.
ВСЕГО	1168+				

Список вариантов штурмовика, которые использовались для летных испытаний Hs 129

Январь 1944

Hs129 A-1 4 самолета использовались для тренировок, было выполнено 111 вылетов.

Hs129 B-2 18 самолетов использовались для тренировок, было выполнено 545 вылетов. Hs129 B-2 117 самолетов использовались на фронте, выполнено 1493 вылета.

Hs129 B-2 5 самолетов использовались в испытательном центре Рехлин, выполнено 17 вылетов.

Всего 4 Hs 129 A-1 и 140 Hs 129B-2

Август - сентябрь 1944

Hs 129 B-1 & B-2 5 самолетов для тренировок

Hs 129 B-1 & B-2 92 самолета переданы на фронт, выполнено 1208 боевых вылета

Hs 129 B-1 & B-2 8 самолетов использовались в различных испытательных центрах.

Hs 129 B-1 & B-2 20 самолетов использовались в резерве, выполнено 65 вылетов

Hs 129 B-3 1 самолет в боевые части

Hs 129 B-3 2 самолета в резерве

Всего: 125 Hs 129 B-1 & B-2 и 3 Hs 129 B-3

Производство Hs 129 В-1, В-2, В-3

	1941	1942	1943	1944
январь	-	3	24	30
февраль	-	3	27	25
март	-	6	30	35
апрель	-	31	33	35
май	-	18	36	35
июнь	-	18	40	27
июль	-	20	40	18
август	-	24	40	18
сентябрь	-	15	40	17
октябрь	-	33	40	-
ноябрь	-	24	40	-
декабрь	1	24	24	-
ВСЕГО	1	219	414	225

В январе 1944 года двигатели сняли вообще, так как они были нужны для нового прототипа С-1. Самолет вернули в Рехлин для наземных испытаний, где его вернули в летное состояние. Однако после завершения проекта штурмовик списали.

Ожидая получения новых двигателей, команда «Хеншеля» начала проработку нового варианта Hs 129. В результате были внесены изменения в схему бронирования фюзеляжа, что уменьшило его массу и соответственно стоимость. Однако из-за недопоставок двигателей все изменения касались исключительно состава вооружения.

Летные испытания единственного про-



Зимняя фотография: «Желтый 4» вместе с бомбардировщиками Ju 88, аэродром Орша, конец 1942 года. По всем признакам штурмовик модификации В-1. Хорошо видна 30-мм пушка МК 101 и две подкрыльевые подвески для бомб ЕТС 50.



Hs 129B-2 ранней серии из состава 8.(Pz)/Sch.G.1 готовятся к вылету против советских войск на Кубани, май 1943 года. Обратите внимание, что «Красный F» несет отметки о трех победах.

тотипа Hs 129 C-1/V4 (W.Nr. 220001) начались в Тарневице 13 июля 1944 года. Правда, в сентябре программу закрыли, а самолет списали.

Быстрый закат «убийцы танков».

В августе 1944 года все работы по Hs 129 были остановлены, а все экспериментальные самолеты были списаны. Официальная бумага гласила: «...после получения последнего самолета серии программа закрывается. Завод No. 2 закрывается. Ремонт Hs 129 на фабрике останавливается. Самолеты, приходящие на ремонт, утилизируются. Причина - острая нехватка топлива».

Это был конец шестилетней эпопеи Hs 129. В октябре 1944 года последний B-3 был отправлен в Schlachtgeschwader 9 на Восточный фронт. Один из самолетов этого типа W.Nr. 162052 (вероятно, последний, поставленный в Люфтваффе с завода) был захвачен советскими войсками юго-восточной Кенигсберга в декабре 1944 года.

Суммируя все доступные источники, можно говорить, что с сентября 1940 по сентябрь 1944 года заводом «Henschel Flugzeugwerke» было построено 1168 Hs-129 (включая все прототипы, предсерийные и серийные машины, разбомбленные союзной авиацией, 100 фюзеляжей списанных в 1944 году после закрытия программы и румынские машины). Офици-

альные цифры же опубликованные после войны оценивают производство в 1160 машин, но без раскладки по типам.

Так, количество самолетов серии «B», поставленных в боевые части, оценивается в разных источниках в 866, 875 и 876. А с июня 1942 года по август 1944 года на заводе было отремонтировано 145 Hs 129. Однако при ближайшем рассмотрении заводских номеров и данных по потерям германских и румынских машин можно сказать, что количество произведенных самолетов серии «B» несколько выше, чем обычно приводится в литературе (по разным источникам - от 890 до 894). Хотя попутно отметим также нехватку документальных данных по потерям последнего года войны.



Предположительно тот же «Красный F», совершающий облет на малой высоте аэродрома базирования. На самолете нет подвешенных бомб, а низ фюзеляжа несет следы аварийной посадки. Код G? + KZ.

Нс129 на Восточном фронте

Нс 129В из состава II./Sch.G.1 были переброшены на южный участок советско - германского фронта в начале мая 1942 года. Группа распределена по разным секторам: 4-й и 5-й штаффель был отправлен в Крым, а 6-й и 7-й - на побережье Азовского моря. На май месяц в группе числилось 43 Нс-129В. Штурмовики активно использовались для атак советских войск в прифронтовой зоне. Естественно, что основные потери самолеты понесли от огня зенитной артиллерии.

В середине мая 1942 года штурмовики были переброшены для поддержки наступления в районе Харькова. В этих боях чаще всего летчики использовали бортовое вооружение, предпочитая его бомбам. С июня большинство самолетов было перевооружено пушками Мк.101.

Вместе с наступающими частями Вермахта вглубь СССР продвигались и II./Sch.1. Группа продолжала действовать в районе Харькова до начала августа, причем радиус действия позволял летать вплоть до Ворожея. В этот период «Хеншели» наибольшими группами были разбросаны по различным аэродромам в прифронтовой зоне - прежде всего это Волчанск, Шаталовка, Орел и Курск. В августе группу перебросили на аэродром в станице Тащинскую. 5-я штаффель летала с аэродрома Орел, в то время как 8-я эскадрилья - с Морозовской. Тогда же в группу добавилось еще одно подразделение, вооруженное Нс-129: 13.(Pz.)/JG 51. Эта эскадрилья с восемью самолетами воевала в районе в юго-востоку от Харькова, после чего в середине августа была переброшена в район Ржева.

Зимой 1942 года штурмовики поддерживали германское наступление в районе Ста-

линграда, причем летно-техническому составу пришлось действовать в тяжелейших условиях русской зимы. В разгоревшихся боях потери были настолько велики, что командованию даже пришлось вернуть самолеты из под Ржева. В ноябре все наличные «Хеншели» были сосредоточены в районе Миллерово (к северу от Ростова). Однако после удачного советского контрнаступления штурмовики экстренно отвели в тыл - на аэродром Ворошиловград (ныне Луганск). В конце 1942 года 5-й штаффель вернули в Германию, где подразделение получило новое обозначение 8./Sch.G 2 и отправлено в Северную Африку. В начале декабря 8-й штаффель вернули на отдых в район Деблина (окупированная Польша).

Коренной перелом, наметившийся на Восточном фронте, потребовал от германского командования резкого увеличения «самолетов поля боя». Для этого из Северной

Советские летчики, сбившие Нс 129

№	Дата	ФИО летчика	Часть	Район	Примечание
1.	31.08.43	Голубев Георгий Гордеевич	16 гиап	Вост. Анастасиевка	
2.	25.09.43	Горин Алексей Ильич	402 иап	Вишневы	
3.	26.09.43	Гаврилин Павел Федорович	42 иап	Михайловка	
4.	27.09.43	Дугин Николай Дмитриевич	402 иап	Показное	
5.	10.10.43	Трофимов Николай Леонтьевич	16 гиап	Зеленый Луг	
6.	15.10.43	Сосегов Иван Спиридонович	15 иап	СВ Большой Утлюг	
7.	23.10.43	Шишкин Василий Дмитриевич	812 иап	зап. Владимировки	
8.	24.10.43	Андрющенко Николай Ананьевич	43 иап	ЮЗ Данилово – Ивановка	
9.	25.10.43	Максимов Иван Александрович	812 иап	10 км зап. Акимовки	Нс-129В-2 фельдфебеля Йоахима Банье (Fw Joachim Bannier) из 10.(Pz)/SG9
10.	25.10.43	Евдокимов Василий Сергеевич	15 иап	Сев. Терновка	
11.	26.10.43	Абдрашитов Шамиль Манусыпович	402 иап	свх. «Соревнование»	
12.	28.10.43	Соколов Василий Васильевич	438 иап	Зеленый Гай	
13.	28.10.43	Тарасов Павел Тимофеевич	812 иап	Нижние Серогозы	
14.	28.10.43	Василевский Егор Васильевич	151 гиап	ЮВ Кривой Рог	
15.	28.10.43	Василевский Егор Васильевич	151 гиап	ЮВ Лозоватка	В группе из трех
16.	28.10.43	Иванов Василий Митрофанович	427 иап	Зап. Кривой Рог	В паре
17.	29.10.43	Хвостов Василий Тимофеевич	151 гиап	Юж. Лозоватка	В группе из трех
18.	30.10.43	Чепинова Павел Иосифович	213 гиап	Юж. Лозоватка	
19.	31.12.43	Анкудинов Егор Ефремович	812 иап	аэр. Большая Костромка	
20.	13.01.44	Лавренев Александр Филиппович	291 иап	ЮВ Капры	
21.	14.02.44	Моргунов Сергей Николаевич	15 иап	вост. Украинка	
22.	16.03.44	Бродников Николай Васильевич	112 гиап	Зап. Малиновцы	
23.	16.03.44	Карачинский Иван Михайлович	112 гиап	Клинковцы	
24.	12.04.44	Джабидзе Давид Васильевич	43 иап	Вакуф-Кирк - Байлар	
25.	12.04.44	Маковский Спартак Иосифович	43 иап	Юж. Вакуф - Кирк - Байлар	
26.	14.04.44	Абдрашитов Шамиль Манусыпович	402 иап	сев. Софиевка	
27.	18.04.44	Егоров Алексей Александрович	438 иап	зап. Шаржки	
28.	18.04.44	Медведев Александр Иванович	438 иап	зап. выс. 180 (Яссы)	
29.	25.04.44	Тоткалов Илья Афанасьевич	213 гиап	СЗ Чимишени	
30.	29.04.44	Кожедуб Иван Никитович	178 гиап	Хорлешти	
31.	29.04.44	Кожедуб Иван Никитович	178 гиап	Хорлешти	
32.	02.05.44	Тоткалов Илья Афанасьевич	213 гиап	Энешти	
33.	30.05.44	Еремин Павел Кузьмич	16 гиап	ЮЗ Вултуру	
34.	30.05.44	Старчиков Николай Алексеевич	16 гиап	Вултуру	
35.	01.06.44	Архипенко Федор Федорович	129 гиап	Скулени	
36.	01.06.44	Графин Иосиф Игнатьевич	104 гиап	Вултуру	
37.	02.06.44	Кожедуб Иван Никитович	178 гиап	Зап. Стынка	
38.	02.06.44	Мудрецов Валентин Федорович	178 гиап	Стынка	
39.	03.06.44	Евстигнеев Кирилл Алексеевич	178 гиап	Скулени	
40.	07.08.44	Егоров Алексей Александрович	438 иап	зап. Хмельов	
41.	07.08.44	Оборин Александр Васильевич	438 иап	зап. Островец	
42.	22.11.44	Василевский Егор Васильевич	151 гиап	Будь	
43.	22.11.44	Горельцев Павел Петрович	151 гиап	Будь	
44.	22.11.44	Горельцев Павел Петрович	151 гиап	Будь	
45.	05.12.44	Козулин Борис Федорович	149 гиап	Вертешача	
46.	04.02.45	Сапьян Василий Степанович	100 гиап	СВ Лихтенберг	

Потери подразделений штурмовиков, воевавших на Восточном фронте по данным Майкла Хольма

	Дата	Боевые	Эксплуат.	Ремонт
II./Sch.G.1	мар.42	-	-	-
	апр.42	-	-	-
	май.42	5	3	1
	июн.42	5	-	-
	июл.42	6	11	4
	авг.42	-	-	-
		4	4	3
		1	1	2
Stab II./Sch.G.1	окт.42	-	-	-
	ноя.42	-	-	-
	дек.42	1	1	-
5./Sch.G.1	окт.42	-	-	-
		-	-	-
	ноя.42	-	2	1
6./Sch.G.1	окт.42	-	-	-
	ноя.42	4	2	1
4./Sch.G.1	окт.42	-	-	-
	ноя.42	-	-	-
	дек.42	3	-	-
8./Sch.G.1	дек.42	2	1	3
Panzerjagdstaffe I/JG51	авг.42	-	-	5
	сен.42	1	1	-
	окт.42	6	-	-
	ноя.42	-	-	-
4./Sch.G.2	дек.42	4	1	-
	ноя.42	-	-	-
8./Sch.G.2	дек.42	-	-	-
		6	-	2
		48	27	22
безвозвратные	ремонт	75		22
общие		97		

Африки на восток были переброшены все доступные Hs 129. Весной 1943 года большинство штурмовиков базировалось на крымских аэродромах, откуда они поддерживали германские части, ведущие бои на Кубани. Налет летчиков в те дни по германским меркам был просто сумасшедший - от пяти до двенадцати в день!

Весной командование Вермахта начало планирование операции в районе Курска, которая началась 5 июля. А уже через два дня здесь появились «Хеншеля». Летчики и тут проявили себя с лучшей стороны, уничтожив большое количество советских танков и бронетехники.

В конце 1943 года из-за огромных потерь все оставшиеся «убийцы танков» на Восточном фронте были сведены в одну Противотанковую группу, обозначенную как IV.(Pz)/SG 9. Уже в составе нового подразделения штурмовики активно участвовали в попытке отражения советского наступления в начале 1944 года. Hs 129 из 10.(PZ)/SG 9 участвовали в прикрытии эвакуации из Крыма.

Отмечены штурмовики и в операциях германской армии в Белоруссии в июне 1944 года. На этом участке фронта противнику удалось собрать 67 самолетов, из которых к концу операции 22 были сбиты, а еще 21 потеряны в авариях. Потери были столь катастрофические, что воевавшие в Румынии три подразделения «Хеншелей» были переброшены сюда.

Поэтому когда 20 августа 1944 года советские войска начали наступление в Румынии тут

им могли противостоять только румынские «Хеншеля». А после капитуляции Румынии в ходе боев в Словакии германские экипажи Hs 129 смогли лицом к лицу встретиться со своими румынскими коллегами.

На 1 января 1945 года в Люфтваффе числилось всего 39 Hs 129B в трех подразделениях (остальные части в конце 1944 - начале 1945 годов были перевооружены на Fw 190F). Оставшиеся «Хеншеля» воевали в западной Польше и западной Венгрии. В ходе боев их количество стремительно уменьшалось как из-за отсутствия запчастей, так и из-за боевых потерь. Последней крупной операцией для германских «Хеншелей» стало сражения января 1945 года в районе озера Балатон. После разгрома немецких частей остатки 10.(Pz)/SG 9 и 14.(Pz)/SG 9 были сведены в сводную группу, которая ограниченно участвовала в боях в районе Вены.

Hs 129 в прицеле советских летчиков

С штурмовиками Hs 129 летчики ВВС РККА встречались в воздухе довольно часто, особенно на последнем этапе войны. Поэтому нет ничего удивительного, что эти самолеты есть в числе сбитых у многих советских асов.

Есть и многочисленные описания боев, приводить все просто нет смысла. Приведем только наиболее характерный воздушный бой, состоявшийся 23 октября 1943 года. В тот день в 09:35 четверка лейтенанта И.В.-Федорова (два Як-1 и 2 Як-76) из 812-го иап

(265-я иад, 3-й иак, 8-я ВА) была наведена на группу немецких штурмовиков в районе Удачное - Данило-Ивановка. Прибыв в означенный район, группа Федорова заметила восемь Hs-129, летящих на высоте в 100 метров около Владимировки. После атаки Федорова один «хеншель» упал в районе Акимовки.

Десять минут спустя «яки» пошли в лобовую атаку. Несмотря на мощное лобовое вооружение, немецкие «хеншеля» предпочли избавиться от бомб и отвернули на запад. Во время преследования лейтенант В.Д.Шишкин сбил Hs-129, который упал около Владимировки. Федоров на сей раз был менее удачлив: израсходовав все снаряды для пушки, он атаковал другой «хеншель» пулеметным огнем. Противник не был сбит, но получил сильные повреждения.

В это же время смешанная группа из 291-го иап (два Як-76, один Як-1, и один Як-9г) перехватили 10 Hs-129 в районе Даниловки. В последовавшем бою старший лейтенант Логинов сбил один «хеншель» и еще один Bf-109.

Взлетевшие в 11:19 три Як-76 и один Як-1 (ведущий капитан Е.Е.Анкудинов) обнаружили два Hs-129, лежащих на фюзеляжах к юго-западу от Акимовки. Оказалось, что немцы еще не эвакуировали их после боя с группой Федорова. Группа Анкудинова несколько раз обстреляла поверженные самолеты и возвратилась на свой аэродром.

Всего в этот день 3-й ИАК сбил три Hs-129, один He-111, один Ju-87, и один Bf-109 в восьми воздушных боях.

Собрать полные сведения о всех сбитых в воздушных боях «Хеншелях» на сегодня не представляется возможным, мы собрали те разрозненные (и далеко не полные) данные, которые удалось найти в разных источниках и свели в таблицу.

В этой связи было бы интересно сравнить советские заявки на победы с данными противной стороны - благо сейчас появилось достаточно большое количество документального материала. Но при ближайшем рассмотрении оказалось, что все не так просто. Данные, приводимые в различных источниках значительно различаются. Для примера приведем данные по потерям Hs 129 по разным источникам только за 1942 год.

Итак, по данным Майкла Хольма, приводимым на <http://www.ww2.dk>, потери подразделений штурмовиков, воевавших на Восточном фронте выглядят следующим образом (см таблицу).

Таким образом, по Хольму - потери за один и тот же период составляют 75 безвозвратно и 22 ремонт (повреждения свыше 24%) итого 97 самолетов. А номерные - всего 66. То есть факт занижения в одном из источников налицо.

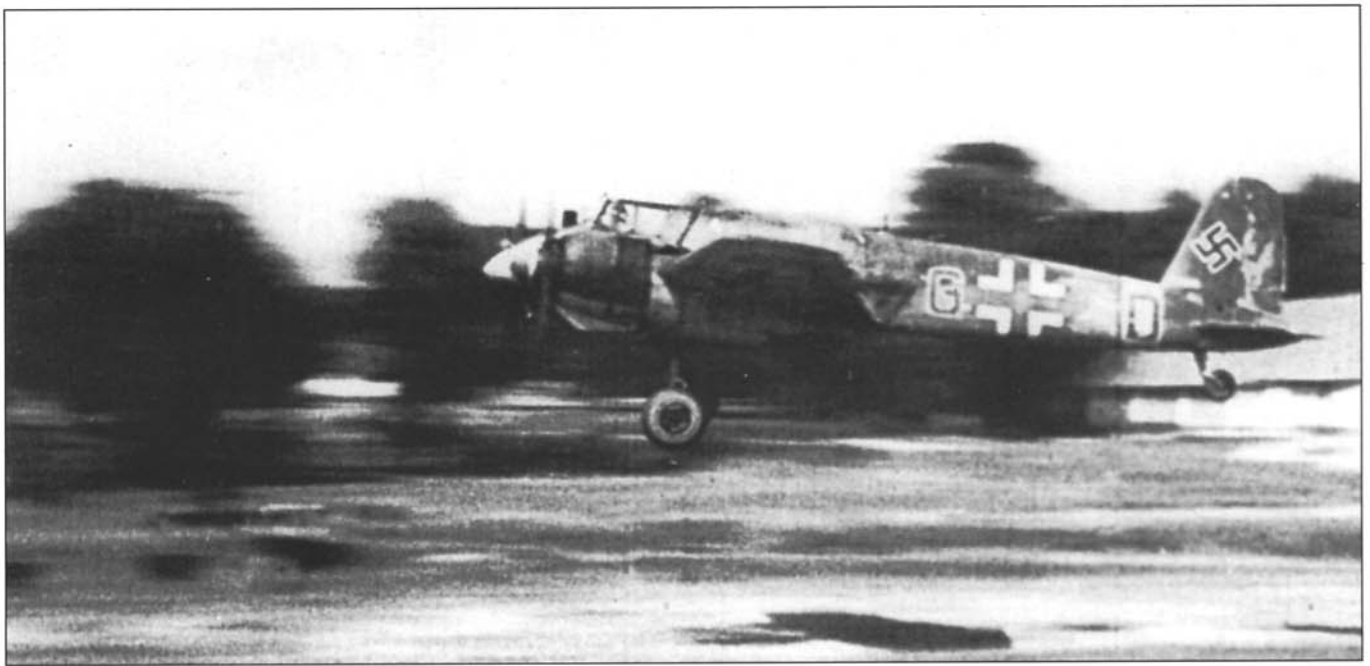
Организация штурмовых авиачастей Люфтваффе

Базовой частью Люфтваффе была эскадра, имевшая номинальный состав 100-150 самолетов в зависимости от их наличия. Существовало два разных типа организации

А вот по данным из Martin Pegg "Panzerjager Hs-129" те же потери для перечисленных у Майкла Хольма подразделений выглядят следующим образом

№	Дата	Часть	Место	Причина	Тип	Зав. (борг.) номер	%	экипаж
1.	10.02.1942		Рехлин	Сгорел	Hs 129 B-1	0154	85	
2.	12.04.1942	6./Sch.G 1	Северо – западнее аэродрома Lippstadt	Упал после остановки двигателя	Hs 129 B-1	0177	85	Uffz. Willi Elbers
3.	22.04.1942	Stab.Sch.G 1	Аэродром Lippstadt	Разбился при посадке	Hs 129 B-1	0161	15	
4.	23.04.1942	6./Sch.G 1	Lippstadt	Проблемы с двигателем	Hs 129 B-1	0175	65	
5.	05.05.1942	5./Sch.G 1	Около Запорожье	Вынужденная посадка	Hs 129 B-1	0183	100	Fw. Werner Kroft
6.	09.05.1942	Stab II/Sch.G 1	Около Керчь	Поражен ЗА, считается пропавшим б\в	Hs 129 B-1	0168	100	Hptm Max Eck
7.	22.05.1942	5./Sch.G 1	Гришино	Л-к ранен в в\п после выработки топлива	Hs 129 B-1	0189	60	Uffz. Anton Meier
8.	23.05.1942	Stab II/Sch.G 1	Украинка	Самолет сбит огнем с земли. Л-к воспользовался парашютом и попал в плен.	Hs 129 B-1	0186	100	Fw. Alfred Katzberg
9.	23.05.1942	5./Sch.G 1	Катериновка	Самолет сбит ЗА, упал. Л-к считается п\в.	Hs 129 B-1	0157 код В+(треугольник)	100	Uffz. Heinz Lammel.
10.	23.05.1942	5./Sch.G 1	Около Петровская	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0173	100	
11.	23.05.1942	5./Sch.G 1	Константиновка	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0191	100	
12.	26.05.1942	II/Sch.G 1	Барвенково	Сбит огнем с земли	Hs 129 B-1	0172	45	
13.	11.06.1942	6./Sch.G 1	Восточнее Раевка	Л-к погиб после того как самолет сбит огнем с земли.	Hs 129 B-1	0158 код В+(треугольник)	100	Fw. Willi Stein
14.	14.06.1942	6./Sch.G 1	Qu 42/59	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0188	100	
15.	24.06.1942	6./Sch.G 1	Волчанск	Сби ЗА	Hs 129 B-1	0155	100	
16.	28.06.1942	6./Sch.G 1	Черемисиона	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0176	100	
17.	28.06.1942	II/Sch.G 1	3-4 км северо-восточнее ж\д моста через р. Тим	аварийная посадка после поражения огнем с земли. Летчик ранен.	Hs 129 B-2	0208	100	Lt Hans-Hermann Steinkamp
18.	28.06.1942	6./Sch.G 1	Около Рассовец	Сбит ЗА	Hs 129 B-2	0209	100	
19.	29.06.1942	II/Sch.G 1	Крутец	Самолет поврежден, причины неизвестны	Hs 129 B-2	0210 код В+(треугольник)	30	Lt. Franz Oswald
20.	30.06.1942	5./Sch.G 1	Qu 7371	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0194	100	
21.	06.07.1942	4./Sch.G 1	Просторное	Аварийная посадка	Hs 129 B-1	0187	65	
22.	06.07.1942	4./Sch.G 1	Кобылья – Стерья	С-т потерян. Причины неизвестны	Hs 129	1179 Coded <+(белая)M	100	Obgfr. Walter Schneiber
23.	06.07.1942	5./Sch.G 1	Спасское	Сбит ЗА	Hs 129 B-2	0202	100	
24.	08.07.1942	4./Sch.G 1	Воронеж	Сбит в воздушном бою	Hs 129 B-1	0163	100	Ofw. Alfred Siekmann
25.	09.07.1942	6./Sch.G 1	Qu 8236	Сбит ЗА	Hs 129 B-1	0174	100	
26.	12.07.1942	6./Sch.G 1	Аэродром Картамышевка	Столкновение с Ju87	Hs 129 B-1	0180	20	
27.	12.07.1942	6./Sch.G 1	Аэродром Картамышевка	Столкновение с Ju87	Hs 129 B-1	0195	60	
28.	15.07.1942	6./Sch.G 1	Аэродром Сухиневка	Столкновение с препятствием	Hs 129 B-1	0199	15	
29.	18.07.1942	5./Sch.G 1	Сухиневка	Аварийная посадка	Hs 129 B-1	0181	25	
30.	22.07.1942	5./Sch.G 1	Аэродром Тацинская	Посадка «на брюхо»	Hs 129 B-1	0197	20	
31.	22.07.1942	5./Sch.G 1	Новочеркасск	Летчик погиб, причина неизвестна	Hs 129 B-2	0212 код D+(треугольник)	100	Lt. Helmut Matthaei

1.	31.07.1942	II/Sch.G 1	Фролов	Сбит ЗА	Hs 129 B-2	0203	20	
2.	31.07.1942	Stab II/Sch.G 1	Qu 2944/45	Ранен в аварийной посадке после отказа двигателя	Hs 129 B-2	0210 код В+(треугольник)	50	
3.	02.08.1942	Stab II/Sch.G 1	3 км от аэродрома Charkow-Nord	Аварийная посадка после отказа двигателя	Hs 129 B-1	0171 код « G»	95	Uffz. Rudolf Furst
4.	03.08.1942	5./Sch.G 1	Аэродром Frolov-West	Взрыв на собственных бомбах	Hs 129 B-2	0211	60	
5.	04.08.1942	II/Sch.G 1	Qu 2823	Мягкая посадка в условиях плохой видимости	Hs 129 B-2	0226 код D(треугольник)	25	
6.	06.08.1942	II/Sch.G 1	Qu 4974	Сбит ЗА	Hs 129 B-2	0223	100	
7.	07.08.1942	5./Sch.G 1	Qu 2823	Поврежден при посадке	Hs 129 B-1	0190	40	Oblt.Heinrich Otten
8.	10.08.1942	13.(Pz)/JG 51	Аэродром Дугино	Взрыв бомб	Hs 129 B-2	0247	100	
9.	11.08.1942	13.(Pz)/JG 51	Аэродром Дугино	Промазал при посадке	Hs 129 B-2	0241	80	Uffz. Herbert Widlack
10.	13.08.1942	5./Sch.G 1	Prilepy	Воздействие с земли	Hs 129 B-2	0234	100	
11.	15.08.1942	5./Sch.G 2	Ржев	Сбит ЗА, считается п\в	Hs 129 B-1		100	Uffz. Karl Wultsch
12.	17.08.1942	6./Sch.G 1	Qu 3812	Атака на земле	Hs 129 B-1	0200	100	
13.	17.08.1942	Stab II/Sch.G 1	Западнее Липовки	Ранен в результате аварийной посадки от огня с земли	Hs 129 B-2	0205	100	Lt. Arnold Plumer
14.	17.08.1942	Stab II/Sch.G 1	Qu 30671	Поврежден ЗА	Hs 129 B-2	0227	40	
15.	24.08.1942	Erg.Zerst.Gr.	Деблин - Ирена	Погиб в катастрофе	Hs 129 B-1	0153	95	Uffz.Heinz Wolf
16.	25.08.1942	5./Sch.G 1	Около Болхов	Вынужденная посадка после атаки истребителя	Hs 129 B-2	0246	60	
17.	21.09.1942	6./Sch.G 1	Около Калач	Вынужденная посадка из-за повреждения двигателя	Hs 129 B-2	0242	20	Oblt. Karl-Georg Peter
18.	22.09.1942	6./Sch.G 1	Сталинград	п\в, причина неизвестна	Hs 129 B-1	0198 Coded <+(треугольник)	100	Uffz.Franz Aigner
19.	26.09.1942	13.(Pz)/JG 51	Qu 47721	Вынужденная посадка из-за повреждения двигателя	Hs 129 B-2	0228	80	
20.	02.10.1942	6./Sch.G 1	Qu 4919	killed in mid-air collision	Hs 129 B-2	0237	100	Uffz. Walter Stanchuss
21.	02.11.1942	6./Sch.G 1	Около Elchevdomo	После атаки истребителя	Hs 129 B-2	0222	100	
22.	11.11.1942	6./Sch.G 1		Причина неизвестна	Hs 129 B-1	0185	50	
23.	16.11.1942	8.(Pz)/Sch.G 2	Недалеко от аэродрома Chemnitz (Германия)	Врезался в деревья после потери пространственной ориентации	Hs 129 B-2	0279 код DO+ZO	100	Fw. Otto Kiefer
24.	22.11.1942	8.(Pz)/Sch.G 2	Около аэродрома Herzogenaarach	Ошибка пилота. Летчик погиб.	Hs 129 B-2	0264	95	Uffz. Robert Haun
25.	24.11.1942	13.(Pz)/JG 51	Около Орша	Вынужденная посадка после отказа двигателя	Hs 129 B-2	0252	20	
26.	26.11.1942	13.(Pz)/JG 51	Витебск	Ранен огнем с земли	Hs 129 B-2	0238	50	Lt. Gunter Jolas
27.	27.11.1942	II/Sch.G 1	Западнее Nishni-Astanoff	Вынужденная посадка из-за повреждений двигателя	Hs 129 B-2	0301	20	
28.	30.11.1942	4./Sch.G 1	2 км западнее Gorbatovo	Погиб в результате огня ЗА. Самолет упал и сгорел.	Hs 129 B-2	0305 код K	100	Lt. Gunter Dahle
29.	17.12.1942	Stab II(Pz)/Sch.G 1	Аэродром Россось	Разбился по техническим причинам	Hs 129 B-2	0304	70	
30.	18.12.1942	6.(Pz)/Sch.G 1	Около Gatyuchyhe	Прямое попадание с земли. Л-к погиб.	Hs 129 B-2	0271 код <+(треугольник)	100	Ofw. Willi Lahrmann
31.	22.12.1942	8.(Pz)/Sch.G 2	15 северо – западнее Kairouan	Атака истребителей. Летчик погиб	Hs 129 B-2	0315	100	Uffz. Heinz Gustav Frohlich
32.	27.12.1942	4.(Pz)/Sch.G 1	Qu 2593	Сбит ЗА	Hs 129 B-2	0269	100	
33.	28.12.1942	4.(Pz)/Sch.G 1	Qu 2593	Столкнулся с землей	Hs 129 B-2	0283	100	
34.	28.12.1942	4.(Pz)/Sch.G 1	в Vodlanski	Уничтожен собственными войсками	Hs 129 B-2	0286	100	
35.	28.12.1942	8.(Pz)/Sch.G 2	12 км южнее Pont du Fahs	Погиб в воздушном бою с «Спитфайрами»	Hs 129 B-2	0307	100	Fw. Otto Siems



Взлет Hs 129B-2 «Красный G» с аэродрома в Литве летом 1944 года. Черная «D» нанесена на желтой полосе, характерной для Восточного фронта. Обратите внимание на изношенность окраски самолета.

штурмовых эскадр - первые обозначались аббревиатурой «SchG», а вторые «SG». Эскадры первого типа (SchG 1 и SchG 2) включали штабное звено эскадры и две группы. Каждая группа подразделялась на четыре штаффеля плюс штабное звено группы. Эскадра и штаффели обозначались арабскими цифрами, а группы - римскими. Эскадры второго типа были сформированы переобозначением прежних StG и переформированием прежних SchG 1, SchG 2 и SKG 10 в SG 4, SG 9 и SG 10.

Эскадры первого типа использовали как опознавательную маркировку равносторонний треугольник и литеры (одна впереди, другая позади фюзеляжного креста). Если треугольник был нарисован впереди креста, то самолет принадлежал к I-й группе, если нанесен позади, машина принадлежала II-й группе. Индивидуальные литеры наносились в цвете штаффеля, которые были следующими:

1-й штаффель I-й группы и 5-й штаффель II-й группы - белый
 2-й штаффель I-й группы и 6-й штаффель II-й группы - красный
 3-й штаффель I-й группы и 7-й штаффель II-й группы - желтый
 4-й штаффель I-й группы и 8-й штаффель II-й группы - голубой
 Штурмовые эскадры второго формирования (за исключением частей, вооруженных Ju 87) применяли систему аналогичную системе в истребительных эскадрах, отличаясь тем что литеры заменяли цифры. Они наносились в цветах штаффелей в следующем порядке:

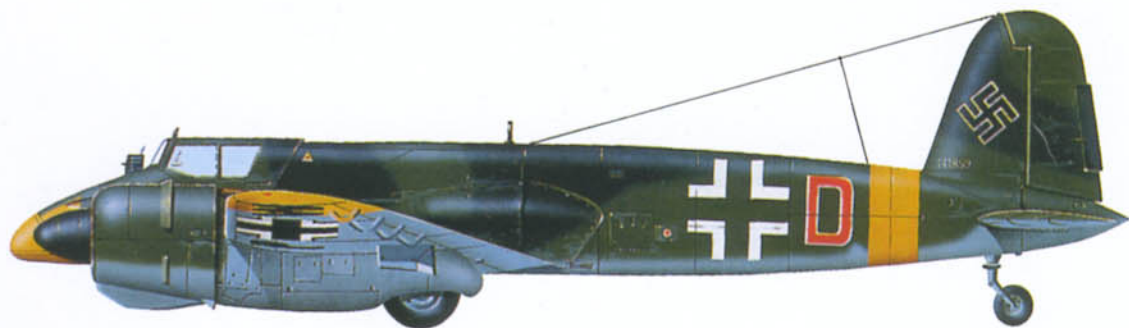
1-й штаф. I-й гр., 4-й штаф. II-й гр. и 7-й штаф. III-гр. - белый
 2-й штаф. I-й гр., 5-й штаф. II-й гр. и 8-й штаф. III-гр. - красный
 3-й штаф. I-й гр., 6-й штаф. II-й гр. и 9-й штаф. III-гр. - желтый
 Группы различались по символам, нанесенным позади креста в цвете штаффеля или черным. Эти символы были следующими:

- I-я группа - без символа
- II-я группа - горизонтальная полоса
- III-я группа - вертикальная полоса
- IV-я группа - небольшой сплошной круг

Самолеты штабных звеньев эскадры и групп использовали систему шевронов, кругов и полос аналогичную системе применявшейся в истребительных эскадрах.



Носовая часть Hs 129B-2 W.Nr. 0385 на сегодняшний день. Самолет был захвачен американскими войсками в Тунисе весной 1943 года. Отправлен в США, где летал под кодом FE-4600. Был поврежден в одном из вылетов в 1946 году. Списан. На сегодняшний день (2006 год) самолет доводится в Австралии до летного состояния. Носовая часть штурмовика представляла собой бронекabinу с толщиной брони от 6 до 12 мм.



Hs 129B-2/R1 из 9-й истребительной авиационной группы, Белоруссия, лето 1944 г.



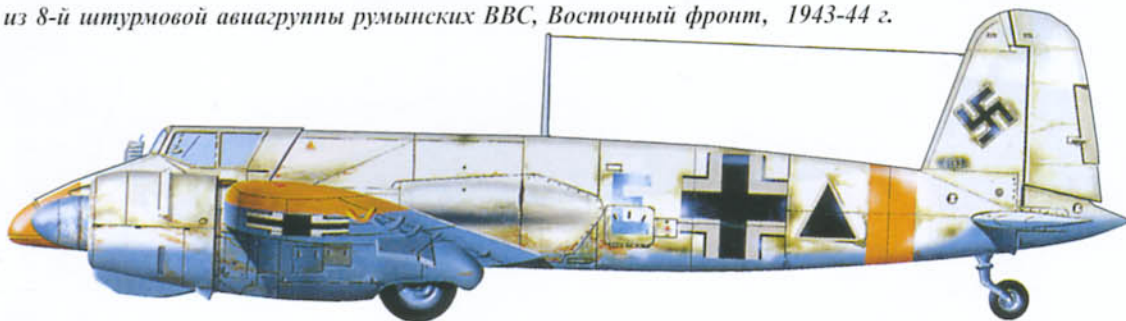
Hs 129B-2/R2 из испытательного центра в Травемюнде, 1944 г.



Hs 129B-2 из 8-й истребительной авиационной группы румынских ВВС, Украина, 1943-44 г.



Hs 129B-2 из 8-й истребительной авиационной группы румынских ВВС, Восточный фронт, 1943-44 г.

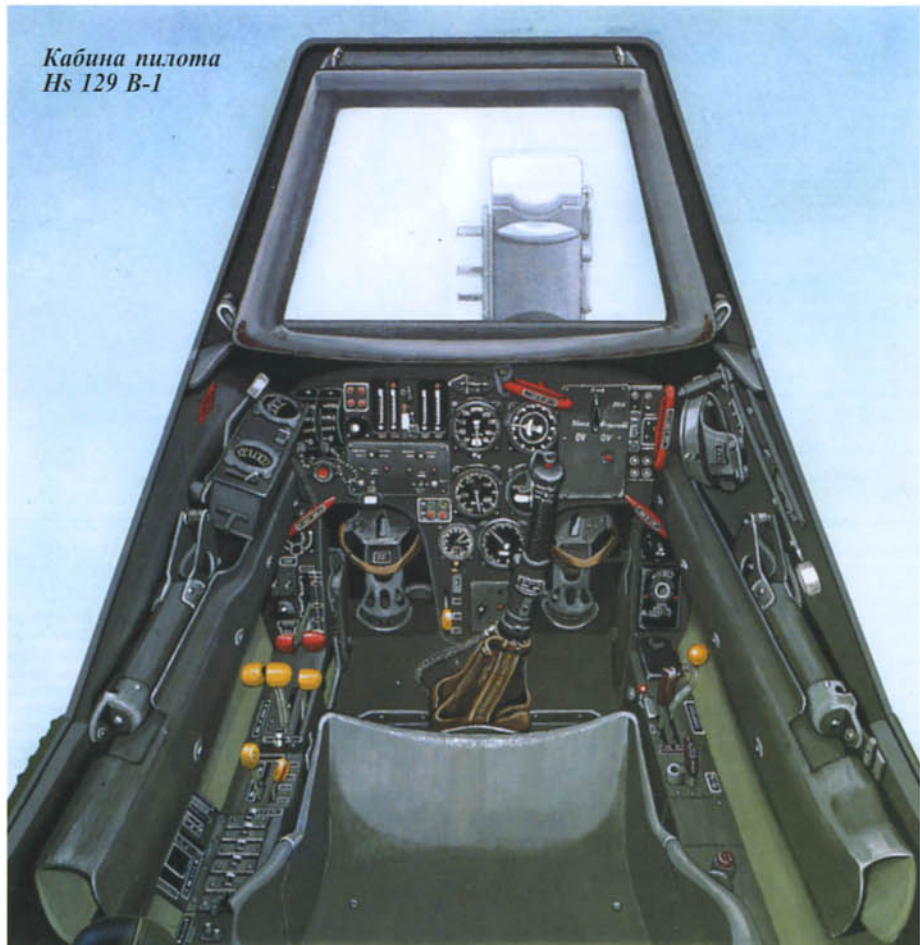


Hs 129B-1/R2 из 1-й истребительной авиационной группы, Восточный фронт, зима 1942/43 г.

Hs 129B-2/R2 из 9-й истребительной авиационной группы, Черновцы, март 1944 г.



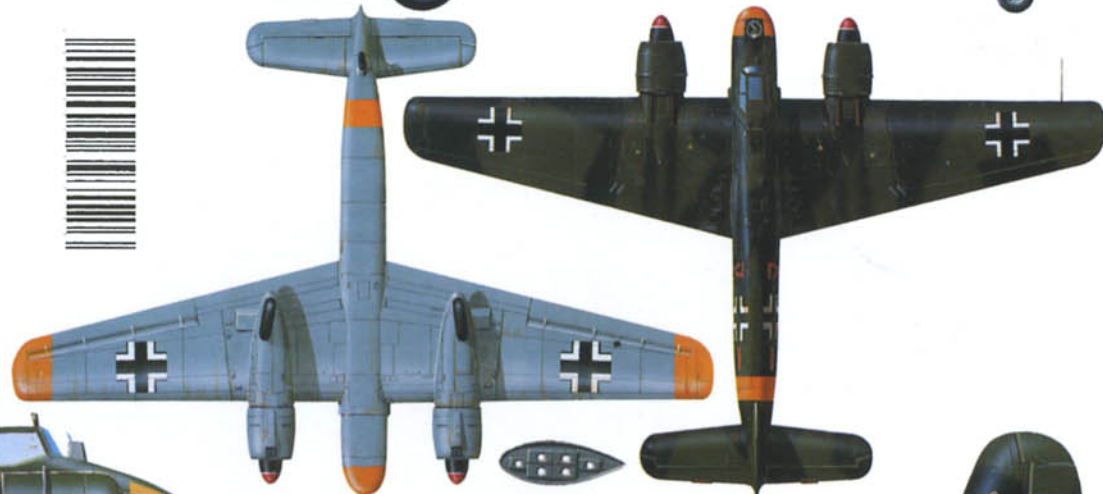
Кабина пилота
Hs 129 В-1



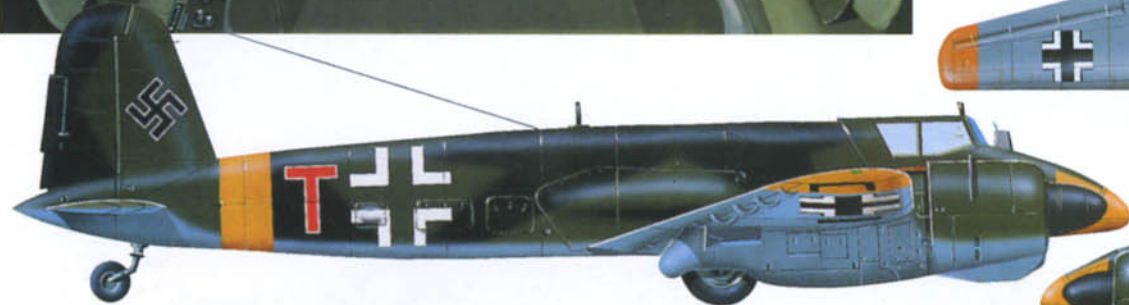
Hs 129B-2/R1 из 1-й истребительной авиационной группы, Сталинград, ноябрь 1942 г.



Hs 129B-2/R2 из 1-й истребительной авиационной группы, Восточный фронт, лето 1943 г.



Hs 129B-2 из 9-й истребительной авиационной группы, Восточный фронт, 1944 г.



Hs 129B-2 №0249, вооруженный противотанковой ракетной установкой SG 113A, 1944 г.