

Андрей Харук



«КОНДОРЫ» ЛЮФТВАФФЕ



Дальний бомбардировщик и разведчик Fw 200 «Condor»



УДК 355/359
ББК 68
Х 22

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Петелина*

Харук А. И.
Х 22 «Кондоры» Люфтваффе. Дальний бомбардировщик и разведчик
Fw 200 «Condor» / Андрей Харук. – М. : Яуза : Эксмо, 2015 – 112 с. –
(Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-79286-3

««Бич Атлантики»» («Scourge of the Atlantic») – так окрестил «Фокке-Вульф» Fw 200 «Condor» Уинстон Черчилль.

Созданный как пассажирский авиалайнер и ставший не только личным самолетом Гитлера и Геринга, но и «визитной карточкой» Люфтваффе на международных авиалиниях, с началом Второй Мировой войны «Кондор» был мобилизован на военную службу, превратившись в «воздушного капера», – дальний бомбардировщик, носитель управляемых ракет и океанский разведчик, наводивший «волчи стаи» Дёница на конвои Союзников.

Именно «Кондоры» нанесли серьезный ущерб конвою PQ-17 и повредили лайнер «Empress of Britain», вскоре добитый подлодкой (это было крупнейшее судно, потопленное немцами в годы войны). А вот дебют Fw 200 на Восточном фронте провалился – «Кондоры» понесли значительные потери под Сталинградом, а один был захвачен нашими войсками и изучен в НИИ ВВС. Еще три трофейных «Кондора» использовались Полярной авиацией СССР до начала 1950-х годов.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о создании, совершенствовании и боевом применении знаменитого самолета на всех фронтах Второй Мировой. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-79286-3

© Харук А.И., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

«Кондор» — бич Атлантики	5
История создания.....	7
Гражданские самолеты	16
«Кондоры» летят на войну	24
Варианты развития	31
«Каперский самолет».....	33
Над норвежскими водами	44
Над океаном.....	47
Против конвоев	53
Над Крайнем Севере.....	62
Сталинград.....	70
Тем временем над океаном	74
Закат карьеры	85
Трофеи.....	88
Окраска и обозначения.....	92
Эскадра KG 40: краткая история	96
Краткое техническое описание самолета FW 200C-3.....	98
Литература.....	111



«Кондор» — бич Атлантики

Над юго-западной Францией занимался рассвет. К стоящим на окраине аэродрома Бордо-Мериньяк мощным четырехмоторным бомбардировщикам «Фокке-Вульф» FW 200С-3 размеренным шагом приближались экипажи. Авиаторы были облачены в комбинезоны Kapalanzug, специально разработанные для экипажей самолетов, действовавших над морем. Карманы их были набиты продовольственными пайками, патронами для ракетниц, фальшфейерами и прочей полезной мелочью, могущей пригодиться в случае посадки на воду. Желтые надувные спасательные жилеты были уже надеты, а шлемофоны, парашюты и упаковки с одноместными надувными лодками авиаторы тащили под мышками и на плечах.

...Один за одним члены экипажей занимали свои места в просторных фюзеляжах «Кондоров». Запустив моторы, в 6:00 9 февраля 1941 г. самолеты начали выруливать на старт. Пять FW 200С-3 из отряда 2./KG40 отправлялись на океанскую охоту. Возглавлял отряд гауптман Флигель (Fliegel), остальные самолеты пилотировали обер-лейтенанты Адам (Adam), Бухгольц (Buchholz), Йопе (Jope) и Шльоссер

(Schloßer). Все самолеты несли по четыре четвертьтонные бомбы. Мишенями для них должны были стать суда британского конвоя HG53, обнаруженного накануне вечером подводной лодкой U37 под командованием лейтенанта цур зее Клаузена (Clausen). Конвой, следовавший из Гибралтара в Ливерпуль, не выполнил обычный «крюк» в сторону океана, выведивший его за пределы радиуса действий самолетов люфтваффе. Адмирал Дениц (Dönitz) решил воспользоваться этим, предприняв комбинированную атаку с воздуха и из-под воды.

Пока бомбардировщики достигли цели, U37 успела потопить два судна. Удерживая визуальный контакт с конвоем, она передавала его координаты по радио. Наконец обер-лейтенант Бухгольц услышал громкий крик радиста, едва не разорвавший его барабанные перепонки: «Конвой!!!». Цель была обнаружена около полудня, примерно в 650 км юго-западнее Лиссабона. Бухгольц заложил правый вираж, дабы лучше рассмотреть обстановку внизу. Через бинокль было хорошо видно несколько колонн судов, державших курс на север. В этот мо-

**«Кондор»
над водами
Бискайского залива
в сопровождении
тяжелого
истребителя Ju 88С**



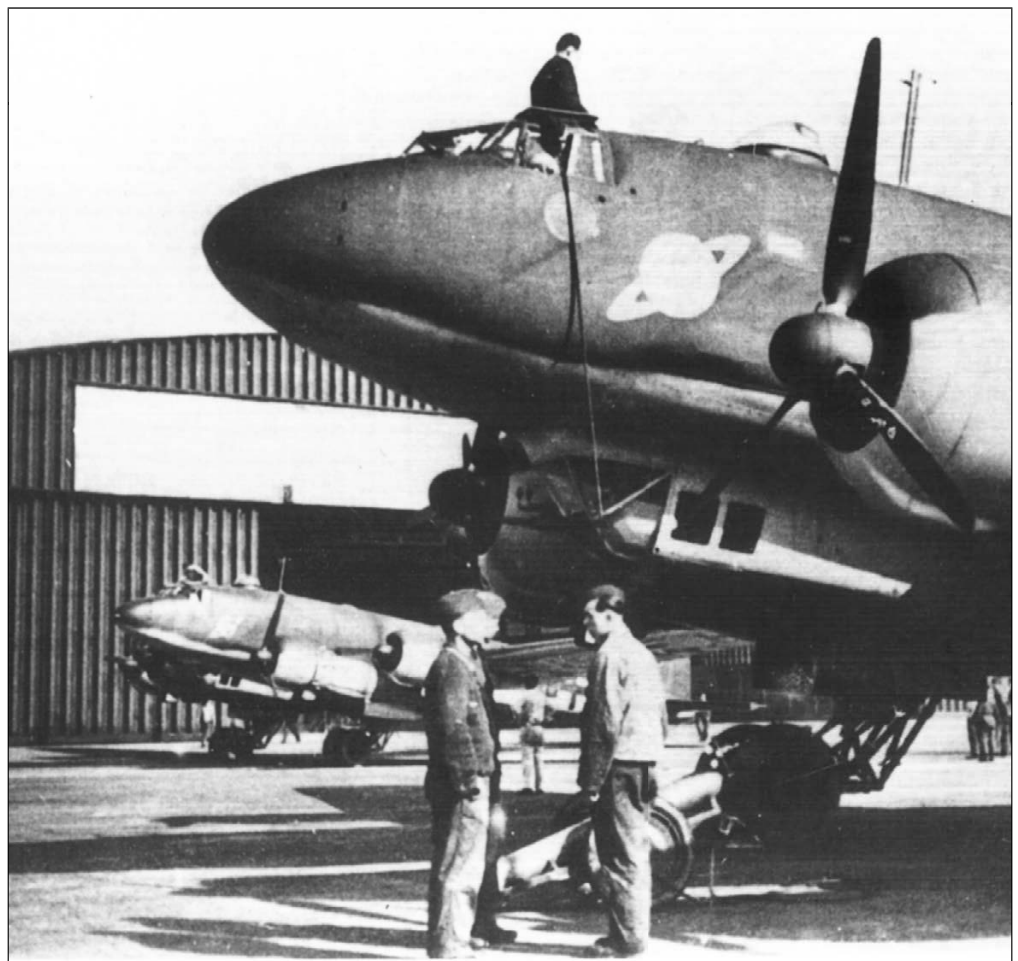
мент он услышал в наушниках голос гауптмана Флигеля, распределявшего цели между экипажами. Казалось, полдела уже сделано – противник был найден в безбрежных просторах океана. Но поразить цели было трудно: примитивное прицельное оборудование FW 200 гарантировало попадание лишь при атаке с небольшой высоты и строго перпендикулярно курсу судна.

«Боевой курс!» – раздался в наушниках голос гауптмана Флигеля. Головной самолет выполнил разворот влево, остальные машины повторили его маневр. Расстояние, отделяющее бомбардировщики от цели, начало быстро сокращаться. Вокруг «Кондоров» появились коричневые облачка – разрывы зенитных снарядов. Гауптман Флигель уменьшил высоту полета до 50 м и выполнил легкий доворот влево, дабы выйти на цель точно под прямым углом к её курсу. Когда до судна оставалось 400 м, он сбросил первую бомбу. Одновременно бортмеханик, обслуживающий 20-мм пушку в носовой установке, открыл огонь, пытаясь загнать в укрытия расчеты корабельных зениток. Мгновение спустя самолет с ревом пронесся над топками мачт атакованного судна.

«Кондор», пилотируемый обер-лейтенантом Адамом, направился в сторону транспорта «Ванеллус», сопровождаемого шлюпом «Дептфорд». Но прицельный огонь зениток проделал несколько дыр в правом крыле самолета, из которых начало струиться топливо. К счастью, бензин не вспыхнул, но Адам вынужден был прервать атаку, развернув машину в сторону побережья Португалии.

Другим экипажам повезло больше: Флигель и Шльоссер потопили по два судна, Йопе – одно. Лишь Бухгольц, считавшийся одним из лучших пилотов KG 40, не смог в том бою увеличить свой боевой счет – сброшенные бомбы разорвались у правого борта атакованного им судна. В общей сложности жертвами «Кондоров» 9 февраля стали пять судов (четыре британских и одно норвежское). В довершение ко всему, субмарина U37, воспользовавшись замешательством, вызванным налетом, сумела отправить на дно ещё одно судно. Эта операция стала кульминационным пунктом и самым крупным успехом, достигнутым совместно подлодками и самолетами FW 200 «Кондор», прозванными У. Черчиллем «Бичом Атлантики».

**«Кондоры»
эскадры KG 40
на аэродроме.
На фюзеляже
нанесена
эмблема
эскадры – земной
шар, окруженный
орбитой**



История создания

Самолет FW 200 «Кондор» был, хотя и далеко не самым массовым, но одним из наиболее известных изделий фирмы «Фокке-Вульф», основанной бывшими пилотами кайзеровских ВВС Генрихом Фокке (Heinrich Focke) и Георгом Вульфом (Georg Wulf) в Бремене в 1924 г. При этом Фокке стал техническим директором (главным конструктором) новой компании, а Вульф – летчиком-испытателем. Уже в 1927 г. Вульф погиб, испытывая один из самолетов фирмы – A19 «Энте», построенный по аэродинамической схеме «утка». Предприятие же тем временем относительно благополучно пережило великую депрессию, и даже смогло упрочнить свои позиции на авиационном рынке, поглотив в 1931 г. обанкротившегося ветерана германского авиапрома – фирму «Альбатрос Флюгцойгверке». В том же году в конструкторское бюро «Фокке-Вульф» пришел молодой перспективный инженер Курт Танк (Kurt Tank), имевший уже за плечами опыт работы на фирмах «Рорбах» и BFW. Первыми его проектами на «Фокке-Вульфе» стали учебные самолеты – одномоторный тренировочный истребитель FW 56 и двухмоторный FW 58. Когда же в 1933 г. Генрих Фокке ушел из фирмы, основав свою собственную и занявшись разработкой вертолетов, Танк возглавил конструкторское бюро «Фокке-Вульфа».

Смена «вахты» на «капитанском мостике» «Фокке-Вульфа» совпала по времени с существенными изменениями в германской авиапромышленности. Приход к власти нацистов обусловил практически полное прекращение разработок гражданских лайнеров. Разработка машин такого назначения велась только как «побочный продукт» при создании бомбардировщиков. Пассажирские варианты самолетов Do 17, Ju 86, He 111 обладали отличными по тем временам скоростными характеристиками. Вот только вместимость их была недостаточной, а комфорт в пассажирских кабинах, организованных на месте бомбоотсеков, явно оставлял желать лучшего. Правда, в распоряжении «Люфт-



Ju 52/3m
авиакомпания
Lufthansa

ганзы» имелись отличные для начала 30-х гг. трехмоторные пассажирские самолеты Ju 52/3m, пользовавшиеся заметным спросом и за рубежом. Но максимальная скорость их составляла 290 км/ч. А за океаном тем временем появлялись самолеты нового поколения – например DC-2. Это изделие «Дугласа», созданное в 1934 г., обеспечивало перевозку 14 пассажиров со скоростью 343 км/ч. Вскоре DC-2 и ещё более совершенный DC-3 появились на европейских авиалиниях, составив серьезную конкуренцию «юнкерсам».

Попытки «Люфтваффы» заказать авиационным фирмам современный пассажирский самолет поначалу встречались с резко негативным отношением со стороны рейхсминистерства авиации, считавшим приоритетным удовлетворение нужд люфтваффе и опасавшимся, что ресурсов германской авиапромышленности попро-

DC-2
авиакомпания
KLM



**Самолеты
«Люфтваффы».
На первом плане –
He 111**



сту не хватит на одновременное развитие военной и гражданской авиации. В крайнем случае рейхсминистерство соглашалось на создание машин двойного назначения – так появились пассажирские модификации бомбардировщиков Do 17, Ju 86 и He 111, не удовлетворявшие заказчика своей мизерной вместительностью.

А тем временем американские конкуренты не стояли на месте: пять крупнейших авиакомпаний заказали «Дугласу» четырехмоторный лайнер DC-4, который должен был выйти на линии уже в 1938 г. На рубеже 1935 и 1936 гг. чиновникам из ведомства Геринга волей-неволей пришлось взглянуть в лицо фактам: в Германии ничего подобного не было и близко. И если на внутренних рейсах конкуренцию Ju 52/3m ещё можно было устранить административными методами, то на международных маршрутах «юнкерсы» в самом скором времени могли быть вытеснены более передовыми «дугласами». Немцы оказались в положении догоняющего, и теперь им приходилось действовать максимально быстро. Уже в феврале 1936 г. требования к новому четырехмоторному пассажирскому самолету бы-

ли разосланы авиастроителям. Вероятно, что «Фокке-Вульф» смог неофициальным путем заполучить этот документ гораздо раньше – судя по данным из фирменного архива, предварительное проектирование началось уже 19 января 1936 г., и в тот же день были зарезервированы заводские номера для двух прототипов будущего «Кондора». По одной из версий, в январе 1936 г., когда Курт Танк отдыхал в Альпах, он встретился там с техническим директором «Люфтваффы» Штюсселем (Stüssel). Обстановка горного курорта способствовала неспешным разговорам, в которых собеседники обменивались взглядами на будущее пассажирской авиации. Танк считал, что американцы сумели в этой области вырваться в лидеры, благодаря созданию DC-2 оставив далеко позади Ju 52/3m. Чтобы вернуть лидерство германской авиапромышленности следовало немедленно заняться разработкой трансатлантического лайнера, способного работать на трассах, связывающих Европу со США. Штюссель высказался в том духе, что гидросамолеты являются слишком медленными, а четырехмоторные сухопутные машины – неэкономичны-

ми. На это Танк возразил: мол, благодаря последним достижениям в области аэродинамики вполне возможно создать четырехмоторный самолет, по топливной экономичности превосходящий трехмоторного Ju 52/3m. Так в дискуссии выкристаллизовался облик будущего самолета.

Согласно требованиям рейхсминистерства авиации, новая машина должна была перевозить 25 пассажиров со скоростью 300 км/ч на расстояние 1200 км. Состав экипажа определялся в четыре человека (включая одного стюарда). В качестве силовой установки предписывалось применить 9-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 132G мощностью 690 л.с. (развитие американского двигателя «Пратт энд Уитни» «Хорнет», лицензию на производство которого купила баварская фирма).

Конкурентом «Фокке-Вульфа» был «Юнкерс», который не только располагал огромнейшим опытом в цельнометаллическом пассажирском авиастроении, но и имел уже готовый четырехмоторный самолет – бомбардировщик Ju 89V1, создаваемый по программе т.н. «Урал-бомбера», но так и не пошедший в серию. Прототип пассажирского самолета Ju 90V1 переделывался из Ju 89V1 – даже заводской номер у самолета остался прежним. Но рейхсминистерство авиации считало, что новую машину должен строить именно «Фокке-Вульф», поскольку бременская фирма располагала свободными производственными мощностями, а «Юнкерс» был полностью загружен выпуском бомбардировщиков. Такая позиция вызвала вполне обоснованные опасения у заказчика – «Люфтваффы», считавшей, что «Фокке-Вульф», ранее занимавшаяся только легкими самолетами, вряд ли сможет справиться с поставленной задачей. Высокопоставленные представители менеджмента авиакомпаний пытались заинтересовать созданием четырехмоторного пассажирского лайнера фирму «Дорнье», у которой имелся свой вариант «Урал-бомбера» – Do 19. Однако руководство «Дорнье» отказалось – оно предпочло сосредоточиться на военных заказах, практически уйдя с гражданского рынка. Так

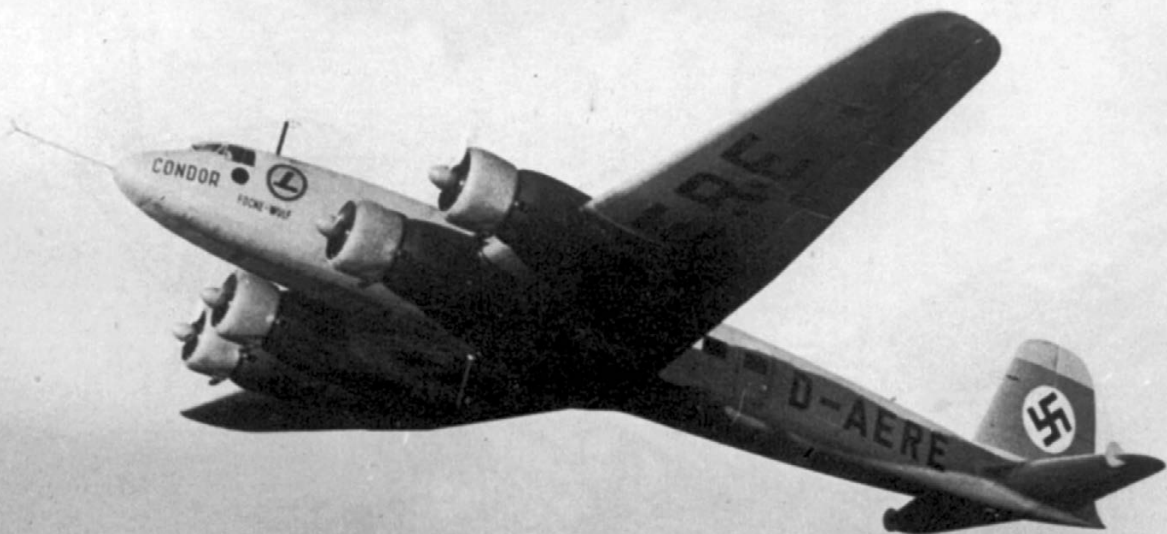


**Курт Танк
с моделью
FW 200Ка-1.
Фотография 1970-х
годов**

что выбора у «Люфтваффы» не оставалось, тем более что в ходе личной встречи с её руководителями Курт Танк смог развеять сомнения в своей компетентности.

9 июля 1936 г. «Фокке-Вульф» передала рейхсминистерству авиации техническое предложение по проекту. Спустя всего лишь четыре дня было получено предварительное разрешение на начало полномасштабного проектирования и постройку двух прототипов самолета, получившего индекс. Одновременно от фирмы потребовали представление более качественного и полного технического описания. С этим Танк сумел протянуть два года – окончательная редакция техописания была представлена рейхсминистерству лишь 9 июля 1938 г.! Благодаря этому, техническое описание полностью соответствовало прототипам FW 200V1 и V2, к тому времени уже полным ходом летавших.

Летом 1936 г. состоялась встреча Танка, Штюсселя и директора «Люфтваффы» Карла-Августа фон Габленца (Carl-August von Gablenz), в ходе которой были обсуждены вопросы проектирования нового лайнера. Габленц, являвшийся опытным пилотом, высказал ряд пожеланий, одновременно заявив, что не верит в то, что самолет взлетит раньше, чем через два года – то есть летом 1938 г. Танк, принявший вызов, ответил, что гарантирует: самолет поднимется в воздух через год. Стороны заключили пари, ставкой в котором было 25 бу-



**Первый прототип
FW 200V1 получил
гражданскую
регистрацию
D-AERE**

тылок шампанского. А 1 августа 1936 г. «Фокке-Вульф» подписала официальное соглашение с «Люфтвафзой», определявшее срок облета первого прототипа на 1 августа 1937 г. Заботясь о соответствующей рекламе для своего самолета, Танк добился присвоения ему, помимо обычного номера, ещё и названия – «Кондор».

Для конструкторов «Фокке-Вульфа» начались месяцы напряженной работы. В письме к одному из друзей К. Танк писал: «С «Кондором» у меня так много работы, что в сутках должно быть двадцать четыре часа и ещё одна ночь, чтобы все успеть. Но поскольку это физически невозможно, приходится отделять важные вещи от несущественных, как обычно бывает в нашей жизни, когда хочешь достичь успеха. Древнейшая истина, которую я никогда так ясно и отчетливо не осознавал, как сейчас. А успех? Жажду его и достигну!».

20 января 1937 г. комиссия рейхсминистерства авиации посетила предприятие «Фокке-Вульфа» в Бремене. В её отчете отмечалось, что работы по созданию FW 200 продвигаются весьма успешно – большая часть чертежей передана в цеха, необходимые для постройки прототипов материалы находятся на складах фирмы, ведется

изготовление отдельных узлов. Однако, несмотря на все усилия конструкторов и инженеров, полностью выдержать сроки не удалось. Сначала необычно ранняя и суровая зима задержала постройку сборочного ангара – на бременском предприятии попросту не имелось достаточно больших помещений, способных поместить «Кондора». Потом оказалось, что фирма BMW не успеет поставить двигатели. Но из этой ситуации вышли, закупив для первого прототипа американские моторы «Хорнет» S1E-G (760 л.с.). В середине июля 1937 г. планер первого прототипа был готов, но двигателей все ещё не было. Когда прошел обусловленный договором с «Люфтвафзой» срок, заказчик начал нервничать. 10 августа Штюссель отправил Танку письмо, в котором высказывал надежду, что «вскоре смогу поздравить с успешным первым полетом». Наконец, 6 сентября 1937 г. FW 200V1 (заводской номер WNr. 2000) впервые поднялся в воздух. Согласно устоявшейся традиции, в первый полет новую машину поднял сам Курт Танк, его напарником был Ганс Зандер (Hans Sander). Поскольку срок готовности самолета выдержан не был, Танк признал себя проигравшим пари и отправил фон Габленцу

**Прототипы
«Кондора»
во время
испытаний**





25 бутылок шампанского. Но тот, как истинный джентльмен, рассудил, что вина за задержку лежит не на Танке, а обусловлена проблемами с поставкой двигателей, и шампанское вернул. О дальнейшей судьбе этих 25 бутылок история умалчивает. Следует отметить, что во многих публикациях указывается неверная дата первого полета «Кондора» – 27 июля 1937 г. Эта дата впервые появилась в начале 60-х гг. в публикациях Уильяма Грина (William Green), и с тех пор «кочевала» по страницам различных изданий. Лишь в 1992 г. немецкий историк Гюнтер Отт (Günter Ott) смог установить истину.

По результатам первых испытаний пришлось несколько изменить очертания хвостового оперения и крыла, консоли которого получили заметную стреловидность по передней кромке. Размах крыла уменьшился с 32,97 до 32,84 м, а его площадь – со 120 до 118 кв. м. После возобновления испытаний самолет получил гражданскую регистрацию D-AERE и название «Бранденбург». 27 октября 1937 г. был выпущен с завода второй прототип FW 200V2 (WNr. 2484, D-AETA «Вестфален»), получивший предусмотренные проектом моторы BMW 132G. 27 ноября оба прототипа представили публике на аэродроме Берлин-Тем-

пельхоф. Летные испытания велись весьма интенсивно: к концу 1937 г. FW 200V1 выполнил около 90 полетов, а FW 200V2 – 60. За ходом испытаний пристально следил заказчик. Отчет Отдела технического развития «Люфтваффы», составленный по итогам первого этапа испытаний, гласил: «Испытания FW 200V1 и FW 200V2 не продемонстрировали ожидавшегося прогресса. Первоначально проявились проблемы с перегревом цилиндров двигателей, сделавшие необходимым изменение формы капотов. Кроме того, возник целый ряд замечаний, связанных с летными качествами, самое серьезное из которых касалось недостаточной поперечной устойчивости при больших перегрузках. Изменения, внесенные в горизонтальное оперение, пока не дали ожидаемых результатов, поэтому необходима дальнейшая доводка. Предлагаю передать самолет для испытаний «Люфтвафзой», даже если недостаточную устойчивость не удастся полностью исправить». Как видно из этой цитаты, FW 200 отнюдь не сразу превратился в «Кондора», поначалу напоминая в полете неопытного птенца. Но в конечном итоге большинство недостатков удалось исправить, и самолет допустили к эксплуатации на гражданских авиалиниях.

«Кондор» стал визитной карточкой «Фокке-Вульфа»



Фирма уделяла значительное внимание продвижению FW 200 на международном рынке

Справа:
Второй прототип
FW 200V2 – D-AMHC
«Вестфален»

Внизу:
Посадка пассажи-
ров в FW 200V2,
Франкфурт





Два снимка
слева:
«Кондор»
обеспечивал
пассажирам
высокий уровень
комфорта

Внизу:
FW 200V1 (D-ACON)
заходит на посадку
на нью-йоркский
аэродром Лойд
Беннетт Филд



КОНКУРЕНТ «КОНДОРА»

Самолет Ju 90 стал своего рода «побочным продуктом» программы создания четырехмоторного тяжелого бомбардировщика Ju 89 – т.н. «Урал-бомбера», так и не попавшего в серийное производство. В апреле 1936 г. Эрнст Циндель (Ernst Zindel), главный конструктор этого проекта, начал в инициативном порядке разработку его пассажирского варианта. В январе 1937 г. работы были санкционированы рейхсминистерством авиации, и проект получил обозначение Ju 90. При этом было поставлено условие: отказаться от предусмотренных для Ju 89 моторов Jumo 211 или DB 600, которые полностью резервировались для боевой авиации, в пользу двигателей другого типа. Конструкторы «Юнкерса» остановили свой выбор на только разрабатывавшемся моторе BMW 139 – 14-цилиндровой двухрядной «звезде» расчетной мощностью 1550 л.с. А после закрытия программы Ju 89 рейхсминистерство авиации разрешило использовать для первого прототипа пассажирского лайнера элементы конструкции недостроенного прототипа Ju 89V3.

Новый самолет унаследовал от Ju 89 общую схему цельнометаллического низкоплана с двухкилевым оперением и убирающимся шасси, но получил совершенно новый фюзеляж с пассажирским салоном, рассчитанным на 40 чел. Первый прототип Ju 90V1 пришлось оборудовать двигателями DB 600C (1100 л.с.) – двигатели BMW 139 попросту ещё не были готовы. Помимо гражданской регистрации D-AALU, машина

получила и имя «Der Große Dessauer» («Большой дессаурец» – завод «Юнкерса» находился в г. Дессау), унаследованное от другого четырехмоторного гиганта – «Юнкерса» G.38.

На испытания Ju 90V1 вышел 28 августа 1937 г. Поскольку работы над BMW 139 затягивались, второй прототип Ju 90V2 (WNr. 4914) получил 9-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 132H-1 (830 л.с.), представляющие собой лицензионный вариант американского двигателя «Пратт энд Уитни» S1EG «Хорнет». Самолету, совершившему первый полет 2 декабря 1937 г., присвоили гражданскую регистрацию D-AIVI, а после передачи авиакомпания «Люфтвагза» – ещё и название «Пройссен». Такие же силовые установки получили прототипы Ju 90V3 и Ju 90V4 (WNr. 4915 и 4916), облетанные 23 июня и 12 сентября 1938 г. Машины несли гражданскую регистрацию D-AURE и D-ADLH, а также названия «Байерн» и «Швабенланд».

Первым «Люфтвагзе» передали прототип Ju 90V2. Однако карьера этого самолета оказалась короткой – 26 ноября 1938 г. он разбился при взлете с аэродрома Батерст (ныне Банжул, Гамбия), где проходил испытания в условиях тропиков. В результате катастрофы, причиной которой стала поломка двигателя, погибло 12 из 15 человек, находившихся на борту «юнкерса». Ещё раньше – 6 февраля 1938 г. – был потерян Ju 90V1. Машина разбилась во время испытаний на флаттер. В хвостовой части фюзеляжа это-

**Первый прототип
Ju 90V1 – D-AALU**



го самолета специально для этих тестов установили 400-сильный двигатель, создававший дополнительные вибрации. Испытаний «юнкерс» не перенес...

Ju 90V3 и Ju 90V4 передали «Люфтвафзе» 16 июля и 8 ноября 1938 г., но второй из них вскоре вернули на фирму для доработки. Лайнер получил новые овальные кили и консоли крыла, предназначавшиеся для транспортного варианта. Авиакомпания Ju 90V4 возвратили 12 января 1940 г. Но 12 июля 1941 г. самолет забрали для люфтваффе, после чего переоснастили двигателями Jumo 211F (1320 л.с.). Оставшийся у «Люфтвафзе» Ju 90V3 в довоенное время эксплуатировался на линии Берлин–Вена (на время Судетского кризиса в 1938 г. он был временно мобилизован в состав люфтваффе).

Несмотря на потерю двух прототипов и отсутствие предусмотренных проектом двигателей, «Люфтвафза» не потеряла интереса к Ju 90. Она заказала восемь серийных машин Ju 90B-1 со все теми же моторами BMW 132H-1. Самолеты имели пассажирский салон на 34–40 мест и экипаж из четырех человек. Ещё два лайнера заказала авиакомпания «Саут Африкен Эйруэйвз». Эти машины обозначались Ju 90Z-3 (обозначение Ju 90Z-2 было зарезервировано для так и не построенного экспортного варианта с двигателями BMW 132) и оборудовались американскими 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Пратт энд Уитни» «Твин Уосп» SB-3G (1200 л.с.). Однако самолеты, уже получившие южноафриканскую регистрацию (ZS-ANG и ZS-ANH), к заказчику так и не попали – после начала Второй мировой войны оба Ju 90Z-3, ещё находившиеся в постройке, конфискованы люфтваффе. Таким образом, построили десять серийных Ju 90 (WNR. 900001-900010; самолеты Ju 90Z-3 имели заводские номера 900002 и 900004).

Первый Ju 90B-1, получивший регистрацию D-ABDG и название «Вюртемберг», вышел на испытания 24 февраля 1939 г. За ним последовали D-ADFJ «Баден» (WNR. 900003), D-AEDS (900005), унаследовавший имя «Пройссен» от разбившегося первого прототипа, D-ASND «Мекленбург» (900006), D-AFHG «Ольденбург» (900007), D-ATDC «Гессен» (900008) и D-AJNB «Тюринген» (900009). Последний Ju 90B-1 – D-AVMF «Бранденбург» – облетали 25 апреля 1940 г.

В «Люфтвафзе» самолеты Ju 90B-1 летали на линиях, соединявших Берлин с Барселоной и Белградом, совершали рейсы в Швецию и Финляндию. 8 ноября 1940 г. серийный Ju 90A «Бранденбург» (D-AVMF) разбился у Шёнтейхена из-за обледенения хвостового оперения. Под своими обломками машина похоро-

нила 29 пассажиров и членов экипажа (эта катастрофа принесла наибольшее количество жертв за всю историю эксплуатации Ju 90).

Суровые реалии военного времени привели к тому, что к лету 1943 г. у «Люфтвафзе» остался единственный Ju 90 – «Байерн» (D-AURE). 6 раз в неделю он летал по маршруту Берлин – Штутгарт – Лион – Барселона – Мадрид – Лиссабон. Однако 9 августа 1944 г. этот самолет был уничтожен в аэропорту Штутгарт-Эхтердинген во время налёта американских бомбардировщиков. С его уничтожением эксплуатация самолетов этого типа на гражданских линиях прекратилась. Правда, в апреле 1945 г. авиакомпания вернула самый первый серийный Ju 90B-1 (D-ABDG), но сколь-нибудь значительную работу на гражданских авиалиниях он выполнить уже не успел. Конец войны застал борт D-ABDG в Травемюнде. В общей сложности под флагом «Люфтвафзе» Ju 90 налетали 3,8 миллиона километров. Что же касается бывших южноафриканских самолетов, то машина с заводским номером 900004 разбилась в самом начале карьеры – 12 апреля 1940 г. Самолет, совершавший первый полет после установки новых двигателей BMW 801A, буквально развалился в воздухе...

Ju 90 представлял собой весьма удачный пример создания пассажирского самолета на базе конструкции бомбардировщика. Если бы не война, машины этого типа наверняка заняли бы заметное место на дальних пассажирских линиях. Но в итоге немногочисленным выпущенным Ju 90 пришлось служить в качестве военно-транспортных.

Летно-технические характеристики самолета Ju 90

	Ju 90B-1
Двигатели:	
тип	BMW 132H-1
мощность, л.с.	830
Размах крыла, м	35,02
Длина самолета, м	26,30
Высота самолета, м	7,50
Площадь крыла, кв. м	184
Масса, кг:	
пустого самолета	19 225
взлетная	33 680
Скорость, км/ч:	
максимальная	350
крейсерская	320
Практический потолок, м	5750
Дальность полета, км	1540

Гражданские самолеты

5 апреля 1937 г., ещё до завершения постройки первого прототипа, фирма «Люфганза» заказала три серийных самолета (WNr. 2893-2895), рассчитывая выпустить их на европейские линии вместе с прототипами летом 1938 г. Правда, при этом заказчик предусмотрительно внес в контракт пункт, позволяющий ему отказаться от приемки серийных машин, в случае если испытания прототипов не принесут ожидаемых результатов. Однако из этой тройки немецкой авиакомпании передали лишь первый экземпляр – FW 200A-0 (D-ADHR «Саарланд»). 27 июня 1938 г. эта машина установила рекорд скорости перелета на трассе Берлин-Каир (с промежуточной посадкой в Салониках), преодолев расстояние в 3155 км за 10 часов 21 минуту (вылет из Берлина в 0:17, посадка в Каире в 10:38) со средней скоростью 304,381 км/ч. Экипаж самолета в том полете состоял из первого пилота Курта Танка, второго пилота Ганса Зангера (Hans Sanger), радиста Хейдфегельда (Heidfeld) и бортмехаников Болина (Bolin) и Нинстерманна (Nienstermann). Кроме того, на борту лайнера находилось 15 пассажиров.

Две другие машины 5 марта 1938 г. были проданы датской авиакомпании Det

Danske Luftfartselskab (DDL). Причиной такого решения было стремление пробиться с новым изделием на внешние рынки. Самолеты в экспортной модификации FW 200Ka-1 получили регистрацию OY-DAM и OY-DEM и названия «Дания» и «Ютландия», были переданы заказчику в июле и ноябре 1938 г., причем первую машину перегнал в Данию лично Курт Танк. Их поставили на линию Копенгаген–Гамбург–Лондон. Последний полет на этой трассе «Ютландия» выполнила 31 августа 1939 г. А 13 ноября полеты в Лондон возобновились – теперь промежуточная посадка выполнялась в Амстердаме. Лайнеры несли яркую оранжевую окраску с большими черными надписями «Danmark», призванную наглядно показать немцам и английским истребителям, что перед ними – самолет нейтрального государства.

В момент немецкого нападения на Данию 9 апреля 1940 г. самолет OY-DAM находился в Англии, на аэродроме Шорхем, где и был конфискован британскими властями. 15 мая 1940 г. машина получила гражданскую регистрацию G-AGAY и название «Вольф», а затем была передана авиакомпании BOAC. Но на регулярные рейсы самолет не поставили. 9 января 1941 г. «фокке-вульф» передали Королев-

**Первый серийный
FW 200A-0 – D-ADHR
«Саарланд».
Аэродром
Буда-Ёрс,
Будапешт**

