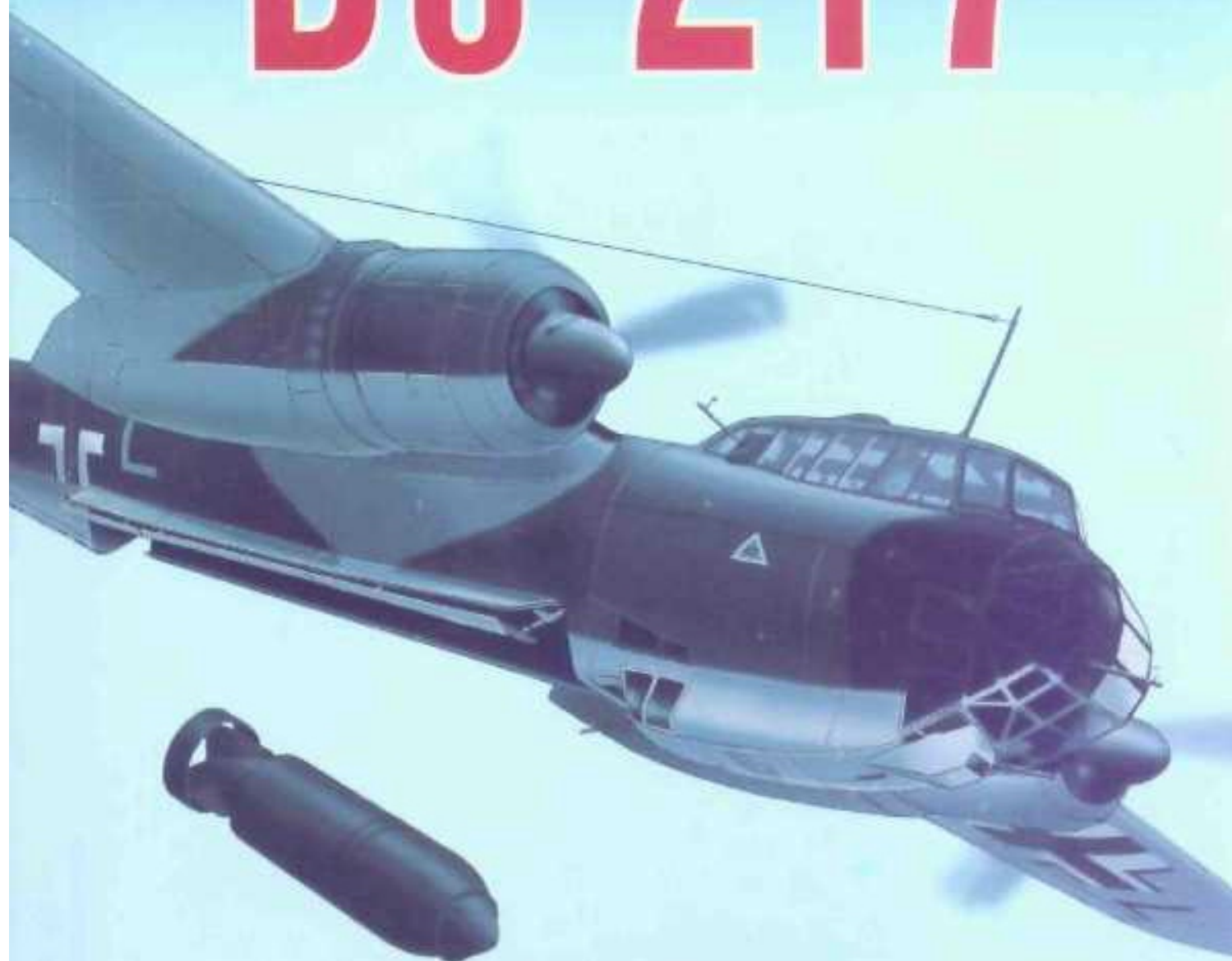


Сергей КУЗНЕЦОВ

МНОГОЦЕЛЕВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

ДОРНЬЕ

Do 217



ЭКСПРИНТ



Один из первых серийных Do 217E-1. На самолете еще заводское обозначение DD+LL. Германия, 1941 г.

Создание самолета Дорнье Do 217

В 1937 году в Германии на авиационных заводах Кюда Дорнье было успешно развернуто серийное производство новейших и, по тому времени, скоростных бомбардировщиков Do 17E, и они начали поступать на вооружение люфтваффе. Тем не менее, фирма «Дорнье» уже тогда выступила с инициативой создания совершенно нового бомбардировщика. Причем, речь шла не просто о модернизации существующей серийной машины. Конструкторы фирмы постоянно работали над улучшением самолета Do 17, и его новые модификации появлялись каждый год (Do 17M — 1938, Do 17Z — 1939). Но в данном случае Дорнье предложил на основе решительного и глубокого развития всей конструкции прежнего самолета создать бомбардировщик следующего поколения. Ограничения Версальского договора ушли в прошлое, и фирма «Дорнье» могла теперь свободно взяться за создание полноценного бомбардировщика, а не прятать его под личиной почтово-пассажирского самолета, каким изначально был Do 17. Чтобы запуск «новичка» в серийное производство не слишком радикально менял ситуацию на заводах, в проекте нового бомбардировщика постарались максимально использовать весь технологический опыт его предшественника. Иными словами, новый самолет создавался как более крупная и более мощная вариация Do 17. Большое количество основных узлов и конструкций повторялись на новом самолете или представляли собой подобие прежних. Даже внешний облик нового бомбардировщика поначалу не слишком отличался от последней модификации прежнего самолета Дорнье — Do 17Z.

Рейхсминистерство авиации Германии (RLM) сразу же поддержало инициативу фирмы. Политическая ситуация в Европе стреми-

тельно развивалась в сторону новой войны. Поэтому люфтваффе в перспективе был нужен более мощный бомбардировщик, чем Do 17. Предполагалось, что новый боевой самолет будет иметь больший радиус действия и увеличенную бомбонагрузку. Кроме того, ему предписывались обязательная способность к пикирующему бомбометанию и возможность многоцелевого использования.

В начале лета 1937 года фирма Дорнье приступила к созданию нового бомбардировщика, который получил обозначение Do 217. В августе 1938 года его первый прототип Do 217 V1 впервые поднялся в воздух.

В то же самое время, параллельно с Do 217, разрабатывалась и была запущена в серийное производство очередная модификация прежнего бомбардировщика, получившая обозначение Do 17Z. Этот самолет отличался новой носовой частью по типу Waffenkopf (боевая или вооруженная голова), где в одной кабине был сосредоточен весь экипаж. И возникает даже мысль, что эта очередная модификация «старого» Do 17 появилась именно под воздействием проекта «нового» Do 217. Оба самолета получились очень похожими друг на друга. Но, несмотря на внешнюю схожесть и многочисленные заимствования, Do 217 имел немало отличий от своего предшественника и был по конструкции и по аэродинамике совершенно новым самолетом. Сохранив на Do 217 верхнее расположение и прежнюю форму крыла, конструкторы отказались от плавного сочленения крыла с фюзеляжем, столь характерного для всех Do 17. Предпочтение было отдано простоте производства бомбардировщика, а аэродинамические потери легко компенсировались за счет более мощных двигателей. Учитывая опыт Do 17, конструкция нового самолета изначально создавалась под оба типа двигателей — как воздушного, так и жидкостного охлаждения.



Бомбардировщик Do 17Z - предшественник Do 217

Крыло двухлонжеронное с работающей обшивкой состояло из трех частей: центроплана и двух отъемных консолей. Центроплан представлял собой одно целое со средней частью фюзеляжа и нес на себе оба мотора. На крыле устанавливались щелевые элероны, снабженные триммерами. Между элеронами и фюзеляжем располагались щитки-закрылки с электрическим управлением.

Фюзеляж самолета Do 217 лишь внешне напоминал фюзеляж Do 17Z, но по своей конструкции заметно отличался от него. Корпус нового бомбардировщика разделялся на три секции: носовую, в которой находился экипаж, среднюю, составляющую единое целое с центропланом, и хвостовую. Отдельные секции соединялись между собой 25 болтами.

Согласно общему требованию *Waffenkopf* для немецких бомбардировщиков, все четыре члена экипажа Do 217 размещались в одной кабине, расположенной в передней части фюзеляжа перед крылом. Летчик сидел слева, штурман-бомбардир — справа, позади них располагались: радист-стрелок, и еще один стрелок, действующий нижним задним пулеметом.

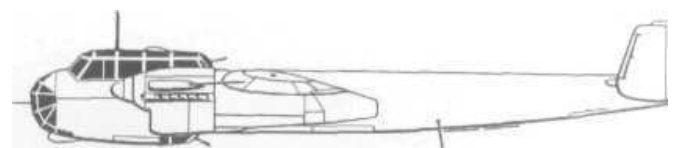
Хвостовое оперение нового бомбардировщика осталось двухкилевым (разнесенным). Угол установки стабилизатора в полете регулировался (10° вниз и 2° вверх). Отклонение стабилизатора производилось электромотором одновременно с закрылками или вручную, независимо от них.

Своеобразной новинкой Do 217 стал воздушный тормоз для ограничения скорости пикирования, который конструкторы Дорнье разместили на самом «хвосте» фюзеляжа. Этот тормоз прошел успешные предварительные испытания на Do 17M-1. Он действовал подобно парашюту, раскрываясь как четырехлепестковый зонтик. При закрытии «лепестки» образовывали четыре стороны хвостового обтекателя, полностью вписываясь в обводы фюзеляжа. Тормозное устройство приводи-

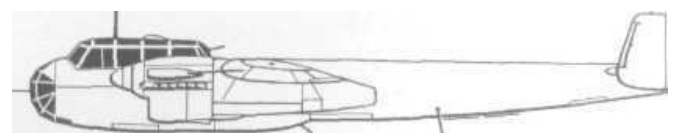
лось в действие электромотором и имело механизм аварийного сбрасывания. Теоретически преимущества такого воздушного тормоза перед обычными, установленными под крылом, были очевидны. Во-первых, сила торможения, приложенная в одной точке на конце фюзеляжа и действующая вдоль оси самолета, обеспечивает плавное пикирование. Во-вторых, если при пикировании самолета сквозь заградительный зенитный огонь один из двух тормозов, установленных под крылом, будет поврежден, то вероятно потеря устойчивости или управляемости самолета и даже катастрофа. Расположение аэродинамического тормоза в конце фюзеляжа, безусловно, обеспечивало меньшую уязвимость.

Прототип Do 217 VI был оснащен двумя 12-ти цилиндровыми двигателями жидкостного охлаждения Даймлер-Бенц DB 601A, которые развивали мощность по 1075 л.с. на взлете. Но первые же полеты опытного самолета принесли сплошные разочарования. Оказалось, что новый бомбардировщик не только не обладает лучшими летными данными, чем его предшественник Do 17Z, но страдает при этом заметной склонностью к сваливанию при взлете и недостаточной курсовой устойчивостью. Кроме того, самолет плохо слушался рулей. В сентябре 1938 года близ Теттнанга в Альгау во время испытательного полета на небольшой высоте с одним мотором Do 217 VI разбился. При этом погибли летчик-испытатель фирмы и сопровождающий его механик. Катастрофа не остановила испытаний. До конца 1938 года были собраны еще два прототипа Do 217 V2 и V3. Эти самолеты были точно такими же, как первый, но оснащались 12-ти цилиндровыми двигателями жидкостного охлаждения Юнкере Jumo 211A мощностью по 950 л.с. на взлете.

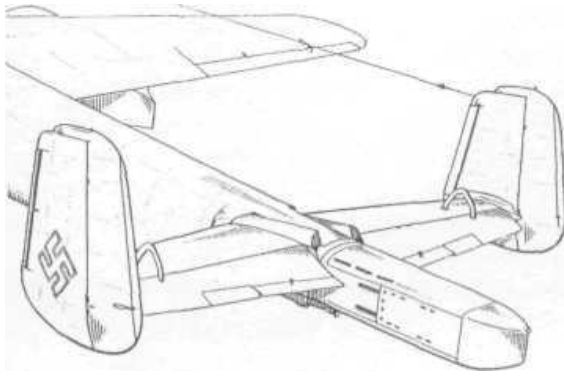
Еще одним разочарованием стал хвостовой воздушный тормоз. Он удачно действовал при испытаниях на Do 17M-1, но оказался недостаточно эффективным для Do 217, который был более тяжелым самолетом и обладал большими размерами. Кроме того, в ходе испытаний выяснилось, что работа воздушного тормоза вызывала сильные перегрузки в конструкции хвостовой части фюзеляжа, вследствие чего происходило искривление стрингеров и вспучивание обшивки.



DO217C-0



DO217A-0



Хвостовая часть Do 217 с воздушным тормозом

В начале 1939 года начал летные испытания Do 217 V4 (бортовое обозначение D-AMSD) — еще один прототип с двигателями Jumo 211 A. Предполагалось, что этот самолет станет образцом для серийного производства. Поэтому на Do 217 V4 установили полный набор оборонительного вооружения: один передний подвижный 7,9-мм пулемет MG 15, проходящий сквозь правую половину носового остекления, и два MG 15 в задней части кабины сверху и снизу на линзовых установках. Самолет должен был пройти государственные испытания. Но к назначенному сроку конструкторам Дорнье так и не удалось устранить все недостатки. Поэтому летчики министерского испытательного центра в Рехлине, куда Do 217 V4 был направлен для прохождения государственных испытаний, дали невысокую оценку самолету, отмечая, что его устойчивость и летные данные оставляют желать лучшего. Со своей стороны, технический отдел (Techmsche Amt) отметил у Do 217 еще ряд недостатков:

1. Самолет не был рассчитан на использование новых перспективных систем оборудования и вооружения, которые в то время разрабатывались в Германии
2. Дальность полета оказалась недостаточной. Для ее увеличения требовалась установка на бомбардировщик дополнительных топливных баков, что не позволяло брать на борт крупнокалиберные бомбы, торпеды или морские мины (получалось: либо далеко лететь, либо хорошо бомбить, а хотелось и того, и другого) Иными словами: самолет устарел на стадии разработки!

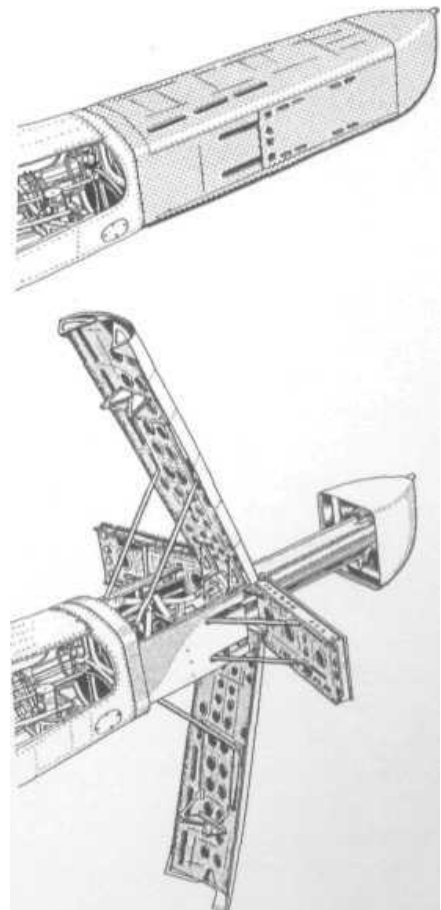
Пока проходили испытания в Рехлине, конструкторы Дорнье спешно создавали пятый прототип, который вместо злополучного первого прототипа получил его обозначение Do 217V 1E («Е» от немецкого ersatz — заменитель). У нового самолета на передних кромках килевых шайб были установлены неподвижные пластины, которые образовывали постоянные щели Хендли-Пейдж. Такое устройство было призвано улучшить устойчивость самолета. Вслед за Do 217 V1E появились Do 217 V5 и V6. Они прошли летные испыта-

ния летом 1939 года. На V6, в частности, испытывалась подвеска дополнительных подкрыльевых 900-л баков.

Поскольку устранение сразу всех недостатков самолета шло слишком медленно, государственная техническая комиссия предоставила возможность конструкторам Дорнье сначала сосредоточиться на развитии Do 217 как обычного бомбардировщика, а также самолета, способного выполнять противокорабельные и разведывательные задачи. Но в будущем высшее руководство люфтваффе желало видеть новый бомбардировщик непременно пикирующим, а потому категорически предписывало, чтобы работы по совершенствованию воздушного тормоза продолжались и были закончены как можно быстрее.

В то же время конструкторы Дорнье пришли к выводу, что для улучшения летных показателей самолета необходима более мощная силовая установка. К началу 1939 года фирма BMW разработала двигатель воздушного вентилирования охлаждения BMW 139, который обладал мощностью в 1550 лс на взлете. Под этот двигатель были созданы два очередных прототипа Do 217 V7 (D-ACBF) и Do 217 V8 (D-AHJE), и в конце осени 1939 года они начали летные испытания.

Чтобы прошлые труды не пропали даром, на основе прототипа с двигателями Jumo 211 A, фирма Дорнье попыталась создать хоть какой-



Хвостовой воздушный тормоз в закрытом и раскрытом положении.



Раскрытый хвостовой воздушный тормоз во время пикирования Оо 217

нибудь боевой самолет. Так появился Do 217 C VI (бортовое обозначение CH + HL), который стал родоначальником предсерийной партии из восьми дальних разведчиков Do 217 A-0 и четырех бомбардировщиков Do 217 C-0. Все эти самолеты оснастили двигателями DB 601A.

Бомбардировщики Do 217 C-0 обладали бомбогрузкой в 3000 кг и оборонительным вооружением, состоящим из пяти подвижных 7,9-мм пулеметов MG 15 (один спереди, два в задней части кабины сверху и снизу на линзовых установках и еще два по бокам фонаря кабины). Пулеметы дополнялись передней неподвижной 15-мм пушкой MG 151, которая устанавливалась слева внизу носовой части фюзеляжа. Огонь из нее вел летчик с помощью прицела Revi 12. На разведчике стояло облегченное оборонительное вооружение (всего из трех MG 15) и, кроме того, он отличался удлиненным нижним реданом в передней части фюзеляжа, который служил обтекателем двух фотокамер.

Вся эта предсерийная партия оказалась мертворожденным ребенком. К весне 1940 года уже полным ходом разворачивались испытания более перспективных прототипов с двигателями BMW, поэтому крупносерийного производства самолетов Do 217 A и C не последовало. Все четыре бомбардировщика Do 217 C-0 и сам прототип Do 217 C VI были оставлены на заводах Дорнье и использовались в качестве опытных самолетов для испытания различного оборудования и вооружения.

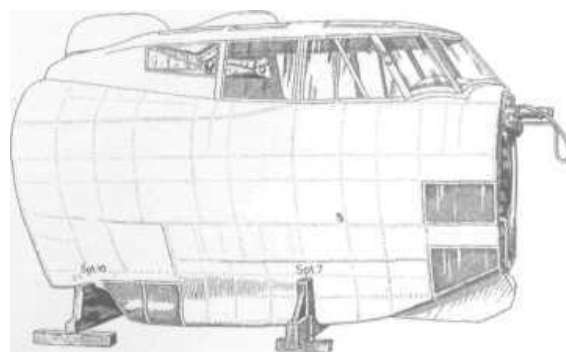
Разведчикам, которым не нужны были ни воздушный тормоз, ни соответствие новому во-

оружению, ни прочие характеристики, столь важные для многоцелевого тяжелого бомбардировщика, повезло чуть больше. В начале весны 1940 года все восемь самолетов Do 217 A-0 поступили на вооружение особой дальнеразведывательной группы под командованием Теодора Ровеля. Зимой 1940-41 годов они совместно с другими самолетами этого подразделения производили фотографирование территории СССР, и таким образом, приняли участие в подготовке нападения Германии на Советский Союз.

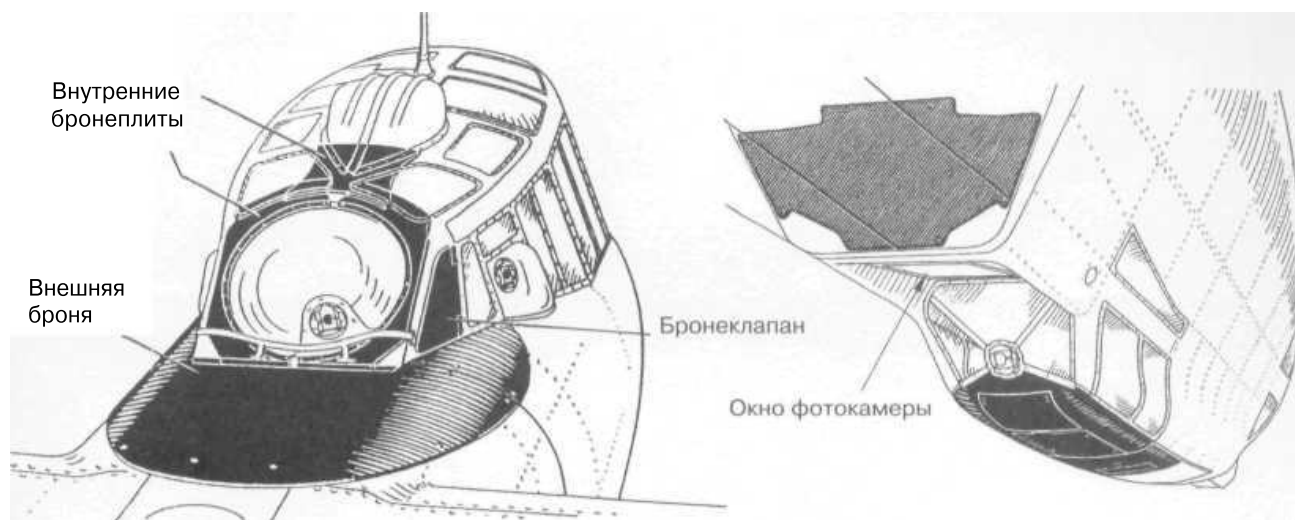
Do217E

Как уже упоминалось, в конце 1939 года конструкторы фирмы Дорнье поставили на два очередных прототипа Do 217 V7 и V8 двигатели BMW 139. Но пока шли их летные испытания, появился еще более мощный и совершенный мотор BMW 801. Это был 14-ти цилиндровый двухрядный звездообразный двигатель воздушного вентиляторного охлаждения с непосредственным впрыском топлива. Весьма компактный BMW 801 имел небольшой диаметр и развивал на взлете 1580 лс. Увеличенная мощность этого мотора позволяла конструкторам Дорнье не только заметно улучшить летные характеристики самолета, но и решить проблему с использованием новых видов вооружения. Таким образом, удовлетворялись почти все требования RLM.

Прототип бомбардировщика с двигателями BMW 801MA получил обозначение Do 217 V9. Его испытания начались в январе 1940 года. Главным изменением в конструкции Do 217 V9 стало заметное увеличение высоты фюзеляжа на протяжении всей его длины. Иными словами у самолета появилось «брюшко», напоминающее рыбу. При этом горизонтальная переборка, которая начиналась от кабины и немного не доходила до хвостовой части, разделяла фюзеляж на верхнюю и нижнюю половины. Нижняя половина образовывала объемный бомбоотсек, где сама переборка служила платформой для бомбодержателей, а верхняя — использовалась для размещения бензобака на 915 литров и различного оборудования, в том числе надувной спасательной шлюпки в бронированном ящике.



Передняя часть фюзеляжа Do 217E-2



Расположение бронеплит, защищающих кабину экипажа на Do 217E-1.

Бомбоотсек имел длину более шести метров и почти метровую глубину. Он полностью закрывался тремя секциями створок. В таком бомбоотсеке могли свободно размещаться 1000-килограммовые бомбы или торпеды. Двигатели BMW 801MA оснащались трехлопастными винтами Шварца диаметром 3,8 метра с деревянными лопастями. Самолет был хорошо электрифицирован. Выпуск и уборка шасси или закрылков, открытие створок бомболюка, изменение угла установки стабилизатора производились на самолете с помощью электромоторов.

Испытания Do 217 V9 проходили успешно. И уже весной 1940 года началась подготовка к серийному производству новых бомбардировщиков. Осенью того же года были выпущены первые предсерийные Do 217 E-0. А к концу 1940 года началось серийное производство бомбардировщиков Do 217 E-1. От прототипа эти самолеты ничем существенным не отличались. Они предназначались только для бомбардировок с горизонтального полета или для действий против кораблей, поэтому хвостовой воздушный тормоз на них не устанавливался. Но к то-

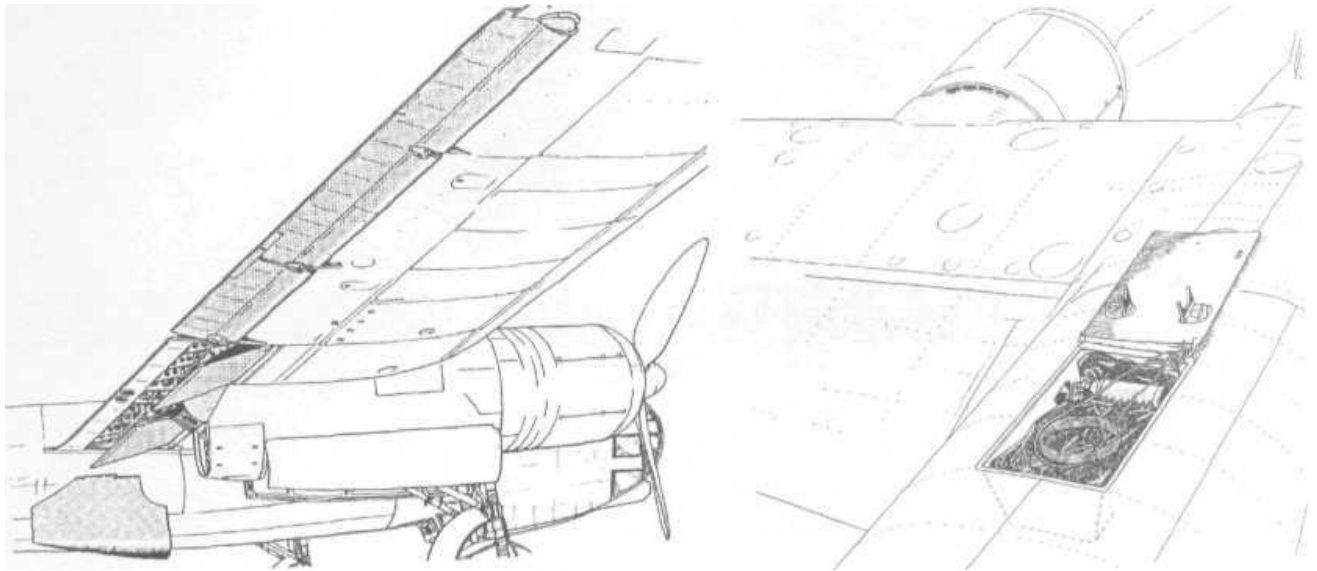
му времени на вооружение люфтваффе были приняты новые, более совершенные тахометрические прицелы Lotfe. Использование этого прицела позволяло даже при горизонтальном бомбометании поражать неподвижные цели почти с такой же точностью, как при пикирующей атаке. Поэтому в министерстве авиации стали терпимее относиться к такому недостатку Do 217, как неприспособленность самолета к пикирующему бомбометанию.

В бомбоотсеке Do 217 E-1 могли разместиться восемь 250-кг, четыре 500-КГ ИЛИ две 1000-КГ бомбы. Для штурмовых действий (в основном, по кораблям) слева внизу носовой части фюзеляжа устанавливалась одна неподвижная 15-мм пушка MG 151c боезапасом в 250 снарядов. Оборонительное вооружение состояло из пяти подвижных 7,9-мм пулеметов MG 15 (один — сквозь носовое остекление, два — сверху и снизу в задней части кабины и еще два — по бокам фонаря кабины).

Хотя первое боевое применение Do 217 E-1 оказалось вполне удачным, опыт диктовал необходимость усиления как наступательного, так



Do 217E-2 с хвостовым воздушным тормозом в «ночной» окраске (черный низ). Бортовые обозначения больше похожи заводские, чем на коды боевой части.



Слева закрылок и элерон Do 217E Справа, надувная спасательная лодка в бронекоробе

и оборонительного вооружения самолета в том числе бронезащиты экипажа. Кроме того, требовалось увеличить многоцелевые возможности самолета. Поэтому почти одновременно с Do 217E-1 появилась серийная модификация Do 217 E-3 (E-2 появилась позже). На этом самолете сквозь носовое остекление с правой стороны устанавливалась подвижная 20-мм пушка MG FF. Подвижная установка пушки позволяла более успешно использовать ее как против кораблей, так и для защиты передней полусферы. Количество 7 9-мм пулеметов MG 15 по бокам фонаря кабины увеличилось с двух до четырех. Таким образом, общее число оборонительных пулеметов на Do 217 E-3 увеличилось до шести. Но реальная мощь бортового оборонительного огня была значительно слабее, поскольку один стрелок не мог использовать пять пулеметов одновременно. Смысл установки такого количества MG 15 был в том, чтобы обеспечить постоянную боеготовность и быстрее применение оружия с любой стороны.

Экипаж Do 217E-3 был защищен броней. Бронеплиты толщиной от 5 мм до 8,5 мм устанавливались в задней части кабины, в верхней части фюзеляжа сразу позади кабины и в нижней части кабины под позицией нижнего стрелка. Броней защитили также кресло летчика и боковые пулеметные установки.

Возможности многоцелевого использования самолета значительно возросли с применением так называемых Rustsatze — серийных стандартизированных наборов для установки дополнительного оборудования или вооружения. Начиная с Do 217 E-3, все модификации самолета были приспособлены к использованию различных Rustsatze. Каждый «набор» имел свое обозначение R1, R2, R3, R4 и т.д. Ниже приводится список, в котором показано, какие наборы применялись на различных модификациях Дорнье Do 217.

R1 — специальный бомбодержатель для одной 1800 кг бомбы SC 1800 с кольцевым стабилизатором — на E-2, E-3,



Do 217E-4 (W.Nr 4381). Щитки, закрывающие хвостовое колесо в полете, сняты. Обозначение RF+RE - заводское



Do 217E (W.Nr 4381) Нижние поверхности окрашены черной краской Самолет предназначался для ночных действий

R2 — два бомбодержателя для подвески под крылом двух 250-кг бомб SC 250 — на E-2, E-3,

R4 — узел подвески PVC 1006 для одной торпеды L 5 - на E-1, E-2, E-3, E-4 K-1,

R5 — одна неподвижная 30-мм пушка MK 101 в носовой части фюзеляжа, слева внизу — на E-2/3,

R6 — фотокамера для установки в бомбоотсеке - на E-1, E-2, E-4, K-1, M-1,

R7 — четырехместная надувная спасательная шлюпка в бронекоробе в верхней части фюзеляжа позади крыла — на E-1, E-2, E-4, K-1,

R8 — дополнительный 750-литровый топливный бак для размещения в передней части бомбоотсека — на E-1,

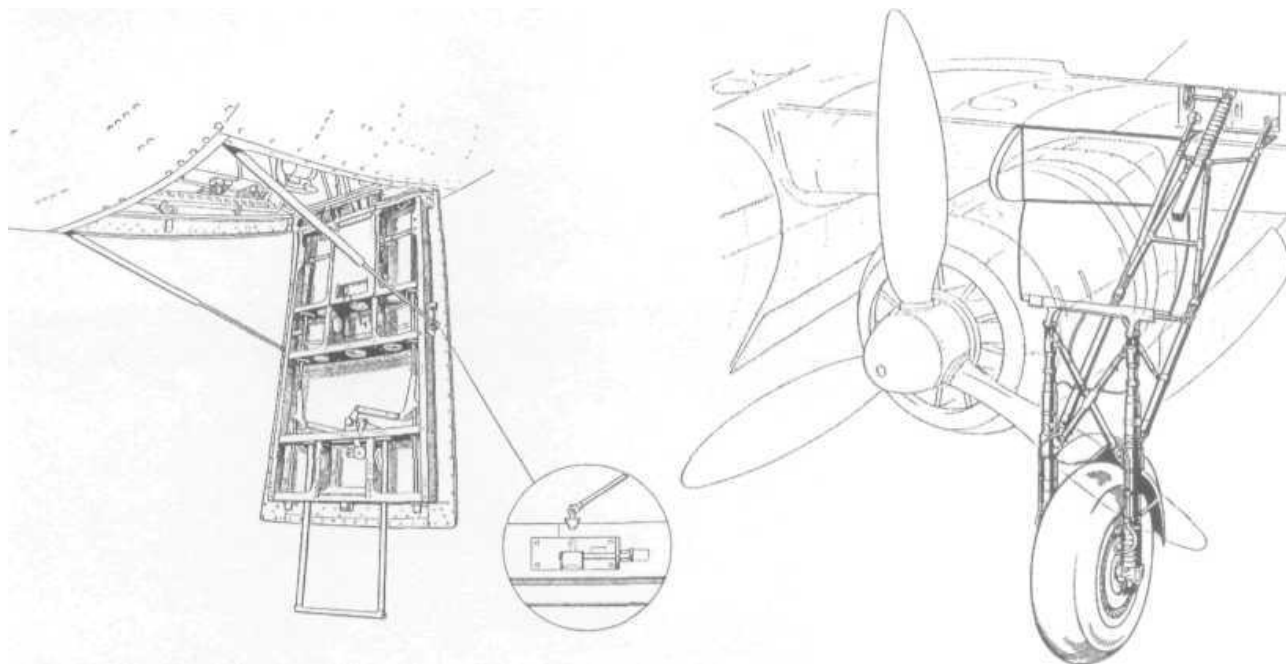
R9 — дополнительный 750 литровый топливный бак для размещения в задней части бомбоотсека — на E-1,

R10 - два бомбодержателя ETC 2000/XII для размещения под крылом, с внешней стороны от мотогондол, двух управляемых планирующих бомб Хеншль Hs 293A - на E-2, E-4, K-1,

R13 — еще один дополнительный топливный бак в передней части бомбоотсека — на E 2, E-4 K-1,



Схема бронирования кабины экипажа и оборудования на Do 217E-1/3



Слева: входной люк. Справа: конструкция основной стойки шасси Do 217

R14 — еще один дополнительный топливный бак в задней части бомбоотсека — на E-2, E-4, K-1,

R15 — два узла подвески ETC 2000/XI1 для размещения двух радиоуправляемых планирующих бомб HS 293 под крылом между мотогондолами и фюзеляжем — на E-4, K-2;

R17 — дополнительный 1160-литровый топливный бак для установки в передней части бомбоотсека — на E-4, K-2,

Я19-два сдвоенных 7,9 мм пулемета MG 81Z, установленные в хвостовом обтекателе — на E-2, E-4, K-1, K-2, M-1.M-11,

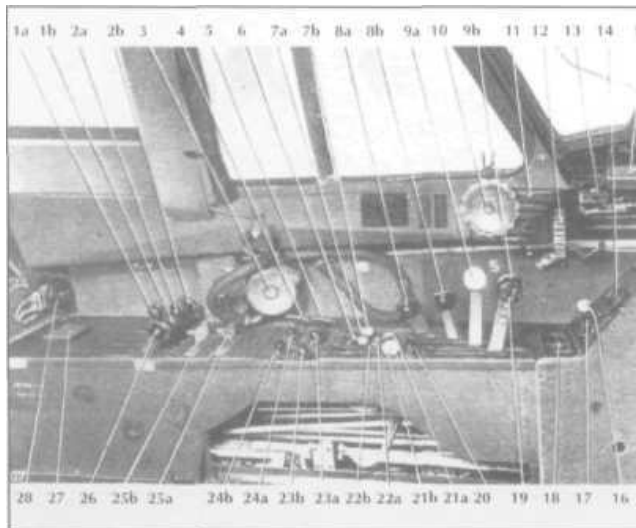
R21-оборудование для наружных сбрасываемых топливных баков — на E-3, E-4, K-1,

R25-ХВОСТОВОЙ тормозной парашют — на E-4, K-1, K-2, M-1.M-11 и P

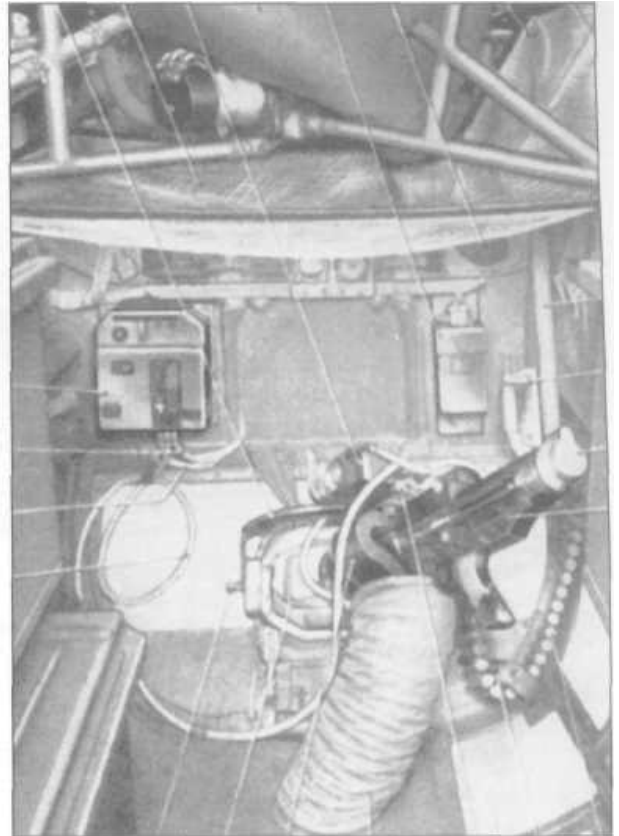
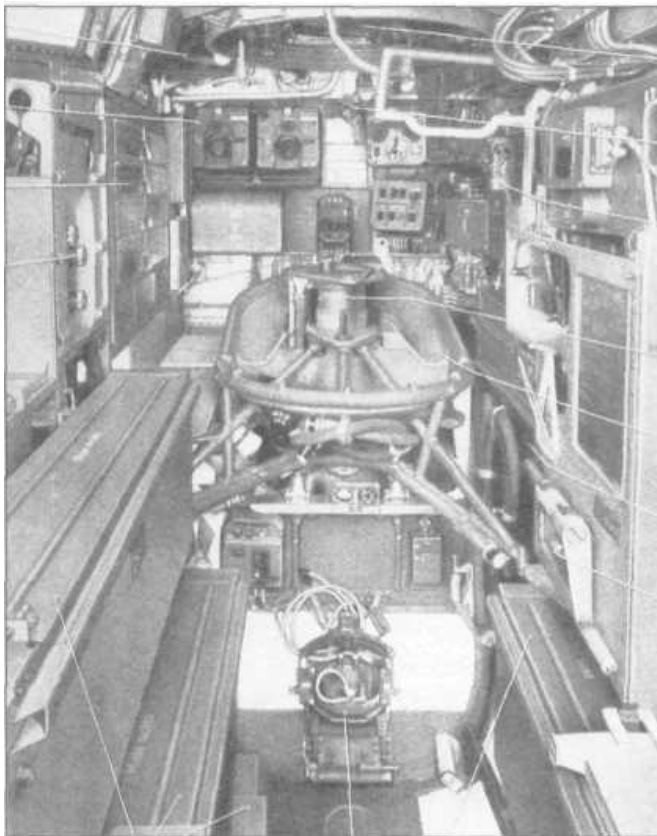
Как уже отмечалось, Do 217 E-2 появился позже модификации E-3, но опытные полеты его прототипа Do 217 VII начались еще в октя-

бре 1940 года, то есть до появления Do 217 E-3. Предполагалось, что Do 217 E-2 будет использоваться как пикирующий бомбардировщик, поэтому на нем был установлен немного улучшенный хвостовой воздушный тормоз для ограничения скорости пикирования. Надо отметить, что механизм, приводящий в действие воздушный тормоз, был также на Do 217 E-1 и E-3. Но он бездействовал. Видимо, его оставляли на всякий случай, в надежде, что когда сам тормоз будет доведен до совершенства, эти бомбардировщики можно будет быстро превратить в пикирующие.

Другим новшеством самолета Do 217 E-2 стала замена задней верхней линзовой установки MG 15 на электромеханическую турель с одним 13-мм пулеметом MG 131. Турель имела как электрический, так и ручной привод горизонтального вращения. Горизонтальный обстрел был круговым, а вертикальный — от 0 до 85 градусов. Пулемет MG 131 использовал патроны с электровоспламенителем капсюля. Это увеличивало скорострельность (отсутствовал ход механических частей) и упрощало синхронизацию, позволяя использовать электроблокировку оружия для предотвращения прострела частей своего самолета. Боезапас в 500 патронов был удачно размещен внутри подвижного кольца турели. Поэтому обычно громоздкий рукав питания пулемета отсутствовал. Скорострельность MG 131 составляла 900 выстрелов в минуту. При начальной скорости в 750 м/с, бронебойно-трассирующая пуля, выпущенная из этого пулемета пробивала 17-мм броню с расстояния 100 метров и 11-мм броню — на расстоянии 300 метров. Таким образом, турельная установка значительно повышала обороноспособность бомбардировщика Do 217. Недостатками этой установки были чувствительный для



Левая приборная панель пилота на Do 217. Фото из инструкции по эксплуатации



Задняя часть кабины Do 217, где располагались **верхний** и **нижний** задние стрелки Фото из инструкции по эксплуатации

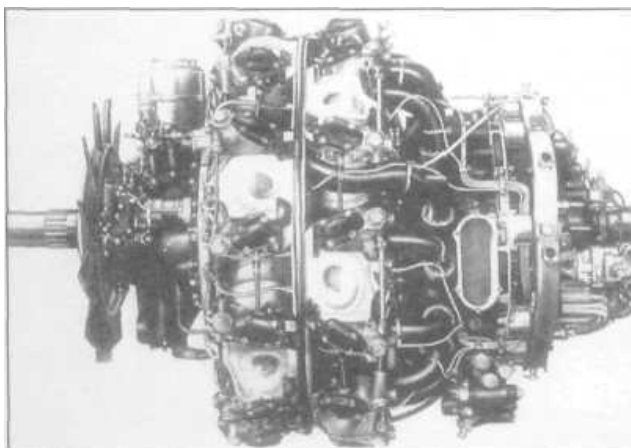
самолета вес (62,5 кг) и прекращение стрельбы турельного пулемета в случае повреждения электросистемы

Для нижнего стрелка вместо MG 15 также установили более мощный 13-мм пулемет MG 131 с боезапасом в 500 патронов Кроме того, на бомбардировщике стояли два 7,9-мм пулемета MG 15 по бокам фонаря кабины, один MG 15 сквозь правую половину носового остекления и неподвижная 15 мм пушка MG 151 слева внизу носовой части Обычная (внутренняя) бомбонагрузка самолета составляла 2500 KI, а максимальная (с наружной подвеской бомб) могла достигать до 4000 KI

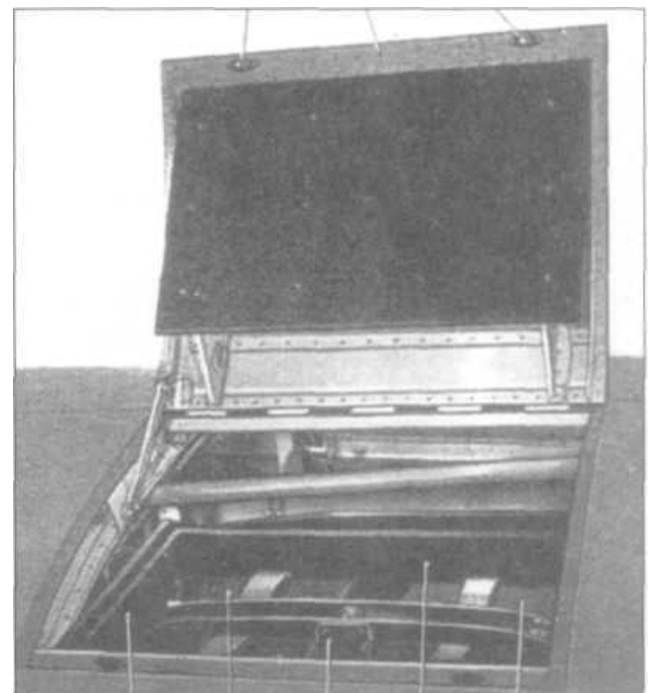
Силовая установка Do 217 E 2 состояла из двух двигателей BMW 801 ML и не отличалась большей мощностью Но винты имели теперь

металлические лопасти а диаметр винтов увеличен с 3,8 до 3,9 метров Максимальная скорость бомбардировщика составляла 514 км/ч на высоте 5200 м

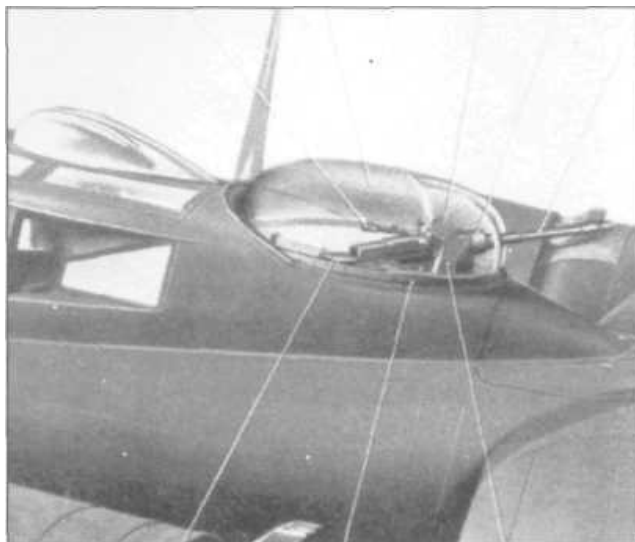
Серийное производство Do 217 E-2 началось весной 1941 года, и некоторое время шло одновременно с выпуском Do 217 E-1 В начале лета 1941 года несколько Do 217E-2 были направлены для полевых испытаний в Stab /St G 2



Двигатель воздушного охлаждения **BMW 801**



Место установки аккумулятора на Do 217 Фото из инструкции по эксплуатации



Электромеханическая турель на Do 217E-2. Фото из инструкции по эксплуатации

Но результат оказался неутешительным. Хотя сам механизм воздушного тормоза действовал хорошо, хвостовая часть самолета продолжала испытывать слишком сильные перегрузки, особенно при полностью раскрытых лепестках тормоза. Нередко при этом искривлялась и торсионная тяга, приводящая в действие тормоз, механизм заедало в раскрытом положении, и тормоз приходилось аварийно сбрасывать.

Несмотря на неудачу, Технический комитет продолжал настаивать на том, чтобы новый бомбардировщик был пикирующим. Это упорство можно понять. Поскольку для поражения движущихся целей, таких как маневрирующий в открытом море корабль, или для нанесения точечных ударов в условиях плохой видимости пикирующий способ бомбометания оставался предпочтительнее. Стремясь выполнить это требование, конструкторы Дорнье летом 1941

года создали и испытали самолет с обычными воздушными тормозами, которые располагались на нижней поверхности крыла между мотогондолами и фюзеляжем. Их установили на серийный Do 217 E-2. Но во время испытаний самолет потерпел катастрофу. Впоследствии выяснилось, что непосредственной причиной аварии стали не воздушные тормоза, а заклинивший триммер руля высоты, который не позволил летчику успешно вывести самолет из пикирования. Тем не менее, все попытки сделать Do 217 пикирующим бомбардировщиком после этого были прекращены.

Поскольку фирма Дорнье не смогла обеспечить надежную работу хвостового тормоза, Do 217 E-2 стали поступать на вооружение люфтваффе с запасным хвостовым обтекателем, который прямо на заводах укладывался в бомбоотсек. Личный состав авиаподразделений быстро заменял ненадежный и редко используемый воздушный тормоз на обычный обтекатель.

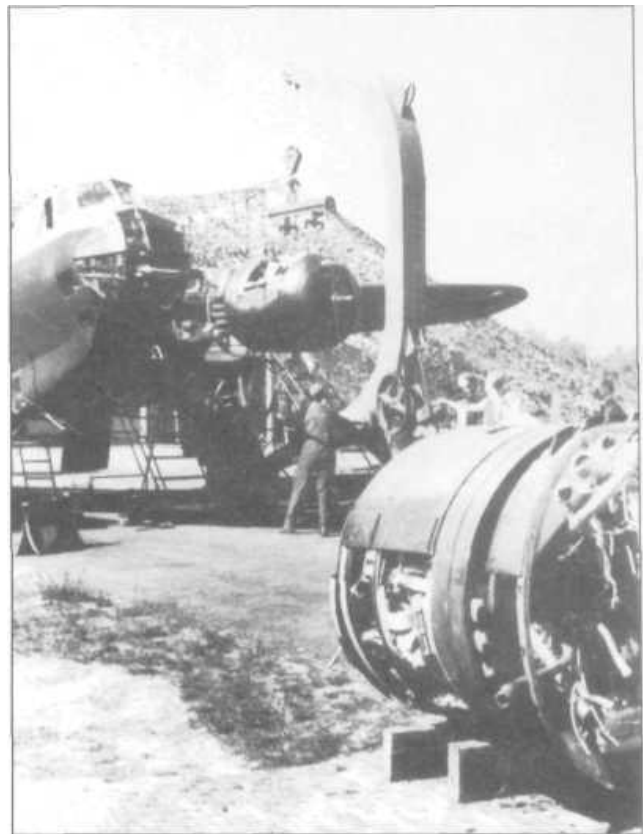
В конце 1941 года авиазаводы Дорнье стали переходить с производства Do 217 E-2 к выпуску новой модификации Do 217 E-4. От своих предшественников этот самолет отличался только улучшенными двигателями BMW 801C.

К 1943 году люфтваффе получили новый тип антикорабельного оружия — радиоуправляемые бомбы Henschel Hs 293A и FX 1400 Fntz-X. Бомбу Hs 293A правильнее было бы назвать планирующей или крылатой бомбой. Она была прообразом современных крылатых ракет и выглядела как маленький самолет или планер с перевернутым хвостовым оперением. В средней части этой «бомбы» находилось крыло размахом в 3,1 метра. Носовая часть представляла собой боеголовку весом в 500 кг. В хвостовой части располагалась радиоаппаратура. Под фю-



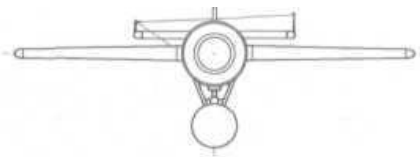
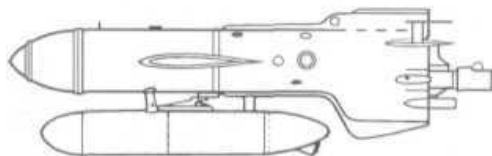
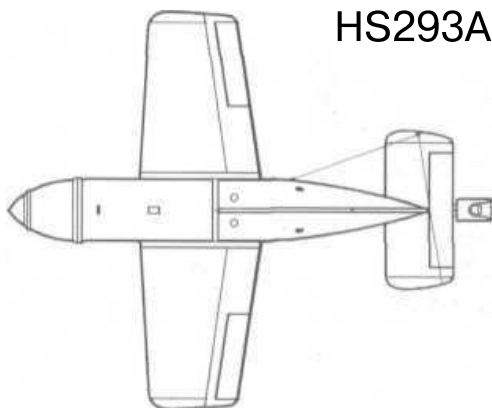
зеляжем находился ракетный ускоритель. Особый рукав внутри крыла самолета подводил к бомбе теплый воздух, сохраняя внутри нее постоянную температуру, необходимую для нормальной работы всех устройств. Hs 293A подвешивалась под крылом бомбардировщика и сбрасывалась с высоты 1300-1400 м на расстоянии около 8 км от цели. После сброса ракетный ускоритель разгонял «крылатую бомбу» до скорости 600 км/ч. Затем она начинала планировать в сторону цели, управляясь по радио. Наведение Hs 293A на цель производилось штурманом-бомбардиром с помощью небольшой рукоятки на радиопередатчике. Чтобы штурман не потерял бомбу из виду, на ее «хвосте» устанавливалась сигнальная вспышка.

Бомба Henschel FX 1400 Fntz-X так же была радиоуправляема, но не имела ни крыла, ни ракетного ускорителя. На хвостовой части этой 1400-кг бомбы устанавливался кольцеобразный стабилизатор увеличенной площади с горизонтальными и вертикальными рулями. Это позволяло сделать падение FX 1400 замедленным и управляемым. Бомбу сбрасывали с большой высоты. Во-первых, потому что необходимо бы-



Замена двигателя BMW 801 на бомбардировщике Do 217E

HS293A-1



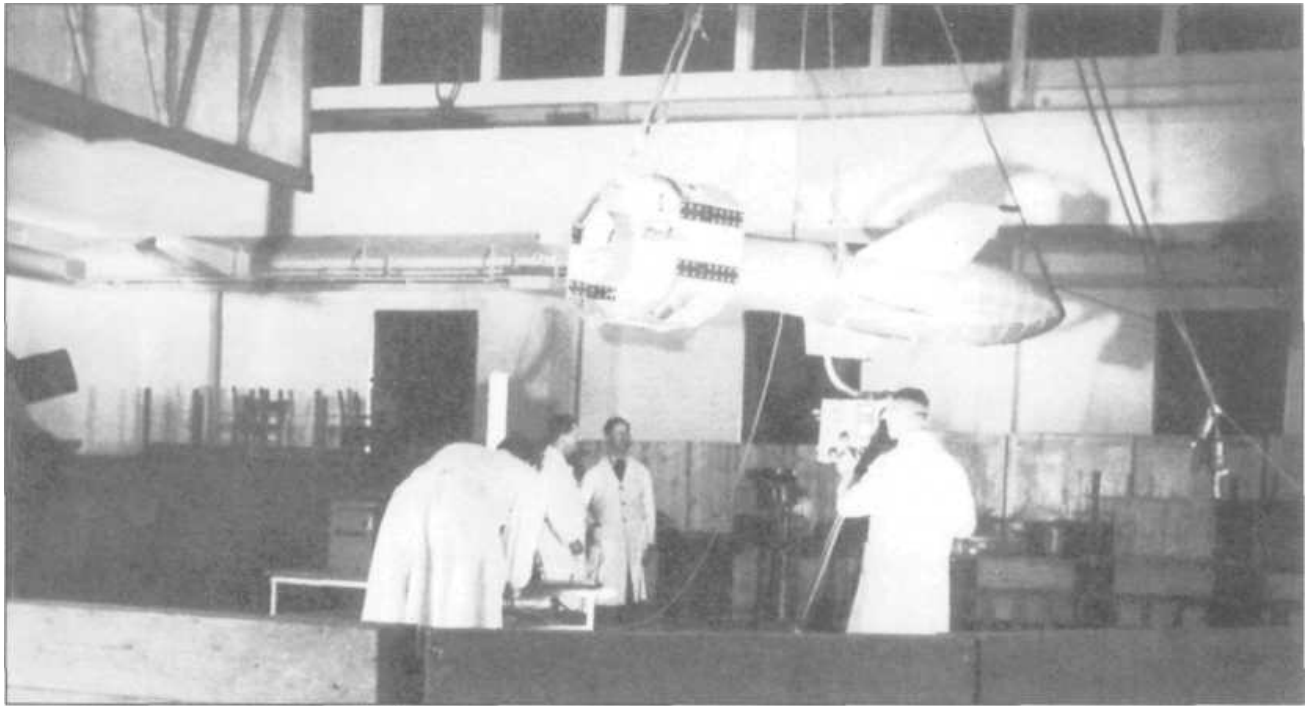
Радиоуправляемая планирующая бомба - Hs 293A

ло иметь запас времени для наведения ее на цель, а во-вторых, бомба должна была разогнаться до определенной «ударной» скорости, чтобы, пробив бронепалубу боевого корабля, взорваться внутри, нанеся ему наибольшие повреждения. На хвосте Fntz-X так же устанавливалась яркая сигнальная вспышка.

Небольшое количество последних серийных бомбардировщиков Do 217E-4 еще в заводских цехах были переделаны в самолеты-носители радиоуправляемых крылатых бомб и получили обозначение Do 217 E-5. Под крылом этих бомбардировщиков с внешней стороны от мотогондол располагались два бомбодержателя ETC 2000/XII. Кроме того, на самолете устанавливался радиопередатчик FuG 203b Kehl III, а на планирующей бомбе Hs 293 — приемник FuG 230b Strassburg.

Дорнье Do 217 К/М и неосуществленные проекты

В 1941 году разрабатывались модификации Do 217 F и Do 217 G, но их не довели до серийного производства. Обозначение Do 217 H получил высотный самолет, появившийся в сентябре 1941 года. Его создали на основе серийного бомбардировщика Do 217 E, на который установили двигатели DB 601 с экспериментальными турбонагнетателями. Do 217 J стал ночным истребителем. Таким образом, следующая серийная модификация бомбардировщика Дорнье получила обозначение Do 217 K.



1400-килограммовая радиоуправляемая бомба Fritz-X во время лабораторных испытаний

Новый самолет изначально разрабатывался с учетом того, что, в основном, он будет использоваться как ночной бомбардировщик. Летные испытания его прототипа начались 31 марта 1942 года. Всего было построено три прототипа. На первом из них Do 217 K VI было установлено однокилевое оперение. Но опыт, видимо, оказался неудачным, и самолет остался, как и прежде, двухкилевым. Прототип Do 217 K V3 был позже использован как самолет-носитель для высотного разведывательного планера DFS 228 VI.

Серийное производство бомбардировщика Do 217 K-1 началось в конце лета 1942 года. Этот самолет заметно отличался от всех своих предшественников совершенно новой передней частью фюзеляжа. Носовое остекление было теперь, как бы слито с верхним фонарем кабины и представляло с ним одно целое. Кабина экипажа стала более просторной, а обзор из нее улучшился. На Do 217 K-1 поставили новые двигатели BMW 801D, которые работали на бензине с октановым числом 97. Они развивали мощность по 1700 л.с. на взлете и по 1440 л.с. на высоте 5700 метров. Максимальная скорость бомбардировщика составляла 515 км/ч на высоте 4000 м. Оборонительное вооружение состояло из пяти (позже — семи) огневых точек: один передний сдвоенный 7,9-мм пулемет MG 81 Z с боезапасом в 1000 патронов, один 13-мм пулемет MG 131 в верхней электромеханической турели с боезапасом в 500 патронов, еще один MG 131 с боезапасом в 1000 патронов в нижнем редане, а также два (позже — четыре) 7,9-мм пулемета MG 81 по бокам кабины с боезапасом 750 патронов на ствол. Максимальная бомбогруза нового самолета составляла 4000 кг.

На Do 217 K-1 становится стандартным оборудованием хвостовой тормозной парашют

(Rustsätze — R25). Позже, в 1944 году, были проведены опыты по использованию на Do 217 K-1 сразу четырех бомбодержателей ETC 2000/ХП, расположенных на нижней поверхности крыла как с внешней стороны от мотогондол (R10), так и между мотогондолами и фюзеляжем (R15). Предполагалось, что самолет сможет нести сразу четыре торпеды L 5,



Носовая часть Do 217K имела обширное остекление



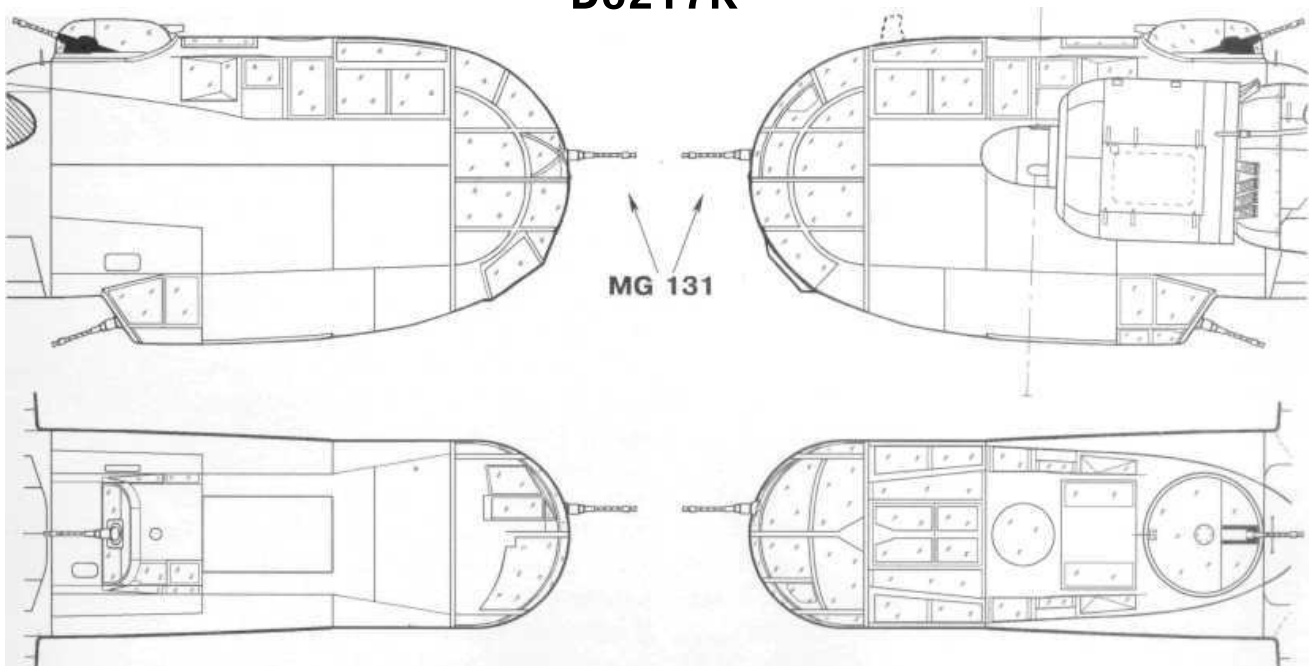
Первый предсерийный Do 217K (W.Nr 4401, бортовое обозначение KE+JA). Заметьте номер 01 под форточкой пилота

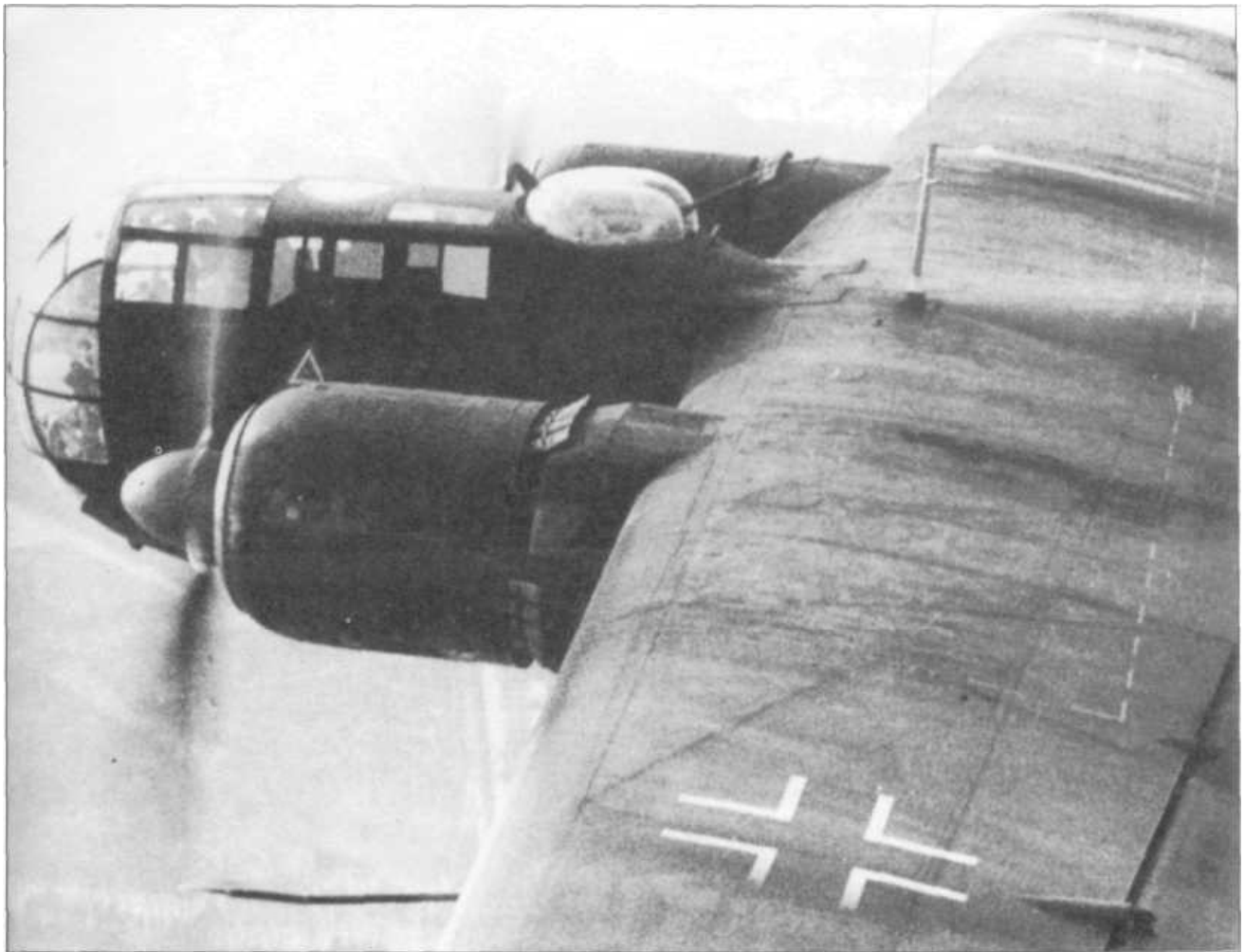
но в боевых условиях такое усиленное вооружение самолета не использовалось.

В декабре 1942 года появилась новая модификация антикорабельного бомбардировщика — Do 217 K-2. Самолет предназначался для действий с радиоуправляемой бомбой FX 1400 Fntz-X. Бомбодержатели ETC 2000/XII устанавливались между мотогондолами и фюзеляжем. Размах крыла самолета был увеличен с 19 до 25 метров и, соответственно, увеличилась площадь крыла с 56,7 до 67 квадратных метров. Это увеличение призвано было улучшить высотные характеристики Do 217 K-2, поскольку бомба Fritz-X сбрасывалась с большой высоты. Бомбардировщик был дополнительно оборудован передатчиком FuG 203a Kehl I, а на бомбе стоял приемник FuG 230a Strassburg. Кроме того, 1160-литровый дополнительный топливный бак

в передней части бомбоотсека (R17) на Do 217 K-2 стал стандартным оборудованием. Оборонительное вооружение Do 217 K-2 оставалось таким же, как на K-1. Но на некоторых самолетах его иногда усиливали довольно своеобразным способом. Два спаренных 7,9-мм пулемета MG 81Z в хвостовом обтекателе (R19) дополнялись парой таких же MG 81Z в хвостовых частях обеих мотогондол с боезапасом по 250 патронов на ствол. Огонь из всей этой стреляющей назад батареи вел летчик, а наведение на цель осуществлялось при помощи перископа RF 2C и прицела P VI B. Трудно сказать, насколько эффективен был прицельный огонь этой системы, но трассирующий залп восьмиствольной батареи, был далеко не приятным впечатлением для вражеского летчика-истребителя, оказавшегося «в хвосте» у Do 217 K-2.

Do217K





На Do 217K фонарь кабины был слит с носовым остеклением. В результате, получилась более просторная кабина с хорошим обзором вперед

Следующая модификация бомбардировщика Do 217 K-3 отличалась от K-2 только тем, что была оборудована более универсальными передатчиками FuG 203c или 203d Kehl IV, которые давали самолету возможность действовать как с крылатой бомбой Hs 293 A, так и с бомбой Fritz X.

В 1942 году конструкторы Дорнье предприняли попытку создать на основе существующей серийной модели Do 217 сверхвысотный самолет, одновременно бомбардировщик и разведчик. Опыт создания такого самолета был приобретен еще в 1941 году при разработке Do 217H. Прототип нового высотного самолета получил обозначение Do 217P VI. Передняя часть его фюзеляжа, где располагалась гермокабина, повторяла силуэт Do 217K. На самолет установили два двигателя DB 602B, оснащенные высотными двухступенчатыми нагнетателями. Нагнетатели приводились в действие дополнительным двигателем DB 605T, который находился внутри фюзеляжа в его средней части. Дополнительные радиаторы охлаждения располагались между фюзеляжем и мотогондолами, образуя как бы еще одно крыло ниже основного. А в нижней части фюзеляжа сразу позади задней кромки крыла размещался большой воздухозаборник для нагнетателя. Все устройство из

трех моторов называлось HZ-Anlage и развивало мощность 3500 л.с. на взлете и 2880 л.с. на высоте 13 700 метров. Экипаж самолета состоял из четырех человек.

Do 217P VI совершил свой первый полет в июне 1942 года. Летом и осенью 1942 года были построены и прошли испытания два других прототипа: Do 217 P V2 и V3. Они отличались от VI увеличенным (до 24,5 м) размахом крыла. К осени 1943 года были собраны три предсерийных самолета Do 217 P-0.

В основном, Do 217 P-0 предназначался для ведения фоторазведки на высотах, недоступных для истребителей-перехватчиков. Поэтому его оборонительное вооружение состояло всего из четырех пулеметов MG 81: двух передних и двух задних. Это оружие могло применяться только на небольших высотах, там, где встреча с истребителями противника была реальной. На большой высоте нужно было сохранять герметичность кабины. Пользоваться обычными установками вооружения все равно было бы невозможно. Внутри фюзеляжа Do 217P-0 устанавливались три фотокамеры. Камера Rb 20/30 располагалась сразу позади гермокабины. Еще две автоматические фотокамеры Rb 75/30 находились в средней части фюзеляжа. Для того, чтобы использовать самолет как бомбардировщик, пре-

дусматривалась подвеска для двух 500-килограммовых бомб под крылом. Эти же узлы подвески использовались для двух 900-литровых дополнительных топливных баков. В конце 1943 года все три Do 217P-0 полностью прошли государственные испытания в Рехлине, но в серийное производство этот самолет запущен не был.

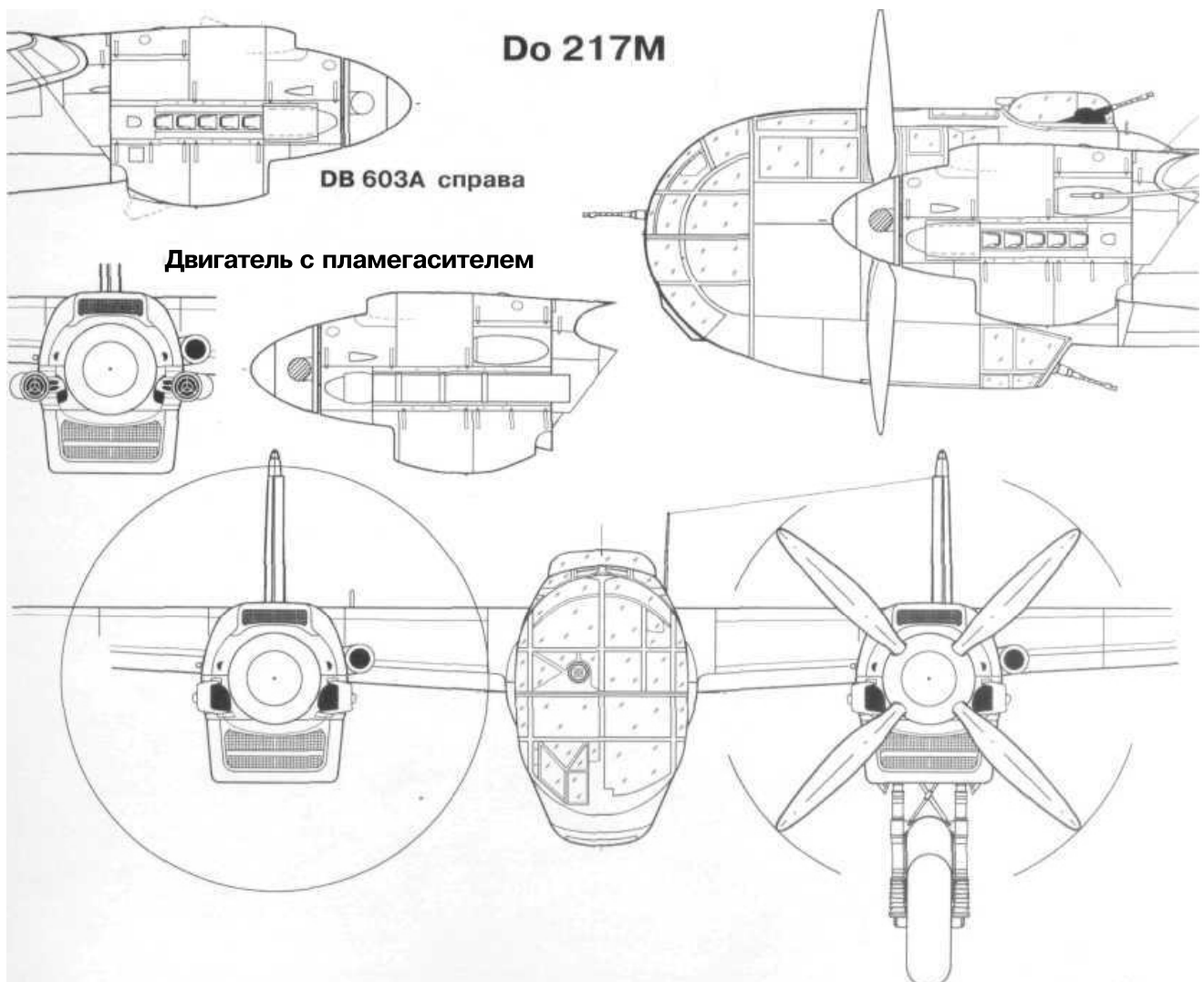
Последней серийной модификацией бомбардировщика оказался Do 217M. Этот самолет был создан и начал производиться серийно в 1942 году. Do 217L тоже появился на свет, но позже. Два прототипа Do 217L VI и V2 были построены и испытаны весной 1943 года. Они так же, как и Do 217M продолжали линию развития Do 217K. Но до серийного производства модификации «L» так и не дошло.

Причиной появления Do 217M стала нехватка двигателей BMW 801D. Чтобы уберечь производство бомбардировщиков Do 217K от перебоев, инженеры Дорнье быстро и легко приспособили конструкцию Do 217K-1 под двигатель жидкостного охлаждения DB 603. Так появилась модификация Do 217M-1. Оба самолета производились одновременно, и на вооружение люфтваффе стали поступать тоже одновременно. Но к началу 1943 года в связи с усилением налетов англо-американской авиации люфтваффе стали испыты-

вать острую потребность в ночных истребителях. Поэтому большая часть конструктивных заготовок Do 217M была использована для сборки ночных истребителей Do 217N. Таким образом, число бомбардировщиков Do 217M-1, поступивших на вооружение, оказалось невелико.

Двигатели DB 603A, установленные на Do 217M-1, оснащались четырехлопастными винтами и развивали на взлете мощность 1750 л.с, а на высоте 5700 метров — 1620 л.с. За счет дополнительной мощности, которыми обладали эти двигатели, новый бомбардировщик немного превосходил по летным данным самолеты прежних модификаций с двигателями BMW 801D. Максимальная скорость Do 217M-1 возросла на 45 км и составляла 560 км/ч на высоте 5700 м. Оборонительное вооружение и бомбонагрузка новой модификации бомбардировщика оставались такими же, как у Do 217K.

На основе Do 217M построили и испытали два прототипа высотного бомбардировщика с турбонагнетателями: Do 217 V13 и V14. Но эти разработки не были доведены до серийного производства. Также не пошла в серию модификация Do 217M-5. Предполагалось, что на этот самолет будет подвешиваться только одна крылатая бомба Hs 293A под фюзеляжем.





На этом Do 217M-1 нет креста и каких-либо обозначений на хвостовой части фюзеляжа. По-видимому, самолет еще не до конца окрашен на заводе

ТОЛЬКО DO 217 M-11 стал очередной серийной модификацией. Он имел такое же удлиненное крыло, как Do 217 K-2, и предназначался для действий с бомбой FX 1400 Fritz X или Hs 293a, которые подвешивались под фюзеляжем.

В конце 1943 года серийное производство Do 217 стало сокращаться, и в июне 1944 года было прекращено. Всего выпустили 1541 бомбардировщик Do 217 различных модификаций.

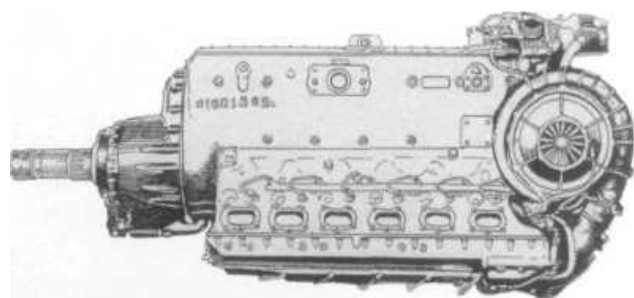
Особо следует рассказать еще о пяти бомбардировщиках Дорнье, появившихся летом 1944 года. Они имели обозначение Do 217R. Самолеты поступили в III группу KG 100, расположенную в Орлеан-Брисси, для прохождения полевых испытаний. Несмотря на обозначение, эти бомбардировщики были в действительности не очередной модификацией Do 217, а пятью из шести прототипов нового тяжелого высотного бомбардировщика Do 317. В ходе предшествующих этому событию испытаний Do 317 VI была выявлена непригодность герметичных кабин, и от них решили отказаться, превратив самолет в обычный носитель радиоуправляемых крылатых бомб Hs 293A. Самолет мог нести две таких бомбы под крылом. Но в августе 1944 года III/KG 100 была выведена из боев, а ее личный состав направлен для переобучения на истребители. Поэтому вряд ли Do 217R успели принять участие в боевых действиях.

Что касается самого Do 317, то он разрабатывался фирмой Дорнье в течение пяти лет. Еще в 1939 году Техническое управление RLM выработало требования к проекту нового бомбардировщика, который мог бы заменить уже существующие Do 17, He 111 и Ju 88. Этот проект получил условное название Bomber «В».

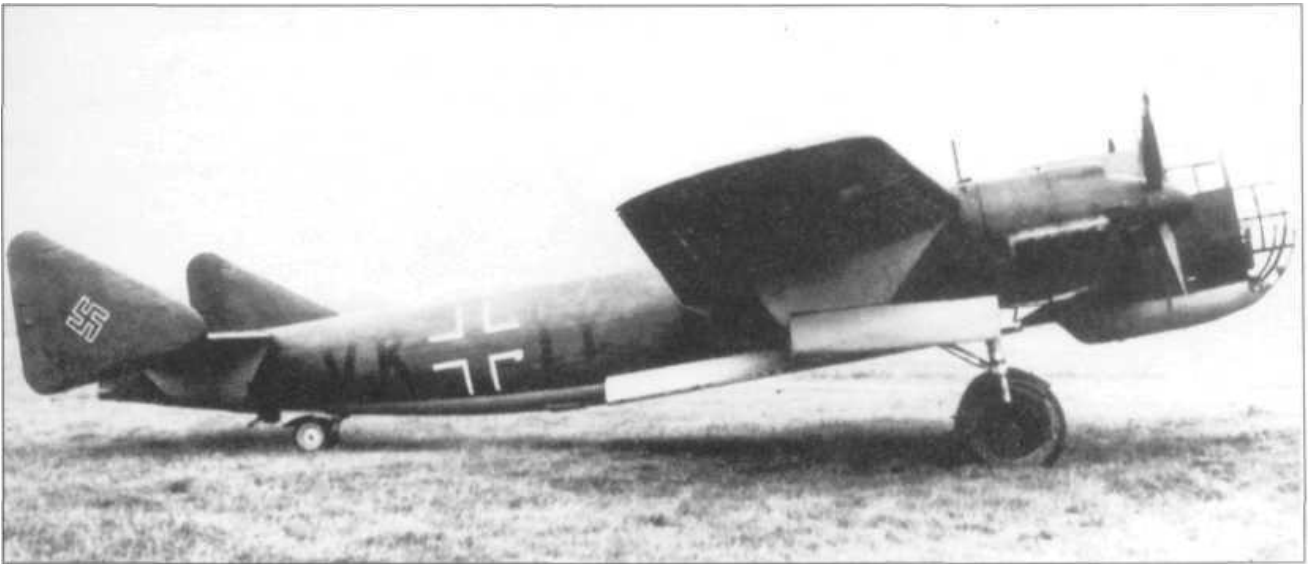
Новый бомбардировщик должен был обладать дальностью полета в 3600 км, скоростью около 600 км/ч на высоте 6000-7000 метров и бомбонагрузкой в 2000 кг. При этом его собственный вес не должен был превышать 20 000 кг. Предполагалось также, что самолет будет двух-

моторным, и на нем будут установлены 24-цилиндровые двигатели Даймлер-Бенц DB 604 или Юнкерс Jumo 222, которые в то время еще только разрабатывались. Пожалуй, главной трудностью проекта было требование разместить экипаж из четырех человек в гермокабине. Трудность состояла не в том, чтобы создать гермокабину. Такой опыт в Германии уже имелся. И, разумеется, не в том, чтобы посадить в эту кабину экипаж самолета. Трудность заключалась в том, что экипаж при известных обстоятельствах должен отражать атаки вражеских истребителей, а как высунуть ствол подвижного пулемета (а вернее, нескольких пулеметов) из герметически закрытой кабины? Необходимо было использовать такое оборонительное вооружение, которое не создавало бы лишних «дырок» в гермокабине. То есть, вооружение, находящееся вне кабины и управляемое дистанционно. Разработки в этом направлении немецкими инженерами уже велись, но были далеки от завершения.

В итоге осуществления проекта Bomber-B люфтваффе должны были получить в одном лице бомбардировщик высотный, скоростной, дальний и тяжелый. Иными словами, бомбардировщик неуязвимый для английских истребителей и способный, действуя с аэродромов Германии, Франции или Норвегии, сбросить свои тяжелые бомбы в любой точке Британских островов.



Двигатель жидкостного охлаждения DB 603



Прототип высотного бомбардировщика Do 317 V-1 (бортовое обозначение VK+YI) во время испытаний. Германия, 1943 год

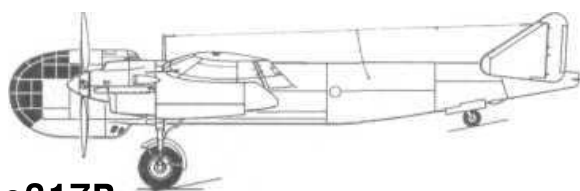
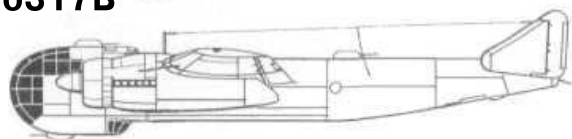
К проекту были привлечены четыре авиастроительные фирмы: Арадо, Дорнье, Фокке-Вульф и Юнкере. И вскоре каждая из них представила на суд Технического управления свой образец. Это были соответственно: Ag 340, Do 317, Fw 191 и JU288.

Разработка Do 317 шла параллельно созданию Do 217. Поэтому самолеты мало отличались друг от друга. В 1940 году стало ясно, что предпочтение отдано прототипу бомбардировщика фирмы Арадо, и работы над «триста семнадцатым» прекратились. Но усилия фирмы Дорнье не пропали даром. Многие технические и конструктивные решения первоначального проекта Do 317 использовались затем при создании высотного разведчика-бомбардировщика Do 217R. В 1941 году конструкторы Дорнье вернулись к оставленному было проекту. Но теперь Do 317 предъявлялся в качестве более совершенной замены серийному Do 217. В 1943 году был построен и приступил к летным испытаниям прототип будущего бомбардировщика Do 317 VI (бортовое обозначение VK + YI). А вскоре появилась первая опытная серия из пяти Do 317A. От своих те-

оретических предшественников (ибо практически Do 317 возник одновременно с Do 217) внешне новый самолет отличался мало. Заметным отличием были килевые «шайбы» треугольного вида и утолщенный фюзеляж. Остальные «новшества» находились внутри самолета. Прежде всего, это была гермокабина, установка которой внесла изменения в структуру оборонительного вооружения. На следующей модификации Do 317B основная его часть будет уже размещена в дистанционно управляемых установках. А пока, на Do 317A, электромеханическую турель с 13-мм пулеметом MG 131 переместили на крышу кабины. Все остальное оставили на прежних местах, но приспособили к сохранению герметичности кабины на больших высотах. Вероятнее всего, оружие просто убиралось из амбразур и не действовало, как это было на Do 217R. В задней части кабины сверху и снизу установили по одному подвижному MG 131. Спереди под ногами летчика поставили неподвижную 15-мм пушку MG 151 и подвижный сдвоенный 7,9-мм пулемет MG 81, который проходил сквозь правую половину носового остекления.



Вид спереди на опытный бомбардировщик Do 317 V1 (VK+YI). Германия, 1943 год.

Do317V-1**Do317B**

Летные испытания Do 317 V-1 выявили, что новый самолет не обладает какими-нибудь преимуществами по сравнению с Do 217P-0. Кроме того, его гермокабина оказалась несовершенна. Поэтому пятерка Do 317A была переделана из высотных бомбардировщиков в обычные носители радиоуправляемых крылатых бомб Hs 293A. С самолетов сняли гермокабины и под обозначением Do 217R отправили для полевых испытаний в III/KG 100, о чем уже говорилось выше.

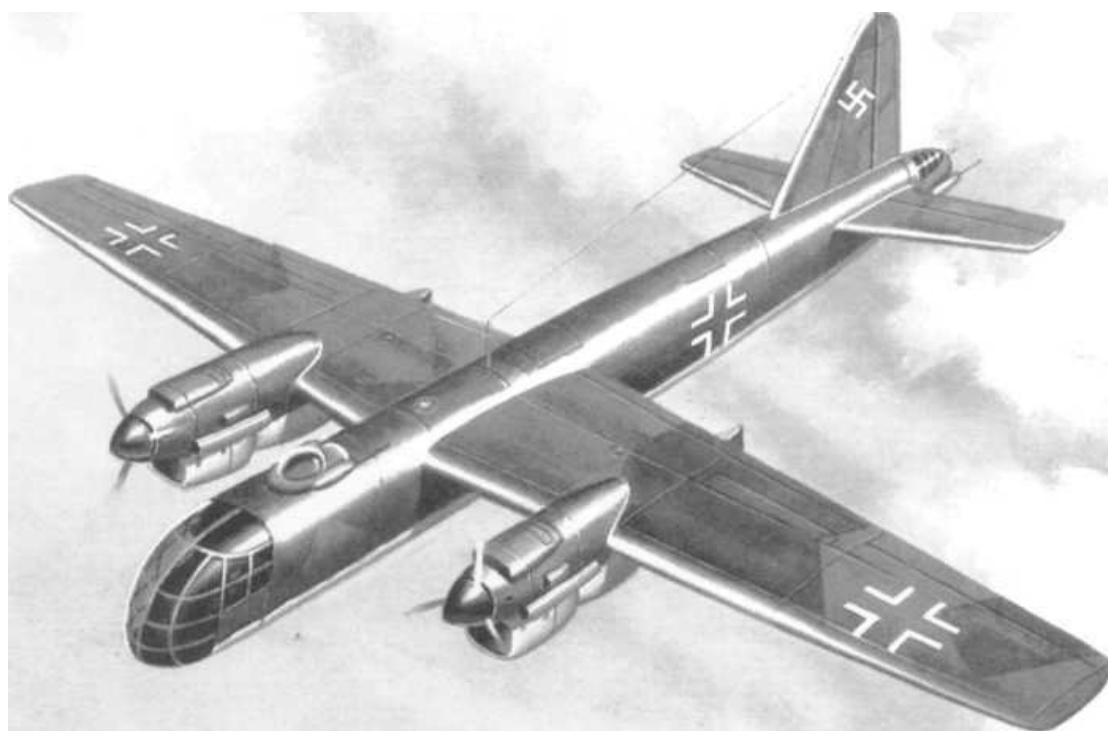
Do 317B должен был стать улучшенным вариантом новой модификации. Самолет имел усиленное дистанционно управляемое оборонительное вооружение и увеличенную до 5600 кг бомбонагрузку. Но Do 317B никогда не поднялся в воздух. Работы по его созданию были прекращены на стадии полноразмерного макета, поскольку Техническое управление RLM посчитало, что дальнейшие усилия над этой программой нецелесообразны.

Do 217 на вооружении люфтваффе

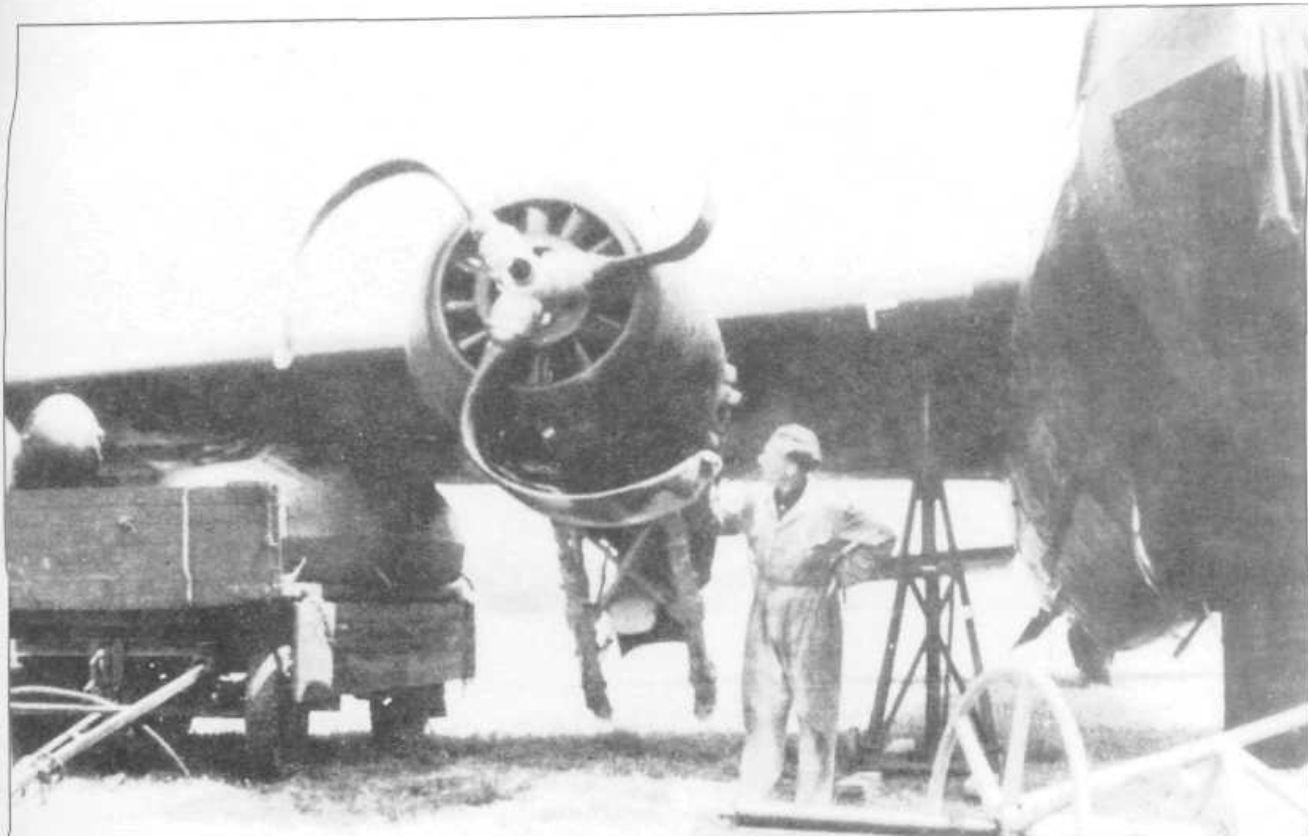
Первые десять самолетов Do 217 E-0 и E-1 с установленными в бомбоотсеке фотокамерами поступили на вооружение 2.(F)/11 еще в конце 1940 года. И в январе 1941 года этот штаф фотографировании территории Советской Союза.

В бомбардировочные подразделения люфты 1941 года из самолетов этого типа была сформирована группа Do 217 E-2 и E-3 поступили на вооружение этого авиаполка были отозваны для перевооружения.

К осени 1941 года II/KG 40 и весь KG 2 были размещены вдоль пролива Ла-Манш для действий кораблей в Северном море. Все они находились в составе Fliegerführer Atlantik — «атлантического авиационного командования» вела войну против Советского Союза. Боле всего была снижена. Группы Do 217 занимались уста



Проект Do 417 так и остался на бумаге. Но некоторые узлы будущей машины успели пройти испытания на существующих самолетах



Do 217E (из I/KG 66) после посадки на «брюхо» поднят домкратами

Первым подразделением, применившим Do 217 E-1 в бою, стал KG 40. Свои первые боевые вылеты бомбардировщики Do 217 из II/KG 40 совершили еще весной 1941 года, действуя против кораблей в Северном море с аэродрома Сестерберг (Soesterberg) в Нидерландах.

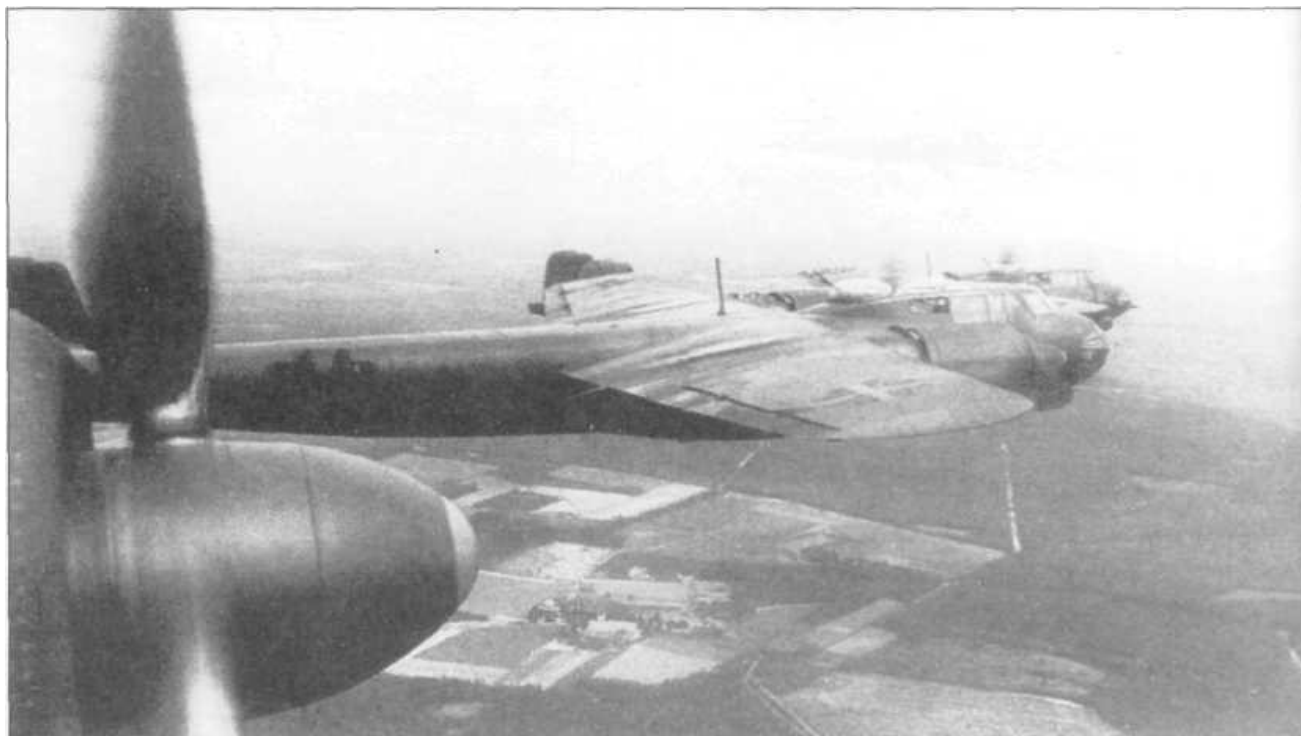
Опыт боевого применения показал, что против кораблей противника неподвижная 15-мм пушка MG 151 оказалась недостаточно эффек-

тивной. Поэтому в действующих частях на многих Do 217 ее самостоятельно заменяли более тяжелой 20-мм MG FF.

Всего к концу 1941 года люфтваффе получили около трехсот бомбардировщиков Do 217 модификаций E-0, E-1, E-2 и E-3. А в начале 1942 года в авиачасти стал поступать и начал применяться в боевых действиях самолет Do 217 E-4.



Бомбардировщики Do 217 поступили на вооружение люфтваффе летом 1941 года. В основном они использовались на западном театре военных действий

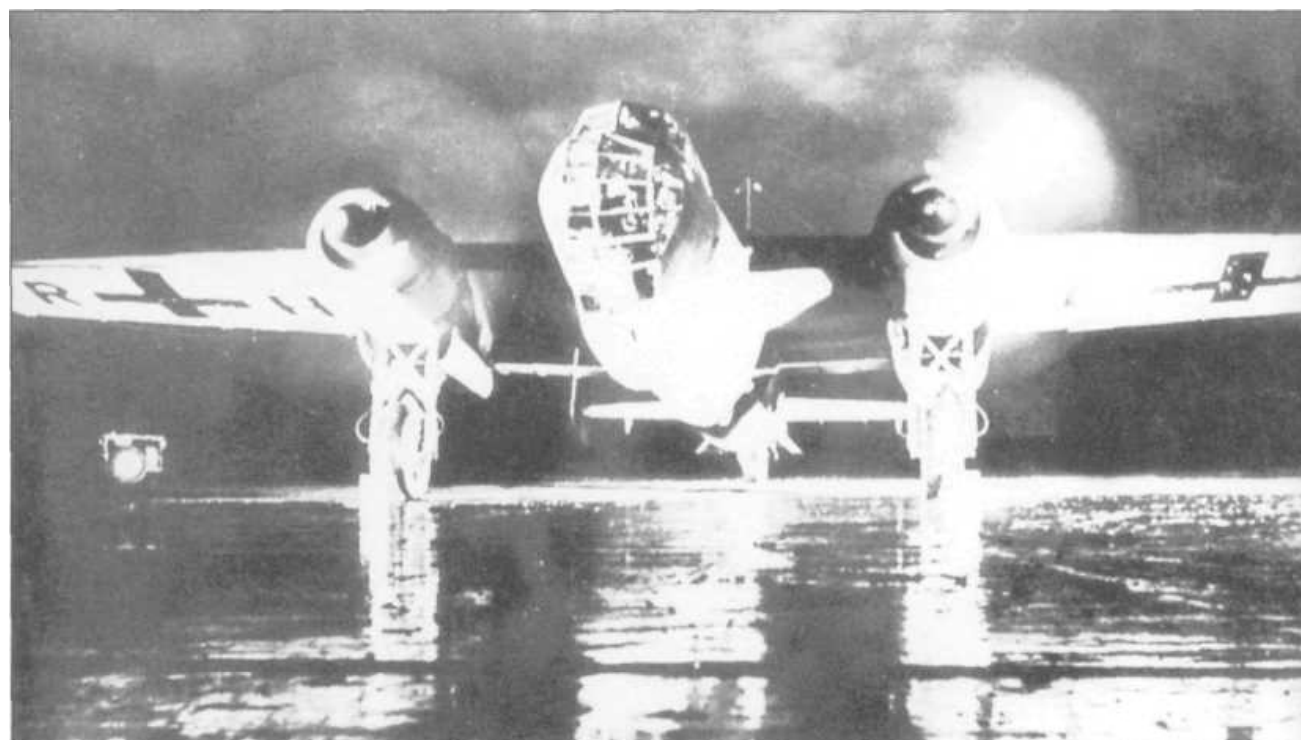


Do 217E-2 в боевом строю над побережьем Ла-Манша

С весны 1942 года англичане усилили бомбардировочные налеты на немецкие города. 29 марта более двухсот бомбардировщиков, обрушив свои бомбы на Любек, полностью уничтожили центр древнего города. В конце апреля массовой бомбардировке подвергся другой исторический центр Германии — город Росток. В ответ на это военно-политическое руководство третьего Рейха приняло решение бомбить древние английские города, такие как Эксетер, Кентербери, Норвич и т.п. Эти ответные налеты немецких бомбардировщиков получили в Англии название «рейдов Баедекера»

по названию известного путеводителя для туристов. Очередную историческую достопримечательность Англии, предназначенную для бомбардировки

В ночь на 23 апреля 1942 года 45 немецких бомбардировщиков сбросили бомбы на Эксетер. В этом налете принимали участие несколько Do 217 из II/KG 2. До конца апреля люфтваффе нанесли бомбовые удары по городам Бен-Йорк и Норвич. В мае и июне бомбардировки старых английских городов продолжались. И во всех этих налетах участвовали бомбардировщики



Do 217E перед ночным вылетом



Перевозка аварийного Do 217E из III/KG 40. Северная Франция, конец 1941 года

ровщики Do 217 из KG 2. Обычно для налетов выбирались светлые или лунные ночи и время около часа. Цель атаквалась двумя волнами бомбардировщиков. Маленькие города, не имевшие стратегического значения, были слабо защищены средствами ПВО, и это позволяло немцам производить точное бомбометание с высот не более 3000 м. Но англичане постоянно усиливали свою противовоздушную оборону. Так, в конце июля немцы во время грех бомбардировок Бирмингема и Халла (Гулля) потеряли около 30 бомбардировщиков KG 2 — активный участник налетов на Британские острова за период с апреля по сентябрь 1942 года понес значительный урон. Его состав уменьшился с 88 до 23 боеспособных экипажей. Летные школы Германии не успевали восполнять

такие потери. «Рейды Баедекера» быстро закончились. В конечном итоге они оказались бессмысленными. Люфтваффе не обладали достаточной мощностью, чтобы дать достойный ответ на массированное уничтожение городов Германии английской авиацией.

Do 217 E-5 сначала поступили на вооружение учебно-испытательного подразделения — Lehr und Erprobungskommando 36, которое располагалось на Балтийском побережье. Это подразделение имело задачу отработки тактики боевого применения радиоуправляемых бомб Hs 293A и FX 1400, а также обучение летчиков люфтваффе использованию нового оружия.

Осенью 1942 года на вооружение KG 2 начали поступать Do 217 K-1. А в начале 1943 года состав KG 2 был увеличен с трех до пяти авиа-



Ночной бомбардировщик Do 217E-2/4 в полете. Хорошо виден пламегаситель сверху мотогондолы



Фонарь кабины Do 217E-2/4 **Сверху фонаря кабины непрозрачный и неокрашенный обтекатель радиокompаса**

групп Новую IV группу KG 2 вооружили самолетами Do 217 V группа KG 2 возникла на базе II/KG 40 Но при этом она распрощалась со своими бомбардировщиками Do 217, передав их в другие группы, и получила на вооружение многоцелевые истребители Me 410 Таким образом, в составе KG 2 находилось теперь четыре авиагруппы из «дорнье», и одна из Me 410 Поскольку часть самолетов Do 217, переданных из KG 40, начинали свою службу еще в 1941 году, то на вооружении KG 2 оказались «двести семнадцатые» почти всех модификаций, включая Do 217E-1, E-2, E-3, K-1 и M 1

В ночь с 17 на 18 января 1943 года бомбардировщики KG 2 предприняли налет на Лондон, по-

ложив начало новой серии воздушных атак на Британские острова К этому времени Британская ПВО обходился немцам недешево В течение марта в ходе четырех налетов на Британские острова и нескольких вылетов для постановки мин у побережья противника KG 2 потерял 26 своих бомбардировщиков Тем не менее, периодические бомбардировки Англии продолжались до конца 1943 года А, кроме того, подразделения Do 217 направляли свои удары по англо-американским кораблям в проливе Ла-Манш и Северном море

В конце января 1944 года люфтваффе приступили к осуществлению операции Steinbock («Горный козел») Удары с воздуха обруши-



На этом Do 217E-3/R2 (W.Nr. 1044) с бортовым обозначением TC+KR установлены подкрыльевые держатели для 250-кг бомб SC 250.



«Трудовые будни» люфтваффе. Оригинальный камуфляж иа Во 217Е из V/КО 66 (серо-голубые полосы поверх черной заводской окраски) создан усилиями персонала авиачасти

лись на Лондон и другие хорошо защищенные города Британии. В ночь с 22 на 23 января на английскую столицу были направлены 447 немецких бомбардировщиков. В этом налете принимали участие около 70-ти Do 217 из I и III/KG 2 и 23 Do 217 из I/KG 66. KG 2 потерял пять своих самолетов.

В ходе операции «Штейнбок» немцы стали использовать ту же тактику, какую англичане

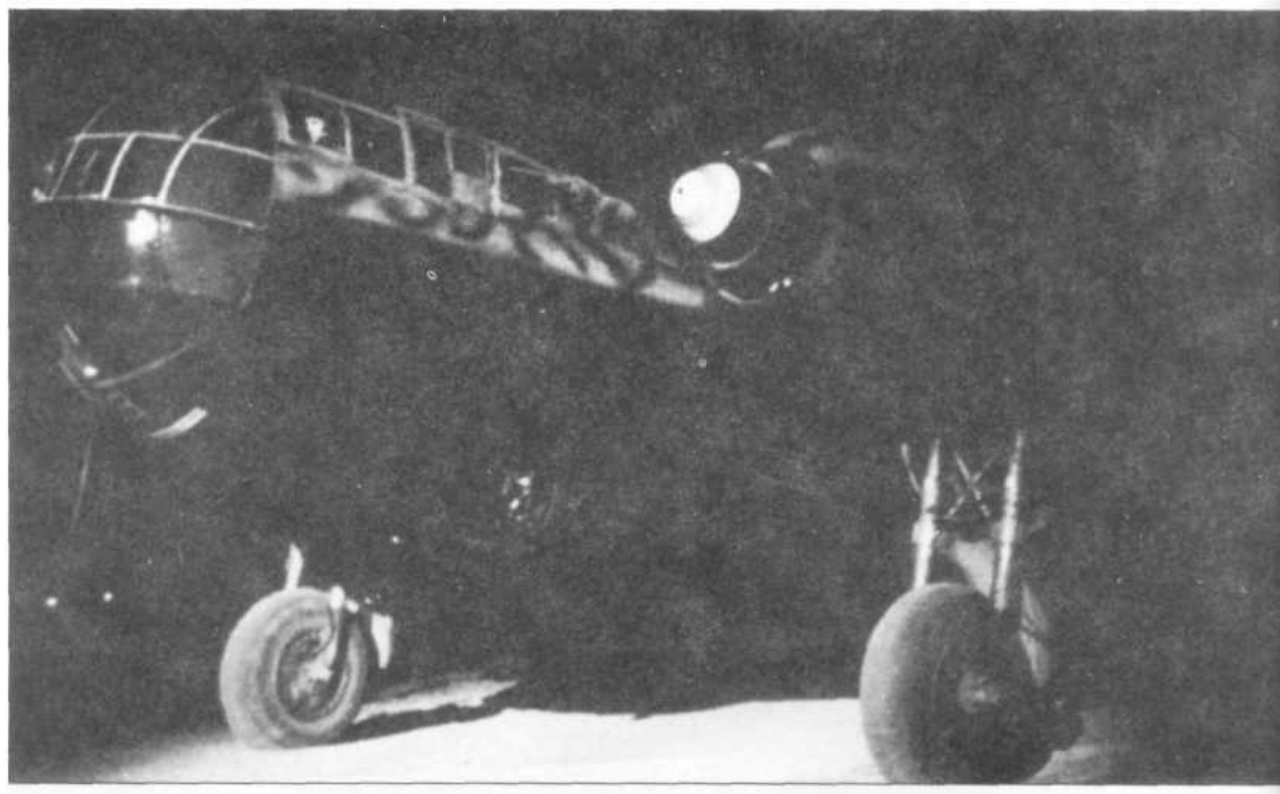
уже применяли над Германией с 1942 года, то есть тактику массированного бомбового удара по площадям со сплошным поражением. Сбросив бомбы с большой высоты, немецкие бомбардировщики уходили в сторону французского побережья, стараясь развить предельную скорость, чтобы избежать неприятной встречи с английскими ночными истребителями.



Подготовка Do 217K из KG 2 к полету. Носовая часть самолета, по-видимому, полностью окрашена в черный цвет. Но хвостовая часть выглядит более светлой



Носовая часть сбитого над Англией Do 217K или M (W.Nr.4560)



Do 217K из KG 2 готов к ночному вылету



Левый мотор Do 217M-1 (Werk.Nr.56051) из KG 2. В ночь 23/24 февраля 1944 года самолет получил небольшие повреждения от зенитного огня над Лондоном, был поспешно покинут экипажем, но продолжил свой полет и приземлился на брюхо близ Кембриджа



Do 217K-1 из I/KG 2 на аэродроме Мюнхен-Рем. 1943 год

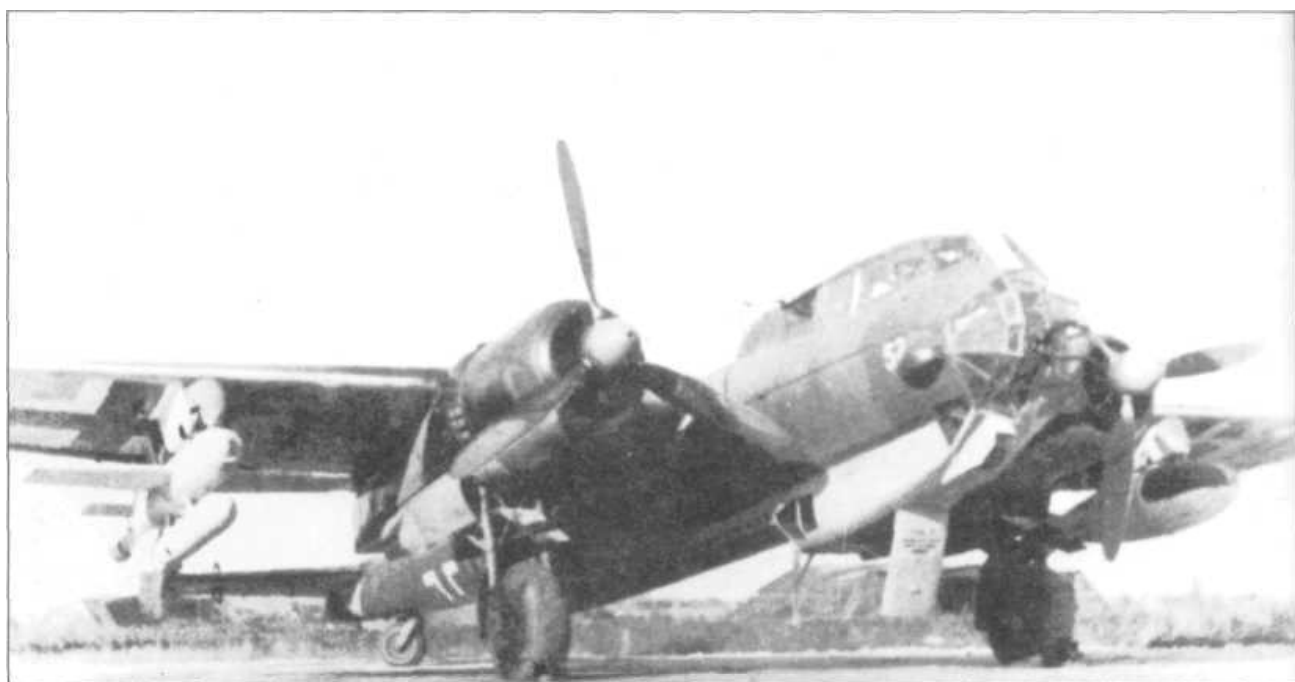


Носовая часть ночного бомбардировщика Do 217 E

Как выше отмечалось в конце 1942 года люфтваффе приняли на вооружение новые радионavigационные бомбы. В начале 1943 года две авиагруппы KG 100 получили новые модификации Do 217, приспособленные для действий с этими бомбами. Это были самолеты D 217K-2, поступившие в III/KG 100. Поскольку к августу 1943 года экипажи бомбардировщиков были на западе, на побережье Бискайского залива в Коньях



Бомба Fntz-X под «брюхом» бомбардировщика Do 217



Do 217E-5 из II/KG 100. Бомбу Hs 293A подвешивали под правой, а 900-л топливный бак под левой половиной крыла

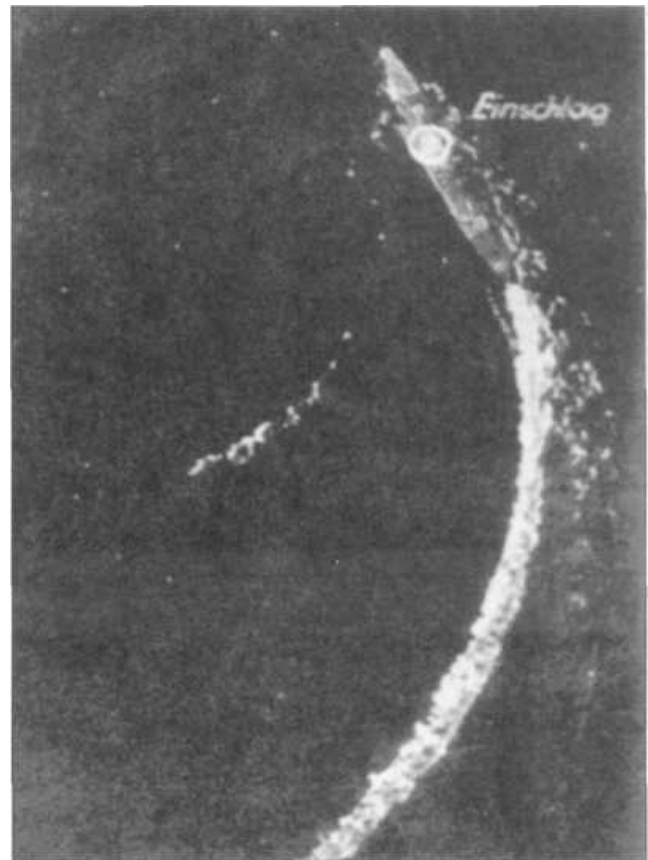
Первый боевой и относительно удачный запуск крылатых бомб Hs 293A произошел 25 августа 1943 года. Четырнадцать Do 217E-5 под командованием гауптманна Хейнца Моллинуса (Mollinus) атаковали группу английских противолодочных кораблей, крейсирующих в Бискайском заливе к северо-западу от Испании. Одна из Hs 293A упала и взорвалась вблизи борта эсминца (destroyer HMS) «Лэндгарт», в результате чего он получил повреждения. Через два дня восемнадцать Do 217E-5 предприняли вторую атаку с применением радиоуправляемых Hs 293A. На этот раз крылатая бомба попала точно в цель, поразив английский сторожевой корабль (sloop HMS) «Эгрет», который взорвался и затонул вместе с экипажем.

Во время одной из последующих атак серьезные повреждения получил эсминец «Атабаска» (destroyer HMCS Athabaskan). Планирующая Hs 293A насквозь пробила его корпус и взорвалась у противоположного борта.

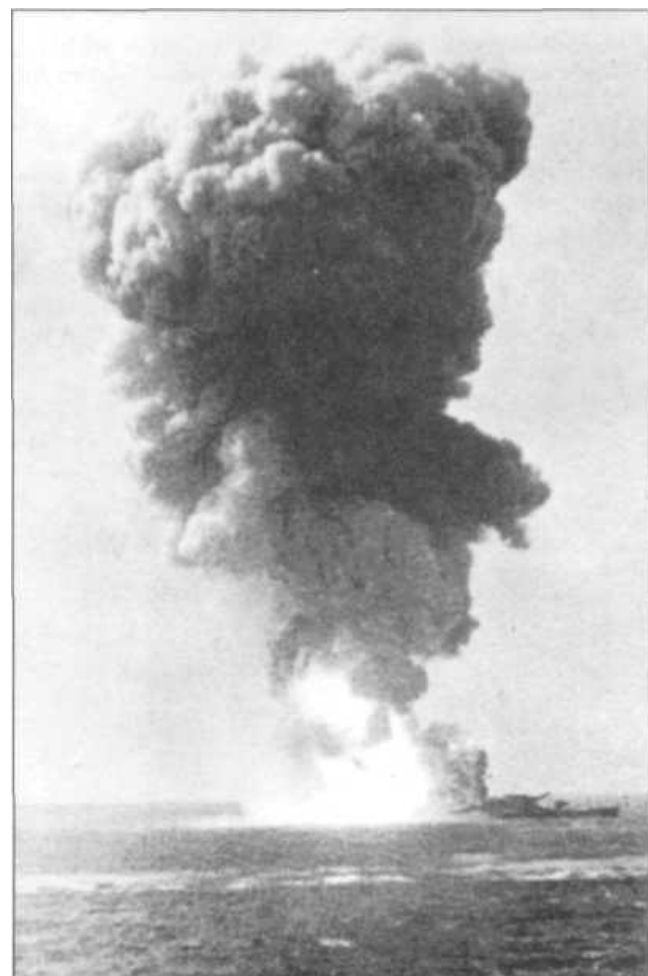
В первых боевых вылетах с крылатыми бомбами Do 217E-5 несли только одну Hs 293A, которую подвешивали под правой половиной крыла. При этом под левой половиной крыла вешали 300 литровый сбрасываемый топливный бак. Он увеличивал дальность действия бомбардировщика, и заодно играл роль противовеса.

Do 217K-2 из III/KG 100, расположенной на аэродромах Марсель-Итр, начали свои боевые вылеты над Средиземным морем в конце августа 1943 года. 9 сентября 1943 года произошло первое и очень удачное применение радиоуправляемой бомбы Fritz-X. За два дня до этого, 7 сентября, Италия заключила перемирие с англо-американскими войсками, и 9 сентября основные силы итальянского флота направились на Мальту, чтобы сдаться американцам. Немцы не могли допустить перехода крупных боевых кораблей в руки противника, и решили уничтожить итальянские линкоры с воздуха. Командир III/KG 100 майор Бернхард Йопе лично возглавил соединение из одиннадцати Do 217K-2 с бомбами Fritz-X под крылом. Бомбардировщики настигли беглецов в проливе Бонифачо между Корсикой и Сардинией и с высоты около 7000 метров сбросили свои радиоуправляемые бомбы на идущие полным ходом корабли. Две из них попали в линкор «Рома»: одна в середину, другая — в корму. Пробив палубу, бомбы взорвались внутри корабля, вызвав детонацию боеприпасов. От страшного взрыва линкор «Рома» разломился пополам и затонул. Еще одна бомба Fritz-X попала в однотипный линкор «Италия», но тот, хотя несколько отсеков его оказались затоплены, остался на плаву.

В тот же день 9 сентября 1943 года англо-американские войска предприняли высадку на юге Италии близ Солерно. Поэтому II группу KG 100 перебросили с берегов Бискайского залива на Средиземноморье, в Итр, для поддержки III/KG 100.



Фотография, подтверждающая попадание бомбы Fritz-X в итальянский линкор «Рома» 9 сентября 1943 года



Взрыв боеприпасов на итальянском линкоре «Рома», вызванный попаданием бомбы Fritz-X



Do 217K-2 из III/KG 100 на одном из аэродромов Средиземноморья. 1942-1943 годы

В следующую неделю, Do 217 из III/KG 100 приняли активное участие в обороне Салерно. При этом бомбами Fritz-X были поражены линкор «Уорспайт» и два крейсера: «Саванна» (Savannah) и «Уганда», а также несколько вспомогательных судов. Англо-американским войскам все же удалось высадиться и закрепиться в Италии, что привело к значительному усилению их авиационно-истребительного прикрытия на этом театре военных действий. Подразделения «дорнье» стали нести большие потери. За сорок дней, последовавших за высадкой союзников в Италии, II и III/KG 100 потеряли 12 бомбардировщиков.

До конца 1943 года самолеты KG 100 продолжали атаковать корабли противника в Средиземном море. 11 ноября 1943 года шестнадцать Do 217 из II/KG 100, действуя совместно с тор-

педоносцами He 111 и Ju 88 и э KG 40, потопил три больших грузовых судна и танкера. При этом были потеряны шесть торпедоносца и один «дорнье».

Очередную крупную операцию на Средиземноморье англо-американские войска предприняли в Анцио, южнее Рима. Защищая побережье II/KG 100 потопила крылатыми бомбами английский

Ранним утром 15 февраля 1944 года шесть Do 217 из II/KG 100 вылетели с аэродрома Бегамо и потопили (Yale) водоизмещением 7000 тонн. Вот как об этом вспоминал участник этих событий, бортинженер одного из «дорнье», оберфельдфебель Пау.



Слева: немецкая фотография, показывающая попадание бомб Fritz-X в английский линкор «Уорспайт» 16 сентября 1943 года. Справа: «Уорспайт», приведенный на Мальту для ремонта. Осадка линкора сильно увеличена



Do 217K с четырьмя торпедами F5 под крылом. Но в боевых условиях такая подвеска практически не применялась.

ка, было уже светло. Мы не видели других «дорнье», но по свирепости зенитного огня было ясно, что они тоже здесь. Корабли открыли ужасающий заградительный огонь, поддержанный береговыми батареями. Кроме того, несколько военных кораблей начали ставить дымовую завесу. Находясь на высоте около 2500 метров, мы совершили круг над целью. Затем, выбрав корабль для атаки, направили свой самолет прямо на него. С расстояния 7 км наводчик гауптманн Шацке (Schacke) выпустил левую крылатую бомбу. Время нахождения ее в полете в среднем составляло около 50 секунд. По красной вспышке, установленной на хвосте бомбы, мы могли хорошо видеть, как Шацке наводил бомбу на корабль. Всякий раз, когда она отклонялась от цели, Шацке возвращал ее на верный курс. По мере того, как бомба удалялась, сигнальный огонь становился бледнее. И вдруг белая вспышка взрыва охватила всю среднюю часть корабля».



Штурман-бомбардир внутри кабины бомбардировщика He 111 наводит радиоуправляемую бомбу на цель при помощи рукоятки на передатчике. На самолетах Do 217 устанавливалось такое же оборудование

Последний случай боевого применения Do 217 во Второй мировой войне произошел 12 апреля 1945 года. Двенадцать бомбардировщиков «дорнье» из особого опытного подразделения Versuchskommando KG 200 пытались разрушить планируемыми бомбами Hs 293A мост через Одер, уже захваченный советскими войсками. Но, несмотря на несколько попаданий, большая часть пролетов моста уцелела.

Ночные истребители Do 217 J / N

С началом активных боевых действий на Западе в 1940 году английская авиация стала принимать стратегические бомбардировочные рейды вглубь Германии. Но эти бомбардировки сначала не имели большого успеха. Наличных сил бомбардировочного командования RAF (Королевских воздушных сил) было явно недостаточно, чтобы нанести ощутимый вред германской промышленности. Кроме того, немцы предприняли контрмеры. Вдоль западных границ Рейха они создали целую систему противовоздушной обороны, так называемую «линию Каммхубера», и приступили к рассредоточению предприятий военной промышленности. К концу 1941 года ночные налеты английской авиации стали даже ослабевать, поскольку англичане несли неоправданно большие потери от действий немецких ночных истребителей. Силы противоборствующих сторон на какое-то время оказались в положении неустойчивого равновесия. В мае 1942 года в составе авиации германской ПВО насчитывалось уже три полностью укомплектованных авиаполков ночных истребителей (NJG 1, NJG 2, NJG 3) и четвертый (NJG 4) состоял из двух групп. Но этого все равно оказалось недостаточно для защиты Германии, поскольку бомбардировочная авиация анг-

личан постоянно усиливалась. На смену старым двухмоторным бомбардировщикам RAF пришли более совершенные и мощные четырехмоторные самолеты, такие как «Галифакс», «Стирлинг» и «Ланкастер». Для немецких ночных истребителей эти самолеты оказались более серьезным противником. Они не уступали им в скорости, обладали сильным оборонительным вооружением и увеличенной бомбонагрузкой. В феврале 1942 года новым командующим английских бомбардировочных сил становится маршал авиации сэр Артур Харрис. Он предложил новую концепцию нанесения бомбардировочных ударов по Германии. Теперь целью авиационных налетов становилось не столько уничтожение конкретных военно-стратегических или промышленных объектов, сколько нанесение массированных ударов по площадям, где эти объекты находятся. То есть просто по крупным городам Германии. Такая тактика позволяла бросать бомбы как бы «в слепую», без точного прицеливания, что облегчало задачу прорыва противовоздушной обороны противника. Кроме того, даже если военные объекты не поражались, то разрушение жилых кварталов и массовая гибель гражданского населения городов подрывали моральный дух немцев, что имело не меньшее значение, чем уничтожение

германской промышленности. В ночь с 10 на 11 апреля 1942 года на Эссен была сброшена первая 3624-кг бомба. В ночь с 30 на 31 мая бомбардировочное командование RAF предприняло первый массированный налет в количестве 1047 самолетов, известный как операция «Millennium». Английские бомбардировщики обрушили свои бомбы на Кельн. Были разрушены сотни жилых многоквартирных домов. Свое наиболее полное воплощение новая доктрина Артура Харриса получит в 1943 году во время бомбардировки Гамбурга и в 1945 году при уничтожении Дрездена. Система ПВО Германии, в конечном итоге, окажется бессильной против тактики массового поражения, которую стали применять англичане и американцы.

Но пока, в 1942 году, перед высшим командованием люфтваффе острейшим образом стояла основным типом самолета, состоявшим на вооружении ночных истребительных подразделений, требителя возникли неожиданные трудности. Вилли Мессершмитт, пообещав очень скоро заменить Me 210, резко сократил выпуск прежней машины, а новая оказалась неудачной. Военная обстановка требовала увеличить число ночных истребительных авиаполков, а вооружать их было нечем. Более того, даже боеспособность, наличных частей ночной истребительной авиации оказалась под угрозой, поскольку нечем было восполнять потери. По-видимому, выход из тупика искали в лихорадочной спешке. Только те, которые сопутствовали появлению модификации ночного истребителя Do 217.

Создавая новый ночной истребитель на основе бомбардировщика Do 217E-2, конструкторы и как бомбардировщик, и как ночной истребитель. Так оно и вышло, но позже, когда модификации бомбардировщика Do 217M и истребителя D стали выпускаться одновременно.

Работы по переделке Do 217E-2 в ночной истребитель получили обозначение Do 217J V-1 и осенью 1942 года. От бомбардировщика он отличался только непрозрачным, внутри которого находились четыре 20-мм пушки MG FF и четыре 7,9-мм пулемета MG 17. Оборонительное вооружение состояло из двух 13-мм пулеметов MG 131, один из которых находился сверху, а другой — снизу в обычном для бомбардировщика редане. Самолет, по-видимому, предпола-



Килевая шайба Do 217E из штаба II KG 40. Выше свастики - победные значки: два сбитых самолета, три аэрокрота и два уничтоженных завода англичан



Do 217 «М» или «N» с двигателями жидкостного охлаждения DB 603A

галось использовать в качестве истребителя дальнего действия. Иначе непонятно, для чего в задней части бомбоотсека оставили бомбодержатели для восьми 50-кг бомб SC 50. В то же время передняя часть бомбоотсека была занята дополнительным 1160-литровым баком. Но 12 октября 1941 года приказом Гитлера дальние рейды ночных истребителей были отменены. Поэтому самолетам Do 217 J-1, которые с начала 1942 года стали производиться серийно, пришлось выполнять роль истребителя-перехватчика. В начале марта 1942 года новый ночной истребитель «дорнье» поступил для полевых испытаний во II/NJG 1, расположенную в Гильце-Риен. Летчики четвертого штаффеля (эскадрильи), которым были доверены первые Do 217J-1, дали невысокую оценку этому самолету. По сравнению с Do 215B-5, на которых они летали прежде, новый истребитель был недостаточно маневренным и недостаточно скоростным. Действительно, самолет Do 217J оказался настолько перегружен, что его максимальная скорость оказалась на 85 км ниже, чем у бомбардировщика Do 217E и составляла всего 430 км/ч. Хуже того, истребитель не имел преимуществ в скорости перед английскими тяжелыми бомбардировщиками. Правда, в плотном боевом строю английские летчики никогда не летали на максимальной скорости. Но в любом случае, Do 217J был настолько тихоходен, что летчик не всегда успевал занимать выгодное положение для атаки. В то время ночные истребители еще не имели бортового радиолокатора, и самолет, привязанный к общей системе ночного пере-

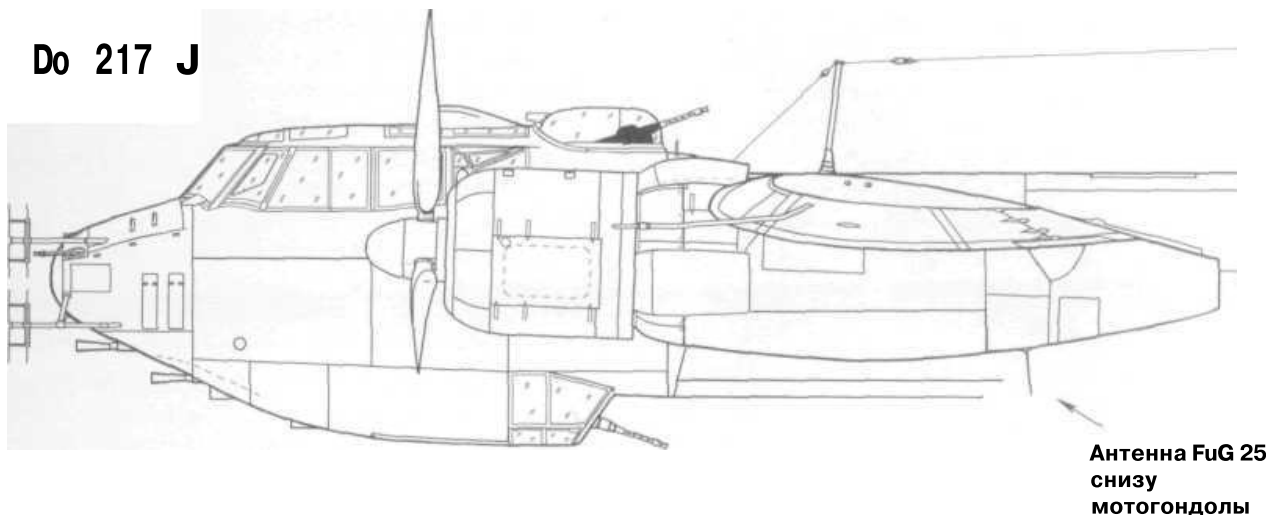
хвата, наводился на цель только по командам с земли. Поэтому время для атаки вражеского бомбардировщика было крайне ограничено. Высокая нагрузка на крыло Do 217 в данном случае также оказалась недостатком, поскольку из-за длинного разбега и пробега ограничивалось число аэродромов, с которых истребитель Do 217J-1 мог бы действовать вполне безопасно. На самолете сохранялись многочисленные конструктивные «пережитки» бомбардировщика. Механизм бомбосбрасывания и открывания люков бомбоотсека, нижняя реданная огневая точка — все это значительно увеличивало вес ночного истребителя, но было для него практически бесполезно. Неудивительно, что большая часть ночных истребителей Do 217J-1 к концу 1942 года оказалась в учебных частях.

С появлением работоспособного бортового радара FuG 202 «Lichtenstein» В/С возникла следующая модификация ночного истребителя Do 217J-2. От своего предшественника она отличалась отсутствием ненужного бомбоотсека и появлением радарных «усов» антенн на «носу» (и соответственно бортовой РЛС внутри) самолета. Новый истребитель не избавился о г



Генерал-майор Йозеф Каммхубер создатель ночных истребительных сил гитлеровской Германии

Do 217 J



Антенна FuG 25
снизу
мотогондолы

главных недостатков своего предшественника. Его полетный вес составлял 13 150 кг. Он по-прежнему оставался самым тяжелым ночным истребителем люфтваффе и отличался малой скоростью и плохой маневренностью. Но теперь наличие бортового радара позволяло летчику самостоятельно обнаруживать самолет противника и заранее готовиться к атаке. Мощности огня и баллистические характеристики магазинных пушек MG FF оставляли желать лучшего, но они отличались высокой надежностью в бою. И батарея из четырех таких стволов оказывалась весьма эффективной. В ходе огневых испытаний одного из Do 217J-2 его пушки произвели 125 тысяч выстрелов без единого заедания.

Самолет оснащался двумя 14-ти цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения BMW 801 ML, которые развивали мощность на взлете по 1580 л.с. и на высоте 4600 метров по 1380 л.с. Это позволяло само-

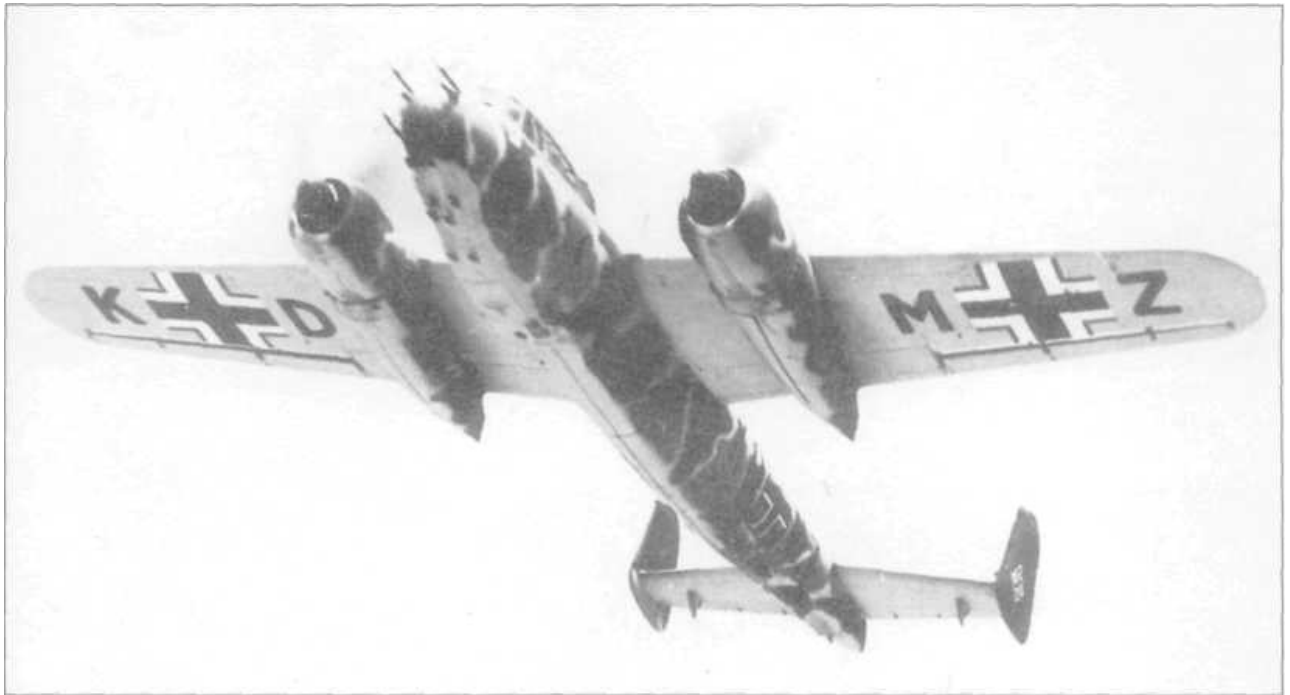
лету развивать максимальную скорость в 489 км/ч на высоте 5500 метров.

Первое достоверно известное боевое применение ночных истребителей Do 217J-2 произошло в ночь с 29 на 30 мая 1943 года против английских бомбардировщиков, совершавших налет на Вупперталь. Около 150 бомбардировщиков были обнаружены в секторе патрулирования II/NJG 1. Группа подняла в воздух 13 истребителей Bf 110E и три Do 217J-2. После боя немцы записали на свой счет 11 сбитых бомбардировщиков. При этом один из Do 217J-2 был сбит на взлете дальним истребителем RAF.

31 июля 1942 года совершил свой первый полет прототип следующей модификации ночного истребителя — Do 217N V-1. К концу 1942 года самолет стал производиться серийно и начал поступать в боевые части. Первоначальная модификация Do 217N-1 отличалась от J-2 только двигателями DB 603A и восстановлением действующего бомбоотсека. Необходимость вернуть!



Ночной истребитель Do 217J-2 (W.Nr. 1351) с радиолокатором FuG 202. Самолет полностью окрашен в черный цвет. Германия, 1942 год.



Этот Do 217J имеет необычный камуфляж. Но на самолете заводские обозначения. Он еще не передан какой-нибудь авиачасти.

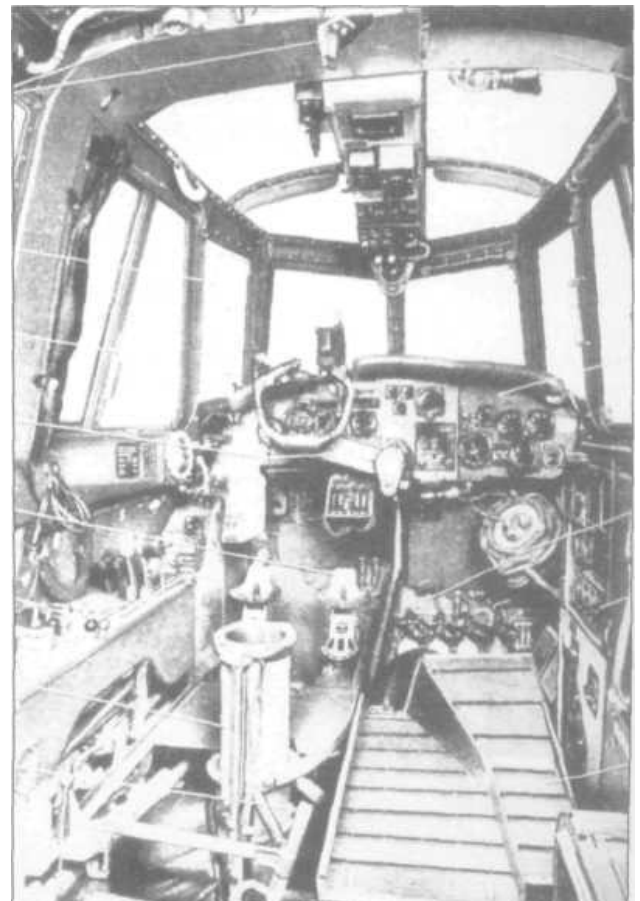
самолету способность носить бомбы была продиктована тем, что его намеревались использовать на восточном фронте как ночной истребитель дальнего действия. Заметным улучшением подверглось радиоборудование Do 217N. Самолет оснащался радаром FuG 202 «Lichtenstein» В/С или FuG 212 «Lichtenstein» С-1, радиостанцией FuG 25, которая обеспечивала связь со станциями наземного наведения, радиоальтиметром FuG 101 и радиостанцией FuG 10HF R/T. С апреля 1942 года, когда англичане стали устраивать помехи радиопереговорам между ночными истребителями и станциями наземного наведения, на истребителе появилась радиостанция FuG 16VHF, работающая вне пределов спектра английского глушения.

Иногда для усиления мощи бортового залпа на некоторых самолетах Do 217N четыре пушки MG FF заменялись таким же количеством MG 151. Эти 20 мм пушки имели ленточное питание, обладали более высокой скорострельностью и лучшей баллистикой.

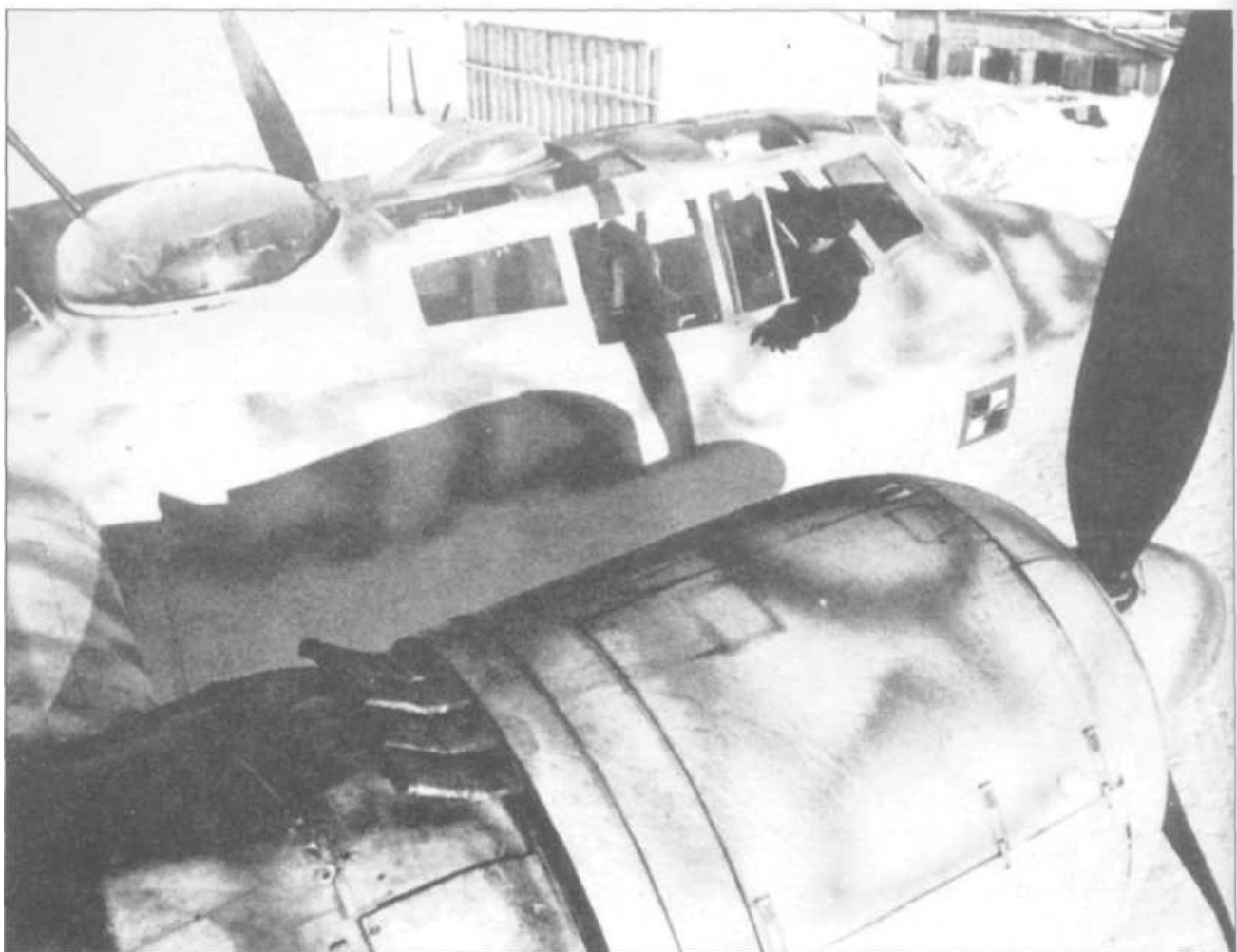
На некоторых Do 217N-1 верхнюю турель и нижний оборонительный пулемет снимали, а уступ для нижнего стрелка устраняли с помощью длинного деревянного обтекателя. Такая доработка снижала вес истребителя и улучшала его аэродинамику. Самолет с подобными улучшениями получил обозначение Do 217N-1/U-1.

Do 217N-1 оборудовался также двумя наклонными зенитными 20-мм пушками MG 151, которые получили название «Шреге мюзик» (Буквально — «косая музыка». Так в Германии того времени называли «неправильный» джаз). «Изобретателем» этой установки считается обер-лейтенант Шёнерт. В июле 1942 года, при получении Рыцарского креста, Шёнерт

в очередной раз обратился к генерал-майору Каммхуберу с предложением установить на Do 217 наклонные пушки. Шёнерт уверял, что такое приспособление позволило бы ночным истребителям без особого риска нападать на английские бомбардировщики снизу, то есть со стороны их наименее защищенного «брюха».



Кабина Do 217J. Фото из инструкции по эксплуатации

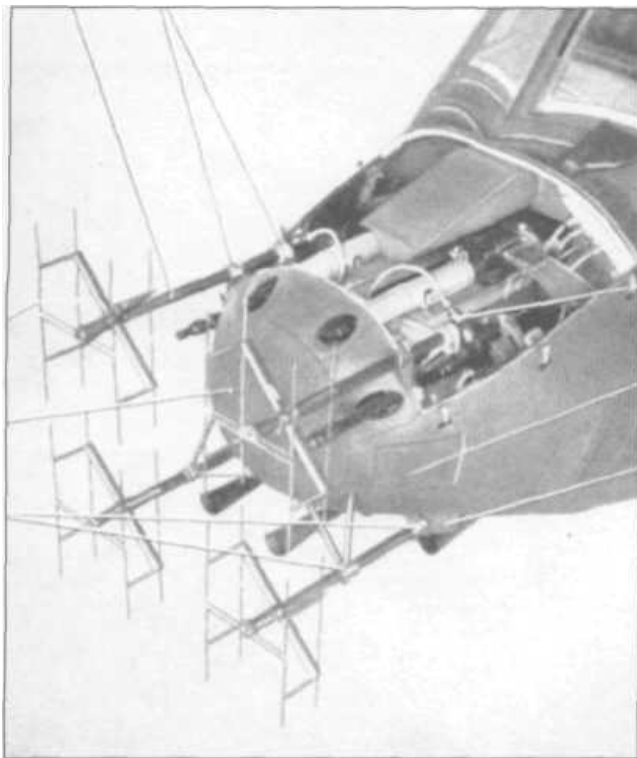


Ночной истребитель Do 217J без радара и радарных антенн

Предложение, наконец, заинтересовало Каммхубера, и он дал разрешение оборудовать соответствующим образом несколько ночных истребителей. Один из Do 217J был отправлен в Тарневиц в центр испытаний вооружений. В ходе экспериментов выяснилось, что пушки лучше всего устанавливать в средней части фюзеляжа под углом 65-70 градусов. Весной 1943 года три Do 217J с наклонно установленными пушками поступили для полевых испытаний в 3 /NJG 3. Наведение пушек происходило при помощи зеркального прицела, расположенного на «потолке» фонаря кабины, перед летчиком. Обычно летчик целился в крыло вражеского бомбардировщика, туда, где располагались бензобаки. Попасть в фюзеляж было небезопасно, так как это могло вызвать взрыв бомб, от которого мог пострадать и сам нападающий истребитель. К тому времени, когда самолеты, оборудованные «Шрэге мюзик», поступили в 3 /NJG 3, Шенерт стал уже капитаном и был назначен командиром II /NJG 5, сформированной в декабре 1942 года. Эта авиагруппа располагалась в Пархиме (Parchime) и имела на вооружении Bf 110. И вскоре наклонные пушки были установлены на «мессершмиттах» II /NJG 5. Первая победа, одержанная с помощью «Шрэге мюзик», выпала на долю самого Шенерта. При отражении налета на Берлин в мае 1943 года ему уда-



Носовая часть Do 217J-2 с радарными антеннами
Фото из инструкции по эксплуатации



Открытая носовая часть 217J-2. Фото из инструкции по эксплуатации

лось сбить английский бомбардировщик. Первый успех был закреплен победами других летчиков. В течение августа-сентября 1943 года с помощью «Шрэге мюзик» было сбито 18 бомбардировщиков противника. Англичане не сразу смогли понять причину гибели своих самолетов. Ведь экипажи вернувшихся английских бомбардировщиков докладывали, что не видели атакующего истребителя. Это порождало фантастические слухи и оказывало деморализующее действие на английских летчиков.

В июне 1943 года «Шрэге мюзик» была официально признана и стала выпускаться как стандартный набор вооружения (Rustsätze) под обозначением R 22. Он состоял из четырех 20-мм пу-

шек MG 151, и его устанавливали на следующей модификации истребителя — Do 217N-2. Вес истребителя с установкой R22 повышался на 500 кг, скорость самолета на высоте 6000 м уменьшалась на 9 км/ч. Но эффективность «шрэге мюзик» оправдывала эти потери.

Do 217N-2 был запущен в серийное производство весной 1943 года. Эта модификация истребителя отличалась улучшенной аэродинамикой. На самолете появились большие обтекатели, которые сглаживали обводы фюзеляжа, прикрывая верхнюю и нижнюю стрелковые установки в задней части кабины бывшего бомбардировщика. Подобное улучшение практиковалось и раньше на отдельных Do 217 N-1/U-1. Теперь это приспособление стало стандартным.

Do 217N-2 выпускался до конца 1943 года. К этому времени самолеты были оборудованы как прежними радарными FuG 202 или FuG 212, так и новым FuG 220 «Lichtenstein» SN-2. Появление нового радиолокатора было вызвано тем, что англичане стали разбрасывать в воздухе «дипольные отражатели», или попросту — металлические полоски, которые ослепляли немецкие радары. Против этого нехитрого средства первые две разновидности радаров были бессильны, тогда как FuG 220 SN-2 действовал в ином диапазоне частот и успешно боролся с этими помехами. Правда, у него был иной недостаток: он обладал слишком большой минимальной дальностью обнаружения, которая составляла 350 метров. На дистанции ближе этого радар терял цель. Но в ночной темноте летчик редко мог увидеть вражеский самолет на таком расстоянии. Получалось, что радар уже не «видел», а летчик еще не видел противника. Поэтому прежние радары FuG 202 и FuG 212, которые обнаруживали цель в пределах 180 метров, могли сохраняться на Do 217 N-2. На некоторых Do 217N-2 устанавливали радиопеленгатор FuG 227 Flensburg, настроенный на частоту английско-



Do 217J-1 (G9+DN) из 5./NJG 1



Носовой обтекатель ночного истребителя Do 217 J-2 с «усами» антенн радара FuG 202 «Lichtenstein» В/С

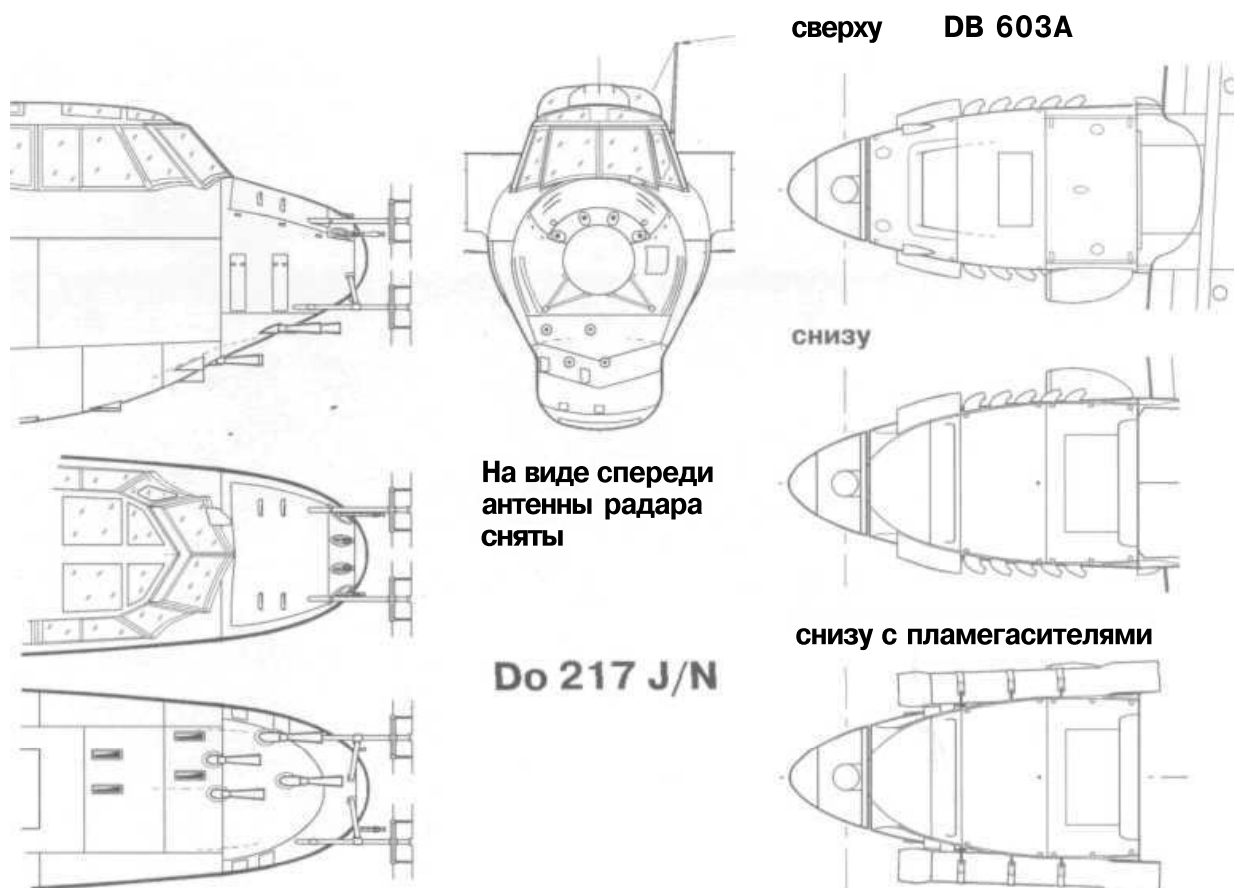
го радиолокатора «Моника», стоявшего на бомбардировщиках RAF. Кроме того, для обнаружения соединений английских бомбардировщиков на Do 217 устанавливался радиопеленгатор FuG 350 Naxos. Он был настроен на частоту английского радара H2S, который устанавливался на самолете-наводчике, идущем впереди бомбардировщиков.

Следует отметить, что, хотя в первой половине 1943 года ночные истребители Do 217 J и N состояли на вооружении нескольких ночных истребительных полков (NJG), но ни одна группа никогда не была создана полностью из этих самолетов. Обычно Do 217 J и N использова-

лись совместно с Bf 110. По одной эскадрилье Do 217 находилось в составе II, III и IV групп NJG 1, а также во II и III/NJG 2. В конце 1943 года небольшое количество истребителей Do 217 состояли на вооружении NJG 3 и NJG 6, которые действовали под руководством высшего командного центра (Oberbefehls-haber Mittel). И, наконец, сразу две эскадрильи из Do 217 находилось во II группе NJG 4, который, как правило, размещался в секторе обороны Франкфурта, но иногда его перебрасывали в Эйндховен (Eindhoven). На вооружении IV/NJG 5 кроме Bf 110 и Ju 88 также имелись истребители Do 217. В начале 1943 года подразделения этой



Do 217N на заводском аэродроме



Вид на носовую часть и мотогондолу Do 217N



Ночной истребитель Do 217N-2 в светло-серой окраске. Выяснилось, что этот цвет парадоксальным образом лучше подходит для ночных действий, чем черный

авиагруппы были переброшены на аэродром Инстенбург в Восточной Пруссии. Там они должны были оказать противодействие усилившимся ночным налетам советской дальнебомбардировочной авиации. Вскоре две эскадрильи (штабфюля) IV/NJG 5 перебросили еще дальше на восток в Россию, и они приняли участие в ночных воздушных боях непосредственно на советско-германском фронте. Но об этом будет рассказано ниже.

В начале 1944 года самолеты Do 217 J и N стали постепенно убирать из ночных истребительных частей, и к середине года их там уже не осталось.

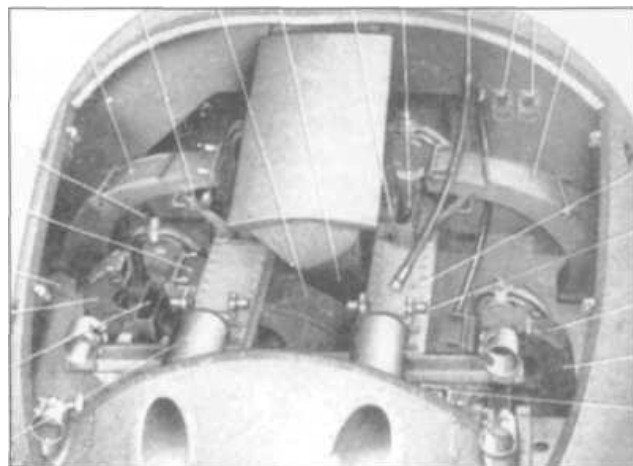
Всего в 1942 — 1943 годах было произведено 364 ночных истребителя Do 217 различных модификаций.



Ночной истребитель Do 217N на заводском аэродроме

Небольшое количество ночных истребителей Do 217 J и N находились на советско-германском фронте, по крайней мере, с августа по ноябрь 1943 года. Необходимость в ночных истребителях возникла у немцев на восточном фронте в 1942 году. К этому времени люфтваффе еще господствовали в воздухе, поэтому советская авиация стала досажать немцам по ночам, увеличив количество ночных бомбардировок как непосредственно в прифронтовой зоне, так и в глубоком тылу немецких войск. Попытки дневных истребителей люфтваффе противодействовать советским ночным бомбардировкам, несмотря на удачи отдельных немецких асов, в целом не меняли ситуацию. В августе 1942 года для ознакомления с обстановкой на восточный фронт был послан полковник Вольфганг Фальк, один из создателей ночных истребительных сил Германии. После этого, в ноябре 1942 года, при каждом из трех воздушных флотов люфтваффе, действующих в России, было создано по одному отдельному звену ночных истребителей. Из них звено, действующее в составе 1-го воздушного флота — NNJSchw Lf 4 — среди прочих самолетов, летало на каких-то истребителях Do 17P и Do 17Z. Скорее всего, эти самолеты были полевыми переделками из обычных разведчика и бомбардировщика «дорнье».

Летом 1943 года немцы планировали провести крупную наступательную операцию «Цитадель» — окружение советских войск в районе Курской дуги. Командование люфтваффе приняло решение увеличить силы ночной ПВО на этом участке советско-германского фронта.



Открытый носовой обтекатель истребителя Do 217.

Для этого из Восточной Пруссии на аэродромы Брянска и Орла в конце июня были переброшены две эскадрильи ночных истребителей. 10. и 12./NJG 5. Ими командовал немецкий ночной ас (83 победы, из них 23 — на восточном фронте) князь Генрих Александр цу Сайн-Виттенштейн. На советско-германском фронте немецкая ночная ПВО также строилась по типу «линии Каммхубера» с организацией зон «Himmelbett». Но поскольку фронт их действия оказался растянутым от Смоленска до Сталино (Донецк), то есть почти на 1000 км, то выделенных для обороны средств было явно недостаточно. Выход нашли в повышении мобильности пяти наземных радиолокационных станций «Вюрцбург-Гигант», которые установили на железнодорожные платформы. Таким образом, разбросанные по всему фронту силы ночных истребителей можно было достаточно быстро концентрировать на наиболее опасных участках. Действия подразделений этих «ночных же-



Do 217K (W.Nr 4470), захваченный советскими войсками



Do 217M, захваченный советскими войсками и переданный для испытаний в НИИ ВВС в январе 1946 г. На борту самолета просматривается «родное» немецкое обозначение RU+LD

лезнодорожных истребителей» оказались довольно успешны, и 1 августа 1943 года в Брянске на основе 10. и 12./NJG 5, а также двух эскадрилий из ZG 1 была сформирована 1 группа NJG 100. До 5 августа новой авиагруппой командовал Генрих Виттгенштейн, а затем, до конца 1943 года, ее командиром был изобретатель «Шрэге мюзик» — Рудольф Шёнерт.

На вооружении I/NJG 100, кроме самолетов Bf ПО и Ju 88С, насчитывалось примерно 16 истребителей Do 217 J и N. Группа осуществляла ночной перехват и дальние рейды против советских бомбардировщиков. Вероятно, истребители Do 217 попали на восточный фронт раньше августа 1943 года. Они находились на вооружении IV/NJG 5, в состав которой входили 10-я и 12-я эскадрильи (штаффели), прибывшие в Россию в июне 1943 года. Но нам не удалось выяснить: были ли самолеты Do 217 именно в этих эскадрильях, или же эти подразделения использовали только Bf 110 и Ju 88С. 1-я эскадрилья NJG 100 базировалась до ноября 1943 года на аэродромах Шаталовка и Сещинская(?), тогда как 3./NJG 100 с сентября находилась на аэродроме Орша. В то же время 2./NJG 100 действовала до конца года на юге с аэродромов Сталино, Полтава и Кировоград. К середине лета 1944 года в связи с общим наступлением советских войск все подразделения I/NJG 100 перебазировались на аэродромы Польши и Германии. Группа продолжала действовать против советских бомбардировщиков, но уже без истребителей Do 217. Еще в ноябре 1943 I/NJG 100 была полностью перевооружена самолетами Ju88С.

По сравнению с западным театром военных действий, на советско-германском фронте ночной истребитель Do 217 не проявил себя каким-нибудь особенным образом. Впрочем, в России его поджидала неприятность, так сказать, с противоположной стороны. Если для англий-

ских бомбардировщиков истребитель Do 217 был слишком тихоходен, из-за чего он не всегда успевал занять позицию для атаки, то для советских легких ночных бомбардировщиков По-2 или Р-5, «дорнье» оказался слишком «быстроходен». Чтобы атаковать По-2, летчику Do 217 приходилось снижать скорость своего самолета и держать ее не выше 200 км/ч. Для этого приходилось выпускать закрылки и даже шасси. Но в таком виде «дорнье», отличавшийся большой нагрузкой на крыло, плохо удерживался на курсе, и летчик с трудом мог вести прицельный огонь. Верткий биплан легко выходил из-под удара неповоротливого Do 217. Более того, снаряды 20-мм пушек истребителя «дорнье», грозные для «нормального» противника, иногда были бесполезны против По-2. Они насквозь пробивали полотняную обшивку, но не причиняли существенного вреда этой «Швейной машинке», как немцы с досадой называли легкий ночной бомбардировщик По-2 (во-первых, потому, что звук, издаваемый двигателем По-2, напоминал тарахтенье швейной машинки, а во-вторых, «швейная машинка» по-немецки: Nähmaschinen, что созвучно Nachtmaschinen — то есть, «ночная машинка»).



Do 217M (W.Nr.326237) с бортовым обозначением K7+HH (из 1./Aufkl.Gr.Nacht) был захвачен советскими войсками весной 1945 г. в Венгрии



Do 217J на вооружении королевских воздушных сил Италии

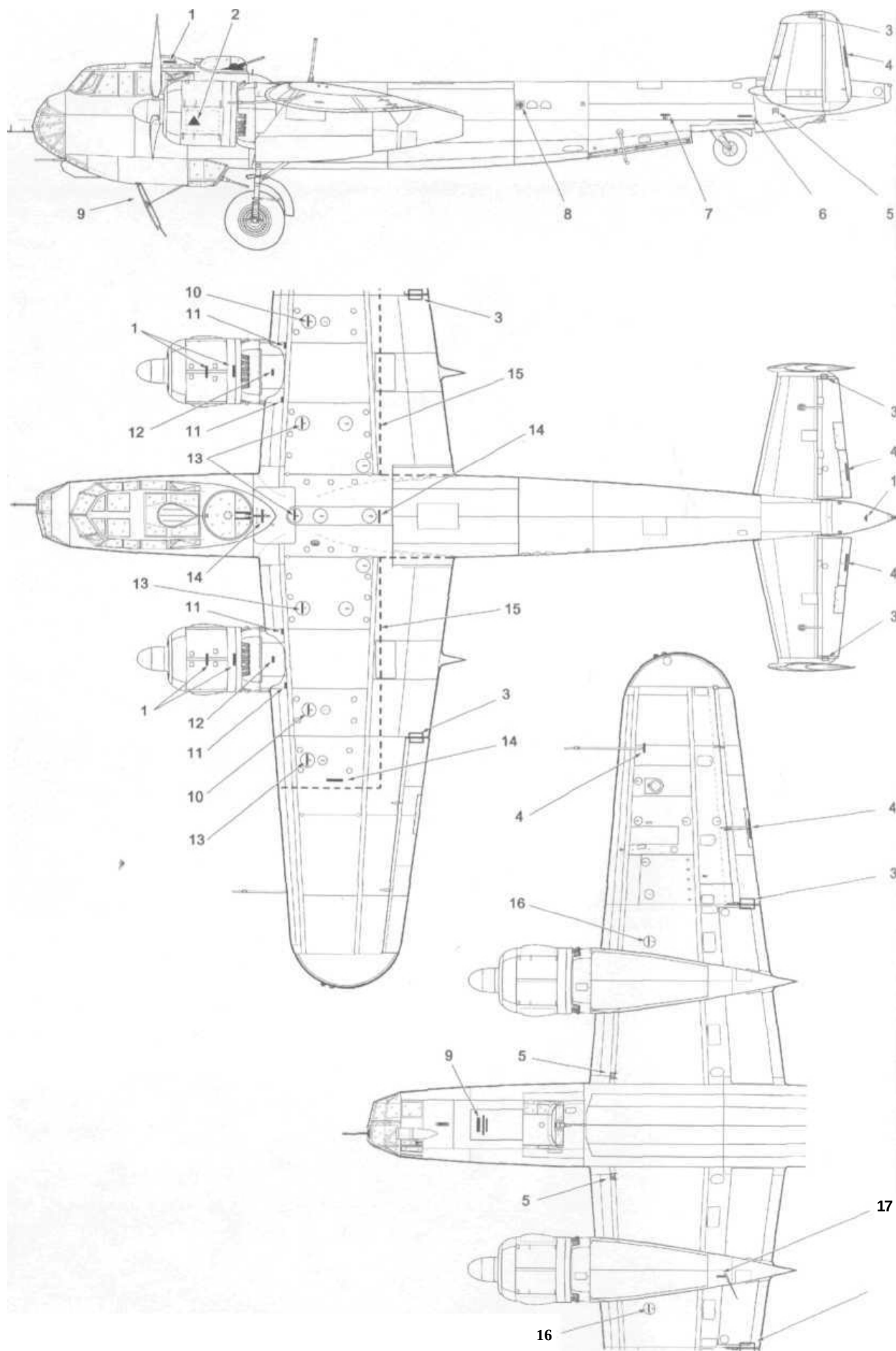
Экспортные Do 217

Бомбардировщики Do 217 состояли на вооружении только частей люфтваффе и не экспортировались в другие страны. Иначе дело обстоит с ночными истребителями Do 217. Несколько самолетов этого типа оказались на вооружении итальянских Королевских воздушных сил. В связи с усилением ночных налетов англо-американской авиации на промышленные центры северной Италии, высшее командование этой страны приступило к созданию особых сил воздушного перехвата — *Forza Aerea Intercettaton* — со штабом в Тортоне. Итальянцы обратились за помощью к Германии. Первые Do 217J-1 прибыли в Италию

в сентябре 1942 года и в октябре поступили на вооружение 235-й эскадрильи из 60-й группы. В феврале 1943 года итальянцы получили первый оснащенный радаром Do 217J-2. Всего на вооружение 235 эскадрильи поступило двенадцать ночных истребителей «дорнье» — шесть Do 217J-1, и шесть Do 217J-2. Самолеты патрулировали обширную зону, куда входили Лигурия, Пьемонт, Ломбардия и Эмилия. На счету итальянских Do 217 было несколько побед, но серьезного влияния на обстановку воздушной войны над Италией они оказать не могли. Ко времени капитуляции Италии в сентябре 1943 года в составе итальянских ночных истребительных сил оставались только восемь Do 217.



Do 217M-1 (W.Nr 56158), захваченный англичанами в Шлезвиге в 1945 году. Неповторимо «витиеватые» полосы камуфляжа создавались персоналом KG 2

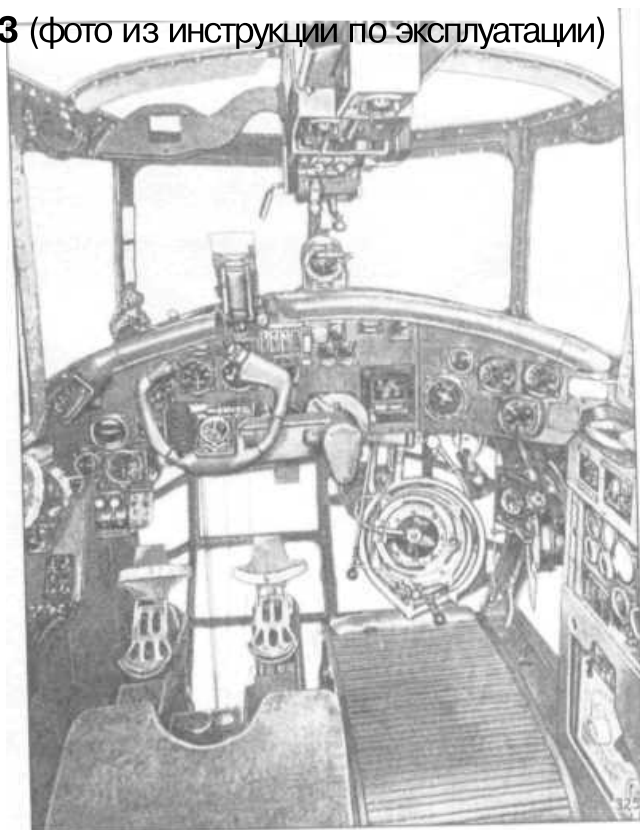


Технические надписи и обозначения на самолете Do 217

1. Nicht betreten - черная надпись.
2. Не на капоте двигателя, а на фюзеляже! Знак о качестве потребляемого топлива. Внутри желтого треугольника с белой окантовкой черные цифры 87 - октановое число бензина. Слева и справа. Размещение примерное. Часто треугольник наносился ближе к «носу» самолета.
3. Обозначение места установки противоветрового замка. Красная линия по периметру прямоугольника. На килевых шайбах - справа и слева. На руле высоты - только сверху. На элеронах - сверху и снизу.
4. Nicht anfassen - красная надпись на триммерах самолета.
5. Обозначение места установки домкрата. Черный знак. Справа и слева.
6. Druck im Federdein... (далее значение или уровень) - черная надпись о давлении в стойке амортизатора. Справа и слева.
7. Hier anheben - обозначение отверстия для установки хвостовой части самолета на пирамидальную опору. Справа и слева.
8. Обозначение аптечки и аварийного снаряжения. Красный крест в белом кружке. Только слева.
9. Zurück
urn den Motor
herumgehen - черная надпись в три строки на входном люке.
10. Intava Rotring nur 200 l einfullen - черная надпись на лючке заливной горловины маслобака.
11. Обозначение мотора. Например: BMW 801 ML-2 .
12. Driicken... (далее значение или уровень) - черная надпись о давлении в системе.
13. Kraftstoffpeilstab - черная надпись на лючке заливной горловины бензобака.
14. Nur hier betreten - черная надпись.
15. Красная прерывистая полоска, обозначающая границу свободного перемещения на поверхности самолета.
16. Schmierstoff-Ablau - черная надпись на лючке сливного крана маслобака.
17. Antennenmast nicht anfassen - черная надпись на правой мотогондоле около антенны FuG 25.

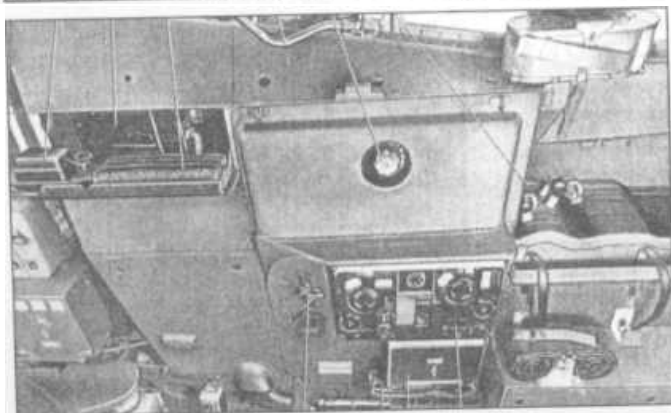
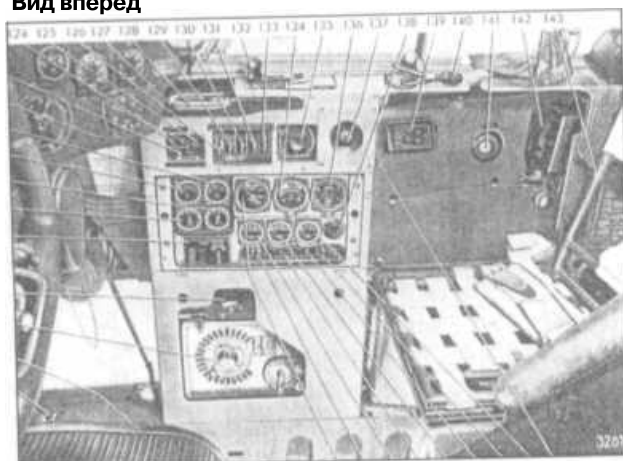
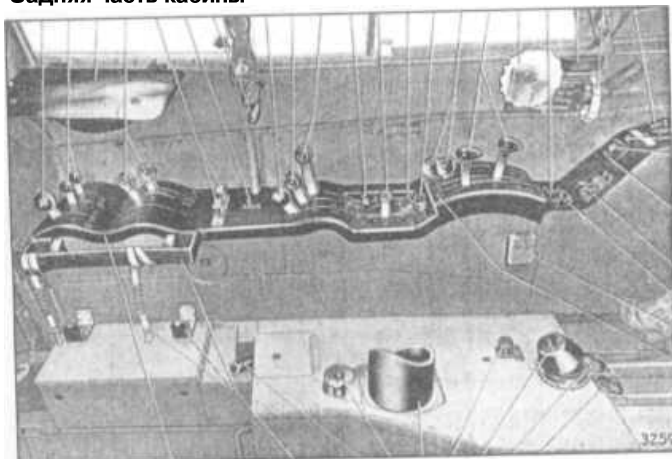
Многоцелевой Штурмовик Во 21?

Интерьер кабины Do 217 E - 1 / 3 (фото из инструкции по эксплуатации)

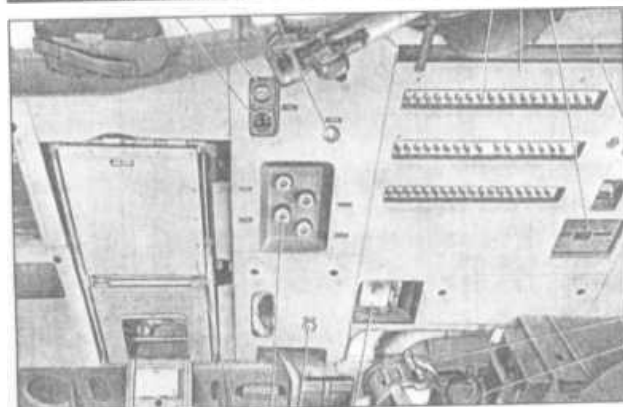


Вид вперед

Задняя часть кабины

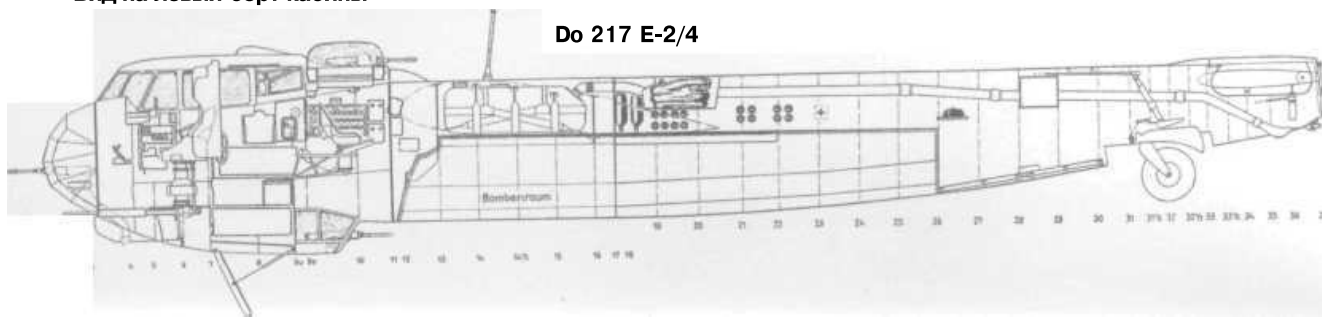


Вид на левый борт кабины



Вид на правый борт кабины

Do 217 E-2/4



	Do217E-I/3	DO217E-2	DO217K-1	DO217M-1	DO217J-2	DO217N
Длина(м)	17,25	17,25*	17,12	17,12	17,67**	17,67**
Размах крыла (м)	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0
Площадь крыла (кв.м)						
без фюзеляжа	48,5	48,5	48,5	48,5	48,5	48,5
включая фюзеляж	56,7	56,7	56,7	56,7	56,7	56,7
Высота (м)						
в линии полета	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Вес пустого (кг)	8590	8855		9065	8730	10270
Вес полетный (кг)	15290	16465		16700	13180	13200
Двигатели (два)	BMW 801MA	BMW801ML	BMW801D	DB 603A	BMW801ML	DB 603A
Мощность двигателя:						
взлетная (л.с.)	1580	1580	1700	1750	1580	1750
на высоте (л.с./м)	1460/5000	1380/4600	1440/5700	1620/5700	1380/4600	1850/2100
Максимальная скорость						
(км/ч) на высоте (/м)	497/5600	515/5200	515/4000	560/5700	489/5500	515/6000
Крейсерская скорость						
(км/ч) на высоте (/м)	410/5200	415/5200		400	465	470/5400
Скороподъемность						
(мин/ на высоту м)				6,7/2000	3,5/1000	9/4000
Потолок (м)	7000	7500		7350	9000	8900
Дальность (км)	2400	2300		2150	2050	1755
Вооружение стандартное:						
7,92-мм пулеметы	5-7	3	• 3(2)***	3(2)***	4	4
13-мм пулеметы	нет	2	2(3)	2(3)	2	2
15/20-мм пушки	1	1	нет	нет	4	4
бомбы (кг):						
внутренняя подвеска	2500	2500	2500	2500	нет	400
внутр.+ внешн. подвеска	3000	4000	4000	4000	нет	нет

* без хвостового воздушного тормоза.
** без радарных антенн.
*** носовой 7,9-мм сдвоенный пулемет MG 81Z нередко заменялся 13-мм MG 131
..... нет данных.