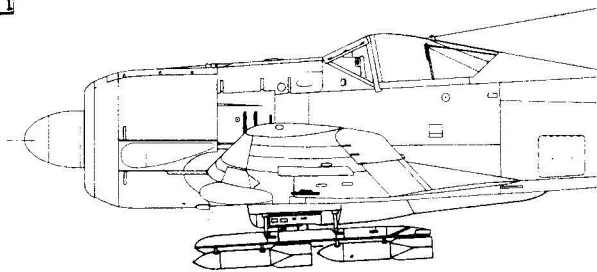
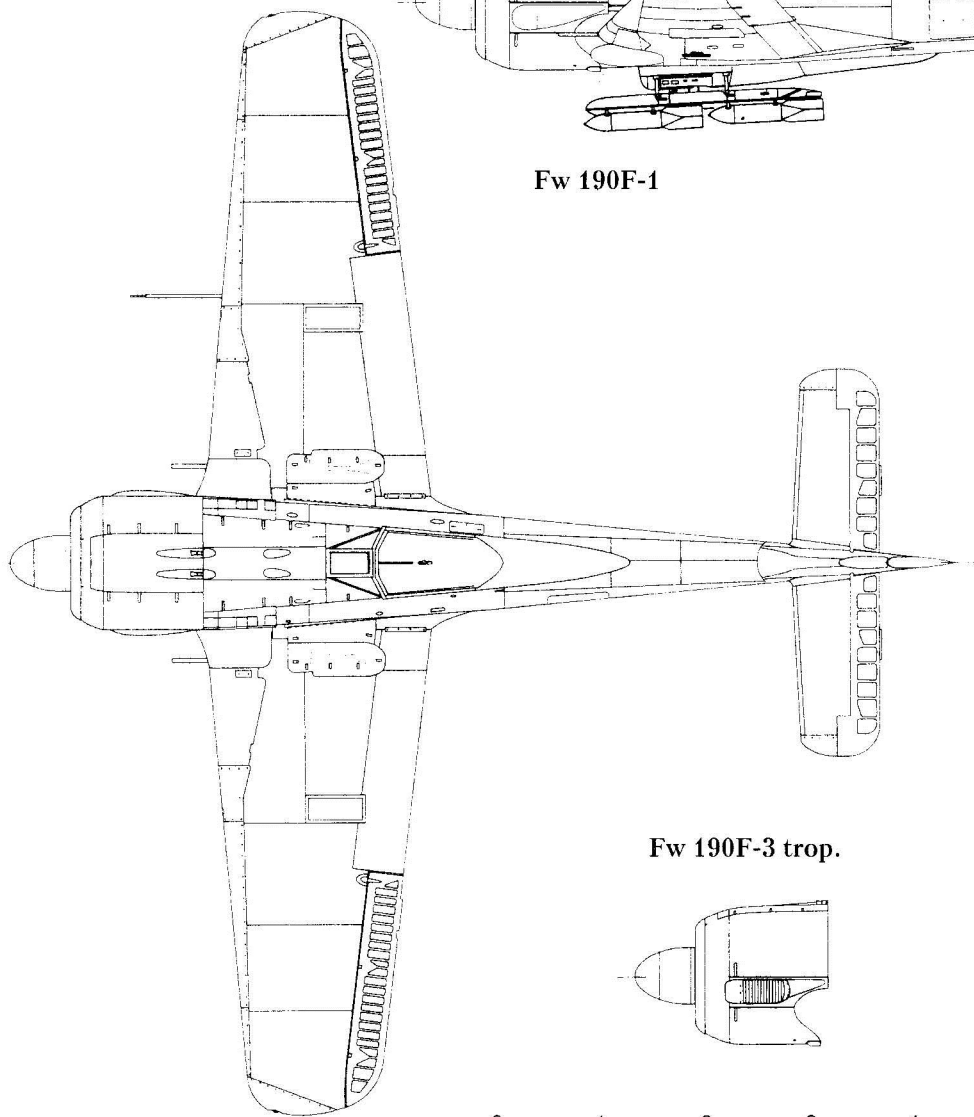


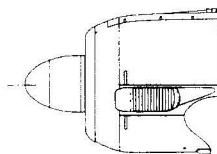
Fw 190F-2



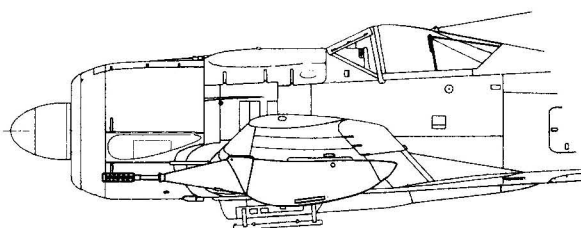
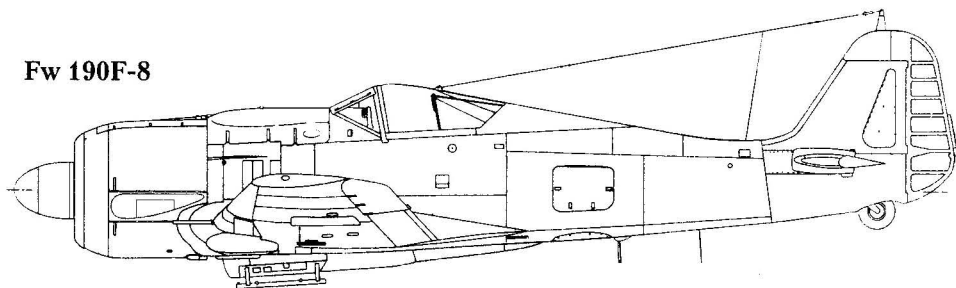
Fw 190F-1



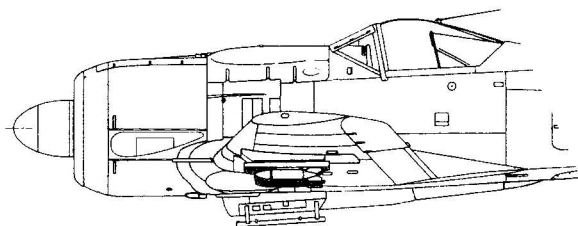
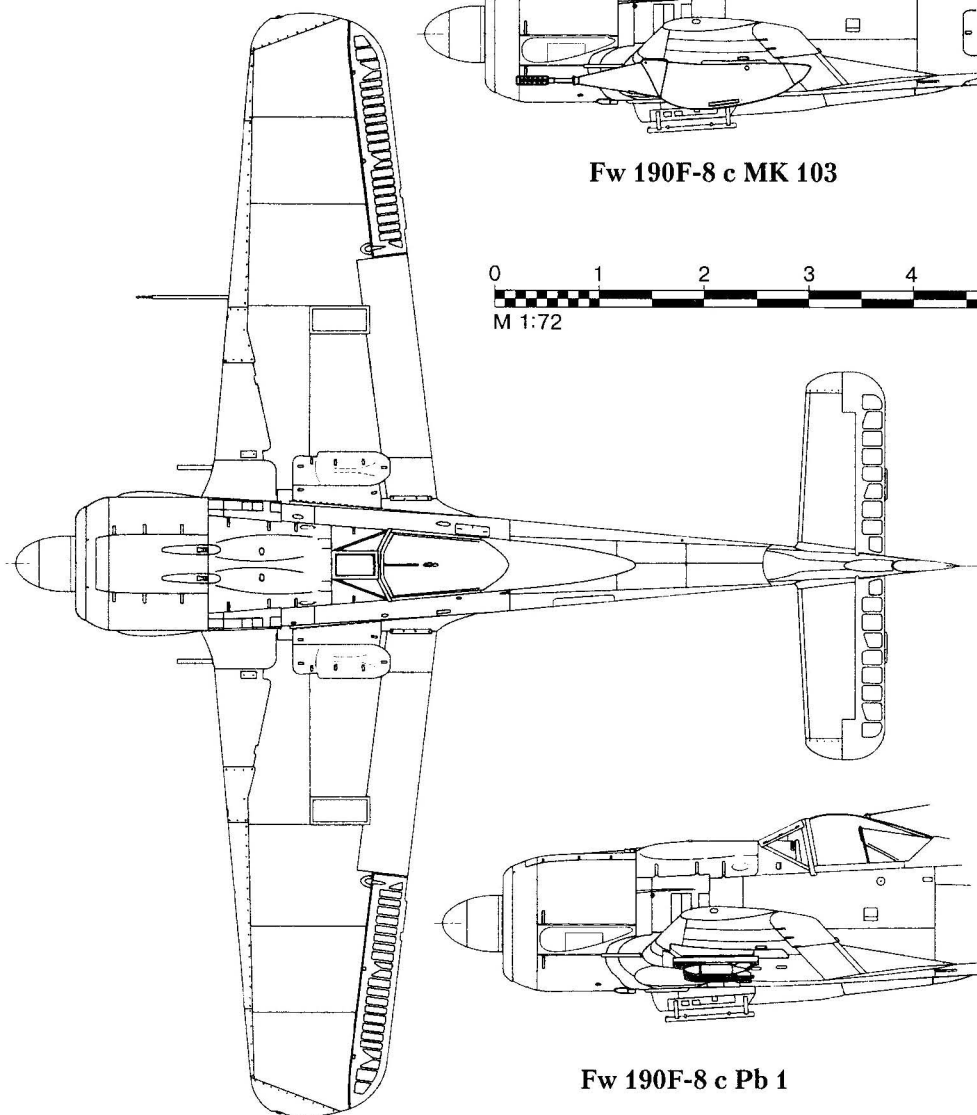
Fw 190F-3 trop.



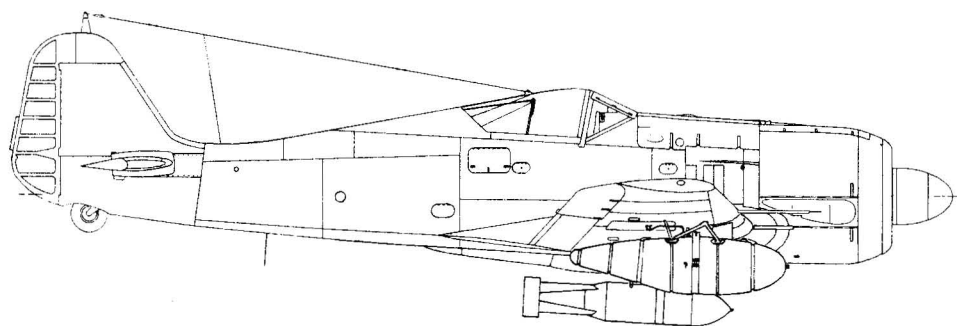
Fw 190F-8



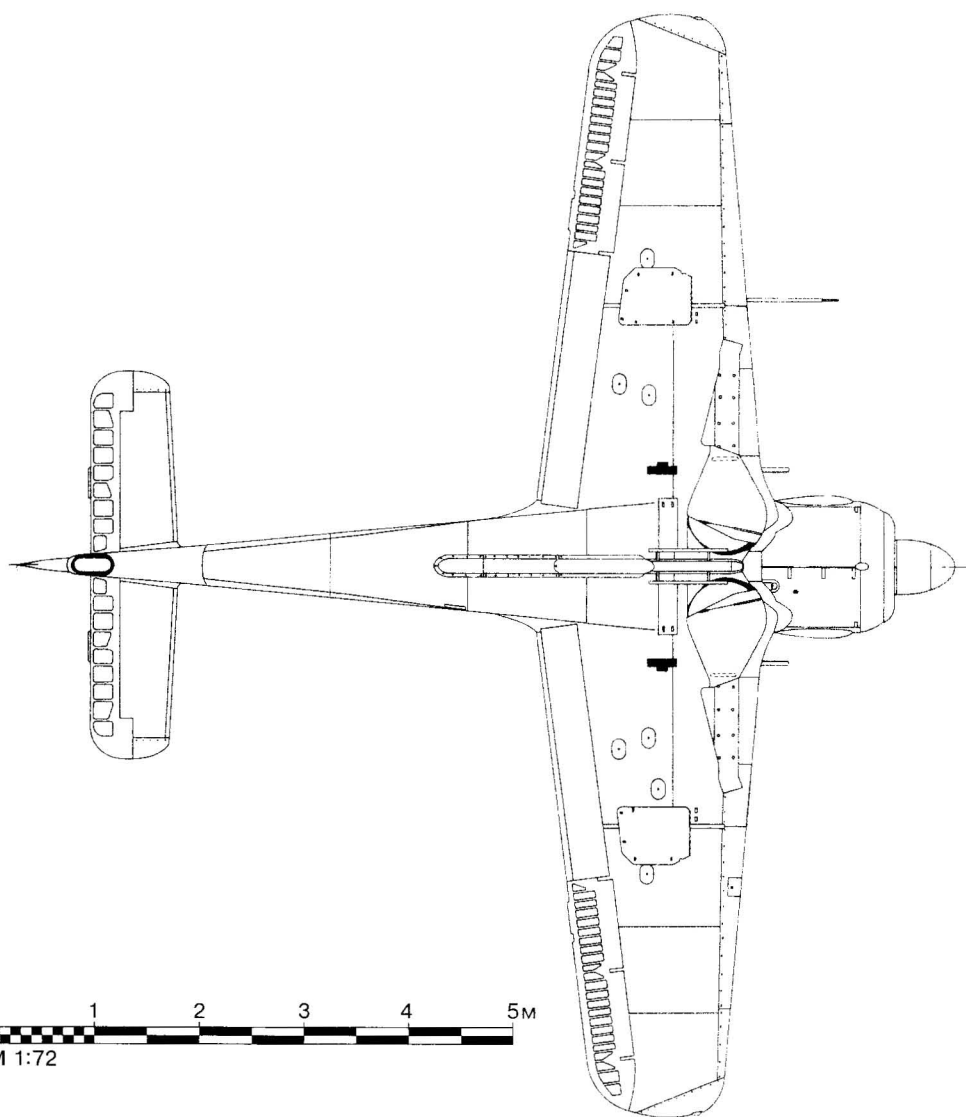
Fw 190F-8 c MK 103

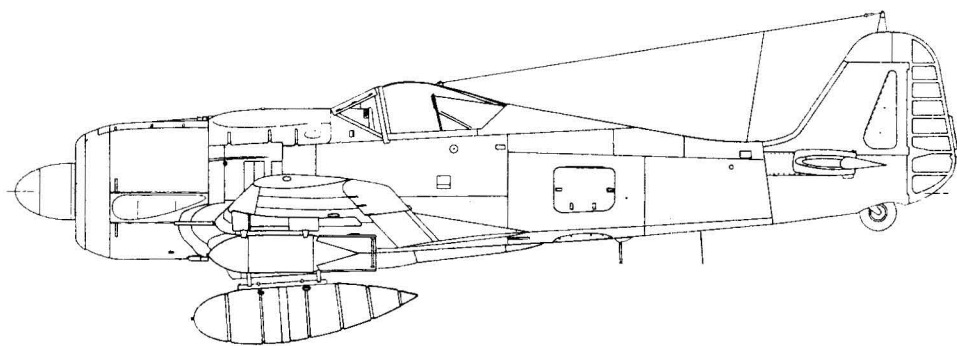


Fw 190F-8 c Pb 1

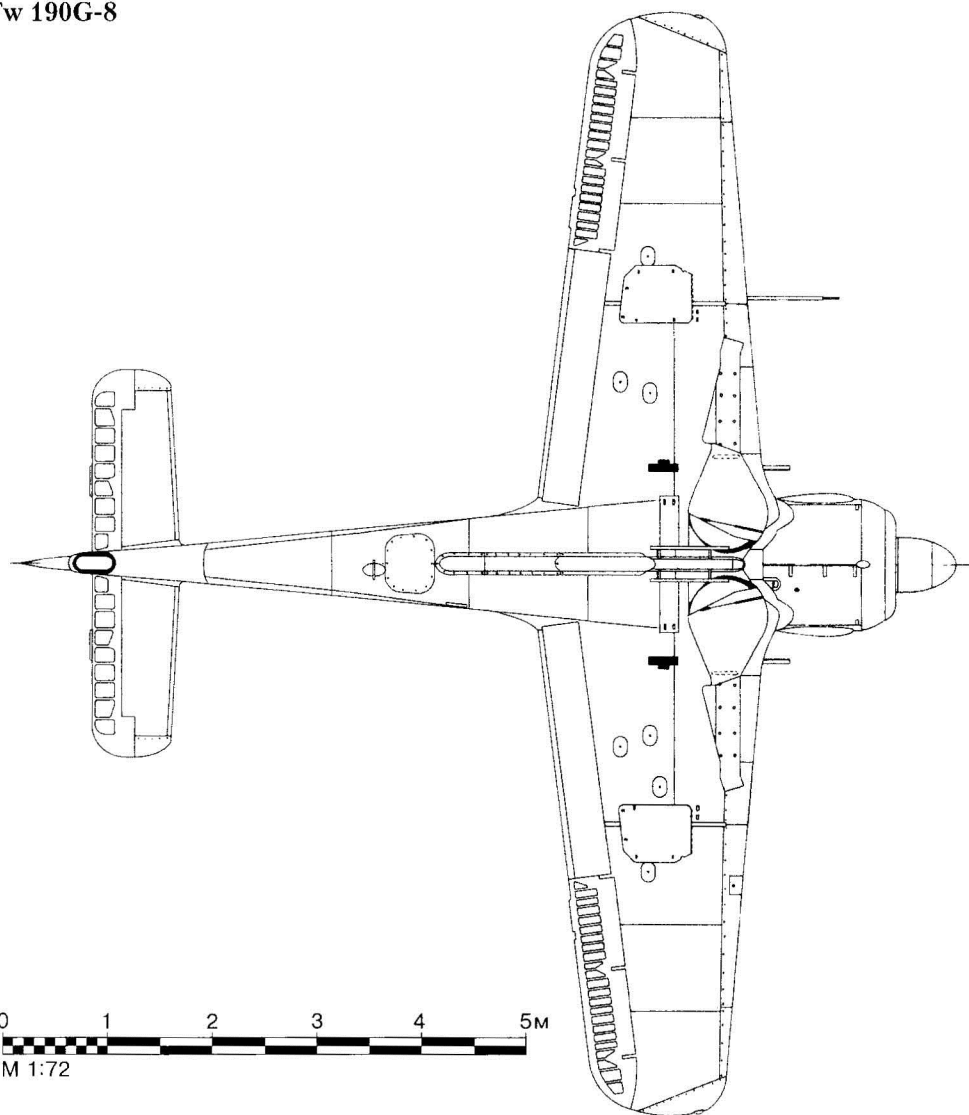


Fw 190G-3





Fw 190G-8

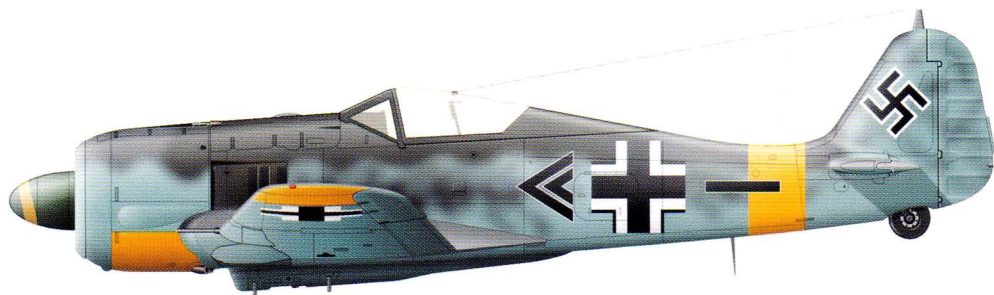




FW 190A-5/U8 из состава эскадры SKG 10, Франция, лето 1943 г.



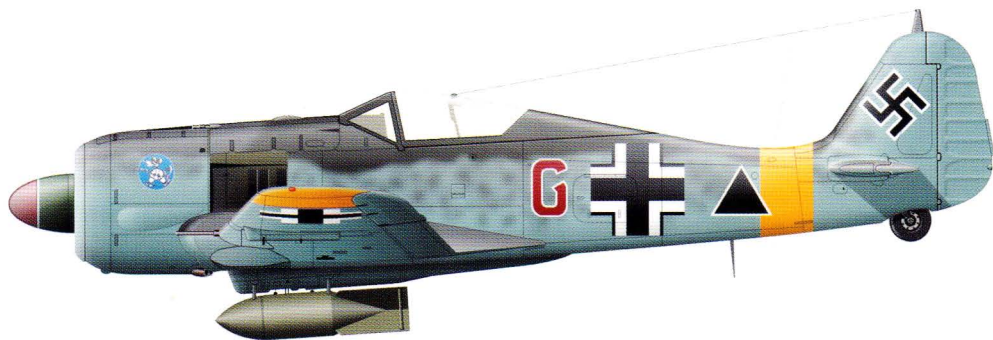
FW 190F-2 из состава 8./SchG 1, пилот оберфельдфебель О.Доммерацки, Кировоград, сентябрь 1943 г.



FW 190F-2 майора Х.Франка, командира II/SG 2, Крым, апрель 1944 г.



FW 190F-3 майора А.Друшеля, командира эскадры SchG 1, Курская дуга, июль 1943 г.



FW 190F-3 из состава II./SchG 1, Курская дуга, июль 1943 г.



FW 190F-8 из состава 1./SG 4, Италия, июнь 1944 г.



FW 190F-8 из состава эскадры SG 4, Германия, январь 1945 г.



FW 190A-8 из состава IV/JG 54, аэродром Берлин-Гатов, весна 1945 г.



FW 190F-8 из состава II./SG 2, Силезия, апрель 1945 г.



FW 190G-3 из состава эскадры SG 4, Италия, 1944 г.

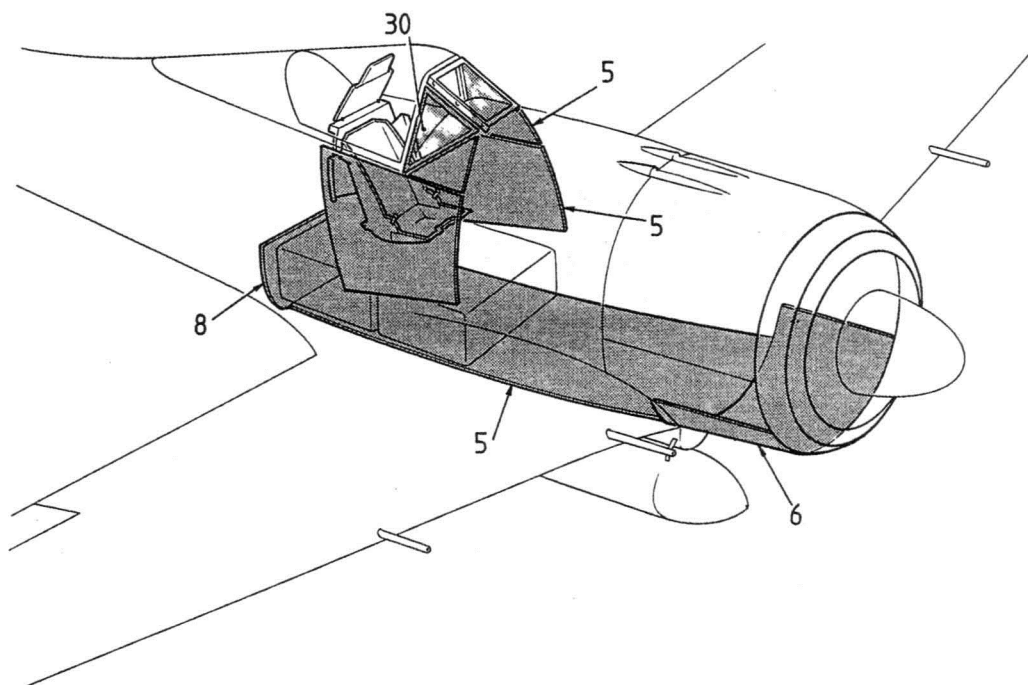


Схема усиленного бронирования штурмовой модификации самолета Fw 190 (толщина в миллиметрах)

Fw 190F-8

Очередной серийной и самой массовой из всех модификаций штурмовика стала версия Fw 190F-8. Конструктивной основой для нее послужил истребитель Fw 190A-8. Сборка первых самолетов F-8 началась на заводах «Arado» в Вернемюнде и «NDW» в Висмаре соответственно в марте и апреле 1944 г.

На Fw 190F-8 стоял двигатель BMW 801D-2, «потреблявший» только высокооктановый 96-й бензин. Кроме того, мотор был оборудован дополнительным инжектором, впрыскивающим топливо во впускной коллектор нагнетателя. Это позволяло временно (на 10-15 минут, хотя не было специального ограничения) повысить мощность силовой установки на 140 л.с. на высотах до 1000 м и получить прирост скорости — 25 км/ч. Большая часть оборудования штурмовика была такой же как на истребителе Fw 190A-8. С апреля 1944 г. радиокомплект FuG 16ZY стали заменять на FuG 16 ZS, который позволял вести прямую связь с наземными войсками. В противоположность более ранним модификациям среди штурмовиков Fw 190F-8 очень немногие самолеты получили тропическое оборудование с противопыльным фильтром. Наиболее заметным изменением в версии F-8 было применение нового, более выпуклого фонаря кабины, предложенного в конце 1944 г. Это улучшило обзор из кабины вперед, что осо-

бенно важно для штурмового ударного самолета. Штатное вооружение F-3 состояло из двух 13-мм пулеметов MG 131 в фюзеляже и двух 20-мм пушек MG 151/20E в крыле.

Большинство самолетов Fw 190F-8 первых выпусков имели усиленное бронирование, подобное тому, которое устанавливалось на F-3. Но позднее для уменьшения веса и улучшения летных данных штурмовика от такого тяжелого бронирования стали отказываться, и на поздних F-8 в основном использовалось только стандартное бронирование по типу истребителей Fw 190A-8. С тех пор как на истребителях варианта A-8 начали штатно устанавливать бомбодержатели ETC 501 («Grosse Bomben-elektrik»), они также стали штатными и на всех штурмовиках F-8, но без подвески дополнительного топливного бака.

С началом 1944 г. из-за тяжелейшей ситуации на восточном фронте немецкие войска отчаянно нуждались в самолете-штурмовике, способном эффективно действовать против советской бронетехники, включая тяжелые танки с очень толстой броней. Для этого требовалось оснастить Fw 190F соответствующим вооружением. Задача была не из легких. У немцев не было тогда какого-нибудь надежного противотанкового оружия, подходящего для установки на маленький самолет-истребитель. Но поиск надлежащего вооружения начался.



Fw 190F из SG 2 на аэродроме Сопоч-Пушта в Венгрии. Зима 1945 г.

а затем оказался на восточном фронте. Его отзыв о Fw 190 не столь благоприятен:

«Хотя Fw 190 был неплохим самолетом, он явно не предназначался для роли истребителя-бомбардировщика. Неся 500 кг бомб или неуправляемых ракет, «фокке-вульф» изрядно терял в маневренности и скорости. Взлет и посадка с подобной нагрузкой совершенно не походили на свои описания в учебниках. Посадочная скорость возросла на 25 км/ч, а это в условиях восточного фронта повлекло за собой множество проблем. Адская зима превратила эксплуатацию и обслуживание Fw 190 в пытку. Чтобы облегчить пуск двигателей зимой, под самолетом приходилось разводить костер. Когда температура опускалась ниже нуля, приходилось вместо масла заливать в маслосборник бензино-маслянную смесь, в которой бензина было 75%, а масла — только 25%. Во время пуска двигателя бензин загорался и разогревал масло. Только

так удавалось оживить моторы. Кабина самолета была просторной, но при взлете и посадке видимость вперед была практически нулевой, причем земли не было видно даже после отрыва или непосредственно перед касанием. Fw 190 отлично брал вертикаль, и одной из возможностей уйти от преследующего противника, было резко взять на себя штурвал и сделать свечу. Хотя управляемость «сто девяностого» была хорошей, этот самолет заносило на виражах не меньше чем Bf 109. В свою очередь, Fw 190 имел одну пренеприятную, почти пугающую особенность. Во время резкого разворота самолет часто переворачивался и начинал падать. Однако в умелых руках это также был хороший маневр, чтобы уйти от преследования. Однако, проводить его можно было только на высоте не менее 1000 м. Такой большой запас высоты был необходим, чтобы вернуть машину в горизонтальный полет».

Летно-технические характеристики Fw 190 серий F и G

Тип	Fw 190F-3/R1	Fw 190F-8/R1	Fw 190G-3	Fw 190G-8
Размах крыла, м	10,506	10,506	10,506	10,506
Площадь крыла, м ²	18,3	18,3	18,3	18,3
Длина, м	8,85	8,95	8,95	8,95
Высота, м	3,95	3,95	3,95	3,95
Взлетный вес, кг	5000	5400	4800	5200
Максимальная скорость, км/ч	525	520	460	450
Потолок, м	7250	7250	7500	7500
Дальность, км	615	615	775	1125