

ЧУДО-ОРУЖИЕ ЛЮФТВАФФЕ



XX военные
тайны
века

Я.Л. ЧУМАКОВ

Военные тайны XX века

Ян Л. Чумаков

Чудо-оружие люфтваффе

«ВЕЧЕ»

2019

Чумаков Я. Л.

Чудо-оружие люфтваффе / Я. Л. Чумаков — «ВЕЧЕ»,
2019 — (Военные тайны XX века)

ISBN 978-5-4484-8323-3

Во Второй мировой войне немецкая авиация (люфтваффе) представляла собой грозного противника. Это было обусловлено не только мастерством летчиков люфтваффе, но и передовыми технологиями, применявшимися в самолетостроении Германии. В книге осуществляется обзор наиболее оригинальных и прорывных в техническом отношении образцов вооружения люфтваффе – реактивных самолетов, самолетов нетрадиционной компоновки, систем вооружения, в том числе управляемых бомб, реактивных снарядов, средств ПВО и вертолетов. Рассматриваются история создания, особенности конструкции, основные технические характеристики и эпизоды боевого применения.

ISBN 978-5-4484-8323-3

© Чумаков Я. Л., 2019

© ВЕЧЕ, 2019

Содержание

Перспективные разработки Третьего рейха: как это было	6
Основная боевая сила и ее создатели	9
«Мессершмитт»	10
«Юнкерс»	17
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Ян Чумаков

Чудо-оружие люфтваффе

© Чумаков Я.Л., 2019

© ООО «Издательство «Вече», 2019

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2020

Сайт издательства www.veche.ru

Перспективные разработки Третьего рейха: как это было

Вторая мировая война оставила след в истории благодаря не только масштабным сражениям и героизму ее участников, но и противостоянию конструкторов, итогом которого стало появление целого ряда технических изобретений, оказавших значительное влияние на развитие науки и техники, в том числе авиации. К наиболее обсуждаемым темам продолжает относиться и развитие боевой техники в гитлеровской Германии.

В лице Третьего рейха страны антигитлеровской коалиции получили серьезного противника, хорошо организованного и великолепно вооруженного. Даже если и в 1939, и в 1941 году уровень технического оснащения германской армии называть самым высоким в мире было бы преувеличением, лучшие образцы немецкой боевой техники, с которыми пришлось столкнуться союзникам, полностью соответствовали самым последним требованиям времени. И это при том, что по условиям подписанного в июне 1919 года Версальского договора Германии, потерпевшей поражение в Первой мировой войне, запрещалось иметь ряд видов вооружений – в частности, боевую авиацию и бронетанковые войска. Казалось бы (даже с учетом достаточно халатного отношения других государств к соблюдению этого запрета), это должно было отбросить германскую военную промышленность на годы назад. На практике все, однако, оказалось иначе. Не подвергая сомнению бесчеловечную суть идеологии гитлеровского государства, необходимо, тем не менее, отдать дань таланту немецких инженеров. Особенно ярко это проявилось в одной из наиболее передовых областей – авиастроении. Некоторые из образцов, создававшихся германскими конструкторами в период с конца 30-х годов и до самых последних дней войны, намного опередили свое время. Не всем им довелось принять участие в боях, ряд новейших машин был выпущен лишь в единичных опытных экземплярах или в малочисленной серии. Вряд ли они смогли бы переломить ход войны, но вполне возможно, если бы союзники предоставили Гитлеру времени чуть больше – итоги Второй мировой войны оказались бы еще трагичнее, а человеческие жертвы – многочисленнее. Тем не менее немалая часть разработок немецких инженеров, попав после окончания войны в руки союзников, оказала существенное влияние на послевоенное развитие техники.

Возрождение германской военной авиации в полной мере развернулось уже в середине 30-х годов. Созданное в 1933 году Имперское министерство авиации Германии – RLM (Reichsluftfahrtministerium) уделяло военным вопросам особое внимание: четыре из девяти отделов технического управления министерства занимались исключительно разработкой вооружений. Ключевые посты в руководстве министерства занимали военные, многие из которых одновременно являлись высшими чинами люфтваффе (Luftwaffe) – Военно-воздушных сил Третьего рейха. В марте 1935 года правительство А. Гитлера объявило о фактическом отказе от дальнейшего соблюдения условий Версальского договора, и в 1937 году на базе структурных подразделений RLM было создано Верховное командование ВВС Германии – OKL (Oberkommando der Luftwaffe). Пост главнокомандующего ВВС занял министр авиации Герман Геринг. Работой над созданием новых образцов техники занимался целый ряд научно-исследовательских центров, как непосредственно подчиняющихся RLM, так и привлекаемых для решения конкретных задач. В их число входила, в частности, Германская академия авиационных исследований DAL (Deutschen Akademie der Luftforschung), президентом которой являлся сам Г. Геринг, а вице-президентами – Эрхард Мильх (с 1941 года занимавший пост генерального инспектора люфтваффе) и один из ведущих немецких авиаконструкторов профессор Вильгельм Мессершмитт. Г. Геринг и Э. Мильх курировали также деятельность широко известного в 30-е годы немецкого Авиационного научного общества им. О.

Либиенталя. Под эгидой этой организации регулярно проходили международные симпозиумы и конференции, в работе которых принимали участие видные специалисты многих стран, в частности, работавший в США выдающийся авиаконструктор Игорь Сикорский. К крупным исследовательским центрам относился и ряд других учреждений, таких как Немецкий экспериментальный авиационный институт DVL (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt), в штате которого находилось более 2000 сотрудников, или Авиационный научно-исследовательский центр LFA (Luftfahrtforschungsanstalt). Существенный вклад в развитие военной авиации Третьего рейха оказал и Немецкий научно-исследовательский институт планеризма DFS (Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug), деятельность которого отнюдь не ограничилась теорией безмоторных летательных аппаратов.

На эффективность немецкой авиационной промышленности в создании современных образцов боевой техники в значительной степени влияла как высокая культура производства, так и организация деятельности конструкторов. Не случайно член советской делегации, посетившей Германию в 1939 году, впоследствии известнейший конструктор боевой техники А.С. Яковлев на заседании Технического совета Наркомата авиационной промышленности 27 декабря 1939 года отмечал: «В Германии научно-исследовательская работа поставлена очень хорошо... германским конструкторам очень помогает обмен опытом... К нашему стыду мы должны признаться, что мы почти все работаем очень замкнуто и нет никаких побуждающих причин, которые бы заставили нас познакомиться с тем, что делают многие из других конструкторов. Нам часто приходится разрешать вопросы, которые уже разрешены другими, приходится наталкиваться на ошибки, на которых пострадали другие конструкторы... Немецкие конструкторы помимо того, что они имеют возможность знакомиться с опытом других заводов, они имеют еще одно подспорье, весьма существенное, это техническая литература, не говоря уже о периодической литературе. Там имеется несколько научных журналов, которые публикуют весь современный материал.

Они имеют еще замечательные книжки – справочники для конструкторов. Это ценнейшие вещи, где мы имеем решения ряда элементарных вещей, над которыми мы ломаем головы. У нас этого нет и это очень печально...»

В то же время организация работы над созданием новой техники в нацистской Германии также была отнюдь не идеальна – многочисленность самостоятельных исследовательских центров имела и обратную сторону. Отсутствие единого управления не только избавляло от излишнего контроля, но и приводило к тому, что одновременно велась работа над значительным числом проектов, большинство которых не могло быть реализовано в ближайшем будущем или же вовсе не имело практической ценности. И если в условиях мирного развития то обстоятельство, что, по выражению Яковлева, немецкие инженеры «имеют разрешение [перспективу] и могут смотреть вперед на год-два», способствовало прогрессу, в военное время это приводило к распылению усилий и затратам времени. Не удалось избежать и субъективности при определении наиболее приоритетных направлений – решение о разработке или принятии на вооружение тех или иных образцов новой техники нередко принималось на основании личных симпатий руководства рейха. Усугублялась ситуация также и позицией самого Адольфа Гитлера, по отзывам рейхсминистра вооружения и военной промышленности Альберта Шпеера, достаточно скептически относившегося к развитию революционных направлений в области вооружений и отдававшего предпочтение более традиционным видам. Хотя люфтваффе находились в более выгодном положении по сравнению с другими родами войск – рейхсминистр авиации Герман Геринг был не только боевым летчиком Первой мировой войны (в его послужном списке значилось 22 победы в воздухе), но и одним из наиболее авторитетных политических деятелей Третьего рейха, деятельность рейхсмаршала Геринга на этом посту сложно назвать вполне успешной. Непосредственно за обеспечение материально-технической базы военно-воздушных сил с 1936 года отвечал Эрнст Удет, занимавший пост сперва инспек-

тора истребительной и бомбардировочной авиации, а затем руководителя технического управления люфтваффе. Выдающийся летчик, второй после знаменитого «красного барона» М. фон Рихтгофена ас Первой мировой, записавший на свой счет 62 сбитых аэроплана противника, оказался абсолютно неспособным к административной деятельности, плохо разбирающимся в людях и достаточно непоследовательным в определении стратегии развития боевой авиации. Разочарование ходом войны, непрекращающиеся кабинетные интриги и нескрываемое недовольство Геринга и самого фюрера ходом модернизации военно-воздушных сил в конечном итоге послужили причиной того, что в ноябре 1941 года Э. Удет покончил с собой. Занявший его место фельдмаршал Эрхард Мильх показал себя более эффективным руководителем, благодаря усилиям которого люфтваффе до последних дней войны оставалось грозной силой. Но хотя Мильх добился выдающихся результатов в снабжении боевых частей основными типами боевых машин, вместе с тем и он не смог в достаточной мере избавиться от консерватизма в определении стратегии развития авиационной промышленности, недооценив, в частности, перспективы реактивной авиации.

Основная боевая сила и ее создатели

Какие бы революционные проекты ни рождались в залах конструкторских бюро германских авиакомпаний, основную массу боевых машин, принимавших участие в боевых действиях Второй мировой войны, составляли самолеты традиционных схем. Хотя описанию самолетов, стоявших на вооружении люфтваффе, посвящено достаточное число изданий, тем не менее разговор о технических достижениях инженеров Третьего рейха будет неполным без обзора серийных машин, ставших серьезным противником воздушных сил союзников, и воплощенных в их конструкции идей и находок.

«Мессершмитт»

Одно из ключевых мест в перечне боевых машин авиации нацистской Германии несомненно занимают самолеты, созданные конструкторским бюро В. Мессершмитта. Истребители линейки Bf.109, выпущенные в общей сложности в количестве около 30,5 тыс. машин собственно в Германии, а с учетом производства в других странах – более 33 тысяч, стали одной из самых массовых серий истребителей Второй мировой войны, уступив только советским истребителям Яковлева, и являлись основными истребителями люфтваффе с первого до последнего дня войны.

Вильгельм Эмиль Мессершмитт родился 26 июня 1898 года. Интерес к зарождающейся авиации у будущего конструктора проявился со школьных лет. Уже в 15 лет Вилли совершил полет на планере, а через год и сам построил летательный аппарат. В 1923 году, когда молодому инженеру исполняется 25 лет, он регистрирует собственную фирму «Messerschmitt Flugzeugbau», выпускающую мотопланеры, а в 1925 году создает и свой первый самолет – двухместный спортивный моноплан M-17.

8 сентября 1927 года заключается соглашение о слиянии «Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH» с компанией «Bayerische Flugzeugwerke AG», обладающей большими производственными возможностями, но при этом нуждающейся в свежих проектах. По условиям договора Мессершмитт становился одним из директоров фирмы и ведущим конструктором (при этом формально сохранив за собой и «Messerschmitt-Flugzeugbau»). В. Мессершмитт развил активную деятельность, создав ряд спортивных и пассажирских проектов, но в 1931 году компанию поджидал серьезный удар – в результате катастрофы пассажирского самолета M-20, созданного по заказу германской транспортной компании «Lufthansa», питавший давнюю неприязнь к Мессершмитту Э. Мильх добился отзыва заказа и требования возврата предоплаты, что фактически означало банкротство авиапредприятия. Только вмешательство одного из лидеров нацистской партии Рудольфа Гесса и финансовая помощь старой подруги Вилли (ставшей через годы его женой) Лилли Стромейер, дочери состоятельного фабриканта, позволили спасти компанию от полного исчезновения. И все же, несмотря на покровительство Гесса и вступление в ряды НСДАП, Мессершмитт был вынужден некоторое время довольствоваться постройкой самолетов других конструкторов – правительственные заказы проходили мимо него. И тем не менее он в инициативном порядке создал сперва почтовый самолет Bf.109, показавший наилучшие результаты скорости и расхода топлива на соревнованиях «Международный туризм – 1934».

А в 1937 году был начат серийный выпуск одного из самых известных истребителей Второй мировой войны – «Messerschmitt» Bf.109.

Высокие характеристики были обусловлены особенностями конструкции, сочетавшей цельнометаллический планер, имеющий малое аэродинамическое сопротивление; мощный двигатель, насыщенную и передовую для своего времени автоматизацию крыла, убирающееся шасси и закрытый фонарь.

Bf.109 серий В и С, известные как «Бруно» (или «Берта») и «Цезарь», оснащались 635-сильным двигателем «Junkers» JUMO-210D (причем машины первой партии имели деревянный двухлопастный винт постоянного шага), развивали скорость до 470 км/ч и были вооружены соответственно парой или четырьмя пулеметами винтовочного калибра. Полигоном для войсковых испытаний первых истребителей Мессершмитта стала гражданская война в Испании, где их главным противником являлись советские истребители Поликарпова. Первые поединки не продемонстрировали преимущества немецкого истребителя, однако уже в начале 1939 года в воздух поднялась новая модификация – Bf.109E. В качестве силовой установки самолет получил двигатель «Daimler-Benz» DB-601, оснащенный системой непосредственного

впрыска топлива и развивающий мощность до 1100 л. с, что позволило существенно увеличить скорость (до 550 км/ч) и скороподъемность (до 930 м/мин). Более мощным стало и вооружение – вместо крыльевых пулеметов появились 20-мм пушки «Oerlikon» MG FF.

К началу Второй мировой войны «эмили» уже составляли основу германской истребительной авиации люфтваффе. Если польская кампания, в силу слабости технической базы польских ВВС, не продемонстрировала достоинств «109-го» в полной мере, то уже в небе Голландии и Франции «Мессершмитт» показал себя как серьезный противник боевых самолетов ВВС Франции и «харрикейнов» Британского экспедиционного корпуса, которые потеряли около 450 самолетов. Полноценным противостоянием с истребителями Королевских ВВС Британии (RAF) стало воздушное сражение в июле 1940 года, известное как «Битва за Британию». Однако необходимость вести бои над водой на значительном удалении от аэродромов базирования при сопровождении бомбардировщиков внесла свои коррективы. Для выполнения подобной задачи у «Мессершмитта» оказался слишком малый радиус действия – горючего хватало не более чем на 20 минут боя. Установка же дополнительных топливных баков, а тем более попытки путем установки бомбодержателей превратить его в истребитель-бомбардировщик, существенно влияли на летные качества и способность вести эффективный воздушный бой.

Опыт применения в небе Франции и Британии тем не менее нашел отражение при дальнейшей модернизации. К числу усовершенствований относились помимо прочего усиление бронезащиты, частичное изменение формы фонаря, предусмотрена возможность установки дополнительного подвешного топливного бака. В то же время доработки приводили к значительному увеличению массы планера, что в свою очередь требовало новых усовершенствований. Результатом стало появление в конце 1940 года модификации Vf.109F, получившей прозвище «Фридрих».

Несколько изменились очертания машины – на самолет был установлен более совершенный с точки зрения аэродинамики капот, новый увеличенный кок винта, в то же время уменьшилась площадь руля направления и размах крыла, которое получило округлые законцовки. С целью улучшения аэродинамики был предпринят и ряд иных мер – таких как установка убирающегося хвостового колеса, снижение лобового сопротивления радиаторов, отказ от подкосов стабилизатора. Вместо двух крыльевых пушек MG FF истребитель получил более совершенную мотор-пушку «Mauser» MG 151 калибра 15 мм, стреляющую через вал винта, что, хотя заметно снизило массу секундного залпа, но улучшило маневренность и положительно влияло на точность огня. Кроме этого, самолет получил новый 1350-сильный двигатель DB-601E-1.

В свою очередь, «Фридрих» также подвергался усовершенствованиям. С начала 1942 года был создан ряд субмодификаций: Vf.109F-3, с двигателем DB.601E, использовавшим 87-октановый бензин вместо 96-октанового; Vf.109F-4, на котором калибр мотор-пушки был увеличен с 15 до 20 мм; Vf.109F-4B, оснащенный подфюзеляжным держателем для 250-кг бомбы и использовавшийся для ударов по прибрежным объектам на территории Британии. Поскольку установка одной пушки, по мнению ряда летчиков, снизила огневую мощь истребителя, появилась субмодификация Vf.109F-4/R1, вооружение которой было усилено двумя 20-мм пушками MG151 в подкрыльевых гондолах. Правда, ценой стало ухудшение летных качеств и управляемости самолета, в итоге повышение возможностей при борьбе с бомбардировщиками привело к утрате превосходства в бою против истребителей противника. Еще одной немногочисленной субмодификацией стала Vf.109F-4/R6, оснащенная узлом подвески для 300-литрового топливного бака, одной 250-килограммовой или – через переходник – четырех 50-килограммовых бомб.

Дальнейшее развитие Vf.109 сопровождалось преимущественно наращиванием мощности двигателя и вооружения. Установка 1475-сильного мотора DB-605A увеличила скорость истребителя модификации Vf.109G («Густав») до 650 км/ч. Серия Vf.109G-6 получила 30-мм

пушку МК 103, кроме того, применялись комбинации вооружения, предусматривающие установку дополнительно пары 20-мм пушек MG 151 или 30-мм МК 103 в подкрыльевых обтекателях. Для кратковременного повышения мощности двигателя дополнительно применялись системы форсажа – MW-50 (впрыск водометаноловой смеси) на малых и средних высотах и GM-1 (впрыск закиси азота) на высотах 8000—10 000 м, позволявших получить кратковременный прирост скорости до 50 км/ч. А облегченная версия «охотника» – Vf.109G-14 – имела вес менее 2,9 т и незначительно уступала в маневренности и предыдущим модификациям «Мессершмитта», и современным ему самолетам союзников.

Последняя серия «109-го» – Vf.109K – появилась уже в сентябре 1944 года. «Курфюрст» отличался новым высоким капотом, удлиненным коком и видоизмененным «фонарем Галланда», унаследовав от Vf.109G-10 увеличенный киль, обтекатели ниш шасси и колеса большего размера для повышения устойчивости при взлете и посадке. Только в 1944 году истребитель наконец-то получил створки, полностью закрывающие убранное шасси. Оснащенный двигателем DB-605ASCМ мощностью 2000 л.с. самолет развивал на высоте 8700 м скорость почти 700 км/ч. В комплект вооружения входила 30-мм пушка (МК 103 или МК 108) и либо два 13-мм пулемета, либо пара 15-мм пушек MG 151. При этом вес истребителя машины возрос до 3,4 тонны. Кроме того, для борьбы с «летающими крепостями» союзников была создана – правда в совсем незначительном количестве – субмодификация Vf.109K-6, которая имела пять огневых точек и несла дополнительно еще две 30-мм пушки в подкрыльевых гондолах. Вес самолета при этом достиг 3,6 тонны.

После капитуляции Германии самолет еще оставался в строю в ряде стран – до 1946 года в Болгарии, до 1948 года в Швейцарии и Финляндии. В Испании истребитель выпускался под наименованием HA-1109 «Buchon», сперва небольшой серией с двигателем «Испано-Сюиза», а затем под индексом HA-1112 с британским мотором «Rolls-Royce Merlin» и находился на вооружении испанских ВВС до 1963 года. Символично, что и первый прототип Vf.109 поднялся в сентябре 1935 года в воздух – по причине неготовности «родного» мотора – с двигателем «Роллс-Ройс Кестрел».

С 1947 по 1949 год под названием S.199 истребитель выпускался также в Чехословакии, причем часть машин была продана в 1948 году Израилю, где они стали первыми боевыми самолетами в истории израильских ВВС.

При всем вышесказанном стоит отметить, что хотя Vf.109 считается одним из лучших истребителей Второй мировой войны, он также не являлся безупречным и идеальным боевым самолетом. Вилли Мессершмитт создавал свой самолет, исходя из соображений минимальных размеров, веса и технологичности производства и обслуживания. Одним из следствий такого подхода стало, в частности, легкосъемное однолонжеронное крыло и шасси, крепящееся к центроплану фюзеляжа. Однако по мере ужесточения требований, необходимости установки более мощного двигателя и вооружения масса «пустого» самолета неуклонно возрастала, увеличившись с 1870 кг у «Эмиля» до 2,4–2,6 тонны у «Густава», а взлетный вес и вовсе перевалил за три тонны. Увеличение веса фактически на треть влекло за собой целый ряд последствий, негативно сказывающихся на эксплуатационных и боевых качествах. Так, шасси с узкой колеей, и без того делающее взлет и посадку непростой задачей, оказалось к тому же слишком слабым и служило причиной частых аварий. Однолонжеронное крыло, в котором пришлось дополнительно разместить радиаторы охлаждения, неудовлетворительно «работало на кручение», что делало самолет на высоких скоростях практически неуправляемым – причем этот недостаток отмечали даже советские испытатели еще на самолетах первых модификаций, оказавшихся в СССР. Специфика конструкции фюзеляжа не позволила кардинально изменить форму фонаря кабины, в итоге к концу войны Vf.109 оказался едва ли не единственным истребителем, сохранившим гаргрот и не обеспечивающим летчику удовлетворительный обзор задней полусферы. По тем же причинам – предельной компактности конструкции – не

было возможности увеличения объема бензобаков, из чего следовал небольшой радиус действия, а необходимость использования подвесных баков не лучшим образом влияла на боевые качества. Изначально недостаточной была мощность вооружения. С одной стороны, комбинация из одной-двух пушек и пары пулеметов применялась и на других истребителях, в частности на советских истребителях Яковлева, но в отличие от истребителей ВВС РККА летчикам люфтваффе приходилось иметь дело с тяжелыми бомбардировщиками союзников. Эксперименты с вариантами вооружения приводили к появлению бесчисленного количества субмодификаций, а оборудование дополнительных огневых точек отрицательно влияло на нагрузку на крыло и аэродинамику. По мнению ряда немецких пилотов, уже поступивший на вооружение в 1942 году Vf.109G, превосходящий предыдущие модификации в скорости и огневой мощи, в то же время уступал им в управляемости и маневренности.

Тем не менее «Мессершмитт» Vf.109 на протяжении всей войны являлся основным истребителем люфтваффе. На Vf.109 летало большинство лучших немецких асов («experte» – «экспертов», как их называли в люфтваффе) – Адольф Галанд (113 сбитых самолета противника), Вернер Мелдерс (115), Йоханес Штайнхофф (176), Ганс-Йоахим Марсей (158), Герхард Баркхорн (301), Гюнтер Ралль (275), Вальтер Новотны (258), Вильгельм Мориц (44), Хельмут Лент (113), а также самый результативный из летчиков-истребителей Второй мировой войны – кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами Эрик Хартманн, на счету которого официально числится 352 воздушных победы.

Впрочем, определенные попытки создать новый истребитель конструкторы Мессершмитта все же предпринимали. Так, в ноябре 1943 года первый полет совершил опытный прототип Me.209V5. Согласно замыслу, новый истребитель должен был быть на 65 % унифицирован с Vf.109G, однако в процессе разработки в конструкцию было внесено гораздо большее число изменений. Новый самолет получил киль увеличенного размера, полностью новое крыло и шасси, убираемое теперь «внутри» к линии симметрии, и увеличенный капот в связи с установкой имеющего большие габариты двигателя (DB-603 или Jumo-213). Предусматривались различные комбинации вооружения – от сочетания 20-мм мотор-пушки MG 151/20 и двух 13-мм пулеметов до установки 30-мм МК 103 и двух MG 151/20. Самолету был присвоен индекс Me.209A, доставшийся «по наследству» от рекордной машины Me.209, с которой, впрочем, новый истребитель не имел ничего общего. Самолет развивал скорость до 660 км/ч (с применением системы MW-50 – до 740 км/ч).

Однако несмотря на обнадеживающие испытательные полеты, работа над самолетом – как и над более высотным его вариантом Me.209H – была в середине 1944 года прекращена.

Не дошел до серийного выпуска и созданный в середине 1942 года истребитель Me.309. В конструкции самолета имелся целый ряд новшеств – носовая стойка шасси, гермокабина с новым фонарем, обеспечивающим круговой обзор, радиатор переменной площади сечения, реверсный воздушный винт. Истребитель нес чрезвычайно мощное вооружение – две 30-мм и две 20-мм пушки и четыре 13-мм пулемета. Однако при этом он уступал в маневренности Vf.109G и лишь незначительно превосходил в скорости, при этом будучи существенно сложнее в управлении.

Следующий серийный самолет В. Мессершмитта стал воплощением популярной в Европе 1930-х годов концепции «стратегического истребителя», причем стоит отметить – одним из наиболее удачных. Правда, требованиям, утвержденным лично рейхсмаршалом Г. Герингом к программе «Kampferstorer» («Боевой уничтожитель») проект Мессершмитта соответствовал лишь отчасти. Будущий «воздушный крейсер» люфтваффе должен был как выполнять задачи, присущие истребительной авиации – по расчистке воздушного пространства над вражеской территорией и сопровождению своих бомбардировщиков и перехвату бомбардировщиков противника, – так и обладать способностью самостоятельно наносить удары по наземным объектам. При этом требования к машине выдвигались лишь самого общего харак-

тера: конструктивно новый самолет должен был представлять собой двухмоторный цельнометаллический трехместный моноплан, имеющий пушечное вооружение и оснащенный бомбоотсеком.

Однако проект Мессершмитта оказался максимально далек от выдвинутых требований по сравнению с предложениями компаний «Хеншель» и «Фокке-Вульф». В. Мессершмитт фактически проигнорировал параметры, связанные с использованием самолета в качестве ударной боевой единицы. Только покровительство Эрнста Удета помогло «Bayerische Flugzeugwerke AG» получить контракт на изготовление прототипа, и, как оказалось, именно это и помогло Мессершмитту одержать победу. Прототип истребителя Vf.110, поднявшийся в воздух 12 мая 1936 года, хотя и не отличался исключительными маневренными характеристиками, но по крайней мере развивал скорость 520 км/ч – правда, предсерийная партия получила моторы «Junkers» Jumo-210Ga мощностью всего по 700 л.с., в результате чего их скорость равнялась только 450 км/ч. В конце 1938 года наконец был доведен до серийного выпуска двигатель DB-601A-1 мощностью 1100 л.с., и в январе 1939 года Vf.110 поступил на вооружение. Двухмоторный истребитель нес недостаточно мощное вооружение, состоящее из двух 20-мм пушек и четырех наступательных 7,9-мм пулеметов и оборонительного 7,9-мм пулемета. При максимальной скорости до 538 км/ч и крейсерской в 485 км/ч самолет имел дальность действия 1100 км, а с подвесными баками – до 1400 км.

Боевая деятельность Vf.110 началась в сентябре 1939 года, при нападении Германии на Польшу, где основными противниками люфтваффе стали откровенно устаревшие истребители PZL. В первом же бою Vf.110 без потерь сбили пять PZL P.11. В общей сложности в противостоянии с польскими ВВС немцы потеряли всего 12 Vf.110.

Гораздо сложнее пришлось тяжелому истребителю в боях над Западной Европой, где ему противостояли более современные машины и дал о себе знать недостаток маневренности в бою с одномоторными истребителями. Тем не менее самолет оказался достаточно эффективен в качестве перехватчика. Так, 18 декабря 1939 г. истребители люфтваффе в составе 32 Vf.109 и 16 Vf.110, вступив в бой с группой от 22 до 24 британских бомбардировщиков «Wellington», уничтожили 12 из них, причем 9 записали на свой счет экипажи Vf.110.

Со второй половины 1940 года самолеты начали переводить в части ночных перехватчиков. Обнаружение целей производилось либо с помощью бортового тепловизора, либо систем наведения «Химмельбетт», использующих локаторы «Вюрцбург». Дальнейшим развитием концепции ночного истребителя стал Vf.110F-4. Вооружение было усилено до двух 30-мм пушек МК 108 в подфюзеляжном обтекателе, позже для борьбы с бомбардировщиками была применена установка «Schrage Musik», представлявшая собой пару пушек МК 108 под углом 15 градусов от вертикали за кабиной пилота. Во второй половине 1942 года Vf.110F-4a получил радиолокатор FuG 202 «Лихтенштейн», четыре антенны которого устанавливались в носовой части.

В 1942 году был начат выпуск Vf.110G, оснащенный двигателями DB-605B-1, мощностью 1475 л.с. С функциями ночного перехватчика «сто десятый» справился вполне успешно – потери тяжелой бомбардировочной авиации союзников стали настолько ощутимы, что в начале 1944 года британское командование было вынуждено на некоторое время отказаться от практики массированных ночных ударов по Германии.

Vf.110 выпускался до конца войны, всего было изготовлено более 6000 машин.

Недостатки Vf.110 – в первую очередь недостаточная маневренность и малый радиус действия – требовали создания многоцелевой машины нового поколения. Подобной призван был стать появившийся в конце 1939 года «Messerschmitt» Me.210. (В 1938 году решением совета директоров название фирмы было изменено на «Messerschmitt AG», а сам В. Мессершмитт стал председателем правления и управляющим директором.)

Самолет оказался откровенно недоработанным, однако благодаря приобретенному профессором В. Мессершмиттом влиянию среди ряда высших должностных лиц люфтваффе был принят к серийному производству. Однако претензии к характеристикам новой машины оказались столь существенными, что компания была вынуждена уже в 1942 году прекратить выпуск, а сам В. Мессершмитт по требованию Э. Мильха оставил пост председателя концерна и директора фирмы.

Появившейся после ряда доработок в январе 1942 года машине присвоили собственный индекс: Me.410 «Hornisse» («Шершень»).

Самолет представлял собой двухмоторный цельнометаллический моноплан, оснащенный 1750 сильными двигателями DB-603A, которые обеспечивали скорость до 620 км/ч и дальность полета 1700 км, при этом взлетный вес машины достиг почти 10 тонн. Самолет имел характерную каплевидную форму передней части фюзеляжа с общим фонарем пилота и стрелка-радиста с выступающими за края кабины выпуклостями, обеспечивавшими великолепный обзор. В состав наступательного вооружения входили две 20-мм пушки MG 151/20 и два 7,92-мм пулемета MG 17, оборонительного – два дистанционно управляемых 13-мм пулемета. Кроме того, самолет имел внутренний бомбоотсек и способен был нести до 1000 кг бомбовой загрузки.

Применялись и другие варианты вооружения – на модификации Me.410-AI/U2 дополнительно устанавливались вертикально расположенные пушки в установке «Schrage Musik», выпущенный небольшой серией Me.410-AI/U4 нес 50-мм орудие BK5 или 37-мм пушку BK 3,7, а Me.410-BI/U4 – одну 50-мм и две 30-мм пушки). Но и «Hornisse» не сумел избавиться от недостатков предшественника. В сентябре 1944 года выпуск машины был прекращен. Всего было выпущено 1160 самолетов.

Деятельность компании «Мессершмитт» на этом тем не менее не прекратилась – помимо продолжавшегося до последних дней войны выпуска Vf.109 компания стала одной из пионеров реактивной авиации, о чем более подробно будет упомянуто в следующих главах.

Тип	Двигатель	Мощность л/с	Скорость у земли/ на высоте км/ч	Практическая дальность км	Скороподъемность м/мин	Вес пустого/ взлетный	Потолок м	Экипаж	Вооружение
Bf 109E-1	«Daimler-Benz» DB-601A	1100	462/548	660	930	1840/2500	10500	1	Две 20-мм пушки MG FF, два 7,9-мм пулемета MG 17
Bf.109F-4	«Daimler-Benz» DB-601E-1	1350	535/620	480	1308	2390/3120	12000	1	20-мм пушка MG 151, два 7,9-мм пулемета MG 17
Bf.109C-6	«Daimler-Benz» DB-605AM	1475	618/545	560	950	2165/3150	11500	1	30-мм пушка МК 108 или 20-мм пушка MG 151/20, два 13-мм пулемета MG 131
Bf.109K-4	«Daimler-Benz» DB-605ASCM	2000	605/695	570	1470	3100	12500	1	30-мм пушка МК 103 или МК108, две 15-мм пушки MG 151
Bf.110F-2	«Daimler-Benz» DB-601F	2x1350	495/563	1200	652	5600/7200	10900	2	Две 20-мм пушки MG FF, пять 7,9-мм пулеметов
Me.410a-1/u2	«Даймлер-Бенца» DB-603A	2x1750	505/620	1700	650	7525/9660	10400	2	Четыре 20-мм пушки MG 151/20, два 7,9-мм пулемета MG 17 и два 13-мм пулемета MG 131
Me.209A-1	«Даймлер-Бенца» DB-603G	1900	515/665			3340/4090	12000	1	30-мм пушка МК 108, две 20-мм пушки MG 151.
Me.309 v-4	«Daimler-Benz» DB-605B	1475	575	1100	770	4875	11400	1	Две 30-мм пушки МК 108, две 20-мм пушки MG 151, четыре 13-мм пулемета MG 131

«Юнкерс»

В неменьшей, пожалуй, степени, чем «Мессершмитт», символом люфтваффе стали боевые самолеты, выпущенные компанией «Junkers Flugzeugwerke AG».

Создатель компании Хуго Юнкерс родился в 1859 году в семье владельца небольшой текстильной фабрики. Первым его собственным предприятием стала основанная в 1895 году фирма «Junkers & Co.» по производству газовых приборов, причем сам Юнкерс стал не только ее совладельцем, но и известным изобретателем, обладателем наибольшего в Германии числа патентов в области обработки листового металла. А уже в 1915 году в воздух поднимается первый цельнометаллический самолет конструкции Юнкерса J-1, не только дальновидно сделавшего вывод о преимуществах подобной конструкции перед современными ему деревянно-полотняными, но и избравший революционную для этого времени схему моноплана. Уже в годы Первой мировой войны первые самолеты Юнкерса, приходящего к использованию в их конструкции дюралюминия, поступают на вооружение германской армии. А в 1923 году, параллельно с производством самолетов (после окончания войны – коммерческих), создается и моторостроительное предприятие «Junkers Motorenbau GmbH», занимающееся выпуском авиационных двигателей.

В середине 20-х годов предприятия Юнкерса оказались связаны и с Советским Союзом. В 1922 году советское правительство заключило с Юнкерсом договор о концессии на производство самолетов и авиадвигателей, для чего Юнкерсу передавался завод в Филях (позже авиазавод № 22, в настоящее время Государственный космический научно-производственный центр имени М.В. Хруничева). Сотрудничество длилось до 1927 года, его эффективность оказалась, впрочем, ниже ожидаемой, несмотря на создание ряда самолетов для советских ВВС.

Однако к боевым самолетам, ставшим символом нацистского «блицкрига» в Европе, наносившим бомбовые удары по Лондону и Ковентри, Москве и Сталинграду, профессор Хуго Юнкерс уже не имел никакого отношения. В отличие от Вилли Мессершмитта, Юнкерс не питал симпатий к нацистам, и покровителя в борьбе с Мильхом у него не оказалось. Практически сразу после прихода Гитлера к власти на 74-летнего Хуго Юнкерса началось давление с требованием передачи прав на основные патенты, авиастроительное и моторостроительное предприятия. Ряд ведущих сотрудников компании был арестован, против самого Юнкерса выдвинули обвинения в шпионаже, пособничестве коммунистам, передаче документации иностранным государствам. В результате Юнкерс 2 июня 1933 года подписывает соглашение о передаче прав на 170 патентов компаниям «JFA» и «JUMO», а 18 октября 1933 года – о передаче 51 % акций его компаний государству.

Конструктор и предприниматель Х. Юнкерс умер 3 февраля 1935 года, в день своего 76-летия, а через месяц его вдова дала согласие на полную передачу акций предприятий «Юнкерс» государству.

Тем не менее во Второй мировой войне все же принял участие самолет, к созданию которого сам Х. Юнкерс имел прямое отношение, – ставший основным транспортным самолетом люфтваффе созданный еще в 1930 году под руководством Э. Цинделя «Junkers» Ju.52/3 m, получивший прозвище «Tante Ju» («Тетушка Ю»). Трехмоторный самолет с гофрированной обшивкой и неубирающимся шасси был способен поднять 18 пассажиров или 1500 кг груза. В 1940 году Ju.52 применялся для высадки воздушных десантов в Норвегии, Бельгии и Голландии, в мае 1941 года около 1300 солдат и 130 артиллерийских орудий было перевезено при захвате острова Крит. Активную роль играли транспортные «юнкерсы» и на Восточном фронте. Всего было выпущено более 4800 машин, эксплуатировавшихся в ряде стран до конца 70-х годов.

Работу над транспортными самолетами компания «Юнкерс» продолжила и впоследствии. В 1941 году под руководством Э. Цинделя и Крафта был создан трехмоторный транспортный самолет Ju.252, оснащенный герметичной кабиной, рассчитанной на перевозку 32 пассажиров. «Junkers» Ju.252 и его модификация Ju.352, перевозящие более 4 тонн груза или до 35 пассажиров и выпущенные общей численностью 60 машин, строились до осени 1944 года и использовались до самого конца войны.

Транспортным самолетом Ju.90 стал еще в 1937 году и несостоявшийся дальний бомбардировщик, создававшийся в рамках программы «Uralbomber». Выпущенная в количестве десятка экземпляров машина проявила себя в основном тем, что на первых порах использовалась в качестве буксировщика тяжелых грузовых планеров.

Несмотря на действующие ограничения Версальского договора, с приходом к власти национал-социалистов началось возрождение немецкой военной авиации, хотя до времени – под видом развития гражданского воздушного флота, и одна из ключевых ролей отводилась в этом процессе компании «Юнкерс».

Одним из первых шагов стало создание самолетов двойного назначения, способных выполнять функции как коммерческой машины, так и бомбардировщика.

Уже 4 ноября 1934 года в небо поднялся созданный Э. Цинделем самолет «Юнкерс» Ju.86. В отличие от предыдущих самолетов компании «Юнкерс», для которых были характерны прямоугольный в сечении фюзеляж и гофрированная обшивка, новый самолет имел фюзеляж овального сечения с гладкой обшивкой. Серийный выпуск начался уже в конце 1935 года. В гражданском варианте самолет мог перевозить десять пассажиров, военный вариант имел экипаж из четырех человек, нес три 7,9-мм пулемета MG 15 и мог поднять восемь 100 кг бомб, размещенных во внутренних бомбоотсеках. Дизельные двигатели «Jumo-205C» мощностью 600 л.с. обеспечивали скорость до 320 км/ч. Уже осенью 1938 года Ju.86 постепенно начали выводить из состава боевых частей, но тем не менее он принял участие в Польской кампании, ограниченное число машин успело повоевать и на Восточном фронте, в частности 58 машин находилось в составе сил люфтваффе в декабре 1942 года под Сталинградом, но уже через два месяца 42 из них были потеряны. Позже, в 1943–1944 годах самолет применялся для борьбы с партизанами на Балканах и в Белоруссии, использовался также в качестве ночного бомбардировщика. Общий выпуск вместе с гражданскими машинами составил менее 500 самолетов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.