

**АВИА-
ШЕДЕВРЫ**



ЛЕОНИД
АНЦЕЛИОВИЧ

Все авиа-шедевры Мессершмитта



ВЗЛЕТ И ПАДЕНИЕ ЛЮФТВАФФЕ


ЯУЗА
МОСКВА
2015

УДК 623.746(430)
ББК 68.53
А74

Анцелиович, Леонид Липманович.

А74 Все авиа-шедевры Мессершмитта. Взлет и падение Люфтваффе / Леонид Анцелиович. — Москва : Издательство «Эксмо», Яуза, 2015. — 448 с. — (Авиа-Шедевры).

ISBN 978-5-699-82734-3

Как бы ни были прославлены Юнкерс, Хейнкель и Курт Танк, немецким авиаконструктором № 1 стали не они, а Вилли МЕССЕРШМИТТ.

Эта книга — первая творческая биография гения авиации, на счету которого множество авиа-шедевров — легендарный Вф 109, по праву считающийся одним из лучших боевых самолетов в истории; знаменитый истребитель-бомбардировщик Вф 110; самый большой десантный планер своего времени Ме 321; шестимоторный военно-транспортный Ме 323; ракетный перехватчик Ме 163 и, конечно, эпохальный Ме 262, с которого фактически началась реактивная эра. Случались у Мессершмитта и провалы, самым громким из которых стал скандально известный Ме 210, но, несмотря на редкие неудачи, созданного им хватило бы на несколько жизней.

Сам будучи авиаконструктором и профессором МАИ, автор не только восстанавливает подлинную биографию Мессершмитта и историю его непростых взаимоотношений с руководством Третьего Рейха, но и профессионально анализирует все его проекты.

**УДК 623.746(430)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-699-82734-3

© Анцелиович Л.Л., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

ОТ АВТОРА

Когда авиаконструктор пишет об авиаконструкторе, то читатель получает возможность более глубоко представить себе этот особый мир поиска, творчества и постройки рукотворных летающих машин, которые по воле их создателя еще и выполняют заданные им функции.

Вилли Мессершмитт был не только создателем очень совершенных фашистских истребителей, которые несли смерть и ужас в долгие четыре года Великой Отечественной войны, но он был еще и просто человеком, одержимым идеей полета, высокообразованным и работоспособным, пытливым и изобретательным, смелым в поединке с Природой, у которой он отвоевывал ее тайны управляемого и скоростного полета. Все, что он добыл, досталось нам. Его конструкторские решения использовали в разных странах еще много лет после войны.

Долгая жизнь Вилли Мессершмитта позволила мне показать его окружение, условия, в которых были вынуждены работать авиаконструкторы в гитлеровской Германии. Герои этой книги, наряду с Мессершмиттом, люди, его окружавшие, с которыми он часто общался и работал. Я стремился передать российскому читателю дух времени Мессершмитта.

Выражаю глубокую благодарность Сергею Конявко, Евгению Полевому и моему сыну Павлу Анцелиовичу за их ценные замечания по рукописи.

Но эта книга не могла состояться без внимания, понимания, поддержки и содержательных рекомендаций моей жены Майи. Моя благодарность ей безмерна.

Часть первая

ЗНАМЕНИТЫЙ АВИАКОНСТРУКТОР

Глава 1

ЦЕНА ТРИУМФА

Визит вождя

В понедельник, 22 ноября 1937 года, Гитлер приехал на авиационный завод Мессершмитта в Аугсбурге. Его сопровождала большая свита военных, среди которых многие были из Министерства авиации. Не было только министра и командующего военной авиацией Геринга. Но обе ключевые фигуры, от которых зависел заказ боевых самолетов, — государственный секретарь Министерства авиации генерал Мильх и начальник технического управления этого министерства генерал Удет — сопровождали фюрера.

Авиаконструктор Вилли Мессершмитт на сороковом году жизни в первый раз удостоился чести встречать главу государства на заводе своей компании, где проектировались и создавались самолеты для Военно-воздушных сил новой Германии. Уже двадцать лет он строит планеры и самолеты. И вот теперь фортуна повернулась к нему лицом. Десять дней назад его одноместный истребитель Vf-109 с форсированным мотором установил мировой рекорд скорости — 620 км/ч. А три месяца назад его опытные 109-е истребители произвели фурор на Международном авиасалоне в Цюрихе. Они уже воевали в Испании. В прошлом году, 1 августа, на открытии Олимпийских игр в Берлине его новому истребителю была оказана честь продемонстрировать, на что способна Германия, руководимая Адольфом Гитлером.

Но главная его победа была одержана прошлой весной, когда второй опытный 109-й сразился в небе над Травемюнде в сравнительных испытаниях с главным конкурентом — опытным истребителем Хейнкеля He-112.

Лучшие боевые летчики Германии, а также полковник Удет и генерал Грейм летали и на том, и на другом. Оценивали управляемость новых скоростных истребителей при рулении, на разбеге и пробеге, а главное, при выполнении фигур высшего пилотажа. Определяли скороподъемность, радиус разворота, штопорные характеристики, максимальную высоту, скорость и дальность. Военные эксперты-эксплуатационники оценивали трудоемкость технического обслуживания, легкость доступа к основным агрегатам и время их замены. Эксперты-производственники сравнивали технологичность и трудоемкость серийного изготовления этих двух истребителей.

Решение военного и партийного руководства, утвержденное Гитлером, — принять на вооружение и строить серийно истребитель Мессершмитта — тогда не все приняли с пониманием. А сегодня сам фюрер приезжает к нему, чтобы поднять его престиж в глазах конкурентов и недоброжелателей, подчеркнуть государственную важность порученного ему задания и лично убедиться в высоком уровне организации точного производства основного истребителя его будущих Люфтваффе.

Огромная вереница черных, блестящих автомашин въехала на обновленную территорию компании «Баварский авиационный завод» и остановилась перед центральным пятиэтажным зданием администрации. Гитлера встречал Мессершмитт с тремя своими преданными помощниками.

Справа от него вытянулся по стойке «смирно» военный летчик Первой мировой войны, а ныне председатель совета директоров компании Тео Кронейс. В парадной форме оберфюрера СА, при всех орденах и медалях, он выглядел как напыщенный попугай. Массивная голова, увенчанная сверху парадной фуражкой

штурмовика, только подкрепляла это впечатление. Его располневшая фигура с выступающим животом, пере-тянутым поверх мундира кожаным ремнем с портупей, широкими галифе, затянутыми почти до колен высокими блестящими голенищами сапог, явно контрастировала с одетыми в черные костюмы остальными руководителями компании. На левом лацкане пиджака каждого из них выделялось единственное украшение — маленький значок члена национал-социалистической партии.

Слева от Мессершмитта стоял высокий и худой Фриц Хенцен, отвечавший за производство самолетов, и симпатичный грек, коммерческий директор Ракан Кокотаки. Погода уже была ноябрьской, но эти трое в черных костюмах и без головных уборов холода не чувствовали.

Гитлер приехал в длинном коричневом кожаном пальто свободного покроя с ремнем, которое висело на нем как на вешалке. Только военная фуражка и сапоги говорили о его боевом настрое. Мессершмитт предложил экскурсию по заводу, и вся свита в количестве более пятидесяти человек двинулась в путь. В первой шеренге шагал фюрер. Справа от него — Мессершмитт, Кронейс и гауляйтер Аугсбурга Карл Валь, слева — Хенцен и Кокотаки. Генералы, шедшие за ними, вытянулись в длинную колонну.

Вилли Мессершмитт шел в ногу с рейхсканцлером Германии. Иногда его левый локоть чуть касался рукава пальто Гитлера, и в эти мгновения он физически ощущал свою близость с самым главным руководителем страны, свою причастность к очень важному делу — ее вооружению. Он смотрел прямо перед собой и напряженно думал, как лучше представить фюреру достижения его коллектива и убедить его принять составленный заранее перечень их предложений. Сейчас Вилли был максимално сосредоточен, его голова мыслителя, с классическими чертами лица и огромной зальсиной со лба, внушала уверенность в правильности принимаемых им решений. Недаром Гит-

лер в узком кругу неоднократно будет повторять, что у Мессершмитта череп гения.

На летном поле, куда пришли гости, Гитлеру решили показать пилотаж обычного серийного самолета. Эти машины теперь строятся не только здесь, в Аугсбурге. Министерство авиации заставило самолетостроительные компании АГО, «Арадо», «Эрла», «Фиезелер» и «Фокке-Вульф» купить у Мессершмитта лицензии и выпускать Vf-109В-1 в максимально возможном количестве. К концу следующего года их должно быть построено более 650.

На зеленой траве безукоризненно ровной шеренгой были выстроены десять новеньких истребителей Vf-109В-1 с черной свастикой в белом круге на красных киях и с черными крестами на фюзеляже и крыльях. К крайней машине подошли пилот и два механика. Отточенными движениями пилот легко занял место в кабине. Запустили мотор, который работал удивительно тихо. Пилот закрыл фонарь кабины, из-под колес убрали тормозные колодки, мотор взревел, и изящный самолет, похожий на большое веретено, рванулся с места и прямо по полю начал разбег. Его скорость быстро нарастала, и, пробежав всего несколько сот метров, он был уже в воздухе. Сразу убрал шасси и, медленно вращая крыльями, стремительно взмыл к облакам. Акробатический пилотаж с вертикальным пикированием, бочками, петлями, вращением и боевыми разворотами продолжался двадцать минут. Лицо Гитлера выражало восхищение и удовлетворение.

Вилли Мессершмитт вдруг ощутил неожиданное тепло, которое разливалось по всему телу и сопровождалось пронзительным чувством блаженства. Его детище — одноместный истребитель нового типа — в воздухе вытворял чудеса на глазах у руководителя страны и высших чинов военной авиации. Это еще одно свидетельство его успеха, его высочайшей компетентности в самолетостроении и таланта. Все, что у него теперь получилось, говорит о его особой миссии в этом мире. Да, он постоянно хочет совершенство-

вать свои самолеты и создавать новые. Это уже его судьба! Он попал в глубокую колею и движется по ней...

Вилли очнулся от своих мыслей, когда самолет снижался. Безукоризненная посадка на три точки в центре поля и точное подруливание сзади к месту старта вызвали аплодисменты пилоту. Истребитель снова замер в общем ряду. Снова аплодисменты, но теперь не только пилоту, а и создателю такой замечательной машины. Гитлер пожал ему руку и спросил: «А что дальше?»

Вопрос прозвучал двусмысленно. То ли Гитлер спрашивал о новых модификациях и разработках, то ли о последующей программе показа. Но Мессершмитт решил не рисковать и, улыбнувшись, бодро произнес тоном добродушного хозяина: «Мой фюрер, а теперь посмотрим новый ангар, где проходят предполетную подготовку собранные на заводе самолеты». И широким жестом пригласил гостей следовать за ним.

Завод BF-W в Аугсбурге в это время строил три типа его самолетов:

— четырехместный скоростной Vf-108, который заказывало Министерство авиации для переобучения военных пилотов и подготовки их к полетам на его новейших истребителях;

— одномоторный легкий истребитель Vf-109B-1, который был признан стандартным, массовым и производство которого уже было развернуто на нескольких авиазаводах;

— двухмоторный тяжелый истребитель сопровождения Vf-110.

Бомбардировщики строили на заводах Дорнье, Хейнкеля и Юнкерса. Еще два года тому назад, когда был жив начальник штаба Люфтваффе, генерал-лейтенант Вальтер Вевер — энергичный поборник дальнего бомбардировщика, который мог бы долететь до Урала, — компании Дорнье и Юнкерс получили контракты на постройку нескольких опытных четырехмоторных самолетов. Перед авиакатастрофой, которая 3 июня 1936 года оборвала жизнь Вевера, он успел

выдать контракт на разработку конструкции и постройку макета такой машины и Мессершмитту. «Дорнье-19» взлетел через пять, а «Юнкерс-89» — через десять месяцев после смерти генерала. Занявший его пост генерал Кесселринг убедил Геринга, что вместо трудоемких четырехмоторных бомбардировщиков можно построить втрое больше двухмоторных. Геринг в апреле 1937 года приказывает сломать на металлолом опытные машины Do-19 и Ju-89, а впредь строить только двухмоторные.

А экскурсия Гитлера и его свиты по цехам завода в Аугсбурге продолжалась. В роли старательного гида выступает Мессершмитт. «Мой фюрер, теперь я предлагаю посмотреть один из моих новых самолетов», — обратился он к Гитлеру. И после утвердительного кивка показал рукой на массивные ворота в боковой стене цеха, которые бесшумно отъехали вдоль стены, открывая широкий проход в соседний большой и светлый ангар. Там изумленному взору гостей предстал во всей красе сверкающий лаком огромный четырехмоторный дальний бомбардировщик. Пока это был только тщательно выполненный деревянный макет. Взволнованный ропот прокатился среди генералов Министерства авиации. Если Гитлер всем своим видом выражал удовлетворение и интерес, то на лице Мильха можно было без труда увидеть раздражение и досаду.

Чувствительный Мессершмитт сразу оценил ситуацию. Да он и не рассчитывал на благожелательную оценку военными его проекта. Он вложил в этот дальний стратегический бомбардировщик свое видение того, каким он должен быть, и спроектировал его на деньги, выбитые для него покойным генералом Вальтером Вевером. Сегодня у Вилли Мессершмитта был последний шанс получить заказ на серийную постройку этого бомбардировщика, убедив главу государства в необходимости такого самолета для Германии.

Обращаясь к Гитлеру, взволнованный Мессершмитт, подняв левую руку в сторону макета, объявил, что этот

самолет, с невиданной для бомбардировщика скоростью 600 км/ч, доставит бомбы весом в одну тонну на дальность 6 тыс. км, и начал объяснять, какими техническими решениями это обеспечивается. Гитлер внимательно слушал, устало скрестив руки на животе. Его знания в области авиации были намного скромнее, чем в других областях вооружений. Да и Мессершмитта он очень ценил как высочайшего специалиста в своей области. Ему казалось, что без такого ударного самолета не обойтись, если думаешь о военной победе над врагами. Но Мильх тут же выразил сомнение в реальности заявленных Мессершмиттом значений летных характеристик.

С Мильхом у Мессершмитта были давнишние натянутые отношения. С тех пор как в 1930—1931 годах произошла серия катастроф его пассажирских М-20 и М-20b, в которых погибло несколько офицеров — друзей Мильха, он считал во всем виноватым Мессершмитта. Будучи директором «Люфтганзы», Мильх отозвал контракт на поставку самолетов Мессершмитта и тем самым вызвал банкротство авиазавода BF-W. Мильх считал Мессершмитта очень нахальным и слабым конструктором. Он всячески препятствовал выдаче Мессершмитту заказов на новые самолеты, будучи убежденным, что есть более достойные и надежные авиаконструкторы.

Сейчас Мильх старался всячески принизить новую разработку Мессершмитта и заметил Гитлеру, что такие самолеты они заказывали уже давно Дорнье и Юнкерсу, но ничего хорошего из этого не получилось. А то, что показывает Мессершмитт, — пройденный этап.

Задетый за живое, Мессершмитт очень эмоционально, жестикулируя руками, но твердо возразил, что бомбардировщики с такой скоростью не могли быть построены, поскольку Германия не располагала такими мощными двигателями, какие есть теперь. Продолжающаяся аргументированная защита Мессершмиттом своего проекта и возникшая дискуссия уже начали склонять Гитлера к необходимости дать при-

оритет этому проекту четырехмоторного бомбардировщика. Ведь Мессершмитт опять и в этом классе боевых самолетов создал выдающийся образец. Но Мильх не сдавался. Он не побоялся пойти против уже обозначившегося мнения фюрера и напомнил, что Германия испытывает огромные трудности с поставками алюминия и других цветных металлов, необходимых для самолетостроения. Поэтому у них в Министерстве авиации убеждены, что оптимальным является двухмоторный бомбардировщик, поскольку для его постройки требуется значительно меньше дефицитных материалов.

Гитлер заколебался: он знал, что Мильх выражает и мнение своего шефа Геринга, отвечающего за боевую авиацию. Он не хотел нового конфликта и подумал, что стоит пока воздержаться от решения в пользу проекта дальнего четырехмоторного бомбардировщика Мессершмитта Bf-165.

Эта неудача, конечно, расстроила Вилли — был шанс получить долгосрочный государственный заказ на машину, которая у тебя получилась и которую ты считаешь очень нужной для Германии. Но жизнь продолжается, а задел по этому проекту он использует в следующих. Сдаваться он не привык. Еще будет летать его дальний бомбардировщик!

Академик

Через четыре дня его должны были избирать действительным членом Германской академии авиационных исследований. Надо было подготовить выступление. Черный костюм он наденет, пожалуй, тот же, в котором встречал Гитлера. Но текст его доклада перед академиками надо тщательно продумать.

Вилли сидит в своем большом и светлом кабинете на три окна в новом административном здании завода в Аугсбурге. Его большой полированный рабочий стол с двумя телефонными аппаратами и навесной кон-

сольной лампой с абажуром придвинут торцом к окну, и дневной свет падает с левой стороны. Настроение отличное. Он, как всегда, одет с иголочки. Дорогой серый костюм-тройка на его высокой и стройной фигуре сидит безукоризненно, темный галстук и белая рубашка подчеркивают его респектабельность. Его мысли заняты предстоящим докладом, который не только будут слушать академики, но потом и читать руководители Министерства авиации и конкуренты авиапромышленности.

Он должен показать всем свою техническую и научную эрудицию, свою безупречную компетенцию в решении не только сегодняшних, но и завтрашних проблем развития авиации. Уже семь лет тому назад он принял приглашение его родного вуза — Высшей технической школы Мюнхена — читать лекции по проектированию самолетов, стал профессором. В числе его студентов был Клаудиус Дорнье, сын знаменитого авиаконструктора, и многие будущие столпы немецкой авиаиндустрии.

Его продолговатое, с классическими чертами, лицо интеллигентного человека отражало борьбу мыслей и сомнения. Оно и теперь было привлекательным, хотя в молодости было просто красивым. Большие пронзительные глаза под низкими бровями, от взгляда которых не могла скрыться даже самая маленькая деталь сложного чертежа, большой прямой римский нос, небольшой рот с тонкими губами и массивный волевой подбородок. Но главной особенностью его облика был большой лоб, который из-за облысения теперь занимал половину головы. Оставшиеся на голове темные волосы он бережно сохранял и просил не стричь их коротко. Такая необычная прическа еще более делала его похожим на мага и волшебника.

Тишина и уют его роскошного кабинета помогают сосредоточиться и выделить главные пункты его доклада академикам. Он удобно устроился в широком кресле-стуле с высокой прямоугольной спинкой. За его спиной у торцевой стены кабинета — изящный уз-

кий столик, на котором только один-единственный предмет — мраморная голова Гитлера на небольшом постаменте. На высоком потолке кабинета — люстра в форме большой стеклянной тарелки. Мягкие шторы обрамляют большие окна с крестообразными рамами. Прямо перед ним у противоположной торцевой стены кабинета — уголок для посетителей. Широкий стол, окруженный креслами, с лампой, больше напоминающей торшер, уставлен моделями его самолетов. Здесь же блюдо с яблоками и ножом для их разрезания. За этим столом он разговаривает со своими помощниками и конструкторами, которых вызывает через секретаря.

В следующем году ему будет уже сорок. Он сам выбрал эту трудную, нервную, полную взлетов и падений жизнь первооткрывателя и авиаконструктора. Теперь, похоже, наступил невероятный взлет.

Этот доклад академикам, это его избрание — кирпичи прочного фундамента его карьеры в новой Германии. Конечно, он обсуждал структуру доклада с самым близким и преданным ему человеком на земле, его Лилли. Уже много лет они вместе. С фрау Лилли Стромейер его связывают особые отношения. После развода с мужем Отто Стромейером она делит его дом в Аугсбурге со своим роскошным родительским домом в Бамберге, где живут и скоро станут взрослыми трое ее мальчишек. Сейчас фрау Лилли Стромейер — член совета директоров завода, держатель акций и спонсор компании.

Он просил Лилли подумать о его докладе в академии, и она рекомендовала начать с самой значимой истории, которая повлияла на его теперешний успех, а затем перейти к задачам и перспективе. Такая последовательность ему показалась разумной. Он достает чистый лист бумаги и своим мелким, растянутым почерком начинает писать простой рассказ о первом своем скоростном самолете, который он создал пять лет тому назад: