

**Гении**   
**авиации**





Леонид Анцелиович



# Гений «Фокке-Вульфа». Великий Курт Танк



МОСКВА  
2013

УДК 82-94  
ББК 68  
А 74

Оформление серии *С. Курбатова*

**Анцилиович Л. Л.**

А 74 **Гений «Фокке-Вульфа». Великий Курт Танк / Леонид Анцилиович.** — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 288 с. — (Гении авиации).

ISBN 978-5-699-6658-7

Новая серия о величайших гениях авиации. Новая книга от автора бестселлеров «Неизвестный Мессершмитт», «Неизвестный Юнкерс» и «Неизвестный Хейнкель», завершающая тетралогию о лучших авиаконструкторах Рейха. Первая русская биография Курта Танка, который превратил фирму «Фокке-Вульф» в лидера германского самолетостроения. Его четырехмоторный **Fw.200 Condor**, созданный по заказу Люфтвафзы, первым совершил беспосадочный перелет из Берлина в Нью-Йорк, а с началом войны стал грозой Атлантических конвоев (по выражению Черчилля: «бичом Атлантики»). Тактический разведчик **Fw.189**, который наши солдаты прозвали «Рамой» и ненавидели даже больше «лаптежников» и «мессеров», был «глазами» Вермахта. А прославленный **Fw.190** по праву считается самым универсальным боевым самолетом Люфтваффе — не только истребителем, но и ударной машиной, истребителем-бомбардировщиком и штурмовиком (именно на Fw.190F были перевооружены эскадры пикировщиков, прежде воевавшие на «штуках»). Высшим признанием заслуг Курта Танка стало переименование в его честь высотного сверхскоростного перехватчика, созданного им в самом конце войны, — **Ta.152** не мог догнать ни один истребитель Союзников... Остается лишь сожалеть, что после капитуляции Германии великого авиаконструктора так и не удалось привлечь к работе в советском ОКБ — Танк дал согласие переехать в нашу зону оккупации и даже принял аванс в размере 10 тысяч марок, но в последний момент передумал и эмигрировал в Южную Америку.

Эта книга восстанавливает не только биографию гения авиации, но и подлинную историю всех его разработок — от первых спортивных и учебных самолетов 1930-х гг. до последних проектов, реализованных им уже после войны в Аргентине и Индии.

УДК 82-94  
ББК 68

ISBN 978-5-699-6658-7

© Анцилиович Л.Л., 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

## От автора

Мне посчастливилось открыть неизвестного Курта Танка и следовать за всеми перипетиями его судьбы. Этот удивительный и выдающийся авиаконструктор сочетал смелость и решительность летчика-испытателя, каким он в действительности был, с практичностью и стремлением ко всему новому теоретика самолетостроения. Его конструкторские решения всегда были новыми и опережали свое время на несколько лет. Их отличительной чертой была рациональность. Если он проектировал боевой самолет, то он не ставил задачу достижения большого значения какой-то летной характеристики, например, скорости, дальности или веса нагрузки. Он всегда решал задачу в комплексе, и для него был один критерий — боевая эффективность.

Жизнь Курта Танка — зеркало эпохи. Все, что довелось пережить ему, переживали сотни тысяч немецких интеллектуалов. Так сложилось, что все они трудились для своего нацистского правительства, целью которого была война. При разработке конструкций своих боевых машин Курт Танк внес огромный вклад в будущее самолетостроение.

Выражаю сердечную благодарность моему коллеге Сергею Конявко за замечания по рукописи и всем читателям за отзывы о моих предыдущих книгах. Низкий поклон моей жене Майе за рекомендации и поддержку.

# Глава 1

## «АРГЕНТИНСКОЕ ТАНГО»

### В поверженном Рейхе

*СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО*

*Министру госбезопасности СССР*

*тов. Абакумову В.С. 3 ноября 1946 г.*

*Довожу до Вашего сведения, что в начале сентября 1946 года Управлением «СМЕРШ» по Берлину была организована встреча начальника ОКБ-1 тов. Олехновича с профессором Куртом Танком. Курт Танк заявил, что хотел бы знать, сможет ли он получить работу в Экспериментальном конструкторском бюро. Получив положительный ответ, он попросил назначить следующую встречу через 2—3 дня и небольшую сумму денег для привлечения специалистов из его бывшего коллектива. Через три дня произошла вторая встреча с Куртом Танком, где он заявил, что к 20—23 сентября он сформирует группу из 8—10 специалистов и прибудет с ней в советскую зону оккупации. Ему была выдана сумма в 10 000 немецких марок. Но впоследствии ни в сентябре, ни в октябре, т.е. до депортации немецких специалистов из Германии в Советский Союз, Курт Танк со своей группой не появился.*

*По информации наших офицеров, Курт Танк находится в английском секторе и явно нанимается на работу.*

*Начальник Управления «СМЕРШ» по гор. Берлину,  
полковник государственной безопасности  
Терлецкий А.Г.*

В последние дни войны Курту Танку было уже ясно: для авиационной промышленности Германии наступил конец. Когда тебе только сорок семь и ты владеешь уникальными знаниями и опытом создания лучших самолетов в мире, то уже ничем другим ты заняться не сможешь. Правда, волос на голове стало меньше, и лысеть он начал со лба, и усталость часто не давала заснуть. Но Курт знал, что он не должен сдавать.

Когда стало ясно, что его не будут судить как военного преступника, Танк начал искать работу для себя и своих многочисленных сотрудников. Надо было кормить семьи и как-то выживать. Самыми близкими работодателями были победители. Заводы «Фокке-Вульф» уже несколько лет тому назад, спасаясь от английских и американских бомбардировок, переместились из Бремена на восток, в Мариенбург, Позен и Котбус. Теперь они все захвачены русскими. Но там осталось много сотрудников с семьями. Им сейчас нечего есть, им никто ничего не платит. И они прослышали, что русские собирают немецких конструкторов, ученых и производственников в какое-то бюро, где будут проектировать и строить самолеты, опираясь на уникальный немецкий опыт. Так он попал на переговоры с русскими. Но что-то его настораживало. Уж больно они крутые ребята. Так зажмут, что и не пикнешь. Да и его ближайшие соратники категорически не желали наниматься к русским.

Сборочные заводы «Фокке-Вульф» представляли собой жалкое зрелище. Но на всей территории советской зоны оккупации Германии работники Министерства авиационной промышленности СССР провели тщательную инвентаризацию всех бывших предприятий, работавших на войну. Самолетный и моторный заводы «Юнкерс» в Дессау, самолетный завод «Зибель» и моторный завод «Вальтер» в Гаале, моторный завод «BMW» в Штасфурте и приборостроительный завод «Аскания» в Берлине были восстановлены. Сначала они продолжили работу над своими последними проектами под присмотром русских специалистов. Но, начиная с 22 октября и кончая 7 ноября 1946 года, все они под охраной советских солдат были перевезены в Со-

ветский Союз. Со всех других авиационных заводов, в том числе и заводов «Фокке-Вульф», были демонтированы металлорежущие станки и кузнечно-прессовое оборудование заготовительных цехов. Курт Танк и его сотрудники счастливо избежали депортации в Россию на шесть лет.

Начались переговоры с англичанами. Но они вели себя очень надменно и все пытались выведать, какие проекты имеются у него в запасе. Обещали, тянули время, но в результате решили, что деятельность в Англии такой высокой в авиационном мире фигуры только затмит их собственных конструкторов и принизит их достижения в самолетостроении.

Оставшись у «разбитого корыта», Курт не сдавался. Он встречается и ведет переговоры с представителем Чан Кайши. Тут уже он не выступает в роли просителя. Новому Китаю нужен современный боевой самолет, и его, Курта Танка, просят создать такую машину. Но обстановка в Китае осложнялась, разгоралась гражданская война, и Курт почувствовал неуверенность правительства Чан Кайши в завтрашнем дне. Он терзается сомнениями, советуется с друзьями и коллегами. Ведь они могут угодить из огня да в полымя. Курт Танк отчаянно ищет выход, как вырваться из поверженного Рейха, как спасти свой коллектив, свою профессию. И выхода нет.

Но тут неожиданно возникает приглашение из далекой Аргентины. Эта страна успешно сотрудничала с нацистской Германией во время войны, предоставляя базы для ее подводных лодок.

В 1946 году, после всенародных манифестаций в его поддержку, президентом Аргентинской Республики избирается полковник Перон. Во время войны он служил военным наблюдателем в нацистской Германии и фашистской Италии. Там он пришел к убеждению, что для завоевания власти надо привлечь рабочий класс. Поэтому до своего избрания президентом он отказывается от престижного поста военного министра и занимает скромную должность руководителя департамента социальной политики в Министерстве труда. Но она обеспечила ему обширные связи с профсоюзами Аргентины.

Теперь у него грандиозные планы индустриализации и укрепления военной мощи своей страны, которые поддерживает большинство. Даешь новую Аргентину! Нужно создать свой военно-промышленный комплекс, который бы позволял производить все виды самого современного оружия, надо развивать авиационную промышленность, нужны иностранные специалисты. Аргентина становится комфортным убежищем для всех преследуемых европейцев, которые играли видную



Профессор Курт Танк.  
С надеждой на новую жизнь

роль в Третьем рейхе и сотрудничали с ним. Аргентинские дипломаты и офицеры разведки по указанию Перона энергично вербуют ученых, конструкторов, инженеров и техников на работу в их стране, обещая выгодные контракты и прекрасные условия. По сравнению с адом поверженной и оккупированной Германии это выглядело сказкой.

Осенью 1947 года профессору Курту Танку удалось оторваться от преследовавших его русских, и он принимает предложение, поступившее к нему через посредников от генерала Перона, и прилетает в Буэнос-Айрес. На встрече с президентом Танк предлагает создать для Аргентины реактивный самолет нового поколения и передает список немецких авиационных специалистов, с которыми он хотел бы работать в Аргентине. Он обговаривает также условия работы и жизни немецких сотрудников и их семей.

## **Земля обетованная**

Здесь не было войны и люди наслаждались жизнью. Солнце было очень ярким, и вместо лета была зима, а вместо зимы — лето. Второй по величине город Аргентинской Республики — Кордова — лежит в центре страны на равнинной местности, подпираемый с запада отрогами Анд.

Это центр индустрии и технических разработок, здесь зародилась авиационная промышленность страны. Здесь говорят по-испански, молятся католическим святым и едят много мяса. Большинство населения белые, потомки эмигрантов. Немногочисленные индейцы были почти истреблены в процессе испанской колонизации.

Главный авиационный завод Аргентины *Fábrica Militar de Aviones* был основан в Кордове в октябре 1927 года и сначала выпускал по лицензиям иностранные самолеты и двигатели. В 1940 году он выпустил по лицензии 190 учебно-тренировочных самолетов «Фокке-Вульф» Fw-44J «Щегол». Его конструкция была разработана под руководством Курта Танка.

За год до прибытия на завод команды Курта Танка там начал работать известный французский авиаконструктор Эмиль Девуатин. Истребитель его фирмы «Девуатин» D.520 заслуженно считался лучшим французским истребителем, дравшимся с «Мессершмиттами» в 1940 году. Но после оккупации Франции его фирма строила учебно-тренировочные самолеты для Люфтваффе, и французы не могли этого забыть. Его заочно приговорили к 20 годам каторжных работ, пришлось бежать в Испанию, а оттуда в Аргентину.

На заводе *Fábrica Militar de Aviones* (FMA) под руководством Эмиля Девуатина строится первый в Аргентине и Южной Америке реактивный истребитель IAe.27 «Стрела». Он взлетел летом 1947 года. Но первый аргентинский блин оказывается комом. Он плохо управляется, и тяга его английского двигателя Роллс-Ройс «Дервент 5» явно недостаточна. Затем Девуатин строит учебно-тренировочный самолет IAe.31. Он начинает летать осенью того же года, но заказа на серию так и не последует.

Еще один приезжий авиаконструктор создавал свой самолет на заводе в Кордове, когда там появился Курт Танк. Это был итальянец Чезаре Паллавесино из знаменитой фирмы «Капрони». Он спроектировал двухмоторный истребитель сопровождения IAe.30 «Орел» с английскими поршневыми моторами Роллс-Ройс «Мерлин 604». Истребитель взлетел в июле 1948 года и позже показал рекордную скорость 780 км/ч. Но через год после аварии на посадке

из-за ошибки летчика этот проект закроют, посчитав, что аргентинским ВВС нужен реактивный истребитель.

В это время у Англии перед Аргентиной накопился финансовый долг, который она частично погасила, поставив 50 новых и 50 бывших в эксплуатации реактивных истребителей «Глостер Метеор» F4.

Аргентинские консульские работники в Европе постарались и обеспечили тайный переезд Курта Танка и его сотрудников, выправив нужные паспорта. К концу 1947 года в авиационном центре в Кордове собралось целое конструкторское бюро из шестидесяти немецких специалистов. И они прилетели не с пустыми руками. Все разработки и результаты продувок их проекта реактивного истребителя Та-183 были в их распоряжении.

Немцам предоставили все условия для плодотворной работы. Завод к этому времени насчитывал более шести тысяч работников и был хорошо оснащен станочным оборудованием, лабораториями и испытательными стендами. Курт Танк с ближайшими сотрудниками в сопровождении директора завода, выступающего в роли гида, выезжает для осмотра достопримечательностей Кордовы. В центре города еще сохранился целый квартал построек колониального времени, воздвигнутых иезуитами. Католические соборы по роскоши архитектуры ни в чем не уступают испанским и итальянским шедеврам. Город рос вокруг реки Сикуйя и теперь мог приятно поразить немецких гостей прямыми проспектами с трамваями и большим количеством автомобилей. Крепкие шести- и семиэтажные дома отличаются красивыми и разнообразными фасадами. Монументальное, немного мрачноватое здание Национального университета аргентинцы строили на века. Тихие живописные парки с пышной зеленью, украшенные памятниками и скульптурными композициями, явились немцам щемящим сердце контрастом с их разрушенными городами. Сейчас Германия покрыта снегом, а здесь днем до тридцати градусов тепла и иногда идет короткий теплый дождь. Курт и его сотрудники полны энтузиазма. Да, на этой земле обетованной они могут и должны создать очередной авиационный шедевр.

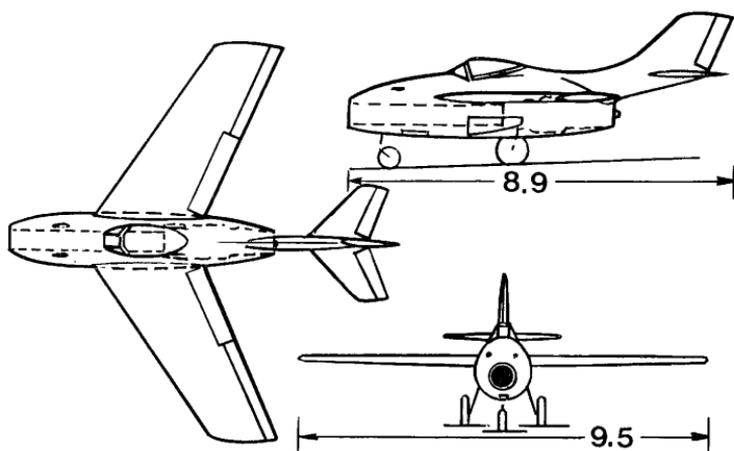
## Стреловидный истребитель Аргентины

Когда стало ясно, что реактивный истребитель француза Деваутина не состоялся, Курту Танку был выдан контракт на разработку более совершенной машины.

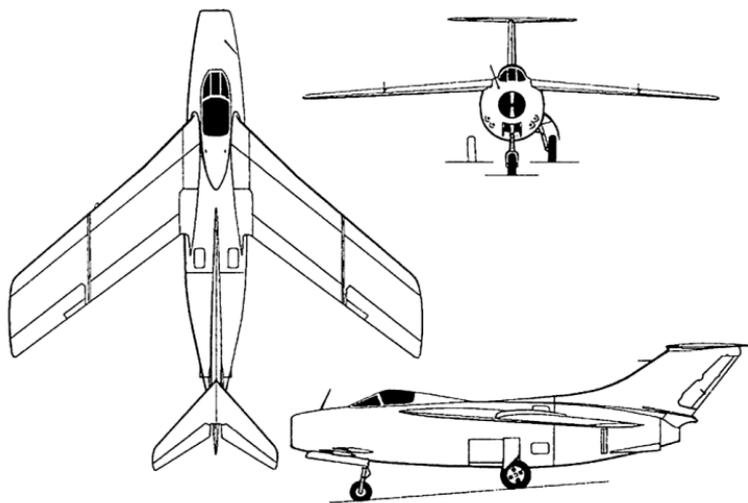
В последние недели прошедшей войны в маленьком немецком городишке Бад Айльзен, затерявшемся в лесных массивах в ста километрах южнее Бремена, конструкторское бюро Курта Танка трудится над разработкой макета и рабочих чертежей реактивного истребителя Та-183, который Министерство авиации назначило преемником Me-262.

Проект Та-183 в начале 1945 года предусматривал использование двигателя Хейнкеля He-S011A с осевым компрессором тягой 1600 кг. Он имел небольшой диаметр и удачно компоновался в хвостовой части укороченного фюзеляжа. Поэтому и лонжероны крыла можно было пропустить через фюзеляж между двигателем и кабиной.

Теперь же двигатель с центробежным компрессором «Нин II» вынудил Курта Танка придумывать новую компоновку истребителя. Кабина переместилась вперед, и лонжероны высоко расположенного крыла пронизывают фюзеляж за ней над каналом воздухозаборника двигателя.



Общий вид истребителя «Фокке-Вульф» Та-183, 1945 год



Общий вид истребителя Танка IАе.33 «Стрела II»

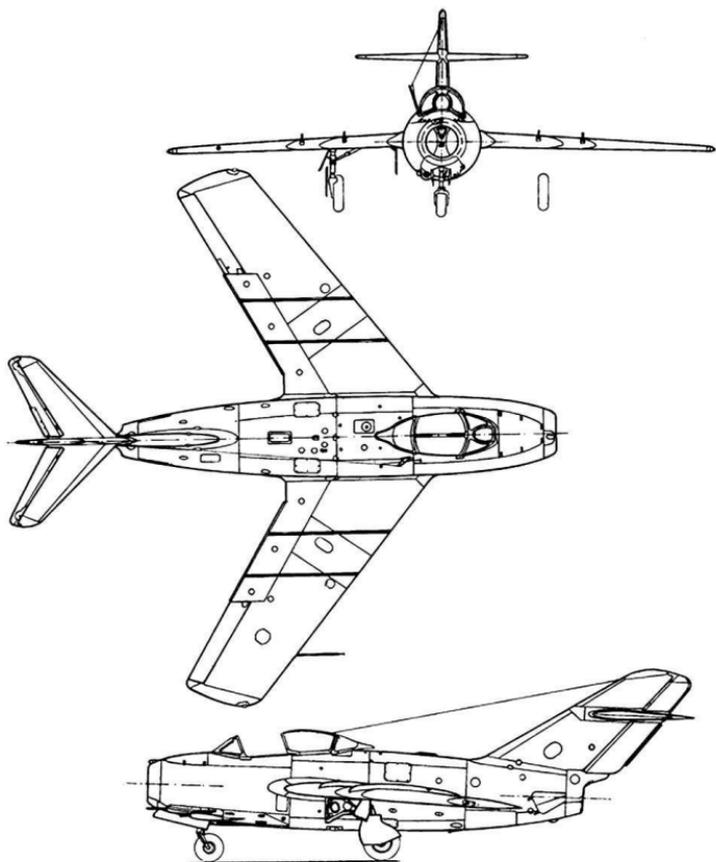
Два года спустя после разработки в Германии проекта Та-183 Курт Танк узнал много нового в области аэродинамики околозвуковых скоростей. Рядом, как всегда, был начальник отдела газовой динамики, молодой доктор-инженер Отто Пабст. В новом проекте IАе.33 стреловидные крылья опустили свои концы вниз, получив отрицательный угол  $V$ , и на их верхней поверхности появились аэродинамические перегородки. Для более легкого преодоления «звукового барьера» угол стреловидности крыльев и оперения увеличили. Фюзеляж удлинился, и его максимальное сечение из-за толстого двигателя оказалось за крылом. Вместе с кабиной перед крылом такая форма фюзеляжа соответствовала «правилу площадей», открытому много лет спустя и позволяющему снизить сопротивление самолета. Горизонтальное оперение было полностью вынесено из зоны спутной струи крыла и поднято на вершину киля.

Проект стреловидного истребителя казался всем хорош. Его аэродинамическая компоновка отвечала всем последним достижениям науки. И все же Курт очень нервничал. Здесь, в Аргентине, не было такого аэродинамического института, как в Гессене. А ответственность перед арген-

тинцами за пилотажные свойства их будущего истребителя была огромной. Несмотря на то что сроки контракта поджимали, Танк решает не спешить и подстраховаться. Он часто повторял, что люди быстро забудут, что он делал долго, но будут долго помнить, если он сделает плохо. Его решение изумляет не только коллег, но и заказчиков. Для предварительных летных испытаний Танк приказывает своим сотрудникам разработать конструкцию планера, конфигурация которого в точности повторяет истребитель IАе.33.

Когда планер построили, пятидесятилетний Танк заявил своим ближайшим сотрудникам на оперативке, что сам полетит на нем, чтобы лучше оценить его управляемость.

Ранним утром, когда ослепительное солнце было еще низко и на заводском аэродроме почти никого не было, двухмоторный легкий бомбардировщик потянул за собой диковинную стреловидную птицу. Взлетная полоса была длинной и ровной. Они оторвались почти одновременно, несмотря на маленькую площадь крыла модели истребителя. В ее кабине сидит очень опытный летчик-испытатель. Он вовремя подобрал переднюю ногу и взлетел на большом угле атаки. Забравшись на высоту два километра, Курт отцепляет трос и под свист набегающего потока устремляется вниз. Он кружит над аэродромом, теряя высоту, но внимательно анализируя реакцию машины на отклонения ручки и педалей. Все прекрасно! Он опять угадал, какие площади и углы отклонения нужны для ее поверхностей управления. Пора заходить на посадку. Курт выпускает закрылки. Теперь он не должен ошибиться в траектории снижения. Исправить ошибку невозможно. Подтянуть нечем, двигателя нет. Глазомер его не подвел. С задраным носом Курт Танк впервые в своей жизни садится в стреловидной машине такой конфигурации. Он все мысленно проигрывал много раз, и теперь его движения спокойны и уверенны. Основные колеса касаются полосы сразу после ее начала, и из-под них вырываются голубые клубочки горелой резины шин. Какое-то время Курт держит нос машины приподнятым и катится на двух колесах. Затем



Общий вид истребителя МиГ-15

переваливается на носовое колесо и начинает тормозить. Блестящая посадка! К экспериментальному планеру бегут люди. Босс смеется. Фокус удался.

Курт Танк выполнил еще несколько успешных полетов на своем планере-копии и окончательно убедился, что он устойчив и легко управляем. В это время на его глазах проводились летные испытания реактивного истребителя француза Девуатина, и Танк ясно видел причины его плохих летных характеристик. Его проект «Стрела II» фактически похоронил творение француза и выводил Аргентину