

**Дмитрий Дегтев
Дмитрий Зубов**

Me-323

«ГИГАНТ»

**САМЫЙ БОЛЬШОЙ САМОЛЕТ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ**



**МОСКВА
2020**

УДК 623.746.5(430)
ББК 68.53
Д26

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Дегтев, Дмитрий Михайлович.

Д26 Ме-323 «Гигант» : самый большой самолет Второй мировой / Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов. — Москва : Яуза : Эксмо, 2020. — 144 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-111629-3

Рассекающая воздух железная громада «Гигант», немецкой авиации Мессершмитт Ме-323, — самый тяжелый сухопутный самолет Второй мировой. Построен на базе своего предшественника, военного планера Ме-321, с использованием исключительно трофейных двигателей — это было обязательным условием при проектировании.

На сегодняшний день Ме-323 является одной из самых недооцененных машин Второй мировой, несмотря на реализованные в конструкции передовые для своего времени решения. Более двух тысяч вылетов на Восточном фронте, около 18 000 тонн грузов делают «Гиганта» одним из эффективнейших самолетов снабжения в истории. Однако высокие боевые потери и кажущиеся критическими недостатки предрекли судьбу модели.


В книге представлен полный обзор технических характеристик, истории и достижений самолета, ставшего остоном немецкого снабжения во Второй мировой войне.

УДК 623.746.5(430)
ББК 68.53

ISBN 978-5-04-111629-3

© Дегтев Д.М., Зубов Д.В., 2020
© ООО «Издательство «Яуза», 2020
© ООО «Издательство «Эксмо», 2020

Оглавление



ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЛАВА 1. ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ПЛАНЕРАМИ И «ОБОСТРЕНИЕ МЫШЛЕНИЯ» ..9	
ЗАТЕРЯННАЯ ГОРА	9
ИДУ НА ГРОЗУ	14
ГЛАВА 2. ПРОЕКТ «ВАРШАВА»	20
НЕДОЛГИЙ ПОЛЕТ МАМОНТА	20
ЛЕТАЮЩИЙ ГРУЗОВОЙ ВАГОН	26
ГЛАВА 3. «СКРЫТНЫЕ ПОСТАВКИ»	33
ПЕРВЫЙ И ПОСЛЕДНИЙ ДЕСАНТ	33
«ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ НАЗВАНИЕ ПЛАНЕРА — «ГИГАНТ»	37
ПОЯВЛЯЕТСЯ «ЗМЕЙ ГОРЫНЫЧ»	43
ГЛАВА 4. ЛЕГКИМ ДВИЖЕНИЕМ РУКИ ПЛАНЕР ПРЕВРАЩАЕТСЯ...	51
ГЛАВА 5. «ЛЕЙКОПЛАСТ-БОМБЕР»	68
ВОЗДУШНЫЙ МОСТ В АФРИКУ	68
ОПЕРАЦИЯ «ФЛЭКС»	76
ТРУДНЫЕ РЕЙСЫ	82
ГЛАВА 6. «КРЕПОСТИ» ВОСТОКА	94
КРЫМСКИЙ МОСТ	94
«ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ ПРОТИВНИКА ПРОДОЛЖАЛА ТРАНСПОРТИРОВАТЬ ГРУЗЫ ОКРУЖЕННЫМ ГРУППИРОВКАМ»	101
ГЛАВА 7. ПОСЛЕДНИЙ БОЙ «ГИГАНТОВ»	117
ГЛАВА 8. СВЕРХГИГАНТ «ZEPPELIN-SNCASO» ZSO-523	125
ГЛАВА 9. СРАВНЕНИЕ ME-323 С ЗАРУБЕЖНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ САМОЛЕТАМИ	131
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	137
ПРИЛОЖЕНИЕ. СПИСОК БЕЗВОЗВРАТНЫХ ПОТЕРЬ ME-323	139



Предисловие



Уже вскоре после того, как нацисты пришли к власти, они начали разрабатывать всевозможные планы реванша за поражение в Первой мировой войне. Среди вероятных противников рассматривались почти все граничащие с Германией страны: Франция, Голландия, Чехословакия, Польша и даже Литва.

При этом Гитлер, неоднократно подчеркивавший, что основной ошибкой немецкого командования была затяжная война на два фронта, ратовал за решение всех «территориальных проблем» последовательно. То есть заключать с одними странами всякого рода договоры о



«вечном мире», обещать им что угодно за невмешательство, а в это время громить других. А потом тем же способом обманывать первых и так далее. Великобритания (по крайней мере на словах) не рассматривалась фюрером как потенциальный противник. Что, впрочем, объяснялось, конечно же, не «дальновидностью» и «миролюбием» фюрера, а простым осознанием того факта, что для войны с англичанами пока нет достаточных сил и к этому надо тщательно подготовиться.

Тем не менее еще в 1938 году был разработан так называемый «Вариант «Блау», секретный резервный план ведения войны против Великобритании. Немецкие генералы, как и кайзеровские стратеги, а также Наполеон Бонапарт 130 лет тому назад, сразу же столкнулись с почти неразрешимой проблемой, как, собственно, вести войну против островного государства, обладавшего мощнейшим в мире флотом. Французский император, как известно, пошел в основном по пути описанной известным военным историком Лиддел-Гардом «стратегии непрямых действий». Иными словами, громить англичан на периферии (в Испании, Африке и в перспективе на Ближнем Востоке), параллельно организуя «континентальную блокаду» их торговле. В Мировую войну немцы, по сути, ограничились оборонительными мерами против Англии, стремившись в первую очередь разбить ее союзников на континенте. Кроме того, Флот открытого моря периодически обстреливал прибрежные города, а подлодки и рейдеры топили британский торговый флот в океанах. Словом, та же «стратегия непрямых действий», сводившаяся к тому, чтобы подорвать военную мощь Великобритании без высадки на ее территорию...

Казалось бы, массовое развитие боевой авиации предоставляло совершенно новые

возможности в войне против островного государства. Однако расчеты, проведенные в RLM осенью 1938 года, показали, что имевшихся к тому моменту сил Люфтваффе в лучшем случае хватит только на один мощный удар по британским авиабазам и авиационным заводам и то при задействовании всех имевшихся бомбардировщиков, включая учебные подразделения. Начальник Генерального штаба Люфтваффе оберст Ханс Эшонек считал, что для настоящей воздушной войны против Англии необходим флот из как минимум 1000 «средних» и 500 «тяжелых» бомбардировщиков. Но последние еще только разрабатывались (He-177), а первые выпускались в недостаточных количествах. Поэтому массированная атака против Великобритании была возможна не ранее осени 1942 года. Какие-либо стратегические планы, предусматривавшие иные методы воздействия на вероятного противника, вроде морских и воздушных десантов, в то время не рассматривались вовсе. Ибо программа восстановления германского флота была так же рассчитана на срок до 1943–1944 гг.

Как известно, история дала нацистам «слишком мало времени», а т.н. «Вариант «Вайсс» (война против Польши) случился намного раньше запланированного — 1 сентября 1939 г. А через пару дней после этого уже не по инициативе Гитлера вступил в действие и «Вариант «Блау». То, что еще год назад казалось далекой перспективой, неожиданно для командования Люфтваффе стало реальностью. Германская авиация вступила в войну лишь с 30% от боевой мощи, запланированной в конце 1938 года! Тем не менее благодаря тому, что первые кампании Вермахта оказались скоротечными и проводились с большими паузами (между капитуляцией Польши и вторжением в Данию и Норвегию прошло без малого полгода), немцам удалось не



Гигант на аэродроме в Италии. 1943 г.

только восполнить свои первоначально довольно скромные военные ресурсы, но и значительно увеличить их.

В течение 9 апреля — 10 мая 1940 г. Люфтваффе провели первые в истории масштабные воздушно-десантные операции, наиболее успешными из которых стали захват крупной авиабазы Осло-Форнебу в Норвегии, форта Эбен-Емаэль, мостов в Фельдвельте и Фроннховене в Бельгии и авиабазы Ваалхафен в Голландии. Они проводились комбинированным способом: выброска парашютистов, посадка десантных планеров и приземление транспортных самолетов с бойцами в районе полностью или частично захваченных целей.

Результаты впечатляли. В ходе Норвежской кампании транспортные самолеты выполнили 3018 вылетов, перевезли почти 30 тыс. человек и доставили 2376 тонн различных грузов (включая 1180 тонн бензина). Только в течение 10 мая на территорию Бельгии и Голландии воздушным путем было доставлено в общей сложности свыше

4000 человек, из которых около 350 (примерно 10%) прибыли на планерах DFS-230. При этом именно планерные десанты были признаны Главным командованием Вермахта (OKW) наиболее успешными!

Этому поспособствовал не только эффективный и широко освещавшийся СМИ и пропагандой захват Эбен-Емаэля, но и тщательный анализ всех операций, проводившихся в течение лета 1940 года. Во время парашютных десантов солдаты приземлялись на территории противника с легким вооружением (винтовки и автоматы) и ограниченным запасом боеприпасов. Опускавшиеся на парашютах контейнеры с пулеметами и патронами еще надо было разыскать на местности, причем под огнем противника. Поэтому десантники нередко оказывались в трудных ситуациях, в которых многое зависело от того, насколько быстро к месту высадки подоспеют сухопутные части. Посадка транспортных самолетов с подкреплениями и грузом также была сопряжена с большими трудностями.

В той же Голландии группами Ju-52 нередко приходилось садиться под огнем и на неподготовленные площадки, а то и вовсе на первые попавшиеся шоссе и неровные площадки. Это приводило к большим потерям самолетов и поломкам шасси. Так, только авиагруппа KGrzbV9 потеряла 10 мая по разным причинам сразу 39 Ju-52. А вот планерные десанты вроде бы были лишены всех этих недостатков. DFS-230 бесшумно приближались к заданному району, приземлялись на небольших неподготовленных площадках, а в кабину помимо бойцов загружалось и тяжелое вооружение вроде пулеметов и минометов с запасом боеприпасов. Которое не надо было разыскивать, бегая и ползая по местности. К тому же планеры были менее уязвимы для огня ПВО и обстрела пехоты, нежели медленно опускавшиеся парашютисты и неуклюжие транспортные самолеты. Кроме того, планеры были дешевле в производстве, и даже одноразовое использование таковых приносило больший эффект.

Именно эти расчеты и навели немецкое командование на идею создания огромных десантных планеров. Которые могли бы не только доставить на вражескую территорию значительное количество пехоты, но и перебросить по воздуху тяжелую технику: пушки, бронемашину и даже танки. Причем опять же с учетом опыта Норвежской кампании планеры уже рассматривались как средство двойного назначения. Важную роль в успехе некоторых сражений сыграла транспортная авиация, которая смогла

быстро обеспечить снабжение частей в удаленной и труднодоступной местности. Между тем далеко не везде самолеты могли совершить посадку, а при сбросе грузовых контейнеров вследствие рассеивания лишь 30–40% грузов (в лучшем случае) попадали к «потребителям». Да и грузоподъемность имевшихся транспортных самолетов, фактически представлявших собой «милитаризованные» гражданские машины, оставляла желать лучшего. Так и оформилась концепция универсального грузового планера, приспособленного как для десантных операций, так и для снабжения сухопутных частей. А уже в процессе конструирования уникального летательного аппарата быстро зародилась идея превратить его в военно-транспортный самолет невиданных масштабов...

В данной книге рассказана наиболее полная история разработки и боевого применения десантно-грузового планера Me-321 и созданного на его базе самолета Me-323 «Гигант». Этой машине было суждено не только стать самым большим по размерам летательным аппаратом Второй мировой войны, но и открыть новую страницу в мировом самолетостроении. По сути именно с «Гиганта» ведет свою историю современная военно-транспортная авиация, без которой теперь невозможно представить ни одну войсковую операцию.

Авторы выражают благодарность за помощь в работе над книгой военному историку Сергею Богатыреву.

ГЛАВА 1

Эксперименты с планерами и «обострение мышления»



Затерянная гора

Германская планерная школа была самой «древней» в Европе. Первый полет, который выполнил Альбрехт Берблингере по кличке «летающий портной», был зафиксирован еще в 1811 году. А известный планерист Отто Лилиенталь до своей гибели

в 1896 году совершил на различных конструкциях летательных аппаратов свыше 2000 полетов.

В 1909 году, после посещения одного из первых международных авиасалонов во Франкфурте, два 15-летних немецких школьника из Дармштадта, Ханс Гутермут и Бертольд Фишер, создали вместе с тремя



Отто Лилиенталь совершает полет на планере. Берлин, 1895 г.

своими друзьями группу спортивных полетов (Flugsport Vereinigung — FSV). В 1911 году эта группа предприимчивых подростков сконструировала и построила серию простейших планеров, на которых они совершали полеты на плато Вассеркуппе. Оно расположено в горах Рён в Центральной Германии. С древних времен этот район, где берет свое начало река Фульда — приток Везера, являлся труднодоступным и малонаселенным. С ним было связано много мифов и легенд, в том числе о духах и древних чудовищах, якобы обитавших там. Долгое время Вассеркуппе было эдаким немецким аналогом «Затерянного мира» — загадочного высокого плато в Южной Америке, постоянно скрытого облаками, описанного в известном произведении английского писателя Конан Дойла (прототипом стала реально существующая столовая гора в Бразилии).

На Вассеркуппе планеристы обнаружили, что при определенных метеорологических условиях в сочетании с подходящим рельефом местности на планерах можно не только совершать короткие полеты за счет перепада высот, но и осуществлять подъем на большую высоту и длительные полеты в атмосфере на значительные расстояния. Одновременно с этим другой энтузиаст планерной авиации, Фридрих Хартх, начал делать планеры в Бамберге. Позднее он переехал в местечко Хайделштайн, расположенное поблизости от гор Рён. А в 1912 году свой первый проект планера составил 14-летний Вилли Мессершмитт. Он, как и Гутермут с Фишером, тоже заинтересовался авиацией после посещения Франкфуртского авиасалона. Два года спустя Вилли совершил свой первый самостоятельный полет на планере под названием Segelflugzeug 4 (S-4), построенном Хартхом.

Во время Первой мировой войны Гутермут и Фишер, как и некоторые из их това-

рищей, отправились на фронт и погибли в бессмысленной бойне...

После поражения Кайзеровской Германии на производство и использование самолетов в этой стране были наложены ограничительные меры и санкции. Однако планеры к таковым формально не относились, что и обусловило повышенный (в сравнении с другими странами) интерес к собственно теме планеризма. Он становится все более популярным видом спорта, а позднее использовался и в качестве прикрытия для подготовки летчиков будущих Люфтваффе. Не случайно уже к 1926 году, несмотря на сложное экономическое положение, немцы стали самой увлекающейся авиацией в целом и планеризмом в частности нацией в Европе. Достаточно сказать, что к концу первого послевоенного десятилетия основное авиационное общество — «Германский отряд воздушного спорта» (Deutscher verband Luftsport — DLV) насчитывало уже 50 000 членов. На государственном уровне главным куратором планеризма долгие годы являлся бывший летчик кайзеровской авиации майор Курт Штудент, с 1924 года занимавший пост начальника Технического отдела авиационной службы Рейхсвера.

В 1920-е годы в Германии возникло два основных центра планеризма. Первый возник на плато Вассеркуппе упоминавшийся Фридрих Хартх и глава «Флюгспорта» Оскар Урсинус. Там стали проводиться ежегодные слеты планеристов, в том числе из Австрии и Швейцарии, во время которых энтузиасты и конструкторы обменивались опытом и состязались в продолжительности и длине полетов. Если на первом слете присутствовало всего несколько человек, то в 1921 г. в Вассеркуппе съехалось уже 50 участников с 45 планерами разных конструкций. Второй центр возник в Росситтене, к северу от Кенигсберга, на узкой



С таких вот летательных аппаратов началось зарождение Люфтваффе!

песчаной косе Курише Нехрунг, расположенной между Балтийским морем и заливом Фриш-Хафф. Вылеты там выполнялись с прибрежных песчаных дюн, имевших высоту от 45 до 60 метров. В 1921 году студенты Дармштадтского технического университета создали Академическую авиационную группу (Akademische fliegergruppe — сокр. Akaflieg), которая должна была играть ведущую роль в развитии немецкого планеризма.

Немецкие планеристы одними из первых смогли использовать такое малоизвестное в то время явление, как восходящие воздушные потоки. «Поймав» их, пилот планера мог набирать высоту, а затем находиться в небе продолжительное время, ненамного меньше, чем тогдашний самолет. В 1923 году Вольфганг Клемперер из Аахена совершил на планере «Голубая мышь» полет продолжительностью 13 минут, что на тот момент считалось рекордом. Однако уже вскоре студент Ганноверского технического университета Артур Мартенс перекрыл его в несколько раз, совершив два

подряд вылета продолжительностью два и три часа! Пилот использовал восходящий поток воздуха вдоль горного склона. Это достижение позволило многим по-новому взглянуть на возможности (пока мирные, не боевые) планеров.

В 1924 году Оскар Урсинус, имевший прозвище «Рёнфатер» («отец Рёна»), убедил тогдашнего министра воздушного транспорта Эрнста Бранденбурга превратить планерный центр на Вассеркуппе в финансируемую государством исследовательскую организацию. Вскоре было создано «Общество Рён-Росситтен» («Rön-Rossitten Gesellschaft» — RRG), которое объединило в себе крупную планерную школу, мастерские для строительства и ремонта планеров и научно-исследовательский центр. Управляющим директором RRG был назначен инженер Александр Липпиш. В дальнейшем через эту организацию так или иначе прошли практически все немецкие авиационные инженеры и летчики-испытатели, прославившиеся уже во времена Третьего Рейха: братья Гюнтер, братья Хор-



Плато Вассеркуппе в горах Рён

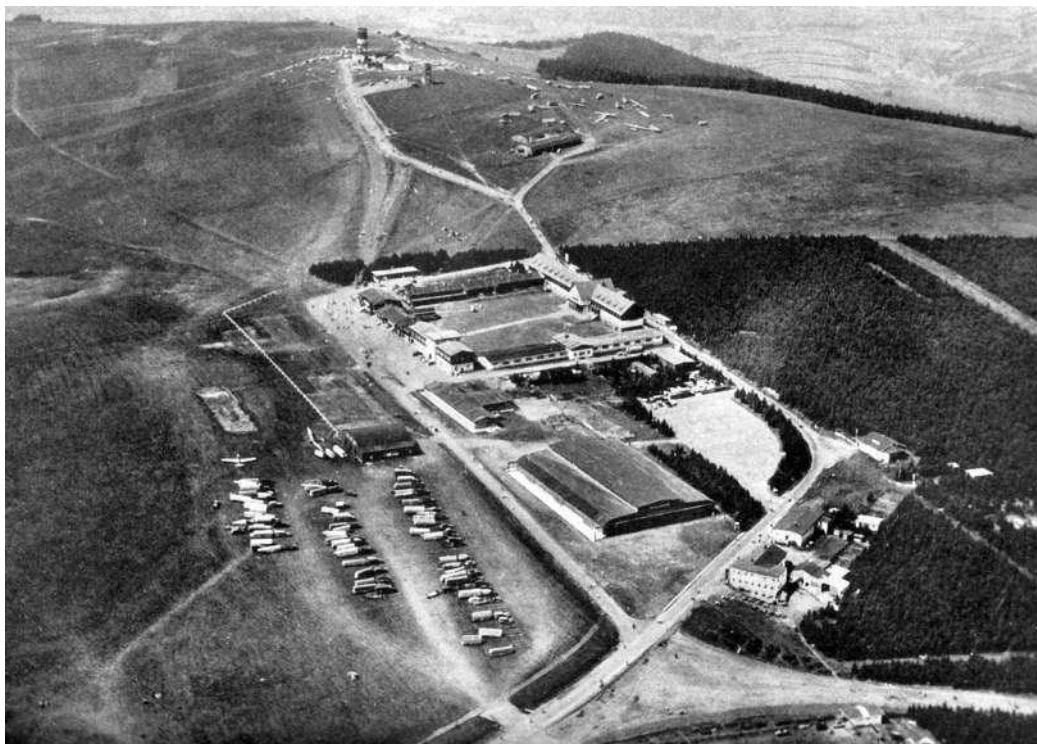
тен, Вольф Хирт, Роберт Кронфельд, Ханс Якобс, Вилли Мессершмитт, Хайни Дитмар, Ханна Райч, Питер Ридель и др.

Энтузиасты-планеристы из Вассеркуппе и Росситтена, несмотря на большое (по немецким меркам) расстояние между ними, часто встречались и обменивались своими идеями, проектами и методами. Планеры становились все более совершенными, а их возможности росли. К примеру, во время слета на плато летом 1929 года пилот Роберт Кронфельд на летательном аппарате, сконструированном инженером Липшишем, поставил очередной мировой рекорд дальности, пролетев 143 км (89 миль). При этом планер был оснащен метеорографом, прибором, автоматически измерявшим атмосферное давление и температуру воздуха. Кронфельд пролетел вдоль границы атмосферного

фронта, записав данные об изменении параметров погоды.

Последнее не было случайностью или каким-то праздным интересом. В конце 20-х годов развитие планеризма в Германии оказалось тесно связано с метеорологией.

Еще в 1871 году известный немецкий ученый Рихард Ассман создал в Линденберге крупный научный центр — Королевскую Прусскую аэронавигационную обсерваторию (AOL). Именно этот институт впоследствии стал основным центром исследований атмосферных явлений с помощью летательных аппаратов. В 1887 году Ассман изобрел аспирационный психрометр для измерения температуры и влажности воздуха, а три года спустя — барометр для регистрации давления, температуры и влажности. Одновременно с этим



Планерный центр Вассеркуппе. 1930 год

другой профессор, Хуго Хергезелль, сконструировал свой воздушный метеорограф для измерения давления, температуры и влажности, а в 1891 году организовал несколько полетов на воздушных шарах с целью сбора данных о погоде. Через три года Ассман впервые начал комплексный сбор метеорологических данных с помощью аэростатов и получаемых по радио данных с метеостанций в Берлине, Санкт-Петербурге и Гетеборге.

Вскоре после появления первых аэропланов профессор Ассман первым предложил, что эти аппараты, оснащенные барографом и термографом (впоследствии объединены в один прибор — метеорограф), станут идеальным средством для аэрологических исследований. А недавно освоенные воздушные змеи и аэростаты вскоре уйдут в прошлое. Ассман утверждал,

что с помощью аэроплана станет возможным не только производить замеры, но и изучать конкретные атмосферные явления, такие как вертикальные воздушные потоки и турбулентность. Выступая 26 ноября 1911 года на заседании одного из авиационных научных обществ, Ассман предложил использовать самолеты для получения аэрологических наблюдений и попросил конструктора Августа Эйлера модифицировать один из своих аэропланов для этой цели.

В результате в следующем году на одну из машин был установлен метеорограф, после чего военный летчик, лейтенант фон Хиддесен совершил первый в истории полет на разведку погоды. Вылетев из Франкфурта-на-Майне, он поднялся на высоту 1100 метров, где произвел замеры атмосферного давления и температуры воз-

духа. Правда, эксперимент закончился не совсем удачно, так как метеорограф работал неустойчиво из-за сильной вибрации двигателя.

Кстати, далеко не все германские метеорологи разделяли энтузиазм Ассмана в отношении самолетов. К примеру, Вильгельм Пепплер, директор аэрологической обсерватории во Фридрихсхафене, много лет отстаивал уже проверенные методы исследований с помощью аэростатов и воздушных змеев. По его мнению, эти штуки являлись всепогодными, в то время как полеты аэропланов сильно зависят от погодных условий. Эту точку зрения, в том числе на страницах научных изданий, Пепплер продолжал отстаивать до середины 20-х годов.

Иду на грозу

В 1919 году конструктор Хуго Юнкерс построил первый цельнометаллический самолет Ju-F13. Профессор физики Альберт Виганд из университета г. Халле, активно сотрудничавший с кайзеровской авиацией в годы войны, сумел заинтересовать Юнкерса идеей самолетов-метеоразведчиков. В итоге в 1920 году было выполнено несколько полетов, при этом одна машина разбилась 3 февраля в районе Дессау. Фактически это была первая зарегистрированная потеря самолета-«синоптика».

Согласно Версальскому договору Германии было запрещено иметь военную авиацию, однако исследование погоды к таковой не относилось, поэтому уже в 1921 году часть бывших боевых самолетов, таких как истребитель «Фоккер» DVII, были переоборудованы в метеоразведчики. Вскоре на базе Германской морской обсерватории в Гамбурге (Deutsche Seewarte) был сформирован первый метеорологический авиационный пункт (Wetterflugstelle — WeFlugSt). Его самолеты,

оснащенные метеорографами, совершали ежедневные полеты на высоту 5000 метров, собирая данные о погоде.

Затем аналогичные пункты стали создаваться при других крупных аэродромах Германии. К 1929 году в стране было уже четыре WeFlugSt: в Гамбурге, Дармштадте, Мюнхене и Кёнигсберге, потом к ним добавились пункты в Берлине, Бреслау, Кельне и Франкфурте.

Так, в 1929 году на аэродроме Дармштадт, к югу от Фракфурта-на-Майне, был сформирован WeFlugSt «Франкфурт-на-Майне». Как уже было указано, Дармштадтская высшая техническая школа также занималась исследованиями в области аэрологии и метеорологии, поэтому между двумя конторами установилась тесная связь. Это способствовало развитию как теоретических исследований, так и практических опытов в наблюдении за погодой с самолетов. В Дармштадте, а затем и на соседнем аэродроме Грисхайм поначалу использовались бипланы «Альбатрос» L-75, которых потом сменили Ju-A20 и специализированные FW-47. Активно использовались для исследований атмосферных явлений и планеры. Главным преимуществом таковых было отсутствие помех в работе метеорографа, вызванных работой двигателя.

Наиболее выдающихся достижений метеорологические планеры добились в августе 1938 года. Во время очередного слета на плато Вассеркуппе установилась чрезвычайно неустойчивая погода с постоянными грозами и ливнями. Группа энтузиастов-добровольцев тотчас решила воспользоваться ситуацией, чтобы заняться исследованием структуры гроз, буквально заглянув внутрь! Набрав высоту за счет восходящих от склонов гор потоков воздуха, пилоты направляли планеры прямо в грозовой фронт. Пилот Вальтер Дрехсель сумел достичь высоты 6700 м и в буквальном