

Роджер Форд

# **ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА**

**СЕКРЕТНОЕ ОРУЖИЕ**



ACT  
МОСКВА

УДК 355.4 (100) "1939/45"  
ББК 63.3(0)62  
Ф79

Оригинальное издание GERMANY'S SECRET WEAPONS OF WWII by Roger Ford  
печатается с разрешения издательства Amber Books Ltd.

**Все права защищены. Ни одна из частей этой книги не может быть воспроизведена  
в какой бы то ни было форме без письменного разрешения  
владельцев авторских прав.**

**Форд Роджер**

Ф79 Секретное оружие / Роджер Форд ; пер. с англ. В. К. Чекулаева. – Москва :  
АСТ, 2015. – 220, [4] с. – (Вторая мировая война. Цена победы).

ISBN 978-5-17-087869-7 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 978-0-7858-3007-8 (англ.)

УДК 355.4 (100) "1939/45"  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-17-087869-7 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 978-0-7858-3007-8 (англ.)

© 2013 Amber Books Ltd  
© ООО «Издательство АСТ», перевод на русский язык

# Содержание

ВВЕДЕНИЕ . . . . .	4
РЕАКТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ . . . . .	8
САМОЛЕТЫ С РАКЕТНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ . . . . .	46
ГИБРИДЫ САМОЛЕТОВ И ПЛАНЕРОВ . . . . .	58
ВИНТОКРЫЛЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ. . . . .	70
РАКЕТЫ КЛАССА «ЗЕМЛЯ-ЗЕМЛЯ». . . . .	82
РАКЕТЫ КЛАССА «ВОЗДУХ-ВОЗДУХ. . . . .	114
РАКЕТЫ КЛАССА «ВОЗДУХ-ЗЕМЛЯ». . . . .	124
РАКЕТЫ КЛАССА «ЗЕМЛЯ-ВОЗДУХ». . . . .	138
АРТИЛЛЕРИЯ . . . . .	148
ТАНКИ И ПРОТИВОТАНКОВОЕ ОРУЖИЕ. . . . .	166
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ И ИХ ВООРУЖЕНИЕ. . . . .	178
ЯДЕРНОЕ, БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКОЕ И ХИМИЧЕСКОЕ ОРУЖИЕ . . . . .	198
ПРИЛОЖЕНИЯ . . . . .	204
СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ . . . . .	210
АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ . . . . .	212

## Введение

Прежде чем мы приступим к изучению многочисленного и разнообразного ряда секретного оружия, производившегося в Германии перед Второй мировой войной и во время нее, вероятно, нам следует определить, что же подразумевал термин «секретное».

Большинство вооружений разрабатываются в мирное время или в военное, в условиях секретности, или же испытываются в обстановке повышенных мер безопасности хотя бы потому, что, как гласит старинная поговорка: «Предупрежден — значит вооружен». В германском же случае существовало еще одно обязательное для выполнения условие — Версальский договор, подпи-

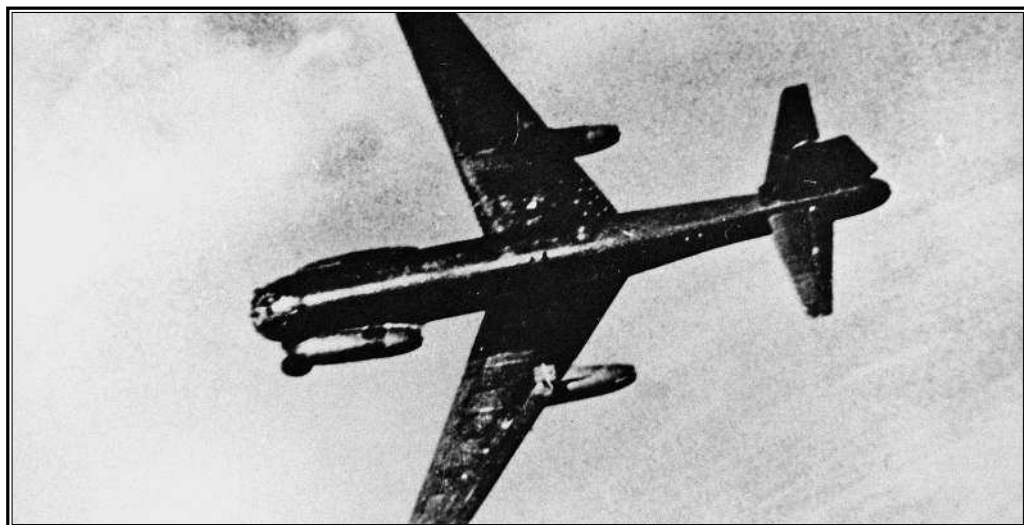
санный по итогам Первой мировой войны и запрещавший стране разрабатывать (и даже иметь) определенные виды вооружений, в частности самолеты и танки.

По этой причине программы разработки такого оружия должны были выполняться в обстановке абсолютной секретности, поскольку максимальным риском (хотя, вероятно, уже небольшим на то время, когда их реализация уже шла полным ходом) стала бы оккупация Германии победившими Союзниками.

Во многих случаях, вплоть до момента, когда Гитлер дал понять, что намеревается в одностороннем порядке расторгнуть договор, разработки велись

за пределами территории Германии: в Голландии, Советском Союзе, Швеции и, особенно, Швейцарии. Строго говоря, когда мы затрагиваем тему секретного оружия Германии во Второй мировой войне, мы ставим перед собой задачу огромной сложности. Однако термин «секретное оружие» в обиходе имеет более точное значение. Он подразумевает разработку чего-то, выходящего за рамки более или менее «рядового»

«Junkers» Ju-287 с обратной стреловидностью крыла был лишь одним из футуристических проектов, разработанных учеными и инженерами Германии во время Второй мировой войны.



оборудования в обстановке секретности.

Это представляет собой совершенно новую концепцию — нечто действительно из ряда вон выходящее, что, просто, не может быть реализовано без нового понимания физики или химии как науки, без новых усовершенствованных технологий или гигантского скачка в креативной оригинальной изобретательской мысли. В том месте и в то время в этом, несомненно, не было недостатка.

### **Wunderwaffen — чудо-оружие**

Хотя, возможно, принятый в обиходе в Германии другой термин, *Wunderwaffen* (чудо-оружие), более точно определял истинную природу этих секретных изобретений, поскольку они часто, действительно, вызывали чувство восхищения, были либо, на самом деле, абсолютно новыми, и о них даже и не приходилось мечтать за пределами небольшой группы избранных, или же, благодаря инновационному прорыву в науке и технологии, достигали эксплуатационных показателей, прежде казавшихся невозможными. Некоторые из них действительно были порождены «идеями, опережавшими свое время», где базовый

принцип был понят, но еще не реализован успешно. В этих случаях группы ученых и инженеров в Америке, Британии и Германии (а иногда и в других странах — несколько серьезных результатов было достигнуто в Италии) оказались вовлечены в безудержную гонку по созданию первого надежно функционировавшего в боевых условиях образца такой техники. Создание реактивного самолета и радара, не говоря уже об открытии процесса деления атомного ядра, стоят в этом ряду. В других же областях, особенно в ракетостроении и в разработке абсолютно необходимой системы наведения ракет, Германия была на две головы выше всех остальных. Ее ученые внесли выдающийся вклад не только в развитие германской военной промышленности, но и всей современной цивилизации. Тем не менее существовали области, где германская наука и технологии не были столь же успешны. Прежде всего — это, хотя и спорно, электронные вычислительные машины, не являющиеся сами по себе оружием, но бывшие тем, без чего в ближайшем будущем технологии не смогли бы дальше развиваться.

Однако слишком часто это отставание являлось

результатом того, что спрос опережал возможности недостаточной материально-технической базы, и время просто обгоняло ученых Третьего рейха, прежде чем им удавалось получить удовлетворительные результаты.

### **Слишком мало, слишком поздно**

Мы неоднократно обнаружим, что исследовательские программы либо закрывались до того, как был получен необходимый результат, либо же они продолжали оставаться в стадии разработки вплоть до окончания войны. Многие из них, конечно же, даже и не были запущены вплоть до 1944 г., когда в Берлине уже осознавали весь масштаб надвигающегося поражения, а в обеспечении населения многими предметами первой необходимости все более ощущался дефицит. Мы можем лишь предполагать, какой эффект возымело бы более раннее применение этих вооружений в военном конфликте. Другие же программы закрывали просто потому, что они, как казалось, не предлагали ничего даже близкого к достижению впечатляющего результата, и в этих случаях слишком часто можно усмотреть руку Адольфа



Гитлера. В целом же можно отметить, что, если говорить о том, что можно охарактеризовать как ошибочную инициативу с его стороны, так это то, что все большее (и мощное) для него всегда было одновременно прекрасным (и неотразимым). Этот серьезный недостаток привел к тому, что Гитлер подталкивал разработку таких вооружений, как вселявшие ужас, но лишь минимально эффективные и очень дорогие танки PzPkw VI «Tiger» и «Königstiger», проекты которых следовало бы с самого

начала отправить в мусорную корзину, а ресурсы, потраченные на их создание и содержание в строю, перенаправить на более эффективные машины, например — более практичный танк PzPkw V «Panther».

Гитлер лично инициировал и контролировал программы разработки секретного оружия в Германии. Представляется, что есть прямая и хорошо осязаемая связь между этими программами и его психическим состоянием, и нам, возможно, остается лишь гадать, существовали бы *Wunderwaffen* без него.

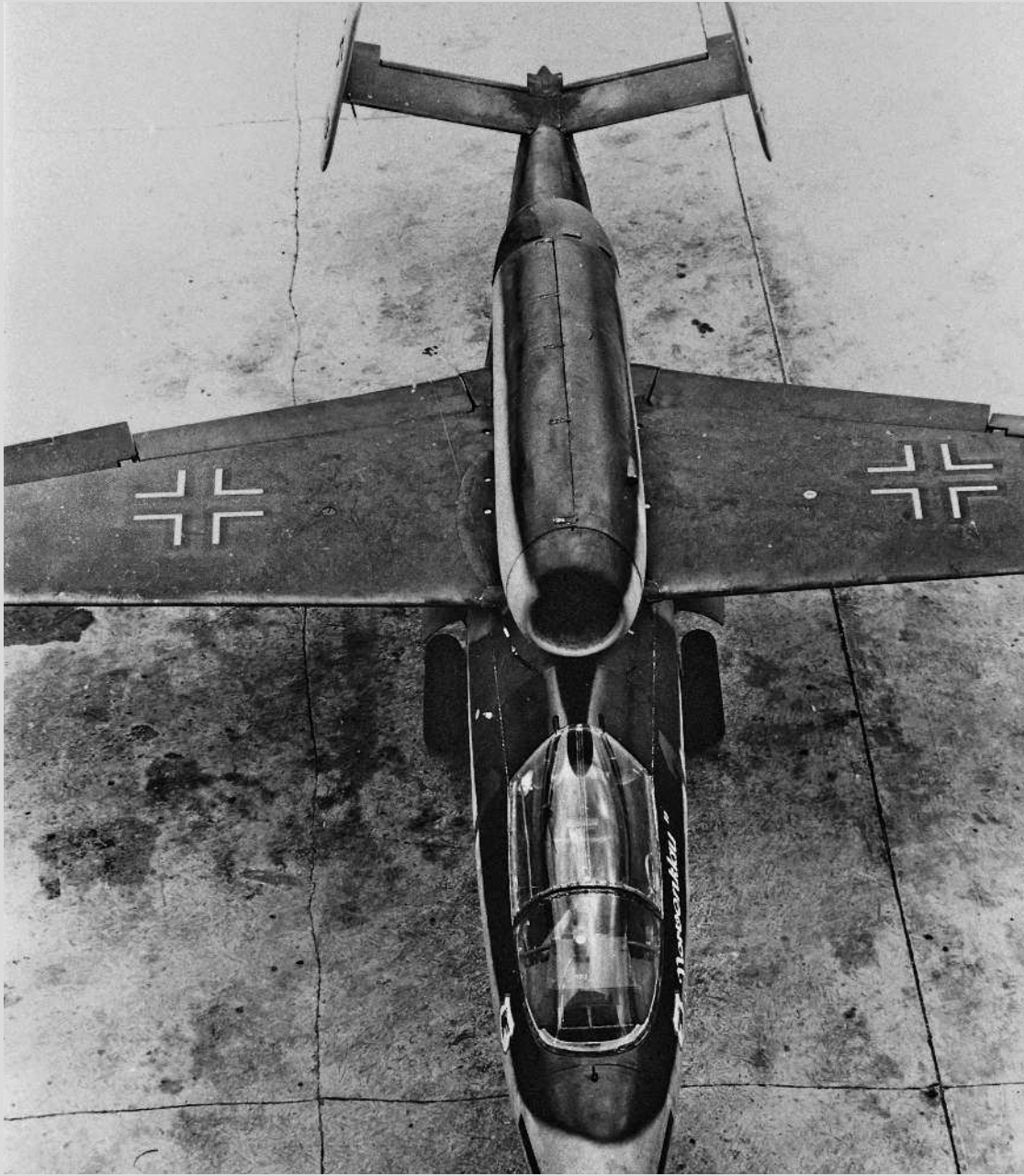
Нестандартное секретное оружие — «Goliath», представлял собой управляемый по проводам, начиненный взрывчаткой танк и являлся примером инновационного подхода к борьбе с бункерами.

С другой стороны, представляется, что они наверняка были бы созданы, принимая во внимание креативное воображение столь многих германских ученых и готовность многих военных страны взять инновации на вооружение. Однако столь же очевидно, что без вмешательства Гитлера многие системы вооружений, реально повлиявшие на ход войны, либо совсем бы не разрабатывались, либо, в лучшем

случае, были менее эффективными.

И все же без гения многих германских ученых и блестящего таланта германских технологов и инженеров вся программа могла бы оказаться мертворожденной. Многие из вооружений, впервые произведенных в Германии и применявшихся во Второй мировой войне, были признаны в качестве очень важной составной части оружия в

самом широком смысле этого понятия, а некоторые оказали исключительно важное влияние на жизнь в целом, не ограничиваясь только военной сферой. Многие впечатляющие неудачи имеют несомненное величие, несмотря на свои изъяны, а со многими связаны и укоренившиеся мифы — и их немало, некоторые, на удивление, живучи, поскольку часто основаны на реальном факте.





# Реактивные самолеты

Полет с использованием силы тяги стал первой альтернативой воздушному винту в 1928 г. – всего через четверть века после того, как братья Райт впервые поднялись в воздух, когда Фриц Штаммер совершил полет на планере с ракетным двигателем. По прошествии же еще десяти лет самолеты с реактивным и ракетным двигателями уже стали реальностью и опорой Германии в ее амбициях завоевания господства в воздухе.

При строительстве самолета «Heinkel» He-162 использовались соответствующие технологии, в данном случае – фанера. Плоскости его крыла и детали хвостового оперения изготавливались на мебельных фабриках.

Военно-воздушные силы Германии — люфтваффе, были исключительно почитаемы в высших эшелонах Национал-социалистической партии (далее — нацистской), и их командование, быть может, имело больший доступ к высшей власти, именно — Адольфу Гитлеру, нежели командование армии или флота. И так было не только потому, что их главнокомандующим был один из ближайших соратников фюрера — Герман Геринг, но и ввиду того, что на протяжении почти всей войны они являлись единственным средством обороны Германии от совместных атак военно-воздушных сил Британии и Америки, проводивших бомбардировки ее территории днем и ночью.

Конечно же, когда дело доходило до распределения фондов на исследовательские работы и разработку новых вооружений, люфтваффе всегда держали пальму первенства. В итоге, в области аэронавтики в Третьем рейхе был достигнут больший прогресс, чем в какой-либо другой сфере. То, близкое к хаосу, что творилось при рассмотрении, утверждении и оценке отдельных проектов, несомненно, вызывает удивление, поскольку в стране, которая гордилась своим

логическим, методичным подходом к решению проблем, на деле не существовало ни логики, ни методики! Как прокомментировал эту ситуацию один эксперт, взаимоотношения между производителями отдельного самолета и его мотора, а также между ними обоими, с одной стороны, и люфтваффе и Министерством авиации Германии (*Reichsluftfahrtministerium*) с другой, напоминали межплеменные войны. Те проекты, которые принесли конкретные плоды, были в числе наиболее известных разработок военного времени, и не только в Германии. Однако это лишь половина или значительно меньше половины всей истории. Подавляющее большинство проектов оказалось «за бортом»: одни — по причине нехватки времени, другие же, и вполне обоснованно, поскольку были ошибочными, некоторые потому, что казались слишком фантастическими и, вероятно, противоестественными. Большинство наиболее интересных разработок в области самолетостроения, осуществленных в Германии во время Второй мировой войны, основывались на применении турбореактивных или ракетных двигателей, в создании которых немецкие ученые и

инженеры превосходили других. Однако, как мы сможем убедиться, именно программа разработки реактивных двигателей с самого начала запускалась очень медленно. Если бы оптимизм пионеров в области реактивных двигателей был оправдан, война могла бы закончиться по-другому и продлилась бы до осени 1945 и зимы 1946 гг., что, вероятно, привело бы к тому, что атомные бомбы, примененные против Японии, были бы сброшены и на немецкие города. Когда же стало совершенно очевидным, что реактивные самолеты станут столь жизненно необходимыми, удивляет, почему на их разработку ушло столь много времени. В итоге, хотя Германия, бесспорно, лидировала в этой области, она упустила свой шанс, главным образом, по причине недостаточного контроля над ходом научно-исследовательских работ в рамках этой программы.

### «Henkel» He-178

Название «Henkel» заслуживает того, чтобы занимать высокие места в любом списке значительных достижений в области авиации, поскольку оно зародилось в конструкторском бюро Эрнста Хенкеля, прежде

всего — на чертежных досках братьев-близнецов Зигфрида и Вальтера Гюнтеров и нашло практическое воплощение в первых самолетах, приводившихся в движение силой тяги — ракетном летательном аппарате He-176 и турбореактивном — He-178.

Сам Хенкель вместе со своим партнером Гельмутом Гиртом достиг существенного успеха при разработке самолета «Albatros», особенно его модели В-1, во время Первой мировой войны. Он прошел через трудные времена 1920-х гг., чтобы вновь обрести известность, создав спроектированный Гюнтером коммерческий самолет He-70, который он взял за отправную базу для, возможно, самого эффективного бомбардировщика того времени — He-111, совершившего свой первый полет в начале 1935 г. Хенкель продолжил разрабатывать успешные модели самолетов с поршневыми двигателями, однако его интерес также привлекали зарождавшиеся технологии ракетных двигателей. Уже состоялись первые полеты на летательных аппаратах с использованием силы тяги. Фриц Штаммер впервые полетел на планере с ракетным двигателем на твердом топливе 11 июня 1928 г. Однако потребовалось еще

почти десятилетие и создание мотора на жидком топливе, прежде чем работы можно было перевести в практическую плоскость, о чем мы узнаем в Главе II, когда рассмотрим летательный аппарат с ракетным двигателем.

В то время как к 1938 г. ракетные двигатели, бывшие до крайности простыми, вряд ли можно было назвать «испытанными», революционно новый турбореактивный мотор, над созданием которого инженер Хенкеля — Йохим Пабст фон Охайн и его помощник Макс Хан работали в обстановке секретности, имел огромные преимущества с точки зрения экономии топлива и управляемости. Приглашенные из Геттингенского университета, где они проводили свои новаторские разработки, ученые создали в сентябре 1937 г. свой первый опытный образец — HeS-1, работавший исключительно на водороде (и очень плохо управляемый) и развивавший силу тяги в стационарных условиях в 250 кг. По истечении еще шести месяцев они достигли существенного прогресса, создав работавший на бензине мотор HeS-3, развивавший силу тяги в 500 кг. Они считали, что это был уже реальный

мотор (хотя и с большой натяжкой) и следующим этапом должно было стать создание планера летательного аппарата, на котором он будет установлен.

Плодом этих усилий стал He-178 — первый в мире турбореактивный самолет. Это был моноплан с высоко расположенным крылом, а его кабина была значительно выдвинута вперед от ребра атаки крыла. Она располагалась над воздухозаборником мотора (который вместе с хвостовой выхлопной трубой занимал практически все остальное пространство фюзеляжа). Свой первый полет самолет совершил 27 августа 1939 г., «проскакав» по взлетно-посадочной полосе тремя днями ранее. Это событие опередило первый полет «Gloster» E.28/39 с мотором Фрэнка Уиттла, который, в свою очередь, опередил начало работ Охайна над своим мотором более чем на двадцать месяцев. He-178 был продемонстрирован Министерством авиации Германии 1 ноября. Почти невероятным было то, что самолет практически не вызвал интереса у официальных лиц (так же как и He-176) и был помещен в Берлинский музей авиации, где оба погибли во время авианалета в 1943 г.



Опытный образец Me-262 взлетает при помощи ракетных двигателей на твердом топливе. Такие элементы «RATO» (взлет при помощи ракетных двигателей) часто использовались для помощи тяжело груженному самолету при взлете.

### «Henkel» He-280

Хенкель прекратил работу над самолетом He-178, главным образом, из-за технических проблем, связанных с установкой мотора в фюзеляже, однако не оставил надежд на создание турбореактивного истребителя. «Свежая кровь» в лице Макса Мюллера поступила из «Jumo» для того, чтобы вывести на новый уровень программу по разработке реактивного двигателя. Он работал над образцом HeS-30, который затем стал 109-00б.

Приставка 109 была использована, вводя в некоторое заблуждение, для обозначения как пульсирующего воздушно-реактивного и турбореактивного моторов, так и ракетного двигателя. Следовавшая за ней трехзначное число присваивалось в хронологическом порядке, и какой-либо логической разницы между нумерацией одного или другого производителя не существовало.

К счастью, типов моторов было еще немного, поэтому достаточно быстро можно было привыкнуть к этой обезличенной системе.

Параллельно с Мюллером Пабст фон Охайн работал над моторами HeS-3 и HeS-8 (109-001). Оба двигателя предполагалось испытать вместе с

совершенно новым корпусом самолета — He-280. Это был двухмоторный самолет с двигателями, крепившимися под нижней плоскостью крыла в гондолах, с высоким стабилизатором хвостового оперения, оснащенным рулями направления на каждом конце. Он совершил свой первый полет с моторами фон Охайна 2 апреля 1941 г., а тремя днями позднее был продемонстрирован люфтваффе и Министерством авиации Германии.

Теперь реакция была совершенно иной. Подразделение конструкторского бюро «Henkel», занимавшееся разработкой моторов, было немедленно увеличено и слито с предприятием его старого партнера — Гирта (производившего, в числе

прочего, поршневые двигатели и турбокомпрессоры). Мюллер со своей группой переехал на завод Гирта в Штутгарте, а фон Охайн остался в Ростоке-Мариенхе для доработки своего мотора — 109-011, который должен был развивать тягу в 1300 кг в стационарном положении. Между обеими группами существовало вполне объяснимое соперничество, и обе работали весьма успешно. Однако по какой-то необъяснимой причине Министерство авиации Германии приняло решение о прекращении работ над мотором 109-006, хотя он уже развивал тягу в 900 кг. Тем временем работа над 011 в Штутгарте продолжалась, однако, даже к концу войны, он испытывался лишь на стенде, и были собраны только двадцать его единиц. Испытания же самолета He-280 продолжались, с моторами Jumo-004 и BMW-003. Однако, в конечном итоге, он встретил серьезную конкуренцию со стороны Me-262 и проиграл. Существуют мнения, что решение в пользу Me-262 было, по крайней мере, частично политически мотивированным, поскольку, как уже отмечалось, взаимоотношения между различными немецкими авиастроителями и, в свою оче-

редь, их отношения с люфтваффе и Министерством авиации Германии представляли собой политическое «минное поле». Собранные девять опытных образцов He-280 позднее использовались для испытаний нового дизайна крыла и хвостового оперения, а Хенкель продолжил работу над другими моделями реактивного самолета, большинство из которых — с мертворожденным мотором 011. Однако ни одна программа так и не принесла плодов, пока конструкторское бюро «Henkel» не было переподчинено, а самолет He-162 (см. выше) — принят.

### **Me-262 «Schwalbe» / «Stumvogel»**

Наиболее известным проектом в области авиастроения, принесшим реальный результат, стал «Messerschmitt» Me-262 — самолет, который предпочли He-280.

По современным меркам это был достаточно консервативный цельнометаллический истребитель с низко расположенным, слегка стреловидным крылом с изменяющейся хордой, оснащенный двумя турбореактивными моторами «Junkers» Jumo-004B-1. Он стал первым реактивным самолетом, вставшим в строй 3 октября 1944 г., и

явился, таким образом, важной вехой в истории авиации. Мы рассмотрим хронологию разработки Me-262 более детально, нежели других самолетов, не только потому, что он был столь значимым достижением, но и потому, что это позволит нам получить более полное представление о технологии создания новых самолетов в Третьем рейхе, поняв, что этот процесс никак нельзя было назвать гладким.

Me-262 начал свою жизнь в рамках более широкого проекта, инициированного Министерством авиации Германии в 1938 г., где Ганс Маух и Гельмут Шлеп работали над созданием мотора, а Ганс Анц — над корпусом самолета. Шлеп недавно вернулся из Соединенных Штатов, где проходил обучение в университете. Он уже убедил руководство моторостроительного завода «Junkers» («Jumo» — производившее моторы подразделения принудительно национализированного авиапредприятия) начать работы над созданием реактивного двигателя с осевым компрессором, а BMW, изначально выступавшее в качестве субподрядчика «Junkers», также приступило к разработке своего собственного, более сложного образца. Тем вре-



Этот Me-262A «White-10» (его четкая маркировка практически полностью закамуфлирована) пилотировался лейтенантом Куртом Беллом из авиагруппы III/EJG-2 во время съемок учебного фильма люфтваффе. Обратите внимание на безукоризненный внешний вид самолета.

менем Анц заинтересовал директора «Messerschmitt» по технологическим разработкам Роберта Луссера предложением рассмотреть возможность создания самолета, способного нести такой мотор. До конца года проект был уже запущен, и «Messerschmitt» получил недвусмысленный приказ начать работы по созданию истребителя, который был бы способен сохранять скорость в 850 км/ч на протяжении одного часа. Ответственность за это была возложена на Вольдемара

Фогта (о нем позднее), который, изучив одномоторный и двухмоторный варианты, пришел к заключению, что расположенный центрально единственный двигатель создаст больше проблем, чем решит. Его точка зрения подкреплялась результатами испытаний He-178. В свою очередь, Фогт предложил модель с моторами, установленными у основания каждой плоскости крыла, что вылилось в «Проект-1065», работы над которым велись в конструкторском бюро «Messerschmitt» в Аугсбурге. Детализованные чертежи были готовы уже 7 июня 1939 г., за чем последовало создание деревянного макета. 3 марта 1940 г. «Messerschmitt» получил контракт на сборку трех корпусов самолета, получившего название Me-262, для прове-

дения летных испытаний. Предполагалось, что самолет будет приводиться в движение двумя моторами BMW.P.3302, поставку которых обещали осуществить в конце 1939 г., и тот факт, что к этому сроку они не появились, стал лишь первой в длинной череде неудач, связанных с мотором. Дело в том, что опытный образец двигателя BMW, известный как 109-003, появился только в августе 1940 г., развивая тягу в стационарных условиях лишь в 150 кг, вместо обещанных 600 кг. Годом позже он по-прежнему развивал лишь 450 кг, что было никак не достаточно для того, чтобы поднять Me-262 в воздух.

Только лишь в середине 1943 г. мотор 003 стал развивать достаточную мощность, чтобы стать жизнеспособ-

ным, и еще год понадобился для того, чтобы он начал сходиться с конвейера. Со временем было принято решение зарезервировать его для «Henkel» He-162 (см. ниже). Кроме того, выяснилось, что мотор BMW оказался слишком крупным для размещения у основания плоскостей крыла, и группа разработчиков спешно модифицировала Me-262, чтобы самолет мог нести их в гондолах под крылом, хотя это, в свою очередь, упростило дизайн главного лонжерона крыла.

Некоторые источники утверждают, что именно это обстоятельство, а не диаметр мотора BMW, больше поддержало решение оставаться на гондолах, даже ценой увеличения лобового сопротивления, отказавшись от установки моторов в обтекателях.

### Первый полет полностью реактивного Me-262

Мотор «Jumo»-109-004 всегда, по определению, должен

был иметь менее сложный дизайн, когда его максимальный потенциал приносился в жертву возможности его быстрого запуска в производстве. Однако и с ним возникали свои проблемы. Испытания опытного образца были начаты в ноябре 1940 г., но все «сучки и задоринки» удалось устранить только к январю 1942 г. Первое же полетное испытание мотора, установленного на планере самолета «Messerschmitt» Vf-110, прошло 15 марта. Пилотные

### ВЕРСИИ «MESSERSCHMITT» ME-262

Тип	Описание
Me-262A-1a «Schwalbe»	Основной серийный вариант, выпускавшийся как истребитель и как истребитель/бомбардировщик
Me-262A-1a/R-1	Модифицированный для оснащения ракетами класса «воздух-воздух» — R-4M
Me-262A-1a/U-1	Единственный опытный образец, оснащенный шестью установленными в носовой части пушками: двумя 20-мм MG-151/20; двумя 30-мм МК-103 и двумя 30-мм МК-108
Me-262A-1a/U-2	Единственный опытный образец ночного истребителя, оборудованный радаром FuG-220 «Lichtenstein» SN-2
Me-262A-1a/U-3	Невооруженная разведывательная версия, произведенная в небольшом количестве, с двумя фотокамерами «Reihenbilder», установленными в носовой части
Me-262A-1a/U-4	Экспериментальный бомбардировщик/штурмовик с одной, установленной в носовой части, противотанковой пушкой калибра 50 мм (или «Bordkanone» BK-5)
Me-262A-1a/U-5	Бомбардировщик/штурмовик, вооруженный шестью 30-мм пушками МК-108
Me-262A-2a «Sturmvogel»	Окончательная версия бомбардировщика, вооруженная двумя 30-мм пушками МК-108 и внешними стойками для крепления одной 500 кг, или двух 250 кг бомб
Me-262A-2a/U-2	Два опытных образца с остекленной носовой частью для установки прицела бомбометания
Me-262A-5a	Окончательная версия разведывательного самолета, ограниченное число этих машин состояло на вооружении к концу войны
Me-262B-1a	Двухместный усовершенствованный учебный самолет
Me-262B-1a/U-1	Учебный самолет Me-262B-1a, переоборудованный в переходный вариант ночного истребителя, оснащенный двумя радаром FuG-218 «Neptun»