



Дмитрий Дегтев • Дмитрий Зубов

ЛЕТАЮЩИЕ КРЕПОСТИ ГИТЛЕРА В БОЮ



«УРАЛ-БОМБЕР» HE-177 «ГРАЙФ»



Война и мы. Авиакolleкция

Дмитрий Дёгтев

**Летающие крепости
Гитлера в бою. «Урал-
бомбер» He-177 «Грайф»**

«Яуза»

2017

УДК 623.746.4(430)"1939/45"
ББК 68.53

Дёгтев Д. М.

Летающие крепости Гитлера в бою. «Урал-бомбер» He-177
«Грайф» / Д. М. Дёгтев — «Яуза», 2017 — (Война и мы.
Авиаколлекция)

ISBN 978-5-699-98923-2

«Летающая зажигалка», «несостоявшийся урал-бомбер», «самый революционный бомбардировщик Второй мировой войны», «неудавшееся детище Эрнста Хейнкеля», «роковая ошибка Удета» – вот только некоторые прозвища, закрепившиеся за немецким бомбардировщиком He-177 «Грайф». He-177 участвовал в операциях по снабжению 6-й немецкой армии в Сталинграде, служил в метеорологической авиации Люфтваффе, применялся в атаках на конвои с помощью крылатых ракет и налетах на Лондон зимой – весной 1944 года. На его боевом счету – активное участие в сражениях на Восточном фронте летом 1944 года. Так почему же самолет, на который нацистское руководство и командование Люфтваффе возлагало большие надежды «принудить к миру» вероятных противников: Великобританию, Советский Союз и даже США, оказался неудачным и ненадежным? Что помешало «Грайфу» заменить FW-200 в морской войне и устаревший бомбардировщик He-111 на суше? Как получилось, что хваленая немецкая авиационная промышленность потерпела столь крупный провал? В книге впервые представлена наиболее полная история создания, испытаний и боевого применения одного из самых легендарных и необычных самолетов Второй мировой войны.

УДК 623.746.4(430)"1939/45"

ББК 68.53

ISBN 978-5-699-98923-2

© Дёгтев Д. М., 2017

© Яуза, 2017

Содержание

Предисловие	7
Глава 1	9
Глава 2	18
«Царь-пикировщик»	18
«Вариант «Блау»	23
Конец ознакомительного фрагмента.	26

**Дмитрий Михайлович Дегтев,
Дмитрий Владимирович Зубов
Летающие крепости Гитлера в бою.
«Урал-бомбер» He-177 «Грайф»**

© Дегтев Д.М., Зубов Д.В., 2017

© ООО «Издательство «Яуза», 2017

© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

Предисловие



Немецкий бомбардировщик He-177 «Грайф» можно одновременно назвать и легендарным, и самым малоизвестным. Причем «легендарным» в том смысле, что эта машина, как никакая другая, обросла легендами и мифами. «Летающая зажигалка», несостоявшийся «урал-бомбер», «самый революционный бомбардировщик Второй мировой войны», «неудавшееся детище Эрнста Хейнкеля», «роковая ошибка Удета» – вот только некоторые прозвища, закрепившиеся за He-177 в исторической и мемуарной литературе.

Этот самолет начал создаваться еще до Второй мировой войны как перспективный тяжелый бомбардировщик, с помощью которого Гитлер и Геринг планировали «принуждать к миру» вероятных противников: Великобританию, Советский Союз и даже США. Его хотели использовать для мощных ударов по предприятиям в глубоком тылу, разрушения городов, портов и уничтожения флота в океане. Именно поэтому в He-177 пытались заложить революционные технические решения вроде спаренных двигателей и сменных отсеков фюзеляжа и в то же время оснастить его самым разным «чудо-оружием». В действительности же получилось так, что, когда эта необычная и вымученная конструкторами машина наконец была принята на

вооружение, она не только не оправдала возложенных на нее надежд, но и оказалась, по сути, ненужной и бесполезной.

В данной книге впервые представлена наиболее полная история создания, испытаний, производства и боевого применения одного из самых необычных самолетов Второй мировой войны. При этом подробно описаны практически все операции с участием He-177: снабжение 6-й немецкой армии в Сталинграде, атаки конвоев с помощью крылатых ракет, налеты на Лондон зимой – весной 1944 года, служба «Грайфа» в метеорологической авиации Люфтваффе. Но наиболее детально в представленной работе описано боевое применение He-177 на Восточном фронте летом 1944 года. На основе тщательного изучения различных источников и документов о боевых операциях опровергнуты расхожие мифы и неизвестно откуда взявшиеся факты, связанные с этим самолетом.

Книга отвечает на ряд интересных вопросов, в частности, почему самолет, на который нацистское руководство и командование Люфтваффе возлагали такие большие надежды, оказался неудачным и ненадежным? Почему «Грайф» не смог заменить не только FW-200 в морской войне, но и устаревший бомбардировщик He-111 на суше и в итоге был выведен из эксплуатации задолго до окончания Второй мировой войны? И как получилось, что хваленая немецкая авиационная промышленность потерпела столь крупный провал?

Главы 6 и 8 написаны Сергеем Богатыревым. Авторы выражают благодарность за предоставленные материалы и другую помощь в работе над книгой Сергею Богатыреву, Михаилу Зефинову и Дмитрию Хазанову.

Глава 1

«Урал-бомбер»

Когда в 1935 году фюрер Адольф Гитлер официально отказался от выполнения условий Версальского договора, «вновь созданные» Люфтваффе уже имели около 1800 самолетов и 20 000 человек персонала. Фактически денонсация позволила попросту легализовать то, что уже фактически существовало. Как известно, командование авиацией было поручено старому другу Гитлера, летчику-асу Первой мировой войны генералу Герману Герингу и его заместителю, так же прославленному летчику Эрхарду Мильху, ранее работавшему в быстро развивавшейся коммерческой авиации Германии. Попутно было организовано рейхсминистерство авиации (RLM) и главное командование Люфтваффе (Ob.d.L.). Если Геринг занимался лишь общими стратегическими вопросами и лоббировал интересы ведомства своим заслуженным авторитетом, то Мильх являлся надежным и работоспособным исполнителем, проводившим всю рутинную работу. Усилия Мильха вскоре начали приносить плоды: новые самолеты были построены и доставлены в довольно значительном количестве. Тем временем подходил к своему завершению первый четырехлетний план развития Германии «Битва за работу», объявленный Гитлером в апреле 1933 года. Он был направлен главным образом на восстановление немецкой экономики после кризиса и депрессии, а также ликвидацию безработицы. Отчасти «четырёхлетка» напоминала первую советскую пятилетку, целью которой было создать предпосылки для масштабной индустриализации и модернизации промышленности. Германия и Россия обе серьезно пострадали от Мировой войны, оказались среди побежденных стран (первая де-юре, вторая – де-факто). В первой промышленному росту долгое время мешал политический хаос Веймарской республики, во второй – Гражданская война и разруха. СССР начал индустриализацию и модернизацию на несколько лет раньше, зато в промышленно развитой Германии для этого были гораздо лучшие условия.

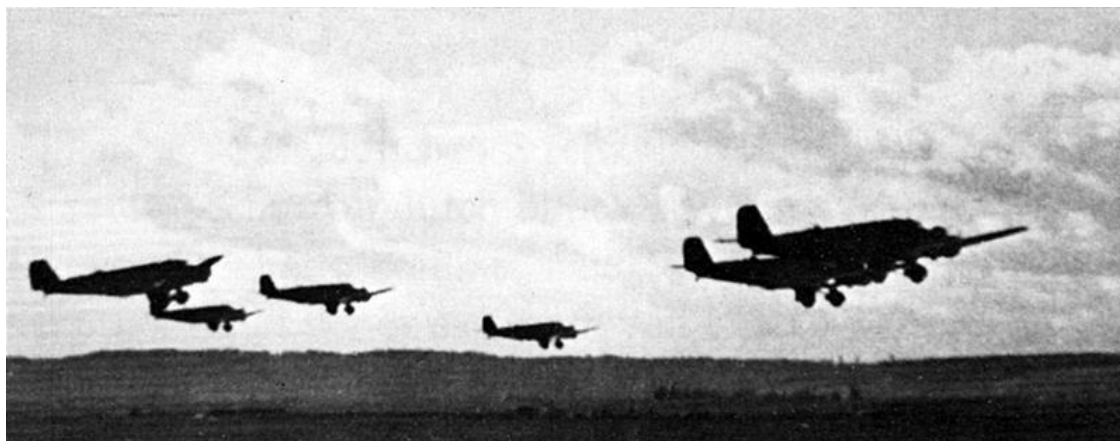
Уже в 1936 году Третий рейх смог приступить к разработке второго четырехлетнего плана, неофициальной целью которого была подготовка германской армии и экономики к войне в течение нескольких лет. Это коснулось и Люфтваффе: по приказу Геринга был подготовлен стратегический план развития авиации, рассчитанный на несколько этапов и предусматривавший достижение пика оперативной готовности к 1943 году. К слову сказать, советские планы так же были в целом рассчитаны на начало 40-х годов. Никто не думал, что новая масштабная война может начаться на несколько лет раньше запланированного.



Прототип «Урал-бомбера» Ju-89VI

Для Люфтваффе 1936 год стал много определяющим как в плане формирования структуры и концепции развития, так и вооружения. Именно в это время появились образцы самолетов, которые в целом составляли основу авиации почти на десятилетие вперед: истребитель Bf-109, штурмовики Hs-123 и Ju-87, двухмоторные бомбардировщики Do-17 и He-111. Какие-то из них еще проходили испытания в экспериментальном центре Erprobungs Stelle (E-Stelle) в Рехлине, какие-то уже запускались в серийное производство. При этом если истребители «Мессершмитт» и «Штуки» действительно оказались революционными для своего времени машинами, имевшими огромный запас для последующей модернизации, то с бомбардировщиками дело обстояло не столь оптимистически. Когда в начале 1935 года были официально созданы Люфтваффе, в них насчитывалось всего пять бомбардировочных эскадрилий в составе эскадр I./KG154 «Бёльке» и I./KG252 «Гинденбург». При этом основу их парка составляли трехмоторные Ju-52/3m, представлявшие собой машины, переделанные из 17-местного пассажирского самолета. Было понятно, что с такой техникой на серьезную войну не полетишь!

В 1932 году началось производство двухмоторного бомбардировщика Do-11. Этот довольно уродливый самолет обладал максимальной скоростью 250 км/ч и дальностью 1200 км. Большая часть «Дорнье» поступила в BehBG (вспомогательная бомбардировочная авиagrуппа), сформированную в октябре 1933 года. Тогда предполагалось, что это подразделение станет основой для некоего подобия дальней (стратегической) бомбардировочной авиации. До легализации Люфтваффе подразделение носило замаскированное название «Verkehrs inspektion der DLH» (Рейсовая инспекция «Дойче Люфтваганза»).



Бомбардировщики Ju-52 во время учений Вермахта. 1937 г.

С ноября 1933 года BehBG, чуть позже переименованная в BehBG1, выполняла еще и ночные пассажирские рейсы, во время которых отрабатывалась технология слепых полетов и навигации в темное время суток. При этом на случай войны для каждого самолета был создан запас «запчастей» из трех 7,92-мм пулеметов MG15, сменные носовые отсеки с остеклением для бомбометания и стойками для подвешивания 1000-кг бомб. В 1934 году была сформирована еще одна вспомогательная бомбардировочная группа – BehKG172. По результатам испытаний конструкция Do-11C, как и его следующих модификаций Do-11D и Do-13C, была признана неудачной и малоперспективной. Машины страдали плохой управляемостью и многочисленными конструктивными дефектами, ставшими причиной нескольких катастроф и аварий. Такая же участь постигла и двухмоторные бомбардировщики Do-23F и Do-23G.

Тем временем в 1934 году авиационные фирмы «Юнкерс» и «Хейнкель» в соответствии с конкурсом, объявленным техническим отделом комиссариата по воздушным перевозкам (Luftfahrtkommissariat) и «Люфтвафзой», приступили к разработке высокоскоростного двухмоторного самолета двойного назначения, который мог использоваться как в качестве 10-местного пассажирского самолета на внутригерманских авиалиниях, так и двухмоторного бомбардировщика. Первым появился на свет «гибрид» Ju-86A-0. Уже в середине 1936 года, после снятия ограничений Версальского договора, серийные Ju-86A-1 поступили на вооружение KG152 «Гинденбург». Первоначально этими машинами планировали оснастить сразу 12 вновь сформированных бомбардировочных эскадр. Однако из-за слишком маленькой бомбовой нагрузки (800 кг) и низкой мощности шестицилиндровых дизельных двигателей Jumo-205C-4 и этот самолет был быстро признан малоперспективным.



Генерал Вальтер Вефер

Та же участь едва не постигла детище Эрнста Хейнкеля: «пассажирско-военный» He-111, совершивший свой первый полет 24 февраля 1935 года. Во-первых, его пассажирский отсек был признан слишком тесным, а сам самолет нерентабельным для использования в гражданской авиации. Бомбардировочная версия He-111A-0, оснащенная старыми моторами BMW VI, также первоначально была забракована после испытаний в Рехлине по причине недостаточной мощности и скорости. Однако Хейнкель смог спасти машину, оперативно приспособив к ней более мощные 12-цилиндровые двигатели Daimler-Benz DB-60 °C с жидкостным охлаждением. В результате максимальная скорость увеличилась сразу с 309 до 360 км/ч, а максимальная крейсерская скорость при полной загрузке – до 339 км/ч. Зимой 1936/37 года улучшенная модификация He-111B-1 начала поступать на вооружение эскадры KG154 «Бёльке». Волей судьбы именно этому самолету было уготовано стать основным германским бомбардировщиком Второй мировой войны. Первое боевое крещение «Хейнкели» получили весной 1937 года, когда в Испанию, в воевавший там на стороне генерала Франко «Легион «Кондор» прибыл первый He-111B-1. 9 марта бомбардировщик впервые совершил налет на аэродромы республиканцев в Алькаре и Барахасе. Всего на Пиринейский полуостров было отправлено 30 «Хейнкелей» этой модификации, поступивших в эскадрильи 3.K/88 и 4.K/88. Затем в 1938 году туда поставили еще 45 He-111B-1/B-2, что позволило вооружить ими первую и вторую K/88.

Тем временем на вооружение Люфтваффе был принят еще один бомбардировщик, также первоначально создававшийся как «почтово-пассажирский», – Do-17E-1. В середине 1937 года 20 таких машин вместе с разведывательной модификацией Do-17F-1 (15 штук) также отправились в Испанию. Хотя «Дорнье» считался «скоростным бомбардировщиком», как бы не нуждавшемся в защите истребителей, на деле оказалось, что он не совсем подходит для этой роли. К тому же бомбовая нагрузка «почтальона» оставляла желать лучшего.

Именно Гражданская война в Испании во многом определила будущую стратегию развития Люфтваффе. Несмотря на то что немецкие бомбардировщики продемонстрировали возможность решать стратегические задачи (удары по портам, железнодорожным станциям и заводам в глубоком тылу противника), рейхсмаршал Геринг и начальник штаба «Легиона «Кондор», а с 1938 года его командир Вольфрам фон Рихтгоффен решили, что наиболее эффективным является использование всей ударной авиации для решения тактических задач, поддержки скоротечных наземных операций, предваряемых мощным первоначальным ударом с целью парализовать и разрушить оборону противника, а затем захватить его территорию молниеносным наступлением танковых дивизий. Принятие этой формы войны как основополагающей оказало значительное влияние на дальнейшую программу перевооружения и типы самолетов.



Звено Ju-86A в полете над Центральной Германией

Главное внимание стало уделяться количеству, чтобы обеспечить кратковременное подавляющее превосходство над противником и тем самым добиться быстрой победы. Люфтваффе в этой стратегии, получившей название «блицкриг», отводилась роль главным образом тактической поддержки сухопутных войск, в то время как стратегические налеты отходили на второй план. Это означало оснащение авиации большим количеством штурмовиков, пикирующих и обычных бомбардировщиков. Нельзя сказать, что данная концепция была целиком ошибочной. Напротив, последующий опыт показал, что универсальные двухмоторные бомбардировщики имеют немало преимуществ перед специализированным дальним тяжелым бомбардировщиком. Если последний предназначался для одной-единственной роли – удара по объектам в глубоком тылу противника, «двухмоторники» могли выполнять как чисто тактические (удары по переднему краю обороны, войскам на марше, позициям в тактическом тылу, железным дорогам, мостам, судам и боевым кораблям на реках, озерах и морях и т. д.), так и стратегические задачи в пределах своего радиуса действия (удары по городам и промышленным центрам). При этом небольшая бомбовая нагрузка компенсировалась точностью авиаударов, в том числе с пикирования. Кроме того, двухмоторные (средние) бомбардировщики могли выполнять роль миноносцев, транспортников, легко переоборудовались в дальние разведчики, разведчики погоды и т. д. Учитывая ограниченные ресурсы Германии, казалось вполне логичным, что вместо каждых двух четырехмоторных тяжелых бомбардировщиков лучше построить три двухмоторных средних бомбардировщика.



Бомбардировщик Do-23

К тому же следовало учитывать и тот факт, что к моменту окончания Гражданской войны в Испании немецкие конструкторы толком не смогли создать нормальный четырехмоторный самолет.

Еще в 1934 году при поддержке первого начальника штаба Люфтваффе генерала Вальтера Вефера возникла так называемая концепция Langstrecken-Grossbomber (дальнобойный тяжелый бомбардировщик), известная также как «Ural-bomber». Это название вовсе не являлось намеком на то, что немцы рано или поздно будут бомбить Урал, а как некий символ, какими должны быть ТТХ подобной машины. То есть она должна иметь возможность с территории Германии достигнуть границы Европы с достаточным запасом бомб и вернуться обратно. При поддержке генерала Вефера, ярого сторонника стратегической авиации, технический отдел RLM летом 1935 года выпустил спецификации на тяжелый бомбардировщик фирмам «Дорнье» и «Юнкерс». В принципе, дело казалось несложным. Просто сделать большой самолет (благо опыт создания огромных летающих лодок и прочих чудищ у немецкой промышленности уже имелся), поставить на него четыре двигателя, и готово. Однако на деле осуществить этот проект оказалось не так-то просто.

28 октября 1936 года поднялся в воздух первый Do-19V1 W. Nr. 701 «D-AGAI», представлявший собой довольно страшный самолет с плоским фюзеляжем, толстым низкорасположенным крылом и вертикальными хвостовыми киями. Он был оснащен четырьмя радиальными 9-цилиндровыми двигателями Bramo (Siemens) –322H-2 с воздушным охлаждением и не имел защитного вооружения. Второй прототип Do-19V2 – W. Nr. 702 – строился с более мощными моторами BMW-132F, а Do-19V3 W. Nr. 703 – с двумя турелями с 20-мм пушками MG-FF и двумя пулеметами MG15.



Экипаж Do-23 из KG253

Согласно расчетам, первая серийная модификация «Урал-бомбера» – Do-19A – должна была развивать максимальную скорость 370 км/ч и иметь радиус действия почти 2000 км. При этом расчетная бомбовая нагрузка составляла 1600 кг. На два месяца позже, чем прототип «Дорнье», совершило свой первый полет и детище Юнкерса – Ju-89. Согласно проекту он имел схожую дальность и бомбовую нагрузку. Первый экземпляр – W. Nr. 4911 «D-AFIT» – был оснащен двигателями Jumo-211A и не имел защитного вооружения, на Ju-89V2 W. Nr. 4912 «D-ALAT» стояли уже более мощные DB-600A, а третий экземпляр, Ju-89V3 W. Nr. 4913, должен был испытываться уже с вооружением, схожим с Do-19. Уже после первых полетов стало ясно, что для доведения обеих конструкций до серийного производства понадобятся долгие месяцы, а возможно, и годы. В первую очередь сказывалась нехватка мощных двигателей, поэтому при установке пушек и пулеметов, особенно в турелях, летные характеристики сразу же падали. Да и бомбовая нагрузка в полторы тонны для тяжелого бомбардировщика была явно маловата.

Тем временем, еще до того как первые прототипы «Урал-бомберов» поднялись в небо, проект потерпел серьезный удар. 3 июня 1936 года в авиакатастрофе погиб генерал Вальтер Вефер. Его преемником стал генерал-лейтенант Альберт Кессельринг, который считал, что главную роль в будущих войнах будут играть истребители и средние бомбардировщики. Заместитель Геринга, Государственный секретарь по авиации генерал-лейтенант Мильх, также выступал против развития проекта «уральского бомбардировщика» и считал, что только выпуск двухмоторных бомбардировщиков и штурмовиков позволит быстро нарастить боевую мощь Люфтваффе.

В мае 1937 года рейхсмаршал Геринг разделил RLM на две фактически независимые части – административную и военную, подчинив последнюю Кессельрингу. Затем в отдельные ведомства были выделены Управление кадров под командованием генерала Роберта фон Грайма и Технический отдел во главе с генералом Эрнстом Удетом. Эта бюрократическая «реформа», целью которой было снизить влияние отдельных личностей и оставить принятие ключевых решений за самим Герингом, также не способствовала развитию новых направлений авиации. Do-19V1, Ju-89V1 и Ju-89V2 еще проходили летные испытания, когда 29 апреля 1937 года рейхсминистерство авиации попросту взяло и аннулировало проект «Ural-bomber». *«Фюрер не спрашивает меня, насколько велики мои бомбардировщики, а спрашивает, сколько*

их у меня есть», – заявлял рейхсмаршал Геринг в это время. В итоге задел, достигнутый при разработке Ju-89, был использован для создания транспортного самолета Ju-90, а постройка Do-19V2 и V3 была прекращена¹. Спустя годы некоторые пожалели об этих решениях. «В 1936 году Юнкерс и Дорнье создали прототипы тяжелых бомбардировщиков, – писал в конце 1942 года президент Государственной ассоциации немецкой авиационной промышленности адмирал Лахс. – В случае постепенного совершенствования и доводки сейчас, шесть лет спустя, они были бы самолетами, превосходящими все американские и британские дальние бомбардировщики».

¹ Впоследствии Do-19V1 W. Nr. 701 все-таки принял участие в боевых действиях, но уже в качестве транспортного самолета. Известно, что «Урал-бомбер» использовался во время Польской кампании.

Глава 2

Проект Р-1041

«Царь-пикировщик»

Отказ от дальнего четырехмоторного бомбардировщика, конечно же, не означал отказ от разработки принципиально новых конструкций бомбардировщиков как таковых. Принятые на вооружение в середине 30-х годов He-111 и Do-17, а также разрабатывавшийся Ju-88, хоть и отвечали в целом требованиям стратегии блицкрига, все же не являлись верхом совершенства. Это были, так сказать, машины «на первое время», рассчитанные на скоротечные военные кампании, причем в рамках ограниченной по площади Западной Европы. А что, если война затянется? Вдруг придется летать над другими континентами и просторами? А потом потребуются наносить удары по целям, находящимся вдали от линии фронта?



Первый прототип He-177V1 W.Nr. 00 0001. Аэродром Росток-Мариенхе. 9 ноября 1939 г.

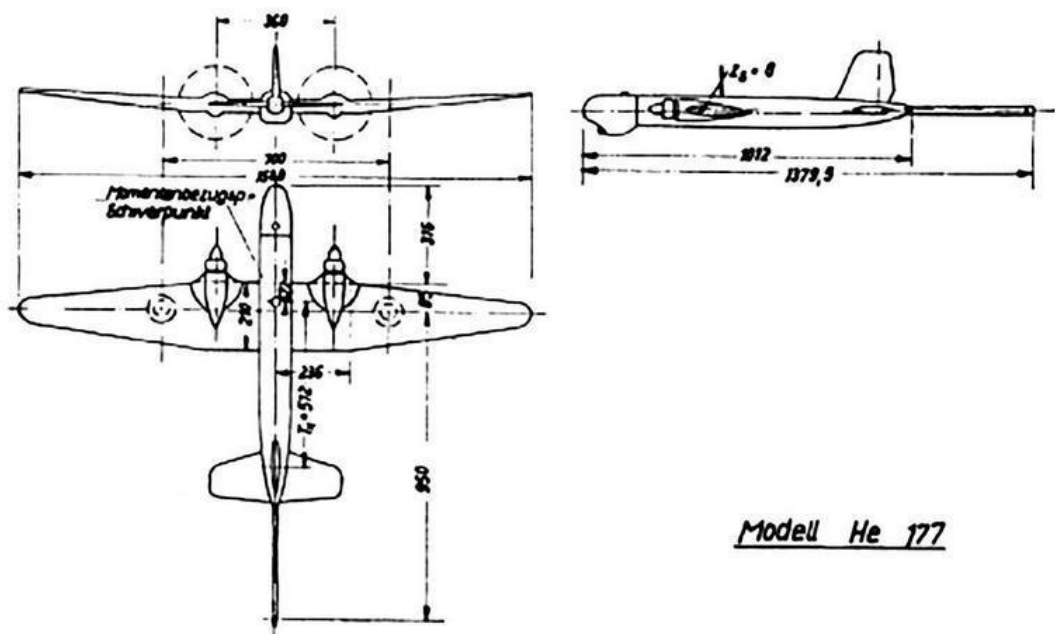
Еще за несколько месяцев до того, как совершил свой первый полет несостоявшийся «Урал-бомбер» Do-19, отдел вооружений RLM сформулировал новые тактико-технические характеристики для так называемой спецификации «Bomber A». Самолет должен был развивать максимальную скорость до 500 км/ч и иметь максимальный радиус действия в 5000 км. Для этого предлагалось использовать следующие типы двигателей:

- Argus-421 (24-цилиндровый с воздушным охлаждением)
- BMW-139 (14-цилиндровый с воздушным охлаждением)
- DB-601 (12-цилиндровый с жидкостным охлаждением)
- Jumo-206 (6-цилиндровый с жидкостным охлаждением)
- Jumo-211 (12-цилиндровый с жидкостным охлаждением)
- SAM-329 (14-цилиндровый с воздушным охлаждением)

При этом количество моторов было оставлено на усмотрение изготовителей. 3 июня 1936 года представители авиационных фирм «Хейнкель», «Юнкерс», «Блом унд Фосс», «Хеншель» и «Мессершмитт» были проинформированы RLM о конкурсе на создание тяжелого бомбардировщика с этими ТТХ. Было оговорено, что самолет должен обладать возможностью совершать атаки с пикирования. Среди других условий были обозначены следующие: пробег при взлете должен составлять не более 1000 метров, бомбовая нагрузка варьироваться от неболь-

ших фугасных и осколочных бомб до боеприпасов большой мощности, экипаж из четырех человек, сильное оборонительное вооружение, в том числе состоящее из нескольких дистанционно управляемых 13-мм пулеметов MG-131, и т. д.

У большинства конструкторов проект не вызвал большого энтузиазма. Создавалось ощущение, что рейхсминистерство хочет «совместить ежа с котом». То есть создать некий чудосамолет, обладающий одновременно всеми достоинствами скоростного, пикирующего, среднего и тяжелого бомбардировщика. И все же нашлись люди, которые отнеслись к «Бомберу А» с вдохновением. Одним из них был инженер фирмы «Хейнкель» Хайнрих Хертель. Он предложил дальний бомбардировщик, способный наносить удары на расстоянии 2500 км с максимальной бомбовой нагрузкой 2200 кг. При этом благодаря простейшей компоновке и относительно небольшому размеру фюзеляжа он мог быть дешевле в производстве и весил бы ненамного больше, чем средний бомбардировщик. Все вооружение предполагалось сделать дистанционно управляемым, с тем чтобы один член экипажа при необходимости мог вести огонь из разных пулеметных установок.



Чертеж He-177V1

2 июня 1937 года Хейнкелю было разрешено начать строительство полномасштабного макета в соответствии с проектом, получившим кодовое обозначение «P-1041». А уже через 20 дней компания представила RLM точный график работ:

- первоначальный осмотр макета: 1 июля 1937 г.
- окончательная проверка макета: 1 августа 1937 г.
- подготовка первого прототипа к полету: 1 июня 1938 г.
- готовность первого опытного образца: 1 сентября 1938 г.
- изготовление опытной партии: 1 октября 1938 г.

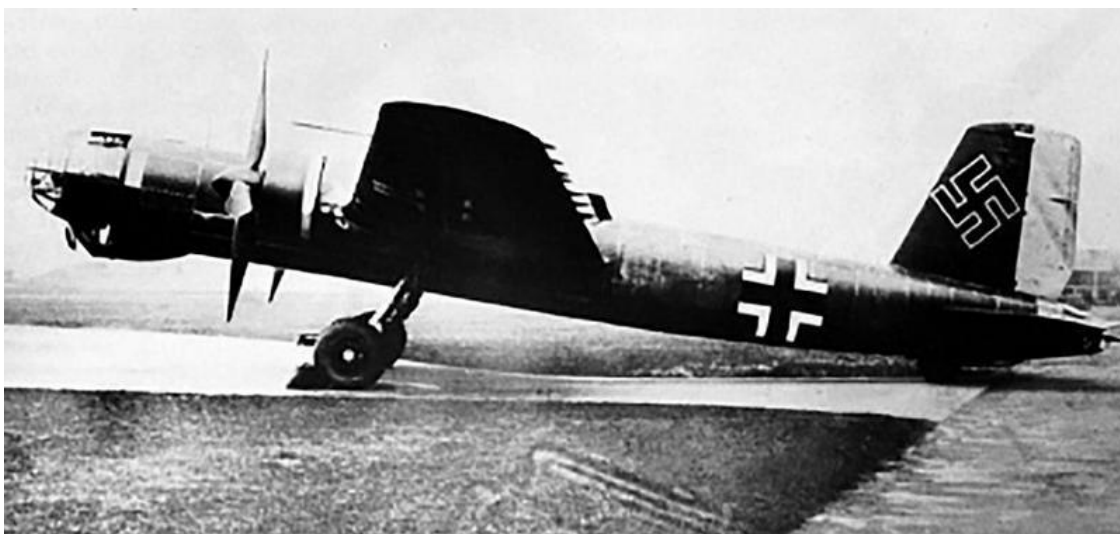
Первоначально работы пошли быстрыми темпами. Уже 6 августа специалисты испытательного центра «Рехлин» осмотрели макет самолета на заводе фирмы «Хейнкель» в Росток-Мариенехе. Они отметили удовлетворительные углы обзора и стрельбы, но в то же время слишком узкий фюзеляж, вследствие чего в нем было недостаточно места для экипажа и расположения приборной панели. После этого сечение фюзеляжа было увеличено, и 5 ноября, то есть

всего на три месяца позже, чем первоначально планировалось, был проведен окончательный осмотр уже модифицированного макета. В тот же день RLM присвоил проекту «P-1041» официальное обозначение He-177.



Первый полет. 9 ноября 1939 г.

После этого Хейнкель, в тот период занимавшийся разработкой множества, в том числе самых необычных, самолетов, получил санкцию на строительство первых опытных образцов. При этом было уточнено, что будущий самолет должен как бы соответствовать трем возможным диапазонам использования: как «ближний» бомбардировщик с дальностью 2000 км (оснащение типа «А»), средний бомбардировщик с дальностью 3000 км (оснащение «В») и дальний бомбардировщик с дальностью 5000 км (оснащение «С»).





Второй прототип – He-177V2

Казалось бы, все шло хорошо и уже вскоре Люфтваффе могли получить новый бомбардировщик, который постепенно заменит в частях и He-111, и Do-17. Однако вскоре после упомянутой инспекции начальник Технического отдела рейхсминистерства Эрнст Удет заявил доктору Хейнкелю, что разрабатываемый самолет «больше не нужен». А потом пояснил, что новая война против Великобритании невозможна, а для возможных конфликтов в континентальной Европе Гитлер и Геринг хотят использовать только двухмоторные бомбардировщики, способные наносить удары с пикирования. Посему He-177 в настоящее время следует рассматривать лишь как некий «исследовательский проект». Технологии отрабатывать, изучать аэродинамику и т. п. Чтобы как-то задобрить ошарашенного Хейнкеля, Удет предложил тому не унывать, дескать, He-177 может понадобиться Кригсмарине в качестве дальнего морского разведывательно-бомбардировочного самолета. Впрочем, и в этом случае он должен обязательно уметь пикировать.

Стоит отметить, что Удет, как и другие ставленники Геринга, подбиравшиеся им по принципу личной симпатии и дружбы, мягко говоря, не очень соответствовал своей должности. Бывший ас Первой мировой войны, имевший на своем счету 62 победы, в послевоенные годы он уехал в Южную Америку, а потом успешно снялся во многих голливудских фильмах в качестве летчика, выполнявшего различные фигуры высшего пилотажа. Удет был любимцем женщин, хулиганом, любившим эпатаж и смелые выходки, но совершенно ничего не понимал ни в технике, ни в тактике. И к тому же Удет был совершенно не способен работать. После того как в 1936 году рейхсмаршал уговорил друга возглавить Технический отдел RLM, прославленный летчик не столько работал, сколько гулял и пьянствовал. Его представления о необходимых типах самолетов основывались исключительно на его личном опыте времен войны и различных «умных мыслях», которые он подслушивал на совещаниях у Геринга и от авиаторов-собутыльников. Поэтому в требовании делать любой ударный самолет пикировщиком не было ничего удивительного.



Четвертый прототип бомбардировщика – He-177V4 – готовится к старту

Когда профессор Хейнкель возразил Удету, что большой четырехмоторный самолет никогда не сможет совершать атаки под крутыми углами, тот просто сравнил He-177 с разработывавшимся двухмоторным Ju-88 и посоветовал всего лишь «укрепить планер». А возросшую при этом массу компенсировать установкой пары двухколесных шасси, поместив их за двигателями. Собственно, тогда и родилось одно из прозвищ He-177 на стадии проектирования – «царь-пикировщик». Хейнкелю ничего не оставалось, как кивнуть – «сделаем». В то же время, осознав, что проект «Бомбера А» отныне не является приоритетным, фирма отказалась от ранее намеченных ударных сроков работ.

В начале 1938 года RLM предъявило дополнительные требования к самолету, потребовав увеличить дальность до 6700 км, а также сделать двойное управление, которым бы могли легко пользоваться пилоты со «средним» уровнем подготовки.

«Вариант «Блау»

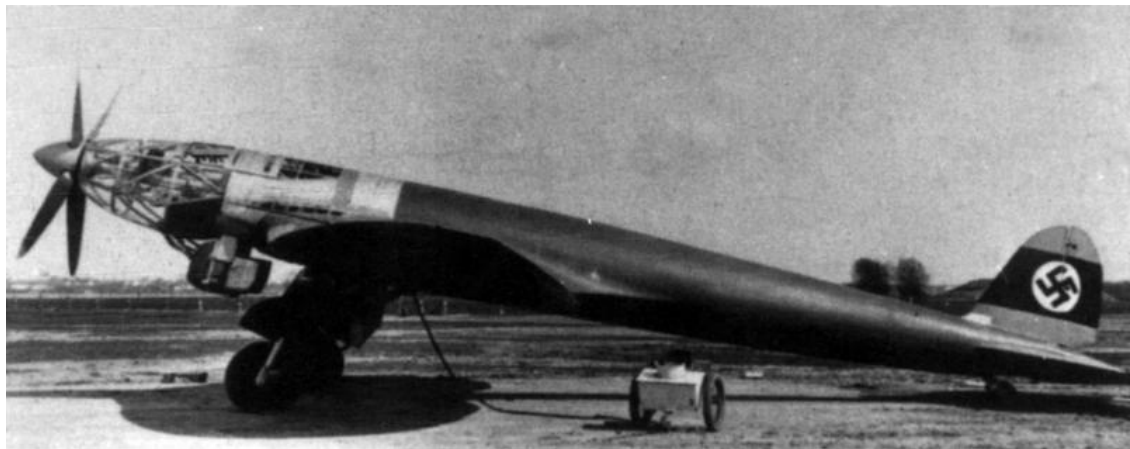
Тем временем политическая обстановка в Европе начала обостряться, и, несмотря на внешне мирное небо, многие стали всерьез подумывать, что на осуществление былых планов о достижении Люфтваффе максимальной боеготовности к 1943 году может не хватить времени. В августе 1938 года в резиденции Геринга «Каринхалле», к северу от Берлина, состоялось совещание, на котором командующий 2-м Воздушным флотом генерал Хельмут Фельми поднял вопрос о возможностях Люфтваффе в случае возникновения так называемого «Варианта «Блау» (кодовое название резервного плана ведения войны против Великобритании). В итоге был сделан основополагающий вывод: *«Имеющимися в настоящее время средствами мы можем рассчитывать только на ограниченный эффект воздушной войны. Приведет ли это к подавлению воли англичан к борьбе, зависит от неопределенных факторов. Об уничтожении военной мощи Англии не может быть и речи»*. К указанным «факторам» среди прочего относилось и то, сможет ли Вермахт оккупировать континентальную часть Европы с тем, чтобы обеспечить бомбардировщикам удобные места базирования для авиаударов по Британским островам. На совещании рассматривался и вопрос выпуска бомбардировщика He-177. В итоге было принято решение, поскольку на доработку последнего требовалось как минимум два года, отдать наивысший приоритет пикирующему бомбардировщику Ju-88. Прототип последнего совершил первый полет 21 декабря 1936 года, а спустя полтора года был уже близок к серийному производству.



He-177V6

24 октября 1938 года, после того как Судетский кризис благополучно закончился мирным присоединением одноименной области, Геринг и Мильх провели еще одну встречу по поводу «Варианта «Блау»». Несмотря на то что Великобритания пока придерживалась политики «умиротворения», а фюрер публично объявил об удовлетворении его «последних территориальных претензий в Европе», рейхсмаршал, как никто другой, догадывался, что на Судетах дело не встанет. Поэтому война против Англии все же возможна. Геринг и Мильх сошлись на том, что в данный момент единственная возможность нанести Королевским ВВС серьезный удар – это

задействование в первом воздушном налете всех доступных бомбардировщиков Люфтваффе, в том числе состоявших в учебных подразделениях.



Самолет He-199V1, на котором был впервые использован спаренный двигатель DB-606

Через пару дней в Каринхалле состоялось очередное совещание по этому же вопросу. В разгар дискуссии на тему, как все-таки «в случае чего» подавить Англию, начальник Генерального штаба Люфтваффе оберст Ешоннек предложил создать для этой цели четыре бомбардировочные эскадры, полностью оснащенные He-177. Правда, тут же оговорился, что подобный массированный удар может быть осуществлен только через 4 года, то есть не ранее осени 1942 года. Только к этому времени, по мнению Ешоннека, можно было подготовить к использованию около 500 новых «Хейнкелей». Ну а затем Геринг озвучил решение Гитлера о «немедленном пятикратном увеличении боевой мощи Люфтваффе». Эти планы вряд ли свидетельствовали о мирных намерениях фюрера, постоянно говорившего о «мире». И одновременно вызвали недоумение у представителей RLM. Во-первых, в распоряжении авиационной промышленности не было такого количества сырья, а в связи с ростом военных заказов даже обозначился его дефицит. Во-вторых, для эксплуатации Люфтваффе в таких размерах потребовалось бы 80 процентов мирового производства авиационного топлива! После бурной дискуссии Геринг вынужден был согласиться на значительно сокращенную по сравнению с мечтами Гитлера программу выпуска. Среди основных приоритетов в бомбардировочной авиации были объявлены Ju-88 и He-177, который пока существовал только в макете.



He-119V3 с мотором DB-606

Ну а пока обсуждался «Вариант «Блау», случился «Вариант «Грюн» – 15 марта 1939 года немецкие войска вошли в Прагу и захватили Чехословакию. А еще через неделю Германия аннексировала Мемель, фактически захваченный после Мировой войны Литвой.

Всё это вновь подтолкнуло дискуссии о войне против Великобритании, теперь уже казавшейся отнюдь не маловероятной, а скорее неизбежной. Операционный отдел Генштаба Люфтваффе подготовил документ под названием «Оперативные цели для Люфтваффе в случае войны против Англии в 1939 году», который не внушал особого оптимизма. *«Техника, готовность экипажей и силы 2-го Воздушного флота не смогут добиться решающих результатов в течение короткого периода времени в войне против Англии»*, – говорилось в бумаге. Авиации по-прежнему не хватало топлива и даже бомб! На вооружении состояли в основном фугасные боеприпасы малого и среднего калибра: SC50, SC250 и SC500, в то время как более мощные бомбы еще только проектировались.

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.