

ФАНТАСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Целью данной статьи будет анализ секретных проектов люфтваффе Третьего рейха (1939-1945 гг.), хотя остальные изобретения, касающиеся ВМФ, армии, артиллерии, были такими же уникальными и «опережающими» своё время и своих создателей.

В 20-30-е годы XX века Германия сбросила «путы» Версальского договора 1919 года. Именно с этого времени начинается быстрое её восстановление, как в научном, так и в военно-техническом отношении. Чтобы быстро преодолеть кризисную ситуацию, были созданы фирмы прикрытия с использованием так называемых «чёрных фондов», налаживались отношения с СССР¹. Все эти шаги имели только одну цель – скорейшее возрождение немецких вооружённых сил.

С 20-х годов в Германии активно действовало «Немецкое ракетное общество», в которое входили такие известные энтузиасты ракетостроения, как М. Валье, Г. Оберт, Ф. Зандер и др. Также огромную роль в создании и производстве «чудо оружия» сыграли такие лица, как К. Беккер, В. Дорнбергер, В. Ридель, К. Вамке, Вернер фон Браун и др. Был создан ракетный центр «Армейский испытательный центр Пенемюнде» на острове Узедом в Балтийском море. Создание баллистических и крылатых ракет без сомнения открыли новую эру в мировом ракетостроении.

В начале Второй мировой войны промышленность Германии выпускала ограниченное число новейших систем вооружения. Такая позиция была обусловлена доктриной «молниеносной войны», а также успешной Польской кампании. Высшее руководство Рейха считало, что война должна быть выиграна тем оружием, с которым она была начата. Новые усовершенствования, которые «созрели для фронта» лишь в последующие годы, считались не представляющими интереса. После войны с Францией А. Гитлер отдал приказ прекратить все научно-исследовательские работы, которые не могут быть доведены до конца в течение одного года². Этот приказ оказался смертельным для технических новинок и всей немецкой научной мысли в целом.

Однако, начиная с 1942-1943 гг., когда стратегическая инициатива была потеряна и немцы утратили превосходство в воздухе, на земле и на воде, руководство Германии занялось усиленными поисками нового секретного оружия, которое могло бы сразу изменить весь ход войны. В связи с этим количество программ разработки новых образцов военной техники резко возросло.

В авиации к таким системам относились: ракетные истребители-перехватчики, «летающие крылья», самолёты-бесхвостки, самолёты вертикального взлёта и посадки, самолёты с обратной стреловидностью крыла и т. д.

Рассмотрим некоторые самые интересные проекты самолётов люфтваффе, которые были уникальными и фантастическими по замыслам и техническим идеям.

Во-первых, это создание самолётов-бесхвосток. Их появление связано с именем выдающегося учёного и необыкновенно талантливого конструктора Александра Липпиша. Он последовательно прошёл путь от летающих моделей до планеров, затем от маломощных самолётов серии «Дельта» до ракетного истребителя Me-163, принятого на вооружении люфтваффе, и первых проектов сверхзвуковых машин Li P. 13a и Li P. 13b³. Работая в Вене, А. Липпиш разрабатывал проекты самолётов с треугольным крылом, а его исследования в области использования прямоточного воздушно реактивного двигателя (ПВРД) отличались, прежде всего, новой камерой сгорания и использованием твёрдого топлива⁴. Например, в проекте сверхзвукового самолёта Li P. 13 в качестве топлива должна была использоваться угольная пыль. Нарботки А. Липпиша дали импульс появления многочисленных проектов самолётов-бесхвосток, разработанных такими немецкими авиастроительными фирмами, как «Мессершмитт», «Арадо», «Блом и Фосс», «Фокке-Вульф», «БМВ», «Хейнкель», «Юнкерс».

Во-вторых, это создание самолётов схемы «летающее крыло». В довоенные годы над самолётами такого типа работали авиаконструкторы разных стран: А. Золденхофф (Швейцария), А. Липпиш и братья Хортен (Германия), В. Бурнелли и Д. Нортроп (США), Б. Черановский, В. Чижевский, П. Бенинг, А. Сеньков, А. Лазарев, И. Костенко (СССР).

Несмотря на многочисленные образцы, только в Германии разработки летающих крыльев были доведены до стадии серийного производства, чему во многом способствовало упорство братьев Хортен.

В 1937 г. молодые конструкторы братья Раймар и Вальтер Хортены, имея за плечами опыт создания планеров, предприняли попытку создания «летающего крыла» под индексом N V. При работе над самолётом у братьев возникла мысль применить в конструкции композиционные материалы – миполан и астролон, а также материалы на основе фенольных смол.

В последующие годы братья Хортены создали ряд проектов, выполненных по этой схеме – NVII, NVIII, NIX, NX, NXII, NXVIII. Рассмотрим только N IX, так как он явился первым серийным «летающим крылом», а самолёт получил обозначение Но 229.

В конце августа 1943 г. вышел приказ Г. Геринга о постройке двух опытных образцов, победивших в программе «1000-1000-1000». Сборка опытных машин осуществлялась на базе ремонтного завода в Геттингене. Самолёт был выполнен по схеме классического «летающего крыла». Вертикальное оперение отсутствовало, крыло имело один основной лонжерон и один вспомогательный, к которому крепились рулевые поверхности – элероны и закрылки. Помимо этого на крыле имелись рулевые воздушные тормоза. Толщина центроплана была достаточной для размещения в нём пилота, двигателя и шасси, в «бобровом хвосте» на опытных машинах размещался отсек с тормозным парашютом. Комбинированная обшивка представляла собой трёхслойную композицию: два наружных слоя и один внутренний, состоявший из смеси опилок и порошка древесного угля, пропитанного клеем. Древесный уголь должен был сделать самолёт «невидимкой» для радаров. Вооружение состояло из подвешиваемых бомб, двух или четырёх пушек МК 108.

Первый полёт данной машины состоялся 1 марта 1944 г. в Геттингене. При посадке не выпустился тормозной парашют, и лётчик убрал носовое колесо. Машина получила незначительные повреждения, которые были устранены к 23 марта. Самолёт летал ещё два раза 23 марта и 20 апреля, причём в одном из полётов был опробован специально созданный высотный гермокапотом. В феврале 1945 г. в ходе четвёртого полёта случилась катастрофа, в результате которой машина и лётчик-испытатель лейтенант Э. Циллер погибли. Однако, несмотря на неудачи, производство самолёта шло полным ходом, но активное боевое применение этих машин не состоялось из-за нехватки времени и поражения Германии. В апреле 1945 года наступающие части союзников (США) захватили ряд машин, которые были перевезены в США и тщательно изучены.

Анализ конструктивных особенностей самолёта Н IX братьев Хортенов показывает, что они разработали первый в мире самолёт-«невидимку». Все их идеи полностью совпадают с решениями, которые были реализованы в американской технологии и технике «Стелс» (на самолётах F-117A и B-2).

В-третьих, дисковые аппараты или «летающие тарелки». За годы войны в секретных центрах под эгидой СС были разработаны сотни моделей необычных по форме летательных аппаратов. Над их созданием трудились лучшие специалисты Германии, в числе которых: Шуман, Шаубергер, Хабермоль, Мите, Шривер, а также итальянец Беллуццо и др. Все сведения были строго засекречены, а рабочие, в основном это были узники лагерей, после выполнения работы попросту уничтожались – это объясняет скуд-

ность информации об этом «чудо оружии». Эти аппараты можно разделить на четыре основных типа: дископланы (с поршневыми или реактивными двигателями), вертолётёты – диски, аппараты вертикального взлёта и посадки, беспилотные диски.

В начале 1944 г. конструктором Артуром Заком был создан дископлан AS 6, который он представлял собой самолёт с круглым в плане крылом с поршневым двигателем. Испытания проходили в апреле 1944 г. на авиабазе Брандис. Однако зимой 1944/45 гг. AS 6 сгорел во время одного из налетов армады союзных бомбардировщиков.

К концу войны в Германии из-за постоянных налётов авиации союзников сказывалась острая нехватка взлётно-посадочных полос для нормального функционирования люфтваффе. В этих условиях ряд конструкторов обратил свои взоры на создании вертолётётов-дисков, так как они не требовали взлётных полос и способны были действовать с любых типов площадок, как в лесистых, так и горных местностях. Над ними работали: конструктор Г. Фокке, который ещё в 1939 г. предложил конструкцию аппарата, совмещавшую в себе качества самолёта и вертолёта (аппарат представлял собой дископлан), и изобретатель А. Эппом, создавший в конце войны вертолёт-диск «Omega Diskus», который предполагалось использовать в качестве штурмовика.

Создание фантастических аппаратов связано с именами Р. Шривера, К. Хабермоля, Р. Мите, В. Шаубергера и Д. Беллуццо.

Рудольф Шривер с 1940 г. работал лётчиком-испытателем на фирме «Хейнкель» и параллельно занимался разработкой летательных аппаратов. Весной 1941 г. он сконструировал первую модель V1 («V» означало «Versuch» - опытный). Это был аппарат по форме напоминающий крышку, в качестве двигателя использовался электродвигатель или поршневой двигатель. К июню 1942 года модель Шривера уже летала. В 1943 г. конструктор приступил к созданию полноразмерной версии аппарата V 2, затем последовал прототип V3 и V7. В его группу перешёл инженер Клаус Хабермоль, который должен был заниматься новым центробежным турбореактивным двигателем (ТРД). В отличие от обычного осевого ТРД, в котором все элементы двигателя располагаются последовательно (компрессор, камеры сгорания, турбина, реактивное сопло), у центробежного двигателя компрессор вращается непосредственно вокруг кабины лётчика, установленной на оси аппарата. Именно поэтому конструкция могла иметь только одну форму – форму диска или тарелки.

Наиболее фантастическими были аппараты, разрабатывавшиеся по проектам Наупебу и Vriill. Данная программа была переведена в Бреслау из Пенемюнде. Возглавлял проект инженер-конструктор Рихард Мите. Им была создана группа, которая руко-

водством СС летом 1944 г. была переведена в Прагу, чтобы совместно со Шривером создать новый летательный аппарат.

Аппарат *Наупебу* по своей форме напоминал высокую шляпу с тульей. Из разрабатываемых проектов этой серии наибольшие размеры имел *Наупебу-III*, диаметр которого достигал 71 м. Вооружение тоже было серьезное: четыре пушки калибра 110 мм, десять пушек калибра 80 мм и шесть пушек калибра 30 мм.

Виктор Шаубергер, работая над авиационными двигателями в фирмах «Мессершмитт» и «Хейнкель», параллельно занимался изучением природы вихревых потоков. Он пришёл к выводу о том, что возможно создать принципиально новый тип двигателя. Основная идея заключалась в объединении компрессора и колеса турбины в единый узел. Работая, двигатель создавал мини-торнадо, который огибал внутреннюю поверхность его части, попадал во внутренний конус и выбрасывался через сопло. В дальнейшем конструктор был подключён СС к дисковой программе Шривера.

К классу беспилотных аппаратов относились «диски Беллупц» – устройства с реактивными двигателями по краям. Предназначались они для борьбы с бомбардировщиками союзников (аналог зенитной артиллерии) и для уничтожения наземных целей (аналог дальней артиллерии). Некоторые варианты дисков оснащались системой создания электромагнитных помех для радио и навигационной аппаратуры бомбардировщиков. По всей видимости, они создавались по программе *Feuerball* («Огненный шар») и *Kugelblitz* («Шаровая молния»).

После войны все новейшие изобретения Третьего Рейха активно разрабатывались странами - победительницами. Особенно этой техникой заинтересовались военные, все дальнейшие разработки ими были засекречены. Однако за такой скачок немцам пришлось дорого заплатить – «ни одно другое профессиональное сословие Германии не было так обескровлено»⁵.

Вклад немецких учёных в развитие науки и техники был просто уникальным, с позиции того времени проекты были фантастическими, они несли в себе идеи, которые опережали время на целые десятилетия.

¹ См. например: Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер. Тайное сотрудничество. 1922-1933. Неизвестные документы. М., 1992. 384 с.; Советско-германские научные связи времени Веймарской республики. СПб., 2001. 366 с. и др.

² Эрих Шнейдер. Рассвет и упадок германской науки в период второй мировой войны // Итоги Второй Мировой войны. Сб. статей. М., 1957. С. 344.

³ Козьрев М., Козьрев В. Необычное оружие Третьего рейха. М., 2006. С. 10.

⁴ Вальтер Шик, Ингольф Мейер. Секретные проекты истребителей люфтваффе. М., 2001. С. 70.

⁵ Эрих Шнейдер. Рассвет и упадок германской науки в период второй мировой войны. С. 354.