

**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 978-5-04-184105-8

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 остовом немецкого снабжения во Второй мировой войне.

УДК 623.746.5(430)  
ББК 68.53

ISBN 978-5-04-184105-8

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

# Оглавление



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

ша 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 торговли. 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 Ешонек 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 масштабная 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 Фельдвезельте 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 «милитаризированные» 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»

---



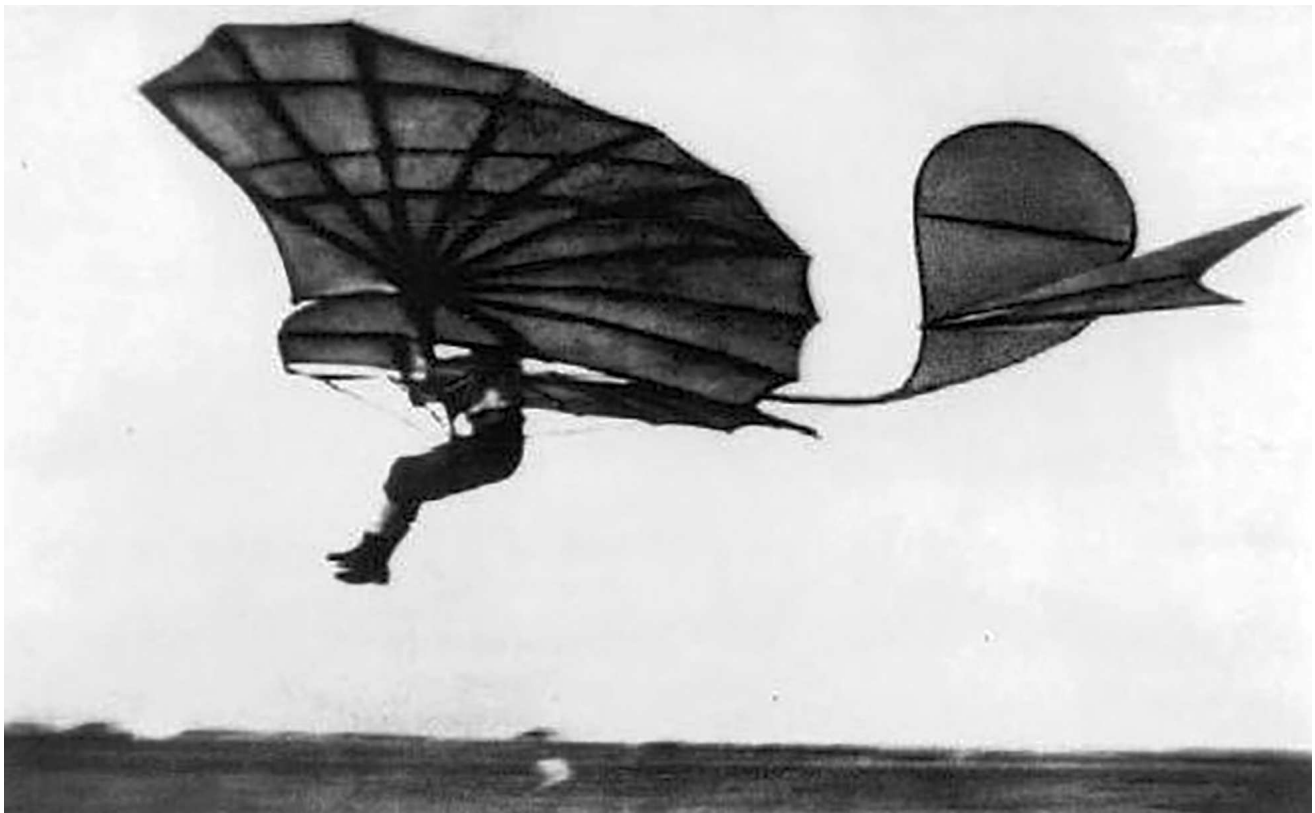
### Затерянная гора

---

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 воздухоплавательного 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