

## ВИЛИ МЕСЕРШМИТ - гениалният авиоконструктор



Преди 100 години във Франкфурт на Майн на 26 юни 1898 г., в семейството на търговеца на вина Фердинанд се ражда Вили-Емил Месершмит. По време на Първата световна война е мобилизиран и служи в минохвъргачна батарея на фронта, а през 1918 г. е изпратен в пилотска школа край Мюнхен.

Първата му конструкторска изява е безмоторник S 10 (1918 г.), с открита конструкция на тялото, а две години по-късно - друг планер-горноплощник, изцяло облечен в плат.

За периода 1922-1929 г. създава оригинални едномоторни самолетни конструкции M 17 (1924 г.), M 18 (1926 г.), M 19 (1927 г.) и M 20 (1928 г.).

По това време в Германския изпитателен институт по въздухоплаване (DVL) Вили Месершмит се запознава с талантливия български студент и бъдещ самолетостроител Цветан Лазаров. Техните контакти продължават дълги години след това.

През 1926 г. фабриките на CRONEIS и на ERNST UDET се присъединяват към тази в BAMBERG под името BFW (Bayerische Flugzeugwerke A.G.).

Оженва се, и тъстът му - виден финансист, му помага да изкупи 88 % от акциите на BFW, а финансовата дотация, осигурена му от Рудолф Хес, го прави главен производител на самолети за Luftwaffe.

По-късно конструира самолетите M 23A, M 23B (1930), M 23C (1931), M 35 (1932 г.), а през 1933 г. от заводите в Аугсбург излиза Vf 108 "Taifun". С този четириместен пътнически самолет с мотор Argus As-10-C с 240 к.с. е поставен височинен рекорд от 9 075 m. Ето какво си спомня професорът по-късно:

"На базата на Vf 108 разработих Vf 109, но с друг профил на крилото - първият ми военен модел. Преминах към производството на военни модели, защото като конструктор на самолети по-лесно сключвах договор за военните, отколкото за цивилните модели (и сега е така!). Въпреки всичко създаването на Vf 109 бе доста забавно. Както всички останали фирми в Германия, бях натоварен да създам самолет според предписанията на Въздушното министерство. След като видях изискванията, си казах: от това не може да стане модерен боен самолет. Ето защо проектирах скоростен бомбардировач и изпратих проекта в Берлин с надпис: С бойния самолет, който си представяте, няма да успеете да стигнете и победите този

скоростен бомбардировач, който може да бъде конструиран и чиито планове ви изпращам."

Вили Месершмит ръководи голям и талантлив колектив специалисти - инж. Рихард Бауер, инж. Хуберт Бауер, инж. Роберт Лусер и д-р инж. Херман Вустер, с които започват работа през 1934 г., а през май 1935 г. е готов първият прототип Bf 109 V1. Летателните и заводски изпитания дават много добри резултати, след което следва серийното му производство.

Пет самолета Bf 109В вземат участие в IV международен авиационен панаир край Цюрих (юли-август 1937 г.), печелейки 4 призови места.

Развитието му продължава до края на войната, като последователно се появяват 10 версии с изключително много модификации (варианти) - с промени на мотора, витлото, предназначението, аеродинамичния прогрес и въоръжението.

Произведени са около 35 000 машини. След войната варианти на Bf 109 се произвеждат в Чехословакия и Испания. През май 1948 г. Израел купува 25 самолета от Чехословакия. Поради голямата му универсалност си е заслужил прозвището "Mädchen fur alles" (момиче за всичко).

Друга гордост на баварската самолетостроителна промишленост е разрушителят Bf 110, който влиза на въоръжение в немската авиация от 1938 г. Има кабина тип "тандем" със заден стрелец. Прототипът му е с два мотора DB 601 - всеки с мощност 1 050 к.с. По-късните версии Bf 110G през 1942 г. са с по-мощни мотори DB 605 (1475 к.с.).

Изстребителният вариант е с две оръдия и 6 картечници и ракети "въздух-въздух", а бомбардировъчният вариант вдига до 2 000 kg бомби. Появяват се варианти на нощен изстребител и на разузнавателен самолет. Произведени са около 6 050 броя.

През 1939 г. започва производството на опитната серия на Bf 209, чиято цел е да направи скокообразно развитие и да вземе всички рекорди в Германия. Самолетът има подобрена аеродинамика, форсиран мотор DB 601ARJ и охладителен (безциркуляционен) радиатор в крилото.

На 26 април 1939 г. летецът изпитател Фриц Вендел поставя рекорд от 755,138 km/h, достигайки предела на витловата тяга. Оказва се, че управлението му е трудно за нормално обучени пилоти, а експлоатацията му на полеви летища - затруднена. До масово производство на Bf 209 не се стига.

На 1 май 1939 г. предприятието "Messerschmitt-AG" в Augsburg е обявено за образцово за отличните постижения в самолетостроенето, дължащи се лично на неговия директор главен конструктор. На проф. Месершмит е присъдено почетното звание "PIONIER DER ARBEIT" и му е връчена златната значка към него (третият удостоен в Германия).

В началото на 1940 г. водещите самолетостроителни фирми в Германия започват трескава дейност по конструиране на супербомбардировач с далечно действие с цел достигане на източния американски бряг.

Конкуренцията провокира създаването на 4 проекта, като и тук най-успешен се оказва проектът на Вили Месершмит (Me 264 - New York). Прототипът Me 264V1 е готов през лятото на 1942 г. с четири мотора JUMO-211. Разчетите предвиждат фантастичната далечина на полета от 15 000 km с 1800 kg бомбен товар или 10 000 km - с 3000 kg бомби. През лятото на 1943 г. се сменя политическата и военна обстановка в света, както и концепцията на RLM за водене на бойни действия с ВВС. До серийно производство не се стига, а приоритет получава проектът на Юнкерс - 6-моторният Ju 390 с по-голям бомбов капацитет.

При подготовката на операция "Seelowe" (Морски лъв) двете самолетостроителни фирми: JUNKERS и MESSERSCHMITT A.G. получават спешна задача за разработката на огромен десантен безмоторник. Отново проектът на Вили Месершмит се оказва по-добър и е приет за нуждите на Luftwaffe под означението Me 321.

Пределът на скоростта на самолет с витлова тяга е достигнат и това дава тласък на развитието на реактивната авиация.

Продължава напрегнатата и изключително отговорна дейност на Вили Месершмит, който си спомня:

"В моите фабрики се построиха два революционни модела - Me 163 и Me 262. Най-напред Me 163 "Komet" бе създаден не от мен, а от проф. Александър Липиш. Той конструираше планери "лятащо крило" (без хоризонтален стабилизатор) и още от 1926 г. проучваше в научен институт устойчивостта и управляемостта им. Липиш искаше да ги изпробва в производството и аз продължих проекта му. Получи се самолет с късо тяло без хоризонтална опашка, така че в задния му край можеше да се вмести ракета. Нямаше мотор - нито витлов, нито реактивен, а истинска ракета, с която бе достигната скоростта на звука".

Първият му полет е на 13 август 1941 г. от летеца изпитател Хайни Дитмар, който по-късно в хоризонтален полет достига скорост 1004 km/h ( $M=0,84$ ) на 3000 m височина. От този ракетен прехващач са произведени 364 самолета за деветте въздушни бази на Германия, "покриващи" основните промишлени центрове. По-късно през 1942 г. е разработен Me 163C, но като съвсем нов тип самолет получава ново означение Me 263. Той е с нов течнореактивен мотор с 2 горивни камери.

Замисляйки създаването на изстребител-преследвач със скорост около 900 km/h, проф. Вили Месершмит представя в RLM своя проект P.1065 с два турбореактивни мотора. За това време той си спомня:

"Идеята дойде не само от мен, но и от други фирми. Още от самото начало това не бе експеримент. Получи се направо боен самолет Me 262. Но той серийно се появи

твърде късно, защото в Берлин не гледаха сериозно на проекта - приличаше им на игра и даже ми забраниха да продължа.

Проблемите ми идваха от омразата, която питаеше към мен секретарят на Въздушното министерство ген. фелдмаршал Милх. Даже ми беше забранил да се обръщам директно към Хитлер и Гьоринг, под заплахата, че ще ме затвори. Затова работех тайно и следователно бавно. Продължих да работя с малък екип и все пак Me 262 се включи в битките, но с 2 години закъснение.

Знаехме, че старите самолети няма да издържат на околосвръзвуката скорост и че е необходима нова конструкция - с нови крила, пролифи и т.н. Това бе началото на реактивните самолети. Все пак достигнахме скорост 870 km/h - грандиозен успех за времето си..."

Общо са произведени 1433 броя от всички модификации, някои от които имат бордови локатори и са били много ефективни при нощни атаки срещу съюзническите бомбардировъчни формации.

Me 262 става първият турбореактивен самолет, участвал в бойни действия.

След войната много самолети Me 262 попадат в ръцете на съюзниците и познатото ни явление "авторско копиране" е в пълен ход. Само Чехословакия го произвежда в непроменен двуместен учебен вариант.

През юни 1942 г. проф. Месершмит възлага на своя колега проф. Фойгт разработката P.1101 на едноместен изстребител с турбореактивен мотор и голяма стреловидност на крилните плоскости и опашката. За да се избегнат недостатъците на стреловидните крила, в проекта се предвижда тя да се променя по време на полета с помощта на хидравлична система.

На 29 април 1945 г. американците завземат заводите и летището в Оберамергау и прототипът Me (P.1101) е плякосан. Така той не полита в Германия, а чак през 1951 г. в Щатите, където произведеният експериментален самолет BEEL-X5 е точно негово копие. Самият професор Месершмит е заловен от съюзниците, съден и оправдан. От 1952 г. работи в заводите HISPANO - SUIZA (в Испания). През 1963 г. се завръща в Западна Германия и реституира всички свои заводи, основавайки концерна MBW (Messerschmitt-Volkow-Blohm G.m.b.H.). В него се произвеждат бойни, транспортни и пътнически самолети, а с подизпълнители се сглобяват хеликоптери, сателитни и транспортни системи, съоръжения за морски дейности и други.

Професор Вили Месершмит почива на 80-годишна възраст на 15 септември 1978 г. след тежка операция в една мюнхенска болница.

Създаването и експериментирането на всички негови модели са свързани с много труд, отговорности и безсънни нощи, но и с много удовлетворение.

С боен устрем, висок професионализъм и най-вече с патриотизъм през 1943-1944 г. и българските летци с невероятна стръв и мъжка настойчивост гонеха и сваляха с прославените си "Месери" враговете, защитавайки скъпото ни българско небе.

Самолетите на WILLY MESSERSCHMITT покриха с неувяхваща бойна слава крилете както на Германия, така и на България.

Поклон пред паметта му и забележителната му творческа дейност!

*Автор: Христо Златанов*

**Авиоклуб КРИЛЕ - Брой 7, 1998 г.**

<http://web.hit.bg/aviation/history/messerschmitt/index.html>