

# Мир ТЕХНИКИ

для детей

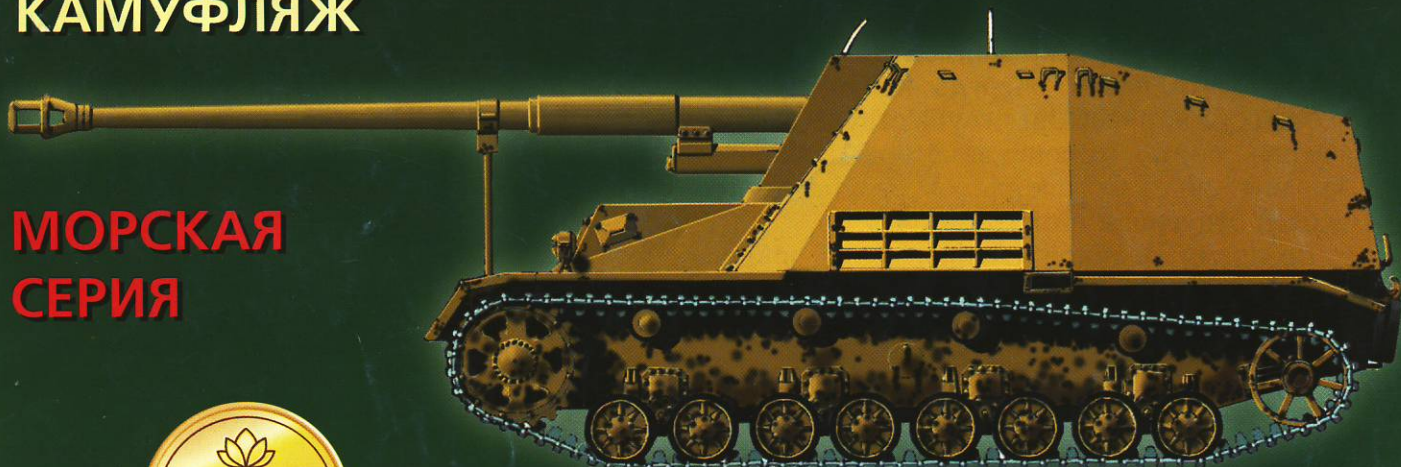
3. 2007

МИР АВИАЦИИ



КАМУФЛЯЖ

МОРСКАЯ  
СЕРИЯ



БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ



# ХИТРОСТИ МАСКИРОВКИ

Часть 2

(Начало в № 2/2007 г.)

## ВЫДАЙ СЕБЯ ЗА ДРУГОГО

В предыдущем номере нашего журнала мы начали рассказ о защитной окраске военной техники, позволяющей спрятать на фоне местности танки, корабли и боевые самолеты.

Но есть еще один старинный способ избежать неожиданной атаки противника. Если тебя обнаружили, то надо, по крайней мере, ввести врага в заблуждение. Самое простое – выдать себя за другого.

Подобный способ защитной окраски широко применяется в живой природе. Так, некоторые виды тропических мух имеют полосатую черно-желтую окраску. Внешне они очень похожи на ос. Это заставляет насекомыхоядных птиц быть осторожными и не трогать этих совершенно неопасных насекомых.

Можно привести несколько иной пример. Живет в тропических морях небольшая безобидная рыбка, называемая спинорогом. Если мельком взглянуть на нее, то можно очень даже испугаться. Нет, не самой рыбки, а ее огромной пасти. Так и кажется, что она вот-вот откусит тебе палец. И лишь приглядевшись, замечаешь, что никакой пасти у этой рыбки нет. Просто маленький ротик. А страшная пасть, оказывается, всего лишь «дорисована» линией более темных чешуек.

Такой природный метод маскировки (выдавать себя за другого) стал очень эффективным и в военном деле.

Находчивые моряки применяли его еще несколько веков тому назад. К примеру, пираты часто маскировались под мирных купцов, а те, в свою очередь, на бортах торговых судов рисовали несуществующие пушечные порты, хорошо заметные издали. Грозный вид такого корабля говорил сам за себя и отпугивал пиратов.

Во время Великой Отечественной войны



*Нарисованные орудийные порты на борту российского барка "Крузенштерн" – дань старой морской традиции*

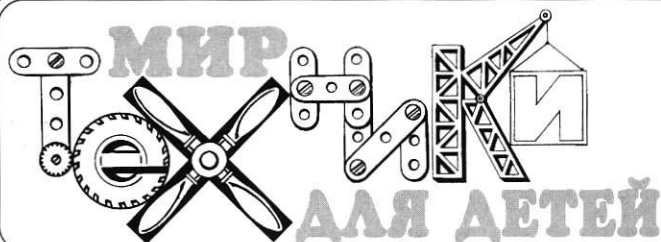
наши моряки, отправляясь в разведку, не только перекрашивали свои катера под немецкие, но порой даже устанавливали на палубе бутафорные надстройки, характерные для немецких кораблей.

Интересный метод маскировки на море использовали в годы Второй мировой войны японцы. Так, на абсолютно ровной взлетной палубе японского авианосца «Сорю» более темной краской были нарисованы надстройки и орудийные башни с пушками. С воздуха этот авианосец воспринимался как большой пушечный корабль – крейсер или линкор.

Подобные методы маскировки использовали не только моряки, но и танкисты.

Вот один из примеров...

В конце Второй мировой войны немцами



Детский познавательный журнал  
март 2007 года

Зарегистрирован в Комитете по печати РФ  
Свидетельство № 019101 от 15 июля 1999 г.  
Главный редактор: **Виктор Бакурский**  
Редколлегия: Михаил Муратов, Михаил Никольский,  
Александр Левин, Вячеслав Шпаковский, Андрей Фирсов, Арон Шенс.  
Почтовый адрес редакции: 109144, Москва,  
А/Я-10. Тел. (495) 654-09-81, факс 941-51-84.  
Отпечатано в типографии "Альт Консуд": г. Москва,  
ул. Фотиевой, д.12, кор.3. Подписано в печать 26.02.2007 г. Тираж 3500 экз.

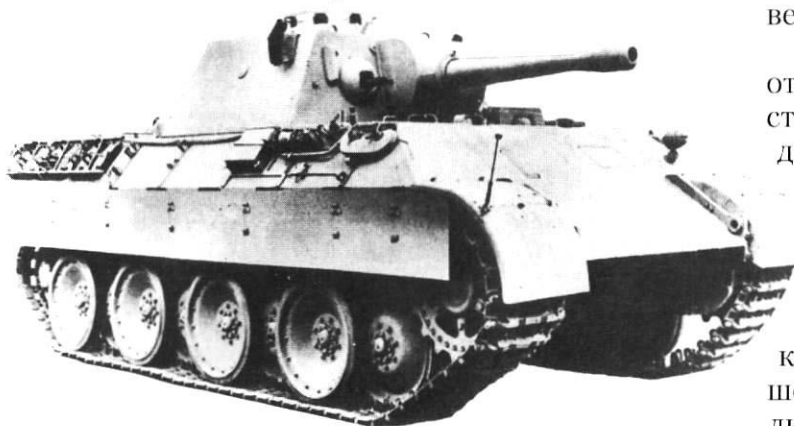
был разработан так называемый передовой наводчик артиллерийского огня. Фактически это был подвижный командный пункт, созданный на базе тяжелого танка «Пантера», с которого осуществлялось управление боем. В этом танке располагалась мощная радиостанция, системы наблюдения, включавшие оптические дальномеры и выдвижной перископ, планшетный столик и прочие «аксессуары», необходимые военачальнику. Вот только для пушки места уже не оставалось.

Естественно, что во время боя командный пункт является самой важной целью для противника. Его уничтожение – залог победы.

И вот, для того чтобы не позволить вражеским артиллеристам выделить самоходный штаб среди обычных линейных танков, немцы прикрепили к неподвижной башне деревянный ствол. Простое, но весьма эффективное решение.

Думаете, эта хитрость родилась на пустом месте?

Ничего подобного. Оказывается, с самого начала Второй мировой войны таким же образом немцы маскировали свои командирские танки «Панцер III».



*Немецкая машина артиллерийских наблюдателей на базе танка "Пантера" с фальшивой деревянной пушкой*



*Командирский танк "Панцер III". Пушка – всего лишь макет*



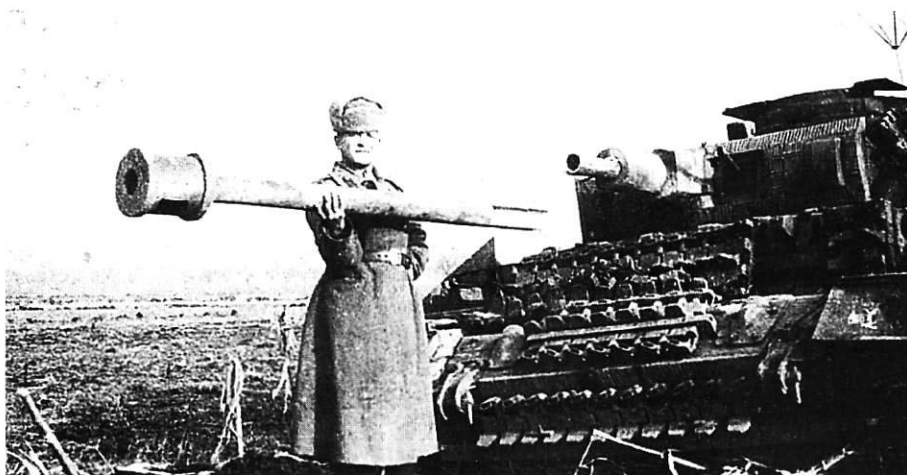
*Японский авианосец "Сорю" с нарисованной "тенью" орудийных башен и надстроек, характерных для линкора*

Дело в том, что в танковых подразделениях «панцерваффе» управлению боем придавалось очень большое значение. Командир танкового батальона никогда не лез вперед «на боевом коне». Он всегда выбирал хорошую позицию, обеспечивающую отличный обзор поля боя, и по радиации отдавал приказы командирам линейных танков (видимо, немцы перед войной внимательно смотрели советский фильм «Чапаев»).

Главным отличием командирских танков от линейных было наличие второй радиостанции и дополнительных приборов наблюдения. А еще рядом с командиром, как правило, находился специально подготовленный офицер управления – начальник штаба.

Но так как в тесной башне танка места для нормальной работы мобильного командного пункта было очень мало, башенное орудие, как правило, демонтировали и устанавливали вместо него пулемет. Башню при этом вообще намертво приваривали к корпусу.

А для того чтобы командирские «тройки»



*Советский солдат с отбитым деревянным стволом германского командирского танка*

не выделялись среди других танков батальона, их маскировали прямо на заводе – приваривали к неподвижной башне кусок водопроводной трубы.

Кстати, за годы войны немцы выпустили порядка двухсот таких машин.

Наши танкисты в годы войны также использовали не менее эффективный способ маскировки. На ствол башенного орудия они насаживали самое обычное ведро. В темноте оно напоминало дульный тормоз германских танковых орудий, и немцы принимали наши танки за свои. Так наши танкисты вырывались из окружения, а также наносили по немцам неожиданные удары в ходе ночной разведки боем.

Как это ни покажется странным, но обмануть противника, выдав себя за другого, можно даже в небе.

Довольно хорошо известен такой факт...

В начальный период Великой Отечественной войны наши бронированные самолеты-штурмовики Ил-2 несли ощутимые потери от огня германских истребителей. А все дело в том, что одноместные «Илы» не имели оборонительного вооружения. Асы люфтваффе легко подходили к нашим самолетам сзади и расстреливали их буквально в упор.

Со временем все штурмовики Ил-2 начали выпускаться в двухместном варианте. На самолете появился воздушный стрелок, который защищал заднюю полусферу с помощью крупнокалиберного пулемета.

Тяжелая пуля калибра 12,7 мм легко пробивала бронестекла германских истребителей, выводила из строя их двигатели. В результате немцы перестали наглеть и уже с большой опаской атаковали «Илы» сверху сзади.

В то же время в строевых частях еще оставалось немало одноместных штурмовиков. И тогда техники самолетов Ил-2 начали ус-

танавливать за кабиной пилота обычные палки или обрезки водопроводных труб. В воздушном бою немцы принимали эти палки за стволы пулеметов и уже не решались приближаться к, в общем-то, практически безоружному самолету.

В свою очередь художники-декораторы люфтваффе тоже «засветились» одним весьма удачным приемом...

Как известно, немцы в годы Второй мировой войны имели на вооружении неплохие двухмоторные бомбардировщики Юнкерс Ju-88А. Их характерной особенностью была пол-



*Немецкий бомбардировщик Ju 88А*



*Тяжелый истребитель Ju 88С*

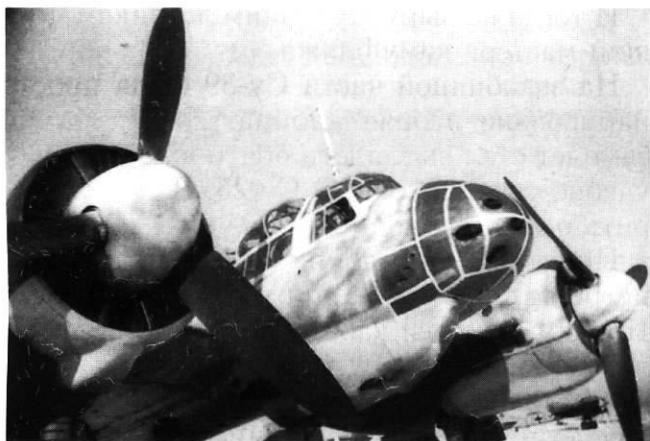


постью остекленная носовая часть фюзеляжа.

На базе этого бомбардировщика были сделаны также тяжелые истребители-перехватчики Ju-88С. Они были вооружены пушками и пулеметами, установленными как раз в носу. Остекление, естественно, пришлось убрать.

Конечно, драться с истребителями противника эти тяжелые самолеты не могли, но вот для вражеских бомбардировщиков они представляли смертельную опасность.

В годы войны было немало случаев, когда группы бомбардировщиков противоборствующих сторон встречались в воздухе. При этом они, как правило, расходились встречными курсами, ибо каждая группа шла выполнять свою боевую задачу. Да и не могли бомбардировщики атаковать друг друга. Их пулеметное вооружение предусматривало ведение исключительно оборонительного огня и, в основном, было направлено в заднюю полусферу. Ведь именно с хвоста нападали вражеские перехватчики.



*Ju 88С с накрашенным остеклением носа, делающим его похожим на бомбардировщик*



*Нарисованный округлый киль бомбардировщика Ju 88А на квадратном киле истребителя Ju 88G*



*Учебно-боевой двухместный Су-25УБ*



*Одноместный штурмовик Су-39 с нарисованной второй кабиной*

Но если встречи с обычными Ju 88А проходили без боевого соприкосновения, то появление таких самолетов, как Ju 88С, не сулило бомбардировщикам ничего хорошего. Эти необычные «юнкерсы» шли на сближение и неожиданно открывали по бомбовозам шквальный огонь из носовых пушек и пулеметов.

Неудивительно, что вскоре слух о «неправильных» германских «юнкерсах» разошелся по всем фронтам. Теперь, завидев «юнкерсы» с непрозрачным носом, пилоты бомбардировщиков предпочитали поскорее ретироваться. Догнать их тяжелые германские перехватчики не могли.

И тогда немцы пошли на хитрость. Они стали рисовать на металлическом носу перехватчиков стеклянную кабину. И экипажи самолетов противника опять начали принимать немецкие перехватчики за вроде бы неопасные бомбовозы.

Чуть позже на вооружении люфтваффе появились более мощные и скоростные перехватчики Ju-88G. Внешне они отличались от своих предшественников тем, что их вертикальное оперение было увеличено и имело прямоугольную форму. Желая замаскировать новые перехватчики под старые самолеты, немцы стали так раскрашивать хвост

**Истребитель-бомбардировщик МиГ-27  
с нарисованной второй кабиной**



ты своих «юнкеров», что они получились похожими на машины ранних модификаций.

Подобный метод обманной маскировки широко используется в авиации и в наши дни. Вот характерный пример...

Все вы, ребята, наверное, знаете самолет-штурмовик Су-25. Это отличная боевая машина для работы над полем боя. Су-25 — очень простой маневренный самолет, обладающий хорошей боевой живучестью и несущий разнообразное вооружение. Над полем боя Су-25 применяется практически так же, как и штурмовики Ил-2 в годы Великой Отечественной войны. Летчик визуально обнаруживает цели и атакует их с помощью бомб и неуправляемых ракет или же расстреливает из мощной 30-мм пушки.

Выпускался на базе Су-25 и двухместный учебный самолет. Он отличается от штурмовика еще одной кабиной для летчика-инструктора. Для лучшего обзора кабина инструктора горбом возвышается над передней кабиной курсанта.

В ходе модернизации наши конструкторы оснастили Су-25 новейшими электронными системами. Это позволило пускать с этого самолета высокоточные управляемые ракеты, что превратило его в очень удачный противотанковый самолет. Новая боевая

машина получила наименование Су-39.

Внешне этот одноместный самолет был чем-то похож на учебную машину. Ведь все его электронные системы и дополнительный топливный бак были размещены за кабиной пилота в большом «горбу».

Когда первые Су-39 проходили испытания, наши специалисты не очень-то хотели, чтобы о новом самолете сразу же узнали зарубежные «друзья», разглядывая снимки, сделанные со спутников-шпионов.

И тогда на выручку нашим летчикам пришли мастера камуфляжа.

На закабинной части Су-39 была просто нарисована вторая кабина. Даже вблизи самолет стал выглядеть почти как обычный учебно-тренировочный Су-25. Что уж говорить о спутниках?

Иногда вторая кабина изображалась и на истребителях-бомбардировщиках МиГ-27. Причем в задней кабине даже рисовали голову летчика-инструктора в защитном шлеме. Для спутника-разведчика — обычная двухместная учебная машина.

Наибольшее развитие боевая «обманная» маскировка получила на флоте.

В самом начале статьи мы уже упоминали о некоторых методах введения противника в заблуждение. Но все же самые активные работы в этой области начались тогда, когда на море стали «править бал» подводные лодки. Именно тогда морякам требовалось любой ценой обмануть командира вражеской субмарины, наблюдавшего за целью в перископ.

В принципе, сделать это было не так уж сложно. Ведь смотреть из подводной лодки через перископ, слегка выступающий над водой, — совсем не то, что разглядывать противника в мощный бинокль, стоя на выском мостике крейсера или линкора.

Вот один из примеров...

Как известно, минные тральщики не толь-



*Пример маскировки минного заградителя: мины на палубе этого корабля закрывают разрезанными пополам бочками*



ко разминировали фарватеры, но и сами ставили мины. Отличить тральщик от других боевых кораблей было несложно. Ведь на его корме, где размещались устройства для сброса глубинных бомб, не было орудийных башен, характерных, к примеру, для крейсера.

И вот иногда вся кормовая часть тральщика прикрывалась фальшивым полотняным бортом, на котором рисовались орудийные башни или торпедные аппараты. Подводники ошибочно принимали такой корабль за крейсер или эсминец. Они начинали сближение с «престижной» целью, готовясь к торпедной атаке... И неожиданно наткнулись на поставленные перед самым их носом подводные мины.

Но все же самыми изощренными методами обманного камуфляжа славились так называемые суда-ловушки, появившиеся в Великобритании в период Первой мировой войны.

Это были специализированные охотники за подводными лодками.

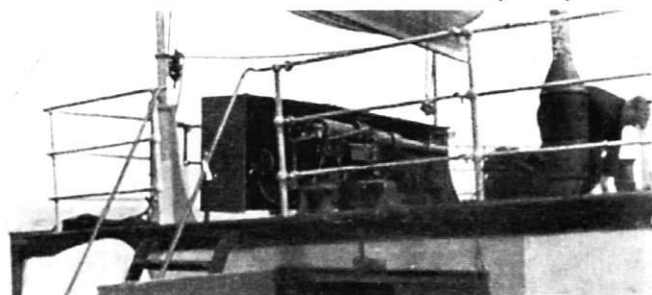
«Ловушки» были маленькими, но хорошо



*Американский танк М10*



*Пример маскировки под противника – с помощью фальшивого борта башни и нарисованных белых звезд германская "Пантера" стала похожей на М10. Такие "фальшивые М10" немцы планировали использовать для специальных операций в тылу противника.*



*Пушка на палубе судна-ловушки со стороны моря закрыта щитом*



*Щит сброшен, пушка готова открыть огонь*

вооруженными судами, замаскированными под мирных купцов или рыбаков. Их задачей было заставить германских подводников всплыть и приблизиться как можно ближе. А затем в дело вступала артиллерия.

А все дело в том, что немецкие подводники, осуществляя блокаду Англии, топили все попадающиеся им суда без разбора – даже маленькие каботажные суда и рыбацкие траулеры.

Вот только тратить на такую «мелюзгу» бесценные торпеды подводникам было жалко. Торпеды немцы берегли для крейсеров, линкоров и крупных транспортных судов.

Обычно немцы, обнаружив какой-нибудь сейнер, всплывали неподалеку от намеченной жертвы и расстреливали беззащитное суденышко из пушек и пулеметов.

И вдруг германские подлодки стали гибнуть одна за другой. Оказалось, что они сами становились добычей судов-ловушек.

Как только подводная лодка всплывала, на судне-ловушке откидывались бутафорные борта, за которыми скрывались скорострельные орудия, и по вражеской субмарине открывался шквальный огонь.

Иногда пушки прятались внутри ящиков, стоящих на палубах, иногда были замаскированы внутри надстроек.

Экипажи судов-ловушек часто разыгрывали перед немцами настоящий спектакль – «группа паники» спускала шлюпку и от-



*Американский легкий танк "Шеридан" – самый популярный объект переделок*



*Танк "Шеридан", имитирующий наш Т-72*

плывала от якобы тонущего корабля. А в это время артиллеристы, оставшиеся на борту, готовились встретить неприятеля огнем.

Узнав о появлении судов-ловушек, германские подводники стали куда более осторожными. Они начали более внимательно осматривать противника с безопасного расстояния и атаковали из надводного положения лишь в том случае, когда были абсолютно уверены в том, что это действительно торговое или рыболовное судно.

Но и англичане не сидели сложа руки. «Ловушки» маскировались так, что на них уже невозможно было обнаружить никакого вооружения. К примеру, новая хитрость заключалась в том, что англичане стали делать бутафорные спасательные шлюпки, которые мгновенно раскрывались, словно скорлупки ореха, освобождая спрятанные внутри них орудия, готовые для стрельбы.

Суда-ловушки, появившиеся в годы Первой мировой войны, использовались и в период Второй мировой.

В настоящее время методы маскировки, делающие тот или иной образец боевой техники похожим на противника, очень широко используются в ходе военных учений.

Кажется, что может быть проще, чем раскрасить свой собственный самолет или танк под самолет или танк противника.

Так часто поступают кинематографисты. Нарисовали, к примеру, на спортивном Як-50 фашистские кресты вместо красных звезд – вот вам и Фокке-Вульф-190. Для большинства кинозрителей – сгодится.

С военными сложнее. Летчиков и танкистов нужно учить воевать в более реальных условиях. На технике вероятного противника должны быть нанесены не только опознавательные знаки. Она должна быть похожа на танк или самолет вероятного врага. Ведь в реальном бою никаких звезд или крестов наводчик орудия или противотанковой ра-



*Этот "Шеридан" изображает российскую зенитную установку "Шилка"*



*... а этот – боевую машину пехоты БМП-1*

кетной установки на вражеской бронетехнике не разглядит. Наводчик должен уметь узнать танк противника по его силуэту. То же самое касается и летчиков-истребителей.

И на какие только хитрости не идут специалисты по маскировке. С помощью обычной фанеры они так видоизменяют собственные танки, что их почти не отличишь от танков вероятного противника. Для проведения учений это отличный вариант

Известны также случаи, когда американцы своим транспортным вертолетам приделывали длинные бутафорные носы, характерные для российских боевых вертолетов Ми-24.

А вот для скоростных самолетов такой ме-



тод изменения внешнего вида не годится. Ведь любая «надстройка» приводит к нарушению аэродинамики. В данном случае остается лишь один способ маскировки – окраска.

Так, в годы «Холодной войны» американ-



*Российский вертолет Ми-24*



*Американский вертолет S-55. Внешне ничего похожего на Ми-24*



*А это S-55, уже замаскированный под Ми-24*

цы для обучения своих пилотов-истребителей специально содержали эскадрилью так называемых «агрессоров». Это были штурмовики и истребители американских ВВС, покрашенные как советские самолеты и несущие на крыльях красные звезды. В принципе, американские А-4 и F-5 издалека действительно несколько напоминали наш МиГ-21

А вот японцам было чуть посложнее. Находящиеся на вооружении сил самообороны «фантомы» американского производства с «МиГаами» не спутал бы даже ребенок. И тогда японцы просто нарисовали на белом пузе «Фантома» черный МиГ-21. Как говорится, дешево и сердито.

Когда в нашей стране появился новый истребитель МиГ-29, американцы быстро подметили его характерные черты. В первую очередь это касалось косых подкрыльевых воздухозаборников двигателей, скошенных законцовок килей, а также дополнительных щелевых воздухозаборников-решеток, расположенных на верхней поверхности наплывов крыла. Подобные щели американцы тут же нарисовали на своих F-18 из состава авиагруппы «агрессоров». Не забыли они перекрасить кили и крылья своих самолетов, чтобы визуально сделать их более похожими на МиГ-29.

Внешне самолет F-18 буквально преобразился и в воздухе стал действительно похожим на МиГ-29.

*(Продолжение следует)*

**Американский истребитель F-18 "Хорнет", покрашенный под МиГ-29. Нарисован даже новый контур крыла**



**МиГ-29**

## «ЛЕТАЮЩИЕ КРЕПОСТИ» В БОЯХ



Ребята, в прошлом номере нашего журнала мы начали рассказ о дальнем бомбардировщике периода Второй мировой войны В-17 «Летающая крепость».

Напомним, что эти самолеты использовались, в основном, для нанесения массированных бомбовых ударов по промышленным районам Германии, причем в дневное время.

Естественно, в таких полетах соединения «крепостей» попадали под плотный огонь германских зенитных батарей и подвергались яростным атакам вражеских истребителей.

Нападение немецких перехватчиков для экипажей бомбардировщиков было особенно страшно. Ведь в полете на максимальную дальность «летающие крепости» шли без истребительного прикрытия — имеющиеся в то время истребители не обладали достаточной дальностью полета и лишь «проводжали» своих подопечных до границ Рейха и встречали их на обратном пути.

От неминуемого разгрома «летающих кре-

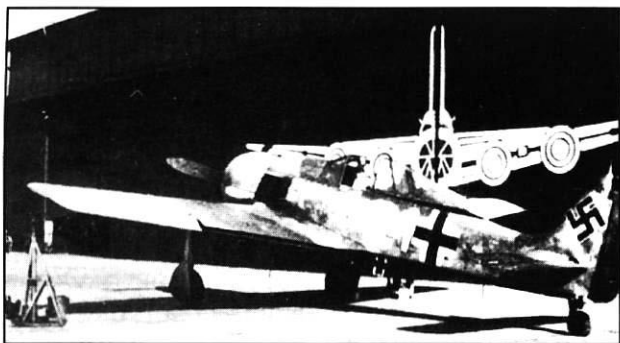
постей» спасала лишь их хорошая боевая живучесть и мощнейшее оборонительное вооружение, состоящее из десятка крупнокалиберных пулетов. К тому же бомбардировщики шли в плотном строю, как минимум по 18 машин в «коробке», а одна боевая группа состояла из трех «коробок». Так что по любому приближающемуся истребителю противника открывали огонь даже не десятки, а сотни пулеметов. Сбить «Летающую крепость» было непросто.

Когда немецкие летчики-истребители в августе 1942 года впервые встретились в воздушных боях с «летающими крепостями», они испытали самый настоящий шок. Эти огромные самолеты казались заколдованными. Они совершенно не собирались гореть и падать, как это происходило со всеми другими бомбардировщиками — русскими и британскими. Наоборот, эти летающие монстры своим пулеметным огнем сами сбили несколько германских истребителей.

Строй бомбардировочной группы







*Силуэт В-17 на ангаре – наглядное пособие для оценки дистанции до цели*



*Драматический момент воздушного боя – Fw 190 атакует "крепость". Виден пожар центропланных баков на В-17*

Почему так произошло?

Во-первых, немцы впервые столкнулись с бомбардировщиками, оборонительное вооружение которых состояло не из обычных пулеметов винтовочного калибра, а из пулеметов калибра 12,7 мм. Тяжелая пуля не просто делала дырку в тонкой дюралевой обшивке, а могла пробить бронестекло, вывести из строя двигатель.

Во-вторых, американские пулеметы «Браунинг» имели большую эффективную дальность стрельбы, чем 20-мм пушки и 7,92-мм пулеметы, установленные на германских истребителях.

Если до этого немцы безбоязненно подходили к вражеским бомбардировщикам на 200-300 метров и расстреливали их чуть ли не в упор, то теперь приходилось подбираться к бомбовозам сквозь плотную завесу раскаленного свинца.

А подлетать близко к В-17 было попросту страшно. Огромный самолет уже закрывал собой полнеба, а надо было подойти еще ближе.

Вот как описывал свой первый бой с В-17 один из немецких пилотов: «Захожу в хвост. Объект атаки становится все крупнее и крупнее. Огонь открыл рановато – боялся врезаться в «ворота сарая». Никогда прежде я не охотился на такую дичь – размах крыла 40 метров!

Я подошел ближе, сосредоточив огонь на

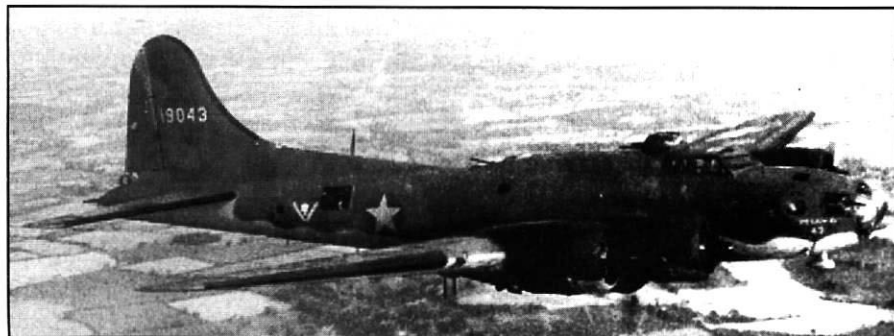
двигателях левого крыла. Жму на гашетку. От крыла начинают лететь куски обшивки, но самолет продолжает лететь, словно ничего не произошло. Атакую еще и еще. Только после третьей очереди мотор загорелся».

А вот что писал в своем письме другу известный ас, командир истребительной эскадры Ганс Филипп, переброшенный на отражение налетов «крепостей» с Восточного фронта: «Ты не можешь представить себе, насколько здесь тяжело. Можно драться с двадцатью русскими истребителями или даже с двадцатью «Спитфайрами», это даже возбуждает, потом можно и пошутить. Но когда атакуешь строй из сорока «крепостей», перед глазами вмиг проносятся яркой вспышкой все твои последние грехи. С такими ощущениями мне все тяжелее посылать в бой своих летчиков...».

Командование люфтваффе не знало что и делать. Целый месяц лучшие аналитики опрашивали летчиков-истребителей и рассматривали все возможные варианты атак. И в итоге пришли к выводу, что бить «летающие крепости» нужно в лоб. Ведь спереди у самолета не было брони, оборонительная мощь была минимальна, к тому же под огонь попадали пилоты.

23 ноября 1942 года немецкие асы впервые применили новый тактический прием и сразу же сбили четыре «крепости».

Правда, так бить В-17 могли далеко не все летчики. Выяснилось, что в ходе лобовой ата-



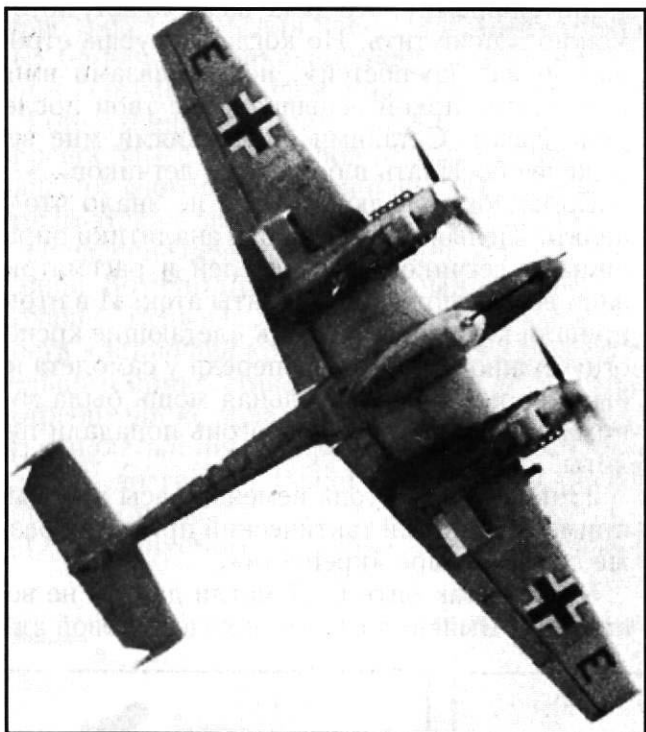
*Лидер первого боевого рейда американских В-17 в Европе 17 августа 1942 г.*



*Fw 190 без крыла – крупнокалиберная пуля взорвала боезапас крыльевой пушки*



*Немецкий истребитель Fw 190 в лобовой атаке на B-17*



*Под фюзеляжем истребителя Bf 110 видна мощная 37-мм пушка – это давало немецким летчикам возможность расстреливать "крепости" с большой дистанции*

ки самолеты сближались со скоростью 900 км/ч и пилот среднего уровня подготовки просто не успевал поймать бомбардировщик в прицел. Когда «Крепость» начинала стремительно «расти» в сетке прицела, летчик-истреби-

тель думал уже не об открытии огня, а о том, как бы увернуться от несущегося на него воздушного гиганта.

Тогда немцы стали атаковать крепости в лоб четверками истребителей. Каждую четверку возглавлял опытный летчик-ас. Молодые же пилоты следовали за ним и повторяли все его действия. Такой удар, казалось, был неотразим. Правда, удар получался разовым. Уворачиваясь от бомбардировщика, летчики истребительной группы выходили из атаки кто куда, лишь бы побыстрее выскочить из зоны поражения бортовых пулеметов «крепостей». Они теряли друг друга и не могли вновь собраться в мощный кулак.

Ответом на эти действия германских истребителей стало усиление оборонительного вооружения B-17. Сначала к единственному носовому пулемету добавились еще два, установленных в специальных выступах по бокам кабины штурмана, а затем на все «Крепости» начали ставить носовую дистанционно управляемую двухпулеметную турель – ту самую, что до этого опробовали на летающем крейсере YB-40, о котором говорилось в предыдущем номере.

Этой турелью в ходе воздушного боя управлял бомбардир. Штурман самолета также не сидел без дела. Он вел огонь по приближающемуся противнику из бортового пулемета. Мало того, верхний стрелок, развернув свою башню, также встречал противника огнем двух пулеметов. Если немцы атаковали спереди-снизу, то по ним из своего прозрачного «шарика» открывал огонь еще и нижний стрелок.

При этом не следует забывать, что по приближающимся истребителям открывали огонь разом стрелки всех «крепостей». Потери истребителей люфтваффе вновь возросли.

Но фашисты вскоре придумали новые способы борьбы с «летающими крепостями».

Во-первых, они начали широко использовать тяжелые двухмоторные истребители-перехватчики Мессершмитт Bf 110 и Me-410, вооруженные мощными 37-мм, 50-мм и даже 57-мм пушками. Такие самолеты спокойно подходили сзади к группе бомбардировщиков и с больших дистанций расстреливали огромные четырехмоторные машины, оставаясь вне зоны поражения их бортовых пулеметов.

Кроме этого немцы начали широко использовать ракетное оружие.

Конечно, никаких управляемых ракет в то время еще не было. Но на вооружении германских сухопутных войск имелись реактивные пятиствольные минометы Nb.W.42. Они, так же как и наши «Катюши», стреляли реактивными снарядами. Только снаряды «катюш» сходили с рельсовых направляющих, а герман-

ские реактивные мины стартовали из труб диаметром 21 см. При этом каждая из них весила чуть более 100 кг и несла в себе 10 кг взрывчатки.

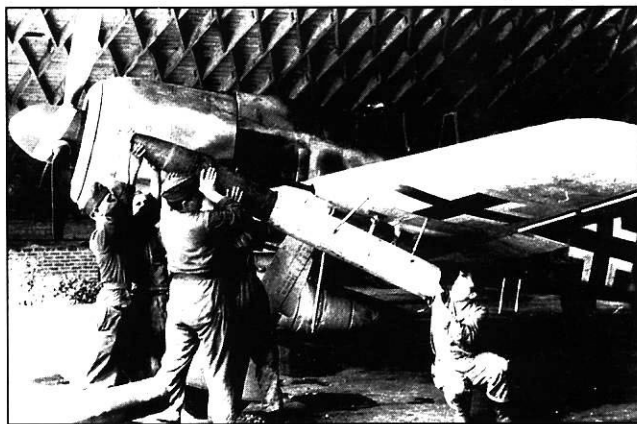
Вот немцы и решили использовать это «чудо-оружие» на своих истребителях. Обычно по одной трубе с реактивной миной внутри подвешивали под правую и левую консоль истребителей Мессершмитт Vf 109, Vf 110 и Фокке-Вульф FW 190. При этом сами немцы прозвали это грозное оружие «печными трубами». Стрелять такими импровизированными ракетами можно было с расстояния в 1000 – 1200 метров.

Конечно, всем было ясно, что неуправляемый сухопутный снаряд, предназначенный для стрельбы по площадным целям, не очень-то подходит для точных ударов по летящим самолетам. Но «крепости» как раз и летали плотными сомкнутыми радами. Вроде бы получалась воздушная площадная цель.

Новоявленное ракетное оружие уже с середины 1943 года стало применяться в воздушных боях, а самолеты-ракетоносцы получили прозвище «разрушители строя». Их главной задачей было не сбивать бомбардировщики, а разгонять их во все стороны, ломать боевой порядок «коробки». А уж после этого обычные истребители начинали терзать одиночные самолеты.

Вот как описывали немцы одну из подобных атак: «Наши истребители догоняют соединение «летающих крепостей». Сегодня под крыльями «мессершмиттов» подвешены по две «печных трубы». На дистанции 800 метров они зависают за хвостом следующих сомкнутым боевым порядком бомбардировщиков и атакуют их.

Выпустив облака дыма, от самолетов отделяются ракеты, и почти все – не долетают. Но две из них попадают в цель – вражеские самолеты буквально разрывает на части».



*Подготовка "ракетоносца" к боевому вылету*

Вскоре среди летчиков-ракетчиков появились свои асы. Так обер-фельдфебель Ганс Лаун умудрился сбить неуправляемыми снарядами аж пять «летающих крепостей».

Лето 1943 года стало губительным для тяжелых бомбардировщиков. Их сбивали уже десятками. К примеру, 17 августа во время рейда на шарикоподшипниковые заводы Швейнфурта американцы в один день потеряли сразу 60 «летающих крепостей»! Потери немцев – всего один пилот.

Но радость фашистов была недолгой. Американцы и не думали отступать. Они с каждым днем наращивали свои силы. Самолетостроительные заводы выпускали тяжелые бомбардировщики тысячами, и они тут же отправлялись на фронт. И если в 1942 году в рейды на Германию «летающие крепости» ходили десятками, то к концу 1943 года – уже сотнями.

Постепенно рос и боевой дух американских летчиков. Пример показал экипаж самолета с собственным именем «Мемфис белл» (красотка из Мемфиса). В то время в американской бомбардировочной авиации существовало правило, согласно которому нужно было совершить 25 боевых вылетов, после чего война для



*B-17 дотянул до своей базы после поражения осколками ракеты, запущенной с немецкого истребителя*



летчиков заканчивалась – можно было отправляться домой.

Так вот, экипаж «Мемфис белл» первым отработал положенную программу и собственным примером показал всем остальным, что можно пройти через весь ужас воздушной войны и остаться невредимым.

Кстати, в память о храбром экипаже «Мемфис белл» впоследствии был снят замечательный художественный фильм, который так и называется – «Мемфис белл». Это один из лучших фильмов про авиацию.

Впоследствии в 8-й воздушной армии появились и другие легендарные самолеты. Многие из них отработали даже не один срок. Так, В-17 с собственным названием «Лондон эвенджер» (Лондонский мститель) участвовал в 100 боевых вылетах. К концу войны в частях имелись самолеты, которые летали на бомбежку по 130-150 раз!

А еще на помощь «летающим крепостям» прибыли новейшие американские дальние истребители сопровождения. Сначала это были тяжелые и неповоротливые «Лайтнинги» и «Тандерболты», которые лишь отгоняли вражеские перехватчики заградительным огнем, но вскоре в Европе появились легендарные «Мустанги».

«Мустанги» не только сопровождали «Летающие крепости» до самого Берлина и обратно. По своим летно-техническим характеристикам они превосходили все известные германские истребители. Особенно от них доставалось тихоходным «ракетоносцам» и тяжелым пушечным двухмоторным перехватчикам, не отличавшимся высокой скоростью и маневренностью.

Битва в небе Германии вступила в новую фазу. Американские бомбардировщики под защитой истребителей начали совершать чуть ли не ежедневные рутинные налеты на Германию.

Немцы, в свою очередь, стягивали в войска

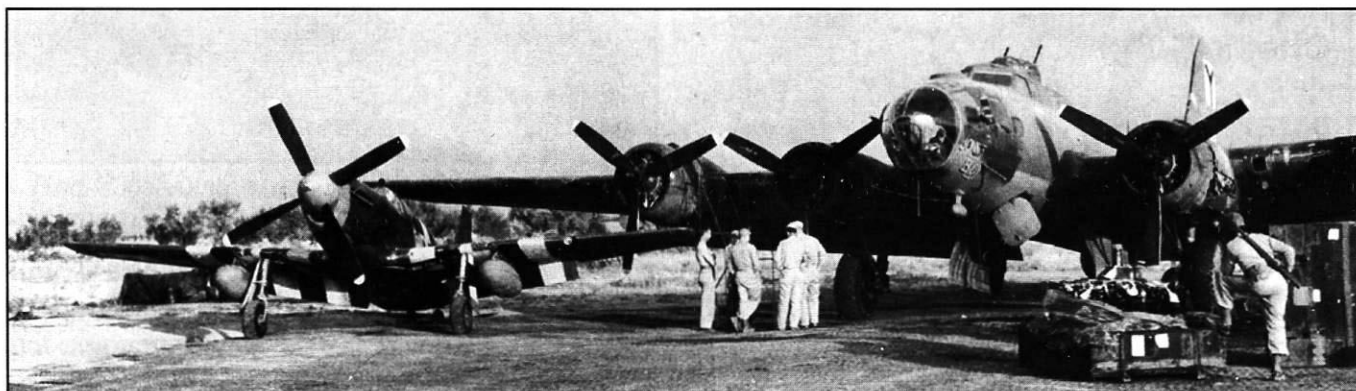


*Экипаж бомбардировщика В 17F "Мемфис белл" – первого самолета, завершившего "тур" в 25 боевых вылетах*

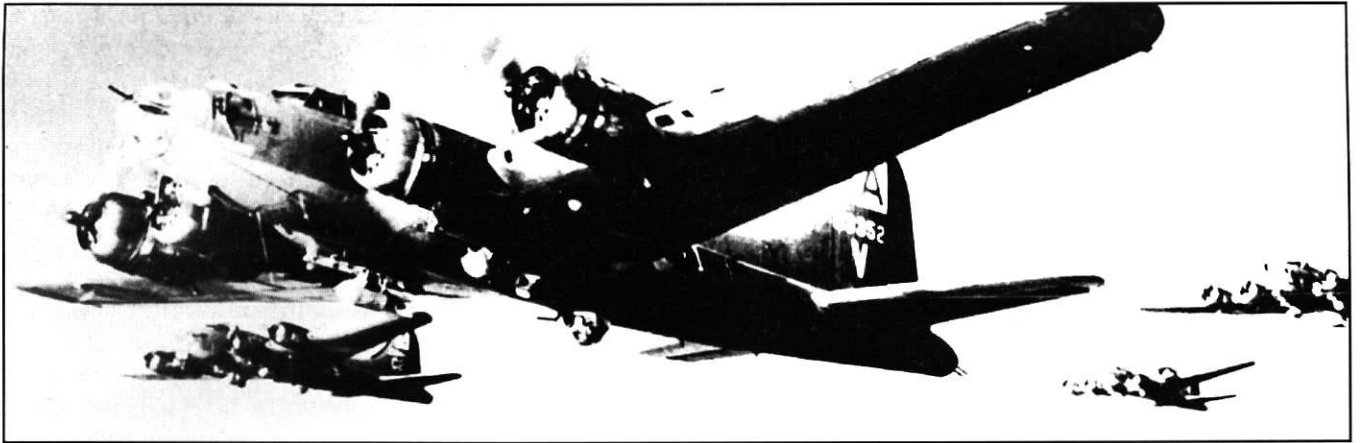
противовоздушной обороны все имеющиеся силы и даже перебрасывали истребители с Восточного фронта. Воздушные бои превратились в грандиозные воздушные сражения.

Но победа в этих сражениях все равно была за американцами по той лишь причине, что они производили самолетов больше, чем успевали сбивать немцы. Каждый день «летающие крепости» разрушали все новые и новые заводы, склады, железнодорожные станции, порты. Да что там заводы, В-17 стирали с лица земли целые города! Во время войны американцы совершенно не думали о мирных жителях. Какие могут быть мирные жители в Германии? Да все горожане работают на военных заводах. А раз так – бомби их всех...

Германский народ в это время часто вспоминал хвастливые речи рейхсминистра авиации Германа Геринга, который в начале войны заявил, что люфтваффе настолько сильны и непобедимы, что ни одна бомба никогда не упадет на ее территорию. Теперь на Третий



*"Большой друг" и "маленький друг". Радикальное решение проблемы безопасности "крепостей" стало возможным после обеспечения их эскортом истребителей "Мустанг", имеющих большую дальность полета*



*Над Германией В-17 с внешней подвеской сверхмощных бомб*

Рейх сыпались тысячи тонн бомб.

Геринг бесновался. Он требовал от летчиков-истребителей сбивать каждый день не 20, а 80 «летающих крепостей».

Показателен также один из изданных им приказов: «Если на самолете закончится боекомплект или откажет оружие, летчик обязан таранить бомбардировщик противника. Каждый летчик-истребитель, совершивший посадку на исправном самолете и не добившийся результата в воздушном бою, будет предан суду военного трибунала...»

А положение для Германии становилось все сложнее.

С сентября 1943 г. заводы в США перешли на выпуск модификации В-17G. Это был самый массовый вариант «Летающей крепости». Таких машин построили 8680 экземпляров. «Борода» стала стандартной для самолетов всех трех заводов. Вскоре пулеметные установки правого борта сдвинули вперед, чтобы стрелки не мешали друг другу. Теперь люки были закрыты прозрачными панелями, а пулеметные стволы проходили через вырезы в них — стрелкам стало теплее.

На последних сериях ввели новую хвостовую турель «Чейенн» с большими секторами обстрела и более удобным размещением стрелка. Теперь он не стоял на коленях, просунув руки к пулеметам сквозь прорезы в бронеплите, а сидел в кресле, прикрытый бронестенкой и бронестеклом. А еще у кормового стрелка появился отличный рефлекторный прицел, а не просто кольцо с мушкой.

Не забыли и про боезапас. Если на старых машинах он составлял порядка четырех тысяч патронов, то теперь В-17G имели на борту целый арсенал — около шести тысяч патронов к крупнокалиберным пулеметам.

Огневая мощь машины стала столь велика, что на последних сериях пулемет у радиста сняли как излишний, а в самом конце войны из состава экипажа убрали одного из борто-

вых стрелков. Оставшийся стрелок должен был попеременно стрелять из правого и из левого пулемета в зависимости от того, с какой стороны появлялся вражеский истребитель. Впрочем, вражеские истребители в 1945 году надо было еще поискать.

Самооборона В-17G была весьма эффективна: по официальным данным, на 1000 боевых вылетов «крепостей» приходилось 23 сбитых истребителя противника, в то время как у многих других бомбардировщиков — только 3. Экипажи «крепостей» любили хвастать, что сбивли больше немецких самолетов, чем все американские летчики-истребители вместе взятые.

Говоря о бомбардировочных возможностях В-17 стоит отметить то факт, что на некоторых машинах ставили английский радиолокационный бомбовый прицел Н2Х (американцы называли его «Микки»), антенна которого монтировалась в обтекателе на месте нижней шаровой турели. Такой прицел позволял бомбить, находясь над облаками. Вскоре в США наладили производство «Микки» и начали ставить их на бомбардировщики. Такие машины с ноября 1943 года использовались как лидеры соединений «Крепостей». Все остальные бомбардировщики, даже не видя цели, просто высыпали бомбы по команде лидера.

Нормальная бомбовая нагрузка «крепостей» последних серий была доведена до четырех тонн. А если предстояло действовать по близко расположенным целям, то В-17G мог взять и все девять тонн!

Конечно, из-за возросшего взлетного веса В-17G летали медленнее своих предшественников. Так, если В-17Е и F развивали максимальную скорость до 480 км/ч, то В-17G еле-еле выходил на 460 км/ч. Но в условиях полного господства в воздухе англо-американской авиации это уже не имело никакого значения. К тому же понятие «максимальная скорость» для В-17 было не главным показателем. В ходе боевых вылетов соединения «крепостей» летали с



*Специальный "штурмовой" Fw 190 с дополнительным бронированием. На снимке самолет майора Вальтера Даля, сбившего 36 "летающих крепостей"*

крейсерской скоростью порядка 300-350 км/ч.

B-17G появились в воздушных армиях в конце 1943 г., а в начале 1944 г. они уже стали основным типом американского тяжелого бомбардировщика на европейском театре боевых действий. Старые машины модификаций E и F переводили в транспортные и штабные; несколько экземпляров, причудливо раскрашенных «в полоску» и даже «в горошек», использовали американские части в Англии в качестве своеобразных «летающих вешек» при формировании больших соединений бомбардировщиков. Да, теперь без таких машин было уже не обойтись. Крепости действовали крупными соединениями по 300-400 машин под сильным прикрытием истребителей дальнего действия.

Немецким истребителям становилось все труднее и труднее прорываться к бомбардировщикам. Но все равно они, вместе с зенитчиками, наносили американцам серьезные потери, сбивая в среднем по 60 «крепостей» в неделю. При этом «фрицы» постоянно придумывали новые способы ведения боев.

Так, в самом начале 1944 года экипажи «крепостей» столкнулись с необычными «фоккерами». Эти самолеты, несмотря на плотный

заградительный огонь, подходили к бомбардировщикам чуть ли не вплотную и открывали убийственный огонь с малых дистанций. Тут уж промахнуться было невозможно. Иногда германские летчики-истребители, расстреляв весь боезапас, осознанно шли на таран. Но это вовсе не означало, что германские пилоты тупо выполняли idiotские приказы Геринга.

Оказывается, это действовало штурмовое подразделение майора Ганса Корнатцки, летающее на специальных забронированных самолетах FW 190. И служили в нем одни лишь добровольцы. Такой героизм немецких пилотов во многом был спровоцирован самими же американцами. Он стал ответом на варварские бомбардировки германских городов. Ежедневная гибель тысяч ни в чем не повинных женщин и детей вызывала у германских солдат и офицеров лютую ненависть к «воздушным пиратам».

В то же время стоит отметить тот факт, что ничего общего с японскими отрядами камикадзе здесь не было. Группа Корнатцки формировалась вовсе не как подразделение смертников. Сюда принимались лучшие пилоты люфтваффе, прекрасно владеющие самолетом, обладающие крепкими нервами и умеющие принимать верное решение.

Впрочем, успех этого подразделения был скоротечен. Бронированные истребители-штурмовики оказались слишком тяжелыми. Они потеряли былую маневренность и скорость. Вот если бы такие самолеты появились год назад, когда «крепости» летали без истребительного прикрытия, это, наверное, дало бы результаты. Но теперь тяжелые перехватчики сами оказались в роли жертвы – их быстро перебили вездесущие «Мустанги».

Тогда на базе экспериментального подразделения Корнатцки была сформирована новая авиагруппа, в которую вошли 70 летчиков-добровольцев. Группа была вооружена еще более

**"Крепость" после тарана немецким истребителем "тянет" на базу**

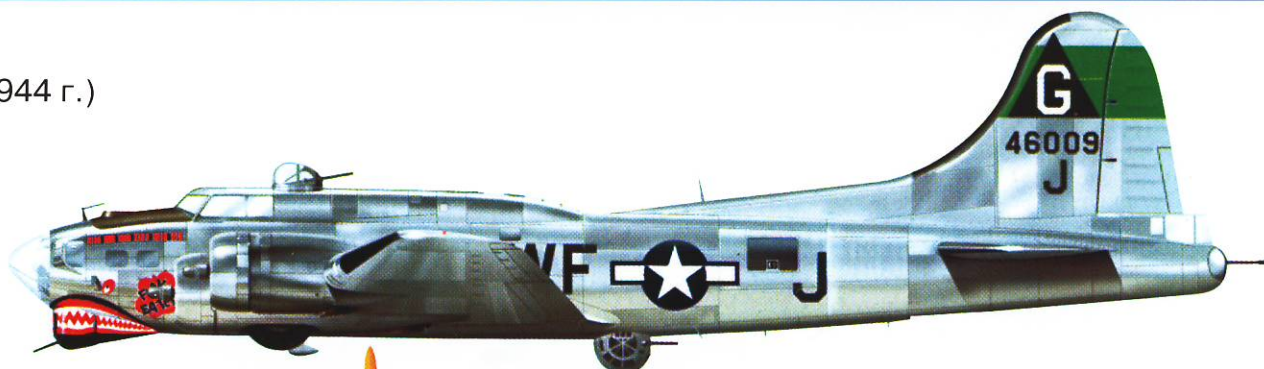




Боинг В-17Г «Летающая крепость»



В-17 Г (1944 г.)



В-17 Г (1945 г.)











Боинг В-17F «Летающая крепость»

Рисунок А.Жирнова



Германский тяжелый истребитель Юнкерс Ju 88 С, на носовой части фюзеляжа которого нарисовано остекление, характерное для бомбардировщика



Истребитель-перехватчик Ju 88 G, киль которого имитирует вертикальное оперение машин ранних модификаций



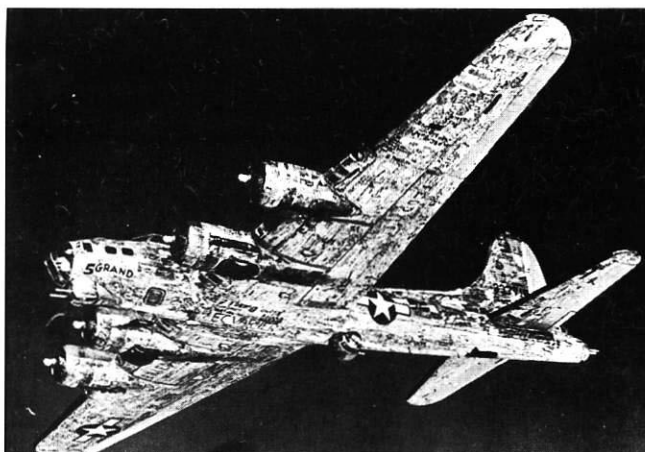
Американский истребитель F-18, раскрашенный под МиГ-29. Обратите внимание на боковые скошенные воздухозаборники, нарисованные на борту его фюзеляжа



Американский истребитель F-14, раскрашенный под Су-30







*Знаменитая "Большая пятерка" – 5000-й экземпляр В-17 с автографами 35 000 рабочих завода, выпускавших "летающие крепости". В таком виде самолет совершил 78 боевых вылетов*

мощными бронированными истребителями FW 190, вооруженными новыми 30-мм пушками. Попаданий трех снарядов было достаточно для того, чтобы сбить тяжелый бомбардировщик. 7 июля 1944 года летчики штурмовой группы участвовали в отражении налета 1100 американских бомбардировщиков и сбили около тридцати «крепостей». Правда, действовали они уже под прикрытием скоростных истребителей Мессершмитт Вf 109, связывающих боем американские истребители прикрытия.

Американцы же, как обычно, на новую тактику немцев ответили проверенным способом – увеличили количество истребителей прикрытия. При этом американские истребители не просто сопровождали колонны бомбовозов, а уходили далеко вперед, «вычищая» все небо перед своими подопечными.

Но невзирая на потери, штурмовые атаки против тяжелых американских бомбардировщиков продолжались до самого 1945 года. Их отчаянные действия вызывали у экипажей «крепостей» неподдельный страх.

В июне 1944 года англо-американские войска высадились в Нормандии. Началось наземное наступление на Германию. Это очень здорово помогло экипажам «летающих крепостей». Ведь теперь истребительные эскадрильи с территории Великобритании перебазировались во Францию. В небе Германии сразу же появилось большое количество маневренных английских истребителей «Спитфайр» и штурмовиков «Тайфун». Началось планомерное уничтожение германских истребителей как в воздухе, так и на земле. Экипажи «крепостей» вздохнули с облегчением.

С этого момента американцы перестали покрывать самолеты маскировочной окраской. В 1944 году «крепости» выходили из цехов свер-

кая серебристым дюралем. Прятаться в воздухе было уже не от кого. Наоборот, в боевых подразделениях самолеты стали раскрашивать наподобие попугаев. «Крепости» пестрели желтыми, красными, синими и зелеными хвостами и законцовками крыльев.

Такой «антикамуфляж» позволял экипажам лучше ориентироваться в воздухе и выдерживать строй в ходе массированных налетов на Германию. Ведь в плотном строю сотен самолетов беспорядок, приводящий к столкновениям, был страшнее вражеских истребителей.

В июне 1944 г. американские соединения перешли к новой тактике. По согласованию с командованием Красной Армии в Полтаве, Миргороде и Пирятине были организованы американские авиабазы, обеспечивающие так называемые «челночные операции».

Дело в том, что с увеличением дальности полета бомбовая нагрузка В-17 (как и любого другого бомбардировщика) резко падала. Вместо бомб машина вынуждена была брать больше топлива. Поэтому цели в Восточной Германии, Венгрии, Польше являлись практически недоступными для эффективных налетов с воздуха. Советский Союз же практически не имел тяжелых бомбардировщиков.

Учитывая это, было достигнуто соглашение об использовании американцами баз на нашей территории. Планировалось, что «крепости» вместе с прикрывающими их «мустангами» стартуют со своих баз в Англии и Италии, отбомбятся по целям и продолжат свой путь на Украину. Там их дозаправят, подвезут новые бомбы и отправят назад. Первый такой рейд американцы совершили 6 июня 1944 года. Всего в подобных рейдах участвовали более 500 «летающих крепостей», которые сбросили на немцев 2000 тонн бомб.

«Челночные операции» продолжались до конца сентября 1944 года, пока немцы не обнаружили и не разбомбили ночью аэродром под Полтавой в тот момент, когда на нем сидели американские бомбардировщики. Тогда сгорело до полусотни «крепостей».

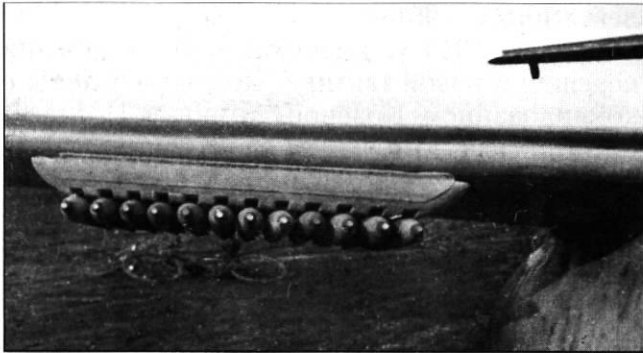
Впрочем, для американцев это не стало большой потерей. Экипажи, уехавшие с аэродрома отдыхать, не пострадали, а самолетов у союзников хватало. В августе 1944 г. количество имеющихся в строю В-17 было максимальным за всю войну – почти 4600 машин.

В это время завод фирмы «Боинг» вообще прекратил выпуск «летающих крепостей». Два оставшихся завода и так справлялись с планами поставок самолетов в действующую армию.

Казалось, бояться было больше некого. Однако победное настроение янки подпортили новейшие германские реактивные истребите-



*Реактивный истребитель Me 262*



*Ракеты R4M под крылом Me 262*

ли Мессершмитт Me-262.

Эти самолеты, оснащенные двумя реактивными двигателями, появились на фронте в конце 1944 года. Сначала реактивные машины использовались разрозненно, в основном как разведчики и скоростные бомбардировщики. Но постепенно, с ростом серийного производства, появилась возможность формировать подразделения истребителей-перехватчиков. Весной 1945 года Me-262 стали активно использоваться для перехвата соединений «летающих крепостей».

Для «летающих крепостей» Me-262 оказались смертельно опасными противниками.

Во-первых, эти самолеты летали со скоростью порядка 850 км/ч и легко отрывались от истребителей сопровождения.

Во-вторых, Me-262 имели очень мощное вооружение. Идя в атаку, они сначала выпускали 24 ракеты R4M, подвешенные под крылом, а затем открывали огонь из четырех 30-мм пушек.

Ракеты R4M – это вам не те сухопутные стокилограммовые реактивные мины, что применялись немцами в 1943 году. На сей раз это были специальные авиационные ракеты, предназначенные для воздушного боя. Они весили всего 4 кг, зато летали со сверхзвуковой скоростью и несли полкило мощнейшей взрывчатки.

Интересно, что их баллистические характеристики были такими же, что и у 30-мм снарядов авиационных пушек. Поэтому в бою летчик использовал единый прицел, позволя-

ющий ему одинаково успешно как стрелять ракетами, так и вести огонь из пушек.

Впервые ракеты R4M были применены против «летающих крепостей» 18 марта 1945 года. Эффект был потрясающим – при прямом попадании В-17 разваливался на куски. В тот день реактивные ракетоносцы сбили 13 американских самолетов. На следующий день – еще четыре.

31 марта реактивные перехватчики сбили два десятка британских тяжелых бомбардировщика. И эта бойня продолжалась почти до самого конца войны.

Даже без ракетного вооружения истребитель Me-262 представлял собой грозную силу. Залп его четырех пушек не выдерживал ни один самолет. Некоторые летчики умудрялись в одном бою сбивать две, а то и три «летающие крепости».

Применение нового оружия подняло боевой дух германских летчиков. Однако изменить что-либо в ходе войны реактивные перехватчики попросту не успели. Германия пала под ударами сухопутных войск Красной Армии. Несколько десятков новеньких реактивных истребителей разных типов и 10 000 изготовленных для них ракет R4M остались неиспользованными.

К тому же американцы нашли эффективный способ борьбы с реактивными самолетами люфтваффе. Они просто не давали им возможность взлететь.

А все дело в том, что весной 1945 года все германские аэродромы находились в зоне досягаемости истребителей и штурмовиков союзников, и непрерывно подвергались яростным налетам. Штурмовики бомбили взлетно-посадочные полосы, не давая немцам взлететь. В остальное время аэродромы блокировали «мустанги» и «спитфайры», сбивая реактивные «мессера» на режиме взлета и посадки, пока те еще не успевали набрать скорость.

Битву за небо Германии люфтваффе проиграли.

А «летающие крепости» благополучно завершили войну. При этом В-17 стал одним из самых массовых самолетов в мире. Всего же за годы войны было построено 14 тысяч таких бомбардировщиков.

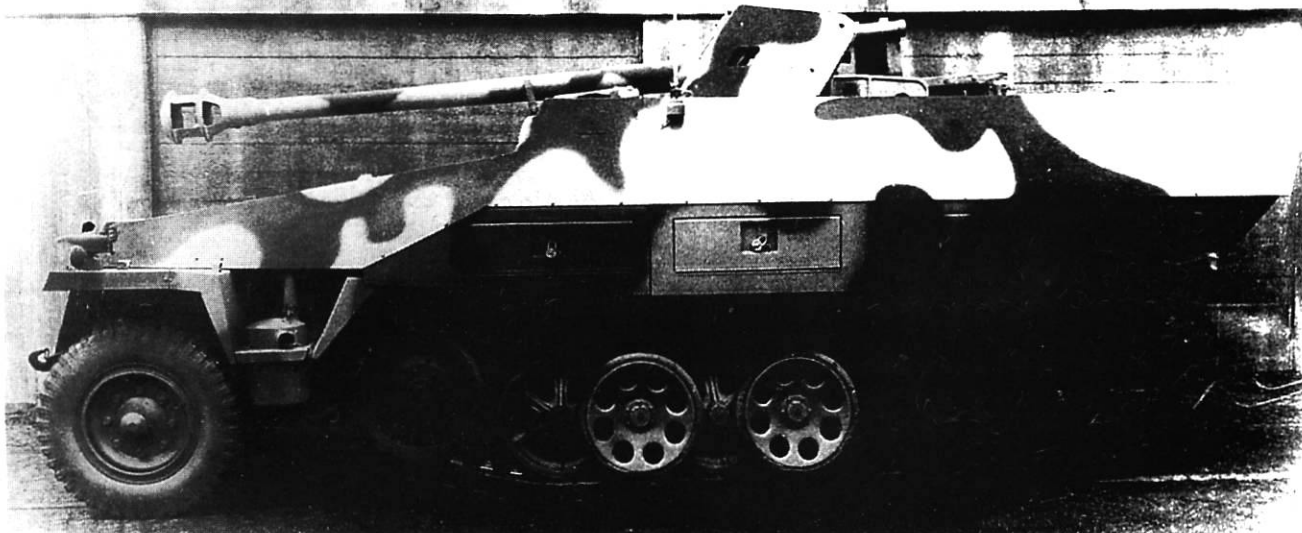
Популярность бомбардировщика В-17 вполне заслужена. Этот надежный, прочный, эффективный в бою самолет вынес на себе всю тяжесть Второй мировой войны до последнего ее дня. Немало «крепостей» сегодня стоит в музеях. Многие самолеты, отреставрированные энтузиастами, даже продолжают летать на воздушных шоу и авиапарадах, являясь как бы живыми памятниками ушедшей эпохи.

*(Продолжение следует)*



БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ

# ОХОТНИКИ ЗА ТАНКАМИ



*Пример вынужденной импровизации – противотанковая 75-мм пушка PaK-40, установленная на бронетранспортере Sd Kfz 251. Такие боевые машины, в условиях катастрофической нехватки танков, выпускались в 1944 году по личному распоряжению Гитлера*

## ИМПРОВИЗАЦИИ

Ребята, в февральском номере журнала мы рассказали вам о специальных противотанковых артиллерийских самоходных установках германской армии времен Второй мировой войны, которые так и назы-

вались – истребители танков (по-немецки – панцерягеры). В 1944 году панцерягеры получили наименование «Мардер», что в переводе на русский язык означает «куница». «Куницы» стали неплохими помощника-



*Тягач BN-9 с трофейной советской пушкой Ф-22 в Северной Африке (выпущено 9 шт.).*

*На что только немцы не пытались ставить противотанковые пушки: на грузовики, полугусеничные и колесные бронетранспортеры. Многие эти машины были построены всего в нескольких экземплярах, другие выпускались серийно... Но достигнуть успеха им было не суждено.*

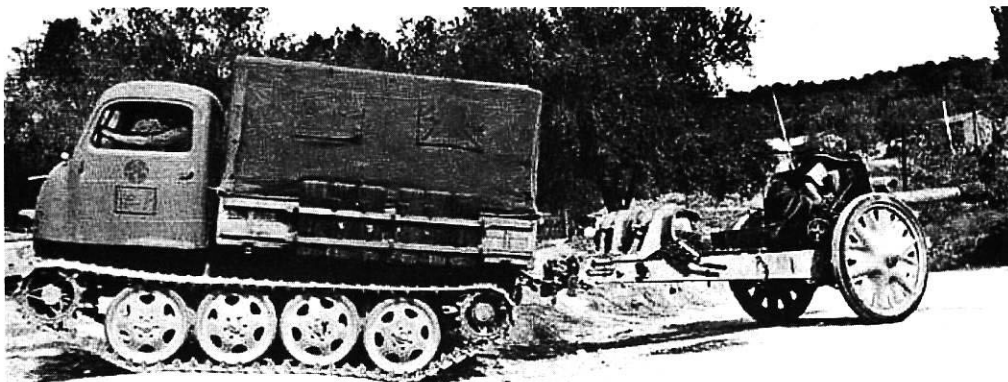


*Бронеавтомобиль SdKfz 234 с противотанковой пушкой PaK 40. Построено 89 шт.*

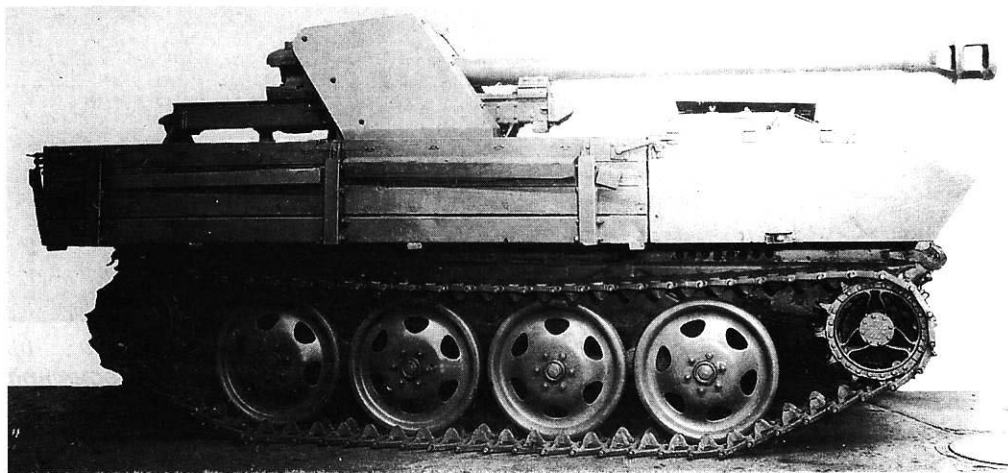


*Легкий гусеничный трактор-тягач RS «Ост», ставший основой для самоходной противотанковой пушки «Ост».*

*Кстати, после войны в нашей стране на базе этого тягача был создан весьма неплохой трелевочный трактор, предназначенный для работ на лесоповале*



*Самоходная артиллерийская противотанковая установка «Ост» с 75-мм пушкой PaK-40*



ми на поле боя для «тигров» и «пантер».

Выпускались они на базе различных легких танков, а потому делились на разные типы.

Впрочем, в годы войны, особенно после того как Красная Армия перешла в наступление, немцы ставили свои противотанковые орудия на все, что попадалось под руку, даже на колесно-гусеничные тягачи и тракторы. Некоторые боевые машины появлялись в единичных экземплярах, другие выпускались малыми сериями, а были и такие, что их строили в массовом количестве.

Конечно, о всех истребителях танков рассказать в журнальной статье не получится, но все же о некоторых наиболее интересных образцах бронетехники с «противотанковым уклоном» мы сегодня поговорим...

Многим нашим читателям, наверное, известно, что во время обороны Одессы от гитлеровских войск защитники города делали импровизированные танки на базе обычных гусеничных тракторов. Назывались эти танки «НИ» что означало «На испуг».

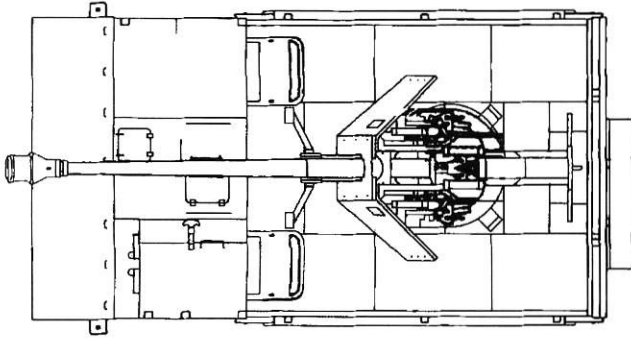
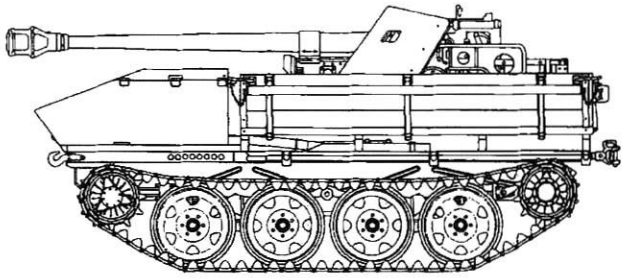
Так вот, в 1943 году немцы сделали нечто похожее, выпустив на одном из австрийских заводов 60 необычных противотанко-



вых самоходок. Это были легкие тракторы-тягачи, в кузове которых устанавливали противотанковые пушки PaK 40 калибра 75 мм. Артиллерийский расчет этого импровизированного истребителя танков вообще не имел брони и прикрывался щитом самой пушки. И лишь водитель, сидевший в носовой части корпуса, был защищен тонкой 5-мм броней, которая могла спасти разве что от камней и pistolетных пуль.

Впрочем, даже это утверждение о бронезащите весьма сомнительно. Все дело в том, что часть самоходок была выпущена с бронированием водителя всего лишь по пояс.

Вы можете себе представить бронемотоцикл? Вот здесь аналогичный случай.



*Схема самоходной противотанковой пушки «Ост». Ее полное официальное название выглядело так: 7,5см PaK40/4 auf Raupenschlepper «Ost»*

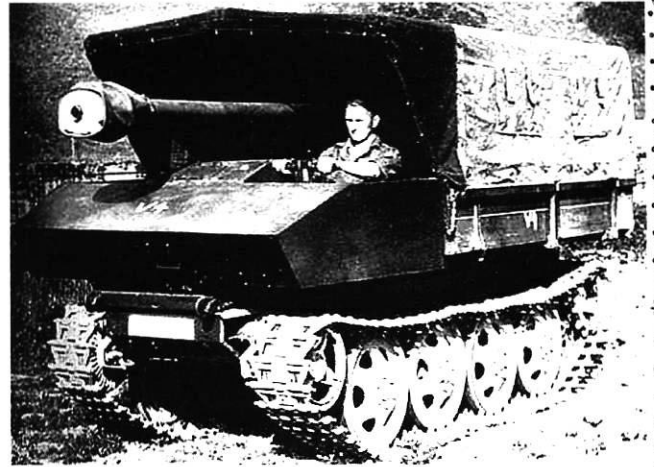
В германской армии эти легкие пятитонные противотанковые самоходки получили наименование «Ост». Передвигались они очень медленно, развивая по дороге скорость не более 17 км/ч (у «мардеров» скорость движения была все-таки 40 км/ч), но по танкам стреляли не хуже всех прочих самоходок, вооруженных аналогичными пушками.

Ясное дело, что стреляли «осты» до тех пор, пока по ним самим не открывался ответный огонь.

Не обладая достаточной подвижностью и бронезащитой даже по сравнению с «мардерами», «осты» фактически являлись одно-разовым оружием. Выпустив несколько сна-



*«Ост» в боевом положении. Борты кузова откиннуты. Получилась ровная площадка для работы артиллерийского расчета*



*Противотанковая САУ «Ост» с защитным брезентовым тентом*

рядов по вражеским танкам, экипажу «Оста» оставалось либо погибнуть, продолжая бой, либо спастись бегством.

Как уже говорилось ранее, для борьбы с тяжелыми танками противника немцы использовали мощные 88-мм противотанковые пушки PaK-43. Противостоять снаряду этой пушки не могла броня ни одного танка в мире. И все бы хорошо, да весила противотанковая пушка PaK-43 аж 4 тонны! Не всякий тягач был способен ее буксировать. Да и толку от нее на поле боя оказалось не так уж много. Если танки противника обходили орудие сбоку, то его расчет был просто не в силах быстро развернуть такую махину.

Неудивительно, что подобные пушки гитлеровцы попытались установить на самоходное шасси. Так появились танки-истребители «Фердинанд» и «Ягдпантера». Это были тяжелые, хорошо бронированные машины, созданные на базе тяжелых танков, которых в армии Германии и так не хватало. Построить большое количество подобных машин промышленность Третьего рейха была



*Артиллерийский расчет самоходки «Ост» ведет огонь. Обратите внимание, что экипаж практически ничем не прикрыт от огня противника*





*Самоходная установка «Насхорн» выделялась среди других истребителей танков огромными размерами. Ее высота составляла 3 метра! Это превращало «Насхорн» в отличную мишень. Поэтому использовать данную самоходку в открытом бою не имело смысла. Экипажу рекомендовалось вести огонь по наступающим вражеским танкам только из укрытия*

не в силах.

Выход виделся в том, чтобы установить PaK-43 на какое-нибудь менее дефицитное шасси. Правда, ничего подходящего для столь тяжелого орудия, обладавшего очень сильной отдачей, не нашлось. Пришлось конструкторам фирмы «Алкетт» разрабатывать новую ходовую часть на основе элементов средних танков «Панцер III» и «Панцер IV».

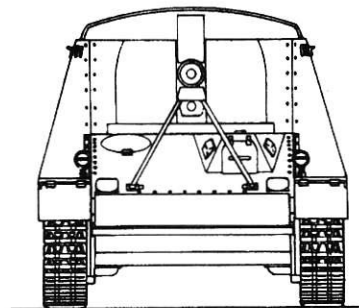
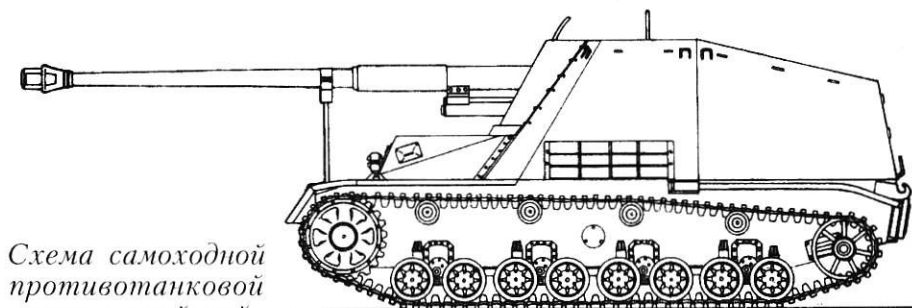
Но даже специально разработанное шасси еле-еле выдерживало столь мощное орудие.

К чему это привело?

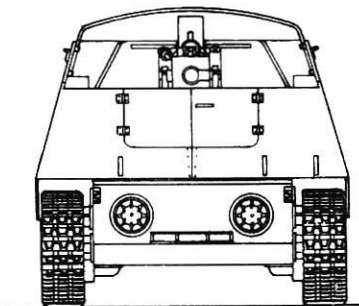
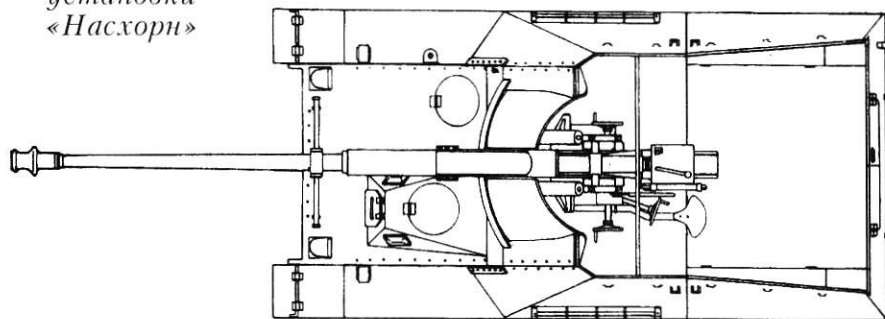
Да к тому, что ни о каком эффективном бронировании речи уже не шло. В результате новую самоходку, получившую название «Насхорн» (носорог), защитили броней толщиной всего лишь в 1 см!

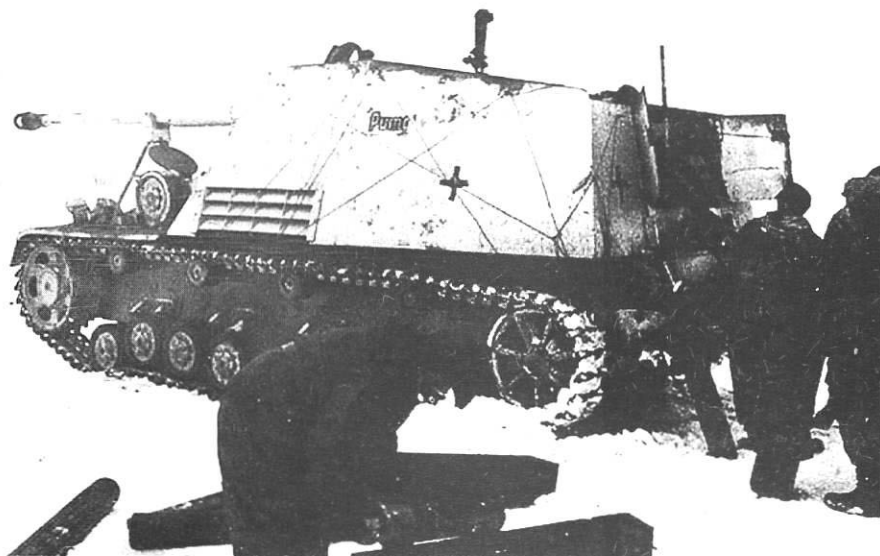
Выглядела эта машина очень внушительно — прямо как знаменитый «Фердинанд», но по боевым возможностям мало отличалась от обычной пехотной противотанковой пушки. Стреляли «насохорны», конечно, здорово, но только до тех пор, пока по ним, как и по «остам», не открывался ответный огонь...

Тем не менее германская промышленность



*Схема самоходной противотанковой артиллерийской установки «Насхорн»*





*Интересно, что вначале эта противотанковая САУ получила название «Хорнисс» (шершень). Однако тяжелая неповоротливая самоходка мало напоминала стремительного шершня. Поэтому в феврале 1944 года название было изменено на более соответствующее – «Насхорн» (носорог).*

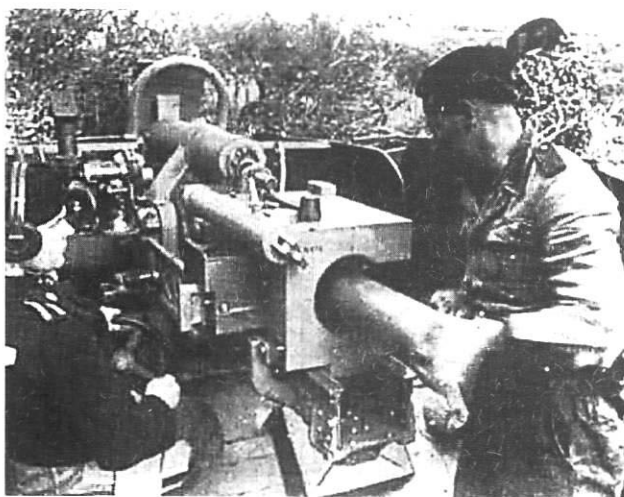


*Размещение боекомплекта в рубке «Насхорна»*

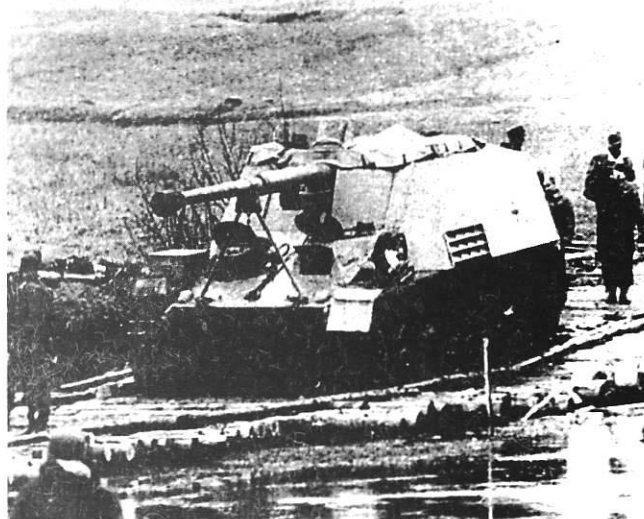
до конца войны успела выпустить почти 500 «носорогов». А все потому, что самоходку с такой мощной пушкой можно было использовать не только для уничтожения танков, а еще и как обычную многоцелевую самоходную пушку, способную своим огнем поддерживать танки и пехоту как в обороне, так и в наступлении.

Пару слов стоит сказать о весьма необычной германской противотанковой самоходке – 12,8 см Sfi L/61, вооруженной 128-мм орудием PaK 44.

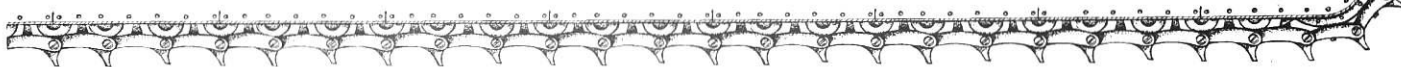
PaK 44 была самой мощной противотанковой пушкой вермахта за всю историю войны. При этом она не имела колесного хода, так как сама по себе весила около семи тонн.



*Экипаж «Насхорна» ведет огонь*



*Тяжелый «Насхорн» с трудом продвигается по раскисшему грунту*







*Самоходка "Насхорн" ведет огонь из засады.*

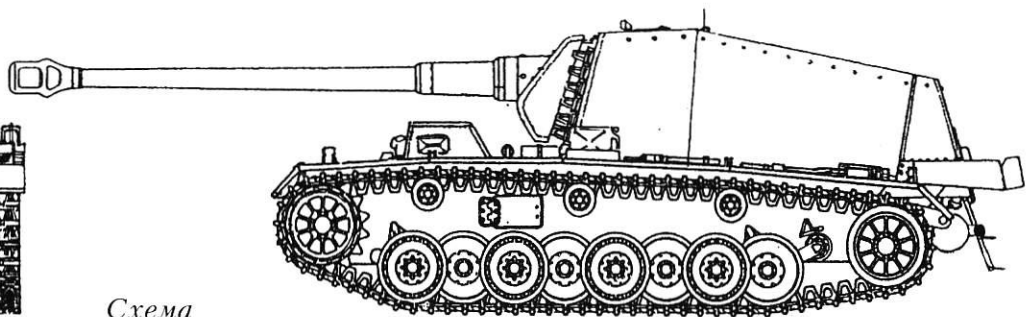
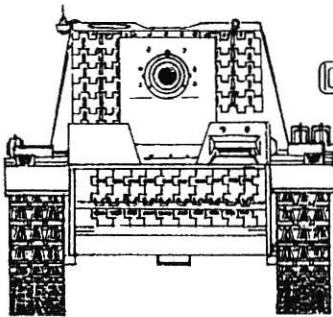
Устанавливалась эта пушка лишь на сверхтяжелом танке-истребителе «Ягдтигр» и на опытном танке «Маус».

Изначально строить самоходки с этой пушкой немцы не собирались. Но помог случай. В ходе разработки тяжелого танка «Тигр» было сделано несколько вариантов ходовой части. Вариант фирмы «Хеншель» пошел в серийное производство. Вариант от профессора Порше был использован для «Фердинанда», а два экспериментальных шасси VK 3001 остались не у дел. Так вот, чтобы имеющиеся ходовые части не пропали даром, их и решили использовать для создания двух суперсамоходов.

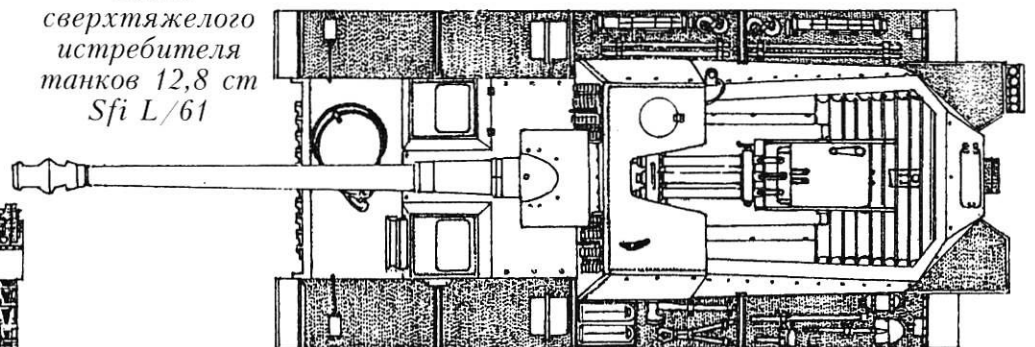
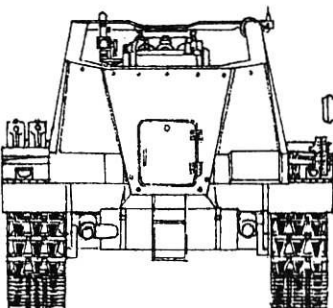
Никакого «звериного» названия самоходки 12,8 см Sfi L/61 не успели получить, так как были построены всего лишь в двух экземплярах, причем одну из них в 1943



*Прием самоходов на заводе*



*Схема  
сверхтяжелого  
истребителя  
танков 12,8 см  
Sfi L/61*





*Один из экземпляров самоходки 12,8 см Sfl L/61, с нанесенными на ствол шестью отметками о победах. Судя по фотографии, этот снимок сделан осенью 1942 года. Похоже, что машина вышла из строя, и ее просто оставили на обочине дороги. Отремонтировать экспериментальное шасси в войсках не имелось возможности.*



*Так немецкие танкисты вели счет подбитым вражеским танкам. Впрочем, не исключено, что данный снимок был сделан в пропагандистских целях*



*САУ 12,8 см Sfl L/61, захваченная Красной Армией зимой 1943 года. На переднем плане – истребитель танков «Панцерягер-1», о котором было рассказано в предыдущем номере журнала*

году захватили наши солдаты. В настоящее время она является экспонатом музея бронетанковой техники в подмосковной Кубинке.

Сегодня, когда мы завершаем серию статей, посвященных специальным истребителям танков, ты, наверное, спросишь: «А какой же образец бронетехники в итоге стал самым лучшим истребителем танков?»

Ответ на этот вопрос дала сама история. Основным противотанковым средством германской армии в итоге оказался вовсе не какой-либо из узкоспециализированных «охотников», о которых мы рассказывали на протяжении целого года, а обычное самоходное штурмовое орудие «Штурмгешутц», которое изначально для этой роли даже не предназначалось. Оно никогда не состояло на вооружении танковых войск и служило всего лишь средством огневой поддержки пе-



*САУ 12,8 см Sfl L/61 в Москве на выставке трофейной техники*

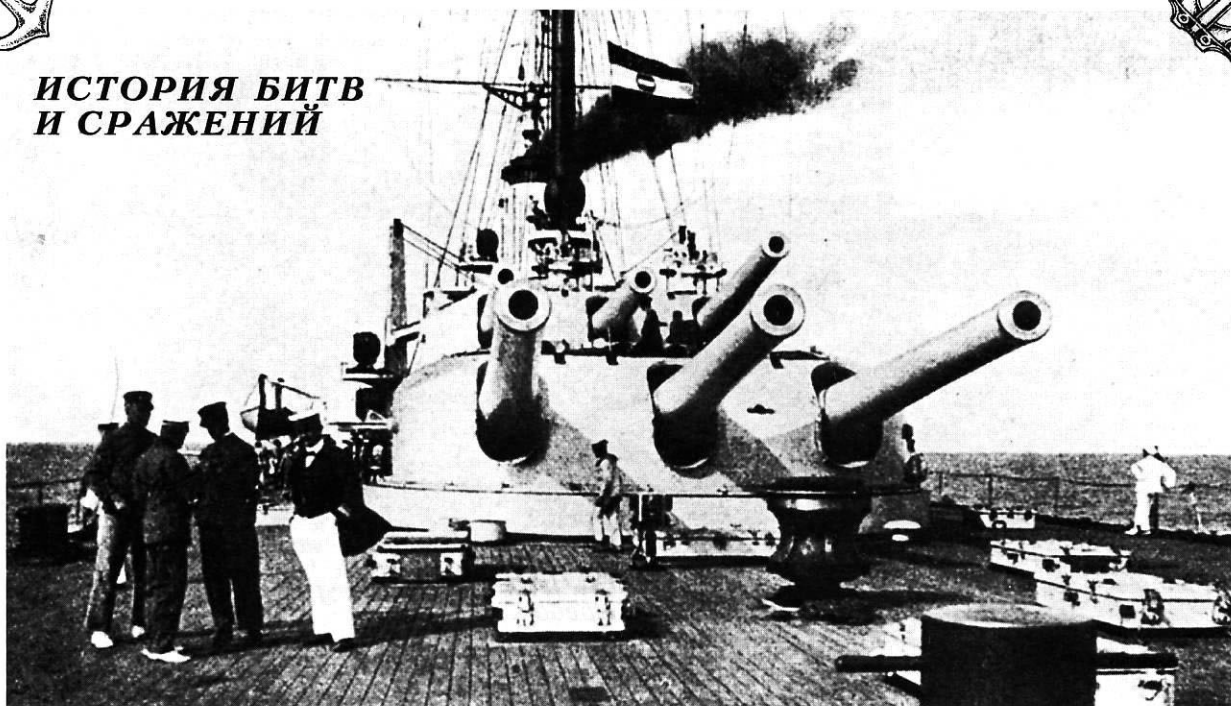
хоты.

А о том, что из себя представляли эти боевые машины, мы еще расскажем в отдельной статье.

*(Продолжение следует)*



## **ИСТОРИЯ БИТВ И СРАЖЕНИЙ**



## **БОЛЬШАЯ ОХОТА НА «ВИРИБУС УНИТИС»**

*или*

### **необыкновенные приключения храбрых итальянцев**

Эта история произошла почти 90 лет тому назад, в самый разгар Первой мировой войны, когда итальянские моряки провели ряд уникальных боевых операций, направленных на выведение из строя самых сильных кораблей противника – сверхмощных австро-венгерских линкоров типа «Вирибус Унитис».

Ты, наверное, спросишь: «А какие же линкоры могли быть у Австрии и Венгрии? Ведь эти страны вообще не имеют выхода к морю!»

Но это сегодня. А в те далекие годы в состав «Двуетидной монархии» входили также Чехия и Югославия. Так что выход к морю у Австро-Венгрии имелся, и главные силы флота базировались в хорошо защищенной военно-морской базе Пола.

Самым неприятным для Италии, которая являлась основным противником австрийцев на Средиземном море, было то, что Австро-Венгрия располагала четыре-

мя новейшими линкорами типа «Вирибус Унитис».

Фраза «вирибус унитис» в переводе с латыни означает «объединенные усилия». Это название как нельзя лучше характеризовало многонациональную империю.

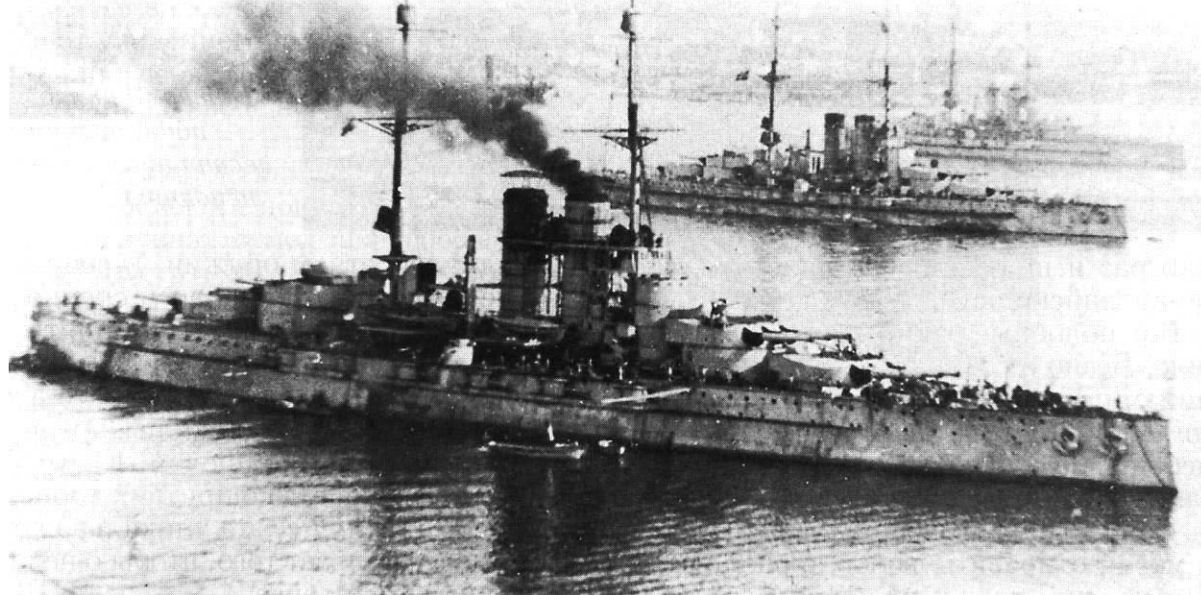
Все четыре корабля («Вирибус Унитис», «Тегетхофф», «Принц Ойген» и «Сент Иштван»), вооруженные двенадцатью 305-мм орудиями каждый, представляли собой страшную силу. Вступать в открытый бой с этими дредноутами итальянцы не решались, но очень хотели отправить их на дно любыми доступными способами.

В свою очередь австрийцы, всерьез опасаясь новейшего оружия, появившегося на флоте (подводных лодок и торпедных катеров), предпочитали отсиживаться в своей главной морской базе, отгородившись от моря противолодочными сетями и боновыми заграждения-

**Итальянские торпедные катера заставили  
австрийские линкоры прятаться в базах**



## Линкоры типа "Вирибус Унитис" в гавани Пола



ными сетями и боновыми заграждениями. Проникнуть на рейд военно-морской базы в бухте Пола не могла ни одна подводная лодка, ни один торпедный катер. Но и это еще не все. На всякий случай даже укрытые в неприступной гавани корабли были дополнительно защищены противоторпедными сетями, натянутыми вокруг корпуса каждого из них.

Казалось бы, у итальянцев не было никакой возможности нанести удар по противнику.

Ты спросишь: «А зачем итальянцам вообще нужно было нападать на австрийцев, которые и так прятались в своей базе?»

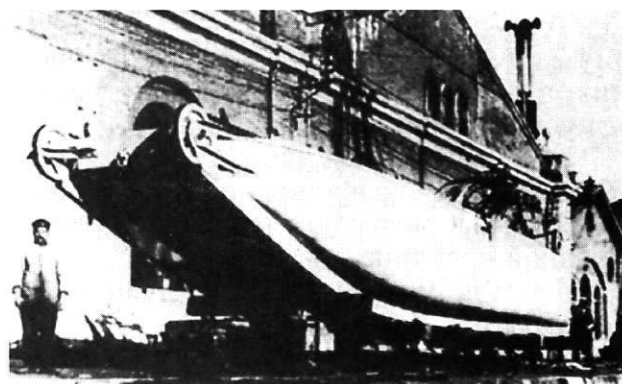
А все дело в том, что в самом начале войны, еще весной 1915 года, австрийские линкоры выползли из своей базы и произвели обстрел итальянского порта Анкона. С тех пор командование итальянского флота не могло спать спокойно. Представь, как бы ты себя чувствовал, если неподалеку от твоего дома в берлоге спал бы страшный медведь?

В общем, почти всю войну итальянцы разрабатывали всевозможные планы нападения на Полу. Среди них был даже такой невероятный проект, как попытка пустить на врага старый броненосец. На полном ходу он должен был своей массой снести все заграждения и открыть доступ в гавань скоростным торпедным катерам.

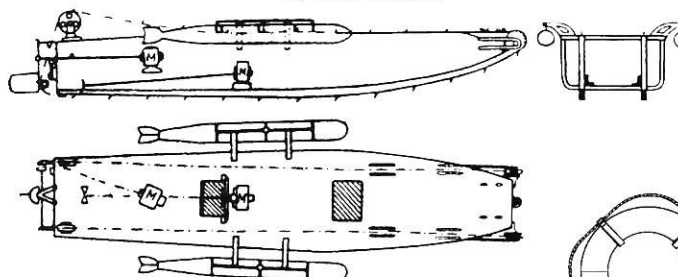
Правда, до этого дело не дошло. Ведь всем было понятно, что приближение огромного корабля не осталось бы незамеченным, и противник на-

верняка встретил бы и броненосец, и торпедные катера шквальным артиллерийским огнем. Зато военных заинтересовала полуфантастическая идея итальянского инженера Безио пустить на заграждения плавающие танки, которые могли бы попросту перелезть через препятствия, непреодолимые для обычных катеров и подводных лодок.

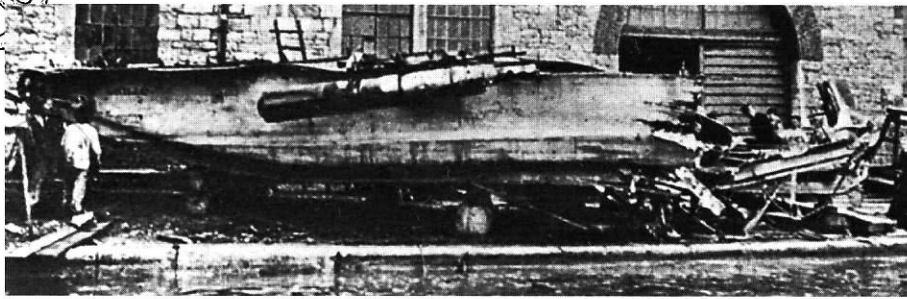
В это время первые танки, созданные англичанами, как раз появились на полях сражений. Внешне они напоминали большие стальные посудины с двумя гусеницами, охватывающими корпус. Будучи похожими на большие баки или корабельные отсеки, они



Катер "Грилло" перед спуском на воду  
и его схема







*Катер "Грилло",  
поднятый  
австрийцами после  
неудачной атаки*

как раз и получили название бак, что по-английски звучало как танк.

Вот подобные баки, правда, плавующие, Безио и собирался оснастить гусеницами. Конечно, вооружать их пушками не имело смысла. Ведь стрелять из небольшой пушечки по линкору – все равно, что бросать горох в стену. А вот две торпеды, размещенные на борту, легко могли отправить любой корабль если и не на дно, то уж по крайней мере в долгосрочный ремонт.

Конечно, Безио не собирался делать свои танки из стальной брони. Фактически это должны были быть просто легкие деревянные понтоны с двумя гусеницами. А использовать их предполагалось исключительно ночью. До вражеской базы импровизированные плавующие танки-торпедоносцы, которые получили название «Грилло», должен был доставить на буксире миноносец. А затем, включив бесшумный электрический двигатель, питающийся от аккумуляторных батарей, экипаж боевого понтона должен был начать самостоятельную операцию.

С помощью гребного винта «Грилло» должен был тихонечко доплыть до заграждений, с помощью гусениц – перелезть через них, а затем приблизиться к объекту атаки и пустить торпеды.

На первый взгляд идея Безио выглядит бредовой. Ну разве можно лезть прямо в «берлогу к медведю» на какой-то тихой посудине?

И тем не менее итальянцы решили попробовать.

14 апреля 1918 года два гусеничных понтона с экипажем по четыре человека на каждом отправились топить австрийские линкоры!

Ночь была темна и дождлива. Охранение базы итальянцев не заметило. Впрочем, и итальянцы в кромешной тьме тоже ничего не видели. Сбившись с курса, они самым банальным образом заблудились и не смогли найти вход в гавань. Когда начало светать, они повернули обратно. Чтобы противник не

узнал о секретном оружии, гусеничные торпедные катера пришлось срочно затопить. Их экипажи были приняты на борт эсминцев-буксировщиков.

Следующую попытку атаковать австрийские линкоры итальянцы предприняли через месяц. Впрочем, в этот раз на боны полез всего один танк-торпедоносец. Тем не менее эта уникальная операция заслуживает того, чтобы о ней рассказали поподробнее.

Сначала под прикрытием пяти эсминцев два миноносца доставили к месту предстоящей операции гусеничный понтон «Грилло» и два небольших торпедных катера. Здесь торпедные катера взяли «Грилло» на буксир и, включив электромоторы, бесшумно двинулись в сторону Пола. В два часа ночи они были уже у входа в гавань.

Командир необычного гусеничного торпедоносца, храбрый капитан третьего ранга Пеллегрини, отцепился от буксировщиков и пошел в бой.

На первых порах все шло по плану. Через час, незаметно для противника, катер Пеллегрини уже подошел к боновым заграждениям. Да и как можно было его заметить? В воде «Грилло» сидел «по самые уши», двигался медленно и пенных бурунов не оставлял. Неприятности начались в тот самый момент, когда катер перелезал через боновое заграждение.

В этот момент его совершенно случайно осветил прожектором австрийский сторожевой корабль. В гавани прозвучал сигнал тревоги. Теперь из охотника Пеллегрини превратился в дичь. Чуть ли не весь австрийский флот наблюдал за тем, как в залитой прожекторами бухте разворачивается охота на непонятное судно.

Вы думаете, что в этой безвыходной ситуации Пеллегрини сдался?

Да ничего подобного. Проплыв по чистой воде, его катер-танк перелез через очередную противоторпедную сетку, оставив преследователей позади. Затем он точно так же перебрался еще через одну пре-

граду и прямым ходом направился к линкорам. Оторопевшие от увиденного, австрийцы не сразу пришли в себя. И лишь поняв, что преследование по воде невозможно, открыли огонь.

Естественно, легкий небронированный катер-танк вскоре пошел ко дну. Но его храбрый экипаж сумел-таки в последний момент пустить по австрийским линкорам обе торпеды. Правда, ни одна из них не взорвалась, так как в суматохе боя их не сняли с предохранителей.

Через несколько минут незадачливых диверсантов достали из воды и отвезли на борт «Вирибуса Унитиса» – корабля, к которому они так стремились.

Вы думаете, на этом история закончилась?

Как бы не так...

Не прошло и полгода, как взрывать «Вирибус Унитис» отправилась новая команда.

На сей раз она состояла из двух храбрецов – капитана-инженера 3-го ранга Росетти и лейтенанта медицинской службы Паолуччи.

Тебя удивляет такой состав?

Да, на первый взгляд непонятно – почему именно инженер и врач?

Оказывается, лейтенант Паолуччи целый год проводил военно-медицинский эксперимент – он тренировался плавать по ночам, таская за собой бочку, имитирующую мину, снаряженную 100 кг тротила. И вот, когда Паолуччи уже мог спокойно проплыть 10 км, он обратился к командованию флота разрешить ему совершить диверсионную



Лейтенант  
медицинской  
службы  
Паолуччи

операцию – проплыть в базу австрийского флота и взорвать ненавистный «Вирибус Унитис».

Выслушав молодого врача, командир минных сил итальянского флота сразу сообразил, что нужно делать...

Оказывается, в это время военный инженер Росетти заканчивал работу по переделке обычной торпеды в управляемую мини-подводную лодку. На ней можно было сидеть верхом, как на мотоцикле, и плыть, высунув из под воды одну лишь голову. При этом торпеда везла еще и две магнитные мины, которые должны были «прилипнуть» к обшивке вражеских кораблей. Не случайно Росетти называл свою торпеду пиявкой.

Лучшего решения, как объединить работы Росетти и Паолуччи, командир минных сил не нашел. Вскоре сдружившийся экипаж был готов к проведению уникальной боевой операции.

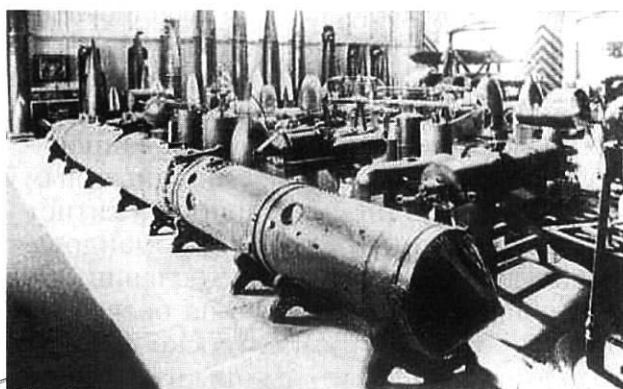
И вот, безлунной ночью 31 октября 1918 года итальянский миноносец спустил «Пиявку» на воду примерно в том же месте, с которого полгода назад начал свой рейд бесстрашный капитан Пеллегрини на гусеничном катере «Грилло».

Тихо и незаметно храбрая парочка преодолела все заграждения, умудрившись при этом протащить за собою и свою «Пиявку».

В три часа ночи диверсанты оказались в самой середине бухты. Оставалось только выбрать корабль, на котором нужно было закрепить заряды взрывчатки. Ясное дело, они решили выбрать корабль покрупнее. И вот, еще целых полтора часа итальянцы подгребали к огромному линкору, стоявшему самым последним в ряду других



Схема "Пиявки"

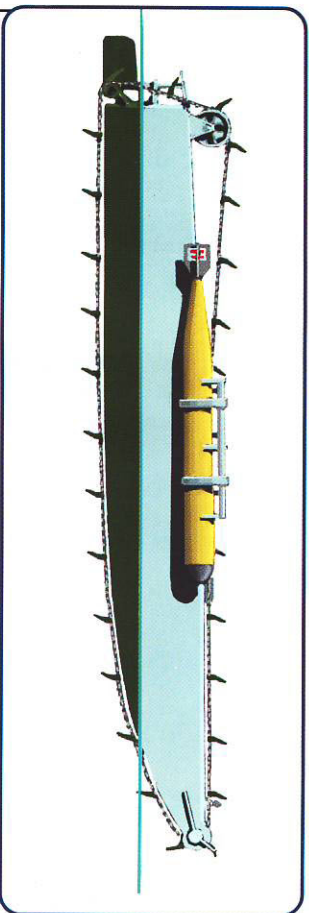


"Пиявка" во флотском арсенале





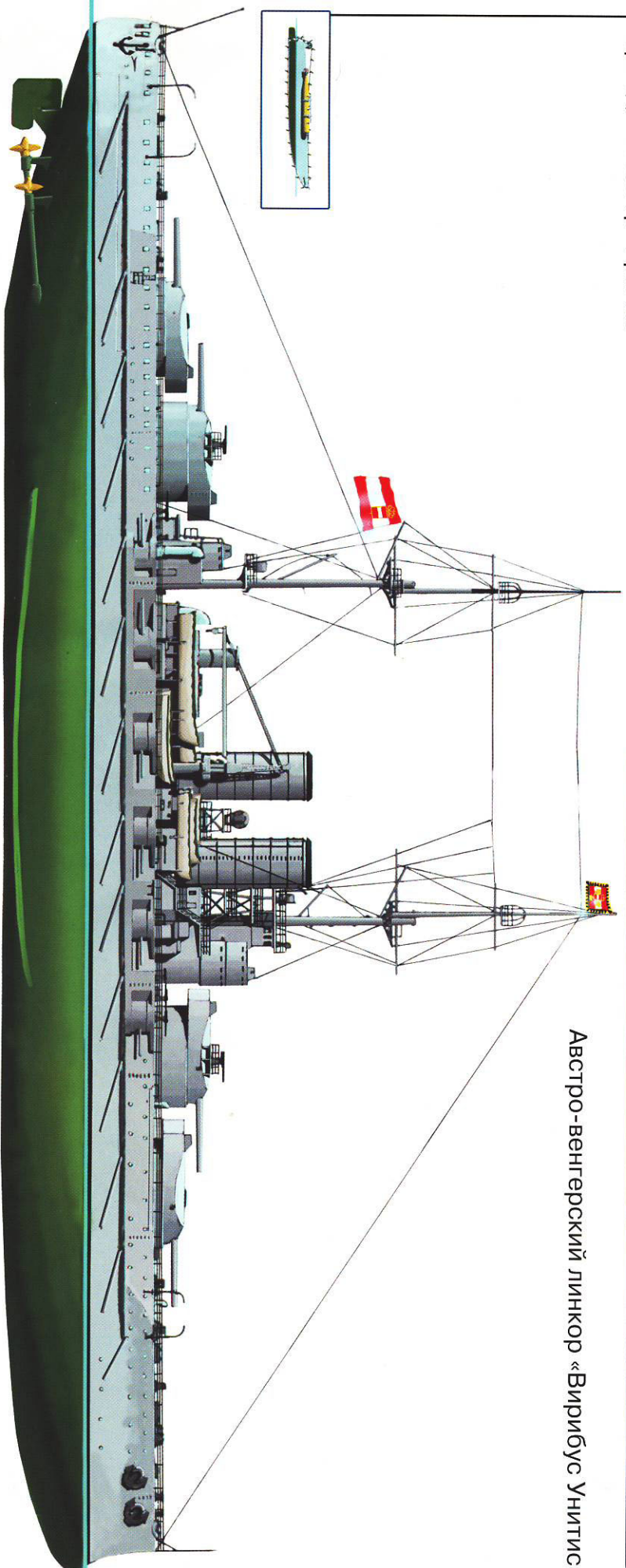
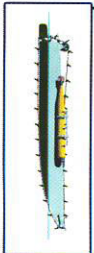




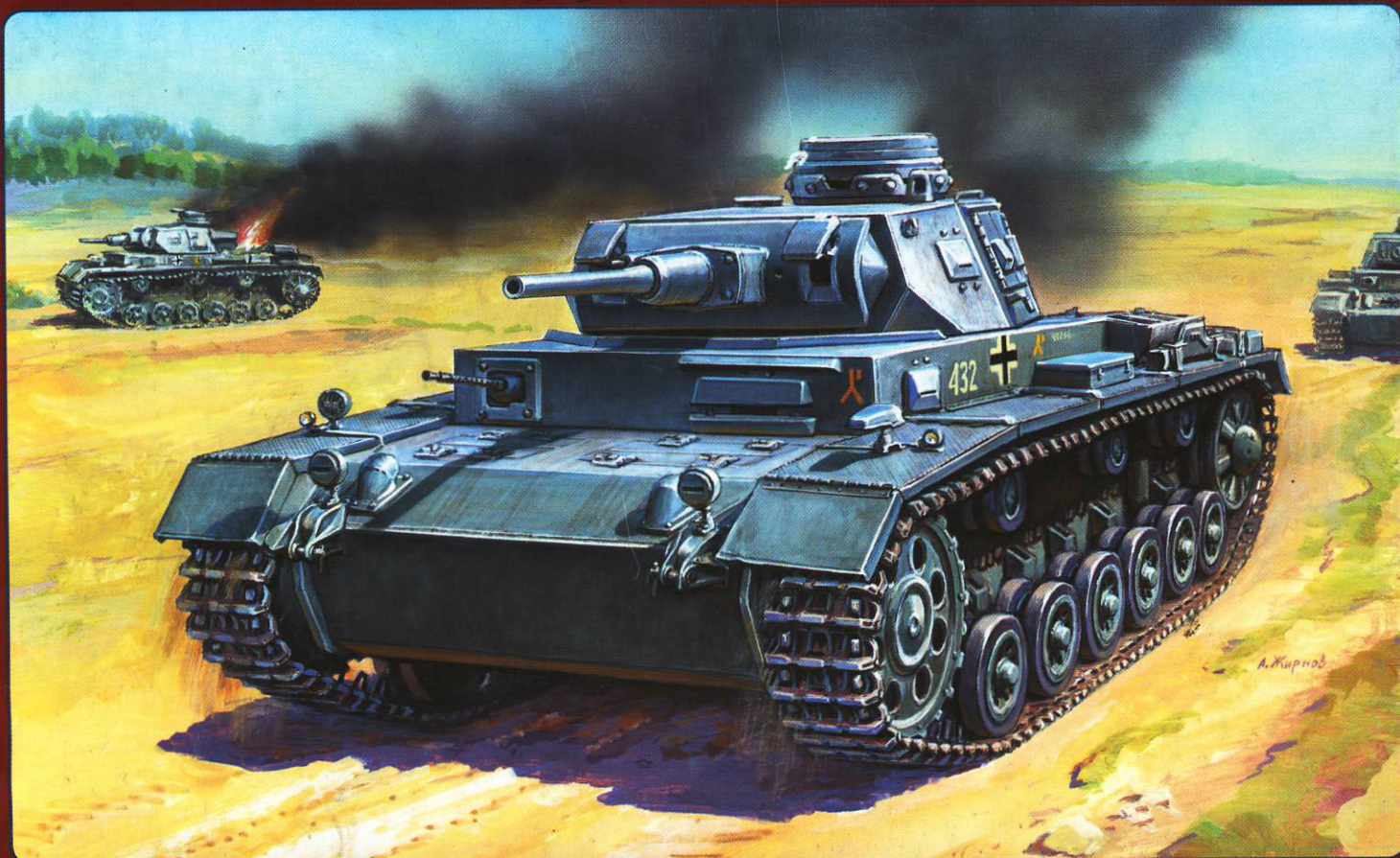
Итальянский гусеничный  
торпедный катер «Грилло»



Австро-венгерский линкор «Вирибус Унктис»







Германский средний танк «Панцер III»

Рисунки Андрея Жирнова

Командирский танк с неподвижной башней и бутафорной пушкой



Сборные пластиковые модели этих танков выпускает для вас АО «Звезда»