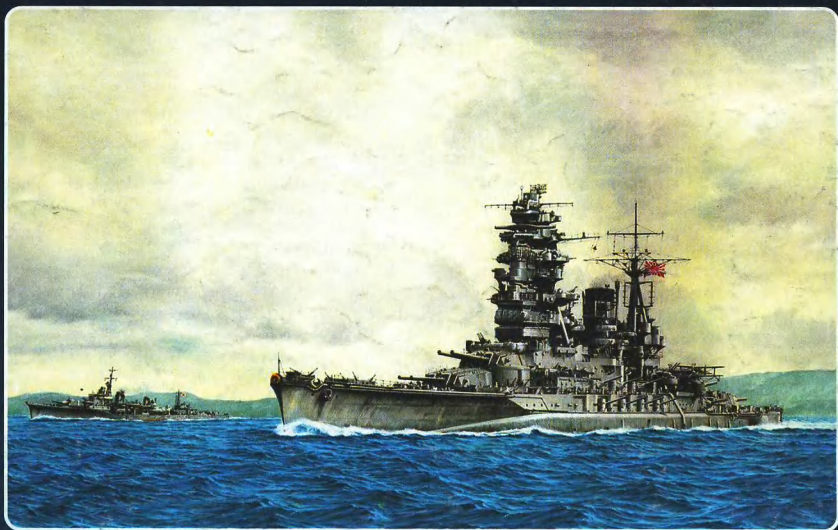


Мир ТЕХНИКИ

для детей

5. 2006

МОРСКАЯ СЕРИЯ



МИР АВИАЦИИ



БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ

МИР АВИАЦИИ

В годы Великой Отечественной войны самыми массовыми истребителями, состоявшими на вооружении Военно-Воздушных Сил Красной Армии, были самолеты, созданные в конструкторском бюро Яковлева – Як-1, Як-3, Як-7 и Як-9. В общей сложности их было построено около 36 000 экземпляров – своеобразный рекорд среди всех истребителей мира.

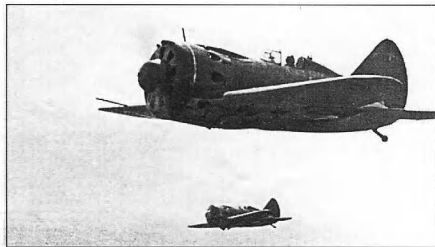
А еще надо отметить, что в этом году конструктору этих самолетов Александру Сергеевичу Яковлеву исполнилось бы ровно 100 лет.

В ВОЗДУХЕ – «ЯКИ»

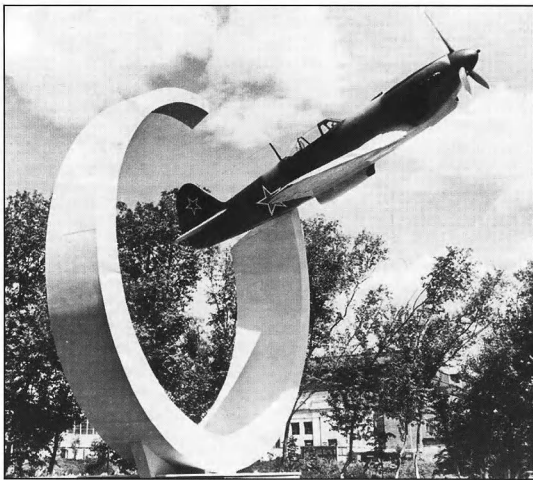
Боевые «Яки» рождались в очень непростой обстановке предвоенного времени. В те годы наша авиация оказалась в глубоком кризисе. А ведь перед этим целое десятилетие она считалась самой мощной в мире.

В 30-е годы на вооружении ВВС Красной Армии состояли гигантские четырехмоторные бомбардировщики Туполева ТБ-3, равных которым не было ни у одного государства. Основу фронтовой авиации составляли скоростные бомбардировщики СБ, которые не мог догнать ни один зарубежный истребитель.

«Королем истребителей», как в те годы величали Николая Николаевича Поликарпова,



Истребитель Поликарпова И-16



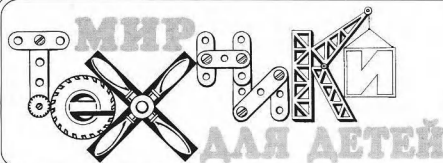
Поликарпова, были созданы лучшие в мире истребители И-15, И-16 и И-153.

К сожалению, в конце 30-х годов ситуация изменилась. Моторостроители Германии и Англии сумели создать мощные авиационные двигатели нового поколения, под которые авиаконструкторы этих стран разработали новейшие истребители. В Германии это был Vf 109 Вилли Мессершмитта (у нас его часто называют Ме-109), а в Англии – «Спитфайр» Реджинальда Митчелла.

По скоростным характеристикам новые истребители вероятного противника (в те годы Англия считалась нашим главным врагом) значительно превосходили советские боевые машины. Знаменитый СБ сразу же перестал быть скоростным, а все истребители перешли на превосходство в воздухе. Теперь они не могли бы защитить свои бомбардировщики от вражеских истребителей.

Первые бои наших И-15 и И-16 против «мессершмиттов» в Испании показали, что ситуация становится очень тревожной. Действительно, если наш лучший истребитель И-16 развивал максимальную скорость 470 км/ч, то усовершенствованный германский Vf 109Е – уже 560 км/ч

Стране Советов срочно потребовались но-



Детский познавательный журнал
май 2006 года

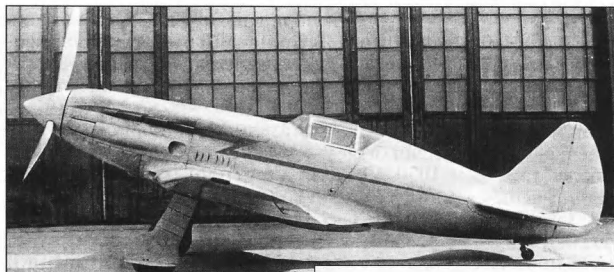
Зарегистрирован в Комитете по печати РФ
Свидетельство № 019101 от 15 июля 1999 г.
Главный редактор: **Виктор Бакурский**
Редакция: Михаил Мурашов, Михаил Никольский,
Александр Леонин, Вячеслав Шитиковский, Андрей Фирсов, Арно Шпенс.
Почтовый адрес редакции: 109144, Москва,
А/Я-10. Тел. (095) 348-91-32, факс 941-51-84.
Отпечатано в типографии "Полиграфрес РПК", г. Москва,
ул. Вольная, д.28. Подписано в печать 26.04.2006 г. Тираж 3600 экз.

вые истребители, способные противостоять назревающей угрозе.

В 1939 году работами по этой теме занимались уже 12 конструкторских коллективов. Но постепенно в лидеры выбились три – это конструкторское бюро Микояна и Гуревича, впоследствии ставшее знаменитым «МиГ», конструкторское бюро Горбунова, Гудкова и Лавочкина, а также конструкторское бюро Яковлева. Продолжал работы и Н.Н.Поликарпов. В 1940 г. он приступил к проектированию суперистребителя И-185.

Надо сказать, что Яковлев оказался в очень непростом положении. Ведь до этого он работал исключительно в области спортивной авиации. Ему никогда не приходилось делать боевых самолетов. У его инженеров, в отличие от конкурентов (к примеру, молодое ОКБ «МиГ» было создано на основе конструкторского бюро Поликарпова и продолжало доводить «поликарповский» проект скоростного истребителя И-200), не было ни опыта, ни необходимых знаний.

Возможно, истребители «Як» так никогда бы и не увидели неба, если бы талантливого молодого конструктора в январе 1940 г. Сталин не назначил заместителем наркома авиационной промышленности (другими словами – заместителем министра). Столь высокое положение позволило Яковлеву буквально



Опытный истребитель И-200 (будущий МиГ-3)

но «протолкнуть» свой самолет.

К тому же именно самолет Яковлева был построен первым. Спроектированный всего за пять месяцев, он в последний день 1939 года был выкачен из сборочного цеха и привезен на аэродром.

Самолет получил название



Немецкие истребители Мессершмитт Bf 109E

И-26.

В те годы всем советским истребителям присваивался индекс «И» – от слова истребитель. И-26 должен был продолжить линию самолетов И-15 и И-16.

13 января 1940 года Юлиан Пионтковский впервые поднял И-26 в воздух. Эту дату можно считать днем рождения истребителей Яковлева.

К сожалению, сделанный в условиях страшной спешки недостаточно опытными конструкторами, этот самолет имел множество дефектов. Программа его летных испытаний с треском провалилась, а Пионтковский в одном из полетов разбился. Самолет просто развалился в воздухе. Казалось бы,

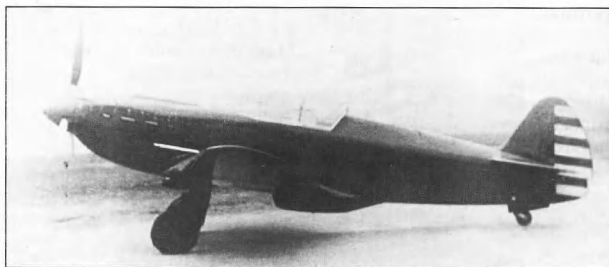
у Яковлева должны были опуститься руки. Но конструктор, разобравшись со своими просчетами, делает второй самолет И-26-2 с усиленным крылом.

И вновь неудача. Военные испытатели вынесли решение, что самолет испытания не выдержал.

Конструктору было над чем задуматься. Может быть во-



Опытный истребитель И-301 – будущий ЛаГГ-3. Самолет, словно роуль, сверкает идеальной отделкой деревянных плоскостей



Первый опытный истребитель Яковлева – И-26. За элегантные внешние формы самолет прозвали "Красавцем"

общее не стоило «лезть не в свои дела»? Утешало лишь то, что И-200 Микояна и Гуревича, а также И-301 Горбунова, Гудкова и Лавочкина также проходили программу летных испытаний с большими трудностями.

Единственным положительным моментом было лишь то, что все летчики отмечали хорошую «летучесть» и легкую управляемость самолета Яковлева. А ведь именно это и могло стать его козырной картой. Ведь нашей авиации требовались не просто новые скоростные самолеты. Нужны были такие самолеты, на которые летчики легко могли бы пересестись со старых И-15 и И-16. Одним словом, И-26 действительно стоило доводить «до ума».

В конце концов Яковлев построил третий вариант самолета – И-26-3. Конечно, этот «усиленный» самолет оказался более тяжелым, но зато на нем военный летчик-испытатель П. Стефановский уже сумел «открыть» все фигуры высшего пилотажа и разогнать самолет на пикировании до скорости 680 км/ч.

В декабре 1940 г., в связи со сменой системы обозначений в нашей авиации, И-26 получил название Як-1. Истребитель Микояна и Гуревича превратился в МиГ-1 (затем в МиГ-3), а самолет Горбунова, Гудкова и Лавочкина – в ЛаГГ-3.

Все эти самолеты были запущены в производство.

На первый взгляд это может показаться странным. Ведь у немцев имеется всего один истребитель – Вф 109. Так зачем же нам целых три?



А.С.Яковлев в годы войны

А все дело в том, что все три истребителя оказались разными.

«МиГ» был очень скоростным. Он развивал скорость до 640 км/ч, но его мощный 1350-сильный «бомбардировочный» двигатель АМ-35 был слишком большим и тяжелым. Из-за этого и самолет получился тяжеловат и очень сложен в управлении. Кроме того, «МиГ» не мог нести пушечное вооружение. На нем стояли лишь пулеметы. Зато МиГ-3 хорошо зарекомендовал себя как скоростной перехватчик и до конца войны служил в войсках противовоздушной обороны.

Истребители Як-1 и ЛаГГ-3 оснащались двигателем М-105, в развале цилиндров которого стояла скорострельная 20-мм авиационная пушка. Для истребителя это было очень хорошо. Ведь ствол пушки проходил прямо через втулку воздушного винта. Это повышало точность стрельбы. К тому же тяжелая пушка стояла практически носом самолета, что уменьшало момент инерции, а значит, улучшало его маневренность. К примеру, английский истребитель «Спитфайр», у которого все вооружение располагалось в кон-

солях крыла, не очень быстро выполнял крены.

Правда, двигатель М-105 для своего времени был уже слабоват. Он развивал всего 1050 л.с. Для «трехтонных» истребителей этого было явно недостаточно.

ЛаГГ-3 весил столько же, сколько и МиГ-3 – 3350 кг. С таким мотором он с трудом разогнался до 540 км/ч. Естественно, «ЛаГГ» не отличался и хорошими маневренными характеристиками. Строевые пилоты не очень любили этот тяжелый тихоходный самолет и переводили аббревиатуру ЛаГГ как «лакированный гарантированный гроб».

Ты спросишь: "А зачем же было запускать в производство такой горе-истребитель?"

Да потому, что за исключением маломощного двигателя у него были все задатки настоящего воздушного бойца. Это был прочный, живучий самолет, который хорошо «держал» попадания вражеских пуль и снарядов. Он имел мощное вооружение, вклю-

чавшее не только 20-мм пушку, но еще и четыре пулемета, два из которых были крупнокалиберными. И как только в 1942 г. на «ЛаГГ» поставили новый 1500-сильный двигатель воздушного охлаждения М-82, он сразу же превратился в первоклассный истребитель, получивший наименование Ла-5. В дальнейшем мощность двигателя была увеличена до 1850 л.с., конструкция самолета облегчена и улучшена, и он превратился в один из самых лучших истребителей мира. На последней модификации этого самолета, получившей обозначение Ла-7, закончил войну Трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб, сбивший на «лавочкиных» 62 фашистских самолета.

Так что очень правильным было решение правительства запустить ЛаГГ-3 в производство. Если бы этого не было сделано накануне войны, в ходе ее ни Ла-5, ни Ла-7 уже бы не появились.

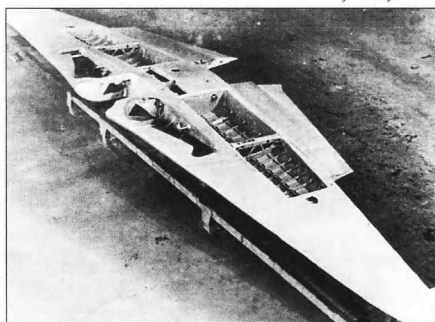
Но давайте все же вернемся к истребителю Яковлева.

Яковлев же сделал свой самолет на полтонны легче «ЛаГГа» (самолет весил 2850 кг), а потому Як-1 был не только более маневренным, но и летал быстрее – со скоростью до 570 км/ч.

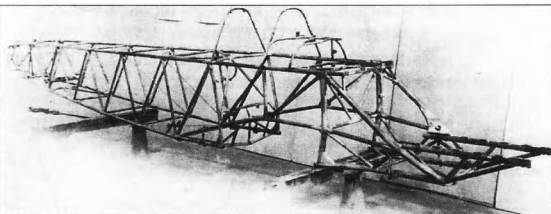
Но как такое удалось сделать конструкторскому бюро, не имевшему практически никакого опыта проектирования самолетов-истребителей?

Дело в том, что Яковлев использовал в конструкции своего самолета «запрещенный» прием...

Военные требовали от боевого самолета не только хороших летных характеристик, но и ремонтпригодности. Например, техсо-



Неразъемное цельнодеревянное крыло "Яка". В прямоугольные ниши крыла вставлялись металлические бензобаки.



Сварная ферма фюзеляжа "Яка"

став должен был быстро сменить поврежденное в бою крыло. У всех истребителей того периода консоли выполнялись съемными. Особенно просто эта операция выполнялась на истребителе «Мессершмитт»: поврежденную плоскость без каких-либо приспособлений мог заменить всего один человек. Дело в том, что основные стойки шасси этого самолета крепились не к крылу, а к фюзеляжу. Самолет при смене плоскости не нужно было даже поднимать на козелки.

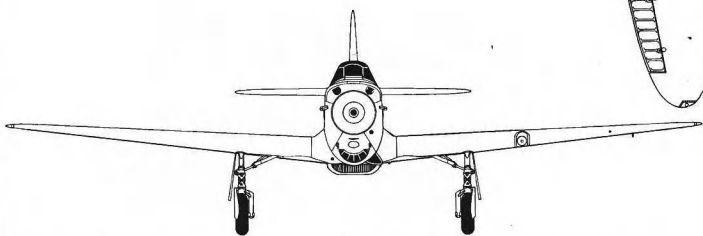
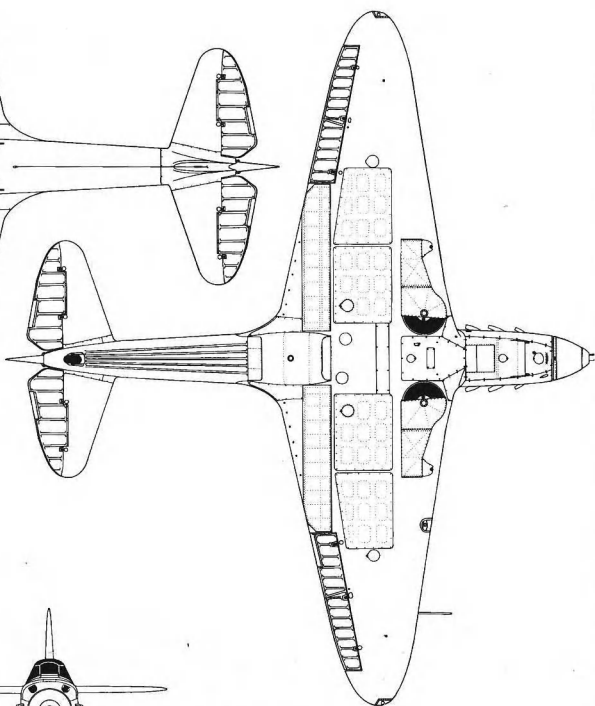
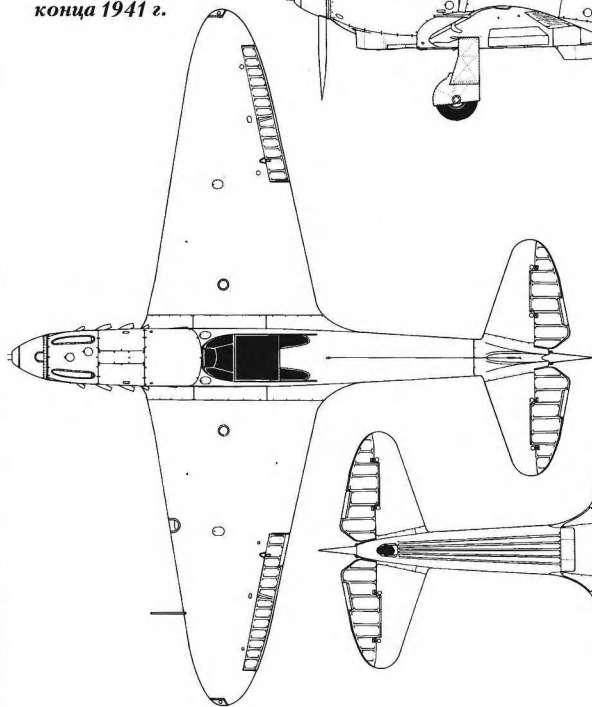
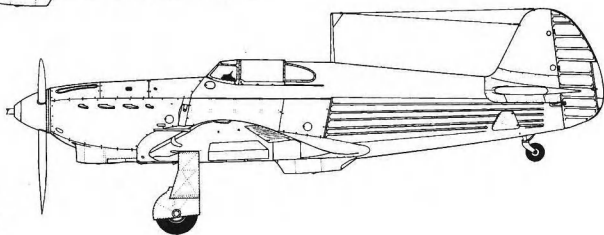
Один из первых серийных "Яков"



Як-1 ранних серий



Як-1
выпуска
конца 1941 г.



У истребителя Яковлева крыло было неразъемным. Если в бою повреждалась, к примеру, одна лишь правая консоль, то менять приходилось все крыло целиком.

Да, это не очень здорово. Но зато такое крыло было существенно легче разборного. Оно снизило вес всего самолета. За «неправильное» крыло Яковлева ругали все, кому не лень. Зато потом выяснилось, что маневренность легких «Яков» спасала их от вражеского огня гораздо лучше, чем всевозможных системы повышения боевой живучести.

А еще вся хвостовая часть яковлевского самолета была выполнена по примитивной технологии времен чуть ли не Первой мировой войны – это был сварной каркас из стальных труб с деревянными реечками, обтянутый полотном.

Другим существенным недостатком было то, что на первых «Яках» отсутствовала радиостанция. Не было на них и крупнокалиберных пулеметов. Для облегчения самолета Яковлев отказался от этих тяжелых «вещей». А ведь вести групповые воздушные бои на самолетах без радиосвязи было практически невозможно. Пулеметы обычного «винтовочного» калибра, как показал опыт войны, тоже оказались недостаточно эффективными.

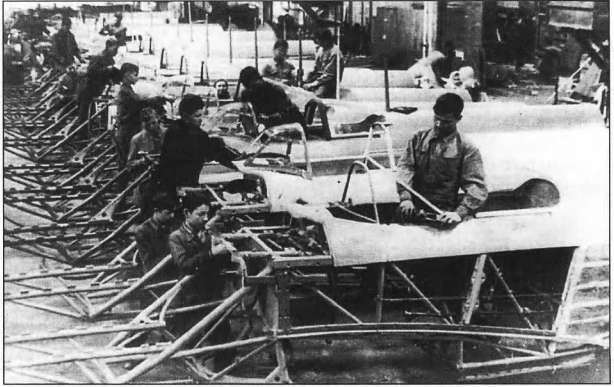
В общем, на первый взгляд, получился несерьезный «спортивный истребитель».

Но как же военные приняли на вооружение такой самолет?

Во-первых, даже несмотря на ряд недостатков, Як-1 все равно был гораздо лучше И-15 и И-16, составлявших основу истребительной авиации наших ВВС.

А во-вторых, Яковлев был уверен, что со временем сумеет справиться с недостатками конструкции и превратить Як-1 в действительно отличный истребитель.

В первую очередь, он очень



Сборка Як-1 на заводе во время войны. Видно, что вместе с мастерами работают мальчишки

надеялся на моторостроителей.

Будучи заместителем наркома авиапромышленности, Яковлев знал, что в конструкторском бюро Владимира Климова полным ходом идут работы над 1350-сильным двигателем М-106. С этим двигателем мож-

ВНИМАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ. 31 МАЯ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 2006 г.

Оформить подписку на журнал
"Мир техники для детей" можно
во всех почтовых отделениях
связи по каталогу агентства
"Роспечать"

**ГАЗЕТЫ
ЖУРНАЛЫ**

2006

Агентство «РОСПЕЧАТЬ»



ПОДПИСКА НА РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ИЗДАНИЯ

но будет сразу же усилить вооружение и бронирование самолета, увеличить скорость его полета. А потом, в процессе производства, деревянное крыло и ферменный фюзеляж можно будет заменить более легкой и прочной цельнометаллической конструкцией. Ясное дело, что и без радиостанции современному истребителю не обойтись.

Конечно, для этого потребуется время. Ведь куда более опытные немцы и англичане прежде чем начать серийное производство своих «мессершмиттов» и «спитфайров», доводили их более двух лет.

У нашей же страны такого времени не было.

Яковлев прекрасно понимал, что когда начнется большая война, никакой, даже самый совершенный, истребитель, запущенный в производство уже не получится. В хаосе бомбежек и эвакуации не удастся ни найти необходимого оборудования, ни собрать квалифицированные кадры, способные выполнить эту сложнейшую работу. Не будет ни дорогого дюралюминия, ни новых мощных моторов.

Вот почему, пользуясь властью, данной ему Сталиным, Яковлев буквально проинхнул свой самолет в производство таким, каким он был.

И, в целом, оказался прав. Его примитив-

ные «Яки» в годы войны собирали женщины и подростки сразу на нескольких заводах. Хорошо ли, плохо, но эти самолеты уже в первые дни войны пошли в бой и быстро сбили спесь с наглых асов люфтваффе. Немцы были неприятно удивлены, встретив в воздухе неизвестные русские истребители, которые по своим летно-техническим характеристикам не уступали «мессершмиттам».

Вместе с более «правильными» «ЛаТами» и «МиГами» «Яки» на начальном этапе войны эффективно противостояли хваленым «мессерам». Кстати, после МиГ-3 какое-то время на Як-1 летал знаменитый советский летчик Александр Иванович Покрышкин, ставший первым Трижды Героем Советского Союза. На «Яках» он сбил не менее 7 вражеских самолетов.

Полетав и на Як-1, и на трофейном Вф 109Е, Покрышкин подтвердил, что по летным характеристикам наш истребитель ни в чем не уступает немецкому.

Несколько забегая вперед, скажем, что И-185, созданный Поликарповым, так и остался лишь в опытных экземплярах. И хотя после завершения государственных испытаний он был признан лучшим из всех известных отечественных и зарубежных истреби-

телей, осуществить его запуск в серию во время войны так и не удалось.

Итак, ровно за год до начала Великой Отечественной войны Як-1 был запущен в серийное производство.

Но это не означало, что Яковлев остановился на достигнутом. Теперь все силы своего КБ он бросил на совершенствование истребителя.

Задача была сложная. Мало того, что требовалось устранить имеющиеся недостатки, необходимо было резко улучшить все характеристики самолета. Ведь немцы тоже не сидели сложа руки. 22 июня 1941 г. вместе с уже знакомыми нашим пилотам Вф 109Е на фронте появились «мессершмитты» модификации F, летавшие со скоростью 620 км/ч, а через год-полтора — куда более мощные и скоростные Вф 109G, а также тяжелые истребители Фокке-Вульф FW 190.

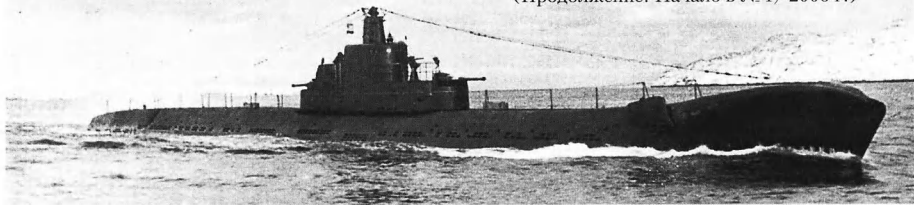
(Продолжение следует)

Ф. СП-1

		«Сокращать»			
АБОНЕМЕНТ		на газету		79403	
		на журнал		(индекс издания)	
<i>Мир техники для детей</i>					
<small>(наименование издания)</small>				<small>Количество комплектов</small>	
на 2006		год		по месяцам	
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
Куда					
<small>(почтовый индекс)</small>				<small>(адрес)</small>	
Кому					
<small>(фамилия, инициалы)</small>					
		ПВ		МЕСТО	
		№		гг	
		на газету		79403	
		на журнал		(индекс издания)	
<i>Мир техники для детей</i>					
<small>(наименование издания)</small>				<small>Количество комплектов</small>	
СТОИМОСТЬ		ПОДПИСКИ		РУБ. КОП.	
ПЕРЕАДРЕСОВКИ		РУБ. КОП.		КОД	
на 2006		год		по месяцам	
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
Куда					
<small>(почтовый индекс)</small>				<small>(адрес)</small>	
Кому					
<small>(фамилия, инициалы)</small>					

ЦЕЛЫЙ ВЕК ПОД ВОДОЙ

(Продолжение. Начало в №4/2006 г.)



Великая Отечественная

С первых дней Великой Отечественной войны советские подводники стали выходить в море на боевые задания, в том числе и в удаленные районы – к портам и военно-морским базам противника. И буквально сразу же немцы и их союзники стали терять транспорты, надводные корабли и даже подводные лодки. Так, например, 10 августа 1941 года балтийская подлодка Щ-307 (серия «Щука») под командой старшего лейтенанта А. Никитина атаковала и потопила немецкую субмарину U-144, которая стала первой нацистской «акулой из стали», уничтоженной советскими моряками.

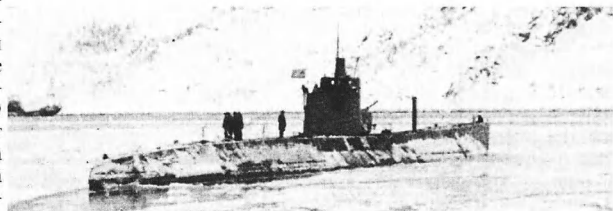
А вообще боевой счет советских подводников в годы Великой Отечественной войны открыла подводная лодка самого молодого советского флота – Северного 14 июля 1941 года в гавани Хоннингсвога подводная лодка Щ-402 под командой старшего лейтенанта Н. Столбова двухторпедным залпом потопила крупный войсковой транспорт. Причем немцы настолько не ожидали столь дерзкого прорыва наших подводников в гавани и порты, расположенные в глубине фьордов, что даже не успели организовать погоню за советской подлодкой.

Месяцем позже черноморская ПЛ Щ-211 (командир – капитан-лейтенант А. Девятко) на подходах к болгарскому порту Варна обнаружила два транспорта противника. Щ-211 атаковала их двумя торпедами и одно судно потопила. В тот же месяц другая ПЛ, североморская М-172 (серия «Малютка») (командир – старший лейтенант И. Фисанович, старший на борту – командир дивизиона ПЛ капитан 3 ранга И. Кольшкн), в результате дерзких и

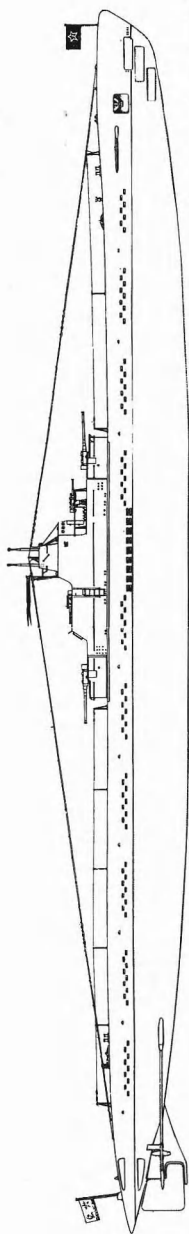
решительных действий, грамотно используя гидроакустические средства, совершила в подводном положении прорыв в гавань порта и военно-морской базы Линнахамари, где буквально с дистанции «пистолетного выстрела» одной торпедой потопила вражеский транспорт. А на следующие сутки боевого похода эта же лодка потопила еще одно неприятельское судно – также одной торпедой.

Говоря о Северном флоте, нельзя не упомянуть и о его ветеране – подводной лодке Д-3 (серия «Декабрист»), числившейся в его боевом составе со дня образования Северного флота в 1933 году. К концу тяжелого для Советского Союза 1941 года она имела самый большой среди кораблей СФ счет по потопленным транспортам противника. За это 3 апреля 1942 года в числе первых семи подводных лодок ВМФ СССР Д-3 была удостоена гвардейского звания.

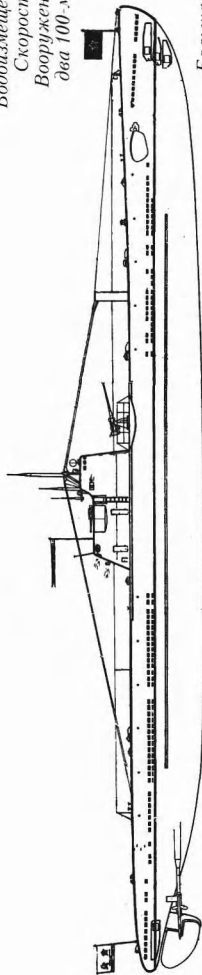
На Балтике немцы и финны тоже не знали покоя, постоянно находясь под угрозой атаки из-под воды. Балтийские подводники действовали смело и решительно, даже дерзко. Например, в августе 1941 года, когда советско-германский фронт постепенно приближался к Москве, на коммуникациях противника отличилась подводная лодка Щ-301, действовавшая вблизи шведского побережья. Наша субмарина, словно охотничья собака, настойчиво обследовала каждый шхерный



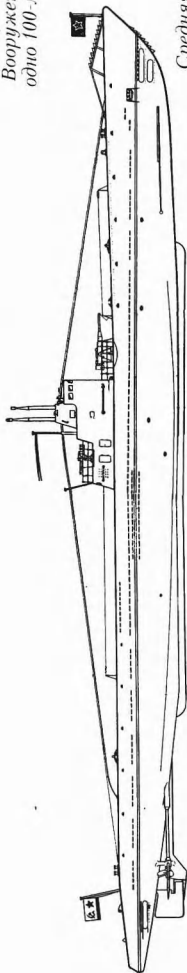
Подводная лодка Д-3 уходит в поход



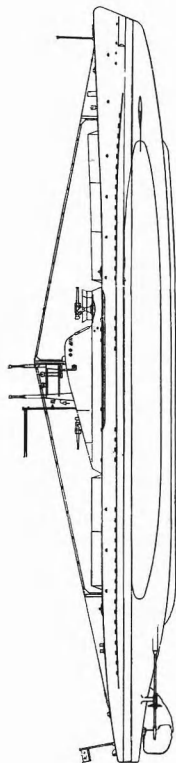
Крейсерская подводная лодка типа "К"
 Водоизмещение: надв./подв. — 1700 / 2100 т.
 Скорость: надв./подв. — 21 / 10 узл.
 Вооружение: 10 торпедных аппаратов,
 два 100-мм орудия; два 45-мм орудия.



Большая подводная лодка типа "Д"
 Водоизмещение: надв./подв. — 950 / 1380 т.
 Скорость: надв./подв. — 14 / 9 узл.
 Вооружение: 8 торпедных аппаратов,
 одно 100-мм орудие; одно 45-мм орудие.



Средняя подводная лодка типа "С"
 Водоизмещение: надв./подв. — 840 / 1085 т.
 Скорость: надв./подв. — 19 / 10 узл.
 Вооружение: 6 торпедных аппаратов,
 одно 100-мм орудие; одно 45-мм орудие.



Средняя подводная лодка типа "Ш"
 Водоизмещение: надв./подв. — 600 / 720 т.
 Скорость: надв./подв. — 12 / 8 узл.
 Вооружение: 6 торпедных аппаратов,
 два 45-мм орудия.



Подводная лодка типа "С" на Крайнем Севере

район, подходила к маяку и входам в пункты базирования. Применение таких приемов поиска увенчалось небывалым для начального периода войны успехом – советская «щука» потопила в течение пяти суток два крупных транспорта, израсходовав при этом всего три торпеды!

Впрочем, парой месяцев позже другая балтийская «щука», Ш-323, за один боевой поход потопила два транспорта и один танкер (правда, торпед она израсходовала намного больше – не все достигли цели).

Надо сказать, что балтийские асы подводной войны действовали в чрезвычайно сложных условиях. Ведь здесь немцы имели сильно развитую противолодочную оборону. Так, на Балтике каждая ПЛ за один поход в 1942 году пересекла минные заграждения 48 раз! Подобного не было не только ни на одном театре военных действий на советско-германском фронте, но и было уникальным обстоятельством в ходе всей Второй мировой войны в целом!

Наиболее же известный и, если можно так выразиться, воспетый в народе успех в торпедной стрельбе пришелся на долю подводной лодки С-13 под командой капитана 3 ранга А. Маринеско. В январе-феврале победного 1945 года, действуя на коммуникациях противника в районе Данцигской бухты, эта лодка потопила четырехторпедным залпом «всером» (три



На борту "Эски" самый результативный наш подводник – Герой Советского Союза Г.И. Щедрин



У перископа командир Ш-323 Иванцов Ф.И.

торпеды достигли цели, а четвертая не вышла из торпедного аппарата) использовавшийся в качестве войскового транспорта лайнер «Вильгельм Густлов», а через 10 суток – еще один крупный лайнер противника «Генерал фон Штойбен», выполнивший эвакуацию войск из Пиллау (ныне Балтийск).

После войны наши враги пытались представить потопление «Густлова» в качестве «военного преступления» советского подводника Маринеско – дескать на лайнере были в основном раненные и женщины с детьми, а ника-

ких подводников и других военных там не было. Но что-то никто не вспоминает о том, что никаких красных крестов (символ медицинского транспорта) на лайнере не было нанесено. Мало того, всем было известно, что у немцев этот лайнер числился как плавбаза подводных лодок. Интересно, что после этого в Киле и некоторых других немецких военно-морских базах остались стоять у пирсов неуккомплектованные экипажами де-



Вражеский транспорт тонет



Артиллерийский расчет подводной лодки в бою

сятки нацистских подлодок, причем самых последних серий. Судя по всему, команды на эти подводные лодки не прибыли как раз из-за потопления «Густлова».

Грозной силой оказались крейсерские подводные лодки серии «К» (моряки любовно называли их катюшами). Они даже участвовали в артиллерийских дуэлях с надводными кораблями противника. Например, подводная лодка К-3 из состава Северного флота успешно использовала артиллерийское оружие для отрыва от преследования немецкими противолодочными кораблями.

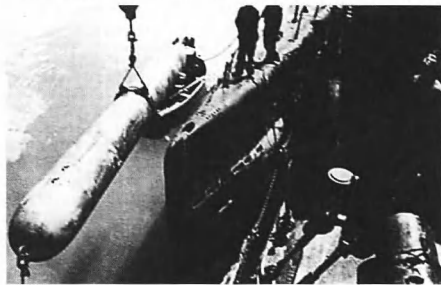
3 декабря 1941 года севернее острова Квале наша подлодка потопила вражеский транспорт водоизмещением, но была обнаружена противолодочным охранением и подверглась интенсивному преследованию. Сторожевой корабль и два противолодочных катера сбросили большое число глубинных бомб, не давая лодке оторваться. Причем в ходе очередного маневра по уклонению К-3 ударились о грунт и получила повреждения топливных цистерн. В результате выходящее на поверхность топливо демаскировало советский корабль и служило прекрасным ориентиром для немцев. И тогда К-3 всплыла на поверхность и немедленно открыла по врагу огонь из двух 100-мм и двух 45-мм

орудий. Буквально через несколько минут пятый выстрел из 100-мм орудия оказался роковым для немецкого сторожевика – он попал прямо в погреб боезапаса, который, как и полагается в таких случаях, сдетонировал, разметав вражеский корабль в щепки.

Еще через минуту советские командоры поразили и один из катеров, который также взорвался и затонул. Второй немецкий катер не стал дальше испытывать свою судьбу и на всех парах умчался прочь.

После короткого боя, длившегося 17 минут, наша подлодка, израсходовав по 42 снаряда обоих калибров, спокойно ушла в открытое море. Никто ее больше не преследовал. Немцы, что называется, «сами наравались». А старшим на борту ПЛ в этом походе был известный подводник командир дивизиона ПЛ капитан 2 ранга Магомед Гаджиев, именем которого в настоящее время назван один из гротов и военно-морская база подлодок Северного флота.

Особо надо отметить тот малоизвестный факт, что советские подлодки последних серий во время Великой Отечественной войны имели довольно хорошее гидроакустическое оснащение, которое позволяло им неоднократно атаковать надводные корабли и транспорты противника и даже выходить победителями из подводных поединков с асами криг-



Погрузка торпеды на "Малютку"

смарине.

Один из таких случаев произошел с подводной лодкой класса «Малютка» М-176 в 1942 году. 28 мая эта лодка (командир – капитан 3 ранга И. Бондаревич) находилась на «охоте» в районе Варангер-фьорда. При следовании вечером в надводном положении вдоль берега боцман подлодки обнаружил на фоне берега низкий силуэт корабля. Сначала его приняли за катер, но командир классифицировал цель как немецкую субмарину, которая начала сближение с советским кораблем.

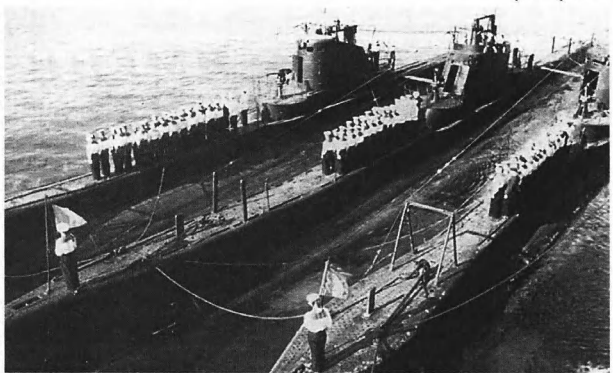
Произведя срочное погружение, наш командир оглядел горизонт в перископ, но цели уже не было. Это означало, что немецкая субмарина также погрузилась. Началась подводная дуэль, в которой победителем может выйти только тот, кто обладает большим мастерством и великолепной выдержкой.

Через несколько минут наш акустик обнаружил врага и вцепился в него «мертвой хваткой». Командир, по докладом акустика, понял, что немец пытается занять позицию для торпедной атаки, и начал осторожно маневрировать, погружившись на глубину 45 метров, на которой попадание торпед было менее вероятным. И действительно, через некоторое время две торпеды прошли над нашей лодкой. Затем игра в «кошки-мышки» продолжилась. В течение трех с половиной долгих и утомительных часов маневрирования немецкая подводная лодка выпустила по М-176 десять (!) торпед – весь свой боезапас, и все мимо. Вскоре послышались шумы, характерные для операции по продуванию балласта при всплытии, – противник устал.

Наш командир тихонечко подвсплыл вслед за врагом на перископную глубину и произвел затем двухторпедный залп. Через минуту послышался взрыв. Враг получил русскую торпеду.

В ходе войны советские подводники постоянно повышали свое мастерство и довольно скоро стали успешно применять такой непростой способ торпедной стрельбы, как стрельба сразу по нескольким целям. Этому способствовали также оснащение подводных лодок средствами автоматизации определения элементов движения цели и расчета залпа (автомат торпедной стрельбы) и принятие на вооружение торпед с неконтактными взрывателями, а также бесследных электрических торпед ЭТ-80.

Характерным примером здесь являются действия подводной лодки Северного флота С-56 (командир – капитан 2 ранга Г. Щедрин), которая затем была переведена на Тихоокеанский флот и в настоящее время установлена рядом со штабом Тихоокеанского флота как корабль-музей. Так, 17 мая 1943 года наша лодка, идя в подводном положении, сначала гидроакустической станцией, а затем и визуально обнаружила сильно охра-



Экипажи "Щук" даже во время войны праздновали день Военно-морского флота

няемый конвой противника в составе транспорта, танкера, четырех сторожевиков и четырех сторожевых катеров.

Транспортные суда противника шли на большом удалении друг от друга, поэтому командир советской подлодки решил атаковать их одним четырехторпедным залпом. Сказано – сделано. Залп – и первая торпеда попадает в транспорт, а еще две – в крупный танкер.

Озлобленные потерей своих подопечных, противолодочные корабли противника начали забрасывать С-56 глубинными бомбами, сбросив в течение часа 60 штук. Но наша субмарина отошла ближе к берегу, что ввело врага в заблуждение, и успешно оторвалась от преследования.

С наилучшей стороны зарекомендовали себя также и подводные лодки, выступавшие в роли минных заградителей, особенно на Балтике. Их действия всегда отличались тактической гибкостью и военной хитростью. Например, балтийская лодка Л-3 в июле 1941 года прибыла для постановки мин в Данцигскую бухту. Обнаружив, что два немецких тралящика выполняют траление на фарватере, наша подлодка дождалась, когда они повернут на обратный курс, и пристроилась к ним в кильватер, выставив в протраленный немцами полосу свои мины. Через 6 часов на них подорвался и затонул выходивший из бухты немецкий транспорт. А одна из таких лодок-минных заградителей, «Лембит» (кстати, эта подлодка английской постройки была принята в состав нашего флота в августе 1940 года из состава ВМС Эстонии), вообще впервые в истории совершила подводный таран, потопив немецкую субмарину U-479!

(Продолжение следует)

«СЛОН» ПО ИМЕНИ «ФЕРДИНАНД»

БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ

(Начало в № 4 / 2006 г.)



Прежде чем начать рассказ о боевом применении тяжелого истребителя танков «Фердинанд», стоит познакомиться с ним чуть поближе. К тому же у нас для этого есть все возможности. Дело в том, что захваченный в свое время на Курской дуге трофейный «Фердинанд» сегодня можно увидеть в танковом музее в подмосковной Кубинке.

Что в этой боевой машине поражает больше всего?

Конечно же, толщина лобовой брони. Правда, сразу же обращаешь внимание на то, что изначальная толщина брони корпуса составляет 10 см. Ведь «Фердинанд» первоначально разрабатывался как обычный тяжелый танк, и в техническом задании было требование, что его лобовая броня должна иметь толщину именно 10 см. Это уже потом, во время переделки обычного танка в танк-истребитель, поверх основной брони была установлена дополнительная бронеплита такой же толщины.

А вот на рубке, в которой установлена пушка, лобовой лист монолитный. Его сразу сделали толщиной 20 см.

Броневые листы рубки соединены за счет выступов на одних листах, которые входят в вырезы в других листах. Сварные швы всего лишь прихватывают бронелисты и

обеспечивают их герметичность – чтобы во время дождя вода не протекала сквозь щели.

Надо отметить тот факт, что вблизи «Фердинанд» похож на самый настоящий дом. В ходе дальнейшей модернизации на этих боевых машинах были устроены даже специальные восточки. Трудно найти еще один танк со столь необычными элементами конструкции.

Хотите в «Фердинанд» залезть?

Пожалуйста. Только нужно быть предельно осторожным. Машина-то вблизи оказывается весьма высокой. И если механику-водителю и радисту попасть в свой отсек не так уж сложно, то командиру, наводчику и двум заряжающим не позавидуешь. Им нужно карабкаться на самый верх боевого казен-



Экипаж влезает на «Фердинанд»

мата, а уже оттуда через верхние люки спускались на свои рабочие места.

А еще экипаж «Фердинанда» был разделен. Танкисты размещались в разных отсеках, как в подводной лодке. В носовой части корпуса сидели водитель и радист, а в кормовой – четверо их товарищей. Оба отсека разделяло «машинное отделение».

В случае чего, прийти на помощь друг другу экипажи двух изолированных отсеков не могли.

Пытаясь забраться на борт и опираясь ногой на гусеницу, обратите внимание на то, что в конструкции шасси имеется специальный грязеочиститель. Это пластина, похожая на рычаг, которая соскабливает грунт, набивающийся под направляющий каток. На других танках такого приспособления не было. А все дело в том, что сверхтяжелый 68-тонный «Фердинанд», двигаясь по бездорожью, так сильно давил на землю, что буквально увязал в ней «по уши». Порою грязь набивалась между гусеницами и катками так, что двигатели просто не могли повернуть гусеницы. Бывало, что от перегрева силовой установки в моторном отсеке начинался пожар.

Но давайте продолжим наш путь наверх.

Вот мы и забрались на крышу рубки.

Высоко? Страшно?

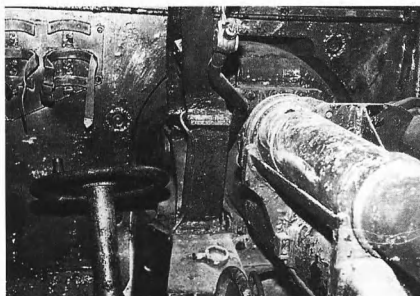
Да, свалиться отсюда, действительно, не очень приятно.

В принципе, в кормовой части «Фердинанда» имеется еще один круглый люк. Но в обычных условиях пользоваться им было невозможно.

Дело в том, что толщина брони «Фердинанда» даже в кормовой части составляет 80 мм – это толщина лобовой брони тяжелого танка «Пантера». Большой круглый люк, устроенный здесь, получился невероятно тяжелым. Его не выдерживали никакие петли. Поэтому он был сделан сбрасывающимся. Открыть, а потом снова его закрыть так просто не получится.

Это был так называемый аварийный люк. Он предназначался лишь для эвакуации раненых танкистов, когда тех невозможно было выгнать из горящей машины через верхние люки. Ведь спустить пострадавшего с крыши этого «дома на гусеницах» без специального оборудования было невозможно. Ну не бросать же раненого товарища на землю с высоты второго этажа?

Кстати, покидать горящий «Фердинанд»



Вид на место наводчика. Виден механизм горизонтального наведения пушки



Погрузка снарядов через кормовой люк. Обратите внимание на размер снаряда!

в бою даже здоровые танкисты предпочитали через аварийный люк. Выбираться на крышу под русские пули было очень опасно.

А еще кормовой люк служил для проведения работ при ремонте пушки и для загрузки боеприпасов. Не затаскивать же тяжеленные снаряды сначала на крышу танка, а оттуда спускать их в боевую рубку.

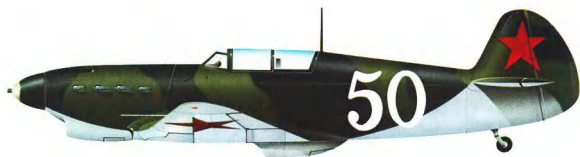
Правда, чтобы лишний раз не снимать аварийный люк, в нем был сделан маленький лючок, сквозь который можно было как раз просунуть снаряд.

Рядом с аварийным люком, а также в бортах рубки имелись бойницы, закрывающиеся стальными пробками, через которые экипаж мог вести огонь из личного оружия по вражеской пехоте. Чтобы пробки не терялись, они висели на тросиках или цепочках. Однако толку от таких бойниц было мало. Из-за очень толстой брони бойница превращалась в подобие трубы.

Просунув в нее ствол автомата, танкист не только не видел цель, но и не мог даже водить стволом из стороны в сторону. В

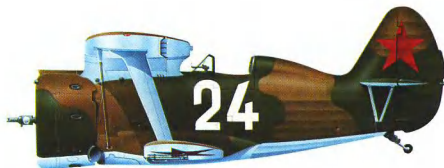
Як-1 в сравнении с другими самолетами-истребителями начального периода Второй мировой войны

Як-1 (скорость 570 км/ч)



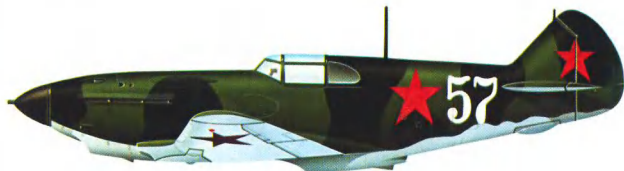
И-16 (скорость 490 км/ч)

И-153 (скорость 420 км/ч)



И-15 бис (скорость 350 км/ч)

И-185 Опытный истребитель, выпущен в годы войны малой серией (скорость 690 км/ч)



ЛаГГ-3 (скорость 540 км/ч)

МиГ-3 (скорость 640 км/ч)



Мессершmitt Bf.109E
Германия, 1939 г.
(скорость 560 км/ч)



Хоукер «Харрикейн» Mk.I
Великобритания, 1937 г.
(скорость 540 км/ч)

Супермарин «Спитфайр» Mk.I
Великобритания, 1938 г.
(скорость 580 км/ч)



Девуатин D-520
Франция, 1940 г.
(скорость 530 км/ч)

Моран-Солнье MS-406
Франция, 1939 г.
(скорость 485 км/ч)



Маки С.202 «Фольгоре»
Италия, 1940 г.
(скорость 590 км/ч)

Кертисс Р-40 С «Томагавк»
США, 1940 г.
(скорость 550 км/ч)





Типичная картина: "Фердинанд" провалился под мост



Техническое обслуживание стального монстра было сложной задачей

результате в ближнем бою «Фердинанд» оказался совершенно незащищен перед вражеской пехотой. Конечно, можно было установить пулемет на крыше рубки, но, как свидетельствовали сами танкисты, вылезать наверх под вражеские пули они не стремились.

То же самое касалось и щелей для наблюдения за полем боя, что были прорезаны в лобовых панелях корпуса. В конце концов при модернизации «Фердинанда» их попросту заварили.

В ходе первых испытаний на обстрел «фердинандов» выявился еще один недостаток. Мелкие осколки и брызги свинца пролетали в щель между лобовой броней рубки и пушкой. Крупные осколки вообще могли заклинить пушку. Поэтому немцам пришлось прямо на корневую часть ствола навесить толстый бронещиток – отражатель

осколков.

Если вы внимательно посмотрите на фотографии, приведенные в прошлом номере нашего журнала, то заметите, что на «фердинандах» ранних серий этих щитков не было.

Вот теперь, зная, что из себя представлял тяжелый истребитель танков «Фердинанд», можно рассказать и о его участии в боях.

О боевых действиях на южном выступе Курской дуги, где произошло грандиозное танковое сражение под Прохоровкой, мы уже подробно рассказали в августовском номере журнала за 2005 год. «Фердинандов» там не было. Все они были направлены на северный выступ.

Пунктом разгрузки 654-го танкового батальона стала расположенная в 35 км от Орла станция Змиевка. На всем маршруте безопасность эшелонов обеспечивала тайная полиция – гестапо.

Первые подразделения батальона прибыли в Змиевку 24 июня 1943 г. После разгрузки немцы на своих «фердинандах» совершили марш в район дислокации – село Готетово, что в 20 км от Змиевки.

Все передвижения совершались только в ночное время, чтобы скрыть появление новейшей техники на фронте от советских самолетов-разведчиков.

В последующие дни подразделения батальона вели разведку в районе предстоящих боевых действий вдоль железнодорожной линии Курск-Орел. Одновременно прокладывались пути для выдвижения на рубеж атаки бронированных монстров. При этом особое внимание уделялось мостам.

Немцы были страшно удивлены тому, что русские почему-то понастроили здесь мосты, которые в большинстве своем не могли выдержать «фердинанды».

Вот ведь «странность»: немцы воюют в России уже два года. Они хорошо узнали,

какие в этой стране дороги и какие на них мосты. И тем не менее проектируют и принимают на вооружение боевую машину, которая процентов 90 российских мостов, построенных в сельской местности, просто раздавит своей массой.

Вот уж где пришлось поработать немецким инженерным войскам...

В конце концов все подождавшие мосты были проверены и промаркированы литерой «F», нанесенной белой краской. Здорово! Подъезжаешь к мосту и сразу видишь – пройдет здесь «Фердинанд» или нет. Настоящий немецкий порядок.

Только одна неувязочка вышла – промаркировать мосты немецкие саперы смогли только на своей стороне. А что творится за линией фронта? Этих данных у немцев не имелось.

А это значит, что наступление будет успешным до первого деревянного мостика...

С проблемой мостов экипажи «Фердинандов» столкнулись еще в Руане. Там самоходки форсировали реку Сена по мосту, ширина проезжей части которого была всего на 2 см больше ширины тяжелого истребителя танков. Мост с трудом выдерживал одну самоходку. Тогда переправа прошла успешно, но позже «Фердинанды» своей массой раздавили не один мост.

Еще до начала операции «Цитадель» (наступление на Курской дуге) стал очевидным еще один печальный факт – шести недель на освоение новых боевых машин оказалось маловато. Экипажи плохо знали материальную часть, недостаточно отработали тактику боевого применения. Не все научились метко стрелять.

А тут еще батальону банально изменило военное счастье. Уже в первой атаке ранения получил командир батальона гауптман Ноак. Его «Фердинад» въехал на минное поле, не отмеченное на картах. На минах подорвались и другие машины.

Самое обидное для немцев заключалось в том, что минное поле было выставлено не русскими, а немецкими же саперами. Вот как это произошло...

Примерно в девять часов вечера 4 июля 1943 г. личному составу был зачитан приказ



Подорвавшийся на mine и захваченный бойцами Красной Армии "Фердинанд". Хорошо виден эвакуационный люк

фюрера о наступлении на Курск и Белгород. В 3 часа ночи к обработке переднего края Красной Армии приступила авиация, а в 3 часа 30 минут началась артиллерийская подготовка. Через 10 минут в атаку пошли «фердинанды» в сопровождении пехоты.

Саперы проделали два прохода в минных полях, выставленных ранее самими же немцами, и тяжелые самоходки двинулись в наступление. И все бы хорошо, если бы не еще одно выставленное немцами минное поле. Это поле на картах обозначено не было, соответственно в нем не были проделаны проходы.

Экипажи «фердинандов» 2-й роты как раз и напоролись на это минное поле. Поначалу они принимали взрывы мин за попадания русских снарядов в траки гусениц. Поэтому они не остановились, а, наоборот, устремились в атаку...

В течение нескольких последующих минут большая часть «фердинандов» злосчастной 2-й роты оказалась небоеспособной по причине обрыва гусениц.

Когда выяснилось, что русские здесь ни при чем, саперы начали продлевать проход в минном поле. Но что толку? Лишь четыре уцелевших «фердинанда» 2-й роты возобновили движение в сторону позиций противника.

Преодолев схожие препятствия, до русских траншей добрались и самоходки 1-й и 3-й рот.

Батальон сумел выйти к линии железной дороги севернее Поньрей. В целом батальон выполнил боевую задачу на день – занял высоты северо-восточнее Поньрей, а затем вместе с пехотой двинулся дальше.



Подрыв на mine, попадание снаряда в гусеницу, просто мягкий грунт обездвиживали «Фердинанд», и тогда он становился жертвой пехоты, которая сжигала его бутылками с «коктейлем Молотова» или глушила экипаж противотанковыми гранатами



Этот «Фердинанд», застрявший в мягком грунте, был захвачен нашей пехотой вместе с экипажем

Однако вскоре батальон подвергся ожесточенному артиллерийскому обстрелу. Огонь советских пушек дополнили залпы «катюш». Атака захлебнулась.

К вечеру «фердинанды» отошли к линии железной дороги, чтобы пополнить боекомплект и запасы горючего, дать отдых экипажам. Из-за проблем со снабжением атаку на следующий день не удалось начать раньше обеда. Германская пехота в ходе атаки вновь понесла тяжелые потери от огня советской артиллерии, из-за чего не сумела удержаться за самоходками.

«Фердинанды» встали. Что толку лезть на русские позиции, если пехота не может идти следом?

Постреляв по русским, батальон был вновь вынужден отойти на исходный ру-

беж атаки, чтобы пополнить боекомплект и дозаправиться.

Утром 8 июля 2-й роте вновь предстояло атаковать Поньры. В роте оставалось шесть боеспособных «Фердинандов» и несколько приданных легких штурмовых орудий. 8 июля атака не состоялась – ее перенесли на сутки.

Следующий день для немецких танкистов стал более удачным. Невзирая на ожесточенное сопротивление, тяжелые самоходки наконец-то взломали оборону Красной Армии.

Но что толку? За первой линией обороны оказалась вторая, а за ней третья.

В последующие дни батальон в бой уже не посылался. Он оставался в резерве, на случай возможной контратаки советских танков. Такая атака случилась 13 июля, когда советские танки ударили по немцам со стороны Малоархангельска.

В ходе жестокого боя экипажи «фердинандов» доложили о небывалом большом количестве подбитых вражеских танков. Некоторые экипажи заявляли, что подбили до двух десятков «тридцатьчетверок».

Впрочем, доложить – не значит уничтожить. На самом деле большая часть наступающих советских танков была не поражена огнем германских танковых орудий, а подорвалась на минах. Но немецкие танкисты не упустили случая записать горячие «тридцатьчетверки» на свой счет.

О том, как «метко» стреляли наводчики «фердинандов», и о том, что было на самом деле, мы еще поговорим отдельно. А пока гитлеровские вояки, приписав себе незаслуженные победы, радовались. Правда, их радость была весьма не к месту. Вся германская армия от наступления перешла к обороне, а затем и к всеобщему отступлению. Советские же войска на поле боя под Поньря-

ми обнаружили 21 подбитый «Фердинанд».

654-й батальон был отведен в тыл для отдыха и перегруппировки. Он расположился недалеко от железной дороги и играл роль мобильного резерва командования. А когда части Красной Армии нанесли сильный удар севернее и северо-западнее Орла, все роты батальона были брошены в бой, а, наоборот, отведенные еще дальше в тыл.

Вскоре все уцелевшие самоходки свели в одну боевую



Советская самоходка Су-152 не зря звалась "зверобоем" — её трехпудовые снаряды были серьезным аргументом для "тигров" и "пантер"



"Фердинанд", уничтоженный "зверобоем": 152-мм снаряд хотя и не пробил лобовую броню, просто вдавил лобовой лист внутрь танка!

группу. 6 августа 654-й батальон передал последний боееспособный «Фердинанд» в соседний 653-й тяжелый батальон истребителей танков. Из двух полуразбитых боевых единиц сделали одну более или менее боееспособную.

Как водится, в приказе германского командования отмечалось, что экипажи боевых машин показали свое мастерство, дух боевого братства, а также высокую стойкость, гармонично дополненную отвагой. Они, мол, продемонстрировали чудеса храбрости и героизма, как и вся победоносная германская армия.

Только почему эта победоносная армия не наступала, а отступала?

Следующей точкой на славном боевом пути



Результат прямого попадания авиабомбы с пикирующего бомбардировщика Пе-2

разом не влияющие на общий ход боев.

После Курской дуги «фердинанды» массированно уже никогда не применялись. Вскоре все эти боевые машины отправили

«знаменитого» батальона опять стала Франция, куда личный состав отправили отдохнуть после ужасов Восточного фронта. Оставшиеся же на Восточном фронте «фердинанды» больше ремонтировались и увозились по железной дороге все дальше и дальше в тыл. Они «засветились» на поле боя еще несколько раз осенью 1943 г. Но это были «вылазки» отдельных машин, никоим об-



В конце осени 1943 г. "фердинанды" покинули Восточный фронт – оставшиеся в строю машины требовали заводского ремонта

на капитальный ремонт в Германию.

Впрочем, две недели боев под Курском сделали «Фердинанд» известным на весь мир. Огромную роль в этом сыграла как геббельсовская пропаганда, восхвалявшая «Фердинанд» как самый мощный и самый неуязвимый танк в мире, так и сводки со-

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Когда немцы разрабатывали танк «Тигр», было изготовлено несколько разных образцов его ходовой части. Кроме шасси профессора Порше, которое легло в основу «Фердинанда», применение нашли еще два опытных образца, построенных фирмой Хеншель (так называемое экспериментальное шасси VK 3001). В 1942 г. на них водрузили броневую рубку и установили огромное 128-мм орудие. Так появилась самая мощная на тот период времени боевая машина вермахта, получившая обозначение 12,8 cm Sfl L / 61.

Как и «Фердинанд», она предназначалась для борьбы с тяжелыми советскими танками на большом расстоянии.

Существенным отличием этой самоходки

ветского командования, в которых каждый день говорилось о подбитых и захваченных «Фердинандах».

В те дни, похоже, все страсти кипели исключительно вокруг этой самоходки. Возможно, первопричиной такого интереса было ее необычное название.



от «Фердинанда» являлось более легкое бронирование – бронелисты рубки и бортов корпуса имели толщину всего 1,5 см. К тому же сама рубка была открыта сверху. В результате масса этой самоходки пушки была почти в два раза меньше.

В 1943 г. наши солдаты захватили одну такую боевую машину в качестве трофея. И сегодня, вместе с «Фердинандом», она демонстрируется в танковом музее в Кубинке.

Сравнить самоходное орудие

«12,8 cm Sfl L / 61» с

«Фердинандом» можно на примере этих двух пластиковых моделей



«Тигр», «Пантера» – все это, конечно, страшное «зверье». Но лишь в названии «Фердинанд» слышалось что-то ненавистное, действительно ассоциирующееся с германским фашизмом. На Курской дуге «Фердинанд» олицетворял собой всю военную мощь Третьего рейха. Поджечь «Фердинанд» для советского солдата было куда престижнее, чем уничтожить любого другого фашистского «зверя». Кстати, за подбитый «Фердинанд» боец сразу же получал орден.

Вскоре счет подбитым «фердинандам» пошел на сотни.

Но, как мы знаем, их всего-то построили 90 штук. Откуда тогда взялись остальные?

Во-первых, по ненавистному «Фердинанду» наши бойцы били изо всех видов оружия. Об уничтожении вражеского самохода могли доложить вышестоящему командованию одновременно и танкисты, и артиллеристы, и пехотинцы, и летчики. Понятно, что один подбитый «Фердинанд» в отчетах превращался в два, а то и в три или четыре.

Кстати, ничего удивительного в этом нет. Такое происходило и происходит в армиях всех стран мира.

Во-вторых, своим силуэтом «Фердинанд» сильно напоминал некоторые германские самоходные пушки – «Мардер», «Хуммель», «Веспе», «Насхорн».

«Насхорн», к примеру, тоже вооружался 88-мм пушкой – почти такой же, что стояла на «Фердинанде». Другое дело, что орудие и его расчет прикрывались броней толщиной всего в один сантиметр. «Насхорн» не являлся даже истребителем танков, а был всего лишь самоходной противотанковой пушкой, по внешнему виду очень похожей на «Фердинанд». Кстати, выпущено таких самоходов было пятьсот штук.

В общем, стоило где-нибудь появиться любой немецкой самоходке, у которой пушка торчала из рубки, расположенной в задней части корпуса, как по передовой разносился слух о том, что ползет «Фердинанд».

В этом нет ничего удивительного. Вы ведь и сами с расстояния в километр, наверное, не сможете отличить «Мерседес» от «Волги». А ведь нужно учесть и тот факт, что немецкие танки и самоходки имели, как правило, камуфляжную окраску, затрудняющую их обнаружение. Вот и попробуйте, разберись – что это за пятнистое чудовище с

*Силуэт самоходки
"12,8 см Sfl L/61"*



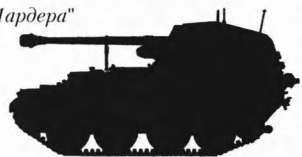
Силуэт "Фердинанда"



Силуэт "Насхорна"



Силуэт "Мардера"



Одна из причин путаницы "Фердинанда" с другими германскими самоходками – схожесть силуэтов

длинной пушкой вылезает из-за сарая? В лучшем случае бойцам удавалось определить – танк это или самоходка. А дальше все ясно – если танк, то, значит, – «Тигр». Ну а уж если самоходка – то непременно «Фердинанд». Ведь названий других германских САУ наши бойцы попросту не знали и в документах записывали их как «Фердинанд с 75-мм пушкой» или «Фердинанд со 105-мм пушкой».

В общем, били «мардеров» и «хуммелей» и всех их засчитывали как «фердинанды».

Вот так и возникла легенда о «Фердинанде».

А как было мнение немецких танкистов, воевавших на этом «чудо-оружии»? И почему в заголовке статьи «Фердинанд» был назван слоном?

Об этом будет рассказано в следующем номере журнала.

БРОНЕНОСЦЫ И ЛИНКОРЫ

Часть двадцать третья



ЯМАТО

Те из вас, ребята, кто внимательно следит за нашей рубрикой, посвященной броненосцам и линкорам, наверное, помнят, что в начале XX века одной из мощнейших морских держав стала Япония.

Разгромив русскую эскадру в Цусимском сражении в 1905 году, захватив Порт-Артур и усилив свое военное присутствие в Корее и Китае, японцы не собирались останавливаться на достигнутом. Они видели себя будущими хозяевами всей Юго-Восточной Азии. Но для этого им нужен был еще более мощный флот. Однако недостаточно технически развитая на тот момент страна не могла не то что построить, но даже спроектировать линкор нового поколения. Вся надежда была на главного союзника — Великобританию.

Англичанам это тоже было выгодно. Они получали дорогостоящий военный заказ, а заодно могли рассчитывать на помощь японцев в будущем противостоянии против немцев, которые теснили англичан в Азии и усиленно пытались проникнуть на богатые рынки стран тихоокеанского региона.

В годы Первой мировой войны Япония официально выступала на стороне Англии, Франции и России.

Но, естественно, никаких боевых действий против Германии не вела, не считая безрезультативной охоты за крейсерами адмирала Шпее, действовавших в Тихом океане.



Зато Япония еще перед войной получала от своего главного союзника (Великобритании) существенную техническую помощь. Именно англичане спроектировали для японского флота мощнейшие линейные крейсера типа «Конго» (это название было дано кораблям вовсе не в честь африканской страны. Конго в переводе с японского означает алмаз).

Фактически «Конго» являлся всего лишь несколько доработанным британским линкором «Лайон», построенным на британской верфи. Но инженеры фирмы «Виккерс», работая на японцев, не были связаны всевозможными «советами» и ограничениями своего родного адмиралтейства и, как говорится, постарались на славу.

Когда в 1912 году англичане спустили японский линкор «Конго» на воду, он оказался куда более мощным боевым кораблем, чем британский «Лайон». Да что там «Лайон»...

«Конго» вообще оказался самым большим военным кораблем в мире с водоизмещением свыше 31000 тонн! Но и это еще не все.

Впервые в мире на этом корабле



были установлены 14-дюймовые (356-мм) орудия.

Тут же британская общественность забрала тревогу. Как это так, что зарубежная держава, пусть даже союзная, получает от английской промышленности более мощные корабли.

Японцы это заюмнили. Поэтому еще три корабля типа «Конго» они по английским чертежам построили уже на своих верфях в Экосуке, Кобе и Нагасаке.

Дальше дело пошло веселее. Японцы внесли изменения в английский проект и к началу Первой мировой войны построили два еще более мощных и лучше защищенных линкора «Фусо» и «Ямаширо». В отличие от кораблей типа «Конго» на них стояло уже не четыре, а шесть двухорудийных башен главного калибра, а толщина броневого пояса увеличилась с 23 до 30 см.

Не останавливаясь на достигнутом, слегка усовершенствовав теперь уже проект «Фусо», японцы очень быстро построили два еще более крупных корабля — «Ису» и «Хугу».

Но это было только начало.

Японские военные всегда мечтали о том, что именно страна Восходящего Солнца должна господствовать на всем Тихом океане. Ясное дело, это не поправится ни англичанам, ни американцам. Значит, придется вчерашних союзников с Тихого океана выгнать. Но как? Ведь флот Великобритании и флот США даже по отдельности куда мощнее японского.


Выход мог быть только один. Япония должна иметь на вооружении такие корабли, каждый из которых будет сильнее нескольких кораблей противника сразу. Другими словами, Япония должна начать строить не просто суперлинкоры, а гипер- или мегалинкоры.

Как известно, все японские линкоры, построенные до этого, фактически являлись «детьми» и «внуками» британского «Лайона» — корабля уже порядком устаревшего.

И вот в последний год Первой мировой войны самураи отважились наконец-то на постройку чисто японского корабля, созданного по собственному проекту.

Через два года на воду были спущены два гигантских суперлинкора «Нагато» и «Мутцу» водоизмещением 34000 тонн, вооруженные уже 15-дюймовыми (406-мм) орудиями, способными забрасывать снаряды на дальность в 40 км!

По своим боевым возможностям, бронированию и скорости хода эти линкоры превосходили лучшие корабли Великобритании и США. После серъ-



езной модернизации в 30-е годы эти корабли были еще более усилены, а их водоизмещение выросло до рекордных 43600 тонн. Это были самые мощные и самые скоростные линкоры в мире. Но вот что интересно... Об этом не знал никто, кроме самих японцев.

Хитрые самураи, не желая вызывать тревоги у союзников, заявили о весьма посредственных характеристиках своих кораблей, нежели это было на самом деле. О истинных данных «Нагато» и «Мутцу» англичане и американцы даже не догадывались и узнали всю правду лишь после окончания Второй мировой войны в 1945 году!

Но вернемся в 20-е годы.

После окончания кровопролитной Первой мировой войны страны-победительницы (в первую очередь США и Великобритания) наконец-то перевели дух, оторвали свой пристальный взгляд от Германии и тут вдруг с удивлением обнаружили, что в Тихом океане появился необычайно мощный японский флот, который продолжал развиваться стремительными темпами. Союзника нужно было немедленно остановить.

На состоявшейся в 1921 году Вашингтонской конференции по ограничению гонки вооружений Англия и США разрешили Японии иметь флот почти в два раза более слабый, чем флот каждой из этих стран. Мало того, максимальное водоизмещение линкоров было ограничено всего лишь 35 000 тоннами, и на них нельзя было устанавливать орудия более крупного калибра, чем те, что имелись на вооружении в данный момент.

Для японских адмиралов это решение было убийственным. Ведь все их амбициозные проекты рухнули. Вашингтонское соглашение не оставляло японцам ни малейшего шанса на создание кораблей более мощных, нежели у их «друзей». В случае неповиновения стране Восходящего Солнца грозили жестокие экономические санкции.

Японцам ничего не оставалось делать, как подчиниться нажиму. Они подписали договор, но нанесенную обиду запомнили.

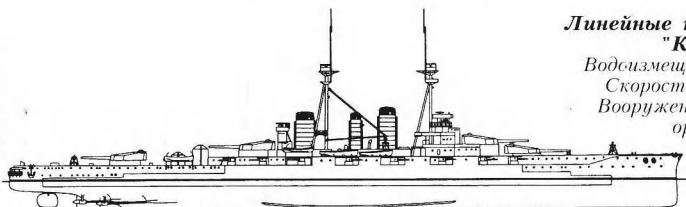
А мечь самураев, как известно, страшна. Втихаря они начали разработку проекта невиданного в истории суперлинкора, который вдвое превосходил разрешенный лимит.

В то время как Европа была обеспокоена ростом военной мощи Германии, к власти в которой пришел Гитлер, и все внимание

Сравнительная линия развития линкоров Японии

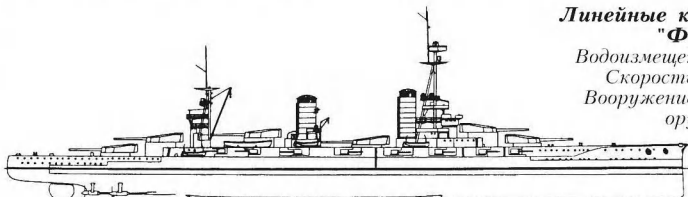
**Линейные крейсера типа
"Конго"**

Водоизмещение - 27600 т
Скорость - 27,5 узла
Вооружение: 8х356 мм
орудий



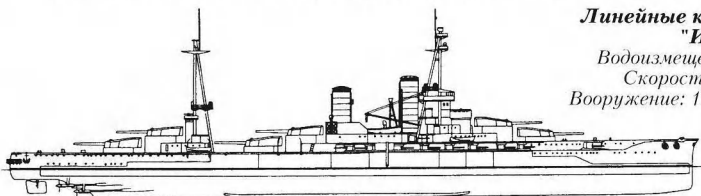
**Линейные корабли типа
"Фусо"**

Водоизмещение - 31000 т
Скорость - 23 узла
Вооружение: 12х356 мм
орудий



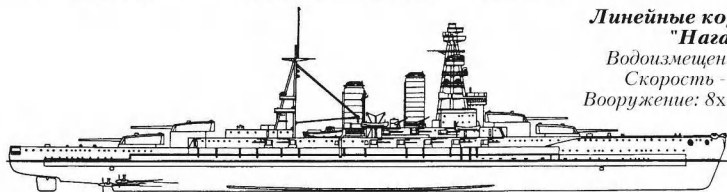
**Линейные корабли типа
"Ису"**

Водоизмещение - 32000 т
Скорость - 23 узла
Вооружение: 12х356 мм орудий



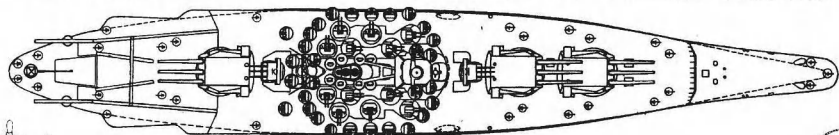
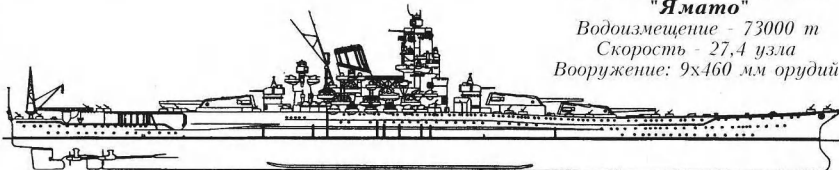
**Линейные корабли типа
"Нагато"**

Водоизмещение - 34000 т
Скорость - 26,7 узла
Вооружение: 8х410 мм орудий

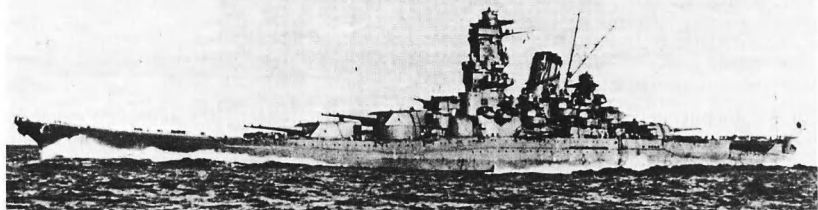


**Линейные корабли типа
"Ямато"**

Водоизмещение - 73000 т
Скорость - 27,4 узла
Вооружение: 9х460 мм орудий



«Ямато» во время ходовых испытаний



политиков и военных было приковано к проблеме возрождения германского флота, японцы в 1937 году заложили на верфи в городе Курэ новый корабль, получивший название «Ямато». Ямато – это древнее название Японии.

Еще два корабля «Мусаси» и «Синано» (так назывались провинции в Японии) начали строить в Нагасаки и Ёкосуке в 1940 году.

В февральском номере журнала мы рассказывали о германских суперлинкорах «Бисмарк» и «Тирпиц», от одного только упоминания о которых все британское адмиралтейство впадало в панику. И было от чего. Эти гигантские корабли имели водоизмещение по 52000 тонн, несли восемь орудий калибра 380 мм и имели бронезащиту толщиной до 32 см.

Но если бы только англичане знали, какой «подарок» готовят им недавние союзники из Японии...

«Ямато», спущенный на воду в августе 1940 года, имел водоизмещение почти 73 000 тонн и нес 9 орудий калибра 460 мм.

Эти орудия, самые мощные в истории морской артиллерии, забрасывали полутонные снаряды на 42 км. Даже на дистанции в 20 км эти снаряды пробивали броню толщиной в полметра! А ведь такой брони не было ни на одном корабле мира.

Не забыли японские инженеры и о броневой защите. Толщина главного броневое пояса «Ямато» достигала 41 см, а орудийные башни в лобовой части были прикрыты броней толщиной до 65 см – абсолютный рекорд! Ничего подобного за всю историю флота мир еще не видел.

Интересно, что броня главного броневое пояса была установлена с наклоном. Японцы проверили – она даже в упор не пробивалась ни одним снарядом британского или американского линкорного орудия.

О мореходности «Ямато» до сих пор ходят легенды. На полном ходу со скоростью 27,5 узлов (50 км/ч) он мог пересечь весь Тихий океан.

До начала войны на Тихом океане

оставалось уже совсем немного времени, но ни американцы, ни англичане даже не догадывались о том, что в Японии появились корабли совершенно иного уровня.

А все дело в том, что строительство своих гиперлинкоров японцы вели в условиях такой секретности, что о них мало кто знал даже в самой Японии.

Так, стпель в Нагасаке окружили высоким забором, а верфи в Ёкосуке и в Курэ были даже закрыты крышами, стилизованными под японские храмы. Ни один шпион не мог бы догадаться, что именно здесь ведется постройка будущих океанских гигантов.

Секретность вокруг этих кораблей продолжала сохраняться и после начала войны, в декабре 1941 года.

Линкор «Ямато», являясь флагманом японского флота, уже ходил в боевые походы, а американцы даже не подозревали о том, что же это за корабль.

Хотите верить, хотите – нет, но лишь в 1944 году они узнали о том, что у японцев имеются два гиперлинкора.

– Почему два, а не три? – спросишь ты.

Да потому, что опыт боевых действий на море в годы Второй мировой войны показал, что главной ударной силой флота оказался вовсе не линкор, а авианосец.

Именно авианосцы принимали активное участие во всех боевых действиях на Тихом океане, а такой гигант, как «Ямато», фактически был всего лишь штабным кораблем. Что толку от огромной стальной плавучей крепости, если она не стреляет по врагу?

Японские моряки печально шутили по этому поводу: «В мире есть три самые большие и бесполезные вещи – это пирамида Хеопса, Великая китайская стена и линкор «Ямато».

Вот почему третий линкор этого типа – «Синано» – было решено переделать в более нужную боевую единицу – суперавианосец.

Правда, «Синано» страшно не повезло. Могучий корабль был по-

"Ямато" и "Мусаси" вместе в начале войны



топлен американской подводной лодкой во время небоевого похода, когда следовало к месту окончательной достройки.

Надо сказать, что судьба «Ямато» и «Мусаси» сложилась не менее печально.

Флагман японского флота и его брат «Мусаси» несколько раз подвергались торпедным атакам американских подводных лодок и больше ремонтировались, чем воевали.

До октября 1944 года ни «Ямато», ни «Мусаси» не удалось ни разу открыть огонь по противнику.

А когда такая возможность наконец-то представилась, оказалось, что гигантские корабли из охотников превратились в дичь. Правда, охотились на эту дичь не корабли противника, как это было в случае с германским линкором «Бисмарк», а американская авиация.

Первым погиб линкор «Мусаси». Случилось это так...

Осенью 1944 г. американцы предприняли решительное наступление на Филиппины. Узнав, что в заливе Лейте появились десантные корабли американцев, японский генеральный штаб решил уничтожить их одним ударом.

Конечно, лучше всего это было сделать с помощью авианосцев и самолетов палубной авиации. Да вот беда — почти все японские авианосцы уже были потоплены, а гигантский «Синано» еще не был достроен. И тогда командование решило послать в залив Лейте два своих самых могучих корабля — «Ямато» и «Мусаси» в надежде на то, что они разгромят американский флот своими гигантскими артиллерийскими орудиями.

На что рассчитывали японцы? — непонятно. Они еще не приблизились к району боевых действий, как на них обрушилась всю свою мощь палубная авиация американского флота. Весь день 24 октября американские самолеты непрерывно атаковали японские корабли. Они делали это так, словно были на полигоне, ведь никакого авиационного прикрытия у японской эскадры не было. В итоге «Мусаси» получил попадания 11 торпед и 20 авиабомб! Еще два десятка бомб разорвались в воде около его бортов, что вызвало многочисленные течи корпуса.

Как ни силен был японский суперлинкор, но полученные повреждения, как говорится, оказались «несовместимыми с жизнью». Под вечер гигантский корабль набрал в себя столько воды, что попросту затонул.

В тот день «Ямато» повезло, так как американская авиация с утра до вечера бомбила «Мусаси». В «Ямато» тогда попали всего три бомбы, не причинившие морскому гиганту особого вреда, и с наступлением ночи корабль скрылся в темноте.

На следующее утро «Ямато» встретился наконец-то с американскими кораблями. Первый и последний раз он делал то, ради чего был построен.

Выпустив сотню огромных 460-мм снарядов, японские комендоры потопили один американский легкий авианосец и эсминец. Однако опасаясь новых авианалетов, японский линкор поспешил ретироваться. До своей главной цели — десантных кораблей — он так и не добрался.

Следующая встреча с американцами состоялась в апреле 1945 года. Этот последний поход линкора «Ямато» вошел в историю не только как самый трагический, но и как самый бессмысленный. Впрочем, бессмысленным он мог показаться американцам. Японцы же отправились в свой последний бой как настоящие самураи — воины-смертники.

Когда весной 1945 года американцы начали штурм Окинавы, экипаж линкора «Ямато» получил необычный приказ. Надо было взять на борт как можно больше снарядов и отправиться к осажденному острову. Там корабль должен был сесть на мель и тем самым превратиться в непотопляемую морскую крепость. Огнем своих чудовищных орудий он должен был сдерживать натиск американского флота. Естественно, что ни о каком спасении для членов экипажа речи не шло. Топлива было выделено лишь для дороги в один конец.

Надо сказать, что в районе Окинавы американцы в полной мере ощутили на себе удары самураев. Пилоты-смертники направляли свои начиненные взрывчаткой самолеты прямо на американские корабли. Было от чего дрогнуть. Американские моряки и морские пехотинцы и так уже были на грани

паники. А тут на помощь защитникам острова направлялся еще и готовый стоять насмерть корабль, имевший самое мощное в мире вооружение и бронирование.

Обезопасить десантный флот от такого стального монстра можно было только потопив его на глубоководье.

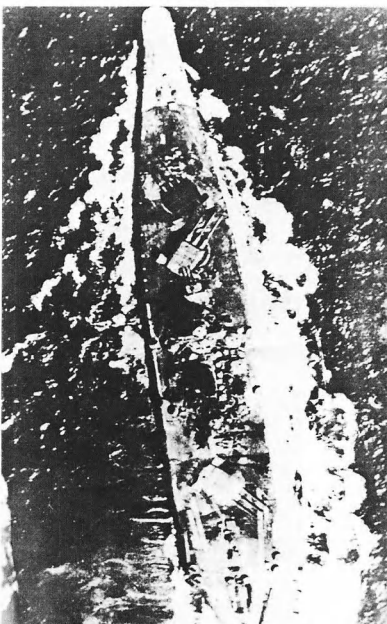
Американцы помнили о том, каким тяжелым оказался бой авиации с одиотипным линкором «Мусаси» осенью 1944 года. Тогда целое авианосное соединение «работало» по японскому линкору весь день с утра до вечера.

А ведь на сей раз к Окинавe приближался корабль, на котором зенитная артиллерия была усилена. Японцы сняли с «Ямато» ненужные в морском бою бортовые башни с орудиями калибра 152 мм и заменили их мощными зенитными пушками. В результате по самолетам противника теперь могли стрелять 24 зенитных орудия калибра 127 мм и полторы сотни 25-мм зенитных автоматов.

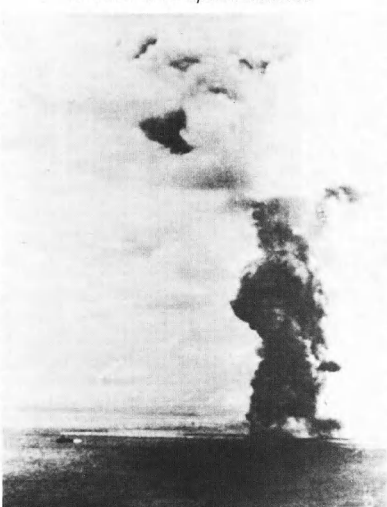
Для удара по столь грозному противнику американцы собрали небывалые силы. Никогда еще для атаки одного корабля не выделялось сразу 400 самолетов!

В полдень 7 апреля начался последний бой «Ямато». Небо над кораблем напоминало одновременно и черный купол, словно сотканный из разрывов зенитных снарядов, и разреженный улей.

Американские самолеты, влетая в зону губительного зенитного огня,



Фотография "Ямато" с американского самолета во время полета



Взрыв "Ямато"

ты морей «вчистую» проиграли новому хозяину океанов — авианосцу.

порой вспыхивали, как факелы, и падали в воду, но вслед за ними на цель уже пикировали другие.

Но постепенно зенитный огонь слабел. Дело в том, что «Ямато» атаковали не только палубные бомбардировщики и торпедоносцы. На него набросились даже самолеты-истребители, которые поливали надстройки линкора свинцом из пулеметов, в надежде вывести из строя вражеских зенитчиков.

Ударных самолетов в воздухе было так много, что им приходилось выстраиваться в очередь для того, чтобы иметь возможность прицельно сбросить бомбы.

В отличие от атаки «Мусаси», в этот раз американские летчики-торпедоносцы выбрали новую тактику. Они решили бить «Ямато» торпедами в один борт — левый. Такая тактика оказалась верна. Получив в борт десять торпед, корабль набрал левой стороной столько воды, что начал заваливаться на бок. В этот момент от взрыва очередной торпеды или бомбы в артиллерийских погребах линкора сдетонировал боезапас, и гигантский корабль буквально разорвало на куски. Над местом гибели остался лишь столб дыма, напоминающий «гриб» ядерного взрыва.

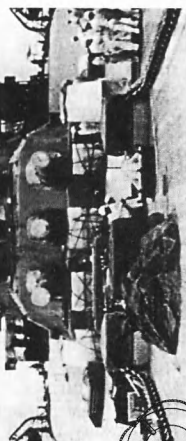
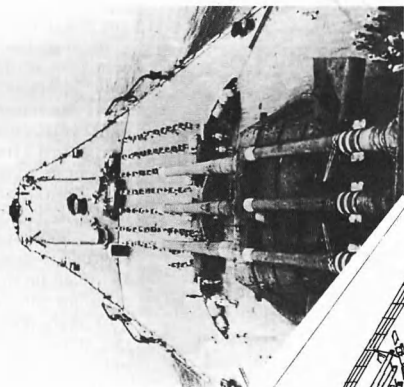
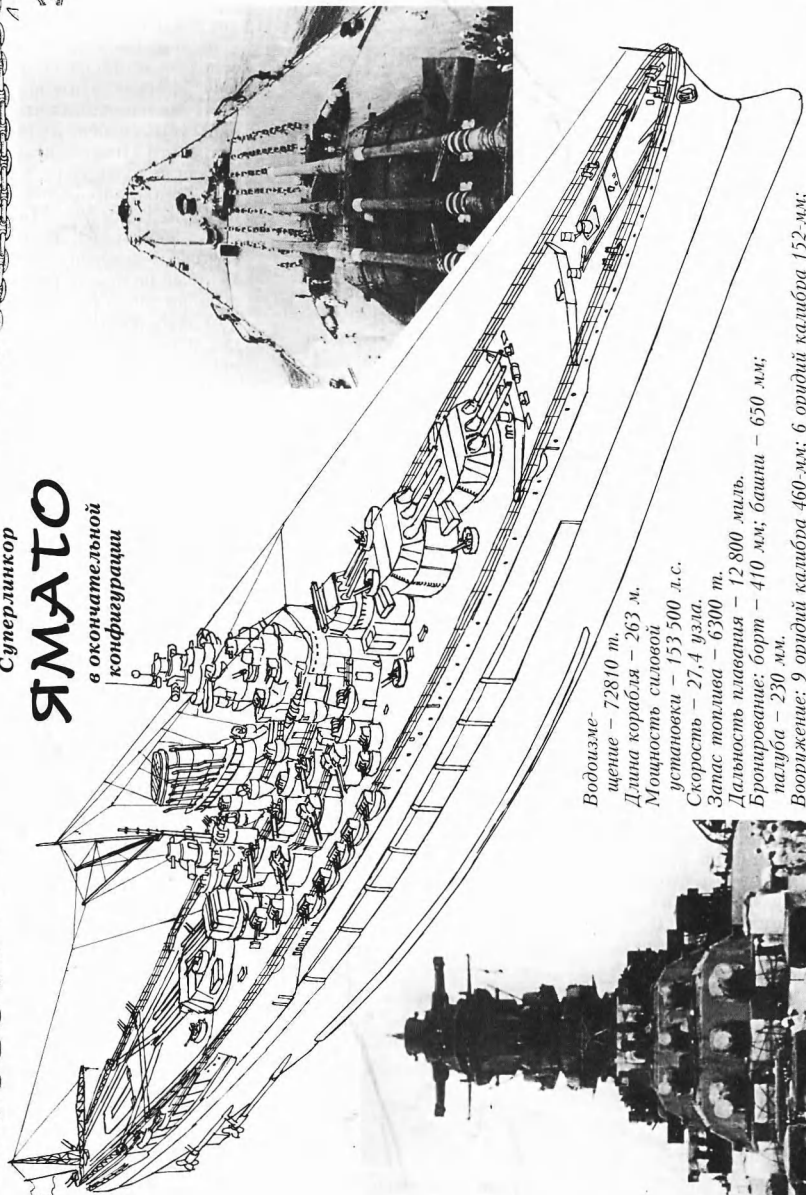
Весь бой длился всего полтора часа. Американцы потеряли 10 своих самолетов.

Гибелью самого крупного на свете линейного корабля завершилось царствование линкоров на море. Эти стальные гиганты

Суперлинкор

ЯМАТО

в окончательной
конфигурации



Водоизме-

щение — 72810 т.
Длина корабля — 263 м.
Мощность силовой
установки — 153 500 л.с.
Скорость — 27,4 узла.

Запас топлива — 6300 т.
Дальность плавания — 12 800 миль.
Бронирование: борт — 410 мм; баши — 650 мм;
палуба — 230 мм.

Вооружение: 9 орудий калибра 460-мм; 6 орудий калибра 152-мм;
24 орудия калибра 127-мм;
150 зенитных автоматических орудий калибра 25-мм.
Экипаж — 2760 человек.

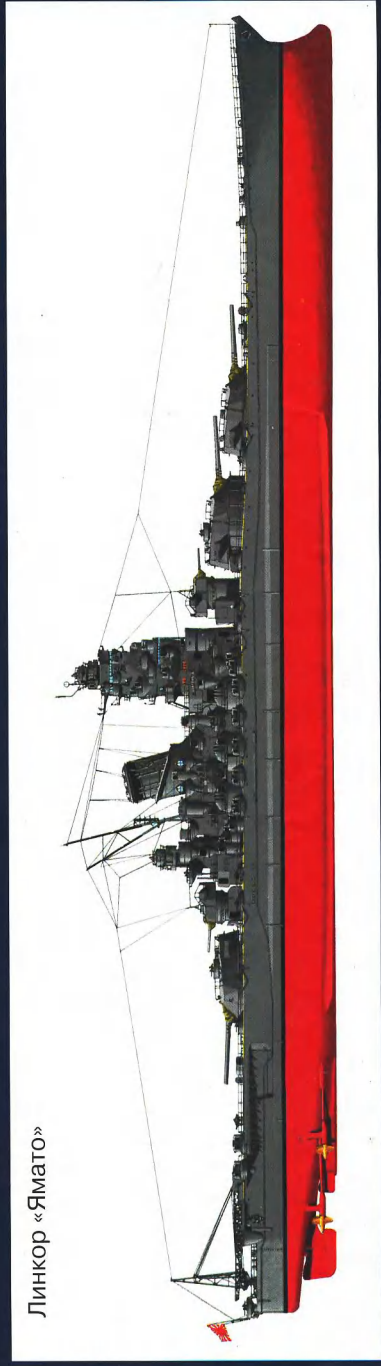


«Ямато»

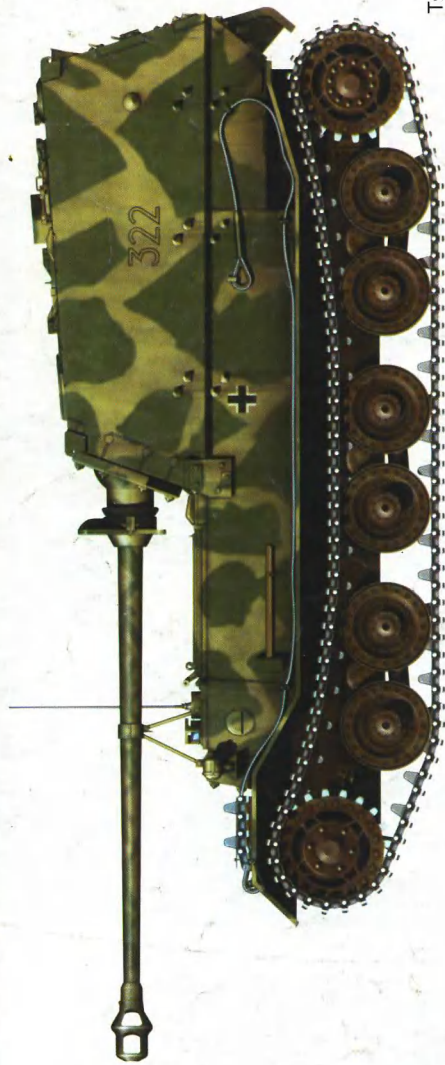


«Мусаси»

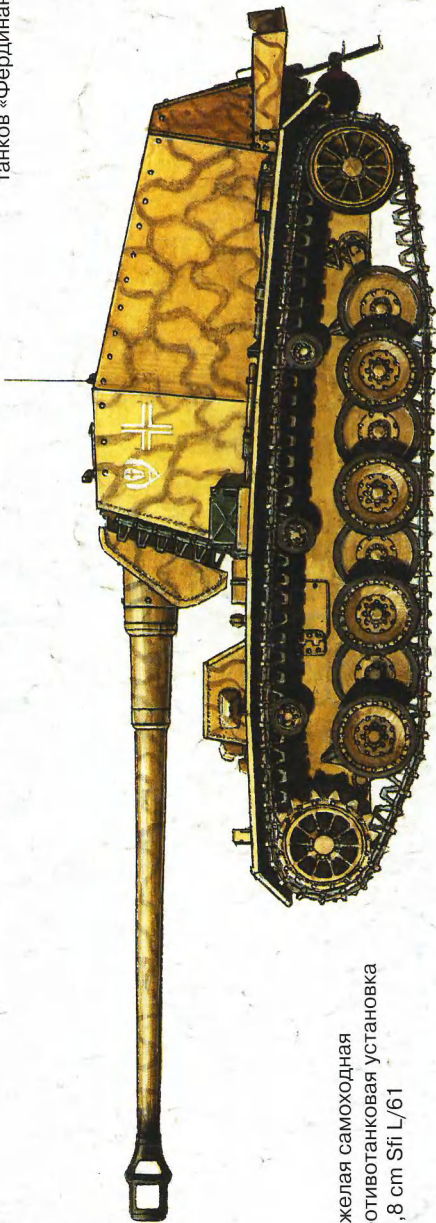
На первой странице обложки линкор «Нагато»



Линкор «Ямато»



Тяжелый истребитель танков «Фердинанд»



Тяжелая самоходная противотанковая установка 12,8 см Sfl L/61