

БУДУЩИМ КОМАНДИРАМ



САМОЛЕТЫ



**ВЕЛИЧАЙШИЕ БИТВЫ
САМЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОМАНДИРЫ**

УДК 087.5:623.746+087.5:355.489
ББК 68.521+68.35
М523

Серия «Будущим командирам» основана в 2013 году

Мерников, А. Г.

М523 Самолеты. Величайшие битвы. Самые известные командиры / А. Г. Мерников. — Москва : АСТ, 2013. — 160 с. : ил. — (Будущим командирам).

ISBN 978-5-17-080460-3.

Хотя грезить о полетах человек начал еще в глубокой древности, подняться в небо ему удалось относительно недавно — лишь в начале XX века. И практически сразу же на возможности появившихся летательных аппаратов обратили внимание военные. Именно героизм пилотов, проявивших себя во время военных действий, так привлекает мальчишек, которые хоть раз в жизни мечтали стать отважными летчиками, а может быть, и выдающимися командирами. Многие из них и повзрослев не расстаются с этой мечтой! Для таких читателей и предназначена эта книга. С ее помощью ребята смогут последовательно, период за периодом, проследить эволюцию самолетостроения, сравнить технические характеристики разных моделей, а также оценить боеспособность, достоинства и недостатки лучших образцов. Кроме того, на страницах издания представлено описание самых значительных сражений в истории войн с использованием авиации, качественный и количественный состав противоборствующих сторон, а также анализ действий отдельных пилотов.

Приведенная в книге информация изложена интересным и доступным языком, благодаря чему юному читателю будет несложно разобраться в такой серьезной теме, как военная авиация. А большое количество красочных иллюстраций позволит наглядно представить каждую из описываемых моделей самолетов в действии.

УДК 087.5:623.746 + 087.5:355.489
ББК 68.521 + 68.35

© Подготовка, оформление.

ООО «Харвест», 2013

© ООО «Издательство АСТ»,
2013

ISBN 978-5-17-080460-3

Справочное издание

МЕРНИКОВ Андрей Геннадьевич

**САМОЛЕТЫ
ВЕЛИЧАЙШИЕ БИТВЫ
САМЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОМАНДИРЫ**
ДЛЯ СРЕДНЕГО И СТАРШЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА

12+

Дизайн *И. В. Резько*

Ответственный за выпуск *И. В. Резько*

ООО «Харвест».
ЛИ № 02330/0494377 от 16.03.2009.
Ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42, 220013, г. Минск, Республика Беларусь.
E-mail редакции: harvest@anitex.by

ООО «Издательство АСТ».
127006, Москва, ул. Садовая-Триумфальная, д. 16, стр. 3, помещение 1

Введение

Мечтать о полетах человек начал еще в глубокой древности. Построив машины, которые могли передвигаться по суше, обгоняя самых быстрых животных, и корабли, способные поспорить в скорости с жителями водной стихии, он длительное время продолжал с завистью смотреть на птиц, парящих в небесной вышине, но их способность летать еще долго была для человека непостижима.

Впервые самолет поднялся в небо в 1903 г., и уже в первых десятилетиях XX в. он научился быстро разгоняться, уверенно взлетать, делать в воздухе простейшие фигуры пилотажа, перевозить людей и грузы. Это была эпоха авиационной романтики, тогда же появилась новая профессия — пилот. Глазами поднявшихся в небо людей все человечество с огромной, по тем представлениям, высоты увидело всю красоту окружающей природы, и нетрудно вообразить, какие ощущения его при этом охватывали — восторг и уверенность в собственном могуществе.

Но романтическая эпоха тех лет продолжалась недолго. Человек — странное существо: практически любое полезное изобретение он сразу же превращает в орудие уничтожения себе подобных. Не миновала эта участь и авиацию,

когда на летательные аппараты обратили свое внимание военные...

Приоритеты развития авиации несколько изменились, у конструкторов летательных аппаратов появились новые задачи, ориентированные на возможность применения самолетов в военных целях. Ведь увеличить дальность полета — это значит залететь подальше в тыл противника, нарастить скорость — получить преимущество во время атаки вражеского самолета, приумножить грузоподъемность — значит поднять в воздух большее количество бомб, которые можно сбросить на укрепления и войска неприятеля...

Однако справедливости ради стоит признать, что, скорее всего, именно благодаря вмешательству военных в судьбу авиастроения мы сейчас имеем возможность пронестись над всей планетой со сверхзвуковой скоростью в заоблачной высоте, невзирая на погоду и время суток. Именно в военных научно-исследовательских лабораториях и на испытательных полигонах, оснащенных по последнему слову техники и укомплектованных лучшими специалистами, родились конструкции, приборы, оборудование, позволившие сделать огромный шаг от примитивного летательного аппарата к его современному, высокотехнологичному собрату.



Первые «шаги» в небо



*Американский пилот
Чарльз Линдберг.*



Орвилл и Уилбер Райт.



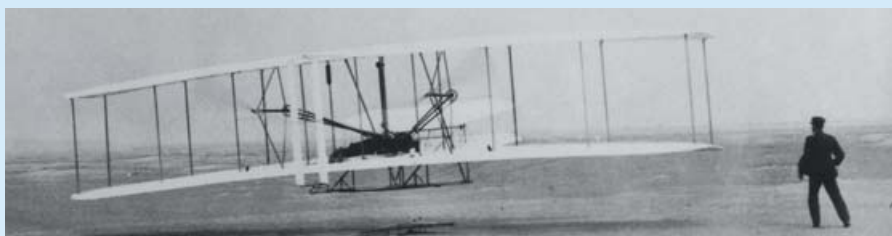
Аэроплан «Блерио» XI.

«Всего 59 секунд...»

17 декабря 1903 г. в небо поднялся первый в мире летательный аппарат тяжелее воздуха, оснащенный мотором. Этот аэроплан (так вначале называли самолеты; образовано от греческого слова «аер» — «воздух» и латинского «planum» — «плоскость»), получивший название «Флайер» (в переводе с английского — «Летун»), построили американцы Орвилл и Уилбер Райт. Уже в первый день полетов он смог продержаться в воздухе целых 59 секунд и преодолеть при этом 260 м. Впрочем, это величайшее историческое событие практически осталось без внимания. Так и отметил тогда корреспондент крупнейшего информационного агентства Америки — «Ассошейтет Пресс»: «Всего 59 секунд... Если бы было 59 минут, тогда стоило бы об этом говорить».



Француз Луи Блерио, первым преодолевший пролив Ла-Манш воздушным путем.



На самолете, построенном братьями Райт, пилот размещался на нижнем крыле, руль направления находился сзади, а руль высоты — спереди. Аппарат имел длину 6,4 м, высоту — 2,7 м, а размах крыла составлял 12,3 м. Масса пустого самолета равнялась 275 кг. В небо «Флайер» поднимался с помощью двигателя мощностью 12 л. с. и был способен разогнаться до 48 км/ч.



Как строили «воздушные мосты»

Глядя на первый в мире аэроплан, трудно было даже представить, что через каких-нибудь несколько десятков лет потомки этого хрупкого и неустойчивого в полете чуда техники «положат на лопатки» все прочие виды транспорта. Уже в октябре 1907 г. известный французский автогонщик Анри Фарман совершил на своем самолете полет протяженностью 771 м. А еще через месяц он преодолел по воздуху расстояние в 1030 м. В июле 1909 г. другой французский пилот, Луи Блерио, на самолете собственной

конструкции «Блерио» XI поднялся в небо с поля, расположенного около Кале (Франция), и через 36 минут приземлился на скалах около Дуврского замка (Англия), пролетев при этом 38 км. Так впервые пролив Ла-Манш был преодолен воздушным путем. А 21 мая 1922 г. американский авиатор Чарльз Линдберг стал первым человеком, пересекшим в одиночку и без посадок Атлантический океан. На самолете «Дух Святого Луиса» он вылетел из Нью-Йорка и через 33 часа и 27 минут прибыл в Париж.

Аэроплан «забирают» в армию

Быстрое увеличение длительности и протяженности полетов заставило правительства крупнейших стран Европы и США всерьез обратить внимание на авиацию. Но

Аэроплан 14-bis известного французского авиатора Альберта Сантос-Дюмона. В воздух такой аппарат, больше похожий на книжную полку, поднимался при помощи двигателя мощностью 50 л.с.

больше всего аэропланами заинтересовались военные. Возможность поднять человека в воздух и пронести его над землей позволила бы им совершать разведывательные полеты над территорией, занятой противником, наблюдать за перемещением войск врага и сообщать координаты целей для артиллерии, а возможно,

даже и обстрелять неприятеля. В результате к началу Первой мировой войны (1914—1918) Россия имела на вооружении 263 самолета, а ее союзники: Франция — 156, Великобритания, США и Италия — по 30. По другую сторону фронта находилась Германия, имеющая 232 самолета и Австро-Венгрия — 65.



Летать на первых аэропланах, коробчатые конструкции которых больше напоминали летающие этажерки, а не самолеты, было делом крайне небезопасным. Пилоту во время управления таким аппаратом запрещалось курить, разговаривать с пассажиром и даже... чихать.

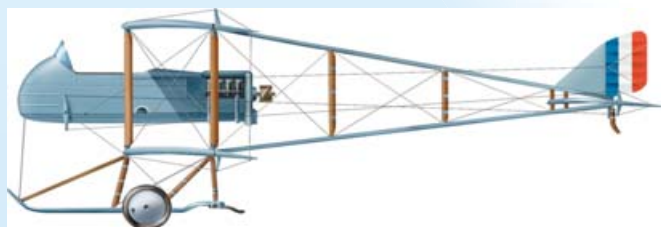
Воздушные наблюдатели. Самолеты союзников

Боевой путь «чемпиона»

В начале Первой мировой войны авиация использовалась в основном для связи, воздушной разведки и корректировки артиллерийского огня. В этот период наиболее популярными были самолеты французских конструкторов братьев Анри и Мориса Фарманов, а также легендарный самолет Луи Блерио — «Блерио» XI. Последний после перелета через Ла-Манш получил известность во многих странах. Серийно по лицензии он выпускался в Италии и России и до начала Первой мировой войны успел принять участие в итало-турецкой и балканской войнах.

Разведчик братьев Фарман

Братья Анри и Морис Фарманы основали свою фирму еще в 1908 г. и с тех пор самостоятельно занимались проектированием и производством самолетов. В 1914 г. они создали двухместный разведывательный MF.11 очень интересной конструкции. Необычным было то, что этот летательный аппарат был снабжен не тянущим, а толкающим воздушным винтом, который был установлен позади кабины пилотов. В годы войны эти самолеты широко применялись в английских, итальянских, румынских, российских и бельгийских военно-воздушных силах (ВВС). Вооружение не предусматривалось, хотя в эскадрильях иногда на этот тип самолета все же устанавливали пулемет.



«Фарман» F30

«Фарман» MF.11



«Фарман» для России

Технические данные «Фарман» F.30

Двигатель 1 × 130 л. с.

Размеры:

длина × размах × высота..... 9,20 × 15,81 × 3,90 м

Взлетная масса..... 1120 кг

Максимальная скорость 135 км/ч

Потолок 4500 м

Вооружение..... 1 × 7,92-мм пулемет, 220 кг бомб

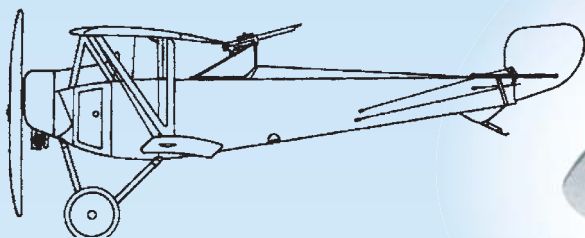
Экипаж 2 чел.

Другой самолет-разведчик — F.30 — был спроектирован Фарманами по специальному заказу военного ведомства России. Конструкция самолета была признана удачной, и французы сами решили запустить ее в производство. Находясь на вооружении ВВС Франции, F.30 вполне успешно выполняли функции воздушных разведчиков, а иногда даже использовались в качестве бомбардировщиков. В российской армии этот самолет стал одним из основных разведчиков и самым массовым самолетом русской авиации.

Маневренный «Ньюпор» 12

Не меньшей популярностью в войсках пользовался разведывательный самолет «Ньюпор» 12, выпущенный одноименной французской фирмой, которая была основана в 1910 г. прославленным летчиком и конструктором Эдуардом Ньюпором. Этот небольшой двухместный самолет стал первым летательным аппаратом, построенным по схеме полутораяплан, — он имел большое верхнее крыло и небольшое нижнее. Благодаря этому «Ньюпор» 12 обладал хорошей скоростью и маневренностью. Пилот самолета сидел на заднем кресле, а на переднем — наблюдатель. В строевые части машины поставлялись невооруженными, но во фронтовых условиях на них часто устанавливались пулеметы и тогда наблюдатель становился еще и стрелком.

Кроме Франции, самолеты «Ньюпор» 12 состояли также на вооружении бельгийских и британских ВВС. В 1916 г. некоторое количество машин было закуплено российскими военно-воздушными силами.



Технические данные «Ньюпор» 12

Двигатель 1 × 110 л. с.

Размеры:

длина × размах × высота.... 7,30 × 9,03 × 2,67 м

Взлетная масса..... 919 кг

Максимальная скорость 146 км/ч

Потолок 4000 м

Дальность полета 500 км

Вооружение..... 1 × 7,7-мм пулемет

Экипаж 2 чел.

«Ньюпор» 12





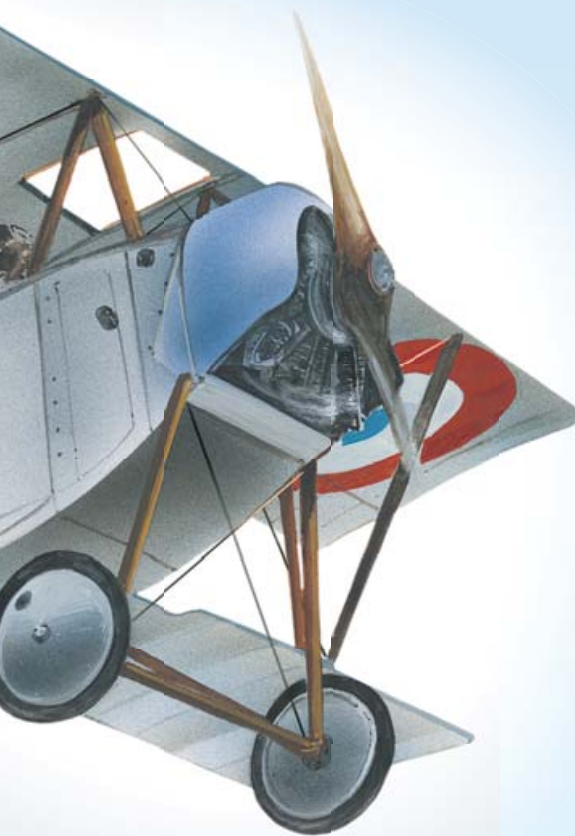
RAF F.E.2

Технические данные RAF F.E.2

Двигатель	1 × 250 л. с.
Размеры:	
длина × размах × высота....	9,83 × 14,56 × 3,85 м
Взлетная масса.....	1572 кг
Максимальная скорость	151 км/ч
Потолок	5330 м
Продолжительность полета.....	3,5 ч
Вооружение.....	1 × 7,7-мм пулемет, 44 кг бомб
Экипаж	2 чел.



«Разведчик», вооруженный до зубов



Неплохой огневой мощностью обладал самолет-разведчик RAF F.E.2, созданный в стенах британской компании «Ройал Эйркрафт Фэктори» (RAF). Самолет имел толкающий винт, что позволило вынести кабину экипажа немного вперед и установить в ней 2 пулемета, одним из которых управлял пилот, а другим — наблюдатель. Такая схема была выбрана конструкторами неслучайно, так как в то время еще не существовало устройства, позволявшего вести огонь через диск воздушного винта. На фронте экипажи F.E.2B неоднократно принимали участие в крупных воздушных боях и практически всегда выходили победителями. Так, например, экипажи этих самолетов сбили легендарных немецких летчиков Макса Иммельмана, Карла Шэфера, а в одном из боев был тяжело ранен в голову «пилот № 1 Германии» Манфред фон Рихтгофен. Благодаря неплохим пилотажным характеристикам и мощным огневым качествам в конце войны RAF F.E.2 «повысили в ранге» и начали относить к истребителям.

«Лебедь-XII» — десять лет в небе

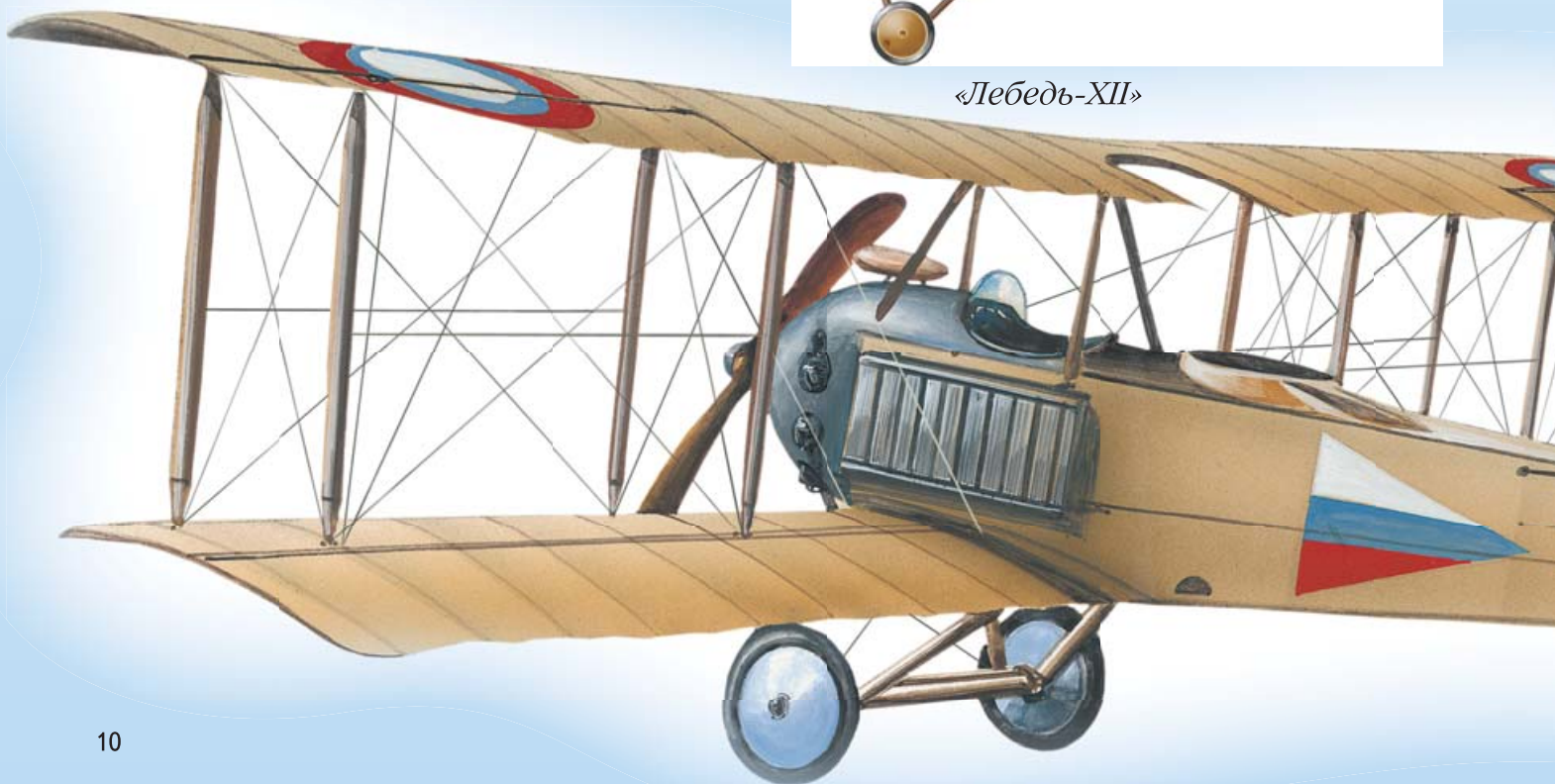
Тот факт, что правительство России закупало большое количество авиатехники за границей, вовсе не говорит о том, что страна не имела собственных разработок в этой области. Так, например, в 1915 г. известный российский пилот и владелец авиационного завода Владимир Александрович Лебедев создал двухместный самолет-разведчик «Лебедь-XII». Уже на следующий год эти самолеты появились на фронте и эксплуатировались до конца войны. После Октябрьской революции «Лебедь-XII» широко применялись в ходе Гражданской войны, а затем состояли на вооружении ВВС Красной армии вплоть до 1924 г. Производство машин продолжалось до 1919 г., и за это время было выпущено около 216 самолетов.

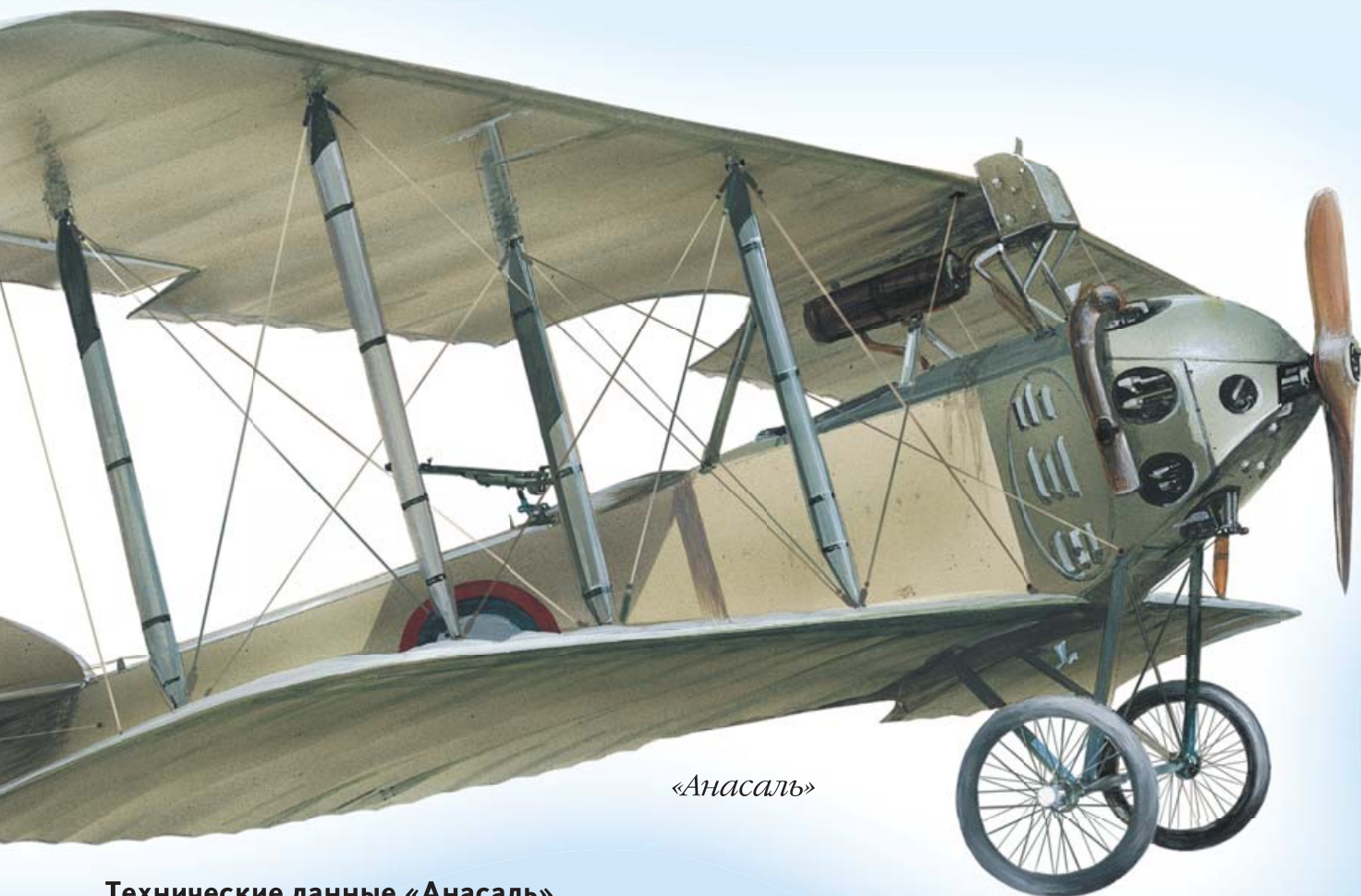
Технические данные «Лебедь-XII»

Двигатель 1 × 150 л. с.
Размеры: длина × размах 7,9 × 13,1 м
Взлетная масса 1212 кг
Максимальная скорость 133 км/ч
Потолок 3500 м
Вооружение..... 1 × 7,7-мм пулемет, 30 кг бомб
Экипаж 2 чел.



«Лебедь-XII»





«Анасаль»

Технические данные «Анасаль»

Двигатель 1 × 150 л. с.

Размеры:

длина × размах × высота..... 8,10 × 12,37 ×
× 3,19 м

Взлетная масса..... 814 кг

Максимальная скорость 150 км/ч

Потолок 4300 м

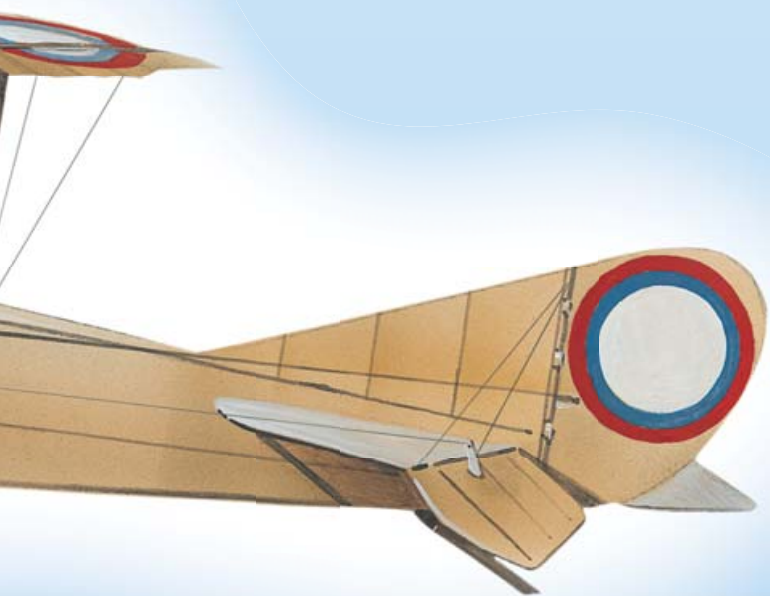
Дальность..... 385 км

Вооружение... 2 × 7,7-мм пулемета, 50 кг бомб

Экипаж 2 чел.

Самолет-разведчик, который мог постоять за себя

Интересную конструкцию самолета-разведчика создали специалисты авиационного завода одесского банкира и предпринимателя Артура Антоновича Анатра. Двухместный самолет оснащался двигателем французской компании «Сальмсон» и поэтому получил название «Анасаль», состоящее из фамилий производителей («Анатра-Сальмсон»). Вооружение этого самолета состояло из двух пулеметов: один был установлен перед кабиной пилота, а второй — сзади, в кабине наблюдателя. Благодаря такой огневой мощи самолет-разведчик мог противостоять лучшим немецким истребителям и поэтому обычно летал без прикрытия.



Воздушные наблюдатели. Самолеты Германии



«Авиатик» С.I

Огонь с любого борта

Один из первых разведывательных самолетов Германии был построен еще задолго до войны на заводе компании «Аутомобиль унд Авиатик» и поэтому получил название «Авиатик» В.I. Главным его недостатком было то, что летчик-наблюдатель размещался в передней кабине, а пилот — в задней, что сужало ему сектор обзора. После начала Первой мировой войны на основе этого самолета была создана вооруженная версия «Авиатик» С.I. Для этого вдоль бортов кабины летчика-наблюдателя были смонтированы рельсы, по которым перемещался пулемет. В случае необходимости его можно было быстро перебрасывать с одного борта на другой. Тем не менее такая установка пулемета сильно ограничивала сектор обстрела, а при заходе самолета противника «в хвост», наблюдателю приходилось стрелять над головой пилота. Поэтому вскоре их кабины поменяли местами.



Грозный «Альбатрос»

Наиболее удачный самолет-разведчик появился на вооружении немецких ВВС буквально перед самым началом Первой мировой войны. Им стал «Альбатрос» С.III, созданный специалистами одноименной компании. Как отмечают историки, его конструкция была настолько удачной, что сразу же после первого испытательного полета самолет был запущен в серийное производство. Несмотря на то, что по своему назначению «Альбатрос» С.III являлся разведчиком, перед отправкой на фронт его комплектовали двумя пулеметами. Кроме того, самолет мог брать до 90 кг бомб, которые размещались в специальном отсеке, расположенном между двумя кабинами. Таким образом, С.III стал одним из первых немецких самолетов-разведчиков с таким сильным вооружением. Кроме «родительской» компании, «Альбатрос» С.III также выпускали многие другие немецкие фирмы. Всего было произведено около 1000 машин этой серии. Кроме Германии, они шли на вооружение болгарской и австрийской армий.

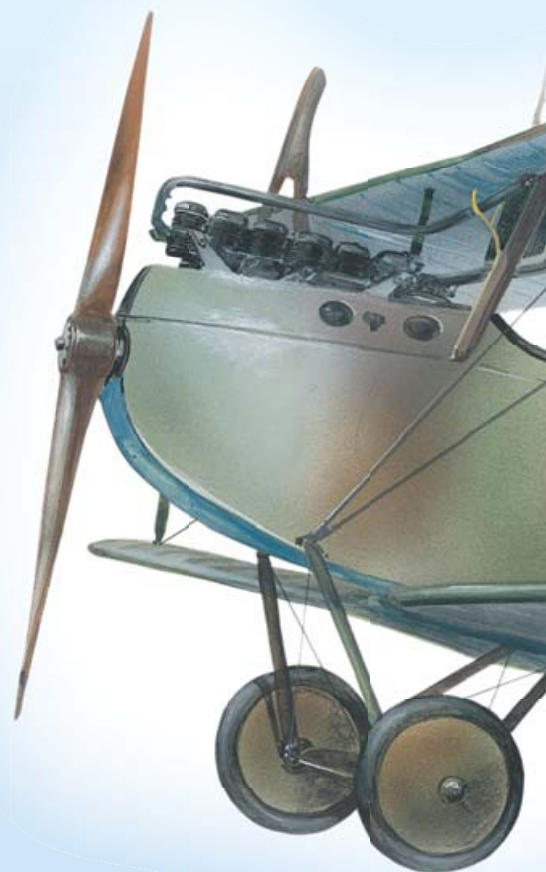


«Альбатрос» С.III

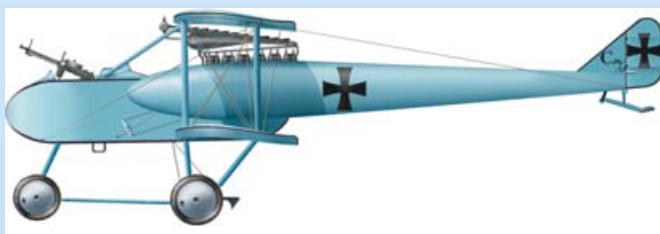
Пусть винт сзади, зато пулемет спереди

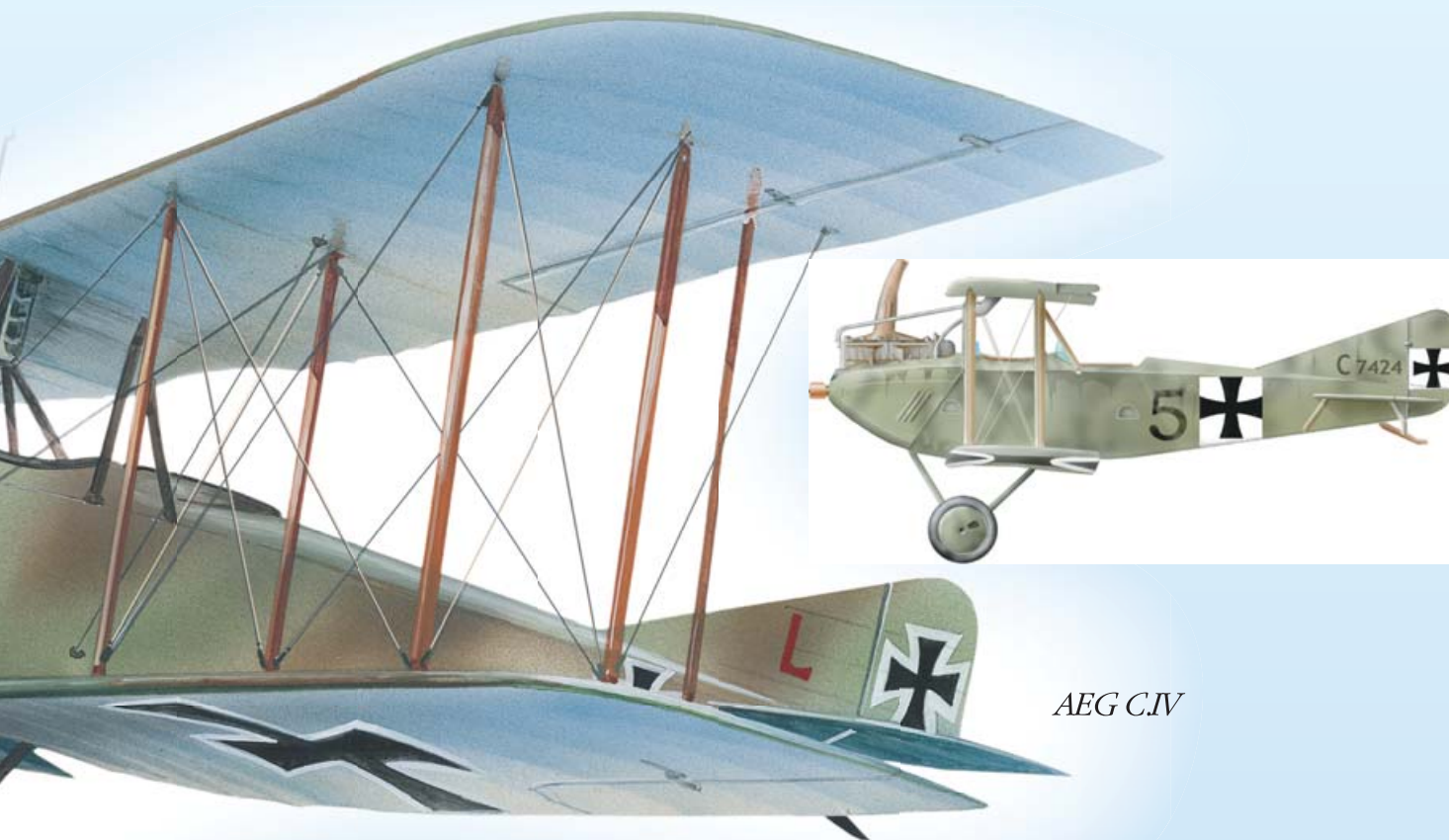
Конструкцию самолета с толкающим винтом использовали и немецкие инженеры. И успехов в этой области они добились не меньших, а возможно, даже и больших, чем конструкторы союзников. Примером этому может служить самолет-разведчик AGO C.II, созданный на фирме «Аэроверке Густав Отто» (AGO). Экипаж самолета располагался в кабине, установленной на нижнем крыле.

Перед отправкой на фронт AGO C.II вооружали 7,92-мм пулеметом, который устанавливали в передней части кабины, где размещался наблюдатель. Благодаря отсутствию спереди винта он мог беспрепятственно вести огонь в широком секторе. Таким образом, C.II стал одним из первых немецких самолетов, который вооружался пулеметом, стреляющим вперед, что стало неприятным сюрпризом для французских и британских пилотов, летательные аппараты которых к этому времени еще не были вооруженными. Благодаря высоким летным характеристикам AGO C.II с успехом продолжали использовать до конца 1917 г. для разведки и корректировки артиллерийского огня.



AGO C.II





AEG C.IV

Технические данные AEG C.IV

Двигатель 1 × 160 л. с.

Размеры:

длина × размах × высота.... 7,15 × 13,46 × 3,35 м

Взлетная масса..... 1200 кг

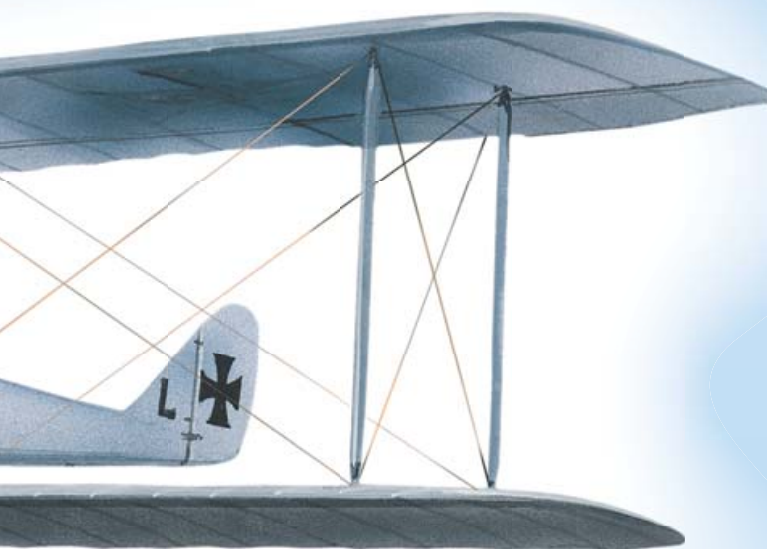
Максимальная скорость 158 км/ч

Потолок 3900 м

Дальность..... 560 км

Вооружение.... 1 × 7,92-мм пулемет, 100 кг бомб

Экипаж 2 чел.



Вооружен и опасен

В 1915 г. специалистами авиационного отделения концерна «Альгемейне Электрицитатс Гезельшафт» был создан двухместный невооруженный разведывательный самолет AEG C.IV. Конструкция оказалась удачной, и от военного ведомства поступили заказы, но с условием — самолет необходимо вооружить. Для этого в кабине наблюдателя, который сидел за пилотом, установили один оборонительный пулемет. Огонь из него можно было вести в широком секторе, в том числе и вперед, над верхним крылом, вне плоскости, образуемой воздушным винтом. Уже в начале 1916 г. серийные самолеты C.IV стали поступать на фронт. Кроме фотоаппарата, этот самолет-разведчик мог также оснащаться радиостанцией, что позволяло оперативно передавать данные по корректировке огня. Кроме BBC Германии, AEG C.IV состояли также на вооружении турецкой и болгарской армий и широко применялись до конца войны. Спрос на этот самолет был настолько высок, что правительству даже приходилось разворачивать дополнительное производство на других авиационных заводах.

«Охотники» за самолетами



Самолет-истребитель с передним расположением пулеметов.

Первые воздушные баталии

В самом начале Первой мировой войны, встретив в воздухе самолет противника, пилот мог лишь погроzić ему кулаком или в крайнем случае выстрелить в его сторону из своего личного оружия. Обычно это был револьвер, не позволяющий вести прицельный огонь на больших дистанциях. Даже попытки взять в полет пехотную винтовку или ее укороченную версию — карабин, не смогли увеличить огневую мощь самолета — одиночные выстрелы не наносили летательному аппарату противника существенного урона. Однако вскоре на самолеты начали устанавливать пехотные пулеметы, а затем были созданы специальные самолеты-истребители. Кстати, из общего числа самолетов, сбитых за время войны, лишь 15% было уничтожено зенитной артиллерией, а 85% — истребительной авиацией.



Проблема установки пулемета на самолет-истребитель заключалась в том, что спереди стрельбе мешал пропеллер, а ведение огня в сторону было малоэффективно и потребовало бы дополнительного пилота-стрелка. Были попытки устанавливать пулемет на возвышении и стрелять поверх винта. Однако в таком случае стрельбу приходилось вести стоя. Это, конечно, создавало определенные неудобства стрельку и нарушало и без того плохую аэродинамику самолета.



Защитные очки и шлем — обязательные атрибуты пилота аэроплана времен Первой мировой войны.



Содержание



Введение	3
Первые «шаги» в небо.....	4
Воздушные наблюдатели. Самолеты союзников	6
Воздушные наблюдатели. Самолеты Германии	12
«Охотники» за самолетами	16
Истребители союзников.....	18
Истребители Германии	24
Воздушные асы	28
Сеятели смерти	32
Легкие бомбардировщики.....	34
Средние бомбардировщики	40
Тяжелые бомбардировщики	46
Парящие над волнами	50
Немного теории.....	54
Крылья, «ноги» и хвосты.....	56
Количество или качество.....	58
«Глаза» и «руки» пилота.....	60
Разминка перед большой схваткой.....	64
Первые шаги Второй мировой войны	70
Воздушная битва за Британию.....	76
Охота на «Бисмарк».....	86
Небо в начале Великой Отечественной войны	92
Бомбами по Берлину	96
Авиация Советского Союза.....	98
Авиация Германии.....	106
Летающие «танки»	112
Америка вступает в войну	116
Акт возмездия	122
Гибель авианосца «Хорнет».....	126
Уничтожение линкора «Ямато»	130
Атомное безумие	134
Нагнать и уничтожить	138
«Бомберы» современности.....	142
Крылатые «рыцари».....	148
Летающие шпионы	152
Самолеты-«невидимки»	156

