

## Содержание - Тайны Третьего рейха.

конструкции летательных аппаратов третьего рейха

**Тайны Третьего Рейха. Дисколёты**

Сегодня достоверно известно, что в 30-е -40-е годы Германия проводила интенсивные работы по созданию дискообразных летательных аппаратов, использующих нетрадиционные способы создания подъемной силы. Разработка велась параллельно несколькими конструкторами. Изготовление отдельных узлов и деталей поручалось разным заводам, с тем чтобы никто не мог догадаться об их истинном предназначении. Какие физические принципы были положены в основу двигателей дисколетов? Откуда были получены эти данные? Какую роль в этом играли немецкие тайные общества "Аненэрбе"? Все ли сведения содержались в конструкторской документации? Об этом я расскажу далее.



А теперь главный вопрос. **Почему немцы обратились к дискам ? Неужели и тут следы катастрофы НЛЮ ?** Однако всё гораздо проще (Большая благодарность Михаилу Коваленко за профессиональное разъяснение).

Война. Идёт борьба за поднятие скорости истребителей и грузоподъёмности бомбардировщиков, что требует интенсивных разработок в области аэродинамики(да и ФАУ-2 много хлопот доставляет - сверхзвуковые скорости полета). Аэродинамические исследования той

поры дали хорошо известный результат - при заданных удельных нагрузках на крыло (на дозвуке) эллиптическое, в плане, крыло обладает наименьшим индуктивным сопротивлением, по сравнению с прямоугольным. Чем выше эллиптичность, тем меньше это сопротивление. А это, в свою очередь, прирост скорости самолета. Взгляните на крыло самолетов тех времен. Оно эллипсоидальное. (ИЛ- штурмовик, например). А если пойти еще дальше? Эллипс - тяготеет к кругу. Уловили идею? Вертолеты в стадии зарождения. Их устойчивость -тогда, не разрешимая проблема. В этой области идут интенсивные поиски, а экранолеты круглой формы -уже было. (Круглый экранолет, кажется Грибовского, начало 30-х). Известен самолет с дисковым крылом конструкции русского изобретателя А.Г.Уфимцева, так называемый "сфероплан", построенный в 1909-м. Энерговооруженность «тарелки», и ее устойчивость, вот где предстоит схватка мысли, поскольку подъемная сила «тарелки» не велика. Однако, турбореактивные двигатели уже есть. Ракетные -тоже, на ФАУ-2. Системы гиростабилизации полета, разработанные для Фау-2, работают. Соблазн большой. Естественно, пришла очередь за «тарелками».

Все многообразие разработанных во время войны аппаратов можно условно разделить на четыре основных типа: дископланы (как с поршневыми, так и реактивными двигателями), вертолеты-диски (с внешним или внутренним расположением ротора), самолеты вертикального взлета и посадки (с поворотным или вращающимся крылом), диски-снаряды. Но тема сегодняшней статьи именно те аппараты, которые можно было принять за НЛЮ.

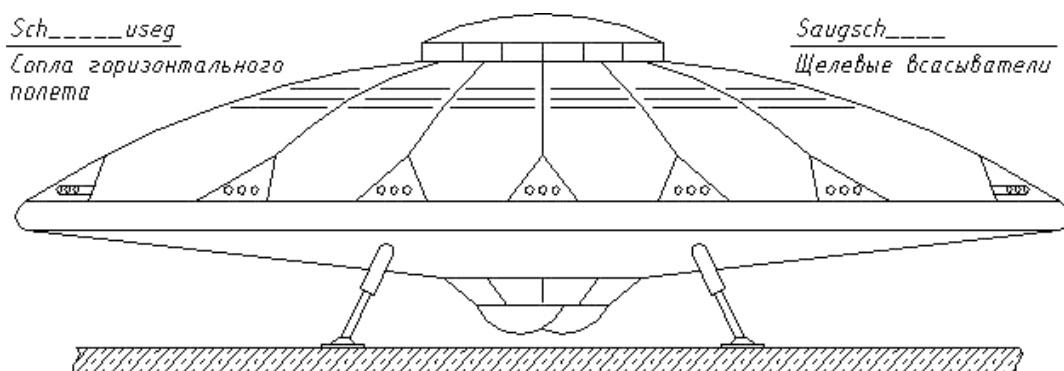
Первые документально зафиксированные сообщения о встречах с неизвестными летательными аппаратами, имевшими форму диска, тарелки или сигары, появились в 1942-м году. В сообщениях о светящихся летающих объектах отмечалась непредсказуемость их поведения: объект мог с большой скоростью пройти сквозь боевой строй бомбардировщиков, не реагируя на стрельбу из пулеметов, а мог просто во время полета внезапно потухнуть, растворившись в ночном небе. Кроме того, фиксировались случаи сбоев и отказов в работе навигационного и радиооборудования бомбардировщиков при появлении неизвестных летательных аппаратов.

В 1950-м в США рассекретили часть архивов ЦРУ, касавшихся НЛЮ. Из них следовало, что большинство зафиксированных после войны летающих объектов представляли собой

исследовавшиеся трофейные образцы или дальнейшее развитие немецких разработок военных лет, т.е. являлись делом рук человеческих. Однако эти архивные данные оказались доступны лишь очень ограниченному кругу лиц и не получили широкой огласки.

Гораздо более значительный резонанс получила статья, напечатанная 25 марта 1950-го в итальянском "Il Giornale d'Italia", где итальянский ученый Джузеппе Беллонце (**Giuseppe Ballenzo**), утверждал, что наблюдавшиеся во время войны светящиеся НЛО являлись всеобщего изобретенными им дисковыми летательными аппаратами, так называемыми "дисками Беллонце", которые в обстановке строжайшей секретности разрабатывались с 1942-го в Италии и Германии. В доказательство своей правоты он представил эскизные наброски некоторых вариантов своих разработок. Через некоторое время в западноевропейской прессе промелькнуло заявление немецкого ученого и конструктора Рудольфа Шривера, в котором он также утверждал, что в Германии во время войны разрабатывалось секретное оружие в форме "летающих дисков" или "летающих тарелок", а он являлся создателем некоторых из этих аппаратов. Так в СМИ появилась информация о так называемых Дисках Беллонце.

### Диск Беллонце (Ballenzo).



Эти диски получили своё наименование по фамилии главного конструктора - итальянского специалиста по проектированию паровых турбин **Беллонце (Giuseppe Ballenzo 25.11.1876 - 21.05.1952 гг)**, предложившего схему дискового летательного аппарата с прямоточными двигателями.

Работы над дисками начались в 1942-м году. Первоначально это были беспилотные дисковые аппараты с реактивными двигателями, разрабатываемые в рамках секретных программ "Feuerball" и "Kugelblitz". Они предназначались для нанесения ударов по далеко отстоящим наземным целям (аналог дальней артиллерии) и борьбы с бомбардировщиками союзников (аналог зенитной артиллерии). И в том и в другом случае в центре диска располагался отсек с боезарядом, аппаратурой и топливный бак, в качестве двигателей использовались прямоточные ВРД. Реактивные струи ПВРД вращающегося в полете диска создавали иллюзию быстро бегущих по кромке диска переливающихся огней.

Одна из разновидностей дисков, предназначенная для борьбы с армадами союзных бомбардировщиков, имела по краям лопасти и напоминала собой дисковую фрезу. Вращаясь, они должны были крошить все, что попадалось на пути. При этом, в случае потери самим диском хотя бы одной лопасти (это более чем вероятно при столкновении двух аппаратов), центр тяжести диска смещался относительно оси вращения и его начинало швырять в самом неожиданном направлении, что вызывало панику в боевом строю самолетов. Некоторые варианты дисков оснащались устройствами, создававшими электромагнитные помехи для радио - и навигационной аппаратуры бомбардировщиков.

Диски запускались с наземной установки следующим образом. Предварительно они раскручивались вокруг своей оси с помощью специального пускового устройства или сбрасываемыми стартовыми ускорителями. После достижения необходимой скорости запускались ПВРД. Результирующая подъемная сила создавалась как за счет вертикальной составляющей тяги ПВРД, так и дополнительной подъемной силы, возникавшей при отсосе двигателями пограничного слоя с верхней поверхности диска.

Наиболее интересен был вариант конструкции предложенный "Зондбюро-13" ( курировалось "СС" ) .. За создание корпуса отвечал **Ричард Мите (Richard Miethe)** , который после войны , предположительно, работал в канадской фирме Авро, над программой создания ЛА "Аврокар". Ещё один из ведущих конструкторов - **Рудольф Шривер (Rudolf Schriever)** был конструктором предыдущих моделей дисколётов

Это был пилотируемый аппарат с комбинированной тягой. В качестве главного двигателя использовался оригинальный вихревой двигатель **В.Шаубергера (V. Schaubberger)**, который заслуживает отдельного обсуждения. Корпус был окольцован 12-тью наклонными реактивными двигателями ( Jumo-004B). Они своими струями охлаждали двигатель Шаубергера и, всасывая воздух, создавали сверху аппарата область разрежения, что способствовало его подъему с меньшим усилием ( Эффект Коанда).

Диск был построен на заводе в Бреслау (Вроцлав) , имел диаметр 68 м ( был создан и его макет диаметром 38 м.); скороподъемность 302 км/ч; горизонтальную скорость 2200 км/ч. 19 февраля 1945 года этот аппарат, совершил свой единственный экспериментальный полет. За 3 мин летчики-испытатели достигли высоты 15 000 м и скорости 2200 км/ч при горизонтальном движении. Он мог висеть в воздухе и летать назад-вперед почти без разворотов, для приземления же имел складывающиеся стойки. Но война заканчивалась и через несколько месяцев аппарат был уничтожен по приказу В. Кейтеля.

Комментарий Михаила Коваленко :

*Не думаю, что бы аэродинамики той поры серьезно воспринимали бы реализацию эффекта Коанда в целях создания подъемной силы аппарата. В Германии были светила-аэродинамики, были и выдающиеся математики. Дело в другом. Этот эффект - не эффект подъемной силы, а эффект прилипания струи к обтекаемой ее поверхности. Непосредственно на этом, не взлетишь. Нужна тяга (или крыло). К тому же, если поверхность изогнута (что бы отклонить струю вниз и получить тягу), эффект «работает», только в случае ламинарной струи. Струя газотурбинного двигателя, для этого не годится. Ее надо ламинизировать. Это - огромные энергетические потери. Вот, тому пример. Ан-72 был задуман с использованием эффекта Коанда (я имел честь исследовать, как работает «Коанд» на этом самолете) и что? Оказалось, практически не работает из-за сильной турбулентности выхлопной струи двигателя. Но запас тяги двигателей Ан-72 был такой, что на «попа поставь» и полетит. Вот, и летает без «Коанда». Кстати, американский YC-14, прототип АН-72, так из ангара и не выкатился. Они, деньги считать умеют).*

*Поэтому, попытка создать «тарелку» - задача вполне реальная для того времени. А вот довести ее до «кондиции», тогда было еще рано. Но легенды с ней связанные, скорее признак того, что это было по-настоящему революционное решение опередившее намного свое время.*

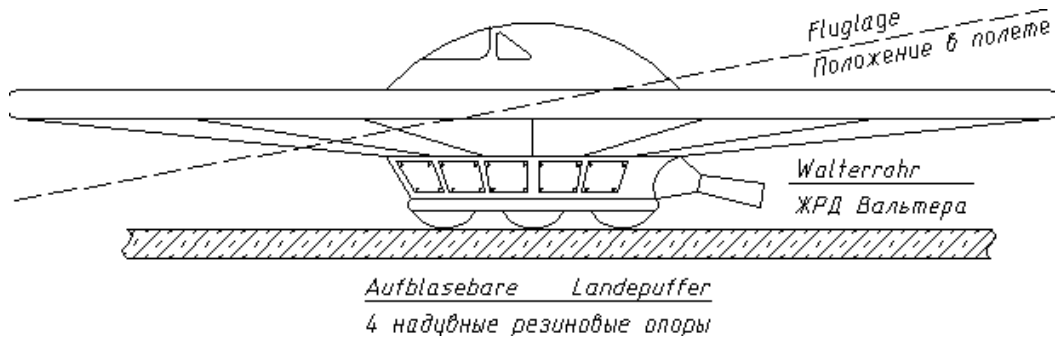
*Кстати, чем больше тарелка, тем выше число Рейнольдса и, следовательно, ближе режим ламинарного обтекания. Я бы, увеличивал размеры тарелки:-).*

*О дополнительной двигателях на Диске Белонце к некоему гипотетическому?*

*Скажу так. Тогда было, что-ли модным, ставить появившиеся ракетные двигатели в качестве ускорителей. Они стояли и на Мессеримитах. И Шаубергер, здесь ни причем. Если ему и поверили, то только в одном - обещанной им возможности получить плоский двигатель быть может, даже и под «тарелку»). Идеальная компоновка получается. Но у него, не было действующего, пусть даже макета, но двигателя. Скорее всего, домыслы переплелись с фактами и родилось чудовище, которое не поддается никакому описанию. А почва для этого была, поскольку во время войны и после нее все трофеи, буквально до гайки, прошли через НКВД. А там, уровень «специалистов» был известен. Найденные немецкие трофейные двигатели были настолько необычны для простых смертных, что под их впечатлением любая крутящаяся «железяка» в кожухе могла попасть в разряд таинственного двигателя. Да и союзники, были в таком же точно положении. "*

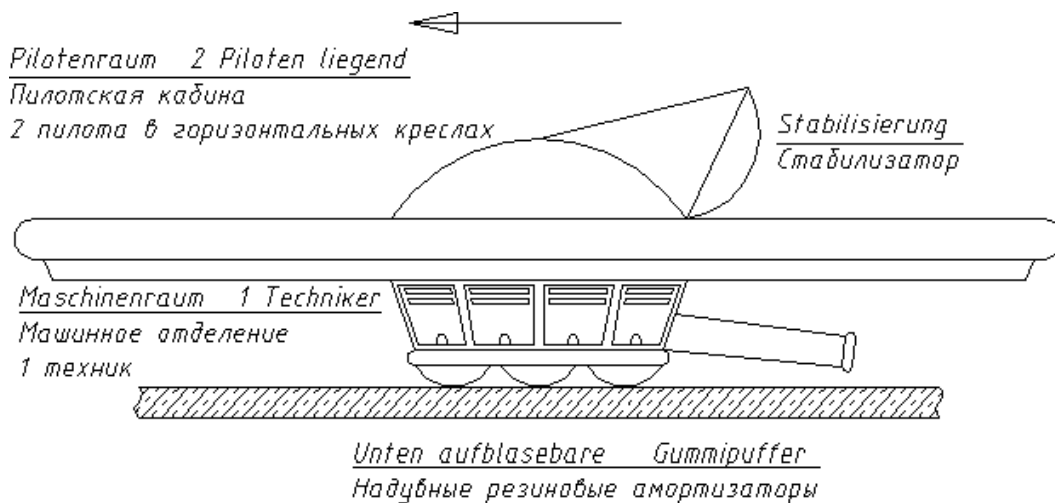
Но вернемся к немецким дисколетам. Ведь, как я уже говорил ранее, разработки велись параллельно по нескольким направлениям.

## Диски Шривера - Хабермоля (Schriever, Habermol)

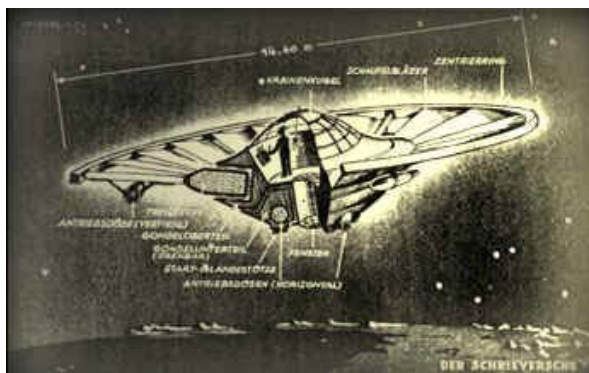


Этот аппарат считается первым в мире летательным аппаратом вертикального взлета. Первый прототип - "колесо с крылом" Был испытан близ Праги ещё в феврале 1941 г. Он имел поршневые двигатели и жидкостный ракетный двигатель Вальтера.

По конструкции напоминал велосипедное колесо. Вокруг кабины вращалось широкое кольцо, роль спиц которого играли регулируемые лопасти. Их можно было устанавливать в необходимые позиции как для горизонтального, так и для вертикального полета. Пилот располагался как в обычном самолете, затем его положение изменили на почти лежачее. Главным недостатком аппарата стала значительная вибрация, вызываемая дисбалансом ротора. Попытка утяжелить внешний обод не принесла желаемых результатов и от этой концепции отказались в пользу **"вертикального самолёта"** или **ФАУ-7 (V-7)**, разрабатываемого в рамках программы по созданию **"Оружия Возмездия"**, **Vergeltungswaffen**.



В этой модели для стабилизации использовался рулевой механизм, подобный самолетному (вертикальное оперение) и была увеличена мощность двигателей. Модель испытанная в мае 1944-го года около Праги, имела диаметр 21 м; скороподъемность 288 км/ч (к примеру, у Me-163, наиболее быстрого самолета II Мировой, 360 км/ч); горизонтальную скорость полёта 200 км/ч;



Дальнейшее развитие эта концепция получила в дисколёте, собранном в 1945-м году на заводе "Ческо Морава". Он был аналогичен предыдущим моделям, имел диаметр 42 м. Ротор приводился во вращение с помощью сопел, расположенных на концах лопастей. В качестве двигателя использовалась реактивная установка Вальтера, работающая на разложении перекиси водорода.

Вокруг куполообразной кабины пилота вращалось широкое плоское кольцо, приводимое в действие управляемыми соплами. 14 февраля 1945 года машина набрала высоту 12400 м., горизонтальная скорость полета составила около 200 км/час. По другим сведениям, эта машина (или одна из них) в конце 1944 года испытывалась в районе Шпицбергена, где и была потеряна... Самое интересное что в 1952-м году там действительно был найден дискообразный аппарат. Подробнее

Послевоенная судьба конструкторов точно неизвестна. Отто Хабермоль, как утверждал позднее его немецкий коллега конструктор Андреас Эпп, попал в СССР. Шриверу, погибшему в автокатастрофе в 1953-м году, удалось избежать советского плена, и его видели в США



### "Летающий Блин" Циммермана.



Испытывался в 42-43-х годах на полигоне Пенемюнде. Имел газотурбинные двигатели Jumo-004B. Развивал горизонтальную скорость около 700 км/ч и имел посадочную скорость 60 км/ч.

Аппарат был похож на перевернутый вверх дном тазик, диаметром 5-6 м. Круглый по периметру, в центре имел каплевидную прозрачную кабину. На земле опирался на небольшие резиновые колеса. Для взлета и горизонтального полета скорее всего использовал управляемые сопла. Из-за

невозможности точного регулирования тяги газотурбинных двигателей или по каким-то другим причинам был крайне неустойчив в полете

Вот что рассказывал один из чудом оставшийся в живых узников концлагеря в КЦ-4А (Пенемюнде). "В сентябре 1943 года мне довелось стать свидетелем одного любопытного случая... На бетонную площадку возле одного из ангаров четверо рабочих выкатили круглый по периметру и имевший в центре прозрачную каплеобразную кабину аппарат, похожий на перевернутый тазик, опирающийся на маленькие надувные колеса.

Невысокий грузный человек, судя по всему, руководивший работами, взмахнул рукой, и странный аппарат, отливавший на солнце серебристым металлом и вместе с тем вздрагивающий от каждого порыва ветра, издал шипящий звук, похожий на работу паяльной лампы, и оторвался от бетонной площадки. Он завис где-то на высоте 5 метров.

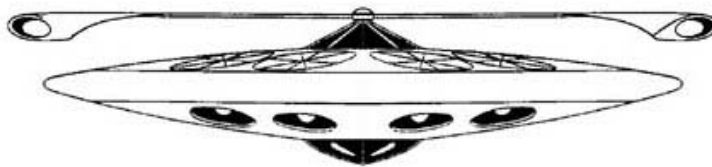
На серебристой поверхности четко проступили контуры строения аппарата. Через какое-то время, в течение которого аппарат покачивался вроде "ваньки-встаньки", границы контуров аппарата постепенно стали расплываться. Они как бы расфокусировались. Затем аппарат резко, словно юла, подпрыгнул и змейкой стал набирать высоту.

Полет, судя по покачиванию, проходил неустойчиво. И когда налетел особенно сильный порыв ветра с Балтики, аппарат перевернулся в воздухе, стал терять высоту. Меня обдало потоком смеси гари, этилового спирта и горячего воздуха. Раздался звук удара, хруст ломающихся деталей... Тело пилота безжизненно свисало из кабины. Тут же обломки обшивки, залитые горючим, окутались голубым пламенем. Обнажился еще шипящий реактивный двигатель - и тут же грохнуло: видимо, взорвался бак с горючим..."

О подобном аппарате дали показания и девятнадцать бывших солдат и офицеров вермахта. Осенью 1943 года они наблюдали испытательные полеты какого-то "металлического диска диаметром 5-6 м с каплевидной кабиной в центре"

После поражения Германии чертежи и копии, хранившиеся в сейфах Кейтеля, найдены не были. Сохранилось несколько фотографий странного диска с кабиной. Если бы не свастика, нарисованная на борту, аппарат, висящий в метре от земли рядом с группой фашистских офицеров, вполне мог бы сойти за НЛО. Это официальная версия. По другим данным, часть документации, или даже почти все описания и чертежи были найдены советскими офицерами, что, кстати, подтверждает известный академик В.П.Мишин, в ту пору сам принимавший участие в поисках. От него же известно, что документы о немецких летающих тарелках изучались нашими конструкторами весьма внимательно

### Диск "Омега" Андреаса Эппа (Andreas Epp)



Дискообразный  
вертолёт с 8  
звздообразными  
поршневыми и 2-мя  
прямоточными воздушно-  
реактивными двигателями.  
Был разработан в 1945-м

году, захвачен американцами и испытан уже в США, в 1946-м. Сам разработчик А.Эпп, отстранённый от работы ещё в 1942-м, попал в советский плен.

Аппарат являлся комбинацией технологии "вентиляторов в кольцевом обтекателе" со свободно вращающимся ротором, приводящимся в движение пульсирующими реактивными двигателями Фокке-Вульф "Triebflügel" и увеличением подъемной силы за счет "эффекта флотации".

Летательный аппарат состоял из: круговой кабины диаметром 4 м, окруженной диском-фюзеляжем диаметром 19 м. Фюзеляж содержал в себе восемь четырехлопастных вентиляторов в кольцевых обтекателях, соединенных с восемью звездообразными двигателями Аргус Ар 8А, с осевой тягой 80 л.с. Последние были установлены внутри восьми конических труб с диаметром 3 м.

Несущий винт закреплялся на оси диска. Ротор имел две лопасти с ПВРД конструкции Пабста на концах и диаметр вращения 22 м.

При изменении шага лопастей во вспомогательных двигателях ротор ускорялся, выбрасывая сильный поток воздуха. Реактивные двигатели запускались на 220 об/мин. и пилот изменял шаг вспомогательных двигателей и несущего винта на 3 градуса. Этого было достаточно для подъема.

Главный винт был авторотирующего типа и не создавал никакого вращающего момента. В отличие от вертолетов, он не закреплялся в шарнирах, а был установлен жестко, как пропеллер обычного самолета.

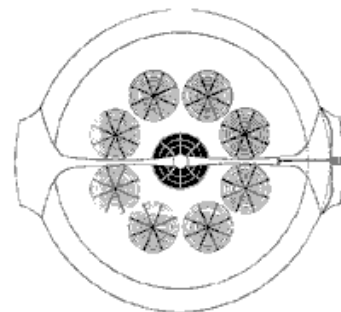
Дополнительное ускорение вспомогательных двигателей наклоняло машину в желательном направлении. Это отклоняло подъемную силу несущего винта и следовательно изменяло направление полета.

Если в конечном счете один из вспомогательных двигателей прекращал работу, машина сохраняла управление, достаточное для выполнения задания. Если останавливался один из ПВРД, подача топлива к другому автоматически прекращалась, и пилот запускал авторотирующий режим, чтобы попытаться приземлиться.

Летя на низкой высоте, машина получала благодаря "влиянию земли", дополнительную подъемную силу (экран), принцип, в настоящее время используемый скоростными судами (экранопланами).

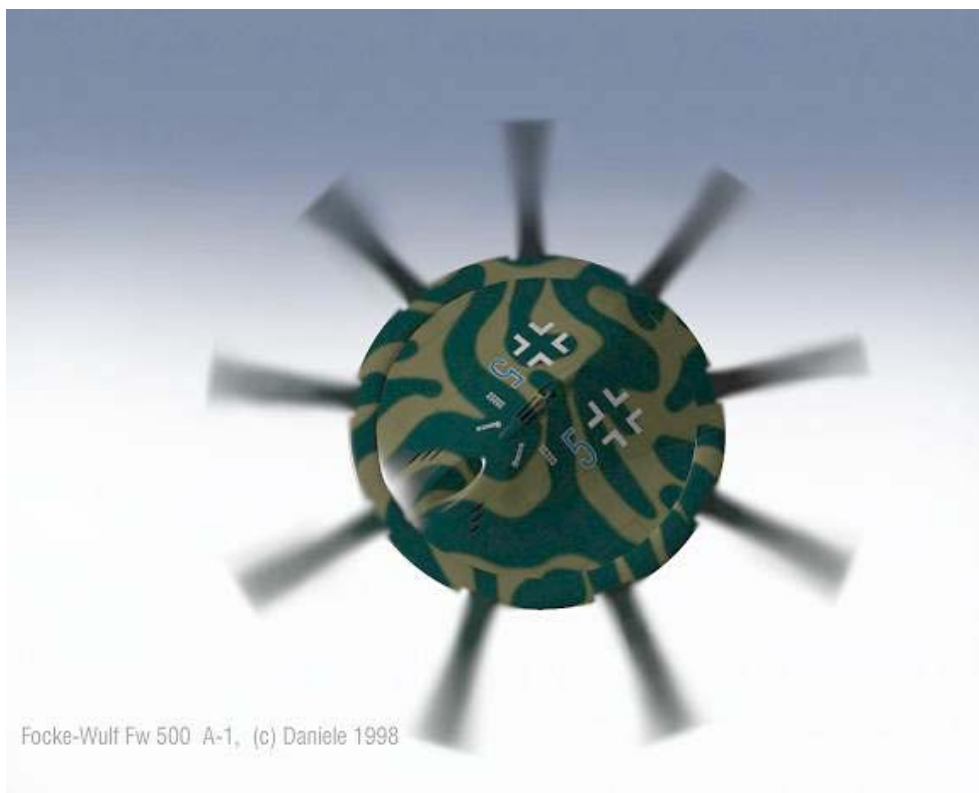
Несколько дисков "Омега" были созданы после войны. Они являлись масштабными моделями 1:10, смонтированными для аэродинамических испытаний. Также были сделаны четыре опытных образца.

Двигательная установка была патентована в Германии 22 апреля 1956 и предлагалась ВВС



США для производства. Последняя модель диска была рассчитана на экипаж 10 человек.

### **Фокке-Вульф.500 "Шаровая молния" Курта Танка (Kurt Tank)**



Focke-Wulf Fw 500 A-1, (c) Daniele 1998

Дискообразный вертолёт конструкции Курта Танка - одна из последних моделей летательных аппаратов нового типа, разработанных в Третьем рейхе, так и не был испытан. Под высокой бронированной пилотской кабиной размещались вращающиеся лопасти большого турбовинтового двигателя. Корпус типа летающее крыло содержал два воздухозаборника, в верхней и нижней передних частях фюзеляжа. Дисколёт мог летать подобно обычному самолету или, как вертолет, двигаться в любых направлениях и зависать в воздухе.

В качестве вооружения на «Шаровой молнии» планировалось использовать шесть пушек Маиаег МС-213 (20-мм , скорострельность 1200 выстрелов в минуту) и четыре 8-дюймовых осколочно-зажигательных ракеты К100В8 типа «воздух - воздух».



Дисколёт задумывался как многоцелевой: перехватчик, уничтожитель танков, разведчик, взлетающий с позиций из леса недалеко от шоссе Берлин - Гамбург (около Нового Руппина). «Шаровая молния» должна была серийно выпускаться с 1946 года. Однако май 1945-го зачеркнул эти амбициозные планы.

---

Дата публикации: 04.04.2006 Прочитано: 6871 раз

---

**Дополнительно на данную тему**  
[Бог Брахма на службе у III рейха](#)  
[Снова тайна Третьего Рейха?](#)

## Антигравитационное супероружие Третьего Рейха

[ [Назад](#) | [Начало](#) | [Наверх](#) ]

### Комментарии

Вы не можете отправить комментарий анонимно, пожалуйста [зарегистрируйтесь](#).

[sashaZaporogje](#) - 29 May 2006 (11:12)



### Реклама Яндекс.Директ



Генерация страницы: 0.564 сек. и 22 запросов к базе данных за 0.012 сек.  
Авторские права на базу данных принадлежат www.skif.biz © 2006



## Содержание - Тайны Третьего рейха.

конструкции летательных аппаратов третьего рейха

### Снова тайна Третьего Рейха?

Сколько разных версий различного происхождения и устройства этого аппарата мне приходилось встречать у совершенно разных уфологов... Одни уверяют, что этот аппарат работал на воде и использовал принцип "Инерциоида". Другие приписывают ему реактивный двигатель, третьи - винтовой. А кто-то просто помешан на "антигравитации" фотонных ускорителях.

...Все приводят в качестве доказательства этот снимок и почему-то ни у кого он не вызывает никаких сомнений...



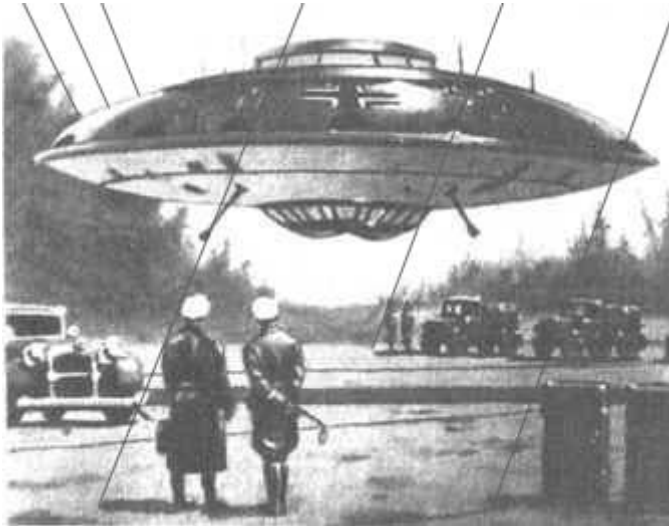
Этот известный снимок взят из статьи про "летающие тарелки" Третьего Рейха ...



Первое, что сразу бросилось мне в глаза, это неестественно четкое изображение тарелки. Если бы она действительно располагалась над местом

проекции своей тени, то была бы смазана приблизительно также, как грузовики на заднем плане. Это несоответствие заставило попристальнее рассмотреть снимок. На чем обычно "колятся" низкокачественные подделки? На игре света и тени. Кстати, пример подобной подделки привел Фокс Малдер в одной из серий "Секретных материалов". Если повнимательнее посмотреть на расположение падающих теней от стоящих фигур и бочек на переднем плане, фигур и грузовиков на заднем плане, то можно точно установить расположение источника света. Это верхний правый угол. Для удобства я провел линии от конца тени через край образующего тень тела.

В то же время свет на тарелку падает явно из левого верхнего угла! Об этом свидетельствует ярко освещенный левый верхний край тарелки и освещенный отраженным от земли светом левый нижний край... Вряд над Землей в этот момент светило два Солнца. Вероятнее всего, снимок тарелки был сделан в другое время или в другом месте. Правда, некоторое смещение вызывало расположение солнечного блика в верхней средней части тарелки возле свастики. Он был именно там, где и положено быть источнику света при освещении наземных деталей (фигур, бочек и прочего..).



Заметив, что угол освещенности верхней части тарелки совпадает с углом освещенности остальных деталей, я решил просто "перевернуть" тарелку, отразив ее относительно горизонтальной оси. Фотошоп замечательно справился с этой задачей!

Первое, что я заметил после поворота, это то, что не только освещенность тарелки совпала с освещенностью остальных деталей, но и пятна на тарелке **ИДЕАЛЬНО СОВПАЛИ** с пятнами на деревьях!!!! Края более светлого пятна стали продолжением точно такого же пятна на деревьях и т.д. Похоже, тарелка была в таком положении на настоящем снимке. Правда, меня несколько смущало то, что солнечный блик в верхней средней части тарелки сместился в сторону от своего нормального положения. Но в то же время два штыря в верхней части (скорее всего, штыри тросовой антенны) подсказали, что надо вернуть блик на место вместе с одним из штырей. Дело в том, что в те годы для связи в авиации использовались именно тросовые антенны с длинной троса порядка нескольких метров. На самолетах обычно трос проходил от кабины пилота до штыря на хвосте. Скругленный корпус тарелки не позволил бы разметить два штыря на одной стороне. Слишком малое расстояние. Скорее всего они находились на диаметрально противоположных концах от

кабины.

Повернул среднюю часть с бликом и антенной еще раз....

---



Теперь все сразу встало на свои места! Немного подретушировал снимок, добавил "размытие", что бы больше походило на снимок тех лет. Посмотрев еще раз на то, что получилось, понял, что вопросов теперь стало гораздо больше... Кому, собственно, понадобилось делать такую грубую подделку? И для чего?

---

## **ВЫВОД.**

Чем чудовищнее лож, тем быстрее в нее поверят. (доктор Геббельс)

Предположим, что кто-то захотел скрыть какую-то важную информацию относительно исследований в этой области. Каким образом это лучше сделать? Очень просто.

1. Сначала нужно обнародовать заведомо поддельный снимок, с таким расчетом, чтобы кто-нибудь позже это заметил.
2. Поднимется волна интереса к исследованиям третьего рейха, море публикаций, версий и т.д.
3. Затем кто-то замечает подделку и интерес к источнику исследованиям ( в данном случае, исследованиям третьего рейха) пропадает.
4. Остальная и (достоверная) информация может теперь быть в абсолютной безопасности. Ей никто не заинтересуется, поскольку все решат, что это очередная подделка! Гениально, не правда ли! Или как заметил Штирлиц: "Запоминается последнее". Кто-то решил пожертвовать частью ради сохранения целого...

Странно одно. Если бы использовались указанные двигатели, то под

днищем тарелки были бы клубы пыли от воздушного винта, или клубы дыма о реактивного двигателя. Уж на заднем плане точно бы никого не было видно. Кроме того, в непосредственной близости от тарелки находяться люди, бочки, машины (вероятно, топливозаправщики). Даже при скромном запуске двигателя все это могло взлететь на воздух от малейшей искры...  
А может, мы имеем дело с пропагандистским трюком ведомства Геббельса. На самом деле это обычный фотомонтаж? Сначала сняли стоящую на земле тарелку, затем откатили в сторону и еще раз сняли все остальное?

Истина где-то рядом...

А какую же информацию можно выжать из этого снимка?

Время испытаний. Разумеется, не позже апреля-мая 1945 года. Ранняя дата зависит от типа используемого двигателя.

Двигатель. Оговорюсь сразу. Никакие плазменные, фотонные, антигравитационные и прочие научно-фантастические двигатели немцы применять не могли ввиду их отсутствия.

Пример. Когда в 1941 году немцам удалось захватить в плен несколько образцов новых танков Т-34, то их конструкторов неприятно поразило наличие АЛЮМИНИЕВОГО танкового двигателя. Выпустить подобный для своих танков они не могли еще долгое время, хотя в начале войны и располагали ресурсами почти всей Европы. Что уж говорить о какой-то там экзотике.

Вероятнее всего могли применяться:

1. Двигатель внутреннего сгорания с воздушным винтом внутри диска. Для выхода струи воздуха и предназначены щелевые отверстия в верхней и нижней полусферах. Тарелка с таким двигателем могла быть построена в период 1935-1944 годах.

2. Реактивный двигатель типа V-2. Тогда возможный срок с конца 1943-по апрель 1945 года, потому что первые работоспособные образцы двигателя были готовы только концу войны.

### ВАРИАНТЫ:

1. Немецкой группе удалось создать на заводе "Ческо Морава" "ракету" дискообразной формы диаметром 42 м, у которой вокруг куполообразной кабины пилота вращалось широкое плоское кольцо, приводимое в действие управляемыми соплами. 14 февраля 1945 года машина набрала высоту 12400 м., горизонтальная скорость полета составила около 200 км/час. По другим сведениям, эта машина (или одна из них) в конце 1944 года испытывалась в районе Шпицбергена, где и была потеряна... (Не подходит. На снимке нет широкого кольца с соплами).

2. В 1942 году другой немецкий инженер Циммерман построил летающий диск, названный "летающим блином". Диск почти вертикально взлетел, скорость его превышала 700 км/час, посадочная скорость составляла 60 км/час, но он был весьма неустойчив, и от "блина" пришлось отказаться. (Возможно, он).

3. В 1943 году в лабораториях Штецина приступили к работе над дискоидальным вертолетом Ф-7. 17 мая 1944 года он был построен и сделал

первый полет, из других данных следует, что дисковый аппарат Шривса и Хаберноля совершил первый полет 14 февраля того же года и якобы показал скороподъемность 800 м/с и скорость 2200 км/ч. Из рапорта конструктора, адресованного Гитлеру, видны некоторые удивительные и для сегодняшнего дня характеристики этого аппарата, имевшего точную форму диска радиусом 21 метр.

---

...И вот в сентябре 1943 года узнику довелось стать свидетелем следующего любопытного случая. "Наша бригада заканчивала разборку разбитой бомбами железобетонной стены, - рассказывал Константинов. - В обеденный перерыв вся бригада была увезена охраной, а я остался, поскольку во время работы вывихнул ногу. Разными манипуляциями мне в конце концов удалось вправить сустав, но на обед я опоздал, машина уже уехала. И вот я сижу на развалинах, вижу: на бетонную площадку возле одного из ангаров четверо рабочих выкатили аппарат, имевший в центре каплеобразную кабину и похожий на перевернутый тазик с маленькими надувными колесами..."

Невысокий грузный человек, судя по всему руководивший испытанием, взмахнул рукой, и странный аппарат, отливавший на солнце серебристым металлом, издал шипящий звук, похожий на работу паяльной лампы, и оторвался от бетонной площадки.

Летел он как-то неустойчиво, покачиваясь. И когда налетел особенно сильный порыв ветра с Балтики, аппарат вдруг перевернулся и стал терять высоту. Через секунду он ударился о землю, раздался хруст ломающихся деталей, и тут же обломки обшивки занялись голубым пламенем. Обнажился шипящий реактивный двигатель, и тут же грохнуло: видимо, взорвался бак с горючим.

Так, по всей вероятности, проходил один из этапов испытания аппарата вертикального взлета дисковидной формы. Первый вариант его был разработан немецкими инженерами Шривером и Габермолем в феврале 1941 года на аэродроме близ Праги. По конструкции он напоминал лежащее велосипедное колесо. Ступицей служила пилотская кабина, спицами - регулируемые лопасти типа вертолетных, для прочности заключенные в обод. Изменяя угол атаки этих лопастей, можно было заставить аппарат либо взлетать и садиться вертикально, либо лететь горизонтально в любом направлении.

Так все выглядело в идеале. Однако на практике вскорости выяснилось, что малейший дисбаланс всего "колеса" приводил к жутким вибрациям и тряске машины. Не лучше вел себя и усовершенствованный вариант, отличавшийся от первого размерами, мощностью двигателей и т. д. И хотя конструкторы в случае удачи обещали достичь скорости 1200 километров в час, данные разработки так и остались аэродромной экзотикой.

Но сохранились показания 19 солдат и офицеров вермахта, проходивших во время второй мировой войны службу на территории Чехии и Словакии, в секретных лабораториях и на полигонах, где создавались и испытывались образцы новых типов оружия.

Так вот некоторые из военнослужащих были свидетелями полетов необычного летательного аппарата, который представлял собой диск диаметром 6-8 метров с усеченным корпусом в центре и каплевидной кабиной. Шасси аппарата состояло из четырех небольших колес.

Якобы даже сохранился рапорт Гитлеру от главного инженера, руководившего этими работами, об испытаниях этого летательного аппарата, закодированного под маркой "Ф-7", осенью 1943 года.

Впрочем, несмотря на то что Ф-7 был дальнейшим развитием идей немецкого инженера Циммермана, построившего еще в 1942 году первую летающую тарелку, он вряд ли был рассчитан на космические полеты. И первый, он же единственный, экземпляр был уничтожен при очередном наступлении союзных войск на территорию "третьего рейха".

## ФАУ - 2



Об уровне развития ракетной техники третьего рейха можно судить по характеристикам двигателя ракеты V-2, предназначавшейся для стрельбы ракетами на дальность до 270 км. На ракете V-2 был применен жидкостный реактивный двигатель тягой в 25 тонн и временем работы до одной минуты. В качестве топлива использовались жидкий кислород и 75%-ный водный раствор этилового спирта. Давление в камере составляло около 15 кг/см.кв, на срезе сопла - примерно 0,8 кг/см.кв. Удельная тяга у поверхности Земли немного превышала 200 кг\*сек/кг, в пустоте - достигала 240 кг\*сек/кг, удельный вес двигателя был равне 36 кг/т. Для подготовки двигателя к пуску требовалось несколько часов. Надежность двигателя и других элементов ракеты была низкой, в результате чего значительное количество ракет не достигало цели. Двигатель не имел системы регулирования, что вызывало большой разброс его характеристик. Наддув бака окислителя производился испаренным кислородом, бака горючего - встречным (при полете ракеты) потоком воздуха.

С точки зрения современных требований параметры двигателя ракеты V-2 неудовлетворительны. В частности, с такими значениями нельзя было создать ни межконтинентальных, ни тем более космических ракет.

Низкое значение удельной тяги объяснялось главным образом двумя причинами: плохим качеством горючего и малой степенью расширения газов в сопле. Несколько снижалась удельная мощность и из-за наличия газовых рулей. Большой удельный вес двигателя зависел от тех же обстоятельств и, кроме того, объяснялся недостаточным совершенством всех основных его агрегатов. Особенно тяжелыми были генератор рабочего тела турбины (включавший, в частности, баллоны со сжатым газом и баки перекиси и катализатора, работавшие под давлением), камера и турбонасосный агрегат.

Двигатель был очень неудобен в эксплуатации. Чтобы он работал, надо было использовать четыре различных жидких компонента (кислород, спирт, перекись водорода, катализатор). Плохие характеристики боеготовности двигателя (длительное время для подготовки к запуску, невозможность хранения в состоянии готовности к пуску) были связаны с рядом обстоятельств: применением жидкого кислорода, необходимостью сложных проверок, неотработанностью технологии предстартовой подготовки ракеты и недостатками оборудования, применявшегося для этой подготовки. Малая надежность двигателя объяснялась сложностью его схемы и низким уровнем отработки всех его элементов.

---

Дата публикации: 03.12.2004 Прочитано: 6263 раз

---

**Дополнительно на данную тему**  
[Бог Брахма на службе у III рейха](#)  
[Антигравитационное супероружие Третьего Рейха](#)  
[Тайны Третьего Рейха. Дисколёты](#)

[ [Назад](#) | [Начало](#) | [Наверх](#) ]

### Комментарии

Вы не можете отправить комментарий анонимно, пожалуйста [зарегистрируйтесь](#).

### Реклама Яндекс.Директ



Генерация страницы: 0.081 сек. и 23 запросов к базе данных за 0.011 сек.  
 Авторские права на базу данных принадлежат www.skif.biz © 2006