

# Летающие тарелки. Факты

url-адрес  [добавить в Закладки](#)

**Автор статьи:** Дмитрий Белоусов

**url-адрес:** [http://rus-imperia.ru/vimany\\_Наunebu.htm](http://rus-imperia.ru/vimany_Наunebu.htm)

**Видеолекция:** 16.05.2024г (в планах)

**Дата создания:** февраль 2024г.

**От rus-imperia.ru:** сеть Интернет и блокбастеры Голливуда забиты глупостями про пришельцев, НЛО и летающие тарелки. Но при изучении вопроса, в 90-95% случаев НЛО - это совсем не про пришельцев. На деле наблюдались природные явления или обычные самолеты. Увы, недостаток информации порождает слухи. Конечно, среди информации о "не известных науке" тарелках выделяются фантазии об успешных разработках дискообразных самолетов в нацистской Германии времён Второй мировой войны и послевоенное выживание этих дисколётов на секретных подземных базах, о секретных разработках американцев в зоне 51. Что из всего этого правда, а что фантастика понтоующихся авторов, разные "высосанные из пальца" теории и откровенная бредятиня? И главное: что из этого технически возможно? Ведь сегодня эти выдумки массово тиражируются: фантастические книги, фильмы, комиксы и компьютерные игры выходят в гигантском количестве. Культовыми и суперкассовыми у обывателей стали "Секретные материалы" (The X Files), "Стар трек" (Star Trek), "Марс атакует" (Mars attacks!), "Звездные войны" (Star Wars), "Война миров" (War of the Worlds), "Контакт" (Contact), "День независимости" (Independence Day), "Люди в чёрном" (Men in Black), "Нечто" (The Thing), "Район №9" (District 9), "Близкие контакты третьей степени" (Close Encounters of the Third Kind). Кнопкотыки радостно хавают такое дерьмо. Современный обыватель уже не способен разобраться в фальсификациях, ведь у него нет ни знаний, ни желания что-то узнать. А в последние годы глобалисты ещё и активно внедряют людям в головы стадные штампы подчинения перед "угрозой инопланетного вторжения". Осознайте простую логику: термин НЛО нынче визуально наблюдаемый неопознанный летающий объект. Но если вам уже десятилетия впаривают, что это тарелки инопланетян, какой же он неопознанный? Значит уже опознанный. Поэтому для начала забудьте этот термин, НЛО это понятие для лохов.



Перед вами статья о дискообразных летательных аппаратах на Земле, о вполне земных тарелках. Привожу реальные факты истории, строго научные, подтверждённые рассекреченными документами или замалчиваемые. Отвечаю на главные вопросы... Когда на Земле зафиксированы тарелки? Самолеты-диски это тарелки? На каком двигателе летали дисколеты? Какие проекты разрабатывали немецкие конструкторы III рейха? Смогли ли нацисты построить тарелки и если да, то какие? Насколько мощными были дисколеты 40х годов? Есть ли факты воздушных сражений с

тарелками? Что из немецких разработок было продолжено в СССР и США? Кроме фактов и жёсткой логики, автором использована забытая советская методика распознавания фальсификаций в сфере науки и технологий, которая была разработана в 1970-е годы и успешно использовалась в патентных исследованиях.

Статью ЗАПРЕЩЕНО читать тупым самовлюбленным баранам. Все нижеописанное, как говорил Штирлиц в знаменитом х/фильме "[Семнадцать мгновений весны](#)" - информация к размышлению для умеющих думать. Всё, что мы творим на Земле, мы делаем сами. А сотни статей, видео и книг с враньём пропагандистов или тупостью дурачков интернета - можете выбросить в помойку.

---

[... на веб-сайт ...](#)

## Оглавление:

### 1. Артефакты древности

### 2. Техническое описание

- Ртуть

### 3. Самолет - не дисколет

### 4. Немецкие проекты 30-40-х

- Самолеты необычной конструкции

- Проекты дисколётов

- генерал Ганс Каммлер

- общество "Туле"

- общество "Вриль"

- Виктор Шаубергер

### 5. Тарелки нацистов

- "Аненербе" 1935-1945

### 6. Антарктида и База №211

- Экспедиция в Антарктиду

- Конвой фюрера

- Ледяные базы наци

- Советская разведка

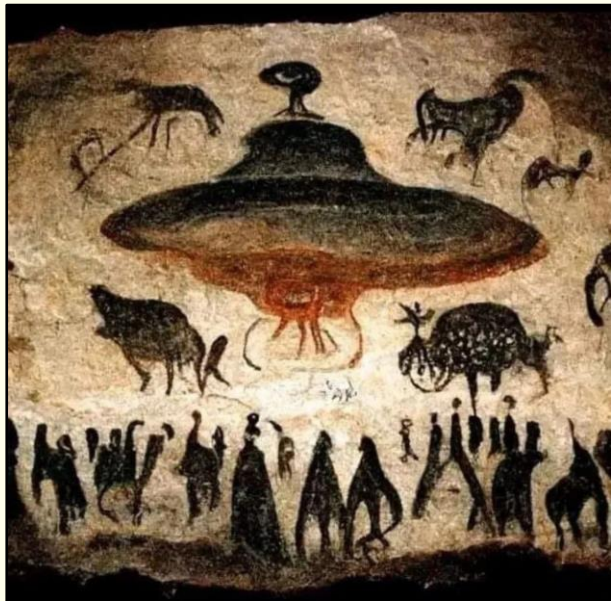
- [Разгром янки 1947г](#)
  - [Заккрытие базы](#)
7. [После войны. Запад](#)
  8. [После войны. СССР](#)
  9. [Вместо эпилога](#)

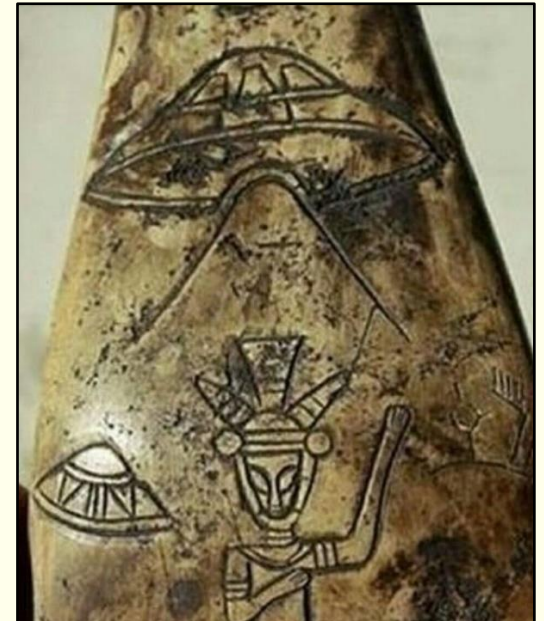
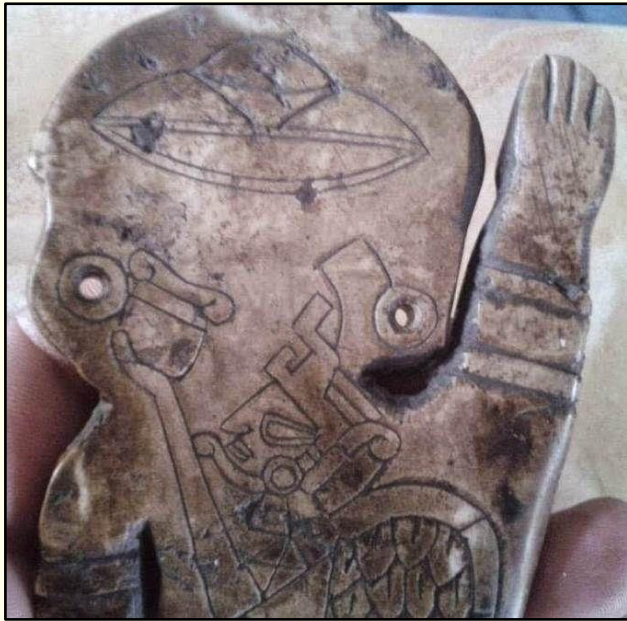
---

[... на веб-сайт ...](#)

## 1. Артефакты древности

Единственным подтверждением тарелок древности (хоть каким-то) являются палеорисунки. Современные историки практически всех стран тщательно замалчивают многочисленные артефакты древности с изображениями летающих тарелок. Ибо дискообразные объекты никак не вписываются в придуманную Западом лже-историю человечества, основанную на библейско-церковной истории. В Центральной и Южной Америке (в Мексике, Бразилии, Эквадоре и Перу), в Египте найдены сотни каменных артефактов возрастом в несколько тысяч лет. Наскальные рисунки найдены даже в Европе. И вот таких свидетельств палеоконтакта - не один-два артефакта, подобных рисунков по всей планете - сотни (а сколько тысяч ещё уничтожено чиновниками от науки или спрятано в спец.архивах), но академическая горе-наука всегда либо признавала их подделками, либо замалчивала. Вот несколько примеров:





Согласитесь, выглядят артефакты - весьма красноречиво. Причём на наскальном изображении в пещере Оф-Олише (Франция) видны даже технические детали, типа выдвигающихся для опоры деталей, люка для проникновения внутрь и антенны сверху. Иногда редких случаях изображены не традиционные летающие тарелки, а летающие пирамиды или треугольные аппараты. Дисколеты есть и в летописях, например по легендам майя, герой Пакаль странствовал в обитель богов на летающем корабле, подаренным ему. Предания говорят, что людям нашей расы были дарованы знания медицины, астрономии, астрологии, металлургии, инженерии, архитектуры, арифметики.

Из наиболее "свежих" записей интересен официально задокументированный факт (документы города Цюрих, Швейцария) о хаотичном перемещении в небе сотен сфер, цилиндров и других летающих объектов. Дата: апрель 1561 года. Место: над городом Нюрнберг. Люди описывали это как воздушное сражение тарелок.

Главный вопрос: а почему глупцы решили, что это изображены тарелки инопланетян, а не земные? Видимо потому, что вруны от политики пропарили дурачкам мозги, что человечество развивается? Да люди деградируют! Страшно деградируют. Люди - пятая раса на Земле, что подтверждено даже археологией (например, [Бамианские статуи](#)). При этом древние люди ещё застали последних представителей 4-й расы, погибшей расы Атлантов. Которые щедро делились с нами пониманием мира. В "Книге Еноха" (наиболее значимых апокриф Ветхого Завета) четко написано, что древние существа поделились своими технологиями со своими наследниками. И именно Атлантов древние египтяне называли Богами. Для сравнения знаний: от жреца Тота Атланта (жил 52.000 лет назад, в Египте его звали Гермес Трисмегист) сохранились тексты 12 изумрудных скрижалей (пластины из изумруда в египетском храме, датированы 36.000 годом до нашей эры). У нас сейчас только три измерения (длина-ширина-высота), а у атлантов было двенадцать. Двенадцать! Осознайте, насколько люди тупые.

Вопрос: почему именно диск, тарелка? Нужно понимать, что форма диска идеальна для летательного аппарата, который может выходить в космос. Идеальна. И конечно, что тарелка отличается хорошей аэродинамической устойчивостью. Плюс тарелка сможет эффективно тормозить об атмосферу планеты при сходе с орбиты, если нижнюю часть покрыть теплостойкой защитой а-ля многоразовый корабль "Буран". Вот только аэродинамика совсем не главное для космического аппарата. Главное - нужен принципиально новый двигатель. А вот о нём конструкторы до середины XX века не задумывались.

Вопрос от самовлюбленного кнопкотыка: *"где они, где? покажите мне! докажите мне!"*. Что показать? Умерших века назад? Вы идиот. И зачем идиотам что-то доказывать?

Предположим (только предположим), что тарелки не предыдущие цивилизации Земли, а были именно инопланетяне и они посещали в открытую планету Земля. Так ведь посещали, пока наша 5-я раса людей представляла из себя дикие, но безобидные племена. Да, тогда не скрывали своего присутствия. Но, после 19 века, когда человечество полностью перешло на убогий западный алчно-потреблядский "путь развития", инопланетные цивилизации перестали вступать в контакт с людьми. Сначала люди Земли сделали техногенный выбор (при этом отказавшись от бесплатного электричества), затем в 20-м веке мировые войны и получение средств массового уничтожения (типа ядерной бомбы). Один мудрый человек во время полемики об инопланетных высокоразвитых цивилизациях заметил, что они однозначно существуют, раз не выходят на контакт с такими идиотами, как мы. Для них было бы полным безумием общаться с двуногими агрессивными животными, столь одержимыми властью, алчностью и похотью. Тупые двуногие животные, которые убивают друг друга, уничтожают флору и фауну, загаживают свою же планету - никому не интересны.

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 2. Техническое описание

Тщательно замалчивается, что у человечества имеется многочисленные описания летающих тарелок древних. Именно "описание", а не "упоминание". Чаще всего это тексты с деяниями какого-нибудь Бога/пророка/героя. В христианстве это апокриф "**Книга Еноха**" (Книга I - Книга Стражей, Книга II - Книга тайн), "**Книга пророка Иезекииля**" (Иез. 1:4-28, входит в Танах), "**Откровения Иоанна Богослова**" (книга Нового Завета, Апокалипсис), в буддийской литературе - притчи "**Джатаки**" и "**Авадана**", "**Рассказы о небесных обителях**" ("Виманаваттху", 6-я книга "Кхуддака-никаи" на языке пали), в рукописи халдеев "**Сифрал**", в законах вавилонцев "**Хакафа**", в поэме XI века Сомадевы из Кашмира "**Океан сказаний**". И конечно, четыре древнеиндийских трактата, как то "**Самарангана Сутрадхара**", сильно фальсифицированная "**Виманика Шастра**" (столь популярная сегодня), "**Юкти-калпа-тару**" XI века до н.э. и "**Рагхувамша**" V века н.э. При этом "Книга Еноха", его путешествие по небесам и технический мир с обителью Творца - не признан Церковью, а по толкованию "Маасе Меркаба" (первые главы Книга Иезекииля, содержащее описание престола Творца и Его

небесной колесницы) - запрещено даже обсуждение. Отмечу, что и в "Книге Еноха", и в "Кхуддака-никаи" описаны не виманы, а скорее вайтманы, т.к. описываются не "колесницы" (или треножки), а именно "небесные дворцы". Насчёт "упоминания": древних текстов о виманах столько, что ими можно заполнить несколько томов. Подлинность этих письменных источников не подлежит сомнению (даже у историков при власти).

Трактат по архитектуре XI века "Самарангана Сутрадхара" ("Samarangana Sutradhara", "Самаранганасутра-Дхара") обнаружен в начале XX века, принадлежал царю Бходжа (правил 1010-1055гг) из династии Парамара. Текст написан на санскрите (т.е. на языке брахманов), но дошел до нас в неполном виде. Его 31 глава целиком посвящена искусству механических приспособлений (янтрам) - от механических пчел, птиц и кукол до летающих машин. Трактат "Виманика Шастра" ("Наука о виманах", "Трактат о полетах") найден в 1875 году в одном из древних индийских храмов, написан на санскрите, опубликован в 1943 году. Изначально содержал полное техническое описание летающих тарелок. Автор рукописи, учёный **Бхарадваджа Махариши** IV века до н.э., описывал виды летательных аппаратов (сегодня выдаваемые за выдумки уфологов или фантастов) и устройство работы их аппаратов. Причем Бхарадваджа оговаривал, что он просто копирует текст из более древних источников. Знания им взяты из 40-й главы трактата "**Янтра сарвасва**" (в переводе с санскрита "Энциклопедия механизмов" или "Все о машинах"), где он же говорит о науке воздухоплавания. Текст содержит 8 глав, содержащих 100 рубрик, освещенных в 500 сутрах. Увы, трактат "Виманика Шастра" был изменён-фальсифицирован "холуями от науки" в начале XX века. Это мнение многих исследователей санскритских текстов, например профессора из Калькутты Делипа Кумара Канджилала, французского исследователя Дэвида Хэтчер Чайлдресса, доктора математики Ричарда Лесли Томпсона из Флориды. Кстати, все они написали книги о виманах. Канджилал автор книги "**Виманы в древней Индии**", а Чайлдресс - "**Виманы - воздушные суда древней Индии и Атлантиды**". Но эти книги на русский переводить не рекомендовано. И как видите, переводов нет.

Итак, что именно изменено в трактате "Виманика"? Во-первых, почти все рисунки виман, ныне столь повторяемые неучами, появились только при переиздании текста на английском языке в 1973 году. Издавал текст директор Международной академии санскритских исследований **Джосьер** (G.R.Josyer, умер в 1983г), который у неучей стал Джосаером. Академия была в Индии, в штате Карнатака. Обычно её размещают почему-то в городе Майсуре, но правильно она в деревне Мелукоте в 51 км от города, там несколько древних храмов. Все иллюстрации (рисунки виман), которыми ныне забит интернет, были нарисованы **Т.К.Эллаппой**, учителем рисования из местного инженерного колледжа в Бангалоре и не имеют никакого отношения к древности. Никакого! Во-вторых, переводы санскрит-хинди-английский нарушили целостность трактата и часто исказили смысл - переводчики просто не понимали, о чем текст. В начале 20 века, брахман Суббарей Шастри (1866-1940гж, Шастриджи), пользуясь доступом к изначальному тексту трактата, передаваемого в их семье изустно, попытался в 1918-1923 годах восстановить исходный текст на санскрите. Только после смерти Шастри трактат появился в санскритской библиотеке "Раджакия" (в 1944г) в городе Вадодара. Что-то было исправлено, но с учётом чёрного пиара получилось ещё хуже. Теперь холуи от науки кричат, что весь текст "Виманика" - выдумка, так как получен "путем медитации". Ведь старого письменного источника не было? Не было. Значит медитация.

Безусловно, много описаний в древних текстах - общие. Например, вот цитата поэмы XI века из Кашмира "Океан сказаний": "**о воздушных кораблях, движущихся с помощью механических двигателей и покрывавших большие расстояния с громадной скоростью. Они имеют круглую форму**". "Самарангана Сутрадхаре", цитата: "**следует сделать корпус вимана... из лёгкого материала... Движения вимана таковы, что что он может вертикально подниматься, вертикально снижаться и двигаться наклонно вперёд и назад. С помощью этих машин человеческие существа могут подниматься в воздух**". "**Рамаяна**" описывает виману как корабль круглой формы, имеющий две палубы, купол и "окна".

Теперь о точных указаниях... Виманы (у атлантов 4-й цивилизации - вайликси) - это летательные аппараты из легких сплавов. "Виманика Шастра" называет три основных металла - **сомака, сундалика и муртвика**. А из их сочетаний получали 16 специальных сплавов для строительства виман. Но таких названий люди XXI века - не знают. Знания утеряны. Замалчиваемый факт: было несколько опытов создания сплавов по рецептуре, взятой напрямую из древних эпосов - и они оказались успешными! В соответствии с текстами трактатов три вещества (два твердых и одно жидкое) были получены индийским учёным **Нарином Шетхом** в лаборатории и продемонстрировались на симпозиуме в городе Хайдарабаде (штат Андхра-Прадеш).

При этом Нарину Шетху понадобилось три года, чтобы определить 14 материалов, из которых по формуле состоит сплав "Чамбак мани". Но подобные исследования запрещены властями - зачем дурачкам знания? Ещё знаем, что каждый аппарат имел собственную энергетическую установку, двигатель заправляли топливом (3-4 бака, в пересчёте на литры каждый ёмкостью около 20), располагая баки подалше от огня и тепла. В трактате даже описано, как переключить двигатель, работающий на звёздной тяге (на солнечной энергии) на антигравитационную тягу и наоборот.

Среди механизмов аппарата в "Виманика Шастра" (в переводе на современные термины) указаны и привычные нам, и необычные. Там был автопилот, навигационные приборы, электрогенератор, ускоритель (форсаж) виманы, кондиционер, громоотвод, системы видеонаблюдения и фотографирования, средства шумопоглощения, система противообледенения вайтманы. А ещё обезвреживатель ураганных и вихревых атмосферных потоков, устройство дымовой завесы, психотронный генератор для подавления воли противника, устройство защиты от солнечной радиации, устройство бортовой кухни. Кухни! Да у нас в 21 веке даже на орбитальной космической станции кухни - нет.

Чаще всего трактаты упоминают четыре наиболее распространённых вида виман, а всего в трактатах разные исследователи насчитали описание от 56 до 110 типов виман, различающихся как по внешнему виду и конструкции, так и по назначению. Древние источники разделяют на корабли перемещения по нашей планете Терра, внутри Солнечной системы и между звёздами в межгалактическом пространстве. В санскрите вторые-третьи это "**Сурья-Мандалы**" и "**Накшатра-Мандалы**". Там всё очень наглядно, но сегодня море вранья. Смотрите: сурья в переводе с санскрита - Солнце, накшатра - звезда, мандала - сфера, область. Получаем сферу Солнца, сферу звёзд. Названия виман - увы, через призму взглядов древней Индии. Но повторяю: виман, НЕ вайтман. "**Трипура Вимана**" (Tripura Vimana) - это те самые тарелки, т.е. корабли имеющие дискообразное строение (блюдеобразны). "Трипура Вимана" мог быть использован как для воздушных, так и для подводных путешествий. "Трипура Вимана" и "**Рукма Вимана**" (Rukma Vimana) имели большую кабину для пилотов и три рабочие палубы. Оба типа виман взлетали вертикально и могли зависать в воздухе. При этом "Рукма Вимана" имела два типа движения - летала или на антигравитационной тяге, или на "Солнечном ветре", а конусоподобные/пирамидальные "**Сундара Вимана**" (Sundara Vimana) - на реактивной тяге. А "**Шакуна Вимана**" (Shakuna Vimana, Капото-вайя) - птицеобразные летательные аппараты, т.е. у которых были крылья. Полет Шакуны осуществлялся при помощи особого двигателя, посредством воздушных потоков. В "Махабхарате" описан некий Асура Майя, который обладал виманой около 6 метров диаметром с четырьмя большими крыльями.

В "научных" инет-статьях популярен бред о недостаточности размера крыльев виманы типа Шакуна (Shakuna) на рисунке Эллаппы, которые мол "**не смогут поднять**". Кнопкотыки ржут и ехидничают. Бараны зря смеются. В космическом научном центре NASA висит плакат про обычных земных пчёл. Текст на плакате гласит: "**Аэродинамическое тело пчелы не приспособлено летать, но хорошо, что пчела об этом не знает**". Да, по законам аэродинамики, крылья пчелы слишком малы, чтобы удержать её огромное тело в воздухе. Тоже самое у шмеля. Но пчела-то летает! Пчела или шмель ничего не знают о физике бездарей, о тупости человеческих законов и просто летают! В интернете много воплей неучей, что пчела летает вопреки законам аэродинамики и вопреки трём законам движения **Исаака Ньютона** (1642-1727гж). Ньютона, который вообще-то жил давно - в конце 17 века. Действительно, и конструкция виман из трактатов, и полёт пчелы сильно противоречат принципам воздухоплавания современных людей, описанных в законах человечества. Да, сегодня вам уверенно врут, что такое "летать не может". Но профессор **Чжэн Джейн Ван** (Zhen Jane Wang), физик из Корнельского университета в Нью-Йорке на суперкомпьютере рассчитала и доказала, что полёт пчелы объясняется нестационарной вязкой газовой динамикой. Или говоря проще - вихревой аэродинамикой. Но это же 1v1 воздушный вихрь **Виктора Шаубергера** (1885-1958гж), австрийского изобретателя середины 20 века. Того самого автора двигателя для проектов [летающих тарелок нацистов](#).

В 1974 году авиаинженеры научного института в Бангалоре заявили, что описанные в "Вайманика-шастре" самолёты тяжелее воздуха - не способны к полёту. Из их вывода: "**Ни один из самолётов не имеет возможностей для эксплуатации, геометрия невообразимо ужасна с точки зрения**

**полётов, а также принципы их движения будут только мешать, а не помогать полёту**". Но пардон: какой самолёт? Тарелка - это не самолёт, зачем при антигравитационном двигателе геометрия крыла? Что за бред? Да и продажным "придворным учёным" - веры нет.

В халдейской рукописи "**Сифрал**" (юг Месопотамии, ~X век до н.э.) более сотни страниц также содержат детальное описание постройки летательного аппарата. Многие наименования легко угадываются по ассоциации с современными научными и техническими терминами, типа: катушки из меди, жидкокристаллический индикатор. В трактате виманам было подвластно 12 способов передвижения. Сил, руководивших этими способами, было тоже 12. Движения определялись как: поступательное, восходящее, нисходящее, по кругу, содрогательное, высокоскоростное, вокруг объекта, боковое, заднее, против часовой стрелки, трюковое и полная остановка. Хранились виманы в специальных помещениях (похожих на ангар), их называли Вимана Гриха. Интересно, что отдельная глава "Виманика Шастра" посвящена изготовлению специальной одежды для экипажа вайтманы.

Но конечно, аппарат был сложен. Комментируя в начале 20 века трактат "Виманика", индуистский философ **Бодхананда Вритти** (1883-1928гж) писал, цитирую: **"существует 32 секрета функционирования виманы. Воздухоплаватель должен подробно ознакомиться с ними, прежде чем считать себя сведущим в управлении летательным аппаратом. Он должен знать устройство летательного аппарата, должен знать, как отрываться от земли и возноситься в небо, как управлять летательным аппаратом и как его при необходимости останавливать, как маневрировать, и как показать в небе свое мастерство, избежав при этом катастрофы"**.

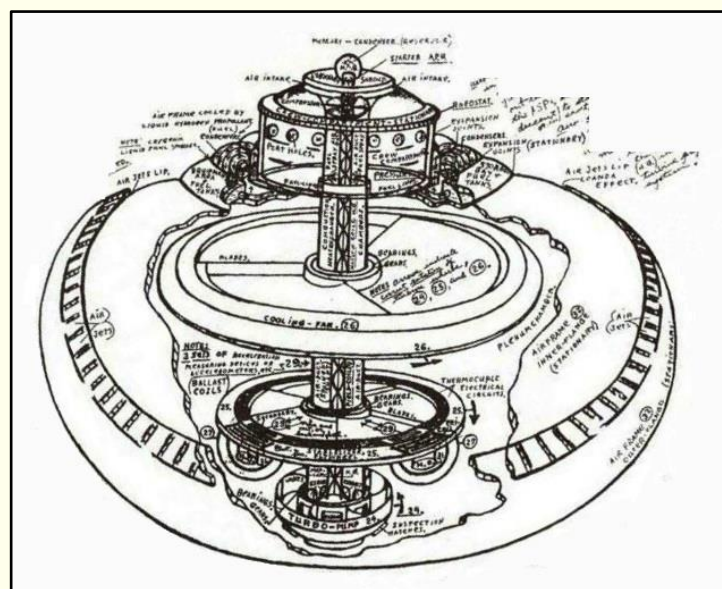
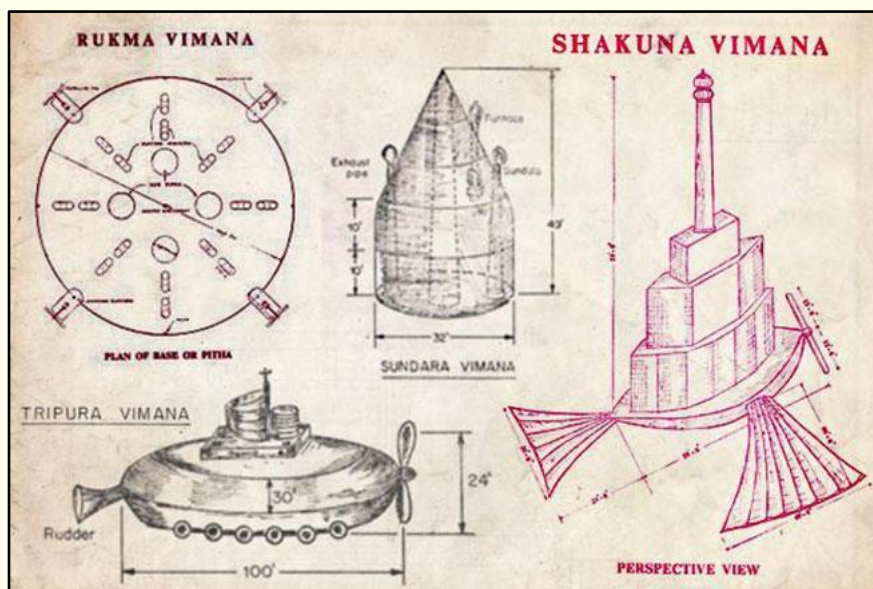
Наглядна аналогия... В древних трактатах по использованию и обслуживанию летательных механизмов описывается проблема столкновения в полете с птицами. В эпосе IV века до нашей эры (эпос "**Самара Сутрадхара**"). В тексте говорится о проблеме столкновения в полете с птицами, что есть прямое подтверждение реальности виман. Ведь сегодня от столкновений с птицами авиакомпании мира теряют около 1 млрд. долларов ежегодно (немецкая "Der Spiegel").

Надо чётко понимать, что и в те века подобные знания были секретны - т.е. они не для всех. Берём законы древнего Вавилона, они же "**Хакафа**", законы царя Хаммурапи. Напомню, это Вавилонская Империя между Тигром и Евфратом, около 1800 года до н.э. Текст написан совершенно недвусмысленно: **"Привилегия управлять летательной машиной велика. Знание о полёте - среди наиболее древних в нашем наследии. Дар от тех, кто наверху". Мы получили его от них**". Даже при написании текста часть знаний умалчивалась. Цитирую из "Самарангана Сутрадхара": **"создавать такие приспособления следовало тайно, чтобы о них не узнали другие, те, кто мог использовать их для реализации своих корыстных целей"**. Индийский Император III века до нашей эры **Ашока** (273 до н.э.-232 до н.э.) основал из лучших учёных "Секретное общество девяти неизвестных людей". Одной из их работ была книга "Секреты гравитации", описывающая принцип антигравитации. Труд спрятан до сих пор где-то в тайной библиотеке Тибета. Император Ашока держал работу учёных в секрете, потому что опасался, что достижения науки, описанные этими людьми на основе древних источников, будут использованы для разрушительных целей войны. И он был прав.

Проблема понимания постройки виманы в том, что человечество в погоне за потреблением очень отупело и уже не может разобраться в древних текстах. Совсем. Подлинность древних санскритских текстов ("Самарангана Сутрадхара", "Махабхараты", "Рамаяны" и др.), в которых описываются летательные аппараты, ни у кого не вызывает сомнения. Все термины используемых металлов, сплавов и жидкостей до сих пор не поддаются переводу. Сегодня знаний у отупевших двуногих - нет, кнопкотыки все забыли. Наши современные придворные "учёные", по сравнению с предками - группа детского сада. Философ **Бодхананд Вритти** (1883-1928гж), автор комментария к манускрипту "Виманика-шастра", очень точно это описал ещё в начале 20 века: **"по мере огрубления человеческих умов, но когда ещё люди были сведущи в мантрах и могущественных гимнах, виманы создавались посредством мантрического знания"**. Об этом послушные господа от науки просто молчат. Ну и массовая пропаганда "как развивается человечество". Из-за этого даже простое осознание существования когда-то давным-давно этих технологий для многих ЕГЭ-шников ведёт к разрыву шаблонов и истерикам о фантастике.

Виманы предков - это не мистика и не фэнтези, это наука. Но совсем другая наука, непонятная современным дикарям со смартфонами.





Нюанс-1... Повторял много раз: описания виман в **Славяно-Арийских Ведах** (книги в 2015г. запрещены судом РФ) - нет. Но упрямые бубнят "*Дмитрий не прав*". Прав - откройте Веды и прочитайте - описания виман нет. И даже упоминания термина вимана нет. Для "альтернативно одаренных" кнопкотыков: "описание" и "упоминание" - разные понятия. Хоть это надеюсь можно понять? По вайтманам есть только одно (!) упоминание. Цитата: "**спустилась с небес Вайтмана, божественная колесница**" ("Круг Первый", Сангтия 1). Но вайтмана - это НЕ вимана.

Нюанс-2... Виманы - небольшие летательные аппараты, вайтманы - большие корабли (чаще всего - сигарообразные летающие аппараты), разница между ними - колоссальна. Как говорили в советской армии: учите матчасть. Манускрипты называют разные типы вайтман, в которых находились тысячи мелких виман. "**Акаши-патана**" - это корабли, которые передвигались посредством эфирных коридоров. Такие корабли могли посещать любую точку вселенной, но требовали определенный уровень сознания, как пилота, так и строителей. Скорость в эфире в сотни миллионов раз больше скорости света. "**Хиранья-пура**" ("агнихотравимана" с двумя двигателями, "слон-вимана") - это очень большие вайтманы, в производстве которых использовалась золото, упрощённо - летающие города.

Вместо выводов по древним текстам... Неиндуистский религиозный лидер **Сатья Саю Бабу** (1926-2011гж, чудотворец, "воплощение Бога" в индуизме) писал: "**люди были настолько продвинуты, что... разработали несколько видов воздушных транспортных средств. Они освоили технику полета**". Вимана была сделана людьми и служила их целям (в т.ч. увы, военным). Конечно, конструкция виман из трактатов сильно противоречит принципам воздухоплавания людей. Но виманы были ещё недавно! Запретный факт: в мае 1895 года на пляже Чау-Пати (Chowpatty, берег Аравийского моря) в Бомбее (ныне Мумбаи) поднялась в воздух вимана конструктора Тальпуле с ртутным двигателем. Взлетела до высоты 1.500 футов и осуществила успешную посадку. Это полёт виманы, аппарата тяжелее воздуха, за 8 лет до распиаренного полёта самолёта братьев Райт (Wright Flyer, 17 декабря 1903 года). Испытания виманы документально зафиксированы местным чиновником **Махадевом Говиндом Ранаде** (Mahadev Govind Ranade, 1842-1901гж), плюс была заметка в бомбейском еженедельнике "Вивидхавритта". Консультации при постройке виманы брали по тексту той

самой облитой помоями "Виманика Шаstra". В которой Тальпуле смог разобраться. Увы, колонизаторы-англичане захотели забрать себе аппарат, конструктор Тальпуле успел вытащить часть деталей и сжёг чертежи. А потом... скоропостижно умер.

В-общем, виманы - наши, чисто земное знаний древних. Вспомним строки поэта В.Я.Брюсова:

*"Были лемуры, атланты и прочие...*

*Были Египты, Эллады и Рим..."*.

## Литература-1/3...

Желающие почитать более-менее адекватные современные научные книги могут взять:

- книгу 1944 года "[Война в Древней Индии](#)". Автор: Вишнампет Рамачандра Дикшитар (Vishnampet Ramachandra Dikshitar, 1896-1953гж), профессор истории и археологии Мадрасского университета. На русском - 2012 год.
- книгу 1948 года "[Апокалипсис Иоанна. Опыт догматического истолкования](#)". Автор: Сергей Николаевич Булгаков (1871-1944гж, Прот. Сергей Булгаков). Издана в Париже.
- брошюра 1956 года "[Янтры и другие механические приспособления в древней Индии](#)" (Yantras or Mechanical Contrivances in Ancient India). Автор: Венкатарама Рагхаран (Venkataraman Raghavan, 1908-1979гж), профессор Мадрасского университета. На русском книги нет.
- статью 1974 года "[Астравидья. Миф или реальность](#)". Автор: Владимир Васильевич Рубцов (1948-2013гж), старший научный сотрудник Академии Космонавтики им.К.Э.Циолковского. Статья опубликована в журнале "Техника молодежи".
- статью 1976 года "[Древние мифы глазами человеческой эры](#)". Автор: Игорь Самойлович Лисевич (1932-2000гж), советский востоковед-китаист.
- книгу 1978 года "[Языческая символика славянских архаических ритуалов](#)". Автор: Наталья Николаевна Велецкая, советский славист. Поднимается тема летательных аппаратов.
- книгу 1985 года "[Виманны в древней Индии](#)". Автор: Дилип Кумар Канджилал (1933гр), профессор-санскритолог из Калькутты. На русском книги нет.
- две книги "[Пришельцы. Взгляд из глубины веков](#)" (1999г) и "[Запрещённая археология: неизвестная история человечества](#)" (изд. 1999г, 2001г, 2008г). Автор: писатель Ричард Лесли Томпсон (Richard Leslie Thompson, Садапутта Даса, 1947-2008гж).

Ещё в XII веке крупнейший индийский математик и астроном **Бхаскара II** (1114-1185гж) оставил потомкам чертежи двигателя в виде колеса с сосудами, заполненными ртутью. Это считается одним из самых ранних проектов ртутного двигателя. И его называли вечным.

Единственное, что нынче понятно людям - один из двигателей виман работал на топливе светло-жёлтого оттенка, содержащем ртуть. Ртуть своей силой приводила в действие "смерч", который и перемещает аппарат на огромные расстояния. Подчёркиваю - смерч, т.е. вихрь. То, о чём говорил и делал австриец середины 20 века [Виктор Шаубергер](#) (1885-1958гж). В очень упрощенном переводе "Самарангана Сутрадхаре" написано: "**Внутри надо поместить ртутный двигатель со своим железным нагревательным аппаратом под ним. При помощи силы, скрытой в ртути, которая приводит ведущий смерч в движение, человек, сидящий внутри, может путешествовать по небу на большие расстояния**". В "Виманика": "**Посредством силы, которая таится в ртути, человек, находящийся в этой колеснице, может пролетать большие расстояния по небу. Когда ртуть будет подогрета управляемым огнем из железных подогревателей, колесница начнет разгоняться**". В "Махабхарата": "**мог лететь на огромной скорости, используя сильный вихрь, образованный взаимодействием ртути**", в "Samar": "**заряжались они ртутной смесью**".

Правоту древних трактатов подтвердили конструкторы нашей эпохи. Запретный факт: в начале XX века были спроектированы и работали промышленные ртутнопаровые котлы и турбины. Промышленные! Например, работала парортутная установка мощностью 20.000 КВт знаменитой "General Electric" (см. описание в "Техника молодёжи" 1936 года №10, статья "Ртуть в котле"). А в конце XX-го века русский конструктор повторно изобрел макет [ртутного двигателя](#) для летательных аппаратов... Но только одной ртути конечно недостаточно для работы двигателя виманы.



**Справка-1:** запрещённая ртуть... Но сегодня ртуть запрещена людям. Власти объявили её ядовитой и уголовно преследуют за использование ртути (в РФ ответственность установлена 247 статьей УК). Вот только медики прошлого использовали ртуть как популярное лекарство и косметическое средство. Потому что чистая ртуть совершенно НЕ ядовита (чистая!), ядовиты только некоторые её соединения и пары. На предприятиях со ртутью работают отнюдь не в костюмах полной химзащиты. В том же СССР ртуть вообще массово применялась в мазях! И поныне продается желто-ртутная мазь, в инструкции которой написано "Мазь совершенно безвредна". А в стоматологии амальгама (сплавы ртути с металлами, чаще всего с серебром) до сих пор применяется в качестве материала зубных пломб. Амальгаму используют и в производстве (при золочении металлических изделий, в производстве зеркал и пр.). Просто смешивают, проценты: ртуть 70-72, медь 26-29, олово 0,2-1,2, серебро 0,2-1 и высшие кислоты 0,2-0,6. Осознайте, как вам цинично и нагло врут.

Но сегодня настоящие хозяева планеты фактически запретили добычу (в т.ч. открытие новых шахт), торговлю, хранение и использование ртути и её соединений. Это т.н. **Минаматская конвенция**, её подписали уже 140 государств. РФ подписала документ 24 сентября 2014г. С целью полного изъятия ртути из частного владения с 2020 года запрещены даже бытовые ртутные градусники (вы думаете они исчезли просто так?). Одна из причин запрета людям: ртутные двигатели НЕ на продуктах из нефти. Главная причина почти не скрывается. Потому что ртуть - один из важнейших элементов для устройств получения неиссякаемого и бесплатного атмосферного электричества. Ртуть обладает свойством концентрировать положительный заряд, а носитель положительного заряда - эфир. Тот самый эфир, что удалён глобалистской элиткой из таблицы Д.Менделеева. Та самая субстанция, что является базовым элементом строительства всего и вся во Вселенной. Но... энергия на Земле должна остаться платной, а рабы - должны платить.

### 3. Самолет-диск и кольцеплан - не дисколет

Уже в начале XX века, т.е. на самой заре развития авиации, появились первые проекты создания "летающего крыла". Сначала были просто самолёты с обычными фюзеляжем и тянущим винтом, но крылом удлинённой или круглой формы. Затем перешли на проекты летательных аппаратов в форме диска. Потому что для несущих поверхностей характерен такой параметр, как удлинение - отношение квадрата размаха к площади. Чем оно выше, тем лучше аэродинамические характеристики крыла. Ну а круглая форма является идеальной с точки зрения соотношения площади крыла к его весу. Особенностью такого крыла на малых скоростях полёта является безотрывность его обтекания на весьма больших углах атаки (см. Энциклопедия "Авиация"). Плюс возрастала вместительность аппарата, так как минимальное лобовое сопротивление позволяло использовать толстый профиль. Советский конструктор Суханов писал: **"основное отличительное свойство круглого крыла - плавное обтекание воздушным потоком, которое не прекращается даже при очень больших углах атаки до 45 градусов... Отсюда очень важная особенность дископлана: ни при каких условиях полета он не срывается в штопор"**. То есть, идея - перспективная, но требовалось решить массу технических вопросов (а это большие затраты). При этом подъёмная сила у всех оказалась ниже ожидаемой, а управляемость - не просто плохой, а отвратительной.

Первым был русский изобретатель **Анатолий Георгиевич Уфимцев** (1880-1936гж) из Курска, построивший в 1909-1911 годах модели двух "сферопланов" - аэропланов с дисковым несущим крылом. А русский инженер **Сергей Сергеевич Неждановский** (1850-1940гж) в 1883 году, занимаясь теоретическими изысканиями формы летательного аппарата, которая при наименьшем сопротивлении давала бы наибольшую подъёмную силу, первым предложил разместить основные агрегаты самолета внутри крыла. Естественно, чтобы "спрятать" в крыле летчика, двигатель и оружие, оно должно быть достаточно толстым. Но поскольку эти изобретатели русские - их "забыли".

Первый в мире патент на **"аппарат, не имеющий частей, не создающих подъёмной силы"** получил немецкий конструктор **Хуго Юнкерс** (Hugo Junkers, 1859-1935гж), будущий основатель компании "Junkers & Co". А по прозападной истории, первым конструктором, обратившимся к дискообразному крылу, был американец **Чэнс Воут**. В 1911 году изобретатель из США Воут предложил создать летательный аппарат с дискообразным крылом большой площади. Проект иронично называли "самолет-зонт", а сделали его из дерева и ткани. В хвостовой части самолета находилось два тканевых элевона, которые были расположены на подвижных выносных балках. Колесное шасси самолета было трёх стоечным. К сожалению, необычный летательный аппарат Чэнса Воута так и не поднялся в небо. Кстати, реализованная схема сочленения с фюзеляжем потом повторена на самолёте **"Сталь-7"** 1935г. советского авиаконструктора Роберто Бартини. И примерно в это же время похожий на "зонт" самолет был спроектирован и в Великобритании (кто у кого украл?), но английская машина разбилась в первом же полете сразу после отрыва от земли.

С 1922 года проектировал и строил планёры и самолёты типа "летающее крыло" советский авиаконструктор **Борис Иванович Черановский** (1896-1960гж). В 1924 году им создан планёр **БИЧ-2** (БИЧ И-Парабола, АВФ-15) с относительной толщиной 11%, в 1926 году - был построен самолёт **БИЧ-3** ("парабола с хвостом"). Он был изготовлен из дерева в мастерских Московского кустарно-промышленного техникума, имел полотняную обшивку. Передняя кромка крыла была параболической, а задняя - прямой. По всей длине задней кромки крыла располагались рули высоты и элероны. Кабина лётчика плавно переходила в вертикальное оперение. Размах крыла - 9,50м, длина самолёта - 3,50м, площадь крыла - 20,00 кв.м. На самолёте был установлен двигатель мощностью 18 л.с. Позднее на основе этого самолета был создан проект двухмоторного бомбардировщика-"летающее крыло" **БИЧ-5**, усовершенствованный двухместный аппарат **БИЧ-7** (взлетный вес достиг 850 кг) - к концу 1929г. Летом 1933г. началось проектирование двухмоторного самолета **БИЧ-14**, построили его на авиационном заводе №39 в Москве, в конце 1934г. аппарат поднялся в воздух, но не выдержал испытаний.

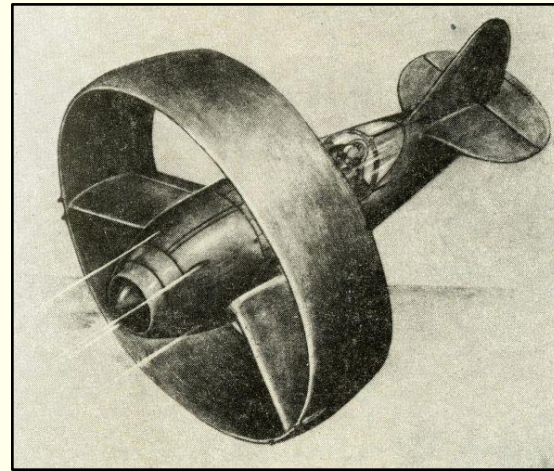
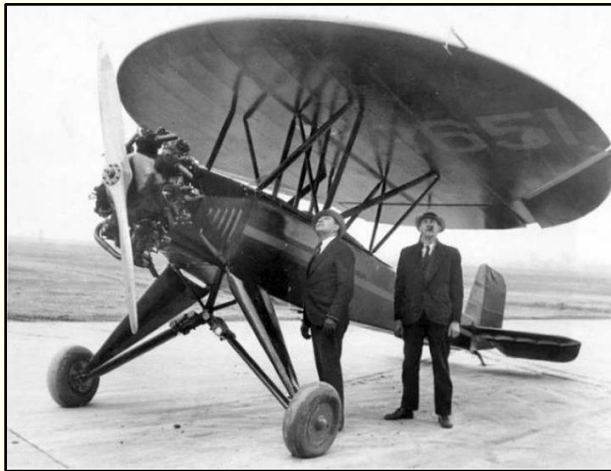


В 1933 году советский инженер **Александр Сергеевич Москалёв** (1904-1982гж) спроектировал бесхвостый самолет "**Сигма**". Аппарат имел феноменальное удлинение 0,975. Крыло можно назвать треугольным или дельтовидным. Передняя кромка крыла - криволинейная, с плавно увеличивающейся к концу стреловидностью, сам Москалёв назвал эту форму готической, ныне распространён термин "оживальная". Фюзеляж "Сигмы" не выступал за контур несущей поверхности, это чисто "летающее крыло". Москалев - забытый автор дельта-крыла. Двигательная установка состояла из двух новейших и мощнейших на то время советских моторов М-100 мощностью по 860 л.с. Причём на это крыло можно было установить даже ракетный двигатель. Но в сентябре 1934г. ГУАП наркомата тяжёлой промышленности закрыл проект. Правда в мае 1937г. Москалёва вызвали в Москву и Каганович поручил ему построить легкомоторный самолёт-аналог. Это был чуть другой проект, индекс "**Стрела САМ-9**"; треугольник поднялся в небо 07 февраля 1938г. Осенью 1938г. работы по "Стреле" были официально прекращены, самолёт сожгли, в костёр отправилось даже большинство фотографий и документов.

В 1934 году американец **Стивен Немет** совместно со студентами Университета Майами сделал гибрид **Nemeth Parasol** (см. ниже левое фото). Самолет был без крыльев, но с диском сверху диаметром 4,6 метра. Вошел в историю с названием "летающий зонтик". Небольшое удлинение крыла позволяло самолету совершать полеты при больших, чем обычно, углах атаки, а также обеспечивало самолету плавное и не опасное снижение (напоминало полёт на парашюте). Самолет Немета поднялся в небо и вполне успешно летал в штате Иллинойс, Чикаго. Крыло даже могло выполнять роль парашюта. Т.е. самолёт Немета мог совершить мягкую посадку практически вертикально с выключенным двигателем. Увы, на рубеже 1934-1935 годов проект был заброшен.

В 1936 году студент МАИ **Миньон Васильевич Суханов** представил к защите в качестве дипломной работы проект самолета с кольцевым крылом (см. правое фото) диаметром 3 м, с расчетной максимальной скоростью 600 км/ч, которая обеспечивалась двигателем "Испано-Сюиза" мощностью 800 л.с. На основе проекта кольцевого самолета М.Суханов разработал проект истребителя-перехватчика короткого взлета и посадки. Аппарат имел взлетную массу 2.500 кг, мощность двигателя М-82А 1600 л.с, диаметр кольцевого крыла 3 м, несущую площадь крыла 10,5 кв.м, хорда пилонов крыла 1,1 м, диаметр соосных винтов 3 м. Максимальная расчетная скорость 740 км/час, скорость на высоте 3000 м - 640 км/час. Важное достоинство кольцевого самолета - способность кольца-крыла развивать подъемную силу до весьма высоких (до 43°) значений углов атаки. В 1940 году истребитель был положительно рассмотрен на научно-техническом совете ЦАГИ под председательством академика **Бориса Николаевича Юрьева** (1889-1957гг, ученик Н.Жуковского) и доложен командованию ВВС. Невзирая на начало войны, модели самолета были изготовлены под руководством Миньона

Васильевича в Новосибирске, в 1942 году. Также была построена летающая модель кольцевого самолета с двумя соосными винтами, М.Суханову выдано авторское свидетельство на изобретение самолета. В производство - не запущен.



В 1939 году французский инженер **Николя Ролан Пайен** (Nicolas Roland Payen, 1914-204гж) разработал самолет радикальной конфигурации с тандемным крылом, который он назвал "**Flechair**" (Стрела). Использовались треугольные крылья сзади вместо горизонтального стабилизатора и короткие традиционные крылья спереди. Первый самолет (для гонки Coupe Deutsch de la Meurthe) получил индекс **Payen PA-112**, далее **Payen PA-22**. Аппарат имел длину 7,5м, размах крыла 4,8м, скорость 360км/ч. Вызвал интерес немецкой Люфтваффе, которое дорабатывало машину. В 1943 году французский завод в Джувиси (Жювизи, Juvisy) и единственный экземпляр уничтожены авианалетом.

В 1940 году американец **Честон Л. Эшельман** спроектировал в Дандолке консольный моноплан-бесхвостку **Eshelman FW-5** (см. фото слева). Длина - 7,01 м, размах летящего крыла - 9,14м, высота - 2,31м. Использовался плоскопоршневой двигатель Avco Lycoming 325 л.с. В закрытой кабине было 4 места (пилота и три пассажира). К 1942 году "Eshelman Company" построила первые два самолета (и последние) и совершены первые полеты. В серию не пошёл.

В годы Второй мировой войны американский конструктор **Чарльз Циммерман** (Charles H. Zimmerman, 1908-1996гж) создал экспериментальный истребитель "Flying Pancake" с крылом сверхмалого удлинения. Официальный индекс **V-173** и прозвище "Летающий блин" (см. фото справа). В передней части самолета - кабина летчика, а по обеим сторонам от кабины были установлены два двигателя с трехлопастными винтами. В задней части самолета - два небольших горизонтальных стабилизатора с рулями высоты и два вертикальных стабилизатора (с рулями направлений). Общая длина истребителя V-173 - 8,1 метра, ширина - 7,1 метра, максимальная скорость полета - 222 км/час, максимальный потолок - 1.524 м. Удлинение =1,3. Строила самолёт американская авиастроительная компания "Vought Corporation", дисковидный истребитель впервые поднялся в небо в ноябре 1942 года. Позднее на базе данной модели американцы создали палубный истребитель **XF5U**. По-сути, получился аппарат укороченного взлета. Весь проект закрыт в 1947 году, потому что на XF5U было невозможно установить реактивные двигатели.

**Фейк для лохов:** сотни интернет-статей про немецкого конструктора Генриха Циммермана, про немецкого тезку Чарльза и нацистский дисколёт на полигоне Пенемюнде - фантазии, глупость и некомпетентность.

В 1943 году компания "Боинг" спроектировала одноместный истребитель с дисковидным крылом **Boeing 390** (Boeing 391). Планировался для авианосца и был конкурентом XF5U. Самолёт имел один двигатель с двумя соосными трёхлопастными винтами, вращающимися в разные стороны. Чтобы улучшить обзор, кабину сильно вынесли вперёд. Серийно самолёт - не строился.



Нужно понимать, что и американские, и советские, и немецкие разработки тех лет - тот же самолёт с поршневыми двигателями. Только с крылом дисковидной или иногда кольцевой формы. Но подъёмная сила плоского круглого крыла – недостаточна, а турбореактивных двигателей нужной мощности тогда ещё не было. Поэтому, с точки зрения подъёмной силы идея летающего диска до Второй Мировой войны - крайне неудачная. Немецкие учёные это поняли еще в 1941 году, советские конструкторы в конце 40-х очень внимательно изучили трофейные немецкие отчёты и НЕ нашли перспектив работ над такими аппаратами. И только "альтернативно одарённые" американцы [возились с идеей](#) до конца 60-х годов. P.S. самое главное: всё это не дисколеты, это НЕ проекты летающих тарелок. Поэтому сотни инет-статей бездарей о "первых тарелках", о начале разработки и прочее - глупый бред.

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 4. Немецкие проекты 30-40-х

Даже спустя 75 лет после окончания Второй мировой войны, вам нагло и цинично врут, что большинство немецких проектов дисколетов не имели ничего общего с реальностью и мол не существовали даже в виде чертежей. Нет, в чертежах они как раз существовали. Ещё как существовали! Некоторые были даже в прототипах. Скорость наступления Советской армии была такова, что множество материалов попало в руки победителей (США и СССР), которые потом выдавали их за свои оригинальные разработки. Так что эти теории имеют под собой основания. Просто вся информация была под грифом "совершенно секретно". И в США, и в СССР. Но уже в 1950 году в США рассекретили первую часть архивов ЦРУ, касающихся летающих тарелок. И из них следовало, что большинство зафиксированных после войны летающих объектов представляли собой исследовавшиеся трофейно-нацистские образцы. Т.е. шло дальнейшее развитие немецких разработок военных лет. Всё точно также, как с космической техникой (см.

[Справка-2](#)). Но по разной функциональности правильнее разделять немецкие разработки на две группы проектов - самолёты с необычными свойствами и [проекты дисколётов](#), т.е. летающих тарелок.

## 4.1. Самолеты необычной конструкции.

Конструкторы нацистской Германии действительно вели работы в области летательных аппаратов с крылом необычной формы. Например, в процессе поиска повышения характеристик самолетов традиционной компоновки был создан бомбардировщик **Ju-287** с крылом обратной стреловидности. И конечно, одним из направлений развития техники немецкие инженеры видели дискообразное крыло. Проектов - десятки, но наиболее интересны четыре проекта самолётного типа, полностью подтверждённых документами. Именно на подобных "самолётных" проектах прорабатывались новые технические решения, использовавшиеся впоследствии в разработке дисколётов. Два из четырёх проектов - выпускались серийно:

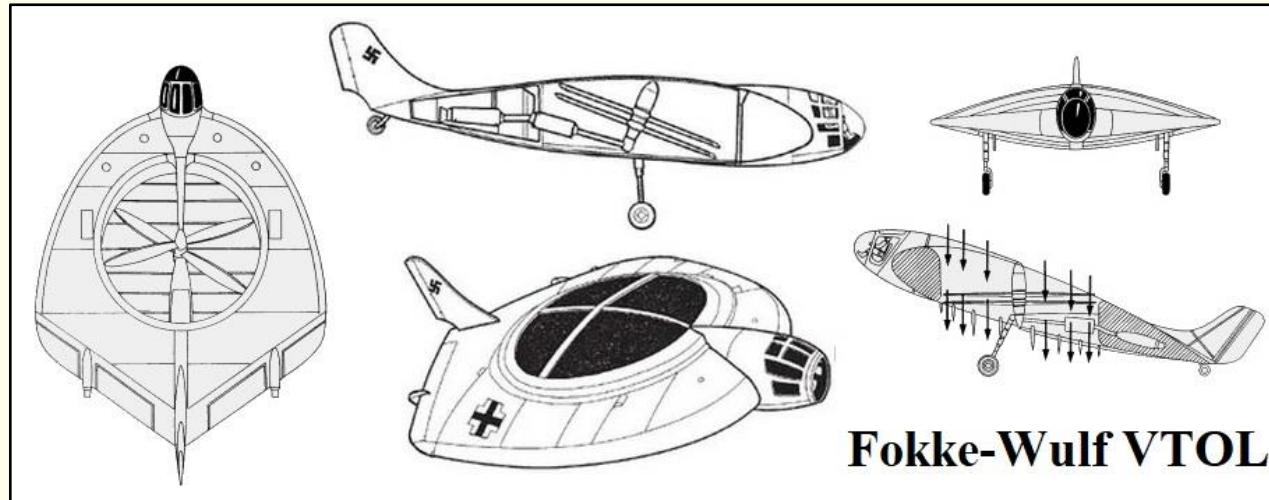
\*\* самолет **Fieseler Fi 156 Storch** (Шторх), конструктор **Рейнольд Мевес** (нем. Reinhold Mewes). Внешне обычный самолет. Но благодаря крылу с фиксированным предкрылком вдоль всего размаха передней его кромки, а также щелевым закрылкам и зависающим элеронам, Fi 156 отличался изумительными взлетно-посадочными характеристиками. Главное отличие: так называемое "вращающееся крыло" (закрылок, выдвигаемый назад и вниз), что увеличивало площадь крыла на 18%. Самолёт мог сесть практически везде (взлётная полоса до 60 метров), а при сильном встречном ветре Fi 156 был способен парить в воздухе на одном месте. Первый полёт - май 1936 года, крейсерская скорость - 150 км/ч, двигатель "Аргус" в 240 л.с. За 1937-1945 годы Люфтваффе получила около 2900 Шторхов. Fi 156 стал самолётом разведки, наблюдения и связи, а иногда и как санитарный или спасательный. После войны производство Fi 156 продолжалось во Франции и Чехословакии.

Первые два "Шторха" попали в Советский Союз после поездки советской делегации, когда в 1939г. рейхсминистр авиации **Герман Геринг** (1893-1946гж) подарил "Шторх" И.Сталину. После изучения советскими инженерами, И.В.Сталин дал задание запустить в производство аналог. Одна подаренная машина использовалась в НИИ ВВС в качестве курьерской, второй самолет стал основой для создания Олегом Антоновым советского аналога - ОКА-38 "Аист". В Литовской ССР было подготовлено производство самолёта ШС (штабной самолет), но так и не начато.

\*\* самолет **Fokke-Wulf Vtol** (Focke-Wulf Schnellflugzeug). В 1939 году **Генрих Фокке** (Henrich Focke, 1890-1961гж), главный конструктор фирмы Fokke-Wulf, подал заявку на патент летательного аппарата. Это проект истребителя типа летающее крыло, с большим сечением профиля и открытым центром, который выполнял роль огромного воздуховода для двух противоположно вращающихся винтов, приводимого в движение турбореактивным двигателем. Из круглого самолета выступали только каплевидная кабина пилота в передней части и киль в задней. В центральной части самолета был сделан круглый канал большого диаметра, проходящий насквозь через всю толщину крыла (фюзеляжа). Внутри несущего крыла располагались два соосных винта, вращающихся в разных направлениях. Важно, что винты были размещены не параллельно горизонтальной оси аппарата, а с наклоном вперед, что во взлетно-посадочном положении обеспечивало вертикальную тягу. Нижний выход канала винтов закрывался специальными створками. Для изменения вектора тяги воздушных винтов на стоянке створки закрывались, а в полете - открывались. Нацистами была создана небольшая модель аппарата и проверена в аэродинамической трубе.

За 6 военных лет (1939-1945гг) опытный экземпляр HE был построен, но все документы сохранились. После войны и патент, и вся документация попали в руки американцев, что вызвало у военных огромный интерес. США использовали эти наработки при создании аппаратов вертикального взлета. Кстати, термин VTOL - английский. В 1957 году Генрих Фокке подал заявку на патент на этот самолет.





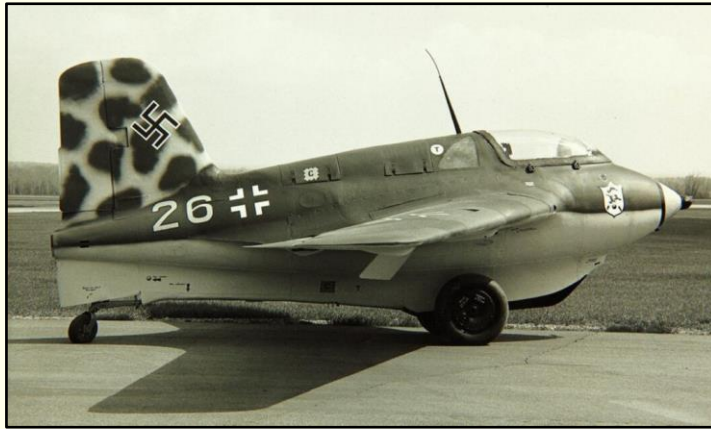
**Фейк для лохов:** тексты типа "*разработан ближе к концу Второй мировой войны*" - бред и тупость неучей.

\*\* самолет **Messerschmitt. Me.163**, "Комета", 8-263 (1938-1945гг) - ракетный истребитель-перехватчик очень небольшого размера. Главный конструктор - **Вольдемар Фойгт** (Woldemar Voigt, 1907-1980гж), начальник проектного отдела Messerschmitt AG. Разработчик - **Александр Липпиш**. Первый конструкторский проект закончен в 1938 году, первый полёт - 13 февраля 1941 года, доработка завершена к 1944г. Размах стреловидных крыльев Me-163B - всего лишь 9,32 метров, общая длина равнялась 5,7 метрам, высота – 2,4 метрам. Самолёт имел отличные аэродинамические свойства, хотя не имел хвостового оперения, за исключением вертикального стабилизатора с рулем поворота. Взлет осуществлялся с помощью колесного шасси, которое потом сбрасывалось; посадка производилась на специальные убирающиеся "лыжи". Посадочная скорость Me-163B была невысокой - 150 километров в час, зато максимальная скорость - 814 километров в час на уровне моря и 896 километров в час на уровне 12.000 метров. На то время Me-163B мог догнать и на скорости сбить практически любой летательный аппарат мира!

Профессор Вальтер предложил Фойгту свой двигатель на основе стартового ускорителя, работавший на принципе разложения перекиси водорода раствором перманганата кальция. Двигатель - реактивный Walther HWK 109-509A-2. На первых 47 экземплярах вооружение 2\*20-мм пушки Маузер MG-151/20 (боезапас 100 выстрелов на ствол), затем 2\*30-мм пушки Рейнметалл-Борзиг МК 108 (боезапас 60 выстрелов на ствол). Первый боевой вылет выполнен 14 мая 1944 года и был приказ начать серийное производство машины под названием "Комета". К концу 1944 года изготовлено 470 самолётов всех модификаций.

Место производство Me-163B постоянно переносили ("Мессершмитт"- "Фокке-Ахгелис"- "Юнкерс"), причём без твердого указания, кто и за что отвечает. Из-за этого Me-163B до фронта слава богу реально не добрался. Самолётами Me-163B немцы вооружили три эскадрильи, но летала одна (20./JG 1 в Виттмунде).

P.S. Me.163S - двухместный учебный вариант, предназначавшийся для отработки посадки. Ki-200 - очень похожий на Me-163 экспериментальный японский ракетный истребитель.



После войны Фойгт получил американское гражданство и работал на США. В авиационных КБ СССР были проведены полные испытания уцелевших трофейных Me-163. От идей - отказались, т.к. пероксида водорода в СССР не хватало, а сбрасываемая колёсная тележка не отвечала требованиям к советским самолётам.

\*\* космолёт "**Silbervogel**", проект "Серебряная птица" (1939-1941, 1944-1945гг). Орбитальный немецкий ракетный сверхдальний бомбардировщик, способный подниматься в стратосферу до высоты 260 километров. Конструкторы: австрийский доктор-физик **Ойген Зенгер** (Eugen Sanger, 1905-1964гж) и конструктор Ирен Бредт. Смысл проекта состоял в том, чтобы при движении тяжёлого ракетоплана в верхних слоях атмосферы использовать рикошетирующий манёвр для увеличения дальности его полёта. Работа шла в научно-исследовательском институте техники ракетного полета в Трауэне (Нижняя Саксония), программа была рассчитана 10 лет. Остановлена в 1941г, возрождена в 1944г. Итог к дате победы: эскизные чертежи.

Бомбардировщик представлял собой низкоплан со стреловидным крылом с тонким гиперзвуковым профилем, с острой передней и задней кромками и с вертикальными управляющими поверхностями на концах горизонтального стабилизатора. Площадь крыла составляла 44,8 кв.метра, фюзеляж с нижней несущей поверхностью площадью 81 кв.метра. Длина бомбардировщика 28 м, размах крыльев - около 15 м, сухой вес - 10 тонн, вес топлива - 84 тонны. Два бака окислителя и два бака горючего, расположенные рядом друг с другом, занимали больше двух третей длины фюзеляжа, внутри хвостовой части которого находился мощный ЖРД (жидкостный ракетный двигатель). Полный стартовый вес бомбардировщика ~100 тонн.



По оценкам современных учёных, космолёт не мог быть создан ни в Германии 1930-1940-х годов, ни в СССР-США сразу после войны в связи с низким техническим уровнем человечества (нужна удельная тяга ~400 тс, а отношение масс должно было ~10). Но по результатам изучения немецких чертежей и отчётов проекта "Silbervogel" в СССР начали разработку [проекта суборбитального бомбардировщика-космоплана](#) с ракетным двигателем.

**Справка-2:** немецкая программа баллистических ракет "**Фау-2**" легла в основу и советской, и американской космических программ. Ни СССР, ни США, ни Франция до 1945 года не умели создавать жидкостные ракетные двигатели тягой более 1,5 тонн. Да и те, что были созданы, имели крайне низкую надежность, в серию не запущены и никакого нового вида оружия с их применением не могло быть создано. Увы, к 1945 году немцы успешно разработали и освоили ЖРД тягой до 27 тонн, в 18 (!) с лишним раз больше. И к тому же производили эти двигатели в промышленных масштабах. Стенды Пенемюнде позволяли вести огневые испытания двигателей на тягу от 100 килограммов до 100 тонн. Чего стоит только одна система автоматического управления "**Фау-2**"... Одно дело показать, что теоретически для существующего уровня техники можно управлять полетом ракеты и соответственно режимом двигателя в полете на дальность 300 километров, а совсем другое дело практически осуществить эту задачу, доведя всю систему до уровня, пригодного для принятия на вооружение. Ещё 03 октября 1942 года немецкая ракета А-4 (четвертый запуск) пролетела 192 километра и достигла высоты 90 километров. Напомню, что *линия Кармана* (условная высота, после которой начинается космос) расположена на высоте 100 км. Это за 15 лет до первого спутника 1957 года!

Характерны воспоминания **Бориса Евсеевича Чертока** (1912-2011гж, один из соратников С.Королева) о осмотре группой советских специалистов (Ю.А.Победоносцев, М.К.Тихонравов, А.М.Исаев, И.А.Пилюгин, В.П.Мишин, В.Ф.Болховитинов) настоящих деталей немецких ракет А-4 с испытательного полигона "Хайделагер" ("Heidelager") из района Дебица (Польша). Из книги "[Ракеты и люди](#)":

**"Войдя в зал, я сразу увидел грязно-черный раструб, из которого торчала нижняя часть туловища Исаева. Рядом сидел расстроенный Болховитинов. Я спросил:**

**– Что это, Виктор Федорович?**

**– Это то, чего не может быть! – последовал ответ.**

**ЖРД таких размеров в те времена мы себе просто не представляли...**

**Осмотр Пенемюнде в мае-июне 1945 года показал, что фактический размах работ по ракетной технике в Германии намного превосходил представления, которые у нас были".**

Именно **Вернер фон Браун** (нем. Wernher von Braun, 1912-1977гж), конструктор ракетно-космической техники - член НСДАП с 1937 года, штурмбаннфюрер СС - создал американскую НАСА. Браун вошёл в число тех немецких учёных, для которых Объединённое агентство по целям разведки США (англ. Joint Intelligence Objectives Agency, ЛЮА) создало фиктивные биографии и удалило упоминания о членстве в НСДАП и о связях с нацистским режимом. А скажем директор военного завода "Mittelwerk" по выпуску "Фау-2" **Артур Рудольф** (Arthur Rudolph, 1906-1996гж) стал функционером NASA и занял аналогичную должность на производстве ракеты-носителя "Сатурн-5".

Советские инженеры, используя техников команды фон Брауна, восстановили большую часть чертежей по оставшимся деталям. Ракетные двигатели из Пенемюнде стали прообразом советских двигателей для ракет Р-1, Р-2, Р-5. А научный гений главного советского конструктора **Сергея Павловича Королёва** (1906-1966гж) сделал СССР передовой ракетно-космической державой.

---

## 4.2. Проекты дисколётов

К 40-м годам большинству конструкторов уже стало понятно, что подъемная сила "тарелки" с поршневым двигателем - очень мала. Но к окончанию войны у немцев уже есть двигатели и турбореактивные, и ракетные (на ФаУ-2). Созданы и системы гиросtabilизации полета, разработанные для Фау-2. Для любого конструктора создать дисколёт - огромный соблазн.

Нацисты первыми в мире взялись за разработку именно дисколётов, т.е. по принципиально иной схеме. В разработке участвовало сразу несколько конструкторских бюро, занимавшихся каждый своей моделью. Разработка велась параллельно. Если исключить самолёты-диски (см. [Fokke-Wulf Vtol](#), [Sack AS-6](#)) и самолёты вертикального взлета-посадки с поворотным или вращающимся крылом (см. [Fieseler Fi 156 Storch](#)), то правильнее разделять немецкие проекты разработки на четыре основных типа:

1. дисколёты (как с поршневыми, так и реактивными двигателями) - см. [диск Белонце](#) и [Хаунебу](#);
2. вертолёты-диски (с внешним или внутренним расположением ротора) - см. [волчок Шривера](#), [Омега](#) и [Fokke-Wulf. 500 A1](#);
3. снаряды (ракеты, диски): зенитные управляемые снаряды "Вассерфаль" и "Тайфун", самолет-снаряд "Фау-1", ракета "Фау-2" (А-4), А-5, А-6, А-7 (крылатый вариант ракеты А-5), трансатлантическая ракета А-9, ракета-носитель А-10, крылатая бомба Hs-293, BMW X-4 (ракета класса воздух-воздух);
4. космолёты (орбитальный бомбардировщик) - см. [Silbervogel](#);

За короткий срок фашистская Германия сделала ряд технологических прорывов, причём не только в области авиастроения. И была не только разработана, но и реализация в металле. Хотя и не массовое производство. Люди, упоминавшиеся в связи с конструированием немецких летающих тарелок, существовали, они жили в те годы. Некоторые из них впоследствии эмигрировали в США и пытались там создать подобные аппараты. К счастью, из перечисленных ниже проектов инженеры III рейха к маю 1945г. не успели довести до завершения ни одно "Оружие возмездия".

**Справка-3:** обергруппенфюрер **Ганс Фридрих Каммлер** (Hans Friedrich Kammler, 1901-1945/19xx гж), генерал СС. Отвечал за ракетную программу нацистской Германии и руководил строительством подземных заводов по производству самолётов (в т.ч. гигантского подземного комплекса у австрийского города Эбензее под кодом Zement). Из книги Шпеера "Воспоминания": Каммлер **"показал себя ни с чем не считающейся, холодной машиной, фанатиком в достижении поставленной цели"**. 01 сентября 1943 года Каммлер назначен особоуполномоченным рейхсфюрера СС по программе "А-4" ("оружие возмездия"), в последние месяцы войны фактически стал вторым человеком в III Рейхе. Правой рукой Каммлера был штандартенфюрер СС полковник **Вильгельм Фосс**. Работал Каммлер над засекреченными проектами, о которых не знали ни рейхсминистр авиации, глава люфтваффе **Герман Геринг** (1893-1946гж), ни рейхсминистр военного производства **Альберт Шпеер** (1905-1981гж), только Гитлер и Гиммлер. Известно про проекты космического оружия (Die Glocke, Колокол), аппарат лазерного луча, переносное устройство связи. С 13 февраля 1945г. Каммлер возглавляет Спецштаб (Sonderstab Kammler), отвечавший за все(!) высокотехнологичные военные разработки (ракеты, реактивные самолёты, тарелки, ядерные исследования) и имел в своём распоряжении около 175.000 инженеров и техников.

Размах деятельности Каммлера: только за весну 1944 года было построено десять подземных авиационных заводов (доклад Гитлеру). По данным американцев к маю 1945 года таких заводов было более 112. Ста двенадцати заводов! Каждый из этих заводов занимал от пяти до двадцати шести километров в длину. Километров! Размеры туннелей составляли от четырех до двадцати метров в ширину и от пяти до пятнадцати метров в высоту; размеры цехов - от 13.000 до 25.000 квадратных метров.

Официально есть четыре версии смерти Каммлера 09 мая 1945 года в лесу под Прагой, но реально - генерал исчез. Имя было предано забвению сразу после окончания войны, ни разу даже не упоминалось (!) на Нюрнбергском процессе. Очень симптоматично, что военного преступника Каммлера никогда НЕ пытались искать. Сегодня вся информация о Каммлере вообще изъята из Центра современных военных архивов (Мэриленд, США), его "не было".

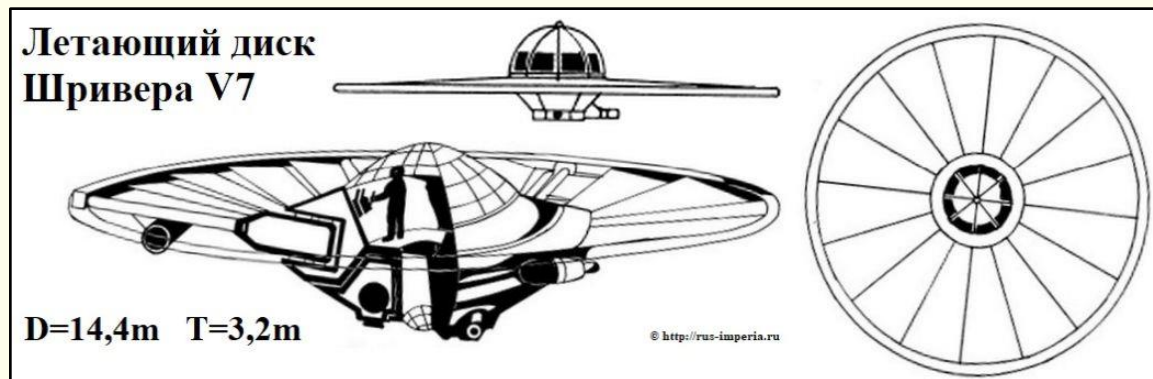
Один из самых первых немецких проектов предполагал тарелковидный аппарат с вращающимся "дном". Но уже очевидно было всем, что "самолёт с толкающим корпусом" - худшая из идей в области конструирования летательных аппаратов за всю историю вопроса. Летать такой аппарат (тем более взлетать вертикально), ввиду огромного крутящего момента, веса пропеллера и меньшей, чем в любой другой схеме подъёмной силы - никак не мог.

Нюанс №1: тогда было модным ставить появившиеся ракетные двигатели в качестве ускорителей. Они стояли даже на некоторых моделях Мессершмитов. Нюанс №2: конечно, во время войны и после нее все трофеи СССР, буквально до гайки, прошли через НКВД. Но найденные немецкие трофеи (и в т.ч. двигатели) были слишком необычны для простых инженеров. Это касалось и американских инженеров тоже. Увы, традиционные "специалисты" как правило не готовы понимать что-то нетрадиционное.

Наиболее известными проектами дисколётов нацистов 1940-1945гг. (ныне разрекламированных) являются семь аппаратов, причём по четырём были созданы даже прототипы. Но опытные экземпляры этих 4-х построенных немецких дисколётов, хотя и смогли оторваться от земли, но не могли летать. Их максимум: взлёт прототипа на 2-3 метра и зависание. Все эти проекты - только инженерные рабочие проекты и имеют мало отношения к реально созданным "дисколётам наци". Итак:

**\*\* диск Хабермоля** (1940-1944гг). Спроектировано три тарелки:

Модель №1, "волчок" Шривера. Тандем двух конструкторов - **Отто Хабермоль** (Otto Habermol) и **Рудольф Шривер** (Rudolf Schriever, 1910-1953гж). Спроектирована в 1940 году, испытана в феврале 1941 года близ Праги, считается первым в мире летательным аппаратом вертикального взлета. Конструкция тарелки - лежащее колесо диаметром 14,4 метра и толщиной 3,2 метра. Вокруг кабины вращалось широкое кольцо, где роль "спиц" которого выполняли регулируемые лопасти. Их можно было поставить в нужную позицию как для горизонтального, так и для вертикального полета. Пилот - один, первые версии сидел как в обычном самолете, затем его положение изменили на лежащее. Но малейший дисбаланс вызывал сильную вибрацию (особенно на больших скоростях), что послужило главной причиной аварий. Попытка утяжелить внешний обод оказалась неудачной. Машина принесла массу проблем, итог: "колесо с крылом" исчерпало возможности на уровне опытной разработки.



Модель №2, "вертикальный самолет" - модернизация первой модели, конструктор Отто Хабермоль (Otto Habermol). Увеличен диаметр (один аппарат - 38 м, другой - 68 м), усилены двигатели, увеличены запасы топлива. В диске уже два пилота, лежащие в креслах. Для стабилизации ввели рулевой механизм, подобный самолетному. При наборе нужной высоты несущие лопасти изменяли свою позицию, и аппарат двигался подобно современным вертолетам. Достижение - машина набрала высоту 12.400 метров, горизонтальная скорость полета составила около 200 км/час. По непроверенным данным, этот турболет (или один из них) в конце 1944 года (вариант - 14 февраля 1945 года) испытывался в северной Норвегии и был потерян в районе

Шпицбергена. Кстати, в 1952-м году у Шпицбергена действительно был найден дискообразный аппарат, изъят американцами, всё засекречено. Модель №3 - наработки переданы конструкторам диска Белонце.

По утверждениям Андреаса Эппа и Рудольфа Шривера, после войны конструктор Отто Хабермоль попал в советский плен и работал в СССР. Но почему-то его видели в США...

**\*\* диск Белонце** (1942-1945гг), правильное "**диск Мите-Шривера**". Работы над проектом дисколёта начались в 1942 году в "Зондербюро-13" под личным надзором Г.Гимmlера ("Операция Уранус"). Семь конструкторов, главные - **Ричард Мите** (Richard Miethe) и **Рудольф Шривер** (Rudolf Schriever, 1910-1953гж). №13 - второй исследовательский центр III рейха, занимавшийся дисколётами, располагался в окрестностях г.Бреслау. Было две линейки аппаратов.

Первый вариант - невооруженные беспилотные дисковые аппараты с реактивными двигателями, разрабатываемые в рамках секретной программы "Feuerball", "Огненный шар". Создавались на авиационном заводе в Винер-Нойштадте (к югу от Вены), при содействии Исследовательского института авиационной радиосвязи в Оберпфaffenхоффене (Flugfunk Forschungsanstalt Oberpfaffenhoffen). Впоследствии производство было переведено в подземные лаборатории "Zeppelin Werke" (Шварцвальд). Цель: влиять на самолёт противника посредством создания мощных электромагнитных полей, максимальная дистанция ~100 футов. Личный контроль над проектированием-производством вёл рейхсминистр авиации **Герман Геринг** (1893-1946гж). Наличие работающих дисков подтверждено 15 послеполетными рапортами англо-американских летчиков (например, март 1942 года, октябрь 1943 года, декабрь 1944 года). Место: треугольник над Рейном на границе с линией, связывающей Франкфурт-на-Майне на севере, Метц на западе и Страсбург на юге. Аппараты соответствовали характеристикам, приведенным в Меморандуме генерала Туайнинга. Данные захвачены американцами, но утратили смысл после создания зенитных ракет "земля-воздух".

Второй вариант - "**Фау-7**" - пилотируемый дисковый аппарат с прямоточными двигателями с комбинированной тягой. В качестве главного двигателя использовался "вихревой" [двигатель Шаубергера](#). Корпус был окольцован 12-ю наклонными реактивными двигателями, которые своими струями охлаждали [двигатель Шаубергера](#) и, всасывая воздух, создавали сверху аппарата область разрежения, что способствовало его подъему с меньшим усилием (эффект ныне известен как "[эффeкт Коанда](#)"). Диск мог зависать в воздухе и летать назад-вперед почти без разворотов, для приземления имел складывающиеся стойки. Диск-прототип имел диаметр 42 метра и оснащен "регулируемыми ракетными двигателями". Среди трофейных немецких кинолент был найден фильм-отчет о его лётных испытаниях.

Единственный работающий аппарат был построен на заводе в г.Бреслау (ныне - польский г.Вроцлав), имел диаметр 68 метров, скороподъемность достигала 302 км/ч (т.е. по вертикали), а горизонтальная скорость - 2.200 км/час. Единственный экспериментальный полет - 19 февраля 1945 года. Но война заканчивалась и в апреле 1945г аппарат был уничтожен по приказу генерал-фельдмаршала Вильгельма Кейтеля (1882-1946гж), начальника штаба Верховного командования вермахта. Группу первоклассных конструкторов из числа заключенных концлагеря Маутхаузен - расстреляли. В августе 1958 года [Виктор Шаубергер](#) писал: "**Модель, испытанная в феврале 1945 года... была взорвана по приказу Кейтеля... их увезли в лагерь, для них это был конец**". По свидетельству некоторых специалистов, все чертежи дисколёта были в личном сейфе Кейтеля (замок Бад-Гандершейме, Гарцские горы).

Американцы знали о существовании чертежей, но перевернув замок сверху донизу, ничего не нашли. Кейтель отказался сотрудничать с американцами по теме дисколёта и был повешен 16 октября 1946 года (официально по приговору Нюрнбергского трибунала). Примечательно, что с петлём на шее Кейтель прокричал "*Deutschland uber alles!*" ("Германия превыше всего!").

25 марта 1950 года, один из семи конструкторов, итальянец **Джузеппе Беллуццо** (Giuseppe Ballenzo, 1876-1952гж) дал интервью газете "Il Giornale d'Italia", где объявил себя главным разработчиком. Вообще-то он был специалистом по проектированию паровых турбин. В качестве доказательства Беллуццо представил эскизные наброски некоторых вариантов разработок. Так для истории диски Мите-Шривера стали дисками Беллонце. Сам же

Ричард Мите после войны работал в американо-канадской фирме "Авро" над проектом создания летающего [диска "Аврокар"](#). После публикации Беллуццо, в немецкой "Der Spiegel" появилась статья Рудольфа Шривера, который заявил, что это именно он являлся создателем аппарата, что он работал с "летающими тарелками" ещё с начала 1940-х годов, а теперь работает на американцев. После публикации Шривер быстро погиб в автокатастрофе (США, 1953 год). Шривер также сказал, что "**эксперты, работавшие над его созданием**", были захвачены и вывезены в Советский Союз, где "**работа успешно продолжалась**".

**Фейки для лохов:** тексты типа "*внеатмосферные реактивные тарелки конструкции Мите-Шривера*", "*заатмосферные*" диски типа *Мите и Шривер*" - бред и тупость неучей.

\*\* "**Rosch**" (1944-1945гг, огненный диск) и истребитель "**Wespe**" (1944г, веспе, оса). На заводе Хейнкеля в Швехате, г.Вена (ЕНАГ - Ernst Heinkel AG) велись разработки двух проектов. На вертикально взлетающем истребителе-перехватчике "Wespe" использовали кольцевое крыло диаметром 6,2 метра (площадью 29,7 кв.метра) с установленным в нем воздушным винтом, приводимым ТВД. Кольцевое крыло крепилось к фюзеляжу с помощью трех профилированных поверхностей, расположенных под углом 120° друг к другу, причем верхняя поверхность располагалась вертикально, а две боковые были снабжены горизонтальными консолями. Мощность двигателя 2000 л.с., расчётная скорость - 800 км/ч. Кабина пилота размещалась в носовой части под огромным выпуклым фонарем, что обеспечивало прекрасный обзор. Но разработка осталась на уровне концепции и предварительных чертежей. Конструкторы самого завода Хейнкеля вели работы над аналогичным вертикально взлетающим перехватчике "**Julia**" (Р.1077, Юлия) со скоростью 1000 км/час, но к концу войны был готов только полноразмерный макет. Истребитель "Julia" запускался вертикально вверх с использованием пороховых ускорителей "Шмиддинг", где каждый за 10 секунд развивал тягу 1.200 кг. Потом стартовые ракеты отделялись и включался маршевый ракетный двигатель НКВ 109-509-А2. Расчетная максимальная скорость самолета - 1000 км/час. Практический потолок - 15 км.

Диск "Rosch" сконструировал **Х.Фистель**, инженер завода Heinkel в Швехате. Конструктор работал над зенитными управляемыми ракетами "АКАТ-1" и "АКАТ-2". Идея: выхлопа ракеты температурой 2000°С достаточно для уничтожения самолета. Х.Фистель разработал беспилотный диск, центр которого оставался неподвижным, а внешнее кольцо вращалось, распарывая вражеский самолет огненными струями (т.е. без взрывчатки). Конструктор в 1944 году с готовыми чертежами приехал в Берлин, но получил отказ в министерстве авиации. Однако инженер успел попасть в Министерство пропаганды, которое поддержало проект. Пропагандисты Геббельса впоследствии напечатали о проекте несколько статей.

Фистель оборудовал небольшую лабораторию под Регенсбургом в деревне Оберпфальц. Диск диаметром 7,1 м и высотой 95 см должен был достигать скорости 3.000 км/час, подниматься за минуту на высоту 14.000 м, иметь потолок полета 30.000 метров и систему самонаведения. К 1945 году проект в промышленное производство - не запущен и более того - технически невозможен. Про проект писала газета "Kasseler Zeitung" в 1957 году и итальянский авиаинженер **Ренато Веско** (Renato Vesco, 1924-1999гж) в книге "**Перехватить, но не стрелять**" 1968 года ("Intercettateli senza sparare").

\*\* дисколёт "**Омега**" (1945-1946гг). Первый конструктор - **Андреас Эпп** (Andreas Epp). Это дискообразный вертолёт. Аппарат являлся комбинацией технологии "вентиляторов в кольцевом обтекателе" со свободно вращающимся ротором, приводящимся в движение пульсирующими реактивными двигателями Фокке-Вульф "Triebflugel" и увеличением подъемной силы за счет "эффекта флотации". Главный винт был авторотирующего типа и не создавал никакого вращающего момента. Летательный аппарат состоял из круговой кабины диаметром 4 метра, окруженной диском-фюзеляжем диаметром 19 метров. Фюзеляж содержал в себе восемь четырехлопастных вентиляторов в кольцевых обтекателях, соединенных с 8 звездообразными поршневыми двигателями "Аргус Ар 8А" (с осевой тягой 80 л.с.) и 2-мя прямоточными воздушно-реактивными двигателями. Поршневые были установлены внутри восьми конических труб с диаметром 3 метра. Несущий винт закреплялся на оси диска. Ротор диаметром вращения 22 метра имел две лопасти с ПВРД конструкции Пабста на концах.

Последняя модель проекта была рассчитана на экипаж 10 человек, разработка закончена в 1945 году, создана первая действующая модель - захвачена американцами и испытана в США, в 1946-м. Ещё четыре опытных модели дисков "Омега" были созданы в США после войны (масштабные модели 1:10) для аэродинамических испытаний. Двигательная установка была запатентована в Германии 22 апреля 1956г и предлагалась ВВС США для производства. Прототипа - не было.

Андреас Эпп был отстранён от проекта ещё в 1942 году, в 1945г попал в советский плен, далее сведений нет.

\*\* вертолёт **Fokke-Wulf. 500 A1** (1945 год). Конструктор - **Курт Танк** (Kurt Waldemar Tank, 1898-1983гж), инженер, возглавлявший конструкторский отдел компании "Фокке-Вульф" с 1931 по 1945 год. 500 A1 - это дискообразный вертолёт с бронированной кабиной пилота. Корпус типа летающее крыло содержал два воздухозаборника, в верхней и нижней передних частях фюзеляжа. Аппарат мог летать подобно обычному самолету или, как обычный вертолет, двигаться в любых направлениях и зависать в воздухе. Задумывался дисколёт как многоцелевой всепогодный перехватчик, уничтожитель танков, разведчик. Из вооружения на 500 A1 планировалось шесть пушек MG-213 (20-мм со скорострельностью 1200 выстрелов в минуту) и четыре 8-дюймовых осколочно-зажигательных ракеты K100B8 типа "воздух-воздух". По плану 500 A1 должен был серийно выпускаться с 1946 года.

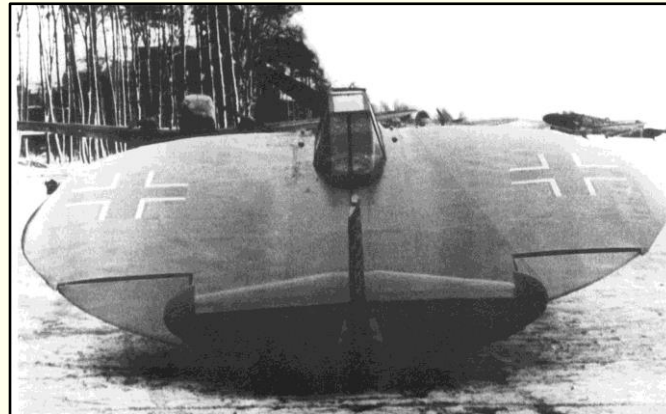
Прототип не был построен. Чертежи и эскизы попали в руки советских войск, но не заинтересовали. Конструктор эмигрировал в Аргентину, работал на аргентинскую армию, создал авиалайнер "Кондор", затем в Индии разрабатывал самолет-перехватчик.

**Фейк для лехов:** "Шаровая молния" ("Kugelblitz") - это самоходная зенитная установка (Flakpanzer) со спаренной 30-мм зенитной установкой "МК-303 Doppelflak" на шасси среднего танка Pz.IV. Выпущено 5 шт. По правилам немецкой бюрократии два разных проекта не могли иметь одинаковые названия.

\*\* самолет **Sack AS-6** (1943-1945гг), "летающий блин" Люфтваффе. В 1939 году немец-изобретатель **Артур Сак** при содействии генерал-полковника **Эрнста Удета**, создал модель самолета AS-1 типа "летающее крыло". В конце 1943-го, после 4-х лет модельных испытаний (мастерские Flugplatz-Werkstatt), немцы построили полноразмерный прототип (официальное обозначение AS-6). Внешне был похож на перевернутым вверх дном таз диаметром 5-6 метров, получил прозвище Bierdeckel ("поднос для пива"). Несомненно, на работы сильно повлияло наличие американского "блина" [V-173](#). Самолёт был оснащен газотурбинными двигателями и мог достигать горизонтальной скорости до 800 км/час. Для взлёта и горизонтального полёта использовались управляемые сопла. Имел каплевидную прозрачную кабину в центре корпуса. В феврале 1944 года на полигоне Пенемюнде начались испытания экспериментального самолета. Первый летчик - Г.Балтабол. Но испытания были неудачными из-за слабого двигателя и малой эффективности рулей. Лейтенант 400-й эскадры Ф.Розле сделал несколько пробежек и небольшой полёт. Доводка AS-6 длилась до конца войны. Заявлено, что в апреле 1945-го опытный AS-6 был сильно поврежден при бомбардировке аэродрома Брандис. Но после захвата аэродрома американцы не нашли ни самолёта, ни деталей.

В наше время (конец 1990х), после оползня в песчаном карьере на окраине Калининграда (бывший немецкий Кенигсберг) подростки нашли "летающий диск" диаметром около пяти метров. Цитата парня: "**Там люк был, но мы его не смогли открыть. А сверху была нарисована немецкая свастика**". В верхней части подростки раскопали остекленную кабину, но стекло оказалось тонированным. На следующий день объект был оцеплен военными и вывезен, находка озвучена как "склад боеприпасов военного времени", всё засекречено.





**Фейк для лохов:** никакого немецкого конструктора Генриха Циммермана - никогда не было, был американский конструктор Чарльз Циммерман и его летательный аппарат дисковидной формы [V-173](#) ("блин").

\*\* **диск "Хаунебу"** (RFZ-5, Ханэбу, Haunebu I, Haunebu II). Аппараты RFZ-1, RFZ-2, RFZ-3, RFZ-4 конструировались на бранденбургском заводе Arado с начала 30-х годов. В 1935 году был обустроен испытательный полигон новых летательных аппаратов на северо-западе Германии в городке Hauneburg. При проведении испытаний первый диск называли "H-Gerat" (аппарат Hauneburg). С началом войны (в 1939 году), из соображений секретности название дисколета сократили до Haunebu, а в документации он именовался RFZ-5. Позже полигон для испытаний Hauneburg был заменён на взлётно-посадочную полосу неподалеку от Бранденбурга.

Изначально было изготовлено два опытных образца диска "Haunebu I" диаметром 25 метров. Первый отрыв от земли "Haunebu I" состоялся в 1939 году, а двумя прототипами этого дисколета всего было совершено 52 испытания (попытки полета). Экипаж состоял из восьми человек. Эти летательные аппараты могли достигать невероятной скорости 4.800 км/час, но только на очень малых высотах (у самой земли).

К концу 1942 года были готовы два первых образца - аппараты "**Haunebu II**" (диаметр 26 метров, 8 человек) и модернизированная "**Haunebu II Do-Stra**" (диаметр 32 метра, 20 человек). Скорость аппарата - около 6.000 км/час на очень малых высотах. Было построено 7 аппаратов такого типа, проведено 106 испытаний. Двигатель Haunebu - вихревой [двигатель В.Шаубергера](#) (с доработкой немецкими инженерами). Из-за высоких скоростей аппарата возникли большие температурные нагрузки, проблему термальной защиты решили специальным металлическим покрытием (броня Victalen), созданным металлургами Германии. Все дисколеты Haunebu I-II имели двухслойное бронирование.

Тарелки Haunebu вооружались обычными авиационными автоматическими пушками MG и МК. Шесть орудий МК-108s, плохо различимые на сохранившихся фотодокументах, устанавливались внутри корпуса по три ствола на верхнюю и нижнюю полусферы диска.

Хотя дисколёты Haunebu I и Haunebu II не смогли летать, но проект получил развитие в аппарате [Haunebu III](#).

**Фейк для лохов:** эскизы и фотоснимки диска "Хаунебу II" в книгах и интернете - копии фейка уфолога **Джорджа Адамски** (George Adamski, 1891-1965гг, польский эмигрант), "контактера с НЛО" и его межпланетных "кораблей венериан". Чуть не учей.

Все подобные проекты веля и будут вести в тупик. Гибрид бегемота и мартышки никогда не сможет привести к хорошим практическим результатам. Нужен совсем другой двигатель и другой принцип движения. Для конструирования или хотя бы обезьянничества у древних.

Есть ли свидетели летающих тарелок времён войны? Есть и много. Начиная с летчиков ВВС США в 1942-1945гг, выживших узников немецких концлагерей и заканчивая интервью разработчиков. Вот два самых-самых... **Валерий Бурдаков**, разработчик космической техники, профессор МАИ,

цитата: "как минимум один немецкий дисколёт существовал. Его, с германскими опознавательными знаками, видели в небе над Курской дугой летом 1943 г. два человека (причём независимо один от другого), не доверять свидетельству которых невозможно. Андрей Авксентьевич Витрук, Герой Советского Союза, был генералом танковых войск и видел дискообразный объект с земли. Николай Фёдорович Кузнецов, тоже Герой Советского Союза, тоже генерал, видел этот летательный аппарат в то же самое время, но из кабины самолёта. Я беседовал с обоими, сопоставил их описания и убеждён: два советских генерала видели летающий диск диаметром примерно 30 метров. Но, видимо, это был единичный опытный образец, который немцы использовали для наблюдений за сражением, а в серию запустить его так и не успели".

Хотя в руки победителей в 1945 году попало множество нацистских технологий и документов, наиболее поразительные проекты нацистов, намного опередившие своё время, были уничтожены (или эвакуированы) командами СС практически полностью. Причём команды уничтожали не только экспериментальные аппараты, но испытательные полигоны, лаборатории и документацию. Например, в ракетном центре Пенемюнде всё оборудование до последнего прибора и даже станки на большом заводе (здание которого почти не пострадало), было демонтировано, куда-то вывезено, а то, что не успели эвакуировать перед появлением войск 2-го Белорусского фронта маршала Рокоссовского, зондеркомандами СС приведено в полную негодность. По косвенным данным, восемь заводов по производству частей летающих тарелок было эвакуировано на секретную [Базу №211](#). Только одна особая авиационная эскадрилья "KG-200" тяжелых транспортных самолетов "**Junkers Ju 290**" (размещена в Опельне, в ста километрах от Бреслау), под флагом Швеции, в последние месяцы войны переправила более 12.000 тонн оборудования и документации по "оружию возмездия" в Испанию. 12.000 тонн! И не надо забывать, что северные порты Адриатического моря для эвакуации "оружия возмездия" оставались в руках немцев не только до дня капитуляции, но и ещё пару недель после 09 мая. Группенфюрер СС **Якоб Шпорренберг** (Jakob Sporrenberg, 1902-1952гг, казнён) в суде показал, что возглавлял часть "специальной эвакуационной команды" и отвечал за эвакуацию из Нижней Силезии высоких технологий, документов и персонала, а также участвовал в ликвидации 62 ученых, работавших над сверхсекретным проектом СС недалеко от Людвигсдорфа. Именно к таким сверхсекретным проектам относились "летающие диски". А учёные СССР и США после войны - увы, чаще всего не смогли повторить эти уничтоженные разработки.

Факт истории: железнодорожная ракета... С 1987 по 1994 год в Союзе стоял на вооружении Боевой железнодорожный ракетный комплекс "**Молодец**" (БЖРК, РТ-23 УТТХ) в количестве 12 поездов. БЖРК - это специальный железнодорожный состав, в вагонах которого размещены командные пункты и межконтинентальные стратегические ракеты. Американцы пытались спроектировать такие подвижные железнодорожные ракетные комплексы в 1970-е для ракет "Миджитмен", но так и не смогли этого сделать. Т.е. немцы оказались в этом начинании первыми - подвижные железнодорожные старты как средство защиты от воздушных налетов были разработаны ими ещё в 1944 году в центре Пенемюнде.

К сожалению, интернет забит фантазиями глупцов и фальсификаторов. Откуда взяты все технические подробности, придающие веру их фантазиям? В 1956 году в западных странах вышла книга майора **Рудольфа Лусара** (Rudolf Luser), бывшего сотрудника Германского патентного бюро. Т.е. Лусар имел доступ к исходной технической документации. Называлась книга "**Немецкое секретное оружие второй мировой войны**" ("[German Secret weapons of world war II](#)"). При всей "фантазийности" книги именно Лусар сделал первое неофициальное исследование о состоянии секретных технических разработок III Рейха, доведённых до выпуска работающих образцов, назвал имена разработчиков дисколётов и описал технологии наци. А в СССР вышла более грамотная, но тоже неподтверждённая книга **Станислава Славина** (см. [Литература-2](#)). В подобных книгах рассказывалось о немецких дискообразных чудо-аппаратах, которые могли взлетать на высоту в 12-15 километров и разгоняться до двух-четырёх тысяч километров в час. В книге Лусара приводились схемы и даже какие-то смазанные фотографии этих "летающих тарелок". Конечно, в книгах не было ни одной ссылки на документы. Откуда? Но с тех пор данные из книг стали излюбленным текстом у разных понтующих бездарей. И сегодня интернет забит этой глупостью для дурачков.

**Справка-4:** общество Туле (Thule) - немецкая оккультистская группа, основанная в 1916 году **Вальтером Наухаузом** (Walter Nauhaus) в Мюнхене. Идеи: Ультима Туле - затерянный древний массив суши на крайнем севере (раз), чистота крови белой расы (два). В 1918 году объединились с ложей оккультиста **Рудольфа фон Зеботтендорфа** (Rudolf von Sebottendorf, 1875-1945гж), открытие - 17 августа 1918г. Основная деятельность - научные кружки Туле. Никаких технических разработок тарелок Туле не вело. Символ ложи - закругленная свастика поверх меча в венке ([см. рис](#)). Фон Зеботтендорф купил мюнхенский еженедельник "Munchener Beobachter", который стал официальным изданием Общества Туле (с антисемитской тематикой). Ложа собиралась раз в неделю (отель "Vier Jahreszeiten"). Уже с ноября 1918г. Зеботтендорфом создан "Боевой союз Туле", активно воевавший с баварской Красной Армией. Во время баварской революции 1919 года коммунисты Мюнхена арестовали 20 членов Туле и 30 апреля казнили семерых видных (в т.ч. В.Наухауза и четверых известных аристократов). Реальных политических перспектив общество Туле - не имело. Фон Зеботтендорф в феврале 1920 года покинул Общество Туле, затем бежал от нацистов в Турцию. Общество Туле пришло в упадок и было распущено примерно в 1925 году, задолго до прихода Гитлера к власти. Зеботтендорф никогда не вступал в немецкую ДАР или нацистскую партию. Ни один руководитель нацистов, ни один видный член нацистской партии НИКОГДА не состоял в Туле. Древняя славянская свастика была украдена, с изменением стала символом наци и запятнана.

Сегодня Туле используется для очернения патриотов Руси, т.к. члены общества считали Ультима Туле столицей древней Гипербореи, а нацисты пропагандировали чистоту крови (но не исполняли).

**Фейки для лехов:** фразы типа "Туле было организовано, как орден служения Даме принцессе Туле" и про тарелки 40-х "разработка, курировавшаяся Туле", "диск Туле", "дисколет Туле" - бред и тупость неучей.

В основе сотен глупых интернет-фантазий про Туле - тексты художественной (!) книги **"Идолы против Туле"** ("Gotzen gegen Thule"), изданной в 1971 году. Автор: нацист **Вильгельм Ландиг** (Wilhelm Landig, 1909-1997гж). Выдуманный сюжет: *два пилота Люфтваффе (Рик и Реймер) на дисколете "Фау-7" в конце второй мировой войны послали на сверхсекретную базу "Пункт 103" в арктической Канаде с задачей не допустить, чтобы "Фау-7" или его чертежи попали в руки русских/американцев.* Где ФАУ - мол круглый самолет с вертикальным взлетом, стеклянным куполом и турбинным двигателем. Кстати, потом вышел и второй роман Ландига "Время волков в Туле" ("Wolfszeit um Thule").

Как известно, "в каждой шутке есть только доля шутки". Замалчивается, что: 1. Вильгельм Ландиг - член немецкой разведслужбы "Организация Гелена"; 2. подзаголовок романа звучит как "Ein Roman voller Wirklichkeiten", то есть "роман, полный реальных фактов"; 3. Ландиг писал, что обычный магнитный компас в приполярных областях оказывается практически бесполезным (это правда, он очень неточен) и требуется другой способ определения сторон света. И что мол для этой цели в III рейхе был создан компас, самоориентирующийся по положению Солнца за счет восприятия поляризованного света, а не силовых линий магнитного поля Земли. Но вот в 90-е годы американец **Уильям Лайн** купил в лавке старьевщика в городке Уайт-Сэндс (штат Нью-Мексико) нацистский прибор Peiltochterkompass (вспомогательный компас). Прибор имел свастику в центре циферблата и работал НЕ на магнитном принципе. Газета "Albuquerque Journal" 06 января 1994 года разместила об этом статью ("Нет никаких НЛО, есть только американские секреты").

**Справка-5:** тайное общество "Ложа Света", впоследствии **"Вриль"** (Vril Gesellschaft, ведьмы III Рейха) было создано аристократкой **Марией Оршич** (Орзич, Орсик, Орийск) в 1919 году, г.Мюнхен, под эгидой **Карла Хаусхофера**. Изначально называлось **"Всенемецкое общество метафизики"** (Alldeutsche Gesellschaft fur Metaphysik). Символ - шумеро-тамплиерская эмблема "Saetta Irua" (молния бога Илу на фоне Чёрного Солнца). Принимались только женщины с длинными волосами, которые служили "астральными антеннами". Женщины (Мария, А.Traute, Sigrun) "тренировались" в развитии сверхчувственных способностей и исследовали гипотезы о создании НЛО для полётов. Заявлено, что женщины-медиумы с помощью древних языческих практик (реально - сильнодействующих препаратов) входили в транс и получали "зашифрованные послания" из

звездной системы Альдебаран. В т.ч. о технологии создания летательного корабля. Язык посланий - мол древнешумерский (но при этом похож на современный немецкий, ха-ха). Эти дисколёты мол "работали" на мистической силе Ври-Ил. Такой спиритизм аристократии. Официально Врил прекратил свое существование в марте 1945 года.

Конечно, какие-то факты о "Вриль" были правдой, какие-то - чистая фантастика. В реальности термин вриль - ведическое славянско-древнеиндийское название космической энергии жизни, украденное нацистами. Весь бред про "Вриль" - реклама, созданная гитлеровской пропагандистской машиной и повторяемая сегодня интернет-неучами.

**Фейки для лохов:** фото женщин-медиумов общества Врил на фоне дисколётов - фотомонтаж, тексты типа "была составной частью [Аненербе](#)", "медиумическое послание, написанное секретным шифром", "диски Vril", "персонал Вриль работал над космическим кораблем", "ВРИЛ имел свою испытательную взлетно-посадочную полосу", "легковооруженный летающий диск Vril-jager", "существовал и такой аппарат, как Vril-jager7, около 120 м", "в 1944 году аппараты были готовы", "в начале 1945 аппарат Врил-Один был запущен в тоннель", "их предполагалось запустить к Альдебарану, в апреле 1945 года", "громадный корабль Vril-7 под названием Odin, который мог достигнуть Альдебарана" - бред и тупость неучей.

Любители фантастики в конце 19 - начале 20 веков утверждали, что мол Врил - потомки древней цивилизации под названием Ана, которые живут под землей (в сети пещер, соединенных туннелями). Первоначально обитатели поверхности Земли, они бежали под землю тысячи лет назад, спасаясь от катастрофы, и приобрели большую силу, столкнувшись с суровыми условиями и доминируя над ними. Сегодня это превратилось в теорию поллой Земли и страну Агарту.

В основе глупых фантазий неучей - тексты двух художественных (!) книг:

- "[Грядущая раса](#)" 1871 года ("The Coming race"), автор **Эдвард Бульвер-Литтон** (под псевдонимом Лоренс Олифант). Фантастический роман, дважды переведен на русский (Е.Н.Ахматова - 1872 год, А.В.Каменский - 1891 год). Некоторые теософы (в частности, Елена Блаватская, Уильям Скотт-Эллиот и Рудольф Штайнер), частично признали книгу основанной на оккультной истине.
- "[Чёрное солнце: арийские культы, эзотерический нацизм и политика идентичности](#)" 2001 года ("Black Sun. Aryan Cults, Esoteric Nazism and politics of Identity") исследователя немецкого оккультизма **Николаса Гудрика-Кларка** (Nicholas Goodrick-Clarke).

**Справка-6:** Виктор Шаубергер (Viktor Schauberger, 1885-1958гж), австрийский инженер-гидротехник. Пятый ребенок из девяти в семье лесничих. Отец работал главным лесничим, дядя был егерем в Бад-Ишле (город в Австрии, на берегу реки Траун). Виктор изобрел сплавные устройства, генератор бесплатной энергии, оригинальные водяные турбины (круглые турбины с куполообразным верхом), двигатель дисколётов (на вихревом движении, использовался в [диске Белонце](#)). Работал в Управлении технологии г.Линц, его называли "австрийский Тесла". Испытания двигателя проводились на заводе Kertl в Вене, в лаборатории профессора Кочау в Нюрнберге, на заводе Шенбрунн (возле концлагеря Маутхаузен). Перед войной Шаубергер был арестован гестапо за неуважительные высказывания о Гитлере, работал в КБ. Один из конструкторов системы охлаждения двигателей "Мессершмитт", также занимался новыми типами приводных двигателей для ракет и проектами извлечения электроэнергии непосредственно из потока воды. Зачислен в штат СС в 1943 году.

По В.Шаубергеру, при движении воды в водовороте или воздуха в вихре, возникает особый вид энергии ("диамагнитная"), воздействующий на гравитацию. То есть возникала не только реактивная тяга, но и неизвестный вид энергии, уменьшающий вес предмета, на который воздействует. Модели "тарелок" Виктора Шаубергера работали по принципам закручивания воздуха, который входил в верхнюю часть "блюдца", и закручивался с разной скоростью и направлением. Энергия втекает в вершину вихря образом двойной спирали. При этом модели тарелок были построены из диамагнитных материалов (отражающих магнитное поле). Принципы действия двигателя Шаубергера противоречат существующим научным теориям и отрицаются наукой. Вот только в Кертле было построено два работающих прототипа.

После войны американцы предложили Шаубергеру 3 миллиона долларов за раскрытие секрета его двигателя для летающего диска. Шаубергер отказался, сказав, что до подписания международного соглашения о полном разоружении это нельзя обнародовать. За отказ сотрудничать изобретатель был помещён в психиатрическую клинику. В 1957 года американцы (частный магнат) снова предложили работать на США. Шаубергера с сыном отправили в Техас на три месяца, но выжать данные не получилось и через пять дней после возвращения Виктор умер. Его сын Вальтер продолжал исследования своего отца в Австрии до своей смерти в 1997 году.

**Фейки для лохов:** тексты типа "егерь", "лесник", "немецкий лесничий", "не имел образования", "целыми днями бродил один и наблюдал природу", "сидел в концентрационном лагере Маутхаузен", "умер в нищете и одиночестве" - бред и тупость неучей.

**Справка-7:** эффект Коанда... Обычная физика, обнаруженная в 1932 румынским учёным. Причём это НЕ эффект подъемной силы, а эффект прилипания воздушной струи к её обтекаемой поверхности. Основывается на разнице давлений по высоте потока. Но многие авиаконструкторы разрабатывали конструкции крыла и фюзеляжей, усиливающих действие эффекта и обеспечивающих увеличение подъемной силы. Учёные-аэродинамики с конца XX века уже серьезно воспринимают реализацию эффекта Коанда в целях создания подъемной силы аппарата. К тому же, если поверхность изогнута (чтобы отклонить струю вниз и получить тягу), эффект - работает, правда только в случае ламинарной струи. И чем больше тарелка, тем выше число Рейнольдса и, следовательно, ближе режим ламинарного обтекания. Есть видео, где **Джон Фрост**, главный конструктор тарелки "[Avro](#)", демонстрирует эффект Коанда. Эффект Коанда сегодня применяется в технологии NOTAR (англ. No Tail Rotor) - системе управления вертолётном по рысканью, применяемой вместо рулевого винта.

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 5. Тарелки нацистов

Вся информация, что относится к реально летающим дисколётам нацистов, многие десятилетия была недоступна людям, и главное - запрещена. Из-за политики. Фактов из 1945г. - мало. Но сегодня можно отфильтровать информацию, выделяя какие-то характеристики, беря цитаты конструкторов и генералов. В свете рассекреченных данных и новых научных знаний по теме получается более-менее логическая картина, впрочем, уже давно известная "власть имущим".

К сожалению, руководители III рейха в конце 1941 года осознали тупик конструкторов по созданию дисколётов (скорее всего после доклада обергруппенфюрера [Ганса Каммлера](#)). Жуткая правда создания действующего дисколёта начинается с немецких учёных "[Аненербе](#)". С 01 января 1942 года организация "[Аненербе](#)" была передана в состав штаба рейхсфюрера СС и вся её работа была переориентирована только на военные нужды. Больше половины сотрудников стали членами СС. Многие из ведущихся научных исследований были приостановлены, но открыты десятки новых. С учётом огромного количества высококлассных учёных "[Аненербе](#)", с 1942 года попытки создания и "тарелки", и других видов "оружия возмездия" стали вполне реальными задачами.

Никто и никогда не скрывал, что учёные "[Аненербе](#)" много сотрудничали с монахами Тибета (т.н. "чёрными монахами"). Органами НКВД в январе 1939 года также была организована научная экспедиция в Тибет, которая была свёрнута в апреле-мае 1939 года из-за войны Тибета с Китаем. Из материалов этой советской экспедиции следует, что тибетские монахи обладают библиотекой знаний об оружии и летательных аппаратах, доставшиеся нам от прошлых цивилизаций, существовавших на Земле в древности. Отчёт подтверждает, что немецкие учёные из "[Аненербе](#)" обладали аналогичной информацией.

Официально только в 2003 году в тибетском монастыре (в Лхасе) была обнаружена огромная древняя библиотека - 84.000 рукописей возрастом более

1.000 лет. Много рукописей - на санскрите. На 2023 год переведено только 5% хранящихся в библиотеке рукописей, а обнародовано - 0.6%. Переводы этих документов велись Dr. Ruth Reuna в Университете Чандигарха (Мохали, Индия) и отчасти в немецком государственном университете Р.Рейна ([Рейн-Ваальский Университет прикладных наук](#)). По их заявлениям, в рукописях говорится о строительстве летательных аппаратов (виман, тарелок), включая космические. Причём полёты в атмосфере у древних были основаны на принципе преодоления земного притяжения левитацией. Что всячески замалчивается. Все знают, почему не падает вращающийся волчок, - за счёт "гироскопического" эффекта. Гироскопический эффект - это удержание оси вращения аппарата в пространстве. Этот эффект зависит всего лишь от трёх факторов: массы объекта, угловой скорости, распределения моментов инерции. Достаточно задуматься о "механизме" этого эффекта и сразу будет понятно, как летали и древние [виманы](#), и "тарелки наци", и для чего была нужна [ртуть](#). Уж точно не для "обычного" топлива.

Фундаментальная научная теория, дающая хоть какое-то научное обоснование принципу движения для дисколётов, начала формироваться лишь во второй половине XX века. Создал эту теорию советский учёный-теплофизик Альберт Иозефович Вейник (1919-1996гж). Но труды Вейника подвергались жёсткой критике со стороны физиков-теоретиков, а его учебник "Термодинамика" в 1970-е был изъят советской властью из библиотек ВУЗов. Теории теплофизика противоречили многим уже открытым к тому моменту законам физики, один генератор хронального поля чего стоит. Вот только в 2001 году аэрокосмический инженер **Роджер Шоер** (Roger Shawyer) предложил идею бестопливного ракетного двигателя. Бестопливного! Сегодня, под истерики академических бездельников "это невозможно", Китай уже создает эфирный двигатель на основе магнетрона (Em-Drive, ElectroMagnetic Drive) - электромагнитный движитель, который нарушает фундаментальный Третий закон динамики. Это когда "действие" (реактивное движение космолёта) происходит без "противодействия" (сжигания топлива и реактивного выброса масс).

В конце XX века частные исследователи сделали даже макет ртутного двигателя: под воздействием электричества ртуть вращается и возникает (!) подъёмная сила. Физик **Спартак Михайлович Поляков** (1931-2003гж) в 1990-е годы сделал действующий ртутный гироскоп (есть фото, видео) и вел эксперименты (см. [Youtube-видео](#)) по созданию вертикальной тяги с помощью устройства, разгоняющего по спиральным каналам в замкнутом пространстве жидкую ртуть. Поляков с сыном Олегом спроектировали инерциальный движитель. Итог - изобретатель внезапно умер, а все чертежи Полякова - исчезли..

В качестве основы для разработки принципиально новой тарелки немцами был выбран проект аппарата "[Haunebu II](#)". Да, он не летал, но имел полноразмерный прототип, т.е. корпус-приборы были и спроектированы, и изготовлены. Хотя официально диск Haunebu относился к серии RFZ, новый дисколёт представлял собой независимую разработку отдела E-IV (Entwicklungsstelle 4) Института военных исследований "[Аненербе](#)". Можно спорить, насколько важными оказались для конструкторов тибетские рукописи, но все технические проблемы были решены. Главный исследовательский центр III рейха, занимавшийся разработкой дисколётов, располагался под Прагой. Итог работ: 71-метровый боевой дисколет Haunebu III.

Прототип совершил 19 испытательных полетов. Экипаж увеличен до 32 человек, а максимальная скорость Haunebu III составляла 7.000 км/час (на малых высотах) и 4.000 км/час в воздухе. Аппарат имел трехслойное экранирование бронёй Victalen, а продолжительность полета достигала 18 часов. Первые прототипы взлетали с помощью пороховых ускорителей (аналогично проекту истребителя вертикального взлёта "[Heinkel Julia](#)"), для дисколета видимо использовались ракетносители А-9. После взлёта стартовые ракеты отделялись и включался главный двигатель дисколёта. Двигатель - электромагнитно-гравитационный Тахионатор-7 (на основе разработки 1939 года). В основе изобретения лежал усовершенствованный конвертор Ганса Колера, работающий совместно с электростатическим генератором Ван-де-Граафа и вихревой динамо-машиной Маркони (сферический контейнер со [ртутью](#)). Это именно тот принцип движения, который описан в древней рукописи "[Виманика Шастра](#)". По проекту дисколёты Haunebu должны были вооружаться двумя лучевыми пушками KraftStrahlKanone (KSK) калибром 60 мм (боевой лазер). Но из-за громоздкости KSK (и как следствие - ухудшения полетных характеристик дисколетов), модели Haunebu вооружили более легкими авиационными автоматическими пушками

MG и МК. Единственный экспериментально-боевой экземпляр немцы успели изготовить только к весне 1945г, т.е. к самому концу войны. Название - Ostara, по имени древнегерманской богини востока, рассвета и возрождения.

Ещё в начале 1945г серийное изготовление летательных аппаратов было поручено компании **Dornier**. Однако, в связи с хаосом окончания войны, массовое производство "оружия возмездия" так и не было развернуто. Готовые детали дисколетов серии Haunebu III были вывезены за пределы Германии в [Новую Швабию](#) - немецкую антарктическую [военную базу №211](#), построенную еще в начале 40-х и работавшую все годы войны. В марте 1945г. Haunebu III планировали использовать для эвакуации высших руководителей III рейха. Конечно, не всех, никому были не нужны "замаранные" политики.

Американцы прекрасно знали о существовании завода постройки дисколётов Haunebu III. Факт истории: 16-я бронетанковая дивизия 3-й армии генерала **Джорджа Паттона** (1885-1945гж), полностью наплевав на соглашения с Советским Союзом о разграничении зон контроля, рвалась на восток от Нордхаузена. 06 мая 1945 года янки пересекают чешскую границу и вступают в город Пльзень, находящийся в самой середине советской оккупационной зоны. Американские войска на шесть дней захватывают завод "Шкода" и только 12 мая 1945 года там появляются части Красной армии. После официальных (!) протестов со стороны Советского Союза 3-я армия была вынуждена уйти. Согласитесь, что шесть дней - огромный срок для вывоза оборудования и документов. Интересно, что генерал Паттон не успел написать мемуары - он умер в декабре 1945г после автокатастрофы.

На борту загруженного под завязку Ostara, уходящего на [базу №211](#) в мае 1945г. был и генерал СС [Ганс Каммлер](#), и оберштурмбанфюрер СС **Отто Нейман** (руководитель южной эвакуационной команды из Бреслау), и **Карл Ханке** (руководитель в Бреслау). Характеристики Haunebu III (изображение приблизительно):



Также был сконструирован и 120-метровый Haunebu IV, но до конца войны построить хотя бы экспериментальный образец нацисты - не успели. По непроверенным данным, остатки аппарата, сильно напоминающего Haunebu IV, были найдены Бундесвером в 1970-х годах и забраны американцами. Расследовавший создание тарелок нацистов **Рой Феддон** (Roy Fedden, 1885-1973гж), руководитель технической ВВС-миссии США в Германии, заявил

однозначно: **"Я знаком с некоторыми секретными проектами и считаю, что, если немцы смогли бы продлить войну на 8-12 месяцев, мы столкнулись бы с набором совершенно новых и смертоносных достижений в авиации"**.

**Фейки для лохов:** тексты типа *"космический корабль "Андромеда" длиной 120 м", "фашисты высадились на Луне в начале 1942 года", "нацистская исследовательская станция на Луне", "раса инопланетян-наставников"* - бред и тупость неучей. В основе сотен глупых интернет-фантазий про нацистов на Луне - тексты художественного (!) романа **"Ракетный корабль Галилей"** ("[Rocket Ship Galileo](#)"), опубликованного в 1947 году. Автор: американский фантаст **Роберт Хайнлайн** (Robert Heinlein, 1907-1988гж). В романе трое подростков под руководством гениального физика приделывают к старой почтовой ракете атомный двигатель и летят в ней на Луну; там они встречают бежавших с Земли гитлеровцев, которые устроили себе базу в древних развалинах города селенитов.

**Справка-8: "Аненербе"** ... Для поиска тайных знаний древних племён III рейх в 1935 году создал специальную организацию - "Аненербе" (в переводе с немецкого "Наследие предков"), существовавшую десять лет (1935-1945гг). Организацию назвали "Общество по изучению истории первобытных идей" ("Deutsches Ahnenerbe Studiengesellschaft für Geistesurgeschichte"), вначале работало семь сотрудников. Вскоре название сократили до "Ahnenerbe". Первым руководителем был **Герман Вирт** (Herman Wirth, Герман Вирт Ропер Бош, 1885-1981гж), голландский этнолог, автор теории о происхождении нордической расы от высокоразвитой арктической ("гиперборейской") цивилизации. Малоизвестно, что Вирт вступив в НСДАП в 1925 году, вскоре вышел ради марксистских (!) кружков, а вернулся в ряды национал-социалистов только в 1934г. Вторым президентом "Аненербе" стал **Вальтер Вюст**. Штаб-квартира "Аненербе" располагалась в особняке Вилла Вурмбах (Villa Wurmbach) берлинского района Далем по адресу Пюклерштрассе, 14. Кстати, вилла с 2004 года является резиденцией президента ФРГ. Устав "СС-Аненербе" 1937 года не опубликован до сих пор (официально - документ не найден историками).

С января 1939 года "Аненербе" получило статус самостоятельной организации с расширением прав и предоставлением дополнительного финансирования. Финансы "Аненербе" были отделены от казны нацистской партии. К 1939 году в Аненербе уже было 13 отделов, где работало 137 ученых, а также 82 вспомогательных работника, далее данных - нет. По разным источникам, количество отделов "Аненербе" выросло за 10 лет до 50. Данных - нет, так как в начале 1945 года в "Аненербе" уничтожили большую часть документов. Именно в "Аненербе" работали такие гениальные ученые, как **Герман Оберт** и **Вернер фон Браун**. Альберт Эйнштейн был тайным почетным членом (в могиле найден значок). Общество искало знания на о.Рюген, о.Сардиния, в Швеции, Саудовской Аравии, Тибете, Антарктиде, на захваченных землях СССР (в Крыму, на Кольском п/о).

Среди трофейных немецких кинолент 1945г. был найден трехчасовой фильм о летающих тарелках, в создании которых принимали участие специалисты "Аненербе". Фильм был показан в Крыму, в 1995 году, на симпозиуме по НЛО, назывался "УФО в Третьем Рейхе".

С 1942 года "Аненербе" стала подразделением СС, внутри организации был создан Институт военных исследований, возглавляемый **Вольфрамом Зиверсом** (Wolfram Friedrich Sievers, 1905-1948гж). Средства от войск СС и от вооруженных сил Германии выделялись в распоряжение Института только по военным научно-исследовательским вопросам (из допроса В.Зиверса). Вольфрам Зиверс отказался сотрудничать с американцами по теме создания дисколетов и был повешен в Ландсбергской тюрьме (официально по приговору Нюрнбергского трибунала). А когда на трибунале Зиверс пытался назвать фамилии, ему не дали.

При этом казнили одного только В.Зиверса. Десятки бывших членов Аненербе потом занимали видные академические должности в Западной Германии. Три примера: начальник отдела **Вальтер Вюст** был освобожден в 1950 году, вернулся профессором в Мюнхенский университет. Начальник отдела **Эдмунд Кисс** был освобожден в 1948 году (оштрафован на 501 немецкую марку). Начальник отдела **Рудольф Шютрумф** освобожден американцами и стал директором музея в Шлезвиге. Доктор Камерон, сотрудник американской делегации в Нюрнберге и изучавший деятельность "Аненербе", потом возглавил проект ЦРУ "Синяя птица", в рамках которого велись разработки по психопрограммированию и психотронике.

**Ошибка:** поскольку "Аненербе" стала подразделением СС только с 1942 года (а никак не в 1935 или 1937 годах), фраза сотен дурачков в интернете



"Аненербе - придаток СС с 1935 года" ошибочна до 1942 года. Учите матчасть! Хотя финансирование от СС конечно было. Ошибка чаще всего основана на судьбе отдела "РА ШВ", который отвечал в СС за археологические исследования и связанную с ними пропаганду. Руководитель отдела - геолог **Рольф Хене** (в октябре 1937 года Хене был заменен на археолога **Питера Паульсена**). Когда RuSHA была распущена, археологические обязанности отдела передали "Аненербе".

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 6. Антарктида и База №211

За прошедшие 78 лет многие события III рейха обросли огромным количеством фантазий, домыслов и фальсификаций, поэтому отличить правду от лжи очень тяжело. Тем более, что многие архивы сгорели, исчезли при загадочных обстоятельствах или засекречены. Но всё, что так или иначе связано с деятельностью нацистов на ледяном континенте, сегодня можно чётко проанализировать по рассекреченным документам, книгам воспоминаний очевидцев и трофейным немецким бумагам, изъятым советской контрразведкой в 1945 году. Много томов бумаг гестапо, СС, СД хранились в Особом архиве КГБ СССР. Вот только систематизация знаний по Антарктиде даёт однозначный вывод - наличие нацистской базы под льдом Антарктиды минимум в 1940-1947гг. Фразы типа "*нет серьезных подтверждений существования этой базы*" - бред и политиканство.

### 6.1. Экспедиция в Антарктиду

Первая немецкая экспедиция на ледяной континент состоялась в 1901-1903 годах, вторая в 1911-1912 годах. И вот в 1938 году началась третья антарктическая экспедиция III рейха к берегам ледяного континента под руководством **Альфреда Ритшера** (Alfred Ritscher, 1879-1963гг). Инициатором экспедиции был лично А.Гитлер. Причём в эти годы (перед мировой войной) III рейху катастрофически не хватало финансов, власти даже увеличили налоговое бремя на население. И в это время отправляется дорогостоящая экспедиция в Антарктиду... Чем так важна была ледяная пустыня, чтобы в условиях подготовки к войне, ей было отдано предпочтение перед производством танков и самолетов? Официальная цель экспедиции - "изучить возможности китобойного промысла в антарктических водах". Вот только китобоев на борту не было, зато были офицеры-подводники. Настоящая цель - найти место для базы, "антарктическое жизненное пространство".

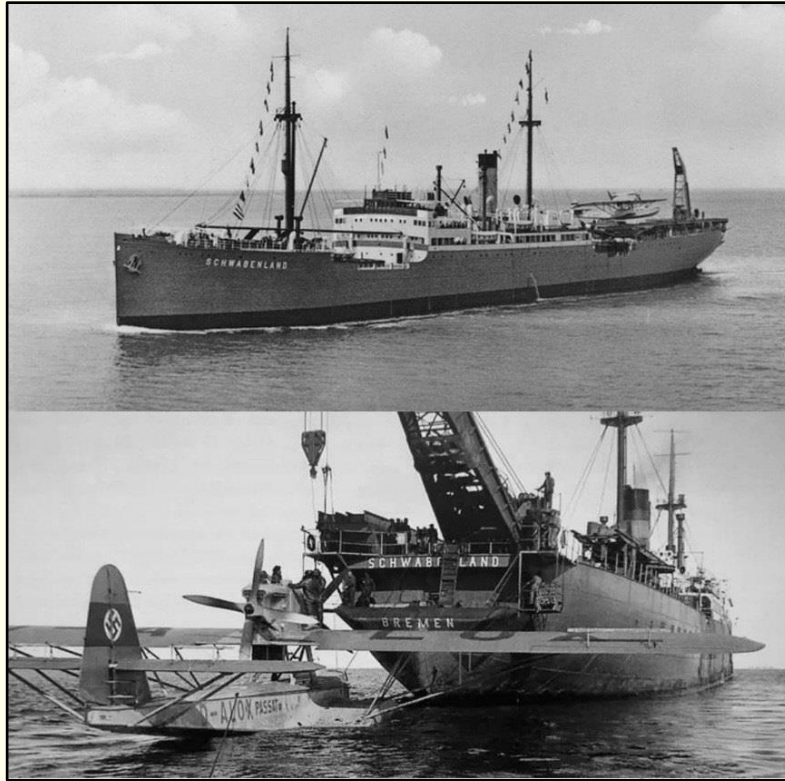
17 декабря 1938г из Гамбурга вышло судно "**Швабия**" ("Schwabenland"), оснащенное по последнему слову техники, на борту которого были два гидросамолета **Dornier Wal** (стартовали с паровой катапульты на корме корабля). В экспедиции участвовали 57 человек - 33 человека плюс команда 24 (по рассекреченным спискам больше - 82 человека). Задача: "**мы проведём аэрофотосъёмку Антарктиды**" (речь Ритшера).

19 января 1939 года немцы подошли к матерiku в районе современной Земли Королевы Мод. Исследования выполнялись с борта корабля с помощью гидросамолетов. Пилоты Ширмахер и Майр поочередно взлетали на корабельных гидросамолётах вместе с фотоаппаратами. Было выполнено семь съёмочных полетов и восемь рейсов в районы, представляющие интерес для III рейха. Всего был обследован обширный район площадью 600.000 кв.километров, а 350.000 кв.километров были сфотографированы - сделано около 11.000 фотоснимков (по другим данным - 16.000), часть - на цветную пленку. Обследованную территорию немцы назвали **Новой Швабией** (Neu-Schwabenland).

Кроме аэрофотосъёмки, члены экспедиции исследовали температуру (при помощи метеорологических радиозондов, сбрасываемых каждые 25 км), измеряли температуру океана, осуществили коррекцию морских карт, изучали подводный рельеф. По поиску места базы немцам очень повезло. Во время одного из вылетов командир гидросамолета **Ричард Ширмахер** (Richard Schirmacher) в центральной части "Берега Принцессы Астрид" увидел

уникальный для Антарктиды участок. Это был оазис площадью более 30 кв.км. Оазис Ширмахера не покрывается льдом, имеет достаточно мягкий микроклимат (температура -5-10°C) и несколько пресных озер, которые никогда не замерзают.

**Справка Dmitry:** оазис существует и сегодня, это 34 кв.км, там расположены антарктические станции Майтри (индийская), Новолазаревская (российская) и Ноймайер III (немецкая, открыта в 2009 году). Интересно, что немецкая станция ведёт подземные раскопки для "изучения льда".



Непонятно, как именно немцы-подводники изучали подводный рельеф. По одной из гипотез, "Швабию" сопровождала подводная лодка. Ведь на это прямо указывают [слова адмирала Дёница](#) и косвенно лишние 25 человек.

03 февраля 1939 года "Швабия" взяла курс обратно на Гамбург. 12 апреля 1939 года Ритшер лично рапортовал Гитлеру: **"Я выполнил миссию. Впервые германские самолеты пролетели над Антарктидой"**.

Юридически существует "Немецкий антарктический сектор" - территории Антарктиды между 4°50' и 16°30' восточной долготы, на которые нацистская Германия с 19 января 1939 года предъявила территориальные претензии. Хотя права на земли заявлены Норвегией, но формального отказа немцев от этих претензий - не было, да и станции ФРГ всегда находились только в Новой Швабии.

**Фейки для лохов:** тексты типа "судно Швабенланд", "на борту находилось около 200 человек", "чем занимались нацисты - загадка", "летчики сбрасывали вымпелы с нацистской символикой", "немцы лишь сбросили над небольшой территорией материка 1000 вымпелов с флагами" - тупость неучей и ложь историков. Экспедиция Ритшера НЕ создавала базу, они вообще не вели наземных исследований, фотографии на земле с артефактами

- это фейк. Была лишь одна вылазка на дрейфующие льды - матросы высадились на большую льдину, развернули германский флаг и сфотографировались (втроем).

**Справка-9:** теплая Антарктида... Средние температуры континента зимними месяцами - от -75 до -60°C, летними - от -50 до -30°C; на побережье зимой - от -35 до -8°C. Но в Антарктиде, в этом царстве вечного холода есть места, где вполне можно жить. Эти островки "тепла" среди сплошного ледяного покрова называют "оазисами" или "сухими долинами". Их много и они абсолютно свободны от снега и льда: сухие долины Мак-Мерд (5000 кв.км), мыс Халлетт, Вестфолд Хиллз (400 кв.км), Бангер-Хиллз (450 кв.км, с озёрами - 900 кв.км). В летний период части антарктических оазисов иногда прогреваются до +20°C! Официально действующих вулканов на континенте всего два (на крайнем юге и на западе). При этом исследование, опубликованное в международном журнале "Polar Biology", отмечает, что в Антарктиде должно быть минимум 15 действующих или недавно активных вулканов. Минимум, так как этими 15-ю число не ограничивается. Но такое количество вулканов означает обширную систему тёплых пещер, связанных друг с другом пресноводными озёрами. Кроме вулканов, полости под поверхностью льда могли образоваться из-за движения тектонических плит или термальных источников (найлены учёными из колумбийской обсерватории Земли Ламонта-Догерти). Гидротермальные жерла изрыгают нагретую воду из подводных горных хребтов планеты. В мире с 1970-х были открыты более 220 таких жерл.

Но официально до сих пор учёные НЕ понимают (точнее - не хотят понимать), почему в оазисах тепло и как это происходит. Хотя попытки есть. Например, по подледниковым озерам (в Антарктике их обнаружено более 140, а температура там до 10°C) есть теории океанолога **Николая Зубова** и гляциолога **Гордона Робина**. Повторю: плюс 10. И содержание кислорода в пресной воде в 50 раз выше, чем в обычной. А по тёплым карстовым пещерам открытые публикации вообще запрещены. Но такие пещеры могут создавать идеальные условия для процветания экосистем флоры и фауны глубоко под замороженной поверхностью.

## 6.2. "Конвой фюрера"

Фейк ли База №211 в Антарктиде? Военный журналист и писатель **Владимир Шигин** (1958г) всё же НЕ прав, говоря "**никаких документальных доказательств базы-211 не существует**". Во-первых, это не так - есть много фактов (см. [ниже](#)), хотя часто косвенных. Во-вторых, а разве есть трофейные документы-чертежи [немецких баз в советской Арктике](#)? Нет ничего! Но вот сами [фашистские базы есть](#) и их найдено в Заполярье очень много.

Важно понимать цели рейха при создании такой базы. Академические господа, как по команде, сначала выдумывают бред, а потом его опровергают. Цитаты изТОРЫков: база "*она была, в общем-то, не нужна, а лишь затратна... Гитлер собирался выиграть войну, а не прятаться после ее окончания*", "*прятаться на ледяном континенте с полным отсутствием инфраструктуры при минимальной обжитости... Да и до 1944 года речь про поражение Германии ещё не шла*". База 1940г как убежище 1945г - это полный идиотизм, который впаривается дурачкам. И это не некомпетентность, это дезинформация. Нет, база в Антарктиде немцам в 1940-1944 годах была крайне необходима как минимум для трёх задач:

1. маневренный пункт базирования для немецких подводных лодок юга Атлантики. Заправка/ремонт/боезапас/отдых. Фразы горе-специалистов "*плечо весьма большое и расход топлива до Антарктиды и от нее в Северную Атлантику все равно был бы огромным*" - ложь, совсем рядом была дружественная фашистам Аргентина. Сохранились доклады спецслужб, что подводные лодки Германии регулярно подходят к берегам Аргентины, загружают продукты питания, медикаменты, топливо и запчасти. И как раз в 1943 году командование вооружённых сил Аргентины обратилось к руководителям III рейха с просьбой о передачи им описания технологического процесса и необходимое оборудование для производства авиационного бензина. Документы и оборудование были им Германией переданы. Какое "плечо доставки", если даже в Никарагуа постоянно заправлялись нацистские и японские подводные лодки?

2. разработка рудников стратегического сырья. Общеизвестно, что **"рейх испытывал крайнюю нужду в стратегических материалах"** (**Константин Залесский**, эксперт по истории Третьего рейха). Недра Антарктиды содержат огромное количество полезных ископаемых - железной руды, каменного угля, руд меди, никеля, свинца, цинка, молибдена, горного хрусталя, слюды, графита. Вывозили сырьё транспортные подводные лодки, причём эта работа была поставлена "на поток". Например, из Аргентины лодки шли с грузом промышленных алмазов, платины, кристаллическим инсулином, вытяжкой из акульей печени (улучшение зрение пилотам Люфтваффе). Нацистские субмарины вывозили сырьё даже с нашего арктического острова Вайгач с октября 1941г. Что уж говорить про Антарктиду...
3. мистика "[Аненербе](#)" по поиску тайн/городов древних цивилизаций. Да и интерес высших чинов III рейха ко всякого рода оккультным наукам достаточно хорошо известен. Тот же Гитлер был уверен в существовании более развитых цивилизаций прошлого и хотел найти их знания и технологии.

И только в 1945 году встала задача №4 - сокрытие архивов и компонентов по "Оружью возмездия". Речь про убежище для беглых нацистов никогда НЕ шла в принципе.

Только в оазисе Ширмахера и вокруг него - сотни ледовых карстовых пещер, промытых талой водой. **Керидвен Фрейзер** (Ceridwen Fraser) из Австралийского национального университета рассказывает о Антарктиде: **"Пещеры покрыты льдом, и лёд повсюду, но в некоторых тепло, как летним днем - более 20 градусов по Цельсию"**. Сегодня доказано: где-то под ледником две большие реки объединяются в одно русло. Причём озера и реки подо льдом соединяются подводными протоками с океаном, что подтверждается изменением уровня воды (приливы-отливы). Т.е. соединение с океаном - это НЕ гипотеза, это факт. Соответственно наличие больших полостей (карстовых пещер) под льдом - замалчиваемый факт.



Официальная история немецких экспедиций в Антарктиду заканчивается на одном [рейсе "Швабии"](#), но минимум два члена экипажа (Зиверт и Веренд) после окончания Второй мировой на допросах утверждали, что участвовали в последующих экспедициях в Новую Швабию и перевозили туда различные грузы. Трофейные документы, изъятые в 1945г, подтверждают, что до 1941г шла отгрузка горнопроходческого оборудования, рельсовых

дорог, электровозов, вагонеток, тракторов, фрез для прорубания туннелей в скальной толще и пр. На юг. Единственный вариант - завоз на место строительства антарктической базы. Конечно, трофейные документы находили НЕ по линии снабжения флота (это ложь), а по промышленности. Все остальное материалы нацисты переправляли на огромных грузовых подлодках, специально построенных в 1941-1944 годах.

Как выяснилось после Победы, немецкие учёные (включая специалистов "[Аненербе](#)"), совместно с военно-морскими силами Германии проникли в сеть огромных карстовых пещер "Новой Швабии", сокрытых подо льдами Антарктиды, где в период 1940-1944гг. германским правительством были создана промышленная и военно-морские базы, построено небольшое поселение под названием "**Новый Берлин**". Повторяю: не на продуваемых безжалостными ветрами льдах, а глубоко-глубоко под ними.

Из-за начала мировой войны снабжение производилось дивизионом подводных лодок (грузовые субмарины и большие океанские класса IX), который стал называться "**Призрачным конвоем**" (он же "**Конвой фюрера**"). Скорее всего официально этот дивизион назывался как-то по-другому. Англичане подтверждали наличие этих подлодок, но считали, что эти субмарины предназначались для перевозки (!) полезных ископаемых из Южной Америки. В состав группы входило 35 субмарин (по другим данным - 38 ед.). Большинство субмарин этого "конвоя" просто исчезли, т.е. они так и не были обнаружены после войны. Байки академических сказочников "**у всех лодок указана их судьба: кто и где потоплен, кто и где сдался**" (историк Константин Залесский) развенчаны очень давно, но "доценты с кандидатами" бубнят их снова и снова. Есть два нюанса... Во-первых, многие опытные командиры Кригсмарине часто применяли средства тактической маскировки - выстреливался имитационный патрон, подтверждающий противнику "потопление" лодки. В нём были предметы, создающие иллюзию потопления. При этом продували соляжкой гальюн. Этот обман подробно описан в повести 1963г. [Леонида Дмитриевича Платова](#) "**Секретный фарватер**". Пример: по документам подлодка **U-869** серии IXС была потоплена у берегов Гибралтара 28 февраля 1945 года, но её остатки обнаружили в 1991 году в 60 милях от побережья Нью-Джерси (США). Во-вторых, по данным военного аналитика, к.и.н. Александра Борисовича Рудакова "**у немцев за период с 1939 по 1945 год их, по документам, было 1174. На самом же деле, их было 3000. То есть существовала двойная бухгалтерия**". Пример: в середине апреля 1945 года из-за туалета англичанами была потоплена U-1206. А по официальным справочникам, последней большой была **U-3517** (Type XXI). Официально за годы Второй мировой войны со стапелей Германии сошли 1.162 субмарины и ещё десятков изъят у противника. Т.е. если всего было 1174, то откуда при сквозной нумерации и немецкой пунктуальности взялось ещё 2343 лодки (до 3517)? Сегодня хоть какая-то информация есть о судьбе лишь 9 из 35 субмарин "Конвой фюрера" - **U-234, U-209, U-465, U-530, U-534, U-590, U-662, U-863, U-977**.

Факт истории: за время войны Германия потеряла почти 80% своих подводников. Но даже когда к концу войны немецкий флот изрядно сократился, адмирал Дениц не снял ни одной лодки из "Конвой фюрера". Не снял даже после "атаки века" 30 января 1945 года, когда советская подлодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга [Александра Ивановича Маринеско](#) (1913-1963гж) потопила лайнер "Wilhelm Gustloff" с экипажами немецких подлодок. И обескровила Кригсмарине.

**Фейки для лохов:** тексты типа "*всево в конвое было около 350 лодок*", "*крупные военно-морские силы Германии были отвлечены для охраны пустынного побережья Земли Королевы Мод*", "*город под названием Новый Берлин*", "*основано государство*", "*в голой антарктической пустыне*", "*с помощью Google-Earth нашёл подлодку*" - бред и тупость неучей. Верить в наличие подлодки во льду в десятках километрах от моря - верх идиотизма.

При огромной массе фальсификаций и многолетнего сокрытия информации политиками/историками, кое-какие факты о деятельности немцев всё же сохранились. Например:

- в одной из поздних модификаций песни Хорста Весселя, что была гимном СС с 1930 года (Horst-Wessel-Lied) есть слова "**Мы построим новую страну во льдах**".

- адмирал **Карл Дениц** (Karl Donitz, 1891-1980гж), командующий подводным флотом немцев в 1939-1943гг. так оценил итоги экспедиции Ритшера 1938-1939 годов: **"Мои подводники обнаружили настоящий земной рай"**, а в январе 1943 года на высоком совещании элиты рейха торжественно заявил: **"Германский подводный флот горд тем, что создал на другом конце света для фюрера неприступную крепость"**.
- о существовании "Новой Швабии" в СССР узнали сразу же (в 1939 году) из отчётов ученых, посещавших Берлин в рамках договора по обмену опытом. Например, в отчёте начальника спец.лаборатории Савельева 1939 года (командировка в Берлин) доложено, что немцами осваивалась область в Антарктиде, которую они назвали "Новой Швабией" в районе Земли Королевы Мод.
- приказ А.Гитлера №8 от 10 января 1940 года о подборе кандидатов для освоения новых территорий Германии в областях Антарктиды. Цитата из текста: **"...позволили нам открыть новые территории для освоения народов Германского Рейха в Антарктиде, сокрытые подо льдами Южного полюса. В связи с освоениями новых территорий я приказываю, в течение ближних 6 месяцев путем специального созданных комиссий для отбора в Вермахте, Люфтваффе, ВМФ, и в СС, провести тщательный и негласный отбор добровольцев для осваивания новых территорий Германского Рейха в Новой Швабии. Комиссиям, работающим по отбору кандидатов, необходимо учесть, что добровольцы навсегда прощаются с фатерляндом и отправляются на новое и постоянное жительство в Новую Швабию. Ответственным в Рейхе по переселению части населения чистокровных арийцев в Новую Швабию и за соблюдение секретности этой акции назначаю Рейхсляйтера М.Бормана"** (из доклада комиссара государственной безопасности В.Н.Меркулова 12.09.1945г по секретной тетради конспектов полковника Вермахта Вильгельма Вольфа, найденной в городе Пирна под Дрезденом);
- Инструкция, утвержденная директивой Фюрера №88 от 20 января 1940 года, регламентирует порядок отбора добровольцев в частях Вермахта, Люфтваффе, ВМС и СС. В директиве отмечено, что первоначальная колония поселенцев должна быть сформирована в 1940 году и насчитывать 5 тысяч человек. **"транспортировка людей будет осуществляться специальным конвоем фюрера один раз в три месяца силами военно-морского флота"**.
- Приказ Рейхсфюрера СС №330 от 27.05.1940г. Цитата: **"С исполнением приказа фюрера от 10.01.1940 года "О подборе добровольцев для заселения подземных областей Антарктиды"... Порядок отбора следует упростить. Собеседования прекратить. Проводить работу среди тех, чьи родственники погибли или умерли, отправлять таких кандидатов без объяснения причин в комплекующие части для отправки в "Новую Швабию". Инструктаж с кандидатами будут проводить специальные инструкторы, подготовленные для этого перед погружением"**.
- Германия имела минимум два проекта больших грузовых подводных лодок, выпускаемых серийно. **Венделл Стивенс** (Vendell Stevens, 1923-2010гж), полковник разведки США, писал: **"нашей разведке было известно, что немцы строят 8 очень больших грузовых субмарин. Все они были спущены на воду, укомплектованы, а дальше они бесследно исчезли. До сегодня мы не знаем, куда они ушли. Субмарины не на океанском дне, и их нет ни в одном порту"**.  
P.S. не надо путать разные проекты грузовых подлодок (см. [Справка-10](#)). Эти 8 грузовых субмарин - не из проекта "Milchkuh", это лодки лодки типа UF.
- 09 февраля 1945 года в Северном море (у юго-западных берегов Норвегии) англичанами была потоплена немецкая **U-864** - большая океанская подводная лодка типа IX D2, вышедшая из Бергена. В 2005г. экспедиция обнаружила её остатки. Груз - 67 тонн (!) металлической ртути в 1857 шт. стальных флягах. Каждая - 32 килограмма. [Ртути!](#) Официальная ложь - груз для японской военной промышленности. Что, нас всех держат за идиотов?
- 25 марта 1945 года немецкая подлодка **U-234**, под командованием капитан-лейтенанта **Генриха Фелера** (Heinrich Feller), покинула порт Киль. На её борту находился груз: секретная техническая документация, прототипы новейших электрических торпед, два реактивных истребителя (ME-

262, ME-163) в разобранном виде, управляемая ракета (самолёт-снаряд) Henschel Hs 293, чертежи ракет "Фау-1" и "Фау-2" и груз оксида урана в свинцовых ящиках весом около 560 кг (1235 фунтов). Кроме того, на борту U-234 находились 12 важных пассажиров: генерал люфтваффе **Ульрих Отто Кесслер** (1894-1983гж), советник **Эрих Менцель** (Erich Menzel, специалист по радарам), подполковник **Фриц фон Сандрарт** (Fritz von Sandrart, эксперт по стратегии противовоздушной обороны), **Генрих Хеллендорн** (Heinrich Hellendorn, специалист по противовоздушной обороне ВМС), **Герхард Фальке** (Gerhard Falcke, эксперт по военно-морскому строительству), морской летчик **Ричард Булла** (Richard Bulla), специалист по радарным технологиям и электронным помехам **Хайнц Шлик** (Heinz Schirk, изобретатель инфракрасного дистанционного взрывателя), специалист по промышленному оборудованию **Франц Руф** (Franz Ruf), ведущий специалист "Messerschmitt" по реактивным истребителям ME-262 **Август Брингевальд** (August Bringewald). Фелер пытался прорваться в южную Атлантику, но был обнаружен американским флотом у берегов Канады и принуждён к сдаче 14 мая 1945 года. Официальная ложь - сдался после приказа о капитуляции, а лодка шла в Японию.

- 11 июня 1945 года сотрудниками контрразведки "Смерш" 79 стрелкового корпуса в здании Главного штаба ВМФ Германии (адрес: Берлин, Тиргартен, Тирпитцзуфер 38-42) обнаружены **"карты прохождения морских глубин"** в районе Земли Королевы Мод с грифом "только для капитанов подводных лодок А-класса зондерконвоя фюрера". 28 июня 1945 года Начальник "Смерша" В.С.Абакумов направляет доклад Комиссару госбезопасности СССР В.Н.Меркулову. В тексте **"Как следует из перевода... речь идёт о прохождении подводных коридоров...под льдами Антарктиды"**. В обозначениях на картах, в квадратах В-6, В-7, В-8 правого полушария отмечена область под названием "Новая Швабия" и город "Новый Берлин".
- в июне 1945 года германская подводная лодка **U-530** класса IX С/40 (оберлейтенант **Отто Вермут/Otto Wermuth**) из группы "Конвоя фюрера" сдалась аргентинским военным властям, а 17 августа 1945 года другая подводная лодка **U-977** типа VII С (оберлейтенант **Хайнц Шеффер**, 1921-1979гж), возвращавшаяся откуда-то со стороны Южного полюса была обнаружена американскими военными кораблями, загнана в устье реки Рио-Пегро (левый приток Амазонки), после чего экипаж лодки сдался американским ВМС. На допросах капитаны показали, что в период с 1944 по май 1945 года осуществили 14 рейдов в Антарктиду, перевезли около 260 пассажиров и больше тысячи ящиков секретного груза (из доклада начальника ГРУ 05 сентября 1945г). Все протоколы допросов с указанием Антарктиды до сегодняшнего дня имеют гриф "Совершенно секретно".  
P.S. Отто Вермут - врёт. На борту "сдавшейся" U-530 была уничтожена вся корабельная документация и шифровальная машинка. Палубная пушка и два зенитных пулемета были демонтированы и сброшены в море перед сдачей в плен. Но главное, на борту не было надувного спасательного бота, а носовой отсек без торпед превращён в каюту. Т.е. лодка привезла и высадила на берег Аргентины каких-то нацистских деятелей, а потом сдалась.
- из запроса Комиссара государственной безопасности Всеволода Николаевича Меркулова августа 1945г. генерал-лейтенанту Ф.Ф.Кузнецову (Начальнику Главного разведуправления Генерального штаба): **"Прошу ориентировать персонал ГРУ Генштаба с целью поиска (получения) любой оперативно-технической информации, прежде всего, в советских оккупированных зонах в Европе и южноамериканских странах о деятельности германского подводного флота и "специального конвоя" по транспортировке людей и ценностей в южноамериканские страны и в Антарктиду"**.
- из распоряжения Комиссара государственной безопасности Всеволода Николаевича Меркулова от 06.09.1945г. начальнику "Смерша" Виктору Семёновичу Абакумову: **"Прошу дать указание в порядке "молнии" о задержании и этапировании в Москву командующих: - 21 подводной флотилии ВМС Германии Гервика Кольманна - 33 подводной флотилии ВМС Германии Гюнтера Кунке. Указанные лица являются прямыми участниками операции по транспортировке гражданских и военнослужащих германского Рейха в Антарктиду"**.  
P.S. **Гервик Кольманн** (Herwig Collmann, 1915-2005гж, командир 21 флотилии) и **Гюнтер Кунк** (Gunter Kuhnke, 1912-1990гж, командующий 10 флотилией) в 1945г. сдались британским ВМФ. Оба в Союз - не выданы.

- из доклада Начальника главного управления контрразведки "Смерш" Виктора Семёновича Абакумова от 28 сентября 1945 года: **"Сотрудниками контрразведки "Смерш" 22 сентября 1945 года задержан адъютант командующего 21 подводной флотилией капитан-лейтенант Вернер-Браун. На предварительном допросе он заявил, что располагает информацией об операциях подводного флота ВМФ Германии в Антарктиде. В связи с этим, этапирован в Москву 25 сентября 1945 года в Ваше распоряжение"**.
- анализ трофейных немецких лоций 1945г. выявил большую полость, в которой немецкие лодки осуществляли всплытие перед дальнейшим прохождением подледных туннелей. Размеры и очертания этой полости пугающе похожи на озеро Восток (250x50 км, толщина льда 3.770м), открытое только в 1996 году.

На подледную [Базу №211](#), основанную под оазисом Ширмахера и превращенную в грузовой порт, прибывало множество ученых, инженеров, высококвалифицированных рабочих. Под землей появилось несколько заводов, было даже животноводство. Вадим Телицын, писатель, доктор исторических наук: **"Некоторые источники предполагают, что после войны в обнаруженных немцами пещерах могло быть до миллиона человек. Это невозможно. В общей сложности, думаю, население базы никогда не превышало одной-двух тысяч человек"**. По более реальным цифрам, население Новой Швабии к 1946 году превысило 60 тысяч человек.

Кроме того, происходило заселение близлежащих к Антарктиде территорий немцами. Из доклада начальника 1-го управления НКГБ (Внешняя разведка) Павла Михайловича Фитина: **"все близлежащие острова к Антарктиде в период с 1944 по май 1945 года заселены немецкими колонистами..."** (см. ниже).

И если вначале (т.е. начиная с 1939 года) разведывательная информация о немецкой базе во внутренней полости Антарктиды носила абстрактный, маловероятный оттенок, то в последних докладах "Смерша" и разведки советскому руководству - это уже реальность, это угроза безопасности СССР.

Множество мифов о бегстве Гитлера на [Базу №211](#) - это чушь. Другое дело - архивы. 20 апреля 1945 года **Мартин Борман** отдал приказ о начале операции "Гарем", в ходе которой немецкие архивы правительственных учреждений должны быть перевезены сначала в Баварию, а самые важные затем в Испанию. В частности, личный архив Гитлера был загружен на 10 грузовых самолетов и из аэропорта "Гатов" отправлен в Мюнхен. До Мюнхена благополучно долетело 9 самолетов с архивом фюрера, десятый потерпел аварию над Хейденским лесом (документы погибли). Капитан подводной лодки U-530 Отто Вермут сообщил, что в последний рейс он привёз на базу архив Адольфа Гитлера и 150 ящиков с драгоценностями. **"На базе хранились важные документы, реликвии, работали ценные для рейха специалисты"** (Вадим Леонидович Телицын).

**Справка-10:** Германия в 1940-е имела два проекта больших грузовых подводных лодок. Спроектированные и выпускавшиеся серийно. Первый - серия субмарин XIV класса проекта **"Milchkuh"** ("Дойные коровы"), построенные на верфях в Киле судостроительной компанией **"Deutsche Werke"** (1925-1955гг, принадлежащей правительству Веймарской Республики). Это дизель-электрические транспортные подводные лодки, официально предназначенные для снабжения топливом, боеприпасами и продовольствием "волчьих стай". Торпедное вооружение - отсутствовало, были только зенитные орудия. Водоизмещение этих подлодок составляло 1.688 тонн, дальность плавания - 12.300 миль, они несли на борту до 720 тонн груза. Лодки даже имели собственные пекарни для выпечки свежего хлеба. Планировалось построить 24 шт., но немцы смогли сделать только десять таких лодок (первые заложены в 1941 году). Их номера **U-459..U-464** и **U-487..U-497**. Все они были потоплены в 1942-1944гг. **Фейки для лхов:** эксперты врут *"Дойная корова" могла доставить всего-навсего около 400 тонн горючего"*. Нет, грузоподъемность "Milchkuh" 720 тонн.

Второй проект немецкой Кригсмарине - лодки типа UF. Субмарины были ещё больше "Milchkuh", по размерам близки к самым большим в мире дизель-электрическими подлодкам - японским подводным крейсерам типа **I-400** (подводные авианосцы типа "Сентоку"), которые могли совершить



кругосветное плавание полтора раза. Построено 8 шт. Базировались подлодки в бетонных убежищах на острове Гельголанд (юг Северного моря). Называлось подразделение - "**эскадра А**". В справочниках лодки типа UF - отсутствуют.

**Литература-2/3**... Желаящие почитать книги могут взять:

1. военные мемуары и документалистика:

- нарком Военно-Морского Флота СССР Николай Герасимович Кузнецов (1904-1974гж): диалогия "[Накануне](#)" и "[Курсом к победе](#)" (1975г, 1989г) и книга "[На флотах боевая тревога](#)" (1971 год);
- маршал Георгий Константинович Жуков (1896-1974гж) "[Воспоминания и размышления](#)" (1969 год). Текст подвергался цензуре;
- сборник "[Органы государственной безопасности СССР в Великой Отечественной войне](#)" (8 томов, 16 книг), часть текстов есть в сети Интернет. Ссылка: [том 1-5](#). Первые тома сборника вышли в 1995г (1-й), 2000г (2-й), 2003г (3-й). 5-й том, вышедший в 2007г. содержит документы по 31 декабря 1944г;
- сборник "[Смерш. Исторические очерки и архивные документы](#)", 2005 год, 3-е издание. В.С. Христофоров, В.К. Виноградов, О.К. Матвеев;
- материалы КГБ СССР от 1983г., доклад по проекту "Орион", дело №83-154-963 (разделы 7,8,9);
- Черепков Александр Петрович, книга "[Контрразведка ВМФ СССР. 1941-1945](#)" и статья "Контрразведка Смерш Северного флота" (Морской сборник, №6, 2003г);
- Ивашов Леонид Григорьевич (1943гг, доктор исторических наук, генерал-полковник), книга "[Опрокинутый мир. Тайны прошлого - загадки грядущего. Что скрывают архивы](#)";
- Рудаков Александр Борисович (1972гг), доклад "[Контроль над обществом](#)";

2. более-менее адекватная историко-художественная проза:

- Васильченко Андрей Вячеславович (1975гг, кандидат исторических наук), книга "[Загадочная экспедиция. Что искали немцы в Антарктиде?](#)", 2011 год;
- Ковалев Сергей Алексеевич (1959-2011гж, капитан-подводник, военный писатель), книги "[Свастика над Таймыром](#)", "[Арктические тайны Третьего рейха](#)", "[Загадки Шестого континента](#)";
- Орлов Александр Семенович (1938гг) "[Секретное оружие третьего рейха](#)" (о ракетном оружии);
- Славин Станислав, книга 1975 года "[Секретное оружие третьего рейха](#)";
- Телицын Вадим Леонидович (1966гг, доктор исторических наук), книга "[Гитлер в Антарктиде](#)";

---

[... вверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

### 6.3. Ледяные базы наци

Примерами создания немецких полярных баз служат удалённые базы и станции III рейха в нашей советской Арктике. Нужно признать, что немцы были мастерами по созданию подземных убежищ. Все последние 80 лет стыдливо замалчивается, что увы, нацисты во время ВОВ обманули и нашу контрразведку, и советский ВМФ, и разведку союзников. Ещё с 1938 года кригсмарине адмирала Деница реализовали план поэтапного создания малых баз германских субмарин скрытного подкального базирования в Советской Арктике. Немецкие базы т.н. "оперативного подскока" создавались по окружности вокруг Северного полюса, включая базы на землях Гренландии, Шпицбергена, Северной Канады. Кроме ремонта и заправки, базы

занимались радиоперехватом и дешифровкой радиogramм, радиопеленгованием советских и союзных военных конвоев. При этом все строения очень хорошо маскировались и охранялись. Каждую базу охраняла своя подлодка, а на земле - окопы и минирование всех подходов к месту базирования. Кроме баз была создана сеть из немецких радиометеорологических станций. Все вместе они нанесли гигантский урон нашему флоту в годы войны. Пока случайно найдено только 11 баз (из 24) и 13 метеопунктов.



### Немецкие базы в Арктике 1940-1945

- основная база - на мысе Спорный Наволок (северо-восток острова Новая Земля, залив Ледяная Гавань) в Карском море. Была оборудована госпиталем на 50 коек, хранилищем на 50 торпед (аккуратно сложены на стеллажах), собственной электростанцией и ремонтной мастерской. Подходы к базе охраняла субмарина U-255. 25 июля 1943г. на подходе к мысу Спорный Наволок эта субмарина потопила гидрограф "Академик Шокальский";
- взлётно-посадочная полоса и опорный пункт на мысе Пинегина в заливе Иноземцева (северо-западное побережье острова Северный) архипелага Новая Земля;
- взлётно-посадочная полоса и пункт заправки гидросамолетов-разведчиков BV-138 на мысе Константин северо-восточного берега архипелага Новая Земля (в 60 километрах от мыса Желания). Пункт создан в августе 1943 года экипажем подводной лодки U-255.
- база подводного флота на острове Междушарский архипелага Новая Земля (район губы Белушья) в Карском море. База была оборудована метеостанцией и взлётной полосой. Кодовое наименование "Герхард".

- подскальная база в архипелаге Земля Франца-Иосифа, на острове Земля Александры с взлетно-посадочной полосой (проложены специальные металлические пластины и создана дренажная система для отвода грунтовых вод). Название "Особая полярная первая". Эта база находилась в природном гроте, куда одновременно могли заходить две подлодки проекта VII С. Обнаружить место базирования субмарин с воздуха было невозможно. В 1950-е годы летчик построенного рядом советского аэродрома случайно наткнулся на вентиляционные шахты. База включала в себя две хорошо замаскированные, но достаточно комфортабельные казармы, вместительные продовольственный и топливный склады, склад оружия для подводных лодок и даже небольшую ремонтную мастерскую. Все они были рядом с причалами немецких субмарин. Здесь же были сооружены два подскальных пирса, один из которых был предназначен для погрузки минного и торпедного боезапаса, другой - для ремонтных работ и зарядки аккумуляторных батарей.

Там же, на острове был опорный пункт метеорадиоразведки №24. Основан летом-осенью 1942г., устраивались основательно: были построены пять утепленных блиндажей на три десятка человек, радио- и метеостанции, имелись небольшая моторная лодка. Вокруг помещений были вырыты окопы, установлены пулемётные и миномётные гнезда для ведения круговой обороны. Метеостанция находилась в полукилометре от берега, на высоте тридцать метров над уровнем моря и была незаметна с берега. Пункт была срочно эвакуирован в мае 1944г, т.к. члены базы отравились медвежьим мясом и заболели трихинеллезом. Часть имущества было снято подводной лодкой **U-387** (командир обер-лейтенант Рудольф Бухлер) в конце летней навигации 1944 года, часть - брошена. Метеостанция рейха случайно найдена партией геологов Главсевморпути под руководством Топоркова в 1951 году (пароход "Дежнев").

- малая база на островах Мона у западного побережья полуострова Таймыр в Карском море (ориентир - мыс Стерлигова). Подходы к базе защищала **U-362**, которая погибла 5 сентября 1944г. База обнаружена сразу же после войны. Место для отстоя немецких подлодок с большим количеством пустых банок из-под различных консервов и пустых бутылок из-под "Hermann Meyer, Berlin" и датского брусничного сиропа;
- малая база на острове Вадропера (на траверзе устья р.Пясины) западного побережья полуострова Таймыр. Основана немцами в 1940 году.
- малая база в бухте "Слободская" Енисейского залива Карского моря;
- малая база на острове Капля в архипелаге Северная Земля;
- продовольственное депо для немецких подводников в бухте Волчья (мыс на о.Пилота Махоткина, Берег Харитона Лаптева) архипелага Норденшельда восточной части Карского моря. Нашли прекрасно сохранившийся большой запас норвежских и датских консервированных продуктов и растительного масла, а также склад осветительных ракет "Nicolaus";
- малая база в бухте Нордвик (напротив устья р.Хатанги) моря Лаптевых. Только после войны советское гидрографическое судно "Исследователь" обнаружило и документально зафиксировало наличие на острове немецкой морской базы, нашли остатки светящегося створного знака и радиоантенну.
- опорная подскальная база в дельте реки Лена, на острове Столб (на 104 метра над водой), по-сути - у побережья моря Лаптевых. Это в дельте - единственный каменный остров. Сначала в 1963г. среди камней горной осыпи были найдены останки немецкого унтер-офицера службы обслуживания, а базу обнаружили в 1975 году. База располагалась в гроте, уходила глубоким тоннелем внутрь 100-метровой скалы острова и была скрыта от реки скалой. Немцы построили 200-метровый бетонный причал высотой пять-шесть метров и топливный склад, соединив их узкоколейной железной дорогой. Железная дорога шла в грот. Причал оборудован стальными рымами и кнехтами для удобной швартовки кораблей обеспечения. На площадке было складировано примерно 600 бочек с соляжкой и керосином, по 300 литров каждая. Кстати, взорвано было так, чтобы просто нельзя было попасть внутрь. Что там хранилось? Все молчат.

P.S. гипотеза уфологов: глубоко в чреве пещеры находится база летающих тарелок.

- 13 "метеорологических станций ВМС" Германии: "Хадеген", "Цугфогель" (руководитель - Хофман); "Эдельвейс", "Басгайгер" (руководитель - Генрих Шатц), "Шатцгребер" (Земля Александры, мыс Нимрод; командир лейтенант А. Маркус, научный руководитель - В. Дресс), "Кройцритгер" (руководитель - доктор Кноспель), "Нусбаум", "Кноспе", "Крот", "Герхард" (см. [выше](#)), "Виолончелист", "Арктический волк". Задача станций - контроль состояния ледовой обстановки для немецких кораблей, подводных лодок и самолётов. В сеть входила "Хольцауге" на восточном побережье Гренландии (руководитель - доктор Готфрид Вайс);

Сетью секретных немецких баз и аэродромов был покрыт весь наш Север минимум до Карского моря. Немецкие подлодки в годы войны нагло ходили по советской Арктике даже в надводном положении, громя всё подряд. Примеры:

- 27.07.1942г. лодка **U-601** вошла в Малые Кармакулы и огнём орудия разбила 2 гидросамолёта, 3 дома и 2 склада зимовщиков;
- 01.08.1942г. лодка **U-601** потопила пароход "Крестьянин", шедший без охраны;
- 17.08.1942г. **U-209** потопила безоружный караван (3 буксира и 2 баржи с рабочими порта Нарьян-Мар), погибло 305 человек;
- 19.08.1942г. две немецкие лодки демонстративно в надводном положении вошли в губу Белушья (Новая Земля). А **U-209** вошла в пролив Костин Шар и начала перестрелку с нашими тральщиками, после чего, не погружаясь, ушла в море;
- 21.08.1942г. лодка **U-456** атаковала в проливе Маточкин Шар два наших сторожевика;

Субмарины ВМФ СССР в те годы во льды Советской Арктики не ходили вообще. Зато немецкая "волчья стая" из 12 субмарин (U-451, U-566, U-81, U-652, U-571, U-752, U-132, U-576, U-578, U-134, U-454, U-584) всю войну постоянно несла боевую службу в западных водах Баренцева моря, тотально контролируя ТВД от Мотовского залива (перед Мурманском) до мыса Канин Нос (Ненецкий округ, выход из Белого моря), не заходя на норвежские базы. Карское море патрулировали сначала шесть немецких субмарин группы "Грайф", а в 1943 году ещё и д 13 плюс лодок группы "Викинг". Например, субмарина **U-365** капитан-лейтенанта Ведемайера была потоплена у острова Ян-Майен только в самом конце войны (13 декабря 1944г), при возвращении на базу в Гренландию.

К сожалению, дипломированные предатели от истории прилагают массу усилий, доказывая лохам, что никаких немецких баз в советской Арктике никогда не было. Цитирую основную ложь: *"возможно, что на объектах Севморпути могло использоваться трофейное немецкое оборудование... предметы и вещи "со свастикой" или германской маркировкой"*, *"если на каком-нибудь острове/полуострове немцы раскатали посадочную площадку и забросили туда несколько бочек с горючим - это не секретная авиабаза"*, *"если в пустынную бухту зашла немецкая ПЛ для подзарядки аккумуляторов, мелкого ремонта... это не секретная база Кригсмарине"*, *"если нашли старую землянку... с остатками оборудования, топлива и продуктов... это не сверхсекретная полярная база Третьего Рейха"*. А Вы всё ждете правды от предателей? Ведь не показав детям места и роли противника в той войне, мы тем самым просто принижаем роль всех, отдавших свою жизнь за нашу Россию, но все же - победивших фашизм!

Утверждать, что германский подводный флот в Советской Арктике занимался только войной - глупо. Кригсмарине адмирала Деница занимались всем чем угодно, но в первую очередь занимались сырьём и активной радиоразведкой. Подводные крейсера выполняли охранные, разведывательные и транспортные функции. Транспортные подводные лодки вывозили ценное стратегическое сырьё, в основном вольфрам, молибден, другие руды ценные минералы, золото (остров Большевик), серебро, уран, алмазы, шунгит, флюорит. Например, с острова Вайгач полезные ископаемые нацистские субмарины начали вывозить с октября 1941г. А без того же вольфрама встали бы все оружейные заводы Третьего рейха.

Кстати, Советский Союз после окончания Второй мировой войны имел реальную юридическую основу аннексировать у Норвегии исконно русский остров Медвежий. Норвежская сторона бы "утерлась", но стараниями либералов документы так и остались пылиться в МИДе СССР. А вот сегодня этот остров является ключевым в организации рубежа противолодочной обороны НАТО.

Обращаю внимание, что выше описаны найденные после войны немецкие базы побережья Сибири. Перед войной целый год (с октября 1939г. по сентябрь 1940г.) в губе Большая Западная Лица (Мурманская область, 45 километрах от госграницы с Норвегией), по разрешению советского

правительства, существовала немецкая база "Норд", в которой постоянно находились суда снабжения и траулеры-метеоразведчики. Но ведь был и немецкий план операции "Тайга", включающий постройку десятков аэродромов подскока на Кольском полуострове и в лесах Архангельской области с целью использования их для бомбардировок Уральской промышленной зоны. Уже обнаружены опорная подкальная база в водоворотной пещере (заливаемой и осушаемой во время приливов и отливов) на мысе Святой Нос (Кольский полуостров); немецкий аэродром подскока в нашем тылу на озере Лача (где садились гидросамолёты); аэродром на безымянном лесном озере всего в 150 километрах от Архангельска; аэродромы подскока у села Мегра (горло Белого моря), села Погорелец (Мезенский залив), и в Лешуконском районе. Известен немецкий аэродром на полуострове Канин, который был оборудован даже аэродромными плитами.

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 6.4. Советская разведка

По истории Базы №211 есть и советская часть 1945г. К сожалению, архивы спецслужб СССР для любителей истории - малодоступны. Ведь **"подавляющее большинство работ по истории органов безопасности и внутренних дел носили закрытый характер"** (А.П.Черепков, книга). Существует немного сборников документов НКВД-НКГБ-НГБ - см. [Литература-2/3](#). К сожалению, весьма "причёсанных". Поэтому по событиям 1945 года приходится полагаться на мемуары и документы историков от власти. Насколько приведенная ими информация соответствует правде - вопрос открытый.

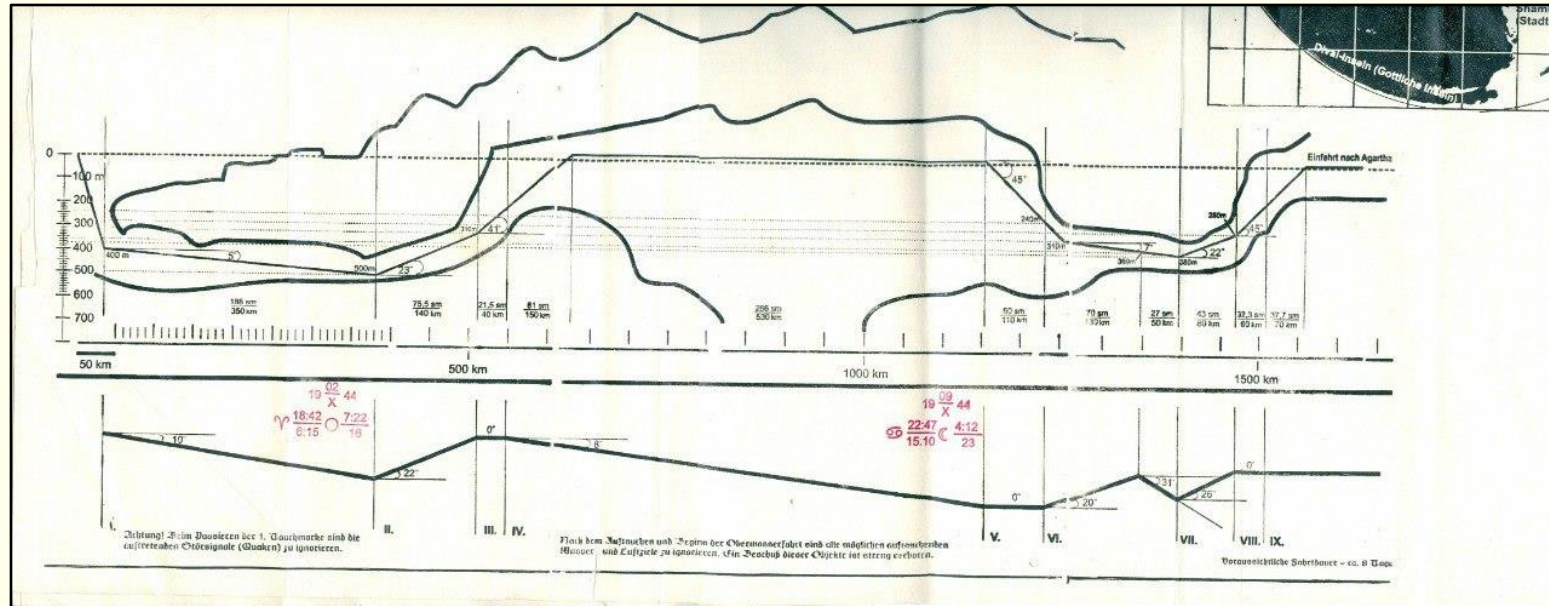
24 мая 1945г. в Кремле состоялся торжественный прием по случаю Победы. После доклада Комиссара государственной безопасности В.Н.Меркулова в июне 1945г об обнаружении в здании Главного штаба ВМФ Германии "карт прохождения подводных коридоров под льдами Антарктиды" советское руководство озаботилось. Тем более, что реальных доказательств смерти А.Гитлера не было. Протокол заседания Политбюро ЦК от 01 октября 1945г (вёл И.С.Сталин): **"Политбюро ЦК выражает крайнюю озабоченность такими обстоятельствами, что Адольф Гитлер и его ближайшие соратники могут скрываться в южноамериканских странах. Советские разведорганы должны активизировать работу по установлению их местонахождения, и в частности, бывшего Рейхсканцлера Германии Адольфа Гитлера, так как никаких свидетельств о его смерти до настоящего времени не представлено. О проведенной работе и соответствующих предложениях доложить в ЦК к 19 декабря 1945 года"**.

Кстати, маршала Жукова отозвали из Германии (назначен командующим войсками Одесского округа) и сняли с должности Главкома сухопутных войск после международного резонанса его наивно-честных слов 26 мая 1945 года на встрече с **Гарри Гопкинсом** (1890-1946гг, представитель президента США): **"Опознанного трупа Гитлера мы не нашли. Сказать что-либо утвердительно о судьбе Гитлера я не могу"**. Но при таком ответе нашего советского маршала Великая война оказывается не законченной.

**Справка-11**: официально, Адольф Гитлер и Ева Браун покончили с собой 30 апреля 1945 года, их тела были сожжены и захоронены. Эти сказки академические историки повторяют как мантру, но не было найдено сожженных тел, не было экспертиз. Есть только челюсть (с совпадением пломб) и задний кусочек черепа (с дыркой). Зато есть факты подтверждения бегства Гитлера из Берлина 28 апреля 1945 года. Самолет Ju-52 пилотировал опытный боевой летчик гауптштурмфюрер СС **Петер Эрих Баумгарт**, за что после посадки получил именной чек на 20.000 рейхсмарок. Юнкерс сел на аэродром в городе Тённер (Дания) и есть сотни (!) свидетелей выступления Гитлера на импровизированном митинге. Далее Ju-52 перелетел на базу люфтваффе в Травемюнде и Гитлер пересел на транспортник большой дальности Ju-252, который доставил его на испанскую базу ВВС в Реусе. ВВС Испании доставили Гитлера на Канарские острова (вилла "Винтер"). Для перехода в Аргентину использовались три немецких субмарины проекта IXS. Кстати, даже в рассекреченном докладе ФБР от 21 сентября 1945 года указывается, что фюрер прибыл в Аргентину на подлодке спустя две с половиной

недели после взятия Берлина. Причём Гитлер в Аргентине в конце 1940-х - начале 1950-х годов много появлялся на публике - есть десятки свидетелей, видевших его. Умер Гитлер 13 февраля 1964 года.

Между прочим, Великий день Победы в СССР официально начали отмечать только в 1965 году, а до этого день был обычным рабочим. Пугающее совпадение...



Перевод текста к инструкции на карте - однозначен, речь идет о прохождении подводных коридоров для входа на немецкую базу подо льдами Антарктиды. Есть карты, есть инструкция - необходимо разведка: доплыть до Антарктиды, погрузиться в указанной точке координат и проверить.

Вследствие требования большой автономности (50 суток), выбор пал на крейсерско-эскадренные субмарины типа "К" ("Катюши"). Тем более, что к концу войны в состав Балтийского флота СССР вошли достраивавшиеся в ходе ВОВ четыре подлодки этого класса (XIV серия). Сохранилась часть переписки Абакумова-Меркулова-Кузнецова. Так 18 октября 1945 года Главком ВМФ адмирал **Николай Герасимович Кузнецов** (1904-1974гж) пишет служебную Комиссару госбезопасности Всеволоду Николаевичу Меркулову: **"Согласно утвержденного мной плана, разведывательный конвой в составе трех подводных лодок типа "К" серии XIV К-56, К-53, К-51... осуществит разведку в точках с координатами (68 град. 0 мин. 0 сек. Южной широты и 1 град. 0 мин. 0 сек. вост. долготы). Прошу определиться в срок до 20-Х-1945 года с составом сопровождающих офицеров органов НКГБ Союза ССР (трех чел.), согласно имеющейся договоренности".** В.Н.Меркулов отвечает: **"Согласно договоренности прошу дать указания о включении в состав разведывательного конвоя, который отправится к берегам Антарктиды трех работников органов "Смерш" НКГБ СССР: - капитана Лаврентьева В.А. - майора Осипкина Н.С. - майора Дронова К.Л."**

Командиры К-лодок получили трофейные лоцманские карты (см. [выше](#)) и инструкцию по их применению, изучение которых сегодня вызывает массу вопросов. Подчеркну: даже при открытости вопроса достоверности, для создания подделки надо знать слишком много начальной информации (которую откуда-то надо взять). Итак, фрагмент текста:

**"Инструкция по прохождению пространств и коридоров для входа в базу.**

**Погружение в точке с координатами: строгое пересечение 68 градусов северной широты и 1 градус восточной долготы на глубину 400 метров. Строго следовать инструкции.**

**Погружение. От точки погружения малым ходом, креном вправо на 16 градусов с дифферентом на нос. Угол наклона 5 градусов. Заданная глубина 500 метров.**

**Всплытие. Балласт с дифферентом на корму, угол подъема 23 градуса. Вправо на 22 градуса 190 метров вверх. Расстояние 75,5 морских миль.**

**Сложный маневр с погружением. Дифферент на нос, угол наклона 15 градусов до глубины 240 метров, расстояние 60 морских миль, далее с креном влево на 20 градусов продолжать погружение до 310 метров для входа в коридор...**

**Всплытие дифферент на корму, угол подъема 45 градусов до всплытия на поверхность. Расстояние 70 морских миль.**

**Движение. Полный ход. Имеющиеся инструкции в пакете №3 вскрыть только при входе в базу.**

**Внимание! При прохождении пути по поверхности внутри грота возможно появление как воздушных, так и подводных объектов.**

**Запрещается обстреливать эти объекты. Ориентировочное время в пути - 8 суток".**

Посмотрим внимательно... Во-первых, необычная глубина погружения 400-500 метров. И немецкие, и советские подлодки 2й мировой погружались только до 100 метров, а 400 метров это рабочая глубина современных субмарин. Но решить этот вопрос было можно и в 40-е годы. В трофейных документах есть упоминание, что "конвой фюрера" делился на доставляющие и ныряющие подлодки. Во-вторых, характер и сложность маневрирования. Оцените ещё один фрагмент текста "**Движение по поверхности грота с креном вправо на 8 градусов, расстояние 286 морских миль**". Скажите, где на планете есть грот длиной в 286 морских миль? Или после грота "**Сложный маневр! Погружение. Дифферент на нос, угол наклона 13 градусов, до глубины 240 метров, расстояние 60 морских миль**". А до всплытия ещё 163 мили! 286+60+70+43+70. Оцените путь. А уж возможное появление воздушных и подводных объектов под Антарктидой - вообще фантастика.

В ноябре 1945 года отряд из трёх советских подводных лодок вышел на выполнение задания. Большую часть пути лодки шли в надводном положении. Но уже при первом погружении в заданном районе (68 градус южной широты), во-первых, подтвердилась большая глубина погружения, во-вторых, обнаружилась охрана. Вход в пещеры подо льдом надежно охранялся. Пришлось уходить. По возвращении со всех членов экипажей и лиц, допущенных к организации похода, взяли подписку о неразглашении государственной тайны до конца жизни (!).

Комиссар госбезопасности В.Н.Меркулов докладывал в ЦК: "**В разведывательных целях в ноябре-декабре сего года в район Земли Королевы Мод по приказу Наркома ВМФ были отправлены 3 подводных крейсера типа К, N К-56, К-53, К-51 с немецкими картами-путеводителями. При погружении подводного крейсера К-56 в точке с координатами, соответствующими координатами по карте №0029 - в строгом пересечении по координатам 68 градусов 0 мин. 0 сек. южной широты и 1 градус 0 мин. 0 сек. восточной долготы при погружении на 100 метров акустические приборы отметили передвижение вокруг крейсера К-56 около десяти неизвестных целей, которые меняли траекторию движения со скоростью 66 узлов, что в 3 раза превышает скорость хода крейсера в надводном положении (при скорости 10 узлов под водой)... Мы имеем дело с неизвестной подводной техникой германских ВМС. Атаковать эти объекты из-за резкой смены траектории движения под водой не представилось возможным. Для повторной операции необходимо привлечь соответствующие силы советских военно-морских сил и решить вопрос о проведении боевой операции в этих координатах с привлечением военно-морских сил союзнических держав".**

Что ещё мог сделать СССР? Мог исследовать результаты тайной деятельности нацистов возле Антарктиды, что при наличии базы внутри было логичным. Т.с. в надежде найти какие-то ответы. Последовала спецоперация ГРУ Генштаба и контрразведки "Смерш", в ходе которой в Тихом и Атлантическом океанах были обнаружены многочисленные немецкие колонии. Об этом начальник 1-го управления НКГБ (Внешняя разведка) П.М.Фитин докладывал 25 октября 1945г. Комиссару государственной безопасности В.Н.Меркулову:

**"О немецких колониях на островах в Тихом и Атлантическом океанах.**

Из сообщений заграничной агентуры, работающей по линии А следует, что все ближайшие острова к Антарктиде в Тихом и Атлантическом океане перенаселены немцами. Установлено, что в портовом городе в Порт-Стэнли на Фолклендских (Мальвинских) островах расположен гарнизон военно-морских сил германских ВМФ, замаскированный в горах и скрытый от глаз основной части населения острова. В составе этого гарнизона имеется несколько подводных лодок, стоящие в бухте горного массива в районе города Порт-Стэнли и Дарвина. Численность гарнизона составляет около тысячи человек. Немецким населением перенаселена западная часть острова. По рассказам местных жителей, немцы прибыли на острова в конце 1944, начале 1945 года и строят дома и деревни, а местечко в районе города Порт-Хауард переименовано в Бергенсфорд (горная деревня), в которой проживают около 500 немецких семей.

На островах Южная Георгия проживает около 100 семей, прибывших в начале 1945 года. На острове существует скрытый гарнизон германских ВМФ. Около 20 немецких семей проживают в Южных Сандвичевых островах, а губернатором Южных Оркнейских островов с ноября 1944 года является доктор Фриц Бартельс - крупный партийный функционер национальной социалистической немецкой рабочей партии, бригаденфюрер СА, по образованию - врач. Немецкие колонии существуют также на островах Пасхи, Таити и королевстве Тонга в Тихом океане. Королевство Тонга состоит из 160 островов, большая часть которых считается необитаемыми. Военный министр королевства Тонга осуществляет личное покровительство немецким колониям.

По непроверенным данным, на острове Эуа в районе деревни Хоума существует скрытый гарнизон германских ВМФ, в распоряжении которого имеется 1 подводная лодка, скрытая в горах".

По базе нацистов советскому руководству осталось только обращаться к США - географически они ближе.

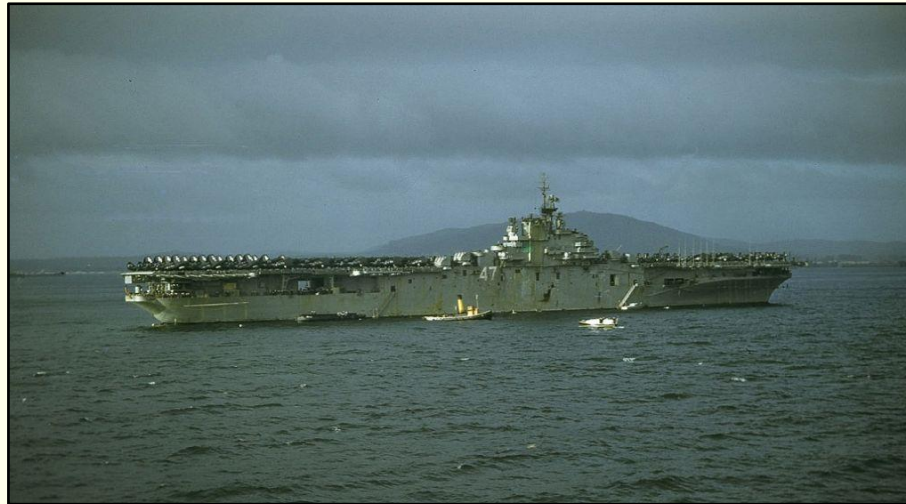
---

---

## 6.5. Разгром янки 1947г

В первые послевоенные годы по Соединённым Штатам ходили зловещие слухи о том, что лидерам III рейха, в том числе Гитлеру, удалось уйти от справедливого наказания; что где-то действуют тайные подземные базы; что нацисты готовятся нанести миру страшный и сокрушительный удар. А тут на тебе - тайное обращение советского руководства по поводу Антарктиды...





26 августа 1946 года началась американская операция "Highjump" (высокий прыжок, OpHjр) к берегам Антарктиды. Проводило её ВМС США. В состав "Оперативного соединения 68" входили 4.700 человек, 13 кораблей, в т.ч. огромный тяжёлый ударный авианосец "**Philippine Sea**" (CV-47 серии "Эссекс" с истребителями Vought F4U "**Corsair**"), база гидросамолётов AV-12 "Пайн-Айленд", плавучий командный пункт AGC-8 "Маунт-Олимпус", два эсминца (DD-868 "Браунсон" и DD-785 "Гендерсон"), подлодка и суда обеспечения. По факту возглавлял поход знаменитый полярный исследователь со стажем 3-х экспедиций - контр-адмирал **Ричард Бёрд** (Richard Evelyn Byrd, 1888-1957гж). 01 февраля 1947 год экспедиция высадилась в Антарктиде в районе Земли Королевы Мод, точно в том же месте, где ранее стояла немецкая **Швабия**. План "работ" был рассчитан на 8 месяцев. Официальная цель экспедиции - основание антарктической исследовательской станции "Литл-Америка IV". Это смешно - ВМС, 13 кораблей, тысячи солдат! Считать это арктической экспедицией может только идиот. Цель похода в рассекреченных документах - произвести испытания личного состава и техники на случай ведения войны во льдах... Ну а настоящая цель - проверить наличие базы нацистов в Антарктиде.

P.S. на всех Эссекс'ах палубные истребители-бомбардировщики SBD "Dauntless" стояли до 1944 года, затем их заменили на SB2C "Хэллдайвер" и торпедоносцы TBM "Эвенджер". Но Hellcat's & Corsair's тоже базировались на палубах Эссекс'ов.

02 марта 1947 года американский флот подвергся нападению неизвестных летательных объектов из-под воды. Это были летающие тарелки! Корабли подверглись обстрелу, причём это было избиение. Американские самолеты "Корсар" - взлетели, но 12 штук тут же были сбиты каким-то лучами, ударившими из носовых частей дисколётов. Один из эсминцев получил тяжелые повреждения и загорелся. Людей на бортах кораблей охватила паника, объятые ужасом военные прыгали за борт (лучи вызывали психические расстройства). Рассказ очевидца: **"Я не успел и глазом моргнуть, как два "Корсара", сраженные какими-то странными лучами, брызнувшими из носовых частей этих летающих тарелок, зарылись в воду возле кораблей... Эти предметы не издавали ни единого звука, они безмолвно носились между кораблями, будто какие-то сатанинские иссиня-черные ласточки с кроваво-красными клювами, и постоянно плевались убийственным огнем... Весь этот кошмар продолжался около 20-ти минут. Когда летающие тарелки опять нырнули под воду, мы начали подсчитывать потери"**. Мощная американская эскадра была изрядно потрепана - потеряв 40 человек, боеспособность эсминца и 12 самолётов, янки были вынуждены бросить всё и бежать подальше от берегов Антарктиды.

**Фейки для лохов:** [эскортный] авианосец [серии] "Касабланка", погибший эсминец "Мэрдок", тексты типа "*Гитлер в то время находился в Новой Швабии*" - бред и тупость неучей.

По возвращении в США власти объявили экспедицию успешной, вся информация о бое с тарелками - засекречена. Официальной причиной раннего возвращения стал "*ранний приход антарктической зимы*", потерь самолетов и солдат - погодные условия. Но сразу по возвращении адмирал Бэрд успел дать интервью журналистке газеты "International News Service". Цитата: "**если Америке придется воевать еще раз, то возможно ожидать атаки с воздуха истребителями, скорость которых дает возможность им летать от полюса до полюса**". После доклада на совещании в Пентагоне 11 марта 1947 года адмирал был помещён в психиатрическую больницу на 5 лет. Цитата из дневника: "**Мне приказано молчать относительно всего, что я узнал. Мне напомнили, что я - военный, и должен подчиняться приказам**".

Адмирал написал "Дневник Бэрда" - небольшой документ, по стилю и содержанию напоминающий фантастику. Но власти США засекретили дневник на 50 лет и текст стал частично доступен людям только с 1997 года по инициативе дочери адмирала. Причём почему-то обычно публикуется только самая фантастическая, седьмая, глава из третьей части дневника. Цитата Бэрда из текста: "**В заключение я хотел бы сказать, что я верно хранил эту тайну все эти годы. Это было против моего желания и моих ценностей. Сейчас я чувствую, что мои дни сочтены, однако эта тайна не уйдёт со мной в могилу**".

Официальные лица Соединённых Штатов по поводу экспедиции Р.И.Бэрда вот уже почти 80 лет хранят гробовое молчание.

## 6.6. Закрытие базы

База №211 в первую очередь - рудники стратегического сырья. После мая 1945г. рудники стали бессмысленны. И конечно, любая база не может долго существовать без метрополии, нужно продовольствие, топливо, запасные части. Рано или поздно эту базу пришлось бы закрыть. Победа над американцами 1947 года лишь ускорила этот процесс. По аналитической оценке, перемещение тысяч сотрудников базы в Аргентину шло в конце 40-х - начале 50-х годов. База была законсервирована, о чём прекрасно известно "власть имущим".

Немцы за 1939-1944 годы ограбили всю Европу, но где после войны эти деньги? Давно доказано, что из Германии были выведены колоссальные денежные суммы, огромное количество золотых слитков, драгоценных камней и других сокровищ. Объёмы ценностей, которые были переправлены по приказу М.Бормана только в рамках одной операции "**Огненная Земля**" (Aktion Feuerland) в Аргентину были огромны - только золото оценивалось в 1,12 миллиарда долларов в ценах 1948 года (это более 60 миллиардов долларов на конец XX века), а ведь были еще платина, драгоценные камни, монеты, произведения искусства, акции и облигации. Одна переоборудованная подлодка могла взять 150 тонн золота, хотя, конечно, возили меньшими партиями. Уже к 1945 году золотой запас Аргентины вырос с 346 до 1.170 тонн, а Бразилии - с 50 до 364 тонн. Аргентинские банки брали нацистские деньги и переводили их в европейский банк - в то, что тогда называлось **Schweizerische Kreditanstalt**, ныне известное как крупнейший швейцарский банк **Credit Suisse**. Имея миллиарды, нацисты с легкостью устраивались в послевоенном западном мире.

Убежищами для беглых нацистов после мая 1945г. была отнюдь не [База №211](#), а Аргентина, Бразилия, Чили - безопасные гавани для бегущих от правосудия немцев. Причём наци ждала местная диаспора - только в Бразилии к началу XX века прочно укоренились более 210.000 немцев. Несколько европейских организаций выдавали военным преступникам паспорта на поддельные имена, помогая им избежать наказания. Сегодня об этом молчат и холуи Запада, и наши предатели. Ведь выдавал паспорта Международный комитет Красного креста и Папский престол (Ватикан). Недаром **Папу Пия XII** называли "Папой Гитлера". Только один МККК выдал более 120 тысяч липовых паспортов в Южную Америку. Поэтому сказки про всего лишь 12.000 бывших наци в Аргентине - циничная ложь. Немецкий историк **Даниэль Сталь** (Daniel Stahl) в книге "**Облава на нацистов**" и австрийский **Геральд Штайнахер** (Gerald Steinacher) в книге "**Нацисты в бегах**" признают, что найти и покарать нацистских преступников в Южной Америке практически не удалось. Убежавшие фашисты Германии создали около 100 компаний в Аргентине, и почти 250 - в Чили, Уругвае, Венесуэле,

Боливии и Эквадоре. Неофициальной столицей немцев в Аргентине после поражения в войне стал город Сан-Карлос-де-Барилоче (San Carlos de Bariloche). А ведь ещё были перемещения тысяч нацистов в Сирию и Афганистан.

На этом фоне закрытие рудников, законсервирование базы и перемещение сотрудников [Базы №211](#) в Южную Америку прошло практически незамеченным. В конце 50-х всем стало понятно, что в послевоенной Европе не будут преследовать нацистов и многие из Аргентины-Чили вернулись в Германию. Тем более, что после воцарения в СССР необандеровца **Никиты Хрущева** активно шло возвращение в ФРГ/ГДР немецких военнопленных из СССР (16 января 1956 года отправился последний эшелон) и в десятках тысячах новых людей легко было затеряться.

**Справка-12:** на Нюрнбергском процессе было осуждено всего лишь 20 высокопоставленных наци. Из 53 тысяч исполнителей приказов об истреблении людей к уголовной ответственности были привлечены всего 600 человек. По обвинению в совершении нацистских преступлений в ФРГ с 1955 по 1982 годы были расследованы уголовные дела против всего лишь 84.463 лиц рейха. Но до суда дошло лишь 6.432 дела, почти все они - оправданы.

Нельзя забывать и помощь ЦРУ в бегстве высокопоставленных нацистов. Некоторых, наиболее полезных, немецких деятелей ЦРУ старались укрыть и вывезти в США для работы в американской науке и военном комплексе. Пример - [Вернер фон Браун](#), создатель NASA. Пропуском для многих служил большой багаж знаний (как личных, так и архив). По данным центра Симона Визенталя (занимались розыском нацистских преступников), всего в США нашли убежище около 10 тысяч наци. Многие нацисты высокого ранга преспокойно жили и работали в США вплоть до начала 1980-х. Это циничный Realpolitik.

Фашистские генералы не только успешно влились в НАТО, но и заняли там командные посты. НАТО - наследники III рейха. Восемь примеров: **Ганс Шпайдель**, начальник штаба группы армий "Юг" стал командующим НАТО в Центральной Европе (ССЕ) в 1957-1963 годах; **Адольф Хойзингер**, начальник оперативного отдела генштаба сухопутных войск стал председателем Военного комитета НАТО с 1961 по 1964 год; **Иоганн фон Клеймансегг**, офицер генерального штаба Германии стал командующим НАТО в Центральной Европе в 1967-1968 годах; **Иоганн Штайнхоф**, командир II./JG52, ас Люфтваффе, кавалер Рыцарского креста Железного креста стал председателем Военного комитета НАТО в 1971-1974 годах; **Эрнст Фербер**, офицер генерального штаба Вермахта стал командующим НАТО в Центральной Европе в 1973-1975 годах; **Карл Шнель**, генштабист в танковом корпусе Вермахта стал командующим НАТО в Центральной Европе в 1975-1977 годах; **Франц Йозеф Шульце**, командир батареи 241-го зенитного штурмового полка стал командующим НАТО в Центральной Европе (ССЕ) в 1977-1979 годах; **Фердинанд Фридолин фон Зенгер унд Эттерлин**, генерал танковых войск Вермахта стал командующим Объединенными силами НАТО в Центральной Европе в 1979-1983 годах.

---

[... наверх ...](#) | [... на веб-сайт ...](#)

## 7. После войны. Запад

По завершению второй мировой войны на Западе разрабатывалось много проектов дисколётов, но наиболее интересны двенадцать, полностью подтверждённых документами. Но шесть из них не дошли даже до прототипа:

- **Northrop NS-97** - концепт-дископлан, разработанный Ником Стасиносом, выпускником института аэронавтики Д. Нортропа в 1950 году.
- французский дисколет **Aerodyne RC-360**. Конструкция дизайнера Rene Couzinet, 1955 год.
- блюдцеобразный самолет конструктора Constantin P. Lent, 1957 год

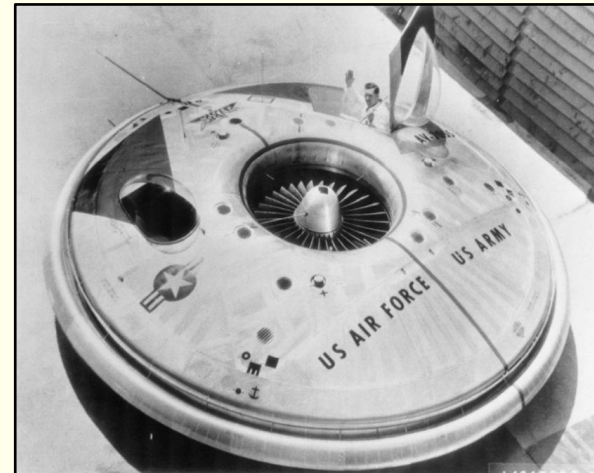
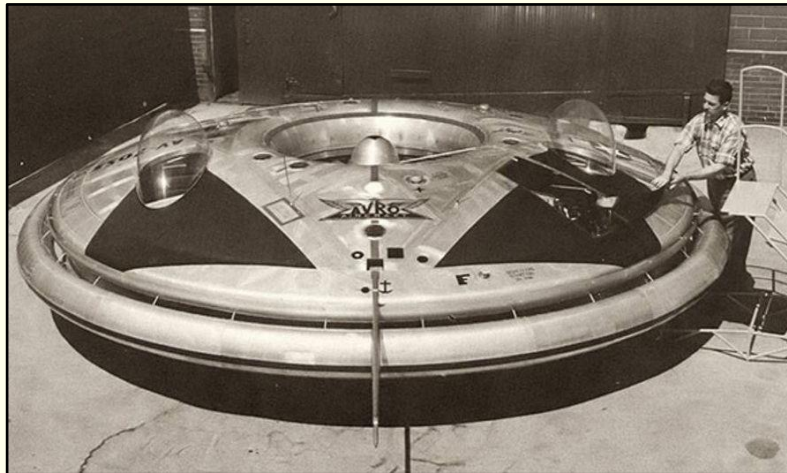
- кольцеплан **Snecma C-450 Coleoptere** (Франция), 1959 год. Машина вертикального взлета, которая после набора высоты должна была переходить в горизонтальный полет. Но при переходе в горизонтальный полет теряла устойчивость и падала.
- летательный аппарат "**Fluid Sustained Aircraft**", спроектированный Леонором Залессом Фрилендом, 1963 год. Получен патент.
- вертолет "**Dynafan**" корпорации Astro Kinetics, 1963 год.
- дисколет **X-3B "Cocер"** ("Блюдце") разработки Принстонского университета.

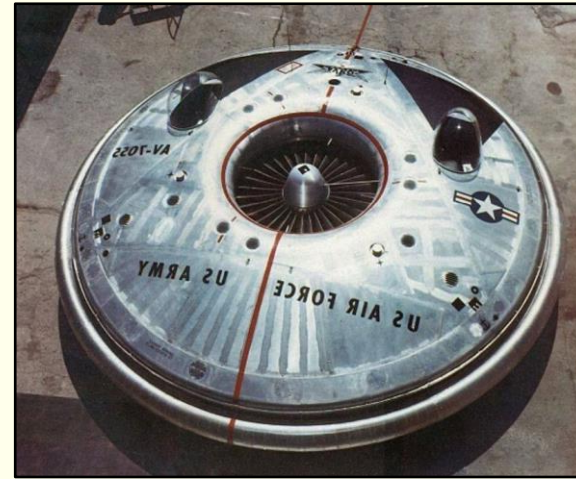
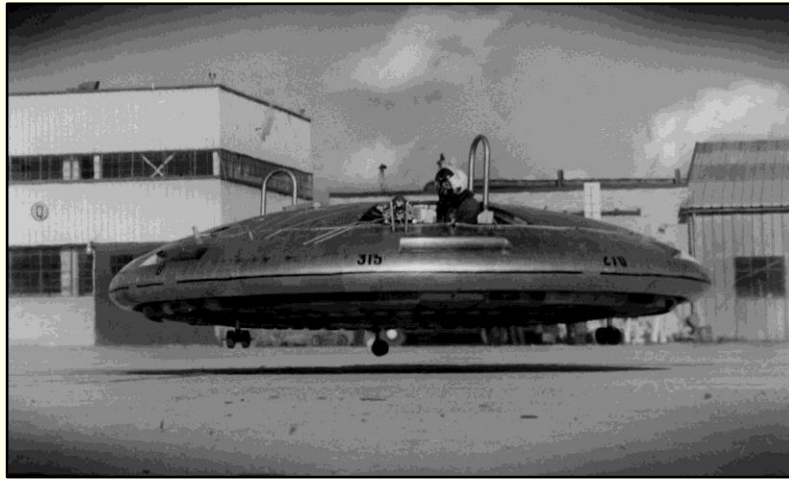
После [поражения 1947 года](#) интерес американцев к дисколётам только усилился.

\*\* Седьмой проект - **Avro1794** ("серебряный диск"). В 2012 году США рассекретили документы и чертежи конструкций летательного аппарата "Project 1794" (117 страниц). Стали доступны масса фотографий тарелки. Разработку вело канадское отделение британской самолетостроительной фирмы "Avro Aircraft" (A.V. Roe and Company, Ltd) для ВВС США. От первых 4-х букв фирмы тарелки назывались Avro. Цель - создание дискообразного истребителя, который должен был развивать скорость в 3-4 раза превышающую скорость звука, достигать высоты в 30 км и иметь дальность полёта 1850 км. Главный конструктор - британец **Джон Карвер Фрост** (John Carver Frost, 1915-1979гж). К работе привлекли немецко-разработчиков, сначала [Отто Хабермоля](#) (Otto Habermol), затем и [Ричарда Мите](#) (Richard Miethe).

**Фейки для лохов:** "немецкий проект Avro", "компания U.S. Air Force". Нет, United States Air Force это военно-воздушные силы США.

Подъемная сила создавалась при помощи центрального осевого вентилятора, воздухозаборник которого располагался сверху на оси аппарата. Первый аппарат имел диаметр 5,49 м, размер центрального ротора 1,52 м и общую массу 2.563 кг. Приводился в действие 3 реактивными двигателями "Kontinental J69-T-9". После вертикального взлета на работающих турбинах вектор тяги отклонялся, обеспечивая горизонтальную тягу. Всё начало периода холодной войны конструкторы компании Avrocar долго и упорно пытались заставить аппарат летать. Первый полёт выполнен 12 декабря 1959 года в Мэлтоне.





Было создано несколько моделей, последняя - **VZ-9 Avrocar**. Ученые из центра им.Эймса после испытаний в аэродинамической трубе самостоятельно доработали конструкцию аппарата, установив Т-образное хвостовое оперение (Фрост отказался). Конструкторы вроде бы отказались от немецкому пути увеличения диаметра аппарата, идя путём доработки струйной системы управления. Но несмотря на качественно лучшие турбины, экспериментальный Avrocar так и не взлетел выше трёх футов. Как только реактивная струя переставала ударять в его несущий диск-крыло снизу, отражаясь от бетона, он падал. И даже у земли (на высоте метр) на скорости всего в 56 км/час тарелкой невозможно было управлять, т.е. Avro НЕ приспособлен для маневрирования. И, аналогично немецким тарелкам, он НЕ летел. Имевшиеся у американцев планы создания дисковидных аппаратов убились об этот, не подлежащий обжалованию факт.

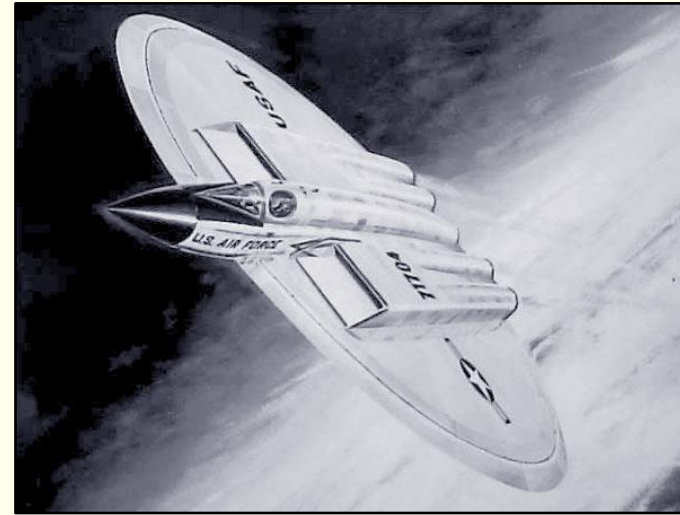
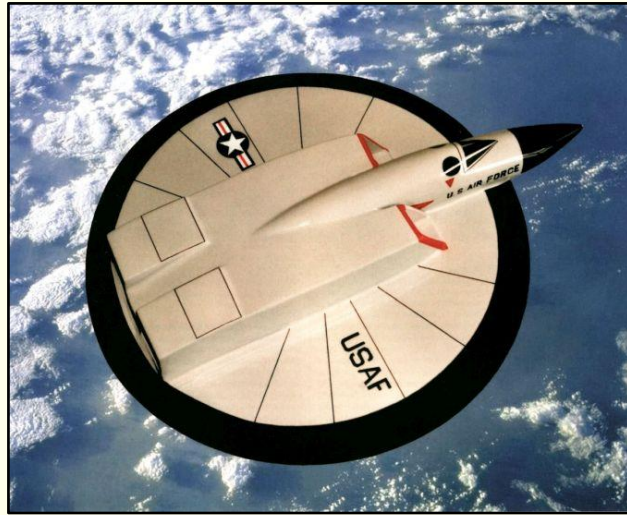
Проект "Avro1794" длился так долго (1947-1952-1963гг), потому что, во-первых, начинался с реактивного истребителя-перехватчика **XC-100**, а во-вторых, под Avro-тарелкой американцы прятали как второй проект - **WS-606A**, так и разработки дисколётов американскими авиастроительными фирмами. Т.е. Avrocar лишь ширма, прикрывающая более серьезные работы. До сих пор засекречена модель диаметром 24 метра.

Фирма "A.V. Roe and Company" на проекте "надорвалась" и была закрыта в 1963 году, а американские авиаконструкторы решили вернуться к самолётам более привычной формы.

\*\* дискообразный самолет проекта **WS-606** (Project Silver Bug, Y-2, Weapon System 606A) - высокоманевренный перехватчик той же фирмы "Avro Aircraft", по замыслу способный развивать скорость до 2.300 км/ч. Аппарат проектировался в трёх версиях. Первая (Configuration A) была одноместным самолётом с абсолютно круглым крылом, которое крепилось к компактному фюзеляжу. Горизонтальное оперение отсутствовало. Тягу обеспечивали шесть двигателей Armstrong Siddeley Viper, расположенные по бокам фюзеляжа и центральный двигатель RFGT, которые питались воздухом от двух крупногабаритных воздухозаборников, расположенных сверху фюзеляжа. Общая длина самолёта составляла 11,28м, размах круглого крыла - 8,84м, площадь крыла - 60,3 кв.м, максимальный взлетный вес - 9.071 кг. По заявке генералов, Configuration A должен был иметь скорость 4М на высоте 29 км, что сильно превосходило все существующие тогда боевые самолёты. Воздух в двигатели поступал через носовой подвижный воздухозаборник в центре. Фюзеляж кабины был взят с истребителя CF-105 Arrow. Экипаж состоял из двух человек: пилота и штурмана. Шасси состояло из трёх двухколёсных стоек. Общий вес самолёта составлял 29.500 кг.

Вторая версия (Configuration B) была четырёхдвигательной, аналогична по размерам. Третья версия - двухдвигательная, но имевшая двигатели Pratt & Whitney (также располагались сверху крыла). Полная тяга составляла 244 kN.

В январе 1958 года фирма даже построила полномасштабный макет (1 к 12) шестидвигательного варианта. По расчётам скорость самолёта должна была быть 2-2,5М, но полезный груз оказался вместо 900 кг ещё меньше - всего 450 кг. Из-за высокой стоимости проект был закрыт в начале 1959г.



Проекты США "летающий джип":

\*\* проект **VZ-8P** (Piasecki VZ-8 Airgeep, модель 59K Skycar) фирмы "Пясецкий" - небольшой "самолет" вертикального взлета. Аппарат включал два тандемных трехлопастных канальных несущих винта, между которыми располагался экипаж из двух человек. Мощность составляла два поршневых двигателя мощностью 180 л.с. (134,2 кВт) Lycoming O-360-A2A. Первый полёт - 22 сентября 1958 года. Проект закрыт, армия США решила, что "концепция летающего джипа" непригодна для современного боя.

\*\* проект **Chrysler VZ-6** - полуавтомобиль с канальным вентилятором VTOL, разработанный и построенный компанией Chrysler. Аппарат с двумя трехлопастными пропеллерами, установленными спереди и сзади. Двигатель Lycoming мощностью 500 л.с. располагался в центре, приводя в движение пропеллеры канальных вентиляторов. VZ-6 был оснащен резиновыми накладками по нижнему краю машины, что делало похожим на судно на воздушной подушке. Построены два аппарата, оба списаны в 1960 году.

\*\* проект **Curtiss-Wright VZ-7** (B3-7, VZ-7AP) - квадрокоптерный вертолет. На несущей раме монтировался турбовинтовой двигатель, четыре несущих винта малого диаметра (по два с каждой стороны) и рабочее место пилота. Не соответствовал армейским стандартам, был списан. Является частью коллекции самолетов Музея авиации армии США в Форте Ракер.

В 1964 году господами "от учёности" было признано: аппараты в форме диска летать не могут вне влияния земли (эффект экрана), так как имеют симметричные параметры длины и удлинения, губительно влияющие на поперечную управляемость данных летательных аппаратов. Всё! Суммируя - сделать дисколёт у американцев не получилось. Но, с другой стороны, у ВВС США есть приказ не стрелять по "летающим тарелкам". Косвенно это указывает на то, что существуют чьи-то "летающие тарелки", которые не должны пострадать. Чьи? Наблюдаемые НЛО напоминают немецкие диски, да и скорость НЛО примерно такая же, как у немецких аппаратов. В 1952 году "летающие тарелки" видели над Кореей, а в 1954 году - в Эльзасе во время маневров НАТО.

## 8. После войны. СССР

Худо-бедно известны как биографии, так и достижения советских авиаконструкторов, создавших истребители/бомбардировщики, запущенные в производство. Это **Андрей Николаевич Туполев** (1888-1972гж), **Владимир Михайлович Петляков** (1891-1942гж), **Николай Николаевич Поликарпов** (1892-1944гж), **Семён Алексеевич Лавочкин** (1900-1960гж), **Сергей Владимирович Ильюшин** (1894-1977гж), **Артём Иванович Микоян** (1905-1970гж), **Александр Сергеевич Яковлев** (1906-1989гж), **Павел Осипович Сухой** (1895-1975гж), **Владимир Михайлович Мясищев** (1902-1978гж), **Олег Константинович Антонов** (1906-1984гж), **Георгий Михайлович Бериев** (1903-1979гж).

Но вот о создателях экспериментальных проектов или "отцах российской авиации" информации почти нет. Все они "остались в тени". Их фамилии, зачастую просто с инициалами упоминаются в узкоспециализированной научной литературе, их научные труды если и упоминаются, то вскольз. Увы, сегодня люди не знают великих конструкторов прошлого. И в первую очередь - итальянского коммуниста **Роберта Людовиговича Бартини** (Roberto Oros di Bartini, 1897-1974гж, "зэка Бартини" 1938-1946гг) - отца российской авиации, автора схемы "летающее крыло", изобретателя реактивного истребителя с изменяемой геометрией крыла, крыла двойной стреловидности и вертикально взлетающей амфибии. Цитаты: "**Роберт Бартини - самый выдающийся человек в истории авиации**" (О.К.Антонов), "**Мы все обязаны Бартини очень и очень многим**" (С.П.Королёв).

На Западе считается, что СССР захватил в 1945-ом несколько летающих прототипов немецких дисколетов с двигателями [Шаубергера](#), над совершенствованием которых далее работали пленные немецкие инженеры. Немецкое информационное агентство "Deutsche Presse-Agentur" в июне 1952 года пишет "**имею основания утверждать, что плоские летающие объекты были сконструированы в Германии... их производили, возможно, серийно, и они затем строились в СССР**". Нет, это не так, трофейные чертежи естественно изучались, но разработки были наши. Увы, среди послевоенных советских авиационных проектов нет дисколётов. Одна из причин - изучив трофейные документы и технический тупик подъема выше 2-3 метров от поверхности, советскими конструкторами был выбран переход на экранопланы и аппараты на воздушной подушке.

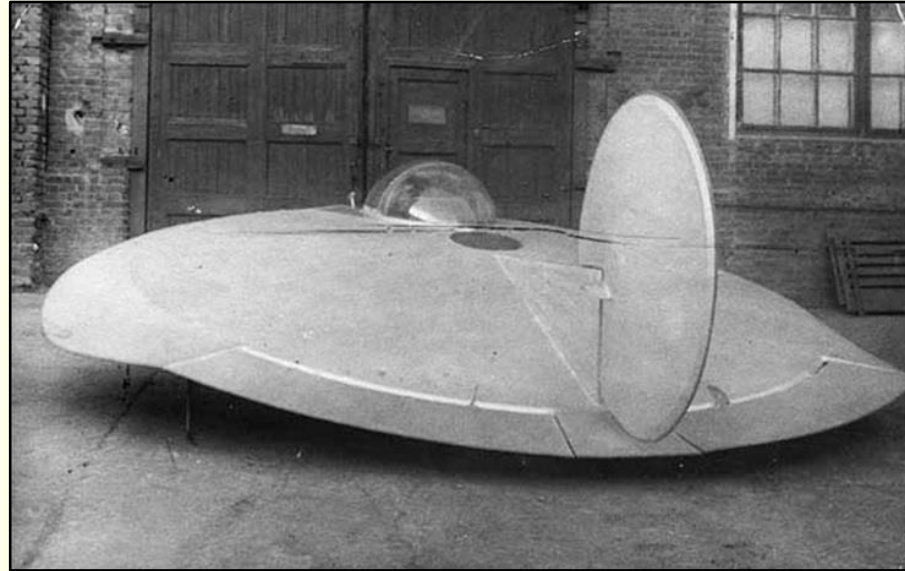
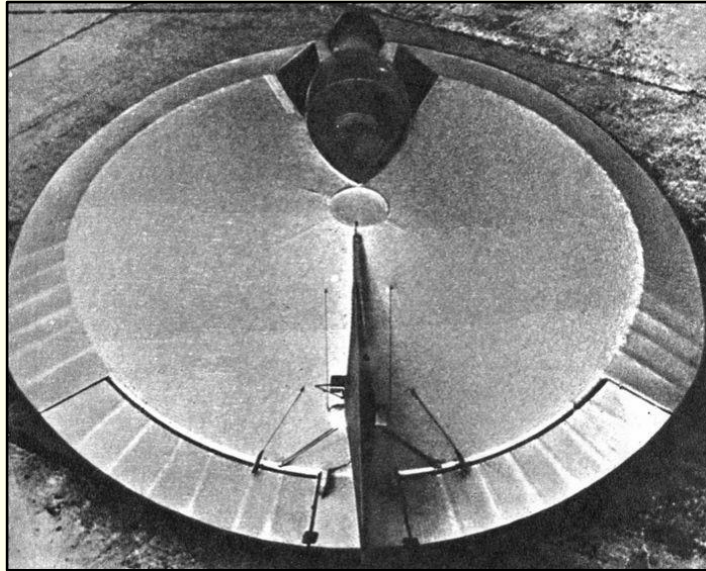
**Фейки для лохов:** фразы типа "*летающую тарелку проектировал Бартини, которого Сталин выкрал из Италии*" - бред и тупость неучей.

\*\* планеры Суханова (**Дископлан-1**) и Гремяцкого. Конструктор - **Миньон Васильевич Суханов**, аппарат создан в 1950 году, в Новосибирске. Планер имел крыло диаметром 3,9 м, длину - 5,3 м, высоту - 2,0 м. Предназначен для исследования планирующего спуска на землю с использованием эффекта воздушной подушки. Ныне находится в Центральном музее ВВС РФ, ангар №8. В 1956 году простой дископлан построил студент МАИ Анатолий В. Гремяцкий. Этот планер имел крыло диаметром 3,5 м. Планируя посадку, пилот ощущает, что дископлан как бы садится на "подушку" и автоматически стабилизируется в поперечном и продольном направлениях. После этого аппарат может лететь уже без вмешательства пилота в управление.

**Ошибка:** планер в статьях упорно называется "планер-дисколёт", что грубейшая ошибка. Никакого отношения к дисколётам аппарат не имеет.

**Дископлан-2...** Загадочный аппарат. Официально конструкторами названы Суханов и Щербаков, спроектирован и построен в 1960 году в НПО им.Лавочкина, поднялся в воздух в 1962 году. Данные крайне сомнительны, скорее всего это засекреченный проект 30-40-х годов. Круглое крыло его спроектировано и построено совсем без лонжеронов и нервюр. Каркас крыла сделан в виде огромного велосипедного колеса, обод и центральная втулка которого расчалены стальной рояльной проволокой  $d=0,2$  мм. Двухслойная перкалевая обшивка в соединении с проволочной сеткой образует основу би-конусного профиля крыла. Острые дюралевые носки по окружности обода улучшают аэродинамику и устойчивость планера, придавая

профилю крыла законченный сверхзвуковой вид. Диаметр крыла - 4,9 м, несущая площадь - 20 м<sup>2</sup>, полетный вес - 240 кг. Удельная нагрузка на крыло минимальная - 12 кг/м<sup>2</sup>. Управление осуществляется рулем поворота и элевонами (гибрид элеронов и рулей высоты).



\*\* проект "**Р**" 1941 года – сверхзвуковой одноместный истребитель типа "летающее крыло". Конструктор - **Роберт Людвигович Бартини** (см. [цитаты](#)). Имел крыло малого удлинения с большой переменной по размаху стреловидностью передней кромки, с двухкилевым вертикальным оперением на концах крыла и комбинированной жидкостно-прямоточной силовой установкой. В крыле был размещен плоский прямоточный двигатель, в камеру сгорания которого горючее и окислитель поступали в виде перегретых паров. Отсос пограничного слоя с крыла должен был осуществляться струями ЖРД. Расчетная скорость самолета "Р" ~1250 км/час на высоте 10.000 метров. Т.е., в январе 1941 года Бартини вполне серьезно рассматривал возможность полета со скоростью в 1,15 раза превосходящую звуковую. Развитием идеи самолета "Р" стал истребитель-перехватчик "114Р" (Р-114) 1942 года с четырьмя жидкостно-реактивными двигателями тягой по 300 килограмм каждый и крылом стреловидностью 33 градуса по передней кромке.

\*\* проект **суборбитального бомбардировщика-космоплана** с ракетным двигателем (антиподный бомбардировщик).

Проект основан на немецкой "[Серебряной птице](#)" Ойгена Зенгера. Начало - перевод в 1946г. на русский язык для сотрудников НИИ-1 трофейного документа "Über einen Raketenantrieb für Fernbomber" ("О ракетном двигателе для дальнего бомбардировщика"). Конструктор - инженер **Игорь Николаевич Моисеев** из Опытно-конструкторского бюро №3 (ОКБ-3). 02 декабря 1946 года ради проекта было реорганизовано НИИ-1, директором назначили молодого академика **Мстислава Всеволодовича Келдыша**. Планировалась установка жидкостных и бескомпрессорных реактивных двигателей, первые образцы которых были созданы как раз в НИИ-1. Проект обсуждался 17 апреля 1947 года на приёме у И.В.Сталина. В октябре 1947 года проект бомбардировщика передан на рассмотрение в НИИ №88 Министерства вооружения (НИИ-88 МВ), в филиале которого работала группа немецких ракетчиков под руководством инженера **Гельмута Грёттрупа** (Helmut Grottrup, 1916-1981гж). Отзыв - отрицательный, т.к. характеристики завышены и нужна система теплозащиты для обеспечения входа большого летательного аппарата в атмосферу. В конце 1947 года были готовы чертежи тяжёлого ракетоплана - внешне 1в1 "[Серебряная птица](#)", но на законцовках крыла пару сбрасываемых сверхзвуковых прямоточных двигателей



(СПВРД). В качестве жидкостной двигательной установки стоял РДКС-100 конструкции **Леонида Степановича Душкина**. В 1948 году НИИ-1 был подчинён Центральному институту авиационного моторостроения (ЦИАМ). Работы над ракетопланом свернули, а коллектив Келдыша перевели на проект двухступенчатой ракеты Р-200.



Замечу, что немецкая идея горизонтально стартующей и садящейся космической "[Серебряной птицы](#)" была также использована в проекте "Спираль" - двухступенчатой военной многоцелевой авиационно-космической системы - АКС бомбардировщика и доставщика экипажей-грузов на орбиту (разработка проекта началась в ОКБ Микояна под руководством **Глеба Евгеньевича Лозино-Лозинского** (1910-2001гж) в 1965 году). Также осталась нереализованной.

\*\* проект **Т-203** - самолёт-летающее крыло 1952 года. Это бесхвостка с крылом переменной стреловидности (по передней кромке), которому не нужен аэродром. Конструктор - **Роберт Людвигович Бартини** (см. [цитаты](#)). Т-203 мог пополнять запасы топлива в океане с надводных кораблей и подводных лодок. Самолет был слишком новым и несмотря на положительное заключение МАП, Т-203 остался на бумаге. В дальнейшем ОКБ Бартини выиграло конкурс на создание тяжёлых экранопланов: проект Т-210 (вариант Т-200), проект Т-500 - тяжёлый транспортный экранолёт.

\*\* проект **А-55** (стратегическая треуголка, А-57) - сверхзвуковая летающая лодка-бомбардировщик средней дальности 1955 года. Конструктор - **Роберт Людвигович Бартини** (см. [цитаты](#)), инженеры ОКБ П.В.Цыбина. По расчетам, А-55 обеспечивал скорость около 2.500 км/ч при дальности не менее десяти тысяч километров. С 1957г - комплекс А-57. Размах крыла - 36,5-37,1м, площадь крыла - 755 м<sup>2</sup>, высота самолета - 7,5м, длина самолета ~70м. Для руления по аэродрому и взлета самолет А-57 должен был оснащаться сбрасываемыми после отрыва колесными тележками. Возможность посадки на воду обеспечивалась тремя убираемыми в полете лыжами. Проект А-57 был чрезвычайно сложным, дорогим и требовал создания десятков новых технологических процессов. В итоге - закрыт, но на базе А-57 создан другой проект - Ф-57.

\*\* **термоплан Ишкова** - сверхтяжелый аэростатический летательный аппарат, спроектированный в начале 1980-х для транспортировки больших грузов на дальние расстояния. Конструктор - **Юрий Григорьевич Ишков**. Внешне он представляет собой огромный диск (диаметром от 140 до 320 м в зависимости от модификации) с подвешенной снизу гондолой. Внутри диск разделён на два отсека. Первый заполняется гелием или

водородом, второй - горячими выхлопными газами от работающих двигателей. Экипаж (от 12 до 24 человек), регулируя поступление газов, контролирует скорость подъема и спуска аппарата и его перемещение в воздухе. По замыслу, термоплан мог летать на расстояния до 8.000 км, развивая максимальную скорость 180-250 км/час, и перевозить от 100 до 2000 тонн груза, либо от 650 до 10.000 человек. Причём экономичность термоплана с нагрузкой 600 тонн в пять раз лучше, чем для самолета "Боинг-747". Термоплан неоднократно получал медали ВВЦ СССР.

В 1991 году на Ульяновском авиазаводе был продемонстрирован заказчикам технологический образец диаметром 40 и высотой 16 метров. Работы свернуты из-за отсутствия финансирования.

\*\* экраноплан **КМ** (Корабль-макет, Каспийский монстр) - уже не самолёт. Хотя экранопланы не касаются поверхности воды, они считаются кораблями. Аппарат держится в воздухе за счёт того, что под крыло нагнетается воздух, который создаёт избыточное давление. Воздух отражается от поверхности воды или земли и ударяется в крыло, за счёт этого получается эффект экрана. КМ начали строить в 1963 году (бюро Алексеева). Длина экраноплана КМ - 92 метра, размах крыльев - почти 38 м, вес более 500 тонн. КМ был самым тяжёлым летательным аппаратом в мире, но считался судном. Своего пика строительство экранопланов достигло в СССР в восьмидесятых годах прошлого века. Это десантный экраноплан "**Орлёнок**" (200 десантников, 2 бронемашины), построена 5 шт. (из плана 120 шт). Во-вторых, экраноплан-ракетоносец "**Лунь**" (длина 75 метров, размах крыльев - 44 метра), который вошёл в состав Каспийской флотилии в 1986 году и простоял на вооружении 15 лет. Причина закрытия - стоимость экраноплана намного выше стоимости ракеты. Последний из "Орлят" был списан в 2007 году, установлен в качестве памятника в Москве.



\*\* **ЭКИП** (ЭКИП Л2-1, ЭКИП Л2-2) - экранолет-амфибия, выполненный по схеме "летающее крыло" с дисковидным фюзеляжем и воздушной подушкой вместо шасси. Конструктор - **Лев Николаевич Щукин** (1932-2001гж). Работы над экранолетом велись в 1980-90-х годах XX века на Саратовском авиационном заводе. Имел феноменальные характеристики; различные модели аппаратов могли иметь взлетный вес от 12 до 360 тонн и

могли осуществлять транспортировку груза массой от 4 до 120 тонн. Высота полета аппаратов составляла от 3-х метров до 10 км. Крейсерская скорость полета - 610 км/час. Даже при отказе всех двигателей аппарат спокойно спланирует до земли. Экранолет нужен МО, МЧС и МВД. Аппараты "ЭКИП" могут осуществлять перевозки тяжелых грузов и большого количества пассажиров (до 1000 и более), совершать посадки на лужайку, грунтовую площадку, на воду или болото. Есть возможность использования газового топлива. Полезная нагрузка ЭКИПа на 30% выше традиционных самолетов. Проект закрыт в 2001 году из-за отсутствия финансирования, в 2004 году авиационный концерн ЭКИП - разорился. Модель аппарата есть в Военно-техническом музее в подмосковной Черноголовке.

Путем создания "совместного русско-американского" предприятия технологию бесплатно вывезли в США (продажи не было), конструктор Щукин умер от сердечного приступа. Ныне в США заканчивается реализация подобных проекта аппаратов (скажем, "Оспрей" вертикального взлета и посадки), практически копирующих идеи российского ЭКИПа.



### Литература-3/3... Желаящие почитать книги могут взять:

- альбом "[Военные самолеты СССР](#)", Воениздат НКО СССР, 1941 год;
- "Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1945" (последний том из 4х), авторский коллектив, Воениздат, 2006 год;
- Чутко Игорь Эммануилович "[Красные самолеты](#)", 1982 год (о главном конструкторе Р.Л.Бартини);
- Шавров Вадим Борисович (1898-1976гг, авиаконструктор), труд "[История конструкций самолетов в СССР до 1938 года](#)", изд.1951, 1969, 1988, 2002гг;

## 9. Вместо эпилога...

Итак, ни западные, ни советские конструкторы после второй мировой НЕ смогли построить дисколёт. А вот нацисты смогли не только сохранить свой "Haunebu оружия возмездия" в тайне от человечества, но и интегрироваться в западное общество потребления. Идеологический фактор был закрыт, большие деньги решили всё... Но как известно, "кто платит, тот и заказывает музыку". Многие десятки лет нацистские преступники исчезли из баз Интерпола, а население Земли "кормят" сказками инопланетных тарелок. Но нет и никогда не было никаких дисколётов пришельцев, все тарелки - вполне земного происхождения. Над вами уже давно летает множество дискообразных аппаратов секретных проектов... и именно эти аппараты вы принимаете за чужие тарелки. Всё НЛО - техника с Земли. Просто нужно понять, что тарелки - это летательные аппараты, которые настоящие хозяева планеты не внедряют в нашу жизнь, хотя у нашей цивилизации они используются с 40-х годов XX века. А лохам постоянно втюхивают информацию о тарелках, как о чём-то секретном, загадочном.

Дисколёты раньше имели исключительно военное назначение. Ведь до середины XX века модель управления миром требовала физического завоевания территорий. Были нужны солдаты, техника, инженеры... Для той старой модели управления захвата земель силой боевые летающие тарелки - это реальная техника победы. Сравните скорость в 1945. Немецкий Мессершмитт Vf 109 выдавал скорость 540 км/час, а Фокке-Вульф 190 - 656 км/час. Наш знаменитый штурмовик Ил-2 имел скорость 414 км/час. И на этом фоне тарелка [Haunebu III](#) и её 4000 км/час - о чём говорить-то? Но говоря о технике для войны, все почему-то забывают денежную основу: любая из прошедших мировых войн - это механизм зарабатывания огромных денег, перераспределения чьих-то богатств и управления финансовыми потоками планеты.

Сегодня виманы замалчиваются, ибо такие аппараты: во-первых, для современной войны устарели, во-вторых, боевые тарелки уже не нужны ни глобалистской элитке, ни местным властителям. Почему устарели? Скорость ракеты MIM-104 для американской системы Patriot ~5 тысяч км/час, а ракеты для нашего С-400 Триумф - 4 тысячи 800 км/час. Любое ПВО нынче собьёт дисколёт типа [Haunebu III](#) просто играючи. А не нужны из-за мощного развития маркетинга и рекламы, ведь главное сегодня - промывка мозгов тупому стаду баранов. Но сегодня модель управления миром изменилась - захват любой страны легко делается без танков-самолётов, а через тотальный контроль за информацией и навыками восприятия мира. Заказчиком и организатором таких инфо-войн за мировую гегемонию является транснациональная система власти, т.н. глобалисты. Победой в такой войне считается оккупация духовного пространства и общественного сознания, когда побежденная сторона не только утрачивает способность отстаивать свои ценности, но полностью ассимилирует чуждые и фальшивые установки, которые победитель навязал дурачкам. Рабы со смартфонами не помнят даже вчерашний день, что уж говорить о прошлом. Поэтому правда о существовании в седой древности техники, уровень которой и сегодня поражает ваше воображение - категорически запрещена.

Наступила эра высоких технологий, когда даже эпоха реактивной авиации - вчерашний день, а тарелки вообще - давно пройденный этап. Сегодня технически возможно создать летающие тарелки даже без [ртутного двигателя](#). Дисколёт будет прекрасно летать на столбах тороидальных вихрей, которые создаются импульсными плазменными двигательными панелями (состоят из маленьких рельсотронных ячеек), где импульсы идут синхронно с высокой частотой. Но такое - никому не надо. В лучшем случае для отупевшего стада кнопкотыков сделают какой-нибудь городской аэрокатер, типа электро-китайского [iUFO](#).

Инопланетяне и их тарелки - это часть культурного кода убогого западного мира, а с точки зрения маркетинга тема тарелок-НЛО отлично продается и покупается. Сплочение от "плохих инопланетян" есть в программах всех американских президентов. Только американский Голливуд за последние 70 лет потратил сотни миллионов долларов на "промывку мозгов" мифами об инопланетянах и их тарелках. История с НЛО нужна глобалистам в качестве одного из отвлекающих сценариев перевода внимания людей с реально идущих шагов строительства мирового цифрового концлагеря на ложную инопланетную повестку. Вчера всему миру трусы надевали на лицо, сегодня делаем дурачкам дистанционное обучение, завтра все будут покорно есть насекомых и внедрять чипирование, послезавтра всем приватизируют питьевую воду. Под "шум тарелок" можно в каждой стране протащить

драконовские законы, запустить [цифровую валюту](#) (CDBC), создать базы данных тотального контроля (типа цифрового дневника, [биометрической системы](#), FanID, цифровой копии человека и пр.), нашпиговать улицы сотнями тысяч камер слежения, заставить кнопкотыков забыть о всём, кроме тупого потреблительства и животного секса.

Поймите, битва за будущее идёт прямо сейчас. И то, каким оно будет у ваших детей, зависит только от вас. Если вы ещё остались людьми...

---

список [видео автора](#) | [Литература, 467 шт.](#) | книга "[Нить времён](#)"

Автор статьи: © Дмитрий Белоусов, [rus-imperia.ru](http://rus-imperia.ru)

Создано: январь-февраль 2024г.

Изменено: апрель 2024г.