



ПОДВИГ ПЕТРА НЕСТЕРОВА К 100-ЛЕТИЮ СОВЕРШЕНИЯ ПЕРВОГО В МИРЕ ВОЗДУШНОГО ТАРАНА

*Могучая воля Создателя мира
На подвиг великий его позвала
И, вечную славою венчает героя
Орудием мщенья его избрала...*

*(Евгения Алексеева,
«Русский Инвалид»,
16 октября 1914 г.)*

ВОЗДУШНЫЙ ТАРАН¹ КАК ФОРМА ВОЗДУШНОГО БОЯ

В 1908 г. на страницах (в нескольких номерах) официального печатного органа военного ведомства газеты «Русский инвалид» появилась большая статья «О военном значении аэропланов»². В ней автор (под псевдонимом «Д.К.») выдвинул идею привлечения для борьбы «за господство государства в воздушной стихии» специальных боевых аэропланов, «предназначенных для эскадренного боя в воздухе»³.

В то же время автор считал, что: «[аэроплан это] летательная машина ... вообще хрупкая, и поэтому всякое столкновение с противников в воздухе грудь с грудью неминуемо должно кончиться гибелью обоих столкнувшихся на abordаж воздушных судов. Здесь не может быть ни победителя, ни побежденного, следовательно, это должен быть бой с маневрированием»⁴. Через несколько лет прогноз «Д.К.» подтвердился. В июне 1912 г. на военном аэродроме в Дуэ (Франция) произошло первое в истории мировой авиации воздушное столкновение. При выполнении утренних полетов в воздухе на высоте 50 м столкнулись бипланы, пилотируемые капитаном Дюбуа и лейтенантом Пенианом.

При их падении оба авиатора погибли⁵. В октябре 1912 г. подобный случай произошел в Германии, в мае 1913 г. – в России. На Гатчинском аэродроме авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы (АО ОВШ) во время



Алексей ЛАШКОВ
кандидат исторических
наук, доцент

1. Таран – старинное русское слово. Первоначально так называлось стенобитное оружие. Упоминается в Ипатьевской летописи 1234 г. В словаре В. Даля: «кованное с носка бревно на весу, которое раскачивают и бьют им в стену».
2. Русский инвалид. 1908. № 244. С. 6; № 246. С. 5–6; № 247. С. 5–6.
3. Там же. № 246. С. 5.
4. Там же. № 246. С. 5.
5. Там же. 1912. № 134. С. 3.

тренировочных полетов на высоте 12–16 м столкнулись «Ньюпор» лейтенанта В.В. Дыбовского⁶ и «Фарман» поручика А.А. Кованько⁷. Летчики отделались легкими ушибами⁸.

Всего за период 1912–1914 гг. (до начала Первой мировой войны) воздушные столкновения составили 6% от общего количества аварий в мировой авиации⁹.

С целью избежать воздушного столкновения на маневрах войск русским и зарубежным пилотам настоятельно рекомендовалось вести бой на определенном расстоянии друг от друга. Идея самого воздушного боя в военном ведомстве не отвергалась. Для его ведения предлагалось вооружать аэропланы ружьями или автоматическим оружием. Эта идея нашла отражение в уже упомянутой статье «О военном значении аэропланов»: «Ружье, может быть облегченный пулемет, несколько ручных гранат – это все, что может составить вооружение летательного снаряда. Такое вооружение вполне достаточно, чтобы вывести аэроплан противника из строя и заставить спуститься, ибо ружейная пуля, удачно попавшая, остановит машину мотора или выведет аэронавта из строя, то же сделает и удачно попавшая ручная граната, на близких дистанциях – брошенная рукой, а на более далекое расстояние – из того же ружья»¹⁰.

Осенью 1911 г. в ходе больших маневров войск Варшавского военного округа по заранее утвержденному плану два аэроплана провели успешную атаку дирижабля условного противника. По мнению командования округа, наличие бортового оружия могло бы привести к уничтожению управляемого аэростата. Но отсутствие такового настоятельно требовало изыскания иных форм воздействия на вражеский летательный аппарат.

Определенный фурор среди летчиков вызвало предложение одного из теоретиков отечественной военной авиации инженер-механика лейтенанта Н.А. Яцука¹¹. Летом 1911 г. он опубликовал в журнале «Вестник воздухоплавания» статью «О бое в воздухе», где писал: «Возможно, что в исключительных случаях летчики будут решаться таранить своим аэропланом чужой»¹².



Поручик А.А. Кованько



Лейтенант Яцук Н.А.

6. Дыбовский Виктор Владимирович [13.01.1884 – 1950], русский морской летчик, авиационный конструктор, капитан 2-го ранга (1916). Окончил Морской корпус (1910), Офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка (1910), Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота (1911). В 1-ю мировую войну: военный летчик, с 09.1915 г. в распоряжении генерал-квартирмейстера штаба 4-й армии. Позднее командирован в Русский закупочный комитет (Англия) в качестве приемщика военного имущества.

7. Кованько Александр Александрович [17.07.1889 – 27.09.1926], русский военный летчик, авиационный конструктор, капитан (1920). Окончил 1-й Петербургский кадетский корпус (1906), Николаевское инженерное училище (1909), Офицерскую воздухоплавательную школу (1911). В 1-ю мировую войну: военный летчик, заместитель командира 11-го корпусного авиаотряда, в годы Гражданской войны в составе авиации Добровольческой армии, ВСЮР, Русской Армии. С ноября 1920 г. в эмиграции. Трагически погиб в авиакатастрофе (1926).

8. Русский инвалид. 1913. № 98. С. 2.

9. Воздушная разведка. Сборник военно-исторических примеров / Составил комбриг А.Н. Лапчинский. М.: Воениздат НКО СССР. 1938. С. 71.

10. Русский инвалид. 1908. № 246. С. 6.

11. Яцук Николай Александрович [11.01.1884 – 7.04.1930], один из первых русских авиаторов, капитан 2 ранга (1916), первым теоретически обосновал возможность воздушного тарана, профессор. Окончил Морское инженерное училище (1903), механико-техническое отделение Морской Императорской Николаевской академии (1908), Школу авиации Императорского Всероссийского аэроклуба (1912), Офицерскую воздухоплавательную школу (1912). Участник Русско-японской войны 1904–1905 гг. В 1-ю мировую войну: начальник школы авиации Императорского Всероссийского аэроклуба, командир 34-го корпусного авиаотряда; в Гражданскую войну: член Всероссийской коллегии по управлению ВФ, начальник отдела и затем помощник начальника Главвоздухофлота, руководитель первой в РСФСР школы маскировки. После войны на преподавательской работе.

12. Вестник воздухоплавания. 1911. № 13–14. С. 17.

В своем труде «Воздухоплавание в морской войне» (1912 г.) Николай Александрович поддержал ранее озвученную им идею «воздушного тарана», но уже с иным смыслом. «Нет ничего невозможного в том, – писал Яцук, – что ближайшая же война явит нам случаи, когда воздухоплавательный аппарат с целью помешать разведке воздушного противника пожертвует собой, ударившись об него, чтобы вызвать его падение, хотя бы ценой своей гибели. Приемы подобного рода, конечно – крайность. Борьба в воздухе будет наиболее кровопролитной в процентном отношении к числу участвующих в ней, так как поврежденные аппараты будут большей частью быстро падать на землю со всеми своими экипажами»¹³.

Однако его взгляды остались не востребованными в связи с недостаточной изученностью самой природы воздушного боя.

Иначе, чем другие, идею воздушного тарана воспринял военный летчик и.о. командира 11-го корпусного авиаотряда 3-й авиационной роты поручик П.Н. Нестеров¹⁴, увидев в ней возможность превращения летательного аппарата в боевое оружие.

На осенних больших маневрах войск Киевского военного округа 1913 г. он на практике показал, как можно заставить воздушного противника отказаться от выполнения им задания¹⁵.

Пользуясь преимуществом в скорости (около 20 км/ч), Петр Николаевич на своем аппарате «Ньюпор-IV» имитировал атаку «Фармана-VII», пилотируемого поручиком В.Е. Гартманом¹⁶, вынудив последнего периодически менять курс своего полета. «После четвертой атаки Гартман погрозил кулаком Нестерову и полетел обратно, не выполнив разведку»¹⁷. Это была первая имитация воздушного боя в отечественной практике.

После приземления Нестерову сказали, что подобная атака неприятельского аэроплана возможна только в мирное время, а на войне эти маневры вряд ли действуют на врага. Петр Николаевич задумался и потом убежденно ответил: «Его можно будет ударить сверху колесами». Впоследствии летчик неоднократно возвращался к вопросу о таране и доказывал его возможность, допуская при этом два варианта.

Первый – подняться выше вражеского аэроплана, а потом, круто пикируя, ударить колесами по концу крыла противника: вражеский аэроплан будет сбит, а самому можно благополучно спланировать. Второй – врезаться винтом в хвост противника и разбить ему рули. Винт разлетится вдребезги, но возможно благополучно



Лебедев В.А.
Фото 1917 г.

13. Яцук Н.А. Воздухоплавание в морской войне. СПб. 1912. С. 144.

14. Нестеров Петр Николаевич [15(27).02.1887 – 8.09(26.08).1914], выдающийся русский военный летчик, авиационный конструктор, капитан (1914, посмертно). Основоположник высшего пилотажа (мертвая петля) и нового приема воздушного боя – воздушного тарана. Окончил Нижегородский кадетский корпус (1904), Михайловское артиллерийское училище (1906), Офицерский класс Офицерской воздухоплавательной школы (1912), Авиационный отдел той же школы (1913). В 1-ю мировую войну командир 11-го корпусного авиаотряда. Погиб в воздушном бою, применив впервые в мире воздушный таран (1914).

15. Бабич В.К. Воздушный бой (зарождение и развитие). М.: Военное издательство. 1991. С. 7.

16. Гартман Владимир Евгеньевич [21.09.1885 – ?], российский военный летчик, подполковник (1917). Окончил 2-й кадетский корпус (1904), Николаевское инженерное училище (1906), Офицерский класс Учебного воздухоплавательного парка (1909), Офицерскую школу авиации Отдела воздушного флота (1912). В 1-ю мировую войну: летчик, командир 3-го полевого авиаотряда, в составе Ковенской крепостной, позднее – 25-й полевой воздухоплавательной роты, и.д. штаб-офицера для поручений при Заведующем авиацией и воздухоплаванием в действующей армии, командир 9-го авиационного дивизиона.

17. Демин А.А. В воздухе прогремели первые выстрелы... // Авиация и космонавтика. 1996. № 2.

планировать. Не надо забывать, что парашютов еще не было¹⁸.

В зарубежных странах в предвоенные годы воздушный бой между аэропланами первоначально отрицался. Например, в Германии, где в 1912 г. началось бурное развитие авиации, последние рассматривались лишь как средства разведки и связи. В качестве вооружения аэропланов предусматривалось легкое стрелковое оружие в виде револьвера или карабина на случай вынужденной посадки в тылу противника. Тем временем первые удачные пробы авиации в качестве ударного воздушного средства в ходе Триполитанской (1911–1912 гг.) и 1-й Балканской (1912–1913 гг.) войн убедили многие ведущие европейские страны в необходимости создания специальных боевых аэропланов. В это время появились сведения, что в Германии построен специальный металлический, быстроходный аэроплан-истребитель, прошедший успешные опытные испытания. Это послужило поводом французу Р. Эсно-Пельтри разработать совместно со специалистами по артиллерии проект такого же истребителя. Детальные характеристики были строго секретными.

После проведенных в августе 1913 г. маневров Петербургского военного округа в России открыто встал вопрос о необходимости формирования в русской армии истребительной авиации и вооружения аэропланов автоматическим оружием для борьбы с самолетами-разведчиками противника. Однако к началу войны авиационные части русской армии так и оставались практически безоружными.

АЭРОПЛАН КАК СРЕДСТВО ВООРУЖЕННОЙ БОРЬБЫ

Начало Первой мировой войны охарактеризовалось интенсивностью полетов воздушных судов воюющих сторон, преимущественно в разведывательных целях. Уже в начале войны были зафиксированы их первые боевые столкновения в воздухе. Основным средством поражения противника, которое применялось в воздушном бою, было личное оружие летчика. Чтобы огонь из пистолета был эффективным, следовало сблизиться с вражеским аэропланом на расстояние до 50 м¹⁹. Одновременно с огневым воздействием летчики использовали т.н. «прием запугивания», то есть активное маневрирование вблизи неприятельской машины с угрозой столкновения с ней в воздухе с целью принуждения противника отказаться от выполнения поставленной задачи.

17 августа 1914 г.²⁰ на страницах ежедневной газеты «Русское слово» была помещена следующая информация: «Получено интересное сообщение о воздушной борьбе между русским и германским летчиками. Над линией русских войск появился неожиданно неприятельский аэроплан. Наш летчик выразил желание заставить немца спуститься. Он быстро взлетел, приблизился к противнику и рядом виражей принудил его к посадке. Германский летчик арестован»²¹. В дальнейшем такой прием применялся неоднократно.

Это обстоятельство навело русское командование на мысль о возможности использования для нужд русской армии трофейной техники. Командирам авиационных отрядов на фронте теперь настоятельно рекомендовалось по возможности не уничтожать, а принудительно сажать вражеские аппараты. В дальнейшем в стенах столичного завода Акционерного общества воздухоплавания В.А. Лебедева они получали новую жизнь. На это были свои причины. Во-первых, военное ведомство одинаково оценивало стоимость восстановления и вновь построенных аэропланов. Во-вторых, знакомство с чужими технологиями и техническими решениями позволяло обогатить собственный конструкторский опыт²².

18. Демин А.А. Ходынка: взлетная полоса русской авиации. М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА). 2002. С. 195–196.

19. Бабич В.К. Воздушный бой (зарождение и развитие). С. 11.

20. Все даты приводят по новому стилю.

21. Там же. С. 7.

22. Соболев Д.А., Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА). 2000. С. 39.

(Продолжение следует)