

Людмила Жукова,
журналист

Воздушный таран

Более чем 70-летняя история мировой авиации знает свыше 400 таранов. Память об этом «удалом приеме русских» хранят многие уголки нашей земли.

Под городом Нестеровом, бывшим Жолкевом, в Прикарпатье, установлены бюст и стела первооткрывателю воздушного тарана — Петру Нестерову. (Год подвига 1914-й).

В Щелковском районе под Москвой (в родных местах героя) — Ивану Иванову, сбившему вражеский самолет в первые минуты войны с гитлеровской Германией — в том же квадрате неба, что Петр Нестеров!

Под Москвой, на Киевском шоссе, — Виктору Талалихину, автору первого ночного тарана в 1941 году.

Под Москвой, под Ленинградом, в Куйбышеве, в Горьком... застыли на постаментах легендарные самолеты, на которых шли на таран герои-летчики.

Нет пока в нашей стране единого памятника воздушному тарану. Невероятно трудно, по признанию художников и скульпторов, запечатлеть в камне и металле динамику и апогей подвига. Но могут помочь живущие среди нас герои: Б. Ковзан, автор четырех таранов, В. Скобарихин, А. Катрич и другие. Решить эту задачу еще предстоит...

Побеждает тот, кто меньше себя жалеет

Этот старинный самолет неизвестной марки появлялся уже не раз под Жолкевом — всегда в сопровождении нескольких «альбатросов», чем-то похожий на них, но куда крупнее, тяжеловеснее, он вдруг вываливался из-за облаков, безбоязненно снижался и вызываясь кру-

тился над аэродромом и имением, где квартировал 11-й авиаотряд Юго-Западного фронта. Командир отряда — Петр Нестеров пускался было за ним в погоню, но не успевал и подняться, как наглый незнакомец каждый раз спешно убирался восвояси.

— К тому же он еще и трус! — убежденно бросил Нестеров, вылезая из своей «милочки» (так он называл «моран») после неудачной погони. И загадочно добавил: — Ну, пусть покажется еще раз! Я для него одно средство придумал...

И вот утро 26 августа 1914 года, утро, которому суждено войти в историю мировой авиации.

Ночной незнакомец появился с эскортом «альбатросов» и еще на подходе к аэродрому сбросил бомбу, как дуэлянт перчатку — первую авиабомбу на австро-венгерском фронте.

— Аппарат! — вскричал Нестеров, стремглав бросаясь к своему «морану». — Ну, на этот раз не уйдет!

Неизвестный же, завидев взмывающий «моран», кинулся наутек. «Моран», развив предельную скорость, быстро сокращал расстояние. Наблюдатели с земли зафиксировали: «моран», набрав высоту, навис над неприятельским самолетом и вдруг ринулся на него сверху, чиркнув по нему колесом. Аэроплан противника стал беспорядочно падать, а «моран» Нестерова пролетел дальше и начал снижаться. Но когда все на земле уже были уверены в успехе Нестерова, на высоте 50 метров «моран» качнулся и стал падать. От него отделилась фигурка...

«В воздушном бою под Жолкевом погиб знаменитый авиатор П. Н. Нестеров, впервые в мире таранив неприятельский самолет», — писали столичные газеты.

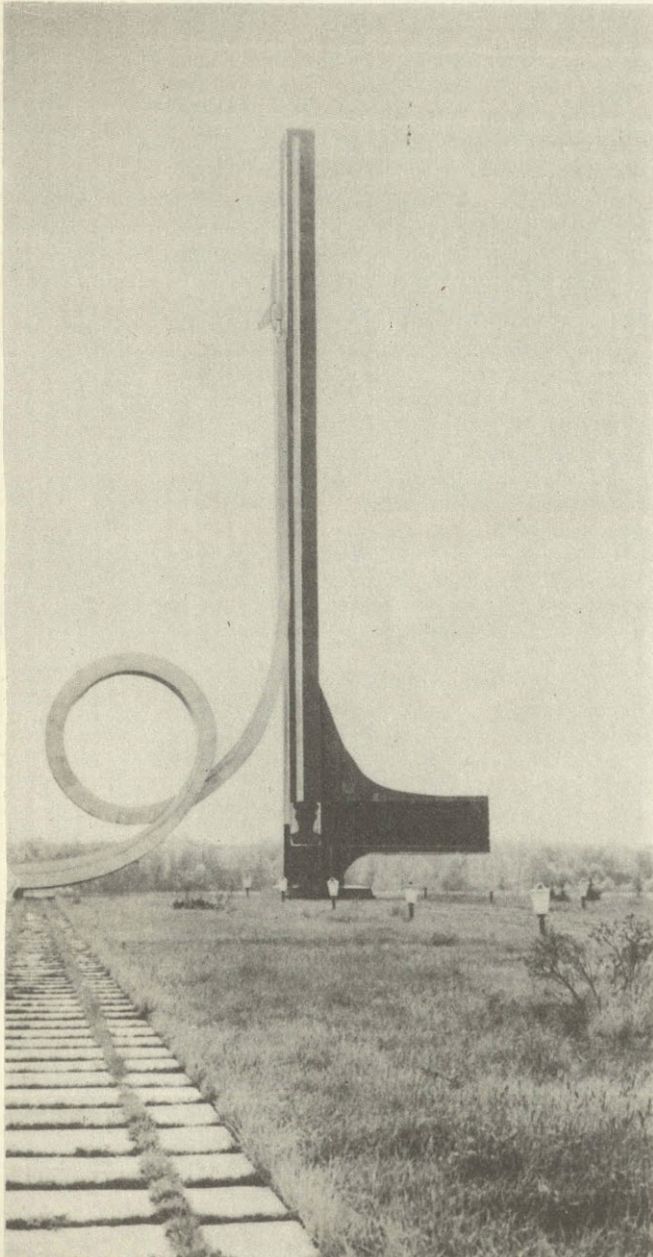
Но не все приняли это категоричное суждение. Таран? Но почему обязательно

таран? А вдруг — случайность? Роковое столкновение из-за сильной болтанки, бывшей в тот день?

В кулуарах генштаба, в столичных салонах только и разговоров было, что о таране:

— Вы читали, что пишет авиаконструктор И. Сикорский в своем отклике на смерть Нестерова? «То, что другие люди способны делать при сильном возбуждении, хотя бы патриотическом, Нестеров делал спокойно, размеренно, с полным сознанием совершаемого!» Возможно ли, чтоб он мог сознательно пойти на явную гибель?

Мемориал
П. Нестерова



— Безусловно! Все знавшие его утверждают, что он никогда и ничего не делал очертя голову: тысячу раз рассчитывал свою «мертвую петлю», тысячу раз выверял маршруты своих перелетов. А тут — такое безрассудство!

— О, это все газетчики! Помните, какую шумиху они подняли вокруг Гарро? «Первый таран в мире! Французский летчик Гарро таранил немецкий дирижабль!» А оказалось — у Гарро просто напросто отказал мотор, и он сел в расположении войск противника! Обычная газетная «утка».

...Медленный поезд вез гроб с телом знаменитого летчика из Жолкева в Киев. Далеко обгоняя его, неслись слухи, обидные для того, кто уже не мог опровергнуть их сам.

Слово «впервые» вместе с восторгом и преклонением всегда порождает сомнения. А тут было от чего сомневаться: на заре авиации, когда даже крен самолета считался аварийной ситуацией, русский летчик пошел на таран. Зачем? Почему?

* * *

1914 год. На вооружении армий — самолеты. На первых порах используются они для корректировки артиллерийской стрельбы и разведки. Оружия на борту — никакого, и хотя летчикам выдавали браунинги и маузеры, но, безрезультатно расстреляв патроны, воздушные противники зачастую расходились в разные стороны, погрозив друг другу кулаками, а некоторые осмотрительные летчики подкладывали под сиденье чугунные сковороды, чтобы уберечься от выстрелов снизу.

В генштабах всерьез поговаривали о возможности «сдувания» вражеского аэроплана струей воздуха от своего самолета, о вооружении машин мортирами, стреляющими... струей сжатого воздуха с примесью отравляющего газа.

Эти слухи вызывали страшное раздражение у Нестерова — родоначальника высшего пилотажа. Он требовал пулеметов на борт — ему было категорически отказано... Тогда он стал думать сам над возможностью вооружить «мораны». Он поддержал поручика Розберга — летчика своего отряда, предложившего брать в полет трос с тяжелой гирей, — для того чтобы опутывать винт вражеского самолета. Он сам надумал прикреплять к «морану» нож-пилу, чтобы срезать оболочки неприятельских аэростатов. В Гатчине, выступая перед летчиками, он развернул свою теорию воздушного боя, сводящуюся к тому, что надо выучиться маневрировать в воздухе так, чтобы заставить противника сесть. И наконец, он первым за-

говорил твердо и убедительно о возможности воздушного тарана.

— При встрече с самолетом противника, поднявшись над ним, протаранить врага и спуститься скольжением на хвост — это не более опасно, чем столкновение конника с конником, — утверждал он, рекомендуя сбивать машины сверху, ударом колес по крыльям или хвостовому оперению.

Нет, никакого безрассудства в смелом шаге Нестерова не было: все было не раз продумано и высчитано на земле — оставалось проверить это в воздухе.

«Все мы, военные летчики, уверены, что Нестеров не просто воткнулся, закурив глаза, своим аппаратом в неприятельский самолет, как казалось из первых газетных сообщений, — писал летчик Е. Крутень в «Новом времени» 8 сентября 1914 года, — нет, он выполнял свою идею, которую высказал нам на товарищеском обеде в Гатчине. Он сказал тогда: «Я не фокусник. Моя первая «мертвая петля» — доказательство моей теории: в воздухе везде есть опора. Необходимо лишь самообладание. Теперь меня занимает мысль об уничтожении неприятельских аппаратов таранным способом, например, ударом на лету своим шасси сверху...»

В этих словах — разгадка тарана Нестерова: кто, как не он сам, мог проверить свои предположения и расчеты на деле? Да, он знал, что исход может быть всякий, но всю свою жизнь Нестеров прожил под девизом: «Побеждает тот, кто меньше себя жалеет».

А он всегда побеждал. Победил и на этот раз: через год после шумихи вокруг первого в мире тарана русский летчик А. Казаков удачно повторил таранную атаку и вернулся на свой аэродром невредимым, заставив замолчать сомневающихся в возможности тарана.

И все-таки смерть первого автора тарана наложила роковой отпечаток на изобретенный им прием — ни в одной стране больше не нашлось желающих повторить рискованный маневр. И только в истории советской авиации есть глава, рассказывающая о наследниках Нестерова.

«Легкие победы не льстят сердца русского»

В 1-й советской эскадрилье шла очередная отработка стрельбы по шарам. В воздухе — самолет Валерия Чкалова. Атака, еще атака. Но шар все также невозмутимо покачивается на длинном тросе. С земли видно, как истребитель Чкалова разворачивается и, не стреляя, проносится почти вплотную с шаром. На

глазах у всех «противник» жалко худеет и обвисает.

— Что произошло? Почему не стрелял? — недоуменно спрашивает Чкалова на земле командир.

— Один пулемет отказал. У второго кончились патроны. Я пошел на таран, как Нестеров.

Это был единственный в жизни Чкалова таран — он просто не дожил до того времени, когда они стали необходимостью.

Но сверстники Чкалова — Антон Губенко в 1938 году над Ханькоу и Виталий Скобарихин в 1939 году на Халхин-Го-

Памятник
В. Талалихину



ле — блестяще повторили и утвердили этот сокрушающий прием смелых и сильных духом. В теле своей машины Скобарихин унес вещественное доказательство своего тарана — колесо японского истребителя.

Опыт первых советских воздушных таранов не пропал даром. На нем воспитывались, на нем учились. И хотя в уставе таран не значился как возможный прием воздушного боя, летчики Страны Советов еще накануне Великой Отечественной раскрыли его главный секрет: лучше всего рубить винтом по хвостовому оперению вражеского самолета — его «ахиллесовой пяте», находясь при этом над ним сверху и немного левее, чтобы обломки неприятельской машины не задели своей. Таран длится от 0,15 до 1 секунды, винт делает за это время 15—25 оборотов. Атакуемый самолет получает, следовательно, от 30 до 75 ударов!

Второй важный момент — непременно уравнивание скорости перед ударом, чтобы избежать повреждения своего самолета.

Остальные секреты раскрыла война.

И если уж думать о смерти, то только о смерти врага

22 июня 1941 года в 4 часа 05 минут лавина самолетов со свастикой пересекла наши границы. В четыре же часа 05 минут зафиксирован первый таран Великой Отечественной: над городом Замбрув, израсходовав боезапас, в таранной атаке сбил немецкий До-215 летчик-истребитель Дмитрий Кокорев, удачно посадив свой самолет.

Счет таранов этого трудного дня продолжали на разных участках растянувшегося фронта Иван Иванов — в 4 часа 25 минут, Леонид Бутелин — в 5 часов 15 минут, Петр Рябцев — в 10 часов 00 минут.

В сентябре 1941 года таранила фашистский самолет женщина-пилот Екатерина Зеленко.

Первыми в Великой Отечественной, получившими звание Героя Советского Союза, стали летчики Петр Харитонов, Степан Здоровцев и Михаил Жуков — за тараны.

Весть о необычайном приеме воздушного боя мигом распространилась среди фашистских асов. Ужас перед ним заставлял даже самых опытных и матерых из гитлеровских летчиков избегать тарана: уже 27 июня 41 года один из них, пытаясь уйти от тарана, вогнал свой самолет в воды Псковского озера.

На протяжении всей войны самолеты 3-го рейха не приближались к советским более, чем на расстояние 100 метров! —

согласно особому циркуляру. А тактика таранов у советских пилотов обогащалась все новыми приемами — вырабатывалась своеобразная методика таранных ударов, и даже классификация их.

Таран прямой, ударный, всей массой самолета аналогичен морскому тарану (сюда же отнести можно лобовой удар).

Таран неполный, с подсеканием или условно — с чирканьем (по примеру тарана П. Нестерова).

Таран безударный, то есть поврежденные винтом ответственных частей самолета противника — так называемый классический таран, при котором, как правило, сохраняется жизнь атакующего летчика и остается невредимым его самолет. После такого удара самолеты возвращались с покореженными винтами, которые быстро заменялись, и боевая машина снова взмывала в воздух.

Четырежды победно выходил на таран Герой Советского Союза Борис Ковзан! Три из них — на одной и той же машине!

Был случай, когда решение «прыгать» казалось единственно возможным: Як-1 Ковзана врубился в фюзеляж «Юнкерса» и обе машины, сцепившись, как вагоны трамвая, несколько минут летели вместе к смерти. Так все-таки прыгать или... Уж очень жаль верно служивший Як! Земля приближалась, Ковзан пытался вырваться из смертельных объятий «Юнкерса», и вырвал все-таки свой самолет. Посадка прошла удачно. Это был второй таран двадцатилетнего летчика, преградивший фашистскому самолету путь к Москве.

Из 200 самолетов противника, сбитых в московском небе, 20 уничтожены таранным ударом. Не всегда, конечно, классическими способами, — обстоятельства бывали разные. Приходилось учитывать тип самолета противника, вооружение его, взаимное положение, высоту. За считанные минуты не так-то просто все взвесить. И в летопись авиации входили двойные и тройные тараны. Удар по плоскости — безрезультатно! Удар по элерону разворота — самолет со свастикой продолжает лететь, тогда — по рулю высоты. Наконец-то! Падает!

Опыт таранных атак складывался в четкую теорию, обрастал все новыми фактами и выводами. Таран — уже сам по себе невероятно сложный прием, оказался возможным даже ночью.

В ночном небе 7 августа 41-го года сбил Хе-111 Виктор Талалихин — это был первый ночной таран. Следом за ним, через два дня, в свете прожекторов таранил фашистский самолет В. Киселев.

Долго бытовало мнение, что таранный удар — монополия истребителей. Но, оказалось, он возможен и на штурмовике: Ф. Литвинов сбил «мессершмитт», ударив

винтом по его хвосту. На пикирующем бомбардировщике П. Игашев сбил два самолета противника, а, загоревшись сам, ударом пылающего винта пропорол бок третьему...

...Острая необходимость вызвала к жизни таран: враг рвался к Москве, враг дошел до Волги, но когда нависшая над страной опасность миновала, масштабы применения таранов стали сужаться. Это случилось после Курской дуги, когда советская авиация завоевала господство в воздухе.

Очень верно мнение, что таран — явление не столько техническое, сколько психологическое; для тарана нужна не только решимость, но — доведенная до высшей степени ненависть к врагу, любовь к своему Отечеству.

Самолеты взлетали в воздух с одним заданием — не дать врагу пройти к Москве, к Сталинграду, к Ленинграду — любой ценой не дать пройти! В эфире часто звучали слова: «Иду на таран!» И совсем не всегда человек, которому принадлежал этот голос, оставался жив. Но, идя на таран, он думал не о своей жизни, а о смерти врага.

В нашем арсенале остается...

Гитлеровцы заимствовали у нас бомбардировку с пикирования и парашютный десант, а вот таран... вокруг тарана шли частые дебаты в штабе германских войск. Никто из гитлеровцев уже не повторял бредовых заявлений фюрера: «Славяне никогда ничего не поймут в воздушной войне — это оружие могущественных людей, германская форма боя».

Богатырями оказались не они — ни разу за все четыре года войны фашистские летчики не пошли на таран.

Наши союзники решили вместить этот «удалой прием русских» в технические рамки. В последние годы войны было создано несколько проектов самолетов-таранов.

Фирма «Бахэм» выпустила в 44-м году дешевый истребитель-перехватчик однократного применения, который запускался с вертикально направленной катапульты. Предполагалось, что самолет будет наводиться на бомбардировщики противника с наземных пунктов управления по радио.

Однако в пределах прямой видимости цели летчик должен был самостоятельно наводить самолет на цель, открывать огонь реактивными снарядами и — выбрасываться из машины с парашютом. Двигатель тоже отделялся и парашютировал, чтобы использовать его вторично. На этом самолете было совершено 10 беспилотных полетов и один — первый и по-

следний — пилотируемый, закончившийся катастрофой.

В конце 45-го года фирма «Нортроп» тоже сконструировала истребитель для таранной атаки. Кабина летчика находилась в центральной утолщенной части крыла. Летчик помещался в лежачем положении, чтобы удобнее выполнять маневр, вызывающий большие перегрузки. Таранный удар предполагалось наносить передней кромкой крыла, выполненной из толстых листов магниевого сплава — по хвостовому оперению неприятельского самолета. Судьба уникального истребителя была плачевной — он разрушился в первом же полете, потеряв управление.

Идея таранного боя, в самом извращенном виде, привилась лишь в японской авиации. Но из 1000 подготовленных камикадзе лишь... 40 выполнило до конца «свой долг перед богом и императором».

* * *

Кончилась война. Идут голубыми дорогами мирные пассажирские лайнеры. Но как и прежде самоотверженно берегут наше мирное небо советские военные летчики...