



ТАРАН – ОРУЖИЕ СМЕЛЫХ!

В начале 1930-х авиаконструкторы ведущих стран мира стали задумываться над новыми, доселе невиданными типами летательных аппаратов. Одной из необычных конструкторских идей стал специальный истребитель, предназначенный для уничтожения самолета противника таранным ударом

Текст: Артем Платонов

Вот что писала “Комсомолка” в 1937 году: “В апрельском номере журнала английского ВВФ безымянный автор выдвигает предложение о создании самолетов, специально предназначенных для того, чтобы ‘таранить’ бомбардировщики. Автор указывает, что такой самолет должен принадлежать к типу истребителей”.

ПОДВИГ Пока на Западе размышляли, каким должен быть самолет-таран, в СССР уже строили прототипы. Таран как прием воздушного боя впервые возник именно в России: еще в 1914 году штабс-капитан Нестеров таранил австрийский “Альбатрос” и сбил его. Поэтому описание таких самолетов логично начать с советских прототипов.

Я кукарача, я кукарача...

1935 год. Советский авиаконструктор Павел Игнатьевич Гроховский, откинувшись на спин-

ку скрипучего стула, критически разглядывал предварительный чертеж экспериментального самолета Г-39. Самолет, задуманный им, был не то что новаторским – революционным. Нет, конечно, идеи бесхвосток, самолетов-таранов и самолетов с вертикальным взлетом и посадкой по отдельности обсуждались в мировой прессе, но сконструировать самолет-таран вертикального взлета и посадки, да еще аэродинамической схемы “бесхвостка” до сих пор не додумался никто. 25 февраля 1935 года Гроховский без проблем получил авторское свидетельство на свое изобретение, поскольку сомнений в его абсолютной уникальности не возникало.

Самолет даже на чертежах смахивал не то на ракету, не то на гигантскую пилотируемую бомбу. Короткий сигарообразный фюзеляж с хвостом, в профиль смахивающим на хвостовик торпеды, венчала закрытая каплеобразная кабина пилота.



Первый таран

Первый в истории авиации воздушный таран произошел 26 августа (8 сентября) 1914 года великий русский пилот Петр Николаевич Нестеров под городом Жовквой близ Львова. Чтобы избавиться от австрийского разведывательного “Альбатроса”, Нестеров поднял в воздух легкий моноплан “Моран”. Он планировал спикировать на врага и ударить его колесами по несущей плоскости крыла, вынудив уйти в штопор. Расчет не удался. Нестеров взял слишком низко, шасси “Морана” попали под крыло “Альбатро-

са”, и самолет русского летчика врезался в австрийца “всем телом”. “Моран” потерял двигатель и начал стремительно падать, распадаясь на лету на две части. “Альбатрос” пролетел еще десяток метров, после чего завалился на крыло и действительно ушел в штопор – он упал в итоге даже раньше “Морана”. Нестерова выбросило из кабины. Говорят, что на лице его после смерти не было ни грязи, ни повреждений. Он лежал и смотрел невидящими глазами в небо, которое было его жизнью и стало его смертью.





Стреловидное крыло заканчивалось вертикальным оперением в виде двух шайб, причем опущенные вниз законцовки позволяли создать воздушную подушку под самолетом, что заметно облегчало взлет и снижало посадочную скорость. Двигатель же крепился к хвостовой части с помощью специального поворотного устройства: это позволяло разворачивать его из горизонтального положения в вертикальное! Конструкторское решение было очень сложным с технологической точки зрения, зато винт самолета мог становиться попеременно то толкающим, то тянущим и создавал подъемную силу, которая могла обеспечить вертикальный взлет машины.

Вдоль всей лобовой кромки крыла истребителя крепилась тонкая стальная полоса – нож. Из-под кабины пилота выходила вперед длинная круглая

Опущенные концы крыльев, четыре тонкие “ноги”, тросы-“усы”, кабина пилота с глазницами эллипсовидных окон и пулеотсекающий козырек перед лобовым стеклом делали самолет слегка похожим на таракана, поэтому он еще в рисунках общего вида получил от конструкторов прозвище “Кукарача”, которое и стало затем полуофициальным.

Тараканы не летают!

Самолет собирали медленно: машина была внеплановой, средств на нее не выделялось. Планер пришлось строить из материалов, сэкономленных на других работах. Новый двигатель нужной мощности достать не удалось, поэтому на самолет решили поставить списанный маломощный М-11. Слабая технологическая оснащенность производственной базы и нехватка квали-

элементов таранного удара пришлось отказаться, так же как и от пневмопушки, – мастерские ЦАГИ, где собирался Г-39, не имели возможности их изготовить. Та же судьба постигла и устройство для вертикального взлета.

Наконец, в конце весны, когда подсохло поле, получившийся самолет выкатили на аэродром. Испытывать его пригласили известного летчика Валерия Павловича Чкалова.

– Ишь ты, и вправду похож на таракана, – пропыхтел испытатель, с трудом втискиваясь в кабину. – От винта!

Но как ни старался Чкалов, ни взлететь, ни даже подлететь ему не удалось. Летчик честно пытался поднять машину, пока в баке где-то посреди аэродрома не кончилось горючее. Когда винт остановил свое вращение, Чкалов вылез из кабины, отошел на несколько шагов в сторону и закурил. Подбежавшим конструкторам он невесело сказал:

– Настоящий таракан! А тараканы не летают. Где-то вы просчитались или перемудрили, уважаемые...

Кстати, все эти реплики Чкалова не придуманы: их запротоколировали (все-таки это были официальные испытания), а затем они попали в документальную повесть Владимира Казакова “Небо помнит...”.

На печальный исход дела повлияли несколько факторов. Во-первых, на самолете стоял маломощный двигатель. Затенявшие винт фюзеляж, крыло и стойки шасси также способствовали снижению тяги. Наконец, качество сборки оставляло желать лучшего: морщины на обтяжке, шершавая поверхность крыла... Собранный “на коленке” из остатков деталей самолет действительно не мог взлететь.

Существовал и еще один проект советского истребителя-перехватчика, как говорят в футболе, “таранного типа”. Этот проект был предложен в 1941 году военинженером 3-го ранга Львом Григорьевичем Головиным. “Таранщик” представлял собой самолет-бесхвостку с ракетным двигателем на твердом топливе, для использования которого не нужны были аэродромы: старт планировался с передвижной пусковой установки по-ракетному, а посадка – на парашюте. Длина самолета составляла

Типовые схемы таранов

■ СУЩЕСТВУЕТ РЯД РАЗРАБОТАННЫХ ТЕХНИК ТАРАНОВ, ИСПОЛЬЗОВАВШИХСЯ В РАЗНОЕ ВРЕМЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА И БОЕВОЙ ОБСТАНОВКИ



■ ИЗОБРАЖЕННЫЕ НА СХЕМАХ ТАРАНЫ исполняли только летчики очень высокого класса, иногда – мастера воздушного пилотажа. Для удара же фюзеляжем не требовалось великого умения: как попал, так и попал. Если успел выпрыгнуть – повезло.

штанга – ствол пневмопушки. Острые штанги и консоли крыла соединялись тонким стальным тросом, которым, по замыслу конструктора, пилот Г-39 должен был перерезать хвостовое оперение вражеского самолета. Заостренный конец штанги-пневмопушки предназначался для вспарывания оболочек воздушных шаров и дирижаблей. Нож служил резервным вариантом – если порвется трос.

фицированных рабочих рук заставляли постоянно видоизменять проект, подгоняя его под возможности мастерских. В итоге закрытую кабину заменили открытой, полукруглый вырез под винт стал более прямым. Треугольное крыло трансформировалось в стреловидное, попутно превратив заднюю часть в горизонтальный стабилизатор большой площади и размаха. От установки



3 м, размах крыла – 1,75 м, высота – 0,8 м. Правда, к тому времени тараны уже осуществлялись обычными летчиками в массовом порядке на всех типах самолетов, поэтому идея командование не прельстила.

Ударные крылья

В 1943 году США вступили в эру реактивных самолетов, и конструкторы ведущих авиакомпаний начали разрабатывать принципиально новые типы истребителей-перехватчиков. Видимо, под

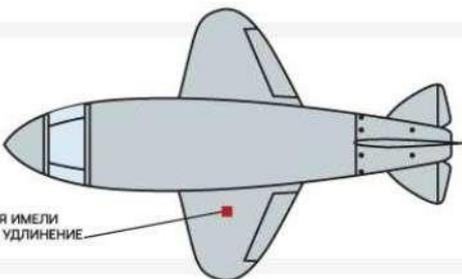
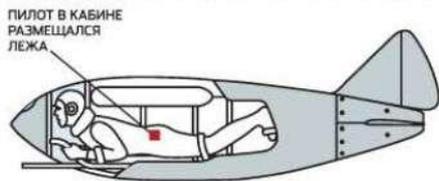
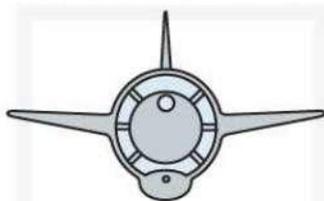
поставили два турбореактивных двигателя “Вестингауз” 19-B, а название слегка изменили – на XP-79B.

В июле 1945 года самолет достроили, но к тому времени военная ситуация кардинально изменилась. Несмотря на отчаянное сопротивление японцев и немцев, американская авиация уверенно контролировала небо. Американские пилоты, и до этого не слишком тяготившие к тарану (за всю войну их можно пересчитать по пальцам), теперь, под конец войны, и подавно стремились в первую очередь остаться в живых. Но тем не менее XP-79B решили испытать – в конце концов, он был четвертым по счету реактивным истребителем-перехватчиком, построенным в США, и военным было интересно, какие возможности он в себе таит.

Так или иначе, осенью самолет прикатили на дно высохшего озера Мурок для всесторонних испытаний. 12 сентября 1945 года летчик-испытатель Гарри Кросби, чудом избежавший гибели при испытаниях предыдущего детища “Нортропа” – планера MX-334, поднял машину в воздух. Спустя 15 минут после начала полета самолет внезапно сорвался в штопор, выйти из которого летчику не удалось. Он принял решение выбраться с парашютом, но и это не получилось – вращение машины не позволило сделать это вовремя, а затем не раскрылся парашют. Самолет, рухнувший в пустыне, вспыхнул как факел и почти мгновенно сгорел. После этого проект был закрыт.

Бросок “Гадюки”

У немцев дела шли еще хуже. В январе 1943 года первые соединения американских бомбардировщиков вторглись в глубь Германии и приступили к массированным атакам стратегических объектов. Первые же боевые столкновения показали, что ПВО не слишком продвинулось вперед со времен “Битвы за Англию”. Стрелки В-17, идущих в плотных боевых порядках по несколько десятков машин, были способны поражать атакующие истребители на расстоянии до 1000 м, так что толку от последних было немного.



■ **РАКЕТОПЛАН ГОЛОВИНА** имел фюзеляж-монокок со шпоновой обшивкой и представлял собой практически капсулу смерти. Вооружение на самолете отсутствовало вообще, а летчик должен был эвакуироваться с помощью парашюта.

впечатлением от успехов японских камикадзе на тихоокеанском театре военных действий в марте компания “Нортроп” предложила свой необычный вариант подобного самолета – летающее крыло-таран XP-79. Истребитель развивал скорость около 815 км/ч и должен был уничтожить вражеские самолеты в основном с помощью передней кромки крыла толщиной 19 мм, выполненной из прочного магниевых сплава. В качестве дополнительного вооружения самолет оснащался четырьмя пулеметами калибра 12,7 мм.

Вскоре выяснилось, что прототип уже почти готов, а двигатель “Аэроджет” к нему – нет. План работ срочно перекроили, и в итоге на самолет

■ **NORTHROP XP-79** должен был таранить противника не фюзеляжем, а кромкой крыла, выполненной из магниевых сплава. К сожалению, первые и единственные испытания самолета завершились аварией и смертью пилота





К ноябрю 1944 года, когда варварские ковровые бомбардировки городов Рейха приняли поистине угрожающие масштабы, немецкая противовоздушная оборона уже была сломлена и почти не могла остановить полчища союзных самолетов, методично уничтожающих все живое внизу. Немецкая истребительная авиация понесла огромные потери – как в живой силе и технике, так и в аэродромной сети. В общем, ситуация в небе Германии стала настолько тяжелой, что технический департамент стал принимать любые, даже самые экзотические проекты летательных аппаратов, способных переломить ситуацию. Требовался максимально дешевый, с использованием недефицитных материалов и неквалифицированной рабочей силы при сборке скоростной перехватчик с коротким пробегом при взлете/посадке (а по возможности – вообще с вертикальным взлетом), с оружием, способным догнать и уничтожить бомбардировщик или их группу в считанные минуты.

Как ни странно, немецкие инженеры быстро разработали машины, отвечаю-

щие этим требованиям. Инженеры фирм “Арадо”, “Мессершмитт”, “Гота” передали Департаменту свои проекты, но одним из самых перспективных оказался перехватчик Цеппелина “Рэммер” (Rammer, англ. “Таранщик”), представленный на рассмотрение в ноябре 1944 года. Самолет мог запускаться с вертикальной фермы на манер зенитной ракеты и имел твердотопливный двигатель, который разгонял “Рэммер” до скорости 970 км/ч. Оружием служила батарея из 14 55-мм неуправляемых ракет R4M, а также прочная конструкция самолета, позволявшая таранить летательные аппараты противника.

Вторым перспективным проектом оказался перехватчик Эриха Бахема Ва.349 Natter (нем. “Гадюка”). Самолет также имел вертикальный взлет (при условии использования дополнительных твердотопливных ускорителей “Шмиддинг”, которые после 10 секунд работы сбрасывались), был реактивным, но также и более тяжеловооруженным: рассчитывалось оснастить самолет батареей

из 49 30-мм ракет SG-119, либо полуавтоматической пушкой с 40 30-мм снарядами, либо пакетом с 24 73-мм ракетами S-217, либо пакетом с 33 55-мм ракетами R4M (в итоге остановились на последнем варианте). “Гадюка”, точно так же как и “Рэммер”, могла таранить вражеские бомбардировщики – правда, с одним отличием: если цельнометаллический истребитель Цеппелина мог таранить за один бой столько, сколько нужно, то “Гадюка” была цельнодеревянной. Пилот, наведя ее на цель, должен был “отстегнуть” заднюю часть самолета (которая затем подбиралась и использовалась заново) и выбраться с парашютом.

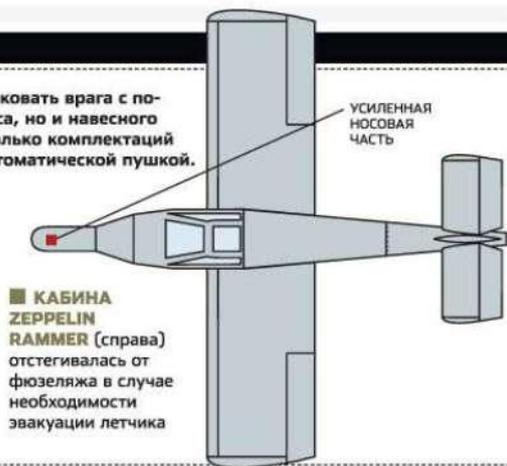
Оба самолета ввиду своих небольших размеров и большой скорости были трудной мишенью для бортовых стрелков союзных бомбардировщиков. Еще одним отличием Ва.349 от “Рэммера” являлся автопилот – самолет стартовал с направляющих с заблокированными рулями (поскольку нагрузка на пилота при старте достигала 2,2 G, что мешало управлению скоростным самолетом), а затем на перехватчике включался управляемый по радио автопилот. Лишь при подлете к цели на 1,5–3 км пилот брал управление в свои руки.

Но Германия уже агонизировала, поэтому выполнить программу толком не удалось. К февралю 1945 года был изготовлен всего один испытательный “Рэммер”, который из-за асимметричной установки двигателей сразу после взлета потерял управление и врезался в деревья. Судьба “Гадюки” была более успешной – в связи с личной протекцией Гимmlера первая партия в 50 машин была построена всего за три месяца на заводе в Вальдзее, и в ноябре 1944 года “Гадюка” приступила к испытаниям. Те выявили многочисленные недостатки, которые были исправлены только к весне следующего года.

В апреле 1945-го десять модернизированных “Наттеров” были размещены у Кирхейма под Штутгартом для отражения налетов американских бомбардировщиков. Но вступить в бой детищу Бахема так и не удалось: танки союзников подоспели быстрее бомбардировщиков. В итоге судьба “Гадюк” оказалась незавидной: почти все они были уничтожены собственными расчетами... **ИМ**

■ Немецкие таранщики

■ **ВА.349 NATTER** (внизу) мог атаковать врага с помощью не только собственного веса, но и навесного оружия. Предусматривалось несколько комплекций с различными ракетами и даже автоматической пушкой.



■ **КАБИНА ZEPPELIN RAMMER** (справа) отстегивалась от фюзеляжа в случае необходимости эвакуации летчика

