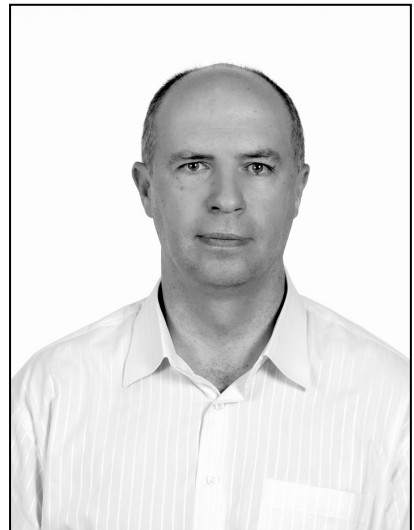




ІСТОРІЯ ВІЙСЬКОВОЇ ТЕХНІКИ ТА ОЗБРОЄННЯ

АЕРОПЛАНИ НА СЛУЖБІ АРТИЛЕРІЇ



Андрій ФЕЩЕНКО,
кандидат історичних наук,
старший науковий співробітник Державного
науково-випробувального центру ЗС України

Фещенко Андрій. *Аероплани на службі артилерії.*

У статті висвітлюється процес використання авіації в інтересах дій артилерії в армії Російської імперії під час Першої світової війни.

Ключові слова: *Перша світова війна, аероплани, артилерія.*

Фещенко Андрей. *Аэропланы на службе артиллерии.*

В статье освещается процесс использования авиации в интересах действий артиллерии в армии Русской империи в годы Первой мировой войны.

Ключевые слова: *Первая мировая война, аэропланы, артиллерия.*

Feshchenko Andrew. *An airplane in the service of artillery.*

The article highlights the process of aviation activities in the interests of artillery in the army of the Russian Empire during World War II.

Keywords: *World War I, airplanes, artillery.*

Одним з перших завдань аеропланів, поряд з веденням розвідки, було коригування вогню артилерійських батарей. Вперше літаки стали використовуватись в інтересах артилерії під час італо-турецької війни 1911 року та балканської війни 1912 року. Використовували їх, головним чином, як допоміжний засіб – основним залишались прив'язні аеростати.

На початку Першої світової війни в російській армії більшість завдань по коректуванню артилерійського вогню також виконували аеростати. Так тривало поки у противника не з'явилися на озброєнні аероплани. Особливо небезпечним стало використання аеростатів наприкінці 1915 року, коли германські війська стали застосовувати проти аеростатів російської армії винищувачі, які були оснащені кулеметами, що стріляли через гвинт. З цього часу прив'язні аеростати стали легкою здобиччю противника.

Російська артилерія, в першу чергу дальньої дії, якій край необхідно було вести спостереження за попаданням снарядів, вимушена була все частіше звертатися за допомогою авіації. Відтак, авіація, яка вступила у війну практично не маючи досвіду, при відсутності теоретичних основ бойового застосування, почала крок за кроком освоювати способи виконання цілого комплексу нових завдань, особливе місце серед яких належало використанню аеропланів в інтересах артилерії.

Питання використання російської авіації для коректування стрільби артилерії під час Першої світової війни не залишилось

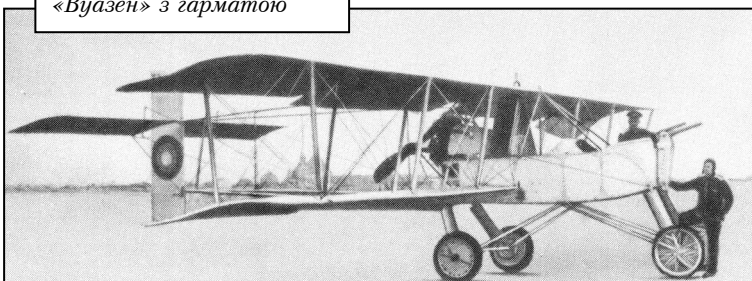
поза увагою дослідників. Серед найбільш змістовних праць полковника Генерального штабу Перлика Г.Д. «Тактика авиации и применение аэропланов в военном деле» [1]. Автор вперше серед російських дослідників докладно на основі реальних прикладів розкрив завдання, які покладалися на аероплани під час Першої світової війни. Серед цих завдань особливо увагу Г. Перлик приділив аналізу застосування аеропланів для стрільби артилерії.

Основи бойового застосування авіації, зокрема аналіз досвіду російських льотчиків по виконанню завдань коректування артилерійського вогню виклав у праці «Артиллерийские вопросы авиации» А. Журавченко [2]. Як колишній піхотний артилерійський офіцер автор дуже професійно розкрив особливості та вперше спробував висвітлити основні правила дій льотчиків-спостерігачів для ефективного коректування стрільби артилерії, які сформувалися під час виконання практичних завдань в операціях Першої світової війни.

Зазначені праці російських дослідників тільки в загальному плані ознайомлюють безпосередньо із суттю виконання авіацією завдання по коректуванню артилерійського вогню, розкривають окремі правила дій льотчиків-спостерігачів, отримані за результатами бойового досвіду. Залишилися невисвітленими події, які спричинили появу літаків-коректувальників та спеціальних авіазагонів, не проведено аналіз дій та не досліджено розвиток тактики їх бойового застосування. Дослідженню цих проблем і буде присвячено нашу статтю.

За звичай, екіпаж, знаходячись у повітрі в тому районі, де виконувалась стрільба, розподіляв обов'язки наступним чином: льотчик пілотував літак та контролював обстановку у повітрі, а спостерігач виявляв місця розривів снарядів, оціню-

«Вуазен» з гарматою



вав відхилення їх від цілі по дальності, напрямку і доповідав про це на командний пункт артилерійського начальника.

На початку війни ці доповіді виконувались «скиданням вимпелів» – записок, упакованих спеціальним чином, в район розташування командного пункту. Робилися спроби використовувати для цього умовні сигнали, які передавались еволюціями літака (похитуванням крил, пікіруванням, кабіруванням), світловою технікою та іншими способами.

Так, наприклад, генерал-лейтенант Будатов запропонував льотчикам, у разі виявленні батареї противника, викидати над нею червоного кольору стрічку, по якій артилеристи змогли б вносити корективи при прицілюванні [3]. Замість стрічки пропонувалось викидати суміші з магнію, які повільно згорають. Льотчиками застосовувались і спеціальні сигнальні ракети, які скидалися з літака.

На початку 1915 року начальник іскрової станції при штабі гвардійського корпусу поручик Самойлов винайшов та виготовив так звані «холодні ракети». Принцип дії цих ракет полягав у тому, що при викиданні їх з літака в ракетах розкривався спеціальний парашут і висипалась суміш голландської сажі, яка завдяки спеціальному тампону витягувалась у стовп. Цей стовп, який досягав великої довжини, було тривалий час видно навіть неозброєним оком на відстані до 8 км [4].

Однак, ні пропозиції Будатова, ні сигнальні ракети, які часто вибухали під час польоту, ні «холодні ракети» так і не отримали широкого використання у військах. Було винайдено новий і більш ефективний засіб для коректування вогню і управління

«Буазен» – пращур сучасного винищувача



стрільбою артилерійських батарей – літакові радіостанції.

У березні 1916 року екіпаж 21-го крипосного авіаційного загону у складі льотчика – старшого унтер-офіцера Терентьєва та летнаба (льотного спостерігача) – підпоручика Астафьєва провели перше від початку війни коректування артилерійської стрільби з літака по радіо. Після третьої поправки, яку передав Астафьєв, артилерійська батарея виконала пряме попадання в ціль [5]. З цього часу радіозв'язок став все активніше використовуватись над полем бою, як при коректуванні стрільби артилерії, так і при веденні повітряної розвідки.

Російські льотчики з літакової радіостанції, яка працювала тільки на передачу, передавали умовні сигнали по азбуці Морзе на наземну радіостанцію. Наземна станція, після отримання сигналу повинна була його перевірити, для чого на землі в умовному порядку викладалися білі полотнища. Тільки після отримання з літака сигналу «Вірно, зрозуміло правильно», наземна станція передавала по телефону отримані зведення на артилерійську батарею [6, с. 231]. Існувало біля 30-ти умовних сигналів, які пілоти відправляли з літакової радіостанції по азбуці Морзе.

Наслідки нововведення не примусили себе чекати. В ході літнього наступу Південно-Західного фронту в 1916 році використання радіо для передачі результатів спостереження за полем бою вже носило масовий характер [7]. Як охарактеризував командуючий Південно-Західним фронтом генерал О. Брусилов дій авіації під час наступу фронту, «... тільки повітряне спостереження з аеропланів є засобом визначення результатів нашої стрільби». Під час боїв артилеристи за допомогою льотчиків забезпечили успіх наступу і наступний розгром австро-угорських військ.

При підготовці прориву довготривалих укріплень австро-угорського фронту восени 1916 року, перед штабом Південно-Західного фронту російської армії виникла проблема здійснення масованих дій артилерії на вузькій ділянці, від чого залежав успіх операції. Для цього були вперше сформовані спеціальні артилерійські авіазагони, на які покладалися завдання коректування вогню важкої артилерії та авіаційна розвідка.

Наведемо приклад успішної взаємодії авіації та артилерії під час бойових дій в Галичини в районі містечка Бжезан. Зведена артилерійська група отримала завдання подавити артилерію противника та зруйнувати його довготривалі укріплення. Зазначене завдання можливо було виконати тільки зруйнувавши дамбу на річці Золота Липа. Для цього підвезли та встановили далекобійні 12-дюймові гармати «Кане». Їх вогонь успішно коректувався 4-м авіазагоном з літаків «Вуазен». В результаті дамба була повністю зруйнована, а всі артилерійські позиції противника виявилися під водою.

Вирішальну роль відіграла російська авіація в прориві германського фронту 20–25 червня 1917 року під Конюхами. Ділянка передньої лінії окопів противника перед фронтом 11-ї армії була повністю сфотографована літаками 11-го авіадивізіону, що входив до складу цієї армії, на фотоплівку фотоапаратом «Понте» з висоти 1000–1200 м. На одному знімку розміщува-

лись як власні окопи, так і окопи противника. З фотознімків були отримані фотовідбитки і змонтовані у вигляді фотосхеми всієї ділянки. Це дозволило частинам важкої артилерії російської армії вести по укріпленій полосі противника прицільний вогонь. Стрільба велася на протязі декількох діб. Коректували вогонь частин важкої артилерії льотчики 2-го артилерійського авіазагону особливого призначення, які були спеціально зосереджені на зазначеній ділянці. За один 3–3,5 годинний політ літак «Вуазен» допомагав артилерії знищити від двох до чотирьох батарей противника. В результаті окопи першої лінії противника разом із дрововими загородами були змішані з землею, а кулеметні гнізда та хідники сполучень ліквідовані. Цей успіх артилерії був неможливим без коректування стрільби авіацією.

Інтенсивна діяльність російських артилерійських авіазагонів сприяла появі особливої тактики дій авіації. На озброєнні авіазагонів знаходились застарілі літаки «Фарман» та «Вуазен», які не могли протистояти сучасним швидкісним германським літакам «Фоккер Д-7» з установкою стрільби через гвинт. Літаки російської армії ставали беззахисними, коли «Фоккерам» вдавалося зайти їм в хвіст. Тоді було прийнято новий стрій для літаків-коректувальників. Літаки стали вилітати ланками по три літаки: перший тримався на висоті 2000 м, другий – на 500 м нижче, уступом за першим літаком, третій – на 100 м нижче, уступом за другим. Таким чином, мертвий простір за хвостом кожного попереднього аероплану прострілювався з кулемета літака, який летів під ним. А нижній літак прикривався вогнем зенітної артилерії. Однак і такий бойовий порядок не став достатньо ефективним.

Різниця у швидкостях «Вуазена» (100–120 км/г) та «Фоккера» (160 км/г) була настільки значною, що всі літаки із штовхаючими гвинтами (такі як «Вуазен» та «Фармани») стали вилітати тільки при

прикриттям винищувачів, які виділялися для цього із складу вперше створених на той час на Південно-Західному фронті винищувальних авіагруп.

Більшість льотчиків, виконуючи бойові польоти, часто були вимушені безпосередньо в польоті придумувати та реалізовувати який-небудь новий тактичний прийом для того, щоб успішно викона-

ти поставлене перед ним завдання. Наприклад, 22 березня 1916 року, під час виконання польоту на розвідку артилерійських позицій противника, льотчик 2-го сибірського корпусного авіаційного загону А.А. Мортиров виявив добре замасковані позиції. З метою виконання завдання, льотчик вирішив визвати їх вогонь на себе, для чого знизився на висоту 1000 м [8]. Спокушені близькою та беззахисною ціллю артилеристи противника відкрили вогонь по літаку Мортирова, чим виявили власне місцезнаходження перед льотчиком.

Досвід Південно-Західного фронту став прикладом для організації артилерійських загонів на всіх фронтах, але серйозного значення верховне командування російської армії цьому не надавало. Існувала дуже важлива проблема – відсутність в авіазагонах підготовлених артилерійських спостерігачів, яких командування сухопутних частин часто відмовлялося надавати авіації.

Позитивні зміни розпочалися з серпня 1916 року, коли наказом начальника штабу верховного головнокомандуючого від 31 серпня запроваджувалось «прикомандування до корпусних авіаційних загонів офіцерів-артилеристів чином не нижче поручика для утворення кадру аероспостерігачів». А 16 листопада 1916 року начальник штабу дозволив прикомандировувати до авіазагонів і найбільш підготовлених підпоручиків-артилеристів [9].



Кулемет, який стріляє через гвинт

Інспектори артилерії корпусів запропонували терміново командувати по одному офіцеру від дивізіону важкої артилерії у відповідні авіачастини. Зазначені офіцери були направлені в школи льотчиків-спостерігачів і в подальшому стали основою кадрів спостерігачів-артилеристів. В результаті авіаційні загопи отримали постійні кадри льотчиків-спостерігачів, які були здатні ефективно коректувати стрільбу артилерії. Навчання артилерійських офіцерів велося в основному при Севастопольській та Гатчинській військових авіаційних школах, а також у школі льотчиків-спостерігачів у Києві, в офіцерській школі в Тифлісі, офіцерській школі морської авіації та в приватній школі в Одесі [10]. У 1916 році в авіаційних загонах було 132 офіцера-артилериста [11]. Це не покривало потреб діючої армії, але початок підготовки офіцерів-артилеристів для авіації було покладено.

До кінці війни найслабкішим місцем артилерійських авіазагонів залишалася застаріла матеріальна частина – літаки. На озброєнні знаходились переважно літаки типу «Фарман», «Вуазен», «Спад». Так, наприклад наприкінці 1916 року 2-й артилерійський авіазагін було укомплектовано літаками типу «Вуазен» з двигунами повітряного охолодження потужністю 150 к.с. Тільки в 1917 році загін отримав нові літаки типу «Фарман» з двигунами «Сальмсон» потужністю 160 к.с., «Сопвич» з двигунами

«Клерже» потужністю 130 к.с., «Спад» з двигунами «Рон» потужністю 120 к.с. Влітку 1917 року до авіазагонів почали надходити літаки типу «Декан» вітчизняного виробництва, які будувалися на одеському заводі «Анатра». Ці біплани типу «Альбатрос» з тягнучим гвинтом та двигуном «Рон» показали швидкість 130 км/г і використовувались як коректувальники та розвідники. На задньому сидінні розташовувався стрілок, який вів вогонь з турельної кулеметної установки. Другий кулемет системи «Віккерс» стріляв через гвинт. Ця машина була по окремим параметрам краще ніж «Вуазен» та «Спад», але під час польоту мала тенденцію до звалювання на ніс. На протязі декількох місяців такі літаки виходили із строю, головним чином в результаті аварій.

Застарілі літаки значно гальмували роботу артилерійських авіаційних загонів, але вони все ж надавали величезну послугу артилерії.

Таким чином, використання російською армією під час Першої світової війни аеропланів в інтересах артилерії значно підвищило ефективність артилерійського вогню. Особливе значення при цьому відіграло встановлення на борту літаків радіопередачів. Прив'язні аеростати, які застосовувались для коректування вогню артилерійських батарей до залучення для виконання зазначеного завдання авіації, стали використовуватись у тих випадках, коли літак неможливо було використовувати – в умовах темного пори доби. Дуже важливим наслідком успішного використання авіації в інтересах артилерійських батарей поряд із значним підвищенням ефективності стрільби, стала економія боєприпасів, з якими в армії були труднощі. Крім того, за роки Першої світової війни склалися методи коректування з повітря артилерійської стрільби, зародилися та отримали розвиток під впливом бойової практики тактичні прийоми, які дозволяли льотчикам виконувати поставлені перед ними завдання.

ДЖЕРЕЛА

1. Перлік Г. Д. Тактика авиации и применение аэропланов в военном деле. – Симферополь: типография О. Д. Усовой, 1916. – 96 с.
2. Журавченко А. Н. Артиллерийские вопросы авиации. – Пг., 1917. – 28 с.
3. Російський державний військово-історичний архів (далі – РДВІА). – Ф.2139. – Оп.2. – Д. 180. – Л.115.
4. РДВІА. – Ф.2139. – Оп.2. – Д.219. – Л.217.
5. РДВІА. – Ф.493. – Оп.10. – Д.7. – Л.8.
6. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.). – 3-е изд., доп. – М.: Машиностроение, 1989. – 336 с.
7. РДВІА. – Ф.493. – Оп.2. – Д.42. – Л.42.
8. РДВІА. – Ф.6106. – Оп.1. – Д.4. – Л.23.
9. РДВІА. – Ф.2008. – Оп.3. – Д.43. – Л.177.
10. РДВІА. – Ф.2008. – Оп.3. – Д.43. – Л.60.
11. РДВІА. – Ф.2008. – Оп.3. – Д.48. – Л.59.