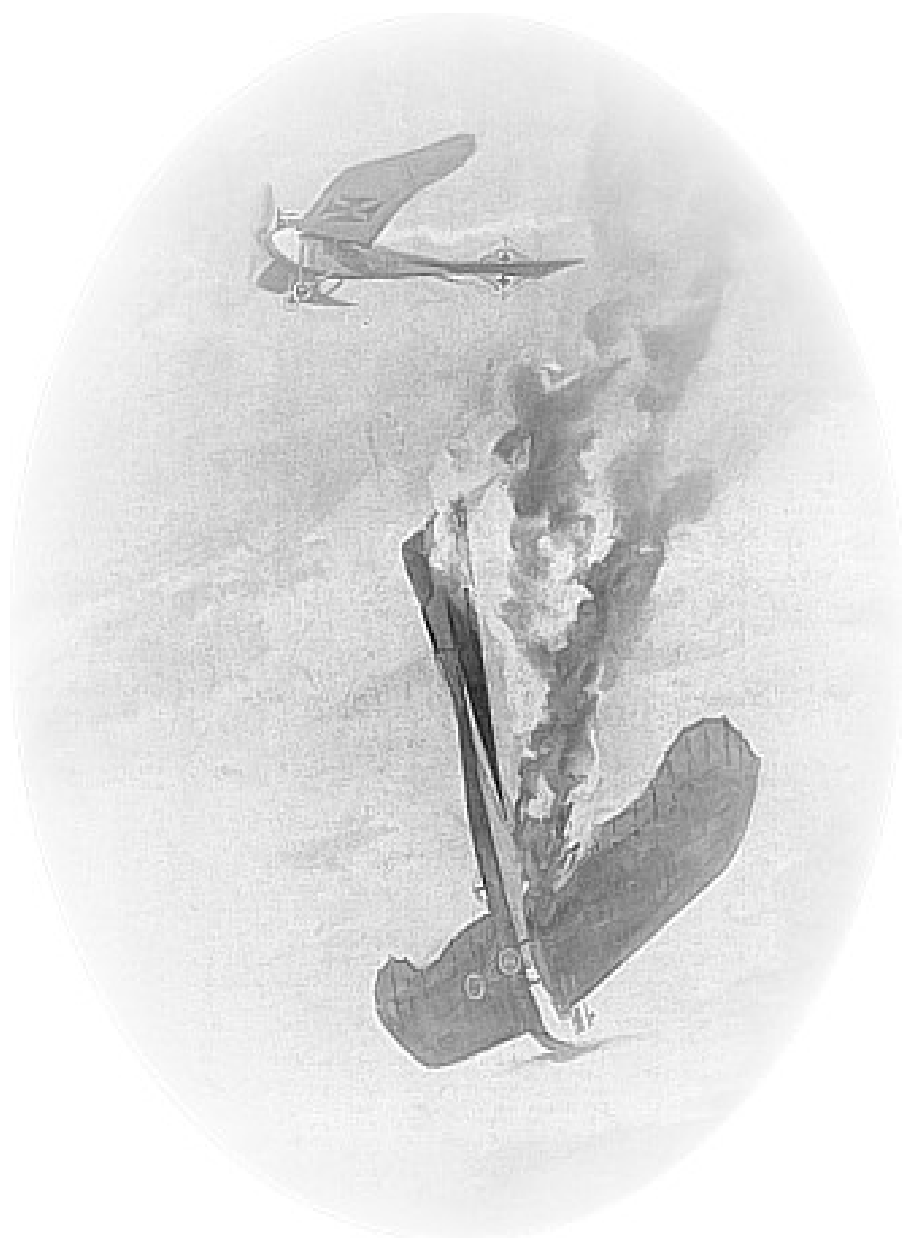


Гриценко И.В.

**История создания и службы аэропланов типа
Taube.**



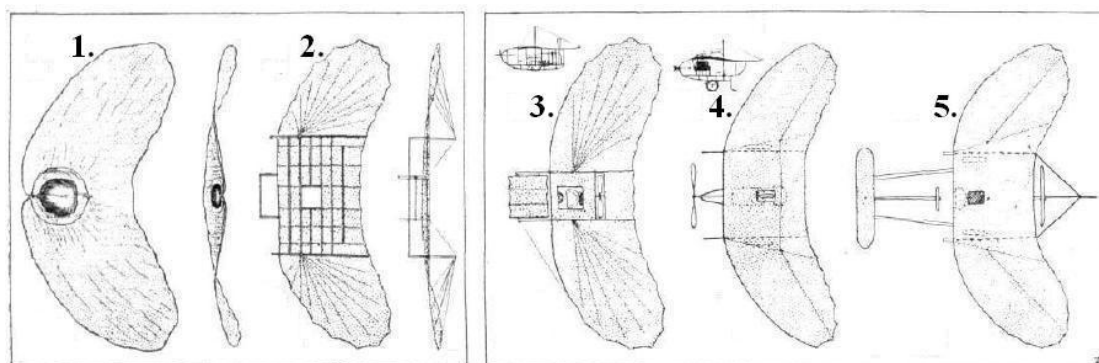
Запорожье

2009

Столетию первого полета посвящается.

10 апреля 2009 года будет сто лет, как совершилось весьма выдающееся событие в авиационной истории Германии и целого мира. После почти десяти лет исследований и напряженной работы, изобретатель и авиационный пионер Игнац Этрих поднял в воздух свое творение – самолет *Taube*. Этому оригинальному самолету было суждено стать не только первым по настоящему массовым летательным аппаратом, но и первым в истории боевым воздушным аппаратом. Машина обесмертила имя своего творца. Множество авиационных рекордов, отличные для своего времени технические показатели, конструкторское новаторство – вот что сделало этот аэроплан знаменитым. Более того, *Taube* вошел в историю, став в Германии наряду с цеппелином одним из летающих символов *belle époque*. О самолете ходили самые невероятные слухи, ему посвящали стихи и песни, он стал своеобразным феноменом предвоенной культурной и спортивной жизни второго Рейха. Без сомнения, аппарат этот один из самых узнаваемых в своем роде. Его истории развития, истории боевого (и не только) применения и посвящена эта монография. Создавая эту монографию, автор задавался целью собрать воедино многочисленные разрозненные материалы и сведения касательно этого самолета. Отечественным историкам авиации очень хорошо известен этот самолет, однако с уверенностью можно сказать, что большинство людей, хоть и слышало о нем, но все же им по-прежнему не известны все технические особенности этого самолета. Также автор пытался упомянуть абсолютно *все* типы и разновидности этого самолета. При написании статьи был использован ряд интересных и авторитетных источников, главным образом англоязычных. Следует отметить особую значимость книги англоязычного автора П.М. Гроша "*The Taube at war*"; большая часть точных данных приведена из этой книги. Надеюсь, что этот небольшой труд поможет Вам яснее представить себе огромную значимость самолета Этриха в деле становления военной и гражданской авиации.

Игнац Этрих (или *Иго* как его звали знакомые; под этим именем он вошел в историю мирового авиастроения) (*Ignaz "Igo" Etrich, 1879-1967*) заинтересовался полетами на планерах после ознакомления с трудом гамбургского ботаника Фридриха Альборна «*Об устойчивости аэропланов*». В своей брошюре, опубликованной в 1897 году, Альборн доказывал, что полет семян тропической лианы (*Zanonia macrocarpa*) может служить примером планирования для летательных аппаратов. С помощью своего отца - владельца фабрики – Этрих сумел построить небольшую мастерскую для разработки планеров. В 1900 Этрих начинает проектирование своего планера, в 1903 году к нему присоединяется инженер Франц Ксавер Велс (*Franz Xaver Wels*). Первый планер Иго Этрих построил совместно с Францем Велсом в октябре 1906 г. Планер Этриха имел форму идентичную форме семени *Zanonia Macrocarpa*. Скатываясь с деревянной рампы, на которую были уложены рельсы, планер разгонялся при взлете, а затем некоторое время парил в воздухе. Близ Траутенау, в Моравии, в том же году Франц Велс пролетел на планере около 250 м (другие источники указывают, что планер пролетел около 900 метров, что впрочем, маловероятно). На протяжении нескольких последующих лет Этрих и Велс построили еще несколько планеров. На них испытатели экспериментировали с горизонтальным оперением и колесным шасси.



Планеры, построенные Иго Этрихом и Францом Велесом: 1.Летающее семя *Zanonia Macrocarpa*. **2.**Планер Этриха и Велеса, созданный в 1906 году. **3-5.**Планеры Этриха и Велеса, оснащенные двигателями, 1907-1909 гг. (Рисунок из журнала "*Flight*" за 12.02.15.)

В 1908 году Этрих переехал в Вену, где он создал свою вторую мастерскую, которая находилась близ парка *Wiener Prater*. Там он продолжил эксперименты со своими планерами. В 1909 году Этрих и Велс установили на свой планер двигатель, и соорудили хвостовое оперение, создав в конечном итоге самолёт *Etrich I "Sperling"* (*Sperling* нем. - воробей), или *Praterspatz* (*Воробей парка Пратер*). Самолет имел мотор мощностью 24 л.с., в том же году он был продемонстрирован публике. Однако его летные характеристики оказались неудовлетворительными (главным образом из-за слабого двигателя и малой площади хвостового оперения, также в ряде источников отмечается плохая управляемость аппарата). После этой неудачи Франц Велс разошелся с Этрихом во взглядах на перспективы развития авиации, поэтому изобретатель продолжил разработку своего самолета уже в одиночку. В 1909 г. в Винер-Нойштадте, на поле Штайнфельд военными был открыт первый аэродром Австро-Венгрии. Этрих арендовал там два ангара и продолжил дорабатывать свой самолет. Он сумел доработать самолет, и

10 апреля 1910 года в воздух поднялся новый самолет, *Etrich II "Taube"* (*Taube* нем. - голубь), пилотируемый авиатором Карлом Ильнером. На самолёте был установлен двигатель *Austro-Daimler* мощностью в 65 л.с., разработанный инженером Фердинандом Порше. Конструктивно аппарат был очень прост. Самолет не имел элеронов, и рулей высоты: крыло гошировалось, а по вертикали он управлялся отклонением задней кромки стабилизатора; форма крыльев повторяла общие очертания семени *Zanonia Macrocarpa*. Свою приверженность именно такой форме крыла Иго Этрих демонстрировал во всех своих последующих конструкторских решениях (впоследствии обо всех его самолетах так и писали – «самолет обладал крылом типа *Zanonia*»). Следует также заметить, что практически на всех самолетах *Taube* кабина наблюдателя находилась спереди. Конечно, это несколько затрудняло выполнение боевых задач; этот недостаток не был исправлен и в последующие годы. Несмотря на ряд некоторых недостатков (главный – недостаточная скороподъемность) новый самолет был признан очень удачным, а самое главное, что на него сразу поступили многочисленные военные и гражданские заказы, в том числе и из-за границы. Несколько *Etrich Taube* были поставлены в военную авиацию Италии, Швейцарии, Испании, Швеции, Норвегии, а также Китая и Японии. Аэроплан оправдал возложенное на него доверие. Именно *Taube* было суждено стать первым в истории бомбардировщиком.

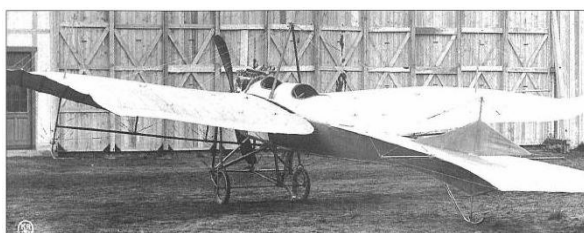


Первая в истории воздушная бомбардировка. .

1 ноября 1911 г. в ходе итальянско-турецкого конфликта, итальянец лейтенант Джулио Гавотти на своем *Etrich Taube* впервые в истории сбросил с самолета 4 небольшие гранаты на турецкие войска близ Триполи, однако без видимого успеха. Тем не менее, эта воздушная атака наглядно продемонстрировала все возрастающие боевые возможности аэропланов. Больше всего заинтересовались самолетом немцы. 21 июля 1910 известный авиапромышленник и изобретатель **Эдмунд Румплер** (*Edmund Rumpler, 1872-1940*) приобрел лицензию для производства его на своем предприятии *Rumpler Luftfahrzeugbau GmbH*. Первые 5 самолетов прибыли 30 октября 1910 года. В середине следующего года фирма *Rumpler* получила полный комплект чертежей и наладила производство самолетов *Taube*.



Один из первых самолетов **Rumpler Taube**. Самолет являлся лицензионной копией австрийского **Etrich A.II Taube**; по этой причине первые самолеты именовались **Etrich-Rumpler Taube**. Металлические (!) противокапотажные лыжи вскоре были сняты по причине своего большого веса. Диапазон устанавливаемых на самолет моторов был очень широким; в данном случае это Austro-Daimler, мощностью в 50 л.с. Фирма **Rumpler Lufffahrzeugbau GmbH** долгое время была лидером авиастроения в предвоенной Германии, однако к 1914 году ее аппараты фирмы были вытеснены более совершенными самолетами фирм-конкурентов. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

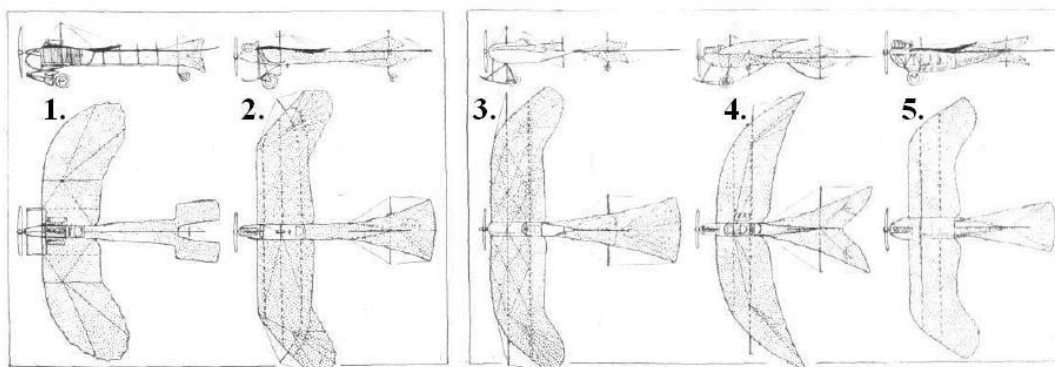


Rumpler Taube Modell 1912. До появления самолета **Gotha LE2** этот аппарат был основным в германской армии. К началу войны окончательно выведены в резерв. Двигатель - Mercedes D.I, 105 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Согласно данным П.М. Гроша, в октябре 1911 году в состав германских *Fliegertruppe* было принято 10 самолетов *Rumpler Taube*, а в 1912 – уже 48 таких самолетов. Благодаря этой важной сделке, фирма *Rumpler* сумела ненадолго (практически на полтора года – до тех пор пока другие германские не освоили выпуск самолета) захватить германский рынок военных самолетов. Однако в Германии ситуация сложилась так, что в связи с особенностями германского закона об авторском праве, Фридрих Альборн через суд сумел аннулировать австрийский патент Этриха на этот самолет. После этого Иго Этрих объявил войну всем германским *Taube*. Любые *Taube* германского производства найденные за границей попросту конфисковывались (причем вполне легально), поэтому германским производителям все-таки пришлось купить лицензию у Этриха, несмотря на то, что в Германии конструкция была объявлена общественным достоянием. После этой небольшой победы Этрих перебрался в Германию и основал близ современной Любавки (Польша) небольшой филиал *Etrich Flugzeug-Werke*. Впоследствии Этрих создал еще несколько самолетов с крылом типа *Zanonia*. Это были *Etrich "Move"* (*Move* нем. - чайка) 1910 года постройки, *Etrich "Schwalbe"* (*Schwalbe* нем. - ласточка) 1912 года и *Etrich "Limousine"* также 1912 года (на его основе в Германии будет создан *LFG Roland Stahltaube*).



Roland Stahltaube. Самолет создан в 1913 году специалистами компании **LFG Roland** на основе самолета **Etrich "Limousine"** (изготовлен в 1912 году). Большая часть конструкции самолета выполнена из металла. Однако в армию было поставлено всего 2 таких машины – несмотря на свое техническое совершенство, продолжение выпуска этих самолетов было признано нецелесообразным по причине высокой себестоимости производства этого самолета. Двигатель - Opel Argus As.I, 100 л.с. Оба самолета участвовали в мировой войне. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

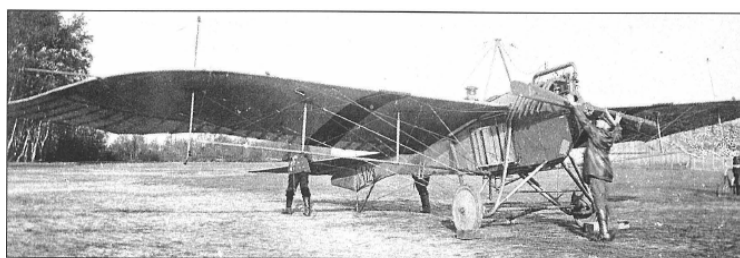


Самолеты Игнаца Этриха: 1.Etrich "Sperling", 1909 год. 2.Etrich "Taube", 1910 год. 3.Etrich "Möve", 1910 год. 4.Etrich "Schwalbe", 1912 год. 5.Etrich "Limousine", 1912 год. (Рисунок из журнала "Flight" за 12.02.15.)

В 1912-1913 годах началось массовое производство самолетов данного типа на германских заводах *Deutsche Flugzeug-Werke GmbH (DFW)*, *Gothaer Waggonfabrik AG*, *Jeannin Flugzeugbau GmbH*, *Halberstädter Flugzeug-Werke GmbH*, *Albatros Werke GmbH*, *Kondor Flugzeug-Werke GmbH*, *Euler-Werke* и т.д. *Gothaer Waggonfabrik AG* перехватывает у Румплера инициативу и вскоре становится наиболее массовым производителем самолетов этого типа в Германии. Авиационный отдел фирмы был создан 3 февраля 1913 г. По лицензии *Gothaer Waggonfabrik* стала выпускать двухместный моноплан *Etrich Taube*. Машина имела заводское обозначение **LE1**. После выпуска 10 машин в серию пошел **LE2** - модернизированный вариант **LE1**, а перед самым началом войны и **LE3**. Всего на этом заводе выпустили около 80 самолетов *Taube* всех вариантов.



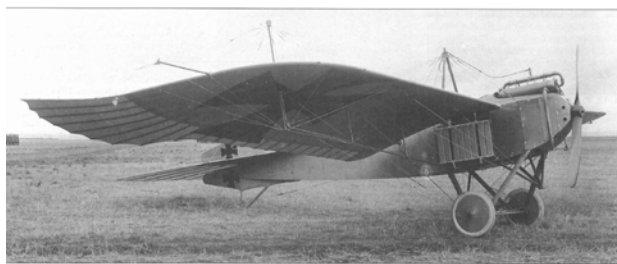
Это **Gotha LE1**, первый самолет этой компании, построенный 22 апреля 1913 года. Всего построено 8 таких самолетов, которые к началу войны использовались как учебные. Двигатель - Opel Argus As.I. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



Gotha LE2 с черной полоской под крылом – опознавательным знаком мирного времени. К началу войны **Gotha LE2** стал одним из основных и наиболее распространенных типов *Taube* в германской армии. Ранние самолеты были оснащены специфическим капотом, форма которого способствовала срыву в штопор. Двигатель - Opel Argus As.I, реже Oberursel U.0 (80 л.с.) или Oberursel U.1 (100 л.с.). (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



Gotha LE 2 оснащенная 80-сильным Oberursel U.0. Самолеты фирмы **Gotha** крайне редко оснащались подобными двигателями. Маловероятно, что эти самолеты принимали участие в боевых вылетах, так как мощности этих двигателей явно не хватало для обеспечения самолету удовлетворительных полетных характеристик. Довоенная фотография 1913 года. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



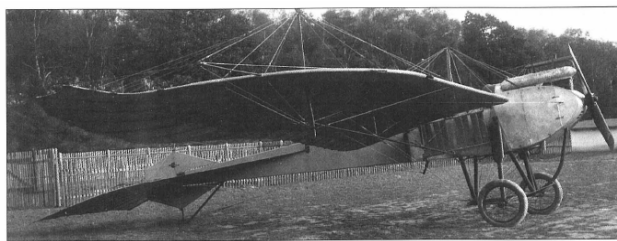
Gotha LE 3. Самолет отличается от предыдущей модели формой капота. К началу войны было построено только 16 таких самолетов. Последний самолет данного типа покинул заводской ангар 7 июля 1915 года. Двигатель - Mercedes D.I, 105 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Некоторые немецкие фирмы экспортировали *Taube* за границу. В частности незадолго до начала войны фирма *Kondor* начала продавать в Испанию *Kondor Taube тип "K14"*.

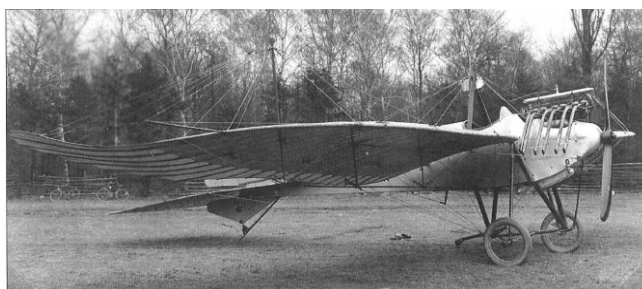


На основе гоночного самолета в июне 1914 года был построен этот довольно совершенный **Kondor Taube тип "K14"**. Известно, что эти самолеты поставлялись в Швецию и Испанию. С началом войны самолеты, предназначенные для иностранных заказчиков, были реквизированы германской армией. Двигатель - Mercedes D.I, 105 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Только что созданный самолет стремительно совершенствовался. Фирмы *Jeannin* и *DFW* делали силовой набор фюзеляжа самолета из металлических труб, таким образом возник обособленный тип – *Stahltaube*.



Ранняя версия **DFW Stahltaube**, сфотографированная 20 мая 1913. Машина оснащена 95-сильным двигателем Mercedes G4F. К началу войны большая часть монопланов **DFW** была переведена в учебные части, так как к этому моменту они были уже достаточно сильно изношены. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



DFW Taube (не Stahltaube) на заводском дворе летом 1914 года. Примечательно, что завод освоил выпуск самолетов с деревянной рамой гораздо позже других предприятий, т.к. первостепенное внимание уделялось самолетам типа **Stahltaube**. Самолеты **DFW Taube** использовались в основном в качестве учебных. Двигатель - Opel Argus As.I. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

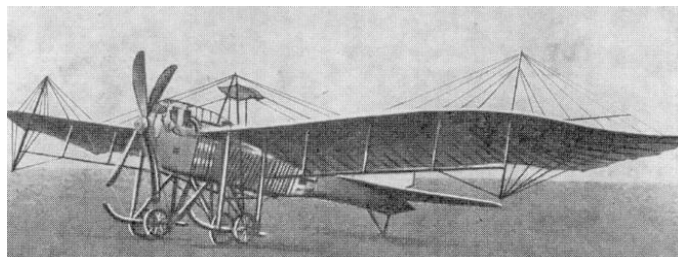
Taube различных производителей имели множество конструктивных особенностей. Например, самолеты фирмы *Halberstadt* имели фюзеляж типа полумонокок, также на ранних версиях устанавливалось носовое противокапотажное колесо.



Указанный на фотографии **Halberstadt Taube** создан в 1912 году. Использовался преимущественно в авиашколах. Оснащен двигателем Mercedes G4F, мощностью 95 л.с. Большая часть машин была оснащена противокапотажными колесными тележками. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Но главные отличия – это тип устанавливаемого двигателя и размеры самолета (см. таблицу 1), а также форма крыла и капота двигателя. Конструкция самолета представляла собой практически неисчерпаемый резерв для проверки всяческих нововведений. Так, русский инженер (жил и работал в Германии) **Борис Григорьевич Луцкой** (1865-1920) создал двухмоторную версию *Taube*, которая вошла в историю под названием **Луцкой-Таубе**. В носовой части «тандем» были установлены два двигателя Opel Argus As.I, при этом каждый двигатель имел независимый привод к своему винту.

Машина развивала довольно высокую по тем временам скорость – 150 км/ч, однако она испытывала проблемы с передачей мощности от двигателей на винты. В 1913 Луцкой построил еще один моноплан типа *Taube*, однако вследствие неисправности топливной системы он загорелся в воздухе и пошел на вынужденную посадку. Обошлось без жертв, однако уникальный самолет не спасли. После этого Луцкой прекратил постройку своих самолетов.



Луцкой-Таубе. .

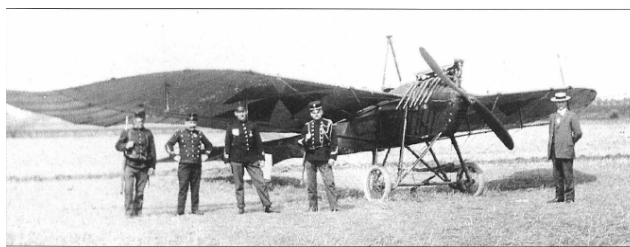
На базе самолета Этриха спроектировала свой самолет и первая немецкая авиатрисса - *Амелия Хедвиг Беезе-Бутар* (*Amelie Hedwig Beese-Boutard, 1886-1925*). Он практически полностью копировал самолет *Rumpler Taube*. Ее самолет, названный *Beese-Taube*, совершил несколько пробных полетов, однако по разным причинам (главным образом финансовым) в серийное производство запущен не был.



Амелия Хедвиг Беезе-Бутар и ее *Beese-Taube*. (*Bundesarchiv*).

В 1913 году Эдмундом Румплером на основе *Taube* был создан первый в Германии самолет с закрытой пассажирской кабиной - *Rumpler Delfin-Taube*. Он использовался для перевозок почты и пассажиров по Германии вплоть до конца 1918 года. Незадолго до этого Румплером был создан гидросамолет на основе *Rumpler 3C*, фирма *Albatross* скопировала и доработала его внося изменения в конструкцию фюзеляжа и хвостового оперения. Поплавковые *Taube* стали первыми гидросамолетами Германии (силами именно этих самолетов был отражен английский налет на Куксхафен, состоявшийся 25

декабря 1914 года.). Позже фирмой *Albatros* был создан весьма совершенный *Albatros Taube* тип "EE".



Albatros Taube (тип "EE") образца 1914 года, серийный номер A.29/13. Интересно что эта машина имела личное «имя» - "Leipzig II". Фотография сделана 20 августа 1914 года в Голландии. Авиатор Ганс Гессе (Hans Hesse), выполняя разведывательный полет над занятым англичанами Остенде, получил повреждения от ружейного огня, и был вынужден приземлиться в Голландии, где он был интернирован. Как правило эти самолеты были укомплектованы двигателями Mercedes D.I. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Фирма *Harlan* экспериментировала со стреловидными крыльями (однако серьезных улучшений скорости добиться не удалось; известно, что несколько самолетов *Harlan-Pfeil Taube* было продано Турции), а *Euler* производила самолеты с клиновидной формой капота.



Euler Taube. Две подобные машины состояли на вооружении германских ВВС в 1913 году. К моменту начала мировой войны использовались как тренировочные. Двигатель - Opel Argus As.I. Главное отличие от прочих *Taube* – специфическая клиновидная форма капота. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

В 1911 году фирмой *Albatros* был создан гоночный биплан на основе *Taube*. Совершенствовали самолет и военные. Стремясь обезопасить самолет от обстрела с земли, австриец *П. фон Петроши* покрыл *Taube* фирмы *Lohner* обшивкой из целлулоида. На высоте 1200 метров такой самолет становился практически незаметным. В 1913 году аналогичные работы проводил *А. Кнюбель* в Германии. Известно, что усовершенствованные таким образом *Taube* принимали участие в военных действиях. Однако в условиях боевой работы фюзеляжи и крылья быстро темнели, теряя, таким образом свою незаметность. В 1913 году самолету был присвоен военный индекс "А", обозначающий «невооруженный моноплан». Самолеты *Taube* принимали самое деятельное участие в спортивных состязаниях и военных маневрах 1911-1914 годов, где были выявлены и устранены многие конструктивные недостатки, приводившие к неисправностям в полете. В частности пришлось усилить конструкцию крыльев (4 сентября 1913 года во время полета у одного из самолетов оторвались оба крыла; в результате катастрофы наблюдатель и пилот погибли; после этого всем германским заводам в срочном порядке были предъявлены требования усилить крылья самолетов). Казалось, на этом конструктивные недостатки самолета были исчерпаны. Без внимания остались лишь сравнительно малый потолок и по-прежнему недостаточная скороподъемность.

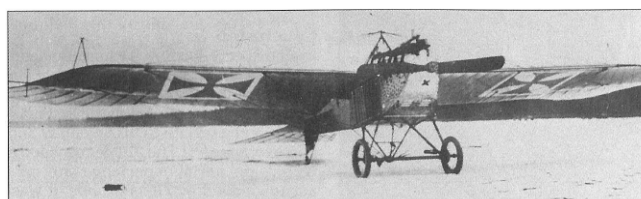


Rumpler 3C, модель 1913 года. Стоял на вооружении фронтовых частей до конца 1914; затем долгое время использовался в качестве учебного самолета. Двигатель - Mercedes D.I, 105 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Резервы для модернизации постепенно исчерпывались. Уже в начале 1914 года у *Taube* начали появляться конкуренты среди бипланов фирм *Aviatik*, *Albatros*, *LVG* и мн. др. *Taube* стали переставать удовлетворять требованиям военных, и они начали вытесняться этими аэропланами. К концу июня 1914 года было списано 55 наиболее устаревших и изношенных самолетов. Все они были заменены вышеуказанными бипланами. Также были списаны большинство гидросамолетов *Rumpler* и *Albatros Taube*. В разряд учебных перевели все самолеты *Euler* и *Goedecker* (лицензионная немецкая копия *Etrich Taube*), а также большую часть *Etrich Taube* германской постройки. К началу войны на вооружении фронтовых частей *Fliegertruppe* состояло не более 60 самолетов типа *Taube*, в то же время около 200 *Taube* служило в качестве учебных машин. На вооружении фронтовых частей стояли следующие аппараты: *Gotha* (типов *LE2* и *LE3*), *Albatross* (тип "*EE*"), *Rumpler* (типов "*3C*" и "*4C*") *Jeannin Stahltaube* (модели 1913 и 1914 годов), *DFW Taube*, *DFW Stahltaube*, *Etrich Taube*, очень редко встречались *Kondor Taube* (тип "*K14*") и *LFG Roland Stahltaube*.



Jeannin Stahltaube, сфотографированный зимой 1914 года. Один из наиболее совершенных типов *Taube*. Этот *Taube* относится к машинам образца 1914 года. Ранние версии **Jeannin Stahltaube** имели несколько иную конструкцию хвостового оперения. Самолет оснащен 100-сильным двигателем Opel Argus As.I. Иногда могли устанавливаться двигатели Austro-Daimler, 120 л.с, а также двигатели Mercedes D.I. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



П.М. Грош указывает, что большое количество именно **Jeannin Stahltaube** употреблялось на Восточном фронте. Этот самолет относится к машинам построенным в 1914 году. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

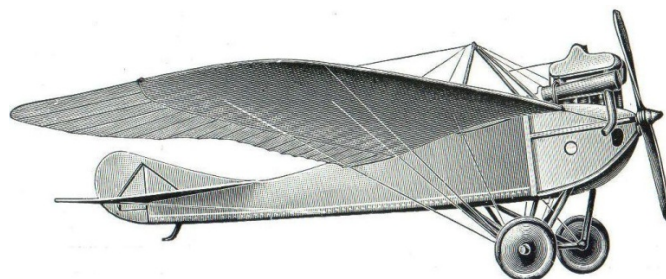


Небольшая авиастроительная фирма **Caspar** была дочерним предприятием фирмы *Gotha*. Всего было произведено шесть монопланов *Caspar*, которые с началом войны были включены в военно-морскую авиацию, однако там они использовались лишь в качестве учебных самолетов. Самолет был оснащен 100-сильным роторным двигателем *Oberursel U.I*. Конструкция самолета в общих чертах была сходна с конструкцией **Gotha LE2**. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

На вооружении морских авиаотрядов стояли *Caspar Taube*, оснащенные роторными двигателями *Oberursel U.I*, однако в боевых действиях они практически не участвовали. В ходе войны «голубь» неоднократно совершенствовался, несмотря на то, что его конструкция уже не могла соперничать с новыми самолетами.



Rumpler 4C. Спроектированный перед самым началом войны, самолет был одним из наиболее совершенных самолетов *Taube*; он был оснащен элеронами. На его основе специалисты фирмы **Rumpler** спроектировали двухместный биплан *Rumpler B.I*, заводское обозначение 4A. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).



Rumpler 4C (Иллюстрация из книги *Meyers Blitz-Lexikon*, Leipzig, 1932 год).

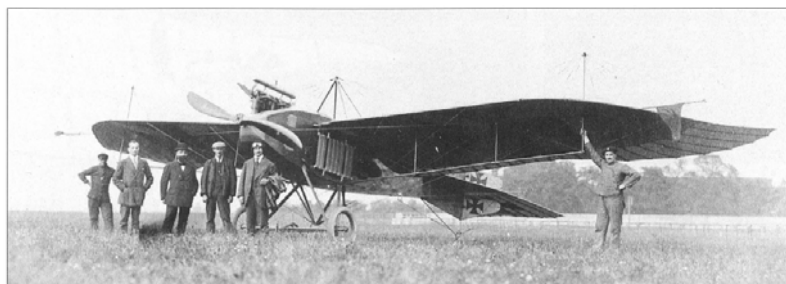
Несмотря на архаичность конструкции, авиастроительные фирмы все равно продолжали строить и более того, проектировать подобные самолеты. Незадолго до войны *Rumpler* продемонстрировала моноплан **Rumpler 4C**, который был по сути тем же *Taube*, но существенно доработанным. На самолете присутствовали элероны, что намного упрощало управление самолетом. На его основе был создан биплан **Rumpler 4A**, ставший одним из основных бипланов германской армии в 1914-1915 годах. В июне 1914 года фирмой *Gotha* был создан самолет **Gotha LE4**, который разительно отличался от предыдущих моделей фирмы и от всех самолетов своего класса. Он оснащался радиатором автомобильного типа; благодаря мощному, 105-сильному двигателю *Mercedes*

D.I., развивал относительно высокую для своего времени скорость – 120 км/ч. Однако на фронт самолет так и не попал. Всего же было построено два экземпляра *Gotha LE4*, которые применялись как учебные.



Опытный **Gotha LE 4**. Построено 2 несколько различающихся между собой экземпляра. Отличался от прочих «голубей» радиатором автомобильного типа. Был одним из самых быстроходных аппаратов в свое время – оснащенный 105-сильным Mercedes D.I., он развивал скорость 120 км/ч. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

4 сентября 1914 года фирмой *Kondor* был представлен новый *Taube*, спроектированный главой фирмы, **Отто Бекком (Otto Beck)** – *Kondor Taube тип "H"*. Он обладал наибольшим среди самолетов своего типа размахом крыла, и был самым крупным самолетом *Taube*.



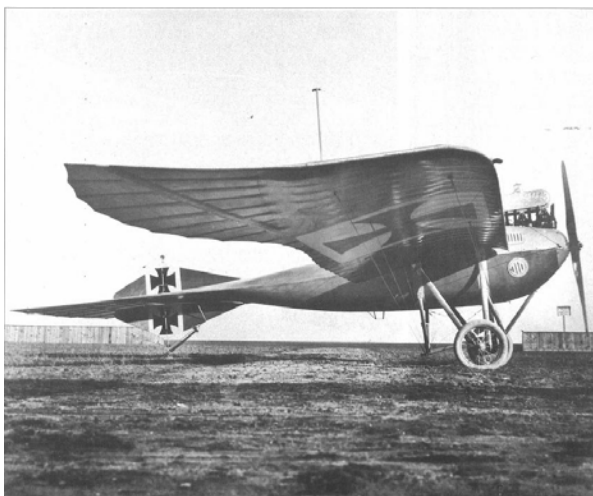
В конце сентября 1914 года на вооружение германских ВВС поступил новый тип *Taube* – **Kondor Taube тип "H"**. В небольших количествах он использовался до конца 1915 года. Это самый высокий из всех самолетов *Taube*. Двигатель – Mercedes D.I, 105 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

В декабре 1914 фирма *Halberstadt* представила улучшенную версию **Halberstadt Taube**, оснащенную элеронами. Известно что на нем был установлен двигатель Mercedes D.I. Всего было построено чуть более десятка таких аппаратов. К сожалению более подробных данных о машине не сохранилось.



Эта версия **Halberstadt Taube** появилась в конце 1914 года. Машину оснастили элеронами, а сама конструкция во многом напоминает **Rumpler 4C**. Самолет оснащен мощным 105-сильным двигателем Mercedes D.I. Иногда могли устанавливаться двигатели Austro-Daimler, 120 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Вышеперечисленные самолеты применялись в небольших количествах на протяжении 1915 года. В начале того же года фирма *Germania* создала учебно-тренировочную версию *Taube*, которая отличалась лучшими аэродинамическими показателями среди самолетов в своем классе.



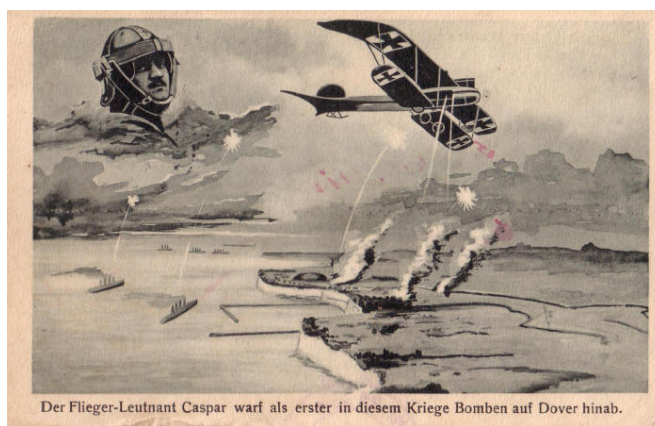
Germania Taube. Самолет разработан в конце 1914. Применялся преимущественно в качестве учебно-тренировочного. Один из последних самолетов такого типа. Отличался лучшими аэродинамическими показателями среди самолетов в своем классе. Двигатель - Opel Argus As.I, 100 л.с. (Фотография из личного архива П.М. Гроша).

Вероятно, последним спроектированным *Taube* стал *Krieger Taube*, который был построен в 1915 году шофером кайзера, **Карлом Кригером** (*Karl Krieger, 1885–1918*). В серию машина не пошла. Всего за период с 1910 по 1915 было построено около пятисот *Taube* различных производителей. Самолет применялся на многих фронтах (включая дальневосточный и африканский) достаточно активно, вплоть до середины 1915 года (см. таблицу 2). После июня 1915 года замечается значительное уменьшение количества *Taube* на фронте. Это связано с появлением в достаточных количествах самолетов типов "В", а затем и "С", вооруженных разведывательных бипланов, которые начали поставяться на фронт летом 1915 года. С позиций артиллерийского корректировщика *Taube* был вытеснен скоростным монопланом *Fokker M.8* (военный индекс *A.I*) еще в октябре 1914 года. С этого времени *Taube* переводятся в резервные и запасные части. Отдельные самолеты могли оставаться в частях первой линии и в 1916 году. Согласно данным П.М. Гроша, в конце июня 1916 года в частях первой линии все еще эксплуатировался один *Gotha Taube*. Самолет активно применялся в войне и другими армиями - несколько захваченных «голубей» использовались в российской авиации вплоть до начала 1917 года; также *Taube* стал первым самолетом южноафриканских ВВС.



Taube с русскими опознавательными знаками. Несколько захваченных машин использовались русскими вплоть до начала 1917 года.

Самолет прослужил долгую службу сначала как невооруженный разведчик и корректировщик, затем как учебный самолет. Экипаж самолета не имел никакого защитного вооружения кроме собственных карабинов и револьверов. И хотя роль бомбардировщика явно не подходила «голубю», в полет иногда брали 2-5 легких бомбы или несколько ручных гранат. Известно несколько знаковых боевых эпизодов, принесших известность этому самолету. 30 августа 1914 года лейтенант **Фердинанд фон Хиддесен** (*Ferdinand von Hiddessen*) на своем *Rumpler 3C* сбросил на Париж 4 ручные гранаты, затем, снизившись до высоты 25 метров, он сбросил вымпел германских цветов с надписью примерно следующего содержания: «*Германская армия у ворот Парижа. Любое сопротивление обречено на провал*». И хотя жертвой бомбардировки стала всего лишь одна женщина, подобные бомбардировки сильно угнетали моральное состояние мирного населения. Фердинанд фон Хиддесен совершил первую бомбардировку Парижа в этой войне. 4 ноября 1914 года экипаж *Gotha LE2* в составе пилота лейтенанта **Каспара** (*Caspar*) и оберлейтенанта **Рооса** (*Roos*) совершили первый в этой войне налет на территорию Англии. После двухчасового перелета через Ла-Манш они сбросили две бомбы на Дувр, затем без происшествий они вернулись на свой аэродром в Остенде.



Der Flieger-Leutnant Caspar warf als erster in diesem Kriege Bomben auf Dover hinab.

Открытка, посвященная первой бомбардировке Дувра 4 ноября 1914 года. По непонятной причине художником изображен биплан.

Особо известным стал случай, произошедший с первой Австралийской Легкоконной Бригадой (*1st Light Horse Brigade*). Бригада атаковала позиции немцев в конном строю, когда на горизонте внезапно появился *Taube*. Самолет сбросил всего лишь несколько бомб (скорее всего это были оперенные шрапнельные артиллерийские снаряды), но эффект оказался катастрофическим. Кроме восьми погибших и двадцати двух раненых человек, отряд понес большие потери в лошадях – тридцать шесть животных было убито, девять ранено, а сто двадцать три лошади разбежались, испугавшись взрывов. Атака была опрокинута в бегство. Известными также стали полеты морского летчика капитан-лейтенанта **Гюнтера Плюшова** (*Gunther Plüschow*), летчика крепости Циндао. Располагая единственным исправным *Rumpler 3C*, в период с августа по ноябрь совершал регулярные разведывательные и бомбардировочные вылеты, оказавшие огромную помощь осажденным в крепости войскам. Сбрасывая самодельные бомбы, ему удавалось отвлекать внимание японцев от наземных войск. В конце концов, противник вынужден был включить в состав артиллерийских батарей зенитные орудия, что значительно замедлило выдвижение батарей японцев на позиции. Плюшов утверждает, что в одном из полетов он сбил японский «Фарман» из своего пистолета. Это была первая боевая победа германских ВВС в XX веке. 6 ноября, накануне сдачи, Плюшов вылетел из

обреченной крепости для ухода на нейтральную территорию. В тот же день Плюшов сжег свой самолет, чтобы он не достался неприятелю.



Гюнтер Плюшов выстрелами из своего пистолета сбивает японский «Фарман». (Автор изображения **неизвестен**).

Прославились «голуби» и на русском фронте. Именно *Taube* приписывают добычу решающих сведений, определивших исход битвы под Танненбергом. На вооружении 8-й германской армии состояло 59 самолетов, большинство из них были именно *Taube*. Название этого самолета надолго стало общим для всех монопланов германской военной авиации.



Обложка мемуаров Иго Этриха.

Таблица 1. Технические данные некоторых типов *Taube*.

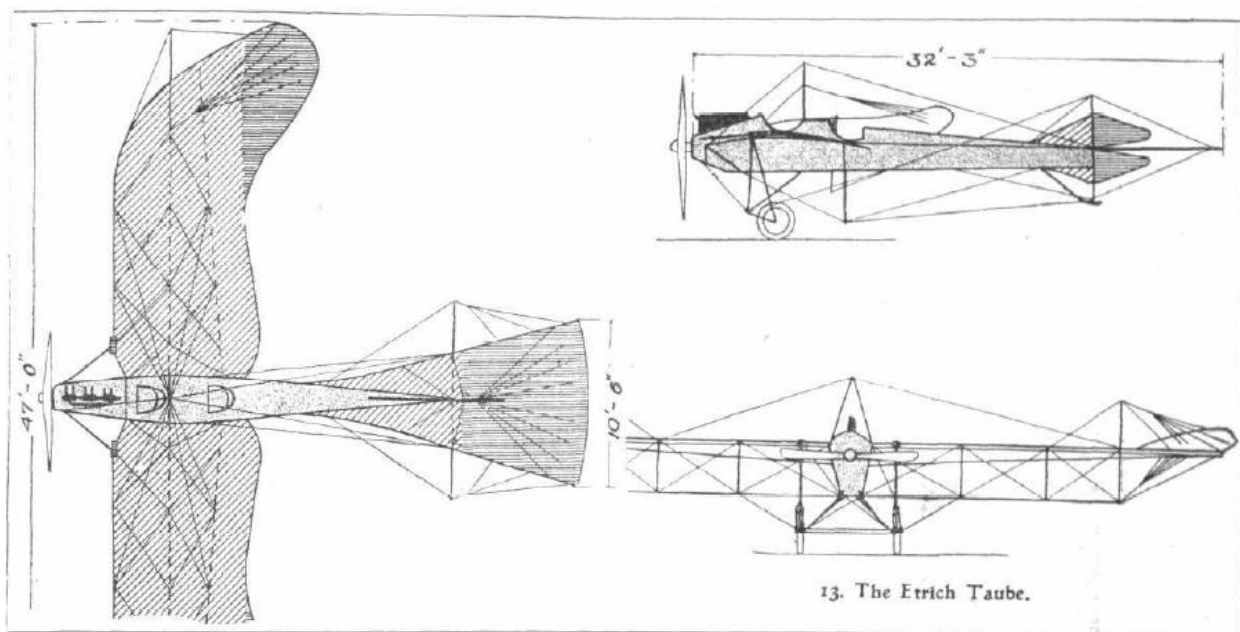
	Erich A.II	Jeannin Stahltaube	LFG Roland Taube	DFW Stahltaube	Germania Taube (A.I)	Gotha LE2 (A.I)	Gotha LE3 (A.II)
Первый полет:	1912	1913	1913	1913	1914	1914	1914
Длина фюзеляжа:	9,85 м	9,69 м	9,69 м	11,50 м	10,20 м	10,00 м	8,50 м
Размах крыльев:	14,35 м	13,87 м	13,87 м	14,00 м	14,00 м	14,50 м	14,00 м
Высота фюзеляжа:	3,15 м	2,97 м	2,97 м	-	3,20 м	3,15 м	2,80 м
Площадь крыльев:	28,00 м ²	36,00 м ²	36,00 м ²	30,00 м ²	30,00 м ²	33,50 м ²	28,00 м ²
Вес пустого самолета:	565 кг	600 кг	600 кг	600 кг	690 кг	-	-
Вес снаряженного самолета:	950 кг	850 кг	850 кг	860 кг	1.062 кг	-	-
Тип установленного двигателя:	Austro-Daimler, 120 л.с.	Opel Argus As.I, 100 л.с.	Opel Argus As.I, 100 л.с.	Mercedes G4F, 95 л.с./ Opel Argus As.I, 100 л.с.	Opel Argus As.I, 100 л.с.	Mercedes D.I, 105 л.с./ Oberursel U.O, 80 л.с/ Oberursel U.I, 100 л.с	Mercedes D.I, 105 л.с.
Максимальная скорость:	115 км/ч	115 км/ч	115 км/ч	109 км/ч	96 км/ч	120 км/ч	-
Время подъема на высоту 800 метров:	-	-	-	-	-	12 минут	-
Потолок:	3.000 метров	-	-	-	-	-	-
Дальность полета:	300 километров	300 километров	300 километров	380 километров	385 километров	600 километров	-
Продолжительность полета:	4 часа	4 часа	-	-	-	-	6 часов
Экипаж:	2 чел.	2 чел.	2 чел.	2 чел.	2чел.	2 чел.	2 чел.

Таблица 2. Численность некоторых самолетов типа Taube в строю полевых авиационных отрядов.

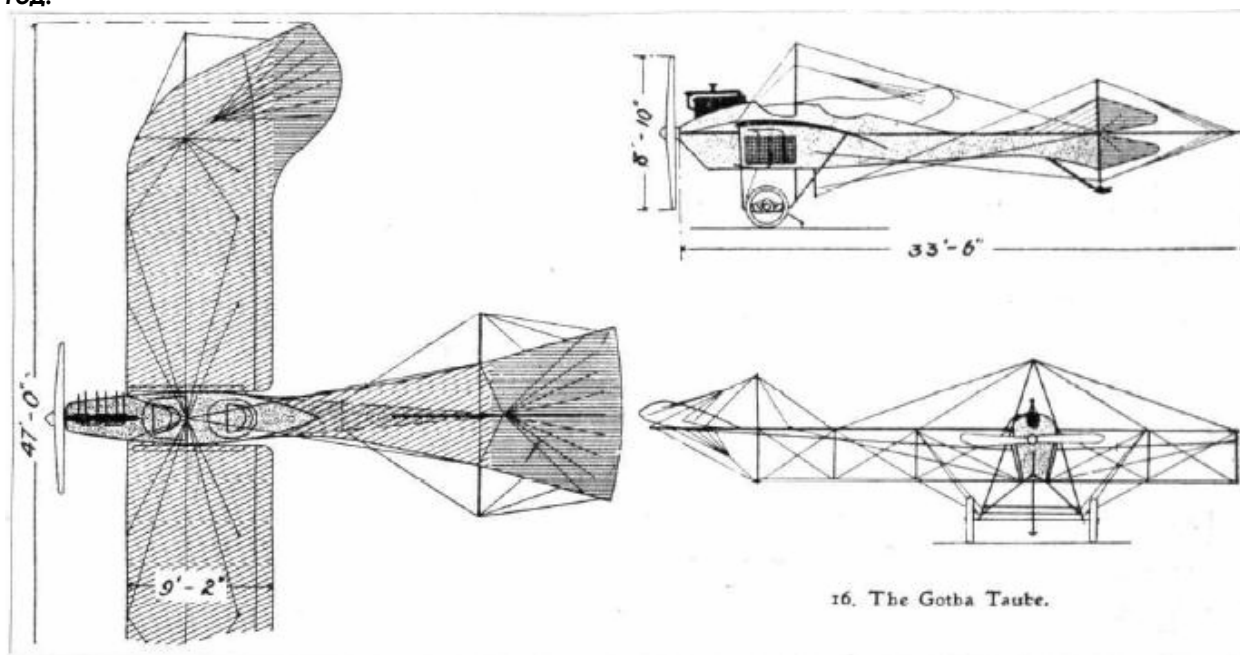
Тип	август 1914	октябрь 1914	декабрь 1914	февраль 1915	апрель 1915	июнь 1915	август 1915	октябрь 1915	декабрь 1915	февраль 1916	апрель 1916	июнь 1916
Albatros Taube (тип "EE")	8	2	7	7	9	10	4	2				
Gotha Taube (типов "LE2" и "LE3")	16	13	13	6	17	5		4	2	2	2	1
Halberstadt Taube (тип 1914 года)			2	5	5	3						
Jeannin Stahltaube (модели 1913 и 1914 годов)	9	9	7	16	3	1						
Kondor Taube (тип "H")		1	4	6	1							
LFG Roland Taube	1					1						

Оtto Taube		2										
Rumpler Taube (типов "3С" и "4С")	10	3										
Итого Taube	44	30	46	40	35	20	4	6	2	2	2	1

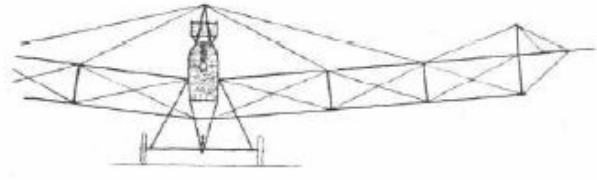
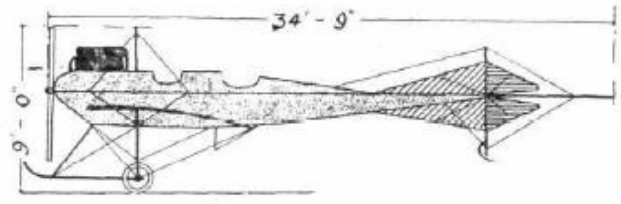
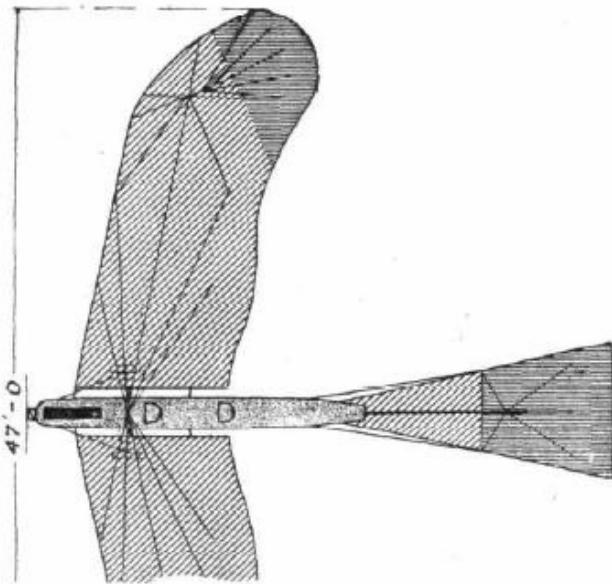
Схемы некоторых Taube (журнал *Flight* за август-ноябрь 1914 года; данные указаны в футах* и дюймах**)



Etrich A.II, 1912
год.

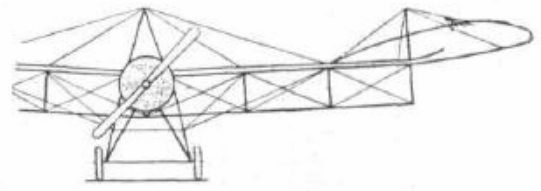
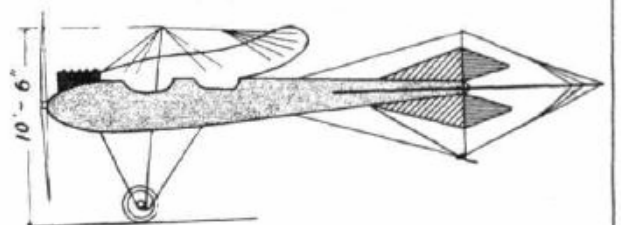
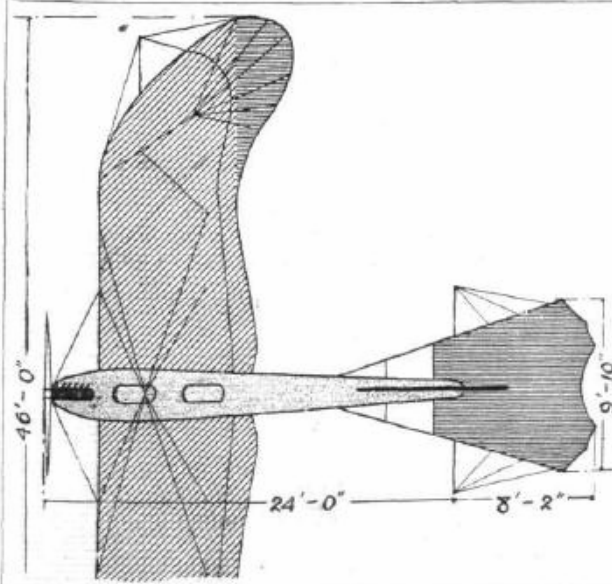


Gotha LE2, 1913 год.



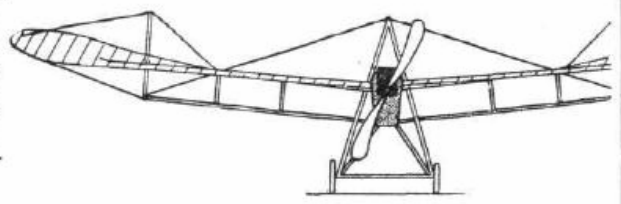
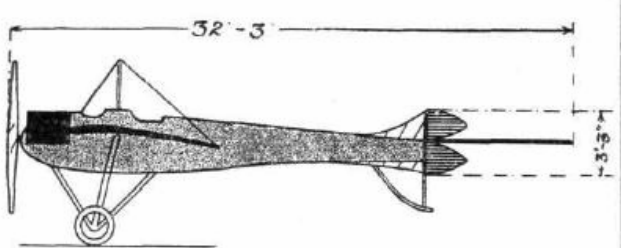
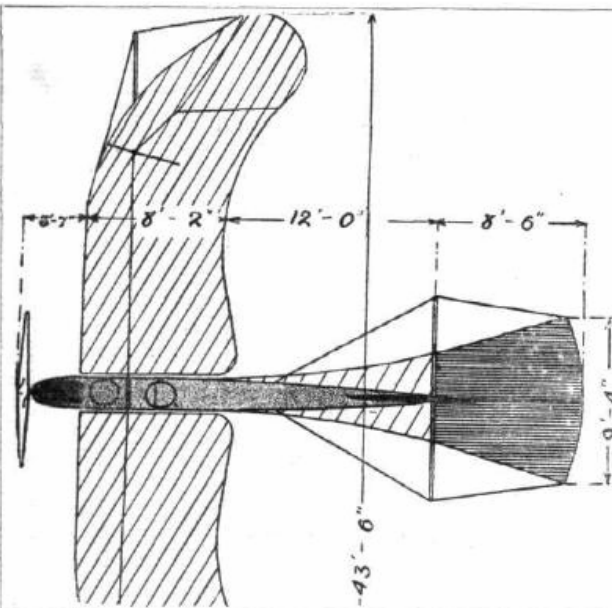
20. The Harlan Arrow Taube.

Harlan-Pfeil Taube, 1912 roA.



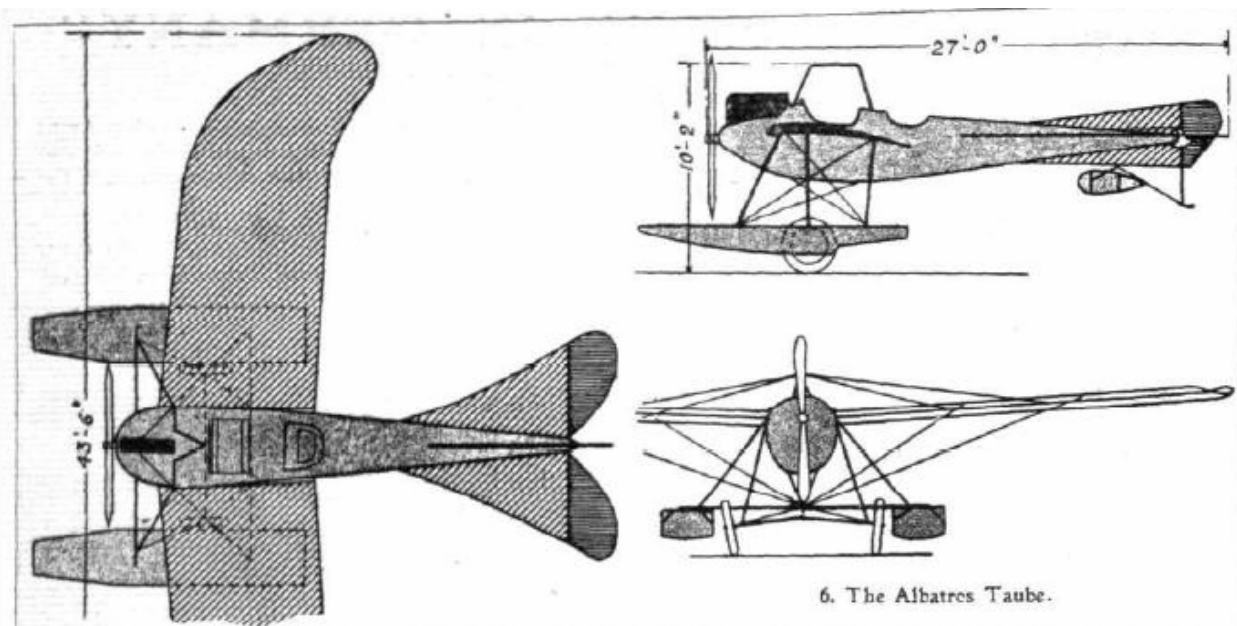
23 The Kondor Taube.

Kondor K14, 1914
roA.

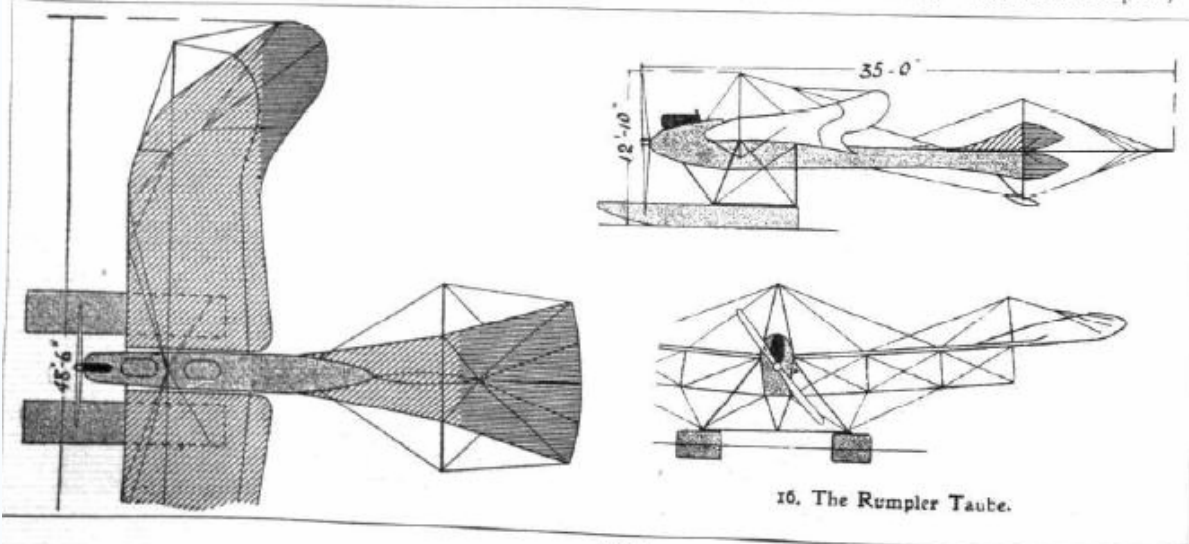


29. The Rumpler Taube.

Rumpler 3C, 1913 roA.



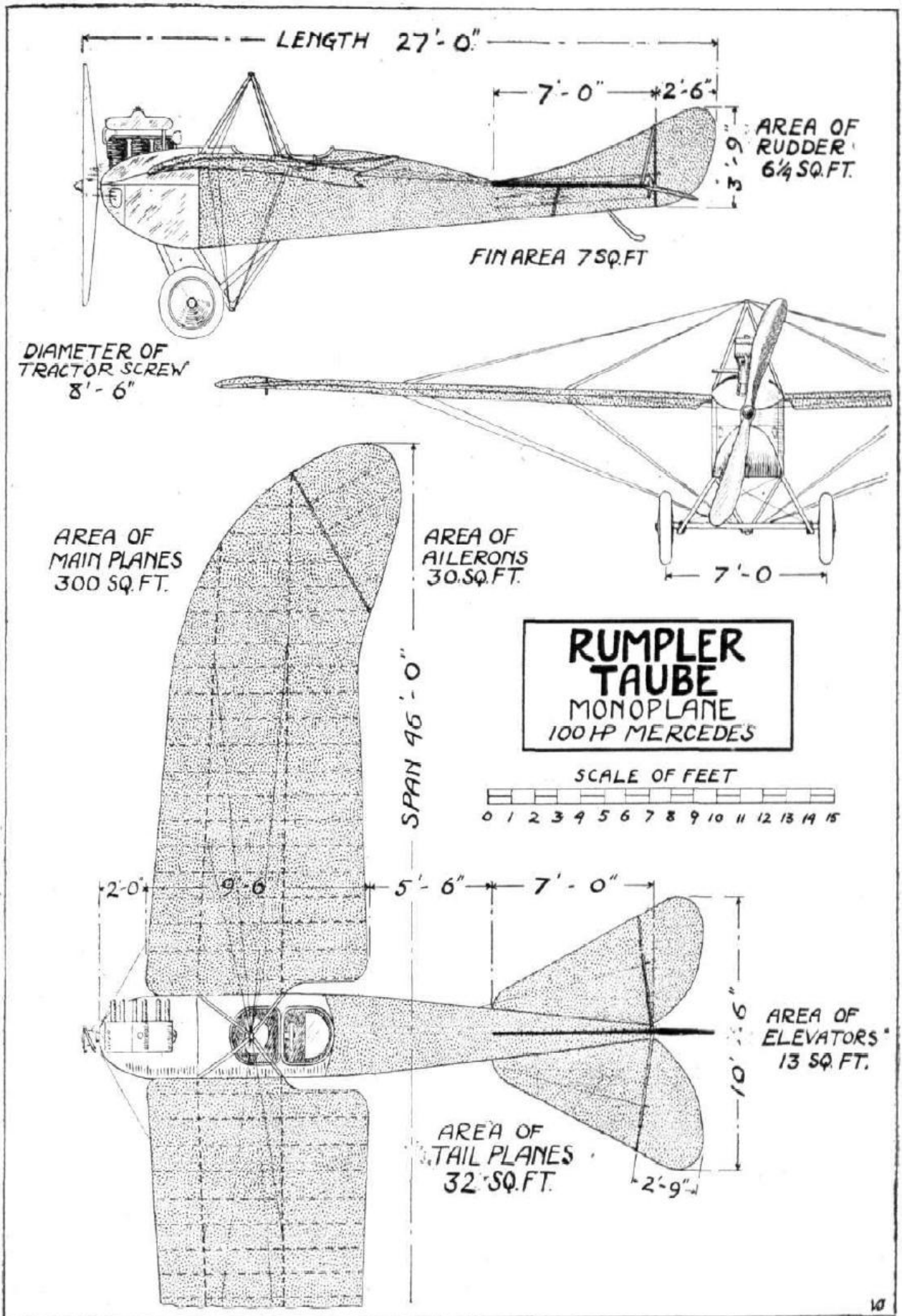
Гидросамолет Albatross Taube, 1913 год.



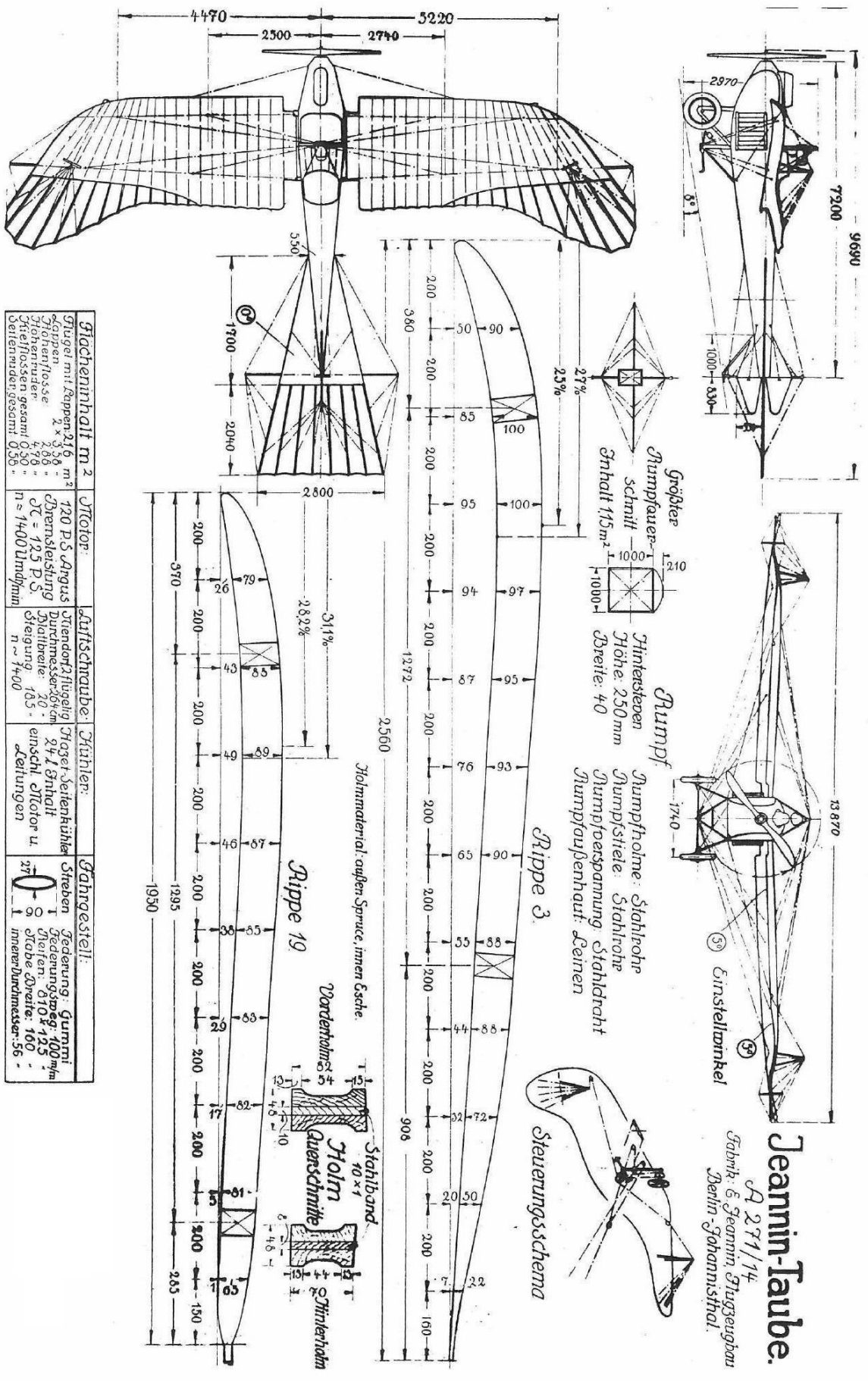
Гидросамолет Rumpler Taube, 1913 год.

* 1 английский фут = 12 дюймов = 30,480 сантиметров, или 0,30480 м.

** 1 английский дюйм = 2,5399978 см.



Rumpler 4C, 1914 год. (из журнала "Flight" за 9 июля 1915; статья "Evolution of Etrich Taube")



Jeannin Stahltaube, тип 1914. Модель 1913 года отличалась более округлой формой вертикального хвостового оперения.

Примечания.

1. В некоторых русскоязычных источниках фамилия читается не «Велес» а «Велс».
 2. «Крылья Родины», № 2, 1994 год (текстовый вариант статьи можно найти на сайте rusaviagold.narod.ru)
 3. Так указывает ресурс .
 4. Так указывает австралийский ресурс
 5. **Исаков И.С.** *Операция японцев против Циндао в 1914 г.* — М-Л.: Военмориздат, 1941.
 6. Таблица из германской универсальной интернет-энциклопедии «Википедия».
 7. Таблица согласно книге *The Taube at war*.
 8. Схема опубликована в книге *The Taube at war*.
-

Список использованной литературы.

1. **Grosz P.M.** *The Taube at war*. Windsock datafile 104. — Berkhamsted: Albatros Publications, 2004.
 2. **Хамитов В.А.** *Тропическая лиана и ее вклад в развитие авиации.* — п. Октябрьский, Пермская обл., газета «Физика»
 3. **Обухович В. Никифоров А.** *Самолеты первой мировой войны.* — Мн.: Харвест, 2003.
 4. **Исаков И.С.** *Операция японцев против Циндао в 1914 г.* — М-Л.: Военмориздат, 1941.
 5. Авиационный журнал "**Flight**" за 1914-1916 гг.
-