

Самолеты Страны Советов

Сборник

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 656
ББК 39.1
С17

С17 Самолеты Страны Советов: Сборник / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 266 с.

ISBN 978-5-458-49800-5

Это книга об отечественных самолетах, строившихся в нашей стране в годы Советской власти.

ISBN 978-5-458-49800-5

© Издание на русском языке, оформление
«УОУО Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

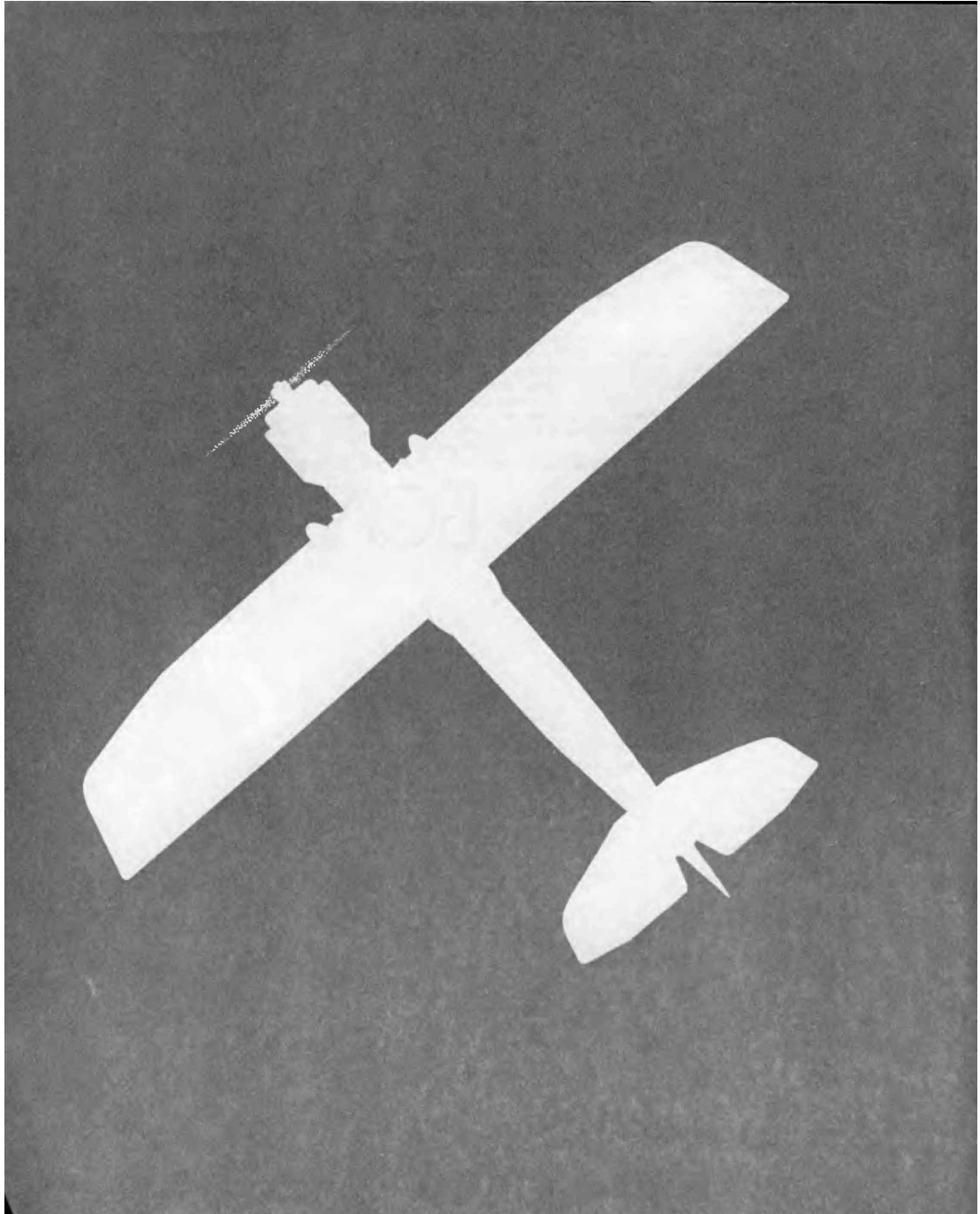
Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

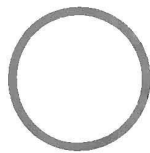
Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

1917 - 1925

НАЧАЛО
БОЛЬШОГО
ПУТИ





дной из главных неотложных проблем, которые пришлось решать рожденной Октябрем Советской Республике, было создание вооруженных сил, способных защитить завоевания революции. Их строительство, техническое оснащение, снабжение проходило под руководством и при непосредственном участии В. И. Ленина. Учитывалось, что в боях с контрреволюцией и войсками иностранных интервентов значительную роль должна сыграть авиация, и поэтому были приняты энергичные меры для того, чтобы молодая Красная Армия имела в своем составе возможно большее количество боевых авиационных отрядов.

Их создание являлось чрезвычайно сложной задачей. Помимо трудностей с укомплектованием отрядов летным и техническим составом, надо было вооружить их самолетами, годными для боевого использования. К началу мая 1918 года в распоряжении республики по подсчетам Военно-хозяйственного совета имелось всего около 1000 самолетов, в большинстве своем иностранных марок. Из них в строю находилось 300 аппаратов, остальные — на различных складах и заводах. Двигатели на самолетах были изношены.

Начавшаяся гражданская война еще более осложнила снабжение авиации техникой. Юг страны, где находились многие промышленные предприятия, в том числе и авиационные, был захвачен белогвардейцами и интервентами. Вся тяжесть обеспечения молодой советской авиации легла на плечи авиационных заводов, расположенных в центральных районах, главным образом в Москве и Петрограде. Рабочие коллективы авиационных предприятий, возглавляемые партийными организациями, преодолевали огромные трудности. Невзирая на голод, недостаток материалов и топлива, они прилагали все усилия к тому, чтобы дать фронту больше самолетов и двигателей.

В невероятно трудных условиях разрухи, атак внутренней и внешней контрреволюции, при прямом противодействии троцкистов, кричавших, что Советской Республике авиация и авиационная промышленность не нужны, в стране в короткий срок были сформированы десятки авиационных отрядов. Национализированные в 1918 году авиазаводы

получили кредиты. Была проведена мобилизация специалистов, ранее работавших в авиапромышленности, работники предприятий были переведены на красноармейский паек.

Благодаря постоянному вниманию Коммунистической партии и Советского правительства к работе промышленных предприятий, Красная Армия получала все большее количество боевой техники, в том числе самолетов и двигателей. За годы гражданской войны авиационные предприятия и мастерские отремонтировали 1574 самолета и 1740 двигателей, построили заново 669 самолетов и 270 двигателей.

В те тяжелые годы партия заботилась не только о неотложных нуждах создаваемых почти на пустом месте авиации и авиационной промышленности, она смотрела далеко вперед. Наряду с решением первоочередных задач, диктуемых требованиями военного времени, одновременно закладывался фундамент для дальнейшего планомерного развития авиационной науки, промышленности, подготовки летных, инженерно-технических, в том числе конструкторских кадров.

В марте 1918 года на Центральном московском аэродроме начала работать «летучая лаборатория», проводившая исследования, направленные на улучшение качества самолетов и двигателей. В декабре того же года основан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), ставший впоследствии крупнейшим в мире центром авиационной науки. Его возглавил выдающийся русский ученый Николай Егорович Жуковский. В 1919 году открыл двери для трудящихся авиационный техникум, вскоре реорганизованный в Институт инженеров Красного воздушного флота, а в 1922 году в Военно-воздушную инженерную академию, вырастившую целую плеяду ученых и конструкторов. Механический факультет Московского высшего технического училища все больше приобретал аэродинамическую специализацию. Факультет воздушных сообщений был создан при Петроградском институте инженеров путей сообщения. 21 сентября 1920 года создается научно-опытный аэродром для испытаний новой авиационной техники.

Владимир Ильич Ленин стоял у колыбели советской авиации. Многие важнейшие вопро-

сы ее строительства и развития решались по его указаниям или при его непосредственном участии. В ряде документов, в частности, в постановлениях Совета Труда и Оборона, подписанных В. И. Лениным, указывались конкретные пути развития авиации на несколько лет вперед. Характерно, что постановление СТО от 16 июня 1920 года начиналось словами: «Ввиду первостепенного значения боевой авиации для обороны и дальнейшей жизни Республики...». Этим подчеркивалось значение, которое партия и правительство придавали созданию Советского воздушного флота.

Несмотря на чрезвычайно ограниченные экономические и финансовые возможности страны, ослабленной гражданской войной и разрухой, на восстановление авиационных предприятий и развитие авиации отпускались значительные средства. Так, пленум ЦК РКП(б) в августе 1922 года решил выделить военному ведомству на развитие авиации 35 миллионов рублей золотом, из них 20 миллионов в 1922 году и 15 миллионов не позднее 1 апреля 1923 года.

Состоявшийся в 1925 году III съезд Советов СССР предложил Совету Народных Комиссаров «...в кратчайший срок рассмотреть разработанный военным ведомством план развития военных воздушных сил и одновременно принять меры к поднятию отечественной авиапромышленности, в том числе и моторостроения, до размеров, обеспечивающих необходимого развитие как гражданского, так и военного воздушного флотов».

Создание Воздушного флота стало одним из важных участков социалистического строительства, поистине всенародным делом. Трудящиеся горячо откликнулись на призыв партии личными средствами оказать помощь стране в укреплении авиации. Основанное в 1923 году Общество друзей Воздушного флота за полтора года собрало средства, на которые было построено 55 самолетов и заказано еще 65 машин. Активное участие в строительстве Воздушного флота стало замечательной патриотической традицией трудящихся, которая нашла свое выражение в деятельности добровольных оборонных обществ.

В годы гражданской войны и в период восстановления народного хозяйства началась разработка и строительство опытных самолетов. В 1918—1922 годах заводы строили в

основном усовершенствованные нашими инженерами машины иностранных конструкций, с учетом имеющихся в республике материалов, а также самолеты, созданные Д. П. Григоровичем, А. А. Пороховниковым. С 1922 года конструкторские коллективы, в том числе возглавляемые Н. Н. Поликарповым, А. Н. Туполевым, начали создавать оригинальные самолеты, в ряде случаев превосходившие по своим данным зарубежные машины подобного класса.

Основы развития авиации, ее производственной и научно-экспериментальной базы, подготовки кадров, заложенные в первые годы Советской власти, были затем развиты в научно обоснованную программу, воплотившую в себе ленинские идеи строительства мощного Советского Воздушного флота. Эта программа в ходе осуществления корректировалась и расширялась с учетом новых научно-технических достижений, производственных и материальных возможностей страны, нужд ее обороны и экономического строительства.

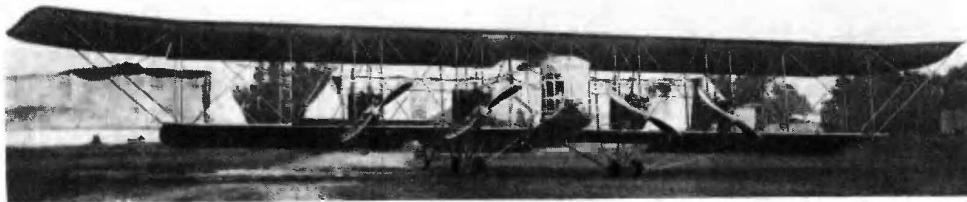
Коммунистическая партия и Советское правительство всемерно поддерживали ученых и инженеров, работавших в области авиации, создавали им максимально возможные в то время условия для творчества. В то же время принимались все меры для укрепления авиационной промышленности. Уже в первые годы Советской власти были проведены курсы на лучший отечественный боевой самолет, создано и построено в довольно большом для того времени количестве несколько типов опытных и серийных машин.

К октябрю 1924 года самолеты отечественной постройки составляли больше половины всего парка наших Военно-Воздушных Сил. За 1923—1924 хозяйственный год авиационные заводы выпустили более 200 машин.

Это был крупный успех партии и народа на пути создания отечественного Воздушного флота.

* *
*

В этом разделе рассказывается о самолетах, которые в годы гражданской войны являлись основными в Красном воздушном флоте, а также о первых самолетах, созданных советскими конструкторами.



ИЛЬЯ МУРОМЕЦ» — Г (ИМ-Г)

Тяжелые корабли «Илья Муромец» широко использовались молодой советской авиацией в боях с белогвардейцами и иностранными интервентами. На одном из них экипаж красного военного летчика А. К. Туманского, ставшего впоследствии видным летчиком-испытателем, при атаке вражеского аэродрома уничтожил четыре самолета.

«Муромцы» успешно применялись против белогвардейской конницы. Имея на борту значительный груз бомб, они изматывали противника, наносили ему большие потери. Действиями отряда «Муромцев» против вражеской конницы руководил один из выдающихся русских летчиков и авиационных командиров А. В. Панкратьев.

Самолет «Илья Муромец» был сконструирован в 1913 году группой инженеров, которую возглавлял И. И. Сикорский. Это был первый в мире тяжелый бомбардировщик, много лет не имевший себе равных. В самолет в ходе эксплуатации было внесено много изменений, улучшающих его летно-тактические данные. Поэтому каждая серия дополнительно обозначалась буквами: Б, В, Г, Д и Е. Всего было построено 80 воздушных кораблей.

Эскадра «Муромцев» в годы гражданской войны располагала самолетами серий Г-1, Г-2, Г-3, Г-4, Е-1, Е-2.

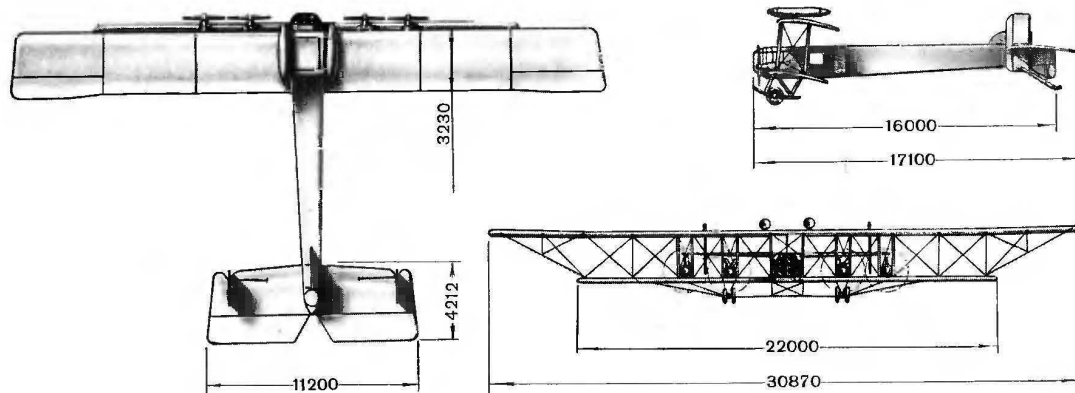
Один из вариантов — «Илья Муромец» Г-2 осна-

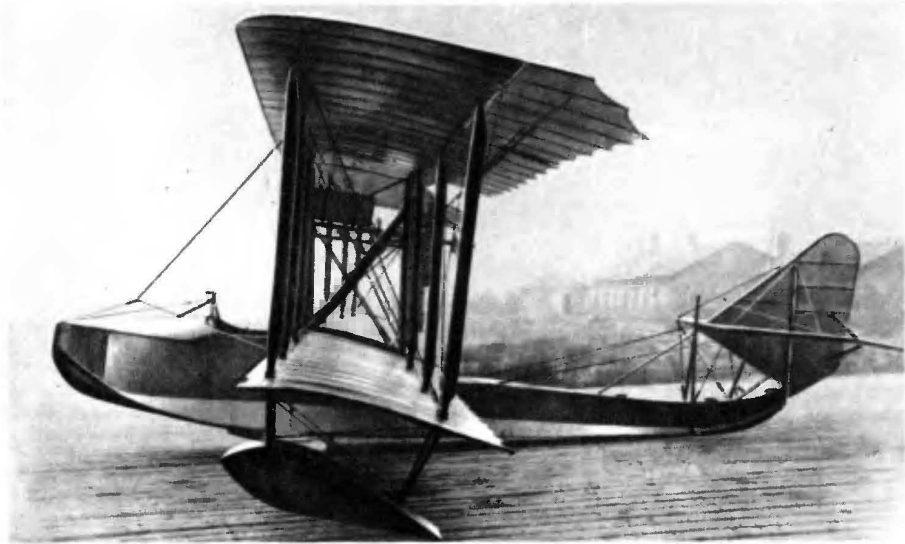
щался двигателями Русско-Балтийского завода — РБЗ-6. Площадь крыльев «ИМ» Г-2 — 159,6 м², вес пустого — 3800 кг, взлетный — 5300 кг. С четырьмя двигателями РБЗ-6 скорость в горизонтальном полете достигала 115 км/час, потолок — 3500 м. Корабли этого варианта имели хвостовую пулеметную кабину. Расстановка пулеметов обеспечивала хорошую защиту корабля от атак воздушного противника.

На самолетах варианта Г-3 ставились два двигателя «Рено» по 220 л. с. и два РБЗ-6 по 150 л. с. Корабли варианта Г-3 имели увеличенную хвостовую кабину, шесть пулеметов и кассеты для внутренней подвески бомб в горизонтальном положении. Некоторые элементы конструкции были усилены. Это несколько увеличило вес самолета, но почти не сказалось на его летных характеристиках.

Наиболее мощными являлись корабли серии Е. Эти машины строились в основном в годы гражданской войны. Площадь крыльев самолета типа Е — 200 м², Е-2 — до 220 м². Вес пустого самолета типа Е — 4800—5000 кг, взлетный — 7000—7460 кг; скорость — 130—137 км/час; потолок — 3200 м; вооружение — 8 пулеметов.

После гражданской войны самолеты «Илья Муромец» летали на первых транспортных авиалиниях, а последний «Муромец» в 1924 году был передан как учебный в Школу стрельбы и бомбометания.





Дмитрий Павлович Григорович (1883—1938) — один из известных авиационных конструкторов, автор первых отечественных летающих лодок и других типов самолетов, в частности истребителей.

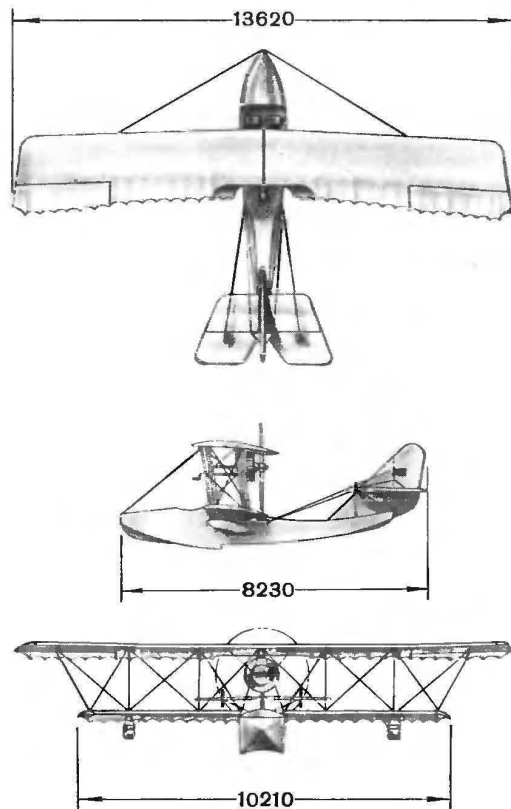
В 1913 году Д. П. Григорович участвовал в подготовке выпуска небольших серий самолетов «Ньюпор-4» и «Фарман-16» и одновременно начал работать над давно задуманной летающей лодкой собственной конструкции. Ему удалось в короткий срок построить четыре экспериментальных летающих лодки — М-1, М-2, М-3 и М-4. Последовательно улучшая варианты, Григорович создал летающую лодку М-5. Конструктору удалось найти наилучшее соотношение мощности двигателя (100 л. с.), площади крыльев (37,96 м²), взлетного веса (960 кг) и лобового сопротивления.

Сразу после летных испытаний в апреле 1915 года первый гидросамолет участвовал в боевой операции. Серийная постройка летающей лодки М-5 продолжалась до 1923 года. Было выпущено около 300 машин.

Конструкция М-5 — деревянная, очень простая и рациональная. Самолет обладал хорошей мореходностью, был прост в пилотировании, надежен. Скорость — 105 км/час, посадочная — 70 км/час, потолок до 3000 м, продолжительность полета — 4 часа.

Первым самолетом, созданным Д. П. Григоровичем в советское время, была летающая лодка М-24, вторым — М-24-бис.

В 1924 году конструктор принял участие в объявленном Советским правительством конкурсе на лучший самолет-истребитель и добился серьезного успеха. Созданные им самолеты И-2 и И-2-бис обладали хорошими для того времени боевыми качествами и были приняты к серийной постройке. В дальнейшем Д. П. Григорович работал в основном над колесными самолетами. Помимо активного участия в проектировании самолетов И-5, ТШ-1, ТБ-5 и МДР-3, он создал пушечные истребители И-зет, ИП-1, в частности, строившиеся серийно.





После М-5 Д. П. Григорович начал конструировать более крупную летающую лодку. Постройка и испытание нескольких экспериментальных машин дали конструктору много материалов, позволивших найти наилучший вариант морского разведчика-бомбардировщика. В начале 1916 года новая летающая лодка М-9 стала строиться серийно. С 1916 по 1924 год было выпущено около 500 машин. Они долгое время составляли основу самолетного парка нашей морской авиации.

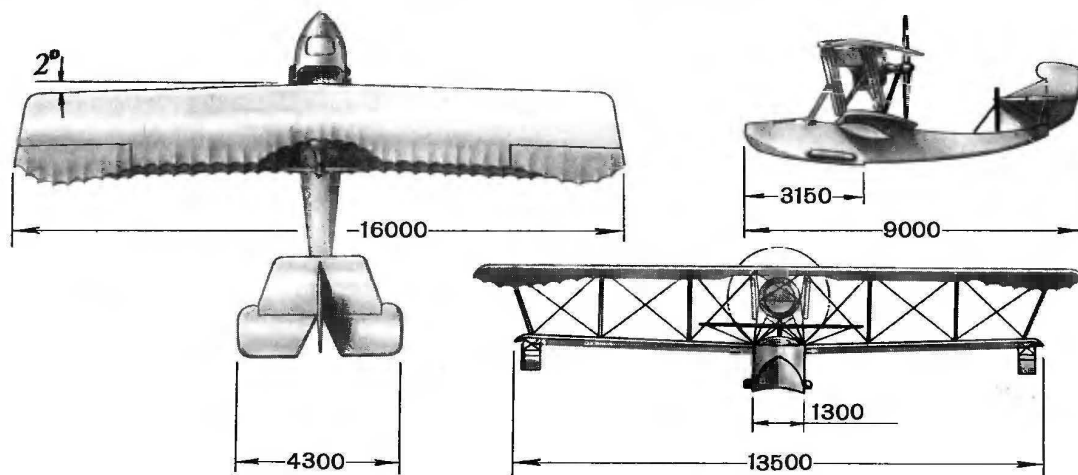
Летающая лодка М-9 деревянной конструкции. Площадь ее крыльев — 54,8 м², взлетный вес — 1540—1610 кг. С двигателем мощностью в 150 л. с. самолет имел скорость — 110 км/час, потолок — 3000 м, продолжительность полета — до 3,5 часа. В передней кабине стоял пулемет, иногда ставилась короткоствольная пушка, под нижним крылом имелись держатели для бомб общим весом до 160 кг. О высоких качествах М-9 свидетельствовало то, что лейтенант Я. Нагурский 17 сентября 1916 года впервые в мире на летающей лодке выполнил две петли Нестерова.

М-9 являлась в полном смысле «рабочей маши-

ной» — надежной в эксплуатации, простой в пилотировании. Она имела хорошую мореходность, свободно преодолевала волну высотой в полметра, что позволяло применять ее в открытом море. Группа самолетов Красного Балтийского флота в составе четырех М-9 и двух «Ньюпор-17» 6 августа 1919 года нанесла удар по Бьорке, где базировались английские самолеты и корабли, совершавшие пиратские налеты на Кронштадт. Красные летчики вывели из строя несколько самолетов интервентов.

Красные военные летчики на М-9 успешно действовали на Балтийском и Черном морях, вели разведку войск противника в прибрежных и отдаленных от воды районах. Особенно активно действовали экипажи М-9, входившие в состав знаменитой Волжской флотилии. Гидроотряды Красной авиации порой действовали на самолетах М-9 и зимой. Летающая лодка благодаря вогнутому редану при умелом пилотировании взлетала со снега и льда. Посадка также проходила, как правило, благополучно.

В 1919—1922 годах на М-9 ставились двигатели мощностью 220 и 260 л. с.



«ВУАЗЕН»



17 августа 1919 года заместитель начальника авиации Южного фронта И. И. Петрожицкий с летнабом Н. Е. Жигаловым на самолете «Вуазен» за 4 часа полета сумели обнаружить главные силы врага, определить направление движения его конницы. Точные данные воздушных разведчиков помогли командованию Красной Армии принять необходимые меры. За этот полет летчик и летнаб были награждены орденами Красного Знамени.

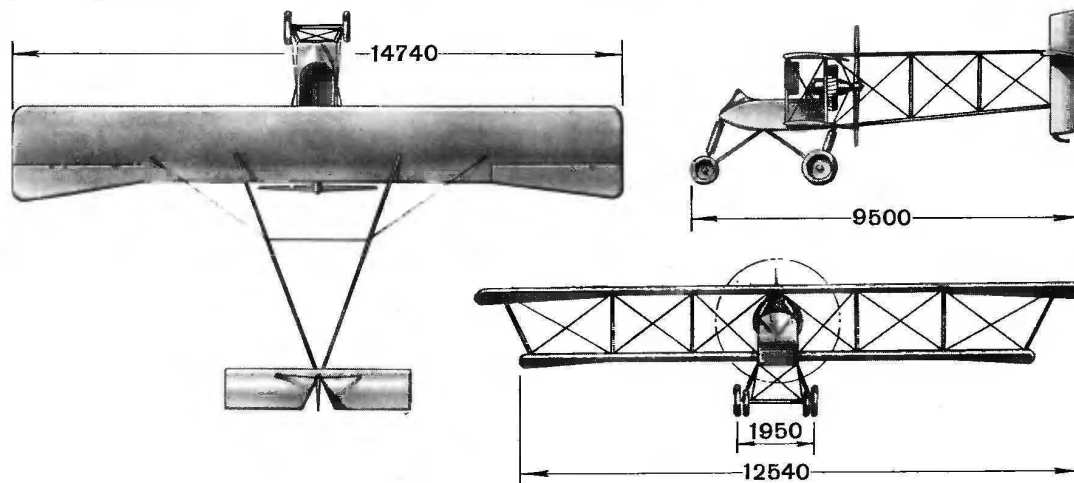
Самолеты-разведчики «Вуазен» широко применялись на фронтах первой мировой и гражданской войн. С 1914 по 1921 год на авиационных заводах страны было построено около 400 самолетов шести различных типов. Летные качества «Вуазена» даже для того времени были невысокими: максимальная скорость не превышала 110 км/час, потолок — 3000 м. Их преимущество состояло в том, что они были просты в производстве и надежны в эксплуатации: их можно было ремонтировать в полевых условиях без сложно-

го оборудования и приспособлений. Это было важно для первого периода становления советской авиации.

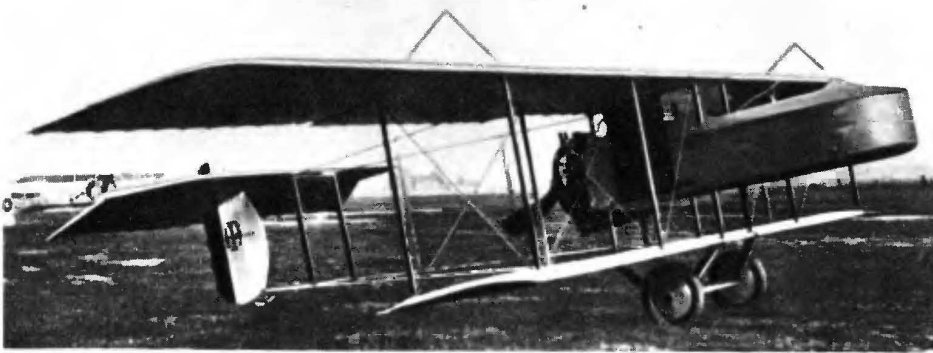
«Вуазены» всех типов в основном не отличались один от другого. Все они были бипланами смешанной конструкции с ферменным хвостом и толкающим винтом. Шасси — тележечного типа (два основных колеса и два передних). Двигатели, как правило, «Сальмсон» мощностью от 130 до 160 л. с. Вооружались «Вуазены» пулеметами. Лишь на машинах ЛАС и ЛБС ставились пушки «Кольт». Площадь крыльев «Вуазенов» — 42 м², типа ЛБС — 47 м². Вес пустого ЛАС — 900, ЛБС — 975 кг, взлетный вес соответственно — 1250 и 1325 кг.

На самолетах «Вуазен» красные военные летчики выполнили много боевых полетов.

После окончания гражданской войны самолеты «Вуазен» отечественной постройки незначительное время использовались для первоначального обучения летчиков.



«ФАРМАН-30»



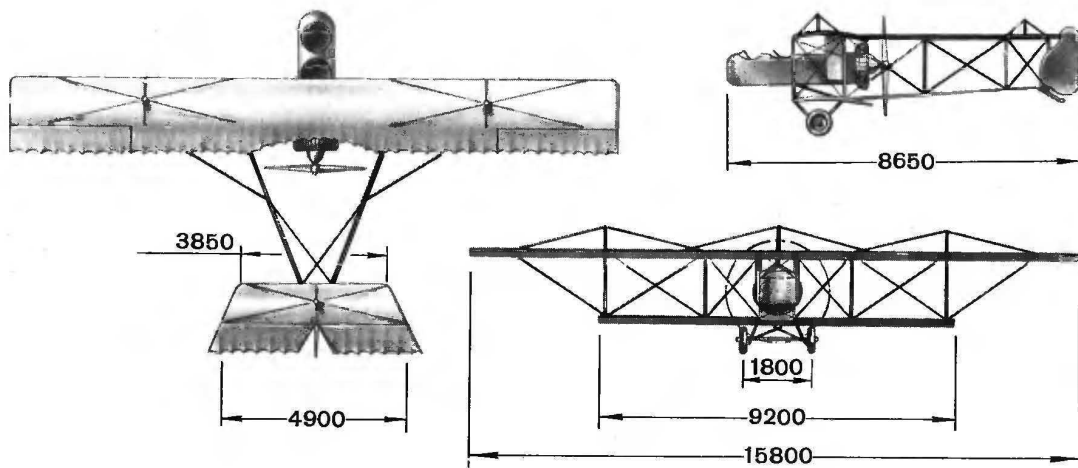
Разведчики и легкие бомбардировщики «Фарман-30» использовались на всех фронтах гражданской войны. В основном их строил завод «Дукс» (завод № 1), выпустивший за 1916—1921 годы 400 машин. По оценке летчиков «Фарманы» русского производства по своим качествам, особенно по прочности, заметно превосходили такие же самолеты, купленные царским правительством во Франции.

Отряды Красного воздушного флота, имевшие на вооружении самолеты «Фарман-30», вели воздушную разведку, наносили бомбовые удары по скоплениям войск, железнодорожным узлам и позициям противника. Летчики 5-го Социалистического авиаотряда Д. Пятницкий и А. Степанов летом 1918 года в боях на Урале выполняли на «Фарманах» порой по четыре вылета в день — два на разведку, два на бомбометание. 24 августа, например, Степанов с комиссаром

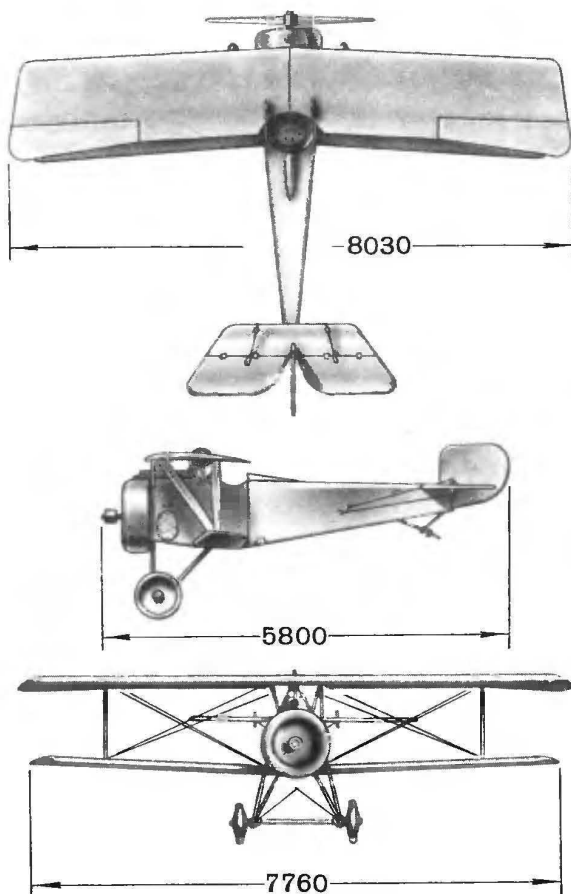
отряда летнабом М. Крузе атаковали станцию Таватуй, где уничтожили несколько эшелонов врага.

«Фарман-30» — полуторараплан с ферменным хвостом. Двигатель с толкающим винтом устанавливался за двухместной кабиной. Конструкция смешанная. Лонжероны крыльев и стержни хвостовой фермы выполнялись из стальных труб, кабина — фанерная. Площадь крыльев — 50,0 м², вес пустого самолета — 830 кг, взлетный — 1180 кг. Скорость — 136 км/час, посадочная — 60 км/час, потолок — 4500 м, продолжительность полета до 4 часов.

По своим летным качествам «Фарман-30» почти не уступал фюзеляжным бипланам с тем же двигателем «Сальмсон». Поэтому, несмотря на его устаревшую схему, он несколько лет находился на вооружении нашей авиации, а после 1921 года использовался как учебный самолет.



«НЬЮПОР-17»



Прикрывая 12 августа 1920 года переправу частей Красной армии через Днепр, краснолет Н. П. Васильченко обнаружил семь вражеских самолетов типа ДН-9. Чтобы не дать противнику возможности нанести удар, Васильченко на скорости повел свой «Ньюпор-17» в атаку. Неравный бой продолжался 25 минут. Красный военный летчик один ДН-9 подбил, а остальных заставил сбросить бомбы в Днепр. Переправа была спасена.

Одноместный истребитель «Ньюпор-17», на котором Васильченко одержал победу, был представителем «семьи» полуторопланов «Ньюпор» типов от 9 до 24, которые были одинаковы по схеме и близки по размерам. Некоторые из них строились как двухместные разведчики. Вооружение самолетов состояло из 1 или 2 пулеметов. Наиболее удачными были огневые установки, смонтированные по схеме киевского инженера Василия Владимировича Иордана.

«Ньюпор-17» с мотором «Рон» в 110 л. с. составляли примерно половину всех истребителей этого типа, построенных в нашей стране (за 1916—1920 годы — более 700). Конструкция — деревянная с полотняной обшивкой; каркас оперения — из стальных труб. Характерная особенность полуторопланов «Ньюпор» — очень узкое нижнее крыло и широкие V-образные стойки. Площадь крыльев — 14,75 м², вес пустого самолета — 375 кг, взлетный — 560 кг. Для своего времени «Ньюпоры» обладали хорошими летными качествами: скорость — 164 км/час, потолок — 5300 м, продолжительность полета — 2 часа.

На моноплане «Ньюпор-4» выдающийся русский летчик Петр Николаевич Нестеров в 1913 году выполнил впервые в мире мертвую петлю, позже названную его именем. В 1916 году на полутороплане «Ньюпор-21» летчик Константин Константинович Арцеулов впервые выполнил преднамеренный штопор.

С 1917 года вместо «Ньюпор-17» стали строить «Ньюпор-23». После окончания гражданской войны и до 1925 года «Ньюпоры» использовались как учебные самолеты.