

Найденов Василий Федорович

Авиация в 1909 году

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
В19

В19 **Василий Федорович Н.**
Авиация в 1909 году / Найденов Василий Федорович – М.: Книга по Требованию, 2023. –
54 с.

ISBN 978-5-519-98602-1

ISBN 978-5-519-98602-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO 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.

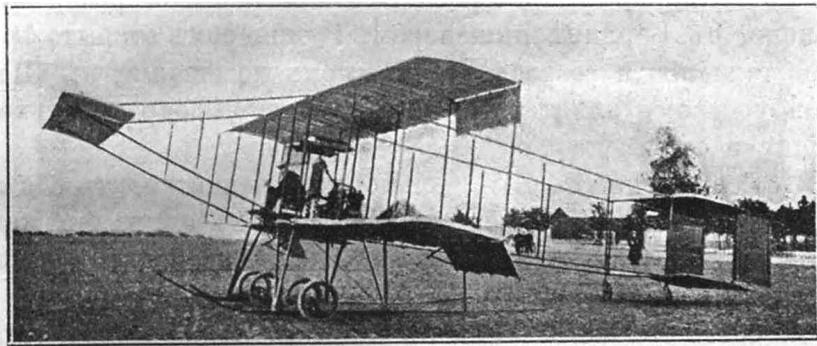
Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы 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.

ходится по парѣ колесъ, ось которыхъ соединена эластичными резиновыми тяжами съ полозьями. При взлетѣ аэропланъ катится на этихъ двухъ парахъ переднихъ колесъ и на двухъ колесахъ подъ хвостовыми поддерживающими поверхностями; при спускѣ на землю, при соприкосновеніи колесъ съ землею, резиновые тяжи растягиваются, и аэропланъ становится на землю полозьями и быстро останавливается на мѣстѣ.

Главные размѣры аппарата слѣдующіе: ширина поддерживающихъ поверхностей 10 м., длина 2 м., общая поддерживающая поверхность 40 кв. м., вѣсъ безъ авіатора около 400 кгр. Площадь руля высоты 4 кв. м., площадь хвостовыхъ поверхностей 8 кв. м.



Фиг. 1. Аэропланъ Аври Фармана (типъ 1909 г.).

Двигатель въ 50 лощ. с. съ 7 цилиндрами системы Гномъ, непосредственно соединенный съ двулопастнымъ деревяннымъ винтомъ Шовьера въ 2,6 м. діаметромъ при шагѣ 1 м. 15 см.; винтъ дѣлаетъ 1.200 оборотовъ въ минуту.

Для сооруженія аэроплановъ своей системы Фарманъ построилъ въ Мурмелонѣ около Шалона небольшую мастерскую, которая имѣетъ въ настоящее время довольно много заказовъ и при которой существуетъ школа практическаго обученія полетамъ на аэропланахъ системы Фармана.

Чтобы познакомиться съ работами авіаторовъ въ теченіе 1909 года, мы рассмотримъ по мѣсяцамъ въ хронологическомъ порядкѣ главнѣйшія выдающіяся событія.

Всѣ числа даются по новому стилю.

Я н в а р ь.

Арманъ Ципфель изъ Ліона, начавшій учиться летать на аэропланъ Вуазена въ половинѣ ноября, продолжаетъ свои полеты и добивается того, что пролетаетъ около 1,5 км. Въ концѣ января онъ выѣхалъ въ Берлинъ демонстрировать тамъ полеты на аэропланъ Вуазена.

Въ Исси-Ле-Мулино Вельферингеръ продолжаетъ полеты на Антуанетъ IV, на которомъ такъ прославился потомъ Латамъ.

Въ Германіи инженеръ Граде продолжаетъ опыты съ своимъ трипланомъ; въ Бреславлѣ основана мастерская аэроплановъ, въ Берлинѣ инженеромъ Румплеромъ открыто бюро по составленію и разработки проектовъ по авіаціи; въ Шарлотенбургскомъ политехникумѣ основана кафедра воздухоплавания и авіаціи.

Въ Соединенныхъ Штатахъ морской департаментъ обсуждалъ заказъ четырехъ аэроплановъ; изъ нихъ одинъ долженъ быть готовъ черезъ 5 мѣсяцевъ послѣ подписанія контракта, а остальные три черезъ 8 мѣс.

Скорость требуется 40 миль въ часъ (64,360 км. въ часъ), имѣя на борту кромѣ авіатора еще и наблюдателя; продолжительность полета требуется 4 часа; запасъ бензина на 200 миль; требуется возможность подъема съ морской поверхности безъ какихъ либо спеціальныхъ приспособленій.

Конгрессъ ассигновалъ военному министерству 2.500.000 фр. на продолженіе опытовъ по воздухоплаванию.

Въ Италіи въ Туринѣ инженеръ Фачіалли построилъ аэропланъ, поднялся легко, пролетѣвъ болѣе 100 м., но вслѣдствіе поломки руля аэропланъ упалъ и разбился; изобрѣтатель цѣлъ и невредимъ.

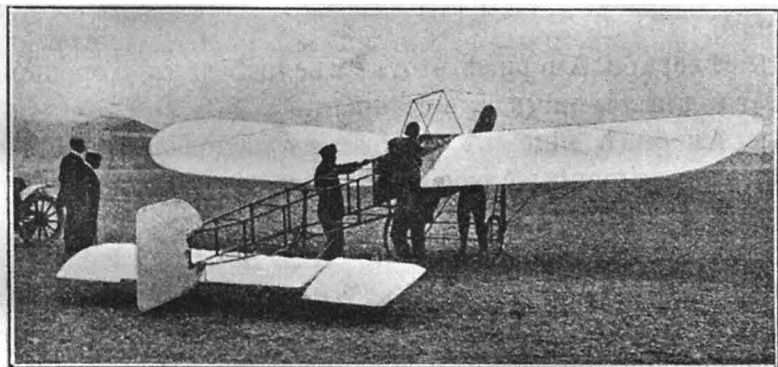
Вильбуръ Райтъ 2 января въ Овурѣ сдѣлалъ съ пассажирами нѣсколько полетовъ. Затѣмъ аэропланъ былъ разобранъ и отправленъ въ По, гдѣ въ январѣ мѣсяцъ были устроены саран, мастерскія и жилище для Райта. Больше полетовъ его въ январѣ не было.

Февраль.

Съ начала февраля началъ свои полеты въ Берлинѣ на Темпельгофскомъ полѣ Ципфель на бипланѣ Вуазена; полеты часто происходили при неблагоприятной погодѣ, но они удовлетворили берлинцевъ; Ципфелю полетъ удалось сдѣлать, какъ говорятъ, даже при вѣтрѣ отъ 12 до 14 м. въ секунду.

Мооръ Брабазонъ продолжалъ свое обученіе на бипланѣ Вуазена въ Шалонѣ; также и Анри Фурнье началъ учиться тамъ же тоже на Вуазенѣ.

Блеріо въ Исси-Ле-Мулино дѣлаетъ опыты съ своимъ аэропланомъ XI (Фиг. 2).



Фиг. 2. Монопланъ „Блеріо XI“.

На югѣ Франціи въ По съ 3-го февраля В. Райтъ началъ продолжать обученіе своихъ учениковъ П. Тиссандье, графа Ламбера и капитана Люка—Жирандвилья.

20 февраля въ По прибылъ испанскій король, присутствовалъ при полетѣ и затѣмъ подробно ознакомился съ устройствомъ аэроплана.

Къ концу февраля П. Тиссандье и гр. Ламберъ подготовились уже самостоятельно управлять аэропланомъ и совершали уже полеты, имѣя въ качествѣ пассажира В. Райта.

Въ Америкѣ журналъ The World объявилъ призъ въ

50.000 фр. для управляемыхъ аэростатовъ или аэроплановъ за пройденное разстояніе въ 142 мили Нью-Йоркъ-Альбаи къ столѣтію построенія Фультономъ парохода.

М а р т ъ.

Погода во Франціи въ это время неблагопріятна для авіаціи; но всѣ авіаторы пользуются всякимъ удобнымъ днемъ, чтобы подготовиться къ наступающему лѣту. Гупи и Блеріо съ своимъ Блеріо XI летаютъ въ Бюкѣ; Сантосъ-Дюмонъ въ Исси-ле-Мулино; Демапе и Латамъ, начавшій свою славную карьеру авіатора, летаютъ въ Шалонѣ на аэропланѣ Антуанетъ IV. Латамъ обладаетъ всѣми качествами хорошаго авіатора; онъ съ первыхъ же шаговъ сдѣлалъ нѣсколько весьма удачныхъ полетовъ и показалъ, что на „Антуанетъ IV“ можно очень хорошо бороться противъ вѣтра, даже довольно сильнаго.

Въ сѣверной Америкѣ этотъ мѣсяцъ далъ хорошіе результаты для тамошнихъ авіаторовъ.

Въ Америкѣ еще въ 1908 году основалось общество „Aerial Experiments Association“ во главѣ котораго стали Профессоръ Грагамъ Бель и Гленъ Куртисъ.

Этимъ обществомъ построены были послѣдовательно три аэроплана: „Red Wing“, „White Wing“ и „June Bug“. Аэропланы эти были бипланы, при построеніи которыхъ воспользовались опытами и французскихъ авіаторовъ, и бр. Райтъ.

Въ мартѣ мѣсяцѣ на этихъ аэропланахъ Макъ-Карди пролетѣлъ 8 миль въ 11 м. 15 с., Балдвинъ 25 км., Макъ-Карди 32 км. и Ричардсонъ дѣлаетъ полетъ въ 38 м.

В. Райтъ продолжаетъ свое обученіе учениковъ въ По. Всѣ полеты продолжительностью около 20 м. и менѣе, такъ какъ они дѣлаются съ чисто учебною цѣлью или для демонстрированія аппарата. 17 марта въ По прибылъ король Эдуардъ VIII и осматривалъ аэропланъ. 20 марта были заключительные полеты В. Райта въ По. 21 марта В. Райтъ выѣхалъ въ Италію, которая приобрѣла аэропланы системы бр. Райтъ, и гдѣ В. Райтъ долженъ былъ въ короткій срокъ обучить нѣсколькихъ учениковъ, такъ какъ онъ торопился

вернуться въ Америку, гдѣ ему нужно было сдать свои аэропланы военному министерству.

24 марта ученики Райта сдѣлали полеты на призъ Аэроклуба Франціи за 250 м.; Поль Тиссандье въ 27 м. 59 с. пролетѣлъ 25 км. 250 м. и графъ Ламберъ въ 27 м. 11 с. пролетѣлъ тоже разстояніе.

Обученіе Ламбера заняло 17 уроковъ общою сложностью въ 4½ ч., а П. Тиссандье около 4 ч. въ 13 уроковъ.

Третій ученикъ Лука Жирарвилъ не кончилъ своего обученія; кажется, оказался неподходящимъ для авіаціи.

Съ этого времени Ламберъ и Тиссандье сами начинаютъ обучать другихъ полетамъ на аэропланахъ бр. Райтъ.

Апрѣль.

Въ Шалонѣ Демане и Латамъ энергично ведутъ свои опыты съ монопланомъ „Антуанетъ IV“. 9-го апрѣля Демане выигрываетъ призъ Аэроклуба Франціи за 250 м. послѣ своихъ 5 уроковъ.

Латамъ 17 апрѣля на 3-мъ своемъ полетѣ на томъ же аэропланѣ „Антуанетъ IV“ дѣлаетъ прекрасный полетъ въ 1.500 м., дѣлаетъ хорошіе виражи на высотѣ 15 м. и отлично спускается.

Капитанъ Бюрга началъ обучаться на „Антуанетъ VI“ и въ первые же дни сдѣлалъ нѣсколько полетовъ отъ 100 до 200 м.

29 апрѣля Демане сдѣлалъ полетъ въ 6 км.; на слѣдующій день онъ держится въ атмосферѣ 13 м. 23 с. и, несмотря на вѣтеръ, дѣлаетъ 6 круговъ надъ аэродромомъ; этимъ полетомъ онъ побилъ рекордъ продолжительности полета на монопланѣ, установленный Л. Блеріо 6 іюля 1908 г. въ 8 м.

30 апрѣля Латамъ дѣлаетъ по замкнутой кривой полетъ въ 3 км.

Создателемъ моноплановъ типа Антуанетъ былъ инженеръ Леваассеръ, онъ же создатель и двигателя Антуанетъ который стоитъ на всѣхъ аэропланахъ Антуанетъ.

Главныя характеристики аэроплана Антуанетъ IV слѣдующія: ширина аэроплана 12,80 м., длина всего аэроплана 12 м. Общая поддерживающая поверхность 30 кв. м. Вѣсъ безъ авіатора 460 кгр.

Руль высоты (фиг. 3) сзади, рули направления (ихъ два, сверху и снизу руля высоты) также сзади; они служатъ продолженіемъ вертикальной килевой плоскости устойчивости; руль высоты также служитъ продолженіемъ горизонтальныхъ хвостовыхъ плоскостей устойчивости.

Для сохраненія поперечной устойчивости сзади на концахъ поддерживающихъ поверхностей расположены рули поперечной устойчивости, дѣйствующие въ противоположныя стороны.

Поддерживающія поверхности въ планѣ трапециoidalной формы; вогнутость ихъ по кривой круга; уголъ наклона поддерживающихъ поверхностей около 4° .

Подъ переднюю часть средней части аэроплана расположены два колеса, ось которыхъ вертикальной стойкой съ пневматическимъ тормазомъ соединена съ среднею фермою аэроплана.



Фиг. 3. Монопланъ „Антуанетъ IV“.

Винтъ насаженъ непосредственно на ось двигателя, расположеннаго въ передней части средняго трехграннаго каркаса; винтъ металлическій, двухлопастный діаметръ 2,30 м. при шагѣ 1.30 м. дѣлаетъ около 1.100 обор. въ минуту.

Подъ винтомъ расположенъ предохранительный полозъ съ пневматическимъ буферомъ для предохраненія винта отъ поломки при спускѣ на землю.

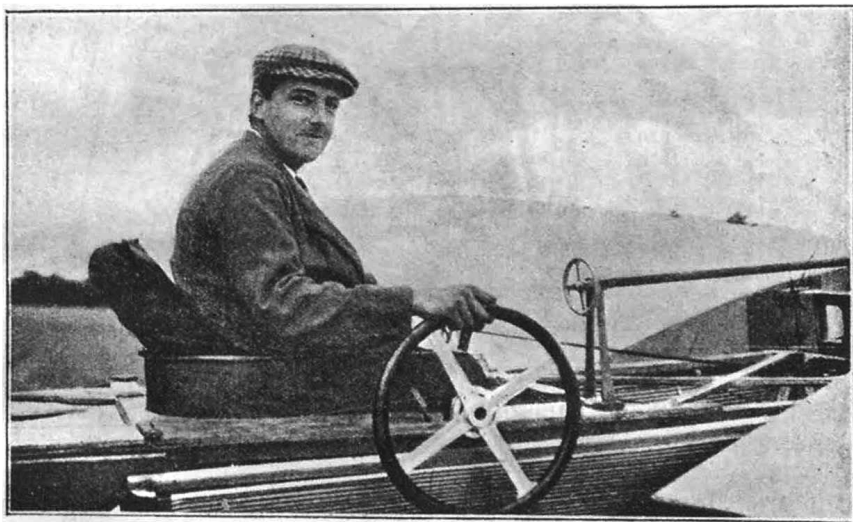
Двигатель 8-ми цилиндровый въ 50 лощ. силъ.

Аэропланъ Антуанетъ V, совершавшій полеты одновременно съ Антуанетъ IV, отличался отъ него только размѣромъ: поддерживающія поверхности его имѣли 50 кв. м., вѣсъ его безъ авіатора 520 кг. Колеса разставлены дальше

другъ отъ друга. Подъ поддерживающими поверхностями имѣлись на трети приблизительно отъ концовъ поддерживающихъ поверхностей два полоза для опоры объ землю. Подъ нижнимъ вертикальнымъ рулемъ направленія также имѣлся небольшой предохранительный полость.

На этихъ аэропланахъ сначала леталъ Вельферингеръ, потомъ Деманъ и Латамъ (фиг. 4), и особенно прославился послѣдній.

Антуанетъ VI отъ предыдущихъ отличался только тѣмъ, что вмѣсто рулей поперечной устойчивости (крылышекъ) введено искривленіе поверхностей, какъ и у Райта; это искривленіе поддерживающихъ поверхностей все болѣе и болѣе



Фиг. 4. Губеръ Латамъ на монопланъ „Антуанетъ IV“.

получаетъ права гражданства и вводится послѣдовательно Блеріо, Сантосъ-Дюмонъ и др. авіаторами.

Остальные французскіе авіаторы въ этомъ мѣсяцѣ продолжали свои полеты: Тиссандье и Ламберъ въ По, Блеріо на своемъ „Блеріо XI“ въ Бюкѣ, тамъ же Жифруа на REP-II-bis дѣлалъ небольшіе полеты 300—600 м., Сантосъ-Дюмонъ въ Сень-Сирѣ, гдѣ онъ 8 апрѣля пролетаетъ на своей „Стрекозѣ“ 2500 м., капитанъ Ферберъ въ Жювизи; въ Иссиле-Мулино началъ учиться Ружье на бипланъ Вуазена. (фиг. 5).

27 апрѣля Анри Фарманъ началъ полеты на построенномъ имъ новомъ аэропланѣ.

В. Райтъ прибылъ въ Италію и съ 15 апрѣля началъ обученіе учениковъ, изъ нихъ остановился на лейтенантѣ Калдерара и къ концу мѣсяца уже достаточно подготовилъ его.

Въ концѣ мѣсяца В. Райтъ вернулся въ Парижъ, соединился тамъ съ братомъ Орвилемъ и сестрою Екатериною, прибывшими въ январѣ въ Европу, отправился вмѣстѣ съ



Фиг. 5. Ружье на бипланѣ Вуазена.

ними въ Лондонъ, гдѣ аэроклубъ Англіи весьма торжественно чествовалъ Райтовъ и поднесъ имъ золотую медаль. Изъ Лондона бр. Райтъ уѣхали къ себѣ въ Америку.

М а й.

Въ Римѣ лейтенантъ Кальдерара продолжалъ полеты на аэропланѣ одинъ и съ пассажирами.

1-го мая Кальдерара поднялся вмѣстѣ съ сапернымъ офицеромъ Савойа, полетъ продолжался благополучно 35 м., но вдругъ двигатель остановился, и аэропланъ съ высоты 9 м. упалъ на землю. По счастью офицеры не пострадали; аэропланъ же потерпѣлъ небольшія поломки.

6 мая по исправленіи аэроплана Кальдерара въ 8 ч. 15 м. утра поднялся одинъ. Аэропланъ сдѣлалъ два круга, поднялся на высоту около 40 м. и по невыясненнымъ причинамъ упалъ на землю. Кальдерара въ безчувственномъ состояніи отнесенъ былъ въ близъ лежащую виллу, гдѣ передъ тѣмъ жилъ В. Райтъ, а затѣмъ по перевязкѣ ранъ перенесенъ въ военный госпиталь.

Паденіе объясняютъ поломкою рулей при поворотѣ при сильномъ вѣтрѣ. Говорили также, что Кальдерара впалъ въ какое то обморочное состояніе на аэропланѣ (что будто съ нимъ и раньше было) и выпустилъ рукоятки отъ рулей, но это предположеніе было затѣмъ опровергнуто. Первая причина болѣе вѣроятна.

Черезъ два мѣсяца Кальдерара совершенно поправился и началъ опять прерванные полеты на перестроенномъ заново аэропланѣ.

11 мая В. и О. Райтъ вмѣстѣ съ сестрою прибыли въ Нью-Йоркъ, гдѣ были торжественно встрѣчены несмѣтною толпою народа какъ національные герои. Аэроклубъ Америки въ честь ихъ далъ большой банкетъ.

При прибытіи въ родной городъ Дайтонъ бр. Райты также были привѣтствованы многотысячною толпою при пушечномъ салютѣ.

20 мая П. Тиссандье на аэропланѣ Райта держится въ воздухѣ 1 ч. 2 м. и пролетаетъ 75,5 км.; этимъ полетомъ П. Тиссандье опережаетъ Фармана и занимаетъ 3-е мѣсто послѣ бр. Райтъ.

Въ маѣ мѣсяцѣ выдвинулись впередъ монопланы и особенно монопланы Антуанетъ.

20 мая Латамъ впервые на монопланѣ поднимаетъ пассажира и дѣлаетъ полетъ въ 600 м.

21 мая Латамъ поднимается надъ Шалонскимъ полемъ, держится на высотѣ 21 м. въ воздухѣ 9 м., впервые снимаетъ руки со штурваловъ, чтобы привѣтствовать друзей и этимъ доказываетъ устойчивость аэроплана во время полета. Послѣ онъ неоднократно продѣлывалъ тотъ же маневръ, закуривалъ сигару во время полета, разсматривалъ въ бинокль, фотографировалъ и т. д.

22 мая онъ же устанавливаетъ рекордъ продолжительности полета на монопланѣ—держится въ воздухѣ 37 м. 37 с.,

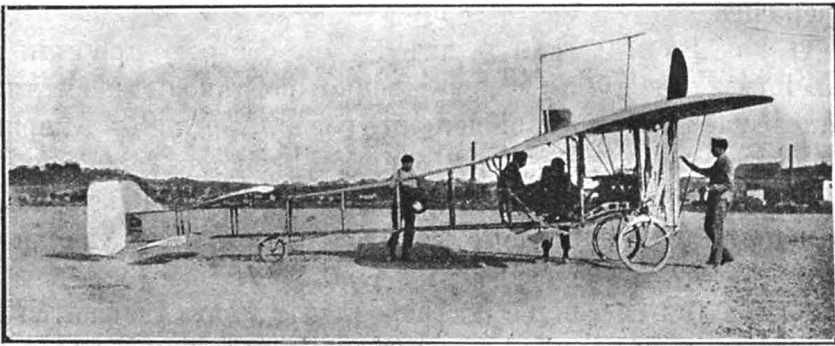
достигая иногда высоты 40 м. Далѣе на „Антуанетъ V“ совершаетъ полетъ въ 18 м. 29 с. со скоростью около 72 км. въ часъ.

Съ 21 мая Блеріо начинаетъ опыты съ новымъ своимъ аэропланомъ „Блеріо XII“, который отличается отъ „Блеріо XI“ большими размѣрами и назначенъ для полетовъ съ пассажирами. Опыты дали хорошіе результаты. (фиг. 6).

Морисъ Жифруа на монопланѣ „REP-II-bis“ продолжаетъ въ Бюкѣ свои полеты; ему удаются полеты на 600—800 м.

Къ концу мѣсяца ему удаются полеты въ 4 км. и потомъ въ 8 км. въ теченіе 8 м.; но полеты оффиціально не хронометрированы.

Анри Фарманъ въ Шалонѣ продолжаетъ полеты на своемъ новомъ аэропланѣ.



Фиг. 6. Монопланъ „Блеріо XII“.

На бипланахъ Вуазена летаютъ капитанъ Ферберъ въ Жювизи, Ружье сначала въ Исси-ле-Мулино, затѣмъ также въ Жювизи, де-Катеръ въ Шалонѣ, Делагранжъ въ Жювизи и началъ учиться Жанъ Гобронъ, сынъ сенатора, также въ Жювизи.

Французскіе авіаторы дѣятельно готовятся къ интернаціональному испытанію—къ великой недѣлѣ авіаціи Шампаньи, назначенной на Августъ.

І ю н ъ.

Героемъ этого мѣсяца былъ аэропланъ Антуанетъ съ своимъ пилотомъ Латамомъ.

5 іюня Латамъ совершаетъ на своемъ монопланѣ полетъ