

**И. Андреев**

# **Боевые самолёты**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 355/359  
ББК 68  
И11

И11 **И. Андреев**  
Боевые самолёты / И. Андреев – М.: Книга по Требованию, 2016. – 206 с.

**ISBN 978-5-517-93112-2**

Проследить путь развития авиации задача не одной книги. Мы же предлагаем Вашему вниманию одну ветвь огромного дерева авиации военную авиацию, как наиболее динамично развивающуюся и определяющую уровень авиационной науки и промышленности, а точнее, боевые самолеты и историю их создания. В нашей книге, нет, в частности, самолетов-разведчиков и машин военно-транспортной авиации, не менее интересных и совершенных. Читатель должен иметь в виду, что мы сознательно не стремились «втиснуть» в книгу всеобъемлющую информацию справочного характера. Так, например, в иллюстративной части издания представлены самолеты, наиболее характерные для военной авиации того или иного периода, машины, выпускавшиеся большими сериями, и только некоторые опытные и экспериментальные машины. Текстовая часть книги, посвященная главным образом «массовым» самолетам, определявшим облик боевой авиации разных времен и стран, содержит сведения о конструкциях, которые, хотя и не стали основой для серийных машин, но сыграли важную роль в прогрессе.

**ISBN 978-5-517-93112-2**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2016  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2016

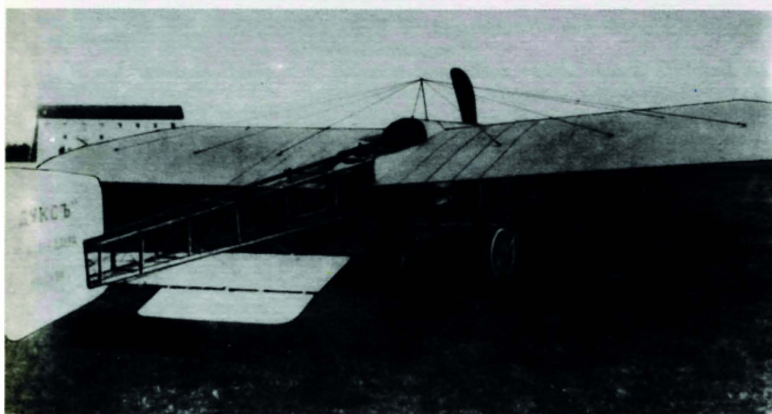
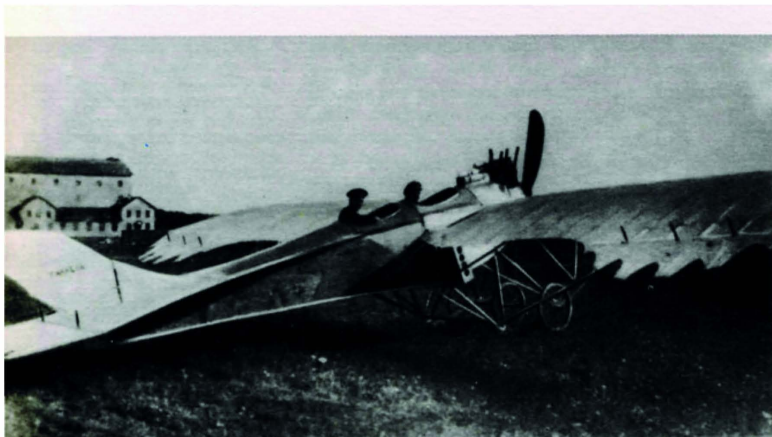
Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

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 первозданном 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.

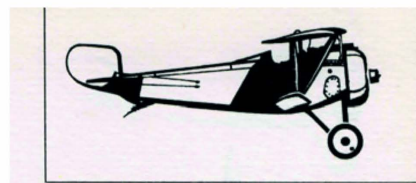




опасались летать выше крыш одноэтажных домов. Его аэроплан описывал в воздухе изящные восьмерки, а пилоты европейских машин пуще всех опасностей страшились крена и потому старались летать только в полное безветрие.

С августа по декабрь 1908 года длилось европейское турне Вилбура Райта. Следующий, 1909 год ознаменован бурным натиском французских конкурентов. Быстро переняв конструктивные идеи заокеанских авиаторов и их технику пилотирования, европейцы поразили мир удивительными перелетами и подъемами на высоту...

Выполняя заказы известного автомобильного гонщика Анри Фармана, фирма «Братья Вуазен» (небольшая мастерская, принадлежавшая механику Габриэлю Вуазену и его брату, Шарлю) строит ему несколько удачных аэропланов. На одной из машин Фарман применяет райтовский принцип поперечного управления — крен аппарата создавался за счет изменения обтекания концов крыла. Правда, вместо то-



го чтобы перекашивать консоли, Фарман отклонял вверх или вниз небольшие поверхности — элероны. К жесткому крылу они крепились шарнирно.

Богатый фабрикант Луи Блерио также создает несколько монопланов. Спортсмен Герберт Латам на моноплане, построенном моторной фирмой «Антуанетт», побивает весной 1909 года все рекорды европейских авиаторов: продолжительность полета достигает одного часа. Дальность составляет уже несколько десятков километров, а скорость вплотную подобралась к отметке 100 км/ч. Предугадав дальнейший ход событий, английская газета «Дейли мейл» назначает премию в 1000 фунтов стерлингов тому, кто перелетит Ла-Манш. Вызов принимают Латам и Блерио.

19 июля 1909 года Латам стартует на изящной длиннокрылой «Антуанетте», но терпит неудачу из-за отказа мотора.

Неделю спустя в воздух поднимается Блерио на своем «типе 11». Судьба летчика и 1000-фунтового приза в слабом 25-сильном моторе, тщательно отрегулированном самим Блерио.

Один из первых моторов воздушного охлаждения, «Анзани», работал лишь 20 — 25 минут, затем перегревался и заклинивал. Пилот рассчитывал уложиться в 18 минут.

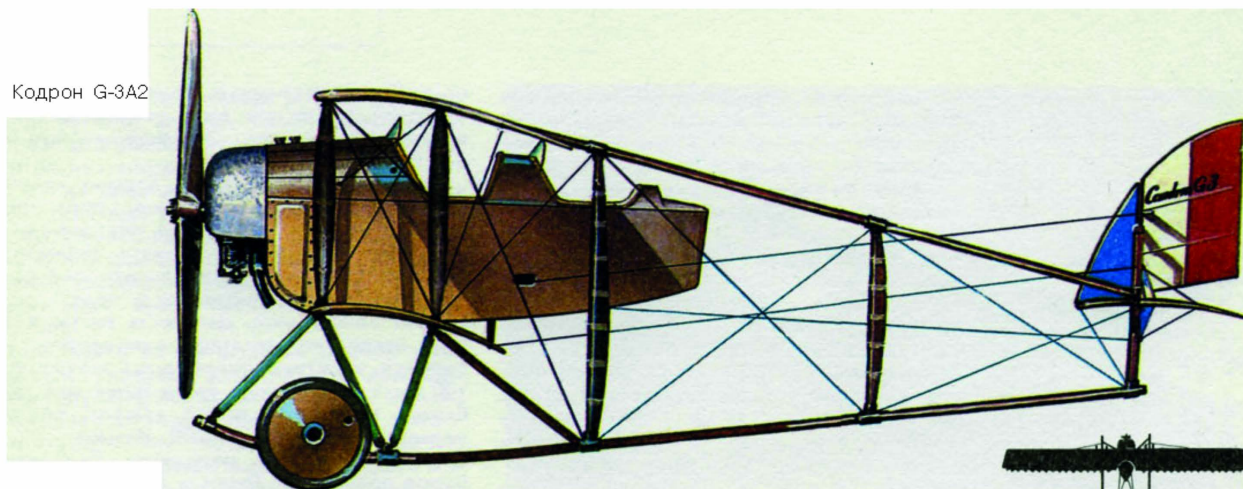
Мотор не подвел, хотя исторический перелет длился целых 37 минут. Луи Блерио не побил ни одного рекорда, но по праву стал национальным героем Франции. Он доказал, что летательная машина способна пересекать моря, быть средством передвижения, а не только развлекать публику, паря вокруг Эйфелевой башни. «Нет больше проливов!», «Мост через Ла-Манш!», «Великобритания расположена на материке», — пестрили заголовки газет.

Публика была в экстазе. Толстосумы без колебаний назначали щедрые призы и опекали авиаторов. Парижанки украшали свои изысканные туалеты пятнами отработанного масла. Военные прикидывали, что Англия теперь не так уже и недостижима в случае нападения с континента.

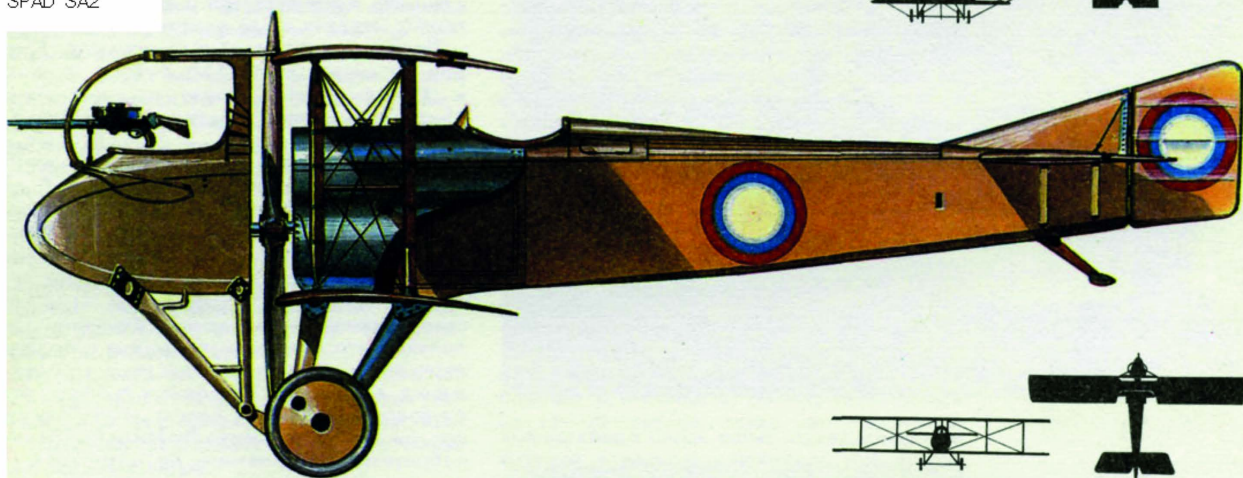
Совместными усилиями конструкторов, летчиков, предпринимателей аэроплан приобрел свойства, сделавшие его пригодным для выполнения многих практических задач. «В каких-либо пять лет аэроплан, бывший так недавно простой игрушкой, — писал в начале 1912 года русский журнал «Техника воздухоплавания», — прыгнувшей на расстояние нескольких метров, превращается в летательную машину, поднимающуюся до 4 тыс. м, пролетающую безостановочно более 8 часов и более 800 км». Демонстрируя грузоподъемность самолетов, авиаторы брали «на борт» несколько пассажи-



Кодрон G-3A2



SPAD SA2



Депердюссен тип Д



Кодрон G-3A2 (Франция, 1913 — 1914). Двигатель — 1 х «Рон», 80 л. с. (или «Клерже» той же мощности; самолеты, выпускавшиеся в Англии, оснащали 45-сильным «Анзани»). Размах верхнего крыла — 13,2 м. Площадь крыльев — 28,1 м<sup>2</sup>. Длина — 6,4 м. Взлетный вес — 735 кг. Вес пустого — 445 кг. Скорость максимальная — 100 км/ч. Потолок практический — 3 тыс. м. Дальность полета (с полным баком) — 300 км. Вооружение — 1 пулемет.

До лета 1916 года самолет использовали во французской армии в качестве воздушного разведчика и корректировщика артиллерийской стрельбы. Применялся во Франции, Италии, Бельгии, США и России как учебная машина.

SPAD SA2 (Франция, 1915). Двигатель — 1 х «Рон», 80 л. с. Размах — 9,6 м. Площадь крыльев — 25,3 м<sup>2</sup>. Длина — 7,3 м. Взлетный вес — 815 кг. Вес пустого — 535 кг. Скорость максимальная — 112 км/ч. Потолок практический — 3 тыс. м. Продолжительность полета — 2 ч. Вооружение — 1 пулемет. Применялся во Франции, России и других странах в качестве разведчика. Изображен с опознавательными знаками русских ВВС.

Депердюссен тип Д (Франция, 1912). Двигатель — 1 х «Гном», 80 л. с. Размах крыла — 11,6 м. Площадь крыла — 23 м<sup>2</sup>. Длина — 7,15 м. Взлетный вес — 720 кг. Вес пустого — 435 кг. Скорость максимальная — 95 км/ч.

Заняв на конкурсе военных аэропланов 3-е место, аэроплан был выбран русским военным ведомством в качестве самолета-разведчика. На заводе Лебедева было построено 63 экземпляра машины. Депердюссен тип Д применялся на русском фронте до 1917 года, а на французском — до 1916 года.

ров, располагавшихся, впрочем, без всяких удобств. В 1910 году Латам поднял на своем аппарате кинооператора: фильм с видом Парижа демонстрировался во всех кинотеатрах французской столицы.

В России авиаторы получили в свое распоряжение фотоаппараты системы С. Ульянина, поднимавшиеся в небо задолго до «возмужания» аэроплана: на разведывательных воздушных змеях и аэростатах. Без серьезных переделок камера Ульянина прослужила всю мировую войну.

Для атаки наземных войск изобретены металлические стрелы-дротики размером чуть больше карандаша: их сбрасывали с самолета на пехоту и кавалерию противника. Стрела весом 30 г пробивала деревянный брусok толщиной свыше 150 мм. Авиаторам оставалось сделать еще один шаг — перейти от «холодного оружия» к взрывчатым снарядам.

«Итало-турецкая война предоставила аэроплану случай доказать свою пригодность не только в смысле орудия разведки, но также и как средство для нападения», — заметил в 1912 году французский журнал «Артиллерийское ревю», — польза аэроплана в первом случае всегда казалась неоспоримой, что же касается второго применения, то в нем часто сомневались».

Предвидя боевую будущность аэроплана, итальянский лейтенант К. Ципелли экспериментировал с прообразом авиационной бомбы. Главная задача — создать взрыватель, который срабатывал бы в подходящий момент: взорвавшись высоко над землей, граната причинила бы не больше вреда, чем при позднем взрыве, когда снаряд уже врезался в землю. Опыты с гранатами, оснащенными взрывателями различных типов, стоили жизни самому изобретателю — снаряд взорвался чуть ли не в его руках. Опасаясь преждевременных взрывов в тесных, открытых всем ветрам кабинах, итальянцы не спешили поднимать в воздух ненадежные снаряды. Их сбрасывали с древнего, античной постройки виадука Альбано. Оказалось, взрывы производят «очень разрушительное действие в районе 20 метров».

Во время итало-турецкой войны в Триполи (1911 г.) на турецкие позиции сыпались 10-килограммовые бомбы куда большей мощности. В массивном корпусе цилиндросферической формы вместе с взрывчатым веществом располагалась картечь. Осколки корпуса и стальные вкрапления и поражали противника.

В октябре 1912 года боевые действия начались на Балканах — войну Турции объявили Черногория, Сербия, Греция и Болгария. Над полями сражения появились уже не единичные самолеты, а органи-

зованный авиаотряд. За рычагами расчалочных «этажерок» сидели русские летчики-добровольцы.

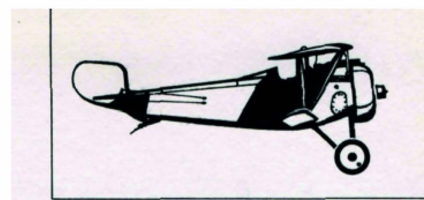
Откликнувшись на просьбу болгарского правительства, наши соотечественники объединились в добровольческий отряд, пришедший на помощь братскому болгарскому народу. Под руководством С. Щетинина, одного из основателей Российского товарищества воздухоплавания, частные летчики Агафонов, Евсюков, Колчин и Костин составили, вероятно, первое в истории боевое авиационное подразделение.

Русские летчики неоднократно летали над осажденным Адрианополем, в котором обосновались турецкие войска, фотографировали вражеские позиции, сбрасывали бомбы и листовки.

Вернувшись в Россию, С. Щетинин обстоятельно доложил о действиях авиаотряда в Обществе ревнителей военных знаний. Он, в частности, отметил, что болгарская армия могла бы оказаться в затруднительном положении, если бы турки располагали хотя бы парой аэропланов. Осадив Адрианополь, болгары подвозили войскам снаряжение и провиант по единственному мосту через реку Марицу. Будь у турок авиация, они бы разбомбили мост и отрезали от тылов передовые войска противника.

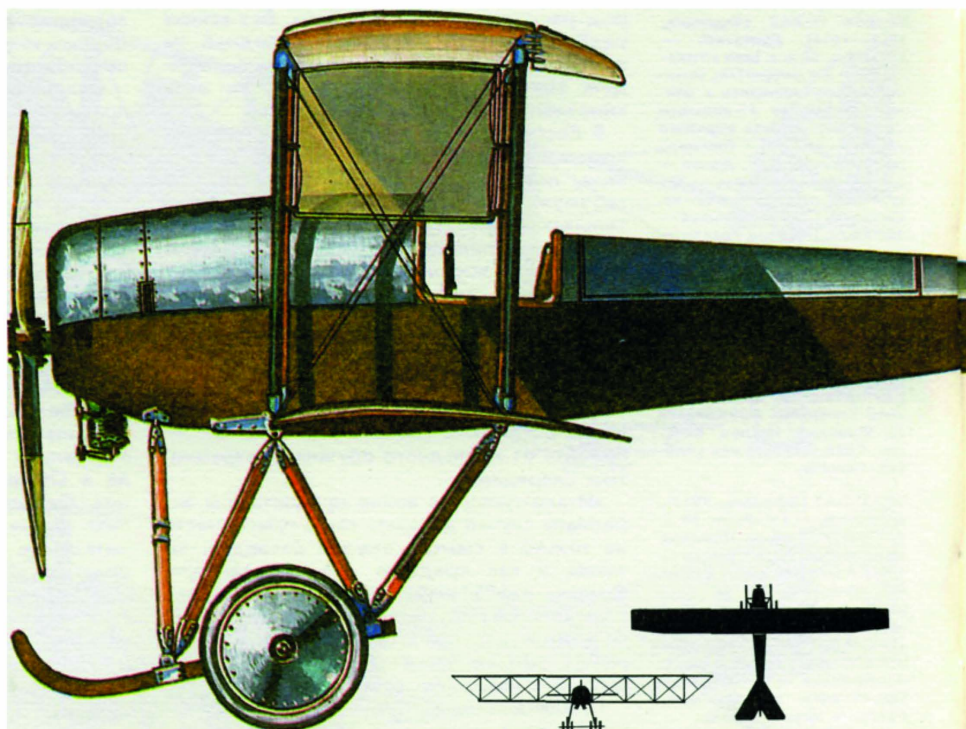
Первые, пока еще робкие попытки военного применения аэроплана распаляли воображение. Как полагал, например, Эдисон, самолет в качестве средства нападения превратится в этакое «абсолютное» оружие, против которого не окажется «средств для обороны». В этом случае, заключал знаменитый изобретатель, война станет невозможной. Скептики, напротив, видели в замечательных свойствах воздушной машины помеху для ее практического применения. «Аэропланы, не будучи в состоянии бросать успешно свои снаряды вследствие своей большой скорости, не могут иметь значительной наступательной силы» — таково мнение одного из германских военноморских деятелей. Главную роль в грядущих бомбардировках с воздуха многие стратеги отводили дирижаблям, летательным аппаратам, намного обогнавшим аэроплан по грузоподъемности и дальности полета: довоенные цеппелины поднимали уже сотни килограммов бомб, в то время как самолеты лишь десятки.

Случалось, к военно-тактическим соображениям примешивались и возражения совсем иного свойства. На больших маневрах французской армии 1912 года аэропланам отвели лишь роль разведчиков, поставлявших наземным войскам самую точную и свежую информацию о скрытых перемеще-





Сикорский С-10 конкурсный



ниях условного противника и дислокации артиллерии. Бомбардировок с воздуха не было, хотя во Франции только-только закончился так называемый конкурс «Воздушной мишени» Мишлена. Победителями вышли летчик Гобер и стрелок (так называли тогда бомбардира) — лейтенант американской армии Скотт. Сбросив снаряды с 200-метровой высоты, Скотт уложил 12 бомб из 15 в круглую мишень диаметром 20 м. Бомбометание с 800 м увенчалось попаданием 8 снарядов из 15 в четырехугольную цель размером 120X40 м.

Тем не менее французское военное ведомство не спешило перенять опыт Скотта. По мнению «Техники воздухоплавания» из-за того, что победа в конкурсе «Воздушной мишени» досталась не француз, а заокеанскому гастролеру-американцу.

Недооценив бомбометание с воздуха, французское командование сделало все же правильные выводы из результатов учений.

Теперь военные ведущих держав пыта-

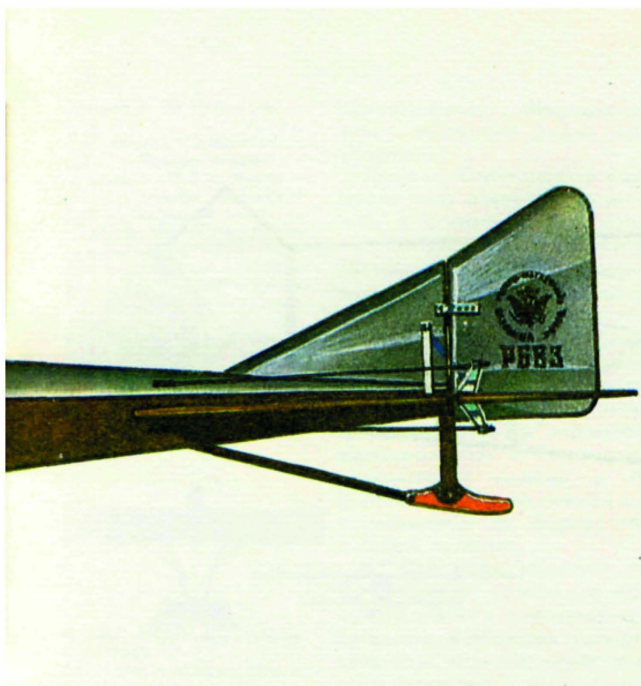
лись не просто приспособить для нужд армии гражданские спортивные самолеты, а сами диктовали конструкторам свои условия, предъявляли им свои специфические требования.

До начала мировой войны русское военное ведомство провело три конкурса аэропланов, которые стимулировали деятельность отечественных конструкторов.

Вот как выглядели, например, требования к аэропланам — участникам конкурса 1912 года. Самолет должен быть построен в России. Допускалось использование материалов и отдельных частей иностранного производства. Полезная нагрузка — два человека экипажа, «необходимые инструменты и приборы (сумка с инструментами для регулировки аппарата, карта, буссоль, фотографический аппарат и т. п.) — запас бензина и масла на 3 часа пути полным ходом».

Регламентирована также скорость (80 км/ч), скороподъемность (500 м за 15 мин), продолжительность полета. Особо



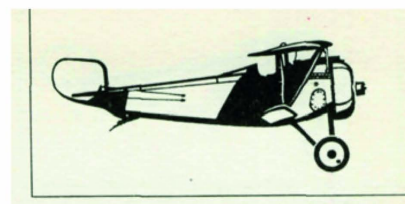


Сикорский С-10 конкурсный (Россия, 1913). Двигатель — 1х «Гном», 80 л. с. Размах верхнего крыла — 16,9 м. Площадь крыльев — 46,0 м<sup>2</sup>. Длина — 8,0 м. Вес полетный — 1011 кг. Вес пустого — 567 кг. Скорость максимальная — 99 км/ч. Дальность полета — 500 км. Продолжительность полета — 4 ч 56 мин. Самолет был построен специально для военного конкурса 1913 года авиационным отделом Русско-Балтийского вагонного завода в Петербурге (руководитель отдела И. Сикорский). Осенью 1913 года под пилотированием Г. Алексювича С-10 преодолел в беспосадочном полете за 4 ч 56 мин 12 с расстояние свыше 500 км. Это был всероссийский рекорд.

отмечались в требованиях эксплуатационные свойства самолетов: длина разбега и пробега, способность аэроплана «взлетать со вспаханного (но не свежеспаханного) и засеянного поля и опускаться на них же без каких бы то ни было поломок». Конструкции должны были допускать перевозку разобранных аэропланов «по обыкновенным дорогам». На полную разборку аппарата, укладку частей в ящики и операции по сборке отводилось два часа.

Любопытно, что еще в 1911 году, стремясь создать удобный для наземной перевозки аэроплан, подполковник С. Ульянин выдвинул идею «складного самолета». Машину, представлявшую собой разборный вариант «Фармана-IV», построили под руководством летчика В. Лебедева. Он же и поднял ее в воздух. «Складной» «Фарман» неплохо летал, не уступая по характеристикам неразборному оригиналу...

И наконец, согласно требованиям «аэроплан должен представлять наибольшие



удобства для обращения с огнестрельным оружием и для бросания бомб». Некоторая туманность этого пункта — «возможно большие удобства», — вполне простительна авторам в общем толковых и дальновидных требований к военным аэропланам. Эксперименты с бомбометанием и воздушной стрельбой из «бортового оружия» только начались...

В конкурсе 1912 года участвовало девять аэропланов, построенных в России. Два из них — биплан и моноплан — представил 23-летний конструктор Игорь Иванович Сикорский. Двукрылая машина будущего создателя «Ильи Муромца» продемонстрировала отличные свойства, перекрыла многие пункты требований к конкурсным аэропланам. Вместо установленных 80 км/ч биплан С-6Б разогнался до 113,5 км/ч — весьма высокий по тем временам результат. Полукilометровой высоты он достигал за 6,4 мин (вместо 15). На полную разборку аэроплана уходило лишь 18,2 мин!

Уже в следующем, 1913 году устроители конкурсов внесли в требования к аэропланам пункты о бомбометании.

В том же году комиссия рассмотрела предложения изобретателей, поступившие после объявления конкурса на «прибор для бросания снарядов с аэропланов и управляемых аэростатов». Отобранное комиссией прицельное приспособление штабс-капитана Толмачева использовалось в русской авиации до 1916 года.

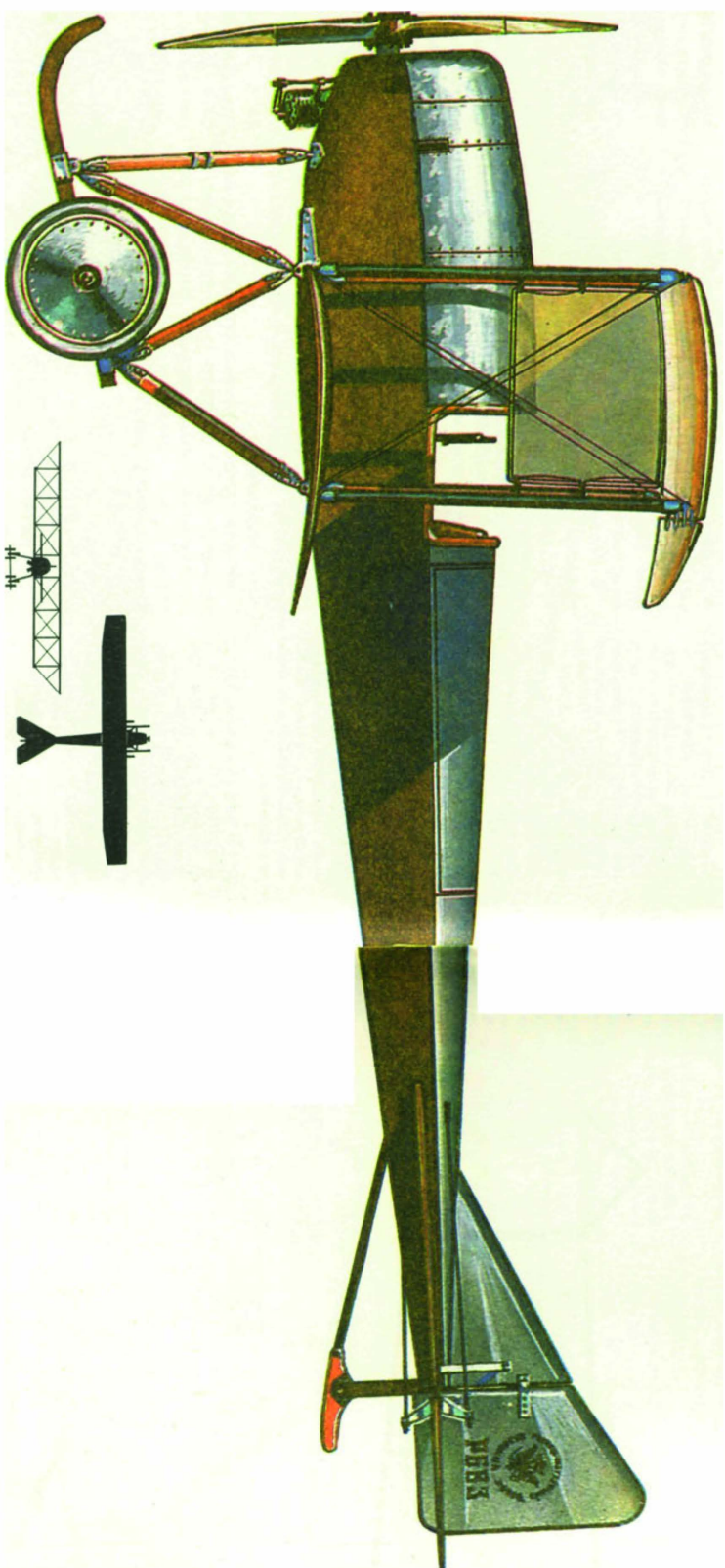
Передовые русские военные хорошо понимали, какую роль в будущей мировой войне может сыграть морская авиация. Увы, косность царских чиновников надолго задержала развитие этого вида летательных аппаратов.

«Когда же, о господи, ты сжалишься наконец над бедной Россией и избавишь ее от появления в ней таких вандалов — военно-морских административных деятелей в нашем флоте и морском ведомстве?» — этими словами 27 января 1910 года закончил свой доклад «О воздухоплавании в нашем флоте» в императорском Русском техническом обществе отставной капитан 1-го ранга М. Парфенов. Поводом для столь резкой критики послужили действия «одного флотоводца, с легкой руки которого воздухоплавание уничтожено до самого основания».

Опираясь на богатый опыт практического применения на флоте воздушных шаров, змеевых аэростатов, змеев, на первые эксперименты с аэропланами, докладчик исчерпывающе обрисовал сферу деятельности зарождавшейся тогда морской авиации. «Можно безошибочно сказать», — утверждал М. Парфенов, — что разведка,

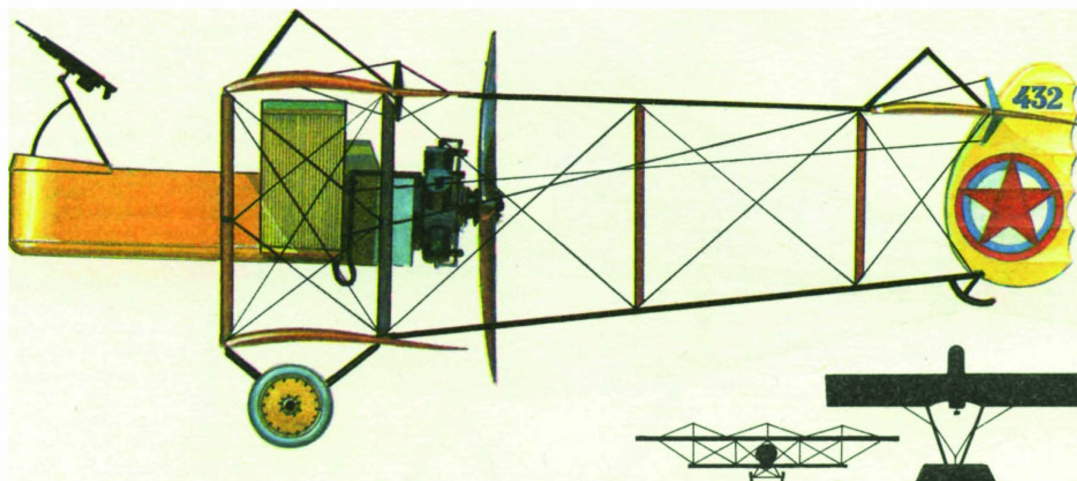


Сикорский С-10 конкурсный

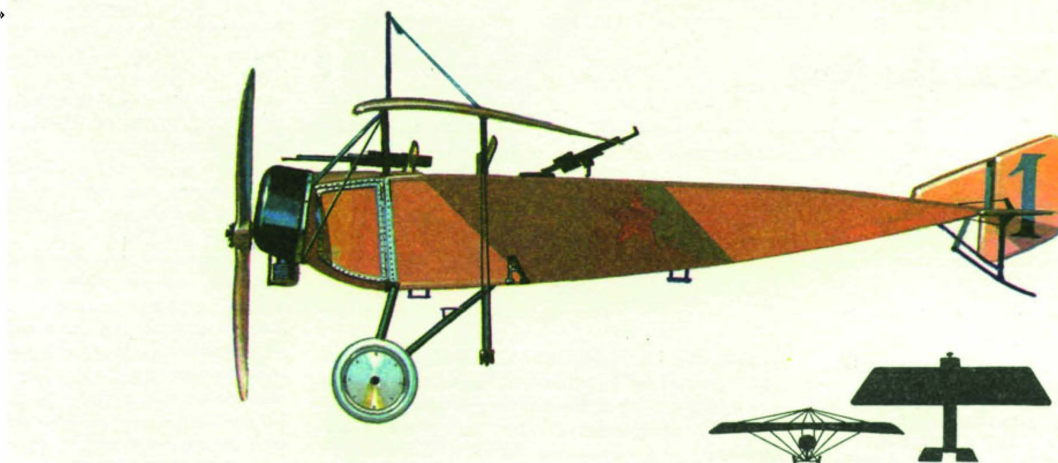




Фарман F.30



Моран «Парасоль»



совершенная с военно-морскими целями на дирижабле или аэроплане, должна дать во время морской войны поразительные результаты, предел которых ум наш не в состоянии даже определить».

Увы, как ни дальновидны были прогнозы передовых армейских и флотских офицеров, как ни велика была потребность великой морской державы России в мощной гидроавиации, русские авиаконструкторы долго не могли преодолеть консерватизм и недоверчивость военно-морских «вандалов». Начав работы в области гидроавиации практически одновременно с за-

рубежными специалистами, наши соотечественники до поры оставались лишь экспертами ведомств при закупке иностранных машин. Еще в 1911 году, спустя год после постройки во Франции гидросамолета А. Фабра и одновременно с американцем Г. Кертисом, русский инженер Я. Гаккель продемонстрировал свою оригинальную конструкцию «Гаккель-V». В 1912-м на воду был спущен поплавковый самолет И. Сикорского. Тем не менее до 1913 года морское ведомство предпочитало импортировать для нужд флота иностранные образцы: французские и американские поплавковые машины



Фарман F.30 (Франция, 1916)

Двигатель — «Сальмон», 150 л. с. Размах верхнего крыла — 15,8 м. Длина — 8,6 м. Площадь крыльев — 50,0 м<sup>2</sup>. Взлетный вес — 1180 кг. Скорость максимальная — 136 км/ч. Потолок практический — 4500 м. Дальность полета — 2 тыс. км. Вооружение — 1 пулемет.

Использовался как боевой самолет с 1916 по 1921 год. С 1921 по 1925 год — как учебный в ВВС РККА.

Моран «Парасоль» (Франция, 1915).

Двигатель — «Гном», 80 л. с. Размах — 11,2 м. Длина — 6,85 м. Площадь крыла — 18,0 м<sup>2</sup>. Взлетный вес — 670 кг. Скорость максимальная — 119 км/ч. Потолок практический — 3500 м.

Построено заводом «Дукс» 400 экземпляров, заводом Лебедева — 30 экземпляров. Импортировано из Франции 100 экземпляров. Состоял на вооружении ВВС РККА до 1925 года в качестве учебного самолета. Использовался как разведчик и корректировщик артиллерии.

«Вуазен-Канар», «Кертис», «Моран», «Фарман», летающие лодки «Донне-Левек» и «Кортис».

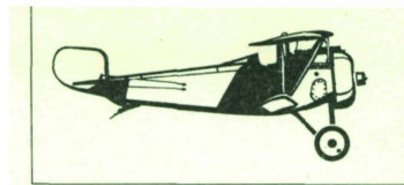
Лишь накануне первой мировой войны набрало силу отечественное гидроавиационное, и вскоре общее количество серийно выпущенных аппаратов такого типа составило около 15 процентов всей продукции русских самолетостроительных заводов.

Готовя аэроплан к будущим воздушным схваткам, конструкторы оснащали машины обыкновенными пехотными пулеметами, чаще всего системы Льюиса. Впервые оружие появилось на аэроплане в 1911 году одновременно в России и Франции. На авиационной неделе в Москве летчик Б. Маслеников поднимал в воздух самолет с офицером на борту: тот прихватывал с собой пулемет.

В 1913 году военный летчик поручик В. Поплавко устроил в носовой gondole «Фармана XV» шкворневую установку для пулемета. В порядке эксперимента русские авиаторы успешно оснастили автоматическим оружием и аэронавты других типов. Стрелять приходилось из малоудобного положения — стоя. Летчик-наблюдатель, он же стрелок, чуть ли не полностью высывался из кабины, что отнюдь не улучшало и без того скверную аэродинамику тогдашних самолетов. Позаботились авиаконструкторы и о защите самолета от вражеского огня — с земли или с неприятельского аэроплана. В том же 1912 году на III Воздухоплавательной выставке в Париже экспортировался «блindированный» моноплан «Моран-Сольнье» с сигарообразным корпусом, полностью обшитым листовой сталью. И хотя по замыслу конструктора сталь должна была играть роль не столько брони, сколько упрочняющего элемента, аэроплан обрел защитные «доспехи».

В предвоенные годы родилось еще одно, быть может, самое главное «оружие» летчиков будущей истребительной авиации — высший пилотаж, мастерское управление аэропланом в любых его положениях.

В августе 1913 года наш соотечественник — военный летчик Петр Николаевич Нестеров впервые в истории авиации проделал петлю в вертикальной плоскости. Через несколько месяцев этим приемом овладели десятки русских и зарубежных летчиков. «Список пилотов, летавших вниз головой» опубликован в первом номере «Техники воздухоплавания» за 1914 год. «Мертвую петлю» Нестеров выполнил, задавшись отнюдь не спортивной целью. Замечательный летчик и патриот старался расширить маневренные способности аэро-



плана и создать самолет, предназначенный для настоящего воздушного поединка.

С мастерством и отвагой другого русского летчика, Константина Константиновича Арцеулова, связаны первые успешные попытки победить смертельного врага авиаторов — штопор. Арцеулов первый преднамеренно ввел самолет в это положение и вопреки утверждениям о неуправляемости штопора вывел машину...

На Западе пионером высшего пилотажа стал французский авиатор Адольф Пегу. В 1913 году смелый летчик продемонстрировал самые немислимые эволюции своего «Блерио». Аппарат летал колесами вверх, пикировал, круто набирал высоту. Пегу доказал, что, если есть запас высоты, машину можно выровнять из любого положения. А ведь за три-четыре года до полетов Нестерова и Пегу, по образному выражению одного из авиаторов-пионеров, «в случае вихря, нагоняющего сзади, остается только подражать Арлекину, летящему со своей колокольни, и просить бога, чтобы это долго продолжалось».

В то время как пилоты осваивали воздушное пространство, российское военное ведомство занялось «гигиеной воздухоплавания». Еще в 1912 году по распоряжению главного военно-санитарного инспектора в севастопольскую авиационную школу командировались врачи. Им поручили «совершать совместно с военными летчиками полеты на аэропланах с целью изучения действия полетов на организм человека». Так, вероятно, зародилась авиационная медицина...

Не следует думать, будто накануне войны «милитаризовали» всю авиацию. Параллельно с военными конкурсами, бомбометанием и воздушной стрельбой в небе Европы разыгрывались чисто спортивные схватки, оказавшие, впрочем, сильное влияние на развитие военных самолетов. Стремительно увеличивалась высота подъема, нарастала скорость — шажками в 5, 10, а то и в 15 км/ч. На авиационном небосклоне засверкали новые имена — уже в 1911 году «стариков» Блерио, Морана, Вуазена обставили на гоночных трассах Ньюпор, затем Ведрин и Превю.

Первую заявку на достойное место среди маститых мэтров летчик и конструктор Эдуард Ньюпор сделал в июле 1910 года, прилетев на аэроплане собственной конструкции в Реймс, на традиционные воздушные состязания. Маленький, ладный самолетик, оснащенный слабым (даже по тем временам) двигателем в 20 л. с, стал фаворитом соревнований, развив скорость 80 км/ч.

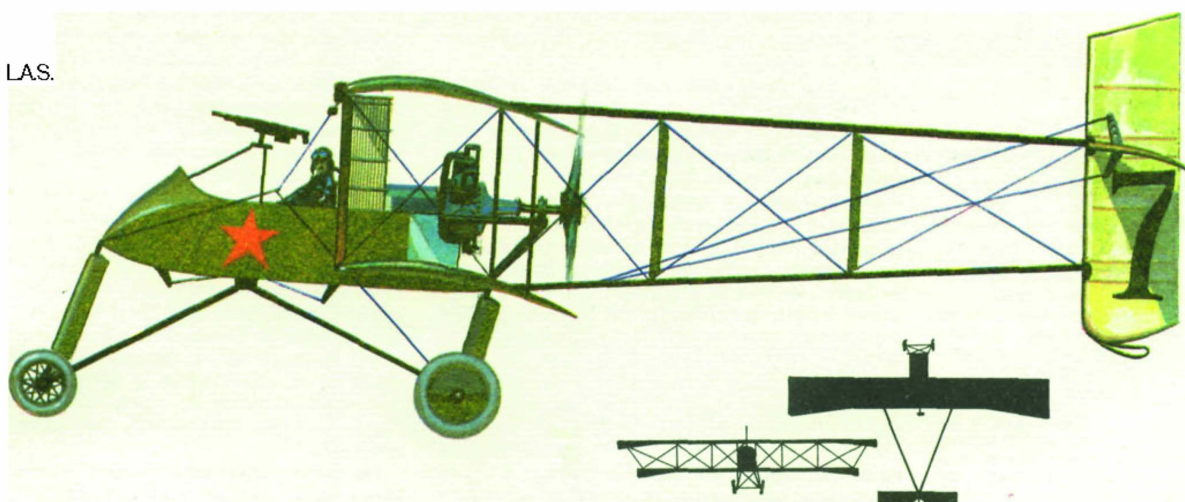
То, что в наши дни любой студент авиа-

ционного вуза считает азбучными истинами, вовсе не казалось очевидным «отцам» авиации. Мало кто из них интересовался аэродинамикой. Главное, полагали конструкторы-эмпирики, оснастить машину мощным мотором, который заставит разогнаться любой летательный аппарат, как бы тот ни был сработан. Аэроплан Ньюпора поколебал эту точку зрения. Обтекаемый, зализанный фюзеляж и гладкая поверхность крыла, укрепленного небольшим количеством растяжек, — вот что помогло маломощному двигателю превратить самолет в один из самых быстрых в мире.

К началу мировой войны военные «ньюпоры» всех марок прочно обосновались в воздушных флотах многих европейских стран. Сам Эдуард Нieuпор не дожился до столь внушительного признания своих инженерных и предпринимательских талантов: он погиб в авиационной катастрофе в 1911 году. Та же участь чуть позднее постигла и Шарля — брата основателя фирмы. С 1913 года дела перешли в руки талантливого конструктора Густава Деляжа.

На спортивных трассах стремительные монопланы Ньюпора благополучно освоили область от 119 км/ч до 136 км/ч (официально зарегистрированные международной

Вуазен L.A.S.



Сопвич «полугорастоечный»

