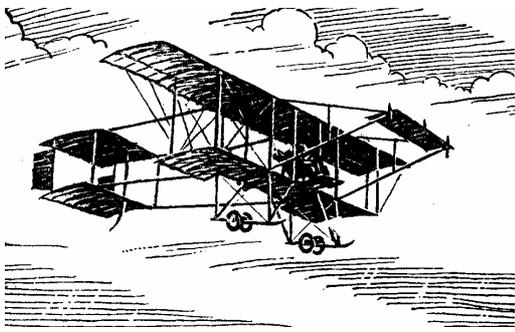


Авиалетопись  
„М-К“  
Разведчики

2.



„Фарман IV“



## «Доя военных целей непригодны, но в будущем...»

Сумма в пятьдесят тысяч франков по тем временам считалась весьма значительной, и ее можно было заработать, пролетев на аэроплане по замкнутой кривой расстояние не менее километра. Возможность такого полета казалась настолько фантастической, что состоятельному парижскому адвокату Аршдакону, учредившему этот приз, его выплата представлялась событием, практически невероятным. Однако вручать приз пришлось менее чем через год.

Счастливым оказался Анри Фарман — он оказался первым французским летчиком, которому удалось описать на аэроплане траекторию, близкую к эллипсу. Его полет продолжительностью в одну минуту получил гораздо более значительный резонанс, нежели могли тогда представить себе и пилот, и учредитель приза. Именно это событие заставило русское военное министерство признать аэроплан вполне достойным соперником управляемого аэростата, считавшегося единственно возможным типом летательного аппарата для связи, ведения разведки, а также бомбардировки позиций и укреплений противника. Как раз в ту пору в России после долгих проволочек было наконец организовано строительство дирижаблей «Кречет», «Ястреб», «Лебедь» и «Альбатрос», способных брать на борт от 5 до 12 человек, иметь полезный груз от 1,7 до 3,5 т, развивать 40—70 км/ч и иметь запас хода до 20 часов непрерывного полета. Разве шло это в сравнение с характеристиками тархтящих этажерок с экипажем из одного-двух человек, передвигавшихся с той же, что у дирижаблей, скоростью и на ничтожные расстояния.

Пригодные к практическому применению при ведении военных действий дирижабли появились на рубеже XX столетия. Уже в 1900 году во французской армии использовались первые управляемые аэростаты фирмы Лебоди, а в 1907 году на вооружение был принят более совершенный дирижабль типа «Патриа». Интенсивное конструирование и строительство подобных воздушных кораблей велось и в других европейских странах — Германии и Англии.

Косность и консерватизм, свойственные русскому военному ведомству, не позволяли ему поначалу всерьез признавать этот новый вид оружия. Только русско-японская война и первые успехи отечественной воздушной разведки с применением аэрофото съемки с привязных полевых и крепостных аэростатов смогли заставить Главное инженерное управление признать полезность управляемых аэростатических полетов. А в Т 907 году, когда отсталость России в области дирижаблестроения стала очевидной, начальник управления генерал Вернандер издал приказ о закладке первого отечественного управляемого аэростата «Кречет». Почти одновременно началось строительство других дирижаблей.

В соответствии с требованиями русского Генерального штаба большинство дирижаблей предназначалось для ближней и дальней разведки. И на первых порах их преимущество перед аэропланами действительно было очевидным. Лишь после полета Анри Фармана в январе 1908 года в докладе Главного инженерного управления появилось признание: «В настоящую минуту они еще не делают больших перелетов, не поднимаются на большую высоту и вообще пока еще для военных целей непригодны, но в будущем их роль в военном деле должна быть громадна, и потому, несомненно, они будут введены в снаряжение армий».

Доклад еще «переваривался» в недрах русского военного министерства, а Фарман между тем устанавливает новый рекорд — теперь уже продолжительности полета. Его аппарат на этот раз находился в воздухе целых пятнадцать минут! А затем он же совершает первый в Европе перелет из одного населенного пункта в другой — из города Буи в Реймс.

...Первые попытки России догнать передовые страны Европы в деле создания нового оружия — аэроплана — можно отнести к началу 1911 года, когда был утвержден план создания шести авиационных отрядов — в Киеве, Новогеоргиевске, Гродно, селе Спасском, Чите и Нарсе. Но в распоряжении военного ведомства было всего лишь 20 авиаторов, и первоочередной задачей стала организация школ для подготовки летных кадров. Первую открыли в Севастополе, где обучение велось сначала на плацу Брестского пехотного полка, а затем на аэродроме на реке Каче.

Для определения наиболее подходящего для русской армии типа самолета в Германию, Францию и Англию были направлены представители Генерального штаба. Вскоре поступили их первые донесения. Полковник Ульянов, командированный во Францию, докладывал: «Из всего виденного за границей у меня составилось следующее мнение: лучшими аппаратами в смысле применения к военному делу могут считаться бипланы Фармана, особенно маленькие...»

К концу 1911 года во Франции насчитывалось уже 200 военных аэропланов, в 1912 году намечалось довести это число до пятисот. А для подготовки квалифицированных пилотов там было открыто семь учебных центров. В России же к формированию авиационных отрядов приступили только в середине 1912 года.

Аппараты для них поначалу намеревались заказать за границей, но это вызвало резкий протест русских заводчиков. В итоге заказы на изготовление «фарманов» и «ньюпоров» были переданы заводу Щетинина в Петербурге, Русско-Балтийскому заводу в Риге и московскому заводу «Дукс». С осени 1912 года по апрель 1914 года эти предприятия смогли изготовить 150 «ньюпоров» и 165 «фарманов».

Развитие нового для России производства, требовавшего высокой технической культуры, сопровождалось огромными трудностями. Не было необходимого оборудования, материалов и полуфабрикатов, не хватало квалифицированных рабочих и инженеров. Да и авиационные двигатели в России в тот период не производились, и за небольшим исключением их приходилось ввозить из-за границы.

Ориентация авиационной промышленности на выпуск самолетов по лицензиям иностранных фирм наносила серьезный ущерб российской авиационно-конструкторской школе, имевшей к тому времени собственный богатый опыт и сложившиеся традиции. Несколько удачных аэропланов разработал и построил известный инженер Я. М. Гаккель. На

одном из них в августе 1911 года был осуществлен перелет из Петербурга в Царское Село, за что пилоту Г. В. Алехновичу присудили почетный приз аэроклуба. Позднее тот же аппарат участвовал в конкурсе военных аэропланов 1911 года: пилотируемый Алехновичем самолет пролетел 100 км с одним пассажиром со скоростью 92 км/ч. Однако когда Гаккель предложил Главному инженерному управлению возместить ему стоимость постройки аппарата — 18 тысяч рублей — и приобрести его для военного ведомства, то военный министр согласился выплатить Гаккелю лишь 8 тысяч.

Тем не менее аппарат доставили в Гатчину, но находиться на вооружении ему довелось недолго: в ближайший же морозный день механики забыли слить воду из системы охлаждения и лед разорвал рубашку двигателя.

До 1912 года Гаккель построил девять аппаратов: семь бипланов, один моноплан и один гидросамолет. Причем его поплавковый аэроплан с толкающим винтом, с двигателем «Эрликон» мощностью 50 л. с., расположенным вверху, впереди сиденья пилота, экспонировался на Первой международной воздухоплавательной выставке и был отмечен большой серебряной медалью. В 1914 году военное министерство признало проект гидросамолета Гаккеля одним из лучших среди аппаратов подобного типа, однако вопрос о его производстве, намечавшемся на Балтийском судостроительном заводе, так и не был решен.

Весьма совершенные аэропланы разрабатывал и другой талантливый русский конструктор — С. В. Гризодубов. Свой первый аппарат он начал делать еще в 1909 году по схеме биплана братьев Райт, но достроить его не смог из-за отсутствия средств. Второй аэроплан представлял собой усовершенствованный «фарман» — на нем Гризодубову удалось совершить ряд удачных полетов. Хорошие результаты показала и третья машина — на сей раз это был моноплан с двигателем «Анзани» мощностью всего 25 л. с. Тем не менее даже со столь «слабосильным» мотором аппарат развивал скорость до 80 км/ч.

Но наиболее интересные самолеты построил И. И. Сикорский. В результате длительных исследований и многочисленных экспериментов ему удалось создать ряд аппаратов, среди которых особый интерес представляли биплан «Сикорский-10» и моноплан «Сикорский-11». Они-то и стали победителями на военном конкурсе аэропланов в 1912 году. Однако военное ведомство так и не сумело использовать эти отечественные машины для оснащения русской армии. Видимо, чиновникам министерства слишком крепко запала в головы инструкция великого князя Александра Михайловича: «...Пуше всего не следует увлекаться мыслью создания воздушного флота в России по планам наших изобретателей и непременно из русских материалов... Комитет нисколько не обязан тратить бешеные деньги на всякие фантазии только потому, что эти фантазии родились в России...»

Балканская война 1912 года окончательно утвердила аэроплан в качестве полноправного участника боевых операций. В этот период самолеты уже использовались для визуальной разведки, для фотографирования с воздуха позиций противника, а также для сбрасывания бомб на скопления войск и железные дороги.

На стороне болгарской армии участвовал русский добровольческий авиационный отряд, в состав которого вошли авиаторы Агафонов, Евсюков, Колчин и Костин. Работа этого отряда проходила успешно и подтвердила важную роль авиации для военных целей. Однако руководители царского военного ведомства продолжали считать, что в предстоящей войне самолеты будут выполнять лишь функции ближней разведки — наряду с конницей.

В подобную крайность иной раз впадали не только в России. Так, на больших маневрах французской армии в 1912 году аэропланы использовали лишь в роли разведчиков: пилоты оперативно поставляли наземным войскам самую точную и свежую информацию о перемещениях противника и дислокации артиллерии.

К этому времени относятся и попытки оснащения аэропланов фотоаппаратурой для съемки вражеских позиций. В России наилучшие результаты давало применение изобретенного еще в начале 90-х годов прошлого века фотоаппарата С. Я. Ульянина, предназначенного первоначально для установки на воздушные змеи, а затем приспособленного для эксплуатации на воздушных шарах — аэростатах и позже на аэропланах. Камера Ульянина оказалась на редкость удачной — без существенных модернизаций она прослужила в авиации всю первую мировую войну и считалась наилучшей для воздушной разведки.

Самолеты, появившиеся накануне первой мировой войны, пока еще не различались по назначению: и на «нюпоры», и на «фарманы», и на «вуазены» в зависимости от обстоятельств устанавливалось то стрелковое оружие, то примитивные кассеты с бомбами, то фотооборудование. Время специализированных машин еще не пришло, лишь первая мировая война решительно и резко разделит единый поначалу класс аэропланов на разведчики, истребители и бомбовозы.

## «Фарман IV»

Самолет «Фарман IV» выпускался в 1910—1916 годах во многих вариантах, незначительно отличавшихся друг от друга. Профиль крыла тонкий, вогнутый. Он был задан лонжероном, являвшимся одновременно и передней кромкой, и тонкими нервюрами. Обшивка крыльев односторонняя, снизу.

Вертикальное оперение не имело неподвижного каля, его заменяли рули поворота. Руль высоты выносился вперед. Каркас рулей — деревянный.

Ферма фюзеляжа — из сосновых брусков и планок, соединенных стыковыми стаканчиками. Расчалки и проводка управления — из проволоки, причем к элеронам проводка делалась только снизу.

Управление рулем высоты и элеронами осуществлялось ручкой, или, как ее тогда называли, «гошем», а рулем поворота — педалями.

Двигатель — ротативный, семицилиндровый, звездообразный, типа «Гном», мощностью 50 л. с., встречались экземпляры с двигателями водяного охлаждения «Аргус» (60 л. с.) и «Ревяв» (55 л. с.). Воздушный винт — «Интеграл» Шовьера 02,5 м и шагом 1,15 м. Бак устанавливался сзади летчика над двигателем, топливо подавалось самотеком.

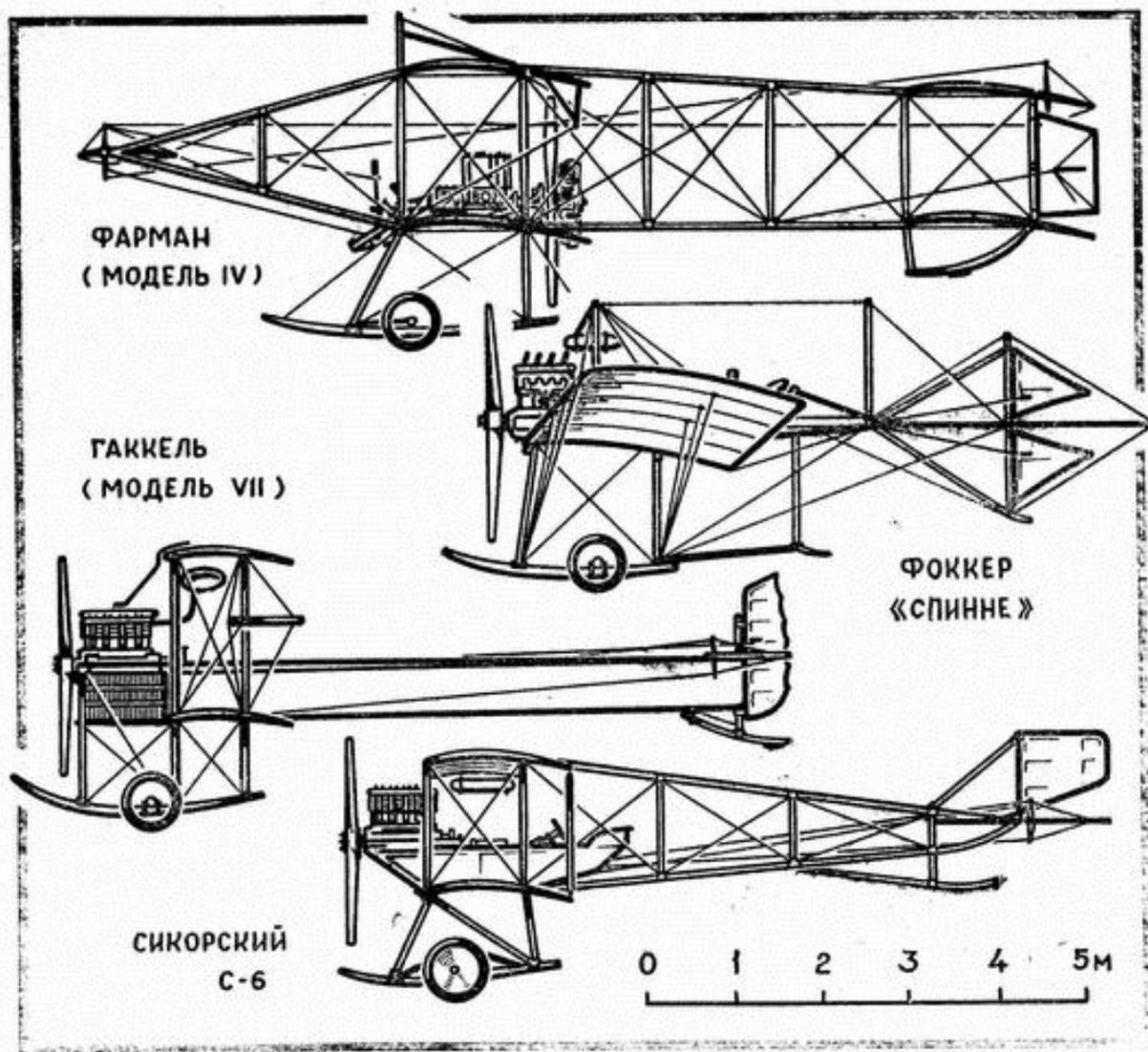
Кабины этот двухместный самолет не имел. Экипаж размещался на деревянных сиденьях перед коробкой крыльев. Приборов на самолете не было совсем.

Крыло и рули обтягивались полотном светло-кремового цвета, приобретающим после пропитки аэролаком желтоватый оттенок. Металлические детали не окрашивались, деревянные покрывались лаком.

С началом первой мировой войны на самолет стали наносить опознавательные знаки,

### Самолет-биплан «Фарман IV»:

1 — тяга синхронизация работы рулей высоты, 2 — носовая ферма, 3 — ручка управления рулями высоты и элеронами, 4 — колесо, 5 — полз, 6 — хвостовая ферма, 7 — тяга руля поворота, 8 — костьль (хвостовой полз), 9 — руль поворота, 10 — топливный бак, 11 — элерон (положение на стоянке), 12 — узел навески руля (элерона), 13, 14 — одинарная полотняная обтяжка (снизу), 15 — полотняная обшивка, каркаса (сверху), 16 — сиденье пассажира, 17 — двигатель «Гиом», 18 — педали руля поворота, 19 — ручка газа двигателя, 20 — шарнир поворота переднего руля высоты,



ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ-РАЗВЕДЧИКИ

	Фарман модель IV Франция, 1910 год	Фоккер «Спинне» Герма- ния, 1911 год	Гаккель модель VII Россия, 1911 год	Сикор- ский С-6 Россия, 1911 год
Мощность мотора, л. с.	50	100	100	100
Размах крыла, м	10,6	13,6	9,9	11,8
Длина самолета, м	11,6	8,0	8,9	8,8
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	34,5	26,3	40,0	35,4
Взлетная масса, кг	580	995	800	990
Максимальная скорость, км/ч	65	115	92 *	111
Экипаж, чел.	2	2	1	3

\* На дистанции 100 км

# Самолет - биплан „ФАРМАН IV“

