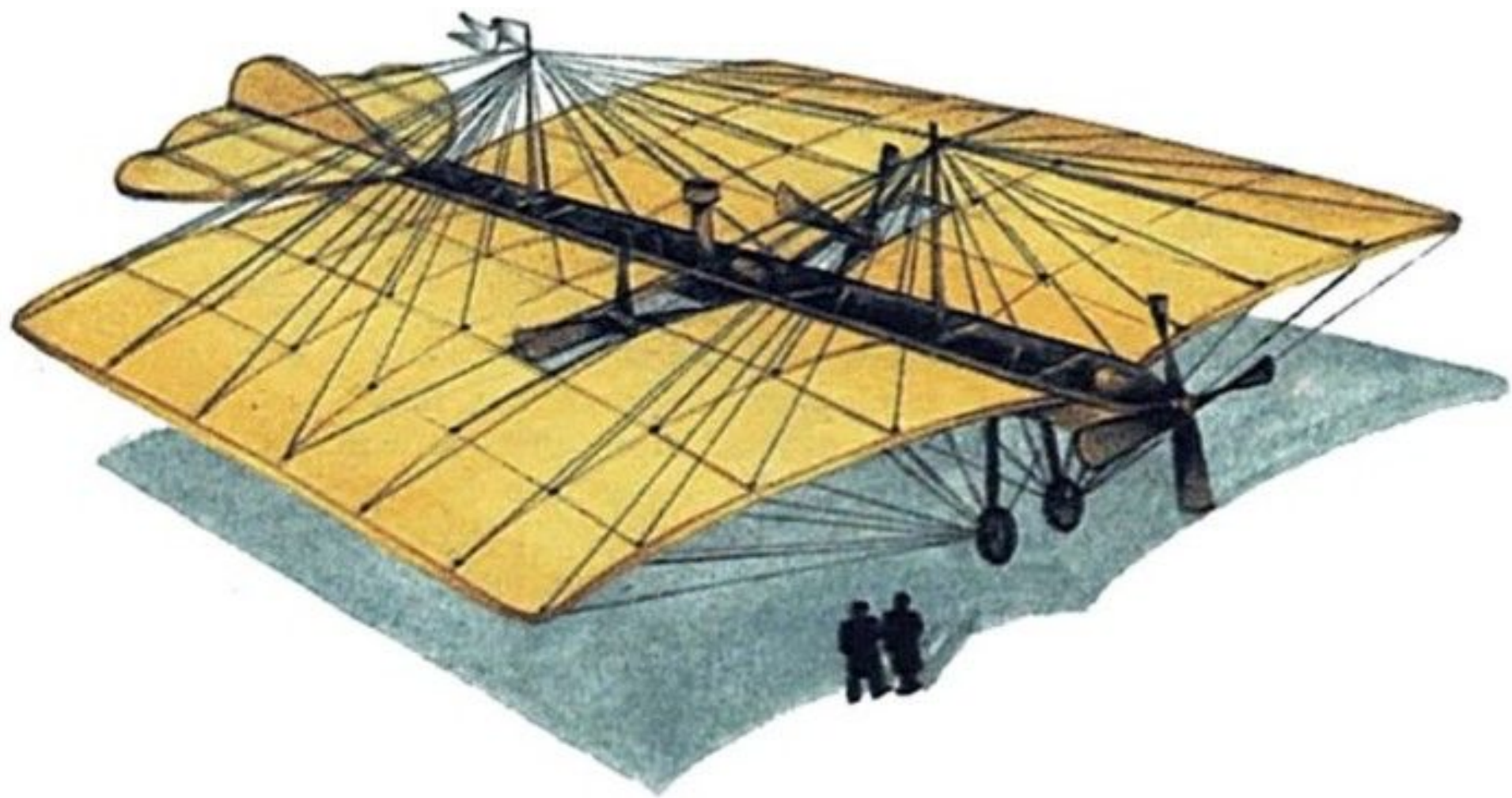


Самолёт Можайского

Астахова Татьяна

P-14



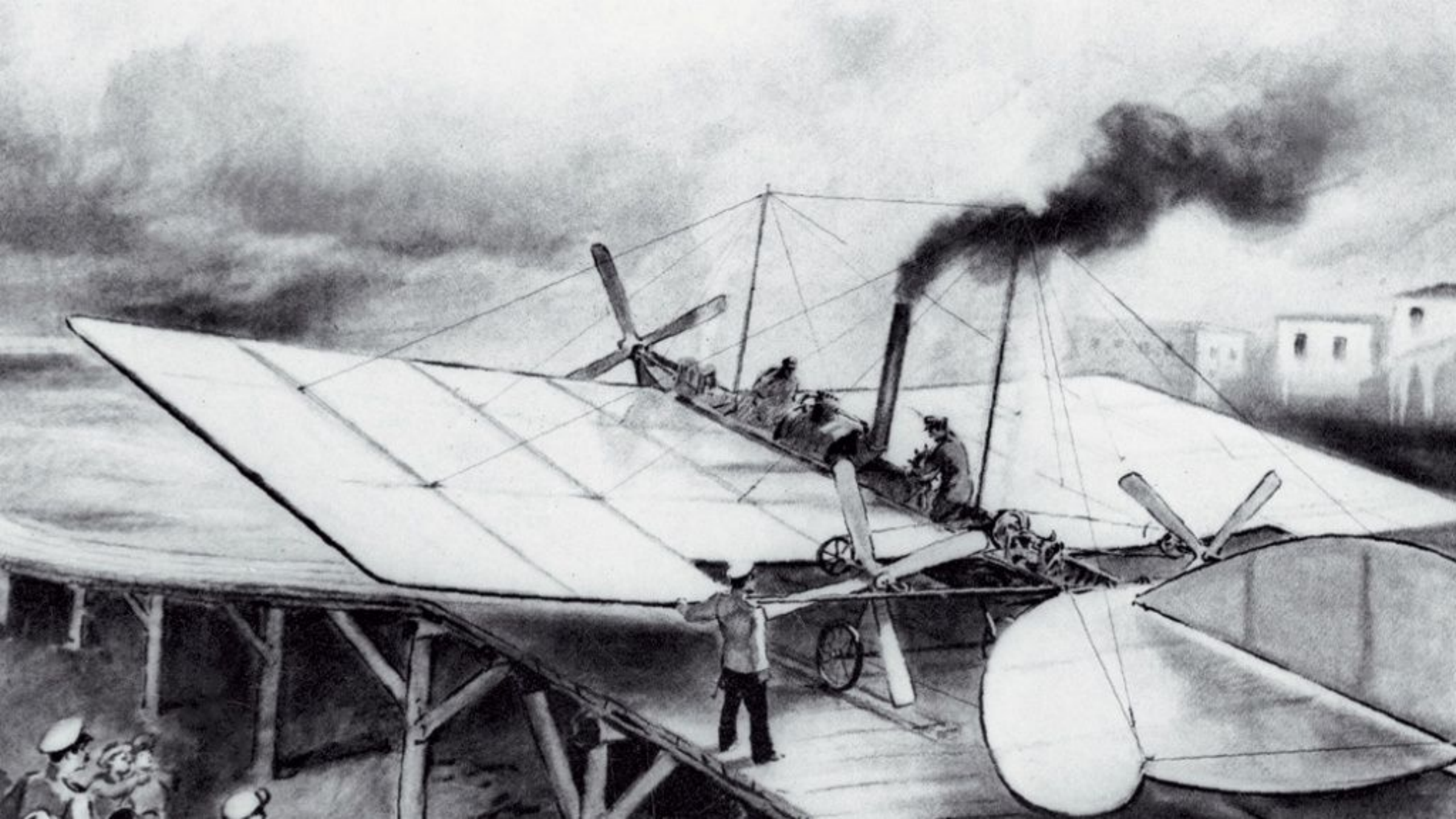
- Самолёт Можайского — самолёт, спроектированный и построенный русским морским офицером Александром Фёдоровичем Можайским в последней четверти XIX века, первый в России и один из первых в мире самолётов, предназначавшихся для подъёма человека.



Испытания

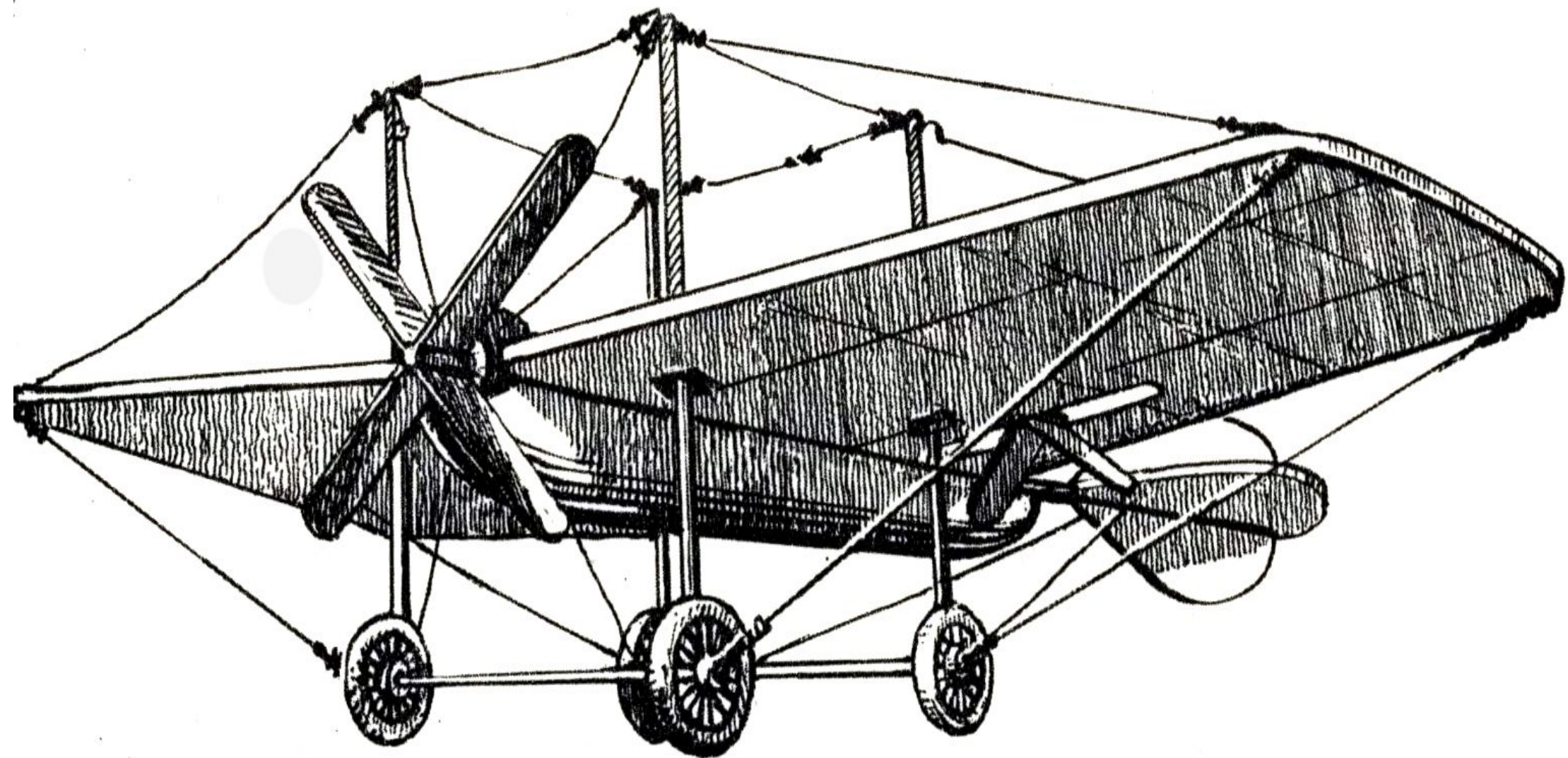
Документов, подробно описывающих испытания самолёта Можайского, не сохранилось. В записке Главного инженерного управления Военного министерства, составленной в 1884 году, отмечалось со ссылкой на сведения «из частных источников», что самолёт Можайского «был даже им и приводим в действие, взбегая вверх по наклонным рельсам, но взлететь не мог». Однако возможно, что описываемая процедура представляла собой не попытку взлёта, а своеобразные наземные испытания, направленные на оценку тяги силовой установки самолёта.

- После смерти А. Ф. Можайского, в конце XIX—начале XX века, появился ряд сообщений, описывающих попытку взлёта во время испытаний. По мнению историка авиации В. Б. Шаврова, некоторые из сообщений имеют «силу первичного документа». Все они свидетельствуют, что во время попытки взлёта самолёт потерпел аварию с повреждением крыла и, возможно, шасси. Согласно одному из сообщений, «механик, управлявший машиной, потерпел увечье». Дата этого события неизвестна. Исследователи, по-разному трактуя имеющиеся отрывочные данные, расходятся во мнении, называя 1882, 1883, 1884 или 1885 годы.
- Некоторые сообщения указывают, что аппарат оторвался от земли.



- Многие советские исследователи считали, что отрыв самолёта от земли действительно произошёл. При этом они признавали, что отрыву, скорее всего, способствовали внешние факторы: уклон взлётной полосы, эффект влияния земли, возможно — сильный порыв встречного ветра. В частности, П. Д. Дузь считает установленным фактом применение наклонной взлётной полосы для испытаний, полагая, что для разбега самолёта при взлёте были использованы те же самые «наклонные рельсы», по которым аппарат ранее «взбегал вверх». В то же время, В. Н. Бычков и Д. А. Соболев полагают, что использование Можайским взлётной полосы со значительным уклоном не подтверждено документами.

- Так, Бычков указывает, что ни в одном дореволюционном источнике нет упоминаний о каком-либо специальном сооружении для старта, кроме рельс, из чего, по его мнению, следует, что рельсы, по которым разбежался самолёт во время попытки взлёта, были уложены либо горизонтально, либо с использованием небольшого естественного уклона местности. В то же время, Соболев обращает внимание на то, что по данным исследований, проведённых в ЦАГИ, самолёт Можайского мог отделиться от земли только при разбеге под уклон более 9 градусов. Соболев считает, что описания испытаний самолёта Можайского, содержащиеся в источниках рубежа XIX-XX веков, «имеют характер воспоминаний, и потому не могут рассматриваться, как абсолютно надёжные». Он считает, что сведения эти противоречивы, и согласно большинству источников, аппарат не смог подняться в воздух.

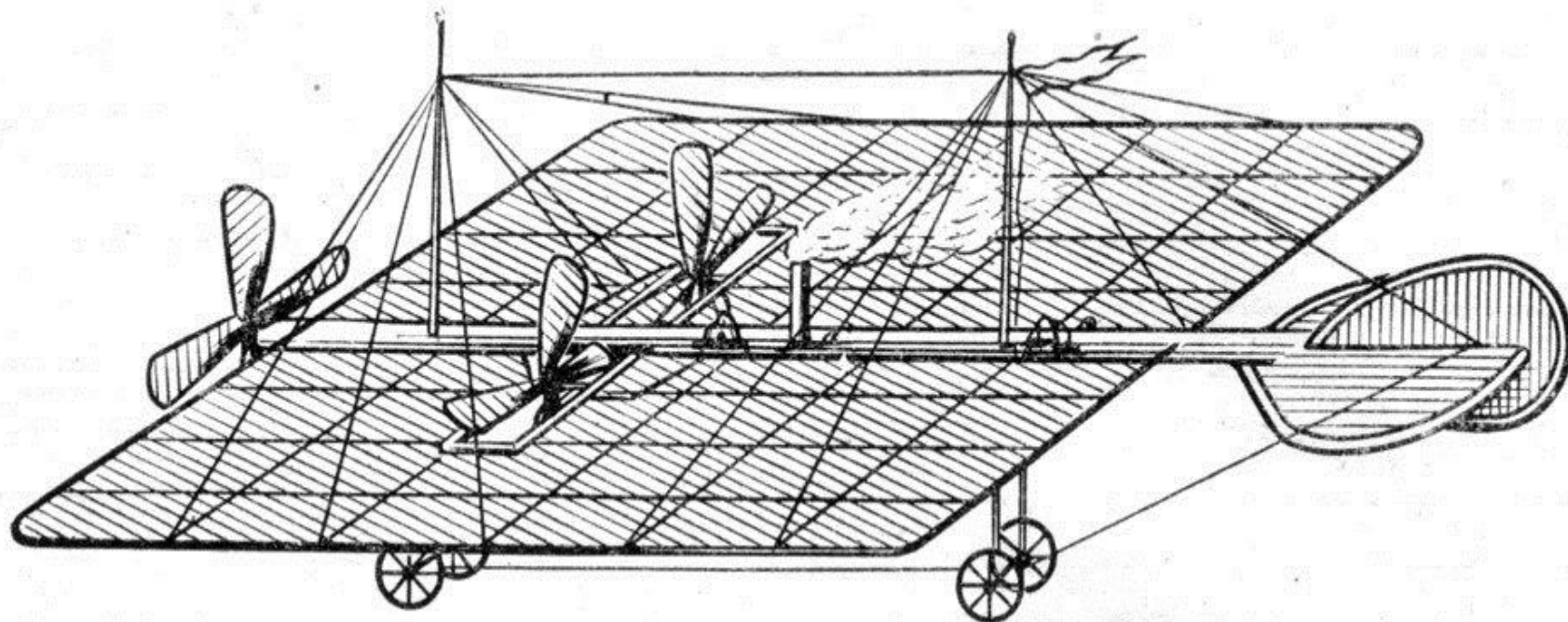
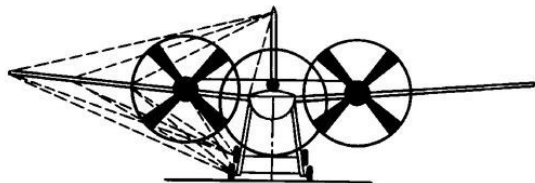
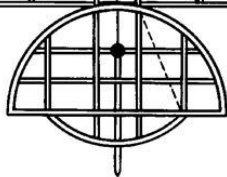
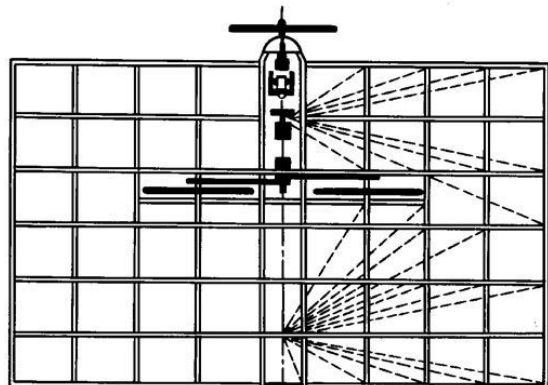
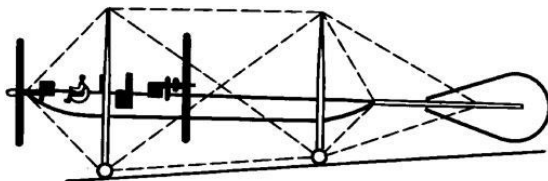


- Другой российский историк авиации, А. А. Дёмин считал, что публикации начала XX века, говорящие о взлёте самолёта Можайского мало достоверны, а прочие сведения не дают оснований полагать, что он совершил полёт или отрыв от земли, более значимый, чем «подскок на кочке во время разбега». В энциклопедии «Авиация» В. Н. Бычков дал следующее описание попытки лётных испытаний самолёта Можайского:
 - «Во второй половине июля 1885 была предпринята попытка поднять самолёт в воздух. Во время разбега по горизонтально уложенным деревянным рельсам самолёт накренился и поломал крыло...»
 - Сведений о лётчике, управлявшем самолётом Можайского во время попытки взлёта, не сохранилось.

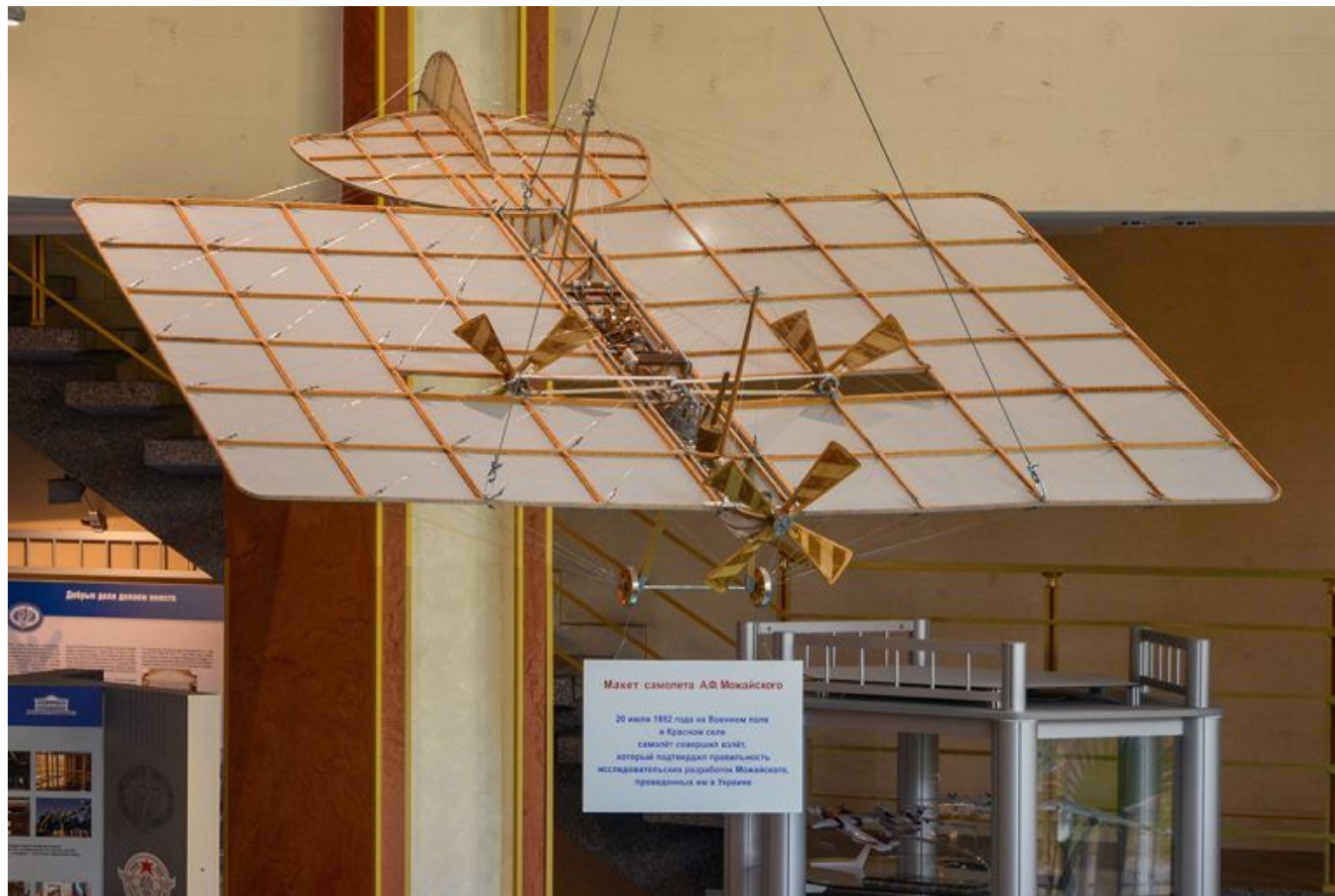
Попытка доработки самолета

- Позднее Можайский на личные средства начал восстанавливать самолёт и заказал для него на Обуховском заводе новые, более мощные машины. Перейти к разделу «#Модернизация силовой установки». После смерти А. Ф. Можайского, последовавшей 20 марта 1890 года, его сыновья, «не имея средств для самостоятельного продолжения дела и не желая передавать его в частные руки», обратились в Военное министерство с предложением купить самолёт, указав, что сам покойный А. Ф. Можайский, «оценивая степень готовности аппарата, его механизмы и положенные на осуществление многолетние труды, настойчивые изыскания... считал, что им вложен в это дело капитал, превышающий сумму 200 тысяч руб.». Министерство отказалось покупать самолёт. В мае 1891 года военные власти предписали наследникам А. Ф. Можайского убрать аппарат с военного поля, где осуществлялись его постройка и испытания. Дальнейшая судьба самолёта Можайского точно не установлена. По сведениям академика А. Н. Крылова, он был продан с аукциона. Паровые машины, снятые с самолёта Можайского в 1885 г., хранились на Балтийском судостроительном заводе, где впоследствии сгорели при пожаре.

Чертежи



Реконструкция



Конец