



# ПОЛИТЕХ ИСТОРИЯ АВИАЦИИ В МОДЕЛЯХ ТРИПЛАН

Валентин Георгиевич Иванов, старший научный сотрудник Политехнического музея

Является ли масштабная модель летательного аппарата: самолёта или вертолёта, собранная из покупного набора деталей, музейным предметом? Многие ответят отрицательно, и с этим легко согласиться. Но если таких моделей шестьсот наименований и они достаточно полно отражают историю развития мировой авиации, то ценность собрания бесспорна. В прошедшем году такую коллекцию передал Политехническому музею сотрудник ЦАГИ Иван Владимирович Кудишин. Пока высокая фондовая комиссия Музея не приняла решения, включать ли собрание Кудишина в научно-вспомогательный фонд целиком, или отдельными особо интересными предметами, или вовсе не включать: пластмасса моделей недолговечна. Изучать историю мировой авиации можно по письменным источникам и помещённым в них иллюстрациям. В последние годы вышло несколько объёмных томов по этой тематике. Но, имея перед собой даже маломасштабную модель изучаемого летательного аппарата, видишь данный образец как бы в современном формате 3D. Процесс изучения, запоминания значительно упрощается. А занятия с детьми без наглядных пособий вообще нереальны. Политехнический музей имеет в фондах сравнительно небольшую коллекцию масштабных моделей самолётов и вертолётов, выполненных модельными мастерскими специально для экспозиционного использования. Особенно привлекательно собрание моделей амфибий, летающих лодок и вертолётов, созданных фирмой Сикорского непосредственно под его руководством или после его ухода учениками конструктора. Коллекция изготовлена известной модельной фирмой на Филиппинах, экспонировалась в Политехническом музее на юбилейной выставке авиаконструктора в 1999 году и подарена международным фондом "Илья Муромец" имени И.И. Сикорского после её закрытия. Но этих моделей всего 21 наименование. Есть и небольшое количество моделей, изготовленных специальной мастерской ЦАГИ. Но они все в разных масштабах. А в собрании Кудишина моделей в двух масштабах: М 1:72 и М 1:144 для крупных самолётов почти 600. Этим она и ценна!

Возьму на себя смелость, опираясь на эти модели, осветить не очень известные места в истории авиации. И начну с триплана - аппарата с тремя рядами несущих плоскостей. Самолёты такой конструкции принимали активное участие в воздушных боях Первой мировой войны. И первой на арену военных действий выступила с трипланом английская авиастроительная компания "Сопвич" (Sopwith). На Западном фронте эти самолёты появились в феврале 1917 года. Образец рождался оперативно: Главный конструктор фирмы Герберт Смит применил фюзеляж и хвостовое оперение от самолёта "Пап" (Pap), доведённый 9-ти цилиндровый ротативный двигатель Клерже (Clerget) мощностью 130 л.с., отработанную систему плоскостей аэродинамического управления. Первый полёт прототипа лётчик Гарри Хоукер выполнил 26 мая 1916 года. В сентябре того же года было развёрнуто серийное производство. Получилась хорошо управляемая быстрая по нормам того времени

военная машина. Автор статьи о триплане "Сопвич" в книге "Полная энциклопедия мировой авиации" (Корпорация "Фёдоров", 1997) отмечает, что немецкие пилоты предпочитали избегать схваток со строем этих истреби-

телей. В книге В.А. Обуховича "Самолёты первой мировой войны" (Минск ХАРВЕСТ, 2003) даже встречается термин "трипланобязнь". Большая площадь плоскостей управления давала самолёту преимущества в маневрах воздушного боя перед немецкими бипланами. С постройкой более перспективного истребителя "Кэмэл" (в коллекции Кудишина он тоже представлен) выпуск трипланов закончился. Всего сдано около 150 машин.

В стремлении догнать Сопвич в постройке триплана голландская авиастроительная компания "Фоккер" построила экспериментальный самолёт подобной схемы. Главным конструктором фирмы Мартин Кройцер погиб 27 июня 1916 года при испытании самолёта D.1. Его заменил Рейнгольд Плятц. Опытный образец триплана V3, созданный преобразованием недостроенного биплана в триплан, имел три тонких свободно несущих крыла малого удлинения, типичный стальной фюзеляж, отработанный фирмой, трёхпорное шасси с совершенно новым профилированным обтекателем основных колёс. Созданию образца содействовал другой авиаконструктор с громким именем - Хуго Юнкерс. Первый полёт совершил лётчик М.А. Рихтгофен, который дал самолёту хорошую оценку и рекомендацию к постройке серии для перевооружения лётных частей. Выявленные недостатки, затрудняющие пилотирование в испытательных полётах, устранили. Доработанный образец V4 прошёл программу лётных испытаний и в начале лета 1917 года поступил в части под индексом Фоккер Dr.1. Двигатель - 9-цилиндровая "звезда" Ле Рон (Le Rhone) мощностью 110 л.с. - строилась по лицензии компанией Тулин (Thulin). К завершению серии в мае 1918 года было сдано более трёхсот машин. Большая площадь аэродинамических плоскостей управления, отработанный двигатель, конструкция, в которой все массивные части: двигатель, топливные баки, пушки, контейнер с боеприпасами собраны в единый блок с кабиной, обеспечили хорошие лётные качества самолёту фирмы Энтони Фоккера. Боевое применение, однако, показало, что двигатель Ле Рон на высоте теряет мощность. Первые два самолёта погибли уже в следующем месяце. Строились модернизированные образцы с двигателями Goebel Goe III, Mercedes DII, Siemens-Halske Sh III.

Во всех книгах о самолётах первой мировой войны отмечается имя германского лётчика Манфреда Альбрехта фон Рихтгофена. Везде он фигурирует как "лучший ас первой мировой войны". Мы его имя приводим только оттого, что последние два десятка побед он совершил на триплане Фоккер Dr.1. Его самолёт отличался красной окраской от других машин эскадрильи, которой он командовал. Модель с такой окраской и передал Кудишин Музею. В литературе также отмечено, что этот пилот был сбит 21 апреля 1918 года на австрийском участке фронта. Исследователи склоняются к мысли, что его самолёт был сбит пулемётным огнём с земли, а не в воздушном бою.

В заключение надо отметить, что натуральный трофейный триплан фирмы "Сопвич" демонстрируется в Центральном музее ВВС в Монино. Триплан "Фоккер" с красной окраской "под Рихтгофена" (подлинный сбитый самолёт аса, как отмечено выше, погиб) экспонируется в Музее техники Вадима Задорожного. Оба музея в Подмоскowie, общедоступны.  Связь с автором: [vgivanov@polytech.one](mailto:vgivanov@polytech.one)



Модель триплана "Сопвич"



Модель самолёта Рихтгофена