

МОДЕЛЬ САМОЛЁТА ШАБСКОГО ИДЕНТИФИЦИРОВАНА ПО ФОТОГРАФИИ

Юрий Викторович Кузьмин, к.ф.м.н., ЦАГИ

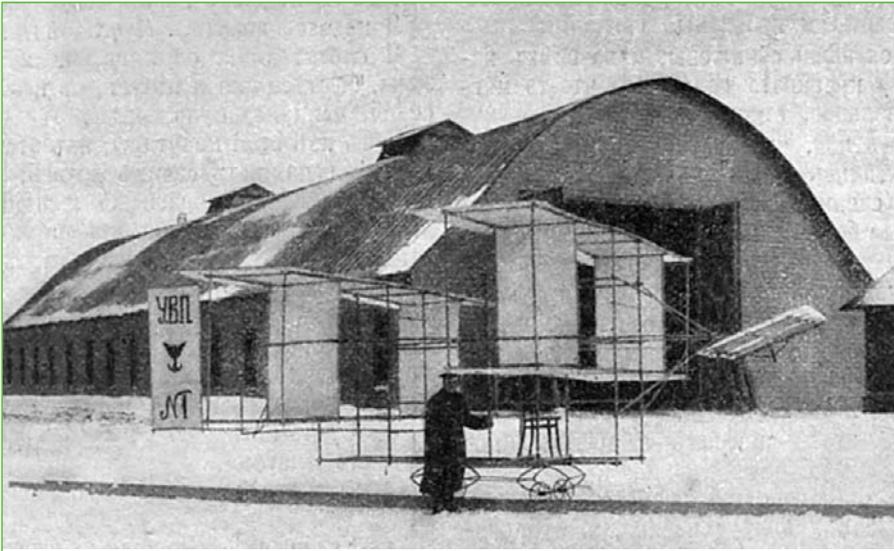


Рис. 1. Фотография аэроплана Шабского, опубликованная в майском выпуске журнала "Огонёк" за 1908 г. Перед самолётом - сам конструктор, за ним - ангар УВП

В конце 1908 г. братья Райт, гастролировавшие с августа во Франции, предложили Военному министерству России купить у них 10 бипланов общей стоимостью 200 000 рублей. Но командир Учебного воздухоплавательного парка (УВП) генерал А.М. Кованько заверил военного министра, что вверенный ему парк в состоянии самостоятельно строить аэропланы не хуже райтовских. В результате от покупки бипланов Райтов отказались.

Весной 1909 г. УВП приобрёл семь двигателей "Рено" мощностью 35-55 л.с., и к 22 сентября 1909 г. сразу пять самолётов различных конструкций вывезли в разобранном виде для окончательной сборки на полигон УВП в Гатчине. На это было выделено 23450 руб. (не считая стоимости двигателей).

Из пяти аппаратов три (самолёты Агапова, Вернандера, Голубова) так и не довели до испытаний, а ещё два (Гебауэра и Шабского) развалились при первой попытке взлёта. Шабский продолжил работу над аппаратом. В январе 1910 г. Киевский вестник воздухоплавания и спорта писал: "Аэроплан кап Шабского (построен Воздухоплавательным парком в СПб, на заводе Пастера); пробные полёты этой весной" [1]. Но и весной аэроплан не взлетел.

В декабре 1910 г. "Вестник воздухоплавания" писал: "Доморощенные аэропланы офицеров-изобретателей по неволе отцвели, не расцвели. Есть слух, что их приказано сдать в цейхгауз, перечислив, так сказать, в категорию предметов недвижимой собственности" [2].

Лишь Агапову со второй попытки удалось создать удачную конструкцию, сочетавшую в себе элементы конструкции бипланов "Фарман" и "Соммер". Но это произошло уже в

конце 1910 г. (не ранее октября), значительно позже полётов самолётов Кудашева, Гаккеля, Сикорского и первых серийных машин, построенных в Российской империи на варшавском заводе "Авиата".

Самолётостроительная эпопея в УВП и её предыстория подробно описана в фундаментальном труде Дузя [3, с. 290-293]. Более сжато она изложена у Шаврова [4, с. 44-46], зато в его книге приведены фотография самолёта Гебауэра и проекции, нарисованные И. Султановым по принципу "как это могло бы быть исходя из текстового описания", самолёта АПВ Вернандера.

Та же история почти дословно, без ссылок на источники, пересказана в книге Соболева [5, с. 77]: "В том же, 1909 г., российское правительство, наконец, проявило интерес к самолетам. Было решено отклонить предложение братьев Райт о покупке их изобретения и создавать авиацию своими силами. Конструировать самолеты поручили офицерам-воздухоплавателям М.А.Агапову, Б.В.Голубеву, Б.Ф.Гебауэру и А.И.Шабскому. ... Никто из перечисленных выше лиц не только не летал на самолете, но даже никогда не видел его. Поэтому не приходится удивляться, что их творения терпели аварии еще во время пробежек по земле".

Из офицеров УВП только А.И. Шабский до этого занимался самолётостроением. В [3, с. 290] сказано: "В 1907 г. Шабский построил в Учебном воздухоплавательном парке большую модель своего аэроплана, напоминавшую аэроплан Делагранжа. В 1908 г. командир Учебного воздухоплавательного парка по поводу этой модели доносил в Главное инженерное управление: "До сего времени она не могла быть испытана за недостатком средств на приобретение двигателя". Из текста не ясно, насколько большой была данная модель и предназначалась ли она для пилотируемого полёта.

Делагранж (Ferdinand Leon Delagrang) был не авиаконструктором, а спортсменом-пилотом. Ни одной конструкции

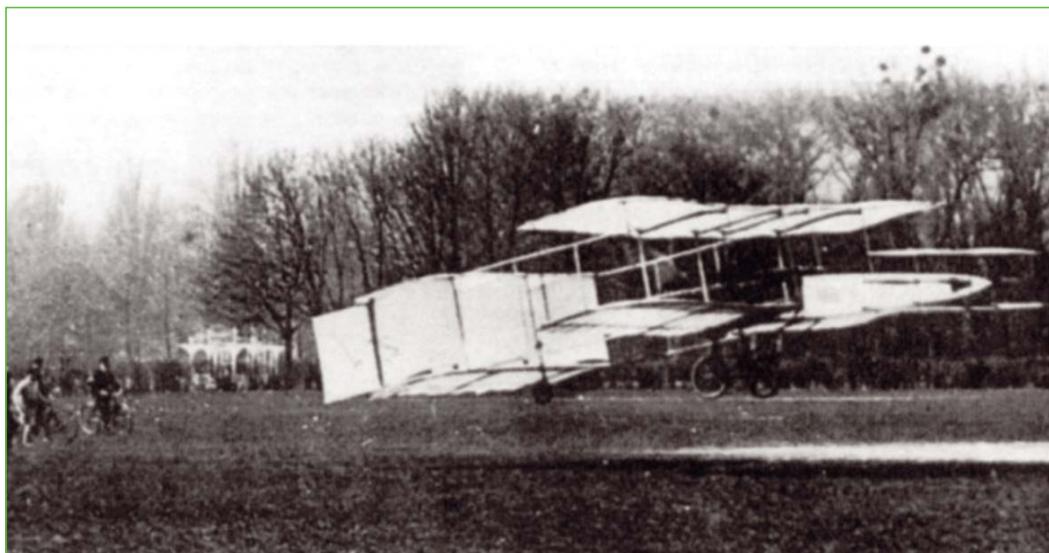


Рис. 2. Первый взлёт первого самолёта Делагранжа 30 марта 1907 г. Фото из [6]. Видно, что самолёт сильно отличается от самолёта Шабского



Рис. 3. На этом самолёте, построенном братьями Вуазен, Анри Фарман совершил первый в мире полёт по замкнутой кривой. Почтовая карточка 1908 г. Такой же биплан братья Вуазен построили и для Делагранжа

Делагранжа в весьма полной энциклопедии французских самолётов [6] не упоминается, самолёты для него в описанный период строили братья Вуазен (Voisin).

Один из самолётов Делагранжа был однотипен с бипланом HF.1, на котором Анри Фарман (Henry Farman) совершил первый в мире полёт по замкнутой кривой 13 января 1908 г., другой, более ранний, взлетевший 30 марта 1907 г., так и вошёл в историю авиации как Вуазен-Делагранж. Оба были бипланами с бипланым же хвостовым оперением и дополнительным передним рулём высоты.

Однако мы увидим, что Дузь не совсем точен, и самолёт Шабского по схеме сильно отличался от самолётов Делагранжа.

Фотографий модели и самолёта Шабского, того, кто, вместе с Гебаузром, сумел довести свою конструкцию до - пусть и неудачной - попытки взлёта, в книгах [3-5] нет, хотя в [4] приведено описание аппарата, восстановленное В. Б. Шавровым на основе документов УВП, хранившихся в ЦГВИА - Центральном государственном военно-историческом архиве.

Согласно Шаврову, это был биплан-танDEM ферменной конструкции с бипланым рулём высоты впереди и двойным рулём направления позади крыльев. Как и в бипланах "Райт А", двигатель вращал два винта при помощи цепной передачи. Это сильно отличается от схемы упомянутого Дузем самолёта Делагранжа.

Но оказывается, что журнал "Огонёк" в 1908 г. напечатал заметку, посвящённую именно аэроплану Шабского, громко озаглавленную "Первый русский аэроплан" [7] с фотографией модели 1908 г. Модель в целом соответствует описанию Шаврова, но передний руль высоты и задний руль направления не бипланые, а монопланые. Впрочем, в варианте 1909 г. это могло измениться.

Модель сфотографирована на фоне ангара УВП, а на руле направления нанесена аббревиатура "УВП", номер 1 и эмблема УВП: якорь с крыльями. Отсюда следует, что создание модели - не самодеятельность автора, а значит, слова из книги [5] "В том же, 1909 г., российское правительство, наконец, проявило интерес к самолётам" неверны, интерес возник как минимум в начале 1908 г.

Из фотографии и текста [7] следует, что "модель" надо понимать в смысле "модификация" - то есть, это настоящий самолёт, созданный для пилотируемого полёта. В тексте сказано: "Навигатор сидит на скамье, имея перед собой мотор, винты которого находятся позади динамических плоскостей аэроплана". Разбежаться аэроплан должен был по рельсам: "Когда мо-

тор приводится в движение, аэроплан мчится по особо установленным рельсам на четырёх колёсах с огромной быстротой. Гонимый автомобиль едва может за ним угнаться. Затем, подъёмом вертикального руля аэроплан отделяется от земли, принимая то или иное направление, согласно желанию навигатора" - сказано в заметке.

Приведены и масса аппарата без мотора: 15 пудов (240 кг), и расчётная скорость 60-70 вёрст в час (64 - 75 км/ч). У Шаврова [4, с. 646] указана несообразно большая масса аэроплана: 760 кг (с мотором), что неподъёмно для 55-сильного двигателя

Судя по фото, хорда крыла несколько меньше роста конструктора, около 1,5 м. В [4, с. 45, 645] указаны хорда и размах самолёта Шабского 1909 г. пост-

ройки: 2 и 12 м соответственно. Поэтому, вероятно, показанная на фотографии машина была заброшена и в 1909 г. А.И. Шабский построил новый аппарат.

Почему не удалось довести до испытаний самолёт, созданный весной 1908 г. и действительно имевший шанс стать "первым русским аэропланом", было причиной только отсутствие двигателя или что-то ещё, пока неизвестно.

К сожалению, в замечательном сборнике [8] опубликованы документы УВП только до конца 1907 г., сведений о программе строительства самолётов в нём нет. Возможно, новые поиски в архивах позволят уточнить историю постройки самолётов Шабского.

Однако, теперь совершенно по-другому выглядит инициатива А.М. Кованько. Оказывается, это не было волюнтаристское заявление человека, не понимающего, что такое самолёт. Самолёт уже был построен к этому времени в УВП, и, казалось, что дело только за мотором. Вероятно, именно на успех самолёта Шабского и рассчитывало командование УВП, когда предложило отказаться от покупки самолётов братьев Райт. ■

Литература:

1. Летательные аппараты русских конструкторов. Вестник воздухоплавания и спорта. Киев, 1910, № 1-2, с. 44, опубликован 30.01.1910
2. Семенов Н. На гатчинском аэродроме. Вестник воздухоплавания 1910 № 12, с.48-49
3. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. М.: Наука. 1995. ISBN 5-02-000233-X. 496 с. Впервые опубликовано в 1944 г.
4. Шавров В. Б. История конструкций самолётов в СССР до 1938 г. Издание 3-е. М.: Машиностроение. 1985. 752 с.
5. Соболев Д. А. История самолётов мира. М.: Русавиа. 2001. 680 с. ISBN 5-900078-10-8
6. Opdycke L. E. French aeroplanes before the Great War. Paris: Schiffer Publishing. 1999, 268 p. ISBN 0-7643-0752-5
7. Первый русский аэроплан. Огонёк № 18 1908 г. 4 (17) мая 1908 г., с. 15-16
8. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. Попов В. А. (ред.). М.: Гособоронпромиздат. 1956. 952 с.

Связь с автором: ykuzmin@rambler.ru