



090



CITY OF
PORTLAND

ПИТЕР ЭЛМОНД

100

ЛЕТ

АВИАЦИИ

Story of **FLIGHT**

by Peter Almond

ПИТЕР ЭЛМОНД

100

ЛЕТ

АВИАЦИИ

Перевод с английского Сергея Матея

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МАНН, ИВАНОВ И ФЕРБЕР»

МОСКВА
2014

[Купить книгу на сайте kniga.biz.ua >>>](http://kniga.biz.ua)

УДК 77.03:629.73

ББК 37.94:39.53

Э47

Издано с разрешения ENDEAVOUR LONDON LIMITED

На русском языке публикуется впервые

Элмона, П.

Э47 100 лет авиации / Питер Элмона ; пер. с англ. Сергея Матея. — М. : Манн, Иванов и Фербер, 2014. — 384 с.

ISBN 978-5-00057-013-5

В этой книге популярная история авиации передана через призму замечательных фотографий, отражающих определенные этапы и события в развитии самолетов. Надеемся, что яркий альбом иллюстраций придется по вкусу поклонникам авиации, любителям уникальных материалов и подарочных изданий.

УДК 77.03:629.73

ББК 37.94:39.53

Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав.

Правовую поддержку издательства обеспечивает юридическая фирма «Вегас-Лекс»

VEGAS LEX

© Photographs: Getty Images, 2002

ISBN 978-5-00057-013-5

© Перевод на русский язык, издание на русском языке, оформление. ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2014

[<>>](http://kniga.biz.ua)

Содержание

1.	1903–1913	Мечта становится реальностью	8
2.	1913–1923	Война и искания	58
3.	1923–1933	Взросление	96
4.	1933–1943	Разрастание войны	134
5.	1943–1953	Важнейшее десятилетие	176
6.	1953–1963	Эра тяжелых реактивных самолетов	214
7.	1963–1973	Скорость против размера	248
8.	1973–1983	Электродистанционное управление полетом и массовый рынок	282
9.	1983–1993	Война и мир: столкновение	304
10.	1993–2012	Превосходство авиации	332

[Купить книгу на сайте kniga.biz.ua >>>](http://kniga.biz.ua)

Человек не имеет крыльев и по отношению веса своего тела к весу мускулов в 72 раза слабее птицы... Но я думаю, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума.

Николай Егорович Жуковский



1903–1913



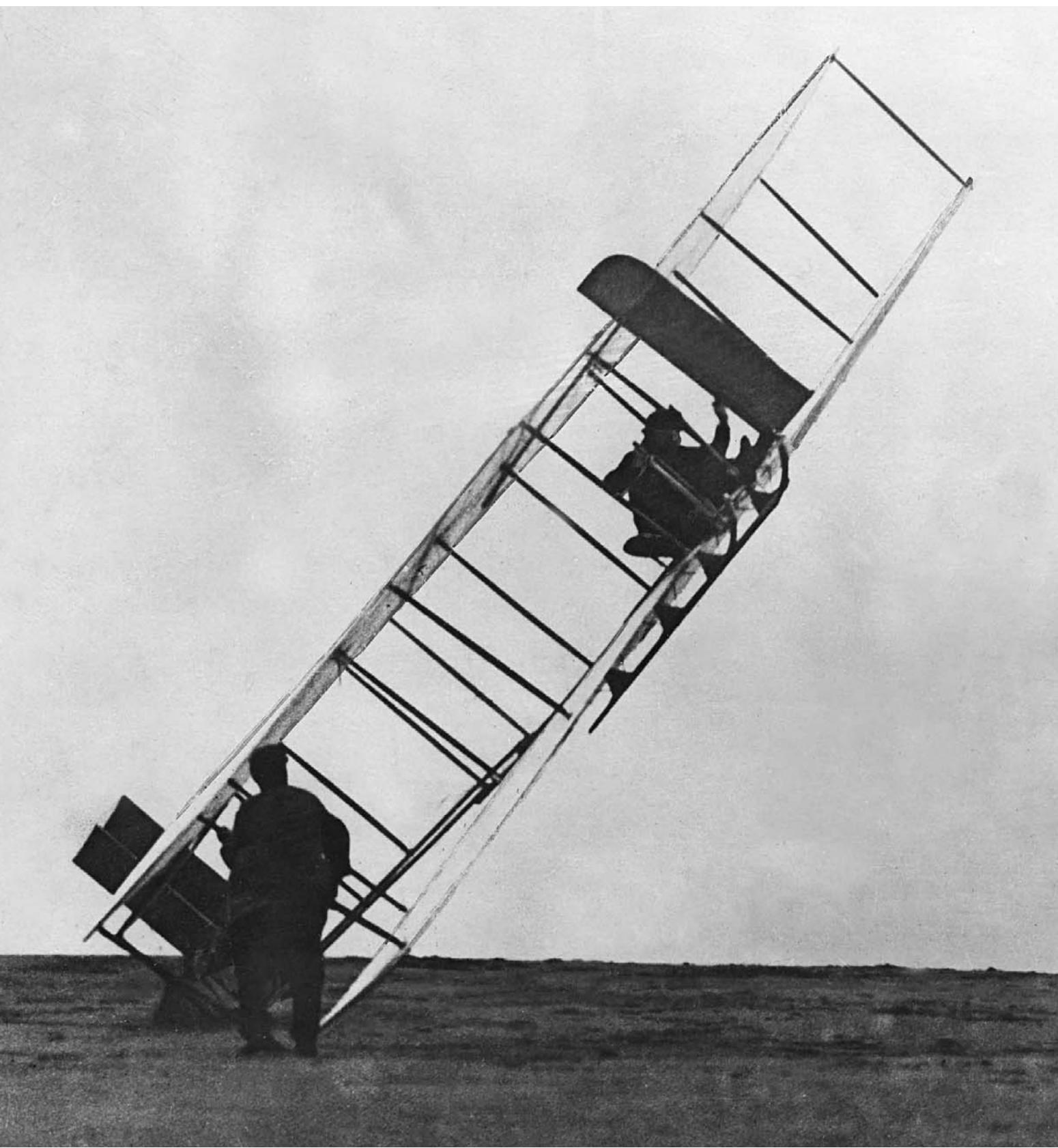
1. Мечта становится реальностью

После экспериментов с планированием (фото справа) Орвилл и Уилбур Райт установили двигатель мощностью 12 л. с. и пропеллеры на свой планер № 3, но когда 17 декабря 1903 года (см. с. 8–9) они запустили с Килл Дэвилс Хиллс свой первый Wright Flyer, немногие осознавали, что произошло.

Впрочем, роман фотоаппарата и аэроплана начался именно с этого момента. Два года спустя даже правительство Соединенных Штатов еще не понимало, что Райты создали первый в мире самодвижущийся управляемый летательный аппарат тяжелее воздуха. Озабоченные патентными вопросами и абсолютно не склонные к внешним эффектам, братья уединились в своем велосипедном магазине в Дейтоне. Европейцы полагали, что передвижение по воздуху сродни путешествию на автомобиле, и их первый подъем в небо в 1906 году больше напоминал полет воздушного змея, чем авиационный. Но к 1908 году Европу охватила настоящая авиационная лихорадка, подстегиваемая большими призами. И Райты приехали показать, как это делается. Год спустя произошло крупнейшее, по крайней мере для Британии, авиационное событие десятилетия: Луи Блерио перелетел Ла-Манш. Впервые островное государство стало доступным (и уязвимым) с воздуха. Перспективы пилотируемых аэропланов многим казались сомнительными, но эксперименты с махолетами, гиропланами и т. п. продолжались. А огромные жесткие дирижабли графа фон Цеппелина считались беспрогрышным вариантом для пассажирских перевозок. Цеппелин, запустивший первый дирижабль в 1900 году, в 1909-м создал первую в мире коммерческую авиакомпанию DELAG*. Только в 1913 году аэропланы превзошли их по мощности и прочности.

* Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft — Германская аэростатическая акционерная компания. *Прим. перев.*







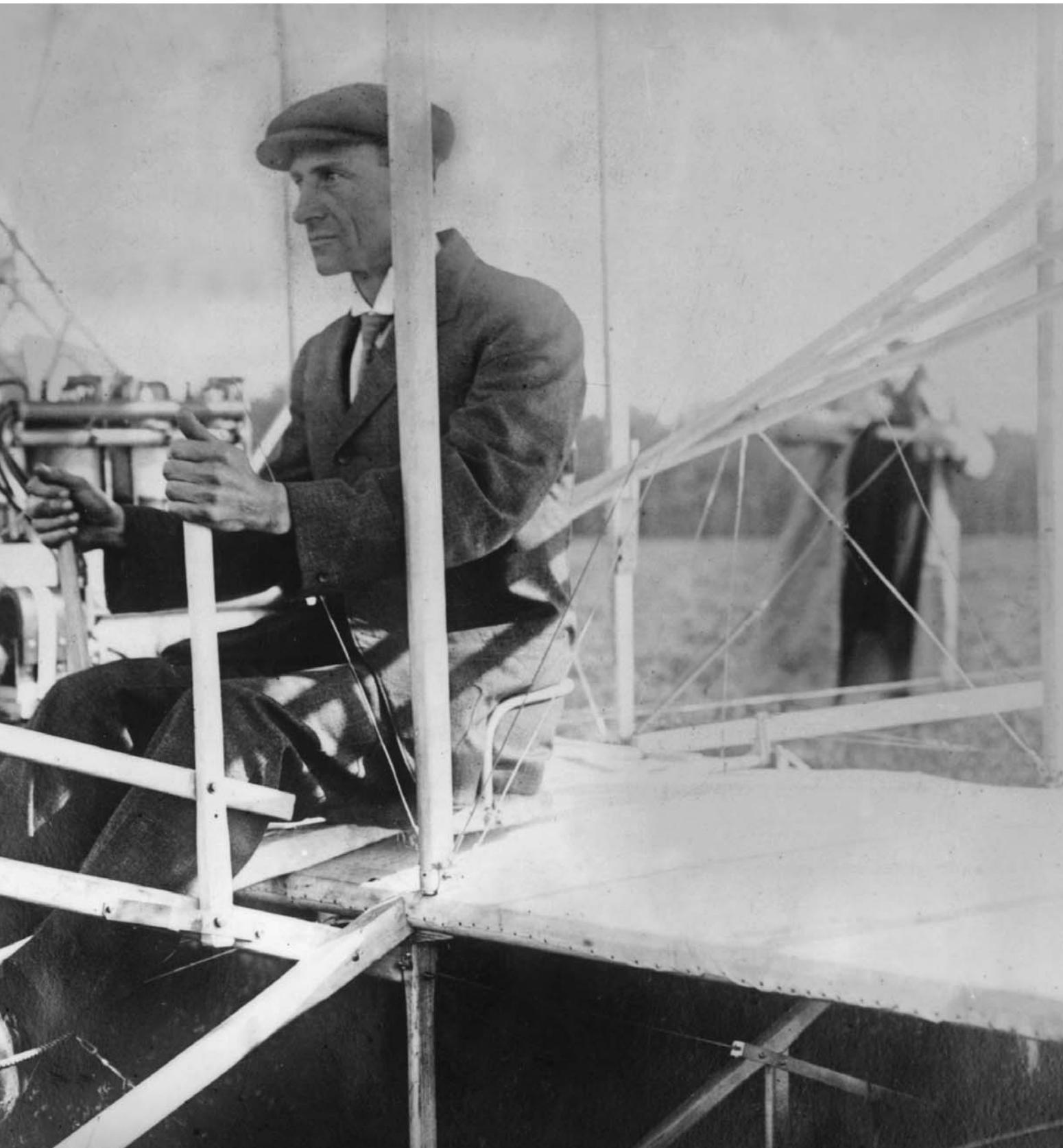
Планер № 1

Орвил Райт совершил жесткую посадку на планере № 1, его брат Уилбур спешит ему на помощь. Они начали испытания планеров в 1900 году, опираясь на работы немца Отто Лилиенталя, разбившегося четырьмя годами ранее. Братья открыли принцип управления полетом методом перекоса крыла, но эффективный руль им еще только предстояло изобрести.



Братья Райт

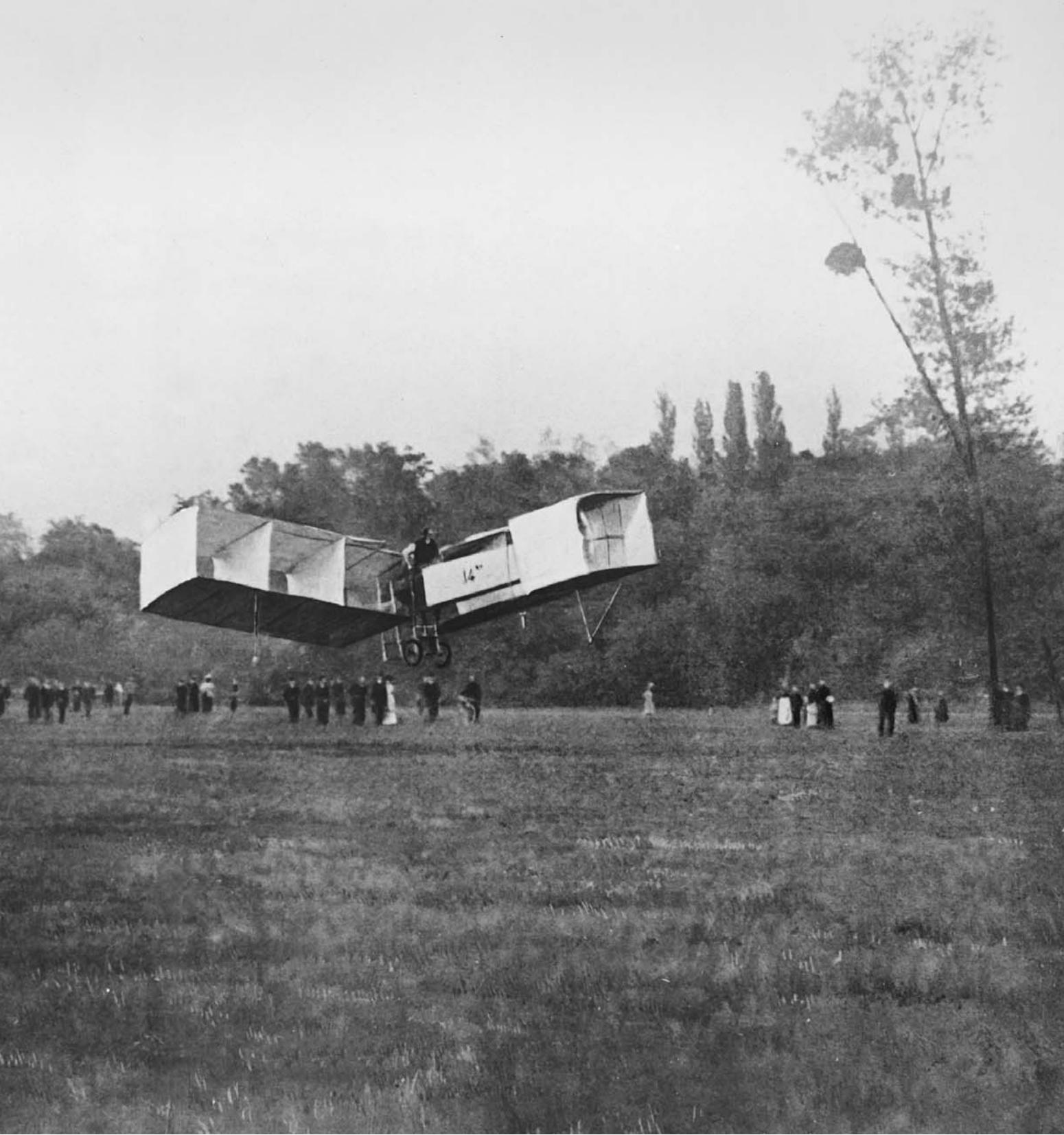
Орвилл Райт (фото вверху) и его брат Уилбур (фото справа) со своим последним планером. Июль 1908 года, Овур, Франция. Братья Райт родились в Дейтоне, в религиозной семье. Их первым предприятием была семейная газета, в которой использовался типографский станок, изготовленный старшим братом Орвиллом. В 1892 году они взялись за производство велосипедов, а к началу века — и планеров, проводя зимние месяцы в безлюдных дюнах Северной Каролины.



Первый полет в Европе

Бразильский авиатор Альберто Сантос-Дюмон, снискавший славу конструктора воздушных шаров, стоит в своеобразном, скомпонованном задом наперед коробочном биплане 14-бис перед 60-метровым полетом в окрестностях Парижа. Этот полет, выполненный в октябре 1906 года, стал первым в Европе. В отличие от планера Райтов в конструкции 14-бис, названного так, поскольку Сантос-Дюмон испытывал его при помощи своего воздушного шара № 14, упор делался скорее на стабильность, чем на управляемость. Как и при полете Райтов, фотоаппараты готовы зафиксировать момент отрыва от земли.





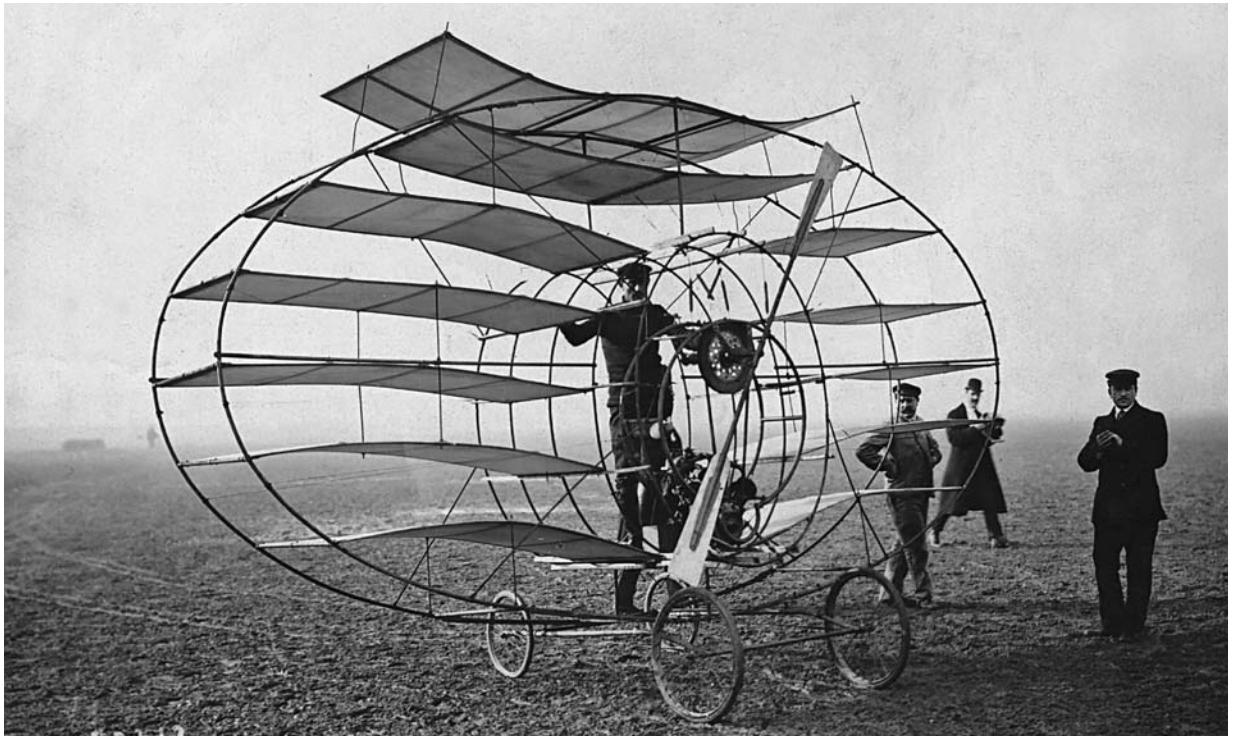




Пионеры коробчатых этажерок

В январе 1908 года во Франции Анри Фарман (слева на фото вверху) выполнил рекордный километровый перелет в коробчатом биплане, построенном Габриэлем Вуазеном (справа на фото вверху). Девять месяцев спустя Фарман выполняет на вузеновой этажерке (фото слева) первый в Европе полет по замкнутому маршруту на расстояние 26 километров (от Буя, близ Шалона, до Реймса).

Эксперименты



Мультиплан маркиза д'Эквийи, 1908 год



Аэроплан Гийона Guillon and Clouzy, 1907 год



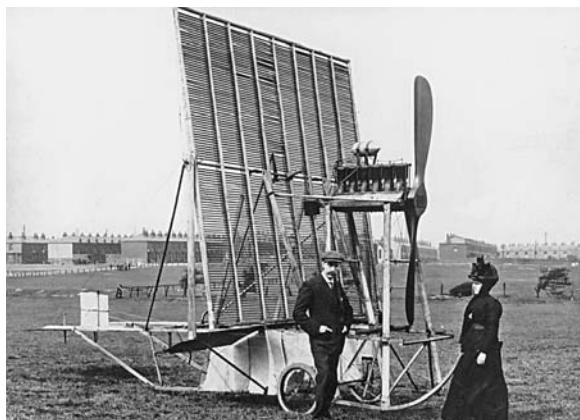
Фрегат Жака де Лессепса, 1910 год



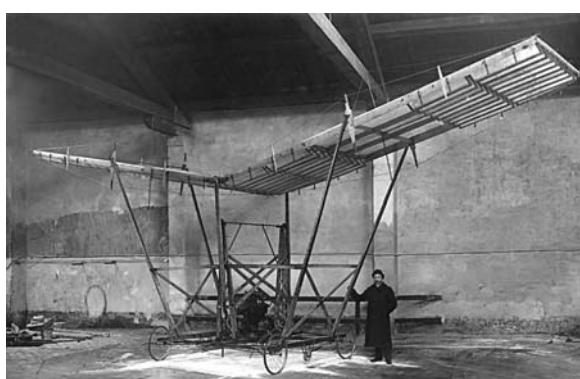
Папillon Робара, 1909 год



Unic № 1 R. B. Рене Бертрана, 1910 год



Мультиплан Горацио Филипса, 1911 год



Орнитоптер Колломба, 1908 год

Нет сведений о том, что хотя бы один из этих чудо-аппаратов взлетел. Впрочем, мсье Гийону удалось оторвать от земли переднее колесо в Эпсом Даунсе. Автожир Бертина имел небольшой верхнерасположенный подъемный винт и два маховых крыла, как у птицы. Ни наклонные, ни заданные крылья не помогли графу Жаку де Лессепсу и мсье Робару. Основанная на модели 1884 года четырехфюзеляжная версия одноосного мультиплана Горацио Филипса, которая запечатлена на фотографии, все же пролетела в 1907 году около 150 метров.



Автожир Бертина, 1908 год



Махолет Бартлетта, 1911 год



Моноплан Штокеля, 1909 год

