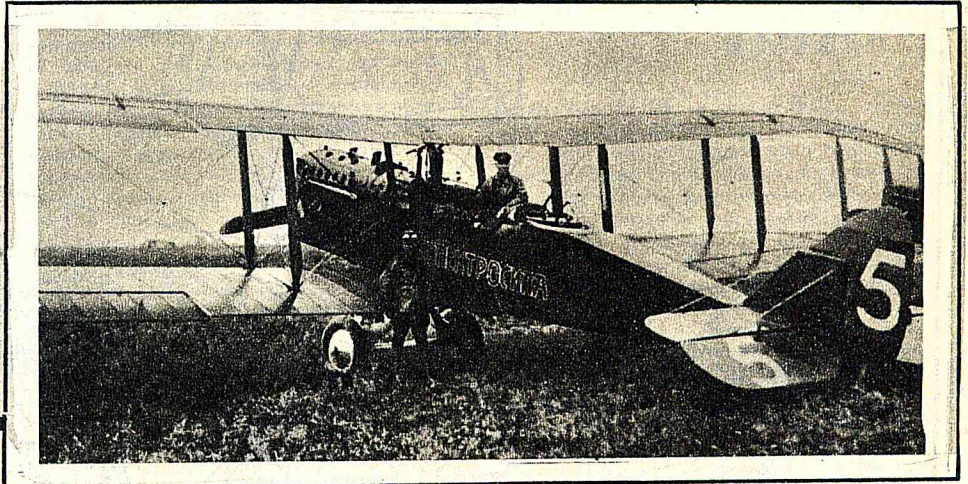


К. УДАЛОВ



# САМОЛЕТ П-1

35

Для нас стало привычным слово «конверсия», то есть перевод части предприятий оборонной промышленности на мирные рельсы. Уже появились первые практические результаты такого рода перестройки в авиации: ряд известных фирм, специализировавшихся раньше на создании сугубо боевой техники, перепрофилировался на конструирование и выпуск самолетов для народного хозяйства.

Но, пожалуй, один из первых примеров конверсии — это создание на заре Советской власти самолета Р-1. Появившийся вначале как разведчик, он потом нашел очень широкое применение в Аэрофлоте в качестве почтового самолета.

Р-1 появился не сразу. В конце 1917 года московский завод «Дукс» получил комплект рабочих чертежей самолета «Де Хевиленд» — ДН 9а. Однако, чтобы его построить, не хватало материалов и предназначенных ему двигателей. Правда, на заводе имелось некоторое количество других двигателей —

типа «Фиат», «Даймлер» и «Сиддлей-Пума».

Тогда служивший на «Дуксе» Н. Н. Поликарпов, впоследствии известный авиаконструктор, переработал чертежи «Де Хевиленда» с учетом имевшихся возможностей. Получился удачный симбиоз англо-советского разведчика. Он выпускался до 1931 года. Всего было сделано громадное, по тем временам, количество Р-1 — 2800.

У этого самолета было несколько модификаций, в частности:

Р-1 с мотором «Даймлер» («Мерседес») в 260 л. с. За 1922—1923 гг. построили 100 таких самолетов.

Р-1 с мотором М-5 в 400 л. с. выпускался особенно большой серией.

Р-1 с мотором «Ябрен-Дитрих» в 450 л. с. Сделан был всего лишь один экземпляр в 1926 г.

Р-2 с мотором «Сиддлей-Пума» в 220 л. с. Он применялся в учебных авиашколах. На одном из них, специально подготовленном, летчик А. Н. Екатов в составе группы советских самолетов

совершил перелет Москва—Пекин.

Р-1 в военном и учебно-тренировочном вариантах.

МР-1 (Р-1 поплавковый) — морской разведчик.

П-1 — гражданский разведчик. С него было снято вооружение и все дополнительное военное оборудование, а кабина стрелка приспособлена под прием мешков с почтой или груза. Он находился на эксплуатации в Аэрофлоте вплоть до середины 30-х годов, преимущественно на среднеазиатских линиях.

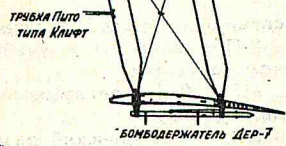
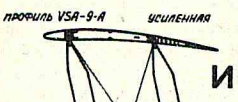
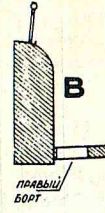
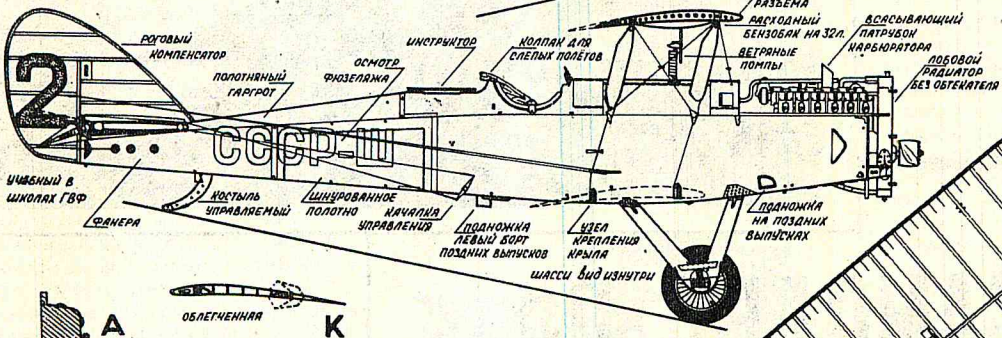
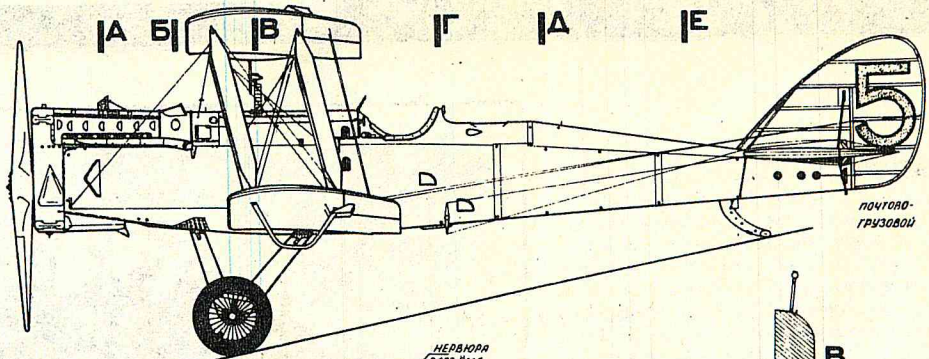
Каков «технический портрет» П-1? Его фюзеляж был ферменной конструкции с фанерной трехслойной обшивкой. Бипланная коробка крыльев имела коробчатые лонжероны. У основных стоек были сквозная ось, расчалки и шнуровая шестнадцатимиллиметровая амортизация. Главный бак емкостью 390 литров устанавливался в фюзеляже под центропланом. Радиатор лобовой, сотовый. Летом, в жару, подвешивался дополнительный радиатор. В целом самолет был простым, прочным, дешевым.

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ П-1

длина самолета	— 9,2 м;	весовая отдача	— 35 проц.;
размах крыла	— 14,02 м;	максимальная скорость у земли	— 182 км/ч;
площадь крыла	— 44,54 м <sup>2</sup> ;	посадочная скорость	— 100 км/ч;
мощность двигателя М-5	— 400 л. с.		
масса пустого	— 1450 кг;	время набора высоты 1000 м	— 5,5 мин;
коммерческая нагрузка	— 750 кг;	практический потолок	— 4200 м;
полетный вес (масса)	— 2200 кг;	продолжительность полета	— 4,5 часа;
удельная нагрузка на крыло	— 49,2 кг/м <sup>2</sup> ;	дальность полета	— 820 км;
удельная нагрузка на мощность	— 5,5 кг/л.с.;	время виража	— 30 сек.



А Б В Г Д Е



И

К

