



«Ленинг» XS2L-1

воде и посадок с использованием посадочного гака. В их ходе обнаружился целый букет недостатков: неудобство взаимного расположения хвостового колеса и гака, малая прочность их крепления, возможность повреждения горизонтального оперения при взлете и посадке на воду. Во время одной из

посадок на беспокойное море получила повреждения лодка и колеса шасси, находившиеся в убранном положении. Ремонт, совмещенный с исправлением обнаруженных недостатков, продлился около месяца.

В середине марта 1934 года амфибия вернулась в Анакосту. Там на нее

Тактико-технические характеристики

Длина самолета	9,32 м
Размах крыла	10,52 м
Угол поперечного «V» крыла	3 град.
Угол установки крыла	2 град.
Угол установки двигателя	2 град.
Хорда крыла	1,70 м
Размах стабилизатора	3,45 м
Колея шасси	1,83 м
Максимальная скорость	210 км/ч
Дальность полета	1021 км
Потолок	3800 м
Силовая установка	1 ПД «Пратт Уитни» R-985A «Юсп Джунior», 400 л.с. с двухлопастным металлическим воздушным винтом «Гамильтон» «Стандарт» с возможностью изменения шага винта на земле
Вооружение	1—7,62-мм пулемет (у стрелка)
Конструкция	Лодка и поплавки — металлические, крыло и хвостовое оперение — деревянные, обшивка крыла, оперения и верхней поверхности хвостовой части лодки — ткань

установили радиостанцию, работа на которой была признана удобной, а также закончили прерванные катапультные испытания.

По результатам закончившихся в начале апреля испытаний флотские специалисты рекомендовали воздержаться от принятия самолета на вооружение и использовать его только для экспериментов, так как считали, что самолет не будет пригоден для флотской службы даже после всех модернизаций.

В конце апреля XS2L-1 возвратили фирме «Ленинг» для проведения исправлений и доработки конструкции. Но уже через две недели после доводок при посадке у него сложилось шасси, и самолет получил повреждения. Затем самолет был официально куплен у фирмы, передан на авиазавод в Филадельфии для опытов, где в августе 1933 года был списан.

* * *

Конкурс закончился ничем. Ни один из трех опытных самолетов не был принят на вооружение. Флот решил, что ему не нужны универсальные амфибии, и в 1933 году заказал очередную партию гидросамолетов O3U-3. Насколько это было оправдано — вопрос сложный. Но, судя по всему, самолеты XSS-2 и XS2L-1 оказались, как говорится, «слишком острым ножом» для предполагавшихся задач.

Юрий ПАХМУРИН