



15.07.1927 г.); И-1 серийный № 2894, центровка 36,7% САХ (взвешивание 04.10.1927 г.).

Данное обстоятельство, а точнее, указанный недостаток привел к большой неприятности. 30 марта 1927 года летчик-испытатель НОА Андрей Шарпов не смог вывести И-1 из плоского штопора. Самолет был разбит, а пилот

чудом остался жив. Эта серьезная авария повлияла на характер заключения по испытаниям, подписанного Михаилом Грозовым и Иваном Козловым в апреле 1927 года: «Самолет И-1 в продольном направлении неустойчив. Эта неустойчивость незначительна и не во всех элементах полета обнаружена... Эта неустойчивость, по нашему мнению,

существует от неправильного расположения центра тяжести (слишком отнесен назад). В полете выявление неправильной центровки было обнаружено в следующих случаях: зависание на петле, на одинарном перевороте, давление на ручку при выполнении петли. Исходя из вышеизложенного, можно сказать: в воздухе самолет строг, имеет особенности,

требует большого внимания, осторожно-сти, большой тренировки на скоростных самолетах и полетных способностей от летчика. По причине вышеуказанных недостатков, самолет И-1 как истребитель использовать невозможно».

Несмотря на столь жесткое заключение, руководство ВВС решило оставшиеся серийные самолеты довести до летного состояния, опробовать в воздухе и использовать в дальнейшем для тренировок. Полеты продолжились, и вскоре получили еще один отрицательный результат, после того как предложили летчику Громову провести на И-1 штопорные испытания. Выбор пилота оказался не случаен — еще в январе он на разбившейся впоследствии машине благополучно выполнил по 8 витков штопора в каждую сторону. Командование, надеясь на опыт и мастерство Громова, тем не менее, обязало его взять в полет парашют системы «Ирвин».

23 июня 1927 года Громов поднялся в воздух и на высоте 2200 метров приступил к выполнению задания. После третьего витка летчик установил рули на вывод, однако машина не реагировала, кроме того, штопор стал более плоским и неуправляемым. После 22 витков вращения в штопоре на высоте около 120 метров Громов покинул самолет и



Один из истребителей И-1 на закате своей карьеры. Неизвестный красный командир с увлечением показывает старый истребитель, лишенный двигателя, загадочной женской команде, облаченной в шинели. Однако нам более интересна обшивка крыла самолета, которая, похоже, выполнена из ткани. Это означает, что требование военных — заменить в обшивке фанеру на ткань — было выполнено хотя бы в одном из истребителей И-1. Понятно, что в таком случае между лонжеронами крыла были установлены усиливающие диагональные расчалки

Летные данные ИЛ-4006 и ИЛ-3, согласно записи Л. Сутугина от 07.06.1926 г.

	ИЛ-4006	ИЛ-3
Скорость максимальная на высоте (км/ч)	280	295
Скорость максимальная у земли (км/ч)	274	273,3
Скорость посадочная (км/ч)	100	75
Разбег на взлете (с)	7,9	6
Пробег на посадке (с)	15	6,7
Время выполнения виража (с)	18 – 20	—
правый	10 – 12	*
левый	9 – 11	*
правый	8 – 11	**
левый	7 – 10	**
Время набора высоты 1000 м (мин.)	—	2,5
Время набора высоты 2000 м (мин.)	—	4,75
Время набора высоты 5000 м (мин.)	—	16 – 18

* Полет 13.10.1925 г. со стабилизатором площадью 4,50 кв. м

** Полет 16.10.1925 г. с измененным стабилизатором

Основные технические характеристики, зафиксированные при проведении испытаний И-1 № 2891 в период 28.02 – 31.03 1927 г. Двигатель «Либерти» № 1161, воздушный винт № 9083 постройки ГАЗ № 8

Длина в линии полета (м)7,69
Размах крыла (м)10,82
Площадь крыла (м²)20,0
Высота в линии полета (м)3,1
Полетный вес (кг)1500
Колея шасси (мм)1745
Колеса (мм)750х125
Льжи (мм)2200х430
Воздушный винт, диаметр (м)2,8

воспользовался парашютом. Этот первый в истории России вынужденный прыжок с самолета позволил Михаилу Громову спустя некоторое время стать обладателем памятного значка в виде гусеницы шелкопряда, которым фирма «Ирвин» награждала пилотов, доверивших свою жизнь парашютам своего производства.

После аварии Громова руководство ВВС окончательно отказалось от желания обладать истребителем типа И-1. Испытания самолета, однако, на этом не окончились. В середине 1928 года, на специально подготовленном И-1, был выполнен ряд полетов для определения характеристик его устойчивости и управляемости. При помощи различных грузов

менялась центровка самолета с целью выяснения ее наиболее выгодных значений. В результате было определено, что зона неустойчивости И-1 начинается со значения центровки 35% САХ, а при центровке 32,5% САХ самолет ведет себя в воздухе безупречно. Аркадий Екатов, пилотировавший И-1 в ходе этих испытаний, отзывался о нем весьма положительно, в том числе и о его штопорных характеристиках. Кроме всего комплекса пилотажа, Екатов выполнил на И-1 ряд пикирований до скорости около 400 км/ч, чем подтвердил достаточную прочность крыла самолета.

После полетов Екатова на нескольких экземплярах И-1 при помощи дополнительного груза, размещенного на подмо-

торных брусках, полетную центровку довели до 31,5% САХ. В апреле 1929 года такие усовершенствованные истребители значились как тренировочные. В том же году было предложено установить на одном из летных образцов двигатель «Лоррен-Дитрих» мощностью 450 л.с., однако реализация этого предложения не состоялась. Последние экземпляры монопланов И-1 очевидцы встречали на окраине Ходынки еще в 1933 году. Тогда уже строился истребитель ЦКБ-12, ставший вскоре всемирно известным И-16. Он был создан во многом благодаря бесценному опыту, полученному при разработке и совершенствовании И-1.

Михаил МАСЛОВ

Проблема создания современного самолета-истребителя с мощным двигателем и соответствующими для своего времени летными характеристиками в руководстве советской авиапромышленности обсуждалась с начала 1920-х годов. На заседании Научного комитета Управления ВВФ, состоявшемся в августе 1921 года, было предложено внести в число приоритетных заданий новый, дополнительный пункт о проектировании истребителя с двигателем мощностью 400 л.с. Через год в перспективных планах Воздушного флота создание такого самолета называлось уже как важная и первоочередная задача.



мысль в области самолетостроения; 2 – привлечь к разработке деталей аппаратов широкие круги производителей – как мастеров, так и рабочих, обычно не имеющих тесной связи с процессом конструирования; 3 – добиться простоты конструкции аппаратов, используя при их постройке только русские материалы; 4 – дать Воздушному Флоту современную боевую машину, которая могла бы

Крестьянского Красного Воздушного Флота (РККВФ), считалось создание самолета-истребителя. Работу над проектом такого самолета Поликарпов вел по собственной инициативе еще с середины 1922 года. Первоначальный вариант, названный конструктором ГУВП-23, был выполнен по схеме биплана. Хотя проект одобрили вышестоящие инстанции и рекомендовали к постройке, его реализация по ряду причин не состоялась.

В феврале 1923 года техническим директором завода и руководителем конструкторского бюро ГАЗ № 1 назначили Дмитрия Павловича Григорovichа. Считалось, что он обладает значитель-

ИСТРЕБИТЕЛЬ И-1 (ИЛ-400)

В соответствии с реализацией программы восстановления и расширения предприятий авиационной промышленности уже в конце 1922 года распоряжением Авиаотдела ГУВП ВСНХ технический отдел ГАЗ № 1 переименовали в Конструкторский Отдел (КО). Документальное оформление КО произошло в январе 1923 года – в него вошли поначалу четыре инженера и десять чертежников. Возглавил этот небольшой коллектив Николай Николаевич Поликарпов, до этого на протяжении нескольких лет ведущий сотрудник техотдела, а в последнее время и неофициальный его руководитель.

В новой должности Поликарпов находился два-три месяца, однако сумел определить для себя и своих сотрудников основные задачи, которые предстояло решить в ближайшее время: 1 – оживить русскую конструкторскую



противостоять Западу на боевом фронте и которая была бы удобна в эксплуатации в боевых условиях.

В то время первоочередной задачей, стоявшей в планах развития Рабоче-

Первый экземпляр опытного истребителя ИЛ-400 и команда его создателей летом 1923 года

ным опытом и авторитетом, поэтому, как фигура значимая, более подойдет для руководства заводскими подразделениями. Поликарпова с приходом Григорovichа перевели в конструкторский отдел Главного Управления объединенных авиационных заводов (Глававиа), где ему предстояло подготовить тактико-технические требования для планируемых к постройке новых типов самолетов. Одновременно он продолжал совершенствование нескольких своих проектов, одним из которых явился одномоторный истребитель-моноплан.

Трудностей с реализацией такого самолета, конструкция которого предполагалась в основном из дерева, не предвиделось. В качестве силовой установки было решено использовать американский двигатель жидкостного охлаждения «Либерти» мощностью 400 л.с., который был создан еще в 1917 году. При создании «Либерти» использовались многие технические приемы, используемые при выпуске автомобильных двигателей, что позволило в кратчайшие сроки запустить



Заседание технического комитета на ГАЗ № 1 в 1925 г. В центре Н.Н. Поликарпов, по его правую руку сидит В.Д. Яровицкий, по левую – И.М. Косткин