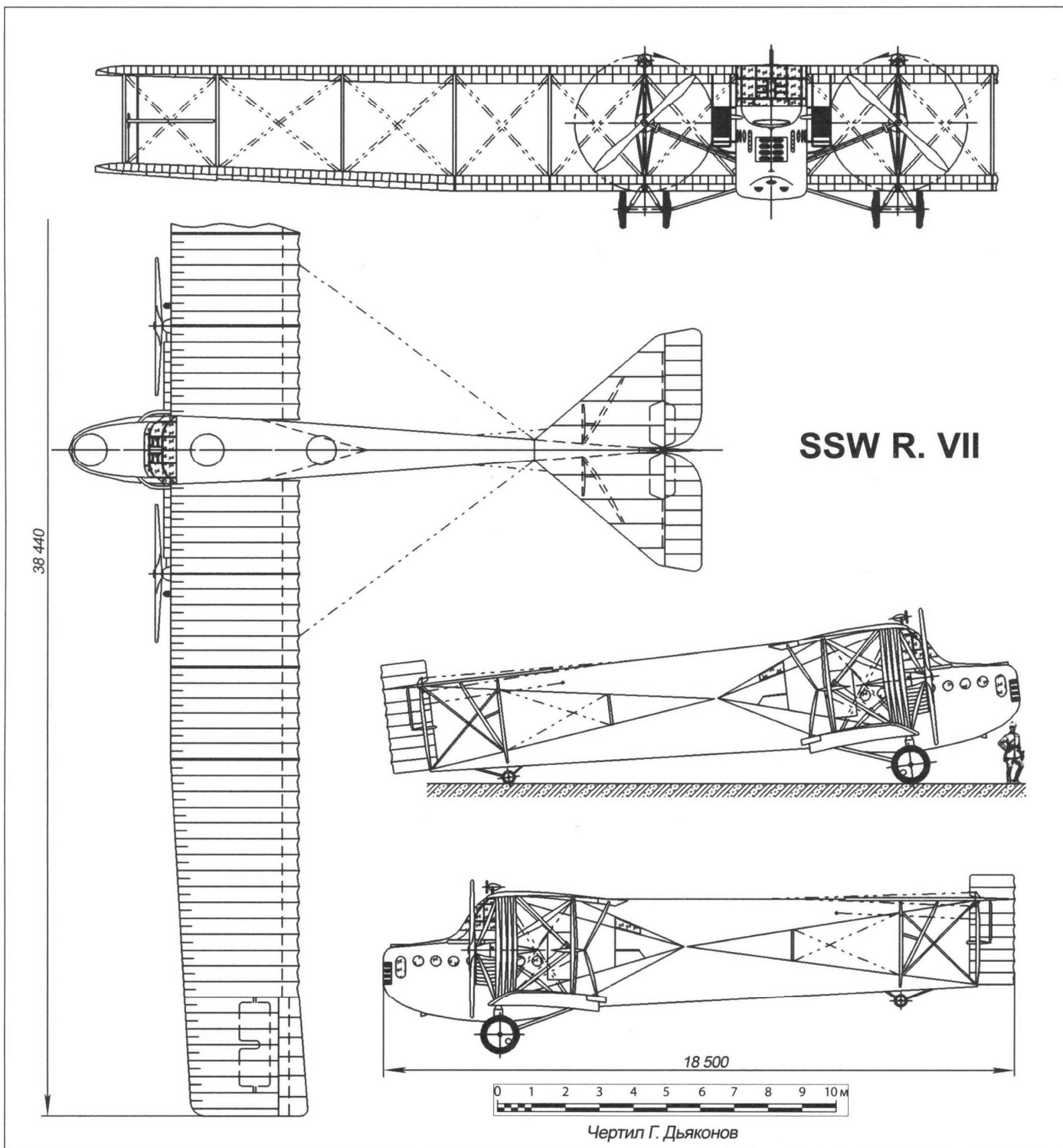


Редкий снимок SSW R.VI в полете

работал слишком долго без масла, и поршни заклинили. Центробежная муфта автоматически отключилась, а двигатель остановился. Мы вывернули свечи зажигания, залили масло прямо в цилиндры, и, используя фрикционную муфту, несколько раз провернули двигатель. Затем мы установили свечи, и летчик включил зажигание. Двигатель заработал, вышел на 1550 об/мин и не останавливался до тех пор, пока его не выключили в ангаре. Мы выдержали 6-часовой полет!»



Шум двигателей не давал возможности говорить, и каждые 15 минут мы передавали записки пилотам с информацией об оборотах, температуре масла и воды в двигателях и температуре масла в редукторе.

Выхлопные коллекторы передних двигателей были разделены не более чем на толщину листа бумаги. Здесь также лопнула труба, извергая в машинное отделение удушливые выхлопные газы.

Кольцо, сделанное из проволоки, было обернуто вокруг раскаленной трубы и плотно скручено с коротким клинышком, тем самым, обжимая разошедшийся сварной шов. Этот ремонт также продержался до самого конца полета.

Вскоре нам стало известно, что левый двигатель потребляет масло быстрее, чем два других двигателя. Проверка показала, что маслопровод рядом с картером двигателя сломан.

Утечка была остановлена деревянной пробкой. Но как долго двигатель проработает без масла? Мы частично слили масло из других двигателей и долили в левый — это работа заняла нас до самого конца полета.

Полет был почти закончен, и пилот сбросил обороты, чтобы идти на посадку. Вдруг он сообщил нам, что левый двигатель заглох. Мы этого не заметили. Несомненно, что двигатель

Технические характеристики самолетов SSW и «Илья Муромец»

Самолет	«ИМ» тип В	«ИМ» тип Е-2	SSW R.I	SSW R.VII
Год	1915	1917	1915	1917
Силовая установка	4 «Аргус» по 140 л.с.	4 «Рено» по 220 л.с.	3 «Бенц» по 150 л.с.	3 «Мерседес» по 260 л.с.
Размах крыла, м	29,8	34,5	28,0	38,44
Длина самолета, м	17,1	18,8	17,5	18,5
Площадь крыльев, м²	125,0	220,0	138,0	210,0
Масса пустого, кг	2950	5000	4000	5700
Взлетная масса, кг	4450	7460	5200	7980
Масса полной нагрузки, кг	1500	2460	1200	2280
Весовая отдача, %	33,7	33,0	23,1	28,6
Нагрузка на крыло, кг/м²	35,6	33,9	33,7	38,0
Нагрузка на мощность, кг/л.с.	7,9	8,5	11,6	10,2
Максимальная скорость у земли, км/ч	125	130	110	130
Потолок практический, м	3700	3200	3700	3200
Продолжительность полета, ч	5,3	4,4	4,0	4,0
Дальность полета, км	650	560	440	500

Самолеты, принятые Технической комиссией военно-воздушных сил, перегонялись своим ходом в 501-й отряд тяжелых самолетов, базировавшийся в районе Вильно на Восточном фронте. Всего в 1916-1917 годах четыре самолета SSW R.IV – R.VII выполнили 34 боевых вылета на разведку, бомбардировку железнодорожных узлов и полевых лагерей русских войск. Там же, в Прибалтике, в 1916 году действовал 2-й отряд Эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец», но в воздухе «Муромцы» и «Сименсы» не встречались.

Командир 501-го отряда капитан Рихард фон Бентивеньи (Richard von

Bentivegni) писал после войны, что основным недостатком кораблей SSW было крепление двигателей и трансмиссии. Три двигателя устанавливались не на единой моторной раме, а на двух отдельных конструкциях. Любой перекос приводил к смещению двигателя, что требовало тщательной проверки силовой установки после каждого полета. Тем не менее, в 80 полетах, что фон Бентивеньи сделал на самолетах SSW, он испытал только один отказ трансмиссии. В защиту машин SSW он утверждал, что не следует забывать значительное число успешных дневных и ночных вылетов, выполненных на этих

самолетах. По его мнению, их летные характеристики были превосходны. Они были изначально устойчивы и просты в управлении. Остается только добавить, что за весь период эксплуатации самолеты SSW не потерпели ни одной катастрофы, в которой погиб хотя бы один член экипажа.

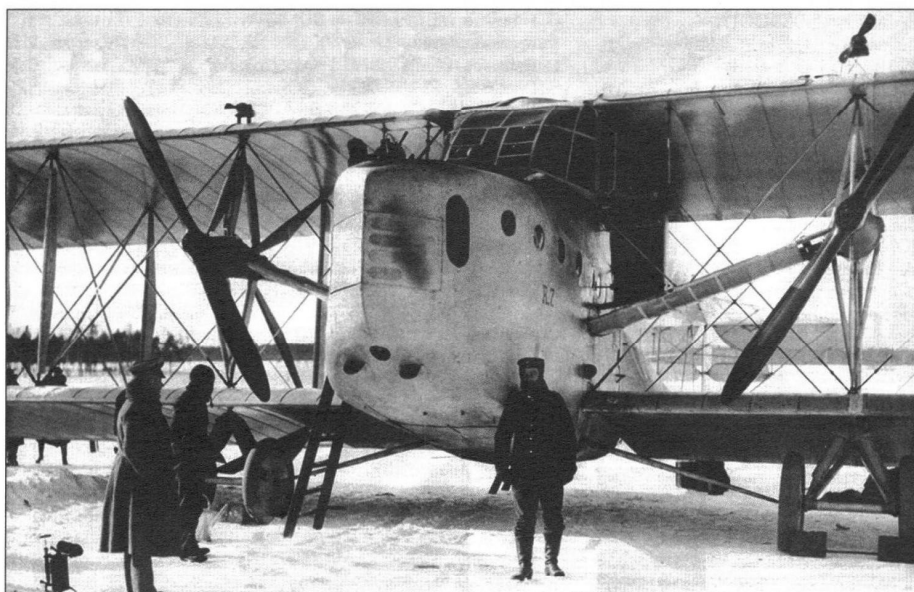
Интересно сравнить характеристики воздушных кораблей SSW с самолетами «Илья Муромец» примерно той же размерности. Сравнивать будем модели одного года выпуска: SSW R.I с «ИМ» типа В 1915 года и SSW R.VII с «ИМ» типа Е-2 1917 года (см. таблицу). Видно, что по летным характеристикам «Сименсы» и «Муромцы» довольно близки, но весовая отдача у немецких самолетов заметно ниже: 23-28% у SSW против 33-34% у «Муромцев». Вероятно, это плата за центральную силовую установку с тяжелой трансмиссией, дающую возможность ее обслуживания и мелкого ремонта в полете. Однако, такая возможность, правда, очень ограниченная, была и у «Муромцев», механики которых неоднократно выходили на крыло для тушения пожаров и даже для мелкого ремонта моторов. А у «Сименсов» с ремонтом были свои проблемы. Вот отрывок из немецкого отчета об испытаниях:

«Из-за конструкции силовой установки вряд ли возможно сделать ремонт двигателей и коробок передач без разборки всего фюзеляжа. Чтобы выполнить требование доступности двигателей в полете, нужен самый худой механик. От него требуется немалое мастерство для того, чтобы избежать контакта с раскаленными выхлопными патрубками. В полете идет постоянное сражение с разрывами выхлопных труб и сгоревшими прокладками. Режим работы в машинном отделении можно сравнить с работой в подводной лодке. Жара и газы, исходящие из-за частых утечек выхлопных труб, были невыносимыми».

Именно поэтому популярные в кайзеровской Германии самолеты с центральной силовой установкой не получили дальнейшего развития, оставшись в истории лишь как технический курьез начального периода авиации.

В течение войны самолеты фирмы Сименс-Шуккерт и Русско-балтийского завода развивались примерно в одном направлении. По мере поступления более мощных моторов увеличивалась мощность силовой установки, и соответственно росли взлетная масса и площадь крыльев. Это позволило повысить массу полезной нагрузки с 1200-1500 кг до 2300-2500 кг. Остальные характеристики, как и конструкция самолетов в целом, изменялись незначительно.

Григорий ДЪЯКОНОВ,
иллюстрации предоставлены автором



Последняя модификация SSW R.VII весной 1917 года на Восточном фронте