



«Сикорский» XSS-2

Тактико-технические характеристики

Длина самолета	10,08 м
Размах крыла	12,80 м
Угол поперечного «V» крыла	1,5 град.
Угол стреловидности крыла	5,5 град.
Угол установки крыла	6 град.
Угол установки двигателя	6,75 град.
Хорда крыла	2,39 м
Размах стабилизатора	4,42 м
Колея шасси	2,01 м
Максимальная скорость	248 км/ч
Дальность полета	997 км
Потолок	4510 м
Силовая установка	1 ПД

«Пратт Уитни» R-1340D1

«Уосп», 500 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 Цельнометаллическая, обшивка поверхностей управления и верхней части киля – ткань

после оглашений условий конкурса Ленинг приступил к разработке нового разведчика.

В начале лета 1931 года деревянный макет будущей амфибии уже стоял в ангаре и ждал приезда комиссии из BuAer. Кроме того, было решено провести продувки нескольких моделей в аэродинамической трубе на базе ВМФ Вашингтон, право пользования которой предоставило BuAer.

К августу конструкторы завершили обработку результатов продувок. По их результатам было решено удлинить фюзеляж самолета и внести изменения в конструкцию хвостового оперения. Фирма запросила два месяца на

получает самолет и оплачивает фирме «Сикорский» 90 процентов контрактной цены, а также 95 процентов стоимости постройки нового крыла. На этом жизнь XSS-2 закончилась. Единственный опытный образец передали на флотский авиазавод (Филадельфия), где он поначалу использовался для наземных испытаний, но в скором времени был разобран.

«ЛЕНИНГ» XS2L-1 – BUNO 8971

В отличие от многих других авиационных фирм США, Гровер Ленинг и специалисты его «Гровер Ленинг Эркафт Компани» к началу 1930-х годов имели большой опыт разработки и постройки гидросамолетов. Ими было создано несколько удачных гражданских самолетов-амфибий. Поэтому неудивительно, что сразу



XS2L-1 со сложенной бипланной коробкой. Видна оригинальная система ее складывания