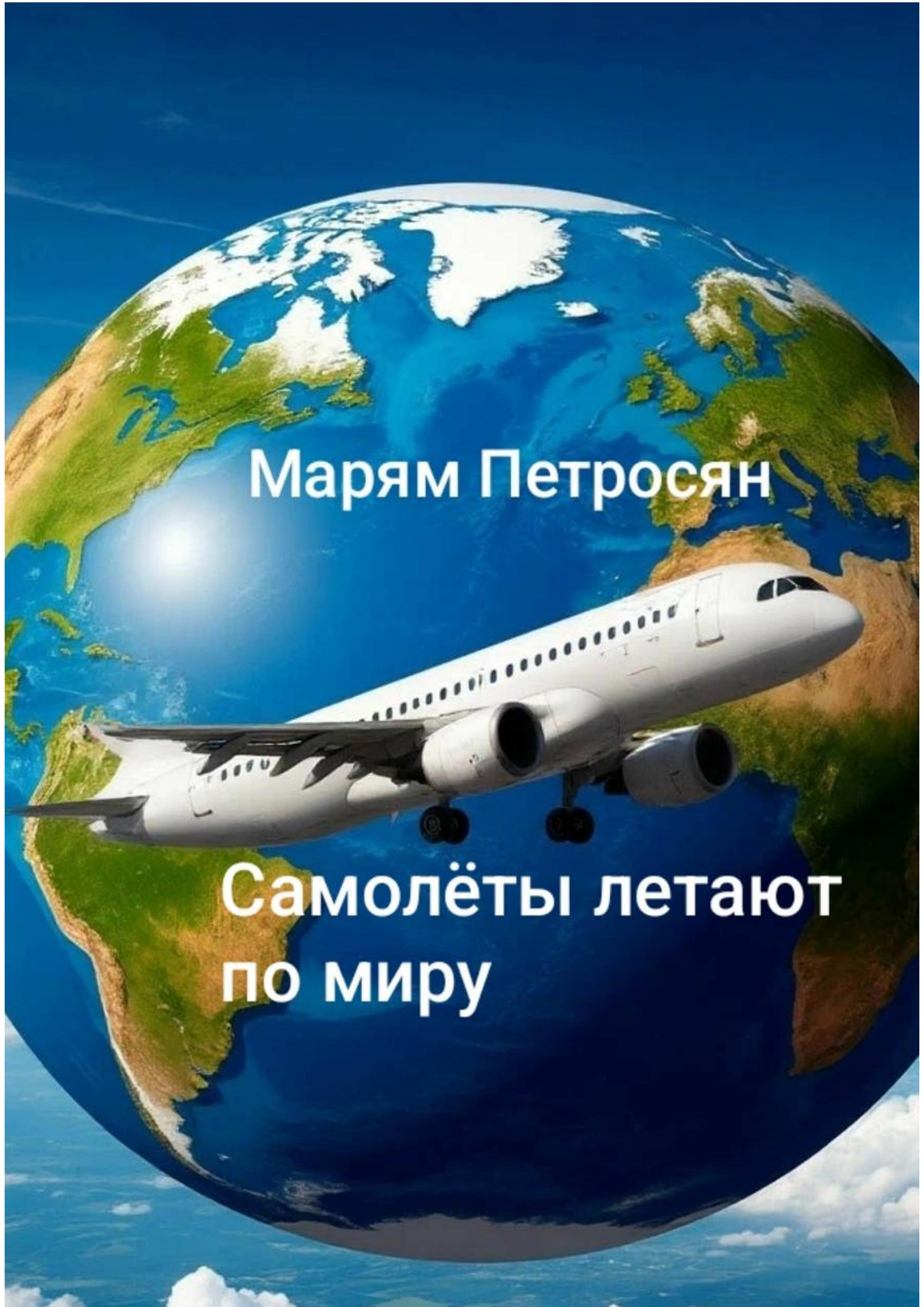




Марям Петросян

**Самолёты летают
по миру**

Марям Петросян

Самолёты летят по миру

«Автор»

2026

Петросян М. М.

Самолёты летят по миру / М. М. Петросян — «Автор», 2026

Здравствуйте, дорогие читатели! Это книга о самолётах! О том какую важную роль они играют в нашем современном мире, их истории. Также о авиакомпаниях по всему миру.

© Петросян М. М., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Введение.	5
Глава 1. Первые самолёты.	6
Глава 2. Первые авиакомпании мира.	8
Глава 3. Начало оснований современных авиакомпаний.	10
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Самолёты летят по миру

Введение.

Очень сложно представить наш современный мир без самолётов, без воздушных путешествий. Все наши туристические маршруты затянулись бы намного дольше времени на наземных видах транспорта или на морских. Многие из нас в детстве радовались, когда слышали шум от самолёта, смотрели наверх, чтобы увидеть. Как будто что-то особенное было.

Глава 1. Первые самолёты.

Официально изобретателями первого в мире самолёта с двигателем внутреннего сгорания, на котором был совершён управляемый полёт, считаются американские механики Орвилл и Уилбур Райт. Их аппарат получил название «Флайер-1» (Flyer I). Историческое событие произошло 17 декабря 1903 года в песчаной долине Китти-Хоук (штат Северная Каролина, США).

Для постройки «Флайера-1» братья Райт использовали каркас из ели, а двигатель (бензиновый, мощностью 9 кВт и весом 77 кг) совместно изготовили с механиком их велосипедного магазина Чарли Тэйлором.

Некоторые характеристики самолёта: Размах крыла: 12 метров. Вес: 283 кг. Пропеллеры: деревянные, диаметром 2,6 м, лопасти изготовлены из трёх склеенных кусков ели.

Важный нюанс: братья Райт не просто поставили двигатель на планер. Их главным прорывом стала система управления по трём осям (крену, рысканию и тангажу), которая до сих пор лежит в основе пилотирования самолётов. Для испытаний элементов аппарата они сконструировали аэродинамическую трубу.

История полётов

Перед первым полётом «Флайера-1» братья провели серию испытаний планеров в Китти-Хоук, чтобы отработать систему управления.

14 декабря 1903 года Уилбур предпринял первую попытку взлёта, но самолёт упал сразу после отрыва из-за неправильно сбалансированного руля высоты. 17 декабря состоялись повторные испытания. В этот день дул достаточно сильный встречный ветер.

Результаты полётов: Орвилл Райт пролетел 36,5 метра за 12 секунд (этот полёт был зафиксирован на фотографии). Уилбур Райт продержался в воздухе 13 секунд, преодолев 53 метра. Третий полёт длился 15 секунд и составил 60,5 метра в длину.

Свидетелями полётов были пять человек: трое спасателей из береговой команды, местный бизнесмен и деревенский мальчик.

После четвёртого полёта сильный порыв ветра опрокинул самолёт, и он получил серьёзные повреждения.

Братья Райт не просто создали летательный аппарат с мотором. Их главный вклад — в полной управляемости. Они доказали, что аппарат тяжелее воздуха с двигателем может не просто подняться в воздух, но и стабильно лететь, маневрировать и приземляться. Их подход, когда упор делался не на мощность двигателя, а на устойчивость и контроль, стал ключевым для развития авиации.

Другие пионеры авиации.

Хотя приоритет братьев Райт общепризнан, в разных странах есть свои герои ранней авиации:

Александр Можайский (Россия) — его моноплан с паровыми двигателями, по свидетельствам очевидцев, смог ненадолго оторваться от земли в 1880-х годах, но потерпел аварию.

Клеман Адер (Франция) — его аппарат совершил полёт в 1890 году, но был неуправляемым, так как не имел рулей.

Альберто Сантос-Дюмон (Бразилия) — в 1906 году он пролетел на своём аппарате 220 метров за 22 секунды, что стало первым публичным управляемым полётом в Европе.

Конструкции аппаратов

Французские конструкции (широко распространившиеся по миру).

Voisin (биплан Вуазена). Самолёты конструкции братьев Вуазен стали одними из первых серийных аппаратов. В 1907 году на биплане Вуазена Леон Делагранж совершил первый в истории публичный полёт на аппарате тяжелее воздуха. В России такие машины тоже строили и использовали, в том числе для обучения лётчиков.

Farman (Фарман). Аппараты Анри и Мориса Фармана были очень популярны. Например, «Фарман IV» стал своего рода «учебной партой» для многих первых лётчиков по всему миру, в том числе в России. Его отличала характерная конструкция с толкающим винтом и коробкой хвостового оперения.

«Кертисс». Самолёты Гленна Кертисса активно конкурировали с аппаратом Райтов в США. Важной вехой стал гидросамолет Curtiss Model D и последующие летающие лодки.

«Блерио XI». Моноплан Луи Блерио стал знаменит после того, как в 1909 году сам конструктор перелетел на нем через Ла-Манш. Это доказало, что самолёт может преодолеть серьёзные расстояния над водой. Конструкция с фюзеляжем и тянущим винтом стала образцом для многих последующих машин.

«Россия А» — один из первых самолётов, построенных в России в 1910 году. По типу был близок к аппаратам Фармана. Выпускался на заводе Первого русского товарищества воздухоплавания.

Самолёты Я. М. Гаккеля. Яков Гаккель строил оригинальные аппараты, экспериментируя с разными схемами, в том числе с фюзеляжными монопланами. Его аппараты участвовали в показательных конкурсах и полётах.

«Илья Муромец» (С-22). Хотя первый полет состоялся в 1913 году, этот самолёт Игоря Сикорского стал революцией. Это был первый в мире серийный многомоторный тяжёлый самолёт и фактически первый пассажирский лайнер, а затем и дальний бомбардировщик. Он сильно отличался от ранних бипланов. Имел закрытую кабину, несколько двигателей и мог перевозить значительный груз.

Ранние аппараты в начале XX века имели общие черты:

Лёгкая конструкция: каркас из дерева, обшивка из полотна.

Поршневые двигатели с относительно небольшой мощностью.

Открытая кабина или ее отсутствие и простое управление.

Развитие систем управления от копирования схемы Райтов до новых решений с элеронами, как и у «Блерио», и более продуманной аэродинамики.

Глава 2. Первые авиакомпания мира.

DELAG — первая в мире авиакомпания.

DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft — «Германское акционерное общество дирижаблеплавания») была основана 16 ноября 1909 года. Она стала пионером в области регулярных коммерческих пассажирских перевозок, но летала не на самолётах, а на жёстких дирижаблях конструкции графа Фердинанда фон Цеппелина. Штаб-квартира располагалась во Франкфурте-на-Майне.

К 1914 году флот компании насчитывал несколько дирижаблей (например, LZ 10 «Schwaben», LZ 11 «Viktoria Luise», LZ 13 «Hansa»).

Первый рейс состоялся 19 июня 1910 года: дирижабль LZ 7 «Deutschland» (вместимость около 20 пассажиров) вылетел из Франкфурта в Дюссельдорф. За период с 1910 по 1914 год DELAG перевезла около 34 000 пассажиров. С началом Первой мировой войны все дирижабли были реквизированы германской армией для военных целей, и гражданские перевозки прекратились.

После войны по Версальскому договору Германии запретили строить дирижабли большого объёма. Позже опыт DELAG использовали при создании компании «Люфтшиффбау Цеппелин», а в 1935 году DELAG была формально ликвидирована в рамках централизации гражданских перевозок в Германии.

St. Petersburg — Tampa Airboat Line — первая на самолётах.

Если же говорить о перевозках на самолётах, то первой стала американская компания St. Petersburg — Tampa Airboat Line. Она открылась 1 января 1914 года во Флориде. Маршрут соединял города Сент-Питерсберг и Тампа, разделённые заливом. Для полётов использовались летающие лодки Benoist XIV.

Первый полёт состоялся 1 января 1914 года. Пилотом был Тони Яннус, а первым пассажиром — бывший мэр Сент-Питерсберга Абрам Фейл, который купил билет на аукционе за 400 долларов.

Компания выполняла рейсы по расписанию, но просуществовала недолго — около четырёх месяцев. Всего было перевезено примерно 1205 пассажиров.

Причиной закрытия стало окончание туристического сезона и отсутствие устойчивого спроса: в то время авиаперелёты воспринимались скорее как аттракцион, а не как надёжный транспорт.

Aircraft Transport and Travel

(Великобритания, 1916 год) — использовала переоборудованные военные бипланы Airco DH.4 для рейсов между Фолкстоном и Гентом.

Deutsche Luft-Reederei

(Германия, 1917 год) — в феврале 1919 года открыла регулярный маршрут Берлин — Веймар на переоборудованных военных самолётах.

Lignes Aériennes Farman

(Франция, 1919 год) — запустила первое в мире международное регулярное авиасообщение (Париж — Брюссель).

Глава 3. Начало оснований современных авиакомпаний.

Большинство современных авиакомпаний мира были основаны в 1919–1920-х годах. Это время зарождения гражданской авиации после Первой мировой войны, когда появились первые компании, использующие самолёты для пассажирских и грузовых перевозок.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.