

ных: «Когда обстановка стала напряжённее, было приказано все части, находящиеся в Восточной Беларуси, двинуть к границе. Но несмотря на наши просьбы, чтобы для ускорения сосредоточения дивизий из Смоленска, Могилёва, Гомеля и Вязьмы произвести переброску их по железной дороге, в этом было отказано. Дивизии шли походным порядком, и только незначительная часть этих дивизий подавались по ж. д. Это задерживало сосредоточение войск» [1, с. 391]. Не успели выйти в намеченные районы 113, 121, 143 и 50-я стрелковые дивизии. Война застала их в походе. Не успели занять боевые позиции и нарастить глубину обороны 6 дивизий, подводимых из глубины в район Беловежской пуши, р. Щара от впадения её в Неман до Брестского шоссе [2, с. 209].

Говоря об этой проблеме, необходимо отметить, что передвижение воинских частей и подразделений пешим ходом происходило и по причине плохой мобилизационной готовности железных дорог, что затрудняло их работу по организации перевозок.

В этом контексте следует заметить, что материалы документальной публикации дают возможность получить более полную картину истоков трагедии Западного фронта летом 1941 г.

Список литературы

1 Накануне: Западный Особый военный округ (конец 1939 – 1941) : документы и материалы. – Минск : НАРБ, 2007. – 622 с.

2 Мягков, М. Ю. Трагедия первых недель войны на западном фронте / М. Ю. Мягков // Беларусь і Германія : гісторыя і сучаснасць : матэрыялы міжн. навук. канф. – Вып. 8 – Минск, 2010. – С. 206–218.

УДК 93/94+629.7

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ: ЧТО ТАКОЕ ПЕРВАЯ АВИАЦИЯ

С. Е. СТАНКЕВИЧ, Р. И. АЛЕКСЕЕВ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Какое место авиация занимает в современном мире? В настоящее время развитие авиации с целью покорения прекрасного голубого неба и зовущего пятого океана достигла захватывающих небывалых высот. Ее трудно представить без неуправляемых и управляемых аэростатов, то есть воздушных шаров и дирижаблей, самолетов и вертолетов, беспилотных летательных аппаратов и пилотируемых космических кораблей. Применение авиации позволило не только углубленно изучать различные природные явления в слоях атмосферы, но и проводить исследовательские работы в космическом пространстве. В человеческой жизнедеятельности она широко используется в различных сферах, например, для мониторинга лесоохраны и пожарной безопасности, в спортивных состязаниях и экскурсионных полетах, для наблюдений за загрязнением окружающей среды и городских кварталов на предмет утечек тепла. Поддержание требуемого уровня безопасности обеспечивает государственная авиация. Однако изначально, когда начиналось освоение воздушного пространства, основная задача многих изобретателей воплощалась иной раз в фантастические проекты с целью создания пилотируемого, то есть управляемого летательного аппарата, но это было в начале XIX века. А еще до этого человек хотел летать, как птица. Эта мечта являлась основной долгие годы в истории авиации.

Как человечество училось летать? Мечта летать отражается в древнейших легендах и мифах, сложенных задолго до нашей эры. Всем известен, например, миф о Дедале и Икаре. В древнеиндийских ведах сохранились сведения о так называемых виманас – летательных аппаратах, использовавших двигатели, которые явно опережали технологии второго тысячелетия до нашей эры. Принципы создания летательных аппаратов были известны еще в древности. Архимед, живший в III веке до н. э. доказал, что закон вытеснения применим не только к жидкостям, но и к газам. Примерно в это же время в Китае был изобретен воздушный змей. А уж идея крыльев (то есть идея планеризма) возникла чуть ли не с самой мечтой подняться в воздух [1, с. 3].

На протяжении нескольких тысячелетий за основу парения в воздушном пространстве фантазии людей и их способности были ограничены познаниями научных знаний определенных физических процессов полета. Жители не только древнего мира изобретали простейшие технические средства, выполненные из материалов того времени, которые являлись точной копией многих насекомых, птиц, летучих мышей, так как именно они являлись примером и подражанием. Сказочные герои и вымышленные события, описанные в мифах и легендах, являлись стимулом для человечества под-

няться в поднебесье. Воображение людей наделяло многих персонажей способностью летать, например, первую «летчицу» Бабу-ягу на метле и ступе, первого «пилота» старика Хоттабыча на чудо – средстве передвижения ковче-самолете или барона Мюнхгаузена, летающего на ядре.

Стремиться к поставленной цели, воплотить в реальность поразительные и небывалые фантазии и исполнить сказочные желания через тысячи проб и ошибок – так устроен человек, и это подтверждают слова из текста песни советских времен 1923 года «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор...». Достаточно много времени понадобилось для осуществления фантазии и воплощения мечты, чтобы в небо поднять первый воздушный шар и дирижабль, планер и самолет, запустить космический корабль и сотворить волшебное и создать необыкновенно сказочное.

С какого же периода начинается история авиации? С мифов, легенд, сказок, артефактов, реальных полетов или летательных аппаратов? История авиации накопила неисчислимое количество невозможных и парадоксальных явлений, отображенных в сохранившихся древних текстах и летописях, которые содержат научные материалы и сведения о неизвестных науке неведомых летательных аппаратах еще до нашей эры. Описанные объекты, например, в древнеиндийском эпосе «Махабхарате» и священных писаниях индуизма «Рамаяне», написанных на санскрите, больше похожи на небылицы и воображение авторов древних времен. Однако с точки зрения современного понимания изложенные инструкции и полетные руководства по управлению этими устройствами совсем не похожи на выдумку, возникают аналогии с технической документацией полностью соответствующей авиации нашего времени. А изображения летательных аппаратов на древних барельефах, например Абидосские иероглифы в Египте, очень похожи на современные самолеты и вертолеты.

Многие факты в истории авиации, например с периода летательных аппаратов доколумбовой цивилизации, в настоящее время также являются необъяснимыми, так как протекающие физические процессы до сих пор остаются вне понимания официальной науки. Существуют артефакты, которые позволяют выдвигать огромное множество гипотез существования не только простейших форм цивилизаций, применявших «авиацию». Эти протоцивилизации обладали феноменальными и до сих пор непревзойденными технологиями, позволившими создать достаточно сложные летательные аппараты, полеты которых были возможны еще приблизительно в 500 году н. э. Например, в Колумбии археологические раскопки в XIX веке позволили обнаружить крылатые фигурки, которые ученые обозначили как зооморфные. Эти фигурки в основной археологии имеют описание фауны животного мира напоминающих птиц. Однако найденные артефакты имеют поразительное сходство с летательными аппаратами XXI века, например хвост фигурки, имеет вертикальное положение, а в природе такого явления не существует, зато хвостовое оперение с таким расположением имеют современные самолеты. Первый, кто обратил на это внимание, был Эммануэль Стауб. Американский ювелир, посетив выставку в 1969 году, сделал несколько слепков экспонатов и отправил их Айвену Сандерсону – известному зоологу. Полученное заключение стало сенсационным, и оно противоречило мнению научного сообщества, так как найденные крылатые фигурки имели элементы конструкции фюзеляжа, крыла, киля, стабилизаторов современных самолетов, и это означает существование развитой доколумбовой цивилизации, которая обладала высокими технологиями и была способна создать самолет, аэрокосмический аппарат и даже подводный «субакваплан». И если это действительно так, то каким образом такие устройства были известны в доколумбовой цивилизации? И как в это поверить, если официальная наука и научные сообщества отказывались в это верить и данные артефакты считали не связанными с авиацией, так как древняя цивилизация, по их мнению, не могла иметь подобных технологий. Однако в 1997 году мнение ученых и авиаконструкторов полностью поменялось, и обнаруженные крылатые фигурки инков были признаны миниатюрной копией летающих аппаратов доколумбовой цивилизации. Авиационные эксперты подтвердили этот факт после ряда проведенных экспериментов немецкими авиамоделистами, создавшими радиоуправляемые модели летательного аппарата, представлявшего собой точную копию крылатой фигурки, увеличенной по своим размерам в 16 раз. Всего было создано две модели. Первая «Goldflyer-I» в 1996 году позволила развить скорость до 60 км/ч (в носовой части был установлен пропеллер), обладала превосходными аэродинамическими показателями (крыло было снабжено закрылками) и отлично планировала в воздушном пространстве с заглушенным винтом. Вторая модель «Goldflyer-II» не имела винта, но в задней части был установлен реактивный двигатель. В 1997 году проходили испытания, которые и смогли доказать принадлежность найденного артефакта к авиации, а не к зооморфным фигуркам, т. к. увеличенные точные копии обладали характеристиками самолета, а не животного.

Остается один самый важный вопрос происхождения и назначения найденных артефактов, а также кто смог разгадать в глубокой древности тайну скользящих полетов. Этот вопрос пока остается величайшим секретом для нашей цивилизации. Человечество многое не знает из своей истории. Почему? На этот вопрос тоже нет ответа. Когда были потеряны эти знания, по какой причине? На этот вопрос еще предстоит дать ответ. Однако данный период является загадочной страничкой интереснейшей истории авиации, пусть даже и древних цивилизаций, обладавших удивительными технологиями и строивших аппараты, которые позволяли летать.

Список литературы

1 Все об авиации / авт.-сост. Л. Е. Сыгин. – М. : Астрель; СПб. : Полигон, 2011. – 656 с.

УДК 93/94+629.7

ПОКОРЕНИЕ НЕБА: ПЕРВАЯ ИДЕЯ, ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ И ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

С. Е. СТАНКЕВИЧ, А. В. КАСАРЕВИЧ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Каждая страна по-своему гордится своими учеными, изобретателями, испытателями, которые так или иначе связаны с авиацией, воздухоплаванием и с созданием летательных аппаратов и их испытаниями, например Франческо Лана де Терци (Италия). Имеются и личности, которые также являются гордостью своей страны, но для большей части общества такие значимые люди всего лишь фантазеры: Бартоломеу Лоренцо де Гусмао (Бразилия). Некоторые ученые-изобретатели известны во всём мире: Леонардо да Винчи (Италия), Роджер Бэкон (Англия). Каждый из этих людей внес свой вклад в развитие авиации.

Большинство ученых и изобретателей были первыми в своей идее или изобретении, новаторами в свое время. Однако исторические факты, как и мнения историков, расходятся. Примером являются изобретатель Бартоломеу Лоренцо де Гусмао и братья Монгольфье (Жозеф и Этьен). Гусмао представил модель первого воздушного шара 8 августа 1709 г. Через 27 лет после показа своей модели Гусмао поднялся на 65 м на своем изобретении. С тех пор Бартоломеу носил прозвище «летающий человек». По другим данным, первыми изобретателями воздушного шара, чей полет состоялся в 1783 году и был официально подтвержден историческими документами, стали братья Монгольфье. Исходя из этого можно понять, что важную роль играет подтверждение события в официальных документах, хоть это и не справедливо по отношению к изобретателям более раннего периода.

Однако спорные вопросы возникают и по отношению к создателям летательных аппаратов тяжелее воздуха, несмотря на то, что их изобретения уже были официально засвидетельствованы.

Кому же принадлежала первая идея: кто первый высказал ее или кто первый воплотил в практическую деятельность? Кто действительно первым смог полететь? Примером данных непростых вопросов выступают такие личности, как Александр Можайский, Клеман Адер, братья Райт, Альберто Сантос-Дюмон и многие другие пионеры авиации. Каждый из них внес свой вклад в развитие авиации в целом. Один из них английский ученый и изобретатель Джордж Кейли, который, можно сказать, является «отцом» науки аэродинамики и задолго до вышеперечисленных «авиаторов» проводил испытания собственных моделей планеров, изменяя конфигурации, формы и расположение крыла с целью совершения полета.

Так что же собой представляет полет? Полет – это перемещение тела или объекта в газообразной среде, которое происходит как по инерции, так и с помощью движителя. По такому определению каждый из перечисленных первым совершил полет, чего быть, естественно, не может, так как с учетом аэродинамики современного полета имеется момент, который дополняет данное определение, придающее немного иной смысл по отношению к вышеперечисленным людям. Для современной авиации полет обязательно должен быть управляемым по трем осям: крен, тангаж, уровень высоты.

Так какое же определение позволит дать ответ об историческом первенстве изобретения самолета и его первом полете? Остановимся на понимании полета с точки зрения современной