

Історико-філософська ретроспектива авіамодельного спорту

*Денис ЧЕРНЕЦЬКИЙ, здобувач освіти,
Науковий керівник – Ірина УШНО кандидат філос. наук, доцент
Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»*

Вже в епоху розвитку пілотованої авіації ніхто з конструкторів і дослідників не обходився без побудови моделей. Набагато раніше, ніж людина змогла відірватися від землі і літати, багато винахідників і вчених, які цікавилися тим, чому птахи літають, будували моделі.

Авіамоделізм – один з найпопулярніших технічних видів спорту. Це змагання з конструювання, виготовлення літаючих моделей (літаків, планерів, вертольотів, ракет) та управління ними у випробуваннях на швидкість, тривалість, якість виконання фігур вищого пілотажу. У авіамоделізмі є безліч завдань: від створення простої іграшки до перевірки на практиці теоретичного задуму нової конструкції.

Авіамоделльний спорт – це: політ, свобода, талант, робота, хобі, мистецтво, технології, справа для душі, гострі відчуття, розвиток. Як спорт, розвивався у 20-х років минулого століття. Все починалося з будівництва та запуску найпростіших моделей. У ті роки спостерігалось накопичення досвіду створення моделей та двигунів внутрішнього згоряння, формування викладацьких та інструкторських кадрів. Тривалість, дальність і висота польоту – ось основні критерії авіамоделізму того часу.

Перші Всесоюзні змагання літаючих моделей відбулися у серпні 1926 року. Школу авіамоделізму пройшли найбільші відомі авіаційні конструктори. Спортивні літаючі моделі поділяються на кілька класів і категорій за принципом польоту, розмірами, робочим об'ємом і видом двигуна, умовами змагань та іншими параметрами, але можна виділити три основні класи: вільнолітаючі, кордові та радіокеровані.

З кінця позаминулого століття і початку минулого харків'яни відрізнялися незвичайно сильним бажанням підкорювати небеса, розвивати унікальну високотехнологічну галузь – авіаційну, і конкурувати в цьому на світовому рівні. На основі своїх захоплень люди об'єднувалися, організовувалися і домагалися немислимим, часом фантастичних результатів, які з боку могли здатися за межею можливого.

Історія Харківського аероклубу зіткана з окремих історій сотень і тисяч людей, які до нього причетні. Свідоцтва перших в Харкові польотів сягають корінням в позаминуле століття. В Харкові одна за одною з'явилися різноспрямовані авіа-організації. Це і найстаріші виші – нині Харківський аерокосмічний університет «ХАІ» та Харківський національний університет Повітряних Сил, утворений на базі вищого військового авіаційного училища льотчиків, Харківський авіаційний завод при акціонерному товаристві «Укрповітряллях».

Авіація – це потужний засіб незалежності і має велике значення в зміцненні народного господарства як спосіб швидкого пересування, вивчення нової місцевості, вирішення наукових і технічних завдань.

Розвиток світової авіації до ХІХ століття: історико-філософський контекст

Володимир ШЕВЧЕНКО, здобувач освіти

Науковий керівник тез – Ірина УШНО, кандидат філос. наук, доцент

Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського

«Харківський авіаційний інститут»

Близько 400 року до н. е. Архіт Тарентський, давньогрецький філософ, математик, астроном, державний діяч і стратег, можливо, розробив перший літальний апарат, що є модель птаха, і, як стверджують джерела, пролетів близько 200 метрів. Ця машина, яку винахідник назвав Голубем, ймовірно, підвішувалась на тросі або на стрижні під час польоту.

Літаючий ліхтарик (прототип аеростатів з оболонкою, наповненою гарячим повітрям) був відомий в Китаї з найдавніших часів. Щоб вселяти страх у ворожі війська. Однак пристрій, що є лампою в паперовій ємності, зареєстровано раніше, і, згідно з Джозефом Нідхемом, повітряні кулі з гарячим повітрям в Китаї були відомі в III ст. до н. е.

У V столітті н. е. Лю Бан винайшов «дерев'яного птаха», який, можливо, був великим паперовим змієм або раннім планером. У 852 році Аббас ібн Фарнас зробив крила з тканини, натягнутої на дерев'яні розпірки. З цим схожим на парасольку апаратом він зістрибнув з мінарета Великої Мечеті в Кордові — коли він не зміг летіти, його апарат уповільнив його падіння, і він упав, отримавши незначні травми. Його пристрій, як вважають, стало прообразом сучасного парашута.

Через двадцять п'ять років, у віці 65 років, ібн Фарнас розробив покращений проект, який включав перші поверхні управління польотом. Він узяв цей каркас з крилами, який, мабуть, був першим дельтапланом, і спустився з маленького пагорба. Керуючи ним, протримався в повітрі протягом досить довгого часу, за деякими підрахунками цілих десять хвилин. Це було першою спробою керованого польоту, оскільки він міг змінювати його висоту та напрямок, оскільки він повернувся туди, звідки почав шлях. Після успішного повернення до відправної точки, він зрештою впав на землю, і сказав пізніше, що приземлення можна поліпшити, зробивши хвостову частину. Його політ явно надихнув Ейлмера Малмсберійського, який понад століття (близько 1010 року), на апараті, схожому планер, пролетів близько 200 метрів.

У XVII столітті турецький мандрівник Евлія Челебі повідомив, що у 1630—1632 роках він бачив турецького вченого Хезарфена Ахмеда-челебі, який на апараті з крилами перелетів Босфор. Він зістрибнув з Галатської вежі (висота 55 м) у Стамбулі, і, ймовірно, пролетів відстань близько 3 км, приземлившись на іншій (азіатській) стороні Босфору, без жодних травм.