

С 1922 СССР прилагал все усилия, чтобы заменить устаревшие самолеты периода 1914-1918 гг. машинами нового производства, преимущественно советского производства. Тем не менее, правительство было вынуждено приобрести приблизительно 300 иностранных разведывательных бипланов, включая Fokker из Голландии и Ansaldo из Италии. В то же самое время, И.Н.Поликарпов работал над советской модификацией DeHavilland. D.H. 9A, два прототипа которого были готовы к осени 1923. Этот двухместный биплан с новым военным обозначением Р-1 пошел в серийное производство зимой 1923-24 гг. Объем производства постоянно наращался. Для ранних моделей использовались различные иностранные двигатели, однако на поздних модификациях стояла советская копия двигателя Liberty, названная М-5.

На Р-1 было выполнено несколько впечатляющих перелетов, включая массовый полет из Москвы в Пекин, который закончился 17 июля 1925. Михаил Громов, принимавший участие в этом перелете, затем перелетел в Токио на своем Р-1.

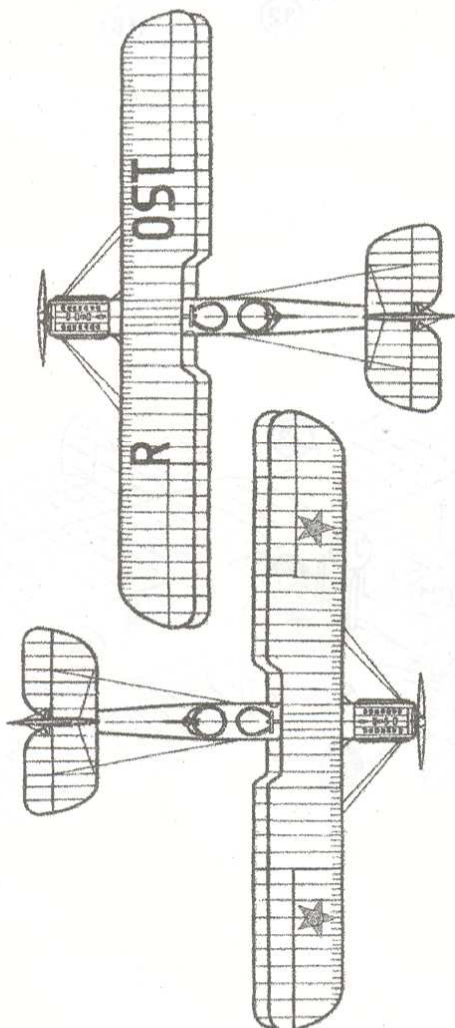
В 1926 г. Р-1 принял участие в других дальних и массовых полетах в Турцию и Персию. А.П.Межрауп покрыв расстояние 1205 миль за 11 часов 16 минут в течение полета от Москвы до Анкары, через Севастополь и Харьков.

Р-1 очень походил на D.H. 9A внешне, но имел улучшенное отношение полезный груз/вес, равное 35% в отличие от 33,5% процентов для D.H. 9A. Более чем 2800 самолетов были произведены советскими заводами. Р-1 оставался стандартным самолетом ВВС в течение многих лет, до конца 30-х годов. Вооружение состояло из синхронизированного пулемета ПВ-1, стреляющего сквозь винт и, едвоенного пулемета ДА-2 того же калибра в задней кабине. Кроме того, на пилонках под крылом могли подвешиваться легкие бомбы.

From 1922 onward, the USSR made every effort to replace the obsolete 1914 - 18 War aircraft then in service with new machines, preferably of Russian manufacture. Nevertheless, the government was forced to purchase some 300 foreign reconnaissance biplanes, including Fokkers from Holland and Ansaldo from Italy. At the same time, N. N. Polikarpov directed work on a Soviet version of the D.H.9A and two production prototypes were ready by the autumn of 1923. This, two-seat two-bay biplane, with the new military designation R-1, went into immediate series production and output rose steadily during the winter of 1923 -24. A variety of foreign engines were utilized for these early models, but the standard power plant in later years was the Soviet-built version of the Liberty engine, the M-5.

Several outstanding long-distance flights were accomplished on R-1s, including a mass flight from Moscow to Peking, which ended on 17 July 1925. Mikhail Gromov, who had participated in the flight, then flew on to Tokyo in his R-1 by three long stages. In 1926, the R-1 took part in other long-distance and mass flights to Turkey and Persia. A. P. Mezhraup covered a distance of 1,205 miles in a flying time of 11 hours 16 minutes during a long-distance flight from Moscow to Ankara, via Sevastopol and Kharkov.

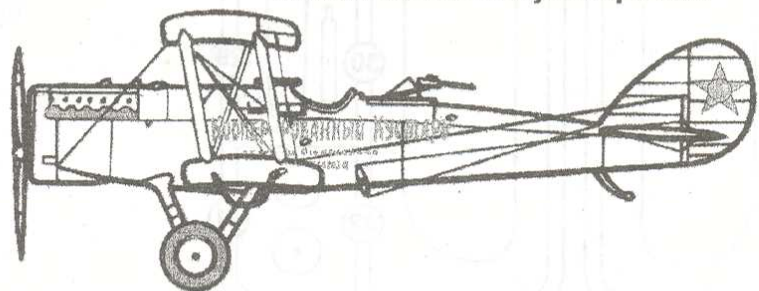
The R-1 closely resembled the D.H.9A externally, but had an improved payload/weight ratio of 35 per cent, as against 33.5 per cent for the original D.H.9A. Over 2,800 were produced by Soviet factories and remained standard Soviet Air Force equipment for many years, surviving well into the 1930s. Armament comprised a single forward-firing synchronized PV-1 machine-gun and two DA-2 guns of the same caliber on the rear cockpit mounting. Light bombs were carried on racks 1 beneath the wings.



Р-1, участвовавший в перелете
Москва - Тегеран
Самолет окрашен светло-серой краской



Самолеты, построенные на средства
Общества Друзей Воздушного Флота
Верхняя часть окрашена зеленой, а
нижняя светло - голубой краской.



Технические данные самолёта Р-1

Длина - 9,236 м
 Размах крыла - 14,024 м
 Макс. скорость - 185 км/час

Потолок - 5000 м
 Взлетная масса - 2217 кг
 Двигатель М5 - 400 л.с.

