

В.В.ГАГИН

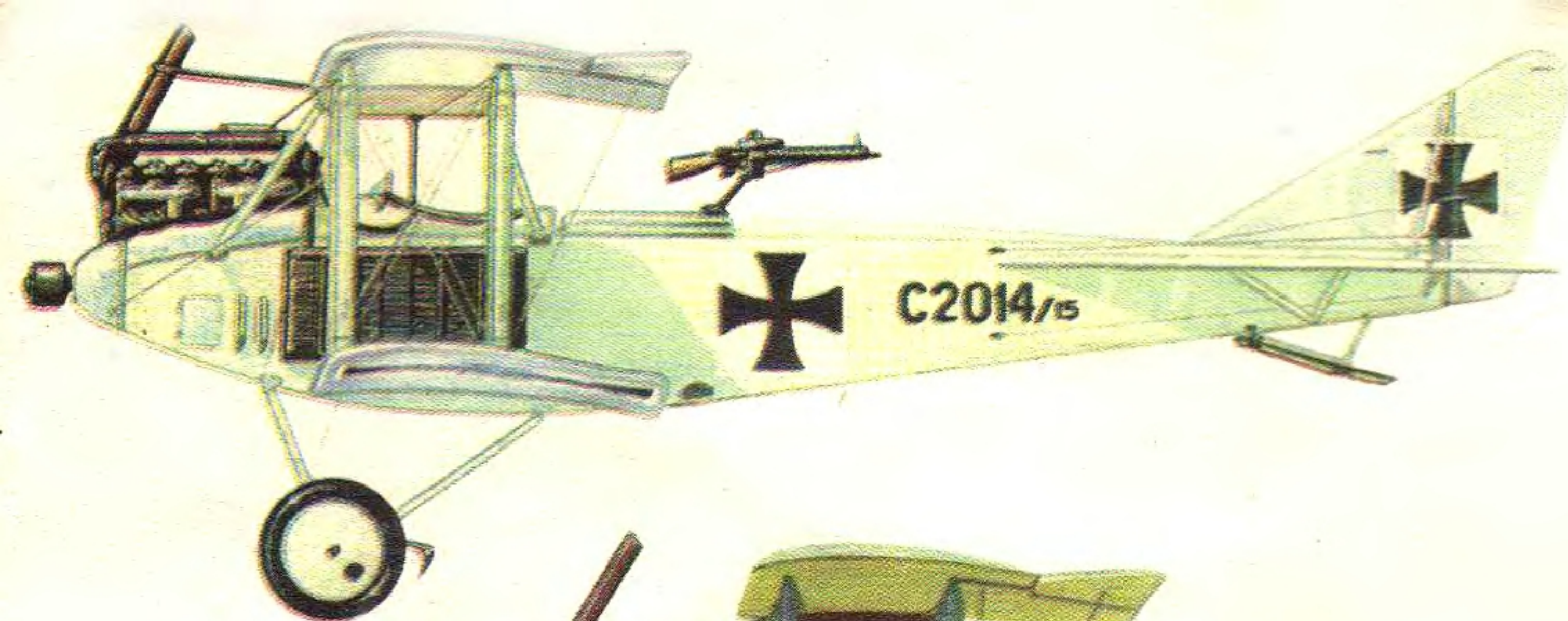
ГЕРМАНСКИЕ САМОЛЕТЫ

АЛЪБАТРОС



АО «Полиграф»
г.Воронеж
1996 г.

**ДВУХМЕСТНЫЙ
РАЗВЕДЧИК
«АЛЬБАТРОС» С.I
ГЕРМАНИЯ, 1915 ГОД**



**ГЕРМАНСКИЙ
РАЗВЕДЧИК
«АЛЬБАТРОС» С.I**



**«АЛЬБАТРОС» D.III
(OEFAG),
ПОЛЬСКОЙ ВОЕННОЙ
АВИАЦИИ**



**«АЛЬБАТРОС» D.III
(OEFAG)
ЮГОСЛАВСКОЙ
АВИАЦИОННОЙ ШКОЛЫ
1926 ГОД**

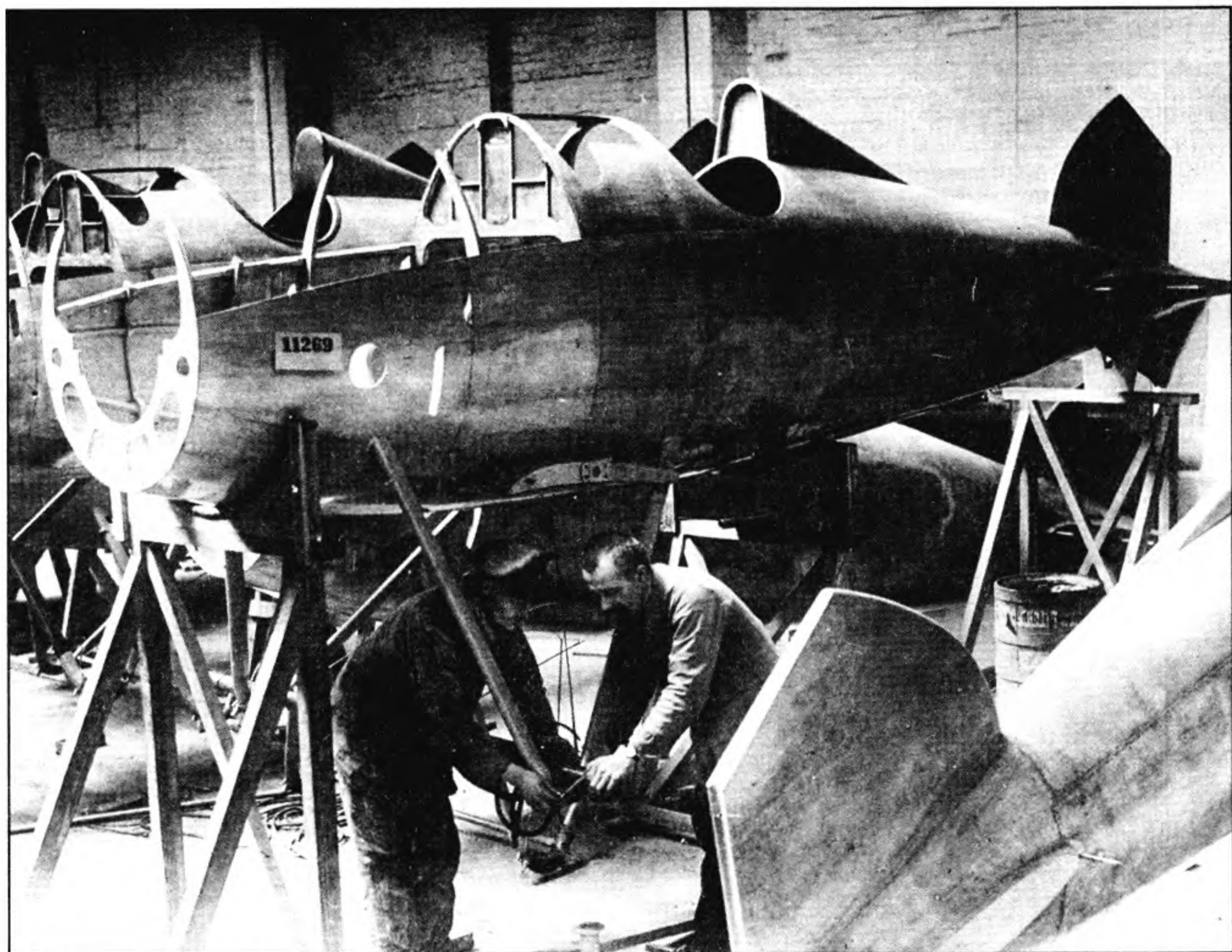


**«АЛЬБАТРОС» D.III
СЕРИИ 253
ЛЮБЛЯНСКОЙ
ЭСКАДРИЛЬИ,
ЮГОСЛАВИЯ,
НОЯБРЬ 1918 ГОД**



В.В.ГАГИН

ГЕРМАНСКИЕ САМОЛЕТЫ АЛЪБАТРОС



АО «Полиграф»
г.Воронеж
1996 г.

РАЗВЕДЧИКИ «АЛЬБАТРОС»



Цельнодеревянный биплан «Альбатрос» В.11 конструкции Эрнста Хейнкеля.

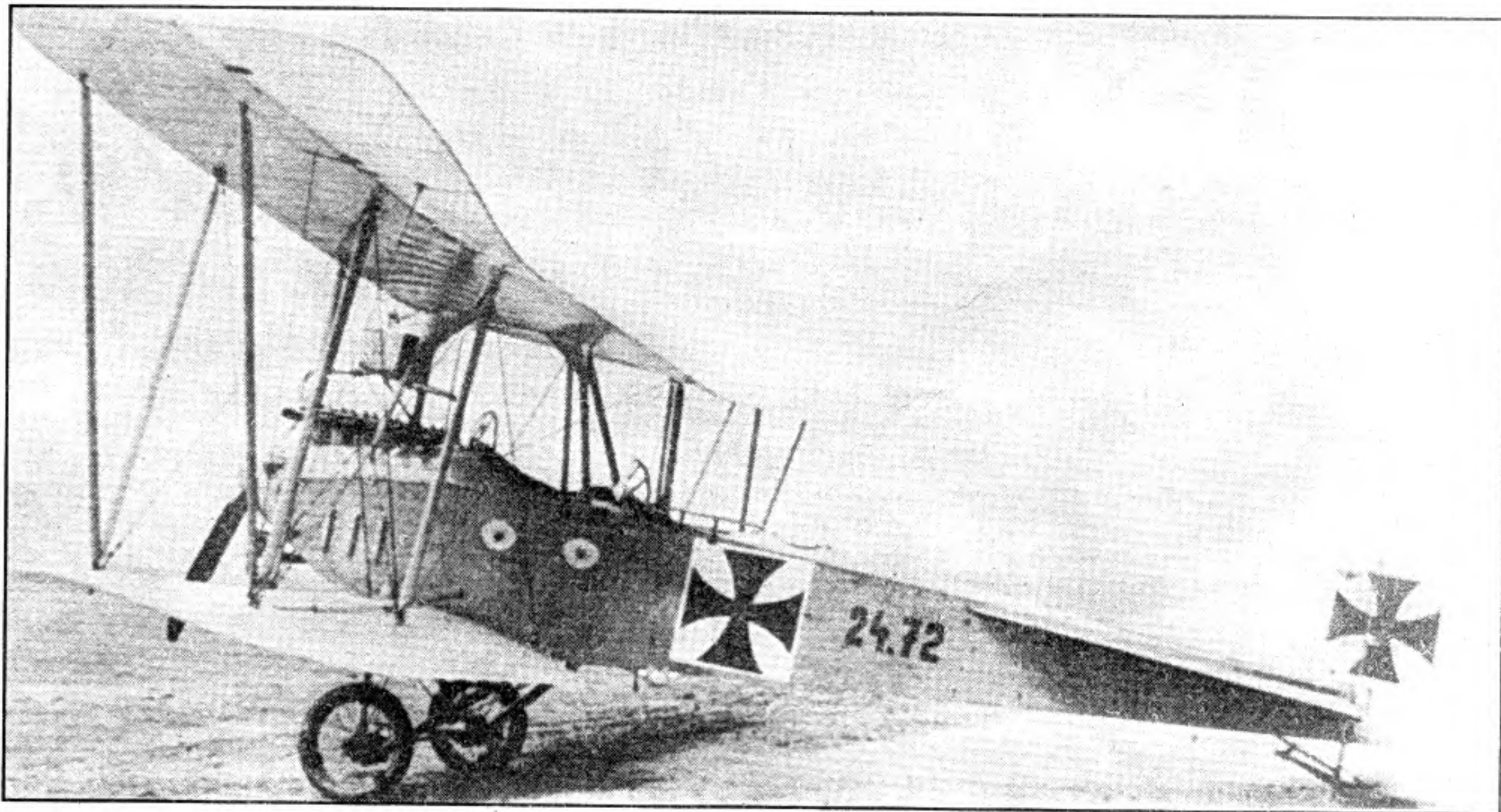
«Альбатросы» - самолеты фирмы «Альбатрос Флюгцойгверк ГМБХ» в г.Йоханнесталь - составляли основные силы германской разведывательной и истребительной авиации в 1-ю мировую войну.

Берлинский предприниматель и любитель воздухоплавания Вальтер Хут основал фирму «Альбатрос» в 1910 году для лицензионного производства учебных французских бипланов «Фарман-4». С июля 1914-го завод перешел на выпуск монопланов Фоккера и двухместных разведчиков «Альбатрос» В.1, а затем и С.1.

Сначала на В.1 наблюдатель сидел впереди пилота, как на английских разведчиках, но с 1915 г. «Альбатрос» С.1 стали вооружать пулеметом «Парабеллум» и летнаб, занявший теперь заднее сиденье, мог вести воздушный бой с неприятелем.

Тип С мало отличался фюзеляжем от типа В.11 конструктора Эрнста Хейнкеля (который незадолго до этого перешел на фирму «Ганза-Бранденбург»).

Разведчик «Альбатрос» В.1 24-й серии.



Конструкция Хейнкеля позволяла устанавливать моторы водяного охлаждения - шестицилиндровые Бенц ВЗ-III (150 л.с.) и Мерседес D-III (160 л.с.).

Прототип С.1 имел первый из них. Фюзеляж был деревянным с обшивкой из фанеры, из дерева - и набор крыла с полотняной обшивкой, элероны и рули - с каркасом из металлических трубок. Подкосы - цельнодеревянные.

«Альбатросы» С.1 производила головная фирма и ее филиал «Остдейче Альбатрос Верке» (ОАВ) в Шнейдемюле. Самолет стал поступать на вооружение в первой половине 1915 года, где зарекомендовал себя весьма положительно. Экипажи любили С.1 за мощный мотор и удачный «скелет», позволяющие вести разведку, корректировку артиллерийской стрельбы, бомбометание (70 кг бомб размещалось между пилотом и наблюдателем) и фотографирование вражеских позиций на западном и восточном фронте, где этим занимался в начале своей летной карьеры великий немецкий летчик-истребитель Манфред фон Рихтгофен (разведчик на русском фронте) и Освальд Бельке, который пилотировал свой «Альбатрос» С.1 так, что его перевели в истребители.

Завод ОАВ поставил два прототипа С.1 с мотором ВЗ-III и размещением экипажа без перегородки, а потом серийные С.1а были оборудованы единым радиатором двигателя под передней кромкой верхнего крыла и австрийским мотором «Рарр».

Лицензионно С.1 выпускали еще несколько небольших фирм: LVG Roland, Linke-Hofmann и Баварский авиационный завод, впоследствии ставший известным как BMW и который устанавливал на этот разведчик двигатель «Аргус» мощностью 180 л.с. Модификация была названа «Альбатрос» С.11.

В 1917 году фирма «Меркур» сделала учебный вариант со сдвоенным управлением С.1в. Всего было построено несколько сот «Альбатросов» С.1.

Вот как вспоминает свои полеты на С.1 в своем дневнике Манфред фон Рихтгофен:

С ХОЛЬКОМ В РОССИИ

Летом мы наступали с армией Макензена на Брест-Литовск. Мое дело заключалось в разведывании. Я с огромным удовольствием принимал участие в разведывательных полетах, происходивших почти ежедневно. Для



Авария «Альбатроса» В.1 23-й серии с австрийскими о познавательными знаками. Галиция, 1915 г.

наблюдателя важно найти себе пилота с сильным характером. Однажды нам сказали, что к нам в отряд поступил граф Хольк, и я подумал, что этот человек как раз мне и нужен.

Хольк появился не в «Мерседесе» и не в личном спальном вагоне, как мы полагали, а пришел пешком к нам на аэродром г.Рава-Русская. Через сутки появился с багажом его ординарец. Граф был спортсменом не только на земле, летать для него тоже было спортом. Он был пилотом редкого таланта и не боялся предстать перед неприятелем.

С ним мы совершили много разведывательных полетов вглубь России. Несмотря на молодость Холька, с ним у меня никогда не было чувства неуверенности. Напротив, в критические минуты он поддерживал меня; когда в полете я оглядывался и видел его решительное лицо, это прибавляло мне духу и мужества.

Последний наш полет едва не привел к катастрофе. В тот день мы не имели конкретного задания, мы должны были переменить аэродром, но о месте посадки не было известно ничего. Чтобы не подвергать наш старый «сундук» риску, мы полетели в направлении Брест-Литовска. Русские отступали повсюду, все деревни горели — запоминающаяся на всю жизнь, поразительная картина. Мы решили проверить направление вражеских колонн и, делая это, летели над горящим городом Вижице. Клубы дыма, простиравшиеся до высоты 2000 метров, мешали нам продолжать полет, поэтому мы шли на высоте 1500 метров, чтобы лучше все разглядеть. Я советовал Хольку облететь облако дыма, что заняло бы пять минут

кругного пути. Но Хольк решил не сворачивать, а полететь насквозь. Как только мы влетели в дым, машина начала качаться. Я ничего не мог видеть вокруг себя, глаза мои слезились от дыма. Внизу было сплошное море огня. Неожиданно машина сорвалась в штопор и начала стремительно терять высоту. Я схватился за стойку и чудом не выпал наружу. Единственной моей мыслью было: «Глупо после всего умереть такой бесполезной смертью».

Мы падали до высоты 500 метров, а затем, то ли благодаря ловкости Холька, то ли по Высшей Воле мы вдруг выскочили из дыма. Наш «Альбатрос» сразу пришел в себя и полетел прямо вперед, как ни в чем не бывало.

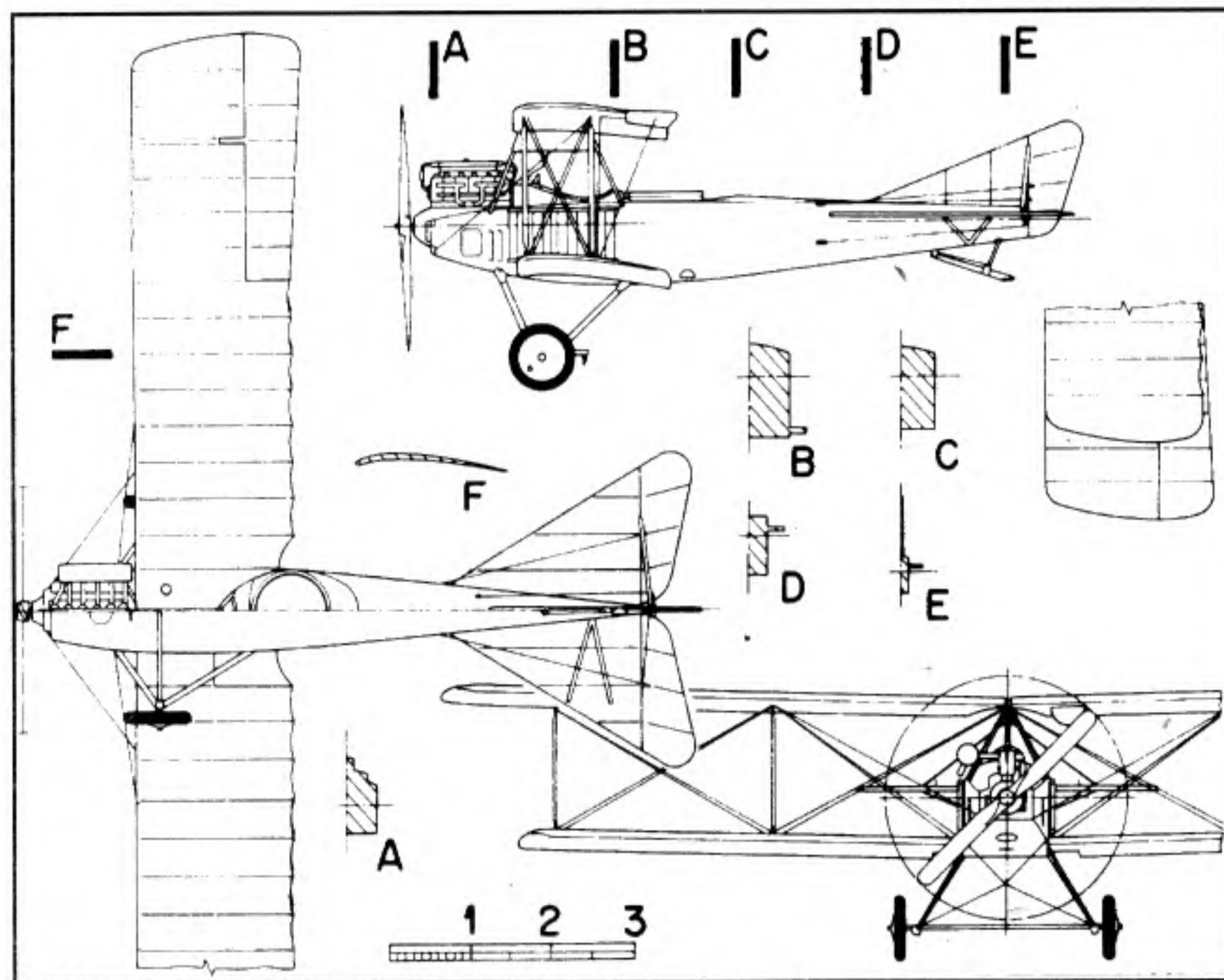
С нас этого было достаточно, и мы решили вернуться на старый аэродром, не искушая судьбу. Тем более, что в 500 метрах под нами были русские. И тут Хольк крикнул мне, что мотор отказывает. Надо сказать, что и он, и я понимали в механике гораздо меньше, чем в лошадиных статях, а до фронта было еще очень далеко, так что мы должны были опуститься между русскими, колонны которых все еще шли под нами. Они стреляли по нам из пулеметов с большим рвением.

Мотор остановился совсем, видимо, в него попали. Нам удалось спланировать и жестко приземлиться на оставленной артиллерийской позиции. Мы с графом выбрались из аэроплана и поспешили укрыться в ближайшем перелеске. У нас на двоих был один револьвер с шестью патронами. Уже из перелеска мы увидели, как к останкам нашей машины идет человек. На нем была шапка, а не каска с пикой, мы подумали, что это русский. Но тут Хольк радостно закричал, это был гренадер прусской армии. Вскоре наши предприняли наступление и окончательно овладели артиллерийской позицией. Лишь поздним вечером мы на телеге добрались до нашего аэродрома.

* * *

Разведчики «Альбатрос» продолжали совершенствоваться до конца войны. Росла мощность двигателя, скорость и потолок, а также бомбовая нагрузка.

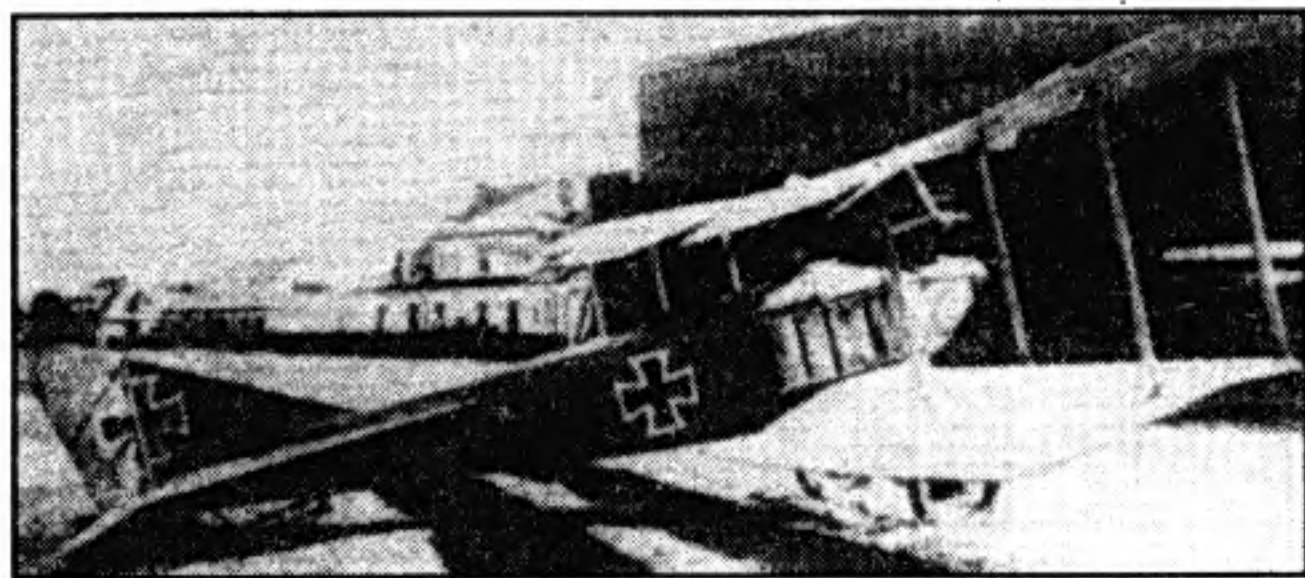
Например, «Альбатрос С.III» был уже многоцелевым самолетом, вооруженным тремя пулеметами — один на турели у наблюдателя и два синхронизированных для стрельбы через винт, огонь из которых по-истребительному вел летчик.



Главные технические данные «Альбатроса» С.I (в скобках указаны данные С.Ib)

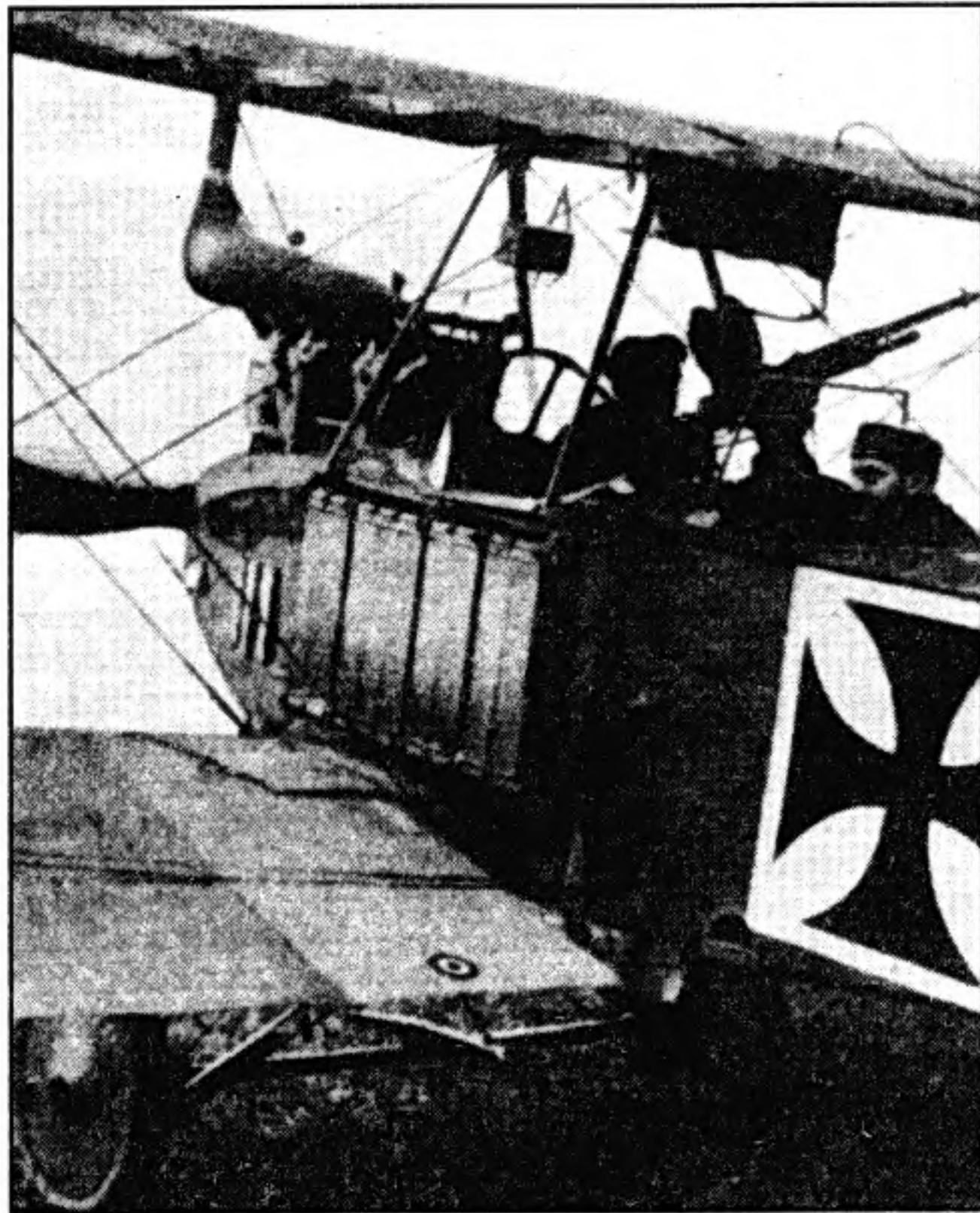
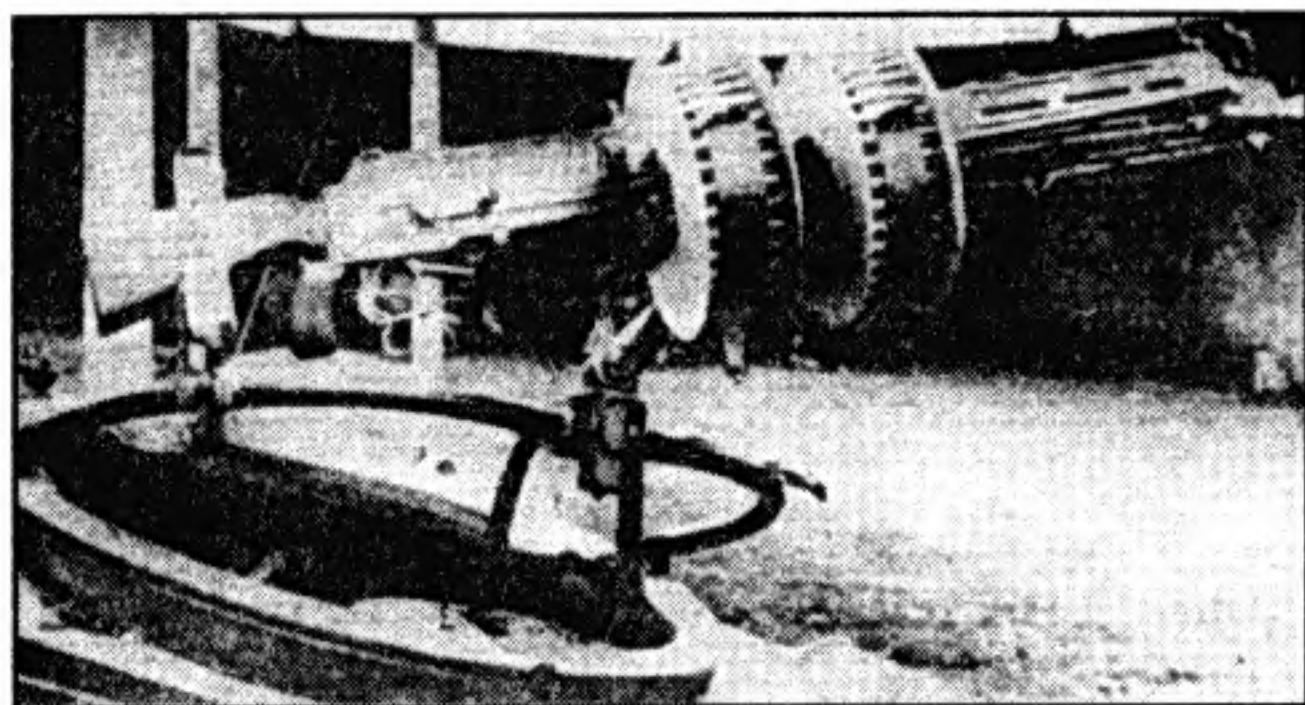
Основной изготовитель:
Albatros-Flugzeugwerke, Johannistal

Размах	12,90 (13,00) м
Длина	7,85 м
Высота	3,14 (3,07) м
Площадь крыла	40,40 (42,00) кв.м
Вес пустого	875 (839) кг
Взлетный вес	1190 (1154) кг
Максимальная скорость	130-140 км/час
Время подъема на высоту 1000 м	9,75 (6) мин
Потолок	3400 м
Длительность полета	2,5 (2,25) часа



«Альбатрос» С.I на заводском аэродроме.

Спарка пулеметов «Парабеллум» LMG 14/17 — вооружение самолетов-разведчиков «Альбатрос».



Двухместный «Альбатрос» В.II.

Отремонтированный и установленный на лыжи в Нижнем Новгороде «Альбатрос» С.XII (в Красной армии обозначенный «Альбатрос-17») в 1918 г.



На восточном, или русско-германском фронте двухместным бипланам-разведчикам «Альбатрос» особенно не повезло.

Не то, чтобы их тут сбивали больше, чем в других местах, просто самолеты именно этого типа стали жертвами первых в мире воздушных таранов — оружия русских воздушных храбрецов.

«26 августа 1914 года штабс-капитан 9-й Сибирской стрелковой артбригады, командир 11 корпусного авиаотряда Петр Николаевич Нестеров, заметив в воздухе над городом Жолкевым неприятельский аэроплан, производивший разведку, по личной инициативе поднявшись на [невооруженном] аппарате, протаранил неприятельский аэроплан, упавший с двумя летчиками около д. Воля-Высоцка, при этом сам погиб славной смертью героя» — из описания подвига П.Н.Нестерова, удостоенного посмертно ордена Святого Георгия 4 степени.

Своим «Мораном» тип «Ж» (заводской номер 281) он таранил австрийский «Альбатрос». Экипаж: летчик-унтер-офицер Франц Малина, летнаб лейтенант Фридрих Розенталь, погиб. Нестеров при сильном ударе о неприятельский самолет выпал из своего моноплана и разбился насмерть.

Поручик 12-го уланского Белгородского полка военного летчика 4-го корпусного авиаотряда А.Козаков совершил второй таран и остался жив. Это была первая победа первого русского аса из семнадцати признанных официально.

Весенним солнечным утром 18 марта 1915 года (старого стиля) со стороны Гродиска появился немецкий самолет типа «Альбатрос» С-I. Пролетая над русским аэродромом у села Гузов, сбросил три бомбы, целясь, очевидно, в наш змейковый аэростат. Летчик-наблюдатель, отбомбившись, удобнее устроился на сиденье. Но в это мгновение он увидел, что их самолет стремительно настигает русский моноплан. Летнаб открыл огонь, но в следующее мгновение тень «Морана» накрыла летчиков. Послышался треск обшивки «Альбатроса», раздираемой винтом и колесами «Морана».

Запись Козакова в дневнике полетов:

«Проклятая кошка (якорь) зацепилась и болтается под днищем самолета... тогда я решил ударить «Альбатрос» колесами по его верхней поверхности. Недолго думая, дал руль вниз... Что-то рвануло, толкнуло, засвисело, в локоть ударил кусок крыла моего «Морана».

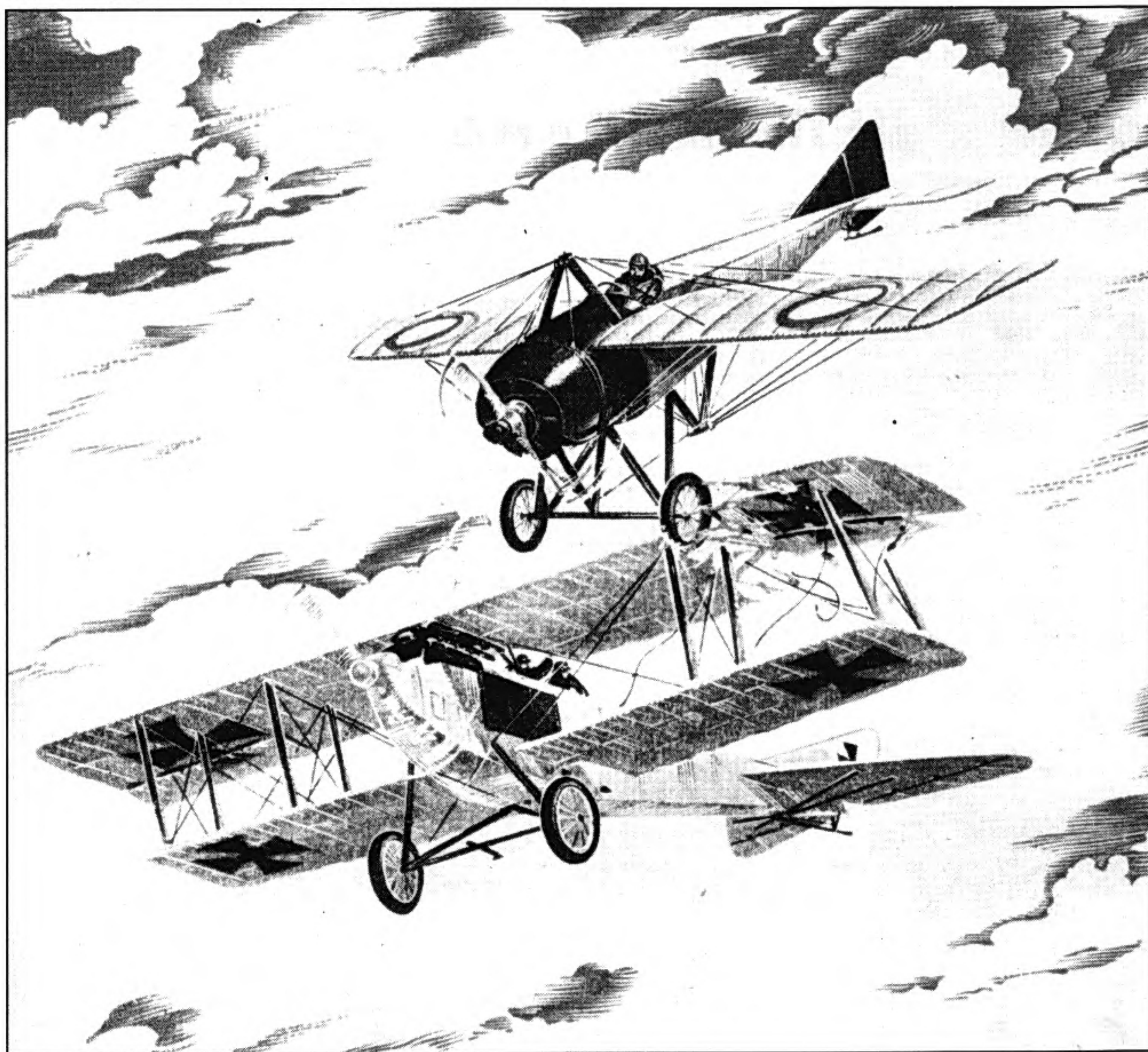
«Альбатрос» наклонился сначала на один бок, потом сложил крылья, и полетел камнем вниз... Я выключил мотор — одной лопасти на моем винте не было. Я начал планировать, потеряв ориентировку, и только по разрывам шрапнелей догадался, где русский фронт. Садился парашютируя, но на земле перевернулся. Оказывается, удар был настолько силен, что шасси было вогнуто под крылья».

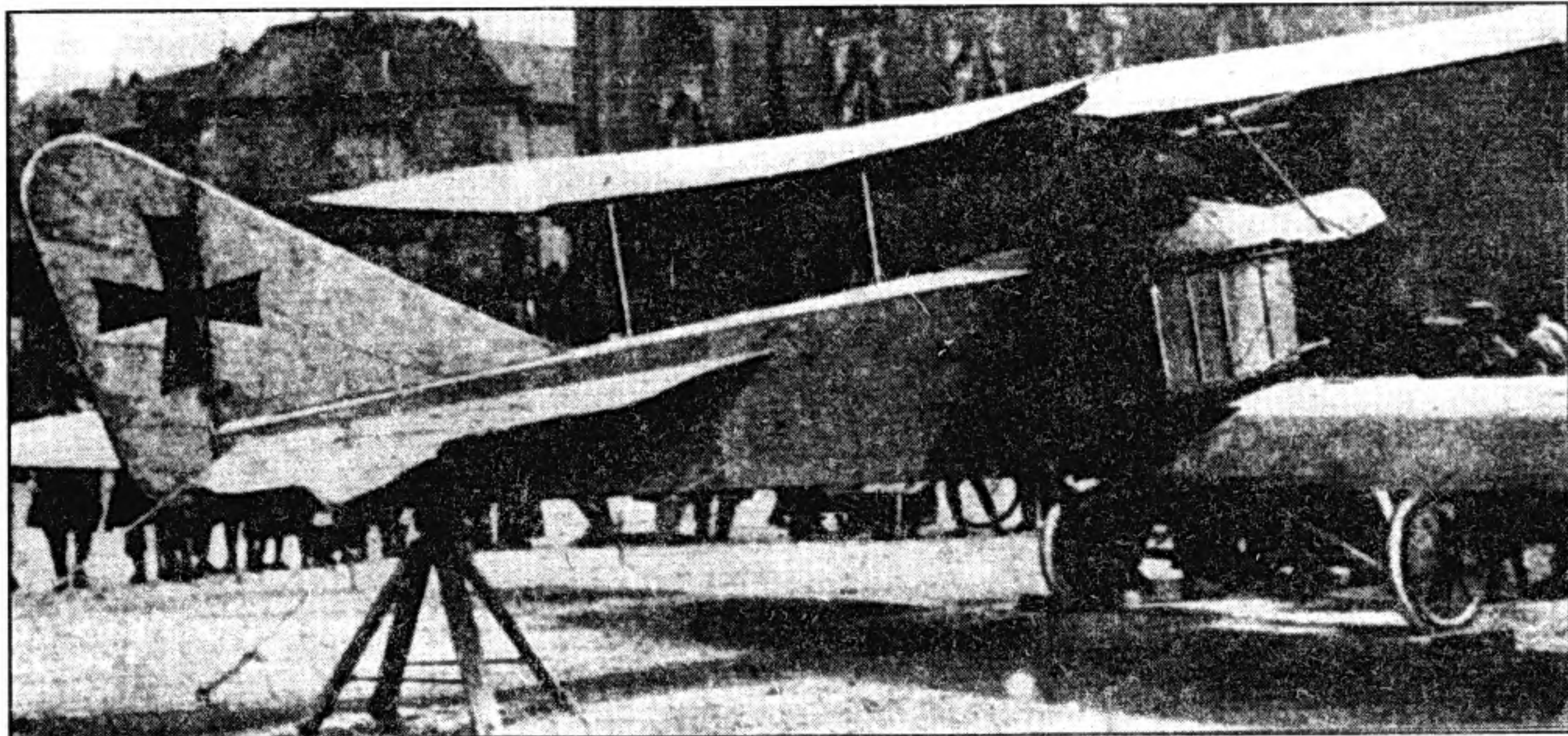
За этот подвиг Александр Александрович Козаков был награжден Георгиевским золотым оружием.



«Альбатрос» С.І.

Таранный удар Александра Казакова (с рисунка А.Шевелева).

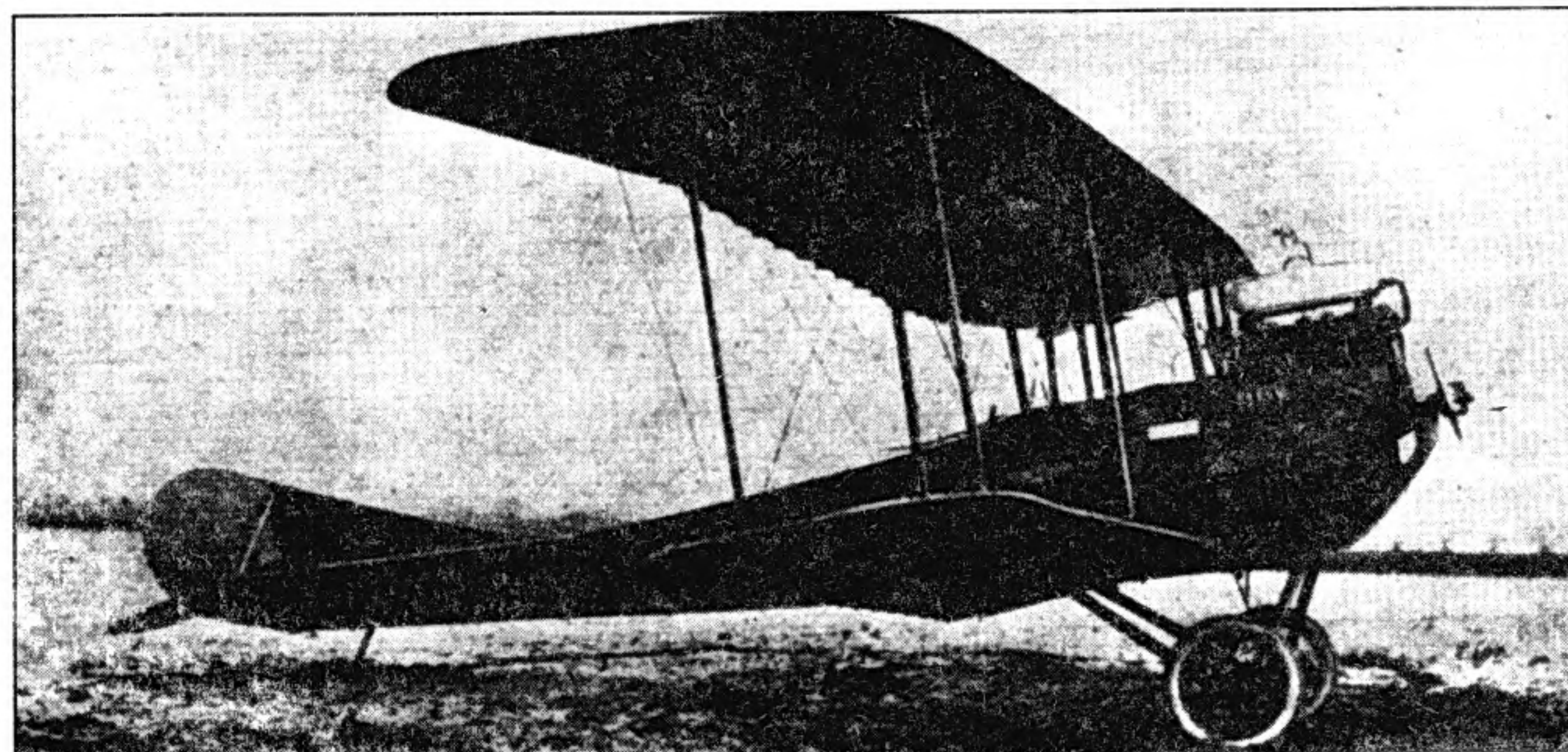




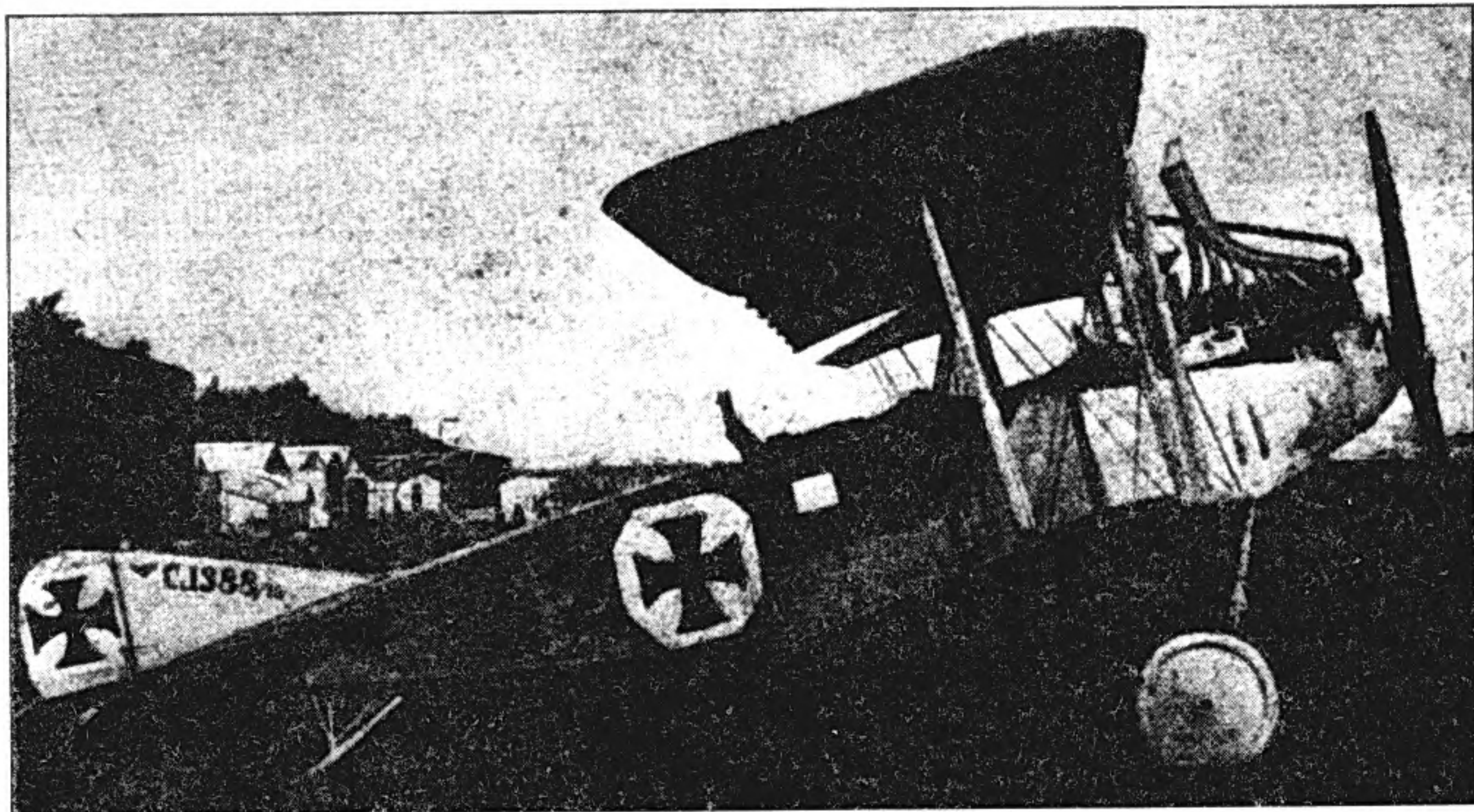
Биплан «Альбатрос» V.I с мотором «Мерседес» 100 л.с.



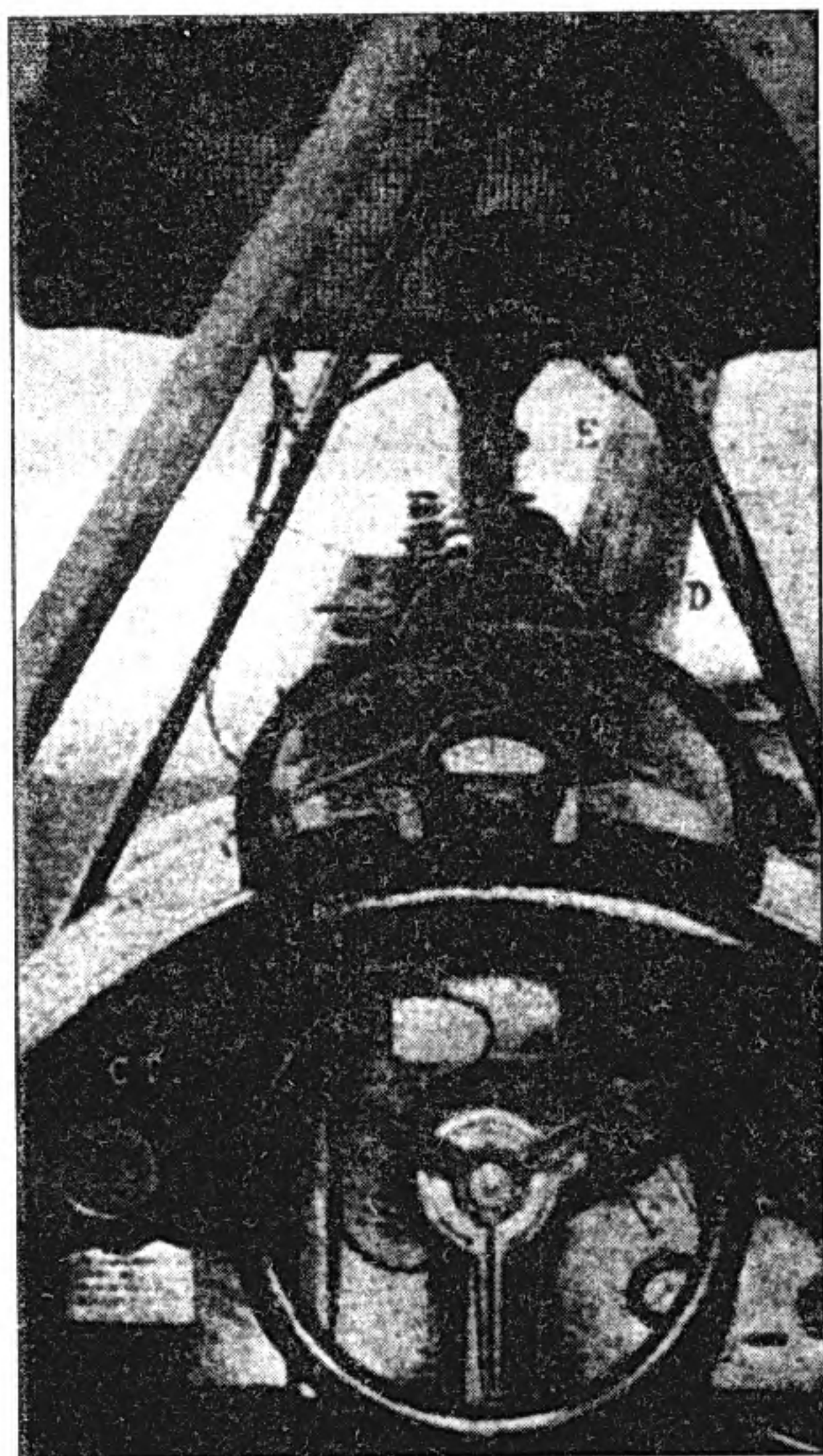
Прототип разведчика «Альбатрос».



Двухместный разведчик «Альбатрос», 1915 г.

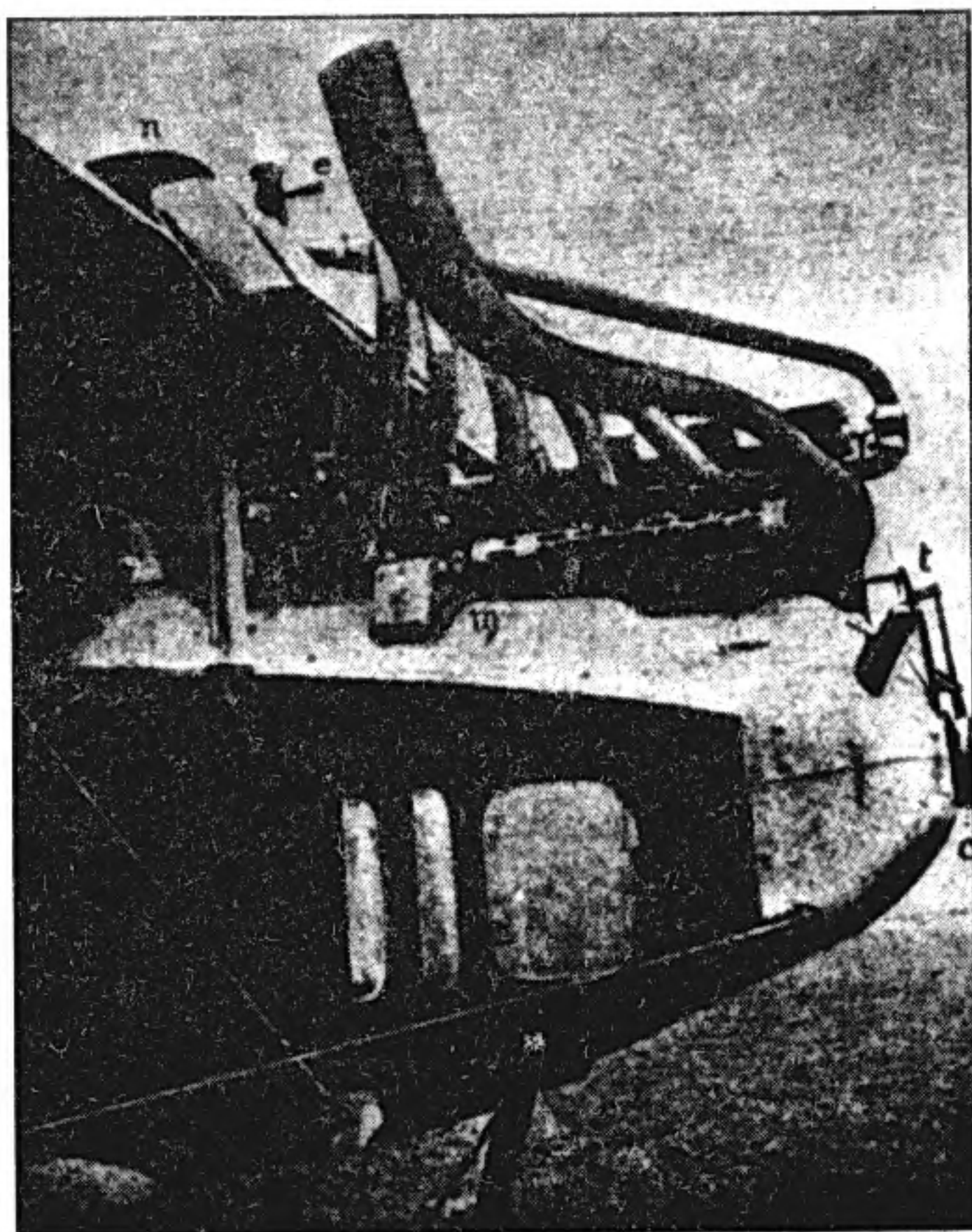


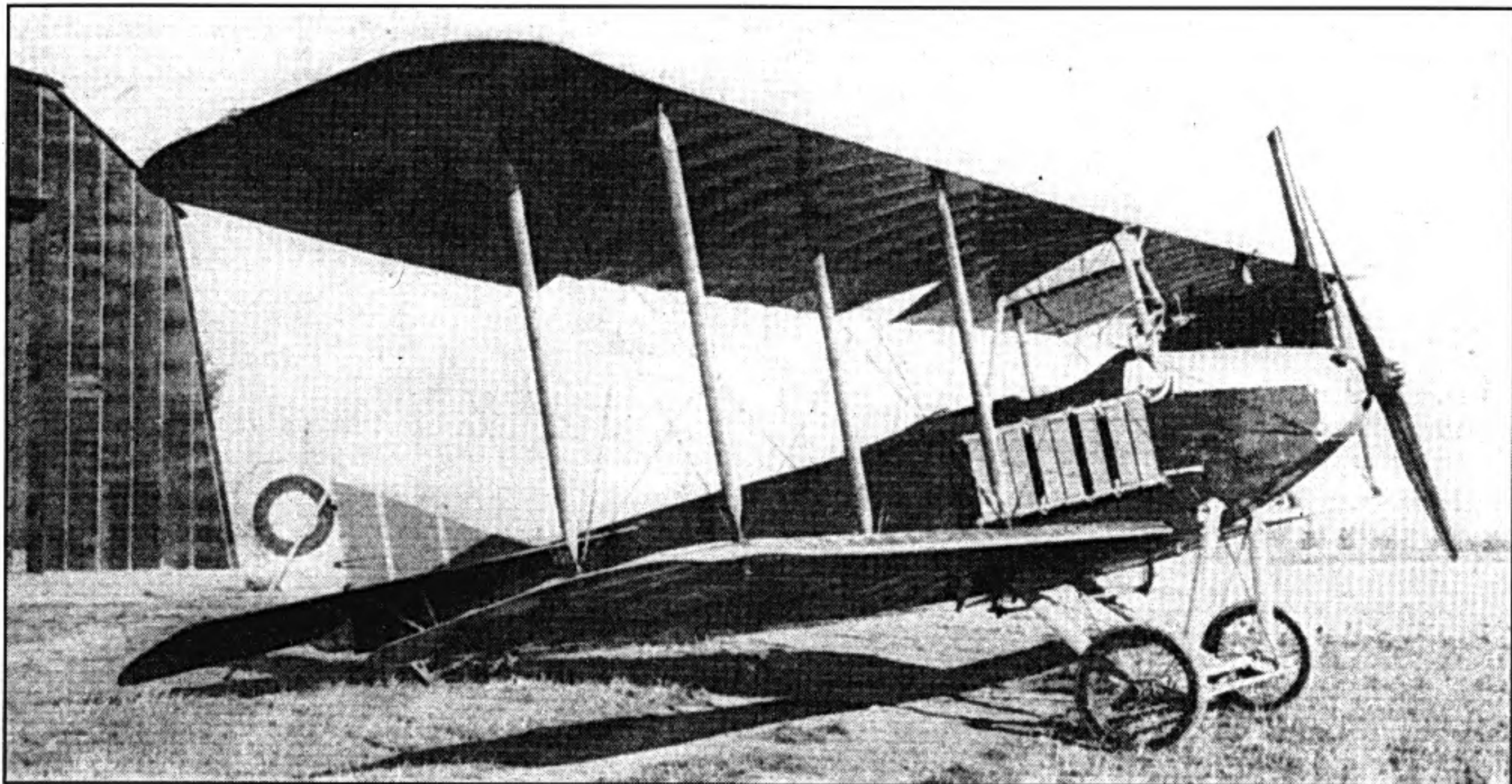
Многоцелевой «Альбатрос» С.III, 1916 г.



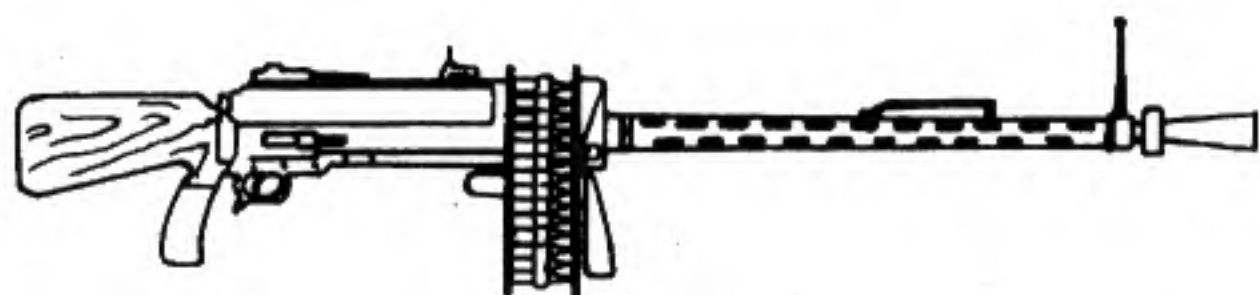
Штурвал и приборная панель самолета «Альбатрос» С.III.

Иногда «Альбатрос» С.III вооружался синхронизированными пулеметами «Шпандау».





«Альбатрос» В.II с чешскими опознавательными знаками.

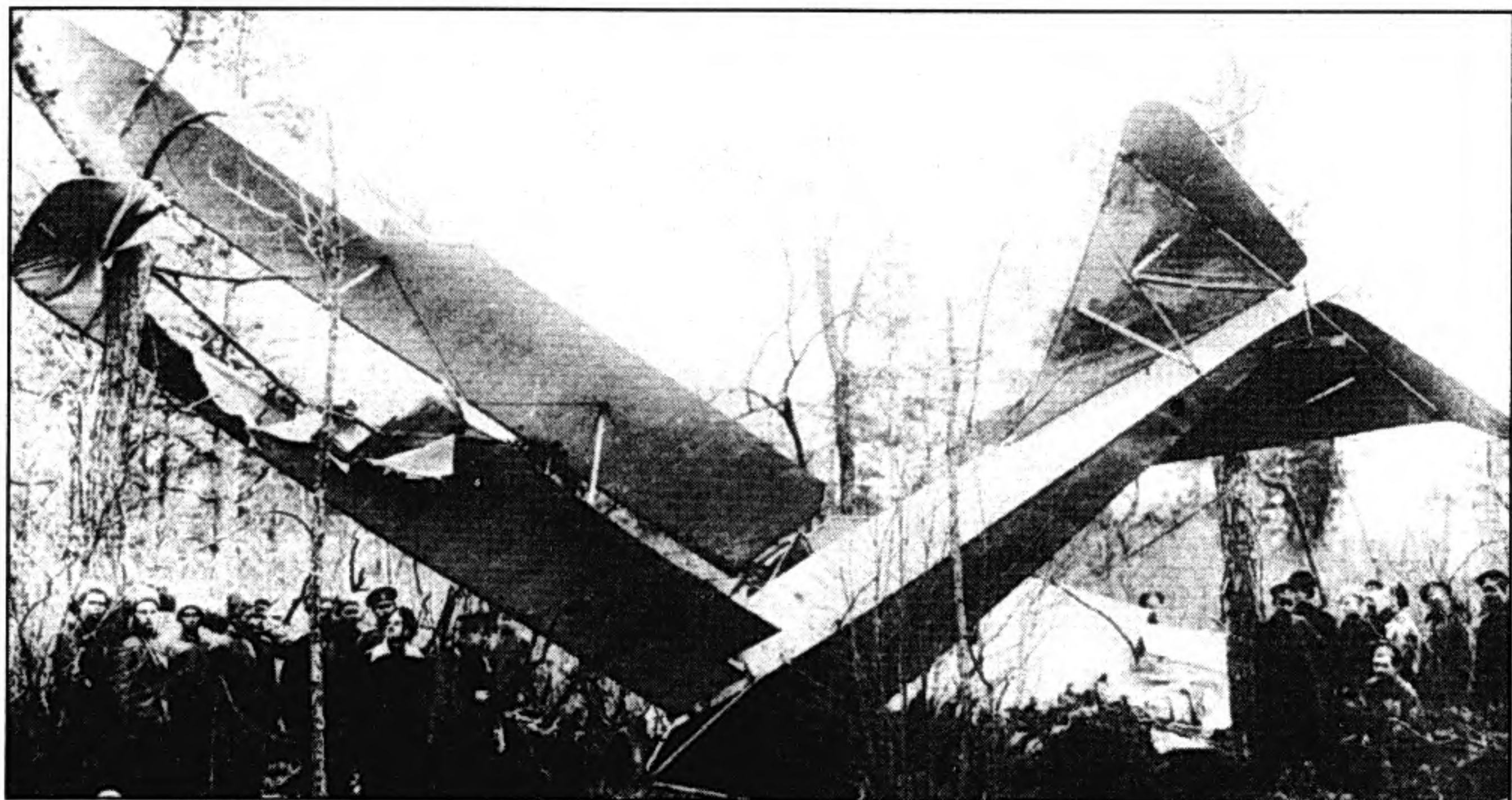


Типичное вооружение разведчиков «Альбатрос» состояло из одного-двух ручных пулеметов с ленточным питанием **«Парабеллум» модели 1912 года**. Калибр 7,92 мм, масса 10 кг, скорострельность 700 выстрелов в минуту.



Разведчики «Альбатрос» С.IX — С.XII были наиболее совершенными и представляли собой модифицированный (увеличены размах крыла и длина фюзеляжа) истребитель «Альбатрос» D.IV.

Разбитый «Альбатрос» русской армии на румынском фронте, 1916 г.



ИСТРЕБИТЕЛИ «АЛЬБАТРОС»

В начале 1916 года на западном фронте появились новые истребители-бипланы союзников «Ньюпор-ХІ» и «Де Хевиленд-ІІ».

Немецкие монопланы «Фоккер» и «Пфальц» перестали справляться с ними в воздухе, поэтому германское командование срочно заказало нескольким фирмам одноместный истребитель бипланной схемы с синхронным вооружением.

Первыми выполнили условия «Фоккер» и «Хальберштадт».

«Фоккер» оснастил свой самолет звездообразным ротативным мотором воздушного охлаждения, а «Хальберштадт» - более тяжелым, но и более мощным водяного охлаждения рядным двигателем, рассчитывая на аэродинамическую выгоду его малого миделя.

Самолет получился в целом с большими просчетами в смысле лобового сопротивления, чем давал преимущества двигатель: обилие расчалок, подкосов, открытых тяг; угловатые элементы конструкции не позволили добиться преимущества в скорости перед «Ньюпором».

В апреле 1916 года главный конструктор фирмы «Альбатрос» Роберт Телен сумел, с помощью инженеров Шуберта и Гнейдинга, использовать достоинства рядного шестицилиндрового мотора «Мерседес» в проекте нового истребителя. Фюзеляж был каплеобразным и имел жесткую работающую обшивку по всей длине. Двигатель был тщательно закапотирован.

После испытаний прототипа самолет признали лучшим истребителем Германии.

В сентябре 50 первых «Альбатросов» D.I улетели на фронт, где в первом же бою сбили пять «Де Хевилендов», не потеряв ни одного своего.

«Альбатрос» D.I - классический цельнодеревянный одностоечный биплан.

Фюзеляж типа полумонокок выполнен из ясеневых шпангоутов и стрингеров с фанерной обшивкой горячего формования.

Крепление листов обшивки к силовому набору - гвоздями и клеем.

Аэродинамически изящную веретенообразную форму фюзеляжа нарушал лишь выступающий блок цилиндров двигателя и два пулемета «Шпандау» сверху капота.

Зато набегающий поток воздуха дополнительно охлаждал открытые головки цилиндров (что позволило уменьшить площадь и лобовое сопротивление радиаторов) и стволы пулеметов, которые фактически были модернизированными «Максимами» и снабжены синхронизаторами и дистанционным спуском.

Открытые пулеметы давали возможность достаточно ловкому пилоту прямо в полете устранять задержки и неполадки в стрельбе.

Бензо- и маслобаки, а также патронные коробки размещались между кабиной и двигателем.

Приборная доска в кабине пилота состояла из тахометра, топливомера, указателей температуры воды и давления масла, иногда - компаса.

Крылья - двухлонжеронные деревянные с полотняным покрытием. Лонжероны коробчатые с сосновыми полками и фанерными стенками. Нервюры верхнего крыла были облегчены отверстиями и имели ясеневые окантовки; нижнего крыла - сплошные фанерные.

Передняя кромка крыла - из сосновой рейки, задняя - мягкая, проволочная, поэтому хорошо видны «волны» от натяжения обшивки.

Профиль крыльев - тонкий, выпукло-вогнутый с относительной толщиной 5 %. Стойки бипланной коробки - из труб каплевидного сечения, а жесткость крыльевой коробки обеспечивается стальными расчалками.

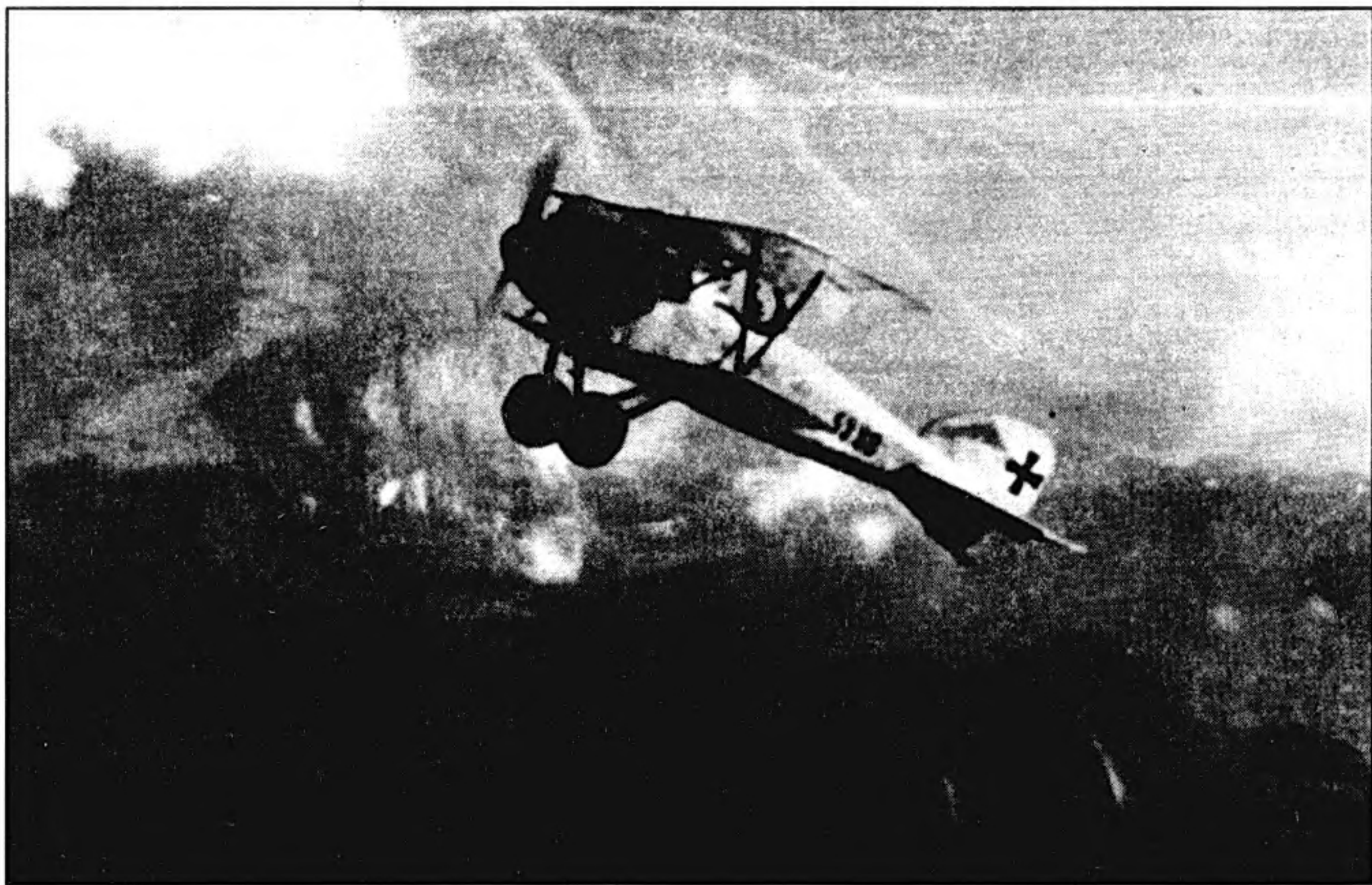
Киль состоит из соснового каркаса и фанерной обшивки, он выклеивался вместе с фюзеляжем, зацело.

Стабилизатор - с деревянным силовым набором и полотняной обшивкой, а рули и элероны были сварены из тонких стальных труб и обтянуты полотном.

Шасси - трехопорные, обычного типа, с хвостовым костылем и резиновой шнуровой амортизацией. Жесткость тележки обеспечивалась стальными расчалками.

Роберт Телен не останавливался на достигнутом ни на минуту и, отправив первую партию «D-первых» на

«Альбатрос» D.III в полете.



фронт, под Верден, тут же создал улучшенный вариант истребителя, обозначенный «D.II».

Улучшился обзор из кабины: центральные Л-образные стойки верхнего крыла заменили на N-образные развалом наружу. Само крыло опустили до уровня глаз пилота - самолет с ходу запустили в серию.

Потом два боковых радиатора заменили на один, вписанный в профиль центроплана верхнего крыла и разместили его не поперек, а вдоль потока, уменьшив лобовое сопротивление. Самолет понравился летчикам. Было выпущено 275 экземпляров.

А Телен всего через две недели после начала выпуска D.II представил следующую модификацию. Это был «Альбатрос» D.III.

Крыло в плане стало напоминать скошенные назад птичьи крылья. Площадь нижнего крыла была уменьшена а la «Ньюпор», и отдельные стойки бипланной коробки сменили V-образные, также «ньпоровские» подкосы.

Двигатель форсировали, и скороподъемность самолета увеличилась больше чем в 1,5 раза - еще до окончания испытаний новый истребитель заказали в количестве 400 машин.

Первой их получила 11-я эскадра Рихтгофена. Тот вскоре рапортовал, что «Ди-драй» не имеет равных среди самолетов Антанты.

D.III продемонстрировал высокую боевую живучесть, превосходные скороподъемность, горизонтальную скорость и мощь огня. Маневренность была приблизительно равной «Де Хевилендам» и «Ньюпорам».

Господство в воздухе стало переходить к германским пилотам, предводимым известнейшими асами, такими, как фон Рихтгофен, Эрнст Удет, Вернер Фосс, Эдуард Шлейх, Карл Альменродер.

Дневниковые записи М. фон Рихтгофена:

СРАЖЕНИЕ НА SOMME

За всю жизнь я не встречал столько вражеских самолетов, как на Сомме. Первые англичане появлялись с восходом солнца, последние исчезали с закатом. Бельке как-то раз сказал, что Сомма - эльдорадо для истребителя. Сам он в кратчайшее время довел число своих побед с 20 до 40. Мы же, не имевшие его опыта, все же смело смотрели в глаза опасности. Каждый день было жарко. Против нас иногда выступало 40-60 англичан. Мы, к сожалению, часто оказывались в меньшинстве. Но для нашего противника количество было важнее качества.

Англичане все же, надо признать, проворные парни. Они часто наведывались к нам, прицельно бомбя квартиру Бельке, вызывали нас на поединки и никогда не отказывались драться, не в пример французам, старавшимся в то время всячески избежать встречи с воздушным противником.

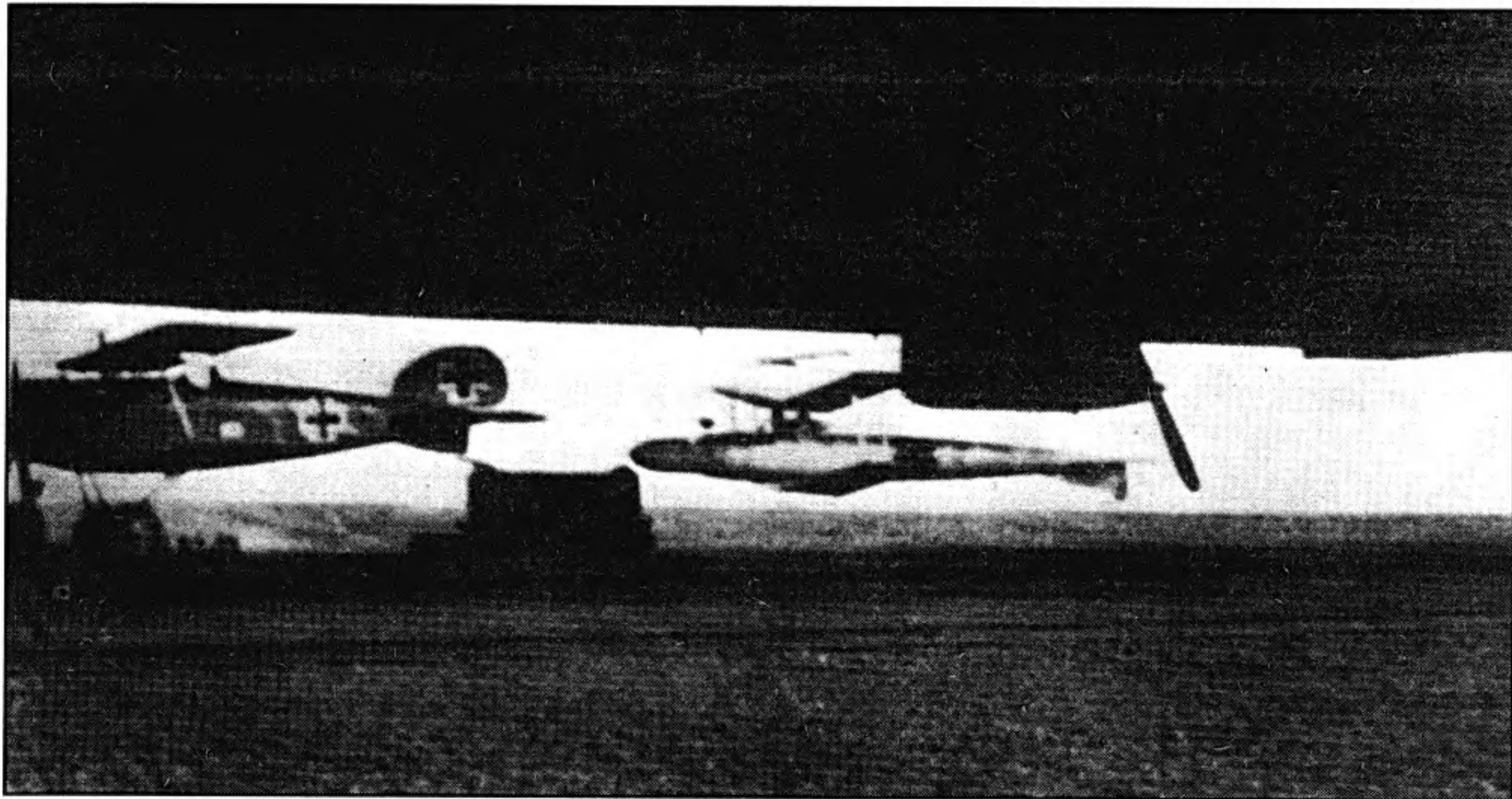
Бельке был нашим кумиром, мы во всем стремились походить на него и не допускали даже мысли о том, чтобы в чем-то отстать. К моменту гибели Бельке наш отряд имел 40 воздушных побед, а к настоящему времени - больше сотни. Дух Бельке, великолепного воздушного бойца, живет среди его достойных последователей.

СМЕРТЬ БЕЛЬКЕ 28 ОКТЯБРЯ 1916 Г.

Однажды мы под предводительством Бельке летели на врага. Погода была ветреная, облачная. Кроме истребителей, других аэропланов не было. В разрыве облаков мы увидели два английских аппарата, которые, казалось, забавлялись плохой погодой. Нас же было шестеро.

Бой начался обычным маневром: Бельке напал на одного англичанина, я - на другого. Но тут же вынужден был отвернуть, так как на моем пути выросла немецкая машина. Бельке был метрах в 200 от меня, он вместе с моим ведомым расстреливал англичанина. Их машины шли крыло к крылу. Вдруг я краем глаза заметил неестественное движение обеих машин. «Столкновение!» - понял я. Такого я еще не видел. На самом деле это было не столкновение, а всего лишь соприкосновение двух аэропланов, но учитывая громадную их скорость, оно имело, по-видимому, фатальные последствия для аэроплана Бельке. Он бросил свою жертву и начал спиралевидный спуск. Когда он прошел подо мной, я увидел, что крылья его аэроплана обломлены. Скрывшись в облаке, он потерял целую поверхность. Его падение сопровождал его ведомый, чей аппарат остался невредимым. Когда мы вернулись домой, нас ждала ужасная весть - Бельке погиб. Представляю, как должен был переживать это человек, явившийся невольной причиной гибели нашего командира. Странное дело: многие люди искренне верили, что являлись лучшими друзьями Бельке, на деле же были едва знакомы с ним. У него не было личных врагов, всем без исключения этот человек был приятен. Только один человек, тот, кто явился причиной его гибели, быть может, был ему ближе других. Ничто не случается без Божьей воли, это было единственным утешением для наших душ в течение войны.

«Альбатрос» D.III, подвешенный под дирижабль L.35, за ним подвешена планирующая торпеда.





Барон Манфред фон Рихтгофен.

МОЯ ВОСЬМАЯ ЖЕРТВА, ИЛИ Я ПОЛУЧАЮ МЕДАЛЬ

Во времена Бельке восемь сбитых машин было солидным числом. Теперь, когда у некоторых летчиков победы исчисляются десятками, может показаться, что сбивать аэропланы стало легче. Это не так - с увеличением числа аэропланов возрастает вероятность воздушной победы, но не надо забывать о том, что и тебя тогда могут скорее сбить. Вооружение наших врагов постепенно совершенствуется, а их число возрастает. Когда Макс Иммельман сбил свой первый аэроплан, он обнаружил, что на нем нет даже пулемета! Такая оплошность теперь может быть допустима только на тыловых аэродромах да еще в учебных частях.

9 ноября 1916 г. мы с моим другом Иммельманом (однофамильцем покойного великого летчика, бывшим всего 18 лет от роду) полетели к неприятелю. Мы с ним были давно и хорошо знакомы, а товарищество - незаменимая вещь в воздухе. У меня было уже семь побед, у Иммельмана - пять. На подлете к фронту мы увидели отряд вражеских бомбардировщиков, идущих в сторону нашего аэродрома. Их было очень много, и мы сразу ринулись в атаку. Я приблизился к последней машине и открыл огонь. Первыми очередями я «отключил» пулеметчика. Возможно, я попал и в пилота, так как машина резко пошла вниз, не сбросив бомб. Чтобы закрепить успех, я выстрелил еще несколько раз. В то же время Иммельман сел на хвост другому англичанину и тоже свалил его. Оба аэроплана упали рядом, неподалеку от нашего аэродрома в Ляникуре. Мы поспешили на посадку, чтобы взглянуть на сбитые нами машины. Едва приземлившись, мы вскочили в автомобиль и поехали к месту падения неприятелей. Было очень жарко, я снял куртку, шлем и расстегнул рубашку. Сапоги мои были в грязи, так что вид у меня был совсем не боевой. Я подошел к машине, ставшей моей жертвой. Вокруг собралось много

народу. Подойдя к одному из офицеров, я козырнул и спросил его о впечатлении от воздушного боя. Он детально осведомил меня, а потом, спросив, кто я, взял за руку и куда-то повел. Я очутился в компании нескольких офицеров, коим и был представлен. Мне не нравилось мое положение, так как все они выглядели с иголки, а я, как я уже сказал, имел весьма потрепанный вид. Ко мне проявил интерес странный офицер: он был одет в генеральские брюки, имел неопределенные эполеты и орден на шее. Его молодежавшее лицо показалось мне знакомым; во время разговора с ним я застегнулся как можно незаметнее и вообще принял более воинственный вид. Я все же не мог вспомнить, кто это. Я простился с ним и поехал домой. Вечером нам в отряд позвонили, и я узнал, что беседовал не с кем иным, как с Его Высочеством Великим герцогом Сакс-Кобург Гота. Мне было приказано поехать к нему. Оказалось, что англичане хотели разбомбить его ставку, а я своей атакой сорвал их намерения. За это я получил сакс-кобургскую медаль за храбрость.

МАЙОР ХОУКЕР

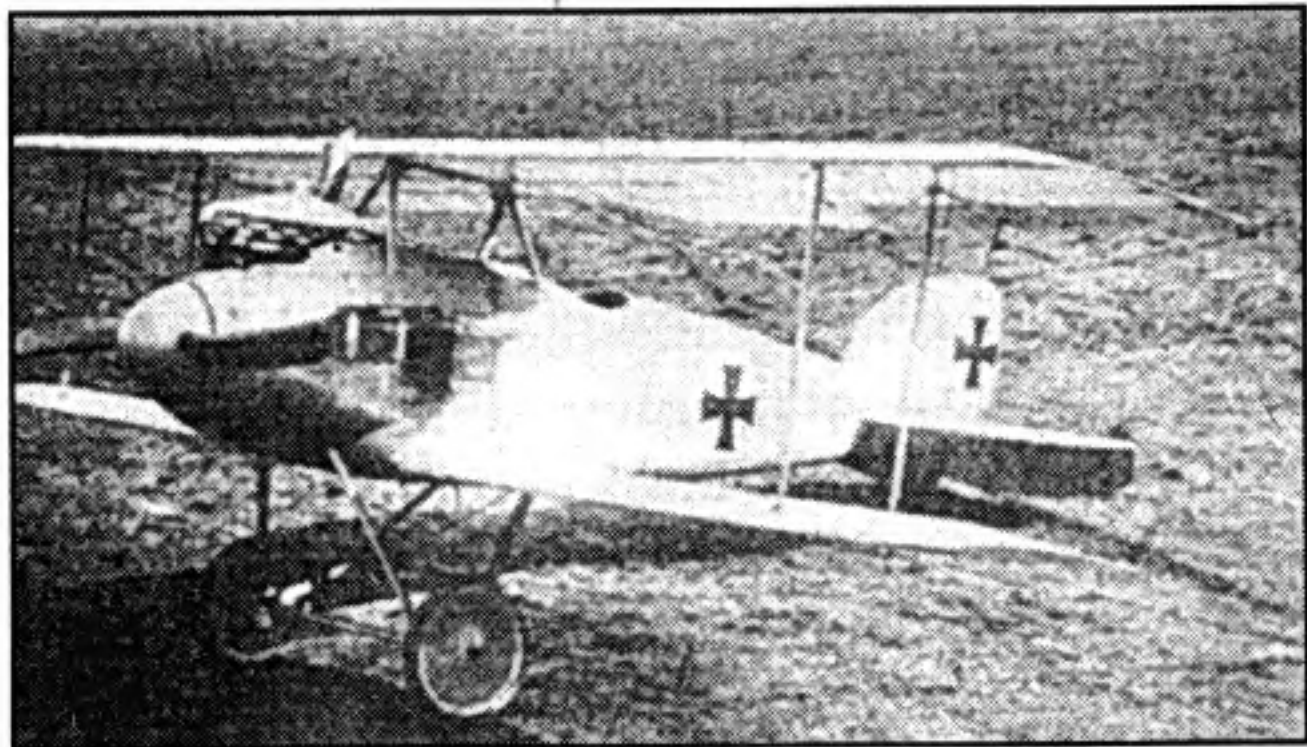
Я был очень горд, когда узнал, что 23 ноября сбил летчика, считавшегося английским Иммельманом. Произошло это так.

Утром я вылетел на свободную охоту и заметил три английских истребителя. Они бросились на меня, а так как я был не прочь подраться, то не стал их разочаровывать. Я находился ниже их, и поэтому вынужден был ждать, пока кто-нибудь из них меня атакует. Один англичанин попытался сесть мне на хвост, но я уклонился, встав в крутой вираж. Последовала карусель, мы с англичанином рьяно старались зайти друг другу в хвост. Высота была около 3000 метров.

Я понял, что встретил далеко не новичка. Англичанин никоим образом не желал прерывать бой, да и летел он на весьма поворотливой машине. Мое преимущество состояло в том, что мой «Альбатрос» быстрее набирал высоту. Наконец я смог занять позицию чуть выше его и зайти ему в хвост. Высота уже была 2000 метров. Мой противник должен был подумать, не пора ли нам распрощаться: ветер все более сносил его к нашим позициям. Когда мы были на высоте 1000 метров, он весело махнул мне рукой, мол, как поживаешь? Круги, выписываемые нами, имели диаметр всего 80-100 метров. Я был настолько близко от него, что, глядя вниз, в гондолу его «Де Хевилленда»*, мог видеть каждое движение его головы.

Англичанин, без сомнения, был хорошим спортсменом, но сейчас перед ним стояла дилемма: садиться в стан врага или попытаться прорваться к своим мимо меня. Естественно, он выбрал второе, напрасно стараясь удрать от меня «мертвыми петлями» и крутыми виражами. Он пытался в меня стрелять, но промахивался. Тогда он опустился до 100 метров и полетел зигзагами, стараясь запутать не столько меня, сколько наземных стрелков. Стреляя, я следовал за ним на предельно малой дистанции, как вдруг у меня вышла задержка в пулемете, что почти лишило меня успеха. Но мой противник был настигнут последним моим выстрелом и упал с простреленной головой в 50 метрах за нашими линиями. Пулемет с его аэроплана теперь украшает вход в мое жилище.

«Альбатрос» D.I.



Я ПОЛУЧАЮ ОРДЕН «POUR LE MERITE»

Я сбил шестнадцать врагов и шел во главе списка летчиков-истребителей. Таким образом, я достиг своей цели, ведь в прошлом году я в шутку сказал об этом своему другу. Честно говоря, мне самому в это не очень-то верилось. Но покойный Бельке, как мне сказали, в свое время выделил меня из остальных моих товарищей, сказав, что меня ждет слава лучшего истребителя.

Бельке и Иммельман получили свои «Pour le Merite», сбив по восемь самолетов. На мой же счет Главная квартира хранила до сих пор молчание, что меня, признаться, озаботило. Поговаривали, что мне собираются



«Альбатрос» D.II.

дать под начало истребительный отряд, что вскоре и подтвердилось: к нам пришла телеграмма, в которой говорилось, что лейтенанту Рихтгофену поручается командование 11-ым истребительным авиаотрядом. Должен сказать, что меня это раздосадовало: я очень не хотел переходить куда-либо из отряда Бельке. от своих товарищей, с которыми я уже сдружился и слетался. Кроме того, я ждал, что мои заслуги будут все же оценены, мне нужен был орден «Pour le Merite».

Два дня спустя, когда мы сидели всем отрядом, отмечая мой отъезд, из Главной квартиры пришла вторая телеграмма о том, что Его Величество кайзер изволил пожаловать мне вожденную награду. Это была неописуемая радость для меня и для моих друзей.

Я никогда не думал, что будет так хорошо командовать авиаотрядом. Даже в самых дерзких мечтах не мог я предположить, что когда-либо будет авиаотряд фон Рихтгофена.



«Альбатрос» D.III с чехословацкими опознавательными знаками.

«КРАСНЫЙ МАЛЫШ»

Мне пришла идея покрасить свой «упаковочный ящик» в ярко-красный цвет**. В результате всякий теперь узнавал мою машину в воздухе. Противник также вскоре прознал про это превращение.

Однажды, уже на другом участке фронта, я атаковал неприятельский «Виккерс», фотографировавший наши позиции. Видимо, он не имел возможности защищаться, так как у него не было пулемета. Подбив аэроплан, я заметил, что он загорелся. Я решил не добивать безоружных и дал ему возможность пойти на вынужденную посадку. Неприятельский аэроплан на земле попал в проволочные заграждения, перевернулся и запылал

вовсю, экипаж быстро его покинул. Я же попал в довольно комический переплет, так как на высоте 500 метров у меня отказал мотор и я вынужден был срочно и без всякой подготовки сесть рядом с моим противником.

Оба англичанина, немало удивленные моим скоростным спуском, поздравили меня с победой. Это были первые неприятели, сбитые мною и оставшиеся в живых, поэтому мне доставило огромное удовольствие поговорить с ними. Между прочим, я спросил их, знают ли мои противники мой самолет и видели ли его в воздухе. «О да!» - ответил один из них. - Мы часто его видели. У нас его называют «красный малыш».

АНГЛИЙСКИЕ И ФРАНЦУЗСКИЕ ЛЕТЧИКИ

Мы соревновались по количеству сбитых самолетов с отрядом Бельке и не могли опередить их: как правило, они имели над нами преимущество, лишь иногда позволяя нам идти с ними на одном уровне. Все зависело от того, имели ли мы дело с фокусниками - французами или со смелыми парнями - англичанами. Правда, их смелость подчас граничила с глупостью, хотя в их глазах выглядела крайним проявлением героизма.

Я полагаю, что главное в воздушном бою - это не умение выписывать головокружительные вольты, петли и виражи, а выдержка летчика и его желание победить. Можно устроить в воздухе цирковое представление и не сбить ни одного неприятеля. Наступательный дух - вот что главное, и поэтому мы всегда будем иметь инициативу в воздухе. У французов же совсем другой характер: в основном они бьют из засады, исподтишка. Правда, попасться в западню может только разве новичок, ведь аэроплан в воздухе не спрячешь. Иногда галльский темперамент дает о себе знать, и тогда француз атакует, впрочем, боевого запала хватает, как правило, ненадолго.

Для англичан полеты - это в основном спорт. Они находят массу удовольствия в петлянии, полетах на спине и прочих трюках, пригодных разве что для спортивного праздника или для увеселения нашей пехоты в окопах. Правда, мы, летчики противной стороны, этого не ценим, требуя от них не цирковых, но боевых навыков. Поэтому победа в воздухе останется за нами.»

* * *

Летал на «Альбатросе» D.III и будущий рейхсмаршал Герман Геринг и сбил полтора десятка самолетов противника.

В результате боевой эксплуатации радиатор пришлось передвинуть на 40 см вправо - при прострелах старого, размещенного прямо над головой летчика, последний попадал под душ из кипятка.

Но союзники, англичане и французы, тоже не стояли на месте: английский R.A.F.S.E.5 и французский «SPAD» стали оснащать двухрядными восьмицилиндровыми моторами «Испано-Сьюиза» и их высокая энерговооруженность дала искомое превосходство в воздухе.

Выжать большую мощность из однорядного «Мерседеса» немцы не могли, а надежные двухрядные двигатели освоить в серии не получилось.

Пришлось «вылизывать» аэродинамику и снижать вес «Альбатроса».

В марте 1917 года сделали очередную модернизацию «D.V» с фюзеляжем овального сечения, скругленным рулем направления и облегченную на 50 кг, но увы - прирост летных данных был мизерным. Тем не менее стали выпускать и D.V.

«Альбатрос» D.III.



Так как изменения в силовой конструкции посчитали незначительными, испытания на прочность решено было не проводить, но ослабленная из-за облегчения структура не выдерживала летных перегрузок.

На фронте начались аварии и катастрофы. Однажды при пикировании на «пятерке» у Манфреда фон Рихтгофена оторвало нижнюю плоскость, и только искусство пилота позволило ему посадить машину на одном крыле.

Фирма, Роберт Телен срочно усилили каркас. Стойки укрепили дополнительными подкосами к передней кромке нижних крыльев. Доработанные самолеты получили индекс «D.Va». Они стали самыми массовыми. В течение года было выпущено 900 самолетов «D.V» и 1620 - «D.Va».

Производство не прекращали даже тогда, когда всем уже стала очевидна отсталость «Альбатросов» от истребителей противника.

В октябре 1917 года Рихтгофен записал в своем дневнике: «D.V на столько плох, что я просто не знаю, как на нем воевать. Но, к сожалению, наша промышленность до сих пор не сделала ничего лучшего, чем этот паршивый D.V...»

Весной 1918 года фон Рихтгофен пересел, наконец, на новейший тип - «Фоккер» D.VIII - лучший немецкий истребитель конца первой мировой войны. Его появление означало конец карьеры «Альбатросов», хотя несколько десятков этих машин дослужили до конца боевых действий.

Среди них были «Альбатросы» D.VI. Эти машины были вооружены тремя-пятью пулеметами и великолепно оборудованы: оптический прицел, приборы контроля состояния двигателя...

В 1918 году взлетел первый и единственный экземпляр истребителя «Альбатрос» D.IX «Скаут», но до серии дело не дошло.

* Майор Хоукер летал на самолете «Де Хевилленд-2» — коробчатом биплане с толкающим винтом, установленным за кабиной летчика. Самолет отличался хорошей маневренностью.

** До этого «Альбатрос» Рихтгофена имел неокрашенный фанерный фюзеляж и получил у летчиков шутливое название «упаковочный ящик».

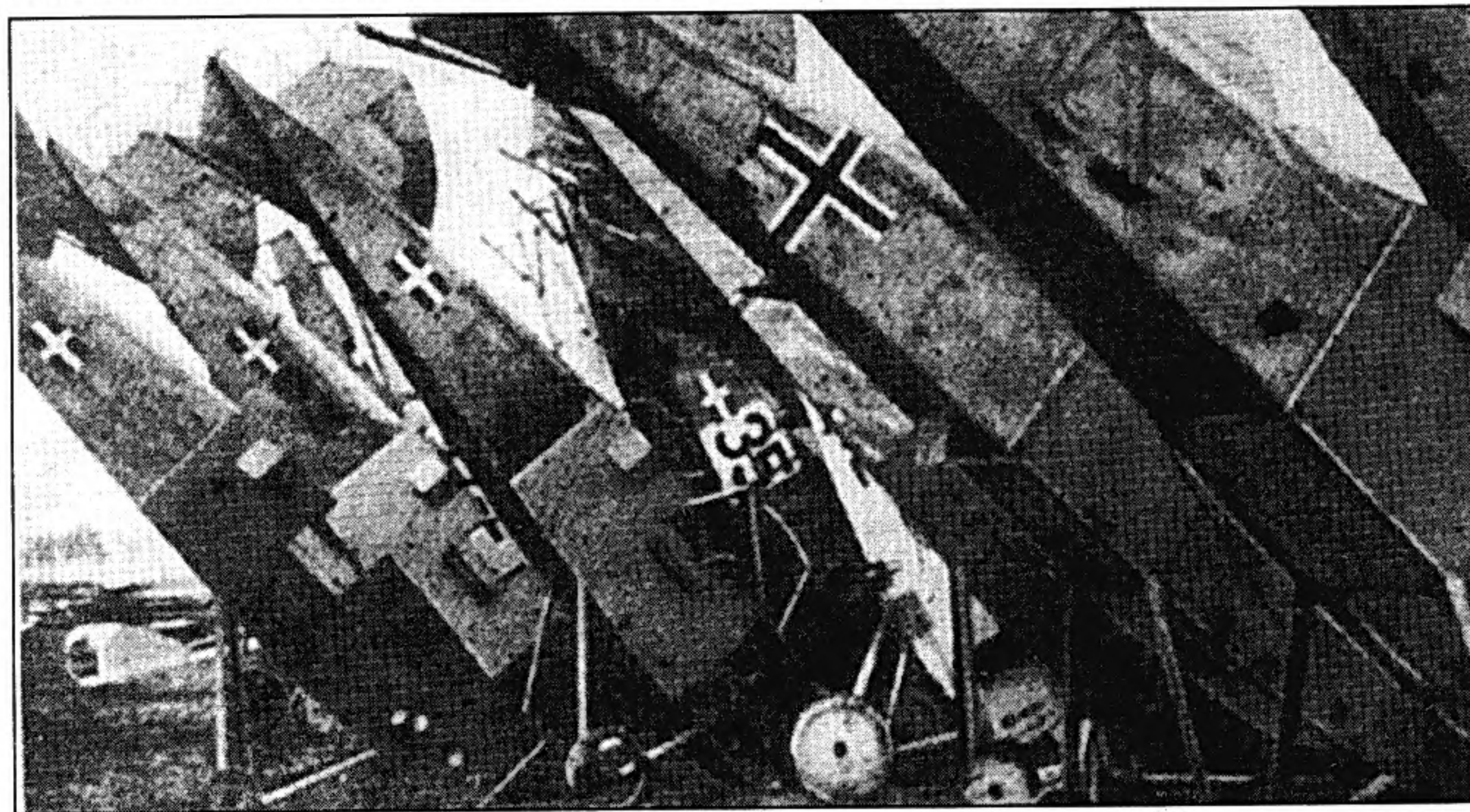


Реплика «Альбатроса» D.VA постройки американца Уолтера Редферна.

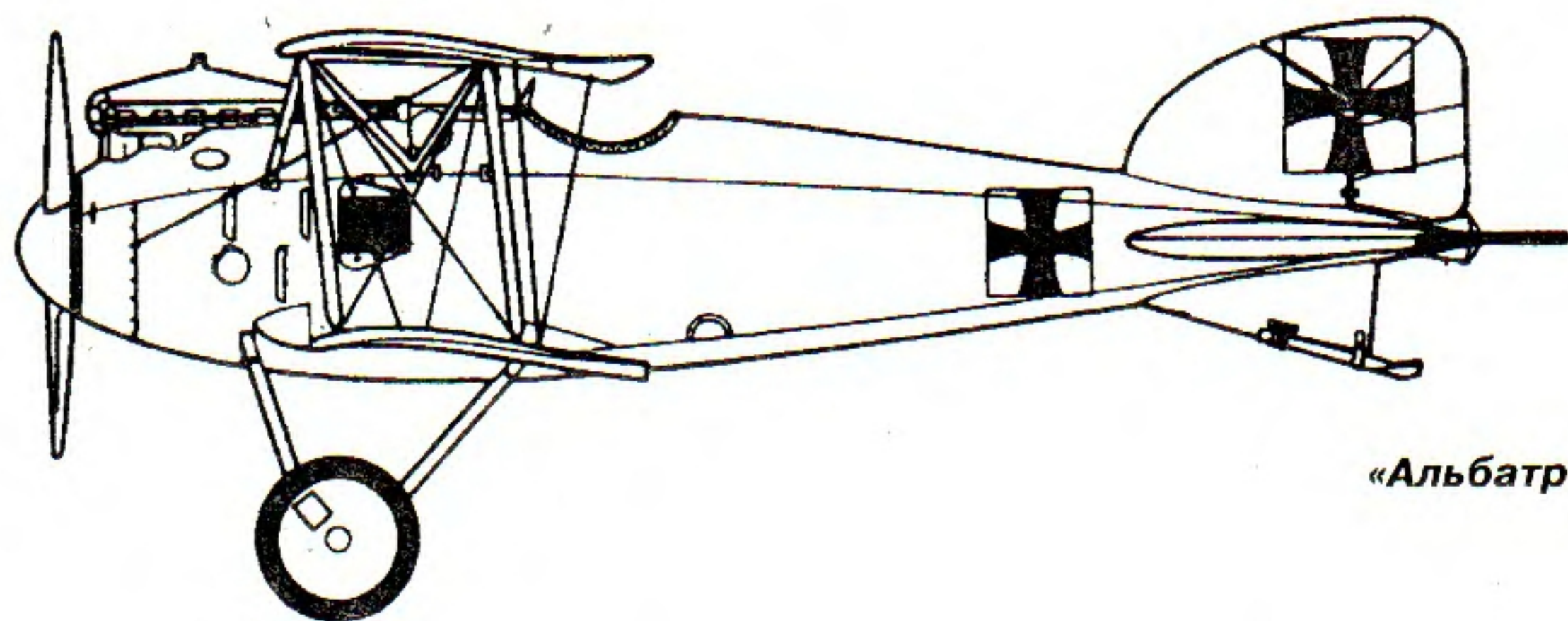


«Альбатрос» D.III одного из первых ночных немецких летчиков-истребителей лейтенанта Франкла.

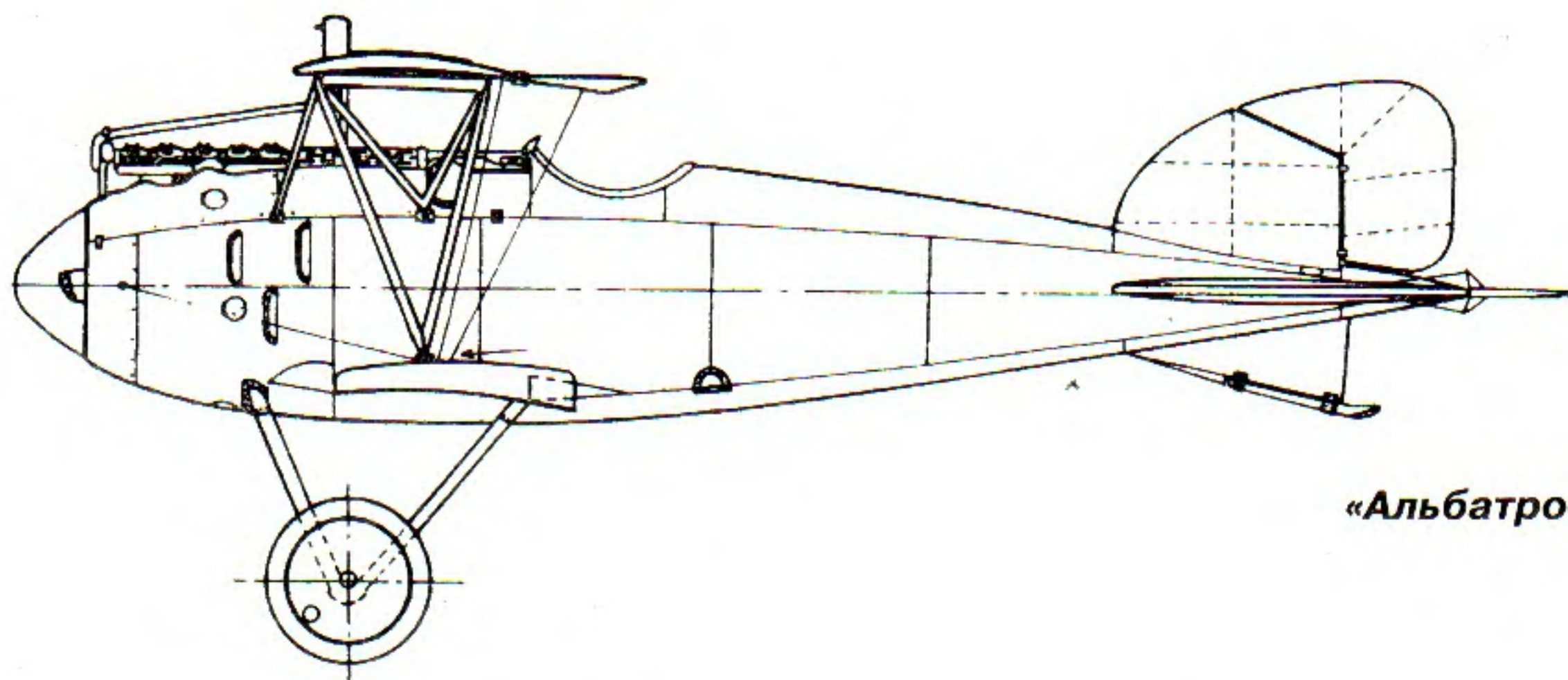
Печальный итог: австро-германские «Альбатросы», уничтоженные по Версальскому договору.



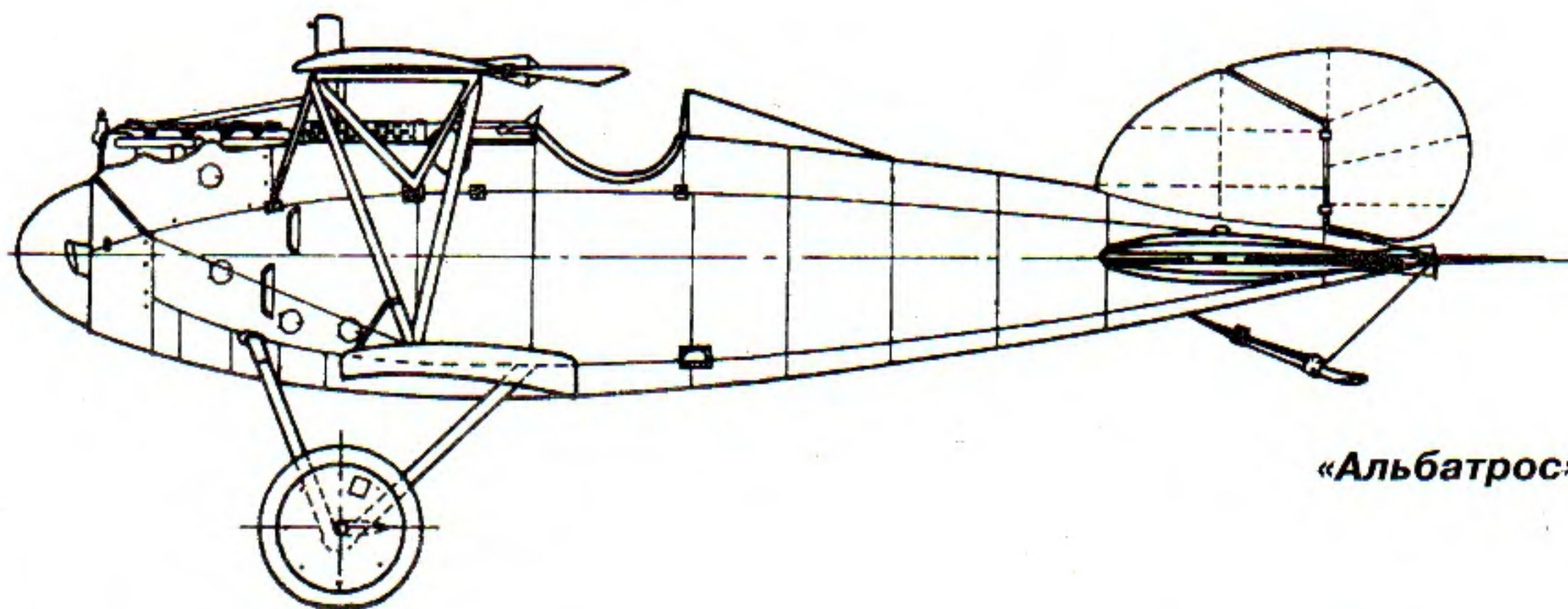
МОДИФИКАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЯ «АЛЬБАТРОС»



«Альбатрос» D.II



«Альбатрос» D.III



«Альбатрос» D.Va



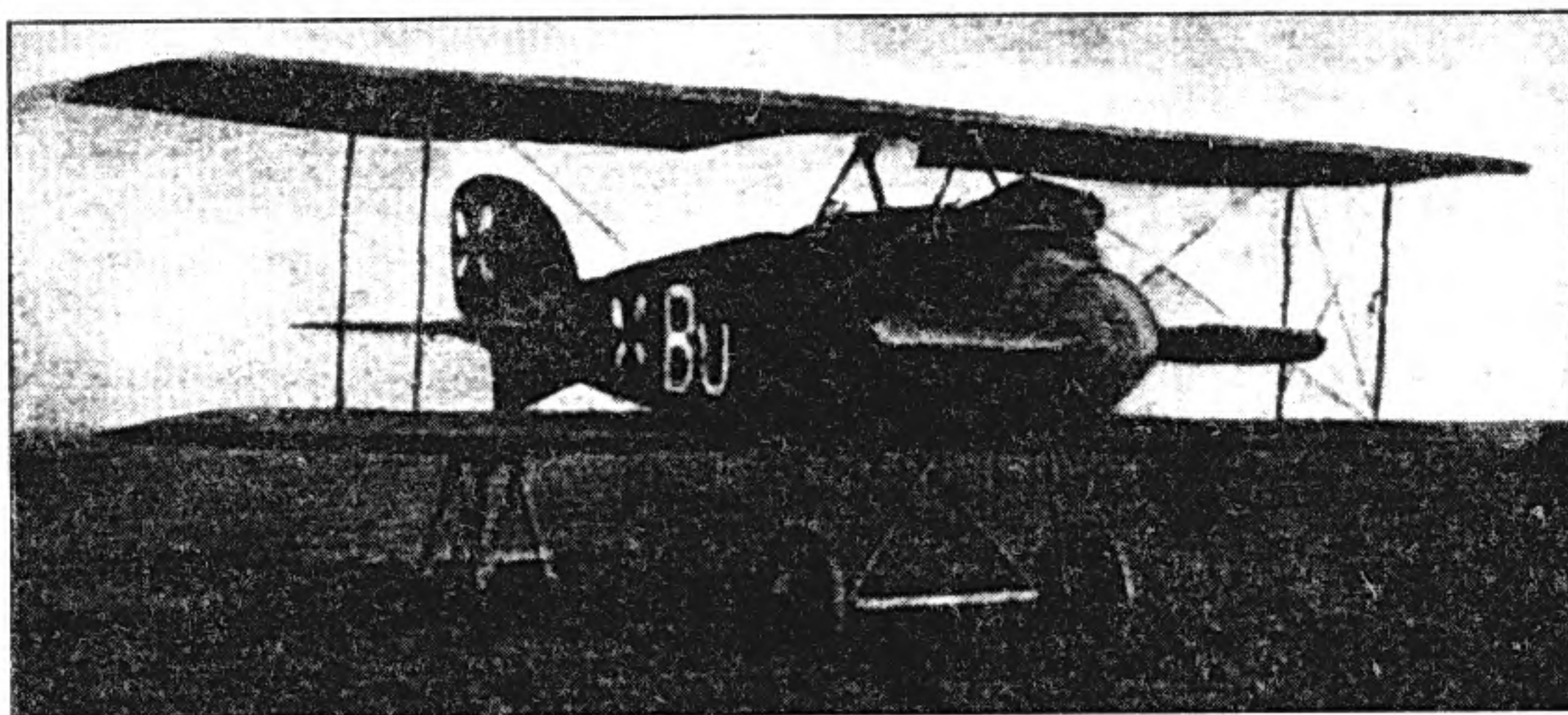
Австрийский «Альбатрос» ОЕФФАГ 253

«АЛЬБАТРОС» D.I

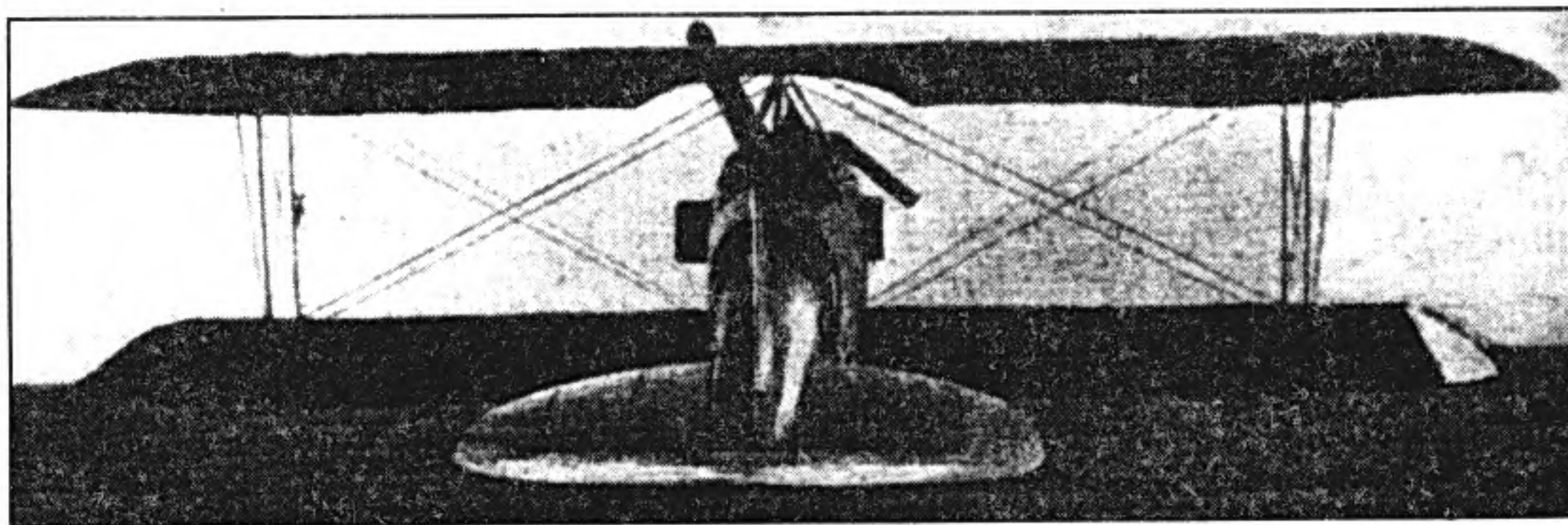
Вид сбоку
истребителя
«Альбатрос» D.I.



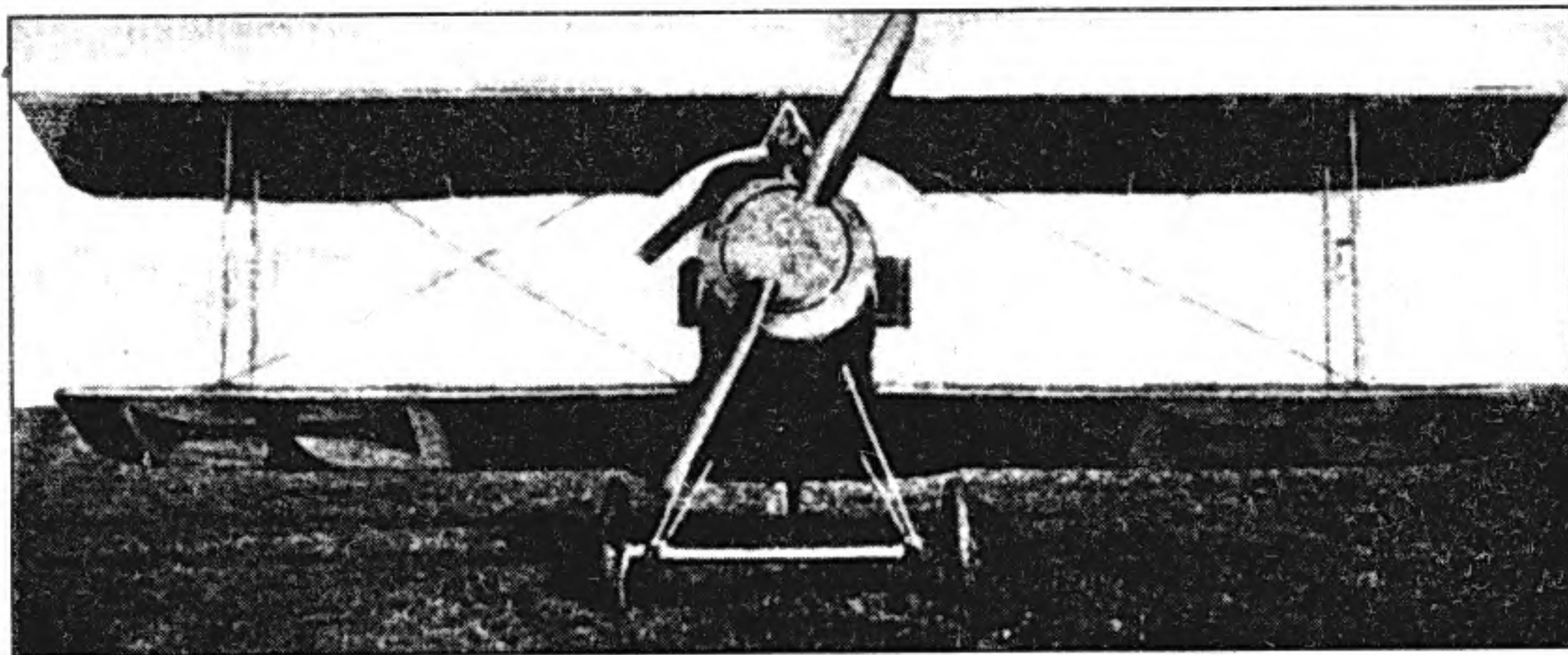
«Альбатрос» D.I,
вид
три четверти
спереди.

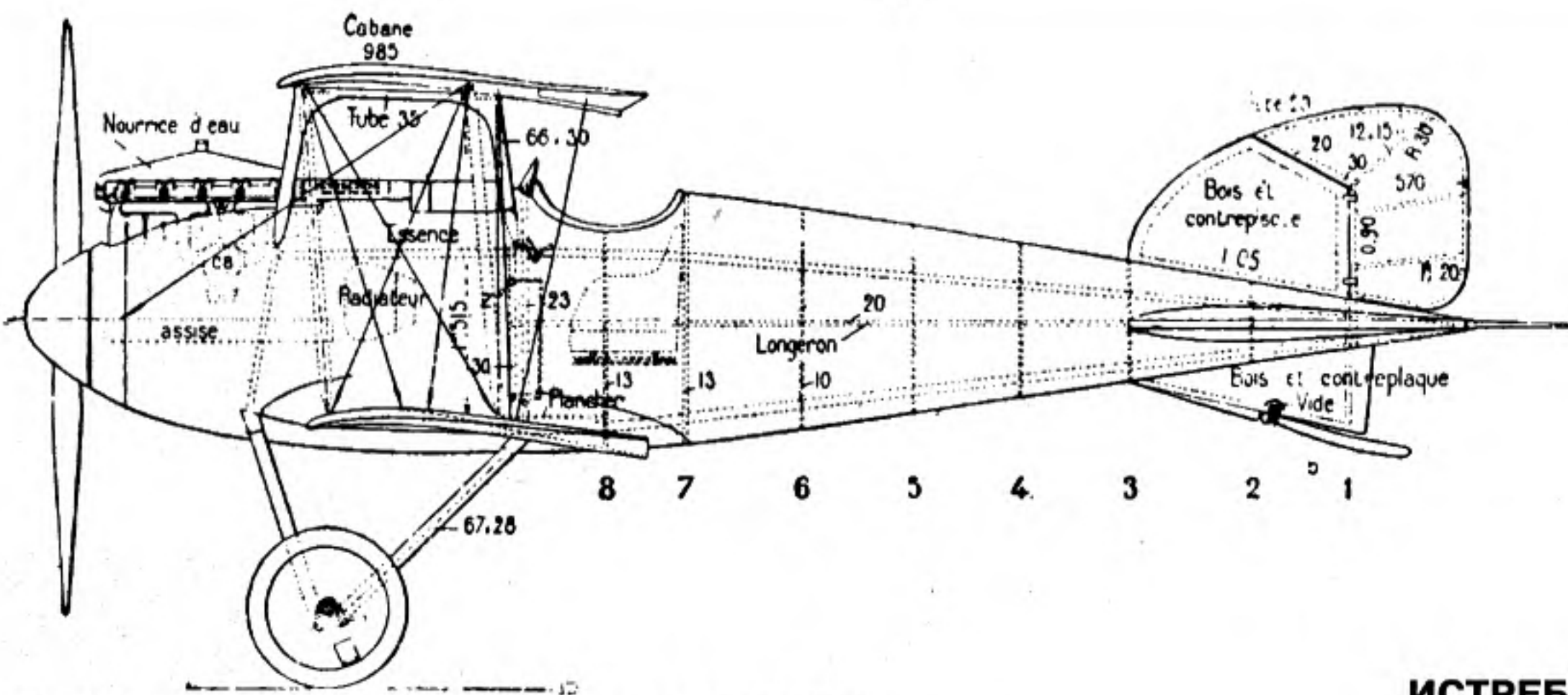


Истребитель
«Альбатрос» D.I,
вид сзади.

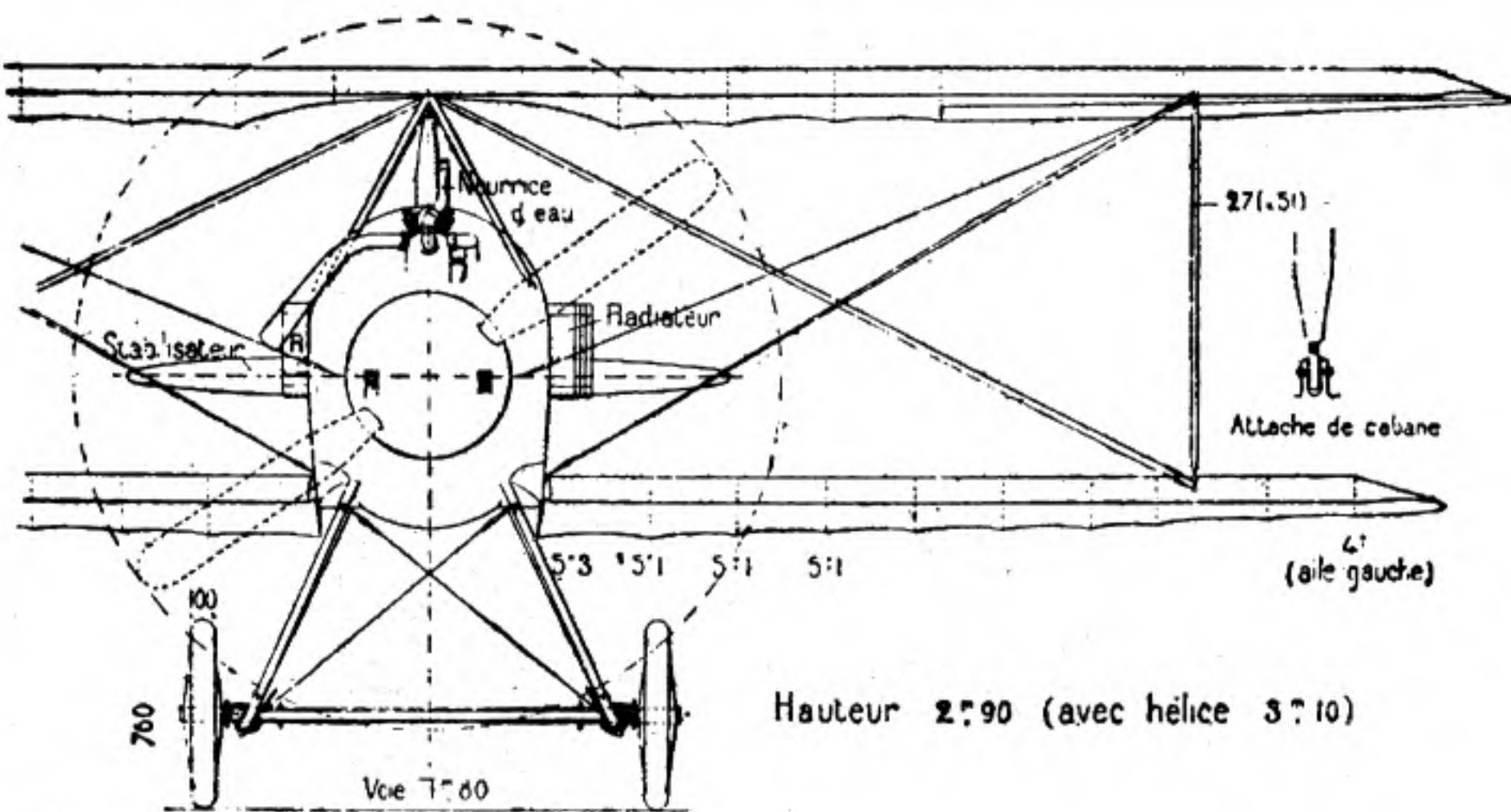
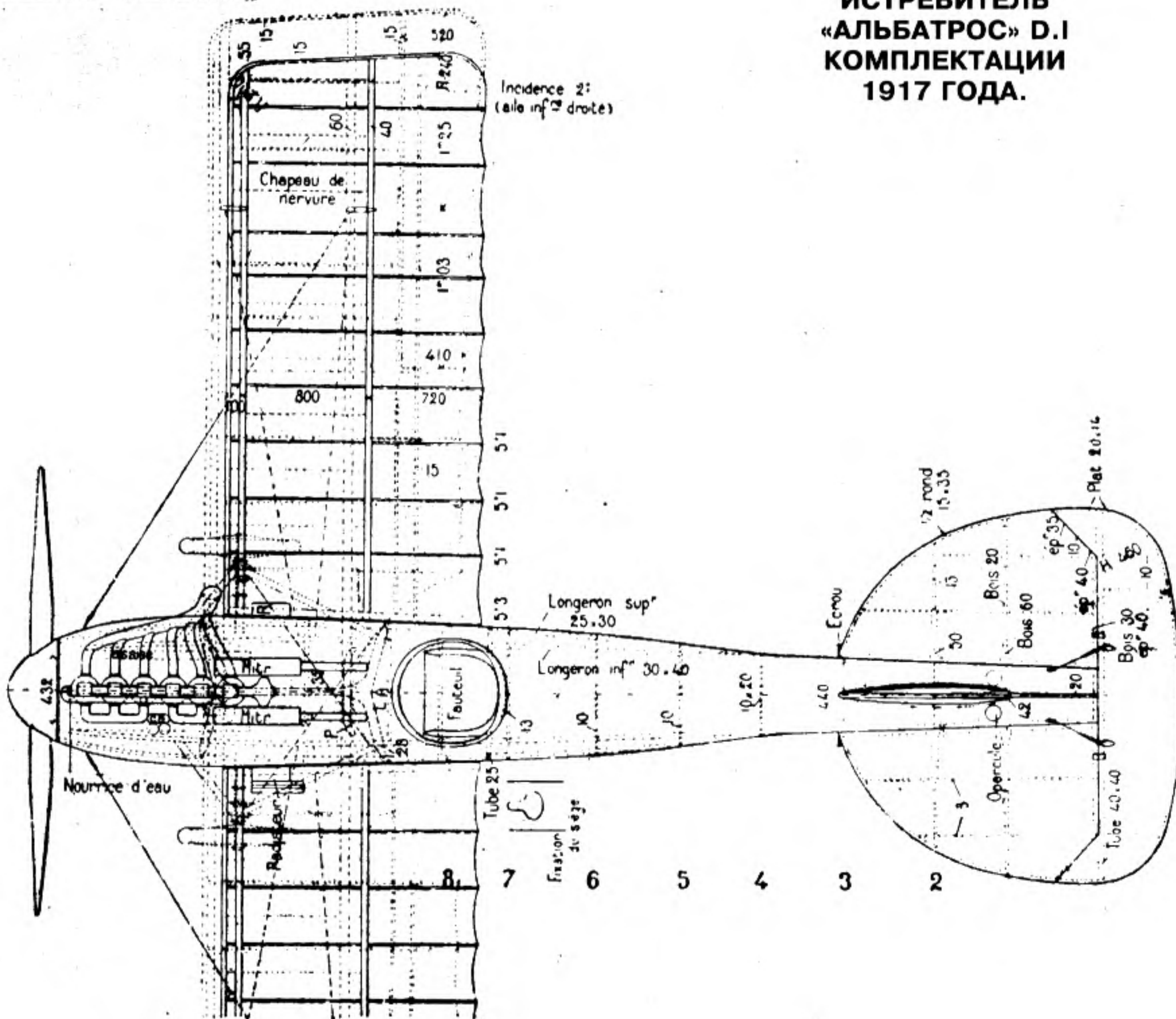


Истребитель
«Альбатрос» D.I,
вид спереди.





**ИСТРЕБИТЕЛЬ
«АЛЬБАТРОС» D.I
КОМПЛЕКТАЦИИ
1917 ГОДА.**



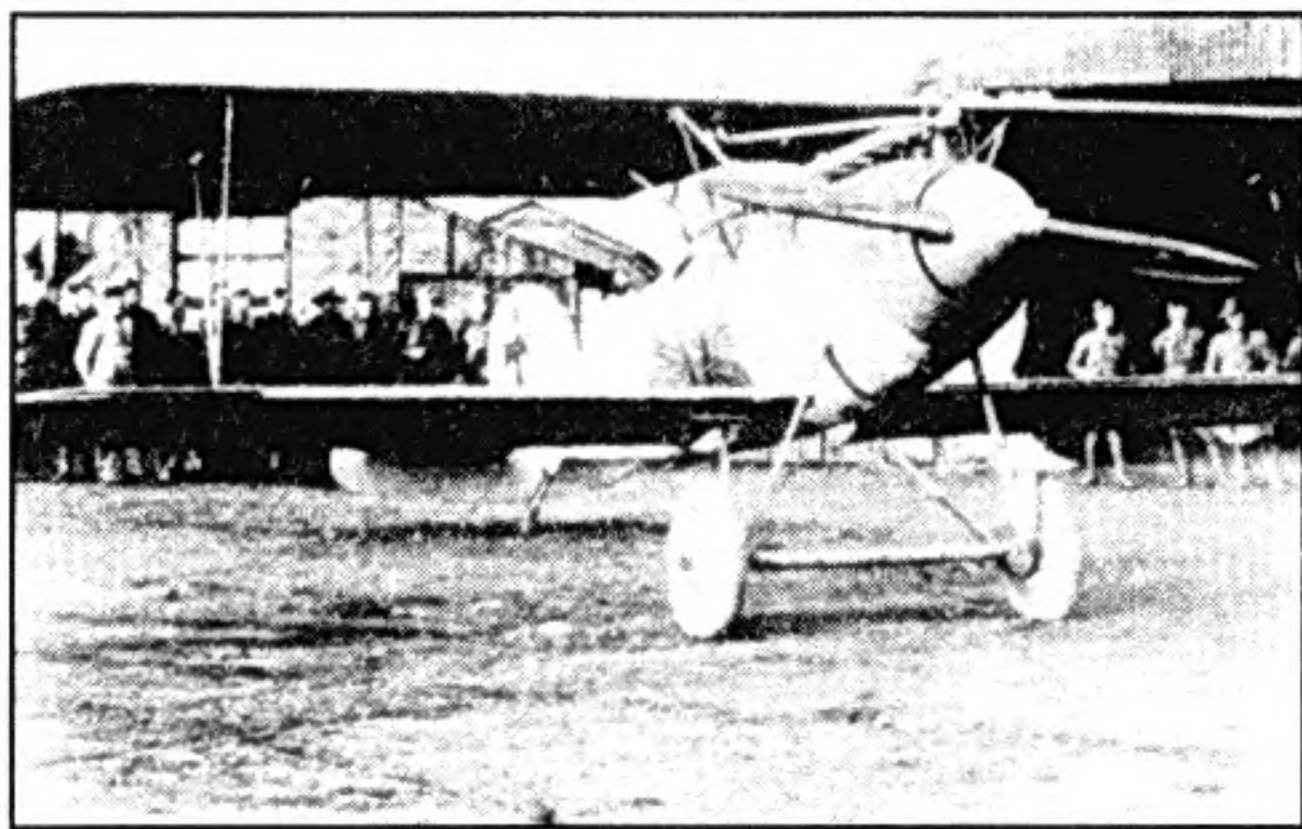
**Чертежи
Жана Лагоргета.**

«АЛЬБАТРОС» D.VA

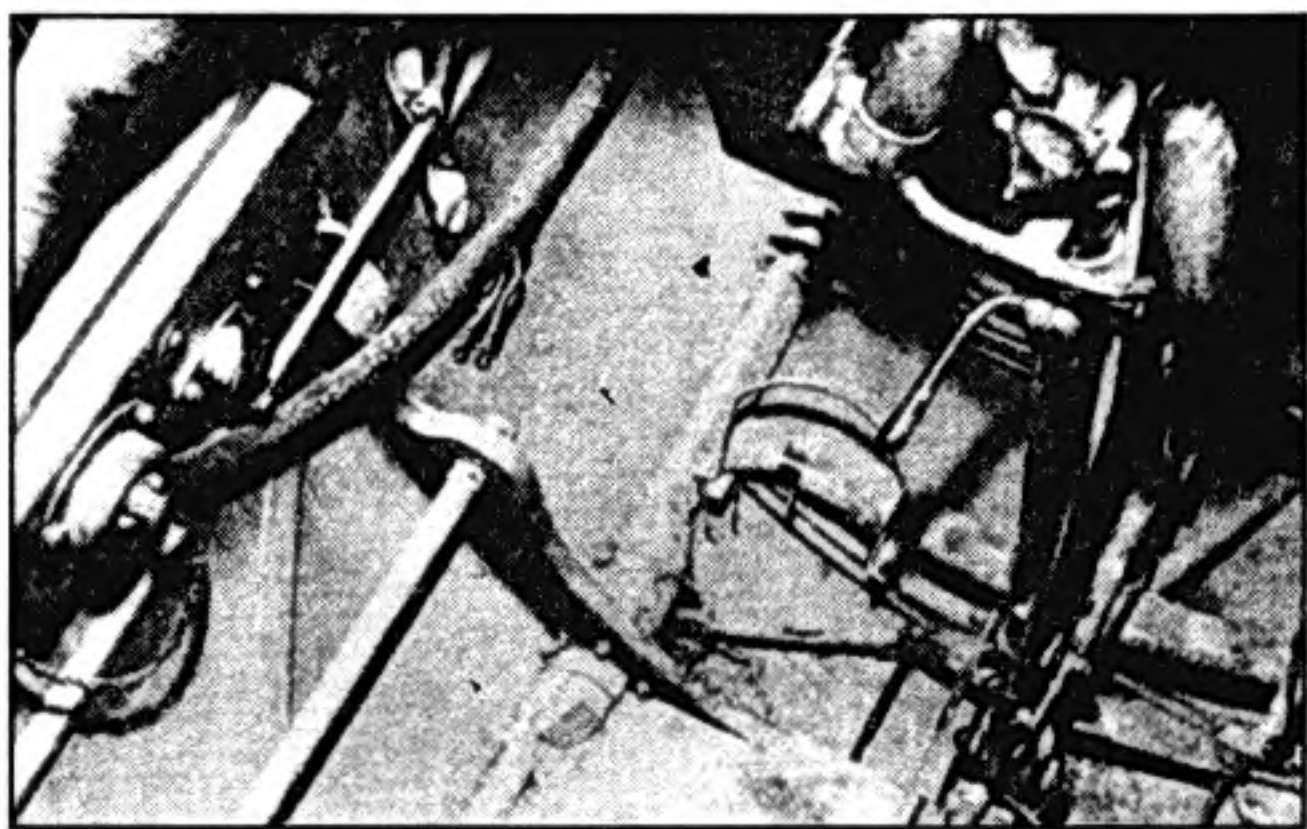
Альбатрос D.VA. D.5390/17 был сбит лейтенантом Сэнди и сержантом Хьюзом Австралийских ВВС 17 декабря 1917 года на их RE8. Восстановлен и находится в Кэмденском музее авиации в Австралии.



D.5390 на заводском аэродроме.

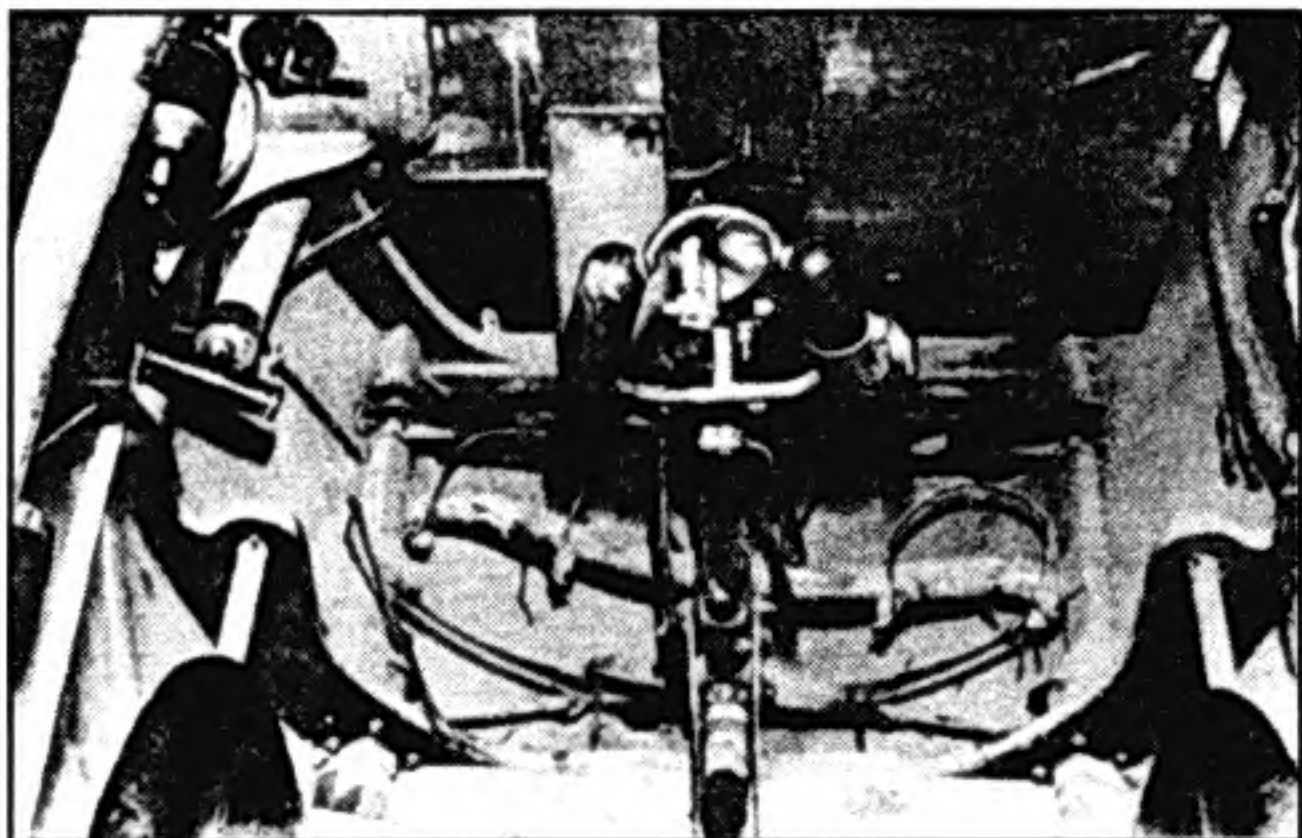


После аварийной посадки у ангара 3 эскадрильи австралийского авиакорпуса.

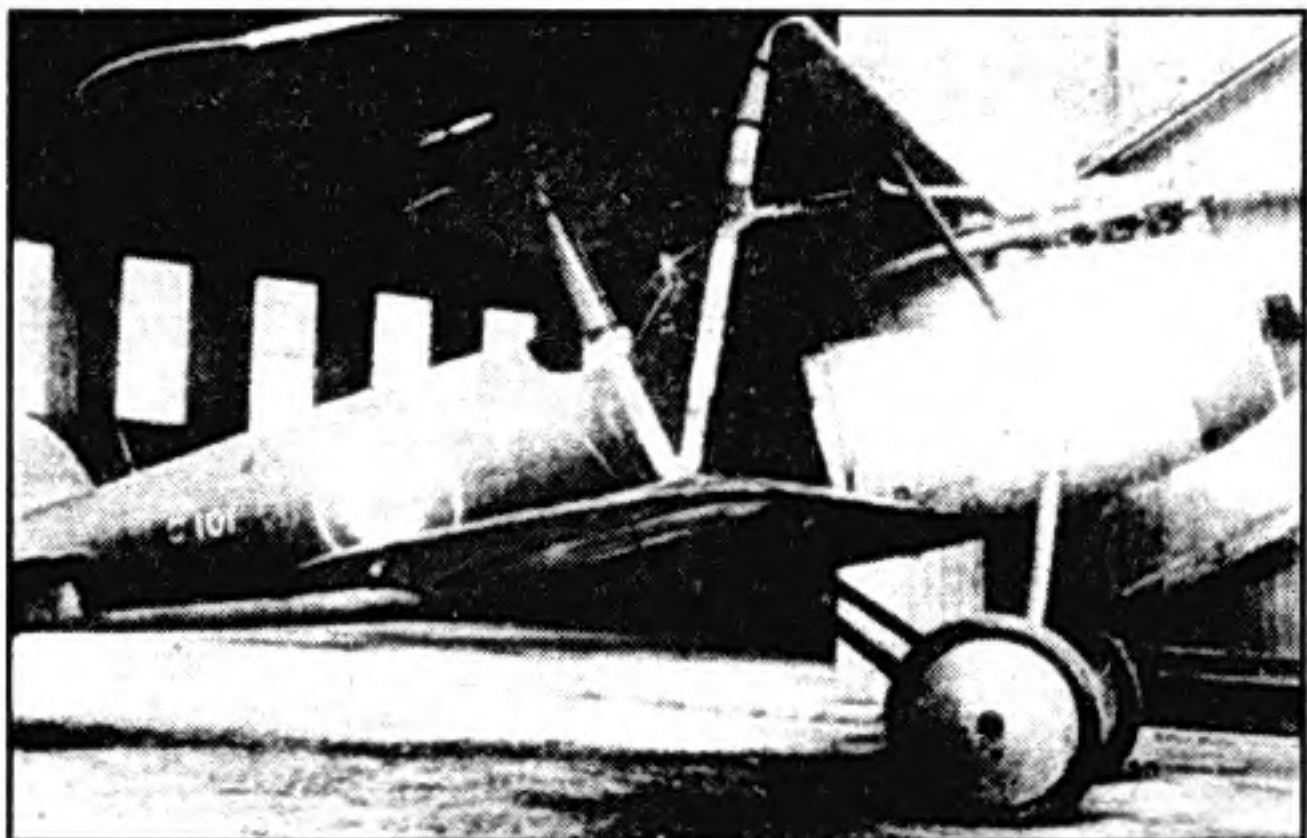


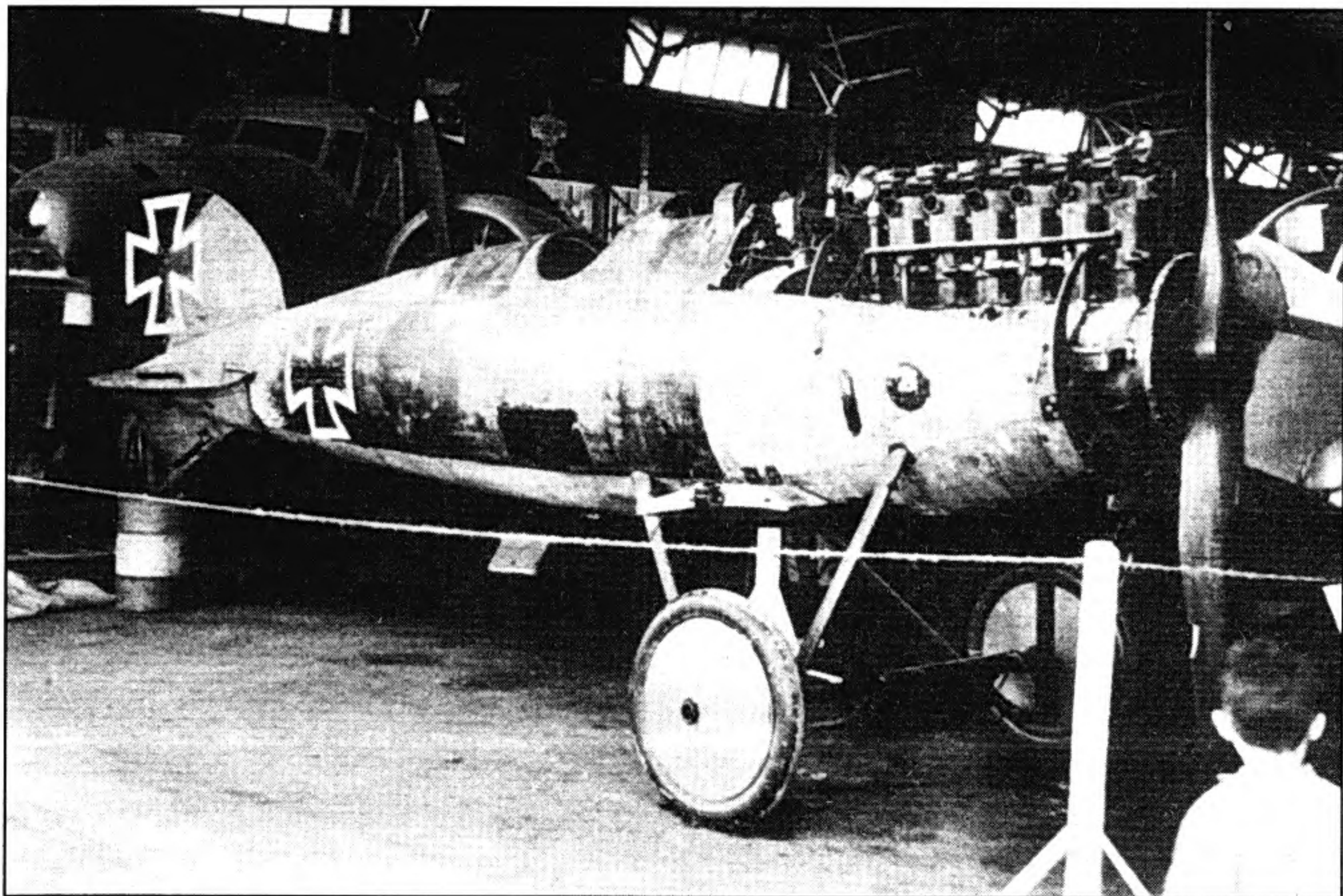
Ручка управления и тяга руля поворота.

Общий вид кабины.



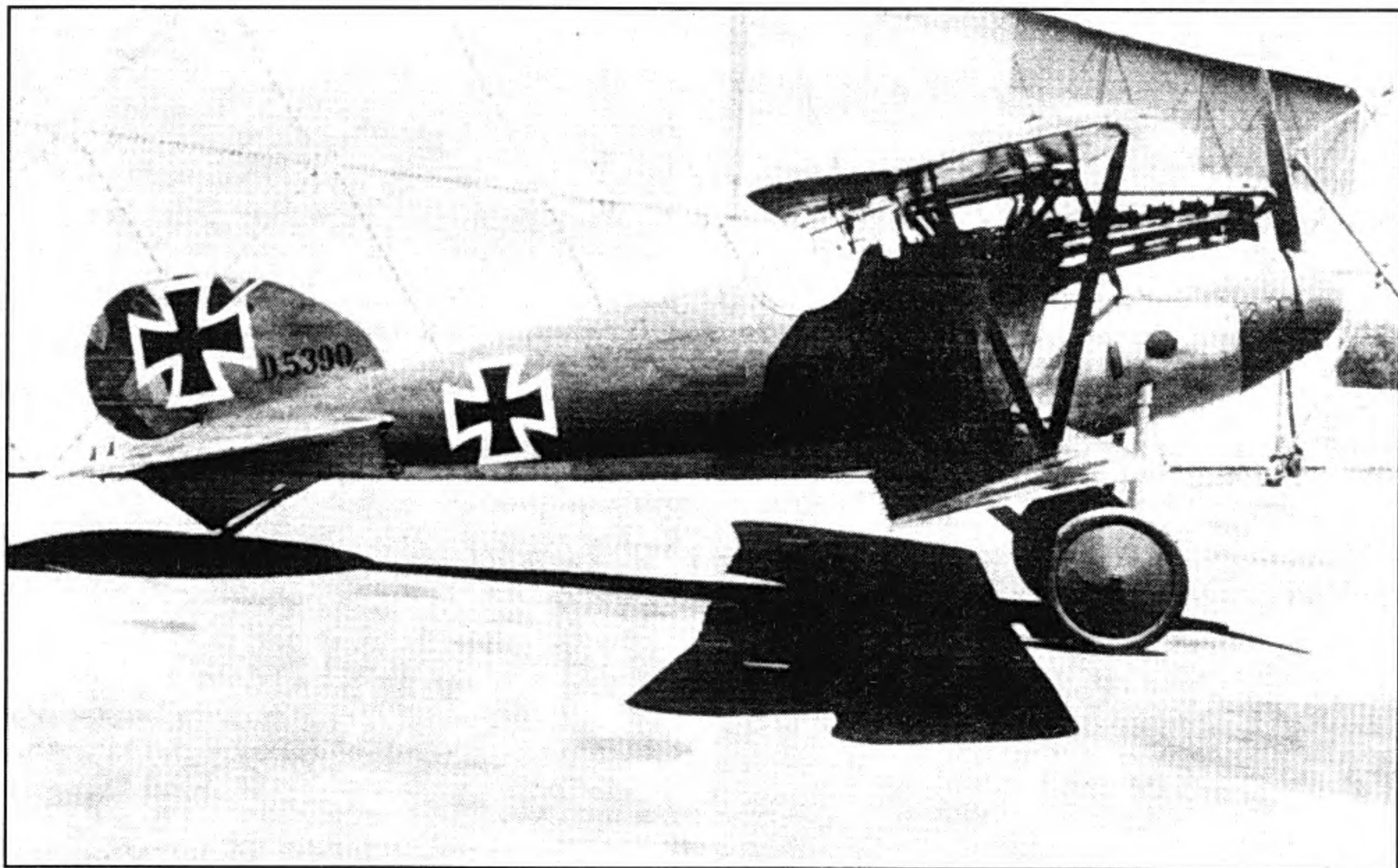
Захваченный Альбатрос с опознавательными знаками австралийских ВВС и NG.101.

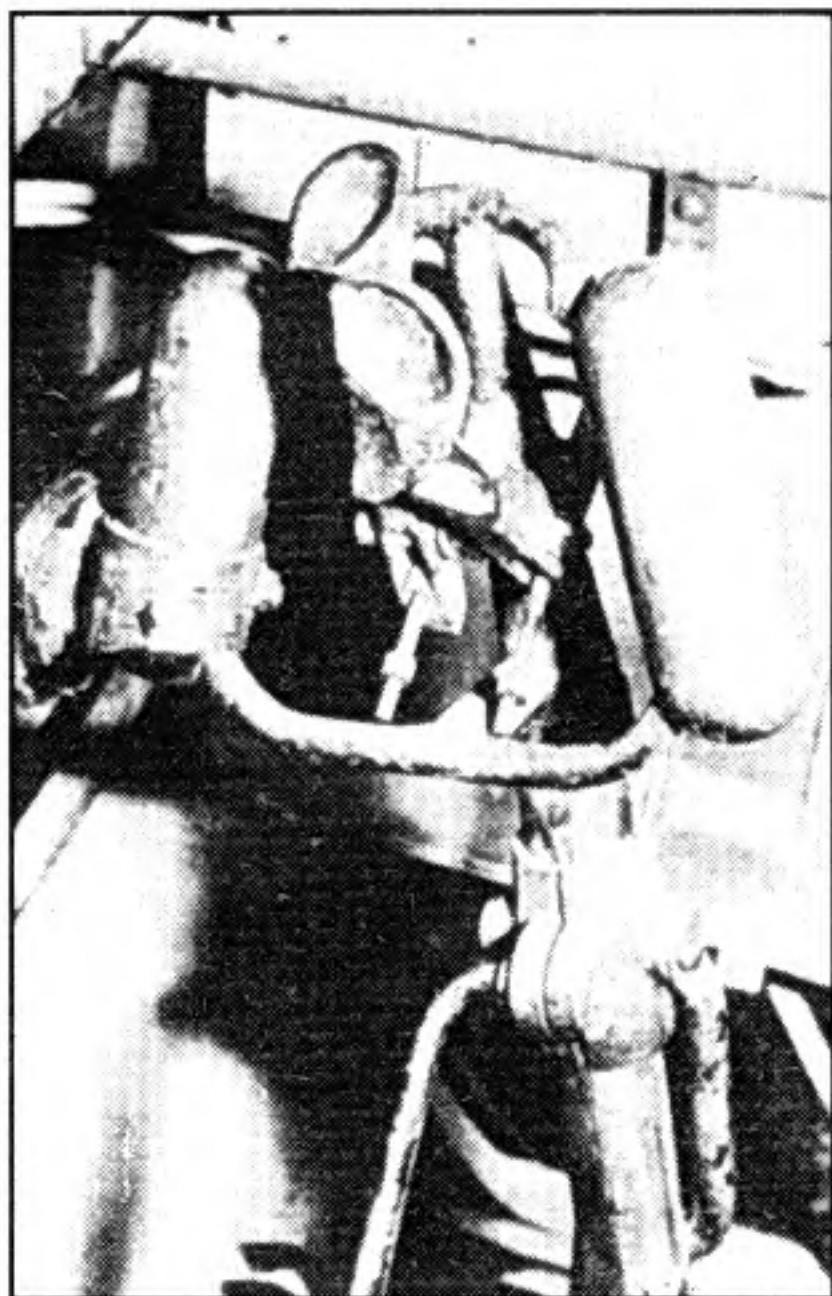




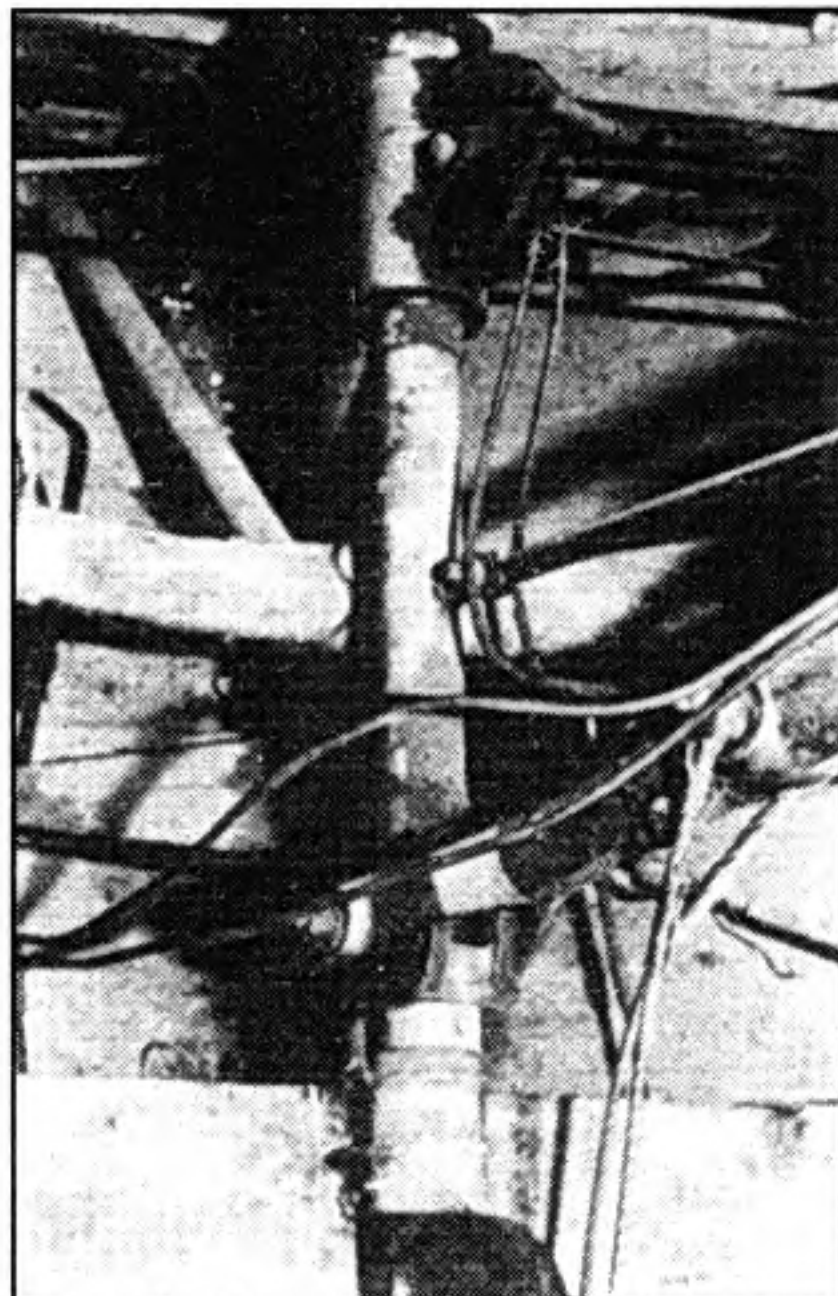
Во время доукомплектации и ремонта в музее кокарду союзников убрали и немецкая окраска восстановлена.

«Альбатрос» D.Va D.5390 после ремонта.



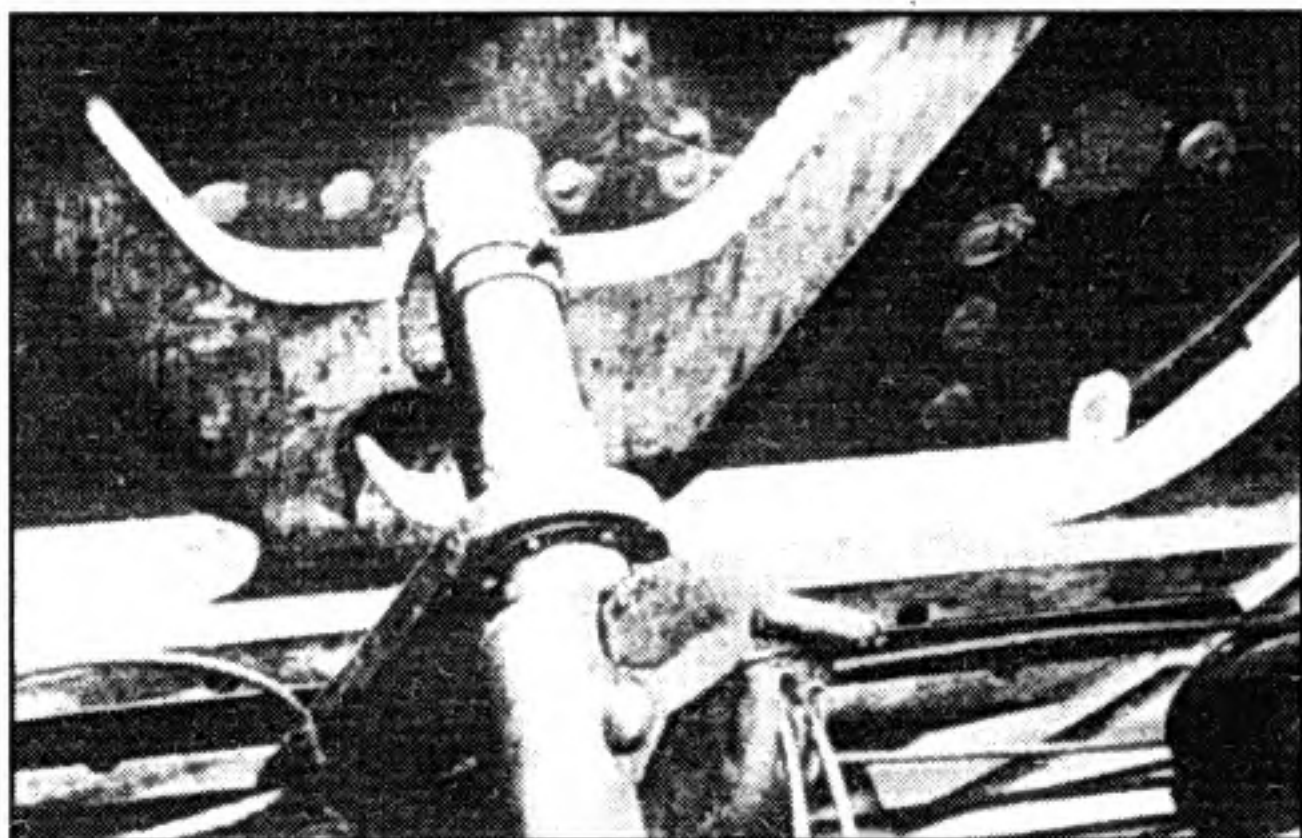


Перед
реконструкцией.
Пилотская
кабина.
Ручка
управления
с пулеметной
гашеткой.

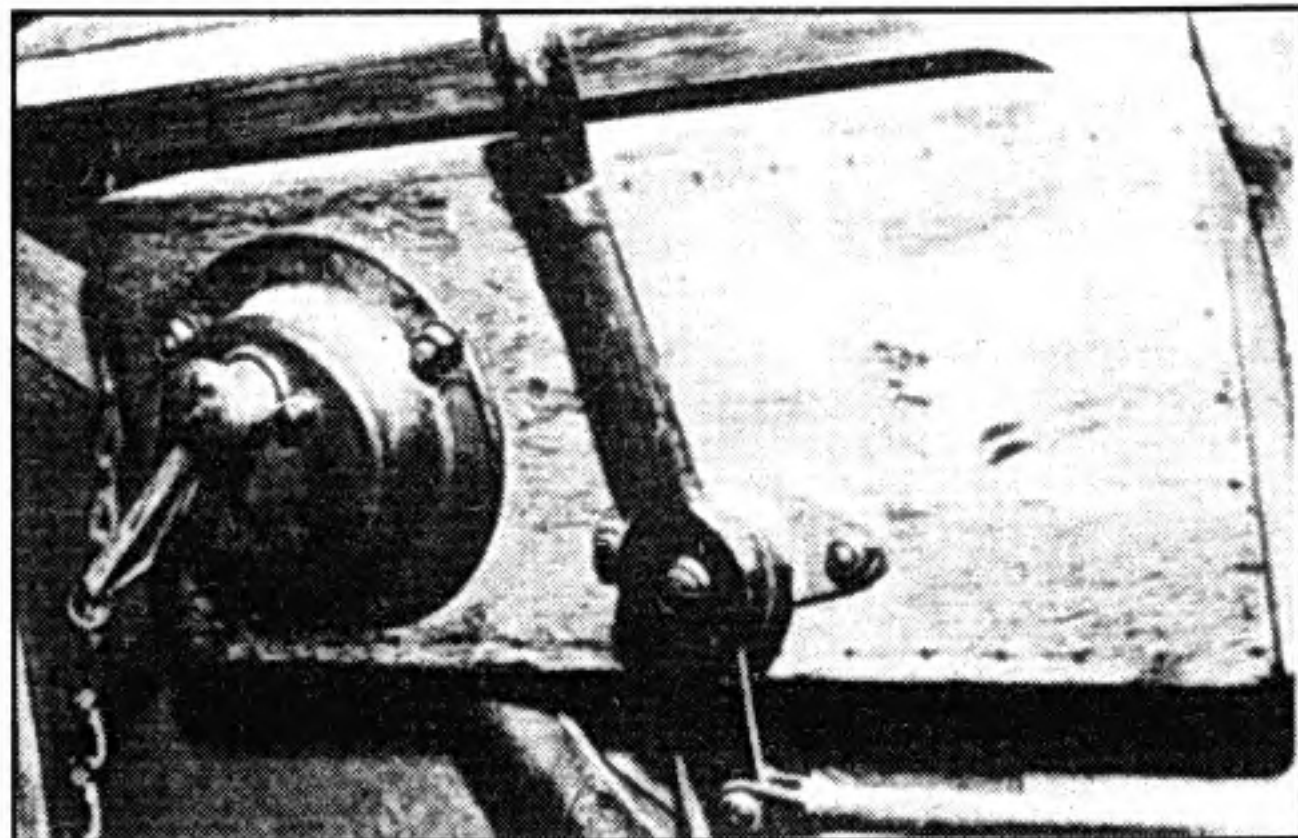


Основание
ручки
управления
и тяга
элеронов.

Пожарная перегородка, ролики и тяги.

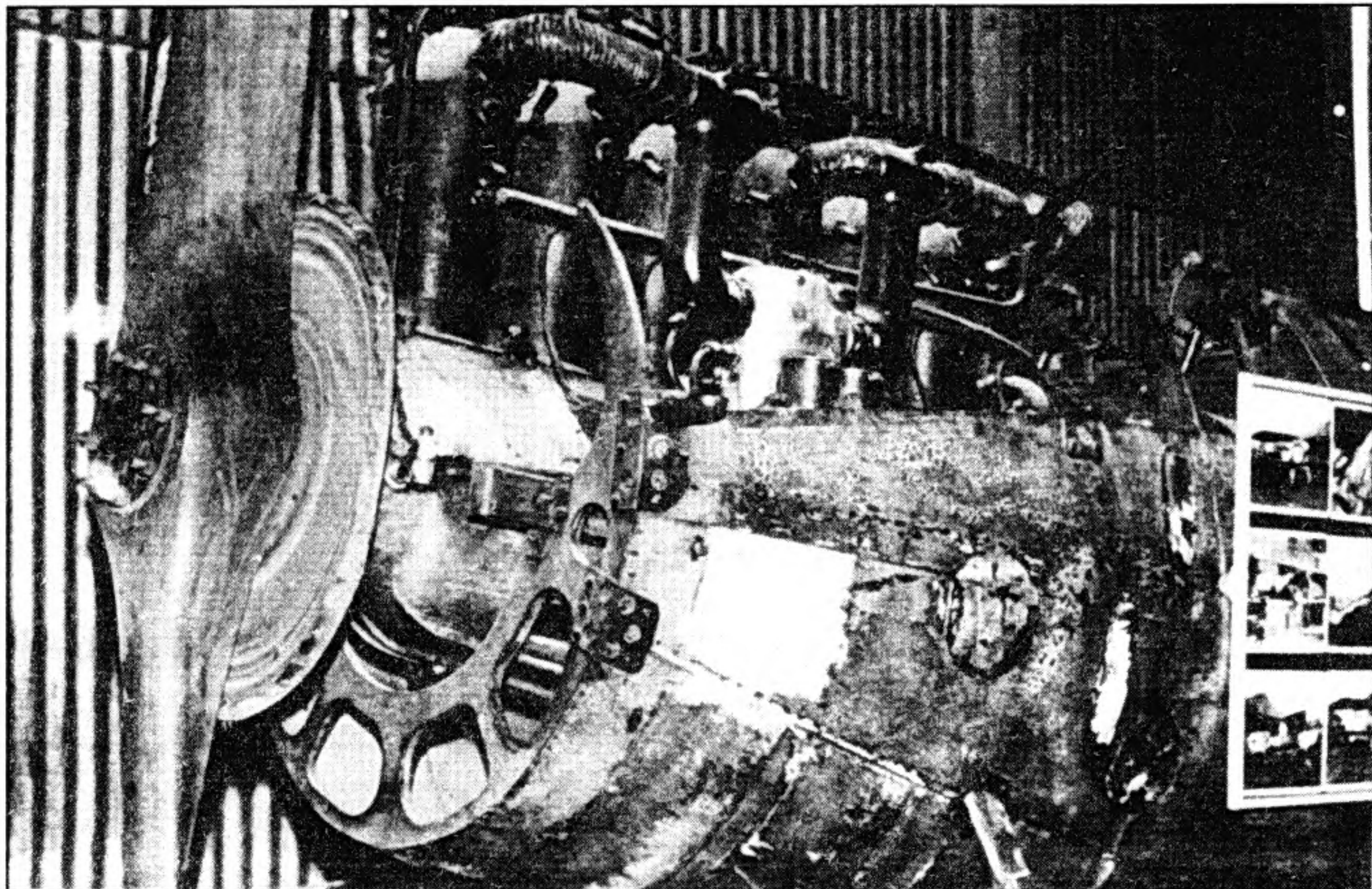


Магнето и ручной регулятор зажигания.

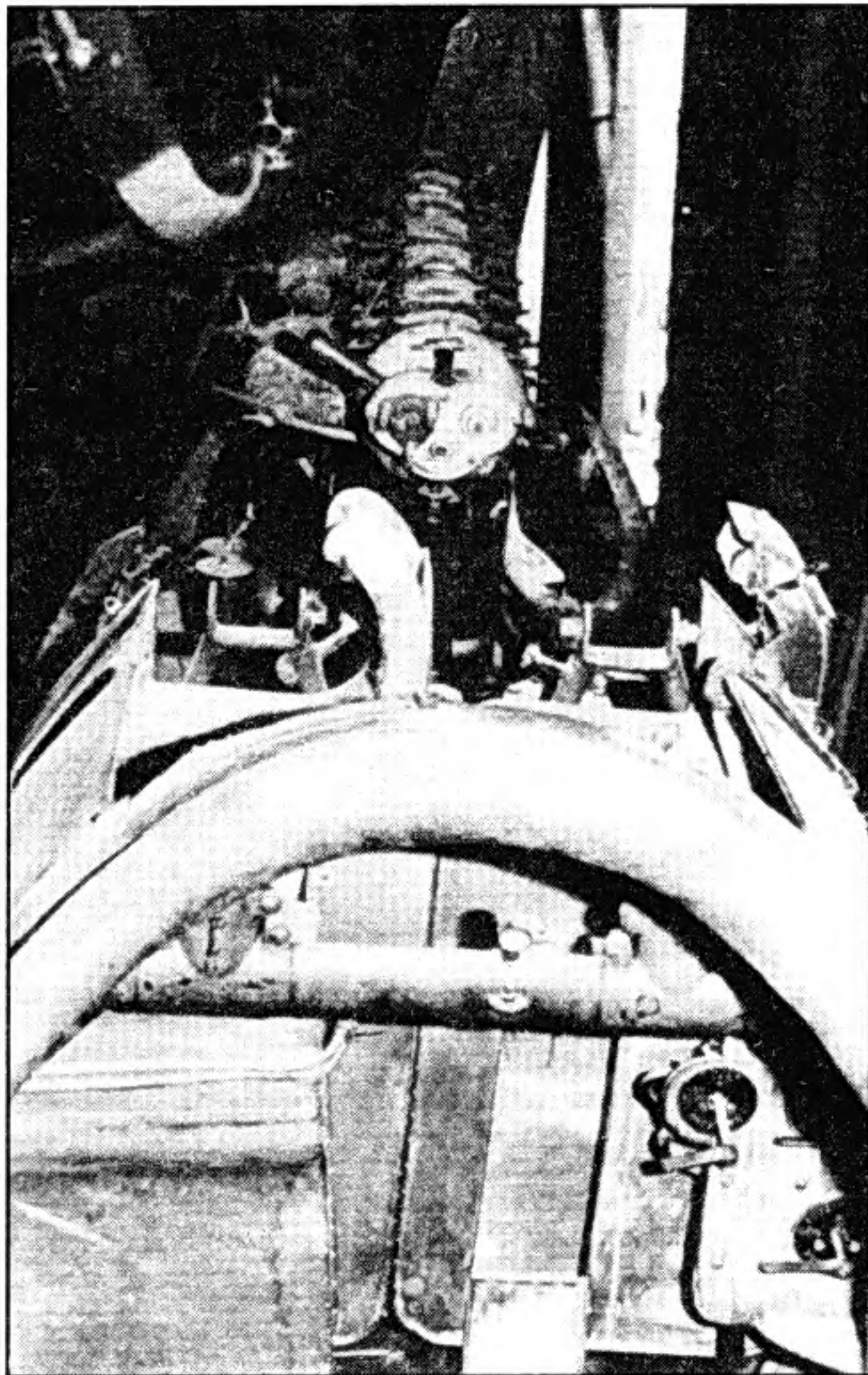
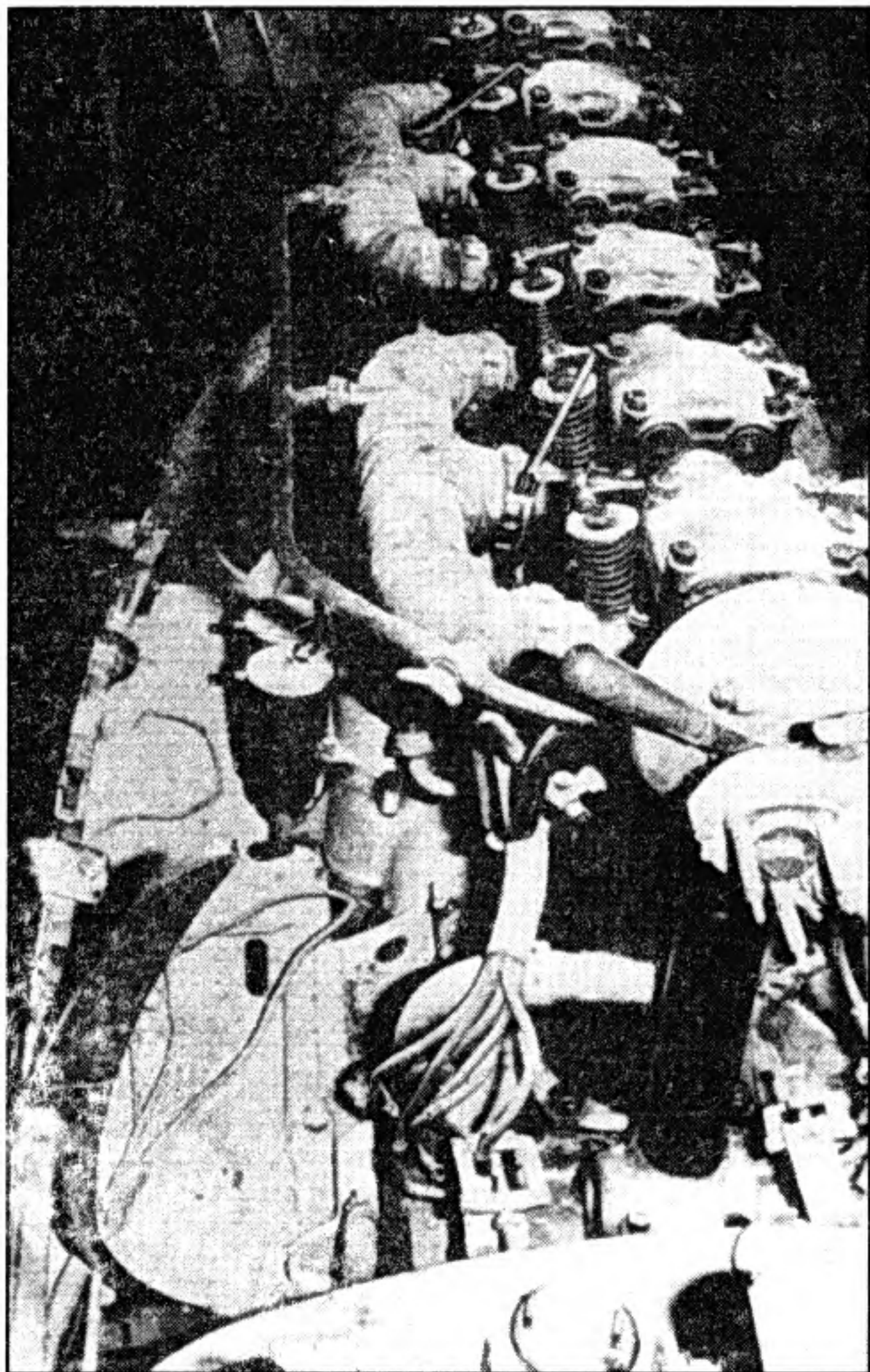


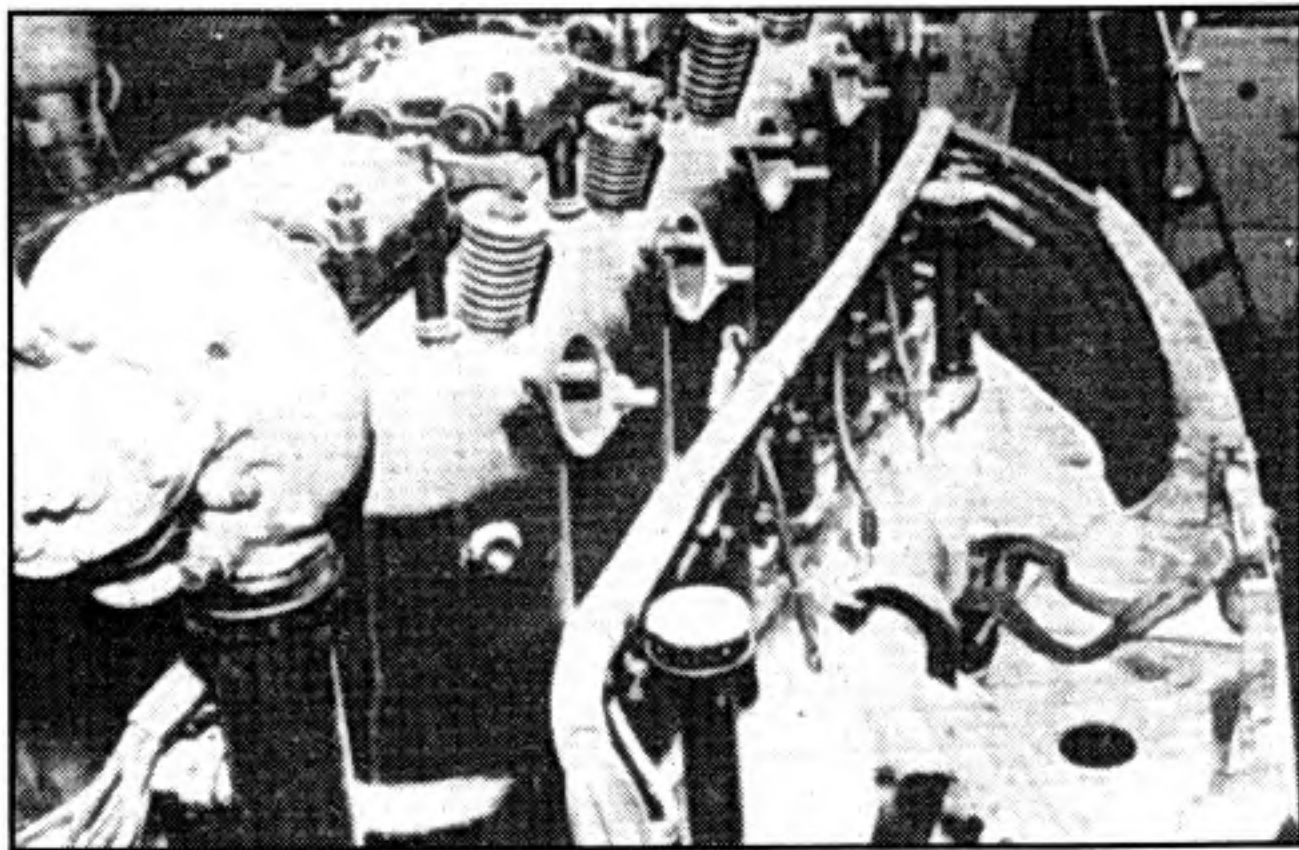
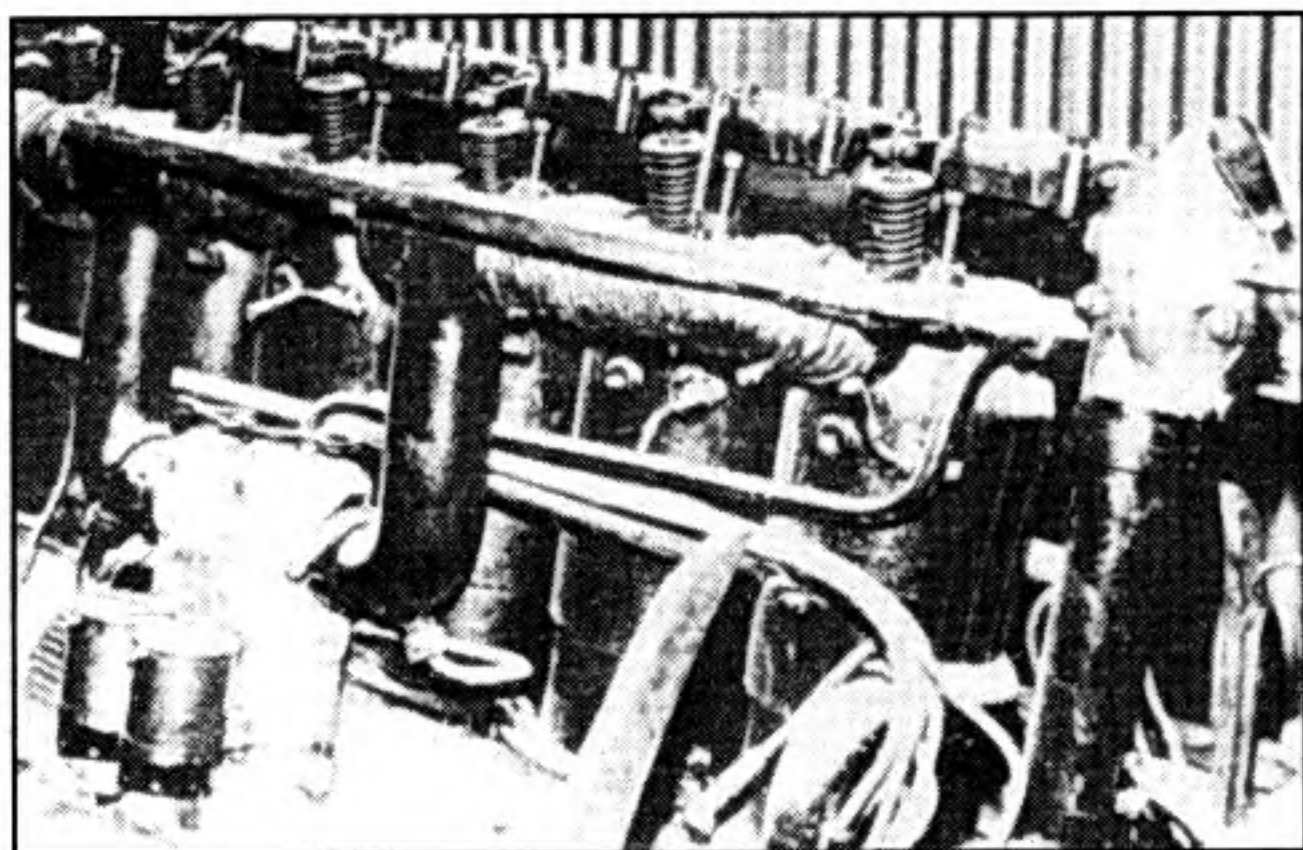
«Альбатрос» D.V.



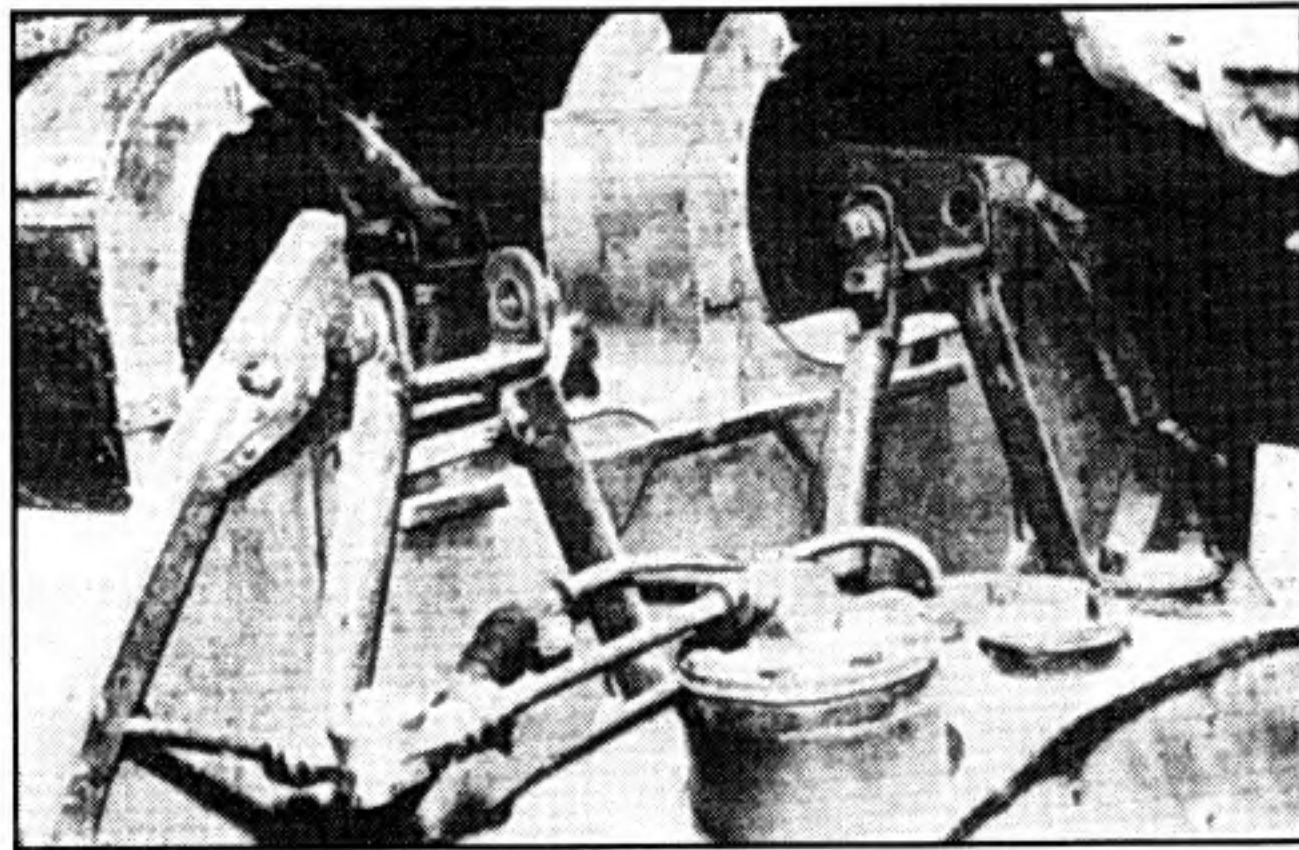
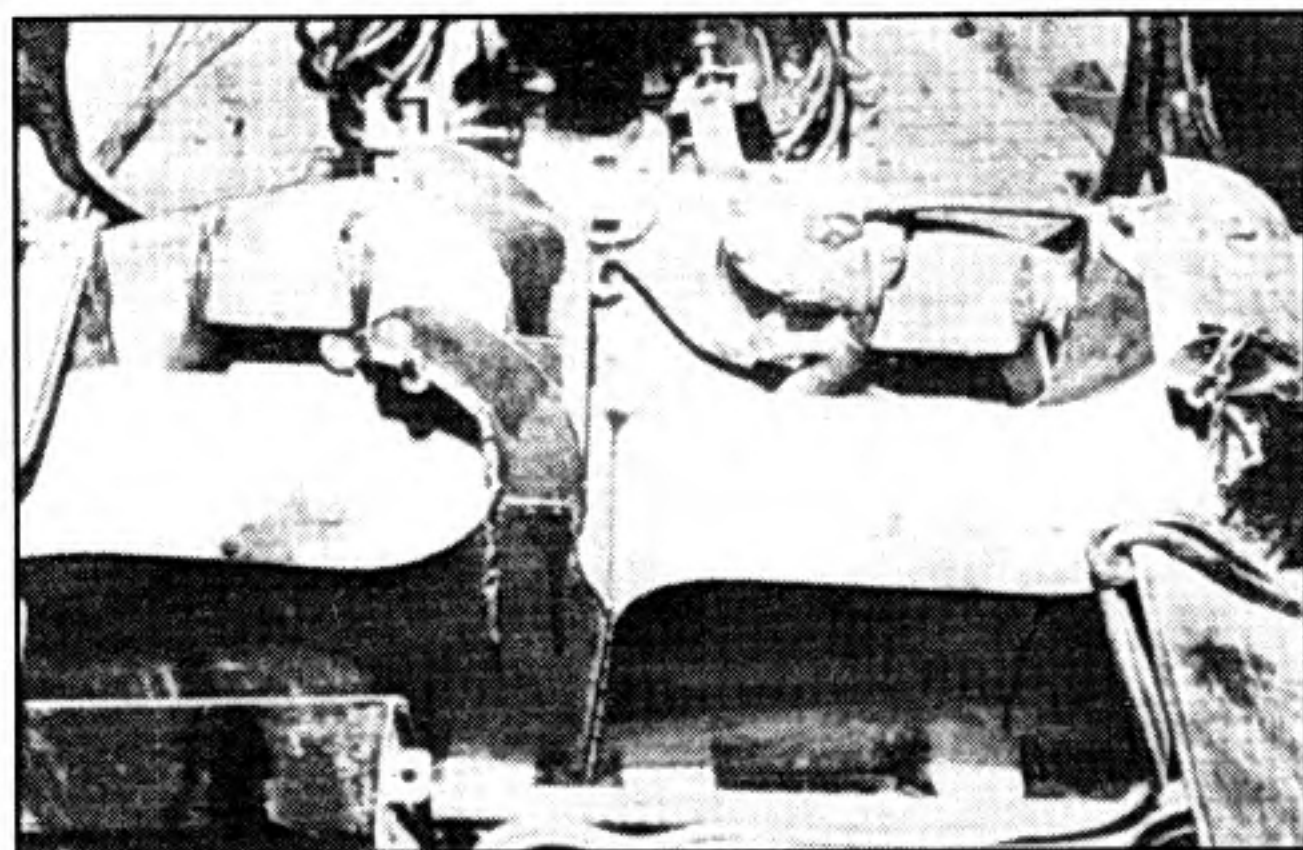


Три фото: детали двигателя «Мерседес». Пулеметы сняты.
Виден силовой шпангоут №1, блок цилиндров, клапана, приборная доска.

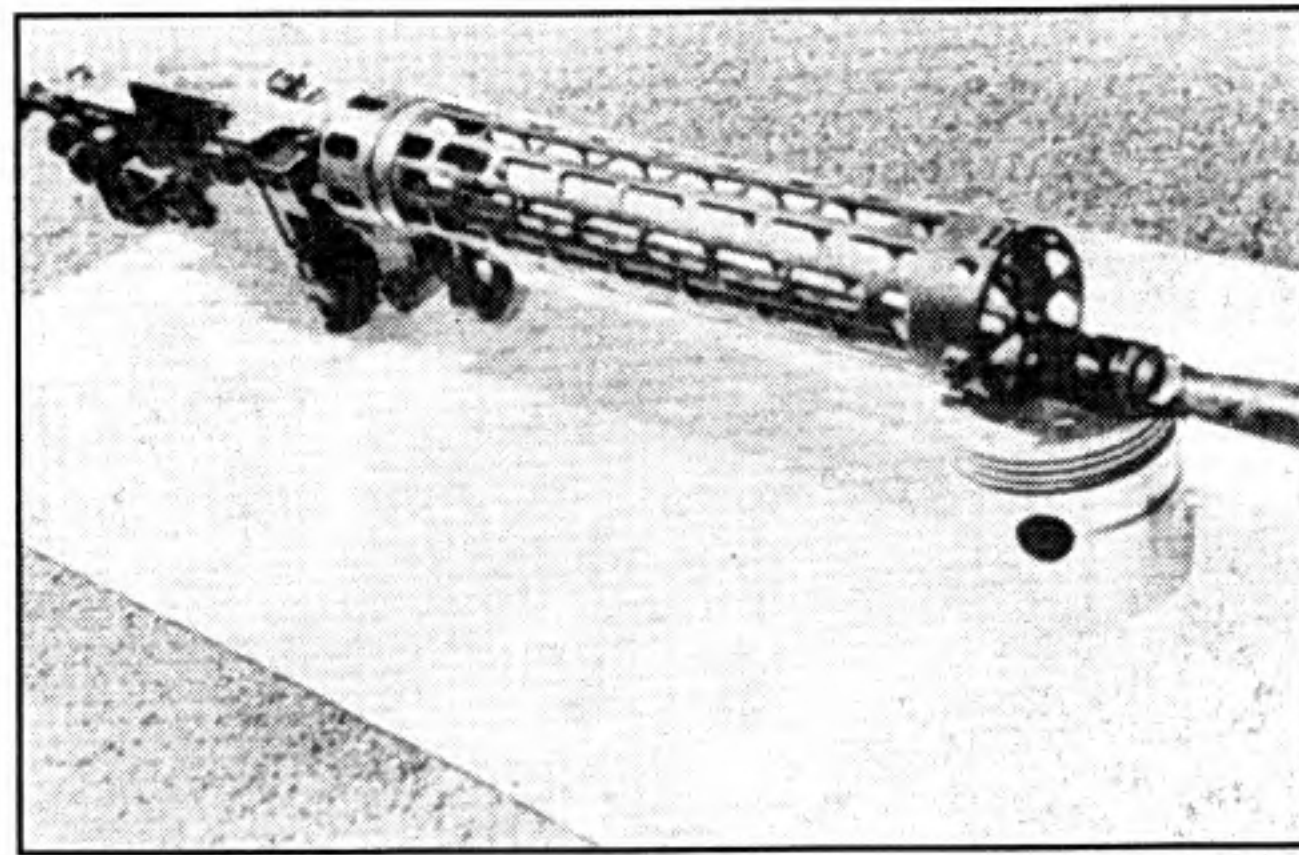
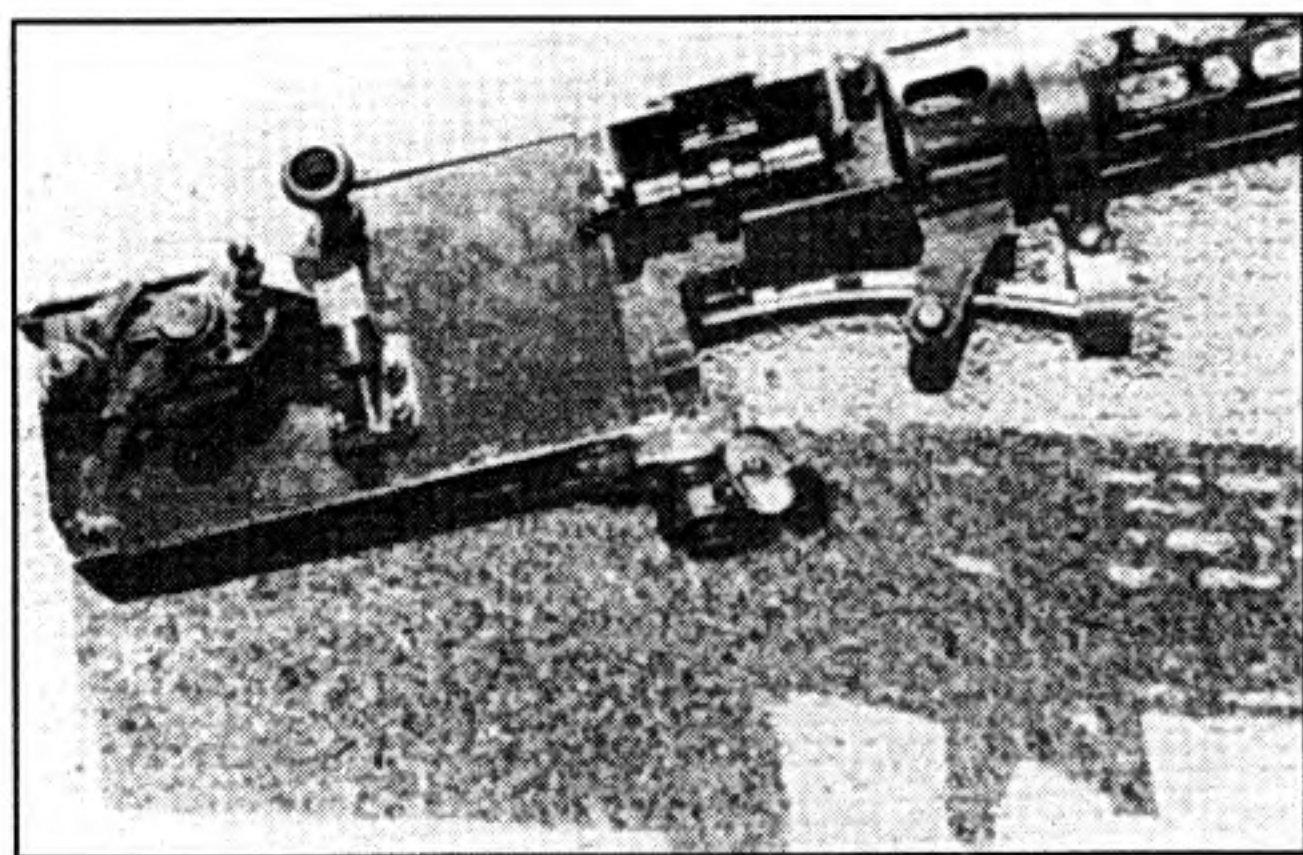




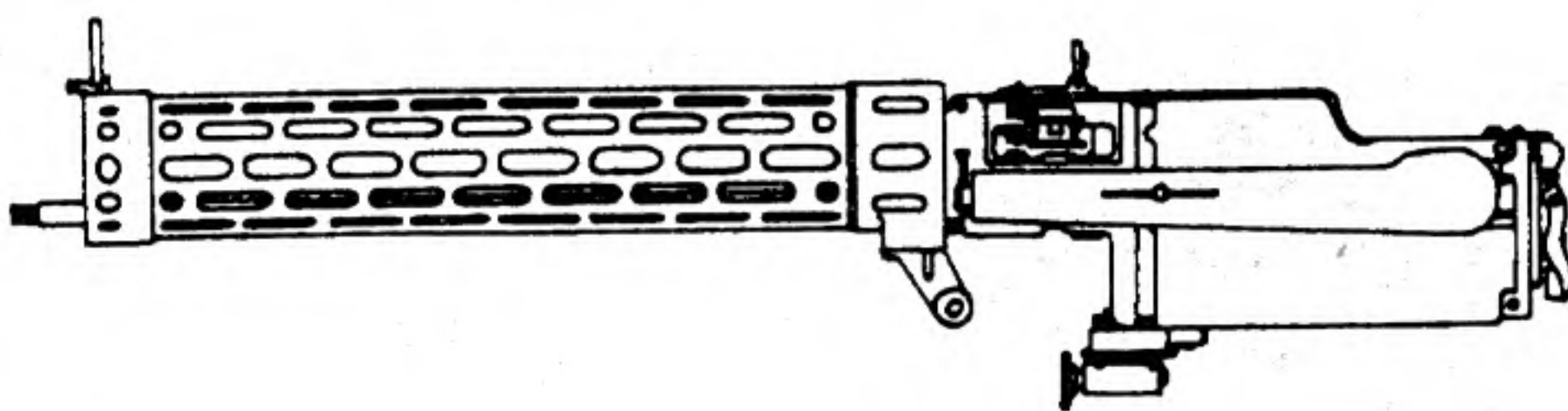
Два фото двигателя «Мерседес». Капоты сняты.



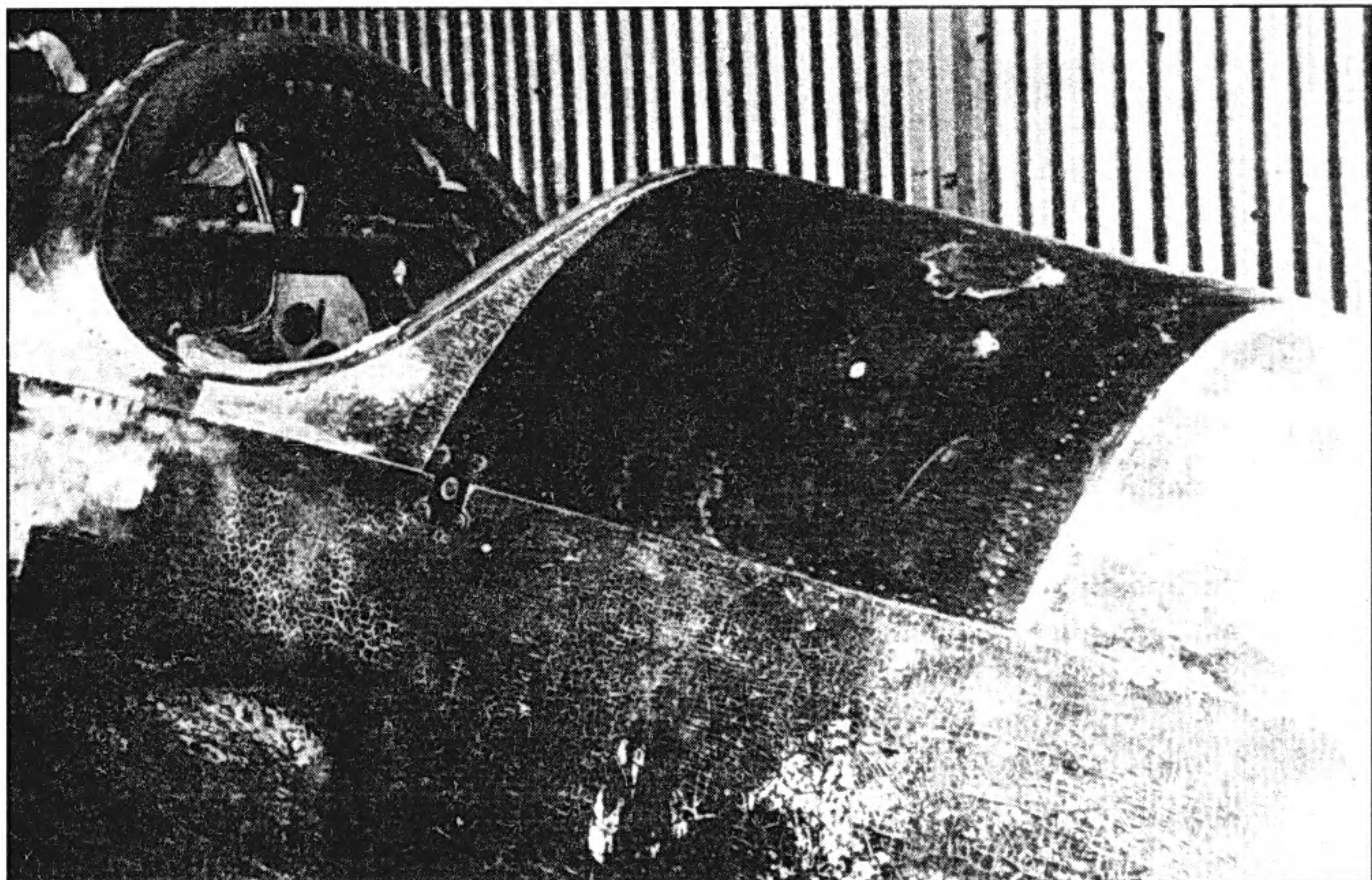
Гнезда пулеметных коробок, крепление пулеметов и топливный бак.



Пулемет «Шпандау» 7,92 мм — глубокая модернизация известного «Максима» под воздушное охлаждение.

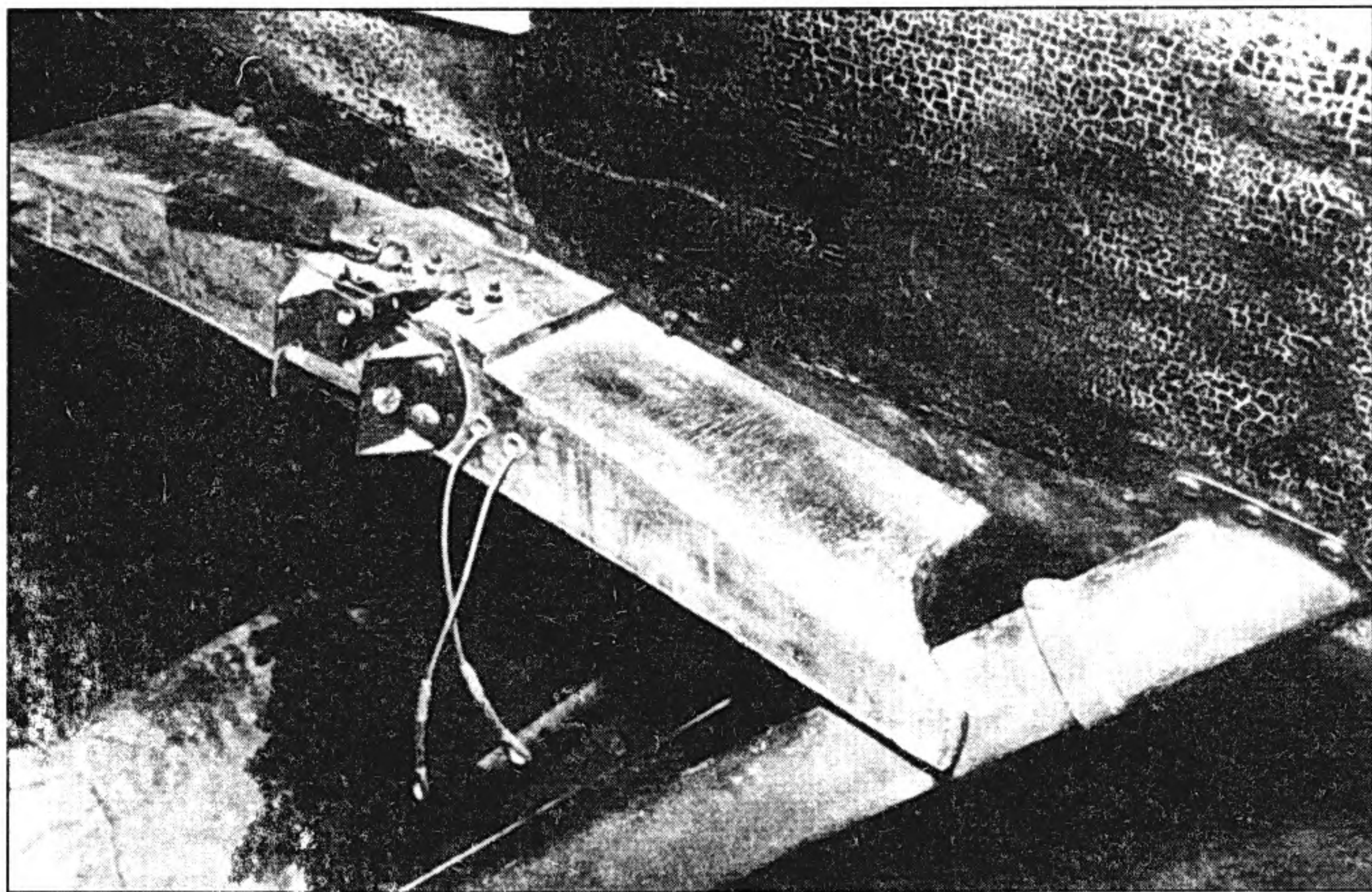


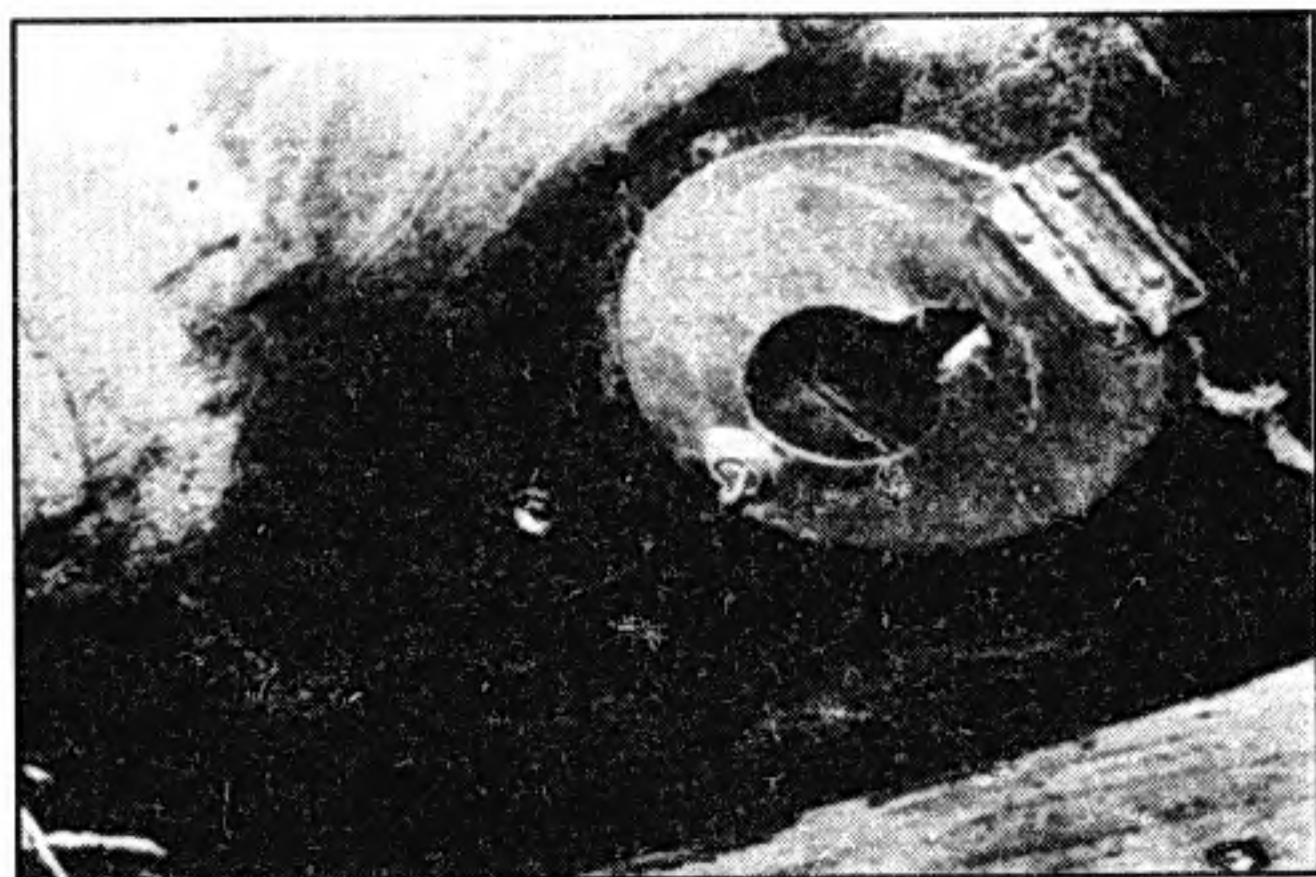
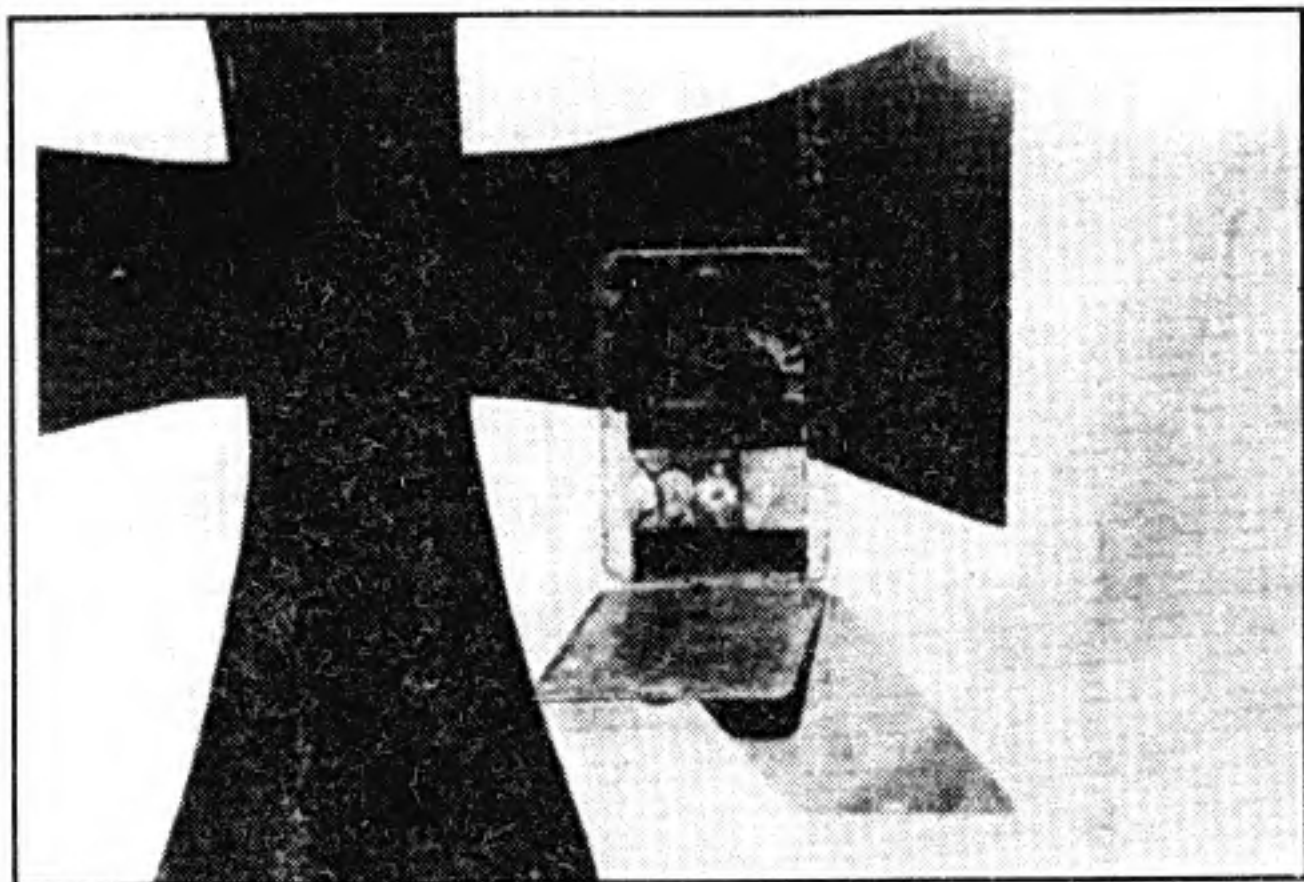
LMG 08/15 Spandau («Шпандау»). Германия. Синхронный пулемет с ленточным питанием. Калибр 7,92 мм, масса 12 кг, темп стрельбы 500 выстрелов в минуту.



*Гаргрот — обтекатель позади кабины пилота.
На данном экземпляре D.V дополнительный обтекатель — заголовник пилота отсутствует.*

*Детали крепления нижнего крыла левого борта:
отметьте, крепления заднего подкоса тележки шасси — только к фюзеляжу.*

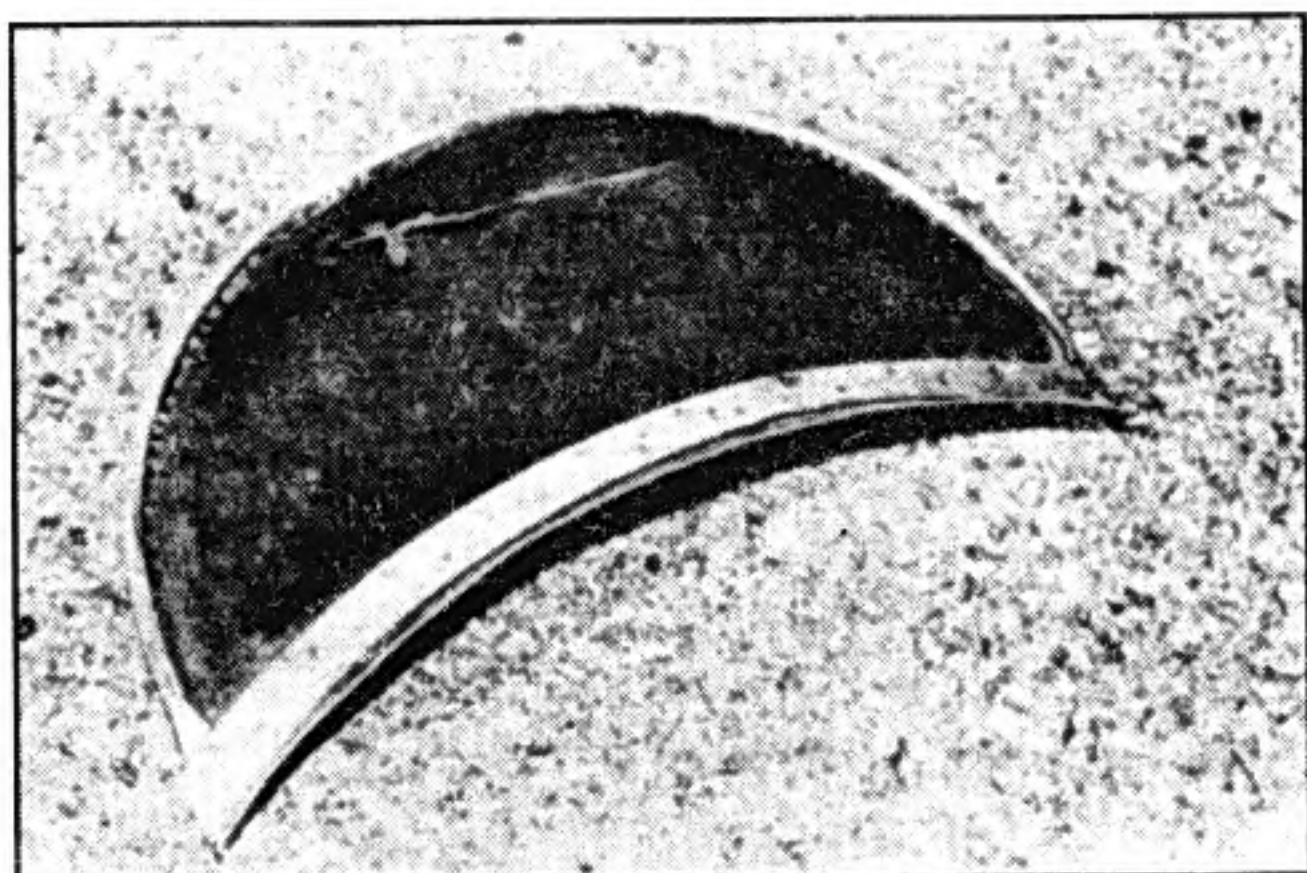




Лючок контроля электрона, нижнее крыло по левому борту, проверочный лючок и дренажное отверстие фюзеляжа.

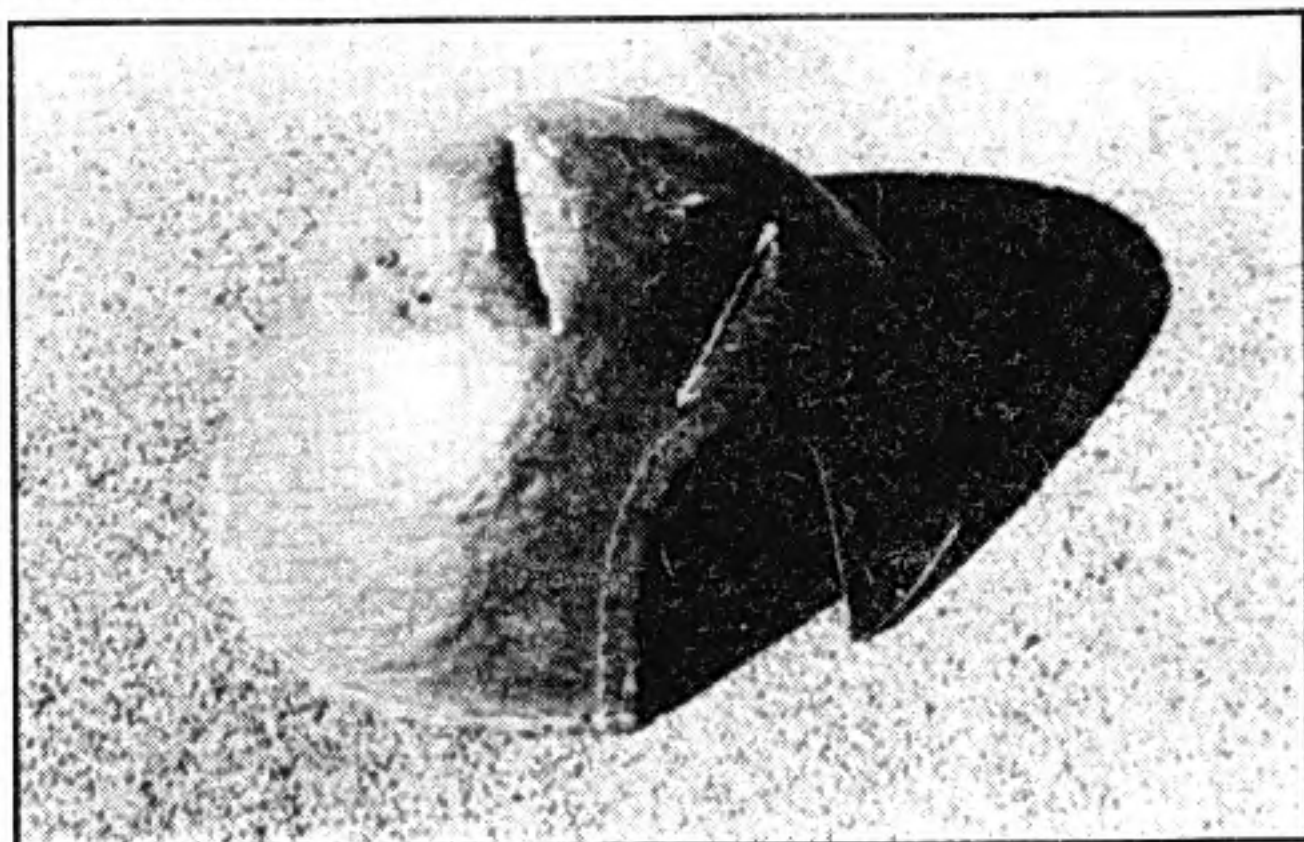


Детали переднего шпангоута.

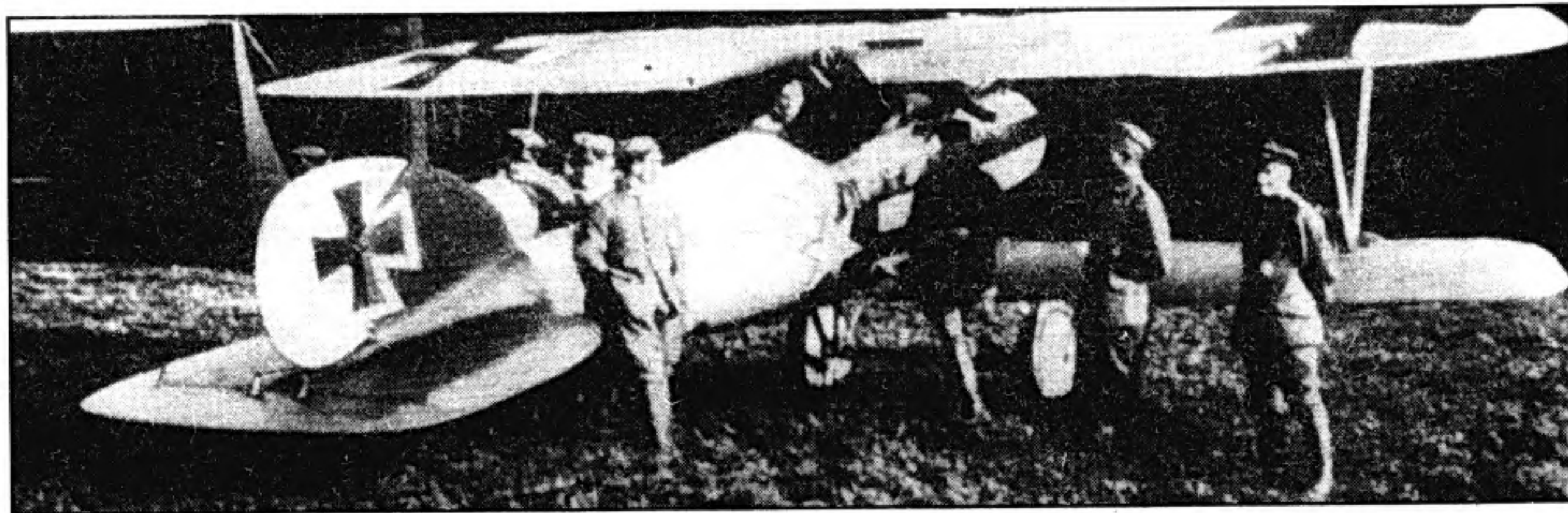


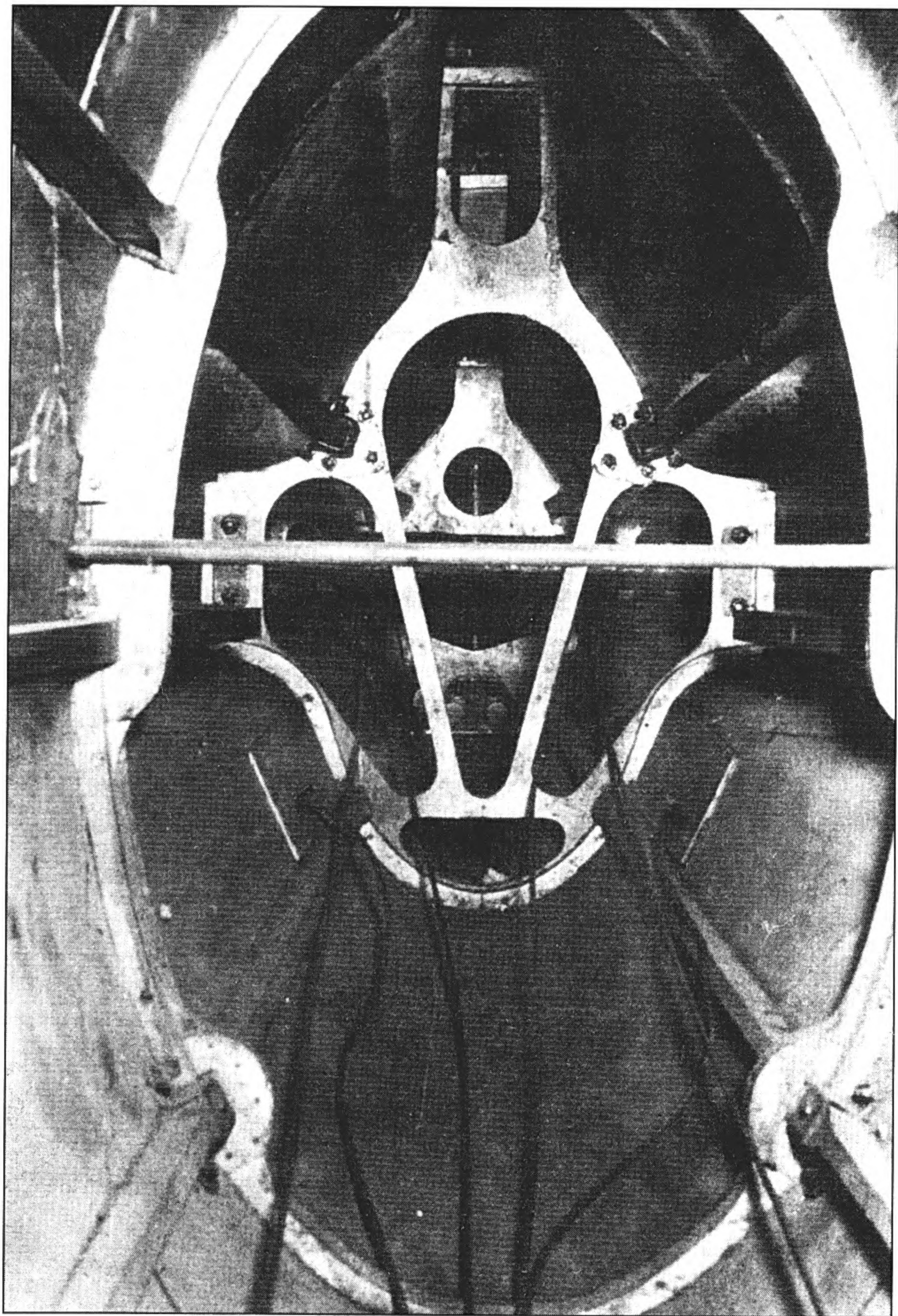
Оригинальный целлулоидный защитный козырек пилота.

Обтекатели: капот двигателя и кок винта.

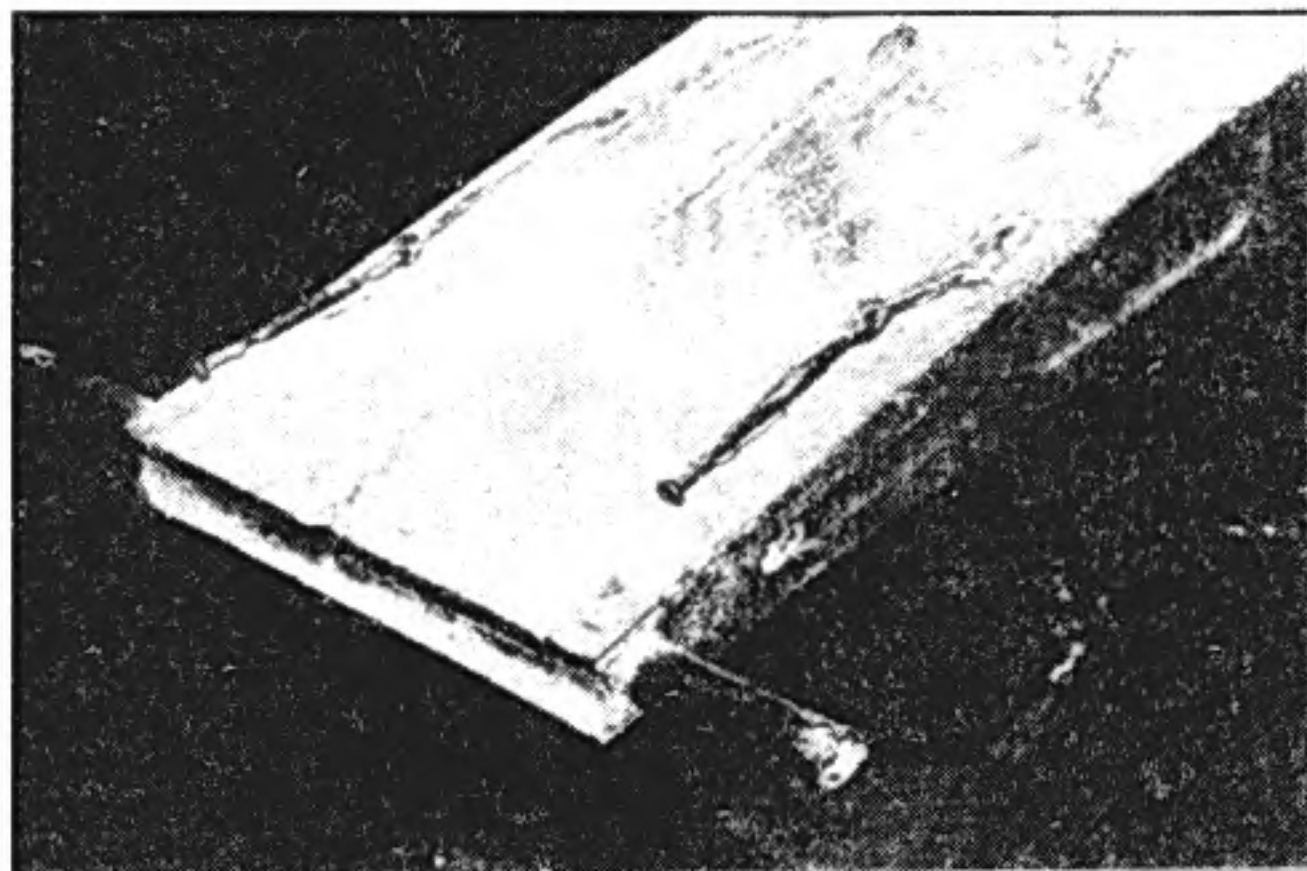
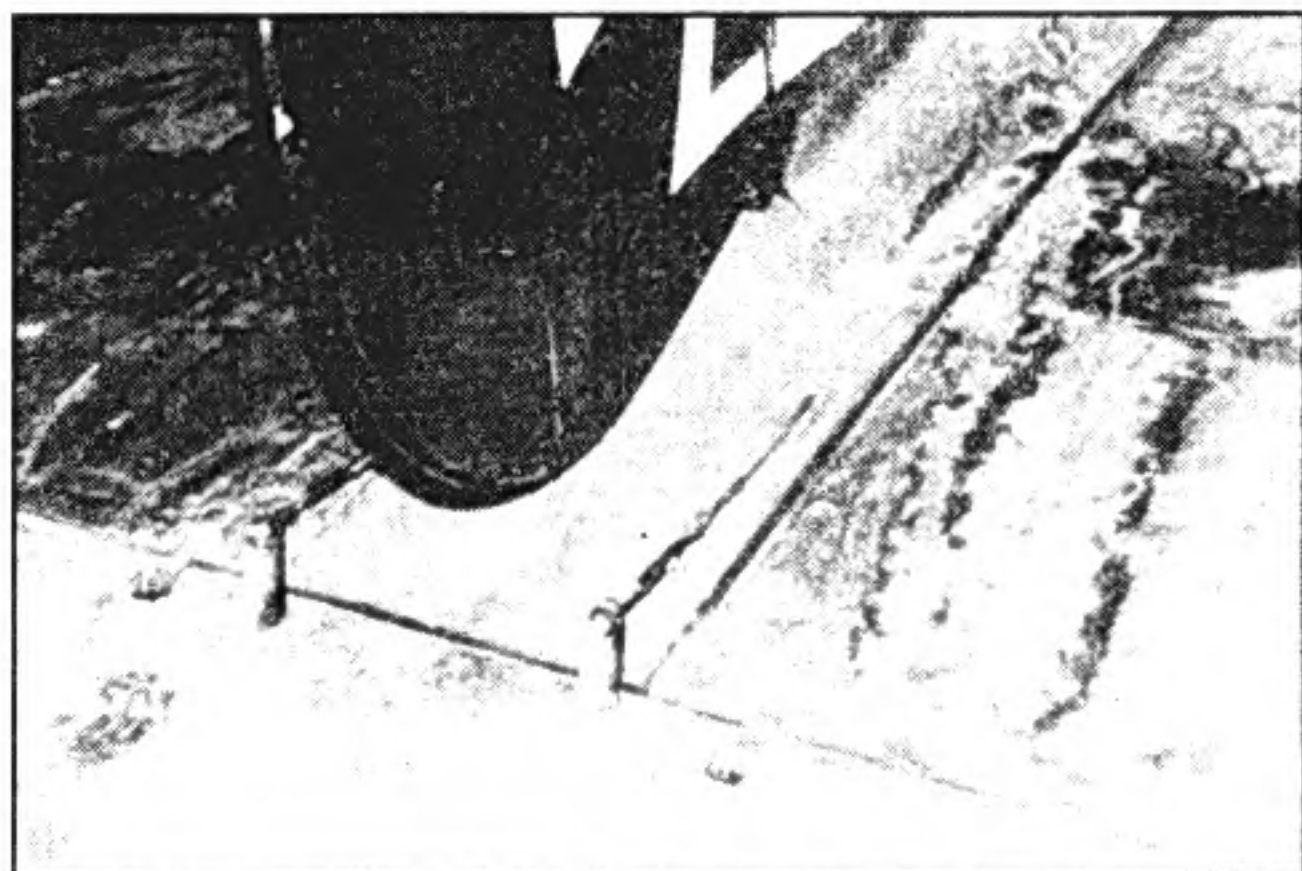


«Альбатрос» D.V на западном фронте.

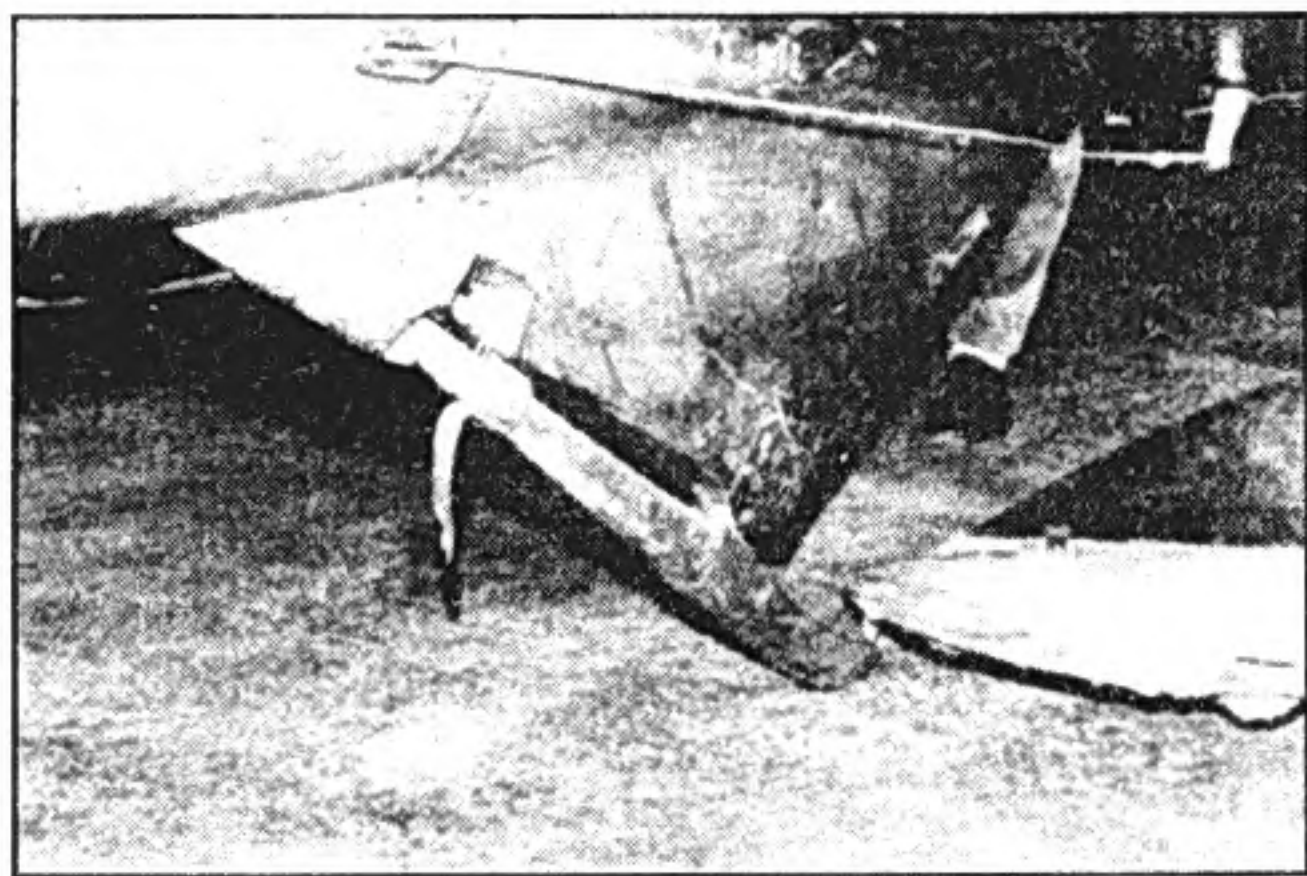
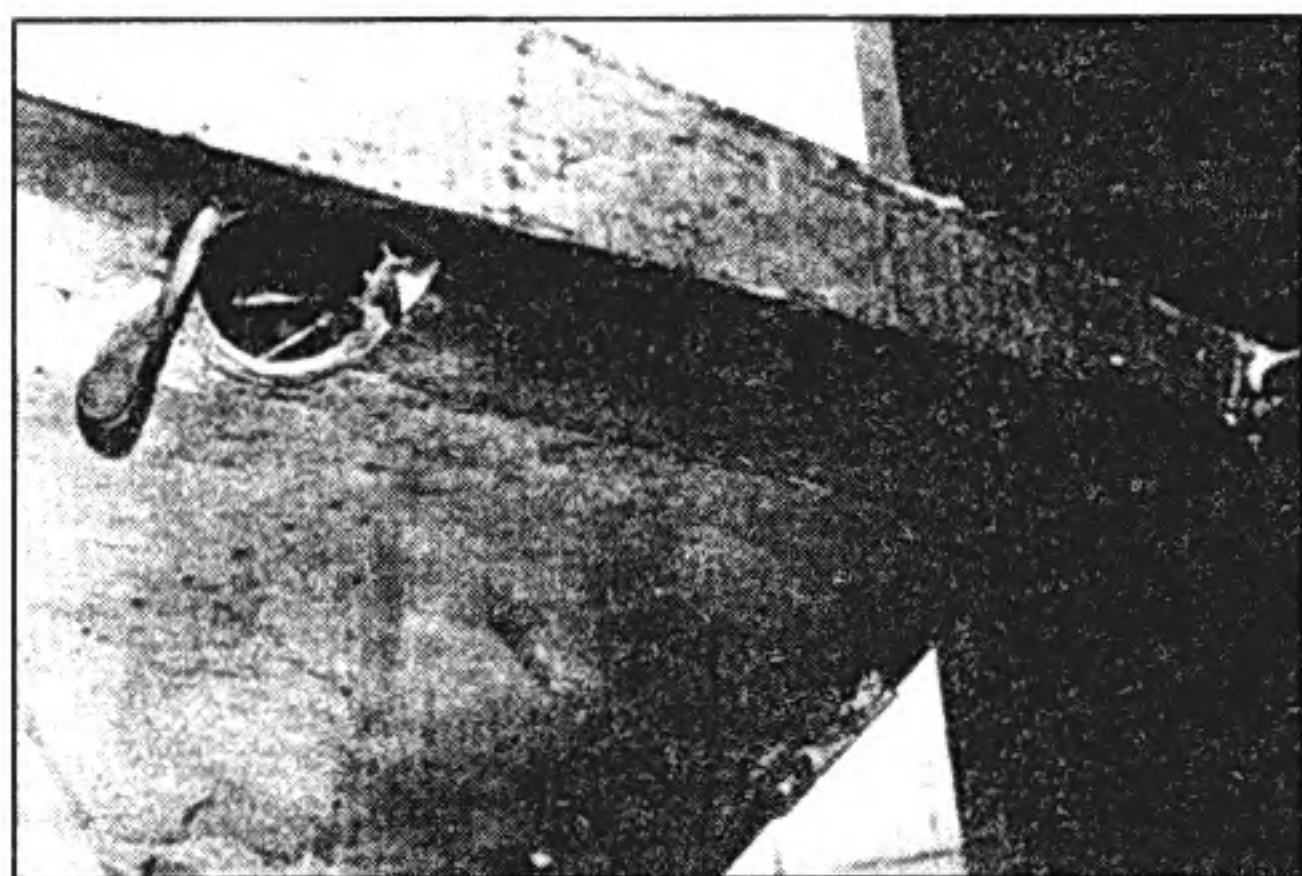




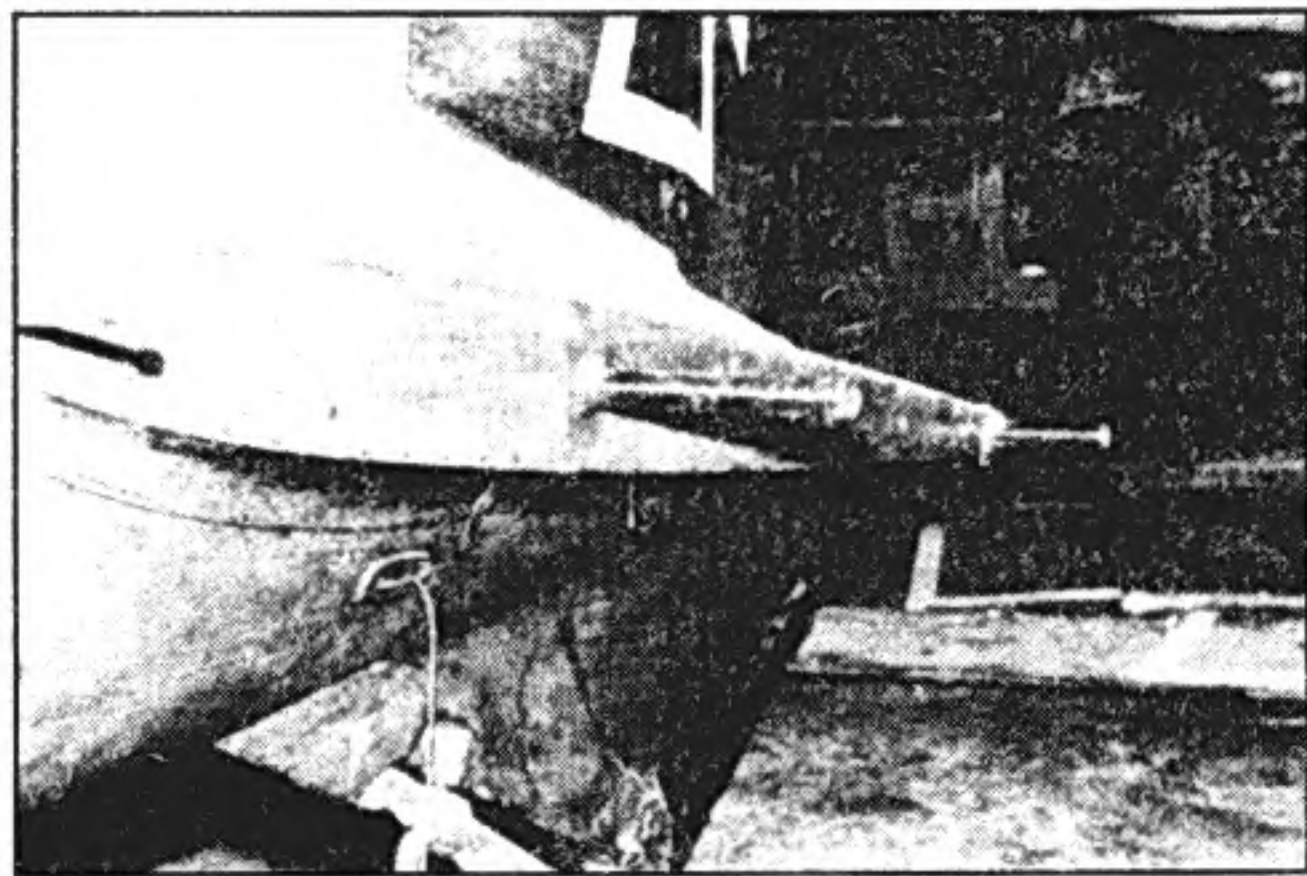
Интерьер фюзеляжа. Вид в хвост.
Хорошо видны проводка тяг управления, фигурный шпангоут, крепление шпангоута и стрингеров.



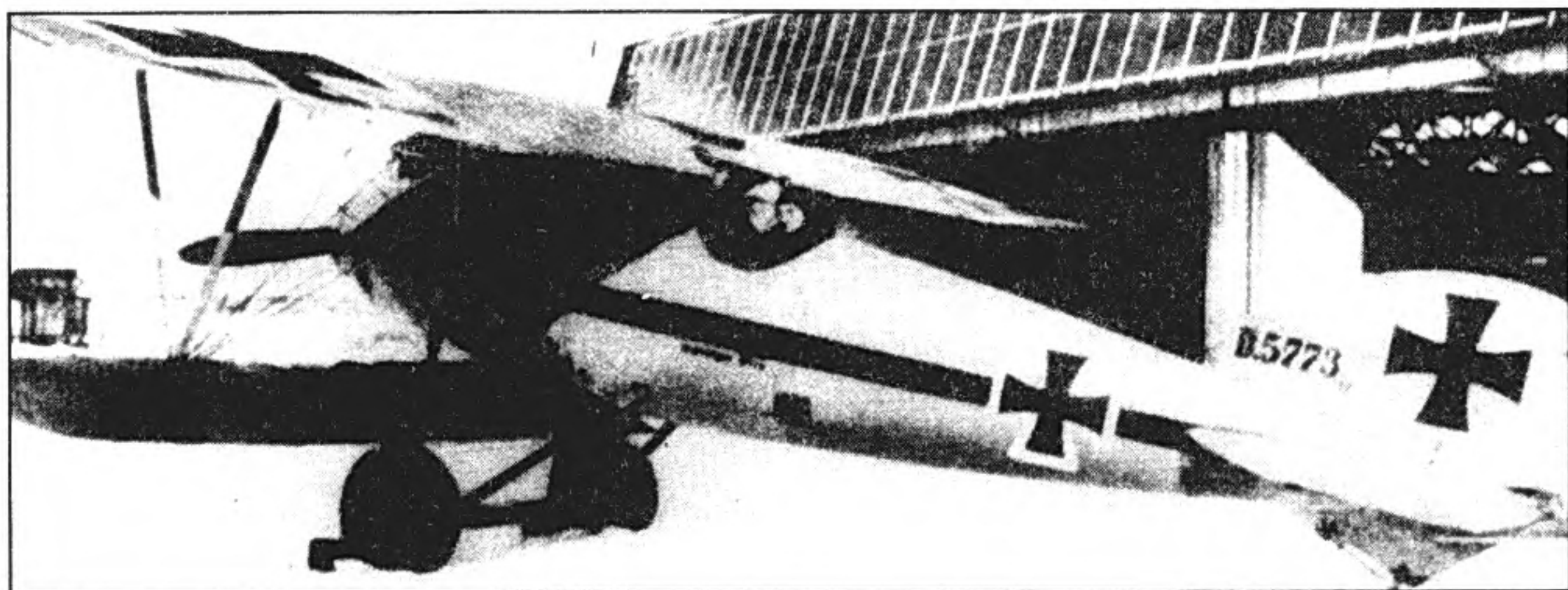
Хвостовое оперение фюзеляжа. Отдельно корневая часть горизонтального оперения с осью вращения руля высоты.

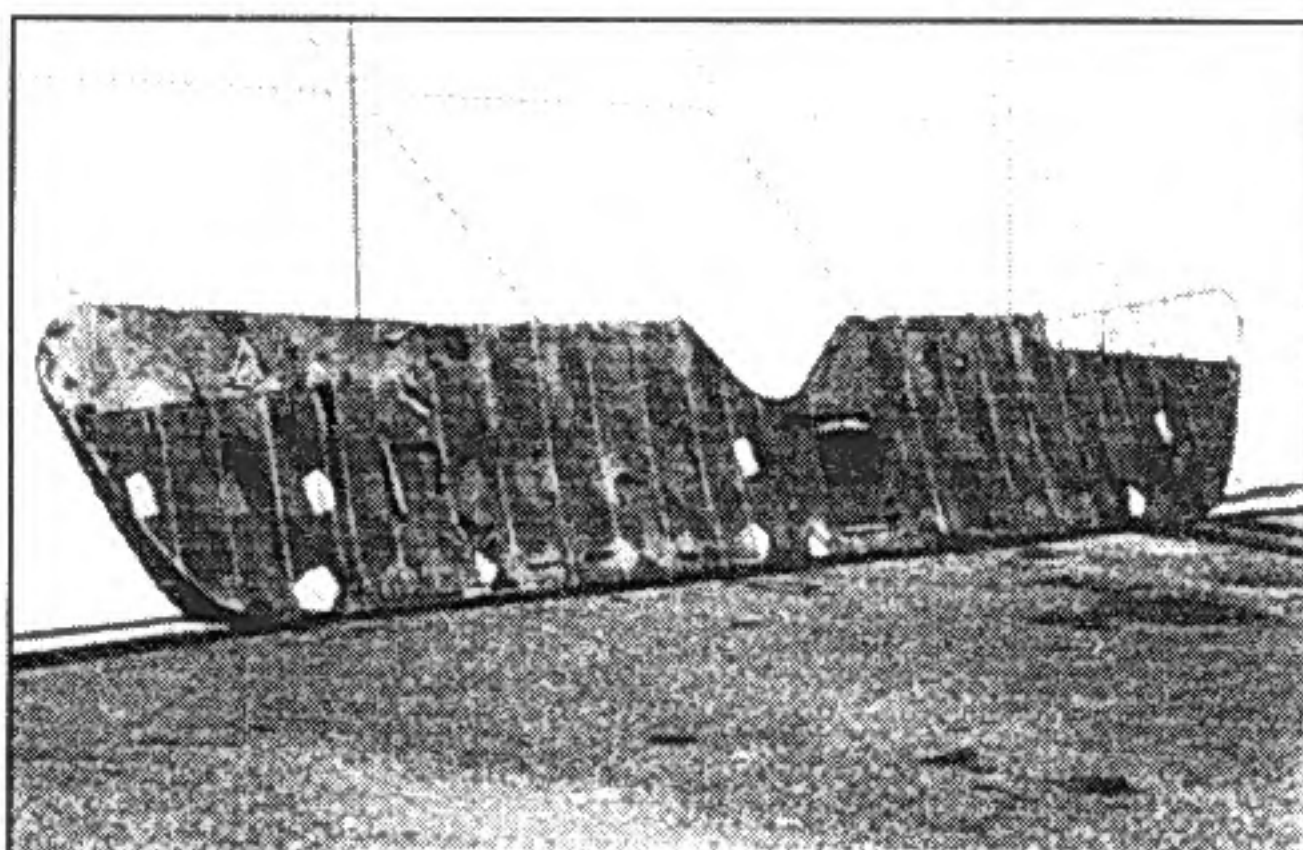
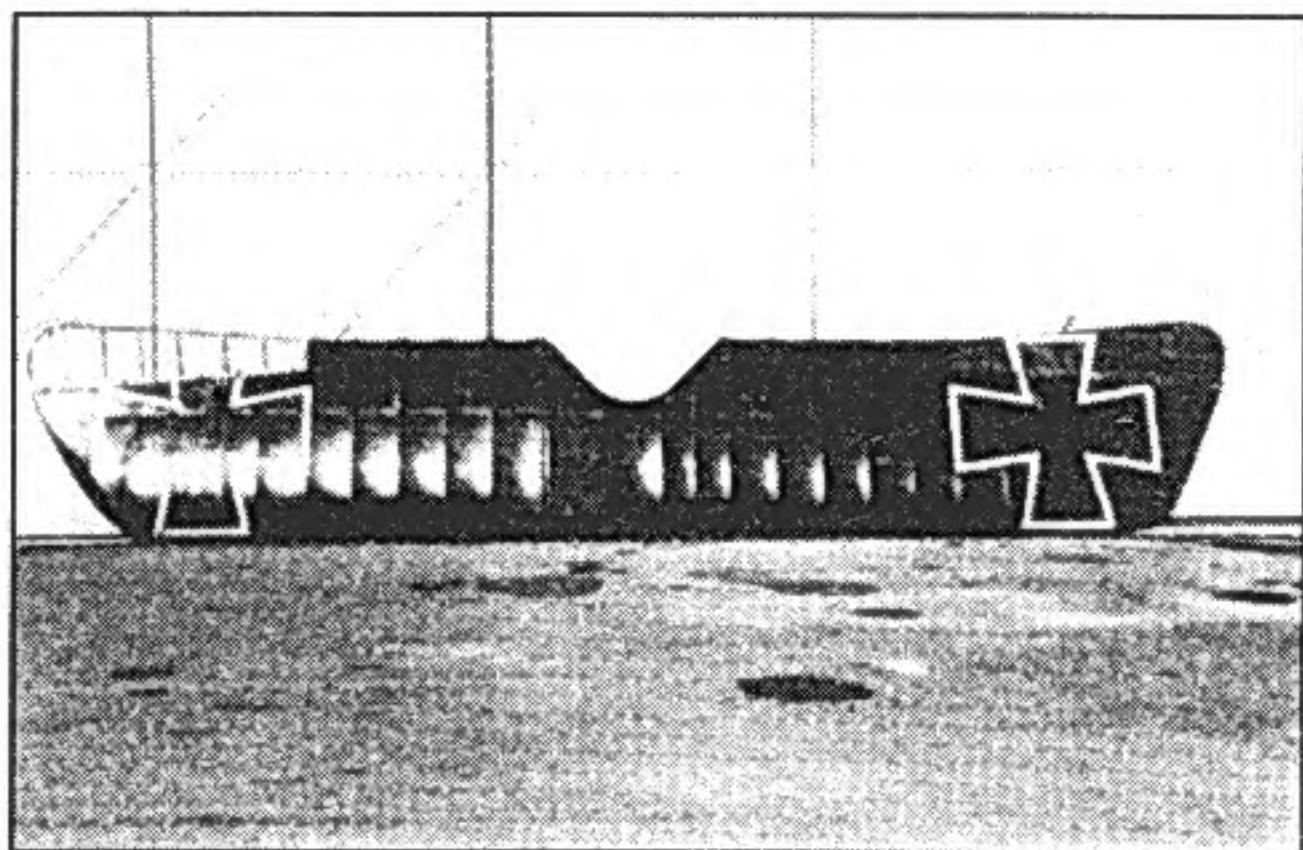


Детали хвостового обтекателя. Видны портики для выхода тяг к рулям управления.



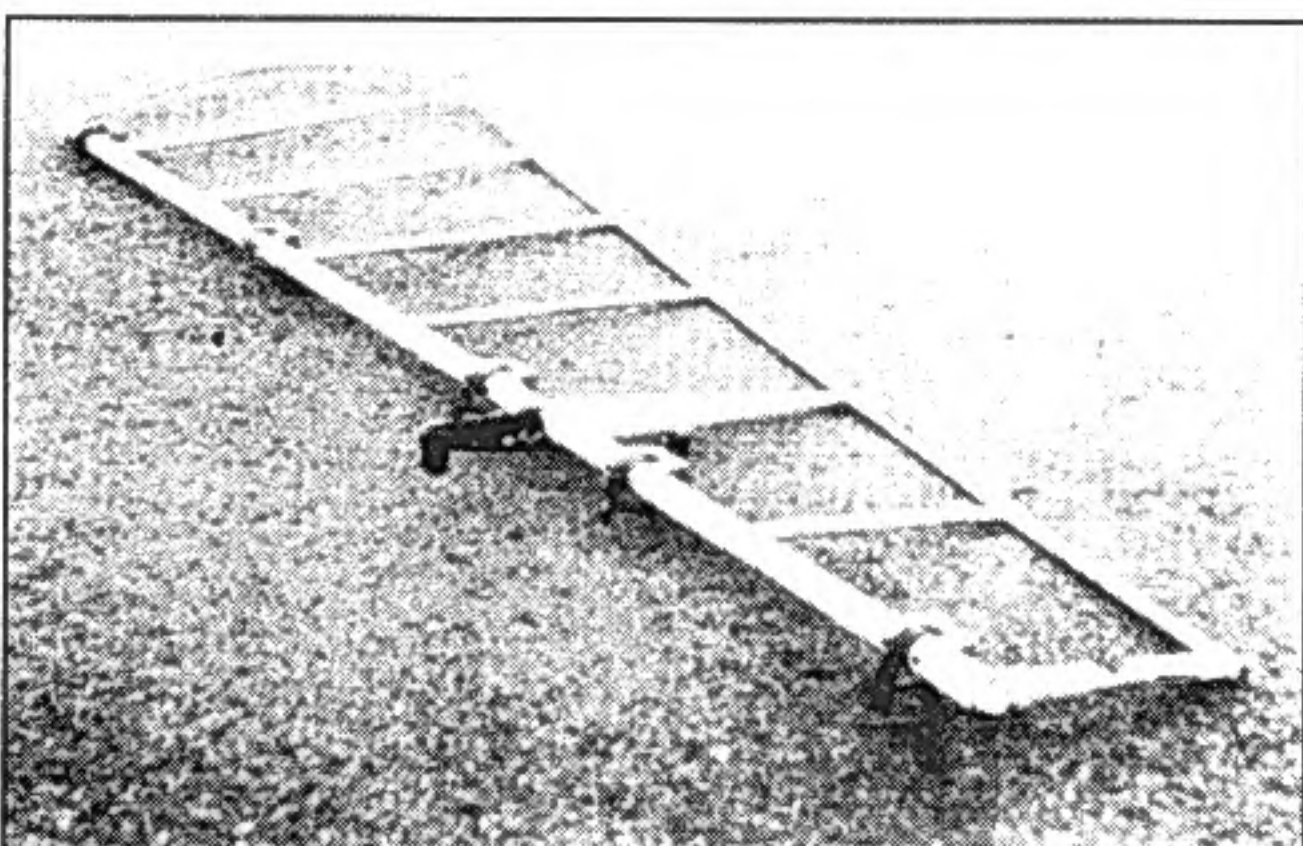
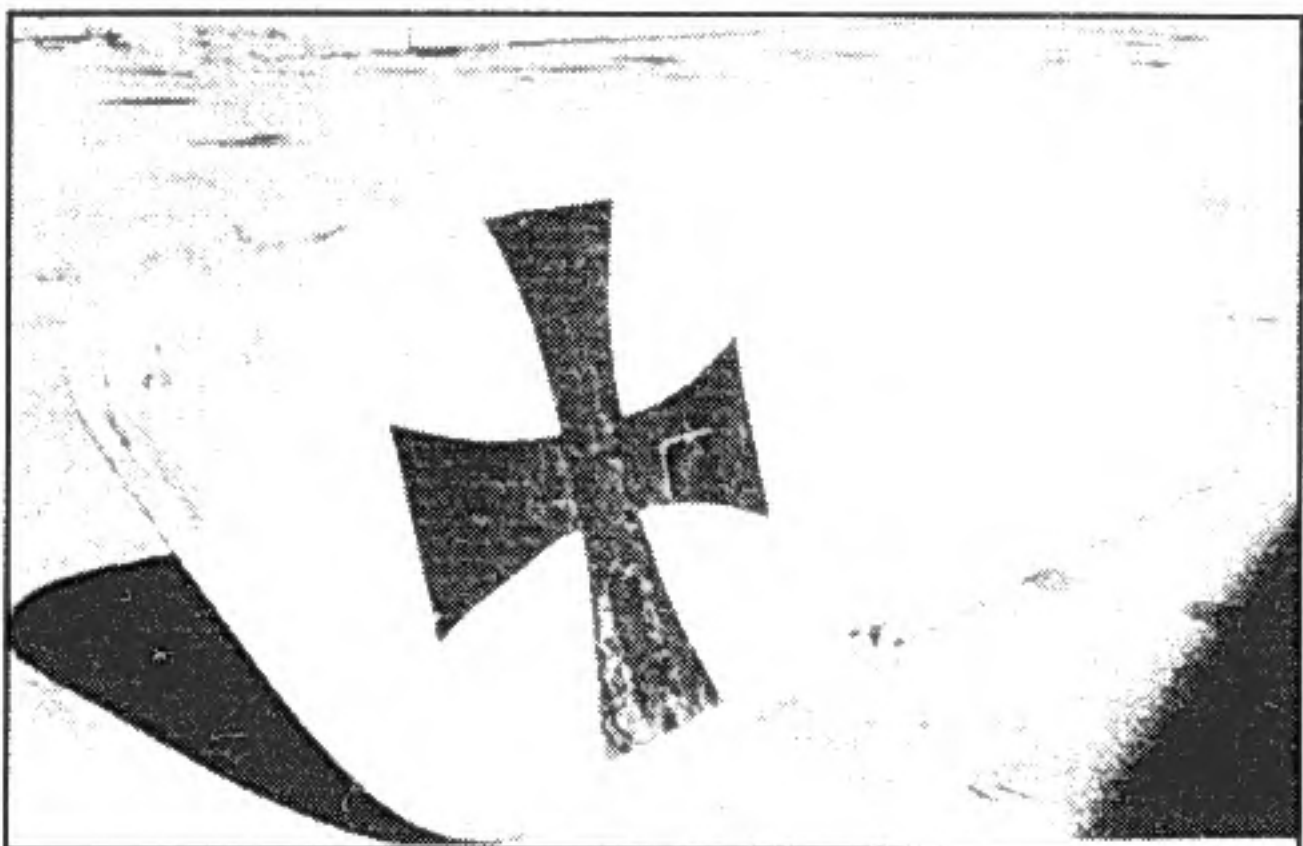
Детали хвостового оперения и стабилизатора.



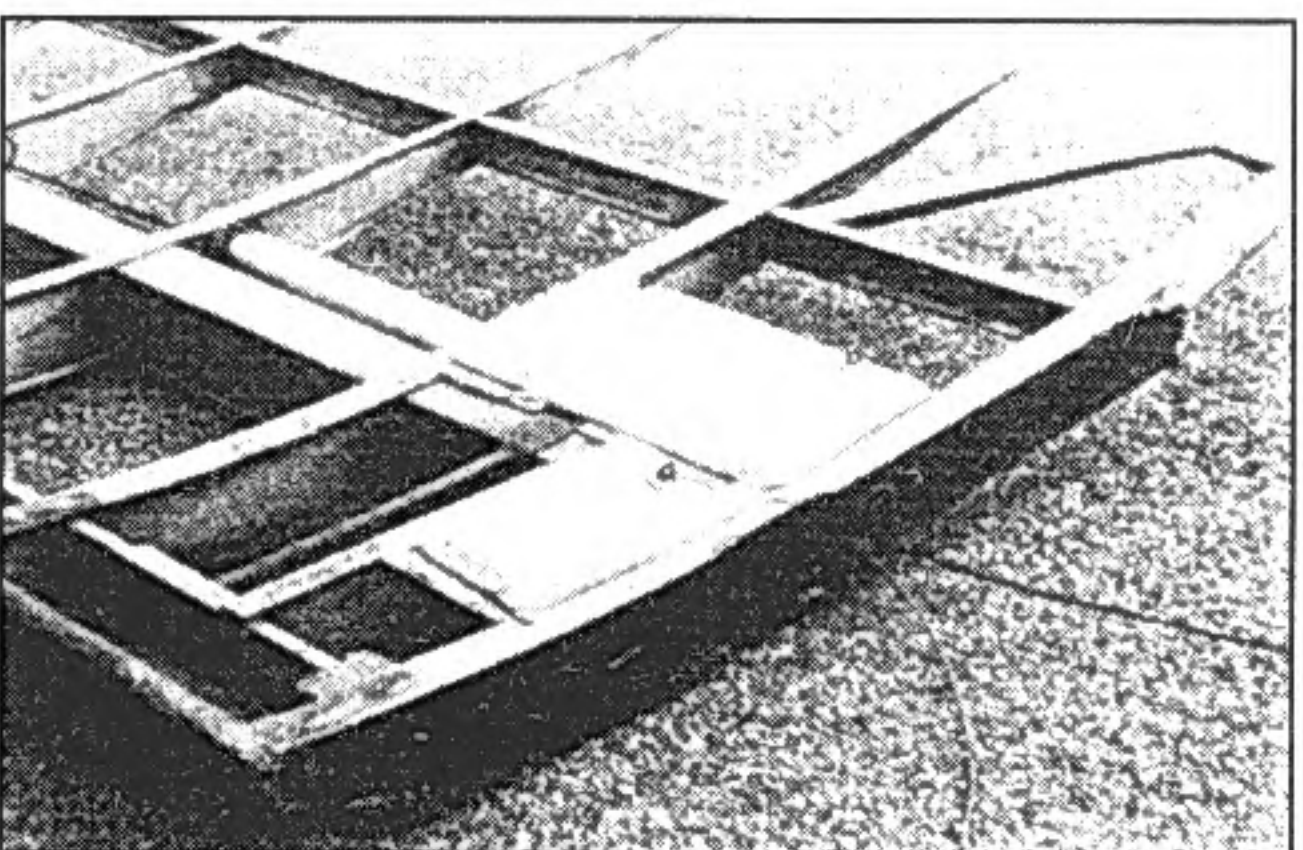
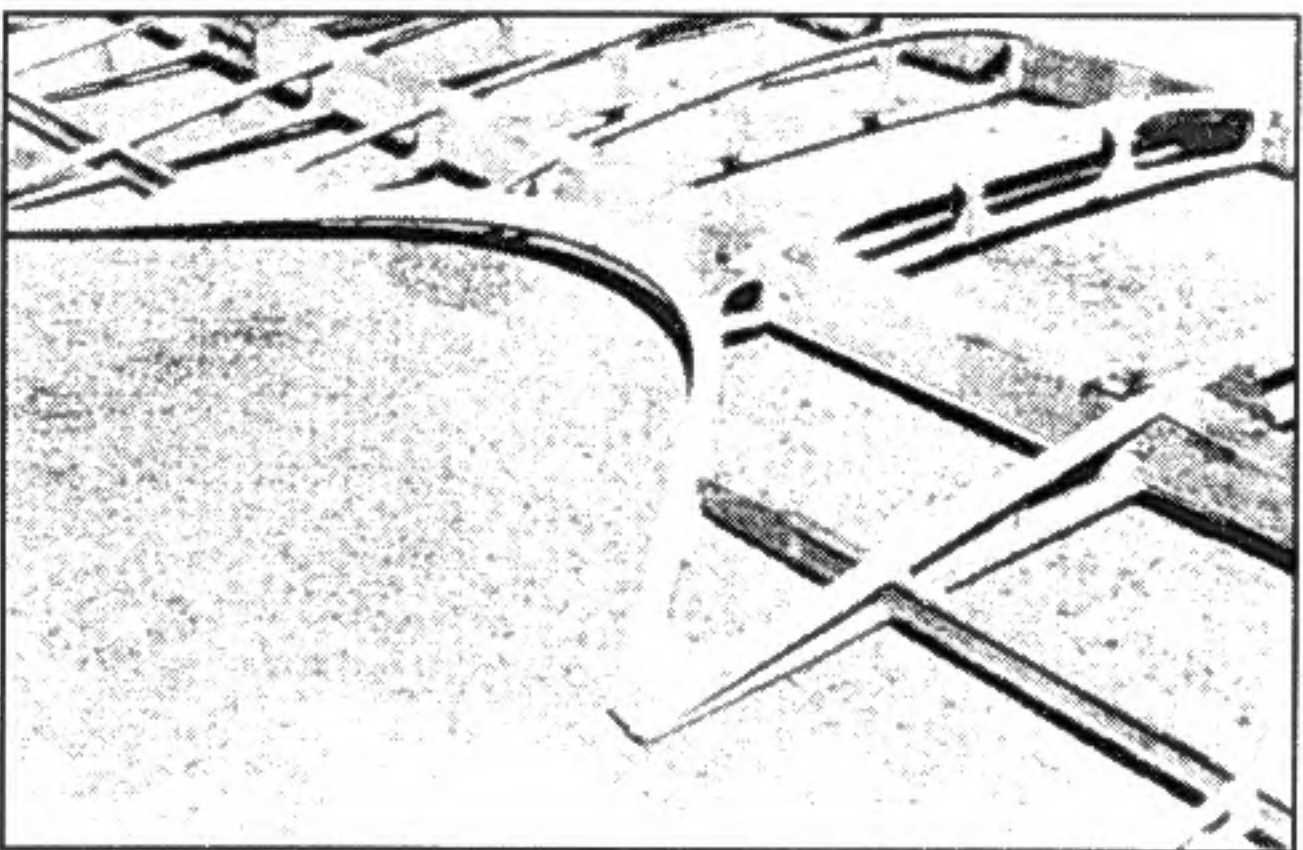


Крыло истребителя «Альбатрос» D.V перед реставрацией.

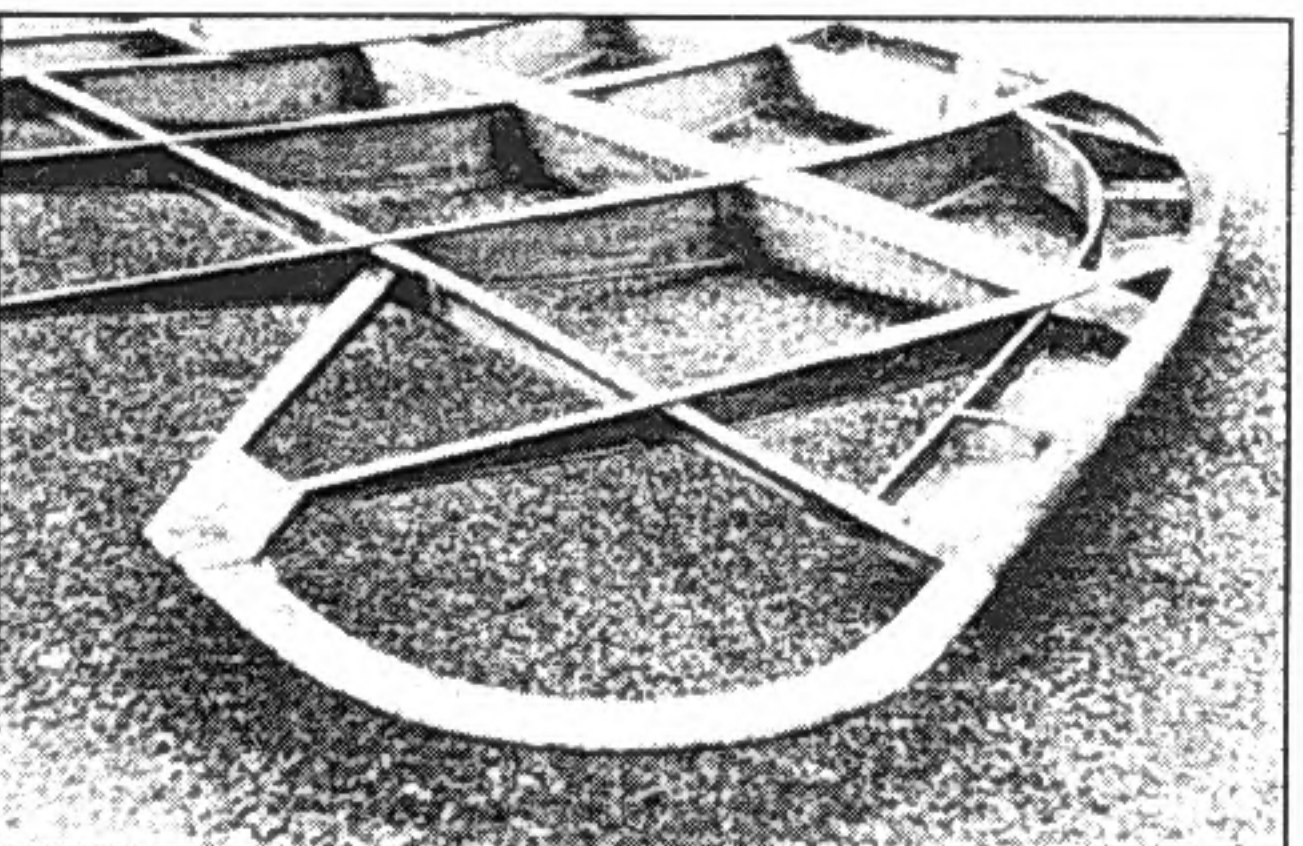
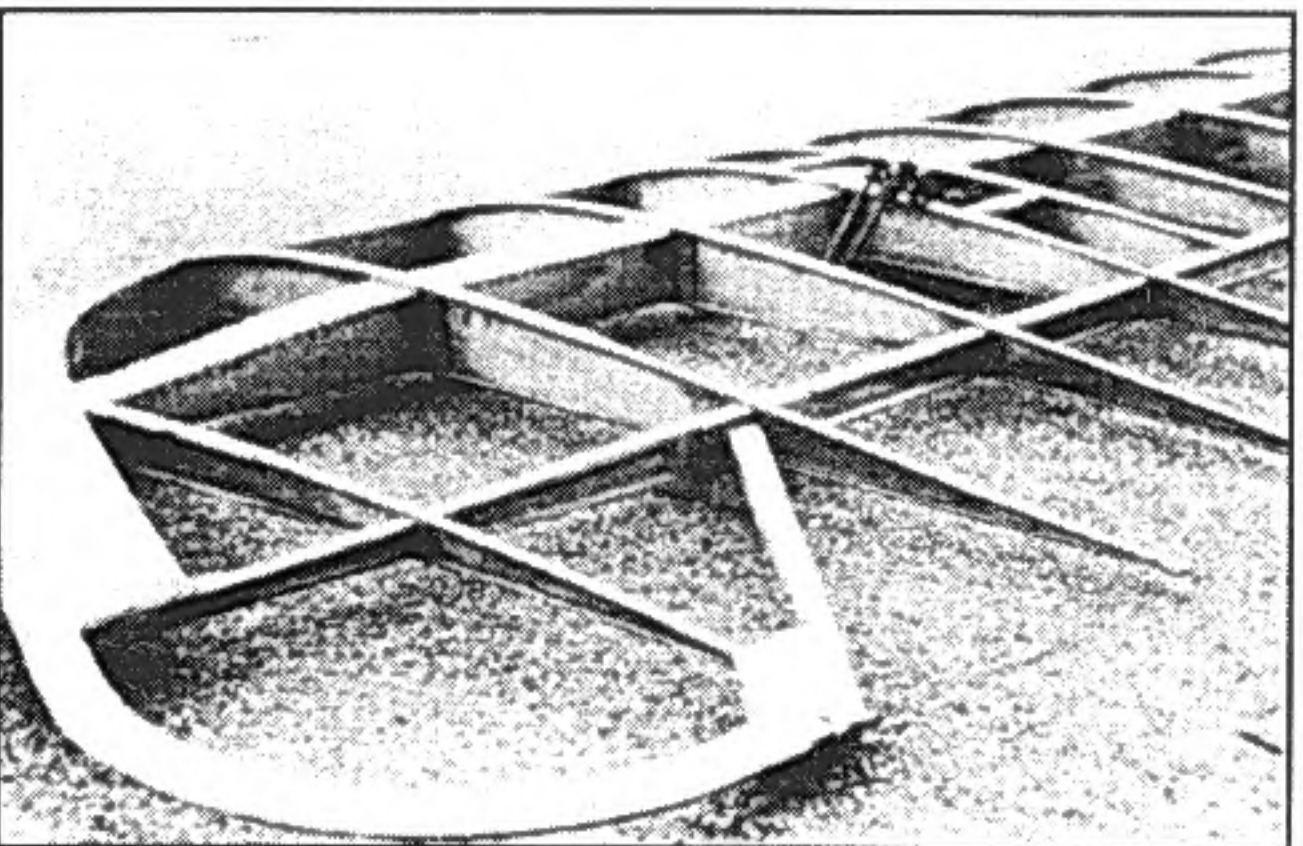
Верхнее — равномерно окрашенное в красный сверху и заводским шестиугольным камуфляжем снизу. Нижнее — без шестиугольников. Каркас элерона из стальных труб. Конструкция элерона из стальных труб.



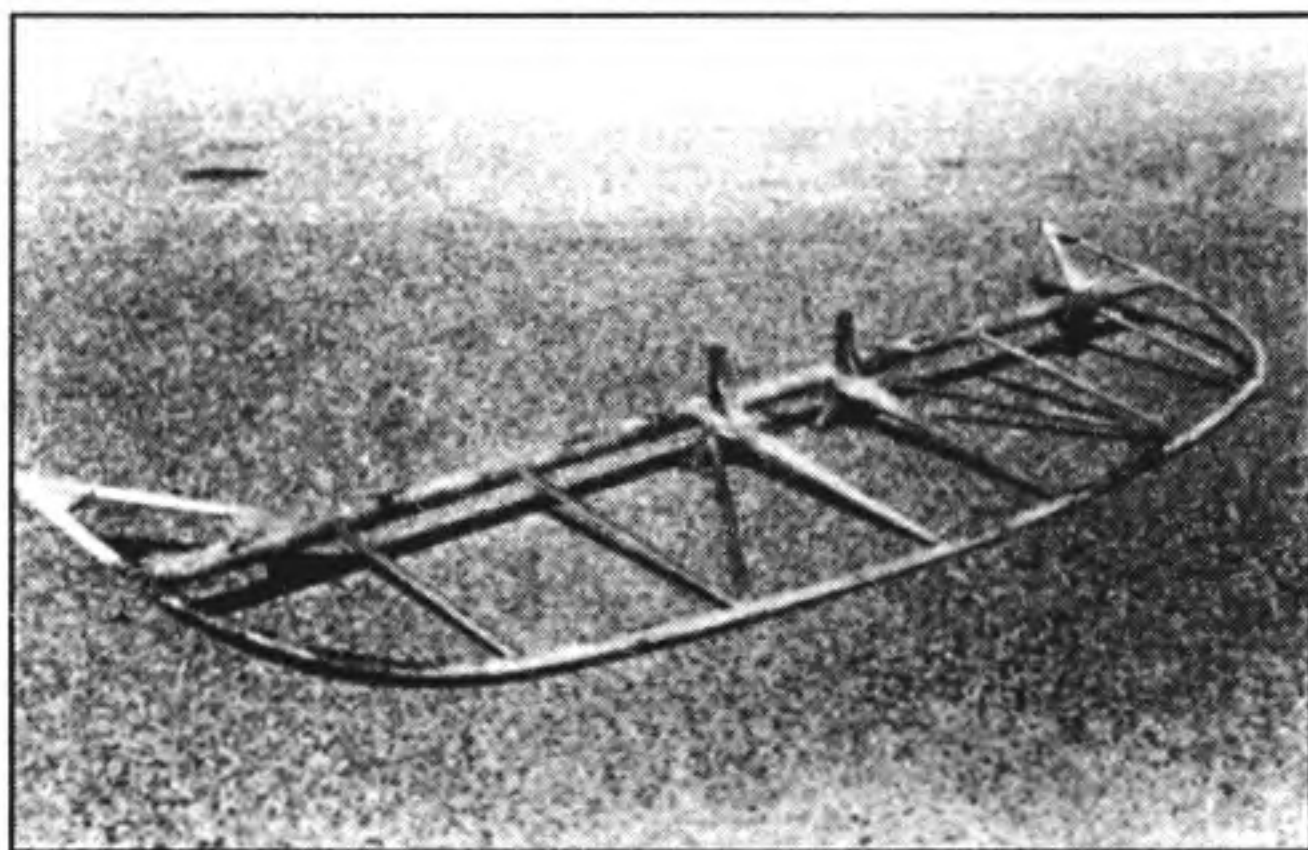
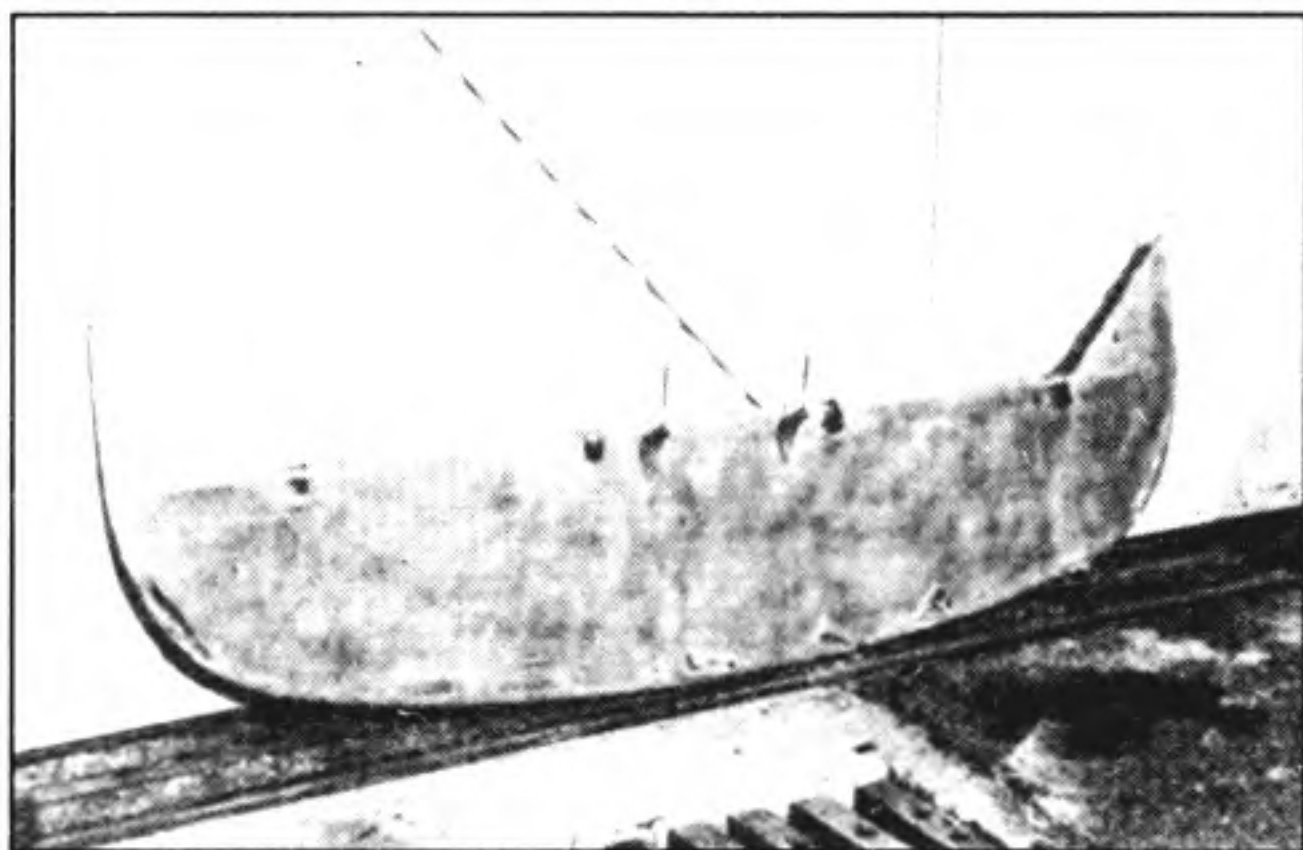
Деревянный набор нижних крыльев.



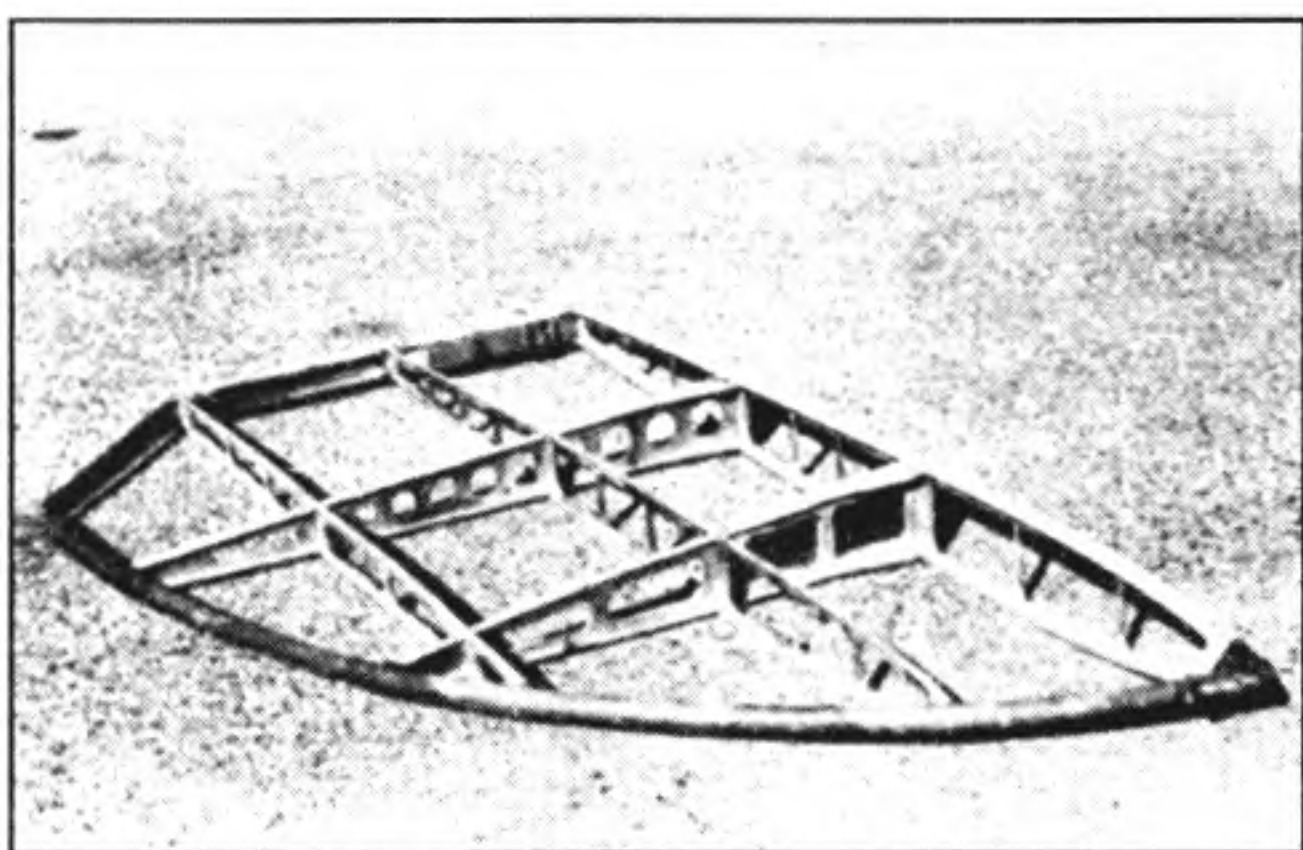
Центральная секция крыла.



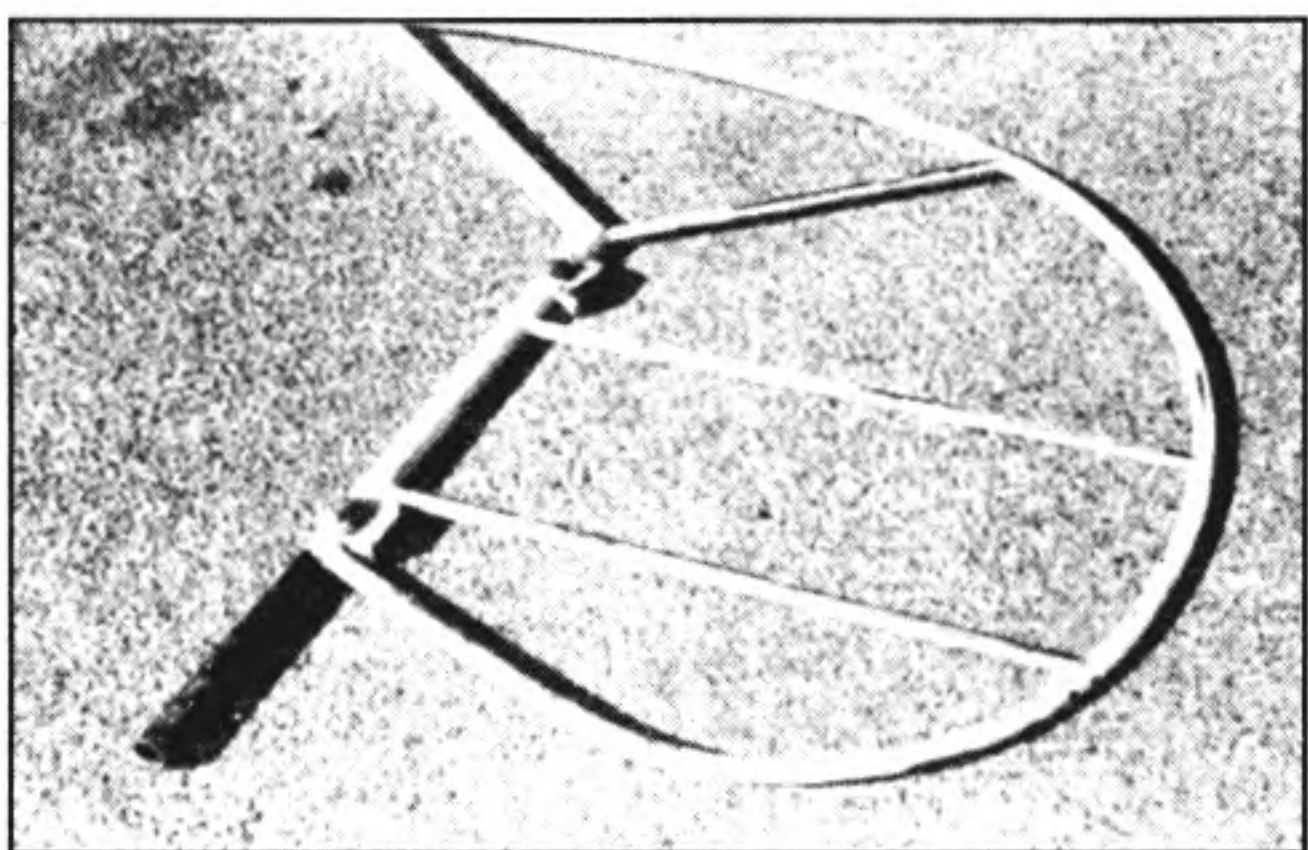
Консоль верхнего крыла сверху и снизу.



Руль высоты — «элеватор»: комбинация рамы из стальных трубок и деревянных законцовок.



Деревянная рама кия.

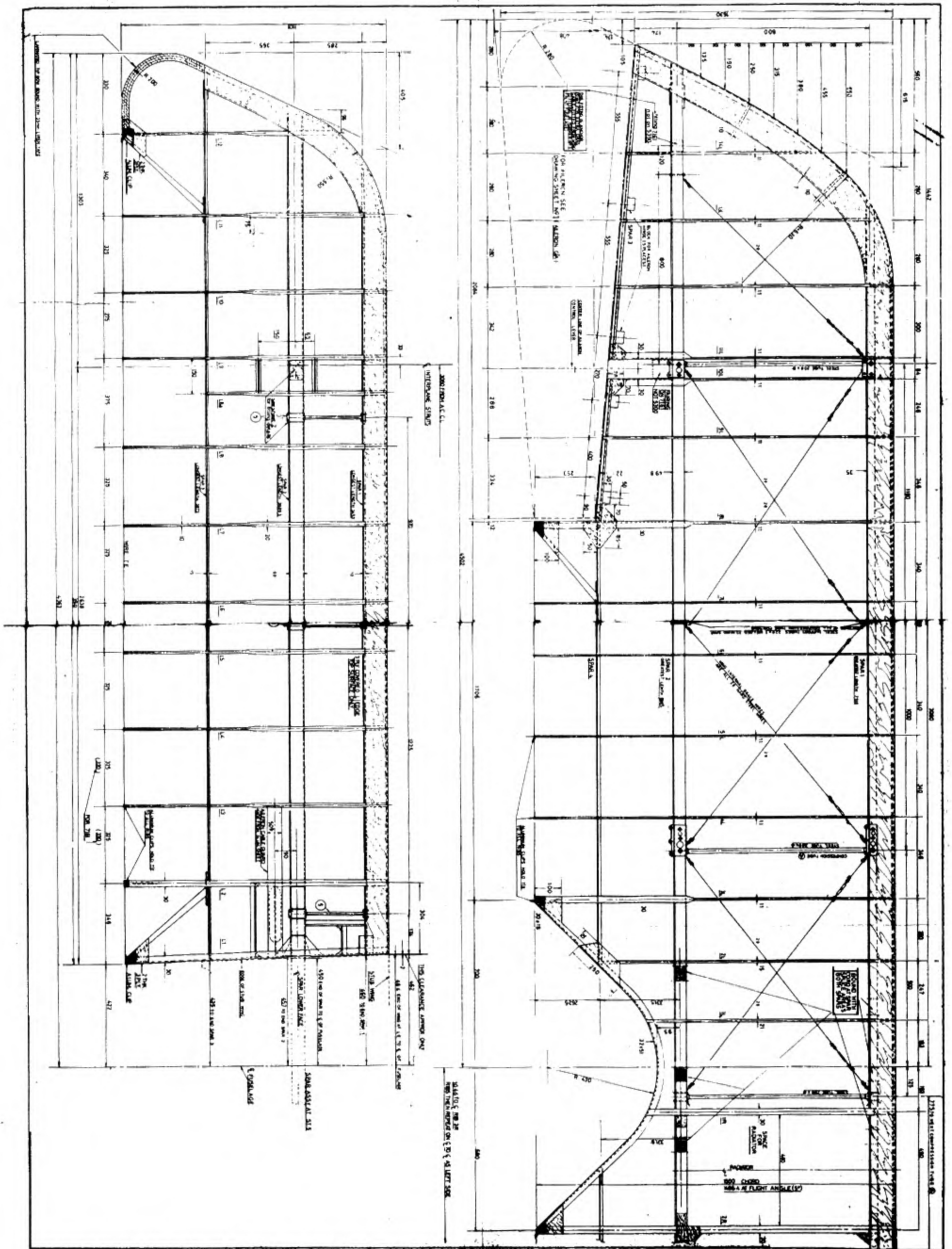


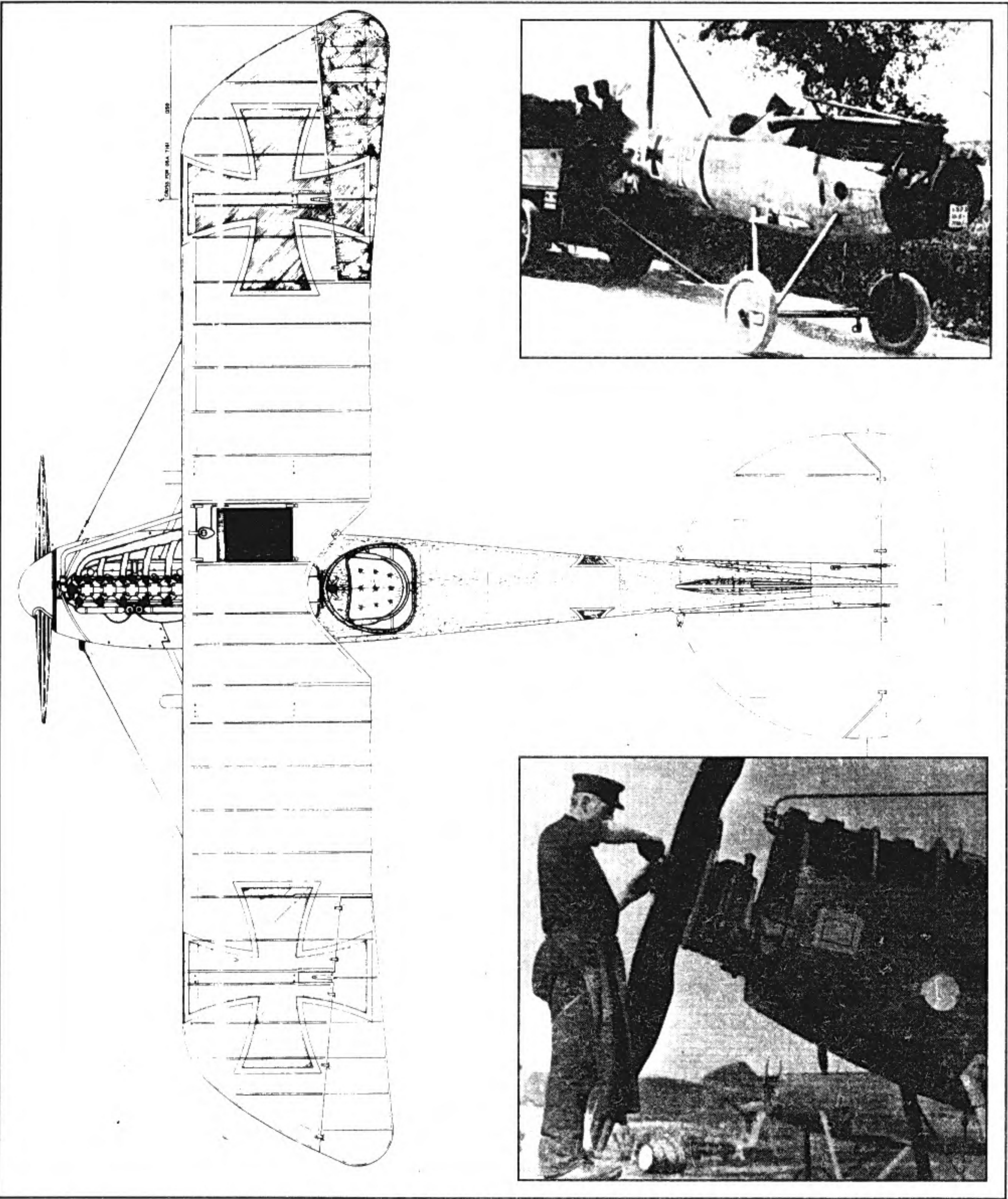
Каркас руля поворота — из стальных труб.

«Альбатрос» D.V.







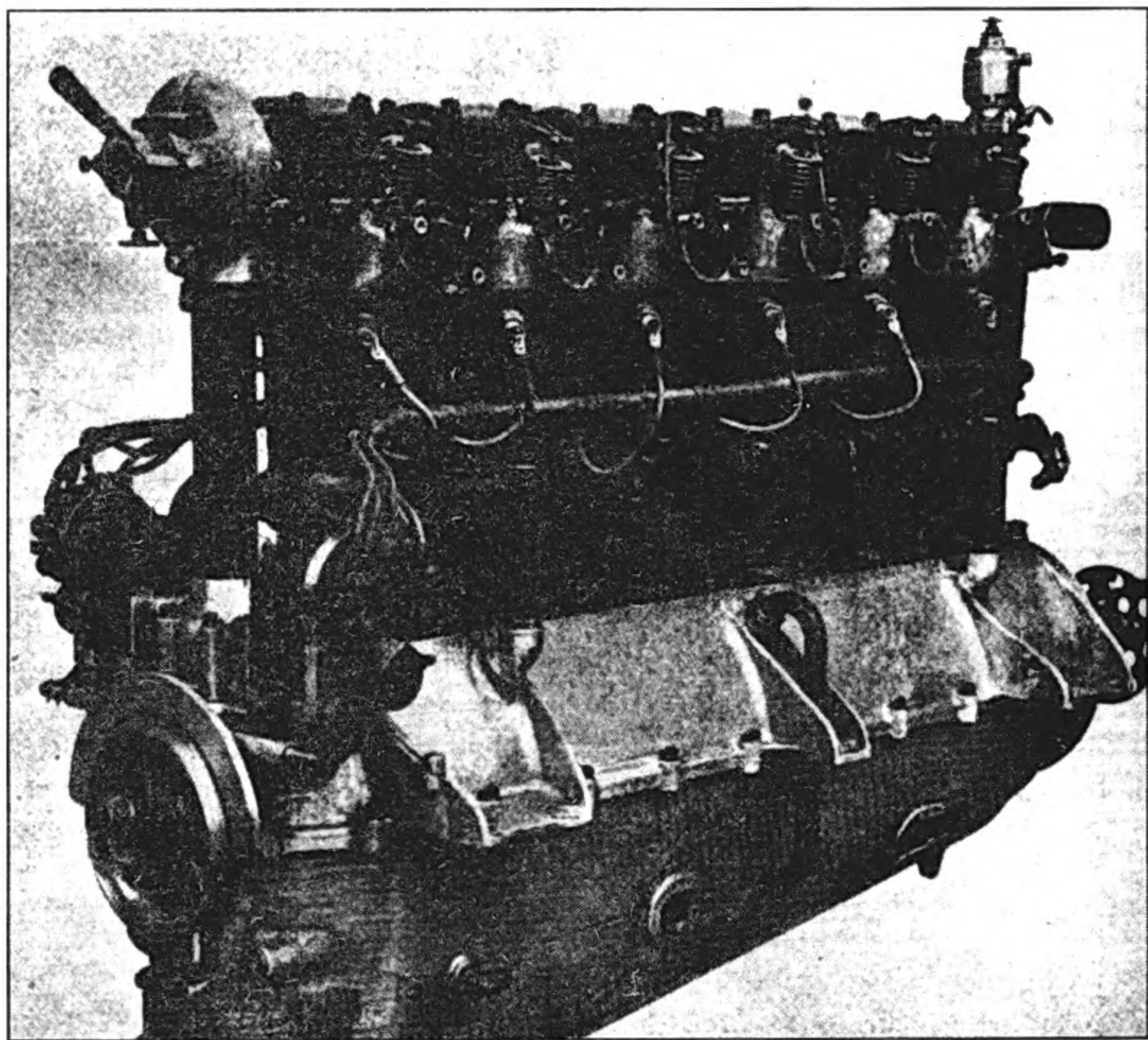


«Альбатрос» D.Va. Вид сверху. Чертежи Боба Воуга, Австралия.

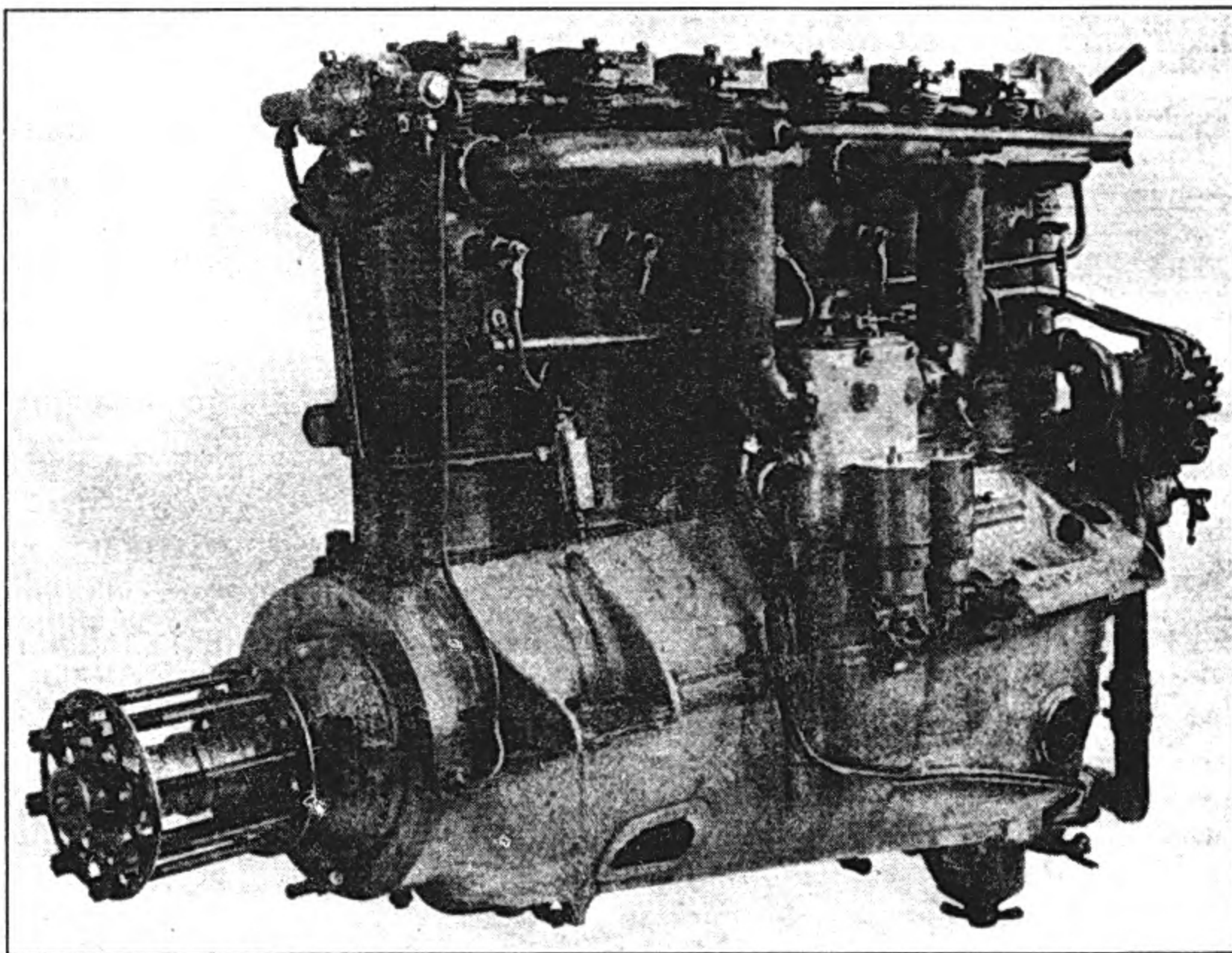
ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЫ:

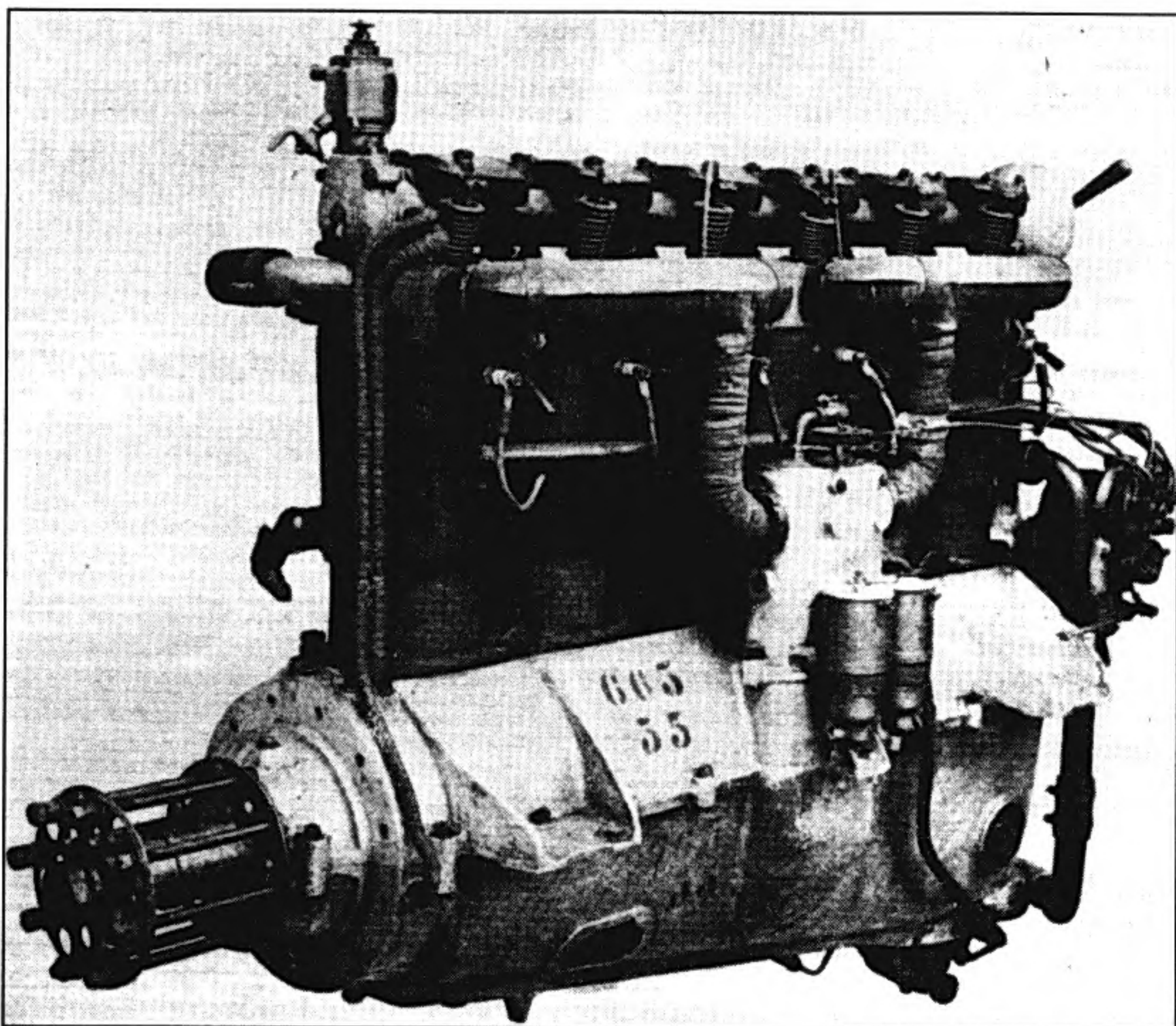
Длина	7730 мм
Размах верхнего крыла	9004 мм
Хорда верхнего крыла	1500 мм
Размах нижнего крыла	8726 мм
Хорда нижнего крыла	1101 мм
Размах горизонтального оперения	2366 мм
Хорда горизонтального оперения	1625 мм
Размах руля высоты	2366 мм
Хорда руля высоты	500 мм
Высота самолета	2650 мм

ДВИГАТЕЛИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «АЛЬБАТРОС»

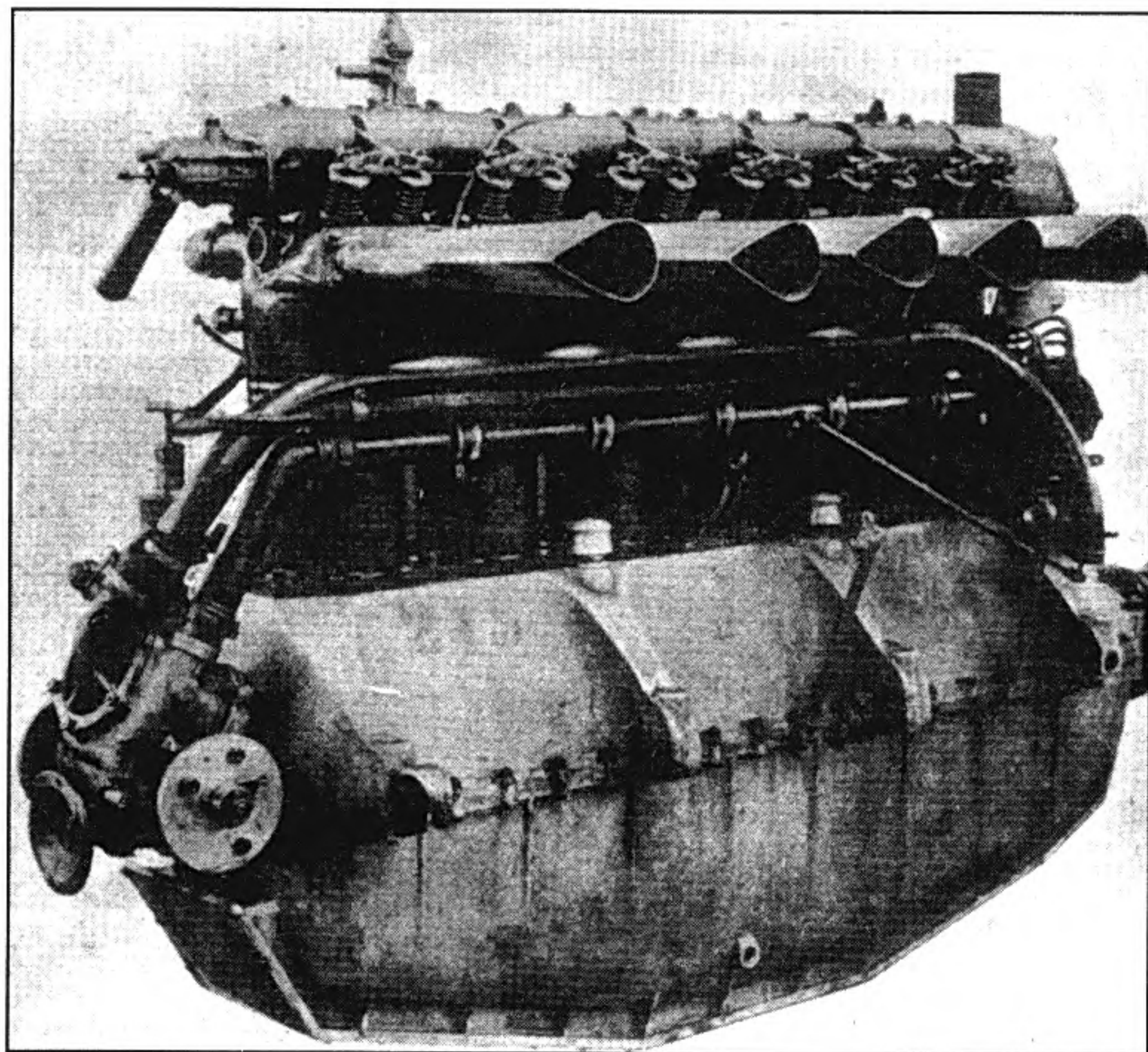


Шестицилиндровый двигатель «Мерседес» 180 л.с.





Двухсотсильный
двигатель
«Мерседес».



Шестицилиндровый
двигатель «Оеффага»
«Австро-Даймлер»
200 л.с.

РАДИАТОР ОХЛАЖДЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ «ДАЙМЛЕР-МЕРСЕДЕС»

Если в начале первой мировой войны двигатели внутреннего сгорания, применявшиеся для использования на земле и в воздухе, еще не сильно отличались друг от друга многими деталями, то в 1915 году стало ясно, что авиационные моторы требуют гораздо более тщательного подхода к требованиям эффективности, веса и проч. Двигатели совершенствовались непрерывно. Французы отдавали предпочтение ротативным моторам воздушного охлаждения, а англичане также ставили французские изделия в свои аэропланы.

Немцы в своих разработках звездообразных двигателей испытывали значительные трудности, так сказать, «не владели технологией», и к тому же, из-за блокады со стороны Антанты у них был острый дефицит касторового масла.

Поэтому их взор обратился к рядным двигателям водяного охлаждения, тем более, они сулили большую мощность и меньшее лобовое сопротивление, зато были тяжелее.

Впрочем, система охлаждения — водяной радиатор, устанавливаемый в начале над носовой частью самолета, или над двигателем, или под фюзеляжем между стоек шасси, но всегда поперек потока, создавала большие аэродинамические проблемы.

Создание радиатора для «Альбатроса», сконструированного так, что он являлся как бы частью верхнего крыла, не выступая за обводы и не создавая почти никакого дополнительного сопротивления, и в то же время эффективно функционировал — стало значительным шагом вперед.

Не обошлось и без дополнительных проблем:

— радиатор был довольно пулеуязвим: из пробитого радиатора кипятки мог попасть пилоту в лицо;

— радиатор требовал дополнительной весовой балансировки (чтобы устранить возможность ожогов летчика, его сместили вправо) — пришлось для компенсации размещать дополнительный топливный бак с другой стороны центральной секции верхнего крыла.

Кроме того, «зализанность» форм и расположение радиатора вдоль потока существенно ограничивали термодинамические резервы прибора и в жарком климате, например, на Палестинском фронте, приходилось устанавливать два радиатора на истребитель.

На «Альбатросах» D-V, изготовленных в Германии, чаще всего устанавливались радиаторы фирмы «Даймлер Мотор Компани» в Штутгарте.

Радиатор был изготовлен из стали с антикоррозионным гальваническим покрытием.

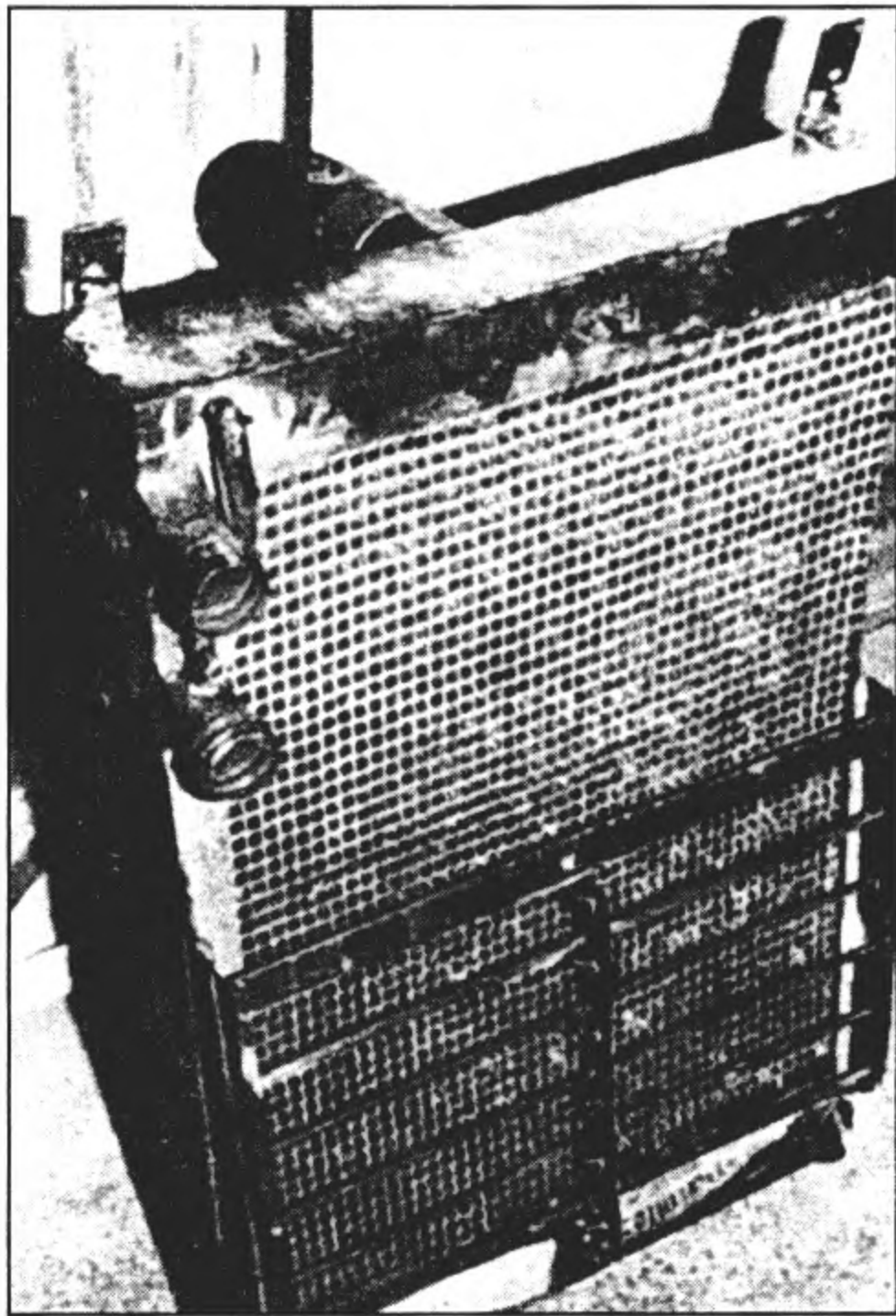
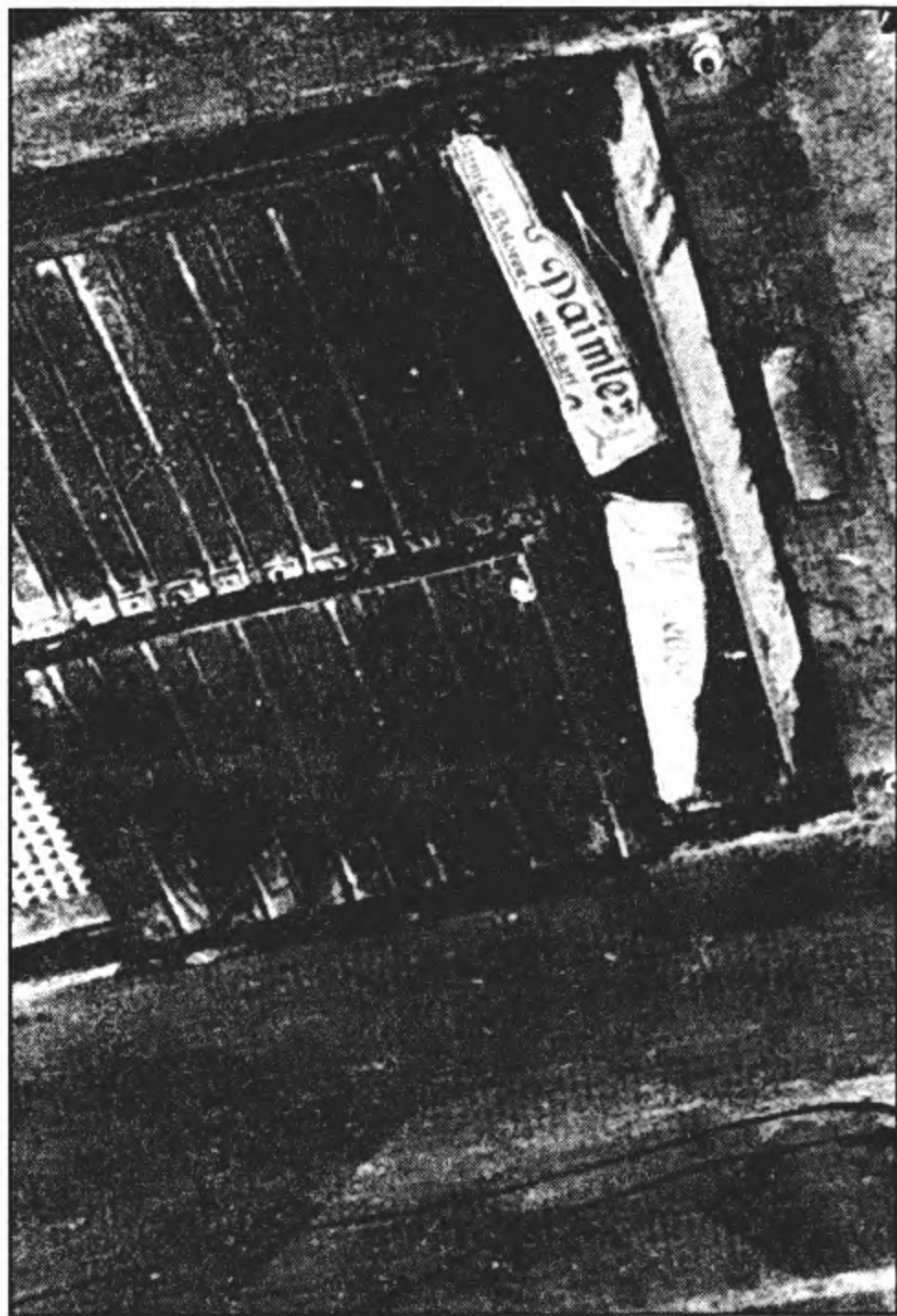
Нижняя поверхность радиатора полностью повторяла кривизну нижней поверхности крыла и была с ней заподлицо, а верхняя, основная поверхность, выступала в задней части крыла на 26 мм от его поверхности.

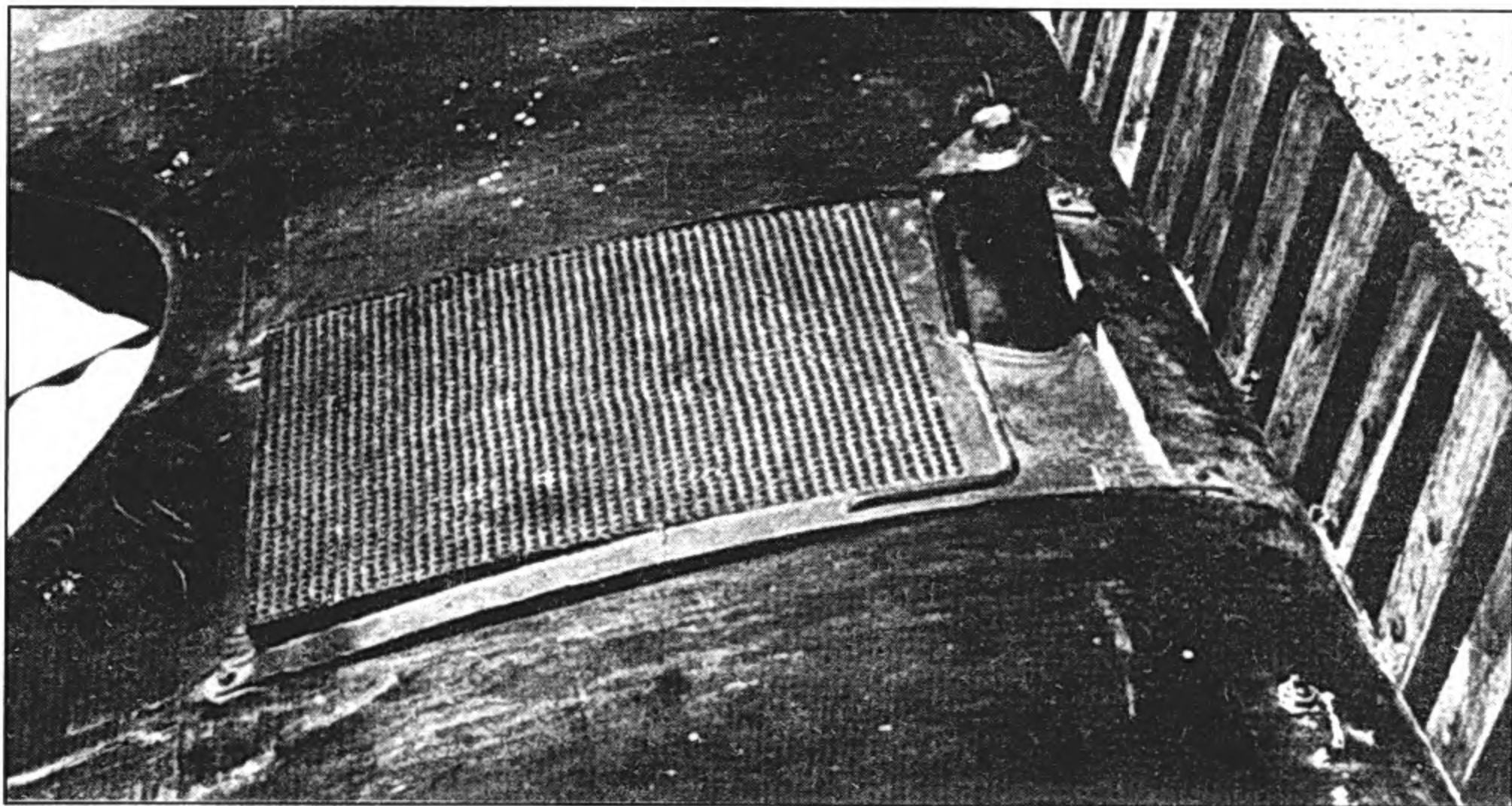
Входной и выходной патрубки радиатора расположены в переднем правом (по полету) углу прямоугольного в плане радиатора и имеют соответствующую маркировку «EINLAUF» и «AUSLAUF».

Горячая вода поднималась в радиатор и проходила через 2295 охлаждающих трубочек, прежде чем охлажденная уходила вниз, к двигателю. Охлаждающие трубки выполнены из сплава цветных металлов и установлены в теле радиатора под углом 45° к направлению полета. Охлаждающая поверхность трубок радиатора больше площади крыла в 40 раз!

Летчик мог регулировать температуру двигателя шестью заслонками, поворачивая их, тем самым открывая и закрывая нижнюю поверхность радиатора.

Радиатор двигателя «Даймлер-Мерседес». Вид снизу.





Радиатор двигателя «Даймлер-Мерседес» до реставрации. Вид сверху.

Фабричный номер 1246.

Тип D III.

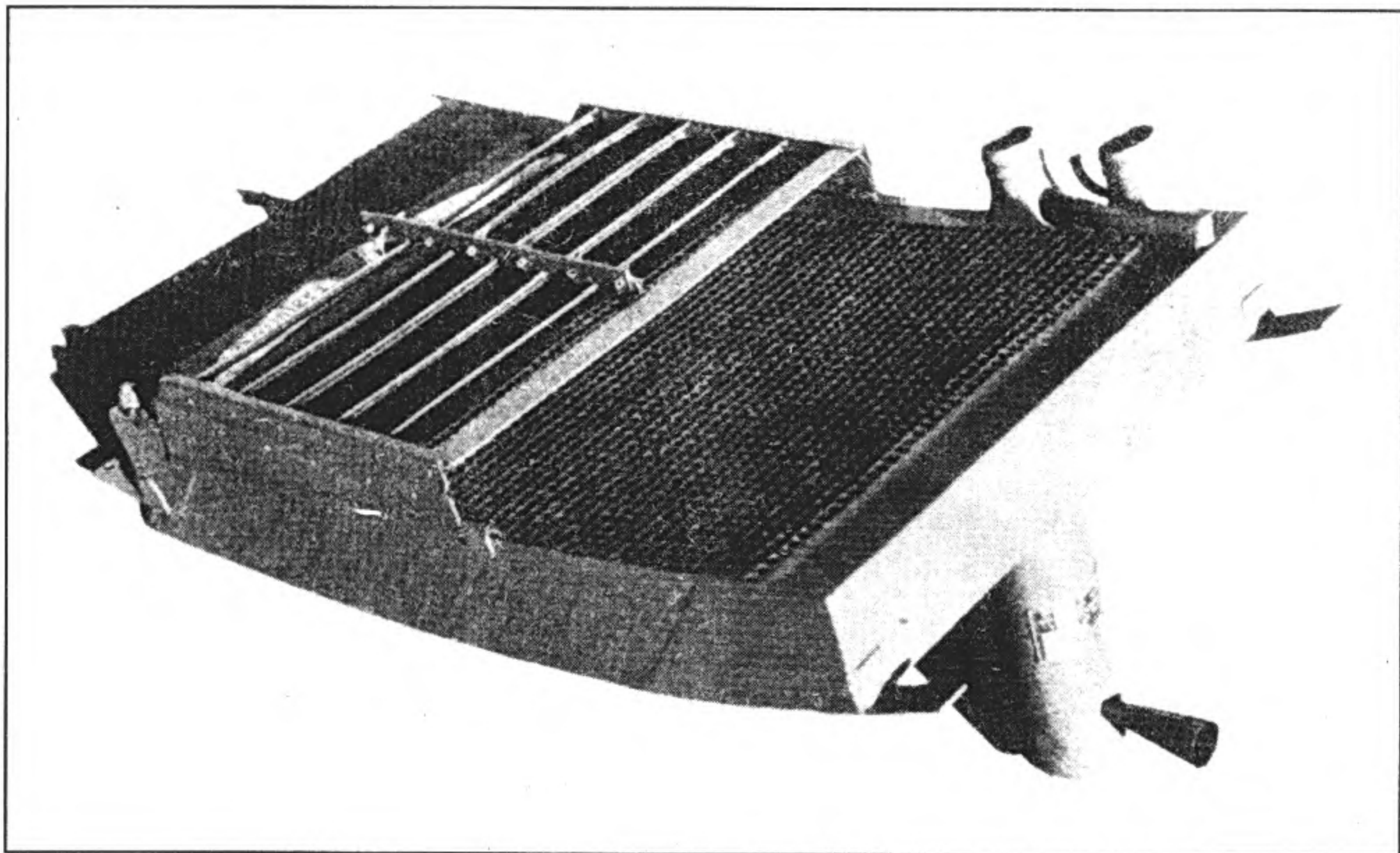
Установлен на самолете «Альбатрос» DV.a D.5390/17.

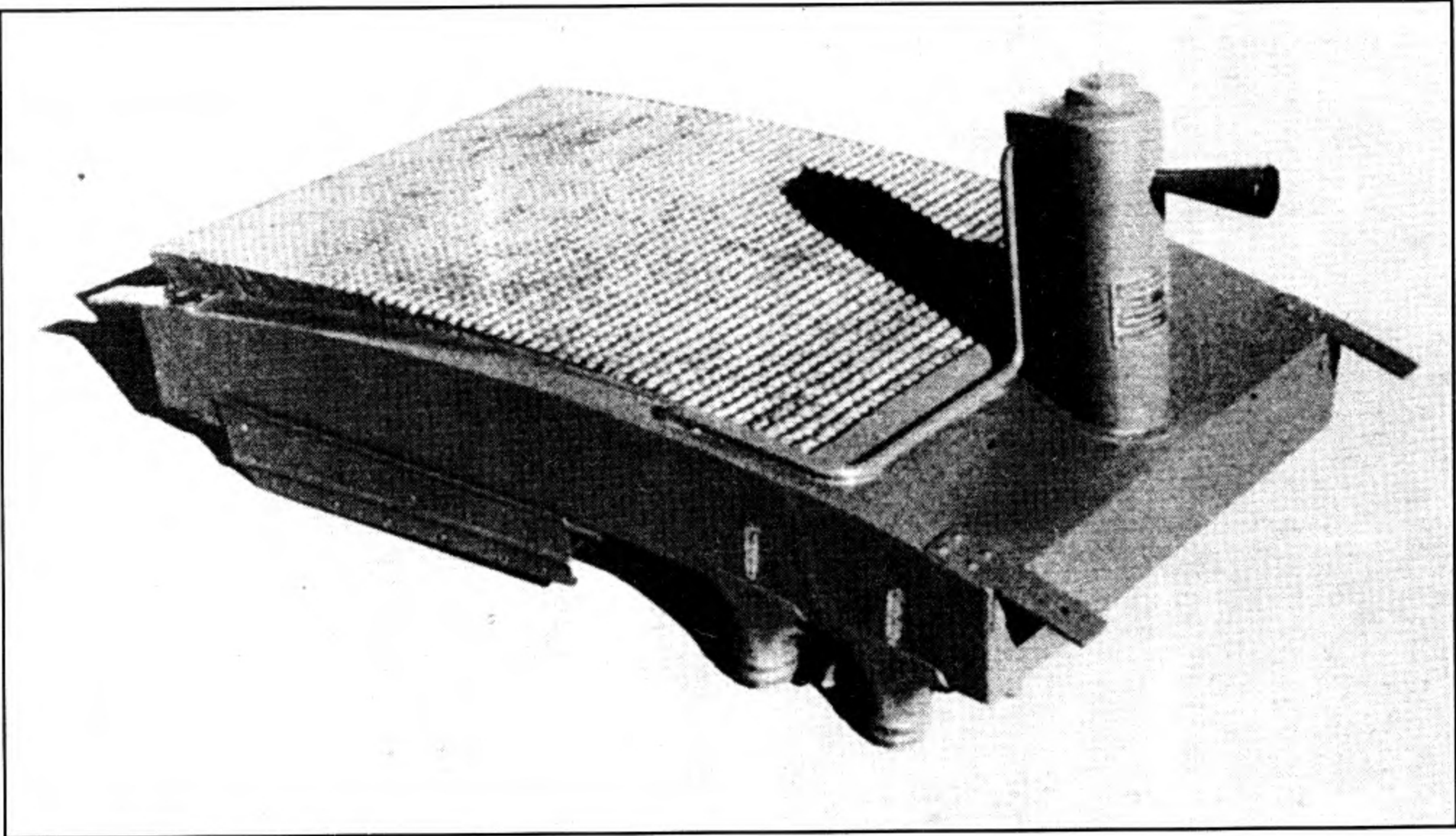
Емкость 11 л.

Площадь охлаждения 14,7 м².

Скорость циркуляции 100 л за 35 сек.

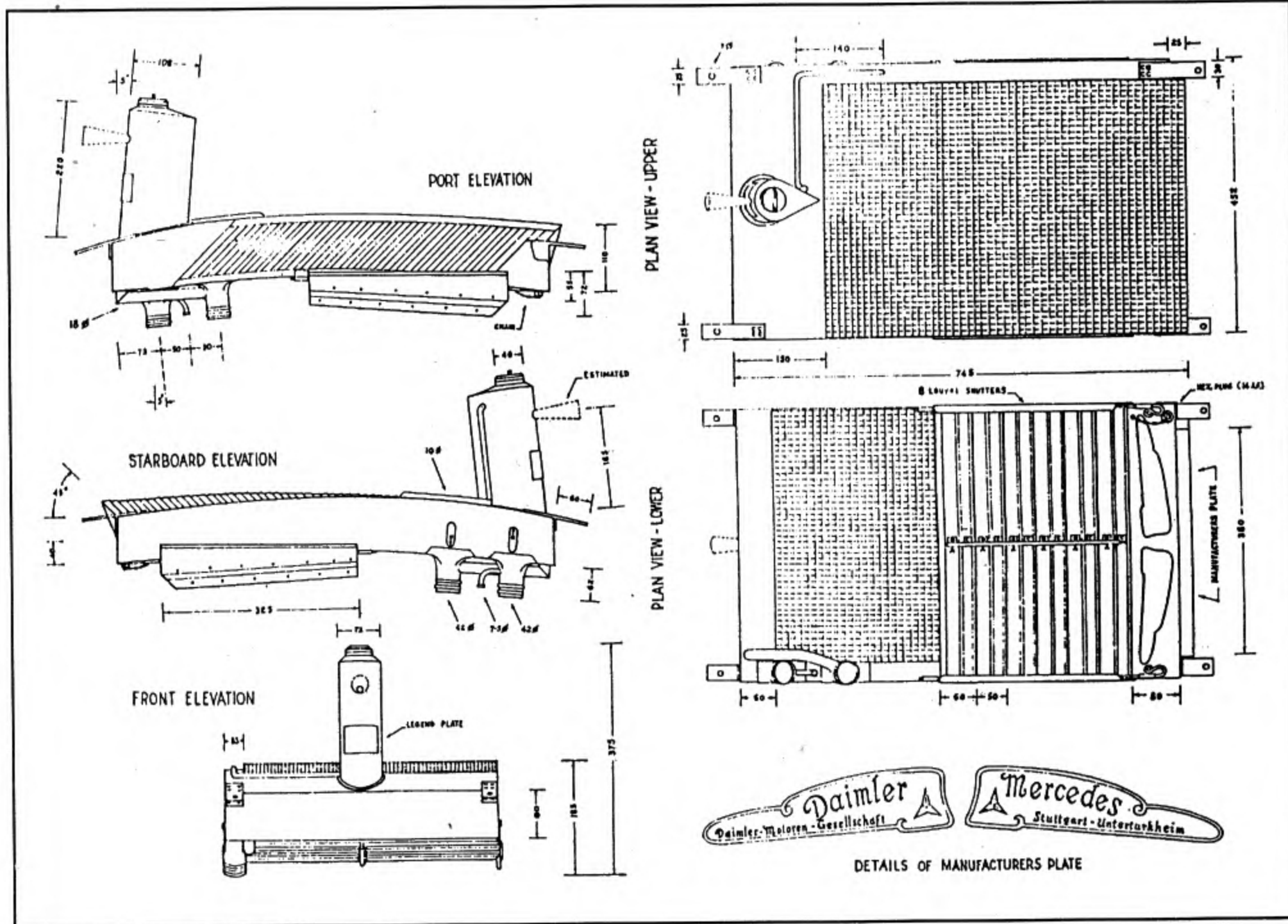
Радиатор водяного охлаждения двигателя «Даймлер-Мерседес» после реставрации. Вид снизу.





Радиатор водяного охлаждения двигателя «Даймлер-Мерседес» после реставрации. Вид сверху.

РАДИАТОР ВОДЯНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ
«ДАЙМЛЕР-МЕРСЕДЕС»



ТЕХНОЛОГИЯ СБОРКИ

Вся конструкция (силовой набор) выполнена из тонких деревянных реек — стрингеров.

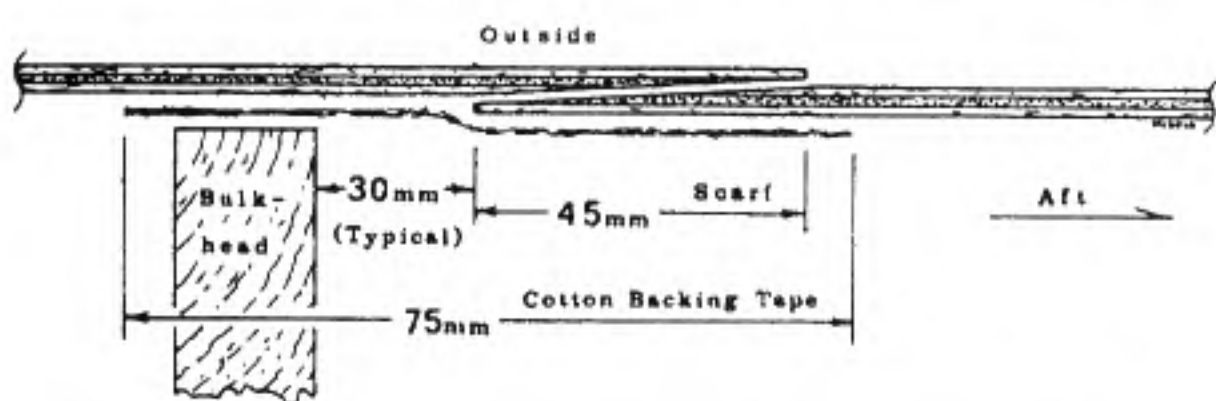
Стрингеры собирались в каркас в строгом порядке (последовательности) на шпангоутах.

Первые стрингеры укладывались по обеим сторонам нижнего киля, а потом укладывалась обшивка.

Работы по сборке начинались на перевернутом вверх килем фюзеляже.

Затем монтировалась фанерная обшивка бортов. Причем, передняя сторона обшивки крепилась в 11 точках к левому верхнему лонжерону впереди силового шпангоута.

Безусловно, такая сборка требовала специальных приспособлений типа стапеля, в которых удавалось фиксировать фанерную обшивку сложной формы, а уж потом готовые секции крепили к силовому набору фюзеляжа.

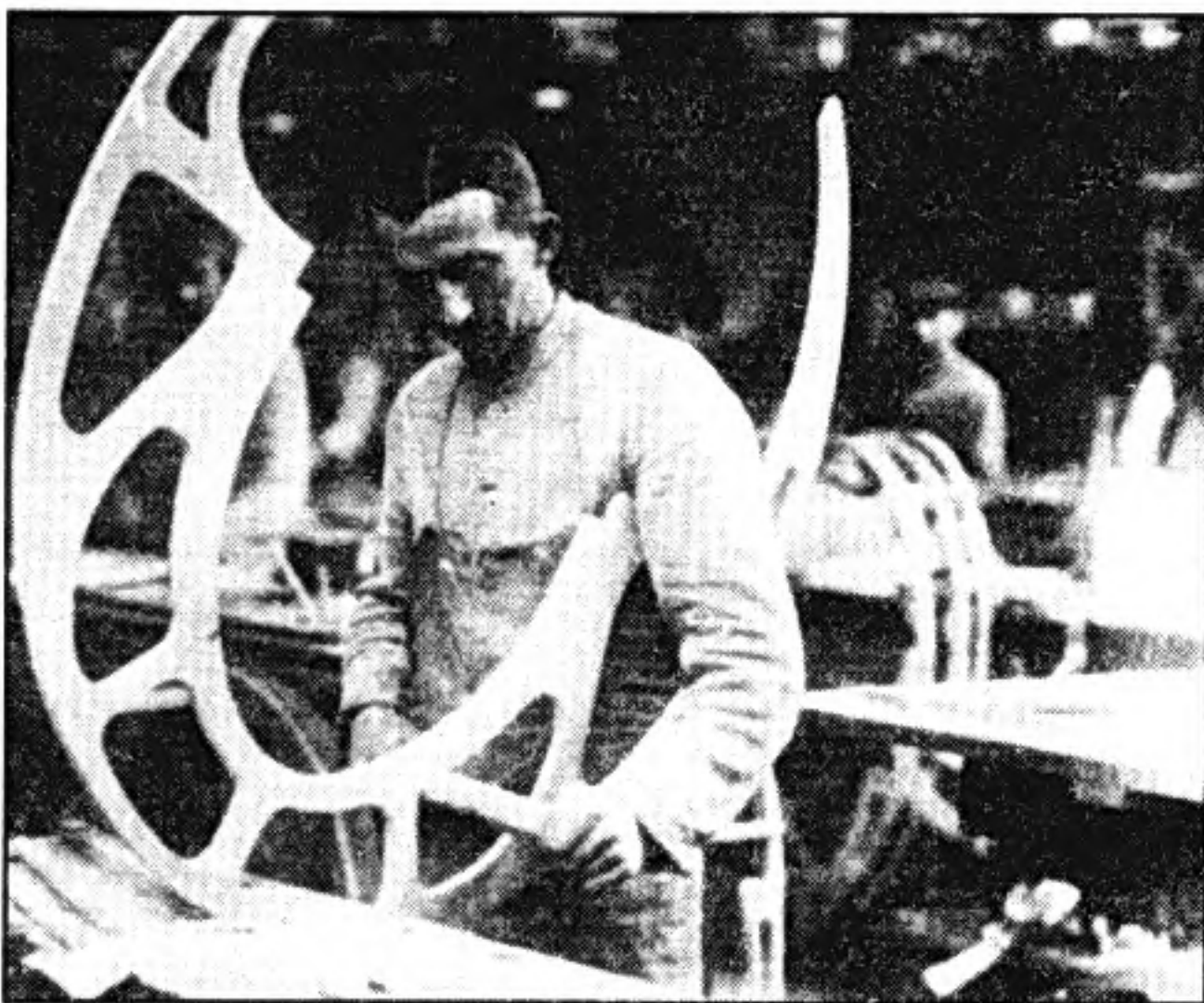


Типичное крепление панелей полумонококковой обшивки между собой и к силовому каркасу.

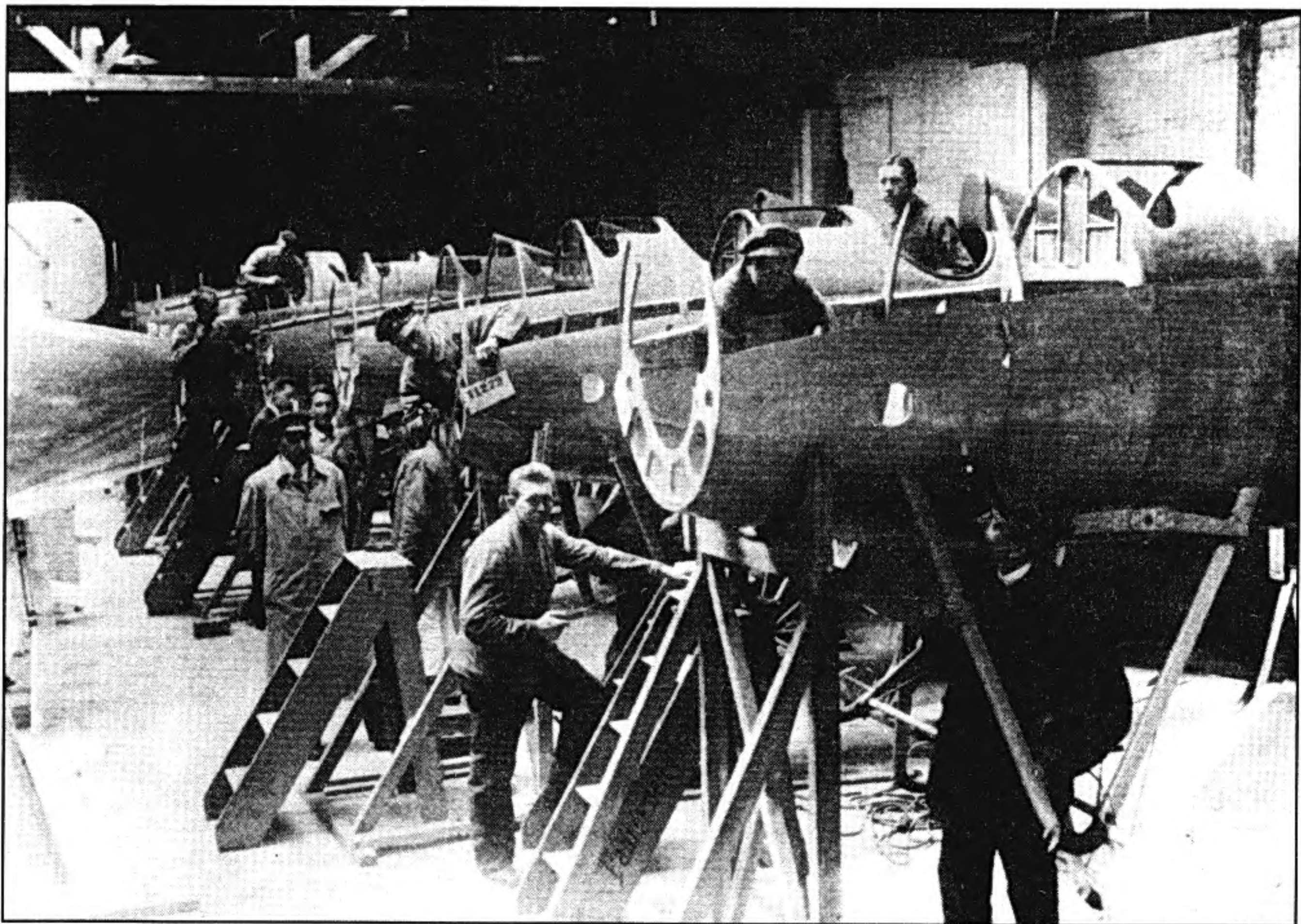
Стыковка происходила по принципу «папа-мама». Такая технология сборки скорлупы из фанерных секций, полученных горячим формованием, требовала большого количества ложементов (форм, стапелей) для обеспечения изготовления 100-150 фюзеляжей в месяц. Скрепление «скорлупок» фанерных секций между собой осуществлялось приклеиванием хлопчатобумажных лент в местах стыка.

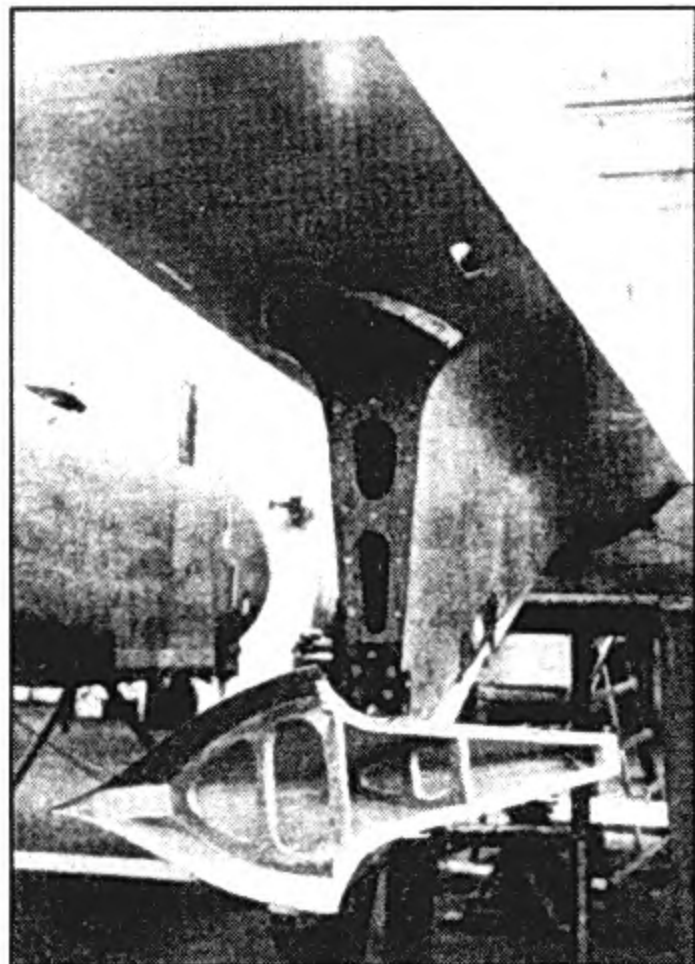
Стыки панелей фанерной обшивки не попадали на шпангоуты, причем лента оказывалась между обшивкой и шпангоутом.

(Лента приклеивалась к обшивке при формовании и прессовании деталей «мама»). Большие детали обшивки укреплялись дополнительным каркасом с помощью шурупов и клея.

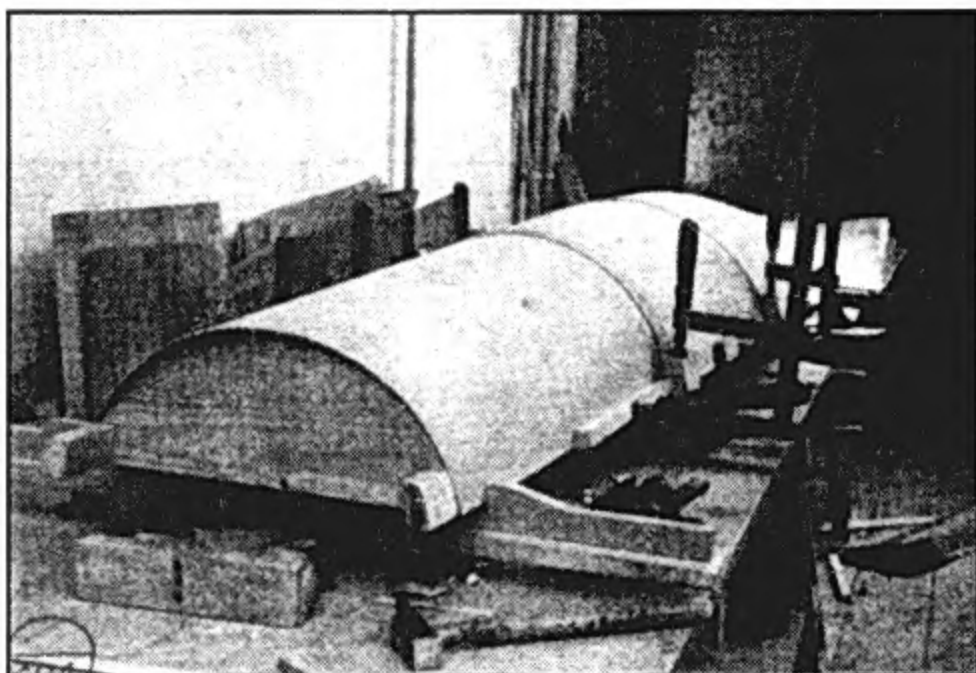
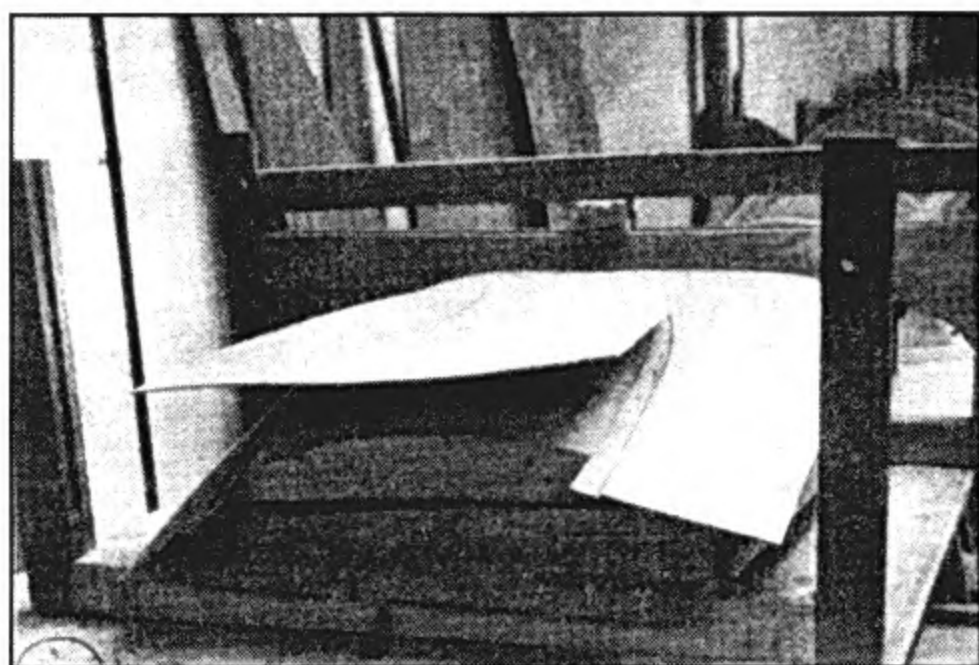
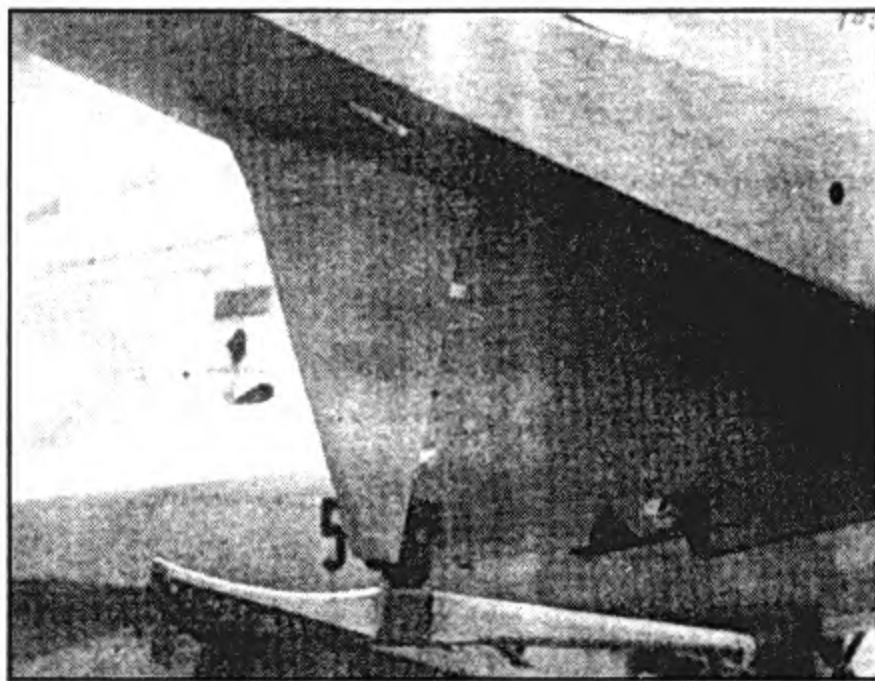


Сборка истребителей на заводе «Альбатрос».



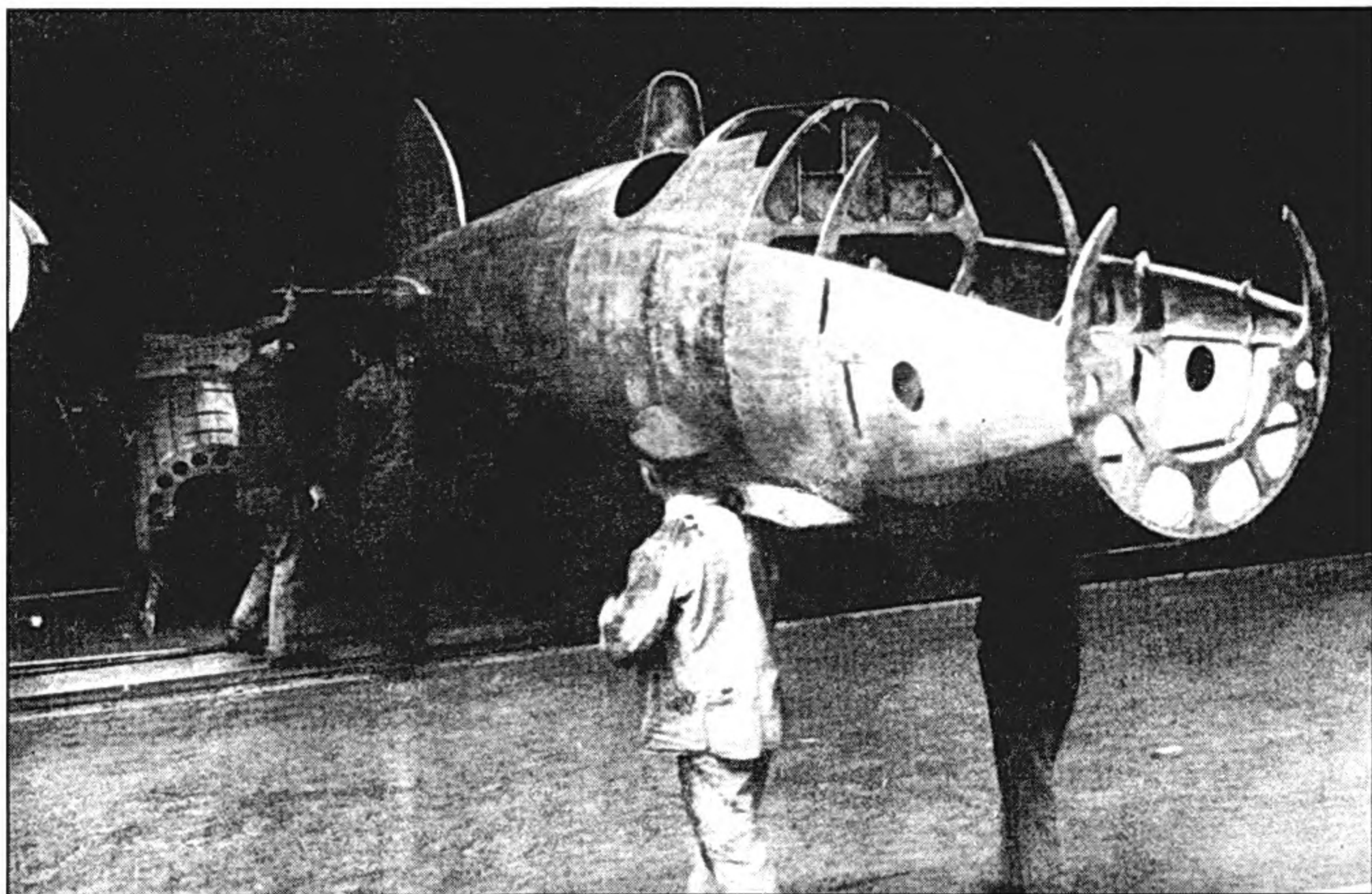


Хвостовой
«КОСТЫЛЬ»
и нижний
киль
«Альбатроса»
D.Va.



Изготовление панелей обшивки из фанеры
методом горячего формования в стапеле
на австрийском заводе «Оеффаг».

Прочность и легкость.



АВСТРО-ВЕНГЕРСКИЕ «АЛЬБАТРОСЫ»

Немецкая авиационная фабрика «Альбатрос Флюг-цойг Верке» из Берлина после своих истребителей D.I и D.II в 1916 году выпустила новый самолет D.III, который позволил германским пилотам побеждать в воздушном бою французские «Ньюпоры».

Главный конструктор, дипломированный инженер Роберт Телен, сохранив в основе фюзеляж «двойки», поставил на новый «Альбатрос» более мощный мотор «Мерседес» D.III (170 л.с.) и новое крыло, по примеру Ньюпора, с минимумом подкосов и расчалок, улучшилась аэродинамика - «Ди-Драй» превзошел старшего собрата, «Д-второго».

Первые «Альбатросы» D.III стали поступать в истребительные эскадрильи в январе 1917 г., и немецкие летчики сразу стали одерживать победу за победой на западном фронте. Знаменитый «Кровавый апрель» - так называли союзники свои губительные потери в воздухе весной. До ноября 1917 «Альбатросы» сбили на Западе 446 самолетов.

декабря 1916 года 20 самолетов BA53.

Получили 16 аппаратов. Этим же поручением затребовано 30 самолетов «Альбатрос» D.III (Oef) BA 53.2, но закупили таких к лету 1917 даже больше - 45 истребителей (с двигателем A.D 185 л.с.).

Фирма «Oeffag» имела государственный код (номер) «5». «Альбатрос» был третьим типом самолета, выпускаемым на этом заводе, поэтому после «пятерки» появилась «тройка» - «53». Единица и двойка впереди - номер серии самолетов D.III завода «Oeffag»: «153» и «252».

Новая серия истребителя, обозначенного, как «Albatros D.III (Oef) BA 153», была оборудована мотором «Austro-Daimler BA 19000» мощностью 200/210 л.с.

«LFT» заказали 281 истребитель, которых поставляли четырьмя партиями до июня 1918.

Последняя и наилучшая серия австро-венгерской версии - «Альбатрос» D.III (Oef) BA 253. Головки цилиндров более мощного двигателя типа «Австро-Даймлер BA 23000» (225 л.с.) значительно выступали за обводы носо-



«Альбатросы» были очень популярны и воевали против французов и англичан на западе, итальянцев на юге, русских и сербов на востоке и юго-востоке, на палестинском и македонском фронтах (тропические «Альбатросы» имели удвоенный радиатор охлаждения мотора).

На «Ди-Драй» одним из наиболее успешных был лейтенант Рудольф фон Эшвег: за 20 побед на D.III он получил титул «Орел Эгейского моря».

Серийное производство «D-третьих» было прекращено в 1918 году. Всего было изготовлено около 800 машин. В послевоенной Германии «Альбатрос» D.III имел обозначение L.20.

Австро-венгерская монархия для своих ВВС («K.u.K. Luftfahrtruppe», сокращенно «LFT») в конце 1916 года купила в Германии лицензию на производство «Альбатросов» на своем заводе «Oesterreichische Flugzeugfabrik A.G.» в городе Винернойштадт. На самолеты решили устанавливать двигатели «Австро-Даймлер» в трех различных версиях - 185, 200 и 225 л.с.

Первый «Альбатрос», построенный в «Oeffag», был D.II, обозначенный как «Альбатрос» D.II (Oef) Bauart 53 («Bauart», сокращенно «BA», значит «серия»). Этот самолет снабдили мотором «Австро-Даймлер» BA 18000 мощностью 185 л.с. (136,1 kW). Министерство обороны Австро-Венгрии (Kriegsministerium) заказало «Oeffag» 4

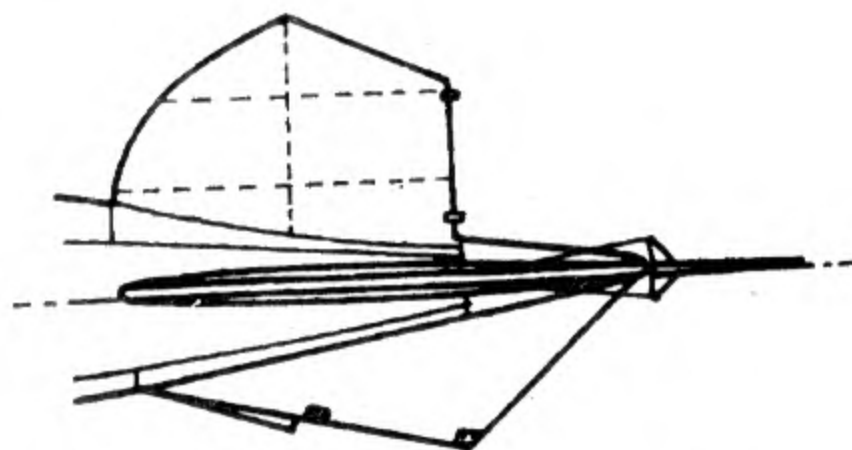
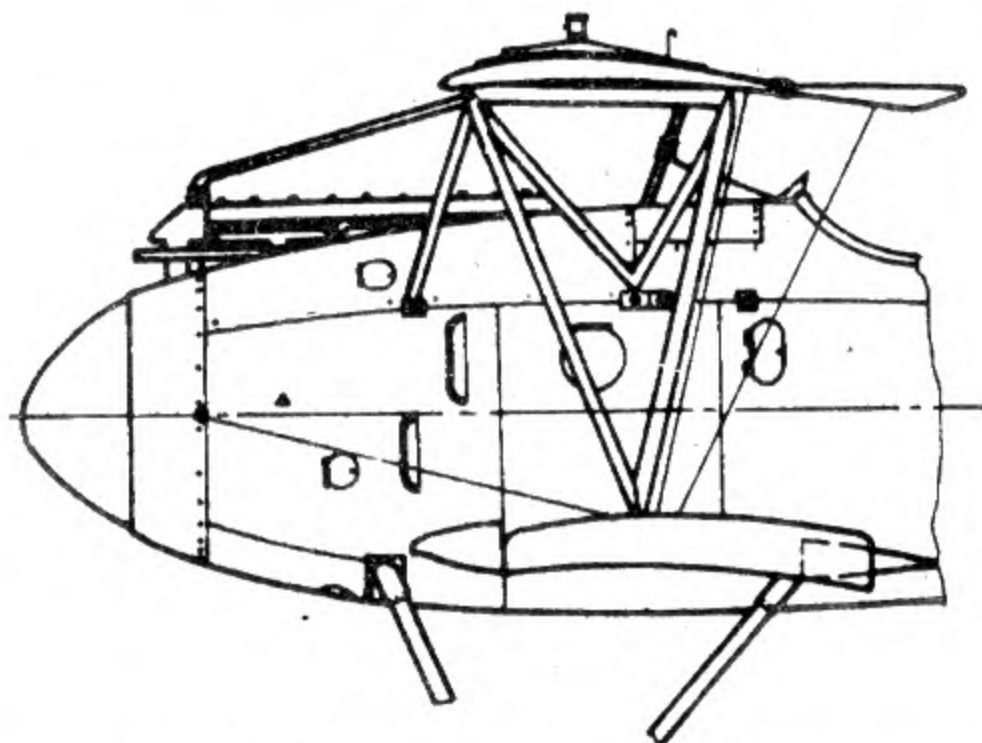
вой части, и их вместе с пулеметами закрыли капотом, что снизило сопротивление воздуха. Также отказались от массивного кока винта из-за больших и не стоящих того проблем с его балансировкой.

Военное министерство Австро-Венгрии заказало фирме «Oeffag» 10.05.18 г. 304 истребителя D.III (Oef) по цене 44 тысячи тогдашних крон (без мотора) и 30 комплектов деталей в резерв.

Из 304 машин 70 были серии «153», потом партия из 230 машин типа BA «253», которые получили в LFT бортовые номера от 253.01 до 253.230. Последние 4 самолета не были поставлены в войска из-за окончания военных действий. Итак, бортовые номера «Oeffagов Ди-Драй» расшифровывались так. Например, 253.19 - 19-й самолет 3-й серии («2»), третьего типа («3»), фирмы «Oeffag» («5»).

С мая по 31 октября 1918 года военной авиации было сдано 203 самолета серии 253, из них: 15 - в мае, 21 - в июне, 40 - в июле, 37 - в августе, 48 - в сентябре и 42 истребителя - в октябре. 27 «D-третьих» летчики получили в ноябре, а пять остались на фабрике «Oeffag» в 90-процентной готовности.

В середине июля 1918 года LFT на итальянском фронте и в Южном Тироле располагали восемью истребительными эскадрильями (Jagdfliegerkompanie, сокращенно J-FLIK или FLIK «J»). Эскадрилья имела три отде-



Основные отличия австро-венгерского «Альбатроса» от своего германского прототипа.

ления (Kette) по 6 истребителей Oef BA 253. В том числе: FLIK/J, 41/J, 42/J, 51/J, 56/J, 61/J и 63/J. Австрийские пилоты высоко ценили свои «Альбатросы» D.III серий «252» и «253» - они были лучшими истребителями в разгар первой мировой войны, и уж, конечно, на голову выше истребителя «Aviatik (Berg) D.I».

В конце войны только один FLIK имел на вооружении Oef BA «253», а к прорыву Солужского фронта и эти самолеты были выведены с передовой линии.

«АЛЬБАТРОСЫ» В ЮГОСЛАВИИ

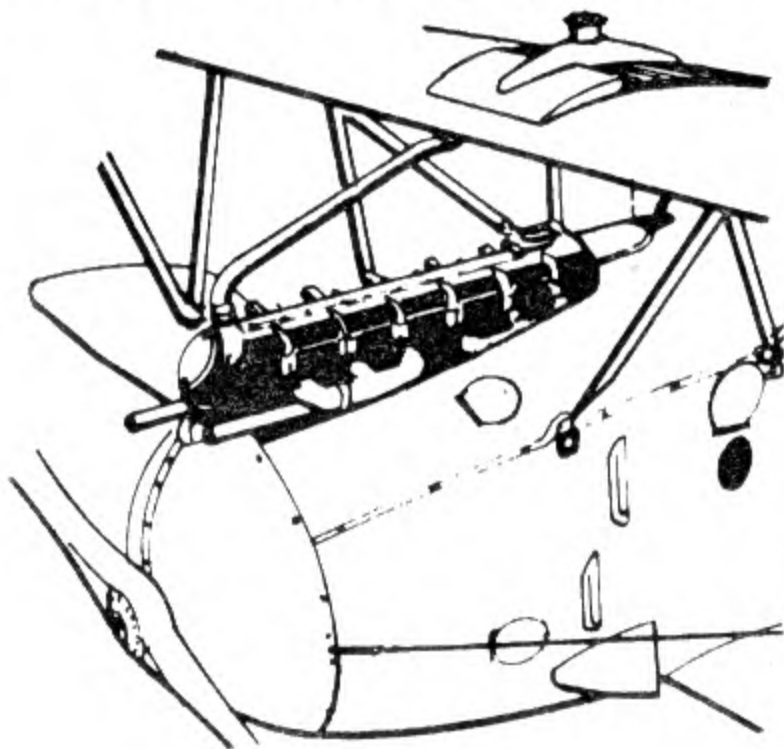
Конец первой мировой войны, распад Австро-Венгерской монархии в результате разгрома империи привел к тому, что через территорию Югославии бежало, ехало, летело большое количество отступающих, демилитаризованных и деморализованных войск и просто дезертиров.

В это время на этой земле начали создаваться новые государственные образования. Царила страшная неразбериха.

Развалилась и австро-венгерская военная авиация. На словенские аэродромы слетались самолеты славянских народов: чехи, поляки, словаки. Народная власть Словении, Хорватии и Сербии 22 ноября 1918 года своим актом закрепила организацию в Любляне формирования военной авиации под руководством Михаила Дорича - командира «Мариборской эскадрильи».

Революционные югославы располагали несколькими исправными самолетами «Бранденбург», «Берг», «Феникс» и «Авиатик», а также одним «Альбатросом» D.III (Oef) с бортовым номером 53.57. Впоследствии к ним добавились еще несколько самолетов различных конструкций, разной степени изношенности, в том числе и «Альбатросов», которые использовались для разведывательных полетов вдоль границы и как учебные.

Детали носа «Альбатроса» D.III (Oef) серия 253.



 Был еще один «Альбатрос», вернее, истребитель на его базе.

В ноябре 1918 года фирма «Винер Каросерие Фабрик» (W.K.F) построила 20 машин WKF D.I. На новом самолете стоял оптический прицел, фотокинопулемет, радиостанция. Был предусмотрен парашют. Новинкой было и вооружение: компактный и легкий двустольный пулемет «Гебауэр», приводимый в действие отбором мощности с авиационного мотора. Это позволило отказаться от синхронизатора.

Не успевшие попасть на фронт самолеты попытались продать полякам в 1919 году, но при демонстрационном полете случилась авария, едва не повлекшая за собой катастрофу: от перегрузок проломилось сиденье пилота и заклинило рулевые тяги. Сделка, увы, не состоялась.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ И ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ALBATROS D.III OEFFAG

Одномоторный одноместный истребитель-биплан. Крылья и рулевые поверхности деревянные, обтянутые полотном (задние кромки — провололочные). Фюзеляж — овального сечения с работающей фанерной обшивкой. Двигатель — рядный четырехтактный шестицилиндровый водяного охлаждения, конструкции Фердинанда Порше, «Austro-Daimler» (Bauart 23000), мощностью 165,6 kW (225 л.с.).

Масса:

- пустой	716 кг
- полезная нагрузка	150 кг
- бензин	85 кг
- масло	24 кг
- вода (для охлаждения)	30 кг
- полетный вес	1005 кг

Нагрузка на крыло: 48,9 кг/кв.м.

Летные характеристики:

- максимальная скорость	170 км/ч (202 км/ч)
- время набора высоты	
1000 м	3 мин 15 сек (2 мин 15 сек)
3000 м	13 мин (9 мин 15 сек)
5000 м	35 мин (20 мин 15 сек)
- практический потолок	5000 м
- продолжительность полета	2 часа

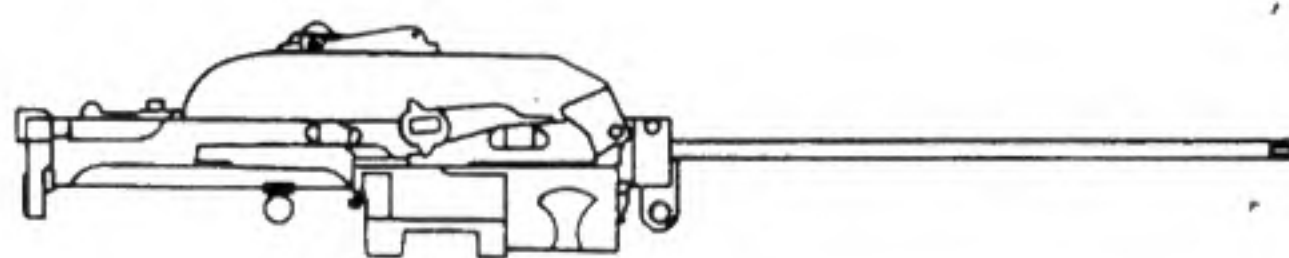
Размеры:

- размах крыла:	
верхнего - 9,0 м	
нижнего - 8,7 м	
- ширина (по хорде) крыла:	
верхнего - 1,5 м	
нижнего - 1,1 м	
- длина самолета	7,35 м
- высота	2,80 м
- площадь крыла	20,56 кв.м (20,64 кв.м)

Примечание: самолеты D.III (Oef), как правило, отличались весом в пределах 10-15 %, а следовательно, скороподъемностью, и у самых легких экземпляров максимальный потолок достигал 6200 м!

ВООРУЖЕНИЕ:

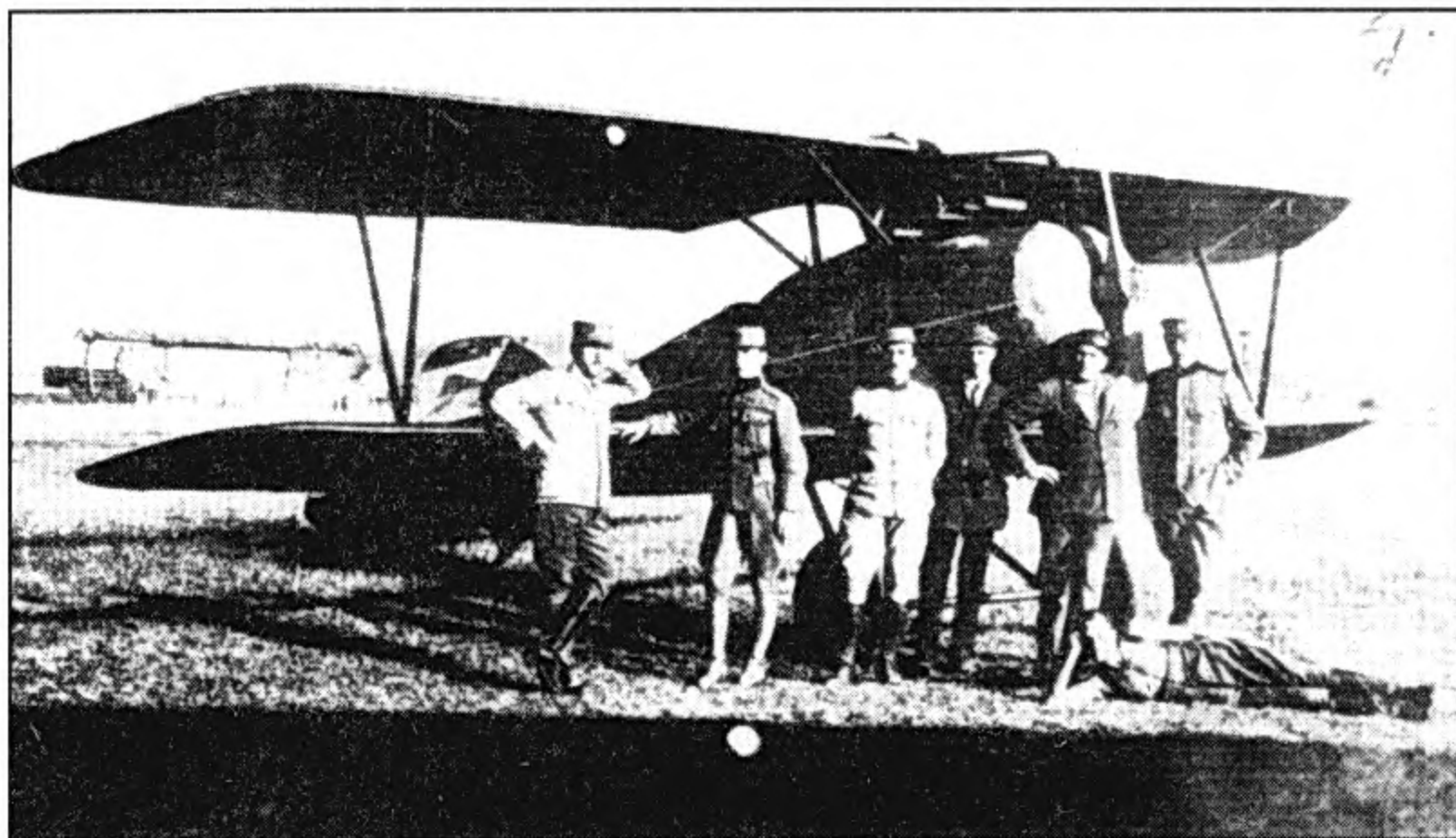
Два синхронизированных пулемета «Шварцлозе» М.7/12 фирмы «Стейр» калибра 8 мм. Расположены впереди кабины пилота, который имеет доступ к механизмам для перезарядки в воздухе. Стволы пулеметов - по обе стороны блока цилиндров закрыты кожухом заедно с двигателем для улучшения аэродинамики и предотвращения отказов (для нагрева) в холодное время года. Питание ленточное. Темп стрельбы 520 выстрелов в минуту. Как в синхронном, так и в несинхронном варианте, устанавливался на все австрийские истребители 1-й мировой войны.



**«Альбатрос» D.III
(«Оеффаг») серии 253.
Летчик — лейтенант
Навратил.**

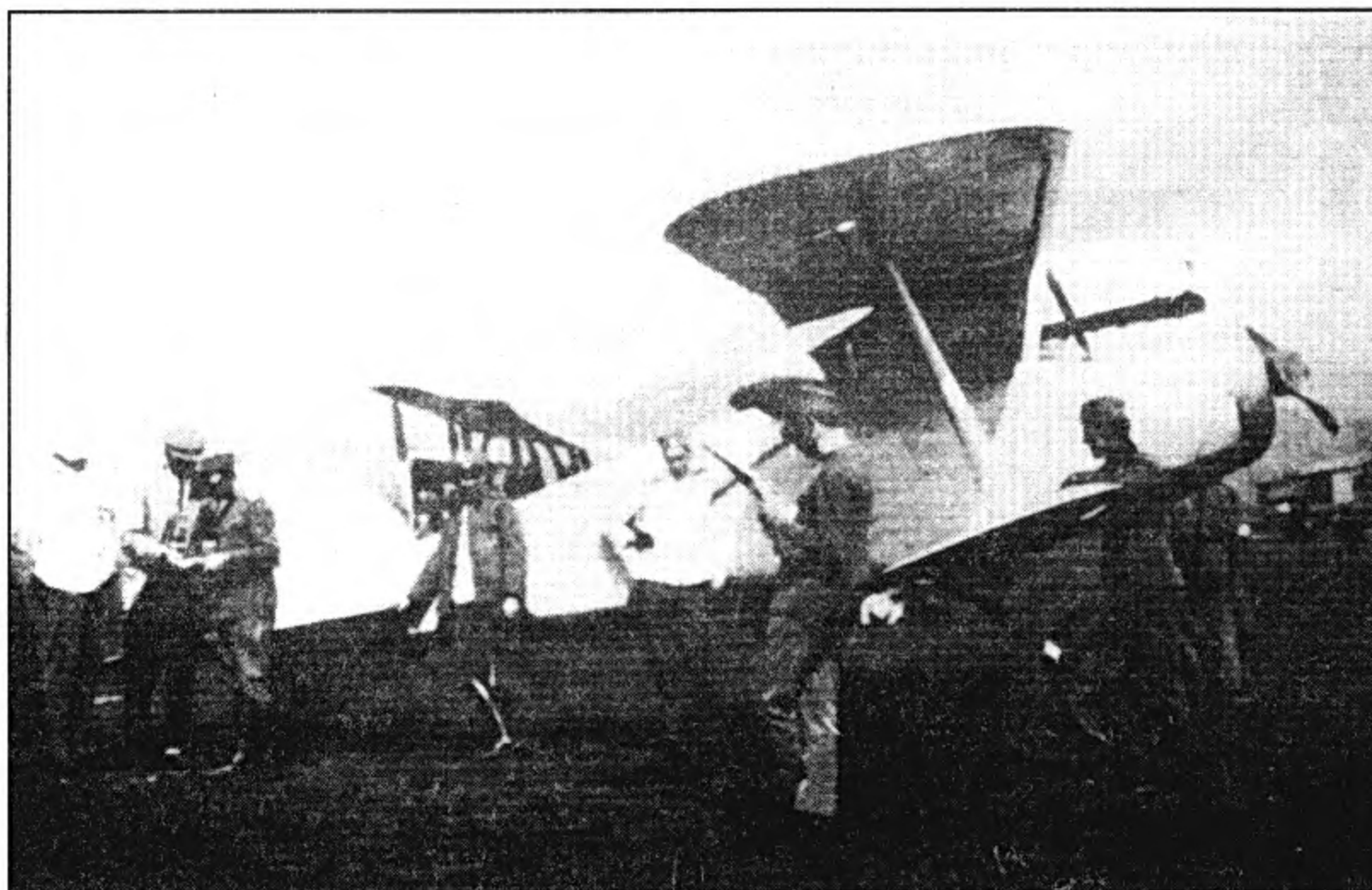


**«Альбатрос» D.III
(«Оеффаг») серии 53.**



«Оеффаг»
Люблянской
эскадрильи.
Югославия,
1918 год.

«Альбатрос» D.III
(«Оеффаг»)
серии 253
на Люблянском
аэродроме.

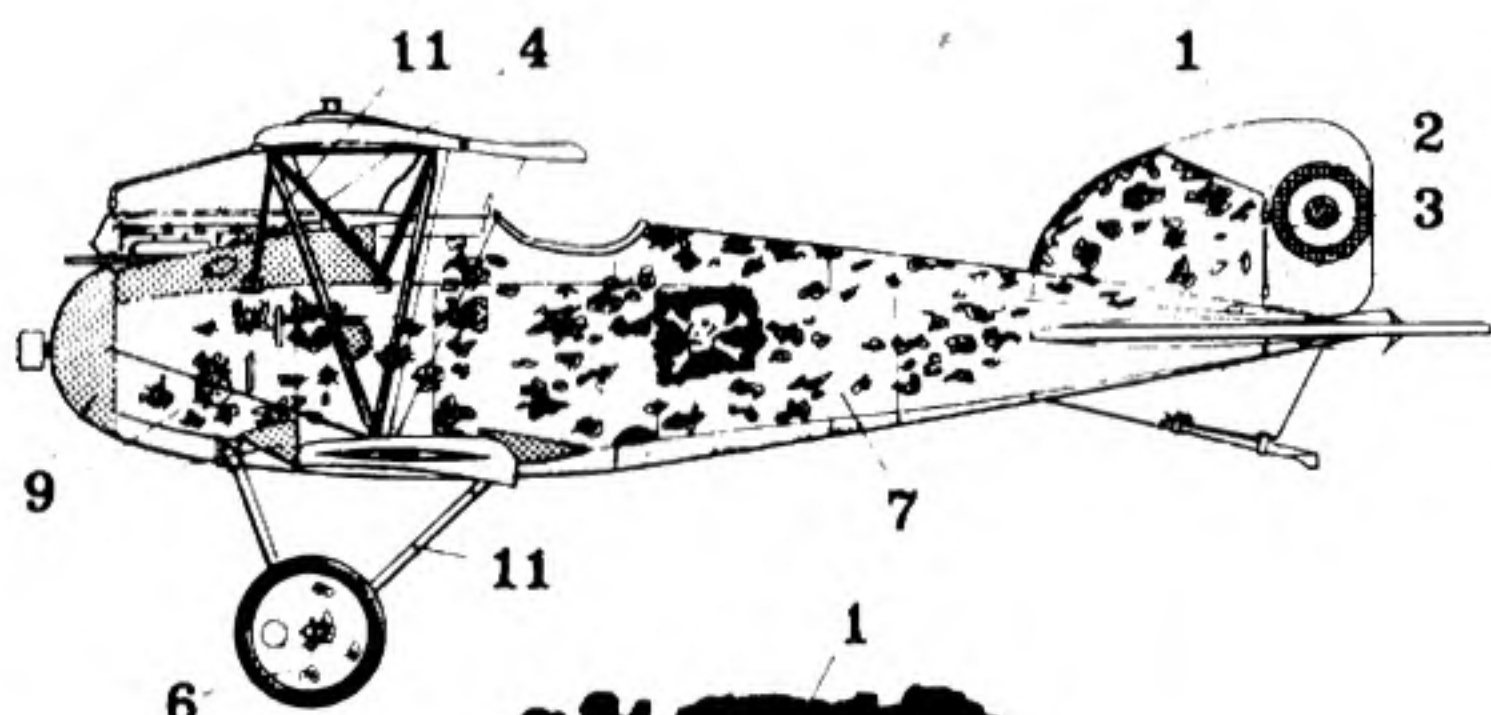


«Альбатрос» D.III
на аэродроме
Мостар.
Югославия,
1918 год.

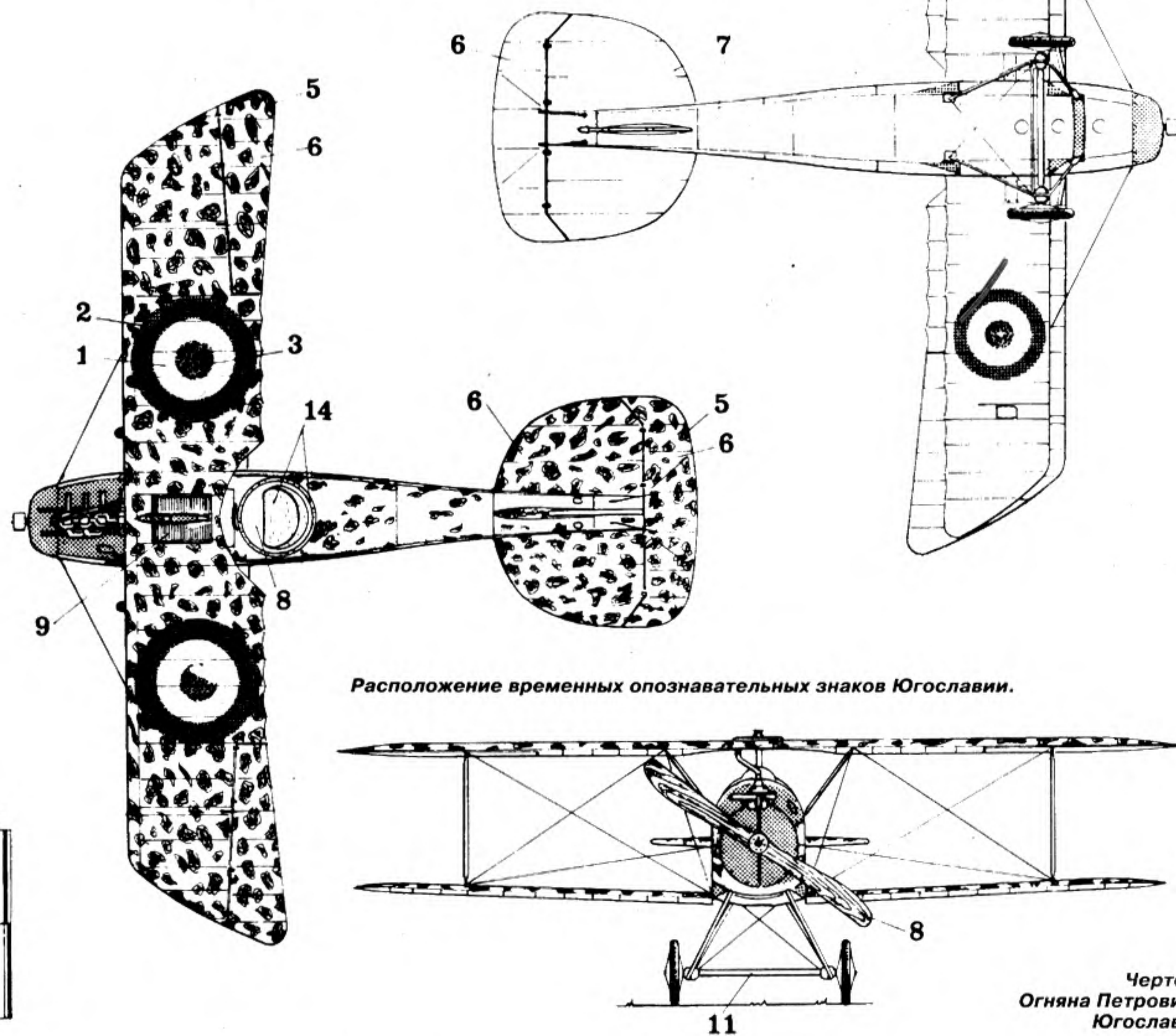
ALBATROS D.III {Oef} Bauart 253

A

«Альбатрос» Люблянской авиационной сотни (эскадрильи), Любляна, ноябрь, 1918 г.



Унаследованная от австро-венгров эмблема.



Расположение временных опознавательных знаков Югославии.

Чертежи
Огняна Петровича,
Югославия.

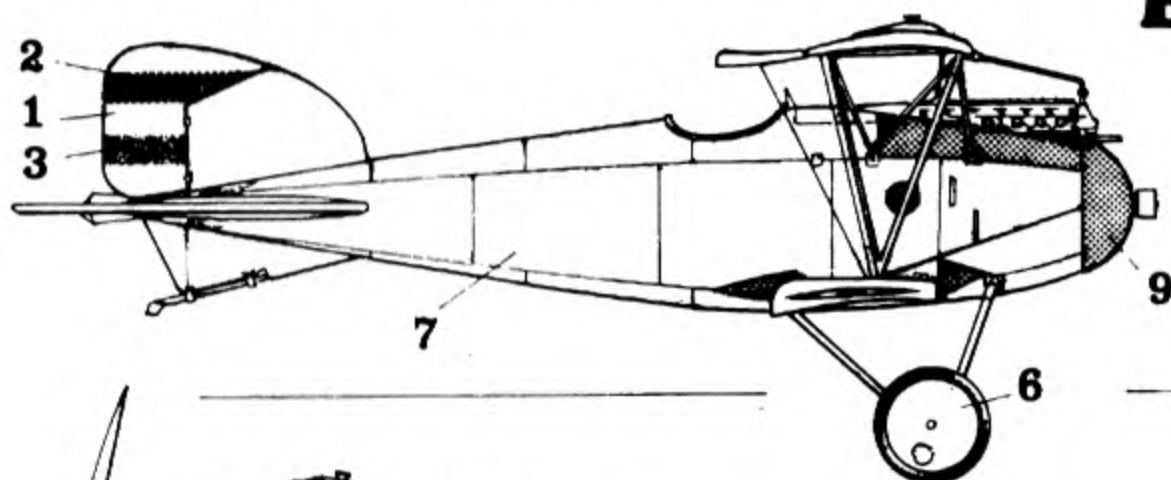
Цифровые обозначения цветов маркировки и камуфляжа:

1 — белый;
2 — голубой FS 25414-25299;
3 — красный FS 21105;
4 — черный;

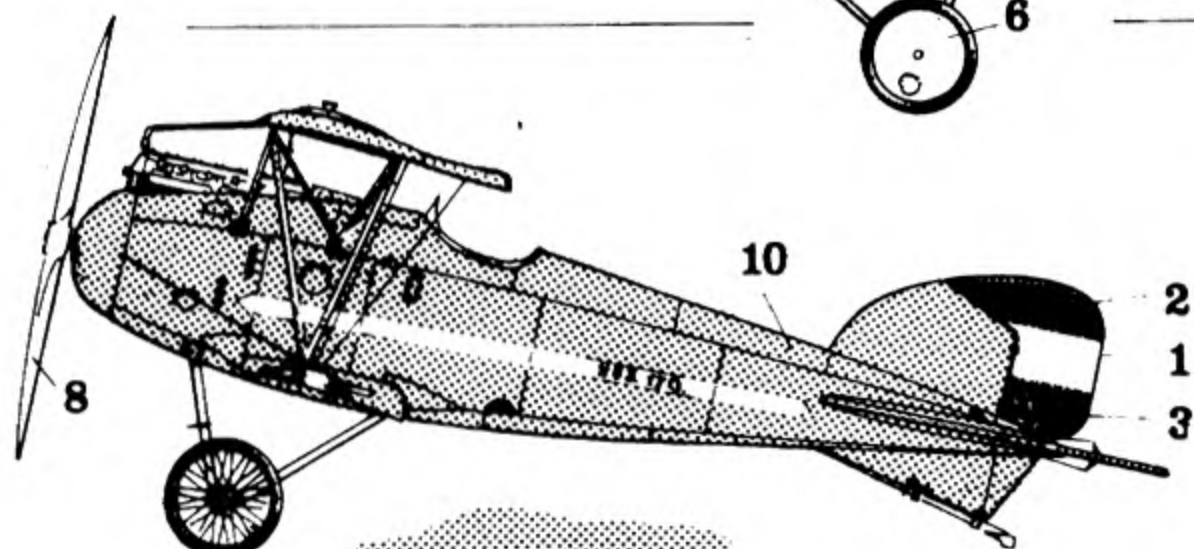
5 — темно-зеленый FS 24108;
6 — выцветшее полотно;
7 — лакированная фанера;
8 — дерево;

Остальные обозначения, как на самолете «А».

В



ВА 253, Люблянской эскадрильи,
Любляна, ноябрь, 1918 г.

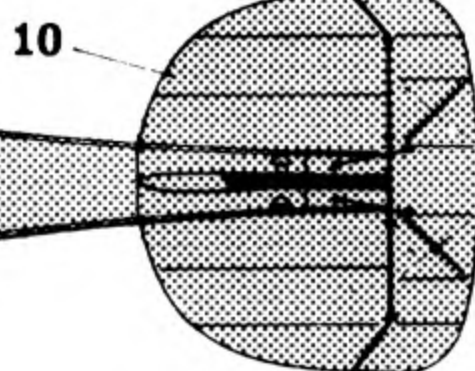
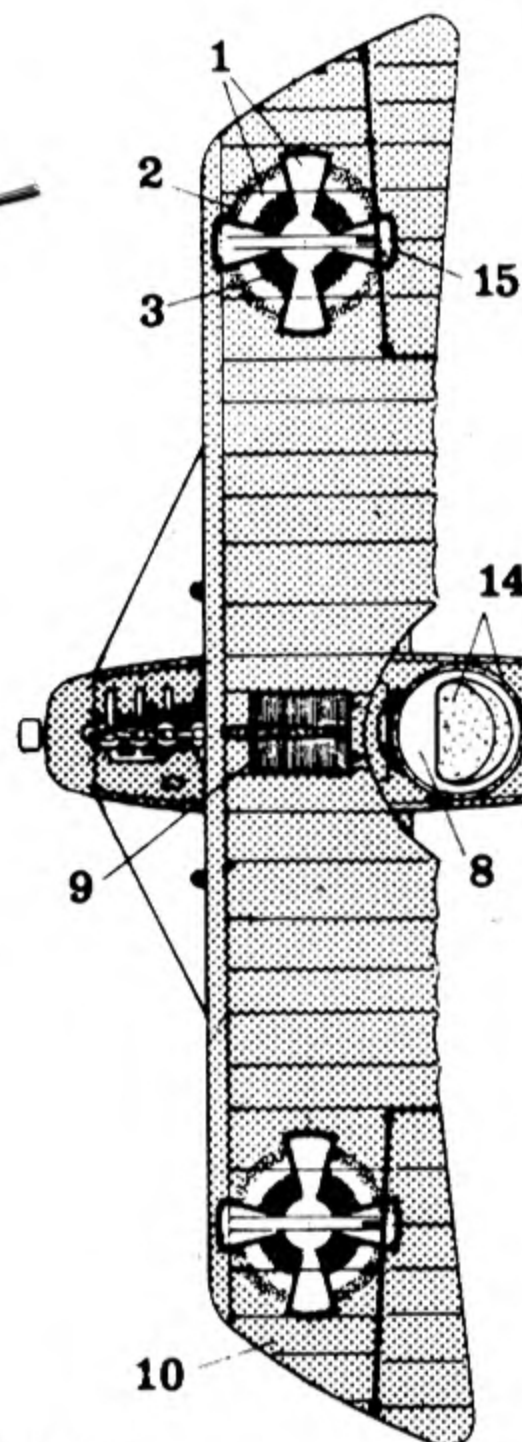


253.170

1 10 4

С

253.170, Кралевиного Воздухопловства,
аэродром Новый Сад, июль, 1926 г.

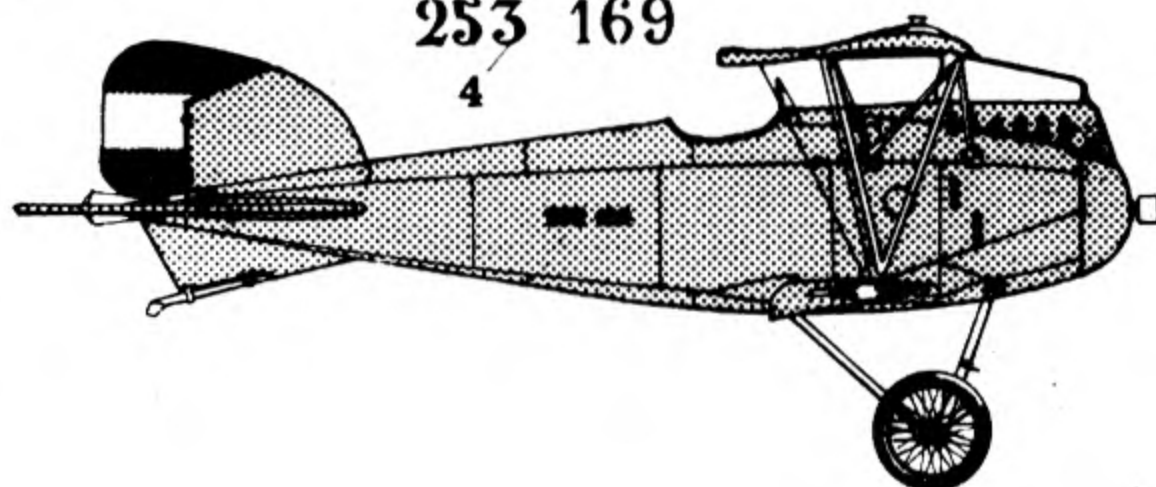


Маркировка и знаки, как на самолете «С».
253.169 Кралевиного Воздухопловства,
аэродром Новый Сад, 1926 г.

253 169

4

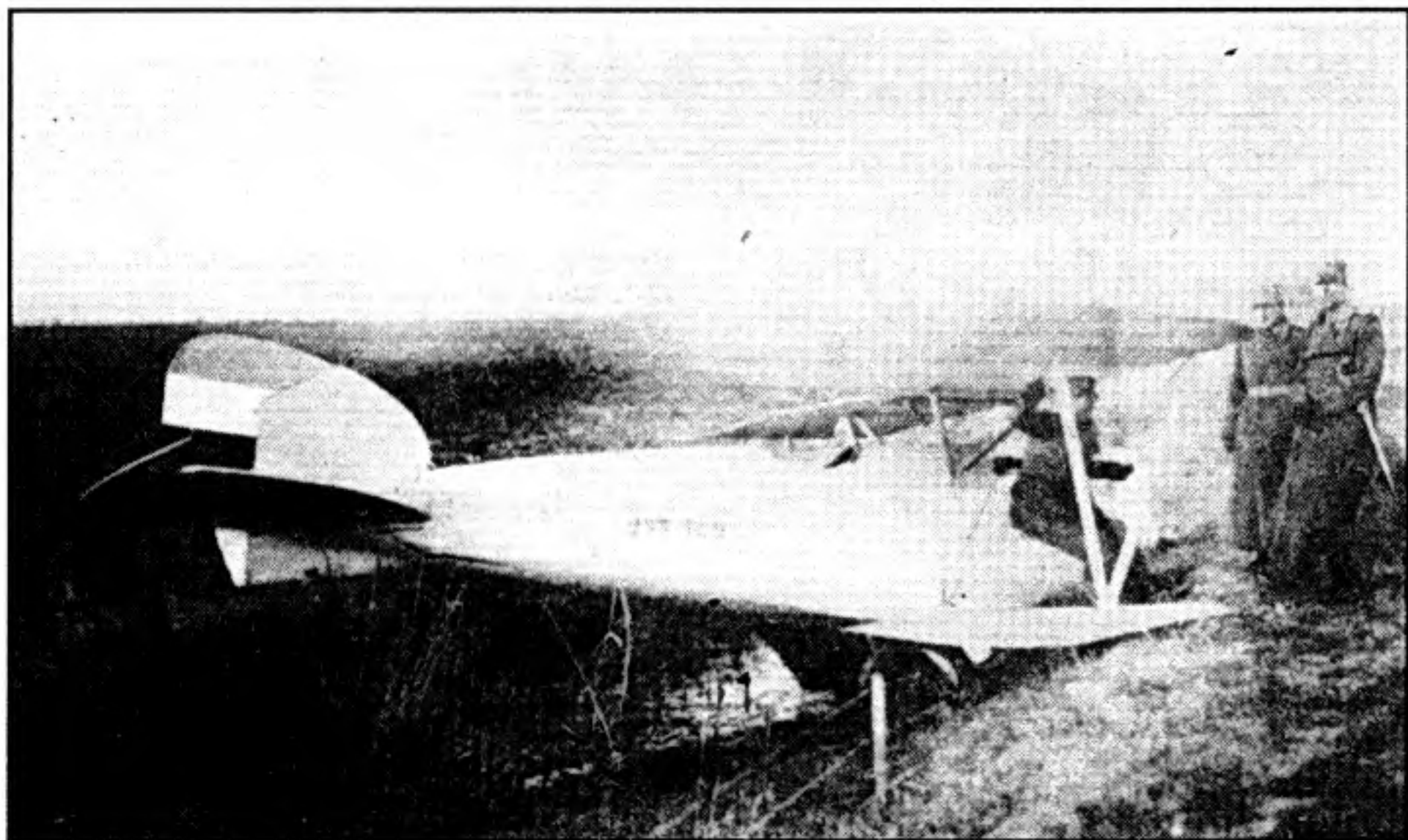
Д



Чертежи
Огняна Петровича,
Югославия.

9 — алюминий;
10 — серебристый — полированный металл FS 16473;
11 — светло-серый;
12 — темно-серый;

13 — цвета побежалости, ржавчина;
14 — потерянная кожа;
15 — темно-голубой.

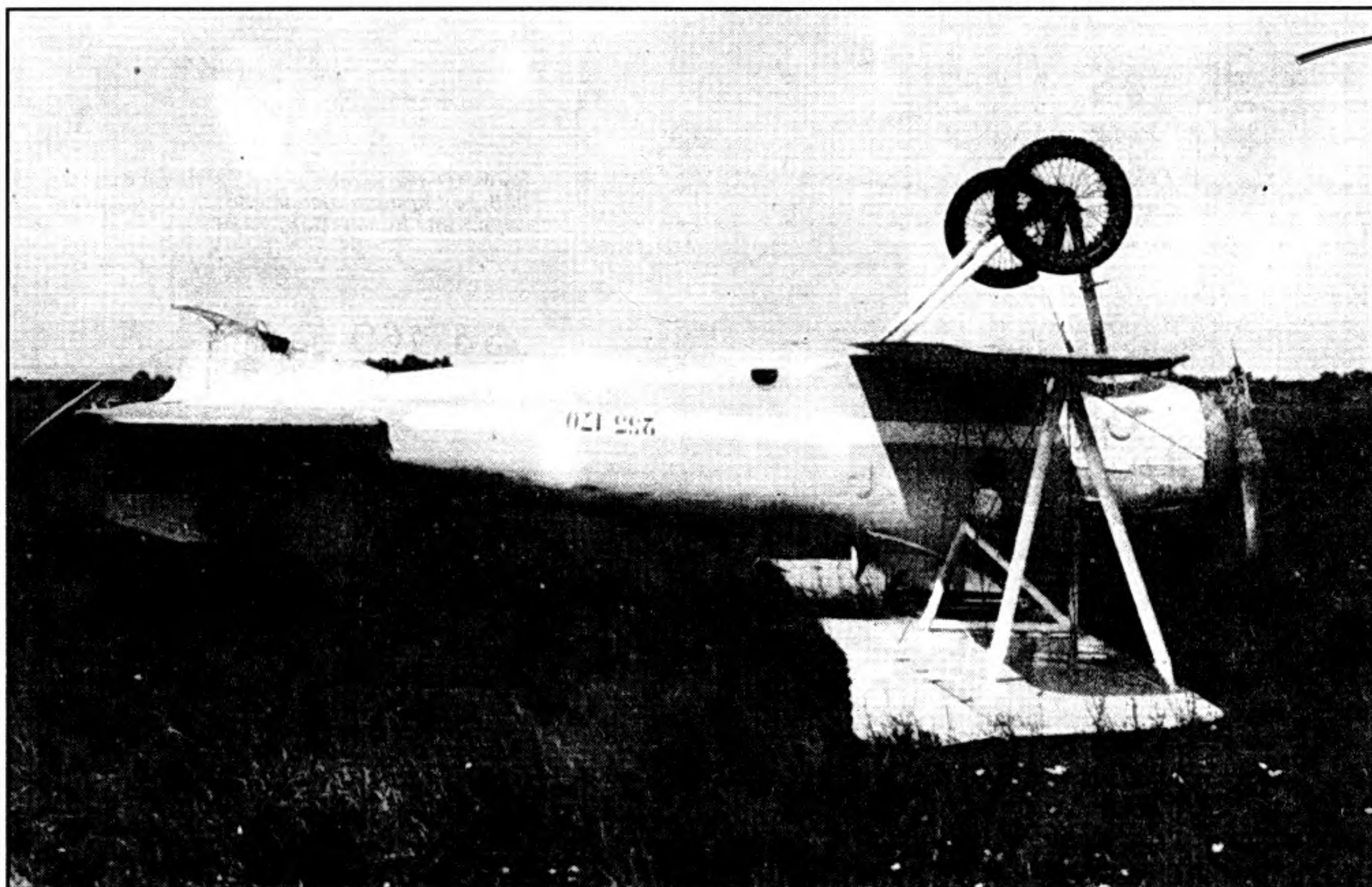


Авария югославского
«Альбатрос» D.III
(«Оеффаг») серии 253.169
на аэродроме Новый сад.

Стандартное написание
цифр бортовых
номеров в авиации
Австро-Венгрии.

0123456789.
1234567890.

Авария пилота-сержанта Гргича 23 июля 1926 года.



ЦИФРОВЫЕ БОРТОВЫЕ КОДЫ «АЛЬБАТРОСОВ» АВСТРО-ВЕНГЕРСКОЙ МОНАРХИИ

(ПЕРВЫЕ ДВЕ ЦИФРЫ)

09. «Альбатрос» JI, двигатель Даймлер 200 л.с., 4 пулемета, 1918 г. «Остеррейхише Альбатрос-Верке ГМБХ» (с января 1917 года переименован на «Феникс Флюгцойгверке А.Г., Вена-Штадлау».
20. Прототипы фирмы «Альбатрос-Феникс».
21. «Альбатрос» VI, двигатель «Хiero» 145 л.с., 1915 г.
201. «Альбатрос» CI, «Австро-Даймлер» 160 л.с., 2 пулемета, 1918 г. «Остеррейхише Флюгцойгфабрик А.Г. (Oeffag)», Венский Неуштадт.
53. «Альбатрос» DII, «Австро-Даймлер», 185 л.с., 2 пулемета, 1917 г.
- 53.2 «Альбатрос» DIII, «Австро-Даймлер», 185 л.с., 2 пулемета, 1917 г.
- 153 «Альбатрос» DIII, «Австро-Даймлер», 200 л.с., 2 пулемета, 1917 г. •
- 253 «Альбатрос» DIII, «Австро-Даймлер», 225 л.с., 2 пулемета, 1918 г. Виеннер Каросерие унд Флюгцойгфабрик (W.K.F.) Д-р В. Гутман, Вена X.
- 85 W.K.F. D.I. двигатель «Хiero» 230 л.с., 2 пулемета, 1918 г.

Вообще, австро-венгерские авиационные фирмы имели свои кодовые номера (в бортовых, т.н. заводских номерах, как правило — первая цифра):

- 1 — «Лохнер»
2 — «Альбатрос» (с 1917 — Феникс)

- 3 — «Авиатик»
4 — «Ллойд»
5 — «Оеффаг»
6 — «Уфаг»
7 — «Фиш-Аменд»
8 — «W.K.F.»
9 — «MAG»
10 — «Тон унд Фиала».

В названиях самолетов Австро-венгерской монархии и Германии буква после наименования фирмы-изготовителя обозначала назначение машины:

- A — многоцелевые монопланы;
B — двухместные бипланы, в основном невооруженные, разведчики с мотором мощностью до 150 л.с.;
C — двухместные, с вооружением и двигателями свыше 150 л.с., более тяжелые;
Например, «Альбатрос» B-I изредка имел один пулемет у летнаба, а «Альбатрос» C-I мог иметь два и нес бомбовую нагрузку.

- D — одноместные истребители-бипланы;
G — двухмоторные бомбардировщики (кстати, фирма «Альбатрос» построила и средний двухмоторный бомбардировщик — не очень удачный — в боевых действиях активного участия эти самолеты не принимали).

МАСКИРОВОЧНАЯ ОКРАСКА И ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ САМОЛЕТОВ АВСТРО-ВЕНГРИИ

Маскировочная окраска и опознавательные знаки самолетов Австро-венгрии довольно разнообразна, тем более, что машины, побывавшие в полевом ремонте, часто окрашивались наземным персоналом, как «бог на душу положит», а если учесть, что для «починки» зачастую использовались детали уже списанных окончательно аэропланов...

В начале 1 мировой войны австро-венгерские самолеты несли красно-бело-красные опознавательные полосы на рулевых поверхностях крыльев, вертикального оперения и фюзеляже (ближе к хвосту), согласно циркуляру военного министерства 1913 года.

В конце 1914 года знаки стали заменяться на немецкие «железные кресты», которые располагались на обеих сторонах фюзеляжа, обоих крыльях и вертикальном оперении.

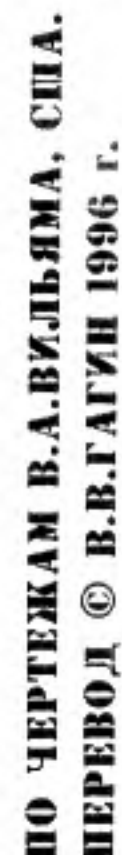
На темно-окрашенных фюзеляжах черные кресты малевали на белом квадратном фоне (случалось, в белом круге). Часто на самолетах были и австрийские полосы, и германские кресты.

Последние на темном фоне рисовали (бывало) с белой окантовкой шириной 5 см.

В январе 1918 года на новых машинах стали наносить вместо «железных» прямые кресты в белой окантовке «уголками» (Balkenkreuz).



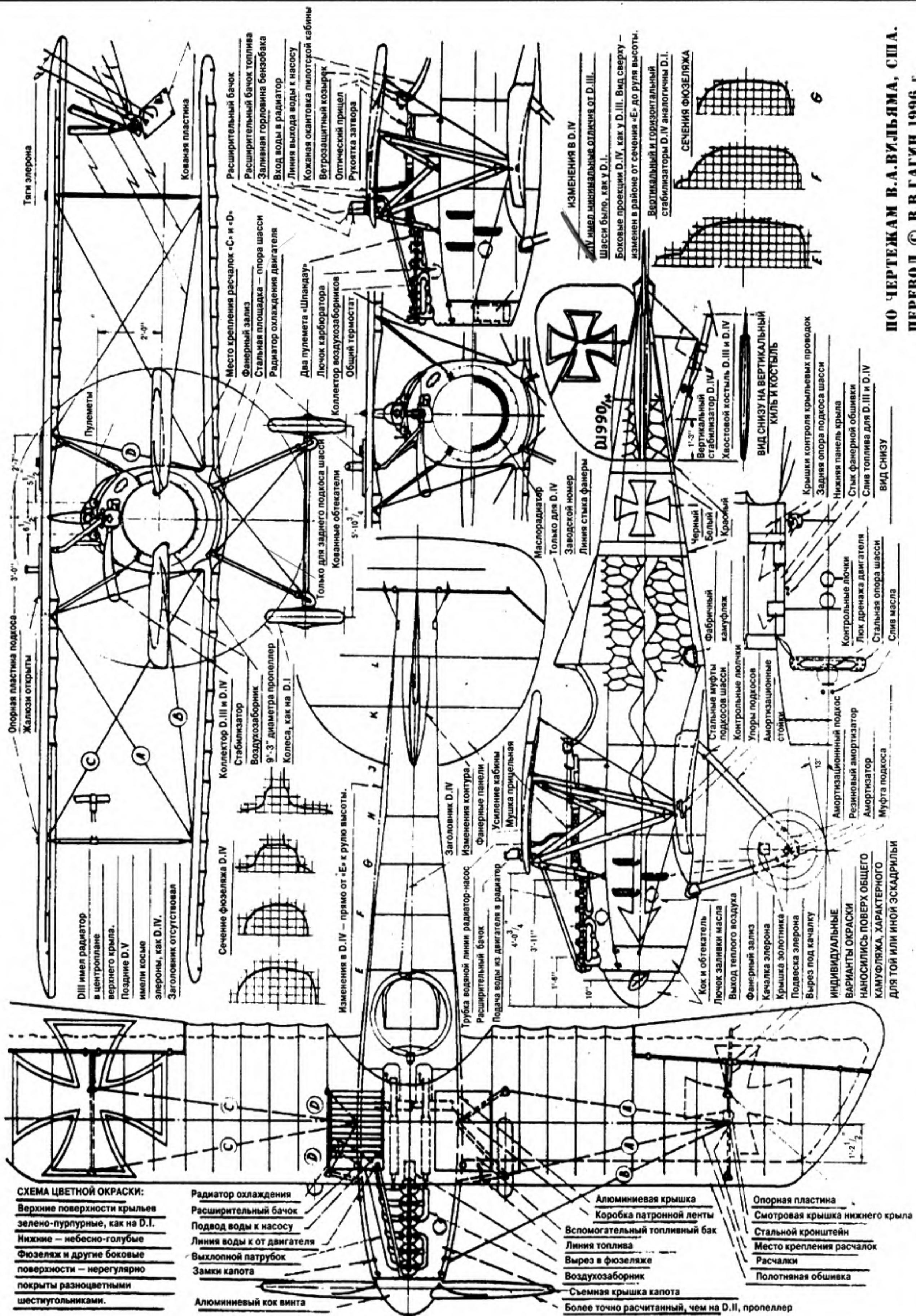
«Альбатрос» D.III (Оеффаг)
польской военной авиации.



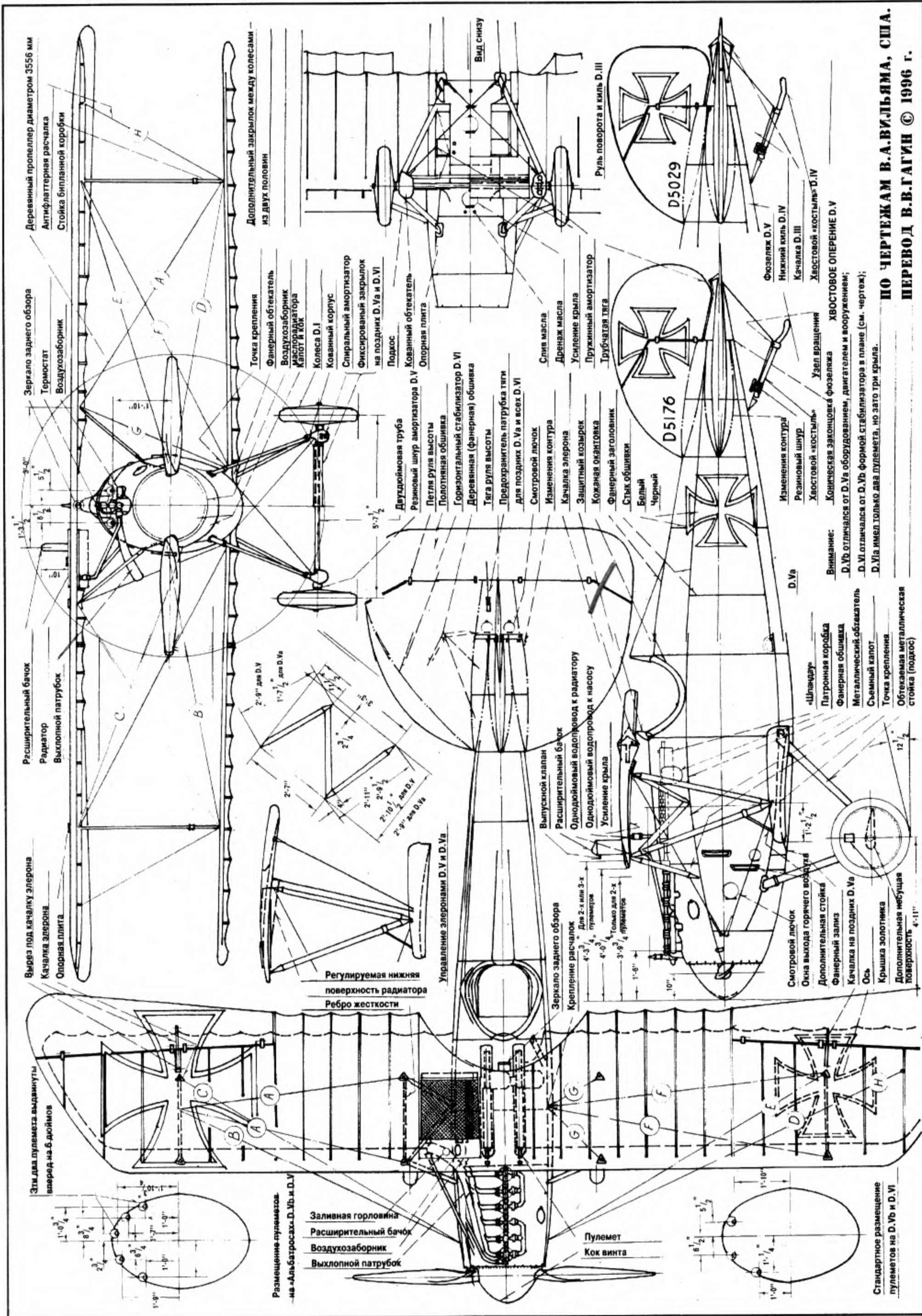
Общая длина фюзеляжа $23 \cdot 11 \frac{1}{2}''$
Размах верхнего крыла $28' - 4''$
Размах нижнего крыла $26' - 4''$
Размах горизонтального стабилизатора $8 \cdot 11 \frac{1}{2}''$



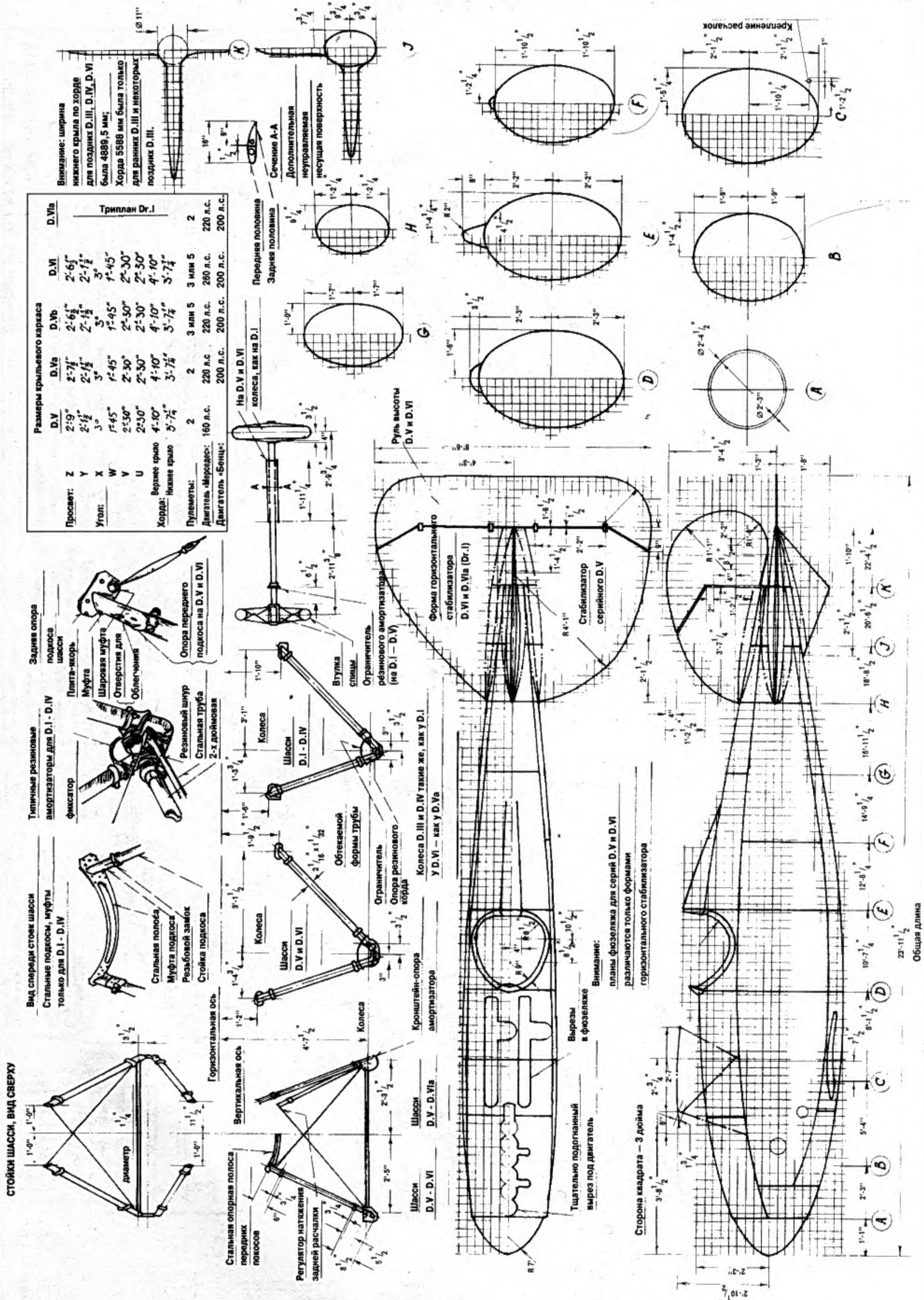
ОБЩИЙ ВИД ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «АЛЬБАТРОС» D.III И D.IV



ОБЩИЙ ВИД ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «АЛЬБАТРОС» D.V и D.VI



«АЛЬБАТРОС» D.V и D.VI



Влияние «Альбатроса» на конструкции более поздних самолетов разных стран обширно, велико и очевидно: чешский «Шмолик» Ш-1, германский «Роланд», германский же «Феникс», а некоторые видят в нем даже прообраз Bf-109...

Появившаяся недавно книга «Истребители I мировой войны», несмотря на очевидно положительное стремление авторов предложить читателям нечто вроде справочника, не смогла удовлетворить их в полной мере.

Стремление охватить большую тему в малом объеме привело к тому, что текстовая информация и схемы по каждому самолету крайне скудны.

Отчасти от желания дополнить, «расширить и углубить» это издание, а главное, представить отечественным любителям и профессионалам ранее не публиковавшиеся у нас материалы и чертежи, в особенности, и появилась эта брошюра.

Скорее всего она явится началом такой серии, когда каждая новая книжка будет посвящена одному самолету, конечно, если первая будет иметь хорошие отзывы.

Обратившись к совершенно уникальным по качеству и объему архивной проработки чертежам известнейших зарубежных исследователей и инженеров, таких как В.А.Вильям или Уолтер Редферн (построивший больше десятка признанных во всем мире самыми точными реп-

лик истребителей 1-ой мировой войны) автор надеется на читательский интерес.

Кроме всех вышеперечисленных причин опубликовать материалы по германскому «Альбатросу» есть еще несколько соображений.

Техническое совершенство этого самолета, строившегося в период 1915-1918 годов, его сложность, полнота его оборудования («Альбатрос» был оснащен практически всеми приборами, механизмами и устройствами, присущими истребителям начала второй мировой войны) наводят на грустные размышления нас, русских.

В те годы российская авиация не имела ни в чертежах, ни на стапелях, ни, тем более, в войсках ничего подобного: импортное старье и доморощенные попытки «самодельного» самолетостроения — палочки, жердочки, веревочки, тряпочки...

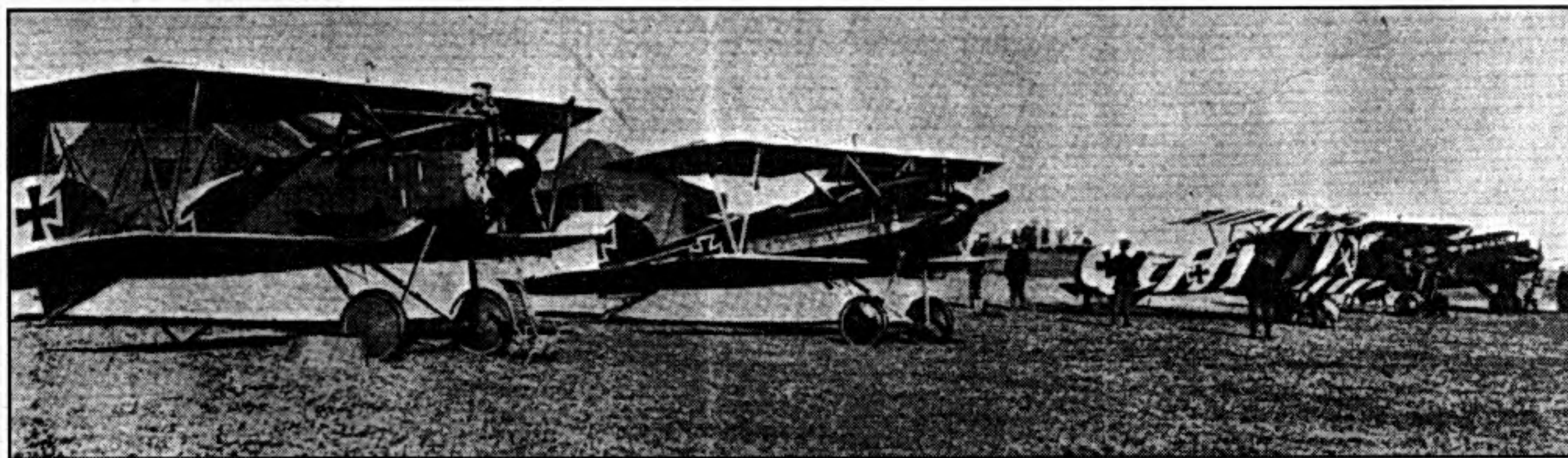
И воздухоплаватели-авиаторы великие у нас тогда были, и ученые, и конструкторы — мировые гении, а вот материальная часть — то, что зависело от российского чиновника, всегда было негодным. Всегда оказывалось не вовремя, никчемно и тупо настолько, что перечеркивало напрочь и точный расчет и вдохновенный порыв.

Тому нас учит история XX века: при царе ли, большевиках ли, демократах...

Россия, проснись!

СОДЕРЖАНИЕ

Разведчики «Альбатрос»	2	Маскировочная окраска	
Истребители «Альбатрос»	9	и опознавательные знаки	
Модификации истребителя «Альбатрос»	14	самолетов Австро-венгрии	45
«Альбатрос» D.I	15	Общий вид истребителей	
«Альбатрос» D.V а	17	«Альбатрос» D.I и D.II	46
Двигатели истребителей «Альбатрос»	31	Детали оборудования истребителей	
Радиатор охлаждения двигателя		«Альбатрос» от D.I до D.VI	47
«Даймлер-Мерседес»	33	Общий вид истребителей	
Технология сборки	36	«Альбатрос» D.III и D.IV	48
Австро-венгерские «Альбатросы»	38	Общий вид истребителей	
«Альбатрос» D.III (Oef) Bauarf 253	42	«Альбатрос» D.V и D.VI	49
Цифровые бортовые коды «Альбатросов»		«Альбатрос» D.V и D.VI	50
Австро-венгерской монархии	45	Конструкция фюзеляжа «Альбатроса»	51



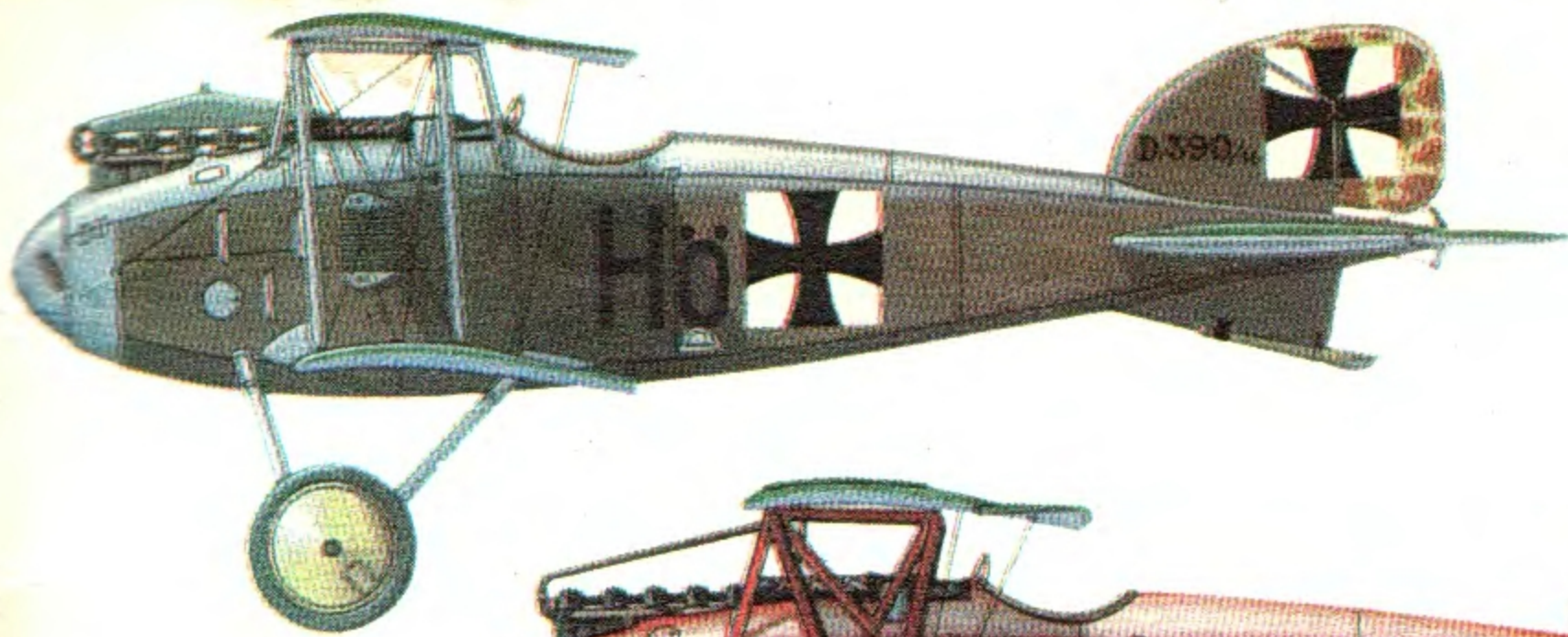
ББК 68.65
Г 12

Редактор В.В.Гагин.
Корректор В.А.Перегудов.
Технический редактор А.М.Чересчуров.

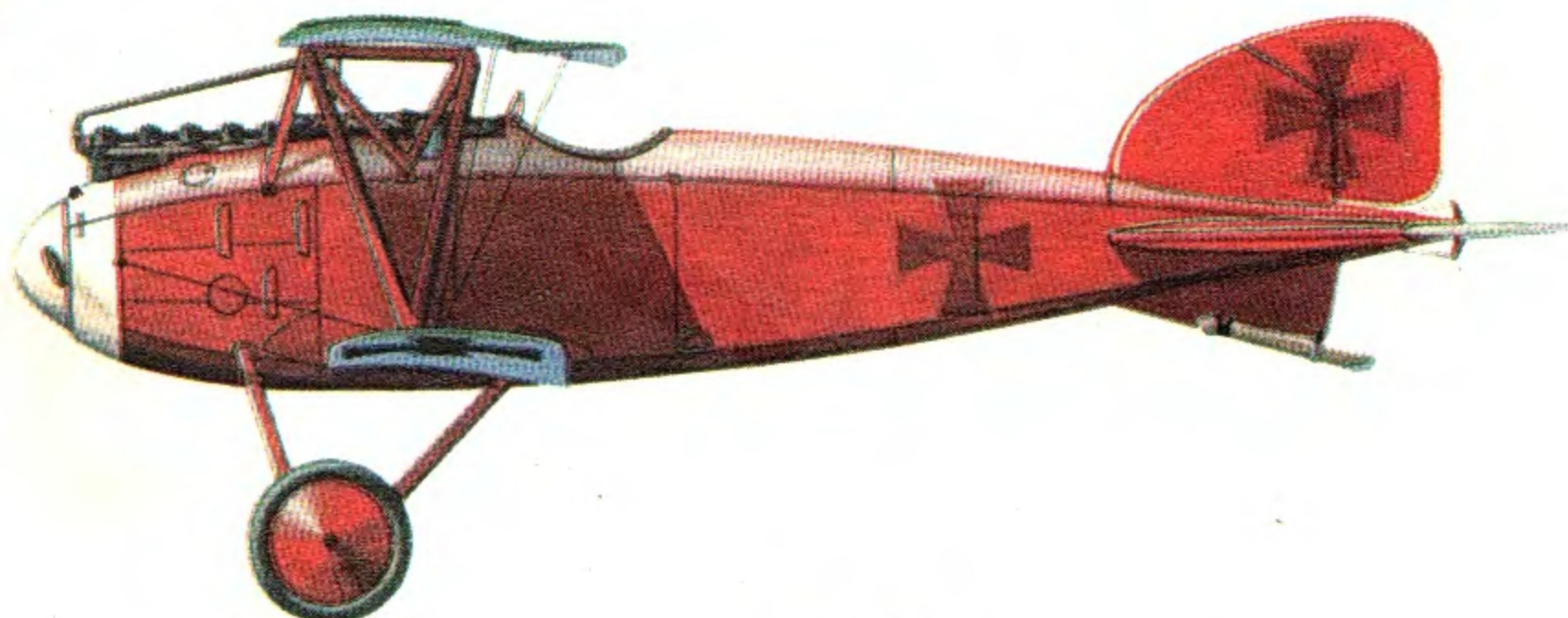
Автор выражает глубокую благодарность А.В.Терпугову.

Сдано в набор 28.07.96 г. Подписано в печать 27.08.96 г.
Формат 60х90/8. Печать офсетная. Усл.печ.листов 6,5. Тираж 1000 экз. Зак.4756

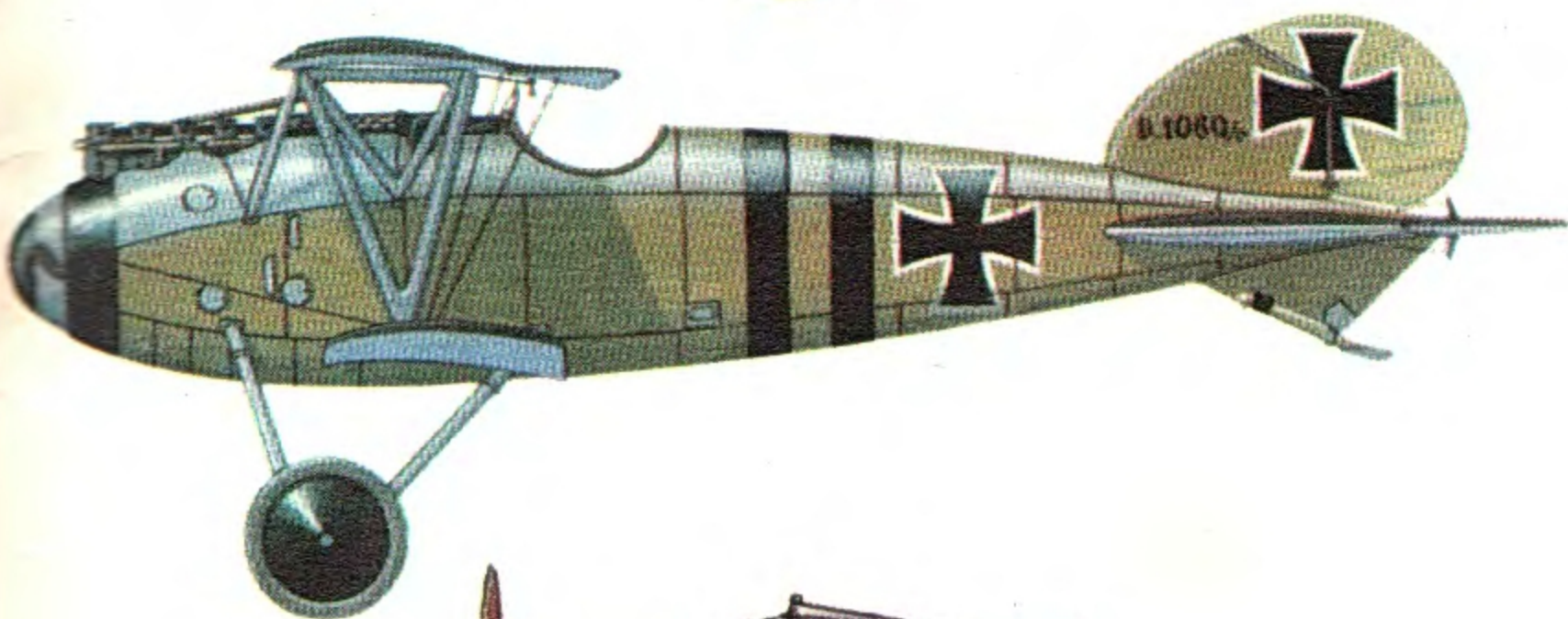
Издательство АО «Полиграф», г.Воронеж. ISBN 5-86937-007-8.
Отпечатано в типографии Липецкого издательства Госкомпечати РФ, г.Липецк.



**«АЛЬБАТРОС» D.I,
ПИЛОТ
ЛЕЙТЕНАНТ О.ХЕНЕ,
1916 ГОД**



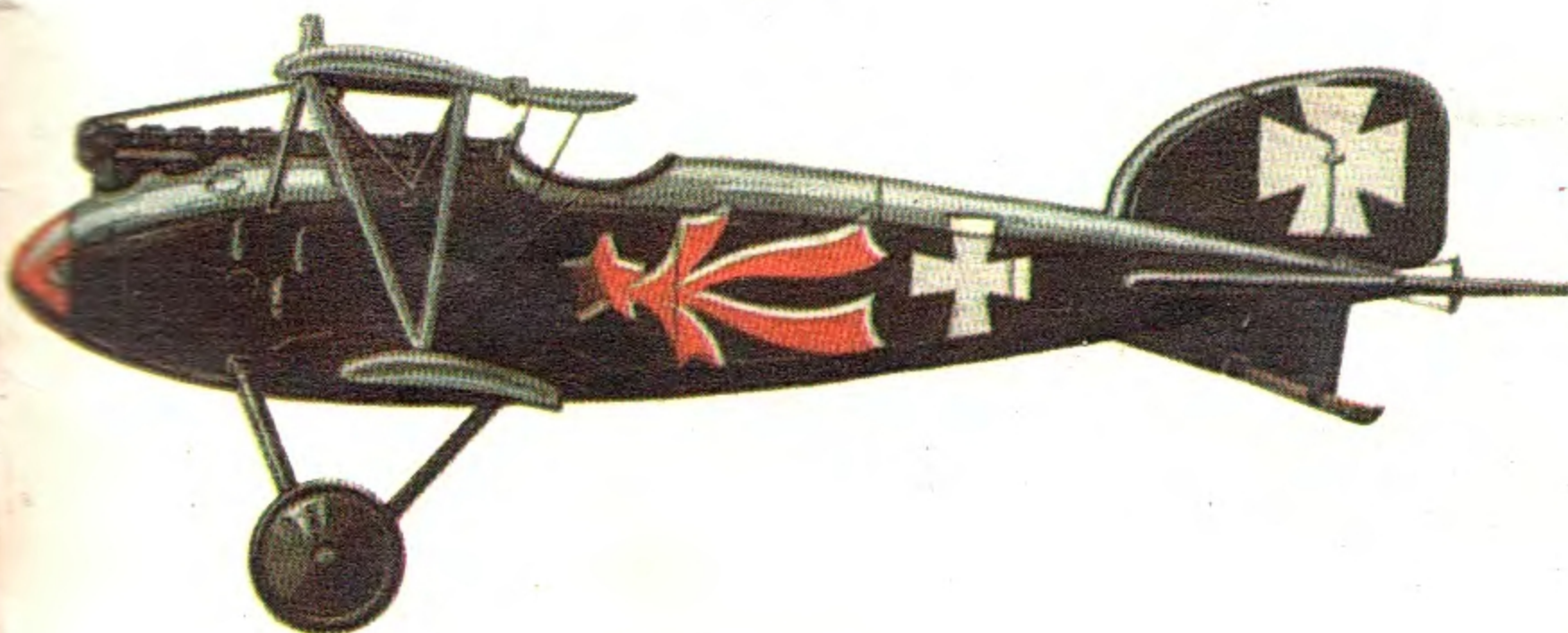
**«АЛЬБАТРОС» D.III,
ПИЛОТ
ЛЕЙТЕНАНТ
К.АЛЬМЕНРОДЕР
1917 ГОД**



**«АЛЬБАТРОС» D.V,
ПИЛОТ
ОБЕР-ЛЕЙТЕНАНТ
Э. ФОН ДОСТЛЕР
1915 ГОД**

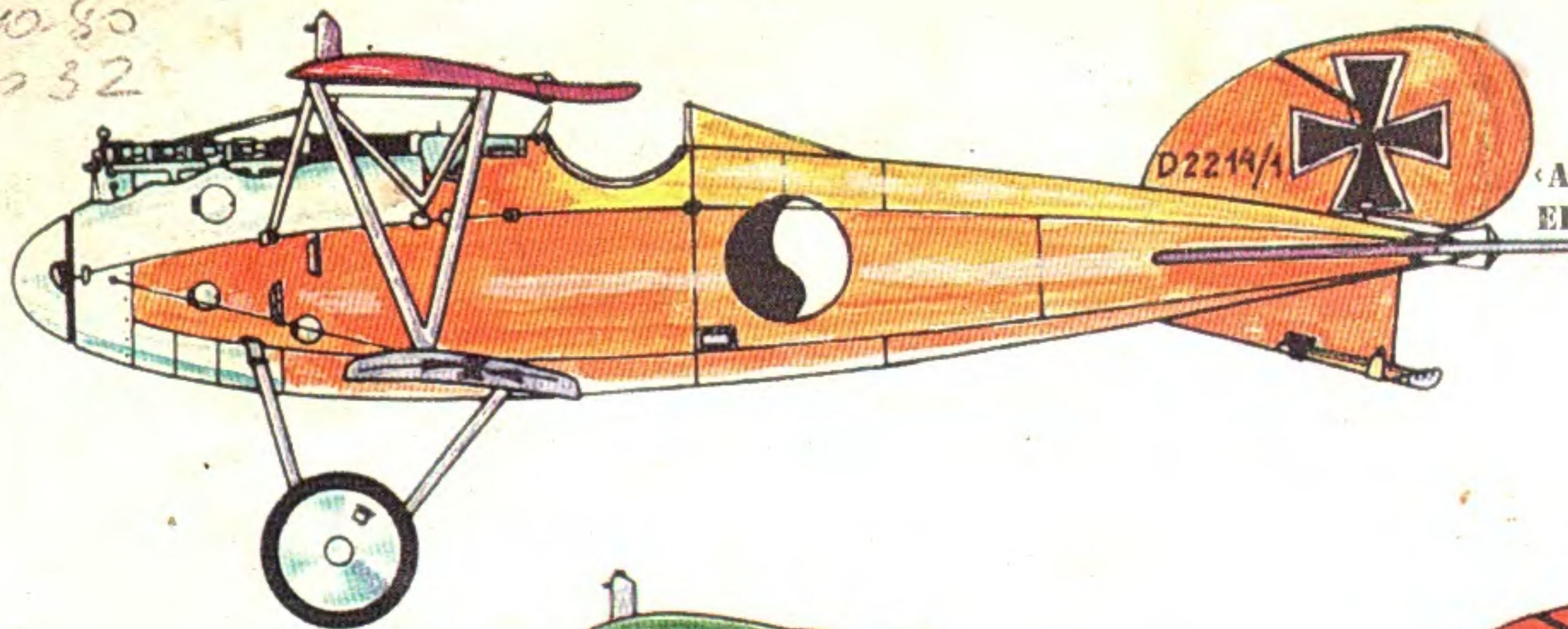


**«АЛЬБАТРОС» D.III
(OEFFAG)
АВСТРО-
ВЕНГЕРСКОГО АССА
ГЭДВИНА
БРЭМОВСКОГО**



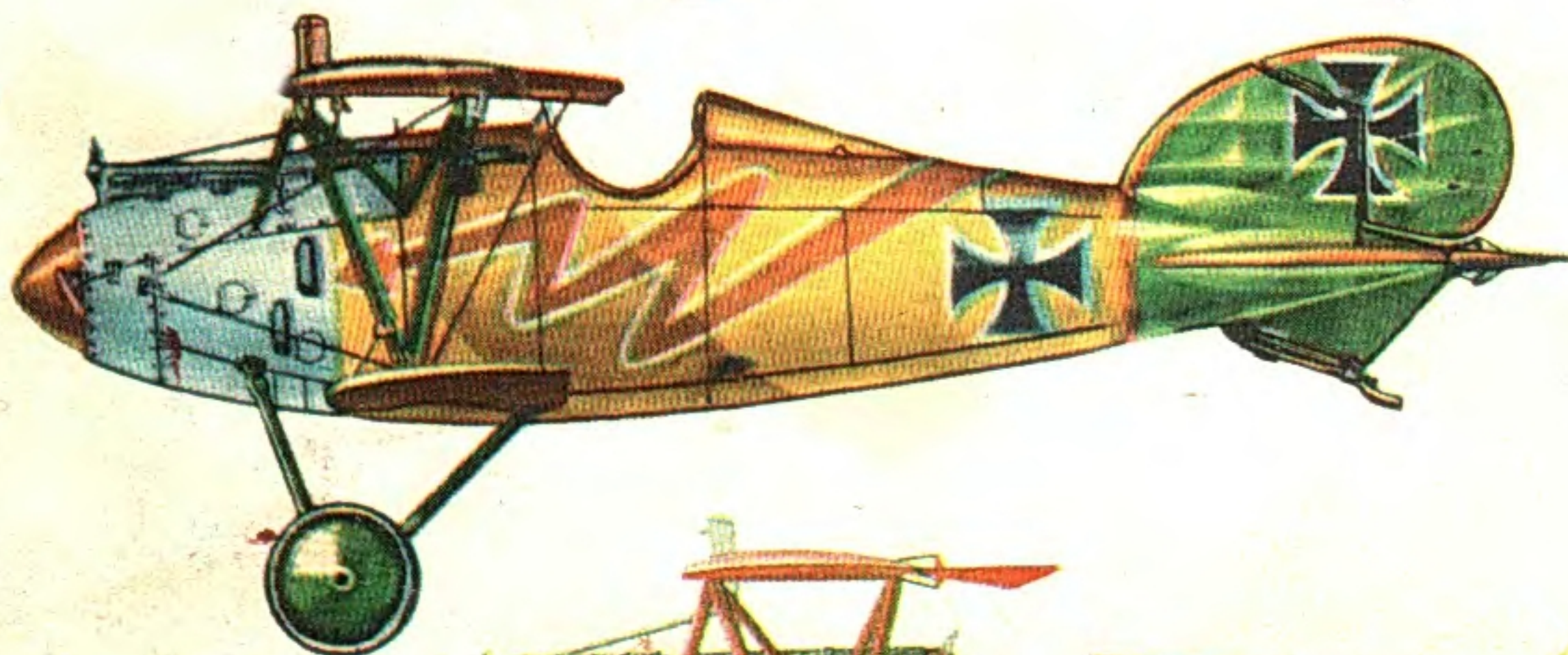
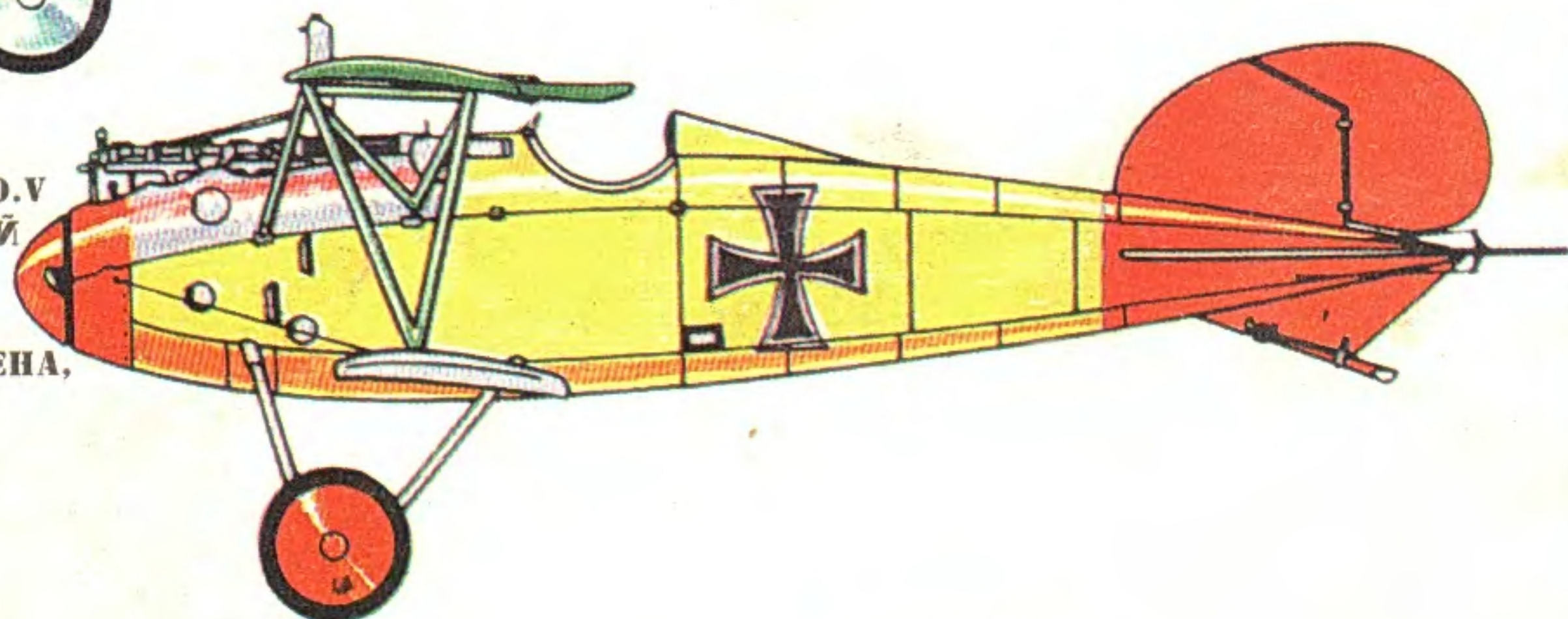
**«АЛЬБАТРОС» D.III
ЛЕЙТЕНАНТА
ФОН ХАНШТЕЙНА,
ИЮНЬ 1917 ГОДА**

10-80
0732



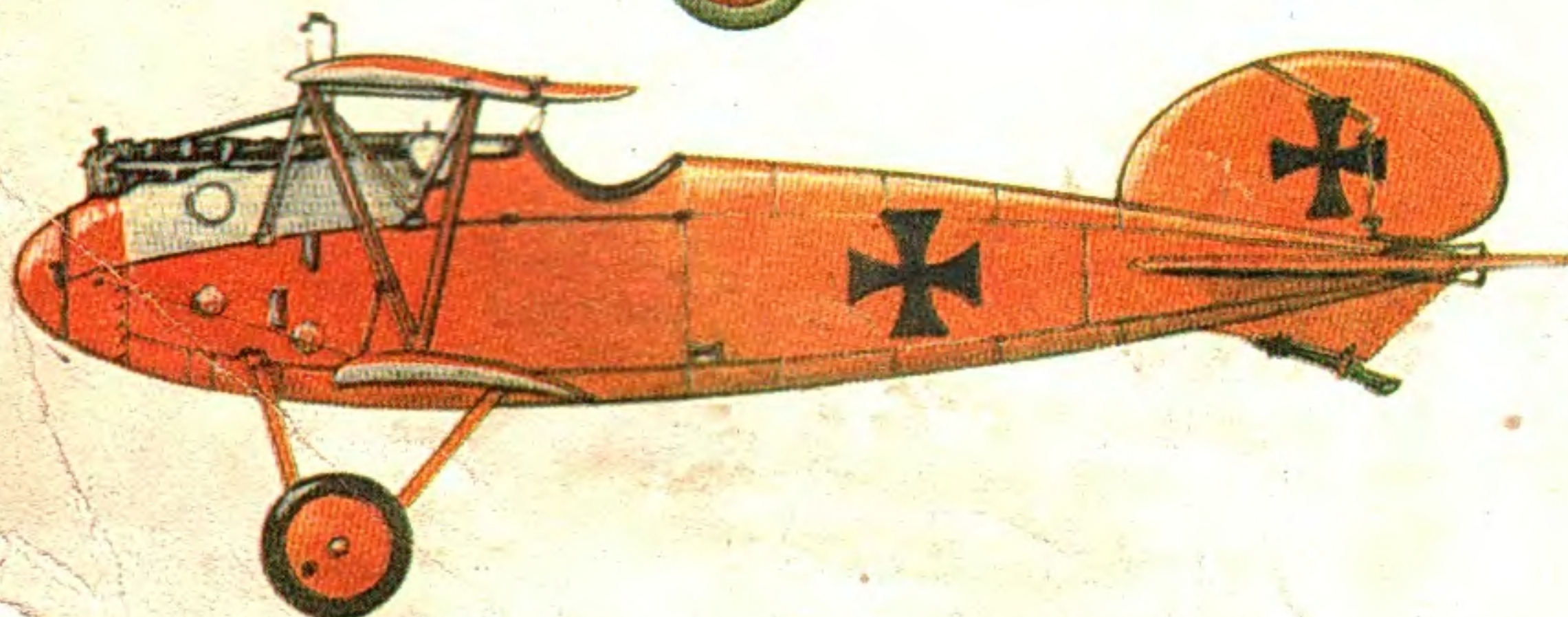
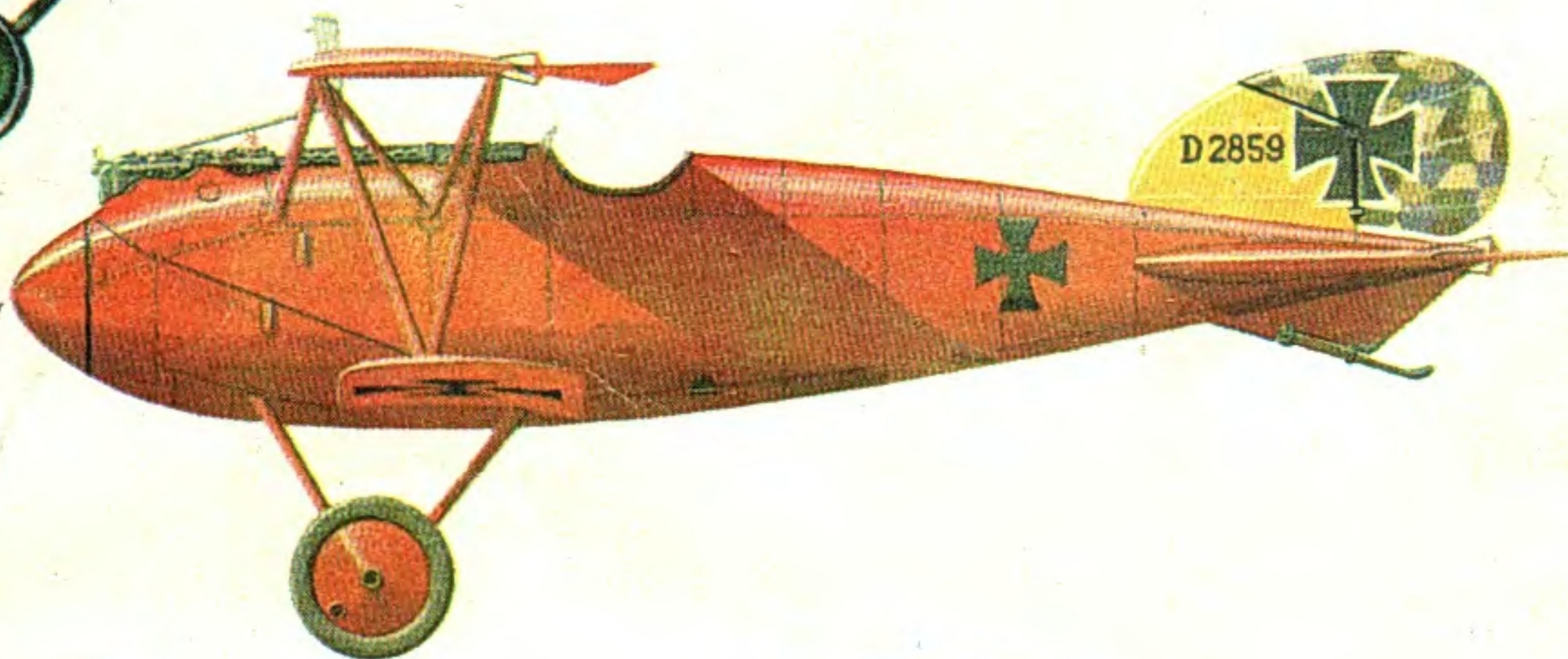
«АЛЬБАТРОС» D.V
ЕНРИХА КРОЛЛЯ,
30 ПОБЕД

«АЛЬБАТРОС» D.V
«УПАКОВОЧНЫЙ
ЯЩИК»
МАНФРЕДА
ФОН РИХТГОФЕНА,
МАЙ 1917 ГОДА



«АЛЬБАТРОС» D.Va
ГЕРМАНИЯ, 1917 ГОД

«АЛЬБАТРОС» D.V
1918 ГОД



«АЛЬБАТРОС» D.Va
«КРАСНЫЙ МАЛЫШ»
МАНФРЕДА
ФОН РИХТГОФЕНА