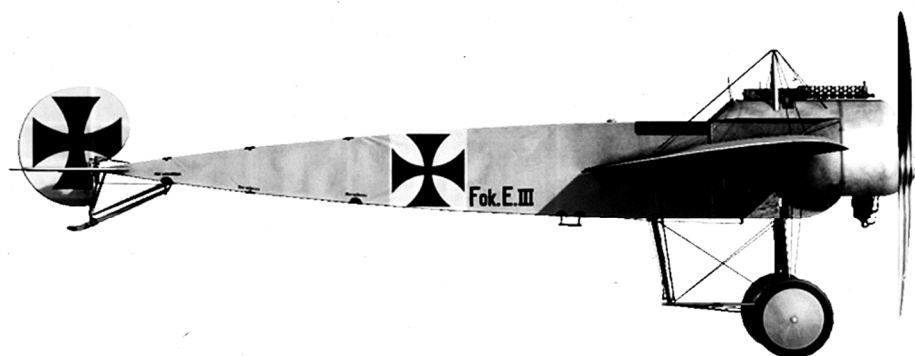
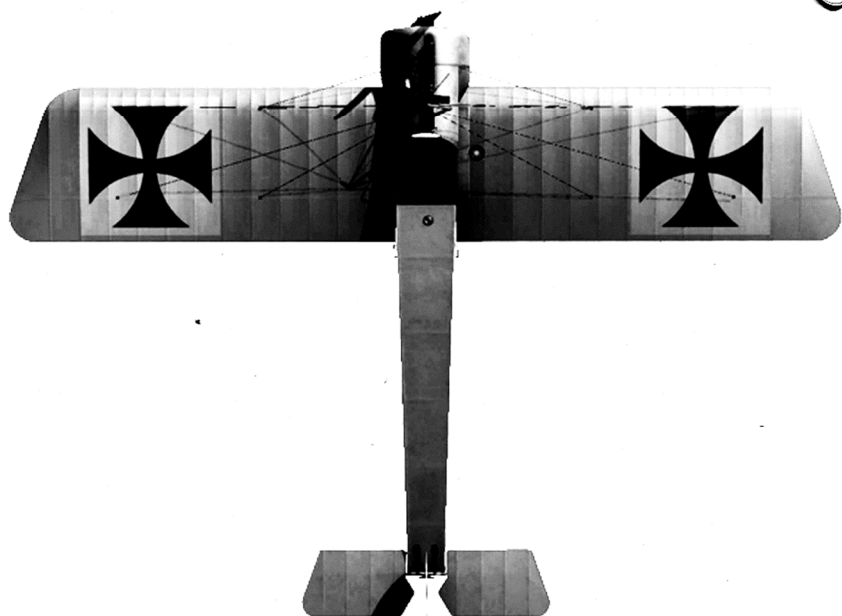


Fokker E.III

РУКОВОДСТВО ПИЛОТА



Историческая справка

Фоккер Е.III Эйндеккер - одноместный истребитель-моноплан, разработанный конструктором Энтони Фоккером в начале 1915 года. Управление самолётом по крену осуществлялось перекосом крыла (т.н. гошированием). Данная система управления была характерна для всех ранних аэропланов. Впоследствии, на смену ненадёжной и малоэффективной системе гоширования пришло управление по крену с помощью элеронов.

Фоккер Е.III был оснащён синхронизатором стрельбы - революционным новшеством, изменившим представление о воздушных боях. Синхронизатор позволял вести стрельбу сквозь вращающийся винт, не повреждая его при этом. Такая установка резко повысила эффективность воздушной стрельбы. Толчком к созданию синхронизатора кулачкового типа послужил захват Морана Солнье Тип L пилота Роланда Гарро. Этот самолёт был оснащён стальными уголковыми отсекателями пуль, закреплёнными на лопастях и предохранявшими винт от разрушения. Такая конструкция также позволяла стрелять сквозь вращающийся винт, но отсекатели сильно уменьшали эффективность винта. Энтони Фоккер пошёл другим путём, создав механизм связывающий вал двигателя со спусковым механизмом пулемета. Выстрел мог быть произведен только при отсутствии лопасти винта перед дулом пулемета. Наличие синхронизатора позволило немецким пилотам безгранично господствовать в воздухе вплоть до начала 1916 года. Этот период вошёл в историю как «Бич Фоккера», а пилоты союзников называли свои слабОВОоружённые самолёты «кормом для Фоккера».

Первым пилотом, одержавшим официально подтверждённую воздушную победу на Эйндеккере, был лейтенант Винтгенс (Фоккер Е.I), который 15 июля 1915 года сбил французский Моран Парасоль. Другим известным асом ПМВ был Освальд Бёльке, одержавший 19 из своих 40 воздушных побед на Фоккер Е.III. Вторым по результативности на Эйндекере был другой прославленный германский ас – Макс Иммельман (15 побед).

Появление в начале 1916 года на театре воздушных действий самолётов DH-2 и Nieuport 11 положило конец абсолютному доминированию Фоккер Е.III и вместе с тем закончило эру «бича Фоккера».

Всего было построено 270 экземпляров Фоккер Е.III. Часть построенных самолётов была передана в другие страны – Оттоманскую империю, Австро-венгрию и Болгарию.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип: истребитель
Схема самолета: моноплан
Экипаж: 1 пилот
Первый полёт: 1915 г.
Основные эксплуатанты: Имперские ВВС Германии
Другие эксплуатанты: Османская империя, Австро-Венгрия, Болгария
Единиц произведено: 270

Технические характеристики

Двигатель: Oberursel U.I поршневый
Мощность: 100 л.с.

Размеры

Высота: 2290 мм
Длина: 7160 мм
Размах крыла: 10000 мм
Площадь крыла: 15.99 м²

Вес

Пустой: 417 кг
Взлетный: 641 кг
Объем топливного бака: 120 л
Объем маслобака: 25 л

Лётные характеристики

Скороподъемность:

1000 м — 6 мин. 28 сек.
2000 м — 14 мин. 35 сек.
3000 м — 28 мин. 45 сек.

Максимальная скорость (км/ч):

у земли — 142
1000 м — 133
2000 м — 123
3000 м — 113
4000 м — 97

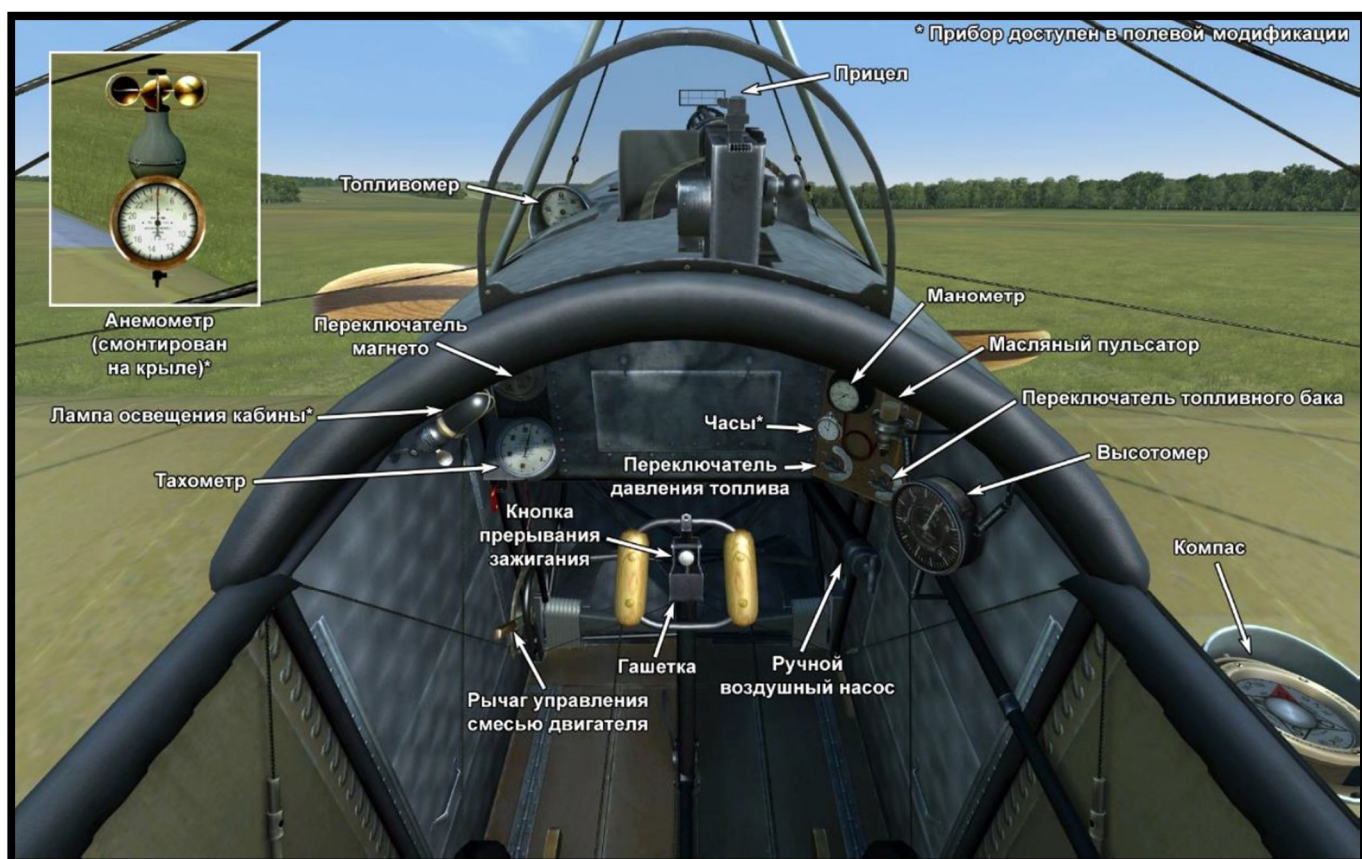
Практический потолок 4000 м

Продолжительность полета (ч., мин.):

боевой реж. - 3ч.
крейсерский реж. - 3ч.

Вооружение: Пушечно-пулемётное 1х7,92mm LMG08 , 500 патронов

КАБИНА



ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

- Проверить показания топливомера
- Проверить органы управления. Убедиться в легкости хода ручки управления самолетом и педалей руля направления.
- Рычаг Смеси – в положение **Full rich** «Богатая» (рычаг от себя до упора)
- Переключатель зажигания (магнето) - **Вкл. (E)**
- Контролировать обороты двигателя с помощью кнопки прерывания зажигания.

Инструкция летчику

Предупреждение

После запуска двигателя, используя прерыватель зажигания, выполнять руление и взлет по направлению встречного ветра. В процессе разбега и набора достаточной скорости, слегка потянуть ручку управления самолетом на себя, чтобы поднять нос самолета до отрыва от земли. E.III быстро набирает скорость полета. Набор высоты осуществлять плавно, поддерживая максимальные обороты двигателя.

Летные характеристики

E.III последний моноплан разработанный конструктором Энтони Фоккером. Управление самолётом по крену осуществлялось перекосом крыла, что снижало скорость крена. Поэтому маневрирование и повороты должны выполняться с использованием руля направления

E.III имеет хорошую тяговоруженность и способен выполнять сложные акробатические фигуры, такие как петли. Однако пилотам рекомендуется набрать достаточную высоту, прежде чем пытаться выполнить подобные трюки.

E.III способен быстро пикировать, но пилоты должны следить за тем чтобы не превышать безопасную скорость.

Для E.III попадание в штопор не рекомендуется.

Боевые инструкции.

На момент создания E.III является самым совершенным самолетом истребителем в небе. Его революционный синхронизатор позволяет пилоту наводить свой пулемет, просто направляя машину в нужном направлении.

В случае отказа двигателя или по другой причине, повлекшей за собой посадку, летчикам приказано уничтожить свою машину огнём.

Посадка

Пилоты должны использовать прерыватель зажигания для управления скоростью при снижении на аэродром. Лучше всего приземляться против ветра.

ОГРАНИЧЕНИЯ

Макс. Обороты	1400
Продолжительность полета, (мин.) (продолжительность полета в боевом режиме, т.е. на максимально возможной мощности самолета)	180
Максимальная скорость снижения, км/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	250
Максимальная скорость снижения, миль/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	155
Максимальная скорость поворота, км/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	190
Максимальная скорость поворота, миль/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	118
Максимальная скорость у земли, км/ч (IAS)	142
Максимальная скорость у земли, миль/ч (IAS)	88
Оценка маневренности (по шкале от 1-10)	3
Оценка вращения (по шкале от 1-10)	3
Оценка боеспособности (по шкале от 1-10)	2
Наиболее опасные противники	Все кроме D.H.2

ВЫВОД ИЗ ШТОПОРА

ЛЕВОГО	ПРАВОГО
РУС ровно в сторону штопора (влево). Двигатель включен.	Стандартный способ: РУС ОТ СЕБЯ и в сторону штопора, затем руль направления в сторону, противоположную штопору.

ДОСТУПНЫЕ ФУНКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ

