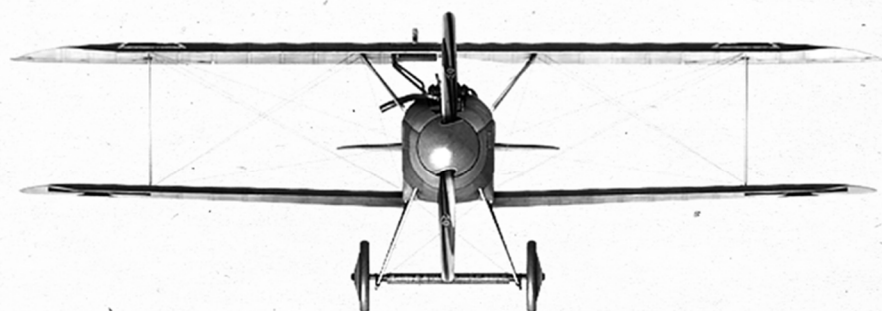
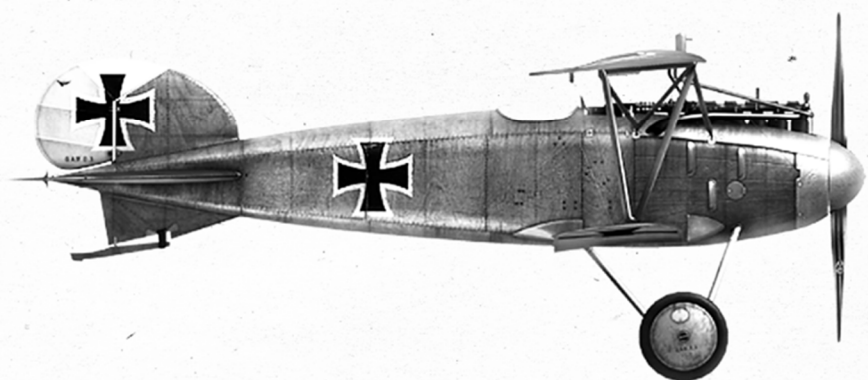
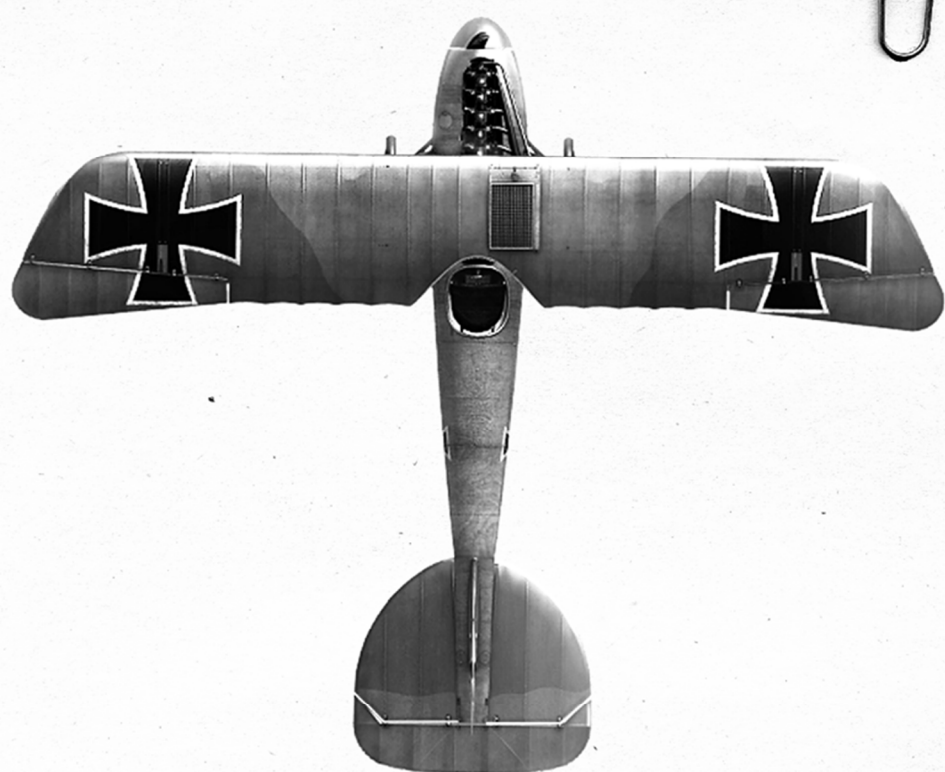


Albatros D.III

РУКОВОДСТВО ПИЛОТА



Историческая справка

Ознакомившись с конструкцией истребителя фирмы **Nieuport**, немецкие авиаинженеры спроектировали нижнее крыло нового самолета более узким и меньшего размаха, чем верхнее. Концы крыльев приобрели стреловидную форму, что позволило избавиться от вибрации крыльев. Из особенности конструкции можно упомянуть следующее: тяга элеронов проходила через нижнее крыло, радиатор был перенесен с бортов фюзеляжа в середину верхнего крыла, крылья получили V-образные стойки. Снижение веса самолета была одной из важнейших задач для того времени. Самолет выпускался на фабриках **Albatros Werke** и **Ostdeutsche Albatros Werke**. Всего было выпущено 1346 экземпляров **Albatros D.III**.

В августе - сентябре 1916 года прошли первые испытательные полеты, после которых в декабре 1916 года самолет поступает в истребительные эскадрильи. Несколько месяцев испытаний в боевых условиях показали, что самолет теряет нижнее крыло при пикировании и резком вираже. Вода из расположенного в верхнем крыле радиатора попадает на пулеметы и делает стрельбу невозможной. Это обусловило перемещение радиатора в правую сторону от пилота. С июня 1917 года стали устанавливать сотовый радиатор конструкции *Daimler*, что позволило решить проблему с перегревом двигателя. Широкий выпуск истребителей **Albatros D.III** способствовал численному превосходству германской авиации, в апреле 1917 года.

Albatros D.III применялся для уничтожения самолетов и аэростатов противника. Так же на нем выполнялись задачи по прикрытию двухместных бомбардировщиков и разведчиков. Пилоты отмечали прекрасный обзор вперед и вниз, легкость в управлении, высокую скорость и скороподъемность. После установки двигателя **Mercedes D.IIIa**, летные характеристики истребителя улучшились, сохранив его в строю до осени 1918 года. Истребитель принимал участие в боях на Западном и Палестинском фронте.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип: истребитель

Схема самолета: биплан

Экипаж: 1 пилот

Первый полёт: сентябрь 1916

г. Производитель: Albatros

Werke,

Ostdeutsche Albatros

Werke **Основные эксплуатанты:** Имперские ВВС

Германии **Единиц произведено:** 1346

Технические характеристики

Двигатель: Рядный 6 цилиндровый Mercedes D.IIIa

Мощность: 180 л.с.

Размеры

Высота: 2900 мм

Длина: 7330 мм

Размах крыла: 9000 мм

Площадь крыла: 20.54 м²

Вес

Пустой: 660 кг

Взлетный: 885 кг

Объем топливного бака: 110 л

Объем маслобака: 8 л

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Лётные характеристики

Скороподъемность:

1000 м — 3 мин. 57 сек.

2000 м — 8 мин. 14 сек.

3000 м — 13 мин. 37 сек.

4000 м — 20 мин. 52 сек.

5000 м — 32 мин. 13 сек.

Максимальная скорость (км/ч):

у земли — 170

1000 м — 163

2000 м — 155

3000 м — 146

4000 м — 137

5000 м — 126

Практический потолок 5800 м

Продолжительность полета (ч., мин.):

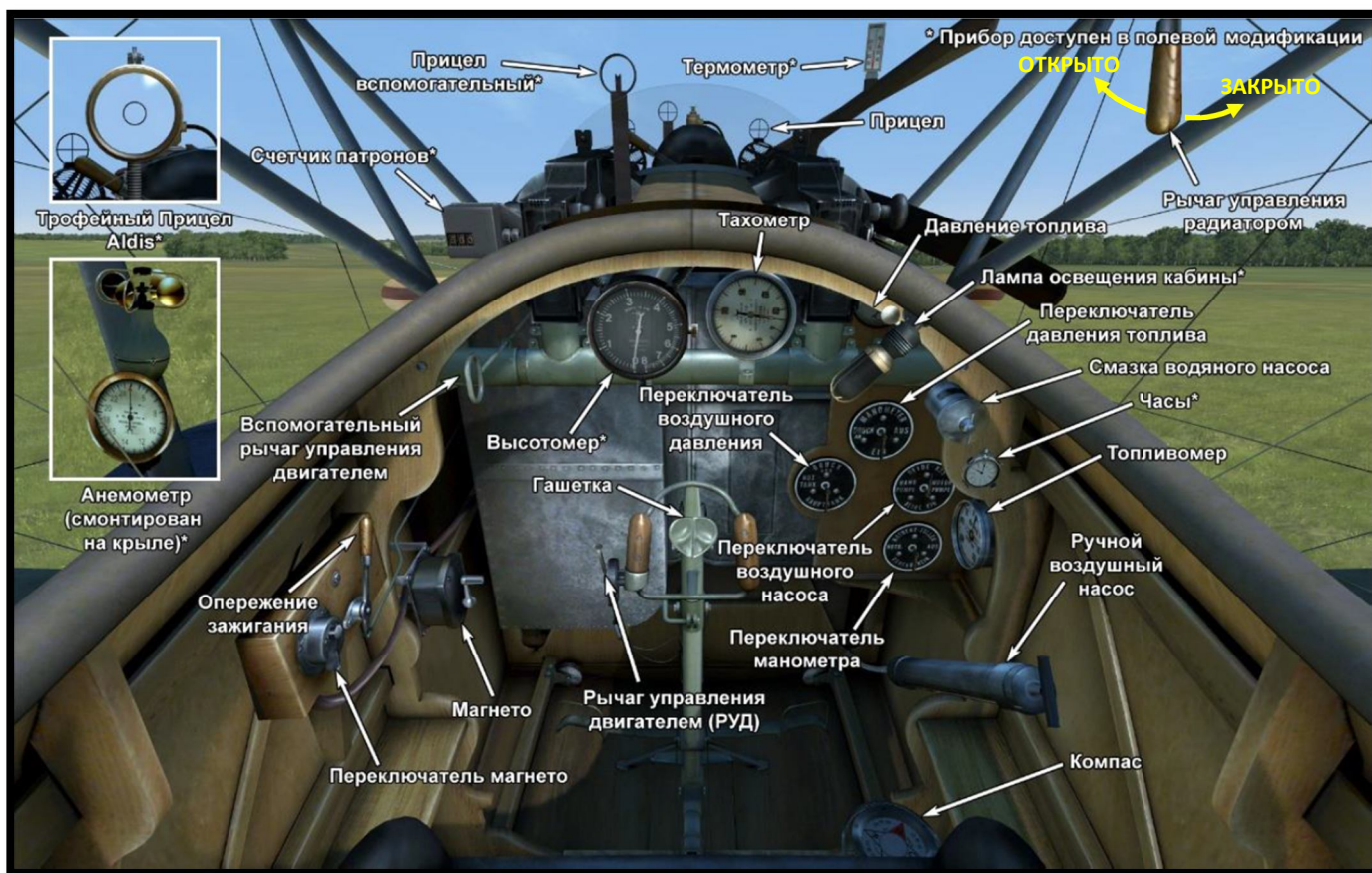
боевой реж. - 1ч. 30мин

крейсерский реж. - 3ч.10 мин

Вооружение:Пушечно-пулемётное 2 x Spandau LMG 08/15,
по 500 патронов (7.92 мм) на ствол.

Модификация Вооружения:Трофейный 1 х .303 дюймовый пулемет Lewis
(одиночная надкрыльевая установка), 4
барабана по 97 патронов каждый

КАБИНА



ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

- Проверить показания топливомера
- Проверить органы управления. Убедиться в легкости хода ручки управления самолетом и педалей руля направления.
- Рычаг Управления Двигателем (РУД) – перевести в положение **МАЛЫЙ ГАЗ** (рычаг на себя до упора)
- Переключатель зажигания (магнето) - **Вкл. (E)**
- Рычагом Управления Двигателем установить обороты 500 об/мин.
- Произвести прогрев двигателя до рабочей температуры (стрелка тахометра стабилизируется)
- Рычаг управления створками водорадиатора перевести положение **ОТКРЫТО** (рычаг от себя до упора)

Инструкция летчику

Взлет

После запуска и прогрева двигателя до рабочей температуры, произвести руление по направлению встречного ветра. Для выполнения взлета перевести рычаг управления двигателем (РУД) на Взлетный Режим (от себя до упора), а после начала разбега слегка отклонить штурвал управления (РУС) вперед «от себя», чтобы поднять хвост.

По достижению скорости отрыва следует плавным движением перевести штурвал управления на себя, для начала набора высоты.

Летные характеристики

Albatros D.III являясь модернизированной версией D.II обладает улучшенными летно-техническими характеристиками. Быстрый и маневренный, прощает многие ошибки при пилотировании. О моменте начала сваливания свидетельствует вибрация на ручке управления. Тенденции к возникновению штопора парируются дачей педали руля направления в противоположную вращению сторону и отклонением Ручки управления (РУС) по направлению вращения. Необходимо контролировать обороты двигателя, которые не должны превышать предела в 1600 об/мин.

На высоких скоростях полета, при затяжном пикировании, отмечается возникновение опасных вибраций крыльев, способных привести к их разрушению или повреждению. По этой причине, следует опасаться любых ощущаемых вибраций, при выполнении скоростных маневров, и немедленно предпринять действия по снижению скорости полета

Боевые инструкции

Albatros D.III, как и его предшественник, является отличным истребителем, способным в маневренном бою одолеть практически любого противника. Однако следует с особым вниманием подходить к выполнению атак с пикирования, удерживая скорость в безопасных пределах. Наиболее оптимальным способом боевого снижения является нисходящая спираль.

Руль направления Albatros D.III, обладает отличной эффективностью и может быть использован для энергичной смены направления полета.

Посадка

Заход на посадку следует выполнять по направлению против ветра с работающим в режиме «Малого Газа» двигателе. При выполнении пробега, допускается кратковременно увеличение тяги двигателя (подгазовка) с целью сохранения прямолинейности движения (за счет обдува руля направления на земле). Руление выполнять с полностью отклоненной на себя ручкой управления.

ОГРАНИЧЕНИЯ

Макс. Обороты	1700
Макс. температура (C°)	88
Продолжительность полета, (мин.) (продолжительность полета в боевом режиме, т.е. на максимально возможной мощности самолета)	90
Максимальная скорость снижения, км/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	290
Максимальная скорость снижения, миль/ч (IAS) (скорость, при которой начинает разрушаться планер самолета)	180
Максимальная скорость поворота, км/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	220
Максимальная скорость поворота, миль/ч (IAS) (скорость, при которой рули высоты могут быть полностью отклонены без повреждения крыльев)	137
Максимальная скорость у земли, км/ч (IAS)	170
Максимальная скорость у земли, миль/ч (IAS)	106
Оценка маневренности (по шкале от 1-10)	6
Оценка вращения (по шкале от 1-10)	8
Оценка боеспособности (по шкале от 1-10)	3
Наиболее опасные противники	Sopwiths, SE5a, Spad 13

ВЫВОД ИЗ ШТОПОРА

ЛЕВОГО	ПРАВОГО
Стандартный способ: РУС ОТ СЕБЯ и в сторону штопора, затем руль направления в сторону, противоположную штопору.	Стандартный способ: РУС ОТ СЕБЯ и в сторону штопора, затем руль направления в сторону, противоположную штопору.

ДОСТУПНЫЕ ФУНКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ

