

АНДРЕЙ ХАРУК



ИСТРЕБИТЕЛИ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

БОЛЕЕ 100 ТИПОВ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

ББК 68.54
X 22

Оформление серии П.Волкова

Харук А.И.

X 22 Истребители Первой Мировой. 100 типов боевых самолетов – М.: Яуза: ЭКСМО: 2014. – 304 с.: ил.

ISBN 978-5-699-70858-1

САМАЯ ПОЛНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ. Исчерпывающая информация о 100 типах боевых самолетов – монопланов, бипланов, полутораяпланов, трипланов – от малосерийных до массовых, как сухопутного базирования, так и гидроистребителей, от первых опытов по установке пулеметов на аэропланы с толкающим винтом до легендарных «альбатросов» и «фоккеров», «сопвичей» и «виккерсов», «нюпоров» и «спадов» всех модификаций. Всё о рождении нового рода войск и стремительном развитии истребительной авиации в годы Первой Мировой, которую по праву величают «войной моторов» и «первой войной в воздухе».

УДК 355/359
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-70858-1

© Харук А.И., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|------------------------------|-----|
| Вступление | 4 |
| Австро-Венгрия | 13 |
| Великобритания | 33 |
| Германия | 115 |
| Дания | 215 |
| Италия | 217 |
| Россия | 223 |
| США | 231 |
| Франция | 235 |
| Швеция | 299 |
| Литература и источники | 303 |

Вступление

Война, начавшаяся летом 1914 г., вошла в историю не только как Великая, Первая мировая, но и как первая в истории «война моторов», в которой в невиданных ранее масштабах применялись разнообразные технические новшества. С первых же недель после начала Великой войны обе воюющие стороны активно использовали в боевых действиях авиацию. Стрекочущие «этажерки» противника появлялись над позициями, колоннами войск, прифронтовыми узлами коммуникаций, осуществляя разведку, а порой, набравшись наглости, даже сбрасывали бомбы. И хотя ущерб от таких действий вражеской авиации пока был минимальным, становилось ясно, что налеты будут расширяться. В связи с этим остро встал вопрос противодействия вражеским аэропланам, а решить его без надлежащего вооружения самолетов было невозможно (радикальные меры, вроде героического тарана, осуществленного Петром Нестеровым, отнюдь не могли считаться выходом из ситуации).

Опыты по вооружению самолетов пулеметами проводились ещё в довоенное время. Они касались главным образом двухместных бипланов с толкающими винтами — установка пулемета на турели в передней кабине такой машины обеспечивала удобство обращения с оружием и приличные углы обстрела. Но летные и маневренные качества громоздких машин делали их малопригодными для роли истребителя. Тем не менее, подобная схема нашла достаточно широкое применение в Анг-

лии — в самолетах фирм «Виккерс», «Эйрко» и государственного предприятия RAF. Вариацией на тему стали и причудливые ранние бипланы SPAD с тянущим винтом и стрелковой кабиной, установленной перед ним на системе кронштейнов.

Гораздо лучше на роль истребителя годились компактные одноместные аэропланы с тянущим винтом. Их тоже пытались вооружать пулеметами, но обращение летчика с оружием, поднятым высоко над кабиной (дабы пулеметные очереди не прострелили собственный винт), было крайне сложным. Выход был найден в применении устройств, обеспечивающих стрельбу через диск вращения винта. Первым попытался решить проблему французский летчик Ролан Гарро (Roland Garros). Его устройство представляло собой чистой воды паллиатив — установленные на лопастях винта стальные пирамидки, отражавшие пули в сторону. Значительно более эффективными оказались синхронизаторы — устройства, блокирующие выстрел из пулемета в момент нахождения лопасти напротив среза ствола. В Германии такое устройство разработал один из инженеров фирмы «Фоккер» Генрих Люббе (Heinrich Lubbe). Сразу несколько систем синхронизаторов спроектировали в странах Антанты — наиболее распространенным стал синхронизатор Георга Константинеско (Georg Constantinesco). Благодаря этим изобретениям к 1916 г. сформировался общий облик истребителя: одноместный самолет с тянущим вин-



Немецкий истребитель «Альбатрос»

Немецкий истребитель-моноплан «Пфальц» E.1



том и вооружением из одного-двух (крайне редко – трех) синхронных пулеметов, стреляющих через диск вращения винта.

Более длительными оказались поиски оптимальной аэродинамической схемы. Первыми истребителями классической схемы стали монопланы – такие, как «Фоккер» E.I. Но очень скоро их вытеснили бипланы (и их разновидность – полутораянаны, у которых площадь нижнего крыла существенно меньше, чем верхнего). При близких с монопланами массе, мощности мотора и нагрузке на крыло они имели меньшие размеры, что снижало общее аэродинамическое сопротивление и улучшало маневренность. Например, моноплан «Фоккер» E.IV и биплан SPAD S.VIII при одинаковой нагрузке на крыло (44 кг/кв.м) и примерно равной мощности двигателей (160 и 150 л.с.) существенно различались по максимальной скорости: германский моноплан развивал 160 км/ч, а французский биплан – 200 км/ч. По бипланной схеме строились наиболее распространенные и успешные истребители Первой мировой войны – германские «Альбатрос» D.III и D.V, «Фоккер» D.VII, французские «Ньюпор» XI, XVII, XXIII, XXIV (именно «Ньюпоры» были наиболее характерными представителями подкласса полутораянаны), SPAD S.VII и S.XIII, английские «Сопвич» «Пап», «Кэмел» и «Снайп».

Дальнейшая эволюция истребителей привела к появлению тупиковой ветви – трипланов. Хотя по крайней мере два типа таких истребителей применялись на фронте («Сопвич» «Триплан» и



Английский истребитель «Сопвич» «Триплан»



Английский истребитель «Сопвич» «Пап» стартует со взлетной платформы авиатранспорта «Пегасус»



Соперники: австро-венгерский «Альбатрос» D.III (слева) и французский «Ньюпор» 23 (справа)

«Фоккер» Dг.I), сколь-нибудь заметных преимуществ перед бипланами они не показали. А в последние месяцы войны внимание конструкторов вновь обращается к монопланам. Особенно преуспели в этом в Германии, где были приняты на вооружение моноплан-парасоль «Фоккер» E.V/D.VIII и низкоплан «Юнкерс» D.I (к тому же являвшийся первым в мире истребителем цельнометаллической конструкции). Но ренессанс монопланов оказался кратковременным — в послевоенные годы среди истребителей вновь возобладали бипланы.

Отдельно следует упомянуть подкласс гидросамолетов-истребителей. Среди них можно выделить две большие группы — поплавковые машины, часто создававшиеся на базе сухопутных ис-

требителей (подобно немецкому «Альбатросу» W4 либо французскому SPAD S.XIV), и летающие лодки (австро-венгерские и итальянские гидрoplаны).

В качестве силовых установок на истребителях поначалу безраздельно господствовали ротативные двигатели воздушного охлаждения французских фирм «Гном» и «Рон», а также их «клоны», выпускавшиеся в других странах (даже в неприятельской Германии). Характерной чертой их было то, что при работе коленвал оставался неподвижным, а вращался звездообразный блок цилиндров. Ротативные моторы слыли среди авиаторов «настоящими французами — легковесными и непостоянными», сочетая высокую удельную мощность с низкой надежностью. Ресурс их

Английский истребитель «Сопвич» «Кэмел»



Реплика английского истребителя «Бристоль» F2В «Файтер»



Реплика английского истребителя «Эйрко» DH.2

Немецкий истребитель «Фоккер» D.VII. Снимок сделан после перемирия



не превышал 500 часов, а межремонтный период составлял всего 50 часов. К тому же ротативная схема имела ограниченные резервы для увеличения мощности: большинство таких моторов развивали мощность в пределах 80–130 л.с., и лишь появившийся в конце войны британский «Бентли» BR.2 выдавал рекордные для ротативных моторов 230 «лошадей».

Ротативные моторы в Германии широкого распространения не получили – они в больших количествах потребляли касторовое масло, от поставок которого Германия оказалась отрезанной с начала войны. Немецкие и австро-венгерские конструкторы истребителей отдавали предпочтение моторам т.н. «автомобильного типа» – рядным жидкостного охлаждения, как правило, 6-цилиндровым. Они были существенно тяжелее ротативных, но надежнее и мощнее: немецкие «Мерседесы» и BMW, австрийские «Аустро-Даймлеры» и «Хиро» развивали мощность 160 л.с. и выше. Конкуренцию им смогли составить лишь 8-цилиндровые V-образные двигатели жидкостного охлаждения фирмы «Испано-Сюиза», разработанные под руководством Марка Биркигта (Marc Birkigt). Первые их модификации развивали мощность 140 л.с., но к 1917 г. этот параметр удалось довести до 180–200 л.с. Помимо Франции такие двигатели массово выпускались в Великобритании, Италии, США.

Вооружение истребителей Первой мировой войны было, по сути, довольно однообразным. В нем доминировали пулеметы, производные от системы Максима, прежде всего британские «Виккерсы» калибра 7,7 мм (применявшиеся также во Франции и Италии) и немецкие «Шпандау» LMG 08/15 (7,92-мм). Австро-венгерские истребители вооружались 8-мм пулеметами «Шварцлозе». До распространения синхронизаторов достаточно популярными были легкие ручные пулеметы с магазинным боепитанием, устанавливавшиеся над крылом, прежде всего «Льюисы». Пушечное же вооружение было крайне редким – лишь две модели фирмы SPAD (сухопутная S.XII и поплавковая S.XIV) получили 37-мм полуавтоматическую пушку, стрелявшую через вал винта. Нужно упомянуть и разного рода «экзотику» – например, противоаэроустатные ракеты системы Ле Прие, взрывающиеся стрелы системы Рэнкина или «кошки» для пропарывания оболочек дирижаблей, спускавшиеся на длинном тросике.

Отдельно следует упомянуть систему обозначения самолетов-истребителей. Наиболее стройной она была в Германии и Австро-Венгрии (перенявшей германскую систему). Помимо названия (аббревиатуры либо торговой марки) фирмы она включала букву, означавшую класс самолета и римскую цифру – порядковый номер. Для истребителей применялись литеры E (одноместный во-

оруженный моноплан), D (одноместный вооруженный биплан) либо Dг (триплан). Правда, данная система действовала только для армейских машин, морские сохраняли фирменные обозначения.

Фирменные названия несли и истребители в авиации других стран. Некое подобие порядка пытались внести лишь французы, включив в индекс обозначение класса машины (буква, реже две, писавшиеся после фирменного номера модели) и численность экипажа (цифра после буквы). Для истребителей предусмотрели букву С (от Chasseur – «охотник»). Например, «Ньюпор» XVII во французской военной авиации обозначался Nie.17С1. А в Великобритании некоторые истребители вообще получали прозвища, позже становившиеся практически официальными названиями, например, «Пап» («Щенок») или «Кэмел» («Верблюд»).

В организационном отношении в большинстве воюющих государств истребители поначалу сводились в подразделения, насчитывавшие 6–12 самолетов: отряды в России и Германии (Staffel), авиароты в Австро-Венгрии (Fliegerkompanie), эскадрильи во Франции, Бельгии (Escadrille), Италии (Squadriglia). На этом фоне выделяются лишь английские эскадрильи

Немецкий «Юнкерс» D.I стал первым в мире цельнометаллическим истребителем



Немецкий истребитель «Фоккер» E.VIII



Реплика английского истребителя «Сопвич» «Кэмел»



Реплика немецкого истребителя «Фоккер» D.VII



Французский истребитель «Ньюпор» 28

(Squadron), штат которых предполагал наличие 18 самолетов (три звена по шесть машин), а в феврале 1918 г. для истребительных эскадрилий был доведен до 24 аэропланов. Постепенно увеличивался штат истребительных частей и в других воюющих странах. Необходимость массирования истребительной авиации привела к появлению более крупных соединений, включавших несколько отрядов/эскадрилий, — эскадр (Geschwader) в Германии или боевых авиагрупп во Франции, Италии, России.

Практически во всех крупных государствах-участниках Первой мировой войны военная авиация подразделялась на два «крыла» — сухопутное, находящееся в ведении военного министерства, и морское, подчиняющееся морскому ведомству. Морская авиация, помимо истребителей-гидропланов, могла иметь в своем составе и части истребителей берегового базирования. А 1 апреля 1918 г. в Великобритании были образованы Королевские военно-воздушные силы (Royal Air Force — RAF), объеди-



Английский истребитель «Сопвич» «Кэмел»

нившие в своем составе как армейскую авиацию (Royal Flying Corps — RFC), так и морскую (Royal Navy Air Service — RNAS).

Эта энциклопедия представляет исчерпывающую информацию о примерно 100 типах истребителей Первой мировой войны. В ней рассказывается как о самых первых попытках создать самолет для противодействия вражеской авиации, так



Французский истребитель «Анрио» HD.1

Вступление

и о тех легендарных машинах, что вынесли на своих крыльях всю тяжесть боев — «нюпорках», «фоккерах», «альбатросах», «сопвичах». Наряду с истребителями сухопутного базирования рассмотрены и гидроистребители. Охвачены как массовые самолеты, тиражированные в сотнях и тысячах экземпляров, так и мелкосерийные машины, имев-

шие ограниченное применение. Каждая статья содержит краткую историю создания самолета, описание основных модификаций, сведения о службе и боевом применении, а также таблицы летно-технических характеристик. Все это позволяет создать полное впечатление о каждом типе истребителей периода Великой войны.



Французский истребитель СПАД S. 13



Австро-Венгрия

Albatros D.II/D.III(Oef) Альбатрос D.II/D.III(Oef)

«Альбатрос» D.III (Oef) серии 53.2



Самолет, созданный австрийской фирмой «Остеррайхише Флюгцойгфабрик АГ» (Österreichische Flugzeugfabrik AG – Oeffag) в Винер-Нойштадте на основе лицензии на истребитель «Альбатрос» D.II, приобретенной осенью 1916 г. Проект адаптировали под двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-185 (185 л.с.), внесли некоторые другие измене-

ния. Вооружение состояло из одного 8-мм синхронного пулемета «Шварцлозе», установленного справа от двигателя. Прототип, получивший серийный номер 53.01, вышел на испытания в январе 1917 г. Выпуск самолетов, получивших обозначение «Альбатрос» D.II(Oef), ограничились небольшой серией, поскольку уже в феврале 1917 г. был готов второй прототип (53.20) с более мощным двигателем той же фирмы и вооружением из пары синхронных пулеметов (в отличие от немецких «Альбатросов», на австро-венгерских они устанавливались не сверху фюзеляжа, а под капотом, по бокам блока цилиндров). Бипланную коробку доработали по образцу немецкого «Альбатроса» D.III (уменьшено нижнее крыло, изменена форма законцовок, применены V-образные межкрыльевые стойки). В таком виде самолет запустили в производство как «Альбатрос» D.III(Oef). Выпуск на заводе в Винер-Нойштадт продолжался до конца войны и некоторое время после перемирия. Общий объем производства «Альбатросов» D.II/D.III(Oef) составил около 600 единиц.

Летно-технические характеристики самолета «Альбатрос» D.III(Oef)

| Двигатель: тип | серия 153 | | серия 253 | |
|-----------------------------|----------------------------|--|-----------|--|
| | «Аустро-Даймлер» Dm-200 | | Dm-225 | |
| мощность, л.с. | 200 | | 225 | |
| Размах крыла, м | 9,00 | | | |
| Длина самолета, м | 7,37 | | 7,35 | |
| Высота самолета, м | 2,98 | | | |
| Площадь крыла, кв. м | 20,64 | | | |
| Масса, кг: | | | | |
| пустого самолета | 690 | | 716 | |
| нормальная взлетная | 964 | | 1005 | |
| Скорость, км/ч: | | | | |
| максимальная | 188 | | 202 | |
| крейсерская | 167 | | 187 | |
| Скороподъемность, м/с | 4,45 | | 4,65 | |
| Время набора высоты, мин: | | | | |
| 1000 м | 2'30" | | 2'15" | |
| 2000 м | 5'55" | | 5'15" | |
| 4000 м | 15'30" | | 14'15" | |
| Потолок, м | 5600 | | 6000 | |
| Продолжительность полета, ч | 2,5 | | | |

Основные модификации:

«Альбатрос» D.II(Oef) серии 53 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-185 (185 л.с.). Вооружение – 1 8-мм синхронный пулемет «Шварцлозе». Экипаж – 1 чел. Изготовлен 1 прототип и 15 серийных машин.

Сборка «Альбатросов» на заводе в Винер-Нойштадте

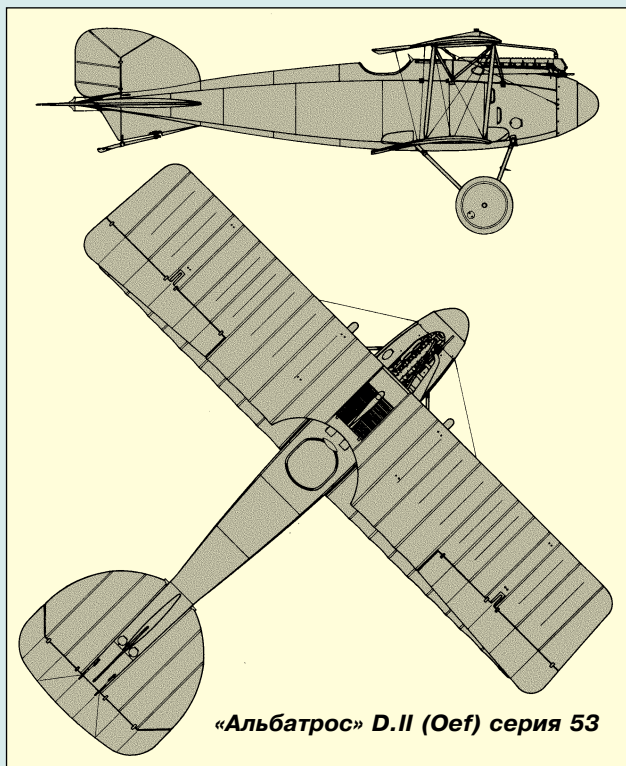
«Альбатрос» D.III(Oef) серии 53.2 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-185. Вооружение – 2 8-мм синхронных пулемета «Шварцлозе». Выпущено 45 самолетов.

«Альбатрос» D.III(Oef) серии 153 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-200 (200 л.с.). Вооружение соответствует серии 53.2. Самолеты поздних выпусков (начиная с 53.112) отличались отсутствием кока винта и установкой полусферического обтекателя носовой части фюзеляжа. Изготовлена 281 машина, из них 9 – в фоторазведывательном варианте (с аэрофотоаппаратами за пилотской кабиной).

«Альбатрос» D.III(Oef) серии 253 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-225 (225 л.с.). Силовой набор крыла усилен фанерными накладками. Выпущено более 250 самолетов, из них 201 – до момента окончания Первой мировой войны.

Служба и боевое применение

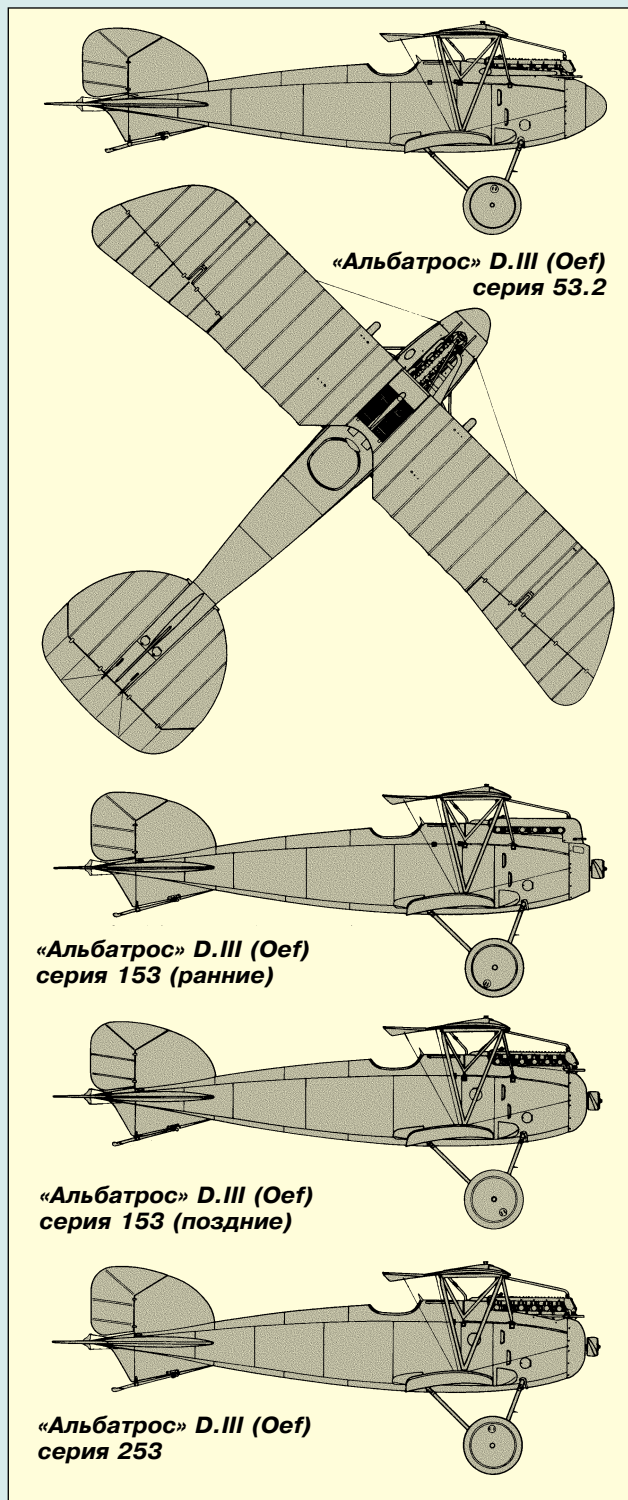
Основным районом боевого применения австро-венгерских «Альбатросов» стал Итальянский фронт. Их боевой дебют состоялся над Южным Тиролем. В начале июня 1917 г. на аэродром Перине прибыло три «Альбатроса» D.II(Oef), образовав-



«Альбатрос» D.II (Oef) серия 53

ших импровизированное истребительное звено. Первую воздушную победу на новом типе одержал Юлиус Ковальчик (Julius Kowalczyk), сбивший разведывательного «Кодрона». В этом звене начинали свою карьеру летчика-истребителя несколько австро-венгерских асов, в частности Йозеф Кисс (Jozsef Kiss), имевший к моменту гибели 24 мая 1918 г. на своем счету 19 воздушных побед. Уже в конце июня на фронте появились и более совершенные «Альбатросы» D.III(Oef). К ноябрю 1917 г. «Альбатросы» в качестве истребителей сопровождения были включены в целый ряд разведывательных авиарот, воевавших на Итальянском фронте (Flik 2, 17, 19, 23, 35, 43, 54 и др.). С конца октября на «Альбатросах» D.III(Oef) серии 153 воевала над Тиролем истребительная авиарота Flik 55J. Такие же самолеты получила и авиарота Flik 3J – после вывода её в мае 1918 г. с территории Украины и реорганизации в истребительную. Возглавил Flik 3J обер-лейтенант Фридрих Мирослав Навратил (Friedrich Miroslav Navratil), уже имевший на своем счету одну воздушную победу, одержанную на «Альбатросе» в составе Flik 41J, а на новом посту сбивший ещё 9 самолетов. В апреле–мае 1918 г. «Альбатросы» получила ещё три истребительные авиароты, реорганизованные из разведывательных – Flik 9J, 30J и 43J.

На участке Изонцо первый самолет серии 53.2 появился в составе Flik 41J в июле 1917 г. Его получил командир авиароты гауптман Годвин Брумowski (Godwin Brumowski) – лучший австро-венгерский ас, доведший свой боевой счет до 35 подтвержденных и 8 неподтвержденных воздушных побед. В августе в эту часть прибыли и первые «Альбатросы» серии 153 – тем не менее ещё до конца октября Flik 41J эксплуатировала совместно с ними и более старые «Бранденбурги» D.I. Практически одновременно начала получать «Альбатросы» и Flik 42J. Однако, как и большинство других австро-венгерских авиачастей, истребительные роты имели преимущественно смешанный парк. Так, в декабре 1917 г. Flik 42J имела 6 «Аль-

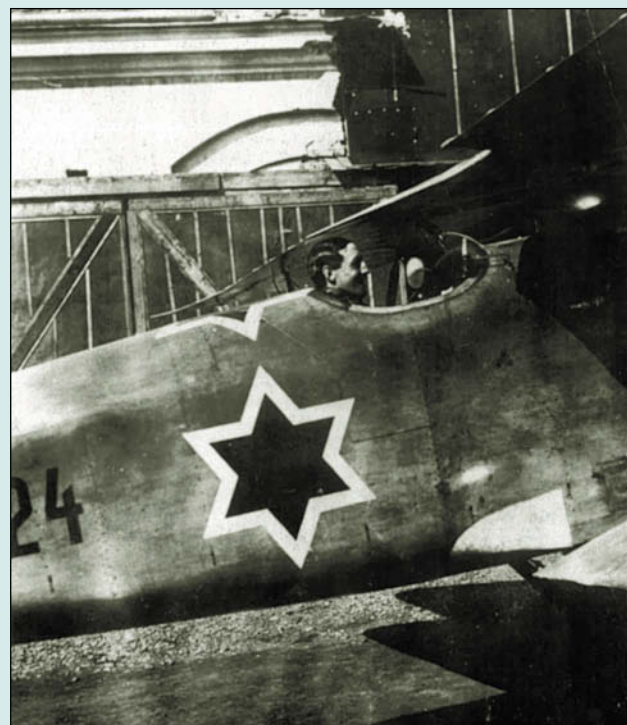


батросов» D.III (1 серии 53.2 и 5 серии 153), 3 «Авиатика» D.I, 3 «Фёникса» D.I и 1 «Ганза Бранденбург» D.I. Частично вооружались «Альбатросами» также роты Flik 61J, 63J, 68J. Случались и ис-

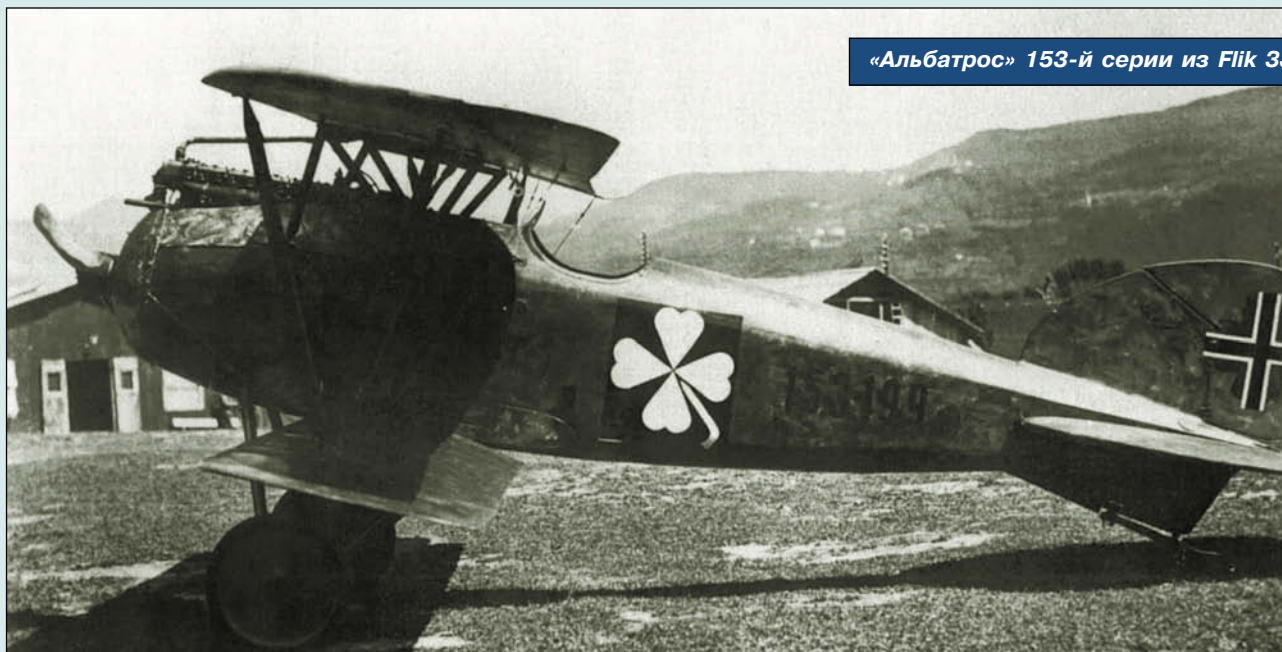
ключения: рота Flik 51J, получив при формировании 8 истребителей серии 53.2, впоследствии пополнялась только такими самолетами, а также более современными «Альбатросами» серий 153 и 253. Именно она стала наиболее успешной среди всех австро-венгерских истребительных частей – к концу войны на счету Flik 51J было 57 сбитых вражеских самолетов.

В августе 1918 г. на участке 6-й армии (рубеж р. Пьяве) было сформировано 8 штурмовых авиаотрядов (Schlachtstaffel), предназначавшихся для поддержки наземных частей. Три из них, сформированных на базе истребительных авиарот, получили (наряду с машинами других типов) «Альбатросы». В частности, в состав Staffel I вошло звено машин серии 153 из Flik 42J. Некоторое количество оборудованных аэрофотоаппаратами «Альбатросов» (в основном серии 153, хотя встречались и единичные экземпляры серии 253) с февраля 1918 г. использовалось в качестве скоростных разведчиков в авиаротах Flik 12P, 37P, 40P и 46P.

На Восточном фронте австро-венгерские «Альбатросы» D.II(Oef) появились летом 1917 г. Единичные экземпляры таких истребителей служили в Галиции в авиаротах Flik 3, 14, 20, 22, 25 и 37, а также на Буковине – в Flik 7 и 26. В июле 1917 г. зафиксировано и появление на Восточном фронте первых «Альбатросов» D.III(Oef) – в Flik 25. К моменту выхода России из войны в ноябре 1917 г.



Стефан Фейес в кабине «Альбатроса» D.III (Oef) серии 153 из состава Kampfstaffel Galanesti



«Альбатрос» 153-й серии из *Flik 3J*

«Альбатросы» имелись в 20 авиаротах Восточного фронта — но их количество в каждой из них не превышало 1–2 машин. Здесь не было ни одной истребительной авиароты, лишь в Румынии было сформированы два импровизированных подразделения — *Kampfstaffel Harja* и *Kampfstaffel Galanesti*, каждое из которых располагало 4 «Альбатросами». Ещё меньше «Альбатросов» имелось в Албании — воевавшая здесь *Flik 6* в июне 1917 г. получила два самолета серии 53.2.

В послевоенное время австро-венгерские «Альбатросы» нашли применение в авиации ряда стран, образовавшихся на руинах империй. В частности, в конце 1918 г. 8 «Альбатросов»



Австро-венгерские «Альбатросы» на полевом аэродроме. Итальянский фронт



Пара «Альбатрос» *D.III (Oef)* серии 153. Самолет на переднем плане принадлежал Франку Линке-Кроуфорду, на заднем - Годвину Брумовски

Австро-Венгрия

«Альбатрос» D.III(Oef)



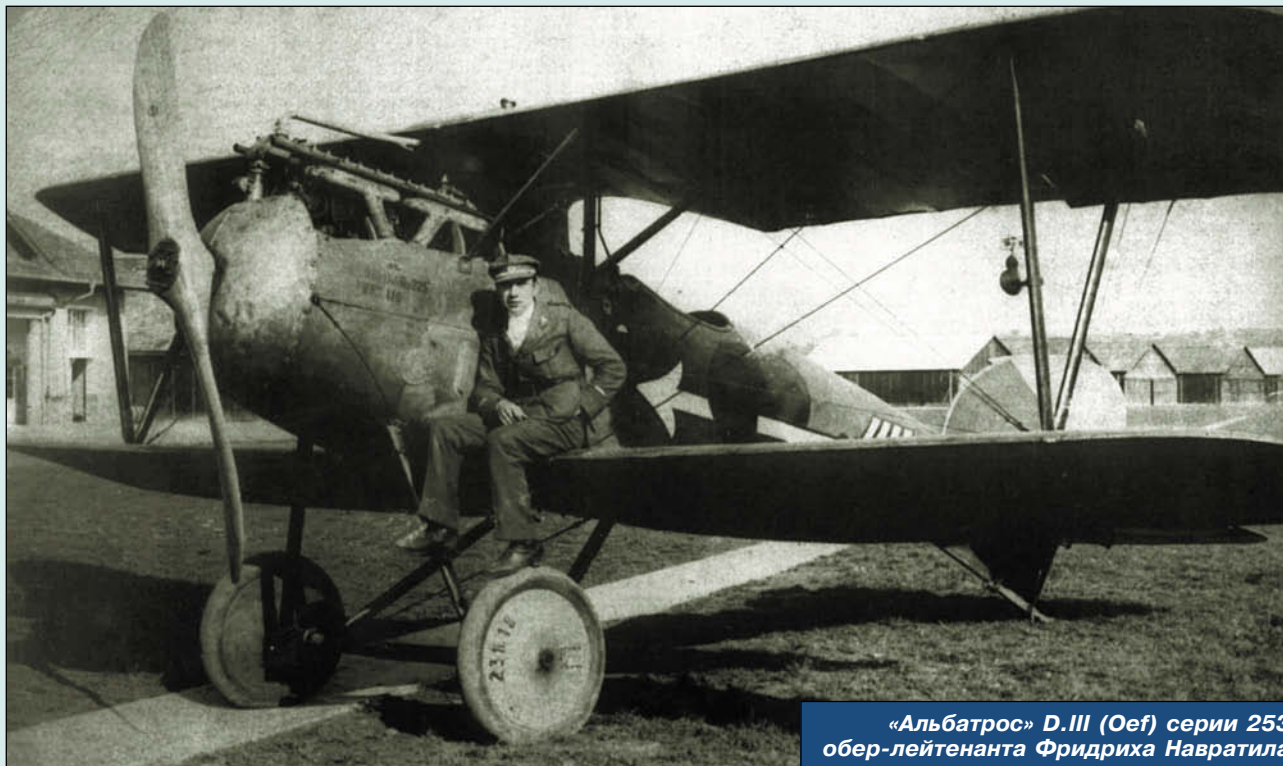
Рис. М.Быкова

D.III(Oef) попало к полякам. Весной 1919 г. Польша купила 38 новых самолетов серии 253. В польской авиации такими машинами вооружили 7-ю и 13-ю истребительные эскадры, в рядах которых «Альбатросы» принимали участие в советско-польской войне. После её окончания самолеты сосредоточили в 15-й (затем 112-й) эскадре, где они служили до 1926 г. В школах единичные экземпляры машин серии 253 летали до конца 20-х гг.

Четыре «Альбатроса» D.III(Oef) служили в Чехословакии. Некоторое число самолетов этого типа после распада Австро-Венгерской империи до-

сталось Венгрии и Югославии. Югославы применяли их в пограничном конфликте с Италией, а венгры — в войне с Румынией.

Австро-венгерский «Альбатрос» D.III(Oef) оказался лучше немецкого оригинала — «Альбатроса» D.III и даже его более поздней модификации D.V. Благодаря мощному двигателю он превосходил «немцев» в летных данных. При этом «Альбатрос» D.III(Oef) отличался легкостью в пилотировании, был любим летчиками. Самолеты серии 253 вообще считались лучшими австро-венгерскими истребителями.



«Альбатрос» D.III (Oef) серии 253 обер-лейтенанта Фридриха Навратила

Aviatik (Berg) D.I Авиатик (Берг) D.I



Отреставрированный истребитель «Авиатик» D.I

Одностоечный биплан цельнодеревянной конструкции, разработанный на австрийской дочерней фирме немецкого «Авиатика» под руководством Юлиуса фон Берга (Julius von Berg). Прототип 30.14 совершил первый полет 16 октября 1916 г., но он оказался и последним – самолет разбился, похоронив под обломками пилота. В конструкцию самолета оперативно внесли изменения, построив три усовершенствованных прототипа – 30.19, 30.20 и 30.21. Первый полет самолета 30.20 состоялся 2 января 1917 г. Машина оборудовалась мотором «Аустро-Даймлер» Dm-185 (185 л.с.) и вооружалась одним пулеметом «Шварцлозе». Ввиду отсутствия синхронизатора пулемет установили над верхним крылом под углом 15° для стрельбы вперед-вверх над диском ометания винта. Конструктор применил тонкий, выпукло-вогнутый профиль крыла. Поперечная кривка крыла за счет изменения формы элеронов по размаху обеспечивала хорошие (по тому времени) срывные свойства самолета. Часть профиля крыла за задним лонжероном могла деформироваться под действием аэродинамических сил. Таким образом, профиль менял свою кривизну, «дышал». На высокой скорости он становился более плоским. Это уменьшало

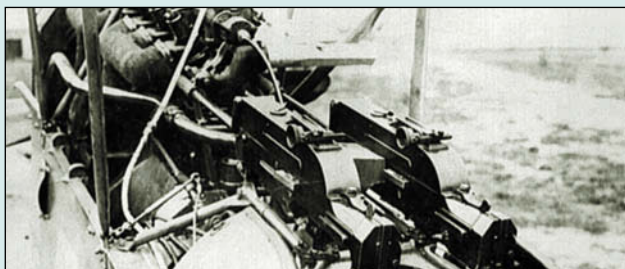
сопротивление и повышало максимальную скорость истребителя. На малых скоростях увеличение подъемной силы обеспечивало улучшение взлетно-посадочных характеристик. С другой сто-

Летно-технические характеристики самолета «Авиатик» («Берг») D.I

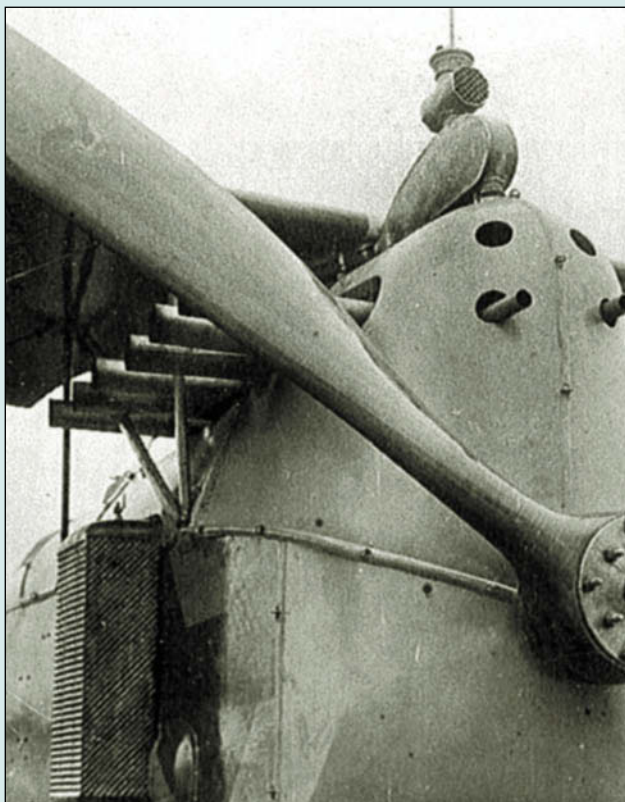
| | серия 138 | серия 338 |
|-----------------------------|------------------|-----------|
| Двигатель: | «Аустро-Даймлер» | |
| тип | Dm-200 | Dm-225 |
| мощность, л.с. | 200 | 225 |
| Размах крыла, м | | 8,00 |
| Длина самолета, м | | 6,86 |
| Высота самолета, м | | 2,48 |
| Площадь крыла, кв. м | 21,80 | 20,3 |
| Масса, кг: | | |
| пустого самолета | 610 | 638 |
| нормальная взлетная | 852 | 912 |
| Скорость, км/ч: | | |
| максимальная | 185 | 200 |
| крейсерская | 167 | |
| Время набора высоты, мин: | | |
| 1000 м | 2'10" | |
| 2000 м | 4'40" | 4'20" |
| 4000 м | 11'20" | |
| Потолок, м | 6220 | 6500 |
| Продолжительность полета, ч | | 2,5 |

Австро-Венгрия

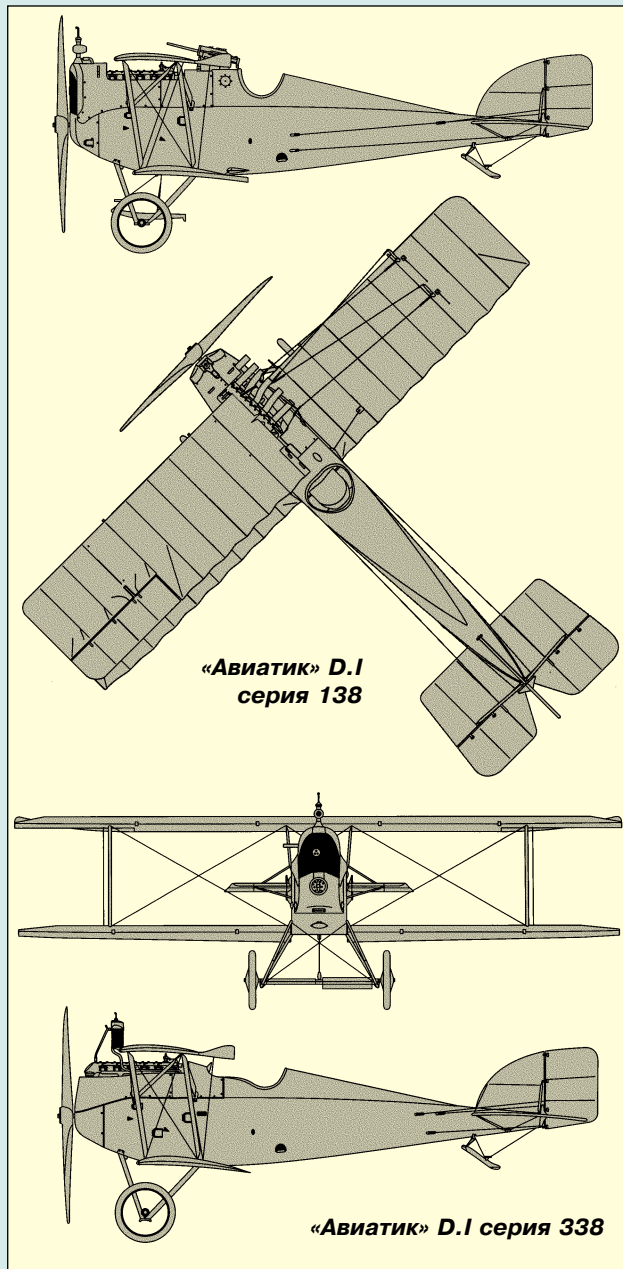
Раскапотированный мотор «Аустро-Даймлер»



Большинство истребителей «Авиатик» вооружались парой синхронных пулеметов «Шварцлозе»



Детали винтомоторной установки «Авиатика»



«Авиатик» D.I
серия 138

«Авиатик» D.I серия 338

роны, такая «гибкость» отрицательно сказывалась на прочностных характеристиках.

Первые испытания новых прототипов показали необходимость усиления конструкции. Доработки были внесены к марту 1917 г., и в мае самолет запустили в серийное производство. Помимо «Авиатик», производство самолетов этого типа, отличающихся силовыми установками и деталями конструкции, осуществляли ещё пять фирм. Количество построенных самолетов оценивается примерно в 1000 единиц (из 1200 заказанных), из них 677 было принято заказчиком до 31 октября 1918 г.

«Авиатик» («Берг») D.I серии 38 из состава Flіk 56J



Дальнейшим развитием истребителя должен был стать самолет «Авиатик» («Берг») D.II. Прототип этой модификации (30.22) прошел испытания, но в серию не внедрялся – выбор сделали в пользу выпуска по лицензии «Фоккера» D.VII. Также серийно не строился триплан на базе «Авиатик» («Берг») D.I – Dr.I (прототип 30.24 испытывался в середине 1917 г.).

Основные модификации:

«Авиатик» («Берг») D.I серии 38 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-185 (185 л.с.). Вооружение – 2 синхронных 8-мм пулемета «Шварцлозе» (на самолетах выпуска до января 1918 г. – один такой же пулемет над крылом). Первые машины оснащались двумя бортовыми радиаторами, располо-

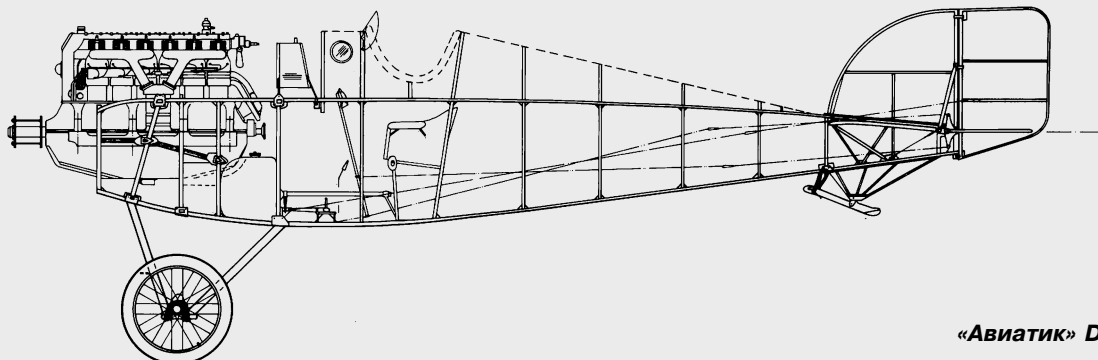
женными в передней части фюзеляжа. На большей части серийных (также и последующих модификаций) устанавливали крупный лобовой радиатор перед двигателем. Выпущено 72 единицы.

«Авиатик» («Берг») D.I серии 138 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-200 (200 л.с.). Вооружение – 2 синхронных 8-мм пулемета «Шварцлозе» (на самолетах выпуска до января 1918 г. – один такой же пулемет над крылом). Построено 87 самолетов.

«Авиатик» («Берг») D.I серии 238 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-160 (160 л.с.), устанавливавшийся ввиду нехватки более мощных силовых установок. Конструктор вернулся к установке боковых радиаторов, однако вскоре возникли проблемы с перегревом двигателя. В окончательном варианте продолговатый радиатор был установлен

«Авиатик» («Берг») D.I серии 238





«Авиатик» D.I

над передней кромкой верхнего крыла. Вооружение – 2 синхронных 8-мм пулемета «Шварцлозе». С января 1918 г. выпущено 120 машин.

«Авиатик» («Берг») D.I серии 338 – двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-225 (225 л.с.). Вооружение аналогично 338 серии. С июля 1918 г. построено 58 единиц.

Помимо фирмы-разработчика, самолет выпускался также предприятиями MAG (131 машина серий 84 и 92), «Лёнер» (110 – серий 115 и 315), «Ллойд» (31 – серий 48, 248 и 348), «Тонн унд Фила» (34 – серий 101 и 201) и WKF (35 самолетов серий 184, 284 и 384). Машины 315, 348 и 384-й серий (в общей сложности 33 единицы) соответствовали серии 338 производства «Авиатик» и комплектовались моторами «Аустро-Даймлер» Dm-225 (225 л.с.).

Служба и боевое применение

Первый серийный «Авиатик» D.I вместе с прототипом 30.19 был передан в середине мая 1917 г. в эскадру FLG I для войсковых испытаний. Именно на самолете 38.01 была одержана первая победа для истребителей этого типа – 20 августа 1917 г.

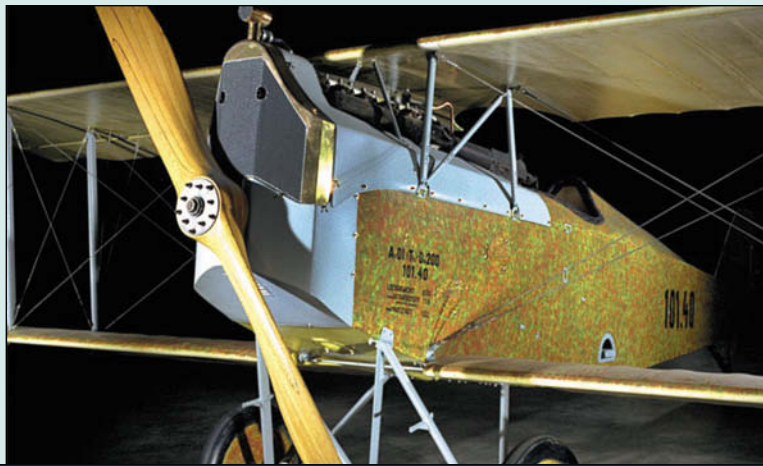
командир FLG I гауптман Карл Сабедич (Carl Sabeditsch) сбил итальянский «Ньюпор».

Среди наиболее известных пилотов «Авиатиков» D.I следует отметить Юлиуса Ариги (Julius Arigi). Воюя в составе Flik 55J на албанском фронте, он одержал первую победу на машине этого типа 17 апреля 1918 г., сбив вражеский «Ньюпор», а 27 мая у Дураццо сбил два гидросамолета. Вскоре его перевели в Далмацию, во Flik 1J, получившую два первых «Авиатика» D.I 338-й серии в качестве личных самолетов Ариги. В августе 1918 г. он сбил на этих машинах четыре самолета, доведя свой боевой счет до 32 побед и став, таким образом, вторым по результативности австро-венгерским асом. Франк Линке-Кроуфорд (Frank Linke-Crawford), командир Flik 60J, с мая 1918 г. летала на самолете 115-й серии. 10 мая 1918 г. он в двух вылетах сбил две машины – «Бристоль» F.2B и «Сопвич» «Кэмел», а до 29 июля сбил еще шесть самолетов, доведя боевой счет до 27 побед.

Несколько самолетов «Авиатик» D.I серии 348 в 1919 г. служило в венгерской авиации.

Самолет «Авиатик» («Берг») D.I стал первым серийным истребителем, спроектированным в Австро-Венгрии. Репутация его была неоднозначной.

Самолеты ранних выпусков были слишком облегчены (в ущерб прочности), что в сочетании с оригинальной конструкцией планера грозило разрушением истребителя при выполнении эволюции в воздушном бою и даже в тренировочном полете. В частности, на самолете серии 115 разбился уже упоминавшийся ас Франк Линке-Кроуфорд (правда, по другим данным – сбит итальянским истребителем). Вынужденная установка на значительной части машин относительно маломощных, 160-сильных, двигателей обусловила снижение их летных характеристик. Но «Авиатики» с 200- и 225-сильными моторами считались одними из лучших австро-венгерских самолетов-истребителей.



Музейный экспонат - отреставрированный «Авиатик» («Берг») D.I

Hansa-Brandenburg D.I Ганза-Бранденбург D.I



Характерной чертой истребителя «Ганза-Бранденбург» D.I являлись звездообразные межкрыльевые стойки

Самолет спроектирован на немецкой фирме «Ганза-Бранденбург» под руководством Эрнста Хейнкеля (Ernst Heinkel) весной 1916 г. Машина, получившая фирменное обозначение KD, представляла собой цельнодеревянный одномоторный одноместный биплан с оригинальными межкрыльевыми стойками — довольно сложными звездообразными конструкциями из деревянных брусев. Такое решение обеспечивало высокую прочность бипланной коробки и позволило отказаться от расчалок, но несколько увеличило массу планера. У германских военных самолет KD не вызвал интереса, но Австро-Венгрия, не располагавшая

ещё собственными истребителями, в мае 1916 г. заказала 20 самолетов, а вскоре — ещё 30.

Серийные самолеты отличались от прототипа формой фюзеляжа с высоким закабинным гаргротом. Вооружение состояло из 1 8-мм пулемета «Шварцлозе» на верхнем крыле в деревянном контейнере, официально обозначавшемся VK II, а летчиками прозванном «гробиком» (Kindersarg — буквально «детский гроб»). В том же контейнере размещался и боекомплект, состоявший из 850 патронов. Часть машин получила пулемет в открытой надкрыльевой установке, а некоторые экземпляры немецкого производства вместо «Шварцлозе» вооружались немецким LMG 08.

Самолет приняли на вооружение под обозначением «Ганза-Бранденбург» D.I. Была также приобретена лицензия на выпуск таких самолетов фирмами UFAG (Будапешт) и «Фёникс» (Вена), но реально их строила только последняя, изготовившая в январе—мае 1917 г. 73 самолета. Таким образом, общий объем выпуска «Ганза-Бранденбург» D.I составил 123 единицы.

Основные модификации:

«Ганза-Бранденбург» D.I серии 65.5 — самолеты немецкого производства. Двигатель «Аустро-Даймлер» Dm-160 (160 л.с.) с радиатором на верхнем крыле. Вооружение — 1 8-мм пулемет «Шварцлозе». Экипаж — 1 чел. Выпущено 20 единиц.

«Ганза-Бранденбург» D.I серии 65.7 — самолеты немецкого производства с двигателем «Аустро-

Летно-технические характеристики самолета «Ганза-Бранденбург» D.I

| | серия 28 | серия 28.5 |
|---------------------------------|-------------------------|------------|
| Двигатель: | «Аустро-Даймлер» Dm-185 | |
| тип | | |
| мощность, л.с. | 185 | |
| Размах крыла, м | 8,50 | |
| Длина самолета, м | 6,35 | |
| Высота самолета, м | 2,79 | |
| Площадь крыла, кв. м | 24,0 | 25,50 |
| Масса, кг: | | |
| пустого самолета | 714 | 690 |
| нормальная взлетная | 1047 | 958 |
| Скорость, км/ч: | | |
| максимальная | 185 | 175 |
| крейсерская | 165 | |
| Время набора высоты 1000 м, мин | 4' | 4'30" |
| Потолок, м | 5000 | |
| Продолжительность полета, ч | 2,5 | |