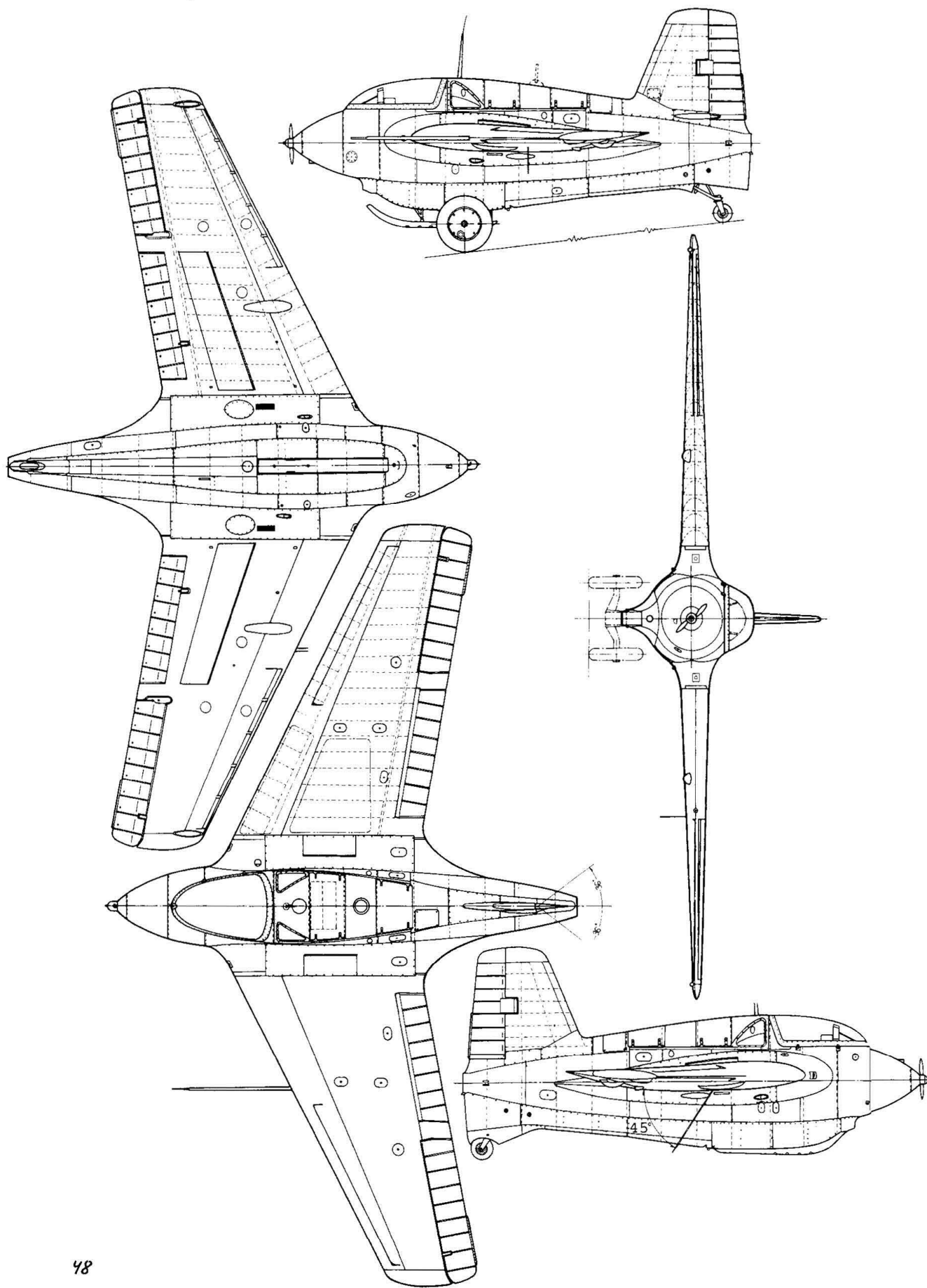
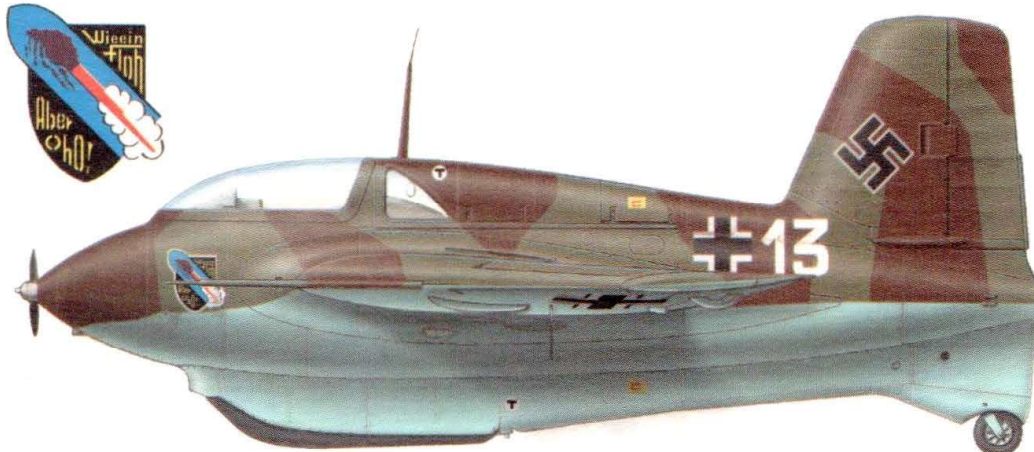


## Мессершмитт Ме 163В-1





Me 163B-1 JG 400, Германия, январь 1945 г.



Me 163B-1 2./JG 400, Брандис, январь 1945 г.





зов) и тримм-закрылков. Неподвижные щелевые предкрылки занимали до половины размаха крыла. Посадочные щитки (воздушные тормоза), представлявшие собой простые алюминиевые пластины, размещались на нижней стороне крыла в зоне центроплана по середине хорды и имели гидравлический привод. Отклонение посадочных щитков —  $+45^\circ$ . Тримм-закрылки занимали внутреннюю часть консолей крыла до элевонов и имели деревянную конструкцию с матерчатой обшивкой. Диапазон отклонения тримм-закрылков —  $\pm 10^\circ$ .

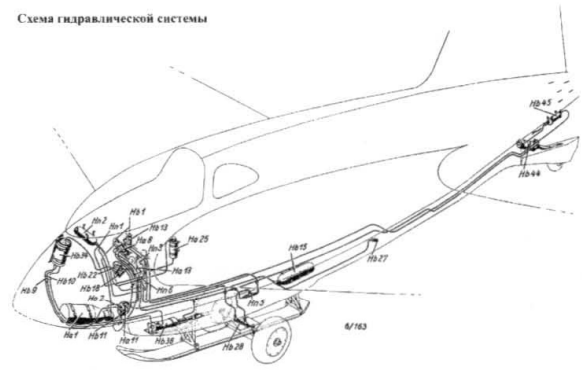
**Фюзеляж** — симметричный, полужакрытый, цельнометаллической конструкции, технологически разделялся на две секции.

Передняя секция состояла из бронированного (15 мм) носового обтекателя, кабины и части фюзеляжа, вмещавшей баки. Задняя секция состояла из двигательного и хвостового отсека. Фюзеляж усиливали 11 шпангоутов. На верхней стороне фюзеляжа крепился фонарь кабины и обтекатель бака — гаргрот.

Кабина негерметизированная, с односторонним фонарем, откидываемым вправо. Кресло пилота подвешено на пружинах конструкции инженера Латшера. Кабина оборудована основными пилотажными приборами и указателями работы двигателя. В кабине находились все органы управления всеми узлами самолета. Панель управления радиостанцией находилась на правом топливном баке с компонентом «Т».

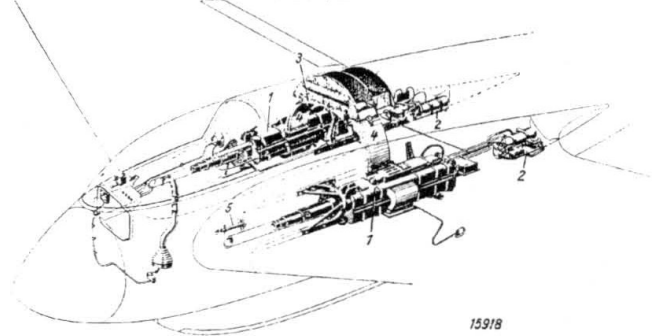
Лобовое бронестекло имело толщину 90 мм. Сзади голову, плечи и спину пилота прикрывала бронеспинка толщиной 15 мм.

Схема гидравлической системы



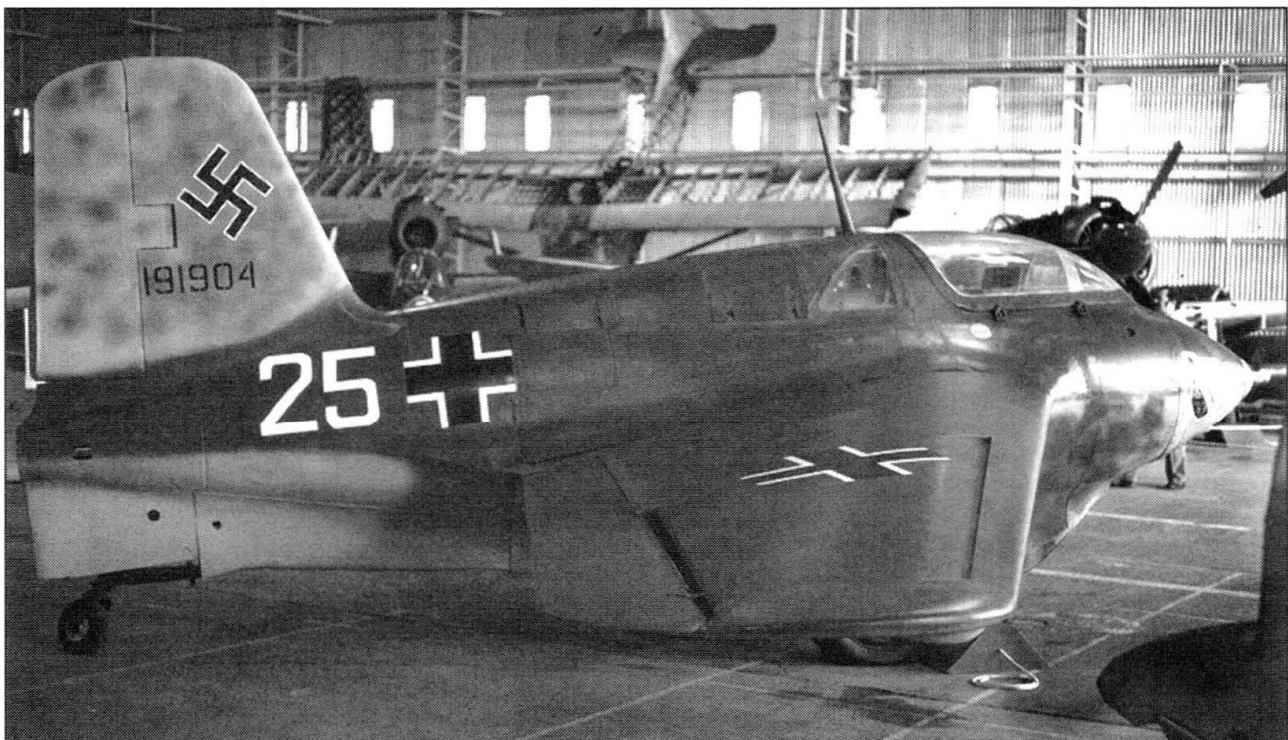
Установка пушек МК 108 на Me-163B-1a

1. Пушки МК 108
2. Пневмо-электрические блоки управления пушками
3. Магазины
4. Подаватель снарядов
5. Фотопушка



**Хвостовое оперение** — однокилевое, деревянной конструкции, симметричного профиля, площадью  $2,02 \text{ м}^2$ .

**Органы управления:** на киле — руль направления, уравновешенный по массе, площадью  $0,523 \text{ м}^2$  с диапазоном отклонения  $\pm 35^\circ$ . На крыле — элевоны, располагавшиеся на концах консолей, имели деревянную конструкцию с матерчатой обшивкой, отклонение — в зави-



Me 163 W.-Nr. 191904 с 1995 г. выставлен в исторической экспозиции аэродрома Берлин-Гатов, Германия

симости от режима работы. Система управления качалочного типа.

**Шасси** состояло из посадочной лыжи, убираемой и выпускаемой с помощью гидравлического привода. На ранних моделях лыжа выполнялась из дерева, затем из алюминия и позднее из стали. К лыже крепилась колесная тележка, которую сбрасывали после взлета (при уборке лыжи высвобождались замки крепления тележки). В районе хвоста находилось управляемое колесо 260x85 мм (давление 4 атм.), выпускаемое гидравлически (на первых машинах хвостовое колесо отсутствовало). Аварийный выпуск лыжи осуществлялся пневматической системой.

Было разработано несколько взаимозаменяемых тележек-шасси: фирмы «Borsig», с пружиной Латшера фирмы VDM, а также тележки с управляемым передним колесом фирмы АНАС. На всех применялись шины размерностью 700x175 мм (давление 5,5 атм.).

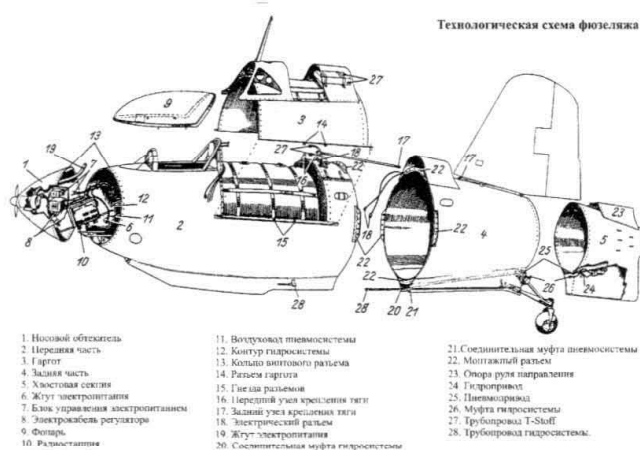
**Специальное оборудование:** радиооборудование включало в себя комплект приемопередаточного устройства FuG 16ZE и автоответчик «свой-чужой» FuG 25a. Основной блок FuG 16ZE размещался в носовой части фюзеляжа. Антенна крепилась к фюзеляжу за кабиной, адаптер и возвратная петля встраивались в киль (на некоторых экземплярах устанавливались на гаргроте). Устройство FuG 25a располагалось под креслом летчика, антенна и адаптеры на левой консоли крыла.

**Источниками электроэнергии** были генератор мощностью 2 кВт и напряжением 24 В и аккумулятор емкостью 20 Ач. Генератор стоял в носу фюзеляжа и оснащался маленьким пропеллером, вращаемым набегающим потоком воздуха. Аккумулятор также находился в носовой части фюзеляжа. Аэродромный разъем электропитания находился на правом борту фюзеляжа. От бортовой электросети работали: система зажигания, подогрев трубки приемника воздушного давления, датчик положения шасси, радиооборудование, приборное оборудование, топливные краны и противопожарная система.

**Кислородная система** состояла из 2-л баллона, находящегося на левом борту кабины, и регулятора подачи кислорода, встроенного в правый борт кабины.

**Пневмогидравлическая система** служила для выпуска и уборки посадочного устройства и хвостового колеса. Маслобак гидравлической системы находился в носовой части, а пневматическая система размещалась возле посадочной лыжи. Автономная гидравлическая система со своим маслобаком служила для выпуска посадочных закрылков. Выпуск осуществлялся с помощью ручного насоса.

**Вооружение** — две пушки Mauser MG 151/20 (общий боекомплект 160 снарядов) или



Конструкция крыла



Rheinmetall-Borsig MK 108 (общий боекомплект 120 снарядов). Пушки располагались в корнях крыла с обеих сторон кабины. Прицел Revi 16B устанавливался над приборной панелью.

**Двигатель** — ЖРД Walter HWK 109-509A, крепился к шпангоуту № 8 фюзеляжа в трех точках.

**Топливная система** состояла из двух типов баков: баков для T-Stoff (топливо) общим объемом 1160 л и баков для C-Stoff (окислитель) суммарным объемом 500 л. Заполнение баков T-Stoff проводили через переднюю горловину, а C-Stoff — через заднюю.

#### Летно-технические характеристики Me 163B

Размах крыла, м	9,3
Длина, м	5,75
Высота, м	2,5
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	19,6
Площадь оперения, м <sup>2</sup>	2,02
Взлетный вес, кг	3885
Вес пустого, кг	1505
Нагрузка на крыло при взлете, кг/м <sup>2</sup>	209
Нагрузка на крыло при посадке, кг/м <sup>2</sup>	107
Макс. скорость на высоте 10000 м, км/ч	950
Потолок, м	15500
Время набора высоты 10000 м, мин.	3,2