

Сталинский СССР опередил весь мир в создании ВДВ – однако первенство в боевом применении воздушно-десантных войск, безусловно, принадлежит гитлеровской Германии. Блестящая операция немецких десантников по захвату бельгийского форта Эбен-Эмэйл в мае 1940 года стала толчком для формирования аэромобильных сил Союзников. Легендарный Критский десант вошел во все учебники военного искусства. А освобождение из плена Муссолини по праву считается одной из самых успешных спецопераций в истории. И во всех этих победах Рейха решающую роль сыграли военные планеры.

В новой книге ведущего отечественного специалиста вы найдете информацию обо всех Segelflugzeug Гитлера – от легких до сверхтяжелых Ju-322 «Маммут» и Me-321 «Gigant», способных взять на борт средний танк, штурмовое орудие, 88-мм зенитку или 200 десантников в полном вооружении, от классического DFS-230 до планера-перехватчика BV-40, – а также о десантных и транспортных планерах союзников Гитлера, Италии и Японии, в том числе и о «летающем танке» Ki-6 и специальном штурмовом планере-камикадзе Шинриу-1 («Божественный дракон»).

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ДЕСАНТНЫЕ ПЛАНЕРЫ ГЕРМАНИИ	5
Планер DFS-230 — рабочая лошадка фашистских десантников	5
<i>Экспериментальные версии планера DFS-230</i>	10
<i>Транспортный планер DFS-230 V-7</i>	20
Планер Go-242 — летающий троянский конь фирмы Гота	23
<i>Предпосылки создания и проектирование планера</i>	23
<i>Производство планера Go-242</i>	31
<i>Самолет Go-244 — дальнейшее развитие планера Go-242</i>	35
Планер Me-321 — Гигант на все времена	38
<i>Мамонт, не научившийся летать</i>	38
<i>Планер Мессершmitt Me-321 Гигант</i>	40
<i>Краткое техническое описание планера Me 321 Гигант</i>	50
Планер DFS-331 — Приплюснутый вагон	53
Go-345 — французский вклад в немецкую победу	56
Планер Гота Калькерт Ka 430	58
Планер-перехватчик Блом унд Фосс BV-40	62
Боевое применение немецких планеров	67
<i>Захват форта Эбен Эмэйл на границе Бельгии</i>	67
<i>Бой за Коринфский мост</i>	70
<i>Захват острова Крит</i>	71
<i>Формирование подразделений из планеров Go-242</i>	74
<i>Воздушный мост в Холмский «котел»</i>	75
<i>Снабжение окруженной группировки в Сталинграде</i>	80
<i>Другие примеры применения транспортных планеров в России</i>	84
<i>Боевое применение самолетов Go-244</i>	84
<i>Использование планеров в последующих операциях немецких войск</i>	85
<i>Операция «Eiche» (Дуб)</i>	85
<i>Операция «Ход конем» и другие операции с применением планеров</i>	86
ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТНЫЕ ПЛАНЕРЫ ИТАЛИИ	88
Планер Капрони TM.2	88
Планер Аэронаутика Ломбарда AL-12P	89
ГЛАВА 3. ДЕСАНТНЫЕ ПЛАНЕРЫ ЯПОНИИ	91
Маеда Ки-1 — японский десантный планер	91
Маеда Ки-6 — летающий танк по-японски	93
Кокусай Ки-8-II — средний транспортный планер	93
Транспортный планер Ки-7 Маназуру (Журавль)	97
Планер Нихон Когата Ки-11	102
Кугишо МХУ-5 — десантный планер для Императорского флота	102
Боевое применение японских планеров	106
Иные военные планеры Японии	107
<i>Летающие мишени Юкосука МХУ-3 и Юкосука МХУ-4</i>	107
<i>Специальный штурмовой планер Шинриу 1 (Божественный дракон)</i>	108
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	111

Сцепка DFS-230 + Фокке-Вульф Fw 56 Штоссер



Автожир Focke-Achgelis Fa 225

Несущий винт от вертолета Fa 223



Сцепка DFS-230 + Мессершмитт Bf 109E-1



Экспериментальные версии планера
DFS-230



© Чертил Кузнецов КА

Лист 4



Планер DFS-230 V-7, вид сверху. В потолке грузовой кабины виден большой загрузочный люк.

работка — от проекта DFS-230 были заимствованы технологии и (насколько я могу судить) стабилизатор. Все остальное было сделано заново. Планер, построенный в 1943 г., предназначался для перевозки 17 солдат и двух пилотов. Для этого расширили фюзеляж и разместили скамейки вдоль бортов. Его грузовой отсек имел размеры 4,5х1,5х1,5 м. Два пилота сидели в закрытой кабине рядом. Это повышало безопасность полета в случае ранения одного из летчиков. Общая схема фюзеляжа осталась прежней — пространственная ферма прямоугольного сечения, сваренная из стальных труб. Хотя аэродинамическая форма была улучшена: появилось больше плавных линий и исчезли многие острые углы. Было сокращено количество иллюминаторов — три на каждый борт. Для погрузки-выгрузки использовалось по одной двери на каждый борт: перед крылом слева и под крылом справа и большая съемная панель на крыше фюзеляжа.

Крыло, установленное по схеме высокоплана, с подкосами, оказалось даже меньшего размаха, чем у DFS-230. Из механизации имелись элероны и интерцепторы. Закрылки по-прежнему отсутствовали. DFS-230 V-7 имел классическое несбрасываемое шасси с хвостовым колесом. Полезная нагрузка могла меняться от 1150 до 1750 кг в перегруз. Посадочная скорость при нормальной загрузке составляла 95 км/ч. Хотя летные испытания прошли успешно, заказа не последовало, и больше планер не строился. Дело в том, что для крупномасштабных перевозок уже производился (с лета 1941 г.) более крупный планер Гота Go 242, способный перевозить двух пилотов и 21 солдата.

В настоящее время планеры DFS-230 сохранились в Музее науки и техники в Берлине и в Музее Люфтваффе, Гатов, Берлин. Есть также несколько экземпляров, восстановленных энтузиастами в Боснии, Греции и во Франции. Основные технические данные планеров семейства DFS-230 приведены в табл. 1.



DFS-230 в музее.



Планер DFS-230 V-7, вид сверху. Видны конструкция хвостового оперения и большой загрузочный люк на спине аппарата.



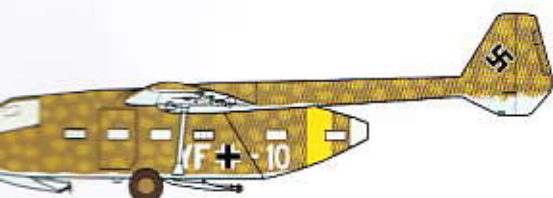
Планер на реставрации. Видны ушки для крепления крыла.



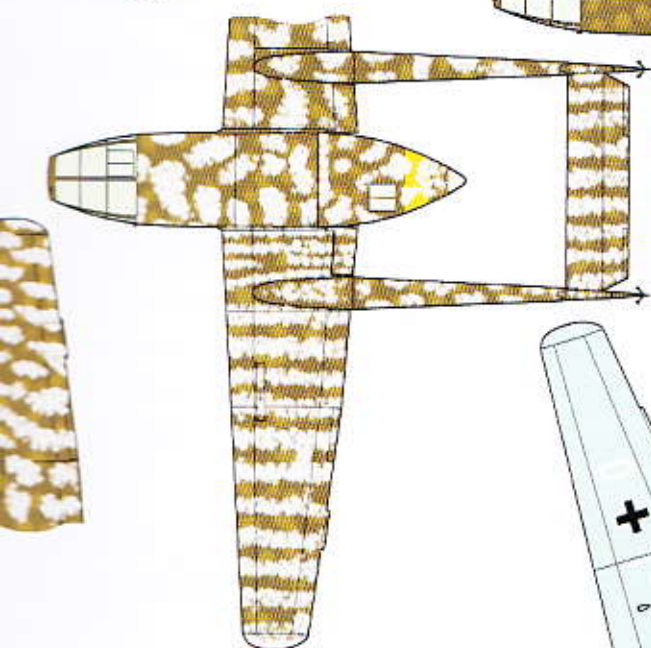
DFS-230 в музее.



DFS-230 в музее. На переднем плане — грузовой парашютный контейнер.



тнственный камуфляж, состоящий из зелёного фона
множества пятен светло-зелёного (или коричнево-
цвета, на верхних и боковых поверхностях



мный камуфляж, в виде белых полос непра-
вильной формы, наносился поверх заводской
раски с помощью кисти или пульверизи-
тора.

олёт Go-244 B-1 из 7./TG4
(эскадрилья 4-й транспортной группы)



Юг России, 1943 г.



Go-242A-1 из 1-й груп-
пы, 1-й Воздушно-
десантной Эскадры.
Центральный участок
Советско-германского
фронта, зима 1942-43 г.

