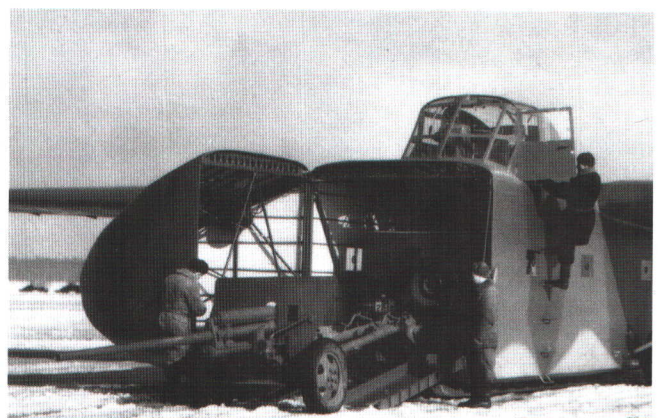
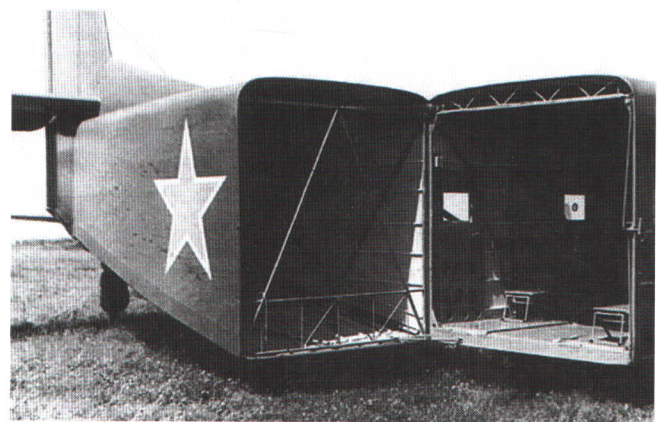
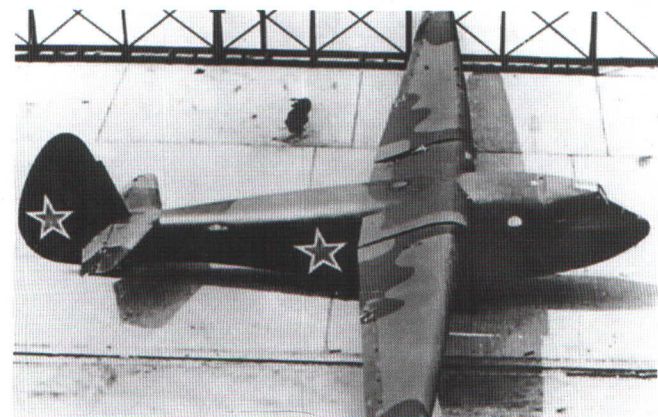




Впервые в серии! Иллюстрированная энциклопедия советских десантных планеров 1930–1955 гг., когда СССР по праву считался одним из мировых лидеров в данной области авиастроения, привлекая к проектным работам лучшие КБ (в том числе Антонова, Поликарпова, Ильюшина, Яковлева) и создав 18 типов опытных многоместных планеров, шесть из которых были запущены в серийное производство (в общей сложности более 1600 шт.). Дополнительным стимулом к развитию военного планеризма стали феноменальные успехи немецких десантников при штурме форта Эбен-Эмэйл в мае 1940 года и захвате острова Крит год спустя. А советские авиационно-планёрные полки, подчинявшиеся командованию ВДВ, приняли боевое крещение в 1942-м, отличившись при заброске во вражеский тыл разведывательно-диверсионных групп, доставке антифриза для танковых частей Сталинградского фронта и снабжении партизанских отрядов вооружением, боеприпасами, взрывчаткой. При этом задача считалась выполненной, если цели достигал один планер из трех! Не менее тяжелые потери планеристы понесли и в ходе неудачной Днепровской воздушно-десантной операции в сентябре 1943 года. И хотя Красная Армия больше не проводила крупных десантов, сравнимых с операциями Союзников «Оверлорд», «Маркет-Гарден» или «Варсити», наши планеры выполнили больше ночных боевых вылетов, чем все зарубежные планеристы, вместе взятые, – такова была специфика советско-германского фронта. А «лебединой песней» «сталинских соколов» стали две секретные планерные экспедиции к Северному полюсу в 1950 и 1954 гг. (настолько опасные, что для них отбирали пилотов, не имевших детей), в ходе которых отрабатывались возможности снабжения арктических аэродромов подскока для стратегических бомбардировщиков, нацеленных на США.

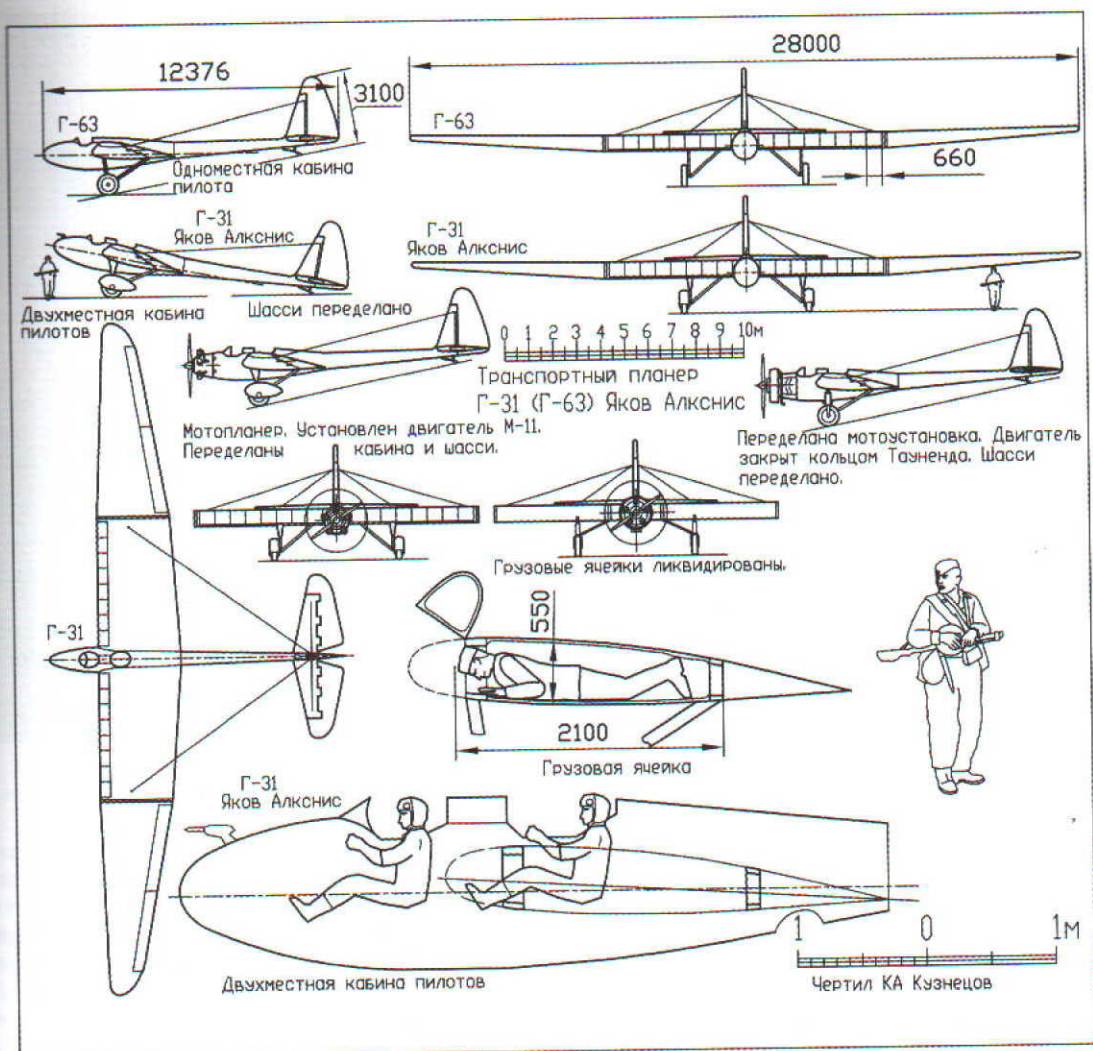
В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о «планерной эпохе» СССР, обо всех без исключения типах советских планеров и всех десантных операциях с их участием. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями чертежей и фотографий, а также цветными вкладками.

ISBN 978-5-699-65622-6



Содержание

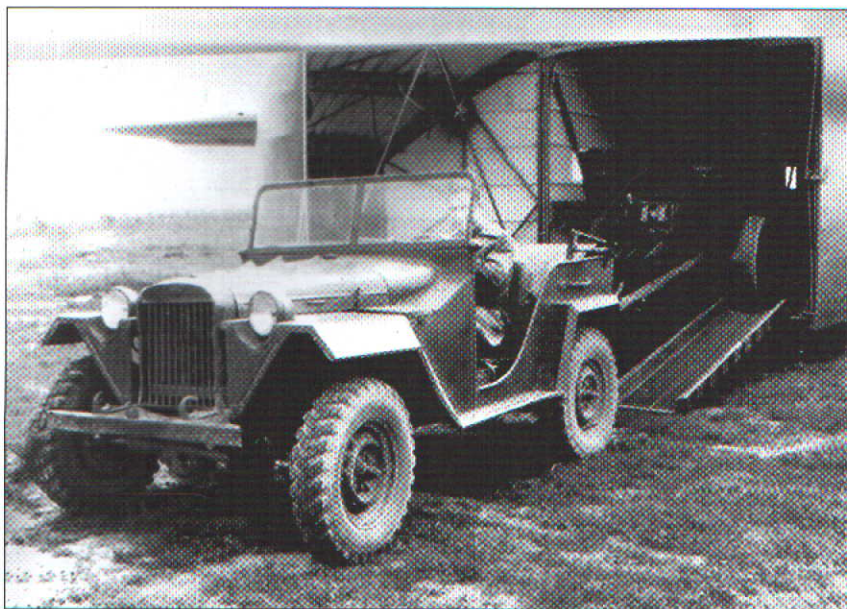
1. ВВЕДЕНИЕ	5
2. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНЕРИЗМА В СССР. 1930—1941 гг.	6
2.1. Г-31 (Г-63) «Яков Алкснис» — десантный планер П.И. Гроховского и Б.Д. Урлапова	6
2.2. Г № 4 — гражданский транспортный планер Г.Ф. Грошева	8
2.3. Г № 8 — транспортный планер Г.Ф. Грошева	9
3. ВТОРОЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНЕРИЗМА В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ. 1940—1945 гг.	12
3.1. КАИ-5 «Сокол» — транспортный планер конструкции Г.Н. Воробьёва.	13
3.2. «Орел» — десантно-транспортный планер И.И. Афанасьева, Б.В. Кучеренко и Л.М. Роднянского	15
4. ДЕСАНТНЫЕ ПЛАНЕРЫ, СОЗДАННЫЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	17
4.1. БДП-1 и БДП-2 — десантные планеры и БП-бомбопланер конструкторского бюро Н.Н. Поликарпова	17
4.2. К-Г и К-Г-Эталон — десантные планеры конструктора Л.П. Курбалы ..	21
4.3. А-40 (КТ, ЛТ) — «Летающий танк» — конструкции О.К. Антонова	23
4.4. САМ-23 — десантный планер конструкции А. С. Москалёва	26
4.5. А-7 — десантный планер О. К. Антонова	29
4.6. Г-11 (Гр-29) — десантный планер В. К. Грибовского	39
4.7. КЦ, КЦ-2 и КЦ-20 — десантные планеры конструкторов П.В. Цыбина и Д.Н. Колесникова	48
4.8. Боевое применение советских планеров в Великой Отечественной войне	53
4.9. Применение планеров в других странах	60
5. ТРЕТИЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНЕРИЗМА В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ. 1945—1955 гг.	77
5.1. Ц-25 — десантно-транспортный планер конструкторского бюро П.В. Цыбина	77
5.2. Як-14 — транспортный планер ОКБ А.С. Яковлева	90
5.3. Ил-32 — транспортный планер ОКБ С. В. Ильюшина	103
5.4. Т-1 — опытный десантный планер Г. И. Бакшаева и Г.Н. Воробьева ..	106
6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	109
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	110
ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ	111



Чертеж 1

Планер «Яков Алкснис». По-видимому, планер имел красно-желтую раскраску. В самом носу нарисована красная звезда. Надпись «Яков Алкснис» — белая. Обтекатели шасси раскрашены сполохами красного пламени на желтом фоне. В таком стиле, по-видимому, был раскрашен весь планер





**Тягач ГАЗ-67Б выгружает 57-мм пушку из Як-14. На подволок
носового обтекателя виден шаровой баллон воздушной системы**

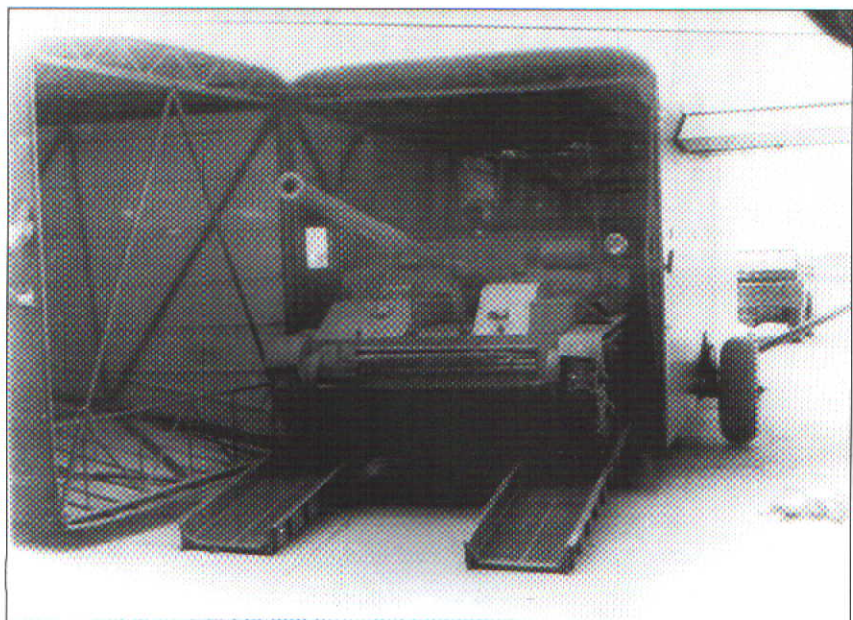
производился выпуск — уборка закрылков, наддув амортизаторов стоек шасси и привод тормозов колес. Основные данные планера Як-14 приведены в таблице.

После успешных испытаний производство Як-14 развернули на заводе № 168 в Ростове-на-Дону (сейчас — фирма «Росвертол»). Там в период с 1949 по

Командирами планеров были офицеры, выпускники Пугачевской планерной школы, а вторыми пилотами — сержанты-сверхсрочники, выпускники планерной школы в г. Славгороде, или сержанты-срочники, пришедшие из аэроклубов, которые в то время были преобразованы в летные школы. Третьим членом экипажа был механик, который следил за техническим состоянием планера. Экипаж (пилоты и механик) участвовал в загрузке планера вместе с боевым расчетом и мог застропить груз, например, автомобиль или пушку, за 10—15 минут, а после посадки освободить его за 3—5 минут. Роль летного экипажа состояла в контроле надежного крепления груза в кабине и определения центровки планера.

Что касается наземной эксплуатации, то планеры хранили под открытым небом. В результате влага проникала внутрь аппарата и скапливалась во многих укромных уголках. Несмотря на множество дренажных отверстий, не вся вода выходила наружу. После особо обильных осадков планер приходилось раскачивать, чтобы наружить оставшуюся воду. Затем механик ее вычерпывал, а остатки промокал тряпкой.

На Як-14 летали пилоты, ранее освоившие Ц-25 и Г-11. Кстати,



**АСУ-57 в грузовом отсеке Як-14. Вид в хвостовой люк.
Справа, на обресе люка, виден рычаг замков фиксации
хвостовой части. Закрылок в убранном положении**