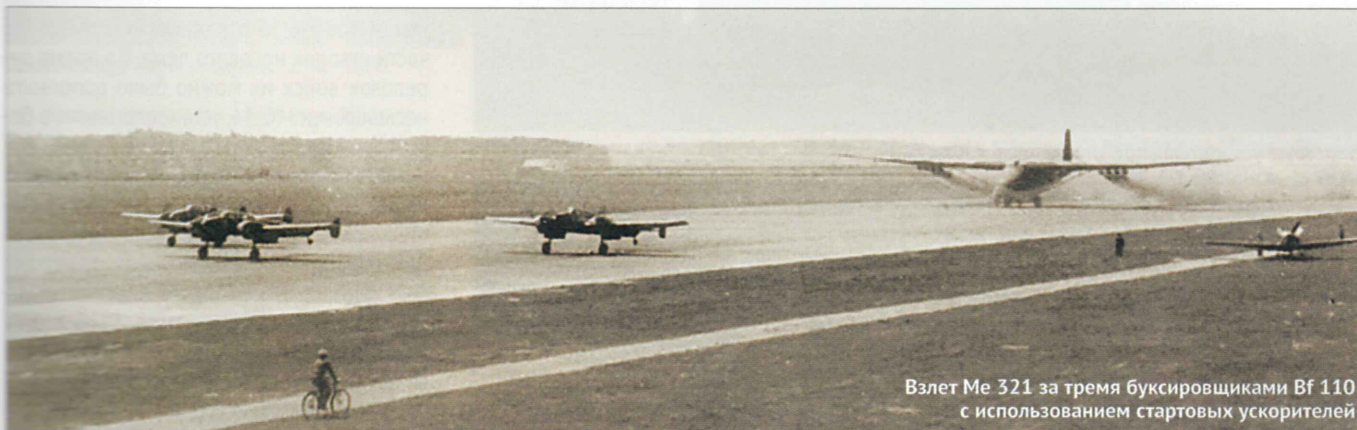


Вид на тройку буксировщиков Bf 110 из кабины Me-321 и вид на планер-гигант из кабины буксировщика



Взлет Me 321 за тремя буксировщиками Bf 110 с использованием стартовых ускорителей

вый Bf 110C неожиданно нырнул в сторону. Пилот Ju 52/3m сразу отдал буксир и вывел двигатели на полный газ. Но левый трос не отделился. Пилот всеми силами старался поднять самолет выше... Стелящийся по земле буксир разбил пополам телегу, развалил несколько сараев, вырывал по пути деревья и в конце концов зацепился за телеграфную линию. Самолет трясло, но прочный «тримотор» держался в воздухе, таща за собой телеграфный столб! Несмотря на это, пилот сумел успешно совершить посадку в Мерсебурге.

Во время тренировок тройка Bf 110C отработывала и взлет без планера на буксире. Один из таких полетов закончился в Мерсебурге аварией, когда правый самолет нырнул влево, зацепив трос ведущего. Оба самолета разбились. Вскоре после этого, во время взлета «тройки-шлепп» с

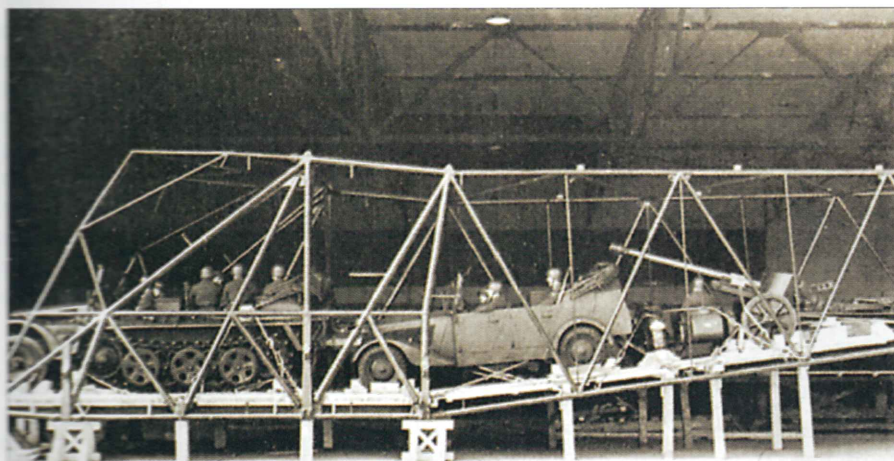
«Гигантом» на буксире, трос лопнул. Пилот «Гиганта» Альфред Роом тут же врубил не использованные стартовые ракеты и положил планер в такой крутой вираж, что чуть не зацепил крылом землю. Используя тормозной парашют ему удалось приземлиться. Во время другого полета на высоте 400 м пилот планера сбросил буксир и лег в вираж, но один из тросов не отцепился. В результате у одного из буксировщиков Bf 110C был оторван хвост.

Несмотря на рискованность метода взлета, вызванного отсутствием подводящего буксировщика, испытания «Гиганта» продолжались. Правда, во время одного из взлетов «Гиганта» со 120 солдатами ракеты одного из крыльев не сработали. Планер рванул в сторону, сбив своих же буксировщиков, и рухнул на лес. Тогда погибло 129 человек. Вскоре

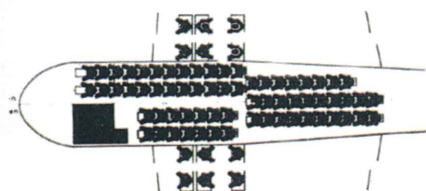
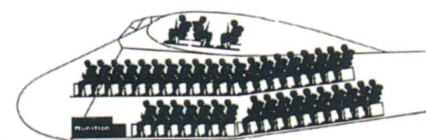
на Me-321 погиб известный немецкий летчик Отто Браутигам: в том полете с максимальным весом водяной балласт сместился во время взлета.

В это время разворачивался массовый выпуск планеров. К производству «Гиганта» подключился и завод «Мессершмитта» в Обертраублинге. В результате к лету 1941 г. были выпущены первые 100 Me 321A-1 и были начаты поставки Me 321B-1, отличавшихся только установкой второго места пилота в расширенной верхней кабине.

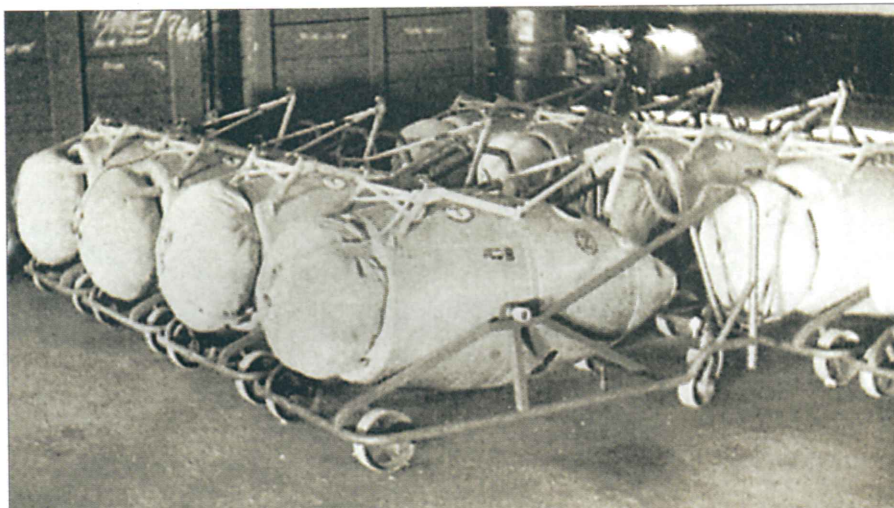
Первые тренировки пилотов люфтваффе на Me 321 начались в планерной школе в Йессау под Кенигсбергом. Школа была основана в конце 1940 г., а в 1941 г. переведена в Эхтердинге. Учебная часть для подготовки буксировщиков была организована в Лейпхейме и Обертраублине. Впрочем, после отмены десантной опера-



Отработка загрузки в Me 321 тягача, штабного автомобиля и 50-мм орудия



Вариант размещения десанта на двух палубах в Me 321



Стартовые ускорители, подготовленные к полету



Подвеска ускорителей под крыло

ции против Англии планеры Me 321 сразу после выпуска направлялись на хранение.

В июне 1941 г. – всего через три месяца после первого полета Me 321 – была сформирована группа «гигантских плане-

ров Me 321». Первоначально она имела три эскадрильи по шесть Me 321 и по три эскадрильи «тройки-шлепп» с 12 Vf 110C в каждой. Вскоре структура группы поменялась: в ней стало четыре «специальные»

эскадрильи с пятью Me 321 и 15 Vf 110C, которые планировалось использовать на Восточном фронте. Эти «специальные» эскадрильи были введены в строй в сентябре, а в начале следующего месяца 1-я (SG) эскадрилья поступила в 1-й воздушный флот на севере, 22-я (SG) – во 2-й воздушный флот на центральном секторе фронта, 4-я – в 4-й воздушный флот, а 2-я эскадрилья служила в качестве запасной для 22-й эскадрильи во 2-м флоте.

Me 321A-1 и B-1 обычно получали оборонительное вооружение из двух 7,9-мм пулеметов MG 15 в установках на верхней части створок носового люка. Во время перевозок войск их можно было дополнить несколькими MG 34, установленными в боковых окнах.

В течение всей программы испытаний постепенно увеличивалась мощность стартовых ракетных ускорителей. Под крылом для старта при максимальном взлетном весе можно было подвесить шесть ракет тягой 500 кг. Экипаж Me 321B-1 был увеличен с пяти до шести человек – был включен второй пилот. Остальными членами экипажа были радист, специалист по загрузке и два стрелка.

Хотя «Гигант» и «тройка-шлепп» изначально предназначались для проведения операций типа «Морского льва», вскоре стало очевидно, что их применение будет ограничено только Восточным фронтом. Так как дальность полета Me 321 на буксире за Vf 110C была не особо большой, план перегона предусматривал частые посадки и прорабатывался очень тщательно. На аэродромах по маршруту следования готовилось специальное оборудование и транспортная техника, загрузочные ramпы, троса швартовки планеров и топливозаправщики. Там же располагались специальные подразделения «обеспечения взлета», которые отвечали за перезарядку стартовых ракет. Большинство из этих проблем удалось решить с поступлением

Готовые планеры Me 321 с одноместной кабиной пилота на аэродроме в Лейпхеме

