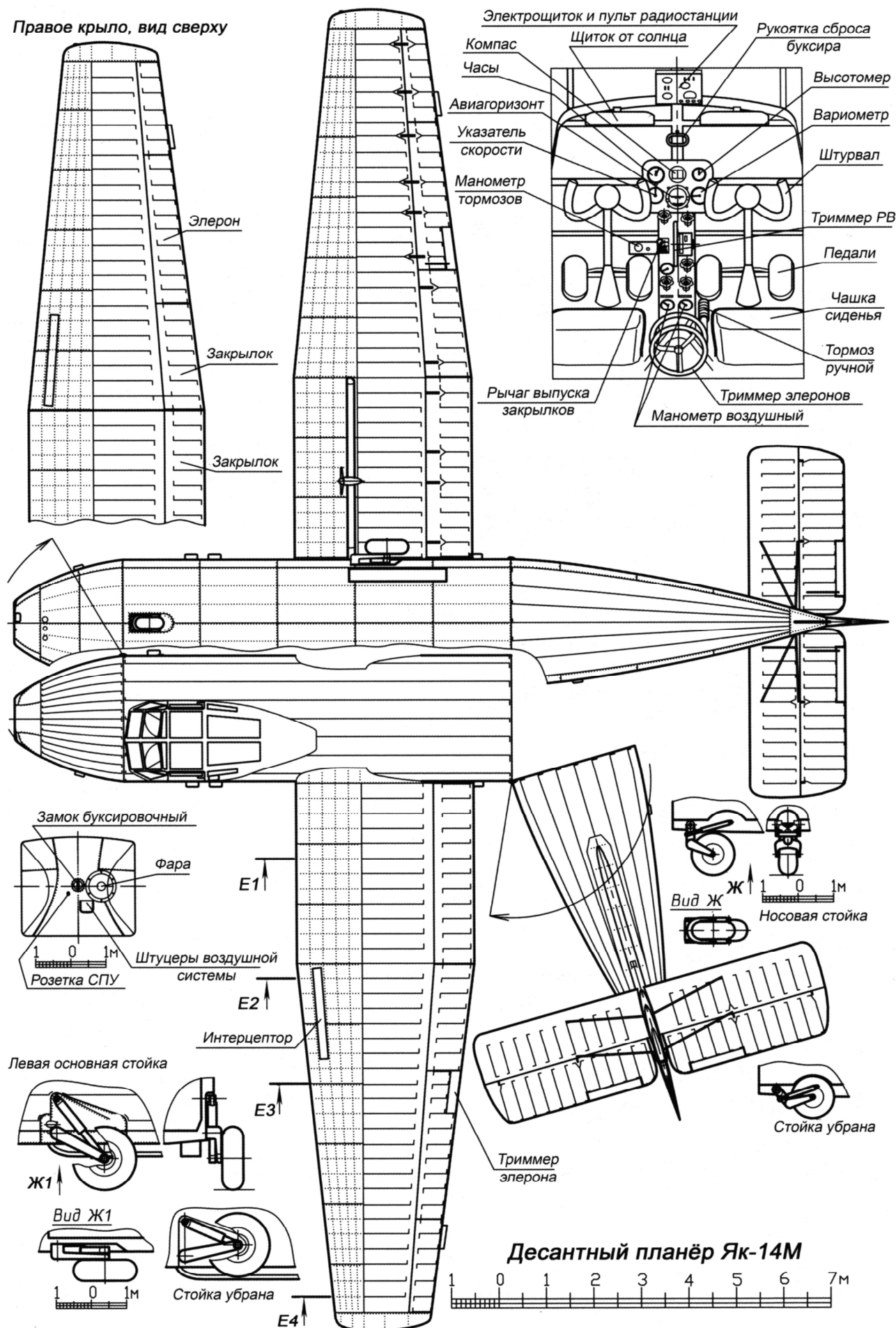
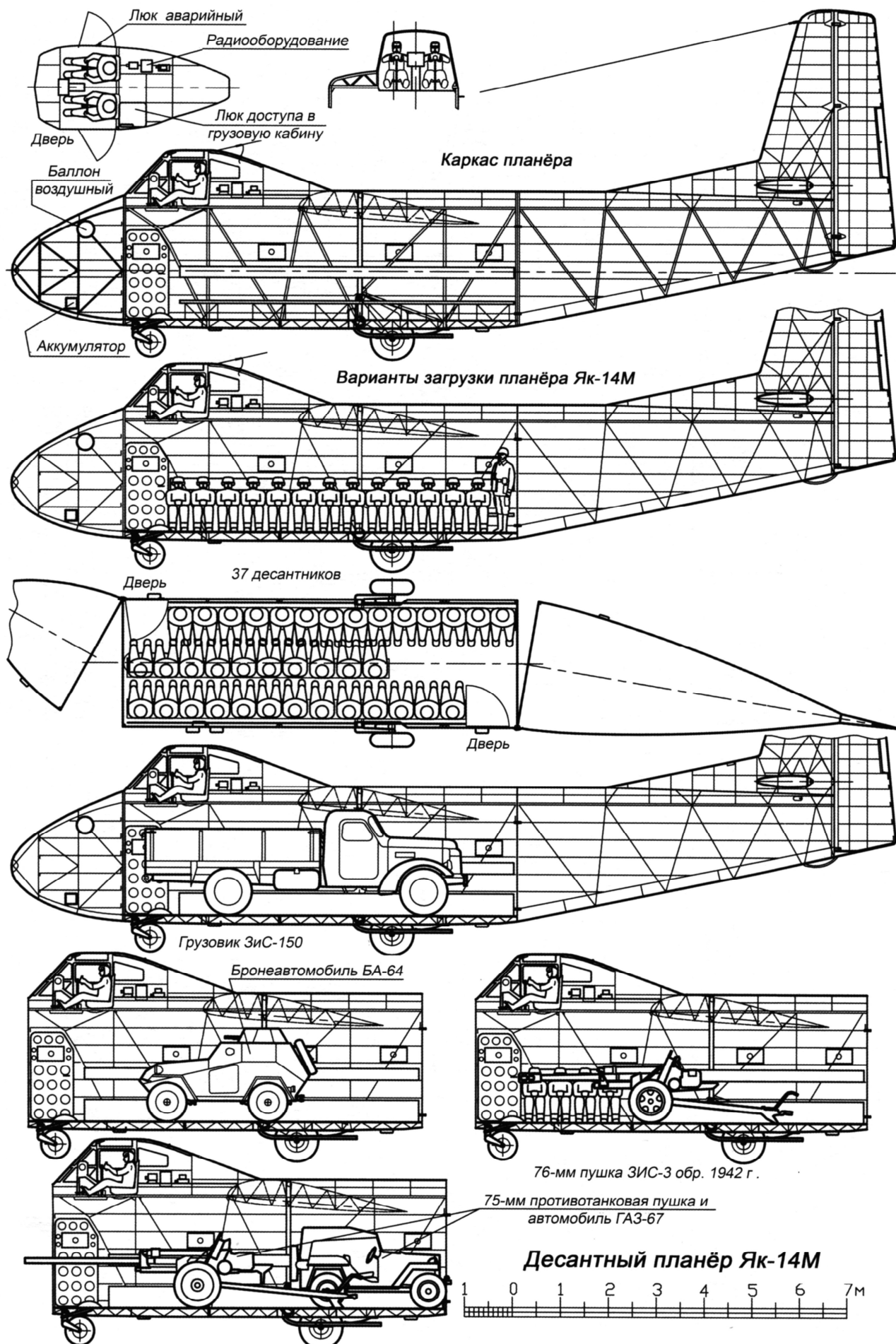


Правое крыло, вид сверху





# ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ЯК-14 И НЕМЕЦКОГО ПЛАНЁРА Go 242A-1

	Як-14	Go 242A-1
Технические данные		
Дата первого вылета	31 января 1948 г.	1941 г.
Экипаж, чел.	2	1
Пассажиры, чел.	37	21
Длина, м	18,44	15,8
Размах, м	26,17	24,5
Высота, м	7,2 – 7,32	4,26
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	83,3 – 83,35	64,4
Тип шасси	трёхколёсное: основные колёса – 900х300 мм, переднее – 600х250 мм	сбрасываемая тележка с колёсами 875х320 мм
Масса пустого, кг	3082	3200
Масса груза, кг	3500	3300
Масса взлётная, нормальная, кг	6750	6600
Масса взлётная, максимальная, кг	7850	7100
Нагрузка на крыло, кг/м <sup>2</sup>	81	110
Аэродинамическое качество	12,5	7,3
Максимальная скорость буксировки, км/ч	290 – 300	240
Скорость планирования, км/ч	140 – 145	200
Посадочная скорость (с максимальным грузом), км/ч	88	170
Количество построенных машин	417	1528 (все модификации, включая самолёты Go 244)

качество. Каждая консоль крепилась к фюзеляжу в двух точках и поддерживалась подкосом и контрподкосом. Профиль крыла – Clark-YH с относительной толщиной 15% в средней части, которая уменьшалась до 8% у законцовок. Крыло имело один лонжерон и заднюю стенку. Лонжерон (как и каркас фюзеляжа), был сварен из стальных труб, стенка склеивалась из дюралюминиевых уголков и листов. Поперечный набор состоял из 32 нервюр ферменной конструкции, склепанных из дюралюминиевых профилей. Дополнительно вдоль размаха были пущены дюралюминиевые стрингеры. От передней кромки до лонжерона крыло имело металлическую обшивку толщиной в корневой части 1,8 мм, которая постепенно уменьшалась до 0,8 мм у законцовок. На задней стенке полукрыла навешивались щелевые закрылки (две секции) и элерон (две секции). Элероны и закрылки имели дюралюминиевый каркас и полотняную обтяжку. На внутренней секции левого элерона устанавливался триммер. На верхней поверхности крыла монтировались пластинчатые интерцепторы.

Оперение классической схемы однокилевое. Стабилизатор состоял из двух частей, которые крепились в нижней части киля. Жёсткость стабилизатора обеспечивали две пары ленточных расчалок, закреплённых на киле и фюзеляже. Плос-

кости оперения и рули имели сходную конструкцию, состоящую из дюралюминиевого каркаса и полотняной обшивки. Рули были снабжены триммерами.

Посадочные устройства состояли из трёхколёсного шасси с носовым колесом и посадочных лыж. Основные стойки шасси имели одинарные тормозные колёса размерами 900х300 мм. Носовая стойка – самоориентирующаяся с одинарным колесом размерами 600х250 мм. Все стойки снабжались масляно-воздушными амортизаторами. На днище фюзеляжа в районе крепления основных стоек были размещены две посадочные лыжи с резиновой пластинчатой амортизацией. Лыжи – многослойные, выклеены из дерева разных пород. На хвосте фюзеляжа внизу была установлена металлическая защитная дуга. В случае посадки на лыжи воздух из амортизаторов выпускался, колёса приподнимались, и полозья лыж входили в контакт с грунтом. Так поступали и для уменьшения высоты пола над землёй при погрузочных работах. Интересно, что при открытии крана и выпуске воздуха сначала укорачивалась правая стойка, затем – передняя и, наконец, – левая. Так, раскачиваясь, планёр «приседал» на 450 мм. После погрузки воздух из бортовых баллонов снова запускался в амортизаторы, и Як-14 приподнимался над землёй. Иногда давления воздуха не

хватало. В этом случае десяток человек брались за подкосы и рамы планёра и начинали его раскачивать, одновременно вытягивая вверх. Как правило, после этого аппарат нормально становился на шасси. Управление амортизаторами осуществлялось из пилотской кабины с помощью кранов. Тормоза также приводились в действие сжатым воздухом.

Управление планёром – двойное, состоящее из штурвалов и педалей. Проводка управления – мягкая, тросовая. Все рули имели триммеры. Выпуск и уборка закрылков – от бортовой воздушной системы, а управление интерцепторами – механическое, тросовое.

В оборудование планёра входили воздушная и электрическая системы и пилотажно-навигационный комплекс, включавший самые необходимые приборы: указатель крена и скольжения (на некоторых планёрах он был заменён стандартным авиагоризонтом), выотомер, указатель скорости, вариометр, часы и магнитный компас КИ-11. Некоторые планёры были оборудованы локационной системой «Стриж», которая позволяла определять положение буксировщика в условиях плохой видимости.

Самолётное переговорное устройство СПУ-5 давало возможность экипажу планёра разговаривать с командиром десанта в грузовой кабине и с экипажем самолёта-буксировщика. В последнем случае переговоры велись по проводу, проложенному вдоль буксировочного троса. Планёр был оснащён радиостанцией РСИ-6К, которая обеспечивала связь в радиусе 140 – 150 км при высоте полёта 1000 м.

Электрическая система планёра состояла из аккумулятора 12-A-30 и электрогенератора ГСК-1500 с приводом от ветрянки с изменяемым шагом. Последняя обеспечивала устойчивую работу генератора во всём диапазоне скоростей. Электричеством запитывались связное оборудование, освещение пилотской и грузовой кабин, аэронавигационные огни и посадочная фара ФС-240.

Воздушная система имела два сферических баллона ёмкостью по 22 л. С помощью сжатого воздуха производились выпуск и уборка закрылков, надув амортизаторов стоек шасси и привод тормозов колёс.

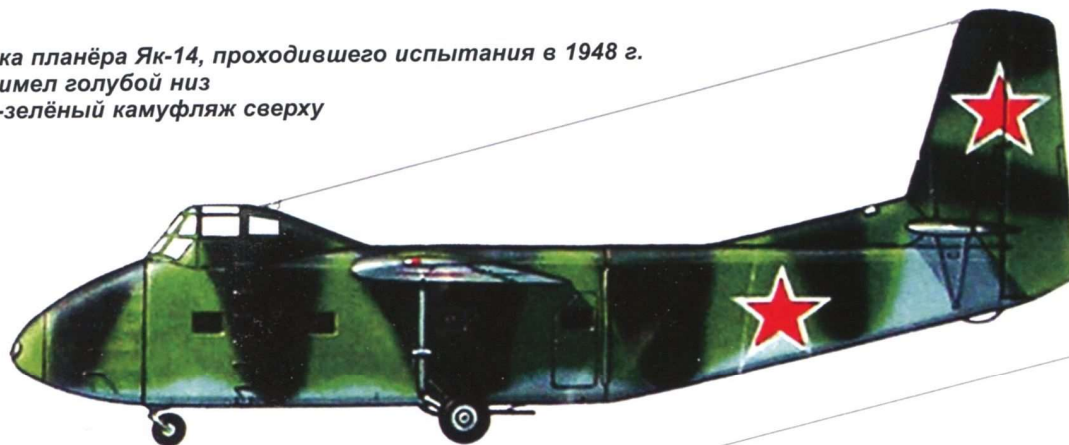
## Литература и источники

Грибовский К.В. Развитие транспортного планизма. – М., Машиностроение, 1993.  
Казаков В.Б. В Арктику на безмоторных. – М., 1999.  
Красильщиков А.П. Планёры России. – М., «Полигон-пресс», 2005.  
Krolikewicz T. Szybowce transportowe, Warszawa, 1985.  
Murawski E. Samoloty Luftwaffe, t.2, Warszawa, 1985.  
Журналы: «Авиаархив», «Крылья», «Крылья Родины», «Самолёты мира», Flight

К. КУЗНЕЦОВ



Раскраска планёра Як-14, проходившего испытания в 1948 г.  
Планёр имел голубой низ  
и чёрно-зелёный камуфляж сверху



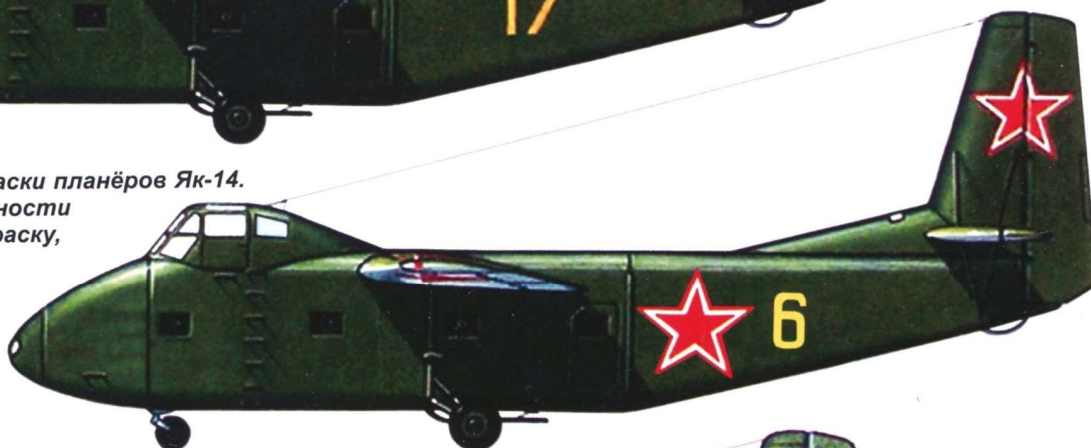
Серийный планёр,  
показанный на День авиации  
в Тушино в 1949 г.  
Планёр имел окончательное  
положение  
переднего иллюминатора  
грузовой кабины.  
Як-14 был покрашен  
в светло-серый цвет  
на всех поверхностях,  
и имел бортовой номер 05  
красного цвета.



Схема раскраски Як-14 с жёлтым бортовым номером 17.  
У этой машины отсутствовала звезда на фюзеляже. Верхние и боковые  
поверхности имеют тёмно-зелёную окраску, а нижние – светло-серую.



Стандартная схема раскраски планёров Як-14.  
Верхние и боковые поверхности  
имеют тёмно-зелёную окраску,  
а нижние – светло-серую.  
Иногда планёры имели  
бортовые номера.  
В данном случае –  
жёлтую «6».



Последний чехословацкий НК-14, показанный на днях авиации в г. Рузинье в 1956 г.  
Планёр имел стандартную советскую раскраску и бортовое обозначение D-45.  
Государственные эмблемы – в белой окантовке

