

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

71

Junkers

Ju 52





Ju-52/3m g5e в зимней камуфлированной окраске сфотографирован в полете над заснеженным русским лесом. Бросается в глаза огромная рамочная антенна радиокompаса, обычно диаметр антенн РПК был меньше. Несмотря на то, что к началу войны самолет уже устарел, Ju-52/3m оставался основным транспортным самолетом люфтваффе все военные годы. Это была неприхотливая и надежная машина. Немцы прозвали самолет «Tante Ju» (тетка Ю), союзники - «Железная Анна».

Введение

Транспортный самолет Ju-52/3m (drei Motoren, три мотора) стал вершиной развития серии цельнометаллических монопланов, над которыми профессор Гуго Юнкерс работал на фирме Flugzeug- und Motorenwerke A.G. с 1915 г. Первым самолетом в этой серии стал истребитель J-1 - самый первый цельнометаллический самолет в мире. В воздушных боях последнего года. Первой мировой войны успели принять участие одноместный истребитель J-9 и двухместный ударный самолет J-10.

С окончанием 11 ноября 1918 г. Первой мировой войны возглавляемая Юнкерсом фирма, которая размещалась в Центральной Германии в городе Дессау, переключилась на проектирование и производство самолетов гражданского назначения. Первым таким самолетом стал одномоторный транспортный моноплан

F-13 с экипажем из двух человек, рассчитанный на перевозку четырех пассажиров. Первый полет прототип F-13 совершил 25 июня 1919 г., всего до 1932 г. было построено 322 транспортника данного типа. F-13 экспортировался во многие страны мира. Первый трехмоторный самолет Юнкерса G-23 поднялся в небо в 1924 г., через год был готов его усовершенствованный вариант G-24. В 1926 г. появились F-24, W-33 и одномоторный W-34, а также трехмоторный транспортный самолет G-31.

В 1930 г. инженеры фирмы Юнкерса приступили к проектированию транспортного самолета, предназначенного для замены самолетов W-33 и G-31. В новом самолете должны были сочетаться прочная конструкция планера, высокая надежность и малые эксплуатационные расходы. Конструкторы остановили выбор на одномоторном цельнометаллическом моноплане с характерной для всех пре-

дыдущих проектов Юнкерса гофрированной дюралюминиевой обшивкой. Прессованные дюралевые листы обладали значительной прочностью и легко подгонялись под обводы летательных аппаратов самых различных размеров.

Параметры нового самолета, получившего обозначение Ju-52, определял Готхард Зашенбург, один из ведущих сотрудников Юнкерса. Самолет должен был обладать способностью перевозить груз массой 2,2 т на расстояние 800 км. Максимальная скорость полета - всего 120 км/ч, но этот параметр в те годы не считался для транспортных самолетов критичным. Критичными являлись эксплуатационные расходы, снижению которых на фирме постарались уделить максимум внимания.

Непосредственно за проектирование самолета Ju-52 отвечал дипломированный инженер Эрнст Циндель. За основу конструкторы взяли самолет W-33, уве-



Прототип самолета Ju-52 (D-1974, Werk Nr. 4001) впервые был продемонстрирован публично 17 февраля 1931 г. на аэродроме Берлин-Темпельхоф. Самолет был оснащен одним двигателем жидкостного охлаждения BMW-VIIaU мощностью 685 л.с. Обратите внимание на круглые иллюминаторы.



Летом 1931 г. фирма Юнкерс организовала в рекламных целях перелет прототипа Ju-52 по странам Восточной Европы. Снимок сделан на аэродроме Бююриште в окрестностях Софии. Носовая часть фюзеляжа окрашена в черный цвет, надпись «JUNKERS» также сделана черной краской. Вместо двух первых круглых иллюминаторов сделаны прямоугольные окна.

личив его размеры. Размах крыла прототипа Ju-52 составил 29 м, на 11 м больше, чем у W-33. Длина прототипа Ju-52 - 18, м, высота - 6,1 м, в то время как длина W-33 составляла 10,5 м, а высота 3,5 м.

Самолет Ju-52 представлял собой низкоплан полумонококовой конструкции с четырехлонжеронным крылом, лонжероны - стальные трубы.

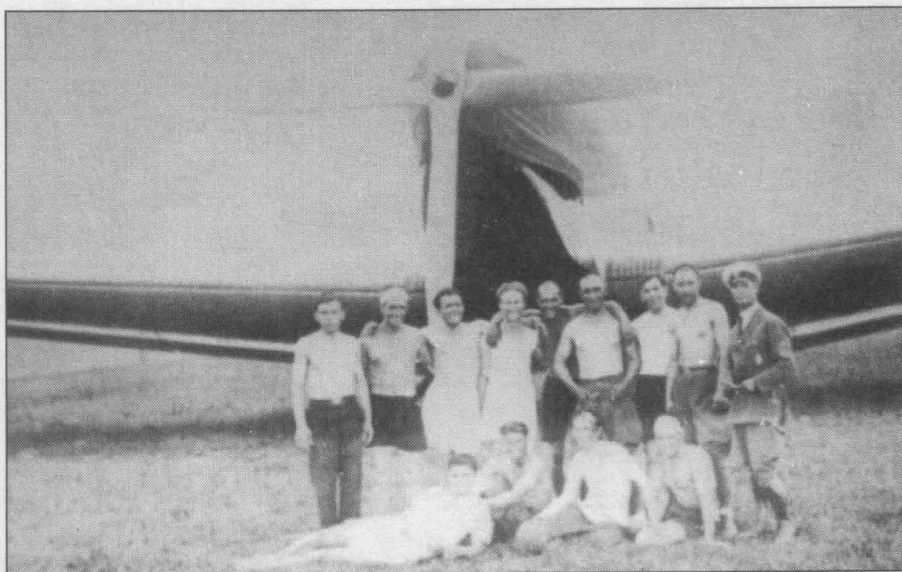
Большие грузовые двери-люки в бортах в крыше фюзеляжа позволяли использовать на погрузочно-разгрузочных работах кран. Размеры грузовой кабины самолета были следующими: длина 6, м, ширина 1,6 м, высота 1,9 м, объем грузовой кабины 16,7 м³. На Ju-52, как и на его предшественнике, самолете W-33, могли быть установлены разные типы шасси - колесное, лыжное, поплавки. Экипаж состоял из пилота и второго пилота, управление самолетом двойное. На самолете стоял один 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Юнкерс L/88 мощностью 800 л.с. Двигатель приводил во вращение четырехлопастный металлический воздушный винт.

Сборка первого прототипа Ju-52ba (Werk Nummer 4001) началась в первом квартале 1930 г. Впервые самолет поднял в воздух с заводского аэродрома в Дессау 13 октября 1930 г. старший летчик-испытатель фирмы Вильгельм Циммерман. Уже в первых полетах выявилась ненадежная работа двигателя L88, который пришлось менять на мотор BMW VIIaU мощностью 685 л.с. Двигатель BMW VIIaU комплектовался двухлопастным деревянным воздушным винтом.

Замена мотора привела к изменению обозначения самолета на Ju-52be. 6 декабря 1930 г. самолет с двигателем BMW перенесли для дальнейших испытаний из Дессау на аэродром Берлин-Адлерхоф, принадлежащий Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL, Германский летно-исследовательский институт). Правительство Германии потребовало внести ряд изменений в конструкцию машины, в частности установить четырехлопастный деревянный воздушный винт диаметром 5 м.

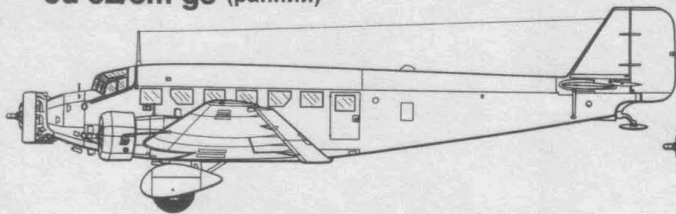
Министерство транспорта Рейха (Reichsverkehrsministerium, RVM) выда-

ло сертификат летной годности самолету Ju-52 в феврале 1931 г., одновременно присвоив ему гражданский регистрационный номер D-1974. Новейший транспортный самолет был представлен прессе 17 февраля 1931 г. на аэродроме Берлин-Темпельхоф, машину подавали как «летающий товарный вагон». Самолет получил в печати прекрасные отзывы, но коммерческий успех машины не состоялся по причине всемирного экономического кризиса начала 30-х годов. Не было получено ни одного заказа от авиакомпаний.

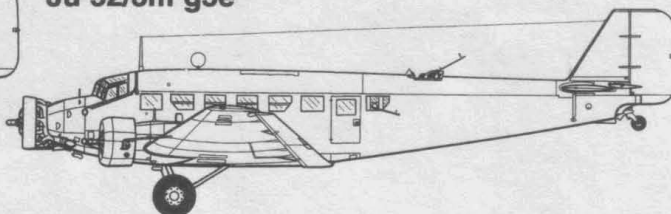


Болгары позируют на фоне прототипа Ju-52, аэродром Бююриште, лето 1931 г. Хорошо виден четырехлопастный деревянный воздушный винт, диаметр винта 5 м. Из Болгарии Ju-52 отправился в Белград. Маршрут рекламного перелета по Восточной Европе протяженностью 6000 км пролегал по шести государствам.

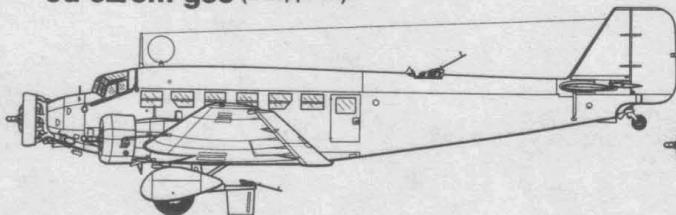
Ju 52/3m ge (ранний)



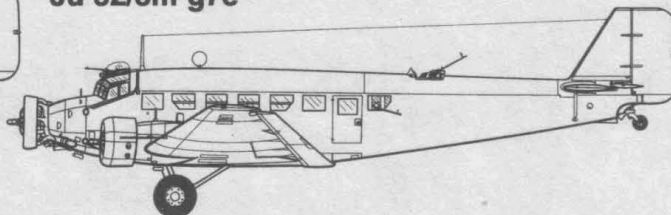
Ju 52/3m g5e



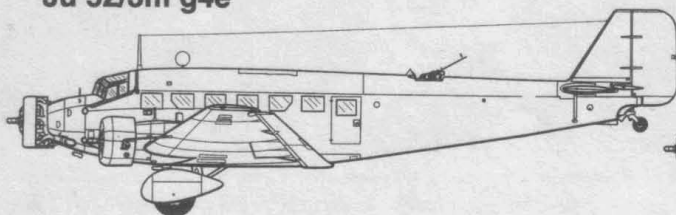
Ju 52/3m g3e (поздний)



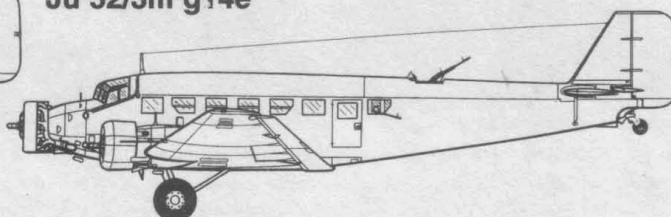
Ju 52/3m g7e



Ju 52/3m g4e



Ju 52/3m g14e



Прототип Ju-52 в июне 1931 г. передали для проведения эксплуатационных испытаний в авиакомпанию Luftfrako Air Express GmbH. Испытания продолжались четыре недели, после чего машину вернули фирме Юнкерс. Специалисты авиакомпании высоко оценили самолет. В конце лета Ju-52 принимал участие в перелете Balkan Vorfurflug (демонстрационный перелет по Балканам). Перед перелетом машины несколько модернизировали, к примеру, два первых круглых иллюминатора заменили прямоугольными окнами. Капот двигателя был окрашен черной цвет, а на борту фюзеляжа ниже кабины черной краской сделана надпись «JUNKERS». Сам самолет не окрашивался и имел цвет натурального дюралюминия. Маршрут протяженностью 6000 км пролегал по Венгрии, Румынии, Болгарии, Югославии, Австрии и Чехословакии. Местные средства массовой информации хвалили чудо немецкой техники, но из-за поразившего Европу экономического спада заказов на Ju-52 не последовало, не смотря на весь этот PR.

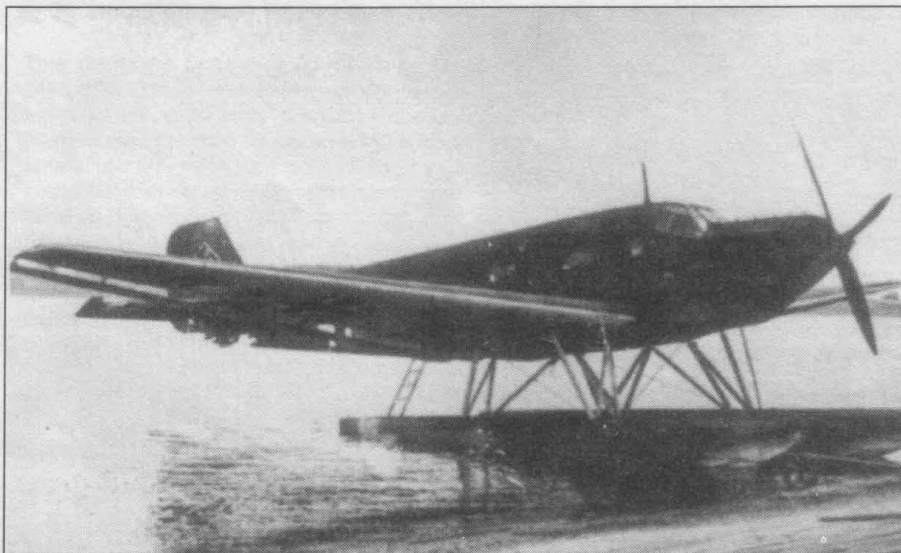
Одномоторный Ju-52

Несмотря на отсутствие заказов на заводе в Дессау началось производство одномоторных транспортных самолетов Ju-52. Второй прототип, Ju-52bi (Werk Nr. 4002, D-2133), совершил первый полет 10 марта 1931 г. От первого прототипа он отличался рулями увеличенной площади и двигателем: на нем стоял 800-сильный 14-цилиндровый звездообраз-

ный двигатель воздушного охлаждения Армстронг Сиддли «Леопард». Воздушный винт - деревянный двухлопастный. Этот самолет стал единственным одномоторным Ju-52, получившим звездообразный двигатель, остальные пять самолетов имели двигатели жидкостного охлаждения с рядным расположением цилиндров. Второй прототип оснастили поплавками, эксплуатационные испытания гидроплана проводились на Эльбе в июле 1931 г. В ходе испытания на самолет установили новое усовершенствованное крыло, после чего обозначение машины изменилось на Ju-52ci. До ноября 1931 г.

гидроплан проходил испытания на Балтике в Травемюнде.

Самолет Ju-52ce (Werk Nr. 4003, D-USON) оснащался таким же, как на Ju-52be 685-сильным двигателем жидкостного охлаждения BMW VIIaU. Самолет использовался для тренировок германских зенитчиков. Второй Ju-52ce (Werk Nr. 4004, D-2317) в сентябре 1932 г. был передан Германской школе гражданских летчиков (Deutsche Verkehrsfliegerschule, DVS). В обстановке секретности в школе готовились кадры для будущих люфтваффе - Версальский договор запрещал Германии иметь военную авиацию. Позже



Второй Ju-52 ce (Werk Nr. 4004), конец 30-х годов. В сентябре 1932 г. самолет был передан в Германскую гражданскую школу летчиков. До официального признания существования люфтваффе в 1935 г. в гражданской школе обучались военные пилоты. Этот Ju-52 ce использовался в авиации кригсмарине в качестве буксировщика.



Авиакомпания Canadian Airways Ltd. приобрела Ju-52 се (CF-ARM, Werk Nr. 4006) в ноябре 1931 г. На снимке - кран опускает гидросамолет на воду. Самолет Ju-52 се мог быть оснащен колесным, лыжным или поплавковым шасси, что было очень важным для эксплуатации машины в разнообразных климатических условиях Канады. Авиакомпания Canadian Airways Ltd. использовала Ju-52 се для перевозки грузов с конца 1931 г. по 1943 г.

самолет переставили с колес на поплавки для обучения летчиков кригсмарине, а затем машина принимала участие в отработке сброса торпед.

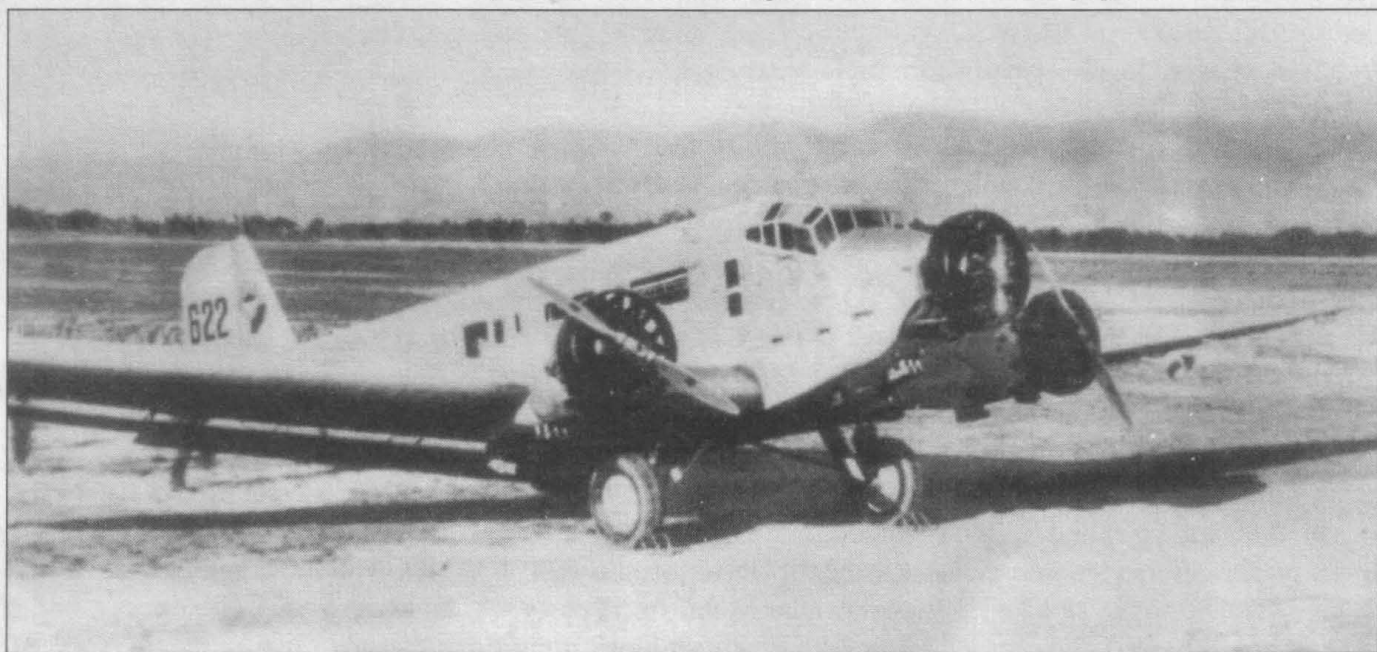
Первым Ju-52, предназначенным для перевозки пассажиров, стал Ju-52ca1 (Werk Nr. 4005, D-2356). Самолет мог перевозить 15 пассажиров. На Ju-52ca1 стоял двигатель жидкостного охлаждения BMW XiaU мощностью 800 л.с. Гражданский сертификат летной годности самолет получил в феврале 1933 г., но уже 27 мая 1933 г. был разбит при вынужденной посадке.

Первые пять Ju-52 строились для Германии. Один самолет в 1931 г. закупила

канадская компания Canadian Airways Ltd. Перед погрузкой на судно «BEAVERBRAE» машину разобрали. Судно доставило самолет в порт Лонгуил, Квебек, расположенный недалеко от Монреаля. Сборка самолета осуществлялась в Монреале на заводе фирмы Фэйрчайльд Авиэйшн Компани. 26 октября 1931 г. машине присвоили канадский гражданский регистрационный номер «CF-ARM». Первый полет в Канаде выполнил летчик Алекс Шнейдер 28 ноября 1931 г. Самолет получил собственное имя «White Elephant». «Белый слон» совершил рекламный тур по восточным провинциям Канады и северным штатам

США. Двигатель BMW VIIaU не выдержал испытания суровой канадской зимой - в январе 1936 г. мотор пришлось заменить на 825-сильный 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Роллс-Ройс «Баззард». После замены двигателя самолет стал обозначаться Ju-52cao.

Самолет довольно напряженного эксплуатировался в северных районах Канады, доставляя самые различные грузы: от рыбы до строительных материалов. В 1941 г. компанию Canadian Airways Ltd купила железнодорожная компания Canadian Pacific Railway, а Ju-52cao оказался в компании Canadian Air Services Ltd. К этому времени почти истек ресурс



Самолет Ju-52/3m de (622, Werk Nr. 4011) ВВС Колумбии прогревает двигатели перед взлетом. Обратите внимание на большое прямоугольное окно в борту фюзеляжа - типичное для первых Ju-52/3m. В передней дверце сделано два окошка, расположенных вертикально. Колумбия стала пионером боевого применения самолетов данного типа, задействовав их в разгоревшемся летом 1932 г. вооруженном конфликте с Перу.



Подготовка к взлету гидроплана Ju-52/3m se (SAMPO, OH-ALK, Werk Nr. 4014) в Катаянкала - гидродроме Хельсинки. Снимок сделан летом 1932 г. Авиакомпания Aero OY использовала эту машину на линии Хельсинки - Турку - Стокгольм. Самолет имеет дверцу для доступа в кабину летчиков по левому борту фюзеляжа, в то время как на других предсерийных Ju-52/3m этой дверцы не было.

двигателя «Базард». Мотор следовало менять, но германская субмарина потопила судно, которое везло из Европы в Канаду такой же, но новый мотор. Тем не менее, самолет летал в Canadian Air Services Ltd до 1943 г. В 1943 г. машину передали на консервацию в Виннипег, Манитоба. Здесь он находился до разделки на металлолом в 1947 г.

Последний построенный одномоторный Ju-52 - Ju-52se (Werk Nr. 4007), в ноябре 1935 г. его передали люфтваффе. Под регистрационным кодом «D-UHFY» седьмой и последний одномоторный Ju-52 использовался в качестве буксировщика мишеней.

Предсерийный Ju-52

Отсутствие коммерческого успеха одномоторного Ju-52 поставило к 1932 г. фирму Юнкерс на грань банкротства. К счастью самолетом заинтересовалась компания Deutsche Lufthansa (DLH), предложившая фирме сделать трехмоторный вариант Ju-52. Работы над модификацией возглавил дипломированный инженер Эрнст Циндель, под руководством которого машину оснастили тремя 9-цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения Пратт энд Уитни «Хорнет» мощностью по 600 л.с. Один двигатель был установлен в носовой части фюзеляжа, два других - в мотогондолах на крыле. Все моторы оснащались двухлопастными металлическими воздушными винтами фирмы Юнкерс.

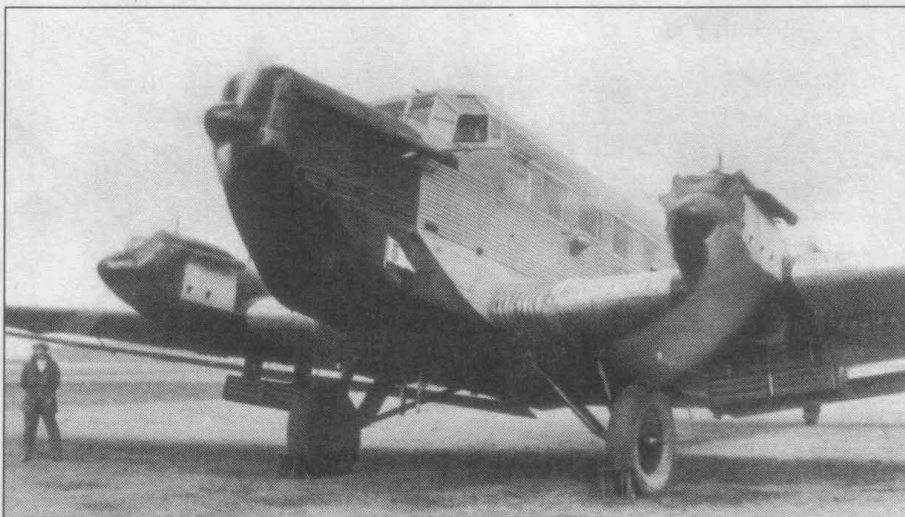
Первыми трехмоторными Ju-52 стали модернизированные самолеты Ju-52ces (Werk. Nr. 4008 и 4009), их переоборудовали на заводе в Дессау в начале 1932 г. Помимо установки трех звездообразных моторов, был внесен ряд других из-

менений в конструкцию: в средней части фюзеляжа прорезаны по два прямоугольных иллюминатора, в задней части правого борта сделана двустворчатая дверь. После модернизации самолеты получили обозначение Ju-52/3m de, первый из них (Werk. Nr. 4008) впервые поднялся в воздух на трех моторах 7 марта 1932 г. Оба самолета в короткий срок прошли испытания. Уже летом 1932 г. аэропланы отправили заказчику - боливийской авиакомпании Lloyd Aero Boliviano (LAB). Коммерческая эксплуатация самолетов Ju-52/3m de началась в октябре 1932 г.

Вслед за LAB три Ju-52/3m заказали ВВС Колумбии (Fuerza Aerea Colombiana). Эти машины (Werk. Nr. 4010 - 4012) также были переделаны из одномоторных Ju-52. Колумбийские самолеты стали первыми Ju-52/3m, принявшими участие в боевых действиях. 31 ав-

густа 1932 г. перуанские войска оккупировали стратегически важный порт Летиция, расположенный в верховьях Амазонки. Этот район Амазонии являлся предметом территориального спора между Перу и Колумбией. В ответ на действия перуанцев президент Колумбии Энрике Олайя Геррера направил к Летиции армейские подразделения при поддержке трех самолетов Ju-52/3m. В июле 1933 г. контроль Колумбии над спорным районом закрепила Лига Наций.

Боливийская авиакомпания LAB получила третий Ju-52/3m de (Werk. Nr. 4018), его эксплуатация началась 17 сентября 1932 г. Самолет получил в Боливии собственное имя «CHOROLOQUE». Самолет имел по семь прямоугольных окон в правом и левом бортах фюзеляжа. В верхней части фюзеляжа, сразу за кабиной летчиков, имелись вентиляцион-



Самолет Ju-52/3m ba (Werk Nr. 4016) был специально построен для президента FAI Георге Валентина Бибеску, румына по национальности. Самолет оснащался тремя двигателями жидкостного охлаждения Испано-Сюз, Mb-12 в носу и Nb-12 в крыле. Водорадиаторы расположены под двигателями, маслорадиаторы вынесены на внешние части консолей крыла.



Самолет Ju-52/3m се (D-2463, Werk Nr. 4019) авиакомпании Дойче Люфтганза - последний предсерийный пассажирский самолет, построенный на заводе фирмы Юнкерс в Дессау. На верхней поверхности фюзеляжа хорошо виден воздухозаборник для вентиляции кабины. Самолет имеет цвет неокрашенного металла, только полосы на крыле, носовая часть фюзеляжа и надписи - черные. После смены в 1934 г. системы регистрационных обозначений летательных аппаратов Германии, самолет получил регистрационный номер D-AFIR.

ные отверстия, большинство Ju-52 имели вентиляционные отверстия в кормовой части фюзеляжа. «CHOROLOQUE» разбился в результате летного происшествия 17 января 1936 г.

Первый Ju-52/3m, который изначально строился как трехмоторный, стал самолет Ju-52/3m се (Werk Nr. 4013). Машину получила авиакомпания DLH, здесь он получил собственное имя «BOELCKE». Регистрационный номер этого самолета D-2201 вскоре был заменен на D-ADOM в связи с общей сменой системы регистрации воздушных судов Германии (четырёхзначные номера заме-

нялись четырехзначными буквенными кодами). На Ju-52/3m се стояли 9-цилиндровые звездообразные моторы воздушного охлаждения BMW «Хорнет-А» мощностью по 525 л.с. Эти двигатели являлись нелегальными копиями моторов Пратт-энд-Уитни «Хорнет». По бортам фюзеляжа имелось по семь окон, а в задней части по левому борту - небольшая дверь. На этом самолете Flugkapitan Вилли Польте одержал победу на 3-х международных Альпийских авиационных соревнованиях в Цюрихе 28 июня 1932 г.

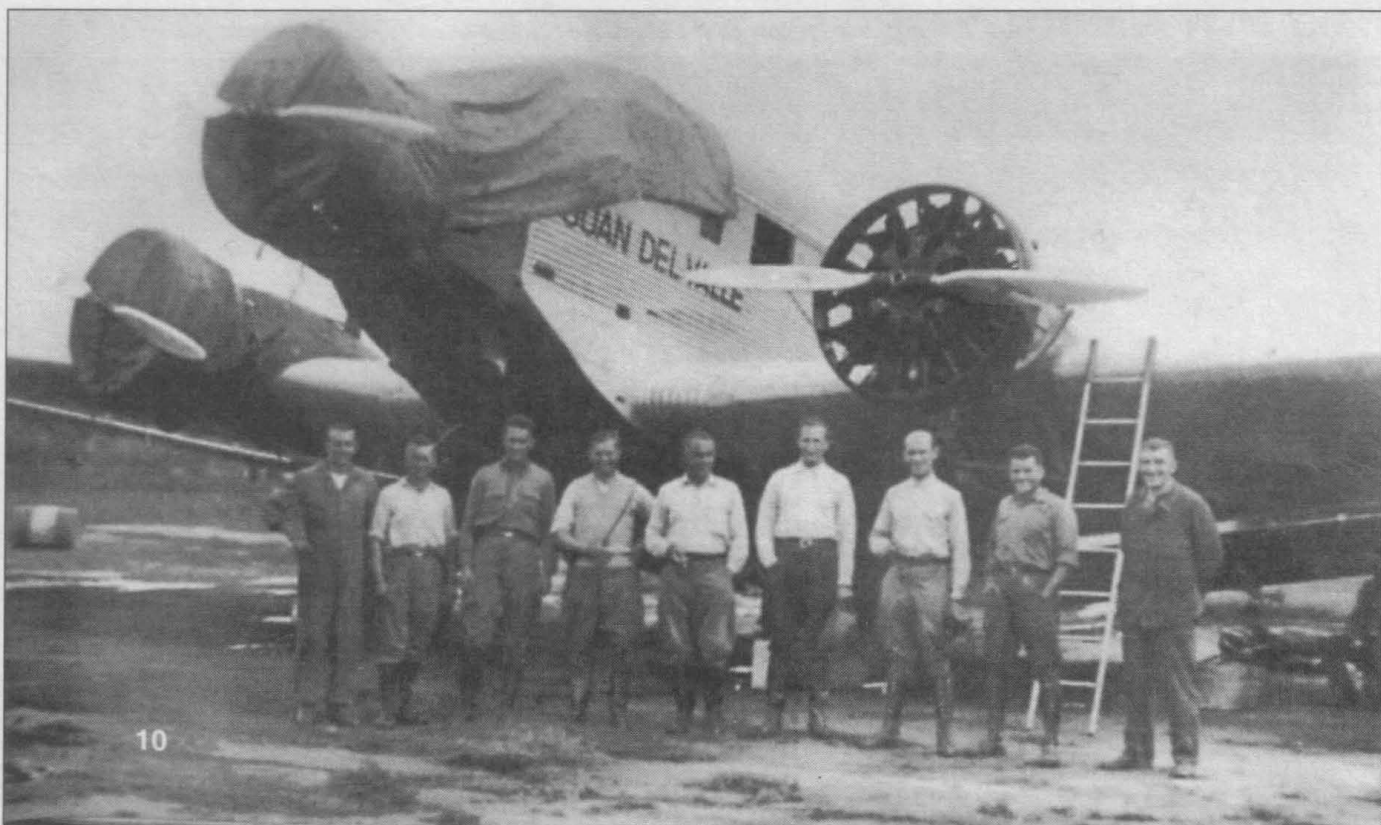
Вторым Ju-52/3m авиакомпании Люфтганза стал самолет Werk. Nr. 4015,

поставленный 10 сентября 1932 г. Он получил регистрационный номер D-2202 (изменен на D-ADYL в 1934 г.) и собственное имя «RICHTHOFEN». Еще на заводе на крыльевые двигатели были поставлены кольца Тауненда, позже кольцо Тауненда установили и на средний мотор. «Рихтгофен» выполнил первый полет на линии Мюнхен-Милан-Рим 1 ноября 1932 г.

Самолет Ju-52/3m се имел размах крыла 29,3 м, длину 18,9 м и высоту 6,1 м. Масса пустого составляла 535 кг, максимальная взлетная масса - 9200 кг, максимальная скорость - 290 км/ч, крейсерская



Ju-52/3m de «CHOROLOQUE» (Werk Nr. 4018) авиакомпании Lloyd Aero Voliviano сфотографирован в перерыве между полетами. Кольцо Тауненда на среднем двигателе не установлено. Воздухозаборник вентиляции кабины находится в передней части фюзеляжа, в то время как на большинстве самолетов он находился в задней части фюзеляжа.



Летчики и техники, главным образом немцы, позируют на фоне Ju-52/3m de «JUAN DEL VALLE» (CB-17, Werk Nr. 4008), Вилла-Монтес, Боливия. Аэродром Вилла-Монтес являлся основной операционной базой ВВС во время боливийско-парагвайского конфликта в Гран-Чако 1932-1935 г.г. Самолет был потерян в результате летного происшествия 3 ноября 1940 г. остатки разбитой машины до сих пор лежат в восточной Боливии.

скорость 250 км/ч. Дальность полета - 910 км. Экипаж машины - два пилота и радист. Самолет мог перевозить 17 пассажиров.

Ju-52/3m се (Werk Nr. 4017) с поплавковым шасси купила шведская авиакомпания АВ Aerotransport. Сборка машины, из узлов, изготовленных на заводе в Десау, осуществлялась фирмой АВ Flygindustri в Лимхамме, Швеция. Этот Ju-52/3m се получил регистрационный номер «SE-ADR», первый полет

машина совершила 1 июля 1932 г., но в этом же полете была разбита при вынужденной посадке.

Последним предсерийным Ju-52/3m являлся Ju-52/3m се (Werk Nr. 4019), поставленный авиакомпании Люфтганза в начале 1933 г. Самолет получил собственное имя «JOACHIM VON SCHROEDER» и регистрационный номер D-2486, в 1934 г. измененный на D-AFIR. В левом борту фюзеляжа машины сразу за дверью в

конце фюзеляжа имелся небольшой круглый иллюминатор. Эти иллюминаторы стали стандартными для всех гражданских Ju-52/3m, но на военных машинах их не было. Все три двигателя Ju-52/3m се (Werk Nr. 4019) имели кольца Тауненда. Фирма Юнкерс построила в 1932-1933 г.г. 12 самолетов Ju-52/3m се.

Следующим вариантом стал Ju-52/3m ci (Werk Nr. 4014), который фирма Юнкерс построила по заказу финской авиа-



Ju-52/3m ge (D-ALYL, Werk Nr. 5180) поступил в авиакомпанию Дойче Люфтганза 27 февраля 1935 г. Самолет получил специальную окраску в честь 11-х Олимпийских игр, которые проводились в Берлине в августе 1936 г. При длительной стоянке на аэродроме носовые части фюзеляжей и двигатели самолетов закрывались чехлами. 27 марта 1938 г. самолет D-ALYL передали Австрии, где он получил регистрационный номер OE-LAR.

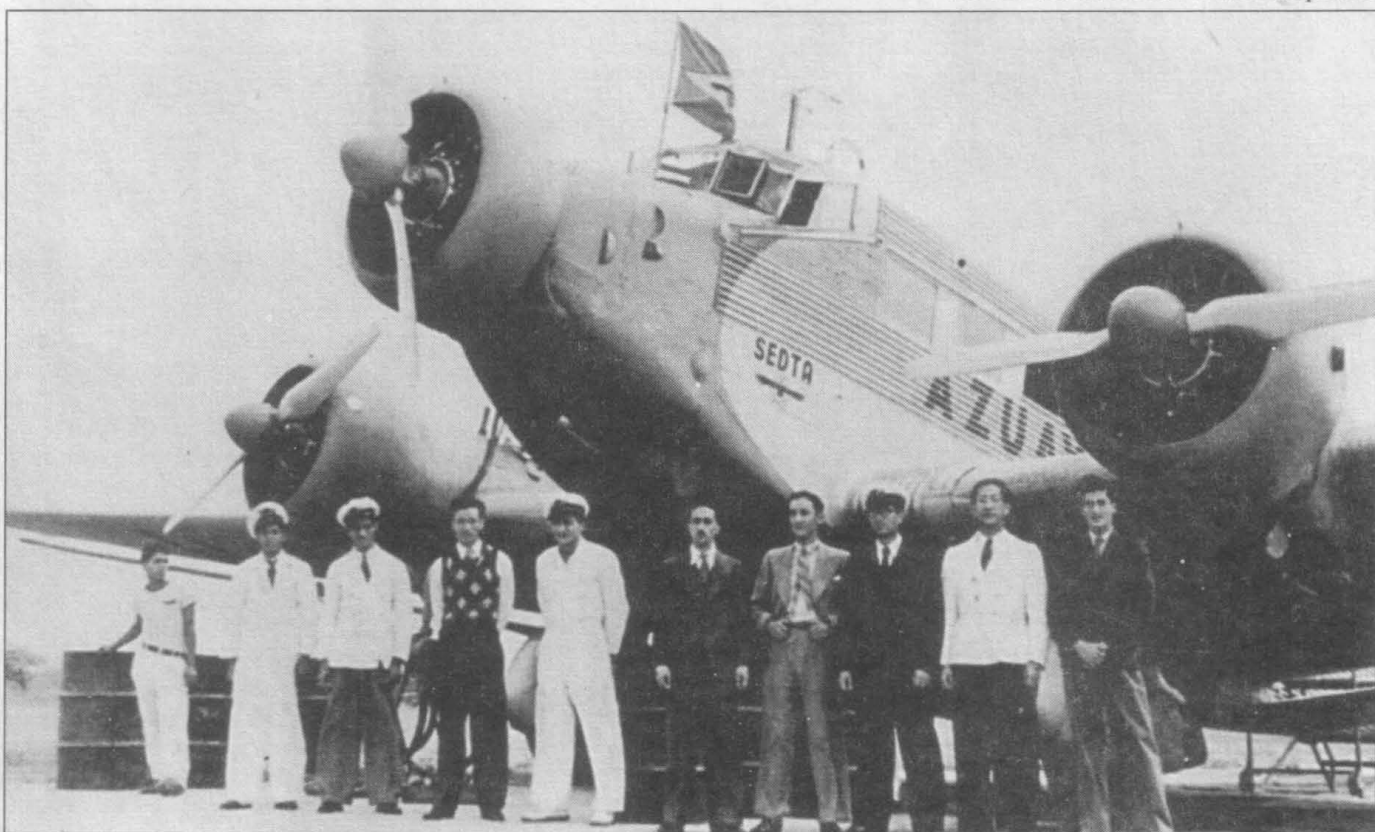


Южноафриканская авиакомпания *South African Airways* 29 октября 1934 г. получила *Ju-52/3m ge* (ZS-AFD, SIR BENJAMIN D'URBAN, Werk Nr. 4059). На этой машине отсутствует прямоугольное окно в борту фюзеляжа непосредственно за кабиной пилотов, на подавляющем большинстве *Ju-52/3m ge* такие окна были. В 1938 г. эту машину авиакомпания *South African Airways* продала немецкой *Люфтганге*, где самолет получил новый регистрационный номер D-ACVO и новое имя «V. NEUBRAND».

компании Аеро О/У. На самолете стояли три звездообразных двигателя Пратт энд Уитни «Хорнет» T2D-1, на среднем моторе стоял трехлопастный воздушный винт, на крыльевых - двухлопастные воздушные винты. Дверь сделана в левом борту фюзеляжа сразу за кабиной пилотов. Другим видимым внешним отличием стала установленная на крыше фюзеляжа рамочная антенна радиокompаса. Самолет комплектовался как колесным,

так и поплавковым шасси. Фирма Юнкерс передала самолет *Ju-52/3m ci* (Werk Nr. 4014) заказчику в Травемюнде 24 июня 1932 г. В финской авиакомпании машина получила собственное имя «SAMPO» и регистрационный номер OH-ALK. Первый полет по линии Хельсинки-Турку-Стокгольм самолет выполнил 1 июля 1932 г. Самолет разбился 31 октября 1945 г. в районе финского аэродрома Хивинкя.

Единственный *Ju-52/3m ba* (Werk Nr. 4016) изготовили специально для румына Георге Валентина Бибеску, который в 1930-1941 г.г. являлся президентом FAI. Самолет имел следующую силовую установку: средний мотор - 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Испано-Сюиза MB-12 мощностью 750 л.с., крыльевые - 12-цилиндровые двигатели жидкостного охлаждения Испано-Сюиза NB-12 мощностью по 575 л.с. На среднем



Персонал эквадорской авиакомпании *SEDTA* позирует на фоне самолета *Ju-52/3m geo* (HC-SAE, AZUAY, Werk Nr. 5109), 1937 г. Самолеты *Ju-52/3m geo* оснащались двигателями BMW-132, имевшими повышенную высотность. Самолет с регистрационным номером HC-SAE первоначально принадлежал бразильской авиакомпании *Syndicato Condor*, где имел регистрацию PP-CVN и собственное имя «MORE». В марте 192 г. самолет поступил в BBC Эквадора.



D-AJYR «EMIL SCHAEFER» (Werk Nr. 4045) - один из двух построенных Ju-52/3m ho. На данной модификации стояли 12-цилиндровые дизельные двигатели Юнкерс Jumo-205. Оба самолета летали в 1933-1935 г. в Люфтваффе. В 1933-1935 г.г. на правую сторону вертикального оперения наносился тогдашний национальный флаг Германии - черно-бело-красный (сверху вниз), а на левый - свастика.

моторе стоял трехлопастный воздушный винт, на крайних - двухлопастные. Под каждой плоскостью крыла находилось по одному большому водорадиатору и по пять цилиндрических маслорадиаторов. Вместо хвостового костыля, характерного для всех Ju-52 более ранней постройки, на Ju-52/3m ba было установлено хвостовое колесо. Масса пустого - 6325 кг, что примерно на 980 кг больше массы стандартного Ju-52/3m se. Самолет Бибеску получил 1 апреля 1932 г. регистрацию CV-FAI и собственное имя «ROMANIA».

Ju-52/3m в войне Гран-Чако

Суровый и малонаселенный район Гран-Чако ограничен рекой Парагвай на востоке и Андами на западе. В 1928 г. кампания Стандарт Ойл нашла здесь

нефть, после чего права на Гран-Чако предъявила Боливия, с чем не согласился Парагвай. Первые спорадические вооруженные столкновения между Боливией и Парагваем в этом районе имели место уже в 1928 г. В июне 1932 г. президент Боливии Даниель Саламнса Уреу объявил войну Парагваю.

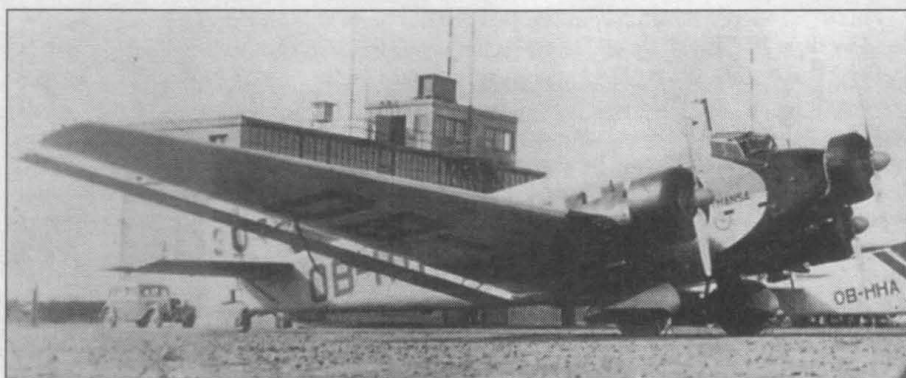
В боях приняли участие три самолета Ju-52/3m авиакомпании Lloyd Aereo Boliviano. Первый из этих самолетов (Werk Nr. 4008) прибыл в Боливию в октябре 1932 г., здесь он получил регистрационный номер СВ-17 и собственное имя «JUAN DEL VALLE». Две другие машины прибыли из Германии в 1933 г., самолет Werk Nr. 4009 получил регистрационный номер СВ-18 и собственное имя «HUANUNI», а самолет Werk Nr. 4018 - собственное имя «CHOROLQUE» без регистрационного гражданского номера.

Большинство летчиков и техников были или немцами, или боливийцами немецкого происхождения.

Прочная конструкция самолетов Юнкерс идеально подошла для эксплуатации машин с неровных плохо подготовленных посадочных площадок в Андах. Самолеты дважды в день совершали рейсы между Фортин-Муноз и Вилла-Монтес. Аэродром Вилла-Монтес находился в Гран-Чако. Транспортники доставляли в район боевых действий вооружение, боеприпасы, пищу и снаряжение, а назад забирали раненых. Ju-52/3m работали в Гран-Чако с конца 1932 г. до конца 1933 г.

Разность дневной и ночной температуры воздуха в Андах достигала 40 (С за сутки, из-за этого вечером техникам приходилось сливать масло с самолетов, чтобы не допустить его замерзания ночью. Тем не менее утром маслосистему все равно приходилось прогревать открытым пламенем. Из-за отсутствия насосов и бензоцистерн самолеты заправлялись вручную, это процесс занимал порой восемь часов.

В 1932 г. Лига Наций наложила эмбарго на поставки оружия Боливии и Парагваю. Война закончилась в 1935 г., но в 1934 г. по причине нехватки запасных частей далеко не всегда все три машины могли подняться в небо. Всего за три года войны три Юнкерса перевезли порядка 40 000 боливийских солдат, более 4850 т грузов без единого инцидента. Перемирие между Боливией и Парагваем было подписано 14 июня 1935 г. Жертвами этой кровавой войны стали более 100 000 человек с обеих сторон, а эконо-



Ju-52/3m (OB-HHC, HUADOY, Werk Nr. 5272) авиакомпании Lufthansa Sucursal en Peru сфотографирован на перуанском аэродроме в 1940 г. Это одна из двух машин, переданных в 1940 г. из Люфтваффе Перу. Второй самолет - OB-HHA, HUASCARAN, Werk Nr. 5060 - припаркован рядом с первым (на снимке видная часть фюзеляжа с регистрационным кодом). В марте 1941 г. правительство Перу под давлением США реквизировало оба самолета.



В конце 30-х годов Ju-52/3m ge (PP-SBA, Werk Nr. 5283) летал в бразильской авиакомпании *Syndicato Condor*, дочерней кампании Дойче Люфтганзы. В Бразилии самолет получил собственное имя *ACONCAGUA*, позже был сдан в лизинг эквадорской авиакомпании *SADTA*. В конечном итоге он стал первым немецким самолетом, доставленным в годы Второй мировой войны американцам.

мика обоих государств оказалась на грани краха. Между тем, еще в 1932 г. было установлено, что запасы нефти в Гран-Чако весьма незначительно.

После войны самолеты вернули авиакомпании LAB. Все они разбились в летных происшествиях: 17 января 1936 г. - «CHOROLQUE», 15 декабря 1937 г. - «HUANUNI», 3 ноября 1940 г. - «JUAN DEL VALLE».

Гражданские варианты

Ju-52/3m fe

В начале 1933 г. фирма Юнкерс внесла в конструкцию самолета Ju-52/3m се доработки по опыту эксплуатации. В результате получился самолет Ju-52/3m fe. У него было улучшено остекление кабины, на средний мотор установлено кольцо Тауненда, а крайние двигатели закрыты капотами НАСА. На большинстве Ju-52/3m fe на фюзеляже сразу за кабиной устанавливались радиоантенны. Отверстия для вентиляции кабины в верхней задней части фюзеляжа стали стандартными для всех последующих Ju-52/3m. Всего было построено 15 самолетов Ju-52/3m fe, большинство из которых получила авиакомпания Дойче Люфтганза.

Ju-52/3m ge

Серийный выпуск Ju-52/3m ge, который являлся усовершенствованной моделью самолета Ju-52/3m fe, начался в 1934 г. Внешне обе модификации были очень похожи, но на Ju-52/3m ge стояли рамочные антенны радиокompасов, радиокompасы ставили на самолеты сразу на заводе. Первые Ju-52/3m ge оснащались двигателями BMW «Хорнет А» мощностью по 525 л.с., однако на некоторые машины ставили 9-цилиндровые звездообразные моторы BMW-132А мощностью по 690 л.с. На последних серийных самолетах вместо хвостовых костылей ставили хвостовые колеса.

Большое количество Ju-52/3m ge закупили авиакомпания Дойче Люфтганза, а также ряд авиакомпаний из Европы,

Южной Америки, Южной Африки и Азии. Самолеты, построенные для авиакомпании South African Airlines, не имели квадратных окон в фюзеляже сразу за кабиной пилотов. Крыльевые двигатели монтировались параллельно продольной оси фюзеляжа, в то время как на первых Ju-52/3m моторы ставились с наклоном 6 град. по отношению к продольной оси. Самолеты бразильской авиакомпании *Syndicato Condor*, «дочки» Люфтганзы, получили в дополнение к штатной по правому борту вторую дверцу по левому борту в передней части фюзеляжа.

Большинство самолетов Ju-52/3m ge имело колесное шасси, но несколько машин получило поплавки. Гидропланы эксплуатировались в авиакомпаниях DLH, *Syndicato Condor*, норвежской *Norske Luftfartsselskaper* и уругвайской *Causa*. Советско-германская авиакомпания Дерулюфт эксплуатировала самолеты Ju-52/3m ge, оснащенные лыжным шасси. Самолеты Дерулюфта летали на линии Берлин-Темпельхоф - Москва-Ходынка.

Ju-52/3m geo

Модификация Ju-52/3m гео разработана специально для эксплуатации с высокогорных аэродромов. Ju-52/3m гео оснащался тремя двигателями BMW-132 Да или BMW-132 De с двухлопастными винтами изменяемого шага. Крыльевые двигатели закрывались капотами конической формы, в то время как на более ранние Ju-52/3m ставились капоты цилиндрической формы.

Большинство самолетов Ju-52/3m гео было поставлено авиакомпаниям, действовавшим в Андах. Аэродромы в горах Южной Америки располагались на высоте до 3600 м над уровнем моря. В число авиакомпаний, эксплуатировавших Ju-52/3m гео, были перуанская *Lufthansa Sucursal en Peru* и эквадорская *SEDTA*. Компания DLH также эксплуатировала Ju-52/3m гео на маршрутах в Европе и Азии. После начала Второй мировой войны несколько этих самолетов реквизиrowали люфтваффе.

Ju-52/3m ho

Самолет Ju-52/3m ho строился под 12-цилиндровые дизельные двигатели жидкостного охлаждения Юнкерс Jumo-205 с рядным расположением цилиндров. Мощность двигателя Jumo-205 550 л.с. Дизель-моторы менее пожароопасны по сравнению с традиционными двигателями внутреннего сгорания, менее требовательны к чистоте масла и дешевле в эксплуатации. Характеристики мотора Jumo-205 были близки к параметрам двигателя BMW «Хорнет». Фирма Юнкерс построила в 1934 г. два самолета Ju-52/3m ho, которые получила авиакомпания DLH. Самолеты получили собственные имена «WALTER HOHNDORF» (Werk Nr. 4055, D-AQAR) и «EMIL SCHAEFER» (Werk Nr. 4045, D-AJYR). Ба самолета выведены из эксплуатации в 1935 г.

Экспортные Ju-52/3m

Шведская авиакомпания AB Aerotransport получила в 1934 г. два самолета Ju-52/3m nai. Данная модификация сходна с вариантом Ju-52/3m ge, но оснащалась 9-цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения Пратт энд Уитни «Уосп» S-3H-1-G с трехлопастными воздушными винтами фиксированного шага. В состав приборного оборудования кабины дополнительно включили гиригоризонт фирмы Сперри, прецизионный альтиметр фирмы Кулсман и гироскопический указатель курса. В носовой части были установлены три маслорадиатора, в то время как на Ju-52/3m ge стояло два маслорадиатора. На одном Ju-52/3m nai (Werk Nr. 5440, SE0AER) имелась дверца в носовой части фюзеляжа по левому борту. Крыльевые двигатели Ju-52/3m nai устанавливались параллельно продольной оси фюзеляжа в отличие от моторов самолетов Ju-52/3m, имевших угол наклона 6 град к стронительной оси. Еще один Ju-52/3m nai (G-AERU, JUNO) летал в авиакомпании British Airwas Ltd. На почтовых линиях между Великобританией

и Европой вплоть до начала Второй мировой войны.

Итальянская авиакомпания Ala Littoria эксплуатировала Ju-52/3m lu с 700-сильными 9-цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения Piaggio Stella-X. Позже итальянцы заменили двигатели 9-цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения моторами Alfa Romeo 126 RC/34 мощностью по 800 л.с. Один Ju-52/3m ge был построен по заказу польской авиакомпании LOT, на нем стояли 9-цилиндровые звездообразные двигатели Бристоль «Пегасус VI» трехлопастными воздушными винтами изменяемого шага. Такими же моторами оснащались летавшие в LOT самолеты DC-2. Поляки попросили поставить на Юнкерс двигатели Бристоль «Пегасус VI» для упрощения технического обслуживания самолетов.

Юнкерс С-79

Ju-52/3m ge стал первым немецким самолетом, доставшимся Соединенным Штатам в годы Второй мировой войны. Самолет Werk Nr. 5283 изначально был поставлен в июле 1935 г. авиакомпании Sindicato Condor, бразильской «дочке» Дойче Люфтганзы. Через Атлантику машину доставляли в разобранном виде. После сборки в Бразилии самолет был облетан и получил временную германс-

кую гражданскую регистрацию D-6. Эта машина имела три, вместо двух, цилиндрических маслорадиатора под средним двигателем. Дверца находилась по левому борту в носовой части фюзеляжа.

После завершения испытаний в Бразилии самолет получил 29 сентября 1935 г. регистрационный номер PV-CVA и собственное имя «ACONCAGUA» (по названию вершины в аргентинских Андах, высота горы 6985 м - самая высокая гора западных Анд). Это был пятый Ju-52/3m, полученный авиакомпанией Sindicato Condor. 31 августа 1937 г. самолет передали авиакомпании Дойче Люфтганза, где он получил регистрационный номер D-AENF, надпись «ACONCAGUA» на фюзеляже сохранилась.

Авиалайнер интенсивно использовался на южноамериканских линиях. В 1938 г. на короткое время он был в лизинге у перуанской авиакомпании Lufthansa Sucursal en Peru и чилийской LAN. Обрато в компанию Sindicato Condor самолет вернулся в декабре 1939 г., получив 11 декабря регистрационный номер PP-CVA. В числе трех Юнкерсов затем самолет передали в лизинг эквадорской кампании SEDTA, еще одной «дочке» Люфтганзы. Самолет летал, главным образом, на внутренних рейсах, лишь иногда совершая перелеты в Боготу, Колумбия, и Лиму, Перу.

Под давлением США Эквадор 3 сен-

тября 1941 г. реквизирует оба Юнкерса, оставшихся в стране, в том числе и самолет с надписью «ACONCAGUA» на борту. В начале 1942 г. США подписали с Эквадором и Перу договор о совместной обороне, договор предусматривал использование латиноамериканских аэродромов авиацией США (интересно, а ВВС Эквадора или Перу могли использовать авиабазы на территории США?). В рамках этого договора самолет «ACONCAGUA» достался Карибскому авиационному командованию (позже 7-я воздушная армия) Авиационного корпуса Армии США. Передача машины состоялась на авиабазе Талара, расположенной на Тихоокеанском побережье Перу.

Лейтенант Нед Крэгнес перегнал Ju-52/3m из Талары на расположенный в зоне Панамского канала аэродром Элбрук-Филд. Здесь машина получила американский серийный номер 2-52883 и обозначение С-79. В авиаремонтных мастерских Элбрук-Филда изношенные двигатели BMW-132 заменили 9-цилиндровыми звездообразными моторами Пратт-энд-Уитни R-1690-23 «Хорнет» мощностью по 525 л.с. Эти двигатели и системы их охлаждения были адаптированы под самолет DC-2, поэтому на Юнкерсе пришлось переделывать систему охлаждения. Под каждым двигателем появились дополнительные радиаторы. Кроме того, поставили другую мачту ра-



В Авиационном корпусе армии США самолету Ju-52/3m ge (Werk Nr. 5283) присвоили обозначение С-79 и серийный номер 42-52883. Машина поступила на вооружение 20-й транспортной эскадрильи 7-й воздушной армии. Эскадрилья базировалась на аэродроме Ховард-Филд, расположенном в зоне Панамского канала. В Халберт-Филде на самолет были установлены двигатели Пратт энд Уитни R-1690-23, снятые с самолета DC-2. Система охлаждения доработана под R-1690-23.

диоантенны и заменили хвостовой костыль хвостовым колесом. Вместо пневматических тормозов колес основных опор шасси поставили гидравлические, установили радиооборудование американского образца. Самолет С-79 поступил на вооружение 20-й транспортной эскадрильи, которая базировалась в Элбрук-Филд. Юнкерс доставлял людей и грузы на Кюрасао, Арубу и Голландские Антильские острова.

В конце 1943 г. самолет у USAAF купила коста-риканская авиакомпания TACA (Transporters Aereos Centro-Americanos). Самолет в очередной раз сменил регистрационный номер на T1-60, собственное имя по-прежнему осталось без изменений. Машина использовалась для обеспечения строительства Транс-американского шоссе. В начале 1948 г. С-79 попал в Никарагуа, где был зарегистрирован в авиакомпании TACA de Nicaragua под номером AN-ACS. В конце года машина получила повреждения при посадке в Монте-Кармело, после чего самолет списали.

Ju-52/3m g3e

Вновь образованный германский Luftfahrtkommissariat (авиационный комиссариат) сформировал первый Behelfsbombengeschwader (вспомогательный бомбардировочный полк) в октябре 1933 г. Ограничения, наложенные Версальским договором запрещали Германии иметь военную авиацию, тем более - бомбардировочную, поэтому официально Behelfsbombengeschwader назывался Verkehrsinspektion der DLH (грузовой инспекторат Дойче Люфтганзы). «Инспекторат» 1 марта 1934 г. получил на вооружение 2 самолета Ju-52/3m ge и три Дорнье Do-11С. Самолеты Do-11С оказались не пригодными для использования в качестве бомбардировщиков и их быстро сняли с вооружения. В 1934 г. фирма Юнкерс предложила улучшенный вариант своего трехмоторного самолета - Ju-52/3m g3e.

Конструктивно машина по-прежнему представляла собой цельнометаллический низкоплана с неубираемым шасси с хвостовой опорой. Основные опоры - одноколесный, хвостовая - костыль, на самолетах позднего выпуска вместо костыля ставилось колесо для улучшения управляемости на рулении. Размах крыла Ju-52/3m g3e - 29,3 м, длина - 18,9 м, высота 6,1 м. Масса пустого - 5720 кг, с полной загрузкой - 9500 кг.

Самолет Ju-52/3m g3e был оснащен тремя 9-цилиндровыми звездообразными двигателями воздушного охлаждения

Ju-52/3m на аэродроме в Норвегии, весна 1940 г. Начиная с модификации g3e патрубки средних двигателей Ju-52/3m стали отгибать в стороны от фюзеляжа. За мачтой радиоантенны на фюзеляже видна рамочная антенна радиокompаса.



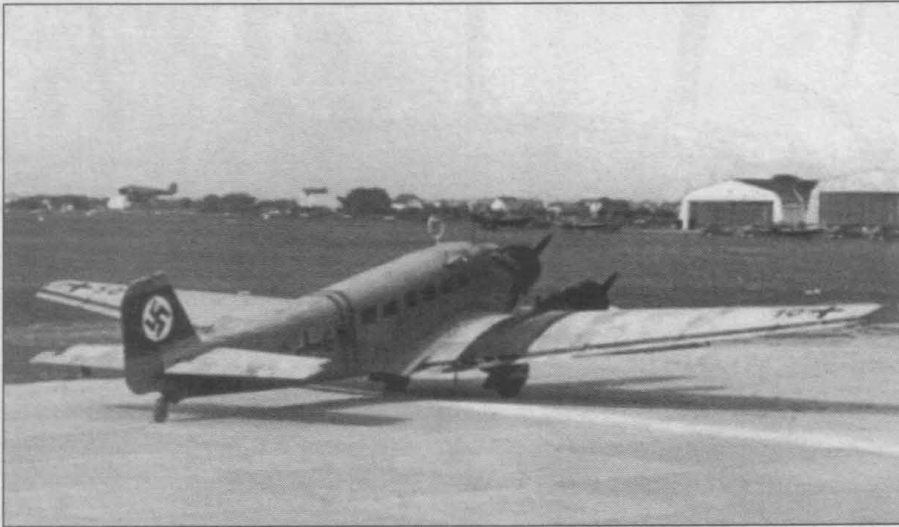
Бомбардировщик Ju-52/3m g3e (53+F12) на аэродроме люфтваффе, середина 30-х годов. Обратите внимание на совершенно необычную для Ju-52/3m g3e установленную на конце правой плоскости крыла радиомачту. Самолет модификации g3e стал первым Ju-52/3m, принятым на вооружение люфтваффе. По требованию военных по правому борту фюзеляжей всех самолетов ставились электрогенераторы с приводом от набегающего потока воздуха.

Ju 52/3m ge (ранний)



Ju 52/3m g3e (поздний)





Бомбардировщик Ju-52/3m g3e (50+G10) рулит по ВПП аэродрома Вена-Асперн, 1939 г. Вокруг фюзеляжа накрашены две узких полоски красного цвета - знак быстрой идентификации германских самолетов во время аншлюса Австрии. Над первыми двумя окнами грузовой кабины виден ветряк электрогенератора.

Ju 52/3m

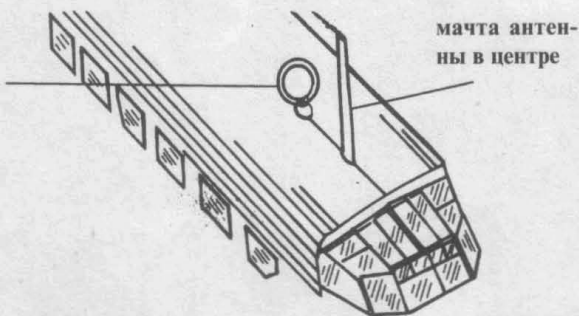


Ju 52/3m g3e

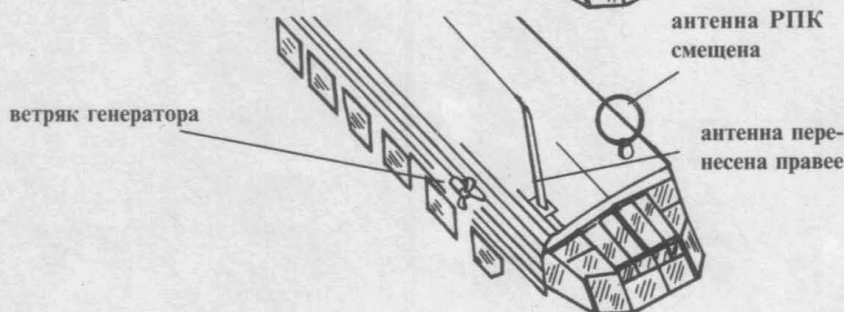


Ju 52/3m ge

антенна ридиокомпаса размещена по продольной оси фюзеляжа



Ju 52/3m g3e



BMW-132A-3 мощностью по 725 л.с. с двухлопастными металлическими воздушными винтами. Самолет развивал максимальную скорость 275 км/ч на высоте 915 м. Практический потолок - 5900 м, дальность полета - 1300 км с запасом топлива 200 л. Топливо заливалось в десять крыльевых внутренних баков. Баки заправлялись через две заливочных горловины, расположенных на мотогондолах крыльевых двигателей. Тактический радиус Ju-52/3m g3e составлял 500 км при полете со скоростью 25 км/ч на высоте 915 м.

Под средней частью фюзеляжа монтировалось три бомбодержателя DSAC/250, на каждый можно было подвесить или одну 250-кг бомбу или десять 50 кг. Максимальная бомбовая нагрузка Ju-52/3m g3e оставалась 1500 кг. Оборонительное вооружение состояло из одного 7,92-мм пулемета Рейнметал MG-15 с боекомплектом 1050 патронов в люковой установке на верхней части фюзеляжа и одного 7,92-мм пулемета Рейнметал MG-15 с боекомплектом 750 патронов на полуубираемой подфюзеляжной установке. Нижняя установка выдвигалась вручную только в случае опасности, так как в выдвинутом положении сильно увеличивала лобовое сопротивление самолета. Установка находилась между вторым и третьим бомбодержателями. Экипаж Ju-52/3m g3e состоял из трех человек: летчика, второго летчика/радиста, нижнего стрелка и бомбардира, выполнявшего также обязанности верхнего стрелка.

Мачта натяжной радиоантенны монтировалась на крыше фюзеляжа со сдвигом к правому борту непосредственно за кабиной летчиков. Сразу за мачтой со сдвигом к левому борту стояла большая кольцевая рамочная антенна радиокомпаса. По правому борту сразу за кабиной находился ветряк электрогенератора, питавшего электроэнергией бортовую сеть.

Самолеты Ju-52/3m g3e поступили на вооружение пяти Kampfgeschwadern, первым бомбардировщик получил в конце 1934 г. KG-152 «Hindenburg». В 1935 г. фирма Юнкерс выпустила 50 самолетов Ju-52/3m g3e - 2/3 всех бомбардировщиков люфтваффе. Самолеты интенсивно применялись в годы Гражданской войны в Испании, начавшейся в июле 1936 г. Германия передала Франко 60 Ju-52/3m g3e, взятых прямо из строевых бомбардировочных подразделений люфтваффе. Самолеты были «размодернизированы» из бомбардировщиков в транспортные - с них сняли бомбодержатели, нижние турельные установки и ликвидировали рабочее место бомбардира. В качестве транспортного Ju-52/3m g3e перевозил 18 пассажиров или 12 раненых на носилках, или груз массой до 1845 кг.

Три транспортно-бомбардировочных Ju-52/3m g3e Германия продала в 1936 г. Австрии, после аншлюса, случившегося двумя годами позже, эти самолеты вер-

Самолет Ju-52/3m g3e имел двойное управление, слева - место командира, справа - место второго пилота. Управление - штурвального типа. Отклонение колонки вызывает отклонение руля высоты, поворот штурвала - отклонение элеронов. Сектора газа двигателей расположены между креслами летчиков, ближе к креслу командира, но так, чтобы при необходимости до них мог дотянуться второй летчик. Интерьер кабин пилотов военных Ju-52/3m чаще всего был окрашен в серый цвет (RLM-02/FS 36165).

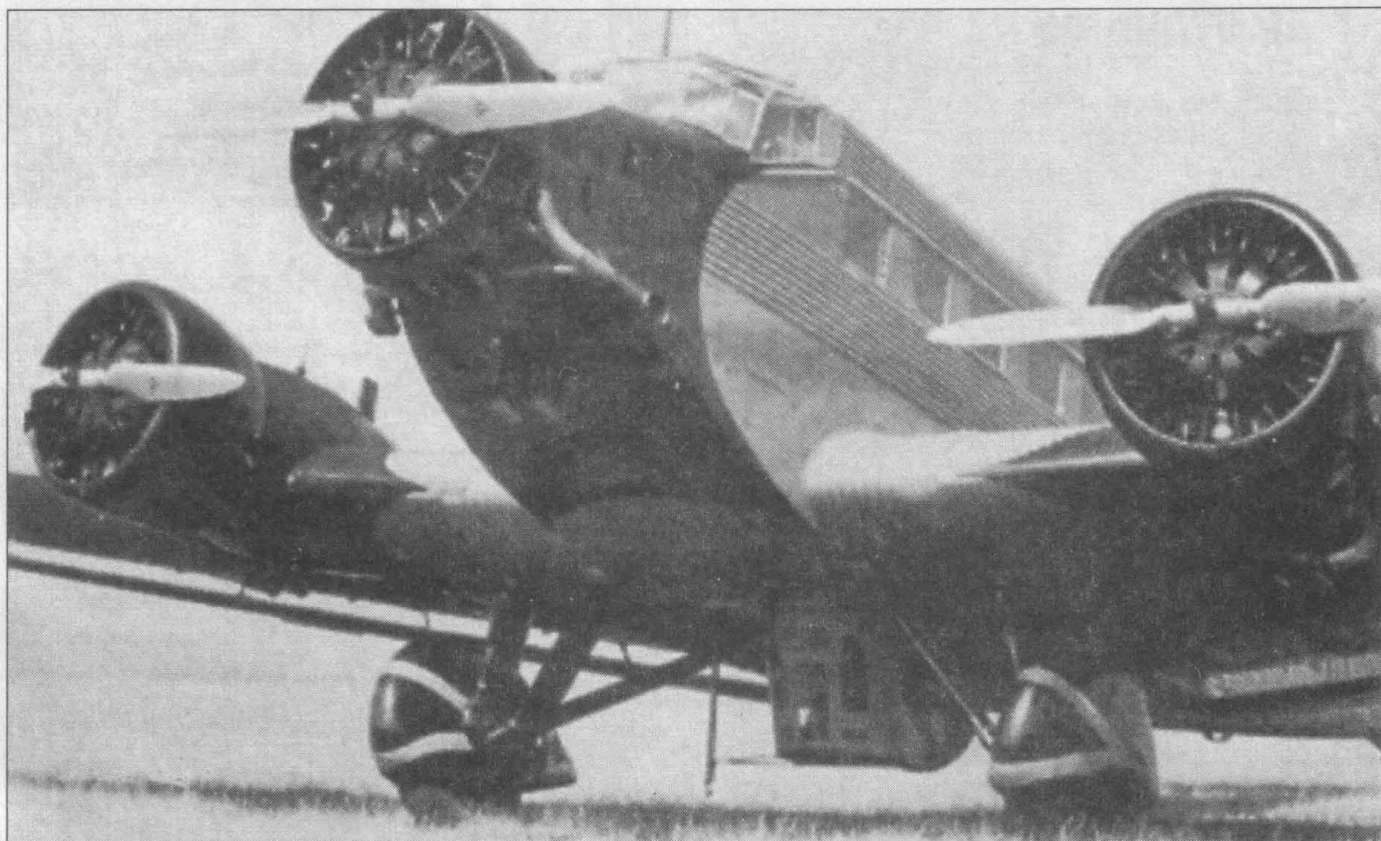
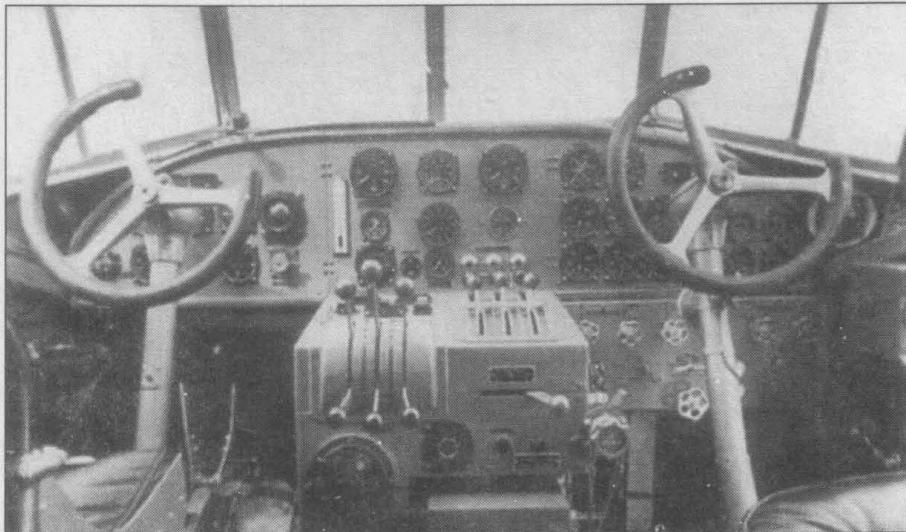
нулись немцам. В 1938 г. десять самолетов было продано Португалии, где их использовали в качестве ночных бомбардировщиков и транспортных.

Ju-52/3m g4e

Несмотря на то что Ju-52/3m g3e оказался удачным аэропланом, ему был присущ ряд недостатков. Самым главным из которых являлась плохая управляемость на рулении по корявым в те времена немецким аэродромам. Последние Ju-52/3m

Военные варианты самолетов Ju-52/3m g3e при переоборудовании в штабные снабжались двумя рядами относительно комфортабельных кресел в грузовой кабине, всего устанавливалось 12 кресел. Обратите внимание на проволочные полки для багажа.

Бомбардировщик Ju-52/3m g3e на стоянке, видна нижняя пулеметная точка в убранном положении. Максимальная бомбовая нагрузка самолета составляла 1500 кг. Самолеты Ju-52/3m g3e из состава люфтваффе окрашивались серо-зеленой (RLM-63/FS 36373) и черной (RLM-22/FS 37038) красками.

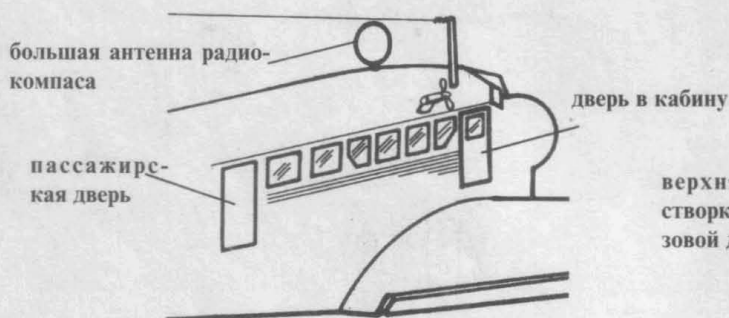




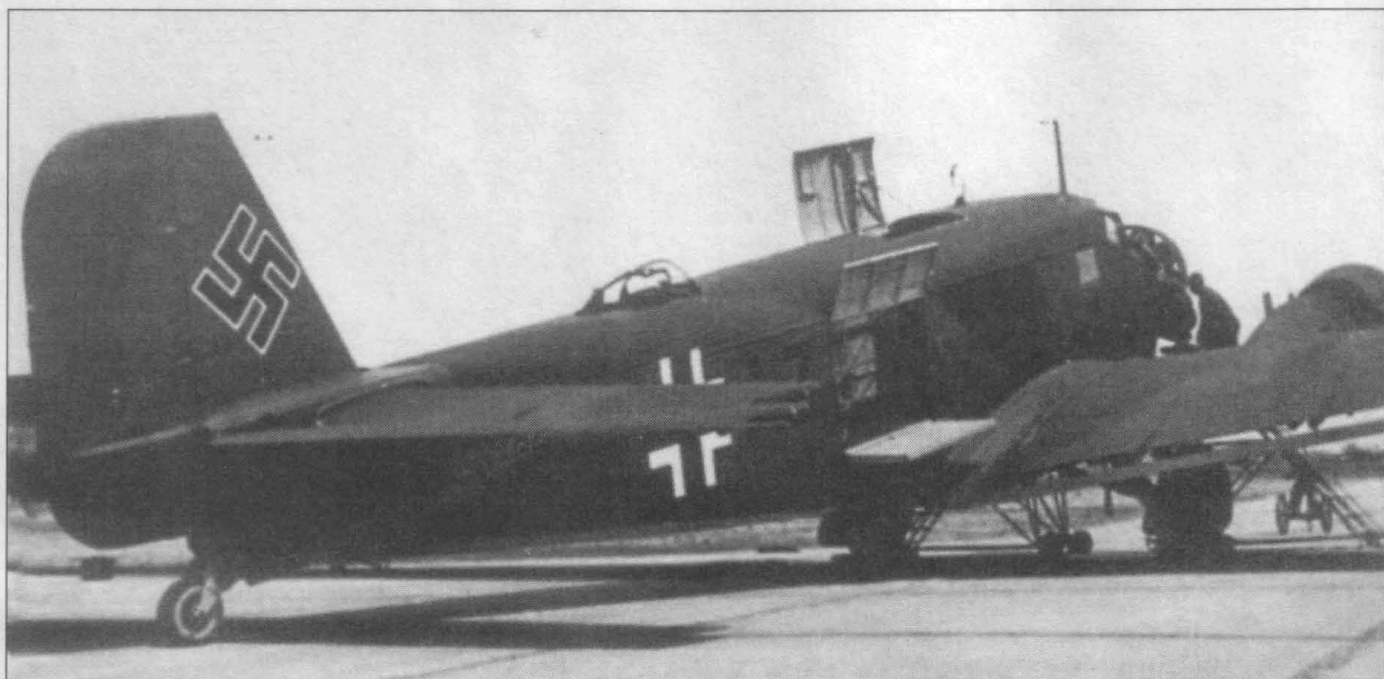
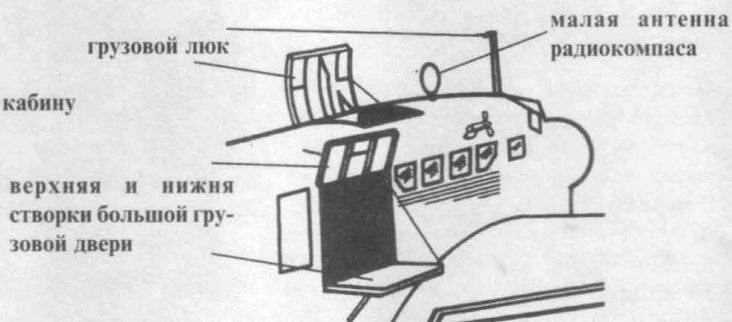
Нижняя стрелковая точка самолета Ju-52/3m g3e в выдвинутом положении. На турели установлен один пулемет Рейнметалл MG-15 калибра 7,92 мм, боекомплект к нему составлял 750 патронов. Из-за большого лобового сопротивления в выпущенном положении, турель выдвигалась только в случае наличия непосредственной опасности - появления истребителей противника. Задачи стрелка выполнял бомбардир. Передняя стенка корзины имела остекление, что позволяло бомбардиру выполнять свои главные обязанности - прицеливаться перед сбросом бомб.

g3e уже имели вместо костыля хвостовое колесо, улучшавшее управляемость самолета при движении земле. Хвостовое колесо стало стандартным для модификации Ju-52/3m g4e, запущенной в серию в 1935 г. В конструкцию Ju-52/3m g4e был внесен и ряд других изменений: усилены шасси и пол грузовой кабины, оборудован грузовой люк по типу имевшегося на одномоторном Ju-52. При необходимости через грузовой люк было можно сбрасывать бомбы.

Ju 52/3m g3e



Ju 52/3m g4e



На самолете Ju-52/3m g4e (VK+AZ) открыты верхний и бортовой грузовые люки. Диаметр рамочной антенны радиоконпаса уменьшен по сравнению с антенной, ставившейся на самолеты Ju-52/3m g3e. Стандартной для военного времени окраской транспортных самолетов являлся рубленый камуфляж черно-зеленого (RLM-70/FS-34050) и темно-зеленого (RLM-71/FS-34079) цветов с нижними поверхностями светло-голубого цвета (RLM-65/FS-35352).



Полностью окрашенный в белый цвет Ju-52/3m g4e (D-TABX) приземлился на аэродроме во Франции, 1940 г. Этот самолет использовался для сброса аварийных комплектов летчикам люфтваффе, сбитым над Ла-Маншем в ходе Битвы за Британию. Самолеты были построены как Ju-52/3m g3e, но потом доработаны до уровня Ju-52/3m g4e. На фюзеляже и крыльях нанесены красные кресты.

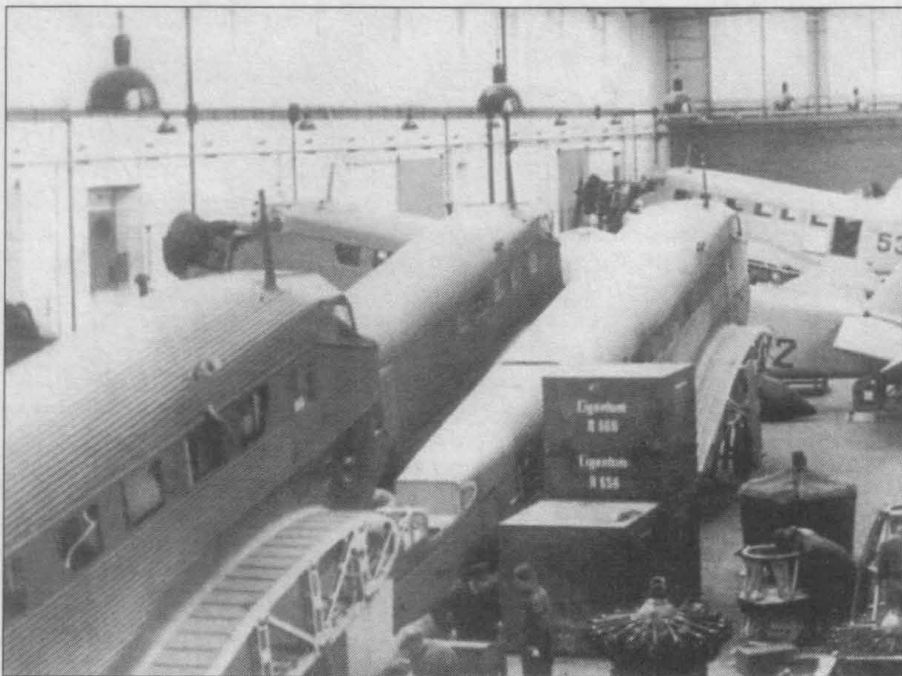
сывать бомбы. Все размеры Ju-52/3m g4e остались такими же как у Ju-52/3m g3e.

Несколько Ju-52/3m g4e были отправлены в Испанию в составе германского легиона «Кондор». В Испании они использовались вместе с Ju-52/3m g3e как бомбардировщики и для доставки людей и грузов. В люфтваффе все бомбардировщики Ju-52/3m были переделаны в транспортные самолеты к 1939 г. Три Ju-52/3m g4e в 1939 г. продали в Швейцарию, где они эксплуатировались аж до сентября 1982 г.!

В конце 1938 г. завод фирмы Юнкерс в Дессау завершил серийный выпуск самолетов Ju-52/3m, последним со сборочной линии сошел Ju-52/3m g4e. Завод Weser Flugzeugbau также выпускал самолеты Ju-52/3m g3e и Ju-52/3m g4e, но и он в 1938 г. прекратил производство трехмоторных транспортников. Производственные мощности обоих заводов требовались для постройки самолетов, имевших более высокий приоритет в программе строительства вооруженных сил Третьего Рейха, таких как Ju-88. В начале 1939 г. производство самолетов Ju-52/3m было продолжено на заводе фирмы Юн-



Интерьер грузовой кабины Ju-52/3m g4e стал стандартным для всех последующих военно-транспортных модификаций самолета. Люк в крыше фюзеляжа открывался изнутри. Сиденья могли откидываться, увеличивая объем свободного пространства кабины. В грузовой кабине размещались 18 пассажиров, или 12 раненых на носилках, или 1845 кг груза. Двустворчатая дверь в переборке ведет в хвост фюзеляжа и к верхней люковой пулеметной установке.



Завод Wiener Neustadter Flugzeugwerke в Вилер-Нейштадте, Австрия, занимался доработкой несколько самолетов Ju-52/3m g3e до уровня Ju-52/3m g4e. На самолетах остались передние двери в левом борту фюзеляжа для доступа в кабину пилотов.

керс в Бернбурге и на заводе фирмы ATG в Лейпциге. Оба предприятия начали производственные программы с выпуска Ju-52/3m g3e.

Ju-52/3m g5e/g6e

Ряд изменений в конструкцию Ju-52/3m фирма Юнкерс внесла в 1939 г., внедрив в производство модификацию Ju-52/3m g5e. Планер самолета остался прежним, но более просто стало менять шасси. Штатное колесное шасси можно было в полевых условиях сменить на лыжное или поплавковое. Было усовершенствовано радиооборудование за счет установки радиостанции, работающей в диапазоне, используемом сухопутными войсками Германии. Носок крыла обогревался горячими выхлопными газами двигателей, предотвращая обледенение.

Внешние размеры самолета не изменились: размах крыла 29,3 м, длина 18,9 м, высота 6,1 м. Силовая установка Ju-52/3m g5e состояла из трех 9-цилиндровых звездообразных двигателей воздушного охлаждения BMW-132T-2 мощностью по 830 л.с.

Подфюзеляжной стрелковой точки на Ju-52/3m g5e не имелось, но верхняя ус-



Ju-52/3m g4e и другие военные варианты оснащались верхней люковой пулеметной установкой. Турель имела круговой сектор обстрела, боекомплект к пулемету Рейнметалл MG-15 калибра 7,92 мм составлял 1050 патронов. Небольшое ветровое стекло, установленное перед турелью, частично защищало стрелка от скоростного напора воздуха в полете.



Ju-52/3m g5e из TG-3 в полете на предельно малой высоте над Средиземным морем. Самолеты модификации g5e лишились обтекателей на колесах основных опор шасси, обтекатели быстро забивались грязью или снегом при эксплуатации самолетов с грунтовых аэродромов. Воздухозаборник вентиляции кабины установлен на крыше фюзеляжа в его средней части. Самолеты, летавшие в Северную Африку, имели улучшенную вентиляцию кабин. На самолеты стран оси, действовавшие на Средиземноморье, накрашивались полосы белого цвета.

тановка пулемета MG-15 была оставлена. Предусматривалась возможность установки пулеметов в бортах фюзеляжа (по одному с каждого борта).

Параллельно с Ju-52/3m g5e строились самолеты модификации Ju-52/3m g6e. По сравнению с Ju-52/3m g5e, Ju-52/3m g6e имел упрощенный состав радиооборудования и предназначался для использования исключительно над сушей. Серийный выпуск самолетов Ju-52/3m g5e и Ju-52/3m g6e завершился в 1941 г.

Технические данные самолета Ju-52/3m g5e

Размах крыла, м	29,3
Длина, м	18,9
Высота, м	6,1
Масса пустого, кг	5515
Максимальная взлетная масса, кг	10 500
Силовая установка: 3 x BMW-132T-2	
мощностью по 830 л.с.	
Вооружение: один пулемет MG-15 калибра 7,92 мм с боекомплектом 1050 патронов. Часть самолетов вооружалась дополнительно двумя пулеметами MG-15 в фюзеляже	
Летные характеристики:	
скорость максимальная, км/ч	305
потолок практический, м	5500
дальность полета, км	1300
Экипаж, чел.	5

Ju-52/3m g7e-g12e

В 1941 г. в конструкцию самолета Ju-52/3m g5e фирмой Юнкерс был внесен ряд изменений, в результате появилась модификация Ju-52/3m g7e. В частности увеличили размеры грузового люка по правому борту фюзеляжа, а люк в крыше ликвидирован, удлинена верхняя часть центральной секции мотогондол. В состав приборного оборудования введен автопилот Сименс Ку, снижавший нагрузку на летчиков в длительных полетах.

Размах крыла самолета Ju-52/3m g7e составлял 29,3 м, длина - 18,9 м, высота - 6,1 м. Масса пустого - 6500 кг, масса с полной загрузкой - 11 000 кг. Силовая установка состояла из трех 9-цилиндровых звездообразных двигателей воздушного охлаждения BMW-132T мощностью по 830 л.с. Двигатели оснащались металлическими двухлопастными воздушными винтами фирмы Юнкерс. Приемник воздушного давления монтировался в носке левой консоли крыла, его передняя часть была прямой, а не отогнутой, как у ПВД самолета Ju-52/3m g5e.

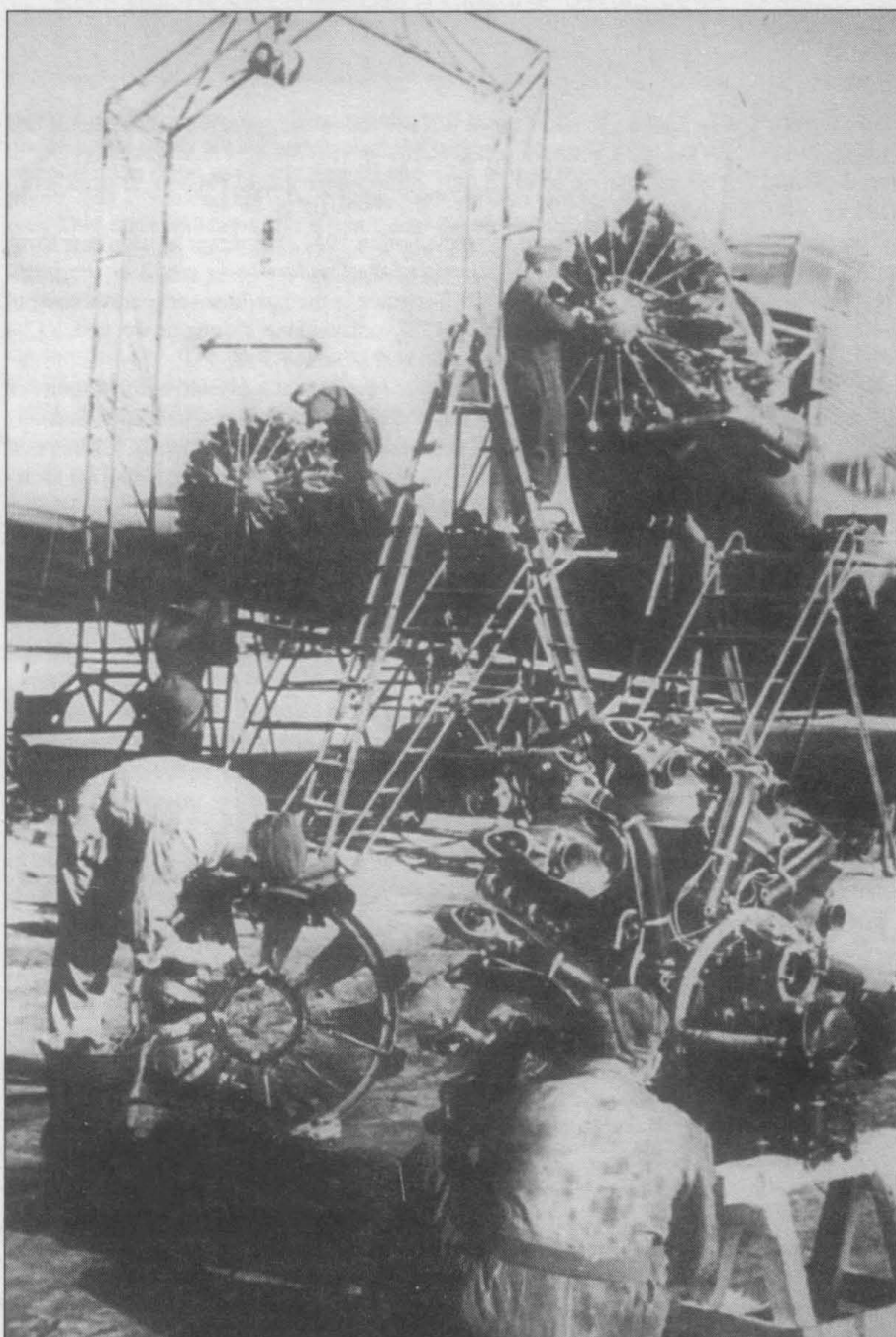
Вооружение включало один 7,92-мм пулемет Рейнметалл MG-15 на верхней

Замена двигателей BMW-132 на самолете Ju-52/3m в полевых условиях. Девятицилиндровый звездообразный двигатель BMW-132 был разработан на основе мотора Пратт энд Уитни «Хорнет». Один из механиков очищает от грязи капот двигателя, второй - возится с самим двигателем.

Ju 52/3m g3e



Ju 52/3m g5e





Наземный персонал загружает в кабину самолета Ju-52/3m g5e бочки с горючем, предназначенным для корпуса «Африка», аэродром на Сицилии. Самолеты Ju-52/3m g4e и Ju-52/3m g4e имели небольшое дополнительное окно в борту фюзеляжа за грузовой дверью. В проеме этого окна мог устанавливаться 7,92-мм пулемет MG-15.



Два механика, стоя на импровизированной платформе, ремонтируют средний мотор самолета Ju-52/3m. Кольцо Тауненда с двигателя снято. Хорошо виден на снимке двухлопастный металлический воздушный винт изменяемого шага. Мощность двигателя BMW-132 возросла с 725 л.с. на модели BMW-132A-3, стоявшей на самолетах Ju-52/3m g3e до 830 л.с. у варианта BMW-132L самолета Ju-52/3m g14e.

фюзеляжной турели. Некоторые Ju-52/3m g7e оснащались надкабинными пулеметными установками Condor-Haube с одним 7,92-мм пулеметом Рейнметалл MG-15. По одному MG-15 можно было поставить в проемах окон по бортам фюзеляжа.

Ju-52/3m g7e на высоте 1400 м развивал максимальную скорость 286 км/ч. Экономическая скорость составляла 215 км/ч, максимальная продолжительная крейсерская скорость - 253 км/ч на высоте 1400 м. Практический потолок - 5900 м. Со стандартной заправкой в 2400 л дальность полета составляла 1100 км. Экипаж самолета - четыре человека: два летчика, радист и бортстрелок. Самолет мог перевозить до 18 пассажиров, 12 раненых на носилках и или груз массой до 1845 кг.

Серийный выпуск модификации Ju-52/3m g8e начался в 1941 г. Данный вариант был аналогичен модели Ju-52/3m g7e, но на первых Ju-52/3m g8e не предусматривалась возможность установки турелей Condor-Haube. Самолеты первых выпусков оснащались двигателями BMW-132T мощностью по 830 л.с., но затем на самолеты стали ставить 850-сильные двигатели BMW-132Z. В ходе серийного выпуска было усилено оборонительное вооружение самолета путем замены верхнего пулемета MG-15 пулеметом Рейнметалл MG-131 калибра 13 мм.

Параллельно с выпуском самолетов Ju-52/3m g8e фирма Юнкерс разработала ряд наборов Standardbausatz, предназначенных для доработок базовой модели в специализированные варианты в полевых условиях. Доработанные таким образом получали дополнительную литературу в обозначении. Для самолета Ju-52/3m g8e предназначались следующие конверсионные наборы:

- Ju-52/3m g8e(F) - Fallschirmjager- und Luftlandetransporter, десантный
- Ju-52/3m g8e(H) - Horsaalflugzeug, учебно-тренировочный
- Ju-52/3m g8e(K) - Kistentransporter, самолет для перевозки контейнеров
- Ju-52/3m g8e(N) - Nachschubtransporter, самолет снабжения
- Ju-52/3m g8e(R) - Reiseflugzeug, курьерский самолет
- Ju-52/3m g8e(S) - Sanitatsflugzeug, санитарный самолет
- Ju-52/3m g8e(St) - Staffeltrupp-Transporter, самолет для перевозки штаба эскадрильи

Самолеты модификаций Ju-52/3m g7e и Ju-52/3m g8e в больших количествах выпускались фирмами Юнкерс (завод в Бернбурге) и ATG (завод в Лейпциге), однако общее количество построенных самолетов не установлено. Серийное производство продолжалось в 1941-1942 г.г.

Модификация Ju-52/3m g9e представляла собой «тропикализированный» вариант самолета Ju-52/3m g4e с установленными на двигателях пылезащитными фильтрами и дополнительными вентиля-

Ju-52/3m g7e сфотографирован в полете на малой высоте, Восточный фронт, 1941 г. Самолет оснащен надкабинной стрелковой точкой Condor-Haube. Боекомплект пулемета MG-15 установки Condor-Haube составлял 975 патронов. Обратите внимание на прямой приемник воздушного давления в левой плоскости крыла, на машинах более раннего выпуска ставились ПВД с отогнутым концом.



ционными отверстиями в фюзеляже. Вариант Ju-52/3m g9e известен также как Ju-52/3m g4e (trop).

В 1942 г. со сборочных линий вместо Ju-52/3m g8e стали сходить самолеты модификации Ju-52/3m g10e. На этой модели размеры грузовой двери в правом борту фюзеляжа были уменьшены, размеры двери стали такими, какими были на самолетах модификации Ju-52/3m g4e. На Ju-52/3m g10e не устанавливалась противообледенительная система. На Ju-52/3m g11e противообледенительная система появилась вновь, в остальном Ju-52/3m g11e ничем не отличался от Ju-52/3m g10e.

Многоцелевой транспортный самолет Ju-52/3m g12e выпускался в ограниченных количествах. На этой модели кабина летчиков имела бронирование.

Обозначение Ju-52/3m g13e не использовалось из-за несчастливой цифры «13».

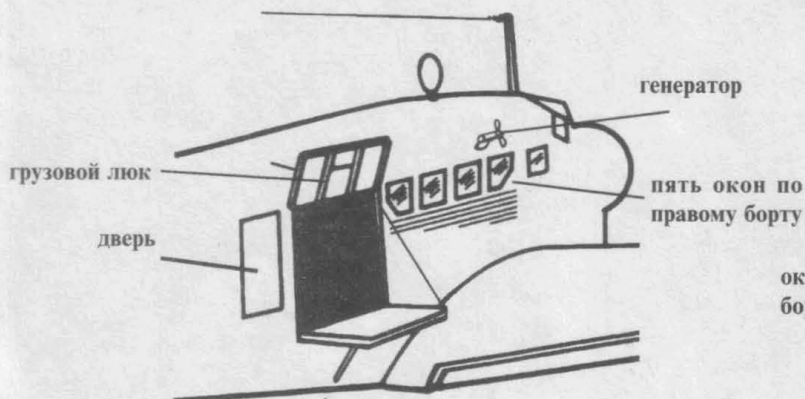
Ju 52/3m g5e



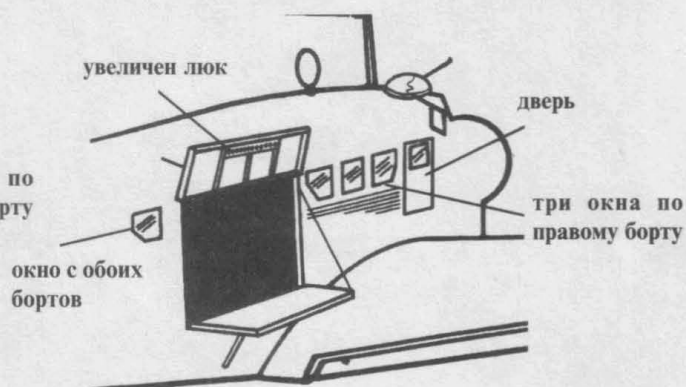
Ju 52/3m g7e



Ju 52/3m g4e



Ju 52/3m g7e





Ju-52/3m g7e в полете над южной Европой, 1941 г. На руле направления написан временный регистрационный код «B2 J». Временная маркировка Ju-52/3m часто использовалась в транспортных авиационных частях люфтваффе, так как их тасовали по мере необходимости в зависимости от потребностей фронта в транспортных самолетах. По коду можно установить, что на снимок попал десятый (J) самолет второй (2) эскадрильи транспортной группы (B). Вокруг фюзеляжа накрашена полоса белого цвета - отличительный знак самолетов, действовавших на Средиземноморье.



Погрузка раненых в кабину Ju-52/3m g7e. На этой модели трехмоторного Юнкерса в правом борту имела большую двустворчатую грузовую дверь. Обратите внимание - три передних окна в борту фюзеляжа закрашены белой краской. На Ju-52/3m g7e опять появилась передняя дверца в правом борту фюзеляжа, которая была на Ju-52/3m g3e, но отсутствовала на Ju-52/3m g4e. В проеме последнего окна установлен пулемет MG-15.

Офицер вермахта наблюдает за погрузкой раненых солдат в кабину самолета Ju-52/3m g7e. Верхняя створка грузового люка зафиксирована в открытом положении. Ju-52/3m мог перевозить до 12 раненых на носилках и одного медицинского работника.





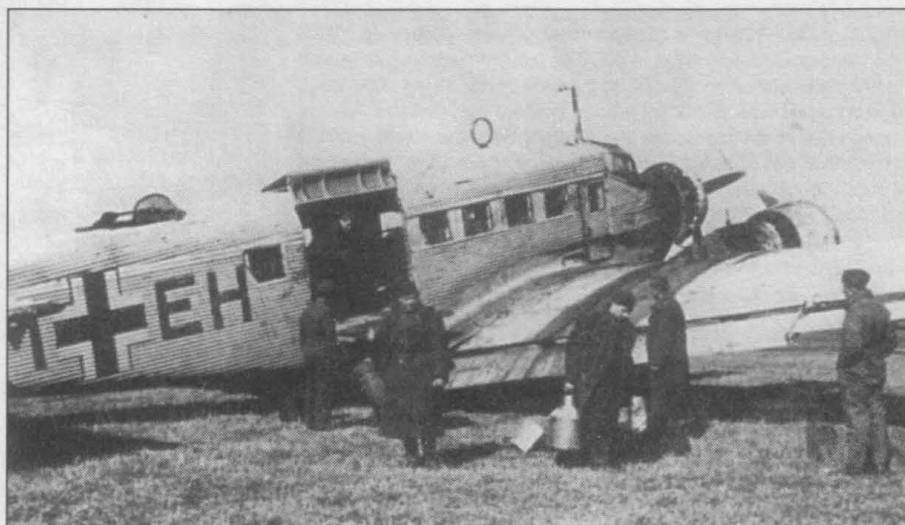
Летчики помогают солдатам выгрузить из кабины самолета Ju-52/3m g10e раненого на носилках. На борту фюзеляжа вместо обычных опознавательных знаков нанесен красный крест в белом круге.

Разгрузка Ju-52/3m g10e (NM+EH) на аэродроме Полтава, начало 1942 г. Самолет окрашен в белый временный зимний цвет поверх обычного камуфляжа. Вариант g10e стал первым Ju-52/3m с трехстворчатым грузовым люком.

Ju-52/3m g14e

Вариант Ju-52/3m g14e стал последней серийной модификацией трехмоторного транспортного ветерана фирмы Юнкерс. Кабина самолета данной модели была прикрыта броней для защиты летчиков от огня стрелкового оружия. На верхней люковой стрелковой точке стоял пулемет Рейнметалл MG-131 калибра 13 мм, два пулемета Рейнметалл MG-15 ставились по бортам фюзеляжа (по одному с каждого борта) в проемах окон на шкворневых турелях, установка надкабинной турели Sordog-Haube не предусматривалась. Серийный выпуск Ju-52/3m g14e начался в конце осени 1943 г. и завершился в конце 1944 г.

Габаритные размеры самолета не изменились: размах крыла - 29,3 м, длина - 18,9 м, высота - 6,1 м. Масса пустого - 5600 кг, масса с полной загрузкой - 11 030 кг. Силовая установка состояла из трех 9-цилиндровых звездообразных двигателей воздушного охлаждения BMW-132L мощностью по 830 л.с. Под каждым двигателем были сделаны воздухозаборники для увеличения притока воздуха к карбюраторам. На Ju-52/3m g14e была доработана выхлопная система крыльевых двигателей: верхний патрубок выво-



Ju 52/3m g7e и g8e



Ju 52/3m g10e





Ju 52/3m g7e



стандартные патрубки

Ju 52/3m g14e



патрубки нового типа

воздухозаборник

Королевские ВВС Румынии захватили этот Ju-52/3m g14e (бортовой номер 9) из люфтваффе после перехода Румынии на сторону союзников 23 августа 1944 г. Самолет оснащен толстыми подкосами основных опор шасси по типу использовавшихся на Ju-52/3m g3e/g4e. Обратите внимание на капот-щиток, установленный на средний двигатель, щиток предотвращал забрызгивание маслом лобового остекления кабины летчиков. На заднем плане - два захваченных румынами у немцев самолета Юнкерс W-34.

дился из-за юбки капота, нижний - был продолжен за срез юбки. На большинстве Ju-52/3m g14e стояли укороченные мачты натяжной радиоантенны, а рамочная антенна радиокompаса отсутствовала совсем. Основные опоры шасси имели толстые подкосы по типу использовавшихся в конструкции шасси самолетов модификации Ju-52/3m g3e.

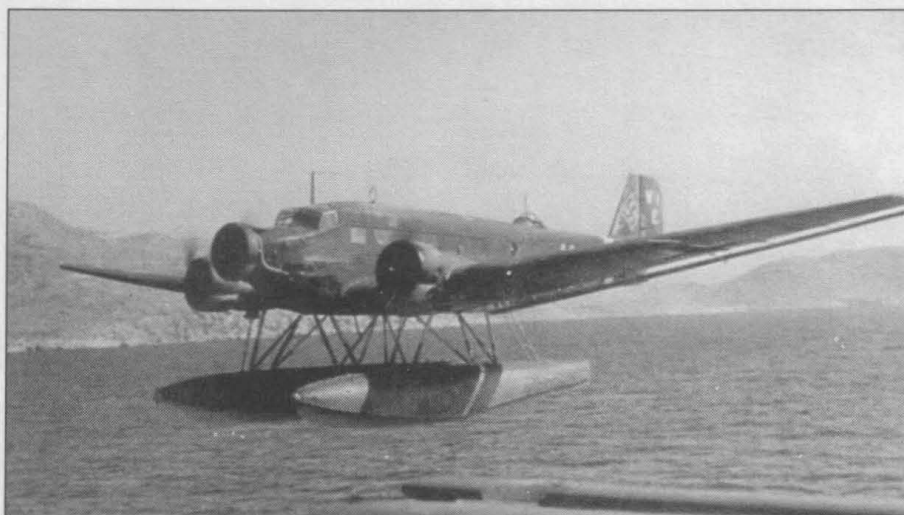
Заводами Германии, Венгрии и Франции было построено 4845 самолетов Ju-52/3m g14e. С 1943 г. основным поставщиком транспортных самолетов Ju-52/3m для нужд люфтваффе являлась французская фирма Amiot at Colombes.

Ju-52/3m See

Самолеты Ju-52/3m, оснащенные поплавками, получили обозначение Ju-52/3m See (See - морской). Хвостовой опоры эти машины не имели, а вместо колес на основных опорах монтировались два больших поплавка. Сначала это были металлические поплавки фирмы Юнкерс водоизмещением по 9500 л, довольно *Болгарские солдаты позируют на фоне трофейного самолета Ju-52/3m g14e, конец 1944 г. Болгария перешла на сторону союзников в сентябре 1944 г. Обратите внимание на увеличенные выхлопные патрубки двигателей BMW-132L.*



Гидросамолет Ju-52/3m g5e (See) из STSt-1 (Seetransportstaffel, морская транспортная эскадрилья) в полете у побережья Крита, 1941 г. На руль направления белой краской нанесен временный идентификационный код «W1 E». Вокруг фюзеляжа накрашена белая полоса - отличительный признак самолетов стран Оси, воевавших на Средиземноморье. Видна лестница между поплавком и дверцей в борту фюзеляжа.



Гидросамолет Ju-52/3m (See) вырывается на взлет в акватории бухты. Самолеты, летавшие на Восточном фронте, имели желтые полосы вокруг фюзеляжей и на нижних поверхностях крыла. Белая литера «J» - идентификационный знак самолета в штафеле.



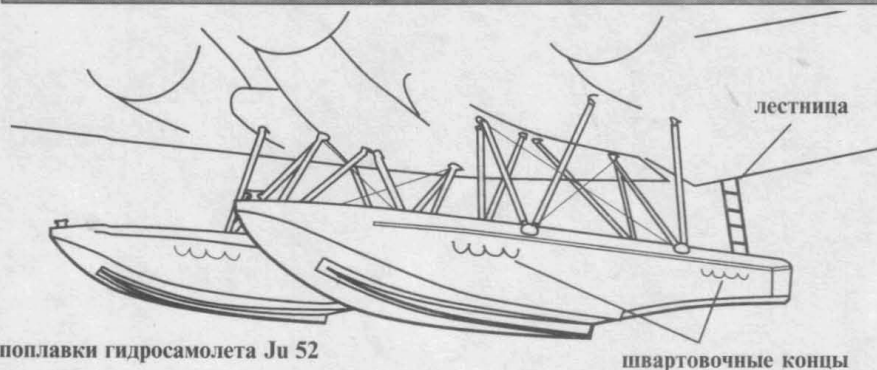
быстро вместо них стали ставить большие по размерам металлические поплавки фирмы Хейнкель. Поплавки фирмы Хейнкель имели длину 11,34 м и водоизмещение 11 000 л. Поплавки крепились к нижней поверхности крыла четырьмя V-образными подкосами каждый, дополнительную прочность конструкции обеспечивали стальные расчалки.

К задней секции левого поплавка крепилась лестница для доступа в кабину через дверь в грузовой кабине. По правому борту лестницы не имелось. По обоим бортам фюзеляжа гидросамолета ниже окон крепились поручни. Поручни оставались и на всех Ju-52/3m See, переделанных для эксплуатации с обычных аэродромов.

Несколько Ju-52/3m g4e (See) в начале 1940 г. поступило на вооружение KGrzbV-108 See (Kampfgruppe zur besonderen Verwendung - бомбардировочная группа специального назначения). Эти машины принимали участие во вторжении немецких войск в Данию и Норвегию 9 апреля 1940 г. Гидросамолеты доставили людей и грузы в норвежские фьорды и на датские острова, по разным причинам не подходившие для высадки морских десантов. Гидропланы Ju-52/3m See действовали в Норвегии и на Средиземноморье на протяжении всей второй мировой войны.

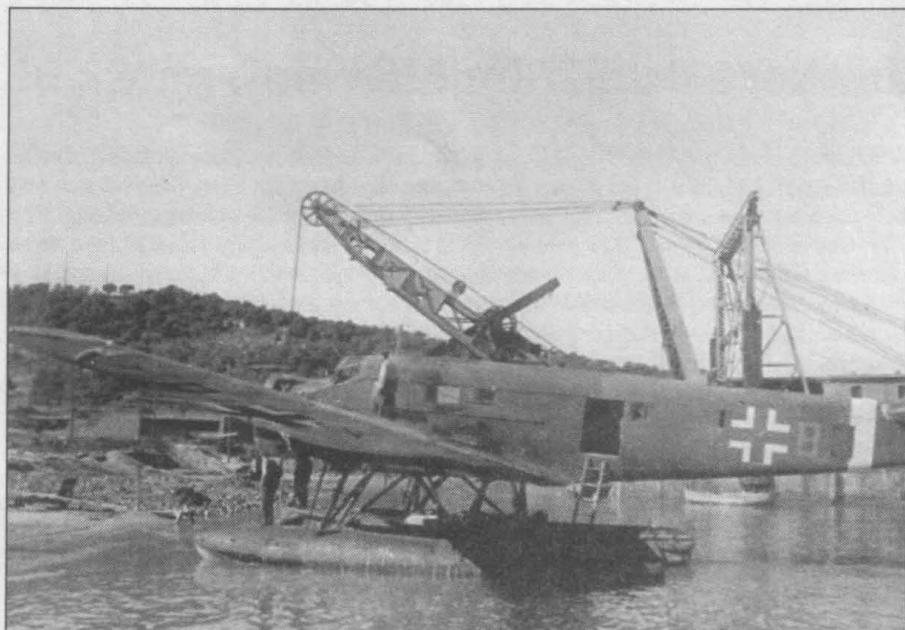
Максимальная взлетная масса Ju-52/3m See в варианте гидросамолета составляла 11 500 кг, на 500 кг больше, чем у сухопутного Ju-52/3m. Лишние полтысячи кг добавили поплавки. Длина разбега по воде перед взлетом у Ju-52/3m g8e See составляла 845 м, на испытаниях самолет пробегал этот путь за 53 с. Высоту 3000 м Ju-52/3m g8e See набирал 21 минуту, максимальная скорость составляла 231 км/ч

Подготовка гидроплана к подъему краном с воды на сушу. Все гидросамолеты Ju-52/3m (See) оснащались внешними поручнями вдоль бортов фюзеляжей. Поручни располагались ниже окон грузовой кабины. Поплавки для Ju-52/3m (See) выпускала фирма Хейнкель по контракту с фирмой Юнкерс.



поплавки гидросамолета Ju 52

швартовочные концы





Гидросамолет Ju-52/3m (See) на буксире у катера. Опылительный знак, крест, на фюзеляже нанесен на фоне желтой полосы Восточного фронта. Перед крестом нанесена белой краской идентификационная литера «J».



Экипаж гидросамолета Ju-52/3m (See) - два пилота, радист и два стрелка. Скорее всего, снимок сделан в честь 500-го боевого вылета самолета неустановленного штаффеля. На снимке хорошо видны N-образные и V-образные подкосы, на которых поплавки крепятся к фюзеляжу самолета. Дверца в правом борту фюзеляжа полностью распахнута. Ниже окон в борту фюзеляжа виден поручень.

- на 55 км/ч меньше, чем у сухопутной модификации. Крейсерская скорость на малой высоте у Ju-52/3m g8e See была 173 км/ч (у сухопутной модели - 215 км/ч).

Ju-52/3m MS

Несколько десятков Ju-52/3m было переоборудовано фирмой Юнкерс - в самолеты-тральщики Ju-52/3m MS (Minensuch - миносекатель). К нижней поверхности крыла на подкосах крепились кольцевой обтекатель с катушкой индуктивности внутри, диаметр обтекателя 14 м. В рабочем состоянии антенна запитывалась от электрогенератора (сила тока 270 А), приводимого 55-сильным 8-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения Мерседес «Нюрбург». Двигатель устанавливался в передней части фюзеляжа, радиатор двигателя находился непосредственно перед подкосами основных опор шасси. Дополнительное оборудование самолета в варианте тральщика весило 1136 кг. На верхней поверхности фюзеляжа для лучшего охлаждения двигателя и генераторы были сделаны дополнительные воздухозаборники по типу имевшихся на пассажирских Ju-52/3m ge. Некоторые самолеты Ju-52/3m MS оснащались воздушными винтами изменяемого шага.

Первый вылет на поиск и морских мин самолет Ju-52/3m MS выполнил у побережья Голландии в сентябре 1940 г. Обычно тральщик на боевом режиме летал на высоте 50 м над водной поверхностью, включенный соленоид создавал сильное магнитное поле, которое провоцировало детонацию мин с магнитными взрывателями. Британская авиация засыпала такими минами прибрежные воды Западной Европы.

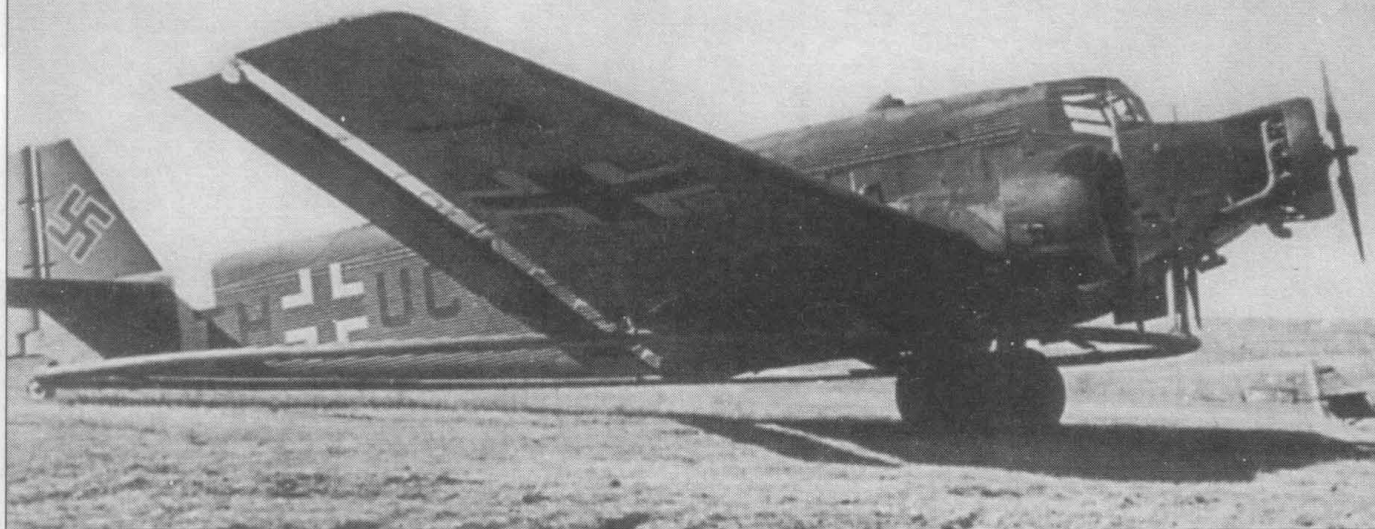
Самолеты Ju-52/3m MS использовались с сухопутных аэродромов, расположенных на побережье Атлантики, Северного, Адриатического и Черного морей. По состоянию на ноябрь 1943 г. на вооружении Minensuchgruppen находилось 74 самолета Ju-52/3m MS. Шесть таких машин в апреле 1944 г. перебросили в Венгрию для траления Дуная, заминированного британской авиацией. В начале 1945 г. из-за нехватки топлива полеты большинства Ju-52/3m MS были прекращены.

Другие варианты Ju-52/3m

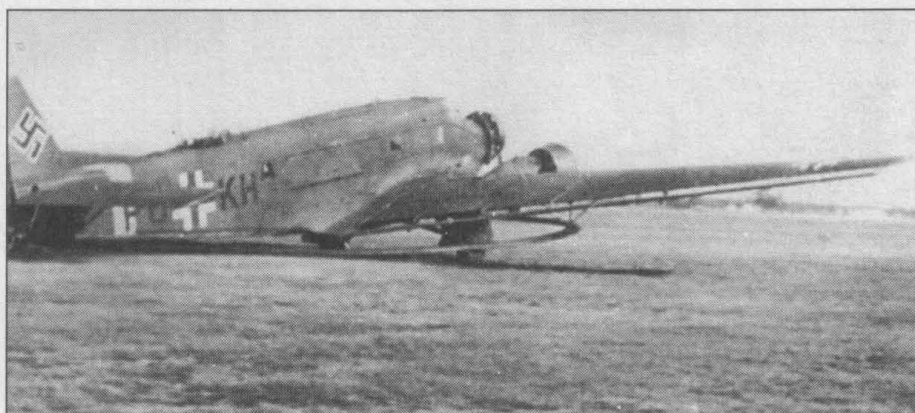
Существовало довольно много модификаций самолета Ju-52/3m, предназначенных для выполнения специализированных заданий или под условия различных театров военных действий. Часто такие доработки никак не отражались в обозначении моделей. Ниже приведены краткие сведения о ряде подобных доработок.

На гражданской модификации Ju-52/3m гео, предназначенной для эксплуатации в горах, появился щиток-капот над средним двигателем. Капот предотвращал забрызгивание маслом лобового остекления кабины летчиков. Позже щит-

Самолет-тральщик Ju-52/3m MS (TH+UC) из 4-го штаффеля MSGr-1 (Minensuchgruppe, группа искателей мин), снимок сделан в Италии. Штаффель осуществлял траление мин в Адриатическом море. Самолет переоборудован из Ju-52/3m g7e, воздухозаборник вентиляции кабины расположен в передней части крыши фюзеляжа.

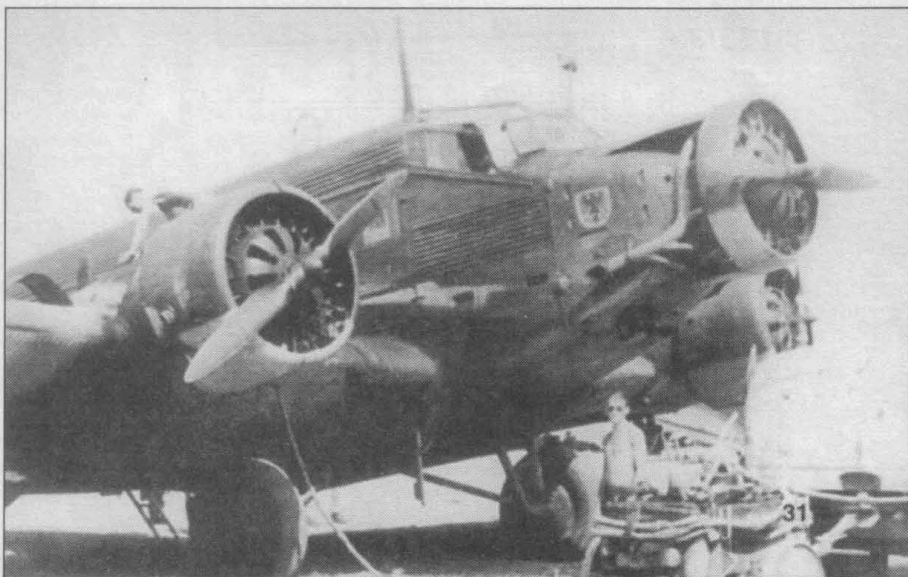


Самолет-тральщик Ju-52/3m MS (PD+KH) сфотографирован на аэродроме Будаёрс под Будапештом летом 1944 г. Немцы направили в Венгрию шесть самолетов-тральщиков Ju-52/3m MS, которые использовались для траления Дуная, заминированного авиацией союзников. Самолет переоборудован в тральщик из транспортного из Ju-52/3m g7e. Необычными для Ju-52/3m MS являются колеса основных опор шасси с обтекателями.



Самолет-тральщик Ju-52/3m MS в полете, Италия. Кольцо диаметром 14 м с соленоидом внутри крепилось к нижним поверхностям крыла и фюзеляжа. Поиск и уничтожение морских мин осуществлялись в полете на высоте 50 м над водой. Мощное магнитное поле, создаваемое включенным соленоидом, провоцировало детонацию донных мин с магнитными взрывателями.





Ю-52/3т g7e со щитком-капотом на среднем моторе, Восточный фронт, 1942 г.. Такие щитки часто можно было увидеть на Ю-52/3т g7e и других военных вариантах трехмоторного Юнкерса.

Выгрузка ящиков с боеприпасами из кабины Ю-52/3т g7e где-то на заснеженном русском аэродроме. В проеме окна установлен пулемет MG-15, над средним двигателем - щиток-капот, снижающий вероятность забрызгивания остекления кабины летчиков маслом. Советские военнослужащие повсеместно использовали немцами для подсобных работ.

ки-капоты устанавливались на всех военных модификациях Ю-52/3т, но не всех самолетах.

Усовершенствованной вентиляцией кабины отличались самолеты, предназначенные для действий в Северной Африке, и все санитарные варианты. Североафриканские Ю-52/3т (троп) оснащались цилиндрическими воздухозаборниками на верхней поверхности центральной части фюзеляжей. Примерно такие же воздухозаборники имелись на гражданских Ю-52/3т. На санитарных вариантах стояли более широкие воздухозаборники.

Большинство самолетов Ю-52/3т, состоявших на вооружении люфтваффе, имели по два маслорадиатора под каждым двигателем BMW-132, однако на некоторых машинах ставилось по три маслорадиатора. В полевых условиях на са-

Ю-52/3т g7e из KG-500, Югославия. На средней верхней части остекления фонаря кабины установлено зеркало заднего обзора. Часть Ю-52/3т оснащались подобными зеркалами, облегчавшими обзор в воздушном бою. За средним двигателем просматривается щиток.

Самолет «ВА+КГ» из TG-3 скорее всего модернизирован из Ju-52/3m g5e. Три окна по правому борту фюзеляжа в грузовой кабине соответствуют Ju-52/3m g7e, а небольшой грузовой люк - Ju-52/3m g5e. Окна за грузовым люком нет, как на самолетах Ju-52/3m g5e. На верхней части фюзеляжа перед люковой пулеметной установкой виден воздухозаборник, типичный для тропикализованных Ju-52/3m.

Техники обогревают перед запуском левый двигатель Ju-52/3m, Восточный фронт. Два других мотора уже прогреты и запущены. В России зимой температура воздуха -5 град. С - не редкость. Двигатели BMW-132L на таком морозе не запускались, их предварительно требовалось прогревать от внешнего источника. Самолет имеет по два маслорадиатора на каждый двигатель - стандартный вариант.

молеты часто ставились зеркала заднего обзора, или над лобовым остеклением кабины летчиков, или по бокам остекления кабины.

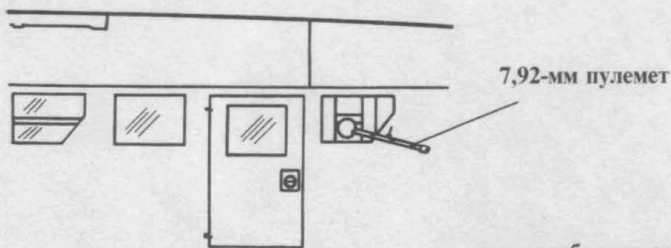
Большое количество Ju-52/3m g3e и Ju-52/3m g4e из состава люфтваффе получили шкворневые пулеметные установки в проемах окон. Верхние стрелковые точки на части самолетов, действовавших на Восточном фронте, получили плексигласовые колпаки от бомбардировщиков He-111. Колпаки защищали стрелков от морозного ветра суровой русской зимой.

Самолеты Ju-52/3m на Гражданской войне в Испании

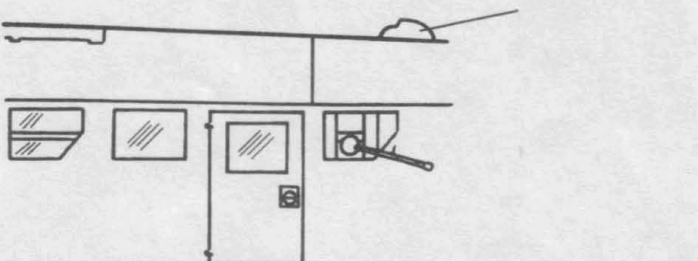
С момента установления в 1931 г. в Испании республиканского строя правления классовые противоречия все усиливались и, в конечном итоге, привели в 1936 г. к военному путчу генерала Франко. Мятеж начался в Марокко, в Мелилье. Германия направила на помощь Франко 20 самолетов Ju-52/3m g3e, машины прибыли в Тетуан, испанское Марокко, 27 июля 1936 г. За первую неделю Юнкеры доставили более 500 солдат и офицеров националистов в Табалду, район Севильи, в Табладе находился штаб Франко. Немецкие экипажи выполняли до четырех рейсов за день, доставляя людей и грузы из Марокко в Испанию. Доставка морем была невозможна из-за блокады Гибралтарского пролива ВМС республиканцев. Первый стратегический



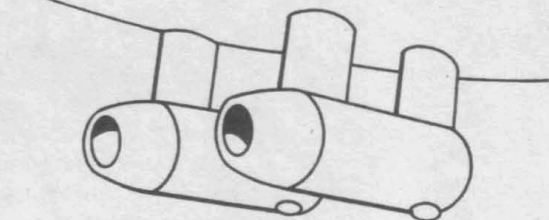
Ju 52/3m



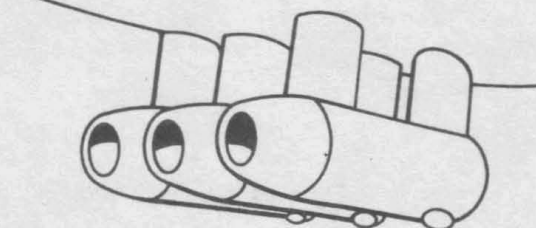
Ju 52/3m



стандартные радиаторы Ju 52/3m



на некоторых Ju 52/3ms машинах





Ju-52/3m g3e подломил стойки основных опор шасси при грубой посадке. На снимке - один из немногих самолетов, у которых под двигателями ставилось по три масло-радиатора.

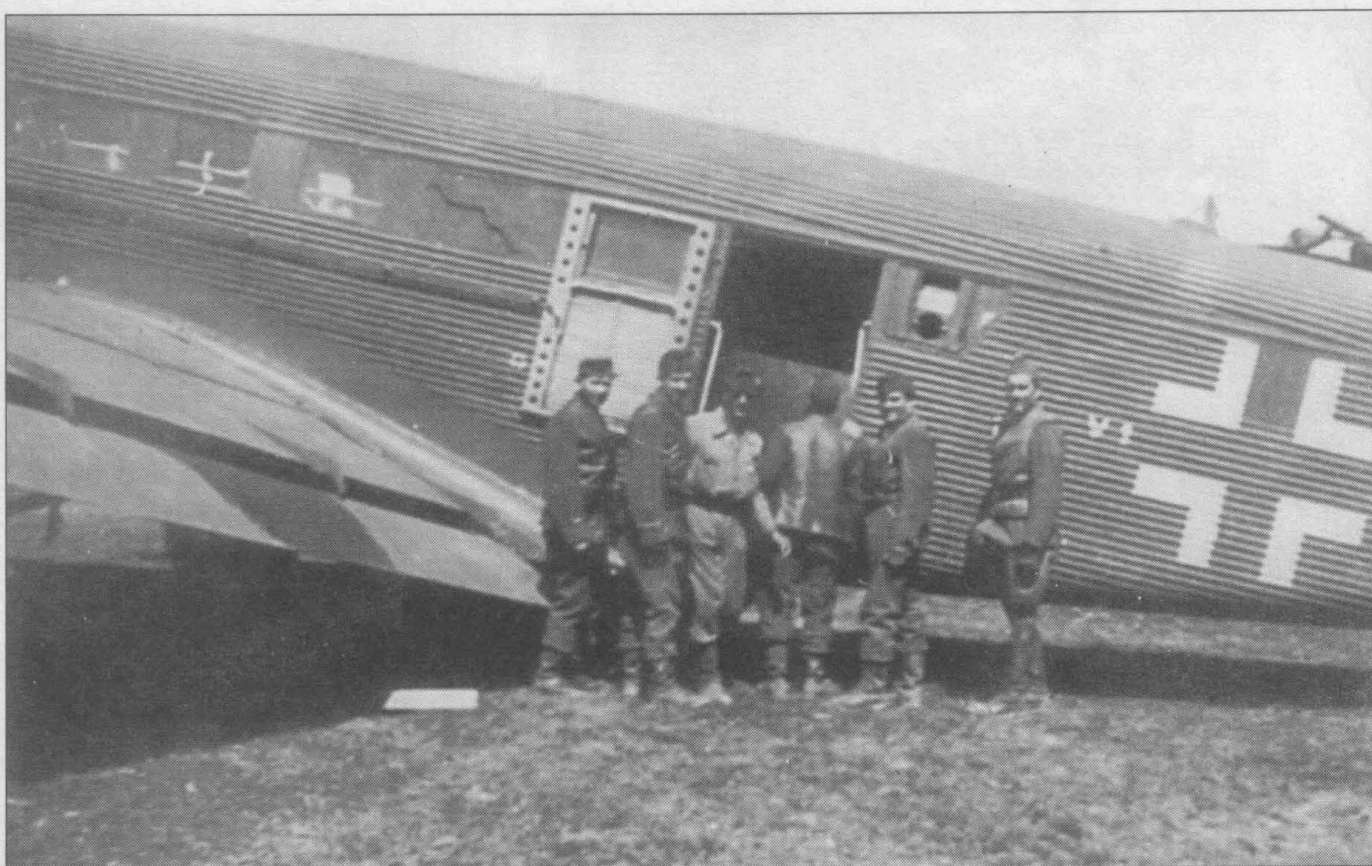
воздушный мост в истории прекратил свое существование в середине 1936 г. Транспортные самолеты перевезли из Африки в Европу около 14 000 человек и 500 т грузов.

Начиная с рейда одного Ju-52/3m, имевшего место 3 августа 1936 г., националисты все чаще стали использовать транспортные трехмоторные Юнкерсы в качестве бомбардировщиков. 13 августа два Ju-52/3m атаковали линейный корабль «JAIME I» ВМС Испании в районе Малаги, линкор был выведен из строя прямыми попаданиями двух 250-кг бомб. 20-21 августа Юнкерсы доставляли боеприпасы и другие необходимые грузы бло-



Ju-52/3m g3e (1G+EK) из KG-27, Восточный фронт. Верхняя стрелковая точка закрыта плексигласовым колпаком от стрелковой точки бомбардировщика He-111 (на снимке колпак виден плохо). Колпак, в гораздо большей степени, чем козырек, защищал стрелка в полете от потока обжигающего морозного воздуха.

Ju-52/3m g5e из транспортного штаффе-ля 7-го воздушного корпуса, Кунёв, Польша, начало лета 1944 г. Ниже окон на борту фюзеляжа закреплен поручень - вероятно на снимке переделанный в сухопутный вариант гидросамолет Ju-52/3m (See). Закрылки на взлете отклонялись на угол 25 град., на посадке - на угол 40 град.

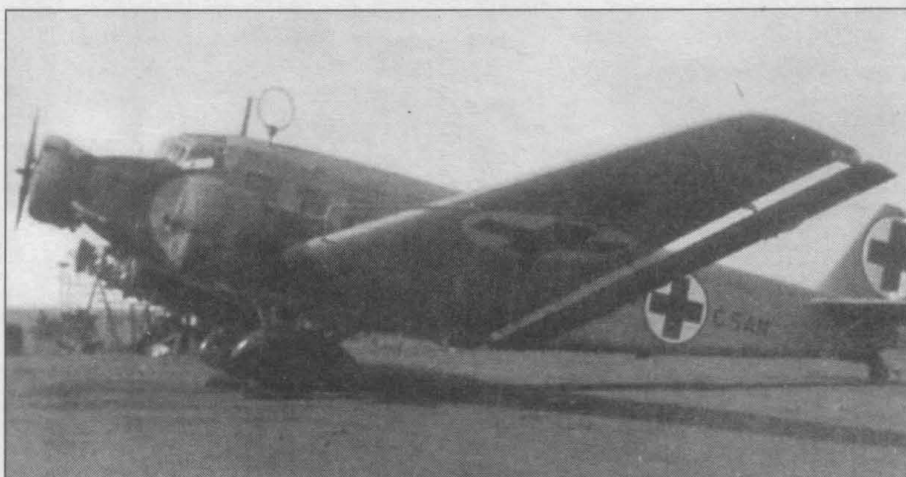
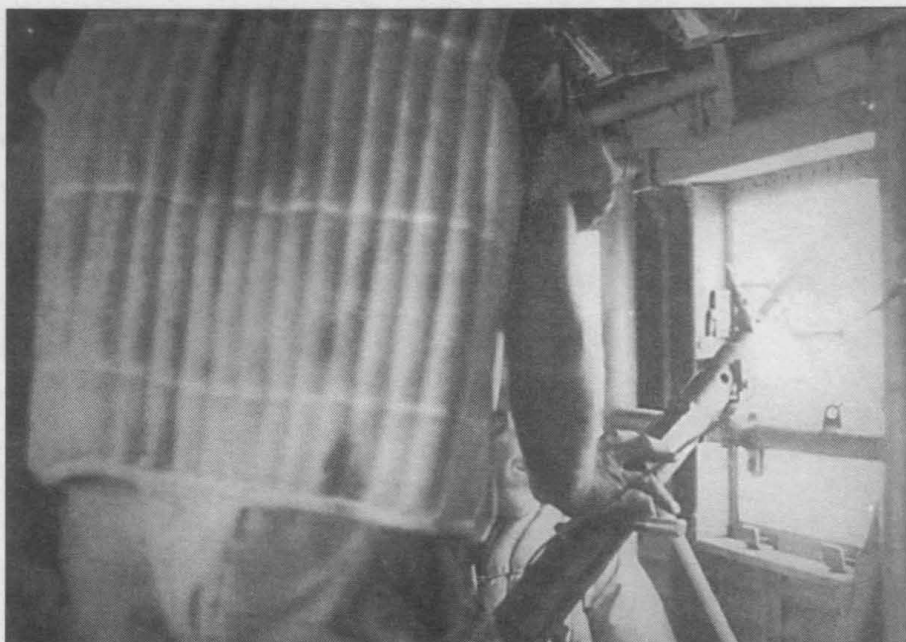


Стрелок в спасательном жилете сфотографирован у бортового пулемета MG-15. По одному такому пулемету ставилось по правому и левому борту в проеме небольших окон, расположенных сразу за грузовым люком. Скорострельность MG-15 составляла 1100 выстрелов в минуту. Длина пулемета - 108 см.

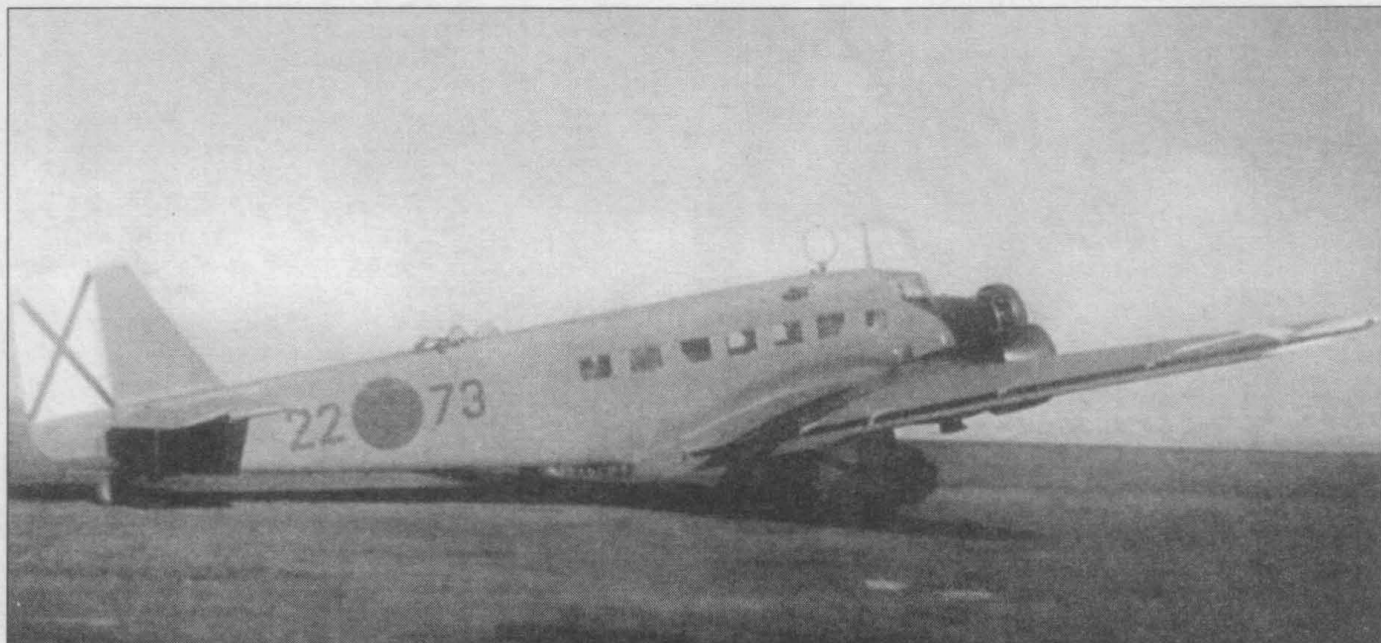
кированным в крепости Алькасар под Толедо националистам. Грузы сбрасывались на парашютах. В конце августа силами немецких специалистов в бомбардировщики было переоборудовано шесть Ju-52/3m g3e, 27 августа они совершили первый налет на Мадрид.

7 ноября в составе войск генерала Франко был сформирован легион «Кондор». В него вошли сухопутные и авиационные подразделения германских «добровольцев». Для легиона «Кондор» из фатерлянда дополнительно прибыл 31 самолет Ju-52/3m с экипажами. Из Юнкеров сформировали три стаффеля, сведенных в 88-ю бомбардировочную группу (K/88). В ВВС националистов все самолеты Ju-52/3m получили код «22», код наносился на бортах фюзеляжей перед индивидуальными номерами самолетов. Трехмоторные Юнкеры успешно выполняли функции дневных бомбардировщиков вплоть до появления у республиканцев в конце 1936 г. истребителей И-15 и И-16. Медлительные Ju-52/3m становились легкой добычей скоростных и хорошо вооруженных истребителей конструкции Н.Н. Поликарпова. Теперь Юнкеры стали использовать только как ночные бомбардировщики или на тех участках фронта, где активность авиации республиканцев была минимальной.

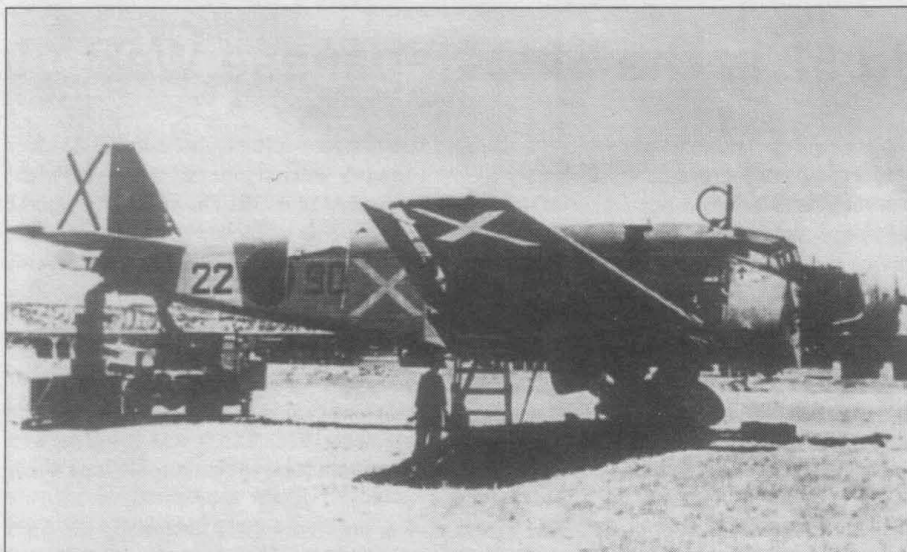
Самолеты Ju-52/3m из K/88 26 апреля 1937 г. принимали участие в печально известной бомбежке Герники. Герника расположена примерно в 20 км восточ-



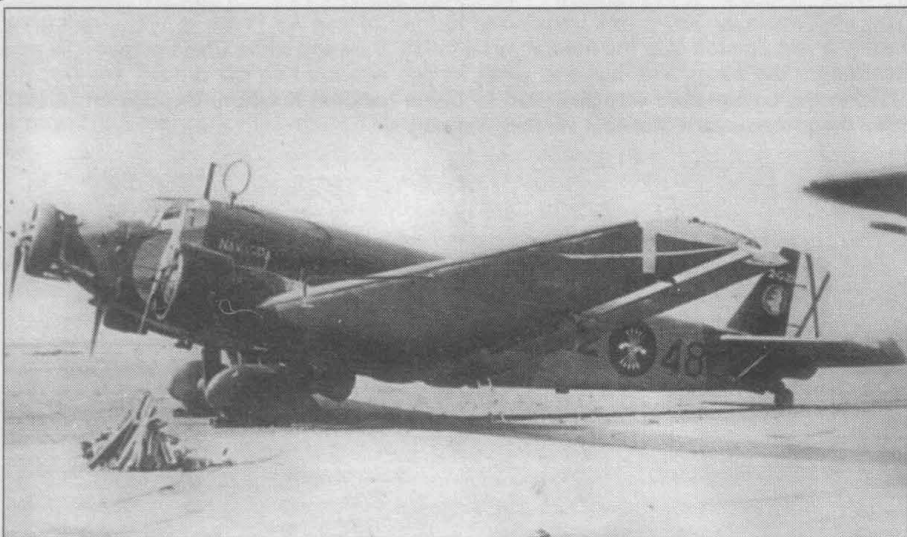
Ju-52/3m g3e (D-CSAN) легиона «Кондор» использовался для перевозки раненых. Двигатели закрыты от пыли брезентовыми чехлами. Красные кресты в белых кругах нанесены на борта вертикального оперения, фюзеляжа, на верхние и нижние поверхности крыла. Круги окаймлены каймой черного цвета. Основные опоры шасси вместе с обтекателями колес на первых Ju-52/3m g3e, включая направленные в Испанию самолеты, окрашивались в черный цвет.



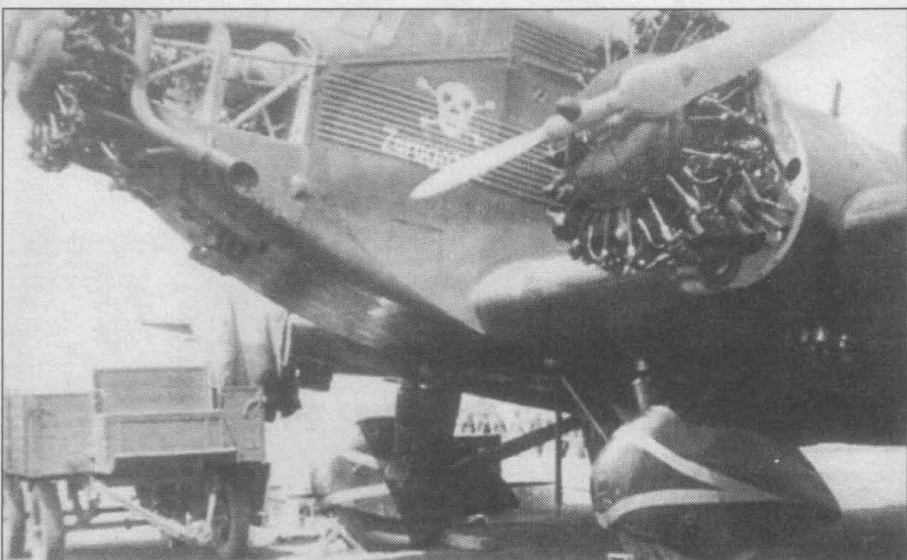
Ju-52/3m g3e (22-73) - один из первых Юнкеров, поступивших в K/88 легиона «Кондор». Снимок сделан на аэродроме в Севилье, Испания. Самолет целиком окрашен серо-зеленой краской (RLM-63/FS-36373), носовая часть фюзеляжа - черная, руль направления - белый.



Техническое обслуживание самолета Ju-52/3m g3e (22-90) на аэродроме испанских националистов. Начиная с конца 1936 г. верхние поверхности самолетов Ju-52/3m камуфлировались красками темно-коричневого (RLM-61/FS-30040), зеленого (RLM-62/FS-34128) и серо-зеленого цветов (RLM-63), нижние поверхности окрашивались в светло-голубой цвет (RLM-65/FS-35352). Косой крест на борту фюзеляжа скорее всего нарисован голубой краской (примерно FS-35260). Идентификационные коды Ju-52/3m франкистов начинались с номера «22».



Ju-52/3m g3e (22-48) из 2-й ночной бомбардировочной группы. Группы легко установить по коду на вертикальном оперении - 2-G-22. Ниже кода - эмблема группы: три крылатых слона. На борту самолета сразу за кабиной белой краской написано собственное машины - «NAVARRA». Опознавательные знаки - круги черного цвета с изображением фаланги, сделанным красной краской.



нее Бильбао. Центр городка был сметен с лица земли авиацией (тоже впервые в истории), погибло 300 человек, около 70% всех зданий города превратилось в руины. Существует версия, что Гернику разбомбили из-за навигационной ошибки по причине плохой погоды. Дескать, целью полета являлись железнодорожная станция и мост восточнее города.

До 16 июля 1937 г. Германия направила в Испанию 59 Ju-52/3m g3e и Ju-52/3m g4e, в том числе два гидроплана. В августе большинство этих самолетов передали из легиона «Кондор» в две испанские ночные бомбардировочные группы (Grupos de bombardero nocturno): 1-G-22 и 2-G-22. Ju-52/3m из 2-G-22 совершили последний боевой вылет в ходе Гражданской войны 26 марта 1939 г. на бомбежку города Бельмес. Для Юнкеров из 1-G-22 война закончилась раньше. Оставшиеся в легионе «Кондор» самолеты Ju-52/3m до конца войны использовались в качестве транспортных.

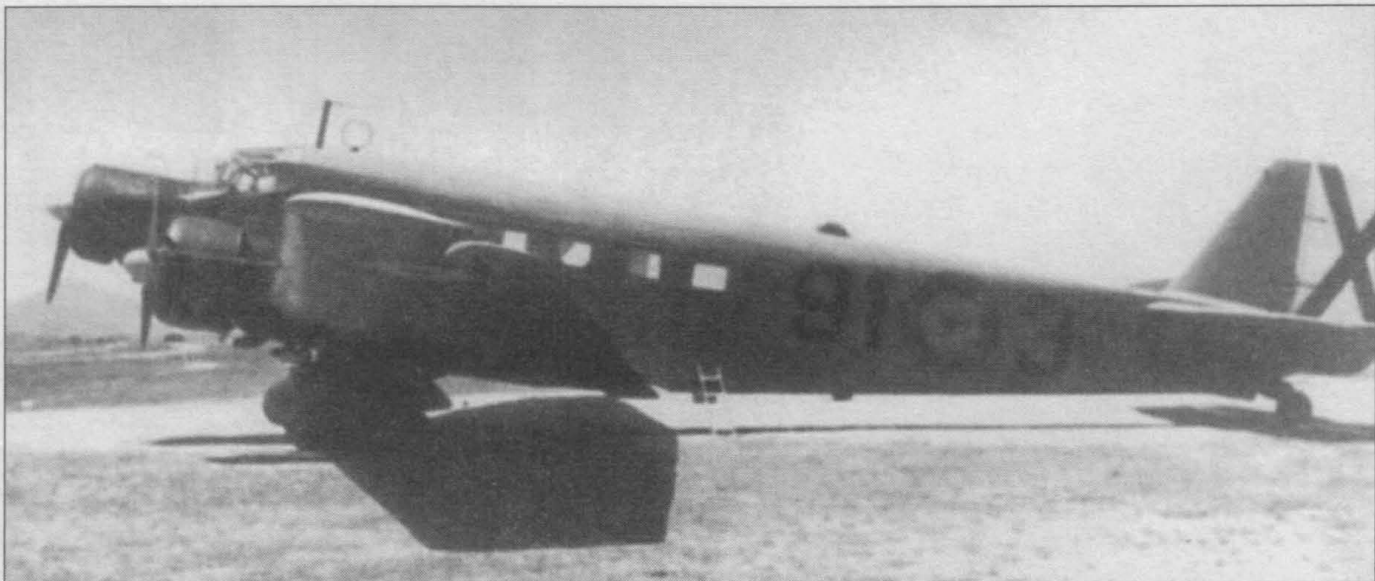
Республика пала 31 марта 1939 г. - Гражданская война завершилась победой сторонников Франко. Самолеты Ju-52/3m националистов за время войны выполнили 5400 вылетов, сбросили 5803 т бомб. Примерно 25 из 59 самолетов из боевых вылетов не вернулись.

Ju-52 в японо-китайской войне

В феврале 1930 г. авиакомпания Лойче Люфтвагза и правительство Китая организовали совместное предприятие «Евразийская авиационная корпорация». «Евразия» приобрела девять самолетов Ju-52/3m, поставленных в период с сентября 1934 г. по сентябрь 1938 г. Первые три Юнкера начали выполнять регулярные полеты в 1935 г., экипажи и инженерно-технический состав были немецкими. Авиакомпания выполняла рейсы в Нанкин, Шанхай, Кантон, Гонг-Конг, Лянчоу и Ханой. Никаких регистрационных кодов самолеты «Евразии» не имели. Машины просто именовались «Евразия XV», «Евразия XVII» и «Евразия XXIV». Среди самолетов, полученных «Евразией» имелись как машины с двумя маслорадиаторами под двигателями BMW-132, так и с тремя.

11 декабря 1936 г. президент Китая Чан Кай Ши и его супруга Мэйлань Сонь были захвачены паханом провинции Ксиань Чаном Хуе-Лианем. Через четыре дня китайского президента местечковый военный авторитет был вынужден освободить.

Техническое обслуживание самолета Ju-52/3m g3e в перерыве между боевыми вылетами. Эта машина имеет по три маслорадиатора под каждым двигателем, вместо двух как обычно. Обратите внимание на изображение черепа с костями и надпись «Zaragoza», видимо самолет принимал участие в полете бомбардировщиков из K/88 на Сарагосу. Стойки основных опор шасси и обтекатели колес - черные, на обтекателях нарисованы белые полосы.



Националисты использовали, в основном, самолеты Ju-52/3m модификаций g3e и g4e, но кроме этих машин авиация Франко получила из Германии несколько пассажирских Ju-52/3m ge. Этот Ju-52/3m ge (91-3) использовался в испанских ВВС для штабных перевозок. Снимок сделан после окончания Гражданской войны, обратите внимание на опознавательный знак в виде красно-желтой кокарды.

дять, а 15 декабря самолет Ju-52/3m авиакомпании «Евразия» доставил Чан Кай Ши с женой из Ксианя в Нанкин, который являлся временной столицей страны.

Япония вторглась в Китай без формального объявления войны 7 июля 1937 г. Немецкие летчики и техники продолжали обслуживать Ju-52/3m, не взирая на начавшуюся войну. Первым самолетом Ju-52/3m, потерянным в японо-китайской войне стала «Евразия XVIII» - его сбили японские истребители 1 августа 1937 г. над Куньминем. С июля 1938 г. по декабря 1939 г. боевые и не боевые потери составили четыре Ju-52/3m.

27 сентября 1940 г. Германия, Италия и Япония подписали Тройственный пакт - образовалась ось Берлин - Рим - Токио.

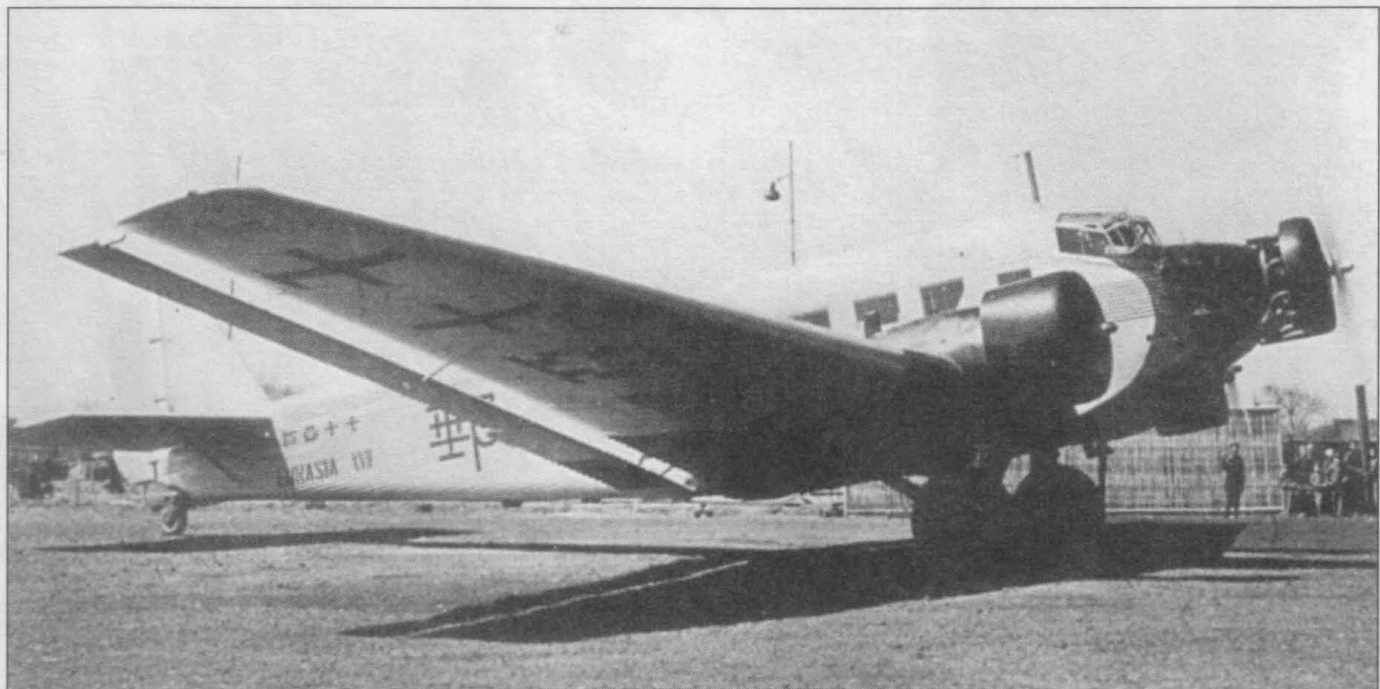
Одним из последствий пакта стало сворачивание германского участия в авиакомпании Евразия в Китае к ноябрю 1940 г. Авиакомпания в ее китайской части просуществовала до 1 августа 1941 г., но последний связанный с компанией немец покинул Китай 15 сентября 1941 г.

Уцелевшие самолеты Ju-52/3m продолжили свою карьеру в составе ВВС Китая, где они получили маскировочную окраску - верхние поверхности были окрашены в зеленый цвет, на машины также нанесли опознавательные знаки ВВС Китая (на верхние и нижние поверхности крыла). В ходе налета японской авиации на Гонг-Конг 8 декабря 1941 г. было уничтожено три самолета Ju-52/3m, некогда летавших в авиакомпании «Евразия».

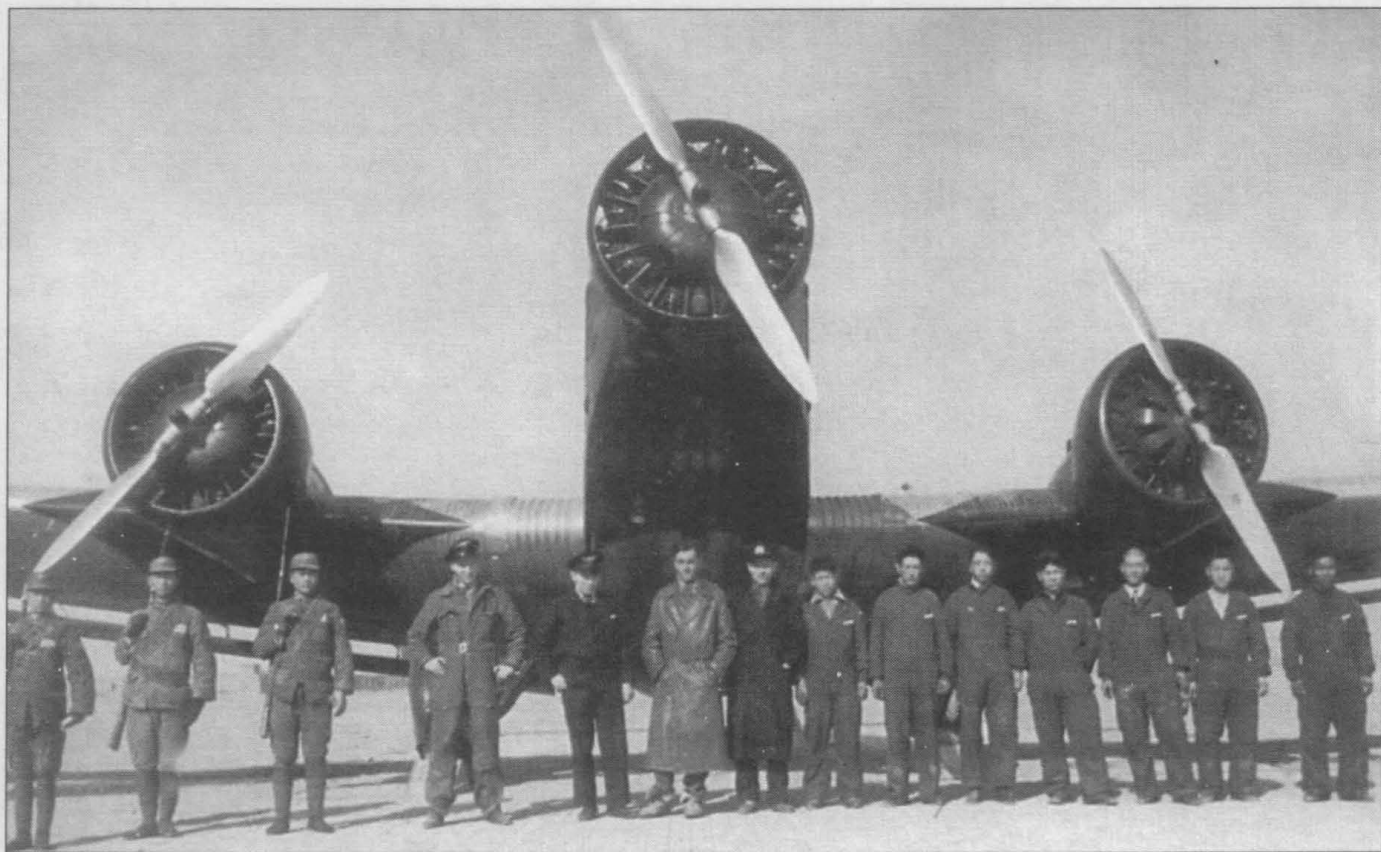
Оставшиеся самолеты фирмы Юнкерс Чан Кай Ши нередко использовал для полетов по контролируемым его войсками районам страны. В частности на Ju-52/3m Чан летал встречаться с Мао Дзе Дуном.

Ju-52/3m в люфтваффе

На 1 сентября 1939 г. в составе люфтваффе насчитывалось 57 самолетов Ju-52/3m g3e и Ju-52/3m g4e. Они использовались, главным образом, для снабжения войск и эвакуации раненых, однако принимали и участие в массированном налете немецкой авиации на Варшаву 25 сентября. Солдаты сбрасывали с трехмоторных Юнкерсов зажигательные бомбы вручную через проемы дверей в бортах фюзеляжей.



Самолет Ju-52/3m ge (Eurasia XVII, бортовой номер 17) авиакомпания Евразия получила 24 октября 1935 г. Он стал вторым из девяти Юнкерсов, полученных германо-китайской авиакомпанией в 1934-1938 г.г. Самолет имеет цвет неокрашенного металла, нос фюзеляжа и капоты двигателей - черные. Вся маркировка - также черного цвета. Самолет «Eurasia XVII» был уничтожен 6 мая 1939 г. в результате налета японской авиации на Ханьчунь.



Немецкий летный и технический персонал позирует на фоне самолета Ju-52/3m авиакомпании Евразия, Сянфу, 1936 г. 11 декабря 1936 г. маршал Чан Линь арестовал президента Китая Чана Кай Ши и его жену Мэйлань Сунь. Чан Кай Ши был освобожден 15 декабря и доставлен самолетом Ju-52/3m авиакомпании Евразия в Нанкин.



В 1941 г. уцелевшие Юнкеры авиакомпании Евразия передали китайским ВВС. Самолеты получили камуфляжную окраску из пятен зеленого цвета, нанесенных прямо по некрашеному металлу обшивки. Кроме того, на самолеты нанесли опознавательные знаки гоминдановских ВС. На заднем плане - DC-2.



В операции WSERUBUNG, вторжении Германии в Данию и Норвегию, командование люфтваффе задействовало 573 Ju-52/3m. Вторжение началось 9 апреля 1940 г. Помимо обычной для транспортных самолетов работы по доставке людей и грузов, Юнкеры совершили трудные, но удачные полеты на десантирование парашютистов. Воздушные десанты были сброшены на норвежские аэродромы Осло-Форнебю и Ставангер-Соло, кроме того парашютисты захватили мост в районе города Вординборг. Тринадцать Ju-52/3m из KGzBV-102 доставили артиллерию немецким войскам, действовавшим в районе Нарвика. Самолеты успешно совершили посадку на лед озера Хартвиганн, однако из-за нехватки горючего не смогли взлететь и были брошены экипажами. Самолеты утонули в озере весной, когда растаял лед. Всего в ходе операции WSERUBUNG самолеты Ju-52/3m перевезли 29 000 человек,

Ju-52/3m g3e (WL-ABUX) на будапештском аэродроме Будаёрс, Венгрия, 1939 г. Скорее всего, машина целиком окрашена серо-зеленой краской (RLM-63), маркировка - черная. Префикс «WL» (Wermacht Luftwaffe) на самолетах люфтваффе второй линии с января 1939 г. был заменен литерой «D».

Самолет Ju-52/3m fe (RUDOLF BERTHOLD, D-262, Werk Nr. 4026) авиакомпании Дойче Люфтганза, в 1933-193 г.г. этот самолет был сдан в аренду компании Flug-Eisenbahn-Verkehr (авиационно-железнодорожная транспортная компания). На борт фюзеляжа нанесена эмблема германских железных дорог (Reichsbahn). В 1935 г. самолет передали в люфтваффе.



2660 т груза и 118 000 л авиационного бензина.

Операция FALL GELB - вторжение в Западную Европу - началась 10 мая 1940 г. В ней было задействовано 430 самолетов Ju-52/3m. Юнкеры буксировали планеры DFS-230 с десантом на борту. Перед десантниками стояло задание захватить бельгийский форт Эбен-Эмаэль, задание было успешно выполнено. Меньше повезло экипажам Юнкеров, высаживавших парашютистов над Голландией: голландская ПВО основательно пустила кровь медлительным транспортникам. В целом операция FALL GELB за-

вершилась полным успехом, однако потери в транспортных самолетах были очень большими - люфтваффе лишились более половины всех Ju-52/3m. Потери пришлось восполнять не только постройкой новых самолетов, но и реквизицией самолетов Ju-52/3m вместе с экипажами у авиакомпании Дойче Люфтганза.

Начиная с февраля 1941 г. самолеты Ju-52/3m начали регулярные полеты в Северную Африку с целью снабжения действовавшего в Ливии корпуса «Африка». Самолеты одной группы из KGzBV-1 постоянно летали из Комизо, Сицилия, через Средиземное море. Большинство

самолетов выполняло по три полета в день, проводя в воздухе до 12 ч. Ежедневно Юнкеры в среднем перевозили в Северную Африку до 1000 солдат и по 25 т грузов. Медлительные и неповоротливые Ju-52/3m являлись легкой добычей для истребителей союзников - потери люфтваффе в транспортных самолетах росли.

Вторжение на Крит - операция MERCUR - началось 20 мая 1941 г. На остров был высажен воздушный десант численностью 8500 человек, в операции принимало участие 493 самолета Ju-52/3m. Юнкеры не только сбрасывали парашютистов, но и использовались в ка-



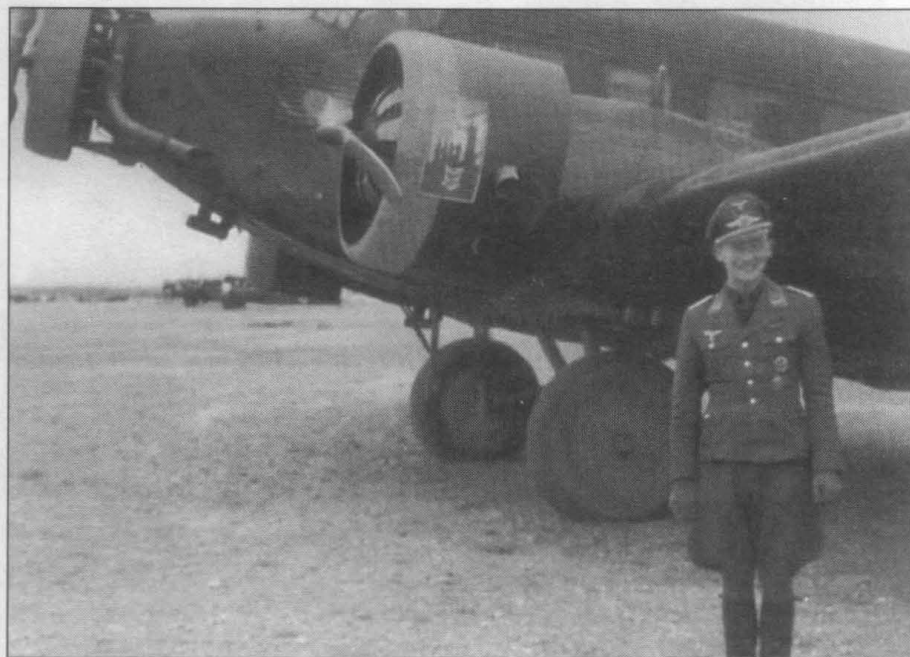
Старый идентификационный код на этом Ju-52/3m g3e закрасен светло-серой краской, поверх нанесен нестандартный код «5+ROK». Скорее всего, самолет в начале Второй мировой войны использовался в качестве штабного. Основные опоры шасси окрашены в черный цвет, на Ju-52/3m поздних выпусков опоры шасси черной краской не красили.



С началом Второй мировой войны в люфтваффе была передана большая часть Юнкеров Люфтганзы, в том числе и Ju-52/3m geo (KB+LC). Снимок сделан на аэродроме Будаёрс в Венгрии в самом начале войны. Машина оптимизирована для высотных полетов. Большинство доставшихся люфтваффе Ju-52/3m geo ранее летало в Южной Америке.



Ju-52/3m g4e в сопровождении трех пикирующих бомбардировщиков Ju-87R держит курс на Крит, май 1941 г. Транспортный самолет принадлежит 9-му штаффелю KGzbV-9 (Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung, бомбардировочная группа специального назначения). Обратите внимание - окна в грузовой кабине закрыты панелями, причина такой странной доработки не установлена.



честве буксировщиков десантных планеров. Крит пал после 11 дней боев, потери десанта составили 4000 человек, а люфтваффе лишились еще 151 трехмоторного Юнкера. Захват Крита - самая крупная операция парашютно-десантных войск Германии в период Второй мировой войны, фактически захват Крита стал и последней воздушно-десантной операцией гитлеровских парашютистов.

Тяжелые потери над Критом привели к тому, что к участию в операции «Барбаросса» удалось собрать всего 150 Ju-52/3m. Транспортная авиация порой оставалась единственным средством снабжения стремительно продвигавшихся на восток механизированных колонн вермахта. Ключевую роль самолеты Ju-52/3m сыграли в выживании окруженного в начале 1942 г.г. под Демянском II корпуса вермахта. Ежедневно транспортные самолеты доставляли окруженным по 300 т грузов. Жестокие морозы (температура падала до -45 град. С) сильно осложняли работу летных экипажей и техников. Котел под Демянском просуществовал с 21 февраля по 18 мая 1942 г. Транспортная авиация перевезла за этот период 71 520 т груза и более 30 000 человек к Демянску и вывезла в тыл более 35 000 раненых. Советские истребители и зенитки сбили несколько десятков самолетов

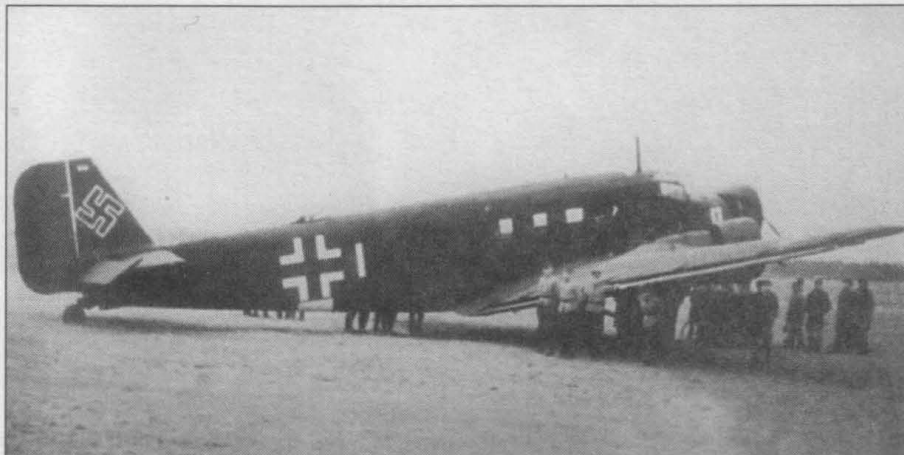
Летчик позирует на фоне Ju-52/3m, Греция, весна 1941 г. Капот среднего двигателя и передняя часть капота левого мотора окрашены в желтый цвет (RLM-04/FS-33538). Такая окраска капотов практиковалась в период кампании на Балканах. Обратите внимание на выхлопные патрубки двигателей. Конструкция основных опор шасси мало менялась на протяжении всего развития семейства самолетов Ju-52/3m.



Ju-52/3m g4e (SE+XX) сфотографирован на венгерском аэродроме Жомбатеги, апрель 1941 г. Самолет принимал участие в операции «Марита» - вторжении немецких войск на Балканы. Все вертикальное оперение окрашено в желтый цвет RLM-04. Обычно в желтый цвет окрашивались только рули направления.

люфтваффе, значительное число машин немцы потеряли в результате летных происшествий. Суммарные потери люфтваффе под Демянском составили 265 самолетов - большей частью Ju-52/3m.

Успех в организации воздушного моста к окруженной в лесах под Демянском группировке породил в умах командиров люфтваффе ложную уверенность в том, что транспортная авиация справится и со снабжением еще более крупных сил, также попавших в окружение - 6-й армией генерала Паулюса. Немцы стянули на аэродромы Морозовская и Тацинская, расположенные примерно в 250 км западнее Сталинграда, 375 самолетов Ju-52/3m. Полеты по воздушному мосту начались 25 ноября 1942 г. Нормально войскам 6-й армии требовалось ежедневно доставлять по 830 т грузов, эта цифра значительно превышала реальные возможности люфтваффе. Как всегда в таких случаях решающую роль в неспособности немцев решить поставленные задачи на Западе сваливают на «генерала Мороза»: дескать, рулить по снегу загруженным самолетам было тяжело, а у летчиков-техников ручки-ушки замерзли - не фигу в Россию зимой соваться! В среднем в сутки осажженная группировка получала в десять раз меньше груза - всего 93 т. Полеты на аэродром Питомник, через который и осуществлялось снабжение 6-й армии, становились все более опасным де-

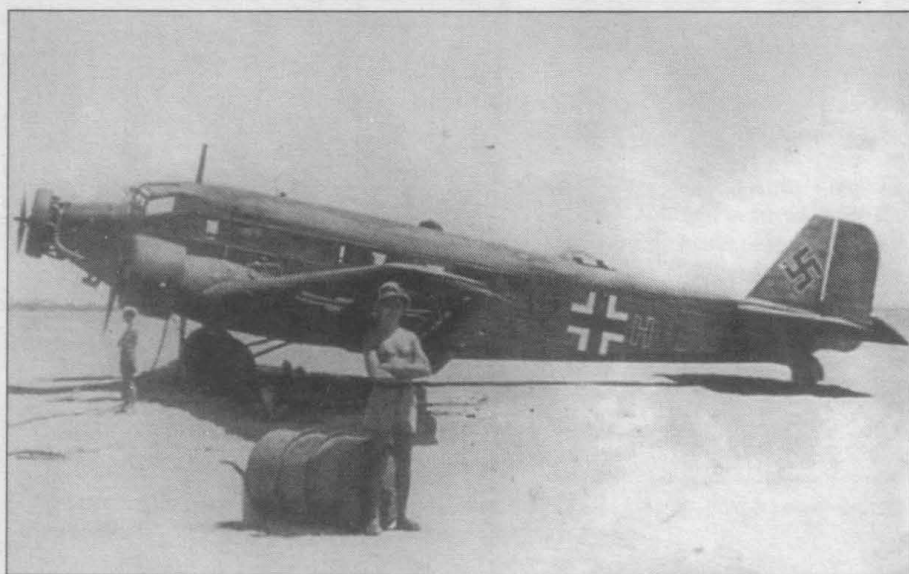


Финские солдаты столпились около Ju-52/3m g5e из KGzBV-1. Эмблема гешвадера нанесена в передней части фюзеляжа. Обратите внимание на желтую полосу под крестом, полоса не охватывает весь фюзеляж как обычно. На самолете отсутствует электрогенератор.



Немецкие солдаты и советские граждане садятся в кабину Ju-52/3m g4e, Восточный фронт, конец 1941 г. Желтая полоса вокруг фюзеляжа нанесена сразу за грузовым люком. Стандарты нанесения маркировки далеко не всегда соблюдались в полевых условиях.

Санитарный Ju-52/3m gbe (VJ+YD) подготовлен к очередному полету с норвежского аэродрома. Самолет имеет временную белую зимнюю окраску поверх черно-зеленого стандартного камуфляжа. Поверх опознавательных знаков люфтваффе накрашены белые круги с красными крестами. В средней части фюзеляжа на крыше установлен воздухозаборник для вентиляции кабины.



Самолет Ju-52/3m g7e (IZ+HU) сфотографирован на аэродроме в Северной Африке, машина целиком окрашена в черно-зеленый цвет RLM-70. На большинстве самолетов Ju-52/3m, летавших в Северную Африку, устанавливались воздухозаборники для вентиляции кабин.



лом из-за усиления русской ПВО и роста активности советских истребителей. Между тем, кольцо войск Красной Армии, сжимавшее Паулюса в Сталинграде, расширялось, его внешняя граница сдвигалась все западнее. Чем шире становилась полоса советских войск вокруг Сталинграда, тем опаснее становились полеты на аэродром Питомник - все больше и больше времени Юнкерсам приходилось лететь над территорией, занятой противником. Паулюс капитулировал 2 февраля 1943 г., к этому времени транспортная авиация люфтваффе потеряла под Сталинградом почти 266 Ju-52/3m и около 1000 человек летного состава. Части Красной Армии захватили в качестве трофеев еще почти 100 исправных или имевших незначительные повреждения Ju-52/3m. Часть из этих самолетов эксплуатировалась русскими.

Самолеты Ju-52/3m принимали участие в эвакуации частей 17-й армии с Кубани. Начиная с 19 апреля, транспортная авиация работала в интересах войск, подавлявших восстание в еврейском гетто Варшавы. Юнкерсы сбрасывали на восставших бомбы и листовки.

Последним масштабным случаем применения транспортной авиации люфтваффе стало снабжение окруженной в районе Бреслау (в настоящее время Вроцлав, Польша) группировки немецких войск. Воздушный мост начал функционировать в середине февраля 1945 г., последние три Ju-52/3m приземлились в

Разгрузка транспортного Ju-52/3m на аэродроме Питомник, Сталинград, зима 1942-1943 г.г. Транспортная авиация люфтваффе понесла тяжелейшие потери в ходе попытки снабжать окруженную под Сталинградом 6-ю армию Паулюса по воздуху.

Словацкие солдаты позируют на фоне Ju-52/3m g4e из TG-3. 8 февраля 1943 г. самолет перевозил словацких солдат из Славянска в Керчь. В носовой части фюзеляжа едва различима эмблема TG-3.

Бреслау 7 апреля. В этой операции люфтваффе потеряли 165 самолетов, в том числе и Ju-52/3m.

Спорадически Ju-52/3m летали в окруженный советскими войсками Берлин. В последний раз Юнкерс из Transportgeschwader-3 (TG-3) появился над Берлином 29 апреля 1945 г., за день до самоубийства Адольфа Гитлера. Самолет сбросил свой груз над Тиргартеном, недалеко от Рейхсканцелярии.

По состоянию на 25 апреля 1945 г. в Transportgeschwadern-1, 2 и 3, и в Transportgruppe-20 имелось 190 самолетов Ju-52/3m. Из этого числа 137 самолетов досталось союзникам в качестве трофеев. Очень немногие из 3400 построенных Ju-52/3m уцелели до конца войны.

Ju-52/3m Люфтваффы на войне

В январе 1939 г. авиакомпания Дойче Люфтваффе эксплуатировала 73 Ju-52/3m, 15 из них летало в Южной Африке. В течение 1939 г. компания получила еще 26 самолетов Ju-52/3m, в числе которых было шесть машин австрийской авиакомпании OLAG. В то же время четыре самолета Люфтваффы разбилось, 17 самолетов были проданы испанской авиакомпании Iberia и бразильской Sindicato Condor. В конце 1939 г. в Европе летало 74 Юнкерса Люфтваффы, еще четыре самолета эксплуатировалось в Эквадоре и Перу. С началом войны несколько Ju-52/3m реквизируют люфтваффе.

В 1940 г. авиакомпания получила шесть самолетов. В конце года в Люфтваффе имелось 78 Ju-52/3m в Европе и два в Перу. В течение 1941 г. авиакомпания потеряла 20 Юнкерсов (боевые потери и потери в результате летных происшествий), 18 из них летали в составе люфтваффе. В 1942 г. разбился только один Ju-52/3m Люфтваффы, но в составе люфтваффе опять было потеряно 18 самолетов авиакомпании. На территории Перу продолжали оставаться два Ju-52/3m Люфтваффы. В конце 1942 г. в Люфтваффе имелось 47 самолетов Ju-52/3m.

В течение 1943 г. самолеты германской авиакомпании интенсивно летали над оккупированными Германией странами Европы и дружественными Рейху

Второй пилот высунулся почти по пояс из кабины Ju-52/3m, район Сталинграда, зима 1942-1943 г.г. Командир выглядывает в открытое окно кабины. Самолет окрашен в белый цвет, обратите внимание на качество окраски - сплошные потеки. Видимо, красили кисточкой и наспех. На воздушном винте левого двигателя установлен кок - коки крайне редко можно увидеть на винтах двигателей самолетов Ju-52/3m.





Эвакуация раненых с Восточного фронта на самолете Ju-52/3m g4e. Раненые лежат в кабине в два ряда, трехмоторный Юнкерс мог перевозить до 12 лежащих больных. Впереди - стойка с радиоаппаратурой и рабочее место радиста.

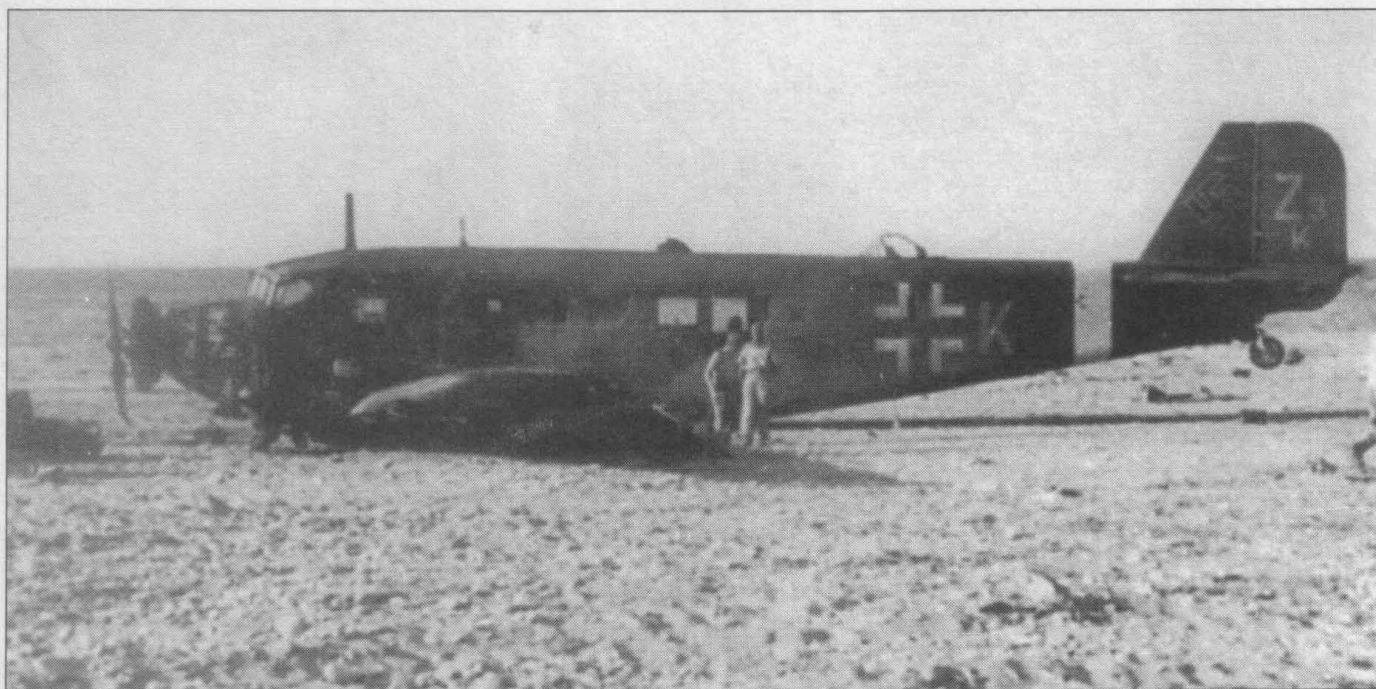
государствами. В декабре 1943 г. 37 Юнкерсов Люфтваффы действовали в составе люфтваффе. В 1944 г. было потеряно девять Ju-52/3m Люфтваффы, летавших в люфтваффе. На конец года в авиакомпании числилось 34 самолета, из них 28 - в люфтваффе.

Два самолета Люфтваффы были потеряны при эвакуации Берлина в последние дни войны. Последний способный подняться в воздух Ju-52/3m авиакомпании Люфтваффа поднялся в воздух с аэродрома Берлин-Темпельхоф 22 апреля 1945 г. Почти 200 человек гражданского персонала авиакомпании погибло в годы Второй мировой войны.

Иностранные Ju-52/3m

Германия продала три Ju-52/3m g3e Австрии, где они поступили на вооружение местных ВВС. Два самолета (Werk Nr. 5807 бортовой номер 36 и Werk Nr. 5820 бортовой номер 37) были поставлены в транспортно-бомбардировочном варианте. Третий самолет (Werk Nr. 5835) австрийцы получили в штабном варианте, самолет имел гражданский регистрационный код «ОЕ-НКА». Все три машины вернулись немцам после аншлюса Австрии 13 марта 1938 г.

В октябре 1939 г. три самолета Ju-52/3m g4e были поставлены ВВС Швейцарии, где их планировали использовать для обучения и тренировки штурманов и наблюдателей. Самолеты (Werk Nr. 6580, 6595, 6610) получили в Швейцарии сразу и военные и гражданские регистрационные номера: А-701/НВ-НОС, А-702/НВ-НОТ, А-703/НВ-НОР соответственно. Самолеты использовались не только в качестве учебно-тренировочных, но и как транспортные. После войны на них были



На руле транспортника написан временный идентификационный код Z3K. Самолет подломал стойки шасси в результате грубой посадки в Северной Африке. Юнкерс модификации g9e являлся тропическим вариантом Ju-52/3m g4e.

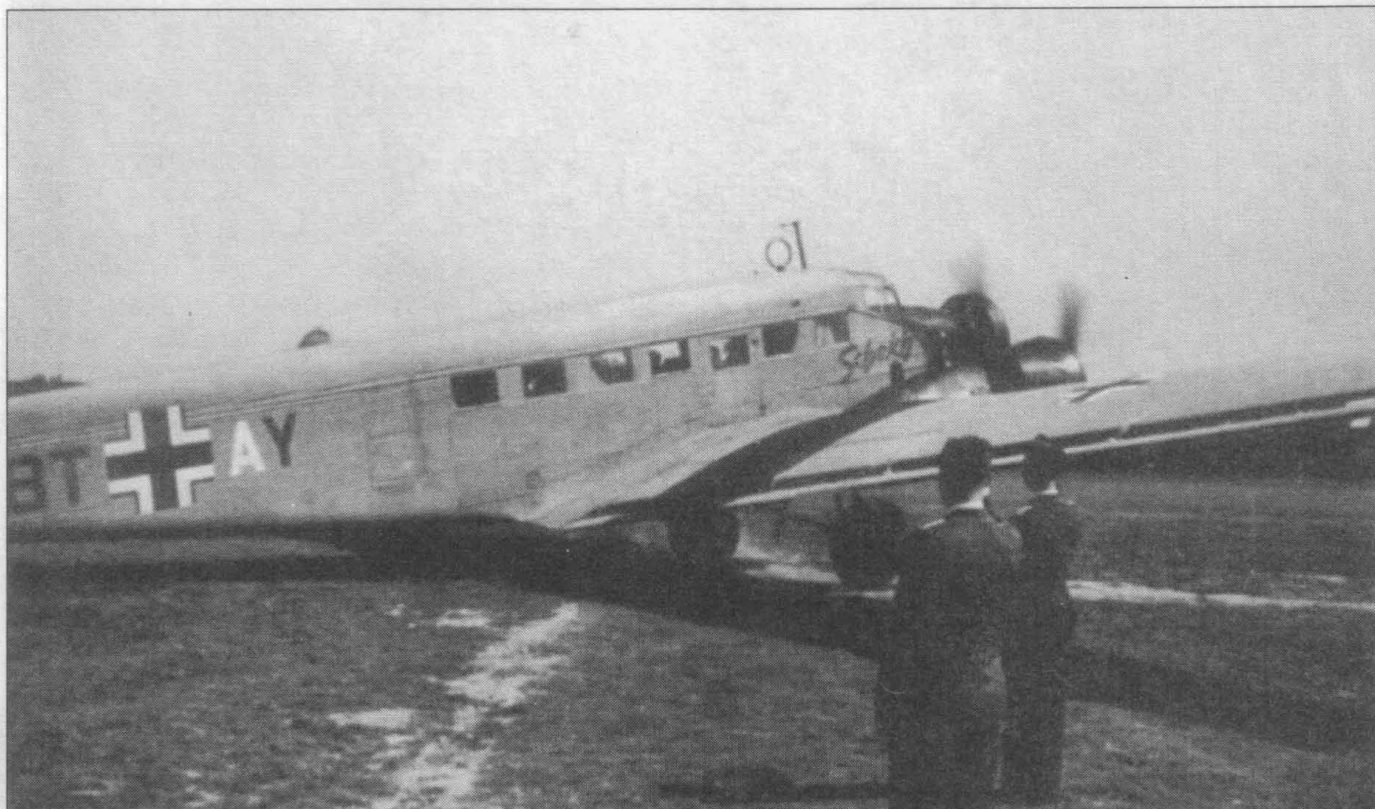
Высадка парашютного десанта с самолетов Ju-52/3m на учениях. Парашютисты покидают самолеты через заднюю дверь в левом борту фюзеляжа. Парашюты раскрываются принудительным способом. После тяжелейших потерь, понесенных германскими воздушно-десантными войсками в мае 1941 г. на Крите, Германия проводила десантные операции только ограниченных масштабов.

установлены основные опоры шасси от Ju-52/3m французского производства, а хвостовые колеса взяты с носовых опор шасси реактивных истребителей «Вампир». ВВС Швейцарии списали три своих Ju-52/3m в сентябре 1982 г. (!), машины были проданы фирме Ju-Air Compaу из Дюбендорфа после чего неоднократно принимали участие в показательных полетах.

Государственная венгерская авиакомпания Malert получила шесть Ju-52/3m ge в 1937 г., с началом второй мировой вой-

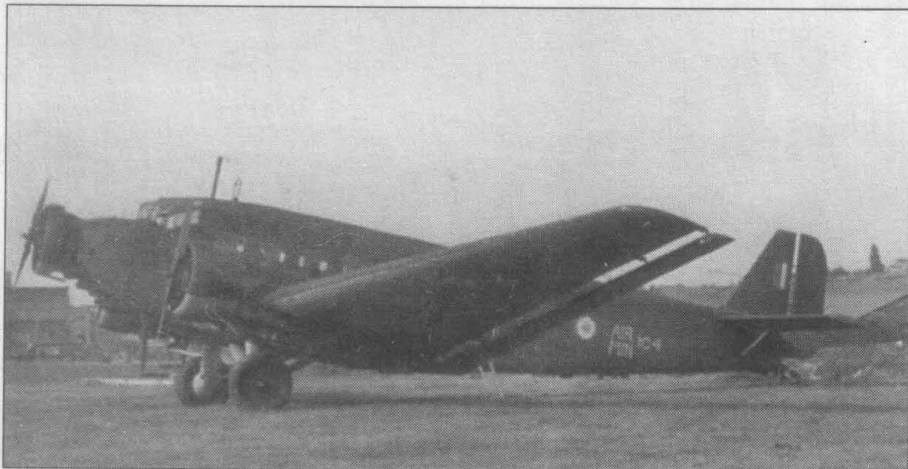
Ju-52/3m g7e (V1+LB) подломил левую опору шасси при посадке на заснеженный аэродром, Восточный фронт. Самолет принадлежит транспортной эскадрилье 7-го воздушного корпуса люфтваффе. Верхняя поверхность машины частично окрашена в белый цвет. Эмблема какого подразделения изображена на капоте левого двигателя установить не удалось.

Этот Ju-52/3m g3e (BT+AY) использовал в качестве личного самолета фельдмаршал Кессельринг. Самолет назывался «Scheich». На верхней поверхности фюзеляжа установлен воздухозаборник для вентиляции кабины. Обратите внимание на дверцу в борту фюзеляжа между вторым и третьим окнами.





Служащие Stabshelferin (женское вспомогательное подразделение) сплетничают у борта самолета Ju-52/3m g3e, Югославия. Три окна в борту фюзеляжа защиты алюминевыми листами.



ны самолеты «призвали» на службу в ма-
дьярские ВВС. В составе 2-й транспорт-
ной эскадрильи Юнкерсы регулярно ле-
тали из Венгрии в район Дона, где дей-
ствовали части 2-й венгерской армии. В
сентябре 1942 г. немцы предоставили
Венгрии один Ju-52/3m g7e (Werk Nr.
3208) в санитарном варианте. Венгерс-
кие Юнкерсы в феврале 1943 г. прини-
мали участие в эвакуации мадьяр из Пол-
тавы. В сентябре 1943 г. эскадрилья вен-
герских Ju-52/3m сменила обозначение на
102/1. пять из шести самолетов, некогда
принадлежавших авиакомпании Malert,
были уничтожены на аэродроме Бёргёнд
американскими «Мустангами» 12 и 13 ок-
тября 1944 г. Единственный экс-гражданс-
кий венгерский Юнкерс летал в окружен-
ный советскими войсками Будапешт с 24
декабря 1944 г. вплоть до падения венгерс-
кой столицы 13 февраля 1945 г.

В 1939 г. два Ju-52/3m g4e получили
ВВС Болгарии. В Болгарии самолеты
получили гражданскую регистрацию LZ-
UNA и LZ-UNB. Экипажи Юнкерсов
прозвали свои самолеты совами. В 1943
г. Болгария купила в Германии еще два
Ju-52/3m (Ju-52/3m g10e). В сентябре 1944
г. Болгария перешла на сторону стран

*Германская делегация покидает самолет
Ju-52/3m reo (OLAF BIELENSTEIN, D-
AIAG), аэродром Будаёрс, Будапешт. Сам-
олет целиком окрашен в серо-зеленый
цвет RLM-63, носовая часть фюзеляжа и
капоты двигателей - черные. Маркировка
- также черная. Такая схема окраски ос-
тавалась стандартной для самолетов
Дойче Люфтганзы на протяжении всей
войны. На вертикальном оперении изобра-
жен нацистский флаг - красный с белым
кругом и черной свастики.*

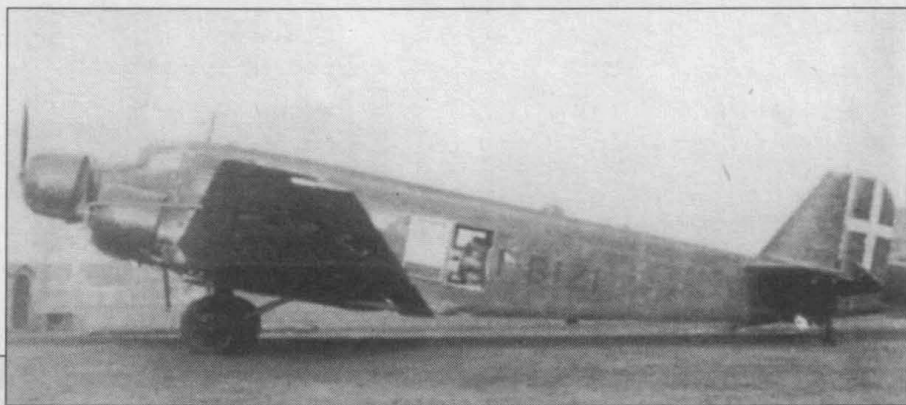


Этот «гибридный» Ju-52/3m достался в качестве трофея британским войскам. Фюзеляж - от самолета Ju-52/3m ge, шасси - от Ju-52/3m g14e. Самолет имеет регистрационный код «AIR MIN 104», в августе 1945 г. машина базировалась в Фарнборо.

Ju-52/3m g3e (бортовой номер 37, Werk Nr. 5820) - один из трех трехмоторных Юнкерсов, поставленных Австрии в июле 1937 г. При стоянке нижняя стрелковая точка убиралась в фюзеляж. Два австрийских Ju-52/3m g3e использовались как транспортно-бомбардировочные самолеты, третий - в качестве штабного. После аннексии Германией Австрии в марте 1938 г. самолеты были захвачены немцами на аэродроме Вена-Асперн.



Самолет Ju-52/3m lu (I-BIZI, Werk Nr. 4064) был взят во временное пользование итальянскими ВВС у авиакомпании Ala Littoria в середине 1940 г. Гражданская регистрация на бортах фюзеляжа самолета сохранилась, но на крыло и руль направления были нанесены опознавательные знаки Regia Aeronautica. Вариант Ju-52/3m lu представлял собой Ju-52/3m ge с двигателями Piaggio «Stella X» или Alfa Romeo 126RC/34.

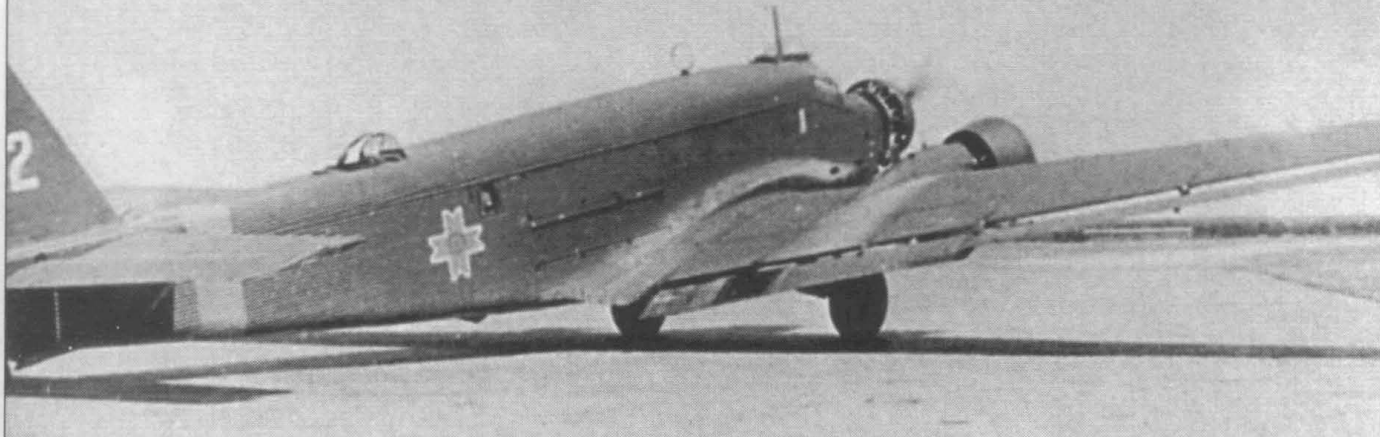


Гитлер презентовал этот Ju-52/3m g7e (Werk Nr. 3208) постройки завода ATG Королевским ВВС Венгрии в сентябре 1942 г. Самолет использовался в качестве санитарного. На фюзеляже и крыле машины были нанесены большие белые круги с красными крестами. На руле направления и стабилизаторе - венгерский триколор: красный, белый, зеленый.



Самолет Ju-52/3m g4e (A-701, Werk Nr. 6580) ВВС Швейцарии в тренировочном полете в районе Рапперсвилла, Швейцария, 20 июня 1941 г. В октябре 1939 г. эту машину перегнали в Швейцарию под германском регистрационном номером «D-AUWV». Швейцария купила в Германии три Ju-52/3m g4e для использования в качестве транспортных и учебно-тренировочных. Верхние поверхности самолета окрашены в черно-зеленый цвет (RLM-70/FS-34050). Опознавательные знаки Швейцарии - белые кресты в красных кругах.

Ju-52/3m g7e (бортовой номер 12) Королевских ВВС Румынии вырывается на старт. Над кабиной установлена турель Condor-Haube с пулеметом MG-15 калибра 7,92 мм. Вокруг фюзеляжа нанесена полоса желтого цвета - отличительный признак самолетов Германии и ее союзников, действовавших на Восточном фронте. Окна грузовой кабины закрыты металлическими пластинами.



антигитлеровской коалиции. В октябре германские войска окружили части болгарской армии в Ратунда-Дринаке. Не смотря на сильный огонь средств ПВО, Юнкерсы ВВС Болгарии выполнили 13 полетов и сбросили осажденным 14 т грузов. Несколько трофейных Ju-52/3m, захваченных на австрийском аэродроме Цельтвиг, были переданы Болгарии. Болгары использовали Ju-52/3m в качестве транспортных и десантных самолетов до середины 50-х годов.

Первые Ju-52/3m поступили на вооружение 105-й тяжелой транспортной эскадрильи ВВС Румынии в ноябре 1941 г. Зимой 1942-1943 г.г. эти машины принимали участие в снабжении окруженных под Сталинградом частей румынской армии. Несколько самолетов было потеряно от огня советских зениток и в результате летных происшествий. Остав-

шиеся машины эвакуировали румын из Крыма весной 1944 г. Всего Германия поставила в Румынию 33 самолета Ju-52/3m, еще не менее 11 Юнкерсов румыны захватили у своих недавних союзников, после того как в августе 1944 г. Румыния переметнулась в лагерь союзников. Румынские Ju-52/3m эксплуатировались до начала 60-х годов.

Построенные по заказу итальянской авиакомпания Ala Littoria местные ВВС прибрали к рукам в 1940 г., все самолеты сохранили гражданскую регистрацию. Два самолета (Werk Nr. 4064 и Werk Nr. 6765) после выхода Италии в 1943 г. из войны захватили немцы. Эти самолеты были переданы авиакомпания Дойче Люфтганза, где получили регистрации D-AIAO и D-AIAT соответственно.

Норвегии весной 1945 г. досталось два самолета Ju-52/3m g7e (Werk Nr.

501219 и Werk Nr. 501196) из состава люфтваффе. В августе 1946 г. эти самолеты поступили на вооружение Королевских ВВС Норвегии, получив бортовые коды Y-AB и Y-AC. Самолет с регистрационным кодом Y-AB имел собственное имя «Lajra», а с кодом Y-AC - «Lajla». 15 сентября 1950 г. эти самолеты норвежцы передали ВВС Португалии. В декабре 1960 г. португальцы получили еще 13 Ju-52/3m, снятых с вооружения во Франции.

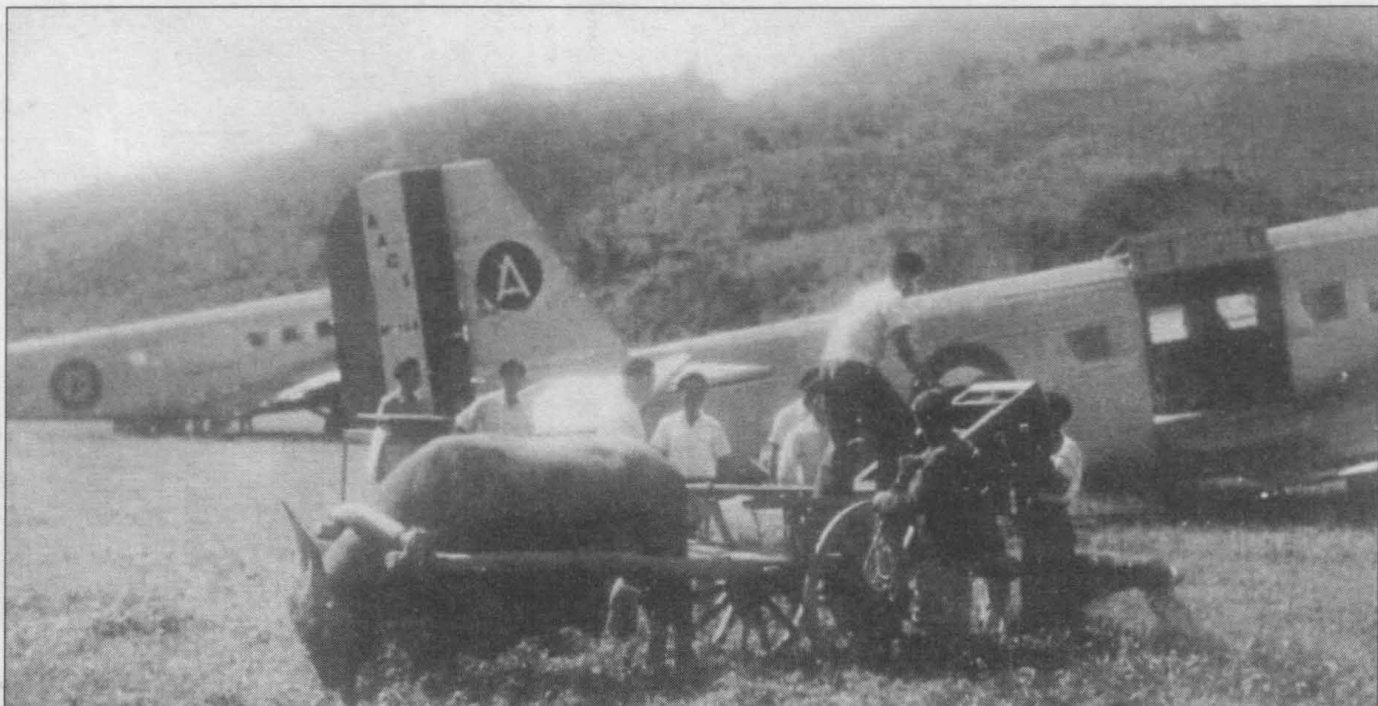
Несколько Юнкерсов немцы в конце войны бросили на аэродромах Чехословакии. Машины отремонтировали, после чего они поступили на вооружение ВВС Чехословакии под обозначением D-52 (Dopravní - транспортный).

ААС-1 «Тукан»

В годы Второй мировой войны Германия старалась перевести производство са-



ААС-1 «Тукан» (серийный номер 115) садится на аэродрома Персан-Бомон, закрылки выпущены на 40 град. Большинство «Туканов» имели трехстворчатые грузовые люки в бортах фюзеляжей, однако люк этой машины - двухстворчатый. В средней части фюзеляжа установлена вторая мачта натяжной радиоантенны. Французские ААС-1 летали неокрашенными.



Загрузка самолета ААС-1 (серийный номер 16), аэродром Насан, Французский Индокитай, 1950 г. Грузовой люк самолета - трехстворчатый. Французы применяли Ju «Туканы» в Индокитае и как транспортные, и в качестве бомбардировщиков до 1952 г.

молетов Ju-52/3m на предприятия оккупированных стран, чтобы высвободить производственные мощности собственных заводов для выпуска более современных самолетов, в первую очередь - боевых. Одним из таких предприятий стал бывший завод фирмы Амье, расположенный северо-западнее Парижа в Коломбисе. С июня 1942 г. до лета 1944 г. на заводе для нужд люфтваффе был изготовлен 321 самолет Ju-52/3m. В конце 1944 г. завод был переименован в Ateliers Aeronautiques de Colombes (ААС). На нем вновь был налажен выпуск трехмоторных самолетов фирмы Юнкерс, но уже для ВВС освобожденной Франции, завод строил модификацию Ju-52/3m g14e, во французских ВВС самолеты получили наименование ААС-1 «Тоусап». С конца 1944 г. по начало 1948 г. фирма ААС изготовила 415 «Туканов», кроме того на заво-



ААС-1 (6320) - один из 13 «Туканов», которые после снятия с вооружения ВВС Франции передали в декабре 1960 г. в ВВС Португалии. На фюзеляже установлена вторая мачта натяжной радиоантенны, вторая мачта - стандартный вариант для Ju-52/3m французской постройки. Верхняя часть фюзеляжей португальских Юнкерсов окрашивалась в белый цвет, все остальное - цвет натурального металла.



Самолет CASA-352L (781-50) ВВС Испании. В ВВС самолет обозначался Т.2В. На киле написан идентификационный номер и обозначение машины: Т.2В-177 - это один из последних построенных CASA-352L. В передней части фюзеляжа в каплеобразном обтекателе установлена антенна радиоконпаса.



Самолет CASA-352L (36-3) потерпел аварию из-за поломки шасси при посадке в Испанской Сахаре. На переднем плане - часть правой основной опоры шасси с колесом. Ju-52/3m испанского производства имели удлиненные капоты двигателей.



Фирма Шорт Бразерс переоборудовала летавший в люфтваффе транспортный самолет Ju-52/3m где в пассажирский. Работы выполнялась по заказу британской авиакомпании BEA, где он после переоборудования получил регистрационный номер G-AHOF. На киле можно различить эмблему авиакомпании BEA. Авиакомпания эксплуатировала Юнкерс на местных линиях с 29 ноября 196 г. по 25 сентября 1947 г. Самолет разобрили на металлолом в Уарингтоне в феврале 1948 г.



Гидроплан Ju-52/3m ge (LN-KAF, Werk Nr. 589) норвежской авиакомпании Det Norske Luftfartsselskap (DNL) эксплуатировался на местных линиях до 1956 г.

де прошли капитальный ремонт 28 Юнкерсов, некогда летавших в люфтваффе.

Самолет AAC-1 отличался от Ju-52/3m g14e более длинным патрубком на центральном моторе, рамочная антенна радиоконуса не устанавливалась, но зато появилась вторая мачта натяжной радиоантенны. Колеса основных опор шасси - от самолета Дуглас С-47 «Скайт-рэй», по сравнению с оригинальными колесами Юнкера они имели меньший диаметр. Часть самолетов AAC-1 имела на рулях триммеры.

Самолеты AAC-1 французы активно применяли в войне в Индокитае. В частности, именно с Юнкерсов высаживались французские парашютисты в районе города Нам Динь в январе 1947 г. Воздушные десанты с AAC-1 также сбрасывались под городами Хоа Бинь, Чо Бо и Мок Хань. Несколько машин в полевых условиях прошли доработку, после чего на них стало возможным подвешивать под крылья и фюзеляжи по 16 50-кг бомб. На этих самолетах ставились бомбардировочные прицелы D-30. Часть «Туканов» получила пулеметное вооружение. Последний AAC-1 (собственное имя «Julie») покинул Индокитай в 1952 г.

AAC-1 также использовались французами для борьбы с партизанами на Мадагаскаре в марте 1947 г., принимали участие в знаменитом Берлинском воздушном мосте в 1948-1949 г.г. Последний «Тукан» был снят с вооружения ВВС и морской авиации Франции в 1960 г. В послевоенный период 45 самолетов AAC-1 эксплуатировались в авиакомпании Air France. Кроме того, самолеты AAC-1 имелись в чехословацкой авиакомпании CSA, чехословацкой обувной фирме Bata Shoe Company, в составе ВВС Португалии и Югославии.

CASA-352

В 1944 г. Германия продала лицензию на серийный выпуск самолетов Ju-52/3m g7e испанской фирме Construcciones Aeronauticas SA (CASA). Лицензионной выпуск самолетов начался на заводе в Мадриде в 1945 г., машина получила обозначение CASA-352. Самые первые построенные самолеты поступили в Regimento Mixto No.1 (1-й смешанный полк) ВВС Испании. Полк базировался на аэродроме Алкала-ди-Хинарес вблизи Мадрида.

106 построенных самолетов CASA-352 оснащались двигателями M-25A, стоявшими на советских истребителях И-15 и И-16. Советский двигатель мощностью 583 л.с. являлся копией американского мотора Райт SGR-1820F-3 «Циклон». Внешне самолет CASA-352 отличался от Ju-52/3m g7e лишь удлиненным капотом среднего двигателя.

За первой партией последовала серия из 352 усовершенствованных CASA-352L. На этих машинах стояли двигатели ENMASA-D3 мощностью по 673 л.с.

Ju-52/3m g4e (СССР-Л6) Аэрофлота сфотографирован в 1947 г. в аэропорту Ашхабада. Красная Армия в качестве трофеев захватила в годы войны внушительное количество Ju-52/3m, которые использовались затем в ВВС и Аэрофлоте. Аэрофлотские Юнкеры летали до 50-х годов.

Двигатели выпускала фирма Empresa Nacional de Motores (ENMASA) из Барселоны. Моторы ВЗ закрывались несколько большими, чем над Ju-52/3m, капотами НАСА. На крайних моторах удлиннили выхлопные патрубки. Антенна радиокompаса размещалась в каплевидном обтекателе. Ниже двигателем монтировалось по три маслорадиатора, в сечение имевших форму треугольника.

Фирма CASA с 1945 по 1954 г.г. фирма изготовила 64 самолета CASA-352L, всего же - 170. Эти самолеты поступали только в ВВС Испании, где получили обозначение Т.2В. Существовало три модификации самолетов:

А-1 - десантно-транспортная

А-3 - пассажирская

С - учебно-тренировочная

В феврале 1958 г. самолеты Т.2В принимали участие в борьбе с партизанами в Западной Сахаре. Местные повстанцы перерезали коммуникации между испанскими опорными пунктами с целью заставить Испанию уйти из Северной Аф-

Этот ААС-1 «Тукан» (OK-ZBB, серийный номер 111) использовался чехословацкой обувной компанией Bata Shoe Company для перевозки людей и грузов в 1945-1946 г.г. Кампания также использовала еще один «Тукан» (OK-ZBC, серийный номер 153), эта машина летала у Бати с 1945 г., 17 марта 1951 г. самолет продали во Францию. Штаб-квартира обувной фирмы находилась в Злине.



Два Ju-52/3m (VH-BUW и VH-BUV) авиакомпании Gibbes Serik Airways. Снимок сделан в аэропорту Гамбурга в конце января 1957 г. Работавшая на Папуа новой Гвинее авиакомпания Gibbes Serik Airways приобрела три Ju-52/3m в 1955 г. в Швеции. Самолеты эксплуатировались на Новой Гвинее до апреля 1960 г. Два годами позже их разобрали на металлолом и продали в Японию. На переднем плане - хвостовое оперение самолета Локхид «Супер Констеллейшн» авиакомпании Люфтганза.





Болгарские войска захватили Ju-52/3m g7e (LZ-UNO) у немцев в качестве трофея в конце Второй мировой войны. До лета 1949 г. самолет состоял на вооружении ВВС Болгарии, затем был передан в авиакомпанию Bulgarian Airlines. До начала 50-х годов самолет эксплуатировался на местных линиях. Руль направления окрашен в цвета болгарского цвета.

рики. Самолеты Т.2В базировались на аэродроме Гандо в Лас-Пальмосе на Канарских островах. Испанские Юнкеры сбрасывали десанты, доставляли людей и грузы, несколько машин переоборудовали в бомбардировщики. Это был последний в истории случай боевого применения Ju-52/3m. Испания покинула Западную Сахару в 1969 г., территория отошла к Марокко.

С вооружения испанских ВВС самолеты CASA-352 начали снимать в 1965 г., процесс растянулся до 1978 г. В 1969 г. несколько машин из 71-й эскадрильи были перекрашены в цвета люфтваффе для съемок в кинофильме «Битва за Британию».

В настоящее время сохранилось 22 самолета CASA-352, часть из них пригодна к полетам, часть находится в экспозициях различных музеев. Один CASA-352L (серийный номер 067) принадлежит американской компании Commorative Air Force, самолет перекрашен в цвета люфтваффе, на него нанесен бортовой код «LZ+AR». Швейцарская компания Ju-Air Comrau переоснастила один CASA-352L (серийный номер 096) двигателями BMW-132, самолет регулярно принимает участие в различных авиашоу. Еще один CASA-352L (серийный номер 58, регистрационный код C-GARM) переделан в одномоторный Ju-52, он демонстрируется в коллекции Западно-Канадского авиационного музея в Виннипеге, провинция Манитоба.

Ju-52/3m на гражданской службе в послевоенные годы

В 1947 г. британская авиакомпания BEA подписала контракт с фирмой Шорт Бразерс на переоборудование 11 ранее летавших в составе люфтваффе самолетов Ju-52/3m в 12-местные пассажирские авиалайнеры. На самолеты были уста-

новлены британские радиокомпасы с антеннами иной, чем у немецких, формы, изменилось расположение мачт натяжной радиоантенны, был зашит грузовой люк. 11 переоборудованных Юнкеров получили в BEA регистрацию от G-АНВР и G-АНОС по G-АНОЛ. Авиакомпания эксплуатировала самолеты на маршрутах, пролежавших над Британскими островами. Первый рейс Ju-52/3m в цветах BEA выполнил 18 ноября 1947 г. на линии Лондон-Кройдон - Белфаст-Сиденхэм. Самолеты задержались в британской авиакомпании не надолго - последний рейс был выполнен 31 августа 1948 г.

Авиакомпания SAS (Scandinavian Airlines System) эксплуатировала гидросамолеты Ju-52/3m вплоть до лета 1956 г. Ju-52/3m в варианте гидросамолета также летали в послевоенные годы в норвежской авиакомпании Det Norske Luftfartsselskap. Бывшие Ju-52/3m болгарский ВВС стали первыми самолетами авиакомпании Болгарские Воздушные Линии. Первый рейс на маршруте Враждебная - Бургас был выполнен 29 июня 1949 г., среди пассажиров в том полете находился Георгий Димитров.

Советский Аэрофлот летом 1944 г. использовал Ju-52/3m на линиях Москва - Пермь и Москва - Куйбышев. Аэрофлотские Юнкеры привлекались к срочной доставке необходимых материалов и деталей на оборонные заводы. На часть самолетов были установлены радиополукомпасы РПК-10 советского образца. В составе Аэрофлота Ju-52/3m эксплуатировались до 50-х годов.

После перехода Румынии из стана союзников Германии в стан ее противников, часть самолетов Ju-52/3m была передана из ВВС в государственную авиакомпанию LARES. Один из этих Юнкеров доставил румынскую делегацию из Бухареста в Одессу, целью визита явля-

лось подписание перемирия с советскими властями. Три Ju-52/3m летали в составе LARES на местных авиалиниях в 1946-1947 г.г.

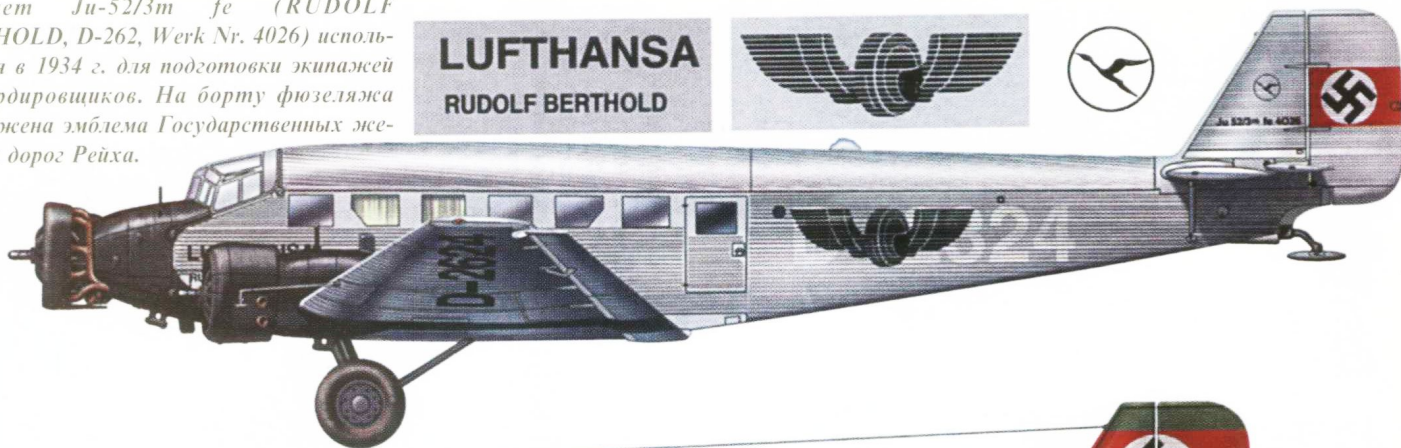
В 1955 г. для эксплуатации на Новой Гвинее авиакомпания Gibbes Sepik Airways приобрела три Ju-52/3m у фирмы M. Ahrenberg из Швеции. Первый из этих самолетов (Werk Nr. 7256, VH-BUU) лично перегнал в октябре 1955 г. из Брома, Швеция, в Горока, Папуа - Новая Гвинея, основатель авиакомпании ас времен Второй мировой войны уинг-коммендер Роберт Х.У. Гиббс. Два других Ju-52/3m (Werk Nr. 7493, VH-BUV и Werk Nr. 613756, VH-BUW) прибыли на Новую Гвинею в январе 1957 г. Все самолеты оборудовали дополнительными топливными баками, после чего самолеты стали способны держаться в воздухе по 10 часов.

Вскоре после прибытия самолетов на Новую Гвинею двигатели BMW-132 заменили 600-сильными звездообразными моторами Пратт энд Уитни R-130-SH-G австралийского производства. Изначально двигатели предназначались для учебно-тренировочных самолетов «Уирруэй». На моторах стояли трехлопастные металлические воздушные винты изменяемого шага.

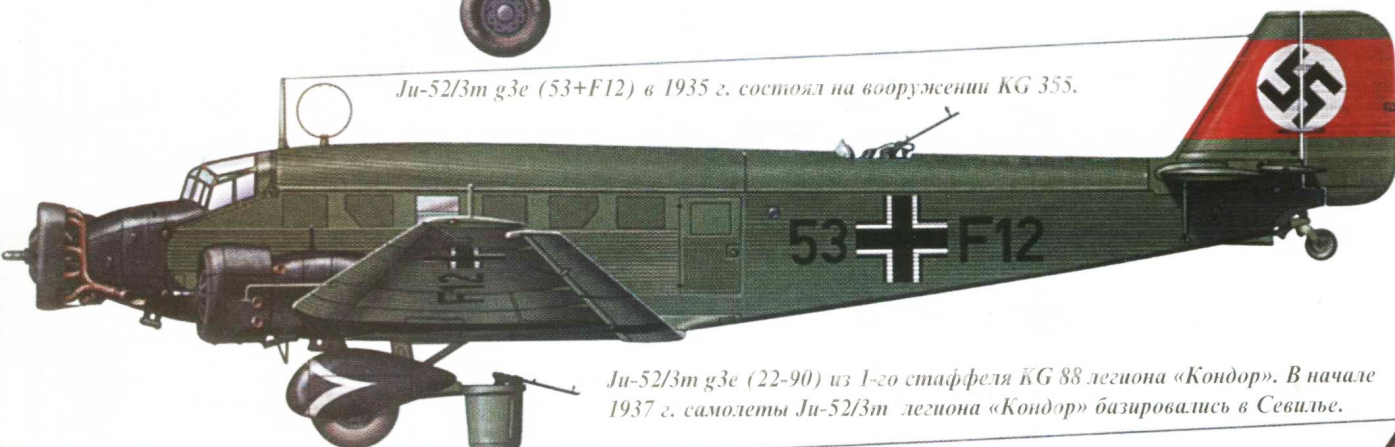
Юнкеры прекрасно подошли для эксплуатации с коротких и неровных взлетно-посадочных площадок страны папуасов. На таких с позволения сказать аэродромах не могли эксплуатироваться самые распространенные в мире транспортные самолеты Дуглас DC-3. Один Ju-52/3m (самую первую машину Гиббса - Werk Nr. 7256, VH-BUU) все-таки пришлось списать после вынужденной посадки 17 октября 1959 г. на реку Байер. Два других Юнкера летали до апреля 1960 г., затем их разобрали на металл в Маданге, Новая Гвинея.

Самолет Ju-52/3m fe (RUDOLF BERTHOLD, D-262, Werk Nr. 4026) использовался в 1934 г. для подготовки экипажей бомбардировщиков. На борту фюзеляжа изображена эмблема Государственных железных дорог Рейха.

LUFTHANSA
RUDOLF BERTHOLD



Ju-52/3m g3e (53+F12) в 1935 г. состоял на вооружении KG 355.



Ju-52/3m g3e (22-90) из 1-го штафеля KG 88 легиона «Кондор». В начале 1937 г. самолеты Ju-52/3m легиона «Кондор» базировались в Севилье.



Вокруг фюзеляжа Ju-52/3m g3e (50+G10) накрашены две узкие полосы красного цвета - отличительный знак самолетов, задействованных в присоединении Австрии к Рейху 13 марта 1938 г.



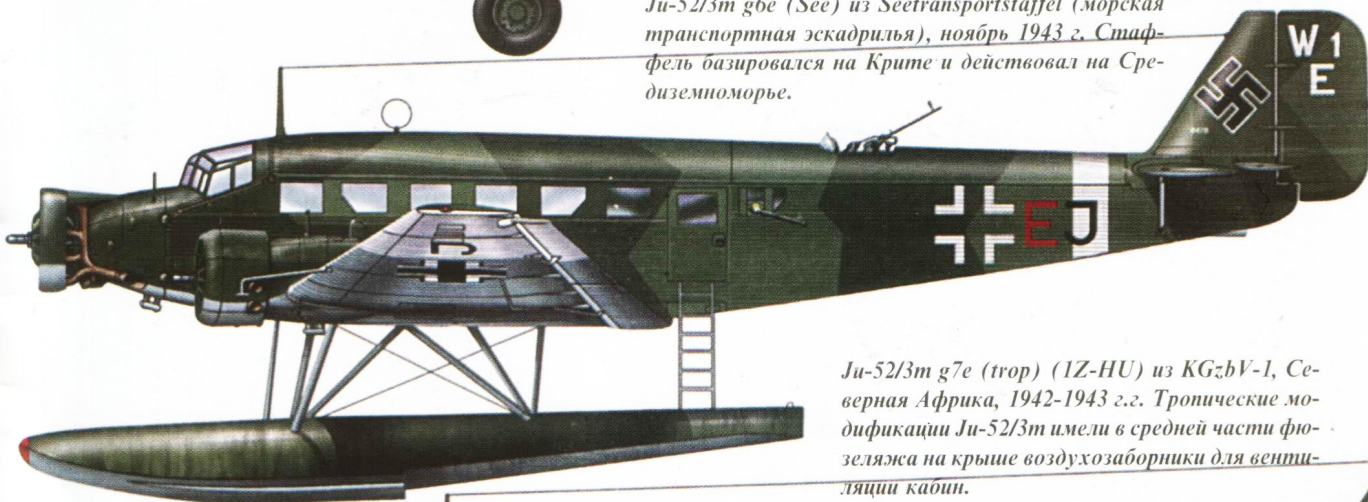
ВА+КГ - Ju-52/3m g5e (вор) из TG 3, 1942 г. 3-я транспортная группа люфтваффе действовала в годы войны на Средиземноморье и на Восточном фронте. Перед верхней стрелковой точкой установлен воздухозаборник для вентиляции кабины, три окна в борту фюзеляжа защищены металлическими листами.



Временная белая окраска нанесена поверх летнего камуфляжа санитарного Ju-52/3m g6e (BJ+YD). Зимой 1942-1943 г.г. этот самолет перевозил раненых на Восточном фронте.



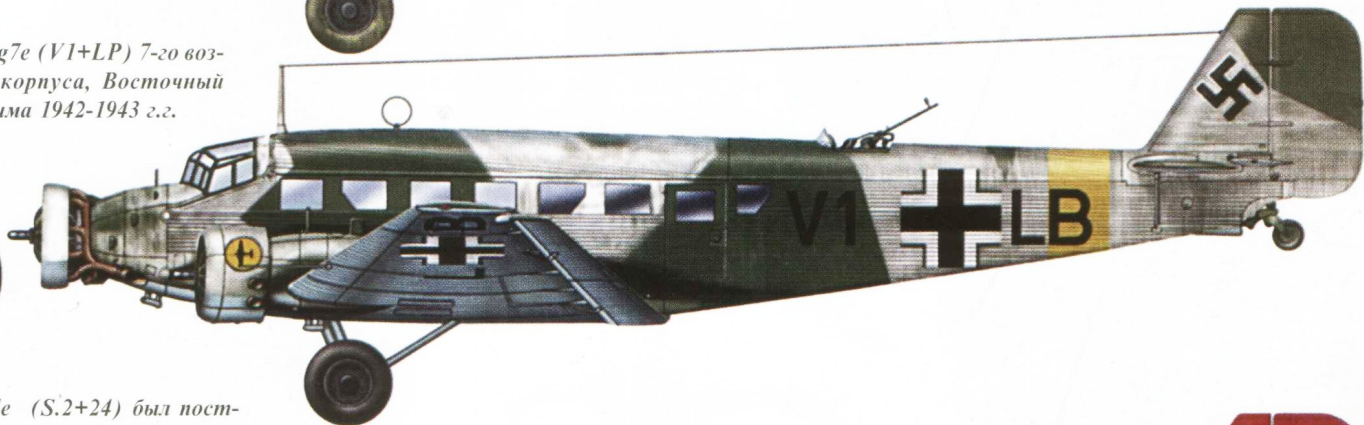
Ju-52/3m g6e (See) из Seetransportstaffel (морская транспортная эскадрилья), ноябрь 1943 г. Стаффель базировался на Крите и действовал на Средиземноморье.



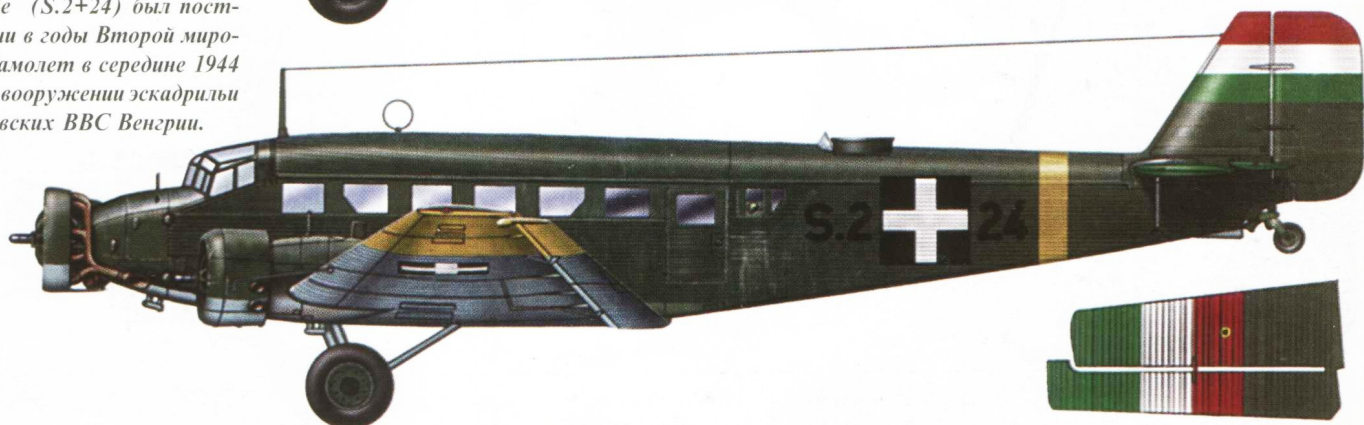
Ju-52/3m g7e (trop) (1Z-HU) из KGzBV-1, Северная Африка, 1942-1943 г.г. Тропические модификации Ju-52/3m имели в средней части фюзеляжа на крыше воздухозаборники для вентиляции кабины.

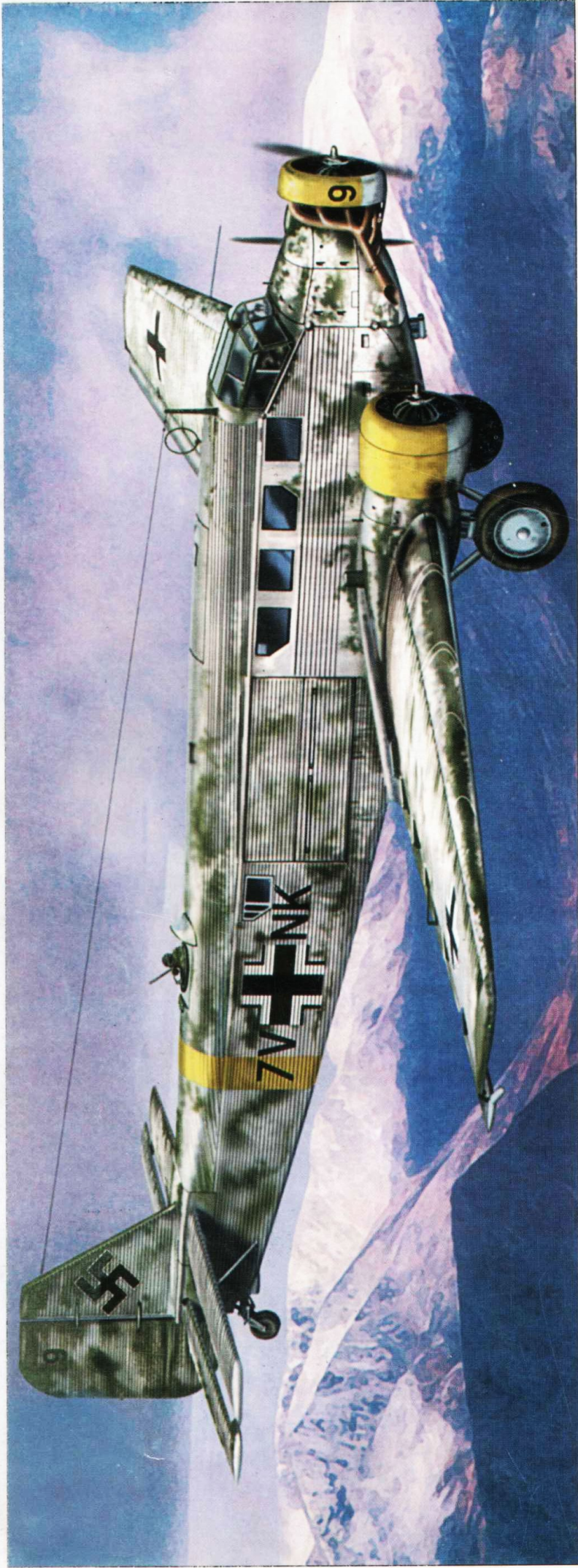


Ju-52/3m g7e (V1+LP) 7-го воздушного корпуса, Восточный фронт, зима 1942-1943 г.г.

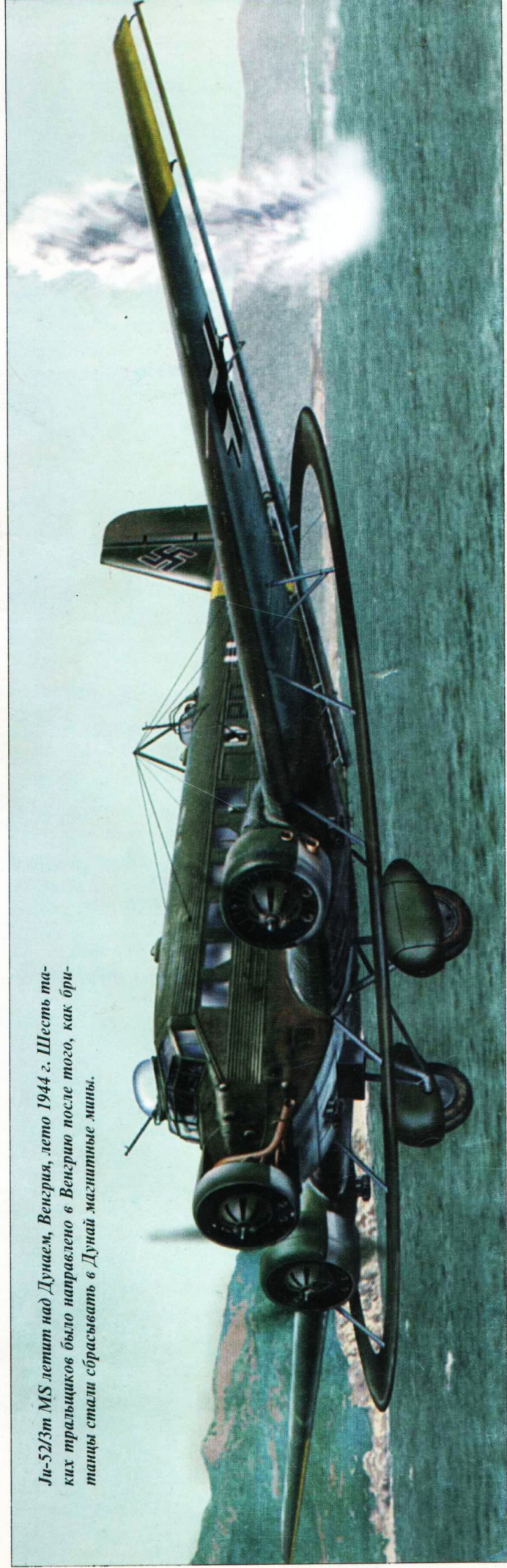


Ju-52/3m g14e (S.2+24) был построен в Венгрии в годы Второй мировой войны. Самолет в середине 1944 г. состоял на вооружении эскадрильи 102/1 Королевских ВВС Венгрии.





Ju-52/3m g7e из Kampfgruppe 500 летит над заснеженными просторами Восточного фронта, район Сталинграда, зима 1942-43 гг.



Ju-52/3m MS летит над Дунаем, Венгрия, лето 1944 г. Шесть танковых тракторчиков было направлено в Венгрию после того, как бригады стали сбрасывать в Дунай магнитные мины.