

"TETULĖ Ju" ORO IR ORO PAŠTE

Liucijus Suslavičius

Aviacijos legenda tapusio trijų motorų lėktuvo "Ju-52/3m" istorija prasidėjo praėjusio amžiaus trečiojo dešimtmečio viduryje, kai 1926 metais, sujungus dvi Vokietijos oro transporto firmas – "Aero Lloyd" ir "Junkers Lufttransporte", buvo sukurta valstybinė dar ir šiandien tebeveikianti aviacijos kompanija "Deutsche Lufthansa". Tada ji paveldėjo senstelėjusį keleivinių lėktuvų parką, tad norint sėkmingai konkuruoti besiplečiančioje pervežimų lėktuvais rinkoje, reikėjo naujo ekonomiško ir patikimo lėktuvo, galinčio nuskraidinti iki 2000 kilogramų krovinį ne mažesniu kaip 800 kilometrų atstumu. Metalinių lėktuvų gamybos pradininkės "Junkers" firmos specialistai parengė tokio lėktuvo eskizinį projektą, o 1929 metais Ernsto Cindelio vadovaujami konstruktoriai jau užbaigė būsimojo lėktuvo techninius brėžinius. Pirmojo "Ju-52" indeksą gavusio prototipo gamyba buvo baigta 1930 metų spalio mėnesį, tą patį mėnesį jis ir pakilo į orą. Tačiau tai buvo dar ne tas legendinis lėktuvas, nes jis, sutinkamai su technine užduotimi, turėjo vieną 800 AG 12 cilindrų variklį "L88a". Tačiau E.Cindelis jau projektavimo studijoje įvertino galimybę tą patį lėktuvą gaminti su trimis varikliais, kas netrukus labai pravertė.

Bet grįžkime prie pirmojo "Ju-52". Jis buvo negražus - kampuotas, su pagal tradicinę "Junkers" firmos technologiją iš gofruoto diuralio pagamintu liemeniu ir sparnais, kas didino jo aerodinaminį pasipriešinimą. Tačiau "Junkers" konstruktorius maksimalus skrydžio greitis ne itin jaudino – jie siekė su kuo mažesnėmis sąnaudomis pagaminti labai patikimą, ekonomišką lėktuvą su itin geromis pakilimo – nusileidimo charakteristikomis, galintį kilti ne tik nuo betoninių aerodromų, bet ir tiesiog nuo gruntinio pakilimo tako. "Ju-52" sparnai turėjo lonžeronus iš plieno vamzdžių bei naujos konstrukcijos plyšinius užsparnius, dar žinomus kaip „Junkers Doppelflugel“. Naujo lėktuvo bandymai parodė, jog užsibrėžtas tikslas pasiektas – lėktuvas, kurio starto masė siekė 7000 kilogramų, pakildavo su 2000 kilogramų naudingo krovinio ir nuskrisdavo 1200 kilometrų. Viešai "Ju-52" buvo parodytas 1931 metų vasario mėnesį. Kiek vėliau "Junkers" gamyklos Dessau mieste cechuose prasidėjo lėktuvų gamyba užsakovams. Rudenį, kai ant stapelių buvo renkamas septintasis iš eilės "Ju- 52", firma gavo oro transporto firmos "Lloyd Aero Boliviano" užsakymą dviems lėktuvams, tačiau su sąlyga, kad jie bus trimotoriai su amerikietiškais 9 cilindrų varikliais "Pratt and Whitney Hornet", išvystančiais po 600 AG. Tad septintasis egzempliorius buvo skubiai perdirbtas į trimotorį ir išbandytas. Norėdamas kompensuoti lėktuvą šonan sukantį momentą, atsirandantį, jei sugenda vienas iš šoninių variklių, E.Cindelis variklius sparnuose sumontavo ne lygiagrečiai lėktuvo išilginei ašiai o kiek pasukęs juos į išorę. 1932 metais abu Bolivijai skirti lėktuvai (indeksas "Ju-52/3mde") buvo perduoti užsakovui. Iškart po to užsakymus

trimotoriams "junktorsams" pateikė "Lufthansa", Suomijos "Aero OY", Švedijos "Aerotransport". Pirmąjį šios serijos lėktuvą "Ju-52/3mse" įsigijo "Lufthansa", suteikusi jam borto numerį D-2201. Firma "Junkers" mielai įvertindavo užsakovų pageidavimus sumontuoti įvairių gamintojų variklius, keisti kai kuriuos antraeilis mazgus. Lėktuvo konstrukcija visa tai leido, nė kiek nepakenkiant jo patikimumui ir skraidymo savybėms. "Junkers" sukonstravo ir pradėjo gaminti taip pat ir jūrinį lėktuvo variantą, kuriame važiuoklė buvo pakeista dviem pačioje firmoje sukurtais plūdurais. Tokį variantą eksploatavo Suomijos oro transporto bendrovė.

Gamykloje Desau mieste sulig kiekvienu nauju užsakymu lėktuvas buvo tobulinamas. Jau 1933 metais, kai firma BMW įsigijo amerikietišku oru aušinamų variklių "Hornet" gamybos licenziją, pasirodė "junktors" modifikacija su šiais BMW132A indeksą gavusiais 660 AG varikliais, žinoma kaip "Ju-52/3mge". Be standartinių 17 keleivių ir 3 įgulos nariams skirtų lėktuvų pagal užsakymą gaminti kur kas ištaigingesnę saloną turėję "Ju52/3m-Z". Jų varikliai buvo forsuoti iki 880 AG, tad skridimo kreiseriniu greičiu metu dirbo ne pilnu galingumu ir gerokai tyliau. Aerodinaminėms savybėms pagerinti vidurinis variklis buvo apgaubtas Taunendo žiediniu gaubtu, šoniniai varikliai – NASA gaubtais, važiuoklė – lašo formos gaubtais.

Nors "Ju-52/3m" buvo sukonstruotas kaip civilinis lėktuvas, nė kiek ne mažesnę vaidmenį jis suvaidino kariuomenėje. Dar ketvirtojo dešimtmečio pradžioje Bolivija panaudojo tada turėtus keturis "junktorsus" kariams gabenti "Čako karo" metu. Vokietijos aviacijos specialistai nuodugniai susipažino su bolivičių patirtimi ir netrukus, kai prasidėjo slapto oro pajėgų kūrimas, plačiai panaudojo trimotorius "junktorsus" kaip "laikinus bombonešius" – jau 1935 metų pabaigoje "slaptoji luftvafė" turėjo penkias bombonešių grupes, ginkluotas specialia "Ju-52/3mg3e" modifikacija, pritaikyta nešti 1500 kilogramų bombų. Tokie "junktorsai" bombardavo Ispanijos miestus 1936-39 metų pilietinio karo metu. Tačiau jau Ispanijoje dauguma šio tipo lėktuvų naudoti tik kaip transportiniai. Jie į pagalbą generolui Franko, siekiam nuversti Ispanijos respublikonus, permetė karius iš Ispanų Maroko, per visą Europą skraidino į Ispaniją ginklus ir vokiečių kariškus. Iki 1938 metų pabaigos Dessau spėta pagaminti 1600 "Ju-52/3m", be to, keliasdešimt mašinų surinko aviacijos gamyklos Rumunijoje, Vengrijoje, o Ispanijoje šie „junktorsai“ buvo gaminami pagal licenziją kaip „CASA 352-1“. Prieš prasidedant Antrajam pasauliniam karui būtent "Ju52/3m" buvo pagrindinėmis Luftvafės oro transporto mašinomis. Iš jų pabirę desantininkai privertė kapituluoti Belgijos pasienio fortus, užgrobė vermachto užpultų šalių aerodromus. Ne visada tokios operacijos vyko sėkmingai – daug „Ju-52/3m“, kurie skraidino vokiečių desantininkus į Kretos salą, buvo anglų sunaikinti. Sukoncentruoti oro transporto eskadrose, trimotoriai "junktorsai" patikimai aprūpindavo kovojančius vermachto dalinius ginklais, šaudmenimis, maistu, vaistais, net tankų varikliais, iš fronto parskraidindavo į užnugarį dešimtis tūkstančių sužeistųjų. Už tai kariai praminė šį neišvaizdų, bet labai vykusį lėktuvą "Tante Ju" (Tetulė Ju), lygindami jį su rūpestinga, visada pasirengusia padėti kiekvienam tetule.

Itin didelis krūvis lėktuvams "Ju-52/3m" ir jų įguloms teko 1942 metų žiemą, teikiant pagalbą Stalingrade apsuptai 6-jai armijai. Mėgindami nugabenti krovinius apsuptiesiems arba grįždami iš Stalingrado, Rusijos stepėse sudužo keli šimtai numuštų "junkersų" – juk jie buvo lėti ir beginkliai, tad puikus grobis naikintuvų pilotams ir geidžiamas taikinyss zenitininkams. Kitas svarbus frontas – tai Šiaurės Afrika. Čia kovojusi vokiečių kariuomenė turi būti dėkinga "tetulėms", nenutrūkstančiu srautu gabenusioms per Viduržemio jūrą visa, kas reikalinga "Afrikos korpuso" kovingumui palaikyti, net benzina tankams. Ir šiame fronte lėktuvų ir įgulų nuostoliai buvo didžiuliai, tačiau iki pat paskutinių dienų trimotoriai "junkersai" kiek galėdami padėjo prie jūros prispaustai armijai. Juos gamino praktiškai per visą karą (pagaminta 4835 vienetų), tame skaičiuje vienoje iš okupuotos Prancūzijos aviagamyklų.

"Ju-52/3m" naudojo ne tik vermachtas ir jo sąjungininkai, bet ir priešininkai. Antroje karo pusėje Rytų fronte staigiai prasiveržę tarybiniai tankai neretai užgrobdavo vokiečių aerodromus su visa ten esančia technika. Pavyzdžiui, vien Rytprūsiuose vienos karinės operacijos metų buvo paimta keliasdešimt nesugadintų "junkersų", išslapstytų miške. Šie lėktuvai po to skraidė su tarybinėmis įgulomis, tiesa, užnugaryje, nes pafrontėje juos galėjo numušti. Tikslių duomenų, kiek ilgai jie

dar skraidė, neteko rasti, tačiau įvairiuose memuaruose jie minimi dar ir keli metai po karo. Bet tai nebuvo paskutinis karinis konfliktas, kuriame teko dalyvauti senam gofruotam trimotoriui. Kai pasibaigus Antrajam pasauliniam karui, Azijoje prasidėjo antikolonijinis judėjimas, Prancūzijai teko kariauti Vietname. Karo gerokai nuniokota šalis dar nespėjo atkurti savo aviacijos pramonės, tad į Vietnamą buvo permesta keliasdešimt trofėjinių "Ju-52/3m", kurie aptarnavo Prancūzijos ekspedicinį korpusą iki jo sutriuškinimo prie Dien-Bien-Fu. „Air France“ po karo eksploatavo net 85

„junkersus“, pavadintus AAC-1 "Toucan". Nemažai sąjungininkams atitekusių kaip trofėjai "junkersų" pusvelčiui buvo parduoti daugelio šalių oro transporto bendrovėms, visų pirma Pietų Amerikoje, kur tokie lėktuvai skraidė dar prieš karą. Europoje paskutiniaus "Tetulės Ju" naudotojais buvo ispanai ir šveicarai, gabenę jais keleivius praktiškai iki aštuntojo dešimtmečio pabaigos. Viena nedidelė Šveicarijos oro transporto firma išlaikė tris "junkersus" iki šių dienų ir reguliariai rengia skraidymus su senųjų laikų skrydžio romantiką pajauti norinčiais keleiviais. Iš viso pasaulyje muziejuose ir pas privačius asmenis išliko keliolika "Ju-52/3m", maždaug pusė jų - skraidantys.

Tokį įžymų ir skraidantį daugelyje pasaulio šalių lėktuvą negalėjo nepastebėti įvairių

valstybių pašto žinybos. Tikslaus skaičiaus, kiek buvo išleista pašto ženklų su

„Ju-52/3m“ atvaizdu, įvardinti negaliu, bet jų tikrai keliolika. Pirmiausia reikia paminėti dar Trečiajame reiche išleistą mėlyną karo lauko oro pašto (Luftfeldpost) ženklą su "junkersu" kamuolinių debesų fone. Tai gerai žinomas kolekcionierių tarpe pašto ženklas, nes jų buvo išspausdinta labai daug. Bene pirmąją užsienio valstybę, pagerbusią „Ju-52/3m“, yra Suomija, dar ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje išleidusi nedidelį raudoną pašto ženklą su aerodrome stovinčio "junkerso" atvaizdu. O po to prasidėjo karas, ir vokiškos technikos atvaizdai ilgam laikui tapo tabu. Po karo dar ilgai net patys vokiečiai nesiryžo leisti pašto ženklų su šiuo lėktuvu. Tik 1969 metais oro pašto Vokietijoje penkiasdešimtmečio proga pasirodė grafiškai įdomiai išspręstas 20 pfenigų vertės ženklas su pirmojo serijinio „Ju-52/3mse“ borto numeris D-2201 atvaizdu. Užtat iš pašto ženklų leidybos biudžetą papildančios mažos valstybėlės pernelyg nesivaržė ir išleido ne vieną ženklą su "trimotore legenda". Čia verta paminėti Džibutyje išleistą ženklą su kamufliuotu, svastika ir juodu kryžiumi papuoštu "junkersu", pavaizduotu kartu su prancūzišku taip pat trimotoriu lėktuvu "Dewoitine D.338", Mikronezijos Federacijos pašto ženklą iš serijos "Aviacijos pionieriai", kur Hugo Junkerso portreto fone pavaizduotas „Ju-52/3m“ borto numeris D-3131. Net socialistinių šalių paštas ilgainiui negalėjo nemačiomis praleisti šio lėktuvo, tad serijoje "Lėktuvai" 7 stotinkų vertės ženklą su "junkersu" borto numeris LZ-UNG išleido Bulgarija, o bene įdomiausią ir tikrai spalvingiausią ženklą 1984 metais Hamburge vykusios parodos bei oro pašto skrydžių per Pietų Atlantą 50-mečio proga išleido Vietnamo Demokratinės Respublikos paštas. Jame „Ju-52/3m“ pavaizduotas skrendantis virš pajūrio. Po juo – į pakrantės smėlių dūžtančios jūros bangos, žvejų džonkos, upės delta, vandeniui užtvindyti ryžių laukai, gyvenvietės. Ką gi, vaizdelis kaip iš tikrovės – kaip minėta, trofėjiniai "junkersai" skraidė Vietname ir kolonijinio karo su prancūzais metu, ir dar kuris laikas po jo, kai Prancūzijos ekspedicinio korpuso ginkluotė atiteko karą laimėjusiems vietnamiečiams.

Be abejo, tai ne visi išleisti ir tikrai ne paskutiniai pašto ženklai su "Tetule Ju". Kolekcionierių džiaugsmui jų dar bus ir bus, nes šis lėktuvas itin daug reiškia pasaulinėje aviacijos istorijoje.

„Ju-52/3m“ techninės charakteristikos

Sparnų ilgis	29,25 m
Liemens ilgis	18,90 m
Sparnų plotas	110,50 kv.m
Svoris	5800 kg
Starto svoris	10500 kg

Maksimalus greitis	290 km/h
Kreiserinis greitis	246 km/h
Kilimo į 1 km aukštį greitis	4,8 min
Maksimalus pakilimo aukštis	6300 m
Skrydžio nuotolis	1280 km