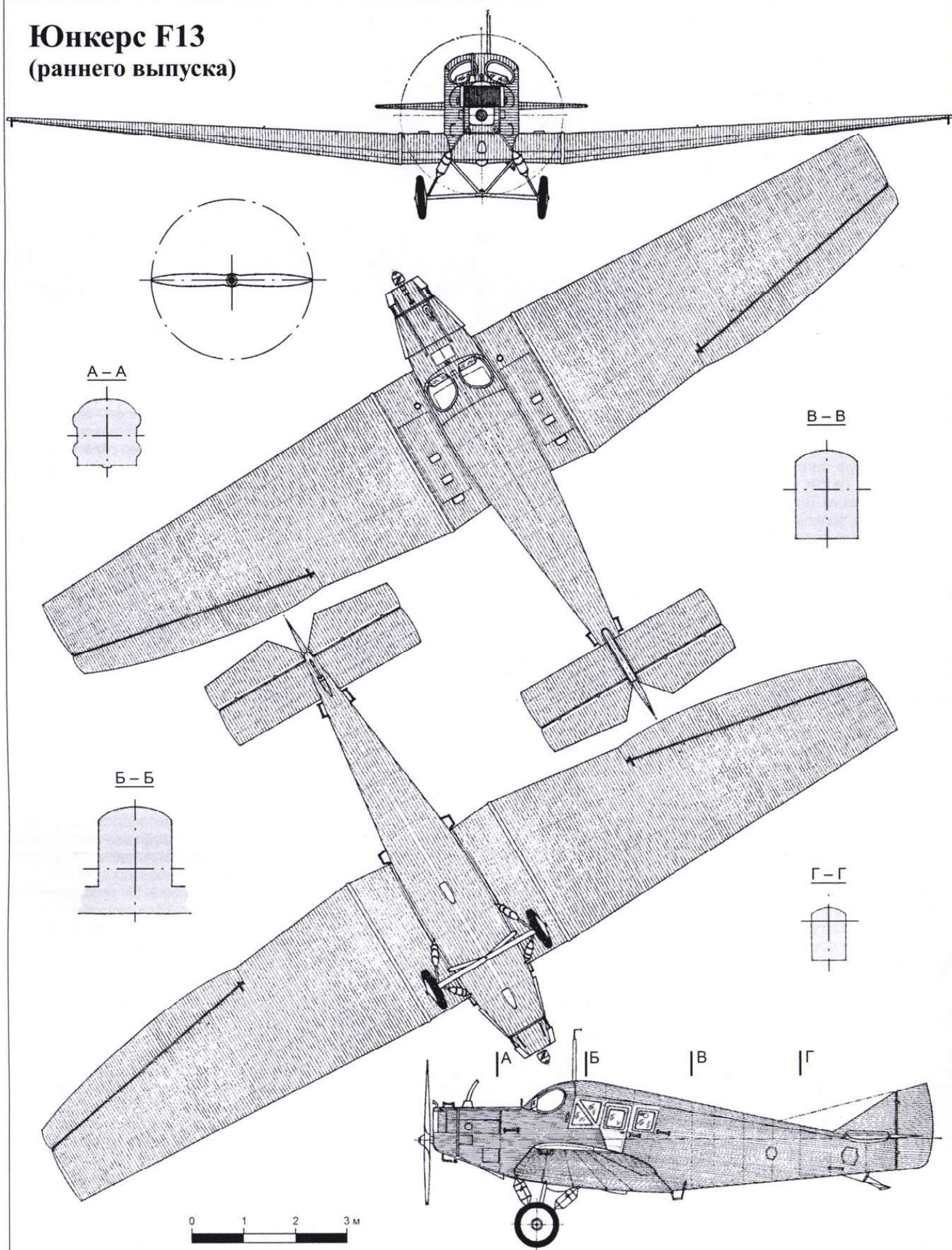


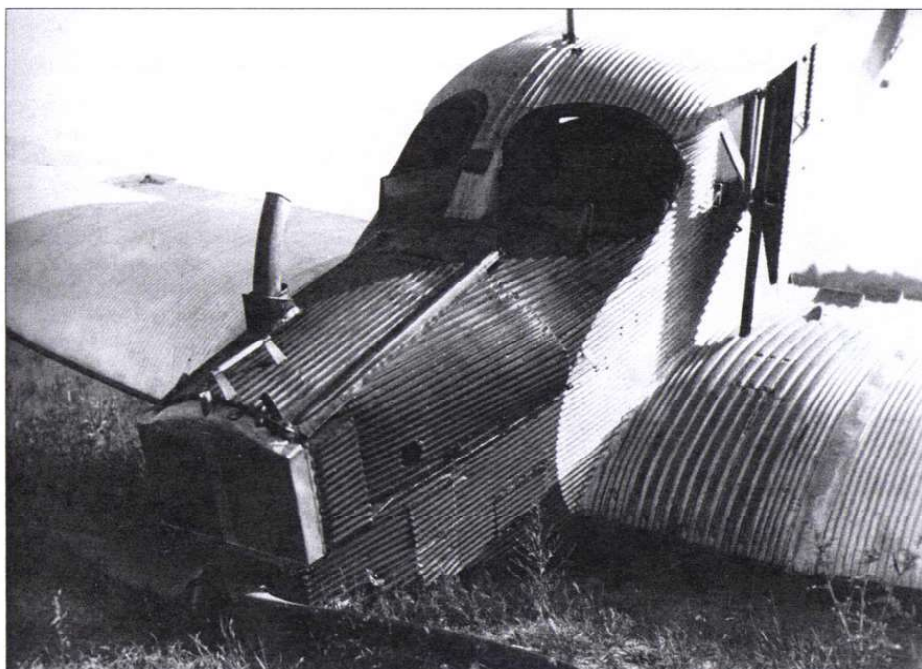
# **Юнкерс F13** (раннего выпуска)







Вынужденная посадка на вершину скалы, осуществленная летчиком В. Голубевым 16 мая 1930 г. восточнее Куляба. Самолет принадлежал управлению 16-й авиабригады. Его удалось снять и отремонтировать!



Авария Ю-13 из 35-го авиаотряда на взлете в Ташкенте, пилот С. Симоненко, 17 мая 1930 г.

### ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ

29 октября 1930 г. акционерное общество «Добролет» преобразовали в государственную структуру – Всесоюзное объединение ГВФ (ВО ГВФ). В разное время в «Добролете» эксплуатировались 38 Ю-13. ВО ГВФ из них досталось 27 Ю-13.

На 1 августа 1931 г. в ВО ГВФ насчитывалось 23 самолета Ю-13. Точнее, имелись 12 Ф-13 и 11 Ю-13. Таким образом разделяли более ранний и более поздний варианты «юнкерса».

В основном они были сосредоточены в Средней Азии: восемь машин числились за Среднеазиатским управлением и семь – за Казакским (тогда писали именно Казакское, а не Казахское). Три эксплуатировались в Восточно-Сибирском управлении, одна – в Сибирском, две – в Московском, одна – в Дальневосточном, одна – в Закавказском.

К концу 1932 г. в эксплуатации находились только 13 самолетов этого типа. В 1933 г. им присвоили новые обозначения: вариант с мотором BMW IIIa стал именоваться ПС-1, с L5 – ПС-2. В 1934 г.

### Данные F13 (Ю-13) ранних серий с мотором BMW IIIa

Размах крыла .....	14,82 м
Длина .....	9,59 м
Высота в линии полета .....	3,14 м
(без стойки с ПВД)	
Вес пустого (с водой) .....	1050 кг
Вес максимальный взлетный .....	1770 кг
Максимальная скорость .....	180 км/ч
Крейсерская скорость .....	140 км/ч
Практический потолок .....	4020 м
Максимальная продолжительность полета .....	7 ч 35 мин

еще летали пять ПС-2, три из них продолжали работать в Средней Азии до октября 1935 г.

Всего в СССР эксплуатировались от 60 до 70 Ю-13. Точнее сказать трудно, поскольку техника неоднократно меняла владельцев и регистрационные обозначения. Несколько самолетов в разное время советское правительство подарило или перепродало разным странам: в 1924 г. одну машину передали Афганистану, две – Ирану, в 1925 г. – одну Монголии, в 1926 г. – две Центральному правительству Китая.

За рубежом далеко не новые, но все еще способные летать «юнкерсы» эксплуатировались намного дольше. Немецкая авиакомпания «Люфтваганза» (поглотившая «Юнкерс люфтверкер») использовала примерно полсотни машин. Часть из них дожила до конца Второй мировой войны. На регулярных линиях в Германии они летали до 1938 г.

В Люфтваффе они служили как легкие транспортные и учебные машины. В сентябре 1943 г. в составе 6-го воздушного флота сформировали «эйнзатцкомmando Лидтке» (по фамилии командира), предназначенное для борьбы с партизанами в Белоруссии и укомплектованное всяким старьем, взятым из школ и с баз хранения. В том числе оно имело и несколько F13, вооруженных пулеметами. Бомбы брали в кабину и выбрасывали руками. Но даже в глубоком тылу «юнкерсы» рисковали отправлять на задания только ночью. Они бомбили расположение партизанских лагерей и жгли деревни, освобожденные от врага. Такие операции продолжались до начала лета 1944 г.

В Бразилии компания «Вариг» перестала использовать свои F13 в 1948 г., а окончательно их списали и пустили на слом только в 1954 г.

В Финляндии во время войны с СССР зимой 1939-40 годов две машины береговой охраны включили в состав ВВС как транспортные, третий F13 поступил из Швеции. С вооружения последнюю машину этого типа там сняли в 1947 г.

Сейчас в разных странах мира F13 стоят в музеях, имеются также отреставрированные летающие экземпляры и хорошо выполненные реплики.

Владимир КОТЕЛЬНИКОВ