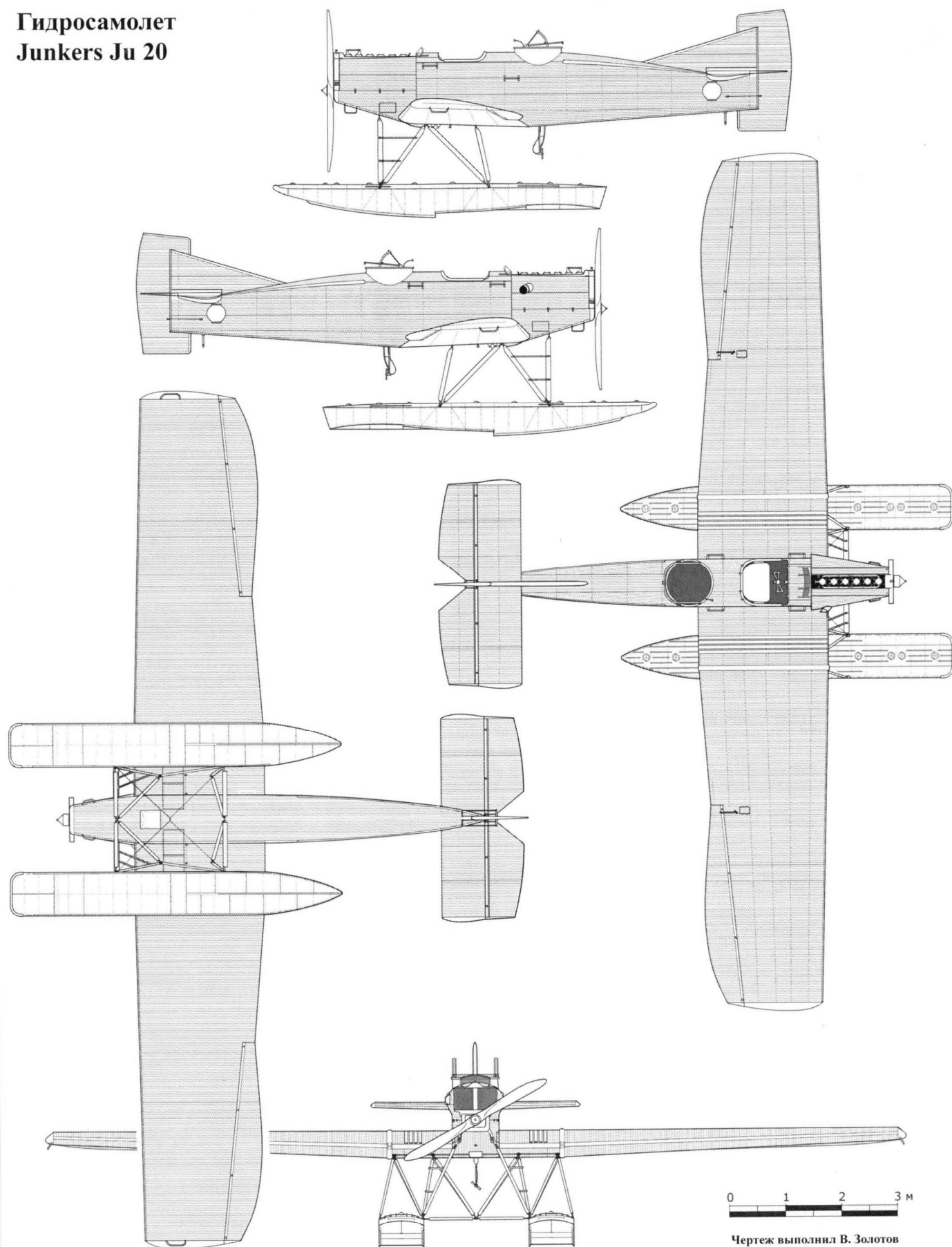
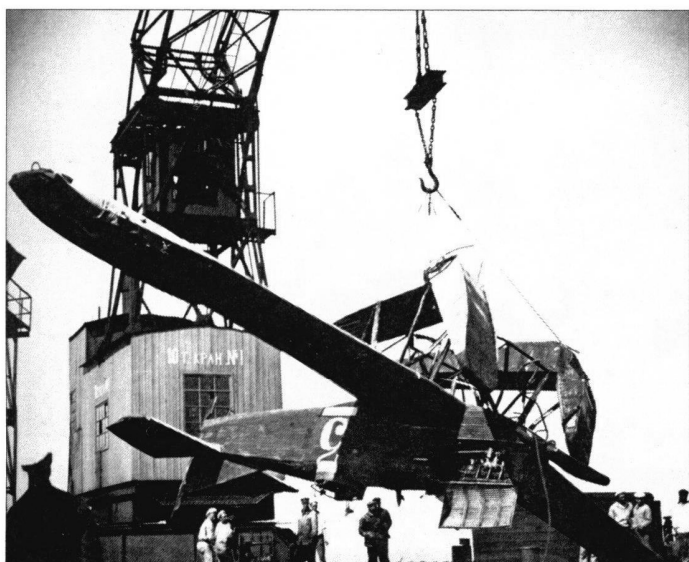
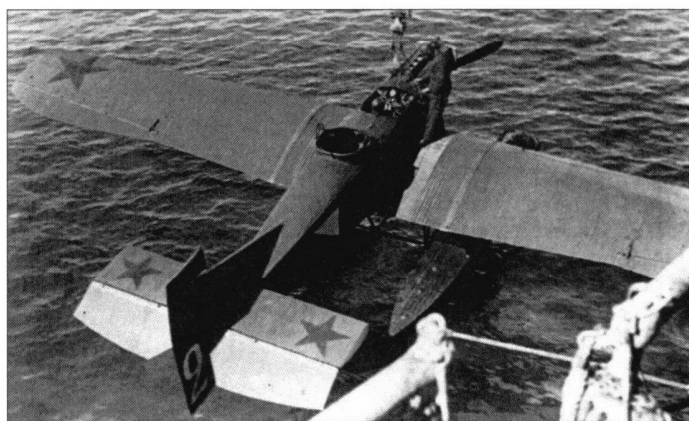


Гидросамолет Junkers Ju 20





◀ Вытаскивают из воды разбитый самолет летчика Г.А. Толкунова, который скапотировал при посадке в Гребном порту в Ленинграде, май 1926 года



▲ Ю-20 из корабельного звена крейсера «Червона Украина»

ДАННЫЕ САМОЛЕТА Ю-20

Требования договора		Ю-20	Ю-20
Тип мотора	BMW IIIa	BMW IIIa	BMW IV
Размах крыла, м	—	15,35	15,35
Длина, м	—	8,3	8,3
Вес пустого, кг	920	1133	—
Вес взлетный, кг	1400	1613	—
Скорость максимальная, км/ч	190	163,6	162
Скорость посадочная, км/ч	90	100	—
Практический потолок	7000	6000	6100
Набор высоты, мин			
1000 м	—	5,0	5,0
2000 м	—	14,0	12,0
3000 м	23,0	24,0	17,0
4000 м	—	28,0	25,0
5000 м	—	42,5	—

Но пока «юнкерсы» продолжали летать. В сентябре 1929 года три Ю-20 и три МР-1 совершили перелет Ленинград – Севастополь. На Черном море на одном самолете смонтировали дымовой прибор Д-100. Он подвешивался под фюзеляжем. С этого «юнкерса» пробовали ставить дымовые завесы.

Количество «юнкерсов» уменьшалось за счет аварий и катастроф. Так, 20 мая 1929 года у летчика Свиманова из 62-го отряда из-за отказа мотора гидроплан с заводским № 347 скапотировал на

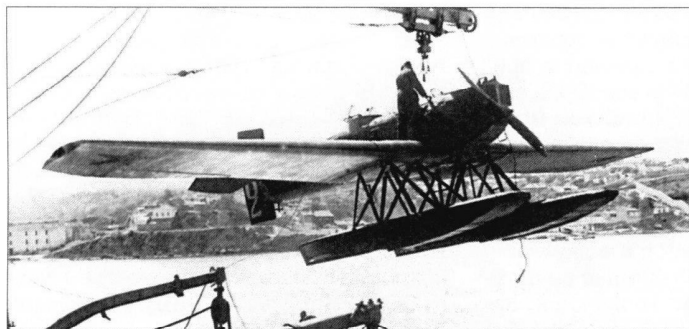
посадке. 10 июля того же года пилоту Харьковскому на № 346 из-за перебоев в работе двигателя BMW IV пришлось сделать вынужденную посадку, при которой Ю-20 был разбит и потом списан. А 7 июля 1930 года летчик А.И. Морозов из-за поломки управления погиб при посадке на Горавалдайское озеро.

Однако постепенно износ сказывался все сильнее. Выявились деформации фюзеляжа. В декабре 1929 года в связи с завершением срока службы (тогда считали, что цельнометаллический

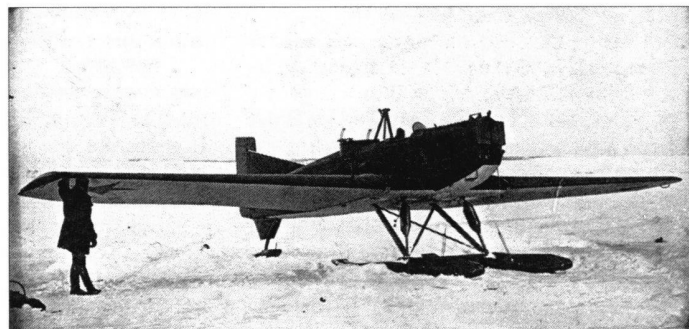
самолет «проживет» пять лет) приняли решение отказаться от сложного ремонта «юнкерсов». В 1930 году данный тип отнесли к группе «Б», то есть потребовали тотальной проверки парка и списания наиболее потрепанных машин. На 1 июня 1930 года в 62-м отряде остались шесть Ю-20, 51-й уже сдал эти машины. Единственный самолет 62-й эскадрильи числился неисправным. Еще четыре требующих ремонта «юнкерса» находились в мастерских.

Постепенно Ю-20 стали снимать с вооружения. На смену ему пришли летающие лодки S.62bis (у нас назывались С-62Б) из Италии и КР-1 (Хейнкель HD.55) из Германии. На 1 января 1931 года в ВВС насчитывалось еще пять машин, но находившихся в небоеспособном состоянии. Те «юнкерсы», что еще могли летать, передавали в гражданскую авиацию. К началу 1932 г. у военных Ю-20 не осталось совсем.

В ГВФ искали, к чему можно было бы приспособить разоруженные разведчики. Для перевозки пассажиров и грузов они не годились – слишком мала грузоподъемность. В 1930 году самолет с обозначением СССР-225 занимался разведкой косяков рыбы в Каспийском море. На 1 августа тремя машинами располагала Государственная аэрофото-съемочная служба (ГАФС). Постоянно



Подъем разведчика на борт крейсера «Червона Украина»



Ю-20 на зимнем лыжном шасси, на хвостовой костьль тоже надета небольшая лыжа