



Данные первого опытного образца J21 и серийного Ю-21

	J21	Ю-21
Размах крыла, м	13,6	13,3
Длина, м	7,89	7,8
Высота, м	3,28	—
Вес пустого, кг	830	913
Вес полетный, кг	1270	1350
Максимальная скорость, км/ч	217	196
Практический потолок, м	5670	5600
Набор высоты 1000 м, мин	—	4,5

кент, переучивали и возвращали назад, а на смену ему прилетало другое. Одно из звеньев разместили в Кабедиане, где его снабжали по воздуху. Один Ю-13 на протяжении двух недель регулярно летал из Термеза в Кабедиан, доставляя бензин, масло и запасные части.

В кампанию 1926 года летчики обоих отрядов вели разведку, бомбили и стреляли. Радиостанций на «юнкерсах» не имелось, поэтому сведения обо всем увиденном с неба сбрасывали на клочках бумаги, засунутых в патрон выпела. Никаких потерь от действий противника авиаторы не несли, изредка лишь привозя пулевые пробоины. Зато имели место аварии и даже катастрофы. Обычно бились на посадке. Журналы отрядов пестрят записями: «зацепился колесами за дувал», «попал в арык», «подпрыгнул на бугре». А еще вмешивалась погода или выходили из строя моторы. За 1926 год в двух отрядах насчитали пять аварий и одну катастрофу. Самолеты попадали в ремонт, который шел небыстро и обходился недешево.

В 1927 году 35-й и 40-й отряды воевали против отрядов Джунаид-хана в Таджикистане. За лето каждый экипаж налетывал по 300-350 часов. В дни интенсивных действий летчики проводили в воздухе по шесть-семь часов. В 1927 году



Разоруженный Ю-21, использовавшийся для картографической аэрофотосъемки



«Линейный» Ю-21 общества «Добролет»; именно эта машина испытывалась немцами в Липецке

стали применять фотографирование с воздуха. За год за Ю-21 числились пять аварий и одна катастрофа.

Далее интенсивность боевых действий в Средней Азии постепенно спадала. Напоследок в начале мая 1929 года одно звено 35-го отряда, переброшенное в Термез, использовали для поддержки советского вторжения в Афганистан. В этой стране свергли падишаха Аманулла, которого в Москве считали своим другом. Отряды сторонников бывшего правителя сосредотачивались на севере. На помощь им через границу двинулись советские войска под командованием В.М. Примакова. Личный состав подобрали из уроженцев Средней Азии. Самолеты сначала атаковали афганскую погранзаставу, а

затем бомбами и пулеметным огнем помогали продвижению красноармейцев на юг. В частности, 8 мая они поспособствовали взятию крепости Дейдади, а 25 мая штурмовали Ташкурган. Но Аманулла неожиданно отказался от борьбы и покинул страну. Примаков получил приказ отступить обратно в СССР.

В июне того же года в Среднюю Азию начали поступать самолеты Р-3ЛД, которыми стали перевооружать 40-й отряд; за ним вскоре последовал 35-й.

Количество «юнкерсов» в советских ВВС постепенно уменьшалось. На 1 октября 1927 года их числилось 72, через год – 66, а еще через год – 59. На 3 сентября 1930 года в ВВС остались только 25 исправных Ю-21. Количество машин уменьшалось не только за счет аварийности, но и из-за передачи части самолетов в гражданскую авиацию.

Первые пять разоруженных Ю-21 получило общество «Добролет». Они использовались в районе Ферганы для картографической аэрофотосъемки. Два из них довольно быстро разбили, и их заменили новыми. К концу 1931 года в гражданской авиации насчитывалось уже около двух десятков бывших разведчиков. В начале следующего года трест «Госаэрофотосъемка» располагал десятью Ю-21. Еще семь «юнкерсов» (из них пять – в Средней Азии) считались «линейными», то есть эксплуатировались на более-менее регулярных линиях. В основном они возили почту. Некоторые машины использовались как учебные. Один самолет попал в НИИ ГВФ. Последние Ю-21 в гражданской авиации списали в 1933 году.



Ю-21, использовавшийся для перевозки почты в Средней Азии

Владимир КОТЕЛЬНИКОВ,
иллюстрации из архива автора