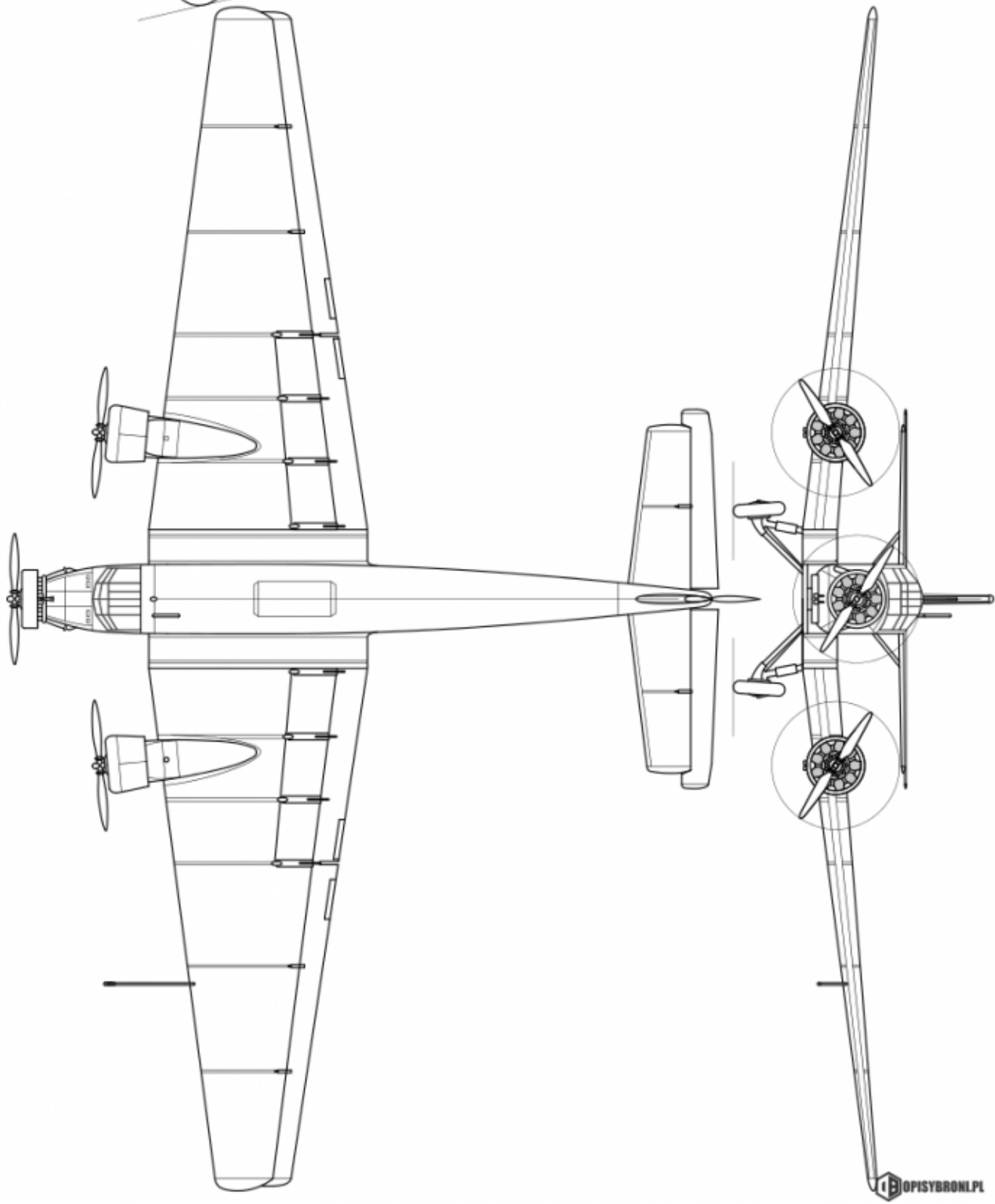
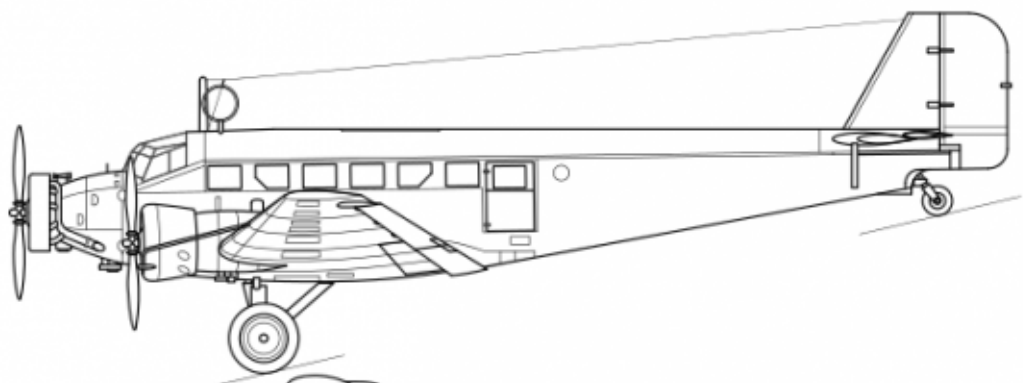


Junkers Ju 52/3m

**Samolot transportowy Junkers
Ju 52/3m**



Rys historyczny

Junkers Ju-52/3m to samolot transportowy i pasażerski, opracowany w firmie Junkers w roku 1932. Jego powstanie było efektem stopniowego rozwoju pierwszego całkowicie metalowego jednopłata J 1, skonstruowanego przez profesora Hugo Junkersa w 1915 r. Pierwszym wariantem nowej maszyny był opracowany w 1930 r. jednosilnikowy Junkers Ju 52, przewożący 15 pasażerów. W następnym roku rozpoczęto prace nad zastąpieniem nieudanego ogromnego silnika Junkers L 88 trzema mniejszymi silnikami gwiazdowymi Pratt & Whitney Hornet. Prototyp tej wersji Ju 52/3m (3 Motoren = trzy silniki) został oblatany w marcu 1932 r., po czym samoloty tej wersji były dostarczane Lufthansie, a także liniom lotniczym w Szwecji, Finlandii i Boliwii. Podobnie jak poprzednicy, Ju 52/3m był typową dla Junkersa całkowicie metalową konstrukcją z pracującym pokryciem z blachy falistej ze stopu aluminiowego i miał opatentowane przez Junkersa „podwójne skrzydło”, czyli klapy i lotki oddzielone od krawędzi spływu wzdłuż całej rozpiętości płata. W Niemczech nowy samolot szybko zyskał przydomek „Tante Ju” (Ciotka Ju).

Samoloty Ju 52/3m były używane przez linie lotnicze w wielu krajach. Montowano w nich różne silniki – Pratt & Whitney Hornet i Wasp, BMW 132, Bristol Pegasus, Alfa Romeo 126, Piaggio Stella, a nawet rządowe Hispano-Suiza 12N i wysokoprężne Junkers Jumo 205. Od 1936 do 1939 r. Polskie Linie Lotnicze LOT eksploatowały jeden samolot Ju 52/3m o znakach SP-AKX. Pasażerskie Ju 52/3m dostarczone do Boliwii zostały wykorzystane podczas wojny Boliwii z Paragwajem w latach 1932–35. O kilka tygodni wyprzedziły je w roli transportowców wojska trzy egzemplarze sił powietrznych Kolumbii, użyte podczas konfliktu z Peru.



W 1934 r. ruszyła masowa produkcja na zamówienie Luftwaffe, w której jednostkach Ju 52/3m stał się pierwszym typem bombowca. Wariant Ju 52/3m g3e przenosił w kadłubie 6 bomb wagomiaru 250 kg i wyposażony był w stanowiska strzeleckie na grzbiecie oraz pod kadłubem (tzw. „kosz na śmieci”) z karabinami maszynowymi MG 15 kal. 7,92 mm. Gdy 18 lipca 1936 r. wybuchła wojna domowa w Hiszpanii, Niemcy stanęli po stronie prawicowych nacjonalistów generała Franco. Już po tygodniu 20 Ju 52/3m (w tym jeden wodnosamolot Ju 52/3m Wasser) zostało wysłanych do Hiszpańskiego Maroko, skąd uruchomiono „most powietrzny”. Do połowy października Junkersy dostarczyły na Półwysep Iberyjski 14 000 żołnierzy i 500 ton uzbrojenia. W sierpniu Ju 52 niemieckiego Legionu Condor, dowodzonego przez generała Hugo Sperrle, zadebiutowały w roli bombowców. W sile trzech eskadr Kampfgruppe 88 wykonywały naloty na znajdujące się w rękach republikanów porty nad Morzem Śródziemnym i wspierały wojska nacjonalistów w lądowej bitwie o Madryt. W połowie 1937 r. zostały uznane za przestarzałe jako bombowce, ale nadal były używane do zadań transportowych i bombowych zarówno przez lotnictwo niemieckie, jak i przez hiszpańskich nacjonalistów do końca wojny. Po wojnie Hiszpania wyprodukowała 170 samolotów Ju 52/3m na licencji pod oznaczeniem CASA 352. Do napędu tych maszyn użyto licencyjnych wersji amerykańskiego silnika Wright Cyclone – radzieckich M-25 albo hiszpańskich Elizalde B3.

Następnie Ju 52/3m stał się „koniem roboczym” Luftwaffe na wszystkich frontach II wojny światowej. W roli bombowca wystąpił już tylko dwukrotnie, a celem nalotów w obu przypadkach była Warszawa (we wrześniu 1939 r. i podczas likwidacji getta w 1943 r.). Jedną ze słynniejszych akcji był udział 490 takich samolotów w niemieckim desancie

spadochronowym na Krete w 1941 r. Później Junkersy utrzymywały „mosty powietrzne” na potrzeby oblężonych wojsk niemieckich w Demiańsku, Stalingradzie, na Kubaniu, w Tunezji, Budapeszcie i Wrocławiu. Istniała też wersja do zwalczania morskich min magnetycznych, wyposażona w duralowy pierścień magnetyczny i dodatkowy silnik, napędzający generator prądu elektrycznego. Przepływ prądu przez pierścień generował silne pole magnetyczne, wystarczające do detonowania min podczas niskiego przelotu samolotu nad akwenem. W sumie niemieckie fabryki w latach 1932–44 wyprodukowały 4 187 samolotów Ju 52 wszystkich wersji.



Ju-52 SP-AKX w czerwcu 1939 rok

Opis konstrukcji

Ju 52/3m był trójsilnikowym średnim samolotem pasażerskim i transportowym. Napęd stanowiły, zależnie od wersji, trzy silniki gwiazdowe Pratt & Whitney Hornet o mocy 600 KM każdy, lub BMW 132 o mocy 830 KM każdy, montowane jeden w nosie kadłuba i dwa w skrzydłach. Na uzbrojenie obronne składały się karabin maszynowy MG 15 kal. 7,92 mm lub MG 131 kal. 13 mm w odkrytym stanowisku strzeleckim na grzbiecie kadłuba, jeden km MG 15 w ruchomym stanowisku nad kabiną pilotów i po jednym km MG 15 w okienkach z boku kadłuba. W wersjach dostosowanych do roli samolotu bombowego istniała możliwość montażu trzech kontenerów bombowych o maksymalnym udźwigu po dwie bomby po 250 kg w każdym kontenerze.

Użycie

Pierwszymi, cywilnymi operatorami samolotów Ju 52 były linie lotnicze: niemiecka Lufthansa, boliwijskie Lloyd Aereo Boliviano, południowoafrykańskie South African Airways, szwedzkie AB Aerotransport czy fińskie Aero O/Y. Jedna maszyna (nr seryjny Werk 4016, rejestracja CV-FAI), ze specjalnie wyposażoną, luksusową kabiną pasażerską, była samolotem dyspozycyjnym prezydenta FAI, rumuńskiego księcia Bibescu. Jednak głównym użytkownikiem Ju 52 było wojsko. Już w 1932 roku samoloty boliwijskie zostały zmilitaryzowane i wzięły czynny udział w wojnie z Paragwajem o Gran Chaco. Również lotnictwo wojskowe Kolumbii eksploatowało trzy egzemplarze jako wodnosamoloty pływakowe.



Kreta – maj 1941 roku

Wiosną 1936 roku wytwórnia Junkers przyjęła 9 bardzo zużytych samolotów Junkers F 13, używanych wcześniej w Polsce na liniach pasażerskich. Zostały one następnie przez producenta złomowane, a w zamian przekazano jeden samolot typu Ju 52. Otrzymał on znaki SP-AKX i latał na trasie do Berlina i Salonik. 17 września 1939 wylądował w Bukareszcie, gdzie został internowany. Samolot następnie podobno fikcyjnie sprzedano brytyjskim liniom lotniczym, ale nigdy Rumunii nie

opuścił.

Niemieckie Junkersy Ju 52 zainauguowały swą karierę bojową w czasie wojny domowej w Hiszpanii. 20 lipca 1936 roku cywilny samolot Lufthansy D-APOK rozrzucił ulotki propagandowe nad wyspą Gran Canaria. Na czas tego lotu był on tymczasowo zarekwirowany przez wojska nacjonalistów gen. Franco. Od 28 lipca do października 1936 roku niemieckie Junkersy, działając na rzecz nacjonalistów, przewiozły z Maroka do Hiszpanii 13 528 żołnierzy i ponad 270 ton ładunków. Był to pierwszy most powietrzny w historii lotnictwa.

Jednocześnie, od sierpnia 1936, niemieckie Ju 52 wyposażone w kontenery bombowe, rozpoczęły prowadzenie nalotów bombowych na cele republikańskie. Dziewięć samolotów otrzymało lotnictwo sił frankistowskich. Pierwszą akcją bojową przeprowadziły one 14 sierpnia 1936 roku. Jednym z najaktywniejszych pilotów niemieckich tamtego okresu był porucznik von Moreau. 21 sierpnia 1936, lecąc przy świetle dziennym, dostarczył on niemal dwie tony zaopatrzenia dla załogi oblężonej twierdzy Alkazar w Toledo, zrzucając cały ładunek na dziedziniec o wymiarach 60 na 70 metrów. Po utworzeniu Legionu Condor powstała Kampfgruppe 88, skupiająca pilotowane przez pilotów niemieckich bombowe Ju 52. Jednak od lutego 1937 roku Ju 52 były stopniowo zastępowane w roli bombowców przez He 111 i Do 17. Wycofywane z linii Ju 52 były przekazywane frankistom, gdzie służyły jako bombowce nocne. Ostatnią akcją bombową był przeprowadzony 26 marca 1939 roku nalot na Belmez.

Udane przeprowadzenie operacji transportowej pomiędzy Marokiem a Hiszpanią doprowadziło do utworzenia pierwszej w historii Luftwaffe jednostki transportowej: IV./KG 152 Hindenburg, przemianowany 1 kwietnia 1938 roku na KGr.z.b.V 1 (Kampfgruppe zur besonderen Verwendung – dywizjon bombowy do zadań specjalnych). Samoloty tego dywizjonu miały za zadanie transportować żołnierzy utworzonej niedawno 7.Fliegerdivision, pierwszej jednostki powietrznodesantowej w III Rzeszy. Podczas Anschlusu Austrii w 1938 roku samoloty tej jednostki

utworzyły most powietrzny, przewożąc batalion spadochroniarzy na lotnisko w Grazu. Jeszcze przed wybuchem II wojny światowej powstały kolejne jednostki transportowe Luftwaffe. Przeciwnie Polsce w 1939 roku użyto około 300 samolotów Ju 52, wykonujących nie tylko zadania transportowe, ale i bombowe. Na przykład 25 września około 30 samolotów zrzuciło bomby zapalające na Warszawę.











Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

W ramach operacji Weserübung Ju 52 zostały użyte do zajęcia portu lotniczego w Oslo, ważnego strategicznie mostu Vordingborg w Danii, lotnisk w Aalborg i Stavanger. W ramach operacji Fall Gelb przewidziano użycie niemal 500 samolotów transportowych Ju 52. Maszyny z KGr.z.b.V. 1 posłużyły za holowniki szybowców DFS 230, mających za zadanie opanować fort Eben-Emael w Belgii. Inne samoloty z tej jednostki umożliwiły desantowanie strzelców spadochronowych w okolicy mostu w Moerdijk, podobne desanty wykonano pod Dordrecht i na lotnisku Waalhaven pod Rotterdamem. W ciągu następnych dni desanty przeprowadzone przez jednostki wyposażone w Ju 52 umożliwiły zajęcie kolejnych lotnisk w rejonie Hagi. Po zaangażowaniu się Włoch w walki przeciwko Grecji dowództwo Luftwaffe utworzyło dywizjon transportowy celem wspomoczenia wojsk włoskich na tym odcinku frontu. W ciągu 50 dni trwania pomocy lotniczej na korzyść Włoch samoloty tej jednostki przewiozły ok. 30 tys. żołnierzy i 4700 ton zaopatrzenia, transportując w drodze powrotnej do Włoch 8346 rannych. Ju 52 wzięły następnie czynny udział w ataku wojsk niemieckich na Grecję, zapewniając desantowanie spadochroniarzy w rejonie Kanału Korynckiego 26 kwietnia 1941 roku. Następną operacją desantową Luftwaffe przeprowadzoną na tym teatrze działań wojennych była operacja Merkur – desant na Kretę. Pomimo różnych błędów przy

przeprowadzeniu desantowania i desperackiego oporu wojsk brytyjskich, Kreta wpadła w ręce Osi 31 maja 1941. Straty zwycięzców były bardzo wysokie, wyniosły około 6600 zabitych i rannych, oraz 271 samolotów Ju 52.

W trakcie ataku na Związek Radziecki Ju 52 były używane głównie do interwencyjnych dostaw paliwa i zaopatrzenia w amunicję wysuniętych jednostek Wehrmachtu. Prowadzona jednocześnie ofensywa w Afryce Północnej wymagała zaangażowania coraz to nowych jednostek transportowych. W związku z tym rozpoczęto produkcję samolotów Ju 52 w zakładach Amiot we Francji. Na początku 1942 roku, na skutek ofensywy Armii Czerwonej i przerwania frontu na styku pomiędzy Grupami Armii Środek i Grupa Armii Północ, powstała konieczność zaopatrywania z powietrza odciętych jednostek armii niemieckiej pod Demjańskiem. W okresie do deblokady Demjańska lotnictwo transportowe Luftwaffe wykonało ponad 14 tys. lotów, podczas których zrzucono około 25 tys. ton zaopatrzenia, paliwo i ponad 15 tys. żołnierzy, ewakuując jednocześnie 22 tys. rannych, za cenę 265 straconych samolotów. Pod koniec 1942 roku jednostki transportowe Luftwaffe stanęły przed niezwykłym wyzwaniem: odcięcie 6. Armii pod Stalingradem spowodowało konieczność zaopatrzenia jednostek armii feldmarszałka Paulusa, pomimo panujących bardzo ciężkich warunków atmosferycznych. Ofensywa Armii Czerwonej, utrata kolejnych lotnisk połowych w rejonie Stalingradu i kontrakcję lotnictwa radzieckiego spowodowały stratę ponad 490 samolotów transportowych Luftwaffe do stycznia 1943 roku. Większość stanowiły Ju 52.



Silnik BMW 132 eksponowany w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

Junkersy Ju 52 operowały wciąż na froncie wschodnim i w Afryce Północnej, jednak narastająca przewaga lotnictwa Aliantów czyniła operacje transportowe coraz niebezpieczniejszymi. W 1944 roku lotnictwo niemieckie zaopatrywało odcięte wojska w Odessie oraz 1. Armię Pancerną, odciętą pod Kamieńcem Podolskim. Ostatnimi wielkimi operacjami zaopatrzeniowymi Luftwaffe były loty nad miasta zamienione w twierdze: Poznań i Wrocław. Prosta i tania konstrukcja oraz niezawodność w eksploatacji były głównymi zaletami Ju 52. Piloci nazywali go pieszczotliwie Tante Ju (niem. „Ciotka Ju”).

Poza Luftwaffe, na froncie wschodnim operowały także jednostki

rumuńskie i węgierskie. Rumuńska Escadrille 107 zapewniała zaopatrzenie dla wojsk rumuńskich operujących w ramach Grupy Armii Południe. Magyar Kyrályi Honved Légierő wyposażone było w Ju 52 montowane z części w zakładach w Budapeszcie.

Ju 52, budowane przez wytwórnię Ateliers Aeronautiques de Colombes we Francji jako AAC.1 Toucan były używane w latach 1949 – 1950 przeciwko wojskom Việt Minh w walkach we francuskich Indochinach. Także hiszpańska wytwórnia Construcciones Aeronauticas SA wyprodukowała (na licencji Junkersa) po wojnie 170 maszyn typu Ju-52/3ms oznaczonych jako CASA C.352-L, używanych przez Ejercito del Aire jeszcze w latach 70. XX wieku. Także siły powietrzne Szwajcarii używały ostatnich samolotów Ju 52 pod koniec lat 70.

Ekspонат muzealny

Ekspozycja muzealna została wyprodukowana w zakładach AAC w 1946 r. Do 1960 r. był używany przez Francuskie Siły Powietrzne. W grudniu 1960 r. znalazł się w partii 16 samolotów sprzedanych Portugalskim Siłom Powietrznym, które eksploatowały go do 1971 r. z numerem bocznym 6 316. W 1973 r. został подарowany brytyjskiemu Imperial War Museum w Duxford, gdzie przeszedł dwa remonty. Po pierwszym z nich pomalowany został na wzór egzemplarza 1Z+NK z eskadry 2/KGzbV 1 z okresu desantu na Kretę. Podczas drugiego remontu (2002 r.) otrzymał malowanie egzemplarza 4V+GH z eskadry transportowej 1/KGrzbV 9, operującej na froncie wschodnim w 1942 r. W 2012 r. samolot został wystawiony na sprzedaż, a spośród potencjalnych nabywców Brytyjczycy wybrali ofertę Muzeum Lotnictwa Polskiego. W maju 2013 r. ekipa Muzeum sprowadziła samolot do Krakowa.







Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie – stare zdjęcia

Podstawowe dane techniczne	
Rozpiętość	29,21 m
Długość	18,90 m
Masa startowa	11030 kg
Maksymalna prędkość	286 km/h
Pułap maksymalny	5500 m
Zasięg	do 1500 km
Uzbrojenie	–
Silnik: 3x gwiazdowy 9-cylindrowy BMW 132T-2 (SNECMA), 830 KM	

Autor – zdjęcia: Dawid Kałka

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków
2. https://pl.wikipedia.org/wiki/Junkers_Ju_52
3. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1419/126/Junkers-Ju-52>