



L'HISTOIRE DU JUNKERS JU-52

L'AVION QUI REVOLUTIONNA LE TRANSPORT AERIEN



I / Résumé de son histoire

La naissance

Le Grand constructeur pionnier allemand Hugo Junkers fut un ardent partisan de la construction entièrement métallique des avions. Sa firme fut l'une des premières à construire un certain nombre d'avion en métal. Parmi ceux-ci, on connaît plusieurs types d'avions militaires apparus pendant la Première Guerre mondiale qui inaugurèrent le revêtement en tôle ondulée et, dans la période de l'immédiat après-guerre, Junkers produisit une famille d'excellents avions de transport civils tout en métal de technique moderne, dont le monomoteur Junkers F13, un petit avion de ligne de 1920.

De nouvelles études menèrent Junkers à la construction d'un plus grand monomoteur de transport civil désigné Ju-52. Le premier vol a lieu le 11 septembre 1930 avec au commande Mr Zimmermann. Malheureusement, le monomoteur ne plait pas. Les compagnies attendent des multi-moteurs. Le problème est vite résolu par les ingénieurs, la solution : un trimoteur. Ainsi, le dérivé trimoteur fit son premier vol avant de devenir peu après le célèbre appareil de série appelé Ju-52/3m. Le premier monomoteur ne fut produit qu'à quelques unités. Les premiers exemplaires du Ju-52/3m prévu pour 13 ou 17 passagers furent livrés à une compagnie bolivienne en 1932.

Du civil au militaire

Conçu initialement comme un avion de ligne, le Ju-52/3m fut mis en service par la compagnie nationale Deutsche Luft Hansa (plus tard appelée Deutsche Lufthansa) en 1932-1933. Grâce à cet appareil, Berlin devient une plaque tournante du trafic aérien mondial. De nombreuses compagnies aériennes vont s'équiper avec cet avion. La Deutsche Lufthansa utilisera jusqu'à 230 Ju-52 sur des lignes allant en Italie (axe Berlin-Rome), en Asie, en Amérique du Sud... Mais le Ju-52/3m était susceptible d'applications militaires.

Après l'arrivée au pouvoir des nazis et de Hitler en 1933, Junkers commença à transformer le Ju-52/3m pour en faire un bombardier intermédiaire. La principale version de bombardement désignée Ju-52/3mg3e fut mise en service par la Luftwaffe en mars 1934. Variante improvisée, l'avion possédait trois petites soutes à bombes dans le fuselage dans lesquelles les bombes étaient rangées verticalement. Une tourelle cylindrique rétractable installée sous le fuselage complétait un armement hâtivement étudié. Malgré cela, l'avion restera une proie facile pour l'ennemi et devra rester constamment protégé.

L'utilisation militaire

En 1936, la guerre civile éclate en Espagne. Hitler rencontre Franco le 26 juillet de cette année. Ce dernier a besoin de transporter ses troupes sur le territoire espagnol. C'est le début de la version militaire du Ju-52/3m initialement comme transport de troupes pour le général, puis comme bombardier par les forces nationalistes rebelles et la Légion Condor allemande. Malgré cela, l'avion reste une proie facile pour l'ennemi et doit rester constamment protégé. A la fin de cette guerre fratricide gagnée par les troupes de Franco, les Ju-52/3m formeront une partie de la compagnie aérienne espagnole Iberia.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, la version de bombardement du Ju-52/3m avait fait place dans la Luftwaffe à des avions plus récents comme le Heinkel 111, avant de trouver ses véritables emplois de guerre comme appareil de transport polyvalent, transport de parachutistes, avions sanitaire, chasseur de mines flottantes (avec un anneau émetteur de champ magnétique installé sous les ailes et le fuselage) et remorqueur de planeur. On retrouve le Junkers Ju-52/3m partout où les Allemands sont : Pologne, Norvège, France, Afrique du Nord...

Comme rappelé précédemment, le concept des divisions aéroportées est apparu. Le Ju-52/3m, toujours présent, transportera donc aussi des parachutistes ou remorquera des planeurs transports de troupes. Quelques 500 Ju-52/3m seront utilisés durant l'opération Mercury (campagne de Crète). Celle-ci est, après le débarquement, la plus grande bataille aéroportée. En Afrique du Nord, les Ju-52/3m participent activement aux opérations. Mais ceux-ci tombent par centaines ; la bataille est perdue. En URSS, à Stalingrad, les Junkers Ju-52/3m (toujours eux !!) de Goering essayeront désespérément de ravitailler, avec des skis attachés au train d'atterrissage, l'armée de Von Paulus encerclée dans la ville. 266 Ju-52/3m seront perdus durant cette période. La Luftwaffe et l'armée allemande ne s'en remettront pas : la guerre est perdue.

L'après-guerre

Produit sur plusieurs sites en Allemagne, en Hongrie et en France occupée, la fabrication se poursuit jusqu'en 1944 pour un total de plus de 4800 exemplaires. En 1945 et après, la production reprit en France (sous la désignation AAC-1 Toucan) et en Espagne chez CASA (CASA 232), ce qui augmente encore le total d'avions produits.

Dans l'immédiat après-guerre, l'avion fut exploité par diverses compagnies aériennes l'Aéropostale, Air France, Air Atlas... On les retrouvera aussi dans l'Armée de l'Air pour le pont aérien de Berlin, l'Indochine, l'Algérie où ils seront utilisés comme avion de transport, évacuation, parachutage, appui-feu et bombardement. Les derniers vols en France auront lieu en 1962 et 1972 pour l'Espagne. Au total, quelques 5000 Ju-52, toutes productions confondues, auront été construits.

Aujourd'hui, il existe encore un petit nombre de Ju-52 en état de vol : tous sont des avions de collections. Ils sont basés en Allemagne, en Suisse, en Afrique du Sud, aux USA et en France.

Des baptêmes de l'air sont possibles dans les appareils des deux premiers pays.

II / Caractéristique de l'avion

Envergure :	29,30 m
Longueur :	18,90 m
Vitesse maximale :	275 km/h à 1000 m
Masse max. au décollage :	10500 kg
Rayon d'action :	1300 km
Plafond pratique :	5900 m
Armement :	2 mitrailleuses de 7,92 mm jusqu'à 500 kg de bombes
Moteur :	3 BMW 132A-3 à pistons en étoile de 725 ch chacun
Equipage :	4 ou 5 hommes ; Aménagement pour transport de troupes de parachutistes ou de brancards