

Junkers Ju 52

🌐 **41 langues**

Article — Discussion

Lire — Modifier — Modifier le code — Voir l'historique — Outils

Cet article **ne cite pas suffisamment ses sources** (août 2018).



Si vous disposez d'ouvrages ou d'articles de référence ou si vous connaissez des sites web de qualité traitant du thème abordé ici, merci de compléter l'article en donnant les **références utiles à sa vérifiabilité** et en les liant à la section « **Notes et références** ».

En pratique : Quelles sources sont attendues ? Comment ajouter mes sources ?

Le **Junkers Ju 52** (surnommé *Tante Ju* en allemand, *Iron Annie* par les Anglais) était un avion de transport en tôle ondulée fabriqué par la firme allemande **Junkers** à partir des années 1930. Construit à plus de 4 845 exemplaires entre 1931 et 1952¹, il a été utilisé par de nombreuses compagnies aériennes (douze compagnies), mais aussi comme avion de transport militaire et bombardier pendant la Seconde Guerre mondiale.

Conception

modifier modifier le code

Le Junkers Ju 52 est conçu par l'ingénieur en chef de Junkers, **Ernst Zindel**, à l'origine comme avion de transport civil monomoteur. Il fait son vol inaugural en septembre 1930. Sa structure en tôle ondulée lui apporte alors une robustesse inédite pour l'époque, mais l'avion est clairement sous-motorisé. Aussi, dès avril 1931, le septième exemplaire du Ju 52 reçoit deux moteurs supplémentaires sur les ailes et dispose alors de trois **Pratt & Whitney Hornet** de 550 chevaux. Capable de transporter 17 passagers, le Junkers Ju 52 entre en service en 1932 dans la **Lufthansa** et fait rapidement l'objet de commandes d'autres compagnies aériennes.

La **Luftwaffe** manifeste vite son intérêt pour le Junkers Ju 52, qu'elle destine à la fois au transport militaire (de matériel ou de parachutistes) et au bombardement. Une version spéciale est donc construite à partir de 1934, capable d'emporter 1 500 kg de bombes ainsi que des mitrailleuses pour assurer sa défense. Bien que l'avion ait été utilisé largement pendant la Seconde Guerre mondiale, sa faible vitesse et son armement très limité ne lui laissent que peu de chance face aux avions ennemis, ce qui explique en partie le nombre élevé d'exemplaires perdus pendant le conflit. La capacité du Junkers Ju 52 à opérer à partir de pistes courtes et sommairement aménagées était fort appréciée.

De nombreuses versions du Junkers Ju 52 ont été construites pendant toute la Seconde Guerre mondiale, avec des moteurs de plus en plus puissants, de meilleurs équipements électroniques (radio, etc.) ou des équipements spéciaux comme des skis pour atterrir sur la neige. La fabrication était répartie entre plusieurs usines situées en Allemagne, en France et en Hongrie. Après la guerre, la France et l'**Espagne** ont construit leurs propres versions, désignées respectivement **AAC.1 Toucan** et CASA 352, et utilisées jusqu'au début des années 1960.

Engagements militaires

modifier modifier le code

Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. **Votre aide** est la bienvenue ! **Comment faire ?**

Guerre colombo-péruvienne

modifier modifier le code

Lors de la guerre colombo-péruvienne de 1932-1933, trois Ju 52 furent utilisés par la Colombie comme avion de transport et bombardier contre le Pérou¹.

Guerre d'Espagne

modifier modifier le code

Les Junkers Ju 52 accomplissent leurs premières missions militaires pendant la guerre d'Espagne, au sein de la **Légion Condor**. Ils sont alors utilisés à la fois comme avions de transport pour faire franchir le détroit de Gibraltar aux troupes maures de Franco fin juillet 1936 et comme bombardiers. Dix-huit Ju 52 bombardèrent **Guernica** le 26 avril 1937¹.

Seconde Guerre mondiale

modifier modifier le code

Ils jouent ensuite un rôle décisif lors des opérations aéroportées du début de la Seconde Guerre mondiale en Hollande, Belgique² et en Norvège (pour ce cas on verra une version hydravion équipée de deux flotteurs) en 1940 et contre la **Crète** en 1941, même si, à cette occasion, les pertes deviennent vite importantes à cause de sa lenteur (265 km/h environ) et de son faible armement. Il sera aussi utilisé pendant l'hiver 1942-43 pour ravitailler **Stalingrad** ainsi que pour soutenir les forces allemandes en Tunisie (avril 1943 : 150 vols par jour) et pendant l'évacuation de la Sicile en avril 1943. Il sera livré des exemplaires à la Hongrie et à l'Italie¹.

Il équipait aussi la flotte personnelle d'Hitler et son état-major (jusqu'à cinquante appareils).

Sa production fut interrompue à la mi-1944 malgré le renforcement de son blindage et de son armement (modèle Ju 52/3m g14e). La production était arrivée à plus de 3 200 appareils.

Guerre d'Indochine

modifier modifier le code

La France produisit à son tour l'appareil après-guerre par le constructeur **Amiot** (puis Ateliers Aéronautiques de colombes-AAC)³. Rebaptisés *Toucan*, ces avions ont été utilisés comme avions de transport de troupes et pour le parachutage

Junkers Ju 52/3m g7e



Un **CASA 352**, production sous licence en Espagne du Ju 52/3m, au sol en 2007 aux couleurs allemandes.

Constructeur	 Junkers
Rôle	Avion de transport
Statut	Retiré du service
Premier vol	13 octobre 1930
Mise en service	1932
Date de retrait	1982
Nombre construits	4 845 exemplaires
Équipage	2 <i>pilotes</i> et 1 <i>opérateur radio</i>
Motorisation	
Moteur	BMW 132T
Nombre	3
Type	Moteur en étoile de 9 cylindres , refroidi par air
Puissance unitaire	715 ch (526 kW)
Dimensions	
	
	
	
Envergure	29,25 m
Longueur	18,9 m
Hauteur	4,5 m
Surface alaire	110,5 m ²
Masses	
À vide	6 510 kg
Avec armement	9 200 kg
Maximale	10 990 kg
Performances	
Vitesse maximale	266 km/h
Plafond	5 490 m

pendant la [guerre d'Indochine](#) (GT1/64 « Béarn », GT 2/62 « Franche Comté » et 3/64 « Tonkin »)². Moins rapide et moins confortable que le [C-47](#) américain également employé par l'Armée de l'air, il avait un décollage plus court et un train fixe plus solide que celui (escamotable) du Dakota.

Guerre d'Algérie [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Les Junkers Ju 52 furent utilisés durant la [guerre d'Algérie](#) de 1956 à 1960 dans les deux « Groupes sahariens de reconnaissance et d'appui » n° 76 et 78. Ils permirent d'effectuer de très nombreuses missions de reconnaissance, de transport, de recherches SATER (Sauvetage Aéro-TERrestre) et d'évacuations sanitaires. Ils assurèrent des détachements à [Gabès](#), [Télergma](#), [Biskra](#), [Remada](#), [Touggourt](#), [El Goléa](#), Ft Flatters, Polignac, Edjeleh, [Tindouf](#), [Adrar](#). Des missions furent régulièrement réalisées à [Tamanrasset](#), [In Eker](#), In Salah, Bir Djedid etc. Ils furent ensuite cédés au Portugal.

Variantes [\[modifier | modifier le code \]](#)

- Ju 52/1m de : première version monomoteur (six exemplaires)
- Ju-52/3m ce : première version trimoteur pour l'[Allemagne](#), la [Finlande](#) et la [Suède](#)
- Ju-52/3m ce : version trimoteur pour la [Bolivie](#)
- Ju 52/3m ge : première version construite largement avec trois moteurs BMW 132A-1 de 660 chevaux
- Ju 52/3m g3e : trois moteurs BMW 132A-3 de 725 chevaux et autres améliorations
- Ju 52/3m g4e : roulette arrière et autres améliorations
- Ju-52/3m g5e : trois moteurs BMW 132T-2 de 830 chevaux et autres améliorations
- Ju 52/3m g6e : quasi identique au g5e
- Ju 52/3m g7e : ajout d'un [pilote automatique](#) et autres améliorations
- Ju 52/3m g8e : trois moteurs BMW 132Z et autres améliorations
- Ju 52/3m g9e : train d'atterrissage renforcé
- Ju 52/3m g10e : *idem* que le g9e mais en version flotteur ou ski
- Ju 52/3m g12e : trois moteurs BMW 132L de 800 chevaux
- Ju 52/3m g14e : ajout d'un blindage pour protéger les pilotes, armement défensif renforcé
- Ju-52/3m MS « Mause » ou « Minensuch » : avion démineur (grâce à un grand cercle en aluminium installé sous l'avion e dans lequel circulait du courant électrique, il faisait exploser les mines magnétiques¹)
- Ju 52/3 mW W pour *Wasser* (eau) : c'est un hydravion
- [AAC.1 Toucan](#) : version construite en [France](#) après la guerre (~400 exemplaires)
- CASA 352 : version construite en [Espagne](#) après la guerre (170 exemplaires)

Sur les 4 845 exemplaires produits, environ les deux tiers étaient destinés à la [Luftwaffe](#).

Opérateurs [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Civils [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- [Afrique du Sud](#)
 - [South African Airways](#)
- [Allemagne](#)
 - [Deruluft](#)
 - [Lufthansa](#) : 1 en service
- [Argentine](#)
 - [Aeroposta Argentina](#)
 - [Líneas Aéreas del Estado](#)
 - [Ministère de l'agriculture](#)
- [Belgique](#)
 - [Sabena](#)
- [Bolivie](#)
 - [Lloyd Aéreo Boliviano](#)
- [Brésil](#)
 - [Aeronorte](#)
 - [Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul](#)
 - [Syndicato Condor - Serviços Aéreos Condor](#)
 - [VASP](#)
 - [VARIG](#)
- [Bulgarie](#)
 - [Direction des Communications aériennes](#)
- [Canada](#)
 - [Canadian Airways](#)
 - [Canadian Pacific Airlines](#)
- [République de Chine](#)
 - [Eurasia Aviation Corporation](#)
- [Colombie](#)
 - [SCADTA](#)
- [Danemark](#)
 - [Det Danske Luftfartselskab](#)
- [Équateur](#)
- [Espagne](#)
 - [Iberia Airlines](#)
- [Estonie](#)
 - [AGO Flugzeugwerke](#)
- [Finlande](#)
 - [Aero Oy](#)
 - [DLL](#)
- [France](#)
 - [Aéro Cargo](#)
 - [Aigle Azur](#)
 - [Air France](#)
 - [Air Océan](#)
 - [CTA Languedoc Roussillon](#)
 - [Société Auxiliaire de Navigation Aérienne](#)
 - [Socotra](#)
- [Grèce](#)
 - [Elliniki Eteria Enaerion Sinkinonion](#)
- [Hongrie](#)
 - [Malert](#) ^(en)
- [Italie](#)
 - [Ala Littoria](#)

Rayon d'action	870 km
Armement	
Interne	18 fantassins ou parachutistes, ou 12 blessés sur civières
Externe	1 mitrailleuse MG 131 de 13 mm en position dorsale ou 2 Maschinengewehr 15 de 7,92 mm
modifier 	



Un CASA 352, version espagnole
du Ju 52.



Un Ju 52 exposé au [Musée royal de l'armée \(Bruxelles\)](#).



Un Ju 52 restauré aux couleurs de la Lufthansa.

- Mozambique portugais
 - Direccao de Exploracao dos Transportes Aéreos
- Norvège
 - Det Norske Luftfartselskap ^(en)
- Territoire de Nouvelle-Guinée
 - Gibbes Sepik Airways
 - Mandated Airlines
- Pérou
- Pologne
 - LOT Polish Airlines : 1 appareil de 1936 à 1939
- Portugal
 - Aero Portuguesa ^(en)
- Roumanie
 - LARES
- Royaume-Uni
 - British Airways Ltd ^(en)
 - British European Airways
 - British Overseas Airways Corporation
 - Railway Air Services ^(en)

Militaires [modifier] [modifier le code]

- Afrique du Sud
 - Force aérienne sud-africaine
- Reich allemand
 - Luftwaffe
- Argentine
 - Force aérienne argentine
- Autriche
 - Force aérienne autrichienne
- Belgique
 - Aviation militaire belge
- Congo belge
 - Force Publique
- Bolivie
 - Force aérienne bolivienne

- Force aérienne bulgare

- Colombie
 - Force aérienne colombienne

- État indépendant de Croatie
 - Force aérienne

- Équateur
 - Force aérienne équatorienne

- Espagne
 - Armée de l'air espagnole

- États-Unis
 - United States Army Air Forces : sous la désignation C79⁴

- France
 - Armée de l'air française (après-guerre)
 - Force maritime de l'aéronautique navale (après-guerre)

- Grèce
 - Hellenic Air Force

Appareils encore existants

En état de vol [modifier] [modifier le code]

- Suède
 - AB Aerotransport ^(en)
- Suisse
 - Swissair
 - Ju-Air ^(de) : 2 en service
- Tchécoslovaquie
 - CSA Czech Airlines
 - Gouvernement de Tchécoslovaquie (après-guerre)
- Turquie
 - Turkish Airlines
- Union soviétique
 - Deruluft
 - Aeroflot
- Uruguay
 - Compañía Aeronáutica Uruguay ^(en)
- Yougoslavie
 - JAT Airways

En 2018, **sept Ju 52 sont en état de vol** ^(en) : deux en Suisse (**Ju-Air** ^(de)), deux en Allemagne (**Lufthansa** et Ju-Air), un en Afrique du Sud (**South African Airways Museum Society**), un aux États-Unis (**Military Aviation Museum** ^(en)) et un en France (Amicale J.B. Salis).

En 2019, la Lufthansa déclare arrêter les vols à bord de son Ju 52 (immatriculé D-AQUI), « appareil qui n'a aucune perspective d'utilisation financière viable » ; cet appareil pourrait continuer de voler lors de réunions aéronautiques^{5,6}.

Exposés

Le 29 août 2021, le Ju 52 (en fait l’Amiot AAC.1 Toucan n^o 363) est de nouveau exposé au Deutsches Museum après cinq ans de rénovation⁷.

Accidents

L'appareil (HB-HOT, appartenant à la Ju-Air) a été détruit lors d'un **crash en août 2018** dans les Alpes suisses (vingt morts)^{5,6,8}. La compagnie Ju-Air entend reprendre l'exploitation, améliorée, des Ju 52 en 2023, puisque les causes de l'accident ont été identifiées (prise de risque des pilotes en montagne à basse altitude, entretien défaillant, mauvais équilibrage des charges dans l'avion, erreurs de logiciel)⁸. Finalement, l'avion de ce type restant en leur possession (surnommé "Tante Ju") ne pourra pas reprendre la voie des airs à cause de coûts trop élevés et de règles de sécurité trop strictes. Il pourra cependant toujours être admiré au musée de l'aviation de Dübendorf (ZH)⁹.

Notes et références

- ↑ ^a ^b ^c ^d et ^e Clansman, « Junkers Ju 52 [archive ]», sur *aviationsmilitaires.net/* (consulté le 14 septembre 2021).
- ↑ ^a et ^b « Ju 52 [archive ]», sur *indochine1940-1975.over-blog.com* (consulté le 14 septembre 2021).
- ↑ Jacques Moulin, « Le AAC-1 "Toucan" (Junkers 52-3m) [archive ]», sur *avions-de-la-guerre-d-algerie.over-blog.com*, 6 septembre 2008 (consulté le 14 septembre 2021).
- ↑ (en) Dan Hagedorn, « The Trek of the Aconcagua », *American Aviation Historical Society*, Huntington Beach, CA, vol. 37, n^o 3, fall 1992, p. 227 (lire en ligne [archive ]).
- ↑ ^a et ^b François Duclos, « Lufthansa : des 777F en plus, le Junkers 52 en moins », *Air-journal*, 23 janvier 2019 (lire en ligne [archive ]).
- ↑ ^a et ^b Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, « Accident d’aviation: un Ju-52 s’écrase au Piz Segnas [archive ]», sur *www.uvek.admin.ch/* (consulté le 14 septembre 2021).
- ↑ Gee Bee, « Le Junkers Ju 52 du Deutsches Museum de nouveau exposé [archive ]», sur *www.lecharpeblanche.fr*, 4 septembre 2021 (consulté le 14 septembre 2021).
- ↑ ^a et ^b *ATS*, « Un « pilotage très risqué » en cause dans le crash du Ju-52 », *TdG*, 28 janvier 2021 (lire en ligne [archive ]).
- ↑ RTS.ch, « Ju-52 cloué au sol [archive ]», 2024

- (en) Cet article est partiellement ou en totalité issu de l’article de Wikipédia en anglais intitulé « **List of Junkers Ju 52 operators** » (voir la liste des auteurs).

Voir aussi

Articles connexes

- Développement lié
 - Junkers Ju 352**
- Aéronefs comparables
 - Savoia-Marchetti SM.81**
 - Ford Trimotor**
- Listes
 - Liste d'aéronefs**
 - Liste d'avions civils**
 - Liste des avions militaires de la Seconde Guerre mondiale**

Sur les autres projets Wikimedia :

Junkers Ju 52, sur Wikimedia Commons

Bibliographie

- Enzo Angelucci et Paolo Matricardi, *Les avions*, t. 3 : *La Seconde Guerre mondiale - France, Allemagne, Angleterre, etc…*, Elsevier Sequoia, coll. « Multiguide aviation », 1978 (ISBN 2-8003-0387-5), p. 100-102.

 v • m	Avions produits par Junkers	[afficher]
 v • m	Désignations des avions de transport de l'USAAS/USAAC/USAAF/USAF et système Tri-Service	[afficher]
 v • m	Système de désignation des aéronefs du RLM	[afficher]
 v • m	 Flotte aérienne historique de l'Armée suisse	[afficher]

 Portail de l’histoire militaire	 Portail de l’aéronautique	 Portail de la Seconde Guerre mondiale
 Portail de l’Allemagne		

Catégories :	Avion militaire de la Seconde Guerre mondiale Avion utilisé par l'armée de l'air française Avion de transport militaire
 Véhicule militaire de la guerre d'Algérie Aéronef Junkers Avion à hélices Avion trimoteur Avion des années 1930 Avion de ligne Premier vol en 1930	
 Avion à ailes basses Bombardier allemand [+]	

La dernière modification de cette page a été faite le 13 avril 2025 à 01:20.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d’autres conditions peuvent s’appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

Politique de confidentialité À propos de Wikipédia Avertissements Contact Code de conduite Développeurs Statistiques Déclaration sur les témoins (cookies) Version mobile