

La chronique du CESA

13 octobre 1930, premier vol du *Junkers 52* allemand, avion de transport et bombardier

La rusticité au service de la longévité

Construit par Ernst Zindel en 1930 sur le modèle du *Junkers W 33*, le *Ju-52*, surnommé « *Tante Ju* », est tout d'abord conçu pour le transport civil. Dans sa version à 3 moteurs, il connaît une longue carrière au sein de la Lufthansa et dans un certain nombre de compagnies aériennes étrangères. Sa carrière militaire, inattendue, est quant à elle impressionnante avec des actions essentielles menées dans les domaines du transport et du bombardement.

De la version monomoteur civile à la version trimoteurs bombardier

Le *Junkers 52* est un monomoteur doté d'un train fixe et d'un revêtement en duralumin ondulé. Il a effectué son premier vol le 13 octobre 1930. Ce modèle n'est finalement développé qu'en 7 exemplaires car il apparaît comme étant sous-motorisé. Pour y remédier, deux autres moteurs sont disposés sur les ailes, donnant naissance à la version *Ju-52/3m*, la plus courante à partir de mars 1932. Cette version est utilisée par la Lufthansa pour le transport de passagers et de fret. Un *Ju-52* est employé par Adolf Hitler pour enchaîner les meetings à travers l'Allemagne pendant les campagnes électorales. Lors de sa nomination comme chancelier en 1933, Hitler reçoit un *Ju-52/3m* personnel appelé Immelmann II, du nom d'un as allemand de la Grande Guerre. L'année suivante, Hitler décide d'en faire un avion de transport tactique. Il souhaite réformer la force aérienne allemande mais doit agir en toute discrétion car le traité de Versailles interdit à l'Allemagne de se réarmer. Imitant la Colombie qui a utilisé cet avion comme bombardier en 1932, l'Allemagne imagine une version bombardier du *Ju-52* afin d'obtenir des avions plus adaptés au combat. Deux soutes pouvant transporter 1 500 kg de bombes sont ajoutées, ainsi que deux mitrailleuses *MG 15* rétractables.



DR

Au service de missions très diverses

Les *Ju-52/3m* sont utilisés lors de la guerre civile d'Espagne. Ils sont employés pour réaliser un des premiers ponts aériens de l'histoire, avec le rapatriement depuis le Maroc de 10 000 combattants de l'armée d'Afrique du général Franco, mais aussi pour bombarder Guernica en 1937. Les *Ju-52* se révèlent très utiles lors de la seconde guerre mondiale. Ils remorquent des planeurs lors de la prise du fort d'Eben-Emael et permettent des opérations aéroportées au-dessus de la Grèce. Parfois équipés d'un anneau de 14 mètres de diamètre disposé sous le fuselage, ils créent à très basse altitude un champ magnétique qui fait exploser les mines flottantes ennemies.

Toutefois, l'appareil montre très vite ses limites. Il est trop lent, peu armé et emporte des charges modestes. Le 10 mai 1940, le *Ju* participe au premier assaut aéroporté de l'histoire au-dessus des Pays-Bas, à La Haye. Mais 280 *Ju* sont alors détruits, soit l'équivalent d'un an de production. À l'hiver 1942-1943, le pont aérien réalisé par près de 750 *Ju-52* est insuffisant pour ravitailler l'armée de von Paulus encerclée dans Stalingrad.

Néanmoins, l'appareil poursuit sa carrière après la guerre. L'Espagne le renomme *Pava* et construit d'autres modèles sous licence qu'elle appelle *CASA 352* et *CASA 352 L*.

Les industries aéronautiques françaises, notamment les Ateliers aéronautiques de Colombes, continuent d'en fabriquer sous le nom d'*AAC 1 Toucan* jusqu'en 1948. L'armée de l'air les utilise largement en Indochine, en Algérie et en Afrique jusqu'en 1960.

Malgré ses faiblesses, le *Ju-52* a connu une rare longévité grâce à sa robustesse et à sa polyvalence.

Sous la direction du capitaine Aurélien Poilbout, chargé de mission au CESA
Sergent-chef Fanny Boyer, rédactrice au CESA

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com



DR