



Des personnalités sont mitraillées par trois photographes (accroupis à droite) devant un Junkers G31 de la Lufthansa en 1933 ou 1934. Mis à part la double dérive, ce cliché met bien en évidence la paternité des lignes du G31 sur le Ju 52. Le système d'échappement des trois moteurs qui recrache les gaz loin en arrière est bien visible pour le moteur gauche. À l'avant gauche, la porte d'accès au compartiment radio est ouverte.

LES JUNKERS G31 MIS EN ŒUVRE PAR LA LUFTHANSA

Wnr	1 ^{er} immat.	Immatr. 1934	Nom
3002	D-1310	D-ADIN	<i>Hermann Köhl</i>
3004	D-1427	détruit en 1928	<i>Deutschland</i>
3005	D-1473	détruit en 1928	<i>Rheinland</i>
3006	D-1523	D-ADAR	<i>Nordmark</i>
3007	D-1770	D-ABAR	<i>Preussen</i>
3008	D-1722	D-ABIL	<i>Brandenburg</i>
3009	D-1786	D-ADUR	<i>Westmark</i>

La Lufthansa (DLH) possédera plus de la moitié de la production totale du G31, cet appareil est le Junkers G31 WNr 3009 immatriculé D-1786 et baptisé *Westmark*. Courant 1934, avec le changement du système des immatriculations remplaçant le système alphanumérique en place depuis 1919, il recevra l'immatriculation D-ADUR. En 1935, comme la majorité des G31 de la DLH, il sera transféré au ministère de l'Air du Reich (RLM).

LUFTHANSA
HANS KIRSCHSTEIN



Junkers Ju 52 3mge, immatriculé D-ARYS, *Hans Kirschstein* WNr 5043, Deutsche Lufthansa, Schiphol, Pays-Bas 3 septembre 1936.

4. LE JU 52 DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES, ENTRE PROPAGANDE ET FIERTÉ NATIONALE

Dès son premier vol au printemps 1931 et surtout dès les premiers exemplaires achetés par la compagnie aérienne Deutsche Lufthansa (DLH) en 1932, la merveille dessinée par Ernst Zindel du bureau d'études d'Hugo Junkers va tout de suite séduire les compagnies aériennes du monde entier de par sa fiabilité et son entretien peu coûteux.

Les compagnies aériennes ne vont pas être les seules à s'intéresser au tout nouveau Ju 52, les militaires mais surtout le gouvernement nazi vont tout de suite comprendre que les fabuleuses capacités de cet appareil vont faire de lui un merveilleux ambassadeur de l'Allemagne renaissante dans le monde entier. Hitler lui-même fera une grande partie de ses déplacements lors de sa campagne électorale avec un Ju 52 piloté par Hans Baur, son pilote personnel. Les ministres ainsi que les personnalités proches du gouvernement vont aussi sillonner le ciel à son bord, surtout pour leurs déplacements à l'étranger ne manquant ainsi aucune occasion de montrer la technique allemande au reste du monde. Le Ju 52 va être aussi de tous les meetings aériens,

raflant de nombreux trophées dans sa catégorie. Des expéditions seront aussi lancées aux quatre coins du globe, traversant des chaînes de montagnes que les avions de transport de passagers évitaient jusque-là, ouvrant ainsi la voie à de nouvelles lignes aériennes encore impensables quelques années auparavant.

Mais le Junkers 52/3m va aussi énormément servir la propagande militaire du Troisième Reich lors de parades militaires comme les journées du parti à Nuremberg par exemple, ou de gigantesques parades et exercices militaires étaient organisés. En 1934 la première unité de bombardement de la Luftwaffe à recevoir la version bombardier du Ju 52 va être la KG 152 Hindenburg, et ainsi 450 Ju 52 version g3e de bombardement seront construits jusqu'en 1935, équipant les deux tiers des unités de bombardement de la Luftwaffe. Ce sont ces unités fraîchement équipées de Ju 52 qui, en 1934-1935 participeront aux parades aériennes militaires montrant ainsi au monde entier la toute nouvelle puissance militaire allemande.



Junkers 52 dans la livrée typique de la période d'avant-guerre aux alentours de 1935. Cette livrée deux tons était composée de gris-vert

RLM 63 et de bandes noires RLM 22 pour masquer les salissures d'échappements sur les ailes ainsi que sur le nez de l'appareil.

Les roues possédaient des carénages pour l'aérodynamisme, qui par la suite, sur les appareils livrés à la Luftwaffe, furent très souvent démontés pour des raisons pratiques d'entretien ainsi que pour éviter qu'ils ne se remplissent de boue sur les terrains difficiles. À cette époque les Ju 52 fournis à la Luftwaffe portaient aussi cette livrée avant d'être ultérieurement peints en camouflage militaire. Parfois ceux-ci conservaient leur livrée de sortie d'usine. Ici il s'agit du Ju 52 à l'immatriculation civile D-ARIZ en finale d'atterrissage volets sortis.

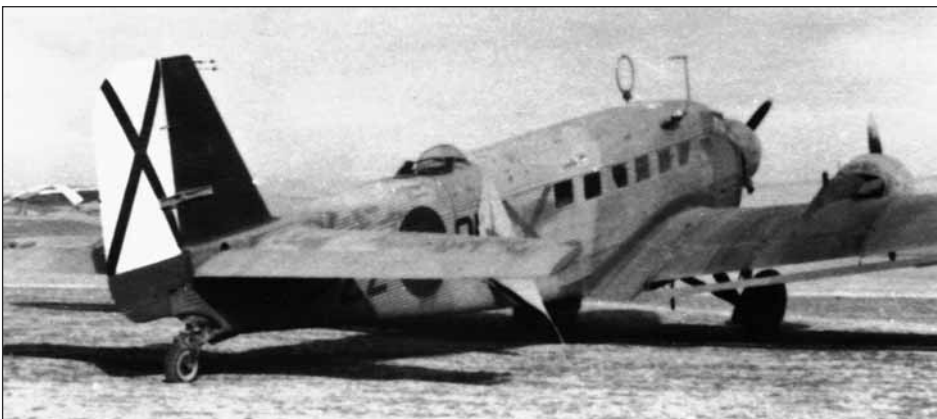


Dans un premier temps, les missions des vingt premiers Ju 52 envoyés en Espagne par Hitler seront de rapatrier la légion espagnole stationnée au Maroc et fidèle à Franco, son ancien commandant. Les Ju 52, aux côtés d'appareils achetés aux Italiens par Franco, réussiront le transfert de près de 15 000 hommes dans le pont aérien qui s'établit entre le Maroc et Séville. Au début, l'Allemagne n'étant pas officiellement engagée dans le conflit, les pilotes effectueront leurs vols habillés en civil. C'est même dans cette tenue que le capitaine de vol de la Lufthansa Henke et son radio le *Leutnant* Max Graf Hoyos, accompagné du Junkers 52 de l'*Oberleutnant* Rudolf Freiherr von Moreau et son radio, bombardèrent et endommagèrent gravement le navire républicain *Jaime I* qui faisait feu sur les Ju 52 à chaque traversée du détroit de Gibraltar.

Ce Ju 52 a dû effectuer des vols intensifs à en juger par l'impressionnante traînée d'échappement qui s'est déposée sur le fuselage. Cet appareil qui est entièrement peint en gris RLM 63 et noir RLM 22 possède les marquages des avions nationalistes. Ces marquages, bien que variant légèrement d'un appareil à l'autre, étaient généralement composés comme suit :

- Une cocarde nationaliste noire de chaque côté du fuselage, une à chaque extrémité des extrados et des intrados d'ailes.
- Une croix noire de Saint-André sur fond blanc sur le gouvernail.
- Une croix blanche de Saint-André à chaque extrémité des extrados et des intrados d'ailes. Celles-ci étaient soit peintes sur les cocardes nationalistes soit à côté.
- Le code de fuselage était composé d'un nombre précédant la cocarde qui indiquait le type d'appareil, suivi d'un autre nombre placé après la cocarde qui était le numéro individuel de l'appareil.
- Parfois des insignes d'unités ou personnels étaient peints à l'intérieur de la cocarde de fuselage.

Quand les Ju 52 auront fini de transporter les troupes depuis le Maroc, certains d'entre eux formeront la base de la future unité de bombardement K88. Sur ce cliché on constate que des troupes espagnoles sont mêlées aux Allemands. Ces derniers aideront aussi à former des unités de bombardement entièrement espagnoles sur Ju 52.



Un Ju 52 stationne non camouflé et à découvert sur le bord de la piste, une image classique de Ju 52 de la légion Condor qui n'eut apparemment pas beaucoup à craindre les mitraillages au sol. L'immatriculation qui commence par 22 est cachée par une bâche. Les avions de bombardement reçurent les chiffres allant de 20 à 29, le 22 étant attribué aux Ju 52.

Quand l'escadrille de bombardement K88 fut créée, elle ne comportait au début que trois escadrilles, la quatrième

ne sera créée qu'en juillet 1937 sur Heinkel 111. Chacune des trois escadrilles était composée de dix Ju 52, un autre étant attribué à l'état-major du groupe pour un total de 31 Ju 52. La 1./K88 reçut les numéros individuels allant de 90 à 99, la 2./K88 de 80 à 89 et la 3./K88 de 70 à 79. Le chiffre individuel de cet appareil semble commencer par un 8 ou un 9, il est possible qu'il appartienne donc à la 1. ou à la 2./K88. Ce Ju 52 au camouflage fatigué porte une livrée trois-tons typiques des Ju 52 de la Luftwaffe des années 1930, par la suite au fur et à mesure des livraisons, des Ju 52 au nouveau camouflage deux-tons qui préfigureront la livrée des Ju 52 de la Seconde Guerre mondiale commenceront à arriver.



Dans cette école de la Luftwaffe, certainement une KFS, un *Oberfeldwebel* montre aux futurs mitrailleurs le maniement d'une mitrailleuse MG 15. La MG 15 d'un calibre de 7,92 mm sera l'arme de base du mitrailleur dorsal de Ju 52, dans la deuxième partie du conflit elle sera parfois remplacée par la plus puissante MG 131 de 13 mm. Comme il n'existait pas d'école spécifique pour la formation de mitrailleur d'appareil de transport, ceux-ci étaient formés dans les écoles de bombardement, les *Kampffliegerschulen*. Dans ces KFS en plus des pilotes, les mitrailleurs mais aussi les navigateurs (*beobachter*), les radios (*bordfunker*), les mécaniciens embarqués (*bordmechaniker*) étaient formés. Des écoles spécifiques à chacune de ces spécialités ont apparemment existé mais n'ont pratiquement pas laissé de traces dans les archives.

Une recrue met en pratique les explications de son instructeur, déclenchant sa MG 15 pour une séance de tir sur cible à 25 m comme l'indique le petit panneau au sol. Pour s'habituer à la gêne occasionnée par la grosse combinaison et les gants rembourrés, l'élève porte son équipement complet lors des exercices. Ce simulateur de tir est composé d'une armature en forme de table équipée d'un vrai stand de mitrailleur dorsal avec la MG 15 montée sur affût pivotant. Quand l'élève aura atteint un niveau de tir sur cible au sol, jugé satisfaisant par son instructeur, les exercices auront lieu en vol.



On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs! L'apprentissage d'un pilote comportait son lot d'aléas surtout dans la seconde moitié du conflit où la formation des jeunes recrues était d'une bien moindre qualité qu'auparavant, les élèves étant lâchés sur ce gros trimoteur après seulement quelques heures de vols sur des appareils d'entraînement. Ce Ju 52 a fini sa course dans un camion, coupant littéralement la cabine en deux au niveau des montants. Le moteur extérieur gauche a été touché mais ne s'est pas arraché. Si toutefois cela arrivait, celui-ci était quand même retenu à la cloison pare-feu par des câbles métalliques de sécurité. Le deuxième homme en partant de la droite vérifie l'état d'un des radiateurs d'huile, tandis que les autres arborent encore une mine un peu déconfite, redoutant peut-être la réaction de leur hiérarchie!



Très certainement en mai ou juin 1940 ce Ju 52 9G+HH (WNR 5847) qui semble appartenir à la 1./KGrzbv 101 est venu se crasher sur une des bases aériennes de Laon. Le code 9G reste énigmatique pour un appareil du KGrzbv 101, unité qui utilise normalement le code G6. Selon certaines sources, le code 9G est attribué à une unité inconnue volant sur Ju 52 au printemps 1940. Une autre source attribue le code 9G à la *Flieger Aufkl. Sta Perleberg* qui deviendra en février 1943 le FAGr 101, numéro d'unité



troublant vu l'insigne peint sur ce Junkers; mais la date de création de cette unité en 1943 paraît trop tardive, ce qui serait confirmé par la version et le type de camouflage précoce de cet appareil. Une autre source encore identifie le cliché d'un Ju 52 portant le code 9G comme appartenant au KGrzbv 101 pendant les opérations sur Stalingrad, époque où le KGrzbv 101 est censé ne plus exister.

Le KGrzbv 101 a été formé en mars 1940 sous le commandement de l'*Obstlt* Ernst Mundt pour participer à la campagne de Norvège et sera dissous à la fin de la campagne de France en juin 1940. Il sera reformé en février 1941 et sera à nouveau dissous en juin 1941 suite aux lourdes pertes subies pendant les opérations aéroportées de Crète. Un autre insigne que celui-ci représentant un oiseau vert transportant un soldat au combat sera aussi utilisé par cette unité. La bande blanche peinte sur le capot moteur extérieur identifie une 1^{re} *staffel* et non un 1^{er} *gruppe*, le KGrzbv 101 ne possédant à cette époque que quatre *staffeln* et donc un seul groupe.

Cet appareil au schéma de camouflage précoce est un hybride entre la version "g3e" et "g4e", il a conservé la grosse antenne ronde ainsi que la porte d'accès au cockpit du "g3e" mais est équipé des deux portes cargos de la version "g4e". Les hélices du moteur central sont tordues vers l'avant tandis que celles du moteur extérieur le sont vers l'arrière, ce qui est rare, et nous indique sans doute un atterrissage très mouvementé.



À la fin de la campagne de France, le KGrzbv 105 dont on voit ici deux Ju 52, un "g4e" au premier plan et un "g3e" derrière lui, reviendra d'Allemagne où il était parti se refaire une santé après la campagne de Norvège. Vu le déplacement très rapide du front, le KGrzbv 105 livrera carburant et munitions aux unités d'avant-garde. Au retour, il rapatriera les blessés comme on peut les voir ici pris en charge par la Croix-Rouge sur l'aérodrome de Niedermendig, situé non loin de la frontière belge. Pour la campagne de Norvège certains Ju 52 g4e du KGrzbv 105 avaient été modifiés en "long rayon d'action" grâce à l'ajout de réservoirs.

LISTE DES UNITÉS * CRÉÉES SUITE À LA RÉORGANISATION DE MAI 1943

Stab/TG1	formé à partir de l'ancien Stab KGzbv 1	Stab TG4	formé à partir de l'ancien KGrzbv "Süd"
I./TG1	formé à partir de l'ancien I./KGzbv 1	I./TG4	formé à partir de l'ancien KGrzbv 105
II./TG1	formé à partir de l'ancien II./KGzbv 1	II./TG4	formé à partir de l'ancien KGrzbv 500
III./TG1	formé à partir de l'ancien III./KGzbv 1	III./TG4	formé à partir de l'ancien KGrzbv 400
IV./TG1	formé à partir de l'ancien IV./KGzbv 1	IV./TG4	formé à partir de l'ancien KGrzbv 700
Stab TG2	formé à partir de l'ancien Stab KGzbv 3	Stab TG5	formé à partir de l'ancien KGrzbv "Nord"
I./TG2	formé à partir de l'ancien KGrzbv 600	I./TG5	formé à partir de l'ancien I./KGzbv 323
II./TG2	formé à partir de l'ancien KGrzbv 800	II./TG5	formé à partir de l'ancien II./KGzbv 323
III./TG2	formé à partir de l'ancien KGzbv 106	III./TG5	formé à partir de l'ancien III./KGzbv 323
Stab TG3	formé à partir de l'ancien Stab KGzbv 2	TGr 10	formé à partir de l'ancien KGrzbv 5
I./TG3	formé à partir de l'ancien KGrzbv 9	TGr 20	formé à partir de l'ancien KGrzbv 108
II./TG3	formé à partir de l'ancien KGrzbv 50	TGr 30	formé à partir de l'ancien KGrzbv 23
III./TG3	formé à partir de l'ancien KGrzbv 102		
IV./TG3	formé à partir de l'ancien I./KGrzbv 172		

* Certaines de ces unités de transport n'étaient pas équipées en Junkers 52.

En mai 1943, à partir de toutes ces unités "exotiques", de vraies unités stables et toutes constituées d'un *Stab* et de trois à quatre *gruppen* vont être créées : les *Transportgeschwadern* et les *Transportgruppen* pour les unités constituées d'un seul *gruppe*, TG et TGr en abrégé.

La composition officielle d'une unité sera de 217 appareils répartis comme suit :

- 5 appareils attribués au *GeschwaderStab* ;
- 4 *gruppen* composés chacun de 48 appareils, au sein de chaque *gruppe* les appareils sont répartis dans 4 *staffeln* ;
- chaque *gruppe* est commandé par un *GruppenStab* composé de 5 appareils.

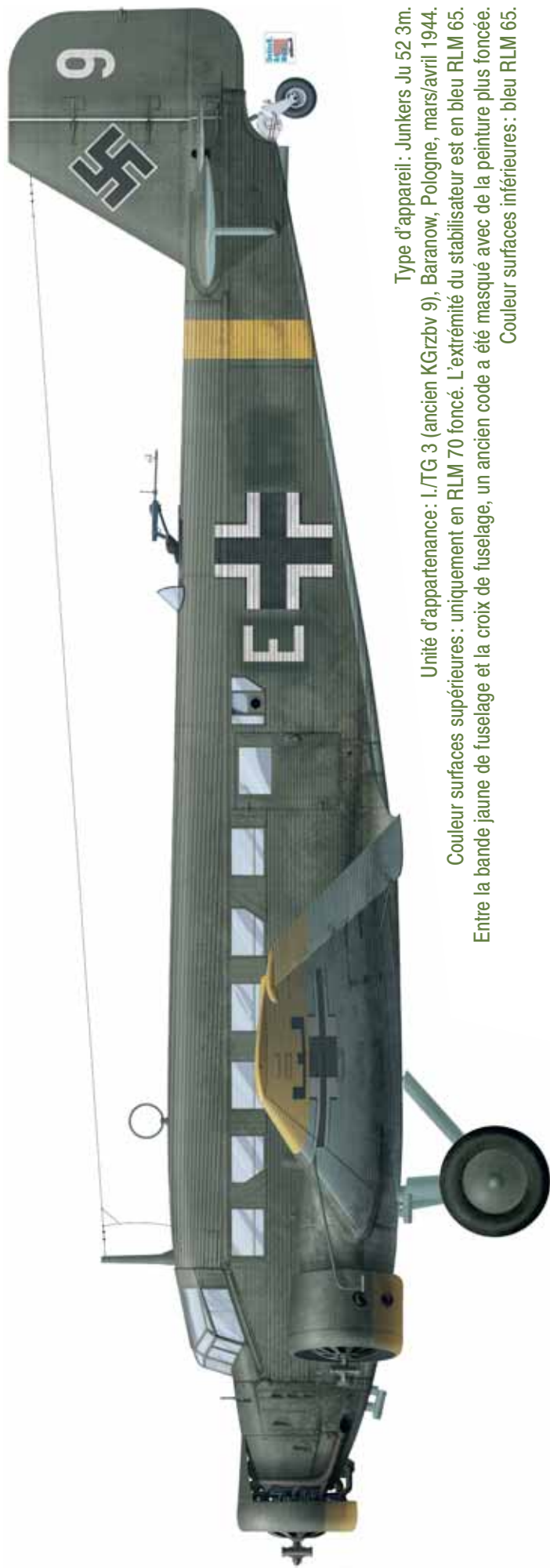
En janvier 1944 le nombre d'appareils affectés à une *geschwader* passera de 217 à 192.



Le code 9G est un grand mystère parmi les unités de Ju 52. N'étant officiellement attribué à aucune unité de transport, il sera pourtant observé sur des Ju 52 de la campagne à l'Ouest, pendant le pont aérien de Stalingrad, même le KGrzbv 400 qui opérera principalement en Méditerranée déclarera la perte d'un Ju 52 portant le code 9G ! Le code 9G était aussi attribué à l'unité de reconnaissance *Fl.Aufkl.Staffel* Perleberg, cette unité ne semble pas avoir utilisé le Ju 52. La réorganisation des groupes de transport de 1943 simplifiera grandement cet assemblage hétéroclite de codes dans les unités de Ju 52.

Avec désormais une *Flugbetriebskompanie* par groupe, la maintenance des Ju 52 sera améliorée. Ce sera un très gros progrès surtout lors de grosses opérations où un grand nombre d'appareils étaient affectés sur une même base. La maintenance était ainsi effectuée par l'équipe propre à chaque groupe et non par une seule équipe de maintenance pour toute la base.





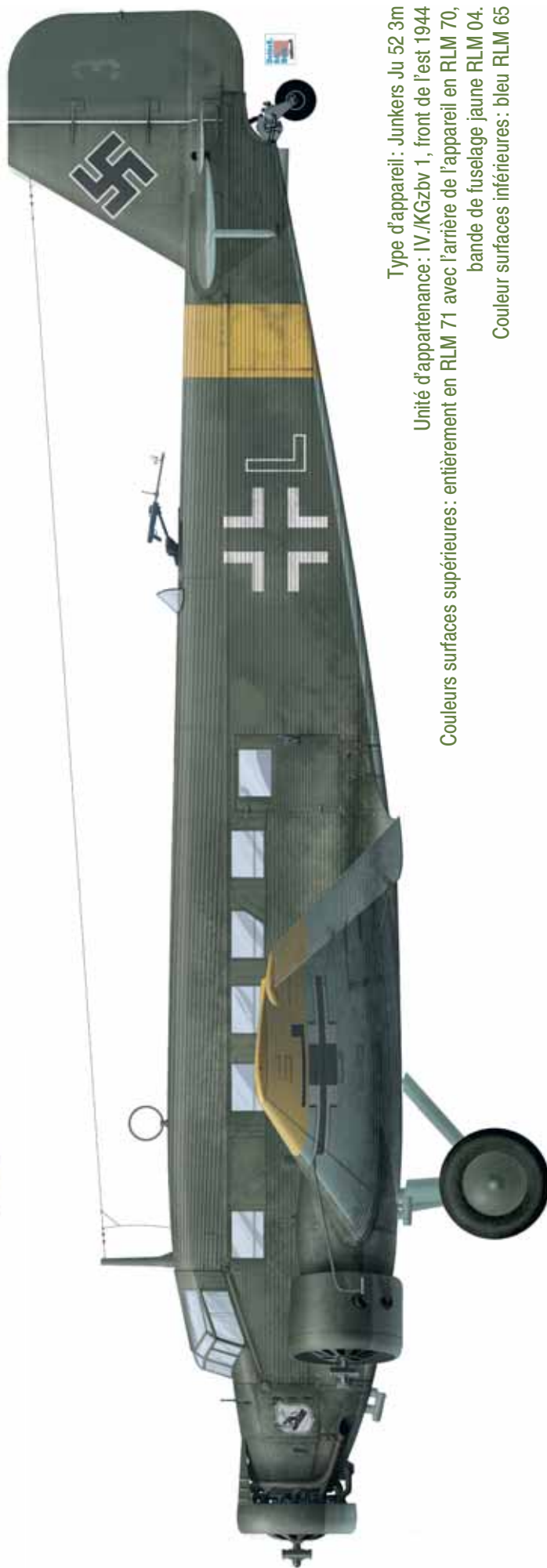
Type d'appareil : Junkers Ju 52 3m.

Unité d'appartenance : I./TG 3 (ancien KGzbv 9), Baranow, Pologne, mars/avril 1944.

Couleur surfaces supérieures : uniquement en RLM 70 foncé. L'extrémité du stabilisateur est en bleu RLM 65.

Entre la bande jaune de fuselage et la croix de fuselage, un ancien code a été masqué avec de la peinture plus foncée.

Couleur surfaces inférieures : bleu RLM 65.



Type d'appareil : Junkers Ju 52 3m

Unité d'appartenance : IV./KGzbv 1, front de l'est 1944

Couleurs surfaces supérieures : entièrement en RLM 70, bande de fuselage jaune RLM 04.

Couleur surfaces inférieures : bleu RLM 65



Junkers 52 g8e (See) en Norvège en 1944. Cet appareil appartient sans doute à la *Seetransportstaffel 2* et doit être codé 8A+FK, seule la lettre individuelle de l'appareil, le F, est répétée sous les ailes. La grande porte cargo ainsi que la petite porte d'accès au cockpit sont une des caractéristiques de cette version. Le Ju 52 g8e (See) arrivait à décoller en 53 s sur une distance de 845 m. Il lui fallait 21 min (!) pour atteindre l'altitude de 3000 m. Des hommes sont en train de retirer les indispensables bâches qui protègent le Junkers de la rigueur du climat norvégien. L'appareil est en cours de chargement et en pleine préparation pour le prochain vol. L'arrière du Junkers semble être attaché à la petite embarcation qui va sans doute aider à le manœuvrer afin de le placer plus facilement dans son axe de décollage. Sur la gauche un homme est équipé d'un gilet de sauvetage tandis que sur la droite, un autre homme est en train de défaire les amarres du Ju 52. La *Seetransportstaffel 2* sera formée en octobre 1943 sur la base norvégienne de Trondheim-Hommelvik où elle restera basée jusqu'à sa reddition en mai 1945. Pendant toute cette période difficile de fin de guerre, les mécaniciens de l'unité accompliront l'exploit de maintenir en disponibilité quasi permanente la dizaine de Ju 52 (See) dont est équipée la *Seetransportstaffel 2*, lui permettant ainsi d'opérer jusqu'à la toute fin.

Cliché pris en 1945 par un membre du *416th Night Fighter Squadron* sur une base récemment capturée en Allemagne. Ce Ju 52 en piteux état a été utilisé jusqu'à son dernier souffle, le toit a été rafistolé avec des patchs de tôle qui n'ont pas été peints dans les couleurs de l'appareil, situation d'urgence oblige... Le *416th NFS* opérera en Italie, Corse, France métropolitaine et Allemagne. Il mettra en œuvre de nombreux appareils dont le mythique P-61 Black Widow.



Les 5 photos suivantes: Le Junkers va maintenant être complètement démonté en commençant par les trois moteurs. Pour certaines étapes comme le démontage des ailes, des outils spéciaux devront être fabriqués, plutôt que de chercher, certainement en vain, les outils d'époque.



23. LE JUNKERS 52 EN MODÈLE RÉDUIT

Que ce soit en miniature déjà construite ou en maquette à construire et à peindre, le Ju 52 est un modèle plutôt rare chez les fabricants. Il ne faut pas s'attendre à le trouver sous toutes les versions et déclinaisons possibles comme certains appareils de la même période, le Messerschmitt Bf 109 ou le Spitfire par exemple.

Toutefois un certain nombre de kits ou de miniatures existent ou ont existé représentant le Ju 52 dans sa version civile ou militaire.

A) Quelques exemples parmi les maquettes à construire

Kits à l'échelle 1/72

- **Airfix** propose un kit réf. A05008 de la version militaire avec lequel il peut être réalisé soit un Ju 52 à flotteurs avec emblème du KGrzbv 9 soit une version terrestre du KGrzbv 106.

- **Heller** produit un Kit réf.80380 du Ju 52 VB+UF WNr 6515 en camouflage hivernal sur le front de l'Est. Cet appareil avait été transformé en version "See" à flotteurs de février à mai 1940.

- **Italeri** qui est une des marques la plus prolifique en maquette de Ju 52 à l'échelle 1/72, propose un kit très intéressant qui comprend une planche de décals avec laquelle il est possible de monter un Ju 52 du IV./KGrzbv 1 ou un Toucan français, assez rare en maquette. Réf.1265.

Un autre kit réf. 150 représente un des quatre Ju 52 de la compagnie Ju-Air basée en Suisse.

La version du Ju 52 "Mausi" ou chasseur de mines marines est aussi produite par ce fabricant réf. 126.

Le kit réf. 1339 propose un Ju 52 "See" du KGrzbv Wittstock en Méditerranée.

Kits à l'échelle 1/48

- **Revell** est le principal fabricant du Ju 52 à cette échelle. Vu sa grande taille au 1/48 avec 61 cm d'envergure, le Junkers 52 est plus souvent proposé par d'autres marques à des échelles plus petites. Revell propose aussi un kit à l'échelle 1/144. Voici quelques exemples de kits Revell au 1/48 qui ont été, sont ou seront disponibles en fonction de la période et des rééditions :
- Réf. 04519 un Ju 52/3m g4e du KGrzbv 700 sur le front médi-

terranéen, sorti en 1998 ;

- Réf. 04521 un autre Ju 52/3m g4e opérant sur le front de l'Est, sorti en 2006 ;

- Réf. 04558 représente le Ju 52/3mfe civil WNr 4022 *Manfred von Richthofen* dans une livrée rouge qu'utilisait Hermann Göring pour ses déplacements, sorti en 2009. Sous la même référence, Revell avait déjà sorti en 2001 le kit du Ju 52 D-ALYL aux couleurs des jeux Olympiques de Berlin de 1936.

- **Revell-Monogram** avait sorti un très beau kit que l'on peut encore trouver en cherchant un peu sur internet sous la réf. 5944. Avec ce kit il était possible de construire soit un Ju 52 bombardier de la légion Condor, soit un Ju 52 de transport de la KGrzbv 1 lors de l'invasion de la Crète en 1941, cette version est présentée **ci-dessous** en photographie.



Ici il a été choisi de réaliser la version du kit représentant le Ju 52 g4e de la 2./KGrzbv 1 qui opéra lors de l'invasion de la Crète en 1941. Dès le premier coup d'œil on se rend compte que ce kit est très réussi et bien détaillé. Les détails intérieurs n'ont pas été oubliés avec un joli cockpit. L'intérieur du fuselage est bien réalisé, on aperçoit la rampe derrière les fenêtres ainsi que deux sièges au niveau de la porte équipée de son garde main.

La porte cargo est bien moulée et des maquetistes avertis pourront s'essayer à la transformer en position ouverte. Les décals de bonne qualité sont facilement positionnables.