

Véritables pièces de musée volontes.... : Les "Junkers JU-52" de JU-AIR!

Autor(en): **Quartier, Vincent**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **142 (1997)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-345820>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



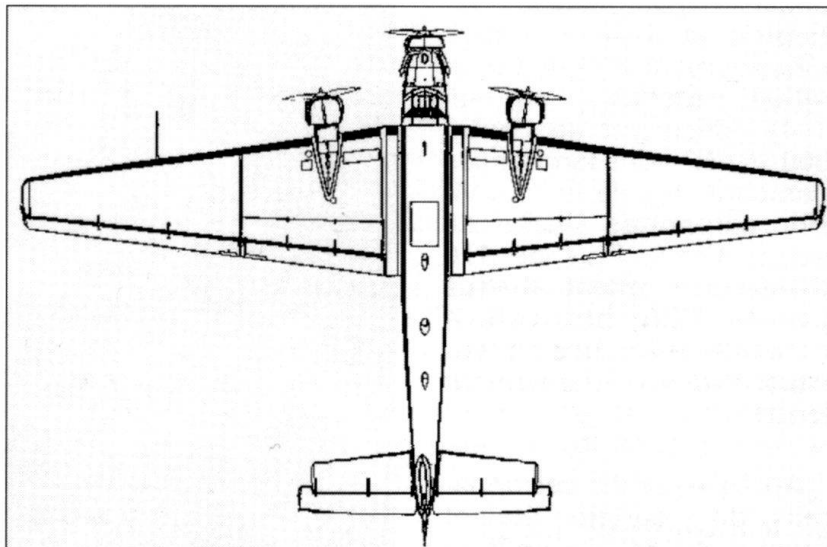
Véritables pièces de musée volantes....

Les « Junkers JU-52 » de JU-AIR !

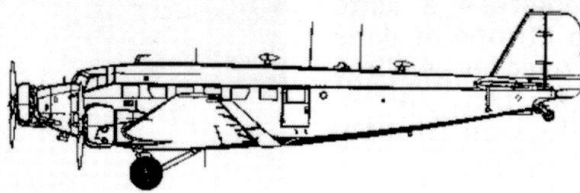
Par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier

Samedi 5 juin 1993, 13 h 15, aérodrome militaire de Sion. Un petit groupe de personnes embarque à l'intérieur d'un vénérable autocar gris-vert qui se range, trois minute plus tard, en bordure de piste, à côté d'un drôle d'avion en tôle ondulée ! Ce sont les heureux passagers du vol N° 10 organisé par la compagnie JU-AIR, à l'occasion du 50^e anniversaire de cette place d'aviation militaire romande.

Accueillis par une charmante hôtesse, ils sont alors invités à monter à bord de l'un des derniers *Junkers JU-52* au monde encore en état de voler ! Le vol, d'environ 50 minutes, les conduira au-dessus de Brigue, puis de Loèche avant de revenir à Sion. Lors de celui-ci, qui se déroule à la vitesse moyenne d'environ 150 km/h, chacun des 17 passagers embarqués aura la possibilité de visiter le cockpit de cet appareil de légende et de converser avec les deux pilotes qui se trouvent aux commandes. L'expérience est fantastique ! On croit revivre certaines séquences d'un film rétro, à l'époque des dirigeables et l'Orient-Express chers à Agatha Christie ! Mais découvrons peut-être cet ap-



Le «Junkers JU-52»



pareil à la silhouette si caractéristique due à la présence inhabituelle d'un troisième moteur dans le nez de la carlingue !

Avion de transport civil au départ, le *Junkers JU-52* est construit à Dessau, dans les ateliers de l'ingénieur allemand Hugo Junkers

(1859-1935)¹. Il équipera tout d'abord la compagnie Lufthansa dès 1932. Il sera ensuite utilisé militairement, dans le milieu des années 1930, avec la création du corps parachutiste allemand, puis, lors de la guerre d'Espagne, pour des missions de bombardement. Le *JU-52* sera d'ail-

¹ Dubler, Hansuedi : 10 Jahre JU-AIR. Illnau, 1992.

leurs construit sous licence dans la péninsule ibérique sous le nom de *Casa 352*.

On le verra ensuite, durant la Seconde Guerre mondiale, en Norvège, en Afrique du Nord, sur le front de l'Est, (Stalingrad, poches de Demgansk et de Kholm) et il sera engagé massivement lors de l'opération « Merkur », en mai 1941 ; décollant de Grèce, 500 *JU-52* vont larguer les parachutistes de la 7^e Division aéroportée allemande sur la Crète. Plus de 170 d'entre-eux seront abattus par la DCA britannique, notamment à cause de leur vitesse de vol relativement lente.

Après le conflit, ces appareils, dont certains étaient montés en France sous la dénomination de *AAC-1 Tucan*, seront utilisés pour le rapatriement des prisonniers de guerre, des déportés et des nombreuses personnes déplacées à cette époque en Europe et dans le monde. Avec les célèbres *Dakota*, les *JU-52* formeront l'ossature du Groupement des moyens militaires de transport aérien de l'armée de l'air française (G.M.M.T.A.). Le *JU-52*, surnommé aussi « Tante JU »,



La carlingue, qui permet d'embarquer 17 passagers plus l'hôtesse et le mécanicien.

Pays	Type d'appareils	Immatriculation
Suisse	JU-52	A 701/HB-HOS
Suisse	JU-52	A 702/HB-HOT
Suisse	JU-52	A 703/HB-HOP
Allemagne	JU-52	D-CDLH
Afrique du Sud	CASA 352	ZS-AFA
Angleterre	CASA 352	G-BFHG
Etats-Unis	CASA 352	N 352 JU

sera également engagé par la France, lors de la guerre d'Indochine, pour des transports ou des missions de parachutage.

L'armée suisse commanda, juste avant la Seconde Guerre mondiale, trois *JU-52* à l'usine de Dessau : ils

furent livrés en octobre 1939. Ces machines resteront en service plus de quarante ans. Curieusement, elles seront tout d'abord utilisées comme... salle de théorie volante pour la formation des observateurs de vol ! Huit élèves et un instructeur pouvaient prendre place à bord. Appareils de liaison et de transport, ils seront mis à contribution, dans les années cinquante, pour aller chercher en Angleterre certaines pièces, dont les réacteurs, des 175 *Vampire DH 100 Mk 6* construits sous licence à Emmen. Les fidèles *JU-52* serviront également au largage de nos premiers éclaireurs-parachutistes.

En 1981, arrivés au terme de leur longue carrière militaire, ces trois vénérables appareils seront sauvés de la casse par un groupe de mordus et regroupés sous le sigle de la compagnie aé-

Fiche technique du « Junkers JU-52 »

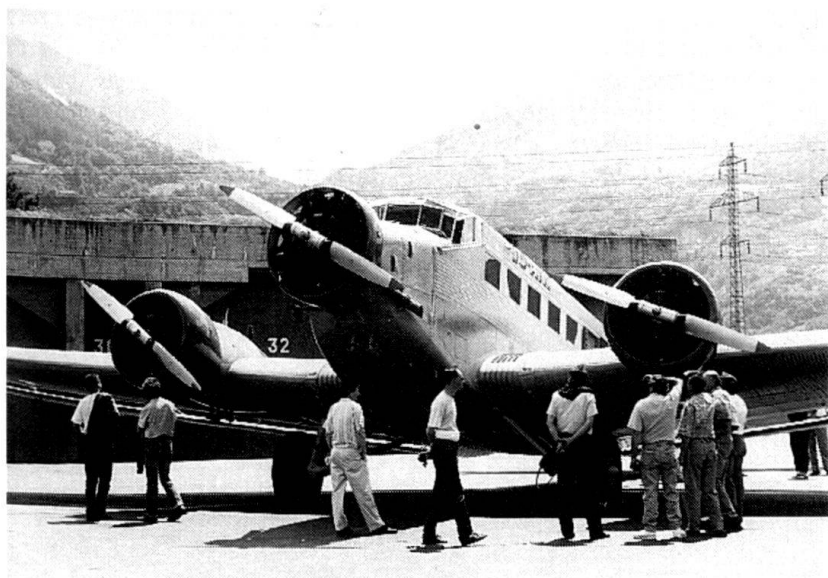
Type :	Junkers JU-52/3mg4e
Moteurs :	3 moteurs BMW 132A/3, en étoile, de 650 CV.
Autonomie :	6 heures ou 1280 km.
Vitesse :	150 à 190 km/h en croisière (275 km/h maximum).
Charge :	env. 2230 kg (17 passagers et 4 membres d'équipage).
Longueur :	18,90 m.
Envergure :	29,25 m.
Hauteur :	6,10 m.
Long. décollage :	env. 450 m.
Long. atterrissage :	env. 400 m.

rienne JU-AIR, qui propose régulièrement, depuis 1982, des vols à partir de sa base de Dübendorf, ainsi que lors de diverses manifestations sur les places d'aviation suisses et étrangères. Il faut relever que l'entretien des machines est assuré par des bénévoles passionnés, pour la plupart retraités de l'OFAEM (Office fédéral des aérodromes mili-

taires). Cette sauvegarde d'une partie du patrimoine aérien est louable, puisqu'il ne reste plus que sept exemplaires de cet appareil en état de vol dans le monde.

Il est à remarquer que ces vieilles machines, devenues si rares, sont souvent utilisées par le cinéma pour la reconstitution de certaines séquences historiques. Ainsi, par exemple, le *HB-HOP* (ou *A-703*, selon son ancienne immatriculation militaire) va se retrouver provisoirement frappé de la svastika de sinistre mémoire pour les besoins d'un film sur la bataille de Stalingrad, réalisé à Prague, en 1993.

Enfin, pour vous renseigner sur les vols organisés à bord de ces appareils de légende, voici l'adresse de la compagnie : JU-AIR Postfach CH-8600 Dübendorf.



Le JU-52 au sol ! Une masse impressionnante !

V. Q..