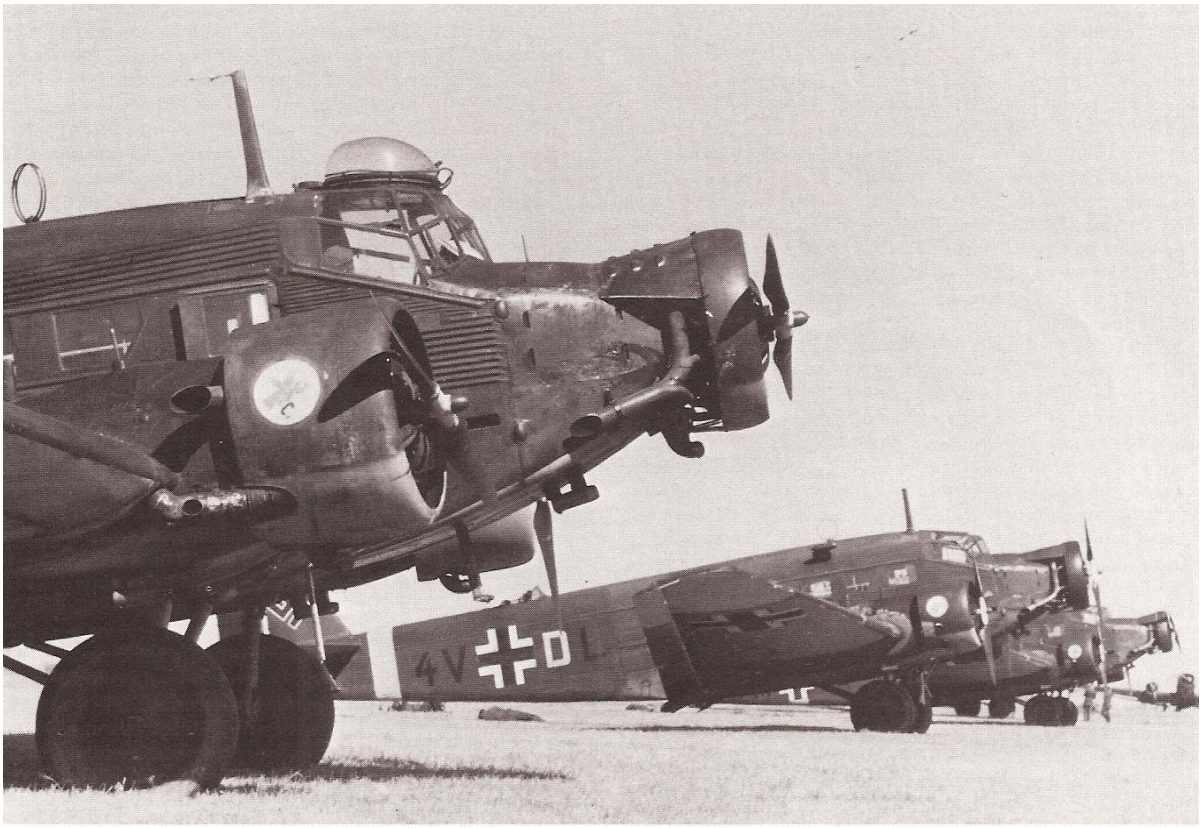
Der Militärtransporter Junkers Ju 52



Technische Daten: Spannweite 29,25 m, Länge 18,50m Höhe 6,10 m. Flügelfläche 110,50 m². Reisegeschwindigkeit 180 km/h, Landegeschwindigkeit 105 km/h, Nutzlast bis 1700 kg oder 15-17 Soldaten (in Notfällen schleppte sie erheblich mehr). Besatzung 3 Mann

Antrieb: 3 x BMW 132 9-Zylinder- luftgekühlte Sternmotoren bis 552 kW / 750 PS

Bewaffnung: Variierend, Standard: 1 x 1 MG 131 (13 mm) im offenen Stand oben im Rumpf und 2 x 7,9 mm MG an den Rumpfseiten.

Die Ju 52 – dreimotorig - wurde 1932 aus dem einmotorigen Transporter von 1929 entwickelt. Sie wurde schnell ein großer Erfolg durch ihre Robustheit , Leistungsfähigkeit und Sicherheit. Sie war bei voller Beladung mit nur 2 Motoren noch steigflugfähig.

Aus dieser Verkehrsmaschine, die 1936 in den USA durch die neu entwickelte Douglas DC-3 mit Einziehfahrwerk technisch deutlich übertroffen wurde (3 t Nutzlast oder 28 Fluggäste, 300 km/h Reisege- schwindigkeit!), machte man durch Modifikationen am Fahrwerk und Vereinfachung der Ausrüstung einen Militärtransporter und einen Behelfsbomber.

Es wurden bis 1944 in Deutschland und in Frankreich gut 5000 Maschinen gebaut, in Frankreich über 1945 sogar hinaus für die französische Luftwaffe und als Verkehrsflugzeug. In Spanien kam es noch später zur Lizenzproduktion (CASA).

Es folgen hier einige Bilder von Transportern im Einsatz. Anschließende gehen wir auf die "Lizenzproduktion" in Frankreichs bei Amiot in den 40er Jahren und bei den spanischen CASA-Werken in den End-40ern und Anfang 50er Jahren ein.

Ju 52/3mg4e Spanish Nationalist Grupo de Bombardeo Nocturno 2-G-22

Hier der originale Junkers Ju 52 Transporter , gebaut 1939, der Schweizer Ju Air, die mit "Mann und Maus" in den Alpen kürzlich abstürzte, wobei Piloten und Fluggäste umkamen

Die französische Lizenzproduktion bei der Firma Amiot

von 1943 bis Ende der 40er Jahre

Diese Maschine wurde vom Dritten Reich bestellt, in Frankreich hergestellt, sogar über das Kriegsende (für Frankreich 1944) hinaus bis Ende der 40er Jahre. Die größere Zahl ging sicher nicht an die Deutsche Luftwaffe, sondern an die neue Französische Luftwaffe und an französische Luftfahrtgesellschaften (in Afrika).

Das französische Militär brauchte sie für den Lufttransport in ihren Kolonialkriegen in Algerien und in Vietnam, bei denen man versuchte, die Vorkriegsverhältnisse wieder herzustellen. Die AA-1 Toucan, wie sie hier genannt wurde, war nicht der einzige deutsche Typ, der so nach dem Rückzug der deutschen Besatzer weiter gebaut wurde: Die Siebel Si 204, Navi-Trainer mit Argus 411-Motoren wurde von der Fa. Nord (eigentlich SNCAN), die Arado Ar 396, eine Weiterentwicklung des Trainers Ar 96, wurde bei der Firma SIPA und die dazugehörigen Argus As 411- luftgekühlten V-12 Motoren wurden bei Renault und später bei SNECMA gebaut.

Und ganz wichtig, ein Renner war die Messerschmitt Bf 108 *Taifun*, die bei Nord (SNCAN) hergestellt wurde, später unter dem schönen Namen Nord 1001/1002 Pingouin 1 & 2 mit dem als Ersatz für den nicht mehr verfügbaren luftgekühlten Argus AS 10 V-8 - Flugmotor von Renault gebauten 6-Zylinder Reihen-Flugmotor mit 235 PS gebaut.

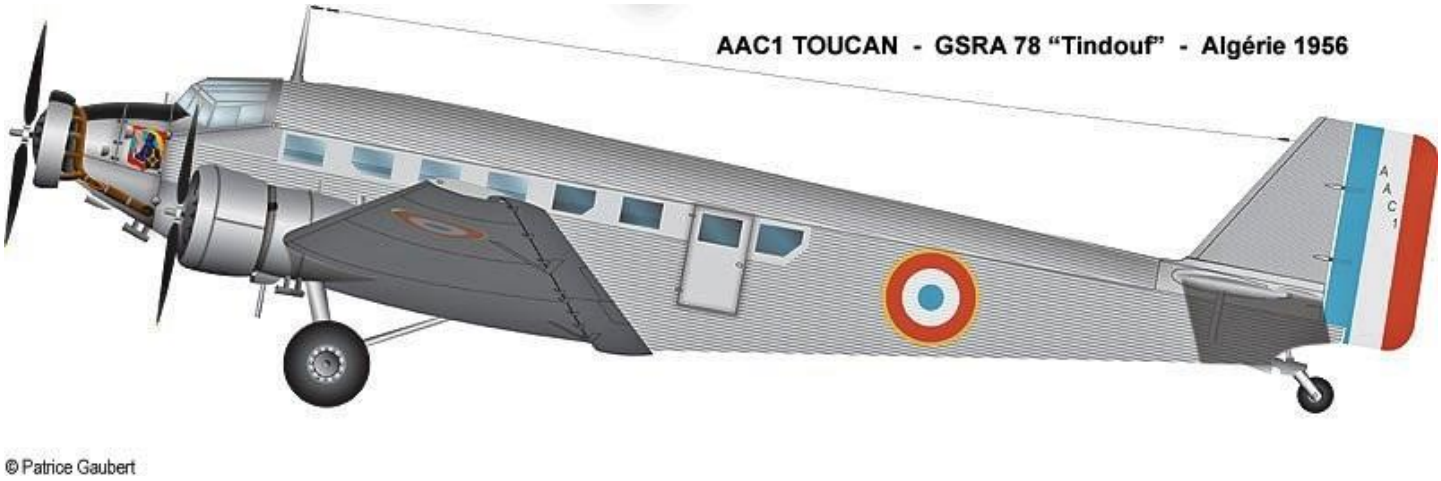
Nicht zu vergessen die Focke-Wulf Fw 190 A-8, die auch bei Nord vom Band laufen sollte, es aber wohl nur auf 3 Exemplare brachte, von denen heute eine Im fantastischen Luftfahrtmuseum in Le Bourget zu besichtigen ist.

Wenn man also will, kann man hier den Beginn der gemeinsamen europäischen Luftfahrtindustrie sehen. Jedenfalls kann man lesen, dass die französischen Luftfahrzeugbauer sehr viel von den Deutschen eingeführten Standardisierungen und Herangehensweisen an Serienproduktionen und Testfliegerei übernommen haben sollen. Und schließlich ist auch noch darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Triebwerkstechnik die Leute von BMW die Firma Turbomeca und SNECMA unglaublich befruchteten, die Reihe der ATAR-Turbinen der Mirage ist BMW-Technik.

Und auch bei Autos kam es zu solcher Zusammenarbeit: Ferdinand Porsche entwickelte als im Nachkriegsfrankreich Internierter den Renault Quatre Cheveaux mit wassergekühltem 4-Zylinder (Reihen-) Heckmotor, der später noch weiter im berühmten Renault R-4 eingebaut wurde.

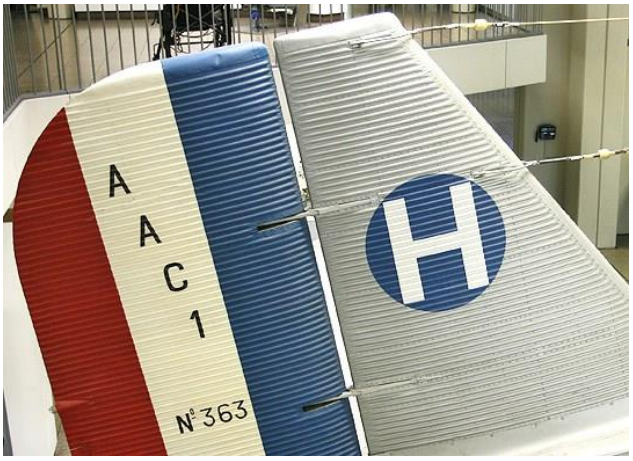
Zurück zur Toucan: Gleich nach Kriegsende gab es für den Ju Lizenzbau keine passenden Original-Räder mehr. Der Ausweg war ein Ersatz durch Räder der Konkurrenz: Es passten die der Douglas DC-3/C-47 Skytrain/Dakota.

Und so veränderten diese Flugzeuge ein klein wenig ihr Aussehen. Die Schweizer Flugwaffe als Betreiber von 3 Ju 52 machten bald dasselbe, und auch die D-AQUI, die Ju 52 der Lufthansa-Berlin-Stiftung soll mit ihnen geflogen sein.



Ersatz für die nicht mehr verfügbaren Felgen und Reifen der Original-Ju 52 waren solche von der ehemaligen Konkurrenz, der Douglas DC-3, die zuerst die Franzosen und später fast alle Restaurateure benutzten, Diese sind nach wie vor in großer Zahl verfügbar.

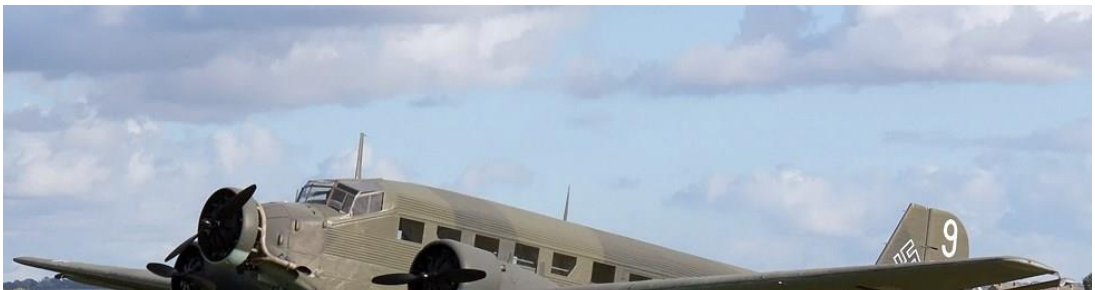
Junkers Ju 52 in Frankreich - Amiot AAC.1 Toucan



Oben: Bei der französischen Luftwaffe in Nordafrika, unten die Amiot AAC. 1 im Deutschen Museum (Internet)

Weitere AAC.1 der französischen Luftwaffe und dann folgend, die Toucan, die jahrelang in Duxford ausge-stellte Toucan, die heute im Krakauer Luftfahrtmuseum steht - noch mit den Junkers Rädern. Die wurden in der produktion bald nach dem Kriege gegen Räder der DC-3/C-47 ausgetauscht, von denen es reichlich welche auf dem Weltmarkt gab. Die Schweizer Ju-Air rüstete ihr Ju 52 ebenso um, während die Lufthans (angeblich) Bugräder des A 320 verwendet (?).

Die Toucan aus Duxford, die nach Krakau gegeben wurde



Die Toucan aus Duxford als Ju 52 in Krakau

Szenen vom Einsatz der Toucan zivil und militärische, Nordafrika und Vietnam (Internet)

Die Ju 52 in Spanien, CASA 353

Die folgenden Bilder sind aus dem Internet und zeigen meistens Maschinen aus Museen. Die mit der US-Flagge ist die Casa 352 der **CAF** (früher: Confederate AF, heute: Commemorative A/F). Man hat die Cowlings geändert und auch hier jetzt DC-3 Räder.

#

In spanischen Diensten

In spanischen Diensten

Die CASA 352 (früher der CAF) heute von Jerry Yagen/Fl

Hier die CAF-Casa 352 - restauriert. Vorher (s. vorn) hatte sie die NACA-Hauben und den Townendring fir die Elizalde- (9-Zyl. Wright Lizenz) Motoren., wie die Original Junkers Ju 52.

Unten die Casa 352 der SAA Südafrika) - in der Wartung.

Diese Ju 52 ist teilweise Original-Junkers, teilweise CSA 352 und wurde in Frankreich bei Jean Salis in La Ferté Alais restauriert. Sie ist die z.Zt. einzige fliegende Ju 52 in Europa.

So sah bis vor kurzem die CASA 352 des Technik-Museums Sinsheim aus - als Ju 52 von Hermann Göring "Manfred von Richthofen" der Regierungsflugstaffel des 3. Reiches. Sie bekam einen anderen Anstrich.

Und zum Schluss ein "Schmankerl" aus der Luftfahrtschau in Oshkosh/Wisc. 1990 - hier ist die Ju 52 der DLH **D - A Q U I** zusammen mit der Ford Trimotor der EAA zusammen in Parkposition - as time goes by !