



Ein legendäres Flugzeug feiert Geburtstag:

# Vor 50 Jahren flog die erste Ju 52 - einmotorig!

von Günther Ott (ADL)

Flug Nr.	Datum:	Ort:	No. Flugzeug	Flugschrift:	Quantität Flugel u. Landungen:	Start u. Landung:
	1930		Flug, No.:			
4.001.	31. VIII.	Leffern - Rothensiem	938/3301	20 Flugblätter	Umlandflug	Startung: 15 <sup>22</sup> - 19 <sup>06</sup>
4.002/3.	2. IX.	Rothensiem	"	2x20 "	2 Rundflüge	15 <sup>22</sup> - 17 <sup>25</sup>
4.004.	3. IX.	Rödem - Amptodern	"	20 "	Umlandflug	17 <sup>38</sup> - 12 <sup>53</sup>
4.005.	"	Amptodern	"	20 "	Rundflug	17 <sup>45</sup> - 18 <sup>01</sup>
4.006.	"	Arden - Rödem	"	20 "	Umlandflug	18 <sup>18</sup> - 18 <sup>56</sup>
4.007/9.	4. IX.	Rothensiem	"	3x20 "	3 Rundflüge	15 <sup>20</sup> - 17 <sup>16</sup>
4.010.	5. IX.	Rothensiem - Leffern	"	c. 20 "	Umlandflug	13 <sup>50</sup> - 17 <sup>42</sup>
4.011.	9. IX.	Lindern	K43/2705	Kilian	Fluglinien	10 <sup>25</sup> - 10 <sup>55</sup>
4.012.	"	"	"	Friedenberg 12 Hg.	Probeflug	12 <sup>40</sup> - 12 <sup>25</sup>
4.013/4.	"	"	"	"	2 Probeflüge	12 <sup>41</sup> - 12 <sup>26</sup>
4.015/6.	10. IX.	"	"	Steindorf, Peubot	2 Umlandflüge	10 <sup>25</sup> - 10 <sup>35</sup>
4.017/20.	"	"	"	Schinsinger	4 Startaufstiegsflüge	15 <sup>34</sup> - 15 <sup>55</sup>
4.021.	"	"	"	" + 3 Flug.	Flug u. Gefährdungsfeldflug	16 <sup>40</sup> - 17 <sup>38</sup>
4.022.	11. IX.	Leffern	352/1	in	Fluglinien (Körning)	15 <sup>43</sup>
4.023.	"	"	"	in	"	15 <sup>46</sup> - 16 <sup>01</sup>
4.024/5.	13. IX.	"	"	Hoppe, Beuschen	2 Hopfflüge	10 <sup>54</sup> - 11 <sup>31</sup>
4.026.	15. IX.	"	"	" "	Hopfflug	15 <sup>42</sup> - 15 <sup>52</sup>

Startung:

Dessau, am 16.8.1930

Junkers Gross-Frachtflugzeug G 52

Entsprechend der immer grösseren Bedeutung, welche der Frachtdienst im internationalen Luftverkehr gewinnt, hat die Junkers Flugzeugwerk A.-G. soeben ein Spezial-Gross-Frachtflugzeug herausgebracht. In ihrem allgemeinen Aussehen Aufbau kann diese einmotorige, in bewährter Weise als Tiefdecker ausgebildete Maschine als eine bedeutende Vergrößerung der bekannten Junkers Type W 33 "Bremen" angesehen werden. Das Mass der Vergrößerung wird kurz durch den Vergleich der folgenden Hauptabmessungen gekennzeichnet.

	<u>G 52</u>	<u>W 33</u>
Spannweite	29 m	17,75 m
Grösste Länge	18,3 m	10,5 m
Tragfläche	116 m <sup>2</sup>	44 m <sup>2</sup>
Normale Motorleistung	800 PS	310 PS
Gesamter Laderaum	21 m <sup>3</sup>	4,5 m <sup>3</sup>
Normales Fluggewicht	6500 kg	2500 kg

Seiner Bestimmung entsprechend, weist dieses Flugzeug in seinem Rumpfmittelteil einen grossen, freien, durch keinerlei Spanten und Verstrebungen beeinträchtigten, zusammenhängenden Laderaum von 17 m<sup>3</sup> Inhalt auf, unter welchem sich noch 4 kleinere Laderäume von zusammen 4 m<sup>3</sup> befinden. Die Abmessungen des Hauptladeraumes betragen licht 5 1/2 . 1,65 . 1,90 m, sodass man hier bereits von einem fliegenden Gepäckwagen sprechen kann. Entsprechend den Erfahrungen im Frachtverkehr, welche dem Junkers-Flugzeugwerk sowohl aus seinem eigenen Luftverkehr in Persien wie auch von den verschiedenen erfolgreichen europäischen

- 2 -

- 2 -

Luftfrachtlinien zuzuflossen, wurden, um die Verladung grosser Frachteinheiten zu ermöglichen, besonders grosse Ladeöffnungen in den Seitenwänden (zum Verladen vom Plattformwagen aus) wie in der Decke (Beladung mittels Kran von oben; besonders wichtig für Seeflugzeuge!) vorgesehen. (ca 1700 . 1800 bzw. 1700 . 900 lichte Weite). Um andererseits grosse Mengen von Stückgut schnell und evtl. nach Bestimmungsländern unterteilt (Zollverschlüsse) verstauen zu können, sind in den Seitenwänden für den oberen Hauptladeraum wie in der unteren Rumpfdecke für die unteren Laderäume mehrere kleinere Klappen von ca 900.500 lichter Weite angeordnet. Durch runde Fenster in den Seitenwänden erhält der Laderaum das nötige Licht.

Die Kraftquelle für das Flugzeug bildet ein ~~einzelner~~ Mittelmotor in der Rumpfspitze. Als normale Triebwerksanlage ist der neue Junkers L 88 Motor von ca 800 PS vorgesehen. Vorläufig wurde in die erste Maschine ein BMW VII von 685 PS Spitzenleistung eingebaut. Ausser diesen kommen noch einige andere wassergekühlte und luftgekühlte untersetzte Motoren von ca 750-1000 PS für den Einbau in Frage.

Die Maschine kann mit einfacher oder Doppelsteuerung geliefert werden. Hinter dem gemeinsamen Raum für Führer und Hilfsführer bzw. Bordmonteur ist ein besonderer Raum für einen evtl. Lade- oder Postmeister bzw. einen besonderen Funker sowie für längere Flüge eine Toilette angeordnet. Funkgerät ist vorgesehen. Das Flugzeug ist in der bekannten Junkers Ganzmetallbauweise ausgeführt. Zur Erzielung besonders guter Start- und Landeeigenschaften ist der trapezförmige Flügel nach Junkers-Patent als Spaltflügel mit verstellbarer Klappe ausgebildet. Durch diesen Spaltflügel mit verstellbarer hinterer Fläche kann eine - 3 -

Wenn Luftfahrt international bereits in dieser Ausgabe an den ersten Flug der Ju 52 erinnert, eines Flugzeuges, das in seiner dreimotorigen Ausführung als »Tante Ju« Weltruhm erlangen sollte, so werden viele Leser vermuten, daß die Redaktion versehentlich ein Manuskript für das Oktober-Heft vorzeitig in Druck gegeben hat - eine Panne... Schließlich glaubt man aus unzähligen Veröffentlichungen zu wissen, daß der Erstflug am 13. Oktober 1930 stattfand, die Gratulation deshalb verfrüht ist.

Es mag ein Privileg der Damen sein, ihr Alter zu verschleiern; doch die »Tante Ju« wird es uns verzeihen, daß wir gewissermaßen in ihre Stammbücher geschaut haben und heute ihren wahren Geburtstag - sprich Erstflug - ausplaudern, den **11. September 1930!**

Konstrukteur dieses Flugzeuges war Dipl.-Ing. Ernst Zindel, der am 10. Oktober 1978 verstarb. Nebenstehend geben wir faksimiliert eine Aktennotiz wieder, die er knapp einen Monat vor dem Erstflug verfaßte. Sie veranschaulicht, welche Überlegungen zur Entwicklung der Ju 52 geführt hatten und welche Erwartungen man bei Junkers mit dem neuen Flugzeugmuster verband.

In einer der nächsten Ausgaben von Luftfahrt international wird eine ausführliche Dokumentation über die einmotorigen Ju 52 vorgelegt, der später ein Beitrag über die Ju 52/3 m folgen soll.

(Fotos und Faksimiles: Sammlung Ott)



- 3 -

wesentliche Verminderung der Start- wie Landegeschwindigkeit und -Strecke sowie, trotz der hochwertigen aerodynamischen Eigenschaften der Maschine, ein steller Gleitwinkel und damit kurzes Anschweben für die Landung erzielt werden. Zur weiteren Verkürzung des Auslaufs sind die Räder mit Druckluftbremsen versehen, welche gleichzeitig durch verschieden starkes Bremsen beider Räder zur Steuerung des Flugzeuges beim Rollen auf dem Platz herangezogen werden. Am Rumpfennde ist statt des bisher üblichen Schleifspornes ein schwankbares Spornrad angeordnet.

Der Hauptladeraum dieser zunächst als Frachtflugzeug entworfenen Maschine kann ohne Schwierigkeit in eine sehr geräumige Passagierkabine mit 10-12 Sitzplätzen und zugehörigen Nebenräumen sowie genügendem Fracht- bzw. Gepäckraum umgewandelt werden.

Flugleistungen: Für die Maschine wird eine Maximalgeschwindigkeit von ca 190 km/std und Reisegeschwindigkeit von 150-160 km/std erwartet. Bei einem Normalfluggewicht von 6500 kg und 2000 kg zuladender Nutzlast (Fracht) wird die Flugstrecke bei Reisegeschwindigkeit 1000 km betragen. Die Maschine kann sowohl als Land- wie als Wasserflugzeug geliefert werden. Die Schwimmer hierfür befinden sich bereits im Bau.

Junkers Nachrichtend. Gr.  
Jfa-Direktion  
Vertriebsleitg.  
T.K.  
Propaganda  
Kobü  
\*/Zl  
Reserve

*Zindel*

Zu den Abbildungen; Das Grundmuster der Ju 52 (Werk-Nr. 4001) landet nach einem der ersten Probeflüge auf dem Werksflughafen in Dessau.

Im Flugbuch von Flugkapitän Zimmermann ist das Datum des Erstfluges der Ju 52 dokumentiert - der 11. September 1930.

Unscheinbar, fast als »graue Maus«, präsentierte sich die Ju 52 bei ihrem Erstflug vor 50 Jahren.