



Junkers Ju52 / 3m

05718-0389

© 2012 BY REVELL GmbH & Co. KG, A subsidiary of Hobbico, Inc.

PRINTED IN GERMANY



Icons of Aviation Junkers Ju52 / 3m

There is probably no other aircraft in civil or military aviation that is more well known than the Junkers Ju 52. The start of its legendary reputation, however, was anything but promising. Development and construction of the aircraft later designated Ju 52/1m (1m for single engine) began during the biggest recession of the 20th Century. As an all-metal aircraft with a 14-cylinder 800 hp Armstrong Siddeley Leopard installed in the nose, it is still the largest single-engine aircraft in the world. Economic conditions and Luftnava's refusal to buy the single-engine Ju 52 brought Junkers to the verge of ruin. The single-engine version was discontinued after only seven aircraft had been built. The designers had however made provisions for this eventuality and designed the wing so that the attachment of other engines was possible. This enabled Junkers to meet the Luftnava requirement for a three-engine aircraft, after a short modification in the form of the Ju 52/3m (3m - three engines).

The first Ju 52/3m evolved through modification of the unfinished single-engine Ju 52/1m. The first Ju 52 which was built from the outset as a three-engine version was the Ju 52/3mCE with the registration D-2001 and named „Oswald Boeckler“. It was delivered on 1st May 1932 to the Luft Hansa. (The name was only later changed to „Luftnava“). On 28 June 1932 this aircraft also participated in the 3rd International Alpine Flight Meeting at Zürich-Dübendorf, and won against strong competition. On the flight back to Berlin the myth of the Ju 52 being „the most robust and reliable aircraft of its time“ had already begun. In the area of Obersiebenbrunn near Munich, the aircraft was hit head-on by an Udet Famingo and badly damaged. Despite this, Captain Polte landed aircraft safely in an open field without any further damage.

With its exceptional reliability the Ju 52 quickly became standard aircraft to be operated by Luftnava and many other airlines in Europe, Asia and South America. In 1937 even British Airways - not to be confused with the later British Airways of the same name - bought two aircraft which previously belonged to the Swedish AB Aero Transport for the operation of its night mail routes. The Second World War interrupted the development of civil air traffic. When the war finally ended in 1945, a huge demand for passenger carrying capacity was identified and the search began for suitable aircraft for civil aviation. British European Airways, which on 1 August 1946 began air services from Croydon and Northolt to the Channel Islands, the Isle of Man and Scotland began to feel the effects of the lack of suitable aircraft. One way out of this predicament was the use of Ju 52s captured by the Royal Air Force in Europe which were offered for sale.

In this way BEA acquired ten Ju 52/3m in various models, including D-AP2X, a former passenger aircraft from Luftnava. In addition to passengers, it was mostly air cargo and items of post that were transported in this way. Parts of the former Luftnava aircraft cabin interiors were used for seating in the passenger carrying Ju 52s. By the end of 1948, the British European Airways Junkers Ju 52/3m were in constant use before they were finally scrapped for economic reasons at Ringway.

Technical Data:

Wingspan: 29.25 m (96ft 11ins); Length: 18.50 m (60ft 6ins); Height including Undercarriage: 6.10 m (20ft 0ins); Engines: Pratt & Whitney Hornet; Power Output: 3 x 550 hp; Empty Weight: 6590 kg (14530 lbs); Payload: 1800 kg (3960 lbs); Fuel Capacity: 2500 litres (550 gal); Max Take-off Weight: 10500 kg (23152 lbs); Maximum Speed: 252 km / h (163 mph); Cruising Speed: 180 km / h (112 mph); Landing Speed: 70 km / h (68 mph); Take-off Distance Required: 400 m (1312 ft); Landing Distance Required: 350 m (1150 ft); Service Ceiling: 5100 m (16730 ft); Range: 1200 km (745 miles); Passengers: 17; Crew: 3

Icons of Aviation Junkers Ju52 / 3m

Es gibt wohl kaum ein anderes Flugzeug in der Zivil- und Militärluftfahrt das den Bekanntheitsgrad der Junkers Ju 52 übertrifft. Dabei war der Beginn ihres legendären Rufes alles andere als vielversprechend, denn Entsendung und Bau der später als Ju 52/1m (1m für einmotorig) bezeichneten Maschine fielen in die größte Rezession des 20. Jahrhunderts. Als Ganzmetall-Flugzeug mit einem im Bug installierten 14-Zylinder Armstrong-Siddeley-Leopard mit 800 PS ist sie bis heute das größte einmotorige Flugzeug der Welt. Die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Weigerung der Luftnava die Ju 52 einmotorig zu kaufen brachten Junkers jedoch an den Rand des Ruins und nach nur 7 gebauten Maschinen wurde die einmotorige Version eingestellt. Die Konstrukteure hatten jedoch vorgesorgt und die Tragflächen so entworfen, daß der Aufbau weiterer Triebwerke möglich war. So konnte die Forderung der Luftnava nach einem einmotorigen Flugzeug, nach einer kurzen Überarbeitung, in Form der Ju 52/3m (3m dreimotorig) erfüllt werden. Die ersten Ju 52/3m entstanden durch den Umbau noch nicht fertig gestellter einmotoriger Ju 52/1m. Die erste Ju 52 die von Beginn an als dreimotorige Version gebaut wurde war die Ju 52/3m ce mit der Kennung D-2001 „Oswald Boeckler“, die am 1. Mai 1932 an die Luft Hansa ausgeliefert wurde. (Erst später wurde der Name in „Luftnava“ geändert.) Am 28. Juni 1932 beteiligte man sich mit dieser Maschine auch am 3. Internationalen Alpenflug der Flugmeetings in Zürich-Dübendorf, und siegte gegen stärkste Konkurrenz. Auf dem Rückflug nach Berlin begann bereits der Mythos der Ju 52 als „das robusteste und zuverlässigste Flugzeug ihrer Zeit“. In der Nähe von Obersiebenbrunn bei München wurde die Maschine frontal von einem Udet Famingo gerammt und schwer beschädigt. Trotzdem konnte Flugsapitin Polte die Maschine auf freiem Feld ohne weitere Beschädigungen landen. Die außergewöhnliche Zuverlässigkeit der Ju 52 machte sie schnell auch zum Standardflugzeug der Luftnava und anderer Airlines in Europa, Asien und Südamerika. Auch British Airways - nicht zu verwechseln mit der späteren englischen Airlines gleichen Namens - kaufte 1937 zwei Maschinen aus den Beständen der schwedischen AB Aeroimport für den Betrieb auch ihren Nachtpoststrecken. Der 2. Weltkrieg unterbrach die Entwicklung des zivilen Luftverkehrs und als schließlich 1945, nach Beendigung des Krieges, eine riesige Nachfrage nach Passagierkapazitäten erkennbar wurde setzte die Suche nach geeigneten Flugzeugen für die zivile Luftfahrt ein. Auch die British European Airways die am 1. August 1946 ihre Flugdienste von Croydon und Northolt zu den Kanalinseln, der Isle of Man und nach Schottland aufnahm, bekamen den Mangel an geeigneten Flugzeugen zu spüren. Ein Ausweg waren die von der Royal Air Force in Europa erbeuteten Ju 52, die zum Verkauf angeboten wurden. BEA erwarb auf diesem Weg zehn Junkers Ju 52/3m in verschiedenen Ausführungen, darunter auch die D-AP2X, eine ehemalige Passagiermaschine der Luftnava. Neben Passagieren war es vor allem Dingen Luftfracht und Postgüter, die auf diesem Weg befördert wurden. Für die Bestuhlung der im Passagierdienst eingesetzten Ju 52 konnte man teilweise auf Kabineinrichtungen ehemaliger Luftnava Flugzeuge zurückgreifen. Bis Ende 1948 wurden die Junkers Ju 52/3m der British European Airways im ständigen Einsatz, ehe sie aus wirtschaftlichen Gründen in Ringway abgewrackt wurden.

Technische Daten

Spannweite: 29,25 m; Länge: 18,50 m; Höhe über Fahrwerk: 6,10 m; Motoren Pratt&Whitney Hornet; Leistung: 3 x 550 PS; Nutzgewicht: 6 590 kg; Nutzlast: 1800 kg; Tankinhalt: 2500 Liter; Startgewicht max.: 10 500 kg; Geschwindigkeit max.: 252 km/h; Reisegeschwindigkeit: 180 km/h; Landegeschwindigkeit: 70 km/h; Startstrecke: 400 m; Landestrecke: 350 m; Dienstflughöhe: 5 100 m; Reichweite: 1200 km; Passagiere: 17; Besatzung: 3

Form hergestellt nach dem Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Mit den notwendigen Nachbesserungen werden gerichtlich verfolgt. Geprüft und geprüft in der Revell GmbH & Co. KG. Teile gefertigt in Deutschland. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group.

Modello e proprietà della Revell GmbH & Co. KG. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell.

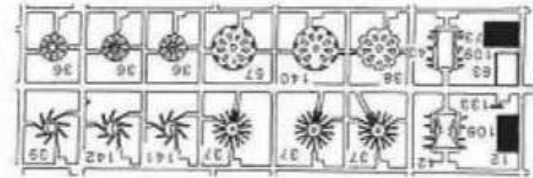
Modell hergestellt nach dem Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Mit den notwendigen Nachbesserungen werden gerichtlich verfolgt. Geprüft und geprüft in der Revell GmbH & Co. KG. Teile gefertigt in Deutschland. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group.

Modello e proprietà della Revell GmbH & Co. KG. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell. Il modello è stato realizzato in Germania per la Revell.

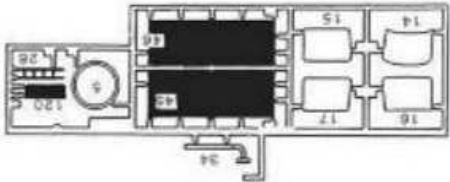
Modell hergestellt nach dem Eigentum von Revell GmbH & Co. KG. Mit den notwendigen Nachbesserungen werden gerichtlich verfolgt. Geprüft und geprüft in der Revell GmbH & Co. KG. Teile gefertigt in Deutschland. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group. Die Revell GmbH & Co. KG. ist ein Unternehmen der Revell Group.

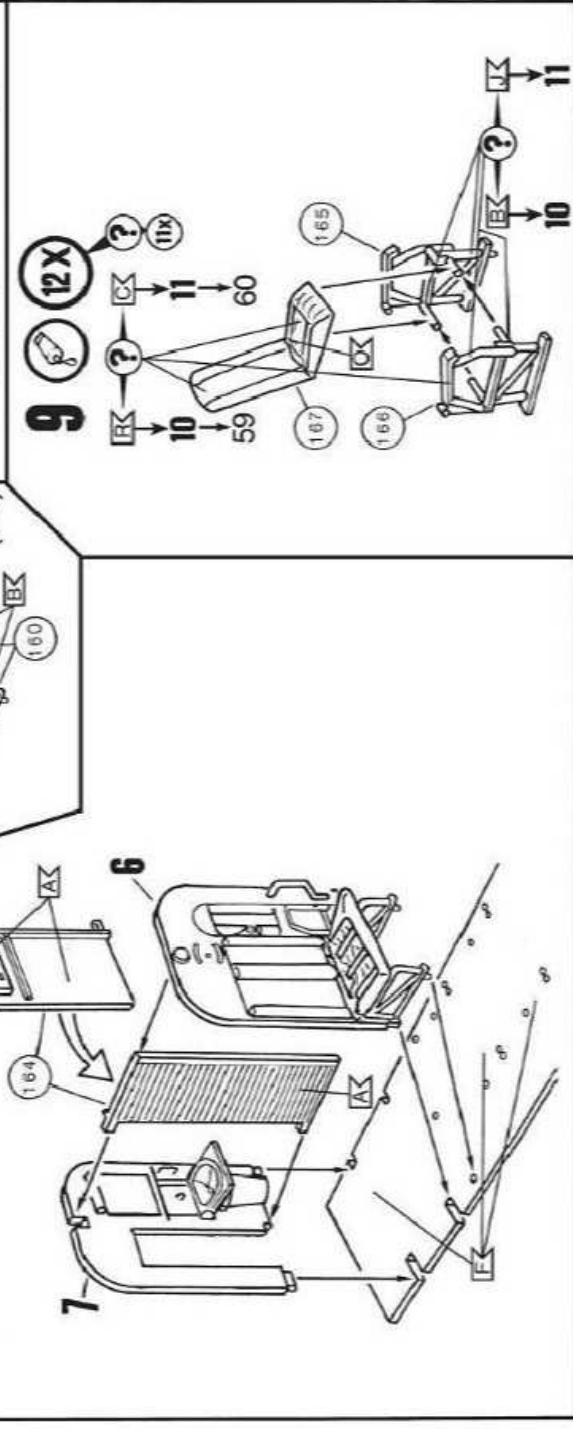
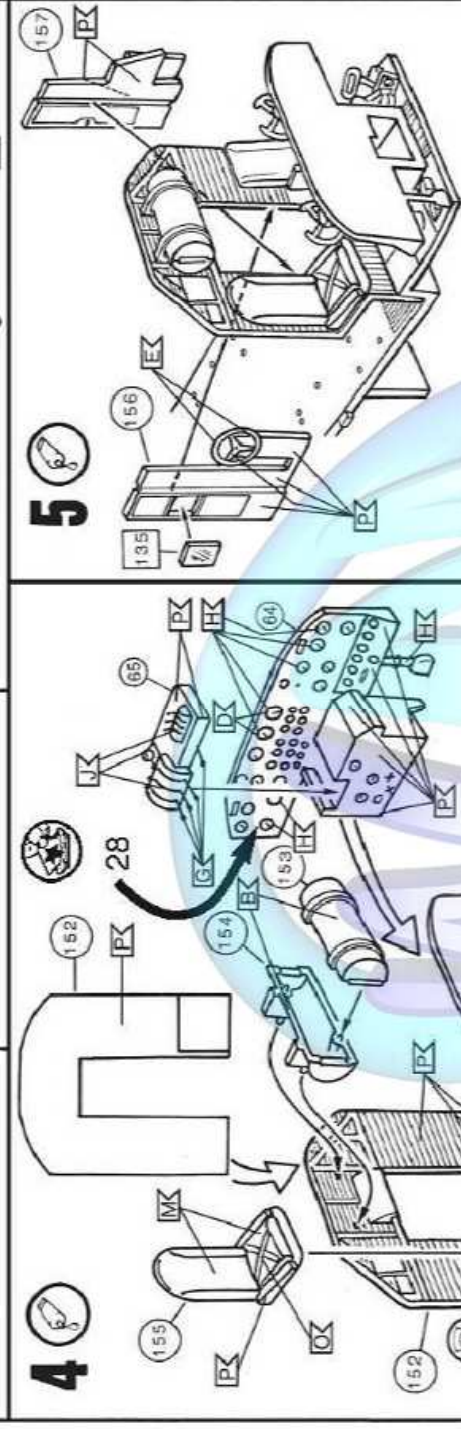
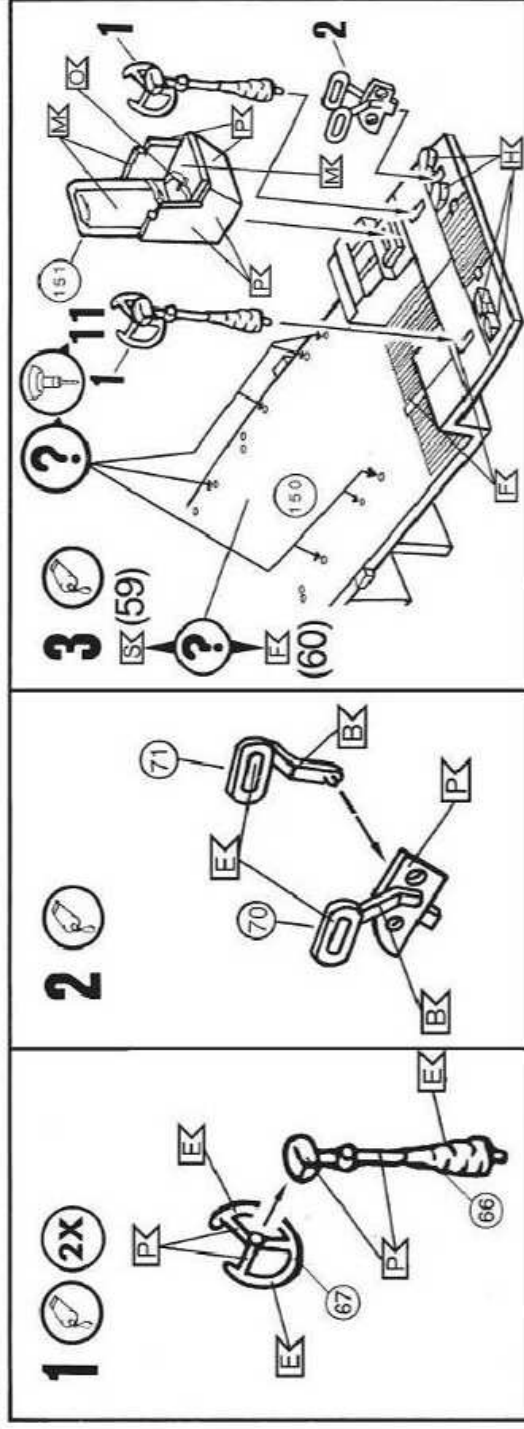
1001

Wagvelen
Fie oft
Enfent' aanc uue
lma
Wagvelen
Nutral
Eliminate
Tag loss
Pasta
Fkines
Fkn
Ymura
Usud
anagrapovve
turnasyon
Odsant
divollan
Cstrant

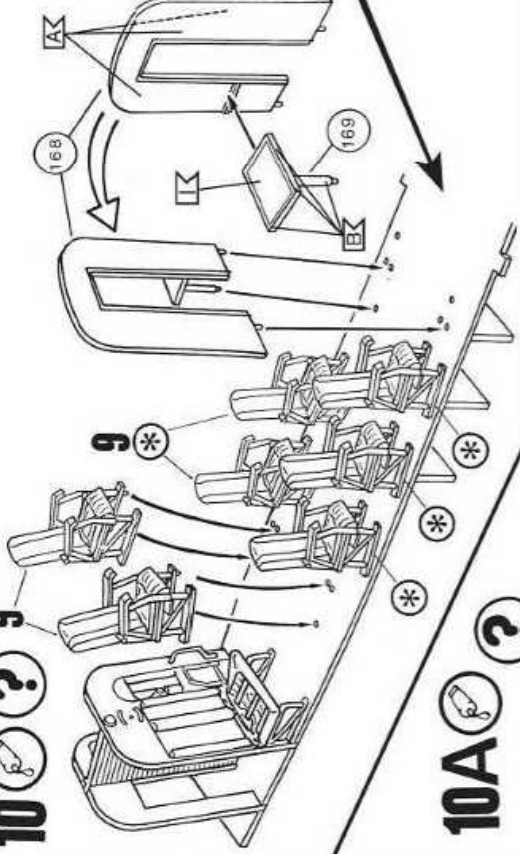


102A
101A

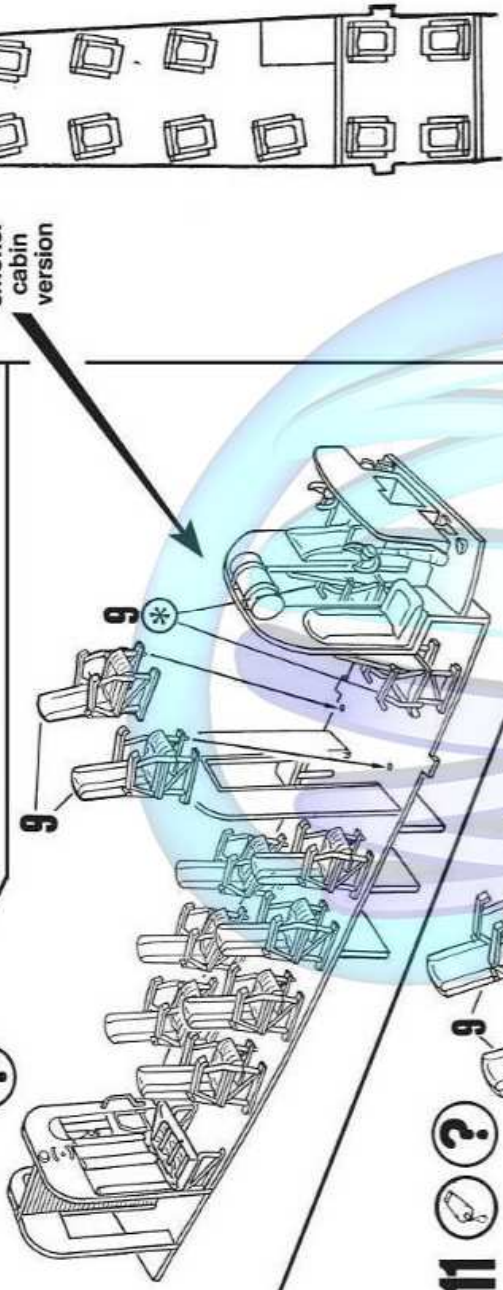




10 ? 9

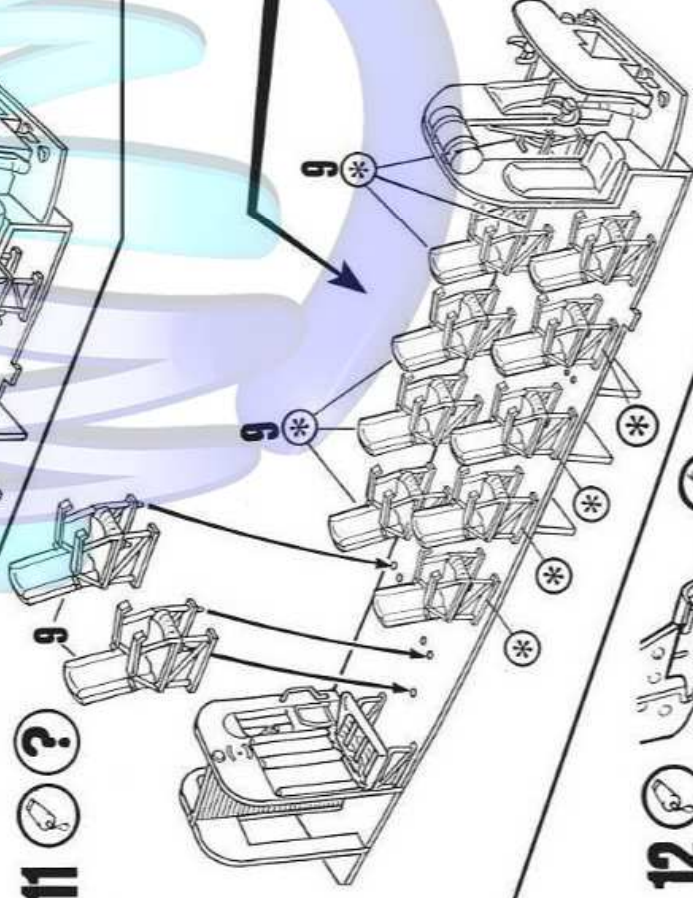


10A ? 9



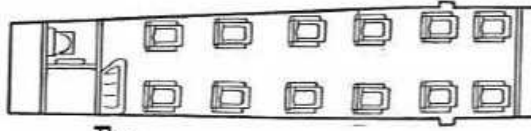
smoker
cabin
version

11 ? 9

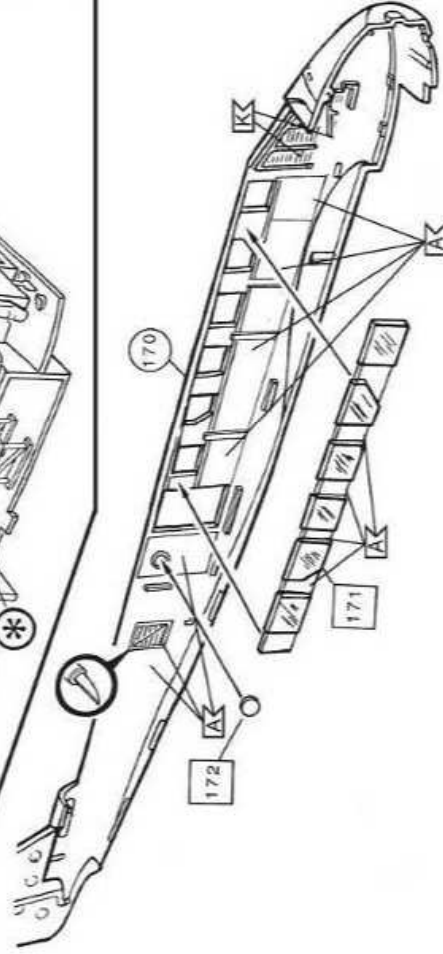


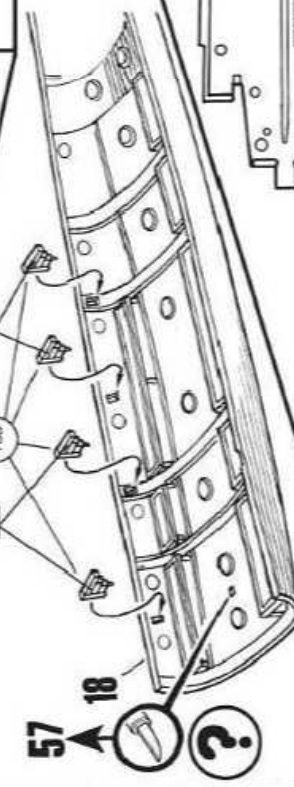
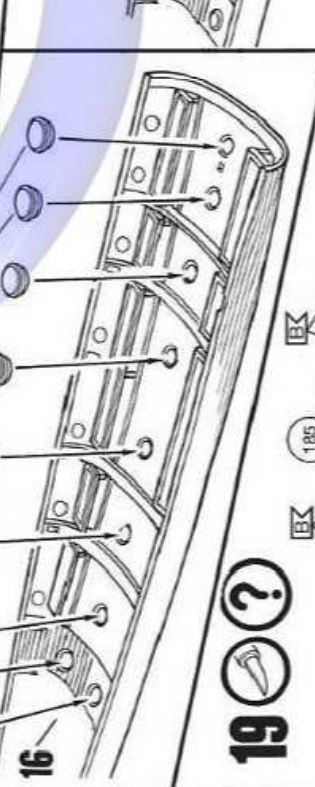
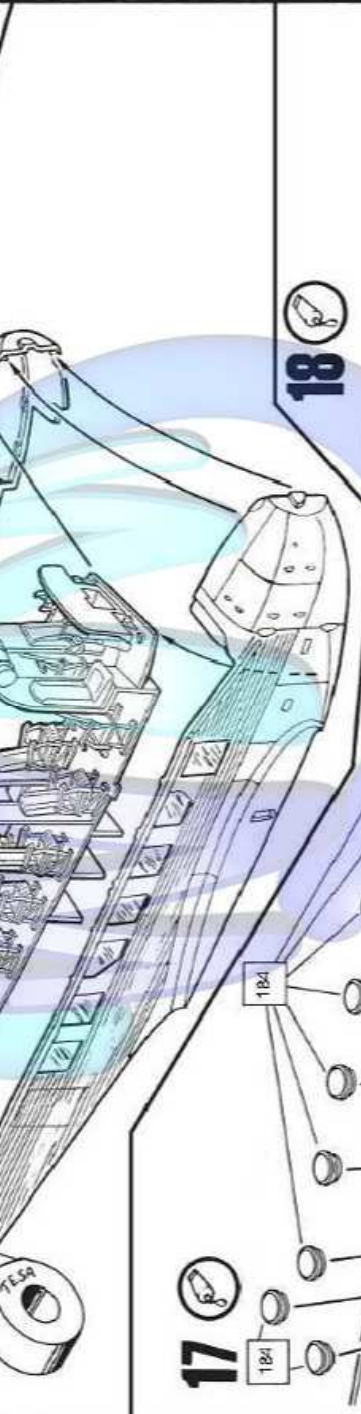
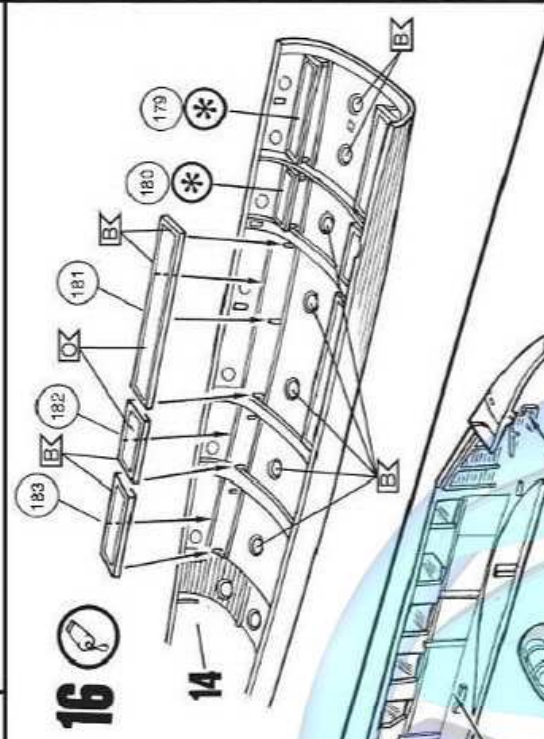
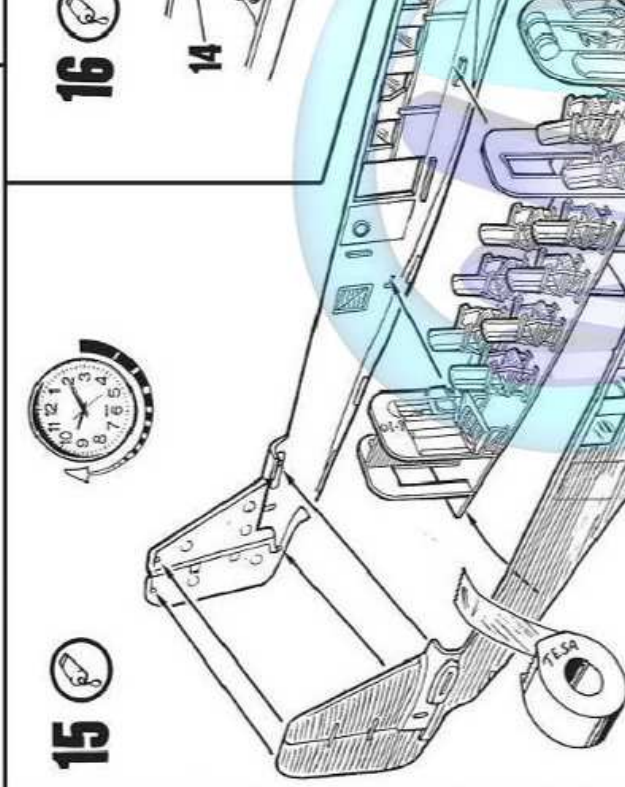
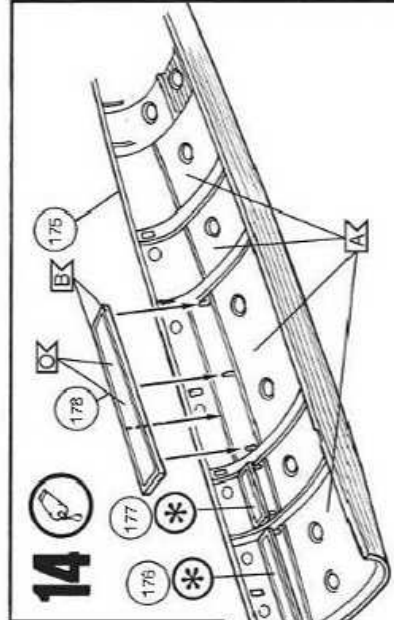
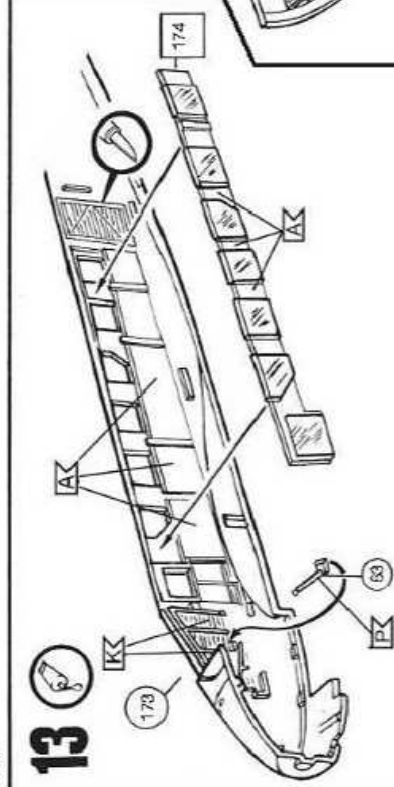
?

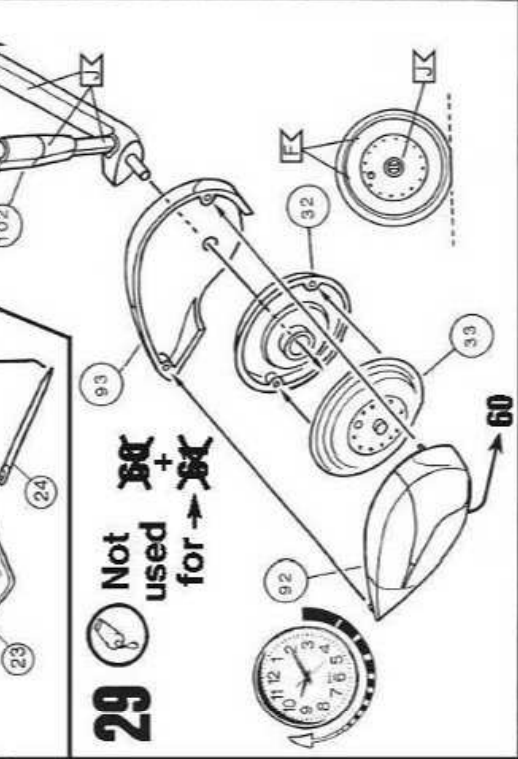
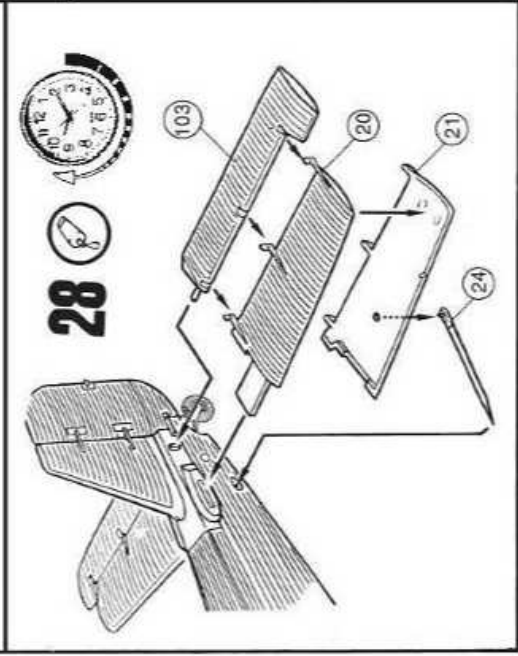
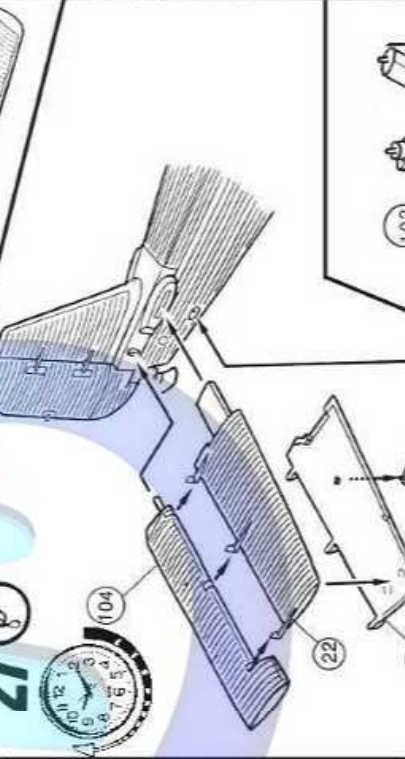
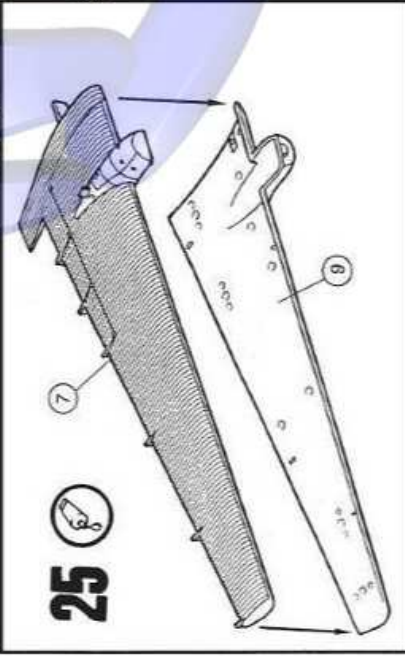
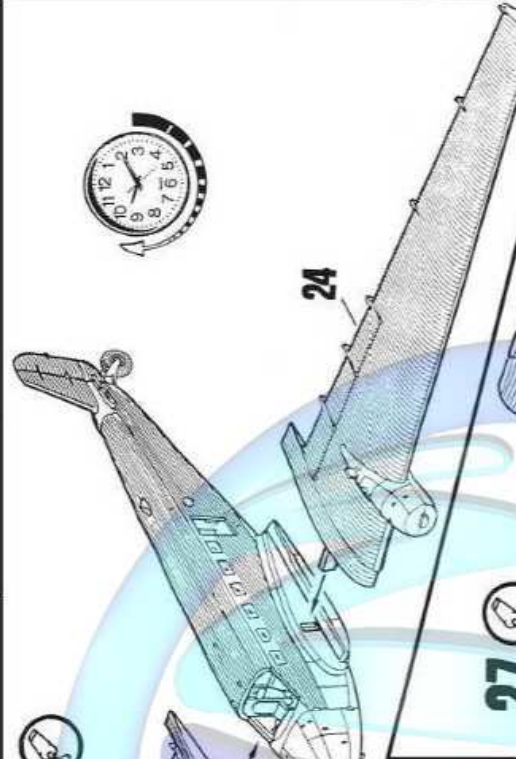
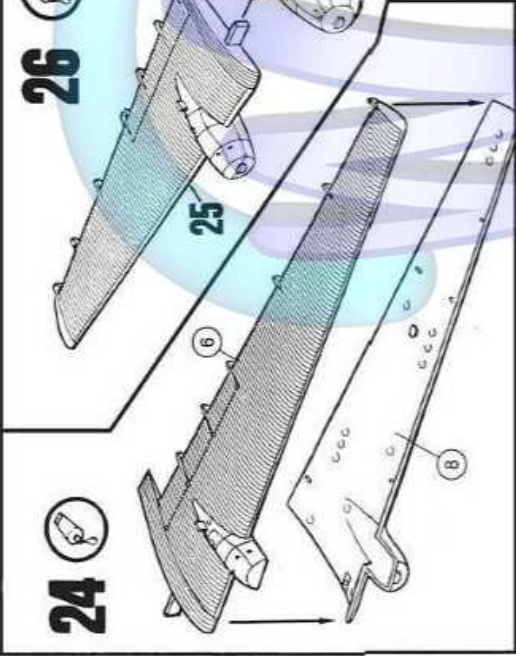
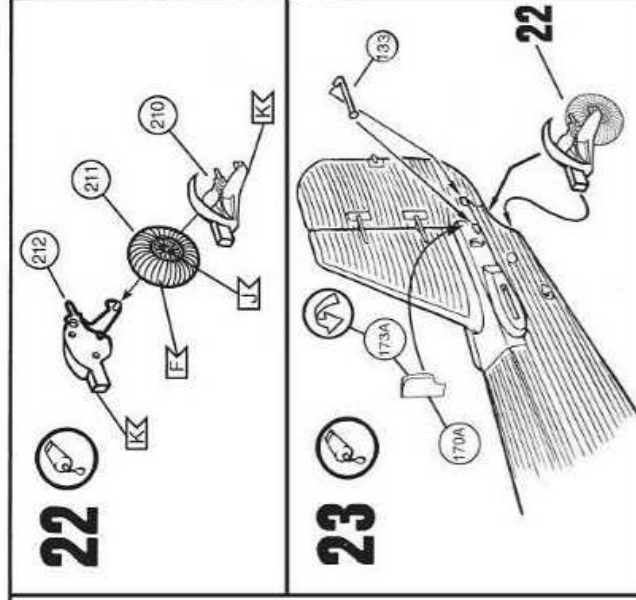
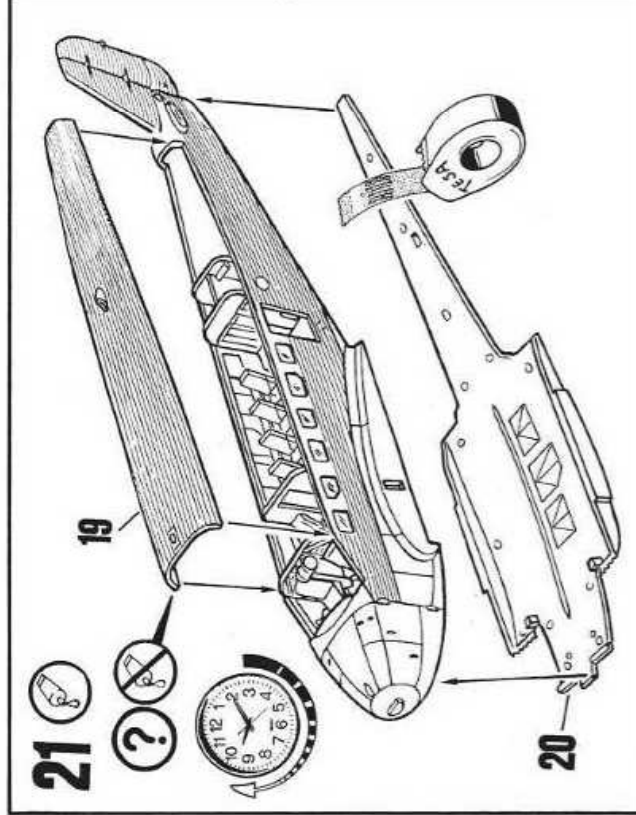
standard
version



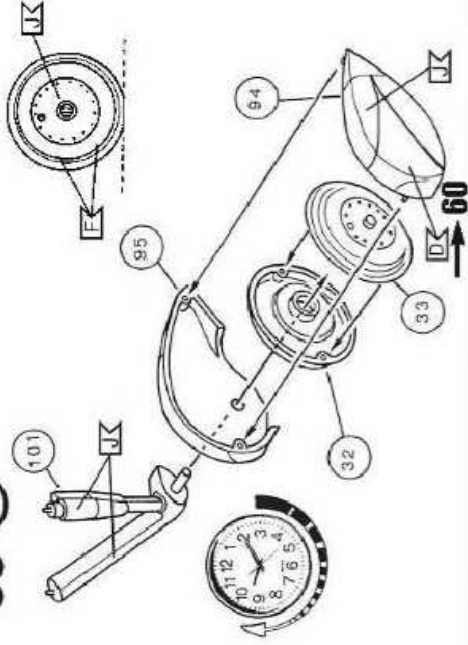
12 ? 9



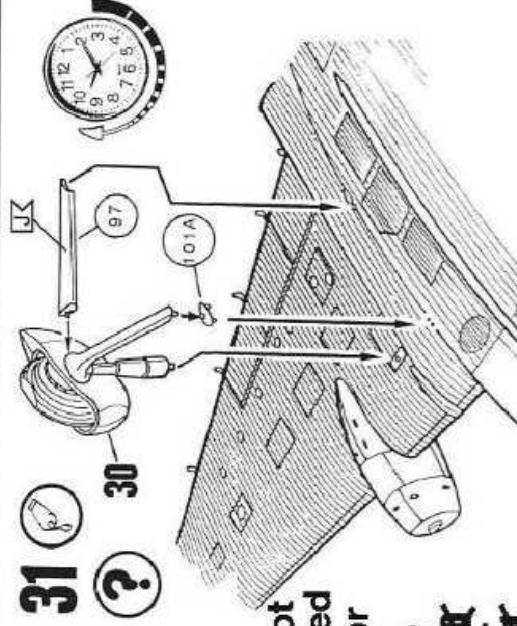




30  Not used for → **BA** + **BA**

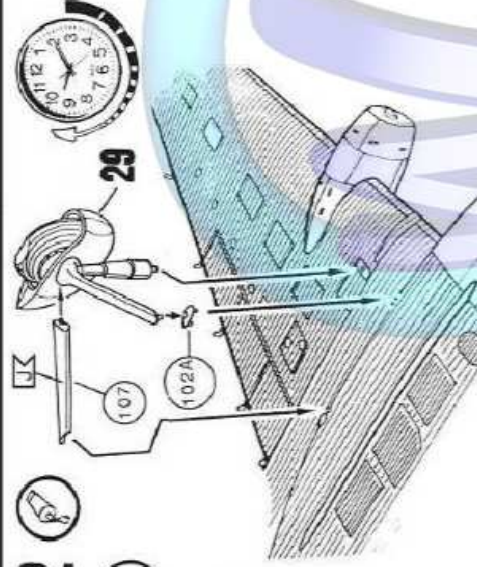


31  ?



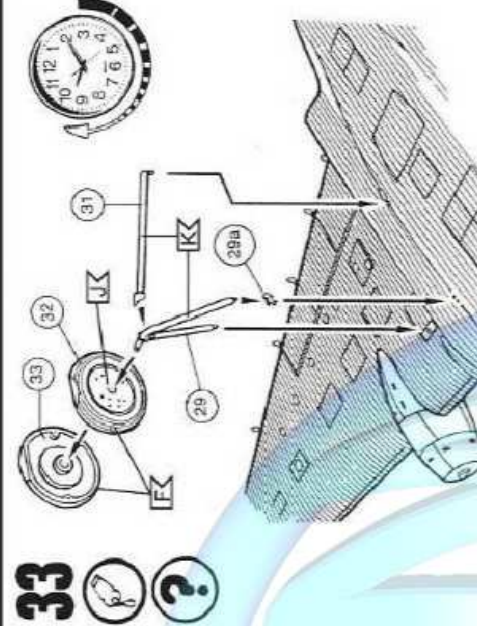
Not used for → **BA** + **BA**

32  ?

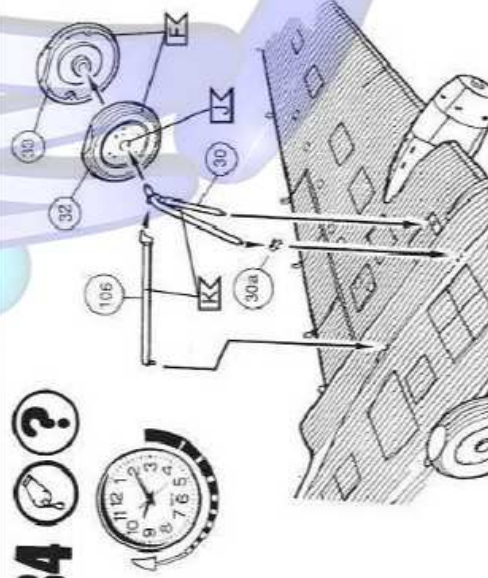


Not used for → **BA** + **BA**

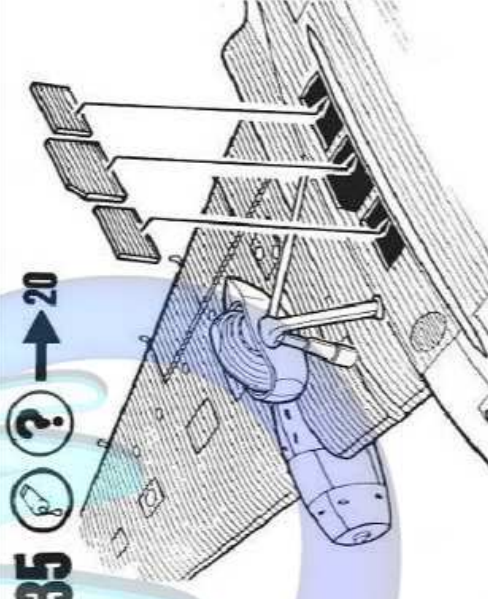
33  ?



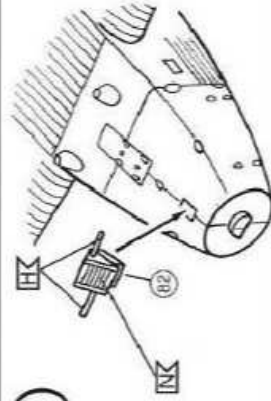
34  ?



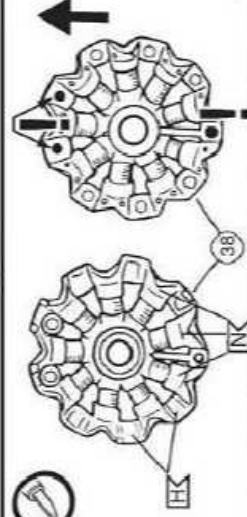
35  ? → 20



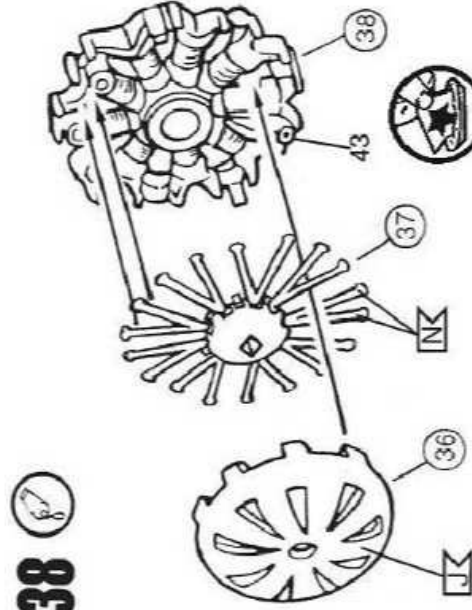
36 

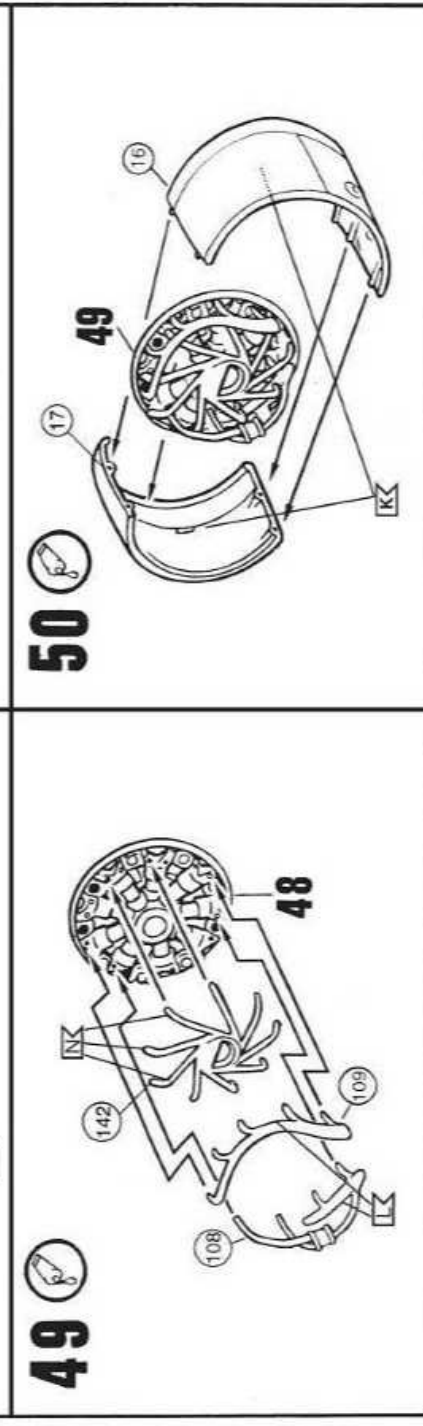
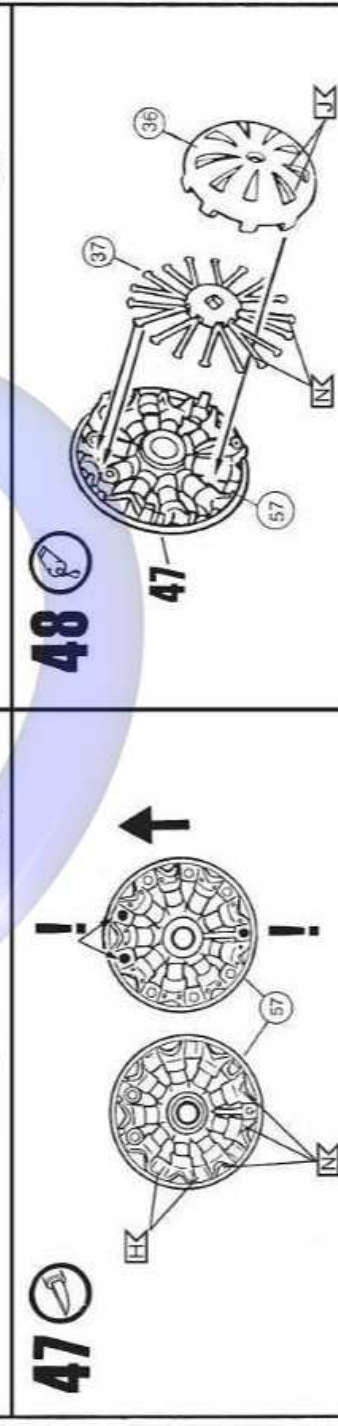
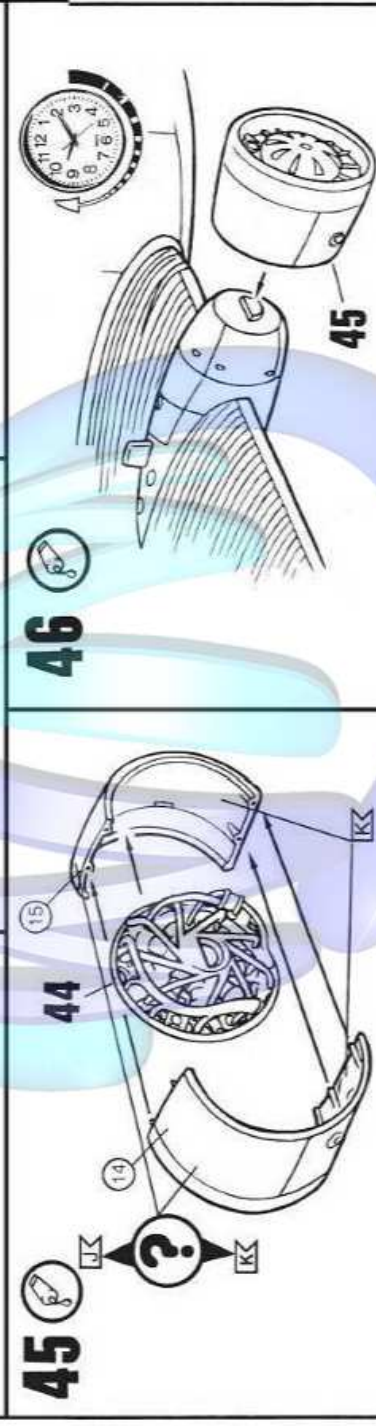
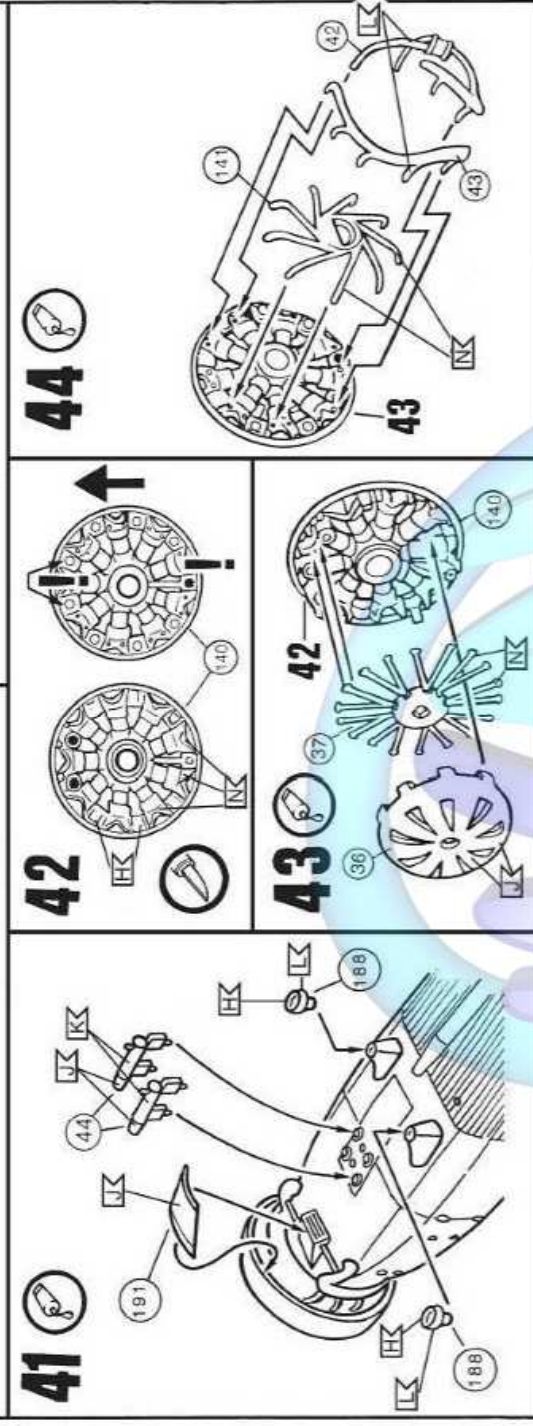
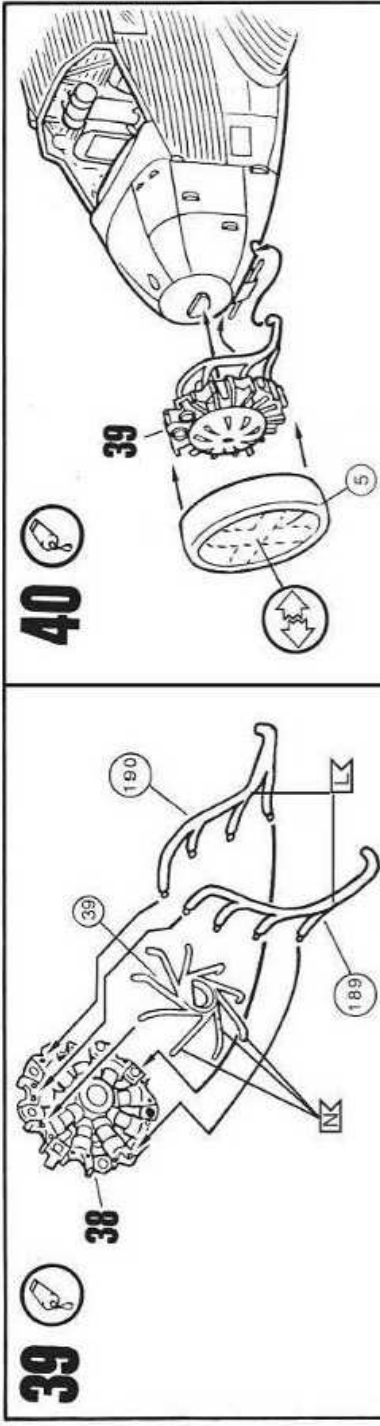


37 



38 







60



Junkers Ju 52/3m of
British European Airways at Croydon; 1948

G-AHDEG-AHOF
G-AHDEG-AHOF
G-AHDEG-AHOF
G-AHDEG-AHOF

BK



FK



GK



KK



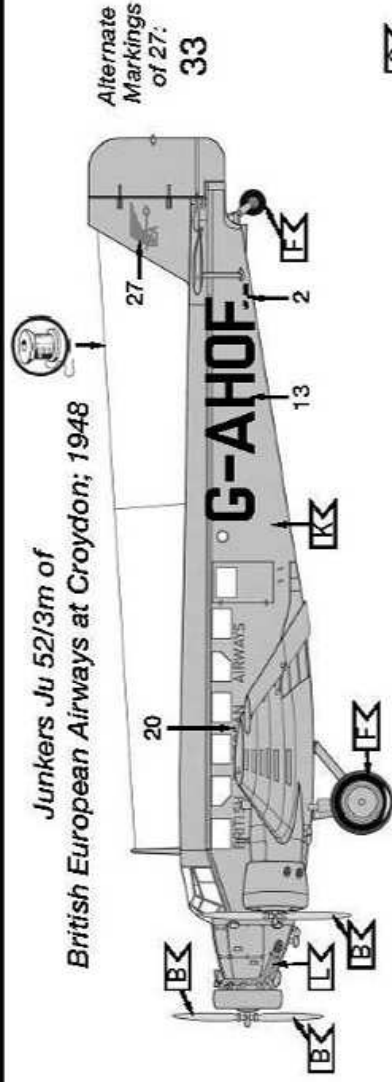
LK



QK



JK



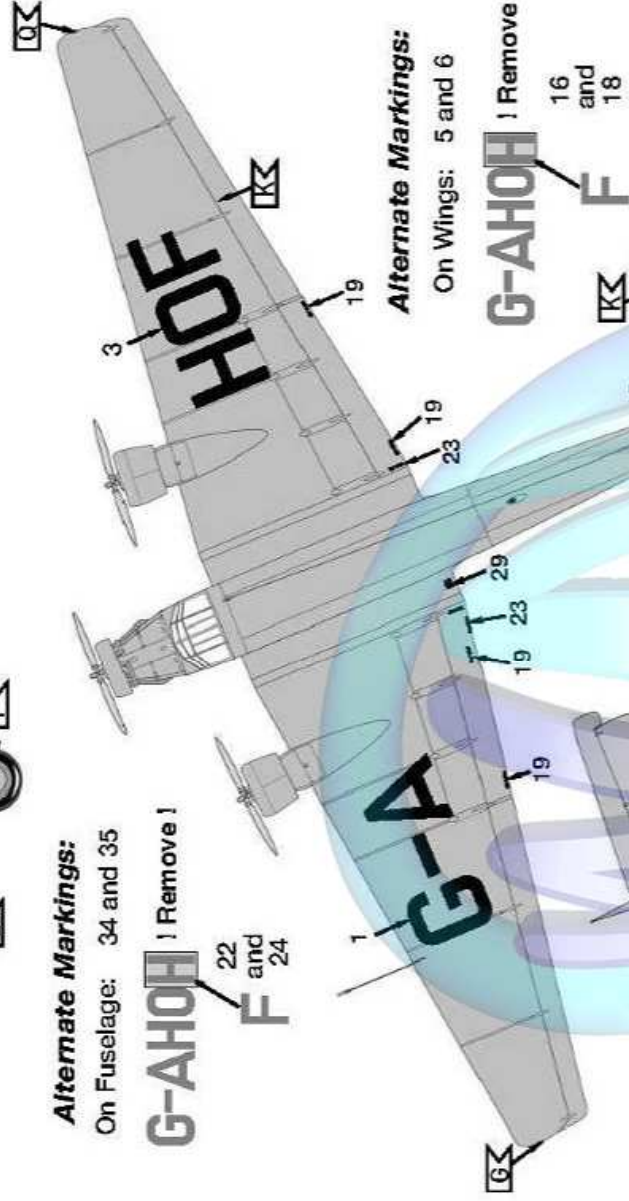
Alternate
Markings
of 27:
33

Alternate Markings:

On Fuselage: 34 and 35

G-AHOH ! Remove !

F
22
and
24

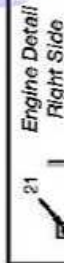


Alternate Markings:

On Wings: 5 and 6

G-AHOH ! Remove !

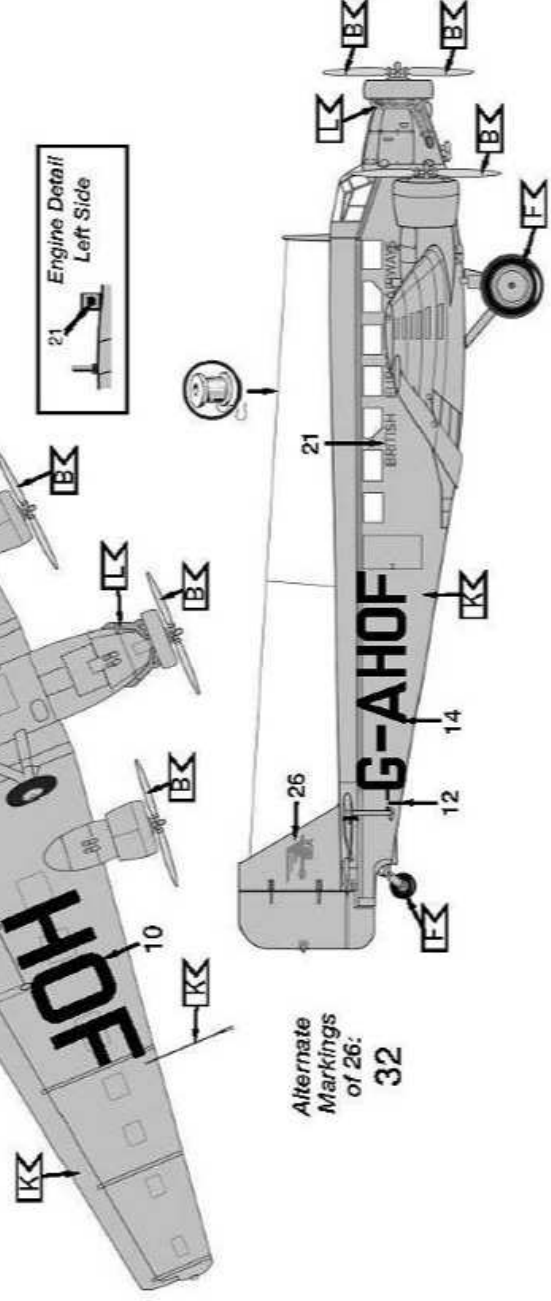
F
16
and
18



21 Engine Detail
Right Side



21 Engine Detail
Left Side

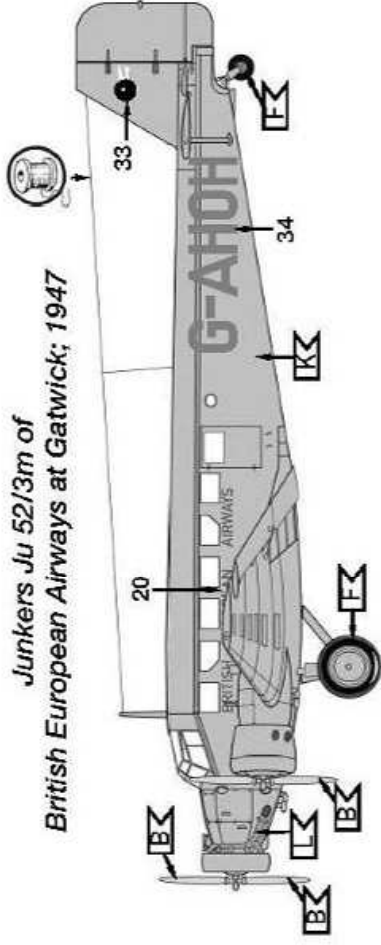


Alternate
Markings
of 26:
32

19



*Junkers Ju 52/3m of
British European Airways at Gatwick; 1947*



G-AHOFG-AHOF
G-AHOFG-AHOF
G-AHOFG-AHOF

