

Nom de l'avion : Junkers Ju 90 B-1

Type d'avion : Appareil de transport polyvalent de transportant 40 passagers quadrimoteur triplace

MOTORISATION

BMW 132H

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 350 km/h à 2500 m
Vitesse croisière= 320 km/h à 3000 m - att.: 109,45 km/h
Plafond pratique= 5500 m
Rayon action= norm: 1245 km - maxi: 2090 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
35,0 m	26,30 m	0 m	184,0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
16000 kg	23000 kg	39800 kg

HISTOIRE

Dans les années 30, la Deutsche Luft Hansa (DLH) utilisait beaucoup le Junkers Ju 52/3m. Mais cet avion n'était pas suffisamment performant pour les long parcours, notamment face à des concurrents comme le DC 3 américain. La DLH décida donc de se doter de quadrimoteurs. Elle s'intéressa ainsi au développement par la Luftwaffe du bombardier Junkers Ju 89. Quand ce

projet fut abandonné, la Lufthansa utilisa dès 1935 le 3ème prototype du Junkers Ju 89 pour des essais. La queue et les ailes furent conservées mais le fuselage fut élargi pour permettre l'accueil de 40 passagers. Le développement du Junkers Ju 90 débuta donc en janvier 1936 et le premier vol du prototype Junkers Ju 90 V-1 (ex prototype Junkers Ju 89 V-3) eut lieu le 28 août 1937. Le Junkers Ju 90 V-1 fut détruit lors de vol d'essai le 7 février 1938. C'est donc le Junkers Ju 90 V-2 que la Lufthansa essaya (D-AIVI "Preussen" - W. Nr. 4914) en mai et juin 1938 pendant 100 heures de vol. En novembre 1938, le "Preussen" devait effectuer un vol de démonstration vers Buenos-Aires (Argentine). Mais le 26 novembre, il se crasha lors du décollage de Bathurst (Gambie) à destination de Dakar (Sénégal) après avoir heurté un palmier suite vraisemblablement à la panne d'un (ou de deux) moteur ; 12 personnes à bord furent tuées sur 15 passagers dont les pilotes et co-pilotes, les capitaines Robert Untucht et Joachim Blankenburg. Malgré ces accidents, la DLH commanda 8 Junkers Ju 90 (série Junkers Ju 90 A-1) et utilisa également les Junkers Ju 90 V-3 et Junkers Ju 90 V-4. Le Junkers Ju 90 V-3 ("Württemberg" puis D-AURE "Bayern"), déjà en service à la DLH depuis juillet 1938, fut ensuite temporairement rattaché à la 10./TG 172 lors de la crise des Sudètes (automne 1938). Au total, la DLH commanda donc 12 Junkers Ju 90 parmi lesquels le D-ADFJ "Baden" (W.Nr. 0003) livré le 20 mai 1939, le D-ASND "Mecklenburg" (W.Nr. 0006) livré le 28 juin et le D-AEDS "Preussen" (W.Nr. 0005) livré le 21 juillet. Sur la commande de 8 Junkers Ju 90 série Junkers Ju 90 A-1, 7 furent livrés jusqu'en avril 1940 et le 8ème fut livré directement à la Luftwaffe. La South African Airways commanda également 2 Junkers Ju 90 A-1 équipés de moteurs Pratt & Whitney Twin Wasp. Ceux-ci furent finalement livrés à la Luftwaffe. Un 11ème modèle de la série Junkers Ju 90 A, incomplet, fut utilisé pour fabriquer le Junkers Ju 290 V-1 .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/alleagn/alleagn.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/alleagn/ju90b_1.htm

