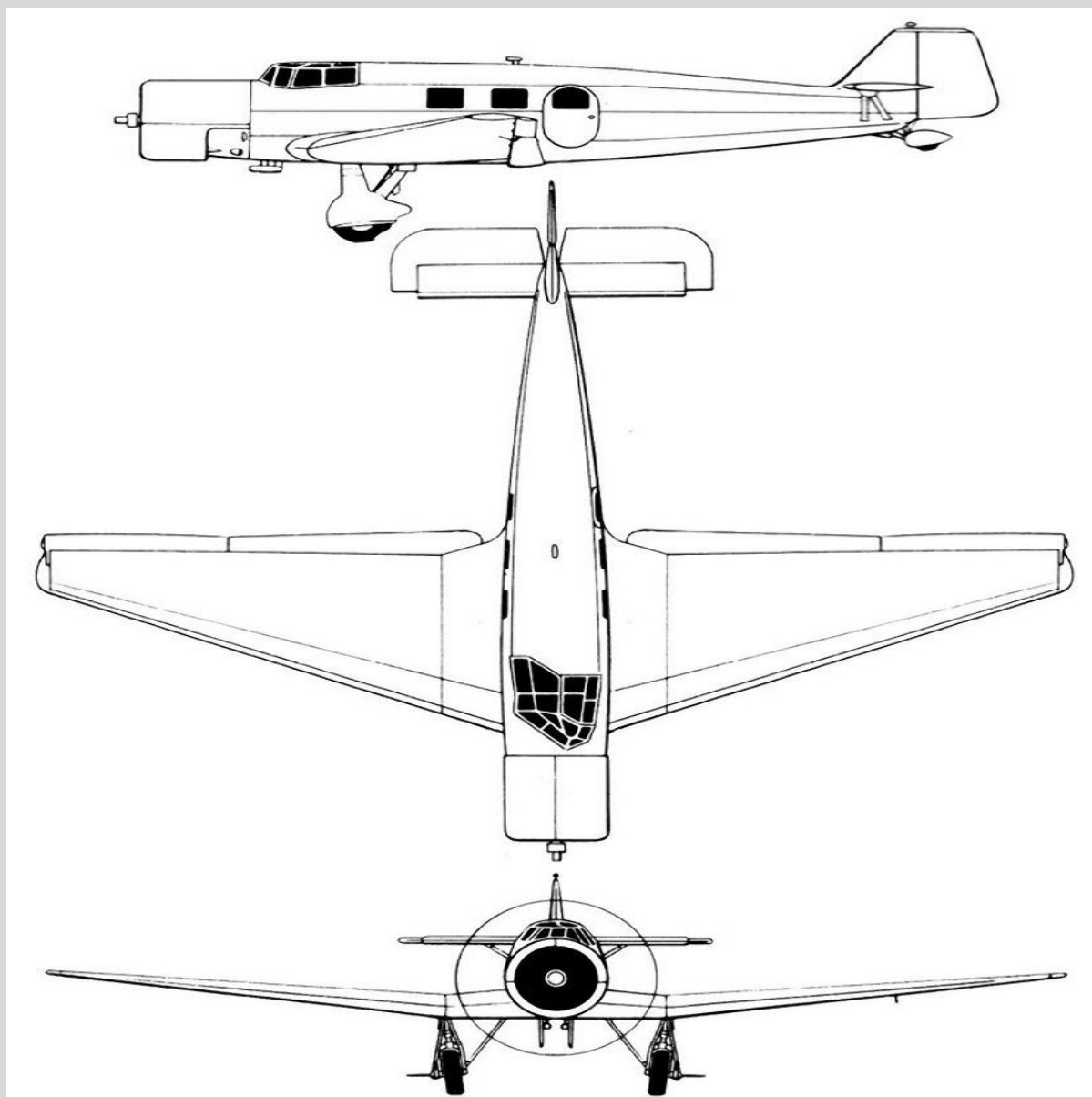


Nom de l'avion : Junkers Ju 160 A

Type d'avion : Monoplan de transport de 6 passagers



MOTORISATION

BMW 132A-3



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= 210 - 340 km/h

Vitesse croisière= 315 km/h à 2000 m - att.: 99,80 km/h

Plafond pratique= 5200 m

Rayon action= 3h 12' - 1100 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,30 m	12,0 m	34,80 m	34,80 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2320 kg	3450 kg	0 kg

HISTOIRE

Le Junkers Ju 160 était un avion monoplan de transport civil capable d'emporter six passagers développé à partir du Ju 60 dont le premier vol avait été effectué en novembre 1932. Ce monomoteur à aile basse visait le marché des avions civils de liaison sur courtes distances et entra en concurrence avec des appareils comme le Heinkel He 70 et les rapides Lockheed Orion 9B (CH-167 et CH-168) utilisés à ce moment par la Swissair, compagnie Schweizerische Luftverkehr, issue de la fusion, fin mars 1931, des compagnies suisses Balair et AD Astra. La compagnie Deutsche Lufthansa employa 21 machines de ce type à partir de 1935 et jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Le Junkers Ju 60 d'origine n'était pas assez rapide et seulement trois exemplaires de ce modèle avaient été exploités par la Lufthansa entre 1933 et 1936. Le Junkers Ju 160 avait été amélioré côté aérodynamique et était doté d'un moteur plus puissant ce qui lui donnait une vitesse supérieure d'environ 70 km/h par rapport à son prédécesseur. Le fuselage lisse du Junkers Ju 60 fut conservé, mais les ailes basses basées sur deux longerons en Duralumin furent couvertes d'un revêtement lisse en remplacement du revêtement en tôle ondulée antérieur. Le train principal semi-retrayant vers l'avant du Junkers Ju 60 fut remplacé par un train repliable vers l'intérieur, les roues étant entièrement masquées train fermé. D'autres améliorations portaient sur un meilleur ajustement du cockpit avec le fuselage. Les ailes étaient équipées, à la manière habituelle des Junkers, de volets sur toute la longueur du bord de fuite. La capacité était de six passagers (deux paires de sièges orientées vers l'avant, une paire vers l'arrière) avec un pilote et un radio-navigateur placés en tandem dans le cockpit supérieur clos. Le premier prototype désigné Junkers Ju 160 V-1, D-UNOR, "Lynx" (moteur radial BMW 132) fut pris directement sur la ligne de production du Junkers Ju 60 et vola pour la première fois en janvier 1934. Il fut testé par la compagnie Lufthansa, puis modifié (ailes, gouverne de direction moins épaisse, roulette de queue carénée et d'autres adaptations mineures) pour arriver au prototype final (Junkers Ju 160 V-3). La première série de machines civiles fut désignée Ju 160 A-0 et le second prototype (Junkers Ju 160 V-2) fut destiné à un usage militaire. En incluant les prototypes, 47 Ju 160 furent produits. La compagnie Lufthansa fut le principal opérateur commercial en employant, à partir de 1935, 21 machines (dix exemplaires type Junkers Ju 160 A-0 puis dix autres exemplaires type Junkers Ju 160 D-0 à poste de pilote plus grand et plus confortable) sur les lignes intérieures allemandes et aussi sur les liaisons Breslau-Prague-Munich et Berlin-Vienne. Trois machines exportées au Japon servirent d'avions de liaison en Mandchourie, quelques machines furent utilisés pour la recherche (instituts Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, DVL, Berlin et Erprobungsstelle See, E-Stelle See, Lübeck-Travemünde), les autres appareils furent employés pour un usage militaire (liaison, communication) dans la Luftwaffe .

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/allemagn/ju160a.htm>

