

**Nom de l'avion : Junkers Ju 86 K-4**

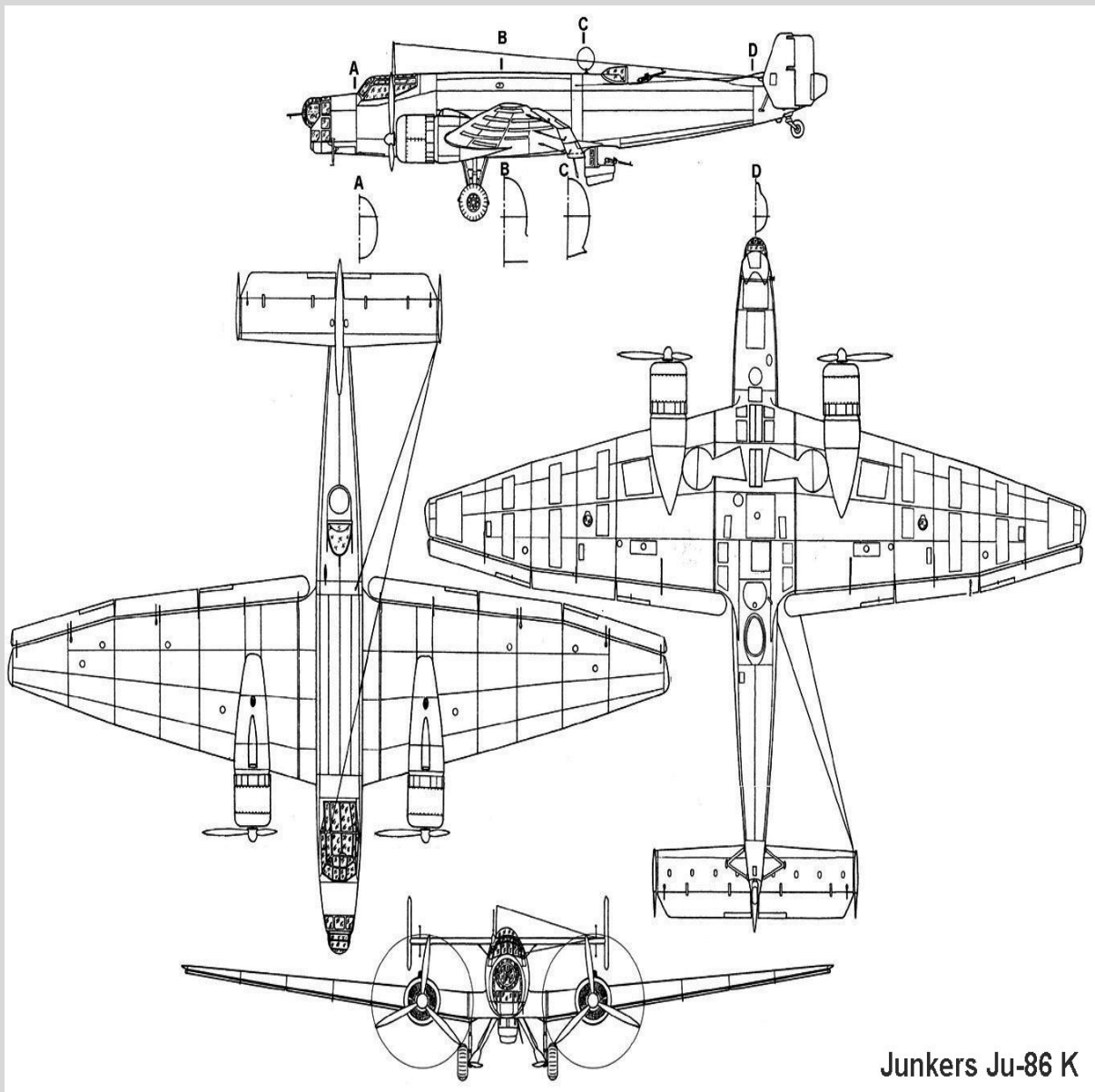
Type d'avion : Appareil de reconnaissance bimoteur quinquiplace

## **MOTORISATION**

**Bristol Pegasus XXII**



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

3 mitrailleuses de 7,9 mm

1000 kg de bombes

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 324 km/h à 2940 m

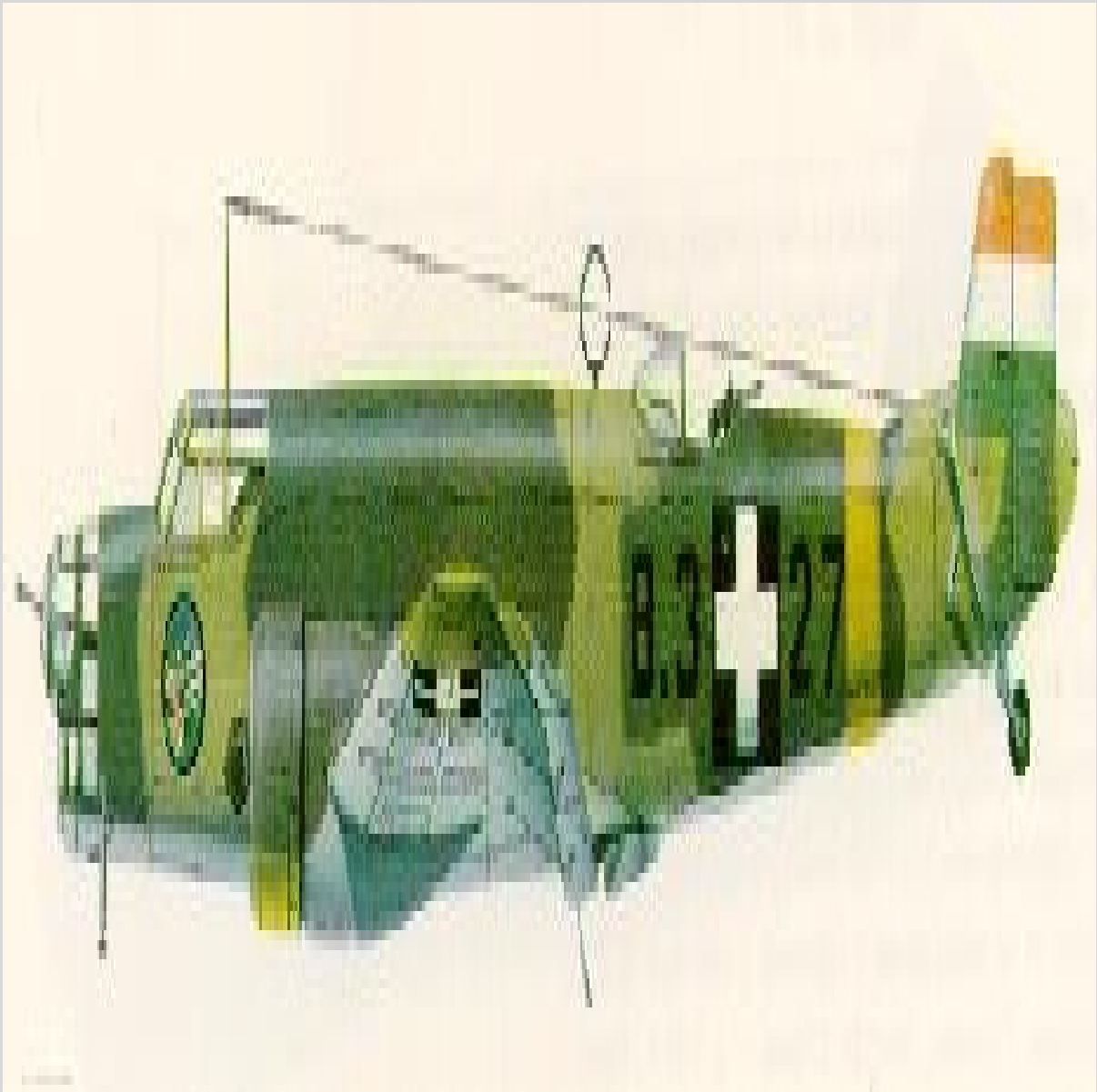
Plafond pratique= 6700 m

Rayon action= 1950 km

## DIMENSIONS

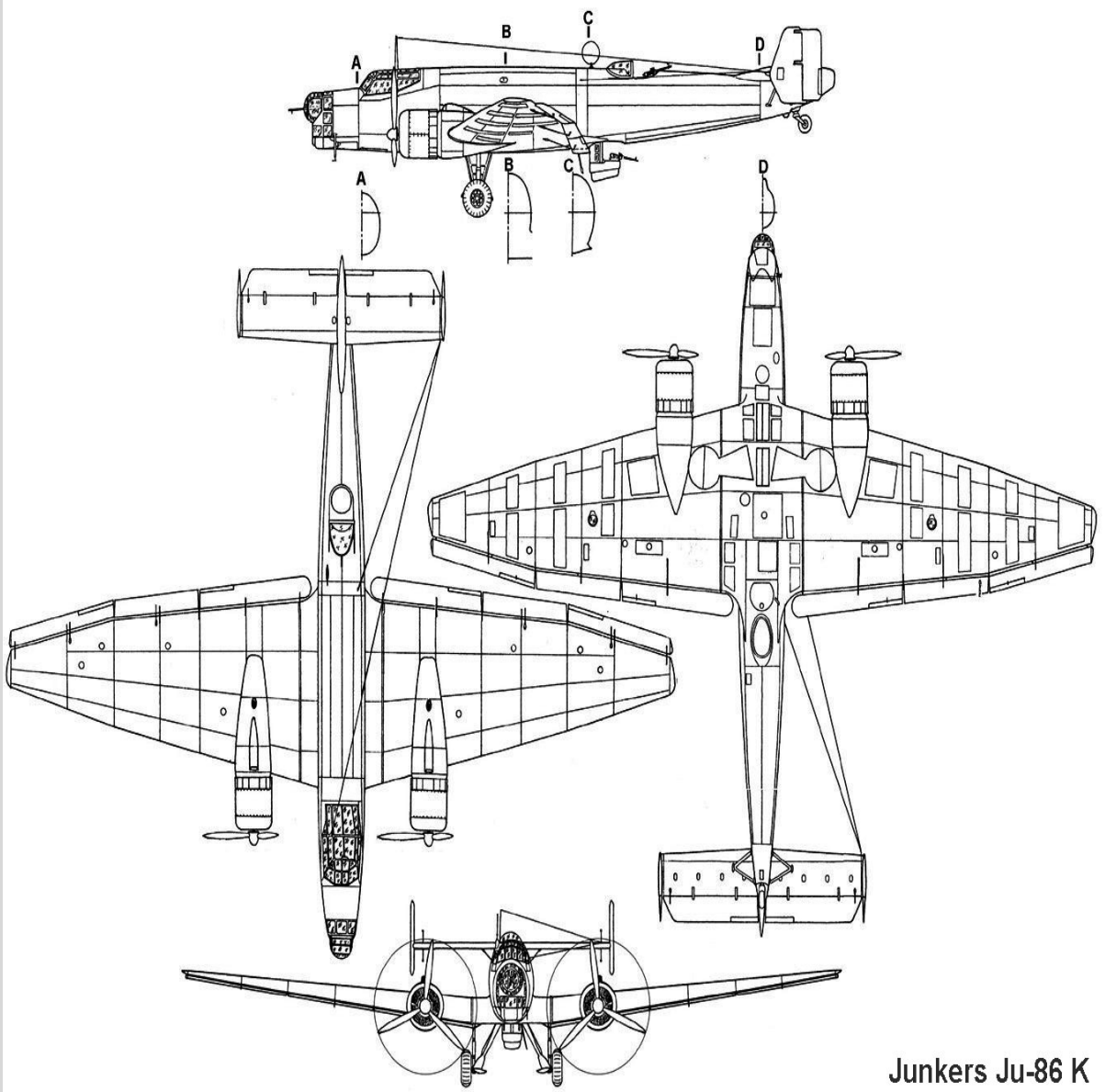
Envergure	Longueur	Hauteu	Surface
-----------	----------	--------	---------

		<b>r</b>	<b>alaire</b>
22,10 m	17,35 m	0 m	0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	8200 kg	0 kg



Junkers Ju-86 K



## HISTOIRE

La Lufthansa fut le premier utilisateur civil du Ju 86. Elle reçut une quinzaine d'appareils (5 Ju 86B, 6 Ju 86C et au moins 2 Ju 86Z-2), qu'elle mit en service sur ses lignes intérieures, et les garda en service jusqu'en mai 1940, avant de les transférer à La Luftwaffe ou de les ferrailer. La première compagnie étrangère à exploiter le Ju 86 fut la Swissair, qui en reçut deux exemplaires : un Ju 86B (HB-IXI), en avril 1936, et un Ju 86Z-1 (HB-IXE), en février 1937. Tous deux opérèrent des liaisons postales de nuit vers l'Allemagne, Suite à un accident, le HB-IXE échangeât ses diesel Jumo 205C contre BMW 132D, devenant ainsi un Ju 86Z-2. LAN Chile commanda 3 exemplaires de Ju 86Z-1, à moteurs diesel, qu'elle opéra de 1938 à 1941, avant que le manque de pièces de rechange ne force l'arrêt des vols. Le Lloyd Aereo Boliviano reçut 3 Ju 86Z-7, (certaines sources ne mentionnent que 2 appareils) jusqu'en 1941, avant de les transférer à la force aérienne, qui ne les utilisa que peu. La compagnie suédoise AB Aerotransport opéra un Ju 87Z-7 sur ses liaisons postales vers l'Allemagne, jusqu'au début de 1940, puis le céda à la force aérienne suédoise. Cette dernière le garda en service jusqu'en 1958, le dernier Ju 86 en état de vol au monde ! Les South African Airlines furent le principal utilisateur civil du Ju 86 avec un total de 18 exemplaires, 17 Z-7 et 1 Ju 86K militaire. Ils servirent avec la SAA de juin 1937 à septembre 1939, afin d'être transférés à la SAAF et modifiés en bombardiers. Autre utilisateur exotique, la compagnie aérienne du Manchukuo reçut 5 Ju 86Z-2, et les garda un peu plus longtemps. Mais le manque de pièces de rechange finit pas les retirer du service avant la fin de la guerre. Si les moteurs diesel se révélèrent peu gourmands, ils nécessitaient un entretien constant et attentif. De plus, leur faible puissance rendait l'avion sous motorisé, et interdisait de voler avec un moteur arrêté à pleine charge. Ceci explique que la majeure partie des compagnies civiles optèrent pour les moteurs en étoile Pratt & Whitney. Deux autres points rendait le Ju 86 peu compétitif face à ses concurrents américains, sa faible capacité de transport (seulement 10 passagers, et sans beaucoup de confort), et son train trop étroit. Si on excepte les versions de reconnaissance à haute altitude, la carrière opérationnelle des Ju 86 dans la Luftwaffe fut de courte durée. Les premiers exemplaires de Ju 86A furent intégrés au printemps 1936, au KG 152 (futur KG 1), et fin 1939, il n'y avait plus aucun exemplaire de bombardement en unité de première ligne ! Dès fin 1937 5 appareils furent envoyés en Espagne, pour une évaluation en combat. Les résultats furent décevants, notamment du fait des faibles performances des moteurs diesel. En effet ce type de moteur supporte très mal les changements brusques de régime, et s'use vite en situation opérationnelle, notamment si l'entretien n'est pas fait de façon très soignée. Et quand aux Ju 86 motorisés par des moteurs en étoile (Ju 86E/G), malgré une certaine amélioration, ils se montraient de toutes façons inférieurs aux He 111 et au Do 17. Le Ju 86 ne servit dans les unités de combat de la Luftwaffe qu'en intérimaire, en attendant que des avions plus modernes et efficaces soient en nombre suffisants. Si à mi septembre 1938, il y avait 235 Ju 86 sur les listes de la Luftwaffe, dont 200 opérationnels (159 Ju 86A/D, 43 Ju 86E, et 33 Ju 86G), un an plus tard, lors de l'attaque contre la Pologne, seul le IV/KG 1 alignait encore 30 Ju 86G, et plus aucun à la fin de l'année. Les exemplaires survivants équipés de moteurs en étoile servirent dans les écoles, alors que les avions motorisés avec des diesel furent simplement ferrailés. En fin 1942, deux groupes de transports (K.Gr.zb.V 21 et 22) furent créés en urgence avec les appareils des écoles, afin de participer au pont aérien tentant de ravitailler Stalingrad, mais le Ju 86 se révéla complètement inadapté à cette tâche, et perdant 42 avions sur un total de 58 ! Quelques appareils opérèrent également contre les maquis dans les Balkans en 1943-1944. Au contraire, l'utilisation des variantes de reconnaissance à haute altitude fut plus longue, puisque les derniers exemplaires de Ju 86R ne furent radiés des effectifs de la Luftwaffe qu'au printemps 1944. Parmi les unités les plus célèbres ayant utilisé ces versions figure le groupe de reconnaissance de l'Etat-Major de

la Luftwaffe, plus connu sous le nom de Kommando Rowehl, qui mena de nombreuses missions de reconnaissance clandestines au dessus de l'URSS, en préparation de Barbarossa. Des missions eurent lieu également au dessus de la Grande Bretagne ainsi que dans le bassin méditerranéen. Mais la mise en service progressive de chasseurs adaptés à la haute altitude par les alliés firent que les JU 86P/R devinrent progressivement vulnérables aux interceptions. Bien qu'affichant des performances médiocres, le Ju 86 fut relativement bien exporté, puisque pas moins de 6 forces armées l'utilisèrent : Bolivie, Chili, Portugal, Afrique du Sud, Suède, et Hongrie (Le seul exemplaire de la force aérienne autrichienne n'est qu'anecdotique). Il faut signaler qu'aucun document ne vient confirmer une quelconque utilisation du Ju 86 par l'Ejercito del Aire, les exemplaires employés par la Legion Condor ayant été soit ferrailés sur place, soit renvoyé en Allemagne. Presque rien n'est connu de l'utilisation du Ju 86 par les forces aériennes du Chili et de la Bolivie, et les exemplaires portugais servirent principalement en patrouilles maritimes, ne laissant pas de souvenirs particuliers. Par contre, les appareils Sud Africain eurent une carrière brève, mais intense. En effet il s'agit des avions civils des SAA, qui en septembre 1939, à la déclaration de guerre, furent intégrés à la South African Air Force, et transformés en bombardier, avec 3 postes de tir (fixe dans le nez, et mobile en dorsal et ventral, chacun armé d'une seule mitrailleuse légère), et des lances bombes sous les ailes, Ils servirent un temps dans le Sqd 12 pour la lutte anti sous-marine, avec des détachements à Durban, Eastleigh, Nairobi, et Dar es Salaam. Puis ils opérèrent contre les forces italiennes en Somalie et en Éthiopie. A la fin des opérations contre les forces italiennes, ils retournèrent à la lutte anti sous-marine, passant aux mains des Sqd 11, puis 14, puis 22. Les derniers exemplaires ne furent retirés des opérations qu'en septembre 1942 ! Pas si mal pour un avion dont l'approvisionnement en pièces de rechanges devait être un casse-tête certain. La Suède reçut au total 56 Ju 86K (3 Ju 86 K-1, 37 Ju 86K-4/5, et 16 Ju 86K-13). Si les 3 premiers étaient motorisés par des Hornet en étoile, les autres exemplaires reçurent des Bristol Pegasus, construits sous licence en Suède. Un dernier appareil fut celui de la compagnie civile AB Aerotransport, réquisitionné en 1940. Ils furent dénommés B 3 dans la force aérienne suédoise. Ils servirent principalement de bombardiers, en attendant la mise en service des SAAB 18, puis comme appareil de transports et de reconnaissance électronique. Ils eurent une carrière particulièrement longue, puisque les derniers exemplaires ne furent retirés du service actif qu'en 1958 ! Deux appareils furent utilisés pour l'entraînement radar des équipages de Mosquito NF 19. Le principal utilisateur étranger du Ju 86 fut la force aérienne hongroise, qui reçut un total de 66 exemplaires, tous motorisés par des Gnome-Rhone 14k en étoile. Ils équipèrent notamment le 3eme Régiment de Bombardement, et des escadrilles dans le 2eme Régiment, puis furent versés au 4eme Régiment. Ils servirent lors de l'invasion de la Tchécoslovaquie en mars 1939, et lors des premiers mois de l'invasion de l'URSS. Mais dès le début 1942, les exemplaires survivants furent relégués à l'entraînement au sein des groupes I/4 et II/4, pour finalement peu à peu disparaître. Il ne reste actuellement qu'un seul Ju 86K-4 conservé, au musée de la force aérienne suédoise, à Linköping

## 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/allelemn/allelemn.htm](http://orange.fr/allelemn/allelemn.htm)



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

[orange.fr/allelemn/ju86k\\_4.htm](http://orange.fr/allelemn/ju86k_4.htm)

