

JUNKERS K 47 :

Première partie, par Lennart Andersson (traduction de Christophe Cony et profils d'Arkadiusz Wróbel)

Le 25 octobre 1928, le département des relations publiques de la firme Junkers révéla l'existence d'un nouveau biplace Junkers baptisé « Plauth » ; il fut aussitôt sévèrement réprimandé par la direction de la société pour avoir attiré l'attention sur cet avion. Selon les termes de l'accord de Versailles, qui avait formalisé en 1920 la fin de la Grande Guerre, les firmes allemandes ne pouvaient en effet plus construire de machines militaires. Or leur dernier-né ne pouvait être confondu avec un appareil purement civil : il s'agissait du biplace de chasse Junkers K 47...

Les deux clients les plus importants de Junkers au début des années vingt avaient été les gouvernements soviétique et turc. Un nombre significatif de biplaces J 20 et J 21 (plus tard désignés A 20 et H 21) ainsi que de bombardiers K 30 avaient été vendus à l'Union soviétique, tandis qu'une soixantaine de A 20 avaient été livrés à la Turquie. Pourtant l'installation de chaînes de montage à Moscou et à Kayseri avait échoué, tout comme des tentatives de vente ultérieures. Le bimoteur Junkers K 37 et le monomoteur K 39 avaient été développés pour répondre à des cahiers des charges turcs, mais aucun des deux n'avait été choisi. Dès lors Junkers choisit de concentrer ses efforts sur la création d'un « biplace à grandes performances », un euphémisme pour un chasseur biplace.

Des discussions concernant un avion de ce type avaient été déjà entamées avec la Turquie au cours de l'été 1926. Le bureau d'études Junkers commença à travailler sur ce projet au cours de l'automne. Le 12 avril 1927, une offre préliminaire fut faite aux Turcs pour construire un avion propulsé par un Bristol Jupiter VI ; le projet comprenait deux variantes, le monoplace EF 24/1 et le biplace EF 24/2. Cette prise de contact fut sans effet car le gouvernement turc demandait que soit utilisé un moteur pouvant être construit localement, ce qui n'était pas le cas du Jupiter.

Des exigences plus précises ayant été fixées sur le papier le 27 mai 1927, la phase de conception de l'appareil put véritablement débuter. Deux problèmes majeurs devaient être résolus. Le premier était

Le prototype du K 47, le S-80 « Plauth », effectua son premier vol le 29 septembre 1928 à Dessau avec aux commandes le chef-pilote de Junkers Wilhelm Zimmermann.

(toutes les photos : coll. auteur, sauf autre mention)



L'ANCÊTRE DU STUKA

celui de la mitrailleuse mobile à la disposition du passager : en raison des forces g et de la pression de l'air, il n'était pas possible d'équiper un avion à grandes performances d'un support d'arme classique dans l'habitacle arrière. Le second était celui du moteur, qui devait obligatoirement être compressé pour garantir de bonnes performances en altitude. Un support de mitrailleuse spécial était déjà prêt pour essais à l'été 1927, mais le second point fut plus difficile à résoudre. Aucun moteur de ce type n'était disponible en Allemagne ; s'il fallait utiliser le moteur Junkers L 55 de 665 ch (690 ch au décollage), le poids à vide de l'appareil passerait de 1560 kg à 2460 kg, une augmentation inacceptable. Le

moteur Bristol Jupiter VII de 420 ch demeurait la seule alternative réaliste.

Les désignations J 47 et J 48 furent attribuées au projet de chasseur en février 1928. Le J 47 (K 47) était la version militaire et le J 48 (A 48) une variante « civilisée » sans armement. Le 16 février 1928, une offre fut faite au gouvernement soviétique pour deux prototypes et 50 ou 100 avions de série équipés d'un Jupiter VII. Une vitesse maximum de 270 km/h était garantie. Cette proposition suscita de l'intérêt à Moscou mais aucune commande ne fut placée dans l'immédiat.

Steig. Nr. Ser. N°	Station:	Ort	Junkers Steigzeit Ziff. Nr.	Steigzeit:	Grundzeit Steigzeit Abkürzungen:	Abst. Länderung:
3304.	25. IX.	Offen	348/3251	5	Einfliegen	17 ¹³ 17 ²⁶
3305.	1. X.	"	"	5	Probeflug	17 ⁴⁵ 18 ⁰³
3306.	3. X.	Offen-Zugluft	412/280	5 Steigzeit	Wiederanflug	16 ³¹ 17 ¹³
3307.	4. X.	Zugluft-Offen	"	4 "	"	9 ³⁰ 10 ⁰⁰
3308.	"	Offen-Zugluft	433/2517	4 "	Probeflug	11 ⁴⁵ 12 ⁰⁰
3309.	5. X.	Offen	348/3251	Preuschen	Wiederanflug	12 ⁰¹ 13 ⁰⁹
3310.	"	"	531/3005	8 Steigzeit	"	15 ⁴³ 16 ⁰⁰
3311.	6. X.	"	"	9 "	"	11 ³⁶ 13 ⁰⁷
3312.	"	"	348/3251	Preuschen	"	16 ³³ 16 ⁵⁷
3313.	"	"	"	"	"	17 ¹³ 17 ²²

Le carnet de vol de Zimmermann au début des essais du prototype K 47 (J 48/3251), en septembre et octobre 1928. La page de droite porte les mentions *Einfliegen* (premier vol), *Probeflug* et *Versuchsflug* (vols d'essai). Le n/c 3251 est peut-être une erreur d'écriture ; il devint de toute manière 3351 par la suite.

