



Junkers Ju-287

Sinon n'oublions pas que Junkers a aussi commis ça a la fin de la guerre :





Une chouette maquette Huma au 72 dans sa version de pre-production What if. La maquette enfin finie et refusant malgré tout de s'asseoir sur ses trois trains, je bourrais délicatement l'avant via la trappe du train de plombs divers et variés....une goutte de cyano pour sceller le tout et...et...et superbe voile blanc dégueulasse sur une des verrières les plus amusante à masquer. Le cri de bête venant du Nord-Est...c'était moi.

Cet avion reste le plus bel exemple de cannibalisation frankesteinesque de l'histoire de l'aéronautique, avec des morceaux de trucs allemands d'accord mais un train de B24 fallait le trouver!!!!

Le prototype possède de très immondes carénages de train. Déjà pas bien beau comme ça je me suis refusé à les mettre.

L' avion lui même a un historique original avec une suite en Russie assez tarabiscotée.

Le Junkers Ju 287 fut un banc d'essai volant construit pour développer la technologie nécessaire pour un bombardier multi-moteur à réaction. Il était équipé de quatre réacteurs Junkers Jumo, d'une aile révolutionnaire à flèche inversée, et fut construit en utilisant largement des composants d'autres avions.

Le prototype volant et le second prototype encore inachevé furent capturés par l'Armée Rouge et l'étude fut poursuivie en Union soviétique après la fin du conflit.

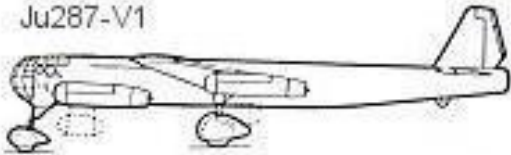
Le Ju 287 fut développé pour fournir à la Luftwaffe un bombardier surclassant les chasseurs ennemis en vitesse. L'aile à flèche inversée fut suggérée par le chef de projet Hans Wocke comme un moyen de fournir une meilleure portance à basse vitesse, nécessaire du fait de la faible réactivité des premiers réacteurs pendant le décollage et l'atterrissage.

Le premier prototype a été prévu pour évaluer le concept, et a été constitué du fuselage d'un Heinkel He177, de l'arrière d'un Junkers Ju -388, du train d'atterrissage principal d'un Junkers Ju 352, et de trains avant récupérés sur des épaves de B-24 Liberator. Deux réacteurs Jumo 004 furent accrochés sous les voilures, les deux autres furent montés dans des nacelles supplémentaires aux côtés de la section avant du fuselage.

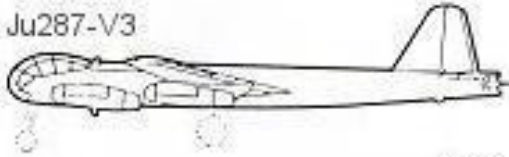
Les essais en vol ont commencé le 16 août 1944, en démontrant des caractéristiques extrêmement bonnes de maniabilité, mais aussi certains problèmes dus à la voilure à flèche inversée dans certaines conditions du vol. Les tests ont également montré que l'avion pouvait tirer bénéfice de concentrer plus la masse des moteurs sous les voilures, une caractéristique qui devait être intégrée sur les prototypes suivants. Ceux-ci devaient être équipés de propulseurs Heinkel HeS.11, mais en raison de retard de développement les BMW 003 ont été sélectionnés à la place. Les deuxième et troisième prototypes devaient avoir six de ces propulseurs, le premier avec une nacelle de trois sous chaque voilure, les derniers avec deux sous chaque voilure et un sur chaque côté du fuselage, comme le premier prototype. Ces machines devaient avoir des fuselages spécifiques, le troisième prototype devant également servir aux essais d'armement et servir d'avion pour mettre au point la production.

L'usine Junkers fut occupée avant que le deuxième prototype ne fut complété. Wocke et son personnel, avec les deux avions prototypes, ont été transportés en Union Soviétique. Le deuxième prototype (qui reprit la dénomination interne originale de Junkers, EF-131) a été terminé le 23 mai 1947. Un dérivé beaucoup plus agrandi, l'OKB-1 140 E-F, a été testé sous forme de prototype en 1949 mais bientôt abandonné.

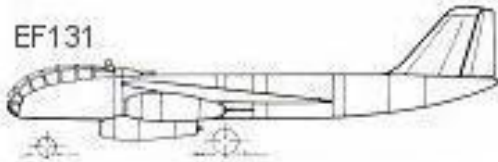
Ju287-V1



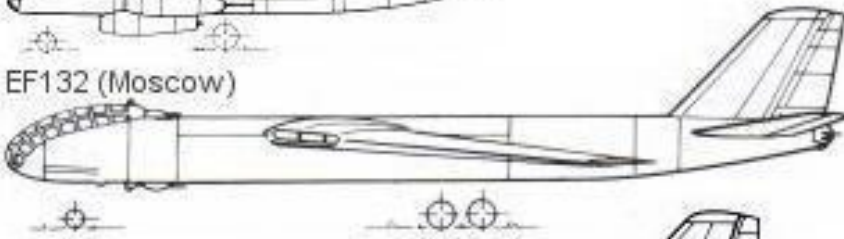
Ju287-V3



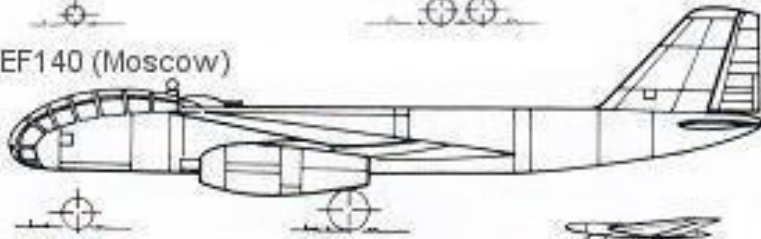
EF131



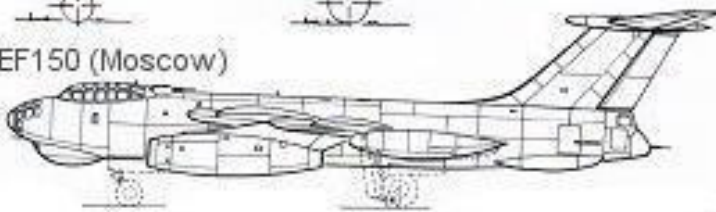
EF132 (Moscow)



EF140 (Moscow)



EF150 (Moscow)



EF152 (Dresden)

