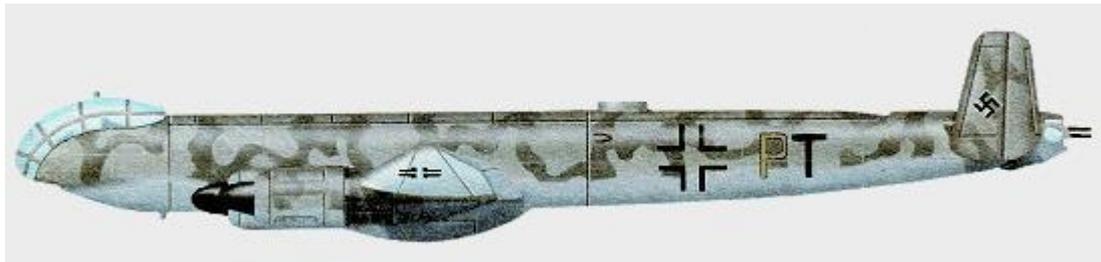




Junkers Ju-488

Résurgence du post du Père Hugo pour monter l'une des dernières tentatives "Lego Technique" de Junkers pour fournir à la Luftwaffe un bombardier quadrimoteur dont elle n'avait, de toute façon à cette époque, plus besoin : le Ju-488.

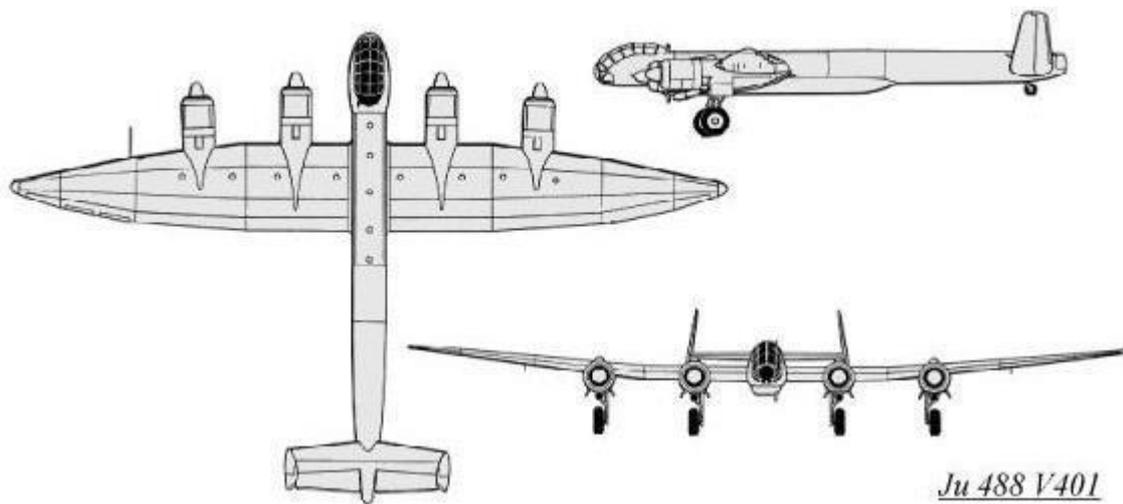


Les Junkers Ju 488 étaient donc la dernière tentative réelle de l'Allemagne de produire un bombardier quadrimoteur à longue portée. Dans le début 1944, le département de conception de Junkers chez Dessau effectua une proposition pour produire simplement et rapidement un bombardier lourd, en utilisant un maximum de pièces déjà existantes sur les appareils alors en production. Fondamentalement, le Ju 488 devait être construit entièrement à partir d'avions Junkers. Ainsi le Ju 388K devait fournir la cabine d'équipage pressurisée, le Ju 188E fournissait le fuselage arrière, la soute ventrale provenait du Ju 88A-15 et du Ju 388K, ce dernier fournissant aussi les sections externes des ailes. Finalement, la section entière arrière à double dérive provenait Ju 288C. Les seuls éléments nouveaux dans ce festival Junkers, étaient la section centrale du fuselage ainsi que la partie parallèle et centrale des ailes, destinée à supporter les quatre propulseurs.

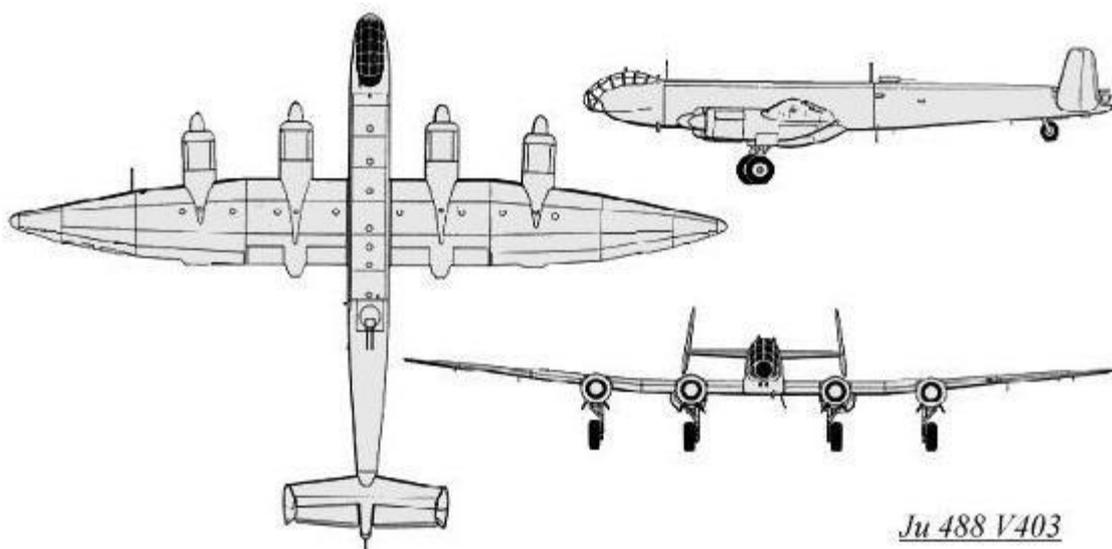
Les Ju 488 V401 et V402 devaient être entièrement de construction métallique, excepté le panier ventral, construit en bois. Le fuselage possédait une soute à bombes interne et cinq réservoirs de combustible situés derrière le fuselage et au-dessus de la soute à bombes. La voilure, entièrement métallique, montée à mi-hauteur du fuselage était effilée sur les panneaux d'aile externe et comportait deux longerons, et un total de huit réservoirs de combustible. Quatre moteurs en étoile de 14 cylindres BMW 801TJ (actionnant des hélices à quatre pales) étaient montés dans chaque nacelle, ainsi que le train d'atterrissage simple, en quatre exemplaires, qui se rétractait vers l'arrière.

Curiosité de la conception, les propulseurs extérieurs étaient montés plus bas sur la voilure, afin d'utiliser la même longueur de train d'atterrissage que dans les nacelles internes malgré le dièdre de la voilure.

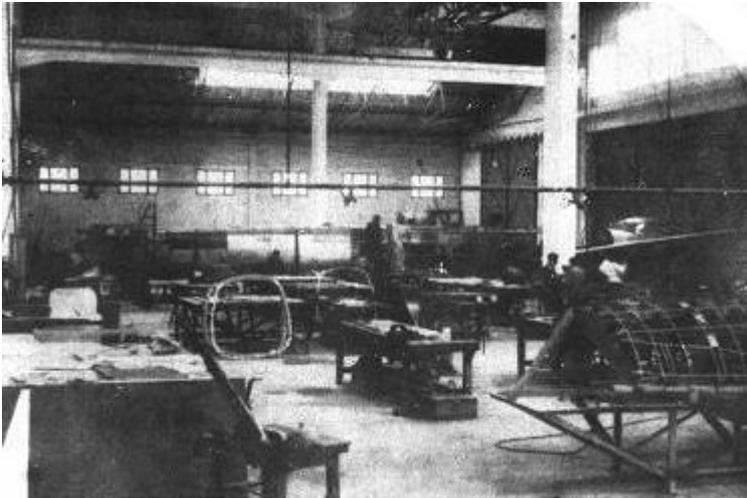
Aucun armement défensif ne devait être adapté au V401 ou V402.



Parallèlement à la construction des deux premiers prototypes du Ju-488, l'étude d'un avion neuf et plus grand était entamée. Il s'agissait du modèle de production (Ju 488A), et quatre prototypes (V403-406) ont été commandés. Cette nouvelle version supprimait le panier ventral en bois et la voilure était déplacée davantage vers l'arrière. Les BMW 801 TJ devaient être remplacées par quatre moteurs en étoile à 24 cylindres sur quatre rangs, réfrigérés par liquide Jumo 222A-3 ou B-3. Peut-être le plus grand changement était le fuselage rallongé, qui devait utiliser une construction en tubes en acier soudés avec un revêtement en tôle pour la partie avant de l'avion, et en tissu pour l'arrière. Un réservoir de combustible supplémentaire (six au total) pourrait maintenant être porté dans le fuselage, pour un total de maximum 15066 litres de carburant. L'armement défensif se composait d'une barquette télécommandée arrière avec deux mitrailleuses MG 131 de 13 millimètres et une tourelle dorsale télé-commandée avec deux canon MG 151 de 20 millimètres, les deux commandés depuis le poste de pilotage pressurisé par l'intermédiaire d'un périscope.



Le travail commença sur les prototypes V401 et V402 dans l'ancienne usine de Latécoère à Toulouse début 1944. Le plan prévoyait la construction du fuselage et la section centrale de voilure à Toulouse, tous les autres éléments viendraient des usines de Junkers de Dessau et de Bernburg. Il était prévu, pour le Ju 488, une entrée en service opérationnel milieu 1945.



La construction était bien avancée quand la décision fut prise en juillet 1944 de déplacer le travail existant effectué à Bernburg par chemin de fer, en raison de l'avance rapide des forces alliées. La nuit entre le 16 et 17 juillet, des résistants menés par M. Elissalde, un mécanicien de l'usine Latécoère, réussirent à détruire la section du fuselage et le plan central du V401, rendant ces éléments du Ju 488 irrécupérables. Après que les dernières forces allemandes aient évacuées la ville fin août 1944 (c'est pour cela que j'entame le montage), la section de la section avant du fuselage V402 a été retrouvée abandonnée sur une voie ferroviaire de garage. Aucune autres informations ne semblent exister quant à l'assemblage d'autres éléments du Ju 488. Le programme entier Ju 488 a été annulé officiellement en novembre 1944, quand l'on a réalisé qu'un nouveau bombardier n'était plus nécessaire à ce stade dans la guerre. Une tentative fut effectuée pour offrir la suite de la conception du Ju 488 au Japonais, qui ne se révélèrent pas intéressés.



Photo de l'usine Latécoère après le sabotage réussi de l'appareil.

J'entame la construction du modèle V01 par Marcello de Antares model.

Bon et maintenant que l'on a de belles pièces, autant les ruiner à grand coup de fraiseuse, ceci en attendant de sortir la ponceuse vibrante.

Les photos sont bien pourraves mais c'est pour faire ressortir le grignotage progressif !



La préparation de nacelle reste peu évidente car il faudrait les poncer en arrondi...je préfère creuser l'intérieur !!!



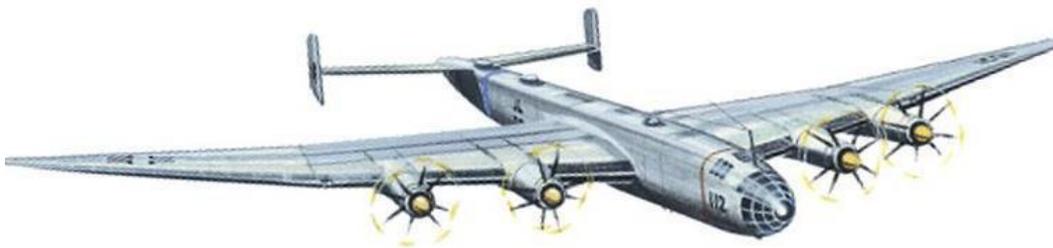
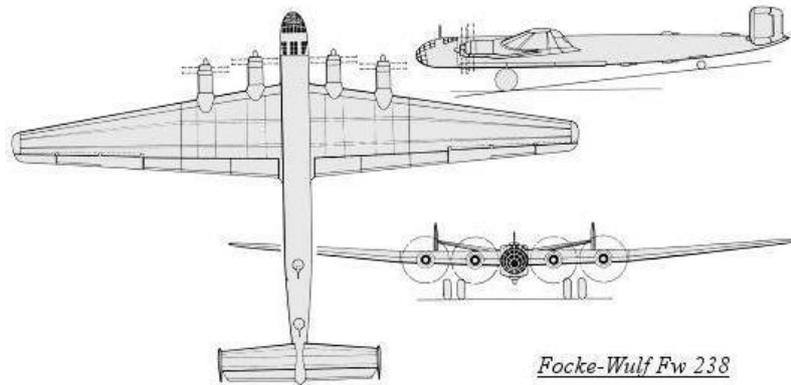
Et une petite bulle sur mes bords de fuite, rien de bien grave. Mais toujours la même galère pour découper la résine à la fraiseuse (et encore toute les 5 minutes je laisse refroidir la perceuse !!!)

Le ponçage n'avancant pas pour cause de météo pourrie (et pas envie d'intoxiquer toute la famille en sortant la ponceuse vibrante dans le salon !), je me replonge pour la peine dans la doc, et

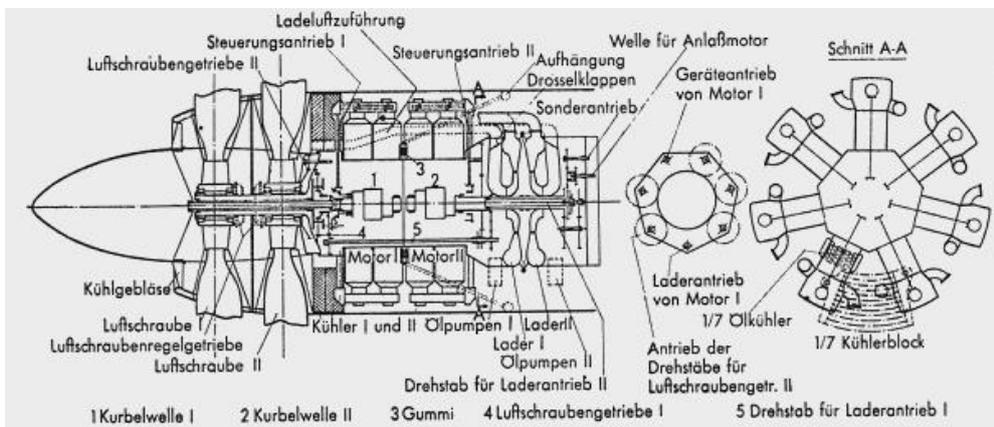
épiluche les projets concurrents du Ju488, projets, études, ébauches de grands multimoteurs (plus que deux en tout cas!) proposés par les constructeurs allemands de l'époque (je fais abstraction des projets à réacteurs, plus tardifs) :

Focke Wulf fut particulièrement prolifique en proposant plusieurs projets en 43/44.

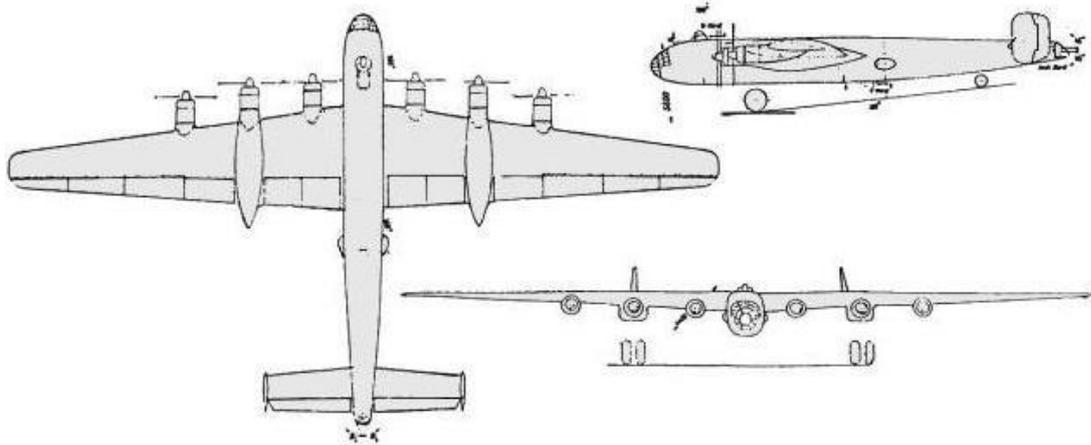
Le FW 238 (étude 03.10206.20) devait être construit entièrement en bois



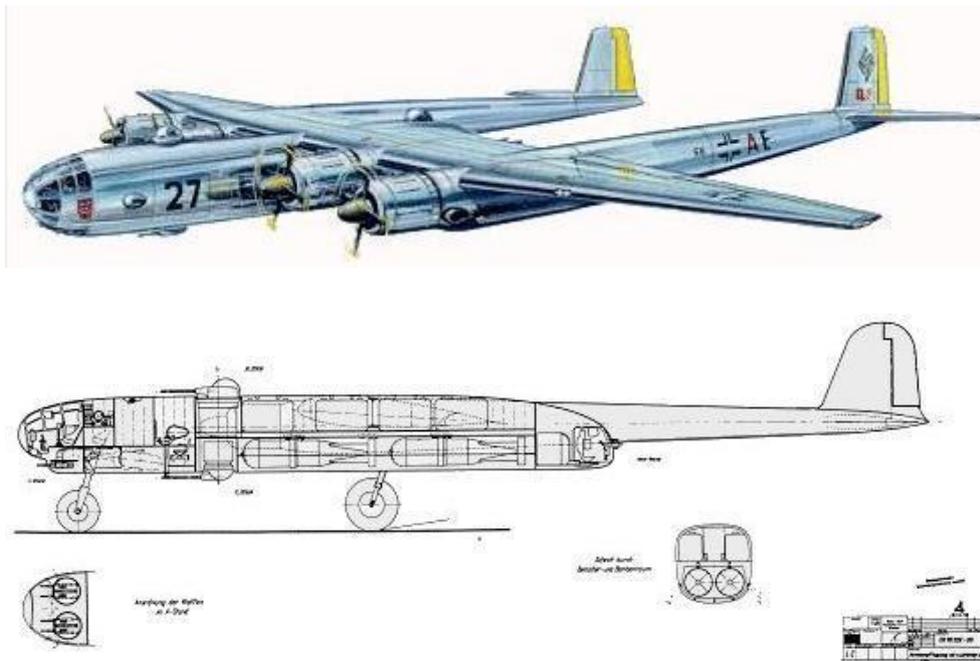
et propulsé par quatre moteurs BMW 803 radial actionnant des hélices contre-rotatives



ou par six Daimler Benz DB 603

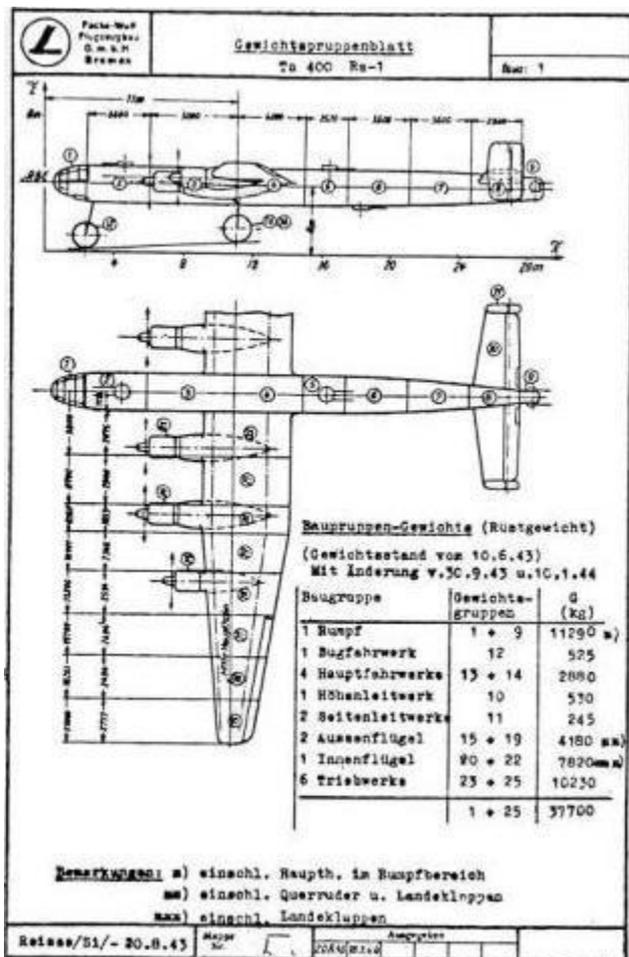
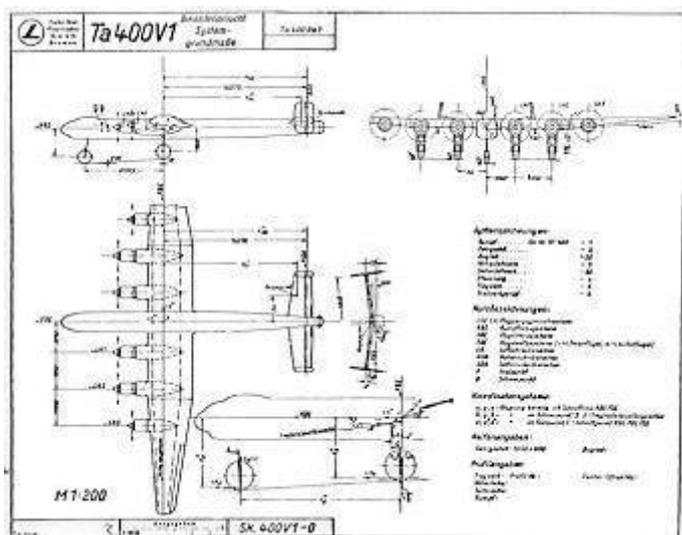
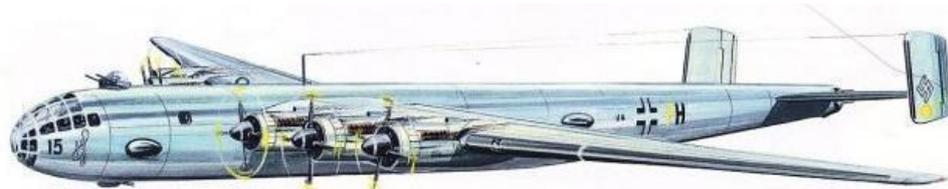


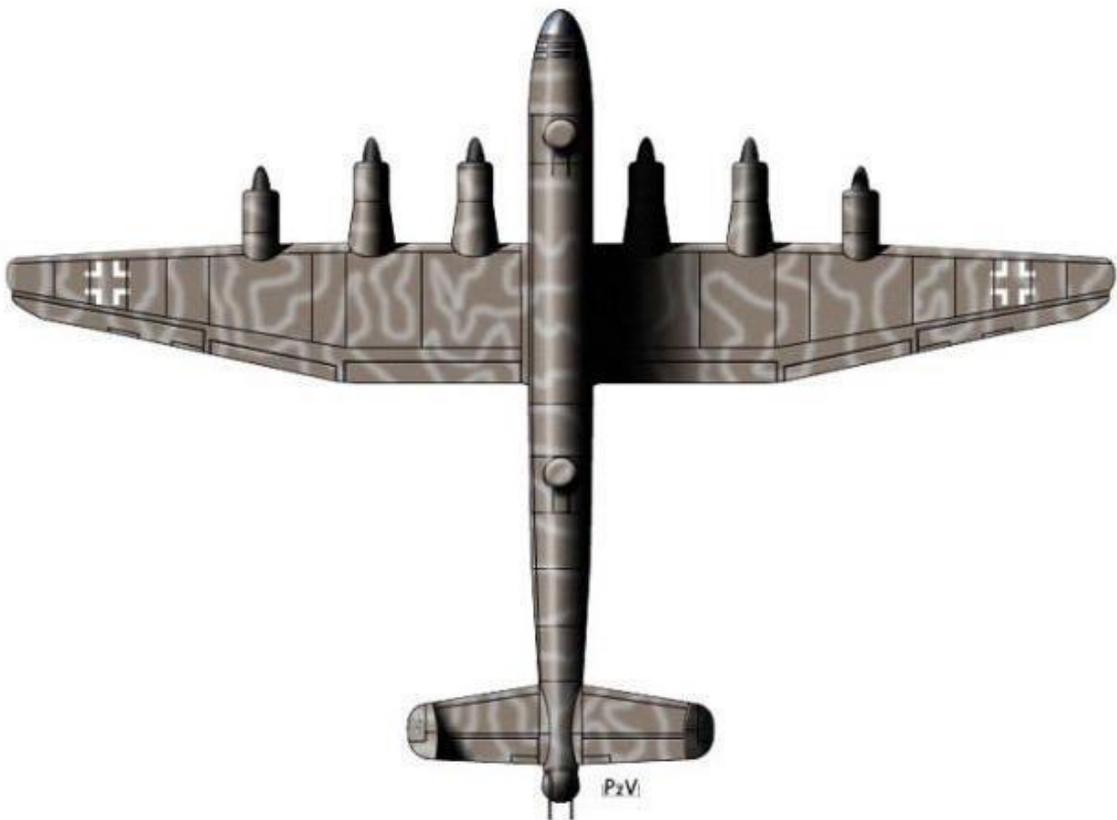
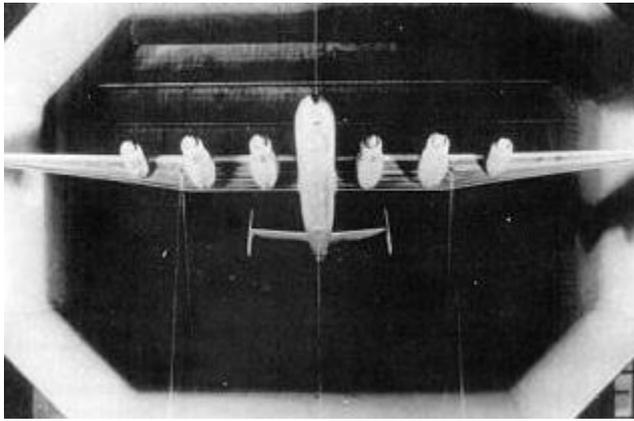
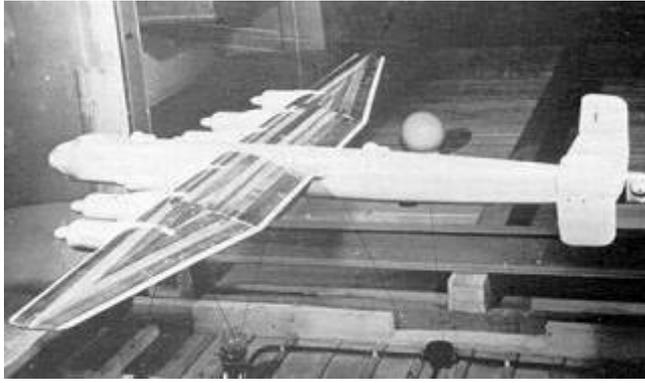
Equipé de quatre moteurs radial BMW 801, Focke-Wulf proposa sous la dénomination Fw 261 (étude 0310225) un design encore plus radical



Développé pendant l'occupation en partie à Chatillon, le projet Ta400 fut relativement avancé avec des tests complets en soufflerie avant d'être abandonné.







— m

Voilà pour Focke Wulf, les autres compagnies en ont pondues un paquet aussi.
Une chance que l'évolution du conflit n'ait pas permis la construction de tels mastodontes.

Si je m'active sur le sujet c'est évidemment que Marcello de Antares va nous sortir le Ta400 en maquette au 1/72.

En fouillant bien, Anigrand doit avoir aussi quelques projets FW mais au 1/144 !!!!

A bientôt pour les autres constructeurs (Messerschmitt en particulier en a de drôlatique!)

Montage général a blanc pour vérifier a quoi cela ressemble.

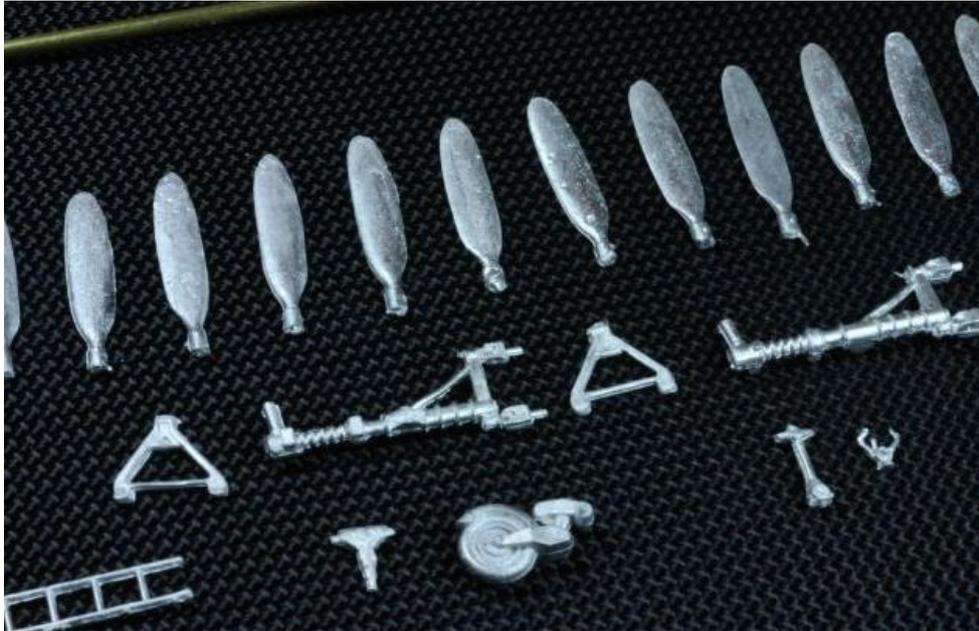
Je re-démonte le tout pour affiner les ajustements...à part la zone de contact qui reste a poncer doucement, les pièces vont ensemble pour la forme général...pas besoin de reponcer a mort les deux pièces ensemble pour que cela ressemble a quelque chose.

Pour la peine j'entame par coller l'arrière du fuselage....presque pas besoin de mastic !!!

Je prépare les renforts métalliques que je glisserai un peu partout (la résine est méga cassante et le zozio particulièrement grand)



Petit coup d'oeil aux pièces métalliques....du bien bel ouvrage, j'ai rien à faire...le bonheur !!!!

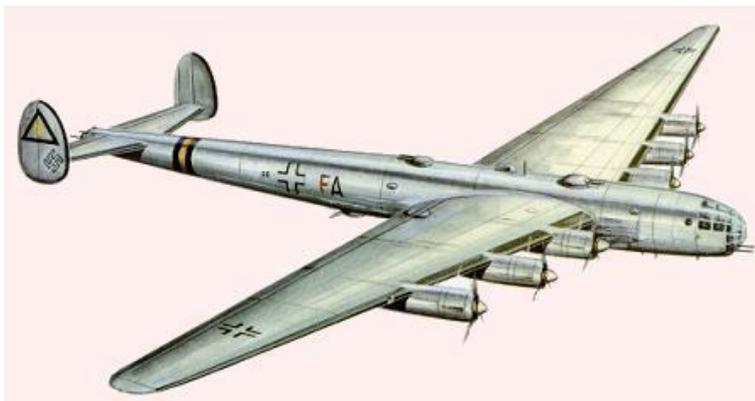


Bon je continue parallèlement le petit historique sur les projets multimoteurs a piston des constructeurs allemands avec les élucubrations du père Willy, aidé au final par celle du père Alexander (Lippisch donc).

Le projet Messerschmitt de bombardier multimoteur Me264 est relativement connu et fut développé pendant près de 8 ans. Même si trois prototypes furent construits et volèrent, le RLM se décida au final en faveur du projet TA400 de Fock Wulf, les modèles Ju390, He277 et Ju488 ne servant que d'intérim.



Les bureaux d'étude Messerschmitt n'en imaginèrent pas moins une flopée de dérivés, sans doute a scratcher à partir de la maquette Special Hobby pendant mes vieux jours (j'ai de la marge!) Evolution logique dans la course au gigantisme de l'époque, le projet à 6 moteurs, avec la désignation non officielle de Me 364



Celui ci semble faire particulièrement phantasmer les infographes.....



Une version équipée de quatre turbopropulseurs BMW 028 fut aussi envisagée....



...ainsi que des versions à propulsion mixte :

Le projet Me P1075 avec réacteurs dans la racine des ailes et nacelles pull-push



Remarquablement (encore) illustré par Gino Marcomini



Je note le camo !

Et enfin toujours avec les réacteurs noyés dans l'implanture et les moteurs en position propulsive, portant le numéro de projet Me P 1085

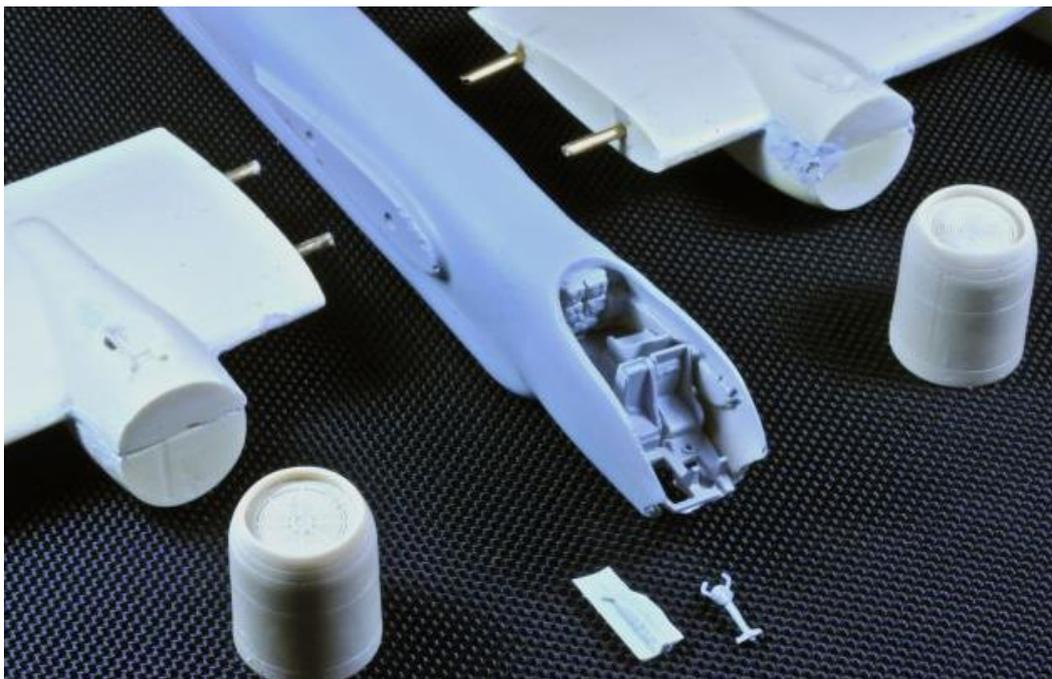


Les illustrations sont tirées du site de Dan Johnson en provenance du Geheimprojekte der Luftwaffe Band II: Strategische Bomber 1935-1945.

Bon si quelqu'un se débarrasse d'une caisse complète de Me264 Special Hobby au 1/72, je vous les fait.

Pfffff.....pas ou peu de ponçage de surface mais pour les ajustements, il y a ce qu'il faut.

J'ai fini le fuselage, poncé, encore et encore les collages et passé un coup de primer pour vérifier le résultat.



J'ai entamé le cockpit en décarottant les minuscules sièges à la scie circulaire, non seulement j'ai failli salement perdre quelques extrémités digitales dans l'opération mais le troisième siège a évidemment été proprement catapulté à travers le salon. La théorie du vortex ou singularité du carrelage voir du satané rongeur collectionneur de morceau de maquette c'est encore confirmé.....vingt minutes à quatre pattes avec lumière rasante pour retrouver un peu de tout (pas

mal à manger aussi) mais pas de siège de Ju 488. Il a fallu que je le rescratche pour la peine!!!
Vu le peu de temps en ce moment, je ponce, mastique et acétone principalement le matin avant le boulot, en costard/cravatte...c'est pathétique...

Un petit test pour voir si le cockpit va rentrer...et il faudra s'attaquer à l'ajustement des nacelles et des moteurs, et là il y a du taff.



La verrière va être un autre moment de bravoure... en préparation du combat à venir, elle tremouille dans son jacuzzi Kliresque.

Trouvez le temps de maquetter that is the probleme !!!

Alors de retour du boulot et dès que les enfants sont au lit...zou 10 minutes pour pulvériser le cockpit, les trains, les roues, et le rouges des marquages sur le fuselage et les dérives.



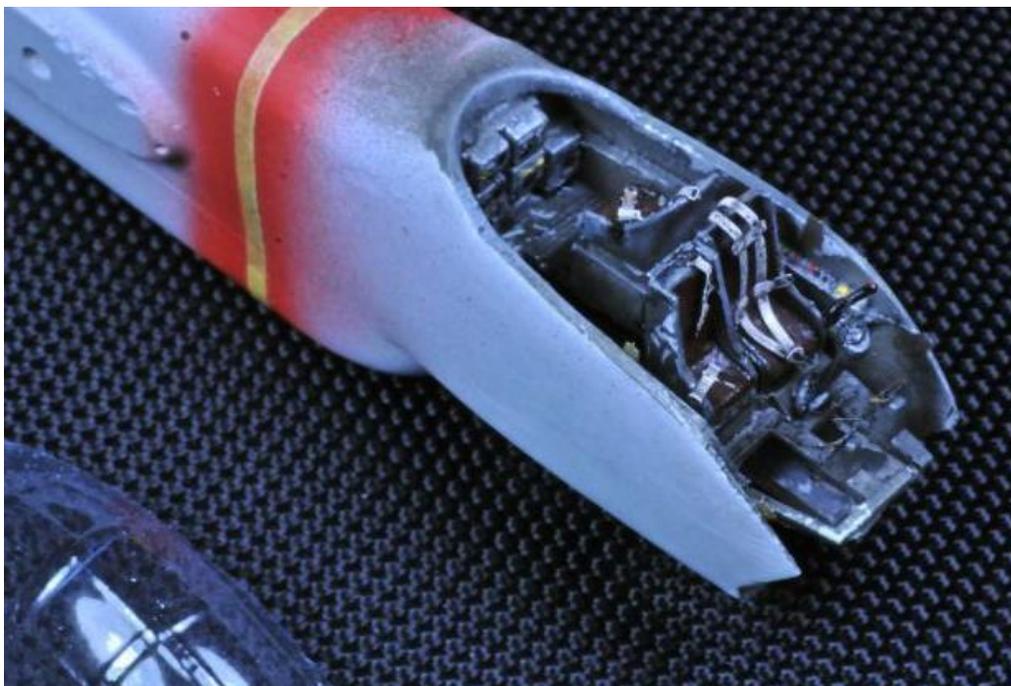
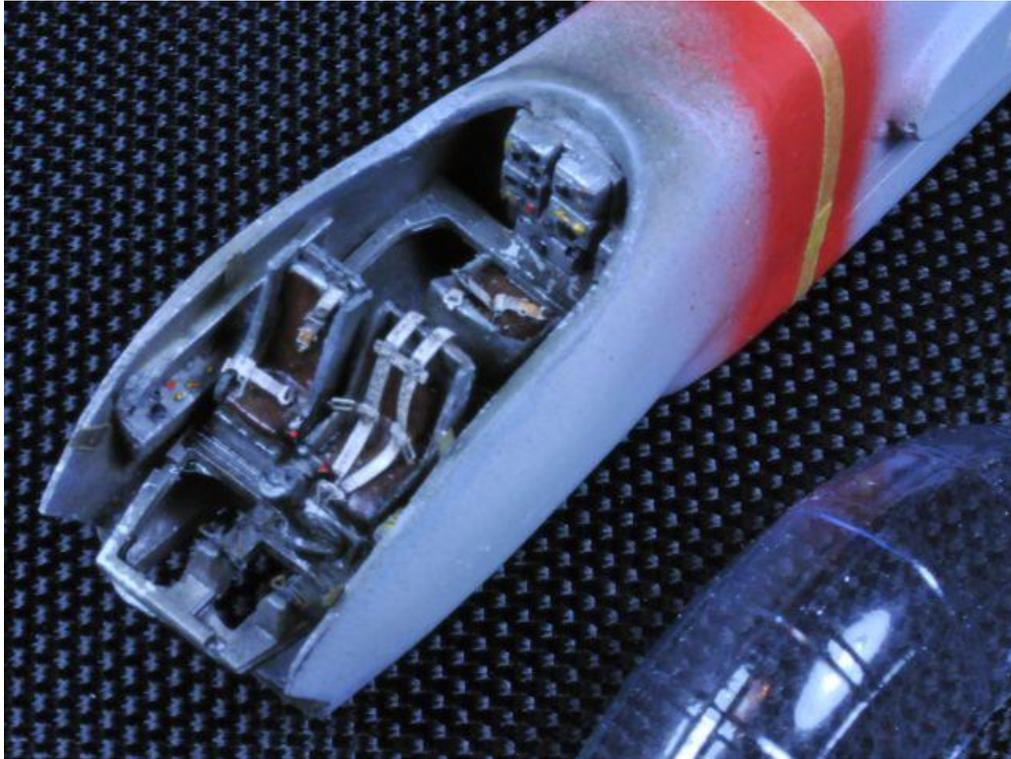
J'en profite pour pulvériser les pales d'hélices....je ne pense pas que les avions allemands n'aient jamais eu de marque de visibilité en bout de pales (vous confirmez ??) mais c'est du What if et j'aime bien l'effet sur le boxart.

Le gros problème est l'ajustement des moteurs....pour que ca soit parallèle et horizontal, j'enchaîne montage a blanc et ponçage.

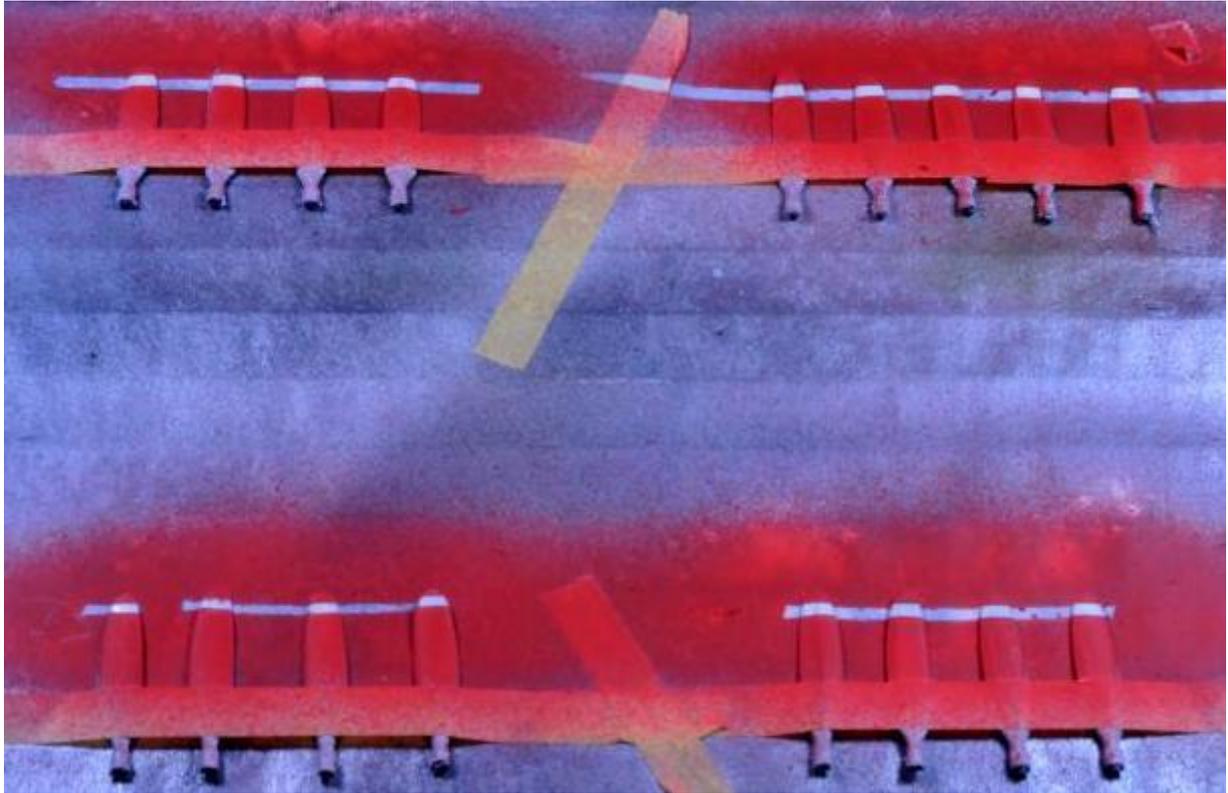
Une fois collé et ajusté au papier de verre gros grain avec les nacelles (facile un bon demi-millimètre plus large), maxi masticage en perspective.



Pour la peine, j'ai peinturluré le cockpit, bricolé des harnais, découpé la verrière, et posé des tenons en photo-découpe pour obliger la même verrière, molle à souhait, à rester sur le bord du fuselage lors de sa future pose.



On poursuit avec l'atelier un peu gore du comte Drakul.

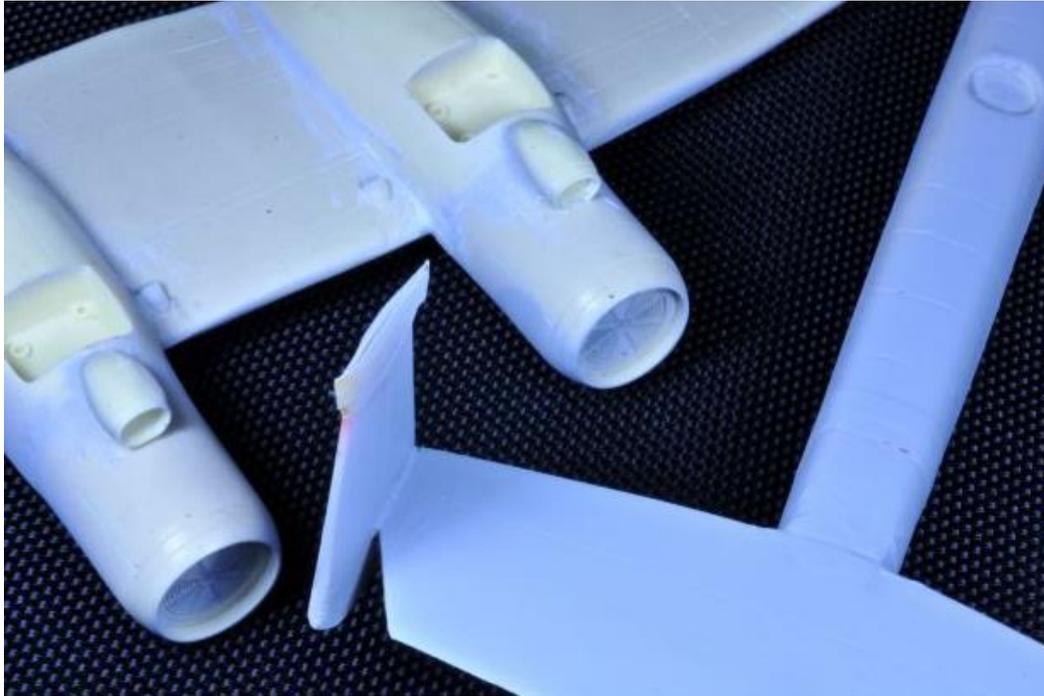


Bon la question du jour, les marques de disque d'hélice. est-ce des deux côtés, visibles par le pilote aussi par exemple????

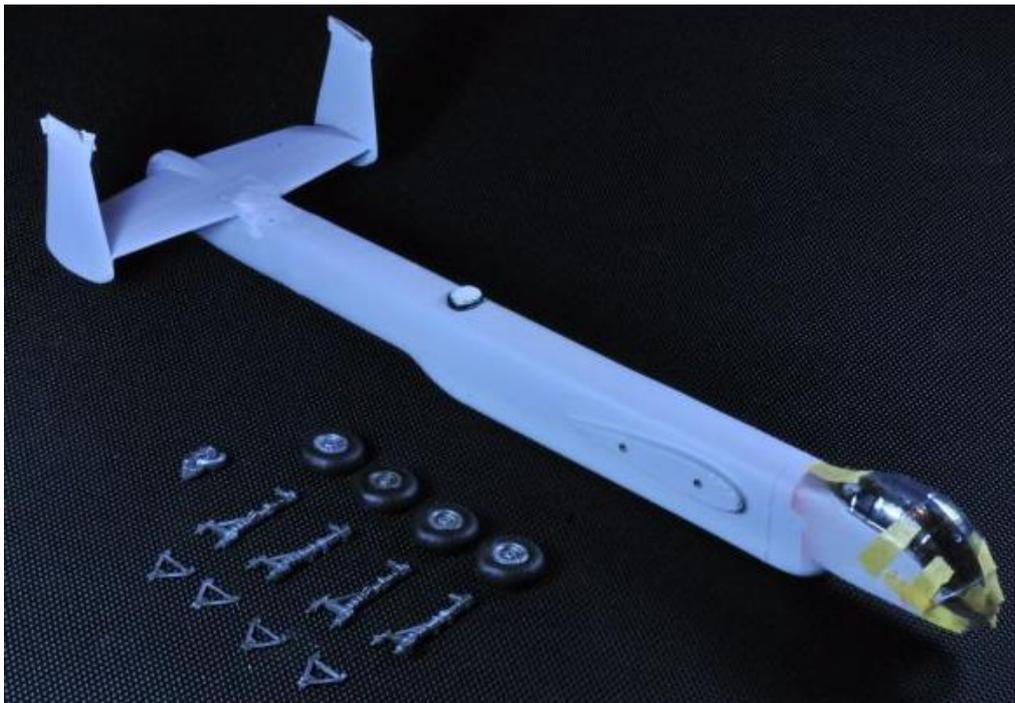
Collage, masticage, aprêt des dérives.

Décarottage très fastidieux des entrées d'air auxiliaires (ca c'est terminé, méthode vacu, avec ponçage gros grain à plat....on s'arrête quand on voit rouge...donc c'est qu'on attaque la pulpe palmaire!!!)

Il a fallu percer les entrées d'air...la encore avec la fragilité de la résine, ce fût chô !!!! Et mastiquer le tout. 'videmment!!!



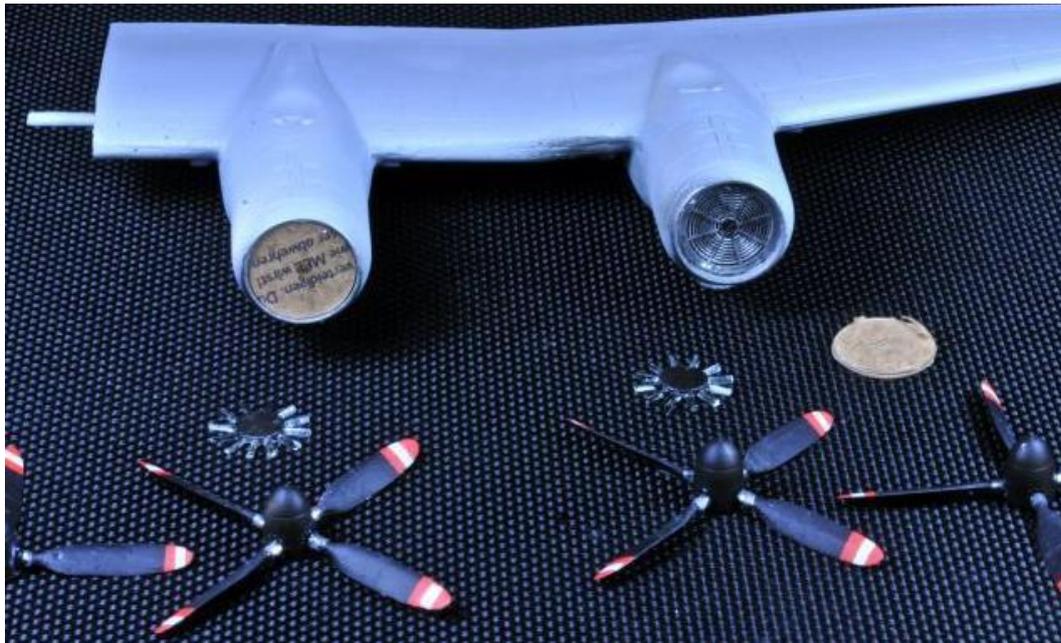
Encore dix minutes sur le bestio pour peindre les roues et trains, remastiquer l'arrière du fuselage, bricoler la tourelle dorsale et attaquer ce qui me fait salement flipper depuis que j'ai entamé cette maquette..... tsinnn, tsinnnn.....la VERRIERE !!!



Thermoformée, en deux parties a ajuster....une saloperie !!!!!

On se décontracte en pulvérisant les moteurs, plus un jus grôas (le tout masqués en prévision de la peinture générale)

Les hélices en métal, pas encore patinées, pèsent 4 kilos chacune au bas mot.

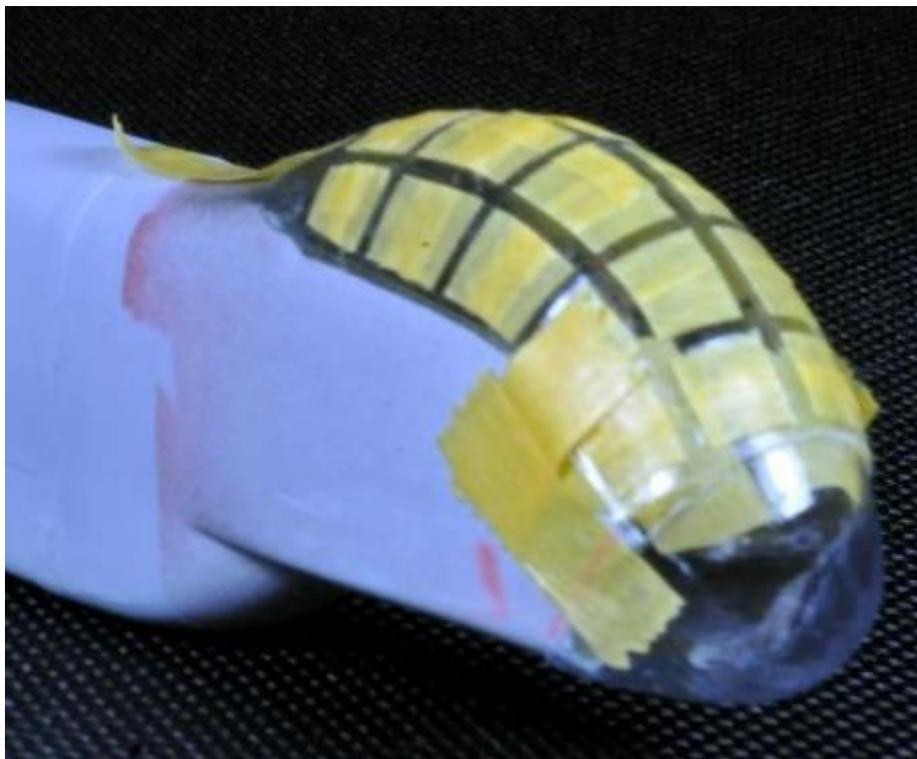


Pi la verrière, me direz-vous !!!! En attendant de coller tout ca, c'est parti pour la valse des essais a blanc.

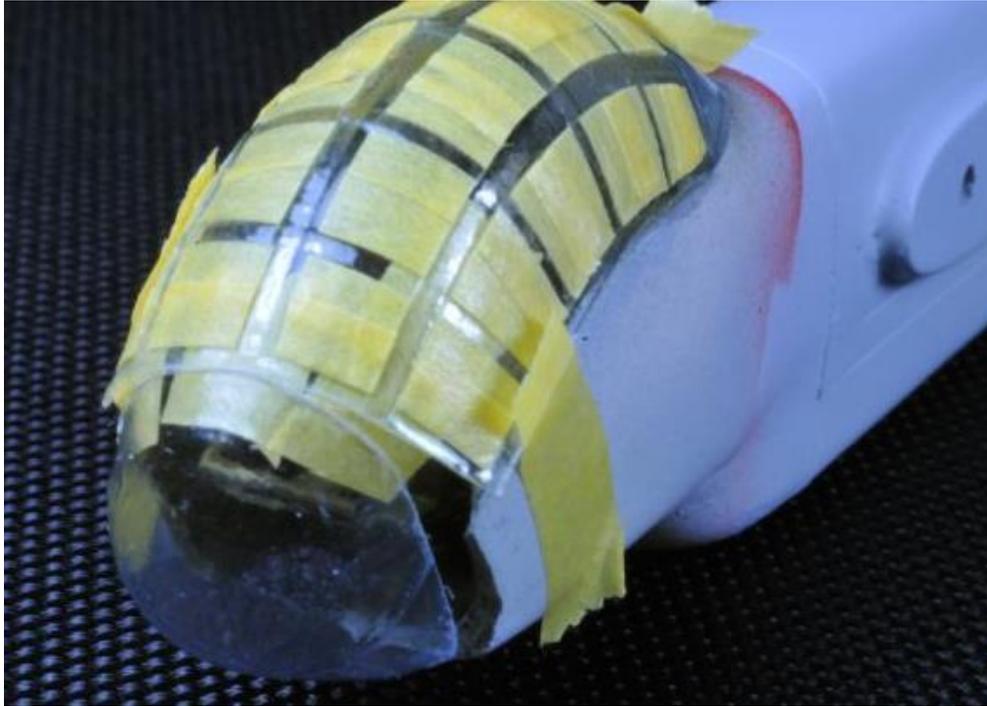
Alors les verrières sont découpées et poncées lentement, au moins jusqu'à la partie vacu qui s'évase pour ajuster le tout plus tard.

Je scotche les deux verrières de l'intérieur, colle au niveau des montant, dans l'intérieur du cockpit des morceaux d'aiguille qui serviront à guider la verrière et surtout à éviter quelle ne s'affale dans le fuselage!

Alors côté droits..... ca s'ajuste et affleure....quasi OK



Côté gauche, c'est euh comment dire...euh ca va voler nettement moins bien, c'est sûr !



Je suis sûr que le pilote noterait une légère fraîcheur au niveau du mollet gauche!!!!

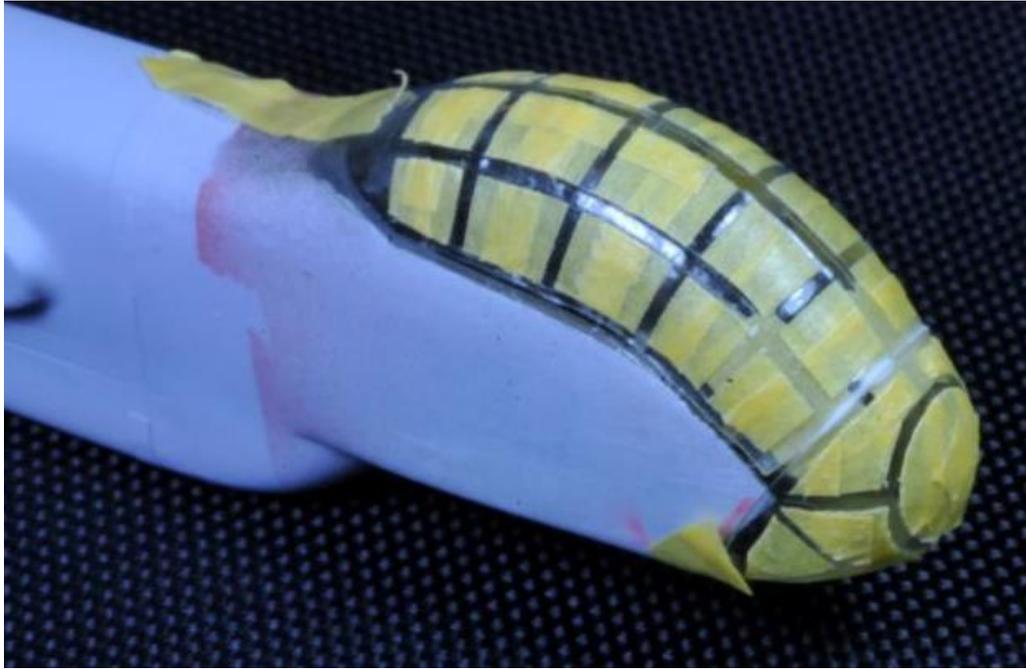
Bon, il me reste une verrière avant, je ne vais poncer donc que le haut, l'ajuster avec l'autre verrière, et grignoter sur les côtés jusqu'à ce que aaaaaah-hhhhhhhrrrghh !

Et c'est reparti pour une série de montage à blanc !!!!

J'en profite pour glisser de la colle blanche afin de joindre les deux verrières, cela me permettra de remplacer rapidement le scotch Tamtam à l'intérieur par du scotch alu pour consolider le tout.

On re-teste, grapille encore quelques millimètres ici et là...c'est pas encore ca mais on s'en rapproche doucement...il faudra de toute façon combler les trous d'aération au mastic et colle blanche...

Donc Gabuzo-bu comme on dit chez nous !!!!! Pas encore collé mais avec quelques demi millimètres en moins, ca va viendri !

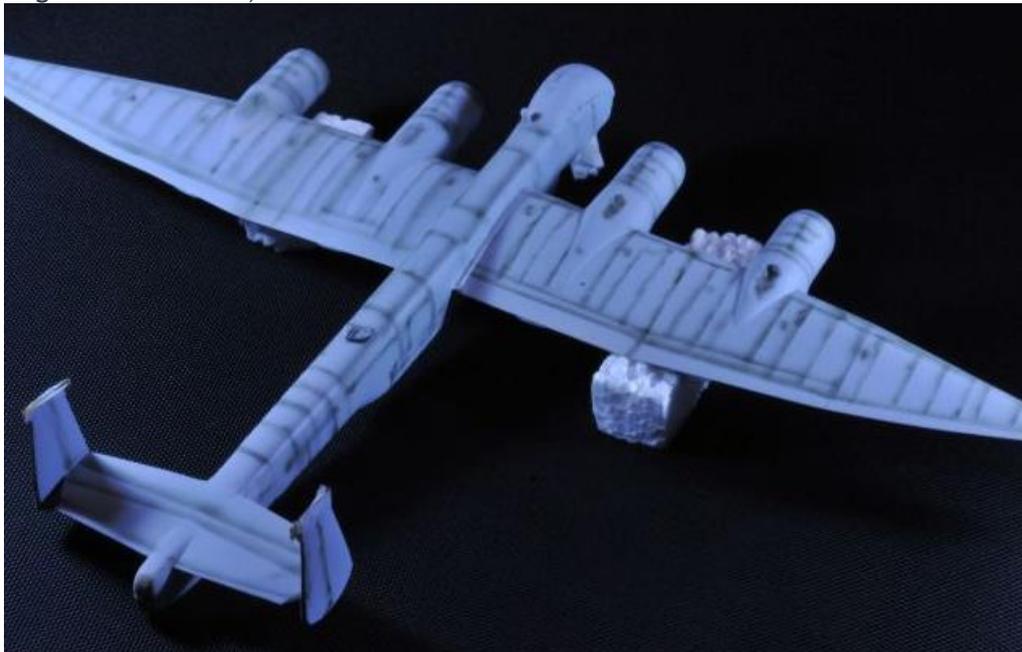


Je ne suis pas prêt de me retaper une verrière de Junkers de sitôt moi (quoi un Ef132 avec un cockpit presque identique????! Noooooonn)

Après ça sentira la mise en croix !

Je me traîne donc tel le chaos rampant vers l'atelier peinture....

....pour un grossier pré-ombrage (j'avais presque oublié les joies de la pulvérisation nocturne par 3 degrés....brrrrr!!!!)



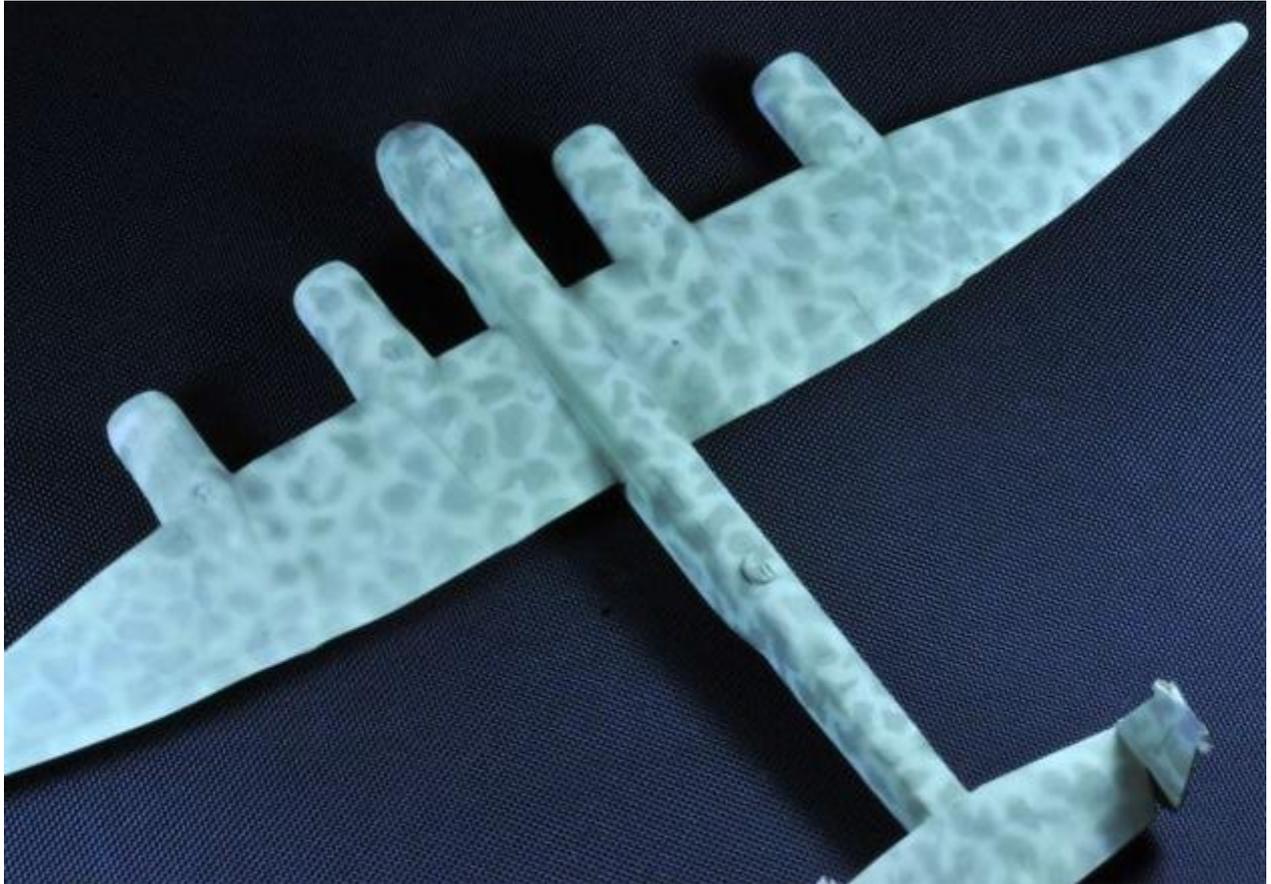
J'adore la sous couche...on dirait de l'injecté

Pour la peine, le Ju 488 est vert !!!!



Très subtil (au pifomètre intégral) mélange de Tamiya au même couvercle!

Je sors le XF-65 pour une soirée tachounettes (le mardi c'est spaghetti....le jeudette c'est...)



Le plus dur est encore de photographier la grande sauterelle.

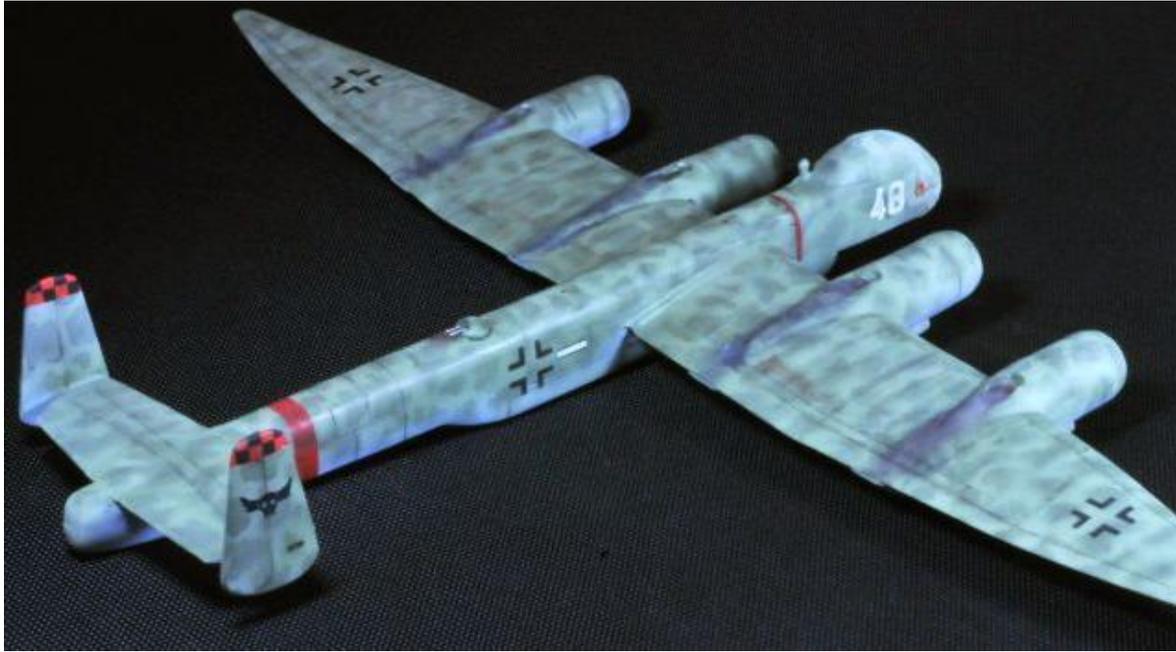
Pas évident de doser les tâches avec une peinture très diluée, plusieurs passages sont nécessaires. J'ai repris directement certains débordements avec la peinture de fonds re-pulvérisée entre les motifs.

J'y suis allé un peu fort sur le côté gauche...il faut que je reprenne ca, sans doute avec la peinture d'extrados !!!!

J'ai pulvérisé les Balkankreuz au pochoir. J'en ai profité pour reprendre les zone rouge, trop pétante avec un ti filtre noir.

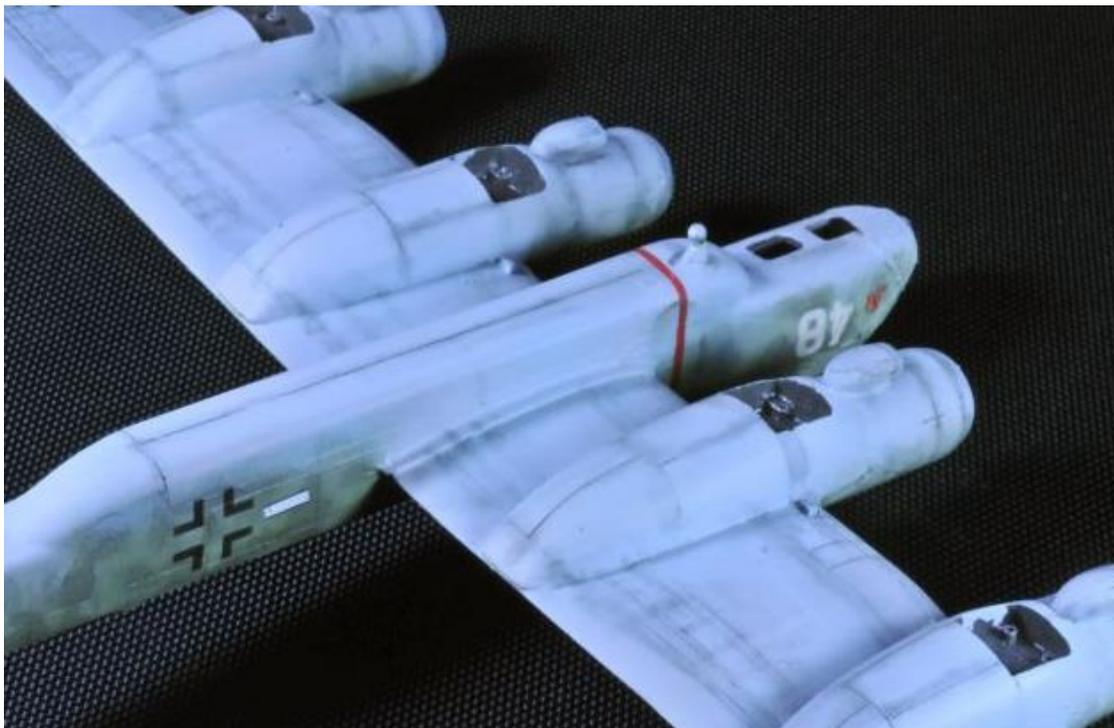
Canons de la tourelle en microtube.

Quelques décalco de la boite z'a rabiote (car, buse que je suis, j'ai réussi à paumer ceux de Marcello...pour une fois qu'il y en avait de fourni dans la boite!!!).....



Un gros Ju gras dans les lignes de structure (normal pour Junkers). Très chouette gravure d'ailleurs en passant !

Les trainées d'échappement sont faites en pastel grise, blanche et brune.....sur la photo je ne vois qu'une grosse coulure épaisse dégueulasse (en particulier à droite)...bizarre, l'éclairage sans doute Peinture des puits, décalques et jus de l'intrado pour la peine !!!!



Bon je m'attaque aux trains.

Nous avons vu que Junkers a rusé pour utiliser, malgré le dièdre, quatre fois les mêmes trains en

placant les nacelles extérieures plus bas.

Je commence donc par coller les trains extérieurs pour placer ensuite ceux à l'intérieur.....par quelle opération of the holy shit of the twilling zone je me retrouve avec des trains intérieurs un bon demi-centimètre trop courts...là, mystère!!!.

M'en fout, je replace deux tiges métalliques dans le puit et colle le train, l'avion reposant sur les trains extérieurs, jusqu'à ce que le pneu arrive au même niveau que les autres.

La bonne taille c'est quand les pieds touchent par terre, donc je fais pareil avec ce satané Junkers.





Et pour finir pour prouver que Junkers se recycle a fonds , non dans les clakos metalliques mais dans les montres ondulées (Tante Ju oblige) d' où la boite !!!!!



Bon maintenant koi ke je vais monter...un truc petit avec une verrière injectée...ca c'est défini....mais est ce que j'ai vraiment un truc qui ressemble a ca dans mon stock...c'est une autre histoire !!!