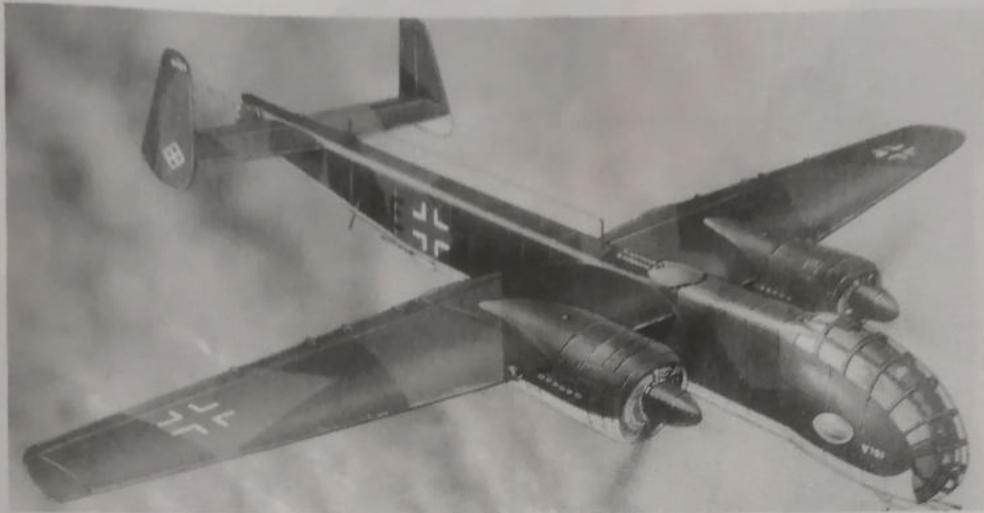


## Junkers 288 „C“



Im Jahre 1939 wurde durch das RLM ein Bomberprogramm „B“ ausgeschrieben. Ziel dieser Ausschreibung war die Bereitstellung eines leistungsfähigen Mittelstreckenflugzeuges (Bomber bzw. Kampfflugzeug), um spätestens im Jahre 1942 die nicht mehr den Anforderungen genügenden Flugzeuge des Typs Junkers 88 und Dornier 217 ersetzen zu können.

Unter der Leitung des Konstrukteurs Heinrich Hertel entstand bei Junkers die 288, ein 2-motoriger Schulterdecker in Metallbauweise. Damit die hohen Anforderungen an das Flugzeug (3000 kg Bombenlast, 600 kmh Geschwindigkeit und 3000 km Reichweite) erfüllt werden konnten, legte Hertel großen Wert auf eine starke Motorisierung, eine einfache Fertigung und ein geringes Gewicht. Für den Antrieb war der ca. 2500 PS leistende Motor Junkers Jumo 222 vorgesehen, welcher sich zu dieser Zeit bereits in der Triebwerkserprobung befand und ab 1942 in Serie gehen sollte. Die Entwicklung des Flugzeugs schritt jedoch zügiger voran als die Motorentwicklung, weshalb zu Beginn der Erprobung div. V-Muster mit dem schwächeren Motor des Typs BMW 801 ausgerüstet waren. Erst bei dem Flugzeug Ju 288 V5 stand ein Jumo 222 zur Verfügung. Diese Maschine konnte 1942 ausgeliefert und erprobt werden. Alle Flugzeuge zeigten während der Erprobungsphase instabile Flugeigenschaften. Diese versuchte man durch verschiedene Maßnahmen wie Verlängerung des Rumpfes und Vergrößerung der Spannweite zu verbessern.

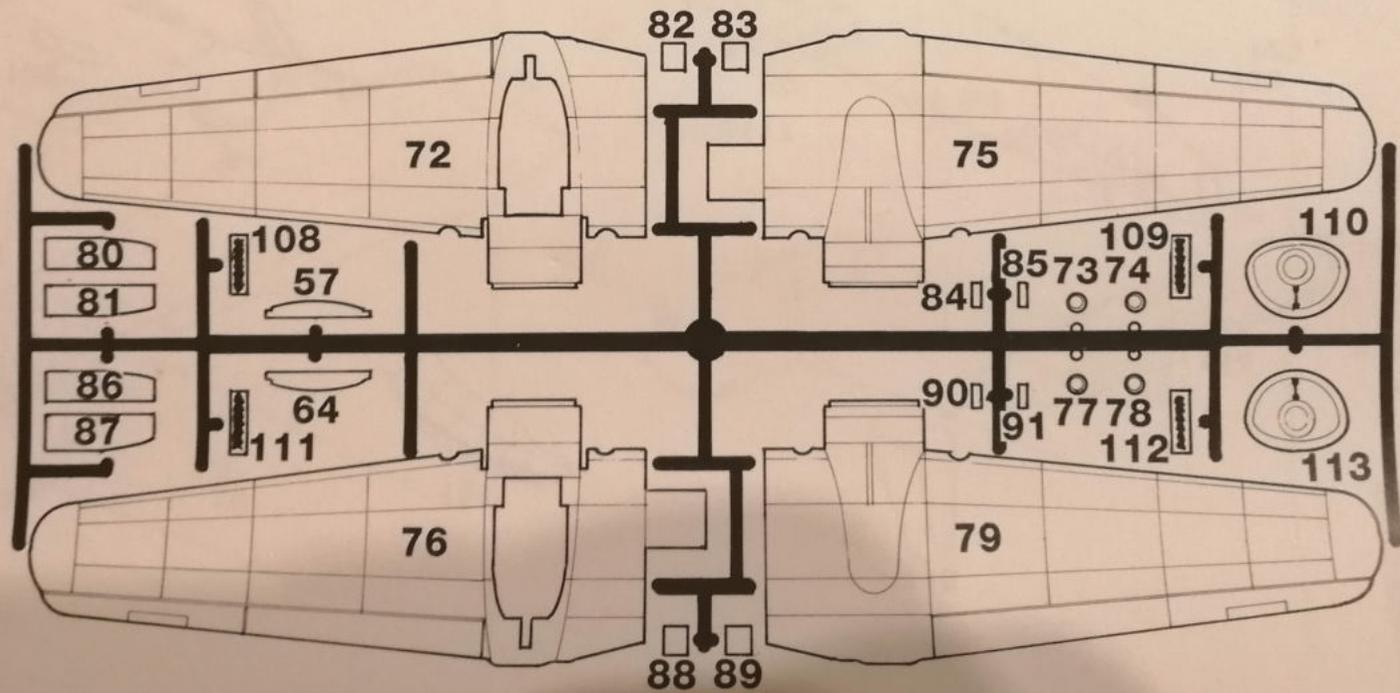
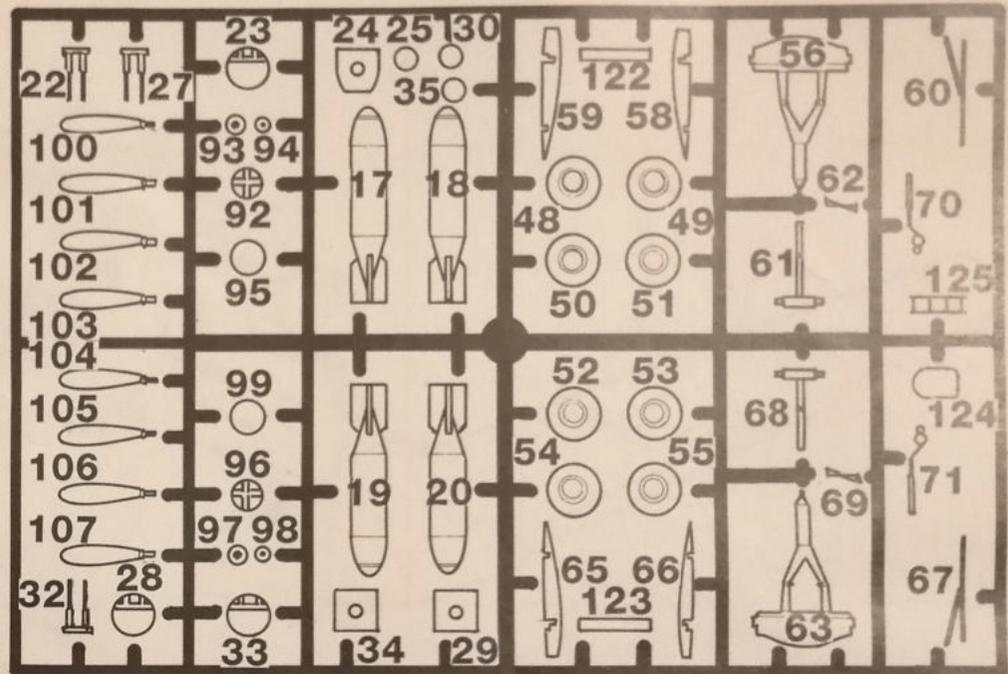
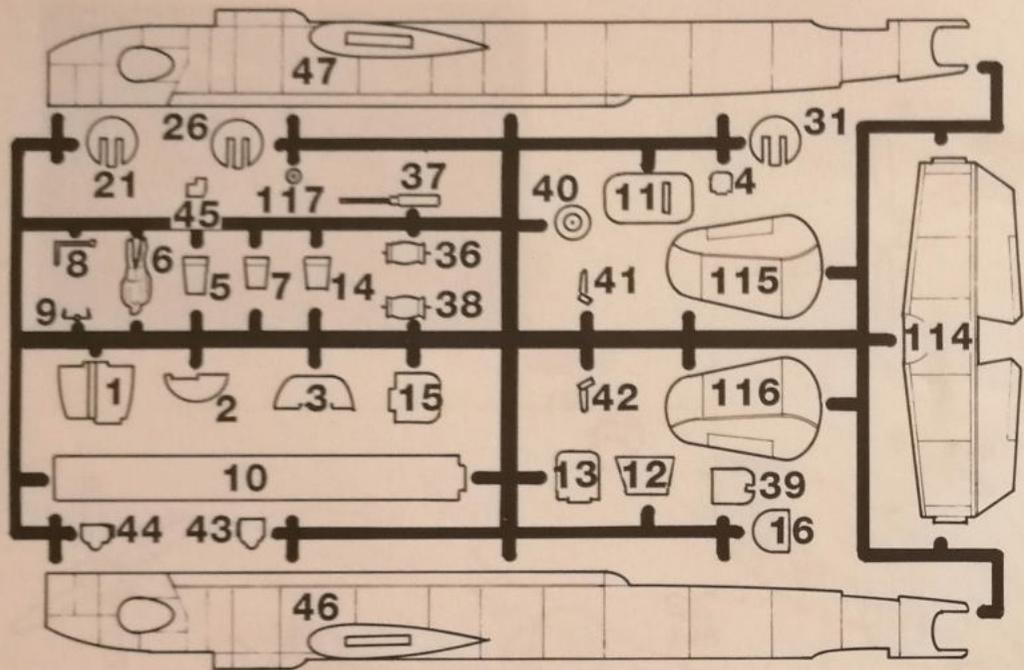
Nachdem sich herausstellte, dass eine Serienfertigung des Motors Jumo 222 aufgrund fehlender hochwertiger Materialien nicht realisiert werden konnte, musste auf den stärkeren Motor DB 610 (ca. 3000 PS) ausgewichen werden. Dieses Triebwerk hatte ein erheblich höheres Gewicht und einen höheren Treibstoffverbrauch, was eine erneute komplette Überarbeitung und Verstärkung der Ju 288 erforderte. Als Resultat entstand die „C“-Version, dessen typisches Merkmal ein aerodynamisch verbreitertes Rumpfvorderteil war, in dem 4 Besatzungsmitglieder Platz fanden.

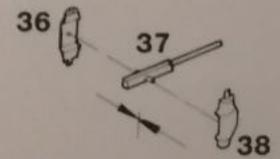
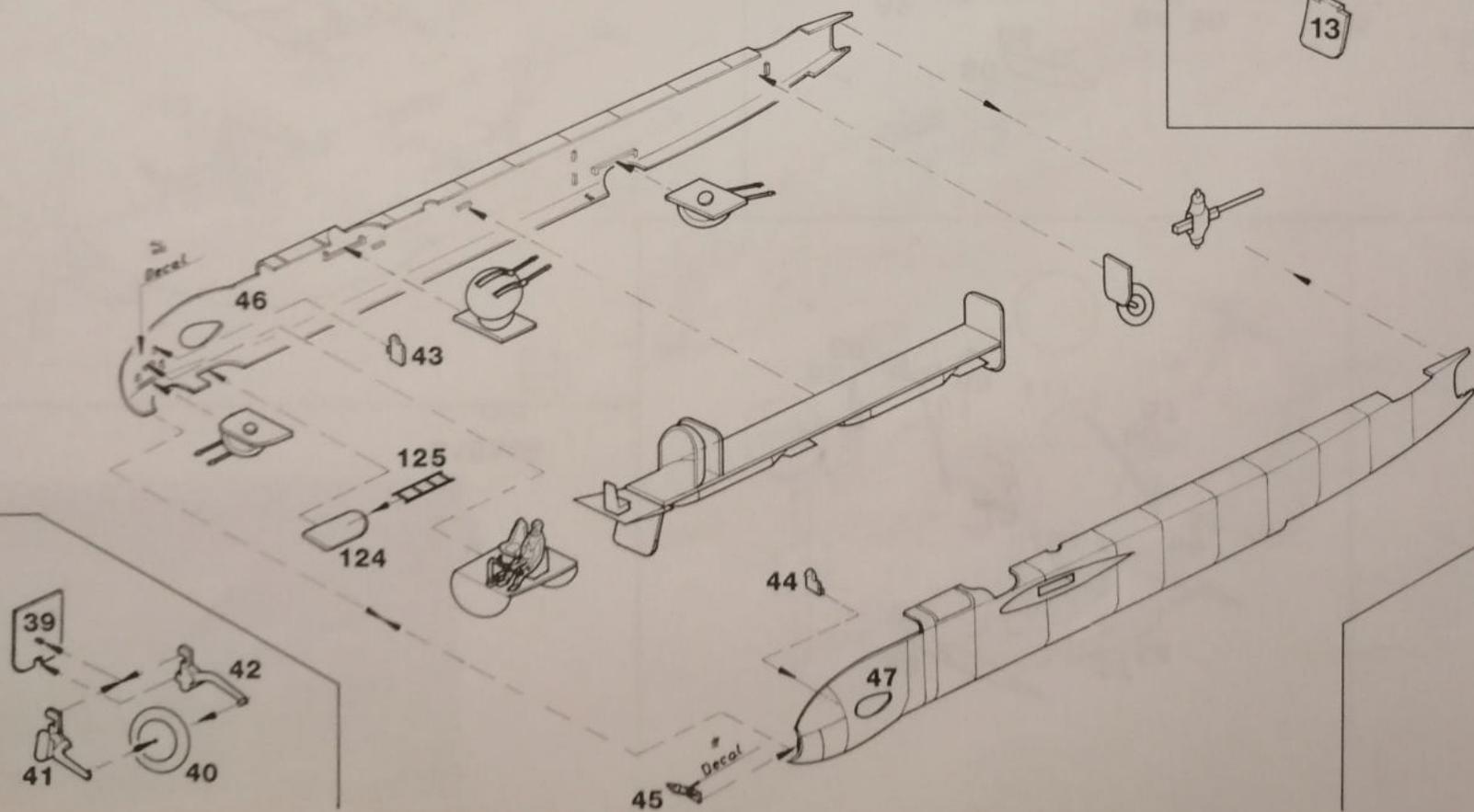
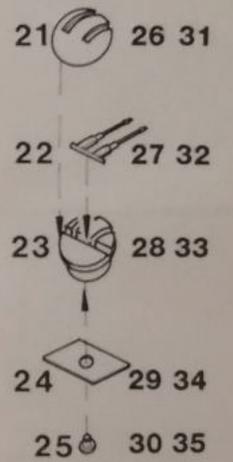
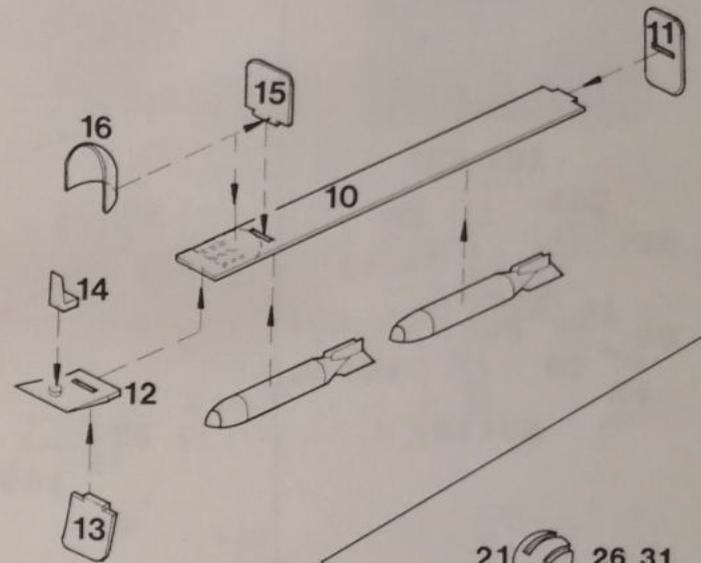
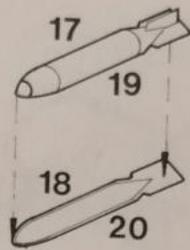
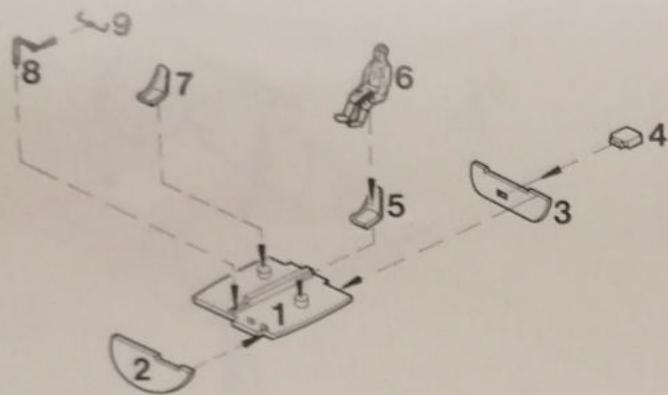
Einige Flugzeuge der C-Variante wurden gebaut und erprobt. Eine Serienproduktion war nicht realisierbar, denn es zeigte sich, dass trotz Einsatz des stärkeren DB 610 keine wesentliche Steigerung der Flugzeuleistung erzielt werden konnte. Die gebauten Flugzeuge erlitten während der Erprobungsphase teilweise irreparable Schäden und wurden verschrottet. Nichtbeschädigte Flugzeuge sollen ab 1944 bei der Panzerbekämpfung eingesetzt worden sein..

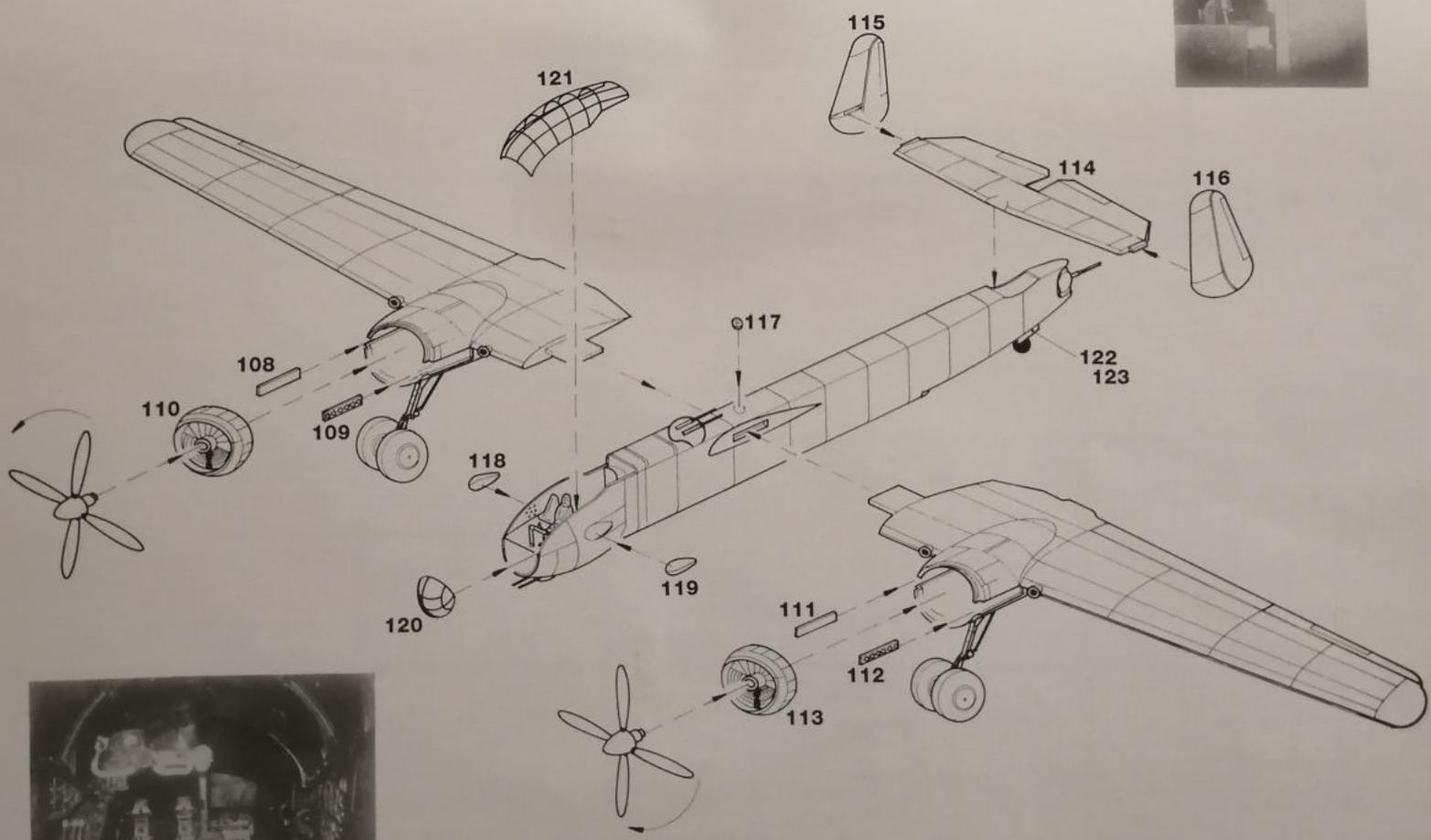
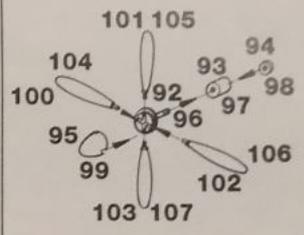
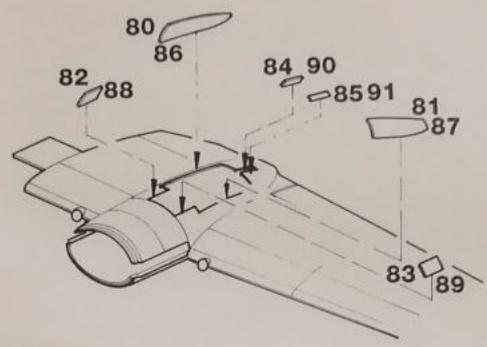
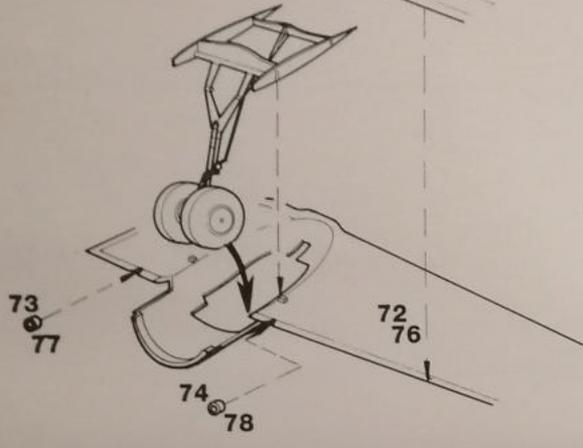
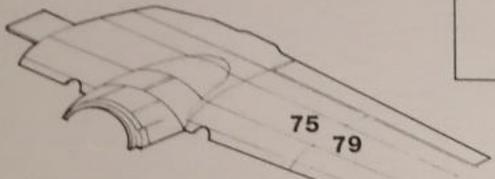
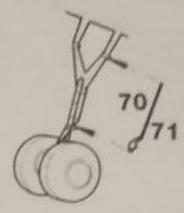
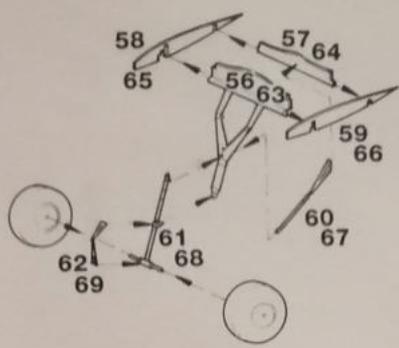
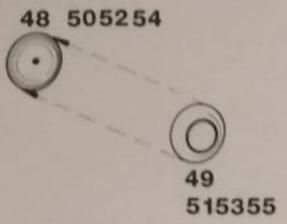
### Baubeschreibung

- **Rumpf** in Metallbauweise. Der Bombenraum im unteren Bereich konnte Lasten bis 3500 kg aufnehmen. Die 3 Treibstofftanks lagen darüber. Je ein ferngesteuerter MG-Stand (MG 151/20 Zwilling), befand sich auf der Rumpfoberseite (hinter Pilotenkanzel) und der Rumpfunterseite (hinter Bombenraum), ein zusätzliches MG 151 im Heckstand im Rumpfe. Alle Abwehrstände waren fernbedient, zur Zielerfassung dienten Periskopvisiere. Die Blindflug-Einrichtung und eine Patin-Kurssteuerung gehörten zur Standardausrüstung
- **Rumpfvorderteil** mit 4-sitziger Druckkabine (bei A und B-Version 3-sitzig) und sphärischer Vollsichtkanzel ausgestattet. Zwecks Sichtverbesserung nach hinten, waren seitlich tropfenförmige Fenster eingebaut. Der Einstieg in die Kanzel war durch eine Einstiegsklappe im Boden möglich. Die Zwillingsbewaffnung MG 151/20 Z auf der Unterseite war ebenfalls fernbedient.
- **Flächenmittelstück** von rechteckigem Umriss mit dem Rumpf verschraubt. Integriert waren die Motorträger, die Landeklappen und Querruder, letztere waren als Spaltflügel ausgeführt. Verlegung der Sturzflugbremse auf die Landeklappen. Bei der C-Version verzichtete man auf die Sturzflugbremse, denn die Maschine war zu schwer.
- **Außenflügel** in Metallbauweise, trapezförmig mit V-Stellung von 3 Grad
- **Einziehfahrwerk** mit Doppelrädern, welches hydraulisch nach hinten einzog. Während des Einziehvorganges schwenkte die an der Y-Hauptstrebe drehbar gelagerte untere Strebe, durch einen Umlenkmechanismus gesteuert, um 180 Grad. Nur auf diese Weise konnte das lange Fahrwerk in den kurzen Schacht einschwenken. Am Rumpfe unterhalb des Leitwerkes befand sich das Einziehspornrad.
- **Motoren** nicht gegeneinander austauschbar, da die Drehrichtung gegenläufig und somit die Anschlüsse asymmetrisch ausgelegt waren. Die Motorkühler waren in der vorderen Motorverkleidung eingebaut und wurden mit Kühlluft durch die Propeller versorgt.

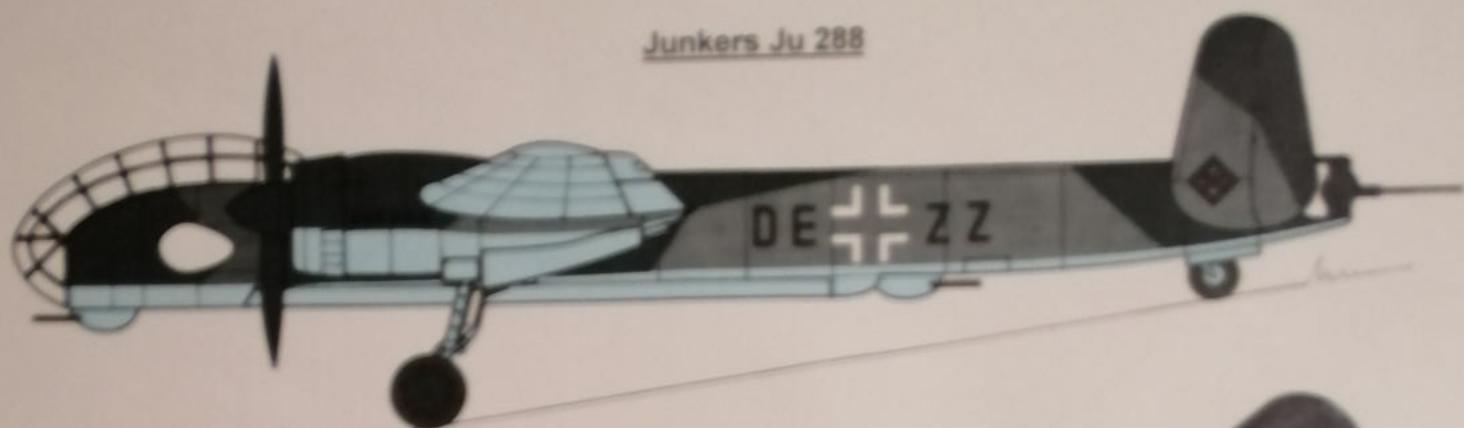
Technische Daten:	Ju 288 „A“	Ju 288 „B“	Ju 288 „C“
Spannweite/Wingspan/Envergure	18,29 m	22,65 m	22,995 m
Länge/Length/Longueur	15,89 m	17,79 m	18,137 m
Höhe/Height/Hauteur	4,15 m	4,50 m	4,650 m
Max. Gewicht/weight/Masse	17645 kg	20950 kg	22450 kg
Höchstgeschwindigkeit/Max.speed/Vitesse max.	670 kmh	625 kmh	655 kmh
Reichweite/Normal Range/Autonomie	3600 km	2700 km	2600 km







Junkers Ju 288



■ Schwarzgrün RLM 70  
Black-green

■ Dunkelgrün RLM 71  
Dark-green

■ Hellblau RLM 95  
Blue

■ Schwarz RLM 22  
Black

Maßstab/Scale  
1:72

