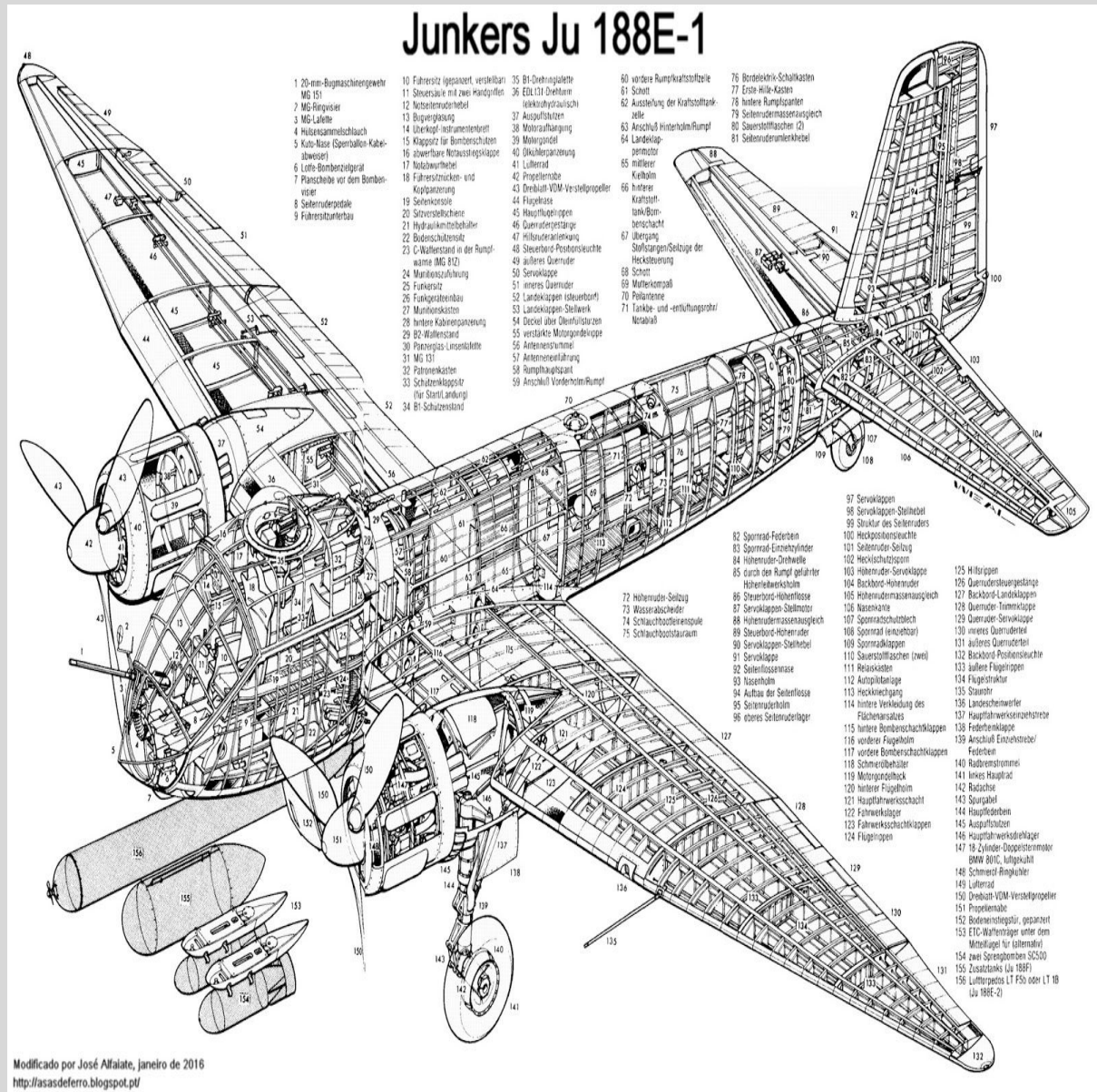


Nom de l'avion : Junkers Ju 188 E-1

Type d'avion : Bombardier moyen bimoteur quadriplace



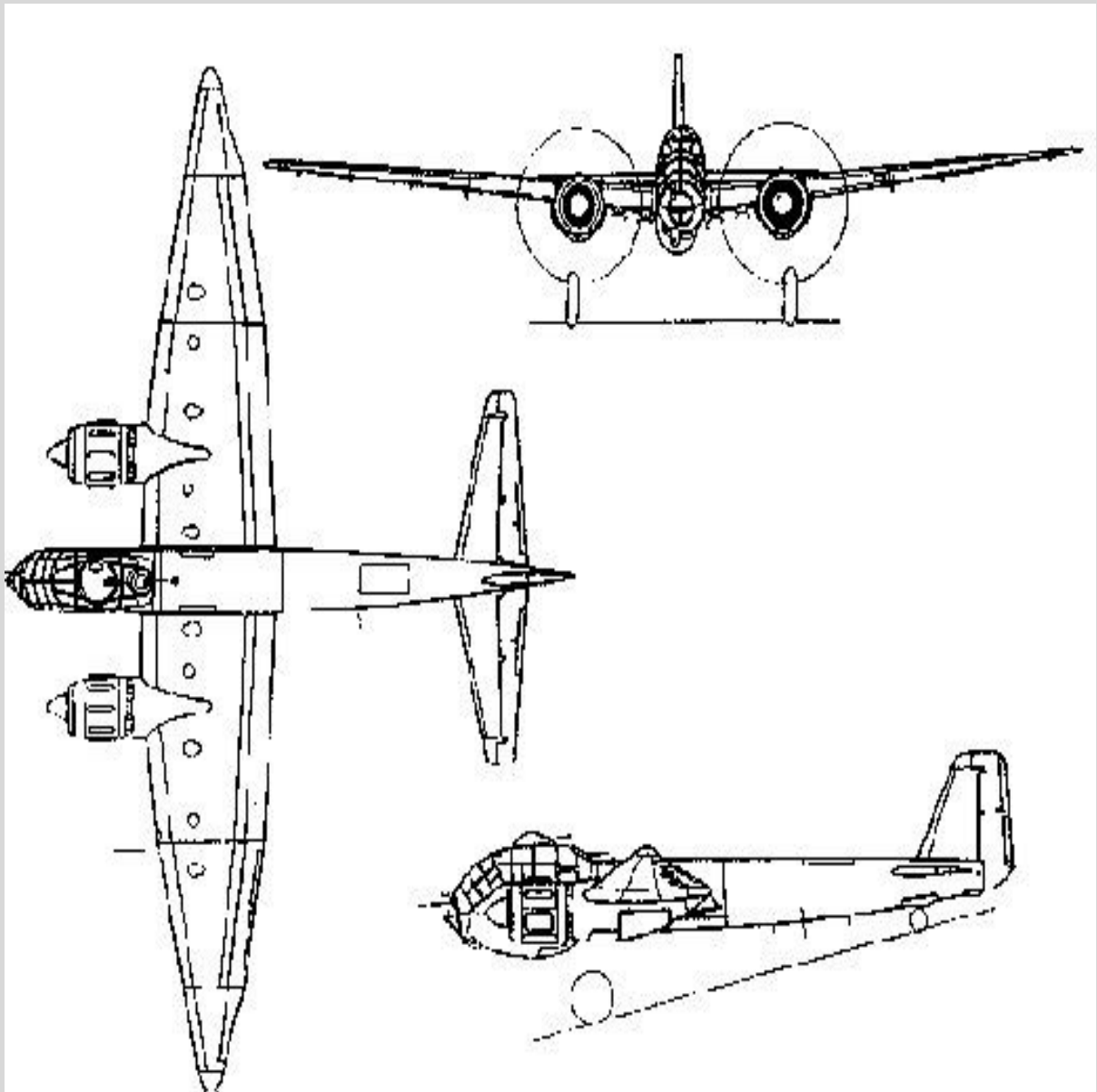
Modificado por José Alfaiate, janeiro de 2016
<http://asasdeferro.blogspot.pt/>

MOTORISATION

BMW 801D-2



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

[1 canon MG151 de 20 mm en fuselage nasal et 1 mitrailleuse jumelée MG81Z de 7,9 mm en tir arrière](#)

[2 mitrailleuses MG131 de 13 mm en arrière](#)

3000 kg de bombes



Bundesarchiv, Bild 146-1080-030-18A
Foto: o. Ang. | 1942/1944 ca.

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 500 km/h à 6000 m

Vitesse croisière= 375 km/h à 5000 m

Temps montée= 6000 m en 17' 35" - 6095 m en 17' 50"

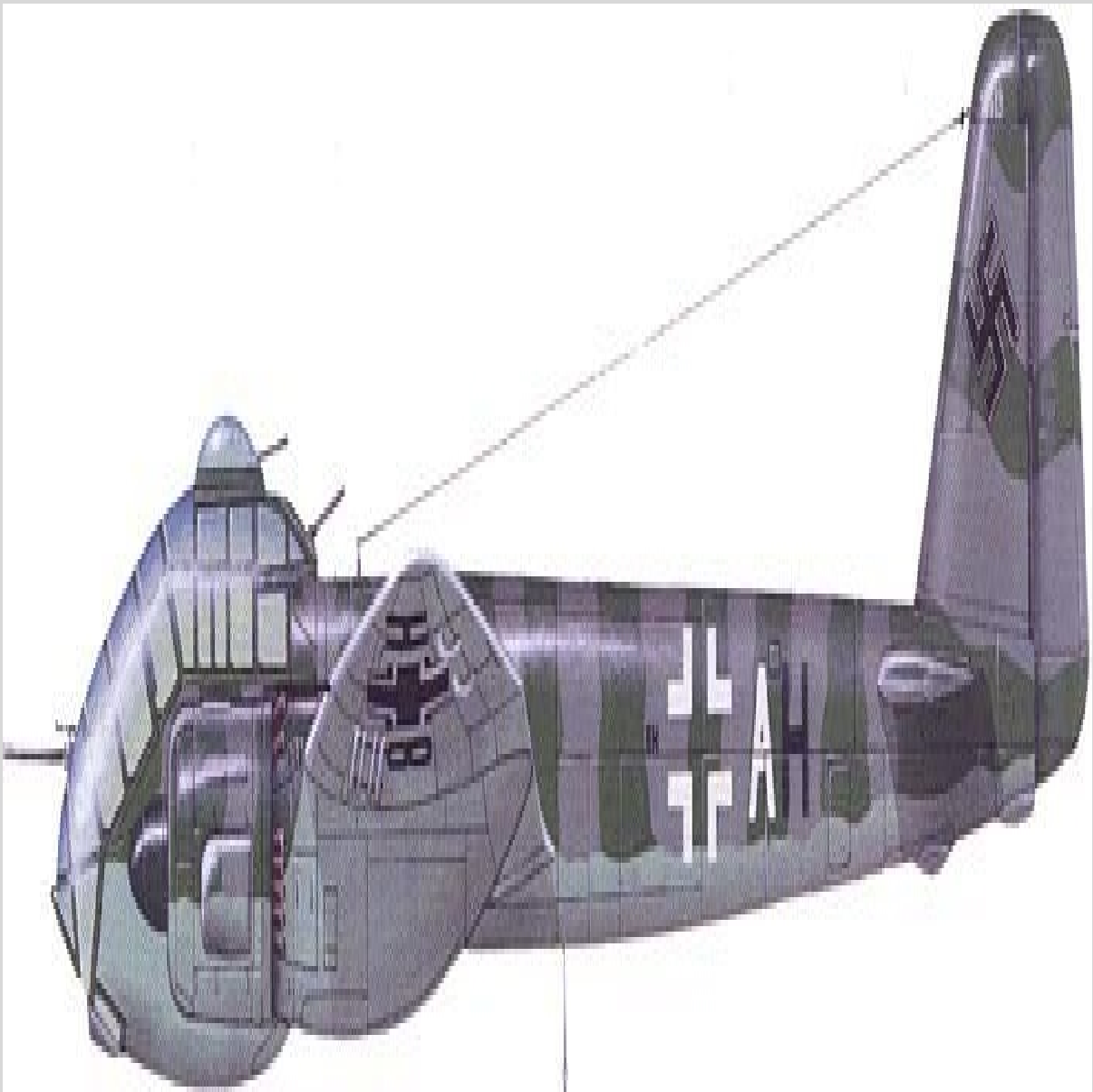
Plafond pratique= 9300-9345 m

Rayon action= 1945 km avec 2000 kg bombes



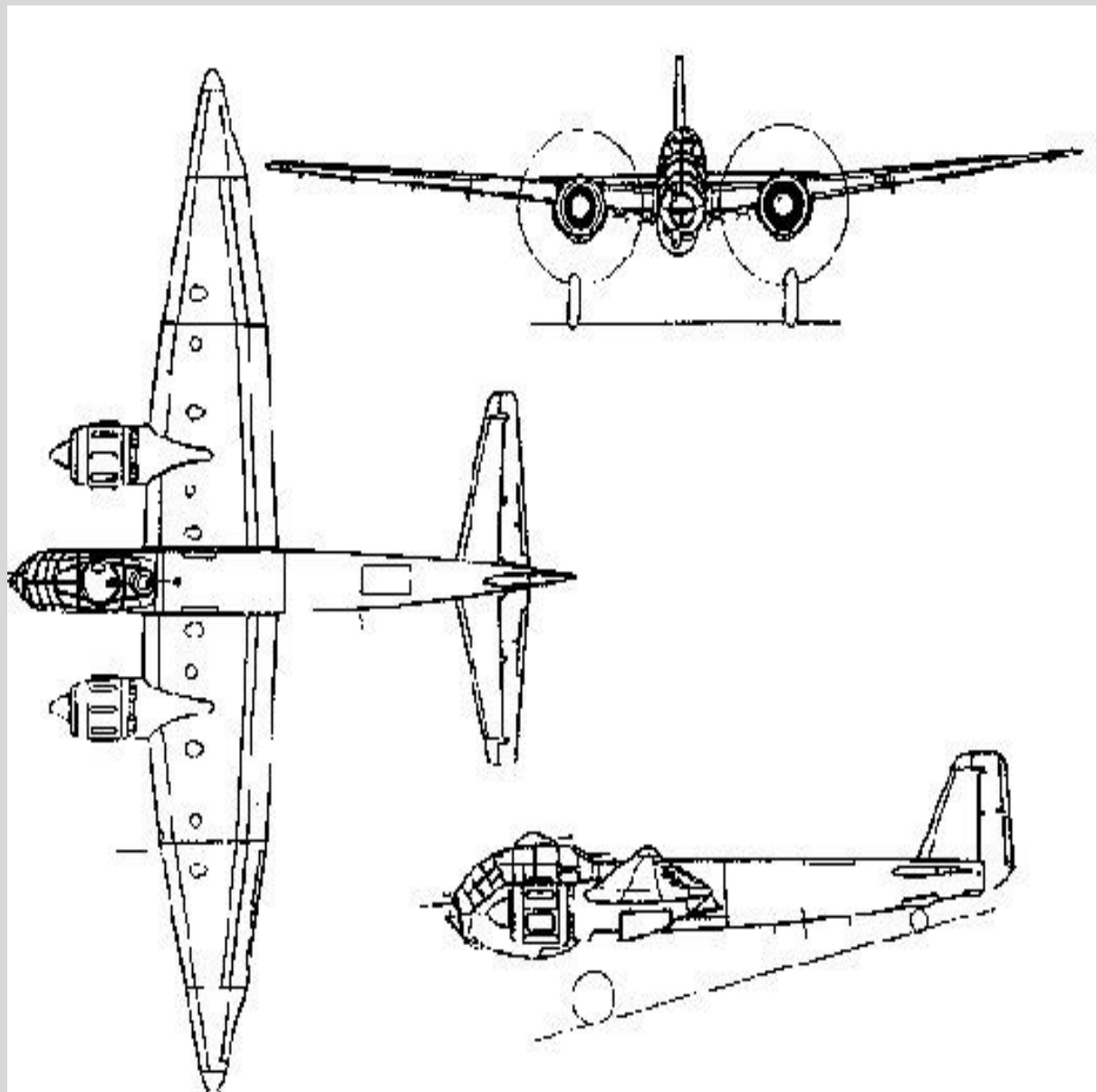
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,0 m	14,95 m	4,45 m	56,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
9860 kg	14510 kg	0 kg



HISTOIRE

La conception du Junkers Ju 288, qui devait prendre la succession du Junkers Ju 88, était bien avancée quand débuta la Seconde Guerre mondiale. Pourtant, en 1942, les responsables de la firme allemande durent admettre que cet appareil n'entrerait pas en service avant longtemps. C'est la raison pour laquelle le RLM réclama la mise au point d'un avion de transition capable d'assurer la relève du Junkers Ju 88 en attendant l'apparition du Junkers Ju 288. Dans l'intervalle, Junkers avait procédé aux essais du Junkers Ju 88 B, lequel disposait d'un avant de fuselage agrandi et d'une voilure à l'envergure accrue. Si cette version ne fit l'objet d'aucune production de série, dix Junkers Ju 88 B-0 de présérie furent néanmoins assemblés, ces machines donnant naissance au Junkers Ju 88 E-0 qui fut utilisé pour le développement d'un nouveau bombardier de reconnaissance auquel fut attribuée la dénomination de Junkers Ju 188. Les prototypes Junkers Ju 188 V-1 et Junkers Ju 188 V-2 prirent l'air respectivement en 1942 et 1943, les expérimentations menées par la suite aboutissant à la fabrication en série de cet appareil (une des clauses du contrat stipulait que l'avion devait pouvoir recevoir des moteurs Junkers Jumo 213 ou BMW 801 sans qu'une modification de la cellule ne soit nécessaire). La version de série initiale, qui fut mise en service en février 1943 sous la dénomination de Junkers Ju 188A-1, était équipée de BMW 801ML de 1600 ch (1193 kW), 283 machines de ce type étant livrées aux unités de la Luftwaffe avant la fin de cette même année. La première variante dotée de moteurs Junkers, en l'occurrence des Junkers Jumo 213A-1 de 2240 ch (1670 kW), fut le Junkers Ju 188 A-2. Au total, mille Junkers Ju 188 de toutes versions quittèrent les chaînes d'assemblage, la moitié d'entre eux étant utilisés dans des missions de reconnaissance. Parmi les diverses variantes réalisées figurèrent le bombardier torpilleur Junkers Ju 188 A-3, le Junkers Ju 188 D-1 et le Junkers Ju 188 D-2 de reconnaissance, le Junkers Ju 188 E-1 de bombardement, le Junkers Ju 188 E-2 de torpillage, le Junkers Ju 188 F-2 de reconnaissance, l'avion d'intrusion de haute altitude Junkers Ju 188S-1 et le Junkers Ju 188 T-1 de reconnaissance à haute altitude .

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/allemand/allemand.htm



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

orange.fr/allemand/ju188e_1.htm

