

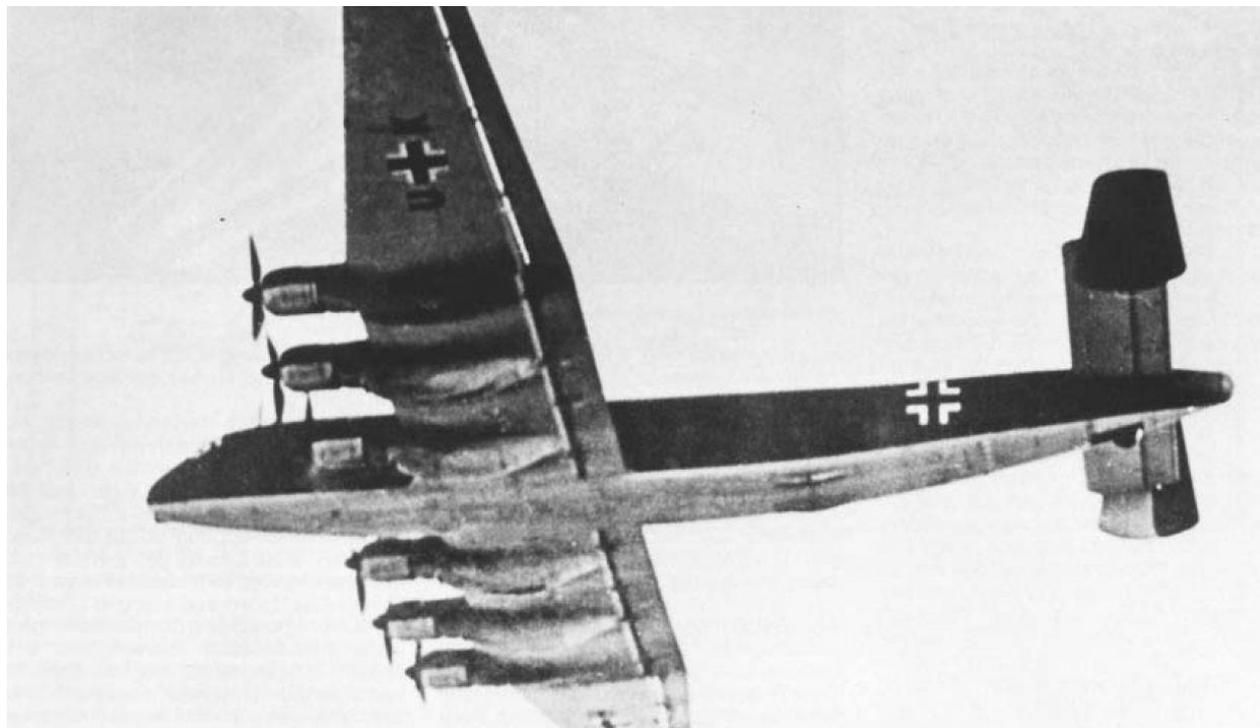


Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen

Stand Winter 2017 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Junkers Ju 390



AIC= 2.012.5751.20.52/56

Die **Junkers Ju 390** war ein deutsches Flugzeug für den Einsatz als Schwertransportflugzeug, Seepatrouillenflugzeug und Langstreckenbomber, ein Langstrecken-Derivat der Ju 290. Es war eines der Flugzeugentwürfe, die für das abgebrochene *Amerika-Bomber*-Projekt eingereicht wurden, zusammen mit der Messerschmitt Me 264, der Focke-Wulf Ta 400 und bis Februar 1943 mit der Heinkel He 277. Der Entwurf stammt vom Junkers-Chefkonstrukteur Ernst Zindel. Die Ju 390 war mit sechs Motoren ausgestattet, ansonsten entsprach sie (bis auf die Maße und die Reichweite) ihrem Vorgängermodell.

Design und Entwicklung

Zwei Prototypen wurden durch Anbringen eines zusätzlichen Paares von Innenflügelsegmenten an den Flügeln der Grundrahmen Ju 90 und Ju 290 und Hinzufügen neuer Abschnitte zum Verlängern der Flugzeugrümpfe geschaffen .

Der erste Prototyp, der V1 (mit dem *Stammkennzeichen* von GH + UK), wurde von der Ju 90 V6-Zelle (Werknummer J4918, Zivil D-AOKD von Juli 1940 bis April 1941, dann zur Luftwaffe als KH + XC ab) umgebaut April 1941 bis April 1942, kehrte dann zu Junkers zurück und wurde verwendet für die Ju 390 V1. Am 20. Oktober 1943 absolvierte er seinen Jungfernflug und zeigte eine gute Leistung, so dass 26 Flugzeuge mit der Bezeichnung **Ju 390 A-1** bestellt wurden. Keiner von diesen wurde tatsächlich gebaut, als das Projekt Mitte 1944 eingestellt wurde (zusammen mit der Produktion von Ju 290).

Der zweite Prototyp, der V2 (RC + DA), war länger als der V1, da er aus einer Ju 290-Flugzeugzelle (mit dem Rumpf von Ju 290 A-1 Werknummer J900155) konstruiert wurde.

Die Meeres-Aufklärungs- und Langstreckenbomber-Versionen sollten als **Ju 390 B** bzw. **Ju 390 C** bezeichnet werden.

Betriebshistorie

V1



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 2017 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Die V1 wurde im Junkers-Werk in Dessau gebaut und weitgehend montiert, und der erste Testflug fand am 20. Oktober 1943 statt. Seine Leistung war zufriedenstellend genug, dass das Luftfahrtministerium 26 zusätzlich zu den zwei Prototypen bestellte. Am 29. Juni 1944 bemerkte der Generalluftzeugmeister Milch, dass Junkers sieben Ju-390-Flugzeuge in Fertigung hatte. Die Verträge über 26 Ju 390 wurden jedoch am 20. Juni 1944 annulliert und alle Arbeiten im September 1944 eingestellt.



Am 26. November 1943 wurde die Ju 390 V1 - mit vielen anderen neuen Flugzeugen und Prototypen - Adolf Hitler in Insterburg, Ostpreußen vorgestellt.

Nach dem Logbuch des ehemaligen Junkers-Testpiloten Hans-Joachim Pancherz wurde die Ju 390 V1 sofort nach ihrer Ankunft in Insterburg nach Prag gebracht und nahm an mehreren Testflügen teil, die bis März 1944 mit Tests mit der Betankung im Fluge dauerten.

Die Ju 390 V1 wurde im November 1944 nach Dessau zurückgebracht, wo sie Ende April 1945 bei Annäherung der US-Armee entkernt und schließlich zerstört wurde.

V2

Verschiedene Quellen berichten über die Geschichte der Ju 390 V2. Die Historiker Kössler und Ott stellen fest, dass die Ju 390 V2 im Juni 1944 fertiggestellt wurde, wobei die Flugversuche Ende September 1944 begannen.

Die Historiker Griehl und Dressel geben an, dass die Ju 390 V2 in Bernburg montiert und im Oktober 1943 zum ersten Mal geflogen wurde. Dies würde den Bau und den Erstflug fast zeitgleich mit dem der Ju 390 V1 durchgeführt haben. Sie sagten weiter, dass es für eine maritime Aufklärer-Rolle konfiguriert wurde. Sein Rumpf wurde um 2,5 m verlängert und soll mit FuG 200 Hohentwiel ASV (Air to Surface Vessel)-Radar und Defensivbewaffnung aus fünf 20 mm MG 151/20 Kanonen ausgerüstet sein. Historiker Green behauptet eine andere Bewaffnung, insbesondere vier 20 mm MG 151/20s und drei 13 mm MG 131 Maschinengewehre .

Ju-390-Projektpilot Haupt Hans Pancherz behauptete nach dem Krieg, dass nur eine Ju-390 jemals geflogen wurde. Bei einer Anhörung vor den britischen Behörden am 26. September 1945 behauptete Professor Heinrich Hertel, Chefdesigner und technischer Leiter von Junkers Aircraft & Motor Works, dass die Ju-390 V2 nie fertiggestellt worden sei.

Der deutsche Autor Friedrich Georg behauptete in seinem Buch, der Testpilot Oberleutnant Joachim Eisermann habe in seinem Logbuch notiert, dass er am 9. Februar 1945 auf dem Flugplatz Rechlin den V2-Prototyp (RC + DA) geflogen habe. Das Logbuch soll einen Probeflug von 50 Minuten



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten
Stand Winter 2017 - Seite 3*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Länge mit Rundstrecken rund um Rechlin aufgezeichnet haben, während ein zweiter 20-minütiger Flug den Prototyp nach Lärz beförderte. Welch ein Durcheinander mit den Historikern

Varianten

Ju 390 V1

Erster Prototyp

Ju 390 V2

Zweiter Prototyp.

Ju 390 A-1

Geplante Schwertransportversion.

Ju 390 B

Geplante Seepatrouillenversion.

Ju 390 C

Geplante schwere Bomber-Langstreckenversion.



Technische Daten (Ju 390 V1)

Besatzung:	10
Esrtflug:	20.10.1943
Länge:	34,20 m
Spannweite :	50,30 m
Höhe:	6,89 m
Flügelfläche:	254 m ²
Leergewicht :	39.500 kg
Startgewicht:	53.112 kg
Max. Startgewicht :	75.500 kg
Nutzlast:	mehr als 10.000 kg
Triebwerk :	6 x BMW 801 G-2 Sternmotoren , jeweils 1.700 PS
Höchstgeschwindigkeit :	505 km / h
Reichweite :	9700 km theoretisch, 8000 km real
Dienstgipfelhöhe :	6000 m
Flächenbelastung :	209 kg/m ²
Leistungsgewicht:	0,17 kW/kg
Bewaffnung:	2 x 20 mm MG 151/20 Kanonen in Rückenturm 1 x 20 mm MG 151/20 im Heck 2 x 13 mm (.51 in) MG 131 Maschinengewehre an der Rumpfseite 2 x 13 mm (.51 in) MG 131 in der Gondel unter dem Bug Vorgeschlagene Montage eines Paares 4 x MG 131 Hecklafette HL 131V quadmount bemannte Türme, einer im Heck und einer in der Nase.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Winter 2017 - Seite 4

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

