

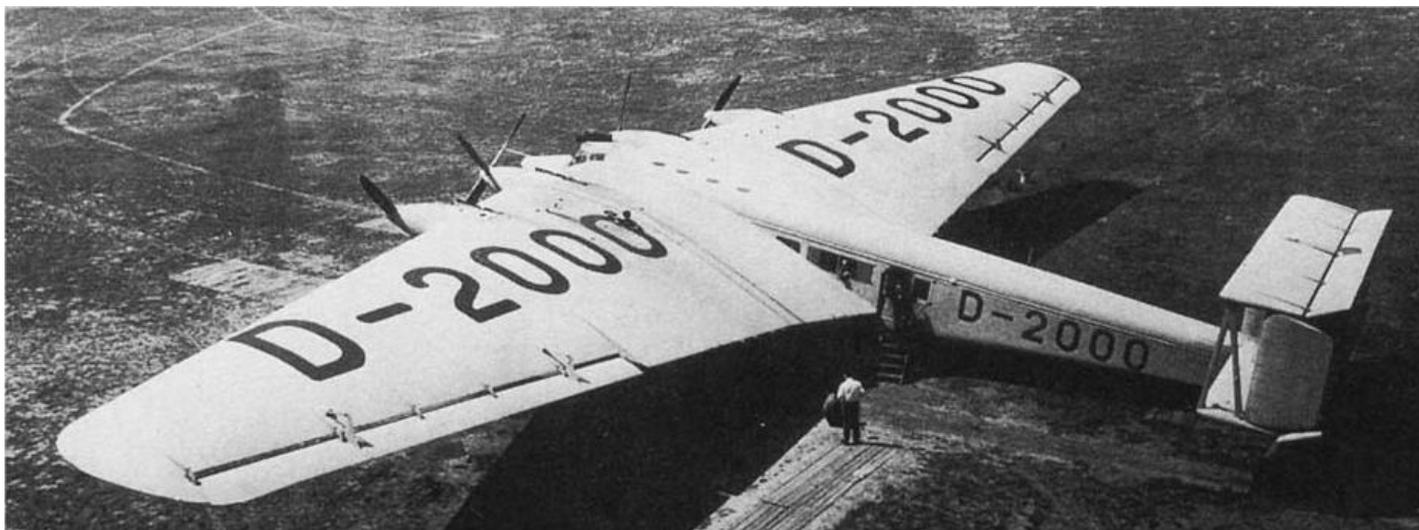


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Winter 2017 - Seite 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 G 38



AIC = 2.223.4652.40.81

Die **Junkers G 38** war ein viermotoriges Groß-Verkehrsflugzeug in Mitteldeckeranordnung der Junkers Flugzeugwerk AG, Dessau.

Geschichte

Die Junkers G 38 waren mit der so genannten Dickflügeltechnik ausgestattet. In den Flügeln waren sowohl die Motoren untergebracht, als auch die Fracht. In den 2 Meter dicken Tragflächen hatten je drei Passagiere auf beiden Seiten Platz. Der Erstflug fand am 6. November 1929 statt. Bereits bei diesem Erstflug wurde ein neuer Weltrekord aufgestellt, ein weiterer folgte.

Insgesamt gab es nur zwei deutsche Maschinen. Die Planung und Konstruktion war so teuer, dass die Junkers-Werke finanzielle Probleme bekamen. Aus diesem Grund kaufte der Deutsche Staat der Firma Junkers die beiden Prototypen ab.

Konstruktionsmerkmale

Die erste von nur zwei gebauten Maschinen wurde im Oktober 1929 mit der Werknummer 3001 fertiggestellt. Nach ersten Rollversuchen am 4. November 1929 fand zwei Tage später der Erstflug mit Chefpilot Wilhelm Zimmermann statt. Ausgerüstet war die G 38 mit zwei 600 PS starken 12-Zylinder-V-Motoren vom Typ L55 und zwei 400 PS (294 kW) starken 6-Zylinder-Reihenmotoren vom Typ L8. Zugelassen wurde die Maschine am 27. März 1930, dabei erhielt sie das Kennzeichen D-2000.

Bereits beim Zulassungsflug wurden zwei Weltrekorde eingestellt, der Streckenrekord mit jeweils 5000 kg Nutzlast sowohl für geschlossene Strecke mit 5000 kg als auch über eine 100 km Strecke mit 200,636 km/h. Weitere Rekorde wurden mit ebenfalls 5000 kg Nutzlast in der geschlossenen Strecke mit 501,590 km, ein Dauerflugrekord mit drei Stunden und zwei Minuten sowie ein Geschwindigkeitsweltrekord mit 184,464 km/h aufgestellt.

Einsatz

Das Reichsluftfahrtministerium kaufte die Maschine und nutzte sie zu Demonstrationsflügen mit Passagieren im In- und Ausland. Ab dem 2. Februar 1931 erhielt die D-2000 eine neue Innenausrüstung sowie neue 12-Zylinder-V-Motoren vom Typ L88a mit 800 PS anstatt der L55-Motoren. Mit einer Motorisierung von nun zwei L8a und zwei L88a wurde die Gesamtleistung auf



*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

2.400 PS deutlich verbessert. Die Maschine wurde der Deutschen Luft Hansa übergeben, welche sie im internationalen Liniendienst sowie für Sonderflüge einsetzte.



Bereits am 3. Oktober 1931 kam die Maschine wieder in die Junkers-Werft. Sie erhielt dort ein Zwischendeck für größere Frachtkapazität. Die Passagieranzahl konnte von 19 auf 30 erhöht werden. Ein Tausch der zwei L8a-Motoren gegen solche vom Typ L88a verbesserte nochmals

die Flugleistungen. Mit nun vier L88a-Antrieben ergaben sich 3.200 PS. Die so umgebaute Maschine wurde von der Lufthansa vorwiegend auf der Flugstrecke Berlin–Hannover–Amsterdam–London eingesetzt.

1934 wurden die Motoren abermals getauscht, nun gegen vier Jumo 204-2-Takt-Gegenkolben-Dieselmotoren zu je 750 PS, und das Kennzeichen in D-AZUR geändert. 1936 stürzte die Maschine, verursacht durch einen Montagefehler, bei Dessau ab, die Lufthansa musste sie als Totalverlust abschreiben.

Die zweite G38 wurde bereits mit dem neuen Zwischendeck für 34 Passagiere fertiggestellt und als D-2500 (später D-APIS) am 1. Juli 1932 mit vier Junkers-L88a-Motoren von der Deutschen Luft Hansa zu einem Kaufpreis von 1,5 Millionen Reichsmark übernommen. Wie die erste G38 wurde auch die zweite Maschine im Jahre 1934 auf Jumo 204 umgerüstet. Ab 1939 wurde diese Maschine für militärische Transporte eingesetzt und in Griechenland durch britische Maschinen auf dem Flughafen Athen-Tatoi im Mai 1941 am Boden zerstört.

Mitsubishi baute sechs G 38 in Lizenz als schwere Bomber Mitsubishi Ki-20. Die Junkers-Lizenzbezeichnung war K51, wobei das Präfix „K“ (bis 1926 war dies „H“) für unbewaffnete Prototypen oder zivile Versionen von potentiellen Kampfflugzeugen verwendet wurde. Die bewaffneten Varianten der Flugzeuge konnten wegen der Beschränkungen des Versailler Vertrages nur im Ausland gebaut werden. Die Ki-20 blieben bis 1941 im Einsatz.

Bei diesem Typ wurde das Junkers-Patent zum „dicken Flügel“ aus dem Jahre 1910 vollkommen umgesetzt: Motoren, Treibstoff und zum Teil auch Passagiere wurden im Flügel untergebracht. Das Fahrwerk war ein festes Heckradfahrwerk, wobei das Hauptfahrwerk aus je einem Tandem mit zwei Laufrädern bestand. Ursprünglich war es mit einer aerodynamisch geformten Verkleidung versehen, die im Flugbetrieb dann entfernt wurde. Das Leitwerk war als Kastenleitwerk mit zwei Höhenflossen und drei Seitenflossen ausgeführt.



*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



Technische Daten

Kenngroße	Daten
Erstflug	6.11.1929
Besatzung	5–7
Passagiere	13–34
Länge	21,45 m
Spannweite	44,00 m
Höhe	6,85 m
Flügelfläche	290,00 m ²
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Dauergeschwindigkeit	210 km/h
Landegeschwindigkeit	100 km/h
Steigzeit auf 1000 m	5,0 min
Steigleistung	1,40 m/s
Rüstmasse	16.850 kg
Startmasse	24.100 kg
Dienstgipfelhöhe	5500 m
Reichweite	1900 km
Triebwerke	4 x Junkers L 88a mit je 800 PS





*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





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 5

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 G 38

