FLUGZEUGCLASSICEXTRA

Junkers Ju 88

www.flugzeugclassic.de

Schweiz sFr. 19,00
Österreich EUR 11,60
BeNeLux EUR 11,80

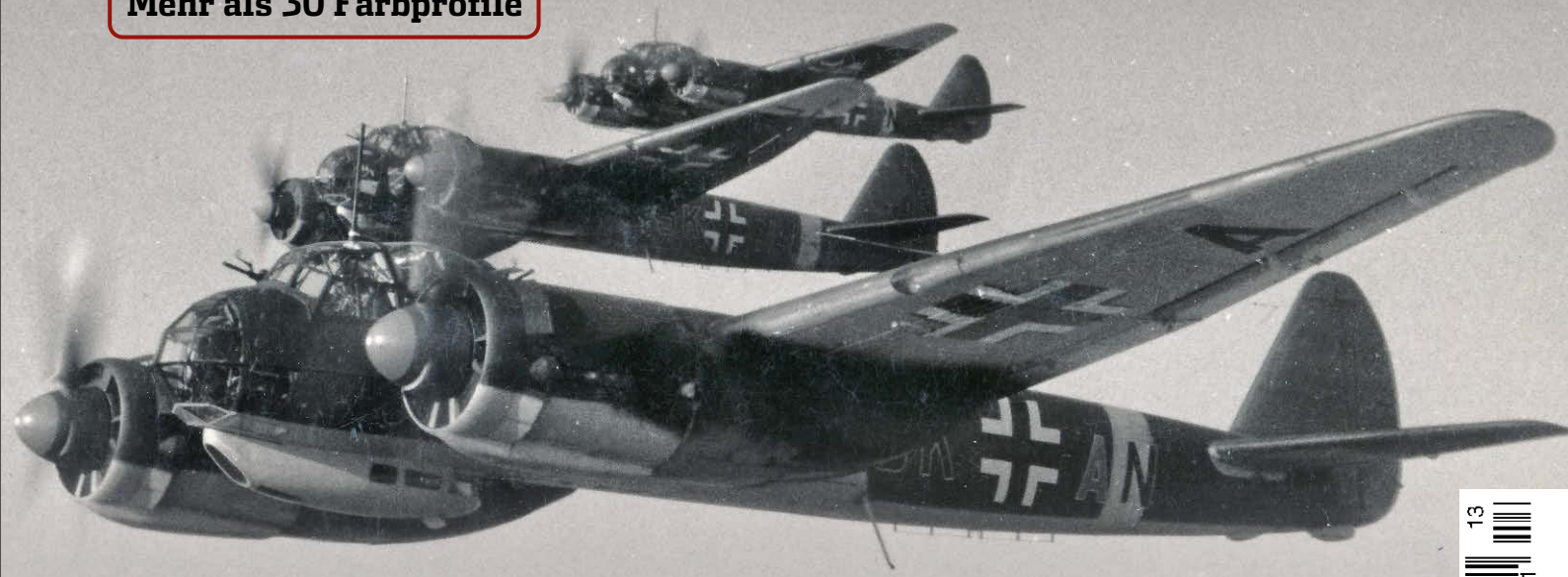
€ 9,95

JUNKERS JU 88

Teil 1: V-Muster bis zur A-5

Mit einzigartigen 3D-Zeichnungen!

Mehr als 30 Farbprofile

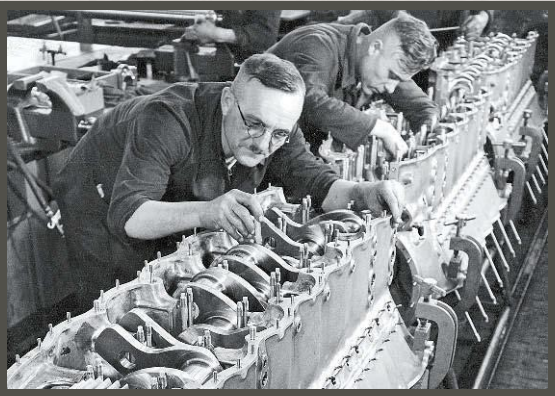


Entwicklung und Konstruktion

Die Bomberlegende

Die Väter der Ju 88

Das waren die Köpfe hinter der Zweimot



Geniale Symbiose

Wie Zelle und Motor den Bomber perfektionierten

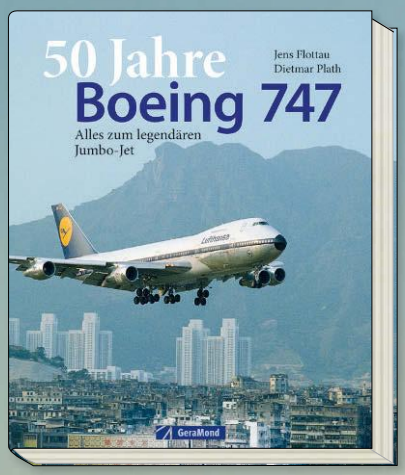
Maßgeschneidertes Cockpit

Warum der Arbeitsplatz Maßstäbe setzte

4 192053 609951 13

FLUGZEUGCLASSICEXTRA Junkers Ju 88 Die Geschichte des Bombers

Absolute Überflieger

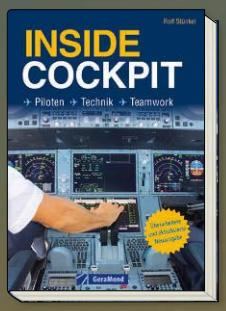


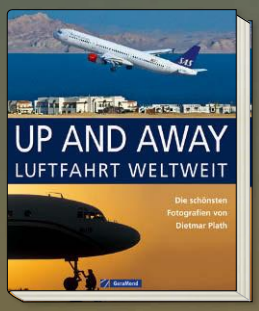
NEU

192 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-108-0
€ [D] 29,99

Vermutlich hätte beim Erstflug 1969 nicht einmal Boeing gedacht, dass dieses Flugzeug eine so lange und erfolgreiche Karriere vor sich haben würde. Wie das damals größte Passagierflugzeug die Luftfahrt revolutionierte, welche finanziellen und technologischen Wagnisse Boeing und Erstkunde PanAm eingingen, was der A380 für die 747 bedeutet und vieles mehr erzählen spannend und unterhaltsam Dietmar Plath und Jens Flottau. Zeitzeugenberichte und ein Gespräch mit 747-Erfinder Joe Sutter ergänzen den reich bebilderten Band.

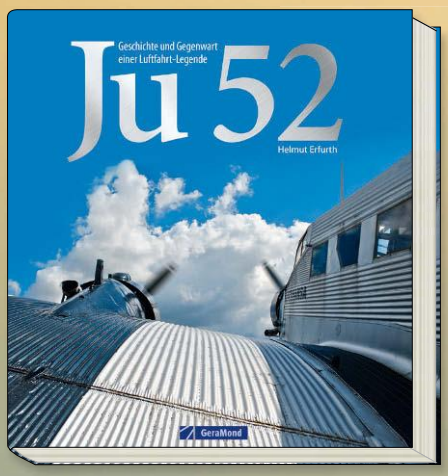
© tigristiara - Fotolia





Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



NEU

192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99

Eine solide Konstruktion, ein hoher Komfort und große Sicherheit im Betrieb: Die Ju 52 feierte Anfang der 1930er-Jahre ihren Durchbruch. Auch schwierigste Strecken über die Alpen und Anden meisterte das Passagierflugzeug problemlos. Erfahren Sie alles über »Tante Ju«: von ihrer Zeit bei der Lufthansa, ihren Einsätzen im Zweiten Weltkrieg – und ihrem heutigen Dasein in Museen und bei Oldtimer-Flugshows. Mit viel neu recherchiertem Archivmaterial.

JETZT UNTER GERAMOND.DE
IM BUCHHANDEL ODER BEI AMAZON

GeraMond

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA
vereinigt mit FLUGZEUG

www.flugzeugclassic.de

Redaktionsanschrift
Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de
Chefredakteur Markus Wunderlich
Chef vom Dienst Christian Ullrich
Redaktion Stefan Krüger, Holger Lorenz
Zeichnungen Herbert Ringlstetter
Illustrationen Asen Atanasow
Fotos Umschlag Holger Lorenz, Herbert Ringlstetter, Peter W. Cohausz
Text und Bild (Inhalt) Holger Lorenz
Layout Karin Vierheller

Gesamtleiter Media
Bernhard Willer
Mediaberatung *Flugzeug Classic*
Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition *Flugzeug Classic*
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de
Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 30 vom 1.1.2020
Litho
ludwigmedia, Österreich
Druck
WALSTEAD Central Europe, Krakau

Verlag
GeraMond

GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Schüssler, Roland Grimmelsmann, Henry Allgaier
Vertriebsleitung
Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 505 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@flugzeugclassic.de

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
Clausewitz Militär&Geschichte
AUTO CLASSIC, SCHIFF CLASSIC, TRAKTOR CLASSIC, LOK MAGAZIN, BAHN EXTRA, EISENBAHN MAGAZIN, MODELLFAN, STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise: Einzelheft € 9,95 (D), 11,60 € (A), sFr. 19,00 (CH), € 11,80 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Porto);
ISSN 2194-7120

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr 2019 zweimal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© 2020 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Junkers zweimotorige Ju 88 gehört zu den erfolgreichsten mittleren Bombern des Zweiten Weltkriegs – und war obendrein noch auf viele erdenkliche Weisen einsetzbar. Egal, ob als Schnellbomber, schwerer Stuka, Nachtjäger, Torpedobomber, Fernbomber, Zerstörer oder gar als Panzerjäger: Junkers Erfolgsmaschine glänzte in nahezu allen Rollen. Was jedoch viele nicht wissen: Zwischenzeitlich stand das Projekt auf der Kippe, denn paradoxerweise war es gerade die massive Aufrüstung, die dem Junkers-Konzern die Luft abzuschnüren drohte. Es sollte jedoch ganz anders kommen.

Flugzeug Classic zeigt im ersten Teil seiner neuen Reihe über das Multitalent, mit welch gewaltigem Aufwand das Unternehmen die Maschine entwickelt hat – vom Prototypen bis zur A-Serienmaschine. Außerdem stellen wir die Köpfe hinter der Ju 88 vor, jene Männer, denen die Zweimot nicht nur ihre Existenz, sondern obendrein ihre Rettung zu verdanken hat. Profil- und 3D-Zeichnungen gewähren einen plastischen Eindruck vom Aussehen der diversen Maschinen.

Eine intensive Lektüre wünscht Ihnen
Ihre Redaktion

Inhalt

Prolog 4
Junkers größter Wurf

Junkers Beste 10
Vom Schnellbomber zum schweren Stuka

Das Junkers-Imperium 20
Der Aufstieg des Flugzeugbauers

Ein Habicht unter Brieftauben 30
Junkers verlässt alte Konstruktionspläne

3D-Ansicht: V-Muster und A-1 40

Cockpit: A-1 war 1A 42
Kabine und Pilotenarbeitsplatz der A-1

Die Wiedergeburt 48
Ein restauriertes Cockpit der Ju 88 A-1

Die Herzkammern der Ju 88 52
Der Jumo 211 und die Zweimot

Udets Geniestreich 64
Wiedergeburt der Ju 88

Der Universalbomber 76
Die Entwicklung der Ju 88 A

3D-Ansicht: V-Muster und A-1 86

Abwurfwaffen 88
So wurde die Ju 88 mit Bomben beladen

Verbandskennzeichen 92

Epilog 98

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

Foto DEHLA

Bescheidener Start

Junkers hatte seine Ju 88 ursprünglich als Schnellbomber konzipiert – zu diesem Zeitpunkt ahnte noch niemand, dass aus diesem Muster einst ein überaus erfolgreiches Multitalent werden sollte. Im Bild das Versuchsmuster V1

Ihre beste Zeit

Im Laufe des Krieges war die Ju 88 vor allem als Nachtjäger gefragt. Bei der Maschine im Bild handelt es sich um eine G-1 mit BMW-801-Motoren. Sie fiel den Briten unversehrt in die Hände

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

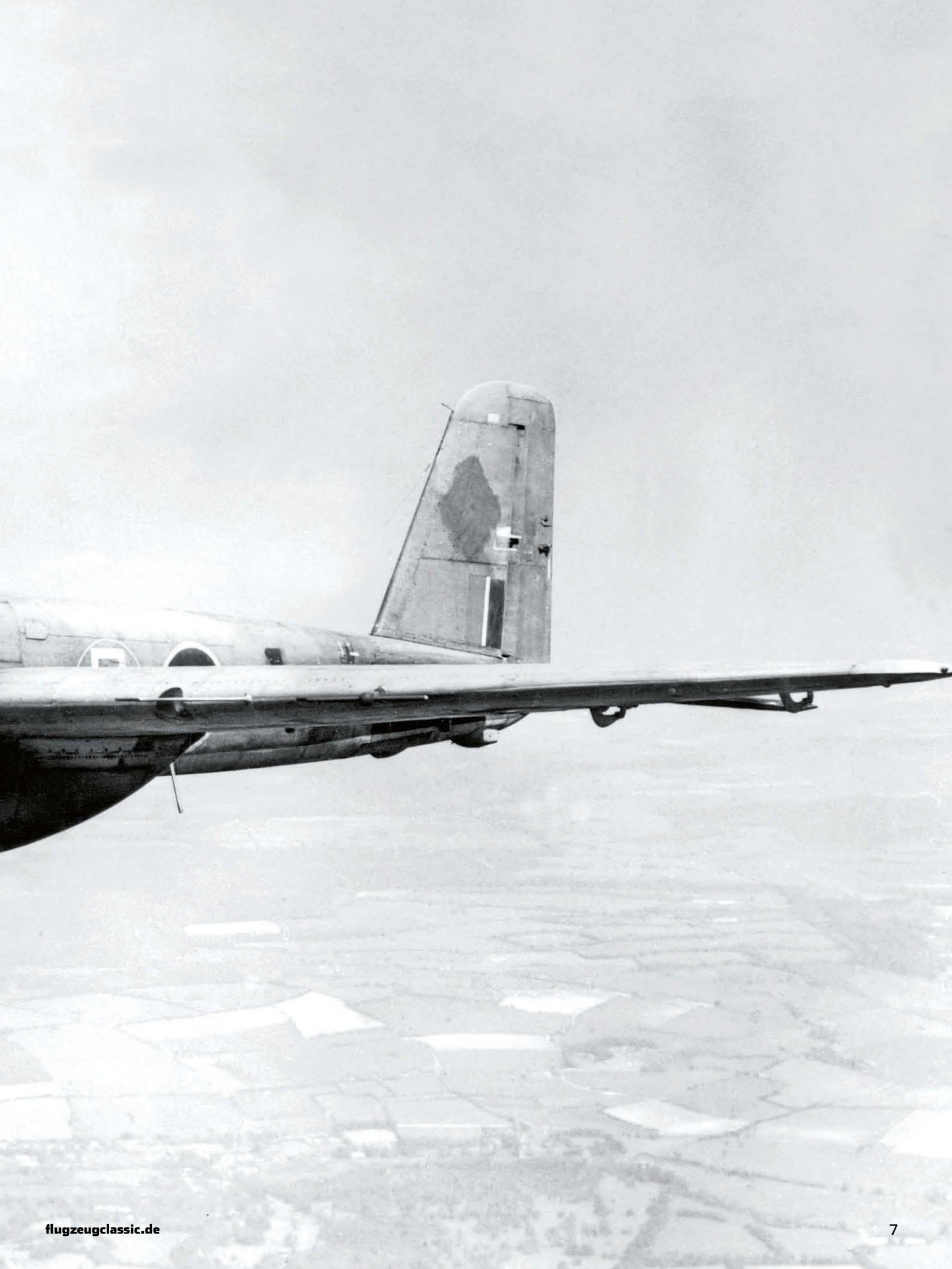
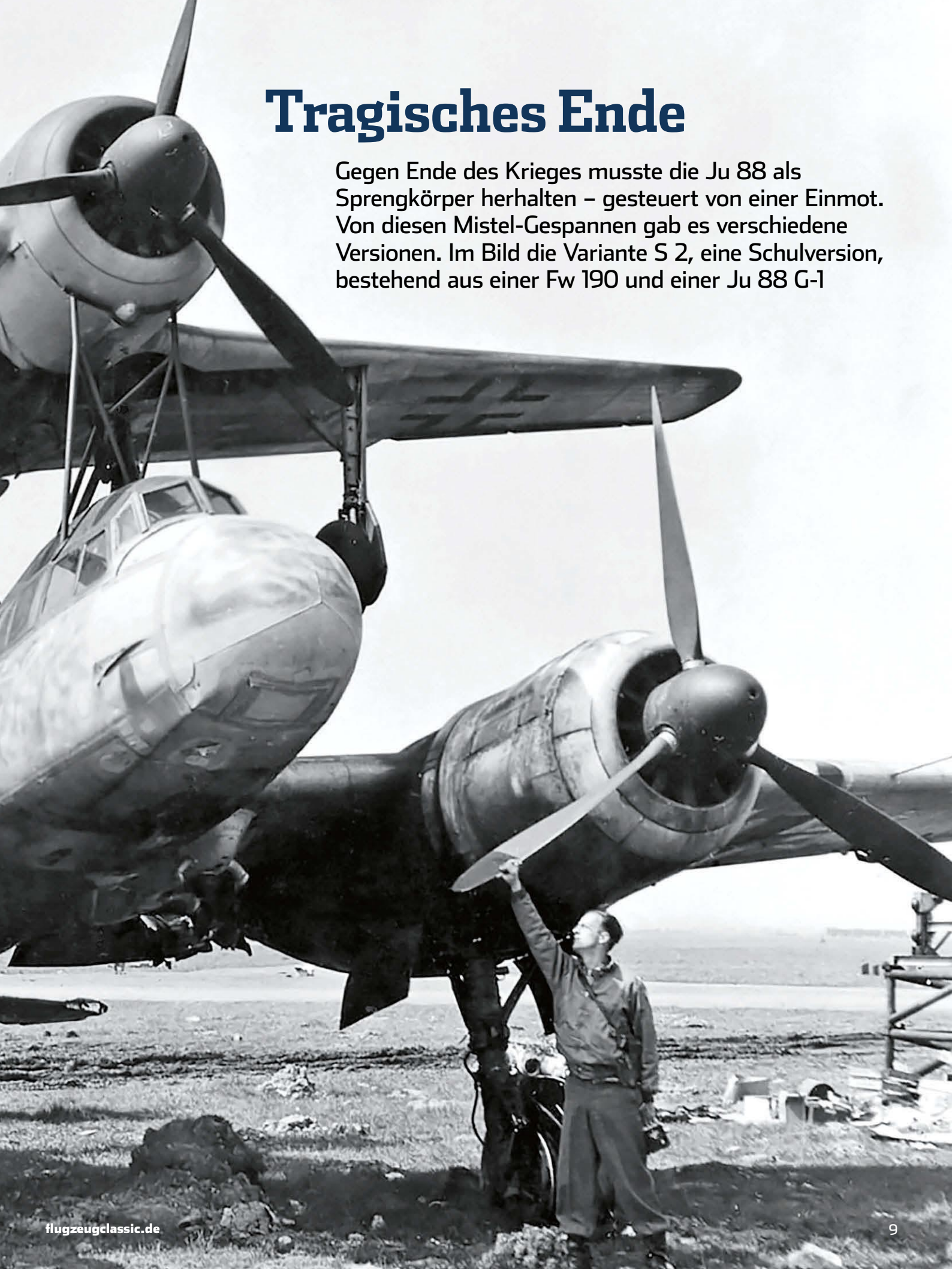
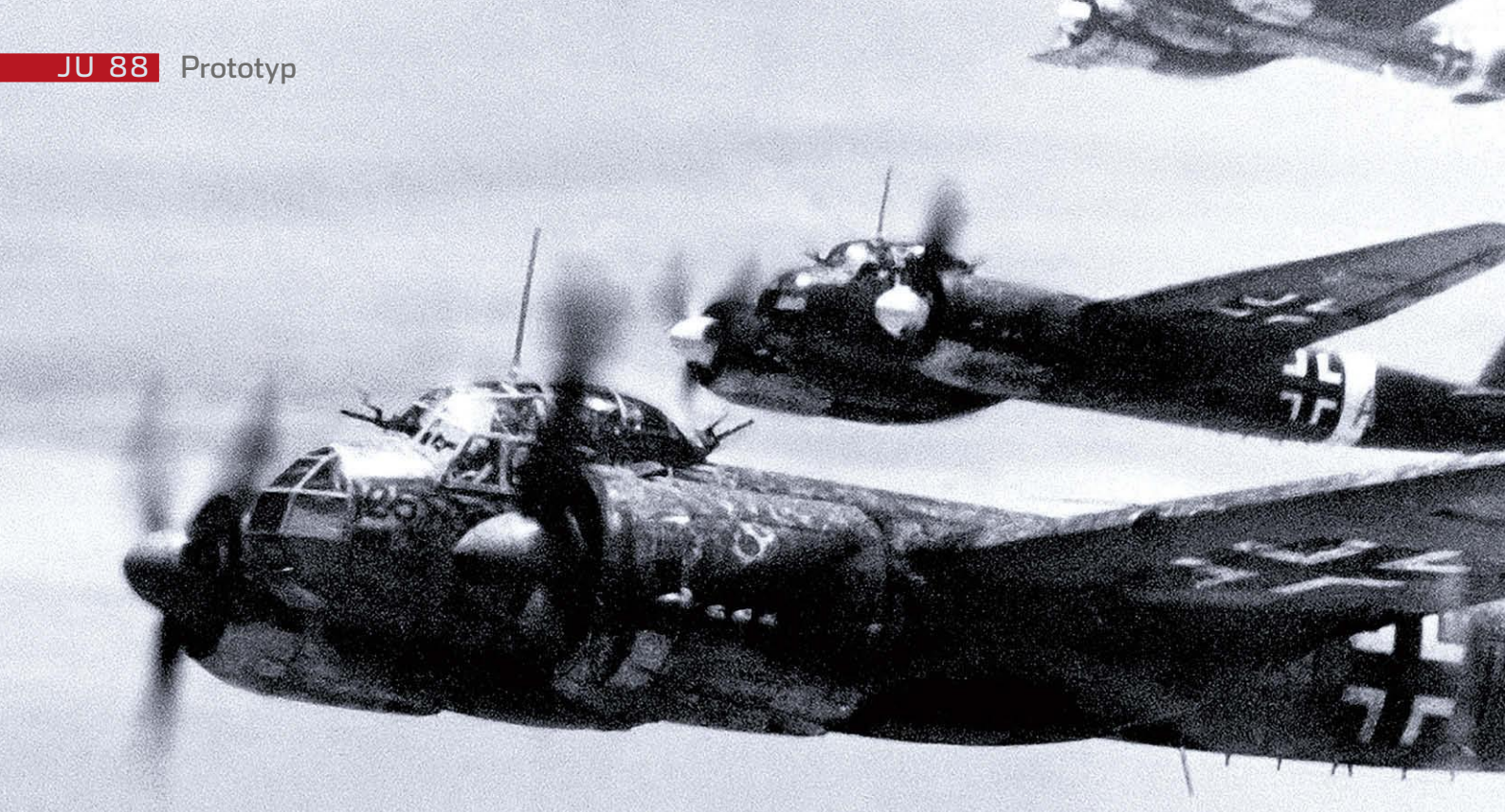


Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



Tragisches Ende

Gegen Ende des Krieges musste die Ju 88 als Sprengkörper herhalten – gesteuert von einer Einmot. Von diesen Mistel-Gespannen gab es verschiedene Versionen. Im Bild die Variante S 2, eine Schulversion, bestehend aus einer Fw 190 und einer Ju 88 G-1



VOM SCHNELLBOMBER ZUM SCHWEREN STUKA

Junkers Beste

Angetreten in der »Formel 1« und dann den ersten Platz bei der »Rallye Dakar« erzielt – so lässt sich die fulminante Entwicklungsgeschichte der Ju 88 beschreiben. Ein Kampfflugzeug, das seinen Einstand in der Fliegerwelt mit einem bemerkenswerten Rekordflug gab

Auf dem Junkers-Werkflugplatz in Dessau steht die fünfte Versuchsmaschine der neuen Ju 88 für einen Rekordversuch bereit. Es ist Sonntagnachmittag, der 19. März 1939, und es herrscht ungemütliches Wetter. Doch die Versuchsmannschaft um Reginald Schinzinger, den Chef der 1923 gegründeten Junkers-Flugabteilung, versprüht Optimismus. Alles ist diesmal bestens vorbereitet und auf Herz und Nieren geprüft: die Rekordmaschine Ju 88 V5, die Hochleistungsmotoren Jumo 211 A-2, die Ausrüstung, die Funkstationen, die Messstrecke Dessau–Zugspitze–Dessau und nicht zuletzt die junge und willensstarke Besatzung, bestehend aus dem Ingenieur-Piloten Ernst Seibert und dem Bordingenieur Kurt Heintz nebst der ganzen Betreuungsmannschaft am Boden. Hochspannung liegt in der Luft, denn die Junkers Ju 88 V5 soll den Geschwindigkeitsweltrekord über eine Strecke von 1000 Kilometern mit 2000 Kilogramm Nutzlast nach Deutschland holen. Hierfür muss sie eine Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 500 km/h erzielen.

Strengste Geheimhaltung!

Doch nicht nur der anstehende Rekordversuch erregt die Aufmerksamkeit der Fliegerwelt. Auch die Ju 88 selbst lässt aufhorchen. Denn bis zu diesem Tag war das seit 1935 entwickelte Muster absolutes Staatsgeheimnis. Jetzt erst, kurz vor Kriegsbeginn, wollen Junkers und das Reichsluftfahrtministerium (RLM) der Welt zeigen, über welch schlagkräftige Waffe Deutschland verfügt.

Im Sommer 1935 besuchte die bekannte Sportfliegerin Marga von Etzdorf die Firma Junkers und berichtete von einem neuen amerikanischen Bomber, den sie während ihrer Studienreise bei Glenn-Martin gesehen hatte. Dieser Schnellbomber sollte eine Maximalgeschwindigkeit von 450 km/h erreichen, also 100 km/h schneller sein als alle damals erflogenen Geschwindigkeiten. Wie Junkers-Chefkonstrukteur Ernst Zindel später erzählte, wirkte dieser Bericht auf die Anwesenden wie ein Fanal. Schnell war man sich im Vor-