Der Prototyp der G 24 (W.Nr. 831) ging bereits 1925 an die DVS, wurde aber erst im Februar 1928 in der Ausführung G 24 a als D-1335 zugelassen.
Alle Fotos, wenn nicht anders vermerkt, Sammlung Ott

The Junkers G 24 prototype Werknr. 831 went to DVS as early as 1925, but was first registered as G 24a D-1335 in February 1928.

Junkers' erster Jumbo

Eine Typen-Dokumentation über die Junkers G 24 von Günther Ott (ADL)

Als konsequente Weiterentwicklung der bewährten Junkers F 13 (s. FLUGZEUG 2 u. 3/1988) wurde die dreimotorige G 24 ab 1925 zu einem bestimmenden Faktor im europäischen Luftverkehr. Die Luft Hansa hatte nicht weniger als 28 G 24 in ihrer Flotte. Darüber hinaus fand sie Verwendung bei Fluggesellschaften in Schweden, Spanien, der Schweiz, Österreich, Italien, Griechenland und Finnland. Weitere Exemplare kamen nach Afghanistan, Brasilien und in die Türkei.

Nach ihrem Erstflug am 18. September 1924 wurde die G 24 alsbald zum Politikum. Das Flugzeug war ohne die erforderliche Genehmigung der Alliierten gebaut. Die deutsche Reichsregierung erhielt eine Protestnote und die G 24 wurde am 4. November 1924 als Militärflugzeug klassifiziert. Ungeachtet des damit verbundenen Bauverbots setzte Junkers die Fertigstellung einer ersten Serie von fünf Flugzeugen in Dessau fort und beschäftigte das zuständige alliierte Komitee mit Genehmigungsanträgen für verschiedene Varianten eines Musters "G 23" - nichts anderem als unterschiedlich motorisierten Ausführungen der G 24. Von diesen wurden die für den Flugbetrieb noch interessanten Versionen G 23 L, G 23a.L und G 23e.L gleichfalls als Militärflugzeuge eingestuft.

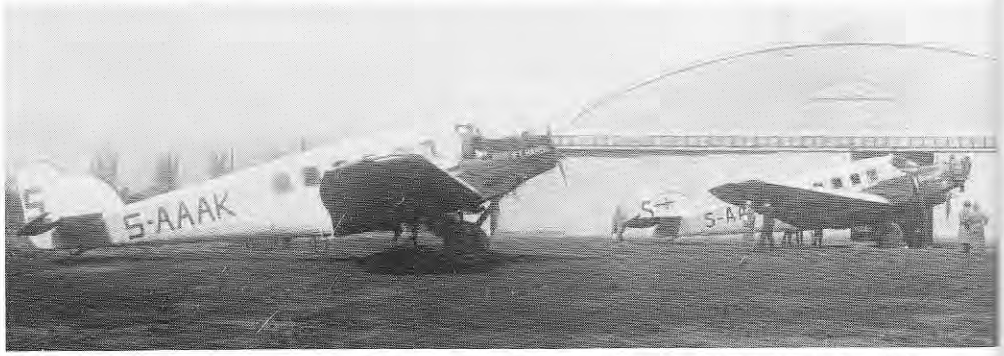
Entscheidend war aber, daß am 18. Februar 1925 der Bau von vier Varianten, darunter die G 24d.L mit 1 x Junkers L 2 und 2 x Mercedes D I (insgesamt nur 395 PS!) genehmigt wurde. Dies ermöglichte Junkers die Produktion weiterer G 24 in Dessau, nun allerdings für die Alliierten als "G 23" bezeichnet. Da jedoch die Entscheidung der Alliierten nur anhand der eingereichten Unterlagen und diesbezüglicher Berechnungen erfolgte, ist davon auszugehen, daß die "G 23" - anders als in der Literatur oft dargestellt - lediglich auf dem Papier existiert hat. Ohnehin war ja die Konstruktionsnummer 23 bei Junkers mit dem zweisitzigen Schulflugzeug T 23 belegt.

Wegen der in Deutschland verbotenen Motorisierung mit 3 x Junkers L 2 wurden die Flugzeuge zunächst alle unter ausländischer Flagge in Betrieb genommen - erst in der Schweiz und wenig später auch in Schweden, wo Junkers nach dem Scheitern seines Rußland-Unternehmens in Fili 1925 mit der A B Flygindustri (AFI) in Limhamn eine Produktionsstätte, vor allem für den militärischen Bereich, eingerichtet hatte.

Nach Aufhebung der alliierten Baubeschränkungen erschienen G 24 ab Mai 1926 auch in der deutschen Luftfahrzeugrolle, wobei einige Maschinen bei der Luft Hansa noch bis November

Ab März 1925 kam die W.Nr. 832 mit dem Kennzeichen CH 132 als erste G 24 zum Einsatz im Luftverkehr. 1929 wurde in diesem Flugzeug - als W 41 D-1051 - erstmals ein Diesel-Flugmotor erprobt. Sie ist auch Vorbild unseres Modells (Seite 48).

The first G 24 to see commercial service was CH-132 Werknr. 832 in March 1925. In 1929 the same aircraft, redesignated and reregistered as W 41 D-1051, was used to test the first diesel aero engine. This aircraft is also the subject of our model review.



Noch 1926 bei der Luft Hansa mit schwedischem Kennzeichen S-AAAK: Die G 24 a "Rotterdam" (W.Nr. 843) neben einer G 24 a der A/B. Aerotransport in Malmö.

Still with Luft Hansa in 1926 bearing the Swedish registration S-AAAK, G 24a "Rotterdam" Werknr. 843 is shown at Malmö, Sweden, next to a G 24a of A/B Aerotransport.

1926 mit ihren ausländischen Zulassungen flogen.

Im Liniendienst der Luft Hansa mußte die G 24 Ende 1934 der Ju 52/m weichen, die eine direkte Fortsetzung der erfolgreichen Entwicklungslinie von Junkers-Verkehrsflugzeugen darstellte. Die zu einmotorigen F 24 umgebauten Maschinen blieben noch als Frachtflugzeuge im Einsatz und bewährten sich dann noch bis 1939 als Motorenerprobungsträger. Ebenso wurde die G 24 auch in Schweden, Finnland, Italien, Österreich, Griechenland und Brasilien durch die Ju 52/3m abgelöst.

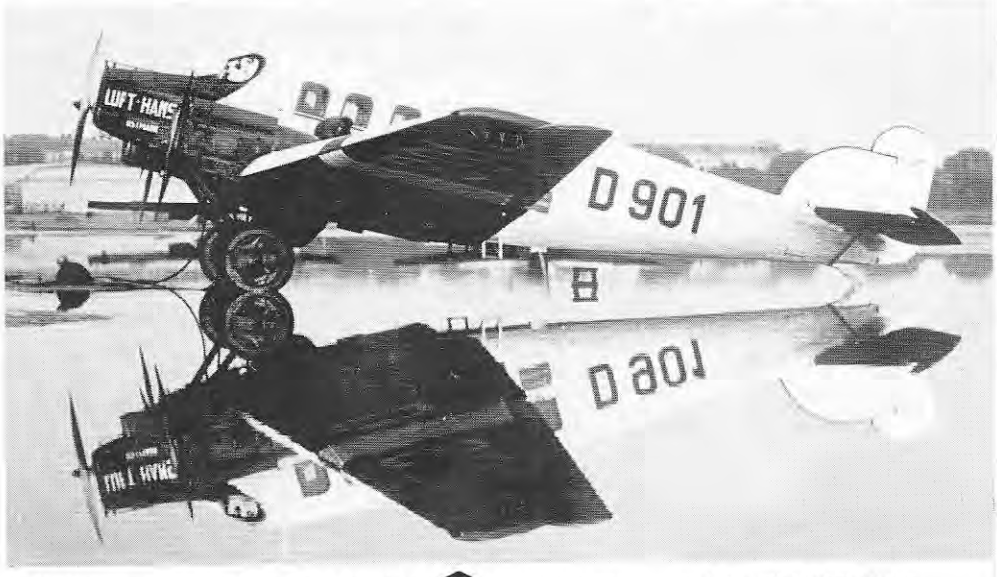
Die griechische Fluggesellschaft EEES hatte ihre G 24 he nach dem deutschen Einmarsch im April 1941 an die Luftwaffe abgeben müssen. Einer dieser Veteranen, zunächst mit Balkenkreuz versehen, fand noch einmal eine zivile Verwendung - bei der Lufthansa! Vom 6. bis 21. Juni 1941 wurde diese Maschine auf dem Streckenabschnitt Saloniki-Athen der Frachtstrecke F 17 eingesetzt.

Es sollte sich bald nach Ablieferung der ersten G 24 zeigen, daß die Einschätzung der Alliierten bezüglich der militärischen Verwendbarkeit nicht so abwegig war. Die Vorführung einer G 24 in Moskau im Frühjahr 1925 brachte Junkers den ersten russischen Auftrag für eine Militärversion, welche bereits im Herbst 1925 fertig war und zunächst durch Umkehrung der Typennummer als R 42, später aber allgemein als K 30 bezeichnet wurde. Abgeliefert wurden 23 an Rußland, sechs an Chile und eine an Spanien. Die militärische Verwendbarkeit der G 24 wurde 1928/29 auch von der Reichswehr in Lipezk mit einer ehemaligen Maschine der Luft Hansa getestet.

Insgesamt wurden bei Junkers 90 Werknummern für die G 24 und ihre militärischen Schwestern vergeben (831-850 und 901-970). Einzelheiten hierzu bietet die nachfolgende Übersicht. Der Schwerpunkt der Produktion lag in den Jahren 1925 bis 1927, als bereits die Werknummer 960 fertiggestellt war. Der Absatz der letzten Serie von zehn G 24 he und K 30 b war äußerst schwierig; erst 1931 wurden einige G 24 he verkauft. Jugoslawien erhielt aus dieser Serie zwei als G 24 nao modifizierte K 30 b im Rahmen deutscher Reparationsleistungen. Auf zwei K 30 b blieb Junkers sitzen, und die Fertigstellung der letzten Werknummern wurde abgebrochen.

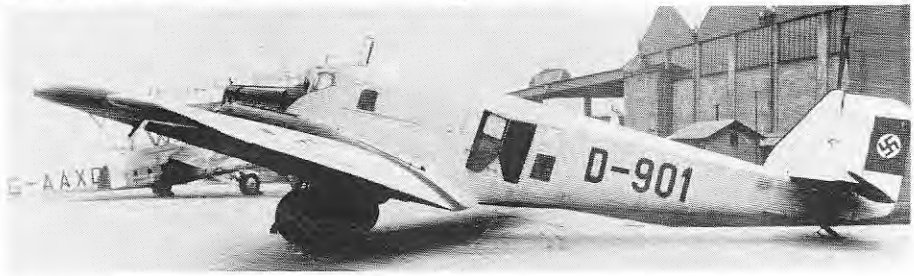
Im Laufe ihrer Entwicklung wurden für die G 24 nicht weniger als 17 amtliche Musterprüfungen durchgeführt.

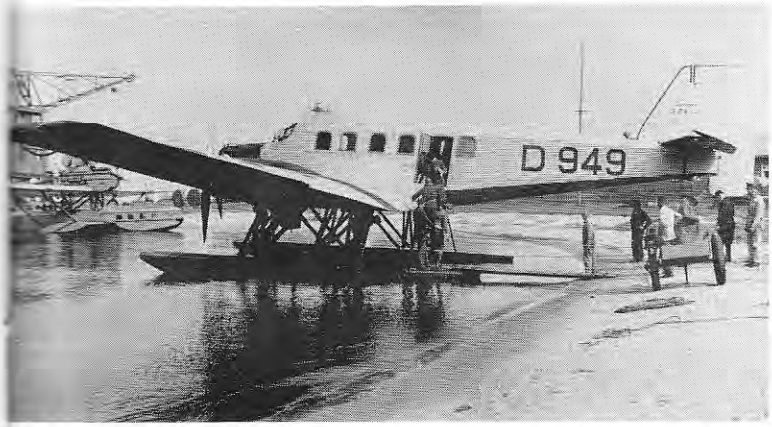
Eine exakte Identifizierung der einzelnen Typen ist nur bei Kenntnis der jeweiligen Baumerkmale möglich, die hier erstmals in einer vollständigen und nach heutigem Wissensstand korrekten Auflistung wiedergegeben werden. In Verbindung mit der Werknummern-Liste schafft diese Tabelle eine Grundlage, auch die bisherige Literatur über die G 24 richtig einzuschätzen.



Zur Verbesserung der Flugleistungen wurden die G 24 ba der Luft Hansa wiederholt modifiziert. Die D-901 "Ostmark" (W.Nr. 909) 1928 als G 24 bi in Tempelhof (oben) und 1933 als Frachtflugzeug G 24 ge in Croydon (unten).

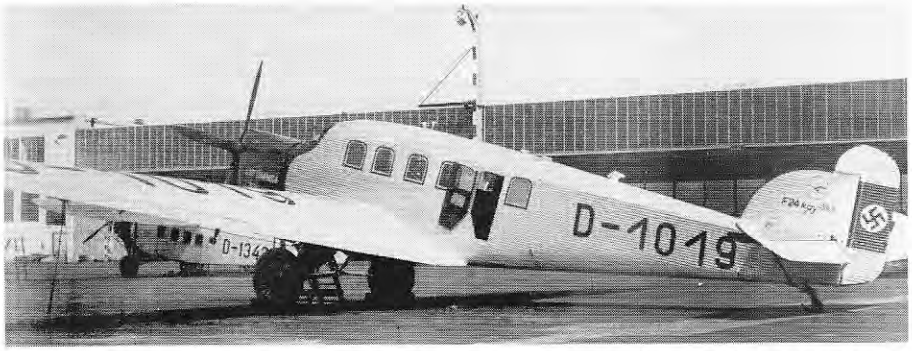
To improve performance G 24 ba's of Luft Hansa were repeatedly updated. D-091 "Ostmark" Werknr. 909 is shown at Tempelhof as a G 24 bi and below at Croydon, England, as a G 24 ge freighter in 1933.





Links: Auf den Ostsee-Strecken setzte die Luft Hansa 1928 auch die G 24 ge D-949 "Dionysos" (W.Nr. 919) als Wassermaschine ein. Rechts: Am 19. September 1934 startete die G 24 ge D-ADOX "Hestia" (W.Nr. 927) zu einem der letzten Auslandsflüge und kam wenig später als Schulflugzeug zur DVS.

Left, Luft Hansa also operated G 24 ge D-949 "Dionysos" Werknr. 919 as a floatplane on its Baltic routes in 1928. Right, on 19.9.34 G 24 ge D-ADOX "Hestia" Werknr. 927 took off on one of its last flights abroad and returned shortly after as a trainer to DVS.



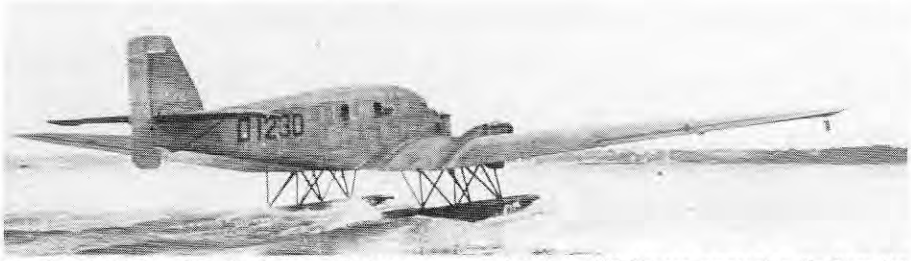
Flugzeuge der ersten Serie (G 24 a bis W.Nr. 850) wurden bei der Luft Hansa zu einmotorigen F 24 umgebaut. Die bereits als S-AAAK gezeigte W.Nr. 843 flog ab Juli 1933 als F 24 k2ay mit einem Dieselmotor Jumo 4. Foto Dr. Vocke

Initial production batch G 24a's (up to Werknr. 850) in Luft Hansa service were converted to single engined F 24s. Previously illustrated S-AAAK Werknr. 843 became F 24 k2ay as from July 1933 and was powered by a Jumo 4 diesel engine.

Die Baumuster der Junkers G 24-Familie

Typ	Aus.	Triebwerk	Fluggew.	Ausführung der Zelle
G 24	L	1x L2 + 2x Merc. D.IIIa	5.500 kg	Grundmuster
G 24a*	L	3x L2	5.500 kg	wie G 24
G 24e*	L	3x L5	5.500 kg	wie G 24
G 24ba*	L/W	3x L2	6.000 kg	wie G 24, verstärkte Tragflächen (ab W.Nr. 901).
G 24bi*	L	1x L5 + 2x L2	6.000 kg	wie G 24ba
G 24ce*	L/W	3x L5	6.000 kg	wie G 24ba. breite Tragflächenzwischenstücke mit breitem Motoranbau.
G 24de*	L	3x L5	6.000 kg	wie G 24ba. schmale Tragflächenzwischenstücke mit schmalem Motoranbau.
G 24fe*	L/W	3x L5	6.000 kg	wie G 24ba. breite Tragflächenzwischenstücke mit schmalem, verstärktem Motoranbau. DVL-Bezeichnung G 24a.
G 24ge*	L/W	3x L5	6.500 kg	wie G 24fe. verstärkte Tragflächen.
G 24gu*	L	1x L5G + 2x L5	6.500 kg	wie G 24ge.
G 24gy*	L	1x Asso 500 + 2x L5	6.500 kg	wie G 24ge.
G 24he*	L/W	3x L5	7.000 kg 7.600 kg	verstärkte Tragflächen mit hochgezogenen Hinterkanten. geteiltes Fahrgestell (ab W.Nr. 961).
G 24hu	L	3x BMW Va	7.000 kg	wie G 24he. nicht realisiert.
G 24hy	L	1x Asso 500 + 2x L5	7.000 kg	wie G 24he. nicht realisiert.
G 24hae	L	3x P.&.W. Hornet	7.000 kg	wie G 24he. nicht realisiert.
G 24hai	L	3x P.&.W. Wasp	7.000 kg	wie G 24he. nicht realisiert.
G 24hao	L	3x G.&.R.	7.000 kg	wie G 24he. nicht realisiert.
F 24ko*	L	1x BMW VIu	4.700 kg	wie G 24. ohne Tragflächenzwischenstücke.
k2o	L		5.000 kg	wie F 24ko. verstärkte Tragflächen und Motorvorbau (nur deutsche G 24 bis W.Nr. 850).
F 24kau*	L	1x BMW VIIaU	4.700 kg	wie F 24ko.
k2au	L		5.000 kg	wie F 24 k2o.
F 24kay	L	1x Jumo 4	4.700 kg	wie F 24ko.
k2ay	L		5.000 kg	wie F 24k2o.
F 24kae	L	1x DB 600		wie F 24ko. Triebwerkserprobung.
F 24kai	L	1x Jumo 211		wie F 24ko. Triebwerkserprobung.
G 24li*	L	1x L5 + 2x L2	6.000 kg	wie G 24. Tragflächenzwischenstücke und Motorvorbau durch Zuganker und Hülsen verstärkt (nur ausländische G 24 bis W.Nr. 850).
G 24me*	L/W	3x L5	6.500 kg	wie G 24 ce. Tragflächenzwischenstücke und Motorvorbau durch Zuganker und Hülsen verstärkt.
G 24nao*	L	3x G.&.R. Jupiter VI	7.500 kg	wie K 30b. Passagiersitze. Senkturm ausgebaut Tragflächenzwischenstücke mit Spaltflügel.
K 30	L/W	3x L5	6.500 kg	Militärausführung G 24ce entspricht R 42.
K 30b	L/W	3x L5	7.500 kg 7.600 kg	Militärausführung G 24he.
K 30c	L	3x L5 + 1x L1A	7.500 kg	wie K 30b. L1A als Höhenlader im Rumpf.
W 41	L	1x Junk. FO4		wie G 24. ohne Tragflächenzwischenstücke.
W 41a	L	1x Jumo 4		wie F 24kay.
R 42	L/W	3x L5		Militärausführung G 24ce. ursprüngliche Bezeichnung für K 30 (Auftrag Rußland).

Ausführung: L = Land W = Wasser L/W = Land/Wasser
*** = amtliche Musterprüfung bis Mai 1936**



Im Oktober 1927 wollte die Severa mit der speziell hergerichteten G 24 fe D-1230 (W.Nr. 923) von den Azoren nach New York fliegen.

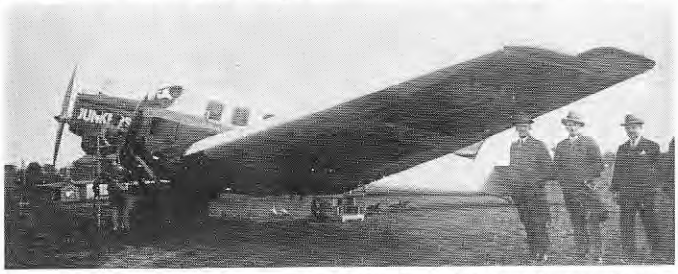
In October 1927 Severa wanted to fly from the Azores to New York in specially modified G 24 fe D-1230 Werknr. 923.

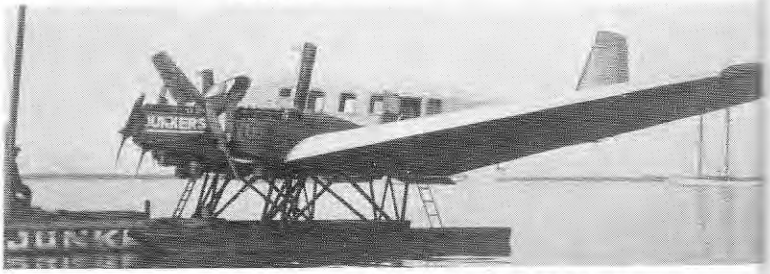
Die komplette Werknummern-Übersicht der Junkers G 24/K 30

831 "Anhalt" - Prototyp - Erstflug in Fürth 18. Sept. 24 - weitere Erprobung und Schulflüge in Fürth bis 23. Jan. 25 - DVS o.Z. 1925 - **D-1335** G 24 (3 x L 2) Feb. 28 - zerlegt Juni 30.

832 "Preussen" - in Dübendorf/Schweiz montiert und erprobt 02.-24. Feb. 25 - **CH-132** G 24 (Grundmuster mit 1 x L 2 u. 2 x Merc. D IIIa) Ad Astra 02. März 25 - 05. Juni 25 - Erprobungsträger in Dessau o.Z. - G 24 a (3 x L 2) 1925 - G 24e (3 x L 5) 1926 - Erprobung Kastenleitwerk 04. Apr. 26 - **D-1051** 1927 - Erstflug mit Dieselmotor (1 x FO 4) 04. Feb. 29 - Erprobung Jumo 4 - Totalschaden Dessau 22. Okt. 31. W 41/W 41 a.

833 "Bayern" - **S-AAAD** G 24a AFI 09. Mai 25 - ABA "Goetaland" 18. Aug. 25 - **M-CABB** UAE 17. Juni 27 - an JFA zur Umrüstung auf 3 x L 5 07. Sept. 28 - zunächst abgestellt - **D-2175** F 24kay (Jumo 4) JFA 12.31 - k2ay Aug. 34 - **D-UVON** 1934.





Links: Afghanistan. Das Wappen des Königs Aman Ullah auf der Tragflächenunterseite war Kennzeichen der im Juni 1928 gelieferten G 24 ge W.Nr. 918. Nach einer Unterbrechung von 8 Jahren wurde das Flugzeug unter dem deutschen Piloten Erich Hampel ab 1937 wieder geflogen. Rechts: Argentinien. 1926 erhielt die Schwimmermaschine G 24 ce W.Nr. 944 bei der dortigen Junkers-Mission das Kennzeichen R-ACTX. Später flog sie beim Syndicato Condor in Brasilien.

Left, the royal coat-of-arms of King Aman Ullah of Afghanistan under the wings of G 24 ge Werknr. 918 served as its identifying insignia. It was delivered in June 1928 and after 8 years of inactivity was first flown again by the German pilot Erich Hampel in 1937. Right, in 1926 floatplane G 24 ge Werknr. 944 was registered as R-ACTX with the Junkers Mission in Argentina. Later she joined Syndicato Condor in Brazil.

Brasilien. Als G 24 fe P-BAHA "Potiguar" stand die W.Nr. 921 ab Mai 1928 beim Syndicato Condor im Dienst, der insgesamt über drei Junkers G 24 verfügte.

G 24 fe Werknr. 921 served as P-BAHA "Potyguar" with Syndicato Condor in Brazil from May 1928 onwards. In all, the company operated three G 24s.

834 "Sachsen" - **CH 133** G 24a Ad Astra/Bayer. LVG "Helvetia" 28. Apr. 25 - neuer JFA-Name "Odin" Sept. 25 - DLH "Helvetia" 06. Jan. 26 - **D-1018** Nov. 26 - A-44 OELAG Charter von DLH Sommer 28 bis 14. Okt. 28 - F 24 ko (1 x BMW VIu) Dez. 29 - **D-ULET** 1934 - an RLM Sept. 35.

835 "Baden" - Erstflug in Leipzig 16. März 25 - **D-543** JFA März 25 - Vorführung in Kopenhagen Apr. 25 - **R-RECL** Junkers Moskau (1 x BMW IV u. 2 x L 2) 09. Apr. 25 - JFA o.Z. Juni 25 - neuer JFA-Name "Janus" Sept. 25 - Tomtasch (JFA/Türkei) 1926 - JFA Okt. 27 - **D-543** G 24 de (3 x L 5) Feb. 28 - **M-CADA** UAE 02. März 28 (deutsche Zulassung D-543 erst Feb. 30 zurückgezogen) - CLASSA "1" 13. März 29 - LAPE 08. Apr. 32 - umregistriert EC-ADA - Spanische Luftwaffe (Republik) Juli 36.

836 "Schwaben" - **S-AAAE** G 24a AFI 12. Mai 25 - ABA "Svealand" 18. Aug. 25 - G 24bi 1927 - G 24 li 1928 - G 24 me 1930 - **SE-AAE** 30. Apr. 29 - Totalschaden Holland 30. Aug. 32.

837 "Hannover" - **S-AAAF** G 24a AFI 12. Mai 25 - ABA "Skane" 19. Aug. 25 - G 24 bi 1927 - G 24 li 1928 - **SE-AAF** 26. Juni 29 - Totalschaden 29. Aug. 29.

838 "Schlesien" - **S-AAAG** G 24a ABA "Norrland" 10. Juni 25 - G 24 bi 1927 - G 24 li 1928 - **SE-AAG** 05. März 29 - Totalschaden Hallenbrand Bulltofta 11. Juni 31.

839 "Brandenburg" - **CH 134** G 24a Ad Astra/Bayer. LVG "Österreich" 11. Juli 25 - neuer JFA-Name "Thor" Sept. 25 - DLH "Österreich" 06. Jan. 26 - **D-1016** Nov. 26 - F 24 ko Dez. 29 - F 24 k2ay Okt. 33 - **D-UMUR** 1934 - ausgeschlachtet Apr. 39.

840 "Diana" - **S-AAAS** G 24a AFI 11. Aug. 25 - Stadt Dresden (Sächsische LVG) "Dresden" 07. Sept. 25 - DLH "Diana" 06. Jan. 26 - **D-876** Mai 26 - F 24 ko Juni 28 - **D-USAH** 1934 - an RLM Dez. 35.

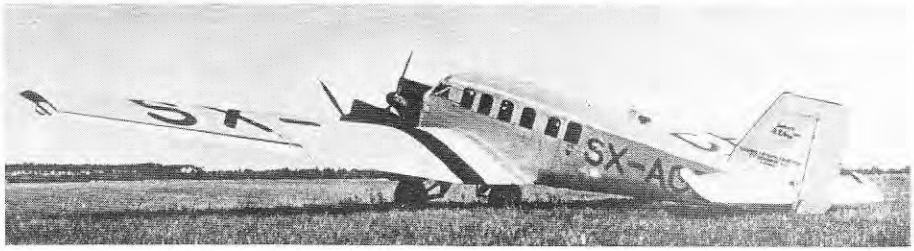
841 "Wotan" - **S-AAAR** G 24a (See) AFI 06. Aug. 25 - Aerolot/Polen (**P-PAWA** zugeteilt) Aug. 25 - AFI 20. Aug. 25

Finnland. Zwischen Finnland und Schweden setzte die Aero O/Y. von 1926 bis 1935 die W.Nr. 919 "Suomi" ein - hier als G 24 ce OH-ALC.

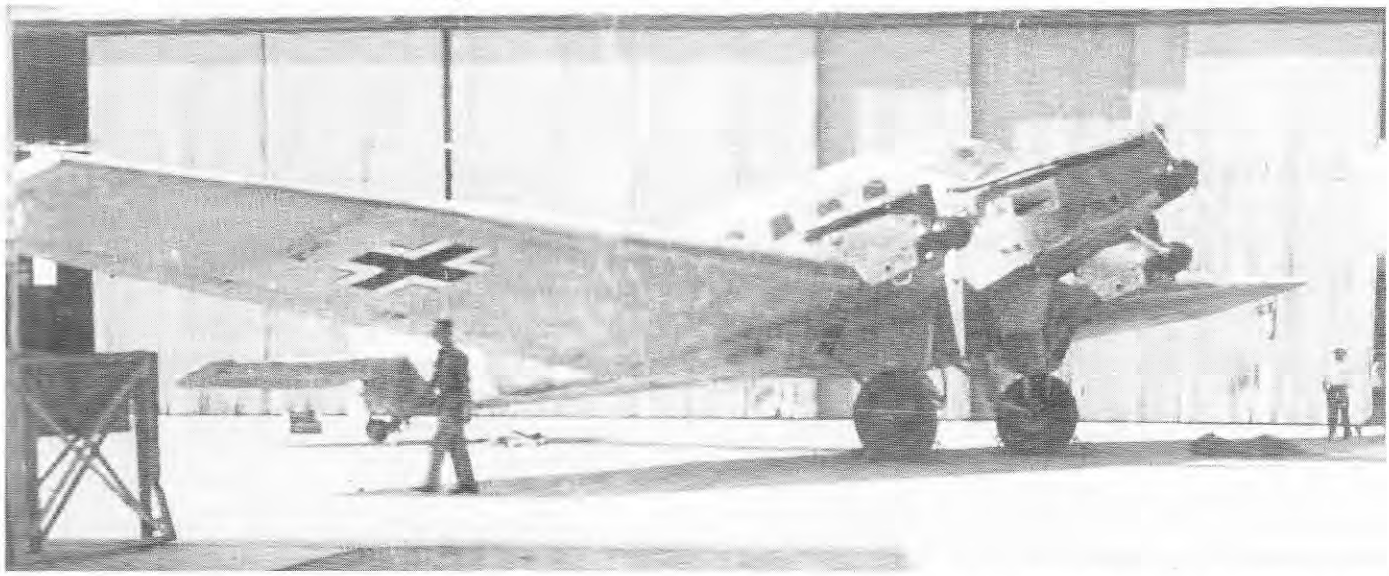
In Finland Aero O/Y operated G 24 ce OH-ALC "Suomi" Werknr. 919 between Finland and Sweden from 1926 to 1935.

Griechenland. Bei der E.E.E.S. flogen ab 1931 vier G 24 he; eine kam im April 1941 als Kriegsbeute zur Luftwaffe.

Foto unten via Kössler



Four G 24 he's flew for Greece's E.E.E.S. from 1931 on. All were captured by the Luftwaffe during the war.



- **D-915** DLH "Wotan" (Landflugzeug) Jul. 26 - DVL Apr. 28 - DVS Dez. 28 - ausgeschlachtet Dez. 36.

842 "Ostfriesland" - **S-AAAL** G 24a AFI 25. Juni 25 - Lurag "Amsterdam" 30. Juni 25 - **H-NADC** reserviert für NWM/Holland Juli 25 - neuer JFA-Name "Ares" Sept. 25 - DLH "Amsterdam" 06. Jan. 26 - **D-877** Mai 26 - F 24 ko Nov. 28 - F 24 k2ay März 34 - **D-UPIT** 1934 - Umbau für geplante Motorerprobung Jumo 211 1937/38 - Umbau für geplante Motorerprobung Jumo 206 1939 - ausgeschlachtet Sept. 39.

843 "Mecklenburg" - **S-AAAK** G 24a AFI 10. Juni 25 - Lurag "Rotterdam" 19. Juni 25 - **H-NADB** reserviert für NWM/Holland Juli 25 - neuer JFA-Name "Helios" Sept. 25 - DLH "Rotterdam" 06. Jan. 26 - **D-1019** Nov. 26 - versuchsweiser Umbau 1 x BMW VI durch DLH 1927 - F 24 ko Mai 28 - F 24 k2ay Jul. 33 - Totalschaden Gleiwitz 10. März 34.

844 "Oldenburg" - **S-AAAM** G 24a AFI 25. Juni 25 - Lurag "Haarlem" 30. Juni 25 - **H-NADA** reserviert für NWM/Holland Juli 25 - DLH "Haarlem" 06. Jan. 26 - **D-878** Mai 26 -DVL Apr. 28 - zur Waffenerprobung nach Lipezk Juni 28 - RDLI Dez. 29 - als zerlegt gemeldet Apr. 31.

845 "Schleswig" - G 24a o.Z. (vorgesehen für Sächsische LVG Aug. 25) - **D-1069** DLH "Baldur" (Materialbeihilfe RVM) Apr. 27 - F 24 ko Aug. 28 - F 24 kau März 31 - F 24 ko Juni 31 - F 24 kau Jan. 32 - F 24 k2o Mai 32 - **D-UQAN** 1934 - an RLM Dez. 35.

846 "Athene" - **S-AABE** G 24a AFI 05. Nov. 26 - **D-1091** DVS März 27 - G 24 ge Dez. 31 - D-AQOL 1934.

847 "Pommern" - Erstflug in Dessau 12. Juli 25 - **S-AAAO** G 24a AFI 01. Aug. 25 - Türkei 05. Aug. 25 - Totalschaden 1926.

848 "Hertha" - CH 135 G 24a Ad Astra/Bayer. LVG "Bayern" 23. Juli 25 - DLH "Bayern" 06. Jan. 26 - **D-1017** Nov. 26 - F 24 ko Juli 28 - F 24 k2ay Okt. 33 - **D-UDOP** 1934 - ausgeschlachtet Apr. 39.

849 "Thüringen" - **S-AAAP** G 24a AFI 06. Aug. 25 - Lurag "Essen" 06. Aug. 25 - neuer JFA-Name "Hephaestos" Sept. 25 - DLH "Essen" 06. Jan. 26 - **D-1020** Nov. 26 - F 24 ko Juni 29 - F 24 k2au Jan. 32 - F 24 ko Nov. 32 - F 24 k2ay Okt. 33 - **D-URIS** 1934 - ausgeschlachtet Apr. 39.

850 "Nesthus" - **S-AAAT** G 24a AFI 11. Aug. 25 - Lurag "Düsseldorf" 18. Aug. 25 - DLH "Düsseldorf" 06. Jan. 26 - **D-896** Juni 26 - F 24 ko Juni 29 - F 24 kay Dez. 31 - **D-ULIS** 1934 - F 24 kae (Motorerprobung DB 600) Apr. 36 - Totalschaden (Motorbrand) Glindow 24. Aug. 38.

901 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion (R 42) 1925.

902 "Oberschlesien" - **S-AAAU** G 24ba AFI 26. Aug. 25 - Oberschlesische LVG 04. Sept. 25 - neuer JFA-Name "Pluto" - DLH "Pluto" 06. Jan. 26 - **D-879** Mai 26 - G 24 bi 1927 (in NFL erst Nov. 28 geändert) - G 24 ge Apr. 30 - DVS 19. März 34 - **D-AVIX** 1934.

903 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion (R 42) 1925 - in Dessau geflogen 15. Sept. 25.

904 "Juno" - **S-AAAX** G 24ba AFI 06. Sept. 25 - Sächsische LVG 06. Sept. 25 - DLH "Juno" 06. Jan. 26 - **D-899** Juni 26 - G 24 bi 1927 - G 24 ge 1928 - Totalschaden Epinais/Frankreich 01. Feb. 29.

905 "Faunus" - Erstflug in Dessau 18. Sept. 25 (vorgesehen für Oberschlesische LVG) - **S-AAAY** G 24ba AFI 25. Sept. 25 - **M-AJAJ** UAE "Sevilla" 04. Apr. 27 - an JFA zur Umrüstung auf 3 x L 5 Mai 28 - zunächst abgestellt - **D-1596** G 24 ge JFA Apr. 29 - AFI o.Z. Umbau G 24 he Feb. 31 - **A-100** OELAG "Faunus" 08. Apr. 31 - **OE-LAB** 1936 - **D-ALAB** DLH/Hansa Flugdienst 01. Juli 38 - ausgemustert 10. Aug. 39.

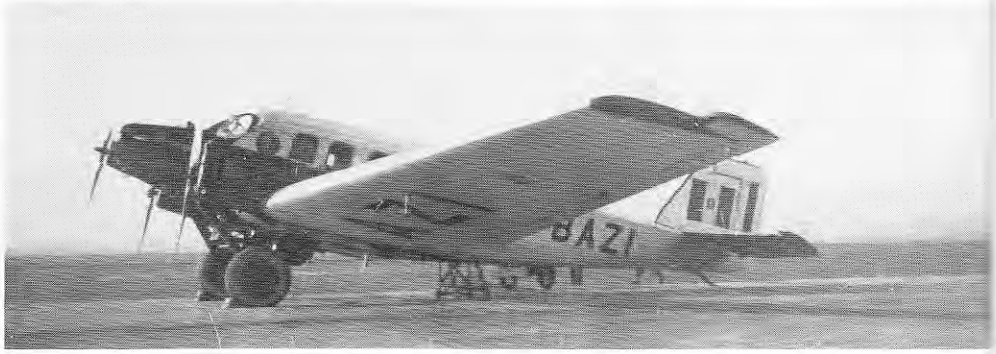
906 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion (R 42) 1925.

907 "Artemis" - **S-501** G 24ba AFI Sept. 25 - Südwestdeutsche LVG Sept. 25 - DLH "Artemis" 06. Jan. 26 - Unfall Königsberg/Ostpr. 42% Schaden 21. Mai 26 - **D-944** Juli 26 - Totalschaden Königsberg/Neum. 26. Nov. 26.

908 "Hermes" - **S-AAAW** G 24ba AFI 17. Sept. 25 - Stadt Leipzig (Europa-Union) 14. Sept. 25 - DLH "Hermes" 06. Jan. 26 - **D-880** Mai 26 - G 24 ge 1928 - **D-ADIL** 1934 - DVS 15. Nov. 34.
909 "Tyr" - Erstflug in Dessau 26. Sept. 25 - **S-502** G 24ba AFI Sept. 25 - Oberschlesische LVG Sept. 25 - DLH "Tyr" 06. Jan. 26 - **D-901** Juni 26 - Peking-Flug 24. Juli bis 26. Sept. 26 - G 24 bi 1927 - G 24 ge "Ostmark" 1928 - Totalschaden im Grunewald/Berlin 24. Okt. 33.
910 K 30 Kampfflugzeug Chile **"J 1"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
911 "Hera" - **S-503** G 24ba AFI Sept. 25 - Sächsische LVG Sept. 25 - DLH "Hera" 06. Jan. 26 - **D-903** Juni 26 - Peking-Flug 24. Juli bis 26. Sept. 26 - G 24 bi März 28 - G 24 ge "Oberschlesien" 1928 - Totalschaden Marden/Kent 06. Nov. 29.
912 "Loki" - **D-1092** G 24ba DLH (Materialbeihilfe RVM) 02. Apr. 27 - G 24 ge Juni 28 - DVS 15. März 34 - **D-AVYT** 1934.
913 K 30 Kampfflugzeug - Chile **"J 2"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
914 "Poseidon" - G 24 ge - JFA-Weltrekorde Apr. 27 - **D-1150** Mai 27 - **M-CAAF** CLASSA "2" 28. Juni 29 - LAPE 08. Apr. 32 - umregistriert **EC-AAF** - Spanische Luftwaffe (Rep.) Juli 36.
915 "Aurora" - **D-1090** G 24ba DLH (Materialbeihilfe RVM) Apr. 27 - G 24 bi Mai 28 - G 24 ge März 29 - **M-CAFF** CLASSA "3" 31. Mai 29 - Bruch Getafé bei Madrid 17. Okt. 29.
916 "Prometheus" - **D-946** G 24ba DLH Aug. 26 - Totalschaden Spaichingen 19. Apr. 28.
917 "Dionysos" - **D-949** G 24ba DLH Aug. 26 - G 24 ge Mai 28 - **A-44** (2.) OELAG Charter jeweils Sommer 1929/1930 - **D-ANIK** 1934 - DVS 13.12.34.
918 G 24 ge o.Z. - König Aman Ullah/Afghanistan (Geschenk der dt. Reichsregierung) Juni 28 - nach Umsturz in Afghanistan außer Betrieb Jan. 29 - wieder flugfähig und von afghan. Regierung eingesetzt 1937.

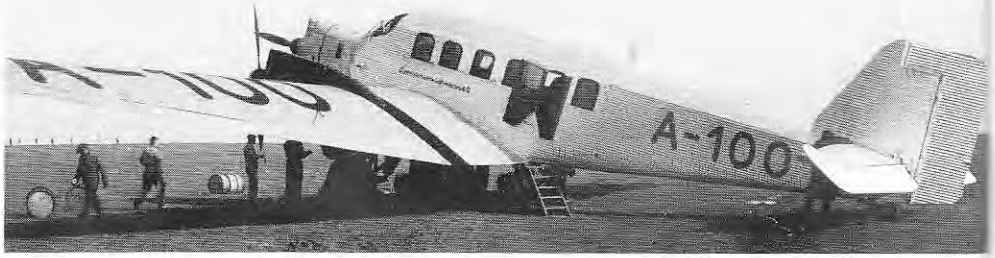
Abkürzungen

ABA	A B Aerotransport
AFI	A B Flygindustri
CLASSA	Concesionaria de Lineas Aéreas Subvencionadas S.A.
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DLH	Deutsche Luft Hansa A.G.
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V.
DVS	Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH
EEES	Ellinili Etairea Enaerion Synkoinonion
JFA	Junkers Flugzeugwerke A.G.
LAPE	Lineas Aéreas Postales Espanolas
LURAG	Luftverkehr Ruhrgebiet A.G.
LVG	Luftverkehrsgesellschaft
NWM	Nederlandsche Wereldverkeer Maatschappij
OELAG	Österreichische Luftverkehrs A.G.
o.Z	ohne Zulassung
RDLI	Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie
RLM	Reichsluftfahrtministerium
RVM	Reichsverkehrsministerium
SAM	Societa Aerea Mediterranea



Italien. Die beiden G 24 der S.A.M. erhielten nach Einbau eines Isotta-Fraschini Asso 500 als Mittelmotor die Bezeichnung G 24 gy.

The two G 24s with S.A.M. in Italy were equipped with Isotta-Fraschini Asso 500 middle engines and redesignated G 24 gy.



Österreich. 1931 wurde die W.Nr. 905 zur G 24 he umgebaut und kam als A-100 "Faunus" zur OELAG. Bereits seit 1927 flog dort die G 24 ge A-28, und von 1928 bis 1930 war jeweils eine G 24 mit dem Kennzeichen A-44 von der DLH gechartert. Foto: Dr. Vocke

In 1931 Werknr. 905 was converted to G 24 he standard and allocated to OELAG, Austria, as A-100 "Faunus". G 24 ge A-28 had already been operating with the company since 1927 and from 1928-30 other G-24s chartered from Luft Hansa one after the other always bore the registration A-44.

Fortsetzung der Werknummernliste und viele unbekannte Fotos im nächsten Heft.

Die Junkers G 24 als Modell im Maßstab 1:72

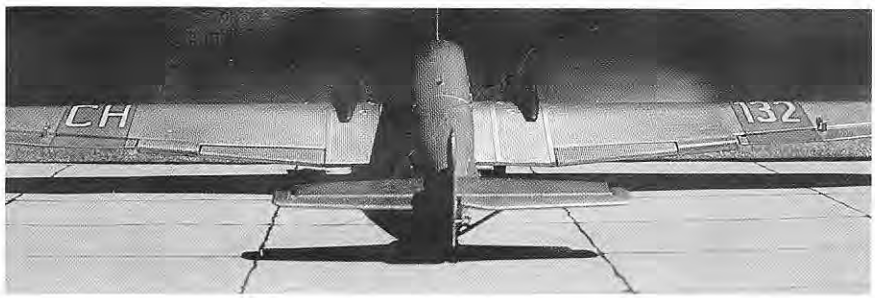
Ein Baubericht von Heino Petersen

Vor Jahren war mal eine Junkers F-13 vom DDR Hersteller "Plasticart" im Gespräch - nun ist es eine Junkers G 24 geworden. Wenn man den entsprechend gestalteten Karton geöffnet hat, springen sofort die großflächigen Wellblechtragflächen ins Auge. Diese Wellblechstruktur ist sehr gut gelungen und hält jeden Vergleich mit allen lieferbaren Junkers Ju 52 aus. Gemessen sieht es folgendermaßen aus: Wellenabstand am Modell 0,7 mm x 72 entspricht 50 mm im Original, das dürfte der Wirklichkeit sehr nahe kommen.

Die Detailierung ist sehr gut, nur die außenliegenden Griffstangen sind etwas überdimensioniert, am gebauten Modell sind sie aber durchaus vertretbar. Die Sitze in der Kanzel und der Kabine sind etwas zu modern geraten; schnelle Abhilfe ist geschaffen, indem man die Rückenlehnen oben einfach gerade feilt.

Bevor nun die kritischen Punkte des Modells besprochen werden, sei gesagt, daß es dennoch jedem einigermaßen geübten Modellbauer gelingen wird, ein sehr schönes Modell aus diesem seltenen Baukasten zu bauen. An den Tragflächen werden Zentrierzapfen vermißt, wegen der Wellblechbeplankung wünschenswert. Die obere Tragfläche ist etwas tiefer als die untere, die Verbesserung geht auf Kosten des Wellblechs an der Flügelnase. Wer es sich zutraut, wird das unschöne Sickerloch auf der Tragfläche zuspachteln und wellblechgerecht verschleifen. Vielleicht gelingt's...

Die Klebekanten der Tragflächen sind sehr schmal, also aufgepaßt. Das Anpassen der Teile ist bei diesem Modell sehr wichtig, besonders wenn die Tragflächen in den Rumpf eingepaßt werden. Wenn die Tragflächen und die Rumpfunterseite eine Ebene bilden sollen, beim Original ist das der Fall, muß der Rumpf unten ausgeklinkt werden.



Das Modell von vorn und hinten. Siehe auch Titelfoto dieses Heftes. Fotos: Heinz Birkholz

Head-on and rear views of the model. See cover too.

Bei den Motoren müssen nur die Löcher für die Propeller aufgebohrt werden. Ein Problem ist es, auf dieser Wellblechkiste die beiligenden Decals aufzubringen, ohne daß die Oberfläche des Modells darunter leidet; es ist kaum möglich.

Unser Modell ist auf den Tragflächen gespritzt und am Rumpf handgemalt. Hier noch ein Hinweis für die Handmalerei: Nehmen Sie nicht zu viel Farbe auf den Pinsel, sie läuft gerne in die Rillen des Wellblechs. Hier sind Nachbesserungen aber gut möglich. Die Vorbilder der mit dem Decalbogen darstellbaren Flugzeuge (CH 132 und S-AAAK) finden Sie auf Seite 44 dieses Heftes.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß dieses Modell auch hohe Ansprüche zufriedenstellen wird. Es ist das beste Modell, welches bisher aus der DDR zu uns gekommen ist, und es wäre schön, wenn die Junkers G 24 Nachfolger bekommen würde. Die vorgebohrten Löcher in der unteren Tragfläche könnten auf eine geplante Schwimmerversion dieses Typs hinweisen.

Neben vier G 24-Landflugzeugen aus der ersten Serie hatte die schwedische A/B Aerotransport ab Mai 1927 auch die G 24 ce Werknr. 850 auf Schwimmern im Einsatz. Alle Fotos Sammlung Ott

In addition to four land-based Junkers G 24s from the first production series, Sweden's A/B Aerotransport also operated a G 24 ce floatplane, Werknr. 850, from May 1927 onwards.

Junkers' 1. Jumbo

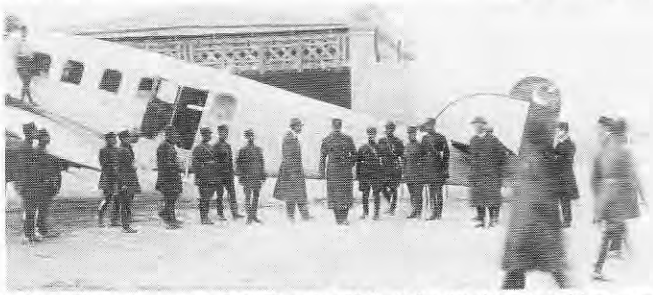
2. und letzter Teil der Typen Dokumentation über die G-24 von Günther Ott (ADL)

Den 1. Teil der Typen-Dokumentation über die Junkers G 23/24 beendeten wir im letzten Heft mit der Werknummern-Liste bei der Werknr. 918. Heute folgen die restlichen Werknummern von 919 bis 970.

919 G 24ba (See) - **K-SALC** Aero O/Y "Suomi" 03. Juni 26 - G 24 ce 28. Apr. 28 - **OH-ALC** 14. Apr. 31 -JFA 11. Juni 35.
920 K 30 Kampfflugzeug - Chile **"J 3"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
921 "Persephone" - **D-950** G 24ba DLH Aug. 26 - G 24 fe (See) 1927 - **P-BAHA** Syndicato Condor "Potyguar" Mai 28 - Bruch bei Iguapé/Brasilien 10. Nov. 30.
922 "Donar" - **D-954** G 24 ce Severa GmbH Aug. 26 - DLH/ Abt. Küstenflug (Tarnbez. d. Marine-Flieger) Feb. 29 - DVL Juli 29 - G 24 ge Luftdienst Juni 31 - DVS Apr. 33 - Zulassung zurückgezogen Juli 33.
923 "Ceres" - G 24 fe/Spez. - **D-1230** Severa GmbH Sept. 27 - Ozeanflugversuch Okt. 27 - abgestellt - G 24 he DVL Okt. 31.
924 "Demeter" - **S-504** G 24ba (See) AFI 23. Aug. 26 - Charter Aerolot/Polen 24. Aug. bis 03. Sept. 26 - **I-BAUS** Transadriatica Okt. 26 - **D-1072** JFA (Landflugzeug) Feb. 27 - G 24 fe 1927 - **I-BAUS** Transadriatica Sept. 27 - SAM 23. Dez. 31 - G 24 ge Juli 32 - G 24 gy 1933 - Ala Littoria 28. Aug. 34 - DLH/RLM 1935.
925 K 30 Kampfflugzeug - Chile **"J 4"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
926 K 30 Kampfflugzeug - Chile **"J 5"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
927 "Hestia" - **D-1089** G 24ba DLH (Materialbeihilfe RVM) Apr. 27 - G 24 bi 1927 - G 24 ge Apr. 28 - **D-ADOX** 1934 -DVS 30. Nov. 34.
928 K 30 Kampfflugzeug - Chile **"J 6"** - ab Malmö (AFI) per Schiff 20. Apr. 26.
929 "Flora" - **D-1059** G 24ba DLH (Materialbeihilfe RVM) 1927 - G 24 bi Juni 28 - G 24 ge 1928 (in NFL erst Apr. 29 geändert)- **M-CFFA** CLASSA "4" 27. Mai 29 - LAPE 08. Apr. 32 - umregistriert **EC-FFA** - Spanische Luftwaffe (Rep.) Juli 36.
930 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 13. März 26.
931 G 24ba - **S-AABA** AFI 07. Juni 26 - **D-1000** DVL 16. Okt. 26 - G 24 ce 20. Jan. 27 - G 24 ge 23. März 28 - DVS Juli 29 - **D-AJOZ** 1934.
932 K 30 Kampfflugzeug - S-601 AFI 16. Juni 26 - Sowjetunion.
933 "Silvanus" - **D-1062** G 24ba DLH (Materialbeihilfe RVM) 1927 - G 24 bi Nov. 28 - G 24 ge Mai 29 - **D-AJIF** 1934 - DVS 18.01.35.
934 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 01. Aug. 26.
935 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 01. Aug. 26.
936 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 01. Aug. 26.
937 "Selene" G 24ba o.Z. JFA Musterflugzeug März 26 - Typenprüfung 08. Apr. 26 - **D-881** DVL Aug. 26 - zerlegt Juni 31.
938 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 01. Aug. 26.
939 G 24ba o.Z. JFA März 26 - **D-1063** DVS Apr. 27 - G 24 ge Sept. 30 - **D-ALEX** 1934.
940 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 19. Aug. 26.
941 "Cupido" - **D-1088** G 24ba (Materialbeihilfe RVM) 30. Apr. 27 - G 24 ge 1928 - DVS 15. März 34 - **D-AZOT** 1934.
942 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 19. Aug. 26.
943 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 19. Aug. 26.
944 G 24 ce (See) JFA Apr. 26 - **R-ACTX** Junkers/Argentinien Sept. 26. - **D-1287** DLH (Einsatz Brasilien) 17. Mai 27 - **P-BABA** Syndicato Condor "Ypiranga" 01. Dez. 27 - **PP-CAB** 1934 - Bruch in Cururipe 01. Okt. 38.
945 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 31. Aug. 26.
946 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 31. Aug. 26.
947 "Isis" - **D-963** G 24 fe JFA Sept. 26 - **I-BAZI** Transadriatica Apr. 27 - SAM 23. Dez. 31 - G 24 ge März 32 - G 24 gy 1933 - Ala Littoria 28. Aug. 34 - DLH/RLM 1935.
948 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 31. Aug. 26.
949 K 30 Kampfflugzeug - **S-AABH** AFI 03. Aug. 27 - Spanische Luftwaffe "49-1" 22. März 28 - ausgemustert Herbst 1936.
950 G 24 ce o.Z. Erstflug 25. Aug. 26 - **D-1005** JFA Okt. 26 - **S-AABG** ABA "Uppland" 27. Mai 27 - G 24 ge 1928 - **SE-ABG** 29. Apr. 29 - außer Dienst 21. Okt. 31 - **SE-ABG** G 24 gu AFI 19. Dez. 33 - **D-1005** Reichsbund d. Dt. Verbrauchsgenossenschaften Feb. 34 - DAF 1934.
951 K 30 Kampfflugzeug - **S-AABD** AFI 24. Sept. 26 - **S-505** AFI 15. Okt. 26 - **SE-ACA** AFI 01. März 29 - zerlegt Feb. 30.
952 K 30 Kampfflugzeug - **S-AABF** AFI 02. Feb. 27 - Sowjetunion 14. Jan. 28.
953 "Osiris" - A-28 G 24 ge OELAG 17. März 27 - via DLH an RLM März 35.
954 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
955 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
956 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
957 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
958 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
959 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
960 K 30 Kampfflugzeug - Sowjetunion 14. Jan. 28.
961 G 24 he - **D-1768** JFA Nov. 29 - **S-80** AFI Dez. 29 - **D-3** JFA/DLH Mär. 31 - **P-BAQA** Syndicato Condor "Riachuelo" Apr. 31 - **PP-CAS** 1934 - Bruch Ilheus/Bahia 18. Nov. 35.
962 G 24 he - **SY-BAM** EEES 11. Apr. 31 **SX-ACA** EEES "Athinai" 01. Mai 31.
963 G 24 he - **SX-ACB** EEES "Thessaloniki" Mai 31.
964 G 24 he - **SX-ACD** EEES "Iannina" Jun. 31.
965 G 24 he - **SX-ACE** EEES "Patrai" Jun. 31.
966 K 30b o.Z. JFA - unverkauft im Werk 15. Jun. 35.
967 G 24 nao - **D-4** JFA 1931 - Jugosl. Armee 09. Dez. 31.
968 G 24 nao - **D-5** JFA 1931 - Jugosl. Armee 09. Dez. 31.
969 K 30b o.Z. JFA - unverkauft im Werk 15. Jun. 35.
970 K 30b - nicht fertiggestellt.

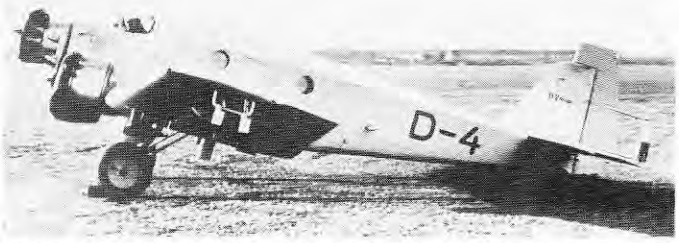
Abkürzungen

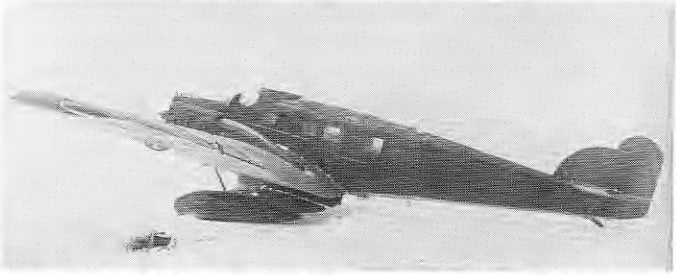
ABA	A B Aerotransport
AFI	A B Flygindustri
CLASSA	Concesionaria de Lineas Aéreas Subvencionadas S.A.
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DLH	Deutsche Luft Hansa A.G.
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V.
DVS	Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH
EEES	Ellinili Etairea Enaerion Synkoinonion
JFA	Junkers Flugzeugwerke A.G.
LAPE	Lineas Aéreas Postales Espanolas
LURAG	Luftverkehr Ruhrgebiet A.G.
LVG	Luftverkehrsgesellschaft
NWM	Nederlandsche Wereldverkeer Maatschappij
OELAG	Österreichische Luftverkehrs A.G.
o.Z	ohne Zulassung
RDLI	Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie
RLM	Reichsluftfahrtministerium
RVM	Reichsverkehrsministerium
SAM	Societa Aerea Mediterranea



Links: Eine der zwei G24 für die Türkei: Im Spätherbst überwand die G 24 a Werknr. 847 auf dem Fluge von Ankara nach Teheran als erstes Flugzeug das Taurus-Gebirge. Schah Riza Pahlewi (Foto) besichtigte die Maschine. 1926 wurde auch die Werknr. 835 an die Türkei geliefert. Rechts: Ab 1927 flogen bei der von Junkers in Spanien gegründeten U.A.E. auch G 24. Die CFFA setzten die Republikaner während des Bürgerkrieges noch als Kampfflugzeug ein.

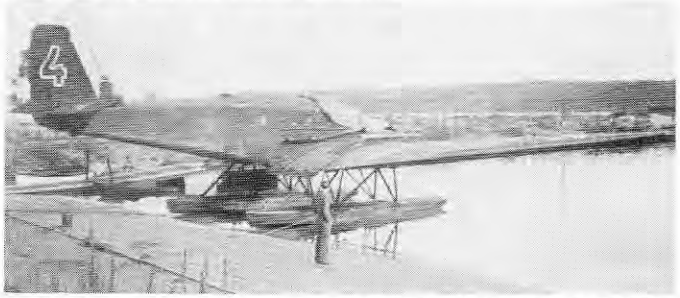
Left, in late autumn 1926 a Turkish G 24a, Werknr. 847, became the first aircraft to fly over the Taurus Mountains while on a flight from Ankara to Tehran. Reza Shah Pahlavi is shown inspecting the aircraft on arrival. In the same year Werknr. 835 was also supplied to Turkey. Right, from 1927 on G 24s also flew in Spain for U.A.E., which was set up by Junkers. EC-FFA was operated as a bomber by the Republicans during the Spanish Civil War.

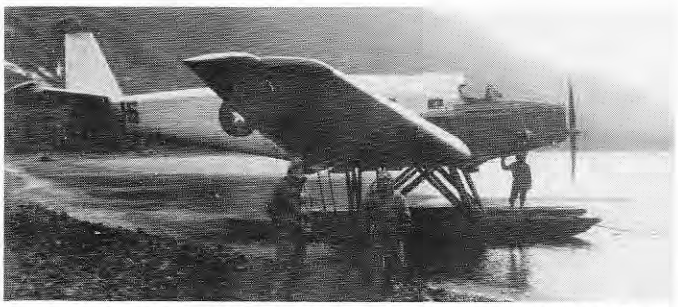




Links: Als deutsche Reparationsleistung wurden im Dezember 1931 zwei umgebaute K 30 b als G 24 nao (Werknr. 967 und 968) mit den Überführungskennzeichen D-4 und D-5 an Jugoslawien geliefert. Rechts: Rußland war 1925 erster Auftraggeber für eine Militärversion der G 24, die zunächst durch Umkehrung der Typennummer als R 42 und später allgemein als K 30 bezeichnet wurde. 23 wurden für Rußland gebaut.

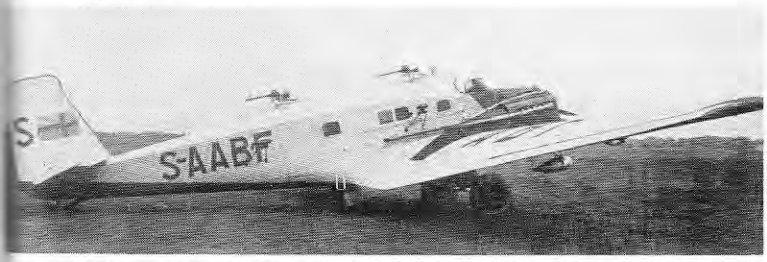
Left, two G 24 nao's (converted K 30b's) went to Yugoslavia in December 1931 as part of German reparations. Werknr. 967 and 968 were ferried as D-4 and D-5. Right, in 1925 Russia ordered the first military version of the G 24, which was initially known by its reversed type number R 42 and later as the K 30. In all, 23 were built for Russia.

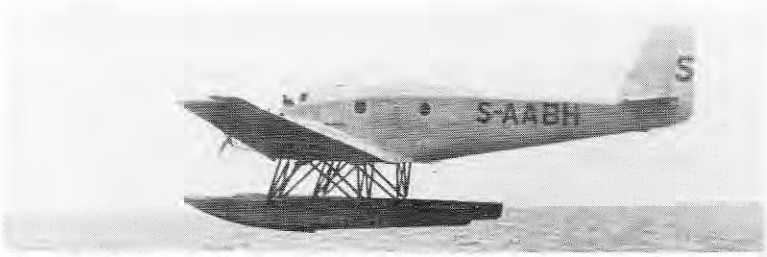




Links: Die russischen K 30 konnten auch als Wassermaschinen geflogen werden. 1931/32 setzte die Aeroflot einige bei der Luftflotte ausgemusterte K 30 als Transportflugzeuge ein. Rechts: Chile erhielt 1926 sechs K 30-Landflugzeuge. Die "J6" wurde 1930 für eine Flugexpedition nach Feuerland auf Schwimmer gesetzt.

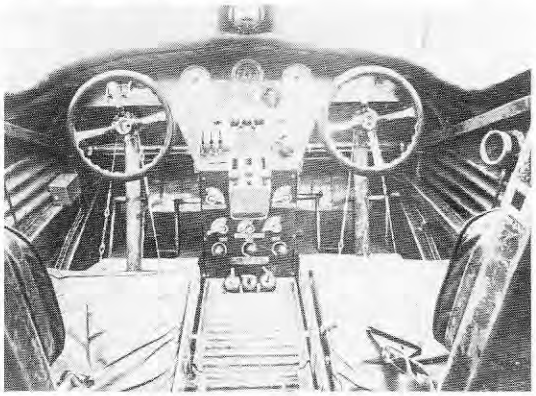
Left, the Russian K 30 could also be used in the floatplane configuration. 1931-32 Aeroflot operated a number of retired military K30s on transport duties. Right, six K 30s were delivered to Chile in 1926. "J6" was fitted with floats in 1930 to take part in an air-expedition to Tierra del Fuego.





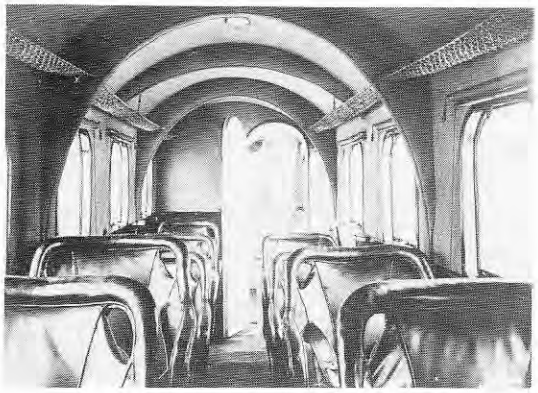
Links: Eine K 30 mit voller Bewaffnung. Nach Erprobung in Schweden wurde auch dieses Flugzeug an Rußland geliefert. Rechts: Mit dem Kennzeichen S-AABH wurde die K 30 Werknr. 949 bei der A/B Flygindustri erprobt und im Ausland vorgeführt. Im Mai 1928 wurde sie als Landflugzeug an Spanien verkauft. Kennzeichen dort 49-1.

Left, a fully armed K30. Following tests in Sweden, this aircraft, too, went to Russia. Right, K 30 Werknr. 949, registered as S-AABH, was used by A/B Flygindustri as a demonstration aircraft abroad. In May 1928 she was sold to Spain as a landplane, code 49-1.



Links: Der Führerraum war mit den damals modernsten Bordinstrumenten versehen, die ab 1926 auch Nachtflüge ermöglichten. Rechts: Die mit Ledersesseln ausgestattete Kabine bot neun Passagieren Platz und hatte auch eine Bordtoilette.

Left, the G 24's cockpit was equipped with the most modern instruments of the day and from 1926 on included those required for blind flying. Right, the passenger compartement's leather armchairs offered a seating capacity of 9, and it also had a toilet.



Postanlieferung sowie Paß- und Zollkontrolle vor dem Prototyp der G 24 in Fürth Ende 1924 - eine gestellte Szene für Werbeprospekte. Wie das Bild zeigt, ließen sich die Fenster wie in den Eisenbahnwagen öffnen. Modellbauer können diese Tatsache berücksichtigen.

Postal deliveries, passport and customs control are carried out in front of the G 24 prototype at Fürth, 1924 - a specially staged scene for an advertising brochure. As the photo shows, the windows could be opened like those on a train, a point worth consideration by the modeller.