

Die Ju 90 V1 wird der Presse vorgeführt

Für den 13. September 1937 hatte Junkers die gesamte deutsche Presse nach Dessau geladen, um das neue Großraumflugzeug Ju 90 vorzustellen. Mitte August war die Maschine aus der Montage gerollt und gleich darauf ersten Bodentests unterzogen worden. Dazu gehörten die Funktionsprobe der Triebwerke, der Anzeigegeräte, der Funkausrüstung, die Justierung des Kurskompasses auf der Kompensierscheibe, das Wiegen mit verschiedenen Kraftstoffmengen und eine erste Überprüfung der Steuerkräfte. Daran schlossen sich mehrere Rollversuche an, um die Richtungsstabilität, die Lenkung, die Bremsen, Steuerdrücke und das ordnungsgemäße Anheben des Hecks zu beurteilen.

Am 28. August 1939 waren Pilot Karl-Heinz Kindermann und Flugversuchingenieur Erich Gast zum 20-minütigen Erstflug gestartet, der sich als völlig komplikationslos erwies. Das war auch kein Wunder, weil die beiden sehr ähnlichen Flugzeuge Ju 89 V1 und V2 schon ausgiebig getestet worden waren und Pilot Kindermann bereits mit der Ju 89 V2 erste Flugerfahrungen mit dem Großflugzeug machen konnte. Kindermann, Gast und weitere Versuchsingenieure testeten die Ju 90 V1 und ihre Anlagen in den darauffolgenden Tagen in bewährter Reihenfolge und Disziplin, damit das Flugzeug vor der Presse nicht plötzlich irgendwelche Überraschungen zeigte. Nach den beiden Einflügen vom 28. und 30. August erfolgte vom 1. bis 8. September die Behebung der Einflugbeanstandungen, um am 9. und 10. September 1937 die Flugeigenschaften mit eingezogenem Fahrwerk zu testen.

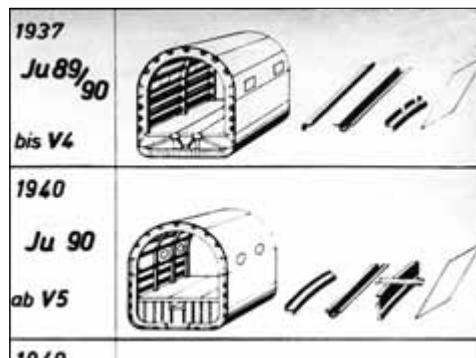
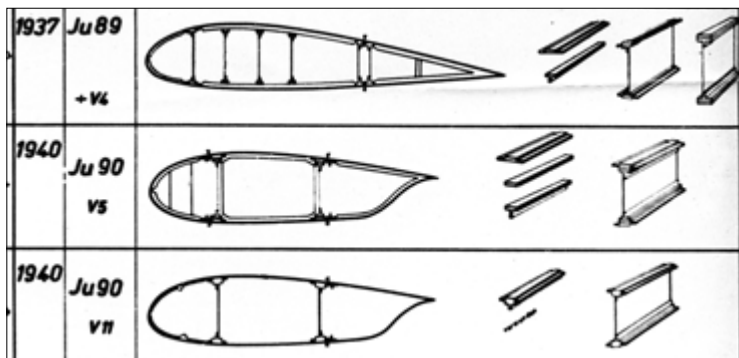
Der 13. September 1937 war ein Freitag. Die Presse war außerdem für 13.00 Uhr in den großen Besprechungsraum neben dem Eingang zum Hauptverwal-

tungsgebäude bestellt worden. Die Maschine stand hellgrau gespritzt und mit schwarzem Namenszug „Der große Dessauer“ versehen wartend vor der

Die Ju 90 V1 rollt frisch gespritzt und mit dem Namen „Der große Dessauer“ versehen aus der Lackhalle.



Aus einem Großbomber wird „Der große Dessauer“



Ing. **Erwin Handke** (12.5.1911) gehörte zu den außergewöhnlichsten Ingenieuren. Nach Arbeitslosigkeit beim expandierenden Junkers-Konzern 1934 angestellt, zeigt er sein einzigartiges Konstruktions-talent. Vom Entwurf wechselt er in die Entwicklung, wird dort selbständiger Sachbearbeiter für Sonderaufgaben. Konstruiert die Absauganlage der Ju 90/V5-V6, kraftverstärkte Steuereinrichtungen und für Jumo Getriebe größter Leistung. Ab 1940 bei Carl Zeiss für opt. Visiere zuständig. 1945 zurück zu Junkers. Mit B. Baade bis 1954 in UdSSR. 1955 Techn. Direktor Motorenwerk Karl-Marx-Stadt. Nach 1961 Direktor der Orsta-Hydraulik.

Lackhalle 202. Das Markenzeichen der Junkerswerke - Der fliegende Mensch - war in den Junkers-Farben (die zugleich die Lufthansa-Farben sind) unter die Führerkanzel und die Kennung D-AALU auf die Tragflächen gemalt. Die deutschen Pressevertreter zeigten sich von

dem grauen Riesenvogel begeistert. Am nächsten Tag stand in fast allen Zeitungen eine Lobeshymne auf den neuesten Dessauer Wurf, der alles bis dahin Gesehene in den Schatten stellte. Keine andere Nation hatte ein ähnlich geräumiges und schnelles Flugzeug vorzuwei-

sen. Besonders angetan war man von der vorzüglich eingerichteten Kabine, den geringen Motorengeräuschen in ihr und dem Luxus, der nun endlich auch in der Luft Einzug hielt: Getrennte Raucherabteile, einander zugewandte Sessel mit Tischen dazwischen, hübsche



Sonderkonstrukteur
Erwin Handke

Entwurfschef
August Quick