



Mosquito
Neue Fakten: der entzauberte Entstehungsmythos!



Bf 109 in Farbe
Noch nie gezeigter Fotoschatz erstmals veröffentlicht

€ 6,50
Apr. 2021
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Albtraum für die RAF

Heinkel He 219



Futuristische Hughes XF-11
Warum floppte der Fotoaufklärer?



Suchoi Su-25 »Frogfoot«
Gefährlichster Gegner der Mujaheddin



Nicht im
Handel erhältlich

ME 109 – Fliegende Legende

Faszinierende Akzentleuchte

Größe Flugzeug:
36,5 cm x 33 cm x 7 cm
(L x B x H)
Durchmesser Fuß:
ca. 17,5 cm

Produkt-Nr.: 422-GRM01.01G
Produktpreis: € 129,90 (zahl-
bar auch in 3 Monatsraten zu je
€ 43,30), zzgl. € 9,95 Versand

Benötigt 2 „AA“-Batterien
(nicht im Lieferumfang enthalten)



Sockel mit Aufdruck:
„ME 109 – Fliegende Legende“

Die Legende der deutschen Luftfahrt

Sie ist eine Legende und Star jeder Flugschau: die Me 109. Als Jagdflieger im Jahr 1935 erstmals am Himmel zu sehen, ist sie noch immer das meistgebaute Jagdflugzeug der Welt. Für alle Flugzeugbegeisterten haben wir von The Bradford Exchange nun diese einzigartige Akzentleuchte kreiert.

Exklusiv bei The Bradford Exchange

Holen Sie sich eine fliegende Legende in Ihr Wohnzimmer und lassen Sie sie erstrahlen! Das maßstabsgetreue Me-109-Modell wurde aus Resin gefertigt und partiell mit einem edlen Bronzeton versehen. 16 LEDs (8 im Körper, 8 in den Flügeln) spenden ein warmweißes Licht. Der ca. 40 cm lange, verstellbare Metallarm lässt Sie die Lampe genau nach Ihren Wünschen ausrichten. Den Fuß in Holzoptik mit schwarz glänzender Oberfläche schmücken die Worte „Me 109 – Fliegende Legende“. Mit von Hand nummeriertem Echtheits-Zertifikat. Bestellen Sie Ihre „Me 109 Tischleuchte“ am besten noch heute!



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 94321
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **19. April 2021**

Ja, ich reserviere die „Me 109 Tischleuchte“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

- Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
 Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

WEEE: 97075536

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **94321**

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange Ltd.**

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **06074/916916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

FLUGZEUG-ERLEBNISMUSEUM IN SACHSEN-ANHALT

Hummel und Windgeist

Wernigerode ist ein kleines Mekka für Flugzeugbegeisterte. Neben einigen nahe gelegenen Flugplätzen findet sich hier auch ein großes Luftfahrtmuseum. Dort kann man sich den Traum vom Fliegen auch ohne Lizenz erfüllen – in einem der Simulatoren. Rudolf Stumberger war vor Ort

Von Rudolf Stumberger



Wernigerode am Fuße des Harz ist bekannt für seine Fachwerkhäuser und das heimische Bier. Aber die Stadt lockt auch Technikfans mit ihrem Luftfahrtmuseum an. Seit Ende der 1990er-Jahre können Enthusiasten wie ich hier in mehreren Hallen Flugzeuge, Hubschrauber und luftfahrtshistorische Exponate bestaunen. Das Wahrzeichen des Museums ist die große Transall, eine Transportmaschine, die weithin sichtbar auf dem Dach des Museums thront.

Der Rundgang durch das Museum beginnt in Halle 1 mit den Anfängen der Luftfahrt. Ausgestellt ist hier der Nachbau einer Maschine, mit der Karl Jatho, Flugpionier aus Hannover, im August 1903 den ersten Luftsprung gemacht haben soll – das wäre vier Monate vor den Gebrüder Wright gewesen. Das Datum ist allerdings höchst umstritten (siehe *Flugzeug Classic* 2/2021). Über eine nichtbespannte Bucker Bü 131, einem Doppeldecker von 1934, der vor allem auf Flugschulen zum Einsatz kam, geht es hinein in die Luftfahrt der 1930er- und 1940er-Jahre. Dazu gehört auch die in französischer Produktion hergestellte Nord 1101, ein Nachfolgemodell des Perso-



Wer kann da schon widerstehen? In Wernigerode setzte sich der Verfasser in das Cockpit einer Bf 109 und machte bei einer Flugsimulation mit. Seine Eindrücke dazu ab Seite 71

nen-transportflugzeugs Messerschmitt Bf 108 Taifun. Aus dem Zweiten Weltkrieg findet sich ein Motor einer abgestürzten Focke-Wulf Fw 190 und das Instrumentenbrett einer Messerschmitt Bf 109, beides Standardjäger der deutschen Luftwaffe.

In einer sich anschließenden Nebenhalle sind zwei bekannte Flugzeuge aus der Produktion des Warschauer Pakts zu sehen. Da ist zum einen das elegante zweimotorige Rei-

seflugzeug Ae-45s des tschechoslowakischen Herstellers Aero. Die Maschine flog erstmals 1947. Bis in die 1960er-Jahre entstanden 400 Exemplare von ihr, viele gingen in andere Ostblockländer. Das ausgestellte Flugzeug war Teil der DDR-Lufthansa. Etwas weiter hinten stoße ich auf den größten Doppeldecker der Welt, eine Antonow An-2. Sie gilt als unverwüchtliches Arbeitspferd, das bis heute militärischen wie zivilen Zwecken dient.



Imposanter Empfang für den Besucher des Luftfahrtmuseums Wernigerode: Eine Transall-Transportmaschine auf dem Dach des Gebäudes. Im Inneren warten aber noch mehr Schätze auf den Enthusiasten



Eine Bücker Bü 131 Jungmann ohne Bespannung, um den Aufbau sichtbar zu machen. Der Doppeldecker war ein Schulflugzeug der deutschen Luftwaffe



Nachbau des Flugapparats von Karl Jatho aus Hannover, der nach eigenen Angaben vor den Wright-Brüdern geflogen sein soll



Eine Aero Ae 45 aus tschechoslowakischer Produktion, hier in den Farben der DDR-Lufthansa in den 1950er-Jahren

Die ausgestellte Maschine kam 2005 aus Ungarn in das Museum.

In einer weiteren Halle kann man Cockpit und Triebwerk einer französischen Breguet Atlantic sehen, ein Marineaufklärer von 1961 mit zwei Propellern. Dahinter sind etliche Hubschrauber aufgereiht, so eine amerikanische Bell UH-10 der Bundesluftwaffe. Diese Helikopter galten als Kavallerie des Vietnamkriegs. Aus deutscher Produktion entspringt ein Rettungshubschrauber BO 105 in knallroter Farbe von 1974. Es folgt ein Westland Whirlwind der Royal Air Force, ein Lizenzbau des Sikorsky S-55 von 1952. Aus sowjetischer Produktion stammt der Mil-Mi-2-Hubschrauber von 1961, hier in einer Polizeiausführung. Und um die Ecke herum ist ein weiteres Arbeitspferd zu sehen – diesmal das tschechoslowakische Mehr-

zweckflugzeug Zlin Z 37 A »Hummel«, mit dem man in der DDR Brände bekämpfte und das auch in der Landwirtschaft tätig war.

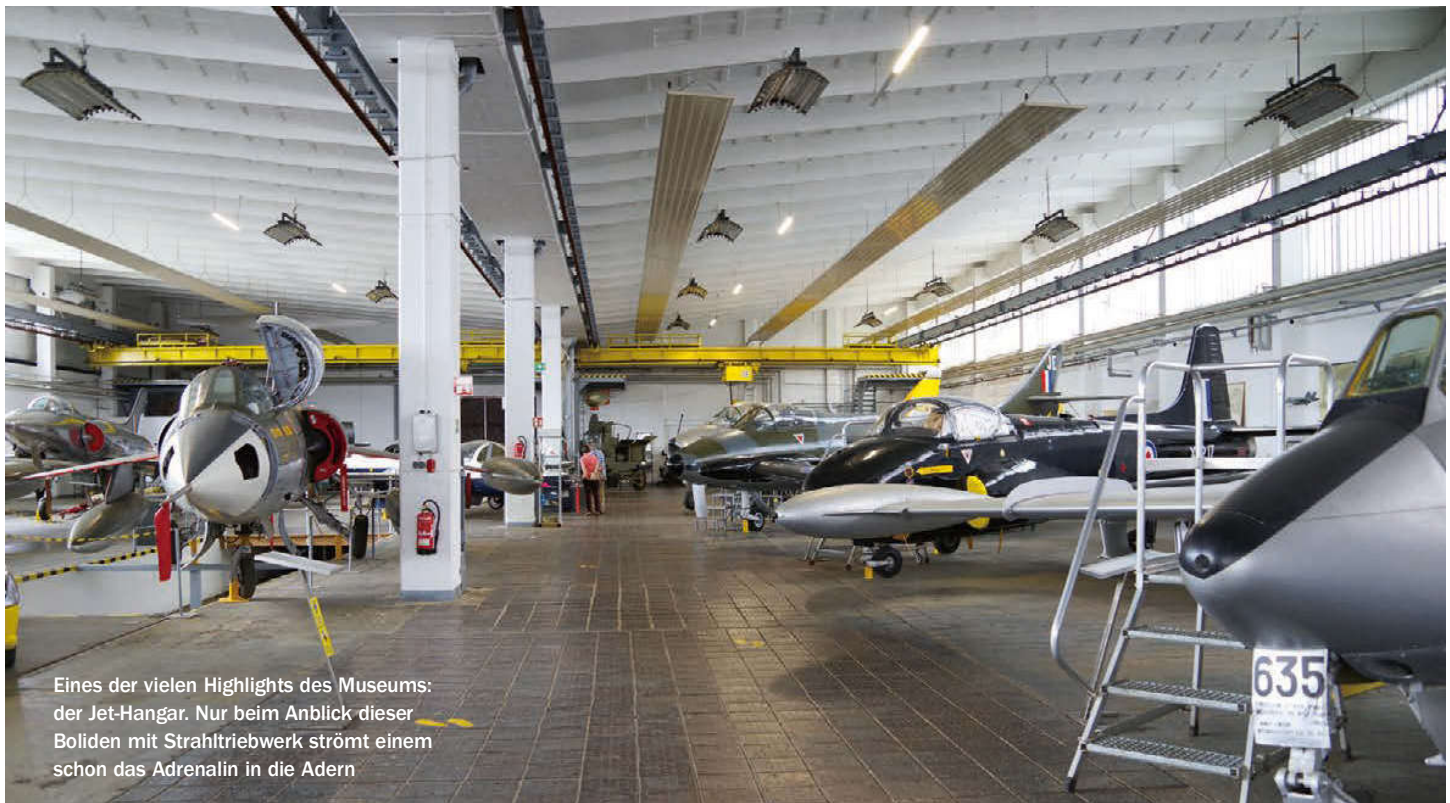
An einer Ausstellung über Schleudersitze vorbei gelange ich schließlich in die große Jet-Halle. Hier findet der Besucher diverse Strahljäger aus der Zeit nach 1945. Dazu gehören

senjäger war die amerikanische F-86 Sabre des Herstellers North American. Wie die Mig-15 war es das erste Strahlflugzeug mit Pfeilflügeln und in den 1950er-Jahren das Standard-Jagdflugzeug der U.S. Air Force. Auch die Bundeswehr verwendete die Sabre bis 1965, als der Starfighter sie ablöste.

» Das exotischste Flugzeug der Sammlung: ein einsitziger indischer Jagdbomber. «

zwei Flugzeuge, die sich im Kalten Krieg gegenüberstanden. Im Osten war das die bekannte Mig-15, die in allen Ostblockländern in den 1950er-Jahren zum Einsatz kam. Die in Wernigerode ausgestellte Maschine stammt aus Polen. Das Gegenstück zu dem roten Dü-

Neben diesen sehr bekannten Maschinen beherbergt das Museum in Wernigerode aber auch recht seltene Jets. Dafür steht zum Beispiel die de Havilland Venom: ein Düsenjäger mit Doppelrumpf, der ab 1949 in Großbritannien aus den Werkhallen lief. Auch die



Eines der vielen Highlights des Museums: der Jet-Hangar. Nur beim Anblick dieser Boliden mit Strahltriebwerk strömt einem schon das Adrenalin in die Adern



Für Abwechslung ist gesorgt: Auch eine Reihe von Schleudersitzen ist in der Ausstellung zu sehen



Der sowjetische Mehrzweckhubschrauber Mi-2 aus polnischer Produktion kam bei der Polizei der DDR zum Einsatz

Schweizer Luftwaffe erhielt Exemplare dieses Typs in Lizenzbau, die dort bis 1984 flogen. Gut 30 Meter entfernt findet sich das wohl exotischste Flugzeug der Sammlung: eine indische Marut (zu deutsch: Windgeist). Dabei handelt es sich um einen einsitzigen Jagdbomber, das erste in Indien gebaute Überschallflugzeug. An der Entwicklung waren Kurt Tank und andere deutsche Ingenieure wesentlich beteiligt, die in den 1950er-Jahren für die Regierung in Neu-Delhi arbeiteten. Tank war ab den 1930er-Jahren bei den Focke-Wulf-Werken in Bremen beschäftigt und konstruierte dort die Fw 190 und die weiterentwickelte Version Ta 152, die nur noch in wenigen Exemplaren zum Einsatz kam. Die Hal HF-24 Marut hatte ihren Erstflug 1961, insgesamt wurden 129 Stück produziert. Das in Wernige-

rode ausgestellte Exemplar ist eine Leihgabe des Deutschen Museums in Schleißheim.

Erwähnenswert in der Ausstellung ist auch das Kampfflugzeug Fiat G.91 der Bundeswehr, wo es als Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug von 1960 bis 1982 diente. Es sollte ursprünglich die F-86 Sabre ersetzen, schaffte es aber nie zum allgemeinen NATO-Jäger. Es entstand in Italien bei Fiat und als Lizenzbau in der Bundesrepublik bei Dornier. Die ausgestellte Maschine trägt einen spektakulären »Tiger«-Anstrich, obwohl sie so nie geflogen ist.

Zu guter Letzt sei noch auf die berühmtesten Lockheed F-104 Starfighter der Bundeswehr hingewiesen. Berühmt, weil in 30 Einsatzjahren mehr als 270 Flugzeuge abstürzten. Das ausgestellte Exemplar mit der Kennung 22+45 trat 1963 ihren Dienst an und

kam 1985 aufs Altenteil. Es diente anschließend als Feuerwehrübungsmodell am Fliegerhorst Faßberg in Niedersachsen. 2002 erwarb das Museum die F-104. Um sie zu restaurieren, waren 3000 Arbeitsstunden nötig.

Das waren aber noch längst nicht alle Maschinen. So sind hier auch noch eine Dornier Do 27 und 28, eine sowjetische Mig-21 von 1959 oder eine Hunting Percival Jet Provost zu sehen. Neben den vielen Flugzeugen hat das Museum aber noch ein weiteres Highlight für mich und bestimmt viele andere Besucher in petto.

Einmal Bf 109 fliegen

An der Kasse des Flugzeugmuseums steht: »Heute Sonderpreis, 20 Euro für 15 Minuten Flugsimulator.« Sonst kostet es 25 Euro. »Das



Dieses Cockpit der Bf 109 in Wernigerode ist originalgetreu rekonstruiert und fungiert ...



Die North American F-86 Sabre war der Standardjäger der US-Luftwaffe in den 1950er-Jahren. Insgesamt rollten mehr als 6000 Stück in verschiedenen Varianten aus den Werkhallen



Schlechtes Image: Lockheed F-104 G Starfighter. An die 270 Maschinen stürzten während ihrer Einsatzzeit bei der Bundeswehr ab



... als Simulator. Die Szenerie ist realistisch, die Instrumente geben die fingierte Flugsituation wieder. Ein Abenteuer für Groß und Klein

mache ich«, denke ich mir und zücke die Geldbörse. Wer weiß, wann man wieder herkommt? Gesagt, getan und dann nimmt mich sofort »Oli«, mein Fluglehrer, unter seine Fittiche. Wir gehen hinüber in die zweite Halle und dort ist in einem abgetrennten Raum der Flugsimulator untergebracht: eine halbrunde Projektionsfläche für das Szenario, in der Mitte der Nachbau einer vorderen Pilotenkanzel einer Messerschmitt Bf 109, dem weitverbreitetsten Jagdflugzeug der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Rechts hinten steht Oli an einem Laptop und hat alles unter Kontrolle.

Ich steige von hinten in das Cockpit ein und mache eine Erfahrung, die ich schon mal in einer MiG-21 hatte: In militärischen Vehikeln ist es meist eng. Mein Fluglehrer erklärt mir im Schnelldurchlauf das Instrumentenbrett: Höhenanzeiger, künstlicher Horizont, Drehzahl, Öltemperatur. Linker Hand befindet sich der Gashebel, in der Mitte vor mir sitzt der Steuerknüppel. Unten sind bei den Füßen zwei metallene Pedale, ähnlich dem



pel leicht nach rechts. Und – hallo! – sanft kippt die Maschine über den rechten Flügel ab und dreht eine Kurve. Unter mir kann ich Häuser und Fabriken sehen und die Küste. Ich richte die Messerschmitt wieder gerade aus – der künstliche Horizont! – und dann werde ich wagemutig, neige die Nase nach vorne und gehe in einen langsamen Sinkflug. Vor mir durch die Panzerscheibe sehe ich die Gebäude auf mich zukommen und dann ziehe ich den Jäger wieder nach oben. Das Ganze ist schon sehr aufregend und realistisch. Ich kann mir jetzt vorstellen, wie heute Piloten in den Flugsimulatoren trainieren. Natürlich kennt man die ganzen Flugspele vom PC zu Hause, aber es ist schon etwas anderes, in einem richtigen Cockpit zu

und mit meinem virtuellen Flug ist es vorbei. Plötzlich finde ich mich am Boden wieder – Starten ist jetzt angesagt.

»Die Messerschmitt bricht beim Starten etwas aus, deshalb mit dem rechten Fuß ein wenig auf die Bremse«, sagt Oli. Dann soll ich den Gashebel ziehen, bis 1400 Umdrehungen erreicht sind und ein paar Sekunden rollen. Und dann den Steuerknüppel anziehen. Weil die Messerschmitt ein Spornrad hat, ist mir vorne der Motor im Weg und ich sehe nichts. Also, rechter Fuß etwas auf die Bremse, Gashebel gezogen, ein paar Sekunden beschleunigt und dann ab nach oben. Hallo, das funktioniert, wir heben ab und steigen! Nun auf den roten Knopf links unten gedrückt und das Fahrwerk fährt ein. Und jetzt? Wieder Geradeausflug? Also Steuerknüppel nach vorne. Mist! Das war zu viel. Steuerknüppel wieder zurück. Jetzt merke ich, wie empfindlich die Maschine darauf reagiert. Die Bewegungen mit dem Knüppel sollten viel dosierter sein. Jetzt kippe ich auch noch nach rechts ab, was ist nur los? »Strömungsabbruch«, höre ich Oli hinter mir lakonisch sagen. Strömungsabbruch, das ist gar nicht gut. Denn dann entfällt der Unterdruck an den Flügeln, der das Flugzeug in der Luft hält. Die Folge von Strömungsabbruch ist der Absturz. Meinen sehe ich jetzt auf der Leinwand, die Messerschmitt knallt in den Boden.

Gott sei Dank nur im Simulator, dort bin ich unsterblich. Oli drückt wieder auf eine Taste und schon stehe ich erneut mit laufendem Motor am Rollfeld. Gleiche Prozedur wie vorher, nur dass ich diesmal im Wasser lande. Oli gibt mir noch eine dritte Chance und sagt: »Der Start ist ja eigentlich ganz gut.« Der klappt auch beim dritten Mal, aber nach ein paar Sekunden ist Schluss – die 15 Minuten sind vorbei. Jetzt ist ein wenig Aufatmen angesagt. Während ich aus dem Cockpit kraxle, stellt mir Oli eine Urkunde aus, dass ich erfolgreich einen Simulationsflug mit der Messerschmitt absolviert habe. Na, immerhin. ■

» Die Simulation ist so real, dass einem schwindelig werden kann. «

Gaspedal im Auto. Sie dienen aber gerade dem Gegenteil, dem Bremsen. Mit ihnen steuert der Pilot das Flugzeug am Boden. Soweit alles klar, jedenfalls in der Theorie.

Oli geht zurück zu seinem Laptop und schmeißt die Maschine an: Schon beginnt der Motor der Messerschmitt zu dröhnen. Die meisten Bf 109 waren mit einem Zwölfzylindermotor von Daimler-Benz ausgerüstet, die hatten einen Hubraum von rund 35 Litern und fraßen bei Vollbelastung bis zu 400 Liter Sprit pro Stunde. Und dann bin ich auch schon in der Luft, der Simulator lässt mich in ein Szenario eintauchen, das die Schwarzmeerküste bei Sotschi während des Zweiten Weltkriegs nachahmt. Aha. Ob es auch Simulatoren mit sowjetischen Jägern wie der Jakowlew Jak-9 gibt? Wahrscheinlich schon, vermute ich mal.

Aber jetzt bin ich in der Luft, vor mir das blaue Meer. »Dreh die Maschine mal nach rechts zur Küste«, sagt der Fluglehrer hinter meinem Rücken, »das ist interessanter.« Ich tue, was er sagt und neige den Steuerknüppel

sitzen. Die Simulation ist so real, dass einem schwindelig werden kann, verliert man den Horizont aus den Augen.

Der Motor dröhnt so vor sich hin und eigentlich könnte ich jetzt so in Ruhe die Küste entlang weiterfliegen, bis zur Krim. Oder in die andere Richtung in den Kaukasus. So lange, bis das Benzin alle ist. Oder mich eine Jak-9 vom Himmel holt. Das macht jetzt Fluglehrer Oli: Ein Tastendruck auf seinem Laptop

■ Infokasten

Luftfahrtmuseum Wernigerode
Gießergeweg 1
38855 Wernigerode
Telefon: 03943 633126
Info: www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de
Öffnungszeiten: täglich 9:00–18:00 Uhr
Eintrittspreis Erwachsene: zehn Euro
(Bitte schauen Sie auf die Webseite, um zu sehen, ob das Museum geöffnet hat) ■



Aufgenommen in Werneuchen im Februar 1940, sind die beiden Fotos fast zeitgleich entstanden; zuerst das schwarz-weiße, kurz danach das Farbdia, das dann 1941 im Messerschmitt-Werkskalender zu sehen war

BF-109-FARBFOTOS AUFGETAUCHT

Bildsensations

Viele Jahrzehnte lang galt das Archiv des renommierten Luftfahrt-Fotografen Alexander Stöcker als verschollen. Jetzt tauchen unveröffentlichte Farbfotos daraus auf. Wie diese entstanden sind, wollen wir Ihnen hier erzählen

Von Holger Steinle

Ab Sommer 1939 benutzte Alex Stöcker Agfacolor-Neufilme. Mit diesen Diapositivfilmen war es besser möglich, Freihandaufnahmen ohne Stativ zu machen. Er experimentierte mit einer Entwicklung, die 1936 in Deutschland begann. In diesem Jahr brachte Agfa den Agfacolor-Neufilm auf den Markt. Auch Stöcker verwandte ihn dann, nach gewissen Verbesserungen, als Kleinbildumkehrfilm, schwörte aber weiterhin auf seine Schwarz-Weiß-Großformatfotografie. So hatte er ab da bei vielen wichtigen Bildberichten am Ende seiner sorgfältig geplanten Schwarz-Weiß-Fotostrecken einige wenige Farbfotos quasi zum Ausprobieren geschossen.

Die hier abgedruckten Agfacolor-Fotos entstanden also parallel zu einem Bildbericht, den Stöcker im Sommer 1939 angefertigt hatte. Er besuchte damals mit offizieller Genehmigung das JG 20. Was sich allerdings genau hinter seiner Formulierung »auf einem feldmäßigen Fliegerhorst in der Mark Brandenburg« verbirgt, ließ sich noch nicht näher ermitteln, da immerhin drei staatliche Stellen seinen Bildbericht einschließlich der Texte vor der Veröffentlichung zensurierten.

Es entstand eine Serie von mehr als 50 Schwarz-Weiß-Fotos. Eine kleine Auswahl davon wurde in Nummer 19 der Luftwaffenzeitschrift *Der Adler* am 31. Oktober 1939 publiziert. Aufgrund der großen Nachfrage hatte Stöcker dann das gesamte Material mit einem neuen Text und einem Zitat von Hermann Göring versehen und bot es Ende Dezember 1939 unter dem Titel *Jagdflieger schützen die Deutsche Heimat* vielen bedeutenden deutsch-

sprachigen Zeitungen und Zeitschriften an. Dies war wohl der meistverkaufte Bildbericht des Fotografen Alex Stöcker (mehr zu ihm im *Flugzeug Classic Jahrbuch 2021*).

Wenn wir die hier abgedruckten Farbbilder betrachten, so ist dies ein mehr oder weniger zufällig entstandener Bildmix, der Einblicke in den Alltagsbetrieb auf einem Feldflugplatz gibt, und das nicht im damals üblichen Schwarz-Weiß, sondern erstmalig in Farbe. ■



Vermutlich auf Stöckers Drängen hin hat man das Staffelmaskottchen auf der Motorverkleidung der »Roten 10« der 2./JG 20 platziert



Links: Ein Wart befüllt eine Bf 109 E-1 des JG 20 mit Benzin. Details der Tankwagentechnik sind hier gut zu erkennen

Rechts: Noch ein bisschen Arbeit und die »Weiße 3« der 1./JG 20 ist bereit, von dem feldmäßigen Fliegerhorst in der Mark Brandenburg abzuheben

Unten links: Ein Wart betankt eine weitere Bf 109 von der 1./JG 20. Das Staffelembem in früher Form – Pfeil und Bogen – ist auf der Motorverkleidung schwach zu erkennen

Unten rechts: »Weiße 5« und »Weiße 7« der 1./JG 20 sind bald wieder startklar





Oben links: Die »Schwarzen Männer« überprüfen gerade die MG 17 der Bf 109 E-3 »Weiße 3«. Aus dem Flügel ragt ein 20-mm-MG-FF

Oben Mitte und rechts: Warmlaufen/Motorprobelauf der »Weißen 3« von der 1./JG 20

Links: Tüchtiges Treiben herrscht hinter dem Zelt der Nachrichtentruppe, um die »Rote 10« der 2./JG 20 für den Start vorzubereiten

Beide Fotos rechts: Ein Oberfeldwebel in Uniform führt vom Cockpit aus letzte Checks durch, einschließlich eines Probelaufs des Motors

