

250. Ausgabe
Jetzt mit großem
Jubiläums-Gewinnspiel –
Mitmachen und gewinnen!



F-86-Unglück
Rätsel um
Bundeswehr-
Jet gelöst

Ju 88 1939
Die ersten
Einsätze des
Über-Bombers



€ 6,90
Apr. 2022
Österreich € 7,60
Schweiz sFr. 12,20
BelNeLux € 8,20
Italien € 9,50
Dänemark DKK 74,95

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Das größte
Flugzeug der Welt
**Focke-Wulf
P 195**

Verrücktes Genie
und Jagdflieger-Ass



Assi Hahn



Marine-Jäger Blackburn Firebrand
Das beste Trägerflugzeug des Krieges?



IM FOKUS
MiG-15 – die Jet-Legende im Kalten Krieg



Der Universal-Bomber

FLUGZEUGCLASSIC EXTRA

Junkers Ju 88

JUNKERS JU 88

Teil 2: A-Version

Mehr als 30 Farbprofile

Mit originalen Werks-Zeichnungen!

DIE JU 88 WIRD SERIENREIF

An die Front

Langer Marsch zur Serienreife
Hätte die Ju 88 viel früher erscheinen können?

Geheimakte Schweiz
Wie die Eidgenossen den Super-Bomber erhielten

Riskantes Debut
So gefährlich waren die ersten Einsätze

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-96453-580-1
Schweiz sFr. 20,70
Österreich EUR 14,50
Bel/Lux EUR 14,90
€ 12,90



**Jetzt neu
am Kiosk!**

Wie die Ju 88 serienreife wurde und wie die ersten waghalsigen Einsätze abliefen, illustriert durch seltene Bilddokumente.

Lesen Sie mehr dazu im neuen *Flugzeug Classic Jahrbuch!*

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de



Editorial

»Obergefreiter Blödian«

Dieser Tage muss man auf viele Dinge achten, sonst kann es sein, dass man schnell auffällt: Wie hältst du es mit den Vorschriften? Die Maske immer brav getragen? Den Einkaufswagen in der Schlange vorschriftsmäßig mit dem nötigen 1,5 Metern Sicherheitsabstand geparkt? Den Covid-Test morgens im Büro gemacht? Zum Glück ist das in unserem Land per se kein Problem: Vergisst jemand mal eines der genannten Dinge, wird er oder sie zunächst meist freundlich darauf hingewiesen und eine Maske kann man sich mittlerweile an jeder Ecke für kleines Geld besorgen. Im »Dritten Reich« bekam man dagegen schnell ernsthafte Probleme, wenn man sich nicht an die sozialen

Normen der Zeit hielt. Umso mehr, wenn man die Absicht hatte, in einer staatlichen Institution Karriere zu machen – so wie Hans »Assi« Hahn. Kurt Braatz erzählt die Geschichte eines der ungewöhnlichsten Offiziere der Wehrmacht – nebenbei werden Sie auch erfahren, wer der ominöse »Obergefreite Blödian« ist.

Apropos Blödian: Als Hitler den Angriff auf Polen befahl, lief auch die Serienproduktion der Ju 88 an. So kam es, dass die Luftwaffe ihren vermeintlichen »Wunderbomber« viel zu früh an die Front warf – die Konsequenzen blieben dabei natürlich nicht aus ...

Ähnlich stolz wie die Schöpfer der Ju 88 waren auch die Konstrukteure der MiG-15 auf eben diesen Strahler. Schließlich setzte die MiG Maßstäbe und ließ die Sowjetunion endlich aus dem luftfahrttechnischen Schatten heraustreten. Hans-Heiri Stapfer schreibt in unserem Fokus-Beitrag über die Geschichte eines außergewöhnlichen Flugzeugs.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Meiner Meinung nach ist
»Assi« Hahn ...

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 14!

... nicht so interessant.
Ich möchte mehr über
seine Bf 109 erfahren.

19 %

58 %

... einer der bedeutendsten
deutschen Jagdflieger-Asse.

... eine spannende Persönlichkeit
zwischen Genie und Wahnsinn
gewesen.

23 %

www.flugzeug-classic.de

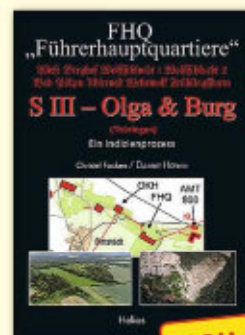


Schneider, Heinz-Dieter
Messerschmitt Bf 108

Von der Taifun zur Pingouin und Noralpha
– Eine technologische und chronologische
Entwicklungsgeschichte

491 Seiten, Hardcover, Großformat, faden-
geheftet, 975 Fotos, davon 574 schwarz-
weiß, 401 farbig; ISBN 978-3-86933-278-9

84,00 €



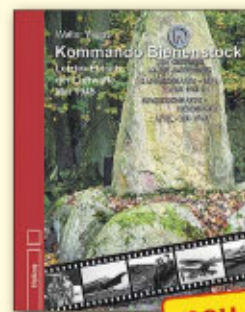
Focken, Christel /
Höhne, Daniel

„Führerhauptquar-
tiere“ S III - Olga &
Burg (Thüringen)

Ein Indizienprozess

83 Seiten, Hard-
cover, Großformat,
fadengeheftet, 105
Abb, davon 85 in Far-
be; ISBN 978-3-86933-
277-2

24,80 €



Waiss, Walter
**Kommando
Bienenstock**

Letzter Einsatz der
Luftwaffe Mai 1945

98 Seiten, Hardcover,
Großformat, faden-
geheftet, 67 Abb.; ISBN
978-3-86933-270-3

23,00 €

Helios-Verlag.de

Brückstraße 48, 52080 Aachen
Tel.: 0241-555426 Fax: 0241-558493
eMail: Helios-Verlag@t-online.de

versandkostenfreie Auslie-
ferung innerhalb Deutschlands

14 Mit der Bf 109 erzielte »Assi« Hahn seine ersten Abschüsse im Westfeldzug und bei der »Luftschlacht um England«



ZEITGESCHICHTE

Jagdflieger-Ass Hans »Assi« Hahn

Der Condottiere **14**

Hans »Assi« Hahn verkörperte wohl wie kein anderer Pilot der Luftwaffe den Typus des verrückten Genies. Autor Kurt Braatz porträtiert den außergewöhnlichen deutschen Jagdflieger.

TITELTHEMA

TECHNIK

Blackburn Firebrand

Glückloser Jäger **22**

Obwohl die Firebrand als Marinejäger konzipiert war, machte man aus ihr schon bald einen Torpedoträger. Brachte dieser Wandel der Maschine den ersehnten Erfolg?

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

Canadair CL-13

Tragisches Sabre-Unglück **30**

Die CL-13 galt als »letzter echter Kanonenträger« bei der Bundesluftwaffe. Eine von ihnen stürzte 1962 in die Nordsee – Autor Christian König ist diesem Unfall nun auf den Grund gegangen.

TITELTHEMA

SERIE - IM FOKUS

Mikojan-Gurewitsch MiG-15

Rote Ikone des Kalten Krieges **37**

Sie war der erste in großer Zahl gebaute strahlgetriebene Abfangjäger der sowjetischen Luftwaffe: die MiG-15. Dank ihr zogen die Jagdflieger der UdSSR gleich mit dem Westen. Wir betrachten den bedeutenden Jet aus verschiedenen Perspektiven.

TITELTHEMA



22 Die Prototypen des geplanten Marinejagdflugzeugs Blackburn Firebrand bekamen 1941 unerwartete Konkurrenz



30 Bevor sich der Starfighter bei der Bundesluftwaffe durchsetzte, nutzten deutsche Piloten die CL-13. Das ging nicht immer gut aus



37 Die MiG-15 war so erfolgreich, dass sie in den 1950er-Jahren in allen Staaten des Ostblocks, hier Rumänien, vertreten war



64 Im Oktober 1939 mussten die Ju 88 zum Kriegsdienst antreten. Die ersten Ju 88 A-1 flogen beim Kampfgeschwader 30

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Focke-Wulf Projekt 195

TITELTHEMA

Eine neue Dimension 56

Während des Weltkriegs plante Focke-Wulf mit dem Projekt 195 einen Großraumtransporter, der 40 Tonnen Nutzlast aufnehmen sollte – es wäre damals das größte Flugzeug der Welt gewesen.

TECHNIK

Junkers Ju 88

TITELTHEMA

Feuertaufe für die A-1 64

Im Oktober 1939 musste die Ju 88 zu ihren ersten scharfen Einsätzen antreten ... und das ohne abgeschlossene Prüfung des Musters. Was natürlich Konsequenzen nach sich trug. Wir beleuchten die Hintergründe.

BILDERSCHÄTZE

Mythos Rhön 1924–1932

Wendjahre 74

Der berühmte Luftfahrtfotograf Alexander Stöcker hat in seinen Aufnahmen die einschneidenden Veränderungen des Segelflugs auf der Wasserkuppe zwischen 1924 und 1932 festgehalten.



56 Der geplante Großraumtransporter von Focke-Wulf ist zwar nie entstanden, aber so hätte er aussehen können

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Arado Ar 65.....16	Junkers Ju 88.....64
Blackburn Firebrand.....22	Junkers Ju 90.....19
Blackburn Roc.....26	Lohner B.VII.....10
Blackburn Skua.....26	Messerschmitt Bf 109.....14
Dornier Do 17.....8	Messerschmitt Me 262.....12
Douglas C-54.....63	Messerschmitt Me 323.....58
Fairey Fulmar.....26	Mikojan-Gurewitsch MiG-15....37
Focke-Wulf Projekt 195.....56	North American AT-6.....9
Grumman F6F.....9	North American F-86.....32
Grumman F8F.....9	North American PBJ-1.....9

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Panorama Spezial 12
Background 29
Gewinnspiel 36
Bücher / Leserbriefe 52
Unterhaltung 73
Vorschau / Impressum 82



TITELBILD
Ju 88: Slg. H. Lorenz
Grafik P 195: A. Polychronis
Zchg. Bf 109: H. Ringlstetter
Bf 109: Slg. H. Ringlstetter
Hahn: Slg. K. Braatz
Firebrand: Slg. W. Mühlbauer
MiG-15: R. Bock

TITELSEITE: Jagdflieger »Assi« Hahn flog die meiste Zeit Bf 109

■ Abschied auf Raten

Ein denkwürdiger Moment für jeden Luftfahrt-Enthusiasten: Am 23. November 2021 fand in Manching der letzte Flug mit einer Transall bei der WTD 61 statt. Ein in Schwarz gehaltenes Abzeichen auf der linken Seite erinnerte dabei an die 54-jährige Einsatzzeit der Transall bei der Einheit von 1967 bis 2021. Zum Last Flight unterschrieben zudem die Besatzungsmitglieder auf der Frachtluke und vermerkten dort auch das Datum des letzten Fluges. Nach einigen sportlichen Vorbeiflügen zum Abschied aus Manching landete die Maschine in Altenstadt, wo die Zelle bei der dortigen

Luftlande-/Lufttransportschule des Heeres zukünftig Ausbildungszwecken dient.

Bereits am 20. Oktober landete die sonderbemalte C-160D Transall »Retro Brummel« aus Hohn im fränkischen Roth. Als letzte noch fliegende Transall möchte man die Maschine mit der Kennung 50+79 im Dezember an ein privates Hotelprojekt an den Flughafen Zweibrücken geben. Die 50+88 soll am letzten Einsatzort in Hohn als Übungsobjekt für die Feuerwehr verbleiben, den restlichen drei Maschinen droht der Schrottplatz.

Text und Foto Andreas Zeitler







Bei der Suche nach Wrackteilen einer Fw 190 D-9 nahe Gotha fand Vermisstenforscher Rene Schütz diese Werknummernplakette einer Dornier Do 17 Z sowie ...

Fotos (3) Sammlung Andreas Metzmacher



... dieses Typenschild eines Varta-Akkumulators. Zwei dieser Akkus befanden sich laut Ralf Lemser im Rumpf und sorgten für die zentrale Bordspannung der Do 17 Z

■ DORNIER DO 17

Rätselhafte Plakette

Bei der Bergung einer Fw 190 D-9 bei Gotha im September 2021 (siehe *Flugzeug Classic* 12/2021) stieß Vermisstenforscher Rene Schütz unweit der Absturzstelle auf etwas Ungewöhnliches: eine Werknummernplakette – aber nicht die der Focke-Wulf Fw 190, sondern die einer Do 17 Z! Die Nummer 2521L ist noch gut sichtbar eingeschlagen. Nach Recherchen stellte sich heraus, dass von Februar bis Mai 1940 die III. Gruppe des KG 76, ausgerüstet mit dem zweimotorigen Bomber Dornier Do 17, in Gotha stationiert war.

Vier Flugunfälle dieser Einheit vor Ort sind dokumentiert. Doch der einzige, der schwerwiegend genug erscheint, dass man später noch die Werknummernplakette im Boden findet, und der von der Absturzposition her stimmen könnte, war der am 6. März 1940.

Um 19:56 Uhr war kurz nach dem Start die Do 17 Z der 9. Staffel mit der Kennung F1+DT abgestürzt. »Nachtflug, nach Start überzogen und abgestürzt, Aufschlagbrand, zu 100 % zerstört«, so steht es ganz nüchtern in einem Bericht. Flugzeugführer Unteroffizier Johannes Helle, Bordfuncker Unteroffizier

Josef Slotta und Bordmechaniker Unteroffizier Ferdinand Wagner hatten keine Chance und waren sofort tot. Ein paar Tage später begann der Westfeldzug und das Geschwader zog wieder in den Kampf. Zum Ende des Krieges flog das KG 76 als einzige Einheit der Luftwaffe den Strahlbomber und Aufklärer Arado Ar 234.

Das Kapitel Dornier Do 17 bei den Kampf-Fliegern war da längst Geschichte. Die letzten Bomber dieses Typs wichen spätestens 1942 moderneren Nachfolgemustern.

Andreas Metzmacher und Uwe Kühnapfel ■

Bauchlandung einer Do 17 Z der III./KG 76. Während der Liegezeit in Gotha von Februar bis Mai 1940 verzeichnete die Einheit bei Übungsflügen drei Bauchlandungen und einen folgenreichen Absturz mit drei Toten



■ STEPHEN W. BARBER (†)

Mit Leib und Seele



Barber im Cockpit der Bearcat des CAFSOCAL auf dem Riverside-Flughafen am 28. März 2009

Ein gebührender Abschied für einen engagierten Luftfahrtenthusiasten: Am 14. November 2021 vollführten für Stephen W. Barber über dem kalifornischen Flughafen Camarillo vier AT-6/SNJ Texan einen Formationsflug mit Rauch. Außerdem demonstrierten eine PBJ-1J Mitchell, eine F6F-5 Hellcat und eine F8F-2 Bearcat eine Missing-Man-Formation. Barber war ein Colonel der Commemorative Air Force (CAF) und treibende Kraft hinter dem Erfolg des südkalifornischen Flügels der Organisation (CAFSOCAL). Vor einigen Jahren mit einer Erkrankung des Nervensystems diagnostiziert, verstarb er am 29. Oktober 2021 im Alter von 74 Jahren.

Während des Vietnamkriegs diente Barber als Plane Captain einer A-6 Intruder des U.S. Marine Corps, später arbeitete er als Börsenmakler. 30 Jahre lang war er Mitglied der CAF und flog viele Warbirds. Zusammen mit U.S.-Navy-Admiral Mike Bowman gründete er 1999 das Tailhook Legacy Flight Program der U.S. Navy, bei dem Warbirds neben modernen Kampffljets bei öffentlichen Veranstaltungen in den ganzen Vereinigten Staaten fliegen. Er leitete zudem ein Entwicklungs- und Spendenprogramm, das zum Bau von vier großen Wartungs- und Ausstellungshallen auf dem Flughafen Camarillo führte.

Frank Mormillo ■

Die PBJ-1J Mitchell der CAFSOCAL und die F6F-5 Hellcat fliegen zusammen mit der F8F-2 Bearcat des Planes of Fame Air Museum zu Ehren des 2021 verstorbenen Barber

Fotos (3) Frank Mormillo



Der Pilot Chris Rushing führt eine Formation von AT-6/SNJ Texan bei der Gedenkfeier über Camarillo an

James Hamilton-Paterson
Wie ein Meteor



Glanz und Niedergang
 der britischen Luftfahrtindustrie

VORON BLU

Paperback, 386 Seiten 21 s/w Abbildungen
 € 22,50 (D) 978-3-9820284-3-9

James Hamilton-Paterson lässt den Leser an Triumpfen und Misserfolgen teilhaben und vermittelt die Faszination und Leidenschaft, die die Luftfahrtindustrie damals ausübte – und bricht eine Lanze für das Idol seiner Jugend: Testpilot Bill Waterton

... und als perfekte Ergänzung

Weltrekorde, Risiken und tödliche Gefahren waren ständige Wegbegleiter der Testpiloten. Bill Waterton war einer der Besten. Offen kritisierte er die Missstände in der Industrie, womit er sich nicht nur Freunde machte.

Paperback, 248 Seiten
 14 Abbildungen
 € 19,90 (D)
 978-3-9820284-0-8



Vom Merlin Kolbenmotor zum Bypasstriebwerk RB211. Die spannende Geschichte der Flugtriebwerksentwicklung in Großbritannien in den Jahren von 1939 bis 1975.

Paperback, 380 Seiten
 44 Abbildungen
 € 21,50 (D)
 978-3-9820284-2-2



Fachverlag für Luftfahrt

www.voronblu.com, info@voronblu.com
 Alle Bücher sind über den Buchhandel,
 Amazon und unsere Webseite erhältlich



Die Lohner B.VII, ausgerüstet mit dem neuen Sechszylinder von Austro-Daimler. Mit diesem Flugzeug rückt der strategische Angriff auf Mailand in den Bereich des technisch Möglichen



Diese B.VII von der Fliegerkompagnie 7, Kennzeichen 17.40, ist am 14. Februar 1916 beim Mailand-Coup dabei

Fotos (2) Sammlung Stefan Bartmann



■ BUCHNEUHEIT

1916: Bomben auf Mailand

Heute kaum noch bekannt: Der erste strategische Luftangriff der Militärluftfahrt fand bereits am 14. Februar 1916 an der Südwestfront statt. Österreich-Ungarns Flieger nahmen sich die Mailänder Elektrizitätswerke vor. Das logistische und riskante Unternehmen geriet fast in Vergessenheit, doch der Fachautor Gerald Penz, Spezialist für die k. u. k. Luftfahrtruppe und die Militärfliegerei an der Südwestfront, hat den Luftangriff

auf Mailand 1916 dem Vergessen entrissen und akribisch nachgezeichnet: von der Idee über die Planung bis zur Ausführung und der Betrachtung in den damaligen Medien.

Penz musste praktisch bei null anfangen, auf Vorarbeiten konnte er nicht zurückgreifen. Das Ergebnis seiner jahrelangen Archiv- und Rechercharbeit liegt nun als sorgfältig edierte Neuerscheinung im Salzburger Stanger-Verlag vor.

Gerald Penz: *Der Luftangriff auf Mailand am 14. Februar 1916*

144 Seiten, Hardcover mit Fadenheftung, zahlreiche Abbildungen, zweisprachig Deutsch/Englisch, ISBN 978-3-9505136-0-8, Preis: 66 Euro, im Buchhandel, mit Preisermäßigung auch direkt bestellbar bei: www.stanger-verlag.at

Stefan Bartmann ■

Ende der Verschwendung



Reinblütiger Zielschlepper: Prototyp der Martinet Fotos (2) RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

In Kriegszeiten gibt es bekanntlich wenig zu vergeuden ... oder gleich gar nichts mehr. So wie bei der Royal Air Force (RAF) während der schicksalhaften Phasen der »Luftschlacht um England«, als die britische Jagdabwehr bis zum Anschlag an ihre Grenzen stößt. Konkret geht es um Zielschlepper, absolut unentbehrlich für das Flugabwehr- und Schießtraining. Eine Aufgabe, die bis dahin obsolet geworden oder überflüssig eingestuft Frontflugzeugen zgedacht ist. Genau diese sind plötzlich Mangelware, vorbei sind die einst verschwenderischen Zeiten. Was es

fortan braucht, ist eine eigens konzipierte Schleppmaschine – ein Novum im britischen Militärflugzeugbau. Natürlich muss alles schnell gehen. Am besten also, man leitet den Zielschlepper aus einem schon vorhandenen Typ ab und nutzt möglichst viele gemeinsame Komponenten.

Mit der Miles Aircraft Corporation ist rasch der richtige Partner dafür gefunden. Auf Basis des bewährten Schulflugzeugs Miles M.19 Master II reift hier binnen kurzer Frist die Miles M.25 Martinet heran. Sie feiert am 24. April 1942 Erstflug. Beide Muster teilen sich viel, wengleich die Konstruktion der Martinet deutlich robuster ausfällt. Unabhängig davon fliegt sie praktisch von Anfang an wie die sprichwörtliche eins. Mit dem Serienbau der Martinet TT Mk.I lässt sich daher umgehend loslegen. Bis zum Ende ihrer Produktion im Jahr 1945 werden 1774 Stück fertig. Zum allergrößten Teil dienen sie bei den britischen Streitkräften, eine kleinere An-

Jahrestag & Personalien

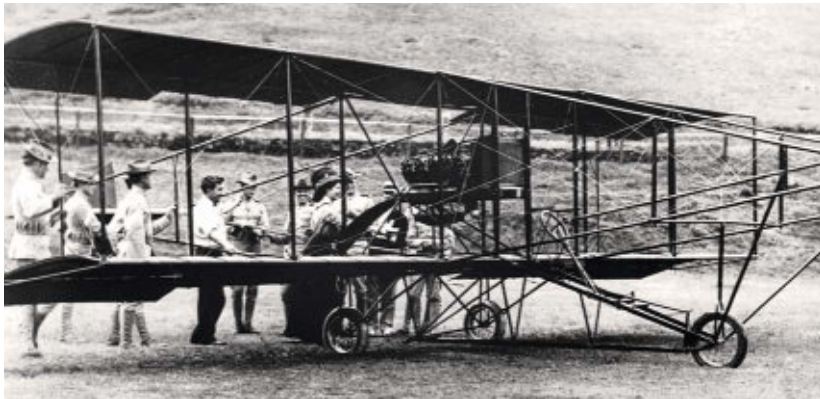
zahl Flugzeuge findet bei Kriegsende oder in den ersten Jahren danach den Weg ins Ausland, unter anderem nach Frankreich und Belgien.

Die unbemannte ferngesteuerte M.50 Queen Martinet bleibt dagegen lange Zeit ein Geheimnis. Erst 1946 enthüllt man offiziell die Existenz der Ziieldarstellungs-Drohne. Elf Stück davon entstehen, 58 weitere durch Umbau. Bei RAF und Royal Navy endet die Dienstzeit der Martinet TT Mk.I in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre, anderswo findet man sie teilweise noch länger am Himmel. Wolfgang Mühlbauer ■



Serienmäßige Miles Martinet TT Mk.I der RAF

Wussten Sie, dass ...



... James Cairn »Bud« Mars (1875–1944), elfter Inhaber einer Fluglizenz in den USA, am 31. Dezember 1910 als erster Pilot vor Zuschauern ein Flugzeug in Honolulu vorführte und anschließend eine Ostasien-Tour machte?



... Colonel Francis Stanley »Gabby« Gabreski (1919–2002), einer der erfolgreichsten Jagdflieger der United States Army Air Forces in Europa während des Zweiten Weltkriegs, als junger Soldat wegen mangelhafter Fähigkeiten eigentlich von der Flugausbildung abgelöst werden sollte?

... die erfolgreichste sowjetische Jagdfliegerin im Zweiten Weltkrieg, Lidija Wladimirowna Litwjak (1921–1943), wegen eines selbst gemalten Abzeichens auf ihrer Jak-1B auch den Namen »Weiße Lilie von Stalingrad« trug?



... Testpilot William John »Pet« Knight (1929–2004) am 3. Oktober 1967 in der X-15 mit



7274 km/h den noch immer gültigen Geschwindigkeits-Weltrekord für bemannte Flugzeuge aufstellte?

Zahl des Monats

16



Nationen waren unter den Piloten der »Luftschlacht von England« auf britischer Seite vertreten, darunter auch 126 Neuseeländer, 98 Kanadier, 33 Australier, 25 Südafrikaner.

... der sowjetische Pilot Michail Petrowitsch Dewjatajew (1917–2002) am 8. Februar 1945 aus der Gefangenschaft in Peenemünde eine He 111 entführte, hinter der Frontlinie notlandete und bis September 1945 in Haft blieb, weil man ihn für einen deutschen Spion hielt?



Woran lässt sich wertvolle Ware erkennen? Wenn man für sie ein eigenes Transportgestell herstellen lässt! In dieses hievt ein Gabelstapler hier im Mai 2021 in Cadolzburg den restaurierten Rumpf der Me 262 »Weiße 6«. Ziel der Reise: Berlin. Damit endete ein wichtiger Meilenstein des Projekts



FORTSCHRITTE BEI
DER ME-262-RESTAURIERUNG

»Weiße 6«

kommt nach Berlin

Mehr als 20 Jahre lang arbeitete eine Gruppe von Enthusiasten in Franken an dem Rumpf einer Me 262. Im vergangenen Jahr trug ihre Arbeit Früchte. Das weitere Schicksal des Projekts entscheidet sich nun in der Hauptstadt Von Jens Heide und Holger Steinle

Im Mai 2021 war es so weit: Die Messerschmitt Me 262 »Weiße 6« war bereit für ihren Weg von der Restaurierungsaußenstelle im fränkischen Cadolzburg zum Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB). Die langjährigen Ehrenamtlichen Günter Sengfelder und Alfons Piehler mussten von ihrem mittlerweile halbwüchsigen »Pflegekind« Abschied nehmen. Der eigentliche Transport der Me 262 fand dann am 18. Mai statt; am Abend desselben Tages kam der Flugzeugrumpf unbeschadet in Berlin an und ist nun im Depot des DTMB zwischengelagert. Diesem Meilenstein im Wiederaufbau der »Weißen 6« gin-

gen langjährige intensive Vorarbeiten mit Höhen und Tiefen voraus.

Jahrzehntelanges Schaffen

Die Arbeiten in der süddeutschen Werkstatt begannen bereits vor mehr als 20 Jahren. Federführend war dabei der unermüdlich für das DTMB tätige Flugzeugingenieur Karl-Friedrich Heide, der als Ehrenamtlicher sein ganzes ingenieurtechnisches Wissen und Können in den Dienst dieser Restaurierung stellte. Er folgte damit seinem Kindheitstraum, einmal im Leben eines dieser als erstes in Serie gebauten Düsenflugzeuge aufzubauen.

Die Grabungsfunde der »Weißen 6« und weiterer aus mehreren Bergungen stammenden Originalteile bildeten den Ausgangspunkt des Wiederaufbaus. Aus ihnen und Vermessungen an noch in Museen erhaltenen Me 262 rekonstruierte Heide mit Unterstützung von Günter Sengfelder viele für den Nachbau notwendigen technischen Zeichnungen. In perfekt sich ergänzender Zusammenarbeit organisierten die drei zudem Material, ließen Nachbauteile anfertigen und beschafften historische Teilen; zuerst das Fahrwerk, dann die Druckkabine mit ihrer Ausrüstung und schließlich die beiden Jumo-004B-Strahltrieb-



Verantwortliche für die Restaurierung: Der mittlerweile 85-jährige Karl-Friedrich Heide ...

... sowie Alfons Piehler (rechts) und Günter Sengfelder



Initialzündung für die Restaurierung: Holger Steinle (links) und Karl-Friedrich Heide stießen im Jahr 2010 bei einer Grabung auf Teile einer Me 262

Blick in das bereits voll ausgestattete Cockpit der Me 262. Das Team hat ganze Arbeit geleistet!



werke. Im Sommer 2006 erwarb das DTMB von Herbert Tischler (Ex-Texas Airplane Factory, Dallas/Fort Worth) eine Rumpfhülle ohne Leitwerk und Nase. Damit ließ sich der Rumpfaufbau als Ganzes in Angriff nehmen. Aufgrund jahrelanger enger Zusammenarbeit bekam das DTMB vom FHC Flying Heritage Museum in Seattle außerdem viele Originalteile. Es war ein Glücksfall, dass das Museum die fehlende Leitwerkssektion der Me 262 überraschend im Jahr 2020 als Geschenk erhielt.

Die Hauptakteure auf dem Weg zur fast fertigen Me 262: die beiden eingangs erwähn-

ten ehrenamtlichen Luftfahrtenthusiasten Günter Sengfelder und Alfons Piehler, die die fehlenden Bauteile anfertigten und den Rumpf zusammenbauten. Bei den über Jahre durchgeführten Such- und Bergungsarbeiten war Rüdiger Snay, Schiffsbauingenieur und passionierter Taucher, unersetzlich. Er organisierte und betrieb die Technik, die für Bergungen und Tauchgänge erforderlich war. Ein weiteres wichtiges Teammitglied war der Werkzeugmacher Gustav Hassenpflug aus Berlin, der ebenfalls viele Teile des Flugzeugs originalgetreu nachfertigte beziehungsweise instandsetzte.

Ohne die Mitarbeiter des DTMB wäre dieses Projekt ebenso nie zustande gekommen.

Zu ihnen gehören Michael Hundertmark und Tasso Krewel, aber auch Marianne Finn, die viele technische Zeichnungen per CAD erstellte, und selbstverständlich Heiko Triesch, der aktuelle Leiter der Luftfahrtabteilung.

Ausblick

Aber das Mammutprojekt Me 262 ist für das DTMB noch nicht abgeschlossen, unter anderem steht noch der Aufbau der Tragflächen aus. Zudem sind noch viele Kleinarbeiten notwendig, um der historischen Me 262 möglichst nahezukommen. Der oft gehörte Satz »Das brauchen wir nicht, das sieht man doch nicht« ist jedenfalls für die Me-262-Restaurierungsgruppe keine Option. ■

JAGDFLIEGER-ASS HANS »ASSI« HAHN

Der Condottiere

Andere haben mehr abgeschossen und sind öfter in den Wochenschauen gefeiert worden als er. Unter den deutschen Jagdflieger-Assen des Zweiten Weltkriegs war Hans »Assi« Hahn dennoch eine zentrale Figur: als mitreißender, zwischen Genie und Wahnsinn fliegender Draufgänger und Truppenführer

Von Kurt Braatz

Heute den alten Sportfliegerdress«, denkt er trotz der schneidenden Kälte an diesem 21. Februar 1943 auf dem Feldflugplatz Rjelbitzi südwestlich von Leningrad; einfach mal wieder fliegen wie zu Hause, wie im Frieden. Es ist Sonntag und er wird ja nur zum Stab der Luftflotte nach Riga gondeln, um seinen Urlaub zu regeln. Dann noch ein paar Einsatztage, die er sich für seinen 150. Abschuss vorgenommen hat, und ab in die

Heimat zu seiner Frau, die bereits die gemeinsame Skifreizeit an der Zugspitze vorbereitet.

Ein knapper Wink an Lux, seine Dogge, und Major Hans Hahn tritt vor seine Unterkunft. Er will sich schnell noch auf dem Gefechtsstand seiner Jagdgruppe, der II./JG 54, über die Morgenlage orientieren lassen. Vom anderen Ende des Rollfeldes her füllt das Brüllen einiger Triebwerke den blauen Him-

mel. Bei solchem Wetter wird er nicht viel Flugvorbereitung brauchen: rein in die Mühle und Kurs 260 Grad, bis nach einer guten Stunde die Ostsee in Sicht kommt. Ohne Eile stapfen der Gruppenkommandeur und sein Hund durch den knirschenden Schnee.

»Herr Major!«

Leutnant Max Stotz, Hahns Rottenflieger, hastet den beiden entgegen. »Starke feindliche Fliegertätigkeit über dem Demjansker

Messerschmitt Bf 109 G-2 der I. und II./JG 54, 1942 an der Ostfront. Major Hans Hahn übernahm im November 1942 die II. Gruppe des berühmten Grünherz-Geschwaders. Seine Fliegerkarriere begann jedoch schon lange vorher

Fotos (2) Sammlung Herbert Ringlstetter



Schlauch. Das Heer verlangt dringend Jagdschutz.«

»Gut, Stotz. Wir starten sofort mit dem Stabsschwarm!«

Hahns Bf 109 G-2 mit dem Doppelwinkel hinter der Kabine steht schon aufgewärmt und abgebremst vor der Gefechtsstands-Baracke. Er steckt seinen Abschussstock in den Schnee, wirft die Hundeleine darüber und verabschiedet sich von Lux wie vor jedem Feindflug seit Beginn des Krieges. Der mächtige Rüde liebt seinen Herrn und dieses immer gleiche Ritual; er kann sogar dessen Messerschmitt von den anderen Maschinen unterscheiden und wenn Hahn in einer Dreiviertelstunde zurückkehrt, wird er sich wie immer mit einem lässigen Ruck losreißen, um zu dessen Flugzeug zu traben. Er wird an ihm hochsteigen, um ihn zu begrüßen, und weil die aufgerichtete Dogge größer ist als ihr Herr, werden die Warte wieder etwas zu lachen haben.

Major Hans Hahn lacht dann gerne mit. Er ist keiner, der vor seinen Männern viel Aufhebens um sich, seine 107



Herausragender Kommandeur und Jagdflieger:
Hans »Assi« Hahn, hier als Kommandeur der III./JG 2
mit Ritterkreuz und Eichenlaub

Luftsiege und das Eichenlaub zum Ritterkreuz macht, das an seinem Hals funkelt. Eben kommt noch sein Bursche Alfons an die Maschine und meldet, dass heute morgen vier Briefe von seiner Frau eingetroffen sind. »Leg sie auf meinen Schreibtisch, Alfons, ich bin ja um zehn Uhr wieder zurück ...«

Verbissener Luftkampf

Wenige Minuten darauf ist der Gruppenstab in der Luft. Demjansk, denkt Hahn; ein Dreitausend-Einwohner-Kaff, das vor einem Jahr noch nicht einmal die Generalstäbler der Heeresgruppe Nord kannten. Das änderte sich von einem Tag auf den anderen, als die Rote Armee im Februar 1942 dort sechs deutsche Divisionen einkreiste. Hitler befahl das Halten um jeden Preis. 95 000 Mann und 20 000 Pferde mussten aus der Luft versorgt werden, selbst nachdem im April 1942 ein schmaler, gefährlicher Verbindungskorridor nach Westen freigekämpft werden konnte: der





Kettenexerzieren mit Arado Ar 65. Bei der II./JG 137 unter dem Pour-le-Merite-Träger Theo Osterkamp lernte »Assi« Hahn die Jagdfliegerei



Hans Hahn nach der Rückkehr von einem Übungseinsatz mit der Arado Ar 68 auf dem Fliegerhorst Werl



Die Leica III war immer dabei – auch später während der Luftschlacht um England. Hahn als Leutnant in Werl

Schlauch von Demjansk. Ein halbes Jahr später endete die Luftversorgung, weil die 6. Armee in Stalingrad eingekesselt worden war und die gesamte Transportkapazität der

Luftwaffe an diesem neuen Brennpunkt der Ostfront benötigt wurde. Nun durfte Demjansk geräumt werden. Die deutschen Divisionen setzten sich minutiös geplant durch

den Schlauch nach Westen ab, während die sowjetischen Land- und Luftstreitkräfte alles versuchten, ihn zu durchtrennen.

Verbissener Luftkampf

Mittlerweile überfliegt der Stabsschwarm der II./JG 54 die Stadt Staraja Russa südlich des Ilmensees und hat Funkverbindung zu den Flugwachen im Schlauch, muss aber gar nicht erst eingewiesen werden: Max Stotz sieht die Massen feindlicher Jäger als Erster und die vier Flugzeugführer machen sich kampfbereit. »Gleich würde der immer wieder aufregende tolle Tanz, den ich doch so liebte und der mir über Frankreich, dem Kanal, England und schließlich über Russland so vertraut geworden war, von Neuem beginnen«, erinnert sich Hahn später.

»Hier war's ja, gemessen am Westen, so verlockend ungefährlich, alle Vorsicht, die am Kanal geboten war, schien überflüssig. Unter uns war Land, feste Erde, kein Wasser. Wir flogen nicht mehr in zehntausend Metern Höhe, unser Jagdrevier lag jetzt bei dreitausend und darunter. Die sonst den Piloten so beengende Seeausrüstung, wie Schwimmweste mit Pressluftflasche, Schlauchboot, Farbbeutel, Leuchtpatronen und Pistole und vor allem die Sauerstoffmaske, fehlten, und das gab ein herrliches, freies Gefühl der Beweglichkeit.



■ Bf 109 G-2 vom Stab der II./JG 54, die Gruppenkommandeur Major Hahn im Februar 1943 flog

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



»Assi« Hahn war wohl der hässlichste Mädchenschwarm in der gesamten deutschen Jagdwaffe – aber er war einer! Er wusste es und er genoß es

Man hatte unbändige Lust, in der kleinen, schnittigen Messerschmitt zu kämpfen.«

Hahn führt seinen Schwarm ins Gefecht mit ungefähr 50 Airacobras, schießt sofort einen der Gegner ab, hat den zweiten bereits im Visier, wird aber plötzlich selbst beschossen und erkennt nach seinen ersten Abwehrmanövern, dass er an keinen Anfänger geraten ist. »Der verbissene Luftkampf spielte sich nach Aufgabe der Höhe nur noch in Boden-

Feuerstoß, die Maschine vor mir überschlug sich nach vorn und knallte mit einer riesigen Stichflamme im Wald auf. Auch den war ich Gott sei Dank los.«

Durchatmen. Ein Blick über die Instrumente. Der Öltemperaturzeiger zittert im roten Bereich, es riecht verbrannt in der Kabine und Hahn hat während des heftigen Kampfes die Orientierung verloren. Wie findet man nach Westen in dieser eintönigen Winterland-

» Man hatte unbändige Lust, in der kleinen, schnittigen Messerschmitt zu kämpfen. «

nahe ab, dicht über dem nordrussischen Urwald. In meiner Maschine wurde es warm. Die Scheiben der Kabine beschlugen sich, und ich musste sie zurückschieben. Stotz meldete gerade seinen zweiten Abschuss, den ich nicht sehen konnte, weil wir zu weit auseinandergekommen waren, als der Russe fast vor mir seine Maschine geradeaus legte und nach Osten zu entkommen suchte. Ich war sofort in günstiger Schußposition, gab einen kurzen

schaft ohne markante Geländepunkte? Während sich der Magnetkompass beruhigt, entdeckt der Major hinter sich in der Höhe eine sowjetische Rotte, die es auf ihn abgesehen hat. Er darf mit seiner waidwunden Maschine nun nichts mehr riskieren und drückt sie bis auf die Baumkronen hinunter, als sein Motor schlagartig festfrisst. Für einen Absprung fliegt er zu tief. Es bleibt ihm nur die Bauchlandung neben einer Straße, auf der Truppen



Erst skeptisch, dann beeindruckt von Hans' Führungsstil und seinen Erfolgen: Hannes Trautloft, Kommandore des JG 54

marschieren, und der letzte Funkspruch an seinen Kaczmarek, der irgendwo dort oben weiterkämpft: »Stotz – die haben Vater belehrt. Muss notlanden!«

In Gefangenschaft

Hans Hahns Krieg endet am Morgen des 21. Februar 1943 irgendwo südlich von Demjansk. Der 28-Jährige gerät in sowjetische Gefangenschaft. Nachdenklich trägt sein Geschwaderkommandore Hannes Trautloft abends in sein Tagebuch ein: »Assi Hahn hat in den wenigen Monaten, die er Hrabaks alte Gruppe führt, ihr seinen Geist und Ungeist eingepreßt und ihr ganz seinen rauhen und herzhaften Willen eingepflanzt. Alles war an ihm Vitalität und Kraft gewesen. Ein Condottiere, der in der eigenen Glut verbrannt ist.«

Hahn ist jedoch keineswegs den selbst induzierten Flammentod gestorben, sondern bald nach seiner Gefangennahme wieder ganz der Alte, wie in einem sowjetischen Protokoll

Während seiner kurzen Zeit beim JG 3 flog »Assi« Hahn diese Messerschmitt Bf 109 E mit seinem persönlichen Emblem. Es findet sich in Varianten auf all seinen künftigen Maschinen (siehe Profil rechts)



Oberleutnant Hans Hahn (unten Mitte) im Kreise seiner Jagdschüler in Werneuchen, wahrscheinlich Frühjahr 1939

nachgelesen werden kann. Seinen Gegnern wohlbekannt, wird er dem Piloten vorgestellt, der behauptet, ihn bezwungen zu haben, und gibt nur trocken zurück: »Mein Motor hat gefressen, deswegen sitze ich jetzt hier. Der Jagdflieger, der mich abschießt, ist noch nicht geboren. Aber dafür habe ich heute drei von euch heruntergeholt.« Denen, die nunmehr über sein Wohl und Wehe entscheiden, fehlt

allerdings der Humor für solche Auftritte. Sie verordnen ihm sieben Jahre Lagerhaft.

Wer war dieser Mann, der Hannes Trautloft wie ein Söldnerführer der italienischen Renaissance erschien?

Fotograf und Olympionik?

Hans Robert Fritz Hahn war am 14. April 1914 im beschaulichen Gotha als Sohn eines Fi-

nanzrates zur Welt gekommen. Solche Bürgerlichkeit ist normalerweise kein Nährboden für Eigensinn, aber seine Eltern und seine ältere Schwester Käthe hatten bald alle Hände voll zu tun, den äußerst lebhaften und vielseitig begabten Jungen, der schon auf dem Schulhof »Assi« genannt wurde, zu bändigen. Er las viel, spielte Theater, war gefesselt vom Kino und von der Fotokunst. Bilder aus den 1930er-Jahren zeigen ihn mit einer hochmodernen Leica III, die eigentlich für Zeitungsreporter entwickelt worden war. Er muss eines der ersten Exemplare besessen haben und nutzte es nicht nur ausgiebig, sondern auch gekonnt, wie die vielen Hundert Fotografien zeigen, die er aus der Zeit bis zu seiner Gefangennahme hinterließ: Das war keine Hobby-Knipserei, sondern verrät Gespür für das Medium des Schwarz-Weiß-Films, für Bildkomposition und den richtigen Augenblick.

Sein Lieblingsmotiv, bis er in den Krieg ziehen musste: Mädchen. Und die posierten offensichtlich gerne für ihn, auch spärlich bekleidet, obwohl er äußerlich nicht der Typ war, vor dem man sich als heranwachsende Frau gerne entblößt: eher klein geraten, mit rundem Gesicht, schmalen Augen und vollen Lippen, die eine Lücke zwischen seinen



■ Messerschmitt Bf 109 E-3 vom Stab/JG 3, geflogen von Oberleutnant Hahn im August 1939 (siehe Foto links)

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Schneidezähnen verbargen. Hahn kann nur durch seine Persönlichkeit gewirkt haben.

Und er strotzte vor Kraft. Zu den Mythen über seine Jugend gehört, dass er als Moderner Fünfkämpfer für den deutschen Kader der Olympischen Spiele 1936 nominiert gewesen sei, aber wegen einer Erkrankung nicht habe teilnehmen können. Das findet sich jedoch nirgendwo eindeutig belegt und es dürfte angesichts seiner Statur unwahrscheinlich sein. Die Goldmedaille gewann schließlich der sechs Jahre ältere, baumlange Luftwaffen-Oberleutnant Gotthard Handrick, einer seiner späteren Jagdflieger-Kameraden.

Der Weg in die Luftwaffe

Am 1. April 1934 trat Assi Hahn als Fahnenjunker ins 14. (badische) Infanterieregiment der Reichswehr ein und belegte während seiner Offiziersausbildung an der Kriegsschule München ab Januar 1935 eine Stube mit Diethelm von Eichel-Streiber. Der später selbst sehr erfolgreiche Jagdflieger und Ritterkreuz-

träger erinnert sich: »Ich kenne niemanden, der andere Menschen stärker beeinflussen konnte als ›Assi‹ Hahn. Schon als Offizierschüler ragte er heraus, auch mit seinem fabelhaften Gedächtnis und seiner Entschlußfreude, die nie fehlzugehen schien. Mit 21, 22 Lebensjahren waren wir alle ja noch keine reifen Männer, aber ›Assi‹ war einer. Wenn irgendwo ein Anführer gebraucht wurde, dann

wendung fand er bei der frisch aufgestellten II./JG 134 in Werl unter Major Theo Osterkamp, einem Pour-le-Merite-Träger des Ersten Weltkriegs. Mit Osterkamp hatte »Assi« Hahn einen unkonventionellen Vorgesetzten, der aus seinen jungen Leutnants – unter ihnen auch Werner Mölders – exzellente Jagdflieger formte. Hahn hat wohl auch ihn beein-

» Wenn irgendwo ein Anführer gebraucht wurde, dann fiel die Wahl auf ihn. «

fiel die Wahl auf ihn und er hätte auch nichts anderes erwartet. Selbst seine Ausbilder hatten solche Achtung vor ihm, dass sie ihm manchen Verstoß gegen die Vorschriften und ihre Befehle stillschweigend durchgehen ließen.«

Im November 1935 trat Hahn in die Luftwaffe ein, am 1. April 1936 schloss er seine fliegerische Ausbildung ab und wurde zum Leutnant ernannt. Seine erste Truppenver-

druckt. Am 1. November 1937 wurde Theo Osterkamp der Gründungskommandeur der Jagdfliegerschule Werneuchen und nahm »Assi« Hahn als Jagdlehrer mit nach Brandenburg. Der lernte dort selbst noch eine ganze Menge, denn die Kapitäne der drei Ausbildungsstaffeln hießen Walter Kienzle, Hannes Trautloft und Günther Lützow. Sie alle hatten Kampferfahrung im Spanischen Bürgerkrieg

Neumünster, 9. April 1940: Ju 90 stehen für die Verladung von Luftlandetruppen zur Besetzung Dänemarks und Norwegens bereit. »Assi« Hahns 4./JG 2 war ihnen als Jagdschutz zugeteilt





Unter Dieter Hrabak (Zweiter von links) war die II./JG 54 zur erfolgreichsten Gruppe des Geschwaders geworden



Mehr Rudelführer als Offizier. Unangepasst und angriffslustig, avancierte »Assi« Hahn schnell zu einem erfolgreichen Staffelfkapitän



Frühjahr 1940. Hahn liegt mit seiner 4./JG 2 in Nordholz und formt sie bis zum Frankreichfeldzug zu einer kampfkraftigen Einheit

gesammelt, und dies nicht etwa nur auf den veralteten Doppeldeckern, die Hahn bisher geflogen war, sondern auf der revolutionären Messerschmitt 109.

Günther Lützwow war der erste gewesen, der die überkommenen Einsatzgrundsätze ans Potenzial des neuen Jagdflugzeugs angepasst hatte und nun in Werneuchen lehrte: die Kette aus drei Flugzeugen als kleinste taktische Einheit des Jagdkampfes wurde durch die Rotte aus zwei Maschinen abgelöst, der enge Kettenkeil musste einer aufgelockerten Formation weichen, die Werner Mölders schließlich zum Vierfingerschwarm perfektionierte. Hahns Intelligenz, sein Schwung als

Führungspersönlichkeit und seine Aggressivität als Jagdflieger erhielten hier weitere, entscheidende Impulse. Berstend vor Energie, wurde er nach zwei Jahren in Werneuchen zum Stab des Jagdgeschwaders 3 versetzt und kurz nach Kriegsbeginn zur II./JG 2, die gerade in Zerbst von Hauptmann Wolfgang Schellmann aufgestellt wurde.

Ungewöhnlicher Staffelführer

Assi Hahn erhielt die 4. Staffel zur Aufstellung zugewiesen und hatte damit fast jede Entfaltungsmöglichkeit, die er sich wünschen konnte. Als Staffelloffizier wurde ihm Oberleutnant Lothar Krutein unterstellt, fürs fliegende Per-

sonal holte er sich außerdem die erfahrenen Oberfeldwebel Karl-Heinz Harbauer und Siegfried Schnell, von denen letzterer allein im Westen 90 Luftsiege erzielen sollte, ehe er im Februar 1945 als Kommandeur der IV./JG 54 an der Ostfront fiel. Um diesen Kern gruppierte sich eine Handvoll frischgebackener Unteroffiziere und Leutnants, so beispielsweise der 22-jährige Julius Meimberg, der das Kriegsende als Ritterkreuzträger mit 59 West-Abschüssen, Major und Kommandeur der II./JG 53 erleben würde.

Er erinnert sich, wie er im Dezember 1939 von Assi Hahn für die 4./JG 2 requiriert wurde, als er sich mit seinen Kameraden Egon Mayer und Heinz Bolze beim Stab der II./JG 2 meldete, nachdem sie gerade ihre Ausbildung an der Jagdfliegerschule Schleißheim abgeschlossen hatten: »Er ist nicht besonders groß, nein: eher gedrungen. Aber man ahnt unter dem wehenden Umhang, mit dem er hereingerauscht ist, einen durchtrainierten, muskulösen Körper. Dieser Eindruck verstärkt sich durch den wuchtigen Schädel, der in den Stiernacken des Mannes hineingepreßt zu sein scheint und von dickem, tief-schwarzem Haar gekrönt wird. Wie ein Federmesser schnellt seine Rechte aus dem Umhang hervor, als er sich Bolze mit lauter, klarer Stimme vorstellt. »Sie kommen zu mir in die Vierte!«, verkündet er diesem nach kurzem Wortwechsel, »Sie melden sich gleich, sobald wir hier durch sind!«

Dann steht er vor mir und fixiert mich durchdringend mit seinen dunklen, ein wenig geschlitzten Augen. Sein Gesicht bildet eine merkwürdige Mischung aus Sensibilität und Brutalität: die hohe, intelligent wirkende Stirn passt nicht recht zu dem mongolischen Blick, der weiche, sinnlich aufgeworfene Mund nicht zu dem energischen Kinn. Ich halte seinem Blick mannhaft stand, aber mir ist, als habe jemand eine doppeläufige Flinte auf meine Nasenwurzel gerichtet. »Sie kommen auch zu mir!«, bellt er, indem sein rechter Zeigefinger aus dem Umhang auf mich zuschießt, kaum dass ich meinen Namen herausgebracht habe. Und während ich noch ein »Jawoll!« hören lasse, das in seiner übertriebenen Zackigkeit meine Furcht eher enthüllt als überdeckt, hat er sich auch schon umgewandt und verschwindet so plötzlich, wie er gekommen ist ...«

Eine andere Generation

Bereits am folgenden Morgen erhält Meimberg seine erste Lektion durch Hahn. Der befiehlt ihm, sich auf die neue Bf 109 E-3 einweisen zu lassen und gleich ein paar Platzrunden mit ihr vorzuführen. Eine haarige Angelegenheit, weil eine Nebelbank im Endanflug die Sicht aufs Landekreuz verdeckt. Der Leutnant muss zwei Landungen abbrechen und durchstarten; erst den dritten Anflug be-

endet er mit viel Mut auf festem Grund und Boden. Der ebenso verwunderte wie verärgerte Hahn fragt ihn, warum er nicht einfach von der anderen, nebelfreien Seite des Platzes gelandet sei und Meimberg antwortet brav: Weil das Landkreuz eben dort ausgelegt war, wo der Nebel stand.

»Leutnant Meimberg«, gibt Hahn zurück, »sie sind Offizier der deutschen Luftwaffe. Und Sie haben noch nicht einmal den Grips, selber zu entscheiden, was Sie mit ihrer armen Haut und einem teuren Jagdflugzeug machen, wenn ein Obergefreiter das Landkreuz falsch ausgelegt hat? Sie trudeln lieber ab oder überschlagen sich, damit auf ihren Grabstein gemeißelt werden kann: »Hier ruht in Frieden der Leutnant Meimberg, der in treuer Befolgung der Luftwaffen-Dienstvorschrift neben dem vom Obergefreiten Blödian ausgelegten Landkreuz aufschlug?«

Das ist neu für Meimberg und seine schon vom »Dritten Reich« geprägte Generation, die bisher immer nur gehört hat: Wenn ihr euch an die Vorschriften haltet und gehorcht, könnt ihr nichts falsch machen. »Assi« Hahn fordert völlig anderes. Er erzieht seine Flugzeugführer zur maximalen Nutzung ihrer Handlungsspielräume und zeigt bei jeder Gelegenheit, was er darunter versteht. Als ihm eines Tages zugetragen wird, dass sich zwei seiner Warte über die Landungen seiner Piloten lustig machen, lässt er die beiden antreten und erfährt von ihnen, dass sie selbst im Zivilleben Flieger waren. Ohne den Dienstweg zu beachten, schickt er sie zu seinen alten Freunden an der Jagdfliegerschule Werneuchen und erhält sie pünktlich zur Offensiv im Westen als Jagdflieger zurück.

Den zweiten Teil des Porträts über »Assi« Hahn finden Sie in der kommenden Ausgabe von *Flugzeug Classic*.



Irgendwo in Frankreich, Frühjahr 1940. Von rechts: Assi Hahn, sein Rottenflieger Julius Meimberg und zwei unbekannte Feldwebel



Einsatzbesprechung der 4./JG 2 während der »Luftschlacht um England«. »Assi« Hahn mit erbeuteter Ray-Ban-Aviator-Sonnenbrille inmitten seiner Flugzeugführer

FERTIGMODELLE

Metall 1:72 - 1:48 - 1:32

Erstklassige Verarbeitung - super detailliert - ständig neue Fertigmodelle

Komplettes Sortiment in unserem Onlineshop: warbirdmodelle.de

Versand täglich mit DHL

Eurofighter Luftwaffe
TaktLwG 73, "60th Anniversary Edition"
Maßstab 1:72
89,90 €



Warbirdmodelle Unterberg
Im Euler 24
63584 Gründau
info@warbirdmodelle.de



Spitfire Mk. IXc, RAF
Maßstab 1:72
55,00 €



F-104G Starfighter Bundeswehr
MFG 2
Maßstab 1:72
79,90 €



Tornado IDS Bundeswehr
MFG 2
Maßstab 1:72
99,90 €



Horten Gotha Go 229
Luftwaffe
Maßstab 1:72
79,95 €



Bf-109E-3 "Gelbe 1" 6/ JG51
ObLt. Josef Priller
Maßstab 1:48
94,00 €

www.warbirdmodelle.de

VOM JAGD- ZUM TORPEDOFLUGZEUG

Glückloser Jäger

Modern konzipiert, gilt die Blackburn Firebrand 1940 als großer Hoffnungsschimmer für die seinerzeit arg benachteiligten Jagdflieger des britischen Fleet Air Arm. Doch es kommt anders als geplant ...

Von Wolfgang Mühlbauer

Sie soll den Jagdfliegern beim Fleet Air Arm nach Möglichkeit aus ihrer damals misslichen Lage helfen: Blackburn Firebrand F Mk.I. Der zweite Prototyp DD810, hier aufgenommen auf dem Gelände des Stammwerks in Brough, hebt im Juli 1942 zum ersten Male ab

Foto BAe Systems Brough



Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs ist es um die Jagdfliegerei auf Großbritanniens Flugzeugträgern wenig zeitgemäß bestellt. Während sich die Royal Air Force (RAF) mit Nachdruck anschickt, echte Hochleistungsjäger an die Front zu werfen, kann der Fleet Air Arm (FAA) zumindest von See aus lediglich umgemodelte Gloster-Gladiator-Doppeldecker oder die leistungsschwache, obendrein ineffektive Blackburn

Vielmehr hat der Schutz fernöstlicher Überseekolonien Vorrang. Alles ausgerichtet auf große Seegefechte alter Art, welche vom FAA in erster Linie fordern, Aufklärung zu fliegen oder die gegnerische Überwasserstreitmacht zu verlangsamen. Lange Zeit klammert sich die Admiralität dazu an zweiseitige Maschinen – steuern und navigieren über dem offenen Meer traut man dem Piloten alleine nicht zu. Verbunden mit den engen Platzverhältnis-

sind sie allgemein nicht allzu leistungsstark und operieren meist in Sichtweite der eigenen Flotte. Erst ab 1933 rücken bei der Royal Navy schnelle, an Land stationierte Gegenspieler langsam in den Fokus ihrer trägergestützten Jagdabwehr. Davon abgesehen, dass Air Ministry wie RAF tatkräftig viele Belange des FAA untergraben, sorgt die Royal Navy mit ihrem vielschichtigen Planungswesen selbst geraume Zeit hinweg für schale Kompromisse, sprich für zweiseitige Jagdflugzeuge voll merklicher Defizite, allen voran die beiden Blackburn-Muster Skua und Roc sowie die etwas konditionsstärkere Fairey Fulmar, die ab Juni 1940 im Einsatz steht.

» Steuern und navigieren über dem offenen Meer traut man den Piloten alleine nicht zu. «

Skua ins Gefecht schicken. Freilich ist sich die britische Admiralität länger schon der Notwendigkeit für ein zeitgemäßes Trägerjagdflugzeug bewusst.

Ihr Hauptaugenmerk ruht aber stets auf Japan als möglichem Hauptgegner, während das Deutsche Reich nebensächlicher bleibt.

sen an Bord, befeuert dies den ausgeprägten Hang zu Mehrzweckflugzeugen, ganz ähnlich wie bei anderen führenden Seemächten der damaligen Welt.

Sofern einsitzige Jäger bis Anfang der 1930er-Jahre überhaupt ihren Weg an Deck finden – egal ob beim FAA oder anderswo –

Fortschrittlichere Konzepte

Trotz allem gibt es progressivere Ansätze. Nur brauchen sie Zeit, sich in jener zähen Gemengelage hervorzutun. Etwa, als 1938 erste Überlegungen für die Nachfolge von Skua,





DD804 bleibt stets unbewaffnet. Zunächst dient sie aerodynamischen Versuchen und Leistungstests, ab Mai 1943 als Versuchsträger beim Motorenhersteller Napier in Luton Foto Blackburn/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Sea Gladiator und Fulmar aufkeimen. Wie gehabt soll das künftige Kurzstrecken-Jagdflugzeug auf jeden Fall zweisitzig sein, wahlweise bewaffnet mit starr eingebauten Geschützen in den Tragflächen oder mit einem Drehturm als sogenannter Turret-Fighter. Allerdings fehlt es sämtlichen eingereichten Entwürfen an Überzeugungskraft. Im Anschluss überarbeiten die Verantwortlichen zunächst die technischen Anforderungen, ergänzen adäquat die beiden Ausschreibungen und im Juni 1939 startet die nächste Wettbewerbsrunde.

Ohne weiter in die Tiefe zu gehen, findet wiederum kein einziges Design ausreichend Gnade vor den Augen der Admiralität. Ohne

hin bloß eine Modeerscheinung, lässt man den Turret-Fighter bald danach fallen. Im Gegenzug wird dessen ursprüngliche Ausschreibung anhand Specification N.5/40 neu angepasst, um ein doppelsitziges Trägerjagd-

flugzeug mit starr eingebauter Bewaffnung auf den Weg zu bringen, das später als Fairey Firefly in Großserie geht.

Anfangs mehr oder minder inoffiziell, beginnt parallel die Suche nach einem weiteren

Marinejäger als Alternative. Die Maschine kann sowohl ein- wie zweisitzig ausgelegt sein, wobei man für erstere eine Höchstgeschwindigkeit von 330 Knoten (611 km/h) in 15 000 Fuß (4572 Meter) ansetzt. Wie schon

zuvor nimmt die Firma Blackburn Aircraft auch an dieser Ausscheidung teil. Das Unternehmen mit Stammsitz in Brough am Nordufer der Humbermündung ist seit 1914 fester Bestandteil des britischen Militärflugzeug-

» Die Firebrand gilt als ein Experiment, wie es explizit heißt. «

Frühjahr 1942: DD804, das erste V-Muster der Firebrand F Mk.I, beim Warmlaufen des Sabre-III-Motors vor einem weiteren Testflug Foto BAe Systems Brough





■ Firebrand F Mk.I, s/n DD604. Die Maschine stellt den ersten Prototypen dar, der seinen Erstflug am 27. Februar 1942 absolviert
Zeichnung Juanita Franzi

baus und bekannt für solide, ab und an recht eigenwillige Konstruktionen.

Blackburns Vorschlag für das entsprechende einsitzig konzipierte Marine-Jagdflugzeug trägt die interne Bezeichnung B.37 (alternativ auch B-37 oder B37) und fällt erst einmal ebenso durch wie die übrige Konkurrenz. Zum Glück verspricht die aerodynamische Auslegung der B.37 eine ungewöhnlich niedrige Überziehgeschwindigkeit – essenziell für den Einsatz vom Trägerdeck aus und seinerzeit zentraler Schlüsselfaktor beim Gestalten solcher Flugzeuge. Ergo scheint es sinnvoll, der B.37 trotzdem eine angemessene Chance zu geben und wenigstens 25 Stück aufzulegen (später auf 50 erhöht) ... als ein Experiment, wie es explizit heißt. Weiteren Anstoß liefern die schmerzlichen Lektionen, die der FAA im Frühjahr 1940 während der Kämpfe um Norwegen sammeln muss, bei denen er keinerlei eigene potente Abfangjäger aufzubieten hat.

Große Klappe

So kann am 24. Juli Jahres in Brough endgültig der Startschuss für die B.37 fallen ... unweit vom Stammwerk im schicken Hauptgebäude eines Golfclubs, wo Chefkonstrukteur George Edward Petty und die zuständige Entwurfskommission tagen. Bis dato hat Petty den meisten Flugzeugmustern aus dem Hause Blackburn seinen Stempel aufgedrückt. Zunächst über fast zwei Jahrzehnte hinweg Assistent beziehungsweise Stellvertreter der Konstruktionsleitung, fungiert er seit 1937 als Chief Designer in Brough. In dieser verantwortungsvollen Position wird George Petty dem Unternehmen noch bis 1951 erhalten bleiben.

Die Arbeiten an Blackburns neuestem Marinejäger kommen zügig voran. Vier Wochen nach Beginn ist auch die zugehörige Ausschreibung N.11/40 amtlich verabschiedet. Damit sind sowohl die genauen Anforderungen an die B.37, allem voran die Höchstgeschwindigkeit von 648 km/h, wie deren Entwicklungskosten offiziell abgedeckt. Die Konstruktionsattrappe steht anscheinend schon im September 1940 abnahmefertig bereit. Der Bauauftrag für drei Prototypen folgt

im Januar 1941. Fünf Monate später erhält die B.37 ihren offiziellen Namen: Firebrand, zu Deutsch am ehesten als Aufwiegler, Heißsporn oder Unruhehstifter zu interpretieren.

Um den großen freitragenden Tiefdecker durch die Luft zu treiben, setzt Blackburn auf den temperamentvollen Napier Sabre III, einen gut 2300 PS starken, flüssigkeitsgekühlten 24-Zylinder-H-Motor mit Schiebersteuerung. Im Zusammenwirken mit seiner quasi hautengen Verkleidung und dem weit nach hinten gerückten Führerraum verleiht das Triebwerk der Rumpfkontur gefällig schlan-

ke Form. Wie das übrige Flugzeug ist der gesamte Rumpf in Ganzmetallbauweise hergestellt. Er unterteilt sich in zwei Baugruppen, zusammengefügt am Hauptspant hinter dem Cockpit. Während der vordere Teil als Rohrkonstruktion mit abnehmbaren Verkleidungsstücken ausgebildet ist, besteht der hintere aus zwei Halbschalen mit freitragender Außenhaut. Unmittelbar vor dem Füh-



Großflächige Auftriebshilfen sind Markenzeichen der Firebrand – hier DD810 im Endanflug

Foto BAe Systems Brough

Technische Daten – Blackburn Firebrand F Mk.I

Länge	11,63 m
Höhe	4,06 m
Spannweite	15,24 m*
Tragflügelfläche	34,28 m ² *
Antrieb	ein flüssigkeitsgekühlter Napier-Sabre-III-24-Zylinder-H-Motor mit 2305 PS Startleistung
Startmasse	6188 kg
Höchstgeschwindigkeit	568 km/h in 5395 m
Reichweite	1293 km
Dienstgipfelhöhe	9906 m
Bewaffnung	4 x Hispano-20-mm-MK, bis zu 454 kg Bombenlast
Besatzung	1 Mann

*laut Hersteller, einige amtliche Dokumente nennen als Spannweite 15,18 m

Voller Kompromisse

Sofern es um ihre eigenen Flugzeugentwicklungen geht, hält die britische Marinefliegerei seit Mitte der 1930er-Jahre mit Vorliebe an zweisitzigen Jagdmaschinen fest. Im Prinzip weder Fisch noch Fleisch, hinken sie ihren landgestützten Gegenspielern bald massiv hinterher. Das wird spätestens mit Kriegsbeginn schmerzhaft deutlich. Große Hoffnungen ruhen deshalb nicht zuletzt auf der Blackburn Firebrand.



Als Jäger letztlich kaum brauchbar, dafür weit nützlicher als

Sturzkampfflugzeug: Blackburn Skua Foto Blackburn/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Vom Konzept her verfehlt und offenbar nie vom Flugzeugträger aus eingesetzt: Blackburn Roc Foto Blackburn/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Steht ab Sommer 1940 in Dienst, tut sich aber schwer gegen moderne landgestützte Jagdflugzeuge: Fairey Fulmar

Foto Fairey/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



rerraum sitzt der Haupttank. Ein zweiter, kleinerer Treibstoffbehälter liegt direkt unterhalb des Cockpitbodens.

Markant an der Firebrand: Ihre Seitenflosse thront weit vor dem Höhenleitwerk. Eine eigenwillige Anordnung, erstmals umgesetzt bei der Skua. Sie soll weitgehend sicherstellen, dass das Seitenleitwerk bei niedrigen Fluggeschwindigkeiten wirksam angeströmt bleibt – und nicht durch gegenseitige Überdeckung vom Luftstrom abgeschirmt wird. Obschon weniger ausgeprägt als bei der Skua, läuft das Rumpfen der Firebrand gleichfalls in einem spitzen Konus aus. Dieser lässt hervorragend Platz für das Hydraulikgetriebe des Spornfahrwerks beziehungsweise des Fanghakens. Zudem nimmt er die hohen Belastungskräfte auf, wenn letzterer das Flugzeug beim Aufsetzen schlagartig abbremst.

Wie erwähnt, macht die Firebrand ausgedehnt von Hochauftriebshilfen Gebrauch, um den engen Geschwindigkeitslimits für Start und Landung an Deck Rechnung zu tragen. Von der äußeren Hälfte des Innenflügels bis hin zur Innenbordseite des Querruders erstreckt sich unterhalb der Tragflächen-Hinterkante eine großzügig dimensionierte Fowler-Klappe. Der verhältnismäßig langgestreckte Tragflügel selbst ist zweiholmig aufgebaut. Die Außenflächen liegen mit fünf Grad positiver V-Stellung am Mittelstück an, das unter anderem die Hauptfahrwerke beherbergt. Diese fahren binnen weniger Sekunden hydraulisch nach innen ein.

Aus beiden Flügelwurzeln ragen markante Motorkühler nach vorne; eingerahmt dazwischen liegt der Schmierstoffkühler. Selbstverständlich hat die Firebrand Klappflügel, um sie platzsparend unterzubringen. Dabei sind die Maßvorgaben streng. Jede Außenfläche kann manuell mithilfe eines Kurbel- und Spindelmechanismus, der sich im jeweiligen Fahrwerksschacht befindet, um den hinteren Hauptholm geschwenkt werden. Zuerst senkrecht nach oben, dann weiter nach hinten, bis sie parallel zum Rumpf liegt. Eine kräftezehrende Sache, für die es im Alltagsbetrieb gut ein Dutzend helfende Hände braucht.

Kritik und starke Konkurrenz

DD804, der allererste Prototyp der Firebrand F Mk.I, absolviert am 27. Februar 1942 seinen offiziellen Erstflug. Er bleibt stets unbewaffnet und dient ausschließlich als Versuchsträger für Aerodynamik oder Antriebstechnik. DD810 kommt offenbar am 15. Juli als zweites V-Flugzeug die Luft. Die Maschine trägt von Anfang an militärische Ausrüstung, wenngleich sie mit zwei statt vier Kanonen bestückt bleibt. Ferner kann sie zwei Einzelträger für gängige 500-Pound-Bomben (ungefähr 227 Kilogramm) unter den Tragflächen mitführen. Wann genau DD815 als Dritte im



■ Firebrand TF Mk.II, s/n DK382. Das Flugzeug gehört ab Oktober 1944 zur 708 Squadron in Lee-on-Solent und dient Versuchszwecken Zeichnung Juanita Franzi

Bunde erstmals den Erdboden unter sich lässt, scheint ungewiss. Fest steht, dass sie ab 15. September 1942 zur einführenden Waffenerprobung beim Aeroplane and Armament Experimental Establishment (A&AEE) antritt.

che kleine Hilfsklappe, die automatisch ausfährt, sobald erstere sich absenken. Offen bleibt indessen, wann und bei welchen der drei Prototypen dies alles erstmals zum Einbau kommt.

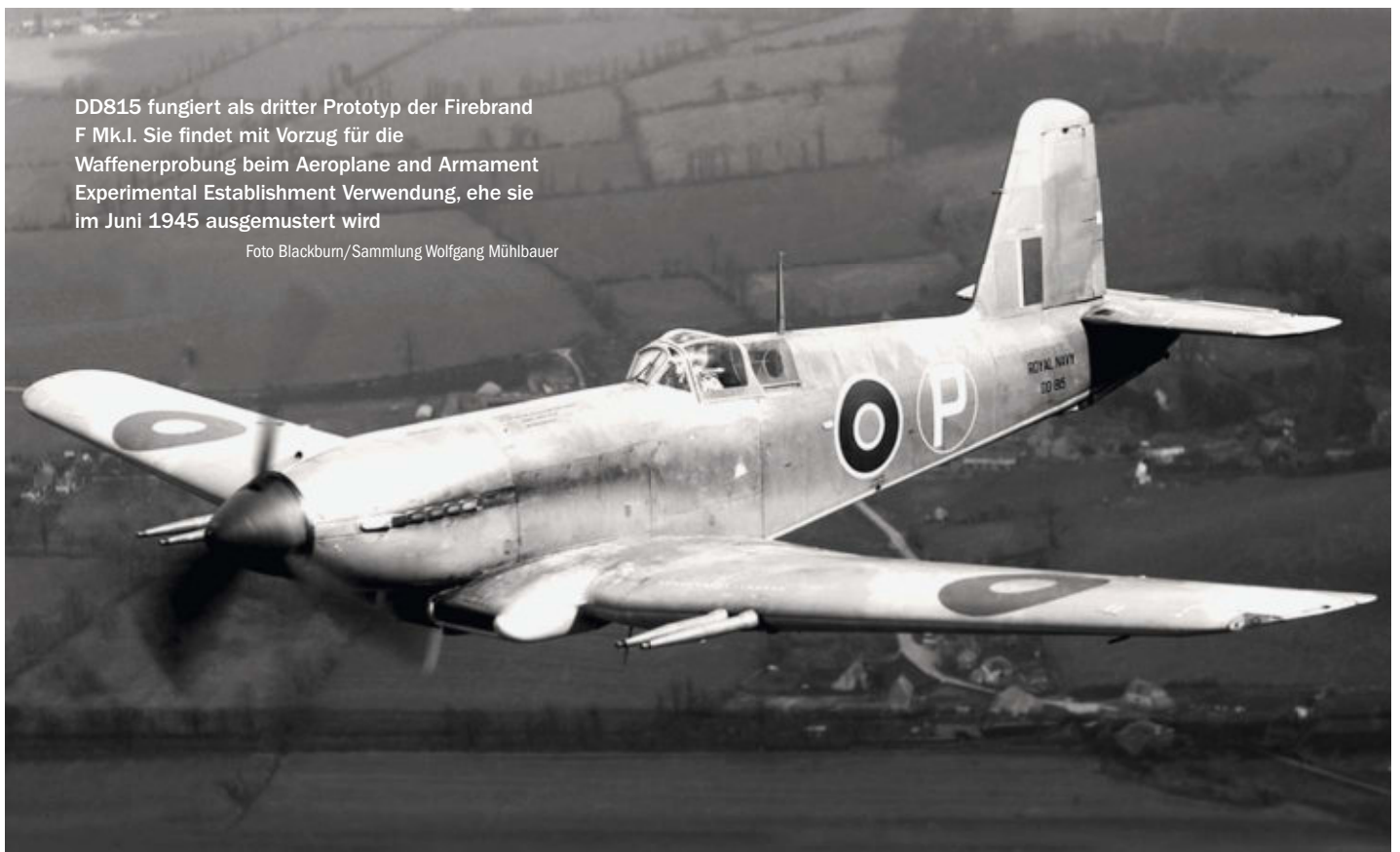
» Für ein zeitgemäß konkurrenzfähiges Jagdflugzeug fehlen die Voraussetzungen. «

Wie sich zeigt, lässt neben der Leistung insbesondere die Richtungsstabilität der Firebrand zum Teil bedenklich zu wünschen übrig. Aufwendige, oft frustrierende Detailarbeit an Rudern und Klappen charakterisiert deshalb die weitere Entwicklung des Flugzeuges über lange Zeit hinweg. Nicht zuletzt werden etwa die Auftriebshilfen verfeinert. So erhalten die großen Fowler-Klappen eine zusätzli-

Am 9. und 10. Februar 1943 ist es schließlich soweit: Von Bord der *HMS Illustrious* aus absolvieren DD810 und DD815 die ersten Starts und Landungen auf See. Alles klappt soweit ganz gut. Trotzdem gibt es ernsthaft Anlass zur Kritik. In erster Linie am Seitenrudder, das generell zu schwergängig ist und sich speziell im Gleitflug kaum wirksam zeigt. Von ihren aerodynamischen Unzulänglichkei-

ten einmal abgesehen, die zu beheben lange dauern dürfte, scheint die vergleichsweise schwere wie große Firebrand einfach zu unbeweglich ... und zu langsam. Für ein zeitgemäß konkurrenzfähiges Jagdflugzeug fehlen schlichtweg wichtige Voraussetzungen.

Zu allem Überfluss für Blackburn gibt es mittlerweile übermächtige Konkurrenz. Im Herbst 1941 hat sich das Air Ministry nämlich dazu erweichen lassen, dem FAA Zugriff auf die Supermarine Spitfire zu gewähren. In der Folge zügig wie schnörkellos zur trägertauglichen Seafire modifiziert, steht der flinke Jäger seit Juni 1942 im Truppendienst auf See. Trotz mancher Defizite kann er mehr als über-



DD815 fungiert als dritter Prototyp der Firebrand F Mk.I. Sie findet mit Vorzug für die Waffenerprobung beim Aeroplane and Armament Experimental Establishment Verwendung, ehe sie im Juni 1945 ausgemustert wird

Foto Blackburn/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Lediglich neun Serienexemplare der Firebrand F Mk.I stellt man fertig. Darunter DK367, hier versuchsweise ausgerüstet mit Raketengeschossen Foto RN/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



zeugen ... und macht der Firebrand F Mk.I ihre zgedachte Rolle abspenstig. Es bleibt bei neun Serienexemplaren, die man ab Juli 1943 ausliefert und in der Regel für Test- und Erprobungszwecke nutzt.

Neuausrichtung

Immerhin stuft die Royal Navy die ganze Arbeit an und mit der Firebrand als wertvoll genug ein, um das Flugzeug nicht sang- und klanglos abzuservieren. Stattdessen reift bereits seit Längerem die Idee, es in einen

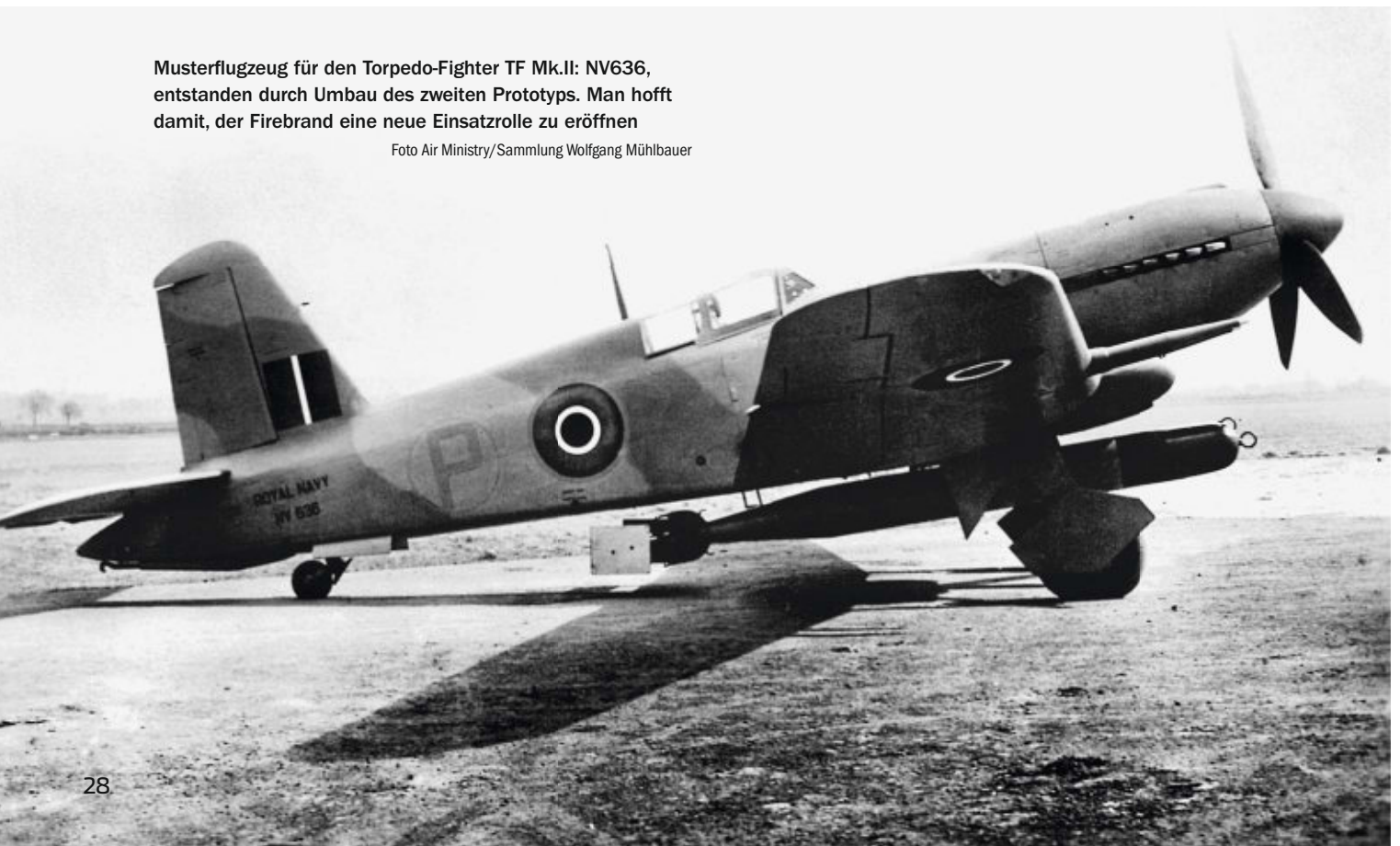
schnellen, schlagkräftig agilen Torpedoträger umzuwickeln. Ganz im Gegensatz zur Seafire nämlich hat die große, obendrein weit robustere Maschine in jedem Fall ordentlich Potenzial zum sogenannten Torpedo-Fighter (TF) beziehungsweise zum Angriffsflugzeug.

Als Musterexemplar für die spätere Firebrand TF Mk.II darf DD810 erhalten. Kurz nach den besagten Trägerversuchen bei einer Notlandung beschädigt, wird sie im Anschluss passend modifiziert. Danach kann sie einen einzelnen, 812 Kilogramm schweren

Mk.XVI-Torpedo unter dem Rumpf zwischen beiden Fahrwerksschächten mitschleppen. Dazu hat man im Wesentlichen den Mittelflügel verbreitert, sodass sich die Spannweite um gut 40 Zentimeter erhöht. In ihrer geänderten Form und mit der neuen Seriennummer NV636 versehen, hebt die Maschine am 31. März 1943 zum zweiten Erstflug ab. Bald sieht es ganz danach aus, als habe die Firebrand die richtige Nische für sich gefunden. Ob das so ist, erfahren Sie in einer kommenden Ausgabe von *Flugzeug Classic*. ■

Musterflugzeug für den Torpedo-Fighter TF Mk.II: NV636, entstanden durch Umbau des zweiten Prototyps. Man hofft damit, der Firebrand eine neue Einsatzrolle zu eröffnen

Foto Air Ministry/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Sie war der schnellste Turboprop-Airliner und machte verdammt viel Lärm: die Tupolew Tu-114. Doch nicht nur die Sowjets, sondern ...
Foto Tupolew/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



LAUTE FLUGZEUGE

The Sound of Freedom



... auch die Amerikaner produzierten geräuschstarke »Vögel«, wie etwa den Experimentaljäger Republic XF-84H. Er gilt als das wohl lauteste jemals gebaute Flugzeug
Foto USAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Im Kalten Krieg donnerten NATO-Jets im Tiefflug ungeniert übers Land, Menschen zogen beim Überschall-Knall die Köpfe ein. »Sound of Freedom«, so nannten Piloten den Fluglärm. Wer den meisten Krach machte, ist umstritten; die Verantwortlichen verwiesen bei Klagen auf den militärischen Auftrag. Fluglärm gab es in allen Varianten. So nervte das Trainingsflugzeug Fouga Magister Mensch und Tier mit hochfrequenten Pfeifgeräuschen, die ihm den passenden Namen »Mäusetöter« einbrachte.

BULLIGE F-111-SCHWENKFLÜGLER (»Erdferkel«) rasten mit Getöse derart flink durch die Gegend, dass nicht alle NATO-Jets in Formation mithalten konnten. A-10-Thunderbolt-»Warzenschweine« – langsame, um eine mächtige 30-mm-Kanone herumkonstruierte Panzerknacker – stürzten sich wie aus heiterem Himmel auf ihre Ziele. Luftfahrt-Fans hatten ihren Spaß, alle anderen taube Ohren.

STETS GAB ES INOFFIZIELLE Krach-Rekordhalter. Nummer eins war die XF-84H aus dem Jahre 1955, der

Prototyp eines Turboprop-Jägers auf der Basis des F-84F-Kampffjets. Die äußeren Propellerblätter drehten schon im Leerlauf im Überschallbereich; ihr Lärm war noch in 40 Kilometern Entfernung zu hören. »Thunderscreech« (Donnerschrei) war der treffende Spitzname des seltsamen Fliegers.

DER LAUTESTE AIRLINER JENER ZEIT – ebenfalls ein Turboprop – war die Tupolew Tu-114 (Erstflug: November 1957). Die zivile Version des Bombers Tu-95 hatte vier riesige Kusnetsow-NK-12MV-Motoren mit je 15 209 PS und je zwei gegenläufige Propeller, deren Blattspitzen wie bei der XF-84H früh im Überschallbereich drehten. Der gigantische Vogel, schnellstes Turboprop-Verkehrsflugzeug aller Zeiten, benötigte extrem lange, nicht überall verfügbare Fluggasttreppen. Im September 1959 tauchte das Flugzeug erstmals ins internationale Rampenlicht, als es den sowjetischen Regierungschef Nikita Chruschtschow als ersten ranghöchsten Vertreter seines Landes in die Vereinigten Staaten flog – laut, aber standesgemäß.
Rolf Stünkel

»Sie war noch in **40 Kilometern Entfernung** zu hören«

TRAGISCHES SABRE-UNGLÜCK

»Er unternahm keinen Ausstiegs- versuch ...«

Die F-86 galt in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg als bestes westliches Jagdflugzeug. Die Kanadier fertigten sie als CL-13 Sabre in Lizenz und verkauften sie auch bald an die junge deutsche Bundesluftwaffe. Mit solch einer Maschine des JG 71 »Richthofen« kam es 1962 zu einem traurigen Unfall

Von Christian König



Am 13. Juni 1962 ging Stabsunteroffizier Bert Luthmer bei einer Übung mit seiner Canadair CL-13B Mk. VI, JA-231, plötzlich in den steilen Sinkflug über – am Ende war er tot. Was war passiert?

Grafik Anastasios Polychronis



In den 1950er-Jahren bestes NATO-Jagdflugzeug: North American Aviations F-86 Sabre (hier die XF-86, s/n 45-59597), dahinter die North American XB-45 Tornado



Die letzten Canadair-Sabre – hier die Mk. VI (S/N 23757) im europäischen Sichtschutzanstrich bei der No. 1 OFU Overseas Ferry Unit, RCAF – bestanden zu 85 Prozent aus kanadischen Teilen

Bei 21 Grad Celsius war es bedeckt an diesem 13. Juni 1962, ein Mittwoch. Nur hin und wieder kam die Sonne durch. Der Wind blies mit ein bis zwei Beaufort (8,8 km/h). In Ahlhorn bereiteten sich vier Flugzeugführer der Jagdstaffel 712 für einen Abfangeneinsatz mit ihren F-86 Sabre über der Deutschen Bucht vor. Dabei sollte eine Rotte eine andere zum Luftkampf stellen. Eigentlich

eine bloße Übung, doch am Ende war einer der Piloten tot. Und er war nicht der erste Flugzeugführer der Luftwaffe, den ein Flug in der Sabre das Leben kostete ...

Doch springen wir zunächst an einen anderen Ort zu einer anderen Zeit, um den Ursprung des »letzten echten Kanonenjägers« nachzuverfolgen. Kanada war 1949 eines von zwölf Gründungsmitgliedern des nordatlan-

tischen Bündnisses NATO. Nach dem Beitritt in die Organisation suchte die Royal Canadian Air Force (RCAF) ein kampfstarkes einsitziges Jagdflugzeug und entschied sich für die North American F-86. In deren Konstruktion waren nach Kriegsende im Deutschen Reich sichergestellte Forschungsergebnisse eingeflossen: Dünne, gepfeilte Tragflächen reduzierten den Luftwiderstand erheblich, erlaubten Fluggeschwindigkeiten bis zum Überschallbereich.

Die F-86 Sabre galt in der unmittelbaren Nachkriegszeit als bestes Jagdflugzeug der westlichen Welt. Statt sie aber in den USA zu ordern, entschied sich Kanada, sie in Lizenz zu fertigen. So stellte die Firma Canadair ab August 1949 zunächst 100 Maschinen im Werk Cartierville bei Montreal her. Aus angelieferten Baugruppen einer North American F-86A-5-NA entstand die erste Canadair CL-13 Sabre Mk. I mit J47-GE-13-Triebwerk von General Electric. Im Juli 1950 vollendet, per Lkw zum Fliegerhorst RCAF Dorval überführt und dort ab 9. August 1950 geflogen, durchbrach Canadairs Cheftestpilot Al J. Lilly im August 1950 mit dieser Maschine als erster kanadischer Flugzeugführer die Schallmauer.

Als Einsatzmuster waren F-86E-1 vorgesehen, weshalb Canadair die Sabre Mk. II produ-

■ Die North American XF-86, s/n 45-59597, war der Prototyp der Sabre (siehe Foto links)

Zeichnung Anastasios Polychronis



zierte, die bis August 1952 zur Truppe kam. Während der Serienfertigung beklagte die USAF im Koreakrieg einen empfindlichen Mangel an Jagdflugzeugen. Im Februar 1952 erwarben die USA deshalb 60 CL-13 Mk. II, die als F-86E-6-CAN Kampfeinsätze über Korea bestritten. Aus einer Mk. II mit einem 27 Kilonewton Schub starken TR5-Orenda-3-Strahltriebwerk von Avro Canada entstand die Mk. III. Am 3. Juni 1952 stellte Jacqueline Cochran mit der Mk. III ihren Geschwindigkeits-Weltrekord auf der kalifornischen AFB Edwards ein: Rund 1050 km/h. Weil das Orenda 3 noch nicht serienreif war, produzierte Canadair die verbesserte Baureihe Sabre Mk. IV mit General-Electric-Triebwerken.

Aus dem leistungsstärkeren TR5 Orenda 9 entwickelte Avro Canada das Orenda 10 mit 29 Kilonewton Schub, das in die Baureihe Canadair CL-13A Sabre Mk. V einfluss. Die erste Mk. V (s/n 23001) absolvierte am 30. Juli 1953 ihren Erstflug und erreichte in knapp neun Minuten 12 192 Meter Höhe – doppelt so schnell wie die Mk. II. Aufgrund des durstigeren Triebwerks sank die Reichweite um 20 Prozent im Vergleich zu einer North American F-86F. Während die Mk. V die älteren Sabre bei der RCAF ersetzte, entwickelte man bei Avro Canada für die CF-100 Canuck das 33-kN-Strahltriebwerk TR5 Orenda 11, aus dem dann das Orenda 14 mit 32,36 kN hervorging. Canadair und Avro Canada ließen das Orenda 14 in die Mk.-V-Produktion einfließen. Schließlich entstand die CL-13B Sabre Mk. VI. Sie hatte eine Spannweite von 11,31 Metern bei einer Länge von 11,43 Metern.

Bewaffnet waren die Sabres als reine »Kanonenjäger« mit sechs .50-cal.-MG, die Flugzeugführer mussten ihre Gegner mithilfe eines optischen Radarvisiers aufs Korn nehmen. Allerdings konnten die Piloten später auch Luft-Luft- oder Luft-Boden-Raketen und noch später auch Freifallbomben mitnehmen. Die Sabre Mk. VI hatte kein Bordradar, weswegen es sich schwierig gestaltete, feindliche Verbände bei Sichtflug abzuwehren. Große Bedeutung hatte die Frühwarnung inne: Nachdem die Sabres aufgestiegen waren, führten Jäger-



Startbereite Sabre der Staffeln 711 und 712 auf dem Fliegerhorst Ahlhorn 1961. Vorn die JA-114 (56-1803), ganz hinten die JA-236 (56-1677) und die JA-372 (56-1642)

leitstellen sie an den Gegner heran. Der Luftkampf stellte Anforderungen an die Flugzeugführer, die jene des Zweiten Weltkriegs deutlich überstiegen. Die Mk. VI hatte eine überragende Steigrate, eine Höchstgeschwindigkeit von 1142 km/h und eine Gipfflughöhe von 16 764 Metern, zirka 2130 Meter mehr als bei einer North American F-86F. Die anfängliche Steiggeschwindigkeit betrug 3597 Meter pro Minute – fast vier Kilometer! Das durstige Orenda 14 limitierte den realen Kampfradius einer Mk. VI auf 580 Kilometer, erst zwei 755 Liter fassende Zusatztanks erlaubten 2494 Kilometer Reichweite.

Die F-86 bei der Bundeswehr

Beim Aufbau der jungen deutschen Luftwaffe wählte das Verteidigungsministerium aus mehreren aussichtsreichen Kandidatinnen ebenfalls die F-86 als Tagjäger. Weil die Canadair CL-13B Mk. VI die leistungsstärksten Sabres waren, bestellte es für die Jagdgeschwader JG 71, 72 und 73 insgesamt 225 Exemplare bei Canadair; Dornier in Oberpfaffenhofen baute sie aus angelieferten Baugruppen zusammen. Die RCAF leistete 1957/58 Aufbauhilfe und

stellte 75 Sabre Mk. V zur Verfügung. Zehn dienten dazu, das technische Bodenpersonals bei der TSLw 3 in Faßberg heranzubilden, 65 weitere kamen ab Januar 1959 bei der Waffenschule 10 in Oldenburg als Schulflugzeuge zum Einsatz. Bei der Umschulung mussten die Piloten von Anfang an allein fliegen, Doppelsitzer gab es nicht. Der Fluglehrer begleitete den Schüler in einer zweiten Sabre.

Noch bevor das Jagdgeschwader 71 am 6. Juni 1959 seinen Dienst antrat, trafen am 26. Februar 1959 die ersten vier Mk. VI des zukünftigen Geschwaders auf dem Fliegerhorst Ahlhorn ein. Es waren die Sabre von Major Hartmann, Kennung JA-111, von Oberleutnant Peters, JA-108, von Squadron Leader Warren und Flight Lieutenant Heiter. Bis Jahresende kamen immer mehr Sabre hinzu, insgesamt absolvierte das Geschwader 5627 Flugstunden. Das Flugzeug war der Traum der jungen Männer, die sie fliegen durften: agil, schnell, ausgereift, solide bewaffnet. Im Gegensatz zu den späteren Jagdflugzeug-Generationen der Bundeswehr gab es stets viele einsatzbereite Sabre, die auch beim Bodenpersonal beliebt waren.



Das rote Nasenband und die rote Leitwerksvorderkante zeigen, dass die JA-238 (56-1697) zur 1. Staffel des JG 71 »R« gehörte



Flugschüler Bert Luthmer bei der Ausbildung auf einer doppelsitzigen Cessna T-37A

Die Stabsunteroffiziere Hermann »Zwecke« Rauzenberg und Bert Luthmer flogen die JA-231, 56-1640, regelmäßig



■ Die Canadair CL-13B Mk.VI, JA-231, mit der Stabsunteroffizier Bert Luthmer am 13. Juni 1962 in die Nordsee stürzte

Zeichnung Anastasios Polychronis



Unfälle blieben mit ihr nicht aus. Nach der Teilnahme an einem Tag der offenen Tür auf dem Fliegerhorst Husum geriet Stabsunteroffizier Egon H. Osenbergs Mk. VI, JA-121, aufgrund technischer Schwierigkeiten westlich von Hemmerwurth am 12. Juni 1960 in Totalverlust. Tragisch daran: Der Schleudersitz von Osenberg löste nicht aus, der Stabsunteroffizier kam ums Leben. Das restliche Jahr verlief unfallfrei für die Sabre-Piloten beim JG 71. 1961 kam es zu gleich drei Totalverlusten, bei denen zwei junge Flugzeugführer ihr Leben verloren. In 12 000 Metern Höhe stießen am 12. Januar die JD-249 von Oberleutnant Horst Arnoldt und die JD-240 von Stabsunteroffizier Uwe Fischer über Nordhorn zusammen; nur Fischer gelang der Ausstieg mit dem Schleudersitz. Am 9. August endete eine Kollision zwischen der JA-121 von Oberleutnant Hagen Hülffert mit der Mk. V, BB-133, von Stabsunteroffizier J. Kammann, 1./WaSLw 10, nahe Wildeshausen tödlich: Ein Sog riss Hülffert aus der Maschine und er stürzte in den Tod.

Viele Übungsflüge führte man beim JG 71 von Ahlhorn aus über den Übungsgebieten Friesland und der Deutschen Bucht durch, bei denen die Piloten »feindliche« Kräfte abfangen sollten. Bei Luftnotlagen standen auf Helgoland und an den Küsten Flugsicherungsboote in 24-Stunden-Bereitschaft. Am 15. Mai 1962 stürzte die Mk. VI, JA-373, von Leutnant Rudolf Rohe südöstlich von Helgoland ab. Zwar konnte sich Rohe mit dem Schleudersitz retten, überlebte aber nicht. Der scheidende Geschwaderkommodore Oberstleutnant Erich Hartmann beklagte den Verlust des jungen Leutnants und wünschte seinem Nachfolger Oberst Günther Josten zur Kommandoübergabe am 30. Mai, dass dieser möglichst von solch bitteren Unfällen verschont bleiben möge.

Tragischer Unfall

Der Wunsch erfüllte sich nicht. Nur zwei Wochen später kam es am 13. Juni erneut zu einem tödlichen Zwischenfall. In Ahlhorn bereiteten sich wie weiter oben bereits erwähnt vier Flugzeugführer der Jagdstaffel 712 für einen Übungs-Abfangeinsatz über der Deutschen

Bucht vor. Der Flugzeugführer der JA-231 war der am 21. Oktober 1939 geborene Stabsunteroffizier Bert Luthmer. Nach dem Start ging es auf Nordkurs über Oldenburg hinweg und über das Wattenmeer Richtung Helgoland, von wo aus man nach Nordosten schwenkte.

In seinen Memoiren schrieb der sechste Geschwaderkommodore des JG 71 »R«, Erwin Willing, über das, was danach passierte, wie folgt: »Zwei Wochen nach der Einführung des neuen Kommodores traf das Geschwader der nächste Absturz mit tödlichem Ausgang. Stabsunteroffizier Bert Luthmer scherte aus ungeklärten Gründen in 26 000 Fuß Höhe östlich von Helgoland aus einer Viererformation aus und ging in einen steilen Sinkflug über. Er unternahm keinen Ausstiegsversuch.«

Auch Josten beschrieb in seinem »Gefechtsbericht« den Zwischenfall, bei dem Luthmer aus zirka 7920 Metern Flughöhe rund 22 Kilometer nordöstlich von Helgoland



Am 13. Juni 1962 verunglückte Luthmer mit der Canadair CL-13B Mk.VI, JA-231, nordöstlich von Helgoland tödlich

beziehungsweise südwestlich Süderoogsand in die Nordsee stürzte.

Als eine mögliche Ursache kam der ab der c/n 1281 (RCAF s/n 23491) in die Mk. VI eingebaute verbesserte Sauerstoffregler D-2 in Frage, der aber im Gegensatz zum Sauerstoffregler D-1 eine größere Flughöhe benötigte, um eine zuverlässige Dauerversorgung zu gewährleisten. Der Kabinendruck wurde dabei in Abhängigkeit zur Flughöhe geregelt. Vielleicht wegen Sauerstoffmangels ohnmächtig, könnte Luthmer nach vorne gesackt sein und dabei unbeabsichtigt den Steuerknüppel nach vorne geschoben haben. Daraufhin kippte die JA-231 im steilen Bahnneigungsflug in die dort nur 17 Meter tiefe Nordsee.

Gemäß Archivunterlagen der DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) in Bremen forderte die Bundeswehr zunächst keine zivile Hilfe an. Mit dem Tod des jungen Piloten war ohnehin zu rechnen. Stattdessen schickte der SAR-Unterbereich See (Search and Rescue) das Flugsicherungsboot des Marine-Dienst- und Seenotgeschwaders aus Helgoland. Aus Cuxhaven liefen drei Minensuchboote, ein Landungs- und ein Schnellboot aus; aus Husum und Nordholz starteten SAR-Hubschrauber Bristol B-171 Sycamore Mk. XIV, die noch am 13. Juni an der vermuteten Absturzstelle einen Ölfleck auf der Wasseroberfläche fanden. Einen Tag später konnte man einen abwerfbaren Zusatztank aus der Nordsee fischen. Zwei DGzRS-Seenotrettungskreuzer unternahm flankierende Revierfahrten, fanden aber ebenso wie die anderen Fahrzeuge keine weiteren Wrackteile mehr.

Den Minensuchbooten gelang schließlich die Ortung des Düsenjägers auf dem Meeresgrund, das Marinesstützpunkt-Kommando Cuxhaven koordinierte die Bergung. Wahrscheinlich kam dabei das Kranschiff *Brokdorf*, ehemaliger Luftwaffe-Bergeprahm BP 47, zum Einsatz, da es sich als Tonnenleger auf der Unterteibe befand. Der Portalkran der »Brokdorf« war für Flugzeuge bis 18 Tonnen Gewicht zugelassen; die Bundesmarine hatte im Juni 1962 noch kein Fahrzeug, das einen nahezu zehn Tonnen schweren Düsenjäger aus der Nordsee hätte hieven können. Es gelang, die sterblichen Überreste des Flugzeugführers zu bergen, dem man am 26. Juni in einer Trauerfeier in Wittmundhafen die letzte Ehre erwies. ■

JUBILÄUMS-GEWINNSPIEL

250. Ausgabe

Lieber Leser, es gibt einen Grund zu feiern. Mit dieser Ausgabe, die Sie in den Händen halten, blicken Sie auf das 250. Heft von *Flugzeug Classic*, das wieder voll ist mit spannenden Artikeln zur Luftfahrtgeschichte, zu Flugzeugtechnik und restaurierten Warbirds. Möglich war das nur durch Ihre Hilfe. Mit diesem Gewinnspiel möchten wir nun Danke sagen. Viel Erfolg!

1. Preis Uhr »Iron Annie«

Auf den Erstplatzierten unseres Gewinnspiels wartet ein besonderes Geschenk im Wert von 499 Euro, freundlicherweise bereitgestellt von unserem Partner Pointtec: Eine analoge Fliegeruhr mit Lederarmband der Serie »Iron Annie«, made in Germany. Im Edelstahl-Gehäuse tickt ein Schweizer Automatik-Uhrwerk mit 25 Steinen, hinter dem Saphirglas befindet sich ein schwarzes Ziffernblatt mit beige, nachts leuchtenden Zahlen/Indices und Leuchtzeigern.

Wert: 499 Euro



So nehmen Sie teil:

Senden Sie uns eine Postkarte mit dem Stichwort »250. Ausgabe« bis zum 1. April 2022 an:
 GeraMond GmbH
 Redaktion *Flugzeug Classic*
 Infanteriestraße 11a, 80797 München,
 senden Sie uns eine E-Mail an:
gewinnspiel@flugzeugclassic.de
 oder unter www.flugzeugclassic.de/250

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden ausschließlich zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben und nach den gesetzlichen Aufbewahrungsfristen wieder gelöscht. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag, wenn Sie dies wünschen und uns das per E-Mail oder Post wissen lassen.

2. Preis: Buchpaket



Wert: rund 100 Euro

3. Preis: Zeitschriftenpaket



Wert: rund 60 Euro

WIR DANKEN UNSEREN SPONSOREN:



MiG-15 Fagot

Dank der formidablen Mikojan-Gurewitsch MiG-15 katapultierte sich die Sowjetunion in der frühen Phase des Kalten Krieges auf Augenhöhe mit den Jagdflugzeug-Konstruktionen der Freien Welt. Mit zum Erfolg verhalfen auch die Briten mit ihren an die Kommunisten gelieferten Rolls-Royce-Triebwerken



Allzeit bereit: Die MiG-15 erwies sich als das Rückgrat der Jagdfliegerkräfte des Warschauer Vertrags in der frühen Phase des Kalten Krieges. Diese im Sommer 1962 in Deveselu stationierten MiG-15 Fagot-A gehörten zum Arsenal der rumänische Luftwaffe

Foto Dan Antoniu



Ursprung & Geschichte

Die MiG-15 waren zum Kampf gegen US-Atombomber mit schweren Kanonen gepackt

Seite 38



Menschen

In drei Ländern liefen zwischen 1948 und 1961 17320 MiG-15 vom Band

Seite 40



Profil

Die J-2 der chinesischen Volksbefreiungsarmee glänzten durch ihren exotischen Sichtschutz

Seite 44



Im Einsatz

Die MiG-15 hatte im Kalten Krieg einige westliche Airliner auf dem Gewissen

Seite 46

Geburtsstunde einer **Legende**



Mit der formidablen MiG-15 legte das Versuchskonstruktionsbüro Mikojan-Gurewitsch den Grundstein zum erfolgreichsten Produzenten von Jagdflugzeugen in der Geschichte der Sowjetunion. Doch dafür waren einige Tüfteleien vonnöten **Von Hans-Heiri Stapfer**

Als Viktor N. Juganow entschlossen den Schubhebel nach vorne schob und die S-01 am 30. Dezember 1947 erstmals die Schwerkraft überwand, hatte die Sowjetunion ein neues, epochales Kapitel aufgeschlagen. Innerhalb von gerade einmal einer Dekade durchlief das kommunistische Riesenreich einen radikalen Wandel. Zehn Jahre zuvor schusterten die Staatlichen Flugzeugwerke des Landes noch stoffbespannte Doppeldecker-Jagdflugzeuge in Holzbauweise vom Schläge der Polikarpow I-153 Tschaika (Möwe) zusammen. Dank

der MiG-15 katapultierte sich die Sowjetunion nun technologisch auf Augenhöhe mit den Westmächten.

Revolutionär, aber erfolglos

Während des Großen Vaterländischen Krieges – wie die Sowjets den Zweiten Weltkrieg nannten – waren die Würfe des Versuchskonstruktionsbüros Mikojan-Gurewitsch alles andere als von Erfolg gekrönt. Die sowjetische Luftwaffe setzte auf Jagdflugzeuge aus dem Hause Jakowlew und Lawotschkin – die MiG-3 als Rückgrat von »Stalins Adlern« in der Zeit des deutschen Angriffs

Beginn einer Erfolgsgeschichte: Der erste MiG-15-Prototyp mit der Bezeichnung S-01 hob am 30. Dezember 1947 mit Viktor N. Juganow im Erprobungszentrum von Schukowski bei Moskau zum Erstflug ab

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer

vom 22. Juni 1941 verkam schnell zum Ladenhüter im Arsenal der Voenno Vozdushnye Sili (sowjetische Luftwaffe). Den MiG-Ingenieuren blieb deshalb nur die Rolle der cleveren Tüftler, um so mit technologischem Fortschritt punkten zu können. Mit der am 7. Mai 1944 zum Erstflug gestarteten I-222 schuf MiG beispielsweise einen formidablen Höhenjäger, der die Junkers-Ju-86-R-Aufklärer bis auf eine Höhe von 11 300 Metern bekämpfen konnte.

Nachdem die Rote Armee am 9. Mai 1945 ihre Siegesfahnen hisste, krepelte das Versuchskonstruktionsbüro so richtig die Ärmel hoch. Mit der in Kleinserie gebauten MiG-13 mit einem Mix aus Kolbenmotor- und Strahlantrieb setzte MiG neue Akzente im sowjetischen Flugzeugbau. Das Muster erreichte 825 Stundenkilometer – das waren respektable 170 Sachen mehr als die Lawotschkin La-7 zu bieten hatte. Geradezu revolutionär für sowjetische Verhältnisse mutete der mit einem RD-2M-3W-Ag-

3 Prototypen der MiG-15 baute das Versuchskonstruktionsbüro 115

Konkurrenzvergleich

MiG-15bis Fagot-B

Höchstgeschwindigkeit 1076 km/h

Einsatzhöhe 15 500 m

Reichweite 1330 km



North American F-86 E-5-NA

Höchstgeschwindigkeit 1092 km/h

Einsatzhöhe 14 386 m

Reichweite 1644 km



Dassault MD.452 Mystère IIC

Höchstgeschwindigkeit 1030 km/h

Einsatzhöhe 13 716 m

Reichweite 1608 km



gregat versehene und ab Ende 1946 verfügbare Raketenjäger I-270 an. Mit der am 24. April 1946 unter Aleksej Nikolajewitsch Grinschik erstmals flügge gewordene I-310 schuf MiG ihr erstes Jagdflugzeug mit Strahltrieb. Im Prototypen F-1 pulsieren zwei BMW 003 A-1, welche die Sowjets im Brandenburger BMW-Werk von Basdorf vorfanden.

Unerwartete Hilfe der Briten

Dass MiG technologisch der Zukunft zugewandt war, machte sich nun im beginnenden Jet-Zeitalter mehr als bezahlt. Das Versuchskonstruktionsbüro überflügelte die Konkurrenz regelrecht. Während Jakowlew bewährte Kolbenmotor-Konstruktionen als Vorbild für seinen ersten Strahljäger Jak-15 nahm, tüftelte MiG an aerodynamisch radikal neuen Konstruktionen mit Pfeilflügeln – das Resultat war die MiG-15. Dies war gleichzeitig der Startschuss für den kometenhaften Aufstieg von MiG im sowjetischen Jagdflugzeugbau.

Die MiG-15 entstand im sich abzeichnenden Kalten Krieg zur Bekämpfung amerikanischer Nuklearbomber und besaß deshalb eine schwere Kanonenbewaffnung. Die ersten Arbeiten begannen im Januar 1947 im Versuchs-konstruktionsbüro 155. Bei der Konzeption des Pfeilflügels konnte sich MiG auf Berechnungen des Zentralen Aero- und Hydrodynamischen Instituts in Schukowski stützen. Der Prototyp S-01 war mit dem Triebwerk Rolls-Royce Nene Mk. I ausgerüstet, das der britische Hersteller auf dem Seeweg über Murmansk in 25 Exemplaren an die Sowjetunion lieferte. Drei dieser Nene Mk. I sind an MiG gegangen.

Während das Versuchs-konstruktionsbüro 155 emsig mit dem Bau des ersten Prototypen beschäftigt war, befasste sich die Firma Klimow im Versuchs-konstruktionsbüro 117 in Leningrad (heute Sankt Petersburg) mit einem delikaten Auftrag: den Rolls Royce Nene Mk. I produktionsreif zu kopieren. Das Resultat war

MiG-15 Fagot-A

Einsatzzweck	Jagdflugzeug
Besatzung	1
Antrieb	Klimow RD-45F
Leistung	2270 Kilopond
Länge	10,10 m
Spannweite	10,09 m
Höhe	3,70 m
Flügelfläche	20,60 m ²
Leergewicht	2955 kg
Startgewicht	4806 kg
Höchstgeschwindigkeit	983 km/h in 10 000 m
Reichweite	1650 km
Dienstgipfelhöhe	15 200 m
Schusswaffen	1 x N-37-37-mm-Kanone 2 x NR-23-23-mm-Kanonen



Der I-300-Prototyp war das allererste Jagdflugzeug mit Strahltrieb aus dem Hause MiG. Aleksej Nikolajewitsch Grinshik führte am 24. April 1946 den Erstflug der mit zwei BMW 003 A-1 ausgerüsteten I-300 durch

Foto G.F. Petrow



Der Ende 1946 von MiG produzierte I-270-Raketenjäger erhielt ein von Valentin P. Glushko und Leonid S. Duschkin entwickeltes RD-2M-3W-Raketentriebwerk

Foto G.F. Petrow

das 726 Kilogramm schwere und 2270 Kilopond Schub starke RD-45 F.

Den Bau der beiden Prototypen S-01 und S-02 nahm man im Frühling 1947 in Angriff. Am 30. Dezember des gleichen Jahres erhob sich die erste MiG-15 erstmals in die Luft, die S-02 folgte am 27. Mai 1948. Für die Werkserprobung gab es drei Prototypen. Die bereits der Serienausführung entsprechende S-03 startete am 17. Juli 1948 mit Iwan T. Iwanuschtschenko zum Jungfernflug. ■

25

brandneue Rolls-Royce Nene Mk. I lieferte England an die UdSSR

Eine Diva mit Makel



Das bis heute meistproduzierte Jagdflugzeug mit Strahltrieb: Zwischen Dezember 1948 und Januar 1961 liefen über 17 000 Exemplare der MiG-15 in drei kommunistischen Ländern vom Band. Diese als Lim-2 bezeichnete Variante, Werknummer 1B-019-15, entstand in Lizenz in Polen und ging im November 1959 an das 1. Jagdfliegerregiment »Warschau« Foto Robert Bock



Die beiden Köpfe hinter der MiG-15: Die Konstrukteure Michail Iossifowitsch Gurewitsch (links) und Artjom Iwanowitsch Mikojan

Foto Archiv Flugzeug Classic

Die MiG-15 war der erste in größerer Anzahl produzierte Jet der UdSSR. Die Fertigung war allerdings überschattet von gravierenden Fertigungsmängeln

Von Hans-Heiri Stapfer

Die erste MiG-15 aus der Serienproduktion des Staatlichen Flugzeugwerks 1 in Kuibyschew (heute Samara) hob am 30. Dezember 1948 mit Viktor N. Juganow zum Erstflug ab. Für den nötigen Vortrieb sorgte das RD-45 F, das im Staatlichen Flugzeugwerk 45 von Moskau in immer größerer Zahl vom Band lief. Die Bewaffnung bestand aus zwei 23-mm-Kanonen NS-23 sowie einer 37-mm-Kanone NS-37.

Mangelnde Qualität

Im Gegensatz zu den während des Großen Vaterländischen Krieges gebauten, meist aus Holz bestehenden

Jagdflugzeugen war die aus 66 100 Teilen bestehende MiG-15 ein bei Weitem gewichtigeres Kaliber, was die Fertigungstoleranz anbetraf.

So drückte ein chronischer Mangel an Fachkräften massiv auf die Produktionsrate sowie die Qualität. Nicht selten erhielt die Voenno Vozdushnye Sili fabrikneue Flugzeuge, die teilweise gravierende Produktionsfehler aufwiesen, wie etwa ein stark vibrierendes Strahltriebwerk oder ein leckes Hydrauliksystem. Besonders schlecht war es am Ende jedes Quartals um die Güte der MiG-15 bestellt: um die Planvorgaben einzuhalten, arbeiteten die

66 100

Einzelteile brauchte es für den Bau einer MiG-15 Fagot-A

Kommunisten vielfach mit dem ganz großen Hammer.

Rund ein halbes Jahr, nachdem die Serienproduktion angelaufen war, war die MiG-15 am Tag der Sowjetischen Luftfahrt im Juli 1948 über dem Moskauer Flugplatz Tuschino erstmals für die Öffentlichkeit zu sehen. Das blieb den neugierigen Augen der Westmächte nicht verborgen und das Air Standards Coordinating Committee (ASCC) der NATO gab dem Typ den Namen Fagot.

Als erste Einheit erhielt dann die 324. Jagdflieger-Division die MiG-15. In den frühen 1950er-Jahren traf der Jet auch beim Gros der in den Satellitenstaaten stationierten sowjetischen Jagdfliegerverbände ein.

Zwischen Dezember 1948 und Frühjahr 1950 verließen 1344 Einheiten der ersten Hauptversion MiG-15 Fagot-A die Montagehallen.

Mehr Leistung

Bereits Anfang 1949 war das stärkere WK-1-Triebwerk von 2700 Kilopond Schub verfügbar, was eine umfangreiche Modifikation dieses Jägers mit sich brachte. Das Resultat war die MiG-15bis Fagot-B. Diese letzte in Großserie gebaute Version der MiG-15 überwand am 7. Juli 1949 mit Aleksandr N. Tschernoburow am Steuer zum ersten Mal die Schwerkraft. Optisches Hauptunterscheidungsmerkmal zur Fagot-A waren die vergrößerten Luftbremsen.

Die Produktion dieses Musters lief im Juni 1951 an. Insgesamt sind 7936 Exemplare der 1076 Stundenkilometer schnellen MiG-15bis vom Band gelaufen. Damit entfielen 60 Prozent aller in der UdSSR hergestellten MiG-15 auf diese Version. Involviert in die Fertigung der MiG-15bis waren nicht weniger als sieben Staatliche Flugzeugwerke. Die Produktion der MiG-15 lief 1952 in der Sowjetunion aus. Die MiG-15 war der erste in beachtlicher Zahl gebaute strahlgetriebene Abfangjäger der Voenno Vozdushnye Sili.

Lizenzbau

Mit der ČSSR und Polen wurden zwei Satellitenstaaten in Moskaus Einfluss-



Die MiG-15, Werknummer 101003, war das erste Flugzeug aus der Serienfertigung. Das Versuchskonstruktionsbüro Mikojan-Gurewitsch nutzte sie für umfangreiche Tests

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer



Der Prototyp der MiG-15bis, Werknummer 105015, startete am 7. Juli 1949 mit Aleksandr N. Tschernoburow zum Erstflug

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer



Die Panstwowe Zaklady Lotnicze (PZL) im polnischen Mielec fertigte diese Lim-1 Fagot-A, Werknummer 1A-11-010, »Rote 10« unter Lizenz

Foto Robert Bock

144

km/h schneller war die MiG-15bis über Korea als die Grumman F-9F-5 der U.S. Navy



Weiterer großer Lizenz-Produzent war die Tschechoslowakei: Diese S-102 Fagot-A, Werknummer 225216, war dem 9. Jagdfliegerregiment in Mlada Boleslav (Jungbunzlau) zugeteilt

Foto Zdenek Hurt

Fagot-B) produziert. Im Gegensatz zu den anderen Staaten des Warschauer Vertrags benutzte die Letectvo Ceskoslovenske Lidove Armady (tschechoslowakische Luftwaffe) bis September 1956 ein eigenes Bezeichnungssystem ihrer Kampfflugzeuge: Der Präfix »S« bei der S-102 sowie S-103 stand dabei für Stihac (Jäger).

Die Luftfahrtindustrie der ČSSR war von der UdSSR mit der umfangreichen Lieferung von MiG-15 an befreundete Nationen beauftragt worden. Über ein Drittel der insgesamt 1441 von diesem Moskauer Satellitenstaat produzierten MiG-15 gelangte in den Export. Mit Ausnahme von Ungarn haben alle Länder des Warschauer Vertrages die MiG-15 aus tschechoslowakischer Lizenzproduktion geflogen. Mit 204 Maschinen erhielt Rumänien den Löwenanteil, gefolgt von Polen (60 Einheiten), Bulgarien (45) sowie der DDR (30). Auch Ägypten (110 Einheiten) und Syrien (20) besaßen MiG-15bis aus ČSSR-Produktion in ihren Arsenalen.

Aero Vodochody entwickelte 1957 die zur Zielerstellung für Fliegerabwehr-Einheiten verwendete und mit einer Schleppwinde ausgerüstete MiG-15 T (Tahac/Winde) sowie die mit vier BD3-53L-Waffenstationen unter den Tragflächen versehene Erdkampfvvariante MiG-15 SB (Stihac Bombardovaci/Jagdbomber). Sie standen bis April 1967 im Einsatz. Als letztes Land des Warschauer Vertrags hielt Rumänien die MiG-15bis 1991 in ihren Reihen.

Die bei Aero Vodochody in der ČSSR gebaute S-103

»Schwarze 3234« nahm im August 1957 mit zwei im polnischen Mielec gefertigten Lim-2 am 2. Kultur- und Sportfestival auf dem Militärflugplatz von Cottbus in der DDR teil

Foto Hans-Joachim Mau

Der Trainer

Die MiG-15 gab es auch als Trainer. Die mit einem Afanasjew-12,7-mm-Maschinengewehr bewaffnete MiG-15UTI war ab Juli 1950 verfügbar und rollte in der UdSSR in vier staatlichen Flugzeugwerken vom Band. Das ASCC teilte dem Typ den Namen Midget zu.

Die Produktion der MiG-15UTI lief 1959 nach 1117 Exemplaren in der Sowjetunion aus. Der Trainer verblieb bis Anfang der 1970er-Jahre im Bestand der Voenna Vozdushnye Sili. Mehr Midget als die sowjetische Rüstungsindustrie brachte die ČSSR hervor: Aero

bereich mit der Lizenzproduktion der MiG-15 beauftragt. Die Panstwowe Zakłady Lotnicze (PZL) im polnischen Mielec ließ zwischen Januar 1953 und November 1956 227 Lim-1 (Fagot-A) sowie 500 Lim-2 (Fagot-B) vom Band. Die mit einem R-800-Funkgerät, einem ARK-5-Funkkompass und dem SRU-0-IFF-System der Lim-2 modifizierten

Lim-1 erhielten nach ihrem Umbau in der Instandsetzungswerft von Remontowych die passende Bezeichnung Lim-1.5.

Die beiden Prager Flugzeugwerke Letov Letnany sowie Aero Vodochody haben zwischen November 1951 und Juli 1957 insgesamt 821 S-102 (MiG-15 Fagot-A) und 620 S-103 (MiG-15bis



17 320

serienmäßige MiG-15 liefen in der ČSSR, Polen und der UdSSR vom Band

Österreichischer Wein gegen die MiG-15

Mit Aufsehen erregenden Dumping-Angeboten an Österreich und die Schweiz wollte der Ostblock in den späten 1950er-Jahren ihre alternden MiG-15-Jagdflugzeuge loswerden und gleichzeitig dringend benötigte harte Devisen generieren.

Die ČSSR lockte die Eidgenossen im Dezember 1957 mit einer vom Kreml autorisierten Offerte: Sie boten 100 MiG-15bis zum unschlagbaren Stückpreis von 650 000 Franken (heute rund 626 000 Euro) an. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Muster nicht mehr in der Produktion. Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) winkte jedoch dankend ab und gab der in puncto Flugleistung und Feuerkraft grandios überlegenen Hawker Hunter Mk.6 den Vorzug.

Die Schweiz blieb nicht das einzige neutrale westeuropäische Land, das die ČSSR mit der hoffnungslos obsoleten

MiG-15 zu ködern versuchte. Im Oktober 1958 erhielt das Österreichische Bundesministerium für Landesverteidigung eine Offerte zum Kauf von einem Dutzend MiG-15bis über die Gesamtsumme von 400 000 US-Dollar (heute zirka 359 000 Euro).

Die Hälfte des Betrags wäre durch die Lieferung von Zucht- und Nutzvieh, Wein sowie anderen landwirtschaftlichen Gütern wie etwa Butter aus österreichischer Produktion zu begleichen gewesen, der Rest wäre im Rahmen des österreichisch-tschechoslowakischen Clearings in Dollar geflossen.

Offenbar haben nicht wenige Entscheidungsträger der Österreichischen Landwirtschaftskammer sowie der niederösterreichische Landeshauptmann Johann Steinböck – Spross einer alteingesessenen Bauernfamilie – diesen Deal »wärmstens befürwortet«, wie es in einem Dokument heißt. Es blieb aller-

Wein

Als einziges westlich orientiertes Land in Europa erhielt das neutrale Finnland im November 1962 insgesamt vier MiG-15-UTI-Trainingsflugzeuge. Das von der NATO als Midget titulierte Muster kam bei der 31. Jagdfliegerstaffel in Kuopio-Rissala zum Einsatz Foto Hannu Valtonen



dings bei einem bloßen Angebot – die Österreicher schnappten nicht zu.

Ein spätes Trostpflaster ergab sich im November 1962 für die Sowjetunion mit der Lieferung von vier bei Aero Vodochody gefertigten MiG-15UTI an das ebenfalls neutrale Finnland. Diese Trainer versahen bis Mai 1979 in der auf Kuopio-Rissala stationierten 31. Jagdfliegerstaffel ihren Dienst. ■

Vodochody fertigte zwischen Juli 1954 und Januar 1961 insgesamt 2012 Doppelsitzer. Der Löwenanteil davon – insgesamt 1857 MiG-15UTI – ging in den

Export. Hauptabnehmer war die Sowjetunion mit 1417 Exemplaren.

Alles in allem entstanden ungefähr 17 320 Exemplare der MiG-15 in Serie.

Damit hat sich das Muster die Meriten des mit Abstand meistproduzierten strahlgetriebenen Jagdflugzeugs der UdSSR eingeheimst. ■



Diese Jagdbomber MiG-15 SB des 30. Jagdbombenfliegerregiments »Ostrava« der tschechoslowakischen Luftwaffe sind auf dem Militärflugplatz von Hradec Kralove (Königgrätz) stationiert

Foto Zdeněk Hurt

650 000

Franken war der Angebotspreis an die Eidgenossen für eine MiG-15bis

Wild getarnt über Korea

Die von den Chinesen ab Januar 1951 im Koreakrieg eingesetzten MiG-15 beeindruckten mit einem genauso furiosen wie behelfsmäßig aufgetragenen Sichtschutz

Von Hans-Heiri Stapfer



2700

Kilopond Schub leistete das WK-1-Triebwerk der MiG-15bis



Am Koreakrieg (1950–1953) beteiligten sich auch Verbände der Luftstreitkräfte der chinesischen Volksbefreiungsarmee. Sowjetische Instruktoren haben einen Großteil der Flugzeugführer auf die MiG-15 eingewiesen. In China erhielt die MiG-15bis den Namen J-2. Als erste Einheit rüstete das 7. Jagdflieger-Regiment auf die J-2 um und erlebte im Januar 1951 ihre Feuertaufe. Da sie jedoch schlecht geschult waren und kaum taktisches Verständnis aufwiesen, erlitten die Chinesen zu Beginn schwere Verluste. Doch ihre Flugzeugführer lernten schnell.

Sie trugen insgesamt 366 Luftgefechte aus und meldeten 271 gegnerische Flugzeuge als zerstört, darunter 181 North American F-86 Sabre. Die eigenen Verluste betragen 231 Maschinen und 126 im Luftkampf gefallene Piloten. Unbekannt ist die Zahl der

verloren gegangenen MiG-15. Amerikanische Quellen sprechen von 83 abgeschossenen chinesischen J-2. Wang Hai und Chao Bao-tung, als die Top-Asse aus dem Reich der Mitte, brachten es auf jeweils neun Abschüsse.

Mäander-MiG-15

Die von der Sowjetunion gelieferten MiG-15 waren ohne Sichtschutz an die chinesischen Verbände gegangen. Ein Gros der während des Koreakriegs eingesetzten MiG-15bis der chinesischen Luftstreitkräfte war mit einer behelfsmäßigen Tarnung versehen. Die MiG-15bis »Rote 26100« besaß ein Mäandermuster aus Sand-, Braun- und Grüntönen sowie hellblaue Unterseiten. Fünfstellige taktische Nummern an den J-2 waren eine Seltenheit. ■

MiG-15/J-2 »Rote 26100«
der chinesischen
Luftstreitkräfte, die im
Koreakrieg zum Einsatz kam
Zeichnung Anastasios Polychronis



Die Luftstreitkräfte der chinesischen Volksbefreiungsarmee bezeichneten die Fagot-B als J-2. Die von der Sowjetunion gelieferten MiG-15bis erhielten während des Koreakriegs einen Sichtschutz

Foto Sammlung Hans-Heiri Stapfer



Die MiG-15 waren in allen Luftwaffen der Warschauer Vertragsstaaten vertreten und kamen bei Grenzverletzungen auch zum scharfen Einsatz ... so auch in Bulgarien. Diese beiden bulgarischen MiG-15 waren mit einem Funkgerät für den Ultrakurzwellenbereich ausgestattet, was das kyrillische U hinter der taktischen Nummer verrät

Foto Stefan Boshniakov

Die rote Ikone des Kalten Krieges

Die MiG-15 war nicht nur über Korea in heiße Kämpfe involviert. Auch über Europa musste der Typ in schöner Regelmäßigkeit gegen Flugzeuge der westlichen Welt antreten

Von Hans-Heiri Stapfer

Die sowjetischen Luftstreitkräfte setzten in einer frühen Phase des Kalten Krieges mit Vorliebe ihre MiG-15 ein, um Eindringlinge in den Luftraum des Warschauer Vertrags in die Schranken zu weisen. Dabei saß bei

den Piloten aus dem Lande Lenins der Finger ganz locker am Abzugshebel.

Duelle im Berliner Luftkorridor

Diese Erfahrung musste am 29. April 1952 die Besatzung einer Douglas DC-4,

F-BELL, der Air France machen, die sich mit sechs Besatzungsmitgliedern und elf Passagieren von Frankfurt am Main nach Berlin-Tempelhof befand. In der Nähe von Dessau musste der Airliner den für Flugzeuge der westlichen Sie-



Zugkraft vom Klassenfeind: Das 1. Jagdflieger-Regiment »Warschau« verwendete einen ursprünglich unter dem Leih- und Pachtgesetz von den USA an die Sowjetunion gelieferten Dodge WC-56 als Schleppfahrzeug für ihre Lim-1 »Rote 004«

Foto Robert Bock

germächte reservierten Luftkorridor verlassen haben – was sofort die 16. Luftarmee auf den Plan rief. Zwei MiG-15 des in Köthen stationierten 73. Gardeflieger-Regiments flogen aus einer Wolke heraus auf die DC-4 zu und zwangen die Besatzung, auf 800 Meter zu sinken.

Dann griffen die Sowjets insgesamt vier Mal die Air-France-Maschine an. Kommandant Gilbert Schwallinger steuerte DC-4 in die Wolken und so aus dem Blickfeld der schießwütigen Sowjets. Während der Attacke trugen die beiden Passagiere Irmgard Nebel und Walter Kurth sowie der Steward Roger Truffe teils schwere Verletzungen davon. Mit nur noch zwei intakten Triebwerken gelang der Besatzung eine Notlandung in Tempelhof. Rumpf und Tragfläche wiesen insgesamt 22 Einschüsse durch das Kanonenfeuer der MiG-15 auf.

Es blieb nicht der einzige Zwischenfall in diesem Jahr im Berliner Luftkorridor: Am 8. Oktober 1952 feuerten zwei MiG-15 erfolglos auf ein Spitalflugzeug der USAF, das sich auf dem Weg von Berlin nach Frankfurt befand.

Weitaus tragischer hingegen war am 12. März 1953 das Ende der Avro Lincoln B.2, Matrikelnummer RF531, der Royal Air Force, die von Hamburg her in den nördlichen Berliner Luftkorridor einflog und bald darauf vom Kurs abkam. Zwei MiG-15 schossen den von Flight Sergeant Peter Dunnell gesteuerten Langstreckenbomber in der Nähe von Boizenburg an der Elbe ab, keiner der sieben Besatzungsmitglieder überlebte den Absturz. Die mit hoher Wahrscheinlichkeit



Diese MiG-15bis »Rote 902« der Magyar Legierö lief im Staatlichen Flugzeugwerk 31 »Gheorgi Dimitrov« in Tiflis vom Band und war dem 50. Jagdflieger-Regiment zugeteilt

Foto Sammlung Georg Punka



Diese MiG-15bis »Rote 681« ging 1962 an die Magyar Legierö. Das Muster stand zuvor bei einem in Ungarn stationierten sowjetischen Regiment im Einsatz

Foto Sammlung Georg Punka

3

Passagiere zogen sich beim Angriff von MiG-15 auf eine DC-4 der Air France Verletzungen zu



Die MiG-15bis Fagot-B trug während der Erprobung auf der Wright Patterson Air Force Base in Ohio die Kennung TC-616 – es sind die Initialen von Testpilot Major Tom Collins. Die Amerikaner erhielten sie im September 1953 aus Korea Foto David Doyle

zur elektronischen Aufklärung sowjetischer Radarstationen verwendete Lincoln war auf einem Flug vom britischen Luftwaffenstützpunkt Leconfield in Yorkshire nach Berlin-Gatow.

Nur gerade sechs Stunden nach dem Abschuss der Lincoln belegten MiG-15 im südlichen Berliner Luftkorridor eine Vickers VC.1 Viking der British European Airlines mit einem Kanonenhagel, ohne allerdings Schaden anzurichten. Der Airliner befand sich auf einem Flug von München-Riem nach Berlin und verließ gemäß sowjetischer Darstellung den Korridor um rund 150 Kilometer.

Nicht einmal das neutrale Schweden war vom Kanonenhagel der MiG-15 si-

cher: Am 13. Juni 1952 holten die Sowjets über der Ostsee in internationalen Gewässern östlich der Insel Gotska Sandön die von Alvar Älmeberg gesteuerte C-47, SE-APZ, der Skandinaviska Aero AB vom Himmel. Doch der Schein trog: Es war kein Airliner, der im Kanonenhagel spurlos verschwand, sondern eine zur elektronischen Aufklärung sowjetischer Radarstationen herangezogene Douglas.

Nur drei Tage später beschädigten zwei MiG-15 eine von den Schweden zur Suche der vermissten Crew losgeschickte Consolidated PBY-5 Catalina so stark, dass sie vor der Insel Dagö

Leutnant Franciszek Garecki flüchtete am 5. März 1953 mit dieser MiG-15bis »Rote 346« auf die dänische Insel Bornholm. So gelangte der Westen erstmal an eine MiG-15
Foto David Doyle

notlanden musste. Das Rettungsflugzeug sank, der bundesdeutsche Frachter *Münsterland* rettete die Besatzung.

Den Hochkommissar im Visier

Auch über dem österreichischen und ungarischen Grenzgebiet sorgten die MiG-15 für Angst und Schrecken. Am 19. November 1951 zwang eine MiG-15 des 5. Garde-Jagdflieger-Regiments eine Douglas C-47 A-90-DL der USAF, Matrikel-Nummer 43-16026, zur Landung auf der Luftwaffenbasis von Pápa. Die Maschine befand sich mit diplomatischer Fracht auf einem Flug von München-Erding nach Belgrad-Dojno Polje und verirrt sich in den ungarischen Luftraum.

Für den Navigationsfehler dieser Besatzung mussten die Vereinigten Staaten tief in die Tasche greifen: Ungarn forderte eine Auslösesumme von 123 000 US-Dollar für die vier eingekerkerten amerikanischen Flieger, die am 27. Dezember 1951 das Land wieder verlassen durften. Nach dem Austausch der Motoren auf sowjetische Schwetsow ASch-62IR und dem Einbau einer Kabine für 26 Passagiere hatte die staatliche ungarische Fluggesellschaft Malev den beschlagnahmten ehemaligen Militärtransporter mit der Zulassung HA-TSA übernommen. Am 6. August 1961 stürzte diese C-47 während eines Prüfflugs über Budapest ab. Am 16. März 1952 belegten zwei in Wie-

123 000

US-Dollar forderte Ungarn 1951 für die Freilassung von vier US-Piloten

ner-Neustadt stationierte MiG-15 eine Avro 652 Anson der Royal Air Force bei Schwechat mit Kanonenfeuer, ohne allerdings Schaden anzurichten.

Auch Diplomaten blieben von der Fagot nicht verschont: Am 4. Juni 1952 näherten sich über Tulln zwei MiG-15 in gefährlich aggressiver Weise einem Passagierflugzeug, das den US-Hochkommissar in Österreich, Walter J. Donnelly, an Bord hatte. Der Airliner befand sich in einem von Wien führenden Luftkorridor der Westmächte.

Es war aber auch in Europa, wo die MiG-15 erstmals all ihre Geheimnisse preisgab: Am 5. März 1953 desertierte der polnische Leutnant Franciszek Garrecki des in Slupsk an der Ostseeküste stationierten 28. Jagdflieger-Regiments während eines Patrouillenfluges. Der Offizier landete mit seiner MiG-15bis »Rote 346« auf der dänischen Insel Bornholm. Zeit für eine gründliche Evaluation durch die Nato blieb allerdings nicht: Bereits am 22. März 1953 dampfte die säuberlich in ihre Einzelteile zerlegte MiG-15bis an Bord eines polnischen Frachters wieder Richtung Heimat.

Massaker über dem Balkan

Bulgarische MiG-15 waren beteiligt an einem der wohl tragischsten Zwischenfälle während des Kalten Krieges. In den frühen Jahren des West-Ost-Konflikts war das Land Zielscheibe von unzähligen nächtlichen Flugblatt-Abwürfen mit antikommunistischem Inhalt, die meist von amerikanischen Douglas C-47 oder Douglas A-26 Invader aus stattfanden. Zudem hatte die USAF mithilfe der CIA immer wieder Spionageflüge über dem Land unternommen. Der Druck auf die bulgarischen Piloten, die Eindringlinge endlich vom Himmel zu fegen, war dementsprechend groß.

Am 27. Juli 1955, um sieben Uhr, vollzogen Hauptmann Boris Petrov und sein Flügelmann Leutnant Kosta Sankijsky von ihrer Heimatbasis Dobroslavtsi aus einen Alarmstart, um einen Eindringling abzufangen, der westlich von Tran im Begriff war, in den bulgarischen Luftraum einzudringen. Die beiden dem 18. Jagdflieger-Regiment zugeteilten Pi-



Diese bulgarische MiG-15 Fagot-A »Rote 403« hat ein verbessertes Hydrauliksystem für die Querruder eingebaut und ist aus diesem Grund mit dem Suffix M hinter der taktischen Nummer versehen

Foto Stefan Boshniakov



loten identifizierten die Maschine als ein viermotoriges Transportflugzeug, waren aber nicht in der Lage, deren Nationalität oder den genauen Typ festzustellen. Boris Petrov flog für einige Zeit neben dem Eindringling, um auf sich aufmerksam zu machen. Ohne Erfolg. In seinem zweiten Anflug feuerte der Hauptmann mit seiner 37-mm-Kanone Warnschüsse. Nach zwei weiteren Passagen – jeweils auf beiden Seiten des fremden Flugzeugs Warnschüsse abfeuernd – ging das Duo zum Angriff über. Während drei Passagen bekam die Maschine Treffer ab, bevor sie um 7:35 Uhr über Petrich in den Belasita-Bergen in der Luft explodierte. Es gab keine Überlebenden.

Auf dem Gewissen hatten die beiden bulgarischen MiG-15-Piloten die Lock-

Eine Bauchlandung scherte dieser tschechoslowakischen S-102 Fagot-A, ME-36, den PTB-260-Zusatztank mit einem Fassungsvermögen von 260 Litern ab

Foto Sammlung Zdenek Titz

heed L-149 Constellation mit der Zulassung 4X-AKC der israelischen Fluggesellschaft El Al. Flug LY402 befand sich mit 58 Menschen an Bord von London nach Tel Aviv. Nach einem Tankstopp in Wien wollte Flugkapitän Stanley Reginald Hinks die Constellation über den jugoslawischen und griechischen Luftraum Richtung Mittelmeer fliegen, dabei driftete die Besatzung aber gegen Osten ab und drang ins kommunistische Bulgarien ein.

Wilde Kurbeleien

Nicht über mangelnde Arbeit beklagen konnten sich auch die tschechoslowakischen MiG-15-Luftkutscher. Dies war nicht zuletzt der exponierten geografischen Lage des Landes geschuldet, das



Diese in der ČSSR gefertigte MiG-15bis »Rote 3« trägt die frühen DDR-Hoheitskennzeichen, die zwischen 1956 und 1959 an den ostdeutschen Fagot-B angebracht waren

Foto Hans-Joachim Mau



Die MiG-15bis »Rote 7« kam im September 1956 in den Bestand der Luftstreitkräfte der Nationalen Volksarmee

Foto Hans-Joachim Mau

eine lange Grenze zum NATO-Mitglied Bundesrepublik Deutschland sowie dem neutralen Österreich aufwies. Besonders die USAF spielte in der frühen Phase des Kalten Krieges oft und gerne die Klaviatur der Provokation. Die ČSSR zählte alleine in der ersten Hälfte des Januars 1951 satte 26 Grenzverletzungen. Zu diesem Zeitpunkt bildete das kolbenmotorgetriebene Bf-109-G-Derivat Avia S-199 das Rückgrat der Luftstreitkräfte und konnte herzlich wenig gegen die amerikanischen Jets vom Schlage einer F-80 Shooting Star oder einer F-84 Thunderjet ausrichten.

Erst im April 1952 waren im Arsenal der Tschechoslowakei die ersten MiG-15 Fagot-A verfügbar, die im Land unter dem Namen S-102 firmierten. Das neue

Schwert der Tschechoslowaken hielt die Amerikaner aber nicht von Grenzverletzungen ab: Zwischen Mai und Juli 1952 verzeichnete die ČSSR 40 Einflüge durch Maschinen der NATO-Staaten. Von Prag abgesandte Protestnoten halfen nichts.

Verfolgungsjagd

So haben die MiG-15 des Landes am 10. März 1953 erstmals ein Exempel statuiert. An diesem Tag drangen zwei F-84 des in Fürstenfeldbruck stationierten 36th Fighter Bomb Wing in der Nähe von Pilsen in den Luftraum des Staates ein. Leutnant Jaroslav Sramek und sein Flügelmann Milan Forst des 5. Jagdfliegerregiments zögerten keine Sekunde und griffen die Amerikaner bei Prestice an, nachdem die beiden F-84-Piloten alle

Warnschüsse ignoriert hatten. Leutnant Jaroslav Sramek holte mit seiner S-102, Bordnummer NO-37, die von First Lieutenant Warren Brown geflogene Thunderjet vom Himmel. Das Wrack schlug auf bundesdeutschem Gebiet in der Nähe von Falkenstein auf. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Mehr Glück besaß First Lieutenant Donald C. Smith, der im Schutz der Wolken seinem Widersacher Milan Forst entkommen konnte. Wahrscheinlich dürften die beiden MiG-15 in der Hitze des Luftkampfes nach Bayern vorgedrungen sein.

Über Bundesgebiet

Am 12. März 1954 vollzog der ebenfalls zum 5. Jagdfliegerregiment gehörende Leutnant Zdenek Voleman in seiner S-102 einen Alarmstart, um zwei US-Piloten im Gebiet von Tachov auf einer Höhe von 4200 Metern zu stellen. Bei hervorragendem Wetter beobachtete der Tschechoslowake Einschläge an einer der beiden AD-4N Skyraider, die nach Bayern unterwegs waren. Obwohl am Heck beschädigt, gelang der Douglas der VA-145 eine sichere Landung auf der Luftwaffenbasis Neubiberg. Die beiden AD-4N der U.S. Navy waren auf dem Flugzeugträger *USS Randolph* stationiert. Dieser gehörte zur Essex-Klasse und patrouillierte im Mittelmeer. Die Piloten hatten an dem Tag den Auftrag, Scheingriffe auf in der Nähe zur ČSSR gelegene US-Basen in der BRD zu fliegen.

Während Leutnant Zdenek Voleman die beiden AD-4N verfolgte, überflog er seinerseits bundesdeutsches Gebiet. Auf dem drei Kilometer von der Grenze entfernten Polizeiposten Waldmünchen hatte man nämlich Patronenhülsen entdeckt, die von der in der S-102 installierten 23-mm-Kanone stammten.

Am 18. Mai 1954 bekamen es die tschechoslowakischen S-102-Piloten erstmals mit der North American F-86 zu tun. Zwei Sabre drangen bei Zelezná Ruda rund 60 Kilometer weit ins Land ein. Das 8. Jagdflieger-Regiment erhielt den Befehl zum Abschuss. Ihre Piloten konnten zwar die Eindringlinge visuell ausmachen, den Amerikanern gelang aber die Flucht durch die Wolken.

Bisher erschienen (Auswahl):
FC 08/2021: Mitsubishi A6M
FC 10/2021: Heinkel He 111
FC 12/2021: Lawotschkin La-5
FC 02/2022: Messerschmitt Me 163



Im September 1956 an die DDR abgelieferte MiG-15bis »Rote 48«. Sie trägt das Ende 1959 eingeführte Emblem mit Ährenkranz sowie Hammer und Zirkel

Foto Hans-Joachim Mau

Doch nicht nur die Westmächte hielten die S-102-Flugzeugführer auf Trab, sondern auch das neutrale Österreich. Am 23. Mai 1978 drang eine Agusta-Bell AB-204B, Kennzeichen 4D-BT, auf das Territorium der Tschechoslowakei ein. Unverzüglich vollzog Major Ferdinand Ivan der 4. Staffel des in Malacky stationierten 1. Jagdfliegerregiments mit seiner MiG-15bis einen Alarmstart. Radarspezialisten des 53. Radiotechnischen Bataillons führten ihn dabei zur AB-204B. Nachdem sich der Eindringling bei der Sichtung der MiG-15bis mit einem brüskten Manöver wieder auf österreichisches Gebiet mogeln wollte, gab Major Ivan sechs Warnschüsse aus der 23-mm-Kanone seiner MiG-15bis ab.

Der Warnfinger des MiG-Luftkutschers verfehlte seine Wirkung nicht: die AB-204B setzte zahn wie ein Lamm zur Landung in Dvory nad Luznici an – rund drei Kilometer von der Grenze entfernt. Der Hubschrauber befand sich auf einem Flug von der bei Linz gelegenen Luftwaffenbasis Hörsching nach Allentsteig. Der äußerst erfahrene Pilot Oberst Josef Stangl – er pilotierte schon während des Zweiten Weltkriegs Luftwaffen-Hubschrauber – orientierte sich am Verlauf der Eisenbahnlinie und erwisch-

Die MiG-15 kann auf eine lange Einsatzgeschichte zurückblicken: Diese Fagot-B »Rote 2404« trägt die im Jahr 1985 eingeführten Zeichen der rumänischen Luftstreitkräfte

Foto Dan Antoniu



te aufgrund ungünstiger Witterungsverhältnisse und starkem Seitenwind in der Nähe von Weitra die falsche Abzweigung des Schienenstrangs, welche die fünfköpfige Crew schnurstracks ins kommunistische Nachbarland führte. Zu diesem Zeitpunkt war Oberst Stangl Kommandant des Fliegerregiments 1 in Hörsching. Der AB-204B war vier Tage später die Rückreise nach Österreich gestattet. Im Zusammenhang mit diesem Zwischenfall überreichte die tschechoslowakische Regierung dem österreichischen Bundesheer eine Rechnung über den Betrag von 85 897 Kronen.

Kurz und unauffällig hingegen war der Einsatz der Fagot-B in der DDR. Die Luftstreitkräfte besaßen 40 MiG-15bis sowie 80 MiG-15UTI. Als erste Einheit nahm das in Cottbus stationierte 1. Jagdfliegerregiment am 28. Juni 1956 fünf Fagot-B entgegen. Ein Jahr später erhielt die DDR die ersten MiG-17 F Fresco-C, womit der erste Strahljäger des Arbeiter- und Bauernstaates schnell zum schnöden Fortgeschrittenentrainer degradiert war. Die MiG-15UTI hingegen hielt sich länger als Trainer in MiG-17- sowie MiG-19-Verbänden. Die letzten Midget quittierten erst 1982 ihren Dienst. ■

120

MiG-15bis und MiG-15UTI befanden sich im Bestand der DDR-Luftstreitkräfte

Leserbriefe

Anmerkung der Redaktion Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums unserer Leser sinnwahrnd zu kürzen.

Sie wollen uns schreiben?
 Flugzeug Classic
 GeraMond Verlag GmbH
 Infanteriestraße 11a
 80797 München



Junkers Ju 52 »Unverzichtbar« in Heft 10/21

In der Oktoberausgabe auf Seite 56 unten ist das Foto einer Ju 52 beim Entladen an der Ostfront abgedruckt. Dazu folgende Ergänzung: Es handelt sich dabei um die zur E'Stelle Rechlin gehörende GS+AY, W.Nr. 5885. Die Transportkapazität war also so knapp, dass man sogar Erprobungsträger von der E'Stelle mit Besatzung abzog, um sie an der Front einzusetzen. Zu dem abgebildeten Foto kann man den Zeitpunkt der Aufnahme sogar einigermaßen eingrenzen, denn Leutnant Heinz Borsdorff von der Rechliner Abteilung E3 führte mit dieser Maschine ab dem 17. Dezember 1941 zunächst 33 Frontflüge im Raum



Auch stark in Mitleidenschaft gezogen, konnte die Ju 52 noch ihren Dienst verrichten

Smolensk–Wiebsk–Orscha–Rshew durch, bevor er am 9. Januar 1942 für einen Tag nach Rechlin zurückkehrte.

Schon am nächsten Tag machte sich die Besatzung mit der Maschine wieder auf den Weg nach Osten, um an der Versorgung der Truppen in Demjansk teilzunehmen. Dabei wurden gemäß der Flugbucheinträge meist zwischen 1,8 und zwei Tonnen Mu-

Auszug aus dem Flugbuch, das die Einsätze der Ju 52, GS+AY, Anfang Februar 1942 zeigt
 Fotos Luftfahrttechnisches Museum Rechlin

nitration, Verpflegung oder Kraftstoff transportiert und bis zu 17 Verwundete ausgeflogen. Nach weiteren 86 Flügen im Osten, davon 45 Frontflüge, endete diese zweite Einsatzperiode.

Wie die Ju 52 bei diesen Einsätzen aussah, zeigt das Bild oben; ein weiterer Beweis für die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der »Tante Ju« auch mit schweren Beschädigungen. Leider ist nicht belegt, wann das Foto entstand und wie viele Flüge sie in diesem Zustand vollbringen

konnte. Auf jeden Fall kehrte die Maschine am 27. Februar 1942 sicher nach Rechlin zurück, um dort eine Zeit lang als Erprobungsträger und auch für Transportaufgaben zum Einsatz zu kommen, bevor man sie später höchstwahrscheinlich dauerhaft an einen Frontverband abgegeben hat. Leutnant Borsdorff blieb in Rechlin, war später Flieger-Stabsingenieur und flog dort zuletzt noch die Strahlflugzeugmuster Ar 234, Me 262, He 162.

Christoph Regal, per E-Mail

BÜCHER



**Du Fieseler Fi 156
 au Morane-Saulnier MS 500**
 Collection Profils Avions No 39

In französischer Sprache
 368 Seiten, gebunden, 391 Fotos
 und 20 Farbprofile, LeLa Presse,
 ISBN: 978-2-37468-041-5,
 Preis: ca. 60 Euro
 Bezugsquelle:
 Fachbuchhandlung Schmidt,
 Tel.: 089 703227,
 www.christian-schmidt.com

ALAIN WADSWORTH Frankreichs Störche

In allererster Linie an technischen Details orientiert, befasst sich das Werk zunächst mit der Fi 156 und deren Versionen sowie der Fi 256. Der Löwenanteil des Buches gehört aber der MS 500, dem französischen Ableger des Storchs, der ab 1944 bei Morane-Saulnier entstand und weit verbreitet Nutzen in Frankreichs Streitkräften fand. Neben dem üppigen Bildmaterial sowie den vielen technischen Illustrationen stechen besonders die umfangreichen Produktions- wie Lebenslauf Listen zur MS 500/502 hervor. Eines sei jedoch explizit gesagt: Näheres zum Einsatz sucht man in diesem Werk vergeblich – ansonsten optisch wie inhaltlich überaus attraktiv, allem voran für den Modellbauer.

WM

DONALD NIJBOER Dauntless gegen Zero

Ein (direkter) Vergleich Sturzkämpfer gegen Jagdflugzeug mag auf den ersten Blick diskrepant erscheinen, ergibt im vorliegenden Fall jedoch absolut Sinn. Schließlich traten Douglas SBD und Mitsubishi A6M bei den entscheidenden Luft-See-Schlachten des Pazifikkriegs oft im direkten Luftkampf gegeneinander an – mit durchaus beidseitigem Erfolg. Wie üblich bei dieser Publikationsreihe, beleuchtet der Autor umfänglich, doch kompakt die jeweiligen Schwächen und Stärken beider Kontrahenten, eingebettet im Kontext des zugehörigen Kriegsgeschehens. Eine reizvolle Gegenüberstellung, fundiert kritisch sowie lebendig geschrieben, dazu auch noch ansprechend illustriert.

WM



**SBD Dauntless vs Mitsubishi
 A6M Pacific Theater 1941 - 44**
 Duel 115

In englischer Sprache
 80 Seiten, 70 Fotos und
 Abbildungen, Osprey Publishing,
 ISBN 978-1-4728-4633-4,
 Preis: ca. 20 Euro
 Bezugsquelle: Sound,
 Tel.: 0177 2882968,
 www.sound-bm.com

Ein Muss für alle Luftfahrt-Fans!

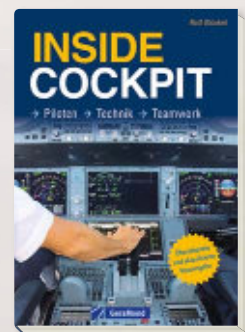
©frank peters - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 45,-

Dieser beeindruckende Bildband zeigt Flughäfen unterschiedlicher Größe aus aller Welt, zwischen Metropolen-Hub und karibischem Miniflughafen. Luftfahrtexperte Andreas Fecker nutzt diese Fotoweltreise dazu, in den ausführlichen Begleittexten die Geschichte der Flughäfen und all die Besonderheiten der verschiedenen Airports vorzustellen. Mit Übersichtskarten.



Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



Zur
250.
Ausgabe

zum

Jubelangebot ABHEBEN



2 Ausgaben

nur
€ 7,90 statt € 13,60*
bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast 43% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

Bei uns finden Sie packende Reportagen über die Geschichte der Fliegerei, Biografien, Porträts der wichtigsten Luftfahrzeuge aus allen Epochen sowie Berichte über Wrackbergungen, Restaurierungen, Nachbauprojekte, Pioniere der Luftfahrt, Flugshows sowie Reportagen zu historischen flugfähigen Zivil- und Militärflugzeugen.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Flugzeug Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abo





METALLGIESSEREI
Wilhelm Funke
GmbH & Co. KG

Zugelassener Herstellungsbetrieb für Luffahrt-Bauteile nach EN 9100.

- Nachfertigung von Gußteilen
- in Magnesium (Elektron) & Aluminium
- mechanische Bearbeitung
- Laser-Reparaturschweißen

Tel. +49 (0) 51 81 · 84 59 - 12
w-funke.de · info@w-funke.de



Bauen Sie in 1:48 oder 1:32?

Dann sind Sie bei uns richtig!

Wir führen alle aktuellen Firmen für diese Maßstäbe.

Bausätze, Zubehör, Decals und Farben, zu vernünftigen Preisen!

Besorgung auch von Artikel, die nicht in Deutschland lieferbar sind, innerhalb eines Monats.

Guter Service, auf den man sich verlassen kann!

Ihr IKARUS Modell-Versand

IKARUS Flugzeug-Katalog (in Briefmarken) 5,00 €

IKARUS-Modellversand

Inh. Heinz Dieken · Im Heggen 25 · 52538 Gangelt
Tel. und AB (02454) 1792 · Fax (02454) 6149

Email: ikarus-modellversand@gmx.de

www.ikarus-modellversand.de

Ladenöffnungszeiten:

Mo. geschlossen, Di.-Fr. 14.30-18.30 Uhr, Sa. 10.00-13.00 Uhr
Einhardstraße 1 · 52538 Gangelt



Traudl's Modellbau

Mannertstr. 22 - 80997 München
www.traudlsmodeillbau.com

Vollständig neuer Online-Shop!

www.traudlsmodeillbau.com

Info@traudlsmodeillbau.com
+49 (0)89-8929455

Seit 1993 das Fachgeschäft für Plastikmodellbau im Süden.



Gemeinschaft der Flieger deutscher Streitkräfte e.V.

Sind oder waren Sie Angehöriger fliegender oder unterstützender Verbände deutscher Streitkräfte oder interessieren Sie sich für die militärische Luftfahrt? Dann möchten wir Sie kennenlernen.



Wir bieten unseren Mitgliedern das jährlich stattfindende Internationale Fliegertreffen, regionale Fliegertreffen und Exkursionen, unser jährlich 6 mal erscheinendes FliegerBlatt mit vielen Berichten aus der Fliegerei.

Informationen bei unserem Geschäftsführer Rolf Chur
Südstraße 66a · 53797 Lohmar
Tel/Fax: 02246-3037375 · E-Mail: gf@fliegergemeinschaft.de
Internet: www.fliegergemeinschaft.de



Mitchell Mfg
USAAF A-2, B-3, USN G-1
sowie Luftwaffe 1942

Die schönsten Fliegerjacken der 1940' Jahre mit den besten Ledern und historisch korrekten Materialien in reiner Handarbeit hergestellt.

VINTAGEFLYINGJACKETS.COM



Deutsche Luftfahrttechnik 1928 – 1945

Flugzeug-, Motoren- und Waffen-Handbücher, Ersatzteillisten, Bedienungsvorschriften, Luftschauben-Anlagen, Montage- und Reparaturanleitungen, FI-Ausrüstungsgerätekisten.

Luftfahrt-Archiv Hafner Salonallee 5 71638 Ludwigsburg
Tel. 07141 / 90 16 03 www.luftfahrt-archiv-hafner.de

Bei diesen Fachgeschäften erhalten Sie **Flugzeug Classic**:

Spiel + Hobby - Haus
Bramfelder Chaussee 251, 22177 Hamburg
Tel. 040/6412292 (Spiel)
Tel. 040/63128652 (Modell)
bramfeld.hartfelder-spiel.de/bramfeld
Info@Hartfelder-Spiel.de
Modelle@hartfelder-spiel.de

Modellbau und Spielwaren
Stefan Baier, Ahornweg 2/2, 71672 Marbach
Tel. 07144-92283
www.modellbaier.de
modellbaier@gmx.eu

Traudl's Modellbauladen
Mannertstr. 22,
80997 München
Tel. 089-8929458
www.traudlsmodeillbau.com
info@traudlsmodeillbau.de

Modellbau Koch
Inh. Jürgen Pröll, Wankelstr. 5,
86391 Stadtbergen
Tel. 0821-440180-0,
Fax 0821-44018022
www.modellbau-koch.de

MT-Propeller Entwicklung GmbH
Flugplatzstr. 1, 94348 Atting
Tel. 0942-994090, Fax 0942-98432
www.mt-propeller.com

Aviation Megastore
(Lucht vaart Hobby Shop),
Molenweg 249, NL-1436 BV
Aalsmeerderbrug
Tel. +31/20/4460611
www.aviationmegastore.com
info@aviationmegastore.com

AIRSHOW REISEN

Saison 2022

zu den besten und schönsten Events der Welt!



Top organisierte und deutschsprachig geführte Sonderreisen, direkt von Ihrem Spezialreiseveranstalter!

Sun'n Fun Fly-In Expo & Airshow
Florida Sonderreise Top-Airshow und Kennedy Space Center
9 Tage USA 04.04.-13.04.22

La Ferté Alais Warbird Airshow
Top Airshow mit Le Bourget-Luftfahrtmuseum und Paris
5 Tage Frankreich 02.06.-06.06.22

Flying Legends Sywell Airshow
Mit RAF-Museum Hendon und London-Stadtrundfahrt
4 Tage England 08.07.-11.07.22

Royal International Air Tattoo
Großes goldenes 50. Airshow-Jubiläum!
4 Tage England 15.07.-18.07.22

Oshkosh Airshow & Chicago
Größte Airshow der Welt mit Harley Davidson Museum
9 Tage USA 25.07.-02.08.22

Abbotsford Canada Airshow
Mit Vancouver, Victoria Island und Seattle Museen!
11 Tage Kanada 02.08.-12.08.22

Zeltweg AirPower22 Airshow
Top Airshow in der Steiermark - Top Hotel Falkensteiner!
4 Tage Österreich 01.09.-04.09.22

Große Battle of Britain Airshow
Duxford Imperial War Museum und De Havilland Museum
4 Tage England 16.09.-19.09.22

Miramar Airshow & Pacific Airshow
Größte Militär-Airshow der Welt mit Museen u.v.m!
12 Tage USA 22.09.-03.10.22

Nellis Air Force Base Airshow
Mit Las Vegas, Death Valley und Grand Canyon!
9 Tage USA 03.11.-11.11.22

(Änderungen und Verfügbarkeit unter Vorbehalt!)

Fordern Sie kostenlos unsere aktuellen Reiseinformationen an oder besuchen Sie uns gleich im Internet!



Fischerstr. 13 · 87435 Kempten/Germany
Unsere Beratungszeiten: Mo.- Fr. 14-18 Uhr
Telefon: 0831/960 42-88 · Fax: 960 42-89

www.airventures-reisen.de

Flugzeug Classic im Internet:
www.flugzeugclassic.de

Eine neue Dimension



Zwar blieb Focke-Wulfs Großtransporter lediglich ein »Papierflugzeug«, doch besteht kein Zweifel an der Machbarkeit des »Riesen«, der zu seiner Zeit das größte Flugzeug der Welt gewesen wäre

Von Herbert Ringlstetter



Jede militärisch gehaltene Front steht und fällt mit dem Nachschub. Der gewöhnlich schnellste Weg, Material an die Truppe zu schaffen, ist der Luftweg. So gestaltete sich das auch während des Zweiten Weltkriegs, als deutscherseits vornehmlich altgediente Junkers Ju 52/3m diese Aufgabe übernahmen. Auch bemühte man sich bereits früh, leistungsstärkere Transportmaschinen in die Luft zu bringen, die mehr Material und auch größere Einsatzgeräte an die Front schaffen konnten. Der Gipfel dieser Bestrebungen zeigte sich in der Messerschmitt Me 323 Gigant, die im Frühjahr 1942 in Serie ging.

Bei Focke-Wulf in Bremen beschäftigte man sich 1942 ebenfalls mit dem Entwurf großer Transporter. Erfahrungen in dieser Richtung sammelte man hinreichend mit der 1937 erstmals geflogenen Fw 200, einem viermotorigen Verkehrsflugzeug und bewaffneten Fernaufklärer. Außerdem arbeitete die Firma seit 1940 an einer vergrößerten und verbesserten Fw 200, der um annähernd acht Meter längeren Fw 300. Als Langstreckenflugzeug für die Deutsche Lufthansa konzipiert, sollte die Viermotorige etwa 32 Passagiere und eine fünfköpfige Besatzung im Direktflug nach New York befördern – nach dem Krieg. Der dauerte jedoch und die zivile Transatlantik-Fliegerei ließ auf sich warten. Nicht warten konnte dagegen die Versorgung an den Fronten, die sich mit den Feldzügen gegen die Briten in Nordafrika und gegen die Sowjetunion mächtig ausdehnten. Mehr Frachtkapazität war gefragt, was das Technische Amt im Reichsluftfahrtministerium dazu veranlasste, einen Transporter für 30 bis 40 Tonnen Nutzlast ins Auge zu fassen.

Focke-Wulfs 1942 vorgestellter Entwurf eines Großtransporters zeigt das enorme Potenzial auf, das ein derartiges Flugzeug hatte – seine Verwirklichung scheiterte an fehlenden Hochleistungsmotoren und der veränderten Kriegssituation. So stellt sich der Zeichner Anastasios Polychronis die Maschine vor

Grafik Anastasios Polychronis

Gigantische Ausmaße

Die Focke-Wulf-Mannschaft unter ihrem technischen Direktor Kurt Tank strebte daher nach Größerem. Ziel ihrer Bemühungen war

Größenvergleich

Mit 47 Metern Länge und 58 Metern Spannweite sowie einem maximalen Abfluggewicht von bis zu 112 Tonnen könnte sich Focke-Wulfs Großtransporter (249) auch heute noch sehen lassen.

Die Ju 52, das Standard-Transportflugzeug der Luftwaffe, hätte mit ihren gut 18 Metern Länge wie ein Zwerg neben dem P 195 gewirkt. Selbst Junkers' Ju 90, »Der große Dessauer«, wäre verglichen mit Focke-Wulfs Großtransporter wie ein kleiner Bruder erschienen. Doch wenigstens die Me 323, der Gigant, sollte sich doch mit ihr messen können? Aber auch Messerschmitts wahrlich riesig erscheinender Großraumtransporter kann mit dem Focke-Wulf-Entwurf nicht mithalten – nicht einmal ansatzweise. Und dies betrifft nicht nur die Abmessungen, sondern selbstverständlich auch die mögliche Zuladung. Die Me 323 war »lediglich« in der Lage, bei Überlast bis zu 15,7 Tonnen (normal zwölf Tonnen) zu befördern. Focke-Wulfs Großtransporter bewältigte also mehr als das rund zweieinhalb- bis dreifache an Ladegut eines Giganten!

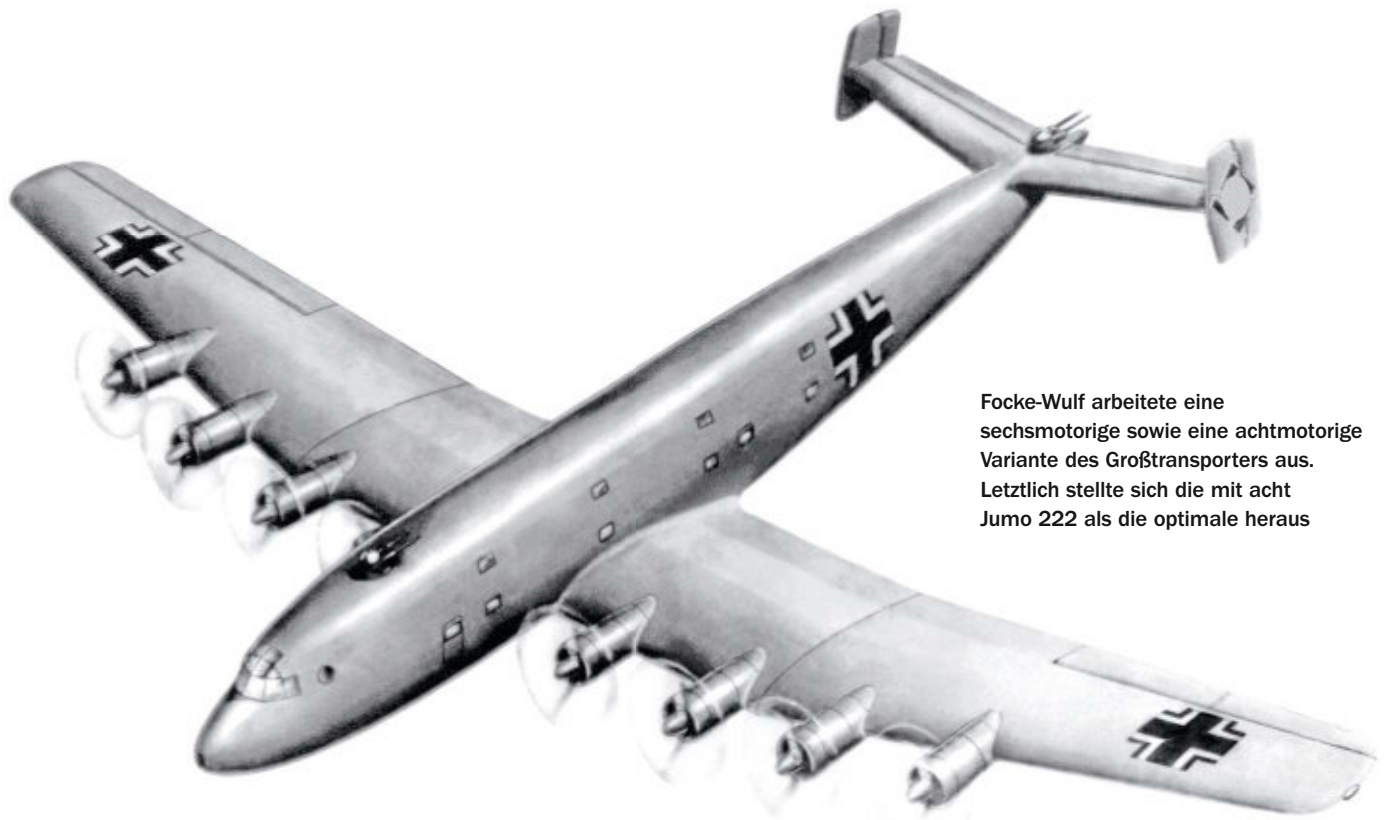
Die heute noch fliegende Transall C-160 schafft 16 Tonnen und die amerikanische Lockheed C-130/J30 bis zu 22 Tonnen, genau wie Antonows AN-12. Die neue A400 ist auf maximal 37 Tonnen ausgelegt. Als taktische Transporter sind diese Maschinen dafür ausgelegt, auch auf unbefestigten Pisten zu operieren, während die wirklichen Schwertransporter vom Schlage einer Antonow An-124 (150 Tonnen Last) oder Lockheed C-5 (130 Tonnen) als strategische Transportmaschinen möglichst große Lasten zu vorgelegerten, befestigten Einsatzbasen bringen.

Focke-Wulfs P 195 sollte wie die Me 323 möglichst nahe an die Front herankommen. Vorausgesetzt, es stand ein relativ großer, ausgedehnter Einsatzplatz zur Verfügung. ■



Die 1942 in Dienst gestellte Me 323 Gigant blieb der einzige wirkliche Großtransporter der Luftwaffe





Focke-Wulf arbeitete eine sechsmotorige sowie eine achtmotorige Variante des Großtransporters aus. Letztlich stellte sich die mit acht Jumo 222 als die optimale heraus

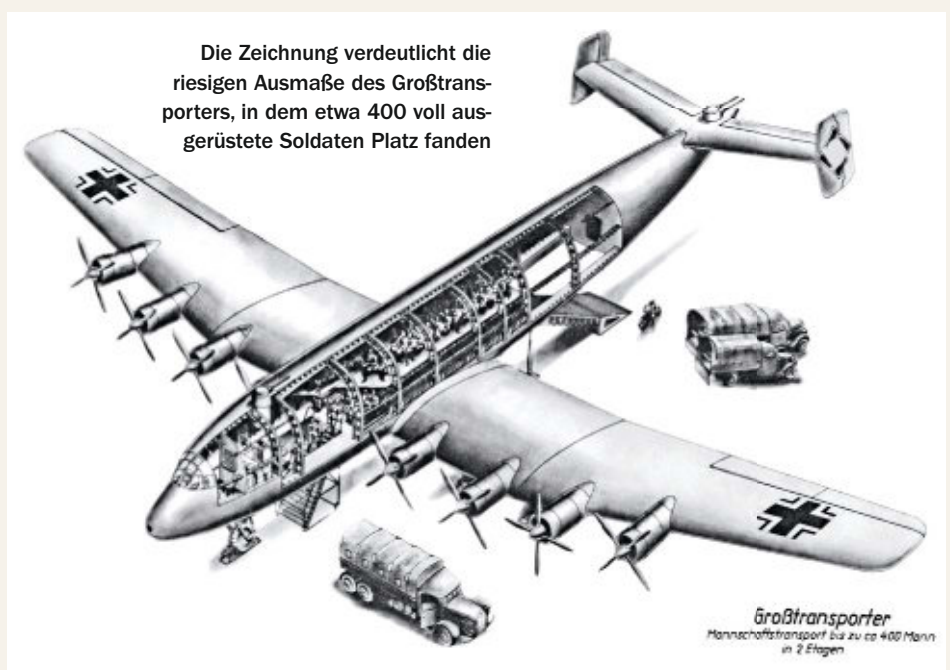
ein Großtransporter, der selbst die beeindruckende Me 323 in den Schatten stellen sollte. Tanks Auftrag an seine Entwurfsmannschaft lautete: 30 bis 40 Tonnen Last in 2000 Metern Flughöhe 1500 Kilometer weit befördern zu können. Für den voll beladenen Start mussten 1000 Meter reichen.

Konstruktiv griff man auf bewährte Technik zurück und ging kein Risiko ein, um die Entwicklung des Tiefdeckers im Bedarfsfall rasch durchziehen zu können. Oberingenieur Janson Voigtsberger, fähiger Mitarbeiter der Focke-Wulf-Abteilung Flugmechanik-L, kümmerte sich im Frühjahr und Sommer 1942 um die Leistungsberechnungen für den Transporter, das Projekt 195.

Zwei Konzepte

Die im August 1942 beim Reichsluftfahrtministerium (RLM) eingereichten Entwürfe des Großtransporters sahen zwei verschiedene Ausführungen vor: eine mit sechs Motoren und eine mit acht. Die bei Focke-Wulf in der Baubeschreibung mit der Nummer 246 dargestellte kleinere Version kam auf eine Rumpflänge von 43 Metern, das achtmotorige Schwestermodell (Nummer 249) auf 47 Meter. Die Spannweite betrug 56 beziehungsweise 58 Meter. Dies waren gigantische Ausmaße. Focke-Wulfs Großtransporter wäre damit zu seiner Zeit das größte Flugzeug der Welt gewesen.

Um die geforderten Leistungsdaten zu erreichen, berechnete Voigtsberger die Werte mit zur Verfügung stehenden Antrieben sowie in der Entwicklung befindlichen Motoren. Zur Wahl standen der bewährte luftge-

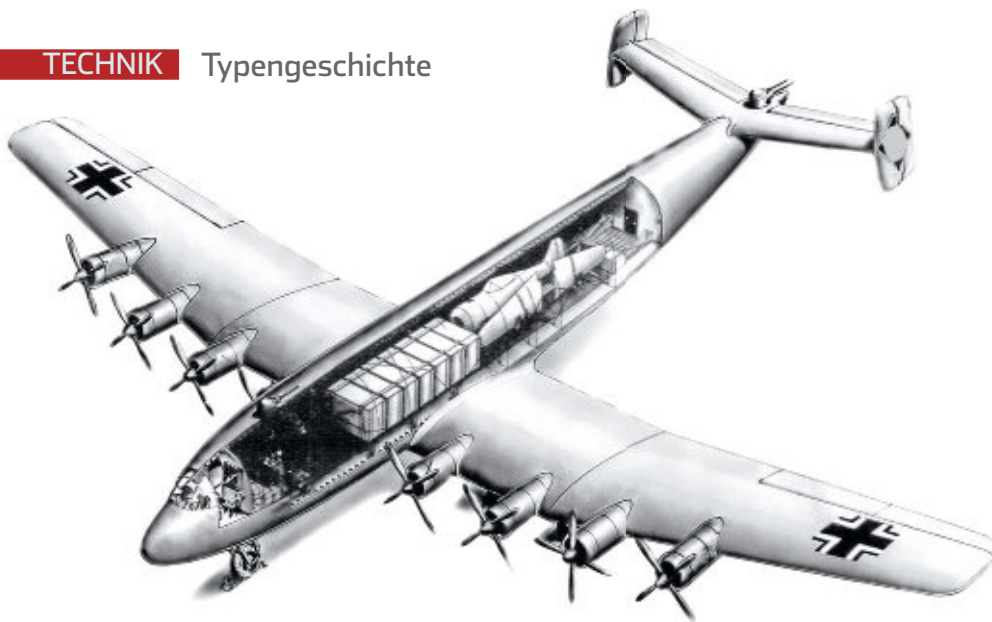


kühlte Doppelsternmotor BMW 801 sowie der V-12-Zylindermotor DB 603, eine Weiterentwicklung des DB 605 mit 44,5 Litern Hubraum und 1700 PS Startleistung. Hinzu kamen der 18-Zylinder-Doppelsternmotor BMW 802 mit einer Startleistung von 2600 PS sowie der Jumo 222, ein Reihensternmotor, dessen 24 Zylinder in sechs Reihen mit je vier Zylindern angeordnet waren. Die Startleistung des Jumo 222 betrug bei der für Projekt 195 vorgesehenen Version A/B etwa 2500 PS, die er aus 46,5 Litern Hubraum schöpfte. Die

zwar leistungsstarken aber problematischen Doppelmotoren DB 606, 610 und 613 kamen erst gar nicht in die engere Wahl.

Acht Triebwerke

Die Berechnungen zeigten, dass einzig die achtmotorige Variante einen sicheren Betrieb gewährleisten könnte. Für 30 Tonnen mochten sechs DB 603 für die »246« mit 30 Tonnen ausreichen, nicht jedoch für 40 Tonnen des größeren Entwurfs »249«. Dann mussten es zwingend acht DB 603 sein. Am



Bereit zum Abflug mit einer Fw 190 sowie weiterem Frachtgut an Bord

Großtransporter
Beispiel für Beladung

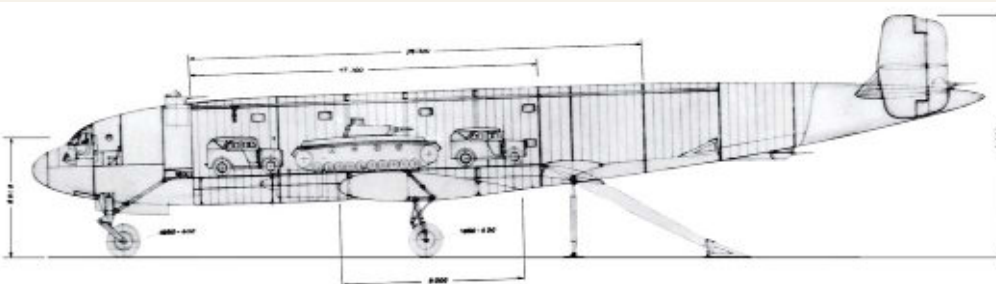
besten jedoch acht Jumo 222, was auch den Betrieb bei einem Ausfall von zwei Motoren noch gewährleistete. Die Höchstgeschwindigkeit mit Jumo 222 stieg Voigtsbergers Berechnungen zufolge von 435 km/h in 7100 Metern Höhe mit acht DB 603 auf 490 km/h mit acht Jumo 222. Die Dienstgipfelhöhe stieg von 6000 Metern auf 7100 Meter. Drastisch verbesserte sich die Steigleistung mit Jumo 222: Bei Startleistung lauteten die Zahlen für den DB 603 beim Start 0,9 und anschließend mit Kampfleistung 2,3 Meter pro Sekunde. Der Jumo 222 glänzte hierbei mit 2,3 Metern pro Sekunde beim Start und darauffolgenden 4,7 Metern pro Sekunde. Bis zur Serienreife des Jumo 222 wollte man DB 603 verbauen, die so installiert sein sollten, dass sie ohne Umkonstruktion gegen Jumo 222 ersetzt werden könnten.

Die maximale Startmasse des achtmotorigen Großtransporters »249« berechneten die Verantwortlichen bei Focke-Wulf auf bis zu sagenhafte 112 Tonnen, die Reichweite auf maximal 2100 Kilometer.

Enorme Ladekapazität

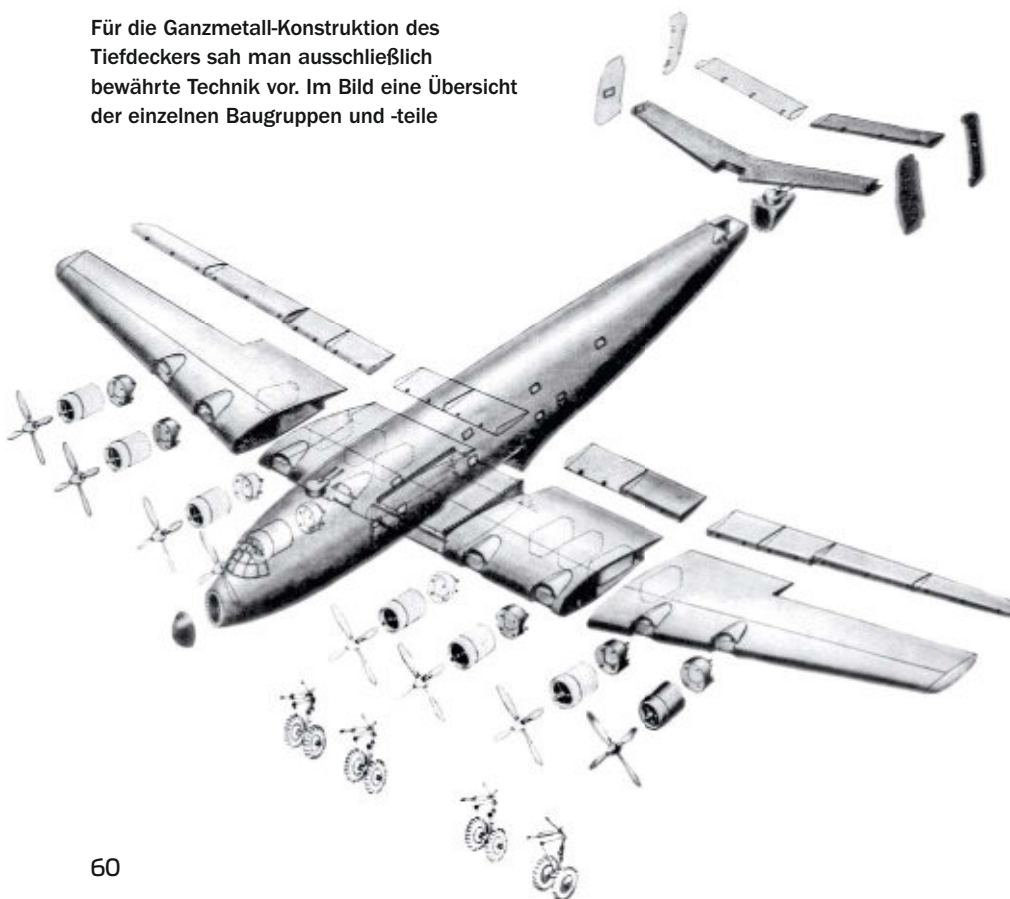
Das Bugradfahrwerk vereinfachte den Ladevorgang des Focke-Wulf-Transporters erheblich. An der Rumpfunterseite befand sich im Heckbereich eine großzügig bemessene, ausklappbare Laderampe. Zwei Stützen am Rampenanfang stabilisierten den Rumpf während des Ladevorgangs.

Die Ladefläche betrug 26 Meter in der Länge. Der Laderaumquerschnitt war größer als das Ladeprofil der Reichsbahn bemessen, so dass sich das Verladen vom Eisenbahnwagen



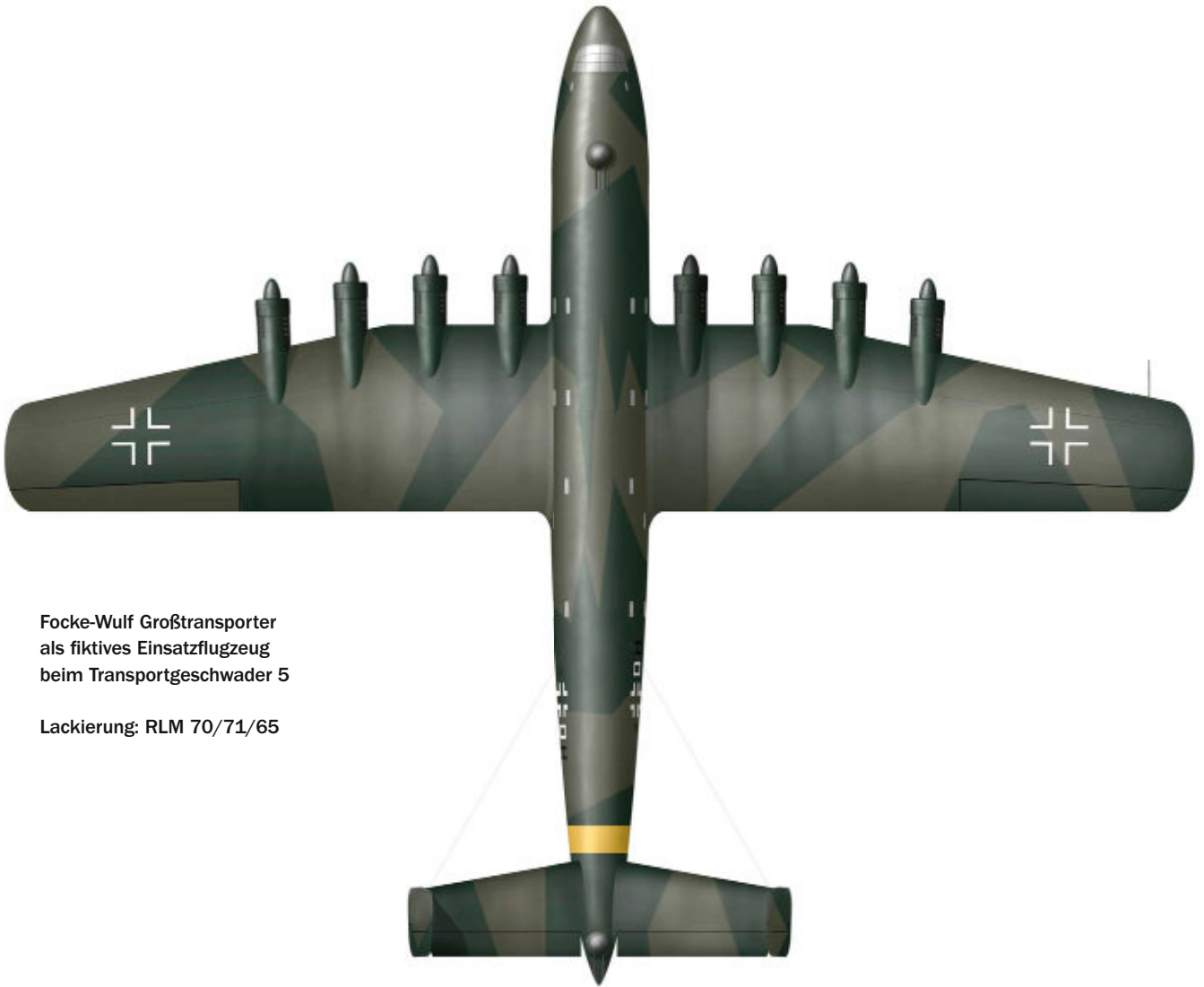
Die Laderampe ist ausgeklappt und zwei Stützen sichern die Rumpfeinfahrt. Ein Panzer III oder IV und zwei weitere Fahrzeuge hätten mühelos Platz gefunden

Für die Ganzmetall-Konstruktion des Tiefdeckers sah man ausschließlich bewährte Technik vor. Im Bild eine Übersicht der einzelnen Baugruppen und -teile



■ Focke-Wulf Projekt 195 (249) ■

Einsatzzweck	Großtransporter
Besatzung	7–9
Triebwerk	8 x Jumo 222, flüssigkeitsgekühlter 24-Zylinder-Reihensternmotor
Startleistung	8 x 2500 PS bei 2900 U/min
Länge	47 m
Spannweite	58 m
Höhe	11,80 m
Flügelfläche	460 m ²
Rüstgewicht	60 000 kg
Nutzlast	40 800 kg
Zuladung	52 000 kg
Startgewicht max.	112 000 kg
Flächenbelastung	243 kg/m ²
Höchstgeschwindigkeit	490 km/h in 3600 m
Marschgeschwindigkeit	400 km/h in 3600 m
Landegeschwindigkeit	135 km/h
Startrollstrecke	800 m
Startrollstrecke über 20-m-Hindernis	1400 m
Steigleistung max.	4,7 m/sec
Dienstgipfelhöhe	7100 m
Normale Reichweite ca.	1500 km



Focke-Wulf Großtransporter
als fiktives Einsatzflugzeug
beim Transportgeschwader 5

Lackierung: RLM 70/71/65



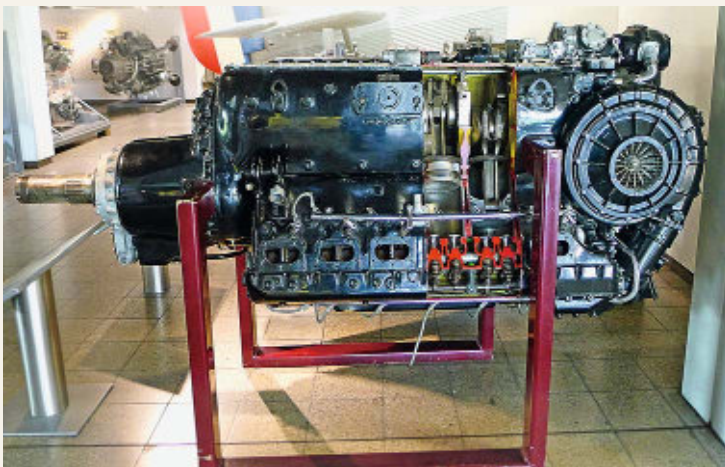
© Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Ein Riese in der Luft: So könnte die Focke-Wulf P 195 im Flug gewirkt haben, wäre sie denn jemals realisiert worden

Grafik Anastasios Polychronis



Alliiertes Schwertransporter: Die Douglas C-54 Skymaster (zivil DC-4) von 1942 konnte üblicherweise etwa zehn Tonnen befördern, bei Überlast beachtliche 14 Tonnen



Praktisch betrachtet zu schwach für den Großtransporter: Der DB 603 von Daimler-Benz war in mehreren Flugzeugtypen installiert, darunter in der Me 410 und He 219



50-Liter-Aggregat Jumo 222 E im Deutschen Museum in München. Der 24-Zylinder-Motor erfüllte die Leistungsanforderungen, die für den sicheren Betrieb des P 195 nötig gewesen wären

in den Großtransporter völlig unproblematisch gestalten würde.

Eine Laufkatze mit drei Tonnen Tragkraft verlief über die gesamte Laderaumlänge. Über eine Zugwinde mit zweimal zehn Tonnen Zugkraft ließ sich zudem Fracht in den Laderaum ziehen.

Die möglichen Ladeszenarien gestalteten sich vielfältig. So fanden 400 auf zwei Ebenen sitzende, voll ausgerüstete Soldaten genauso Platz wie ein demontierter Fw-190-Jäger samt weitere Transportgüter. Oder zum Beispiel 14 Triebwerke und 20 Tonnen anderes Ladegut. Sogar ein bis zu 23 Tonnen schwerer Panzerkampfwagen III oder ein Panzer IV (25 Tonnen) sowie zwei weitere Fahrzeuge schluckte Focke-Wulfs Großtransporter.

Um sich Feindjäger vom Leib zu halten, sah man eine starke Abwehrbewaffnung vor: drei Maschinengewehrstände mit jeweils einem Zwillings-MG 151, Kaliber 15 oder 20 Millimeter, und 600 Schuss pro Lauf. Positioniert waren sie auf dem vorderen Rumpfrücken, dem Heck sowie an der Rumpfunterseite im hinteren Drittel. Ein weiterer MG-151-Stand war an der Unterseite des Rumpfbügel

möglich. Zudem ließen sich bei Bedarf mehrere MG 131, Kaliber 13 Millimeter, in Fensterlafetten installieren.

20 Prozent Stahl optimal

Für den Bau des Riesenflugzeugs war Metall vorgesehen. Um aufwendig und teuer herzustellendes Leichtmetall einzusparen, untersuchte man die Auswirkungen des Einsatzes von Stahl, dessen Herstellung im Vergleich zu

Leichtmetall einen wesentlich geringeren Energiebedarf erforderte. Das Ergebnis: Bei einer komplett aus Stahl gefertigten Maschine betrug die Zuladung nur mehr 20 Tonnen, während bei nur 20 Prozent Stahlanteil die Nutzlast auf 40 Tonnen stieg.

So gelangte man zu dem Schluss: »Von besonderer Bedeutung sind aber die sich hieraus ergebenden Folgerungen, dass ein mit zu viel Stahlanteil gebautes Flugzeug kraftstoffmäßig unwirtschaftlich liegt. Die für die Herstellung

des Leichtmetalls eingesparte elektrische Energie wird schon nach wenigen Flügen in anderer Form, nämlich in hochwertigem Kraftstoff, verbraucht. Die Bilanz dieser Verhältnisse zeigt sogar, dass vom energiewirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen die Einführung von mehr als 20 bis 25 % ein Fehler ist.«

Einen Bauauftrag für seinen Großtransporter erhielt Focke-Wulf nicht, zumal auch der im Grunde benötigte Jumo 222 nicht einsatz-

» Die Frachtmaschine erhielt keine Gelegenheit, ihre Qualitäten unter Beweis zu stellen. «

tauglich zur Verfügung stand. So erhielt die monströse Frachtmaschine keine Gelegenheit, Ihre Qualitäten im Frontdienst unter Beweis zu stellen. Auch die Arbeiten am Jumo 222 wurden aufgrund der veränderten Kriegslage 1943 eingestellt. Aber auch Blohm & Voss kam mit seiner BV 250, praktisch einer Landversion des sechsmotorigen Riesenflugboots BV 238, nicht zum Zug. So blieb Messerschmitts Gigant der einzige tatsächliche Großtransporter der Luftwaffe. ■

DIE ERSTEN SCHARFEN EINSÄTZE DER JU 88

Feuertaufe für die A-1

Die Komplexität der Ju 88 A-1 überforderte die Luftwaffe im Spätsommer 1939 gehörig bei dem Versuch, die Serie anlaufen zu lassen. Am Ende geht das Muster ohne abgeschlossene Prüfung in den scharfen Einsatz

Von Holger Lorenz

Während Hitler am 22. August 1939 vor der versammelten Wehrmachts-generalität auf dem Obersalzberg den Angriff auf Polen befahl, hatte Heinrich Koppenberg Grund zum Jubeln. Der Generaldirektor des Junkers-Konzerns hielt nämlich nichts weniger als einen »Führerbefehl« in den Händen, der die Produktion der Ju 88 A klar bevorzugte – und zwar vor allen anderen Flugzeugmustern. In seiner zweiten Eigenschaft als Reichskommissar – quasi als verlängerter Arm der Reichsregierung – wusste Koppenberg über den laufenden Stand der Kriegsvorbereitungen gegen die Nachbarländer Bescheid.

Seinen staatlichen Auftrag, den Forschungskonzern Hugo Junkers zur größten Luftrüstungsschmiede der Welt umzubauen,

hatte er bereits 1935 erfüllt. Und hätte die Führung 1937 nicht angeordnet, die Ju 88 vom Schnellbomber zum schweren Stuka umzukonstruieren, hätte die Ju 88 schon 1938 als Schnellbomber in Serie vom Band laufen können. Jetzt jedoch, Ende August 1939, standen nur ein paar Nullserienflugzeuge des Typs Ju 88 A-1 in der Erprobungsstelle in Rechlin bereit, um das Muster schnellstens frontreif zu bekommen.

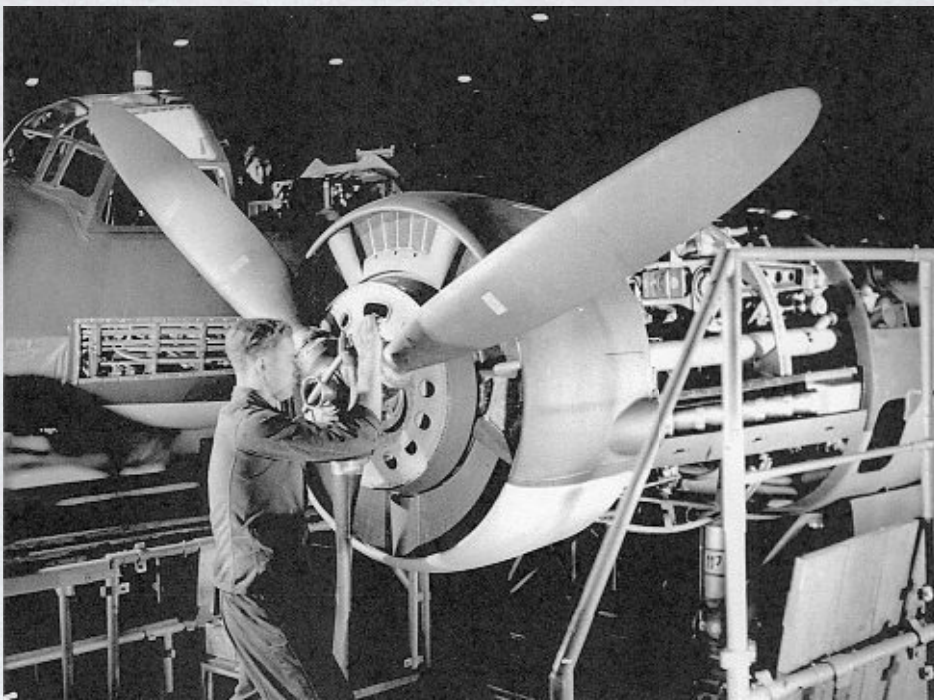
Vom taktischen Standpunkt aus betrachtet, wurde die Ju 88 für den Polenfeldzug nicht wirklich benötigt. Viel wichtiger waren die modernen Jagdfliegerverbände, ausgerüstet mit Bf 109, die den Luftraum über Polen von gegnerischen Flugzeugen leerfegen sollten, um den Horizontalbomberstaffeln aus Do 17 und He 111 den Weg frei zu machen. Und für

den Präzisionsangriff standen noch genügend bewährte Ju 87 bereit, um zähe Widerstandsnester und Punktziele sicher auszuschalten.

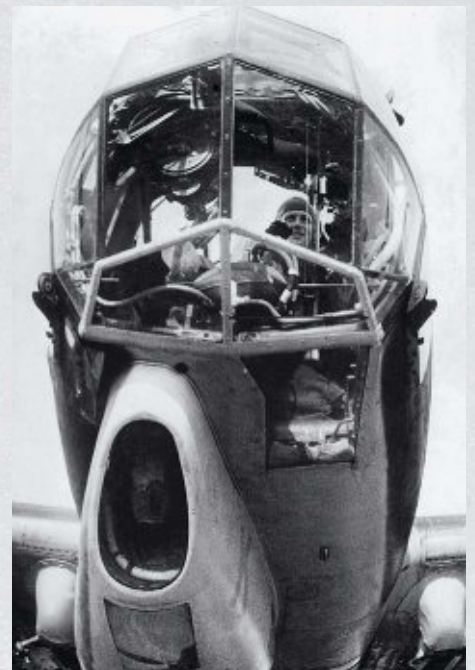
Mangelware

Bei Kriegsbeginn existierten vom ersten Serienmuster Ju 88 A-1 neben den V-Maschinen V6 bis V13 noch fünf Nullserienflugzeuge der Stammwerkserie Dessau sowie die ersten Serienflugzeuge 0008–0017. Alle diese Maschinen standen entweder im Dessauer Stammwerk oder beim Erprobungskommando 88 in Rechlin in den unterschiedlichsten Phasen der Werkserprobung, der Truppenerprobung oder der Besatzungsschulung. Weitere 19 Bomber hatte das neue Serienwerk Bernburg fertiggestellt und einen Teil davon dem KG 25 übergeben. Und im September 1939 lieferte





Ju 88 A-1 mit Werknummer 0112 im Endmontagewerk Bernburg mit VDM-Schraube aus Dural



In der Ju 88 A hatte man einen allumfassenden Rundumblick

das dem Junkerskonzern angegliederte Hamburger Flugzeugwerk HFW drei Ju-88-Bomber aus. Mit einem Wort: Es gab nur 47 Ju 88, von denen wiederum vielleicht nur ein Viertel wirklich einsatzfähig war, sei es wegen irgendwelcher technischer Mängel oder wegen nicht vollständig geschulter Besatzungen. Die hochgelobte Kampfkraft der Ju 88 A stand also am 1. September 1939 der Truppe nicht zur Verfügung, weswegen die Luftwaffe sie in Polen auch nicht einsetzen konnte.

Um überhaupt so etwas wie Kampferfahrung sammeln zu können, sollten die wenigen einsatzbereiten Ju 88 A-1 Schiffsverbände in der Nordsee angreifen. Drei Tage, nachdem man das einzige Ju-88-Kampfgeschwader KG 25 in das

KG 30 eingegliedert hatte, griffen am 26. September 1939 vier Ju 88 der Bereitschaftskette unter Oberleutnant Storp einen britischen Flottenverband, bestehend aus vier schweren Schiffen, an. Flugzeugführer Francke stürzte sich dabei auf den Flugzeugträger *Ark Royal* und meldete anschließend einen Treffer. Wie sich nach der Rückkehr herausstellte, verfehlten die Bomben knapp ihr Ziel. Alle vier Schiffe kamen ungeschoren davon.

Reizvoll

Welch vollkommen anderes Muster die Ju 88 gegenüber all den ande-

ren Typen war, erzählt Ju-88-Flugzeugführer Peter Wilhelm Stahl begeistert: »Neu ist die Auslegung der Ju 88 als sogenanntes Einmannflugzeug. Obwohl die Besatzung aus vier Mann besteht (Flugzeugführer, Bombenschütze, Funker und Bordschütze), kann der Flugzeugführer von seinem Sitz aus alle

Funktionen ausüben, die bei Durchführung eines Fluges mit Kampfauftrag notwendig sind. Also: Er fliegt, überwacht die Motoren, kontrolliert und betätigt die Umpumpanlage für Kraft- und Schmierstoff, betätigt sämtliche Hebel der Hydraulik und übernimmt die



Einer der erfolgreichsten und deshalb bekanntesten Ju-88-Flugzeugführer war Werner Baumbach. Er verfügte über jene Schnüffelnase, die auch im dichtesten Nebel noch Schiffsziele ausfindig machen konnte

Ab Oktober 1939 begann für die Ju 88 und ihre Besatzungen der Ernst des Krieges. Die ersten Ju 88 A-1 kamen beim Kampfgeschwader 30 zum Einsatz, wie hier eine Ju 88 A-1 mit Kennung 4D+YK beim 2./KG 30

Foto Peter Achs





Arbeitsplatz des Flugzeugführers (links) und der etwas nach hinten rechts versetzte Sitz des Bombenschützen und Navigators mit den rechts angebrachten sechs Bombenabwurfgeräten

Funknavigation selbst, soweit es sich um Eigenpeilung handelt.

Der Einstieg in die Kanzel erfolgt über eine Klappleiter von unten durch die aufklappbare Bodenlafette (Bola). Wenn man über die Leiter in die Kanzel geklettert ist, steht man zunächst in der Bodenwanne, in welcher der Bordschütze während des Fluges über gefährlichem Gebiet liegt. Von der Wanne aus geht eine Stufe nach oben und man befindet sich in der Ebene des Funkersitzes und der Sitze für den Bombenschützen und Flugzeugführer.

Die Arbeitsplätze

Der Funker sitzt mit Blickrichtung nach hinten. Er hat vor sich über die ganze Breite und Höhe des Rumpfes seine gesamten Funkgeräte handlich und übersichtlich angeordnet, außerdem bedient er zwei (ab A-5) Maschinengewehre, welche in drehbaren, mit Panzerglas geschützten Lafetten angebracht sind; weiterhin gehört zu seinen Aufgaben während des Fluges die Bedienung der Kraftstoff-Notpumpanlage und einer ganzen Anzahl von Hebeln für die Betätigung der Umpumpanlage für den Fall eines Motorausfalls oder des Ausfalls besonderer Zusatzkraftstoffpumpen. Zu seinen Aufgaben gehört auch der Notabwurf des Kabinendachs im Falle einer Notlandung oder eines Fallschirmabsprungs. Das Ein- und Ausfahren der 70 Meter langen Schleppantenne geschieht mithilfe eines Elektromotors.

Aber auch der Bombenschütze hat neben seiner Aufgabe, den Flugzeugführer in der Navigation zu unterstützen und die Zündereinstellungen für die Bombenabwurfgeräte vorzunehmen, weitere Aufgaben zu erfüllen. Er überwacht die Motoren und bedient einige Schalter der Umpumpanlage (...). Er macht in der Regel auch die Eigenpeilungen und hat noch ein halbstarres Maschinengewehr, welches nach vorne schießt.

Außerdem kann für den Bombenschützen ein Hilfsknüppel eingesteckt werden für den Fall, dass der Flugzeugführer ausfällt (die Bombenschützen erhielten eine sogenannte Rudergängerausbildung, welche sie befähigen sollte, die Maschine auch ohne Flugzeugführer unter einfachen Bedingungen wenig-

tens über eigenes Gebiet fliegen zu können, um dort der übrigen Besatzung die Möglichkeit zum Fallschirmabsprung zu geben.)«

Flugzeugführer in der Ju 88

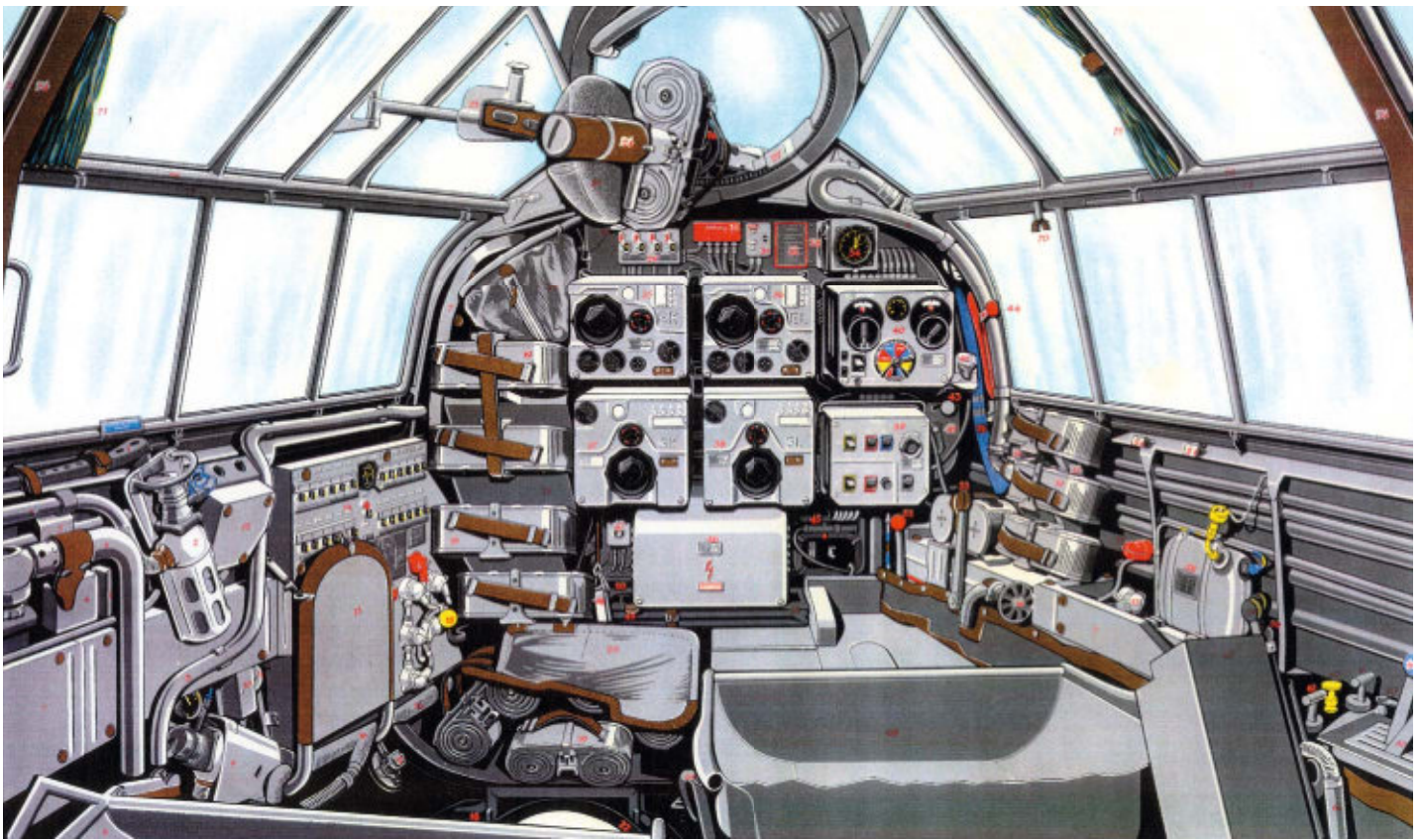
Auch der Arbeitsplatz des Piloten erhielt gute Noten. Stahl weiter: »Die Anlage und Einrichtung des Flugzeugführerplatzes erscheint mir einmalig gut gelöst. Durch die vollkommen verglaste Kanzel ist die Sicht in alle Richtungen – auch nach senkrecht unten – unbehindert. Alle Hebel und Instrumente für Start, Flug, Triebwerksüberwachung, Kraft- und Schmierstoffanlage, Navigation und Kampf sind übersichtlich und in bequemer Reichweite angeordnet. Man kommt sich vor wie ein Organist, der für Hände und Füße eine ver-



Für die Schulung neuer Besatzungen abgestellte Ju 88 A-1. Diese Flugzeuge verfügten noch nicht wie die spätere Ju 88 A-3 über eine Doppelsteuerung für Schüler und Lehrer

Foto AK Bernburg

Fotos, soweit nicht anders angegeben, Sammlung Holger Lorenz



wirrende Fülle von Tasten und Knöpfen vor sich hat. Für die linke Hand sind auf dem sogenannten Bedientisch entlang der Bordwand, soweit man überhaupt nach vorne und hinten reichen kann, so viele Hebel, Knöpfe und Schalter angebracht, dass man zunächst reichlich verwirrt ist. Das geht einem erfahrungsgemäß aber bei jedem fremden Flugzeugtyp so. Eine Erleichterung ist es, dass die Griffe unterschiedlich geformt sind, sodass man auch ohne Hinsehen bereits durch das Gefühl feststellen kann, ob man richtig ist.

Das Instrumentenbrett bietet gegenüber anderen mehrmotorigen Maschinen kaum Neuerungen. Die Instrumente für Flugüberwachung, für Triebwerksüberwachung und für die Betriebsstoffvorratsanzeige sind in sinnvol-

Ju 88 A-1

Reichweite nach Rüstzustand 1 = 1600 km
 Reichweite nach Rüstzustand 2 = 2750 km
 Reichweite nach Rüstzustand 3 = 5000 km
 Einsatz: a) als Horizontalbomber
 b) als Gleitbomber bis zu 30° Bahnneigung ohne Sturzflugbremsen. Bahngeschwindigkeit begrenzt auf 700 km/h
 c) als Bahnneigungsbomber bis zu ca. 90° Bahnneigung mit Sturzfluggeschwindigkeit von 550 km/h in Bodennähe bei ausgeleitener Sturzflugbremse
 (b und c nur für Flügelast)

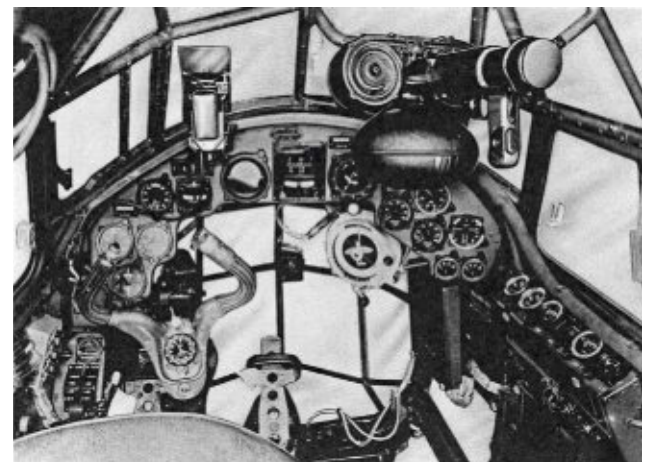
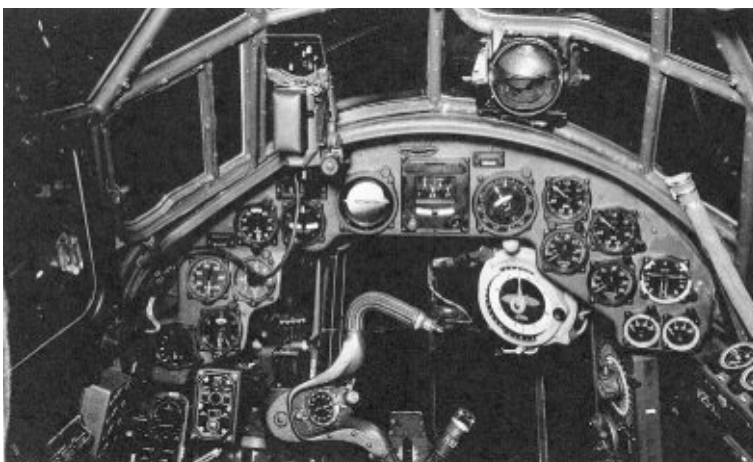
Rüstzustand	Bomben		Einsatz			Abfluggewicht	Zustand
	Rüstgewicht	Flügel	a	b	c		
1	28 x 50	—	ja	—	—	10500	Normal
	—	4 x 250	ja	ja	ja	12200	—
	—	2 x 500	ja	ja	ja	12100	—
	—	4 x 500	ja	ja	—	11600	Überlast
	28 x 50	4 x 250	ja	ja	—	11600	—
2	28 x 50	2 x 500	ja	ja	—	11600	—
	28 x 50	4 x 250	ja	—	—	12600	—
	10 x 50	—	ja	—	—	10400	Normal
	—	2 x 250	ja	ja	ja	10400	—
	—	1 x 500	ja	ja	ja	10400	—
3	10 x 50	4 x 250	ja	ja	—	11100	Überlast
	—	4 x 500	ja	ja	—	12700	—
	10 x 50	4 x 250	ja	ja	—	11700	—
	10 x 50	2 x 500	ja	ja	—	11600	—
	10 x 50	4 x 500	ja	ja	—	12600	—
3	10 x 50	—	ja	—	—	13000	—
	—	2 x 250	ja	ja	—	13000	—

Blick auf den Funkersitz mit Sender und Empfänger für Kurz- und Langwelle, der drehbaren Lafette und den vielen verschnürten Patronentrommeln. Ab der A-4 gab es gegurtete Munition

Die hohe Festigkeit der Ju 88 ermöglichte riesige Zuladungen, die wiederum eine große Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten ergab

len Gruppen zusammengefasst, wodurch eine gute Übersichtlichkeit erreicht wurde und außerdem das sichtbehindernde Instrumentenbrett sehr schmal gehalten werden konnte.

Wir werden hier in Barth sechs Wochen lang durch Ingenieure der Herstellerwerke von Motor und Zelle von morgens bis abends intensiv geschult. Ich bin, seit ich mit der Ju 88 zu tun habe, gar nicht mehr enttäuscht, dass



Die beiden Fotos vom Cockpit der Ju 88 A vermitteln einen Eindruck von der guten Sicht und der Neuartigkeit dieses Modells. Links vor der gepanzerten Pilotenscheibe ist das Bombenzielgerät für den Piloten zu erkennen. Die große weiße Scheibe in der Mitte ist die Anzeige des Funkpeilgeräts



Im September 1939 wies der Jumo 211 A/B noch einige Macken auf, wovon man die meisten aber zügig beheben konnte

Im August 1939 lieferte das neue Ju-88-Serienwerk in Bernburg 13 Ju 88 A-1, im September sechs, im Oktober sieben und im November 23 aus

ich nicht Jagdflieger geworden bin. Jetzt erst sehe ich, wie viel reizvoller in fliegerischer Hinsicht die Tätigkeit des Kampffliegers ist. Hinzu kommt, dass das Schwergewicht der Angriffstaktik bei der Ju 88 ja auf dem Sturzangriff, also dem Einzelangriff auf Punktziele, liegt, und das kommt dem Jagdangriff mindestens gleich.«

Soweit Peter Stahl, einer der erfolgreichsten Ju-88 Piloten, am Anfang seiner Karriere, aufgeschrieben am 5. April 1940 in Barth während seiner Umschulung auf die Ju 88.

Einsätze gegen Schiffe

Von Ende September bis Anfang Oktober 1939 erhielt das Kampfgeschwader 30 weitere Stukas Ju 88 A-1, wodurch man auch die II. und III. Gruppe mit dem neuen Flugzeug ausrüsten konnte. Der Polenfeldzug war bereits zu Ende, als die Luftwaffe am 9. Oktober 1939 einen Großangriff auf einen britischen Flottenverband in der Nordsee flog. Acht He 59 mit Lufttorpedos sowie 127 He 111 und 21 Ju 88 griffen den Verband an und vermeldeten acht Treffer bei ihrer Rückkehr. In Wirklichkeit hatten alle Torpedos und Bomben ihre Ziele verfehlt. Wegen dieses offensichtlichen Misserfolgs kam es nie wieder zu solch massierten Einsätzen gegen Schiffe.





■ Ju 88 A-1, W.Nr. 3134, der I./KG 51 Edelweiß im Mai 1940. Die I. Gruppe rüstete im März 1940 auf die Ju 88 um

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Nach diesen unbefriedigenden Einsätzen drängte Göring seine Kampfflieger, endlich Erfolge zu erringen. Doch Schiffe auf offener See auszumachen und die eigenen Bomber ans Ziel zu führen, erforderte viel Erfahrung und eine straffe Organisation, weshalb man sich auf die in Häfen liegenden Schiffe konzentrierte. Als Günter Prien mit seinem U-Boot U 47 in der Nacht vom 13. zum 14. Oktober 1939 in die Bucht von Scapa Flow eindrang und das alte Schlachtschiff *Royal Oak* versenkte, setzte die Luftwaffe am 16. und 17. Oktober nach und schickte vier Ju 88 und eine Staffel He 111 nach Scapa Flow.

Doch in der Zwischenzeit hatten die Briten ihre Schiffe verlegt und Scapa Flow besser gesichert. Die eingesetzten Flugzeuge kamen ohne nennenswerte Erfolge (nur ein kleines Werkstattschiff konnten sie versenken), dafür aber mit Dutzenden Einschusslöchern zurück. Zu allem Überfluss fielen zwei Ju 88 den Spitfire-Jägern zum Opfer. Auch hier musste die Luftwaffe also wieder teures Lehrgeld bezahlen. Immerhin gewann sie drei wichtige Erkenntnisse. Erstens: Selbst wenn Schiffe vor Anker lagen, konnten sie sich noch feuerstark gegen angreifende Flugzeuge zur Wehr setzen. Kriegsschiffe waren also generell keine leichte Beute. Zweitens: Mehrere fahrende Kriegsschiffe waren der sichere Tod für die Flieger, wenn sie den Angriff nicht so ausführten, dass die Schiffe ihr Abwehrfeuer zersplittern und sie permanent Ausweichmanöver fahren mussten. Drittens: Die Bomber mussten unbedingt überraschend angreifen, damit die Bomben fielen, bevor die Flak-Besatzungen sich einschließen konnten.

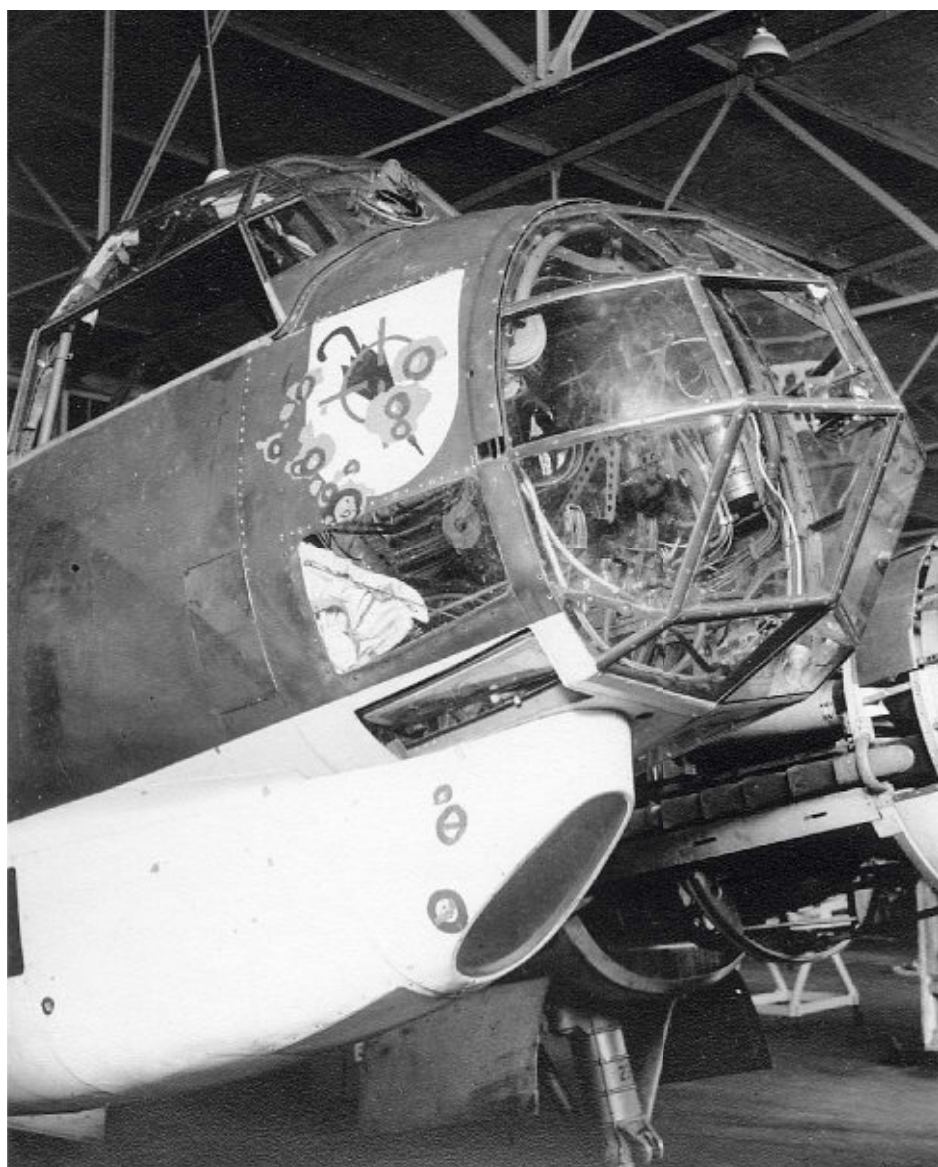
Keine Bomben auf England!

Weil Hitler ausdrücklich befohlen hatte, dass keine Bombe auf britisches Territorium fallen dürfe, gingen die Angriffe gegen Schiffe munter weiter. Am 21. Oktober hatten Aufklärer südöstlich von Flamborough Head einen Geleitzug mit einem sie schützenden Kreuzer ausgemacht. Das X. Fliegerkorps entsandte drei Ju 88, um den Kreuzer auszuschalten. Neun He 115 sollten die Schiffe des Geleitzugs danach mit Bomben angreifen. Sowohl die Ju 88 als auch die He 115 konnten keinen Erfolg verbuchen. Im Gegenteil: Hurricane-Jäger schossen vier der neun He 115 ab. Im Nachhi-

nein kam es zum Streit zwischen den Seefliegerkräften und der Luftwaffenführung. Angeblich sollen die Ju 88 eine Stunde vor den He 115 am Geleitzug gewesen sein, wodurch die britischen Jäger rechtzeitig zur Stelle gewesen wären. In Wirklichkeit war es umgekehrt. Die He 115 waren fünf Minuten vor den Ju 88 da. Allerdings hatten sie unterwegs den Befehl bekommen, ihrerseits den Kreuzer anzugrei-

fen. Der Einsatz hätte aber gar nicht stattfinden dürfen, weil es von höherer Stelle den Befehl gab, den Geleitzug nicht anzugreifen.

Fatal an diesen ersten Einsätzen der Ju 88 war vor allem, dass derjenige, der das Ju-88-



Beim Angriff der 1./KG 30 auf britische Schiffe am 16. Oktober 1939 bekam die Ju 88 A-1 mit Werknummer 0023 erhebliche Beschusschäden ab

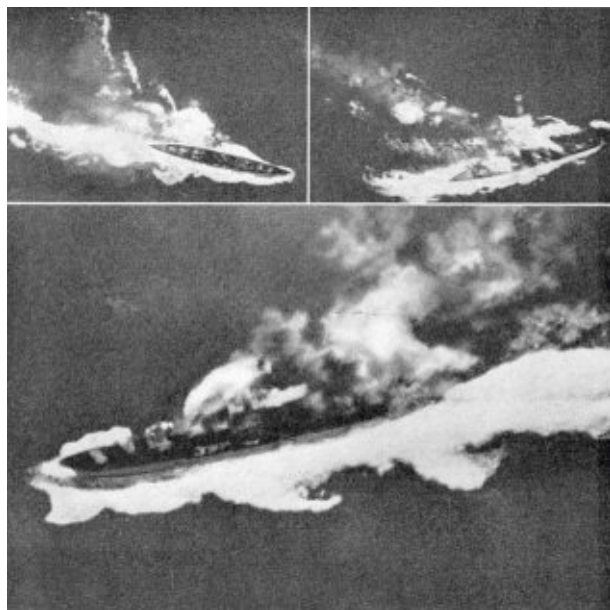
Foto Peter Achs



Eine Staffel Ju 88 A-1 beim »Runderneuern« vor dem nächsten Einsatz



Mit der Schusskamera aufgenommene Fotos vom Sturz Werner Baumbachs auf einen Kreuzer in norwegischen Gewässern



Erprobungskommando in Rechlin aufgebaut hatte, nämlich Hauptmann Helmut Pohle, der ab September 1939 zugleich Kommandeur der I. Gruppe des KG 30 war, also der ersten überhaupt einsatzfähigen Ju-88-Staffel, an jenem besagten 16. Oktober 1939 von einer Spitfire abgeschossen wurde und in britische Kriegsgefangenschaft ging. Solche Erfahrungsträger in einer so frühen Phase zu verlieren, wog natürlich besonders schwer.

Aber auch ohne Feindeinwirkung gab es immer wieder Verluste von Flugzeugen und Besatzungen. Die Ju 88 war ja ein »kapriziöses« Flugzeug oder wie Ju-88-Pilot Peter Stahl

sagte, eine »Diva«. Erst wenn die Besatzung ihre Maschine im Schlaf beherrschte, konnte die Ju 88 zeigen, was in ihr steckte. Wenn nicht, kam es meist beim Start oder bei der Landung aufgrund der hohen Flächenbelastung von 250 kg/m² und den damit zusammenhängenden kritischen Flugeigenschaften bei geringer Fahrt zu Unfällen, die bestenfalls mit einem »Kopfstand« endeten oder sogar im Totalverlust.

Und selbst wenn man das Flugzeug beherrschte, konnte man, wenn man vor der Freundin angeben wollte, wie einmal geschehen, eine felsenfeste Ju 88 in der Luft zerlegen,

etwas, was nie für möglich gehalten wurde bei einem Bruchlastvielfachen von zehn. Was war passiert? Der Flugzeugführer hatte vor den Augen der Zuschauer einen bravourösen Sturz mit Zielabwurf der Zementbomben hingelegt und wollte nun im Steigen während des Abfangbogens seiner Freundin auf dem Flugfeld zeigen, dass er mehr konnte, als einen sauberen, aber stupiden Abfangbogen zu fliegen. Er zog seine Ju 88 mit einer Schraube aus dem Abfangbogen hoch. Das Unfassbare geschah – ein Flügel brach bei diesem Manöver ab und der Rest des Flugzeugs trudelte in wundersamen Windungen dem Erdboden entgegen. Für die Besatzung kam natürlich jede Hilfe zu spät.

Warum der Flügel abbrach, obwohl die Ju 88 eine außergewöhnlich hohe Festigkeit besaß, konnte man nur mutmaßen. Die plausibelste Erklärung war, dass sich die Festigkeitsberechnungen einschließlich der bei Junkers obligatorischen Bruchlast-Erprobung eines kompletten Versuchsmusters immer nur auf einen normalen Abfangvorgang bezogen. Eine zusätzliche Torsionsbelastung des Flügels bei einem solchen Manöver war nie Gegenstand von statischen Berechnungen und Versuchen gewesen.

Neue Waffe – neue Taktik

Der holprige Start der Ju 88 lag auch in der Tatsache begründet, dass die Luftwaffe ihre taktischen Möglichkeiten anfangs nicht richtig einschätzte. Dies war unter anderem den Erfahrungen mit den übrigen Mustern geschuldet. So flog die einmotorige Ju 87 langsam, in niedriger Höhe und fast ohne Abwehrwaffen, sodass man sie ohne eigene Luftüberlegenheit nur unter großen Verlusten einsetzen konnte. Ähnliches galt für die zwei- oder viermotorigen Bomber. Die Ju 88 hingegen erzielte ihre größten Erfolge allein oder aufgeteilt in kleinste Staffeln, die getrennt an- und abflogen. Eine Erkenntnis, die erst im Laufe des Krieges reifte, ehe kluge Kommandeure diese auch entsprechend umsetzten. Die große Zeit der Ju 88 sollte noch kommen. Doch zuvor standen die Demut vor der Technik und dem Feind, aber auch etliche Fehleinschätzungen von Vorgesetzten in den Stäben, die vom Fliegen unter Feindeinwirkung eigenartige Vorstellungen hatten.

Die ersten verfehlten Einsätze der Ju 88 kratzten bei den Stabsstellen zwar etwas am Image der Ju 88, aber jede neue Waffe muss erst reifen und störungsfrei werden, ehe sie im Masseneinsatz ihre Fähigkeiten zeigen kann. Sowohl in Dessau als auch in Bernburg und erst recht in der Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin. Denn da ging es bis in den Sommer 1940 heiß her.

Der Werftleiter von Ludwigslust Kahlert erinnert sich: »Erwähnenswert ist, dass die beiden ›Tonnetöter‹ Werner Baumbach und



■ Ju 88 A-1 der 2./KG 30, die jedoch das Emblem der 1. Staffel auf der Motorverkleidung trägt

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Jürgen Steputat, da sie besonders auf Schiffsziele eingesetzt wurden, mittlerweile Erfahrungen gesammelt hatten und Vorschläge für Sondereinbauten machten, die dann gleich vor Ort erfolgten und sich auch bewährten.

Dezember 1939: Die Aufstellung mit Ju 88 ist schleppend. Die Auslieferung findet von Dessau und Bernburg aus tröpfchenweise statt. Konstruktive Schwierigkeiten waren noch da. Denn das Hydrauliksystem war noch nicht einmal auf dem Zeichenbrett und die Konstrukteure bastelten mit im Betrieb herum. Das RLM (Reichsluftfahrtministerium) drängte und so wurden, obwohl die Ju 88 A-1 Ende Dezember 1939 und Anfang 1940 noch nicht hundertprozentig frontreif war und diverse Beanstandungen aufwies, laufend Einsätze Richtung England befohlen. Das Kampfgeschwader 30 unterstand unmittelbar dem Befehl des Reichsmarschalls Göring. Die Musterprüfung der Ju 88 erfolgte erst im Laufe des Juni 1940 bei der Erprobungsstelle Rechlin.«

Normalerweise undenkbar

Ein derartiger Vorgang – Einsatz ohne all die notwendigen Zertifikate – wäre in der Zivilluftfahrt völlig undurchführbar, im Kriege jedoch ist alles möglich. Werftleiter Kahlert weiter: »Trotz oder gerade wegen der Neuheit des Flugzeuges traten laufend Schwierigkeiten mit der Ersatzteilbeschaffung auf, da es noch keine

Bevorratung beim Luftzeugamt Jüterbog gab. Die Komponenten beschaffte man direkt beim Hersteller durch die Einrichtung eines Pendelverkehrs durch Boten, für größere Teile und Triebwerke mit Kraftfahrzeugen zwischen Dessau und der Werft Ludwigslust.

Allein beim Jumo 211 B-1 traten laufend Störungen an der Einspritzpumpe auf. Und zwar an der Barometerdose des Einspritzpumpenreglers. Die Dose bekam durch ihre gepresste Wellung Risse, wodurch sie un-

dicht wurde und ausfiel. Bei der Jumo wurden die Einspritzpumpen rar wie Diamanten. Die Einspritzpumpen konnten nur kleckerweise bei der Jumo abgeholt werden und die Dosen gingen weiterhin flöten.«

Die Zeit der Ju 88 brach an

Am 1. März 1940 traf in Ludwigslust das III./LG 1 mit He 111 ein. Die gesamte Gruppe rüstete hier auf Ju 88 um. Dennoch blieben die He 111 für Nachtflüge im Einsatz. Das Programm der neuen Ju-88-Flieger war straff: von Ludwigslust ging es zum Absprunghorst Westerland auf Sylt, wo die Maschinen nachtankten und ihre Bomben erhielten. Anschließend griffen die Ju 88 England an, ehe es zurück nach Ludwigslust ging, wo die Warte erstmal die Beschusschäden ausbessern mussten und Reparaturen vornahmen.

So verging das Frühjahr bis zum April 1940. Als die Wehrmacht überraschend Norwegen besetzte und in Frankreich einmarschierte, begann die Ju 88 eine immer wichtigere Rolle zu spielen, insbesondere wenn es darum ging, die Bodentruppen zu unterstützen. Langsam, aber sicher mauserte sich die Ju 88 zum besten Bomber der Luftwaffe. ■



Hauptmann Baumbach gibt seine Einsatz- erfahrungen im Kobü (Konstruktionsbüro) Dessau an Chefkonstrukteur Ernst Zindel (vorn), Junkers Chefpilot Karl-Heinz Kindermann, der den Erstflug auf der Ju 88 V1 gemacht hatte und an den Ju-88-Reihenbau- Chef Karl-Ernst Schilling (rechts) weiter



Eine frühe Ju 88 A-1 mit der Kennung 4D+YK der 2./KG 30, dem ersten Ju-88-Geschwader und mit dem roten Adler als Wappen Foto Peter Achs

Zur Unterstützung der Zentralredaktion Geschichte/Technik
der GeraMond Media GmbH in München suchen wir einen

Volontär (m/w/d)

mit dem Schwerpunkt militärgeschichtliche Zeitschriften.

Sie sollten ein gutes Gespür für die Bedürfnisse des Marktes und der angesprochenen Zielgruppe mitbringen sowie über eine hohe Fachkompetenz und Organisationstalent verfügen.

Ihre Aufgaben:

Als Volontär unterstützen Sie uns in allen Bereichen eines Zeitschriftenverlages. Hierbei werden Sie u.a. die Grundlagen der Konzeption und Planung von Magazinen, der Themen- und Autorenrecherche sowie des Redigierens kennenlernen und aktiv an der Heftproduktion mitwirken.

Ihr Profil:

Sie haben ein abgeschlossenes Geschichtsstudium und schon erste redaktionelle Erfahrungen (z.B. Praktika) gesammelt. Sie begeistern sich für Geschichte (v.a. des 19. und 20. Jahrhunderts) und haben insbesondere eine hohe Affinität zu militär-/ technikgeschichtlichen Themen. Sie verfügen über sehr gute Deutschkenntnisse und können versiert mit Sprache umgehen. Sie besitzen sehr gute PC- und Englischkenntnisse, arbeiten gerne kreativ und strukturiert, sind vor allem team- und begeisterungsfähig.

Der Arbeitsort ist München. Wenn Sie Freude an einer vielseitigen und spannenden Aufgabe haben und gerne Teil eines hoch motivierten und sympathischen Teams sein möchten, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Ihre ausführlichen Unterlagen senden Sie bitte an:

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH

Monica Kammerer

Infanteriestraße 11a

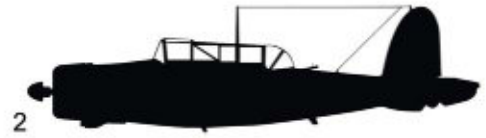
80797 München

oder per Email an bewerbung@verlagshaus.de.

Weitere Informationen zu dieser Stelle finden Sie auf unserer Karriereseite unter www.verlagshaus.de/karriere/

Bilderrätsel

Hundert Jahre Luftfahrtgeschichte – erkennen Sie die hier abgebildeten Typen?



Lösung:

- 1 Gloster Gladiator
- 2 Blackburn Skua
- 3 Fairey Fulmar
- 4 Miles M.25 Martinet
- 5 Arado Ar 96 A

Fundstück



»Ich hatte einen seriösen älteren Herrn erwartet. Was da aus dem Gelände auf mich und meinen Koffer zukam – lange, wirre Haare, ein uralter Pulli (...) gerutschte Strümpfe, einen Zigarettenstummel zwischen nikotingelben Fingern – das sollte mein Chef sein?

So erinnert sich der berühmte Segelflugzeug-Konstrukteur Hans Jacobs – der Schöpfer der Olympia-»Meise« – an seine erste Begegnung mit Alexander Lippisch am 11. August 1927. Lippisch leitet das Konstruktionsbüro der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf der Wasserkuppe. Jacobs, Schiffsbauingenieur aus Hamburg, wird sein Assistent.

Rückflug

Spitzname »Rhöngeist«

Den Rhönwinter 1921/22 verbringt Alexander Lippisch mit Gottlob Espenlaub auf der einsamen Wasserkuppe – zum gemeinsamen Werkeln. Lippisch will nicht nach Hause in den Spreewald und auch nicht zurück in die aerodynamische Abteilung von Dornier in Lindau, die er im letzten Kriegsjahr geleitet hatte. Auf der Rhön soll »Espe« handwerklich umsetzen, was Lippisch durch Modellversuche ermittelt hat. Die beiden lernen viel voneinander über den Flugzeugbau, Theoretisches und Prakti-



sches. Lippisch, der Aerodynamiker, muss in der Konstruktion noch zulegen. Die »Esenlaub 2«, teilweise aus Trümmern entstanden, ist der erste brauchbare Lippisch-Entwurf – ein schwanzloser Hängegleiter mit hängendem Steuerknüppel

und rutschendem Reitsitz zur Höhensteuerung. »Espe« kommt irgendwie damit zurecht. »Rhönvater« Ursinus verhilft dem »Rhöngeist« (so Lippischs Spitzname) im Herbst 1925 zum Posten des Konstruktionsleiters bei der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG). Dort zeichnet er, unter vielen anderen, den eleganten »Fafnir«. Aber er verfolgt stur jenes Flugprinzip, dem seine wahre Leidenschaft gilt: den Delta-Flügel – ein Begriff, den Lippisch in die Luftfahrt eingeführt hat.

Fotos (3) Sammlung Stefan Bartmann

MYTHOS RHÖN 1924–1932

Wendejahre

Auch Akademiker können sich irren. Der »dynamische Segelflug durch Ausnutzung horizontaler Windpulsation ...« wird sich als Illusion herausstellen. Trotzdem gelingt dem Segelflug in diesen Jahren der schrittweise Sprung vom Hangwind zur Thermik – brav dokumentiert vom Rhön-Bildberichterstatter Alexander Stöcker Von Stefan Bartmann

Die schrullige Theorie vom »dynamischen Segelflug«, von der selbst der honorige Segelflug-Professor Walter Georgii und der Aerodynamiker Theodor von Kármán lange überzeugt sind, geistert eine Zeit lang wie Nebel über der Wasserkuppe und verstellt den Blick aufs offensichtliche: Thermik ...

August 1924. Pünktlich zum 5. Rhönwettbewerb präsentiert sich das Fliegerlager deutlich seriöser – verglichen mit dem sympathischen Chaos des Pionierjahres 1920. Ein Blockhaus mit 80 Betten lässt so etwas wie Herbergsstimmung aufkommen. Komfortabler geht es im neuen Hotel »Deutscher Flie-

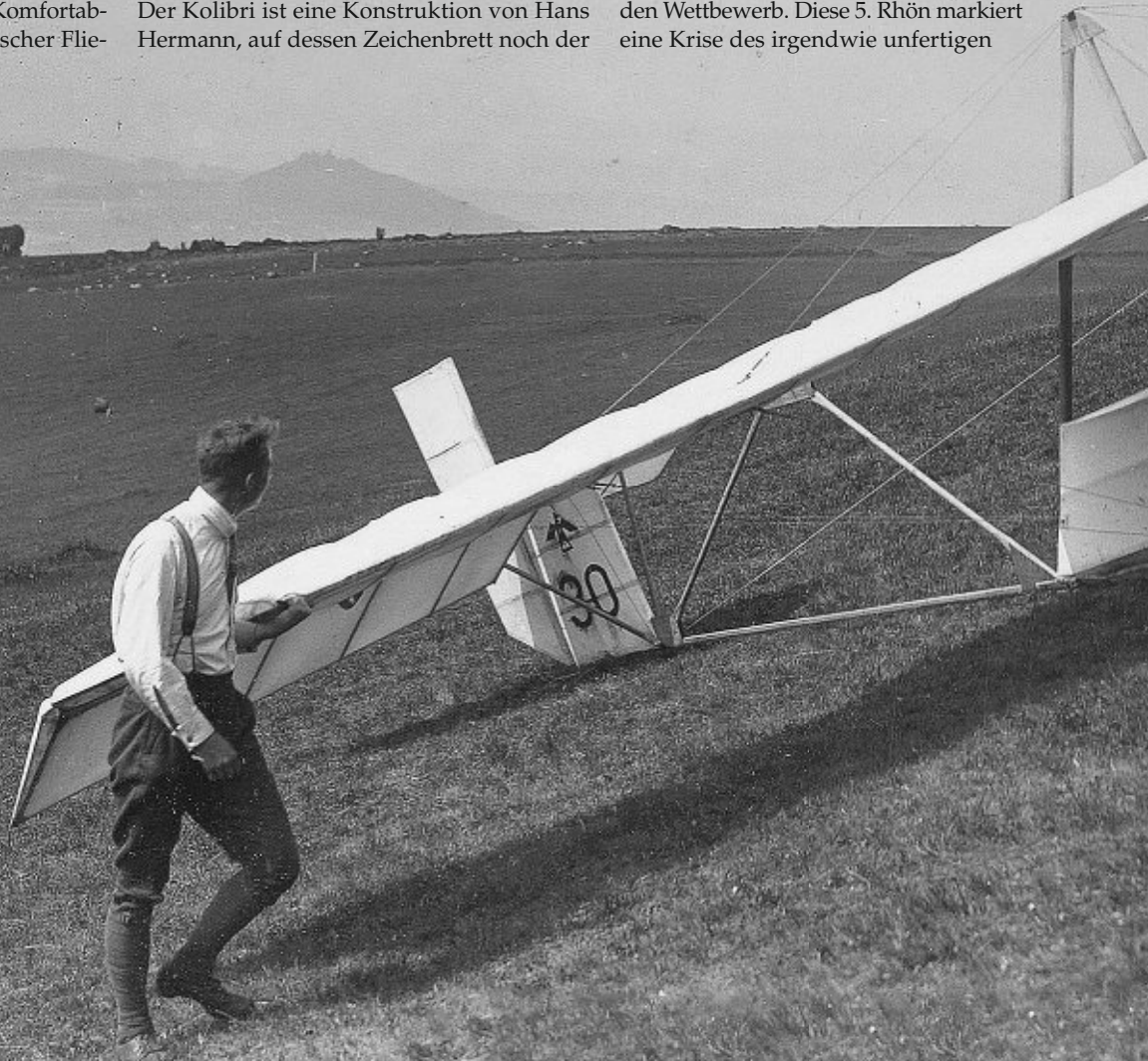
ger« zu. Als »verregnete Rhön« wird dieses Treffen in die Geschichte eingehen. Die erhofften Segelflugrekorde bleiben aus.

Schon lange vorher war »Rhönvater« Oskar Ursinus überzeugt, dem Segelflugsport neue Impulse geben zu müssen. Daher hat er diesmal einen Wettbewerb für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor ausschreiben lassen. Prominentester Teilnehmer: Ernst Udet, dessen Münchner Firma Udet-Flugzeugbau den U-7 Kolibri gebaut hat. Unter der Haube steckt ein britischer Motorradmotor mit gerade 18 PS. Der Kolibri ist eine Konstruktion von Hans Hermann, auf dessen Zeichenbrett noch der

famose U-12 Flamingo entstehen wird. Aber ein Motorsegler, wie von Ursinus gewünscht, ist dieses Leichtflugzeug nicht!

Segelflug in der Krise

Von Alexander Stöcker stammen die bekanntesten Aufnahmen des Kolibri, der im Regendunst der Wasserkuppe seine Kreise zieht. Mit gedrosseltem Motor »schruppt« Udet an der Hangkante entlang, wieder und wieder. Er kommt auf vier Stunden und 39 Minuten, ein Weltrekord in dieser Klasse, und gewinnt den Wettbewerb. Diese 5. Rhön markiert eine Krise des irgendwie unfertigen



Duell der »Motorsegler«, 1924. Der U-7 Kolibri, geflogen von Ernst Udet, und die meisten seiner Konkurrenten wirken beim 5. Rhön-Wettbewerb irgendwie fehl am Platze



Zwischen 1924 und 1932 schwankt man auf der Wasserkuppe zwischen Kontinuität und Fortschritt. Der »Pegasus« bewährt sich bei der Einsitzerschulung. Die vorne liegende Strebe trägt solchen Konstruktionen den Spitznamen »Schädelspalter« ein. Diese Einschränkung bringt den entschärften »Zögling« hervor – ohne Strebe



Rücktransport der »Margarete«, 1926, einer der ersten Doppelsitzer. Der Segler stammt aus der Werkstatt der Akaflieg Darmstadt, wo die konstruktiven Trends der nächsten Jahre gesetzt werden. Der schnelle Rücktransport entscheidet oft über den Sieg im Wettbewerb



Wolf Hirth 1927 im »Götz von Berlichingen«, ein typischer Schulgleiter



Bruch eines Schulgleiters im Rhön-Basalt, 1928. Die Unfälle gehen im Regelfall glimpflich aus – die Geschwindigkeit ist gering, die Höhe meistens auch

Segelflugs. Viele frühe Segelflieger wandern zum (wieder erlaubten) Motorflug ab.

Die Gründung der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG) im August 1924 soll die kriselnde Bewegung retten – durch straffe Logistik, Organisation und Ausbildung. Das Reichverkehrsministerium in Berlin, das die Sache großzügig unterstützt, sorgt dafür, dass sich die RRG auf das ostpreußische Segelfluggelände Rossitten ausdehnt. Die oft von Schlechtwetter geplagte Wasserkuppe wird in den folgenden Jahren an Bedeutung verlieren – aber hauptsächlich durch die Erfindung und Vervollkommnung des Flugzeugschlepps in Darmstadt-Griesheim.

Im September 1925 übernimmt die RRG die finanziell nie auf die Beine gekommene Gleit- und Segelflugschule von Arthur Martens auf der Wasserkuppe. Fritz Stamer bleibt Ausbildungsleiter, Alexander Lippisch leitet die Flugtechnik. Die Schulung sorgt tatsächlich für mächtig Flugbetrieb. Man sieht

es an Stöckers Fotosammlung aus diesen Jahren. Darin finden sich auffallend viele Szenen aus dem Schulalltag: Transport, Gummiseilstarts und bisweilen ein zertrümmerter Schulgleiter ...

Die 6. Rhön, 1925, bekommt internationalen Anstrich, als sich sechs sowjetische Segelflugzeuge samt Team im Fliegerlager einquartieren. Im selben Jahr taucht der Schulgleiter »Pegasus« auf der Wasserkuppe auf: ein sogenannter »Schädelspalter«, wegen der vorderen Strebe. Die Martens/RRG-Flugschule setzt dieses Muster viel ein, aus dem noch der bekanntere »Zögling« von Lippisch/Stamer hervorgehen wird.

Doch vom »Hangpolieren« hat die Wasserkuppe inzwischen genug gesehen. Die meisten »Streckenflüge« ins Tal sind in ein paar Sekunden oder wenigen Minuten erledigt. Stundenlanges Hangsegeln ist nur im strammen Wind möglich. Die Sinnfrage der Rhön-Wettbewerbe stellt sich zwangsläufig. Von

solchen Zweifeln ist in Stöckers lebhaften Fotos nichts zu spüren.

Pioniere der Thermik

Die 7. Rhön, 1926, gewinnt durch einen »meteorologischen Unfall« an Bedeutung. Viel »Knofe«, also aufliegende Wolken, hat eine fünftägige Verlängerung bis 14. August erzwungen. Und so gerät am 12. August 1926 Max Kegel (der als Luftpolizist auf die Wasserkuppe gekommen war) mitsamt seinem 16-Meter-Eigenbau unfreiwillig in den Sog einer Unwetterfront. Die spuckt ihn erst über Gompertshausen wieder aus – nach gut 55 Kilometern Luftlinie, was Kegel den ewigen Beinamen »Gewitter-Maxe« einträgt. In dicksten Wolken bei Nullsicht habe Kegel wohl sagenhafte 1600 Meter Höhe erreicht, schätzt man.

Etwa an dieser Stelle sollte man den Namen Johannes »Bubi« Nehring ins Spiel bringen. Nehring stammt aus den Reihen der Technischen Hochschule Darmstadt, deren

Piloten und Konstruktionen den Segelflug nachhaltig prägen. Am 4. August 1926 ist er in der windstillen Abendthermik am Nordhang der Wasserkuppe fast eine Stunde mit der »Roemryke Berge« geflogen. Professor Georgii, der in Darmstadt lehrt, misst diesem frühen Thermikflug mehr Bedeutung bei als Kegels spektakulärem Gewitter-Abenteuer. Der allseits respektierte Georgii verabschiedet sich somit schweren Herzens vom »dynamischen Segelflug« und akzeptiert die Existenz von »Wärmeaufwinden«.

Ein Jahr danach, Sommer 1927, nähert sich der 16-Meter-Segler »Darmstadt« in der Darmstädter Hochschulwerkstatt seiner Fertigstellung. Dessen Formen sind typisch »Darmstädter Schule«, wie sie noch oft auf der Wasserkuppe zu sehen sein werden: dreiteiliger Flügel, elliptisch verjüngte Außenflächen. Nehring »fliegt Strecke«, indem er sich von Hangaufwind zu Hangaufwind schwingt: eine gut geplante Kombinations-taktik, worin er es zu großer Kunstfertigkeit bringt. Am 9. August 1927, bei der 8. Rhön, trägt ihn so die neue »Darmstadt« bis Berka in Thüringen: 51,8 Kilometer. In diesem Jahr hat man erstmals zwischen Leistungsseglern und Schulgleitern, erfahrenen Piloten und Anfängern getrennt. Der rapide Fortschritt macht diese Maßnahme überfällig.

Schauplatzwechsel. Im fernen Rossitten, an der Kurischen Nehrung/Memel, erwacht Nehring zur selben Zeit ein Konkurrent: Robert Kronfeld, ein sportlicher 23-Jähriger aus Wien. Kronfeld lernt 1927 in Rossitten das Segelfliegen. Es ist der Beginn einer glänzenden Karriere, die ihn bald auf die Wasserkuppe führt.

In Darmstadt, Sitz des RRG-integrierten Forschungsinstituts (die künftige Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug, DFS), ist man seit 1928 der Thermik auf der Spur – und zwar höchst wissenschaftlich unter der Leitung von Professor Georgii. Nehring übernimmt den fliegerischen Teil. Inzwischen hat Robert Kronfeld seinen Fortgeschrittenen-Lehrgang auf der Wasserkuppe im Mai 1928 bravourös erledigt und damit seinen Ausbildungsleiter Fritz Stamer schwer beeindruckt; Stamer ernennt Kronfeld postwendend zum Hilfs-Fluglehrer.

Zeitgleich beginnt die Pionierzeit des Thermik- und Wolkensegelflugs. Kronfeld packt die Sache systematisch an und kreist im »Bart« von Wolkenaufwinden nach oben. Ein unscheinbares Instrument hilft ihm dabei: das Variometer! Es ist das Gerät, auf das alle gewartet haben. Alexander Lippisch hatte Kronfeld auf das Variometer zur Thermiksuche aufmerksam gemacht. Es findet sich im Instrumentenbrett des Lippisch-Seglern vom Typ »Professor«, der zum Nachbau in den Gruppen vorgesehen ist.

Kronfeld begreift sofort, was mit diesem praktischen Instrument zu machen ist. Seine



Start des »Albert« im Jahr 1929, gebaut vom Flugverein Fulda. Einer ihrer Piloten ist Edgar Dittmar (siehe unten)



Edgar Dittmar, Schweinfurt, am Leitwerk der »Schloss Mainberg« im Jahr 1929. Die handwerklich saubere Sperrholzarbeit spiegelt sich in der kunstvollen Bemalung des Seitenruders



Stimmungsbild 1930: Regen in der Rhön. Die »Württemberg« bietet Obdach. Das oft schlechte Wetter auf der Wasserkuppe fördert das Aufkommen des Flugzeugschlepps

Gewimmel am Startplatz nahe des Berggasthofs. Der Windmessturm markiert etwa den höchsten Punkt der Rhön: 950 Meter Höhe über Normalnull



Ein »Professor«-Typ beim mühsamen Rücktransport. Die Luftsportgruppen bauen die Konstruktion von Alexander Lippisch nach

Nach dem tödlichen Absturz Günter Groenhoffs 1932 hat man den berühmten »Fafnir« repariert und im Cockpitbereich umgebaut. Einer der Piloten ist 1933 Groenhoffs Freund Peter Riedel



Leistungen mit dem »Rhöngest« (dem Prototypen des »Professor«) weisen neue Wege im Segelflug. Aber als Wettbewerbspilot behält er das Geheimnis so lange wie möglich für sich (und deklariert das Vario ganz ernsthaft als »Kaffeebehälter«). Auch deshalb wird es bis 1932 dauern, ehe es allgemein in Gebrauch kommt.

Ein anderer großer RRG-Segelflieger, der von seinem Sport leben muss, ist Günter Groenhoff. Auch er verschweigt lange die Vorzüge des Varios beim Thermiksegeln – und brüskiert damit sogar seinen guten Freund Peter Riedel. Der unabhängige Wolf Hirth berichtet hingegen freizügig über alles, was seinem geliebten Segelflugsport zukömmlich ist – also auch über das Vario, das er 1930 in den USA einem erfolgreichen Praxistest (in seinem »Musterle«) unterzieht.

Bei der 9. Rhön 1928 beweist Wolf Hirth, dass ihn seine Beinprothese – nach seinem schlimmen Motorradunfall im Juli 1925, der ihm sein linkes Bein gekostet hat – nicht an fliegerischen Höchstleistungen hindert. Auf seiner »Württemberg« belegt er den 2. Platz im Leistungswettbewerb. Noch im Übungswettbewerb, der dem Nachwuchs vorbehalten ist, profilieren sich Edgar Dittmar und Robert Kronfeld.

Der bleibende Eindruck 1928 ist Kronfelds systematisches Hochkreisen unter einer aufziehenden Quellwolke – ein Thermikflug, mit dem »die Krisenzeit der Segelflugbewegung ihrem Ende zuging«, so Peter Riedel über die



Gelegentlich steigt Fotograf Alex Stöcker als Passagier in ein Schleppflugzeug, hier ein U-12 Flamingo. 1930 fotografiert er den Berggasthof, die »Baude«, vor dem die Segler warten

weitreichende Bedeutung dieses Drei-Stunden-Fluges. Der 20-jährige Edgar Dittmar bringt seinen »Albert« mit derselben Technik auf 775 Meter Startüberhöhung: Weltrekord. Und Nehring fliegt 71,2 Kilometer bis Eisenach: noch ein Weltrekord.

»Schönster Sperrholzvogel«

Die 10. Rhön, 1929, ist vom Wetter begünstigt. Kronfeld beendet den Wettbewerb mit vier Weltrekorden. Seine »Wien« hatte Lippisch konstruiert und in Kassel gebaut. Einmal startet er nur Minuten vor einer heranstürmenden Gewitterfront – ein Anblick, den Peter Riedel sein Lebtag lang nicht vergessen wird. Nach 143 Kilometern landet Kronfeld und steigert sich im selben Wettbewerb noch auf 150 Kilometer. Zweiter: Wolf Hirth. Dritter: Günter Groenhoff, eben 21 Jahre alt (siehe Kasten 80).

Diese drei Namen geraten zum verehrten Dreigestirn auf der Wasserkuppe. In den Jahren davor »herrschten« Max Kegel, Ferdinand Schulz und Johannes Nehring. Als Pilot der Wetterflugstelle Darmstadt kommt der allseits beliebte »Bubi« Nehring am 16. April 1930 ums Leben: die Junkers A-35 war in einer Steilspirale aus den Wolken gefallen, ehe die Tragflächen abmontierten.

Bei der 11. Rhön, 1930, ist das Wetter so mies wie die wirtschaftliche Lage im Lande: Regen in der Rhön, »Knope« auf der Wasserkuppe. Es wird ein Wettbewerb der Hangsegler, die man eigentlich schon hinter sich gelassen glaubte. Die Teilnehmerzahl ist geringer geworden.

Umso bemerkenswerter ist der erste Auftritt eines 30-Meter-Riesenseglers: die »Austria« von Robert Kronfeld, eine Auftragsarbeit des Kasseler Kegel-Flugzeugbaus (den Gerhard Fieseler im Frühjahr 1930 übernommen hat). Möglichst geringes Sinken – so lautete die Vorgabe. Enges Kreisen im »Bart« aber ist schwierig. Wegen des doppelten Seitenleitwerks wird der Supersegler als »Elefant« bewitzelt. Probleme mit den Querrudern verhin-



Ein interessantes Bild. Mit Robert Kronfeld (links) und Günter Groenhoff stehen sich 1930 zwei Pioniere des Thermikfluges gegenüber – Freunde und Konkurrenten zugleich

Robert Kronfeld startet 1929 auf der »Wien«, eine Lippisch-Kreation. Der Schritt zum Thermik-Streckenflug ist hauptsächlich Kronfelds Verdienst





Der letzte Flug der »Austria« von Robert Kronfeld am 22. Juli 1932. Es heißt, Konstruktionsfehler hätten zum Absturz des 30-Meter-Riesen geführt

den Einsatz der »Austria« und so fliegt Kronfeld 1930 noch seine bewährte »Wien«.

Unter den sechs Neukonstruktionen dieser 11. Rhön hinterlässt eine von Lippisch bleibenden Eindruck: Groenhoffs »Fafnir«, der

»schönste Sperrholzvogel der Welt«, wie einer aus Groenhoffs Mannschaft schwärmt. Eigentümer ist die RRG, für die Groenhoff arbeitet. Doch der hochelegante Apparat ist für Groenhoff wortwörtlich wie geschaffen: Der Rü-

ckenspannt hinter dem Cockpit entspricht seinen gedrungeneren Körpermaßen.

Auch ansonsten ist der »Fafnir« konsequent auf Höchstleistung getrimmt. Der Windschutz lässt dem Piloten nur zwei winzige Gucklöcher. Doch anfangs sind die Flugleistungen ernüchternd. Groenhoff kann sich kaum am Westhang halten. Abhilfe bringt erst der geänderte Übergang Rumpf-Tragfläche. Jetzt machen beide von sich reden, Pilot und Flugzeug. Groenhoffs kurze Karriere nimmt Fahrt auf.

Die 12. Rhön 1931 bringt eine typische Rhön-Anekdote hervor. Frühlmorgens am 25. Juli weckt Professor Georgii das verschnarchte Fliegerlager, indem er das Anrollen einer mächtigen Gewitterfront verspricht. Die gespannte Erwartung löst sich in lockere Langeweile auf, was dem Meteorologen Georgii viel Spott einträgt ... Die Front kommt tatsächlich, aber erst nach 17 Uhr. Groenhoff adelt diesen Tag, indem er bis Magdeburg fliegt und in völliger Dunkelheit landet: 220 Kilometer, neuer Weltrekord. Er gewinnt den Leistungswettbewerb der 12. Rhön.

■ Ein Kapitel für sich: Günter Groenhoff

Auf den meisten Fotos sieht man einen lächelnden Günter Groenhoff – in allerlei Fluggeräten sitzend oder umgeben von Freunden, Fans, Flugschülern. Er ist das populärste Gesicht des deutschen Segelflugs in den frühen 1930er-Jahren und noch lange darüber hinaus.

Nicht alles aus diesem Leben wird seinerzeit bekannt; es dominiert die Oberfläche. Der drei Jahre ältere Peter Riedel, der Groenhoff gut kennt und schätzt, ist bisweilen befremdet von dessen Angewohnheit, Leben und Gesundheit für Sinnloses aufs Spiel zu setzen. Richtig ernst nimmt Groenhoff jedoch die Fliegerei. Als Pilot überaus feinfühlig und intuitiv, ist er als Einflieger und Testpilot hervorragend geeignet.

1931 hat Groenhoff sein bestes Jahr, nicht nur auf der Wasserkuppe. Am 4. Mai 1931 fliegt er von München (nach F-Schlepp) bis tief in die Tschechoslowakei: 273 Kilometer! Im Juni startet er im Schnee auf dem Schweizer Jungfrauoch in 3640 Metern Höhe. Beim misslungenen Start reißt eine Schneewehe das rechte Höhenleitwerk glatt ab. Zwei Stunden später meldet Groenhoff vergnügt seinen Freunden, noch am Leben zu sein.

Wenn es darauf ankommt, scheint sich der 24-Jährige auf sein Glück verlassen zu können. Sein Lebensweg entscheidet sich nicht in der Luft, sondern auf der Straße. Groenhoff und Beate Riedel, Peter Riedels Schwester, hatten sich angefreundet. Die sportliche junge Frau war Groenhoffs Flugschülerin auf der Wasserkuppe gewesen. Bald flitzten die beiden in Groenhoffs grünem DKW-Sportwagen durch die Rhön, im flotten Groenhoff-Stil.



Günter Groenhoff im Kabinenkäfig des »Fafnir«. Vom Erfolg verwöhnt, vom Glück begünstigt, von der Öffentlichkeit verehrt. Niemals zuvor war ein Segelflieger so gefeiert worden

Foto Sammlung Stefan Bartmann

Am Montag, dem 21. März 1932, verschuldet Groenhoff durch Leichtsinns den Tod Beate Riedels bei einer Fahrt nach Darmstadt. Danach fällt der Erfolgspilot in tiefe Depression. Von Schuldgefühlen geplagt, unternimmt er gar einen Selbstmordversuch, der durch glückliche Umstände misslingt. Der neue Günter Groenhoff hat nur wenig mit dem alten gemeinsam; er denkt über eine Abkehr vom Flugsport nach.

Der 23. Juli 1932, während der 13. Rhön, ist ein Tag mit schwer einschätzbaren Wetterverhältnissen. Beim Start, mit leichtem Rücken-

wind auf dem Westhang, kommt Groenhoff mit seinem »Fafnir« nicht recht vom Boden weg. Als das Rumpfenende gegen einen Felsbrocken stößt, wird das Seitenruderlager herausgerissen und blockiert das ungedämpfte Höhenleitwerk. Nach kurzem Flug steigt Groenhoff mit dem Fallschirm aus, der sich womöglich nur um wenige Meter zu spät öffnet. An einer Baumkrone zieht er sich eine tödliche Kopfverletzung zu. In einem Wäldchen bei Tränkhof/Poppenhausen erinnert heute eine Gedenktafel nahe der Absturzstelle an Günter Groenhoff. ■

Auf den Fotos Alexanders Stöckers ist deutlich zu erkennen, dass die Zeit des Tastens und Probierens definitiv vorbei ist – es wird sportlich. Und wer das Tun und Treiben auf der Wasserkuppe lange genug verfolgt hat, bemerkt eine Art Standardisierung der einstigen Typenvielfalt: Schulgleiter (wie dem »Zögling« oder »Prüfling«) und Leistungssegler.

Von den Akaflieds, den akademischen Fliegergruppen, kommen die interessanten Neukonstruktionen; dort wird die Statik nicht »über den Daumen gepeilt«. Die Luftsportgruppen kaufen Pläne und bauen erfolgreiche und erprobte Gleit- und Segelflugzeuge nach. Das ist ganz im Sinne der RRG, die Unfälle mit experimentellen Projekten möglichst vermeiden will.

Beherrzte Hängegleiter-Flieger wie Willy Pelzner aus den Anfängen der Rhön-Wettbewerbe gehören schon zur Geschichte. Selbstbauer wie Gottlob Espenlaub, Ferdinand Schulz und Max Kegel werden selten. Eine Ausnahme, welche die Regel bestätigt: der stille Heini Dittmar, der jüngere Bruder von Edgar Dittmar. Nach 2000 Arbeitsstunden kann er im Frühjahr 1932 seinen Eigenbau »Condor« einfliegen – ein Design-Mix aus »Fafnir« und »Wien«.

Noch einmal, 1932, gibt es einen Rhön-Wettbewerb im demokratischen Deutsch-



Die teure »Austria« ist vollständig zerstört. Alexander Stöcker ist mit seiner Kamera zur Stelle und hat die Trümmer fotografiert

land der Weimarer Republik. Die politischen Spannungen im Flachland dringen selten bis hinauf auf die Wasserkuppe; die Wirtschaftskrise jedoch trifft fast jeden. Ein letztes Mal fliegt man in Leistungs- und Übungsklassen; die technische Entwicklung hat auch dieses System schlicht überholt. Zwei tödliche Unfälle überschatten die 13. Rhön. Die ersten zwölf Jahre Rhöngeschichte haben somit acht Opfer gefordert.

Eine andere Zeit bricht an

Alexander Stöcker erlebt am 22. Juli 1932 die dramatischen Sekunden, als Kronfelds gigantische »Austria«, das größte Segelflugzeug seiner Zeit, aus einer mächtigen Cumuluswolke

über Gersfeld trudelt und abmontiert. Die äußeren Tragflächen flattern in verschiedenen Richtungen auseinander. Die 30 000 Reichsmark teure »Austria« wird im Tal »in kleine Fetzen gerissen«, so Stöcker, der später ein paar Fotos von den Resten anfertigt.

Robert Kornfeld hängt am Fallschirm und überlebt. Diese 13. Rhön ist allerdings seine letzte. Die antisemitische Politik des nationalsozialistischen Deutschlands ab 1933 treibt ihn bald fort; er etabliert sich im britischen Segelflug. Einen Tag nach Kronfelds glücklicher Rettung stirbt Günter Groenhoff beim Absturz seines »Fafnir« über dem Westhang. Ein Jahr später bemächtigt sich der NS-Staat des Segelflugs auf der Wasserkuppe ...

Was man über Luftfahrt wissen muss!

©frank peters - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

192 Seiten · ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-398-5
€ [D] 14,99

Sie wären gerne Held der Lüfte? Mit diesem top recherchierten Nachschlagewerk werden Sie in jedem Fall Held des Luftfahrtwissens!



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

GeraMond

Kaum bekannte Mistel-Projekte

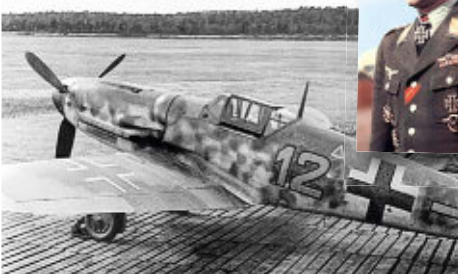


Foto Sammlung Peter Cronauer

Verzweiflungstat oder sinnvolles Konzept? Einige Mistel genannte Huckepack-Kombinationen kamen gegen Ende des Zweiten Weltkriegs zum Einsatz, andere schafften es nicht über den Ideenstatus hinaus. Was war ansonsten noch geplant?

Jagd auf Ehrler

Foto Sig. Peter Neuerth, Sig. Jurji Rybin



Eines der wichtigsten Ziele der deutschen Eismeerjäger war im Jahr 1942/43 die Murmanbahn, die Lebensader Nordwestrusslands. Diese nahm besonders das Jagdflieger-Ass Heinrich Ehrler oft ins Visier. Als er nach einem Einsatz mit dem Fallschirm auf einer Insel landen musste, entbrannte ein wildes Wettrennen zwischen Deutschen und Sowjets, wer ihn als Erstes in die Hände bekommt.

Sondereinsatz

Juni 1940. Im Schutz der Dunkelheit flogen britische Minenbomber Richtung Fehmarn. Doch im Gegensatz zu früheren Einsätzen waren die Deutschen dieses Mal auf die Eindringlinge vorbereitet: mit zu Nachtjägern gemachten seegestützten Mehrzweckflugzeugen vom Typ Arado Ar 196.



Foto Sammlung Christian König

Außerdem: Die Me 262 bereit für den Fronteinsatz +++ Wie sich de Havillands Mosquito erstmals als Bomber bewährte +++ Der Militärflugplatz RAF Wildenrath in den 1950er/60er-Jahren +++ Die Rhön-Segelflugwettbewerbe unterm Hakenkreuz

Dieses Heft enthält historische Abbildungen aus der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur, sie können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole beinhalten. Soweit solche Fotos in diesem Heft veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Diese Publikation befindet sich damit im Einklang mit der Rechtslage in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere § 86 (3) StGB. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

Lieber Leser, Sie haben Freunde, die sich ebenso für Oldtimer der Lüfte begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr Chefredakteur
Flugzeug Classic
Markus Wunderlich



Flugzeug Classic 5/2022 erscheint am **11.4.2022**

... oder schon zwei Tage früher im Abonnement mit bis zu **39 % Preisvorteil** und **Geschenkpriämie**. Jetzt bestellen unter www.flugzeugclassic.de

Plus Geschenk Ihrer Wahl, z. B. Original Bergmann Fliegeruhr



FLUGZEUG CLASSIC

vereint mit **FLUGZEUG**

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ **Flugzeug Classic ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 180 532 16 17*
oder +49 (0) 8105 38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: +49 (0) 180 532 16 20*
E-Mail: leserservice@flugzeugclassic.de
www.flugzeugclassic.de/abo
www.flugzeugclassic.de/archiv

* 14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 6,90 (D), € 7,60 (A), sFr. 12,20 (CH), € 8,20 (BeNeLux), € 9,50 (I), DK 74,95 (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahresabonnement (12 Hefte) € 79,80 inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.

Für Mitglieder der »Freunde der Lufthansa JU 52 e.V.« gilt ein Verbandspreis von € 60,00 pro Jahr (12 Ausgaben).

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

✉ **REDAKTIONSANSCHRIFT**

✉ **Flugzeug Classic**, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-720, Fax: +49 (0) 89 13 06 99-700
E-Mail: redaktion@flugzeugclassic.de

📧 **ANZEIGEN**

armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 250 | 4/22 | April | 23. Jahrgang

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-720, Fax: +49 (0) 89 13 06 99-700
E-Mail: redaktion@geramond.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur), Jens Müller-Bausenik (Stellv. Chefredakteur), Stefan Hinz (Chefredakteur), Alexander Müller (Jungredakteur)

Mitarbeiter dieser Ausgabe Stefan Bartmann, Kurt Braatz, Christian König, Holger Lorenz, Andreas Metzmacher, Wolfgang Mühlbauer, Herbert Ringlstetter, Hans-Heiri Lufthaus, Holger Steinle, Andreas Zeiter
Schlussredaktion Michael Suck

Layout Rico Kummerlöwe

Herstellung/Produktion Sabine Springer

Head of Production Sandra Kho

Gesamtanzeigenleitung Media Bernhard Willer (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
bernhard.willer@verlagshaus.de

Mediaberatung Flugzeug Classic

Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Flugzeug Classic

Rita Necker, Tel. +49 (0) 89 13 06 99-552

Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100

rita.necker@verlagshaus.de

Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 32,

gültig ab 1.1.2022

Mediadaten media.verlagshaus.de

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck EDS, Passau

Verlag GeraMond Media GmbH

Infanteriestraße 11a, 80797 München

www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung

Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb, Unterschleißheim, www.mzv.de

Erscheinen und Bezug

Flugzeug Classic erscheint monatlich. Sie erhalten *Flugzeug Classic* in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag. Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

© 2022 by GeraMond Media. 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.

ISSN 1617-0725

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



Leserreisen an geschichtsträchtige Orte

Es geht wieder los!

Normandie

16.–20. Oktober 2022

Ziele (Auswahl):

- Stadt Bayeux
- Mémorial von Caen
- Amerikanischer, britischer und kanadischer Sektor

Reisepreis (Doppelzimmer):

999 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern,

935 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:

- Busanreise ab/bis Düsseldorf Flughafen
- Vier Übernachtungen im Vier-Sterne-Hotel Novotel Bayeux im Doppelzimmer
- Vier Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Deutschsprachige Führung



Foto herb1979

Verdun

12.–17. Juli 2022

Ziele

(Auswahl):

- Museum Gravelotte zum Krieg 1870/71
- Feste Wagner
- Zwischenwerk bei Falouse (Bild)
- Ton- und Lichtschau zur Schlacht um Verdun



Reisepreis (Doppelzimmer):

1095 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern,

999 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:

- Busanreise ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- Fünf Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Deutschsprachige Führung durch Pierre Lenhard

Foto Skyviewmeuse

Pommern & Masuren

11.–16. September 2022

Ziele (Auswahl):

- Marienburg
- Wolfsschanze
- Festung Boyen
- Museum des Zweiten Weltkriegs

Reisepreis (Doppelzimmer):

1165 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern,

1095 Euro pro Person bei mindestens 35 Teilnehmern

Leistungen:

- Flug von Frankfurt am Main nach Danzig und zurück
- Fünf Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen in den Hotels
- Deutschsprachige Führung



Foto Avishai Teicher

Moskau & Wolgograd

29. April–8. Mai 2022

(mit optionaler Verlängerung zum Tag des Sieges am 9. Mai)

Ziele

(Auswahl):

- Kreml in Moskau
- Gedenkstätte auf dem Mamajew-Hügel
- Verteidigungslinien der 64. Armee in Stalingrad
- Panzermuseum Kubinka



Reisepreis (Doppelzimmer):

2390 Euro pro Person bei mindestens 21 Teilnehmern

Leistungen:

- Flug von Frankfurt am Main nach Moskau und Wolgograd und zurück
- Neun Übernachtungen in einem Vier- und Fünf-Sterne-Hotel
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen
- Deutschsprachige Führung

Foto Alexfas

Hier können Sie die Reisen buchen: Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen

Für Normandie und Verdun:

Tel.: +49 (0) 2642 2009-29

E-Mail: dbascou-breuer@

ic-gruppenreisen.de

Für Pommern und Masuren:

Tel.: +49 (0) 2642 2009-29

E-Mail: jwessely@

ic-gruppenreisen.de

Für Moskau und Wolgograd:

Tel.: +49 (0) 2642 2009-46

E-Mail: fhaller@

ic-gruppenreisen.de

Weitere Infos und was Sie alles vor Ort erwartet finden Sie unter www.clausewitz-magazin.de



EAGLES | 11

WARBIRD & VINTAGE AIRCRAFT BROKERS Selling the finest aircraft worldwide

We're delighted to offer for sale this stunning SV-4C Stampe. This aircraft was part of the infamous Patrouille d'Etampes. Current livery reflects the Patrouille de Saint-Yan of which this historically significant aircraft also boasts within its logbook. Just 585 airframe hours since full nut and bolt restoration along with a recently overhauled "Vintech" Gipsy Major 10/2 engine.

Photo Copyright: Rob Stewart

Full details available on our website: WWW.EAGLES11.COM

CONTACT

Rob Stewart

Louisa Noël

Phone +44
7841 764199

Phone +49
1757 634458

Email rob@eagles11.com
or louisa@eagles11.com

Facebook

@eagles11.co

Instagram

@eagleseleven