



»Langnase«
Wie die Fw 190
»Dora« wirklich
entstand

Lancaster
Auerstedt:
vermisste
Crew gefunden!



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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



P-47

Raritäten im Flug!

Wunderwaffe Volksjäger?

Wie deutsche und alliierte Jagdflieger
über die He 162 urteilten



Fangschlepp C-47 und Waco CG-4
Haarsträubende Rettungsaktion am Rhein 1945



Hawker Typhoon gegen Bf 109
Enthüllt: zwei Abschüsse über der Bretagne

Messerschmitt



Alle Abb. 1:1

**Bf 109 G-4
„Rote 7“**

Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm wasserdicht
Mineralglas, Schraubboden
Schweizer Quarz-Werk



**109-42R7
€ 149,--**



**ME-42BF109
€ 149,--**



**ME-109-47
€ 278,--**

Edelstahl, Ø 47 mm
5 atm wasserdicht
Mineralglas, Schraub-
boden, Quarz-Werk

ME 209 V1



**ME-209
€ 169,--**



**ME-42Stern
€ 149,--**



**Museums-
flugzeug
Bf 109 E-3**



**BF109E-3
€ 179,--**



ARISTO VOLLMER GMBH

Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36
D-75175 Pforzheim

Deutsche Qualitätsprodukte
2 Jahre Hersteller-Garantie
Keine Versandkosten

**Bestell-Info Tel. 07231-17031
oder in unserem Online-Shop:
www.erbprinz-uhrenshop.de**

Editorial

Frage der Perspektive

Über die Heinkel He 162 gehen die Meinungen unter Luftfahrt-Enthusiasten auseinander – war sie eine in Rekordzeit entwickelte Meisterleistung, die extrem schnell und zugleich ressourcensparend war oder aufgrund vieler Defekte doch bloß eine Gefahr für die eigenen Piloten? Tatsächlich war es bei den Flugzeugführern der »Spatz« ganz ähnlich: Von »zusammengeschustertem Zeug« bis zum »bisher schönsten und schnittigsten Flugzeug, das ich je gesehen habe« ist in den Dokumenten die Rede. Das Urteil der alliierten Testpiloten überrascht besonders. Wir haben diese spannenden Erfahrungsberichte für Sie ab Seite 14 zusammengetragen.

Ebenso spannend ist es, über vermeintlich auserzählte Geschichten wieder etwas völlig Neues zu erfahren. Jeder, der sich für den Zweiten Weltkrieg interessiert, hat bestimmt schon einmal von den Kämpfen rund um die Brücke von Remagen im März 1945 und der ersten Rheinüberquerung der U.S. Army gehört. Nicht zuletzt gibt es dazu eine bekannte Hollywood-Produktion aus den späten 1960er-Jahren. Was aber bisher kaum bekannt war: Die Amerikaner setzten im Rahmen dieser Auseinandersetzungen Lastensegler ein, um Verwundete abzutransportieren. Ein gewagtes Unterfangen für die US-Piloten, das unser Autor Christian König ab Seite 30 beleuchtet.

Wann hat man im Leben schon mal die Gelegenheit, zwei seltene flügge Warbirds wie die Republic P-47 in Formation in der Luft zu sehen? Der Fotograf Uwe Glaser hatte sie und nimmt uns über seine Bilder ab Seite 76 mit auf eine Erlebnistour. Diese und weitere großartige Themen warten auf Sie in diesem Heft!

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage –

Sie haben abgestimmt:

Was halten Sie von dem stahlgetriebenen Jagdflugzeug Henkel He 162?

Mehr zu diesem Thema ab Seite 14!

Sie war ein in Rekordzeit entwickeltes Meisterwerk deutscher Ingenieurskunst

9 %

73 %

Mich würden Berichte der Flugzeugführer zu diesem Thema interessieren!

Sie war eine viel zu große Gefahr für die eigenen Piloten

18 %

www.flugzeug-classic.de



Eisenbach, Hans Peter / Dauselt, Carolus

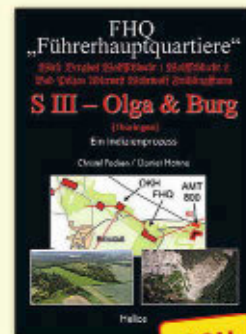
Der Einsatz deutscher Sturzkampf-Flugzeuge gegen Polen, Frankreich und England 1939 und 1940

Eine Studie zur Grazer Sturzkampfgruppe I./76 und I./3

267 Seiten, Hard-

cover, fadengeheftet, 308 Abb., Großformat; ISBN 978-3-86933-232-1

39,80 €



Focken, Christel / Höhne, Daniel

„Führerhauptquartiere“ S III - Olga & Burg (Thüringen)

Ein Indizienprozess

83 Seiten, Hard-

cover, Großformat, fadengeheftet, 105

Abb., davon 85 in Farbe; ISBN 978-3-86933-277-2

24,80 €

neu



Laube, Heinz

1945 - Flucht in die Zukunft

Vom Kriegskind zum General der Luftwaffe

207 Seiten, Hard-

cover, 14,7x21,8 cm, fadengeheftet, 30 Abb.; ISBN 978-3-86933-

274-1

22,00 €

neu



Weiss, Walter

Kommando Bienenstock

Letzter Einsatz der Luftwaffe Mai 1945

98 Seiten, Hardcover, Großformat, fadenge-

heftet, 67 Abb.; ISBN 978-3-86933-270-3

23,00 €

neu

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



14 Die Heinkel He 162 war eine wahrlich ungewöhnliche Konstruktion, die nicht nur die deutschen Piloten interessierte

ZEITGESCHICHTE

Heinkel He 162

TITELTHEMA

Wie flog sich der »Volksjäger«? 14

War die He 162 ein in kürzester Zeit entwickeltes »Wunderwerk der Technik« oder eine vorschnell »zusammengeschusterte« Gefahr für die Piloten? Wir lassen die Flieger selbst sprechen. Besonders die Meinung der alliierten Testpiloten überrascht!

TECHNIK

Boeing B-29

Bomben auf Japan 22

Im Juni 1944 traten die Boeing B-29 zu ihren ersten Einsätzen in Fernost an. Dabei lief bei Weitem nicht alles rund und schnell mussten Sündenböcke her. Wir erläutern, warum.



30 Keine Startbahn in der Nähe? Kein Problem! US-Piloten hoben 1945 bei Remagen von einer Wiese aus ab

ZEITGESCHICHTE

Lastensegler-Einsatz bei Remagen 1945

TITELTHEMA

Aus der Luft gegriffen 30

Es ist ein kaum bekanntes Kapitel der Kämpfe um die Brücke von Remagen: Die USA setzten Lastensegler ein, um Verwundete abzutransportieren – eine Herausforderung für die Piloten.



38 In der Bretagne entbrannte im Winter 1944 ein ungleicher Kampf zwischen 16 britischen Typhoon und zwei Bf 109

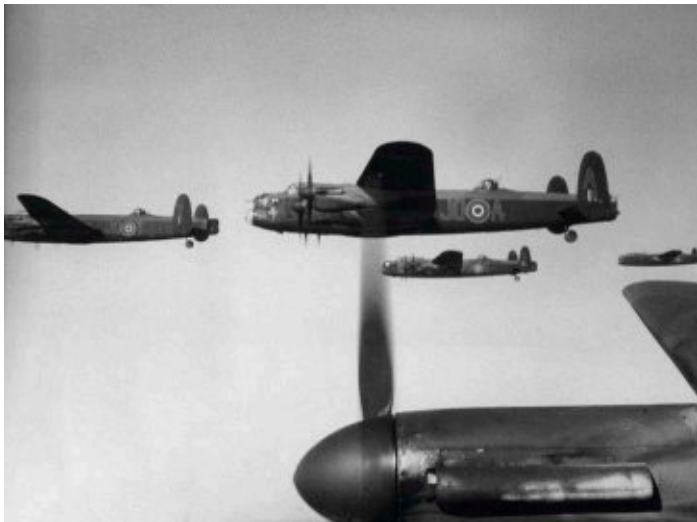
OLDTIMER

Messerschmitt Bf 109

TITELTHEMA

Rodeo 65 38

Am 21. Januar 1944 schießen Hawker Typhoon zwei Bf 109 über der Bretagne ab. 77 Jahre später begeben sich Luftfahrt-Archäologen auf die spannende Suche nach Überresten.



56 Ist es gelungen, eine Lancaster-Besatzung zu identifizieren, die aus ungeklärten Umständen von ihrem Einsatz nicht zurückkehrte?

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers G 24

Aufgerüstet und abgespeckt 48

Mit der G 24 kreierte die Firma Junkers eine technisch herausragende Verkehrsmaschine. Die Konstruktion weckte deshalb auch beim Militär Begehrlichkeiten ...

OLDTIMER

Avro Lancaster

»Wie eine brennende Zigarre« 56

Vermisstenforscher René Schütz stieß über die Absturzstelle einer Lancaster bei Auerstedt auf das Grab eines unbekanntem US-Soldaten. Die Suche nach seiner Identität könnte das lange Rätsel um eine ganze vermisste Besatzung lösen.

TECHNIK

Focke-Wulf Fw 190

Dora kommt! 62

Im Frühjahr 1943 hatte es die mittlerweile veraltete Fw 190 A schwer gegen die neuesten alliierten Konkurrenzmuster. Deswegen arbeitete Focke-Wulf mit Hochdruck an einem Muster mit neuem Triebwerk. Ein Projekt mit vielen Hürden.



62 Nicht nur die Zeit machte Focke-Wulf bei der Entwicklung der Fw 190 D zu schaffen, sondern auch Messerschmitt

OLDTIMER

Nord Noratlas

Quo vadis, »Nora«? 70

Die »Nora« war wohl eines der bekanntesten Transportflugzeuge der Bundesluftwaffe. Auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes Landsberg steht noch ein perfekt erhaltenes Exemplar. Wir waren vor Ort.

LESERALBUM

Republic P-47

Doppelschlag 76

Von der P-47 gibt es derzeit nur noch sieben flügge Exemplare. Gleich zwei davon stehen im Tennessee Aviation Museum in den USA. Reporter Uwe Glaser hatte die einmalige Chance, beide im Flug zu fotografieren und mit den Besitzern zu sprechen.



76 Man kann nicht oft eine P-47 fliegen sehen

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Avro Lancaster.....57	Kawasaki Ki-61.....26
Boeing B-29.....22	Messerschmitt Bf 109.....41
Caproni Ca. 310.....12	Messerschmitt Bf 110.....56
Douglas C-47.....34	Mikojan-Gurewitsch MiG-15.....11
Focke-Wulf Fw 190.....8, 62	Nakajima Ki-44.....26
Gomhouria Mk.6.....9	Nord Noratlas.....70
Hawker Typhoon.....40	North American T-6.....10
Heinkel He 162.....14	North American P-51.....12
Junkers G 24.....48	Republic P-47.....76
Kawasaki Ki-45.....26	Waco CG-4A.....32

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	29
Bücher / Leserbrief	54
Unterhaltung	75
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD
Fw 190: Sig. D. Hermann
Lancaster: RAF
P-47: U. Glaser
He 162: Archiv Flugzeug Classic
C-47: Sig. C. König
Bf-109-Grafik: Zchg. A. Polychronis

TITELSEITE: Die Flugleistungen der He 162 lagen über denen der alliierten Jäger



■ Sieger-Mustang im Siegerland

Deutschland darf eine neue P-51 in den heimischen Gefilden willkommen heißen: Seit diesem Jahr gehört die »Frances Dell« zu den Flying Legends von Georg Raab. Der 1944 in Inglewood, Kalifornien, gebaute Jäger ist absolut makellos und ein echter Oshkosh-Gewinner. Der Mustang-Spezialist Mike VadeBoncoeur von Midwest Aero hat die P-51 D nämlich restauriert.

»Frances Dell« dürfte somit die derzeit beste P-51 in ganz Europa sein. Die Originalmaschine flog 1945 bei der 78th Fighter Group, 84th Fighter Squadron von Duxford, England, aus. Ihr Pilot Lieutenant Clark Clemmons benannte den Jäger nach seiner Freundin. Die Mustang ist am Siegerland Flughafen stationiert. Mitflüge in diesem legendären Jagdflugzeug sind möglich. Infos: www.flying-legends.eu

Text und Foto Uwe Glaser





■ FOCKE-WULF FW 190

Auf nach Berlin

Der Rumpf der Fw 190 S-8, W.Nr. 584219. Noch steht er in London, er könnte jedoch bald nach Berlin kommen

Foto Torsten Mörke

Die Fw 190 S-8 1946 in Farnborough mit englischen Kennzeichen, aber sonst noch weitgehend mit originalem Anstrich

Foto Sammlung Peter W. Cohausz



Die Familie der Luftwaffe-Maschinen in Deutschland könnte bald um ein Exemplar reicher sein: Die Focke-Wulf Fw 190 S-8, W.Nr. 584219, aus dem RAF Museum London soll voraussichtlich als Leihgabe an das Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow gehen. Ende März diesen Jahres stand sie fertig zum Transport in London.

Ursprünglich 1944 als Fw 190 F-8/U1 produziert, baute vermutlich die Firma Menibum in Stendal sie noch in demselben Jahr zum doppelsitzigen Trainingsflugzeug S-8 um. Im dänischen Grove erbeuteten die Engländer dann bei Kriegsende die Maschine, die zuvor wahrscheinlich als »Schwarze 38« in der Jagdfliegerschule 103 gedient hatte und brachten sie nach Großbritannien. Dort wanderte sie zu verschiedenen Ausstellungen und Sammlungen. 1972/73 restaurierten Freiwillige die Zelle, elf Jahre später brachte man den Motor BMW 801 D-2 wieder auf Vordermann. Seit 30. November 1989 gehört die »190« zum RAF Museum London.

Torsten Mörke ■

1984/85 führte man im britischen St. Athan vereinzelt sogar noch Motorläufe mit der S-8 und dem BMW 801 durch!

Foto Sammlung Peter W. Cohausz





■ GOMHOURIA MK.6

Fliegende Panzerfäuste

Die restaurierte Bf 109 Bestmann, D-GCGEV, mag zwar mit den Panzerfäusten auf den Tragflächen ungewöhnlich wirken, aber tatsächlich stattete man in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs ein Dutzend Bestmänner mit jeweils vier Panzerabwehrrohren mit Fernauslösung an jedem Flügel aus. Ihr Besitzer Chris Mayr bringt deshalb Attrappen dieser Geräte an der Tragfläche an, wenn er seine Bf 109 auf Flugschauen ausstellt.

Auch wenn sie täuschend echt nach einer Bestmann aussieht, basiert ihre Zelle doch auf dem ägyptischen Lizenzbau Gomhouria Mk.6 des deutschen Schul- und Verbindungsflugzeugs. 2014 restaurierte Anthony Brier die Maschine und verbaute einen Walter-Minor-Motor statt dem ursprünglichen Continental O-300 der Mk.6. 2020 gelangte sie von England nach Latrobe Valley in Victoria, Australien, wo die Restaurateure die Tragflächen neu bespannten und lackierten. Am 21. November des vergangenen Jahres feierte sie ihren Erstflug in Down Under.

Dave McDonald ■

Wenn das kein Hingucker ist! In Australien rüstet Besitzer Chris Mayr seine Gomhouria Mk.6 (Bücker Bf 109) mit Attrappen von Panzerabwehrrohren aus

Foto Brian Turner

■ JUBILÄUMSGEWINNSPIEL

Die glücklichen Gewinner

Unsere Aprilausgabe in diesem Jahr war bereits das 250. Heft, das von *Flugzeug Classic* bisher erschienen ist. Es gibt uns schon mittlerweile über 20 Jahre – und das haben wir ausschließlich Enthusiasten wie Ihnen zu verdanken. Deshalb hatten wir in der Ausgabe 4/22 ein großes Gewinnspiel veranstaltet. Die glücklichen Gewinner sind: Herr Gunter Lässig aus Berlin darf sich über unser Zeitschriftenpaket freuen, Frau Pavla Pitnerova aus Oberstdorf bekommt von uns das Buchpaket für Luftfahrt-Fans zugeschickt und Herr Mathias Störk aus Rheinfelden erhält die Uhr »Iron Annie« im Wert von 499 Euro unseres Sponsors Pointtec.

Foto Pointtec





■ NORTH AMERICAN T-6

Harvard in Gelnhausen

Die Flugzeugsammlung von Flying Legends aus Gelnhausen erhält Zuwachs: Neben der P-51 D Mustang »Frances Dell« (siehe Seite 56) findet sich jetzt auch eine T-6 Harvard Mk. IV in den Reihen der Firma. Die D-FAME ist keine Unbekannte hierzulande. In den vergangenen Jahren war der Trainer aber kaum noch am Himmel zu sehen. Das soll sich jetzt ändern. Neben Auftritten bei Airshows im In- und Ausland steht die Harvard für Mitflüge, Training und Einweisungen auf dem Muster zur Verfügung.

Im Prinzip kann man bei Flying Legends die »Pilotenausbildung« wie im Jahr 1944 bei der USAAF durchlaufen, angefangen bei der Boeing Stearman über die T-6 bis hin zur P-51 Mustang.

Uwe Glaser ■

Startet ihre Flüge jetzt auch von der neuen Homebase auf dem Siegerland Flughafen: North American T-6 der Flying Legends

Foto Uwe Glaser

Aufbauhilfe aus Frankreich

Vor 70 Jahren, am 23. Juli 1952, erhebt sich die Fouga CM.170R in Frankreich zum Erstflug. Der elegant zierliche, mit seinem V-Leitwerk unverwechselbare Tiefdecker mit Düsenantrieb stellt seinerzeit durchaus eine Besonderheit dar. Schließlich ist die Magister, wie sie heißt, nach dem geradezu grobschlächtig anmutenden Machtrainer von Fokker erst der weltweit zweite Schul- und Ausbildungsjet, der von Anfang an als solcher konzipiert ist. Bald hilft die Magister dem Fliegernachwuchs in Frankreichs Luftstreitkräften auf standfeste Beine ... und wird unter anderem schnell für die Bundesrepublik Deutschland interessant.



Zweiter originärer Strahltrainer weltweit: Fouga CM.170R Magister Foto Airbus Heritage

Einerseits im Dienst der Bundeswehr, andererseits als wertvolle Start- und Aufbauhilfe für die heimische Industrie. So erlaubt der vereinbarte Lizenzbau hierzulande den beiden Traditionsfirmen Messerschmitt und Heinkel einen Wiedereinstieg in den modernen industriellen Flugzeugbau. Dazu heben sie beide die Flugzeug Union Süd (FUS) aus der Taufe. Die ersten 40 Magister für die Luftwaffe kommen noch direkt aus Frankreich. Danach hat die FUS den Nachbau bei Heinkel in Speyer und Messerschmitt in Augsburg inklusive der Endmontage in München-Riem sowie später in Manching voll im Griff. Über 190 Exemplare entstehen hier zwischen 1957 und 1961 für die Bundeswehr.

Für Willy Messerschmitt bleibt es trotzdem ein bitterer Wermutstropfen. Er hatte selbstherrlich damit gerechnet, seinen eigenen Trainer Me 200 bei der Luftwaffe unterzubringen, doch machen ihm deutsche wie französische Politik nebst staatlichen Kreditgebern einen dicken Strich durch die Rechnung. Zähneknirschend muss er stattdessen den französischen »Mäusekiller«

Jahrestag & Personalien



Die Bundesluftwaffe nutzt die Magister bis Ende 1966 zur Ausbildung

Foto Sammlung Matthes via Joos

akzeptieren. So nennt man die CM.170R gerne – wegen des infernalisches schrillen Kreischens ihrer beiden Marboré-Turbinen, das alle Nager im Umfeld sichtbar vergrault oder gleich deren Leben ein vorzeitiges Ende setzt. Der Firma Messerschmitt hingegen schadet die Lizenzfertigung der Magister absolut nicht. Vielmehr hilft sie dem Augsburger Unternehmen nachhaltig, ganz vorne mitzuspielen, als es schließlich um das gigantische Nachbau- und Betreuungsprogramm für die Lockheed F-104G Starfighter geht.

Wolfgang Mühlbauer ■

Pilot Chris Fahey präsentierte
Zuschauern über dem Gelände
des Planes of Fame Air Museum
am 5. Februar die MiG-15,
NX87CN Fotos (2) Frank Mormillo



■ MIKOJAN-GUREWITSCH MIG-15

Chinos Stern

Mit seinem regelmäßigen »Hangar-Talks«-Event bietet das Planes of Fame Air Museum im kalifornischen Chino eine informative Lehrveranstaltung, gepaart mit jeder Menge Action am Himmel. Am 5. Februar 2022 war es wieder soweit: Während des Seminars konnten Besucher unter anderem mehr erfahren über die frühe Jet-Technologie, die Zukunft unbemannter Luftfahrzeuge und den Koreakrieg von 1950 bis 1953. Passend dazu stellte man im Anschluss die eigene Mikojan-Gurewitsch MiG-15 vor und ließ sie abheben.

Die Maschine entstand 1951 als MiG-15bis, 910-51, in Moskau und kam dann nach China. Möglicherweise nahm sie am Krieg in Korea teil. 40 Jahre später fand sie ihren Weg in die USA und ging 1999 schlussendlich als Spende an das Museum in Chino. Als NX87CN flog sie bereits auf unzähligen amerikanischen Airshows und hat nun auch eine Rolle in dem Film *Devotion* erhalten, der in diesem Jahr erscheint und vom Koreakrieg handelt.

Frank Mormillo ■

Reenactors stellten bei
den »Hangar Talks« Militärangehörige
aus der Ära des Kalten Kriegs dar

Was man über Luftfahrt wissen muss!

Auf faktensichere aber auch
unterhaltsame Weise stellt das
Werk Rekorde, Unbekanntes und
Kurioses rund um Flughäfen vor



192 Seiten · ca. 110 Abb.
ISBN 978-3-96453-364-7
€ [D] 16,99



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



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.



■ NORTH AMERICAN P-51

Mustang will Ausritt



Die Europäer können sich über eine weitere P-51 in den eigenen Gefilden freuen. Das deutsche Unternehmen Tina Fly aus Bremgarten erwarb die North American Mustang, 45-11495, Ende 2021 von dem Warbird-Makler Platinum Fighter Sales. Mittlerweile hat man die Maschine nach Belgien weiterverkauft.

1945 produziert, diente die »45-11495« bis Ende der 1950er-Jahre in der Royal New Zealand Air Force, bevor sie auf dem Schrottplatz landete. Einige Teile überlebten jedoch und so konnte sich der Engländer Philip Warner daranmachen, sie in den frühen 2000er-Jahren zu restaurieren. Später kam es zwischen ihm und dem amerikanischen Sammler Bob Baker zu einem Gerichtsprozess, weswegen die P-51 erst 2009 ihren Erstflug feierte.

Die Maschine trägt die Farben der Mustang von Charles C. »Buck« Pattillo, 486th USAAF Fighter Squadron, auf Bodney Airfield (westlich von Watton, Norfolk, UK) aus dem Jahre 1945 und hört auf den Namen »Little Rebel«.

Eric Janssonne ■

Die North American P-51D Mustang, »Little Rebel«, befindet sich nun in Europa

Foto Jeff Stoerner via Simon Brown/Platinum Fighter Sales

■ CAPRONI CA. 310

Neue Bugsektion für Libeccio

Zu den formschönsten Entwürfen von Gianni Caproni gehörte die Ca. 310 Libeccio, ein leichter Aufklärer und Bomber, der ab 1938 in mehreren Luftwaffen aktiv war, unter anderem in Norwegen. Beim Flyhistorisk Museum in Stavanger-Sola entsteht derzeit aus Originalstücken eine Ca. 310. Wichtigster Teilesponder ist die im Sommer 1940 am Strand von Vangsmjøsa ausgebrannte Rumpfnnummer 501. Weil die Stahlrohrkonstruktion des originalen

Rumpfbugs nicht zu retten war, bauten ehrenamtliche Mitarbeiter des Museums die »Nase« der Libeccio im ersten Quartal 2022 gekonnt nach.

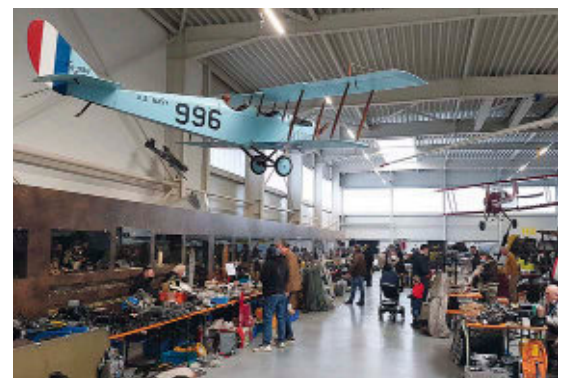
Zuvor hatten sie sich bereits damit beschäftigt, Zelle und Teile des Leit- und Tragwerks sowie die gefundenen Reste der Metallbeplankung des Cockpits zu restaurieren. Die Arbeiten gleichen über weiten Strecken eher einem Neubau als einer Instandsetzung.

Christian König ■



Der Rumpfbug für die Ca. 310 im Flyhistorisk Museum Stavanger-Sola musste komplett neu entstehen

Foto Rasmus Svihus



Die erste Luftfahrt-Teilebörse in Wernigerode war gut besucht, deswegen möchte man das Event im September wiederholen

Foto Peter W. Cohausz

■ MUSEUM WERNIGERODE

Flugzeugteilebörse

Nach der erfolgreichen Premiere im November 2021 plant das Luftfahrtmuseum in Wernigerode nun im September 2022 eine weitere Teilebörse in den eigenen Hallen.

Aufbau ist am Freitag, den 16. September 2022 und geöffnet ist die Börse dann am Samstag, den 17. September 2022 zu den Öffnungszeiten des Museums zwischen 10:00 und 18:00 Uhr. Informationen unter: www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de und Auskünfte unter: info@luftfahrtmuseum-wernigerode.de

Peter W. Cohausz ■

Wussten Sie, dass ...



... man den Torpedobomber Douglas TBD-1 Devastator als erstes Ganzmetall-Trägerflugzeug der U.S. Navy mit hydraulisch hochklappbaren Flügeln wegen schlechter Flugleistungen und hoher Verluste gegen japanische »Zeros« bereits 1942 wieder ausgemustert hatte?



... vom US-Langstrecken-Bomber Douglas XB-19 nur ein Prototyp entstanden ist? Er war bei seinem Erstflug (27. Juni 1941) das größte bis dahin in den USA gebaute und das größte viermotorige Flugzeug der Welt, kam aber über Versuche und Modifikationen nicht hinaus.



... das einsitzige, zweimotorige Erdkampfflugzeug Henschel Hs 129 zwischen 1942 und 1945 vor allem zur Panzerbekämpfung an der Ostfront zum Einsatz kam und daher den Spitznamen »Büchsenöffner« trug?

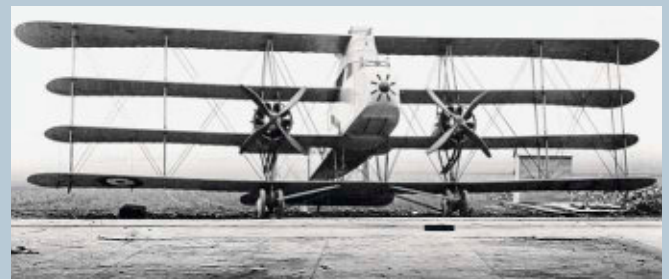
Zahl des Monats



Mehr als
1000



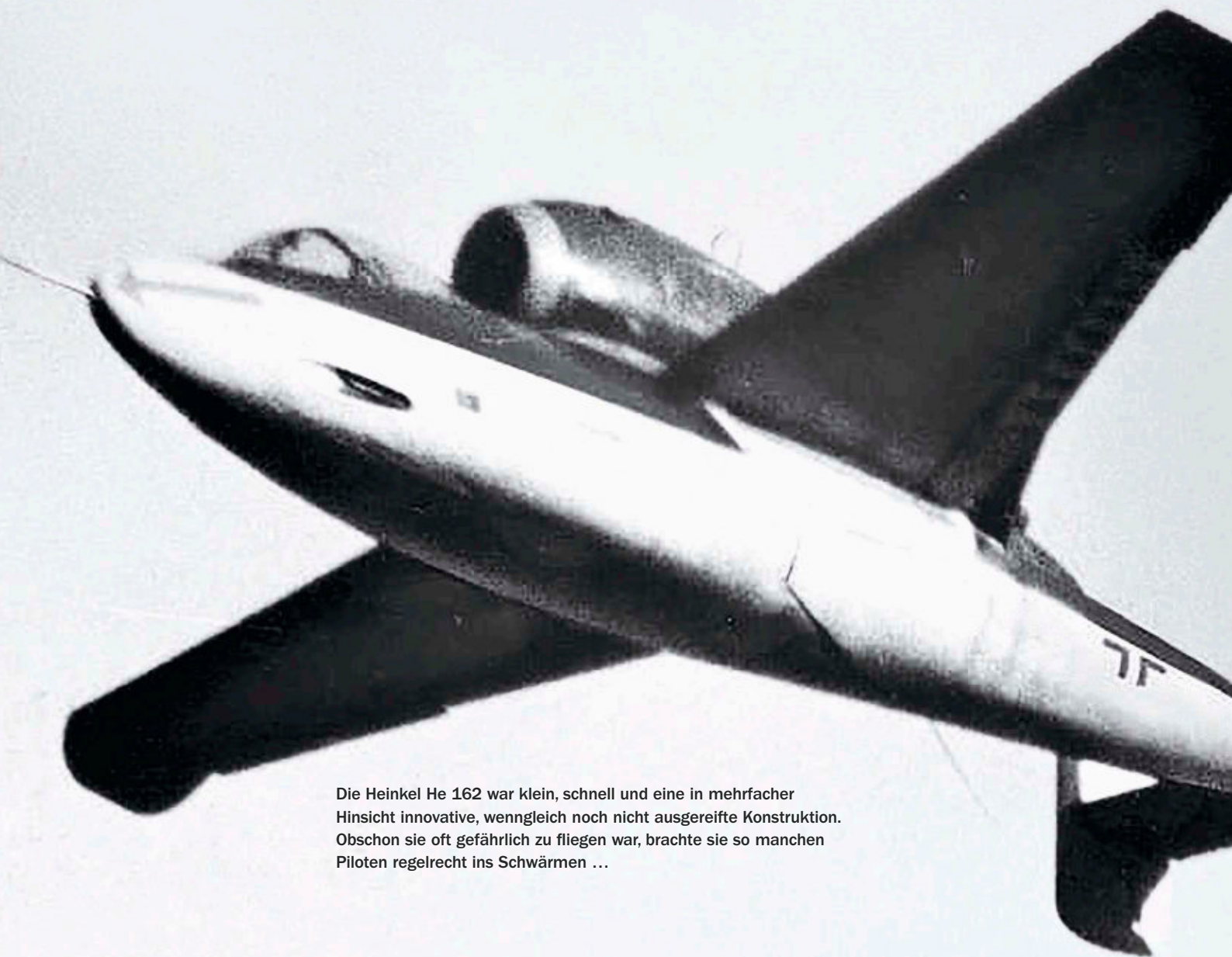
britische Bomber griffen in der Nacht vom 30. zum 31. Mai 1942 die Stadt Köln an. Bei der Operation Millennium verlor die Royal Air Force 43 Flugzeuge.



... das erste Flugzeug der britischen Firma Supermarine, die P.B.31E Nighthawk von 1917, bereits erstaunliche Extras wie einen Hilfsmotor besaß? Der Vierdecker zeigte allerdings so jämmerliche Steigleistungen, dass er nie an die Front gelangte.

... das sechsmotorige Flugboot Latécoère 631 (Erstflug: 4. November 1942) nach dem Zweiten Weltkrieg unter anderem für Air France Langstrecke flog und wegen zahlreicher Unfälle, teils durch Materialermüdung und Motorschäden, 1955 endgültig den Dienst quittieren musste?





Die Heinkel He 162 war klein, schnell und eine in mehrfacher Hinsicht innovative, wenngleich noch nicht ausgereifte Konstruktion. Obschon sie oft gefährlich zu fliegen war, brachte sie so manchen Piloten regelrecht ins Schwärmen ...

WIE FLOG SICH DER »VOLKSJÄGER«?

Gefährliches Wunder

Die Entwicklungs- und Herstellungsgeschichte der He 162 mit allen Licht- und Schattenseiten, ihre kurze »Einsatzgeschichte« bei der deutschen Luftwaffe und ihr Dasein als interessantes Beutegut der Alliierten ist bereits vielfach beschrieben und erläutert. Doch wie flog sich dieses außergewöhnliche Flugzeug?

Von Peter Cronauer



Anfang Dezember 1944 hob der erste Prototyp der Heinkel He 162 »Spatz« (nicht »Salamander«, siehe dazu Seiten Seite 19) ab. Bei der Erprobungsstelle Rechlin testete man anschließend das Flugzeug und rief das Erprobungskommando 162 – auch Sonderverband 162 genannt – Ende Januar 1945 unter der Führung von Oberleutnant Heinz Bär ins Leben. Doch nur wenige Tage später, Anfang Februar 1945, gelangten Exemplare dieses für damalige Verhältnisse reichlich ungewöhnlichen Fluggeräts bereits an den Frontverband I./JG 1. Als sie unter anderem in Parchim oder in Rostock-Marienehe erstmals vor einem Düsenflugzeug standen, staunten die meisten der Piloten. Darunter auch die Leutnante Gerhard Hanf und Wolfgang Wollenweber. Angesichts des in rekordverdächtig kurzer Zeit entwickelten Flugzeugs schwankten sie zwischen Begeisterung und Skepsis.

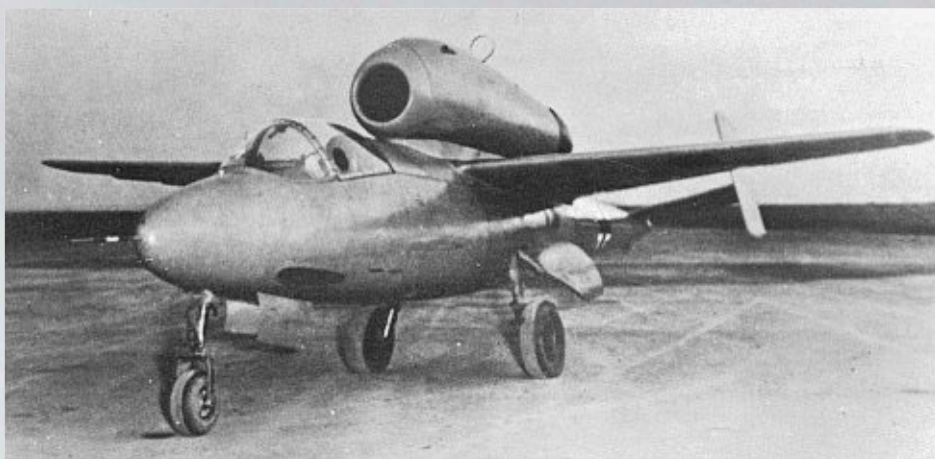
Fotos, soweit nicht anders angegeben, Sammlung Peter Cronauer

Die Konstrukteure der Heinkel He 162 machten aus der kriegslagenbedingten Not eine Tugend. Die Tragflächen der Maschine und Teile des Leitwerks bestanden zum größten Teil aus ressourcenschonendem Holz, während man an anderer Stelle auf Altbewährtes zurückgriff: Der Bug stand auf dem Spornrad der Ju 88, die Beine des Hauptfahr-

werks kamen von der Bf 109. Anderes war hingegen neu. Vor allem das auf dem Rumpfrücken montierte Triebwerk, die nach unten abgewinkelten Randbögen der Tragflächen und das Leitwerk mit den schräg stehenden Flossen. Ob sich das bewährte, musste sich erst zeigen. Der Flugzeugführer-Raum wiederum begeisterte auf Anhieb. Die große Plexiglashaube bot eine sehr gute Sicht nach oben, vorne und nach den Seiten, die übersichtlich angeordneten Instrumente waren auf das Notwendigste reduziert, nur der Schleudersitz war hier ungewohnt und neu.

Gespaltene Meinungen

Und nicht zuletzt war der Schulterdecker mit einer Spannweite von gerade einmal 7,20 Metern nochmals deutlich kleiner und leichter als die auch nicht gerade große Messerschmitt Bf 109. Somit gingen die Meinungen schon beim äußeren Eindruck deutlich auseinander. Einige zweifelten angesichts des neuesten Wunderwerks der Technik: Sah der Jäger nicht zu ungewöhnlich aus? Und konnte man Holz und Leim angesichts der versprochenen hohen Geschwindigkeiten trauen? Auch gab es für den Piloten keinen nennenswerten Schutz, das Cockpit umgab nur ein wenig Blech. Es hatte keine Panze-



In Rekordzeit konnte Heinkel den ersten Prototypen der He 162 vollenden: Die M1, W.Nr. 2000. Hier Anfang Dezember 1944, keine drei Monate nach der Ausschreibung



Fotos (2) Archiv Flugzeug Classic

Im Gegensatz zur M1 hatten die Einsatzmaschinen keine geraden Flügelspitzen mehr

Die nötige Geschwindigkeit für die He 162 besorgte das BMW-003-Strahltriebwerk, das wie ein gigantischer Klotz auf dem schmalen Rücken der schnittigen Maschine wirkte

Foto Archiv Flugzeug Classic



rung, es gab noch nicht einmal einen großen Motor, hinter den man sich im Notfall ducken konnte, und auch der Schleudersitz wirkte auf manche eher ungewohnt als beruhigend ... Die Maschine polarisierte in Gegner und begeisterte Befürworter, und das spiegelte sich auch bei Hanf und Wollenweber wider. Abgesehen von »der mächtigen, fast unförmigen Turbine auf dem zierlichen Rumpfrücken« war die Heinkel He 162 für letzteren »das bisher schönste und schnittigste Flugzeug, das ich je gesehen habe.« Dagegen sah Hanf darin nur lauter »zusammengeschustertes Zeug«.

Für Wollenweber, im zivilen Leben Ingenieur, stellten sich schon vorab viele Fragen. Unter anderem jene, »ob die Gewichtsverteilung des auf dem Rumpf thronenden, 670 Kilogramm schweren BMW-003-Düsenantriebs richtig ausbalanciert ist, und wenn ja, ob der massive Aufbau die Aerodynamik störend beeinflusst und wie sich dadurch das Flugverhalten der He 162, zum Beispiel im engen Kurvenkampf oder bei Landungen mit stehendem Triebwerk, verändert.«

Auch gab ihm das wegen der abzuleitenden Turbinenabgase in V-Form konstruierte Doppelleitwerk zu denken: »Welche Steuer-

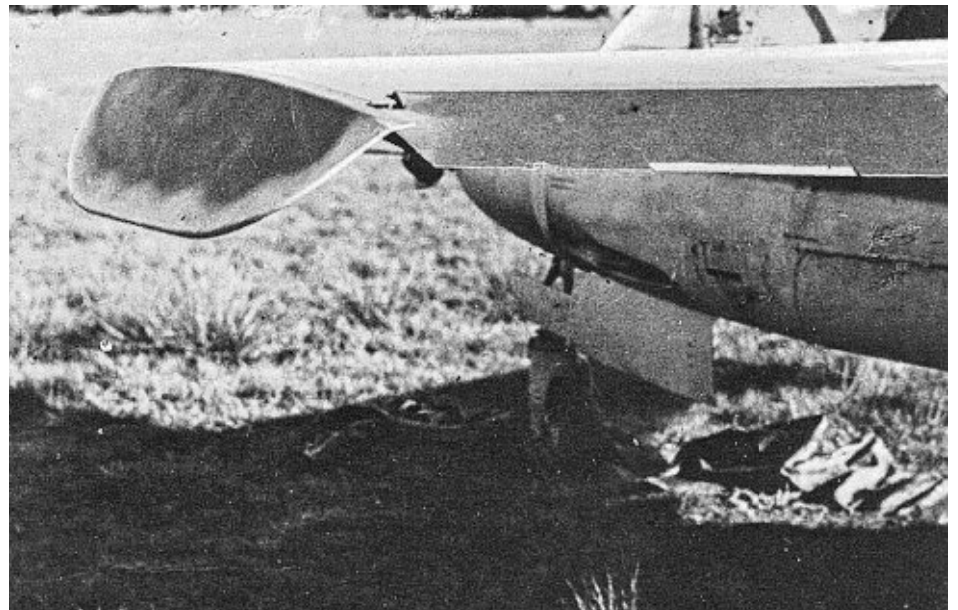
drücke treten bei hohen Geschwindigkeiten auf und wird die Wirkung der Seitenruder durch die von den Turbinenabgasen entstehenden Verwirbelungen beeinträchtigt?«

Tragischer Unfall

Am 27. März 1945 erlebten dann Wollenweber und seine Kameraden die Heinkel He 162 erstmals in Aktion. Der Einflieger, das damalige Wort für Testpilot, Hermann Steckhan begrüßte sie in Bernburg neben einem am Platzrand abgestellten »Spatz«. Der erfahrene Testpilot hatte damit bereits einige Flüge absolviert, nun wollte er die Maschine den An-



Der Triebwerksstrahl saugte das Seitenruder an, was den Piloten Probleme bereitete



An der Flügelspitze der He 162 befanden sich die sogenannten »Henschelohren«, um die Seitenstabilität der Maschine zu verbessern

Fotos (2) Archiv Flugzeug Classic



wärtern vorführen. Sein Funksprechverkehr mit der Flugleitung wurde per Lautsprecher ins Freie übertragen und nicht nur Wollenweber beobachtete gebannt, wie Steckhan den Startknopf des Riedel-Anlassers betätigte, die Turbine sofort zündete, mit einem singenden Ton, der schon bald in ein schrilles Pfeifen überging, anließ und wie schließlich eine lange Stichflamme aus dem hinteren Ende des

Strahltriebwerks schoss. Danach rollte die Heinkel auf die Startbahn, beschleunigte unter dem infernalischen Lärm der Turbine und hob schließlich ab.

Doch in etwa 150 Metern Höhe setzte das Triebwerk plötzlich aus, der Lärm verebbte schlagartig und aus dem Lautsprecher berichtete Steckhans Stimme, dass er bei Tempo 240 Probleme mit der automatischen Schubdü-

■ He 162 M 20, W.Nr. 220 003, die den Alliierten bei Kriegsende in nahezu komplettem Zustand in die Hände fiel

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

senverstellung bekommen habe. Das Weitere schilderte Wolfgang Wollenweber:

»Nach einer halben Platzrunde schwebte er in 50 Metern Höhe viel zu hoch und zu schnell an und krachte auf die Startbahn. Beim Aufschlag flog die Turbine nach rechts weg, beide Tragflächen brachen ab, der Führerraum wurde völlig zusammengedrückt und der Rumpf brach auseinander. Dass sich der schwerstverletzte Steckhan noch selbst aus der nahezu komplett zerstörten Maschine befreien konnte, grenzte schon an ein Wunder. Erst danach brach er zusammen.« Das Vertrauen der Augenzeugen in die Maschine wuchs dadurch nicht.

Der erste Flug

Vier Tage später wurde es dann für Wolfgang Wollenweber ernst: »Eine vollgetankte He 162 stand für meinen Erstflug bereit und ich ging mit einem Einweiser noch einmal alle wichtigen Bedienvorgänge durch. Ich weiß nicht, wie oft ich mir in Gedanken meinen ersten Flug mit einem Strahljäger vorgestellt habe. Immer und immer wieder ging ich im Geiste jeden Handgriff durch und wischte alle Bedenken weg, wenn man mir über die noch nicht ausgereifte Technik der Düsentriebwerke berichtete.

Doch jetzt gab es kein Zurück mehr. Ich stieg in die Maschine und schaltete das Funkgerät ein. Als ich den Starterknopf drückte, hörte ich durch die geschlossene Kabinenhaube dieses eigenartige Singen, welches das Anlaufen der Turbinenräder begleitete, bis es ein durchdringendes Pfeifen ablöste. Während ich die Turbine langsam hochfuhr, stand ich voll auf der Bremse und merkte, wie die kleine Maschine unter der Bremslast zitterte. Dann drückte ich den Schubhebel nach vorne, ließ die Bremse los und jetzt fegte die He 162 heulend über die Startbahn.

Das Cockpit des »Spatz«. Flugzeugführer berichtet von einem Singen, das beim Start der Maschine ertönte. Später ging es dann in ein Pfeifen über

Foto Sammlung Peter W. Cohausz





Die »Gelbe 3« flog Wolfgang Wollenweber 1945 beim JG 1 im norddeutschen Leck. Für ihn war die He 162 »das schönste und schnittigste Flugzeug, das ich bisher gesehen habe«



Die »Spatz« war für den Cockpitinsassen durchaus eine große Gefahr. Es starben mehr Piloten durch Defekte als durch feindlichen Beschuss

Foto Archiv Flugzeug Classic



Offiziere des JG 1 in Leck bei einer Parade ein paar Wochen vor der Übergabe an die Briten 1945. Im Hintergrund He 162 in Aufstellung

Foto Archiv Flugzeug Classic

Die Turbine fuhr ich wohl zu vorsichtig hoch, denn ich benötigte die ganze Länge der Startbahn und kam nur mit Mühe über die Straße am Westrand des Platzes hinweg. Bei 300 km/h fuhr ich die Klappen und das Fahrwerk ein, verstellte die Düse auf Position »Flug«, gab dann vollen Schub, zog am Knüppel und dann war die He 162 erst richtig in ihrem Element. In der kurzen Zeit, in der ich mich mit den Instrumenten befasste, stieg die Maschine bereits auf 2000 Meter Höhe und obwohl ich mich weiter im Steigflug befand, zeigte die Nadel des Geschwindigkeitsmessers 700 km/h an. Ein Hochgefühl überkam mich, ich hatte es nicht für möglich gehalten, dass sich die He 162 derart leicht fliegen lässt!«

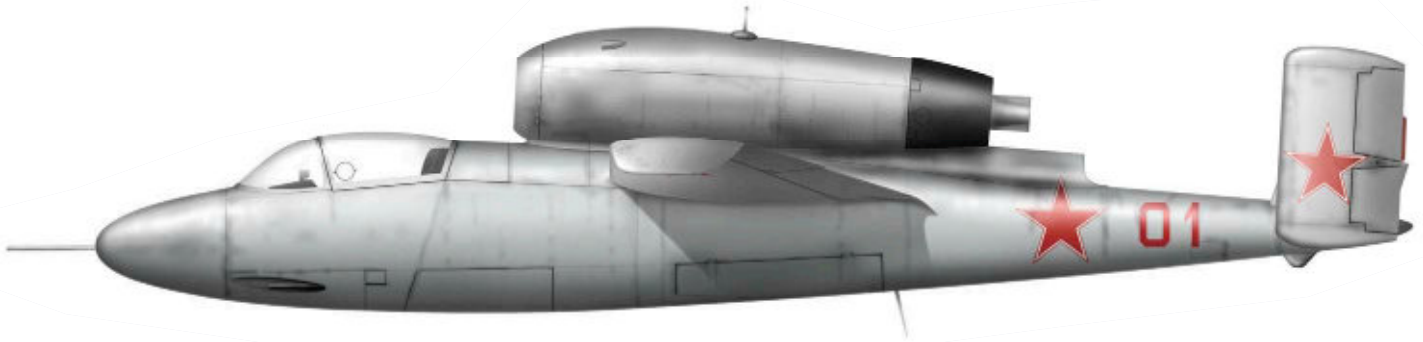
Gerhard Hanf machte ähnliche Erfahrungen. Die lange Anlaufstrecke bis zum Abheben bezeichnete er als »unangenehm«, eine Focke Wulf oder Bf 109 sei da schon »längst fort gewesen.« Hingegen empfand er die Geräuschkulisse des Düsenjägers als ausgesprochen schön. Das »Sausen« war für ihn ein himmelweiter Unterschied zum lärmenden »Gerammle« der Kolbenmotorjäger. Be-



Bob Hoover,
Amerikanischer
Testpilot

»Alleine schon aufgrund der verbauten ressourcensparenden Materialien und niedrigen Produktionskosten ist es ein äußerst bemerkenswertes Flugzeug.«

sonders lobte er die großartigen Sichtverhältnisse im Flugzeugführerraum. Da man in der Heinkel keinen »bulligen Motor vor der Nase« hatte, kam er sich vor wie in einem Segelflieger. Und er wusste, wovon er sprach, denn vor dem Beginn seiner Motorfliegerkarriere hatte Gerhard Hanf das »Silber-C« erflogen. Zugleich gab es jedoch auch Kritik: »Es war überhaupt nichts zum Schutz des Flugzeugführers da!« Bei der Bf 109 und der Fw 190, die Hanf zuvor geflogen hatte, »hastest Du einen mächtigen Motor vor dir und Panzerung um dich herum. Bei der He 162 war da nur ein bisschen Blech!« Schon der Gedanke daran, mit dem Flugzeug eine Bauchlandung machen zu müssen, erfüllte ihn mit Grauen, »da konntest Du hinterher die Beine zum Hals rausstrecken!« Mit dem Flugverhalten



des kleinen Jets hatte auch er keinerlei Probleme, nur an ein Detail musste er sich erst gewöhnen: »Beim Fliegen muss man ja auch mal Fahrt wegnehmen, das ging mit der Heinkel He 162 ganz mies. Ich konnte das Gas nicht ganz wegnehmen, weil sonst der

Ofen ausging und man dann runterklatschte. Das Triebwerk war schlecht zu dosieren und somit auch die Geschwindigkeit. Wenn man durchstarten musste, war das bei der Focke-Wulf kein Problem: Man schob die »Pulle« rein und dann ging's los. Bei der He ging da gar

■ He 162 A-2, die in die Sowjetunion gelangte, wo man sie 1946 genau untersuchte und nachflog

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

nichts los. Du musstest den Gashebel ganz langsam bewegen, damit sie sich nicht verschluckte. Das unterschied sie deutlich von anderen Maschinen, die ich bislang flog.«

Gehörige Nachteile

Die Heinkel He 162 besaß jedoch auch eine tückische Eigenschaft, die viele ihrer Insassen das Leben kostete. Wolfgang Wollenweber fiel dies beim Kurven auf: »Beim Betätigen des Seitenruders will sich die jeweils äußere Fläche hochstellen und dadurch besteht die Gefahr, dass die Maschine in eine nicht mehr kontrollierbare Rückenlage kommt. Beeinflussen die schräg nach unten gestellten Randbögen die Aerodynamik so, dass die Tragflächen Unterluft bekommen? Oder wird der Abgasstrahl der Turbine bei Steilkurven abgelenkt und auf die Seitenrunder geblasen?«

Auch Gerhard Hanf vermutete, dass der Triebwerksstrahl beim Schieben ein Seitenrunder ansaugte und damit hatten beide recht: Bei Schiebewinkeln über 20 Grad wurde der Turbinenstrahl herausgedrückt und ein Seitenrunder saugte sich darin fest. War dies der

■ »Spatz« und »Salamander«

Gegen Kriegsende gab es drei Endmontagelinien für die He 162: Heinkel (EHW) in Wien, wozu auch der Musterbau in Heidfeld bei Schwechat sowie das unterirdische Fertigungswerk »Languste« bei Hinterbrühl gehörten, Junkers (JFM-FZB) in Bernburg und Heinkel-Nord (EHF) in Rostock und Barth. Bei EHW endete die Produktion mit dem Angriff der Roten Armee am 1. April, bei Junkers Mitte desselben Monats und bei EHF am 1. Mai 1945. Wie viele He 162 insgesamt entstanden, lässt sich nicht exakt beziffern. Anhand erhaltener Originaldokumente ermittelte Volker Koos (ADL) »eine Bauzahl von insgesamt 180 bis 185 fertiggestellten He 162. Etwa zwei bis dreimal so viele dürften bei Kriegsende in halbfertigem Zustand beziehungsweise als Großbauteile vorhanden gewesen sein.«

In Leck übergaben die Deutschen bei Kriegsende einige He 162 A-2 an die Briten. Bei der Besetzung Rostocks erbeutete



Foto Archiv Flugzeug Classic

Eine der zwei He 162 mit sowjetischen Markierungen (siehe auch Profil oben)

die Rote Armee Teile, aus der man zwei weitere He 162 A-2 montierte, deren Flugprobung am 8. Mai 1945 in der Sowjetunion begann. In deutschen Flugzeug-Führerscheinen war die He 162 als »Spatz« vermerkt; ein in der Sowjetunion von Oleg K. Antonov gefertigter und von der He 162 inspirierter Entwurf namens »Salamander« wurde hingegen niemals realisiert. ■

Für die Alliierten war die He 162 hochinteressant. Zu sehen: die erbeutete W.Nr. 120086 in Farnborough





US-Testpilot Bob Hoover (am Steuer) erprobte die Heinkel He 162 im Jahr 1946 auf der Muroc Air Force Base in den USA. Anschließend verkaufte man die Maschine. Heute steht sie im Smithsonian Air and Space Museum in Washington DC

Fall, ging das Flugzeug ins stationäre Trudeln über und war nicht mehr herauszubringen. Gerhard Hanf wurde mehrmals Augenzeuge eines solchen Unglücks: »Die kamen herunter wie ein welkes Blatt. Aufschlag! Weg!« Instinktiv vermieden sowohl Wollenweber als auch Hanf den Einsatz des Seiten-

Schleudersitz. Zwar wurden beide eingewiesen, lernten, welche Körperhaltung man einzunehmen hatte und wie man das Rettungssystem bedient, ausgelöst haben sie ihn jedoch nie. Das taten dafür andere, mit oftmals schlimmem Ausgang. Mal schoss sich ein deutscher Pilot durch die noch geschlos-

fürer Neuland, mit dem Bugradfahrwerk waren sie in der Regel nicht vertraut. Sowohl Wollenweber als auch Hanf waren Spornradflugzeuge gewohnt, der eine flog zuvor die Messerschmitt Bf 110, der andere Bf 109 und Fw 190. Letzterer erinnerte sich: »Bei der Landung mit dem Bugrad durfte man sie nicht zu sehr durchziehen, also zu sehr rannehmen, damit man hinten nicht auf den Boden kam. In solchen Fällen gab es meistens Bruch. Aber ich durfte auch vorne nicht zuerst runterkommen und mit dem Bugrad voran aufsetzen. Ich musste zusehen, dass ich zuerst das Hauptfahrwerk und dann das vordere Bein runterkriegte. Das war reine Gewohnheitssache und ich hatte damit nie Probleme. Eine saubere Dreipunktlandung brachte ich jedoch auch niemals hin.«

Unter welchen Kinderkrankheiten die Heinkel He 162 litt und wie unausgereift das Flugzeug auch bei Kriegsende war, erfuhren ihre Flugzeugführer in der Regel nicht. Es gab zahlreiche Unfälle, auch mit tödlichem Ausgang. Mal aufgrund des bereits erwähnten Trudelns, wenn der Triebwerksstrahl eine Seitenscheibe ansaugte, mal aufgrund technischer Probleme mit den Motoren oder anderen schwerwiegenden Vorkommnissen.

He 162 in alliierter Hand

Die Unfallserie setzte sich auch dann noch fort, als die Alliierten die vorhandenen Exemplare als begehrte Kriegsbeute übernahmen. Auch in Frankreich, Großbritannien, den USA und vermutlich in der Sowjetunion kam es zu weiteren schweren Unfällen, zumeist aus denselben Gründen wie bei der Luftwaffe.

Die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs examinierten die Heinkel He 162 intensiv,

» Die kamen herunter wie ein welkes Blatt! Aufschlag! Weg! «

ruders, wengleich auf unterschiedliche Art und Weise. Wollenweber flog seine Kurven nur mit den Querrudern, selbst wenn dabei »Schiebekurven« herauskamen. Gerhard Hanf flog hingegen seine Kurven so, wie er es »von der Focke-Wulf her« kannte: Für eine scharfe Kurve legte er die Maschine auf die Seite und zog dann den Knüppel an den Bauch. »Die Heinkel machte scharfe Kurven ohne Weiteres mit.«

Ein weiterer Nachteil des Flugzeugs war der erstaunlich hohe Spritverbrauch des BMW 003. Flog man mit Höchstgeschwindigkeit in niedriger Höhe, reichte die Füllung des Rumpftanks nur für etwa 15 Minuten Flugzeit. In größeren Höhen sank dieser Verbrauch, zumal man für etwaige Einsätze auch die Flächentanks befüllt hätte, was Wollenweber zufolge dann bei »vernünftiger Flugweise« auch für 35 bis 45 Minuten Fliegen gereicht hätte. Doch zu tatsächlichen Kämpfen, beispielsweise gegen Bomberformationen, wofür man eine längere Flugdauer gebraucht hätte, kam es bekanntlich nicht.

Weder Wolfgang Wollenweber noch Gerhard Hanf kamen jemals in die Verlegenheit, eine weitere technische Finesse der Heinkel He 162 am eigenen Leib zu erfahren: den

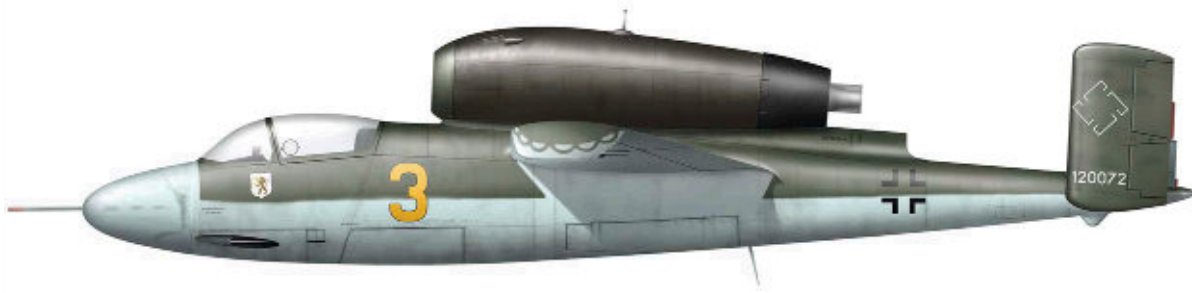
sene Kabinenhaube, mal löste ein britischer Soldat den Sitz in einer am Boden stehenden Maschine aus und schlug mit dem Kopf voran dort wieder auf. Und dies sind nur zwei von mehreren tragischen Beispielen.

Bei der Landung mit der Heinkel He 162 betreten die meisten deutschen Flugzeug-

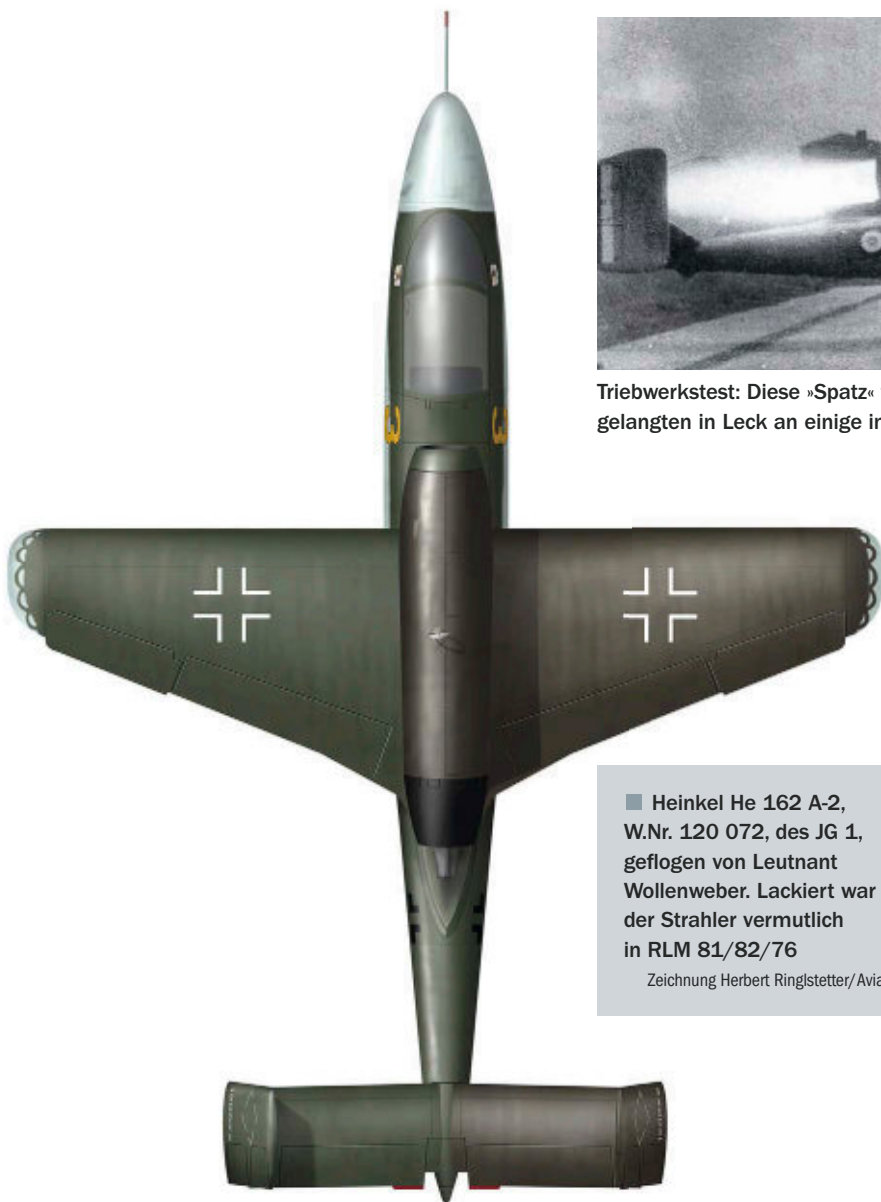


Eric Brown,
Britischer Testpilot

»Mit dieser Maschine (He 162) hätte ich Kreise um die Gloster Meteor fliegen können. Wäre sie früher und in großer Stückzahl zum Einsatz gekommen, hätte sie die alliierten Luftstreitkräfte ernsthaft in Gefahr gebracht.«



Triebwerkstest: Diese »Spatz« trägt bereits die britischen Kokarden. Die Engländer gelangten in Leck an einige intakte He 162



■ Heinkel He 162 A-2, W.Nr. 120 072, des JG 1, geflogen von Leutnant Wollenweber. Lackiert war der Strahler vermutlich in RLM 81/82/76

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



zwei prominente Beurteilungen ragen hier heraus. Der US-Testpilot Bob Hoover hielt die Heinkel He 162 alleine schon aufgrund der verbauten ressourcensparenden Materialien und niedrigen Produktionskosten für ein äußerst bemerkenswertes Flugzeug. Zudem sei es schnell, wengleich die Steuerdrücke bei hohen Geschwindigkeiten so sehr anstiegen, dass man beide Hände benötige, um die Kontrolle über die Maschine zu behalten. Zugleich dürfte das Interesse der USA an dem »Volksjäger« nicht allzu groß gewesen sein, denn nach Hoovers Testflug über der Muroc – heute Edwards Air Force Base in Kalifornien –, im Juli 1946, wurde die Heinkel aussortiert und verkauft.

Hoovers britischer Kollege Eric Brown äußerte sich eingehender über den kleinen Exoten. Nach eingehender Erprobung beurteilte er die Heinkel He 162 als effektiven Waffenträger, der seinerseits aufgrund seiner geringen Größe nur schwer zu treffen und somit zu bekämpfen sei. **Obwohl er sie für untermotorisiert hielt, bescheinigte er ihr sehr gute Flugeigenschaften, was in seiner Aussage gipfelte, dass er mit dieser Maschine Kreise um die zeitgenössische Gloster Meteor hätte fliegen können. Wäre sie früher und in großer Stückzahl zum Einsatz gekommen, so sein Fazit, hätte sie die alliierten Luftstreitkräfte ernsthaft in Gefahr gebracht.** Eines hielt er allerdings für ausgeschlossen: Den ursprünglichen Gedanken, wonach Angehörige der Hitlerjugend damit Kampfeinsätze hätten fliegen sollen, hielt er für eine realitätsferne Utopie. Die Heinkel He 162 war kein Flugzeug für Anfänger. ■

DIE ERSTEN KAMPFEINSÄTZE

Bomben auf Japan

Washington drängt im Frühsommer 1944 mit größtem Nachdruck darauf, die B-29 über japanisches Heimatgebiet zu schicken. Doch neben der Technik entfaltet die haarige Nachschublage besonders hohe Bremswirkung auf den strategischen Luftkrieg mit der Superfortress Von Wolfgang Mühlbauer

Im Morgengrauen des 5. Juni 1944 steht Boeings jüngster Fernbomber unmittelbar vor dem Einsatzdebut. Eine Premiere, der die 20. US-Luftflotte (20th AF), der das XX Bomber Command zusammen mit allen B-29-Kampfverbänden angehört, ähnlich entgegenfiebert wie der Vereinigte Generalstab in Washington. Auf drei Basen im ostindischen Raum warten erstmals knapp 100 der schweren Kampfflugzeuge – jedes mit knapp 26 000 Litern Sprit sowie fünf Tonnen Bomben an Bord – darauf, gegen den Feind loszuschlagen. Quasi mit angezogener Handbremse zwar, denn ihr Angriffsziel liegt im eng mit Japan assoziierten Thailand, nicht aber auf japanischer Heimat Erde. Zum Auftakt nimmt das 58th Bombardment Wing (58th BW) deswegen die ausgedehnten Anlagen der Makkasan-Eisenbahnwerke (oft Makasan geschrieben) inmitten von Bangkok ins Visier.

Die vier Bombardment Groups (40th, 444th, 462nd und 468th BG) des Geschwaders sind seit Ende Mai kampfbereit. Zu diesem Zeitpunkt umfasst ihre Gesamtstärke 138 B-29-Bomber – 112 Stück davon gefechtsklar. Das genügt Brigadier General Kenneth Wolfe, dem Chef des XX Bomber Command,





»The Agitator« gehört ebenfalls zur 678th BS. Der Bomber zählt vom ersten Märdrittel 1944 an zum Bestand. Er überlebt den Krieg und landet 1949 auf dem Schrottplatz

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer

um jetzt damit anzugreifen. Obschon er unter gewaltigem Zugzwang vonseiten Washingtons steht, bleibt er in Anbetracht der Trainings- und Erfahrungsdefizite seiner Besatzungen mit Mission No 1 zurückhaltend. Strategisch ausreichend bedeutsam, operativ

dafür keine übermäßige Herausforderung, will Wolfe seine Männer mit diesem ersten scharfen Einsatz auf den »richtigen« Krieg einstimmen.

Mission No 1 gilt als aussichtsreiche Generalprobe, bevor es für die B-29 samt ihrer we-

nig kampferprobten Crews im Rahmen der Operation »Matterhorn« (Codebezeichnung für die strategische Luftoffensive gegen Japan von chinesischem Boden aus) ans sprichwörtlich Eingemachte über Japan geht.

Technische Herausforderungen

Von der technischen Seite her betrachtet steht es mit der B-29 nach wie vor nicht zum Besten. Dass man die Startzeit auf 5:45 Uhr Ortszeit in die kühleren Morgenstunden legt, hilft beim kniffligen Umgang mit den Wright-R-3305-Motoren. Allen Abhilfeversuchen oder Sofortmaßnahmen zum Trotz sind sie weiterhin arg störänfällig. Ihre Kühlung zum Beispiel lässt sich im harten Einsatzbetrieb getrost als grenzwertig bezeichnen, erst recht in den tropischen Klimazonen Süd- und Südostasiens. Beim Start mit voller Zuladung etwa werden die Zylinderköpfe wegen der hohen Umgebungstemperaturen oft über 310 Grad Celsius heiß. Das ist weit jenseits der »roten Linie«. In den Ventilschäften verdampft zusehends der Schmierstoff, weshalb manche Ventile schließlich abreißen und dabei erheblichen Schaden verursachen können. Die fast unweigerliche Folge: Motorbrand.

Kampfbereit auf dem Sprung: Boeing B-29-5-BW der 678th BS, 444th BG. Seinerzeit, im Mai 1944, sind die Flugplätze in Ostindien, welche man für die schweren Bomber des 58th BW vorgesehen hat, voll im Ausbau begriffen – etwa so wie hier Charra Airfield

Foto USAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer





Genug Flugbenzin für die Einsätze von China aus bereitzustellen, bleibt eine frustrierende Angelegenheit für das XX Bomber Command

Foto USAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Den Besatzungen bleibt im Prinzip bloß, mit Improvisationstalent der Misere entgegenzuwirken. Am simpelsten hilft der Fahrtwind: Je mehr Geschwindigkeit die Maschinen beim Abheben und direkt danach erreichen, desto höher die Kühlwirkung. Ergo nutzt der Flugzeugführer beim Start die gesamte Bahnlänge aus, damit er mit Geschwindigkeiten um die 230 km/h in die Luft kommt. Anstatt im Anschluss rasch Höhe zu gewinnen, fliegt er solange flach dahin, bis er mit 320 km/h genug Speed erreicht hat, um den Steigflug komfortabel einzuleiten. Währenddessen fällt dem Flugingenieur die delicate Aufgabe zu, die Kühlerklappen gefühlvoll zu bedienen. Ihr Luftwiderstand wächst mit ansteigender Fluggeschwindigkeit und somit wiederum der negative Einfluss auf letztere als entscheidender Schlüsselfaktor.

Der erste Kampfeinsatz

Zurück zu Mission No. 1, die nicht umsonst bei vollem Tageslicht anberaumt ist. Wolfe hofft auf ein möglichst präzises Bombardement, damit man in Washington ausreichend zufrieden ist. Davon abgesehen muss jedes beteiligte Flugzeug eine Gesamtflugstrecke von gut 3700 Kilometern hinter sich bringen.



B-29-Missionen über japanischem Heimatboden sind vorerst ausschließlich von den vorgeschobenen Absprungplätzen im chinesischen Südwesten aus möglich

Foto USAF Sammlung Wolfgang Mühlbauer



In der Tat liefert jene erste Mission einen ziemlich bitteren Vorgeschmack dessen, was Amerikas Superbomber auf seiner strategischen Luftoffensive für den Rest des Krieges begleiten wird.

Von den 98 B-29, die hierfür am 5. Juni 1944 abheben, stürzt eine gleich nach dem Start ab. Die Bombenlast detoniert; einzig der Copilot überlebt schwer verletzt. Es dauert etwas mehr als eine Stunde, ehe sich die Verbände gesammelt und zu charakteristischen Vierergruppen (Diamond Four) formiert haben. Im weiteren Verlauf müssen 17 Bomber vorzeitig abbrechen. Wenig überraschend haben sie technische Probleme mit den Motoren oder dem Treibstoffsystem. Zu allem Über-

fluss verschlechtert sich das Wetter auf halber Strecke drastisch, drei weitere Maschinen kehren um.

Bleiben 78 Superfortress, die ziemlich ungeordnet über Bangkok eintreffen. Hier verdecken dichte Wolken das Zielgebiet in weiten Bereichen. 48 Besatzungen ziehen es vor, statt auf Sicht mit Radarhilfe zu bombardieren, wenngleich die wenigsten von ihnen bis dato entsprechend Routine sammeln konnten. Über gut 100 Minuten hinweg fallen immer wieder Bomben aus 5000 bis 9000 Metern Höhe auf Bangkok. Keine 20 davon treffen annähernd, geschweige denn direkt ins Schwarze. Der überwiegende Rest verteilt sich kreuz und quer über die Stadt.

■ Die B-29-5-BW, s/n 42-6303, »Typhoon McGoon III«, ist ab April 1944 in Chakulia stationiert. Die Zeichnung zeigt sie Ende Oktober 1944 Zeichnung Juanita Franzi

Im Gegenzug wehren sich die Japaner mehr schlecht als recht. Ihre schwere Flak ist weniger präsent als befürchtet. Zudem schießt sie ungenau, während ein Sammelsurium aus etwa 20 ein- oder zweimotorigen Jagdflugzeugen der kaiserlichen Armeeflieger respektvoll zögert, die feindlichen Riesenvögel mit Nachdruck anzugreifen. Allerdings gehört das hastig in die Luft gebrachte Abwehraufgebot zu einem Schulverband mit überschaubarer Kampferfahrung.



20. August 1944: »Yawata Day«, der zweite, bei Tageslicht angesetzte Angriff durch B-29-Bomber auf die Stahlindustrie im Norden von Kyūshū, bringt die ersten Verluste durch Feindflugzeuge

Foto USAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Keine leichte Aufgabe

Japans Heimatluftverteidigung nimmt ab Juli 1941 ernstlich Gestalt an, nachdem sie in der Verantwortung der kaiserlichen Armee liegt. Nach dem Doolittle-Raid im April 1942 wird sie systematisch verstärkt. Obwohl Tokio zeitig von der Bedrohung durch die B-29 weiß, ist es schwierig, sich bis Sommer 1944 adäquat vorzubereiten. Japans Armee- wie Marine-Jagdfliegern fehlen vor allem leistungsstarke Höhenmotoren, um sich gegen die B-29 in vollem Umfang zu behaupten.



Wirkungsvoll bewaffnet: Die zweisitzige Kawasaki Ki-45 kann gegen einmotorige Jagdflugzeuge nicht bestehen, sondern eignet sich besser zum Abfangen schwerer Bomber

Fotos (3) Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Untypisch: Die Kawasaki Ki-61 hat einen im japanischen Flugzeugbau unüblichen flüssigkeitsgekühlten V-Motor. Sie ist agil, tut sich aber schwer in Höhen über 7000 Meter



Zu wenig Kraft: Als wendiger Abfangjäger konzipiert, enttäuscht die Nakajima Ki-44 im Kampf gegen die B-29. Es fehlt ihr an Höhenleistung wie an Feuerkraft

Zwar geht am 5. Juni 1944 keine einzige B-29 durch den Feind verloren, dennoch büßt man beim Rückflug fünf Maschinen sowie 17 Mann ein; 42 weitere Bomber landen wegen Treibstoffmangels wild verteilt auf Ausweichplätzen. Für Wolfe ein passabler Erfolg, schon wegen der zahlreich gewonnenen Praxiserfahrung. Für Washington hingegen viel zu wenig. Kompromisslos verlangt man tags darauf vom XX Bomber Command bis spätestens 15. Juni den ersten Luftangriff auf Japan, vorgebracht mit mindestens 70 Superfortress.

Schwierige Versorgung

Bekanntlich geht das beim Aktionsradius der B-29 vorerst ausschließlich von vorgeschobenen Absprungplätzen, die um das südwestchinesische Chengtu (heutige Schreibweise Chengdu) herum angelegt sind. Selbst dann braucht jede Maschine zusätzliche Tankzellen im Bombenschacht, will sie es über japanisches Mutterland und wieder zurück schaffen. Ausreichende Treibstoffmengen für solche Einsätze nach China zu schaffen, ist damals einzig über den Luftweg möglich. Ein hoher Aufwand mit Schwierigkeiten, die das XX Bomber Command ohne Fremdhilfe kaum bewältigen kann.

Dumm, dass beim Air Transport Command aber die »Kunden« regelrecht Schlange stehen, sodass die Kapazitäten chronisch knapp sind. Dem 58th BW bleibt einstweilen wenig übrig, als selbst fortgesetzt Treibstofftransporte mit seinen kostbaren Einsatzmaschinen über den »Hump«, die südöstlichen Ausläufer des Himalaya hinweg, durchzuführen.

Zuckerschlecken ist das keines. Tatsächlich sind die stundenlangen Flüge derart anspruchsvoll wie gefahrlos, dass man den Crews bald anteilig reguläre Kampfzeiten dafür gutschreibt. Kamelsymbole, von denen jedes für einen solchen Flug »over the Hump« steht, zieren bald viele B-29 des 58th BW. Zum Leidwesen Wolfes finden sich trotzdem weniger Treibstoffmengen in China ein als erhofft. Obendrein kommt für viele Besatzungen das dringend nötige Einsatztraining zu kurz, wenn sie stattdessen regelmäßig den Tankwagen spielen müssen.

Auftakt über Kyūshū

Immerhin haben sich bis Mitte Juni 1944 genug Bestände an Flugbenzin auf den Plätzen um Chengtu angesammelt, dass Wolfe seine Bomber wie verlangt ein erstes Mal Richtung Japan entsenden kann. Ihr Angriffsziel: Die Yawata-Eisenhüttenwerke* am Nordzipfel von Kyūshū, Japans südlicher Hauptinsel. In Ostindien arbeitet das Bodenpersonal des 58th BW mit Hochdruck daran, möglichst vie-

* Wegen eines komplexen Übersetzungsfehlers durch den Nachrichtendienst der USAAF meist stattdessen gleichgesetzt mit der Stadt Yawata auf Honshū



le Maschinen für den bevorstehenden Langstrecken-Einsatz herzurichten, der sich über eine Gesamtdistanz von gut 5150 Kilometern erstrecken wird. Ab 13. Juni starten insgesamt 92 Superfortress nach Chengtu. Ein Dutzend davon muss wieder kehrtmachen ... die üblichen Probleme. Ein weiteres Flugzeug ver-schwindet spurlos samt Besatzung.

gesamt sind es 68 Superfortress, die sich nach-einander Richtung Japan aufmachen können. Eine stürzt bereits beim Start ab, Tote gibt es keine. Wenig später prallt ein anderer Bomber gegen einen Berg, die Besatzung stirbt. Vier weitere Maschinen kehren wegen gängiger Ursachen um. Von den verbliebenen 62 Flug-zeugen, die das ostchinesische Meer überque-

■ B-29-10-BW, 42-6347. »King Size« gehört zur 769th BS, 462nd BG. Das Profil zeigt sie zu Herbstbeginn 1944

Zeichnung Juanita Franzi

» Für die Jagdflieger der kaiserlichen Armee ist die B-29 ein sehr harter Brocken. «

Mission No 2 ist für die Nacht vom 15. auf den 16. Juni terminiert, Beginn ist 16:30 Uhr Ortszeit. Mit Blick auf alle Unwägbarkeiten, die der ausgedehnte Hinflug bereithält, sollen die Flugzeuge von vornherein einzeln aus Höhen von 3000 bis 5000 Metern angreifen. Neben den zuvor erwähnten Zusatztank-behältern führt jede Maschine zwei Tonnen Abwurfplast in den Bombenschächten mit. Ins-

ren, büßen sechs ihre Bombenladung verfrüht ein. Neun weitere verfranzten sich und greifen Ausweich- oder Gelegenheitsziele an.

Lediglich 47 B-29 treffen wie geplant über der heutigen Metropolregion Kita-Kyūshū ein. Der Feind ist vorgewarnt, überall herrscht Verdunklung, obendrein hat es Wolken und Dunst. Ganze 15 Besatzungen können die Stahlwerke visuell ausmachen. Sie bombardie-

ren auf Sicht, die übrigen versuchen es mit Ra-darunterstützung. Mageres Resultat: Ein Nah-treffer im Werk ohne größeren Schaden. Über-dies sind verstärkt Feindjäger in der Luft, die aber wenig gefährlich bleiben. Für die Jagdflie-ger der kaiserlichen Armee, der die territoriale Luftverteidigung Japans untersteht, ist die B-29 allgemein ein sehr harter Brocken, dem sie sich fortan entgegenstellen müssen.

Nur eine B-29 wird über Kyūshū abge-schossen, wohl von der Flak. Sechs andere Bomber erleiden Beschussschäden. Mission No. 2 kostet das XX Bomber Command sechs Einsatzverluste, nachdem auf dem Rückflug drei weitere Flugzeuge verloren gehen. Der Schaden, den man beim Gegner verursacht hat, ist unbedeutend. Doch das schert zumin-

»Postville Express« samt Besatzung nach glücklicher Rückkehr vom Einsatz am 20. August 1944 – zwei Bomber aus ihrer Formation sind einer Rammattake zum Opfer gefallen

Foto USAF Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Szenen wie diese sieht man immer wieder auf den B-29-Flugfeldern in China. Die Maschine, die man hier für eine weitere Langstreckenmission überprüft und vorbereitet, gehört zu den Reihen der 40th BG

Foto USAF Sammlung Wolfgang Mühlbauer



■ Technische Daten – Boeing B-29-10-BW

Länge	30,10 m
Höhe	8,45 m
Spannweite	43,10 m
Tragflügelfläche	161,27 m ²
Antrieb	Vier luftgekühlte 18-Zylinder-Doppelsternmotoren, Wright Aeronautical R-3350-23 oder -23A mit je 2200 PS Startleistung
Maximale Startmasse	60 600 kg
Höchstgeschwindigkeit	590 km/h
Maximale Reichweite	6598 km
Dienstgipfelhöhe	9708 m
Bewaffnung	Acht oder zehn 12,7-mm-MG in ferngesteuerten Waffenständen, zwei 12,7-mm-MG und eine 20-mm-MK im Heckstand, bis zu 9071 kg Bombenlast
Besatzung	Elf Mann

dest die US-Presse nicht. Sie feiert vielmehr enthusiastisch die ersten Bomben auf Japan seit dem berühmten Doolittle-Raid knapp 26 Monate zuvor. Washington erwartet, dass Wolfe zeitnah weitermacht, wozu sich der General außer Standes erklärt, da ihm schlicht genug Nachschub in China fehlt. Operation »Matterhorn« stockt, Washington braucht einen Sündenbock. Drei Wochen später wird Wolfe laubbahnfreundlich abberufen.

Sein Nachfolger ist Brigadegeneral La Vern Saunders, Kommodore des 58th BW und nun in Personalunion Chef des XX Bomber Command. Freilich kann der Mann ebenso wenig zaubern wie sein Vorgänger. B-29-Missionen von chinesischem Territorium aus verlangen weiterhin gehörige Zeitabstände.

Ineffiziente Operationen

Nach insgesamt vier weiteren Missionen, für die Saunders seine Bomber über Japan, die Mandschurei sowie nach Sumatra entsendet, folgt am 20. August 1944 ein erneuter Angriff

auf die Yawata-Stahlwerke, diesmal bei Tageslicht aus großer Höhe. 75 B-29 können in den Vormittagsstunden Richtung Kyūshū abfliegen. Dann bringt ein Startunfall den

» Postville Express« wirft pressewirksam als erste Bomben über dem Zielgebiet ab. «

Ablauf durcheinander, 13 weitere Flugzeuge nähern sich darum weit verspätet bei Dunkelheit der Zielregion. Insgesamt brechen acht der 75 Maschinen, die am Vormittag gestartet sind, vorzeitig ab, sechs andere bombardieren Gelegenheitsziele. Diesmal ist der Gegner gut vorbereitet, die Flak unangenehm präzise.

Das bekommt nicht zuletzt Saunders selbst zu spüren, der zusammen mit Kriegsberichterstatten und Fotografen in einer Maschine der 468th BG am Einsatz teilnimmt. Ob Zufall oder Absicht: »Postville Express«, so der Taufname jener B-29, wirft pressewirksam als erste Bomben über dem Zielgebiet ab.

Letzten Endes betragen die US-Verluste 14 Superfortress sowie 100 tote oder vermisste Besatzungsmitglieder. Drei der Bomber – zwei davon infolge einer einzelnen, gezielten Rammattacke – gehen auf das Konto gegnerischer Jagdflugzeuge, die sich zahlreich am Himmel tummeln. Egal, ob sie schwer an der hohen Leistungsfähigkeit der B-29 zu beißen haben, sind sie zunehmend verbissener am Werk. Unabhängig davon brüsten sich beide Seiten mit überzogenen Abschussmeldungen.

Die weit verstreuten Bombenschäden scheinen nicht unerheblich, wengleich nur zwei der Hochöfen erloschen sind. Den Vereinigten Stabschefs in Washington ist das zu ineffizient, der Preis dafür zu hoch. Nun ist Saunders der Sündenbock. Sein Kommando übernimmt der energische Curtiss Le May,

der am 29. August vor Ort in Indien eintrifft. Ab sofort weht der Wind schärfer im XX Bomber Command. Was es bringt, wird sich zeigen. Mehr zur B-29 in einer kommenden Ausgabe von *Flugzeug Classic*.

Bisher zur B-29 Superfortress erschienen:

- FC 01/20 Der Superbomber
- FC 07/20 Gigantische Pläne
- FC 11/20 Boeing an der Leine!
- FC 07/21 Früher Computerkrieger
- FC 11/21 Die »Schlacht von Kansas«
- FC 03/22 Auf nach China!

Spornräder an Flugzeugen bieten Vorteile – beim Bremsen besteht mit ihnen jedoch die Gefahr, ungewollt einen Kopfstand zu machen, wie diese Morane Saulnier MS 406 der GC III 6 im französischen Chartres

Foto DEHLA

SPORNRADFLIEGER UND IHRE BESONDERHEITEN

Taildragger

Selbstbewusst recken geparkte DC-3 und Weltkriegs-Warbirds die Nasen in den Himmel – sie sind Taildragger (Spornradflieger, von englisch to drag, ziehen). In den Kindertagen der Fliegerei waren zwei Fahrradreifen vorn und ein Holz- oder Metallsporn hinten üblich. Dieser konnte beim Start durch Tritte ins Ruderpedal nach links und rechts gedreht werden; so hielt der Pilot den Vogel auf Kurs, bis das Seitenruder seine Wirkung zeigte. Später ersetzten frei drehende oder lenkbare kleine Heckräder den Sporn.

AUCH NACH EINFÜHRUNG des Bugrads waren die robusten Heckrollen durchaus beliebt, da sie weniger Luftwiderstand erzeugten und so ein paar Knoten mehr Fluggeschwindigkeit erlaubten. Bricht das Spornrad ab, trägt das Flugzeug kaum Schäden davon; ein abknickendes Bugrad zieht hingegen meist einen kapitalen Motorschaden durch Bodenberührung nach sich. Andererseits machen Spornrad-Flugzeuge am Boden gern einen »Ringelpietz«, wenn der Pilot den Seitenwind nicht im Griff hat oder beim Start zu abrupt am Knüppel hantiert; das Flugzeug kann dann wie ein im Lauf gestörter Brummkreisler zur Seite ausbrechen. Auch ein Kopfstand ist bei heftigem Bremsen nicht auszuschließen.

BEIM TAILDRAGGER ist die Landung erst beendet, wenn alle drei Räder am Boden sind. Dreipunktlandungen sind nicht immer möglich; bei starkem Seitenwind



setzt man wegen der Seitenruderwirkung per »Radlandung« mit erhöhter Geschwindigkeit auf dem Hauptfahrwerk auf. Der Pilot hält dann durch Bremsen die Richtung und zieht mit abnehmender Geschwindigkeit den Knüppel ganz an den Bauch, um mit dem Spornrad weiter zu steuern – Manöver, die Geduld und Training erfordern. So war es schon bei der U.S. Army Air Force, wo den Kadetten die Hölle heiß gemacht wurde. »Der nächste kommt vors Kriegsgericht!«, schimpften die Ausbilder nach wiederholten Beinahe-Kopfständen und »Ringelpietzen« – bei fast jedem fiel der Groschen.

Rolf Stünkel

»Der nächste
kommt vors
Kriegs-
gericht!«

US-LASTENSEGLER-EINSATZ BEI REMAGEN

Aus der Luft gegriffen

Im März 1945 führte die U.S. Army Air Force zwei Evakuierungsflüge für schwer verwundete Soldaten bei Remagen am Rhein mit Lastenseglern durch. Das Besondere daran: Die Douglas C-47A Skytrain mussten die Schleppseile der Lastensegler im Flug aufnehmen! Unser Autor kennt die Hintergründe

Von Christian König



Es war ein entscheidender Sieg der Deutschen im Zweiten Weltkrieg und ein Fanal für die Westalliierten: Am 10. und 11. Mai gelang es einem Luftlandekommando mithilfe der Lastensegler DFS 230 in einer waghalsigen Aktion, die belgische Festung Eben-Emael zu erobern und zwei strategisch wichtige Brücken über die Maas und den Albertkanal zu sichern, bevor die belgische Armee sie sprengen konnte. Ohne sie wäre der Westfeldzug gegen die Benelux-Länder und Frankreich im Mai/Juni 1940 womöglich ganz anders verlaufen.

Die Erfolge am Sperrfort Eben-Emael und ein Jahr später bei der Eroberung Kretas bewogen die Westalliierten, sich intensiv mit Lastenseglern auseinanderzusetzen. Nach dem Vorbild der DFS 230 entwarf die amerikanische Firma Waco Aircraft Company aus Troy, Ohio, einen 14,80 Meter langen Cargo beziehungsweise Combat Glider (CG) mit 1769 Kilogramm Leergewicht und 25,50 Metern Spannweite, dessen Rumpferüst aus Stahlrohr bestand. Bepunkt waren die Lastensegler mit Sperrholz. Ein Pilot und ein Co-Pilot fanden im Cockpit Platz, dass in die hochklappbare Bugklappe integriert war.

Fotos: National Museum of the US Air Force, National Archives, SDASM et al.

Wahlweise 13 voll ausgerüstete Soldaten, eine 75-mm-Kanone nebst 25 Granatpatronen und zwei Artilleristen oder beispielsweise ein Willys Jeep passten in den Rumpf des Lastenseglers, der bis zu 191 km/h schnell war. Über 13 900 Waco CG-4 Haig entstanden bei 15 Herstellern in den USA.

Die »Snatch«-Methode

Abweichend von der einschlägigen Literatur waren die CG-4 nicht grundsätzlich Verlustgeräte. Vielmehr beschäftigte man sich bei der U.S. Army Air Force mit der Frage, wie man unbeschädigte Lastensegler nach dem Einsatz wieder zum Ausgangspunkt zurückbringen könnte – eine Herausforderung insbesondere überall dort, wo Schleppmaschinen nicht landen konnten. Hilfe kam von der U.S. Mail. Bis in die 1930er-Jahre basierte der Posttransport zwischen der Ost- und der Westküste der USA auf der Eisenbahn. Damit Züge nicht an jeder Milchkanne halten mussten, nutzte man das Prinzip »mail on the fly«, bei der ein Catcher Pouch (Fangsack) an einem Mast neben dem Gleisbett hing. Aus einem Waggon des vorbeisauenden Zugs ragte eine Aufnahmevorrichtung

Eine fliegerisch meisterhafte Aktion, die schwer verwundeten US-Soldaten bei ihrem Vorstoß über den Rhein das Leben rettete: Schleppmaschine Douglas C-47A-70-DL, L4-A (Kennung spekulativ) der 91 Troop Carrier Squadron (TCS) nimmt bei Rheinbreitbach am 22. März 1945 in der Luft ein Stahlseil auf und kann so eine Waco CG-4A abtransportieren (Rekonstruktion)

Grafik Anastasios Polychronis



Am 7. März 1945 nahmen US-Truppen die Ludendorff-Brücke über den Rhein bei Remagen ein

heraus, die den Postsack quasi »im Vorbeiflug« erfasste, sodass man diesen in den Waggon hineinziehen konnte.

Nach diesem Vorbild wurden Rahmen erprobt, in die sich das Schleppseil eines Lastenseglers einhängen ließen. Unter einer C-47 installierte man einen langen Fangarm, an dessen Ende ein Fanghaken saß. Der Fanghaken wiederum war mit einem Stahlseil verbunden, das im Rumpf auf einer Winde aufgerollt war. Die C-47 flog im Tiefflug auf den Rahmen zu und pickte das Schleppseil auf. Ließ man viel Stahlseil auslaufen, war der Ruck bei der Lastaufnahme einer CG-4A kaum spürbar. Lief hingegen wenig Stahlseil aus, gab es bei der Lastaufnahme für beide Luftfahrzeuge einen heftigen Stoß. In beiden Fällen hob der Lastensegler noch beim Auslaufen des Stahlseils aus der C-47 sicher vom Boden ab. Eine Lamellenbremse hemmte das Stahlseil, damit es sich nicht von der Windentrommel lösen konnte. Das hätte fatale Folgen gehabt, weil es dann in das Segelflugzeug hätte schlagen können. Wichtig war auch, zu vermeiden, dass die Strömung der Schleppmaschine abbriss: Im Landeanflug durften Dakotas 64 Knoten (118 km/h), im Flug 68 Knoten (126 km/h) nicht unterschreiten.

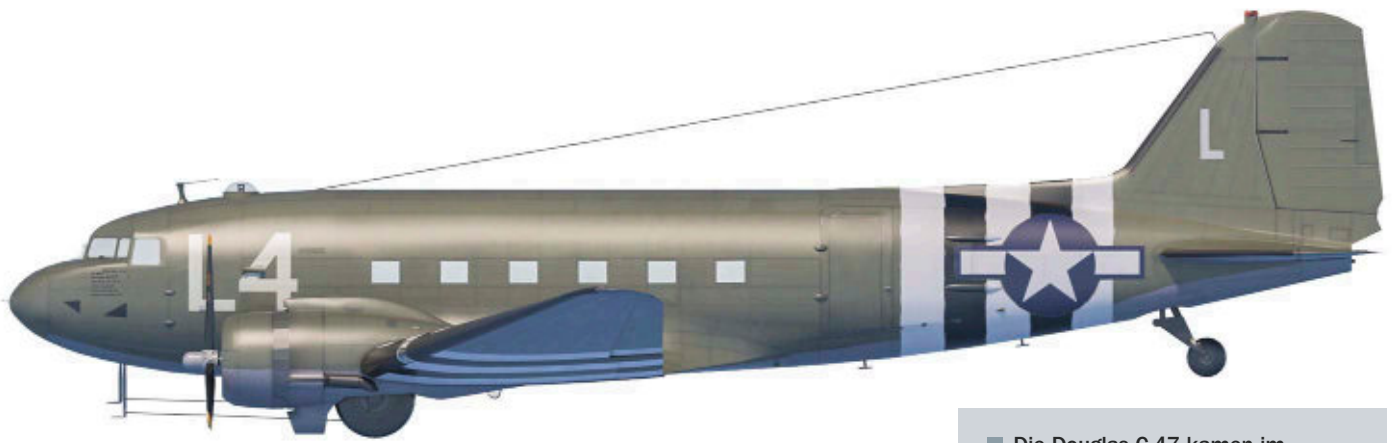
Die Testflüge mit der als »Snatch« (Schnappen) bezeichneten Methode zeigte, dass der

Um Verwundete auszufliegen, setzte man auf Lastensegler. Hinter der landenden Waco CG-4A sieht man Rheinbreitbach



Presserummel! Weil das Ausfliegen Verwundeter per »Snatch«-Verfahren völlig neues Neuland war, ...

... fotografierte man das Beladen der CG-4A in Rheinbreitbach



■ Die Douglas C-47 kamen im März 1945 bei Rheinbreitenbach als Schleppflugzeuge zum Einsatz

Zeichnung Anastasios Polychronis

Ansatz richtig war. Trotz eingebauter Winde konnten die C-47 weiter für Transportzwecke oder Fallschirmjäger zum Einsatz kommen. Jede Troop Carrier Group der USAAF erhielt zwei C-47 »Snatch«, die ab der Operation Overlord im Juni 1944 in der Normandie Las-

fürte innerhalb eines Tages 8000 Soldaten nach. Im Zeitraum zwischen dem achten und 17. März 1945 folgten weitere 15 Regimenter – jeweils bis zu 2500 Soldaten; parallel begannen US-Pioniere damit, zwischen Niederbreisig und Unkel insgesamt fünf

» Man stieß bei der Versorgung Verwundeter an Grenzen. «

tensegler zurück nach Großbritannien brachten. Das schonte Ressourcen und sollte im weiteren Verlauf des Krieges Leben retten.

Vorstoß mit Folgen

Im Zuge ihres Vorstoßes erreichten Soldaten der 9. US-Panzerdivision am 7. März 1945 gegen Mittag völlig unerwartet die Ludendorff-Brücke über den Rhein bei Remagen. Sie konnten zwar nur teilweise vereiteln, dass die Deutschen die Brücke sprengten, aber sie gelangten trotzdem über den Rhein. Dort bildete man einen Brückenkopf und

Pontonbrücken zu bauen. Auf der Ostseite des Rheins angekommen, stießen die US-Verbände auf heftigen Widerstand, vor allem durch Verbände der Heeresgruppe B. Zwar gelang es ihnen, Honnef am Rhein einzunehmen, aber vor dem Erreichen der Autobahn A 3 bei Aegidienberg mussten sich die Amerikaner überaus verlustreichen Waldkämpfen im Siebengebirge stellen.

Sie stießen dort unter anderem auf die Panzerbrigade 106 »Feldherrnhalle«, deren Brigadekommandeur Oberstleutnant der Reserve Heinrich Drewes am 14. März 1945 zum

Kampfkommandanten der »Festung Aegidienberg« bestimmt worden war. Diese »Festung« bestand aus einigen Weilern mit Bauern- und Wohnhäusern, die sich rund um eine katholische Pfarrkirche aus dem zwölften Jahrhundert in die Landschaft schmiegen. Nach schweren, für beide Seiten äußerst verlustreichen Kämpfen nahm die 78. US-Infanteriedivision die Ortsteile Rottbitze und Himberg ein, auch im Ortsteil Brüingsberg setzten sich Amerikaner fest. Gegenstöße durch Wehrmacht und Volkssturm blieben erfolglos; zwei Tage später mussten die Verteidiger schrittweise nach Nordosten in Richtung Autobahn A 3 ausweichen.

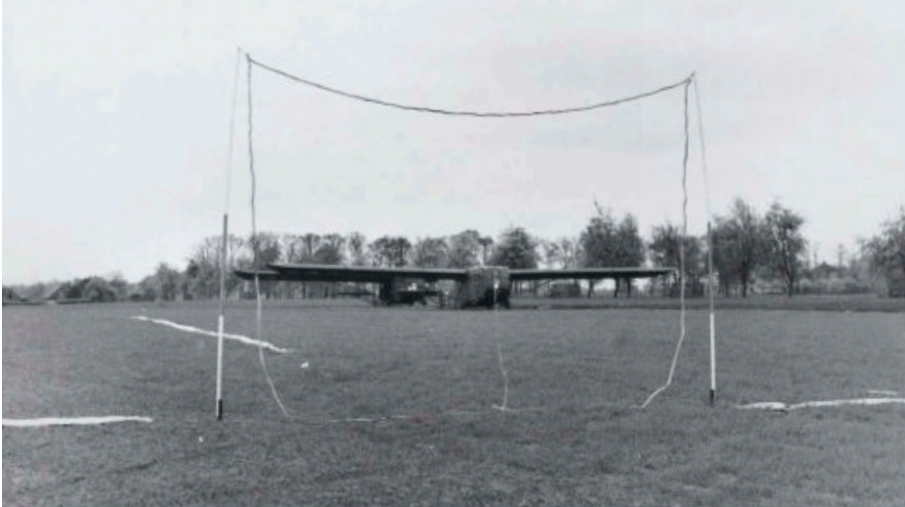
Weil die Kämpfe mit unbarmherziger Härte geführt wurden – auf deutscher Seite fielen innerhalb weniger Tage zirka 1200 Soldaten, auf amerikanischer Seite lagen die Verluste in ähnlicher Höhe –, stieß man bei der Versorgung Verwundeter an Grenzen. Fehlendes Sanitätsmaterial und Probleme beim motorisierten Transport zu den linksrheinischen Lazaretten demoralisierten die GIs. Die Einnahme eines Hauptverbandesplatzes der Panzerbrigade 106 am westlichen Ortsrand von Aegidienberg bei Neichen entlastete die Situation nicht. Die 1. U.S. Army forderte deshalb beim 9. Troop Carrier Command fliegerische Unterstützung an. Das große Problem dabei: In unmittelbarer Frontnähe lag zwar der Luftwaffen-Einsatzhafen Eudenbach, aber der befand sich zu der Zeit noch nicht in amerikanischer Hand (später flog man von hier die Gefallenen aus). Weitere Flugplätze waren nicht vorhanden.

Lastensegler als letzte Rettung

Der Chefchirurg im Hauptquartier des 9. TCC, Lieutenant Colonel Robert Burquist, schlug deshalb vor, die Verwundeten per »Snatch«-Methode zu evakuieren. Dafür sollten zwei C-47 »Snatch« der 439. und der 441. Troop Car-



Mit an Bord als Air Nurse war 1st Lieutenant Suella V. Bernard



Für das »Snatch«-Verfahren hat man das Schleppseil der CG-4A an zwei Stangen aufgehängt, wie hier nach der Operation Varsity in Wesel

rier Group jeweils einen Lastensegler Waco CG-4A auf einer Wiese abholen. Während man die Aktion organisatorisch vorbereitete, stürzte die schwer beschädigte Ludendorff-Brücke am 17. März 1945 ein. Der alliierte Nachschub war jetzt ausschließlich auf Schwimmgagen und die Pontonbrücken angewiesen.

Für die C-47-Piloten war dies alles andere als Routine: Im Gegensatz zu früheren »Snatch«-Einsätzen galt es diesmal nämlich, nicht leere, sondern beladene Lastensegler abzuholen. In Reims übte man am 17./18. März 1945 mit einer C-47A der 439. TCG dieses Manöver. Dabei zeigte sich, dass selbst ein unzureichend angeschnallter Patient bei der Lastaufnahme nur knapp 15 Zentimeter auf seiner Tragbahre nach hinten rutschen würde; die Methode funktionierte also.

Zwischen den Resten der Ludendorff-Brücke und Honnef gab es eine mit wenigen Obstbäumen gesäumte Wiese und einen sich daran anschließenden Kartoffelacker neben der Reichsstraße R 42 (der heutigen B 42) westlich zwischen Rheinbreitbach und Unkel-Scheuren. Die Fläche war etwa 700 Meter lang und 150 Meter breit. Im Westen war der Platz durch die Eisenbahngleise Köln-Koblenz, im Norden durch den Mühlenweg, im Osten durch den Muellersbach eingegrenzt. Um das Gelände behelfsmäßig zur Landung

Einsatz einer C-47 der 302nd Troop Carrier Squadron bei der Lastaufnahme in Wesel. Eine C-47 der 302. TCS beteiligte sich auch am Einsatz in Rheinbreitbach



Startende Waco CG-4A, S/N 42-57578, in Rheinbreitbach. Links vor dem Lastensegler sieht man den Turm der katholischen Kirche Sankt Laurentius, ganz links den der evangelischen Kirche im linksrheinischen Oberwinter





■ Mithilfe des Cargo beziehungsweise Combat Glider Waco CG-4A gelang es den Amerikanern, verwundete Soldaten auszufliegen Zeichnung Anastasios Polychronis



Eine C-47 startet mit angehängter WACO CG-4A. Dahinter wartet schon der nächste Lastensegler

von Lastenseglern vorzubereiten, fällten Pioniere ein paar Apfelbäume und verfüllten Unebenheiten.

Der erste Einsatz

Am 22. März 1945 starteten Gerald C. Berry (Pilot), Robert D. Neu (Copilot), Joseph D. O'Donnell (Bordfunker) und Albert L. Furr (Crew Chief), alle vom 91. Troop Carrier Squadron, mit einer C-47A in Chateaudun. Im Schlepp hatten sie den Lastensegler Waco CG-4A, s/n 42-57578. Sie war mit medizinischem Nachschub beladen, am Steuer saß Major Howard H. Cloud vom HQ, IX. Troop Carrier Command. Außerdem waren die Air Nurse 1st Lieutenant Suella V. Bernard und Captain

Die erste Waco fliegt im Schlepp einer C-47 der 91. TCS, die zweite wird derweil von der 302. TCS nach Rheinbreitbach geschleppt





Als Begleitschutz für den Lastensegler und das Schleppflugzeug flog eine P-38 mit



Die Stinson L-1A (S/N 41-18918) verunfallte am 19.7.1942 in Wickenburg, Arizona, wurde repariert und dann als Rot-Kreuz-Flugzeug genutzt. Hier landet sie in Rheinbreitbach, um Verwundete auszufliegen

Albert D. Haug, Chefarzt der 816. Medical Air Evacuation Squadron, an Bord. Ein Stabsoffizier des 9. Troop Carrier Command flog mit einer Lockheed P-38 Lightning Jagdschutz. Im Zielgebiet angekommen, klinkte der Lastensegler aus, umkreiste die Landezone ein paar Mal und setzte dann zu einer Punktlandung an. Nach 50 Metern Rollstrecke stand die CG-4A, man klappte die Bugsektion nach oben und lud die dringend benötigten Hilfsgüter aus. Über den Mühlenweg näherten sich Ambulanzwagen der U.S. Army. Major Cloud lehnte

arzt der 1. U.S. Army, Colonel Ansbacker, in der Kanzel des Lastenseglers Platz. An zwei rot-weiß markierten, zirka 3,60 Meter hohen und sechs Meter auseinanderstehenden Stangen befestigte man das Schleppseil. Eine in Flugrichtung auf das Schleppseil zulaufende gelbe Markierungsfahne zeigte der noch immer kreisenden C-47, dass die Vorbereitungen zur Lastaufnahme abgeschlossen waren.

Die C-47 überflog das Areal in südlicher Richtung über die zerstörte Remagener Rheinbrücke hinweg, drehte um 90 Grad

bremste ganz behutsam, damit der Start für die Verwundeten erträglich war. Als das Gespann sicher flog, bemerkte er, dass sich nur noch eine Umdrehung Stahlseil auf der Trommel befand. Das Ende des Seils war nicht befestigt; das Gewicht des Lastenseglers hing also zunächst fast völlig in der Lammellenbremse! Hätte sich die Winde nur noch etwas weiter bewegt, hätte sich das Schleppseil gelöst. Während Berry Richtung Frankreich flog, führte 1st Lieutenant John F. Clippard vom 302nd Troop Carrier Squadron als Flugzeugführer einer weiteren C-47 mit angehängter CG-4A das gleiche Manöver durch. Die Stinson L-1A, s/n 41-18918, holte ebenfalls Verwundete ab.

Major Cloud setzte beim Anflug auf das Feldlazarett noch einen drauf. Der mitfliegende Colonel Ansbacker wünschte eine Landung möglichst nahe am großen OP-Zelt und Major Cloud setzte die Waco knapp 60 Meter vom Haupteingang des Zeltes entfernt auf. Am Ende der Rollstrecke öffnete man die Bugklappe, die über den Eingang des Feldlazaretts reichte! 1st Lieutenant Berry, der über dem Lazarett Kreise flog, kommentierte das nach dem Zweiten Weltkrieg folgendermaßen: »Wenn es gegnet hätte, wären diese Patienten nicht einmal nass geworden.«

Sinnvolle Mühe?

In Anbetracht von nur einer Handvoll ausgeflogener schwerst und schwer verwundeter Soldaten mag der Aufwand dieser Einsätze fragwürdig erscheinen. Er war bei Rheinbreitbach aber wichtig, um die Moral der Soldaten im Kampfgebiet zu stützen. Man sah, dass die US-Luftwaffe die eigenen Verwundete ausflog; ein wichtiges Signal in den mörderischen Duellen jener Tage.

Außerdem fungierte der »Snatch«-Einsatz als Generalprobe für die Operation Varsity, die am 24. März 1945 bei Wesel losbrach. Es war die größte zusammenhängende Luftlandeoperation im Zweiten Weltkrieg. Mit »Varsity« sollten die Alliierten im rechtsrheinischen Raum Brücken über die Issel sichern und Wehrmachtverbände – insbesondere Artillerie – im Diersfordter Wald niederkämpfen, damit diese ihren Vormarsch nicht behindern konnten. 1590 Transportbeziehungsweise Schleppflugzeuge und 1346 Lastensegler der britischen 6. Luftlandedivision und der 17. US-Luftlandedivision hat man dafür im XVIII. Airborne Corps zusammengefasst. Ob die Landeflächen bei Wesel für »Snatch«-Einsätze geeignet waren, hatten die Alliierten bereits im Vorhinein genauestens untersucht und das Ausfliegen Verwundeter vorbereitet. Das Unternehmen war am 25. März erfolgreich beendet, sodass man auf medizinische Evakuierungsflüge verzichten konnte. ■

» Zum Teufel mit den Krauts! ... Es gibt keine Kraut-Lastensegler, die das für uns tun. «

es ab, schwer verwundet in Gefangenschaft geratene deutschen Soldaten auszufliegen: »Zum Teufel mit den Krauts! Das tue ich nicht. Es macht mir nichts aus, für amerikanische Kinder hierher zu kommen, aber es gibt keine Kraut-Lastensegler, die dasselbe für uns tun.«

Nachdem die Verwundeten eingeladen waren, nahmen Major Cloud und ein Chef-

nach Westen, flog eine Strecke, drehte um 90 Grad nach Norden, flog und drehte erneut zweimal um 90 Grad, dann war man wieder über der Wiese. Das Manöver führte 1st Lieutenant Berry in unterschiedlichen Höhen so lange durch, bis er im Tiefflug erfolgreich das Schleppseil auffing. Sein Crew Chief Al Furr ließ viel Stahlseil auslaufen,

FLIEGENDES WAHRZEICHEN

Erster Hoodie zu Ehren der stolzen Tante Ju

Exklusive
PREMIERE



Rücken



Front

- Mit stimmungsvollem Ju-52-Alpenmotiv
- Dekorativer Logo-Print auf der Vorderseite
- Kängurutaschen, Reißverschluss, Rippstrickbündchen



Ikone der Luftfahrt – Eine Zeitreise mit der Tante Ju

In den 1930er Jahren war die Tante Ju der Stolz der noch jungen Deutschen Lufthansa. Zu Ehren dieser fliegenden Ikone erscheint jetzt die erste Kapuzenjacke mit einem Motiv der Ju 52.

Mit bester Qualität bequem und zweckmäßig in die Freizeit

Das dynamische Bild einer Tante Ju beim Alpenrundflug, umgeben von einem goldenen Lorbeerkranz, zielt großflächig die Rückenpartie. Die Vorderseite ziert ein Tante Ju Logo. Einen guten Abschluss bieten die Rippstrickbündchen aus 1x1-Elastan am Ärmel und an der Hüfte. Für alles, was Sie schnell griffbereit haben müssen, sind die praktischen Kängurutaschen an der Vorderseite bestens geeignet. Der Hoodie ist nach dem strengen „STANDARD 100 by OEKO-TEX®“-Prüfverfahren auf Schadstofffreiheit und Verträglichkeit zertifiziert worden. Zudem garantiert die Zertifizierung der FAIR WEAR FOUNDATION faire Herstellungsbedingungen.

Exklusiv nur bei The Bradford Exchange

Der Hoodie erscheint ausschließlich bei The Bradford Exchange. Zeigen Sie Ihre Begeisterung für diese Legende der Luftfahrt und reservieren Sie am besten heute Ihr Exemplar „Fliegendes Wahrzeichen“!



Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
A	58,7	61,7	65,7	69,7	73,7
B	71,5	71,7	74	77,2	80,4
C	64,1	65	66,6	68,2	69,8

Artikel-Nr.: 422-MON03

Artikelpreis: € 99,90
(zahlbar auch in 2 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 99891

Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **25. Juli 2022**

Ja, ich reserviere die Freizeitjacke „Fliegendes Wahrzeichen“ in der Größe: _____

Artikel-Nr.: 422-MON03

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

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

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X

Unterschrift

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

www.bradford.de

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **99891**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

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

Telefon: **0 60 74 / 916 916**

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



ZWEI ABGESCHOSSENEN BF 109 AUF DER SPUR

Rodeo 65

Bei einem Luftkampf am 21. Januar 1944 schießen britische Hawker Typhoon zwei Bf 109 über der bretonischen Landschaft ab. 77 Jahre später gelang es den französischen Luftfahrt-Archäologen von L'Archéologie Aéronautique, noch Überreste dieses Kampfes ausfindig zu machen

Von Gilles Collaveri





Von einer Übermacht gestellt: Am 21. Januar 1944 stießen Hawker Typhoon über der Bretagne auf Bf 109 und eröffneten das Feuer auf die viel langsameren Aufklärungsmaschinen. Ein ungleicher Kampf entbrannte, dessen Spuren auch noch Jahrzehnte später zu finden sind (Rekonstruktion)

Illustration Anastasios Polychronis



Squadron Leader Peter Lefevre (links) war Anfang 1944 bereits ein geübter Jagdflieger. Oben eine Hawker Typhoon

Foto Chris Goss



Ebenso mit von der Partie war Jock Inglis (Mitte) von der 193 Squadron. Er sollte bei dem Luftkampf am 21. Januar eine wichtige Rolle spielen

Foto Chris Woodcock



Beim Abschuss der Bf 109 ist auch Flight Lieutenant Cass Cassie (zweiter von links) beteiligt

Foto Chris Woodcock

Auf der Suche nach Beute jagen die Hawker Typhoon über die Bretagne. Plötzlich bemerkt einer der Flugzeugführer der Royal Air Force zwei Bf 109 in geringer Entfernung. Sie sind bereits kurz davor, zu landen! Die Typhoons nähern sich rasch und beginnen zu schießen, ein ziemlich ungleicher Luftkampf und eine Verfolgungsjagd sind entbrannt ... Die besagten 16 RAF Hawker Typhoons sind von den Squadrons 193 und 266. An diesem Tag, den 21. Januar 1944, sind sie in Gruppen zu vier Maschinen zu einem freien Luftkampf über der Nordbretagne gestartet. Die Mission trägt den Namen »Rodeo 65«.

Der Anführer der Typhoons ist Squadron Leader Peter Lefevre, der bereits eine beachtliche Karriere hingelegt hatte. 1938 trat er in die RAF ein, bereits bei drei Luftkämpfen zog er den Kürzeren: Während der »Luftschlacht um England«, dann in Italien und das dritte Mal über der nördlichen Bretagne bei Brest. Jedes Mal konnte er sich mit dem Fallschirm retten. Nach dem dritten Abschuss fand er bei der französischen Résistance Unterschlupf. Im Anschluss gelang es ihm, über Spanien nach England zurückzukehren. Er kämpfte in Norwegen und Malta und wurde mit dem prestigeträchtigen Distinguished Flying Cross ausgezeichnet. Zum Zeitpunkt der Mission hat er bereits neun deutsche Maschinen abgeschossen: Jäger (Bf 109, Fw 190), Bomber (Junkers 88, Heinkel 111) und sogar ein Wasserflugzeug (Heinkel He 115).

Das Unternehmen geht los

Die 16 Typhoons überqueren den Kanal dicht unter der Wolkendecke in 650 Metern Höhe. Bei der Ankunft über der französischen Küste begegnen sie sechs Typhoons von der 193 Squadron, die auf dem Rückweg in die Heimat sind. Die 16 Maschinen gehen auf Einsatzkurs. Nördlich von Dinan drehen sie nach Süden, bei Rennes machen sie »mittlere bis starke Flak« aus. Um dem Feuer auszuweichen, begibt sich ihr Führer südlich von Rennes auf 30 Meter herunter, doch die deutsche Flugabwehr lässt ihnen keine Ruhe. Zehn Kilometer westlich der Stadt Rennes schwenken sie wieder auf Nordkurs in Richtung Lannion.

In 30 Metern Höhe jagen die Typhoons auf der Suche nach Beute über die bretonische Landschaft. Nur wenige Kilometer vor einem Flugplatz bemerkt Peter Lefevre zwei Bf 109 nicht allzu weit entfernt auf Nordostkurs. Sie befinden sich im Landeanflug, eine hat schon das Fahrwerk ausgefahren.

Die Maschinen gehören zu einer Aufklärungsstaffel der NAGr.13, die in Dinard stationiert ist. Sie sind für Langstrecken-Fotografieren modifiziert und wegen der

Fotos, soweit nicht anders angegeben, L'Archéologie Aéronautique

Ziel der Typhoon: Speziell für die Fernaufklärung modifizierte Messerschmitt Bf 109 mit Kameras der NAGr.13. Diese Maschinen waren deshalb nicht so wendig wie die Jagdvarianten

Foto Nick Beale





Karte Kartographie und Grafik Schlaich

schweren Kameraausrüstung nicht so wenig wie die standardmäßige Bf 109. Sie haben keine Chance gegen die absolute Übermacht der Typhoon-Jagdflugzeuge, die da angereicht kommt.

Beim Landen überrascht

Peter Lefevre zeigt keine Gnade: Er greift die linke Bf 109 an und weist die andere Gruppe an, die Messerschmitt auf der rechten Seite zu attackieren. Mit 500 km/h jagt er der »109« hinterher, die wegen des ausgefahrenen Fahrwerks nicht schneller als 250 km/h fliegen kann. 150 Meter hinter der Bf 109 drückt er auf den Auslöser, bis er auf 90 Meter heran ist. Lefevre kann mehrere Treffer in der Maschine erkennen, die ihren Anflug in einem Winkel von 25 Grad auf den Flugplatz fortsetzt. Kurz darauf stürzt sie im Flugplatzbereich ab und explodiert.

Lefevre zieht scharf nach links und sein Rottenflieger DC Borland schräg hinter ihm sieht die deutsche Maschine neben der Landebahn aufschlagen. FO Meyer schließt zu schnell auf die zweite Messerschmitt auf, feuert, kann aber keine Einschläge sehen. Um den nachfolgenden Maschinen auszuweichen, steuert er nach oben. Flight Lieutenant Cass Cassie gibt kurze Feuerstöße auf das Flugzeug ab, die ihrerseits auf 20 Meter heruntergeht und versucht, den Typhoons mit einer Kurve um ein Gebäude zu entkommen, das für die Engländer wie eine Kirche wirkt. Jetzt ist Jock Inglis dran: Er greift an und sieht, wie die Messerschmitt ihr Fahrwerk ausfährt,

Die Karte oben zeigt, wo der Luftkampf stattgefunden hat und die Luftfahrt-Archäologen ihre Suche 77 Jahre später aufgenommen haben. So wie im Bild rechts könnte der Flugplatz von Morlaix ausgesehen haben Foto Chris Goss





■ Aufklärer-Messerschmitt Bf 109 G-6/
R-2, W.Nr. 410257, pilotiert von
Oberfähnrich Franz-Paul Gregoritsch –
das Aussehen ist spekulativ

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

wegsteigt und der Pilot die Kabinenhaube abwirft, um sich zu retten. Das gelingt ihm allerdings nicht mehr, die Maschine explodiert und stürzt neben einem Teich ab. Mit erheblicher Überfahrt schießen die Typhoons über Platz und geraten in die Reichweite der Flak, kommen aber ungeschoren davon.

Die Messerschmitts hatten sich auf einem Überführungsflug befunden, ihre Piloten waren Franz Gregoritsch aus Klagenfurt und Fritz Heber aus Leipzig. Die beiden werden in Ploudaniel-Lesneven in der Bretagne beigesetzt. Die 16 englischen Maschinen kehren ohne jeglichen Schaden zurück in ihre Heimat. Es war ein mehr als ungleicher Kampf.

Wenige Tage später, am 6. Februar 1944, holt ein ähnliches Schicksal wie Heber dann auch Peter Lefevre ein: Er greift den Minenräumer M156 in der Bucht Aber Wrac'h vor

der nordbretonischen Küste an. Seine Typhoon bekommt Treffer ab und er versucht, aus 70 Metern Höhe auszusteigen, doch sein Fallschirm öffnet sich nicht mehr und er stirbt beim Aufprall.

Auch Jock Inglis bleibt nicht mehr viel Zeit: Er fällt am 12. Juni 1944, als seine Typhoon bei Potigny in der Normandie in eine Hochspannungsleitung fliegt.

Archivfunde

Ganze 77 Jahre sind nach diesen Ereignissen vergangen, als Gilles Collaveri und sein Team französischer Luftfahrtarchäologen von L'Archéologie Aéronautique sich 2021 in die Tiefen der Luftwaffe-Archive begaben. Dort entdeckten sie den Kampfbericht der Royal Air Force (den »ORB«) und insbesondere den Bericht des Aufklärungsoffiziers der Squa-

dron 266 zu den Kämpfen am 21. Januar. Kurz gefasst stand darin: »S/L Peter Lefevre führte sechzehn Maschinen auf dem »Rodeo«-Kurs Dinard-Rennes-Gael-St. Brieuc-Lannion an. Auf dem letzten Schenkel konnten zwei Messerschmitt im Landeanflug ausgemacht werden. Lefevre griff die erste an, deren Fahrwerk bereits ausgefahren war. Die zweite Me 109 versuchte, mit einer engen Kurve um ein großes Gebäude zu entkommen und der Pilot warf das Kabinendach ab, um auszusteigen. Doch die Maschine explodierte und stürzte wenige Kilometer vor dem Flugplatz in der Nähe eines Teiches ab.«



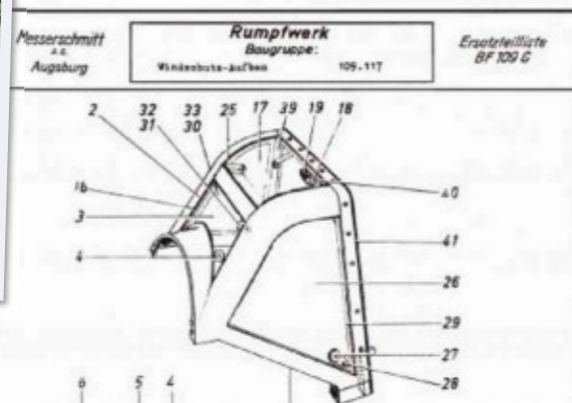
Einige Teile des Flugzeugs
lagen einfach so auf dem
Boden des Fundorts



Brachte die Archäologen
auf die richtige Spur:
Frontscheibe der Bf 109
aus dem Teich bei Morlaix
und ihre Position
in der Maschine (rechts)



Gefundene Teile
der Bf-109-Zelle.
Die grüne Tarn-
farbe ist noch
zu erkennen

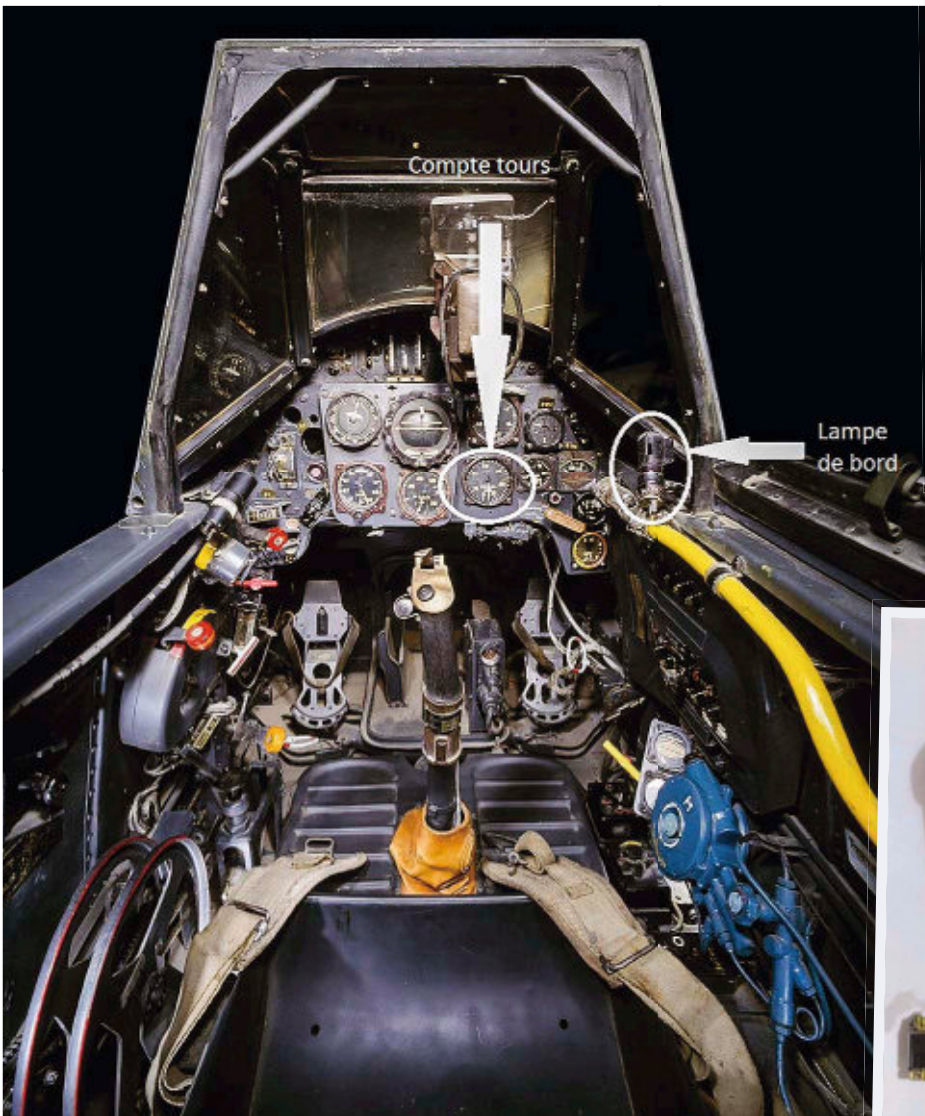




Weitere Wrackstücke: Der Klappdeckel des Eingriffs für den Kabineneinstieg sowie ...



... der Rahmen eines Wartungsdeckels. Hier abgeglichen mit der Bf 109 im Aéroscopia Museum in Toulouse (siehe Seite 45 unten)



Auch Überreste aus dem Cockpit konnte das Team bergen: Zum einen der Drehzahnmesser des Motors und ...



... zum anderen die Cockpitlampe. Links zum Vergleich die Stellen, wo die Teile im Pilotensitz platziert waren



Die Archäologen prüften daraufhin, ob sich die Dokumente aus den Archiven mit den Aussagen von lokalen Zeitzeugen deckten. Da sie das taten, machte sich das Team in ein kleines Dorf in der Bretagne auf, um sich auf die Suche nach Überresten des Luftkampfes zu begeben.

Den Wrackteilen auf der Spur

Mehrere der Zeitzeugen hatten ausgesagt, dass seinerzeit ein Flugzeug in der Nähe eines Schlosses abgestürzt war. Deswegen fuhr die Gruppe von L'Archéologie Aéronautique zum angegebenen Ort und fand eine beeindruckende Szenerie vor – ein Schloss aus dem 19. Jahrhundert, das vor 80 Jahren abgebrannt war. Der Legende nach hatte die Marquise die Hilfe von örtlichen Bauern abgelehnt, die

Frontscheibe einer Bf 109 handelte! Sie war aus zwei identischen Glasscheiben aufgebaut, von denen eine vollständig und die andere in zwei Teile zerbrochen war. Das Material ist verstärktes Sicherheitsglas (SiGla) aus mehreren Schichten. Das ist eine Technik, die man auch heute noch im Automobilbau anwendet. Dieses Teil hatte mehr als 70 Jahre, vom Schlamm geschützt, am Grund des Teichs gelegen. Wie gut, dass der Zufall manchmal hilft.

Weitere Bf-109-Teile

Nachdem das Team alle notwendigen Genehmigungen vom Eigentümer des Geländes und dem Bretonischen Amt für Archäologie hatte, begann es mit der Suche am Fundort. Sofort fand es Flugzeugteile, einige davon la-

■ Hawker Typhoon Mk.IB, DP-P, der No 193 Squadron RAF im Januar 1944, geflogen von Jock Inglis – das Aussehen ist spekulativ

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

leicht zu identifizieren: Zum Beispiel steht FL32253-1 auf der Lampe. Schließlich erregten zwei besondere Überreste die Aufmerksamkeit der Archäologen: der Klappdeckel des Eingriffs für den Kabineneinstieg und der Rahmen eines Wartungsdeckels. Diese zwei Teile sind grau lackiert, was bei der Bf 109 unüblich war. Die Gruppe schloss daraus, dass die Farbe nur bei der Aufklärer-variante Verwendung fand. Ein Besuch im Aéroscopia Museum in Toulouse half, die Teile am Flugzeug zu positionieren.

Jegliche Zweifel am Absturz der Bf 109 von Fritz Heber vor dem Schloss sind so durch die Originale, die Augenzeugenberichte und die Unterlagen in den Archiven zerstreut. Was die Engländer als Kirche erkannten, war wahrscheinlich das Schloss selbst. Dank der örtlichen Unterstützung gelang es, einen vergessenen Luftkampf zu rekonstruieren und ihn im Dorfarchiv zu dokumentieren. Und genau das ist das Ziel von L'Archéologie Aéronautique (www.aerocherche.fr): vergessene Geschichten durch die Suche nach Flugzeugteilen, Augenzeugenberichten und Dokumenten in Archiven vor Ort wiederzubeleben. ■

» Jegliche Zweifel am Absturz der Bf 109 von Fritz Heber sind so zerstreut. «

beim Löschen helfen wollten. Offenbar befürchtete sie, dass die Helfer mit ihren groben Schuhen den hölzernen Fußboden beschädigen könnten. Das Ergebnis waren die Ruinen, die nun nur noch übrig geblieben sind.

Vor dem Schloss gibt es einen Teich und einen kleinen Fluss. Hier zeigten die Ansässigen den Archäologen Glasteile, die sie aus dem Teich geborgen hatten. Nach kurzer Prüfung war klar, dass es sich dabei um die

gen einfach auf dem Boden und manche trugen sogar noch ihre grüne Tarnfarbe. In der Nähe des Flusses tauchten weitere Artefakte auf: Stücke aus Blei, die offensichtlich von der Batterie stammen, Rohrstücke und weitere Plexiglasstücke der Kabinenverglasung, die zusammenpassten wie Puzzleteile.

Die interessantesten Fundstücke: der Drehzahlmesser des Motors und die Cockpitlampe. Dank der Teilenummern sind sie



Die Messerschmitt Bf 109 G-2 im Aéroscopia Museum in Toulouse diente den Archäologen als Vergleichsobjekt

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:

- Busreise 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:

- Busreise 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 Marjajew-Hügel
- Verteidigungslinien der Panzerarmee in Stalingrad
- Panzermuseum Kubinka



Aufgrund der aktuellen politischen Lage verschoben

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

Lagerräumung 20 % auf alles!

Bausätze - Decals - Airbrush
(nur Versand)

Aviation-Model

Modellbau Huber

Finsingstraße 22 • 81735 München

Tel.: +49 (0)89 / 68 072 304

Fax.: +49 (0)89 / 6 891 409

www.modellbau-huber.de



Traudl's Modellbouladen

Traudl's Modellbau
Mannertstr. 22 • 80997 München
New 2. Airbrush course's online! (Kaufes) (Lese) (Lese)

Vollständig neuer Online-Shop!

www.traudlsmodellbau.com

Info@traudlsmodellbau.com
+49 1089 8929458

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



Flugzeug Classic
im Internet:
www.flugzeugclassic.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.

VINTAGE.FLYINGJACKETS.COM



Deutsche Luftfahrttechnik 1928 – 1945

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

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 Modellbouladen
Mannertstr. 22,
80997 München
Tel. 089-8929458
www.traudlsmodellbau.com
info@traudlsmodellbau.de

Modellbau Koch
Inh. Jürgen Pröll, Wankelstr. 5,
86391 Stadtbbergen
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

JUNKERS F 24 UND K 30

Aufgerüstet und abgespeckt

Mit dem Verkehrsflugzeug G 24 punktete Junkers auf ganzer Linie. Kein Wunder, dass die moderne Konstruktion auch militärische Begehrlichkeiten weckte. Eher aus der Not heraus entstand 1927 zudem das einmotorige G-24-Schwestermodell F 24

Von Herbert Ringlstetter



Mitte der 1920er-Jahre gelang der Junkers Flugzeugwerk A.-G. (JFA) mit der Verkehrsmaschine G 24 (G 23) ein technisches Glanzstück (siehe *Flugzeug Classic* 5 und 6/22). Damit schlossen die Dessauer Fluggerätebauer nahtlos an den Erfolg der nach wie vor gefertigten einmotorigen F 13 von 1919 an. Praktisch handelte es sich bei der G 24 um eine vergrößerte und verbesserte F 13, nur eben mit drei Motoren, die ein hohes Maß an Betriebssicherheit gewährten – zumindest für damalige Verhältnisse, denn der in der ersten und zweiten G-24-Baureihe verwendete Sechszylinder-Reihenmotor Junkers L 2 galt als relativ stör anfällig. Doch blieb die G 24 auch mit zwei Aggregaten noch soweit flugfähig, dass die Piloten meist den nächstgelegenen Flugplatz anfliegen oder auch nach einem geeigneten Außenlandeplatz Ausschau halten konnten. Haltbarer erwies sich der stärkere L-5-Motor, der der Junkers G 24 zudem merklich bessere Leistungsdaten bescherte, einschließlich erhöhter Transportkapazität.

Die Anfang 1926 gegründete Deutsche Luft Hansa (DLH) nutzte Junkers' Großflugzeug ausgiebig in ihrem stetig wachsenden Streckennetz. Zugleich war die Fluggesellschaft bestrebt, ihre Flotte auf dem neuesten Stand zu halten, um das Optimum aus den

Maschinen für ein Maximum an Wirtschaftlichkeit herauszuholen. Daher wollte man die Flugzeuge der ersten G-24-Serie auf drei L 5 umrüsten lassen. Zum Verdruss der DLH-Führung ließen sich laut Junkers die frühen G 24 jedoch nicht auf drei L 5 umbauen, da es der Zelle an Festigkeit fehlte, um die stärkeren Aggregate zu verkraften.

Bei der DLH wollte man sich damit jedoch nicht zufriedengeben und veranlasste diesbezüglich im Frühjahr 1928 eine Untersuchung bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. Dort bestätigte man jedoch die Aussage

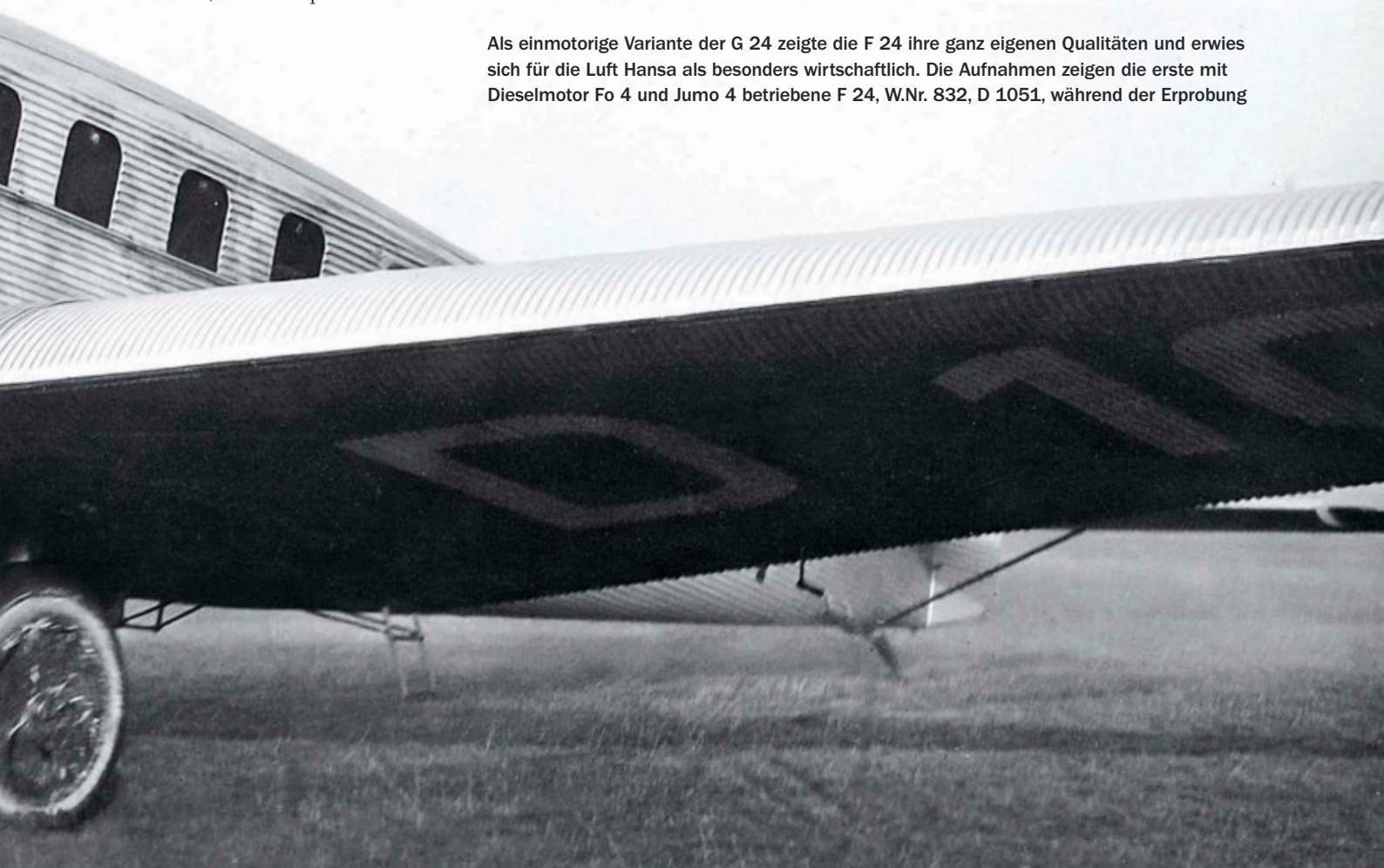
der Junkers-Ingenieure. Dass dennoch ein paar auf drei L 5 umgerüstete G 24 eine Zulassung erhielten, ließ die Luft-Hansa-Führung, allen voran Erhard Milch, mit gewissen Zweifeln an der Sache zurück.

Einmotorig

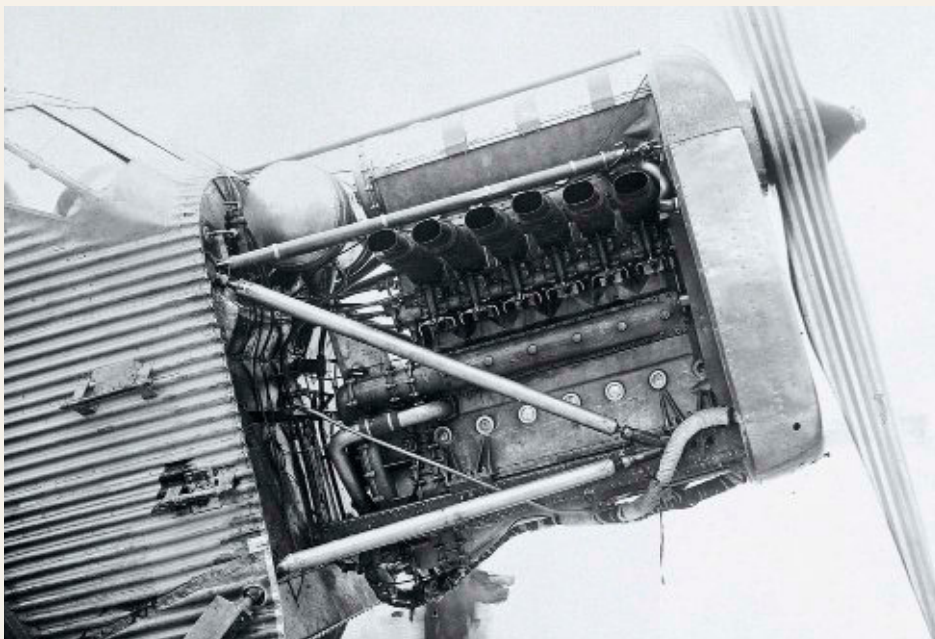
Eine weitere Möglichkeit, die frühen G 24 einträglich zu nutzen, sah die DLH bereits 1927 im Umbau auf nur einen Motor, was die hauseigene Entwicklungsabteilung nach genauer Prüfung als ohne Weiteres machbar einstufte. Denn inzwischen waren neue, leis-



Als einmotorige Variante der G 24 zeigte die F 24 ihre ganz eigenen Qualitäten und erwies sich für die Luft Hansa als besonders wirtschaftlich. Die Aufnahmen zeigen die erste mit Dieselmotor Fo 4 und Jumo 4 betriebene F 24, W.Nr. 832, D 1051, während der Erprobung



Fotos, soweit nicht anders angegeben, Sammlung Herbert Ringelsteiner



Der von Junkers entwickelte Gegenkolbenmotor Fo 4/Jumo 4 bestach durch seinen geringen Kraftstoffverbrauch und senkte dadurch die Betriebsstundenkosten enorm Foto Archiv ETH-Zürich



Nach der Bewährungsprobe im Frachtflugdienst setzte die DLH die F 24 ko auch sehr erfolgreich zur Personenbeförderung ein. Die kolorierte Aufnahme zeigt die »Helvetia«, eine F 24 ko mit BMW VIu

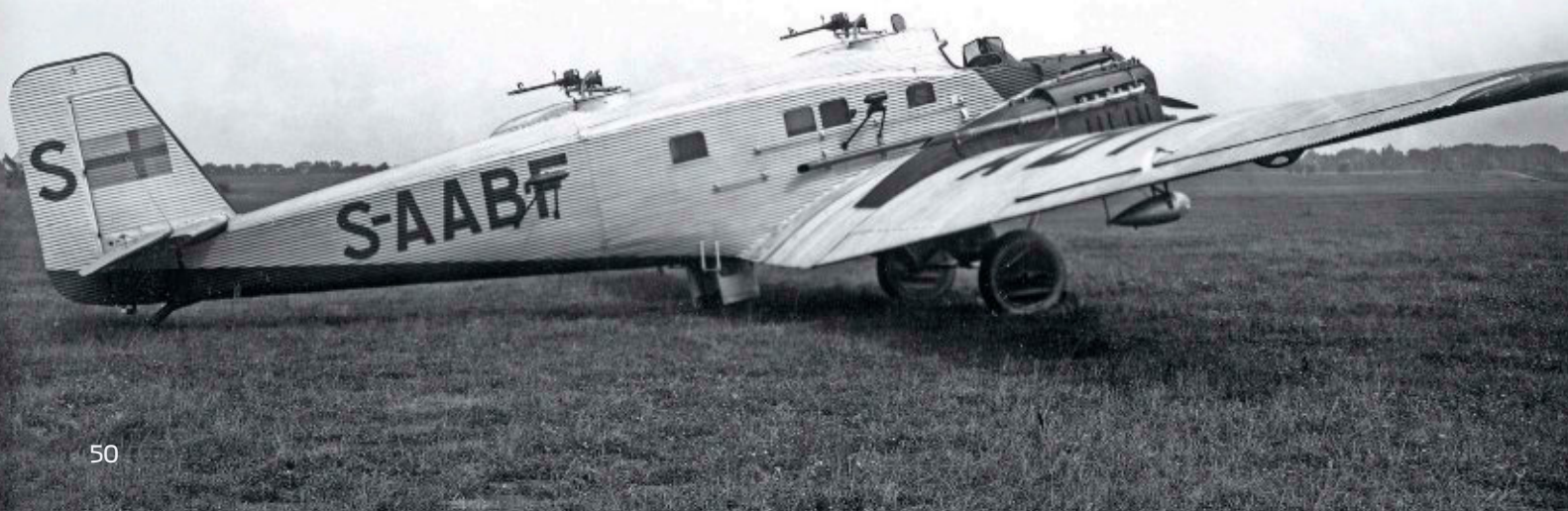
tungsstarke und zuverlässige Motoren am Markt. Eines dieser Aggregate sollte ausreichen, um der G 24 auch einmotorig zu ansprechenden Flugleistungen zu verhelfen.

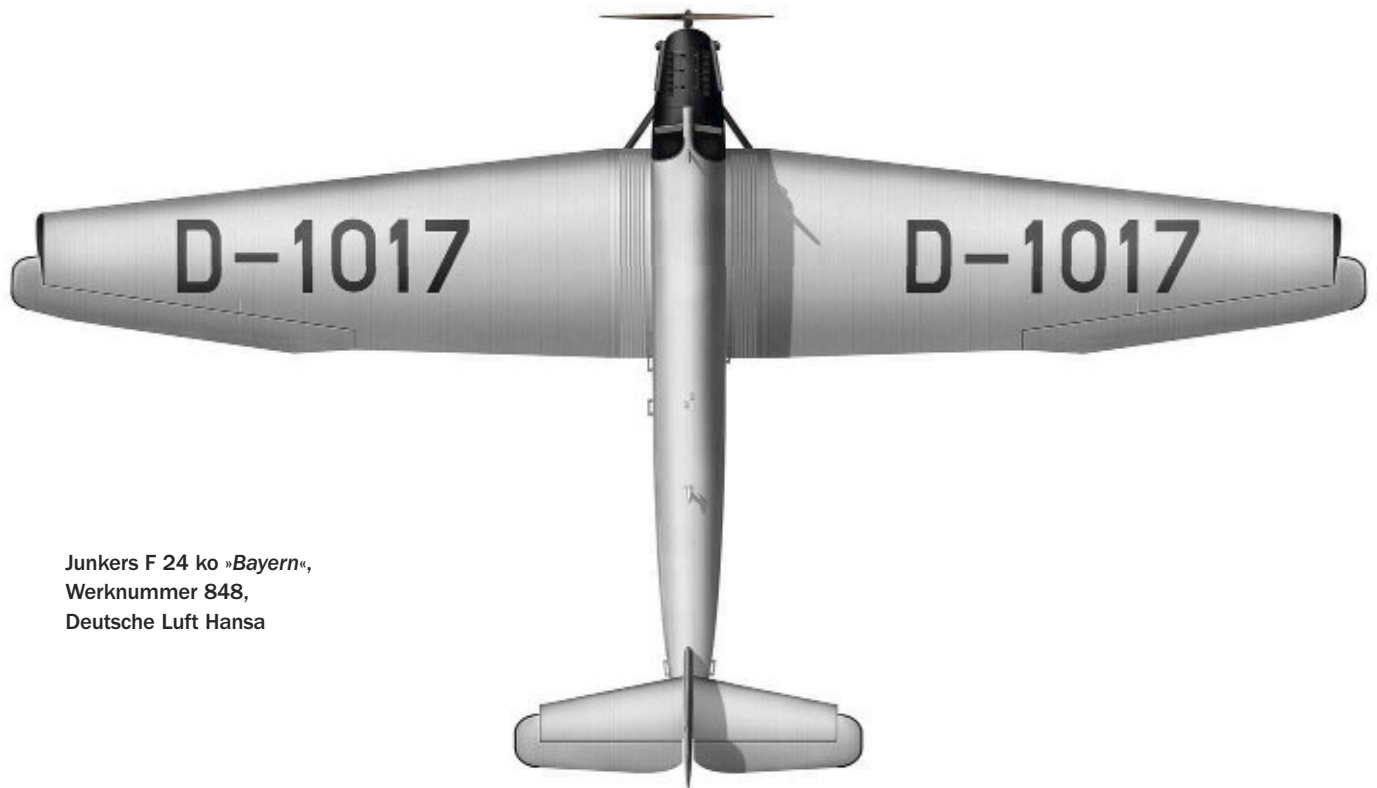
Als Favorit galt der von der Bayerische Motoren Werke A. G. neu entwickelte BMW VI. Das voluminöse 47-Liter-Aggregat wartete mit zwölf stehend in V-Form angeordneten Zylindern auf und lieferte bis zu 750 PS Startleistung und 550 PS im Dauerbetrieb. Zwar brachten drei L-5-Motore mit zusammen rund 840 PS Dauerleistung und drei Luftschauben wesentlich mehr Vortrieb zustande, doch verringerte sich das Rüstgewicht der einmotorigen F 24 im Vergleich zur dreimotorigen Junkers G 24 erheblich: 3410 Kilogramm bei der F 24 ko im Vergleich zu 4192 Kilogramm der G 24 ge mit drei L5. Die Startmasse der beiden Varianten lag bei 4600 beziehungsweise 6500 Kilogramm.

Der Umbau des Großflugzeugs gestaltete sich relativ einfach, da praktisch nur die bei der G 24 zur Aufnahme der Motore gebrauchten Tragflächen-Mittelstücke mit gleichbleibendem Profil samt Motorträger entfielen. Die Außenflügel ließen sich daher direkt an den Rumpf anschließen, woraus sich eine auf knapp 26 Meter geschrumpfte Spannweite ergab. Für die neue Mittelmotoreinheit war lediglich ein passender Träger inklusive Verkleidung zu konstruieren. Der Aufwand gestaltete sich derart gering, dass sich die Kosten für eine Umrüstung auf nur 9500 Reichsmark beliefen. Ausgeführt wurden die Umbauarbeiten direkt in der Luft-Hansa-Werft Staaken.

Nach erfolgreichem Jungfernflug mit Flugkapitän Pieper am Steuer und amtlicher Abnahme erhielt die erste F 24 ko im Frühjahr 1928 ihre Zulassung. Als Triebwerk kam meist ein BMW VIu, teilweise auch ein

Voll ausgestattete Junkers K 30 (R 42) in Schweden. Unter dem Rumpf ist der ausgefahrene Senkturm zu sehen, der als Abwehr- und Bomben-Zielstand diente





Junkers F 24 ko »Bayern«,
Werknummer 848,
Deutsche Luft Hansa



BMW VI auf zum Einbau. Die F 24 kam flog mit einem BMW VII auf, einer Weiterentwicklung des BMW VI, doch erreichte der Motor nie Serienreife, weshalb nur ein paar F 24 vorübergehend damit ausgerüstet waren.

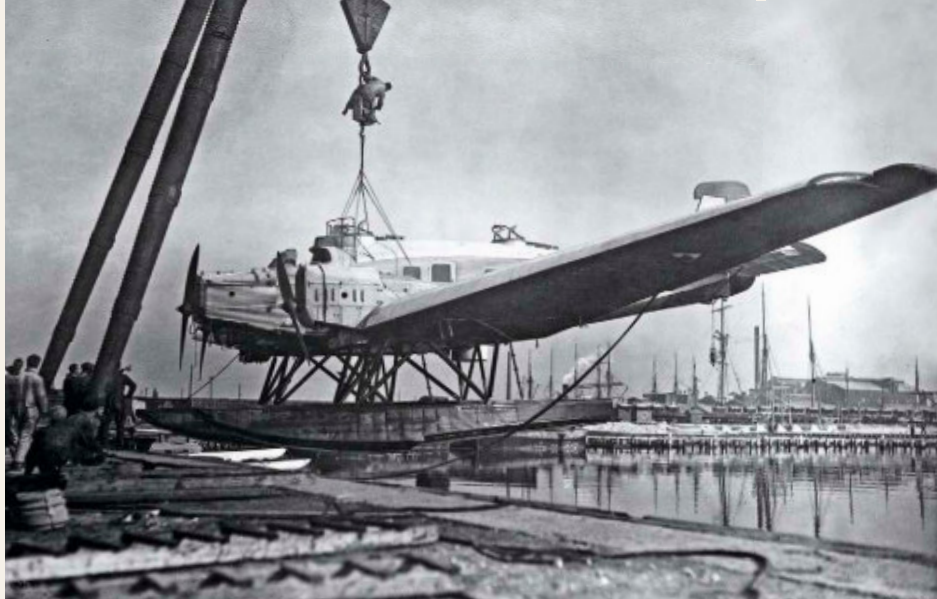
Da die Zuverlässigkeit des BMW VI noch nicht hinreichend gesichert war, setzte die DLH die F 24 zunächst nur im Fracht- und Postdienst ein. Nachdem sich der BMW VI sogar als ausgesprochen zuverlässig erwies, ließen Passagierflüge nicht lange auf sich warten. Bei den Fluggästen erfreute sich die F 24 großer Beliebtheit, denn das Fliegen in der Einmotorigen gestaltete sich aufgrund des laufruhigen BMW-Motors sowie der fehlenden Vibrationen durch die oft ungleich laufenden Außenmotoren als sehr angenehm. Aufgrund ihrer hohen Betriebssicherheit setzte die DLH die F 24 sogar auf ihrer längsten Flugstrecke Berlin–Barcelona ein.

Sparsame Dieselvariante

Die von der Luft Hansa bewerkstelligte F 24 rief auch Junkers auf den Plan, die G 24 auf einen Motor umzubauen, wenngleich man sich bereits im Vorfeld damit beschäftigt hatte. Mit dem neu entwickelten hauseigenen Schwerölmotor Fo 4, einem Sechszylinder-Gegenkolbenmotor, verfügte Junkers inzwischen über einen geeigneten Antrieb für den Einmotorenbetrieb. So flog die J 41 genannte, mit dem 520-PS-Diesellaggregat Fo 4 motorisierte Version erstmals am 4. Februar 1929.

Junkers entwickelte den Fo 4 zum 720 PS starken Jumo 4 (ab 1934 Jumo 204) weiter und erhielt 1931 für das F 24 Kay bezeichneter Flugzeug die Verkehrszulassung. Die Dieselmachine brauchte derart wenig Treibstoff, dass die Kraftstoffkosten im Vergleich zum BMW

In Deutschland strikt verboten: Kampfflugzeug K 30 W während einer Vorführung in Schweden

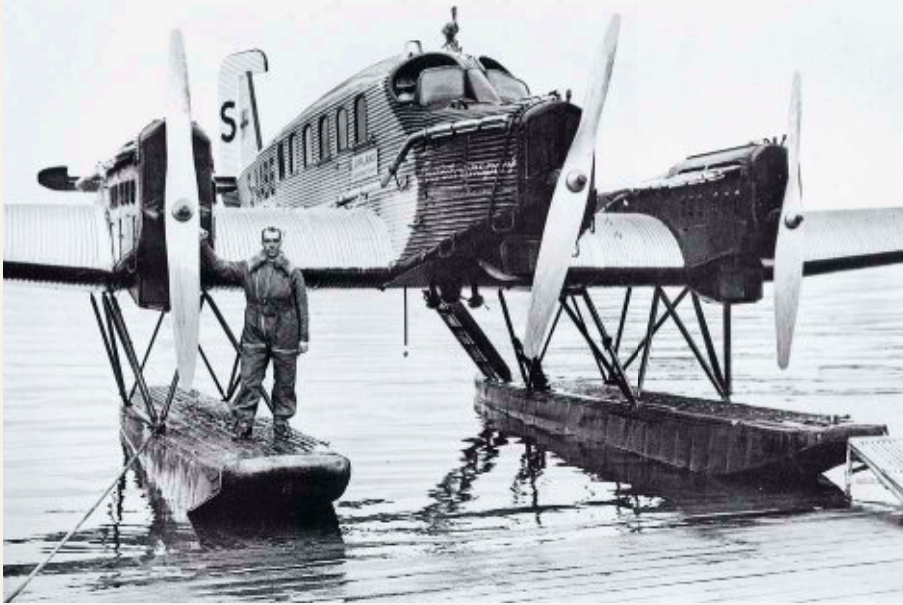


Die K 30 flog in der Sowjetunion unter der Bezeichnung JuG-1 und nutzte das schwere Kampfflugzeug auf Rädern, Schwimmern und Kufen Foto Archiv ETH-Zürich

Technische Daten – K 30 und F 24

Junkers	K 30/JuG-1	F 24 ko	F 24 kay
Typ	Kampfflugzeug	Verkehrsflugzeug	Verkehrsflugzeug
Besatzung	4	2	2
Fluggäste	–	6	6
Antrieb	3 x Junkers L 5, flüssigkeitsgekühlter, stehender Sechszylinder-Reihenmotor	1 x BMW VI u, flüssigkeitsgekühlter, stehender V12-Zylindermotor	1 x Jumo 4, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Gegenkolben-Dieselmotor
Startleistung	3 x 310 PS, ges. 930 PS	1 x 750 PS	1 x 720 PS
Spannweite	29,50 m	25,90 m	25,90 m
Länge	15,30 m	15,23 m	15,60 m
Höhe	4,30 m	5,50 m	5,50 m
Flügelfläche	94,60 m ²	79,20 m ²	79,20 m ²
Rüstgewicht	3784 kg	3410 kg	3810 kg
Nutzlast	826 kg	465 kg	685 kg
Abfluggewicht	6230 kg	4600 kg	5000 kg
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	195 km/h	195 km/h
Reisegeschwindigkeit	150 km/h	165 km/h	165 km/h
Steigzeit auf	1000 m in 6,2 min 3000 m in 39 min	1000 m in 6,0 min 3000 m in 25,0 min	1000 m in 5,5 min 3000 m in 20,5 min
Reichweite maximal	1000 km	660 km	785 km
Dienstgipfelhöhe	4500 m	4000 m	5100 m
Bewaffnung	3 x MG-Stände mit 5 x MG, 500 kg Abwurflast	–	–





Chefpilot der A.B. Aerotransport Viktor Nilsson legte mit der G 24 »Uppland« während der gesamten Rettungsaktion mehr als 9000 Flugkilometer zurück, wobei er auch nach selbst in Not geratenen Helfern Ausschau hielt

■ Auf Rettungsmission

Besonders erwähnenswert ist die Mission der JuG-1 »Roter Bär«, dem Bordflugzeug der *Krasin*, dem damals stärksten Eisbrecher der Welt. Das Schiff beteiligte sich an der großen internationalen Rettungsaktion für die 16 Männer der von Umberto Nobile geleiteten Nordpol-Expedition. Sie waren am 25. Mai 1928 mit ihrem Luftschiff »Italia« havariert und in akute Not geratenen. Zwar gelang es, Nobile mit einem kleinen Flugzeug auszufliegen, doch scheiterten weitere Versuche, die restlichen acht Überlebenden per Flugzeug zu retten. Viktor Nilsson im von

der schwedischen Forschungsgesellschaft SSAG angemieteten Schwimmerflugzeug G 24 ce »Uppland« fand zwar ebenfalls das rote Zelt der Nobile-Gruppe. Landen konnte er jedoch nicht, sondern lediglich Hilfsgüter abwerfen. Die fünfköpfige JuG-1-Besatzung der *Krasin* entdeckte am 10. Juli 1928 zwei in Not geratene Helfer sowie zwei Expeditionsteilnehmer, die das Lager Ende Mai verlassen hatten, und funkte deren Standorte. Die JuG-1 landete auf Skiern neben den Männern, wobei das Fahrgestell brach. Am 12. Juli nahm die *Krasin* schließlich alle Überlebenden auf.* ■

*Es existieren teils sehr voneinander abweichende Darstellungen der Rettungsaktion

VI um annähernd zwei Drittel niedriger lagen. Zudem konnte die F 24 kay etwas mehr Nutzlast befördern als die G 24 ge und rund 220 Kilogramm mehr als die F 24 ko. Die DLH nutzte die Dieselmotor-Variante meist zu Gemischtflügen, um Personen, Fracht und Post zu befördern.

zu einer einmotorigen Erkundervariante (Aufklärer) sowie dreimotorigen Kampfflugzeug-Version. Nach Vorführungen und Gesprächen in Moskau erhielt Junkers im Juni 1925 den Auftrag über zunächst drei zu Bombern umgewandelte G 24 für das sowjetische Militär. Ergebnis war die vorübergehend als

» Die ersten drei Bomber gelangten verschleiert von Schweden nach Moskau. «

Insgesamt rüstete man elf G 24 aus der ersten Bauserie zu F 24 um, neun davon zu F 24 ko, von denen man sechs wiederum zu F 24 kay umrüstete. Eine F 24 diente 1936 als Erprobungsträger für den neuen V12-Zylindermotor Daimler-Benz DB 601.

Im Militärdienst

Ein derart fortschrittliches und bei ordentlicher Motorisierung auch leistungsstarkes Großflugzeug wie die G 24 verleitete im Grunde zwangsläufig zu militärischen Überlegungen. So liefen bei JFA noch 1924 Untersuchungen zur Umrüstmöglichkeit der G 24

R 42, dann K 30 bezeichnete Kampfflugzeug-Ausgabe der dreimotorigen Wellblech-Maschine für eine vierköpfige Besatzung. Neben grundsätzlich militärischen Umbaumaßnahmen verfügten die meisten R 42/K 30 über ein verändertes Seitenleitwerk mit gerader Flossenvorderkante. Bereits mit der Entwicklung des Bombers verstieß Junkers jedoch gegen die alliierten Auflagen der Überwachungskommission, die jegliche Arbeiten an Kriegsflugzeugen strikt verboten.

Im Sommer 1925 überführte man die erste unbewaffnete Kampfmaschine mit der Werknummer 901 zur Waffenerprobung nach

Schweden. Bei der von Junkers gegründeten Flugzeugbaufirma A.B. Flygindustri in Linhamn/Malmö ließ sich ungestört weiterarbeiten. In Dessau entstand derweil die zweite R 42.

Drei MG-Stände

Auf dem Rumpfrücken verfügte die K 30/R 42 über zwei Abwehrstände, jeweils bestückt mit einem Zwilling-Maschinengewehr, montiert auf einer Drehkranzlafette. Etwa mittig unten im Rumpf war zudem ein einziehbarer Abwehrstand mit einem MG eingebaut. Dieser ließ sich um 360 Grad schwenken und nahm auch das Visier zum Abwurf der Bomben auf. Die anfänglich von Junkers veranschlagte Bombenlast von 1000 Kilogramm an Außenträgern unter dem Mittelrumpf sowie den Tragflächen ließ sich nicht realisieren. Um noch vertretbare Flugleistungen zu gewährleisten, sank die Abwurflast auf lediglich 500 Kilogramm. Als Antrieb sorgten drei L-5-Motoren für ausreichend Zugkraft. In Linhamn entstanden weitere auslieferungsreife K 30, wobei das Unternehmen A.B. Flygindustri zumindest Teile der Maschinen fertigte.

Die Sowjetunion bestellte zu den drei R 42 im November zwölf weitere R 42 und 1927 noch einmal acht. Da Schweden die Ausfuhr von Waffen in die Sowjetunion bis November 1925 nicht erlaubte, gelangten die ersten drei Bomber verschleiert auf dem See- und Landweg von Schweden nach Moskau, wo man sie in der Junkers-Fabrik Fili montierte. Die Erprobungsflüge offenbarten jedoch schwerwiegende technische Probleme, die Junkers in langwieriger Arbeit letztlich löste.

In den sowjetischen Luftstreitkräften flog das schwere Junkers-Kampfflugzeug ab 1926 in verschiedenen Ausführungen unter der Bezeichnung JuG-1. Die Bomber konnten mit Rädern, zwei Schwimmern oder Schneekufen ausgerüstet werden. Ein Teil der JuG-1 kam nach ihrer Ausmusterung und dem Ausbau der militärischen Ausrüstung 1930/31 als Transporter zum Einsatz.

Chile kaufte sechs K 30, von denen die erste im Herbst 1926 dort eintraf. Spanien orderte eine K 30, die mit der Kennung 49-1 wenigstens bis 1934 in Dienst blieb. Jugoslawien erhielt im Jahr 1931 für seine Luftwaffe zwei weitestgehend zu K 30 umgebaute G 24 nao als Reparationsleistung. Die Maschinen flogen mit Sternmotoren des Typs Gnome-Rhône Jupiter 9, damit sie sich mit anderen, gleich motorisierten Typen vergleichen ließ. Die deutsche Luftwaffe nutzte eine von vier in Griechenland beschlagnahmten Junkers G 24 he.

Insgesamt entstanden wahrscheinlich 37 K 30. Zwei davon ließen sich nicht verkaufen, eine weitere Maschine blieb unvollendet. ■

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 sinnwährend zu kürzen.

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



Junkers F 13

»Panorama« in Heft 1/22

Ich habe die ersten Artikel der *Flugzeug Classic* 1/22 gleich verschlungen. Besonders interessiert hat mich auch die neu gebaute Junkers F 13 als Ausstellungsstück in Zlín auf Seite acht. Die



Die wiederaufgebaute Junkers F 13, D-1608, stand im Tomáš Bat'a Memorial, bis sie 1945 verschwand. Heute steht dort ein Replikat der Maschine

Foto Sammlung Peter W. Cohausz

originale Maschine, eine Junkers F 13 ge mit der Werknummer 2037 mit Erstzulassung als D-1608 im Mai 1929, war ja am 12. Juli 1932 im Nebel zu Bruch gegangen, wobei der bekannte Schuhfabrikant Tomáš Bat'a und sein Pilot ums Leben kamen. Man hatte das Wrack wohl damals als Ausstellungsstück wieder aufgebaut und im Bata Memorial als Denkmal ausgestellt. Seit 1945 ist das Original allerdings verschollen. Ich habe historische Fotos dieses Flugzeugs in meiner Sammlung.

Peter W. Cohausz, Plüderhausen

Gail Halvorsen

»Panorama« in Heft 5/22

Mit Bedauern las ich in der Mai-Ausgabe von *Flugzeug Classic* vom Ableben Gail Halvorsens, den ich

selbst in Berlin in den 1970/80er-Jahren durch Zufall in Berlin Tempelhof in einem Lokal kennenlernte, in dem auch der »alte Ami« Rik De Lisle verkehrte. Als ich Gail Halvorsen damals erklärte, ich hätte zu gern mal einen Blick in das Cockpit der am Columbiadamm abgestellten DC-4 geworfen, holte er mich ganz unkompliziert persönlich am Eingang des Flughafengates mit einem Jeep und einer Leiter hinten drin ab und ermöglichte mir, darin Platz zu nehmen.

Jahre später revanchierte ich mich ebenso ungewöhnlich: Als er mit dem »Candybomber« in Berlin zur Landung ansetzte, lag unsere Kfz-Werkstatt im Einflugbereich des Flughafens Tempelhof. Ich hörte ihn schon von Weitem kommen und entrollte ein Zehn-Meter-Transparent mit den

Worten »Welcome Mr. Gail Halvorsen« oben auf unserem Werkstattdach. Er belohnte das Plakat mit ausgefahrenem Fahrwerk und Tragwerk wackeln im Landeanflug und ich sah die Besatzung winken ... Ein paar Tage später traf ich ihn dann wieder und er lachte, als ich ihm beide Geschichten erzählte.

Irgendwo in Tempelhof neben dem Rathaus, wo die Post war, erinnere ich mich an ein Wandgemälde in einem dieser Gebäude, dass Gail Halvorsen zeigt. Mir ist dieser Mann in Erinnerung geblieben aufgrund seiner Ausstrahlung und seiner Herzlichkeit. Sehr viele Berliner waren und sind ihm dankbar. Deswegen erhielt er auch den Goldenen Stadtschlüssel. Meine Hochachtung vor solch einem Menschen!

Achim Druschel, Chemnitz

BÜCHER

MICHAEL BAUMGARTL

Referenzwerk zur Bf 109



Das Jagdflugzeug
 Messerschmitt Bf 109

Technik/Eigenschaften/
 Leistung/Stückzahlen/
 Bewährung

1032 Seiten, gebunden,
 30 Abbildungen, Eigenverlag,
 ISBN: 978-3-00-069944-3,
 Preis: 74,95 Euro

Bezugsquelle:
 Fachbuchhandlung Schmidt,
 Tel.: 089 703227,
 www.christian-schmidt.com

Beschrieben ist die technische Entwicklung aller Bf-109-Baureihen, deren Flugeigenschaften und Leistungen sowie ihrer Motoren samt Eigenschaften. Ferner werden die gelieferten Stückzahlen kritisch untersucht, ebenso wie etwa die Bewährung im Einsatz mit seinen unterschiedlichen Anforderungen, gestützt vom Vergleich mit anderen zeitgenössischen Baumustern. Ein anhand von Primärquellen systematisch recherchiertes Mammutwerk, streng in Form einer akademischen Studie, voller Fußnoten, die jede Information exakt belegen – sehr viel Text also, der praktisch ohne Abbildungen auskommt. Als technisch orientiertes Referenzwerk zur Bf 109 absolut erstklassig!

WM

ROB MULDER

Orion in der Schweiz

Als Swissair im Frühjahr 1932 den Flugbetrieb mit der Lockheed Orion 9B aufnimmt, kommt dies einer Revolution im europäischen Luftverkehr gleich. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 260 km/h lässt die Orion ihre Konkurrenz weit hinter sich – die Heinkel He 70 ist damals noch nicht fertig, zudem sind US-amerikanische Flugzeuge billiger für die Schweiz anzuschaffen. Erneut zeigt sich Autor Rob Mulder in Hochform. Gründlich fakten- wie facettenreich recherchiert und nicht zuletzt üppig illustriert, wirft er ein reizvolles Schlaglicht auf eine kleine, dafür umso bedeutsamere Nische in Europas Verkehrsflug-Geschichte – und das vorbildlich wie immer.

WM



Lockheed Model 9B Orion –
 The Swiss Revolution

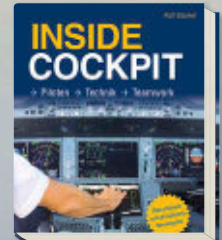
In englischer Sprache
 120 Seiten, gebunden,
 147 Fotos und
 Abbildungen, 14 Farbprofile,
 European Airlines,
 ISBN 978-82-93450-15-3,
 Preis: ca. 30 Euro

Bezugsquelle:
 Sound, Tel.: 0177-2882968,
 www.sound-bm.com

Ein Muss für alle Luftfahrt-Fans!

747 und A380 sind großartige technische
Meisterwerke. Sie werden nicht mehr gebaut.
Dieser Band zeichnet die faszinierende
Geschichte der Giganten am Himmel nach.

168 Seiten
ISBN 978-3-96453-251-0
€ (D) 29,99



Weitere Luftfahrtitel 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.



ABSTURZ EINER LANCASTER BEI AUERSTEDT



»Wie eine brennende

Die Absturzstelle einer Avro Lancaster brachte Vermisstenforscher René Schütz zum Grab eines unbekanntes alliierten Soldaten. Das Rätsel um seine Identität führte schon bald zu einer ganzen Bomberbesatzung, die seit den letzten Kriegstagen vermisst wird!

Von Andreas Metzmacher

Es ist kaum zu erkennen, aber auf dem verwitterten Grabstein auf dem kleinen Friedhof in Auerstedt in Thüringen steht: »Ein unbekannter amerikanischer Soldat, gef. Im März 1945.« Doch wer ist dieser Soldat? Gibt es unter Umständen noch Angehörige, die ihren aus dem Krieg nicht zurückgekehrten Vater oder Bruder niemals wiedersahen und sich noch heute fragen, wo er abgeblieben ist? Diese und weitere Fragen stellte sich René Schütz von der Vermissten-suche Thüringen und ging der Sache ein Jahr lang auf den Grund. Er recherchierte und stellte Nachforschungen an. Seine Informationen ergaben, dass die Identität des Toten mit einer britischen Avro Lancaster zusammenhing, die im März 1945 unter bis heute

nicht geklärten Umständen nicht von ihrem Einsatz zurückkehrte. Ihre siebenköpfige Besatzung gilt noch immer als vermisst.

Letzte Gewissheit konnte der Vermisstenforscher aber erst dann haben, wenn er das Grab öffnen durfte. Die Gemeinde stimmte dem Vorhaben zu und stellte ihm dafür sogar

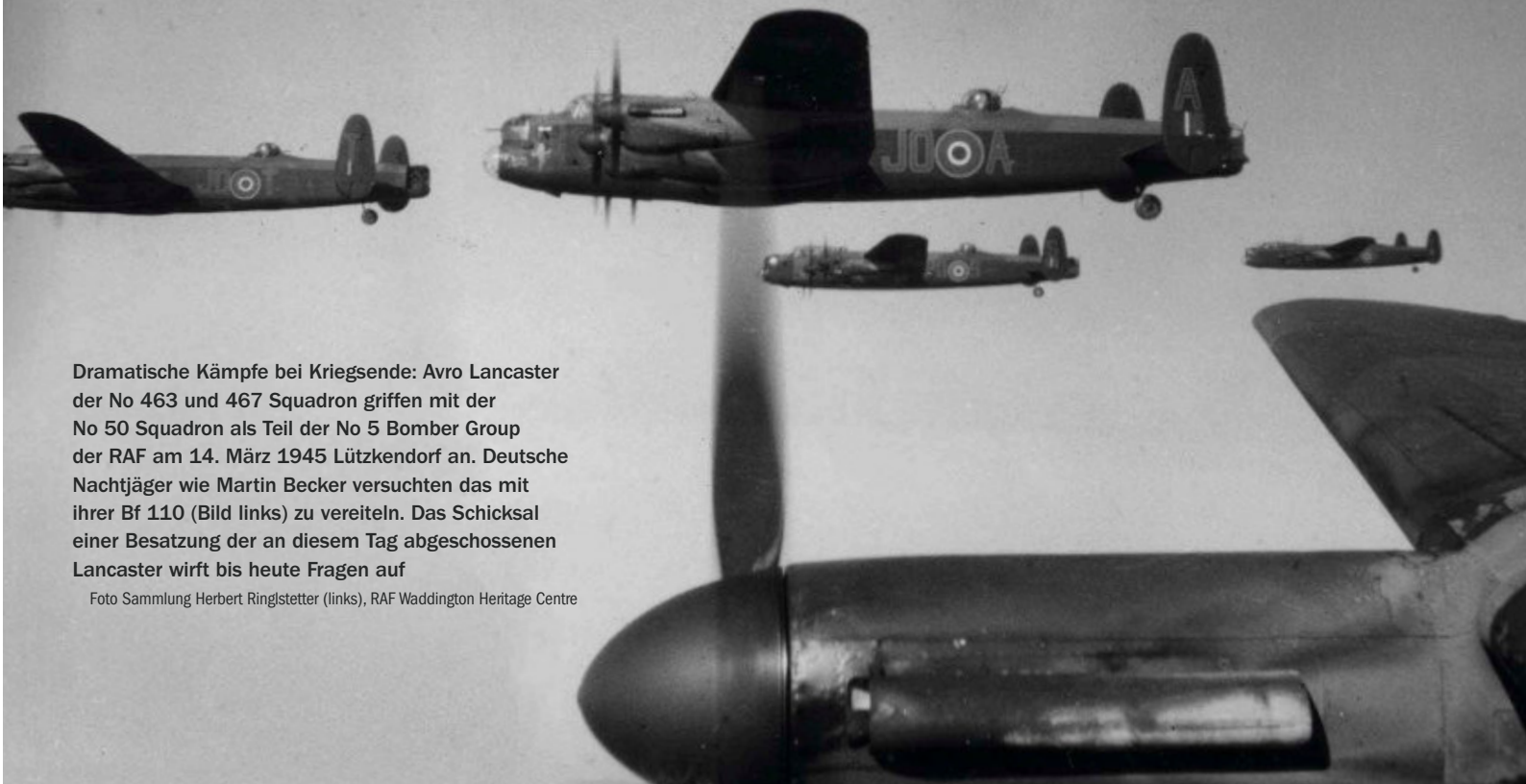
12. April 2021 zum Friedhof, um das Grab offenzulegen.

Den Grabstein und die Grabumfassung legten René Schütz und seine Helfer vorsichtig beiseite, dann setzte der Bagger an. Erdschicht für Erdschicht trug der Fahrer ab und arbeitete sich so langsam in die Tiefe. Immer

» So langsam machte sich Nervosität breit.
War das Grab **vielleicht leer?** «

einen Bagger samt Baggerfahrer bereit. Auch der örtliche Pfarrer und der Deutsche Volksbund für Kriegsgräberfürsorge waren einverstanden. Letztere schickten den hauptberuflichen Umbetter Joachim Kozlowski am

wieder unterbrach Kozlowski mit einem Handzeichen die Arbeiten, stieg in die immer tiefer werdende Grube und stach mit einer Sondiernadel in die Erde. Das hier etwas vergraben war, ließ sich klar erkennen, unter-



Dramatische Kämpfe bei Kriegsende: Avro Lancaster der No 463 und 467 Squadron griffen mit der No 50 Squadron als Teil der No 5 Bomber Group der RAF am 14. März 1945 Lützkendorf an. Deutsche Nachtjäger wie Martin Becker versuchten das mit ihrer Bf 110 (Bild links) zu vereiteln. Das Schicksal einer Besatzung der an diesem Tag abgeschossenen Lancaster wirft bis heute Fragen auf

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter (links), RAF Waddington Heritage Centre

Zigarre«

schied sich doch der offensichtlich irgendwann mal ausgehobene Boden deutlich von der natürlichen Erdschicht.

Noch waren aber keine Anzeichen eines Sarges zu sehen. So langsam machte sich Nervosität breit. War das Grab vielleicht leer? Vom Rand der Grube beobachtete der 83-jährige Werner Meister die Arbeiten. Er war sich sicher, dass hier noch jemand lag. Schließlich war er am Abend des 14. März 1945 Augenzeuge, als ein alliierter Bomber hinter dem Dorf abstürzte und explodierte. »Bombenalarm gab es zu der Zeit relativ häufig«, so Meister, der damals sieben Jahre alt war.

Lützkendorf im Visier

Etwa 40 Kilometer nordöstlich von Auerstedt befanden sich nämlich die Hydrierwerke von Leuna und Lützkendorf. Seit Mai 1944, mit dem Beginn der alliierten Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie, waren sie in das Visier amerikanischer und britischer Bomber geraten. Das Hydrierwerk der Wintershall AG in Lützkendorf produzierte aus Erdöl und Braunkohle syn-



Auf dem Grabstein in Auerstedt liegt laut Inschrift ein US-Soldat begraben. Welches Geheimnis hat er mit in den Tod genommen?

thetischen Treibstoff. Am späten Nachmittag des 14. März 1945 formierte sich über Südengland erstmals ein Bomberverband der Royal Air Force (RAF) der No.5 Bomber

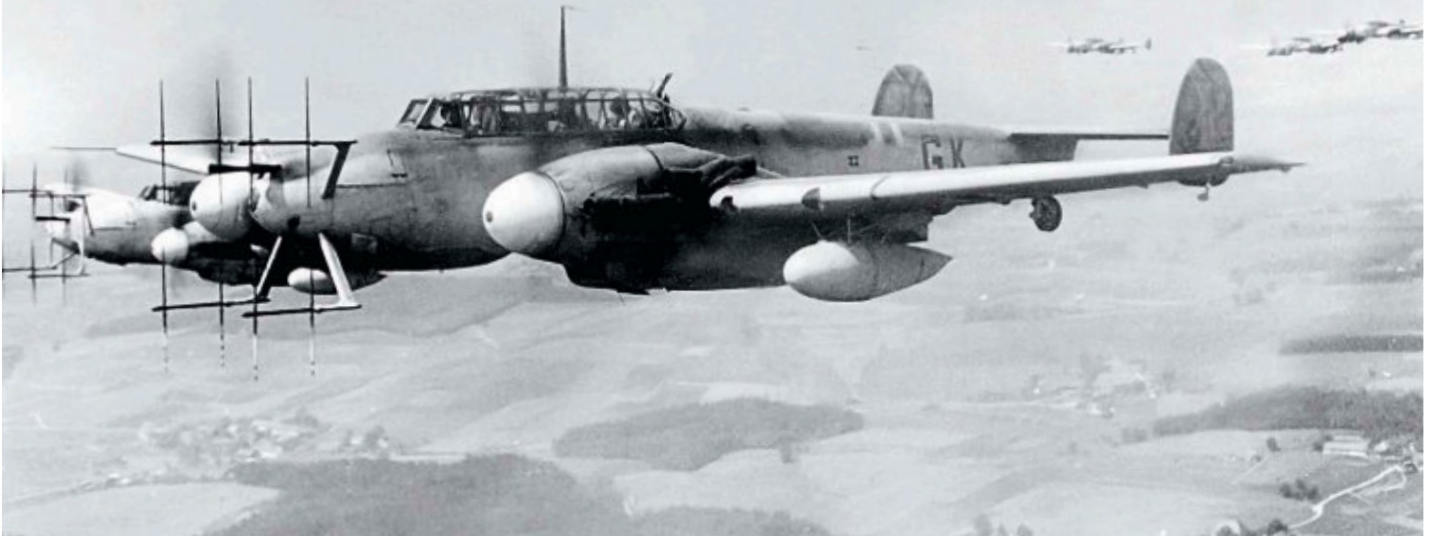
Group mit insgesamt 244 Avro Lancaster und elf Mosquitos zu einem Angriff auf das Hydrierwerk.

Unter den 18 Maschinen der No 50 Squadron, die vom Flugplatz Skellingthorpe abhoben, befand sich auch die Avro Lancaster I, NG177, mit der Kennung VN-L und seiner sieben Mann starken Besatzung aus fünf Kanadiern (RCAF) und zwei Briten, dem Piloten Flight Lieutenant Frank James Ling (RCAF), Flight Engineer Sergeant Herbert Cecil Lomax (RAF), Navigator Flight Officer Bruce Wells Rutland (RCAF), Bombenschütze Flight Sergeant Eric Leslie Howard (RAF), Funker Pilot Officer Ralph Lindsay Thompson (RCAF) und den beiden Bordschützen Pilot Officer Robert Bruce Millman (RCAF) und Pilot Officer Angus Wharing Holmes (RCAF).

Zwei Lancaster der 50 Squadron brachen ihren Einsatz wegen technischer Probleme vorzeitig ab, die restlichen 16 Maschinen reiheten sich in den Bomberverband ein, der über Frankreich hinweg aus südwestlicher Richtung an Weimar vorbei das Zielgebiet anflieg. In Auerstedt ertönte Fliegeralarm. Beinahe

Das NJG 6 setzte 1945 Bf 110 und Ju 88 ein, um alliierte Bomber über Deutschland vom Himmel zu holen

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



Die vermisste Mannschaft der Lancaster NG177, VN-L. Der Pilot Frank James Ling steht als Zweiter von rechts, links neben ihm ist Bruce Wells Rutland



Der 29-jährige Pilot, Flight Lieutenant Frank James Ling, war einer der fünf kanadischen Besatzungsmitglieder der Lancaster I, NG177

Foto Cindy Ling



Der Navigator der NG177, Flight Officer Bruce Wells Rutland. Der 31-Jährige stammte aus Toronto, Kanada

Foto www.aircrewremembered.com

routiniert verließen die Auerstedter ihre Häuser und sammelten sich auf einer Anhöhe außerhalb des Dorfes.

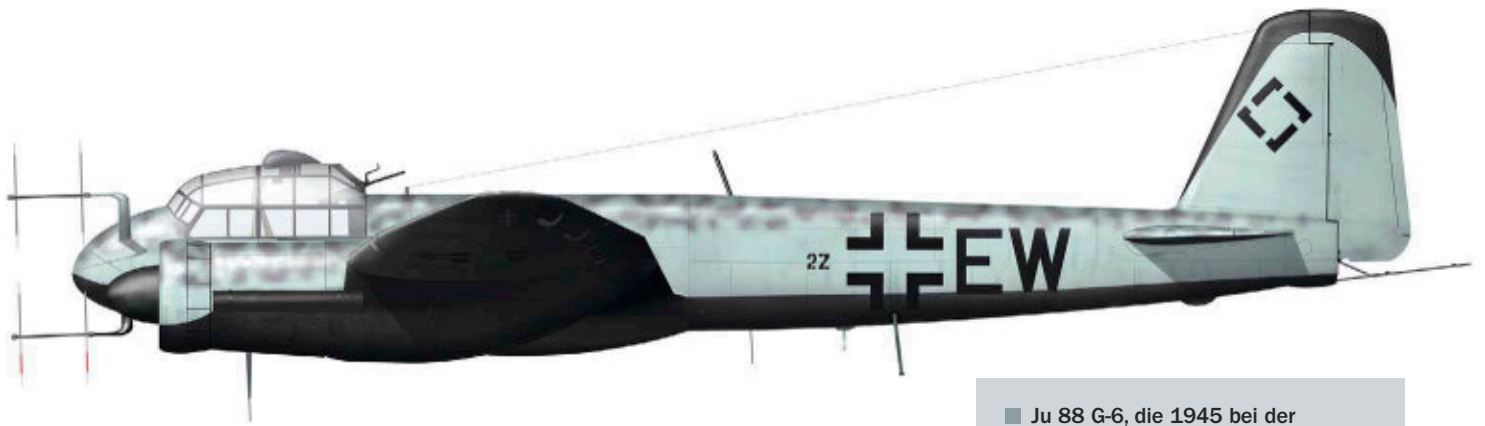
Heftige Druckwelle

Der 83-Jährige erinnert sich noch genau, was daraufhin geschah. »Es war etwa gegen 22:00 Uhr, als aus westlicher Richtung, von Reisdorf, ein brennendes Flugzeug kam. Es

sah aus wie eine riesige brennende Zigarre, ist wenige Hundert Meter über Auerstedt hinweg, hätte beinahe den Kirchturm gestreift und etwa einen Kilometer hinter Auerstedt, am Schützenberg, ist dann dieses Flugzeug in den Hang hineingekracht ... Die Druckwelle war so stark, dass wir fast zu Boden gerissen wurden.« Spuren hinterließ die gewaltige Wucht der Explosion auch im

Dorf: Scheiben zersprangen und viele Dächer hat es abgedeckt.

Getroffen hatte die Lancaster vermutlich Hauptmann Martin Becker, Kommandeur der IV. Gruppe des Nachtjagd-Geschwaders 6 (NJG 6), der allein an diesem Abend den Abschuss von neun Gegnern meldete. Sechs von ihm selbst und drei weitere durch seinen Bordschützen, der aus seinem Abwehrstand nach hinten feuerte. Seinen ersten Luftsieg meldete Becker um 21:53 Uhr nahe Bad Berka, den nächsten sechs Minuten später nahe Apolda (vermutlich die Lancaster bei Auerstedt). Innerhalb weniger Minuten gelang es ihm, vier Bomber über dem Zielgebiet abzuschießen. Danach folgte er dem Bomberstrom



■ Ju 88 G-6, die 1945 bei der IV. Gruppe des NJG 6 flog. Der Nachtjäger war mit zwei 20-mm-MG 151/20 auf dem Rumpfrücken ausgerüstet

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

und schoss weitere Gegner ab. Seinen letzten Luftsieg gab er um 23:37 Uhr bei Baiersbronn in Süddeutschland an. Insgesamt 18 Luftsiege verkündete die Luftwaffe in dieser Nacht.

Dagegen registrierte die No 5 Bomber Group der RAF über Feindgebiet den Verlust von nur acht Bombern. Eine weitere Lancaster der 207 Squadron stürzte beim Anflug auf England ab, wobei die gesamte Besatzung ums Leben kam. Aber auch das NJG 6 hatte Männer verloren. Die IV. Gruppe meldete eine Ju 88 G-6, die nördlich von Kitzingen abstürzte. Eine weitere Ju 88 G-6 der 5. Staffel ging bei einer Bauchlandung in Flammen auf, die vierköpfige Besatzung starb. Auch eine Bf 110 G-4 der 8. Staffel legte bei der Rückkehr eine Bauchlandung hin.

Ein Bild des Grauens

Als Werner Meister am nächsten Tag mit anderen Kindern des Dorfes neugierig die Absturzstelle aufsuchte, bot sich ein Bild des Grauens. Der explodierte Bomber hatte einen riesigen Krater in den Hang gerissen.

Überall lagen große Steine und zerfetzte Trümmerteile des Bombers herum. Ein Anblick, den Werner Meiser bis heute nicht aus seinem Kopf bekommt, war der Anblick von abgerissenen Körperteilen der Besatzung inmitten des Trümmerfelds. Vor dem Dorf, in der Nähe einer Bahnstrecke, fanden die Auerstedter einen weiteren toten Soldaten. Offensichtlich war er ein Besatzungsmitglied des explodierten Flugzeugs, dem es noch gelungen war, vor dem Aufschlag abzuspri-

» Überall lagen große Steine und zerfetzte Trümmerteile des Bombers herum. «

gen. Doch dafür war es schon zu spät, sodass sich der Fallschirm, der neben dem Toten lag, nicht mehr öffnete.

Den toten Soldaten bestatteten die Auerstedter auf ihrem Dorffriedhof. In eine Kiste mit ins Grab legten sie die an der Absturzstelle aufgefundenen Körperteile der anderen Besatzungsmitglieder. Obwohl ein feind-

licher Soldat, hatten die Bewohner die Grabstelle viele Jahrzehnte lang gepflegt. »Ein Unbekannter amerikanischer Soldat« steht zwar auf dem Grabstein, aber dass es kein Amerikaner sein kann, war den Auerstedtern schon länger bewusst. In der Dorfchro-

nik ist zu lesen, dass es sich bei ihm vermutlich um ein Besatzungsmitglied der Avro Lancaster mit der Werknummer RF153 handelt, die bei Braunsbedra, nahe Lützkendorf, in der Luft explodierte.

Spur wieder aufgenommen

75 Jahre später stellte Vermisstenforscher René Schütz, wie weiter oben bereit erwähnt, wieder einen Zusammenhang mit dem bei Auerstedt abgestürzten Flugzeug her. Bei der Untersuchung der Absturzstelle fand er Wrackteile, die er anhand der aufgeprägten Buchstaben und Nummern eindeutig zu einer bei Armstrong Withworth Aircraft gebauten Avro Lancaster Mk. I zuordnen konnte. In den 1990er-Jahren war bei einer illegalen Bergung an der Absturzstelle ein Rolls-Royce Merlin zutage getreten, der seither im Schlossmuseum in Auerstedt ausgestellt ist. Ein weiteres Indiz dafür, dass es sich um ein deutsches Flugzeug handeln musste und der Tote wahrscheinlich kein Amerikaner ist. Weiter fand er heraus, dass man die Besatzung der in der Dorfchronik erwähnten RF153 bereits 1947 vom Gemeindefriedhof Braunsbedra exhumiert und auf den britischen Soldatenfriedhof in Berlin überführt hatte.

Nur ein einziges Flugzeug des Angriffs vom 14. März 1945 galt mitsamt seiner Besatzung weiterhin als vermisst: die Avro Lancaster Mk. I, NG177 der No 50 Squadron der RAF. Es lag also nahe, dass es sich bei dem Toten von Auerstedt eben um ein Besatzungs-



Hauptmann Martin Becker (rechts), Gruppenkommandeur der IV./NJG 6, schoss die meisten der am 14. März 1945 bei dem Angriff auf Lützkendorf verloren gegangenen Avro Lancaster ab, vermutlich auch die bis heute vermisste NG 177. Becker überlebte den Krieg und starb 2006 mit 89 Jahren



Auch Ju 88 waren als Nachtjäger aktiv und kamen am 14. März 1945 zum Einsatz

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



Überall verstreut liegen auch heute noch Wrackteile der abgestürzten Lancaster im Wald bei Auerstedt. Sie halfen René Schütz bei seinen Nachforschungen

mitglied dieser Maschine handeln könnte. Die Besatzung der Lancaster bestand aus fünf Kanadiern und zwei Briten. Doch lag da überhaupt noch jemand im Grab? Schließlich haben Bergungskommandos der westlichen Alliierten nach dem Krieg so wie in Braunschweig ihre in ganz Deutschland verstreut liegenden Soldaten exhumiert und in zentrale Kriegsgräberstätten überführt. Da kann ihnen doch das alliierte Kriegsgrab in Auerstedt nicht entgangen sein? Die einzige Chance, das herauszufinden, war die Graböffnung. Fanden sich hier vielleicht tatsächlich Hinweise auf die lange vermisste Besatzung der NG177?



Überraschender Fund

So langsam kam der Bagger am 12. April 2021 der Wahrheit näher. In etwa 1,20 Metern Tiefe hob sich ein dunkelbrauner Rand, die Außenwände eines Sarges, im Erdreich ab. Mit einem Handzeichen stoppte Umbetter Joachim Kozlowski den Bagger und nahm die Schaufel in die Hand. Vorsichtig grub Kozlowski weiter, als es plötzlich goldgelb schimmerte. Ein menschlicher Kiefer mit goldenen Zahnfüllungen trat zum Vorschein.

Nach und nach legte Kozlowski ein komplettes Skelett frei, während René Schütz mit einer Metallsonde den Inhalt des Grabes nach

Schaufel um Schaufel arbeiteten sich die Ausgräber um René Schütz vor. Umbetter Joachim Kozlowski prüfte immer wieder mit einer Sondiernadel das Erdreich



Metall untersuchte. Da piepste es plötzlich. Es war ein kleines, unscheinbares Kettchen, das sich am Handgelenk des Toten befand. Daran ein kleines Klümpchen, das erst mal wie ein Erdbröckchen aussah. Der Vermisstenforscher rieb das Bröckchen zwischen Daumen und Zeigefinger vom Erdreich frei und siehe da, es hatte die Form einer Münze, die an einer Seite angebrochen war.

Es war tatsächlich die Erkennungsmarke, auf der kaum sichtbar drei Buchstaben zu sehen waren: »C.A.N.« – die Bezeichnung für kanadische Militärangehörige. Damit stand fest, dass der Tote ein Kanadier ist. Anhand des Zustands des Skeletts schätzte Kozlowski das Alter des Mannes zum Todeszeitpunkt auf etwa 30 Jahre. Ein Alter, das für zwei der fünf Kanadier der NG177 zutrifft. Etliche schwere Frakturen am Oberkörper und am Schädel waren wahrscheinlich die Todesursache. Vermutlich entstanden, nachdem der Kanadier ohne die Wirkung eines Fallschirms auf dem Boden aufgeschlagen war. Weitere Hinweise, wie die Reste der Uniform, fanden sich nicht im Grab. Nur zwei kleine Kunststoffknöpfe von der Unterwäsche des Toten.

Wie geht es weiter?

Ein vollständiges Skelett war nun geborgen, doch wo befanden sich die Überreste der an-

deren Besatzungsmitglieder, die sich in einer Kiste mit im Grab befinden sollten? Da waren sich die Zeitzeugen sicher, dass es das geben musste. Wenn, dann hätte man sie vermutlich auf den Sarg gestellt. Doch weitere Knochenteile, die nicht zu dem Skelett gehörten, beförderte der Umbetter nicht hervor. René Schütz drängte den Baggerfahrer, am Fußende des Sarges weiter zu graben.

Tatsächlich stieß das Team im Grab auf menschliche Überreste und diese Erkennungsmarke. Deutlich ist darauf die Abkürzung »C.A.N.« zu erkennen. Die Nummernfolge ist nicht erhalten geblieben, damit wäre die Identifizierung des Kanadiers eindeutig



■ Avro Lancaster NG177, VN-L, deren Besatzung seit dem 14. März 1945 als vermisst gilt
Zeichnung Juanita Franzi

Und tatsächlich hatte er mal wieder den richtigen Riecher: Es tauchten erneut Holzreste auf. Der Bagger stoppte und Schütz legte gemeinsam mit einem Helfer weitere Knochenreste frei, an denen teilweise sogar noch Plexiglasreste hingen. Von wie vielen weiteren gefallenen Soldaten die stammen, ist höchstwahrscheinlich nicht mehr zu klären.

Die sterblichen Überreste hatte der Volksbund erst mal übernommen und leitete sie an die zuständige Partnerorganisation in Großbritannien, die Commonwealth War Graves Commission, weiter. Die hat nun die Aufgabe, den toten Kanadier zu identifizieren und seine noch lebenden Angehörigen ausfindig zu machen.

Anhand des Zustands der Zähne und eines DNA-Abgleichs sollte das möglich sein. Über 75 Jahre nach Kriegsende könnte man damit den Angehörigen von sieben nicht zurückgekehrten Soldaten endlich Gewissheit geben. Sollte das gelingen, dann plant René Schütz, einen Gedenkstein mit den Namen der Besatzung an der Absturzstelle aufzustellen. ■



Am Fußende des Sarges fand René Schütz tatsächlich eine Kiste, in der Körperteile der anderen gefallenen Flieger der Lancaster bestattet waren



Die geborgenen Toten übernahm erst mal der Volksbund, um sie später der Commonwealth War Graves Commission zu übergeben. Sie können das Schicksal der Lancaster-Besatzung vielleicht endlich final aufklären

WIE DIE FW 190 D WIRKLICH ENTSTAND

Die »Dora« kommt!

Es war nicht zu leugnen: Die alliierten Jäger haben die Fw 190 A klar deklassiert. Fieberhaft arbeitete Focke-Wulf nun an einem neuen Muster, das vor allem durch ein neues Triebwerk punkten sollte

Von Dietmar Hermann

Der Weg für die Focke-Wulf Fw 190 Langnase schien geebnet zu sein. Am 26. Januar 1943 entschied die Luftwaffenführung, dass die Fw 190 mit Reihenmotoren in Form der C-Baureihe endlich in Großserie entstehen sollte. Allerdings kam es dabei zu einem folgenreichen Entschluss, denn die Verantwortlichen zwangen Focke-Wulf, die bislang mit DB-603-Motoren geplante Serie nun auf den kaum erprobten Jumo 213 umzustellen.

Nur drei Tage später, am 29. Januar 1943, aktualisierte das Werk seine Entwicklungs-

vorgaben: »Gemäß Auftrag des RLM (Reichsluftfahrtministerium) vom 26.1.1943 soll die Fw 190 mit Jumo 213 und der vorgesehenen V19 bzw. C-Zelle serienmäßig beschafft werden«, hieß es da. Und weiter zu den im Bau befindlichen Mustermaschinen: »Für die bisher geplanten C-Flugzeuge V19, V20, V21, V25, V26, V27 mit dem DB 603 sind zwecks dringender Triebwerkserprobung 6 neue 213-Triebwerke zu bauen und die Zellen im Bereich des Triebwerks zu ändern.« Besonders in zeitlicher Hinsicht sollte sich das fatal auswirken, denn die geplanten

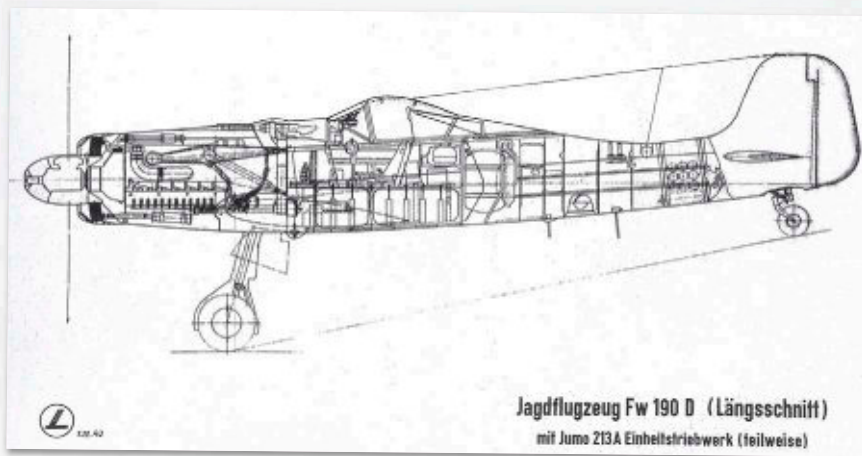
Versuchsjäger mit dem DB 603 befanden sich bereits in einem fortgeschrittenen Baustadium. Nun mussten die Ingenieure ein neues Triebwerk konstruieren, das auf dem der Fw 190 V17 basierte.

Aus C wird D

Was die Flugklartermine anging, sollte als erste die V19 am 1. September 1943 aufs Startfeld rollen. Dieser Zeitpunkt lag satte sechs Monate hinter dem ursprünglich geplanten Termin mit dem DB 603. Im gleichen Monat sollten ihr die V20 und V21 folgen.

Die Fw 190 D war ein Meisterwerk der Improvisation: Weil das Reichsluftfahrtministerium auf einen komplett neuen Motor umschwenkte, mussten die Ingenieure bei Focke-Wulf radikal umdenken. Hier ist die V53 zu sehen





Das ist wahrscheinlich der früheste Längsschnitt vom 1. Dezember 1943, der die neue Fw 190 D mit ihren Änderungen auf Basis der Fw 190 A-8 zeigt

Die V25 und V26 wollte man dann im Oktober vollenden und die V27 sollte zuletzt am 18. November 1943 bereitstehen.

Dann wurde es interessant, denn zur Serienbezeichnung hieß es nun: »Fw 190 mit Jumo 213 ohne Druckkabinausrüstung Fw 190 D-1, mit Druckkabinausrüstung D-2.« Zur D-1 hatte man handschriftlich die ersten Stückzahlen für den anvisierten Serienstart im Juli 1944 hinzugefügt (Juli 1944: eine, August: drei, September: sechs). Auch wenn man hier noch vom C-Rumpf sprach, war die Fw 190 mit dem DB 603 vom Tisch. In den Werksunterlagen von Mai 1943 gab man die C-Serie als »nicht mehr geplant« an. Stattdessen konzentrierte sich Focke-Wulf jetzt auf die neue Baureihe Fw 190 D.

Fotosammlung Dietmar Herrmann

Für die Triebwerkshersteller bestand ein wichtiger Schritt darin, sogenannte Einheitstriebwerke (ETW) zu entwickeln. Bislang





Sie war erst im Frühjahr 1944 fertig, die Fw 190 V21. Man sieht deutlich den geänderten Abgasaustritt beim Flammenvernichter gegenüber der V20



Die Fw 190 V20 mit Jumo-213-Einheitstriebwerk und eingebauter Flammenvernichter-Anlage. Das Triebwerk war serienmäßig vorgesehen für die neue Focke-Wulf Ta 152 A



Rückansicht der V21. Die Flammenvernichter-Anlage hat deutlich sichtbare Abgaspuren auf der Tragflächen-Oberseite hinterlassen

war es nämlich üblich, dass die Zellenfirmen die nackten Motoren übernahmen und die passenden Triebwerke, also Motor plus Kühler, Luftschaube und Zusatzaggregate, selbst entwickelten und bauten. Der Sinn der neuen ETW sollte es sein, den Zellenfirmen komplette Wechseltriebwerke mit vereinheitlichten Trennstellen zu liefern. Damit lag die komplette Triebwerksverantwortung nun bei den Motorenherstellern.

Bereits im Februar 1943 fanden dazu Abstimmungsgespräche zwischen Jumo und Focke-Wulf statt. Dabei ging es konkret um das Jumo-213-Einheitstriebwerk und deren volle Austauschbarkeit mit dem DB-603-ETW. Dafür musste man allerdings die Trennebene am Brandschott vereinheitlichen. Um das zu ermöglichen, benötigte man einen Zwischenträger, der allerdings das gesamte ETW verlängerte, sodass Focke-Wulf wiederum den Rumpf seiner Flugzeugzellen verlängern musste.

Neuer Motor, neuer Termin

Als erste Versuchsmaschine aus dem alten Fw-190-C-Programm wurde die V19 fertig. Um den spät gelegenen Flugklartermin vorzuziehen, ging man bei ihr aber einen anderen Weg. Am 31. März 1943 hieß es: »Zur schnelleren Flugeigenschaftserprobung der V19 und einer weiteren Triebwerkserprobung mit einer dem Einheitstriebwerk angenäherten Ausführung wird das Bauprogramm neu aufgestellt.« Jetzt sollte die V19, Werknummer 0041, anstelle des noch nicht verfügbaren ETW ein Ersatztriebwerk, basierend auf dem der Fw 190 V17, bekommen. Damit konnte man den Termin tatsächlich um zwei Monate vorziehen.

Nach all dem Hin und Her startete sie erstmals am 7. Juli 1943 und ging anschließend in die Eigenschaftserprobung. Neben dem Jumo 213 A besaß sie die Kernelemente der geplanten späteren Serie wie dem vorverlegten und vorgepfeilten Flügel sowie das neue hydraulische Fahrwerk. Aber anders als bei der »alten« C-Serie besaß sie aufgrund des vorverlegten Motors einen verlängerten Rumpf an der Hecktrennstelle. Obwohl die Maschine über einen längeren Zeitraum erprobt werden konnte, ist von ihr doch nur wenig bekannt.

Im Herbst 1943 brach der Bolzen für die Fahrwerksverriegelung am rechten Fahrwerksbein, sodass die Maschine auf dem Bauch landen musste. Zwar konnte man die Schäden reparieren und die Tests fortsetzen, allerdings legte sie am 16. Februar 1944 eine schwere Außenlandung mit 70 Prozent Bruch hin, woraufhin man sich nicht bemühte, sie wieder aufzubauen.

Derweil gingen im Juni 1943 die Arbeiten an den übrigen Versuchsträgern weiter. Die



■ Versuchsflugzeug Fw 190 V53, W.Nr. 170003, während der Erprobung für die Serie D-9

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Fw 190 V20, V21 und V25 sollten jetzt allerdings, anders als geplant, von vornherein das neue Einheitstriebwerk bekommen. Doch diese ETW zu entwickeln und zu bauen, kostete erneut Zeit, sodass Focke-Wulf wieder zum Warten verdammt war. Nun hieß es straffen. Kurzerhand strich man die Fw 190 V22 und V23 aus dem Programm, während die V26 und V27 den neuen BMW 8035 erhalten sollten.

Derweil feilte Focke-Wulf an der »190« D weiter. So stellten die Ingenieure die ganze Konstruktion auf das Jumo-213-Einheitstriebwerk ab, indem sie den verlängerten Rumpf mit einarbeiteten. Dies wiederum machte die Vorverlegung des Tragwerks mit den vorgefeilten Flügeln unnötig, sodass praktisch ein

kompletter Neuentwurf entstand. Werksintern lief die Fw 190 D unter der Bezeichnung Fw 190 Ra-4, ehe das RLM entschied, die so veränderte Fw 190 D nun als Ta 153 zu bezeichnen. Das Kürzel »Ta« verweist auf den Konstrukteur Kurt Tank.

Neben den Querelen um den Motor gab es noch ein weiteres Problem. Im RLM glaubte man zu wissen, dass die Kapazitäten

Fw 190 D beziehungsweise Ta 153. Auf Drängen des RLM mussten beide Werke aufwendige Vergleichsberechnungen durchführen, die nur die Patt-Situation bestätigten. Leistungsmäßig lagen auf dem Papier beide Ma-

» Bereits seit Monaten **schwelte** zwischen Focke-Wulf und Messerschmitt ein Wettkampf. «

zukünftig nur zum Bau eines Jägers reichen würden. Die Verantwortlichen zögerten daher, grünes Licht für den Serienbau der Ta 153 zu geben, solange noch der Entwurf von Messerschmitt im Rennen war.

Unnötiger Wettstreit

Bereits seit Monaten schwelte zwischen Focke-Wulf und Messerschmitt ein unnötiger Wettkampf zwischen der Me 209 und der

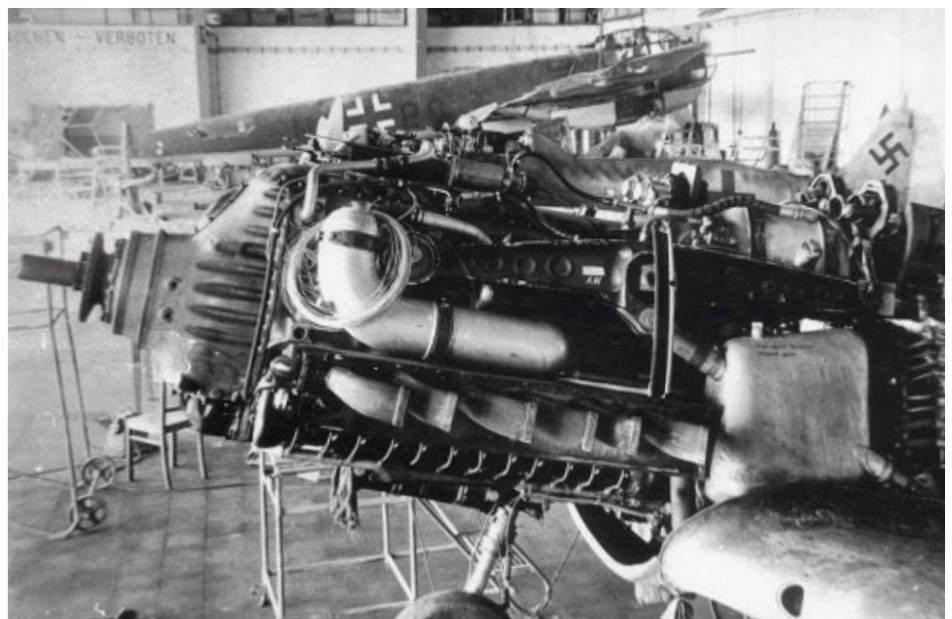
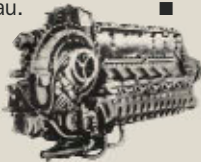
schinen gleich. Der größte Nachteil der Ta 153 war der starke Änderungsumfang gegenüber der laufenden Serie. Um sie bauen zu können, müsste man 100 Prozent der Vorrichtungen modifizieren, während Messerschmitt nur 60 Prozent im Vergleich zur alten Bf 109 zu ändern hatte.

Der fortschreitende Krieg und die damit einhergehende Mangelwirtschaft zwangen indes zum Handeln. Generalfeldmarschall

■ Jumo 213

Der Jumo 213 wurde im Oktober 1940 zunächst vom Serienprogramm abgesetzt. Dadurch sollte die Entwicklung des stärkeren Jumo 222 beschleunigt werden. Erst Anfang 1942 beschloß das RLM die Entwicklung des Jumo 213 wieder aufzunehmen, um den Jumo 211 abzulösen. Gegenüber dem »211« blieb der Hubraum des »213« mit 35 Litern unverändert. Die Mehrleistung erzielte man durch Drehzahlerhöhung bis auf 3250 min⁻¹. Damit war der Motor praktisch gleichstark wie der DB 603, aber deutlich kompakter. Im Juli 1942 entstanden erste Einbauattrappen und am 25. September 1942 flog damit die erste Fw 190. Technische Probleme verzögerten allerdings den Großreihenbau. Der Jumo 213 kam serienmäßig erst ab Ende 1943 in der Ju 188 und später in der Ju 88 zum Einbau. ■

Das RLM bestimmte am 26. Januar 1943, dass die Fw 190 C in Großserie gehen sollte, allerdings mit Jumo 213 anstelle des geplanten DB 603. Sämtliche Arbeiten an dem DB 603 waren damit umsonst



Versuchsmusterbau bei Focke-Wulf. Der Jumo 213 Motor ist bereits hier angebaut. Im Hintergrund die Ju 88, die mit ihren Jumo 211 Erprobungsträger für die hölzerne Focke-Wulf Ta 154 war

Aus dem Umbau der Fw 190 A-8, W.Nr. 170003, entstand die Fw 190 V53 für das D-9-Programm. Sie startete erstmals am 12. Juni 1944



Die V53 war voll ausgerüstet mit vier MG 151/20 im Flügel und zwei MG 131 im Rumpf. Die Luftschaube zeigt die Öffnung für den möglichen Einbau einer Motorwaffe



Seitenansicht der Fw 190 V53. Wie aus einem Guss präsentierte sich das erste Musterflugzeug für die neue D-9-Serie

Erhard Milch wollte nun Messerschmitt und Tank dazu bringen, gemeinsam einen Jäger auf Basis der Me 209 herauszubringen. Ihm schwebte auch schon der Name vor: Meta-Jäger. Doch es kam anders.

Tanks Assistent Willy Kaether schlug noch in der gleichen Sitzung dem RLM eine neue Fw 190 vor, die mit zehn Prozent Änderungsumfang nur unwesentlich schlechter sei als die Ta 153. Im Prinzip war dies ein neuer Jägerentwurf, der mit der Ta 153 nichts mehr zu tun hatte. Der Vorschlag ging trotz kritischer Stimmen durch. Das ging einher mit einer Neubezeichnung: Ab dem 17. August 1943 nannte man den neuen Entwurf Ta 152. Trotz des geringeren Änderungsumfanges sollten wesentliche Modifikationen in die neue Serie einfließen. Dazu zählte vor allem das Jumo-213-ETW mit Flammenvernichter-Anlage (Fl.V.Anl.) für die erste A-Baureihe.

Der Einbau dieser Anlage kam nicht von ungefähr. Im Sommer des Jahres 1943 setzte die Luftwaffe erstmals einmotorige Jäger im Kampf gegen schwere viermotorige Bomber der Royal Air Force ein, die Nacht für Nacht Bomben auf deutsche Ortschaften abwarfen. Zwar stellten sich rasch Erfolge ein, doch gab es ein großes Problem: Die Auspuffflammen des Motors blendeten in der Dunkelheit den Piloten.



■ Eine »Dora« der Serie Fw 190 D-9 – der Jäger flog bei der II./JG 26 in der Reichsverteidigung

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Das sollte sich nun ändern. Die Fw 190 V20 (Werknummer 0042, TI+IG) besaß erstmals ein Jumo-213-C-ETW mit integrierter Flammenvernichter-Anlage. Mit dem vorgefeilten Flügel, der hydraulischen Anlage für das Fahrwerk und den Landeklappen sowie dem sogenannten C-Heck entsprach ihr Bauzustand dem der ursprünglichen C-Serie.

Jumo wollte die ersten 100 ETW noch im Oktober 1943 ausliefern. Wie viel Zeit das Ganze wirklich verschlang, zeigt der Erstflug

der V20 als zweiten Versuchsträger. Es dauerte bis zum 23. November 1943, immerhin ein halbes Jahr nach dem Start der V19, bis die V20 mit Cheftestpilot Hans Sander am Steuer zum Erstflug abhob. Bereits einen Tag danach brachte Testpilot Bernhard Märchel die V20 von Langenhagen nach Barth an der Ostsee. Dort führte man die neue Maschine dem höheren Führungsstab des RLM vor.

Focke-Wulf hatte schon zuvor vermutete, dass die Fl.V.Anl. einen beträchtlichen Ge-

schwindigkeitsverlust mit sich bringen würde, was sich in der Erprobung auch bestätigte. Die Fw 190 V20 erzielte eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 657 km/h in 7,6 Kilometern Höhe. Ohne die Fl.V.Anl. hingegen erreichte sie flotte 703 km/h in 7,2 Kilometern. Der Geschwindigkeitsverlust lag somit bei fast 50 km/h.



Galland sitzt hier im Cockpit der V17/U1, während Kurt Tank (rechts) und Cheftestpilot Hans Sander (Mitte) ihm noch entsprechende Instruktionen für den Flug mit der V17/U1 geben

Ta 152 und die Zwischenserie

Das dritte Versuchsmuster, die Fw 190 V21 (Werknummer 0043, TI+IH), hob erstmals am 13. März 1944 mit Testpilot Bernhard Märchel am Steuer ab. Wie die V20 war auch die V21 mit dem Jumo-213-ETW, der Rumpftonne und der charakteristischen Flammenvernichter-Anlage ausgerüstet. Zwar hatte man die Fl.V.Anl. inzwischen überarbeitet (sie hatte nun ein nahezu gerade abgeschnittenes Abgasmischrohr), dennoch erzielte die V21 gegenüber der V20 mit einem schräg abgeschnittenen Abgasmischrohr keine Verbesserung. Am 5. Mai 1944 übergab man sie der Erprobungsstelle Rechlin zum Nachfliegen.

Am gleichen Tag begann Focke-Wulf die V25 (Werknummer 0050, GH+KO) zu testen. Bereits am 9. Mai, nur vier Tage später, ging sie als Waffenerprobungsträger zur Erprobungsstelle nach Tarnowitz. Dort testete man die MK 108, die als Motorkanone für die Ta 152 vorgesehen war. Bis Mitte September 1944 feuerte man 6000 Schuss am Stand und in der Luft ab, ohne dass die Experten irgendetwas zu bemängeln hatten. Die Führung gab daher den Einbau der MK 108 frei.

Der größte Haken bei der Ta 152 war der absehbare späte Serienanlauf. Man hatte zu viel Zeit ungenutzt verstreichen lassen. Im August 1943 gab Focke-Wulf den Start der Ta-152-Höhenjägerserie mit Oktober 1944 an. Der Serienanlauf des Normaljägers lag sogar noch deutlich später. Um diese Zeit zu überbrücken, war es zwingend notwendig, eine Zwischenlösung zu bauen. Diese sah so aus,

Die einzigen bekannten Flugaufnahmen der Fw 190 V17/U1 aus der Wochenschau, hier vorgeflogen von Galland in Staaken. Der Flug dauerte 16 Minuten



dass Focke-Wulf im Grunde eine Fw 190 A nahm, diese aber mit dem neuen Jumo 213 A ausstatten wollte. Der Änderungsaufwand sollte dabei so gering wie möglich bleiben. Focke-Wulf griff damit das oben erwähnte Konzept der D-Version auf. Dementsprechend nannte man das Muster auch Fw 190 D, wobei es intern zunächst als Fw 190 Ra-8 firmierte.

Es gab aber noch einen zweiten Grund, der für diese Zwischenserie sprach: Die Produktion des BMW 801 reichte für die geplanten hohen Stückzahlen der Fw 190 als Jäger und Schlächter einfach nicht mehr aus.

» Die V17 war die erste Fw 190, die den damals neuen Motor Jumo 213 A erhielt. «

Dank des geringen Änderungsbedarfs lag die erste Baubeschreibung bereits am 18. Dezember 1943 vor. Da auch die D-Version ein ETW bekommen sollte, kamen die Ingenieure nicht drum herum, auch bei ihr aus Stabilitätsgründen die Kopflastigkeit durch eine 0,5 Meter lange Rumpferlängerung zu kompensieren. Die so konzipierte Serie lief kurzzeitig als Focke-Wulf Fw 190 D-1 vom Band, ehe man das Flugzeug stärker an die A-8-Serie anglich und fortan als D-9 bezeichnete. Gegenüber der A-8 musste man wegen der größeren Triebwerksanschlusskräfte die Anschlussbeschläge mit den dahinterliegenden Rumpfholmen verstärken. Das Gleiche galt auch für die Rumpfgurte im Rumpfhinterteil.

Erste Versuchsflugzeuge

Die erste bekannte Entwicklungsmitteilung für die D-9-Serie stammt vom 23. Februar 1944. Ursprünglich waren nur zwei Erprobungsmaschinen, die Fw 190 V17/U1 und die Fw 190 V53, geplant. Ab dem 31. Mai 1944 riefen die Verantwortlichen jedoch nach einem dritten Versuchsflugzeug. So kam schließlich noch die V54 hinzu.

Das erste fertige Erprobungsmuster war die aus der A-8-Serie kommende Werknum-

mer 170003, DU+JC, die im Werk Adelheide den neuen Jumo 213 C erhielt, der im Gegensatz zum 213 A die Möglichkeit bot, eine Zentralwaffe einzubauen. Die so umgebaute Fw 190 wurde zur V53 und startete erstmals am 12. Juni 1944. Bis Ende September des Jahres 1944 führte man mit ihr über 100 Versuchsflüge durch.

Die Steig- und Leistungsflüge in Langenhagen bestätigten die erwarteten Leistungen im Wesentlichen. Im Vergleich zur V17 und V20 lag die Volldruckhöhe des Motors allerdings mit 6,1 Kilometern wesentlich niedri-

ger. Die Waffenanlage der V53 bestand aus je zwei MG 131 im Rumpf, MG 151/20 in der Flächenwurzeln und MG 151/20 in den Außenflügeln, entsprechend der ursprünglich geplanten Serienbewaffnung. Mit einem Gesamtgewicht von 4070 Kilogramm und angebautem Rumpf-ETC 503 erreichte sie am Boden 555 km/h bei 3250 min⁻¹ (Notleistung). Während ihrer Erprobungszeit kam es jedoch zu einer gefährlichen Notlandung, die dazu führte, dass aus Sicherheitsgründen vorerst keine Höhenflüge erlaubt waren. Focke-Wulf baute die V53 später, nach dem Serienhochlauf der Fw 190 D-9, erneut um und verwendete sie unter der Bezeichnung V68 als Waffenerprobungsträger für zwei MK 103 in den Flügelwurzeln. Dies war als Test für die kommende Ta 152 gedacht.

Die Fw 190 V17 stand als Zweites zur Verfügung. Sie war die erste Fw 190 überhaupt, die im Sommer 1942 den damals noch neuen Reihenmotor Jumo 213 A erhielt und hob erstmals am 26. September 1942 ab. Nun wollte man sie, wie bereits erwähnt, auf den D-9-Stand bringen.

Am 13. April 1944 flog Testpilot Märschel die V17 von Langenhagen nach Adelheide, wo man alle nötigen Arbeiten innerhalb eines Monats durchführte. Am 17. Mai 1944

■ Vorbild »Wilde Sau« ■

Ab dem Sommer 1943 setzte die Luftwaffe erstmals einmotorige Jäger gegen schwere RAF-Bomber in der Nacht ein. Das Kommando unter Führung von Hajo Herrmann war anfangs erfolgreich und die Luftwaffe veranlasste die Neuaufstellung von drei Geschwadern. Das war die Geburtsstunde der »Wilden Sau«. Nach und nach entstanden so die Jagdgeschwader 300, 301 und 302. Diese Jäger verfügten über keinerlei zusätzliche Nachtjagdgeräte, sie flogen auf Sicht. Äußerst nachteilig wirkten sich deshalb die Auspuffflammen für die Piloten aus, denn sie blendeten und erschwerten dadurch die Zielfindung. ■



Weil für die Nachtjagd nicht genügend Maschinen bereit standen, nutzte man beim »Wilde-Sau«-Verfahren Tagjagdflugzeuge

flog Märschel die so umgebaute V17/U1 wieder zurück nach Langenhagen. Am 6. Juni 1944 konnte Focke-Wulf sie erstmalig an die Erprobungsstelle Rechlin zum Nachfliegen abgeben. Zwischen dem 11. Juni und 6. Juli tat man tat man das auch ausgiebig. Im August 1944 war kein Testprogramm mehr für sie vorgesehen. Die Focke-Wulf Fw 190 V17/U1 wurde demontiert und war im März 1945 versandfertig für die Flieger-technische Schule Wirschau.

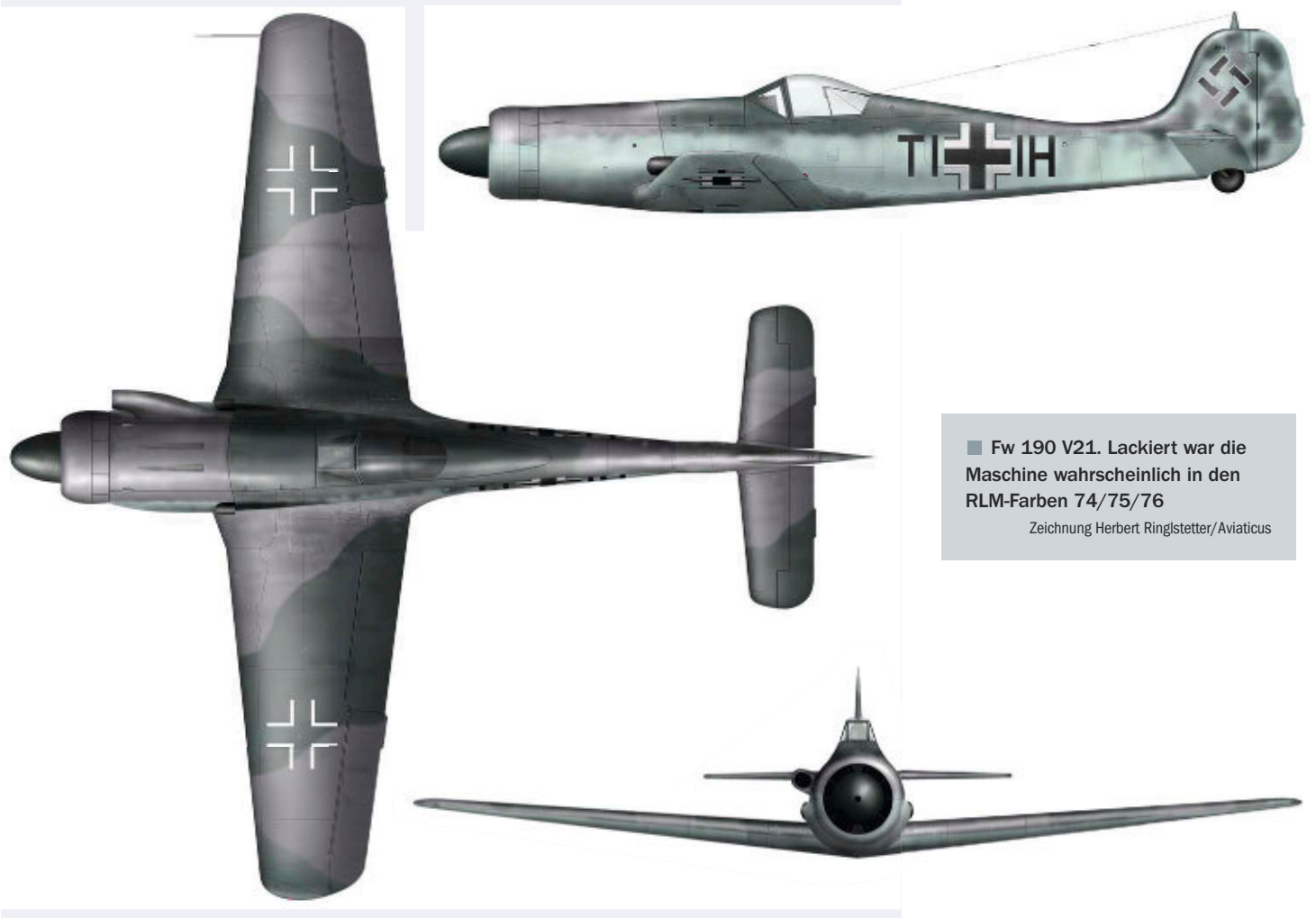
Schwerer US-Angriff

Das dritte Versuchsmuster stammte ebenfalls aus der A-8-Serie. Die V54 mit der Werknummer 174924 und dem Stammkennzeichen BH+RX baute man ebenfalls in Adelheide um, wobei sie erstmals die für die Serie vorgesehene MW50-Sonderstoffanlage erhielt. Der Test dieser Anlage war der eigentliche Grund, warum das RLM ein drittes Versuchsmuster für die D-9-Serie angefordert hatte.

Die V54 hob erstmals am 26. Juli 1944 in Adelheide ab und noch am gleichen Tag überführte Testpilot Märschel die Maschine nach



Die Fw 190 V53 entwickelte sich später zum Waffenerprobungsträger Fw 190 V68 für das Ta-152-Programm. Sie erhielt dafür erstmalig schwere MK 103, die in den Flügelwurzeln untergebracht waren



■ Fw 190 V21. Lackiert war die Maschine wahrscheinlich in den RLM-Farben 74/75/76

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Langenhagen. Er absolvierte mit ihr noch weitere Testflüge am 29. Juli und am 2. August in Langenhagen, ehe sich Cheftestpilot Hans Sander am 4. August hinters Steuer klemmte. Dann kam die Katastrophe. Am 5. August bombardierten US-Bomber Langenhagen, wobei sie schwerste Schäden anrichteten.

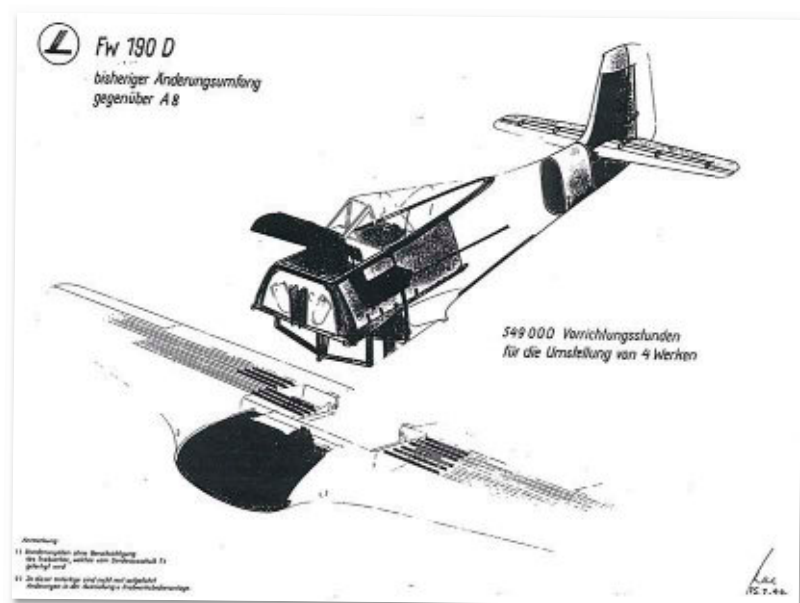
Die V54, die auch für die Waffenerprobungsstelle Tarnowitz vorgesehen war, wurde dabei zerstört (80 Prozent). Andere, für Focke-Wulf ebenso wichtige Versuchsträger wie die Fw 190 V20, die für das Ta-152-Programm gedacht war, wurde ebenfalls total zerstört. Katastrophal waren die Folgen für die in der Entwicklung befindliche zweimotorige Ta 154. So konnten die Amerikaner bis auf eine Ausnahme alle Ta 154 des Erprobungskommandos EK 154 vernichten. Darüber hinaus zerstörten oder beschädigten sie auch weitere Versuchsflugzeuge. Die V53 kam mit fünf Prozent Schaden noch vergleichsweise glimpflich davon und konnte repariert werden.

Ernüchternde Bilanz

Die Flugerprobung der ersten Langnasen zeigte klar deren Leistungsfähigkeit. Nachdem Anfang 1943 der Bau einer Fw-190-Serie mit Reihenmotor sicher erschien, musste Focke-Wulf jedoch ständig auf die sich ändernden

Anforderungen der Führung reagieren. Die Umkonstruktion und das Warten auf die Einheitstriebwerke verzögerte den Musterbau um Monate. Hinzu kam eine schwelende Konkurrenzsituation mit der Messer-

schmitt Me 209 und die unsinnige Forderung, Triebwerke mit Flammenvernichtern auszurüsten, die einen enormen Leistungsverlust verursachten. Wertvolle Zeit verstrich so ungenutzt. ■



Zeitraubend: Damit die Fw 190 D vom Band laufen konnte, waren Änderungen an der Zelle nötig. Sämtliche neuen Teile sind hier schwarz dargestellt. Der Vorrichtungsaufwand für die Umstellung von vier Werken lag bei 549 000 Stunden



Wahrscheinlich die schönste »Nora« Deutschlands: Die Nord 2501 Noratlas ist 21,96 Meter lang und wirkt mit den Doppelrumpfen sehr schlank. In Landsberg ist eine »Nora« noch vollständig erhalten

TRANSPORTFLUGZEUG MIT GESCHICHTE

Quo vadis, »Nora«?

Auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes Landsberg im oberbayerischen Penzing erhalten seit vielen Jahren Ehrenamtliche liebevoll eine Nord 2501 Noratlas. Doch nun kann es sein, dass sie gehen muss. Unser Autor hat ihr noch einen Besuch abgestattet

Von Christian König

Die Nord Noratlas war während des Kalten Krieges ein ikonisches Transportflugzeug, das auch für Skandale sorgte. Es flog in den 1950/60er-Jahren in der französischen und der bundesdeutschen Luftwaffe und war in den Reihen der israelischen Luftstreitkräfte an der Suezkrise (1956), dem Sechstagekrieg (1967) und im Jom-Kippur-Krieg (1973) im Einsatz. Auch die Noratlas, die heute in Landsberg zu sehen ist, hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter sich, die sie von Frankreich nach Deutschland führte. Doch zunächst: Wie entstand die-

ser Flugzeugtyp eigentlich und welche Geschichte hat die Maschine?

Tatsächlich flossen bei der Konstruktion des Flugzeugs beim französischen Flugzeughersteller Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) Ende der 1940er-Jahre Konzepte des deutschen zweimotorigen Kampfzonen-Transporters Gotha Go 244 mit ein.

Nachdem SNCAN mit dem Staatsunternehmen Arsenal de l'Aéronautique (SFECMAS) am 1. Oktober 1954 zur Nord Aviation fusionierte, gab man dem Entwurf

die Bezeichnung Nord 2501 Noratlas. Nord Aviation setzte bei der Nord 2501 erst auf die Sternmotoren SNECMA 14R mit 1600 PS, dann auf die bärenstarken SNECMA Hercules 739/759 mit 2040 PS. Wie bei vielen französischen Entwürfen der unmittelbaren Nachkriegszeit, waren die Tragflächen nicht sonderlich tief, dafür aber mit einer Spannweite von 32,50 Metern weit gestreckt. Die Maschine selbst war 21,96 Meter lang und sechs Meter hoch. Bei einer Reichweite von 3000 Kilometern konnte die »Nora« 4158 Kilogramm Nutzlast mitführen. Mit maximal



Nord 2501 Noratlas, W. Nr. D071, beim Absetzen von Fallschirmjägern über dem Heuberg bei Stetten am kalten Markt

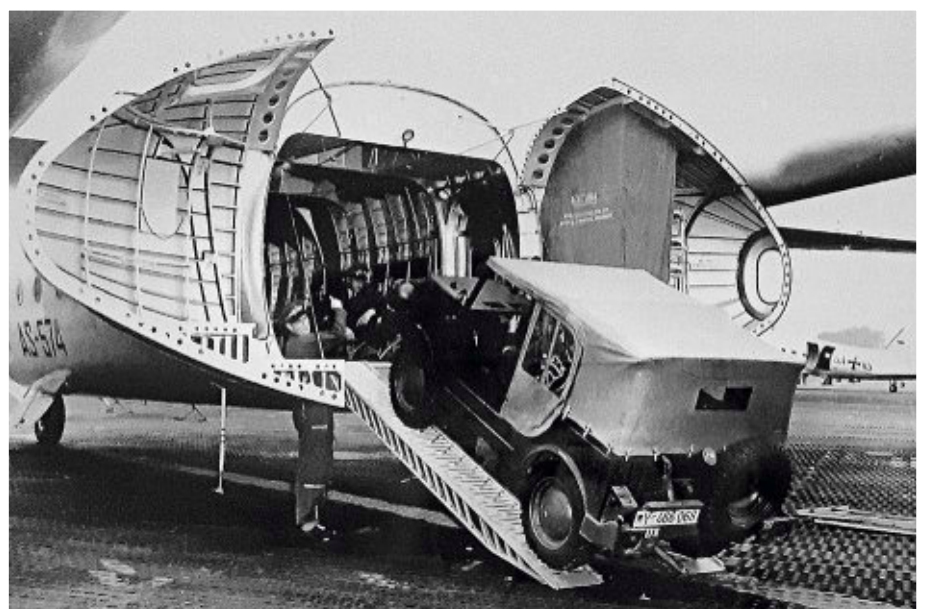
406 km/h war die Noratlas zügig unterwegs. Im Cockpit saßen hinter den beiden Flugzeugführern an Backbord der Bordfunker und an Steuerbord der Navigator. In ihrer Mitte fand der Bordtechniker Platz; zur Besatzung gehörte außerdem ein Lademeister.

Weltweit gefragt

425 Nord 2501 Noratlas rollten insgesamt aus den Werkhallen; einschließlich der Lizenzproduktionen, die die Unternehmen Hamburger Flugzeugbau (HFB) und Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) fertigten. Die Bundesrepublik Deutschland beschaffte für die Lufttransport-Geschwader LTG 61, LTG 62 und LTG 63 insgesamt 186 Noratlas. Sie sollten bis zu 23 voll ausgerüstete Soldaten oder Material mitführen, aber auch Fallschirmjäger absetzen.

Als die Bundesluftwaffe dann die Noratlas einführte, sorgte das zunächst für einen satten Skandal. In der Ausgabe 2/1958 titelte *Der Spiegel*: »Luftwaffe – Lappen im Tank«. Grund dafür waren Mängel bei den ersten 25 Noratlas aus französischer Produktion, die der Luftwaffe zugelaufen waren. In die Einführung hinein belegte man die Maschinen mit einem Flugverbot, weil sich die Maschinen laut *Spiegel*-Bericht »... als reichlich flugunsicher erwiesen hatten, (...) ein menschliches Versagen ganz besonderer Art; von dem sich nicht eindeutig sagen lässt, ob es sich um Schlamperei, betrügerische Manipulationen oder gar um Sabotage handelt. Das Flugverbot für diese 25 Maschinen wur-

Fotos Sammlung Christian König



Sie trug den Spitznamen »Fliegender Güterwagen« nicht umsonst. Hier fährt ein DKW Munga in eine »Nora«. Im Hintergrund eine C-47D



Flugtag in den 1960er-Jahren: Noratlas der französischen ETOM 88 und Fiat G-91 der Luftwaffe



Perfekt restaurierte Nord 2501 Noratlas, GA+125, auf dem ehemaligen Fliegerhorst Landsberg am Lech (Penzing)



Galten als besonders zuverlässig: SNECMA Hercules 739/759 mit Verstellpropeller. Die beiden gelben Streifen an den Blattspitzen verraten, dass eine Schubumkehr möglich ist

de verhängt, weil die Kraftstofftanks gelegentlich Risse hatten, Leitungen brachen, Steuerungsorgane versagten und Funkanlagen ausfielen; die Röhren stammten offenbar aus französischen Beutebeständen des letzten Krieges, jedenfalls trugen sie den Prüfstempel des großdeutschen Reichsluftfahrtministeriums. Angeblich wurde sogar in einem Kraftstofftank ein Putzklappen gefunden.«

Nachdem diese Probleme abgestellt waren, erwies sich die Noratlas als zuverlässige, aber nicht eben leicht zu fliegende Maschine. Neben militärischen Aufgaben brillierte sie auch bei humanitären Hilfseinsätzen – 1960

Hörsaalflugzeuge zu Ausbildungszwecken für F-4F-Phantom-Besatzungen, zwei weitere verdingten sich als Target Tugs in der Zielerdarstellung. Erst am 16. Dezember 1980 schied mit der 99+14 die letzte »Nora« aus

» Die Tanks hatten gelegentlich Risse, Leitungen brachen, Steuerungsorgane versagten ... «

nach einem Erdbeben in Marokko, 1962 bei der Sturmflut in der Deutschen Bucht, 1963 in der Türkei, 1965 bei Hilfseinsätzen in Algerien und Mauretanien, 1966 erneut in der Türkei, 1968 dann in Sizilien und 1969 wiederholt in Algerien und Tunesien. Im Jahr 1970 flogen Nord 2501 wiederholt Hilfseinsätze für den Bündnispartner Türkei. Der im Fliegersprech »Nora« genannten Maschine konnten diese Einsätze nichts anhaben.

Weil die Zuladung der Noratlas von Anfang an nicht den Ansprüchen der Bundeswehr entsprach, musste sie zwischen 1968 und 1971 der C-160 Transall weichen. Sieben Nord 2501 Noratlas behielt die Luftwaffe weiterhin im Einsatz: Bis 1974 nutzte die Waffenschule 50 in Fürstenfeldbruck fünf Nora als

der deutschen Luftwaffe aus. Wieso steht aber bis heute auf dem Fliegerhorst Landsberg eine Noratlas?

»Ungewolltes« Präsent

Tatsächlich kam sie als Geschenk: Die 61. Escadre de Transport der Armee de l'Air überreichte dem LTG 61 zum 30. Geburtstag am 20. September 1987 in Landsberg die Nord 2501 Noratlas, s/n 128. Damit wollten die Franzosen die Verbundenheit der beiden 61. Lufttransportgeschwader unterstreichen. Die »128« hatte bis dato bereits einen bunten Lebenslauf aufzuweisen: 1956 in Toulouse gebaut, flog die Maschine bis 1967 bei der Escadron de Transport 61 (ET 61) in Orleans als 61YH beziehungsweise 61-QJ, dann bei



Hervorragende Rundumsicht im Flightdeck. Bis ins letzte Detail entspricht die GA+125 einer flugfähigen Nord 2501 Noratlas. Sie ist jedoch nur statisch erhalten

der ET 63 in Toulouse. Ab Oktober 1970 flog sie als 50-WU bei der Escadron de Transport d'Outre Mer ETOM 50 in Ivato auf Madagaskar und daraufhin bis Januar 1974 bei der Ganom 88. Ab April desselben Jahres begann die »128« ihre Einsatzzeit bei der ET 1/62 in Evreux als 62-WZ. Von Bordeaux aus setzte die CIFAS 328 die Maschine dann als 328-C bis 1984 ein. Danach operierte sie rund ein weiteres Jahr als EAA601 von der Base d'Aerienne Chateaudun aus. Am 4. Juni 1985 nach 12981 Flugstunden schlussendlich ausgemustert, verblieb die Maschine in einem Reservestatus.

Aus diesem erweckte man die »alte Dame« im September 1987, um sie mit einer Sondergenehmigung und dem provisorischen Kennzeichen 62-KJ nach Penzing zu überführen. So sehr man sich zunächst freute, so ernüchternd ging es mit der »Nora« weiter: Die Luftwaffe hatte ebenso wie das LTG 61 kein richtiges Interesse, auch die LTG-61-Traditionsgemeinschaft »Gamsbock« scheute sich vor ihr. Es ist nun mal aufwendig, ein derart großes Luftfahrzeug instandzuhalten.

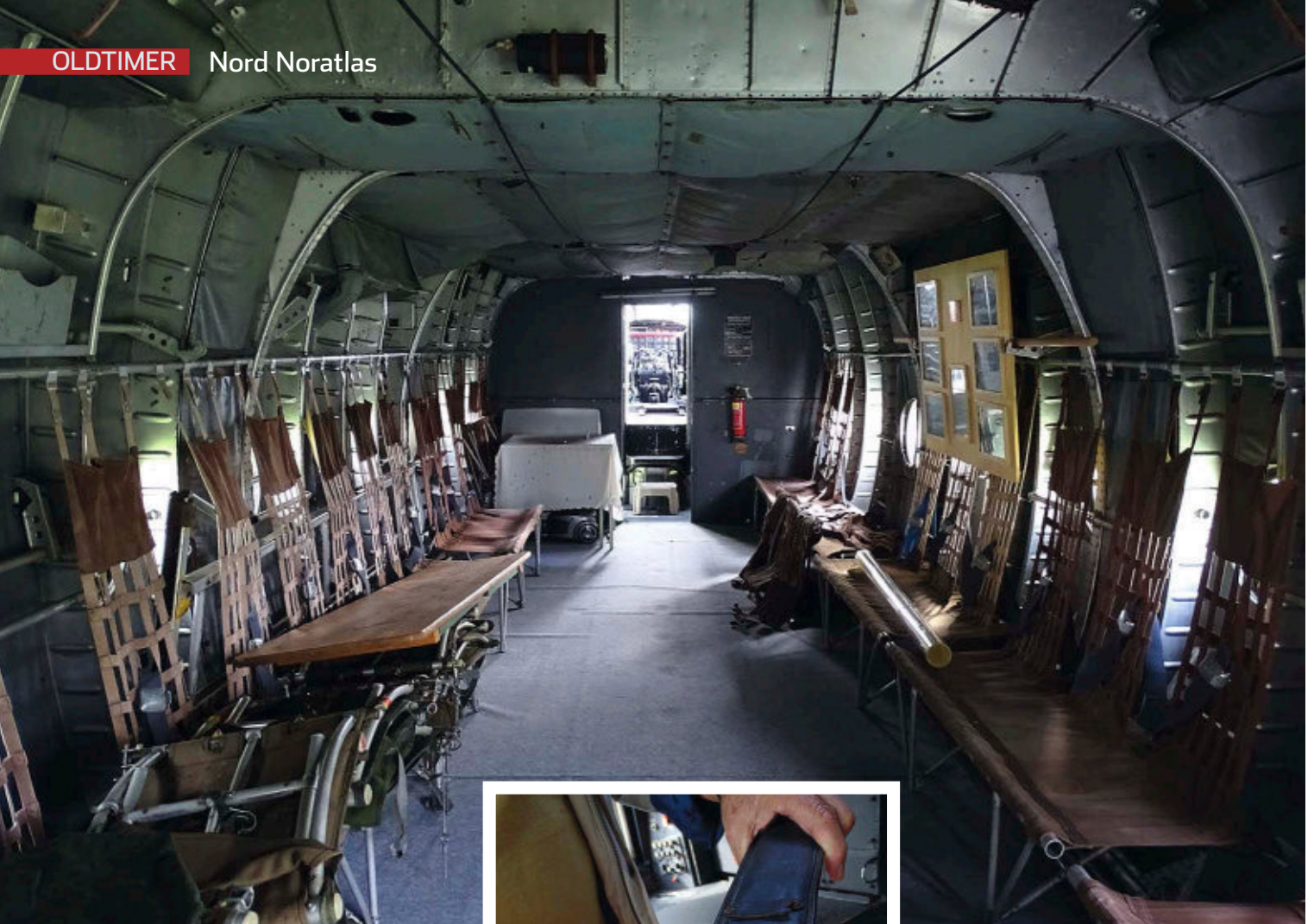
Auf dem Hallenvorfeld stand sie nun, trotztem gleißendem Sonnenlicht, tosendem Platzregen und bitterkalten Temperaturen und Schneefall im Winter 1987/88. Das hätte



Heckansicht der »Nora«. Das Rumpffheck lässt sich – wie bei Scheunentoren – nach links und rechts wegklappen

ihr Ende sein können ... Doch dann erklärte sich eine Handvoll Enthusiasten bereit, das Exponat zu erhalten. Nachdem die Gruppe sie gereinigt und konserviert hatte, schleppte man die No. 128 auf die Grünfläche hinter dem Stabsgebäude des LTG 61 in Penzing.

Dort bockte das Team sie gut sichtbar auf. Während auf der Steuerbordseite weiter die französische Kennung 62-KF zu sehen war, lackierten die Enthusiasten auf die Backbordseite die Luftwaffen-Kennzeichnung GA+125.



Zimmer mit Aussicht: Im Bauch der »Nora« war viel Platz, aber Ende der 1960er-Jahre musste sie zugunsten der größeren C-160 Transall bei der Luftwaffe weichen

1993 vereinheitlichten die Restaurateure die Kennung auf beiden Seiten einheitlich auf GA+125, elf Jahre später ergänzte man das Geschwaderwappen mit dem Gamsbock des LTG 61 unterhalb des Cockpits.

Schicksal der Noratlas?

Weil die Nase der »Nora« etwas ungünstig nach Osten zeigt und sich zudem hinter der Maschine ein großer Baum befindet, unterliegt sie weiterhin unweigerlich dem nagenden Zahn der Zeit. Vor allem Moosbefall, aber auch Korrosion und Feuchtigkeitsschäden durch Regen und Schnee erfordern regelmäßige, technisch fundierte Wartungseinsätze. Anfangs konnte hier das LTG 61 noch helfen, aber nach dessen Ende am 31. Dezember 2017 müssen die Enthusiasten ihre Noratlas in Eigenregie erhalten. Keine einfache Angelegenheit; allein eine Neulackierung mit einem silbernen Flieglack verschlang 8000 Euro – nur für die Farbe!

Doch die ehrenamtlichen Helfer müssen sich noch um weit mehr kümmern: So müssen sie das Flugzeug regelmäßig waschen und versiegeln, Kaninchendraht an allen offe-



In den 1960er-Jahren bekamen die »Nora«-Kommandanten bei Auslandsflügen einen Bündel Geldscheine in Landeswährung, kalkulierten die Routen und Zwischenstopps zum Tanken mit Rechenschiebern selbst



nen Stellen einziehen, um ungebetene Gäste abzuhalten, und fehlende oder nicht mehr brauchbare Teile aus anderen Noratlas ergänzen. Die Traditionsgemeinschaft LTG 61 freut sich daher sehr über Freiwillige, die in einer motivierten Gemeinschaft an dieser einzigartigen Nord Noratlas arbeiten möchten (www.tg-ltg61.de).

Die Zukunft der wunderschön erhaltenen Maschine ist indes ungewiss: Am 4. August 2020 hat das zuständige Luftfahrtamt der Bundeswehr den Rechtsstatus des Fliegerhorsts Landsberg als Militärflugplatz gemeinsam mit der Anlage- und Betriebsgenehmigung entzogen; auch der Bauschutzbereich ist annulliert. Zwar errichtet der Chiphersteller Intel seine Mega-Chipfabrik nicht wie ursprünglich geplant in Penzing, sondern in Magdeburg.

Aber wie es mit der Nora weitergeht, ist unklar. Die Luftlandeschule in Altenstadt hat ebenso Interesse an der »128« angemeldet wie die Historische Flugwerft Oberschleißheim, wo die Nora neben einer C-160 Transall zu sehen sein könnte.

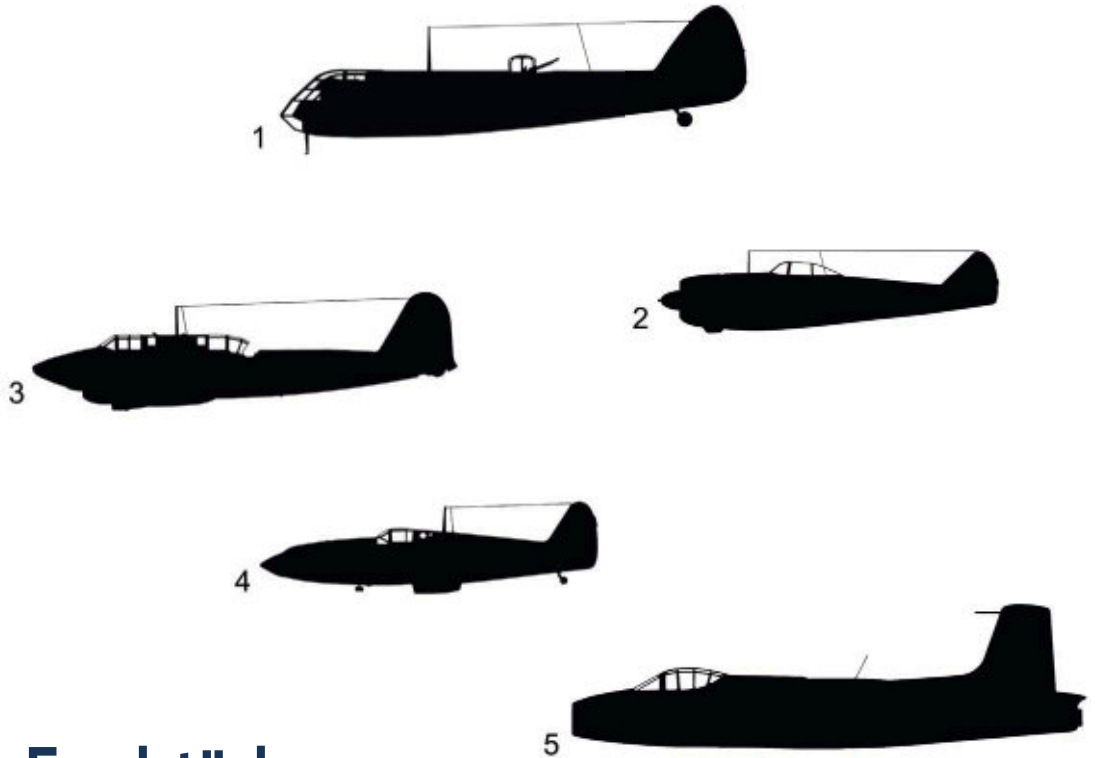
Setzen sich mit anderen Ehrenamtlichen jahrzehntelang tatkräftig für die Penzinger »Nora« ein (von links): Franz Josef Eitmann, Herbert Feyrer und Helmut Ziegleder

Bilderrätsel

Hundert Jahre
Luftfahrtgeschichte –
erkennen Sie die hier
abgebildeten Typen?

Lösung:

- 5 Fokker S.14 Machtrainer
- 4 Kawasaki Ki-61-I Hien («Tony»)
- 3 Kawasaki Ki-45-Kai Toryu («Nick»)
- 2 Nakajima Ki-44-II Shoki («Tojo»)
- 1 Bristol Blenheim Mk.I



Fundstück

Führer von Flugzeugen mit Motor haben vor der Zulassung einen Flug von mindestens zehn Minuten auszuführen, wobei zwei Achterschleifen geflogen werden müssen ...

So lautet eine der simplen Teilnahmebedingungen zum fünften Rhönwettbewerb im August 1924. Dort sind erstmals Segelflugzeuge mit Hilfsmotor eingebunden. Vieles daran erinnert an den Lymgne-Wettbewerb für Leichtflugzeuge in England von 1923. Paul Bäumer, hier in der B 1, wird Zweiter in der Rhön.



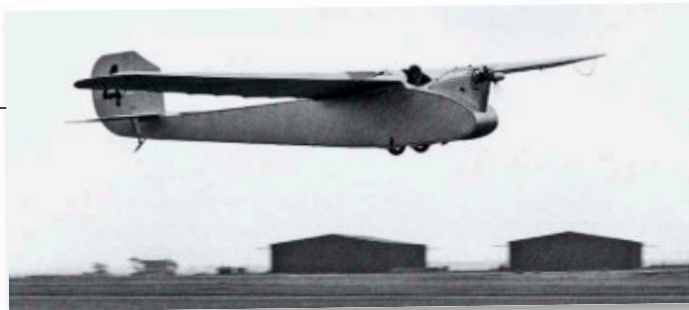
Foto Günter Frost, ADL



Rückflug

Sparsamer »Zaunkönig«

Der Gewinner ist wohl eines der am wenigsten alltagstauglichen Fluggeräte, die 1923 beim Lymgne Light Aircraft Trial im Süden Englands konkurrieren. Doch die English Electric Wren entspricht genau dem, was sich die Veranstalter unter einem Ultra-Leichtflugzeug mit sensationell geringem Kraftstoffverbrauch und hoher Reichweite vorstellen. Mit einer gegebenen Spritmenge, nämlich einer britischen Gallone (also gut 4,5 Liter), kommt die Wren (zu deutsch: Zaunkönig) stattliche 140 Kilometer weit. Der winzige zweizylindrige ABC-Boxer, der bei der Wren auf einer Art Stativ vor dem Piloten sitzt, leistet acht bis zehn PS. Das reicht ge-



rade für einen Eigenstart mit einem leichtgewichtigen Piloten. Auch das Fluggerät selbst ist mit seinen 105 (!) Kilogramm ein Muster an Leichtbau. Nur – für ein richtiges Fahrwerk hat es nicht mehr gereicht; die Maschine scheint auf dem Bauch zu rutschen. Eigentlich ist die Wren, von der zwei Stück in Lymgne mitmachen, ein Segelflugzeug mit Hilfsmotor – aber diese Kategorie

existiert 1923 noch nicht. Der gut gemeinte Lymgne-Wettbewerb wird noch 1924 und 1926 wiederholt. Dann verliert sich die Sinnhaftigkeit der Ausschreibung; es gibt robustere Sportflugzeuge für die britischen Clubs. Die Wren jedoch schreibt britische Sportflug-Geschichte. In einem bis heute fliegenden Neuaufbau sind Teile aus einem der beiden Lymgne-Teilnehmer verarbeitet.

Foto BAE Systems

ZWEI RARE WARBIRDS IN SZENE GESETZT

Doppelschlag

Es gibt derzeit nur sieben flügge Exemplare der Republic P-47 Thunderbolt. Zwei davon sind im weit entfernten Tennessee Aviation Museum in den USA zu finden. Der Autor hatte die einmalige Gelegenheit, beide Maschinen im Flug zu fotografieren und mit den Besitzern zu sprechen Von Uwe Glaser

Die Republic P-47 Thunderbolt stand als Jagdflugzeug immer im Schatten der North American P-51 Mustang. Dennoch war sie aufgrund ihres Designs wesentlich erfolgreicher als die Mustang. Ausgestattet mit einem 18-Zylinder-Doppelstern-Motor von Pratt & Whitney mit rund 2400 PS Leistung und einem maximalem Abfluggewicht von knapp acht Tonnen, eignete sich die P-47 neben ihrer Rolle als Jagdflugzeug vor allem als Jagdbomber. Mit insgesamt 15 636 gebauten Exemplaren aller Baureihen waren Thunderbolts auf allen Kriegsschauplätzen im Einsatz. Die letzten aktiven P-47 musterte die peruanische Luftwaffe 1966 aus. Mit aktuell nur sieben flugfähigen Exemplaren gehört die P-47 heute zu den begehrtesten Warbirds. Im Tennessee

Fotos Uwe Glaser



Die Besitzer John Shoffner (links) mit Neal Melton beim Briefing vor dem Flug

Aviation Museum stehen gleich zwei der seltenen Jagdbomber.

Die Eigentümer der Thunderbolts, Neal Melton (P-47 »Hun Hunter«) und John Shoffner (P-47 »Wicked Wabbit«), haben vieles gemeinsam. Die beiden Geschäftsmänner verbindet eine enge Freundschaft. Beide sind Piloten und teilen Ihre Leidenschaft für die P-47 Thunderbolt. Als Kinder bauten sie Modellflugzeuge und träumten davon, einmal Piloten zu werden und Jagdflugzeuge aus längst vergangenen Tagen zu fliegen – aus einer Zeit, als Piloten noch Helden waren. Heute sind Ihre Träume Realität. Jeder von Ihnen ist stolzer Besitzer einer Thunderbolt. Obwohl Shoffner und Melton nur 64 Kilometer voneinander entfernt im Bundesstaat Tennessee wohnen, wusste keiner vom ande-



Um bei Start und Landung nicht auszubrechen, verpasste Republic der Thunderbolt ein sehr breites und stabiles Fahrwerk



Eingespieltes Team nicht nur am Boden, sondern auch über den Wolken: »HunHunter« und »Wicked Wabbit« in »loser Formation«. Genauso wie die Flugzeuge sind auch die Eigentümer miteinander verbunden



Ein Flugbild wie vor 75 Jahren. Einzig der moderne Helm des Piloten Neal Melton verrät, dass es eine neuere Aufnahme ist



Auf der mächtigen Motorabdeckung der P-47 prangert das Staffellabzeichen der 57th Fighter Group: the fighting Rooster.

Seltener als die P-47 sind die originalen »Hardpoints«-Unterflügelstationen, die mit Bomben oder Zusatztanks bestückt waren



Die vier 12,7-mm-Maschinengewehre an jedem Flügel verliehen der P-47 Feuerkraft!



ren, bis sie sich zufällig auf einem Flugtag begegneten. Damals flogen beide noch eine North American T-28 Trojan. Und wie es der Zufall will, haben auch beide Thunderbolts einige Gemeinsamkeiten ...

P-47 mit gemeinsamer Geschichte

Die beiden P-47 D-40-RA wurden am gleichen Tag im Werk von Republic in Evansville im Jahr 1945 in einem Los von 200 Flugzeugen für die USAAF fertiggestellt. Zu spät für den Krieg, kamen sie als Trainingsflugzeuge zum Einsatz. Mit der aufkommenden Strahltriebwerks-Technologie nach dem Zweiten Weltkrieg waren die hochgezüchteten Kolbenmotor-Jäger obsolet und die USAAF schickte sie aufs Altenteil.

Doch statt in einem Schmelzofen zu enden, gelangten die P-47 als Militärhilfe ins Ausland. Shoffners Thunderbolt (44-90438) ging nach Jugoslawien und flog ab Februar 1952 als AF 13021. Als ihre Zeit auch da gekommen war, bekam das Luftwaffenmuseum in Belgrad die Maschine. Hier war sie jahrelang ausgestellt. Meltons P-47 (44-90460) endete im Oktober 1953 in Südamerika und flog als F-47 4175 bei der Forca Aerea Brasileira. Nach ihrem aktiven Dienst stand die Thunderbolt viele Jahre im Freien, bevor sie schließlich auch in einem Museum landete. Meltons Thunderbolt hat man 1988 nach Kalifornien verkauft, während Shoffners P-47 1985 zunächst zu einem Besitzer nach England wechselte, nur um ein Jahr später ebenfalls ihren Weg zurück in die USA zu finden. Beide Flugzeuge verließen die USA in den 1950ern und kamen in den 1980er-Jahren zurück in die Vereinigten Staaten.

Beginn einer Freundschaft

Die Männer waren erfolgreich in ihrem jeweiligen Geschäftsfeld und machten Fortschritte mit ihren Kindheitsträumen, erwarben die Pilotenlizenz und kauften ihre ersten eigenen Flugzeuge. Schließlich erwarben sie jeweils eine North American T-28 Trojan, ein schwerer fortgeschrittenen Trainer mit 1425 PS. Zu dieser Zeit trafen sich dann auf dem besagten Flugtag und sprachen über Ihre Leidenschaft für Warbirds und für die P-47 Thunderbolt im Besonderen. Jetzt entwickelte sich die Freundschaft und sie flogen fortan oft gemeinsam. Nachdem sie viel Zeit in der T-28 und diversen Jet-Warbirds wie der Lockheed T-33 Thunderbird und BAC Strikemaster verbracht hatten, ließen ihre geschäftlichen Ambitionen nur noch wenig Zeit für ihr fliegerisches Hobby zu.

Aber ihre Arbeit sollte sich auszahlen, denn die Freunde gingen noch vor dem Erreichen ihres 40. Lebensjahres in den Ruhestand. Von nun an konnte der Freizeitspaß erst richtig beginnen. Shoffner, ein Abenteurer, wie er



Das robuste Fahrwerksbein der Thunderbolt steckt einiges an Schlägen weg



»Wheel well«: Hier ist das Fahrwerk im Flug untergebracht



Das Cockpit der »HunHunter« befindet sich bis auf ein Navigationsinstrument und einen Flugstundenzähler im Originalzustand. Nach gut 1000 Flugstunden zeigen sich die ersten Abnutzungsspuren



John Shoffner in seiner »Wicked Wabbit« beim Anlassen des 240 PS starken Doppelstern-Motors

Ein moderner Helm und Fallschirm gehören zur standardmäßigen Sicherheits-Ausrüstung eines jeden Warbirdpiloten





Majestätisch ziehen die schweren Jagdflugzeuge in perfekter Formation durch den Himmel

im Buche steht, ging nach Kalifornien, um Fallschirm zu springen. Basejumps waren seine Spezialität. Hier lernte er auch seine Frau Janine kennen, die ihm in nichts nachsteht. Beide fahren zurzeit die Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring in der Königsklasse auf Mercedes SLS. Shofner macht gerade eine Pause von der Rennstrecke, da er im Astronautentraining ist und sich auf den Flug zur ISS in diesem Jahr vorbereitet.

Melton sammelte fleißig Warbirds und kam auf die Idee, ein fliegendes Museum zu gründen. Als zwei Thunderbolt-Projekte auf den Markt kamen, zögerten die beiden Männer keine Sekunde und machten den Deal perfekt. Zusammen entschlossen sie sich, ihre geliebten Flugzeuge von Grund auf restaurieren zu lassen. Sie gaben die Jäger in die Obhut von Westpac Restorations, Spezialisten nicht nur für die P-47. Meltons Thunderbolt bekam sogar komplett neue Wingspars. Seine Maschine setzte Maßstäbe in Sachen P-47-Restaurierung.

Namhafte Vorbilder

Meltons Thunderbolt repräsentiert »Hun Hunter«, eine Maschine der 57th Fighter Group 12th Air Force, welche von Korsika

aus 1944 sehr erfolgreich die Nachschublinien der Wehrmacht in Italien angriffen. Auf die Frage hin, warum es denn die »Hun Hunter« sein sollte, erläuterte Melton: »Inspiriert wurde ich durch William Wylers Farbfilm *Thunderbolts*. Hier tauchte immer wieder die »Hun Hunter« auf und da wusste ich, so muss meine P-47 aussehen.«

Shoffners P-47 hingegen sah zunächst aus wie eine Thunderbolt frisch aus der Fabrik, nur mit Stars and Bars und ohne Staffelmarkierungen. Aber nachdem Melton ihn fragte, ob er seine Maschine nicht auch in seinem Museum unterstellen wolle, sagte Shoffner: »Es war ja nun offensichtlich, dass meine P-47 auch in den Farben der 57th Fighter Group lackiert werden musste. Und so entschied ich mich für »Wicked Wabbit.«

Beide Männer sind begeistert von der Wahl ihrer Flugzeuge. So sagt Shoffner: »Will ich mir eine Mustang kaufen, dann rufe ich meinen Broker des Vertrauens an und er hat gleich fünf verschiedene Maschinen zur Auswahl. Will ich aber eine Thunderbolt haben, so dauert es viele Jahre, bis überhaupt eine auf den Markt kommt.« Melton: »Der Wert einer Thunderbolt ist so viel höher. Außerdem hat sie neben dem monetären auch einen höheren ideellen Wert für uns. Sie wurde

jeder Rolle, die man ihr im Krieg gab, mehr als gerecht, ob als Jäger oder Jagdbomber. Sie konnte die meiste Last aller Jäger tragen und in den meisten Fällen auch nach schweren Treffern mit erheblichen Beschädigungen ihre Piloten heil nach Hause bringen.

Legendär war auch ihr Sturzverhalten. Bauartbedingt war die P-47 der schwerste aller US-Jäger und niemand konnte ihr mit einem Sturz in die Tiefe entkommen. Tatsächlich hat es viele Fälle gegeben, bei denen die Piloten im Sturz an die 900 km/h erreichten und die Ruder nicht mehr reagierten. Die meisten Flugzeugführer fanden hierbei den Tod. Aber in erfahrenen Händen war die Thunderbolt ein ebenbürtiger Gegner der deutschen Luftwaffe.«

Vereint in der Heimat

Jetzt sind die zwei seltenen Thunderbolts, lackiert in den gleichen Staffelfarben, in einem Hangar vereint. Das gibt es weltweit nur einmal im Tennessee Museum of Aviation. Und hier schließt sich wieder der Kreis: Zwei Männer mit einer Leidenschaft für die P-47 wurden zu Freunden und zwei Thunderbolts, die Amerika in verschiedene Länder verließen, sind heute wiedervereint und für Generationen erhalten geblieben. ■



Foto Sammlung Dietmar Herrmann

Soll und Haben

Eine kritische Analyse aus dem August 1944 zeigte dem Generalstab der Luftwaffe schonungslos auf, dass man an der Ostfront viel zu wenig Flugzeuge abschoß. So konnte die Luftwaffe auf keinen Fall mehr gegen die sowjetischen Luftstreitkräfte bestehen. Einige Stimmen forderten deshalb eine unfassbare Aktion ...


IM FOKUS 

Foto RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Über Eis und Wüste

Als erstes Ganzmetallflugzeug im Dienst der RAF sorgte Bristol's leichter Bomber Blenheim 1937 für Furore. Er ließ sich vielseitig verwenden und galt seinerzeit als überlegen leistungsstark. Wie schlug sich die Maschine, die nach Kriegsbeginn an zahlreichen Fronten zum Einsatz kam?



Foto Sammlung Herbert Ringstetter

Glückloser Freibeuter

Mit der F6U Pirate leistete Vought echte Pionierarbeit für die US-Marineflieger. Doch warum stellte die Firma die Produktion nach nur rund 30 Exemplaren wieder ein?



Foto USN/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Hybridkämpfer

1944 projektierte Blohm & Voss auf Basis der BV 237 das Mehrzweckflugzeug P 194. Neben der extravaganten asymmetrischen Auslegung sollte der Typ über einen Mischantrieb aus Kolbenmotor und Strahltriebwerk verfügen.

Außerdem im Heft: Junkers' Dieselmotoren +++ Sensationelle Farbfotos der Ju 90 +++ RAF Wildenrath ab 1970 +++ F'W 190 in Schweden

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.

Die neue Ausgabe ab 11.7.2022 für Sie

Im Zeitschriftenhandel bei



Einzelheft portofrei bestellen



Fast 43 % sparen – Miniabo zum Kennenlernen: 2 Hefte für nur 7,90 €



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 DE63ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt 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. 253 | 7/22 | Juli | 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, Gilles Collaveri, Peter Cronauer, Uwe Glaser, Dietmar Herrmann, Christian König, Wolfgang Mühlbauer, Andreas Metzmacher, Herbert Ringstetter
Schlussredaktion Michael Suck

Layout Ralf Puschmann

Herstellung/Produktion Benedikt Bäuml
Leitung Produktion Magazine 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

Bahnhoftbuchhandel, 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



ANGEBOT zum 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.

Online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo





EAGLES | 11

WARBIRD & VINTAGE AIRCRAFT BROKERS Selling the finest aircraft worldwide

Exclusively for sale with Eagles Eleven this superb De havilland Supermunk has just 50 airframe and engine hours since restoration was carried out by the experts at Audley End, Clive & Andrew Denney of Vintage Fabrics have created a truly stunning example of De havillands famous Chipmunk. This aircraft was originally built in 1952.

Photo Copyright: Rob Stewart

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

CONTACT

Rob Stewart

Phone +44
7841 764199

Louisa Noël

Phone +49
1757 634458

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

Facebook

[@eagles11.co](https://www.facebook.com/eagles11.co)

Instagram

[@eagleseleven](https://www.instagram.com/eagleseleven)