



NVA-Jetpilot
»Mein bewegender
Abschied
von der MiG-21!«



Frontbewährung
So übertraf die
de Havilland
Mosquito sich selbst

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfa
Zeitg
Oldti

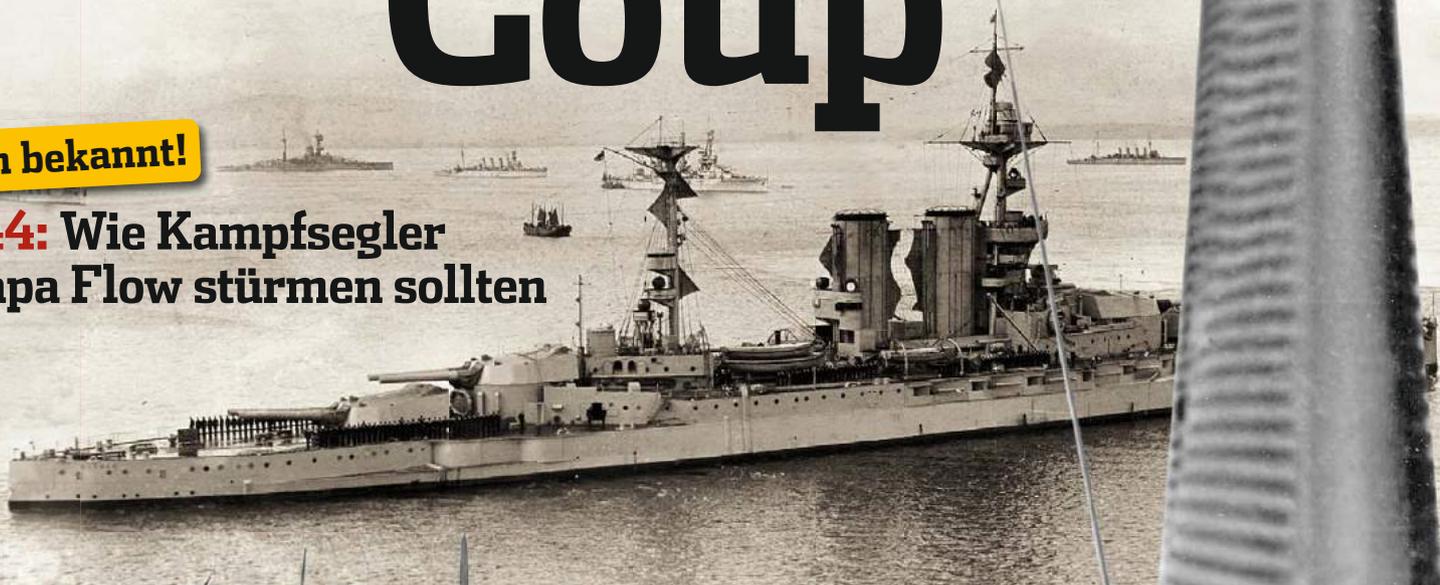


Kurt Braatz: Die
Geschichte des
Luftwaffen-Schotten
Douglas Pitcairn

Der Coup

Kaum bekannt!

1944: Wie Kampfsegler
Scapa Flow stürmen sollten



Wellington-Wrackfund
Rätsel um den letzten Flug des Bombers gelöst



Voll mit Ersatzteilen und Bodenfunden
Dieser Me-163-Nachbau ist fast schon original!

Messerschmitt

80 Jahre – ME 163 Komet

Die Messerschmitt Komet, auch „Krafft“ genannt, war ein deutscher Objektschutz-Abfangjäger mit Raketenantrieb.

Der Erstflug einer ME 163 fand am 8. August 1941 in Peenemünde statt.

Die ME 163A V4 erreichte unter Führung von Heini Dittmar am 2. Oktober 1941 eine Geschwindigkeit von 1003,67 km/h. Damit war die ME 163 das erste Flugzeug, das die 1000-km/h-Marke überschritt.

Das ist seit nunmehr 80 Jahren Geschichte und ein Grund für Messerschmitt mehrere Jubiläumsserien zu lancieren, als Hommage für diese Ingenieurs-Leistung.



**Modell Erstflug
80 Jahre - 8.8.1941**

Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm, Schweizer
Automatic-Werk
ARISTOMATIC SW200
mit Sichtglasboden

Ein ähnliches Modell
gibt es auch als
Quarzuhr für 198,- €



**ME163-80-6
€ 149,--**



**ME163-80-5
€ 149,--**

Edelstahl, Ø 38,5 mm
wasserdicht 10 atm
Schweizer Ronda
Quarz-Werk



**ME163-Blau80
€ 495,--**



ARISTOMATIC-Werk
SW200



**ME163-80-4
€ 149,--**



Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm Schweizer
Ronda Quarz-Werk



**ME163-80-3
€ 169,--**



**ME163-80-2
€ 179,--**

Abb. 1:1

ARISTO VOLLMER GMBH
Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36 • D-75175 Pforzheim

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

Editorial

Verblüffende Geschichten

Wissen Sie, liebe Leser, wann der letzte Linienflug der Lufthansa im Zweiten Weltkrieg stattgefunden hat? Beziehungsweise: Durften die aufgrund des Spritmangels in den letzten Kriegsjahren überhaupt noch starten? Die verblüffende Antwort lautet: »Ja«. Der letzte Linienflug startete am 21. April 1945. Das Ziel war München, wo die Fw 200 Condor allerdings nie ankam.

Sie sehen: Es gibt sie noch, die überraschenden, kaum bekannten Geschichten des Zweiten Weltkriegs. Eine davon erzählt uns in dieser Ausgabe Kurt Braatz. Es handelt sich um die Lebensgeschichte des Jagdfliegers Douglas Pitcairn. Wer aufgrund des Namens an die RAF oder USAAF denkt, liegt allerdings völlig falsch: Pitcairn war Luftwaffen-Offizier und als solcher bereits Angehöriger der Legion Condor. Seien Sie gespannt auf eine der ungewöhnlichsten Biografien der Luftwaffe!

Eine nicht minder verblüffende Geschichte erzählt uns der Lastensegler-Pilot Helmuth Schultz. Lastensegler, das klingt zunächst danach, Munitionskisten von A nach B zu fliegen, und tatsächlich sah es eine Weile so aus, als hätte Schultz keine andere Aufgabe, bis der Krieg zu Ende war. Dann aber versetzte ihn die Führung zum legendären KG 200. Und wer sich fragt, was ausgerechnet ein Lastensegler-Pilot bei den Kampffliegern zu suchen hat, ahnt womöglich, dass auf Schultz ein spektakulärer Geheimeinsatz wartete, für den keine Motormaschinen infrage kamen. Und tatsächlich: Das Ziel lautete Scapa Flow.

Sie sehen, liebe Leser, es ist mitnichten alles erzählt und gesagt, was es über den Zweiten Weltkrieg zu berichten gibt, und wir hoffen, mit dieser Ausgabe eine weitere Lücke in den Geschichtsbüchern füllen zu können. *Ihr Markus Wunderlich*



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images



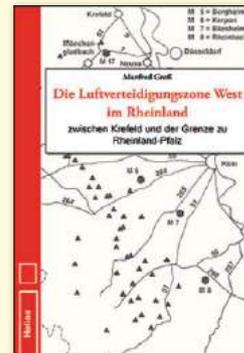
Langener, Rainer

Meine Jahre auf dem Schleudersitz

Erinnerungen und Gedanken eines Militärflegers

291 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
60 Abb., 17x24 cm;
ISBN 978-3-86933-270-3

23,80 €



Groß, Manfred

Die Luftverteidigungszone West im Rheinland

zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz

168 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
82 Karten, 33 Schema/
Zeichnungen und 151
Fotos; ISBN 978-3-
86933-188-1

24,00 €

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Vor 80 Jahren feierte die Me 163 ihren Erst- und Rekordflug, bei dem sie als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Marke knackte. Einige Exemplare in Museen erinnern

noch an den Typ.

Mehr zu diesem Thema ab Seite 46!

Was ist eigentlich mit der Me 163 aus dem Aeronauticum in Nordholz passiert?

33%

Ich fände es toll, wenn Flugzeug Classic zum Jubiläum über solch eine Me 163 berichten würde.

Es wäre großartig, wenn neben Bf 109 und Fw 190 auch mal wieder ein Flugzeug wie die Me 163 restauriert werden würde.

58%

www.flugzeug-classic.de

9%



Diemer, Bodo

Überlebenschance gleich Null

Vom sinnlosen Sterben der Torpedoflieger

322 Seiten, Hardcover,
16 Fotos, 17x24 cm;
ISBN 978-3-86933-
042-6

22,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

12 Die Segelflugzeuge Go 242 sollen im Schutz der Nacht hochexplosive Boote nach Scapa Flow schleusen, um britische Schiffe in die Luft zu jagen



ZEITGESCHICHTE

Geheimer Sondereinsatz gegen Scapa Flow

TITELTHEMA

Beinahe nasse Füße 12

Bis heute ist nur wenig über diesen waghalsigen Plan bekannt: Im Sommer 1944 sollen He 177 mit »Sprengbooten« ausgestattete Gotha Go 242 zum wichtigsten britischen Marinestützpunkt schleppen. Peter Cronauer konnte noch mit einem Piloten sprechen, der an dieser Aktion hätte teilnehmen sollen.

TECHNIK

de Havilland Mosquito

TITELTHEMA

Schnellstens an die Front 20

Die Briten suchen 1940 händeringend nach einem leistungsstarken Fernaufklärer. Deshalb schicken sie die gerade erst entwickelte Mosquito vor, die sich schon bald ihre Lorbeeren verdient.



20 Wahrlich ein »hölzernes Wunder«! Die Mosquito beeindruckt die RAF schon bei ihren ersten Einsätzen

SAMMLERSTÜCKE

Brief von Galland

Wie im KdF-Reisebüro! 28

1941 schreibt das Jagdflieger-Ass Adolf Galland einen saftigen Beschwerdebrief über die Zustände an deutschen Flugplätzen hinter der Front. Rückblickend läßt der zum Schmunzeln ein.



ZEITGESCHICHTE

Ungewöhnliche Luftwaffen-Biografie

TITELTHEMA

Der fliegende Schotte 30

Bei der Luftwaffe flogen von 1939 bis 1945 auch Piloten mit ausländischen Wurzeln. Einer von ihnen: Douglas Pitcairn.

30 Pitcairn ist ein Mann der ersten Stunde. Noch vor 1933 heimlich zum Jagdflieger ausgebildet, kämpft er später über Spanien mit



46 Die Mühe wert: Nach Hunderten Arbeitsstunden entsteht aus einem Rahmen mit Originalteilen eine authentische Me 163



62 Lange ist die MiG-21 Karl-Heinz Maxvitsats treue Begleiterin – 1980 muss er jedoch Abschied nehmen. Bewegende Momente!

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52

»Tante Ju« in Uniform **38**

Als Verkehrsflugzeug macht die Junkers Ju 52 schnell Karriere. Kein Wunder, dass die 1933 noch im Geheimen operierende Luftwaffe auf sie aufmerksam wird und einiges mit ihr vorhat.

OLDTIMER

Messerschmitt Me 163

Der Komet ist wieder da **46**

Vor 80 Jahren feiert das Raketenflugzeug Me 163 seinen Erstflug und bricht zudem die 1000-km/h-Marke. Zum Jubiläum kann man in Österreich nun eine frisch restaurierte »163« bestaunen.

OLDTIMER

Vickers Wellington

»Sie sind Helden« **54**

In dem niederländischen Dörfchen Nieuwe Niedorp bergen Soldaten im Mai 2021 die Überreste einer Vickers Wellington der RAF. Ihre Besatzung waren allerdings keine Briten.

ZEITGESCHICHTE

Mikojan-Gurewitsch MiG-21

Ein Flugzeug, eine Passion **62**

Vom NVA-Transportflieger zum Jetpiloten: Karl-Heinz Maxvitat lernt in den 1960er-Jahren die MiG-21 kennen – und ist hin und weg. Entsprechend emotional ist sein letzter Flug mit ihr.

OLDTIMER

Flugzeugfriedhöfe

Oldtimer-Refugien **70**

Noch immer stehen etliche Warbirds und altgediente Passagiermaschinen auf Plätzen in der ganzen Welt und warten auf ihr weiteres Schicksal. Ein opulenter Bildband widmet sich nun diesen »zurückgelassenen Veteranen«.

BILDSCHATZE

Heinkel He 113

Der Phantomjäger **76**

Die Fotos des bekannten Luftfahrtfotografen Alexander Stöcker von der Heinkel He 113 wirken wie ganz normale Aufnahmen von einem deutschen Militärflugplatz – doch in Wahrheit ist das alles Inszenierung: Die He 113 flog nämlich nie bei der Luftwaffe!

RUBRIKEN

Editorial 3
 Bild des Monats 6
 Panorama 8
 Background 53
 Bücher / Leserbrief 60
 Unterhaltung 69
 Vorschau / Impressum 82



TITELBILD
 MiG-21: Slg. K.-H. Maxvitat
 DH.98: RAF/Slg. W. Mühlbauer
 Picairm: Slg. K. Braatz
 Bf 109: Zchg. H. Ringlstetter
 Go 242: Slg. H. Ringlstetter
 HMS Barham: picture-alliance/
 Mary Evans Picture Library
 Wellington: Slg. C. König
 Me 163: C. Winkler

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Casa C-1.133.....8	Junkers Ju 52.....38
Curtiss P-36.....37	Messerschmitt Bf 109.....35
de Havilland Mosquito.....20	Messerschmitt Bf 110.....17, 56
DFS 230.....14	Messerschmitt Me 163.....46
Douglas C-133.....72	Messerschmitt Me 321.....17
Gotha Go 242.....15	Mikojan-Gurewitsch MiG-21...62
Heinkel He 51.....30	Super Guppy.....74
Heinkel He 111 Z.....17	Supermarine Spitfire.....8
Heinkel He 113.....76	Transall C-160.....9
Heinkel He 177.....19	Vickers Wellington.....54

■ Die Legende lebt!

Man möchte seinen Augen kaum trauen, aber in Deutschland finden wieder Airshows statt! Bei sommerlichen Temperaturen fanden sich Enthusiasten im Juni nach einem Jahr Zwangspause endlich wieder beim Bucker-Treffen in Aalen-Elchingen zusammen. Beim Rundflug präsentierten dabei Rainer Berndt seinen Bucker Jungmann und Jan Schiedek-Jacht den Jungmeister stolz in Formation. Im Februar 1937 bauten die Bucker Flugzeugwerke in Rangsdorf den Bü 131 Jungmeister und lieferten ihn an die spanische Luftwaffe aus. Seit 2017 trägt die inzwischen in Landshut beheimatete Maschine die Farben der berühmten deutschen Kunstflugpilotin Elisabeth »Liesel« Bach. Einen ausführlichen Bericht über das diesjährige Treffen lesen sie in einer der kommenden Ausgaben von *Flugzeug Classic*.

Text und Foto Andreas Zeitler







■ CASA C-1.133

Rares Bücker-Replikat

Die spanische Bü 133, SE-AJA, vor ihrem Unfall in Håtuna am 27. Mai 2017 Foto Jan Forsgren

Es war ein äußerst tragischer Unfall, der mit dem Tod des Piloten endete. Am 8. Juli 2018 trug SE-AJA, der Nachbau einer Bücker Bü 133, in Lettland schwere Schäden davon. Kurz darauf entschloss man sich aber, den Doppeldecker auf dem Flugplatz Håtuna wiederaufzubauen. Mittlerweile ist ein grundüberholter Motor angeschafft, der Rumpf erhält bald eine neue Bespannung, während die Tragflächen in Polen neu entstehen.

Die Bü 133 C ist eine Konstruktion des schwedischen Ingenieurs Anders Johan Andersson und legendär für ihre Kunstflug-Eigenschaften. Nicht ganz 200 Bü 133 entstanden in Deutschland, ein paar liefen in Spanien und der Schweiz aus den Hallen. Die Jungmeister in Håtuna ist eine der nur 25 bei CASA in Spanien gebauten Maschinen und trägt die Bezeichnung CASA C-1.133L. Angetrieben von einem Hirth-HM-506-Vierzylinder-Reihenmotor, ka-

men sie bei der spanischen Luftwaffe als Fortgeschrittenen-Trainer zum Einsatz. Die CASA mit der Seriennummer ES.1-41 (c/n 110) war ab dem 25. Oktober 1942 bis zu ihrem Dienstende am 25. Februar 1956 an mehreren Schulen der spanischen Luftreitkräfte aktiv. Danach kam sie als G-BZTJ nach England. 2017 kaufte Håkan Wijkander die Jungmeister und ließ sie als SE-AJA in die schwedische zivile Luftfahrzeugrolle aufnehmen. Jan Forsgren ■



Vollständig restauriert und flugtüchtig, ist die Spitfire Mk.XIX der Flying Legends nun wieder bereit für künftige Airshows

Fotos (2) Pierre Schmitt

■ SUPERMARINE SPITFIRE

»Spit« ist wieder fit

Ein gebrochener Propeller, verdrehte Fahrwerksbeine, ein verzogener Rumpf, beschädigte Tragflächen und Seitenrudder, zerbrochenes Kabinenglas – die Spitfire Mk.XIX, Baujahr 1945, c/n PS 890, von Christophe Jacquard war nach ihrem Startunfall mit Überschlag am 1. Juni 2017 vom kleinen Flugplatz von Longuyon nur noch ein Häufchen Elend. Doch nun die gute Nachricht: Nach langer, fast dreijähriger Arbeit konnte der englische Fachbetrieb Historic Flying in Duxford die Maschine im August vergangenen Jahres wieder auf Vordermann und zurück nach Frankreich bringen. In Dijon-Darois, der Heimatbasis von Jacquards Flying Legends, absolvierte der 66-jährige Eigner am 28. Mai 2021 einen 15-minütigen offiziellen, erforderlichen Qualifizierungsflug für Flugvorführungen. Dank seiner über 400-stündigen Spitfire-Erfahrung verliefen Start und Landung absolut souverän. Die Mk.XIX wird also bald wieder auf Airshows zu sehen sein! Bis zum 28. Juni 2021 ist sie bereits rund zwölfmal gestartet und zirka acht Stunden geflogen.

Diese Spitfire ist ein Höhenaufklärer mit D-Typ-Tragfläche. Sie hatten keinerlei Bewaffnung, auf der linken Rumpfseite befand sich lediglich eine G-45-Kamera. Von der Variante entstanden 224 Stück. Pierre Schmitt ■

Foto Christophe Jacquard



Nach dem Unfall 2017 benötigte die Spitfire, c/n PS 890, mehr als 18 000 Arbeitsstunden, um ...

... im Mai dieses Jahres wieder abheben zu können



■ TRANSALL C-160

Abschiedstour im Norden

Das waren noch einmal emotionale Momente: Eine speziell lackierte Transall C-160 der Luftwaffe mit der Kennung 50+40 und dem Spitznamen »Retrobrummel« flog am 3. Juni diesen Jahres über oder auf mehrere Landeplätze in Norddeutschland, um Lebewohl zu sagen. Der Grund: Ende 2021 trennt sich das Lufttransportgeschwader 63 in Hohn als letzte Einheit von dem Transportflugzeug Transall – somit ist für das Flugzeug nach 53 Jahren das Dienstende bei der Bundeswehr gekommen. Die »Retrobrummel« war an dem Tag unter anderem über den Flughäfen von Bremen, Rostock und Kiel zu sehen. Eine Tour über Süddeutschland ist ebenfalls geplant, sie soll vermutlich am 17./18. August stattfinden. *Jürgen Hörstel* ■



Transall C-160, 50+40, der Luftwaffe über dem Flugplatz Bückeburg mit Sonderlackierung. Diese stellt einen Mix aus Farbleidern dar, die das Flugzeug im Laufe seiner Dienstzeit getragen hat. Auf der rechten Seite prangen Symbole, die die geflogenen Einsätze repräsentieren

Foto Jülg Hörstel

■ MESSERSCHMITT ME 163

Uhr zum Jubiläum



80 Jahre Erstflug Me 163 – die Manufaktur Aristo Vollmer feiert diesen einmaligen Anlass mit einer Uhr für 495 Euro

Foto Aristo Vollmer

braunen Vintage-Lederarmband soll an den Erstflug und die damit verbundene Ingenieursleistung erinnern. Auf dem dunkelblauen Ziffernblatt sind deshalb die rote Me 163 des Flugmuseums Messerschmitt und der Schriftzug »Me 163 – 80 Jahre« abgebildet. Messerschmitt ist eine Lizenzmarke der Messerschmitt-Stiftung mit Sitz in München. Mehr zu dieser und auch den anderen Uhren der Serie finden Sie unter www.messerschmitt.me im Internet. Über eine restaurierte Me 163 Komet berichten wir zudem ab Seite 46. *Alexander Müller*

Es war vor genau 80 Jahren, am 8. August 1941, als die Messerschmitt Me 163 zu ihrem Erstflug mit Raketenantrieb in Peenemünde abhob. Berühmtheit erlangte die Maschine ein paar Monate später, als sie mit Heini Dittmar am Steuerknüppel am 2. Oktober als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Marke knackte. Erst sechs Jahre später gelang es den Amerikanern, den Rekord von 1003,67 km/h zu überbieten. Um beide Jubiläen zu würdigen, hat die Uhren- und Metallband-Manufaktur Aristo Vollmer aus Pforzheim eine Uhrenserie zur Me 163 herausgebracht.

Die hier gezeigte Uhr »Me163-Blau80« aus Edelstahl mit einem Durchmesser von 42 Millimetern, dem integrierten Schweizer Automatic-Werk Aristomatic SW200 und dem

■ MESSERSCHMITT BF 109

Berühmtes Vorbild

Der Nachbau dieses Seitenruders der Bf 109 G-2 von Herrmann Graf wirkt so echt, man könnte meinen, selbiger hätte das Original bei Kriegsende 1945 im Keller des Erbauers Edwin Hoffmann versteckt! Tatsächlich handelt es sich aber um einen maßstabsgetreuen Nachbau in Originalgröße, den Hoffmann und sein Team von CockpitRockers (www.cockpitrockers.de) aus dem bayerischen Erding nun vorgestellt haben. Namhafte Fachleute und Experten der Traditionsgemeinschaft Jagdgeschwader 52 haben das Projekt begleitet. Um der Originalität willen ist das Ruder gekränkt, das heißt die rechte Seite ist stärker gewölbt als die linke, um das Drehmoment des DB 605 A auszugleichen. Auch die gezackten Kanten der Stoffbespannung wirken täuschend echt. Sogar eine echte Bf-109-Heckleuchte (Fl. 32563) wurde verbaut. Bei der Farbgebung orientierte man sich am Original, auch die Markierungen sind wie 1942 per Hand aufgemalt.

Als Staffelpatrolle der 9./JG 52 »Karaya« erzielte der Oberleutnant (später Hauptmann) Herrmann Graf als der »Jäger von Stalingrad« im Herbst 1942 innerhalb von nur vier Wochen 76 Abschüsse. Bis zu einem Flugverbot konnte er allein mit seiner Bf 109 G-2 »Gelbe 11« 52 Luftsiege erringen. Insgesamt schoss er 212 Feindflugzeuge ab. *Christian König* ■



Nicht mit Abziehbildern wiedergegeben: Seitenruder-Replik von Hermann Grafs Bf 109 G-2 *Foto CockpitRockers*



Bryan Cox, Veteran der Royal New Zealand Air Force im Pazifikkrieg, ist am 12. Juni 2021 zu seinem letzten Flug angetreten Foto Gerhard Schmid

■ BRYAN COX (†)

Ein Leben für die Corsair

Der Veteran Bryan Cox hat seine lebhaften Erinnerungen an die Zeit als Kampfpilot der Royal New Zealand Air Force im Pazifikkrieg in den vergangenen sechs Jahren mit den Lesern von *Flugzeug Classic* geteilt – nun ist der 96-Jährige am 12. Juni diesen Jahres von uns gegangen. Während unserer Gespräche überraschte Bryan Cox mich immer wieder mit spannenden Erzählungen. Mancher

Leser mag sich an alkoholisierte Fluglehrer oder über dem Pazifik abgeworfene Bierkisten erinnern ... Aber da war auch dieser eine Tag, der 15. Januar 1945, sein 20. Geburtstag, als er 14 seiner Kameraden verlor und selbst dem Tod nur um Haaresbreite von der Schippe sprang.

Seine große Liebe galt – neben seiner Ehefrau Wynne und seiner Familie – immer der

F-4U Corsair. Während unserer Gespräche bekamen seine Augen stets einen ganz besonderen Glanz, wenn er über dieses für ihn ganz besondere Flugzeug sprach, das ihn auf seinen markanten Knickflügeln durch so viele militärische Einsätze und sicher nach Hause trug. Seinen letzten Flug, da bin ich mir sicher, hat der am 15. Januar 1925 geborene Bryan Cox in einer Corsair angetreten. *Gerhard Schmid* ■

Einblättriger Vorreiter



Fliegt gut, ist aber zu schwer: Bo 103

Fotos (2) Airbus Heritage

Richard Bauer ist Flugzeugkonstrukteur, der bis Kriegsende bei Messerschmitt arbeitet. Danach muss er umsatteln; er baut kleine Windkraftanlagen mit Einblattrotoren. Letztere scheinen ihm auch für Hubschrauber interessant. Deshalb tritt er 1955 entsprechend an Ludwig Bölkow heran, der das Ganze schnell in die facettenreiche Entwicklungspalette seiner Firma integriert. Als Projekt P 79 (später Bo 103) hebt er dort einen kleinen minimalistischen Einblatt-Hubschrauber aus der Taufe, konstruiert

unter Leitung von Hans Derschmidt. Davon abgesehen, dass Derschmidt und Bauer arge Meinungsverschiedenheiten ausfechten, bleibt die Antriebsfrage knifflig.

Als ein Rotorblatt aus Holz eine Eigenfrequenz nahe der Betriebsdrehzahl aufweist, setzt man im Januar 1958 auf glasfaserverstärkten Kunststoff ... und nimmt damit eine entscheidende Vorreiterrolle im Drehflüglerbau ein. Während der Bo 103 als Einmannhubschrauber und pures Entwicklungsgerät allmählich Gestalt annimmt, läuft parallel die bescheidene Fertigung des konzeptionell ähnlichen, rein bodengebundenen Heli-Trainers Bo 102.

Am 14. September 1961 feiert der Bo 103 in Neubiberg Erstflug. Er liegt stabil in der Luft, ist gut 80 km/h schnell, leider aber insgesamt zu schwer. Emil Weiland als neu ernannter Projektingenieur speckt den Bo 103 deshalb ab, soweit es geht. Überdies kommt ein verbessertes GFK-Rotorblatt zum Einbau. Im Dezember fliegt der Ein-

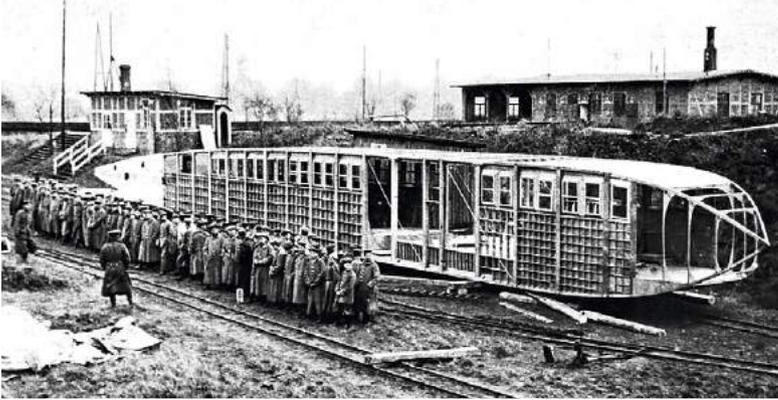
Jahrestag & Personalien

mann-Heli wieder, nimmt jedoch in der Folgezeit bei einer harten Landung Schaden. Eilig repariert, führt man ihn 1962 bei der Luftfahrtschau in Hannover vor, danach bei den Heeresfliegern in Bückeburg. Da keinerlei Kaufinteresse aufkeimt, stellt Bölkow Mitte 1962 die Arbeit an ihm ein. Der Bo 103 landet im Museum. Zum Glück, schließlich hat das Unikat geholfen, den Weg zum späteren Erfolgsmuster Bo 105 zu ebnen ... und für Windkraftanlagen aus dem Hause MBB. *Wolfgang Mühlbauer* ■



Innovativ: Einblatt-Rotor aus GFK

Wussten Sie, dass ...



... der nie fertiggestellte, gigantische Mannesmann-Poll-Drei-decker als Transozeanflugzeug mit einer Reichweite von 10 500 Kilometern geplant war und die Militär-Kontrollkommission ihn im September 1919 eher zufällig gefunden hatte?



... Jesse L. Brown (1926–1950) der erste farbige Pilot der U.S. Navy war? Er diente ab 1949 auf dem Flugzeugträger *USS Leyte* und kam nach einem Absturz über Korea als erster Afroamerikaner der Navy ums Leben.

... der US-Stuntpilot Paul Mantz (1903–1965) in mehr als 250 Filmen flog, nach dem Krieg von der US-Luftwaffe 475 zur Verschrottung bestimmte Flugzeuge kaufte und mit zwei P-51 dreimal die Bendix Trophy gewann?



... Ferdinand von Hiddessen (1887–1971) am 30. August 1914, wenige Wochen nach Kriegsbeginn, als erster deutscher Pilot mit seinem Beobachter über Paris einige leichte Bomben und Flugblätter abwarf, in denen die Pariser Bevölkerung zur Kapitulation aufgefordert wurde?

Zahl des Monats



2407 Flugzeugträger-Landungen – diesen Weltrekord hält Royal-Navy-Testpilot Captain Eric »Winkle« Brown (1919–2016). Er flog zudem die meisten Flugzeugtypen (487).

... der 26-jährige Franzose Roland Garros (1888–1918) in seiner Morane-Saulnier L am 1. April 1915 über Nordfrankreich als erster Pilot der Welt ein gegnerisches Flugzeug (eine Albatros B.II) mit einem starr eingebauten Maschinengewehr abschoss?



KAUM BEKANNTER PLAN
ZUM ANGRIFF AUF SCAPA FLOW

Beinahe nasse Füße

Es gab kaum einen Flugzeugtypen, für den das geheimnisumwitterte Kampfgeschwader 200 keine Verwendung fand. Das gilt auch für schwimmfähig gemachte Lastensegler vom Typ Gotha Go 242. Wozu sie dienen sollten, berichtet der einstige Lastenseglerpilot Helmuth Schultz

Von Peter Cronauer



Der Segelflieger Helmuth Schultz hätte an einem Sondereinsatz gegen Scapa Flow teilnehmen sollen

Es war ein waghalsiger Plan ohne große Chance auf Gelingen: Im Sommer 1944 sollten He 177 schwimmfähig gemachte Segelflugzeuge vom Typ Gotha Go 242 mitten ins Herz der britischen Marine schleppen. Diese Illustration zeigt, wie dieser Einsatz gegen Scapa Flow möglicherweise ausgesehen hätte

Grafik Anastasios Polychronis





Helmuth Schultz flog zwar keine »scharfen Einsätze« mit der DFS 230, trotzdem beherrschte er den Segler in allen Lagen



Im Rückblick auf die bescheidenen Segelfluganfänge notierte Helmuth Schultz auf der Rückseite dieses Bildes: »Das waren noch Zeiten!«

Wer sich mit 17 Jahren bereits das Leistungsabzeichen »Silber C« erfliegt, ist Segelflieger durch und durch. Zwar erlernte Helmuth Schultz später auch den Motorflug, doch das antriebslose Fliegen begleitete ihn sein Leben lang – auch, als er während des Zweiten Weltkriegs in der Uniform der Luftwaffe flog. Daran, dass er eines Tages im Rahmen eines »Sondereinsatzes« am Steuer eines Lastenseglers sogar bis nach Scapa Flow fliegen sollte, dachte er

nicht im Traum. Denn wie kaum anders zu erwarten saß er zunächst einmal am Steuer einer DFS 230. »Zunächst übten wir mit Fallschirmjägern und sonstigen Luftlandetruppen das Einsteigen: Bis zu neun Mann konnten sich mitsamt ihrer Ausrüstung in den engen Rumpf quetschen. Dort saßen sie dann dicht hintereinander auf einer langen, mittigen Bank in meinem Rücken. Darüber hinaus mussten sie alles, was sie nicht am Leib trugen, aber mitzunehmen hatten, im

Laderaum verstauen und notfalls sichern. Dieses Einsteigen wurde geübt, geübt, geübt.« Dabei war das Aussteigen noch ungleich wichtiger: »Im Einsatz mussten die Luftlandetruppen den Lastensegler nach der Landung schnellstmöglich gefechtsbereit verlassen und damit dies reibungslos geschieht, die Männer sich nicht gegenseitig behindern oder gar übereinander stolpern, wurde auch das intensiv trainiert.«

Gefährliche Übungseinsätze

Wozu diese Übungen im Ernstfall führten, zeigte sich unter anderem bei der Eroberung des belgischen Sperrforts Eben-Emael zu Beginn des »Westfeldzugs«. Helmuth Schultz war an jenem Einsatz aber nicht selbst involviert und auch nicht an den anderen, für die er mit den Beteiligten probte.

Die DFS 230 flog er zwar reichlich, aber keine scharfen Einsätze, doch auch die Übungseinheiten bargen so manches Risiko: »Von Halberstadt aus flog ich in einem der größten Schleppzug-Einsätze, den es jemals gab. Der Verband bestand aus mehr als 50 Gespannen. Dabei geriet ich mit meiner voll beladenen DFS 230 in die Turbulenzen von Vorausfliegenden und mein Segler schaukelte sich auf. So etwas konnte böse enden! Das Spektrum der möglichen Folgen reichte von einem schlichten Reißen des Schleppseils, bei dem der Segler eine Außenlandung machen musste, bis hin zur insgesamt Überforderung der Konstruktion. Im schlimmsten Fall montierten die Tragflächen ab. Der Pilot konnte in solchen

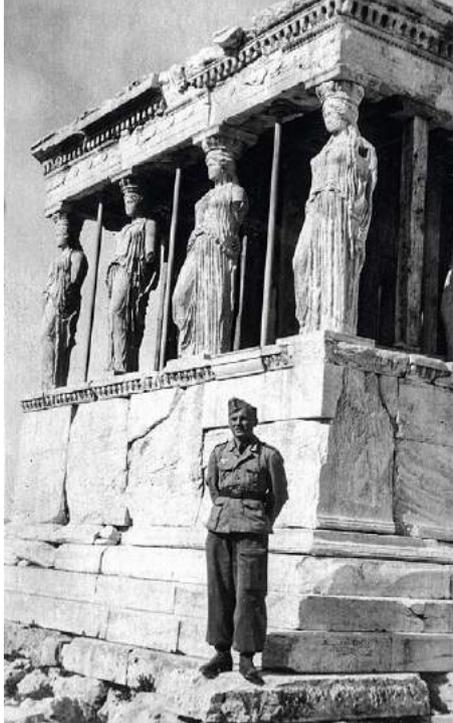
Situationen vieles falsch machen, vor allem durch falsches Reagieren. Es gab nur einen sicheren Weg aus so einem Schwingungszustand heraus: Man durfte nicht den ersten Reflexen folgen und womöglich kräftig gegensteuern, sondern musste die Bewegungen mitgehen und allmählich sanft abmildern. Folglich ging es in meinem Segler zunächst auf und ab und hin und her und in meinem Rücken jubelte und johlte es. Für die Luftlandemänner hinter mir im Laderaum war das wie ein Jahrmarktsvergnügen. Nach geglückter Landung grinsten sie breit von einem Ohr zum anderen. Sie erahnten nicht einmal die überstandene Gefahr.«

Bei einem ähnlichen Flug nach Meiningen kam es auch zu einer weiteren üblen Variante: »Wir simulierten einen langen Anflug, klinkten in großer Entfernung von unserem Ziel frühzeitig aus, vor uns lag ein relativ langer Gleitweg. Doch irgendetwas stimmte nicht, viel zu schnell verloren wir Fahrt und Höhe! Den Grund dafür verriet mir ein Blick nach hinten: Einer meiner Passagiere hatte die Seitentüre im Rumpf geöffnet, um die Aussicht besser genießen zu können, wie er später sagte. Dass der dadurch entstehende zusätzliche Widerstand uns in arge Bedrängnis bringen würde, bedachte er dabei nicht. Also kam es, wie es kommen musste: Das eigentliche Ziel wurde für uns unerreichbar, viel zu früh kamen wir auf vergleichsweise ungeeignetem Terrain herunter und streiften bei der Landung auch noch einen Baum. Dieser und das Flugzeug wurden dabei beschädigt, meine Laune war im Keller und ich stellte den Verursacher zur Rede.«

Wechsel auf die Go 242

1941 lernte Helmuth Schultz eine neue Art von Lastensegler kennen. Bei der Konstruktion der Gotha Go 242 betrat Chefkonstrukteur Albert Kalkert in vieler Hinsicht Neuland. Der Rumpf des Schulterdeckers bestand aus einem stählernen Rohrgerüst, die Tragflächen aus Holz, das Ganze war mit Stoff bespannt. Der Segler startete auf einem abwerfbaren Radfahrwerk und landete auf Kufen. Das eigentliche Novum war jedoch der Frachtraumzugang: Zwar besaß der Rumpf auch herkömmliche seitliche Zugänge, doch von hinten war er offen zugänglich, weil man das Rumpheck nach oben klappen konnte. Das hatte es bislang noch nicht gegeben und das Leitwerk war dabei auch nicht im Weg, weil es bei der Go 242 von zwei Trägern an den Tragflächen gehalten wurde. Der Entwurf dieses neuen Lastenseglers beeinflusste den Transportflugzeugbau bis in die Gegenwart hinein.

In Hildesheim schulte Helmuth Schultz auf das neue Muster um: »Ich zählte zu den ersten auf diesem damals neuen Typ. Wir waren nur ganz wenige Leute. Und gleich zu Beginn unterlief mir ein schweres Missgeschick.



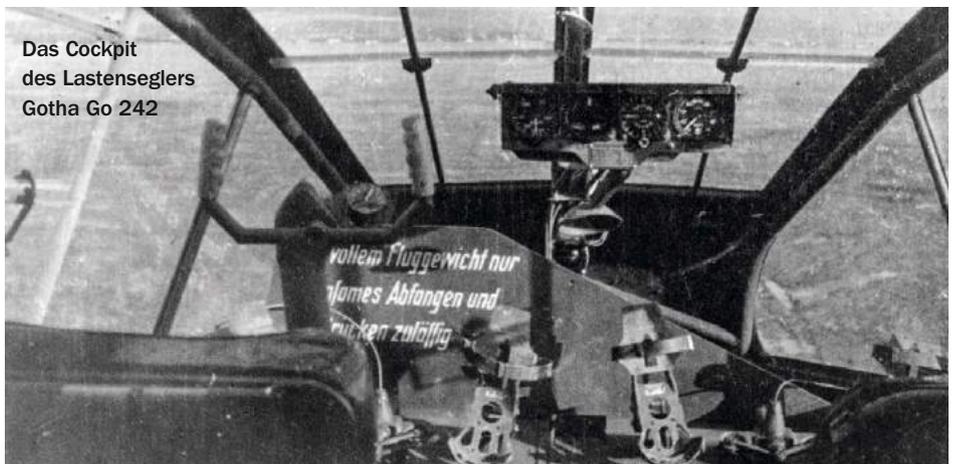
Helmuth Schultz als Soldat im besetzten Griechenland, hier vor den Karyatiden der Akropolis in Athen



In Derna baute er sein Zelt im Schatten seiner Gotha auf. Ein britischer Luftangriff vertrieb ihn in eine selbst gegrabene Höhle



Bei der Gotha Go 242 konnte man das Rumpheck hochklappen. Für den Sondereinsatz gegen Scapa Flow wollte man im Frachtraum das »Sprengboot« transportieren



Das Cockpit des Lastenseglers Gotha Go 242



Die Gotha Go 242 war das Vorbild für spätere leichte und mittlere Transportflugzeuge wie Fairchild C-82 und C-119. Beim Be- und Entladen war das Leitwerk nicht im Weg

Unsere Umschulung begann mit Starts und Landungen, ein Fahrzeug schleppte den Segler jedes Mal wieder zum Ausgangspunkt zurück. Wir waren stets zu zweit an Bord, wobei wir Neulinge zunächst nur als Zuschauer mitflogen und uns einander abwechselten. Als ich an der Reihe war, wollte ich am Ende meines Mitflugs aus der noch rollenden Go aussteigen, sprang jedoch zu kurz und stürzte unter das Fahrwerk. Das Rad rollte über mich hinweg und alles in mir schrie: »Wegdrehen, bevor die Kufe kommt!« Dann wurde mir schwarz vor Augen. Als ich wieder zu mir kam, lag ich nackt unter einem weißen Laken und dachte, ich sei tot. Tot! Ein anwesender Sanitäter und ein Pfarrer überzeugten mich vom Gegenteil und erzählten mir, was geschehen war. Ich hatte Glück im Unglück, denn das Flugzeug fuhr zwar über mich hinweg, doch der vom starken Regen aufgeweichte Boden gab unter mir so sehr nach, dass ich einigermaßen glimpflich davonkam. Bis auf ein paar Quetschungen fehlte mir überraschend wenig.«

Mit der Gotha Go 242 erweiterte Helmuth Schultz seinen fliegerischen Horizont: »In alle möglichen Himmelsrichtungen unternahm ich Versorgungsflüge, auch nach Derna in Nordafrika. Den ersten Flug dorthin absolvierte ich seltsamerweise ohne Fracht, doch später transportierte ich reichlich Treibstoff und Material. Auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz tobte das Hauptgeschehen entlang der parallel zur Küste verlaufenden Via Balbo, manches geschah jedoch auch abseits der Hauptkampflinie. Unter anderem sollte ich südlich der Festung Tobruk eine tief in der Wüste agierende und vom Nachschub abgeschnittene Einheit mit Treibstoff versorgen.

Dort gab es nur noch die Sahara und jeder Flug über das schier endlose Sandmeer glich einem Flug ins Nirgendwo.«

Fliegen mit dem Giganten

In dem Maß, in dem Helmuth Schultz seine fliegerischen Erfahrungen ausbaute, vom anfänglichen Fliegen über heimatlichen Gefilden bis hin zu Flügen übers Mittelmeer, wuchsen auch die Dimensionen seiner Fluggeräte. Von den kleinen Schulgleitern seiner ersten Luftsprünge über die leistungsfähigen Segler des »Silber C« bis hin zur DFS 230 und Gotha Go 242. Schließlich lernte er auch das größtenmäßige Nonplusultra der Segelfliegerei kennen, die Messerschmitt Me 321.

»In Dijon begegnete ich zum ersten Mal einem Giganten. Das war schon ein imposanter Anblick: der kleine Platz, die kleinen Hallen und die riesige Messerschmitt. Der Umstieg auf den Großraum-Lastensegler fiel mir nicht schwer. Im Inneren kletterte man an der rechten Bordwand an einer Steigleiter hinauf bis in

motorigen Heinkel He 111 Z. Von diesen Exoten baute man nur eine Handvoll, doch für mich gehörten sie zum Alltag.« Von Regensburg-Obertraubling aus überführte Helmuth Schultz Giganten in alle Himmelsrichtungen. Die Leistung der He 111 Z reichte hierfür voll auf, »nur dann, wenn wir voll beladen waren, montierten wir unter die Tragflächen zusätzliche Startraketen.«

Natürlich gab es auch diverse Vorkommnisse. Mal zündeten nicht alle Startraketen gleichmäßig, mal krachte der Gigant bei der Landung gegen ein liegen gebliebenes Abwurfahrwerk, mal ging irgendwas kaputt. Zwar widerfuhr dem vorübergehenden Überführungsflieger Schultz nichts Schlimmeres, er wusste jedoch, was geschehen konnte: »Ich wurde zum Augenzeugen eines Totalverlusts. Vom Unglücksort stand ich nicht allzu weit entfernt und sah deutlich, wie die ausgefahrene linke Landeklappe wegbrach, der Gigant auf den Kopf ging und senkrecht nach unten stürzte. Die Leute an Bord hatten keine Chan-

» Das Rad rollte über mich und alles in mir schrie: »Wegdrehen, bevor die Kufe kommt!« »

die Höhe des Holmes, der im Wurzelbereich so hoch war, dass ich beinahe darin stehen konnte, und von dort gelangte ich dann über einen Steg durch eine Flügelrippe zur Tür in die gepanzerte Kabine. Dass man im Flugzeugführerraum so hoch droben saß, war anfangs ungewohnt, doch ich kam alsbald damit sehr gut zurecht und auch mit allem anderen.«

Genauso außergewöhnlich wie der Gigant war auch sein Schleppflugzeug. »Ich flog die Me 321 ausschließlich im Schlepptau der fünf-

ce: Es war Winter, der Boden steinhart gefroren, die Insassen wurden von 18 Tonnen Eigengewicht zermalmt.«

Dem offiziellen Untersuchungsbericht zufolge verlor das Flugzeug aufgrund heftiger Böen Teile, darüber hinaus spekulierte man über einen möglichen Pilotenfehler. Helmuth Schultz teilt diese Meinung nicht: »Tatsächlich widerfuhr mir Ähnliches. Auch ich verlor am Steuer eines Giganten eine Landeklappe. Ich stürzte jedoch nicht ab und konnte mir so im



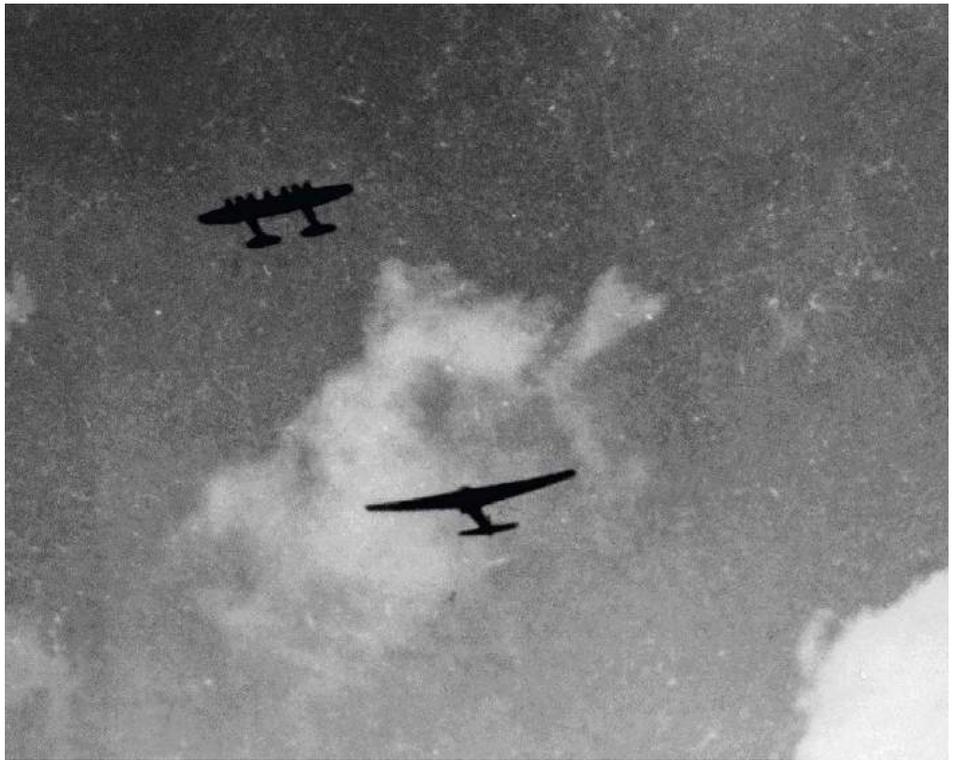
Vorbereitungen zum Start mit untergehängten Startraketen. Das »Troika-Schleppverfahren« – zwei der drei daran beteiligten Bf 110 sind hier zu sehen – kannte Helmuth Schultz nicht aus eigener Erfahrung

Nachhinein ein eigenes Bild vom Geschehen machen. Meiner Meinung nach war ein Konstruktionsfehler daran schuld: Die Mechanik der Landeklappen war zu schwach dimensioniert, um den enormen Kräften standzuhalten. Ein Bruch war jederzeit möglich.«

Tragischer Unfall

Als dann die Fronten auf allen Seiten immer näher rückten, wurde die Giganten-Einheit in Südfrankreich, der Helmuth Schultz angehörte, auf die Gotha Go 242 umgeschult: »Die Heinkel He 111 Z, die bislang unsere Giganten schleppte, konnte bis zu drei Gos ziehen. Und da ich die Go bereits gut kannte, setzte man mich als Umschulleiter ein. Das ging insgesamt gut und reibungslos, mit einer Ausnahme: Ein frisch verheirateter Kamerad erzählte mir während der Umschulung auf die Go von seinem Glück. Gezogen von einer He 111, startete er schließlich zu seinem ersten Alleinflug, ich beobachtete das Ganze vom Boden aus. Als der Schleppzug startete, brüllte am Rand der Startbahn der Motor einer Fw 190 auf. Das Gespann löste sich vom Boden und kaum war es in der Luft, wurde es von einem Jagdflugzeug umkreist. War das die vorhin gehörte ›190? Falls ja, was dachte sich ihr Pilot dabei? Es war mehr als leichtsinnig, so eng um einen Schleppzug herumzuturnen! Da erst erkannte ich den amerikanischen Jäger. Die Go fing Feuer und sowohl sie als auch die He 111 stürzten steil nach unten. Was weiter geschah, konnte ich nicht sehen, ein Wald versperrte mir die Sicht. Ich schnappte mir den nächstbesten Pkw und fuhr zur vermutlichen Absturzstelle. Ich fand auch die Go: Sie stand mit abgeworfenem Fahrwerk auf ihren Kufen, der Mechaniker stand daneben.

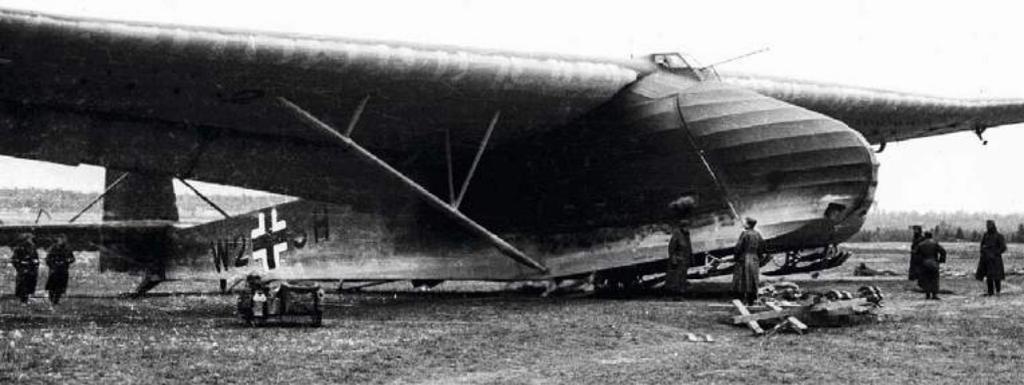
Er berichtete, dass mein Flugschüler in seinem Sitz zusammensank und nicht mehr reagierte, während das Flugzeug senkrecht nach unten stürzte. Der Mechaniker warf das Fahrwerk ab und zerrte in Todesangst am Steuerknüppel. In letzter Sekunde fing die Gotha ab, klatschte auf ihre Landekufen, und so kamen er und der dritte Mann an Bord, der sich im brennenden Laderaum befand, mit dem Schrecken davon. Der eigentliche Mann am Steuer, der Chemnitzer, der erst vor kurzem geheiratet hatte, war jedoch tot. Trotz der Panzerplatte,



Helmuth Schultz flog die Me 321 ausschließlich im Schlepp der Heinkel He 111, dem optimalen Schleppflugzeug für den »Giganten«



Für die Heinkel He 111 Z verband man zwei Heinkel He 111 durch ein neu konstruiertes Tragflächen-Mittelstück, das zugleich den fünften Motor trug. Es gab nur wenige Exemplare von ihr

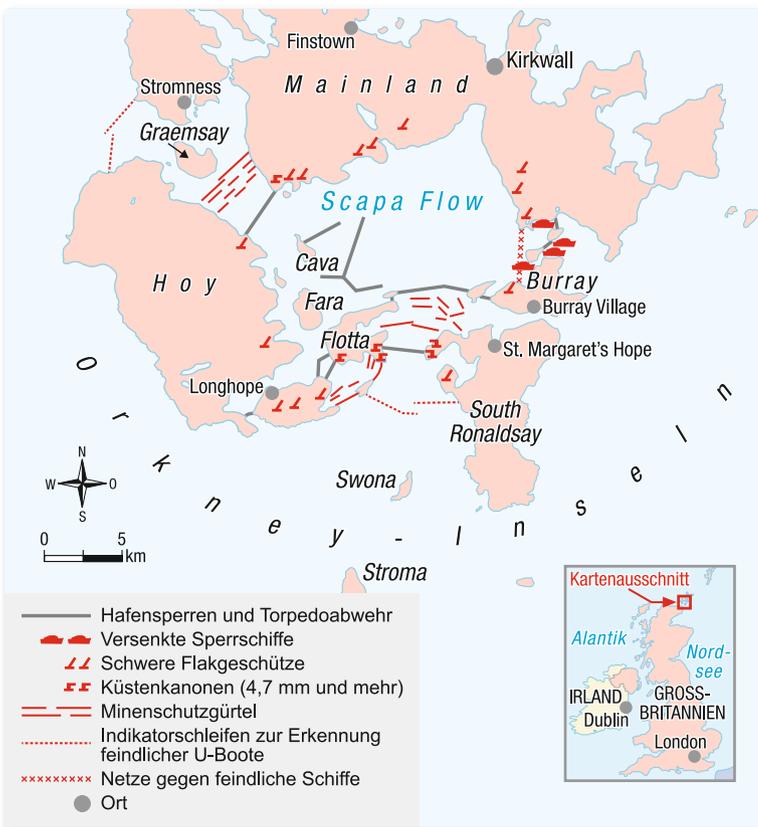


Beim Umstieg auf die Messerschmitt Me 321 Gigant lernte Helmuth Schultz den Segelflug aus einer anfangs ungewohnt hohen Sitzposition kennen



Foto U.S. Navy

Scapa Flow ist eine Bucht, die von mehreren Orkney-Inseln gebildet wird. Sie war im Zweiten Weltkrieg Hauptstützpunkt der britischen Marine. Im Vordergrund USS Wasp, im Hintergrund von rechts nach links: USS Wichita, USS Washington und HMS Victorious im April 1942 in Scapa Flow



Grafik KGS Kartographie und Grafik Schlicht

die ihn schützen sollte, traf ihn ein Geschoss im Rücken. Die Besatzung der He 111 kam glimpflicher davon. Ihr gelang eine Bauchlandung ohne Verletzte oder Tote. Der US-Jäger war verschwunden.«

Beim KG 200

Im Frühsommer 1944 versetzte man Helmuth Schultz zum Kampfgeschwader 200. »Ich erfuhr nicht, wie es dazu kam und weshalb die Wahl auf mich fiel. Jedenfalls beherrschte ich die Go 242 im Schlaf und diese Fähigkeit wurde offenbar gebraucht. Bei der neuen Einheit bereitete ich meinen ersten ›scharfen Einsatz‹ vor: Wir sollten Sturmboote in schwimmfähig gemachten Lastenseglern transportieren und auf dem Wasser aussetzen. Bei den Sturmbooten handelte es sich um Katamarane mit zwei schlanken Rümpfen und einem Sprengkörper dazwischen. Im linken Rumpf befanden sich die Batterien für die Stromversorgung, zwischen den Rümpfen hing der eigentliche Sprengkörper und im rechten Rumpf befand sich der Treibstofftank für den Motor. Angetrieben und gesteuert wurde das Ganze von einem starken Außenbordmotor mit langem Ausleger, den man am Bootsheck auf einem Stehbolzen beweglich lagerte. Weil das komplette Boot mit seinem weit über das Heck hinausragenden Außenbordmotor für den Laderaum der Go zu lang war, zerlegten wir es in zwei Teile. Zuerst verfrachteten wir den Motor mit seinem langen Ausleger ins Innere und hängten ihn im Laderaum unter die Decke. Das erforderte zwei Mann und reichlich Muskelkraft. In den freien Raum darunter kam dann der Katamaran.

Um mit dem Boot fahren zu können, musste man den Motor wieder von der Decke herunternehmen und ihn am Bootsheck befestigen, und auch dafür waren zwei Mann vonnöten. Anfangs machten wir all dies von Hand, eine schwere körperliche Arbeit und knifflig obendrein: Den Stehbolzen des Motors musste man in die in einem Kugellager gelagerte Öse am Rumpfheck stecken. Dieses Loch zu treffen, war von Hand mitunter schwierig und wenn man Pech hatte, benötigte man dafür mehrere Versuche. An Land war das schon schwer, aber auf dem Wasser mit samt schwankendem Untergrund war das noch ungleich schwerer. Schlimmstenfalls hätte der Motor ins Wasser fallen können.

Da kam mir eine Idee: Als Erstes entwickelte ich ein Heißgeschirr, mit dem man den Motor leicht unter die Decke heben konnte, und dann fertigte ich aus einem U-Profil eine Schiene, die von der Lastenraumdecke bis zum Bootsheck führte. Darauf konnten wir dann den Motor von der Decke heruntergleiten und in seinem Lager einrasten lassen. Zwar waren auch dafür noch zwei Mann vonnöten – einer zog, der andere kontrollierte

Dem U-Boot-Kommandanten Günther Prien gelang es am 14. Oktober 1939 noch, in Scapa Flow einzudringen, doch ab da waren die Zugänge über und unter Wasser für die Deutschen blockiert. Nur noch über den Luftweg bestand eine Chance, dort einzudringen

■ Anhand der Zeichnung eines Kameraden von Helmuth Schultz ließ sich dieses Profil einer Go 242, die beim Unternehmen gegen Scapa Flow zum Einsatz gekommen wäre, rekonstruieren

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



Die Deutsche Forschungsgesellschaft für Segelflug (DFS) erprobte den Starrschlepp mit Heinkel He 177 und Gotha Go 242



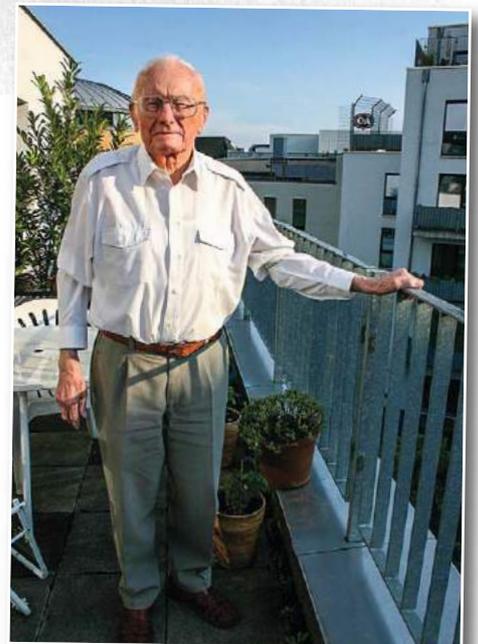
und hielt alles in der Waagrechten –, aber der Vorgang war längst nicht mehr so kräftezehrend und zeitraubend wie zuvor, zumal man keine Fehlversuche mehr riskierte.«

Geheimes Unternehmen

Wozu das Ganze? Welches Vorhaben steckte dahinter? »Wir sollten die Sprengboote im Rumpf unserer Wasser-Gos nach Scapa Flow fliegen und dort wassern. Schleppflugzeuge vom Typ Heinkel He 177 sollten uns nach Schottland bringen. Die Wasser-Gos waren schwimmfähig gemacht und besaßen Stützwimmer unter den Tragflächen. Hochseetaugliche Flugboote waren sie deshalb noch lange nicht. Es dauerte nur etwas länger, bis die modifizierten Lastensegler untergingen. Und in dieser Zeit sollten wir das Sprengboot hinten zusammensetzen, aus dem langsam flutenden Frachtraum hinausfahren und auf

unser Ziel zusteuern. Möglichst geräuschlos sollten wir den Sprengkörper mit dem Katamaran an den Schiffskörper heranfahren. Ein starker Elektromagnet hätte die Bombe dort gehalten und für den Fall, dass dies nicht möglich war, besaß der Sprengkörper zusätzlich zwei seitliche Elektroantriebe mit Wasser-schrauben, die ihn gegen die Rumpfwand drückten. Ein Zeitzünder hätte die Mine explodieren lassen und uns genügend Zeit verschafft, um uns in Sicherheit zu bringen. Ein deutsches U-Boot sollte uns dann aufnehmen und wieder nach Hause bringen. Ich machte mir da jedoch keine Illusionen: Wer glaubte schon daran, dass ein deutsches U-Boot im Sommer 1944 in Scapa Flow herumfahren und versprengte Angreifer einsammeln könnte?«

Es kam auch nie dazu: Die alliierte Landung ab dem 6. Juni 1944 in der Normandie fegte das Vorhaben vom Tisch.



Der Autor sprach mit Helmuth Schultz (im Bild) im Sommer 2017 über seine Erlebnisse

ERSTE LORBEEREN ALS AUFKLÄRER

Schnellstens an

Seit Kriegsbeginn braucht die RAF händeringend einen echten, vor allem aber leistungsstarken Fernaufklärer. Eine perfekte Gelegenheit, die Mosquito nun im Eiltempo an den Mann zu bringen

Von Wolfgang Mühlbauer



die Front

Dringend gebraucht und mit wenig Aufwand durchschlagend zum Erfolg gebracht: der Fernaufklärer de Havilland Mosquito PR. Mk.I. Neben dem Prototypen (hier im Bild) entstehen neun weitere Exemplare, die dafür sorgen, das »Hölzerne Wunder« von de Havilland nachhaltig bei der britischen Royal Air Force zu etablieren
Foto RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer





Der Erstflug der Mosquito PR. Mk.I geht am 10. Juni 1941 in Hatfield über die Bühne. Gestalt angenommen hat die Maschine zuvor im benachbarten Salisbury Hall beim ausgelagerten Versuchsbau Foto de Havilland

Herrscht kein Bedarf, gibt's keinen Auftrag. Eine simple, im Prinzip eiserne Gesetzmäßigkeit, wenn es etwa darum geht, militärisches Fluggerät anzuschaffen. Die de Havilland Mosquito bildet keine Ausnahme – egal, wie ihre ausgeklügelte Holzbauweise Großbritanniens Kriegswirtschaft auch immer entlasten könnte oder was das Flugzeug wohl zu leisten verspräche. Gut

deshalb, dass die RAF zum Spätwinter 1940 lauthals nach einem schnellen Fernaufklärungsflugzeug ruft, das jener besonderen Aufgabenstellung tatsächlich gerecht wird. Denn die Bristol Blenheim überzeugt in dieser Rolle nie ... Hier stehen die Briten mehr oder minder mit heruntergelassenen Hosen da. Aber das soll sich in Zukunft, allem voran dank der Mosquito, grundlegend ändern.

So ist am 1. März 1940 die amtliche Order für deren erste 50 Exemplare zementiert, 19 davon sollen die Rolle als Lichtbildaufklärer einnehmen. Freilich betrachtet man die DH.98 seinerzeit eher als Forschungs- und Erprobungsobjekt, den Blick auf ihre vielfältige Nischentauglichkeit fixiert, die der schnittigen Zweimotorigen im Blut liegt. Passend schlägt de Havilland schon sehr früh drei parallele



W4051 verkörpert das Musterflugzeug für die kleine PR.-Mk.I-Serie, die zwischen Juni und Oktober 1941 in insgesamt neun Exemplaren zügig an die RAF geht Foto de Havilland

■ Der Prototyp de Havilland Mosquito PR Mk.I, W4051, in ihrem zweiten Tarnanstrich bei der No 1 PRU in Benson

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



Fertigung von Tragflächen in der Möbelfabrik von WM Birch in High Wycombe, einem der vielen Zulieferbetriebe, die Komponenten für die Mosquito herstellen

Foto British Aerospace



Entwicklungswege bei der »Mossie« ein: Als Schnellbomber, als Nachtjäger und als Fotoaufklärer. Doch gibt einzig der zweifelsfrei festgestellte Bedarf für ein schnelles »Photo Reconnaissance«-Flugzeug (abgekürzt PR) mit hoher Reichweite unterm Strich den Ausschlag, de Havillands »Wooden Wonder« in die Fertigung zu geben. Dass es zunächst am breiten Vertrauen in die ganze Sache fehlt, zeigt die vergleichsweise geringe Zahl, die man anfangs bestellt – schlichtweg, um das Risiko zu minimieren, sollte die Mosquito scheitern.

Damit es schneller geht, schlägt Air Marshall Wilfrid Freeman in seiner Schlüsselrolle als Air Member for Research and Development vor, Prototypen im strengen Sinn vertraglich außer Acht zu lassen. Stattdessen sollen die ersten sechs Maschinen als Entwicklungsmuster bei entsprechend »lockerer Kontrolle« in die Luft steigen. Das spart Aufwand

und Zeit. Ergo überprüft das Aeronautical Inspection Directorate als zuständige Behörde die besagten Flugzeuge* nur auf ihre Verarbeitungsqualität. Alle übrigen Maschinen durchlaufen streng nach Vorschrift sämtliche Inspektionen beim Bau. Musterexemplar der ersten, PR. Mk.I genannten Ausführung des Aufklärers ist W4051, gemeinhin als zweiter Prototyp der Mosquito angesehen. Optisch unterscheidet er sich vom Erstling W4050 vor allem durch größere Spannweite – jede Flügelspitze ist um knapp 32 Zentimeter länger.

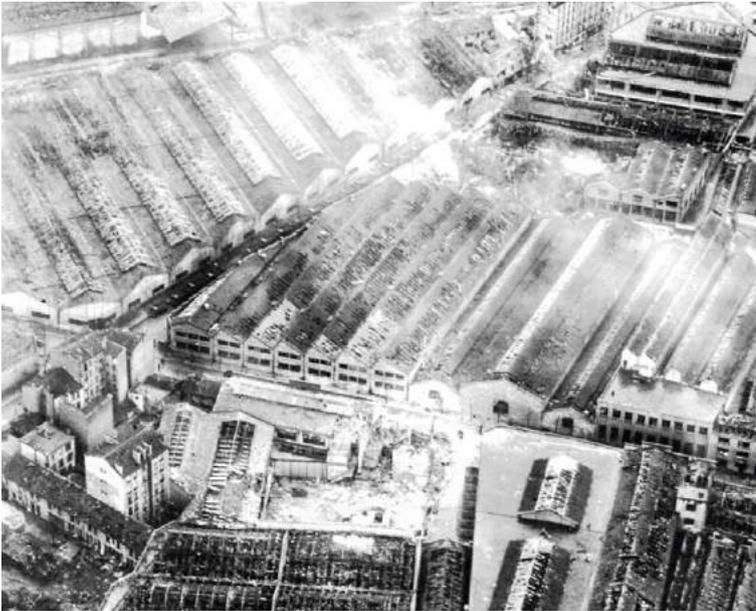
Flügelstruktur der Mosquito

Wie ist eigentlich die hölzerne Tragfläche von de Havillands Mosquito allgemein aufgebaut? Hier verschafft nicht zuletzt zeitge-

* s/n W4050, W4051, W4052, W4053, W4057 und W4073

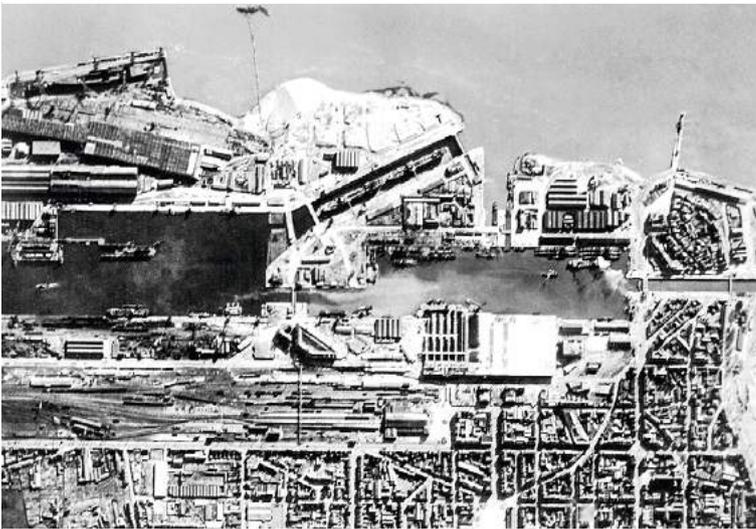
Wichtig in vielerlei Hinsicht

Mit der Mosquito PR. Mk.I verfügt die RAF erstmals über einen gleichermaßen leistungsstarken wie vielseitigen Fernaufklärer. Obwohl nur in geringer Zahl im Einsatz, gelangen den Besatzungen mit ihren wenigen Maschinen immer wieder bedeutsame Aufklärungsergebnisse.



Im Tiefflug über Paris: Schadensermittlung am 4. März 1942 nach dem vorangegangenen Nachtangriff des RAF Bomber Command auf die Renault-Werke in Boulogne-Billancourt

Fotos (3) RAF



Aufnahmen wie diese verhelfen Operation »Chariot«, dem berühmten Kommandounternehmen gegen das Trockendock in St. Nazaire, am 27./28. März 1942 zum Erfolg



Eindrucksvolle Großformatfotos vom Flugzeugträger Graf Zeppelin, der nie in Dienst geht, gelangen am 2. Juni 1942 über Gotenhafen (Gdynia)

nössische deutsche Fachliteratur einen guten Überblick. Beispielsweise weiß die Zeitschrift *Luftwissen* in der Ausgabe vom Dezember 1943 über die Serienausführung zu berichten: »Der Flügel ist zweiholmig mit Kastenholmen aus lamellierten Sprucegurten** und Stegen aus Birkenperrholz. Beim vorderen Holm ist der Obergurt dreifach, der Untergurt elffach lamelliert. Der obere Gurt des Hinterholmes ist ebenfalls dreifach lamelliert, der Untergurt neunfach«.

»Man klebt nie ohne Schraube«

Weiter steht zu lesen: »Die Beplankung der Flügeloberseite im Bereich der Brennstoffbehälter ist zwischen den Holmen als doppelwandige Schale gebildet; zwischen zwei Lagen von dreischichtigem Diagonalsperrholz sind Gurte aus Spruce in Richtung der Flügelspannweite angeordnet. (Im übrigen Bereich besteht die Beplankung aus dreischichtigem Birkenperrholz, das mit Längsgurten aus Spruce versteift ist).« Danach liefert die Kurzbeschreibung weitere Einzelheiten: »Die Unterseite besteht im Bereich der Brennstoffbehälter aus anschraubbaren, schubsteifen Platten. Als Widerlager für die schubsteifen Platten dienen am Holm angebrachte Duralwinkel beziehungsweise an die Rippen angeleimte Streifen aus hartleinenähnlichem Material. Die schubsteifen Platten bestehen aus zweimal dreischichtigem Birkenperrholz mit einer Zwischenlage aus Balsaholz«. Abschließend zielt die Betrachtung dann auf die Flügelanschlüsse, die »aus lamelliertem Spruce bestehen« und »aus Kraftübertragungsgründen mit großen Spruce-Füllklötzen in der Haut verleimt« sind.

Davon abgesehen, schlägt beim Bau der »Mossie«, wie sie der Volksmund nennt, das altbewährte Firmenmotto durch: »Man klebt nie ohne Schraube«. Folglich lassen sich alleine in den Tragflächen einer serienmäßig hergestellten Mosquito über 30 000 kleinere Metallteile wiederfinden. »Beim Bau wird der ganze Flügel mit Messingschrauben vorge-schraubt, verleimt, mit Messingnägeln genagelt und dann mit Bespannstoff überzogen«, heißt es in der *Beuteauswertung No. 23*, herausgegeben vom Amt des Generalluftzeugmeisters im September 1943.

Neue Erkenntnisse zu W4501

Zurück zu W4051, die am 10. Juni 1941 in Hatfield Erstflug hat. Wenngleich sie das zweite Exemplar der Mosquito ist, das man im nahe gelegenen Salisbury Hall beim Versuchsbau in Angriff nimmt, schafft sie es trotzdem erst als drittes Mitglied der kleinen Prototypenfamilie in die Luft. Als Grund dafür gilt allgemein ein Rollunfall mit der W4050, der am 24. Februar

** Fichtenholz

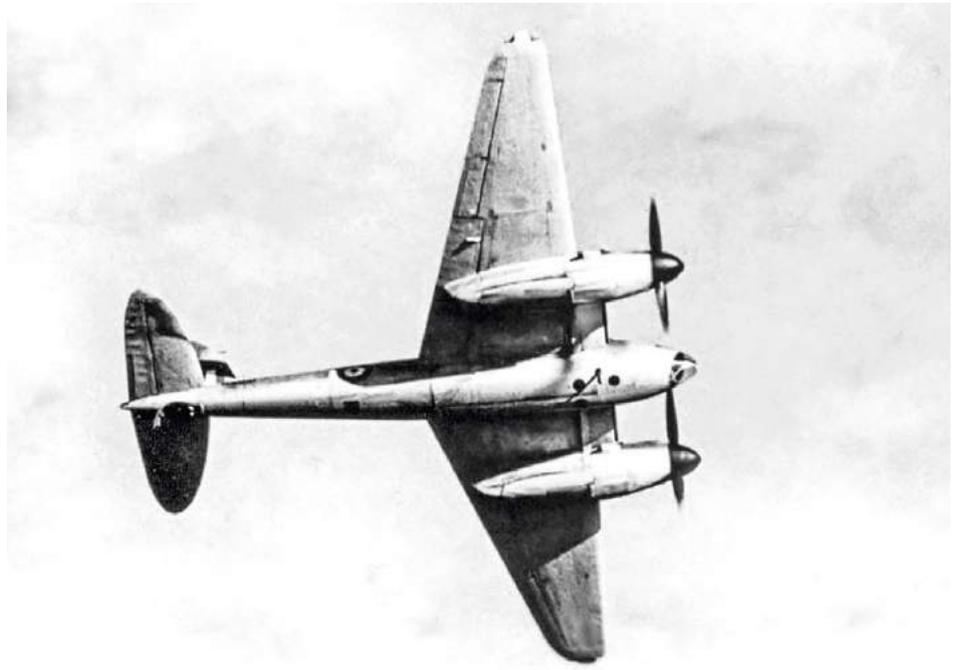


ihre Heckpartie in arge Mitleidenschaft zieht. Um diese Misere schnellstens auszubügeln, tauscht man den schadhafte Rumpf gegen denjenigen der unfertigen W4051 aus. Letztere rollt darum im Endeffekt mit einer seriengemäßen Rumpfbaugruppe aus dem Hangar. Das jedenfalls steht seit Jahrzehnten überall zu lesen ... ist aber angeblich falsch, wie eine namhafte Modellbau-Fachpublikation aus dem Jahr 2016 explizit betont. Tatsächlich, so steht dort, habe man W4050 damals einfach normal ausgebessert, ohnehin kein Problem dank der Holzbauweise. Als man jene allerersten Mosquito Jahrzehnte später mit großem Aufwand restauriert, sei die Reparaturstelle eindeutig ans Tageslicht getreten und seither klar zu erkennen.

Wie dem auch sein mag, W4051 rollt in der Tat vergleichsweise spät zum ersten Start. An sich ist es nicht sonderlich kompliziert, sie für ihren speziellen Einsatzzweck zurechtzuschneiden. Im Gegenteil. Anpassungsfähig, wie die Holzstruktur ist, lassen sich viele Änderungen weit einfacher bewerkstelligen als üblich. Fotografiert wird zunächst mit drei Kameras an Bord, alle senkrecht nach unten gerichtet. Zwei finden nebeneinander vorne im Bombenschacht Platz, die dritte mittig im hinteren Unter-rumpf. Später kommt eine Schrägsichtkamera hinzu, eingebaut in der linken Rumpfflanke direkt hinter der Flügelwurzel.

»Mossie« an der Front

In der zweiten Junihälfte 1941 schrumpft die bestellte Menge an Aufklärern überraschend auf zehn Stück, der Rest soll nun als Schnellbomber die Hallen verlassen. Davon unabhängig will man die Mosquito PR. Mk.I, so rasch es geht, im Einsatz sehen. Obwohl als Prototyp geltend, landet W4051 am 13. Juli 1941 bei der No 1 PRU (Photographic Reconnaissance Unit), um als erste »Mossie« den aktiven Truppendienst bei der RAF anzutreten. Zwei weitere Serienmaschinen (W4054 und W4055) schließen sich in den folgenden drei Wochen an. Während die Besatzungen bald nachhaltig Vertrauen in die Flugzeuge fassen, treibt man die Einsatzvorbereitungen gründlich voran und verwendet viel Zeit da-



Standardmäßig trägt die Mosquito PR. Mk.I drei Luftbildkameras: zwei vorne im Bombenschacht unmittelbar hinter der Einstiegs Luke, eine mittig hinten im Unterrumpf Foto RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

rauf, den Kameraeinbau zu optimieren. Um lästigen Vibrationen Einhalt zu gebieten, ersetzt man die ursprünglich aus Stahl hergestellten Halterungen der Bildgeräte durch solche aus Holz.

De Havillands Fotoaufklärer gilt als willkommene Ergänzung zu den PR-Spitfire des Verbandes; schnell zeigen sich seine Vorzüge.

Bis Mitte September ist endlich auch den Schmierstoffbehältern ihre Inkontinenz ausgetrieben – sie haben sich zuvor oft verformt und mit ihrem Inhalt die Hauptfahrwerke verdreht. Das Einsatzdebüt der Mosquito PR. Mk.I geht am 17. September 1941 über die Bühne. Die Ehre hat W4055, die von Benson aus, der Heimatbasis der No 1 PRU,

» Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 618 km/h ... eine harte Nuss für jeden damaligen Gegner. «

Unter anderem hat die Mosquito PR. Mk.I eine größere Reichweite, führt mehr Kameraausrüstung mit und trägt umfangreiches Funknavigationsequipment an Bord, bedient zudem von einem zweiten Besatzungsmitglied. Obendrein bieten ihre beiden Motoren mehr Sicherheit bei Langstrecken-Einsätzen. Ebenfalls bemerkenswert: Die Höchstgeschwindigkeit der de Havillands Mosquito PR. Mk.I beträgt 618 km/h in 6700 Metern ... eine harte Nuss für jeden zeitgenössischen Gegner.

Richtung Brest, La Pallice und Bordeaux startet. Allerdings vereitelt der Ausfall eines Stromgenerators den vollen Erfolg der Mission. Ein Defekt, der bereits tags zuvor beim Testlauf über dem Golf von Biskaya auftrat. Ärgerlich, aber insofern wohl zu verschmerzen, als sich W4055 dabei entspannt allen Verfolgern zu entziehen versteht und damit die Leistungsstärke der Mosquito untermauert. Dafür kehrt sie von ihrer nächsten Aufklärungsmission am 20. September mit rei-



Ab 13. Juli 1941 steht W4051 als erste Mosquito überhaupt im Truppendienst der RAF; sie gelangt zur No 1 PRU in Benson

Foto RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

cher Fotoausbeute aus dem Gebiet um Helgoland und Sylt zurück.

Bis Mitte Oktober 1941 hat die letzte der insgesamt neun serienmäßig gebauten Mosquito PR.I den Erstflug hinter sich. Alle finden sie den Weg zur No 1 PRU, die ihrerseits bis Mitte Oktober 1942 bestehen bleibt, ehe man sie umorganisiert. Vielleicht, weil ein bisschen Zielwasser beim anspruchsvollen Job nicht schaden kann, taufen die Besatzungen jede Maschine formlos auf den Namen eines erlesenen geistigen Getränkes ... etwa Benedictine (W4055), Curacao oder Coin-

treau. Unabhängig davon wird viel mit der Mosquito PR. Mk.I experimentiert; wiederholt zieht man einzelne davon zeitweilig vom Kampf ab. Die vier zuletzt gebauten Maschinen erhalten augenscheinlich von vornherein Langstreckentanks, eingerüstet im Bombenschacht. Eine Modifikation, die im Laufe des Jahres 1942 zwei weiteren Flugzeugen nachträglich zugute kommt – darunter W4051, die in dieser Konfiguration ab November Einsätze absolviert. Darüber hinaus macht man die beiden letzten Exemplare zusätzlich tropentauglich.

Die Mosquito PR. Mk.I behält die kurzen Motorgondeln der ursprünglichen Prototypenausführung – selbst wenn die Form ungünstig auf den Luftstrom am Leitwerk

■ Technische Daten – de Havilland DH. 98 Mosquito PR. Mk.I ■

Länge	12,35 m
Höhe	3,75 m
Spannweite	16,50 m
Tragflügelfläche	43 m ²
Antrieb	Zwei flüssigkeitsgekühlte Rolls-Royce-Merlin-21-Zwölfzylinder-Reihenmotoren mit je 1280 PS Start- beziehungsweise 1490 PS Kampfleistung
Maximale Startmasse	8922 kg
Höchstgeschwindigkeit	618 km/h in 6700 m
Maximale Reichweite	3508 km (mit Langstreckentanks)
Dienstgipfelhöhe	10 668 m
Bewaffnung	keine
Besatzung	zwei Mann





wirkt, sodass es dort zu leichtem Schütteln kommt – was man, ähnlich wie beim ersten Baulos an Schnellbomben, wegen des Zeitdrucks in Kauf nimmt, mit dem das »Wooden Wonder« in den Kampf soll.

Weitgefächert im Einsatz

Zu den bevorzugten Regionen, über denen die Mosquito PR. Mk.I aufklärt, zählt der Großraum Norwegen. Hier sind die meisten Verluste zu verzeichnen, nämlich fünf Maschinen. Zwei weitere verunglücken auf

1942 nach dem Bombardement der Renault-Werke in Boulogne-Billancourt oder der MAN-Dieselmotorenfabriken in Augsburg am 24. April. Überdies schießen sie ausgiebig Fotos von Schiffen der Kriegsmarine. So wie am 2. Juni 1942 vom Schlachtkreuzer *Gneisenau* und dem Flugzeugträger *Graf Zeppelin* in Gotenhafen. Und natürlich wird immer wieder versucht, die Tirpitz in Norwegens Fjorden abzulichten.

Erst im Sommer 1943 weichen die letzten drei verbliebenen Maschinen von der Front.

» Oft genug kehren die Flugzeuge mit bemerkenswerten Resultaten zurück. «

Malta – ein Zeichen dafür, wie weitgefächert sich die Einsatzgebiete erstrecken. Sie reichen von der spanisch-französischen Grenze bis weit in die Ostsee, den hohen Norden oder ins Mittelmeer hinein.

Oft genug kehren die Flugzeuge mit bemerkenswerten Resultaten zurück, einige seien exemplarisch herausgepickt. Zum Beispiel helfen sie im März 1942 dabei, das Kommandounternehmen auf St. Nazaire erfolgreich zu planen. Daneben nutzt man die Aufklärer, um Schäden durch Luftangriffe auszuwerten – unter anderem am 4. März

Danach dienen sie dem Einsatztraining, wo zwei weitere zu Bruch gehen. Den Schlusspunkt setzt W4051. Sie kommt nach Fahrwerksbruch am 19. Juli 1944 ins Depot, ehe sie am 22. Juni 1945 als letzte Mosquito PR. Mk.I aus der Inventarliste verschwindet. Ihre evolutionär herangereiften Nachkömmlinge sind da längst nicht mehr aus den Reihen der RAF wegzudenken. ■

Bisher zur de Havilland Mosquito erschienen:
FC 04/21: »Störenfried aus Holz«

Im typisch blaugrauen PR-Tarnschema gehalten, wartet W4059 auf einen ihrer insgesamt wohl 59 Kampfeinsätze, die sie bei der No 1 PRU und später der No 540 absolviert
Foto RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Wie im KdF-Reisebüro!

Der Autor dieser Zeilen staunte nicht schlecht, als ein Freund ihm einen Brief von Galland überreichte. Darin zeichnet der damalige Oberstleutnant ein ganz anderes Bild der Luftwaffe hinter der Front, wie man es sich heute vielleicht vorstellen könnte

Von Andreas Glückert



Foto picture-alliance/Mary Evans Picture Library



picture-alliance/akg-images

Luftwaffe-Piloten durften zu bestimmten Anlässen die Front kurzzeitig verlassen. Auf dem Foto Galland, der sich am 27. Dezember 1942 mit Adolf Hitler in Berlin traf

So entspannt wie hier mit seinem Hund war das Jagdflieger-Ass Adolf Galland im Oktober 1941 nicht, als er über die Zustände an deutschen Flugplätzen schrieb

Man liest in der einschlägigen Fliegerliteratur und den -erinnerungen immer wieder, wie Piloten der ehemaligen Deutschen Luftwaffe zu Besprechungen, Beförderungen oder wegen persönlichen Einladungen der damaligen Prominenz in die Heimat zurückkehrten. Dabei denken die meisten von uns wahrscheinlich, dass sie darüber sehr froh waren, auch wenn es nie ganz

sicher war, wie so ein Gespräch, besonders bei Hermann Göring, am Ende ausging. Sie waren aber zumindest für einige wenige Tage weg von der Front und konnten sich möglicherweise auch ein wenig erholen, vielleicht sogar im Kreis der Familie.

Dass das aber nicht immer zutraf, zeigt ein Schreiben des damaligen Geschwaderkommodore des Jagdgeschwaders 26, Oberstleut-

nant Adolf Galland, vom 1. Oktober 1941 an den Jagdfliegerführer 2. In diesem sah er sich genötigt, einmal sehr deutlich auf die Zustände auf den Heimathorsten aufmerksam zu machen, und seinem Missfallen darüber Ausdruck zu verleihen.

Ob diese Nachricht wirklich etwas veränderte, wissen wir nicht. Aber lesen Sie selbst und bilden Sie sich Ihre eigene Meinung. ■

Falls Sie auch ein besonderes Sammlerstück mit einer interessanten Anekdote haben und es in *Flugzeug Classic* vorstellen möchten, senden Sie uns Text und Fotos per Mail an redaktion@flugzeugclassic.de oder per Post an **Redaktion FLUGZEUG CLASSIC, Infanteriestraße 11a, 80797 München**

A b s c h r i f t

JAGDGESCHWADER "SCHLAGETER" Nr. 26
Kommandore

Gefechtsstand, den 1. Oktober 1941

Betr.: Abfertigung und Wahrnehmung fremder Besatzungen und Maschinen auf den deutschen Heimathorsten.

An den
Jagdfliegerführer 2,
G e f e c h t s s t a n d

Bei diesen Dienstflügen ins Reichsgebiet wurden auf den Heimathorsten Zustände angetroffen, die hiermit, ohne bestimmte Horste zu nennen, generell zur Kenntnis der höheren Dienststellen gebracht werden sollen. Eine Abstellung erscheint im Sinne der militärischen Disziplin und Manneszucht in der Heimat dringend erforderlich.

Es wurden folgende Beobachtungen gemacht:

1. Durchweg wird jede Landung eines fremden Flugzeuges zum Zwecke der Betankung als ruhestörend und lästig empfunden.
2. Das Starthilfspersonal und insbesondere das Tankpersonal ist in Faulheit und unmilitärischem Auftreten nur noch von dem Flugleitpersonal zu überbieten.
3. Öl wird grundsätzlich nicht an der Tankstelle, sondern in der entferntesten Halle bereitgehalten. Nach 17.00 Uhr ist die Halle geschlossen.
4. Das Personal der Flugleitung macht den Eindruck einer Hilfspolizei. Ehrenbezeichnungen oder sonstiges militärisches Benehmen ist fast ganz außer Kurs geraten. Im übrigen wird auch hier so langsam wie nur möglich und fast ausschließlich mit einer Zigarette im Mund gearbeitet.
5. Die Wetterdienststellen sind fast ausschließlich mit Beamten a.Kr. besetzt, die von zahlreichen Mädchen unterstützt werden. Hier gewinnt man den Eindruck, daß man in ein Kdf-Reisebüro geraten ist. In Bezug auf das Streckenwetter ist fast ausschließlich Pessimismus zu erwarten und der sogenannte Meteorologe vom Dienst ist grundsätzlich dagegen. Er erkundigt sich umständlich nochmal bei der Wetterleitstelle, um dann abzuraten. Inzwischen bitten die Damen um Autogramme, die nicht direkt beteiligten Hilfsmeteorologen knittern mit Stullenpapier.
6. Die Kontrolle der Flugbefehle liegt auf manchen Horsten in den Händen des zivilen Tankpersonals. "Ihren Flugbefehl muß ich sehen, sonst kriegen sie kein Benzin."
7. Wenn die Landung nach 17,00 Uhr erfolgt, gewinnt man den Eindruck, daß der Fliegerhorst seit Tagen geräumt ist. Die Möglichkeit einer Sabotage bietet sich förmlich an, wenn man vollkommen vereinsamt an der Tankstelle oder an den Hallen der Dinge harret.

Unter diesen Umständen stehen alle Frontflugzeugführer mit einer gewissen Abneigung vor Flügen ins Reichsgebiet. Es sind nicht die Schwierigkeiten, die durch Personalmangel so abstoßend wirken, sondern es die Einstellung und das Auftreten der Soldaten und der Dienststellen.

gez. G a l l a n d ,
Oberstleutnant und Geschwaderkommandore

UNGEWÖHNLICHE LUFTWAFFE-BIOGRAFIE

Der fliegende Schotte

Noch immer gibt es ungeschriebene Geschichten über die Deutsche Luftwaffe des Zweiten Weltkriegs. Eine müsste von den Flugzeugführern handeln, deren Stammbäume im Feindesland wurzeln. Zu nennen sind hier beispielsweise der letzte General der Jagdflieger, Gordon Gollob, oder der Jagdflieger Douglas Pitcairn. Über letzteren soll es hier gehen Von Kurt Braatz



Douglas Pitcairn war begeistert von allem, was flog. Diese Lockheed Orion hat er vermutlich Anfang der 1930er-Jahre in Schleißheim aufgenommen

Douglas Pitcairn hat eine bewegte Zeit als Flieger erlebt. Als junger Leutnant war er im Spanischen Bürgerkrieg. »Alles streng geheim«, erinnert er sich an seinen Einsatz, »aber jeder wußte Bescheid«



Pitcairn – klingelt da etwas? Meuterei auf der Bounty? Captain Bligh? Fletcher Christian? Ganz richtig. Die Meuterer hatten ihren Kapitän im Jahr 1789 auf offener See in einem Boot ausgesetzt, ihn damit dem vermeintlich sicheren Tod preisgegeben und sich unter ihrem Anführer Fletcher Christian auf einer Insel mitten im Pazifik versteckt: Pitcairn Island. Der Seekadett Robert Pitcairn hatte sie entdeckt, dessen Nachkommen im 19. Jahrhundert von der Ostküste Schottlands ins litauische Memel auswanderten und es dort zu Wohlstand brachten. Douglas, am 15. Februar 1913 geboren, war der Seefahrt durchaus nicht abgeneigt: Bis weit in seinen Lebensabend hinein, den er in Rimsting am Chiemsee verbrachte, blieb er leidenschaftlicher Segler.

»Ich war Unterprimaner an einem humanistischen Gymnasium«, erinnert er sich, »als

mein Vater mich eines Tages im Jahr 1930 fragte: »Was willst du denn eigentlich werden?« – »Ich geh' zur Handelsmarine, gab ich zurück.« Eisiges Schweigen. Dann, nach einigem Luftholen: »Junge, zur Handelsmarine geht keiner, der Pitcairn heißt.« – Es gab keine Diskussion; ich wäre überhaupt nicht auf die Idee gekommen, zu widersprechen. Was der Vater sagte, war Gesetz. Ich überlegte ein paar Tage und verlegte mich auf die Kriegsmarine. Da stieß ich schon auf offenere Ohren. »Ja«, meinte mein Vater, »dort haben wir Verwandte, da wird schon was gehen.«

Der Weg in die Armee

Aber da ging nichts, jedenfalls nicht gleich nach dem Abitur und nicht in den kaum vorhandenen Seestreitkräften der Weimarer Republik. »Vielleicht in zwei Jahren«, lautete die

Während der Ausbildung an der Deutschen Verkehrsfliegerschule Schleißheim, Sommer 1932





Diese Junkers A 48 flog Douglas Pitcairn wohl während seiner geheimen Ausbildung an der sowjetischen Fligerschule Lipezk



Als Staffelfkapitän der 3./J88 in Spanien. Pitcairn flog die unterlegene He 51 bis zum Ende seiner neun Monate in der Legion Condor



Nach seiner Einsatzzeit in Spanien kam Douglas Pitcairn zur I./JG 135 nach Bad Aibling. Hier traf er auf eine alte Bekannte: »Wieder He 51! Wir waren stocksauer!« Jedoch wechselten sie bald schon auf die Messerschmitt Bf 109

Antwort auf Vater Pitcairns Anfrage. Douglas Pitcairn hatte keine Lust, sich so lange der väterlichen Herrschaft zu beugen, und meldete sich freiwillig zum Heer. »Als großer Motorradliebhaber wollte ich unbedingt zu den Kradschützen. Vor allem aber wollte ich einen Beruf, bei dem ich an der frischen Luft bin, und auf keinen Fall wie mein Vater in einem Büro enden. Das wäre mein Tod gewesen.«

Mit 16 weiteren Bewerbern erhielt er eine Einladung zur psychotechnischen Aufnahmeprüfung nach Königsberg und schlug sich dabei nicht schlecht, denn wenig später sprachen

zwei Herren aus dem Reichswehrministerium bei seinem Vater vor: Ob der Sohn für eine spätere, sichere Laufbahn als Offizier vorher vielleicht Flugzeugführer werden dürfte und wolle? Den musste man nicht lange überreden. Mit soeben bestandenem Abitur meldete er sich am 1. April 1932 bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule in Schleißheim nördlich von München zu einer Ausbildung, die offiziell Lufthansa-Kapitäne hervorbringen sollte, insgeheim aber der Kaderbildung für Luftstreitkräfte der Weimarer Republik diente. Dort brachte es Douglas Pitcairn im

Laufe eines Jahres bis zum B2-Schein und der Kunstflugberechtigung K2, »... und dann kamen 15 von uns zur Jagdfliegerschule nach Russland. Bei denen war ich.«

Ausbildung zum Piloten

Ab 1925 war in Lipezk am Woronesch ein Fliegerzentrum entstanden, das dem systematischen Bruch des Versailler Vertrags diente. Der verbot den Deutschen jegliche Militärluftfahrt. Die Sowjetunion jedoch nahm es damit nicht so genau und so schlossen beide Mächte ein Geheimabkommen, das sich auf



■ Heinkel He 51 B der 3.J/88 der Legion Condor, geflogen von Douglas Pitcairns Nachfolger Adolf Galland, Mitte 1937 Zchg. Herbert Ringlstetter/Aviaticus

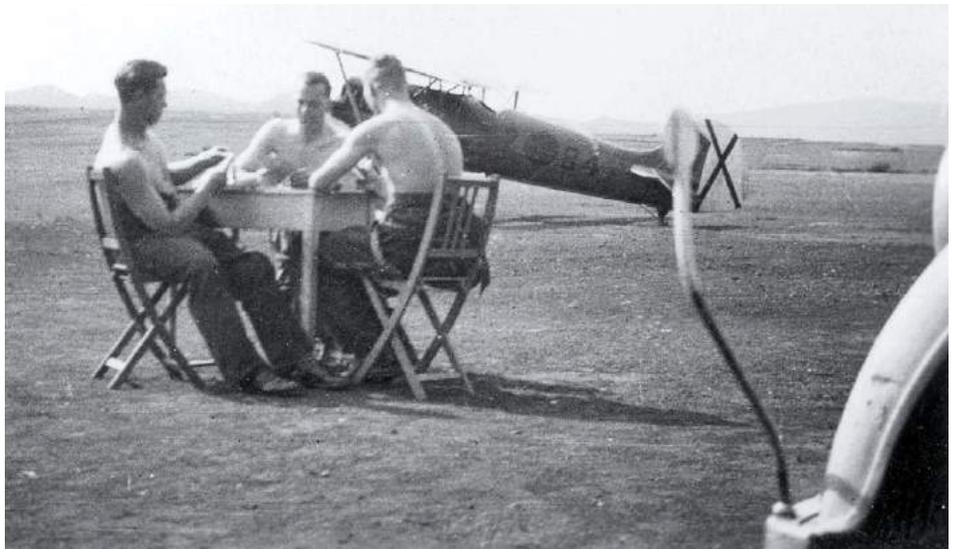
den Satz bringen lässt: Die Weimarer Republik darf in der UdSSR heimlich Piloten ausbilden und dafür erhält die Sowjetunion Einblick in deutsche Luftfahrt-Technologie. Wer als Deutscher in Lipezk gewesen war, diente während des Zweiten Weltkriegs in hohen Truppen- und Stabsverwendungen und kämpfte ab 1941 in aller Regel gegen das Land, in dem er seinen ersten Schliff als Jagdflieger erhalten hatte. Zu nennen sind hier beispielsweise die späteren Generale Hans Jeschonnek, Walter Grabmann und Ulrich Grauert sowie die hochdekorierten Frontoffiziere Wolfgang Schellmann, Günther Lützwow, Günter Radusch und Hannes Trautloft.

Douglas Pitcairns Lehrgang K 32 war der letzte einer langen Reihe, die mit Hitlers Machtergreifung endete. »Dann kam für uns das große Elend: Truppendienst, Rekrutenleben. Ich musste in die Kraftfahrabteilung I nach Königsberg. Einer meiner Kameraden hat sich während dieser Zeit erschossen, weil er die Härte der Ausbildung nicht verkraftete. Zuvor hatte es bereits einen Toten in Schleißheim und einen in Russland gegeben. Den in Schleißheim hat Hans Baur, der Pilot Hitlers, auf dem Gewissen. Baur überflog den Schleißheimer Platz verbotswidrig unter 300 Meter Höhe, während wir gerade Platzrunden schrubbten. Ein Propeller seiner Ju 52 hat diesem Kameraden die Beine abgeschlagen, sodass er verblutete. Der andere hatte in Lipezk einen Luftzusammenstoß und stieg aus, schlug aber mit nicht geöffnetem Fallschirm auf. Der einzige Trost am Eintritt in die Reichswehr war, dass wir schon in Schleißheim und dann in Russland ein wunderbares Gehalt bekommen hatten.«

Der frischgebackene Jagdflieger Douglas Pitcairn wurde nun tatsächlich Kradschütze, wie er es sich ursprünglich erträumt hatte, denn noch existierte Hitlers Luftwaffe nicht offiziell. Nachdem er seine Infanterieausbildung abgeschlossen und seine fliegerische Auffrischung in Schleißheim absolviert hatte,



Douglas Pitcairn (links) vor den Flugzeugführern seiner Staffel, der 1./JG 233, aus der kurz darauf die 1./JG 51 wurde. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs kämpfte er als Jagdflieger im Westen, bis es zu einer argen Zäsur in seinem Fliegerleben kam



Skatspiel zwischen den Einsätzen im Spanischen Bürgerkrieg. Das Idyll täuscht. Die Kämpfe gegen die sowjetischen Kräfte aufseiten der Republikaner waren hart und verlustreich. Die Polikarpow I-16 waren schneller und hatten mehr Feuerkraft

Wer diesen Kopfstand auf einem verschlammten spanischen Feldflugplatz fabrizierte, ist unbekannt. Betrachtet man das Rollfeld, war er unvermeidlich. Bereits nach wenigen Monaten konnten die deutschen He 51 nur noch mit viel Mühe einsatzklar gehalten werden



Eine Staffel Heinkel He 51 der Legion Condor auf Feindflug, vermutlich Pitcairns 3./J 88. Im Juli 1937 übergab er sie an Adolf Galland. Auch das Staffelembem, die Micky Maus, hat der spätere Generalleutnant auf allen seinen Maschinen übernommen

was ihm die Typberechtigung für die Ju 52 einbrachte, erhielt er aber endlich sein ersehntes Truppenkommando: »Ich kam im April 1935 zu einer Staffel des Jagdgeschwaders Richthofen, deren Kapitän Nikolaus von Below war, der spätere Luftwaffen-Adjutant Hitlers. Die erste Gruppe des Geschwaders entstand in Döberitz, eine weitere aus Teilen dieser Gruppe in Jüterbog-Damm. Dort lernte ich dann Adolf Galland und Günther Lützow kennen, und zwar in der Tanzstunde. Das muß man sich mal vorstellen: zwei Oberleutnante bringen uns das Tanzen bei. Sehr erbaut davon waren weder die noch wir ...«

Im Spanischen Bürgerkrieg

Ein Jahr darauf wurde Pitcairn zum JG 134 nach Lippstadt versetzt, wo er als Flieger mit Führungsbegabung auf sich aufmerksam machte. So fand sich der 23-Jährige bereits am 21. November 1936 bei der Legion Condor im Spanischen Bürgerkrieg wieder: »Ich bin nicht lange gefragt worden, ob ich will. Es hieß nur: ›Sie werden zum Sonderkommando Soundso kommandiert. Sie gehen in Uniform nach Stettin, dort melden sie sich am Hafen in einer Baracke, aber sie werden nicht lange bleiben.« Einer der ältesten Hapag-Dampfer im Stettiner Hafen wurde



■ Bf 109 E-3 der 1./JG 51 mit Wimpel des Staffelpitäns und Emblem der 1. Staffel im September 1939 – Grafik spekulativ Zchg. Herbert Ringlstetter/Aviaticus

schließlich unser Zuhause. Wir schifften uns als Fußballmannschaft ein. Alles geheim! Aber jeder wusste Bescheid. So dampften wir nach Cadiz, eine komplette Jagdgruppe. Auf dem Guadalquivir ging es dann nach Sevilla, wo die Maschinen von deutschen Monteuren in spanischen Luftwaffenuniformen zusammengebaut wurden.«

Die Maschinen: das waren noch Heinkel He 51, mit denen die Deutschen einen schweren Stand hatten. Ihre republikanischen Gegner erhielten vor allem massive Hilfe von der Sowjetunion, weil Stalin wie Hitler die Chance ergriffen, ihr neuestes Material und die entsprechenden Taktiken am Himmel des zerrissenen Landes zu testen. »Die Russen kamen mit Polikarpow I-16, den Ratas und wir sahen die praktisch nie. Die kamen von unten mit ihren Bullenmotoren. Man sah auch nie, wo die abgestellt waren. Die standen zum Teil in den Torwegen der Großstadtstraßen. Da hat man die von den Flugplätzen aus hineingezogen und die waren unseren He 51 auf jeden Fall

überlegen, und zwar einwandfrei überlegen. Die waren gut 50 km/h schneller, hatten stärkere Motoren und erheblich mehr Feuerkraft.«

Einen guten Freund verloren

Das Einsatzspektrum der Jagdgruppe 88, in der die Jäger der Legion Condor zusammengefasst waren, umfasste alles vom Begleitschutz für Bomber bis zur Erdkampf-Unterstützung. Douglas Pitcairn flog zunächst im Gruppenstab als Adjutant des Kommandeurs Hubertus von Merhart und lernte einen Bürgerkrieg kennen, der phasenweise ausbrach wie ein Vulkan, aber auch über Wochen wieder völlig erstarben schien. Seit Sommer 1936 hatten die spanischen Nationalisten unter General Francisco Franco, auf deren Seite die Legion Condor kämpfte, immer größere Gebiete im Westen des Landes gegen die republikani-

schen Regierungstruppen erobern können. Als Pitcairn in Spanien eintraf, war die Schlacht um die Hauptstadt Madrid in vollem Gange, und die deutschen Jagdflieger zahlten bitteres Lehrgeld gegen überlegene sowjetische Kräfte.

Am 13. November 1936 begleiteten Teile der J/88 einen Bomberverband und wurden über Madrid von 24 sowjetischen Jagdflugzeugen angegriffen. Im folgenden Luftkampf kollidierte Oberleutnant Krafft Eberhard mit einem Gegner und stürzte tödlich ab, Unteroffizier Erwin Sawallisch erreichte mit zerschossenem Leitwerk gerade noch seine Heimatbasis Ávila und Oberleutnant Oskar Henrici – Pitcairns bester Freund seit Beginn der gemeinsamen Ausbildung in Schleißheim – schien unversehrt zurückzukehren, aber die Wahrheit zeigte sich nach seiner Landung:



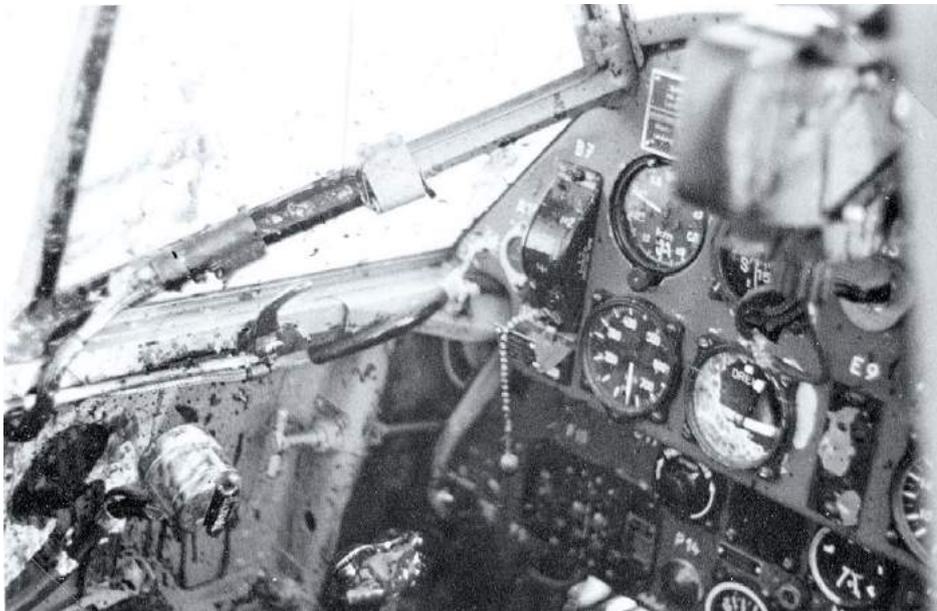
Die Flugzeugführer der 3./JG 51 stehen und sitzen vor einer ihrer Messerschmitts, in der Mitte mit Hund der Kapitän Hauptmann Erich Gerlitz. Die Knochenhand als Staffelpabzeichen hielt sich jedoch nur für kurze Zeit



Douglas Pitcairn mit einem seiner engsten Kameraden, dem Kapitän der 4./JG 51, Hauptmann Hubertus Kroeck



Unteroffizier Heinz Bär in seiner »Weißen 13«, wahrscheinlich Frühjahr 1940. Douglas Pitcairn überredete den frischgebackenen Transportflieger, sich von ihm zum Jagdflieger umschulen zu lassen und in seiner Staffel zu fliegen. Bei Kriegsende hatte Bär 221 Luftsiege



8. August 1940: Douglas Pitcairn wird beim Start von seinem Rottenflieger überrollt. Das blutverspritzte Cockpit seiner Maschine läßt ahnen, wie knapp er dem Tod entkam. Danach war er eigentlich nicht mehr frontflugtauglich ...

»Der Oskar ist durch einen Lungenschuss gefallen«, erinnert sich Pitcairn, »der ist reingelandet und ausgerollt, aber nicht weitergerollt bis zu seinem Abstellplatz, sondern hat mitten auf dem Platz seinen Motor abgestellt. Da sind wir schon gerannt. Aber zu spät. Er saß vornübergebeugt und war tot. Im Sterben ist er noch glatt gelandet.«

Der Tod fuhr in diese Freundschaft wie ein Blitzschlag. Vor zwei Stunden hatten die

beiden noch Pläne für den Abend geschmie-det. Wie fast immer nach dem letzten Einsatz des Tages, hätten sie sich vom Lokführer ihres Gruppenzuges zwei Schüsseln heißes Wasser geholt, um sich frisch zu machen, sie wären in Zivilkleidung geschlüpft und in die Stadt gefahren, wo Henrici eine junge Spanierin kennengelernt hatte. Nichts Flüchtiges; eine ernste Sache. Zu ernst, fand der Vater des Mädchens, um es nach Henricis Tod noch

mit einem anderen vermählen zu können. »Der hat die Sachen von Oskars Braut in einen Koffer gepackt«, berichtet Pitcairn, »und ist mit ihr über Nacht verschwunden, aber ich tat alles, um sie aufzuspüren. Und schließlich fand ich sie. In einem Bordell. Dort hat er sie hingebacht. Es gab keine Befehle für Frauen damals in Spanien und wenn die Jungfräulichkeit eines Mädchens nicht mehr sicher schien, wurde es von der eigenen Familie auf diese Art verstoßen.«

Kapitän der »Micky Maus«-Staffel

Im März 1937 wurde Pitcairn zum Kapitän der 3./J 88 ernannt, nachdem sein Vorgänger Oberleutnant Jürgen Roth nach Deutschland zurückkehren musste. »Man wurde ja nicht von Haus aus befördert; das machten da unten die Alten unter sich, da redete keiner von oben hinein. Dann wurden nur noch die Spanier gefragt, ob sie einverstanden seien und die waren immer einverstanden. Es war Günther Lützwow, der Kapitän der 2. Staffel, der eines Tages zu mir kam und meinte: »Wir haben Ihnen nun schon ein wenig zugesehen. Wollen sie eigentlich Staffelkapitän werden?« Na, klar wollte ich!«

Pitcairns Staffel flog noch immer die He 51, während das Gros der Jagdgruppe bereits auf die sehnlich erwartete Me 109 umrüstete, und musste sich notgedrungen auf Erdkampf-Unterstützung spezialisieren, weil der Doppeldecker für nichts anderes mehr zu gebrauchen war. »Nach dem Motto: »Wenn schon Scheiße, dann Scheiße mit Schwung!«, gaben wir uns erst mal ein anständiges Staffelembem. Eine Micky Maus, die in der einen Hand mit einem Vorderlader und in der anderen mit einer Bombe fuchtelte. Die hat Adolf Galland, dem ich meine Staffel im Juli 1937 in Sevilla übergab, auf allen seinen künftigen Einsatzmaschinen als persönliches Maskottchen geführt.«

Pitcairn und Heinz Bär

Ins Deutsche Reich zurückgekehrt, kam Pitcairn zur I./JG 135, die sich gerade im oberbayerischen Bad Aibling in Aufstellung befand. Dort flog er ein knappes Jahr bei der 1. Staffel unter Oberleutnant Hannes Trautloft, ehe er sie am 1. Juli 1938 im Range eines Hauptmanns übernahm: »Wieder He 51! Ich war stocksauer!« Aber ab November 1937 kamen nagelneue Messerschmitts der Baureihen B und D. Die Jagdgruppe Bad Aibling verfügte auch über eine Junkers Ju 86 für Transportzwecke. Die pilotierte ein 25-jähriger sächsischer Unteroffizier mit taufischem C-Flugzeugführerschein, der zuvor seine Ausbildung zum Flugzeugmechaniker erhalten hatte. Douglas Pitcairn hielt den Sachsen in der Junkers für eine glatte Fehlbesetzung: Der konnte mehr, viel mehr als nur zwischen zwei Dieselmotoren geradeaus zu fliegen. Der Schotte musste den

Eine Curtiss P-36 Hawk der französischen Armée de l'Air, nunmehr mit deutschen Hoheitszeichen. Die Maschinen kamen noch lange auf deutschen Fliegerschulen zum Einsatz



Sachsen zwar erst überreden, aber nachdem der einmal eine Me 109 geflogen hatte, wollte er nicht mehr tauschen.

So begann die Jagdflieger-Laufbahn von Heinz Bär, der 221 Luftsiege errang und bei Kriegsende das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz trug. Ihre ersten Abschüsse dieses Krieges erzielten Bär und Pitcairn im selben Luftkampf am 25. September 1939 über dem lothringischen Wissembourg: je eine französische Curtiss P-36. Kurz zuvor war aus ihrer Staffel die 1./JG 51 geworden.

Manches deutet darauf hin, dass Pitcairn ein ähnlich erfolgreicher Jagdflieger hätte sein können wie sein Zögling Heinz Bär. Sie lagen mit ihren Luftsiegen stets gleichauf, bis Pitcairn während eines Alarmstarts am 8. August 1940 von seinem Rottenflieger, Feldwebel Willi Gasthaus, von hinten überrollt wurde. Man konnte ihn zwar lebend aus seiner übel zugerichteten Maschine bergen, er war aber nach dem Unfall nicht mehr frontflugtauglich. Gegen Kriegsende setzte er sich jedoch über das fliegerärztliche Urteil hinweg und flog bei seiner alten Staffel wieder Einsätze.

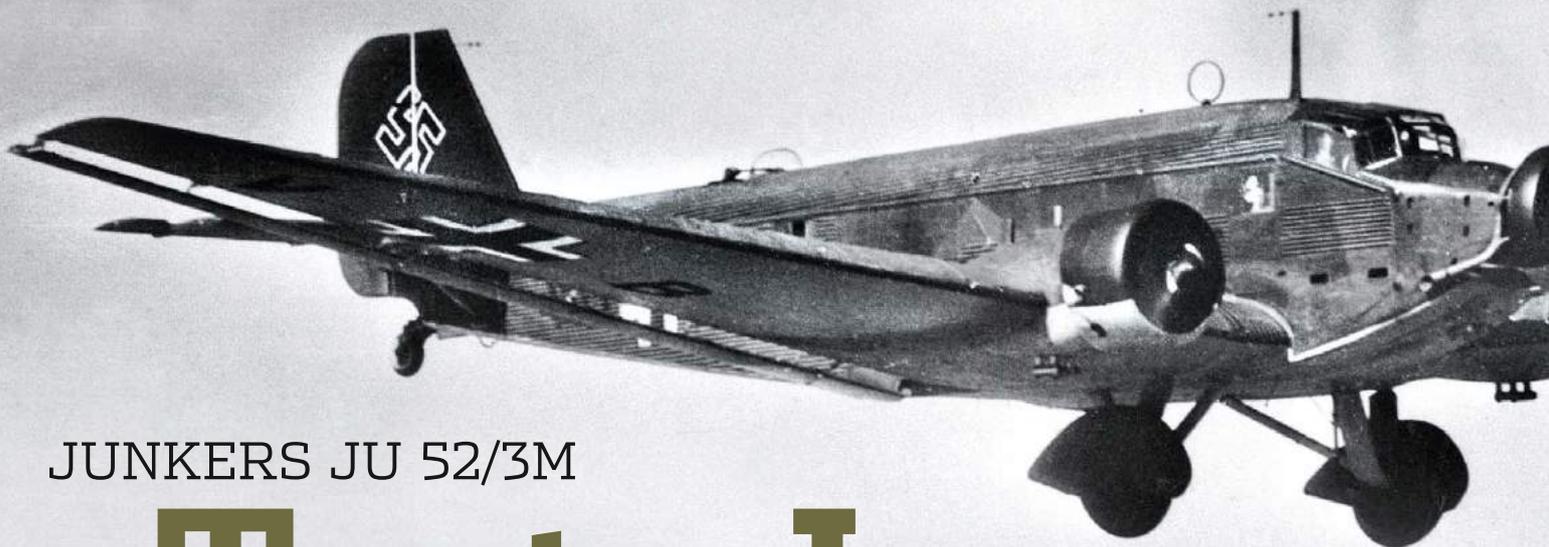
Dem Zugriff der SS entzogen

Dazwischen lagen Jahre in der Führung von Jagdfliegerschulen und als Einsatzoffizier bei Divisionen und Korps. Bevor er sich eigenmächtig wieder als Jagdflieger reaktivierte, diente Douglas Pitcairn im Stab des Jagdfliegerführers Balkan, seines alten Freundes Wolfgang Falck. Der war in einer Nacht- und Nebelaktion von Adolf Galland, dem General der Jagdflieger, nach Belgrad kommandiert worden, um ihn – einen engen Freund und angeheirateten Verwandten Stauffenbergs – dem Zugriff der SS zu entziehen. Aber das ist eine andere Geschichte. Vielleicht demnächst hier in *Flugzeug Classic*. ■

Sommer 1944 auf dem Balkan. Douglas Pitcairn (links) ist nun Ia von Wolfgang Falck, dem Jagdfliegerführer Balkan



Douglas Pitcairn während einer Inspektionsreise an der Südostfront. Sein Blick sagt alles. Der Krieg ist verloren



JUNKERS JU 52/3M

»Tante Ju« in Uniform

Während Junkers' »Tante Ju« weltweit als Verkehrsflugzeug zuverlässig auf zahllosen Strecken flog, griff auch die aufstrebend, deutsche Luftwaffe nach der Ju 52, die sie besonders als vielseitiger Transporter schätzte

Von Herbert Ringlstetter

Nachdem die Junkers Flugzeugwerk AG mit der einmotorigen Ju 52 keinen Erfolg hatte, wendete sich das Blatt für die Dessauer Firma nach dem Umbau auf drei Motoren entschieden und nachhaltig. Das Ju 52/3m genannte neue Muster eroberte von 1932 an rasch eine verdient vorrangige Stellung in der Flotte der Deutschen Lufthansa sowie in zahlreichen ausländischen Luftfahrtgesellschaften rund um den Globus. Zuverlässigkeit, gepaart mit Robustheit und hoher Wirtschaftlichkeit bei guten Flugleistungen, besicherten Junkers diesen grandiosen Erfolg (siehe *Flugzeug Classic* 8/21).

Es verwundert daher nicht, dass auch die Führung der nach wie vor im geheimen operierenden deutschen Luftwaffe 1933 die Wellblechmaschine genauer in Augenschein nahm und ihr Potenzial für den militärischen Dienst bekundete. Denn Junkers erhielt 1933 den Auftrag, die Ju 52 zum Kampfflugzeug umzurüsten. Der Umbau mittels Rüststätten stellte für Junkers keine große Schwierigkeit dar, da man diesbezüglich bereits mit anderen Maschinen Erfahrungen sammeln konnte. Praktisch stellte die mit drei Vertikalmagazinen zur Aufnahme von maximal 1500 Kilogramm Bombenlast versehene Ju 52/3m g3e für die Luftwaffe je-

doch nur eine Behelfslösung dar, bis moderne, reine Kampfflugzeuge serienreif waren. Zwei offene Maschinengewehrstände mit je einem MG 15, Kaliber 7,92 Millimeter, dienten der Abwehr von Feindjägern. Während sich der B-Stand im Rumpfrücken befand, verbaute man den C-Stand im Rumpfboden. Er bestand aus einem ausklappbaren Gondeltopf, der während des Fluges als Beobachtungsstand für den Bomben- und MG-Schützen diente, der auch als Kommandant des Kampfflugzeugs fungierte. Im bei der Truppe auch »Topf« oder »Eimer« genannten C-Stand war neben dem MG 15 und dem Bombenzielgerät auch eine Hilfssteuerung eingebaut, die dem Bombenschützen das Feinjustieren für den präzisen Bombenwurf ermöglichte.

In Großserie

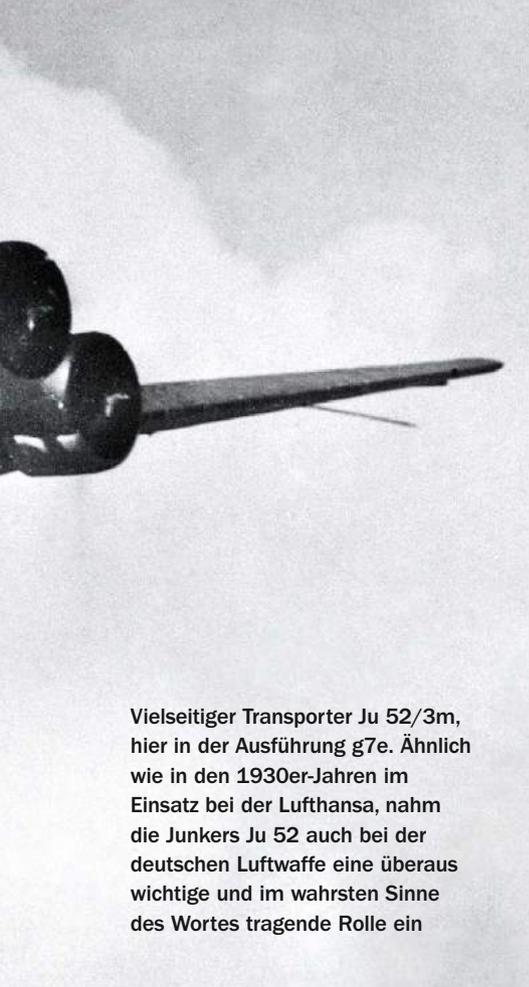
Die Fertigungsvorgabe im Rahmen des ABC-Programms, eines getarnten Rüstungsplans für die Ju 52/3m, sah den Bau von 1200 Ju-52-Kampfflugzeugen vor. Junkers betrat mit diesem Großauftrag Neuland. Um ihn zu bewältigen, betraute man zahlreiche Firmen mit der Einzelteilerfertigung, die diese an Montagewerke lieferten. So entstanden Flügel, Rumpfe und Triebwerkseinheiten getrennt voneinander. Die

Junkers Flugzeugwerke AG in Dessau übernahm in Taktstraßen die Endmontage der Maschinen. Nach der Fertigstellung von etwa 70 Flugzeugen ging diese Aufgabe an die Weser Flugzeugbau GmbH (WFG) und Allgemeine Transportgesellschaft ATG in Leipzig über.

Bis zur offiziellen Bekanntgabe der neuen deutschen Luftwaffe im März 1935 waren mehrere Kampfeinheiten mit dem Ju-52-Bomber ausgerüstet. Nachdem die wesentlich schnelleren Typen Ju 86, He 111 und Do 17 in ausreichender Zahl verfügbar waren, kam die Produktion des Behelfsbombers Ju 52/3m 1937 zum Erliegen. Die meisten Ju-52-Kampfflugzeuge rüstete man zurück und führte sie anderen Aufgaben zu, wie etwa dem Schulbetrieb. Das Gros dieser Maschinen diente als Transporter, eine Aufgabe, für die das Wellblech-Flugzeug erwartungsgemäß bestens geeignet war. Da im Grunde als Passagier- und Frachtflugzeug ausgelegt, lag die militärische Nutzung der Ju 52 als Transportmaschine für unterschiedliche Zwecke auf der Hand.

In ihrem Element

Um aus der Dreimotorigen ein rundum einsetztaugliches Mehrzweckflugzeug zu formen, rüstete man 1937 bei Weser Flugzeugbau die

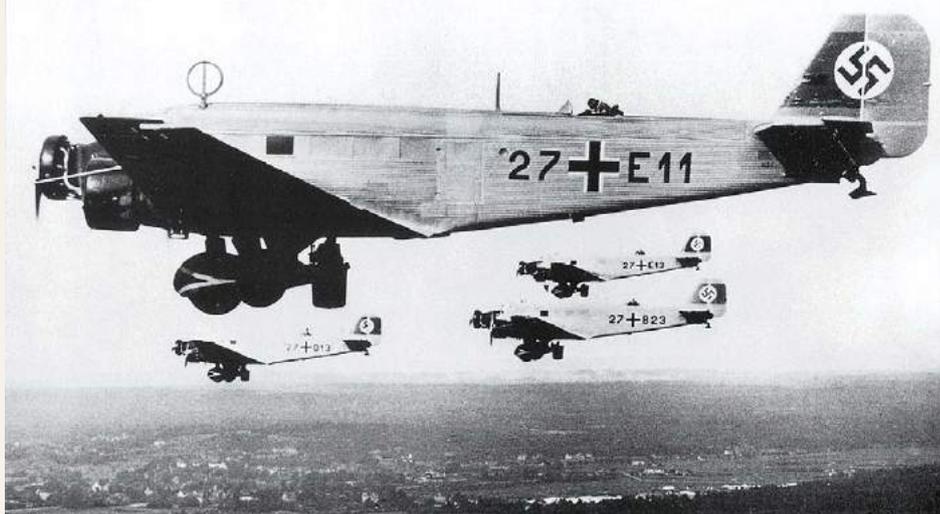


Vielseitiger Transporter Ju 52/3m, hier in der Ausführung g7e. Ähnlich wie in den 1930er-Jahren im Einsatz bei der Lufthansa, nahm die Junkers Ju 52 auch bei der deutschen Luftwaffe eine überaus wichtige und im wahrsten Sinne des Wortes tragende Rolle ein

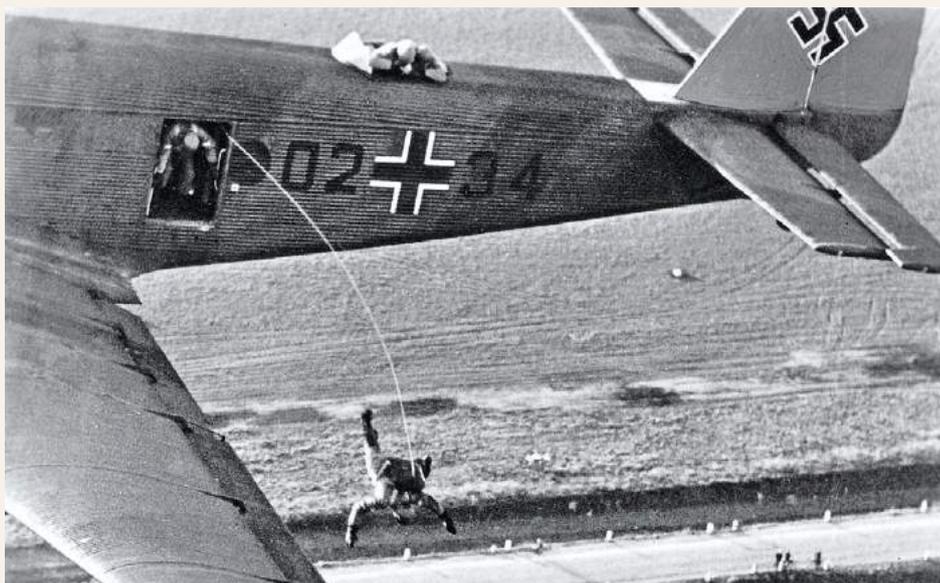
■ Ohne Hugo Junkers

Firmenchef- und Gründer Professor Hugo Junkers durfte sich zwar noch am anfänglichen Erfolg der Ju 52 erfreuen. Doch hatte Junkers mit der Ende Januar 1933 an die Macht gelangten nationalsozialistischen Regierung seine Not. Die neuen Regenten entmachteten den unbequemen Großunternehmer 1933 kurzerhand. Dass Junkers Immenses für die deutsche und internationale Luftfahrt geleistet hatte, spielte dabei keine Rolle. Den Zutritt zu seinen Werken verwehrte man ihm, sogar für Dessau erhielt er Stadtverbot. Die Junkers Motorenwerke und das Flugzeugwerk gingen mehrheitlich in staatliche Hände über und 1936 in der von Generaldirektor Heinrich Koppenberg geleiteten Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG (JFM) auf. Hugo Junkers erlebte dies nicht mehr: Er starb am 3. Februar 1935, seinem 76. Geburtstag, im bayerischen Gauting. ■

Werknummern 2820 und 2821 derart um, dass es möglich war, mit geringem Aufwand die Flugzeuge für den jeweiligen Einsatzzweck auszustatten. So ließ sich die Ju 52 mittels verschiedener spezifischer Rüstsätze individuell einsetzen. Die Basis dieser Flugzeuge bildete der Transporter Ju 52/3m g4e mit BMW 132 A, verstärktem Fahrwerk und Spornrad anstatt einfachem Sporn. Der Laderaumboden war



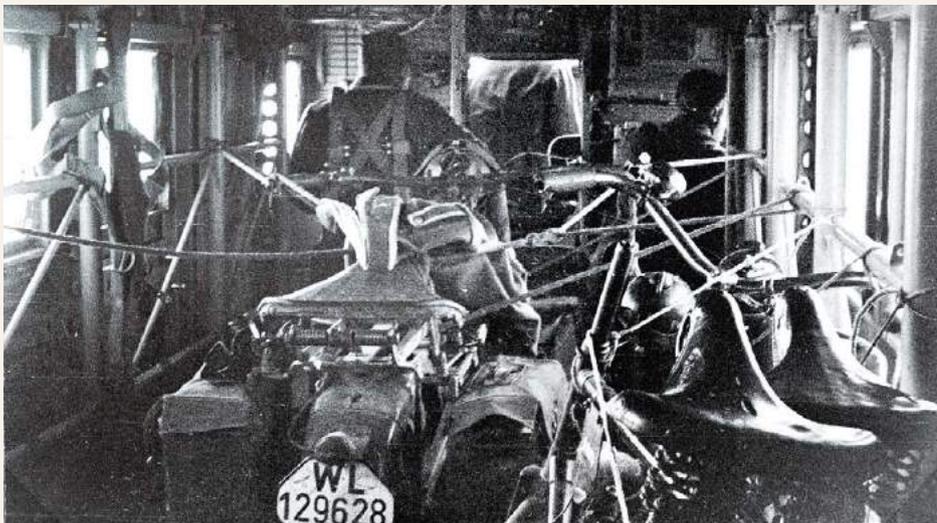
Mit dem Behelfskampfflugzeug Ju 52/3m g3e füllte Junkers die Lücke bis zur Serienreife und Verfügbarkeit moderner Typen. 1937/38 rüstete man die Bomber überwiegend zu Transportern Ju 52/3m g4e um



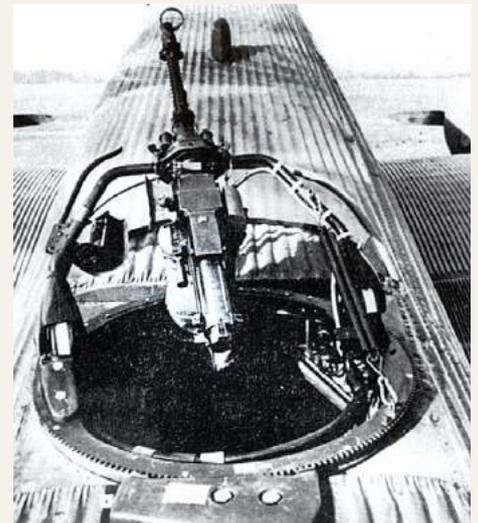
Die Luftlandetruppen fanden in der Ju 52 ein ausgezeichnetes Absetzflugzeug, in dem zwölf Fallschirmjäger samt Ausrüstung Platz fanden

Die Ju 52/3m war relativ einfach mit einem Schwimmwerk auszustatten und überzeugte auch als Wasserflugzeug. Dabei standen zwei verschieden große Schwimmer zur Verfügung





Der Haupteinsatzzweck der Ju 52: Nachschub für die Front. Um die Fracht sicher zu verzurren, war ein Gerüst im Laderaum installiert

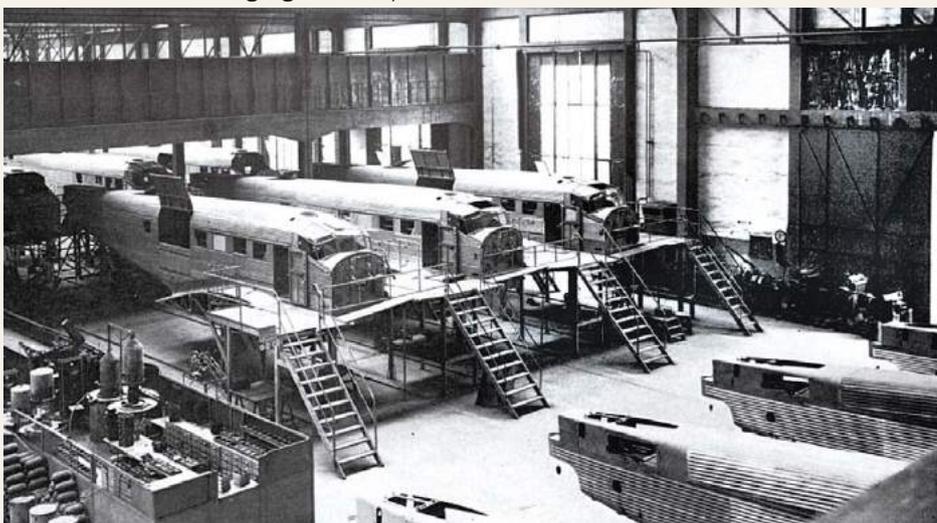


Der offene B-Stand im Rumpfrücken war bei allen militärischen Ju 52 obligatorisch



Ausführung H: Zu Schulungszwecken als Hörsaal-Flugzeug ausgerüstete Ju 52/3m

Serienfertigung von Ju 52/3m – die Produktion für die Luftwaffe lief erst 1944 aus



stabiler ausgelegt und in der rechten Rumpfseite sowie in der Decke des Frachtraums befanden sich große Ladeklappen für das Einladen sperriger Güter. Die Grundversion Ju 52/3m g4e ließ sich mittels Rüstsets als Fallschirmspringer-, Truppentransport-, Sanitäts-, Reise-, Hörsaal-, Staffeltropentransport- oder Kistentransport-Flugzeug einsetzen (siehe Rüststabelle unten). Lastentransporter konnten einen Kran mit bis zu 1000 Kilogramm Tragfähigkeit mitführen. Zusätzliche Transportbehälter oder besonders sperrige Lasten ließen sich an Außenträgern unter der Rumpfmittle befördern. Der Gondeltopf der Bomberversion entfiel, während der B-Stand beim Transporter unverändert blieb. Als Munitionsvorrat für das auf einer Drehkranzlafette D 30 installierte MG 15 standen dem Schützen 1050 Schuss in 14 Doppeltrommeln zur Verfügung.

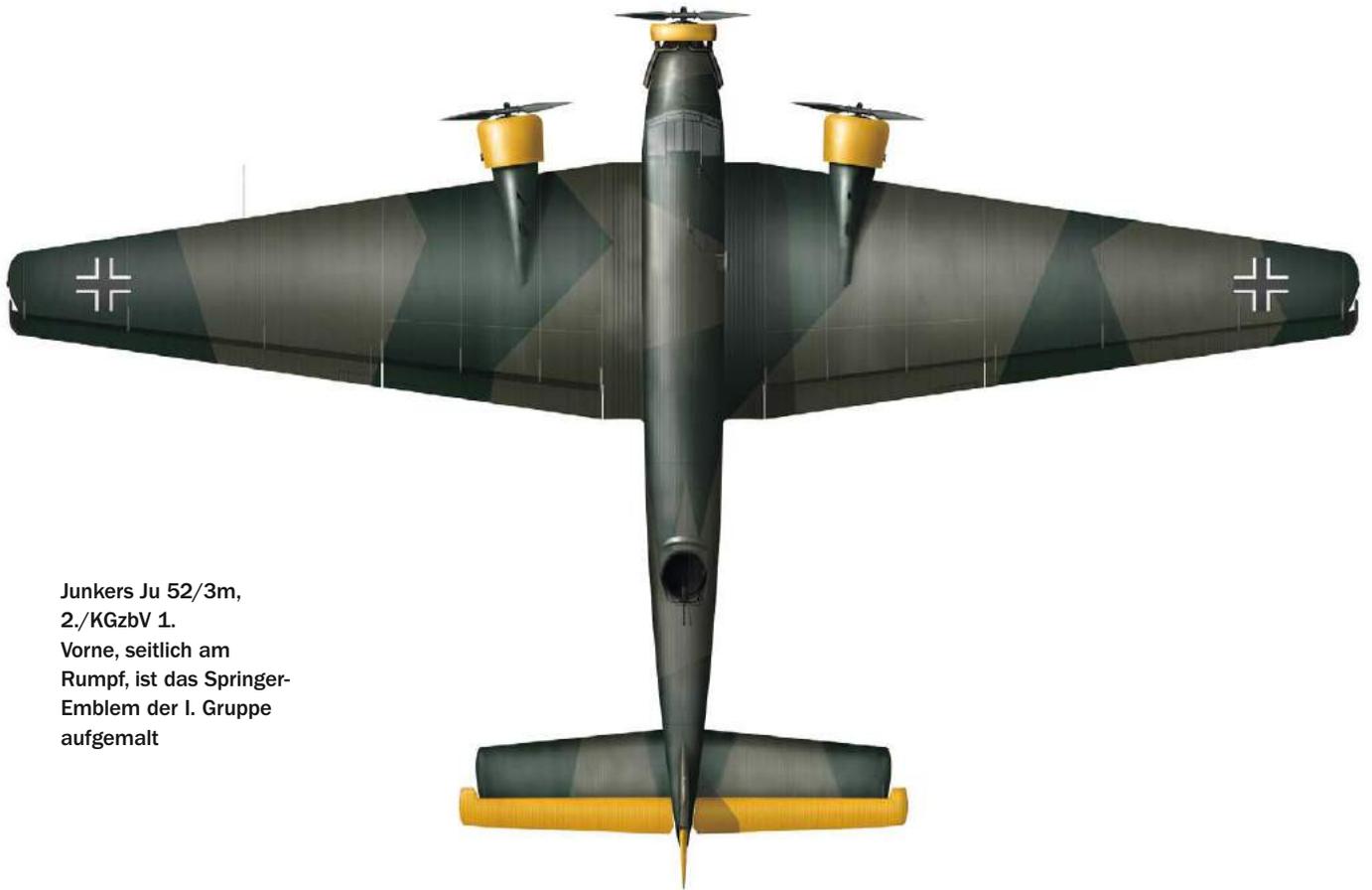
Auf Rädern, Schwimmern, Kufen

Voll blindflugfähig und teilweise mit Enteisungsanlage ausgerüstet, überzeugte die Ausstattung der Ju 52/3m und ließ kaum Wünsche offen. Die Grundbesatzung war dreiköpfig und setzte sich aus dem 1. Flugzeugführer, dem 2. Flugzeugführer und Bordwart sowie dem Funker zusammen.

Die Ju 52/3m g5e flog mit bis zu je 730 PS starken BMW 132 T. Das Fahrwerk ließ sich gegen ein Schwimmwerk mit zwei verschie-

■ Rüstsätze ab Ju 52/3m g4e ■

Einsatzzweck	Kürzel
Fallschirmschützen- und Luftlandetrupp-Flugzeug	F
Kistentransport-Flugzeug	E
Hörsaal-Flugzeug	H
Reise-Flugzeug	R
Sanitäts-Flugzeug	S
Staffeltropentransport-Flugzeug	St



Junkers Ju 52/3m,
2./KGzbV 1.
Vorne, seitlich am
Rumpf, ist das Springer-
Emblem der I. Gruppe
aufgemalt





Oftmals als Lebensretter im Einsatz: Als Sanitätsflugzeug konnte die Ju 52/3m acht Schwerverletzte liegend oder 22 Leichtverletzte sitzend aufnehmen

denen Schwimmergrößen austauschen – eines mit 9500 Litern und eines mit 11 000 Litern. Außerdem konnte das robuste Räderfahrwerk gegen Schneekufen ausgetauscht werden. Beim Betrieb auf zugefrorenen Seen musste das Eis wenigstens 40 Zentimeter Stärke aufweisen, bei Salzwasser sogar noch

mehr, da dieses poröser ist. Zudem kam bei Bedarf eine verstärkte Bewaffnung in Form von vier bis fünf MG 15 zum Einbau – zwei MG 15 in Seitenfenstern und eines im Kabinendach im offenen A-Stand oder geschlossen mit Condor-Haube. Später installierte Junkers auch das wesentlich schneller feu-

■ Einfach zuverlässig

Als Antrieb der Ju 52/3m dienten erst drei Neun-Zylinder-Sternmotoren des Typs BMW 132 A Hornet mit je 725 PS Startleistung, ein in Lizenz produzierter, verfeinerter Neun-Zylinder-Sternmotor des US-Motorenbauers Pratt & Whitney. Der Verbrauch der 28-Aggregate lag im Marschflug insgesamt bei etwa 450 Litern pro Stunde. Spätere Versionen der Ju 52/3m flogen mit verbesserten BMW 132 T, L, oder Z. Diese einfach zu wartenden Aggregate leisteten einen erheblichen Beitrag zur Zuverlässigkeit der Ju 52. Die 2400 Liter Kraftstoff fassende Behälteranlage war in den Flächen untergebracht und bestand aus 14 Tanks, die rund 1100 Kilometer Reichweite ermöglichten. An Schmierstoff standen jeweils 68 Liter zur Verfügung. Die beiden Flügelmotoren waren leicht schräg nach außen eingebaut, sodass beim Ausfall eines Motors das Seitenleitwerk noch ausreichend angeblasen werden konnte, um die Kursstabilität aufrechtzuerhalten. ■

ernde 7,92-mm-MG-81, teilweise auch ein schweres MG 131, Kaliber 13 Millimeter, oder 15-mm-MG 151.

Einige Exemplare der ab 1941 gefertigten Transporter-Version Ju 52/3m g6e verfügten über einen Schleppsporn 6000 zum Ziehen eines Lastenseglers Gotha Go 242. Den Schlepp

Ladeplan Ju 52/3 m g4e (79695 a) Blatt: 5

Verwendungszweck
Ausführung „S“
Sanitätsflugzeug

Bemerkungen:

- Dieser Plan hat nur Gültigkeit für das, seinem Verwendungszweck entsprechend, vollständig ausgerüstete Flugzeug. Fehlende Teile sind durch gleich schweren Ballast am gleichen Platz zu ersetzen.
- Die Besatzung ist stets 3 Mann. Während des Fluges sind die normalen Arbeitsplätze einzuhalten. Diese sind:
Führer: linker Sitz im Führerraum
Bordwart: rechter Sitz im Führerraum
Funkler: Klopfsitz im Führerraum oder Funkersitz. Letzterer darf nicht bei Start u. Landung benutzt werden.
- Verteilung der Nutzlast nach der Umbau- und Beladevorschrift. Der Gesamtschwerpunkt der mitgeführten Nutzlast muß möglichst bei Spant 5a liegen.
- Mindestzuladung. Es können hierfür auch 40 kg Ballast im hinteren Stand geladen werden.
- Höchstzulässige Bodenbelastung:
von Spant 3 bis Träger IV: 650 kg/m²
von Träger IV bis Spant 8: 450 kg/m²
- Das am höchstzulässigen Fluggewicht von 10500 kg fehlende Gewicht kann durch Mitnahme von weiterer Nutzlast, mit einem Schwerpunkt von höchst 4000 mm von Flügelvorderkante, ausgenutzt werden.

Verwendungsgruppe: H	Schwerpunktlagen von Flügelvorderkante für:			Leergewicht: 1700 ± 1720mm	
Beanspruchungsgruppe: 3				höchstzul. Vorlage: 1650mm	
Höchstzul. Fluggewicht: 10500 kg				höchstzul. Rücklage: 2200mm	
Beladungszustand		I	II	III	IV
		Gewichte in kg			
A	Leergewicht	6100 ± 6200	6100 ± 6200	6100 ± 6200	6100 ± 6200
B	Zusätzliche Ausrüstung gesamt	~ 250	~ 300	~ 270	~ 320
C	Rüstgewicht „S“	6350 ± 6450	6400 ± 6500	6370 ± 6470	6420 ± 6520
D	Nutzlast 3)	100 ⁴⁾ ± 80	100 ⁴⁾ ± 110	250 ⁴⁾ ± 030	250 ⁴⁾ ± 130
	Ballast im hinteren Stand: siehe Bemerkung 4)	—	—	—	—
	Kraftstoff	210 ± 270	210 ± 270	210 ± 270	210 ± 270
	Schmierstoff	0 ± 1850	0 ± 1850	0 ± 1850	0 ± 1850
		30 ± 180	30 ± 180	30 ± 180	30 ± 180
E	Fluggewicht voll	9590 6)	9920 6)	9750 6)	10080 6)
Flössenstellwinkel α _c für Start		- 0,6° ± + 1,5°			
für Flug		+ 1,4° ± + 3,5°			
für Landung		- 2,1° ± ± 0°			
Klappenstellwinkel		+ 25°			
für Landung		+ 40°			

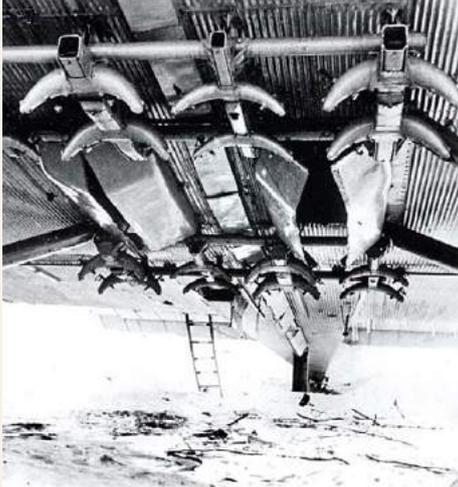
Hierzu gehört Beladevorschrift: 214 208

Beladeplan für die Sanitätsflugzeug-Ausführung S der Ju 52/3m g4e

Ju 52/3m g3e-g11e
Bed. Vorschr.-Fl

Flugbetrieb

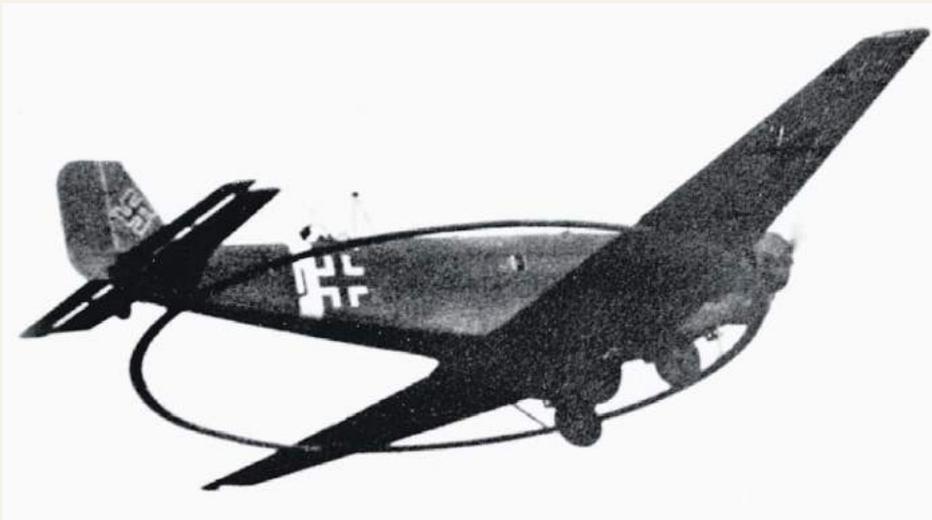
II 39



Zusätzliche Transportbehälter oder sperrige Lasten ließen sich an Außenträgern unter der Rumpfmittle befördern



Ju 52/3m der 3./KGrzbV 9. Die Maschinen sind mit zusätzlichen Leitblechen an den Mittelmotoren ausgerüstet, die vorne stehende g7e zudem mit einem geschlossenen A-Stand mit sogenannter Condor-Haube



Die Magnetminen-Suchversion Ju 52/3m MS. Da sie ohne Jagdschutz flogen, erhielten die Maschinen im Laufe der Einsatzzeit eine verstärkte Bewaffnung

von DFS-230-Seglern hatte man bereits 1940 für den Angriff gegen das belgische Fort Eben-Emael erfolgreich durchgeführt.

Ju 52/3m g7e unterschied sich durch längere Ladeklappen und weniger Seitenfenster von den Vorgängern. Auch gelangte eine Siemens-Kurssteuerung K4ü zum Einbau, genau wie bei der Ju 52/3m g8e, die ansonsten auf der g6e basierte. Die g9e baute ebenfalls auf der g6e auf, flog jedoch mit BMW-132-Z-Motoren. Der Land- und See-Transporter Junkers Ju 52/3m g10e erhielt eine dreiteilige Ladetür in der Rumpfsitenwand, die Dachluke entfiel. Als Antrieb dienten BMW 132 T oder L, die darauf aufbauende Kleinserie g12e BMW 132 L.

Spezielle und letzte Variante

Das Kürzel trop wiesen Ju 52 auf, die mit spezieller Zusatzausrüstung für den Einsatz in Nordafrika beziehungsweise entsprechenden klimatischen Gefilden flogen. Dazu gehörten weitere Abdeckungen, Filter sowie eine Not-ausrüstung für vier Mann. Gleiches galt für den Wintereinsatz.

Die Ju 52/3m MS stellte eine ganz besondere Variante dar: Diese Maschinen waren zum Aufspüren und Vernichten von Magnetminen mit einem sogenannten Gauss-Ring ausgestattet, auch »Mausi-Schleife« genannt, der einen Durchmesser von 14 Metern aufwies. Die markanten Maschinen flogen in zunehmender Zahl in Minensuchstaffeln.

Die letzte Transportervariante Junkers Ju 52/3m g14e von 1943/44 kam mit verstärkter Panzerung im Bereich der Kabine sowie erhöhter Defensivbewaffnung an die Front. Aus den Hallen rollten die Flugzeuge, genau wie die g10e, beim französischen Hersteller Amiot/ SECM. Damit lief die Kriegsfertigung der Ju 52/3m nach insgesamt etwa 4600 Maschinen aus.

Während des Spanischen Bürgerkriegs musste die Ju 52 ihre praktische Einsatztauglichkeit beweisen, der Zweite Weltkrieg sollte für Junkers' Vorzeigetransporter gigantische Bewährungsproben bereithalten. ■

Technische Daten – Junkers Ju 52/3m

Muster	Ju 52/3m g7e
Einsatzzweck	Mehrzweckflugzeug
Besatzung	3–5
Triebwerk	3 x BMW 132 T-2 Hornet luftgekühlter Neunzylinder-Sternmotor
Startleistung	3 x 730 PS – gesamt 2190 PS
Leistung für 30 min.	3 x 590 PS – gesamt 1770 PS
Dauerleistung	3 x 550 PS – gesamt 1650 PS
Marschleistung	3 x 495 PS – gesamt 1485 PS
Länge	18,90 m
Spannweite	29,25 m
Höhe	6,10 m
Flügelfläche	110,50 m ²
Nutzlast	2455 kg
Startgewicht	10 500 kg; 11 500 kg W
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h; 330 km/h max. im Gleitflug
Marschgeschwindigkeit	240 km/h in 500–1000 m 220 km/h in 2500 m 175 km/h in 5000 m
Landegeschwindigkeit	105 km/h
Startstrecke	340 m (auf 0–580 m Höhe)
Landerollstrecke	350 m
Dienstgipfelhöhe	5900 m
Reichweite circa	1100 km
MG-Bewaffnung	1 x MG 15 oder MG 81 in A-Stand (Rüstsatz) 1 x MG 15 oder MG 131 oder MG 81 in B-Stand 2 x MG 15 oder MG 81 in Fensterlafetten

Jetzt als Heft und ePaper lesen!

* nur im Inland

Geralt Media GmbH, Jhrantenstraße 11a, 80797 München



Meine Vorteile im Jahresabo +digital

- ✓ Ich spare 4 % gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro ePaper-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 1 Tag vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das ePaper sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das ePaper auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

Ihr Geschenk
GRATIS!

Original Bergmann-Fliegeruhr

Zeiger und Indexe mit Leuchtmasse ausgelegt, Gehäuse Ø ca. 40 mm, schwarzes PU-Lederarmband mit Kroko-Prägung, in edlem Filztui.



Jetzt online bestellen und die erste ePaper-Ausgabe kostenlos lesen!
www.flugzeugclassic.de/abo

Bei diesen Fachgeschäften erhalten Sie Flugzeug Classic:

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

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

Traudl's Modellbauladen
Mannertstr. 22, 80997
München
Tel. 089-8929458
Internet:
www.traudlmodellbau.com
eMail:
info@traudlmodellbau.de

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

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

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



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



VINTAGEFLYINGJACKETS.COM

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.

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 Modellbauladen
Traudl's Modellbau
Mannertstraße 22 – 80997 München
Top 3 Modeller vom 5-Bereich (hanski) (Juni 12)

Vollständig neuer Online-Shop!
www.traudlmodellbau.com

Info@traudlmodellbau.com
+49 (0)89 8929458

Seit 1993 das Fachgeschäft für Plastikmodellbau im Süden



Deutsche Luftfahrttechnik 1928 – 1945

Flugzeug-, Motoren- und Waffen-Handbücher, Ersatzteillisten, Bedienungsvorschriften, Luftschrauben-Anlagen, Montage- und Reparaturanleitungen, FI-Ausrüstungsgerätestellen.

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

Flugzeug Classic
im Internet:
**www.flugzeug
classic.de**

AIRSHOW REISEN

Saison 2021

zu den
besten und
schönsten
Events
der
Welt!



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

Sun'n Fun & Space Coast Airshow

Florida Sonderreise mit 2 Airshows und Kennedy Space Center
9 Tage USA 13.04.-21.04.21

La Ferté Alais Warbird Airshow

Top Airshow mit Le Bourget-Luftfahrtmuseum und Paris
5 Tage Frankreich 20.05.-24.05.21

Flying Legends Sywell Airshow

Mit RAF-Museum Cosford und Midland Air Museum
4 Tage England 09.07.-12.07.21

Royal International Air Tattoo

Großes goldenes 50. Airshow-Jubiläum!
4 Tage England 16.07.-19.07.21

MAKS Moskau Int. Airshow

Mit Kubinka-Panzermuseum, Monino u.v.m!
7 Tage Russland 20.07.-26.07.21

Oshkosh Airshow & Chicago

Größte Airshow der Welt mit Harley Davidson Museum
9 Tage USA 26.07.-03.08.21

Abbotsford Canada Airshow

Mit Vancouver, Victoria Island und Seattle Museen!
11 Tage Kanada 03.08.-13.08.21

80 Jahre Battle of Britain Airshow

Große Jubiläums-Airshow in Duxford und vielen mehr!
4 Tage England 17.09.-20.09.21

60 Jahre Freccia Tricolori Rivolto

Große Jubiläums-Aerobatic-Airshow - nur alle 5 Jahre!
4 Tage Italien 17.09.-20.09.21

Miramar Airshow & Pacific Airshow

Größte Militär-Airshow der Welt mit Museen u.v.m!
12 Tage USA 23.09.-04.10.21

Dubai International Airshow

Mit Stadtrundfahrt und Dubai-Weltausstellung!
6 Tage V.A.E. 12.11.-17.11.21

100 Jahre RAAF Avalon Airshow

Mit Sydney, Cairns, Melbourne, vielen Museen u.v.m!
15 Tage Australien 16.11.-30.11.21

(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

MESSERSCHMITT ME 163 B

Der Komet ist wieder zurück

Ursprünglich nur als Rahmen um einige Originalteile für einen Sammler gebaut, hat sich die Me 163 B nach aufwendiger Restaurierung nun zu einem attraktiven Ausstellungsstück entwickelt. In einem neuen Museum in Österreich soll sie bald zu bestaunen sein

Von Peter W. Cohausz

Komplett überarbeitet, frisch gestrichen und was soll man sagen? Die Tarnung der Me 163 wirkt! Der Generator vorne für die elektrische Anlage mit seinem kleinen Propeller ist dank des blanken Aluminiums trotzdem gut zu erkennen

Foto Charly Winkler





So war die Me 163 B 2010 im Aeronauticum in Nordholz ausgestellt

Foto Aeronauticum

Auf dem Weg von der Scheune zum Hangar für die Restaurierung

Foto Wolfgang Falch



Das Cockpit war nur teilweise detailliert und manches nicht original wie der Sitz

Foto Aeronauticum

In den Jahren 2002 und 2004 horchten Warbird-Enthusiasten in ganz Deutschland auf: Bei Bauarbeiten auf dem ehemaligen Fliegerhorst Brandis bei Leipzig, der 1944/45 Standort des berühmten JG 400 gewesen war, tauchten damals zahlreiche Teile von Flugzeugen der ehemaligen Deutschen Luftwaffe auf. Auch Stücke des berühmten Raketenflugzeugs Me 163, das 1941 als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Grenze überschritt, traten zutage. So fanden sich zwei Seitenleitwerke, Panzerscheiben, zahlreiche Komponenten von Walter-Triebwerken, Cockpitstücke, diverse Ausrüstung, Maschinenkanonen MK 108, Rumpfbeschläge und vieles mehr im Boden.

Einige dieser Objekte gelangten in die Werkstatt von Holger Bull, wo sie 2007 ein deutscher Sammler besichtigte. Eigentlich war er auf der Suche nach Motorteilen, aber dann war er von den »Kraftei«-Relikten so beeindruckt, dass er sie erwarb und Bull den Auftrag zum Bau einer Me-163-Zelle um diese Originalteile gab. Sie sollte Teil einer von ihm geplanten Luftwaffensammlung werden.

Bis 2009 schuf Bull wie beim Original den Rumpf aus Metall und die Tragflächen aus Holz. Die gepanzerte Rumpfspitze entstand als Metall-Gussteil komplett neu. Beim Aufbau beließ Bull die Originalteile im gereinigten und konservierten Zustand. Die Trennung zwischen Original und Nachbau sollte sichtbar bleiben. Insgesamt waren mit Fahrwerk, Seitenleitwerk, Bewaffnung, Teilen der Tragflächen und des Cockpits rund 30 Prozent der Konstruktion authentisch. Als Anstrich wählte man ein Tarnschema in den Farben RLM 81/82/76. Parallel dazu wurde aus den vielen vorhandenen Teilen auch noch ein Walter-Triebwerk als Ausstellungsstück aufgebaut.

Eine Besonderheit an der Me 163 ist das originale Abdeckblech vorne an der Schleppkupplung. Darin sind die Daten »ME 163

Am 4. Mai 2021 war es endlich soweit: Die Me 163 feierte ihren Roll-Out

Foto Charly Winkler



V53« eingeschlagen. Zumindest dieses Teil dürfte damit von der Messerschmitt Me 163 B V53 »Weiße 9« stammen, die Feldwebel Kurt Schiebeler von der 1./JG 400 im August 1944 geflogen hatte. Zuvor ging die Maschine mit der Werknummer 16310062 und dem Stammkennzeichen GH+IV an die Luftwaffe.

Auch am Seitenleitwerk fand sich noch ein Typenschild, das auf die Herkunft von einer anderen Maschine mit der Werknummer

Das Blechteil von der Abdeckung der Schleppkupplung verrät seine Herkunft: Me 163 B V 53

Foto Charly Winkler



440230 hinwies. Diese Nummer passt gut in die bekannten Werknummernblöcke der Messerschmitt Me 163.

2010 war die Maschine einige Monate im Aeronauticum in Nordholz zu sehen, zusammen mit einem originalen Walter-Triebwerk und dem seltenen Hebegerät Herkules für den Transport der Me 163 am Boden.

In der Scheune gelagert

Die Sammlung kam schlussendlich nicht zustande. Der Besitzer ging in Konkurs und musste seine Ausstellungsstücke verkaufen.

So konnte Warbird-Restaurator Wolfgang Falch 2015 den Komet erwerben. Sein Plan war, die Me 163 optisch so nah wie möglich an das Original zu bringen. Doch zunächst fand die Maschine in der familieneigenen Scheune ihren Platz.

Eine erste Bestandsaufnahme ergab, dass die Großbauteile recht gut in den Maßen und in der Formgebung passten. Schaute man jedoch genauer hin, waren viele Kompromisse zu erkennen, die vom ursprünglichen Zweck der Maschine als Rahmen um die Originalteile herrührten: vereinfachter Bau mit ebensol-



Links das alte und rechts das neue Seitenleitwerk

Foto Wolfgang Falch

chen Details, ähnliche Ausrüstungsgegenstände oder fehlende Teile.

Vier Monate und Hunderte von Stunden investierten Wolfgang Falch und sein Team daraufhin in die Maschine. Daneben mussten sie viel zu zahlreichen Einzelheiten am Rumpf, im Cockpit und zur Bemalung recherchieren. Auf diese Weise stellten sie fest, dass viele der sehr detailliert aussehenden Farbprofile Fehler aufwiesen, obwohl Fotos des Originals vorlagen.

Eine Analyse zahlreicher historischer Aufnahmen und Bilder erhaltener Museumsmaschinen hinterließ oft mehr Verwirrung als Klarheit. Wolfgang Falchs Fazit der Recherchen ist deutlich und zeigt die ganze Komplexität eines Flugzeugs, das im beginnenden Chaos des nahenden Kriegsendes in der Produktion war:

»Ich habe feststellen können, dass es mindestens zwei verschiedene Sitztypen gegeben hat, mindestens vier Varianten des Sicherungskastens, fünf oder mehr Versionen des Gashebelkastens, von den unterschiedlichen Instrumentierungen und Ausführungen der Hebel im Cockpit ganz zu schweigen. Diverse Leitungen waren unterschiedlich gelegt, es gab verschiedene Ausführungen bei den Wartungsdeckeln, bei den Beschriftungen am Rumpf und vor allem im Cockpit – mit einem Satz: eine Unzahl an Varianten in allen Details, aus denen es galt, die stimmigsten herauszufiltern!«

Sämtliche eingebauten Elemente, die nicht original oder durch ähnlich aussehende aus anderen Flugzeugen ersetzt waren, tauschten Falch und sein Team durch vorhandene Originale oder neu angefertigte Komponenten aus. So stammte zum Beispiel der vorhandene Sitz aus einer Siebel Si 204!

Die Liste der eingebauten Echtheile ist lang: der Generator mit dem kleinen Propeller im Bug, die gewölbte Panzerplatte im Bug rechts oben, der Ringspant am Hinterrumpf mit dem Montagestück des Seitenleitwerks,



Das Seitenleitwerk ist montiert und das Ruder bespannt



Bespannung von Querruder und Landeklappen

Fotos (4) Wolfgang Falch



Die Trimmeinheit, bevor Falchs Mitarbeiter sie bearbeitet haben



Vergleich: links der falsche Sitz aus einer Si 204 und rechts der rekonstruierte für die Me 163



André Grasmück grundiert das »Kraftei« Foto Wolfgang Falch

Zwischendurch Probesitzen und vielleicht träumen? Wolfgang Falch in der Me 163 Foto Charly Winkler



Die fertige Me 163 B vor Wolfgang Falchs neuem Museumshangar Foto Charly Winkler



Teile der Querruder und Landeklappen, verschiedene Übergangsbleche, Fahrwerksteile, der Gashebel, Teile der Trimmanlage, Teile der Sauerstoffanlage, zahlreiche weitere Ausrüstungsteile, die meisten Bordinstrumente und vieles mehr.

Verfeinert und nachgebessert

Außen und innen machten Wolfgang Falch und seine Mitarbeiter die Me 163 noch authentischer. Unter anderem schnitten sie elf fehlende Öffnungen für Wartungsdeckel aus und bauten die Deckel ein.

Viele der Mechaniken wie zum Beispiel die Trimmeinheit oder die noch weitgehend originale Knüppellagerung mit den Schwinghebeln machten sie funktionsfähig. Auf manche vorhandenen Originalteile wie das Seitenleitwerk oder das rechte Querruder verzichtete man aufgrund des Zustands und verwendete stattdessen Neubauten. Die gegossene gepanzerte Rumpfnase passte gut, es galt sie lediglich zu überarbeiten.

Noch nicht ganz glücklich ist die Restaurierungsmannschaft mit den Pedalen und der Fußhebelbrücke. Hier hofft man noch auf Originalteile, zumindest als Leihgabe zum Maßnehmen. Wolfgang Falch ist für jeden Hinweis dankbar!

Insgesamt wirkt das Cockpit jetzt fast wie echt, auch wenn die zersplitterte Panzerscheibe vielleicht noch etwas gewöhnungsbedürftig erscheint, aber immerhin stellt sie ein sehr seltenes historisches Stück dar! Viel Mühe wurde bei den Details wie den Beschriftungen und bei der Auswahl der eingebauten Bordgeräte aufgewendet.

Viel Mühe gab sich die Restaurierungsmannschaft auch bei der Auswahl des Anstrichs. Als Vorlage wählten sie aufgrund des



Letzte Arbeiten an der Maschine



Montage der Bugspitze
Fotos (2) Wolfgang Falch

House of History GmbH

Fine Military Antiques
Buy & Sell
Expert since 1987

Kai Winkler

Ausgewählte
Militärische Antiquitäten
An & Verkauf
Fachhändler seit 1987



House of History GmbH
Schulstrasse 11a
21220 Seevetal / Maschen
Germany

Telefon:
+49 (0)4105 84384
Kontakt:
winkler@houseofhistory.de
www.history-shop.de



Gelungene Arbeit: Die Me 163 wirkt so authentisch, dass man meinen könnte, ein Pilot des JG 400 stiege gleich ein. Foto Wolfgang Falch



Eine originale Ruderfeststellung

Fotos (2) Charly Winkler



Das detailliert neu gestaltete Cockpit der Me 163 B

vorhandenen Echteils und eines bekannten historischen Fotos der Maschine die Me 163 B, V53 »Weiße 9« aus.

Anfang Mai 2021 waren die Arbeiten weitgehend abgeschlossen und bei einem ersten Roll-Out durfte ein kleiner Gästekreis sie bereits bestaunen. Faszinierend, wie sich aus einem groben Rahmen um einige Originalteile ein hübsches Ausstellungsstück entwickelte, das äußerlich durchaus mit einer echten Me 163 mithalten kann.

Das Werk von vielen

Wolfgang Falch ist seinen Helfern dankbar, denn ohne ihr oft freiwilliges Engagement wären die Arbeiten wohl nie so erfolgreich zu

Ende gegangen. Das über viele Jahre angeeignete Fachwissen von Experten ist eben durch simple Internetrecherchen nicht zu ersetzen!

Vor allem gilt das für André Grasmück von Warbirdauctions, der die Steuerflächen be-

Schrifttypen und -größen eine wertvolle Hilfe. Einige nützliche Informationen zu Feinheiten des Cockpits und der Bemalung der Me 163 konnte auch der Verfasser einbringen. Nicht zuletzt hat auch Wolfgang Falchs Frau Sandra

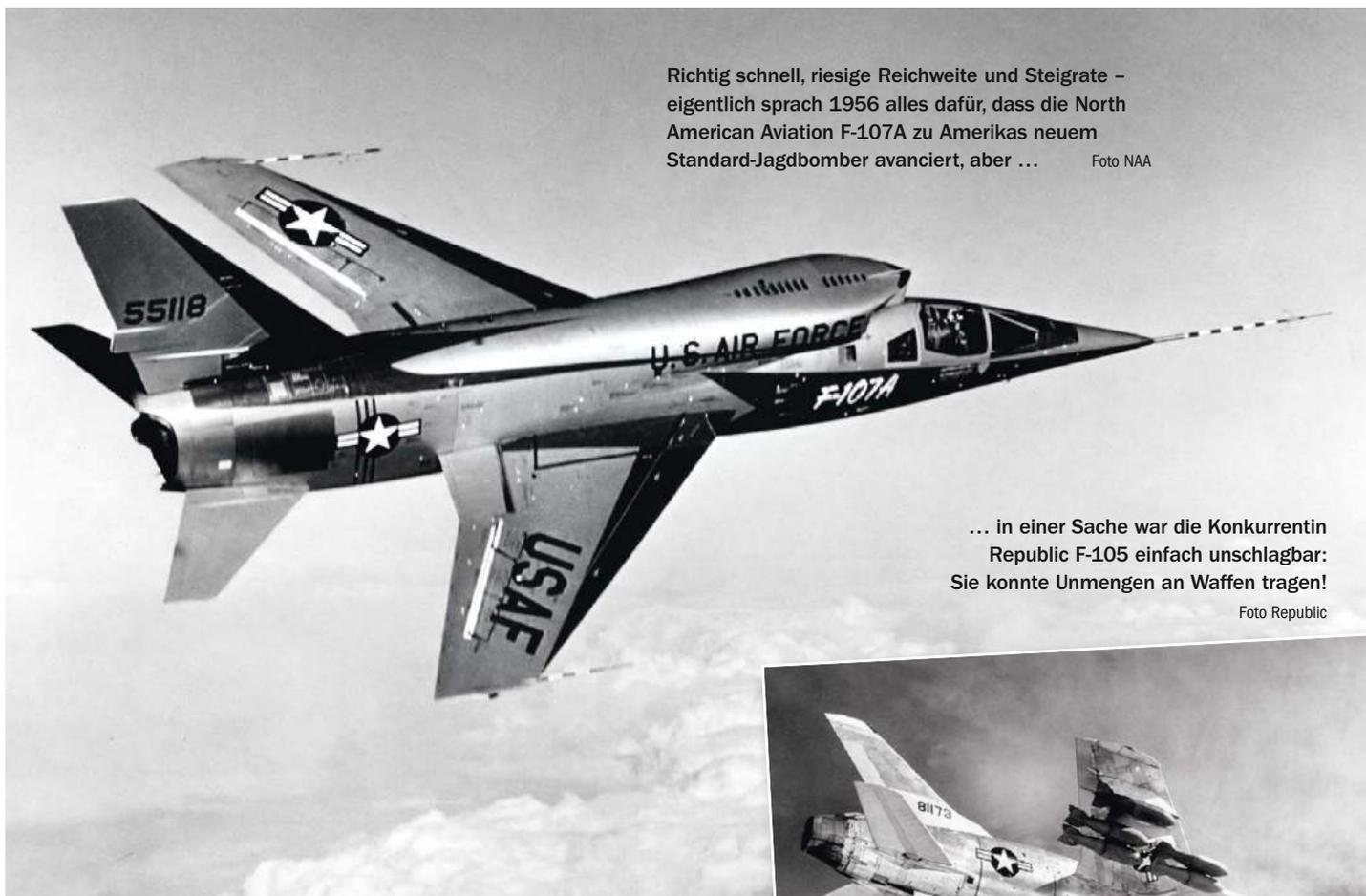
» Das Fachwissen der Experten ist durch simple Internetrecherche nicht zu ersetzen. «

spannte, die Grundierung der Me 163 aufbrachte und ihr dabei den letzten Schliff gab. Beteiligt war auch Peter Schell, der für Wolfgang Falch seit Jahren die Lackierschablonen für Kennzeichen und Beschriftungen anfertigt. Er war bei der Diskussion über die korrekten

ihren Teil nicht nur zu diesem Projekt beigetragen und das Museum Hangar SW in Höfen mit aufgebaut.

Inzwischen ist die Messerschmitt Me 163 B Komet an ein privates Museum in Kärnten gegangen. ■

Richtig schnell, riesige Reichweite und Steigrate – eigentlich sprach 1956 alles dafür, dass die North American Aviation F-107A zu Amerikas neuem Standard-Jagdbomber avanciert, aber ... Foto NAA



... in einer Sache war die Konkurrentin Republic F-105 einfach unschlagbar: Sie konnte Unmengen an Waffen tragen!

Foto Republic



US-JAGDBOMBER F-107A?

Seltsam, aber überragend

Die Gene stimmten: Die brandneue North American Aviation F-107A, Erstflug 10. September 1956, entstand auf den Zeichenbrettern der berühmten P-51 Mustang, F-86 Sabre und F-100 Super Sabre. Die US-Luftwaffe suchte einen nuklearfähigen Mach-2-Jagdbomber und die Konstrukteure lieferten. Dabei gingen sie einen ungewohnten Weg: Bombe unten, Lufteinlass oben. Das sah seltsam aus und erforderte ein spezielles Cockpit-Dach, das sich senkrecht nach oben öffnete.

DER UNGEWÖHNLICHE VOGEL hatte eine maximale Startmasse von knapp 19 Tonnen und als Antrieb diente ein Turbojet J75-P-9 von Pratt & Whitney mit 24 000 Pfund Schub – für damalige Verhältnisse ein Kraftpaket, das auch im Spionageflugzeug Lockheed U-2 werkelt. Entsprechend gut waren die Flugleistungen: Mach 2+, hohe Steigrate und Reichweite, eine Dienstgipfelhöhe von

16 220 Metern – bessere Werte als der Mitbewerber Republic F-105 Thunderchief mit dem gleichen Motor.

DAFÜR KONNTE DER »THUD« 40 Prozent mehr Waffenbeladung schleppen, was der Air Force wichtiger erschien; so machte die F-105 statt der F-107A das Rennen um den neuen Jagdbomber. Von der »Super-Super Sabre« F-107A rollten nur drei Exemplare aus der Werkhalle; eine wurde beim Startabbruch zerstört, zwei stehen in Dayton und Tucson im Museum.

BEIM ANBLICK des riesigen Lufteinlasses war so mancher Pilot sicherlich erleichtert, nie F-107 zu fliegen. Im Notfall hätte er sich ungespitzt durchs Dach schießen müssen – eine Option, die in moderneren Flugzeugen wie dem Tornado nur bei defekter Cockpitdach-Absprengautomatik vorgesehen ist.

Rolf Stünkel

»Im Notfall sich ungespitzt durchs Dach schießen«



In den Reihen der RAF flogen viele Piloten unterschiedlichster Nationalitäten, darunter auch aus der ehemaligen Tschechoslowakei. Solch eine Crew eines Wellington-Bombers erlebte am 23. Juni 1941 eine grauenhafte Überraschung

WELLINGTON IN DEN NIEDERLANDEN GEBORGEN

»Sie sind Helden«

Im Mai 2021 gelang es, Überreste einer Vickers Wellington der Royal Air Force im niederländischen Dörfchen Nieuwe Niedorp zu bergen. Was die Maschine besonders macht: ihre Besatzung

Von Christian König

Schemenhaft hebt sich in der nächtlichen Dunkelheit die Silhouette eines zweimotorigen Flugzeugs vom Himmel ab. Noch ist die Besatzung über Feindesland, doch es ist nicht mehr weit zur Nordsee und damit zu sicheren Küste Englands. Die Männer der Royal Air Force (RAF) wähen sich in Sicherheit, schließlich sind die Piloten durch ein Loch in der deutschen Abwehr geschlüpft ... doch plötzlich eine Erschütterung, ein lauter Knall, dann Feuer.

Schnell verliert die Maschine an Höhe. Die überlebenden Männer versuchen, so schnell es geht, aus dem Flugzeug rauszukommen. Was war passiert?

Die Männer flogen in einer zweimotorigen Vickers Wellington, dem wichtigsten schweren Bomber der RAF bis 1942. Ab 1936 rollten 11 461 Stück aus den Hallen. Aus der nur in 187 Exemplaren gefertigten Vickers Wellington (B) Mk.IA (Type 408) entstand die Mk.IC (Type 416) und erlaubte den Sprung in

die Großserie: 979 Mark IC verließen Weybridge, 1583 Chester und 50 Blackpool. Mit schiebergesteuerten Neunzylinder-Sternmotoren Bristol Pegasus XVIII (1050 PS/780 kW), Nash-&Thompson-.303-Browning-MG-Drehtürmen im Bug und im Heck und zwei Waffenständen in den Seiten (»waist guns«) kam die Mk.IC gerade zur rechten Zeit zu den Squadrons, um den Bombenkrieg 1939–1942 wirksam nach Deutschland zu tragen. Oft erwies sich die gutmütige und im



80 Jahre später gelang es, die Trümmer der Vickers Wellington T2990, KX-T, zu bergen



Grafik Kartographie und Grafik KGS Schlaich

Auf ihrem Weg von Bremen zurück zu ihrem Heimatflugplatz RAF East Wretham bei Norfolk stürzte die Wellington über Nieuwe Niedorp ab

motorigen Wellington (Bombenzuladung zirka 2000 Kilogramm) und 25 Handley Page Hampden (rund 1800 Kilogramm Bomben) beim Angriff auf Bremen diese traurige Erfahrung machen – sie gingen bei diesem Einsatz verloren. Knapp unter drei Prozent Ausfälle waren für die RAF eine zwar schmerzhaft, aber in der Relation zum erreichten Ziel tragbare Verlustquote. Einer der verloren gegangenen Bomber war die eingangs erwähnte Maschine.

Am 22. Juni 1941 startete die Vickers Wellington (B) Mk.IC mit der s/n T2990 und der Kennung KX-T der No. 311 (Czechoslovak) Squadron RAF gegen 23:16 Uhr von RAF East Wretham aus. Am Steuer saß 1st Pilot Flight Sergeant Alois Rozum (Service Num-

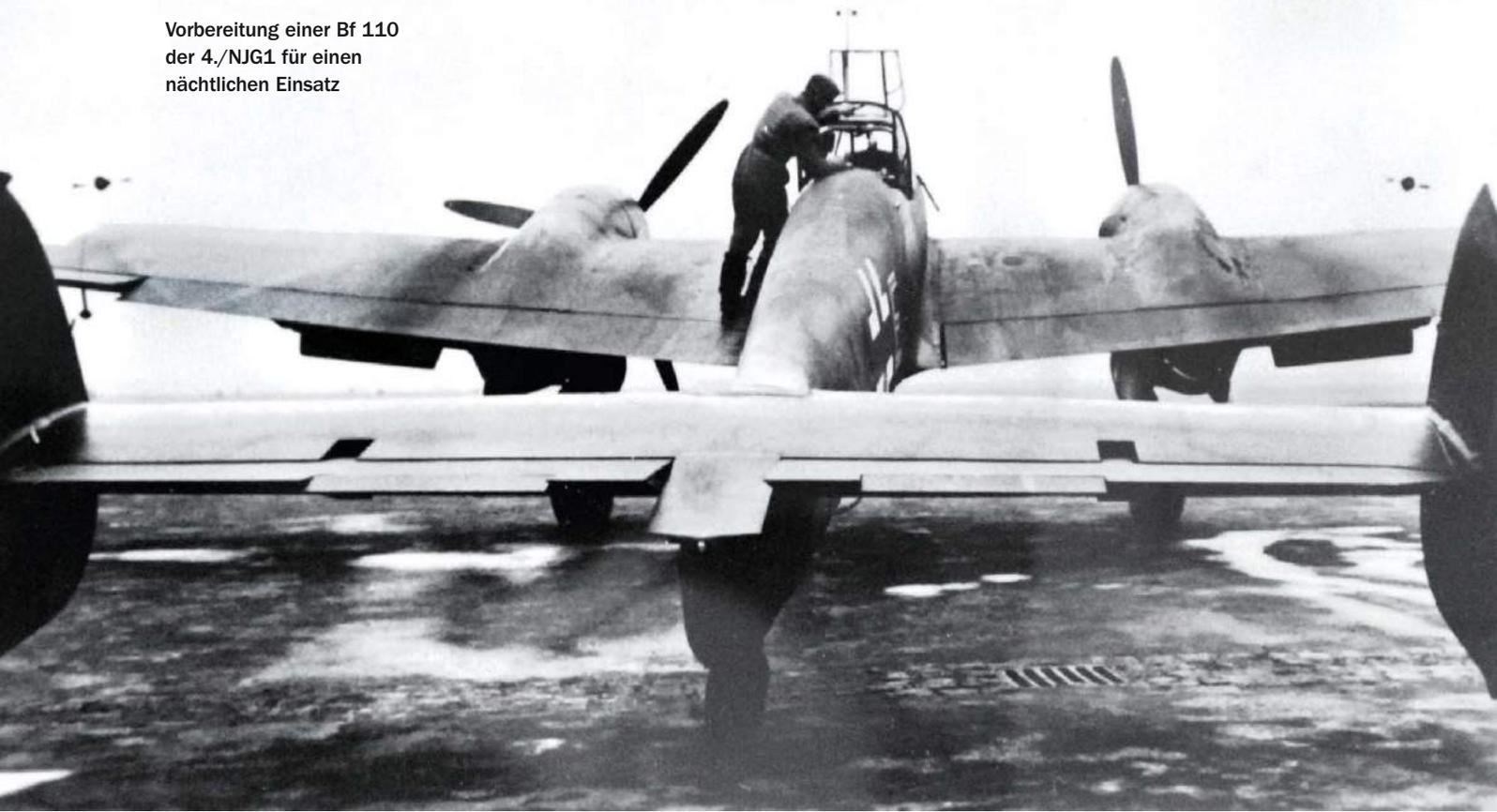
RAF-Sprech als »Wimpy« bezeichnete Maschine ihren Gegnern aber – trotz der zahlreichen MG – als kaum gewachsen. Die sechs .303-Browning-MG in der Mk.IC konnten nicht den fehlenden unteren Waffenstand kompensieren. Kam der Gegner geschickt

von hinten unten, gab es für die Bomberbesatzung zumeist kein Entrinnen.

Angriff auf Bremen

Auch in der Nacht von Sonntag auf Montag, dem 23. Juni 1941, mussten zwei der 45 zwei-

Vorbereitung einer Bf 110
der 4./NJG1 für einen
nächtlichen Einsatz



Blick durch den Rumpf zum Heckschützen: Die geodätische Struktur machte die Wellington leichter und stabiler als andere Weltkriegsbomber

ber 787169, geboren 1912 in Pilsen) und 2nd Pilot Flight Sergeant Vilém Bufka. Die sechsköpfige Besatzung umfasste ferner den Navigator Pilot Officer Vilém Konšťacký, den Bordfunker Pilot Officer Leonhard Smrček

und die beiden Schützen Sergeant Jan Hejna im Bug- und Flight Sergeant Karel Valach im Heckturm. Die Männer der tschechischen Besatzung waren nach dem Einmarsch in die Tschechoslowakei über Polen und Frank-

reich ins Vereinigte Königreich gelangt. Einer war vorher Polizist, ein anderer Bankkaufmann. Jetzt flogen sie bei der RAF.

Vom »Prinz der Nacht« verfolgt

Flight Sergeant Rozum wählte für den Rückflug den kürzesten Weg nach Westen: Von Bremen aus ging es über das heutige Niedersachsen Richtung niederländische Grenze, über die südlich von Groningen gelegene Provinz Drenthe und Friesland hinweg und über das IJsselmeer. Zwischen Medemblik, Petten und Schoorl lag ein Bereich, in dem es keinerlei Flak gab. Hier wollten sie zur Nordsee durchstoßen. Von da aus war dann der Flugplatz RAF East Wretham bei Norfolk, England, wo die No. 311 Squadron und die No. 1429 (Czech Operational Training) Flight RAF beheimatet waren, nicht mehr weit. Südwestlich des am Ostufer des IJsselmeers gelegenen Fischerstädtchens Lemmer erreichte die Wellington ungefähr 4000 Meter Flughöhe und steuerte auf ein bekanntes Loch in der deutschen Abwehr zu.

Allerdings waren sie nicht so sicher, wie sie sich wähnten: Die deutsche Funkmessstellung »Hering« in Medemblik-Lagerdoes im Nachtjagdraum 101 hatte sie geortet. Die mit zwei FuSE 65 Würzburg-Riese und einem FuMG 80 »Freyra« ausgestattete Himmelbett-Stellung der 7./FlugmeldeLeitKp und der II./LnRgt 203 verfolgte den Kurs der Maschine.



■ Messerschmitt Bf 110 D-0 mit
»Dackelbauch« der 4./NJG 1, die 1941
bei Sint-Truiden (französisch St. Trond) in
Belgien lag Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Der zuständige Jägerleitoffizier Leutnant Jauk setzte die Nachtjäger-Besatzung Oberleutnant Egmont Prinz zur Lippe-Weißenfeld (Flugzeugführer, Spitzname »Prinz der Nacht«) sowie Unteroffizier Josef Renette (Bordfunker und -schütze) von der 4./NJG1 auf den einsamen Bomber an. Beide flogen der Wellington mit ihrer Bf 110 D-0, G9+EM, auf Ostkurs entgegen, drehten hinter ihr um 180 Grad ein und wurden von Jauk an den Bomber herangeführt. Der Prinz unternahm zwei Anflüge von hinten unten, ohne dass der Heckschütze Flight Sergeant Karel Valach das mitbekam. Beim dritten Anlauf gab der Nachtjäger mehrere Feuerstöße in die ungeschützte Unterseite der Wellington ab, die sofort lichterloh brannte.

In seinem 1966 veröffentlichten Buch *Bombardier T2990 se odmlčel* schilderte Flight Sergeant Bufka seine Sicht des Luftkampfes und die dramatischen Minuten, nachdem die Wellington getroffen worden war. So habe er vergeblich versucht, über die Gegensprechanlage in Kontakt zu seinen Kameraden zu treten. Dann sollen der Flugzeugführer Alois (»Lojza«) Rozum und der Bugschütze Jan Hejna mit dem Schirm aus der inzwischen nicht mehr in der Luft zu haltenden Maschine ausgestiegen sein, bevor sich Bufka selbst durch die Bodenluke unterhalb des Flightdecks ins Schwarz der Nacht fallen ließ. Zu diesem Zeitpunkt sei der Bomber nur mehr 200 Meter hoch gewesen. Zwar ist nicht auszuschließen, dass Rozum und Hejna über dem Westufer des Ijsselmeers mit dem Fallschirm niedergegangen sind, aber ihre Leichen hat man nie gefunden.

Auf einer Wiese aufgeschlagen

Das Flugzeug selbst verfehlte nur knapp ein Bauernhaus und schlug gegen 2:14 Uhr in einem Wiesengrundstück am Kanaalweg 5 von Kostverlorenpolder in der Nähe von Nieuwe Niedorp in Nord-Holland auf. Dort bohrte es sich tief in den lehmigen Boden. Bufka hingegen geriet verwundet in Gefangenschaft, wurde in einem Hospital ärztlich versorgt. Dort besuchte ihn am 24. Juni die erfolgreiche



Der »Prinz der Nacht« Oberleutnant Prinz zur Lippe-Weißenfeld und sein Bordschütze Unteroffizier Renette schossen am 23. Juni 1941 die Wellington bei Nieuwe Niedorp ab



Einziger Überlebender war 2nd Pilot Flight Sergeant Vilém Bufka

Nachtjägerbesatzung und wünschte ihm eine baldige Genesung – eine ritterliche Geste. Bis 1945 war Bufka im Stalag Luft III interniert, kehrte dann in seine Heimat zurück.

Die Bergung beginnt

80 Jahre später lagen die sterblichen Überreste der Besatzung Rozum mit ihrer Wellington noch immer im Polderland. Im inzwischen friedlichen Europa nahm sich ihr Schicksal bemerkenswert aus: Eine tschechische Besatzung bei der britischen Royal Air Force fällt den Feuerstößen eines deutschen Nachtjägers über niederländischem Territorium zum Opfer. Am 10. Mai 2021 begann die schwierige Bergung des Wracks auf dem Bauernhof der Familie Groot-Van der Geest. Finanziert vom Nationaal Programma Berging Vliegtuigwrakken (nationales Programm zur Bergung von Flugzeugwracks) des niederländischen Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties und unterstützt von der Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) versprach die fünfte Bergung innerhalb von zwei Jahren wegen der Bodenbeschaffenheit besonders viele kleinteilige, aber gegebenenfalls bestens erhaltene Artefakte.

Leiter der Aktion: Bergungsoffizier der niederländischen Luftwaffe Majoor Aalberts. Sechs Wochen dauerte das Projekt, bei der neben Angehörigen des Bergungsdienstes der Koninklijke Luchtmacht auch der Bergungs- und Identifikationsdienst des niederländischen Heeres für die forensische Identifizierung der sterblichen Überreste und Feuerwerker des Explosieven Opruimingsdienst Defensie involviert waren. Zunächst hat das Team das Erdreich in einem zirka 465 Quadratmeter messenden Areal mit Spundwänden gesichert und bis zu 1400 Kubikmeter Erdreich – überwiegend Lehm – trockengelegt. 600 Meter von der Absturzstelle entfernt entstand eine Reinigungs- und Sortierstraße. Ab Ende Mai 2021 transportieren Lkw-Fahrer den Erdaushub von der Aufschlagstelle zur Reinigungszone. Dort haben die Helfer diesen mit Wasser gespült und anschließend me-

chanisch beziehungsweise von Hand gesiebt. Bereits einen guten Meter unter der Grasnarbe fanden sich, neben gestauchten und zerrissenen Zellen- und Tragwerkteilen mit der charakteristischen geodätischen Struktur, ein Propellerblatt, zahlreiche Sauerstoff-Flaschen, ein Hauptfahrwerk und mehrere Zylinder eines Bristol Pegasus XVIII.

Ebenfalls oberflächlich sammelten die EOD-Soldaten gegurtete .303-MG-Munition mit den Bodenstempeln VII (leichtes Geschöß) aus dem Herstellungsjahr 1937 ein, von der beinahe 6000 Schuss im Erdreich vorhanden waren! Die Bordschützen der Besatzung Rozum hatten den Nachtjäger ja nicht gesehen und dementsprechend auch keinerlei Gegenwehr geleistet. Die Soldaten um Captain Geert Jonker vom Bergings- und Identificatiedienst



Leitete die Bergung: Major Aalberts vom Bergingsdienst der königlich niederländischen Luftwaffe

Koninklijke Landmacht (BIDKL) entdeckten rasch sterbliche Überreste der Besatzungsmitglieder, Teile eines Pullovers und die Sohle eines Fliegerstiefels, die man stabilisiert und anschließend in Soesterberg ausgewertet hat. Zunächst haben die Soldaten versucht, fünf typgleiche menschliche Knochen zu finden; der Beweis, dass sich tatsächlich noch fünf Männer an Bord befunden hatten.

Wichtiges Ereignis

Während der Bergung bat die Bürgermeisterin von Hollands Kroon, Rian van Dam, Ehrengäste nach Nieuwe Niedorp, unter anderem die Botschaf-



Mehrere tausend Schuss .303-MG-Munition aus der Wellington konnten die Soldaten dem Erdreich entlocken



Wo Rettung winkte, aber versagt blieb: ein in zirka 2,5 Metern Tiefe gefundener Fallschirm, dessen Seide und Leinen gut zu erkennen sind



Hauptfahrwerk mit Felge und Reifenfragment



Bruchstück der Tragfläche mit typischer geodätischer Struktur

■ Vickers Wellington (B) Mk.IC, s/n T2990, KX-T, der No 311 Squadron , die am 23. Juni 1941 über Nieuwe Niedorp abgestürzt ist Zeichnung Juanita Franzi



terin der Tschechischen Republik, Kateřina Sequensová, und Jan Jonker, der als Kind Augenzeuge des Absturzes war. In einer kurzen, bewegenden Ansprache erklärte sie am Aufschlagtrichter, warum diese Bergung sie so sehr bewegte: »Diese sechs jungen Männer

flohen aus ihrer Heimat. Für eine bessere Sache. (...) Sie taten das nicht nur für die Demokratie in diesem Moment, sondern für die Freiheit der kommenden Generationen. Und stellen Sie sich vor, wie mutig, wie stark und wie selbstlos diese Männer waren. Sie sind

nicht nur junge Männer, die in ein Kampfflugzeug steigen. Sie sind Helden. Helden, die alles geopfert haben. Helden, die den höchsten Preis bezahlt haben. Sie sind gestorben, damit wir in Freiheit leben können.« Und fügte hinzu: »Das dürfen wir niemals vergessen.« ■



Diese Sauerstoff-Flasche war durch einen umgewickelten Draht zusätzlich geschützt



Auch nach 80 Jahren im Boden ist dieses Wartungsschild vom Hauptfahrwerk immer noch gut lesbar



Die Propellerblätter bogen sich beim Aufschlag um

Alle Bauteile der Wellington sind mit Typ- und Abnahme-stempeln übersät

Abgerissener Zylinderkopf des Hercules-Sternmotors, so wie ihn die Helfer gefunden haben



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 sinnwahr zu kürzen.

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



Juri Gagarin, Dornier Do 17, Petljakow Pe-2 Diverse Artikel in Heft 6/21

Heft 6/21 hat mir wieder sehr gefallen. Vom Unternehmen »Eisenhammer« bis zur »Thunderceptor« ist alles wunderbar. Wie früher habe ich mir eine zweite Ausgabe gekauft. Das ist günstiger, als stundenlang ein halbes Heft über den Kopierer zu ziehen. Besonders freue ich mich, wenn ich ab und zu einen Lapsus entdecke oder ich zum Erkenntnisgewinn angestachelt werde.

Auf Seite 32 oben landet Gagarin »lebendig in seiner Kapsel«. Im Text steht, dass er sich weisungsgemäß katapultiert hat. Sogar seine amerikanischen Kollegen regten sich über das Wort »Kapsel« auf.

Auf Seite 79 schieben viele »schwarze Männer« die Do 17 P über eine gepflasterte Fläche. Erst auf Seite 76 haben sie die Wiese erreicht. Gras und Schneematsch dürften nur wenig hinderlich gewesen sein. Fünf Mann hätten bestimmt gereicht, um die leichte Do 17 zu bewegen. Das sagt mir meine Erfahrung mit anderen Flugzeugen. Aber so kommen alle Männer auf das Bild.

Noch etwas ist mir aufgefallen: Die linke Luftschaube trägt die ovalen Markierungen des Herstellers, die rechte nicht. Die Vereinigten Deutschen Metallwerke (VDM) hatten ein dreieckiges Logo. Die Unterseite der Motor gondeln und die Fahrwerkklappen tragen keine Ölspuren. Trotz des frischen Farbkleides zeigt das Blech der Zelle kleine



Die Do 17 sieht blitzblank aus

Foto Sammlung Matthias Steinbruch

Blessuren. Das ist merkwürdig. Zwei Stunden habe ich im Papier gewühlt und wurde fündig. VDM

versah seine Luftschauben sowohl mit ovalen als auch später mit dreieckigen Logos. Unter vielen Fotos der Do 17 fand ich keine einzige överschmierte Maschine. Vielleicht hatten bei der Do 17 die Mechaniker noch Gelegenheit zur Zellenpflege. Von der Fotoserie fand ich ein Bild aus dem Adler mit der Unterschrift »Vom Feindflug zurück« (Foto links).

Wunderschön ist der Bericht über die Pe-2. Bisher war ich der Meinung, dass Petljakow nach der Verhaftung von Tupolew das Konstruktionsbüro weitergeführt hat. Auf diese Idee kam ich, weil aus der Tupolew ANT-42 später die Pe-8 entstand. Aber dem »Freund aller Werktätigen« Stalin ist zuzutrauen, auch Petljakow eingebuchtet zu haben.

Matthias Steinbruch, per E-Mail

BÜCHER

P. CORNU/G. MILLAS/R. QUEURTY

Frankreichs Ju 52

Zuverlässig und robust, war die Ju 52 ein großer Erfolg. Unter anderem produzierte man bei Amiot in Frankreich während der Besatzungszeit 538 Stück. Nach dem Rückzug der Wehrmacht folgten weitere 415 Exemplare bei den Ateliers Aéronautiques de Colombes-Werken (AAC) als AAC.1 Toucan. Meist fürs französische Militär, wo die letzten bis Anfang der 1960er-Jahre hinein flogen. Das toll gemachte Buch beleuchtet neben Entwicklung und Technik besonders die einzelnen Verbands- und Einsatzgeschichten sowie den Lebenslauf jeder gebauten Toucan ausführlich – abgerundet durch über 800 Fotos, 50 Farbprofile sowie höchst informative Anhänge. Einfach herausragend!

WM

MICHAEL NAPIER

RAF-Tornados im Golfkrieg

Nach dem irakischen Einmarsch in Kuwait 1990 schickte die RAF zahlreich Tornado GR 1, F 3 und GR 1A in die Golfregion. Die nächtlichen Tiefangriffe gegen den Irak begannen im Januar 1991. Sobald die Luftherrschaft errungen war, fuhren die GR 1 mit Präzisionsangriffen gegen Ölfelder wie militärische Infrastruktur fort, F-3-Jäger sicherten weiter den Luftraum und die Aufklärer GR-1A stöberten SCUD-Raketen auf. 30 Jahre später liefert der Band detaillierte Berichte aus erster Hand. Der Text folgt chronologisch dem Einsatzgeschehen rund um die RAF-Tornados im ersten Irakkrieg und ist facettenreich illustriert, unter anderem mit vielen Nose Arts. Lohnt sich!

WM



RAF-Tornado Units of Gulf War I
 Combat Aircraft 138

In englischer Sprache
 96 Seiten, Softcover, 74 Fotos und Abbildungen, 24 Farbprofile, Osprey Publishing, ISBN 978-1-4728-4511-5, Preis: zirka 20 Euro

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



Les JUNKERS JU-52 et AAC.1 Toucan sous nos Cocardes
 Collection Profils Avions No 38

In französischer Sprache
 456 Seiten, gebunden, über 800 Fotos, 50 Farbprofile, LeLa Presse, ISBN: 978-2-37468-038-5, Preis: zirka 60 Euro

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

JAGDFLIEGER

Die Me-109-Fliegerjacke

Handgefertigt aus
langlebigem Echtleder



Vier Jagdflieger-Patches
auf den Ärmeln



Me-109-Patch auf
der Brustseite



Je zwei Jagdflieger-Patches mit Me-109-Motiven prangen auf den Ärmeln dieser klassischen Fliegerjacke

Die Me 109 ist eines der legendärsten Flugzeuge der Welt, und die Männer, die sie flogen, zählten zu den besten Jagdfliegern ihrer Generation. Die Jacke ist ganz im klassischen Stil der Fluggpioniere gestaltet und erinnert an die Zeiten, als das Fliegen noch ein Abenteuer war. Handgefertigt aus langlebigem, braunem Echtleder hat die Jacke einen abnehmbaren Kragen mit Kunstlammfell-Besatz und ist stilecht mit einem Me-109-Frontpatch und vier Jagdflieger-Patches auf den Ärmeln dekoriert. Das Innenfutter zieren authentische Konstruktionszeichnungen der Me 109 G-6, der meistgebauten Version. Für hohe Gebrauchstüchtigkeit sorgen insgesamt sechs Außentaschen: zwei Reißverschlussaschen im Brustbereich, zwei Taschen mit aufgesetzter Klappe (Pattentaschen) und zwei zusätzliche Seitentaschen. Erhältlich in den Herrengrößen M, L, XL, XXL und XXXL. Das mitgelieferte Echtheitszertifikat belegt die Authentizität dieser Fliegerjacke. **Bestellen Sie Ihre exklusive Lederjacke „Jagdflieger“ am besten noch heute!**

Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
Hals	38–39,5	40,5–42	43–44,5	45,5–47	48,5–49,5
Brust	96,5–101,5	106,5–112	117–122	127–132	137–142
Hüfte	86–91,5	96,5–101,5	106,5–112	117–122	127–132
Ärmel	85–86,5	87,5–89	90–91,5	92,5–94	94–95

Maße Rückenlänge der Jacke: M: 68,6, L: 70,5, XL: 73,7, XXL: 76,2, XXXL: 78,7 (cm)

Produkt-Nr.: 422-MIC01
Produktpreis: € 299,90
(zahlbar auch in 5 Monatsraten zu je € 59,98)
zzgl. € 9,95 Versand

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: 96092

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



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 96092
Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:
Antworten Sie bis zum **20. September 2021**

Ja, ich reserviere die Lederjacke „Jagdflieger“
in der Größe: _____

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

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

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Unterschrift Telefon (nur für Rückfragen)

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

WEEE: 97075636

JETPILOT VERABSCHIEDET SICH VON DER MIG-21

Ein Flugzeug, eine Passion



Als Fluglehrer brachte Karl-Heinz Maxwitat vielen Schülern das Jetfliegen auf der MiG-21 bei. Bis er dann »seiner« Maschine endgültig Lebewohl sagen musste. Hier eine MiG-21U in Tarnfarbe, Ende der 1970er-Jahre auf dem Flugplatz Rothenburg/Oberlausitz

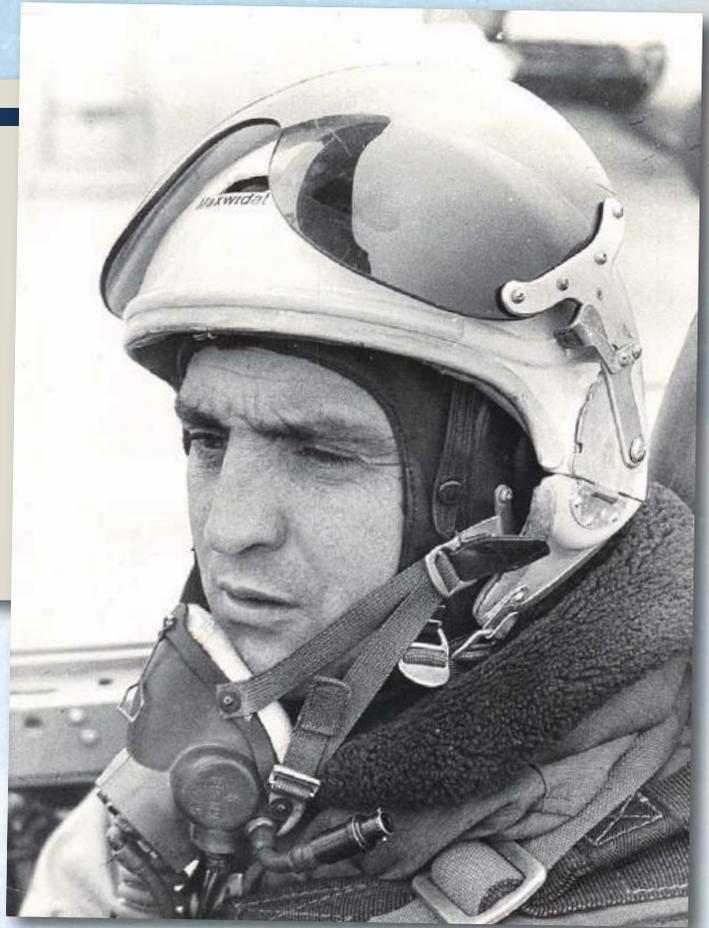
Karl-Heinz Maxwitat wechselte in den 1960er-Jahren vom NVA-Transportflieger zum Jetpiloten auf der MiG-21 – der Beginn einer großen Leidenschaft. Nach vielen Jahren auf dem im NATO-Jargon »Fishbed« genannten Jet machte er 1980 seinen Abschiedsflug

Von Rolf Stünkel

■ Biographie

Karl-Heinz »Max« Maxwitat, geboren 1937 in Insterburg/Ostpreußen (heute Tschernjakowsk, Russland), wuchs in Brandenburg auf und begann 1953 mit der Segelflugausbildung. Er ging zur Armee, besuchte von 1955 bis 1958 die Fliegerschule der NVA und wurde Fluglehrer. In dieser Funktion war er von 1965 bis 1980 auf der MiG-21 auf dem Fliegerhorst Rothenburg/Oberlausitz beim Fliegerausbildungsgeschwader 15 (FAG-15) eingesetzt. Anschließend arbeitete er als Fluginspekteur bei der Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Der Oberstleutnant außer Dienst gehörte zu den ersten zehn Trägern der staatlichen Auszeichnung »Verdienter Militärflieger der Deutschen Demokratischen Republik« für hervorragende Leistungen. Er konnte nach der Wende seine Tätigkeit als ziviler Fluglehrer und Prüfer fortsetzen und ist seit gut 29 Jahren Ausbilder auf dem Oldtimer-Flugplatz Bienenfarm (EDO1), 30 Kilometer westlich von Berlin. »Max« blickt heute auf über 10 000 Stunden Flugerfahrung zurück. Sein Motto: konsequent und optimistisch durchs Leben gehen! ■

Karl-Heinz Maxwitat in voller Montur im Cockpit einer MiG-21, um 1972



Was für ein Anblick! In 10 000 Metern über dem Erdboden, vor ihm das Riesengebirge, am Horizont Dresden. Doch gleichzeitig fühlt sich der Pilot Karl-Heinz Maxwitat furchtbar wehmütig. Er weiß: Heute, am 31. Oktober 1980, fliegt er zum letzten Mal mit der MiG-21, denn seine

25-jährige Dienstzeit bei der NVA geht zu Ende. Und es war eine sehr spannende Zeit, die er bei der ostdeutschen Luftwaffe verbracht hatte, wie er zu berichten weiß: »Nach einigen Fluglehrer-Jahren auf Jakowlew kam ich 1961 für ein Jahr auf den GST-Flugplatz Halle-Niedleben, wo ich auf der Zlin-226 den »höhe-

ren Kunstflug« erlernte und die Schleppbe-rechtigung erlangte. Auf dem neuen Strahl-trainer Aero L-29 Delfin erlebte ich 1963 zum ersten Mal, wie ruhig sich ein Flugzeug ver-hält, wenn es nicht durch den Propellerstrahl gestört wird. Flughöhen bis zu 10 000 Metern, das war schon etwas!



Maxwitat am sowjetischen Schulflugzeug Jak-18 in Kamenz, Ende der 1950er-Jahre



Maxwitat an einer MiG-21U-600. Dieses Flugzeug mit der Werknummer 664519 flog ab 1967 in den Geschwadern JG-1, JG-8, JG-2, JAG-15 und landete 1990 auf dem Schrottplatz

Ein Jahr später wollte man herausfinden, ob ein Pilot mit Flugerfahrung auf Delfin, aber nicht auf den damaligen Standardjagdflugzeugen MiG-15 oder MiG-17, gleich den Sprung auf das neue Überschallflugzeug MiG-21 schaffen konnte. Ich gehörte zu den beiden Probanden. So bekam ich als einziger ausgebildeter Transportflieger der DDR mit zehn Jahren Verspätung noch die Chance, eine MiG zu fliegen. In der Regel war es umgekehrt; Jagdflieger bekamen aus alters- oder gesundheitlichen Gründen die Möglichkeit, ihre fliegerische Tätigkeit auf Transportflugzeugen fortzusetzen. Einfach war es nicht; ich gebe zu, ich musste mich sehr anstrengen. Das Fliegen auf Jak und Delfin war

mittlerweile eher Routine; da verlangte die MiG-21 deutliche höhere fliegerische Fertigkeiten. Die Unterschiede zu meinen bisherigen Flugzeugen waren sehr groß; schon die Anflug- und Landegeschwindigkeit war doppelt so hoch. Man war gefordert – dafür gab es aber fliegerische Erlebnisse: doppelte Schallgeschwindigkeit, Flughöhen bis 20000 Meter; da war der Himmel schon schwarz.«

Fluglehrer auf der MiG-21

Die MiG-21 zog Karl-Heinz Maxwitat derart in ihren Bann, dass er beschloss, sie nicht nur selbst zu fliegen, sondern auch anderen den Umgang mit ihr beizubringen: »In meinen 14

Jahren als Fluglehrer auf der MiG-21 schulte ich ›Steuertechnik‹, also Starten und Landen, Kunstflug, Überschallflüge bis Mach 2, Höhenflüge über 18000 Meter. Besonders schwierig war der Landeanflug wegen der begrenzten Sicht aus der hinteren Kabine. Da war man als Fluglehrer froh, wenn der Schüler recht bald das Kurshalten beherrschte oder zumindest die Abweichungen im Landeanflug erkannte. Die späteren Versionen der MiG-21US (doppelsitzige Schulmaschinen) hatten ein ausfahrbares Teleskop, mit dem der Fluglehrer die Landerichtung gut bestimmen konnte.

Ein Thema der Navigationsausbildung war ›Handlungen bei Orientierungsverlust‹. So hießen Verfahren, die wir besonders konsequent lehrten und die Schüler üben mussten. Neben Notlandung, Luftraumverletzung, Katapultieren, wenn kein Flugplatz in Sicht war, ging es auch darum, die Staatsgrenze zum Westen nicht zu verletzen. Es ist sicher noch bekannt, welche politischen Folgen das haben konnte. Deshalb galt bei Orientierungsverlust: ›Sofort Ostkurs einnehmen.‹ Auf der anderen Seite des Eisernen Vorhangs hieß es damals umgekehrt: ›Westkurs einnehmen.‹

Je nach Wetter brachte ich auch das Fliegen unter IFR (Instrument Flight Rules) bei. Auch Fluglehrer machen Fehler. Bei der Ausbildung im Fliegen nach Instrumenten saß der Flugschüler auf der Jak-18 in der abgedeckten hinteren Kabine; der Fluglehrer musste seine Tätigkeiten zusätzlich ausfüh-

ren. Einmal gab es beim Einflug in die Platzrunde starken Funkverkehr, weil viele Flugzeuge die gleiche Absicht hatten. Ich wartete auf eine Funkpause, war froh, eine zu bekommen und meldete dann: »Fahrwerk ausgefahren.« Ich hörte den Schüler hinten etwas sagen, verstand ihn aber nicht. Als ich im Queranflug zu viel Fahrt hatte, bemerkte ich meinen Fehler: Das Fahrwerk war noch drin! Schnell fuhr ich es aus, doch in diesem Moment schoss der Landeposten schon eine rote Leuchtkugel. Wie heißt es doch? Die eine Hälfte der Piloten ist schon ohne Fahrwerk gelandet, die andere hat es noch vor sich.

Im Anschluss folgte für die angehenden Jetpiloten die Gefechtsausbildung mit imitiertem Waffeneinsatz. Ein Flugtag war immer anstrengend, vor allem bei sommerlichen Temperaturen. Und trotz aller Belastungen und Strapazen kamen kaum Flugstunden zusammen. Eine Platzrunde dauerte sieben Minuten; aus mehreren technischen Gründen waren mit vollem Tank nur zwei Platzrunden mit Landung drin.«

25 Jahre in der NVA

So verging die Zeit für Karl-Heinz Maxwitat wortwörtlich wie im Flug und sein Dienstende bei der NVA stand bevor: »Im Jahre 1980 war ich 43 Jahre alt und Flugzeugführer der Leistungsklasse I. Damit war die Beförderung zum Oberstleutnant verbunden und ich hatte meine 25 Dienstjahre erfüllt. Ich war noch immer uneingeschränkt flugtauglich; viele Jagdflieger mussten wegen Fluguntauglichkeit schon vor Ablauf der 25 Jahre aufhören zu fliegen. Nur wenige über 50 behielten sie. Angesichts meines Lebensalters und des absehbaren Endes der Fliegerei auf der MiG waren Entscheidungen zu treffen. Da ich weiter fliegen wollte, hatte ich mich rechtzeitig umgeschaut; die In-



MiG-21 auf dem Flugplatz Rothenburg/Oberlausitz mit ausgefahrenen Landeklappen. Die »Fishbed« ist das meistproduzierte Überschall-Flugzeug der Luftfahrtgeschichte



MiG-21U-600 im Start. Dieses Flugzeug, entstanden 1967, ging in den 1990er-Jahren als Privatflugzeug nach Kalifornien

terflug, Luftfahrtgesellschaft der DDR, bekundete Interesse. Doch alles kam anders. Meine Vorgesetzten rieten mir in einem Kaderegespräch, einer Bitte des Generals nachzukommen und Fluginspekteur im Zuständigkeitsbereich »Flug- und Fallschirmsport« bei der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) zu

werden – eine Führungsposition beim GST-Zentralvorstand in Malchow, verbunden mit fliegerischer Tätigkeit als Ausbilder und Prüfer. Ich stimmte zu und erfuhr, dass der 31. Oktober 1980 mein letzter Tag in der Nationalen Volksarmee sein würde, gleichzeitig der Tag meines letzten Fluges auf der MiG-21.



Interesse an einem Jet? Dann auf zu PS Aero ins niederländische Baarlo, dem einzigartigen Supermarkt von Warbird Händler Piet Smedts für Flugzeuge aus der Ära des Kalten Krieges!

PS
AERO
www.psaero.com

PS Aero B.V.
Napoleonsbaan Zuid 27 c
5991 NB Baarlo, Niederlande
Tel. +31 (0)774771238
Anmeldungen und Besuchsfragen an:
info@aerodrome.nl



»Max« an einem tschechischen Schulflugzeug vom Typ Aero L-29 Delfin, dem Standardtrainer nahezu aller Warschauer-Pakt-Staaten

Letzte Instruktionen an den Flugschüler. Karl-Heinz-Maxwitat beugt sich ins vordere Cockpit einer MiG-21.



Den Sommer über ging alles weiter seinen gewohnten Gang. Ich verbrachte mit meinen Offiziersschülern vier Flugtage in der Woche, an den anderen Tagen bereiteten wir die Flüge vor. Je näher der 31. Oktober rückte, desto bewusster schaute ich hinab auf die Landschaft, genoss in Flughöhen von über 18 000 Metern den schwarzen Himmel, beobachtete die Geschwindigkeitsanzeige des Machme-

ters oder die Lichterkette der Bahnbeleuchtung beim Nachtflug. Am 29. Oktober machte ich mit meinen Flugschülern wie üblich Flugvorbereitungen für den kommenden und übernächsten Tag: Aufgabenstellung, Kartenvorbereitung, Kabinentraining, das abschließende Flugspiel, die Generalprobe am Boden. Dann folgte wie immer der vorgeschriebene Fliegert-Trainingsport – zugegeben, die Flug-



Fluglehrer Maxwitat (mit Mütze) und Flugschüler, angetreten vor der MiG-21 auf dem Flugplatz Rothenburg/Oberlausitz



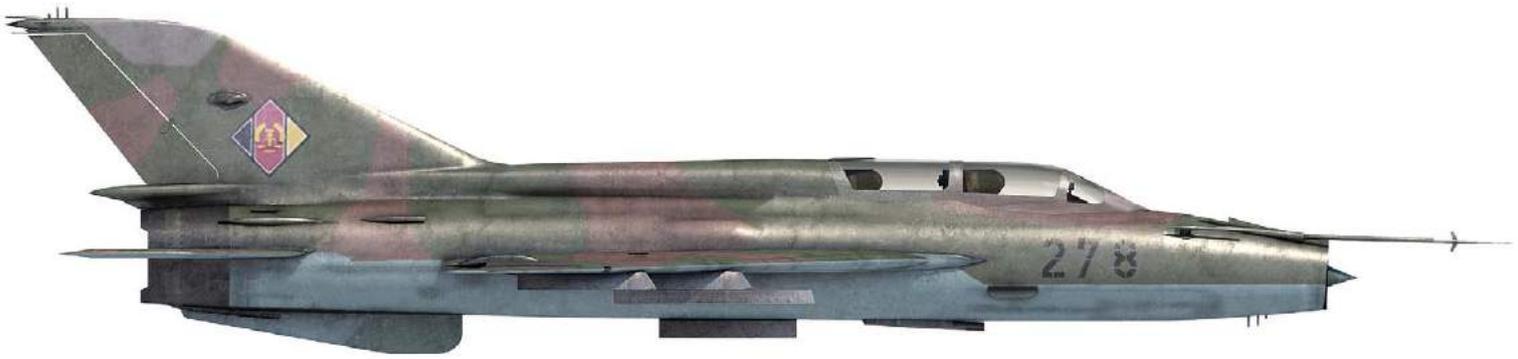
Gruppe mit Fliegerhelm (»Max« in der Mitte) vor einer MiG-21U-400. Rangabzeichen mit vier Streifen trugen Offiziersschüler im vierten Studienjahr

lehrer spielten Volleyball, während die Flugschüler mit einem Sportlehrer das volle Programm trainierten.«

Emotionale Momente

Und dann war auch schon der 31. Oktober gekommen: »Am letzten Arbeitstag erschien ich recht emotional aufgeladen zum Dienst, die vorgeschriebene ärztliche Untersuchung ergab allerdings meinen gewohnten Blutdruck von 120 mmHg (den habe ich heute noch). Meine Fluggruppe war vor der MiG angetreten, der Gruppenführer machte mir Meldung. Ich bemerkte, dass mich die Flugschüler in Abschiedsstimmung musterten. Ich hatte noch die letzten Ausbildungsflüge mit ihnen durchzuführen, bevor ich selbst in das einsitzige Jagdflugzeug MiG-21SPS kletterte.

Nachdem der Meteorologe und die Wetterflugbesatzung die Lage beschrieben hatten, verkündete der Flugleiter das Programm. Wir sollten nach der »ersten Variante« fliegen, das hieß: nach Sicht und in großen Flughöhen in sogenannten »Zonen«, reservierten Lufträumen für Kunstflüge und andere Manöver. Mein letzter Flug war anschließend in der Zone bis 12 000 Meter geplant. Nach den letzten Weisungen des Flugleiters verblieben nur die eingeteilten Piloten im Raum, denn nun wur-



■ Schulflugzeug MiG-21U der Luftstreitkräfte der NVA mit zweiter Kabine für den Fluglehrer (siehe Foto Seite 62/63)

Zeichnung Anastasios Polychronis

de der Geheimcode bei fremden Eingriffen oder verdächtigen Anweisungen im Funkverkehr ausgegeben. Ich schrieb ihn mit Bleistift auf mein kleines Kniebrett (für größere reichte der Platz in der MiG nicht). Gleichzeitig beschloss ich, ihn nicht wie angewiesen am Ende des Flugbetriebs zu löschen, sondern mitsamt Kniebrett und dessen gesamten Inhalt als Erinnerung an den letzten Flug aufzubewahren.

Ich absolvierte die letzten Flüge mit meinen Schülern auf der MiG-21US, darunter Übungen unter verhangener Kabine mit imitiertem Ausfall von Geräten und das Ausleiten komplizierter Fluglagen. Die Schüler flogen gut und ich sagte dem letzten Kandidaten, dass ich gern die Landung machen wollte. Das hatte seinen Grund: Mit Flugschülern flogen wir immer ohne SPS. Bei diesem System der Grenzschicht-Beeinflussung wurde Zapfluft vom Triebwerk über die Landeklappen geblasen, um die Anflug- und Aufsetzgeschwindigkeit um zirka 80 km/h zu reduzieren. Die MiG-21 flog mit ausgeschaltetem SPS schneller an, aber auch deutlich ruhiger. Ich wollte noch einmal erleben, wie es war, die Maschine mit viel Fingerspitzengefühl ausschweben zu lassen und mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit aufzusetzen. Es klappte gut und ich war zufrieden.«

Der letzte Flug

Nun galt es für Karl-Heinz Maxwitat, nur zu gerne noch einen finalen Dienstakt zu erledigen: »Am Abstellplatz sah ich schon den Techniker an ›meiner‹ letzten MiG-21. Ich wertete mit den Flugschülern die Einsätze aus, dann war es Zeit zum Abschiedsflug. Ich zog den Druckanzug an, da ich später in der ›Zone‹ das sechsfache Körpergewicht spüren würde. ›Flugzeug einsatzbereit‹, meldete der Techniker stramm und machte mit mir den vorgeschriebenen Rundgang. Alles war in Ordnung und ich unterschrieb das Bordbuch. Einsteigen, anschnallen, Katapultsitz-Sicherung entfernen, Dach schließen ... beim Abrollen von der Abstelllinie gab der Techniker dem Randbogen der Tragfläche noch einen Klaps. Schon



Flugschüler und Lehrer im Sommer-Flugdienstanzug. Das Flugzeug steht heute im War Eagles Air Museum bei El Paso in den Vereinigten Staaten

Die »272«, eine MiG-21U-600, war viele Jahre in einem mittlerweile geschlossenen Museum in Bad Oeynhausen zu sehen





Gelandet! Diese MiG-21U-400, gebaut 1965, flog ausschließlich in Rothenburg und musste 1990 aufs Altenteil

Fliegerhelm, Borduhr und Druckanzug: Diese kostbaren Erinnerungsstücke an seine Dienstzeit durfte »Max« behalten

stand ich an der Startbahn 18 und der Flugleiter gab mir die Freigabe – etwas lässig und natürlich auf Russisch. »583 zur Bahn, starten Sie Zone 3!« Ich schob den Hebel nach vorn. Der Nachbrenner zündete, ich löste die Bremsen. Die MiG gewann an Fahrt und ich spürte den leichten Druck auf dem Rücken.

Bei 330 km/h hob die Maschine ab und auf Startkurs beschleunigte ich im flachen Winkel auf 1050 km/h. Dann zog ich die Maschine in steilem Winkel hoch und das Variometer schnellte auf über 200 Meter pro Sekunde. Um noch einmal möglichst schnell auf die 10 000 Meter zu kommen, behielt ich das Steigen auf Kosten der Geschwindigkeit bei. Als der Höhenmesser die 10 000 überschritt, zeigte die Stoppuhr 56 Sekunden an, der Fahrtmesser 500 km/h. Schnell legte ich die MiG auf die Seite, brachte sie in die Horizontallage und schaltete den Nachbrenner aus; damit sollte man nicht unter 500 km/h fliegen. Ich war in Richtung Süden unterwegs und schaute mich um. Ja, ich war in der Zone »3« südlich von Görlitz. Die Sicht bei der kühlen Oktober-Wetterlage betrug »Millionen km«, wie unsere Fluglehrer zu sagen pflegten; das hatten sie wiederum von ihren sowjetischen Lehrern übernommen.

Vor mir lag das Riesengebirge, am Horizont konnte ich Dresden ausmachen. Ich begann steile Vollkreise mit 70 bis 80 Grad Schräglage; »gut«, hätte ein überprüfender Vorgesetzter wohl geurteilt. Dann zog ich die Maschine hoch, drehte sie in die Rückenlage, machte einen Abschwung und schaltete in ei-



ner Höhe von 1000 Metern den Nachbrenner ein. Ich flog einen Looping, dann einen Aufschwung und weitere Figuren. Ich hörte unseren Landeleiter, der mich über ein Verkehrsflugzeug zehn Kilometer südlich von mir informierte. »Verstanden«, presste ich unter der g-Belastung hervor. Immer wieder tauchte der Gedanke »letzter Looping ...« auf, während sich die Kraftstoffanzeige auf die 800-Liter-Marke zu bewegte. Also schaltete ich den Nachbrenner aus und nahm Kurs auf unseren Flugplatz, denn mindestens 500 Liter Restkraftstoff im Anflug waren Vorschrift. Ich ließ die MiG in Richtung Gegenanflug für die Landebahn 18 sinken, der sich östlich der Neiße auf polnischem Gebiet befand. Ich fuhr das Fahrwerk aus und schaute auf unseren Badeteich an der Neiße. Vor mir war niemand in der Platzrunde. »Fahrwerk aus, verriegelt, Landung!« meldete ich mich. »Na, dann lande

noch mal ordentlich«, antwortete der Flugleiter. Bald war ich im Endanflug, mit eingeschaltetem SPS-System. Abfangen, Gas stehen lassen, Bug heben, landen ... jetzt die Sperre ziehen und Gas auf Leerlauf nehmen. Ich war zufrieden, atmete auf und verließ die Bahn 18 ganz am Ende, um die Reifen zu schonen.

An der Abstelllinie winkte mich der Techniker ein und gab das Zeichen zum Abstellen des Antriebs. Ich zog den Gashebel in die Leerlaufstellung, hob die Sperre. »Das war es nun«, dachte ich, während das Triebwerk bis zum Stillstand runterlief. Die Techniker schoben die Maschine auf den Abstellplatz. Ich öffnete das Dach, die Sicherungsstifte des Katapultsitzes wurden eingesetzt. Ich kletterte aus der MiG.«

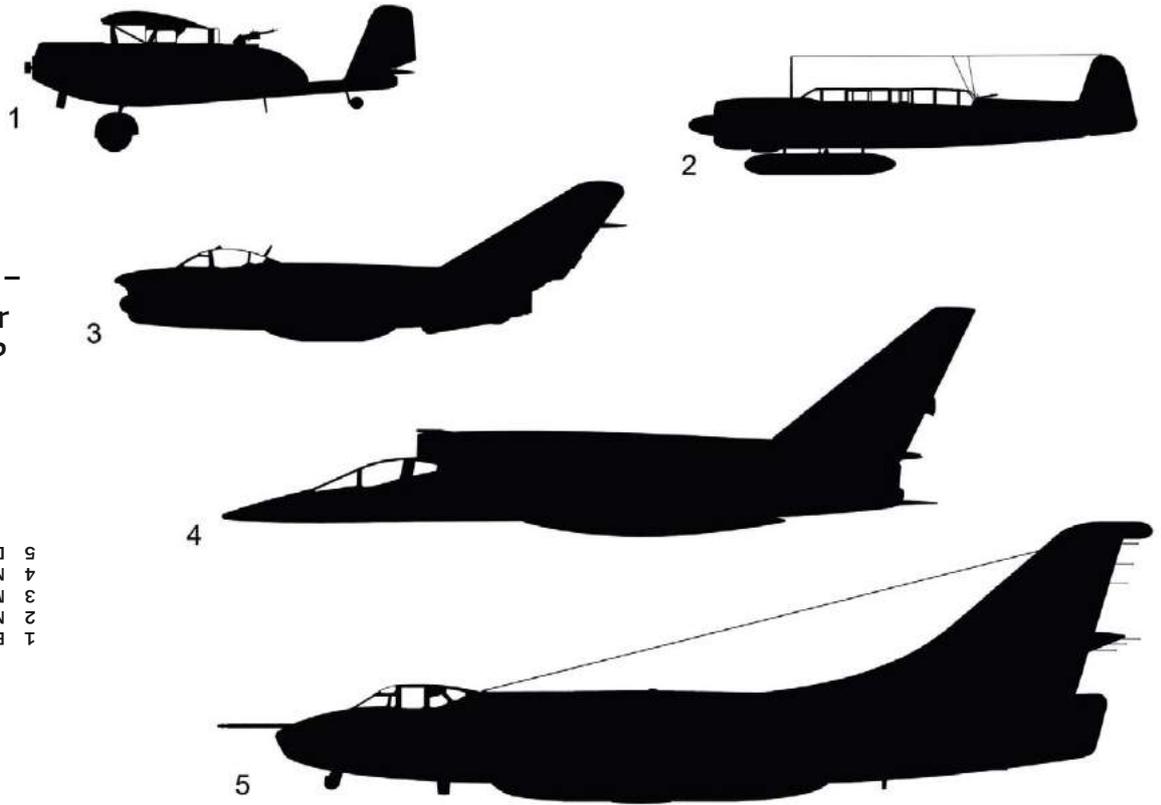
Bleibende Erinnerungen

Dann wurde es noch einmal emotional, Maxwitat durfte seinen Kameraden und Schülern Lebewohl sagen: »Mein letzter Flug hatte sich herumgesprochen; es gab viel Händeschütteln mit dem technischen Personal. Nachdem ich die letzte Flugschicht mit meinen Schülern ausgewertet hatte, kam der Abschied. Ich durfte meine Fliegerbekleidung und den Druckanzug samt Helm behalten. Auf dem hatten alle Flieger und der Geschwaderkommandeur unterschrieben. Ich hielt eine kurze Ansprache, schwärmte von meinem Lieblingsflieger. Zum Glück hatte ich alle Formalitäten schon erledigt, nur die Dienstpistole (sie musste ich bei jedem Flug mitführen) vergaß ich beinahe abzugeben. Der Soldat in der Waffenkammer bestand darauf, sie für mich zu reinigen.

Am Abend saß ich im Kreise unserer Flieger in der Stammkneipe »Scharfe Ecke«. Die Stimmung war gut, wir erzählten uns die typischen Storys; ich war ein bisschen wehmütig. Eigentlich sollte ich um 24:00 Uhr die Uniform ausziehen, weil ich ja nicht mehr »dabei« war. Doch das tat ich doch erst zu Hause.« ■

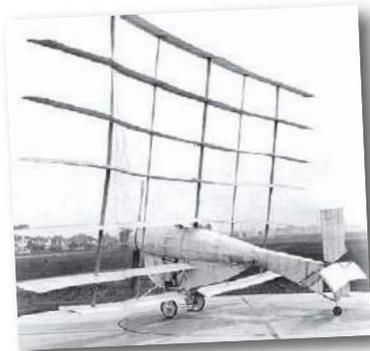
Bilderrätsel

Hundert Jahre Luftfahrtgeschichte – erkennen Sie die hier abgebildeten Typen?



Lösung:

- 1 Breguet Br 27
- 2 Nakajima C6N1 Saiun (=Myrt)
- 3 MiG-17 PM (Fresco E)
- 4 North American YF-107A
- 5 Douglas EA-3B



Fundstück

» Es ist, zugegeben, etwas fragwürdig konstruiert und arg hastig gebaut ... Künftige Cycleplanes werden sehr viel kleiner sein, versichert der Erfinder.

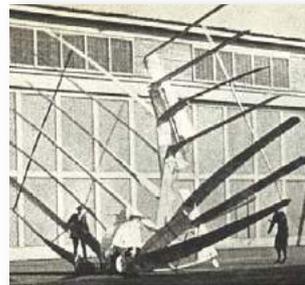
So vermeldet die amerikanische Zeitschrift *Popular Science Monthly* im Oktober 1923 über William Frederick Gerhardts Muskelkraft-Flugzeug. Tatsächlich werden künftige Geräte dieser Art sehr viel größer sein. Der erfolgreiche Gossamer Condor aus dem Jahr 1977 hat 29 Meter Spannweite.

Rückflug

Weltberühmter Unbekannter

Einer muss den Anfang machen. Im Fall der von menschlicher Muskelkraft betriebenen Fluggeräte gebührt die Ehre einem William Frederick Gerhardt, USA. Der Wissenschaftler von der Michigan-University hat 1923 in seiner Freizeit den Cycleplane konstruiert und mithilfe von Kollegen gebaut. Auf dem experimentierfreudigen McCook-Army-Flugplatz in Dayton, Ohio, sind solche Aktivitäten nichts Ungewöhnliches. Gerhardt hat sieben Tragflächen übereinander arrangiert und um einen pedalgetriebenen Propeller ergänzt. Er kommt offenbar zu vorzeigbaren

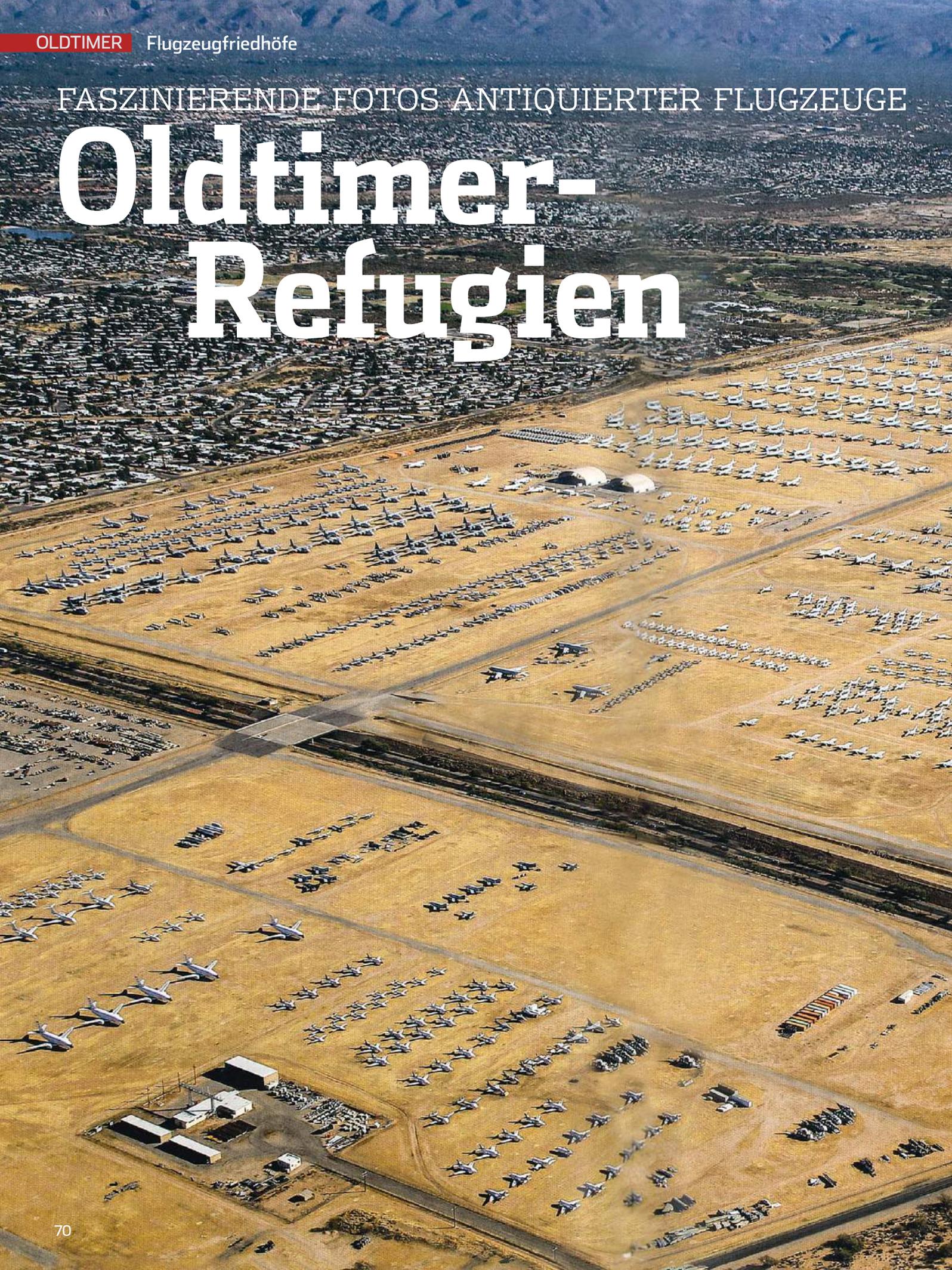
Resultaten. Das 44 Kilogramm leichte Flugfahrrad macht auf McCook seine ersten Luftsprünge – zuerst im Schlepp eines Automobils. Der erste Flug aus eigener Kraft soll sich in 60 Zentimetern Höhe vollzogen haben. Flugstrecke: sechs Meter. Nach den ersten ernüchternden Erfahrungen vertraut der Erfinder auf eine günstigere Übersetzung zum Propeller. Danach hat man allerdings



nicht mehr viel davon gehört ... Zu unsterblicher Berühmtheit bringt es Gerhardts Cycleplane erst im Jahr 1965. Im humorigen Prolog des Fliegerfilm-Klassikers *Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten* taucht der Apparat in einem bewegenden Filmschnipsel wieder auf: just in dem unvergesslichen Augenblick, als der Rumpf mittendurch knickt und sich sämtliche Tragflächen über dem Wrack zusammenfallen.

FASZINIERENDE FOTOS ANTIQUIERTER FLUGZEUGE

Oldtimer- Refugien



Auf einigen Plätzen dieser Welt warten noch erstaunlich viele Warbirds und Verkehrsmaschinen der vergangenen Jahrzehnte auf ihr bitteres Ende auf dem Schrottplatz – oder harren doch noch auf ihre Rettung. Der GeraMond Verlag hat diesen stillen Veteranen nun einen Bildband gewidmet

Von Alexander Müller



Die Davis-Monthan Air Force Base in Arizona ist der größte Flugzeugfriedhof der Welt! Ungefähr 4000 militärische Fluggeräte sind hier fein säuberlich aufgereiht – viele davon ließen sich laut Expertenmeinungen im Bedarfsfall sogar reaktivieren



Cockpit einer der C-133. Die Besatzung bestand zumeist aus mindestens drei Mitgliedern. Vorne ist der Arbeitsplatz des Flugingenieurs zu sehen



Ein extrem seltener Anblick: Gleich zwei ausrangierte Douglas C-133 Cargomaster auf einem Fleck – genau genommen auf dem Mojave Air & Space Port in Kalifornien, wo sich auch die bekannte National Test Pilot School befindet. Lediglich 50 C-133 sind je entstanden. Sie flogen als Transportflugzeuge von 1956–1971 für die USAF. Nur wenige sind noch in Museen ausgestellt

Jets und Bomber, wie für eine Parade in Reih und Glied aufgestellt – es wirkt, als betrachte man da einen äußerst gut besetzten Fliegerhorst. Aber etwas stört: Wo sind die Mannschaften und Piloten? Es sind nirgendwo welche zu sehen, denn es ist kein Militärflugplatz, sondern ein Friedhof für in die Jahre gekommenes Fluggerät! Orte wie die David-Monthan Air Force Base in Tucson, Arizona, gibt es überall auf der Erde. Ob es die teils schiere Masse an altbekannten Flugzeugen ist, die bis heute überlebt hat, oder die surreale, fast schon postapokalyptische Atmosphäre – diese Plätze ziehen bestimmt nicht nur Luftfahrt-Enthusiasten in ihren Bann. Um dieser Faszination einen Ausdruck zu verleihen, hat der GeraMond Verlag im Mai diesen Jahres einen opulenten Bildband veröffentlicht, der zum einen Flugzeugfriedhöfe von oben, aber auch en détail zeigt. Tauchen Sie ein in eine andere Welt und bestaunen sie die letzten Refugien von Douglas C-133 oder Saab Draken. ■



In der Mojavewüste findet sich ein buntes Sammelsurium an militärischen wie zivilen Flugzeugen. So stehen im Vordergrund Boeing 747 der Atlas, Southern und Cargo Airlines, dahinter rechts bei den Autos beispielsweise drei ehemalige Überschall-Kampf- und -aufklärungsflugzeuge vom Typ Saab 35 Draken

Wirkt wie das Ergebnis eines schweren Flugunfalls, ist aber eine teils zerlegte United Boeing 747 auf dem Mojave Air & Space Port. Sie diente als Teilespender für das Model 351 Stratolaunch, das von der Spannweite her größte bisher jemals gebaute Flugzeug





Für zu Hause: Ehemaliger Jumbo Jet (Boeing 747-8) der Lufthansa in der Mojave-Wüste. Aus Stücken von ihm entstanden Möbelstücke und Schlüsselanhänger



Vielen ausgedienten Passagiermaschinen droht das Ende auf dem Schrottplatz wie hier auf dem Flughafen Teruel in Spanien. Kleiner Trost: Verwertbare Teile dienen vielleicht dem Bau einer ...

■ Buchtipp

Sebastian Thoma
Nach der letzten Landung – Die faszinierendsten Flugzeugfriedhöfe der Welt, 192 Seiten, gebunden, GeraMond Verlag, ISBN 978-3-96453-278-7, Preis: 39,99 Euro, Bezugsquelle: im Buchhandel oder unter www.verlagshaus24.de



... neuen Maschine. Aber auch Legenden können dem Schneidbrenner leider zum Opfer fallen. Nur fünf Super Guppy/Super Guppy Turbine sind je entstanden. Eine ex NASA-Maschine ist heute im Pima Air & Space Museum zu sehen, zwei in den Werken des ehemaligen Betreibers Airbus in Hamburg und Toulouse. Eine fliegt noch für die NASA; die hier im Bild auf dem Flugplatz Bruntingthorpe in England wurde 2020 verschrottet

Hat es geschafft:
Vertol (Piasecki)
H-21C/CH-21C
Shawnee, 56-2159,
im Pima Air &
Space Museum in
Tucson. Der
Hubschrauber ging
1958 an die
U.S. Army. Elf Jahre
später aufs Altenteil
geschickt, ging die
Maschine 1975 an
das Museum



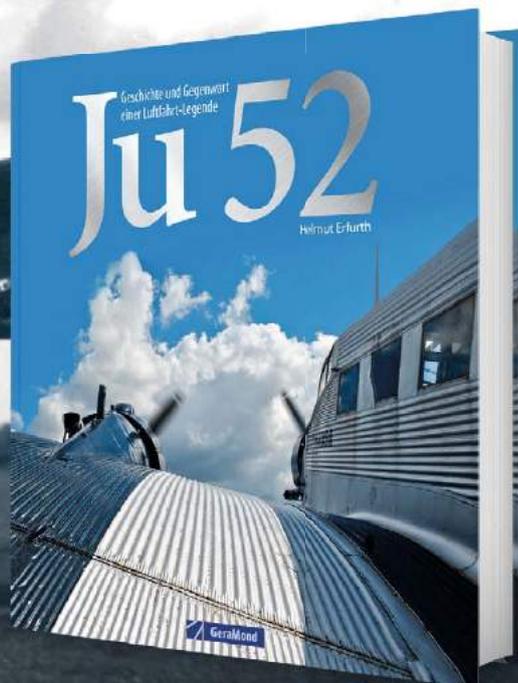
Anzeige

Alles über »Tante Ju«



192 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-86245-756-4
€ [D] 39,99

Entwicklung und Historie einer
fliegenden Legende: Die Junkers Ju 52
gilt als Wegbereiter des heutigen
modernen Flugzeugbaus.



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

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



GeraMond

WIE DIE DEUTSCHE PROPAGANDA JAGDSTAFFELN ERFAND

Der Phantomjäger

Heinkels Rekordmaschine He 100 hat es nie in die Reihen der Luftwaffe geschafft – zumindest in der Realität. Die Propaganda blies sie dagegen als »He 113« zum »schnellen Jagdflugzeug« auf. Gestellte Aufnahmen des renommierten Luftfahrt-Fotografen Alexander Stöcker sollten dies untermauern

Von Holger Steinle





Was wie eine ganz normale Aufnahme einer deutschen Jagdstaffel während des Zweiten Weltkriegs wirkt, ist in Wahrheit bloß Show: Weder flogen die hier gezeigten He 113 (eigentlich He 110) bei der Luftwaffe, noch gab es je eine Staffel mit solch einem Emblem. Das Foto von ...

... Alexander Stöcker diente später der reinen Inszenierung. So taucht es zum Beispiel auf diesem Kalenderblatt von 1941 auf. Darunter steht der Propagandatext: »Auf einem Feldflugplatz im Westen wartet eine Kette des schnellen Jagdflugzeugs Heinkel He 113 neben den Deckungsgräben auf den Befehl zum Einsatz.«



Für einen Feldflugplatz im Westen wartet eine Kette der schnellen Jagdflugzeuge Heinkel He 113 neben den Deckungsgräben auf den Befehl zum Einsatz.

SONNTAG		AUGUST	
10			
MONTAG		DONNERSTAG	
11		14	1941
DIENSTAG		FREITAG	
12		15	
MITTWOCH		SAMSTAG	
13		16	

1 9 4 1

Im Sommer 1940 entstanden diese Schnappschüsse auf dem vorgetäuschten Feldflugplatz, der in Wirklichkeit am Rande eines Werkflugplatzes in der Nähe von Warnemünde war



Es ist der 15. April 1936: In Travemünde sind Versuchsmuster (V-Muster) je einer He 112, Arado Ar 80, Focke-Wulf Fw 159 und Messerschmitt Bf 109 zu einem Vergleichsfliegen angetreten. Der Preis: der lukrative Platz als neues deutsches Standard-Jagdflugzeug. Am Anfang sieht es für erstere noch gut aus, doch dann der Schock: Die He 112 gerät ins Flachtrudeln, stürzt ab und der Pilot muss sich mit dem Fallschirm retten. Die »112« erhielt später noch eine zweite Chance bei einer direkten Auseinandersetzung gegen die Bf 109 ... und unterlag erneut. Die Kommission entschied sich für die einfachere und billigere »109«. Heinkel sollte sich auf den Bomber He 111 konzentrieren.

Entwickler-Wettstreit

Der gab sich allerdings nicht geschlagen. Und so beauftragte er seine Ingenieure, ein noch flinkerer Jagdflugzeug zu erschaffen: die He 100. Aufbauend auf den Erkenntnissen des 1932 entwickelten Schnellverkehrsflugzeugs Heinkel He 70 Blitz, kreierte sie eine Vielzahl an Versuchsmustern, um einen wahren »Überflieger« zu präsentieren. Und tatsächlich schien es kurz so, als hätten sie ihr Ziel erreicht: Schon mit der He 100 V2 errang Ernst Udet im Juni 1938 einen ersten Weltrekord und knapp ein Jahr später am 30. März 1939 holte Flugkapitän Hans Dieterle mit 746,606 km/h den absoluten Geschwindig-

Für den Fotografen gestellte Wartungsarbeiten, auf denen das Bodenpersonal den Flugbetrieb vorbereitet; sie sollten das Alltagsleben auf einem Feldflugplatz zeigen

keitsweltrekord für Flugzeuge nach Deutschland. Die Messerschmitt Me 209 V1, D-INJR, überbot diesen allerdings schon kurz darauf.

Für den Export freigegeben

Das Reichsluftfahrtministerium musste daraufhin einspringen und beendete den Konkurrenzkampf zwischen Heinkel und Messerschmitt um das beste Jagdflugzeug. Das bedeutete aber auch das Aus für die He 100 – zumindest in Deutschland. Für den Auslandsverkauf freigegeben, exportierte die Firma immerhin drei He 100 D mit Nachbaulizenz nach Japan und die Sowjetunion erhielt sechs V-Muster.

Zwei weitere erhielten den Namen Heinkel He 112 U und landeten in Museen: die He 100 V10, die die Fläche und Kabine der Weltrekordmaschine He 100 V8 erhalten hatte, ging an das Deutsche Museum München, wo sie bei einem Bombenangriff der Zerstörung anheimfiel. Die zweite He 112 U kam 1940 in die Deutsche Luftfahrtsammlung Berlin. Vermutlich war sie aus mehreren Versuchsmaschinen zusammengesetzt und ist seit der Verlagerung des Museums im Sommer 1943 spurlos verschollen.

Was geschah mit der He 100?

Doch das waren noch nicht alle He 100. Einige verblieben im Werk. Und mit ihnen hatte man etwas Besonderes vor. Eine Zeitlang für den Objektschutz vor Ort flugbereit gehalten, aber nie eingesetzt, dienten sie nunmehr zumeist propagandistischen Zwecken: Pressefotos von ihnen unter dem Namen He 113 und dem Emblem einer nicht existenten Jagdstaffel sollten den Eindruck eines neuen deutschen Jagdflugzeugs vorspiegeln. Auch der in den 1930er-Jahren bekannte Luftfahrt-Fotograf Alexander Stöcker hat solche Aufnahmen geschossen. Stöcker war bewusst, dass es sich hierbei um eine reine Inszenierung handelte.

Nachdem sich von den nach Japan verkauften Flugzeugen keinerlei Spuren auffinden ließen, besuchte der Autor anlässlich einer Tagung der Sowjetischen Akademie der Wissenschaften Ende der 1980er-Jahre die Frunze Akademie in Moskau. Im dortigen Archiv der historischen Sammlung fanden sich Hinweise auf einige wenige erhaltene Kleinteile. Sie stammten von den für die Untersuchungen völlig zerlegten Heinkel-Flugzeugen, die Anfang der 1950er-Jahre auf dem Schrottplatz landeten. Das war alles, was von diesem interessanten Projekt noch übrig geblieben war. ■

Drei »schwarze Männer« füllen das Hydrauliköl nach – ein vierter liegt entspannt im Gras und schaut gen Horizont. Was der Fotograf mit dieser Bildkomposition wohl sagen wollte?



Vorgetäuschte Routinearbeiten: Ein Mann vom Bodenpersonal prüft den Kühlwasserstand





Die Flugzeugführer steigen in die He 113. Unklar ist, ob sie tatsächlich abhoben oder alles nur für die Kamera war





Eine der He 113
bei Warnemünde



Zwei Mann beginnen
mithilfe der
Anlasskurbel, den
Schwungkraft-Anlasser
in Gang zu setzen

Die Heinkel He 100 als He 112 U
in der Deutschen Luftfahrt
Sammlung Berlin, aufgenommen
im Sommer 1941



IM FOKUS ✚



He 111 Nachtbomber mit V1

Foto Sammlung H. Ringlstetter

Heinkels He 111 gehörte zu den Standard-Kampfflugzeugen der Luftwaffe. In Nachteinsätzen blieb die He 111 bis Kriegsende eine leistungsstarke Waffe. Das KG 53 und KG 3 nutzte 1944/45 zahlreiche He 111 als fliegende Abschussbasen für die V1, die für die Briten eine große Gefahr darstellten.



Foto Sammlung Christian König

Short SB.6 Seamew

Im Mai 1956 bot Short der jungen Bundesmarine ein leichtes U-Boot-Jagdflugzeug an. Die trägertaugliche, zweiseitige Maschine überzeugte die Entscheider beim BMVg nicht – und das lag nicht nur am Aussehen des Flugzeugs ...

Focke-Wulf Fw 200

Tschüss Bremen, willkommen in Berlin: Die wiederaufgebaute Focke-Wulf Fw 200 ist im Juni nach Berlin umgezogen. Wir haben die Reise begleitet!



Foto Jan Frieber

Außerdem: Bergung einer Bf 109 in den Niederlanden +++ Nach einem Jahr Zwangspause: Eindrücke vom Bückertreffen 2021 +++ Umstrittene Anerkennung von Luftsiegen im Ersten Weltkrieg

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 militärische und wissenschaftliche Forschung. Diese Publikation befindet sich damit im Einklang mit der Rechtslage in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere § 86 (3) StGB. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

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

Ihr Chefredakteur
Flugzeug Classic
Markus Wunderlich



Flugzeug Classic 10/2021 erscheint am **6.9.2021**

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

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



FLUGZEUG CLASSIC

vereint mit **FLUGZEUG**

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

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

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

Preise Einzelheft € 6,50 (D), € 7,15 (A), sFr. 12,20 (CH) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten); Jahresabonnement (12 Hefte) € 74,40 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 DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

REDAKTIONSANSCHRIFT

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

ANZEIGEN

- ✉ armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 243 | 9/21 | September | 22. 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 (Chefreporter), Alexander Müller (Jungredakteur)

Schlussredaktion Michael Suck

Produktion/Herstellung Sabine Springer

Mitarbeiter dieser Ausgabe Peter Cronauer, Christian König, Wolfgang Mühlbauer, Andreas Glückert, Kurt Braatz, Herbert Ringlstetter, Peter W. Cohausz, Rolf Stünkel, Holger Steinle, Stefan Bartmann

Layout Rico Kummerlöwe

Gesamtleitung Media Bernhard Willer

Mediaberatung Flugzeug Classic

Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigenposition 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. 31, gültig ab 1.1.2021

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Severotisk, Usti nad Labem, Tschechien

Verlag

GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung

Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb, Unterschleißheim, www.mzv.de

Erscheinen und Bezug

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

© 2021 by GeraMond Media. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer; beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 1617-0725

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



Alles über den Büchsenöffner

FLUGZEUGCLASSICEXTRA

Henschel Hs 129

Henschel Hs 129

Hs 129 A, B-1 bis B-3

Der Panzerknacker
Entwicklung, Technik und Einsatz

**DIE ERFOLGREICHSTEN
HS-129-PILOTEN**

Die Köpfe hinter der Maschine
So entstand die Hs 129

Die Einsätze des »Büchsenöffners«
Schrecken aller Panzer

Das sagt das Originalhandbuch
Anatomie der Henschel

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-96453-367-8
Schweiz sFr. 20,70
Österreich EUR 14,90
BelLux EUR 14,90
€ 12,95



**Jetzt neu
am Kiosk!**

Entwicklung, Einsatz und Technik der Hs 129, dem berühmten Schlachtflugzeug, das als Panzerknacker und Büchsenöffner Berühmtheit erlangte.

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

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

Oder online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de





EAGLES | 11

EUROPEAN WARBIRD & VINTAGE AIRCRAFT BROKERS
based in Kent England ~ selling the finest aircraft worldwide

Europe's only airworthy Yale! Currently registered as G-BYNF this stunning warbird was beautifully restored by the Aircraft Restoration Company and has flown just 70 hours since that restoration. Yale 3349 is an airshow regular at Duxford and Little Gransden. This truly is a collectors aircraft and an opportunity to own an incredibly rare piece of American, Canadian, French & German History.

Photo Credit & Copyright: Darren Harbar
Full details available on our website: WWW.EAGLES11.COM

CONTACT

Rob Stewart

Louisa Noël

Phone +44
7841 764199

Phone +49
1757 634458

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

Facebook
Instagram

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