



**Service:
Termine
2022**



PSST! GEHEIMTIPP!
Das einzigartige Yanks Air
Museum in Kalifornien



JG 52

Einsatz an der Ostfront 1942



F-84 verirren sich in die DDR
Kurioser Flug zweier NATO-Jets



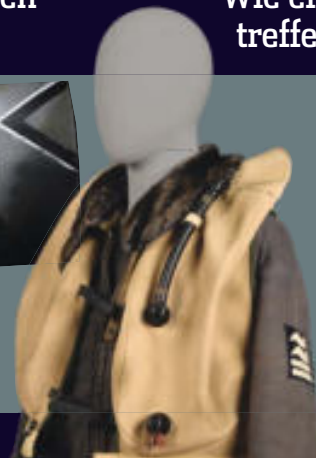
Modell Ju 52
Ein solches
Unikat haben
Sie noch nie
gesehen!



Amerikas wahre Pelikane
So entstanden die besten
Flugboote der USA



1976: Phantom vs. MiG
Wie ein Aufeinander-
treffen fast eskalierte



**Luftwaffe
im Angebot**
Cockpits &
„Fliegerkombi“
fürs heimische
Wohnzimmer



EAGLES | 11

EUROPEAN WARBIIRD & 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)

So erreichen Sie uns




ABONNEMENT/ NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

 Flugzeug Classic ABO-SERVICE; Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
 Tel. 0180 5321617* oder 08105 388329 (normaler Tarif)
 Fax: 0180 5321620*
 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 € 9,90 (D), € 11,60 (A), € 11,80 (BeNeLux), sFr. 19,00 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)

Erscheinen und Bezug Sie erhalten *Flugzeug Classic Jahrbuch* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Benelux-Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

REDAKTIONSANSCHRIFT

 Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
 Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700
 E-Mail: redaktion@flugzeugclassic.de

ANZEIGEN

 armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
 Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700; E-Mail: redaktion@geramond.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Stefan Krüger

Produktion Sabine Springer

Mitarbeiter Wolfgang Mühlbauer, Alexander Nüßlein, Christian König, Dr. Andreas Zeitler, Peter Cronauer, Werner Fischbach,

Layout Karin Vierheller

Lektorat Michael Suck

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung *Flugzeug Classic*

Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition *Flugzeug Classic*

Rita Necker Tel. +49 (0) 89 13 06 99-552; Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100

Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 30, gültig ab 1.1.2021

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead

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

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

© 2021 by GeraMond Verlag. 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

GERANOVA  BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Fliegen ist menschlich



Stefan Krüger

Neulich war ich auf der A8 nahe Stuttgart unterwegs, als mein Navi plötzlich eine seltsame Meldung von sich gab: Die Autobahn, auf der ich gerade mit moderaten 160 Stundenkilometern dahinbrauste, durfte es laut Navi gar nicht geben – ich möchte doch bitte wenden ... Ja, da hätten die zahllosen Autofahrer hinter mir mit Sicherheit große Augen gemacht. Genauso wie einst die Luftraum-Überwachung der DDR, als diese feststellte, dass zwei F-84 der Bundesluftwaffe die Grenze überflogen hatten. Versehentlich, wie die NATO versicherte. Was nun folgte, war ein Agententhriller, wie ihn das Fernsehen nicht besser hätte erfinden können. Werner Fischbach erzählt die ganze Geschichte ab Seite 68. Ganz andere Probleme hatten die Piloten des JG 52. Kaum hatte der Verband die Winterschlacht von 1941 überstanden, stürzte er auch schon in die Sommeroffensive von 1942, die mittlerweile 80 Jahre her ist. Peter Cronauer berichtet, wie sich das Geschwader schlug und wie verblüffend hoch die Zahl der Fliegerasse war, die das JG 52 hervorgebracht hat. Nicht zuletzt möchte ich Ihr Augenmerk auf einen ziemlich exklusiven Fotoschatz lenken: Der Luftfahrt-Fotograf Alex Stöcker hat uns einen beeindruckenden Bildbericht aus dem Jahre 1936 hinterlassen, als der Luftfahrtpionier Charles Lindbergh die noch junge Luftwaffe besuchte – schauen Sie am besten gleich mal rein!

Ihr Stefan Krüger

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

Egal ob Fw 190, Phantom oder Ju 52: Top restaurierte Oldtimer und akurate Nachbauten lassen jedes Fliegerherz höher schlagen

Foto Dave McDonald



ZEITGESCHICHTE

Das JG 52 im Kriegsjahr 1942
Adler an der Ostfront 6

Im Jahr 1942 sollte das JG 52 zu einem wahrhaft elitären Verband heranreifen

TITELTHEMA

JUBILÄEN

Rekorde, Erstflüge, Pionierleistungen
Vom Ärmelkanal ins Meer der Ruhe 18

Ein Überblick über die Jubiläen der Luftfahrtgeschichte, die man 2022 im Kopf haben muss

FOTOALBUM

Charles Lindbergh besucht das JG »Richthofen«
Propaganda-Coup der Luftwaffe 24

Flugzeug Classic präsentiert bislang unveröffentlichte Fotos, die 1936 anlässlich eines Besuches von Lindbergh bei der deutschen Luftwaffe entstanden sind

ZEITGESCHICHTE

Die PN-Flugboote der Naval Aircraft Factory
Die wahren Pelikane 34

Zu den bekanntesten Flugbooten gehören die PN-Maschinen, die ihre Entstehung ziemlich außergewöhnlichen Umständen verdanken

ZEITGESCHICHTE

Die frühen Zieldarsteller der U.S. Navy
Fürs Visier geboren 42

Schon früh setzten die Amerikaner auf Drohnen, um den Jagdflieger-Nachwuchs auszubilden

TITELTHEMA

MODELLBAU

Seltene Ju-52-Modell von Märklin
Junkers mit Fragezeichen 46

Ein heute in der Schweiz erhaltenes Großmodell der Ju 52 aus dem Jahr 1935 birgt immer noch eine ganze Reihe von Rätseln

OLDTIMER

Ausgediente Luftfahrttechnik im Vorgarten
Luftflotte im Schrebergarten 54

Als werbetechnischer Blickfang verdingt sich so manches ausgemusterte Luftfahrzeug auf dem Grund und Boden seines Besitzers

OLDTIMER

Luftfahrtgeschichte fürs Wohnzimmer
Cockpitrockers 58

Im bayerischen Erding fertigt Edwin Hoffmann Ausrüstungsteile der Jagdflugzeug-Legenden Bf 109, P-51 und Spitfire als einzigartige Replikate nach. Für das FlugzeugClassic-Jahrbuch öffnete er seine Werkstatt

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

Die erste B-17 in Schweden
Boeings Elchtest 64

Im Zweiten Weltkrieg kam es häufiger vor, dass Piloten beschädigte Maschinen auf neutralem Boden landeten. Eines dieser Flugzeuge war die B-17 »Georgia Rebel«

ZEITGESCHICHTE

Diplomatischer Zwischenfall
F-84 Auf Abwegen 68

Ein Navigationsfehler mit weitreichenden Folgen führte beinahe zu einer Eskalation im Kalten Krieg

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

Der Kalte Krieg in der Luft
Unheimliche Begegnung 74

Es geschah über der Ostsee: Eine Phantom der Bundesluftwaffe traf auf MiG-21 der NVA

TITELTHEMA

OLDTIMER

Das Yanks Air Museum
Tempel der Luftfahrt 82

Amerikaner denken gerne in großen Maßstäben. Davon zeugt nicht zuletzt das opulente Yanks Air Museum in Kalifornien

TITELTHEMA

OLDTIMER

Porträt über Rob Stewart
König der Sammler 88

Neben seiner Firma für Finanzdienstleistungen leitet der Brite Rob Stewart ein wahrlich einzigartiges Unternehmen: Eagles11, eine Firma, die sich darauf spezialisiert hat, hochwertige Oldtimer-Flugzeuge zu vermitteln

RUBRIKEN

Editorial 3
 Termine 32
 Modellbau 94
 Rückflug 98

TITELBILD
 Bf 109: Archiv FC
 P-38: Bernd Hanselmann
 F-84: Werner Fischbach
 PN-5: Christian König
 Phantom: Andreas Zeitler
 Ju 52: Markus Wyss

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Antonov An-2 94	Junkers Ju 52 46
Arado Ar 66 30	Lockheed P-38 82
Beechcraft Model 18 42	Lockheed Constellation 86
Boeing B-17 64	McDonnell F-4 76
Douglas C-124 73	Messerschmitt Bf 109 G 6
Fieseler Fi 103 84	Mikojan-Gurewitsch MiG-21 74
Focke-Wulf Fw 56 27	North American B-25 87
Heinkel He 51 24	North American P-51 84
Heinkel He 70 29	Republic F-84 68
Heinkel He 72 26	Republic P-47 85

6 Das JG 52 galt als äußerst elitär und brachte zahlreiche erfolgreiche Piloten hervor – vor allem im Jahr 1942



24 Der Bildjournalist Alex Stöcker hat Lindberghs Besuch bei der Luftwaffe 1936 in einzigartigen Bildern festgehalten



68 Was geschah wirklich? 1961 verflohen sich zwei F-84 der Bundesluftwaffe – und landeten ausgerechnet in der DDR



74 Das hätte um ein Haar geknallt: 1976 trafen eine Phantom und zwei MiG-21 aufeinander



82 Daumen hoch fürs Yanks Air Museum



DAS JAGDGESCHWADER 52 IM KRIEGSJAHR 1942

Adler an der Ostfront



Die Anfangserfolge an der Ostfront verdankte die Wehrmacht nicht zuletzt der Luftwaffe, die den Bodentruppen meist ein schützendes Dach bot. Vor allem ein Geschwader sollte über sich hinauswachsen: das JG 52

Von Peter Cronauer



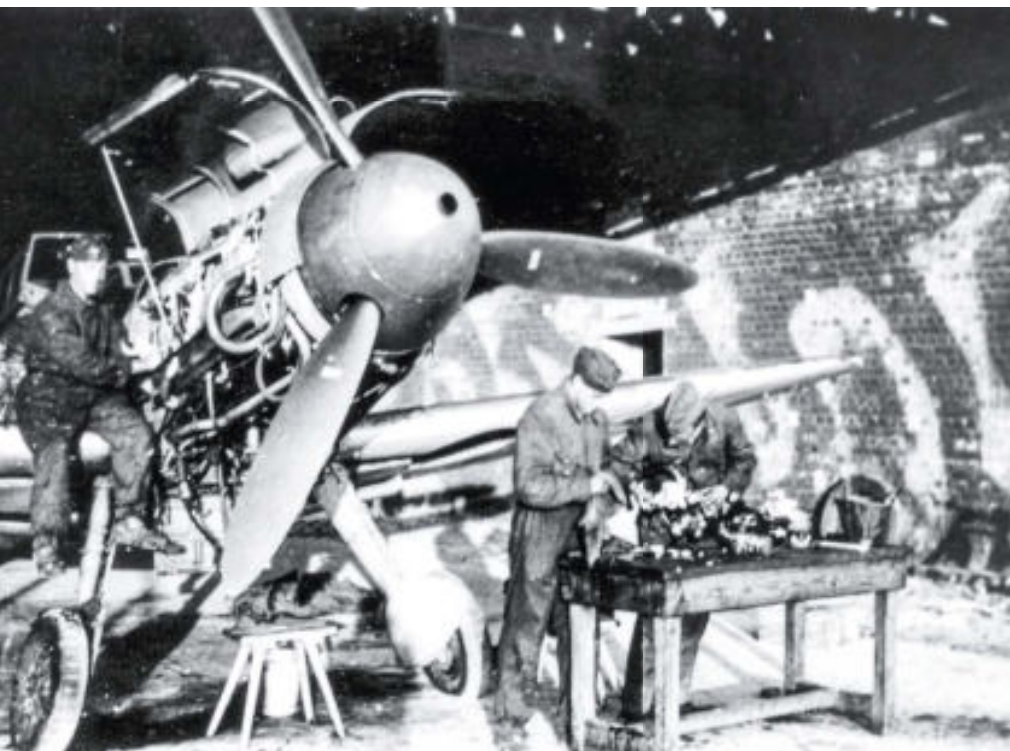
OBEN Das Geschwaderwappen des JG 52 zeigt das geflügelte Schwert im schwarz-rot gespaltenen Schild



LINKS Winterliche Feldflugplätze waren für alle Beteiligten und in jeder Hinsicht eine große Herausforderung

Foto Sammlung Berliner Verlag/Archiv/Süddeutsche Zeitung Photo

UNTEN Der Erfolg oder Misserfolg eines Geschwaders hing vom Können und Improvisationstalent der Warte ab



Nach dem Beginn des »Unternehmen Barbarossa« im Juni 1941 kamen die Wehrmacht und ihre Verbündeten zunächst rasch voran. Die Rote Armee erlitt schwere Verluste, ihre Soldaten gerieten zu Hunderttausenden in Gefangenschaft, der Sieg schien zum Greifen nah. Doch alsbald zeigte sich, dass man den Gegner in nahezu jeder Hinsicht völlig unterschätzt hatte. Bis zum Ende des Jahres konnten die Angreifer keines ihrer Kriegsziele erreichen. Auch sie hatten hohe Verluste erlitten, ihre Kräfte waren erschöpft, ihre Nachschubwege überdehnt. Anfang Dezember ging dann die Rote Armee zum Gegenangriff über.

Tragisches Unglück

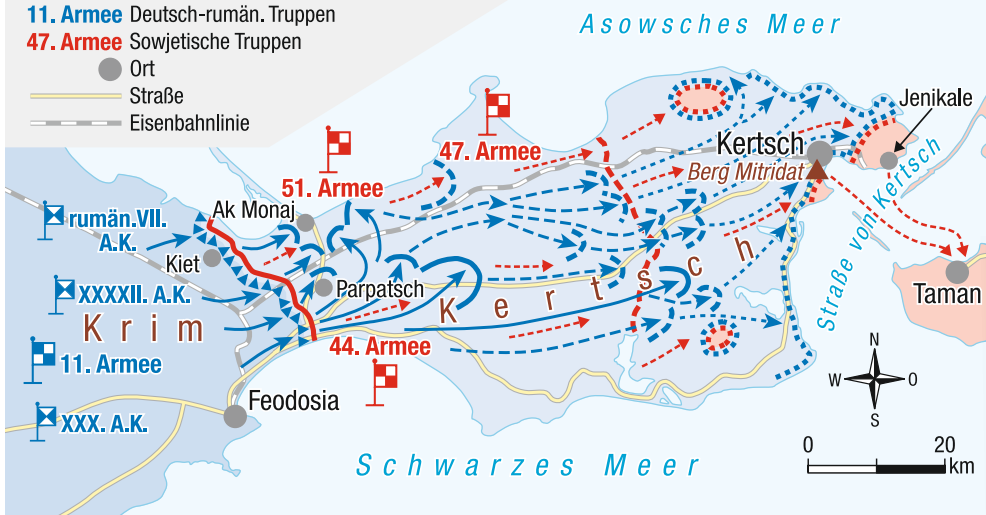
Als die sowjetische Gegenoffensive begann, lagen die I. und II. Gruppe des Jagdgeschwader 52 im Großraum westlich von Moskau. Noch im November besuchte Oberst Werner Mölders in Rusa die I. Gruppe. Der damalige Inspekteur der Jagdflieger war für die Angehörigen der Luftwaffe so etwas wie eine lebende Legende. Er war der Erste, der mehr als 100 Luftsiege erzielte und damit sogar Manfred von Richthofen in den Schatten stellte. Und er war nicht nur der erste Flieger, dem man das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verlieh, sondern überhaupt der erste Soldat mit der höchsten Tapferkeitsauszeichnung der gesamten Wehrmacht, den Brillanten zum Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern. Doch abgesehen davon kam er auch als Person und Mensch bei jenen gut an, die er zu inspizieren hatte und die nur wenige Jahre jünger waren als er selbst. Hinter vorgehaltener Hand nannten sie ihn »Vati«. Nur wenige Tage später kam Mölders als Passagier einer Heinkel He 111 bei einem Flugzeugabsturz in Breslau ums Leben. Er war auf dem Weg zur Beerdigung Ernst Udets, einer weiteren Jagd- und Kunstfluglegende, der Suizid begangen hatte, was aber damals niemand wissen durfte.

Derart prominente Namen gab es in den Reihen der I./ JG 52 zum Jahreswechsel 1941/42 nicht. Eigentlich befehligte Oberstleutnant Karl-Heinz Leesmann die Gruppe, doch seit er Anfang November 1941 im Luftkampf schwer verwundet wurde, vertrat ihn Oberstleutnant Carl Lommel. Immerhin war Leesmann in den Reihen des JG 52 kein Unbekannter, als erstem Angehörigen des Geschwaders verlieh man ihm das Ritterkreuz. Die Staffelp kapitäne der ersten Gruppe hießen Erich Michno, Robert Göbel und Martin Bennemann. Oberstleutnant Göbel fiel im Juni 1942, Michno und Bennemann überlebten den Krieg. Letzterer wurde Mitte 1942 sogar selbst zum Kommandeur der I. Gruppe, nach 52 seiner insgesamt 93 Luftsiege verlieh man auch ihm das Ritterkreuz. Ende 1941 waren sie alle von dreistelligen Abschusszahlen noch

- ▲▲▲▲▲ Deutsch-rumän. Stellungen am 7.5.1942
- Sowjetischer Panzergraben (Sowjetische Stellungen am 7.5.1942)
- Deutsch-rumän. Stellungen am 11.5.1942
- - - Deutsch-rumän. Stellungen am 13.5.1942
- - - Rückwärtige sowjetische Stellung
- · · · · Deutsch-rumän. Stellungen am 15.5.1942
- · · · · Sowjetische Stellungen am 15.5.1942
- Deutsch-rumän. Angriffe vom 8. bis 11.5.1942
- - - → Deutsch-rumän. Angriffe vom 12. bis 13.5.1942
- · · · · → Deutsch-rumän. Angriffe vom 14. bis 15.5.1942
- - - → Sowjetische Rückzüge

11. Armee Deutsch-rumän. Truppen
47. Armee Sowjetische Truppen

- Ort
- Straße
- - - Eisenbahnlinie



Gestaltung KGS Kartographie und Grafik Schlaich

OBEN Der Ostzipfel der Krim, die strategisch wichtige Halbinsel von Kertsch, war Schauplatz heftiger Gefechte

RECHTS Bei dem Versuch, einen notgelandeten Kameraden zu retten, geriet Edmund Roßmann in Kriegsgefangenschaft

UNTEN Einige Ritterkreuzträger der III./JG 52 im Kreis der Kameraden (von links): Josef Zwerne-
mann, Alfred Grislawski, Hermann Graf, Edmund
Roßmann, Karl Gratz, Ernst Süß, Hans Dammers

weit entfernt. Leesmann und Bennemann führten mit 30 respektive 17 Abschüssen die Rangliste der Flugzeugführer der I./JG 52 an.

Keine Unbekannten

Ähnliches galt auch für die II. Gruppe des JG 52. Allerdings gehörten dieser bereits Flugzeugführer an, deren Namen auch heute noch Nicht-Fachleuten ein Begriff sein dürften, zumal einige von ihnen Jahrzehnte später bei der Bundesluftwaffe wichtige Positionen inne hatten. Beispielsweise war der Staffelführer der 4./JG 52 Oberstleutnant Johannes Steinhoff. Mit 49 Luftsiegen führte er die Abschlusssrangliste der II. Gruppe an. Im weiteren Verlauf des Krieges wurde Steinhoff zu einem der erfolgreichsten und am höchsten ausgezeichneten Jagdflieger der Luftkriegsgeschichte. In seiner Nachkriegskarriere wählte man ihn un-



ter anderem zum Vorsitzenden des Nato-Militärausschusses. Neben Steinhoff, der Ende 1941 bereits Staffelfkapitän war und im Februar 1942 zum Gruppenkommandeur aufsteigen sollte, flogen bei der II. Gruppe noch weitere Jagdflieger, die später ebenfalls von sich reden machen sollten. Hier sind unter anderem Oberstleutnant Gerhard Barkhorn und Leutnant Walter Krupinski zu erwähnen, die seinerzeit als Flugzeugführer der 6. Staffel angehörten. Noch waren sie weitgehend unbeschriebene Blätter: Barkhorns hatte bis Ende November 1941 die ersten zehn seiner insgesamt 301 Luftsiege erzielt, Krupinski die ersten sieben von insgesamt 197.

Diese ersten beiden Gruppen des Jagdgeschwader 52 wurden im Dezember 1941 gemeinsam im Mittelabschnitt der Ostfront im Großraum Moskau eingesetzt und litten gleichermaßen unter den dort herrschenden widrigen Verhältnissen. Das Kriegstagebuch gestattet einen Einblick: »Er (der Dezember, die Redaktion) brachte fast unüberwindlich erscheinende große Winterschwierigkeiten. Bei plötzlichem großem Kälteeinbruch konnte kaum ein Flugzeug gefechtsklar gemacht werden, da Motorenwärmegeräte nicht vorhanden waren.« Klirrende Kälte ließ die Schmiermittel erstarren, nicht nur die Motoren streikten, auch die sonstige Technik verweigerte ihren Dienst. Die Betroffenen lernten zwar den Umgang damit, doch zum Jahreswechsel besserte sich die Lage nicht: »Die riesigen Mengen an Neuschnee brachten Ende Dezember und im Januar erhebliche Startschwierigkeiten. Im Einsatz aller Kräfte wurde eine Startbahn geschaufelt und eine Landebahn gewalzt. Dennoch hatte es jeder Start und jede Landung in sich. Viele Maschinen wurden infolge der ungünstigen Verhältnisse, auch von guten Flugzeugführern, aufs Kreuz gelegt, viele harte Ausfälle und Verluste waren durch diese Verhältnisse mitbedingt.«

Ungewohnte Rolle

Und der Gegner verschärfte ihre Lage zusätzlich. Am 5. Dezember begann die sowjetische Gegenoffensive, die Rote Armee durchbrach die deutschen Linien an mehreren Stellen und versuchte, die gegnerischen Verbände vor Moskau einzukesseln. Das Vorhaben gelang zwar nicht als Ganzes, doch die Rote Armee setzte ihre Gegner erheblich unter Druck. Das Geschehen ging als »Winterabwehrschlacht an der Gesamtfront der Heeresgruppe Mitte« in die Annalen ein, die Kriegstagebücher der I. und II./JG 52 zeugen von der Härte der Kämpfe und Ereignisse. Eigentlich hätten beide Gruppen auf den Platz von Klin verlegen sollen, doch nur die II. Gruppe gelangte auch tatsächlich dorthin. Bei den wenigen Einsätzen, die sie dort noch fliegen konnte, kam es zu Luftkämpfen mit MiG-1, I-16 und Pe-2. Doch am 13. Dezember vernichtete ein sow-

jetischer Luftangriff sieben Maschinen auf einen Schlag und richtete auch ansonsten großen Schaden an, die Gruppe war danach nicht mehr einsatzfähig. Überstürzt und unter Zurücklassung des meisten Gerätes räumte die II./JG 52 den Platz von Klin, zwei Tage später besetzte ihn die Rote Armee.

Auf dem Flugplatz von Dugino gelangten die Reste der II. zu der dort stationierten I. Gruppe. Der übergaben sie alles, was an Ausrüstung noch übrig war, samt 20 Mann vom Bodenpersonal. Die sonstigen Angehörigen der II./JG 52, ganz gleich ob Flugzeugführer oder Mechaniker, schickte man dann westlich von Dugino in



OBEN Die letzten Stunden Hauptmann Herman Grafs im Kreis seiner Staffel



LINKS Leutnant Neuböck und Feldwebel Wolf vor einer Messerschmitt Bf 109 G mit dem Wappen der 9. Staffel

Die harten russischen Winter setzten Mensch und Maschine zu



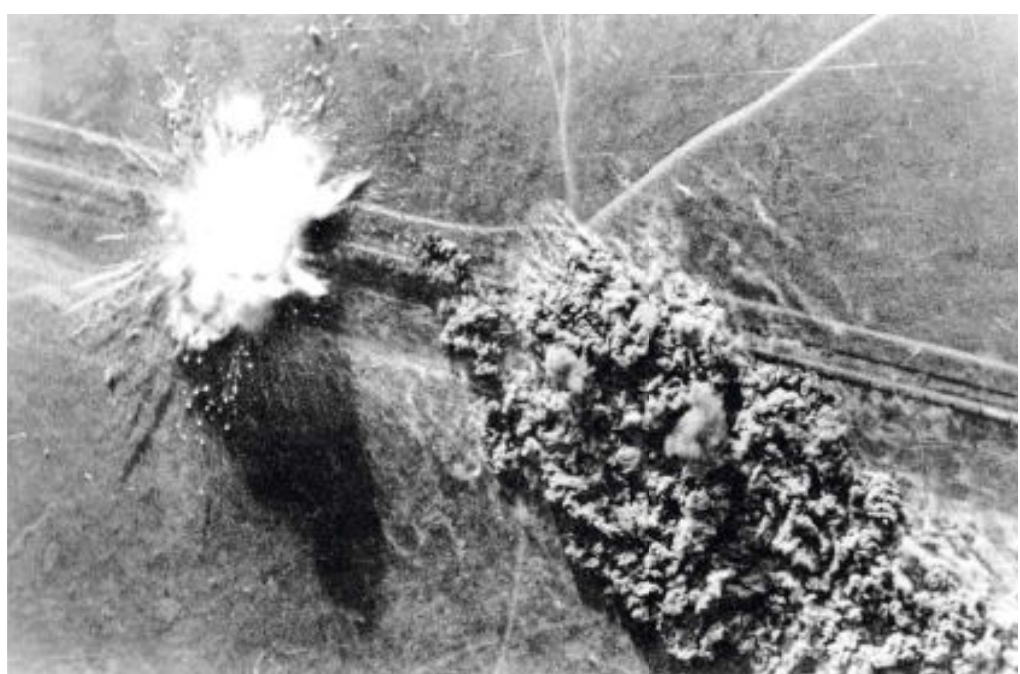


Die Luftwaffe bombardiert am 14. Mai 1942 sowjetische Stellungen und Nachschublinien auf der Halbinsel Kertsch

Fotos (2) Sammlung Berliner Verlag/Archiv/SZ Photo

■ Das JG 52

Das Jagdgeschwader 52 – die Ziffern bezeichnen das 2. Geschwader in der Luftflotte 5 – entstand im März 1939 durch die Umbenennung der I./JG 433 in I./JG 52, später folgten zwei weitere Gruppen und der Geschwaderstab. Das Wappen des JG 52 zeigte ein geflügeltes Schwert im schwarz-roten Schild. Während des Zweiten Weltkriegs kam das Geschwader unter anderem beim Westfeldzug, bei der Luftschlacht um England, beim Balkanfeldzug bis zur Besetzung Kretas, bei der Reichsverteidigung und insbesondere an der Ostfront zum Einsatz. Am 8. September 1939 erzielte Leutnant Paul Eberhard Gutbrod von der 6. Staffel den ersten von insgesamt mehr als 11 000 Luftsiegen, die das JG 52 bis zum Kriegsende insgesamt erzielte. ■





■ Bf 109 G-2 der 8./JG 52, geflogen von Oberleutnant Günther Rall, Ostfront im August 1942

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

den »Erdkampf«. Viele von ihnen fielen dabei oder wurden verwundet. Nach wenigen Tagen zog man dann die jetzt völlig ausgelaugte Gruppe aus dem Frontgeschehen heraus, flog die Verbliebenen am 22. Dezember von Smolensk aus in die Nähe von Krakau und ließ sie von dort aus sie mit der Bahn bis nach Jesau bei Königsberg weiterfahren. Am 16. Januar 1942 trafen sie dort ein. Für die schwer gezeichnete II./JG 52 begann jetzt eine Zeit der Ruhe, des Urlaubs, der Wiederauffrischung.

Hohe Verluste

Die I./JG 52 versuchte unterdessen, ihre Stellung in Dugino zu halten. Dabei war Improvisationstalent gefragt und so oft es ging wurde geflogen: »Der Einsatz brachte Aufträge zur freien Jagd und zum Begleitschutz und vor allem bei jedem Auftrag die Bekämpfung der durch den Schnee anflutenden und durchgebrochenen russischen Kolonnen.« Das Bodenpersonal lag »in ständigem Feldwachdienst« und was noch in der Lage war zu fliegen, wurde zunehmend »zur unmittelbaren Verteidigung

des Platzes und des Unterkunftsbereichs zum Tiefangriff eingesetzt.« Auch hier wurden die übrigen »im Erdkampf« eingesetzt, wobei bis zum 20. Januar 1942 sechs Mann fielen, 15 weitere wurden verwundet.

Doch selbst in dieser schwierigen Lage erzielte die Gruppe noch weitere Luftsiege. Allerdings erlitt sie auch selbst erhebliche fliegerische Verluste. Ein einziger Flugzeugführer wurde im Luftkampf sofort tödlich abgeschossen. Ein anderer Abgeschossener schlug sich nach geglückter Notlandung verwundet zu den eigenen Reihen durch, zwei weitere Notgelandete hatten jedoch nicht das dafür notwendige Quäntchen Glück. Die eine Maschine überschlug sich und der Insasse erstickte jämmerlich, bevor der zur Rettung herbeieilende »Storch« (Fieseler Fi 156) zur Stelle war. Dem anderen gelang die Notlandung zwar besser, doch der schwer verletzte Pilot verstarb zwei Tage später im Lazarett. Die übrigen fielen den widrigen Verhältnissen zum Opfer: Noch im Dezember sackte eine Messerschmitt beim Start durch, eine weitere bekam Bodenberührung.

Beide Maschinen wurden vollkommen zerstört, beide Insassen getötet. Drei weitere Maschinen gingen »ohne Feindeinwirkung« verloren, eine bei einer Notlandung wegen Motorschadens, zwei weitere bei Bruchlandungen aufgrund des schlechten Wetters.

Und das neue Jahr begann genauso niederschmetternd, wie das alte endete: Noch in der Neujahrsnacht stürzte die »Weihe« der Gruppe aufgrund von Vereisung ab, keiner der vier Flugzeugführer an Bord überlebte. Ein weiterer starb, als er bei der Landung mit einem Kameraden zusammenstieß und in rascher Folge verlor die I./JG 52 noch sechs weitere Maschinen, fünf davon verunglückten wetterbedingt bei Start und Landung. Diese Verluste wogen umso schwerer, weil sie durch nichts auszu-

In seiner Freizeit war Hermann Graf ein leidenschaftlicher Fußballspieler



Am 1. Juli 1942 verleihen Major Hubertus von Bonin und Hauptmann Adalbert Sommer Feldwebel Alfred Grislowski das Ritterkreuz





RECHTS Das Leitwerk von Graf's Maschine wurde noch am selben Tag dekoriert

LINKS Am 26. September 1942 erzielte Hermann Graf über Stalingrad seinen 202. Luftsieg

gleichen waren, und Anfang Februar 1942 endete schließlich auch die Agonie der I./JG 52. Was von ihr noch übrig war, verlegte man »mit Kraftfahrzeugen im Landmarsch vier Tage lang zurück«, Flugzeugführer überführten die noch verbliebenen »kriegsmüden Maschinen«. Schließlich bestiegen auch die Reste der I. Gruppe die Eisenbahn und trafen am 12. Februar ebenfalls auf dem Flugplatz von Jesau bei Königsberg ein. Dort trafen sie wieder auf die Angehörigen der II. Gruppe.

Schweren Herzens

Die III./JG 52 ging unterdessen einen völlig anderen Weg. Sie agierte weit entfernt von Moskau, ihr Einsatzgebiet war der Südabschnitt der Ostfront. Die Gruppe führte Hauptmann Franz Hörnig in Vertretung des designierten neuen Gruppenkommandeurs, Hauptmann Hubertus von Bonin. Dieser sollte erstmal seine Verwundung auskurieren, bevor er die neue Stelle übernahm. Hörnig war eigentlich der Kapitän der 9. Staffel, ihn vertrat nun Oberleutnant Kurt Schade, die beiden anderen Staffeln führten die Oberleutnante Adalbert Sommer und Otto Decker. Wem diese Namen heute nichts mehr sagen: Kurt Schade geriet im März 1943 in Gefangenschaft, kehrte aber nach dem Krieg zurück, die Lebenswege der beiden anderen endeten hingegen früher: Decker fiel nach 43 Abschüssen im August 1942 und Sommer nach 53 Luftsiegen rund anderthalb Jahre später.

Mit insgesamt 553 bestätigten Luftsiegen war die III./JG 52 zum Jahreswechsel 1941/42 die erfolgreichste Gruppe des gesamten Geschwa-

ders. Mit 62 bestätigten Luftsiegen führte Feldwebel Gerhard Köppen die Rangliste der erfolgreichsten Jagdflieger der III. Gruppe an. Nach seinem 45. Luftsieg verlieh man ihm im Dezember 1941 das Ritterkreuz, fast 30 Abschüsse später, im Februar 1942, erhielt er als erster Feldwebel der Wehrmacht auch das Eichenlaub dazu. Allerdings gab es auch in den Reihen der III. Gruppe bereits mehrere Flugzeugführer, die später von sich reden machten. Beispiele hierfür sind unter anderem Leutnant Hermann Graf von der 9. Staffel und Oberleutnant Günther Rall von der 8. Staffel, die bereits 42 respektive 36 Abschüsse auf dem Kerbholz hatten.

Die Kriegslage im Süden der Ostfront unterschied sich erheblich von jener im Mittelabschnitt. Bis Anfang Dezember 1941 eroberte die deutsche Heeresgruppe Süd einen großen Teil der Krim, nur die Festung Sewastopol leistete hartnäckigen Widerstand. Im weiteren Verlauf des Monats eroberte die Rote Armee in heftigen Kämpfen die Halbinsel von Kertsch, den Ostzipfel der Krim, zurück. Doch erst Mitte Januar 1942, gut anderthalb Monate nach dem Beginn der Winteroffensive im Mittelabschnitt, begann die Rote Armee auch im Südabschnitt mit ihrer großen Gegenoffensive. Südlich von Balaklaia versuchten drei sowjetische Armeen, die deutschen Linien zu durchbrechen, nach Süden zum Asowschen Meer durchzustoßen und so die deutschen Truppen einzukesseln.

Trotz heftigster Gegenwehr stießen sie bis zu 100 Kilometer vor, ihr eigentliches Vorhaben gelang ihnen jedoch auch hier nicht. Das im März einsetzende Tauwetter und die damit

einhergehende »Schlammperiode« beendete schließlich vorerst sämtliche Aktivitäten auf allen Seiten.

Breites Spektrum

Dabei stand die III./JG 52 stets mitten im Geschehen. In den ersten drei Monaten des Jahres 1942 eilten die Flieger von Brennpunkt zu Brennpunkt, ihre Einsätze folgten dem allgemeinen Frontverlauf. Dabei spiegeln ihre Abschusszahlen die zunehmende Intensität des Luftkriegsgeschehens wider. Schossen die Piloten der 8. und 9. Staffel noch im Januar an zwölf Einsatz Tagen 20 gegnerische Flugzeuge ab, stieg die Anzahl der bestätigten Luftsiege aller drei Staffeln im Februar bereits auf 78 – 22 davon alleine am 22.2. – und im März auf insgesamt 94. Die jeweiligen Flugaufträge umfassten das gesamte Spektrum der möglichen Einsatzarten: Alarmstart, freie Jagd, Begleitschutz für Junkers Ju 87 oder Heinkel He 111, Panzerschutz, Raumüberwachung, Platzerkundung, Überwachung von Eisenbahnlinien, Werkstattflüge, Wetteraufklärung und laufende Tiefangriffe. Einer erhaltenen Meldung zufolge verschoss die III./JG 52 alleine am 7. März 1943 bei Angriffen auf Bodenziele 3000 Schuss Kanonen- und mehr als 35 000 Schuss MG-Munition. In der Luft trafen die Messerschmitts des JG 52 auf eine breite Palette von Flugzeugen der sowjetischen Luftstreitkräfte, die zumeist in Verbänden von zehn bis 35 Maschinen agierten.

Dabei erlitt auch die deutsche Seite schmerzliche Verluste. Auch deutsche Flieger wurden abgeschossen, mal im Luftkampf, mal vom Bo-

■ Ostfront 1942 – Das allgemeine Kriegsgeschehen

Bis zum Ende des Jahres 1941 konnte die Wehrmacht mit ihren Verbündeten an der Ostfront keines ihrer Kriegsziele erreichen. Im Raum Leningrad wurde aus dem Vormarsch eine lange Belagerung, wenige Kilometer vor dem Hauptziel Moskau kam der Angriff zum Erliegen und im Süden stießen die deutschen Truppen und ihre Verbündeten zwar nördlich des Asowschen Meeres nach Osten vor, den Donez oder gar den Don erreichten sie jedoch nicht. Und auch die Krim war noch nicht vollständig besetzt, die Festung Sewastopol und ihr für das Schwarze Meer so wichtiger Kriegshafen waren nach wie vor in sowjetischer Hand. Anfang Dezember 1941 ging dann die Rote Armee zum Gegenangriff über und dräng-

te die Angreifer bis Mai 1942 vor allem im Mittelabschnitt der Ostfront weit zurück. In der zweiten Jahreshälfte 1942 ergriffen die Wehrmacht und ihre Verbündeten wiederum die Initiative, eroberten zunächst Sewastopol und die zwischenzeitlich von der Roten Armee zurückeroberte Halbinsel von Kertsch und stießen dann im Südabschnitt der Ostfront am Kaukasus entlang nach Osten vor, wobei sich der Angriff in zwei Stoßrichtungen aufteilte, einerseits in Richtung Kaspisches Meer und andererseits zur Wolga. Doch erneut wurden die Kriegsziele nicht erreicht. Es gelang nicht, die Ölfelder von Baku, Maikop und Grosny zu besetzen und wie der Angriff auf Stalingrad endete, ist allgemein bekannt. ■

den aus oder sie kehrten aus unbekanntem Gründen »vom Feindflug nicht zurück.« Dabei traf es auch den stellvertretenden Staffelkapitän der 9. Staffel, Oberleutnant Kurt Schade. Nach einem Luftkampf mit Il-2 musste er notlanden, geriet dabei in Gefangenschaft und kehrte erst nach Kriegsende wieder nach Hause zurück. Andere teilten dieses Schicksal, wobei man auch zum Opfer des eigenen Unvermögens werden konnte. So schoss im Februar die eigene Flak jene Klemm 35 ab, die der Gruppe als Verbindungsflugzeug diente. Beide Insassen, zwei Flugzeugführer, wurden dabei verwundet und fielen dementsprechend vorübergehend

aus. Hoch war auch der Anteil an Maschinenbeschädigungen bei Bauch- und Bruchlandungen infolge von Motorschäden, Feindbeschuss, oder Treibstoffmangel. Regelmäßige Start- und Landeunfälle kamen da noch hinzu. Das erklärt unter anderem, weshalb die Anzahl der einsatzklaren Maschinen täglich mitunter erheblich schwankte, zweifellos hatten die Mechaniker alle Hände voll zu tun.

Anfang Mai konzentrierte sich das Kampfgeschehen auf die Krim, auf die Eroberung Sewastopols sowie die Wiedereroberung der Halbinsel Kertsch. Dabei unterstand die III./JG 52 dem VIII. Fliegerkorps und auch

hier bot sie das ganze Spektrum jagdflegerischer Einsatzarten auf. Zum Alltag gehörten Alarmstarts, Bergungs- und Kurierflüge, freie Jagd, Frontüberwachung, Begleitschutz für Aufklärer, Transporter und ganze Kampfgeschwader, genauso wie exzessive Tiefangriffe auf gegnerische Stellungen und Flugplätze. Dabei stieg die Anzahl der erzielten Luftsiege von Tag zu Tag: Am ersten Tag wurden 13 Abschüsse erzielt, am Tag darauf bereits 20, am 8. Mai sogar 47, schon bis zum 12. Mai summierte sich die Gesamtzahl auf 157.

Ohne Rückkehr

Doch auch das JG 52 verlor erfahrene Flugzeugführer, darunter auch den mittlerweile zum Leutnant beförderten Gerhard Köppen. Der Träger des Ritterkreuzes mit Eichenlaub, der schon zu Beginn des Jahres die Rangliste der erfolgreichsten Jagdflyer der III. Gruppe anführte und seine Bilanz seither auf 86 bestätigte Luftsiege erhöhte, erhielt am 5. Mai bei einem Luftkampf Treffer in seiner »Weißen 4«. Für eine Rückkehr zum eigenen Platz reichte es nicht mehr, er entschied sich für eine Notwasserung auf dem Schwarzen Meer. Dort sah man ihn noch schwimmend, zwei sowjetische Motorboote hielten auf ihn zu. Feldwebel Alfred Grislawski griff diese Boote im Tiefstflug dicht über der Wasseroberfläche an, doch retten konnte er Leutnant Köppen

Zu den wichtigsten Aufgaben des JG 52 gehörte es, die eigenen Bodentruppen vor sowjetischen Kampf-Flugzeugen zu schützen. Im Bild ein abgeschossener sowjetischer Bomber im Raum Stalingrad

Foto Sammlung Berliner Verlag/Archiv/Süddeutsche Zeitung Photo





■ Messerschmitt Bf 109 G-2 der 6./JG 52, geflogen von Leutnant Walter Krupinski, Ostfront im Oktober 1942 Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



dadurch jedoch nicht, er gilt seither als vermisst. Und er blieb nicht der Einzige, Tod und Verwundung kennen Varianten.

Dafür traf zwei Tage später Verstärkung ein: Die inzwischen aufgefrischte und wiedererstarke II. Gruppe kehrte mit ihren neuen Bf 109 F-4 an die Front zurück und griff sofort ein. Von einem Ort namens Zürichthal auf der Krim aus erzielte sie Abschüsse, erlitt aber auch Verluste, nur wenige Unterlagen überdauerten die Zeit. Diese zeugen jedoch mitunter von tragischen Ereignissen. Beispielsweise stießen am 8. Mai die »Weiße 7« und die »Weiße 12« jenseits der Front in der Luft zusammen. Beide Flugzeugführer stiegen mit dem Fallschirm aus, ihr weiteres Schicksal ist unbekannt.

Das Vorhaben der Wehrmacht auf der Krim gelang. Von Feodosia aus eroberte die 11. Armee im »Unternehmen Trappenjagd« die Halbinsel von Kertsch und schließlich auch Sewastopol, die Rote Armee erlitt immense Verluste. Doch zu diesem Zeitpunkt wurde die III./JG 52 schon längst anderweitig eingesetzt.

Charkow, Don und Woronesch

Mitte Mai 1942 wollte General Fjodor Kostenko vollenden, was er im Januar begonnen hatte und im März wetterbedingt abbrechen musste. Am 12. Mai 1942 gingen seine Truppen erneut zum Angriff über, wollten die deutsche Front durchbrechen und die Großstadt Charkow einkesseln. Doch diesmal hatte die Wehrmacht vorgesorgt. Während der Tauwetterzeit hatte sie ausreichend Nachschub und Verstärkung herangeführt, sodass sie dann nicht nur den Angriff abwehren, sondern auch selbst die Initiative ergreifen konnte. In erbittert geführten Gefechten verlor die Rote Armee bis Ende Mai 1300 Panzer und 2000 Geschütze, 240 000 Rotarmisten gingen in Gefangenschaft, Kostenko persönlich zählte zu den Gefallenen.

Auch die deutsche Sommeroffensive 1942 erreichte keines ihrer Ziele

Mit dem Beginn der sowjetischen Offensive verlegte die III. Gruppe in das Kampfgebiet, der Auftrag lautete »Schlacht um Charkow«. Dabei erzielte die Gruppe innerhalb der ersten sieben Tage 138 bestätigte Luftsiege, davon 52 alleine am 14. Mai. Die eigenen Verluste hielten sich in Grenzen, doch erneut wurde eine Klemm 35 von der eigenen Flak heruntergeholt, diesmal jene des Gruppenstabes und erneut wurden die beiden Insassen an Bord verwundet. Dem Kriegsverlauf entsprechend wechselte die Gruppe häufig ihre Flugplätze, am 19. Mai bezogen sie einen Platz namens Barwenkowo.

Eine Vielzahl an Gegnern

Hier kam es zu einer nicht alltäglichen Zusammenkunft, denn nur vier Tage später, am 23. Mai 1942, verlegte auch die II. Gruppe hierher und am darauffolgenden Tag traf auch noch die ebenfalls wiedererstartete I. Gruppe ein, die erst seit wenigen Tagen wieder im Einsatz im Operationsgebiet der Ostfront stand. Somit lag das Jagdgeschwader 52 mit allen drei Gruppen und den jeweiligen Staffeln in voller Stärke vereint auf ein und demselben Platz. In dieser Konstellation kam es auch zu einem ebenfalls nicht alltäglichen Einsatz, als das gesamte Geschwader westlich von Petrowskaja einen abendlichen Durchbruchversuch sowjetischer Truppen in konzentrierten Tiefangriffen vereitelte. Die Flugzeugführer des JG 52 flogen seinerzeit bei ihren Einsätzen die aktuelle Version der Messerschmitt Bf 109 F-4.

Ihre Gegner im Luftkampf waren Polikarpov I-16 und I-153, LaGG-3, MiG-1 und -3, Suchoi Su-2, Petljakov Pe-2, Kharkiv R-10, Ilyushin DB-3 und Il-2, aber auch Typen aus nicht-sowjetischer Produktion wie Vultee-11 oder Hawker Hurricane, die im Rahmen des Lend-Lease Act an die UdSSR geliefert wurden. In den folgenden Tagen und Wochen folgten die Einheiten des JG 52 dem allgemeinen Kriegsverlauf. Die Gruppen und ihre Staffeln zogen sich mitunter wie der Balg eines Bandoneons dem Frontverlauf entsprechend auseinander und wieder zusammen. Auf die Schlacht um Charkow folgte die Kesselschlacht von Charkow und anschließend hieß es: Durchbruch und Verfolgung gegen den oberen Don und Einnahme von Woronesh.

Dabei erzielten die drei Gruppen des JG 52 horrende Abschusszahlen und erlitten zugleich Verluste. Dabei stand hinter jeder Zahl, die heutige Statistiken ausweisen, ein individuelles Einzelschicksal, das oftmals mit einem »abgeschossen«, »seither vermisst«, »verwundet« oder »gefallen« endete. Das galt sowohl für Mannschaftsdienstgrade als auch für hochrangige Offiziere, der Tod machte da keinen Unterschied. Beispielsweise wurde auch der Kommodore des Geschwaders, Major Wil-

helm Lessman, am 2. Juni 1942 in seiner Bf 109 F-4 von der gegnerischen Flak bei Brigadurówka tödlich abgeschossen. Sein Nachfolger, Major Friedrich Beckh, fiel keine drei Wochen später. Bei einem Tiefangriff erhielt auch seine »Weiße 4« Flaktreffer, bei Waloizkij, östlich von Charkow, stürzte er in den Wald. Sein Nachfolger wurde Major Herbert Ihlefeld.

Manche Schicksale gingen auch andere Wege, wie das Beispiel des bereits erwähnten Hauptmann Karl-Heinz Leesmann zeigt. Nach monatelanger Rekonvaleszenz kehrte er am 6.

Abschussbilanz, dicht gefolgt von Oberfeldwebel Leopold Steinbatz mit 99 Luftsiegen.

Der Österreicher gehörte ebenfalls der 9. Staffel an und ist ein weiteres von vielen Beispielen dafür, wie eng Höhen und Tiefen beieinander liegen konnten. Der gebürtige Wiener trat als Mannschaftsdienstgrad bereits 1937 der österreichischen Luftwaffe bei und wurde ein Jahr später von der deutschen übernommen, im August 1939 begann seine fliegerische Ausbildung. Im Krieg flog er auf dem Balkan und über Kreta, am 27. Dezember 1941



Die Flak schoss zuweilen das eigene Verbindungsflugzeug ab

Foto Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo

Mai 1942 zur I./JG 52 zurück und übernahm wieder das Kommando. Offiziell führte er seine Gruppe nur vom Boden aus, weil man jedoch nur in der Luft sinnvoll führen konnte, flog er trotz Behinderung und Schmerzen Einsätze mit einer eigens für ihn angefertigten Ledermanschette am Unterarm. Als bald erkannte er jedoch, dass dies kein Dauerzustand sein konnte, und trat schweren Herzens am 13. Juni 1942 von seinem Kommando zurück. Ihm folgte Hauptmann Helmut Bennemann.

Bis zum Juni 1942 schnellten die Abschusszahlen der jeweiligen Gruppen in die Höhe. Die I. Gruppe erzielte zirka 450 Abschüsse, ihre Schützenkönigliste führte Oberfeldwebel Graßmuck von der 1. Staffel mit 40 Luftsiegen an. Die Erfolgsliste der II. Gruppe wies zirka 665 Luftsiege aus, an der Spitze ihrer Rangliste stand mit 66 Abschüssen Oberstleutnant Johannes Steinhoff. Geschwaderintern hatte jedoch die III. Gruppe deutlich die Nase vorn. Von ihren mittlerweile mehr als 1200 Abschüssen entfielen alleine 111 auf Leutnant Hermann Graf von der 9. Staffel. Er erreichte als erster des Geschwaders eine dreistellige

erzielte er an der Ostfront seinen ersten Abschuss. Nach seinem 42., am 8. Januar 1942, verlieh man ihm das Ritterkreuz und beförderte ihn keine zwei Wochen später zum Oberfeldwebel. Über der Krim, Kertsch, Sewastopol und Charkow erzielte er weitere Luftsiege, nach Nummer 87 verlieh man ihm am 2. Juni 1942 das Eichenlaub.

Nur wenige Tage später, am 15. Juni, schoss er seinen 99. Gegner ab, doch beim Rückflug von diesem Einsatz nahm ihn sowjetische Flak unter Beschuss, nordwestlich von Woldschanks kam auch er ums Leben. Postum beförderte man ihn zum Leutnant und verlieh ihm die Schwerter zum Eichenlaub. Leopold Steinbatz war der einzige Unteroffizier der Wehrmacht, der diese hohe Auszeichnung erhielt, wenngleich er persönlich nichts mehr davon hatte.

Ein gewagter Plan

Bis Ende Juni nomadierten die Teile des JG 52 entlang des Kampfgeschehens im Mittel- bis Südabschnitt der Ostfront, dann begann der »Fall Blau«. Die deutsche Führung hatte

eingesehen, dass die Kräfte nicht mehr ausreichten, um an die Vorjahrespläne anzuknüpfen, jetzt versuchte man eine andere Strategie. Der Blick richtete sich in den Südabschnitt der Ostfront in Richtung Kaspisches Meer und vor allem auf die Ölfelder im Kaukasus. Gleichzeitig wollte man zur Wolga, jener auch für den Land-Lease Act so wichtigen Wasserader. Man hoffte, hier den Zustrom westlicher Rüstungsgüter zu unterbinden. Ende Juni 1942 begann die große deutsche Sommeroffensive mit dem Vormarsch zweier Panzerarmeen Richtung Woronesch, eine dritte wandte sich gegen Stalingrad. Die Heeresgruppe A stieß ins Donezgebiet vor, um bei Rostow den Don zu überqueren und die Ölfelder des Kaukasus von Maikop bis Baku zu besetzen. Rund einen Monat später erreichten die ersten Truppen den Terek, von dort aus bis zum Kaspischen Meer waren es nur noch wenig mehr als 100 Kilometer. Der andere Stoßkeil erreichte einen Monat später die Wolga nördlich von Stalingrad.

Der Weg der I. Gruppe führte jedoch von dort weg und wieder in den Mittelabschnitt. Im September lag sie westlich von Moskau in der Nähe von Dugino, wo sie dem JG 51 unterstand und »unfreiwilliges Wiedersehen mit dem alten Kampfgebiet des Winterfeldzuges« feierte, wie das Kriegstagebuch vermerkt. Vorübergehend nahm sie auch von Pitomnik aus am Kriegsgeschehen um Stalingrad teil, doch noch bevor dort der sowjetische Gegenschlag begann, verlegte sie zurück in die Region zwischen Don und Dnjepr. In der zweiten Jahreshälfte 1942 erhöhte die I./JG 52 ihre Abschusszahl um 460 auf insgesamt 910. Dabei führte der Gruppenkommandeur, Hauptmann Helmut Benne- mann, die Rangliste mit 72 an.

Neue Rekorde

Auch die II./JG 52 beteiligte sich immer wieder an der Angriffsschlacht um Stalingrad und erzielte allein dabei nicht weniger als 137 Luftsiege. Der Schwerpunkt der Gruppenaktivitäten lag jedoch weiter im Süden, wo sie zunächst den Vorstoß der Wehrmacht in Richtung Kaspisches Meer und dann deren Rückzug begleitete. Es folgten Kämpfe im Hoch- und Westkaukasus, am Jahresende stand die Gruppe in der Angriffs- und Abwehrschlacht ostwärts und südlich des unteren Don und am Manytsch. Bis dahin erzielte die II./JG 52 insgesamt 1259 bestätigte Luftsiege. Mit Hauptmann Johannes Steinhoff, Leutnant Heinz Schmidt und Oberstleutnant Gerhard Barkhorn hatte sie mittlerweile selbst drei »dreistellige« in ihren Reihen.



Oberfeldwebel Ernst Süß und Hermann Grafs häufiger Rottenflieger Hermann Wolf

Die III./JG 52 beteiligte sich direkt an den Kämpfen um Stalingrad. Unteroffizier Werner Hohenberg von der 8. Staffel beschrieb die schweren Kämpfe: »Die sowjetische Luftabwehr war beachtlich. Einmal musste ich aus einigen Hundert Metern Entfernung mit ansehen, wie eine deutsche Jagdmaschine einen Flak-Volltreffer erhielt. Sie platzte, einen Feuerball bildend, auseinander. Oft

Dickfeld, Leutnant Josef Zwernemann und Oberstleutnant Günter Rall. Einer übertraf sie jedoch alle: Als Kapitän der 9. Staffel erzielte Oberstleutnant Hermann Graf am 25. September über Stalingrad seinen 200. Luftsieg und wurde so zum alleinigen Rekordhalter. Nach zwei weiteren Luftsiegen erteilte man ihm jedoch Flugverbot und zog ihn vorübergehend aus dem Frontgeschehen heraus. Dafür vereinnahmte ihn jetzt die heimische Propaganda.



Wenn das JG 52 von Platz zu Platz hastete, mussten die Männer auch mit denkbar einfachen Behausungen vorlieb nehmen

sah ich Bomber von uns mit dicker dunkler Rauchfahne nach unten weggehen oder brennend oder in Einzelteile zerbrechend abstürzen. Von dem, was unter den Bombenteppichen am Boden vor sich ging, konnte man sich nur ein vages Bild machen.«

Bis zum Ende des Jahres erhöhte die III./JG 52 ihre Abschussbilanz auf 2100, am allgemeinen Kriegsverlauf änderte das freilich nichts. Drei von vier Dreistelligen der III. Gruppe waren Oberstleutnant Adolf

Anfänger

Wenige Tage nach Grafs Weggang meldete sich Nachwuchs bei der 7. Staffel, darunter auch ein junger Leutnant, der ihn später nicht nur ein-, sondern sogar überholen sollte. Gleich bei seinem Eintreffen bekam Erich Hartmann eine Kostprobe von den wahren Verhältnissen an der Front: Eine Rote Messerschmitts kehrte soeben von ihrem Einsatz zurück. Kaum zum Stehen gekommen, flog die Haube der ersten Maschine auf, ein Wütender sprang heraus, rannte zur zweiten, riss deren Haube auf und verpasste dem darin Sitzenden eine weithin hörbare Standpauke. Ohne eine Entgegnung abzuwarten, ließ der Springteufel dann von seinem Kontrahenten ab und stürmte energischen Schrittes auf die Gruppe der Neuen zu. Erich Hartmann vermutete in ihm den Kommandeur, baute »Männchen« und hob zur Meldung an. Weit kam er jedoch nicht. »Der Chef sitzt da hinten!«, knarrte Oberfeldwebel Alfred Grislawski, deutete über die Schulter in Richtung der zweiten Maschine und war auch schon vorbei. ■

Messerschmitt



**Bf 109 G-4
„Rote 7“**

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



**109-42R7
€ 149,-**



**ME-109-47
€ 278,-**

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

Rekord-Flugzeug



Alle Abb. 1:1

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



**ME-209M
€ 229,-**

ME 209 V1



**ME-209
€ 169,-**

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



**BF109E-3
€ 179,-**

**ME-42Stern
€ 149,-**



ARISTO VOLLMER GMBH

Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36
D-75175 Pforzheim

Deutsche Qualitätsprodukte
2 Jahre Hersteller-Garantie
Keine Versandkosten

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

**DER
STERN
VON
AFRIKA**

LUFTFAHRTGESCHICHTE(N)

Urväter, Tanten & Schwarze Witwen

Das Jahr 2022 hält wieder eine bemerkenswerte Mischung aus erinnerungswürdigen Jahrestagen und Jubiläen der Luft- und Raumfahrtgeschichte parat. Wir tragen wie gewohnt Sorge dafür, dass Sie die wichtigsten davon im Blick behalten

Von Wolfgang Mühlbauer

Erstflüge

Frühzeit bis 1918

1. Januar 1912: Vom Royal Air Corps meist als Aufklärer und leichter Bomber im folgenden Weltkrieg genutzt, feiert der einmotorige britische Mehrzweck-Doppeldecker B.E.2 Erstflug. Um die 3500 Stück aller Versionen werden ausgeliefert.

14. Februar 1912: Jungfernfahrt des Zeppelin Luftschiffes LZ 11 »Viktoria Luise«. Bis Kriegsausbruch befördert das Verkehrsluftschiff 9738 Fluggäste auf 489 Fahrten. Es legt

54312 Kilometer zurück, ehe es ans deutsche Heer abgegeben werden muss.

20. September 1902: Die Gebrüder Wilbur und Orville Wright absolvieren in den Kill Devil Hills, North Carolina, mit dem Glider No. 3 ihren ersten von über 1000 Gleitflügen. Der Segler hat erstmals alle Steuerungselemente eines modernen Flugzeuges.

Zwischenkriegszeit 1919 bis 1937

16. Februar 1932: Erstflug der zweimotorigen Martin Model 123 (später XB-10). Das US-amerikanische Kampfflugzeug gilt als Urvater

aller modernen strategischen Bomber – 348 Exemplare unterschiedlichster Ausführungen verlassen die Werkhallen.

7. März 1932: Einer der erfolgreichsten deutschen Flugzeugtypen aus der Zeit vor 1945, die Junkers Ju 52/3m, startet erstmals: Sowohl als Zivil- wie als militärisches Transportflugzeug ist die dreimotorige »Tante Ju« bis heute lebhaft in Erinnerung.

20. März 1932: Die Boeing P-26 Peashooter hat Jungfernfahrt. Der einmotorige Tiefdecker ist der erste US-amerikanische Jäger in Ganzmetallbauweise, den man in Serie baut. Zugleich beginnt in den USA damit die Abkehr vom Jagddoppeldecker.

Zuverlässig und unverzichtbar

Die Junkers Ju 52/3m glänzt als verlässliches Zivilflugzeug, vor allem jedoch als unverwundlicher Militärtransporter

Foto Junkers Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Veraltet, aber langlebig

Der Royal Aircraft Factory B.E.2 bleibt in diversen Ausführungen den ganzen Ersten Weltkrieg über in Verwendung

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Zum Umdenken gezwungen

Beim Abfangjäger Mitsubishi J2M Raiden sind Geschwindigkeit und Steigleistung wichtiger als Wendigkeit

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer

18. Juni 1932: Der französische Jäger Dewoitine D 500 fliegt erstmalig. Inclusive der Weiterentwicklungen D 501 und D 510 werden über 380 Maschinen gefertigt, meist für Frankreichs Militär. Daneben kämpfen die Tiefdecker über Spanien und China.

6. November 1922: Im italienischen Marina di Pisa steigt das zweimotorige Flugboot Dornier Wal erstmals von der Wasseroberfläche auf. Über die nächsten gut zwölf Jahre hinweg verlassen etwa 250 Exemplare verschiedenster Versionen die Werkstätten.

1. Dezember 1932: Das einmotorige Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He 70 Blitz hat Erstflug. Aerodynamisch hervorragend durchgestaltet, erringt es mehrere Rekorde. Gut 300 Stück in mehreren Baureihen werden gebaut, viele davon für die Luftwaffe.

1938 bis Ende Zweiter Weltkrieg

13. Januar 1942: Der Sikorsky XR-4 schraubt sich erstmals in die Luft. Die Serienausführung H-4 steht als erster Helikopter regulär beim US-Militär in Diensten. Bis 1944 verlas-

sen im Ganzen 131 Exemplare das Werk in Stratford.

27. Februar 1942: Das britische Trägerjagdflugzeug Blackburn Firebrand hebt erstmals ab. In der Folge zum schweren Jagd- und Torpedobomber umgestaltet, rollen insgesamt 223 Maschinen in mehreren Hauptversionen bis 1946 aus den Werkshallen.

20. März 1942: Das einmotorige japanische Jagdflugzeug Mitsubishi J2M Raiden (»Jack«) hat Erstflug. Kompromisslos als Abfangjäger ausgelegt, bleibt Agilität von vornherein zweitrangig. 476 Exemplare kann man bis Kriegsende ausliefern.

19. April 1942: Der italienischen Kolbenmotorjäger Macchi MC.205 Veltro fliegt erstmals. Ein in Lizenz hergestellter Daimler-Benz DB 605 Motor liefert den Antrieb. 262 Stück werden letztlich gebaut; einige davon liefert man 1948/49 nach Ägypten.

24. April 1942: Im südostenglischen Woodley feiert die Miles M.25 Martinet ihren Jungfernflug. Von Beginn an als Zielschlepper für den Fleet Air Arm und die Royal Air Force konzipiert, verlassen insgesamt 1724 Maschinen die Werkhallen.

22. Mai 1942: In Japan erhebt sich die Aichi E16A Zuiun (alliiertes Codename »Paul«) erstmals aus dem Wasser. Der einmotorige Aufklärer und Sturzkämpfer mit zwei Mann Besatzung bleibt bis Kriegsende in Produktion, 286 davon werden ausgeliefert.

26. Mai 1942: Erstflug des zweimotorigen schweren Nachtjägers Northrop XP-61. 742 Stück der späteren P-61 Black Widow werden gebaut; die ersten davon finden sich ab Juni 1944 im pazifischen wie europäischen Kriegsgelände an der Front.

26. Juni 1942: Die trägergestützte Grumman XF6F-1 hat als eines der erfolgreichsten US-Jagdflugzeugmuster des Zweiten Weltkrieges Jungfernflug. Vorwiegend in zwei Hauptversionen werden 12 275 Stück der späteren F6F Hellcat bis 1945 produziert.

5. Juli 1942: Die viermotorige Avro York rollt zu ihrem ersten Start. Der britische Langstreckentransporter stellt einen direkten Ableger des Lancaster-Bombers dar. Insgesamt verlassen 259 Maschinen die Werkhallen.

2. September 1942: Das britische Jagdflugzeug Hawker Tempest fliegt erstmals. 1702 Stück inklusive aller Weiterentwicklungen fertigt man von dem überaus leistungsstarken Kolbenmotorjäger; die ersten davon sind ab Frühjahr 1944 im Fronteinsatz.



Älter als die Crews

Ihr Erstflug ist 70 Jahre her, doch soll die Boeing B-52 Stratofortress wohl noch weitere 25 Jahre Dienst leisten

Foto USAF A1C Gerald Willis

Stark und ausdauernd

Die rundum leistungsstarke Northrop P-61 Black Widow ist der erste maßgeschneiderte Nachtjäger der US-Luftstreitkräfte

Foto Northrop Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Schleudersitze serienmäßig

Heinkels Nachtjäger He 219 punktet nicht nur mit starker Leistung, sondern auch mit modernsten Rettungssystemen

Foto DEHLA



21. September 1942: Der viermotorige Langstreckenbomber Boeing XB-29 Superfortress hat Erstflug. 3970 Exemplare verlassen die gigantischen Werksanlagen. Zwei dieser Maschinen werfen im August 1945 Atombomben auf Japan ab.

13. November 1942: Der zweimotorige Nachtjäger Heinkel He 219 hebt erstmals ab. Als erstes Flugzeug der deutschen Luftwaffe ist er standardmäßig mit Schleudersitzen für die zweiköpfige Besatzung ausgerüstet. 280 Stück werden bis Kriegsende fertig.

Nachkriegszeit 1946 bis 1972

9. Januar 1962: Der dreistrahlige Kurz- und Mittelstrecken-Airliner Hawker Siddeley HS-121 Trident hat Jungfernflug. Technisch fortschrittlich und mehrfach weiterentwickelt, hat er kaum Marktchancen gegen die Boeing 727. Nur 117 Stück werden gebaut.

21. Januar 1972: Der Prototyp des zweistrahligen U-Jagdflugzeuges Lockheed S-3A Viking kommt erstmals in die Luft. 187 Serienmaschinen verlassen die Produktionsstätten und stehen von 1974 bis 2009 im Dienst bei der U.S. Navy.

30. März 1962: Erstflug des zweisitzigen einmotorigen Sportflugzeuges Bölkow Bo 208 Junior. In drei Hauptvarianten produziert, endet die Fertigung 1969 nach insgesamt 210 Stück, gebaut im Werk Laupheim sowie am Firmensitz Ottobrunn.

15. April 1952: Die Boeing YB-52 hat Erstflug. Der achtstrahlige Langstreckenbomber geht als B-52 Stratofortress in mehreren Versionen in Serie; 744 davon stellt man her. Die USAF plant derzeit, die B-52 bis in die 2050er-Jahre in Dienst zu halten.

25. April 1962: Der Mach 3 schnelle strategische Aufklärer Lockheed A-12 fliegt erstmals. In Auftrag gegeben von der CIA, baut man lediglich 13 Maschinen. Sie sind nur kurz im Einsatz, ehe die A-12 stattdessen zur SR-71 weiterentwickelt wird.

10. Mai 1972: Erstflug des zweistrahligen schweren Erdkampfflugzeuges Fairchild YA-10, das als A-10 in Serie geht. Bis 1986 werden 715 Stück in drei Hauptbaureihen ausgeliefert. Da adäquater Ersatz fehlt, ist die A-10 vorerst weiter unentbehrlich.

26. Mai 1952: Die Cessna 180 startet erstmalig. Das einmotorige Leichtflugzeug mit Spornrad hat viel Potenzial, bald gibt es parallel

weiterentwickelte Versionen mit Bugrad. Letztlich liefert Cessna knapp 6200 Maschinen der 180er-Familie aus.

30. Mai 1962 Der erste Prototyp des russischen Abfangjägers Suchoi Su-15 (NATO Codename »Flagon«) feiert Erstflug. Von dem zweistrahligen Interceptor liefert man 1790 Exemplare in mehreren Hauptversionen aus; die letzten sind bis 1996 in Dienst.

29. Juni 1962: Die vierstrahlige Vickers VC-10 hebt erstmals ab. Der britische Schmalrumpf-Airliner ist speziell für den Luftverkehr nach Afrika und Australien ausgelegt, sodass er sich am Weltmarkt kaum durchsetzt. Es bleibt bei 54 Stück.

23. Juli 1952: In Frankreich feiert das zweistrahlige Schulflugzeug Fouga CM.170 Magister Erstflug. Über 900 Maschinen werden, unter anderem in Lizenz in der Bundesrepublik Deutschland, gebaut. Die Bundeswehr nutzt den Trainer bis 1969.

27. Juli 1972: Entwickelt unter anderem mit deutscher Hilfe, fliegt der zweistrahlige Luftüberlegenheitsjäger McDonnell Douglas F-15 Eagle erstmals in Prototypenform. Beständig modifiziert, sind bisher gut 1700 Stück aller Versionen ausgeliefert.



Beste Erbanlagen

Die erste 180 bietet Cessna eine wunderbare Grundlage für eine robuste, flexible und bis heute beliebte Leichtflugzeugfamilie

Foto Cessna Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Beflügelt Europa

Mit dem Airbus A300B beginnt ein technisch wie insbesondere wirtschaftlich zukunftsträchtiges Kapitel im Luftverkehr

Foto Airbus Heritage



Bevorzugt bei der Marine

Der Aérospatiale SA 321 Super-Frelon ist zwar leistungsstark, doch im Gegenzug langsam und schwerfällig

Foto Aérospatiale Sammlung Wolfgang Mühlbauer

13. August 1962: Der Prototyp der zweistrahligen Hawker Siddeley HS.125 hat Erstflug. Stetig weiterentwickelt, zählt die HS.125 zu den erfolgreichsten Mehrzweckjets ihrer Art. Die Produktion endet erst 2013 nach insgesamt 1720 Maschinen aller Versionen.

16. August 1952: Der viermotorige britische Turboprop-Airliner Bristol Type 175 Britannia startet erstmals. Bekannt als »Whispering Giant«, kann er sich aber nie ernsthaft gegen die Konkurrenz durch Passagierjets behaupten; nur 85 Stück werden gebaut.

30. August 1952: Erstflug des vierstrahligen strategischen Bombers Avro Vulcan. 138 Serienflugzeuge erhält die Royal Air Force. Zuletzt noch vereinzelt als Tankflugzeug im Einsatz, mustert man die letzten der markanten Deltaflügler 1984 endgültig aus.

16. Oktober 1952: Der Prototyp des zweistrahligen französischen Kampfflugzeuges SNCASO SO-4050 Vautour hebt erstmals ab. 149 der Mehrzweckmaschinen werden als Bomber, Unterstützungsflugzeuge oder radarbestückte Abfangjäger gebaut.

28. Oktober 1952: Die Douglas A3 Skywarrior feiert Erstflug in Prototypenform. Das zwei-

strahlige trägergestützte Kampfflugzeug hat bald eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben bei der U.S. Navy. Die letzten der 282 Maschinen sind bis 1991 im Dienst.

28. Oktober 1972: In Toulouse beginnt ein neues Zeitalter europäischer Luftfahrtkooperation: Der erste Airbus A300B1 erhebt sich in die Luft. Er ist das erste zweistrahlige Großraumverkehrsflugzeug der Welt und zugleich Urvater der heutigen Airbus-Familie.

17. November 1952: In Frankreich hat das einmotorige Mehrzweckflugzeug MH.1521 Broussard Erstflug. Entwickelt und gebaut wird es von der Société des Avions Max Holste als robustes Arbeitstier mit VSTOL-Eigenschaften, knapp 400 Exemplare entstehen.

7. Dezember 1962: Bei Sud Aviation erhebt sich erstmals der Prototyp des SA 321 Super Frelon. Der mittelschwere französische Helikopter dient vor allem für Transport, Rettung oder U-Boot-Jagd. Seit den 1990er-Jahren wird er in China weiterproduziert.

24. Dezember 1952: Im südostenglischen Radlett rollt der vierstrahlige Langstreckenbomber Handley Page H.P.80 Victor zum ersten Start. 86 Stück davon baut man bis 1963

für die RAF; die letzten von ihnen bleiben bis 1993 als Tankflugzeuge im Dienst.

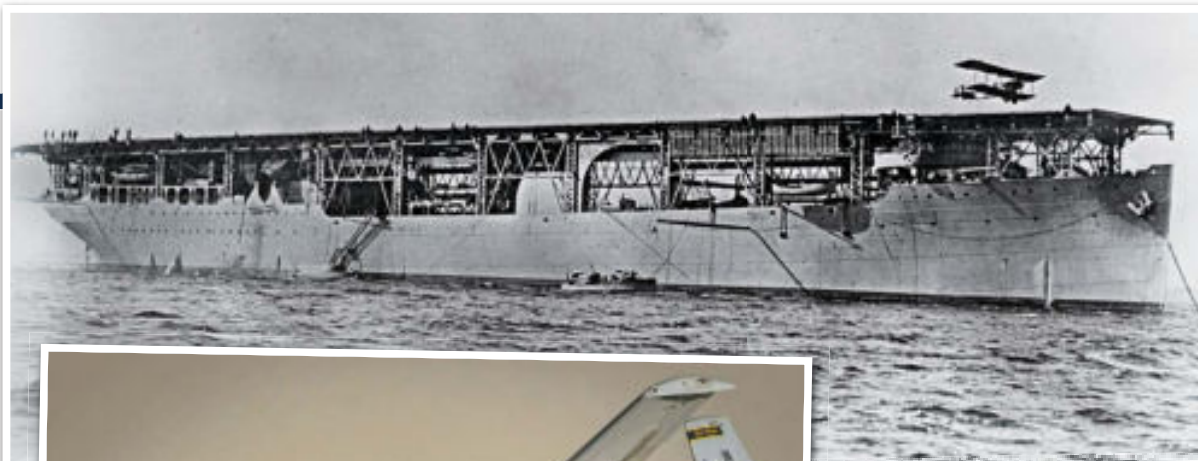
Ereignisse und Pionierleistungen

1912

1. April 1912: Die offizielle Aufstellung der ersten Fliegerkompanie der Königlich Bayerischen Armee findet in Oberschleißheim bei München statt. Sie dient als Keimzelle der Königlich Bayerischen Fliegertruppe, die bis 1920 Bestand hat.

1. Oktober 1912: Gründungstag der königlich-preußischen Fliegertruppe mit einem unterstellten sächsischen und württembergischen Détachement. Damit werden jene bisher untergeordneten Fliegerkräfte ordentlicher Teil der preußischen Armee.

22. Februar 1912: Die Fokker Aviatik GmbH wird in das Handelsregister eingetragen, Firmensitz ist Berlin-Johannisthal. Ein Jahr später verlegt man das Unternehmen dann nach



Umgebauter Kohlendampfer

Amerikas erster Flugzeugträger, die USS Langley (CV-1), ebnet den Marinefliegern der U.S. Navy neue Wege

Foto USN

Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Bleibt im Inventar

Fairchild's A-10 Warthog gilt weiterhin »auf unbestimmte Zeit« als unentbehrlich für die USAF

Foto USAF SSGT Corey Hook

Begeisterter Empfang

Amelia Earhart überquert als erste Frau im Alleinflug den Nordatlantik und landet glücklich in Nordirland

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Schwerin-Görries und formiert es zur Fokker Aeroplanbau GmbH um.

1922

20. März 1922: Mit der CV-1 Langley, einem umgebauten Kohlendampfer, stellt die U.S. Navy den ersten Flugzeugträger in Dienst. Er wird 1936 zum Seeflugzeugtender umgerüstet, ehe er im Februar 1942 nach einem Luftangriff versenkt wird.

1. Mai 1922: Die Deutsch-Sowjetische Luftverkehrs AG (Deruluft) nimmt pünktlich zum Tag der Arbeit den Linienverkehr auf ihrer ersten Passagierstrecke auf, die von Königsberg über Kaunas und Smolensk bis nach Moskau führt.

1. Dezember 1922: Die Gründung der Ernst Heinkel Flugzeugwerke findet in Rostock-Warnemünde statt. Dort arbeiten zeitweise bis zu 16000 Menschen im Flugzeugbau, bevor das Unternehmen nach Kriegsende zer schlagen und demontiert wird.

1932

20. Mai 1932: Amelia Earhart fliegt als erste Frau im Alleinflug über den atlantischen Ozean. Die US-Amerikanerin startet mit ihrer Lockheed Vega 5B in Harbor Grace, Neufundland. 14 Stunden und 56 Minuten später landet sie im nordirischen Culmore.

21. Juli 1932: Wolfgang von Gronau und seine Besatzung starten von List aus mit einem Dornier-Wal-Flugboot, Kennzeichen D-2053, zu ihrer Weltumrundung. Sie dauert insgesamt 111 Tage, die zurückgelegte Distanz beträgt über 44 000 Kilometer.

18. August 1932: Um kosmische Höhenstrahlung zu messen, steigen Auguste Piccard und Max Cosyns, beide Physiker, von Dübendorf mit ihrem speziellen Stratosphärenballon auf eine Weltrekordhöhe von 16 201 Metern.

1942

15. März 1942: Das deutsche Turbinen-Strahltriebwerk Jumo 004 A absolviert den ersten Testlauf in der Luft, aufgehängt unter einer Messerschmitt Bf 110. Zum Jumo 004 B wei-

terentwickelt, wird es als weltweit erstes Düsentriebwerk serienreif.

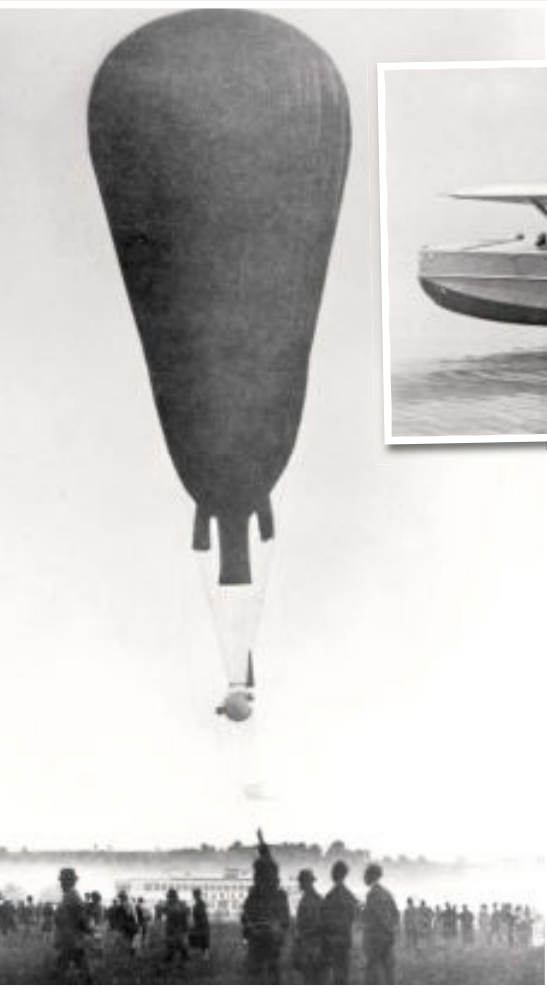
3./4. Juni 1942: Bei den Midway-Inseln büßt die Kaiserlich Japanische Kriegsmarine unerwartet vier ihrer großen Flugzeugträger ein. Sie werden Opfer von Sturzkampfbombern der U.S. Navy – ein wichtiger Wendepunkt des Pazifikkrieges.

3. Oktober 1942: Der erste erfolgreiche Start einer A4 gelingt in Peenemünde. Diese weltweit erste voll funktionsfähige Großrakete ist zweifelsohne eine technische Großleistung. Doch traurige Berühmtheit erlangt sie stattdessen als Terrorwaffe V-2.

1952

4. Januar 1952: Die Pan American World Airways (Pan Am) eröffnet den ersten regelmäßigen Frachtflugdienst über den Nordatlantik. Dafür bietet die US-Airline sechs Flüge pro Woche mit viermotorigen Douglas DC-6A in beide Richtungen an.

2. Mai 1952: Die British Overseas Airways Corporation (BOAC) beginnt mit der De Havilland



Hoch hinaus

Bis in die Stratosphäre steigen die Physiker Auguste Piccard und Max Cosyns mit einem Spezialballon auf
Foto FAI Sammlung
Wolfgang Mühlbauer



Start- und Endpunkt List auf Sylt

Mit der D-2053 absolvieren Wolfgang von Gronau und seine Besatzung ihre vielbeachtete Weltumrundung
Foto DEHLA



Premiere im Liniendienst

Die BOAC eröffnet als erste Airline den regelmäßigen Passagierverkehr mit Düsenflugzeugen

Foto BOAC Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Comet 1 den weltweit ersten planmäßigen Liniendienst mit Strahlverkehrsflugzeugen. Die Route führt dabei von London nach Johannesburg.

1962

10. Februar 1962: Der US-Pilot Francis Gary Powers wird von der Sowjetunion im Austausch gegen einen ihrer Agenten freigelassen. Powers war am 1. Mai 1960 mit einer Lockheed U-2 auf einem Spionageflug bei Swerdlowsk abgeschossen worden.

20. Februar 1962: Mit John Glenn bringt die NASA ihren ersten Astronauten in den Erdorbit. Mit Mercury 6, getauft auf den Namen »Friendship Seven«, umrundet er dreimal unseren Heimatplaneten. Die Mission dauert knapp fünf Stunden.

26. Februar 1962: Ariel-1, Großbritanniens erster Satellit, wird von Cape Canaveral gestartet. Für die industrielle Herstellung zeichnet das Goddard Space Flight Center der NASA ver-

antwortlich, als Trägerrakete dient die amerikanische Thor-Delta.

10. Juli 1962: Start des zivilen amerikanischen Kommunikationssatelliten Telstar 1 von Cape Canaveral. Er ermöglicht erstmals transatlantische Fernsehübertragungen, wobei die stark elliptische Umlaufbahn diese auf höchstens 20 Minuten beschränkt.

1972

31. Januar 1972: Erfolgreicher Start des Forschungssatelliten HEOS-A2 im kalifornischen Vandenberg. Hergestellt bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) und betrieben von der ESRO, erforscht er Magnetfelder und Plasmadichten in hohen Breitengraden.

3. März 1972: Die amerikanische Forschungs-sonde Pioneer 10 hebt ab. Sie erreicht später als erster von Menschen gebauter Raumflugkörper Jupiter und liefert zahlreiche Erkenntnisse über ihn, seine Monde sowie das äußere Sonnensystem.

27. März 1972: Der Start der sowjetischen Forschungs-sonde Venera 8 klappt wie geplant. Knapp vier Monate später gelingt mit ihrer Hilfe das Absetzen einer Instrumentenkapsel auf der Venus, die 50 Minuten lang von der Oberfläche sendet.

16.–27. April 1972: Mit Apollo 16 absolviert die NASA ihre bislang vorletzte bemannte Mondmission. Während Ken Mattingly als Pilot der Kommandokapsel im Orbit kreist, sind John Young und Charles Duke knapp drei Tage auf der Mondoberfläche.

11. August 1972: Der Hauptentwicklungsvertrag für das mehrzwecktaugliche Kampfflugzeug MRCA Tornado wird von den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, Großbritanniens und Italiens unterzeichnet.

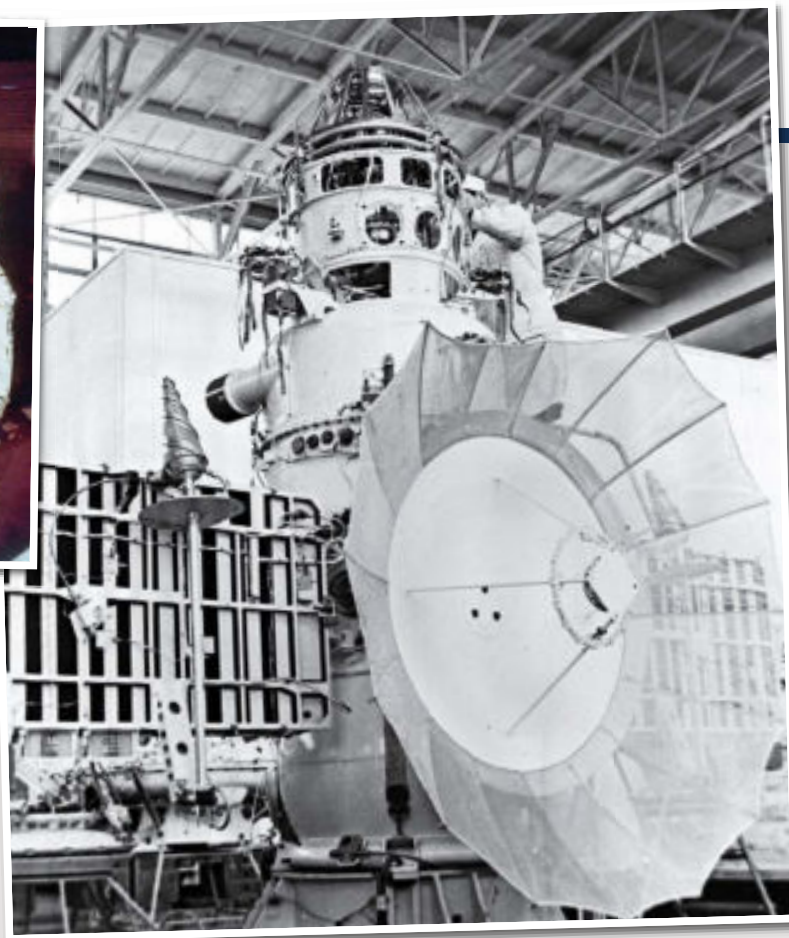
11.–17. Dezember 1972: Mit Apollo 17 beendet die NASA ihr bemanntes Mondprogramm. Kapselpilot Ron Evans bleibt im Mondorbit, während die Astronauten Eugene Cernan und Harrison Schmidt knapp drei Tage und drei Stunden auf dem Erdtrabanten sind.



Erster US-Amerikaner im Orbit

John Glenn umrundet mit seiner Raumkapsel »Friendship Seven« insgesamt dreimal die Erde

Foto NASA Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Stippvisite auf der Venus

Die Raumsonde Venera 8 trägt eine Landekapsel, die erfolgreich die Oberfläche unserer Nachbarwelt erreicht

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Vorerst zum letzten Mal

Mit Apollo 17 besuchen die bis dato letzten Menschen die Oberfläche des Erdtrabanten

Foto NASA Sammlung Wolfgang Mühlbauer



CHARLES LINDBERGH BESUCHT »RICHTHOFEN«

Propaganda-Coup

Im Jahr 1936 bot sich der Luftwaffe eine gute Gelegenheit, sich der Weltöffentlichkeit zu präsentieren: Lindbergh kündigte seinen Besuch an. Der Bildreporter Alex Stöcker hielt den Besuch in einem bislang unveröffentlichten Bildbericht fest

Von Holger Steinle



der Luftwaffe

Eine startbereite He-51-Jagdstaffel präsentiert sich Charles Lindbergh, der 1936 der neuen deutschen Luftwaffe einen Besuch abstattete



Im Frühjahr 1935 machte es die Regierung endlich offiziell: Deutschland rüstete auf. Und das war längst nicht alles. Darüber hinaus hob die Regierung nun auch die Luftwaffe als dritten Wehrmachtsteil aus der Taufe, obwohl es diese inoffiziell schon länger gab.

Monatelang gedrängelt

Die sensationelle Neuigkeit erreichte auch Alex Stöcker, dessen Schwerpunkt als langjähriger Bildberichterstatter stets auf der Luftfahrt lag. Nach monatelangen Verhandlungen mit dem Reichsluftfahrtministerium, und nachdem in der Presse erste Aufnahmen von der Jagdstaffel Richthofen erschienen waren, erhielt er im Herbst 1935 die gewünschte Erlaubnis. Nun durfte er bei der Luftwaffe foto-

Für beiden Seiten war Lindberghs Besuch vor allem eine PR-Veranstaltung



Hier interessiert sich Lindbergh (links) vor allem für das Cockpit des Schulflugzeuges He 72 D »Kadett« mit einem Sh14A-Antrieb



Lindbergh und die Luftwaffenoffiziere am Rand des Flugfeldes bei Flugvorführungen: Im Hintergrund die Flugzeughangars in Döberitz

grafieren – eine entsprechende jeweilige Anfrage vorausgesetzt, versteht sich. Außerdem musste er sämtliche Aufnahmen der Pressestelle des Reichsluftfahrtministeriums zur Freigabe vorlegen, bevor er sie veröffentlichen konnte. Auf diese Weise entstand einer seiner ersten Luftwaffen-Bildberichte. Thema war der Besuch von Charles Lindbergh im Sommer 1936.

Lindbergh landete am 22. Juli 1936, offiziell als Gast der Lufthansa und begleitet von seiner Frau Anne-Morrow, die als Copilotin fungierte, von London kommend auf dem Flugplatz Staaken, damals Standort der Lufthansa Technik. Bis zu seinem Abflug nach Kopenhagen am 2. August hatte er ein umfangreiches Besuchsprogramm zu absolvieren. Hintergrund dafür war das Interesse der US-Regierung, mehr über die deutsche Aufrüstung, vor allem die Entwicklung neuer Waffen und Gefechtstaktiken in Erfahrung zu bringen. Deshalb stellte die Regierung dem US-Botschafter in Berlin, William Dodd, 1936 einen neuen Militärattaché zur Seite: Major Truman Smith, Berufssoldat und Yale-Absolvent, der allerdings als Infanterist wenig Erfahrung mit der Luftwaffe hatte.

Der Besuch wird arrangiert

Im Mai 1936 erfuhr Smith aus einer Kurznachrichte des Paris Herald, dass Charles Lindbergh in Frankreich soeben eine Flugzeugfabrik besichtigt hatte. Smith kam der Gedanke, dass Oberst der Reserve Lindbergh vielleicht genauso gerne deutsche Flugzeugfabriken besichtigen würde.

Weiter auf Seite 30

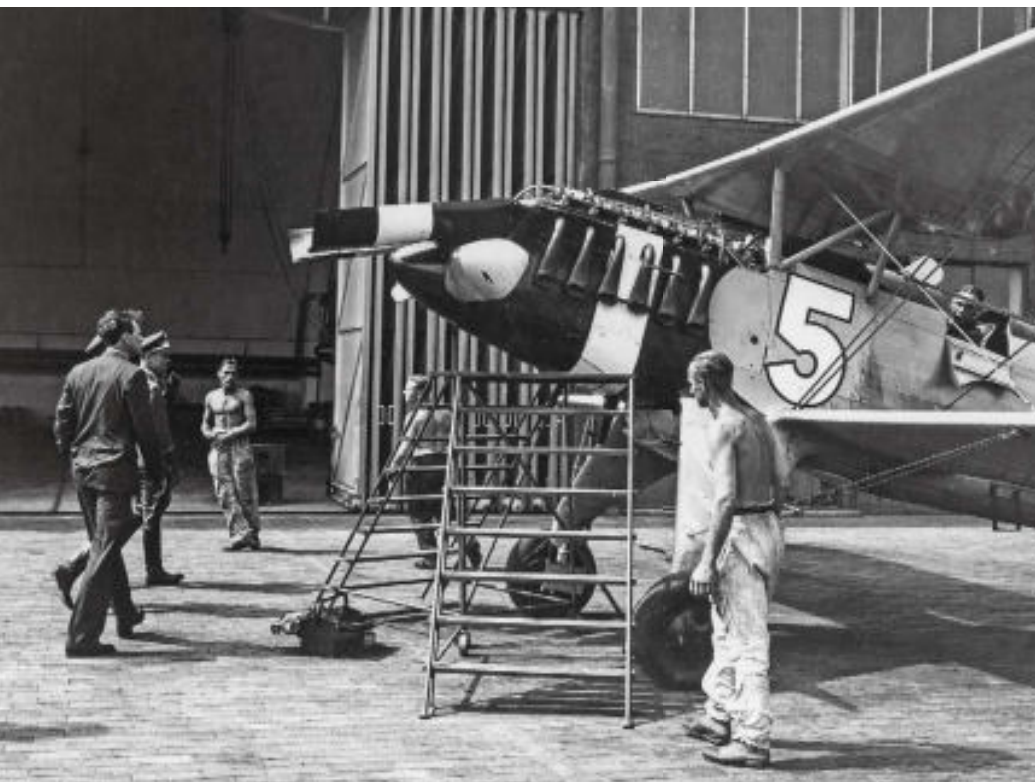


MITTE Neben der He 51, warten noch zwei Schulflugzeuge auf die Besucher: Hier die Focke-Wulf Fw 56 »Stösser«, ein Übungseinsitzer mit einem 240 PS leistenden Argus As 10C, den man für die Jagdfliegerschulung entwickelt hatte

RECHTS Für den Atlantikflieger Lindbergh war der Zwölfzylinder freilich von großem Interesse



Lindbergh begutachtet den BMW VI, einen Zwölfzylinder-Motor, und die beiden MG 17



LINKS UNTEN Lindbergh hatte auch das zweifelhafteste Vergnügen, dass spärlich bekleidete Bodenpersonal kennenzulernen





OBEN Lindbergh wird der Doppeldecker-Jagdeinsitzer Heinkel He 51 vorgestellt; rechts neben ihm der US-Luftwaffen-Attachée Theodore König

MITTE Die Besuchsgruppe vor einer Heinkel He 70 »Blitz«. Da Lindbergh kein Deutsch sprach, stand ihm ein Luftwaffenoffizier als Dolmetscher zur Seite

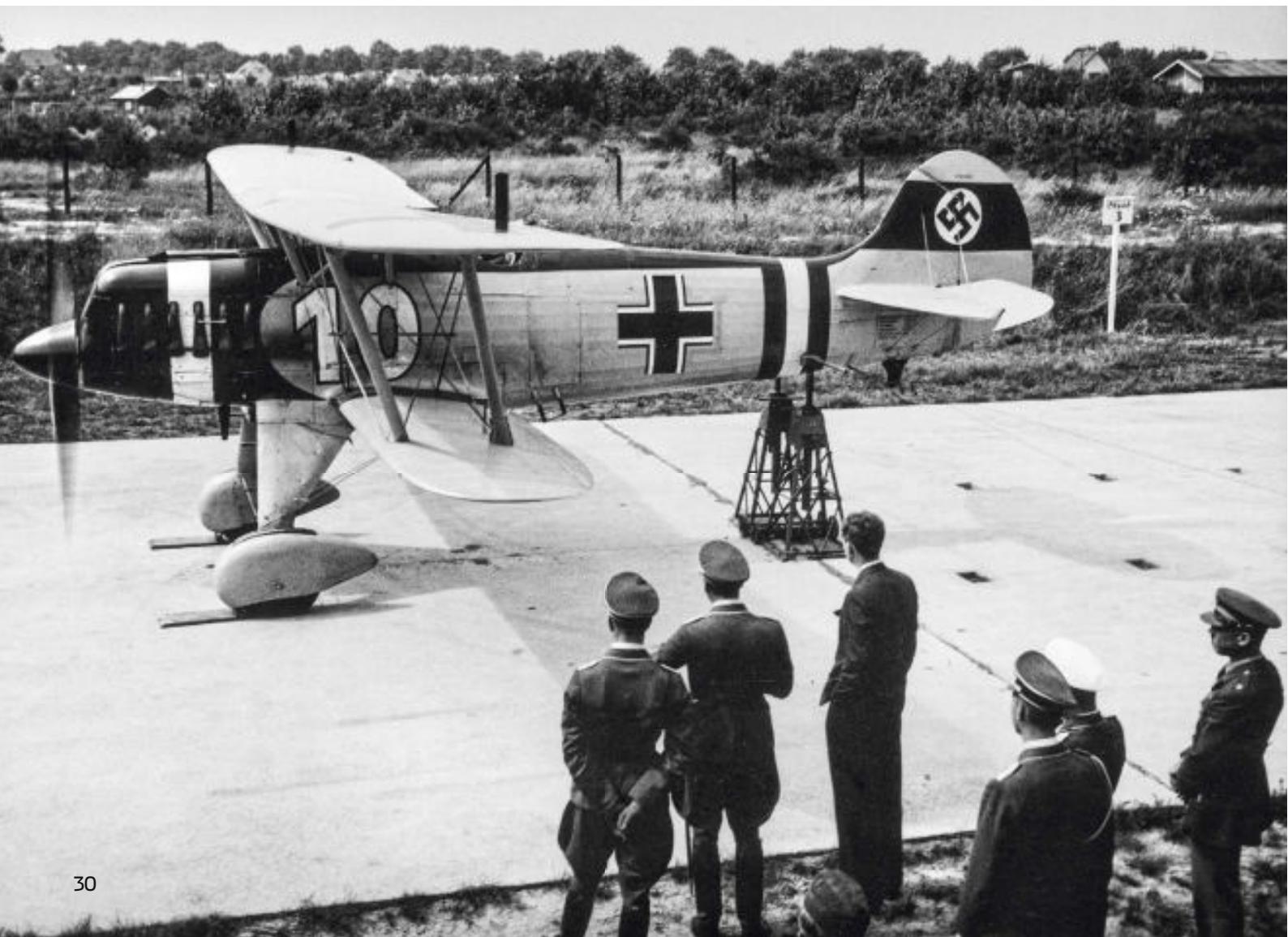


Lindbergh inspiziert ausführlich die He 70, die die Luftwaffe als Kurierflugzeug einsetzte

Ein weiteres Luftwaffen-Schulflugzeug:
die Arado Ar 66c mit Argus As 10C



Einschießen der beiden im Rumpf eingebauten MG 17 auf einem der drei Schießstände in Döberitz



Er brachte das Thema im Reichsluftfahrtministerium zur Sprache und erfuhr noch am selben Tag, dass die Einwilligung zu einem solchen Besuch von höchster Ebene erteilt worden sei, nämlich vom Reichsminister der Luftfahrt, Hermann Göring, und seinem Staatssekretär Erhard Milch.

Deutsche Luftfahrt ist zurück

Natürlich hatte die deutsche Seite auch Hintergedanken, wollte man doch kräftig die Propaganda-Trommel schlagen, um für die gewaltigen Anstrengungen der Nationalsozialisten beim Aufbau der neuen Luftwaffe zu werben. Außerdem wollte das Regime demonstrieren, dass die deutsche Luftfahrtforschung und -industrie wieder die Weltspitze erklimmen sollte.

Schon am nächsten Tag, am 23. Juli, begann das genauestens geplante umfangreiche Besichtigungsprogramm, bei dem Lindbergh vom stellvertretenden US-Luftfahrt-Militärattaché Theodore Koenig begleitet wurde, mit einem Besuch beim Jagdgeschwader Richthofen auf dem Fliegerhorst Döberitz. Der hier veröffentlichte Bildbericht von Stöcker zeigt nun die einzelnen Stationen dieses Besuches. ■

Als inoffizieller »Spion« der Amerikaner hatte Lindbergh großes Interesse an der Bewaffnung



UNTEN Viel zu verbergen gab es 1936 nicht mehr – bereits 1937 sollte die Bf 109 den Doppeldecker peu à peu ablösen

MITTE Lindbergh links im Gespräch mit Offizieren der Luftwaffe, ihm gegenüber Major Gerd von Massow, Kommandeur des Richthofen-Geschwaders





Eine große Airshow in Europa wird im Jahr 2022 wieder die **Airpower 22** sein, welche im September stattfindet. Mit einem Foto-Rückblick auf die Airpower 11 wollen wir Sie auf die kommende Saison einstimmen



Volles Programm!

Deutschland, Österreich und die Schweiz

APRIL

27.–30. April

Aero, Int. Messe der Allgemeinen Luftfahrt, Messe Friedrichshafen, www.aero-expo.de

MAI

21./22. Mai

Arbon Classics, Arbon, Schweiz, www.arbon-classics.ch/arbon-classics

JUNI

22.–25. Juni

ILA Berlin, Internationale Ausstellung für Luft- und Raumfahrt, ExpoCenter Airport Berlin, www.messen.de

25. Juni

Tag der Bundeswehr an 16 Standorten der Bundeswehr, unter anderem am Technischen Ausbildungszentrum der Luftwaffe in Kaufbeuren, www.bundeswehr.de

AUGUST

12.–14. August

Flugplatzfest, Flughafen Zweibrücken, www.aeroclub-bexbach.de

18.–21. August

Ballon Flugtage, Alpenrheintal, Schweiz, www.ballon-flugtage.ch

19.–21. August

Flugtage, Wittinsburg, Schweiz, www.flugtage-wittinsburg.ch

26.–28. August

Flugtage, Verkehrslandeplatz Bautzen, www.flugtage-bautzen.de

SEPTEMBER

2./3. September

Airpower 22, Fliegerhorst Hintersoisser, Zeltweg, Österreich, www.airpower22.at

3./4. September

Airshow, Verkehrslandeplatz Breitscheid, www.airshow-breitscheid.com

10./11. September

Flugtag, Segelfluggelände Sinsheim, www.flugtag-sinsheim.de

9.–11. September

Oldtimertreffen, Segelfluggelände Hahnweide, Kirchheim/Teck, www.oldtimer-hahnweide.de

Europa

APRIL

30. April–1. Mai

Airshow, Plasy, Tschechien, www.denvezduchu.cz

MAI

6.–8. Mai

Airshow, Piestany Aviation Festival, Slowakei, festivallectva.sk

JUNI

5./6. Juni

Airshow, Oostwold, Niederlande, www.oostwold-airshow.nl

18. Juni

Airshow, Mlada Boleslav, Tschechien, www.historical-airshow.com

19. Juni

Airshow, Kjeller Air Force Base, Norwegen, www.flydagen.no

25./26. Juni

Airshow, Roudnice, Tschechien, www.memorialair-show.webnode.cz

26. Juni

Airshow, Meaux, Frankreich, www.meaux-airshow.fr



Weltweit

FEBRUAR

15.–20. Februar

Airshow, Changi Exhibition Centre, Singapur, www.singaporeairshow.com

MÄRZ

19./20. März

Airshow, Naval Air Station JRB, New Orleans, Louisiana, USA, www.neworleansairshow.com

26./27. März

Airshow, MacDill Air Force Base, Tampa, Florida, USA, www.tampabayairfest.com

APRIL

5.–10. April

Sun 'n Fun Airshow, Lakeland, Florida, USA, www.flysnf.org

16.–18. April

Airshow, Wanaka, Neuseeland, www.warbirdsoverwanaka.com

30. April – 1. Mai

Airshow, Vero Beach Regional Airport, Vero Beach, Florida, USA, www.veroairshow.com

MAI

11.–15. Mai

IADE Tunisia, International Aerospace & Defence Exhibition, Djerba, Tunesien, www.iadetunisia.com

JUNI

4./5. Juni

Airshow, Chippewa Valley Regional Airport,

Eau Claire, Wisconsin, USA, chippewavalleyairshow.com

11./12. Juni

Airshow, Spirit of St. Louis Airport, Chesterfield, Missouri, USA, www.spirit-airshow.com

JULI

16./17. Juli

Airshow, Willow Run airport, Ypsilanti, Michigan, USA, www.yankeeairmuseum.org/airshow

25.–31. Juli

EAA Airventure, Oshkosh, Wisconsin, USA, www.eaa.org/airventure

AUGUST

19.–21. August

Airshow, McMinnville Airport, Oregon, USA, oregonairshow.com/mcminnville-event-2022

SEPTEMBER

21.–25. September

Afrika Aerospace and Defence Airshow, Waterkloof Air Force Base, Südafrika, www.aadexpo.co.za

NOVEMBER

2.–5. November

Indo Aerospace, Jakarta, Indonesien, indoaerospace.com

JULI

18.–22. Juli

Farnborough Int. Airshow, Farnborough, Großbritannien, www.farnboroughairshow.com

15.–17. Juli

Royal Int. Air Tattoo, RAF Fairford, Großbritannien, www.airtattoo.com

AUGUST

13./14. August

Airshow Wings & Wheels, Ursel, Belgien, wingsandwheels.be

SEPTEMBER

9.–11. September

Airshow Sanicole, Leopoldsbuurg/Hechtel, Belgien, www.sanicole.com/nl



Alle Angaben sind ohne Gewähr. Kurzfristige Änderungen treten häufig ein, eventuell beim Veranstalter nachfragen! Sie planen eine Veranstaltung? Teilen Sie uns diese bitte möglichst frühzeitig mit: janluftfahrt@aol.com, Alexander Nuesslein, janluftfahrt.de



Die PN-Flugboote übernahmen die von Porte in Felixstowe entworfenen relativ breiten Rumpfe. Sie gaben den Flugbooten hervorragende Seeigenschaften

DIE PN-FLUGBOOTE DER NAVAL AIRCRAFT FACTORY

Die wahren Pelikane



Aus der Felixstowe F.5 entstand in den USA die Naval Aircraft Factory F.5L, ab 1922 als PN-5 bezeichnet

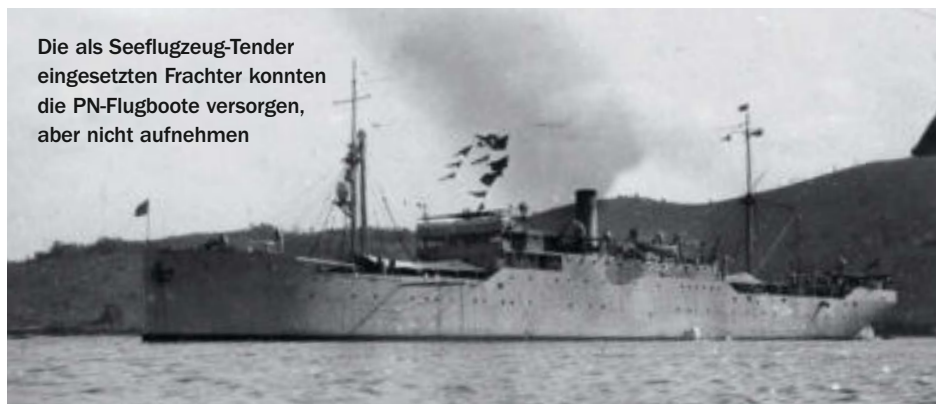
Flugboote faszinieren jeden Luftfahrt-Enthusiasten. Zu den bekanntesten ihrer Art gehören die PN-Flugboote, die ihre Entstehung ziemlich außergewöhnlichen Umständen verdanken
Von Christian König



Reithosen und braune Schnürstiefel: U.S.-Navy-Offiziere auf ihrer PN-9



Zahllose Antennen waren zwischen dem Rumpf und dem Leitwerk verspannt



Die als Seeflugzeug-Tender eingesetzten Frachter konnten die PN-Flugboote versorgen, aber nicht aufnehmen

In den 1920er- und 1930er-Jahren machten amerikanische Großflugboote von sich reden. Auch die Experten im Deutschen Reich spekulierten über deren Leistungsdaten. Bekannt war lediglich, dass die Piloten der U.S. Navy mit diesen Flugbooten Langstrecken zurücklegten. Verlegungsflüge von der Ost- zur Westküste oder von Kalifornien nach Hawaii waren demnach keine Seltenheit. Darüber hinaus erinnerte ihr Design stark an jene Maschinen, die den deutschen Seefliegern des Ersten Weltkriegs über den westfriesischen Inseln das Leben schwer gemacht hatten. Tatsächlich waren diese Ähnlichkeiten kein Zufall.

Heißes Pflaster Nordsee

Die Nordsee war für die alliierten Marineflieger zunächst ein heißes Pflaster. Das lag unter anderem an dem zweimotorigen Flugboot Curtiss H-4, das weder hinsichtlich seiner Seeigenschaften noch in puncto Motorisierung diesem Schauplatz gewachsen war. Der britische Pilot und Konstrukteur John Cyril Porte begann daher intensiv, mit dem Rumpf der amerikanischen Curtiss H-4 zu experimentieren.

Porte hatte bereits vor dem Weltkrieg eng mit dem US-Hersteller Curtiss zusammenge-

arbeitet und sich 1914 bei der Royal Navy dafür ausgesprochen, die Curtiss-Flugboote zu beschaffen. Bei der Seaplane Experimental Station des Royal Naval Air Service in Felixstowe entwickelte er letztendlich den 10,98 Meter langen einstufigen Bootsrumpf Porte Mod. I, den er mit dem Tragwerk einer Curtiss H-4 (Air Committee Joint Numbering System S/N 3580) kombinierte. Außerdem ergänzte er zwei weitere Stufen und prägte die V-Spannen des Bootsrumpfes stärker aus – die Felixstowe F.1 war geboren. Obwohl ein Einzelstück, reifte sie zu einem ausgesprochen guten Entwurf heran.

Satte 360 PS

Im Jahr 1916 beschaffte der Royal Naval Air Service (RNAS) die Curtiss H-8 als Nachfolger für die H-4, doch die Piloten monierten erneut sowohl den aus ihrer Sicht ungeeigneten Rumpf als auch den schwachen Motor. Porte griff daher ein weiteres Mal zum Zeichenstift und präsentierte den Verantwortlichen seinen Entwurf für die Porte Model II, das einen 12,81 Meter langen einstufigen Bootsrumpf mit scharfer V-Kielung aufwies. Die beiden Curtiss-Antriebe, die jeweils nur magere 160 PS lieferten, ersetzte er durch

Rolls-Royce Eagle VIII-Motoren, die satte 360 PS boten.

Die Felixstowe F.2, wie Porte den Vogel nannte, war, obwohl nur ein Prototyp, ausreichend motorisiert und erschien hochseetüchtig. Zwar ging die F.2 bereits am 30. September 1916 verloren, doch erwarb sie sich bis dahin den Ruf eines hervorragenden Seeaufklärers. Den man übrigens bis in die USA hören sollte, wo Curtiss bereits an der neuen H-12 (beziehungsweise H-12A) arbeitete, die ab dem Sommer 1916 aus den Werkhallen rollte. Allerdings ohne Antrieb. Stattdessen vereinbarte man mit den Briten, dass diese vor Ort Rolls-Royce-Reihenmotoren einbauen sollten. Darüber hinaus scheute sich Curtiss auch nicht, schrittweise Verbesserungen einfließen zu lassen, die die Briten in Felixstowe erforscht hatten. Nur anfangs flogen die Curtiss H-12 noch mit ihren ursprünglichen Rümpfen. Da jedoch die Produktion der neuen F.2-Rümpfe mit dem 20 Grad messenden V-Kiel stetig anwuchs, konnte man bald auch die älteren Exemplare auf den F.2A-Standard bringen (der Zusatz »A« markiert den Unterschied zum reinen Prototypen F.2).

Zulieferer für schnelle Yachten

Als Nächstes weiteten die Verantwortlichen die Fertigung aus, indem die Airco Aircraft Manufacturing Company die Erlaubnis erhielt, die F.2A in Lizenz zu produzieren.

Als Zulieferer gewann man zunächst May, Harden & May und S. E. Saunders; beides mittelständische Bootswerften mit einem Renommee für schnelle hölzerne Yachten. Später weitete man den Anteil an Rumpfizulieferern sogar auf sechs Unternehmen aus. Weil aber Airco kein Experte für Wasserflugzeuge war, avancierte May, Harden & May zur »Design Authority«. Statt die verschiedenen Gewerke für die Endmontage nach Felixstowe zu überführen, entstanden die meis-

**Blick in den Bootsumpf einer
Naval Aircraft Factory F.5L (PN-5) mit der
leistungsstarken Funkanlage**

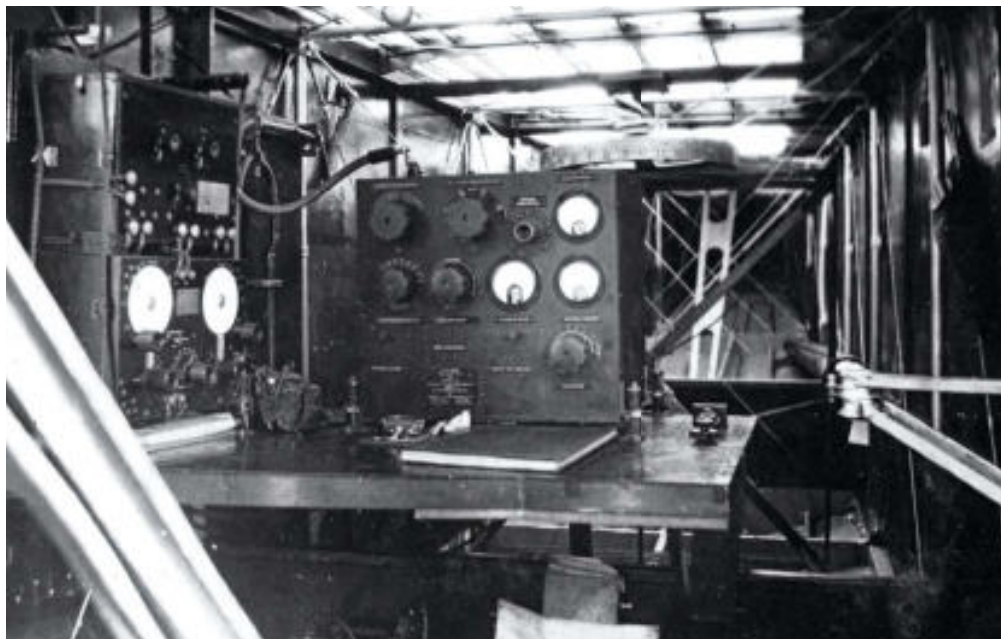
ten F.2A schließlich federführend bei May, Harden & May.

Der Bauaufwand war in der Tat groß. So beplankten die Konstrukteure den Rumpf doppelt diagonal mit Mahagonistreifen, die sie mit Kupfernägeln miteinander verbanden. Messingschrauben dienten wiederum dazu, die Leisten mit den Spanten zu verbinden. Die fertige zweistufige Holzkonstruktion bespannte man mit in Leinölfirnis getränktem Stoff, ehe man die Zelle lackierte. Der vierköpfigen Besatzung der Felixstowe F.2A, nämlich Flugzeugführer, Navigator (oder ein zweiter Flugzeugführer), Bordingenieur und Funker, standen vier Lewis-.303-MG im Bugstand, im hinteren Cockpit und an den Seiten des Rumpfes zur Verfügung, während die Maschine für die Gewaltaufklärung und U-Bootjagd insgesamt 208 Kilogramm an Abwurfaffen mit sich führen konnte.

Die etwa fünf Tonnen schweren Flugboote erreichten deutlich über 150 km/h und konnten – mit Zusatztanks – bis zu neuneinhalb Stunden in der Luft bleiben. Verzichtete man auf zusätzlichen Kraftstoff, reduzierte sich die Zeit auf rund sechs Stunden.

Behäbige U-Bootjagd im Mittelmeer

Bis März 1918 übernahm der RNAS wahrscheinlich 53 Felixstowe F.2A und 69 Curtiss H-12 und H-16. Eine Felixstowe F.2A kostete den Steuerzahler 1916 zirka 6738 Britische Pfund, was heute zirka 14,3 Millionen Euro entspricht – allerdings ohne Triebwerke, Instrumente und Bewaffnung. Die Motoren



schlugen noch einmal mit 1622 Pfund pro Exemplar zu Buche.

Die Konstrukteure bemühten sich im Anschluss, die Maschine noch weiter zu verbessern. So versuchten sie, einen leichteren Bootsumpf (F.2C) zu verwenden, doch über die V-Muster N64 und N65 kam das Projekt nicht hinaus. Ganz umsonst war die Arbeit jedoch nicht. Denn aus der N64 ging im Oktober 1917 die F.3 hervor.

Die F.3 besaß einen leichteren Bootsumpf in Gemischtbauweise, der auf den Oberseiten mit Stoff bespannt war. Das reduzierte Gewicht wiederum erhöhte die Kapazität der Abwurfaffen auf 416 Kilogramm. Dennoch flog sich die F.3 deutlich behäbiger. Bis März

1918 liefen dem RNAS 96 Maschinen zu, teilweise explizit für die U-Bootjagd im Mittelmeer bestimmt.

Die F.3 war kaum vollendet, als Ende 1917 mit der F.5 bereits das Nachfolgemuster bereitstand. Bei der F.5 lag der Bootsumpf tiefer. Außerdem war sie komplett mit Holz beplankt, was das Leergewicht auf 4140 Kilogramm gegenüber der F.3 mit 3613 Kilogramm ansteigen ließ. Dank der kräftigen Eagle-VIII-Antriebe verlief die Erprobung der F.5 so zufriedenstellend, dass die Verantwortlichen sogleich einen Fertigungsring gründeten. Neben der Aircro Aircraft Manufacturing Company, May, Harden & May und S. E. Saunders schaltete man die Gosport Aviati-

Im August 1925 flog die PN-9 No. 3 knapp 800 Kilometer von San Diego nach San Francisco



In dieser Aufnahme eines PN-5-Flugbootes der Naval Aircraft Factory wird der um 20 Grad geneigte V-Bootsrumpf besonders gut sichtbar



Rekordversuch vorbei: Aus einem Flug wurde ein Segeltörn – 700 Kilometer bis nach Hawaii! Das war ...

... doppeltes Pech, denn weil Boeings Führungsflugzeug PB-1 nicht einsatzklar wurde, flog die PN-9 No. 1 solo

on Company, die Phoenix Dynamo Manufacturing Company und die Short Brothers in die Produktion im Vereinigten Königreich ein.

Das beste Flugboot überhaupt

Nachbaubetriebe fanden sich in der Canadian Aeroplanes Ltd. und der amerikanischen Naval Aircraft Factory (NAF), die den Entwurf zutreffend als das beste Felixstowe-Flugboot überhaupt bezeichnete. Die U.S. Navy jedenfalls schien ihren Wunschtypen gefunden zu haben. Die NAF rüstete die F.5 mit Liberty-Zwölfzylindern (330 PS) aus, bevor die ersten von insgesamt 137 bei NAF gebauten F.5L ab dem 30. Juli 1918 der U.S. Navy zuliefen. Bei Curtiss selbst entstanden 60, bei der Canadian Aeroplanes Ltd. in Toronto 30 F.5L. Im Jahr 1922 än-





Bei den PN-12-Versuchstypen kompetierten Neunzylinder-Wright-R-1750 Cyclone 9 mit Pratt & Whitneys R-1690 Hornet. Im Ergebnis überzeugten beide Motorisierungen

Den Versuch, gemeinsam mit der PN-9 No. 1 von San Francisco nach Hawaii zu fliegen, musste die PN-9 No. 3 wegen Triebwerksproblemen abbrechen



derte man die Bezeichnung des Musters in Naval Aircraft Factory PN-5 und begann damit die Zählweise der PN-Flugboote. In der Folge sprießte die Versionsvielfalt: So bauten die Ingenieure die Leitwerke zweier F.5L um, die damit die Variante PN-6 begründeten. Zwei weitere F.5L erhielten Wright-T2-Antriebe, die stolze 525 PS boten und fortan an PN-7 firmierten. Boeing nutzte diese beiden Maschinen, um mit der PB-1 ein eigenes Flugboot zu entwickeln, von dem allerdings nur ein einziges Exemplar entstand.

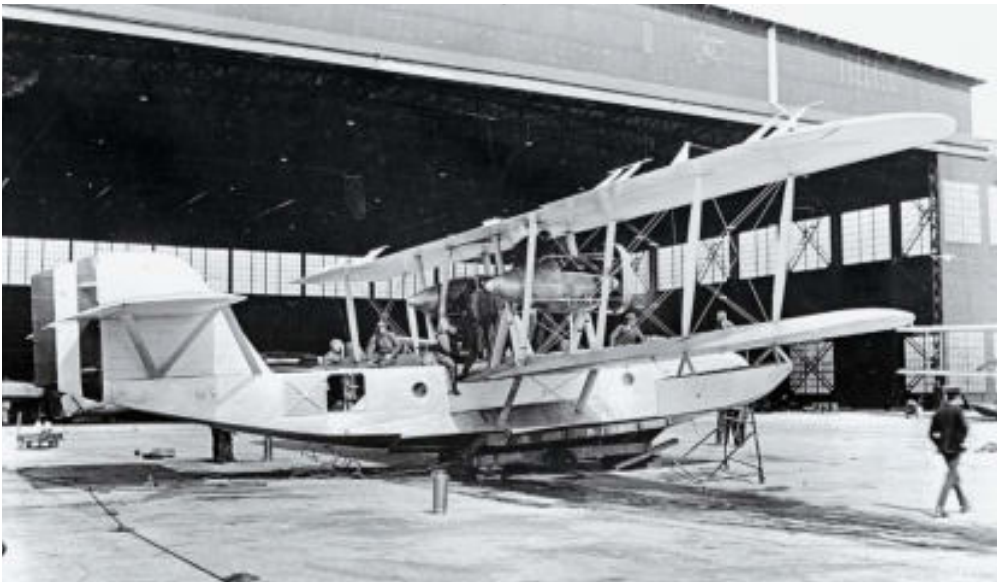
Verwirrend viele Experimente

Zwei weitere F.5L und PN-5 modifizierte man zur Baureihe PN-8 (zwei Packard-1A-2500-

Triebwerke mit je 475 PS/350 Kilowatt), die dann mit neuem Leitwerk zur PN-9 avancierte. Erneut umgebaut und modifiziert, entstanden aus der PN-9 zwei PN-10 und – mit verbessertem Leitwerk und optimiertem Bootsumpf – eine PN-11. Die verwirrend vielen Experimente sollten zu einem Flugboot führen, das man ohne Zwischenlandung die 3760 Kilometer von San Francisco nach Hawaii fliegen konnte.

Um einen derartigen Langstreckenflug vorzubereiten, griff man 1925 auf die 14,98 Meter lange NAF PN-9 zurück. Der leer 4080 Kilogramm wiegende Doppeldecker (22,20 Meter Spannweite, rund 113 Quadratmeter Tragflügelfläche) erreichte mit seinen beiden Packard-1A-2500-Triebwerken 180 km/h. Im

grünen Bereich betrieben, schaffte das beim Abflug 8221 Kilogramm wiegende Flugboot rechnerisch 4103 Kilometer Reichweite. Genug für den Flug nach Hawaii – wenn die Triebwerke durchhielten. Um das herauszufinden, stellten die beiden Leutnante Clarence H. Schildhauer und James R. Kyle am 2. Mai 1925 über Philadelphia einen Rekord im Dauerflug auf, indem sie die PN-9 für 28 Stunden und 35 Minuten in der Luft hielten! Als im Sommer 1925 die Boeing PB-1 – dem Grunde nach eine PN-7 mit einer Triebwerksgondel und Zug- beziehungsweise Druckpropeller – schließlich flügte wurde, hatte die U.S. Navy scheinbar die perfekten Voraussetzungen für den Nonstop-Flug nach Hawaii.



OBEN Von der Naval Aircraft Factory PN-10 entstanden lediglich zwei Prototypen



MITTE Die Naval Aircraft Factory PN-12 stellte den Endstand der Entwicklungsreihe dar

UNTEN Ab 1927 lizenzierte man den Nachbau der NAF PN-12 an verschiedene Hersteller in den USA

Mit der PB-1 als Führungsflugzeug sollten sich zwei PN-9 auf die lange Strecke nach Honolulu begeben. Als das Unterfangen am 31. August 1925 begann, glänzte Boeings PB-1 mit Triebwerksproblemen. Die Besatzung des Führungsflugzeuges sah demnach den beiden startenden PN-9 hinterher. Triebwerksprobleme zwangen allerdings auch die PN-9 No. 3 bald zum Umkehren, woraufhin sich die Besatzung der verbliebenen PN-9 No. 1 zum Alleingang entschloss. 725 Kilometer von Hawaii entfernt ging der No. 1 unter Commander John Rodgers der Sprit aus – und sie landete mit leeren Kraftstofftanks auf dem Pazifik. Die U.S. Navy suchte zwar im ganzen großen Stil – aber die PN-9 blieb verschwunden. Rodgers gab indes nicht auf und »schulte« seine Besatzung zu Matrosen um. Sie zerschnitten die Bespannung der Tragflächen und segelten neun Tage lang über 700 Kilometer, bis sie die Insel Kauai erreichten. Dort sichtete die Besatzung eines Unterseebootes die PN-9 – und brachte die Besatzung sicher an Land. Zwar war der Rekordversuch gescheitert, aber dass die Männer sicher und wohlbehalten wiedergefunden worden waren, feierte man ganz groß.

Als vorerst letzter Versuchstyp entstand die PN-12, und zwar einmal mit Neunzylinder-Sternmotoren Wright R-1750 Cyclone 9 (500 PS) und mit Pratt & Whitneys R-1690-Hornet-Sternantrieben (550 PS). Das Muster PN-12 symbolisierte das Entwicklungsende des einst als Curtiss H-1 und H-4 entworfenen





Auch die Glenn L. Martin Company fertigte 30 PN-12 als Martin PM-1, hier eine solche Maschine am 23.3.1931 in North Island



Als Nachbaubetrieb für die PN-12 gewann man auch Douglas, wo die Maschine als PD-1 vom Band lief

nen zweimotorigen Flugbootes, dessen Linien sich indes nur geringfügig verändert hatten. Weil die NAF 1927 an die Grenzen ihrer Produktionskapazitäten stieß und die U.S. Navy einen erhöhten Bedarf an Aufklärungsflugbooten verspürte, lizenzierte man die Produktion der PN-12 als Douglas PD-1 an die Douglas Aircraft Company (25 Exemplare), bevor man 18 PN-12 mit Doppelleitwerk als Keystone PK-1 bei der Keystone Aircraft Corporation in Bristol, Pennsylvania, bestellte. Auch die Glenn L. Martin Company erhielt Nachbauaufträge für das Muster PN-12, die wahlweise als Martin PM-1 (30 Exemplare) oder als Martin PM-2 (25 Exemplare) mit Doppelleitwerk und geschlossenem Flugzeugführerraum vom Band liefen. 1930 entwickelte man auf der Grundlage der Naval Aircraft Factory PN-11 das Muster Hall PH, ein von der Hall-Aluminum Aircraft Corporation in 44 Exemplaren gefertigtes Aufklärungs-Flugboot in Ganzmetall-Auslegung. Sowohl die Felixstowe F.5L/PN-5 als auch die folgenden PN-Baureihen erwiesen sich als überaus langlebig. Die letzten F.5L stellten 1931, die letzten PN-12 erst 1938 außer Dienst. Die Hall PH flogen bis ins Jahr 1944 hinein. ■



Bei der NAS San Diego gelang einem Fotografen dieser schöne Schnappschuss einer Douglas PD-1

Ein Muss für alle Luftfahrt-Fans!

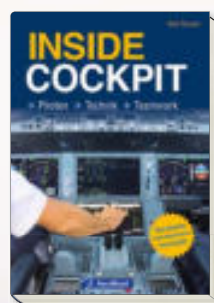
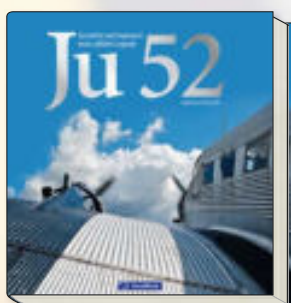
©frank peters - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

NEU

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-278-7
€ [D] 39,99

Die »Karriere« der Flugzeugfriedhöfe begann nach dem Zweiten Weltkrieg, als tausende von Militärflugzeugen nicht mehr benötigt wurden. Ideal sind Orte geringer Luftfeuchtigkeit, so gibt es wenig Rost. über lange Zeit können Ersatzteile entnommen werden und eine Wieder-Indienststellung ist oft nach vielen Jahren möglich. Heute sorgt Corona für eine große Zahl an ausgemusterten Maschinen. Der Bildband zeigt die interessantesten dieser Plätze weltweit.



Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



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

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



DIE FRÜHEN ZIELDARSTELLER DER U.S. NAVY 1935–1940

Fürs Visier geboren

Auch Schießen will gelernt sein: Schon früh setzten die Amerikaner auf Drohnen, um den Jagdflieger-Nachwuchs auszubilden

Von Christian König

Eine große Anzahl an Flugzeugen zu produzieren, ist eine Sache. Etwas anderes ist es, auch ausreichend Piloten auszubilden. Eben hier tat sich für die USA ein Problem auf, als die Naval Air Station North Island (NAS North Island beziehungsweise Halsey Field) am nördlichen Ende der Coronado-Halbinsel von San Diego 1917/1918 an ihre Kapazitätsgrenzen stieß. Um den Schulbetrieb nicht abspecken zu müssen, eröffnete die U.S. Army 1918 nördlich der mexikanisch-amerikanischen Grenze in der Otay Mesa Community einen (Feld-)Flugplatz, das sogenannte East Field.

Dort sollten angehende Flugzeugführer die Geheimnisse des Kunstflugs erlernen, mithin eine überlebenswichtige Voraussetzung für Jagdflieger. Darüber hinaus sollten hier auch Bord- und Fliegerschützen ihr Handwerk lernen.

Drohnen als Zielobjekte

Nach dem Ersten Weltkrieg standen in East Field vor allem Landeübungen (»touch and go landings«) auf dem Lehrplan. Außerdem experimentierten die Amerikaner hier mit ferngesteuerten Drohnen, die als Zieldarsteller fungierten. Ende der 1930er-Jahre war die Entwicklung von

ferngesteuerten Übungszielen soweit vorangeschritten, dass ein kombinierter Einsatz vom Boden und aus der Luft möglich wurde.

Beim Start steuerte man den Zieldarsteller per Funk aus einem Kraftfahrzeug heraus, in der Luft übernahm dann eine Flugzeug-Besatzung die Fernsteuerung. Als idealer Zieldarsteller bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte sich der Doppeldecker Curtiss Fledling (sinngemäß Grünschnabel oder Küken) herauskristallisiert. 1927 als leichtes zweisitziges Schulflugzeug entwickelt, war die von der Curtiss Aeroplane and Motor Company als Curtiss Model



Innovativ: Die Utility Squadron VJ-5 nutzte ferngesteuerte Drohnen als Zieldarsteller. Die »Piloten« saßen meist in einer Beechcraft Model 18 Twin Beech, so wie sie hier zu sehen sind (dunklere Maschinen)

Spitzname »Grünschnabel«:
Curtiss N2C-2 mit der taktischen Kennung
D-5 als Übungsziel, etwa um 1937/38



RECHTS Curtiss N2C-2 der U.S. Navy mit der taktischen Kennung D-44 auf dem Weg zum Rendezvous mit Schiffsflak vor der kalifornischen Küste



LINKS Nachdem die schwere Artillerie entfernt wurde, diente das ehemalige Schlachtschiff *USS Utah* als Zielschiff. Ab 1935 wurden auf dem Schiff Flak-Kanoniere ausgebildet, die scharf auf N2C-2 schossen

Am Platzrand von East Field steht im Mai 1940 hinter dem Station Waggon USN 7340 ein Funkkoffer. Links im Hintergrund eine Curtiss N2C-2, gefolgt von einem Jäger



48 angebotene Maschine ein konventionell aufgebauter, zweisitziger Doppeldecker mit zwei gleich großen Tragflächen (Spannweite 11,93 Meter, Profil Curtiss C-72). Der Entwurf war 8,33 Meter lang, wog leer 968 und abflugfertig 1285 Kilogramm. Als Antrieb war wahlweise ein Neunzylinder-Sternmotor Wright J-5 »Whirlwind« oder ein Wright J-6-7 »Whirlwind« (beide zirka 220 PS) mit einem Zweiblattpropeller vorgesehen. Mit diesem Triebwerk schaffte der leichte Trainer eine Steigrate von 3,53 m/s. Zwar waren bis zu 174,9 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich, aber als Ausbildungsgerät sollte die Konstruktion eher mit 140 km/h Reisegeschwindigkeit und einer Reichweite von 589 Kilometern punkten. Das Fahrwerk war entsprechend dem ruppigen Ausbildungsbetrieb besonders stabil, ließ sich aber leicht durch einen Zentral- und zwei kleine Stützwimmer unter den Tragflächen austauschen.

14 Konkurrentinnen um die Krone

Der Curtiss-Entwurf musste sich im Wettbewerb nicht weniger als 14 Konkurrentinnen stellen, weshalb man vorsichtshalber gleich drei Prototypen XN2C-1 fertigte. Nach diversen Vergleichsfliegen erhielt Curtiss einen Bauauftrag, den die Firma in zwei Baulosen abarbeitete: Das Model 48 lief 31-mal in der U.S.-Navy-Variante N2C-1 mit dem Wright

Fotos Christian König



LINKS Hier wird die N2C-2 (D-44) von einem Aufklärungsflugzeug Great Lakes TG-2 der U.S. Navy ferngelenkt

UNTEN LINKS Nach Volltreffern geht hier eine N2C-2 über dem Pazifik nieder

UNTEN RECHTS Ganz seltenes Bilddokument einer durch Treffer in Brand geratenen N2C-2. Die weißen Punkte auf dem Bild sind Flakgranaten mit Leuchtspur (»Tracer«)

J-5-Sternmotor und 20-mal in der Variante N2C-2 (Wright J-6-7) vom Band.

Nachdem die U.S. Navy mit den Serienmaschinen durchweg zufrieden war, reifte bei Curtiss der Wunsch, die Fledling auch zivilen Käufern zugänglich zu machen. Statt des Wright Whirlwinds sollte dafür ein ab Mai 1927 entwickeltes, insgesamt etwas leistungsärmeres Triebwerk zum Einsatz kommen: der Curtiss R-600 Challenger, ein Sechszylinder-Doppelsternmotor mit 170 bis 180 PS. Als Model 51 erlebte das Muster indes nicht die gewünschte Nachfrage, letztlich ein Spiegelbild der sich eintrübenden Weltwirtschaft. Weil der Flugzeughersteller aber mit dem Curtiss Flying Service seine eigene Airline für Zubringer- und Lufttaxi-Dienste betrieb, entstanden 109 Exemplare, die das Unternehmen anschließend selbst nutzte.

Später brachte man vier Model 51 auf den Standard Model 51 J-1, in dem man den Challenger gegen einen J-6-5 Whirlwind austauschte. Zwei weitere Model 51 wurden mit Wright-J-6-7-Triebwerken in Model 51 J-2 verwandelt und entsprachen damit dem Standard N2C-2 der U.S. Navy. Eine weitere Variante, die Fledgling Junior mit verkürzter Spannweite, blieb als Erprobungsträger hingegen ein Einzelstück.

Erfolg in der Türkei

Um den Umsatz anzukurbeln bemühte sich Curtiss um Exportaufträge, doch der Erfolg blieb überschaubar. Am Ende bestellte Kanada vier und die Tschechoslowakei eine Fledgling, ohne dass es zu Folgeaufträgen kommen sollte. Mehr Glück hatte Curtiss in der Türkei, wo die Curtiss Hawk (Model 35) in Lizenz, benötigte die türkische Luftwaffe doch ein geeignetes Ausbildungsgerät, sodass das Unternehmen 1933 ins-



Nur 32 der dreißigen Aufklärer TE-1 wurden als Great Lakes TG-2 mit einem 620 PS (463 kW) starken Wright-R-1820-86-Cyclone-Sternmotor von der Detroit Aircraft Corporation an die U.S. Navy geliefert. Die S/N 8709 wurde im September 1939 in Otay Mesa zur Fernsteuerung der N2C-2 eingesetzt



gesamt sieben N2C-1 teilerlegt an die Türkei lieferte. Dort blieben sie als Verbindungs- und Schulflugzeuge bis 1945 im Einsatz.

Eine letzte Variante der in etwas über 160 Exemplaren gebauten Modelle 48 und 51 war die Fledgling Guardsman. Das wahlweise für zivile oder militärische Nutzer vorgesehene Muster mit dem leistungsschwächeren Curtiss-R-600-Sternmotor einigte sich beispielsweise gut als Übungsziel. Curtiss hatte Glück: Sowohl das United States Army Air Corps (USAAC) als auch die U.S. Navy bestellten die Fledgling. Während man den oft gelb lackierten Doppeldecker beim USAAC als A-3 bezeichnete, blieb die U.S. Navy auch für ihre ferngesteuerten Zieldarsteller bei der Bezeichnung N2C-2.

Spitzname Feuerbiene

Auf dem East Field führte man sodann ab Mitte der 1930er-Jahre kombinierte Zieldarstellungsflüge durch, wobei die Amerikaner zweimotorige Beechcraft-Verbindungsflugzeuge nutzten, um die Drohnen zu steuern.

Im August 1939 entstand schließlich die Composite Squadron VJ-3, deren Spitznamen »Drone Rangers« oder »Fire Bees« unmissverständlich auf ihre Aufgabe hinwies. Zwar wurde das East Field erst 1943 offiziell von der U.S. Navy übernommen und als Naval Auxiliary Air Station (NAAS) Otay Mesa geführt, aber schon vorher setzte sich bei der VJ-3 anstelle der Begrifflichkeit East Field die Ortsbezeichnung Otay Mesa durch. Neben der Teilnahme an Flottenmanövern – beispielsweise an den Fleet-Problem-Übungen vor Kuba – setzte man die Drohnen ab 1935 regelmäßig als Übungsziele für die Flugabwehr-Lehrgänge an Bord des 1931/32 zum Zielschiff umgebauten ehemaligen Schlachtschiffs USS »Utah« (AG-16 ex. BB-31) ein. ■



SELTENES JU-52-
SCHNITTMODELL VON
MÄRKLIN

Junkers mit Fragezeichen

Ein heute in der Schweiz erhaltenes Großmodell der Ju 52 aus dem Jahr 1935 birgt immer noch eine ganze Reihe von Rätseln. Wer hat diese Art von Modellen in Auftrag gegeben und vor allem: warum?

Von Hans-Heiri Stapfer

Das Märklin-Großmodell ist im Maßstab 1:35 gehalten und ist offenkundig mit enorm viel Aufwand hergestellt worden

Fotos (2) Markus Wyss





Die linke Seite des Ju-52-Modells ist aufgeschnitten und erlaubt einen Einblick ins Cockpit sowie in den Fluggastraum





Vorbild für das Märklin-Großmodell war die Ju 52/3m ge (Werknummer 5072) D-ANEN »Fritz Puetter«, die im November 1934 zur Ablieferung an die Lufthansa gelangte Foto Lennart Andersson

Es ist in der Tat ein Blickfang, das imposante Junkers-Modell, das in den Räumlichkeiten von Helmut Sinn thront. Die im Originalzustand von 1935 gehaltene Ju 52 glänzt mit einer Spannweite von sagenhaften 80 Zentimetern und war ein Geschenk seines gleichnamigen Großvaters. Jener Helmut Sinn hat als Pilot und Fluglehrer die Ju 52 während vieler Stunden durch die Lüfte kutschiert, genauso wie auch die Ju 88. »Das Modell ist in der Tat ein Hingucker«, betont Enkel Helmut Sinn, »doch vieles an dieser Ju 52 bleibt rätselhaft.« Mithilfe der Leser hofft der Schweizer, etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Im Gegensatz zu den Original-Märklin-Modellen, die mit Blechlufschrauben ausgestattet sind, ist die Sinn-Ju mit drei Holzpropellern bestückt. Der Grund ist nicht bekannt. Darüber hinaus ist das Ende des »Dritten Reiches« keineswegs spurlos am Blickfang im Hause Sinn vorübergegangen. Ursprünglich trugen die Märklin-Junkers getreu dem Vorbild ein Hakenkreuz am Seitenleitwerk, was man aber wohl nach Kriegsende entfernt hatte. Das war bei den Schnittmodellen wohl kein Einzelfall: So präsentierte sich beispielsweise das im Sommer 2019 vom Bornheimer Auktionshaus Anticomondo angebotene Exemplar keck mit einem Schweizer Kreuz am Heck, ansonsten hingegen offenkundig im Lufthansakleid.

Ansonsten aber präsentiert sich Ju 52 unverändert. So ist sie auf ihrer linken Seite als Schnittmodell gehalten und besitzt eine aufwendig gestaltete Inneneinrichtung des Cockpits und des Fahrgastraums. Plexiglas schützt das Innenleben vor Staub und anderen Umwelteinflüssen. Die im Original 6,35 Meter

lange geräuschgedämpfte und beheizte Passagierkabine ist samt den verstellbaren Sitzen originalgetreu wieder gegeben.

Rares Meisterstück

»Schon seit Längerem versuche ich zu eruiieren, in welcher Stückzahl und in wessen Auftrag diese Modelle hergestellt worden sind«, sagte Helmut Sinn einmal – bislang ohne Erfolg. Nun soll es Kommissar Zufall richten.

»Ein Gutachter in Deutschland ist sich ziemlich sicher, dass damals im Auftrag der Junkers-Flugzeugwerk AG nur gerade vier bis fünf solcher Modelle für Reisebüros hergestellt worden sind«, fährt Helmut Sinn fort. In mindestens zwei Fällen sind Versteigerungen durch namhafte Auktionshäuser bekannt.

Der Lebenslauf des Schnittmodells im trauten Heim von Helmut Sinn ist nur fragmentarisch erhalten. Die ersten Jahre bleiben sogar völlig im Dunkeln. Bekannt ist lediglich, dass ein gewisser Hans Süssenguth die Märklin-Junkers irgendwann vor oder während des Krieges erwarb. Süssenguth, der an der Technischen Hochschule in Darmstadt Flugzeugbau studiert hatte, stieß 1939 zur Lufthansa und hielt der Kranich-Airline bis zum Untergang im Mai 1945 die Treue. Das Modell selbst muss den gesamten Krieg mit seinen endlosen Bombardements schadlos überstanden haben.

Süssenguth, der übrigens im Jahr 1978 das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland erhielt, heuerte 1952 erneut bei der Lufthansa an, wo er im Dezember 1963 zum ordentlichen Vorstandsmitglied aufstieg. Nach seinem Tod im Oktober 2002 gelangte das Modell in den Besitz des Ju-52-Veteranen und Unternehmers Helmut Sinn.

Trümmer aus dem Eis

In der Schweiz befindet sich neben dem Märklin-Großmodell einer Ju 52 noch mindestens ein weiteres Stück, das an die Wellblech-Airliner der Lufthansa erinnert. Im Aviatik-Archiv des Verfassers Hans-Heiri Stapfer in Horgen am Zürichsee schlummert das Trümmerteil eines 690 PS starken BMW-132-A-Sternmotors. Nach Dekaden der Gefangenschaft im ewigen Eis hat die Natur diesen Zylinderkopf erst vor wenigen Jahren freigegeben.

Die Wetterküche brodelte an jenem 1. Oktober 1938 überaus unangenehm, als sich eine Ju 52/3m der deutschen Lufthansa ihren Weg von Frankfurt/Main nach der italienischen Industriemetropole Mailand bahnte. Irgendwo über dem Alpenraum verschwand die Junkers urplötzlich von der Bildfläche.

Für den deutschen Betreiber war es ein rabenschwarzer Tag, denn ebenfalls am 1. Oktober 1938 ging über dem Südatlantik das für den schnellen Postverkehr zwischen Europa und Südamerika eingesetzte Dornier-Flugboot Do 18 V-6, D-AR0Z »Pampero«, spurlos verloren.

Umfangreich war die vom »Dritten Reich« über dem Alpenraum initiierte Suche. Neben Maschinen der deutschen, italienischen und schweizerischen Luftstreitkräfte kamen auch Airliner der Swissair, der Lufthansa sowie der italienischen Ala Littoria zum Einsatz. Auch das Nationalsozialistische Fliegerkorps beteiligte sich an der Aktion, genauso wie unzählige Bergsteigerkolonnen. Die bis Ende Oktober 1938 auf den gesamten Alpenraum ausgedehnte Suche nach der verschwundenen Lufthansa-Maschine blieb trotz größter Anstrengungen erfolglos.

Dieser Zylinderkopf eines BMW-132-A-Sternmotors, den der Autor in Händen hält, stammt von einer am 1. Oktober 1939 unweit von St. Moritz abgestürzten Ju 52/3m der Lufthansa

Fotos (2) Peter Wirth



Für Suchflüge nach der vermissten Ju 52 der Lufthansa stationierte das Kampfgeschwader 255 für und einen Monat die mit dem Geschwaderkennzeichen 54+F11 versehene Do 17 M-1 auf den bei Zürich gelegenen Militärflughafen von Dübendorf

Foto MHMLW



Während der Suchaktion stationierte die deutsche Luftwaffe für rund einen Monat eine Do 17 M-1 im schweizerischen Dübendorf. Der zweimotorige Dornierbomber gehörte zum Kampfgeschwader 255, das zu jenem Zeitpunkt im bayerischen Landsberg beheimatet war. Die Maschine trug auf dem Rumpf die für die Vorkriegszeit typische Markierung 54+F11. Die in 200 Exemplaren im Dornier-Zweigwerk von Oberpfaffenhofen gefertigte Do-17 M-1 war mit zwei Neunzylinder-Sternmotoren ausgerüstet, die 900 PS leisteten. Im Herbst 1938 – als der Bomber in Dübendorf weilte – befanden sich insgesamt 102 Do 17 M-1 im Arsenal der Luftwaffe, davon waren allerdings nur 80 Exemplare einsatzbereit.

Erst lange nach Ende der Suchaktion gaben die Alpen das Geheimnis preis: Bergsteiger fanden am 10. Juni 1939 Trümmerteile auf dem Bondasca-Gletscher im Bergell, rund 20 Kilometer südwestlich von St. Moritz. Die gefundenen Fragmente ließen aber noch keine eindeutige Identifikation des Flugzeuges zu. Klarheit schaffte erst ein im Juli 1952 vom Gletscher freigegebener Postsack. Die Maschine muss in etwa 3000 Metern Höhe fliegend frontal gegen die völlig glatte Granitwand des Piz Cangalo geprallt sein. Die Trümmer stürzten rund 800 Meter tief auf den Bondasca-Gletscher, wo sie größtenteils in den Spalten verschwanden. Die Besatzung, bestehend aus Flugkapitän Hans Joachim Handke, Bordmechaniker Josef Nienhaus und Funker Franz Temme, sowie die zehn Passagiere sind allerdings immer noch im Gletscher gefangen. Beim verunglückten Flugzeug handelte es sich um die Junkers Ju 52/3m ge mit der Werknummer 5928. Eine praktisch brandneue, von den Junkerswerken in Dessau gefertigte Maschine. Ihren Dienst hatte sie erst 1938 aufgenommen, also im Jahr ihres Verschwindens. Sie trug das Kennzeichen D-AVFB und war



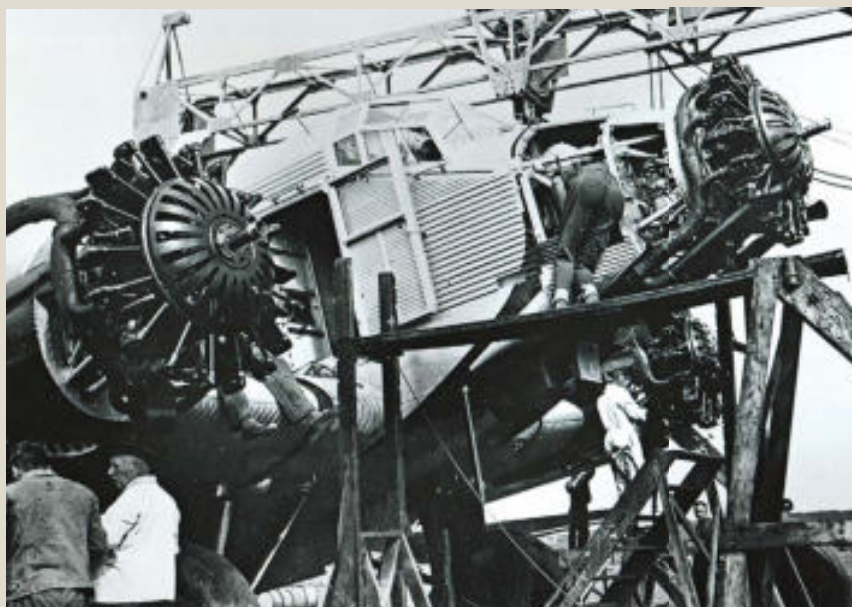
Wie in einem Bienenhaus: Junkers der Deutschen Lufthansa geben sich während der Zwischenkriegsjahre auf dem Flughafen von Berlin-Tempelhof ein Stell-dichein. Im letzten Friedensjahr verlor die Lufthansa insgesamt acht Ju 52 durch Unfälle

Fotos (3) Deutsche Lufthansa AG

nach Otto von Beaulien-Marconnay benannt. Insgesamt stellte die Lufthansa 1938 17 Ju 52 in Dienst. Bis zur Auflösung der alten Lufthansa bei Kriegsende im Mai 1945 trugen alle Junkers Ju 52 Namen von tödlich verunglückten Piloten dieser Gesellschaft. Die D-AVFB war bereits die zweite Ju-52 der Lufthansa, die als »Otto von Beaulien-Marconnay« flog. Nach ihrem Verlust am 1. Oktober 1938 erbte wie-

derum die im Jahr 1939 übernommene Ju 52/3m ge D-ADBO diesen Namen. Zu Beginn des Jahres 1938 wies die Lufthansa eine Flotte von 68 Ju 52/3m auf. Davon gingen im letzten Friedensjahr in Europa neben der am Piz Cangalo zerschellten D-AVFB noch weitere sieben Maschinen dieses Typs verloren – nie hatte die Lufthansa in Friedenszeiten mehr Flugzeuge dieses Typs eingebüßt als 1938. ■

Die Ju 52/3m ge der Lufthansa wurden von drei BMW-132-A-Sternmotoren angetrieben



Während des Zweiten Weltkriegs zierte Flugzeugmodelle das Schaufenster der Lufthansavertretung in Zürich

Foto Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich



»Das Modell habe ich von meinem Großvater als Geschenk zu meinem 50. Geburtstag erhalten«, erinnert sich Helmut Sinn und damit trat die Märklin-Junkers die Reise in die Schweiz an.

Helmut Sinn war nicht nur ein begnadeter Pilot, sondern auch ein überaus erfolgreicher Unternehmer. Der am 3. September 1916 in Metz geborene Sinn kam am Ende des Ersten Weltkriegs als Flüchtling in die Pfalz, wo er schon als Kind auf dem nahe gelegenen Flugplatz Speyer eine Faszination für Flugzeuge entwickelte. Dank des Reichsarbeitsdienstes erlernte er das Segelfliegen und erwarb zwischen 1936 und 1938 alle Pilotenlizenzen. 1961 gründete der Selfmademan in Frankfurt am Main eine Uhrenfirma mit gleichem Namen. Das Unternehmen entwickelte und produzierte Flugzeug-Borduhren für

die Bundesluftwaffe – auch die Lufthansa gehörte zu seinem Kundenkreis. Gleichzeitig fertigte der ehemalige Ju-52- und Ju-88-Flugzeugführer Flieger-Chronographen für Privatpersonen. Helmut Sinn verstarb am 14. Februar 2018 in Frankfurt.

Böses Ende bei Demjansk

So viel zu den beteiligten Person und dem Modell selbst. Eine weitere Spur könnte der Hersteller bieten. Märklin fertigte neben den raren Schnittmodellen ab 1935 in unbekannter Zahl konventionelle Blechmodelle der Ju 52 in identischen Dimensionen. Diese bereits beim Unternehmen bemalten Junkers gelangten mit einer Aufhängevorrichtung in den Handel. Der Spielwarenhersteller im schwäbischen Göppingen wählte dabei den Maßstab 1:35, sodass die Junkers eine Spann-

weite von 80 sowie eine Rumpflänge von 52 Zentimetern aufwies. Der gewählte Maßstab war kompatibel mit den von Märklin produzierten elektrischen Modelleisenbahnen in der Spurweite I.

Das 1856 von Theodor Friedrich Märklin gegründete Unternehmen produzierte zuerst Puppenküchen, ehe es 1891 auf der Leipziger Frühjahrsmesse erstmals eine Eisenbahn präsentierte. Aeroplane haben bei Märklin eine lange Tradition und finden sich zum ersten Mal 1909 in einem Katalog – just in jenem Jahr, als Louis Bleriot als erster Mensch den Ärmelkanal fliegend überquerte.

Als Märklin nun für sein XXL-Modell ein Vorbild suchte, entschied sich das Unternehmen für die im November 1934 zum Preis von 185 269 Reichsmark an die Lufthansa abgelieferte Ju 52/3m ge (Werknummer 5072)



Die Junkers Ju 52/3m der Lufthansa waren während der Zwischenkriegsjahre regelmäßige Gäste auf dem Flughafen von Zürich-Dübendorf

Foto Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich

Die Ju 52/3m nai (Werknummer 5646) SE-AFD
 »Vikingaland« der AB Aerotransport absolvierte am
 1. Juni 1939 den Eröffnungsflug von Stockholm-
 Bromma nach Zürich-Dübendorf
 Fotos (2) Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich



D-ANEN, welche den Merknamen »Fritz Puetter« erhielt. Bereits im Januar 1935 musste diese Junkers im dichten Nebel treiben erstmals notlanden. Bis Ende Dezember 1938 war die »Fritz Puetter« insgesamt 4151 Stunden in der Luft. Bei Kriegsausbruch übernahm die Luftwaffe den Lufthansa-Airliner. Im Dienste der Kampfgruppe zur besonderen Verwendung 600 ging diese Ju 52/3m ge während

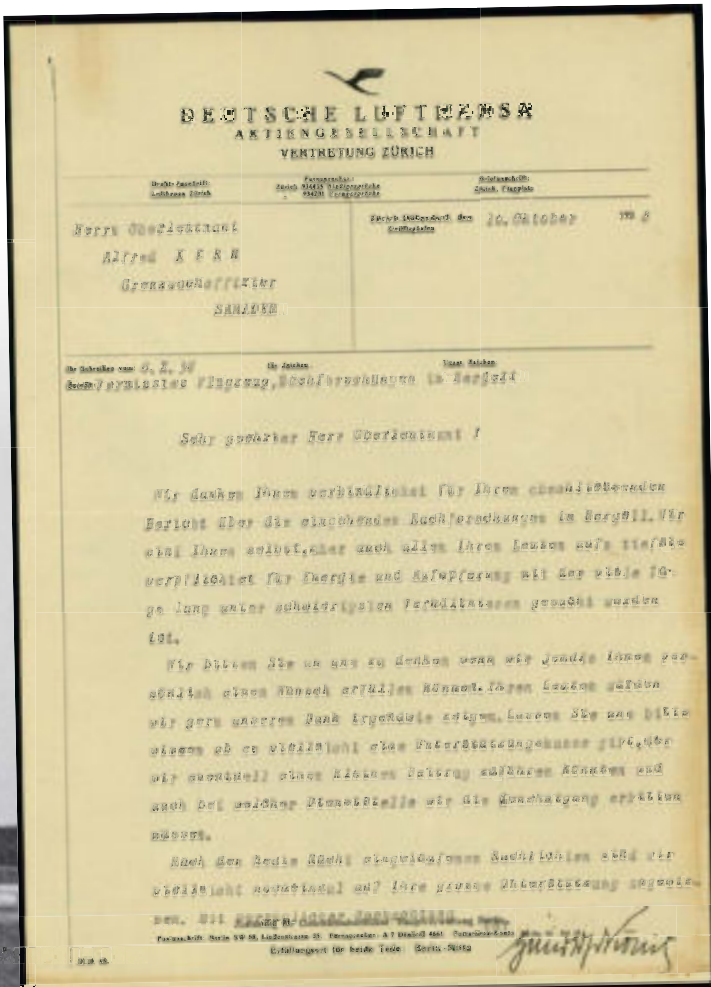
der Kesselschlacht um Demjansk am 5. Februar 1942 bei einem Versorgungsflug verloren, wobei die fünfköpfige Besatzung den Tod fand.

Unklar ist, warum sich der Modelleisenbahn-Hersteller ausgerechnet für die relativ farblose »Fritz Puetter« entschieden hat, denn es gab Ju 52/3m, die sich durch außergewöhnliche Flüge spektakulärer in die

Schlagzeilen der Weltpresse geflogen hatten. Möglicherweise war dies einfach dem Zeitpunkt geschuldet, denn die »Fritz Puetter« lief in Dessau just zu jener Zeit vom Band, als das schwäbische Unternehmen den Nachbau initiierte. Also ist es gut möglich, dass Märklin die D-ANEN als Mustermaschine herangezogen hatte.

Völlig im Dunkeln liegt auch die Zielgruppe dieses Großmodells. Für reines Spielen war das Teil schlichtweg zu groß und sprengte mit Sicherheit das Budget des Otto Normalverbraucher. Der anstelle der Zulassung angebrachte, auffällig große Schriftzug »Lufthansa« am hinteren Rumpfteil lässt durchaus die Möglichkeit offen, dass Märklin diese Modelle in erster Linie für die Kranich-Airline fertigte. Bekannt ist, dass die Lufthansa die Schaufenster ihrer Auslandsvertretungen bis weit in den Zweiten Weltkrieg hinein mit Modellen schmückte, dabei machte die Schweiz keine Ausnahme. Am Standort Zürich warb die Lufthansa noch für Flugreisen, als weite Teile des Dritten Reiches unter den schier endlosen alliierten Bombardements ächzte.

Dieses von der Lufthansa-Vertretung in Zürich verfasste Dokument zum Absturz einer ihrer Ju 52 in der Schweiz befindet sich heute im Bundesarchiv in Bern
 Foto Bundesarchiv Bern



Wellblech-Ikone der Lufthansa

Dass Märklin ein Großmodell der Tante Ju im Angebot hatte, ist wohl auch schlicht dem Zeitgeist geschuldet. Der Wellblech-Airliner glänzte mit einer hohen Zuverlässigkeit und war bald das Aushängeschild der Deutschen Lufthansa. Schnell flog sich die Junkers in die Herzen von Passagieren und Luftfahrt-Enthusiasten und erwies sich als eine Ikone der Lüfte.

Die Lufthansa empfing ihre erste Ju 52 am 1. Mai 1932 – rund ein Jahr, bevor die NSDAP an die Macht kam. Es handelte sich dabei um die Ju 52/3m ce (Werknummer 4013) D-2201, die später den Merknamen »Boelcke« erhielt.

Das Vorbild

Das von Märklin gefertigte Großmodell nahm die Ju 52/3m ge zum Vorbild, die erste in Großserie gefertigte Version dieses Wellblech-Airliners. Das Dessauer Stammwerk startete mit der Produktion der Ju 52/3m ge im Jahr 1934 und lieferte 13 Einheiten an die Lufthansa – darunter auch die vom Göppinger Spielwarenhersteller als Großmodell verewigte »Fritz Puetter«. Bereits zwei Jahre später verfügte die Kranich-Airline über 58 Stück. Zu diesem Zeitpunkt bestanden 85 Prozent der Lufthansaflotte aus der Ju 52/3m. 1939 befanden sich 73 Einheiten im Inventar der Gesellschaft. Bis Kriegsausbruch gingen im Dienste der Lufthansa 20 Ju 52/3m ge durch Unfälle verloren, davon acht alleine im Jahr 1938.

Im Gegensatz zur Vorgängerversion Ju 52/3m fe hatte man bei diesem Typ über dem Cockpitbereich einen zusätzlichen Peilrahmen montiert. Die ersten Exemplare der Ju 52/3m ge waren noch mit dem 525 PS starken BMW Hornet A ausgerüstet, während der größte Teil dieses Bauloses aber den BMW-132-A-Neunzylinder-Sternmotor mit 690 PS erhielt.

Neben der konventionellen Landvariante besaßen einige Ju 52/3m ge zudem Schwimmer. Betreiber dieser Version war neben der Lufthansa auch Syndicato Condor in Brasilien, die Det Norske Luftfartselkap in Norwegen sowie die Casa in Uruguay. Bei der von Deutschland und der Sowjetunion gemeinsam betriebenen Gesellschaft Deruluft kamen zudem mit Skiern ausgerüstete Ju 52/3m ge auf der Route Berlin–Moskau zum Einsatz.

Der Löwenanteil aller Ju 52/3m ge sind für die Lufthansa entstanden, doch dienten einige auch bei verschiedenen Fluggesellschaften in Südamerika, Südafrika sowie in Asien.

Der Großteil aller je gebauten Ju 52 lief allerdings der Luftwaffe zu, wobei neben Junkers auch andere Unternehmen dieses Muster in Lizenz bauten.

Im ersten Produktionsjahr 1934 rollten 450 Ju 52/3m aus den Werkhallen. Zwei Jahre später waren es bereits über 1000. Insgesamt dürften vor Beginn des Zweiten Weltkriegs annähernd 500 für den zivilen Luftverkehr bestimmte Ju 52/3m entstanden sein. ■



Die Schwimmerversion der Ju 52/3m ge mit drei 660 PS starken Hornet-T2E-Triebwerken kam unter anderem auch bei der finnischen Aero O/Y zum Einsatz
Foto Klaus Niska



Diese Zulassung würde heute wohl an der Political Correctness scheitern: Ju 52/3m ge (Werknummer 4039) D-ANAL »Gustav Leffers« befindet sich auf dem Flugplatz von London-Croydon
Foto Lennart Andersson



Vorsicht, Mogelpackung: Die Zulassung D-ANEN auf diesem vielfach publizierten Foto ist retouchiert. Es handelt sich in Tat und Wahrheit um die Ju 52/3m ge (Werknummer 4041) D-3131 »Werner Voss«
Foto Lennart Andersson



OBEN Diese Ju 52/3m ge (Werknummer 5283) PP-CBA »Aconagua« war von Sindicato Condor an die ecuadorianische SEDTA vermietet worden. Im Frühjahr 1942 erbeuteten die USA diese Junkers als erstes deutsches Flugzeug

Fotos (3) Deutsche Lufthansa AG

MITTE Zahlreiche europäische Fluggesellschaften setzten die Ju 52/3m ge ein, darunter die belgische SABENA. Die Ju 52/3m ge (Werknummer 5510) OO-AGU stieß am 9. Mai 1936 zur Flotte. Diese Junkers verunfallte am 25. März 1944 bei Costermansville in der damaligen belgischen Afrikakolonie Kongo



Carl August von Gablenz pilotierte die Ju 52/3m ge (Werknummer 5663) D-ANOY »Rudolf von Thüna« am 24. August 1937 von Kabul aus (Bild) über das Pamir- und Hindukusch-Gebirge nach China



Zu Testzwecken kam das neue Muster auf der Route Berlin–Hannover–Amsterdam–London zum Einsatz, wobei die Junkers Blumen als Fracht transportierte. Ab Sommer 1932 beflog die Ju 52 D-2201 regelmäßig die Rotation Berlin–Kopenhagen–Malmö. Flugkapitän Willi Polte nahm am 28. Juni 1932 mit der »Boelcke« am 3. Internationalen Flugmeeting von Zürich teil und errang überlegen den Klassensieg.

Ein häufiger Gast

Schon vor der Ankunft des Junkers-XXL-Modells in der Schweiz gehörte die Ju 52/3m in Genf und Zürich zum bekannten Bild: Die Luft-

hansa setzte den Typ während der späten Zwischenkriegsjahre auf der Strecke 44 von Berlin-Tempelhof nach Zürich-Dübendorf ein, inklusive zweier Zwischenlandungen in Halle-Leipzig und Stuttgart-Echterdingen. Auf der von Stuttgart-Echterdingen nach Marseille führenden Strecke 22 machten die Junkers in Genf-Cointrin eine Zwischenlandung. Die Ju 52 der Kranich-Airline pendelten zudem auf der Strecke 41 von Zürich über München-Riem und Wien-Aspern. Auch die ab Budapest-Budaörs fliegende ungarische Malért flog mit der Ju 52/3m Zürich an.

Nur ein kurzes Gastspiel gab die schwedische AB Aerotransport mit ihren Junkers Ju

52/3m nai: Die ab 1. Juni 1939 betriebene Strecke 1085 führte von Stockholm-Bromma über Kopenhagen-Kastrup und Berlin-Tempelhof nach Zürich. Im Gegensatz zur Standardversion war die Ju 52/3m nai mit den Pratt & Whitney S3H1-G Wasp mit 600 PS ausgerüstet, die auf einen dreiblättrigen Hamiltonpropeller wirkten. Ein Unterscheidungsmerkmal waren die markant größeren NACA-Motorenhauben an der Ju 52/3m nai. Am 29. August 1939 – drei Tage vor Kriegsausbruch – untersagte der Bundesrat allen zivilen Flugverkehr, was die Wellblech-Airliner für Jahre aus der Schweiz verbannte. ■

AUSGEDIENTE LUFTFAHRTTECHNIK

Luftflotte im Schrebergarten

Als werbetechnischer Blickfang verdingt sich so manches ausgemusterte Luftfahrzeug hierzulande. Manche abgeflogenen Kisten wurden von ihren neuen Eigentümern top restauriert und erstrahlen in ewigem Glanz. Besonders beliebt ist die Antonov An-2

Von Christian König

Zahlreiche Luftfahrt-Enthusiasten holen sich ein Stück Fliegerromantik in den eigenen Garten – so wie dieser An-2-Besitzer aus Bad Aibling



Auf seinem Werkstattgelände hat sich Heinz Feld von der Maschinenbau Feld GmbH in Eitorf seinen Lebenstraum erfüllt: eine vollständige und funktionsfähige Antonov An-2P. Die Maschine ist als 46. Exemplar des Bauloses 140 mit der Werknummer 1G140-46 bei PZL Mielec in Polen entstanden, ehe man sie am 16. November 1972 als CCCP 70342 in das Zivilluftfahrt-Register der UdSSR eintrug. Als Halter fungierte die ukrainische Verwaltung für Zivilluftfahrt der Aeroflot, die das ebenso unkaputtbare wie anspruchslose Flugzeug für Zubringerdienste einsetzte. Zuletzt als UR 70342 zugelassen, entdeckte Heinz Feld die An-2P am Rande des Flugfeldes von Saporishja in der östlichen Ukraine. Nach dem Transfer nach Deutschland investierten die Antonov Freunde Eitorf mehrere Jahre, bis ihre An-2P wieder aussah wie neu – und das nicht nur äußerlich. Ein Neunzylinder-Sternmotor vom Typ ASH 62 (1000 PS) trieb den größten Doppeldecker der Welt an – und bei diesem Flugzeug läuft er noch! Der Flugzeugführerraum ist ebenso komplett instrumentiert und voll funktionsfähig. Sprich: tanken, Landstrom anschließen, Hauptschalter umlegen und die Anna fängt an zu leben.

Die Antonov warb für Aral

Als Pächter einer Aral-Tankstelle (heute: Esso) in Leverkusen-Alkenrath wünschte sich Thomas Spehar 2005 einen Werbeträger, den man als Autofahrer einfach nicht übersehen konnte. Fündig wurde er in Polen und auch bei ihm war es eine Antonov An-2. Zerlegt in 150 Einzelteile und verteilt auf zwei Lastkraftwagen, wurde die Maschine angeliefert. Fünf Monteure bauten das gewaltige Exponat wieder zusammen und hoben es dann mit einem Autokran auf eine Trägerkonstruktion. 2011 bot ein Freund Spehar eine Mil Mi-2 an, die bei ihm im Garten stand – ein wenig heruntergekommen, und ohne Hauptrotorblätter. Spehar zögerte nicht lange und griff zu. Auf dem Dach der Tankstelle montierte er sodann eine Stahlkonstruktion, auf die er anschließend den restaurierten Helikopter setzte. Der Clou: Für einen Euro lässt ein kleiner Elektromotor den Hauptrotor mucksmäuschenstill rotieren. Ein toller Spaß für Groß und Klein!

Als Treffpunkt der hungrigen Kreativen gilt die »Blaue Sau« der Buccara Rhein Meile GmbH, eine In-Bar und Event Location kurz hinter der Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen in Bad Honnef. Auf dem Gelände befindet sich neben der Cockpitsektion einer Vickers 812 Viscount, die 1958 als C/N 363 vom Band lief und bei Continental Airlines als N251V flog, auch eine komplett erhaltene Bell 47 G-2 mit der Fantasieerkennung PA+119 der Heeresflieger. Am Straßenrand gegenüber der Bar hat die »Blaue Sau« eine An-2-

Fotos Christian König



OBEN Im Gegensatz zu dem Enthusiasten aus Bad Aibling hat Heinz Feld seine An-2 restauriert

MITTE Ein Helfer säubert die Zündkerzen des 1000-PS-Sternmotors ASH 62

UNTEN Gänsehaut pur, und was auf die Ohren: Anlassen des Neunzylinders





Blicks ins Cockpit der voll funktionsfähigen An-2P der Antonov Freunde Eitorf ...

MITTE ... und 2011 kam noch eine Mil Mi-2 dazu. Ein E-Motor bewegt den Hauptrotor



UNTEN Beim Kunstwerk »Hoher Besuch« leuchtet der Landescheinwerfer und der Hauptrotor dreht sich elektrisch



Bugsektion mit Triebwerk und Cockpit positioniert. Auch wenn es verlockend ist, dort Platz zu nehmen und selbst nach Herzenslust Pilot zu spielen: Die Bugsektion steht auf Privatgelände und darf nicht bestiegen werden.

Drohnen als Deko

Dass auch Drohnen eine durchaus reizvolle Dekoration darstellen, bewies Hans Ulberth Anhäuser aus Wahn, der eine Beechcraft MQM-61 Cardinal Typ A1001 an der Außenfassade von Optik Anhäuser montieren ließ. Die Geschichte dazu: Nachdem sie während des Zweiten Weltkriegs rund 9.300 Drohnen vom Typ OQ-3 als Übungsziele vor allem für Flak-Artilleristen gefertigt hatte, entwickelte die Radioplane Company in den USA die Drohne Radioplane BTT (Basic Training Target). Mit einem McCulloch-O-100-2-Zweitaktmotor (72 PS/53) flog die BTT mit 324 km/h in bis zu 7000 Metern Höhe zirka 333 Kilometer weit. 1952 übernahm Northrop die Firma und änderte den Namen der Drohne in Northrop Shelduck (MQM-36); insgesamt 73.000 Stück liefen vom Band. Die Firma Beechcraft versuchte ab 1959 ebenfalls in dieses Geschäft einzusteigen und fertigte das



Modell 1001 als KDB-1, später MQM-39A, für die U.S. Navy. Die Weiterentwicklungen Model 1025 resepektive MQM-61A für die U.S. Army waren größer als Northrops Shelduck, hatte einen 125-PS-Motor, Starthilferaketen und erreichte 560 km/h in bis zu 13 100 Metern Höhe. In der Luft konnte die MQM-61A verschiedene Scheinziele schleppen, etwa zwei Banner oder Schleppsäcke im Heck und bis zu vier Schleppziele unter den Tragflächen. In den Pylonen am Ende der Tragflächen waren Signalgeber installiert, die den Erfolg des Übungsbeschlusses anzeigten. 2.200 Stück hat das Unternehmen gefertigt, nur ganz wenige überlebten.

Vom Hubschrauber zum Kunstwerk

Vom leichten einmotorigen Mehrzweckhubschrauber SA.319 Alouette III fertigte der französische Hersteller Sud Aviation (später: Aérospatiale) ab 1959 über 1400 Exemplare. Die Alouette bewährte sich sowohl für militärische als auch für zivile Zwecke, vor allem im Hochgebirge. Der Künstler Michael Sailstorfer schuf 2009 aus einer ausgedienten Alouette III das Kunstwerk »Hoher Besuch«. Zur Ausstellung »Köln Skulptur 5« lackierte Sailstorfer die Zelle des Drehflüglers weiß und die Verglasung schwarz, ersetzte das Triebwerk mit einem Elektromotor und platzierte das Objekt am Kölner Skulpturenpark auf dem Dach des Ingenieurbüro Heiming (Elsa-Brändström-Straße 9, 50668 Köln). Dort werden die Rotoren und der Landscheinwerfer in unregelmäßigen Abständen ein- und ausgeschaltet und erzeugen den Eindruck einer gerade erst gelandeten Alouette. ■

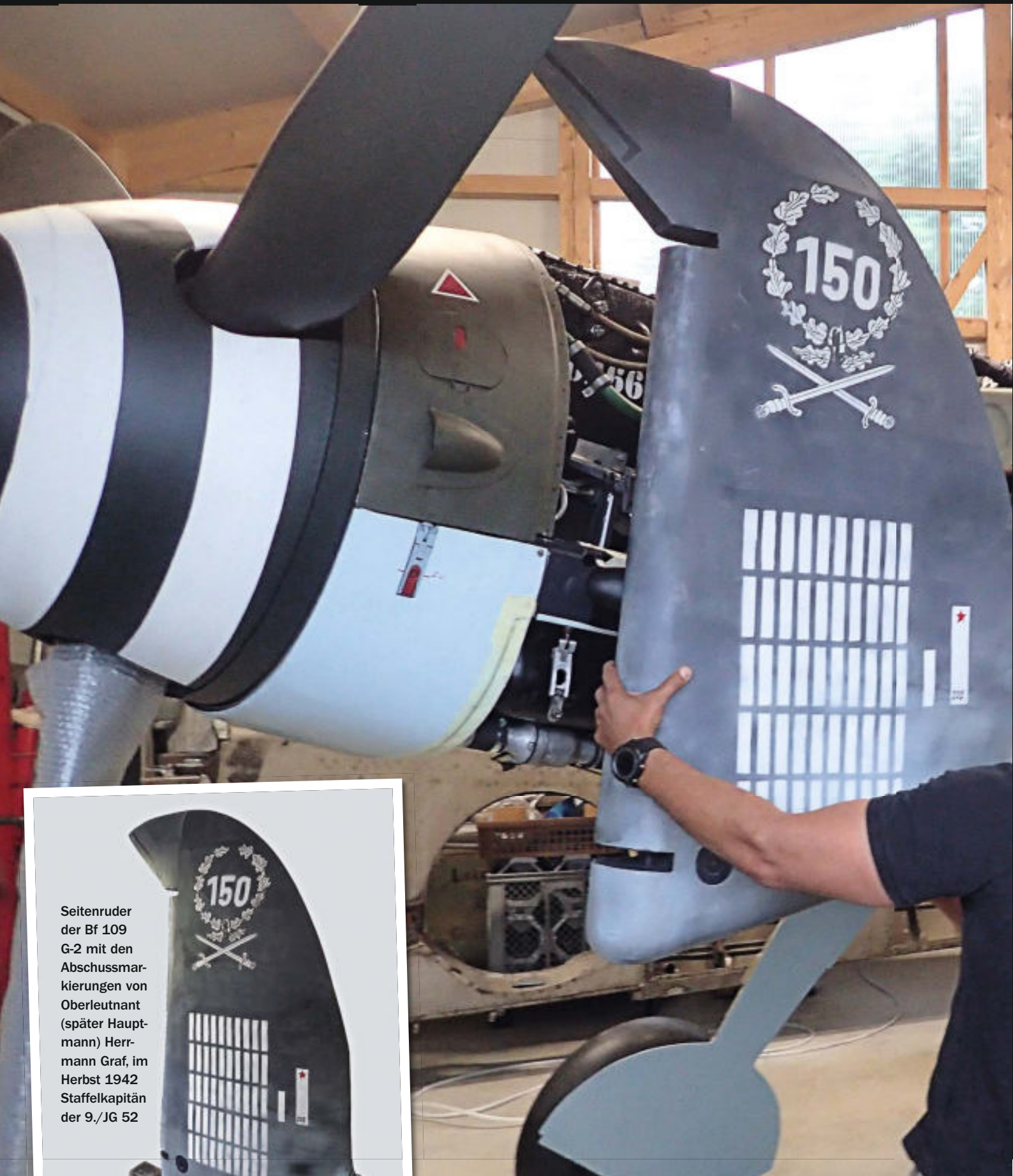


OBE Nur 2200 Drohnen des Typs Beechcraft MQM-61 Cardinal Typ A1001 wurden gebaut. Diese hier hängt an der Fassade von Optik Anhäuser in Wahn

MITTE Bugsektion einer Antonov An-2 am Straßenrand in Bad Honnef

UNTEN Auch der Tankstellen-Pächter Thomas Spehar aus Leverkusen griff 2005 zu einer Antonov An-2 als Werbeträger





Seitenruder
der Bf 109
G-2 mit den
Abschussmar-
kierungen von
Oberleutnant
(später Haupt-
mann) Herr-
mann Graf, im
Herbst 1942
Staffelkapitän
der 9./JG 52

LUFTFAHRTGESCHICHTE FÜRS WOHNZIMMER

CockpitRockers

Im bayerischen Erding fertigt Edwin Hoffmann Ausrüstungsteile der Jagflugzeug-Legenden Bf 109, P-51 und Spitfire als einzigartige Replikatate nach. Für das *Flugzeug Classic*-Jahrbuch öffnete er seine Werkstatt

Von Christian König



Edwin Hoffmann mit seinem nachgebauten G-2-Seitenruder des »Jägers von Stalingrad«

Fotos Christian König

Der Faszination Fliegerei konnte sich Edwin Hoffmann (Jahrgang 1982) nicht mehr entziehen, als er im Alter von zwölf Jahren mit dem Bau von Flugzeugmodellen im Maßstab 1:72 begann. Später gesellten sich ferngesteuerte Modelle dazu. Auf den Wiesen rund um Fürstenfeldbruck zogen sie ihre Runden, aber Hoffmann zahlte auch das bittere Lehrgeld der damaligen Zeit: »Von meinen ferngesteuerten Flugzeugen verschwand mehr als eines aufgrund defekter Elektronik auf Nimmerwiedersehen leise brummend am Horizont.« Nach der Schule absolvierte er eine Lehre, diente einige Jahre bei der Bundeswehr als Scharfschütze, bevor er bei internationalen Unternehmen als Speditionskaufmann arbeitete. Der Fliegerei blieb er treu: Bei der Sportfliegergruppe der Bundeswehr in Fürstenfeldbruck büffelte er für die PPL, sammelte Flugstunden. Die Schnittstelle zwischen dem Flugzeugführer und seinem Luftfahrzeug ist das Cockpit. Die Füße auf den Pedalen, die Hände am Steuerknüppel, wachen Auges die vielfältigen Anzeigen des Hauptgerätebrettes beobachtend, entstand der Wunsch, selbst das eine oder andere Instrument zu Hause oder im Büro auf dem Schreibtisch liegen zu haben.

Höhenmesser für eine Mark

Nun gibt es ein unüberschaubares Angebot an gebrauchter Avionik, aber danach sehnte sich Hoffmann nicht. Vielmehr wollte er die In-



Täuschend echt wirkende Instrumente und Abnutzungsspuren machen jedes Gerätebrett zu einem Unikat

strumente jener Flugzeuge haben, die ihn als Jugendlichen schon begeistert hatten: die Weltkriegsklassiker Messerschmitt Bf 109, Supermarine Spitfire oder North American P-51 Mustang. Eher zufällig hatte er 1999 einen alten Höhenmesser für eine bescheidene D-Mark erworben. Mit Geduld und Sachver-

stand unternahm Hoffmann Recherchen und kaufte in den folgenden Jahren mal dieses, mal jenes Original-Instrument, die er später in originalgetreue Hauptgerätebretter einsetzte. Zusätzlich begann er, jene korrespondierenden Ausrüstungsgegenstände zu suchen, die Flugzeugführer in den Jagdflugzeug-Legen-



LINKS Blick in die Montage der CockpitRockers im bayerischen Erding



RECHTS Machte aus seinem Hobby einen Beruf: Edwin Hoffmann von CockpitRockers, hier vor Eurofighter Typhoon FGR.4 und Panavia Tornado GR4 der Royal Air Force

Der Nachbau eines Hauptgerätebretts der Bf 109 G-6 im Maßstab 1:1 gehört zu den Topsellern



UNTEN Um den natürlichen Spieltrieb des Betrachters zu stoppen, sind die Gerätebretter mit einer abnehmbaren Plexiglasscheibe geschützt



LINKS Als hätte man es eben erst ausgebaut: Replik des Dashboards einer späten Supermarine Spitfire Mk.II

den des Zweiten Weltkriegs mit sich führte. Bald bewegte er sich in einem internationalen Netzwerk von Gleichgesinnten. Und dann entstand 2010 die Idee, Gerätebretter und seltene Ausrüstungsgegenstände nachzubauen. Denn vor allem im Original nur noch schlecht erhaltene oder inzwischen – aufgrund ihrer Seltenheit – völlig unbezahlbare Instrumente, Schalter oder Ausrüstungsteile fehlten in vielen öffentlich zugänglichen oder privaten Sammlungen.

»Wir stellen Unikate her«

Edwin Hoffmann bringt die Idee auf einen einfachen Nenner: »Wir haben jahrelang mit Ausdauer und Spürsinn Originalteilen nachgesetzt. Und uns dann gedacht, dass auch andere Sammler und Warbird-Liebhaber von unserer Ausdauer profitieren könnten. Deshalb stellen die CockpitRockers nach Vorbild dieser alten Originale einzigartige Replikas her. Unikate, welche mittlerweile bei Sammlern, Museen und Airshows auf der ganzen Welt zu finden sind.« Zu den beliebtesten Objekten gehören die Nachbauten der Hauptgerätebretter von Bf 109, P-51 und Spitfire. Die Bretter haben die Originalabmessungen, aber die Instrumente sind verkürzt ausgeführt; ein Kompromiss, um die Replikate gegebenenfalls auch als Wanddekoration präsentieren zu können. Eine abnehmbare Plexiglasscheibe vor



dem Gerätebrett bremst den Wunsch vieler Menschen, die Geräte anfassen zu müssen. Bei der Reproduktion der Hauptgerätebretter aus Metall, Kunststoff, Holz oder Draht kommen Techniken des Plastikmodellbaus zum Einsatz, etwa um per Trockenpinselmethode (englisch »dry brushing«) Abnutzungs- und Verwendungsspuren nachzuahmen. Der große Vorteil: Kein Instrumentenbrett gleicht dem anderen, jedes ist für sich genommen ein Einzelstück.

Neben den fertig aufgebauten Instrumentenbrettern haben die CockpitRockers auch Rohlinge im Sortiment. Edwin Hoffmann: »Viele Sammler haben alle Instrumente zusammengetragen. Was denen fehlt, ist die exakt gearbeitete, qualitativ hochwertige Nachfertigung eines Rohpanels. Wir haben vor einiger Zeit die Werkspläne für Gerätebretter aus den damaligen Messerschmitt-Werken in Augsburg ausgewertet und dann beschlossen, Rohpanels in 1:1 für die Bf 109 nachzubauen.«

Sper Holz und Gummi

Dafür verwenden die CockpitRockers 9-mm-Birkensperholz für die Gerätebretter 1 und 2 und den Gerätetafelträger, die Abstandshalter sind aus Gummi nachgefertigt. Alle Komponenten können wahlweise in Schwarz oder Graublau vorlackiert und fertig verschraubt geliefert werden. Der Preis: 145 Euro. Den passenden Steuerknüppel gibt es ebenfalls (www.cockpitrockers.de) selbstredend auch als im Vintage-Stil gefertigter

Das Reflexvisier Revi C12/D (Anforderungszeichen Fl 52095) aus der Fertigung von Carl Zeiss, Jena, kommt montiert auf einem dekorativen Holzsockel

Nachbau mit passendem Typenschild, Nieten und in den korrekten Abmessungen. Aus Metall und diversen Kunststoffen ist das Kontrollgerät KG 13A zwar nicht im luftfahrttechnischen Sinne funktionsfähig, aber den Abzugshebel kann man ebenso wie alle Druckknöpfe betätigen und bewegen.

Als Nachbau nicht erkennbar

Weil die im Original erhalten gebliebenen Reflexvisiere Revi C12/D der Bauart C. Zeiss, Jena (Anforderungszeichen Fl. 52095) mittlerweile stolze Summen kosten, hat Hoffmann einen superb detaillierten Nachbau im Angebot: »Das Revi C12/D ist wohl das bekannteste Visier der Luftwaffe, war in Bf 109 oder Fw 190 im Einsatz. Auch für die Schräge Musik, also den MGFF/M-Schrägeinbau in den Nachtjägern Bf 110 G-4 (N), nutzte man bis 1944 das C12/D. Unser Nachbau wurde schon in viele Museumsflugzeuge eingebaut, weil er vor allem als eines nicht erkennbar ist – als Nachbau.«

Das gilt auch für die perfekt asymmetrisch nachgebauten Seitenruder der Bf 109 G-2 mit originaler Heckleuchte (Fl. 32563) – new od Stock. Und da auch die echten Schwimmwesten der Luftwaffe aus dem Zweiten Weltkrieg kaum mehr zu bekommen sind, helfen die CockpitRockers aus: mit der exzellent gearbeiteten Schwimmweste 10-30B-2 (Fl. 30154-2) und der wahlweise dazu

Dieser detailverliebte Nachbau kommt in Museumsflugzeugen zum Einsatz, macht aber auch in der Vitrine eine tolle Figur

passenden Sauerstoff-Flasche in der späten Ausführung.

Ein anderes seltenes Artefakt ist die Sauerstoffmaske für Flugzeugführer gemäß Lw-Baumuster 6701-1 als 1:1-Nachbau. Das Original wurde von der Firma Auer in Berlin für den Einsatz mit der Fliegerhaube LkpN101 entworfen und erfreute sich wegen seiner leichten Bauweise großer Beliebtheit. Gut erhaltene Originalmasken kosten heute bis zu mehreren Tausend Euro, wenn man sie denn überhaupt irgendwo angeboten bekommt. Die meisten der wenigen Masken auf dem Markt sind in grauseligem Zustand und haben nur noch wenig Substanz. Hoffmanns Nachbau besticht durch die flachen Halteklammern, den eingearbeiteten Einsatz aus Sämischleder, die zugehörige Krokodilklammer und die sehr seltene elastische Halterung mit ihren zwei großen asymmetrischen Metallklammern, dem Band und den kleinen Gummis. Die Maske ist äußerlich nicht von einem Original aus den 1940er-Jahren zu unterscheiden, kostet aber nur einen Bruchteil.

Der Steuerknüppel vieler deutscher Jagdflugzeuge in Originalgröße: Kontrollgerät KG 13A. Dank beweglichem Abzugsbügel und funktionierenden Druckknöpfen ist der KG 13A von CockpitRockers nicht vom Original zu unterscheiden





OBEIN LINKS Die Sauerstoffmaske war viele Jahre eines der meistgesuchten Artefakte der Luftwaffe



OBEIN RECHTS Auch nicht alltäglich: originalgetreu nachgefertigte Luftwaffen-Schwimmweste 10-30B-2 (Anforderungszeichen FI. 30154-2)

RECHTS Im Original unbezahlbar, als Nachbau nicht: Sauerstoffmaske für Flugzeugführer gemäß Lw-Baumuster 6701-1



Sehr beliebt sind die aufwendig aus Flugzeug-Aluminium in liebevoller Handarbeit hergestellten Abdeckbleche mit aufgemalten Geschwaderwappen. Edwin Hoffmann achtet auch hier auf Details, erzählt uns, dass diese dekorativen Teile »keine Massenanfertigung sind. Die Wappen, Embleme oder persönlichen Kennzeichen werden wie damals in den Einsatzflughafen von Hand aufgetragen. Das wirkt sehr authentisch.« Eine vorinstallierte Halterung sorgt beim glücklichen Besitzer für eine schnelle und einfache Wandbefestigung. »Wir erweitern ständig unsere Sammlung von originalgetreu nachgefertigten Exponaten, die ein Stück Zeitgeschehen des Luftkriegs im Zweiten Weltkrieg festhalten. Denn jedes unserer Unikate erzählt von den legendären Errungenschaften der Luftfahrt in den 1930er- und 1940er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts, vom Mythos der Flying Legends. Wenn Sie einen Wunsch haben, sprechen Sie mich einfach an.« Dann mal los: Holen Sie sich jetzt Ihr außergewöhnliches Stück der Luftfahrtgeschichte! ■



Täuschend echt, bis hin zu den Abnahme-stempeln: Etikett in der Schwimmweste



Ein Mitarbeiter von Edwin Hoffmann in der Werkstatt im bayerischen Erding



RECHTS, BEIDE BILDER Beliebt als Geschenk sind Bleche mit Lw-Emblemen. Hier beispielsweise die Micky Maus von Adolf Galland oder das Geschwaderwappen des Jagdgeschwaders 1 »Oesau«

Die MS-T war die erste von 68 in Schweden niedergelassenen B-17 während des Zweiten Weltkriegs



DIE ERSTE B-17 IN SCHWEDEN

Boeings Elchtest

Im Zweiten Weltkrieg kam es häufiger vor, dass Piloten beschädigte Maschinen auf neutralem Boden landeten. Eines dieser Flugzeuge war die B-17 »Georgia Rebel«, die den Auftakt zu einer ganzen Reihe von Landungen machte

Von Christian König

Das sehen die Schweden auch nicht alle Tage: eine brauchgelandete B-17. Die Nase Art weist die Maschine als »Georgia Rebel« aus



Das Auftauchen der viermotorigen Consolidated B-24 und Boeing B-17 (Bild) stellte die deutsche Reichsverteidigung zwar vor Probleme. Dennoch mussten die Amerikaner auch Verluste und Notlandungen hinnehmen – wie etwa in Schweden

Das nennt man wohl Beharrlichkeit: Der schwedische Luftfahrthistoriker und Buchautor Bo Widfelt arbeitet seit Jahrzehnten gemeinsam mit internationalen – aber vor allem nordeuropäischen – Enthusiasten daran, all jene Flugzeuge zu erfassen, die während des Zweiten Weltkriegs in den Luftraum des neutralen Schwedens eingedrungen und dort verblieben waren. Das Ergebnis dieser umfangreichen Arbeit ist mittlerweile zugänglich (siehe Kasten). Ein Flugzeug, das dabei besonders heraussticht, ist die »Georgia Rebel«, die erste von insgesamt 68 B-17, die den Krieg in Schweden beenden sollte.

Als sich die 8. US-Luftflotte am 28. Januar 1942 konstituierte, liefen in rascher Folge Boeing B-17 Flying Fortress und Consolidated B-24 Liberator zu, die bald den Luftkrieg über dem gesamten kontinentaleuropäischen Himmel mitbestimmen sollten. Am 24. Juli 1943 griff die Luftflotte erstmals ein Ziel in Norwegen an. Nachmittags zwischen 13:17 Uhr und 14:14 Uhr klinkten 167 von 180 gestarteten Maschinen in 5000 Metern Höhe über Herröya ihre Bomben aus. Erst nach ihrer Rückkehr bemerkte man, dass die B-17 »Georgia Rebel« fehlte.

Schlauchboot am Seitenleitwerk

Es handelte sich bei ihr um eine von Douglas gefertigte Boeing B-17F mit der S/N 42-3217. Ausgeliefert in Cheyenne am 30. März 1943, diente die Maschine ab dem 23. Mai 1943 als MS-T in der 535. Bomb Squadron (381. Bomb Group). Nach einem Angriff auf St. Nazaire am 28. Juni 1943 entging der Bomber nur knapp einem Absturz, als sich ein Rettungsschlauchboot aus seinem Staufach auf dem Rumpfrücken löste und am Seitenleitwerk hängen blieb. Die B-17 begann zu trudeln und sackte bereits ab, als es Lieutenant Melvin Hecker schließlich

Fotos Christian König

Beim ersten Angriff der 8. U.S. Air Force auf ein Ziel in Norwegen rettete sich eine angeschossene B-17F in den schwedischen Luftraum

In einem Moorgebiet machte die B-17 MS-T eine Bauchlandung

gelang, die am Schlauchboot angebrachten Seile um die MG im Heckstand zu wickeln. Auf diese Weise konnte er das Schlauchboot vom Leitwerk wegziehen, womit die Besatzung im letzten Augenblick wieder die Kontrolle zurückerlangte. Und als wäre dies nicht genug, tauchten kurz darauf auch noch zwei deutsche Jagdflugzeuge auf, die sogleich das Feuer eröffneten. Die Bordschützen hielten dagegen. Laut eigener Aussage haben sie beide Jäger abgeschossen.

Loch in der Tragfläche

Beim Angriff auf Herröya am 24. Juli 1943 hatte die Besatzung erneut Glück im Unglück. Im Flight Deck saßen die beiden First Lieutenants O. V. Jones (Pilot) und G. McIntosh (Copilot), als Navigator flog der Second Lieutenant A. L. Guertin mit. Die restliche Besatzung bestand aus dem Bombenschützen Second Lieutenant C. W. Nevius, dem Bordfunker Technical Sergeant J. Nicatra, und den Staff Sergeants J. E. Havnis (Bordingenieur), C. N. Newcomb (Ball Turret Schütze), M. M. Kellner (Heckschütze), S. B. Early und A. I. Haugen (Seitenschützen).

Im Zielgebiet erhielt die Maschine Flak-Treffer. Sie konnte sich zwar ihrer Abwurfaffen entledigen, aber keineswegs mehr nach England zurückkehren: In der Backbord-Tragfläche klaffte ein gewaltiges Loch, der Kraftstofftank war zersiebt, das Triebwerk Nummer 2 stotterte und auch das dritte zog eine weithin sichtbare weiße Fahne hinter sich her. Die Maschine scherte gegen 14:18 Uhr aus der letzten, bereits im Rückflug begriffenen Angriffswelle aus, drehte um 180 Grad und nahm wieder Kurs auf Norwegen. Die Besatzung wollte sich in den schwedischen Luftraum zu retten. Gegen 14:30 Uhr fiel der schwedischen Luftwaffe die flügelahm einfliegende B-17 auf und eine halbe Stunde später meldete ein Posten, dass die besagte Ma-



schine in einem Moor etwa zwei Kilometer nördlich von Årjäng beziehungsweise südwestlich von Vännacka in Värmland auf dem Bauch gelandet war.

Landung auf dem Bauch

Das schwedische Militär reagierte sofort und hinderte die Besatzung daran, etwaig noch zu gebrauchende Technik zu zerstören. Zu den am Absturzort vorgefundenen Ausrüstungsgegenständen zählten Navigationsinstrumente, Kartenmaterial, die komplette Funkausrüstung und sogar eine Kamera, mit

der die Besatzung Zielraumfotos unmittelbar nach dem Angriff hätte schießen sollen. Da das Flugzeug Flaktreffer erhalten hatte, blieb die Kamera unbenutzt. Die Besatzung gab an, über die Nordsee zunächst nach Dänemark, dann weiter nach Norwegen geflogen zu sein, wo man Herröya angegriffen hatte. Aufgrund des Treibstoffmangels erschien eine sichere Rückkehr als so unwahrscheinlich, dass man sich für einen Flug nach Schweden entschieden hatte.

Ein Hauptmann der schwedischen Streitkräfte – G. Löwkrantz aus Sätenäs – befragte

Bei der königlich schwedischen Luftwaffe internierte US-Bomber im Sommer 1944.

Links und rechts sieht man B-24, in der Mitte zwei B-17G



Die Seriennummer macht die Identifizierung leicht. Die 2 steht für 42, die 3217 ist die laufende Nummer, die mit dem Werknummernblock B-17F-35-DL Fortress von Douglas korrespondiert



Auf einen Blick

Wer sich einen Überblick über die in Schweden gelandeten Maschinen verschaffen möchte, kann dies vor Ort im Museum der FLC Forced Landing Collection tun. Das Museum befindet sich zwischen Varberg und Falkenberg an der Westküste Schwedens. Adresse: Morup 120, 311 90 Långås. Im Netz ist die Ausstellung unter folgender Adresse zu finden: www.forcedlandingcollection.se

die Besatzung, ohne jedoch wesentlich mehr in Erfahrung zu bringen. Alle zehn Männer waren unverletzt und Schweden bestaunte die erste niedergegangene Flying Fortress! Die B-17 wurde an Ort und Stelle in etwas handlichere Einzelteile zerlegt und nach Karlstad transportiert. Über den Vänernsee ging es dann nach Sätenäs, wo man die Teile auf dem Fliegerhorst zwischenlagerte. Wahrscheinlich wurden Baugruppen des Flugzeugs als Schießziele, anderen hingegen als Ersatzteile für später in Schweden gelandete B-17F und G verwendet, von denen ei-

nige zivil für AB Aero transports (ABA) zum Einsatz kamen.

Die Crew der »Georgia Rebel« wanderte anschließend ins Internierungslager I in Främby bei Falun. Aus politischen Gründen repatrierte man zunächst den Piloten und den Copiloten am 22. November 1943 von Bromma aus. Am 12. März 1944 konnten dann die verbliebenen acht Männer mit einer C-47 der B.O.A.C. Schweden verlassen. ■

Nach der B-17F »Georgia Rebel« fielen weitere Flying Fortress mehr oder weniger freiwillig in Schweden ein, so wie diese B-17F

Ansicht des Rumpfhecks der »Georgia Rebel«. Die Besatzung des Bombers wurde unverletzt interniert



DIPLOMATISCHER ZWISCHENFALL

F-84 auf Abwegen

Vor ziemlich genau 60 Jahren verfliegen sich zwei F-84F des Jagdbombergeschwaders 32 und drangen in den Luftraum der DDR ein. Ein Navigationsfehler mit weitreichenden Folgen

Von Werner Fischbach und Karl Keller



Die politische Lage war nicht gerade einfach, als Feldwebel Peter Pfefferkorn und Stabsunteroffizier Hans Eberl am 14. September 1961 mit ihren F-84F des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld starteten. Denn vor gerade mal einem Monat hatte die DDR begonnen, die »Berliner Mauer« zu bauen und ihren Staat gegenüber dem Westen abzuschotten. Zudem

fand drei Tage später die Bundestagswahl statt, weshalb sich die Politiker in der Bundesrepublik ohnehin schon im Kampfmodus befanden.

Auch bei der NATO hatte sich eine gewisse Nervosität eingestellt. Das Bündnis versuchte daher, seine Verteidigungsbereitschaft unter Beweis zu stellen und initiierte mit »Check-Mate« eine größere Übung. Zwar hatte man

diese schon vor langer Zeit geplant, aber durch den Mauerbau erhielt sie eine gewisse Brisanz.

Lüttich mit Reims verwechselt

Im Rahmen dieses Manövers sollten Pfefferkorn und Eberl als »Ziele« für die eigene Luftverteidigung erhalten und dazu zunächst in nördliche Richtung fliegen, über Giebelstadt

Der Irrflug zweier F-84 der Bundesluftwaffe war Ursache für einen kinoreifen Agententhiller – mit einem Ausgang, der bis heute nicht vollständig aufgeklärt ist



Fotos, wenn nicht anders vermerkt, Werner Fischbach

nen westlichen Kurs auf; inzwischen hatten sie eine Höhe von etwa 11 000 Metern erreicht. Johann Althaus meinte in seinem Beitrag in der *Welt* jedoch, die beiden Jets wären schon kurz nach dem Start von diesem Kurs abgekommen, drehten dann zu weit westlich nach Norden ab und gingen dann zu weit nördlich auf Kurs in Richtung Frankreich. Was danach geschah, ist nach Oberstleutnant Möllers vom ZMSBw (Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr) nicht mehr eindeutig festzustellen, nach einem Beitrag im Portal *flugzeugforum* sollen sie Lüttich mit Reims verwechselt, danach Ostkurs eingeschlagen und dann die Orientierung verloren haben.

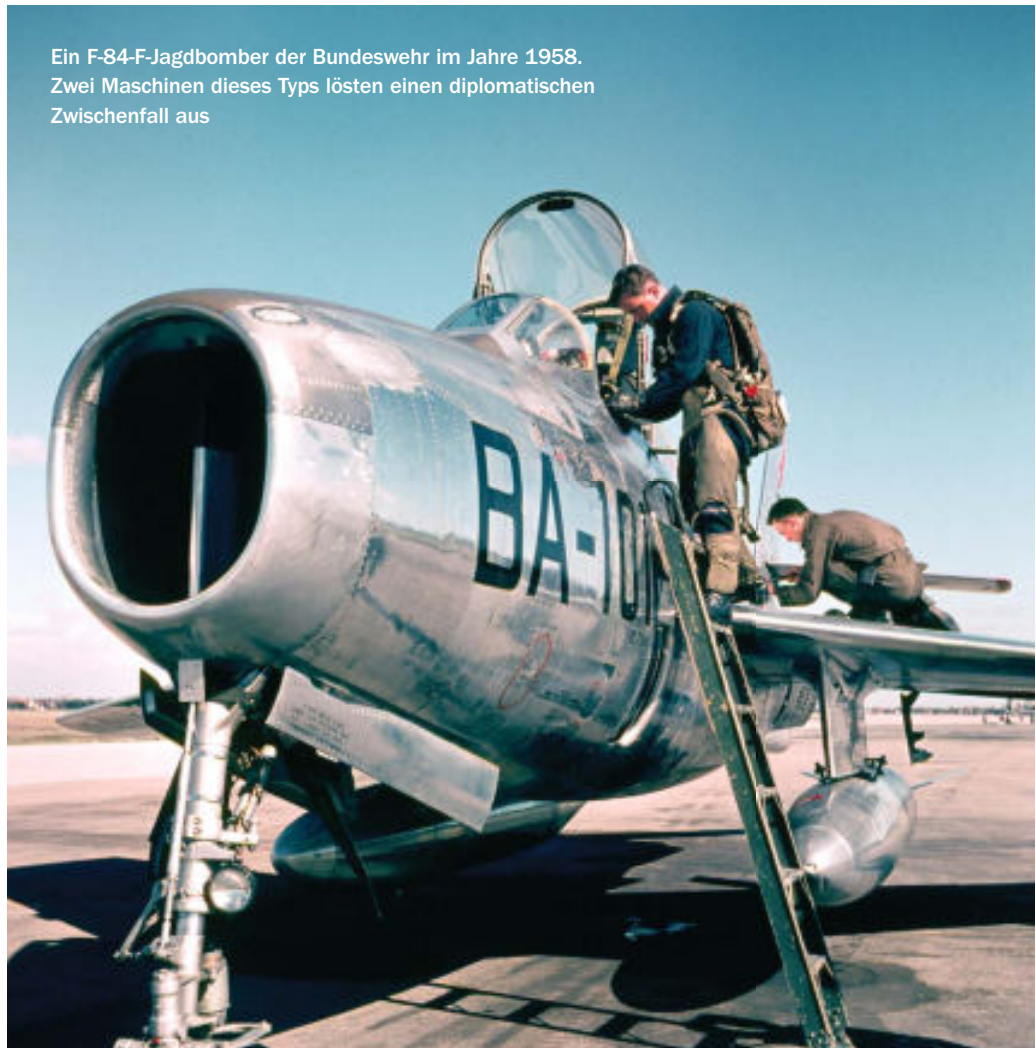
Obwohl die Radarstellungen der NATO den Flug verfolgen konnten, waren sie nicht in der Lage, Pfefferkorn und Eberl aufzuhalten. Nördlich von Leipzig setzte Pfefferkorn als Rottenführer einen Notruf ab, den französische Lotsen in Berlin empfingen. Die nahmen jedoch zunächst an, dass es sich um ein ziviles Luftfahrzeug handelte, das sich verfliegen hatte. Doch als Pfefferkorn darauf hinwies, dass es sich um zwei F-84 der bundes-

deutschen Luftwaffe handelte, schalteten sich die Amerikaner ein, die die Aufgabe von den Franzosen übernahmen. Keinen Moment zu früh: Denn längst hatten sich sowjetische Abfangjäger an die Fersen der beiden F-84 geheftet, was die Sache sehr heikel machte. Sollten die sowjetischen Abfangjäger nämlich im Zuge der Verfolgungsjagd ihrerseits den westdeutschen Luftraum verletzen, bestand durchaus die Gefahr, dass die NATO die sowjetischen Maschinen kurzerhand abschoss.

Gefahr des Abschusses

Um eben dies zu vermeiden, lotsten die Amerikaner ihre neuen Schützlinge nach Berlin. Ursprünglich hatten sie Tempelhof als Ziel-Flughafen im Sinn, entschieden sich dann jedoch für Tegel. Das hatte zwei Gründe: Zum einen waren die Pisten länger als jene von Tempelhof und zum zweiten war Tegel damals ein wenig frequentierter Platz, sodass die Chance, die Landung verheimlichen zu können, dort größer war. Konsequenterweise nahm das Militär einen Fotografen, der sich zufällig in Tegel aufgehalten hatte, vorsorglich fest. Um 15:29 Uhr landeten die bei-

Ein F-84-F-Jagdbomber der Bundeswehr im Jahre 1958. Zwei Maschinen dieses Typs lösten einen diplomatischen Zwischenfall aus



einen westlichen Kurs einnehmen und in den französischen Luftraum eindringen. Danach sollten sie wieder über Straßburg zu ihrem heimischen Fliegerhorst Lechfeld fliegen (einige Quellen berichten, sie hätten nach Memmingen fliegen sollen). So war es zumindest geplant, aber es verlief ganz anders. Zunächst nahmen die beiden F-84 über Giebelstadt ei-

Auch die NATO überwachte ihren Luftraum mit Argusaugen. Hier eine Radaranlage auf dem NATO-Schießplatz Todendorf im Mai 1954

Foto picture alliance/Gerd Herold



den Maschinen in Tegel, wo die Bodencrew sie sofort in einen Hangar schob – sozusagen aus den Augen, aus dem Sinn. Die Franzosen verhörten Pfefferkorn und Eberl anschließend und schoben sie nach einiger Zeit wieder in die Bundesrepublik ab. Die Luftwaffe hat die beiden Irrflieger sodann angeblich vom fliegerischen Dienst freigestellt.

Die Affäre nach der Affäre

Natürlich war der Versuch der Franzosen, den Irrflug und die Landung der beiden bundesdeutschen F-84 zu vertuschen, naiv. Denn die Sowjetunion hatte selbstverständlich mitbekommen, dass die beiden in den DDR-Luftraum eingedrungen waren (schließlich versuchten ihre Abfangjäger, die beiden zu stellen). Sie schlachtete diesen Vorgang öffentlichkeitswirksam aus und versuchte, die ach so aggressive NATO an den Pranger zu stellen – verbunden mit der charmanten Warnung, eventuelle »Eindringlinge« das nächste Mal abzuschießen.

Kurz darauf erklärten die Franzosen, dass es sich um einen Notfall gehandelt habe. Demnach hätten sich die beiden Piloten auf dem Rückflug von einem Manöver in Südfrankreich befunden, als plötzlich der Radiokompass ausfiel. Von den starken Westwinden getrieben, gerieten sie sodann in den Luftraum der DDR.

Der Ostblock reagiert langsam

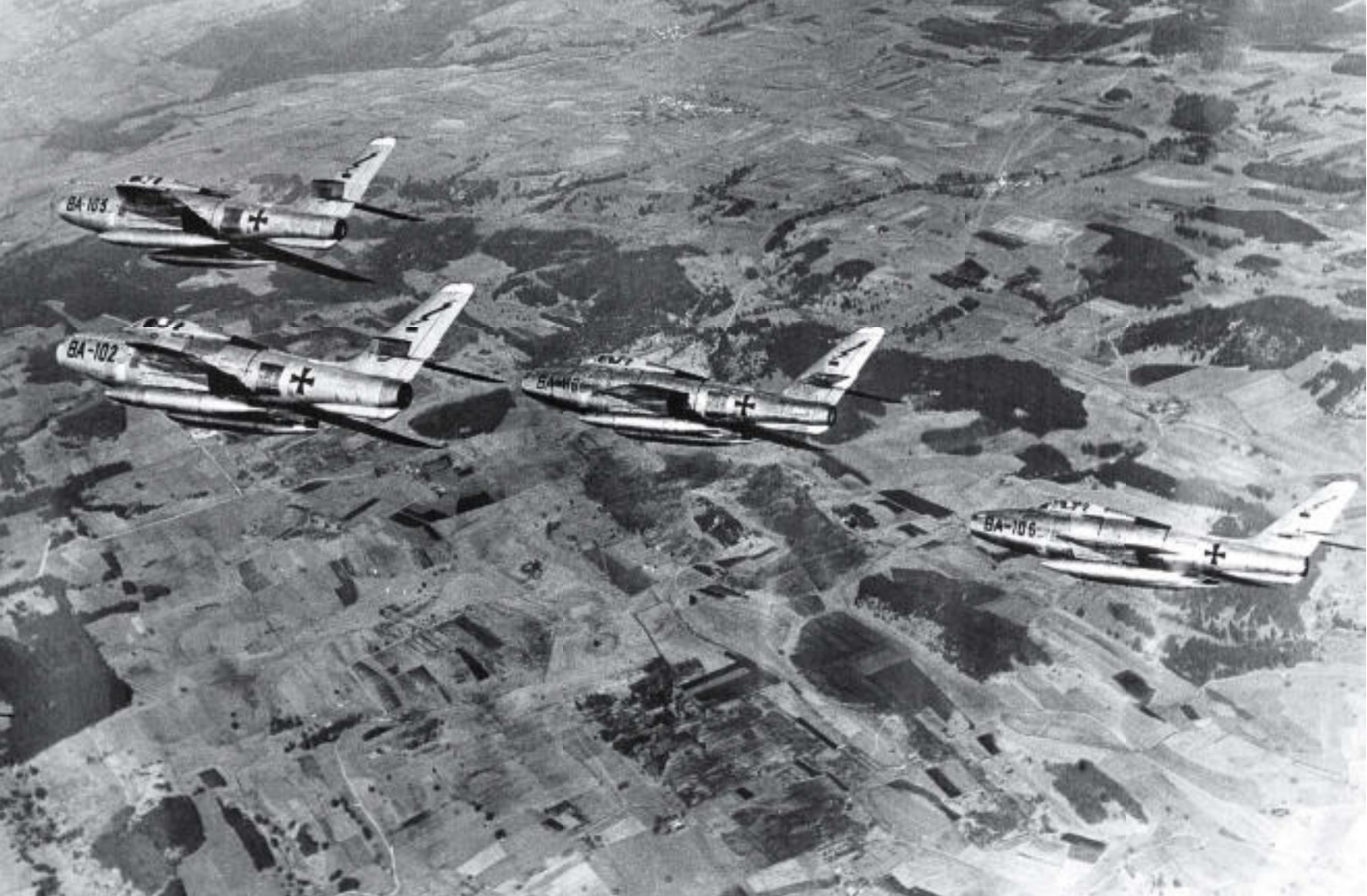
Die Bundesregierung schloss sich dieser kreativen Erklärung an und entschuldigte sich ganz offiziell bei der DDR und der UdSSR. Dabei lagen die Franzosen gar nicht mal so falsch. Lediglich der angebliche Rückflug aus Südfrankreich war frei erfunden. Denn tatsächlich war der Westwind wesentlich stärker aufgetreten, als dies vorhergesagt worden war und nachweislich hatten einige Luftverteidigungsstellen versucht, die beiden Flieger zu erreichen. Zudem war auch die Sache mit dem ausgefallenen Radiokompass nicht unbedingt von der Hand zu weisen. Denn der Radiokompass der F-84 war alles andere als zuverlässig.

Erstaunlich war, dass die sowjetische Luftverteidigung recht lange benötigte, bis sie den illegalen Einflug der beiden F-84 bemerkte. Die daraufhin alarmierten Abfangjäger waren in der Folge nicht mehr in der Lage, die beiden »Thunderstreaks«, so der Beiname der F-84, einzuholen. Möglicherweise war dies auch auf die deeskalierende Rolle des »Confrontation Rooms« des Berlin Air Safety Centers (BASC) zurückzuführen. Den Verantwortlichen der



Die Karte zeigt deutlich, wie extrem die beiden Luftwaffen-Piloten vom ursprünglichen Kurs abkamen

Gestaltung KGS Kartographie und Grafik Schlaich



OBEN F-84F »Thunderstreak« im Formationsflug. Die Maschinen gehören vermutlich zur Waffenschule in Fürstenfeldbruck

Foto SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo



Die F-84F erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 1013 Stundenkilometern und war mit vier Browning-MG vom Kaliber .50 bewaffnet

sowjetischen Luftverteidigung nützte dies jedoch nicht besonders viel, denn der Zwischenfall hatte personelle Konsequenzen.

Allerdings gibt es noch eine ganz andere Version dieses Vorfalls. Das Verteidigungsministerium staunte nicht schlecht, als es einen anonymen Brief aus Lechfeld erhielt. Darin behauptete der Schreiber, dass die ganze Aktion in Wahrheit auf eine feucht-fröhliche Kasinowette zurückging. Demnach hätte einer der Teilnehmer erklärt, dass die sowjetische

Luftverteidigung nicht besonders effektiv sei und es deshalb kein Problem wäre, nach Berlin zu fliegen. Die Russen würden dies ohnehin nicht bemerken. Ob diese Version stimmt, lässt sich nur schwer überprüfen.

Sollte sie jedoch zutreffend sein, dann wäre der Flug von Pfefferkorn und Eberl nicht nur eine Affäre, sondern ein Skandal gewesen. Und die Geschichte rund um den Zwischenfall hätte einen ganz anderen Verlauf genommen. Aber vermutlich muss man diese

Version unter der Rubrik »Verschwörungstheorie« einordnen und in das Reich der Fantasie verweisen.

Eine Kasinowette als Auslöser?

Dennoch hatte der Irrflug der beiden F-84 auch in der Bundesrepublik und vor allem für die Führung der Luftwaffe ernsthafte Konsequenzen. Denn wie bereits erwähnt, standen die Wahlen zum Bundestag kurz bevor und die Politik befand sich im Wahlkampfmodus. Für die SPD war der damals Regierende Bürgermeister Berlins, Willy Brandt, in den Ring gestiegen. Noch am Abend des 14. Septembers schickte er ein Telex an Verteidigungsminister Franz-Josef Strauß und wollte gerne wissen, wie es zu diesem peinlichen Vorfall kommen konnte.

Wie Brandt befand sich auch Strauß auf Wahlkampftour und zelebrierte die Abschlusskundgebung der CSU im Löwenbräuzelt auf der Münchner Theresienwiese. Als er nun Brandts Schreiben empfing, diktierte er noch im Hotel Ambassador einen Befehl an den Inspekteur der Luftwaffe, General Josef Kammhuber, der, so die *Zeit*, »Strauß vor Schaden bewahren, aber nicht die Angele-



LINKS Verteidigungsminister Franz Josef Strauß löste mit der »Bierorder 61« eine Affäre nach der Affäre aus Foto picture-alliance/dpa | Hartmut Reeh

OBEN Die Irrflüge verschiedener F-84 zeigen, dass die Bundesluftwaffe noch nicht vollständig bereit für diese Jets war Foto SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo

genheit aufklären« sollte. Da die Anordnung von Strauß im Umfeld des Oktoberfests entstanden ist, sollte sie als »Bierorder 61« in die Annalen der Luftwaffe eingehen.

Wollte man auf den Inhalt und die Auswirkungen dieser »Bierorder 61« intensiver eingehen, dann würde das den Umfang dieses Beitrags sprengen. Aber nachdem bereits 1959 zwei F-84 in den Luftraum der CSSR eingedrungen waren, hatte sich Kammlhuber wohl vorgenommen, keinen derartigen Fehler mehr zuzulassen und in solchen Fällen zukünftig hart durchzugreifen. So entthob er den Kommandeur des Jagdbombergeschwaders 32, Oberstleutnant Siegfried Barth, von seinem Posten und versetzte ihn zum Materialamt der Luftwaffe nach Köln. Ohne ihn vorher anzuhören, was den Ärger mehrerer Kommandeure hervorrief. Besonders kritisch hatte sich dabei Generalleutnant Martin Harlinghausen, Kommandierender General der Luftwaffengruppe Nord, zu Wort gemeldet. Er erklärte, die »Bierorder 61« nicht mittragen zu können und bat um seinen Abschied. Barth wie-

UNTEN Der Irrflug hätte jederzeit eine scharfe Reaktion provozieren können. Im Bild Flugabwehr-Raketen der NVA bei einer Parade Foto picture-alliance/ZB | ddrbildarchiv.de Reeh



RECHTS Die Luftwaffenführung musste sich nach dem Irrflug unangenehme Fragen stellen lassen. Ganz rechts sitzt General Kammhuber

Foto picture-alliance/dpa | Hartmut Reeh



UNTEN Hat eine Maschine vom Typ C-124 »Globe Master II« die beiden F-84 heimlich aus Berlin herausgeschafft?



derum wehrte sich und ging vor Gericht. Im Februar 1962 erhielt er Recht und wurde im Mai 1962 zum Oberst befördert.

Zwei Flugzeuge verschwinden

Doch was wurde eigentlich aus den beiden Jets? Offiziell stand Berlin unter der Verwaltung der vier Siegermächte und war entmilitarisiertes Gebiet. Die Anwesenheit von Bundeswehreinheiten war verboten (was natürlich auch für die NVA gelten musste, aber dies schien die DDR-Führung und die UdSSR nicht zu interessieren). Und so stellte sich freilich die Frage, was die NATO nun mit den beiden Flugzeugen anstellen sollte. Eine Möglichkeit wäre gewesen, sie mit amerikanischen Hoheitszeichen zu versehen und sie ganz legal in den Westen zu fliegen. Alternativ dazu hätte man die beiden F-84 in ein Transportflugzeug verladen können, um sie sodann auf dem Luftweg in die Bundesrepublik zu transportieren. Was die Führung tatsächlich unternahm, ist bis heute nicht offiziell geklärt.

Für die zweite Version spricht, dass nach einiger Zeit eine C-124 »Globe Master II« in Tegel landete und so abgestellt wurde, dass sie von außerhalb nur sehr schwer zu sehen war. Neugierige Augen konnten daher nicht feststellen, welche Fracht der Transporter aufnahm. Laut dem Luftfahrt-Experten Pierre Schmitt, der lange bei der französischen Militärmission gear-

beitet hatte, war ein Flugzeug dieser Größe zuvor noch nie in Tegel gelandet. Daher konnte man davon ausgehen, dass die Bodencrew ein besonderes Gut verlud. Ein weiterer Informant berichtete, dass zwei Tieflader der französischen Armee die beiden F-84 in Frühjahr 1962 beim Luftwaffen-Parkregiment 1 auf dem Fliegerhorst Erding anlieferen, wo man die Maschinen verschrottete – was für einen vorherigen Transport mit einem Flugzeug spricht.

Diese Version klingt plausibel. Doch gibt es noch eine weitere, die auf den ersten Blick etwas eigenartig anmutet, sich aber auf bedeutsamen Quellen stützt.

Erst ein-, dann ausgegraben

Nach Heiner Möllers hatte der Führungsstab der Luftwaffe die Franzosen gebeten, die beiden Flugzeuge mit folgender Begründung zu entsorgen. »Da die Rückführung der Großbauteile, hier Flugzeugzelle, nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten auch politischer Art möglich ist, wurde die fran-

zösische Botschaft gebeten, die Zerstörung der Restteile zu veranlassen«, so die Erklärung der Luftwaffe.

Nachdem man die beiden Flugzeuge ausgeschlachtet hatte, wurden sie auf dem Areal des Flughafens Tegel vergraben. Dummerweise entdeckte eine Munitionsbergungsfirma die Maschinen zufällig im Zuge des Ausbaus des Flughafens in den 1970er-Jahren und fotografierte sie. Über das, was danach geschah, existieren unterschiedliche Versionen. Bei der einen wurden sie aus- und danach an anderer Stelle wieder verbuddelt, ehe man sie bei einer erneuten Munitionssuche abermals zufällig entdeckte. Was danach mit ihnen geschah, ist unbekannt.

Der anderen Version zufolge sollen die beiden Flugzeugrümpfe bereits nach der ersten Ausgrabung verschrottet worden sein. Welche Version auch zutreffen mag, Fakt ist, wie Heiner Möllers feststellt, dass die Franzosen »auf Initiative der Luftwaffe sprichwörtlich Gras über die Sache wachsen ließen.« ■

DER KALTE KRIEG IN DER LUFT

Unheimliche Begegnung

Im Kalten Krieg bekamen Bundeswehripiloten öfters Sichtkontakt mit Flugzeugen der DDR-Luftstreitkräfte. Wie der potenzielle Gegner tickte und ausgebildet war, erfuhren sie erst nach der Wende

Von Rolf Stünkel



Klaus Berke denkt oft an ein Ereignis aus dem Jahr 1976 zurück. Der Phantom-Pilot des Wittmunder Jagdgeschwaders 71 »Richtofen« war gerade mit einer zweiten F-4 auf der Höhe von Rügen, als sie Besuch bekamen. »Plötzlich waren zwei Flugzeuge neben mir«, erinnert er sich. Es waren ostdeutsche MiG-21, für den Westpiloten ein ungewohnter Anblick. »Ich wusste Bescheid über ihre Bewaffnung und Aerodynamik, aber nur von Filmen und Dias.« Die Neugier war groß, sich eine »fliegende Kalaschnikow« einmal aus der Nähe anzusehen. Berke beschloss, sich hinter die beiden MiG-21 zu manövrieren – wohl wissend, dass sie im Gegensatz zu den Wittmunder Phantoms mit scharfer Munition und Luft-Luft-Raketen unterwegs waren. »Das Jagdfliegerherz pochte«, schildert der Pilot seine Erregung. »Mit denen durfte ich mich nicht auf einen Luftkampf einlassen, weil die viel besser kurven konnten als wir.« Also tat er etwas Vertrautes: »Ich probierte einfach mal 'ne Fassrolle und saß plötzlich hinter einer der MiGs.«

Fasziniert von der unverhofften »Schussposition«, betätigte Berke die Bordkamera, zum späteren Beweis, dass er kein Fliegerlatein erzählte. Doch warum reagierten die NVA-Piloten nicht? Berke war verblüfft. Durften die NVA-Piloten die Phantoms nicht abwehren oder waren sie überfordert?

Ausgeschlafene Ostpiloten

Die Warschauer-Pakt-Fliegerkräfte genossen in der NATO Respekt. Westdeutsche Piloten wussten: Jets der Gegenseite waren stets bewaffnet und ihre Flugzeugführer ausgeschla-



Über 40 Jahre standen sich Ost und West waffenstarrend gegenüber, nur darauf lauernd, dass der andere einen Fehler macht
Grafik picture-alliance/dpa-infografik

fen genug, einen Durchschnittsflieger zu verputzen – schließlich übten sie nichts anderes. Die Fliegerkräfte hatten ständig 24-Stunden-Bereitschaft unter dem »Diensthabenden System« (DHS), der zentralen, bis ins Letzte durchstrukturierten Alarmorganisation.

»In Peenemünde waren stets 16 bis 20 Flugzeuge einsatzbereit und mit 300 Schuss aufmunitioniert«, erklärt der ehemalige MiG-21-Pilot Lothar Lindner. »Wir bekamen die Flugpläne der NATO-Flugzeuge von unseren Aufklärungsschiffen in der Ostsee und wur-



Die Piloten des Warschauer Paktes waren bekannt für ihre Professionalität und wurden dementsprechend respektiert; im Bild eine MiG-21 U im Jahr 1972

Foto Archiv Karl-Heinz Maxwitat

RECHTS Eine F-4F Phantom II der Alarmrotte des Jagdgeschwaders 71 Richthofen aus Wittmund fliegt auf diesem undatierten Foto einen Einsatz

Foto picture-alliance/dpa



LINKS Zwei Phantom-F4F-Abfangjäger rollen auf dem Fliegerhorst des Jagdfliegergeschwaders 71 Richthofen zum Start für einen Übungsflug

Foto picture-alliance/dpa



Das Cockpit des Waffensystem-Offiziers in der Phantom F-4F Foto picture-alliance/dpa | Gambarini Maurizio

den per Radar herangeleitet. Oft waren sie allerdings schon abgekurvt, wenn wir ankamen. Ansonsten notierten wir ihre Kennzeichen, meldeten alles – natürlich auf Russisch – und die Sache war erledigt. Wir flogen bei Wind und Wetter. Manchmal konnten wir nicht wieder in Peenemünde landen und mussten dann benachbarte russische oder polnische Plätze ansteuern.«

Schrecksekunde im Tiefflug

Anfangs hatten die wendigen MiG-21 selbst noch kein Funkmessvisier (Radar), im Gegensatz zur MiG-17PF, die schon 1962 damit flog. Lothar Lindner berichtet von den seltenen Begegnungen mit Westfliegern. »Meist waren es F-104 oder Bréguet Atlantic der westdeutschen Marine, die vor unseren Hoheitsgewässern flogen.«, sagt er. »Ich persönlich war an einer F-4, einer F-104 und einer Atlantic.« Seine persönliche Schrecksekunde bekam Lindner auf einem Tiefflugeinsatz von Peenemünde. »Ich sollte ein Bundeswehrflugzeug aufklären und ging an seine linke Seite, um die Nummer zu notieren. Gerade hatte ich seine Kennung auf mein Kniebrett geschrieben, als der andere seine Maschine genau vor mir herumriss und mich bis in die Knochen erschreckte. Ich befand mich in diesem Moment dicht über dem Wasser und musste aufpassen, nicht die Wellen zu berühren. Bei diesem Manöver verlor ich meinen Rottenflieger, wir landeten beide getrennt wieder in Peenemünde.

Ich meldete meinem Generalmajor, was ich erlebt hatte und dass an meinem Druckanzug kein trockener Faden mehr war.« Von der MiG-21 ist Lindner noch heute begeistert. »Ein Allroundflieger und super Flugzeug, auch auf Rasenplätzen; mit Hilfsraketen hatten wir nur 300 Meter Startstrecke. Die MiG war voll truppentauglich und schleppte alles. In ungewohnten Fluglagen musste man nur



Und dieses imposante Waffenarsenal (MiG-21) hätte die Piloten der Bundesluftwaffe erwartet, wenn die Reibereien am Himmel eskaliert wären

Foto picture-alliance/ZB/euroluftbild.de | Lothar Willmann

alles loslassen und sie fand wieder in den Normalflug zurück.«

Angesprochen auf den Phantom-Zwischenfall, nennt MiG-21-Fluglehrer und Oberstleutnant a. D. Karl-Heinz Maxwitat einen plausiblen Grund für die scheinbare Passivität der MiG-Piloten. »Peenemünde lag als einziger NVA-Platz dicht an der Ostsee, wo viele NATO-Flieger unterwegs waren. Unsere Fliegerkräfte hatten die strikte Devise, keine starke Präsenz zu zeigen und Konflikte in der Luft unbedingt zu vermeiden.« Ein weiteres Augenmerk habe auf der Vermeidung der Luftraumverletzung durch eigene Flieger gelegen.

Luftkampfausbildung war bei der NVA eine sehr ernsthaft betriebene Disziplin mit einer äußerst detaillierten Flugvorbereitung, die so im Westen nicht existierte. »Das Verhältnis von Boden- zu Flugdienst war ungefähr 25:1«, bestätigt Karl-Heinz Maxwitat. Der verstorbene Generalmajor a. D. Dr. Wolfgang Thonke gibt im Buch *Fliegergeschichten vom Start bis zur Landung* eine detaillierte Analyse der Ausbildung. In den 1960er-Jahren, so räumt er ein, verhinderten eng gefasste sowjetische Vorschriften, dass Piloten ihre Flugzeuge an die Limits führen konnten. Für Einsatzpiloten war beispielsweise nur ein sogenannter Überlastflug pro Monat (mit erhöhter g-Beschleunigung) vorgeschrieben. So wusste nicht jeder genau, wie sich das Flugzeug jenseits der Betriebsgrenzen verhielt. Die Piloten kannten alle Notmanöver, konnten aber noch nicht einschätzen, wann der genaue Zeitpunkt dafür gekommen war. So beschreibt Thonke, dass ein realer Luftkampf anfangs zwar denkbar gewesen, aber nicht bis ins Letzte trainiert worden sei.

Manöverübung für den Luftkampf

Dies sollte sich bis Mitte der 1970er-Jahre drastisch ändern. Um das fliegerische Niveau zu heben und die taktische Überlegenheit im Luftkampf zu erlangen, wurde der »manöverreiche Luftkampf« geübt, das Gegenstück zu den Basic Fighter Maneuvers im Westen. »Das war ein auf Jahre angelegtes intensives Trainingsprogramm«, erklärt Thonke. Zunächst kamen die Piloten der am besten ausgebildeten Geschwader in den Genuss des Trainings, vorrangig aus Staffeln mit nachgewiesenen Fähigkeiten im manöverreichen Kunstflug. Sodann übten die Piloten nach Vorschrift, zunächst einzeln, Mann gegen Mann, mit festgelegten Manövern.

Man legte sie in der Flugvorbereitung fest und spielte sie nach der Besprechung im Flugvorbereitungsgarten des Jagdgeschwaders zunächst mit Flugzeugmodellen und allen Kommandos gemeinsam mit den Steuermann-Leitoffizieren (dem Jägerleitradar-Personal) durch, ehe die eigentliche Übung



Die MiG-21, hier eine sowjetische Rotte, ist mit 10 352 Exemplaren eines der am häufigsten gebauten Muster seit dem Zweiten Weltkrieg

Foto picture alliance/dpa/RIA Nowosti | Mikhail Kuhtarev



Zur Zeit des Kalten Krieges waren Phantom-Jets am Himmel ein üblicher Anblick

Foto picture-alliance/ZB | Jens Wolf



Die Phantom II erreichte als Abfangjäger
eine Höchstgeschwindigkeit von
imposanten 2414 Stundenkilometern

Foto picture-alliance/dpa | Gambarini Maurizio



Zwei MiG-21 des Jagdfliegergeschwaders 9 heben
am 11. September 1975 in Peenemünde ab

Foto picture alliance/ddrbildarchiv/Burkhard Lange



Die MiG-21F erzielte eine Höchstgeschwindigkeit
von 2125 Stundenkilometern. Ihre Dienstgipfelhöhe
betrug 17,5 Kilometer

Foto Archiv Karl-Heinz Maxwitat



Ein Phantom-Jagdbomber des JG 71 rollt zu einem Alarmstart auf die Runway

Foto picture alliance/dpa | Ingo Wagner



■ Organisation der Luftverteidigung der DDR

Das Diensthabende System (DHS) der Luftverteidigung der DDR war – analog zur NATO-Luftverteidigung – ein komplexes Netz von Einheiten und Verbänden, die rund um die Uhr ins Alarm- und Bereitschaftssystem des Warschauer Pakts eingebunden waren. In der NVA waren das die Funktechnischen Truppen, die Fla-Raketentruppen, die Jagdfliegerkräfte der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung (LSK/LV) und Teile der Flugabwehrraketentruppen der Truppen-Luftabwehr. »Sicherstellende Einheiten« unterstützten das Ganze technisch und logistisch.

Führung und Führungsmittel

Die Führung lag beim Oberkommandierenden der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD), dessen Stab und dem Chef der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA. Nur der Vertreter der Sowjets konnte bei Luftraum-Verletzungen Alarm geben; Waffengewalt gegen Zivilflugzeuge war in der NVA nicht vorgesehen.

Als Führungsmittel standen zur Verfügung:

- **Der Zentrale Gefechtsstand der sowjetischen Luftverteidigung in der DDR in Wünsdorf mit den Gefechtsständen folgender Verbände:**

71. Jagdfliegerkorps in Wittstock, 16. Gardejagdflieger-Division in Damgarten, 61. Gardejagdfliegerkorps in Lutherstadt Wittenberg, 6. Gemischte Gardefliegerdivision in Merseburg, 126. Jagdflieger-Division in Zerbst, zugehörige Fla-Raketentruppen/-Regimenter, Jagdflieger-Geschwader, Funktechnische Truppen

- **Der Zentrale Gefechtsstand der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA in Fürstenwalde mit den Gefechtsständen:**
1. Luftverteidigungsdivision (NVA) in Cottbus, 3. Luftverteidigungsdivision (NVA) in Neubrandenburg, die zugehörigen Fla-Raketentruppen/-Regimenter, Jagdflieger-Geschwader, Funktechnische Truppen

Im Frieden hielt der Warschauer Pakt 26 Jagdflugzeuge mit einer Startzeit von acht bis zehn Minuten bereit, davon zwölf der NVA. Die Funktechnischen Truppen der NVA überwachten gemeinsam mit GSSD-Einheiten rund um die Uhr den Luftraum, um ein Eindringen von NATO-Flugzeugen rechtzeitig zu melden. ■

begann. Die Manöver mussten wie im Schlaf beherrscht werden. »Trotz dieser intensiven mentalen Vorbereitung blieben natürlich Überraschungen nicht aus«, erinnert sich Wolfgang Thonke. Jedes Jahr fanden Luftkampf-Lehrgänge statt, in der Regel im JG-9, in Peenemünde oder Gartz. Dabei zog man Flugzeugführer und Techniker aller Jagdflieger-Geschwader für etwa drei Wochen zusammen. Lothar Lindner berichtet: »Wir nahmen an solchen Luftkampf-Wettbewerben der Jagdflieger teil. Als die am weitesten ausgebildete MiG-21-Staffel gingen wir auch zu allen WP-Manövern. Der Höhepunkt war stets Astrachan, wo das Luftzielschießen stattfand.«

45 Jahre nach seiner Begegnung über der Ostsee zieht Phantom-Pilot Klaus Berke Bilanz. Er habe damals Erleichterung und ein wenig Stolz empfunden. »Sicher war auch Abenteuer und Spaß dabei«, sagt er.

Ungläubiges Staunen

»Für mich aber war es vor allem die Erfüllung dessen, was man so in der ganzen Ausbildung durchgemacht hat: Wie kann ich es mit diesem etwas unglücklichen, unbeweglichen Dampfer anstellen, hinter eine MiG-21 zu kommen?« Berke erntete seinerzeit ungläubiges Staunen und war froh, den Filmbeweis zu haben. Vonseiten der Führung gab es freundliches Schulterklopfen. »Die Reaktion war:

Der traut sich aber was! Die Bilder landeten in allen Stabszimmern und bei Briefings der Luftwaffe tauchte immer das Bild von der MiG-21 im Visier der Phantom auf.«

Aus heutiger Sicht waren es wohl die strikten Einsatzgrundsätze der NVA-Fliegerkräfte, die eine Reaktion der MiG-21-Piloten verhinderten und Klaus Berke sein »Jägerglück« bescherten. So unterschiedlich sie auch ausgebildet und eingesetzt wurden, die Flieger beider Seiten hätten sich im Kalten Krieg nichts geschenkt. »Max« Maxwitat, 84 Jahre alt und bis heute fliegerisch aktiv, stellt fest: »Wer der Bessere war, hätte sich erst im Krieg entschieden – und das blieb uns zum Glück erspart.« ■

ANGEBOT zum ABHEBEN



* Preis am Kiosk

3 Ausgaben für nur € 9,90
(statt € 19,50)*

Das Magazin für alle Freunde der Luftfahrt-Geschichte.
Mit Exklusiv-Berichten über Bergungen und brillanten
Bildern aus der Luftfahrt-Historie.

Online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abheben



DAS YANKS AIR MUSEUM

Tempel der



Das Yanks Air Museum ist eine Schatzkammer der Luftfahrt und obendrein klar auf Expansionskurs. Zu den Prunkstücken gehört diese P-38L, die das Museum 1990 erwarb und restaurierte. Ursprünglich als Jäger gebaut, stellt sie im Museum einen Aufklärer dar

Luftfahrt

Amerikaner denken gerne in großen Maßstäben. Davon zeugt nicht zuletzt das opulente Yanks Air Museum in Kalifornien

Von André Sonnenwald





Chino ist mittlerweile weltberühmt für die »Planes of Fame Airshow«. Der Flugplatz im schönen Kalifornien beherbergt darüber hinaus aber auch eine einzigartige Einrichtung: das Yanks Air Museum. Über 200 Maschinen nennt das Museum sein Eigen, was es zum größten seiner Art für amerikanische Luftfahrzeuge weltweit macht – und es werden ständig mehr. Dafür sorgt schon allein die gut ausgestattete Restaurationswerkstatt. Auf insgesamt 40 000 Quadratmetern können die Besucher Flugzeuge wie den Wright Flyer von 1903, zahlreiche Warbirds aus dem Zweiten Weltkrieg und relativ moderne Jets wie die Hornet bestaunen. Somit bietet die Sammlung 80 Jahre Luftfahrtgeschichte. Für deutsche Besucher hält dieses eigentlich uramerikanische Museum übrigens eine ganz besondere Überraschung parat: Inmitten der US-Maschinen taucht dort tatsächlich eine liebevoll restaurierte V1 mit originaler deutscher Beschriftung auf. ■

OBEN Diese P-51 erreichte das Museum in einem üblen Zustand. Die Restaurierung dauerte zwölf Jahre



RECHTS Die Comicfigur illustriert die Aufklärerrolle der P-38 (siehe Seite 82/83)



Richtig gesehen: Sogar eine restaurierte V1-Flugbombe findet sich im Museum

Das Yanks Air Museum

Yanks Air Museum

15121 Staerman Drive
Chino, CA 91710

Öffnungszeiten

Di. – Sa.: 10:00 bis 16:00 Uhr
Das Museum hat sonntags, montags und an Feiertagen geschlossen

Eintritt

Erwachsene: 16 US-Dollar
Kinder: 5 US-Dollar

Kontakt

info@yanksair.com



LINKS Bei dieser P-51 handelt es sich um die seltene Aufklärer-version F-6B, von der es nur 35 Exemplare gab

UNTEN Die flugfähige Thunderbolt gehört dem Museum seit 1985. Sie ist die einzig flugfähige P-47M weltweit

MITTE, BEIDE BILDER Die P-47M besaß acht MG vom Kaliber .50 und sollte vor allem auf die V1 Jagd machen. Zugleich fungierte sie sehr erfolgreich als Jabo



Wartungs- und Restaurierungsarbeiten gehören zum täglich Brot der Mitarbeiter



MITTE, BEIDE BILDER Die EC-121-T war eine seltene Unterversion, von der es nur 15 Exemplare gegeben hat. Von den übrigen Mustern unterschied sich diese Variante durch die neuen Radaranlagen

Lockheeds Super Constellation ist in Europa vor allem als elegante Passagiermaschine bekannt. Während des Krieges entstanden aber auch insgesamt 320 Militärmaschinen – so wie diese EC-121T





LINKS Auch ein üppig ausgestatteter Museumsshop darf nicht fehlen

RECHTS Diese B-25J Mitchell besticht vor allem durch die tierische Noseart

MITTE, BEIDE BILDER In ihrer aktiven Zeit diente die Mitchell vor allem als Schulflugzeug, mit dem der Nachwuchs den Umgang mit mehrmotorigen Maschinen lernte



Allein der Blick in diese Halle, die nur einen kleinen Teil der Sammlung beinhaltet, offenbart: Für das Yanks Air Museum sollte man viel Zeit mitbringen!

PORTRÄT

König der Sammler

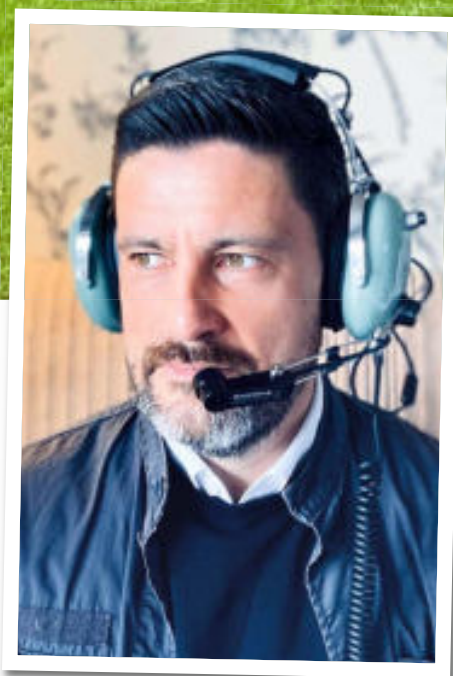
Neben seiner erfolgreichen Firma für Finanzdienstleistungen leitet der smarte Brite Rob Stewart ein wahrlich einzigartiges Unternehmen: Eagles11, eine Firma, die sich darauf spezialisiert hat, hochwertige Oldtimer-Flugzeuge zu vermitteln
Von Christian König



Günstiger Warbird für Einsteiger: die U.S.-Navy-Variante des Havard-Trainers, eine North American SNJ-5. Clive Edwards aus Compton Abbas in Dorset hielt sie jahrelang auf höchstem technischen Niveau

Majestätisch erheben sich die weißen Kreidefelsen im äußersten Südosten des Vereinigten Königreiches bei Felixstowe und Dover aus den nordatlantischen Fluten. Bei gutem Wetter sieht man das gegenüberliegende Frankreich wie zum Greifen nahe. Die altherwürdige Grafschaft Kent mit ihren anglikanischen Kirchtürmen, die aus dem Immergrün der Wälder herausragen, gilt seit Jahrhunderten aufgrund der saftigen Wiesen, der herrlichen Hopfenfelder und der vielen, im Herbst wunderschön bunten Streuobstwiesen als der »Obstgarten Englands«. In der Stadt

Ashford im Borough of Ashford (North Downs) befindet sich einer der größten Agrarerzeuger-Märkte des Vereinigten Königreiches. In dieser Umgebung wuchs Rob Stewart als jüngster Spross eines Kranführers auf. Vater und Sohn liebten den Zusammenbau der in den 1970er-Jahren ungemein populären Airfix-Bausätze und pilgerten ab 1982 Jahr für Jahr zu den Great Warbirds Air Displays von West Malling. Zum wachsenden Verständnis für Luftfahrzeuge trat der Wunsch, selbst im Cockpit – am liebsten bei der Royal Air Force! – Platz zu nehmen. Für einen jungen Burschen



Rob Stewart von Eagles11 ist selbst begeisterter Pilot

Angetrieben wird die
SNJ-5 von einem Pratt &
Whitney R-1340 AN-1
Wasp (660 PS/441 kW)



Louisa Noël von der renommierten Flugwerft
Leutkirch/Allgäu ist die erste Ansprechpartnerin
für Interessenten im deutschsprachigen Raum

Bekannt als Yale-Pilot in Duxford und ebenfalls
für Eagles11 tätig: Ian Jones



aus einfachen Verhältnissen schlichtweg unerfüllbar. Der junge Rob fügte sich in das Schicksal seiner Schulkameraden, deren erste Schritte in die Luft aus selbst gebauten Drachen bestanden. In den Sommermonaten radelte er oft zu den Teichen und Seen in der Grafschaft Kent; zum Baden oder zum Angeln. Es waren nur ein paar Kilometer, die Rob Stewart an einem heißen Spätsommertag 1991 mit dem Fahrrad zwischen Ashford und Woodchurch zurücklegen musste, um zu seinem Lieblingssee zu gelangen.

Schon oft hatte er dort die 1951 von der Commonwealth Aircraft Cooperation als CA-

18 Mk.22 in Lizenz gebaute P-51D Mustang »Big Beautiful Doll« von Rob Davies am Himmel gesehen. An jenem Nachmittag veränderte Rob Davies das Leben des jungen Rob Stewart auf ungeahnte Art und Weise. Am Corner Pond sitzend, beobachtete Stewart den Schwimmer seiner Angelschnur, als ein dumpfes Grollen die Luft erzittern ließ. Wie aus dem Nichts tauchte Davies' »Big Beautiful Doll« ziemlich tief über der Landschaft von Woodchurch auf und krönte den Überflug mit einer Fassrolle über dem Corner Pond! Rob Stewart war aufgesprungen, seine Nackenhaare standen senkrecht, sein Herz schlug ihm bis zum

Hals. Was für ein unglaublicher Moment! Und Rob sagte sich: Das will ich auch können!

Unerschütterliches Selbstvertrauen

Manchen Menschen fallen Dinge in den Schoß, andere müssen hart und lange dafür arbeiten. Rob Stewart gehört zur zweiten Gruppe. Förderlich ist dabei zweifelsohne sein unerschütterliches Selbstvertrauen und das klare Bekenntnis, jederzeit zu versuchen, einer Lebenslage die guten Seiten abzugewinnen. Auch wenn das manchmal schwerfällt. Nach der Mittelschule studierte er am College Elektrotechnik, was er nur finanzieren konnte, indem

Die Boeing Stearman N2S-3 Kaydet (S/N 3804, Zulassung N75TP, 75-1180) gehörte zu den ersten Oldtimer-Flugzeugen, die Eagles11 anbieten konnte

er jeden Abend fünf Stunden in einem Lagerhaus malochte. Samstags jobbte er als Kellner. Trotz Abschluss in der Tasche rackerte sich der junge Brit weiter nach oben, vom Gabelstaplerfahrer zum Lagerleiter. Und studierte berufs begleitend Wirtschaftswissenschaften.

Lagerarbeiter wird Finanzberater

Seine erste Anstellung nach dem Examen fand er als Finanzberater für Versicherungen und Baufinanzierungen. Die Geschäfte liefen gut, Stewart war ein Naturtalent. Empfehlungen begeisterter Kunden ebneten den Weg zu Gehaltserhöhungen und Beförderungen. Mehr Verantwortung hieß auch, mehr zu lernen. Das lag Stewart, der neben dem operativen Tagesgeschäft auch Personalaufgaben übernahm, sich Vertriebsunterstützungs- und Marketing-Know-how aneignete und seine beraterischen Kompetenzen immer weiter profilierte. Stewart: »Die meisten Dinge, die ich im Leben erreicht habe, waren das Ergebnis von Hilfe, die ich anderen Menschen gegeben habe. Es kostet nichts, zu anderen Menschen freundlich zu



Bei Blackbarn Aviation auf dem Priory Fram Airfield wurden in den letzten Jahren rund 20 Stearman umfangreich restauriert, so auch die S/N 3804



» Ich wollte entweder für den Besten arbeiten oder der Beste werden. «

Was für eine herrliche Maschine! Der Doppelsitzer absolvierte nur fünf Flugstunden, bevor er veräußert wurde



sein. Wir sollten uns alle so behandeln, wie wir selbst behandelt werden wollen.« Stewart hatte sein Lebensziel indes nicht aus den Augen verloren, sondern kontinuierlich darauf hingespärt. Um den Traum vom Flug im Warbird zu erfüllen, brauchte er einen Pilotenschein. Den ermöglichte ihm Anthony De Ste Croix, der auf dem Flugfeld von Headcorn in Kent die kleine Firma Cross Air Aviation betreibt.

Stewart nahm Flugstunden, bestand die Prüfung zur Private Pilot License (PPL) mit Bravour. Dem Sprung in die Luft folgte eine berufliche Veränderung mit dem Schritt in die Selbstständigkeit. Während der Wirtschaftskrise 2008 eröffnete Stewart eine Firma, die sich darauf spezialisiert hat, Hypotheken und Versicherungen zu vermitteln. Nach zehn Jahren harter Aufbauarbeit hatte sich Stewart Financial sehr gut entwickelt. Mit 42 Jahren fragte sich Rob Stewart 2018, wie er die zweite Hälfte seines Lebens durchmessen wollte: »Ich wusste, dass ich meine Zeit mit Warbirds und alten Flugzeugen verbringen wollte. Die Fähigkeiten, die ich mir in meiner Karriere angeeignet hatte, kombiniert mit meiner ausgeprägten Liebe zu Flugzeugen, ließen mich zu dem Schluss kommen, dass eine Vermittlung von Oldtimer-Flugzeugen etwas wäre, das mir wirklich Spaß machen würde.«

Keine Ahnung vom Markt

Der Gedanke, eine europäische Dependence für Platinum Fighters aufzubauen, zerschlug sich am Rande einer Air Show in Duxford. Platinum hatte kein Interesse, einen unbekanntenen Geschäftsmann ins Team zu holen – trotz der großen Bewunderung, die dieser für Platinum zeigte. Nicht für die Besten arbeiten zu können, ließ sich nur durch eine Alternative kompensieren: Selbst der beste Anbieter zu werden. Eine immens große Herausforderung, denn Stewart hatte keinerlei Ahnung vom Markt für historische Luftfahrzeuge. Aber: »Ich bin ein unglaublich zielstrebig, leidenschaftlicher Mensch und gebe nicht so schnell auf!«

Das neue Unternehmen, welches Stewart im Kopf hatte, brauchte einen einprägsamen, unverwechselbaren Namen. Viele Assoziationen mit dem Adler (Eagle) und der Zahl 11 ergaben den Markennamen: »Ich wurde am 11.11.1976 gegen 11:00 Uhr abends geboren. Kent wurde im Zweiten Weltkrieg von der No. 11 Group des RAF Fighter Command geschützt; die No. 11 Squadron ist das älteste Jagdgeschwader der RAF. Im Wappen der No. 11 Squadron finden sich zwei Adler. Auch für die deutsche Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg war der Adler symbolträchtig. Ich habe mich immer sehr mit Deutschland und deutschen Flugzeugen ver-

Für knapp 136 000 Euro vor Steuern war die Stearman ein Schnäppchen. Sie fand auch sehr schnell einen Käufer

bunden gefühlt. Eagles11 bringt das für mich am besten zur Geltung.« Als Eagles11 am 31. Januar 2019 in Kent debütierte, galt Stewarts Augenmerk ausschließlich Europa. Zum einen, weil Platinum Fighters hier weniger präsent vertreten ist. Zum anderen, weil Stewart aus seiner Homebase Kent heraus den angestrebten hochwertigen persönlichen Service anbieten konnte, der auch bei Stewart Financial sehr erfolgreich funktioniert hatte.

Wie unterscheidet sich aber Eagles11 vom Wettbewerb? Rob bringt es auf einen einfachen Nenner: »Leidenschaft. Wenn Sie Leidenschaft haben, egal wofür, dann können Sie die Besonderheiten jedes Faches erlernen. Ohne Leidenschaft sind Unternehmen und Menschen eine ziemlich langweilige Sache. Menschen entwickeln eine Leidenschaft für Dinge, werden von ihnen angezogen. Meistens sind die Dinge, für die wir Leidenschaft empfinden, die besten! Denken Sie nur an Mercedes oder BMW. Unglaublich starke Marken in der Automobilwelt. Die zählen weltweit zu den Besten. Aber: Haben die oben angefangen? Wussten sie am Anfang alles? Natürlich nicht! Aus ihrer Leidenschaft wuchsen sie, sie lernten und wurden schließlich zu den Besten.

Bei Eagles11 ist es unser alleiniges Ziel, als professionelle Makler einen qualitativ hochwertigen, kundenorientierten Service zu bieten. Wir wollen stets den besten Preis für das Flugzeug unserer Kunden innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens erzielen. Die individuellen Anforderungen des Verkäufers sind der Maßstab, um Eagles11 zum besten Makler für Warbirds und Oldtimer-Flugzeuge zu machen. Als europäisches Unternehmen wollen wir europäischen Eigentümern beim Kauf und Verkauf der besten Flugzeuge helfen. Und das weltweit.«

Mit alten Autos nicht vergleichbar

Ich hake beim Automobilvergleich ein. Wie, bitte, unterscheidet sich das Vermitteln historischer Luftfahrzeuge vom Handel beispielsweise mit automobiler Zeitgeschichte? Der 45-jährige Rob Stewart hat quasi auf diese Frage gewartet: »Bei Luftfahrzeugen gibt es unendlich viel mehr Dokumentationsaufwand. Da ist es viel komplexer. Rechtliche Dinge sind zu berücksichtigen, wenn Landesgrenzen überschritten werden sollen. Die Wiederzulassung in einem anderen Land soll ja schließlich auch problemlos klappen. Ein Erstkontakt ist immer ein Gespräch, damit wir sehen, ob wir die hohen Ansprüche und Wünsche von unseren potenziellen Kunden mit Eagles11 in Übereinstimmung bringen können. Eigentlich interessieren mich die Zahlen nur peripher. Für mich geht es bei diesem Unternehmen sehr darum, der Beste zu sein und das Beste zu bieten; eine Marke aufzubauen, der die Leute vertrauen und die sie als Qualität anerkennen.« Und er

fügt hinzu, dass er in den letzten zweieinhalb Jahren auch schon einige Flugzeugangebote respektvoll dankend abgelehnt habe.

Derzeit hat Eagles11 drei Mitstreiter. Der seit vielen Jahren als Yak-Experte und derzeitiger Halter der North American NA-64 Yale

(S/N 3349) bekannte Ian Jones unterstützt Rob von Duxford aus auf dem Markt im Vereinigten Königreich. Im baden-württembergischen Leutkirch hingegen ist Louisa Noël bei der renommierten Flugwerft Leutkirch/Allgäu beschäftigt. Sie fungiert als die

Selfie über den Wolken: Der begeisterte Sportflieger Rob Stewart mit seiner kleinen Tochter Darcy, die sichtlich Spaß hat



erste Ansprechpartnerin für Eagles11-Kunden in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Rob Stewart bereitet derzeit das nächste Exposé vor, diesmal für eine bei Curtiss in Lizenz gebaute De Havilland Gypsy Moth. Für die Vermarktung braucht es vor allem einen starken, frischen visuellen Auftritt. Die in *Flugzeug Classic* geschalteten Anzeigen der vergangenen Monate sind bereits jetzt beliebte Sammlerstücke. Um sich hier von allen anderen Anbietern abzuheben, verpflichtete Stewart namhafte, weltbekannte Flugzeug-Fotografen wie Keith Wilson, John Dibbs, George Romain oder Darren Harbar.

200 Fotos für eine Anzeige

Aber auch Stewart selbst ist ein Perfektionist hinter der Kamera. Rund 200 Aufnahmen hat er allein von der Gypsy Moth geschossen, aus denen jetzt ein oder zwei besonders gute auszuwählen sind. Mittelfristig will sich Eagles11 auch auf den Air Shows in Europa präsentieren. Mit gemütlichen Sitzgelegenheiten, der Zeit zuzuhören, einem weißen Blatt Papier und einem spitzen Bleistift.

»Ich lerne im Moment intensiv Deutsch und hoffe, dass ich ein Gespräch führen kann. Auch wenn Louisa sicher zur Stelle sein wird, um mir zu helfen, falls ich überfordert bin. (...) Derzeit sind die europäischen Reisebeschränkungen noch eine gewaltige Hürde. Genauso wie unsere Kunden möchten auch wir persönliche Beziehungen aufbauen. Sie sind die Basis für alles, was wir machen.«



Kurzbiografie

Rob Stewart wurde am 11. November 1975 in Ashford, Kent, Vereinigtes Königreich, geboren. Der erfolgreiche Selfmade Man und Unternehmer ist glücklich mit seiner Gattin Tina verheiratet und stolzer Vater eines Sohnes und einer Tochter. Seine Freizeit verbringt er primär mit seiner Familie, aber ebenso mit der Fliegerei. Zu seiner PPL sind inzwischen die Qualifikationen IR, Night Rating, Tail Wheel Conversion und erste Schritte im Kunstflug hinzugekommen, letztere auf einer Mudry CAP 10. Auch der Flugzeugmodellbau, in den 1970er-Jahren der Zündfunke für seine große Leidenschaft, spielt noch immer eine Rolle in seinem Leben.

LINKS, BEIDE BILDER Das Certificate of Airworthiness der SNJ-5 ist gültig bis Mai 2022. Die Maschine ist optisch wie technisch auf dem allerneuesten Stand. Der Preis: zirka 233 500 Euro (vor Steuern)



DIE HIGHLIGHTS IM MODELLBAUJAHR 2021

Phantom kehrt zurück

Nach einer virtuellen Spielwarenmesse 2021 war die Modellbauwelt nun um so gespannter, was tatsächlich in die Regale gekommen ist
Von Othmar Hellinger

Die Modelljahr 2021 macht dort weiter, wo das alte endete, und das trotz der weltweiten Corona-Pandemie. Einen großen Wurf gelang dem japanischen Hersteller Tamiya mit einer neuen Phantom in der Version F-4B in 1:48. Die Marke Wingnut Wings fiel 2020 Corona leider zum Opfer, aber mit Katore Models soll es dieses Jahr wieder weitergehen. Wir Modellbauer hoffen natürlich sehr, dass die alte Linie von Wingnut Wings fortbesteht.

Aus dem westfälischen Bünde kamen über das Jahr 2021 verteilt mehrere Großmodelle in

1:32. Nach den beiden Mustangs in 1:32 kam die P-51D in der späten Version (03838). Auch erschien bei Revell in 1:32 eine Gloster Gladiator Mk.II (03846) und eine Fieseler Fi103 V-1 (03861) aus Kooperationen mit bekannten Herstellern aus Osteuropa. In 1:48 folgten eine SBD-5 Dauntless (03869) der U.S. Navy, ein Horten-Go229-A-1-Nurflügler (03859) und zum Ende 2021 die lang erwartete Lockheed SR-71 Blackbird (04967) aus neuen Formen. Im weitverbreiteten Sammlermaßstab 1:72 erschienen eine Sea Vixen FAW 2 (03866) und in

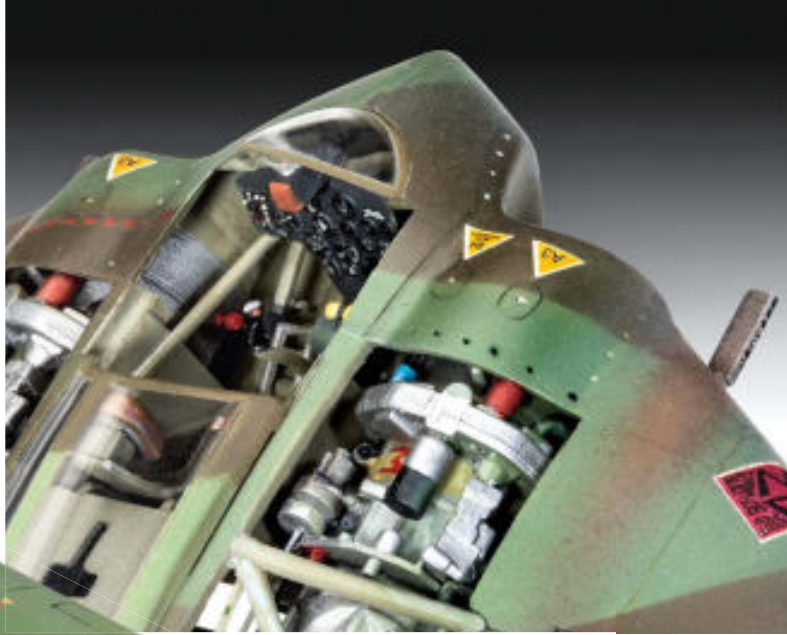
Wiederauflage mit neuen Abziehbildern die Breguet Atlantic 1 »Italian Eagle« (03845).

Aus England viel Neues

Die britische Firma Airfix hat die 48er-Freunde in diesem Jahr mit einer de Havilland Chipmunk T.10 (A04105) in 1:48 überrascht. Gefolgt von einer Supermarine Spitfire Mk.Vb (A05125A), einer de Havilland Vampire F.3 (A06107), einer Canadair Sabre F.4 (A08109) und einer Bristol Blenheim Mk.1 (A09190). In 1:72 kamen eine Messerschmitt Bf109G-6 (A02029B), eine Bristol

Der Nurflügler Horten Go229 A-1
als Wiederauflage in 1:48 mit
detailliertem Cockpit, Bewaffnung
und Triebwerken

Fotos (3) Revell



Sehr interessant in 1:32 ist die neue Gloster Gladiator Mk.II der Royal Air Force (03846)

Fotos (2) Revell

Beaufort Mk.I (A04021), eine Hawker Tempest Mk.V (A02109), eine de Havilland Mosquito B.XVI (A04023), eine Blackburn Buccaneer S.2 RN (A06021) und eine Junkers Ju87 B-1 Stuka (A03087A) in die Läden.

Italienische Neuheiten

Aus Italien sind in 1:48 eine Henschel Hs 123 (2819), eine Junkers Ju 87 B Stuka (2807), eine Macchi Mc.200 1a Serie (2815), eine Reggiane Re.2002 und die Spitfires Mk.I (2792) und Mk.IX (2804) auf den Markt gekommen. Die 1:72er-Sammler konnten sich über eine Henschel Hs 129 B (1424), eine MC.202 Folgore (1439), eine Fiat BR.20 Cicogna (1447), eine S.M.79 Sparviero (1412), eine P-38J Lightning (1446), eine F4U-4B Korean War (1453) und eine B-52G early with Hound Dog (1451) freuen.

Interessantes aus Tschechien

Das neue Jahr 2021 brachte uns in 1:48 noch zu Beginn eine Bf 110G-4 (8208), gefolgt von einer Bf 109G-6/AS (84169) und einer P-51D-5 Mustang (84172) »Weekend Edition«. Außerdem erschie-



Gelungener Wurf in 2021: die
neue 1:48er F-4B Phantom in den
Farben der U.S. Navy (61121)

Fotos (2) Tamiya





Die Lockheed SR-71 Blackbird in 1:48 (04967) aus neuen Formen auf dem Display mit den separaten Triebwerken

Foto Revell



Bei Airfix erschien in 2021 die als Modell seltene Bristol Beaufort Mk.I in 1:72 mit einer schönen Inneneinrichtung (A04023)

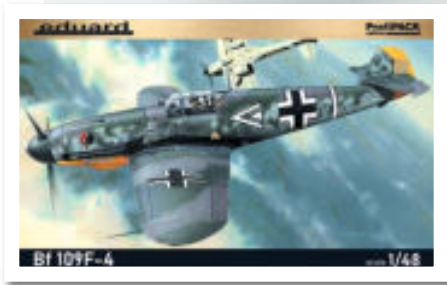


Die Fans der Trainingsflugzeuge wurden vom englischen Hersteller mit der de Havilland Chipmunk T.10 (A04105) in 1:48 belohnt
Fotos (4) Airfix



In Kooperation auch bei Revell im Programm die Fieseler Fi103 V1 in 1:32 mit Transportwagen
Fotos (2) Revell





Die Bf 109 F-4 in der Lackierung von Hauptmann Hans Hahn Frankreich 1941. Tolles und detailliertes Modell in 1:48 (82114)



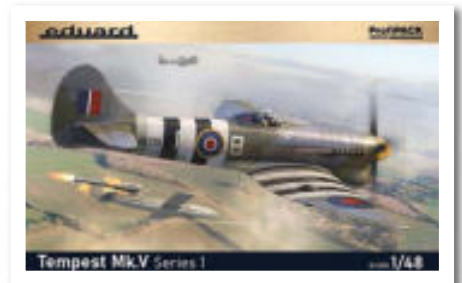
Die tschechische Firma hat wieder die Tempest Mk.V (82121) in 1:48 in interessanten Markierungen auf den Markt gebracht

Fotos (6) Eduard

nen eine Spitfire Mk.II a (82153), der »Kampfstift« Dornier Do 17Z (11147), eine Fw 190A-5 (82149), eine P-39Q Airacobra (8470) »Weekend Edition«, eine Spitfire Mk.I early (82152), eine Mustang Mk.IV (80104), eine Fw 190F-8 (82139), eine Bf 109G-2 (82165), eine Spitfire Mk.IIb (82154), eine Tempest Mk.V Series 1 als Wiederauflage (82121), eine Bf 109G-10 Erla (84174), eine Edition »Wilde Sau Episode two Saudämmerung« – Bf 109G-10 and G-14/AS in einer Kombipackung, eine Tempest Mk.II early Version (82124), eine Kombipackung »Eagles Call« – Spitfire Mk.Vb and Mk.Vc (11149) und eine P-51K Mustang (82105). Da ist schon eine Menge in diesem Maßstab, aber es handelt sich auch um interessante Aufmachungen. Der weitverbreitete Sammlermaßstab 1:72 wartete mit der Sammlerpackung »Fokker Fokker!« auf, aus der man zwei verschiedene Fokker D.VII bauen kann. Es kamen danach eine Nieuport Ni-17 (7404), eine Kombipackung »Du doch nicht!« (2135), eine Albatros D.V (7406), eine Sammleredition »Adlerangriff« – Bf 109 E in verschiedenen Markierungen (2136) und eine Packung »Angel of Merci« – Bomber B-25J Mitchell with Glass Nose (2140). Eduard aus Tschechien packt viel an und überrascht uns immer weiter mit tollen Versionen und Markierungen.

Das Jahr 2021 hat wieder sehr viele Modelle gebracht und die Modellbauer erfreut. Aufgrund der noch immer andauernden Pandemie konnten auch die Hersteller und Verkäufer sehr zufrieden mit den Geschäften sein. ■

Die Spitfire LF Mk.IXc (8281) in der Invasionsaufmachung von 1944 in 1:48



Mit donnernden Motoren

Das Jahr 2021 hat gezeigt: historische Luftfahrt lebt! Und geht es nach all den Enthusiasten, wie denen im Yanks Museum, werden wir auch in Zukunft noch zahlreiche Veteranen am Himmel erleben



Eine B-25 nutzt die letzten Sonnenstrahlen

Fotos (2) Dave McDonald

Heute ein seltener Anblick: Diese FW 190 ist mit einem Zusatztank unterwegs



Schlachten, Technik, Feldherren

+ Poster Ostfront 1945
Flucht aus Pommern



KLEINPANZER
Wie effizient war der
ferngelenkte Goliath?



SPANIEN 1812
Der Anfang vom
Ende Napoleons

COUP 1943
Deutsche
Geheimagenten im Irak



Clausewitz

Das Magazin für Militärgeschichte

Clausewitz

6/2021

November | Dezember

€ 5,95

A: € 6,80

CH: sFr 11,00

Bs. Lux: € 7,10

NL: € 7,40

SK: t. € 8,30

**Die unterschätzte Waffe
Infanterie-Geschütze**



**Jetzt neu
am Kiosk!**

AISNE FRÜHJAHR 1917

Frankreich vor dem Zusammenbruch



EUROPA AM ABGRUND

Als die Mongolen
die Welt überrannten

KAMPF UM POSEN

Blaupause für die
Schlacht um Berlin



GENERAL CUSTER

Verkanntes Genie
oder Hasardeur?



Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.clausewitz-magazin.de/abo



ZEIT FÜR LEGENDEN

TRADITION UND FORTSCHRITT SEIT 1925



MADE
IN
GERMANY

DORTMUND
ERBSTÜCK

STUTTGART PRO

FRANKFURT GMT

NEU

Es gibt Fliegeruhren - und es gibt die Fliegeruhren von Laco. Als exklusive Manufaktur für hochwertige Zeitmesser blickt das Unternehmen in Pforzheim auf eine lange Tradition zurück. Vor allem in den 40er Jahren ein unverzichtbares Instrument im Cockpit, ist eine Laco heute Ausdruck von Individualität. Mit einer Laco Fliegeruhr tragen Sie nicht nur eine präzise und robuste Uhr am Handgelenk, sondern auch ein Stück Zeitgeschichte.

WWW.LACO.DE | INFO@LACO.DE

Laco
1925