



Fw 190
Mit Hightech-
waffe zum
Bomberschreck



Geheimbericht
1957: Wie die
Schweiz die
F-104 beurteilte

€ 6,50
Jan. 2020
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



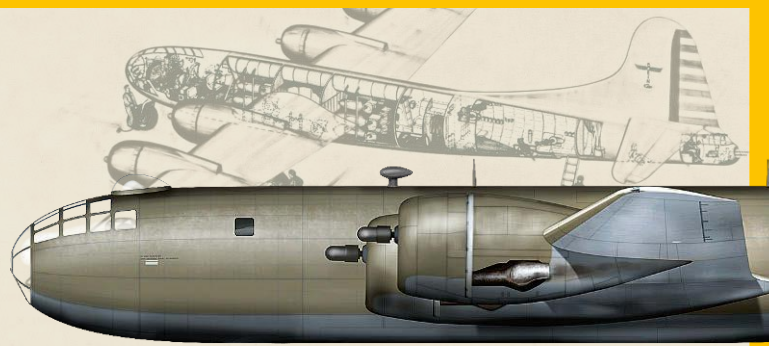
Ju-87-Pilot 1944

So erlebten Stukas das Inferno an der Ostfront

»Midway«
Der neue
Blockbuster
von Roland
Emmerich



RAF-Luftangriff auf Peenemünde 1943
So kamen die Briten der V2 auf die Schliche



Boeing B-29
Stolper-Start des Superbombers





Die einzige deutsche Küstenbatterie des Atlantikwalls mit noch erhaltenen Kanonen in der ganzen Normandie in Longues-sur-mer. Sie ist eine der vielen Attraktionen der neuen Leserreise

Vom
7.–11.
April
2020

Unvergessliche Erlebnisse!

Reisen Sie mit uns zu einem der bewegendsten Schauplätze des Zweiten Weltkriegs und der europäischen Geschichte – der Normandie

Die letzte Eroberung Englands durch die Normannen 1066, der Hundertjährige Krieg (1337–1453), der D-Day und die Schlacht um Caen und Falaise im Rahmen der alliierten Operation »Overlord« 1944 – all diese militärhistorisch bedeutenden Ereignisse sind untrennbar mit der Normandie verknüpft. Es gibt nur wenige Regionen wie diese in Europa, wo die kriegerische Vergangenheit in Form von Museen, Denkmälern und befestigten Anlagen noch so präsent ist, wie hier!

Kommen Sie deshalb mit auf unsere fünftägige Leserreise durch die Normandie und staunen Sie unter anderem über den knapp 70 Meter langen Normannenteppich von Bayeux, halten Sie den Atem an, wenn Sie im 360-Grad-Kino in Arromanches mitten in die Kämpfe um die Normandie im Sommer 1944 versetzt werden und gedenken Sie der gefallenen Soldaten beider Seiten auf dem deutschen Friedhof in la Cambe und dem amerikanischen Friedhof in Colleville-sur-mer.

Infos, Preis & Buchung

Termin: 7.–11. April 2020

Reisepreis (Doppelzimmer): 1120 € p. P. bei mind. 20 Teilnehmern, 1045 € p. P. bei mind. 25 Teilnehmern, Einzelzimmerzuschlag 255 € p. P.

Leistungen:

- Eigenanreise nach Paris, ab Paris Transfer mit dem Reisebus nach Bayeux
- 4 Übernachtungen im 4-Sterne-Hotel (Landeskategorie) im Doppelzimmer mit Bad/WC, Radio, Telefon und Fernseher. Ideale Lage am Stadtrand und kurzer Weg zum Hauptbahnhof und Stadtzentrum
- Täglich Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Städtesteuer
- Führung in deutscher Sprache durch Jean Lenoir am 8., 9. und 10. April 2020
- Eintritte Museum der Tapisserie, Arromanches 360 Grad Kino, Mémorial von Caen

Buchung und weitere Infos vom Veranstalter Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen, Tel.: +49 2642 2009-29, E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de

Weitere Infos unter www.flugzeugclassic.de

Editorial

Midway reloaded

»Filmregisseur ist der am meisten überschätzte Beruf und die einzige Form der Kunst, in der man 50 Jahre lang ohne Talent Erfolg haben kann«. Das Superhelden-Kino Hollywoods ist ein guter Beleg für dieses Bonmot des berühmten Schauspielers Orson Welles. Umso gespannter durfte man deswegen sein, wie sich Erfolgsregisseur Roland Emmerich mit seiner cineastischen Interpretation der Schlacht von Midway schlagen würde, die bereits 1976 verfilmt wurde. Unser Autor Stefan Bartmann hat sich den Film am Tag der Deutschlandpremiere angesehen – und allerlei Wissenswertes über das Werk zusammengetragen, das Ihnen, liebe Leser, neu sein dürfte. Und er kommt zu einem ziemlich eindeutigen Fazit, ob sich der Kinobesuch oder der Kauf der Film-DVD lohnt – ab Seite 58 erfahren Sie es!

Wo hat unser Themenradar noch lohnenswerte Storys aufgespürt? Im Süden, bei den Eidgenossen: Hans-Heiri Stapfer ist auf höchst interessante Unterlagen gestoßen, die aufdecken, wie die Schweizer 1957 noch vor der Bundesluftwaffe im Cockpit der F-104 Platz nehmen durften. Und im Osten: Wir setzen unsere Erzählung über den Stuka-Piloten Egon Stoll-Berberich fort, in der wir aufzeigen, wie sehr die Droge Pervitin den Flugzeugführern die kräftezehrenden Einsätze an der Ostfront 1944 überhaupt erst ermöglichte.

Ich wünsche Ihnen erholsame Feiertage!

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Ab 1960 avancierte Lockheeds Starfighter zu einem Exportschlager. Unter anderem flog der Jet in der bundesdeutschen, italienischen und kanadischen Luftwaffe. Auch die Schweizer hatten sich überlegt, die F-104 zu besorgen – zurecht?

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 70!

15%

Ja, nicht umsonst empfahl das ehemalige Jagdfliegerass Walter Krupinski nach einem Vergleichsfliegen 1957/58 die F-104.

Die F-104 war nicht schlecht, aber mit der französischen Mirage III gab es eine mindestens gleichwertige Alternative.

67%

Gut, dass die Schweizer die F-104 nicht genommen haben. Die technischen Mängel und Beinamen wie »Sargfighter« sprechen für sich.

19%

www.flugzeug-classic.de

Wolfgang Schlauch

Rüstungshilfe der USA an die Verbündeten im Zweiten Weltkrieg

Von der „wohlwollenden Neutralität“ zum Leih- und Pachtgesetz und zur entscheidenden Hilfe für Großbritannien und die Sowjetunion

neu

167 Seiten, Hardcover, 14x21 cm; ISBN: 978-3-86933-241-3

22,00 €

Manfred Groß

Die Luftverteidigungszone West im Rheinland

zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz

168 Seiten, Hardcover, 33 Schema/Zeichnungen und 151 Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-188-1

24,00 €

Hans Peter Eisenbach

Stuka-Einsatz an der Pantherlinie

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

190 Seiten, Hardcover mit Fadenheftung, 171 Abb. s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichnungen, 4 graphische Darstellungen, 3 Tabellen, Großformat; ISBN: 978-3-86933-162-1

36,00 €

Guy Sajer

Der vergessene Soldat

483 Seiten, Paperback, 14,8x22,3 cm; ISBN 978-3-86933-146-1

22,00 €

Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

„Niemand, der das Buch zu Ende liest, wird es je wieder vegessen.“
(New York Times)

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

14

Die Ju 87 war lange Zeit die treue Gefährtin des Stuka-Piloten Egon Stoll-Berberich an der Ostfront. 1943 wechselte er auf die Fw 190, die einige Vorzüge hatte



ZEITGESCHICHTE

Junkers Ju 87

Ein Tag im Februar 14

Als Stuka-Pilot Egon Stoll Berberich 1943 wieder an die Ostfront gelangte, hatte sich die Situation dort dramatisch verändert. Was war auf Seiten der Sowjets anders geworden?

TECHNIK

Boeing B-29

Der Superbomber 24

Als die Boeing B-29 Superfortress im September 1942 erstmals abhob, war noch lange nicht in Stein gemeißelt, dass sie einst einer der erfolgreichsten Bomber werden sollte.



24 Die B-29 avancierte im Zweiten Weltkrieg zum größten und leistungsstärksten Bomber. Der Weg dahin war jedoch holprig

TECHNIK

Focke-Wulf Fw 190 mit SG 116

»Wunderwaffe« gegen US-Bomber 32

Die Idee war revolutionär: Rheinmetall Borsig entwickelte eine Waffe, die alliierte Bomber automatisch an ihrer schwächsten Stelle treffen sollte. Wie sah der Praxistest aus?



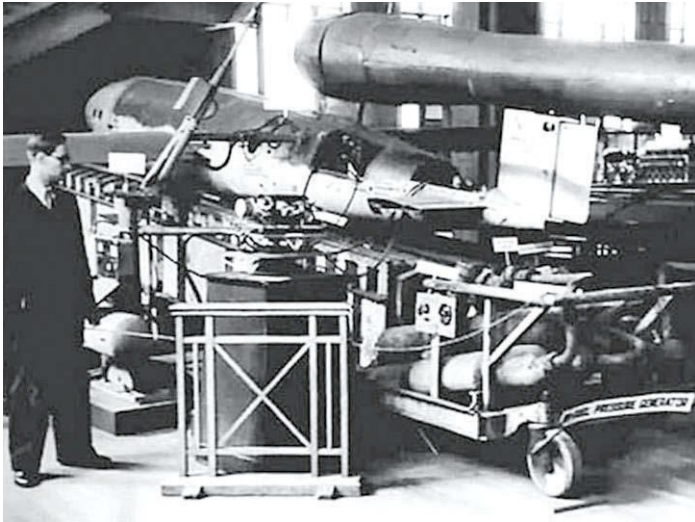
32 Das Sondergerät 116 kam nie in großem Stil zum Einsatz, wäre aber eine tödliche Waffe gegen US-Bomber gewesen

TECHNIK - TYPENGESCHICHTE

Zeppelin D.I

Dorniers Glanzstück 38

Graf von Zeppelin interessierte sich nicht nur für Luftschiffe, sondern auch für Flugzeuge. Deshalb ließ er seinen Ingenieur Claude Dornier ab 1914 einen revolutionären Doppeldecker entwerfen.



62 Lange Zeit blieben die Vergeltungswaffen-Projekte den Alliierten verborgen. Dies änderte sich durch drei »unfreiwillige Spione«

TECHNIK – COCKPIT

Messerschmitt M29

Der Renner 44

Extra für den Europa-Rundflug 1932 entworfen, galt die M29 in der Fachwelt als ein fortschrittliches und beispielhaftes Sportflugzeug. Eine M29 hatte zudem eine besondere Cockpitausstattung.

TECHNIK – DER STRATEGISCHE LUFTKRIEG

Strategie der RAF zu Kriegsbeginn

Löwe und Hahn gegen Adler 48

Als der Krieg 1939 ausbrach, überraschten die Deutschen ihre britischen Gegner gleich zweifach: einerseits, indem sie ihre strategischen Annahmen über den Haufen warfen, zum anderen durch technische Innovation.

FILM

Midway – Für die Freiheit

Virtueller Volltreffer 58

Erst kürzlich ist der Weltkriegs-Kracher *Midway – Für die Freiheit* von Starregisseur Roland Emmerich in den Kinos angelaufen. Wir haben uns den Film bereits zur Premiere für Sie angeschaut.



70 Die F-104 Starfighter avancierte in vielen Nationen zum Standard-Jet. Warum lehnte die Schweizer Luftwaffe sie ab?

ZEITGESCHICHTE

Heeresversuchsanstalt Peenemünde

Die unbekannten Helden 62

Ein bisher unbekannter Aspekt zu Peenemünde ist aufgetaucht: Drei jugendliche Luxemburger vom Reichsarbeitsdienst waren maßgeblich daran beteiligt, die geheimen Raketenprojekte zu enttarnen.

ZEITGESCHICHTE

Lockheed F-104

Tells Sternenjäger 70

Zwei Monate vor der deutschen Bundesluftwaffe durften Schweizer Piloten die Starfighter als erste Nation nach den USA testen. Autor Hans-Heiri Stapfer hat sensationelle Dokumente dazu entdeckt.

LESERALBUM

3. Staffel der Aufklärungsgruppe 33

Einsatz an allen Fronten 76

Wir haben wieder ein besonderes Fotoalbum erhalten, das die ganze Fliegerkarriere eines Flugzeugführers zeigt und spektakuläre Aufnahmen der Ju 88 bietet.

■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

Armstrong-Whitworth Whitley...53	Focke-Wulf Fw 190.....32
Bristol Blenheim.....48	Hawker Sea Fury.....8
Junkers Ju 87.....14	Jakowlew Jak-7.....9
Blackburn Buccaneer.....9	Junkers Ju 88.....76
Boeing B-17.....32	Lockheed F-104.....70
Boeing B-29.....24	Messerschmitt M29.....44
Curtiss P-40.....11	Messerschmitt Me 163.....37
de Havilland DH.114.....11	North American B-25.....9
Dornier Do H.....38	Tupolew TB-3.....10
Focke-Wulf Fw 44.....8	Vickers Wellington.....50

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background.	23
Unterhaltung	31
Modellbau	47
Termine/Bücher	56
Leserbriefe	57
Vorschau/Impressum	82

TITELSEITE: Ju 87 – Stoll-Berberich erlebte dramatische Szenen in solch einer Maschine



TITELBILD
Fw-190-Profil: H. Ringlstetter
F-104: Slg. W. Mühlbauer
Ju-87-Profil: H. Ringlstetter
Ju 87: Slg. H. Ringlstetter
Midway: Universum Film
V2: BArch 146-1978-
Anh.026-01
Skizze: Boeing
B-29-Profil: J. Franzi



■ Mustang im Galopp

Hier ist es unserem Fotografen gelungen, zwei beeindruckende Maschinen im September 2019 auf ihrem Weg zur Sanicole Airshow in Belgien einzufangen: die TF51D Mustang, s/n 472922, »Scat VII«, zusammen mit der Spitfire Mk.XVI, SL721 00-XVI. Beide sind auf dem Flughafen Brasschaat in Belgien stationiert und werden von der Fast Aero Belgium betrieben. Die Spitfire zeigt sich in den Farben der 349th Belgium Squadron, die Mustang repräsentiert die Maschine des Weltkriegs- und Vietnam-Veteranen Colonel Robin Olds bei der 479th Fighter Group.

Text und Foto Richard Paver





■ FOCKE-WULF FW 44

Finnischer Stieglitz

Im Pima Air & Space Museum in Tucson, Arizona, macht man sich daran, den Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz zu restaurieren, den das Museum 1992 von seinem langjährigen Eigner John More erhielt. Dieses Schul- und Sportflugzeug, das sich seine Meriten nicht nur in den 1930er- und 1940er-Jahren erwor-

ben hatte, sondern noch lange danach als Trainer im Dienst stand, lief im März 1940 bei CKD in Prag vom Band.

Als eine von 35 typgleichen Maschinen ging sie an die finnische Luftwaffe, wo sie als SZ-19 bis 1959 zum Einsatz kam. Ab 1960 diente der Stieglitz dem Luftsportverein in

Der Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz, W.Nr. 2827, ging nach Finnland, wo er bis 1959 seinen Dienst tat. Seine derzeitigen Besitzer möchten ihn nun restaurieren Foto John Bezosky

Pori als Schleppflugzeug, bis man ihn im Jahr 1968 in die Vereinigten Staaten verkaufte. Das Flugzeug soll seinen originalen finnischen Anstrich wiederherhalten, ob mit blauem Hakenkreuz oder Nachkriegskokarde, steht allerdings noch nicht fest.

Dave McDonald ■

■ HAWKER SEA FURY

Gewinnertyp

Bereits zum zweiten Mal in Folge konnte die Hawker Sea Fury T. Mk. 20 »Dreadnought« von Sanders Aircraft Incorporation einen entscheidenden Sieg bei den Finals des Unlimited Gold Race der 2019 STIHL National Championship Air Races in Reno einfahren. Am 15. Sep-



Dennis Sanders feiert seinen Triumph beim Unlimited Gold Race

tember 2019 flog Dennis Sanders die acht Runden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ungefähr 650 km/h um den knapp 13 Kilometer langen Kurs in Stead Field, Nevada. Es war bereits der vierte Sieg für die »Dreadnought« bei einem Unlimited Gold Race – das erste Mal 1983 in Reno mit Neil Anderson am Knüppel, das zweite Mal im Jahr 1986 mit Rick Brickert und 2018 mit Joel Swager.

Platz Nummer zwei ging an Joel Swager (Dennis Sanders' Schwiegersohn), der die Sea Fury T. Mk. 20 »924G« mit durchschnittlich 561 km/h um den Kurs jagte. Mike Brown holte sich den dritten Platz in der P-51D Mustang »Goldfinger«, Vierter wurde Dan Vance mit der P-51D Mustang »Speedball Alice«.

Dieses Jahr nahmen zwölf Warbirds an den Unlimited Air Races teil, fünf davon schafften es in das Unlimited Silver Race und sechs in das finale Unlimited Gold Race.

Frank B. Mormillo ■



Dennis Sanders mit der Sea Fury T. Mk. 20 »Dreadnought« auf dem Weg zu seinem vierten Sieg bei den Unlimited National Championship Air Races

Fotos (2) Frank B. Mormillo

■ AIRPOWER19

Größter Flugtag Europas

Auf der Airpower19 gab es viel zu sehen, unter anderem das Kunstflugteam der italienischen Luftwaffe, die »Frece Tricolori«. Außerdem die ...

Am Wochenende vom 6. auf den 7. September 2019 war es wieder so weit: Die Airpower19 fand statt. Das kleine Österreich zeigte zum achten Mal, wie man den größten Flugtag in Europa auf die (Fahrwerks-)Beine stellt. Das Bundesheer, Red Bull und das Land Steiermark haben als Veranstalter alle Hebel in Bewegung gesetzt, um diese Airshow in Zeltweg auf dem Fliegerhorst Hinterstoisser zu ermöglichen.

So ganz nebenbei nutzten die Initiatoren das Event aber auch für Eigenwerbung unter dem Motto: Wir fliegen auf Österreich! Trotz des nicht gerade idealen Wetters kamen an beiden Tagen über 180 000 Besucher und sahen ein tolles Programm. 4000 Soldaten und 2500 zivile Einsatzkräfte sorgten bei frei-

em Eintritt für einen reibungslosen Ablauf. 200 Luftfahrzeuge aus 20 Nationen darunter historische Doppeldecker, Warbirds, Hub-

schrauber und die neuesten Kampfflugzeuge, sorgten für eine einmalige Luftfahrt-Show.

Peter Schmolli ■

... B-25 »Flying Bulls«, die hier gerade an den Start rollt. Im Hintergrund eine Wolkenformation mit den Rauchspuren eines Kunstflugs



Fotos (3) Sascha Kürsten

■ BLACKBURN BUCCANEER

Neue alte Optik



Buccaneer S.1, XN964, in ihrem Farbkleid von 1965 Foto Howard Heally, Down to Earth Promotions

Die Blackburn Buccaneer S.1, XN964, des Newark Air Museum erstrahlt in neuen Markierungen. Die Buccaneer hat das Farbkleid zurückerhalten, das sie 1965 während ihres Einsatzes bei der Fleet Training Unit 736 Squadron in RNAS Lossiemouth in Schottland getragen hat. Das ist jene Basis, auf der die Einheit aufgelöst wurde. Kurz darauf musste sie allerdings auch schon wieder als Jet-Training-Squadron mit verschiedenen Varianten der Buccaneer antreten. Am 25. Februar 1972 verabschiedete man die Einheit endgültig. Howard Heally ■

■ JAKOWLEW JAK-7

Abenteuerflüge

Mitte Juni traf im neuseeländischen Omaka eine Jak-7B ein, die jetzt in JEMs Aviation Hangar für eine ZK-Registrierung vorbereitet wird. Das Team möchte die Motorabdeckungen und die Cockpits aufwerten und der Maschine ein interessantes Farbschema als das monotone Weiß

verpassen. Das Flugzeug basiert auf einer Jak-11 und ist ein »High-Back«-Jagdtrainer mit Doppelsteuerung und Allison-V-12-Motor. Der neue Eigner Mike O'Rourke aus Tauranga hat die Jak aus den USA importiert und plant, sie dort für Adventure-Flüge einzusetzen. Dave McDonald ■



Diese Jak-7B traf vor einigen Monaten in Neuseeland ein, soll aber in Zukunft wieder in den Vereinigten Staaten zum Einsatz kommen

Foto Dave McDonald



Drei ANT-6A von insgesamt fünf typgleichen Maschinen auf Skiern. Die Aufschrift »Авиаарктика« weist sie als Teil einer Expedition zum Nordpol im Jahre 1937 aus

Fotos (2) Dave McDonald

Die Reste der ANT-6A, der Zivilversion des Bombers TB-3, auf der Rudolf-Insel in der russischen Arktis. Der Rumpf ist noch intakt



■ TUPOLEW TB-3/ANT-6

Tupolew aus der Arktis

Ein Bergungsteam hebt zurzeit eine zivile Version der Tupolew TB-3, die ANT-6A, von ihrer Absturzstelle auf der Rudolf-Insel im russischen Arktisarchipel Franz-Joseph-Land. Die Restaurierung der ANT-6A (A für Arktis), die anders als die Standard ANWT-6 ein geschlossenes Cockpit aufweist, soll unter der Aufsicht des Arktischen Museums und Ausstellungszentrums (St. Petersburg) stattfinden, das künftig auch der Ausstellungsort

für die Tupolew sein könnte. Das Wrack ist das einzige in Russland bekannte, vollständige Exemplar des Typs und liegt seit dem 17. März 1938, dem Tag des Absturzes, in der Nähe einer heute aufgegebenen Polarstation.

Die Tupolew suchte zusammen mit drei anderen Maschinen nach dem sowjetischen Piloten Sigismund Lewanewskij und seiner Mannschaft, die seit 1937 als vermisst gelten. Am 12. August war Lewanewskij von Mos-

kau aus zu einem Flug über den Nordpol in die USA gestartet, wo er aber nie ankam. Die ANT-6A, geflogen von Boris Tschuchnowskij, machte bei der Landung auf der Rudolf-Insel Bruch, wobei niemand zu Schaden kam, allerdings scherte das Fahrwerk ab. Der Unfall zerstörte auch die Propeller. Später schleppte man das Wrack näher ans Ufer, gab aber weitere Bergungsversuche auf. Es ist in relativ gutem Zustand.

Dave McDonald ■

»Grober Klotz« aus Kanada

Jahrestag & Personalien



Prototyp der CF-100

Foto Avro Canada

Alles den Yankees allein überlassen? Nein! Kanada will seinen Luftraum weiterhin selbst verteidigen können, als das Jet-Zeitalter anbricht. Ergo ruft die Regierung 1946 ein so ehrgeiziges wie ambitioniertes Entwicklungsprogramm ins Leben: für einen strahlgetriebenen, allwettertauglichen Langstreckenabfangjäger eigener Provenienz.

Wenngleich absolutes Neuland, nimmt Avro Canada die Herausforderung an. So entsteht die CF-100 mit zweiköpfiger Besatzung, ungepfeilten Tragflächen und den beiden Triebwerken oberhalb der Flügel-

wurzeln ... wegen ihres bulligen Erscheinungsbildes bald »Clunk«, zu Deutsch »grober Klotz«, genannt. Der erste Prototyp feiert am 19. Januar 1950 Erstflug – mit zwei Rolls-Royce-Avon-Aggregaten, da das vorgesehene, heimische Orenda-Triebwerk noch gar nicht auf dem Prüfstand läuft. Den Piloten hat man sich von England ausgeliehen; allen Test- und Werkfliegern von Avro Canada fehlt seinerzeit die Jet-Erfahrung.

Freilich machen der CF-100 Kinderkrankheiten zu schaffen, unter anderem muss man die Flügelholme verstärken. Zehn Mk.2-Vorserienflugzeugen schließen sich 70 Mk.3-Serienmaschinen an, die ab Mitte November 1952 den Dienst bei der Royal Canadian Air Force (RCAF) antreten. Vollständig einsatzreif ist die CF-100 erst mit der Mk.4-Version. 278 Stück werden davon fertig, ausgerüstet mit modernster Avionik, wie sie die USAF in der Northrop F-89 Scorpion verwendet. Ab 1954 hört die CF-100 dann offiziell auf den Beinamen

»Canuck« (Kanadier). Ein Jahr später verlässt die verbesserte Mk.5 als letzte Ausführung die Werkhallen, insgesamt liefert man 332 Exemplare aus.

Der schwere Jäger bewährt sich gut im Einsatz. Sein Wachstumspotenzial bleibt aber ungenutzt, wartet doch mit der CF-105 Arrow schon ein überschallschneller Nachfolger, der jedoch zu teuer ist, nie dem Prototypenstadium entwächst und Kanada um die kurze Selbstständigkeit im modernen Militärflugzeugbau bringt. Die CF-100 bleibt bei der RCAF bis 1981 in Dienst; die Belgier als einziger Exportkunde nutzen sie von 1957 bis 1963.

Wolfgang Mühlbauer ■



Avro Canada CF-100 Mk.5

Foto RCAF