

XP-58
Die Lightning,
die kaum
einer kennt

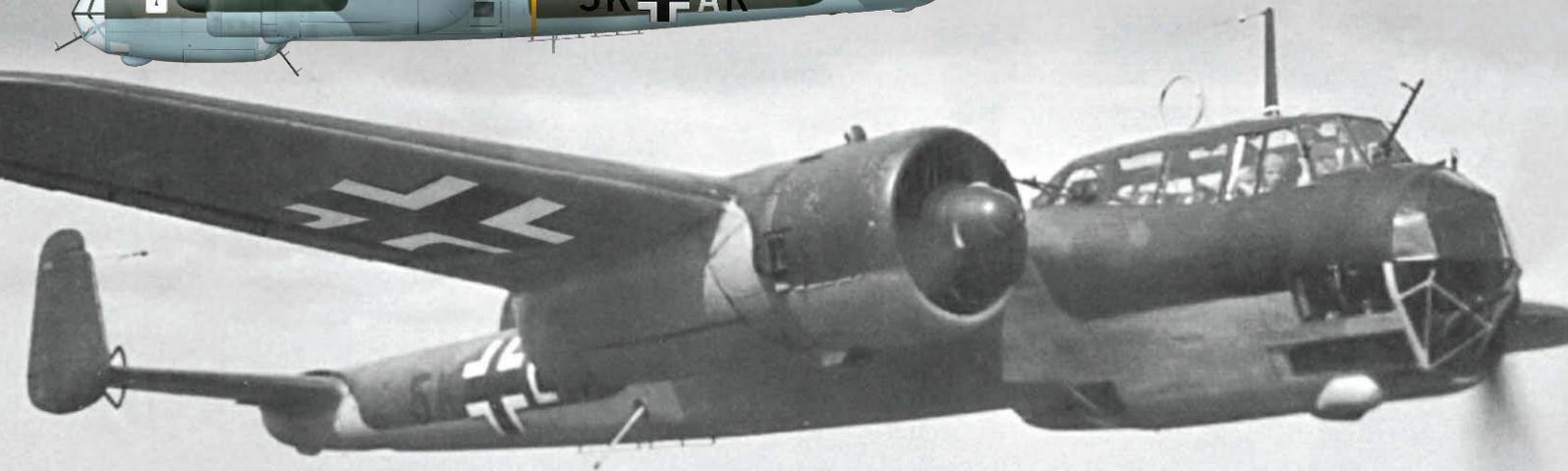


Do H Falke
Der Jäger, der
selbst den Amis zu
fortschrittlich war

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



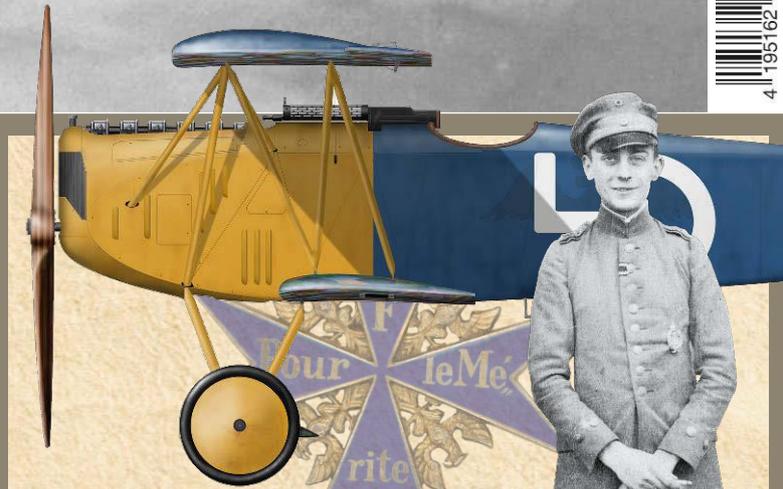
⚡ IM FOKUS

Dornier Do 17

Der erste moderne Luftwaffen-Bomber



Me-163-Pilot Reinhard Opitz
So gut war das »Kraftei« wirklich!



Kaum bekanntes Flieger-Ass
Der jüngste Pour-le-Mérite-Träger

Schiffe und Meer...



1/2020 Januar/Februar € 8,90

A: € 9,80; CH+Fr 14,20; BeNeLux € 10,30; SK: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 113

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



Midway im Kino:
Wie realistisch ist der Blockbuster?

Jetzt neu am Kiosk!

Vor 75 Jahren

Die Katastrophe der WILHELM GUSTLOFF



Otto Hersing: Wie er mit U 21 zum Weltkriegs-Mythos wurde



Briten gegen Dänen: Kräfte-messen in Nord- und Ostsee



Ziel Tokio: Das Geheimnis der letzten Fahrt von U 234

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Oder Abo mit Prämie bestellen unter
www.schiff-classic.de/abo



Editorial

Angst im Cockpit



Dieser Pilot muss Nerven aus Stahl haben, wenn man bedenkt, dass jeder Flug mit der Me 163 einer Partie Russisch Roulette glich

Foto Sammlung Bruno Schmälting

Angst ist das Einzige, was sich schneller vermehrt als Kaninchen. Piloten können sie nicht gebrauchen. Kampfflieger noch weniger. Aber jene Flugzeugführer, die sich Anfang 1944 beim »Erprobungskommando 16« einfanden, um sich im damals noch geheimen Raketenjäger Me 163 sprichwörtlich in den Himmel schießen zu lassen, taten gut daran, nicht einmal zu wissen, wie man das Wort schreibt. Der Fluglehrer Reinhard Opitz war einer von ihnen und gewährt uns in der Titelgeschichte Einblicke in die haarsträubenden Einsätze der »Komet«. Ab Seite 14 verrät er uns, warum er das »Kraftei« dennoch gerne flog.

Auch wenn die F-104 nicht ohne war, hatten ihre Piloten deutlich bessere Überlebenschancen als Me-163-Jockeys. 1955 bekundeten die Eidgenossen Interesse am Starfighter. Allerdings unter der Bedingung,

dass Lockheed den Vogel für die Schweiz zurechtrupft. Am Ende kamen die Amerikaner den Schweizern sehr entgegen – mit dem bemerkenswerten Ergebnis, dass der spätere Starfighter, wie ihn die Bundesluftwaffe nutzte, helvetische Eigenheiten in sich trägt. Und dieses Flugzeug ging dann tatsächlich weg wie warme Semmeln.

Ein Flugzeug kann noch so gut sein – am Ende kommt es auf die Piloten an, die es fliegen. Die deutsche Fliegertruppe des Ersten Weltkriegs hatte hier in einem Fall besonders Glück: Mit dem blutjungen Olivier Beaulieu-Marconnay bewarb sich bei ihnen ein herausragend begabter Flugzeugführer. Wie? Sie haben diesen Namen noch nie gehört? Dann sollten Sie dies schleunigst ändern, lieber Leser, es lohnt sich! Allzu ängstlich schien der junge Mann jedenfalls nicht gewesen zu sein.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Die Umfrage

– Sie haben abgestimmt:

Die Dornier Do 17 war eines der Standbeine der deutschen Luftwaffe in der Anfangsphase des Zweiten Weltkriegs.

Nachvollziehbar. Die Do 17 war in den 1930er-Jahren auch eines der schnellsten Kampfflugzeuge und Grundlage für die Do 217.

11%

Nicht nachvollziehbar. He 111 und Ju 88 waren deutlich leistungsfähiger.

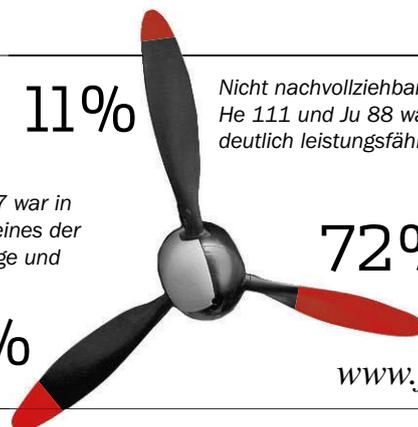
72%

Ich hoffe, dass die Do 17 im RAF Museum Cosford bald fertig restauriert ist, um dieses bedeutende Flugzeug, ob es nun erfolgreich war oder nicht, der Nachwelt zu erhalten.

17%

www.flugzeug-classic.de

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 39!



14 Die Me 163 konnte schneller und höher steigen als alle gegnerischen Maschinen – doch sie hatte eklatante Schwachpunkte



ZEITGESCHICHTE

Messerschmitt Me 163

Ritt auf der Kanonenkugel **14**

Fluglehrer Reinhard Opitz erhielt ab 1944 die einmalige Gelegenheit, den Raketenjäger Me 163 zu testen und später auch im Einsatz zu fliegen. Ein spannendes wie lebensgefährliches Unterfangen.

TITELTHEMA



22 Der Idee nach sollte die XP-58 Chain Lightning größer und sogar leistungsfähiger sein als die P-38. Daraus wurde nichts

TECHNIK

Lockheed XP-58

Zickzack-Kurs **22**

Die XP-58 ist eine Weiterentwicklung des erfolgreichen US-Jägers Lockheed P-38 Lightning. Unser Autor erklärt, warum sie nie an ihre Vorgängerin herankommen konnte.

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

Jagdflieger Olivier von Beaulieu-Marconnay

Vergessener Held **30**

Er war bereits mit 19 Jahren Jagdflieger, und als jüngster Pilot erhielt er den Orden Pour le Mérite. Trotzdem ist Olivier von Beaulieu-Marconnay heute kaum bekannt – völlig zu Unrecht!

TITELTHEMA



30 Ein fliegerisches Naturtalent, mit 19 Jahren hochdekoriert – und heute fast vergessen

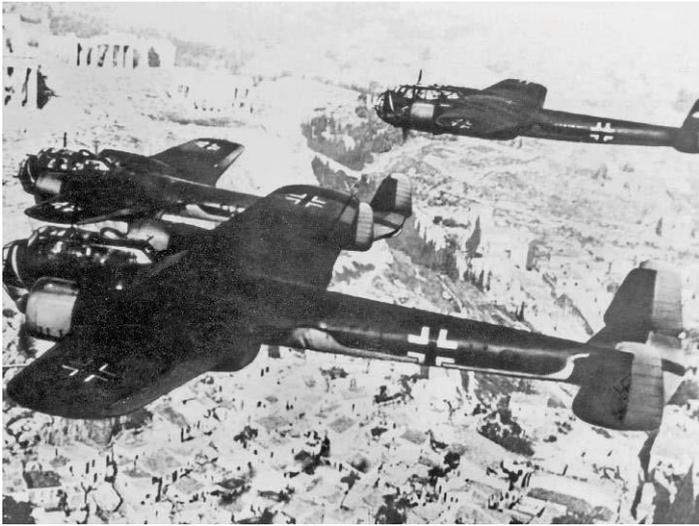
SERIE IM FOKUS

Dornier Do 17

Geheimbomber **39**

Zu Kriegsbeginn war die Do 17 ein Standbein der deutschen Kampfgeschwader. Doch auch nach ihrer Ablösung durch moderne Muster war sie noch lange nicht abgeschrieben.

TITELTHEMA



39 Die Do 17 entstand ab 1932 zunächst getarnt als Schnellflugzeug für die Lufthansa – ihre wahre Bestimmung war eine andere

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Dornier Do H »Falke«

Konstruktiver Höhenflug **54**

Im Auftrag der Amerikaner schuf Dornier 1922 den Jäger Do H »Falke«. Die US-Fliegertruppen lehnten die Maschine jedoch ab, weil sie ihnen zu fortschrittlich war ...

TITELTHEMA

TECHNIK – COCKPIT

Dornier Do 12/Libelle III

»Das fliegende Kreuz« **60**

Obwohl die Presse das Sport- und Reiseflugzeug Do 12 gut bewertete, unter anderem wegen des innovativen Cockpits, entstand nur ein Exemplar. Doch dieses machte eine ungewöhnliche Karriere.

TECHNIK

Lockheed F-104

Vom Pleitegeier zum Goldesel **70**

Im zweiten Teil unseres Starfighter-Artikels erläutern wir, warum sich die Schweiz schließlich gegen den US-Jet entschied und welchen Einfluss das kleine Land auf seine Entwicklung hatte.



54 Hielt auch den »schwersten« Belastungen stand: Dorniers revolutionäre Jäger-Konstruktion Do H »Falke«

LESERALBUM

3. Staffel der Aufklärungsgruppe 33

Feindliche Schiffe im Visier **76**

Die Fotos aus dem Nachlass eines Piloten der 3. Staffel der Aufklärungsgruppe 33 zeigen die Einheit und ihre Ju 188 während der Einsätze über Griechenland und dem östlichen Mittelmeer 1944.



76 Die Leserfotos gewähren beeindruckende Einblicke in die Ju 188 der 3.(F)/33

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Aero Ae 45.....12	Hawker Hurricane.....9
Albatros D.V.....30	Iljuschin Il-18.....11
Boeing B-29.....29	Junkers Ju 86.....9
Curtiss XPW-8B.....59	Junkers Ju 188.....76
Dornier Do 12.....60	Lockheed F-104.....70
Dornier Do 17.....38	Lockheed Hudson.....8
Dornier Do H.....54	Lockheed XP-58.....22
Douglas SBD.....12	Messerschmitt Me 163.....14
FlugWerk FW 190.....8	Supermarine Spitfire.....11, 29
Fokker D.VII.....10, 35	Vought OS2-3.....9

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	29
Leserbriefe	38
Unterhaltung	63
Coverwahl	66
Termine/Bücher	67
Modellbau	68
Vorschau/Impressum	82

TITELSEITE: Die Do 17 war zur Zeit ihrer Entwicklung das schnellste Kampfflugzeug



TITELBILD
 XP-58: Lockheed
 Do-H: Slg. H. Ringlstetter
 Do 17-Profil: H. Ringlstetter
 Do 17: Slg. H. Ringlstetter
 Opitz: Slg. K. Braatz
 Me 163: Slg. K. Braatz
 Beaulieu: Slg. B. Schmäling
 Pour le Mérite: MIREHO
 D.VII-Profil: H. Ringlstetter



■ Die Schwalben-Saison hat begonnen

Endlich wieder in der Luft! Nach langer Zeit am Boden und umfangreicher Arbeit fliegt der in Manching bei Airbus stationierte Nachbau der Messerschmitt Me 262 wieder regelmäßig. Den ersten öffentlichen Auftritt mit der Maschine der Messerschmitt Stiftung hatte Testpilot Geri Krähenbühl auf der Hahnweide (mehr zu dem Ereignis in *Flugzeug Classic* 12/2019). Nach diesem Auftritt und der aktuellen Winterpause wird diese Maschine im nächsten Jahr sicherlich auch wieder auf einigen anderen Veranstaltungen in ihrem Element zu bewundern sein.

Text und Foto Andreas Zeitler



■ FLUGWERK FW 190

Balkenkreuz über Ohio



Die FW 190 des Tri-State Warbird Museum nach ihrem Erstflug am 12. November 2019 Foto TWBM

Am 12. November konnte die Flugwerk FW 190, 990011, 583661, N190AF, des Tri-State Warbird Museum (TWBM) in den Händen des erfahrenen Warbird-Piloten John Maloney erstmals vom Clermont County Airport, Ohio, abheben. Der Jungfernflug dauerte zirka 20 Minuten, und da die Startbahn lediglich 1097 Meter lang ist, flog Maloney

das Flugzeug für die weiteren Testflüge zu einem Platz mit einer 3000-Meter-Bahn. In der folgenden Woche sammelte die FW 190 bereits sechs ausfallfreie Flugstunden.

Die von FlugWerk gebaute Maschine ist ein Geschenk von Thomas Summer aus Lafayette, Indiana, und gelangte im Dezember 2007 in das Museum. Früher trug die FW 190

die Markierungen der »Roten 13« des Fliegerassess Major Heinrich »Pritzl« Bär, aber seit der Spende einer Arado-F-8-Herstellerplakette hat das Museumsteam sie im letzten Jahr modifiziert, um die Herkunftsmaschine der Plakette genauer zu repräsentieren. Dazu lackierte es die FW 190 neu und entfernte die äußeren Flügel-MG. Dave McDonald ■

■ LOCKHEED HUDSON

Historische Hudson

Die wahrscheinlich historisch bedeutendste überlebende Lockheed Hudson ist mittlerweile ein Star des Aviation Heritage Centre (AHC) im neuseeländischen Omaka. Der Kriegsveteran hat Flakbeschuss und feindliche Jäger überstanden.

Die Hudson NZ2049 flog bei der No 3 (GR) Squadron der Royal New Zealand Air Force in Guadalcanal und war in mehrere Gefechte mit japanischen Jägern verwickelt.

Am 27. November 1942 attackierten drei Zero-Jäger die Maschine während eines Konvoi-Begleiteinsatzes. Was folgte, war nunmehr ein 17 Minuten dauernder Kampf in geringster Höhe, bei dem die Hudson mehrere Treffer abbekam. Am Ende blieben die Besatzungsmitglieder jedoch unverletzt und es gelang, die Maschine sicher in Henderson Field zu landen. Für diese Aktion wurde Flying Officer George Gudsell als erster Australier im pazifischen Kriegsgebiet ausgezeichnet – er erhielt die US Air Medal.



Eine Hudson ist nun Mittelpunkt eines beeindruckenden Dschungeldioramas in der Ausstellung des Aviation Heritage Centre (AHC) in Omaka, Neuseeland

Foto Dave McDonald

Im Jahr 1944 kehrte die Hudson nach Neuseeland zurück, kam als Truppentransporter zum Einsatz und ging dann in private Hände. Heute befindet sie sich im Besitz von Anson-Pilot Bill Reid, der die abgerüstete Zelle für eine neue Ausstellung im AHC vorbereiten ließ. Dafür baute man das Leitwerk an und brachte außerdem zusätzliche Stahlittings in den Flügelstummeln an, die es ermöglichten, die Maschine auf einen eigens gebauten Stahlrahmen zu setzen.

Am 19. August gelangte die Hudson auf ihre neue Position, danach machte sich das Deko-Team des Museums an den Aufbau eines spektakulären Dschungel-Dioramas mit Absturzscenario für die offizielle Eröffnung am 13. September. Dave McDonald ■

■ HAWKER HURRICANE

Ein langer Weg

Am 30. Oktober verließ die Hawker Hurricane, 5389, der Calgary Mosquito Society die Restaurierungswerkstatt der Firma Historic Aviation Services in Wetaskiwin in Alberta, Kanada, und machte sich auf dem Landweg zurück nach Calgary – eine Strecke von 250 Kilometern. Der Transport und die Präsentation standen schon Monate zuvor fest, und so fand die Restaurierung in den vorgesehenen »Run-and-taxi«-Zustand (Motor läuft und Rollen möglich) zunächst keinen Abschluss. Einen Monat lang hatte man vergeblich versucht, den Motor zum Laufen zu bringen, der sich wegen Spritmangels störrisch zeigte. Jose Flores von der Firma Vintage V-12 fand schließlich heraus, dass die Ursache in einem fehlerhaften Düsenadapter lag. Das Teil wird nun abgebaut und über den Winter überholt in der Hoffnung, den Merlin im Frühling zum Leben erwecken zu können.

Der Präsentation am 6. November 2019 wohnte auch der 95-jährige Gordon Hill bei,



Sorgte bestimmt für Stau, aber war auf jeden Fall ein Hingucker – die Hawker Hurricane der Calgary Mosquito Society auf der Fahrt in ihre neue Heimat

Foto TWBM

der das Flugzeug im Frühjahr 1943 bei neun Einsätzen für die 133 Squadron flog, die zu der Zeit als Teil der kanadischen Westküsten-Luftverteidigung in Boundary Bay, British

Columbia, stationiert war. Der Jäger befindet sich mittlerweile in der Ausstellung des Hangar Flight Museum in Calgary.

Dave McDonald ■

■ JUNKERS JU 86

Wrack entdeckt!

Junkers Ju 86 K in schwedischen Markierungen Foto ACA Collection



Nach 76 Jahren ist das Wrack einer Junkers Ju 86 K-4 in einem See in Nordschweden, 15 Kilometer von der finnischen Grenze entfernt, gefunden und untersucht worden. Wegen schlechten Wetters war das Flugzeug am 3. Februar 1943 abgestürzt, wobei alle drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Insgesamt hatte die schwedische Flygvapnet (Luftwaffe) 40 in Deutschland gebaute Ju 86 K (schwedische Typbezeichnung B 3) erhalten, zusätzlich entstanden 16 Maschinen bei SAAB. Anfangs als schwerer Bomber eingesetzt, flogen die verbliebenen Ju 86 nach dem Krieg als Transportmaschinen. Die einzige vollständig erhaltene Ju 86 K befindet sich im Flygvapnetmuseum in Malmslät.

Jan Forsgren ■

■ VUGHT OS2U-3

Mexikanische Kingfisher

Ein Team der mexikanischen Luftwaffe (FAM) auf der Santa Lucia Air Base hat sich nun daran gemacht, ihre Vought OS2U-3 Kingfisher zu restaurieren. Am 25. März 1942 erhielt die FAM sechs amphibische Kingfisher. Später kamen die Maschinen auf der Halbinsel Baja California für Seeaufklärungs- und -überwachungsflüge zum Einsatz, um die verstärkten Aktivitäten deutscher U-Boote zu sondieren. Im folgenden Jahr gingen sie an die neu aufgestellten Marineflieger der FAM und flogen vom Hafen Veracruz aus Einsätze im Golf von Mexiko. Der Typ kam Mitte der 1960er-Jahre aufs Altenteil, Bu.No. 57215 überlebte als Ausbildungszelle. Allerdings verlor sie bei dem Umstieg ihre Schwimmer, Tragflächen, Instrumente und den Motor.

Kürzlich ordnete der Technische Bereich der mexikanischen Luftwaffe die Restaurierung des Flugzeugs an. Im Moment wird der Rumpf der Kingfisher »74« gereinigt und konserviert, um Korrosion aufzuhalten. Gleichzeitig erneuert man Teile der Beplankung. Für den Wiederaufbau sucht die Restaurierungsmannschaft Teile und Materialien, darunter einen Pratt-&-Whitney-R985-AN-2-Motor oder zwei M2-Cal.-0.30-Maschinengewehre.

Tragflächen, Leitwerk und Motorabdeckungen müssen neu gebaut werden. Zunächst will man die Maschine als Landflugzeug konfigurieren, später könnten auch noch Schwimmer hinzukommen.

Dave McDonald ■



Die sechs an die mexikanische Luftwaffe ausgelieferten Kingfishers im März 1942



Rumpf der letzten verbliebenen mexikanischen OS2U-3 heute

Fotos (2) via Reyna



Fokker D.VII, 10347/18, in dem kanadischen Museum CASM. Im Kriegsepos *Hell's Angels* hatte sie eine Filmrolle Foto CASM

■ FOKKER D.VII

Deutsches Raritätenkabinett

Ein bedeutender Veteran durfte kürzlich das Magazin des Canada Aviation & Space Museum (CASM) in Ottawa verlassen und in die Ausstellungshalle umsiedeln. Schon seit 1971 im Besitz des Museums, aber noch nie ausgestellt, gelangte die im Jahr

1918 in Deutschland gebaute Fokker D.VII, 10347/18, nach dem Krieg in die USA und in die Hände des American Air Service. Später trat sie in diversen Filmen auf, darunter auch im bekannten *Hell's Angels* (zu Deutsch: *Höllenflieger*) von 1930.

Unter der Leitung des Experten John Weatherseed hat die Firma The Vintage Aviator Limited (TVAL) in Neuseeland die D.VII vor Kurzem restauriert. Das TVAL-Team musste das Fahrwerk ändern (bisher waren das Fahrwerk und die Tragflächen einer Curtiss JN-4 montiert). Die Flügel wurden mithilfe von Mustern wie den Originalrippen und anderen Teilen neu aufgebaut. Motorträger und -abdeckung entstanden ebenfalls neu, da die Fokker beim Ankauf mit einem Hall-Scott-Motor und Kühler ausgerüstet war. Inzwischen hat sie einen Daimler Mercedes D.III erhalten.

Da die D.VII beim Kauf nicht bespannt war, überzogen die Restauratoren von TVAL die gesamte Maschine mit authentischem, mit farbigen Rauten vorbedrucktem Stoff. Darüber hinaus musste man sämtliche inneren Spanndrähte, Steuer- und Motorbedienelemente sowie die Cockpit-Innenausstattung neu anfertigen. Die Kuratoren planen, die D.VII neben zwei anderen deutschen Raritäten, der letzten überlebenden A.E.G. G.IV und der einzigen kompletten Junkers J.1, in der Ersten-Weltkriegs-Ausstellung zu präsentieren.

Dave McDonald ■

Ein Funke am Himmel



Einer der TS-11-Prototypen, die ab 1957 in Polen entstanden

Es ist der Wunsch nach einem eigenen Jet-Trainer, der Polen seine erste erfolgreiche Strahlflugzeugentwicklung beschert. Zugleich der Zündfunke für die einheimische Luftfahrtbranche, den lähmenden Würgegriff der vorangegangenen Stalin-Ära abzuschütteln. Vielleicht heißt die Maschine auch darum *Iskra*, zu Deutsch Funke.

Die Vorstudien laufen Mitte der 1950er-Jahre an, als Polens Regierung entsprechende Farbe bekennt. Unter der Leitung von Chefingenieur Tadeusz Soltyk, dem das Flugzeug auch die Typbezeichnung TS-11 verdankt, beginnen 1957 die Kon-

struktionsarbeiten. Gebaut wird das zweisitzige Vögelchen mit seinem charakteristisch schlanken Rumpf beim staatlichen Luftfahrtkonzern PZL. Schon frühzeitig fällt die Entscheidung, ein ausländisches Strahltriebwerk als Basis für den Antrieb zu nutzen. Letzten Endes weicht man auf das britische Armstrong Siddeley Viper 8 aus, um den ersten fliegenden Prototypen in die Luft zu bekommen. Am 5. Februar 1960 kann die TS-11 Iskra erstmals starten.

Die nachfolgenden Prototypen tragen das HO-10 im Bauch, eine adaptierte Version des Viper 8. Im Juni 1961 schreibt der Warschauer Pakt einen Wettbewerb für ein Schul- und Trainingsflugzeug aus, wie geschaffen für die Iskra. Doch trotz sehr guter Leistungen zieht sie den Kürzeren, sodass PZL alleine weitermachen muss. Im November 1963 startet die erste Serienmaschine, als Iskra bis bezeichnet. Ab 1966 ist das deutlich schubstärkere SO-1 verfügbar, zugleich steigt die Produktionsrate der

Jahrestag & Personalien

Flugzeuge. Ab 1969 verlässt die verbesserte Iskra bis B die Hallen, etwa zeitgleich kommt das langlebigere SO-3 zum Einbau.

Es folgen weitere neue Serienversionen bis hin zur Iskra bis DF mit SO-3W. 1979 läuft dann die Herstellung aus. Zuvor hat Indien, der einzige Exportkunde, Mitte der 1970er-Jahre 50 Iskra bis D erworben. PZL eröffnet 1982 die Fertigungslinie erneut, um in den folgenden fünf Jahren weitere 45 Iskra bis DF aufzulegen. Dann, nach insgesamt 419 Serienexemplaren, ist Schluss.

Wolfgang Mühlbauer ■



Die verbesserte PZL TS-11 Iskra bis B rollte ab 1969 aus den Hallen Fotos (2) PZL