



Fieseler Fi 256
Kaum bekannter
Nachfolger des le-
gendären »Storchs«



Winterstarthilfe
Wie die Luftwaffe
ihren Flugzeugen
ordentlich einheizte

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

FLUGZEUGCLASSIC

ahrt
tgeschichte
Oldtimer



North American F-86
Stark und kern-
waffentauglich



Karl Elsner und die Bf 109

Der gefährlichste Job der Luftwaffe



Modernste Ausrüstung, einfaches Handling
So krepelte Junkers 1938 seine »Zweimot« um



Junkers Ju 88

NEU

Einzigartige Technikporträts – jetzt als eMag!

Endlich da!

Teil 2 der beiden *Flugzeug Classic Extra*-Hefte über die »Spitfire« und »Mustang« ist nun als eMag erschienen. Erfahren Sie mehr über die Geschichte der beiden außergewöhnlichen Jagdflugzeuge. Mit allen späteren Versionen im Überblick und seltenem Bildmaterial.



Einfach direkt downloaden unter
www.verlagshaus24.de/emags

Teil 1 verpasst? Alle eMag-Ausgaben der *Flugzeug Classic Extras* finden Sie auch in der *Flugzeug Classic*-App. App gratis downloaden unter www.flugzeugclassic.de/app

Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play



Editorial

Ritt auf der Rasierklinge

In ein paar Wochen ist es wieder so weit, liebe Leser, dann heißt es »Reifen wechseln«. Bei meinem ersten Auto habe ich noch selbst Hand angelegt. Das sparte zwar eine Menge Geld und Zeit, doch fuhr bei jeder ersten Fahrt nach dem Wechsel die diffuse Angst im Kopf mit, irgendetwas falsch gemacht oder vergessen zu haben. Stellen Sie sich nur mal vor, Sie sind auf der Autobahn unterwegs und plötzlich kullert eines der Räder an Ihnen vorbei.

Im nächsten Moment schmunzelt man und tut den Gedanken als unrealistisch ab. Aber exakt dies ist Karl Elsner passiert – allerdings nicht am Steuer seines Privat-Pkw, sondern im Cockpit einer Bf 109. Elsner arbeitete nach seiner Jagdpilotenlaufbahn während des Zweiten Weltkriegs als Einflieger in Leipzig und Wiener Neustadt.

Was sich angesichts der harten Kriegsrealität zunächst nach einem Glücksgriff anhört, entpuppte sich für Elsner rasch als ein sich ständig wiederholender Ritt auf der Rasierklinge, da die fabrikneuen Flugzeuge mitunter böse Überraschungen parat hielten. Lesen Sie ab Seite 70, wie Elsner dem Tod immer wieder ein Schnippchen »flog« und wie er bei Kriegsende noch Gelegenheit bekam, die He 162 zu testen!

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

FC-Jahresarchiv auf DVD

Mit dieser Heftausgabe erhalten alle Abonnenten exklusiv und gratis das komplette Jahresarchiv von Flugzeug Classic 2019 digital auf DVD. Mit diesem Service der jährlichen Jahresarchiv-DVD bedanken wir uns bei unseren treuen Lesern. Sie können so die Hefte einfach und platzsparend archivieren und haben auch ältere Ausgaben stets schnell zur Hand.



Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Auf dem Olympiagelände in München stand von 1896 bis 1968 der Flugplatz Oberwiesenfeld. Heutzutage ist kaum noch etwas von ihm zu sehen.

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 76!

24%

Das wusste ich bereits. Ernst Udet hat Schauspieler Heinz Rühmann auf Oberwiesenfeld das Fliegen beigebracht.

Im Zweiten Weltkrieg befand sich hier die Flugzeugführerschule E (A/B), aber über das, was davor dort war, würde ich gerne mehr erfahren.

Ich kannte bisher nur den alten Münchner Flughafen in Riem, der 1992 schloss.

43%

33%

www.flugzeug-classic.de



Sajer, Guy
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 vergessen.“

(New York Times)

„Eine epische Geschichte, großartig erzählt.“ (Wall Street Journal)

Amazon-Leserstimmen: ... Ein grandioses Zeitdokument und ein „Antikriegsroman“ ersten Ranges ...

... so ist doch die Wirkung auf den Leser so ungeheuer stark, dass man jeden Krieg für immer strikt ablehnt. ...

Ein ergreifendes Buch, das die Tragik und das Grauen des Krieges schildert zur Mahnung zukünftiger Generationen. ...



Schlauch, Wolfgang
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

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

22,00 €

neu



Fleischer, Wolfgang
Deutsche Abwurfmunition im Zweiten Weltkrieg

Basiswissen über Bomben, Behälter, Lufttorpedos, Minen, Verpackungen und Zünder

100 Seiten, Hardcover mit Fadenheftung, 213 Abb., davon 31 farbig; ISBN 978-3-86933-132-4

25,80 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

16 Die Ju 88 war vollgestopft mit der besten Funk- und Navigationsausrüstung ihrer Zeit. Junkers bot Schulungen für die komplexe Maschine an



ZEITGESCHICHTE

Junkers Ju 88

Der handliche Bomber **16**

1938 revolutionierte Junkers seine Ju 88: Das Unternehmen wollte aus der Zweimot einen leicht handzuhabenden Bomber kreieren, zugeschnitten auf den Bewegungskrieg. Wie konnte das gelingen?

TITELTHEMA

TECHNIK

North American F-86

Die »fette« Sabre **26**

Die F-86H war stark bewaffnet, eine stabile Waffenplattform und konnte Kernwaffen führen. Doch mit der F-100 Super Sabre saß ihr schon zu Beginn ein potenter Konkurrent im Nacken.

TITELTHEMA

TECHNIK

Wie reagierte die Luftwaffe auf den Winter?

Kampf gegen die Kälte **34**

Die eisigen Temperaturen 1941/42 an der Ostfront stellten die Luftwaffe vor eine enorme Herausforderung, da die Motoren förmlich einfroren. Nun mussten schnellstens Lösungen her.

TITELTHEMA

TECHNIK - TYPENGESCHICHTE

Fieseler Fi 256

Gestrafter »Storch« **42**

Schon kurz nach ihrer Entwicklung begeisterte die Fi 156 mit ihren exzellenten Langsamflugeigenschaften. Grund genug, um später einen modernen Nachfolger zu entwickeln: die Fi 256.

TITELTHEMA



26 Die F-86H war nicht einfach zu fliegen, sogar prominente Piloten stürzten mit ihr ab. Wo lag das Problem?



34 »General Winter« schlug 1941/42 in der UdSSR heftig zu – selbst einfache Motorarbeiten waren in der Kälte umständlich



42 Die Fieseler Fi 256 entstand nur in geringen Stückzahlen – trotz exzellenter Flugeigenschaften



70 Der Job als Einflieger war alles andere als einfach! Motorbrände und unfreiwillige Landungen im Acker gehörten dazu

TECHNIK – COCKPIT

Messerschmitt Bf 110 G

Erfolgreicher Nachtjäger 48

Die G-Variante der Bf 110 stand in vielen Rollen im Einsatz, ihre bedeutendste war jedoch die als Nachtjäger. Ihr Cockpit war für diese Aufgabe speziell angepasst.

SERIE – DER STRATEGISCHE LUFTKRIEG

Die französische Luftwaffe bei Kriegsausbruch

Kranker Mann Europas 52

Bis 1918 besaß die Grande Nation die größte Luftstreitkraft des Kontinents. In der Zwischenkriegszeit verlor sie jedoch ihre Vormachtstellung am Himmel. Die Ursachen waren hausgemacht ...

OLDTIMER

Douglas DC-3

Auf nach Europa! 62

Eine Flotte Douglas DC-3 und C-47 flog extra zu 75 Jahre D-Day und 70 Jahre Berliner Luftbrücke von den USA nach Europa. Unter ihnen der Deutsche Nico von Pronay als Pilot der »Miss Montana«.

ZEITGESCHICHTE

Bf-109-Pilot Karl Elsner

Einsätze an der Heimatfront 70

Wegen schwerer Verletzungen verlegte Karl Elsner im Herbst 1941 von der Ostfront wieder in die Heimat. Als Einflieger flog er die Bf 109 und durfte die He 162 testen. Bis die Sowjets kamen ...

TITELTHEMA

LESERALBUM

Flughafen Oberwiesenfeld

Münchens Tor zur Welt 76

Die Fotos zeigen den vor rund 50 Jahren abgerissenen Münchner Flughafen Oberwiesenfeld zu seiner Blütezeit in den 1930er-Jahren. Besonders interessant: Ernst Udet, wie er durch eine Halle fliegt, und der Besuch Adolf Hitlers.



76 Der Flughafen Oberwiesenfeld war vor rund 90 Jahren Münchens fliegerischer Dreh- und Angelpunkt

Flugzeuge in dieser Ausgabe

de Havilland DH.114.....11	Heinkel He 111.....34
Douglas DC-3.....12, 62	Heinkel He 162.....75
Douglas SBD.....8	Junkers Ju 87.....38
Douglas TBD.....9	Junkers Ju 88.....16
Eurofighter Typhoon.....11	Messerschmitt Bf 109.....35, 70
Fieseler Fi 156.....12	Mikojan-Gurewitsch MiG-23.....9
Fieseler Fi 256.....42	North American F-86.....26
Focke-Wulf Fw 189.....37	Supermarine Spitfire.....11
Focke-Wulf Fw 190.....35	Tupolew Tu-2.....12
Focke-Wulf Fw 200.....9	Westland Lysander.....10

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 25
Unterhaltung 33
Termine/Bücher 60
Leserbriefe 61
Modellbau 69
Vorschau/Impressum 82



TITELBILD
 Fi 256: Sig. H. Ringlsetter
 He 111: Sig. D. Hermann
 F-86: USAF
 Bf 109: Sig. P. Schmall
 Ju 88: Archiv Flugzeug Classic
 Ju-88-Profil: H. Ringlsetter

TITELSEITE: Einflieger Karl Elsner neben einer Bf 109, die einen Kopfstand fabriziert hat





■ Was ein Pub und eine Spitfire gemeinsam haben ...

Gerade von der Duxford Airshow zurück: Dieses Foto der Spitfire HF MK.IXe, RR232, G-BRSF, entstand im September 2019 nördlich des Duxford Flugplatzes im United Kingdom. Die Maschine gehört Martin Phillips, Betreiber ist die Boulton Flight Academy, die auf dem Flughafen Goodwood beheimatet ist. Entsprechend sitzt hier im Cockpit auch Jim Schofield, Chefpilot der Boulton Flight Academy. RR232 ging im Oktober 1944 als Höhenjäger an die Royal Air Force, vier Jahre später an die South African Air Force. Ab 1954 lagerte man sie ein, bis ein australischer Sammler sie

1976 kaufte und statisch restaurierte. 1986 fand sie schließlich ihren Weg zurück nach England. 15 Jahre später begann Martin Phillips die Restaurierung in den fliegenden Zustand, 2012 hob die Spitfire erstmals wieder ab. Die Einzelteile für das Projekt kamen aus den unterschiedlichsten Gegenden auf der Welt, einer der Flügel stammte beispielsweise aus einer Hecke nahe einem Pub bei Exeter! Ihren Namen »City of Exeter« erhielt sie zu Ehren einer Spitfire, die während des Weltkriegs von den örtlichen Einheimischen finanziert und der RAF übergeben worden war. Text und Foto Richard Paver

■ FOCKE-WULF FW 200

Erste Militär-Condor



Die BS+AG, die erste militärische Fw 200, feiert Jubiläum Foto Sammlung Dietmar Hermann

Vor 70 Jahren entstand aus dem modernen viermotorigen Verkehrsflugzeug Fw 200 ein erfolgreicher militärischer Fernaufklärer. Die erste militärische Focke-Wulf Fw 200, die C-1, BS+AG, alias Fw 200 V11, ging am 9. Februar 1940 flugklar für den Ein-

satz an die deutsche Fliegertruppe. Sie stellte sich in der I./KG 40 unter dem Kommando von Edgar Petersen, dem späteren Leiter der Erprobungsstellen der Luftwaffe, unter Beweis. Damit war der Grundstein gelegt für das erste echte deutsche Überseekampfflug-

zeug, das wirkungsvoll über dem Atlantik operieren konnte. In den folgenden zwei Jahren war sie so erfolgreich, dass der britische Premierminister Winston Churchill sie als »Geißel des Atlantiks« bezeichnete.

Dietmar Hermann ■



■ DOUGLAS SBD

Rückenlandung

Der neueste Ausstellungsbereich des Yankee Air Museum in Belleville, Michigan, mit dem Titel »Deep Landings« öffnete am 6. November. Im Zentrum liegt die SBD Dauntless, Bu.No. 06626, auf dem Rücken, so wie das Bergungsunternehmen A & T Recovery sie in den 1990er-Jahren auf dem Michigansee vorfand. Der Bomber war im Oktober 1943 von Bord des Trägers *USS Wolverine* gekippt, sein Pilot konnte sich retten, bevor die Maschine versank. Nach der Lagerung im National Naval Aviation Museum in Pensacola erzählt das Wrack nun die Geschichte der Flugzeugträger-Pilotenausbildung auf den Great Lakes im Zweiten Weltkrieg.

Dave McDonald ■

Neues Highlight im Yankee Air Museum: ein Dauntless-Diorama Foto Julie Osborne/YAM

■ NEWARK AIR MUSEUM

Neues aus Newark

Zwei ehemalige sowjetische MiG-Jäger – Mikojan-Gurewitsch MiG 23 »Flogger« 024003607 »07« und 61912507006 »71«, die sich seit Mai 2002 auf Langzeitausleihe in Newark befanden, sind auf dem Weg zurück zu ihrem Besitzer. Die Zerlegearbeiten haben bereits im August begonnen, die Maschinen sollen anscheinend für Filmaufnahmen zum Einsatz kommen.

Zwei viel beachtete Exponate im Newark Air Museum sind die de Havilland Heron, G-ANXB, und die Monospar, VH-UTH, während die Morane Saulnier MB-880B Rallye Club, B-BFTZ, ihre kürzlich von Freiwilligen des Museums aufgebrachtene neuen Farben präsentiert. **Howard Heeley** ■



Fotos (2) Howard Heeley, Down To Earth Promotions



Die de Havilland Heron, G-ANXB sollte eigentlich vier Bristol-Siddeley-Gipsy-Queen-Motoren haben. Bis das der Fall ist, hängen die Propeller in speziellen Halterungen an ihrem Platz

Könnten bald Filmstars sein: die beiden MiG-23ML »Flogger« aus dem Newark Air Museum

■ USS MIDWAY

Berühmte Warbirds unter Deck

Das USS Midway Museum kann seit September vergangenen Jahres mit einem Neuzugang punkten: dem Replikat eines Torpedobombers des Typs Douglas TBD, das für den Film *Midway – Für die Freiheit* (siehe *Flugzeug Classic* 1/2020) angefertigt wurde. Wer sich für die Luftfahrtgeschichte der US Navy interessiert, findet sein Eldorado an Bord der USS Midway. Der Flugzeugträger kam 1992 aufs Altenteil und liegt seit 2004 als schwimmendes Marinemuseum am Navy Pier in San Diego, Kalifornien. Im riesigen Hangar unter Deck finden sich die klassischen Warbirds, von der Grumman F4F Wildcat über eine in Szene gesetzte Douglas SBD Dauntless sowie den wuchtigen Torpedobomber Grumman TBM 3 Avenger bis hin zum schnellen Navy-Jäger Chance Vought F6U Corsair mit angelegten Flügeln.

Das Flugdeck zeigt eine imposante Auswahl an Düsenflugzeugen, darunter die F-14 Tomcat aus *Top Gun* oder eine moderne F-18 Hornet. Insgesamt mehr als 30 Flugzeuge und Helikopter sind auf dem Hangar- und Flugdeck zu bewundern. Wer dort einen Besuch einplant, sollte allerdings die Öffnungszeiten beachten. Die Ausstellung beginnt erst um zehn und schließt bereits um 16 Uhr (mehr Informationen unter www.midway.org).

Dietmar Herrmann ■



Die stillgelegte USS Midway ist seit 2004 ein Marinemuseum und ein Hort interessanter Warbirds, ... Foto USS Midway Museum

... zum Beispiel des Replikats einer TBD Devastator aus dem neuen Midway-Film Foto Lions Gate Entertainment

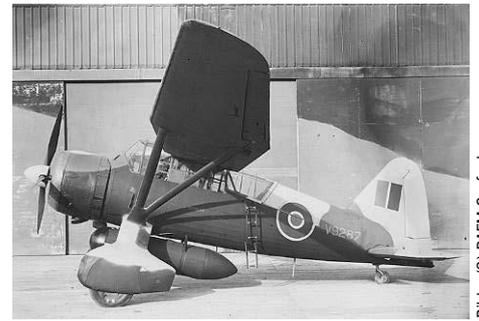




Die restaurierte Lysander III in Cosford in den Markierungen von JR-M der 161 Squadron



Die Museums-Lysander R9125 mit einem mattschwarzen Anstrich für Nachteinsätze



Lysander III (S.D.), V9367, mit 680-Liter-Unterrumpftank und Einstiegsleiter, beides gehört zur Standardausrüstung der Special-Duty-Version

Bilder (3) RAFM Cosford

■ WESTLAND LYSANDER III

Agenten-Tarnung

Das einzige Exemplar der Westland Lysander der Special-Duties (S. D.) erstrahlt im RAF Museum Cosford wieder in altem Glanz. Nach der Ankunft der Maschine in Cosford im November 2016 reinigten und

schmierten Freiwillige die mechanischen Systeme, der Museumsfachmann Clive Roberts bespannte sie dann mit authentischem irischem Leinen. Schließlich erhielt »Lizzie« die Special-Ops-Farben der 161 Squadron.

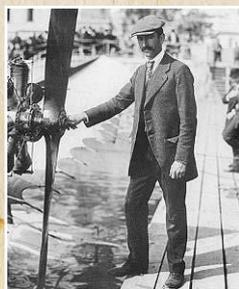
Als Nächstes will das Team einen Langstreckentank einbauen und eine Leiter anbringen, sodass sie in diesem Jahr wieder im Museum ausgestellt werden kann.

Die erste Staffel, bei der die Museumsmaschine zum Einsatz kam, war No 225 Squadron im Jahre 1940. Sie flog Küstenschutz- und Fotoaufklärungseinsätze und dann, ab 1944, für zwei Jahre lang Spezialeinsätze bei No 161 Squadron, bevor die RAF sie 1946 außer Dienst stellte. Bei den Special Duties wurden Agenten nachts hinter feindlichen Linien abgesetzt. **Richard Chapman** ■

Wasser und Luft

Henri Fabre, ein junger Franzose und Ingenieur, sitzt am Steuer des ersten Wasserflugzeuges, das nachweislich vor nunmehr 110 Jahren gen Himmel steigt. Hydravion nennt sich das zerbrechlich wirkende, je nach Perspektive auffallend rahmenartige Gebilde mit dem der passionierte Segler aus wohlhabendem Hause seinerzeit abhebt.

Fabre hegt seit Langem Interesse an der Hydrodynamik, weshalb er 1906 im Taumel des allgemeinen Luftfahrtenthusiasmus beschließt, ein Fluggerät zu bauen, mit dem es sich auf dem Wasser starten und landen, besser gesagt wassern lässt. Dass man ihn dafür belächelt, hindert seinen Vater nicht daran, ihm mit 100 000 Francs unter die Arme zu greifen. Fabre geht systematisch vor und konzentriert sich zunächst auf die



Enthusiast, Ingenieur und Luftfahrtpionier: Henri Fabre

Fotos (2) Slg. Wolfgang Mühlbauer

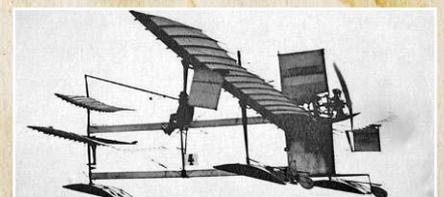
Schwimmer, deren Grundkonzept vom Ingenieurskollegen Bonnemaïson stammt. Fabre optimiert es mithilfe aufwendiger Versuchsreihen und beansprucht schließlich ein Patent dafür.

Zusammen mit dem Mechaniker Marius Bordin und dem Marinearchitekten Léon Sebille geht es im Anschluss an den Bau eines entsprechenden Flugapparates. Freilich steht erst Ende 1909 der richtige Motor zur Verfügung, vorher scheitern sämtliche Ambitionen kläglich. Nun jedoch machen Fabre und seine Mitstreiter einen Entenflügler mit drei Pontons, Druckpropeller und Antrieb im Heck startfertig. Allen Unkenrufen zum Trotz überwindet der junge Franzose damit auf dem Étang de Berre bei Martigues am

28. März 1910 erstmals die Schwerkraft –

übrigens auch für ihn selbst der erste Flug. Noch am selben Tag folgt die zweifache Wiederholung vor Zeugen.

Fortan ist Henri Fabre ein Luftfahrtpionier, der hofiert wird – besonders von den geschäftstüchtigen Voisin-Brüdern, die ihn auf dem Ingenieurskollegium nie richtig ernst genommen hatten. Sie sind die ersten, die seine Pontons kaufen und damit ein eigenes Wasserflugzeug bauen. Fabre selbst gibt dagegen die Luftfahrt 1911 wieder auf und produziert lieber seine Schwimmer, womit er zeitweise bis zu 200 Menschen in Lohn und Brot hält. **Wolfgang Mühlbauer** ■



Henri Fabres Wasserflugzeug Hydravion