



**VL Viima**  
Wie sie vor dem Aussterben gerettet wurde



**Melun bei Paris**  
Das macht die Airshow zum Geheimtipp!

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

# FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt  
Zeitgeschichte  
Oldtimer



**Henschel Hs 129**

## Geißel für Stalins Panzer



IM FOKUS

**Jak-3**

Der beste Jäger des Zweiten Weltkriegs?



**QB-17: Drohnen als Versuchskaninchen**  
Ferngesteuert durch die atomare Todeszone

13.12.2019

03.05.2020



MINEOLA

EAST FORTUNE

# VERNETZUNG DER WELT

PIONIERFAHRTEN  
UND LUFTVERKEHR  
ÜBER DEN ATLANTIK

**VERNETZEN SIE SICH  
MIT DER WELT!**

Schreiben Sie kostenlos eine  
Postkarte aus der Ausstellung mit:

**südmail** 

Seestraße 22 • 88045 Friedrichshafen  
[www.zppelin-museum.de](http://www.zppelin-museum.de)



**ZEPPELIN MUSEUM**  
FRIEDRICHSHAFEN



Da setzt sich der Pilot gerne ins Cockpit: Die Hs 129 war bei den Flugzeugführern außerordentlich beliebt

Foto Archiv Flugzeug Classic

Jeder Pilot – auch ich – kennt das »Was wäre, wenn ...?«. Wenn ich mich mal bei der Landung verschätze und Bruch mache? Ein starkes fliegerisches Immunsystem wehrt solche Zweifel souverän ab. Gestärkt wird dieses Immunsystem auch durch das Flugzeug, in dem man sitzt. Und da hatten die Männer in der Kanzel der Henschel Hs 129 allen Grund, sich fast schon unverwundbar zu fühlen. Ging doch der robusten Zweimot der Ruf voraus, mit ihr auch die übelsten Bruchlandungen zu überleben. Warum ihr ebenso die Herzen der Männer am Boden zuflogen, verrät Peter Cronauer ab Seite 12.

Mein Herz habe ich mal vor vielen Jahren im Urlaub an ein todschickes Hemd verloren, das unvernünftig viel Geld gekostet hat. Lange habe ich es getragen, heute verdient es sich als Putzlappen in meiner Wäschekammer sein Gnadenbrot. Aber so geht es

wohl den meisten rein materiellen Gütern – und auch Boeings B-17 ist hier keine Ausnahme. Im Krieg als »Fliegende Festung« von den einen begehrt und von den anderen gefürchtet, fiel sie nach Kriegsende schlagartig in die Kategorie »alt und überflüssig«. Die US-Luftwaffe tat sich aber schwer, teils fabrikneue Bomber einfach zu verschrotten. Also fand man eine neue Aufgabe für Onkel Sams alten Luftknüppel: Als Drohnen sollten sie die Forschung vorantreiben. Das bedeutete natürlich, dass sie vorrangig als ferngesteuerte Zielscheiben für neue Waffen erhalten mussten. Daneben sollten sie aber auch helfen, die Wirkung von Atomwaffen zu erforschen – was nichts anderes heißt, als dass die B-17 mitten in die Atomwolke flog! Wolfgang Mühlbauer beschreibt ab Seite 32 die wohl spektakulärste Testreihe, die man je mit Bombern durchgeführt hat.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich, Chefredakteur

### Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Die Henschel Hs 129 ...

... wäre, hätte die Bewaffnung mit der modifizierten 7,5-cm-PaK 40L geklappt, 1944 sicher noch eine starke Waffe geworden.

68%

... war eine nützliche Waffe, um die zahlreichen T-34 an der Ostfront zu bekämpfen.

14%

18%

... hatte mehr Nach- als Vorteile, weil sie ein einfaches Ziel war und meist Jagdschutz benötigte.

[www.flugzeug-classic.de](http://www.flugzeug-classic.de)

Mehr zu diesem Thema ab Seite 12!



**12** Die Hs 129 war für den Einsatz gegen Panzer bestens gerüstet und avancierte zum Liebling der Truppe

**ZEITGESCHICHTE**

Henschel Hs 129

**Verstopfte Nasen** ..... **12**

Die Hs 129 war der stärkste »Panzerknacker« der Luftwaffe, über der Krim musste sie sich 1942 zum ersten Mal bewähren. Peter Cronauer erzählt von ihren knallharten Einsätzen.

**TITELTHEMA**



**22** Diese Bf 109 ist eine absolute Rarität. Hier steht sie noch im Flyhistorisk Museum in Sola, doch sie soll bald raus

**OLDTIMER**

Messerschmitt Bf 109

**»Schwarze 6« im Netz** ..... **22**

Das war ein dicker Fang! 1988 hoben Fischer zufällig das Wrack einer seltenen Bf 109 G-1/G-2 vor der Küste Norwegens. Mehr als 30 Jahre später steht sie kurz vor ihrer Wiedergeburt.

**OLDTIMER**

VL Viima

**Finnische Sahnestückchen** ..... **26**

Er ist fast in Vergessenheit geraten – nur rund vier Exemplare des finnischen Doppeldeckers VL Viima sind noch bekannt. Ein Enthusiast fand sich damit nicht ab und brachte eine Maschine in die Luft!

**TITELTHEMA**



**39** Die Jak-3 war eines der besten Jagdflugzeuge der Sowjetunion im Zweiten Weltkrieg. Was machte sie so erfolgreich?

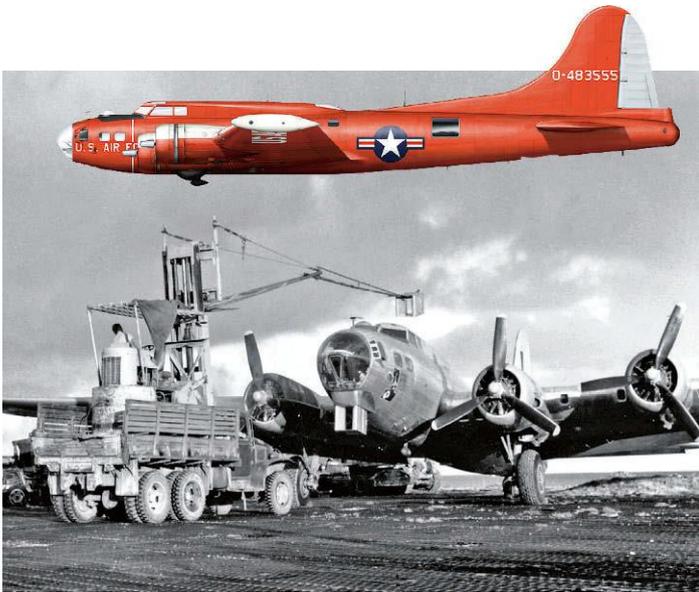
**TECHNIK**

Boeing B-17

**Ferngesteuert im Atompilz** ..... **32**

Flüge durch radioaktive Explosionswolken sind für Menschen lebensgefährlich, doch für die Forschung in den 1940er-Jahren waren sie relevant. Boeing fand für dieses Problem eine Lösung: Drohnen!

**TITELTHEMA**



**32** Hört sich für die Zeit wie Science-Fiction an, gab es aber tatsächlich: zu Drohnen umgebaute Boeing B-17 im Jahr 1946



**70** Neben La Ferté-Alais gibt es nun in Melun einen zweiten Airshow-Giganten in Frankreich. Wir waren vor Ort

**SERIE - IM FOKUS**

Jakowlew Jak-3

**»Stalins Falken« ..... 39**

Die Jak-3 gilt bis heute als eines der besten Kolbenmotor-Jagdflugzeuge. Wir zeigen ihre Entwicklung und Duelle mit der Fw 190 und klären, warum die Maschine für die eigenen Piloten manchmal eine größere Gefahr darstellte als deutsche Jäger.

**TITELTHEMA**

**OLDTIMER**

Airshow Melun

**Besser als La Ferté-Alais? ..... 70**

Im September 2019 fand die Airshow Melun erst zum zweiten Mal statt, doch sie begeisterte mit unzähligen Warbirds und Pyrotechnik Zehntausende Zuschauer. Wir waren für Sie vor Ort.

**TITELTHEMA**

**TECHNIK - TYPENGESCHICHTE**

Junkers Ju 86

**Konservativ modern ..... 54**

1933/34 entstand die Ju 86 als Zwitter: Sie sollte sowohl Militär- als auch Passagiermaschine sein. Mit ihrer Hilfe trat die Glattblechbauweise bei Junkers endgültig ihren Siegeszug an.

**LESERALBUM**

Dornier Do 17 Z

**Mit dem »Holzhammer« ..... 76**

Wir haben sensationelle Fotos aus dem Nachlass des Piloten Anton Wieners erhalten, der mit dem Kampfgeschwader 2 und den Bombern Dornier Do 17 Z über Polen und Frankreich den Auftakt des Weltkriegs hautnah miterlebte.

**TECHNIK - COCKPIT**

Junkers Ju 87 F/Ju 287

**Stuka 2.0 ..... 60**

Anfang 1941 begann Junkers eine Nachfolgerin für die Ju 87 zu entwickeln. Diese blieb zwar nur ein Modell, aber Autor Peter Cohausz gelang es, den Pilotenraum zu rekonstruieren.



**76** Mit der Do 17 Z griff das KG 2 über Polen seine Ziele am Boden an. Sie galt damals als der schnellste Bomber!

**Flugzeuge in dieser Ausgabe**

Antonow An-22.....10	Jakowlew Jak-3.....39
Boeing B-17.....9, 32	Junkers Ju 86.....52
Curtiss P-40.....75	Junkers Ju 87.....60
Dornier Do 17.....76	Messerschmitt Bf 109.....22
Douglas A-1.....75	Messerschmitt Me 262.....8
Douglas C-47.....70	Mitsubishi A6M.....9
Grumman F8F.....74	North American P-51.....70, 72
Grumman TBM.....73	Supermarine Spitfire.....73
Hawker Sea Fury.....75	VL Viima.....26
Henschel Hs 129.....12	Vought F4U.....74

**RUBRIKEN**

Editorial ..... 3
Bild des Monats ..... 6
Panorama ..... 8
Background ..... 21
Unterhaltung ..... 31
Termine ..... 66
Leserbriefe/Bücher ..... 67
Modellbau ..... 68
Vorschau/Impressum ..... 82

**TITELSEITE:** Eine Hs 129 hebt ab für ihren nächsten Einsatz an der Ostfront



**TITELBILD**  
 VL Viima: S. Degraef  
 Vought F4U: A. Zeitler  
 Hs 129-Profil: H. Ringstetter  
 Hs 129: Archiv Flugzeug Classic  
 Jak-3: SHAA  
 B-17: USAF  
 Atompilz: Archiv Flugzeug Classic





## ■ Im Zangengriff

Wäre diese Aufnahme 1943 entstanden, dann hätte das für diese Jakowlew Jak-9, D-FAFA, nichts Gutes bedeutet. Zum Glück ist das Foto rund 75 Jahre später über Usedom aufgenommen worden! Und so fliegen Volker Bau in der Bf 109 G-14, D-FMGV, und Klaus Plasa in der G-6, D-FMGS, zusammen mit ihrem Kollegen Rob Davies diese

drei Maschinen der Sammlung Hangar 10 über die Wälder bei Peenemünde, in denen früher die Startrampen der V2 versteckt waren. Über eine andere Vertreterin der Jakowlew-Familie, nämlich die Jak-3, die als eines der besten Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkriegs gilt, berichten wir ab Seite 39.

Text und Foto Richard Paver

Da geht es heiß her: Diese originale, in Deutschland gebaute Me 262 soll bald wieder abheben. Die Jumo-004-Triebwerke funktionieren bereits, wie man sieht



■ MESSERSCHMITT ME 262

# Feuer unterm Hintern

**M**oses Lake im Staat Washington, USA, ist der Ort eines denkwürdigen Ereignisses: Die Me 262 A-1a/U3, W.Nr. 500453, »Weiße 25« des Heritage & Combat Armor Museum (FHCAM) steht nach Transport und Wiederausammenbau kurz vor ihrem Erstflug. Natürlich gibt es noch einige Kinderkrankheiten zu beheben, bevor der bekannte Warbirdpilot Steve Hinton den Jet erstmals in die Luft bringen kann, doch schon bald dürfte er abheben können.

Am 25. September 2019 waren die nachgebauten Jumo-004-Turbos erstmals zum Leben erweckt worden – mit dem unverkennbaren Sound der Riedel-Starter, die seit Mitte der 1940er-Jahre nicht mehr zu hören waren. Nach mehreren Rollversuchen ging die Me 262 für die Flugerprobung nach Moses Lake. Ob die

»262« öffentlich im Flug zu sehen sein wird, steht noch nicht fest, aber Gelegenheiten, die Maschine bei Bodenläufen vor Ort zu bestaunen, gibt es sicherlich. Eines steht aber fest:

Das FHCAM ist der einzige Ort, an dem man eine originale, in Deutschland gebaute und flugfähige Me 262 zu Gesicht bekommt.

Dave McDonald ■



Die »262« hat schon mehrere Rollversuche hinter sich gebracht und soll nun für die Flugerprobung nach Moses Lake

Fotos (3) FHCAM



Sie spreizt bereits ihre Flügel:  
die Mitsubishi A6M32

Foto Jim Larsen

## ■ MITSUBISHI A6M

# Einzige flügte »32«

**L**egend Flyers in Everett, Seattle, kommt beim Aufbau der Mitsubishi A6M32 Zero (Hamp), einem Hybriden aus Teilen von s/n 3145 und 3148, gut voran. Das Flugzeug trägt das Farbschema der 3148, die von September 1942 bis Juli 1943 bei der Kaiserlichen Japanischen Marineeinheit Chitose Kokutai (später 201 Kokutai) flog, die von den Marshallinseln aus operierte. Später war sie mit ihrer Einheit Teil der 252 Kokutai.

Durch Bombensplitter beschädigt und vergessen, barg Jim Stearling die Maschine 1991 gemeinsam mit einigen Zero-Wracks und brachte sie in die

USA. 2001 erwarb sie Evergreen International, bevor die Maschine schließlich zu den Legend Flyers gelangte. Dort begann man sie in den flugfähigen Zustand zu bringen, wobei so viele originale Teile wie möglich einschließlich eines originalen Sakae-21-Motors verbaut werden sollten.

Durch verschiedene Umstände kam der Jäger in neue Hände und man entschloss sich, den viel günstigeren und leichter zu wartenden Pratt & Whitney R-1830-92 einzubauen. Nun will Legend Flyers die Hamp bis Mitte 2020 als einziges flugfähiges Modell 32 des Typs fertigstellen. *Dave McDonald* ■

## ■ B-17-MUSEUM

# Endstation Bohnenfeld

**D**ie Schweiz musste im Zweiten Weltkrieg wie eine Insel im Sturm gewirkt haben. Alliierte Bomber hatten Helvetien stets als Ausweichziel auf ihren Flugkarten – für den Fall, dass sie den Rückweg nicht mehr schaffen würden. So geschah am 17. August 1943 nahe Utzenstorf, Kanton Bern, bei Solothurn. Über Schweinfurt fing sich die »Battle Queen – Peg of my Heart«, eine Boeing B-17, so schwere Treffer ein, dass es nur mehr für eine Notlandung bei den neutralen Schweizern reichte. Der Bomber rutschte auf dem Bauch über einen Kartoffelacker und kam in einem Bohnenfeld zum Liegen – wie der Bordfunker Bill Carter in sein Tagebuch notierte. Die Besatzung entstieg unverletzt.

Das Ereignis brachte damals die ganze Gemeinde auf die Beine und bil-

det heute das Zentrum eines privaten Museums, initiiert von Rolf Zaugg. Darin hat er originale Uniformen, Dokumente und vieles andere zum Thema arrangiert. Relikte weiterer notgelandeter oder abgestürzter Flugzeuge, insbesondere der USAAF, ergänzen die Ausstellung. Der Luftkrieg hinterließ selbst in der Schweiz seine Spuren – Rolf Zaugg widmet sich diesem Gebiet auch von anderen Seiten, darunter manch vergessenen und bisher noch kaum bekannten.

Seit Kurzem kann das Museum zudem auf eine eigene Homepage verweisen: [www.b17museum.ch](http://www.b17museum.ch).

*Stefan Bartmann* ■



Auch wenn es so anmutet: Dieses Museum befindet sich nicht in den USA, sondern im Kanton Bern



Auslöser für die Gründung des Museums war der Absturz einer Boeing B-17 im Jahr 1943 in der Alpenrepublik

## ■ DANIEL KOBLET (†)

# Plötzlicher Tod



Daniel Koblet mit seiner Morane D-3801 beim Anflug auf die Hahnweide im Jahr 2013

Foto Andreas Zeitler

**E**ine traurige Nachricht erreichte uns Anfang des Jahres aus der Schweiz: Daniel Koblet verstarb am 14. Januar 2020 nach einer kurzen, aber schweren Krankheit im Alter von 60 Jahren. Der sympathische Schweizer war europaweit durch die Auftritte mit seiner Morane D-3801 (HB-RCF) bekannt. Als ehemaliges Jagdflugzeug der schweizerischen und französischen Luftwaffen war diese bei den Eidgenössischen Flugzeugwerken in Emmen gebaute Lizenz-Version der französischen Morane-Saulnier MS.406 ein Unikat am Himmel, an dessen Wiederaufbau Koblet maßgeblich beteiligt war. Als passionierter Pilot und Mechaniker verstand er es, die Maschine und ihre Geschichte dem Publikum nicht nur durch seine gekonnten Flugvorführungen näherzubringen. Durch sein großes Engagement für diese Maschine wird sein Name für immer mit der Schweizer Morane verbunden bleiben.

*Andreas Zeitler* ■

■ ANTONOW AN-22

# Letzte flügge Rekordhalterin

Antonow Airlines ist Betreiber der letzten zivilen An-22



Im Oktober vergangenen Jahres haben die Antonow Werke die letzte flugfähige Antonow An-22 wieder in den Einsatz gebracht. Die An-22 ist bis heute das größte Propellerflugzeug der Welt. In den 1960er-Jahren wurde sie entwickelt, um Bodenschätze zu erschließen sowie schweres Gerät über große Entfernungen zu transportieren. Am 27. Februar 1965 war sie zum ersten Mal in der Luft. 68 Exemplare entstanden, von denen inzwischen 59 auf dem Schrottplatz sind. Zum Einsatz kamen sie in der sowjetischen Luftwaffe und der Flugesellschaft Aeroflot; eine Ma-

schine befindet sich im Besitz des Technikmuseums Speyer. Die russische Luftwaffe hat noch acht Maschinen in ihrer Flotte. Die einzige flugfähige gehört zu Antonow Airlines. Die Antonow Werke haben diese wieder aufgepöppelt und mit dem Kennzeichen UR-09307 versehen. Ihr Debüt gab sie vom 7. bis zum 31. Oktober 2019, als sie für die spanischen Streitkräfte Hubschrauber von Madrid nach Bagdad transportierte. Sie war das einzige Transportflugzeug, das die Hubschrauber mit angeschraubten Rotorblättern aufnehmen konnte. **Werner Fischbach** ■

Foto Vasily Koba/Wikimedia CC by sa4.0

## Die Sieger!

In Ausgabe 12/2019 haben wir ein Gewinnspiel veranstaltet. Leider ist uns dabei ein Fehler unterlaufen (siehe »Leserbriefe« in *Flugzeug Classic* 2/2020), weswegen wir bei der Auslosung auch die Antworten berücksichtigt haben, die wegen unserer unrichtigen Angaben falsch waren. Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern und gratulieren den Gewinnern:

1. Hans König (Groß-Umstadt)
2. Josef Endsbilller (Garching an der Alz)
3. Dieter Bauer (Hof an der Saale)
4. Hans Wagner (Braunau am Inn)
5. Ludwig Swoboda (Dachau)
6. Claude Langers (Peppange)
7. Wolfgang Keil (Leipzig)
8. Claus Weiß (Hamburg)
9. Günther B. Grübler (Berlin)
10. Bernd Hamich (Wunstorf)

## Jahrestag & Personalien

### »Okay, Houston, we've had a problem here«

Mit diesem lapidaren Statement nimmt vor 50 Jahren ein überaus aufwühlendes Drama der Luft- und Raumfahrtsgeschichte seinen Anfang. An jenem 13. April 1970 gleitet Apollo 13, bestehend aus der Kommandokapsel »Odyssey« und der Mondfähre »Aquarius«, 321 860 Kilometer von der Erde entfernt durchs All.



Beschädigtes Servicemodul der »Odyssey«

Knapp 56 Stunden nach dem Start explodiert einer der beiden Sauerstofftanks in der »Odyssey« – die drei unentbehrlichen Brennstoffzellen, die Strom und Wasser liefern, arbeiten plötzlich kaum noch. So rückt, im wahrsten Wortsinn, mit einem Schlag die eher wenig beachtete dritte Mondmission in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Und zwar weltweit. Offenbar ist nach zwei gelungenen Mondlandungen längst nicht alles schon Routine.

Selten dürften so viele Menschen um das Leben von drei ihrer Artgenossen gebangt haben: um James Lovell (Kommandant), John Swigert (Pilot Kommandomodul) und Fred Haise (Pilot Mondfähre).

Die glücklose Crew bricht ihre Mission ab und nutzt bald die Mondfähre als eine Art Rettungsboot. Eine unmittelbare Rückkehr zur Erde ist nicht möglich, erst muss der Erdtrabant umrundet werden, ehe man auf einer freien Rückkehrbahn energiesparend heimwärts kriechen kann. Kritische Faktoren bleiben insbesondere der Strom- und Wasserverbrauch sowie das Kohlendioxid in der Atemluft. In einer beispiellosen Rettungsaktion beweisen Astronauten wie Missionsteam unglaubliches Improvisationstalent. Die Rückkehr zur Erde gelingt, »Odyssey« wassert am 17. April. Die Crew, stark dehy-

driert und teilweise krank, ist wohlbehalten wieder unten. Aus einem Fehlschlag ist ein Triumph geworden.

Als sich Hollywood 25 Jahre später der Sache in großem Stil annimmt, hat man dort leichtes Spiel ... der ganze Stoff ist nämlich so schon filmreif. Übrigens gratuliert am Schluss des Leinwanddramas James Lovell quasi sich selbst zur Heimkehr, als er Hauptdarsteller Tom Hanks in einer kurzen Nebenrolle freudestrahlend die Hand schüttelt. **Wolfgang Mühlbauer** ■



Fred Haise, James Lovell und John Swigert

Fotos (2) NASA