



Messerschmitt Me 262
So entzauberte sie den
»Mosquito-Mythos«



Ju 86
Rekordflug-
zeug und
Exportschlager

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Dornier Do 335
Endlich wieder ein
Ameisenbär in Deutschland!

Peter Spoden und »Gomorrha« 1943 Im Auge des Feuersturms



Letzte Zeitzeugen: Walter Sommer
Meine gefährliche Feuertaufe über dem Elsass



Dauntless: Mit den Trägern im Mittelmeer
1942 – ihr kaum bekannter Einsatz in Afrika!

Schlachten, Technik, Feldherren

3/2020 Mai | Juni € 5,95 A: € 6,80 CH: sFr 11,00 BeNeLux: € 7,10 SK: t: € 8,30

Das Magazin für Militärgeschichte

Clausewitz

Jetzt neu am Kiosk!

Panzer 38
So ermöglichte er den Blitzkrieg

Cäsar in England
So knapp entging Rom einem Debakel

Kasserin 1943
Rommels letzter Triumph in Afrika

Albrecht v. Roon
Der eigentliche Vater des Kaiserreiches?

Vor 75 Jahren
Schlacht um BERLIN

SPEZIAL: MARINE-GESCHICHTE
Die Tirpitz
Albtraum der Briten

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de/abo



Editorial

Anachronismus Fighterpilot?

Die Fighterpilots, die im Februar beim Air Force Association's Air Warfare Symposium einer Diskussion beiwohnten, müssen sich gefühlt haben wie im Fadenkreuz, und Elon Musk war derjenige, der mit einem Knopfdruck die Rakete losgejagt hat – eine verbale Rakete mit der Sprengkraft einer echten: »Die Ära der Kampffjets ist vorbei«, so der exzentrische Chef des privaten Raumfahrtunternehmens SpaceX und dem Elektroautohersteller Tesla. Zugegeben provokant, doch angesichts der Entwicklung künstlicher Intelligenz ist die Frage, welche Rolle der Mensch bei künftigen Luftkriegsszenarien noch spielt, berechtigt. Wie wird sich unser Blick auf Fliegerasse angesichts futuristischer Luftkampfsszenarien zwischen unbemannten Fighter-Drohnen ändern? Ich fürchte, Filme wie *Top Gun* werden dann aufs Publikum wirken, wie es heute Streifen aus der Stummfilm-Ära auf uns tun. Wie nie zuvor wünscht man sich, dass die Redensart »Totgesagte leben länger« zutrifft.

Noch ein Thema aus der Gegenwart, das durch unser Wissen über die Vergangenheit geprägt ist: Nur die wenigsten von uns dürften wohl je vergleichbares erlebt haben – Geschäfte und Schulen schließen bundesweit, während Hamsterkäufer sich mit allem notwendigen eindecken, als stünde der Dritte Weltkrieg bevor. Manch einem mag es erscheinen, als ob man ihm den Boden unter den Füßen wegzieht. Was mögen da erst die Ausgebombten des Zweiten Weltkriegs empfunden haben? Wie etwa die Hamburger, deren Stadt nicht einfach nur »zu machte«, sondern schlichtweg aufhörte



Piloten in Kampffjets – bald ein Anachronismus? Zumindest auf der Leinwand haben sie Zukunft, im Juli soll die Fortsetzung des Blockbusters *Top Gun* in die Kinos kommen

Foto picture-alliance/picture-alliance

Sollte aufgrund der aktuellen Situation das Heft nicht an den üblichen Verkaufsstellen ausliegen, können Sie es auch online bestellen unter: www.verlagshaus24.de

zu existieren, als im Juli 1943 der Feuersturm tobte. Der Nachtjäger Peter Spoden erlebte das Grauen am Steuer seiner Bf 110 mit. Seine beklemmenden und drastischen Eindrücke des erbarmungslosen Ringens über Deutschland zeigen, dass wir trotz allem großes Glück haben, im Hier und Jetzt zu leben.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leser, mit dieser Ausgabe eine erholsame »Auszeit« vom Krisenmodus. Bleiben Sie gesund!

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Das weltweit erst zweite nachgebaute Exemplar einer Do 335 steht seit kurzem im Luftfahrttechnischen Museum in Rechlin.

Das finde ich nicht gut, man soll sich lieber auf die Klassiker Bf 109 und Fw 190 konzentrieren.

92%

Gut so! Ungewöhnliche Flugzeuge wie der »Ameisenbär« sollten viel häufiger restauriert oder nachgebaut werden.

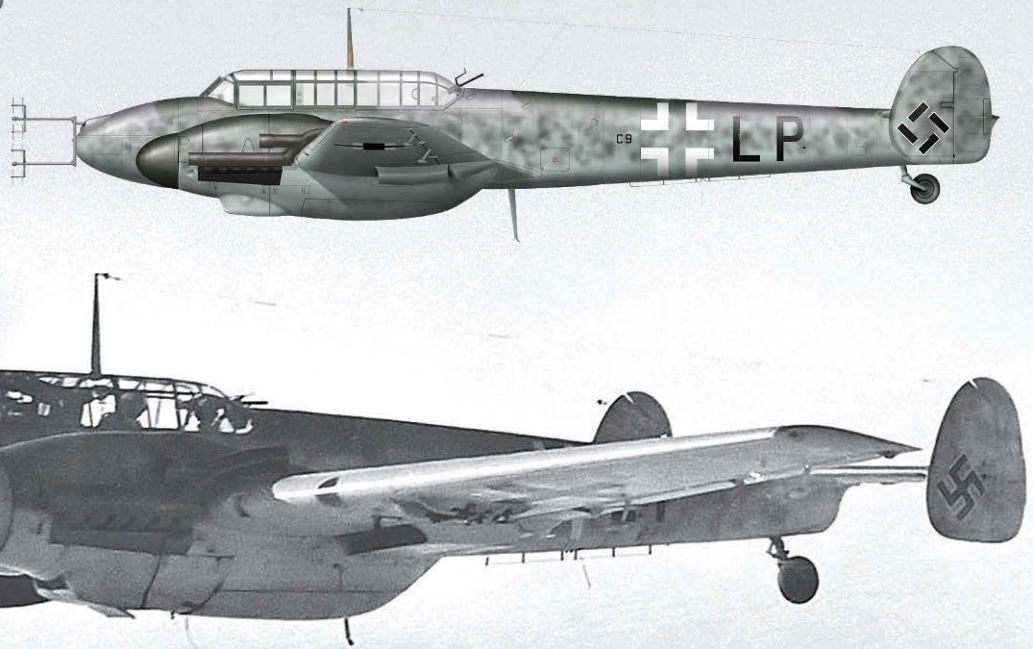
8%

Das ist mir egal. Ich interessiere mich nur für historische Aufnahmen und nicht für Rekonstruktionen.

0%

www.flugzeug-classic.de

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 70!



14 Mitte 1943 begann die Einsatzzeit des Nachtjägers Peter Spoden auf der Bf 110. Er erlebte gleich den Schrecken des Bombenkrieges

ZEITGESCHICHTE

Nachtjagdpilot Peter Spoden

Im Angesicht des Infernos 14

Gleich bei seinem ersten Einsatz musste der junge Nachtjagdpilot Peter Spoden mitansehen, wie die Alliierten Hamburg in ein Flammenmeer verwandelten. Er konnte nichts dagegen machen, denn die Engländer hatten ihn und seine Kameraden getäuscht ...

TECHNIK

Douglas SBD

Zwischenspiel 22

Wenn man vom US-Sturzkampfflugzeug Dauntless liest, geht es allermeistens um den pazifischen Kriegsschauplatz. Doch auch in Europa hatte die »Speedy D« einen kurzen, aber wichtigen Auftritt.



22 Keine Aufnahme aus Fernost, sondern vom Atlantik. Die Dauntless kämpfte 1942 auch im Westen mit

TECHNIK

Messerschmitt Me 262

Erklärter Gegner: Aufklärer 30

Obwohl der deutsche Strahljäger technisch noch nicht ausgereift war, schickte man ihn im Juli 1944 erstmals gegen die bis dahin als unerreicht geltenden Mosquito-Aufklärer.



30 Der erste Abschuss mit einer Me 262 gelang im August 1944 mit der »Weißen 5«. Sie bannte den »Mosquito-Schreck«

TECHNIK - TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 86

Diesel gegen Benzin 38

1936/37 lautete die große Frage für die neue Ju 86: Schweröltriebwerk oder Sternmotor? Beide hatten Vor- und Nachteile.



66 Mit Sterling Hayden (rechts) spielte auch ein bekannter Hollywood-Schauspieler in dem Fliegerfilm *Flat Top* mit



70 Mit der Do 335 betraten Holger Bull und sein Restauratoren-team absolutes Neuland

TECHNIK – COCKPIT

Hispano Aviación HA-1112

Von der Gustav zur Taube 44

Unter Lizenz bauten die Spanier während und nach dem Krieg die Bf 109 als HA-1112. Viele dieser Maschinen fliegen heute in Filmen und Airshows als Messerschmitts. Da stellt sich die Frage: Ist das Cockpit authentisch geblieben oder hat es sich verändert?

SERIE – DER STRATEGISCHE LUFTKRIEG

Unternehmen »Weserübung«

Skandinavien im Visier 52

Der Kampf um Norwegen 1940 war nicht nur ein Nebenereignis des Zweiten Weltkriegs. Skandinavien lag für alle europäischen Großmächte im Zentrum ihrer geopolitischen Interessen.

ZEITGESCHICHTE

Bf-109-Pilot Walter Sommer

An die Front geworfen 60

Nach seiner Ausbildung musste Jagdflieger Walter Sommer im August 1944 erstmals gegen amerikanische P-47 antreten. Ein riskantes Unterfangen, denn darauf hatte man ihn nicht vorbereitet.

TITELTHEMA

FILM

Flat Top/Sturmgeschwader Komet

Im Windschatten von Korea 66

In *Flat Top* geht es um gleich zwei große militärische Auseinandersetzungen: den Pazifik- und den Koreakrieg. Warbird-Fans gewährt der Film einen Einblick in das Leben auf einem Flugzeugträger.

OLDTIMER

Dornier Do 335

Der Riese ist wieder da 70

Im Luftfahrttechnischen Museum Rechlin ist seit diesem Jahr eine große Sensation zu bestaunen: das der weltweit zweite »Ameisenbär«, ein Nachbau mit vielen Originalteilen.

TITELTHEMA

LESERALBUM

Dornier Do 17

Englands rote Küste 76

Die Brüder Anton und Josef Wieners waren zu Beginn des Zweiten Weltkriegs Angehörige der Luftwaffe; der eine war Pilot, der andere Bordfunker. Beide ereilte bei den Luftkämpfen im Westen ein tragisches Schicksal. Wir zeigen den Fotonachlass von Anton Wieners.

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Gewinnspiel.....	19
Modellbau	50
Termine	58
Leserbriefe/Bücher.....	59
Background	69
Unterhaltung.....	75
Vorschau/Impressum.....	82

TITELSEITE: Peter Spoden flog als Nachtjagdpilot die Bf 110.



TITELBILD
Me-262-Profil: H. Ringlstetter
Ju 86: Archiv Lufthansa
Do 335: Luftfahrttechnisches Museum Rechlin
Spoden: Slg. P. Cronauer
Bf 110: Archiv Flugzeug Classic
Bf 109: Slg. W. Sommer
Douglas SBD: USN

■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

Aero L-60.....12	Hawker Hurricane.....10
Avro Lancaster.....11, 18	Heinkel He 111.....52
Boeing B-17.....9	Hispano Aviación HA-1112.....44
Boeing B 707.....9	Junkers Ju 52.....57
Casa 2.111.....8	Junkers Ju 86.....38
Dornier Do 17.....76	Messerschmitt Bf 109.....60
Dornier Do 335.....70	Messerschmitt Bf 110.....14
Douglas AD-1.....66	Messerschmitt Me 262.....30
Douglas SBD.....22	Republic P-47.....9, 65
Grumman TBF.....66	Vought F4U.....66



■ Die einzigartige »Francois«

Diese Douglas SBD-5 ist nicht nur ein echter Weltkriegsveteran, sondern auch noch die einzige derzeit flügge Dauntless der US Navy (alle anderen flugfähigen Dauntless-Warbirds sind in Wahrheit Douglas A-24 Banshee der US Army). Sie verließ im Juni 1943 die Werkhallen in El Segundo, Kalifornien, mit der Navy Bureau Number 28536. Über Pearl Harbor gelangte sie im März 1944 nach Espiritu Santo im Südpazifik, wo sie unter neuseeländischer Flagge 32 Kampfeinsätze flog. Ihre Seriennummer war in dieser Zeit NZ5062. Die Neuseeländer nannten sie »Francois«.

Im Anschluss schiffte man die Dauntless wieder nach Kalifornien, wo sie auch bis Kriegsende

blieb. Nach 1945 avancierte sie zu einem Star. So saß Charlton Heston als Captain Garth im berühmten Film *Schlacht um Midway* in ihrem Cockpit. Nachdem der Gründer des Planes of Fame Air Museum, Edward T. Maloney, sie wieder flügge gemacht hatte, startete sie am 8. September 1987 für die TV-Serie *War and Remembrance* vom Deck der *USS Lexington*.

Die Dauntless trägt den Anstrich der Flugzeuge des Piloten Cook Cleland der von der *Lexington* aus an der Schlacht in der Philippinensee am 19./20. Juni 1944 teilnahm. Cleland hatte während der Kämpfe das japanische Trägerschiff *Junyo* getroffen. Text und Foto Frank Mormillo





Die Casa 2.111 sieht derzeit zwar aus wie ein gerupftes Huhn, doch das Battle of Britain Museum hat Großes mit ihr vor

■ CASA 2.111

He 111 geplant

Das Imperial War Museum (IWM) hat seine Casa 2.111B (spanischer Lizenzbau der Heinkel He 111 H-16), c/n 053, B.21-103, aus dem Konservierungshangar geholt und von der Firma Restoration Co (ArCo) für den Transport nach Hawkinge in Kent vorbereiten lassen. Der Battle of Britain Museum Trust in Hawkinge war schon einige Jahre auf der Suche nach einem derartigen Projekt

gewesen und ergriff die Gelegenheit, als das IWM ihre Casa zum Verkauf anbot.

Das Flugzeug weist nur einige wenige korrosive Stellen auf, die man mit relativ geringem Aufwand beseitigen kann. Die Casa entstand im Februar 1952 als Teil eines Loses von 236 Maschinen nach deutschen He-111-H-16-Plänen im Casa-Werk in Sevilla. Das Museumsteam hat vor, die spanischen Modifikatio-

nen zurückzubauen und die Maschine in den repräsentativen Zustand einer He 111 zu versetzen, im Speziellen einer Heinkel, die am 15. September 1940 über London verloren ging. Nach ihrer Ausmusterung hatte die Maschine 30 Jahre als Gate Guard vor einem spanischen Fliegerhorst gestanden. Nach Stationen in Deutschland und Duxford lagerte das IWM sie ein.

Dave McDonald ■

Foto Col Pope

■ ANTONOW AN-2

Frischzellenkur in Cottbus

Noch in diesem Jahr soll die rundum erneuerte Antonow An-2 des Flugplatzmuseums Cottbus wieder ihren angestammten Platz im Freigelände des Museums einnehmen. Nach 20 Jahren im Außengelände war eine umfassende Restaurierung der über 60 Jahre alten Maschine fällig. Neben der Beseitigung diverser Schäden am Rumpf und im Cockpit des Flugzeuges musste das Restaurationsteam die Tragflächen komplett neu bespannen und im Anschluss die »Anna« in den Farben der NVA-Luftstreitkräfte neu lackieren.

Von Beginn an, von der Gründung im März 1956 bis zu ihrem Ende im Oktober 1990, nutzte die Nationale Volksarmee (NVA) die vielseitigen sowjetischen Doppeldecker – so auch die An-2 mit der Werknummer 17908, die am 15. Juli 1957 ihren Dienst antrat. Zuletzt flog der Doppeldecker bei der Verbindungsflygerkette VFK-33 in Neubrandenburg/Tollenhagen, bevor er im April 1990 ausgemustert wurde. Über das Armeemuseum in Dresden kam die »826« 1998 als Dauerleihgabe zum Flugplatzmuseum Cottbus.

Andreas Metzmacher ■



Der Grundierungslack ist aufgetragen: In diesem Jahr wollen die freiwilligen Helfer des Museums die Restaurierung der An-2 abschließen

Foto Flugplatzmuseum Cottbus



»Liberty Belle« auf der Airshow Aviation Nation in Nellis, Las Vegas, im November 2007

■ BOEING B-17

Aus zwei mach eins

Gute Nachrichten aus den USA: Die Liberty Foundation, die Eigentümerin der 2011 verunfallten Boeing B-17 »Liberty Belle«, plant den Aufbau einer neuen flugfähigen B-17. Am 13. Juni 2011 kam es während eines Routineflugs zu einem Feuer an Bord der B-17G, 44-85734, N390TH, »Liberty Belle«. Die Maschine musste auf einem Acker in der Nähe von Oswego im US-Bundesstaat Illinois notlanden und brannte fast vollständig aus. Der größte Teil des Rumpfes vom Cockpit bis zum Höhenleitwerk fiel den Flammen anheim, ebenso die inneren Teile der Tragflächen.

Die Liberty Foundation konnte anschließend jedoch Komponenten wie das Fahrwerk, große Teile des Höhenleitwerks, Propeller oder auch Motoren bergen. In den Folgejahren erwarb sie die im Besitz der 20th Century Fox Studios befindliche B-17G, 44-83387. Wie jetzt herauskam, soll aus den noch lufttüchtigen Teilen der ehemaligen »Liberty Belle« und dem Rumpf der 44-83387 eine neue, flugfähige Flying Fortress entstehen. Sie soll den Namen »Liberty Belle II« tragen. Über einen genauen Zeitplan sind allerdings noch keine weiteren Informationen verfügbar.

Andreas Zeitler ■

■ MUSEUM DER KOLUMBIANISCHEN LUFTWAFFE

In neuem Glanz

Seit dem Umzug des Museums der kolumbianischen Luftwaffe vom Flugplatz Bogotá in die nördlicher gelegene Stadt Tocancipá erneuern die Mitarbeiter die Exponate nach und nach, die Sammlung wächst zudem beständig. So haben sie die Republic P-47D Thunderbolt als einen der wenigen Warbirds der Ausstellung für das 100-jährige Bestehen der Fuerza Aérea Colombiana im Jahr 2021 wieder auf Hochglanz gebracht.

Neu zur Ausstellung hat sich außerdem die Boeing B 707 »Zeus« gesellt. Der Flugzeugtyp ging 2015 in Kolumbien in den Ruhestand; seitdem stand die Maschine in einer Ecke des Flughafens von Bogota und war der Witterung schutzlos ausgesetzt. Vor einigen Monaten hat man die Flächen demontiert und die Maschine ins Museum gebracht. Dort erhielt dieser Jetklassiker wieder seine ursprüngliche Bemalung und ist nun Teil der Sammlung.

Andreas Zeitler ■

Frisch für das 100-jährige Jubiläum der kolumbianischen Luftwaffe hergerichtet: Die Republic P-47 des Museo Aeroespacial Colombiano und ...



... die Boeing B 707 »Zeus« des Museums erstrahlen wieder in ihren alten Farben

■ FMA I.AE. 33

Tanks Jet feiert Jubiläum



Vor 70 Jahren startete Tanks erster Düsenjet zu seinem Jungfernflug

Um den notwendigen Auf- und Ausbau einer modernen Luftfahrtindustrie zu realisieren, warb die argentinische Regierung von Juan Perón nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs Ingenieure an. Einer, der diesem Aufruf folgte, war Kurt Tank. Zusammen mit einer 54-köpfigen Mannschaft emigrierte er 1947 nach Argentinien. Am Instituto Aerotécnico de Córdoba entwarf Tanks Team zusammen mit argentinischen Mitarbeitern einen Jäger auf Basis der Focke-Wulf Ta 183, die es im Krieg nicht mehr bis zum Erstflug geschafft hatte. Der erste von insgesamt vier mit Rolls-Royce-Nene-II-Triebwerken ausgerüsteten Prototypen flog erstmals am 16. Juni 1950. Zwei schwere Schicksalsschläge überschatteten die Erprobung der FMA (Fábrica Militar de Aviones) I.Ae. 33 Pulqui II.

Die V2 ging bei der Kunstfliegerprobung verloren, weil die Tragfläche brach; dabei starb der Pilot Captain Vedenia Mannuval. Bei der Flugvorführung vor Perón verunglückte ein Jahr später am 9. Oktober 1952 Otto Behrens, der seinerzeit maßgeblich am Erfolg der Fw 190 beteiligt war. Die heraufziehende Wirtschaftskrise 1953 und der Sturz Peróns 1955 beendeten auch die Weiterentwicklung der Pulqui II. Ein geplanter Serienbau fand nicht mehr statt.

Dietmar Hermann ■

Zweisitzige Hurricanes waren extrem selten. Nun gibt es wieder ein Exemplar



Foto Hawker Restorations

■ HAWKER HURRICANE

Ungewöhnlicher Doppelsitzer

Im März 2018 kündigte Hawker Restorations UK den Umbau ihrer Hurricane IIB, G-HHII, in einen Doppelsitzer an, nun ist er vollendet. Obwohl höchst ungewöhnlich, hatte Hawker einst zwei doppelsitzige Maschinen für Persien (heute: Iran) gebaut, da-

rüber hinaus gab es zweisitzige Hurricanes für die UdSSR und einige nicht abgesegnete Feldumbauten. Diese flogen als Schulmaschinen, Aufklärer und Passagiermaschinen im Staffeldienst. Da es keine Zeichnungen dieser Version mehr gibt, war das Team von Haw-

ker Restorations bemüht, den Umbau so unauffällig wie möglich zu gestalten.

Ab sofort können Warbird-Liebhaber einen Mitflug in dieser Rarität genießen, eine Alternative zu den nunmehr zahlreichen zweisitzigen Spitfire-Umbauten. **Dave McDonald ■**

Erwischt!

Vom pakistanischen Peshawar nach Bodø in Norwegen, quer über die UdSSR, soll der Flug führen, zu dem am 1. Mai 1960 Francis Gary Powers abhebt. Der ehemalige USAF-Offizier steht im Dienste der CIA. Er sitzt im Cockpit einer Lockheed U-2, entwickelt als hochfliegende Spionageplattform. Alles bequem aus dem All auszuspähen ist damals noch Zukunftsmusik. Will Washington dem Erzfeind in Moskau in den Hinterhof spechten, bleibt vorerst unter anderem bloß der illegale Überflug. Etwa mit der U-2 in 20 oder mehr Kilometer Höhe, weit oberhalb wirksamer Luftabwehr, glaubt man.

Auf diese Weise sammelt die CIA seit gut vier Jahren brisante Informationen, während der Kreml ohnmächtig schweigt, um



Francis Gary Powers

Foto Sammlung W. Mühlbauer

sich nicht zu blamieren. Untätig ist man dort freilich nicht geblieben, wie Powers jetzt am eigenen Leib erfährt: Südlich von Swerdlowsk erschüttert eine gewaltige Detonation sein Flugzeug. Einer von insgesamt 14 SA-2-Lenkflugkörpern, die auf ihn abgefeuert worden sind, hat getroffen. Powers muss abspringen und geht in Gefangenschaft.

Moskaus Spionageabwehr war genau über den geplanten Flug im Bilde, Powers U-2 da-

mit quasi auf dem Präsentierteller für den neuen S-75-Dwina-Flugabwehrraketekomplex, der seit dem Vorjahr in Dienst steht. Hatte Moskau bisher verschwiegen, dass schon vergangenen Oktober ein hochfliegender Aufklärer über China einer SA-2 zum Opfer gefallen war, holt Ministerpräsident Nikita Chruschtschow nun zum

großen Paukenschlag aus. Unaufhaltsam nimmt die U-2-Krise Fahrt auf; am 7. Mai 1960 gelangen die Fakten zum Abschuss an die Weltöffentlichkeit. Washington steht mit heruntergelassenen Hosen da, das West-Ost-Klima wird deutlich eisiger. In einem Schauprozess verurteilt man Powers, der im Übrigen nie wichtige Informationen preisgibt, zu zehn Jahren Gefängnis und Zwangsarbeit, bevor er am 10. Februar 1962 bei einem Agentenaustausch freikommt. Powers stirbt schließlich 1977 bei einem Hubschrauberabsturz. Eine offizielle Ehrung seiner Dienste gab es erst im Jahr 2000.

Wolfgang Mühlbauer ■



Foto USAF

Spioniert für die CIA: Lockheed U-2