7
FLUGZEUGCLASSIC

Jabo F-84F
War der Jet besser als sein Ruf?

Überraschend
Rätsel um russisches Wrack gelöst!

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftf… Ze… …nte

Fw 190 vs. B-17
Luftschlacht um Memmingen 1944

Schlachtflieger Konrad Pingel

Hs 123 im Erdkampf

4 195162 906508 07

Meteor stürmt die Schallmauer
Der Höllenritt eines Testpiloten

Superfortress – gar nicht so unverwundbar
Woran die B-29 ein Leben lang kränkelte

Jetzt als Heft und eMag lesen!

Meine Vorteile im Jahresabo +digital

- ✓ Ich spare 4 % gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

* nur im Inland

Ihr Geschenk GRATIS!

Travelite Rucksack – schwarz

Der Travelite Rucksack BASIC in schwarz ist mit 2 Vortaschen, 3 praktischen Reißverschlusstaschen, Organizerfunktion und Netzfächern an den Seiten ausgestattet. Das Rückenteil sowie die Trageriemen sind gepolstert. Maße: 30x41x20 cm, 22 Liter

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.flugzeugclassic.de/abo

Editorial

Heldengeschichten

Markus Wunderlich, Chefredakteur

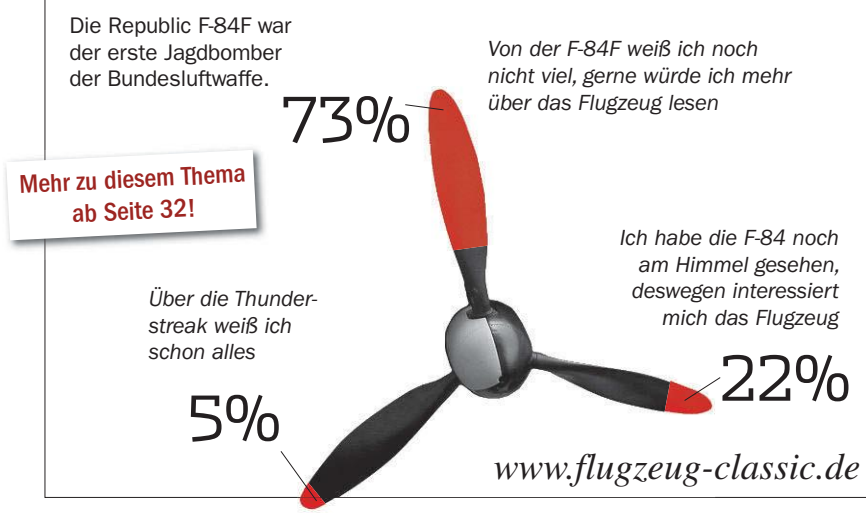
Wer kennt sie nicht, die Momente, wenn »Opa vom Krieg erzählt« und sich rasch die Räuberpistolen aneinanderreihen. Der Großvater eines Schulkameraden etwa behauptete, einen US-Bomber mit einem Gewehr (!) abgeschossen zu haben, wohingegen ehemalige Soldaten der Gegenseite nicht müde werden, die »Tigerpanzer« aufzuzählen, die sie mit einer Socke voll Sprengstoff ausgeschaltet haben. Ganz anders hingegen der ehemalige B-17-Pilot Stanton M. Rickey. Der 99-Jährige hat unserem Autor Ludwig Hauber über seine verhängnisvolle Mission nach Memmingen im Juli 1944 berichtet. Ein Einsatz, der wenig mit Hollywood, aber sehr viel mit Angst, Pflichterfüllung und Professionalität zu tun hat – und zwar auf beiden Seiten.

»Angst« ist genau das richtige Stichwort, wenn es um die F-84F geht. Der Jagdbomber gehörte zur Erstausstattung der Bundesluftwaffe und litt arg am zusammengestrichenen Nachkriegsbudget. So nimmt es nicht Wunder, dass die Maschine so ihre Tücken hatte und Pilotenfehler mit der Duldsamkeit einer Diva ertrug. Die viel Gescholtene besaß allerdings auch gute Merkmale, über die Wolfgang Mühlbauer berichtet – Sie werden überrascht sein.

Bleiben Sie gesund und viel Lesevergnügen mit dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Ihr Markus Wunderlich

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:



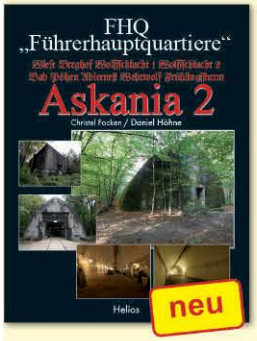
Lawrinenko, Iwan / Meyer, Michael

Drei „Falken" der II./JG52 auf der Krim im Luftkampf um die Kertsch-Halbinsel 1943-1944

Eine Chronik aus sowjetischen Archiven

200 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 209, Abb., 4 farbige Karten, 4 Schemata, Großformat, ISBN 978-3-86933-248-2

36,50 €



Focken, Christel / Höhne, Daniel

FHQ Führerhauptquartier – Askania 2

60 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 161 Abb., vierfarbig, Großformat; ISBN 978-3-86933-249-9

24,80 €

Berndt, Eberhard

„Auf ein letztes Wort"

Zeitzeugen erinnern sich an die Kämpfe um Bautzen 1945

102 Seiten, Hardcover, fest gebunden, A4, 64 Abb., ISBN 978-3-86933-240-6

22,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

14 Alter Vogel, junger Flieger: In der antiquierten Henschel Hs 123 begann Konrad Pingels Schlachtfliegerkarriere – und um ein Haar endete sie auch in dieser

ZEITGESCHICHTE

Pilot Konrad Pingel

»Ich wollte Flieger werden« 14

TITELTHEMA

Eigentlich wollte Konrad Pingel nur fliegen, doch dann fegte er mit einer Hs 123 über die russische Steppe, ständig den Tod vor Augen. Im Tiefflug und mit Jägern im Nacken ging es durch rasendes Abwehrfeuer gegen die Rote Armee.

TECHNIK

Boeing B-29

Gigantische Pläne 22

TITELTHEMA

Bei der Entwicklung der B-29 saß das Geld locker, denn es sollte alles ganz schnell gehen: Die B-29 sollte die B-17 ersetzen. Doch ein tödlicher Unfall drohte das ganze Projekt scheitern zu lassen.

OLDTIMER

Douglas A-20

Mysteriöses Seeungeheuer 30

TITELTHEMA

Schon seit Jahrzehnten liegt eine A-20 vor der russischen Schwarzmeerküste. Kein Mensch wusste, wie und warum sie dort gelandet ist. Bis jetzt.

TECHNIK

Republic F-84

Schwerfällig, aber wichtig 32

TITELTHEMA

Sie war der erste Jagdbomber der noch jungen Bundesluftwaffe: die Republic F-84. Allerdings war sie relativ unbeliebt. Warum?

22 Der Schein trügt: Die Maschine wirkt unverwüstlich, doch anfangs war die B-29 eine tödliche Gefahr für ihre Besatzung

32 Eisernes Kreuz auf einem US-Jagdbomber – die F-84 gehörte zur Erstausrüstung der Bundesluftwaffe

60 Hoher Blutzoll: Von diesen US-Fliegern sollte nicht jeder den Einsatz im Juli 1944 gegen Memmingen überleben

70 William Arthur Waterton jagte 1946 mit der Gloster Meteor den Geschwindigkeitsweltrekord – ein lebensgefährliches Unterfangen

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 86

Unterlegen 38

Die Bombervariante der Ju 86 musste im Spanischen Bürgerkrieg ihre Feuertaufe bestehen. Dabei offenbarte sie eklatante Schwächen.

TECHNIK – COCKPIT

Siebel Si 204

Zivilist im Krieg 44

Die Si 204 ist vor allem als Militärmaschine bekannt, sie war jedoch für die Zivilluftfahrt konzipiert. Deshalb erhielten nur zwei V-Muster ein ziviles Cockpit. Wir stellen diese Raritäten vor.

SERIE – DER STRATEGISCHE LUFTKRIEG

Trügerische Ruhe des »Sitzkriegs«

Paukenschlag im Westen 52

Nach dem Sieg über Polen belauerten sich das Deutsche Reich und die Alliierten monatelang. Nichts passierte. Tatsächlich aber bereiteten die Deutschen die Revolution des Luftkriegs vor.

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Bomberpilot Stanton Mike Rickey

Mein härtester Feindflug 60

Welle um Welle deutscher Abfangjäger, hämmernde Bordwaffen, krepierende Flakgranaten: Seinen 34. Einsatz sollte B-17-Pilot Stanton Mike Rickey nie vergessen ... denn es war sein letzter.

SERIE – COLD WAR PILOT

TITELTHEMA

Meteor-Pilot William Arthur Waterton

Testpilot in Turbulenzen 70

»Bill« Waterton war von 1945 bis 1955 Testpilot bei der RAF. Ein Rekordflug brachte ihn an seine Grenzen.

LESERALBUM

Einsätze bei den Fernaufklärern der 2.(F)/11

An allen Fronten 76

Wracks, Fliegerdenkmäler und jede Menge Kleinholz: All das zeigt der Fotoschatz eines Fernaufklärers der 2.(F)/11, darunter auch seltene Aufnahmen der Do 17 in jugoslawischen Diensten.

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Albatros B.II 10	Hawker Hurricane 12
Avro Vulcan 11	Heinkel He 111 ..... 9, 40
Boeing B-17 60	Henschel Hs 123 ..... 14, 78
Boeing B-29 22	Junkers Ju 86 38
Breguet 695 78	Junkers Ju 87 ..... 8, 76
Caudron C.714 79	Lioré & Olivier LeO 451 80
Dornier Do 17 ..... 40, 77	Messerschmitt Bf 110 80
Douglas B-18 40	Republic F-84 32
Focke-Wulf Fw 58 12	Siebel Si 204 44
Gloster Meteor 70	Supermarine Spitfire 8

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 29
Modellbau 50
Termine/Bücher 58
Leserbriefe 59
Unterhaltung 69
Vorschau/Impressum 82

TITELSEITE: Konrad Pingel war begeistert von den Flugeigenschaften der Hs 123

TITELBILD
F-84: G. Joos
A-20: via Stadtverwaltung Anapa und Dimitri Vinogradov
Hs 123: Archiv *Flugzeug Classic*
B-17-Profil: Zchng. J. Franzi
Fw-190-Profil: Zchng. H. Ringlstetter
Gloster Meteor: Slg. W. Mühlbauer
Waterton: Voron Blu
B-29-Profil: J. Franzi
B-29: Slg. W. Mühlbauer

Die Unbezwingbare

Sowohl von ihrer optischen Anmutung als auch von ihrer Geschichte her könnte die Lockheed SR-71 als geheime Superwaffe aus einem Science-Fiction-Roman stammen, dabei ist sie schon mehr als ein halbes Jahrhundert alt: Entwickelt wurde der strategische Höhenaufklärer im Auftrag der CIA mit Tarnkappentechnik. Bei ihrem Erstflug am 22. Dezember 1964 flog eine SR-71A bereits Mach 1,5, im Jahr 1976 erreichte sie mehr als Mach 3. Bis heute hält die Maschine den absoluten Geschwindigkeitsrekord, ohne und mit 1000 Kilogramm Nutzlast, und den Höhenrekord im Horizontalflug. Ihr sowjetisches Pendant, die Mig-25, konnte da nicht mithalten, zumal ihr im Gegensatz zur Blackbird bei längeren Strecken schnell der »Atem ausging«. Ihren Dienst trat die SR-71 im Januar 1966 beim Strategic Air Command (SAC) auf der Beale Air Force Base in Kalifornien an. Auch die hier zu sehende SR-71A, 61-7973, aus dem Blackbird Airpark in Palmdale, Kalifornien, begann 1966 beim SAC ihre Karriere. Sie blieb zeitlebens beim 9th SRW. Ihre Einsatzzeit endete, nachdem sie am 21. Juli 1987 von RAF Mildenhall den Heimweg nach Kalifornien angetreten hatte. Neben Mildenhall waren SR-71 auch auf dem Flugplatz im japanischen Kadena stationiert. Der letzte Flug einer SR-71 fand am 9. Oktober 1999 statt. Die Blackbird flog so hoch und schnell, dass Boden-Luft-Rakten sie nie erreichen konnten. Text Alexander Müller/Foto Bernd Hanselmann

Am Battle of Britain Memorial macht die Ju 87 B einen Kopfstand

Ganz vorbildgetreu, ein Fliegerdenkmal!

Weitab vom Alltäglichen: Der Künstler HEX beim Bau seiner Junkers Ju 87 B aus Stahlblech Fotos (4) HEX

Ein wahrer Blickfang: Die Skulptur der Junkers Ju 87 B entzückt im Battle of Britain Memorial im englischen Capel-Le-Ferne die Besucher – sogar die BBC interessiert sich für das Kunstwerk aus deutscher Hand…

JUNKERS JU 87

Stuka-Denkmal begeistert

Selten zuvor hat eine Skulptur aus Deutschland im Vereinigten Königreich für mehr Aufregung gesorgt als die der abgestürzten Junkers Ju 87 B von »Mister HEX«. Über 1000 Skulpturen hat der deutsche Künstler über die Jahre geschaffen, aber der Nachbau einer Ju 87 B im Maßstab 1:1 und aus Stahlblech ist auch für ihn etwas ganz Besonderes. Hinsichtlich ihrer Größe und der Formensprache entspricht die Skulptur einer Ju 87 B exakt den insgesamt 922 gebauten Junkers Ju 87 B-1 und B-2.

»DOWN.TWO.EARTH.« hat »HEX«, der nördlich von München in Au/Hallertau lebt und arbeitet, das Objekt getauft. Das »TWO« ist dabei ein Wortspiel mit vielen Bezügen. Es spielt etwa mit dem Verhältnis des Künstlers zu seinem Vater, der in der Luftwaffendivision »Hermann Göring« diente und Stuka-Einsätze flog. Die Skulptur, die mehrere Hunderttausend Euro wert ist, verbindet persönliche Erinnerungen mit dem »Blitz« und der »Battle of Britain« und erinnert auch daran, dass die Ju 87 für die Jäger der Royal Air Force leichte Beute war.

Nachdem das fertige Werk zwischen April und November 2019 in den Gärten von Burghley House unweit von Stamford in Lincolnshire ausgestellt war, erkannte man beim Battle of Britain Memorial in Capel-Le-Ferne die Bedeutung des Werks. Anfang März 2020 konnten »HEX« und sein tatkräftiger Helfer Piotr Galka die Skulptur zwischen den Replikaten einer Supermarine Spitfire Mk. I und einer Hawker Hurricane platzieren. Die Skulptur fand großen Anklang, die BBC schickte gleich zwei Kamerateams. Als Höhepunkt soll die Ju 87 während der Battle-of-Britain-Militärparade am 12. Juli 2020 im Sonnenlicht über den weißen Klippen am Ärmelkanal glänzen.

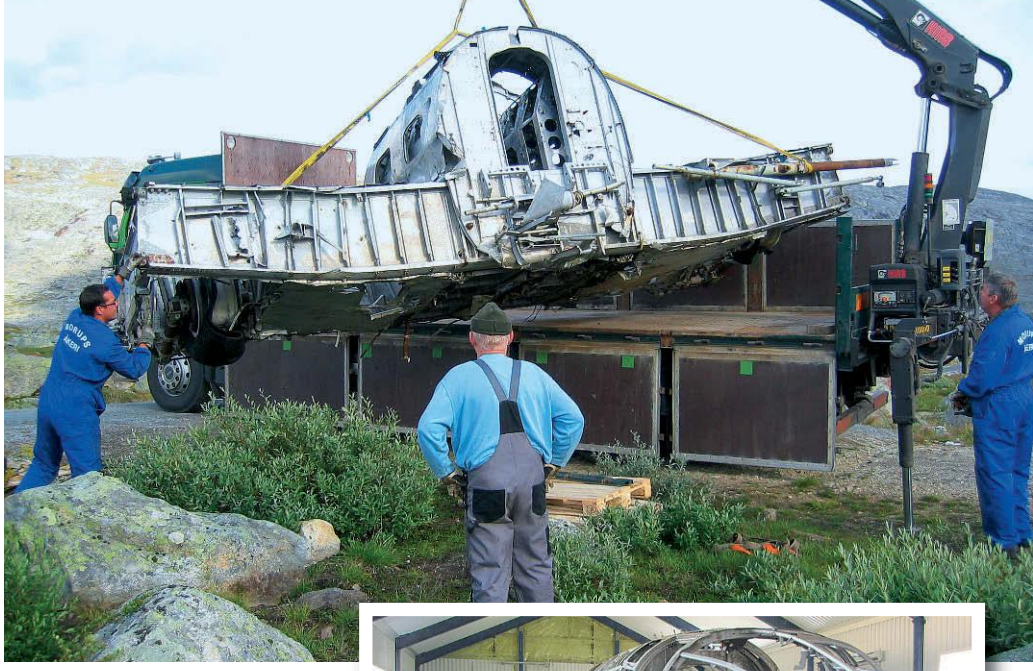
Christian König ■

HEINKEL HE 111

Schwedische He zum Verkauf

Der schwedische Enthusiast Bengt Hermansson, Eigner der He 111 H-3, Werknummer 6830, bietet seinen raren Luftwaffe-Bomber zum Verkauf an. Die He 111 H-3 ist Baujahr 1939, gehörte zur 5./KG 26 und trug das Stammkennzeichen 1H+DN. Zum Einsatz kam der Bomber beim Unternehmen »Weserübung«, der Invasion von Dänemark und Norwegen. Am 15. Mai 1940 wurde er bei einem Luftkampf mit Blackburn Skua der Fleet Air Arm in Nähe von Narvik schwer beschädigt. Die Crew legte die Maschine auf dem Eis des Sitasjaure Sees in Schweden, nahe der norwegischen Grenze, auf den Bauch. Die vier Besatzungsmitglieder gerieten in die Hände einer alliierten Heerespatrouille. Eine Woche später fand man die Heinkel und zog sie ans Ufer, wegen der Unzugänglichkeit des Geländes ließ man sie aber dort zurück. »Souvenirjäger« raubten nachfolgend immer wieder Teile.

Nachdem er das Wrack legal erworben hatte, organisierte Hermansson im August 2008 die Bergung. Seitdem restaurierten Mitglieder der Forced Landing Collection Society in Morup die Maschine. Bisher lag der Schwerpunkt der Arbeiten auf dem Rumpfbug und dem Mittelrumpf. Die beiden Jumo 211D sind ebenfalls restauriert. Für den Wiederaufbau kamen Teile von zwei weiteren He 111 H-3 (W.Nr. 5607 und 7155) zum Einsatz. Hermanssons Wunsch ist es, dass die rare He 111 ihren Weg in ein großes Luftfahrtmuseum findet und der Öffentlichkeit zugänglich ist. *Jan Forsgren* ■



2008 barg der Schwede Bengt Hermansson eine He 111, die 1940 bauchgelandet war. Nun …

… sucht er einen geeigneten neuen Besitzer Fotos (2) Jan Forsgren

MCDONNELL DOUGLAS/GENERAL DYNAMICS A-12

Einziges Abbild

Der Bugfahrwerkschacht mit komplettem Fahrwerkbein von unten Fotos (2) Ben Guttery

Die McDonnell Douglas/General Dynamics A-12 Avenger II existiert lediglich als Mock-up (Attrappe), und dieser kam im Juni 2013 im Aviation Museum Fort Worth an und soll nun eingemottet werden. Davor war er am nördlichen Ende des Lockheed-Geländes im Westen von Fort Worth gelagert, wo er aber für die meisten Besucher bisher nicht zugänglich war.

Der Mock-up beinhaltet den größten Teil eines Tarnkappenflugzeugprojekts aus den 1980er-Jahren, das einmal das Mittelstrecken-Angriffsflugzeug A-6 Intruder ersetzen sollte.

Ein Blick in das zweisitzige Cockpit. An der Verglasung ist erkennbar, dass es sich um eine Attrappe handelt

Nachdem etwa fünf Milliarden Dollar in das Projekt geflossen waren, stoppte der damalige US-Verteidigungsminister Dick Cheney die weitere Entwicklung, da es kein klares Datum für die Auslieferung gab. Mehrere Anfragen des Museums nach historischen Objekten und Dokumenten des Projekts lehnte man ab, sämtliche Teile und Vorgänge hatte man vernichtet.

Das Museum plant, den Mock-up zu reinigen und einzulagern, bis ein Gebäude für die Restaurierung bereitsteht. Die Maschine entspricht in der Struktur nicht einem normalen Flugzeug und kann auf Dauer den Bedingungen im Freien nicht standhalten. Das Innere ist Attrappe und richtiges Flugzeug zugleich, die äußeren Zugangsklappen für Betankung und Bewaffnung, das Fahrwerk und der Fanghaken funktionieren wie in einer Maschine aus der Fertigung. Eine AMRAAM-Luft-Luft-Rakete ist ebenfalls vorhanden, auch das für die Originalmaschine vorgesehene General-Electric-F412-GE-D5F2-Turbofan-Triebwerk ist vorhanden. *Ben Guttery* ■

Die »Albatros B.II« der Arlanda Flygsamlingar hat zumindest wieder ihre beiden rechten Flügel, nachdem …

■ ALBATROS B.II

Es geht voran!

Anfang März konnten die Fachleute des Arlanda Flygsamlingar (Zivilluftfahrzeugsammlung Arlanda) nördlich von Stockholm einen bedeutenden Fortschritt verbuchen, als sie der zur Sammlung gehörenden Albatros B.II die rechten Tragflächen an den Rumpf montierten. Die 1917/18 von Nordiska Aviatik AB in Midsommarkransen als NAB 9 gebaute Maschine, die eine Kopie der deutschen B.II war, fungierte zunächst in einer zivilen Rolle, bis die Svensk Filmindustri sie in den 1920er-Jahren erwarb, die sie nach Demontage der Tragflächen und des hinteren Rumpfteils bis 1967 als Windmaschine einsetzte. Die Reste des motorlosen Vorderrumpfes gingen später an die Arlanda Flygsamlingar. 2006 machte man sich dort an die Restaurierung. Bis heute konnten Tragflügel und Leitwerksträger nach Originalplänen nachgebaut werden. Auch den fehlenden, unter Lizenz bei Vabis gebauten Mercedes-Motors will man beschaffen. *Jan Forsgren* ■

… sie ihre originale Tragfläche für ihre Rolle als Windmaschine für Filmproduktionen in den 1920er-Jahren verlor Fotos (2) Jan Forsgren

Jahrestag & Personalien

»Mini-Hercules«

Erster Prototyp der Fiat G.222
Foto Fiat Aviazione

Mit zwei Propellerturbinen ausgestattet, flexibel und kurzstartfähig soll das neue taktische Transportflugzeug sein, das sich Italiens Luftstreitkräfte Anfang der 1960er-Jahre wünschen. Fiat Aviazione gewinnt mit dem Entwurf G.222 die Ausschreibung. Doch bis zum Erstflug vor 50 Jahren, am 18. Juli 1970, ändert sich noch viel am ursprünglichen Konzept. Eigentlich sollte die G.222 einst sechs zusätzliche Hubaggregate, verbunden mit vergleichsweise geringer Spannweite, haben – passend zur damaligen Senkrechtstarteuphorie der NATO, in deren Rahmen auch die Bundesrepublik und Italien gemeinsame Entwicklungsvorhaben anpacken wollen – darunter ein taktischer V/STOL-Transporter. Die G.222 tritt so in Konkurrenz zur Dornier Do 31 … und zieht den Kürzeren. Mitte 1965 wird die kompakte Italienerin stattdessen als konventioneller Transporter fertig entwickelt – zum Glück, denn bald hat die NATO ihre Senkrechtstartphase wieder hinter sich; die Do 31 bleibt ein reines Experiment.

Dafür wird die robust-flexible Fiat (ab 1972 Aeritalia, ab 1990 Alenia) G.222 zum beliebten Erfolgsmuster, das von 1978 bis 2005 bei der italienischen Luftwaffe fliegt. Insgesamt 108 Stück verschiedener Versionen verlassen die Werkhallen. Zehn davon erwirbt 1990 die USAF, stellt sie als C-27A Spartan in Dienst und betreibt sie bis 1999. Drei Jahre zuvor regt das US-Militär ein gemeinsames mittleres taktisches Transportflugzeug für Army und Air Force an, in etwa halb so groß wie die Lockheed C-130 Hercules. Von 1996 an entwickelt Alenia im Joint Venture mit Lockheed Martin die leistungsgesteigerte C-27J, die auf Avionik- und Antriebssysteme der C-130J zugreift. Im September 2007 zum Sieger gekürt, bestellen die US-Streitkräfte danach 78 C-27J. Anfang 2012 stellt man die Beschaffung nach nur 38 übernommenen Exemplaren ein. Mehr Fortune hat die »Mini-Hercules«, die Alenia-Aermacchi (mittlerweile Leonardo/L3) beständig weiter flexibilisiert. 2006 übernimmt Italien die erste Maschine. Es folgen Aufträge aus zwölf Luftstreitkräften. Bis dato sind mehr als 100 C-27J ausgeliefert oder fest bestellt.

Wolfgang Mühlbauer

Vielseitig, robust, effektiv: C-27J Spartan
Foto Ministrio Della Difesa