12
FLUGZEUGCLASSIC

Top Gun-Ikone
Warum es die F-14 beinahe nie gegeben hätte

Me 262
Epochal: Die Jetwaffe beerdigt den Propellerjäger

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

Sensation!

Fw 190 Langnase soll bald abheben!

IM FOKUS

»Bella« Macchi C.202

Italienische Schwester der Bf 109

Bücker Student fliegt wieder
Aus dem Dornröschenschlaf erwacht

Geheimnisvolles Strandgut
Die Gespenster-P-38 von Wales

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!

Buch »Fighter«

Der Bildband des vielfach ausgezeichneten Kunstmalers Jim Laurier zeigt die wichtigsten Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkriegs: von Messerschmitt Bf 109 bis Spitfire, mitten im Kampf und höchst detailreich.

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

www.flugzeugclassic.de/abo

Editorial

Voller Tatendrang

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Manchmal muss der Kopf nur hart und oft genug gegen die Deckenbalken der Realität schlagen, bis der Mensch lernt, im rechten Moment das Haupt einzuziehen. So weigerte sich auch Hitler lange Zeit, die richtigen Konsequenzen aus dem verheerenden Bombenkrieg zu ziehen und pochte lange darauf, die Me 262 als Jagdbomber einzusetzen. Er wollte unbedingt die offensive Schlagkraft der Luftwaffe wiederherstellen. Dies änderte sich erst im Sommer 1944 – gerade rechtzeitig, denn die ersten Einsätze der Me 262 standen unmittelbar bevor. Wolfgang Mühlbauer zeigt, wie spektakulär das Frontdebüt des »Wunder-Jets« ablief – und wo die keineswegs kleinen Probleme lagen.

Diese beiden Enthusiasten haben der übrigen Fliegerwelt buchstäblich eine lange Nase gemacht: So haben sie nichts Geringeres geleistet, als eine FW 190 D-9 »Langnase« flugfähig aufzubauen. Peter W. Cohausz erklärt, wie die beiden das Kunststück vollbracht und wie sie vor allem das heikle Motorenproblem gelöst haben.

Wir müssen jedoch nicht erst über den Atlantik springen, um luftfahrthistorische Großtaten zu erleben. Erst im August ist es dem Quax-Verein gelungen, eine Bücker Student in die Luft zu bringen – 52 Jahre, nachdem ein solches Muster zum letzten Mal in der Luft gewesen ist. Sie sehen, liebe Leser, auch im 21. Jahrhundert werden noch große luftfahrthistorische Taten vollbracht!

Ihr Markus Wunderlich

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Die legendäre F-14 feiert ihren Erstflug vor 50 Jahren.

38 %

Für mich ist sie der wahre Top-Gun-*Star.*

Mehr zu diesem Thema ab Seite 24!

Ich würde gerne mehr über ihre Entwicklung erfahren – denn beinahe wäre sie nie zustandegekommen.

53 %

Ich finde, die F-14 ist überbewertet.

9 %

www.flugzeug-classic.de

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., Großformat; ISBN 978-3-86933-248-2

36,50 €

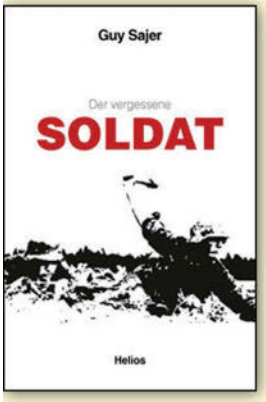
Eisenbach, Hans Peter / Dauselt Carolus

Der Einsatz deutscher Sturzkampfflieger gegen Polen, Frankreich und England 1939 und 1940

Eine Studie zur Grazer Sturzkampfgruppe I./76 und I./3

267 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 308 Abb., Großformat; ISBN 978-3-86933-232-1

39,80 €



*****Weltbestseller*****

Sajer, Guy

Der vergessene Soldat

483 Seiten, Paperback, 14,8x22,3 cm; ISBN: 978-3-86933-146-1

22,00 €

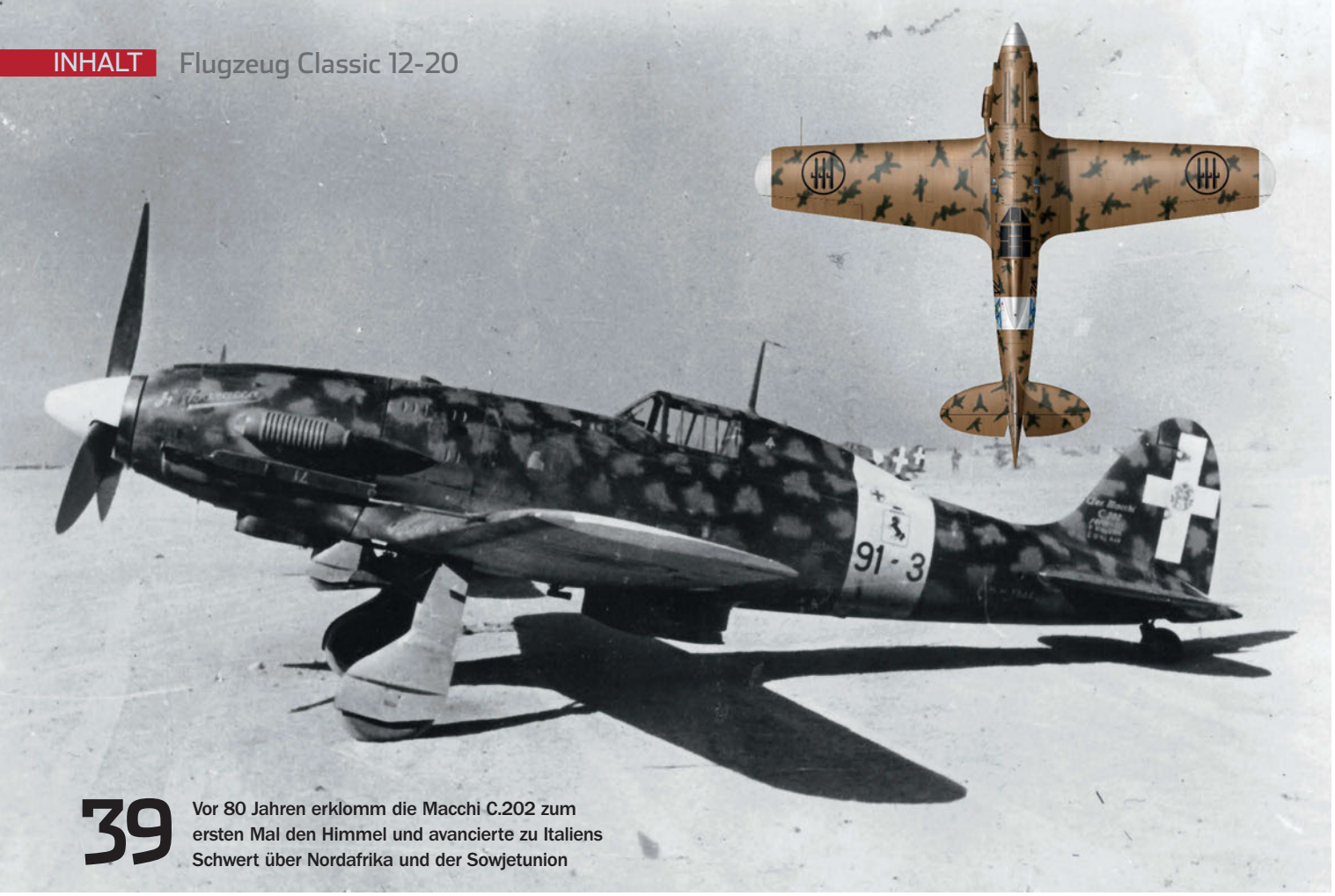
Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

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

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



39 Vor 80 Jahren erklomm die Macchi C.202 zum ersten Mal den Himmel und avancierte zu Italiens Schwert über Nordafrika und der Sowjetunion

TECHNIK TITELTHEMA

Messerschmitt Me 262

Strahler an die Front! 14

Die Zeit drängte: Die Alliierten hatten sich im Juli 1944 seit Wochen in der Normandie festgekrallt. Von den Me-262-Blitzbombern aber keine Spur. Hitler änderte seine Strategie radikal.

TECHNIK TITELTHEMA

Grumman F-14

Einsame Entscheidung 24

Vor 50 Jahren feierte die Tomcat ihren Erstflug. Durch ihre Filmauftritte ist sie bis heute legendär. Dabei wäre sie beinahe nie entstanden. Das hat sie dem Mut eines Generals zu verdanken ...

OLDTIMER TITELTHEMA

Bücker Student

Geschichte geschrieben 32

Nur zwei Bücker Student haben den Krieg überlebt, eine davon hob jetzt nach über 50 Jahren wieder ab. Unser Fotograf Cornelius Braun war vor Ort und schoss überwältigende Bilder.

SERIE – IM FOKUS TITELTHEMA

Macchi C.202

Alfa Romeo der Lüfte 39

Fast während der gesamten Kriegszeit war die Folgore das Rückgrat von Mussolinis Jagdfliegerwaffe. Sie verband italienische Formschönheit mit deutschem Hightech. Grund genug für uns, das Flugzeug mal in allen seinen Facetten zu betrachten.

14 Der Jet aus dem Hause Messerschmitt war Mitte 1944 dringend vonnöten. Ein Wettlauf mit der Zeit entbrannte

24 Die F-14 war nicht nur auf der Leinwand ein Erfolg, die U.S. Navy erhielt mit ihr auch ein für sie maßgeschneidertes Kampfflugzeug

32 Flugs die Chocks weggezogen und auf geht es zum Start! Das letzte Mal sah man eine Student so im Jahr 1968

62 Wenn sich die Wellen vor der Küste Wales zurückziehen, geben sie einen wahren Schatz preis: die »Maid of Harlech«

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Dornier Do X

Einer der größten Momente 56

Man kann sich wohl kaum das Staunen der Zuschauer vorstellen, die am 12. Juni 1929 den ersten Start der Do X vom Bodensee aus sahen. Technisch und fliegerisch war sie ein Novum.

OLDTIMER

Lockheed P-38

TITELTHEMA

»Maid of Harlech« 62

1942 musste eine P-38 vor der walisischen Küste notlanden. Erst 65 Jahre später entdeckte man sie wieder. Nun gelangen Forschern scharfe Aufnahmen der schwer erreichbaren Maschine.

OLDTIMER

FlugWerk FW 190

TITELTHEMA

Traum eines Jagdfliegers 68

Der unermüdlichen Arbeit zweier Enthusiasten ist der Aufbau einer FW 190 Langnase mit Originalteilen zu verdanken… die auch bald flügge sein wird! Wir berichten exklusiv von der Geschichte hinter den Originalen und den bis dato geheimen Arbeiten.

LESERALBUM

Stereofotos aus dem Zweiten Weltkrieg

Luftwaffe plastisch 76

Durch eine Brille eine Art 3D-Effekt zu erzeugen ist keine Erfindung moderner Kinos, sondern eine Idee, die fast so alt ist wie die Fotografie selbst. Ein Leser hat uns solch eine Brille mit passenden Luftwaffe-Bildern aus den 1940er-Jahren zugeschickt.

68 Teile einer 1944 abgestürzten Fw 190 leben nun in einer FlugWerk-Maschine fort

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Bücker Student.....32
Curtiss P-40.....9, 11
de Havilland DH.98.....9
Dornier Do 17.....80
Dornier Do X.....56
FlugWerk FW 190.....68
Focke-Wulf Fw 200.....79
Grumman F-14.....24
Heinkel He 111.....81
Heinkel He 115.....79
Junkers Ju 52.....81
Junkers Ju 88.....79
Lockheed P-38.....62
Macchi C.202.....39
Messerschmitt Bf 108.....8
Messerschmitt Bf 109.....9, 76
Messerschmitt Bf 110.....81
Messerschmitt Me 262.....14
Nakajima Ki-43.....8
North American P-51.....11

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 23
Sammlerstücke 31
Bücher/Leserbriefe 74
Unterhaltung 75
Vorschau/Impressum 82

TITELSEITE: Piloten schätzten die Flugeigenschaften der Macchi C.202

TITELBILD
F-14: R. Kysela
Me 262: Archiv *Flugzeug Classic*
FW 190: T. Fausel
Macchi C.202: Slg. W. Mühlbauer
Student: C. Braun
P-38: J. Mearman

Grey Nurse

Hai für zwei

Trotz Corona gelangen auch in diesem Jahr tolle Warbird-Projekte: So brachte der Biggin Hill Heritage Hangar (BHHH) seine vierte zweisitzige Spitfire in die Luft. Die TE308 rollte im Sommer 1945 aus den Produktionshallen bei Birmingham. Zum doppelsitzigen Trainingsflugzeug umgebaut, ging sie 1951 als IAC163 zum Irish Air Corps. Nach Ende ihrer Dienstzeit hatte sie als G-AWGB im Film *Battle of Britain* ihren großen Auftritt. Nach diversen Besitzerwechseln kaufte Bill Greenwood TE308 im April 1983 und flog sie von seiner Basis in Aspen, Colorado, aus bis zu einem Unfall am 26. April 2008. Danach begann Q. G. Aviation in Fort Collins Colorado die Reparatur. Im Mai 2019 erwarb der BHHH die Maschine und machte sie wieder flügge. Im Juli 2020 erhielt das Flugzeug das Aussehen der ZP-W des 457 »Grey Nurse«-Squadron der Royal Australian Air Force, dem persönlichen Flugzeug von Staffelführer Bruce Watson. Das 457 Squadron erlebte viele Einsätze im Südpazifik. Nach der Kapitulation Japans löste sich die Einheit am 7. November 1945 auf.

Text und Foto Richard Paver

Die CAF-Colonels Nick Taylor und Josh Klenske überführten das Leitflugzeug der Staffel, die Antonow An-2 »*Big Panda II*« in seine neue Heimat Camarillo, den Flugplatz des Southern California Wing der CAF

■ COMMEMORATIVE AIR FORCE

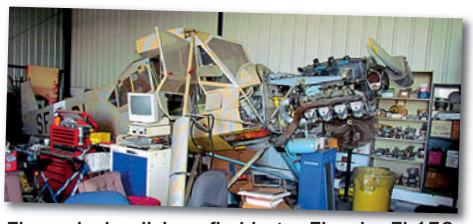
Vorbei für Nummer 3

Am 8. August 2020 stellte die 3rd Pursuit Squadron der Commemorative Air Force (CAF) ihren Betrieb ein. Die CAF besitzt mehr als 170 Warbirds und 70 Geschwader. Die 3rd Pursuit Squadron wurde 2001 auf dem Cable Airport gegründet und trägt ihren Namen zu Ehren des Ortsansässigen Erik Shilling, der im Zweiten Weltkrieg Kampfeinsätze mit der 3rd Pursuit Squadron als Teil der Flying Tigers in China flog.

Über die Jahre schrumpfte die Mitgliederzahl der Squadron von 70 auf ein knappes Dutzend. Die Aktivitäten der Einheit begannen einzuschlafen, als ihr Staffelführer, Colonel Cliff Heathcoat, 2016 infolge einer Virusinfektion erblindete. Trotz seiner Blindheit führte er sein Amt weiter. Mit seinen Händen lernte er, Ersatzteile zu unterscheiden und leitete den Kauf von »*Big Panda II*« als Ersatz für die originale Antonow An-2, N2AN, »Big Panda« ein, die am 6. Mai 2016 nach Motorversagen Bruch machte.

Im fliegenden Bestand der 3rd Pursuit Squadron befand sich auch die Messerschmitt Bf 108 Taifun N2231, ser/no 361, außerdem arbeitete man an der flugfähigen Restaurierung des Fieseler Fi 156D Storch N40FS, ser/no 361. Mit der Auflösung der Staffel gehen die Flugzeuge und Ersatzteile an den Southern California Wing über. *Frank Mormillo* ■

Die Bf 108 Taifun der CAF im April 2015 über dem Cable Airport Fotos (3) Frank Mormillo



Ein noch ziemlich zerfledderter Fieseler Fi 156 Storch in der Werkstatt von Cliff Heathcoat

■ NAKAJIMA KI-43

Oscar Duo

Der Restaurator Nobuo Harada hat nun eine zweite Nakajima Ki-43 für das Motor/Air Museum im japanischen Kawaguchiko aufbereitet. Diese Hayabusa (Wanderfalke), eine Ki-43-II-KAI, c/n 6750, lief am 22. März 1944 vom Band. Bei ihrer Einheit, der 77. Sentai auf Hollandia in Holländisch-Ostindien, war sie allerdings nur kurz im Einsatz. Die Japaner ließen sie beim Rückzug stehen und im April geriet sie in die Hände der Amerikaner. Von der 41st Troop Carrier Squadron flugfähig gemacht und mit dem Kennzeichen XJ005 versehen, ist ihr weiteres Schicksal weitgehend ein Rätsel. Wie auch das erste Exemplar, war aber auch diese Ki-43 »Oscar« schon Teil des Bestands des Australian War Museums. Die »Oscar« steht nun unter der Ki-43 Mk.1, c/n unbekannt, die Nobuo Harada 2018 fertigstellen konnte, und wartet auf ein Fahrwerk.

Dank der unermüdlichen Arbeit von Harada konnten zwei der legendären kaiserlichen Jäger Nakajima Ki-43 in ihrem Heimatland wiedererstehen Foto Nobuo Harada

Nächstes Jahr erhält dann die Ki-43-II-KAI ihre Hinomaru (japanische Nationalflagge), bleibt aber ansonsten unlackiert. Im Moment ist sie anstelle des originalen Ha-115- mit einem frühen Nakajima Ha-25-Motor ausgerüstet. *Dave McDonald* ■

Die Tiger Moth, ZK-BQB, befindet sich noch im originalen Werkzustand. Nach der Montage möchte das Aviation Heritage Centre sie ausstellen

Die de Havilland Mosquito FB VI, NZ2336, hat eine besondere Geschichte hinter sich. Sie soll nun einen neuen Anstrich erhalten

Fotos (3) Dave McDonald

■ OMAKA AVIATION HERITAGE CENTRE

Mega-Transfer

Hingucker: Die Curtiss P-40N Kittyhawk, NZ3220, »*Gloria Lyons*« ist jetzt auch Teil der Sammlung in Blenheim

Drei der wichtigsten Flugzeuge aus der Sammlung des verstorbenen John Smith bereichern künftig das Omaka Aviation Heritage Centre in Blenheim, Neuseeland. Ein Leihvertrag mit Smiths Familie macht das möglich. Dabei handelt es sich um die Tiger Moth, ZK-BQB, dem Pazifikveteran P-40N Kittyhawk, NZ3220, »*Gloria Lyons*« sowie die de Havilland Mosquito FB VI, TE910, NZ2336. Die Tiger Moth war John Smiths persönliche Maschine, die er in den frühen 1960er-Jahren flog. Sie ist im Werks-Originalzustand und besitzt unter anderem eine militärische Blindfluganlage, die bei den meisten ihrer Typschwestern der Zeit zum Opfer gefallen ist. Es ist geplant, die Maschine zu reinigen, zu reparieren und nach der Montage auszustellen.

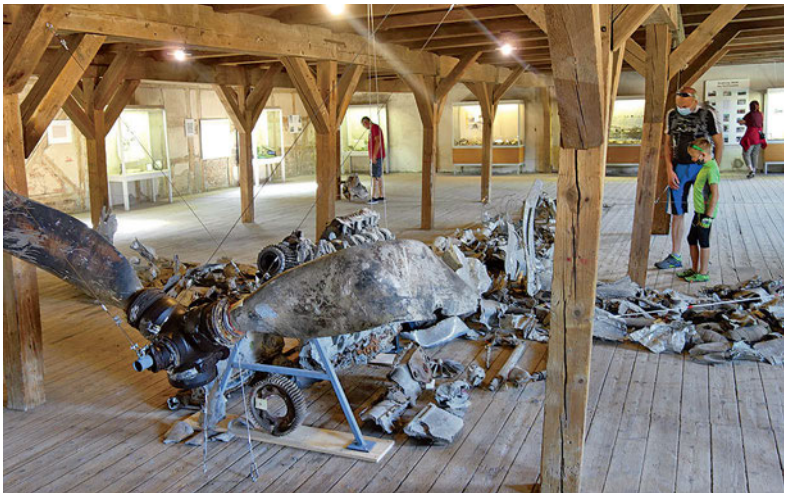
Das berühmteste Flugzeug ist die »Mossie«. Die Mosquito war eine von 80 aus England gelieferten Maschinen und befand sich ab 1951 bei der 75 Squadron der Royal New Zealand Air Force (RNZAF) im Einsatz. Nur ein Jahr später beendete sie ihre Laufbahn im Materiallager von RNZAF Woodbourne. John Smith gelang es, das Flugzeug der RNZAF abzuschwatzen und es zusammen mit seinem Bruder auf den eigenen Rädern heimzufahren. Es folgten Jahrzehnte unermüdlicher Arbeit, bis die »Mossie« flugfähig restauriert war.

Jetzt sind Motoren und Luftschrauben abgebaut, dazu noch einige Steuerflächen. Wenn die Spezialisten von Avspecs den Flügel vom Rumpf getrennt haben, wird die Maschine nach Omaka transportiert, wo sie unter anderem einen neuen Anstrich erhält.

Der erste öffentliche Auftritt der »Mossie« ist mit der P-40 und der Tiger Moth für Ostern 2021 geplant. *Dave McDonald* ■

■ MESSERSCHMITT BF 109

Ausgestellt



Im thüringischen Ballhausen sind erst kürzlich geborgene Überreste einer Bf 109 zu sehen

Foto Andreas Metzmacher

Am Tag des offenen Denkmals konnte in Ballhausen in Thüringen zum ersten Mal das Wrack einer Messerschmitt Bf 109 G-14 besichtigt werden. Ein Team von ehrenamtlichen Vermisstenforschern um René Schütz hatte das völlig zerstörte, dennoch vergleichsweise vollständige Wrack im Juni 2019 auf einem Feld in der Nähe der Ortschaft geborgen (siehe *Flugzeug Classic* 11/2020).

Die Bf 109 war vermutlich Anfang 1945 nach einem Luftkampf abgestürzt. Trotz akribischer Recherchen und Untersuchungen gelang es bisher nicht, das Flugzeug einer Einheit zuzuordnen. Sterbliche Überreste des unbekannten Piloten fanden sich nicht, sodass man davon ausgehen kann, dass er sich retten konnte. Die Bf 109 ist nun zentraler Bestandteil einer kleinen Ausstellung in einer ehemaligen Scheune in Ballhausen, in der die ehrenamtlichen Vermisstenforscher in Schautafeln und Vitrinen über viele weitere Schicksale von deutschen und alliierten Fliegern erzählen, die während des Krieges in der Region gefallen sind. *Andreas Metzmacher* ■

■ NEWARK AIR MUSEUM

Alles neu in Newark

Steht nun an ihrem neuen Platz im Freien: Canberra B2 (mod), WV787
Foto Howard Heeley, Down To Earth Promotions

Da das Newark Air Museum Platz für seinen Neuzugang, den Eurofighter Typhoon DA4, ZH590, benötigte und coronabedingt eine neue Einwegroute durch den Ausstellungshangar 2 einrichten wollte, stellte das Team das Museum ab dem 24. Juni 2020 auf den Kopf. Um für den Jet Platz zu schaffen, mussten die Mitarbeiter insgesamt 20 Flugzeuge umstellen. Den Abstellbereich hinter dem Museumscafé hatte man vor Weihnachten 2019 bereits erweitert und vier Flugzeuge zunächst an den westlichen Rand der Hallenvorflächen verlegt.

Momentan befinden sich mehrere Maschinen zeitweise außerhalb von Hangar 2, werden aber unter sein Dach zurückkehren, sobald der Wessex-XV728-Helikopter seinen Standort im neuen Empfangsbereich des Museums eingenommen hat. Im Freien verbleibt auch zukünftig die Canberra B2 (mod), WV787, und zwar ebenfalls auf der neuen Stellfläche hinter dem Café. Ein Zeitpunkt für die wegen COVID-19 verzögerte Ankunft des Eurofighter steht immer noch nicht fest.

Howard Heeley ■

Jahrestag & Personalien

Klein und zäh

Bleriot-SPAD S.33 der CMA
Foto Airbus Heritage

Ob aufseiten der Sieger oder nicht: Das Ende des Krieges 1918 zwingt die Luftfahrtindustrie zum Umdenken. So auch SPAD (Société de Production des Aéroplanes Deperdussin, ab 1921 Blériot-SPAD) in Frankreich. Nicht nur dort konzentriert man sich zeitnah auf den rasch expandierenden Luftverkehr. Chefkonstrukteur André Herbemont bedient sich anfangs früherer Militärdoppeldecker, die er mit Erfolg umgestaltet. Auf dieser Basis reift 1920 die SPAD S.33 heran. In ihrem für Herbemont typischen Halbschalenrumpf in Holzbauweise finden vier Passagiere Platz. Ovale Fenster auf beiden Seiten bieten gute Aussicht sowie viel Licht im Innern der Kabine. Allerdings ist dort der Lärmpegel hoch – Watte in den Ohren ist darum Usus – und die Belüftung schlecht. Dafür gibt es von vornherein Sicherheitsgurte. Richtung Heck sitzt ein fünfter Fluggast neben dem Piloten im offenen Führerstand.

Am 12. Dezember 1920 erhebt sich die erste S.33 in die Luft, angetrieben von einem Salmson-9Z-Sternmotor mit Wasserkühlung. Insgesamt 40 Exemplare der S.33 werden hergestellt. Die größten Betreiber sind CMA (Compagnie des Messageries Aériennes) und CFRNA (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne). Die wartungsintensiven Salmson 9 führen 1921 zur verfeinerten S.46 mit Lorraine-Dietrich-12Da-Reihenmotor, von der man wohl 40 Stück baut. Fast alle davon übernimmt die CFRNA (ab 1925 Compagnie Internationale De Navigation Aérienne CIDNA). Sie lässt später eine Anzahl ihrer S.33 und S.46 zu S.66 aufpolieren, um diese schließlich in S.126 mit Hispano-Suiza-12-HA-Motoren umzurüsten.

Als direkte Weiterentwicklung der S.33 entsteht 1922/23 noch die etwas größere und stärker motorisierte S.56, von der man offenbar 20 Stück baut. Herbemonts kleine Familie von bulligen hölzernen Verkehrsdoppeldeckern ist erstaunlich langlebig. Sie glänzt bis Ende der 1920er-Jahre im europäischen Luftverkehr, wobei etwa zehn Maschinen verloren gehen.

Wolfgang Mühlbauer ■

Bleriot-SPAD S.46 der CIDNA Foto ETH Zürich