



Mosquito
Neue Fakten: der entzauberte Entstehungsmythos!



Bf 109 in Farbe
Noch nie gezeigter Fotoschatz erstmals veröffentlicht

€ 6,50
Apr. 2021
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

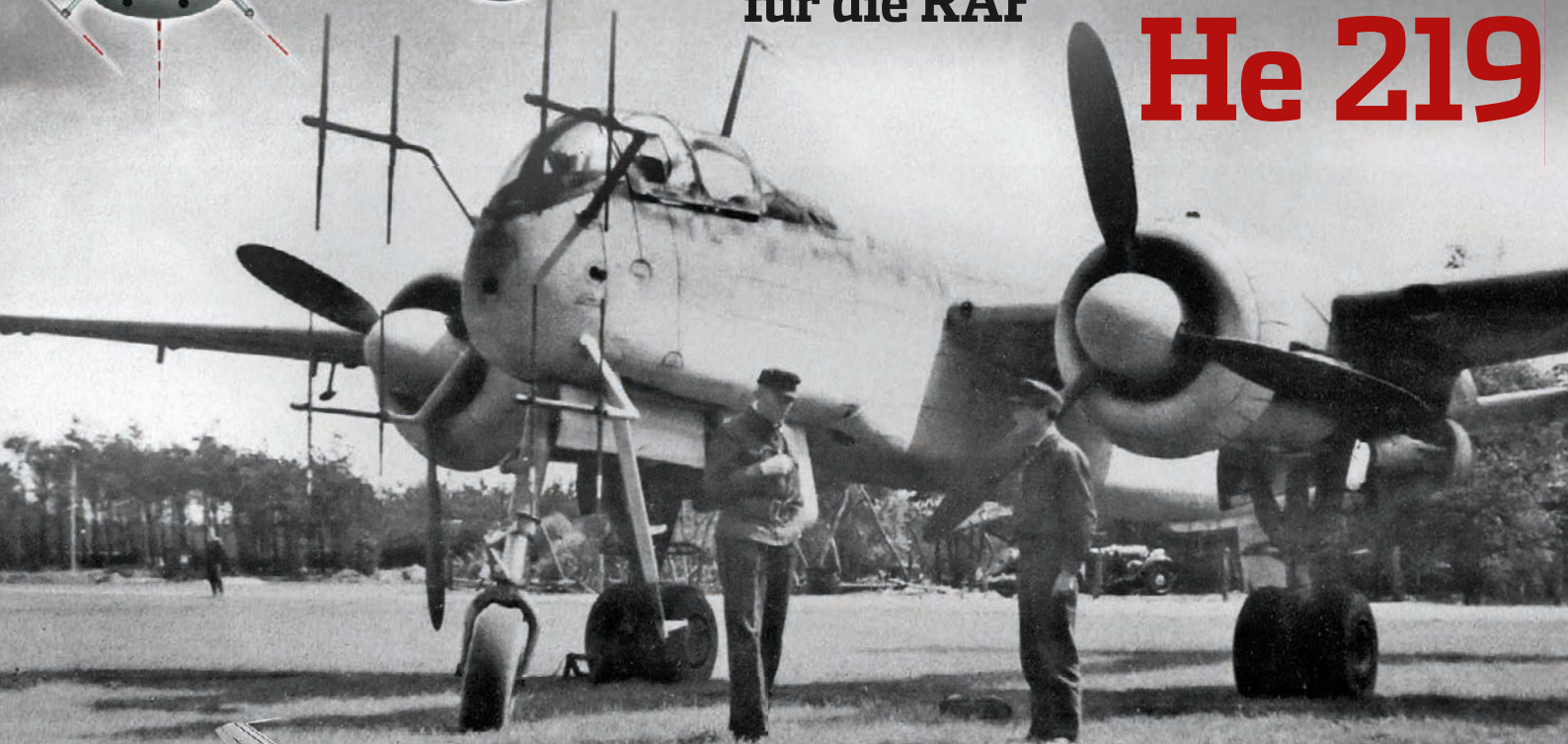
FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Albtraum
für die RAF

Heinkel He 219



Futuristische Hughes XF-11
Warum floppte der Fotoaufklärer?



Suchoi Su-25 »Frogfoot«
Gefährlichster Gegner der Mujaheddin



Leserreisen an geschichtsträchtige Orte Kommen Sie mit!

2.–6. Juni 2021

Im nördlichen Teil von
Usedom liegt die »Geburts-
stätte« der V1 und V2



Foto Jens Junge

Peenemünde und die V1 & V2

Ziele (Auswahl):

- Heeres-Versuchsanstalt Peenemünde
- Gorch Fock in Stralsund
- Festung Swinemünde

Reisepreis (Doppelzimmer): 850 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern, 785 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:

- Busanreise ab/bis Frankfurt über Kassel, Hannover, Hamburg, Wismar
- Vier Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel Wikinger in Seebad Zempin
- Vier Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Örtliche Gästeführung ab Hotel und zurück am 3., 4. und 5. Juni 2021

Ostpreußen und die Wolfsschanze

Ziele (Auswahl):

- Marienburg
- Wolfsschanze
- Festung Boyen
- Museum des Zweiten Weltkriegs

Reisepreis (Doppelzimmer): 1135 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern

Leistungen:

- Flug von Frankfurt nach Danzig und zurück (Lufthansa)
- Fünf Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen in den Hotels
- Führung in deutscher Sprache am 13., 14., 15. und 16. September 2021

12.–17. September 2021

Das ehemalige Führerhauptquartier Wolfsschanze



Foto Avishai Teicher

1870/71, Verdun, Magenot-Linie

20.–25. Juli 2021

Ziele (Auswahl):

- Museum Gravelotte zum Krieg 1870/71
- Feste Wagner
- Ton- und Lichtschau zur Schlacht um Verdun
- Ouvrage de la Falouse

Reisepreis (Doppelzimmer): 1015 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern, 940 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:

- Busanreise ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- Fünf Übernachtungen im Zwei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Führung in deutscher Sprache durch Pierre Lenhard am 21., 22., 23. und 24. Juli 2021

Im Zwischenwerk La Falouse erleben die
Besucher hautnah den Alltag eines
französischen Soldaten im Ersten Weltkrieg



Foto Skyviewreise

Weitere Infos und
was Sie alles vor Ort erwartet
finden Sie unter
www.flugzeugclassic.de

Hier können Sie die Reisen buchen: Intercontact GmbH,
In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen
Für Peenemünde und Verdun: Tel.: +49 (0) 2642 2009-29
E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de
Für Pommern und Masuren: Tel.: +49 (0) 2642 2009-29
E-Mail: jwessely@ic-gruppenreisen.de

Editorial

Missverständnisse

Wenn ich von der He 219 »Uhu« lese, muss ich an die Geschichte eines Kollegen denken. Seine erste Bekanntschaft mit Heinkels berühmtem Nachtjäger machte er als Kind in der Modellbau-Ecke des örtlichen Spielwarenladens. Als er die Revell-Schachtel das erste Mal sah, war ihm sofort klar, dass er den Bausatz unbedingt haben musste! Also wünschte er sich ihn zum Geburtstag. Am Ende bekam er von seinen Eltern tatsächlich einen »Uhu« – allerdings den gleichnamigen Helikopter, nicht die He 219. Hubschrauber, Zweimot – so etwas kann man schon mal verwechseln. Mit Sicherheit frei von Missverständnissen ist unser Fokusbericht über die He 219.

Dietmar Hermann zeigt, wie die He 219 allmählich zu einem erfolgreichen Nachtjäger heranreifte – und warum der »Vogel« mehr als einmal beinahe vor dem Aus stand.

Zu den Gegnern, denen die He 219 hinterherjagen sollte, gehörte auch die Mosquito. Wolfgang Mühlbauer erklärt, wie das britische »Holzwunder« wirklich entstand und räumt dabei mit einem hartnäckigen Mythos auf, der sich bis heute hält.

Die Luftschlacht um Berlin im Frühjahr 1944 gehört mit zu den härtesten des Zweiten Weltkriegs. Wir schildern den tragischen Absturz eines Bombers, der der Flak zum Opfer fiel. Das Besondere an diesem Bericht ist, dass wir einmal die Perspektive der US-Besatzung und einmal die Sicht der deutschen Flakhelfer am Boden einnehmen, um die Ereignisse von beiden Seiten aus zu schildern.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Das Bildarchiv des renommierten Luftfahrtfotografen Alexander Stöcker ist wieder aufgetaucht.

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 76!

Bilder finde ich eher
uninteressant, ich möchte
lieber Berichte lesen.

51 %

Das ist ja sensationell, Flugzeug Classic sollte seine Aufnahmen groß präsentieren.

Ich kenne ihn zwar nicht,
aber ich würde gerne
mehr über ihn und seine
Bilder erfahren.

3 %

46 %

www.flugzeug-classic.de

neu König, Christian
Aufklärer, Bomber, Seenotretter
See-Mehrzweckflugzeuge Heinkel He 59 und He 115
297 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 763 Fotos, davon 695 sw und 68 in Farbe, Großformat; ISBN 978-3-86933-259-8
48,50 €

neu Bettinger, Dieter Robert
Der Bau der deutschen Westbefestigungen
in den Jahren 1935-1940 und ihre Zerstörung nach dem Zweiten Weltkrieg
306 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 574 Abb., 143 Schemata, Großformat; ISBN 978-3-86933-262-8
49,90 €

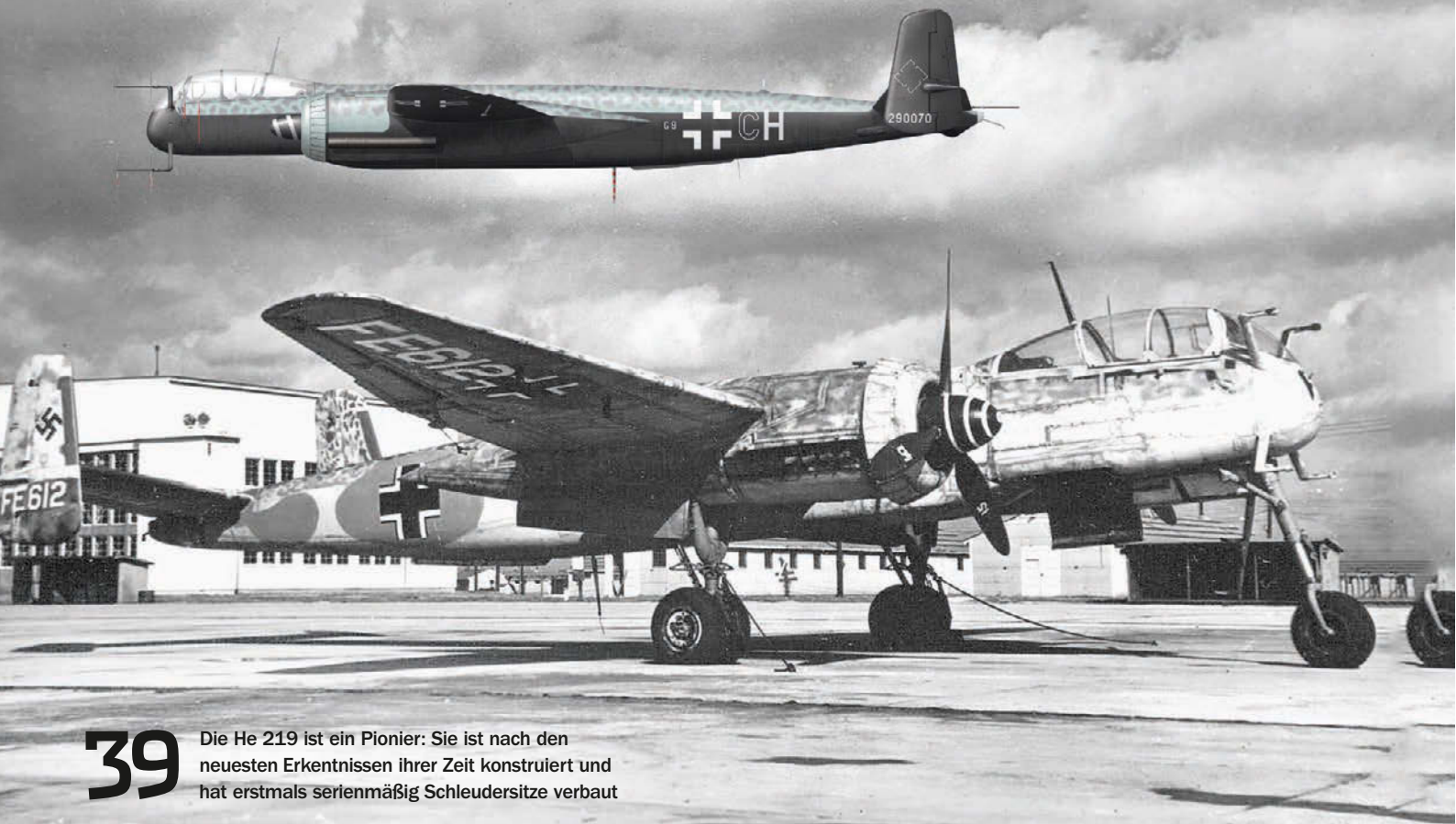
neu König, Christian / Kleckers, Axel
Das große Bordflugzeug
Arado AR 95 und Heinkel He 114
148 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 289 Abb., Großformat; ISBN 978-3-86933-215-4
34,50 €

neu Herrmann, Gerd-Ulrich / Klar, Uwe
Der Kessel von Halbe
Von Oder und Neiße bis zur Elbe
292 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 142 Abb., 5 Schemata, Großformat; ISBN 978-3-86933-263-5
28,50 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



39 Die He 219 ist ein Pionier: Sie ist nach den neuesten Erkenntnissen ihrer Zeit konstruiert und hat erstmals serienmäßig Schleudersitze verbaut

ZEITGESCHICHTE

Liberator-Crew kämpft ums Überleben

Drama über Berlin 14

Am 22. März 1944 trifft die deutsche Flak nördlich von Berlin die B-24 »Terry and the Pirates«. Ein Besatzungsmitglied und ein Flakhelfer berichten später von den Geschehnissen.

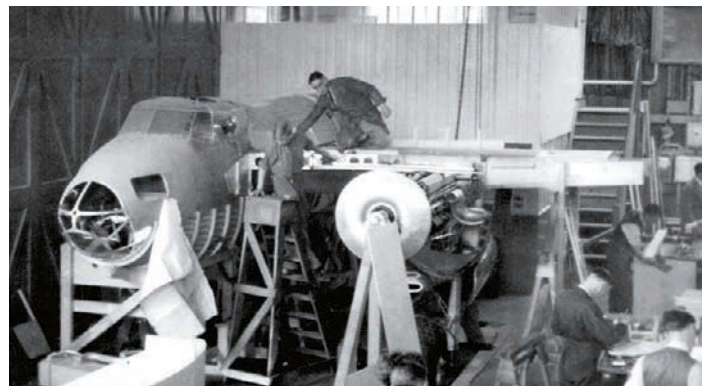
TECHNIK

de Havilland Mosquito

Störenfried aus Holz 22

Die blitzschnelle Mosquito gilt als »Hölzernes Wunder«, das der Reichsverteidigung einfach davonfliegen konnte. Unser Autor erläutert ihre Anfänge und räumt dabei mit einem bis heute vielgeglauten Gründungsmythos auf.

TITELTHEMA



22 Bis die Mosquito mit ihrer speziellen Konstruktion aus Holz zum ersten Mal abhebt, ist es ein langer, steiniger Weg

TECHNIK

Hughes XF-11

Auf verlorenem Posten 30

Mit der XF-11 will Unternehmer Hughes ein Flugzeug ohne Aluminium kreieren – die Maschine hat ihn fast das Leben gekostet.

TITELTHEMA



30 Das US-Militär lehnt die XF-11 von vornherein ab, doch eine einflussreiche Person aus der Politik verhilft ihr zum »Start«

SERIE – IM FOKUS

Heinkel He 219

Luftwaffen-Unikat 39

Der »Uhu« ist das erste rein als Nachtjäger konzipierte Flugzeug der Luftwaffe. Als er Anfang 1944 in großer Zahl an die Front kommt, versetzt er den schweren Bombern der RAF einen derart harten Schlag, dass die Briten umdenken müssen.

TITELTHEMA



62 Die Su-25 bekämpfte die Mujaheddin über Afghanistan, die sich mit amerikanischen Sidewinder-Raketen zur Wehr setzten

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 90

»Der große Dessauer« **54**

Mit ihren stattlichen Ausmaßen hat die Ju 90 etwas Respekt Einflößendes. Allerdings kann sie ihre Fähigkeiten als Passagiermaschine nie wirklich unter Beweis stellen ...

ZEITGESCHICHTE

Suchoi Su-25

Albtraum der Mujaheddin **62**

Bis heute ist das Erdkampfflugzeug Su-25 bei vielen Luftwaffen im Einsatz. Ihre knallharte Bewährungsprobe hatte sie bereits in den 1980er-Jahren über den zerklüfteten Tälern des Hindukusch.

OLDTIMER

Luftfahrtmuseum Wernigerode

Hummel und Windgeist **68**

Das Museum am Fuß des Harz lässt das Herz jedes Enthusiasten höher schlagen: Neben altbekannten und exotischen Maschinen kann man hier auch ohne Lizenz das Fliegen üben.



76 Der Fotograf Alexander Stöcker machte Aufnahmen der Bf 109, wie man sie bisher noch kaum gesehen hat

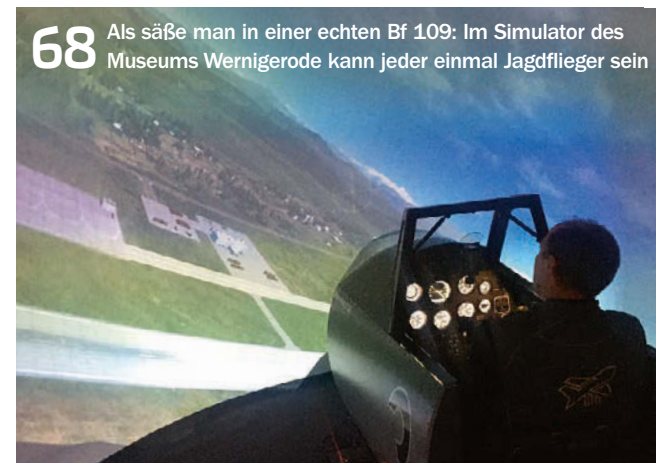
GALERIE

Bf-109-Farbfotos

Bildsensation **76**

Lange galten die meisten Aufnahmen des bekannten Luftfahrt-Fotografen Alexander Stöcker als verschollen. Nun sind sie wieder aufgetaucht. *Flugzeug Classic* präsentiert exklusiv einige Farbilder von Bf 109 aus dieser Sammlung.

TITELTHEMA



68 Als säße man in einer echten Bf 109: Im Simulator des Museums Wernigerode kann jeder einmal Jagdflieger sein

■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

Aero Ae 45.....	70	Heinkel He 219.....	39
Bücker Bü 131.....	70	Hughes XF-11.....	30
Consolidated B-24.....	14	Junkers Ju 88.....	51
de Havilland DH.98.....	22	Junkers Ju 90.....	54
Dornier Do 217.....	51	Lockheed F-104.....	72
Douglas A-20.....	11	Messerschmitt Bf 109.....	76
Fokker F-27.....	12	Messerschmitt Bf 110.....	51
Grumman F-8.....	10	North American F-86.....	72
Handley Page Hampden.....	9	Suchoi Su-25.....	62
Hawker Tempest.....	9	Transall C-160.....	68

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Sammlerstücke.....	36
Background.....	37
Unterhaltung.....	74
Bücher / Leserbriefe	75
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD

DH.98: Slg. W. Mühlbauer
Bf 109: Archiv A. Stöcker
He 219: Slg. H. Ringstetter
He-219-Profil: Zölg. H. Ringstetter
XF-11: Slg. C. König
Su-25: p-a/dpa

TITELSEITE: Von Venlo aus operierten die He 219 der I./NJG 1 im Sommer 1944



■ Wahre Hingabe!

Auf dem Liegestuhl an einer Lockheed T-33 arbeiten. Fehlt eigentlich nur noch der Cocktail ... Bill O'Sullivan, ein freiwilliger Mitarbeiter des Newark Air Museum und Event-Organisator, hat seine Arbeit an der T-33 im vergangenen Herbst im Außenbereich fortgesetzt. Dabei trotzte er den kleinen Seen, die

der Sturm Aiden auf dem Museums Gelände hinterlassen hatte. Seine äußerst innovative Herangehensweise an die Arbeiten auf der Unterseite der rechten Tragfläche des Jet-Trainers aus den 1950er-Jahren hat etwas von einer spätsommerlichen Poolszene.

Text und Foto Howard Heeley, Down to Earth Promotions





Um die Mosquito sicher nach Omaka bringen zu können, musste die Firma Avspecs den Rumpf ...

... von der Tragfläche trennen und beide separat verladen

Fotos (2) Dave McDonald



■ DE HAVILLAND DH.98

Mossie auf Reisen!

Am 26. September 2020 gelangte die Mosquito TE910, NZ2336, aus der Sammlung des verstorbenen John Smith von Mapua nach Omaka, Neuseeland. Vorher mussten die Restaurateure von Avspecs den Rumpf von den Tragflächen trennen – eine delicate Aufgabe, wie Warren Denholm von der Firma erklärt: »Wir haben zwar in den letzten Jahren schon einige Mosquitos zerlegt und wieder aufgerüstet, aber noch nie eine, die vorher in zwei Hälften zersägt worden war. Eigentlich ist der Abbau der Tragfläche relativ einfach –

es gibt nur vier Haltebolzen. Aber man muss verdammt darauf achten, dass der Rumpf beim Anheben im Gleichgewicht bleibt. Die Originalhandbücher von de Havilland erklären genau, wo die Hebegurte angebracht werden müssen, damit der ziemlich filigrane Rumpf nicht überbelastet wird. John (Smith) hatte den Rumpf prima zusammengeschäftet und deshalb ist beim Lösen der Tragfläche nichts passiert.«

Jetzt ist der Jagdbomber in einem privaten Hangar in Omaka. Wenn das Team alle Rät-

sel und Geheimnisse, die sich in diesem hölzernen Wunderwerk verbergen, gelöst hat, dann bekommt die Mosquito den Anstrich einer Maschine der 487 (NZ) Squadron. Im Anschluss soll sie neben anderen Schätzen der Smith-Familie im Aviation Heritage Centre zu sehen sein. Das Ziel ist, alle drei – die Mosquito, die P-40N »Gloria Lyons« und Smiths persönliche Tiger Moth, ZK-BQB, bei der Classic Fighters Air Show in Omaka an Ostern 2021 zu präsentieren.

Dave McDonald ■

■ BOEING B 737

Museumsneubau für die »Landshut«

Der Deutschen Bundestag hat am 27. November 2020 für das Jahr 2021 beschlossen, den Bau eines Museumshangars für die »Landshut« in Friedrichshafen am Bodensee zu bezuschussen. Zudem will man dessen Betrieb über zehn Jahre sowie die Restaurierung der Maschine monetär unterstützen. Vier palästinensische Terroristen entführten am 13. Oktober 1977 die Lufthansa-Maschine auf ihrem Rückflug von Palma de Mallorca nach Frankfurt am Main. Sie zwangen die Piloten, den Kurs zu ändern. Im damals südjemenitischen Aden erschossen sie den Kapitän Jürgen Schumann. Im somalischen Mogadischu gelang es der GSG 9 dann am 18. Oktober 1977, alle Passagiere und die Besatzung unverletzt zu befreien.

Wieder instandgesetzt, flog die »Landshut« bis 1985 für die Lufthansa. Anschließend flog sie noch bei sechs weiteren Airlines bis 2008. Der letzte Halter – TAF Linhas Aéreas



aus Brasilien – musterte die »20254« nach über 60 000 Flügen aus und bot sie zum Verkauf an. 2017 erwarb die Bundesrepublik Deutschland die Reste der 737-230 für 20 000

Euro. Ende September 2017 transportierte man sie auf den Flughafen Friedrichshafen. Es folgte eine mehrjährige Diskussion mit zuletzt ungewissem Ausgang, wo und wie die museale Aufarbeitung der Geschehnisse mit der ehemaligen »Landshut« zu bewerkstelligen sei. Nun ist diese Frage geklärt. Christian König ■

Die bekannte Boeing 737 »Landshut« soll in Friedrichshafen bleiben und äußerlich sowie teils auch im Innenraum wieder den Lufthansa-Standard wie im Oktober 1977 erhalten

Fotos Dornier Museum Friedrichshafen



Ankunft der Hawker Tempest II für eine Auffrischkur in der Museumswerkstatt in Cosford



Nach fast 30 Jahren ist der Rumpf der Handley Page Hampden wieder komplett aufgebaut und fertig für die Ausstellung

■ RAF MUSEEN

Star-Aufgebot

Während der jährlichen Open Week hatten die Besucher des Royal Air Force Museums in Cosford vom 9.–14. November 2020 die Möglichkeit, hinter die Kulissen der Museumswerkstatt zu schauen und mit den Restaurateuren zu fachsimpeln.

Ein Newcomer im Conservation Centre ist die Hawker Tempest II. Sie kam im Februar vom RAF Museum London nach Cosford, wo das Team vor Ort sie jetzt auf Vordermann bringt. Die Maschine flog bei der No 5 Squadron der Royal Air Force in Peshawar (heute ein Teil von Pakistan), bevor die Royal Indian Air Force sie im Jahr 1947 übernahm. In der Frontunterstützung eingesetzt, blieb die Tempest bis 1952 im aktiven Dienst. Später kaufte das RAF Museum die Maschine. Seit 1991 ist sie ausgestellt.

Der neu restaurierte Rumpf der Westland Lysander III (S.D.), eines echten Kriegsveterans, sowie der fast komplette Rumpf der Handley Page Hampden kehren zudem in das RAF Museum in London zurück.



Nach dreijährigen Konservierungsarbeiten einschließlich einer neuen Bspannung und Lackierung steht die Lysander nun wieder da wie am ersten Tag. Als einzige überlebende Special-Duties-Variante trägt sie jetzt die Farben der No 161 Squadron Special Ops. In dieser Einheit setzte sie hauptsächlich Geheimagenten ab und sammelte sie wieder ein.

Nach fast 30 Jahren Arbeit ist der Rumpf der museumseigenen Handley Page Hampden einschließlich des Cockpits und der Crewpositionen wieder aufgebaut und in den Original-

farben und Markierungen der 144 Squadron lackiert. Die Hampden wurde 1991 von ihrer Absturzstelle in Russland geborgen. Es ist der erste vollständige Rumpf einer Hampden in England seit Mitte der 1940er-Jahre.

Während der Open Week konnte man auch die Arbeiten an der Vickers Wellington mit ihrer einzigartigen geodätischen Rumpfkonstruktion begutachten. Die Maschine in Cosford ist komplett und eine von weltweit nur zwei überlebenden Exemplaren.

Alexander Müller ■

Eine echte Rarität ist die Vickers Wellington. Den Rumpf der Maschine bezeichnete man wegen seines gurtlosen Aufbaus gerne als Vogelkäfig. Er war aber durch die außergewöhnliche Konstruktion besonders beschussfest

Fotos (3) RAF Museum Cosford

■ BUCHVORSTELLUNG

Alles über Wolf Hirth

Wolf Hirth war ein leidenschaftlicher Mensch. Seine Mission: der Segelflug. In den USA, in Südamerika und in Japan hat er in den 1930er-Jahren seinen Teil zur Popularisierung dieses Flugsports beigetragen – hierzulande sowieso. Seit 1920, dem ersten Rhön-Wettbewerb, bis zu seinem letzten Start im Jahr 1959 war Hirth im Segelflug enorm aktiv und wurde sein glühendster Propagandist: als Rekordflieger und Konstrukteur, als Ausbildungsleiter in Grunau und auf der Schwäbischen Alb, als Fabrikant in Nabern und Kirchheim. Aber es gab auch den erfolgreichen Motorradfahrer und Motorflieger Wolf Hirth.

»Er war ein Kerl«, sagte Bundespräsident Heuss einen Tag nach Hirths tödlichem Ab-

sturz am 25. Juli 1959 auf der Schwäbischen Alb. Die letzte große Wolf-Hirth-Biografie erschien schon zu seinen Lebzeiten, 1935, unter dem Titel *Wolf Hirth erzählt*. Eine neue Gesamtdarstellung ist überfällig. So dachte auch Karl Buck, der sich bereits in seinem Buch *Luftfahrt an der Teck* der Fliegerei auf der Alb gewidmet hat. In einer beeindruckenden Fleißarbeit hat Buck alles zusammengetragen, was über Leben und Werk von Wolf Hirth auszuwerten ist – auch über seine heiklen NS-Jahre und den äußerst schwierigen Neustart danach. Herausgekommen ist



Eine Segelflug-Legende: Hirth in entsprechender Montur

Foto Sammlung Stefan Bartmann

die reichhaltige Darstellung eines gar nicht so einfachen Lebens. Hirth hat seine fliegerischen Erfolge oft durch schwere Unfälle bezahlen müssen. Nach dieser Lektüre steigt der Respekt vor ihm beträchtlich. Ein Standardwerk, nicht nur für Segelflieger. Stefan Bartmann ■

Wolf Hirth – Eine bebilderte Biografie
Hardcover, 340 Seiten, 486 Abbildungen,
ISBN: 978-3-00-057860-1
Selbstverlag Karl Buck,
Marg.-von-Wrangell-Weg 44/1, 89075 Ulm
Preis: 29,50 Euro inkl. MwSt.



■ GRUMMAN F8F-2

Schwarze Schönheit

Nach 27 Jahren und einer Grundüberholung durch Fighter Rebuilders in Chino in Zusammenarbeit mit dem Planes of Fame Museum durfte die Grumman F8F-2 Bearcat, Bu.No. 121707, N3025, am 8. Mai 2020 in den Händen von Steve Hinton erstmals wieder Höhenluft schnuppern. Der 15-minütige Testflug verlief problemlos

und der bullige R-2800-Motor grollte wie am Schnürchen. Die Maschine stand ursprünglich in der Ausstellung des National Museum of the Marine Corps in Quantico, bevor Elmer Ward sie in den 1970er-Jahren kaufte, der sie bis 1992 flugfähig restaurierte. In den Markierungen von NL3025, der »Gulphawk IV« von Al William, die 1949

bei einem Absturz zu Bruch ging, erlitt die Bearcat 1993 bei einer Notlandung mit Ringelpiez in Oshkosh, Wisconsin, schwere Schäden. Square One Aviation in Chino begann den Wiederaufbau, Fighter Rebuilders vollendete ihn. Die Bearcat trägt die Farben der Naval Air Station Glenview Naval Reserve.
Dave McDonald ■

Tödliche Wirkung



Boeing B-52B des SAC

Dass Training genauso tödlich enden kann wie der Kampfeinsatz, für den man übt, zeigt sich oft genug. So auch am 7. April 1961. An jenem Tag sollen zwei North American F-100A Super Sabre der New Mexico Air National Guard (ANG) das Abfangen eines als feindlich angenommenen Atombombers durchexerzieren. Beide Maschinen gehören zur 188th Fighter Interceptor Squadron (FIS). Ihr »Opfer«: eine B-52B des Strategic Air Command (SAC). Sie trägt den Namen »Ciudad Juarez« und soll mit hitzesuchenden Sidewinder-Raketen vom Himmel geholt werden ... simuliert natürlich! Die F-100A führen je zwei scharfe Ra-

keten mit sich, die sich dank akribischer Sicherheitsvorkehrungen zwar voll auf das Ziel aufschalten, aber nicht abfeuern lassen sollen. Zumindest theoretisch.

In der Nähe von Albuquerque gehen beide Super Sabre in knapp 10 500 Metern Höhe auf Abfangkurs. Wie ihre Piloten nochmals bestätigen, sind alle Raketen »safe«. Der Besatzung der »Ciudad Juarez« ist trotzdem nicht wohl in ihrer Haut, als die Jäger nun mehrfach auf sie losgehen. Beim sechsten und letzten Anflug passiert es dann: Eine der Sidewinder-Raketen rast urplötzlich auf die B-52B des SAC zu, die noch dazu auf Autopilot fliegt. Es folgt ein überraschter Warnruf über Funk, bevor die Lenkwaffe Sekunden später in der rechten inneren Triebwerksgondel detoniert. Der Bomber stürzt ab und reißt fünf der acht Crewmitglieder in den Tod.

Jahrestag & Personalien

Schuld an dem tragischen Unglück ist der sprichwörtliche Teufel im Detail. Ein klein wenig Feuchtigkeit war in einem abgenutzten Stecker der Verkabelung für die, im Übrigen erst nachträglich eingerüstete, Abschussvorrichtung der Sidewinder kondensiert und hatte einen Kurzschluss verursacht. Schlagartig waren damit sämtliche Sicherheitsvorkehrungen außer Kraft gesetzt und die Rakete gestartet. Ein winziger Defekt, der sich bei nahezu allen anderen F-100A der ANG gleichfalls findet und schnellstens behoben wird. Heutzutage ist man vorsichtiger. Für vergleichbare Übungen nimmt man lieber »Mogelpackungen«, sprich Raketen mit Suchkopf, jedoch ohne Antrieb.

Wolfgang Mühlbauer ■

North American F-100A
der 188th FIS Fotos (2) USAF