5
FLUGZEUGCLASSIC

Früher US-Jet
XB-46 – die hässliche Kopie der Ar 234

Focke-Wulf Fw 44
Warum dieser Stieglitz so besonders ist

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

Blohm & Voss P 212/215
Kaum bekanntes Jet-Projekt

Enthüllt!

Kursk 1943

Wie die Luftwaffe »Zitadelle« hätte entscheiden können

4 195162 906508 05

Heli-Pilot über die Hamburger Sturmflut '62
»So dramatisch verliefen die Rettungseinsätze«

Kurt Braatz über Jagdflieger Jule Meimberg
Spätes Bekenntnis eines Veteranen

ME262-42 AERO

Jede Uhr ein Unikat

Bei der Suche nach Material, das die Aufbruchstimmung der Zeit nach 1945 wiederspiegelt, fand eine Retrodesign-Firma südlich von München ein Haus, das mit Flugzeugblechen abgedeckt war. Dieses Material stammt nachweislich aus der Fertigung der Messerschmitt ME 262 und sollte im ersten Düsenflugzeug der Welt verbaut werden. Nach dem Erhalt einer Materialprobe, hatten wir die ersten Bauteile sofort gekauft. Die Retrodesign-Firma verwendet dasselbe Material für Möbel und andere Designer-Stücke.

Die Fliegeruhr ARISTO ME262- 42 AERO ist eine besondere Armbanduhr, die mit Original-Bauteilen des ersten Düsenflugzeugs ausgestattet wurde.

Das Aluminium hatte eine Patina angesetzt, die wir bei einem anderen Material nie gesehen hatten. Wir haben es bewusst nicht geschliffen und lackiert, um diesen Effekt zu bewahren. Durch Ausstanzen und Abdrehen im Bereich des Uhrwerks bekommt man die erforderliche Stärke von 0,40 mm. Befestigt wird das Zifferblatt auf dem Uhrwerk sichtbar von oben mit 2 Edelstahl-Schrauben.

mit griffiger 8 mm Krone

ME262-42AERO-M
€ 525,--

Inkl. Zifferblatt-Reststück

Abb. 1:1

ME262-42AERO-L
€ 495,--

Messerschmitt

www.messerschmitt.me

Details die überzeugen:

+ präzises Schweizer Automatic-Werk Ronda R150 (max. +10 Sek/Tag)
+ Mineralglas mit Dichtung
+ Edelstahlgehäuse Ø 42 mm
+ verschraubter Glasboden
+ Zifferblatt aus Flugzeugblech
+ Leuchtziffern und -Zeiger
+ Sekunde in Leuchtorange
+ wasserdicht bis 5 atm
+ Vintage-Lederband / Milanaiseband
+ 2 Jahre Garantie

Lieferung in Geschenk-Box mit Garantieschein und Bedienungsanleitung portofrei an jeden Platz innerhalb von Deutschland.

Schweizer Automatic-Uhrwerk Ronda R150

Caliber 11 1/2, 25 Steine, Incabloc-Stoßsicherung, 28.800 A/h

MADE IN GERMANY®

ARISTO VOLLMER GMBH
Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36 • D-75175 Pforzheim

Info-Tel. +49 7231-17031
Bestellen im Online-Shop:
www.erbprinz-uhrenshop.de

© ARISTO VOLLMER GmbH 04/2021 Messerschmitt® ist eine Lizenzmarke der Messerschmitt Stiftung mit Sitz in München.

Editorial

Krisenmanagment

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Es war die Katastrophe, in der viele Deutsche über sich hinauswuchsen und vor allem einen Mann populär machten: Helmut Schmidt während der Hamburger Sturmflut 1962. Der spätere Bundeskanzler war allerdings nicht der einzige ehemalige Wehrmachts-Offizier, der sich in diesen kritischen Tagen Meriten verdiente. Auch der ehemalige Stukaflieger Irmfried Zipser ging nun als Hubschrauberpilot der Bundeswehr an den Start, um Menschenleben zu retten. Erfahren Sie ab Seite 48, wie riskant und waghalsig seine Einsätze waren.

Krisenmanager waren auch im Sommer 1943 gefragt, als die Schlacht im Kursker Bogen auf ihren Höhepunkt zusteuerte. Sieg oder Niederlage, so sehen es zumindest die meisten deutschen Forscher, hing dabei vom Ausgang der Panzerschlachten ab. Nicht so der Historiker Dan Zamansky: Er vermutet, dass die Luftstreitkräfte beider Seiten die entscheidende Rolle spielten. Lesen Sie in unserer Titelgeschichte, wie Zamansky seine verblüffende These begründet und was einzelne Luftwaffen-Piloten während der Kämpfe erlebten.

Über die Erlebnisse eines ganz besonderen Jagdfliegers, nämlich Julius Meimberg, berichtet unser Autor Kurt Braatz. Er hat einen sehr tiefen und persönlichen Einblick in die Gedanken- und Gefühlswelt eines Fliegerasses erhalten, dem es nicht bloß um Abschüsse ging. Meimberg analysierte Luftkämpfe und leitete daraus Regeln ab, die später Einzug in die gesamte Luftwaffe fanden. Gleichzeitig setzte er sich derart für das Leben seiner Kameraden ein, dass er beinahe wegen Feigheit vor dem Feind angeklagt worden wäre …

Ihr Markus Wunderlich

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Neuesten Erkenntnissen zufolge spielte die Luftwaffe eine weitaus wichtigere Rolle bei der »größten Panzerschlacht« um Kursk 1943 als bisher gedacht.

Mehr zu diesem Thema ab Seite 12!

42 %

Beeindruckend, dass es hierzu neueste Forschungsergebnisse gibt.

Ich habe schon einmal gelesen, dass die Luftwaffe bei der Schlacht eine gewisse Rolle gespielt hat.

19 %

Mit dem Thema habe ich mich bisher noch nicht so sehr auseinandergesetzt, ich würde aber gerne mehr darüber erfahren.

39 %

www.flugzeug-classic.de

neu

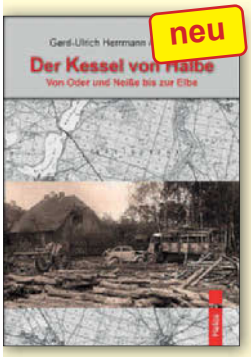
Eisenbach, Hans Peter

Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen in Südosteuropa und Nordafrika

Die I. Gruppe Sturzkampfgeschwader 3 im Jahr 1941

437 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 458 Fotos, 97 Karten, 26 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-265-9

59,00 €



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 €

neu

Eisenbach, Hans Peter/ Dauselt, Carolus

Der Einsatz deutscher Sturzkampfflugzeuge 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 €

neu

Kleine, Bodo

Bevor die Erinnerung verblaßt

Als Infanterist an der Ostfront zwischen Woronesch und Königsberg bei der 377. Inf.Div. und der 367.Inf. Div. – Autobiographie

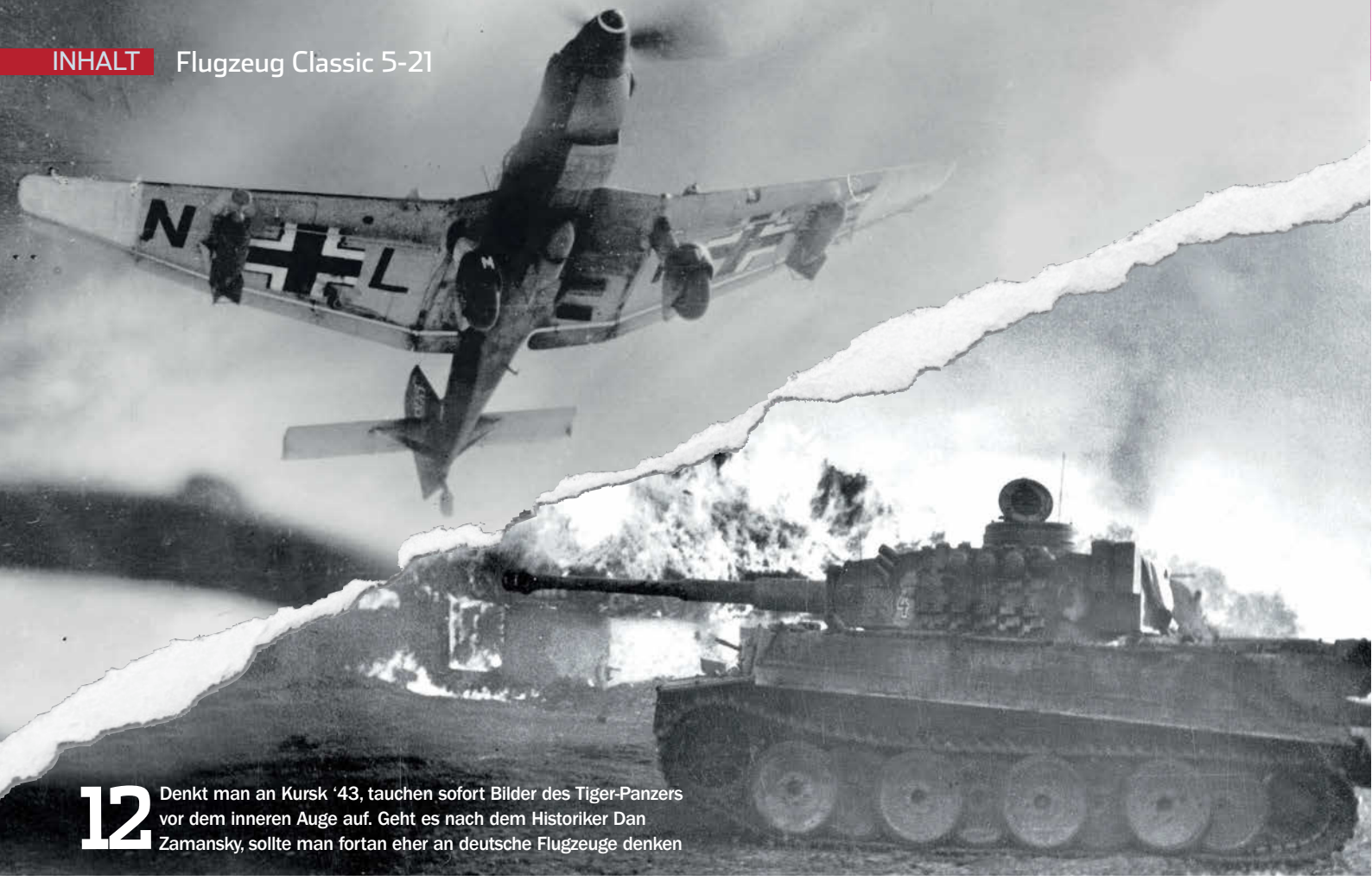
208 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 29 Abb., Großformat; ISBN 978-3-86933-253-6

19,90 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



12 Denkt man an Kursk ‘43, tauchen sofort Bilder des Tiger-Panzers vor dem inneren Auge auf. Geht es nach dem Historiker Dan Zamansky, sollte man fortan eher an deutsche Flugzeuge denken

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Die wahre Rolle der Luftwaffe in »Zitadelle«

Sieg und Niederlage 12

Die Kämpfe um Kursk im Juli 1943 gelten als »die größte Panzerschlacht der Geschichte«. Historiker Dan Zamansky zeigt anhand neuester Forschungsergebnisse, wieso die Luftwaffe der eigentlich entscheidende Faktor für den Ausgang war.

OLDTIMER

TITELTHEMA

Stieglitz-Erstflug in Bonn-Hangelar

»Besser als neu« 20

Im vergangenen Jahr gelang es der Warbird-Schmiede LTB Bende, gleich zwei Focke-Wulf Fw 44 zu restaurieren. Eine davon ist nun mit einer besonderen Geschichte verknüpft.

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Ausnahme-Jagdflieger

Kopf und Herz 28

»Jule« Meimberg musste bei der Luftwaffe oft Charakterstärke und taktisches Genie unter Beweis stellen. Zurecht könnte man ihn in einem Atemzug mit Boelcke oder Mölders nennen.

TYPENGESCHICHTE

TITELTHEMA

Blohm & Voss BV P 212 und 215

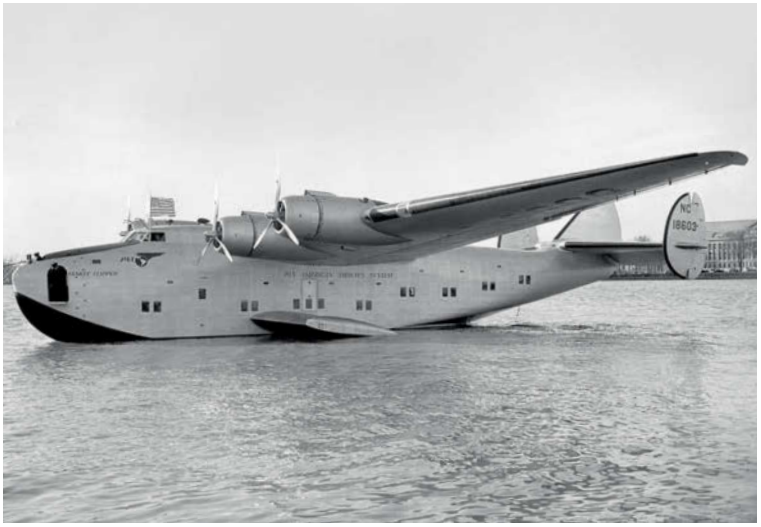
Weit voraus 36

Die Me 262 war noch kaum im Einsatz, da machte sich Blohm & Voss bereits daran, einen Strahljäger zu entwickeln, der die »Schwalbe« leistungsmäßig noch übertreffen sollte.

20 Im Oktober 2020 war es endlich soweit: Die vom Bende-Team auf Vordermann gebrachte Fw 44, D-EUDT, war bereit für den Erstflug

28 Als sich Meimberg 2002 in eine Spitfire setzte, musste er an seine gefallenen Gegner und Kameraden zurückdenken

56 Mit der Produktionsplanung für die Ju 88 unterwarf Junkers 1939 alle deutschen Flugzeughersteller seinen Vorstellungen



74 Die Boeing 314 war gigantisch groß und schwer. Bis vor Kurzem galt der Riese noch als ausgestorben …

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Hubschrauberpilot Hermann Zipser

Kampf gegen die Sturmflut 48

Hermann Zipser war einer der ersten Heli-Piloten der Bundeswehr. Seine Rettungseinsätze bei der Hamburger Flutkatastrophe stellten den ehemaligen Stukapiloten vor schwere Herausforderungen.

ZEITGESCHICHTE

Junkers Zentralsteuerung

Der Moloch 56

Zu Kriegsbeginn wartete die Wehrmacht vergeblich auf die Ju 88A: Zu komplex war deren Produktion. Um Abhilfe zu schaffen, machten die Verantwortlichen bei Junkers einen Vorschlag, der die deutsche Luftrüstung auf den Kopf stellen sollte …

OLDTIMER

Tupolew Tu-134

Anti-Terror-Trainer 64

Eigentlich ist die Tu-134 ein sowjetisches Kurzstreckenflugzeug. So weit, so unscheinbar. Die Tupolew, die das Flugplatzmuseum Cottbus gerade restauriert, war jedoch ein ganz spezielles Geschenk des KGB an die Stasi.

TECHNIK

TITELTHEMA

Consolidated Vultee XB-46

Die Unbekannte 68

1944 suchten die Amerikaner händeringend nach einem Pendant zur Ar 234. Es entbrannte ein regelrechter Entwickler-Wettstreit, um den ersten US-Strahlbomber herzustellen. Eines der Ergebnisse war die XB-46. Konnte sie sich behaupten?

OLDTIMER

Boeing 314

Eleganter Riese 74

Ende der 1930er-Jahre war die Boeing 314 Clipper so etwas wie ein Luxusliner der Lüfte. Überlebt hat kein einziges Exemplar. Ein Museum in Irland hat sie nun aber wieder zum Leben erweckt.

OLDTIMER

Junkers Ju 52

Protokoll des Grauens 78

Am 4. August 2018 stürzte die Ju 52, HB-HOT, der Ju Air über der Schweiz ab und riss 20 Menschen in den Tod. Der nun veröffentlichte Schlussbericht deckt gravierende Mängel und Fehler auf, die zum Unfall geführt haben.

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Boeing 314 74
Boeing B-47 69
Consolidated Vultee XB-46 68
Douglas A-20 15
Focke-Wulf Fw 44 20
Focke-Wulf Fw 190 ..... 19, 29
Glenn Martin XB-48 69
Henschel Hs 129 18
Junkers Ju 52 78
Junkers Ju 87 14
Junkers Ju 88 56
Messerschmitt Bf 109 31
Messerschmitt Me 410 14
Nord NC 701 8
North American B-45 69
Petljakow Pe-2 17
Polikarpow U-2 18
Sikorsky H-34 48
Supermarine Spitfire 28, 35
Tupolew Tu-134 64

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 27
Bücher / Leserbriefe 46
Unterhaltung 47
Sammlerstücke 73
Vorschau / Impressum 82

TITELSEITE: Über Kursk sollten wenige Ju 87 die Masse der T-34 stoppen

TITELBILD
XB-46: Slg. C. König
Fw 44: U. Schumpe
P 212: Zchg. A. Polychronis
Ju 87: Zchg. A. Polychronis
H-34: Slg. P. Cronauer
Meimberg: Slg. K. Braatz

Populäre Schönheit

Die North American P-51D Mustang »*Nooky Booky IV*« ist eine der Hauptattraktionen der Airshow auf der Hahnweide. Nun hat sie ihren Besitzer gewechselt: Seit dem 6. März gehört sie zu den Flying Bulls aus Salzburg. Die Maschine entstand 1950 im kalifornischen Inglewood und ging mit der Werknummer 44-74427 als P-51D-30NA an die Royal Canadian Air Force. Nach einer anschließenden Warbird-Karriere in den USA war sie seit 1999 mit der Kennung F-AZSB in Frankreich stationiert. 2011 zog die Maschine zusammen mit der Sammlung der »France's Flying Warbirds« von Christian Amara von La Ferté-Alais auf den ebenfalls südlich von Paris gelegenen Flugplatz Melun-Villaroche um.

Als historisches Vorbild für die aktuelle Lackierung dient »*Nooky Booky IV*«, die Mustang des US-Fliegerasses Major Leonard Kyle »Kit« Carson, der unter anderem bei der 362nd Fighter Squadron, 357th Fighter Group in Leiston in der englischen Grafschaft Suffolk stationiert war. Es ist davon auszugehen, dass der neue Eigentümer das Aussehen der P-51 zukünftig seinem Markenimage entsprechend anpasst.

Durch zahlreiche Airshow-Auftritte, wie beispielsweise auf der Hahnweide, ist die Mustang auch hierzulande bekannt. Das Foto der Maschine stammt von der Hahnweide 2019. Die nächte Airshow bei Kirchheim unter Teck findet wahrscheinlich erst 2022 statt.

Text und Foto Andreas Zeitler

Nooky Booky IV

Die Nord NC 701 SE-KAL nach Jahren unter freiem Himmel in Arlanda. Weltweit gibt es nur einige wenige Exemplare ihres Typs Foto Jan Forsgren

Foto Sven Stridsberg via Swedish Aviation Historical Society

Nord NC 701 Martinet SE-KAL im Jahr 1969 – ein Jahr, bevor sie ihren Dienst quittierte

Das Restaurierungsteam hat die Triebwerke wieder in einen top Zustand gebracht

Foto Lennart Berns

■ NORD NC 701 MARTINET

Kur für Siebel-Kopie

Die Arlanda Airplane Collection auf dem Arlanda Airport in Schweden ist gerade dabei, ihre Nord NC.701 Martinet von Grund auf zu überholen, steht aber nun vor zwei großen Herausforderungen. Der zweimotorige Tiefdecker geht zurück auf die deutsche Siebel Si 204. 1963 erwarb das Nationale Schwedische Amt für Kartografie die Maschine von der französischen Luftwaffe und ließ sie mit dem Kennzeichen SE-KAL zu. Bis 1970 befanden sich fünf mit Kameras ausgerüstete Nord Martinets im Dienste Schwedens, um das Staatsgebiet fotografisch zu erfassen. Nach ihrer Dienstzeit sollte SE-KAL als Ausbildungszelle für Feuerwehr-Übungen herhalten – was die Enthusiasten der Arlanda-Sammlung verhindern konnten. Sie brachten die Maschine zu ihrem derzeitigen Standort, wo sie – nur geschützt durch eine Plane – im Freien ausharren musste.

Die Restaurierung begann bereits vor einigen Jahren. Bis jetzt konnte das Team die beiden Renaultmotoren fertigstellen, die sich nunmehr in makellosem Ausstellungszustand befinden. Die Höhenruder mussten neu angefertigt werden und das Team steht jetzt vor zwei größeren Aufgaben. Erstens muss es für die weiteren Arbeiten am Rumpf und den Tragflächen eine beheizte Unterkunft finden und gleichzeitig sucht es nach fehlenden Teilen, wie zum Beispiel den Verglasungen für den Rumpfbug. Der Innenraum des Flugzeugs ist weitgehend intakt. *Lennart Berns* ■

■ ENGLISH ELECTRIC LIGHTNING

High-Light(ning)

Im September letzten Jahres konnte das Newark Air Museum die English Electric Lightning T.5, XS417, bei sich begrüßen. Allerdings zu einem gewissen Preis: Für den Transport musste man die Tragflächen abschneiden. Nun steht die Maschine wieder zusammengefügt im Außenbereich des Museums.

Die T.5 Lightning ist die zweisitzige Version des einst schnellsten englischen Jägers, der Prototyp flog am 29. März 1962. Dieses Exemplar war von Juli 1964 bis April 1987 im Einsatz, zuletzt bei einem Parade-Überflug vor dem Dienstende über RAF Binbrook. *Stefan Hinz* ■

Seit September 2020 stolzes Mitglied der Newark-Familie: Lightning T.5, XS417

Foto Howard Heeley/Newark Air Museum Archive

Gehört nun auch zur Familie der No 100 Squadron: die Supermarine Spitfire Mk.VIII, VH-HET/A58-758

Die Royal Aircraft Factory R.E. I der No 100 Squadron ist ein Nachbau und kommt aus Neuseeland

Nach längerer Zwangspause ist die CAC Mustang, VH-SVU/A68-170, wieder in ihrem Element. Sie ist nun, wie viele andere Flugzeuge, Teil der ersten RAAF-Warbird-Staffel Fotos (3) Paul Hastings

■ WARBIRD-STAFFEL IN AUSTRALIEN AUFGESTELLT

Novum für die RAAF

Am 31. März 2021 feierte die RAAF (Royal Australian Air Force) ihr hundertjähriges Gründungsjubiläum und stellte die historische No 100 Squadron als Air Force Heritage Squadron erneut auf. Es ist das erste Mal, dass die RAAF eine spezielle Staffel für den Betrieb von historischen Flugzeugen ins Leben ruft. Die ursprüngliche No 100 Squadron konstituierte sich am 15. Februar 1942 auf der RAAF Basis Richmond in New South Wales. Mit in Australien gebauten Bristol/DAP Beauforts konnte die Staffel einige Torpedoangriffe gegen japanische Schiffe fliegen, bevor sie sich auf Bombenangriffe auf Bodenziele konzentrierte. Nach Ende des Krieges löste man die Einheit am 19. August 1946 in Finschafen, Neuguinea, auf.

Die neue Staffel ist an zwei Standorten stationiert: RAAF Base Point Cook in Victoria, der Heimat des RAAF Museum, sowie dem zivilen Flugplatz in Temora in New South Wales, auf dem sich das Temora Aviation Museum (TAM) befindet. In den letzten Jahren war die Flotte der flugfähigen Warbirds der RAAF rapide angewachsen. In erster Linie, weil sie viele Flugzeuge des TAM übernommen hat, darunter Supermarine Spitfire MK.VIII, VH-HET/A58-758, Spitfire MK.XVI, VH-XVI/TB863, und Lockheed Hudson MK.III, VH-KOY/A16-112. Mitarbeiter des TAM warten und pflegen die Maschinen auch weiterhin vor Ort, sie gehören nun allerdings nominell der RAAF.

Außerdem restauriert die RAAF gerade ihre historisch wertvolle Curtiss P-40E A29-90, 41-25123, welche die 76 Squadron RAAF 1942 in der Schlacht um die Milne Bucht in Neuguinea einsetzte. Sie erzielte den ersten Luftsieg der Staffel. *Paul Hastings* ■

■ SEPECAT JAGUAR

Gefeierter Neuankömmling

Am 17. Januar 2021 hat das Musée de l'Air et de l'Espace feierlich einen Jagdbomber SEPECAT Jaguar A91 der Armée de l'Air übernommen. 1968 flog der Prototyp erstmals. Bis 1981 gingen an die französische Luftwaffe rund 200 Einsitzer und 40 Doppelsitzer. Die RAF besaß 200 Maschinen darunter 35 Doppelsitzer T1. Französische Jaguar kamen unter anderem im Tschad 1978 und 1986 und im Bosnien-Konflikt 1992 bis 1995 zum Einsatz. 2005 endete die mehr als 35-jährige Dienstzeit der Jaguar in Frankreich, in Großbritannien 2007. Indien ist heute mit rund 130 Exemplaren größter Kunde und Lizenznehmer. Ab 2023 möchte man den Typ aber auch dort ausmustern.

Diese Jaguar gehörte ab 1977 zur 11. Escadre in Toul-Roziéres und kämpfte 1990 bis 1991 im Golfkrieg gegen den Irak mit. Während der Operation Desert Storm traf eine SA-7-Lenkwaffe das rechte Triebwerk des Jets im Heckbereich. Sie trägt noch heute diese Blessuren als besonderes historisches Zeugnis. Der Buchstabe A der Einsitzer steht für »attaque«. Nach der Wiedereröffnung des Museums wird die A91 in der Concorde Halle ausgestellt. *Pierre Schmitt* ■

Foto Musée de l'Air et de l'Espace – Aéroport de Paris-Le Bourget/Tania Rieu

In Szene gesetzt: Der Jagdbomber SEPECAT Jaguar A91 ist nun Teil des Musée de l'Air et de l'Espace auf dem Flughafen Paris-Le Bourget

Heinkel He 115 B im Kriegseinsatz. Eine derartige Maschine geriet im Dezember 1942 in einem Schneesturm in Totalverlust und versank in einem Fjord bei Stavanger, …

… wo sie 2012 in erstaunlich gut erhaltenem Zustand gehoben werden konnte. Das Restaurierungsteam sucht dringend nach Ersatzteillisten. Können Sie dabei helfen?

Fotos (2) Sammlung Christian König

■ HEINKEL HE 115

Händeringend gesucht

Es war eine Sensation: Im Juni 2012 gelang es, eine He 115 vor Norwegen zu bergen. Mittlerweile sind die Restaurierungsarbeiten vorangeschritten, jedoch fehlt es noch an einer wichtigen Sache. Am 28. Dezember 1942 havarierte die Heinkel He 115 B (W.Nr. 3896, 8L+FH) der 1./SAGr 906 unter widrigen Wetterumständen auf dem Hafrsfjord bei Stavanger-Sola. Zwar gelang es einem Bergungskommando, das Schwimmwerk und ein Triebwerk auszubauen, aber die restliche Maschine konnte es nicht retten. Rund 70 Jahre später gelang es dann im Juni 2012, die He 115 zu bergen; anschließend verschwanden alle Wrackteile in einem Süßwassertank, um schädliche Salzkristalle herauszuspülen.

Nach einigen Jahren im Tank restaurieren nun Ehrenamtliche des Flyhistorisk Museum Sola die Heinkel He 115 und ergänzen fehlende Komponenten. Unter anderem gelang es den Enthusiasten bereits, zwei beinahe neuwertige und völlig unverbastelte 10 000-l-Einheitsschwimmer und einen ebenfalls sehr gut erhaltenen BMW-132-K-Neunzylinder-Sternmotor aufzutreiben. Auch Ersatztragflächen haben sie sich bereits gesichert. Was seit Jahren fehlt, sind die Ersatzteillisten für die Heinkel He 115. Falls Sie zufällig derartige Unterlagen Ihr Eigen nennen, melden Sie sich bitte bei der Redaktion. *Christian Koenig* ■

Jahrestag & Personalien

Der andere »Airbus«

Prototyp der Mercure 100

Gedacht als Konkurrenz zur Boeing 737, entwickelt unter französischer Federführung, hergestellt in internationaler, mehrheitlich europäischer Zusammenarbeit: Das ist die Dassault Mercure. Ihr Endkonzept als Kurzstrecken-Airliner mit schmalem Rumpf, der 162 Passagieren Platz bietet, sowie einer Reichweite von 1700 Kilometern scheint ideal für den aufkeimenden Zukunftsmarkt der »City Jets«. Nicht ganz umsonst ähnelt die Mercure der Boeing 737, verwendet sogar die gleichen Triebwerke, ist aber größer und insgesamt schneller unterwegs. Im April 1969 fällt der Startschuss für Dassaults geflügelten Götterboten. Er verkörpert damit das erste groß angelegte europäische Kooperationsprogramm in der Zivilluftfahrt … Airbus Industrie mit seiner vergleichbaren Struktur wird erst gut eineinhalb Jahre später aus der Taufe gehoben. Die Fertigung der Mercure teilt sich Dassault mit Industriepartnern in Italien, Belgien, der Schweiz und Kanada.

Vor nunmehr 50 Jahren, am 28. Mai 1971, hebt in Mérignac der Prototyp erstmals ab; neun Monate danach ordert die französische Air Inter als Erstkunde zehn Serienflugzeuge Mercure 100. Anfang Juni 1974 beginnt der Einsatz im Linienverkehr. Schon eineinhalb Jahre später läuft die Produktion der Mercure nach nur elf gebauten Exemplaren wieder aus. Was so vielversprechend begann, machen Ölkrise, Inflation und das bald nicht einmal mehr lauwarme Interesse der Fluggesellschaften zunichte. Über Nacht ist die Mercure praktisch jedem potenziellen Kunden zu unflexibel und einseitig, ihre Triebwerke sind zu laut und zu durstig.

Zwar will Dassault mit der modernisierten Mercure 200 gegensteuern, doch bleibt dies ein Wunschtraum auf Papier. Airbus hat nach anfänglicher Durststrecke dagegen mehr Glück – ausgerechnet Eastern Airlines verhilft dem A300B zum Verkaufsdurchbruch. Dassaults Passagierjet bleibt dagegen bloß ein spätes Trostpflaster. Als sich Air Inter Ende April 1995 endgültig von der Mercure verabschiedet, hat man damit 44 Millionen Passagiere auf 440 000 Flügen ohne einen einzigen Unfall zuverlässig befördert.

Wolfgang Mühlbauer ■

Endmontage in Istres

Fotos (2) Dassault