



**Republic XF-91**  
Schnell, stark  
– und am  
Ende nutzlos



**Aufgetaucht!**  
Wir zeigen noch nie  
veröffentlichte  
Farbbilder der Do 17

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

# FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt  
Zeitgeschichte  
Oldtimer



## Fernbomber '44

**Kaum  
bekannt!**

Wie ein Luftschlag die  
UdSSR in die Knie zwingen sollte



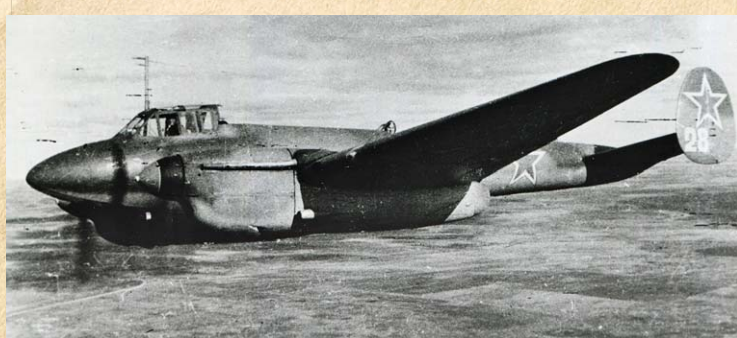
**Juri Gagarin** – Er trieb  
die »Amis« zum Mond



★ IM FOKUS: PE-2



**Siemens-Schuckert D.IV**  
Wiedergeboren: des Kaisers bester Jäger



Was die sowjetische Ju 88 so gefährlich machte

# Himmelskrieger

**Clausewitz Spezial** **FALLSCHIRMJÄGER**

**Clausewitz Spezial** **FALLSCHIRMJÄGER**  
**von 1936 bis 1945**

D: € 9,95 A: € 10,95 CH: sFr 19,80  
Belux: € 11,50 NL: € 11,70 Italien: € 13,40 SK: € 13,40  
ISBN 978-3-96453-503-0

**FALLSCHIRMJÄGER**  
**von 1936 bis 1945**

**Die „Grünen Teufel“**  
Aufstellung, Einsatz, Mythos

**Auf den Leib geschneidert**  
Das war die Spezialausrüstung der Fallschirmjäger

**Geburt einer Legende**  
Wie die Fallschirmtruppe aus dem Nichts entstand

**Eben Emael, Kreta, Cassino**  
So verliefen die härtesten Schlachten der „Grünen Teufel“

**Jetzt  
am Kiosk!**

*Clausewitz Spezial* erzählt die Geschichte der Fallschirmjäger von den Anfängen bis zu den wichtigsten Schlachten wie Kreta und Monte Cassino.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder online bestellen unter  
[www.clausewitz-magazin.de](http://www.clausewitz-magazin.de)



# Editorial

## Schwachstellen

Das Leben in Deutschland ist ganz schön teuer geworden – zumindest, wenn man hin und wieder Auto fahren, die Wohnung heizen und abends nicht im Dunkeln sitzen möchte. Zu den großen Preistreibern gehören die sogenannten erneuerbaren Energien, die sich aus verschiedenen Gründen noch recht schwertun, Atom- und Kohlekraftwerke zu ersetzen. Die zahlreichen Wind- und Solaranlagen besitzen aber immerhin einen strategischen Vorteil: Sie sind dezentral, sodass keine gezielten Luftangriffe oder Terroranschläge gegen die Energieversorgung möglich sind. Eben dies, zentrale Kraftwerke, wäre der Sowjetunion im Zweiten Weltkrieg um ein Haar zum Verhängnis geworden. Peter Cronauer hat mit einem ehemaligen Angehörigen der Luftwaffe gesprochen, der dazu auserkoren war, sich an einem alles entscheidenden Luftschlag gegen die sowjetischen Kraftwerke zu beteiligen.

Bekanntermaßen ging die Sowjetunion als Sieger aus dem Zweiten Weltkrieg hervor und machte sich gleich daran, eine Region zu erobern, in der bislang noch keine Macht der Erde ihr Fähnchen aufgestellt hat: den Weltraum. Robert Kluge bietet ab Seite 28 intime Einblicke in das Leben Juri Gagarins, des Mannes, der als erster Mensch in den Weltraum vorstieß und fortan sein Leben als propagandistisches Aushängeschild fristen musste.

Alles andere als ein Aushängeschild war der amerikanische Überschalljäger Republic XF-91. Zwar bot der Jäger eine verblüffend starke Leistung, doch wurde eben diese für ihn zu einem großen Problem – der Vogel konnte vor Kraft kaum laufen. Christian König berichtet über einen Irrweg der Luftfahrtgeschichte. *Ihr Markus Wunderlich*



Markus Wunderlich,  
Chefredakteur

## Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Wussten Sie, dass der Fernbomber Heinkel He 177 ...

Mehr zu diesem Thema  
ab Seite 12!

... als eine der wenigen Luftwaffen-Maschinen einen bemannten Heckstand hatte?

22 %

21 %

... in einem Geheimunternehmen 1944 auf einen Schlag die gesamte sowjetische Kriegsindustrie hätte lahmlegen sollen?

... wegen ihrer technischen Mängel oft in der Kritik stand?

57 %

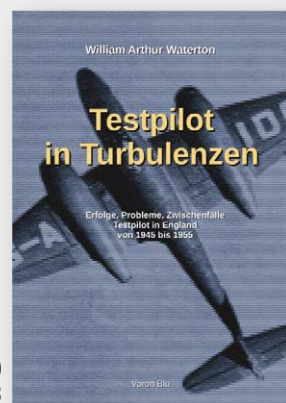
[www.flugzeug-classic.de](http://www.flugzeug-classic.de)

## FESSELND - FASZINIEREND - SPANNEND Luftfahrtgeschichte aus anderer Perspektive



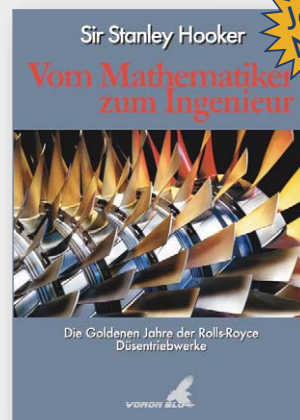
Paperback, 408 Seiten  
20 Abbildungen  
€ 22,95 (D)  
978-3-9820284-1-5

Ein faszinierender Einblick in die Lockheed Geheimabteilung. Ein absoluter Bestseller.



Paperback, 248 Seiten  
14 Abbildungen  
€ 19,90 (D)  
978-3-9820284-0-8

Weltrekorde, Risiken und tödliche Gefahren waren ständige Wegbegleiter des rasanten technischen Fortschritts.



Paperback, 380 Seiten  
44 Abbildungen  
€ 21,50 (D)  
978-3-9820284-2-2

Vom Merlin Kolbenmotor zum Bypasstriebwerk RB211. Die spannende Geschichte der Flugtriebwerksentwicklung in Großbritannien in den Jahren von 1939 bis 1975.



**Fachverlag für Luftfahrt**

Düppenbäckerweg 24, 45481 Mülheim a.d. Ruhr  
[www.voronblu.com](http://www.voronblu.com), [info@voronblu.com](mailto:info@voronblu.com)  
Alle Bücher sind über den Buchhandel,  
unsere Webseite und Amazon erhältlich



**12** Deckname »Burgund«: In einem streng geheimen Unternehmen sollen He 177 das Kriegsgeschehen im November 1944 noch einmal ändern – eine bisher kaum bekannte Facette des Luftkriegs

## ZEITGESCHICHTE

Heinkel He 177

### Nacht am Telefon ..... 12

Pilot Walter Kalmbach soll im Herbst 1944 auf die Heinkel He 177 umschulen – warum, weiß er nicht. Später erfährt er, dass er und seine Kameraden in einem waghalsigen Unternehmen fast die gesamte sowjetische Kriegsindustrie hätten lahmlegen sollen!

**TITELTHEMA**

## OLDTIMER

Siemens-Schuckert D.IV

### Des Kaisers bester Jäger ..... 20

Der Doppeldecker D.IV gelangt 1918 an die Front und gilt als leistungsfähigstes deutsches Jagdflugzeug. Überlebt hat kein Exemplar, in Neuseeland ist nun aber ein Nachbau flügge.

**TITELTHEMA**



**20** »Viel spritziger als die meisten anderen Maschinen des Ersten Weltkriegs« – die Neuseeländer sind von der D.IV begeistert

## ZEITGESCHICHTE

Juri Gagarin

### Kolumbus des 20. Jahrhunderts ..... 28

Vor 60 Jahren, am 12. April 1961, fliegt der sowjetische Kosmonaut Juri Gagarin als erster Mensch in den Weltraum und setzt die Amerikaner so mächtig unter Druck.

**TITELTHEMA**



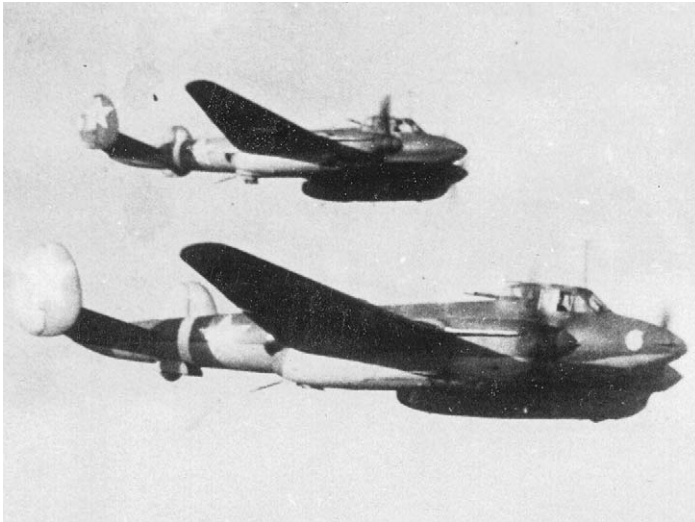
**28** Ungeheuren Mut und Pioniergeist muss Juri Gagarin beweisen, um Kosmonaut zu werden. Denn nicht jeder Raketenstart endet gut ...

## OLDTIMER

Deutsches Museum

### Bodenlos ..... 34

Seit 2015 ist das Deutsche Museum in München eine Großbaustelle. Die »Neue Luftfahrt Halle« soll in diesem Jahr wiedereröffnen. Wir berichten von den teils kritischen Veränderungen.



**39** Im Weltkrieg ist die Pe-2 das Rückgrat der sowjetischen Bomberwaffe, aber sie kommt nicht nur dort zum Einsatz

## SERIE – IM FOKUS

Petljakow Pe-2

### DER UdSSR-Bomber ..... 39

Die »Peschka« ist der meistproduzierte Bomber der Sowjetunion. Obwohl sie nur wenig Bombenlast mitführen kann, ist die Präzision ihrer Sturzkampf-Attacken gefürchtet. Grund genug für uns, die Maschine einmal aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten.

## TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Heinkel He 70

### Blitzschnell ..... 58

Heinkels Schnellverkehrsflugzeug He 70 bricht schon kurz nach ihrem Erstflug am 1. Dezember 1932 unzählige Rekorde. Später gelangt die schnittige Maschine auch in den Militäreinsatz.

## SERIE – DER STRATEGISCHE LUFTKRIEG

Achse Berlin-Rom

### Tiefes Misstrauen ..... 64

Mussolinis Italien strebt ab den 1930er-Jahren kein geringeres Ziel an, als das Imperium Romanum wieder zu errichten. Auf dem Balkan und in Nordafrika verpufft dieser Traum jedoch schnell und Deutschland ist »genötigt«, Italien auszu helfen ...



**70** Am 9. Dezember 1952 durchbricht die XF-91 zwar die Schallmauer, doch der Bolide hat ein riesengroßes Manko

## TECHNIK

Republic XF-91

### Zweimal ist einmal zuviel! ..... 70

Die XF-91 ist der erste US-Überschalljäger. Doch von der Maschine entstehen nur zwei Exemplare. Autor Christian König erklärt, warum sich das Rekordflugzeug nie durchsetzen konnte.

## BILDERSCHÄTZE

Dornier Do 17

### Bilderrätsel ..... 76

Ein weiteres Konvolut an Farbaufnahmen aus dem verschollen geglaubten Archiv des Fotografen Alexander Stöcker ist nun publik. Die Bilder der Do 17 P1 werfen jedoch viele Fragen auf.



**76** Beeindruckende Aufnahmen zeigen die Do 17 P1 in Farbe und aus mehreren Blickwinkeln

## ■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

|                          |                                  |
|--------------------------|----------------------------------|
| Dornier Do 17.....76     | Macchi C.202.....66              |
| Focke-Wulf Fw 200.....8  | McDonnell F-4.....9              |
| Heinkel He 70.....58     | Messerschmitt Bf 109.....36      |
| Heinkel He 177.....14    | Messerschmitt Me 163.....36      |
| Jakowlew Jak-18.....30   | Messerschmitt Me 262.....34      |
| Jakowlew Jak-28.....9    | Mikojan-Gurewitsch MiG-15.....33 |
| Junkers Ju 52.....35, 68 | NAMC YS-11.....9                 |
| Junkers Ju 87.....64     | Petljakow Pe-2.....39            |
| Junkers Ju 160.....60    | Republic XF-91.....70            |
| Lockheed Model 9.....59  | Siemens-Schuckert D.IV.....20    |

## RUBRIKEN

|                            |    |
|----------------------------|----|
| Editorial .....            | 3  |
| Bild des Monats .....      | 6  |
| Panorama .....             | 8  |
| Background .....           | 38 |
| Bücher / Leserbrief .....  | 54 |
| Unterhaltung .....         | 55 |
| Vorschau / Impressum ..... | 82 |



**TITELBILD**  
XF-91: SDASM/USAF  
Do 17: A. Stöcker/H. Schaller  
He-177-Profil: Zchg. H. Ringlstetter  
He 177: p-a/Mary Evans  
Picture Library  
Gagarin: p-a/dpa  
D.IV: P. Johnston  
Pe-2: Z. Hurt

**TITELSEITE:** He 177 sind im November 1944 für einen riskanten Einsatz vorgesehen



## ■ Besondere »Spit«

Eine Spitfire ganz in Blau? Das entspringt nicht der Fantasie eines Restaurators: Hierbei handelt es sich um die typische Lackierung einer PRX1. Das waren unbewaffnete Höhenaufklärer, bei denen zwei Fotoöffnungen im unteren Rumpf direkt hinter dem Piloten eingebaut waren. Außerdem hatten sie eine gewölbte Windschutzscheibe ohne das Panzerglas, das man bei den Jagdflugzeug-Versionen sah. Diese PL983 gehört der in Duxford ansässigen Aircraft Restoration Company (Arco), die sie nach einem tödlichen Unfall im Jahr 2000 wiederaufgebaut hat und seitdem auch betreibt. 2018 flog sie erstmals wieder. Die Aufnahme entstand im Sommer 2019 über Duxford. Im Cockpit saß John Romain.

Text und Foto Richard Paver



■ FOCKE-WULF FW 200

# Condor aus dem Fjord

Ganz in Silber lackiert – und beinahe fertiggestellt. Die Fw 200 aus Bremen hat die letzte Bauphase erreicht

Foto Condor Team

Eine Fw 200, die seit 2002 in Bremen restauriert wird, befindet sich nun auf der Zielgeraden und soll noch in diesem Jahr die Werkhalle verlassen. Das Reichsluftfahrtministerium zwängte die Fw 200 Condor im Zweiten Weltkrieg aus Mangel an Fernaufklärern und -bomben in den Militärdienst. Dabei litten die Maschinen unter ihrer zivilen Vergangenheit, viele Zellenbrüche traten auf und der ruppige militärische Einsatz blieb überaus verlustreich. Auf der anderen Seite sind eben diese Verluste der Grund, warum es heute überhaupt noch Originalbaugruppen und -teile des einst so eleganten viermotorigen Schnellverkehrsflugzeugs gibt.

## Geborgen und gebrochen

Am 22. Februar 1942 wollte die Besatzung der Fw 200 C-3, W.Nr. 0063, F8+CL, unter Leutnant Werner Thieme nach einem zehnstündigen Nordatlantik-Einsatz im norwegischen Vaernes bei Trondheim landen. Doch dann traten Probleme mit den Spreizklappen auf der Steuerbordseite auf und die Besatzung musste auf dem Fjord unweit des Fliegerhorsts notwassern. Die Maschine blieb unter Wasser, bis es am 26. Mai 1999 gelang, das gut erhaltene Wrack zu bergen – und es am Kranhaken hängend zerbrach. Im Anschluss begann ab 2002 bei Airbus in Bremen, der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung in Hamburg und an den

Standorten von BMW Rolls-Royce bei Berlin und Frankfurt am Main eine Restaurierungsmannschaft – das »Condor Team« – mit dem Wiederaufbau. Weil vieles nicht mehr zu gebrauchen war, durfte man mit großzügiger Genehmigung durch das norwegische Verteidigungsministerium bekannte Fw-200-Absturzstellen nach Ersatzteilen absuchen. Die 1942 bei Dyrøya in Norwegen in Totalverlust geratenen Fw 200 C-1, W.Nr. 0002, lieferte Leitwerksteile, die am 27. Dezember 1942 am Berg Kvitanosi zerschellte Fw 200 C-4, W.Nr. 0140, Außenflügel. Im Lavangenfjord liegt seit 1944 die Fw 200 C-4, W. Nr. 0163, deren Führerraumverglasung brauchbar war. Auch drei komplette Bramo 323 R-2 trieb man auf.

## Wegen Corona verzögert

Vieles musste das Team aber auch nachbauen, besonders das Tragwerk mit Endkasten, Tankbereichen, Torsionskasten und Profilnase, oder die Baugruppe Rumpfwerk. Wo die Condor-Werkstatt an Grenzen stieß, halfen beispielsweise die Airbus-Fertigungsbereiche Bremen und Nordenham. Im März 2020 setzte die »Condor-Gruppe« den Hauptholm in den Holmschacht am Rumpfspant 5 ein, dann verzögerte der erste Lockdown den Weiterbau. Im August 2020 baute sie die beiden vorgefertigten Sektionen 1–6 und 6–13 zu einem fertigen Rumpf zusammen. Kurz darauf konnte sie In-

nenflügel, Triebwerke, Außenflügel und das Höhen- und Seitenleitwerk fertigstellen – und warten seitdem auf deren Montage. Ab 12. Oktober 2020 widmeten sich die Flugzeuglackierer der Zelle und dem rechten Innenflügel, dann war wieder Schluss. Die Endmontage fiel dem erneuten Covid-19-Lockdown zum Opfer. Der Zeitplan war nicht mehr zu halten.

Nun soll die Fw 200 im Sommer dieses Jahres fertig, die Baugruppen zum Hangar 7 in Tempelhof geliefert, und dort zusammengesetzt werden. Man hatte die Fw 200 übrigens nicht in den Tarnfarben lackiert, mit denen die W.Nr. 0063 dereinst verloren ging, sondern komplett in Silber. Die Farbe und das Fehlen von Kennungen erinnern nicht nur ein wenig an die frühen Condor der Lufthansa, sondern sind auch ein Verweis darauf, dass das Flugzeug nicht fertig ist. Eine hervorstechende Ausnahme bilden einige Bereiche der rechten Tragflächenvorderkante, wo eingeritzte Namen und Daten im Blech (»Ritzgrafitti«), erhalten gebliebene Originalfarbe und ein Fragment eines Balkenkreuzes an die Fw 200 C-4, W.Nr. 0140, erinnern. Diese Teile stammen aus dem Trümmerfeld am norwegischen Berg Kvitanosi, wo die »0140« einst zerschellt war.

Deutsche Hoheitsabzeichen oder Beschriftungen – etwa einem Taufnamen einer Lufthansa-Condor – möchte man derzeit nicht anbringen.

Christian König ■



Hier wartet der Bramo 323 No. 2 auf den Einbau in »seine« Condor



Die Focke-Wulf Fw 200 in Bremen musste – pandemiebedingt – auf den endgültigen Zusammenbau warten

Fotos (2) Airbus/Rudolf Budde

■ MCDONNELL F-4/NAMC YS-11

## Generationswechsel

Es war ein trauriger Tag für alle Fans der legendären F-4 Phantom II: Am 17. März endete die Karriere des berühmten Kampffjets auch in Japan. Damit stand die McDonnell Douglas F-4EJ bei Japans Luftselbstverteidigungsstreitkräften etwas mehr als 50 Jahre im Einsatz. In Hochzeiten Anfang der 1980er-Jahre waren noch an die 150 Jets in Japan aktiv, von denen ein Großteil auch bei Mitsubishi in Lizenz entstanden. Bereits im Dezember vergangenen Jahres trennte sich die 301 Hikotai als letzte Einsatzstaffel auf dem Flugplatz Hyakuri im Norden von Tokio von ihren noch verbliebenen F-4EJ. Die wirklich allerletzten Maschinen waren schließlich beim Flugtestzentrum in Gifu stationiert. Nun kam aber auch ihr Ende: Sie stiegen am 17. März noch einmal auf und wurden nach der Landung mit der obligatorischen Wasserdusche begrüßt. Mit dabei war auch die F-4EJ Phantom II mit der Seriennummer 17-8301. Es war Japans erste Phantom, die nach ihrem Erstflug am 14. Januar 1971 auch die Ehre der letzten Landung erhielt.

Ebenfalls aus dem aktiven Dienst verabschiedete sich am gleichen Tag auf dem im Osten von Tokio gelegenen Flugplatz Iruma die NAMC YS-11FC. Das FC die in auffälligem Rot und Weiß lackierten Maschine steht dabei nicht für *Flugzeug Classic*, sondern für »Flight Checker«. Diese YS-11 diene also dazu, die unzähligen zur Funknavigation installierten Anlagen in Japan zu verifizieren. Als letzte YS-11 in Japan war dieser Turboprop noch mit den originalen Rolls-Royce-Dart-Triebwerken ausgestattet und besaß bei der Außerdienststellung ein stolzes Alter von 56 Jahren.

Andreas Zeitler ■



YS-11FC »151«, mit 56 Jahren das dienstälteste Flugzeug der Japan Air Self-Defense Force

Fotos (2) Sammlung Andreas Zeitler



Japans erste und letzte Phantom bei einer Airshow in Gifu im Jahr 2014

■ JAKOWLEW JAK-28

## (K)alter Krieger

Das Luftfahrtmuseum Finowfurt nördlich von Berlin bietet zum Erhalt ihrer seltenen Jak-28R eine Flugzeugpatenschaft an, beispielsweise für interessierte Vereine, eine Reservistenkameradschaft oder sachkundige Pensionäre. Die Paten können die Jak-28 säubern, entlacken, restaurieren, konservieren, lackieren und dann erneut in Szene setzen. Während der Arbeiten dürfen sie bei Bedarf auf dem Areal des Museums zelten oder campen. Auch Sponsoren für dieses Vorhaben sind willkommen. Anfragen schicken Sie bitte an die E-Mail-Adresse des Museums: [info@luftfahrtmuseum-finowfurt.de](mailto:info@luftfahrtmuseum-finowfurt.de).

Zum Ende der 1950er-Jahre schloss Jakowlew die Entwicklungsreihe Jak-25 bis Jak-27 mit der Jakowlew Jak-28 ab. Der in der Nato als »Brewer« (Brauer), gelegentlich auch als »Maestro« oder »Firebar« bezeichnete Zweistrahler konnte eine Vielzahl von Rollen übernehmen, unter anderem als Abfangjäger (Jak-28P), leichter (Jagd-)Bomber (Jak-28B)



Freiwillige vor! Diese Jak-28R nördlich von Berlin sucht Paten

Foto Sammlung Werner Fischbach

oder als Aufklärungsflugzeug (Jak-28R). Zu Beginn der 1960er-Jahre nahmen die ersten der 1180 gebauten Jak-28 ihren Dienst auf, der bis weit in die 1980er-Jahre reichte. Die Aufklärervariante besaß genauso wie die Jak-28L einen verglasten Rumpfbügel. Die Maschi-

ne diene als Multisensor-Plattform mit optischen Kameras, Seitensicht radar und verschiedenen Sensoren im Bombenschacht. Von den 183 zwischen 1966 und 1970 in Irkutsk gefertigten Jak-28R gibt es heute nur noch ganz wenige.

Christian König ■



Die einzige Spartan C-3 in Europa findet sich in Mengen bei den Antique Aero flyers. Sie ...



... sowie die WACO RNF NC859W sollen in diesem Jahr erstmals wieder abheben

Fotos (2) Antique Aero flyers

## ■ ANTIQUE AEROFLYERS

### Zwei Erstflüge

Die Antique-Aero flyers am Regio Airport Mengen (EDTM) haben ihre größte Sammlung flugfähiger US-Repräsentanten der »Golden Age of Aviation« außerhalb der USA nun um zwei weitere flüge Exemplare ergänzt. In diesem Jahr soll sich die 2018 aus den USA nach Mengen geholte und aufwendig restaurierte Spartan C-3 in die Lüfte er-

heben. Lediglich rund 122 Exemplare dieses dreisitzigen Doppeldeckers entstanden in den späten 1920er-Jahren in den USA und kamen als Schulflugzeuge sowie für Rundflüge zum Einsatz. Von den vier heute noch bekannten Maschinen stehen drei in Museen, die NC705N der Mengener Oldtimersammler ist die einzige C-3 in Europa.

1930 gebaut und damit nur unwesentlich jünger ist die WACO RNF NC859V, deren Erstflug ebenfalls für dieses Jahres geplant ist. Sie war die Gewinnerin der »Grand

Champion Trophy« in der Kategorie Vintage Restauration 2000. Der originale Warner Scarab (110 PS) verschwand zugunsten eines Warner-145-Super-Scarab-Sternmotors mit 145 PS, was dem bildschönen Doppeldecker nochmals spürbar bessere Flugleistungen verleihen dürfte.

Auf künftige Projekte angesprochen, antwortete Günther Kälberer von den Antique Aero flyers augenzwinkernd: »Es lässt sich im Hangar immer noch ein Plätzchen finden ...«

Gerhard Schmid ■

## In acht Tagen um die Welt

Anfang September 1929 beendet das Passagierluftschiff LZ 127 »Graf Zeppelin« seine beeindruckende Weltumrundung. 21 Tage hat Deutschlands Paradezeppelin dafür gebraucht ... und er umklammert diese Bestmarke vorerst eisern. Nicht wenigen Himmelsstürmern stinkt das freilich gewaltig! Unter ihnen ist der einäugige US-Amerikaner Wiley Post, der sein linkes Sehorgan drei Jahre zuvor bei einem Arbeitsunfall eingebüßt hat. 1930 heuert ihn dann ein reicher Ölmagnat als Pilot für sein Reiseflugzeug an: eine einmotorige Lockheed Vega, getauft auf den Namen »Winnie Mae«, die Post ferner für Wettbewerbsflüge erfolgreich nutzen darf.

Zusammen mit dem Australier Harold Gatty, der als Navigator fungiert, starten er



Wiley Post und Harold Gatty

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer

und Flugzeug dazu über dem Atlantik, Europa, der UdSSR, der Beringsee und Nordamerika hinter sich. Neben der obligatorischen Konfettiparade dürfen sich beide Männer danach über hohe Auszeichnungen freuen. Fortan stehen sie mit Lindbergh

und die »Winnie Mae« am 23. Juni 1931 vom Roosevelt Field in Long Island, um den deutschen Grafen endlich vom Thron zu stoßen. Nach insgesamt 14 Zwischenstopps, unter anderem in Hannover und Berlin, hat das Trio die Erde nach acht Tagen, 15 Stunden und 51 Minuten umrundet, Luftschraubenwechsel unterwegs inklusive.

Insgesamt 24 903 Kilometer bringen Mensch

## Jahrestag & Personalien

auf einem Sockel; ihre Erlebnisse werden unter dem Titel *Around the World in 8 Days* bestsellerträchtig publiziert. Wiley Post erwirbt schließlich die »Winnie Mae« und umrundet damit zwei Jahre später als Erster im Alleinflug die Erde. 1935 kommt er bei einem tragischen Flugunfall ums Leben, Gatty stirbt 1957 an einem Schlaganfall.

Die »Winnie Mae« zeigt sich bis heute hingegen in blendender Verfassung. Strahlend präsentiert sich die alte Lady im Museum in Washington. Wolfgang Mühlbauer ■



»Winnie Mae« auf Zwischenhalt

Foto Harbor Grace Town Council