



Geheimtreffen 1944
So wollte die Luft-
waffe Europas Him-
mel zurückerobern



Bell XFL-1
Rarität: mari-
time Schwester
der Bell P-39

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Henschel Hs 126
Der Aufklärer im
Bildportrait

1943: So rettete die Luftwaffe das Ostheer



Junge Bundesluftwaffe: Jetpilot packt aus!
Knallharte Einsätze, brisante Zwischenfälle

● IM FOKUS: ZERO



Wie die A6M die USA fast in die Knie zwang

Jetzt als Heft und ePaper lesen!



* nur im Inland

GeraMond Media GmbH, Pfaffenröderstraße 11a, 80939 München

Meine Vorteile im Jahresabo +digital

- ✓ Ich spare 4 % gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro ePaper-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 1 Tag vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das ePaper sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das ePaper auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.



Ihr Geschenk GRATIS!

Original Bergmann-Fliegeruhr

Zeiger und Indexe mit Leuchtmasse ausgelegt, Gehäuse Ø ca. 40 mm, schwarzes PU-Lederarmband mit Kroko-Prägung, in edlem Filzetui.



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

www.flugzeugclassic.de/abo

Editorial

Hoffnungsträger

Wenn ich mir die Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg so ansehe, komme ich mir manchmal vor wie in einem Zoo: Alle 30 Meter eine andere Art. Die Typenvielfalt war so gigantisch, dass so manch einer unkte, die Luftwaffe habe mehr Muster als Maschinen. Das schuf natürlich Probleme. Um im Bild zu bleiben: Der Zoo-Direktor hatte nie genug Futter, sodass sich die Tiere gegenseitig ihre Portionen wegschnappten und teilweise gegenseitig fraßen. Eine Typenbereinigung tat daher dringend Not. Dietmar Hermann berichtet, wie die Luftwaffenführung im kritischen Jahr 1944 krampfhaft versuchte, die Vielfalt auf ein erträgliches, produktionsfreundliches Maß zu reduzieren.

Die zweite große Baustelle der deutschen Luftwaffe war die leidige Motorenentwicklung, die der westalliierten immer ein paar Schritte hinterherhinkte. Dabei gab es durchaus einen Hoffnungsschimmer: den Jumo 222, ein 2000-PS-Monster, der den lahmen Adlern durchaus wieder Flügel verleihen konnte. Holger Lorenz zeigt, warum der Bolide nie an den Start ging.

Während die Führungsriege debattierte, feilschte und intrigierte, musste die Truppe den Kopf hinhalten. So auch während der Schlacht im Kursker Bogen, als die Sowjets mit ihrer wuchtigen Gegenoffensive drohten, das Ostheer zu zertrümmern. Der Historiker Dan Zamansky belegt eindrucksvoll, warum es ausgerechnet die viel gescholtene Luftwaffe war, die das Schlimmste für die Wehrmacht verhinderte. Außerdem zieht er aus den gewonnenen Erkenntnissen noch eine weitere, viel dramatischere Schlussfolgerung – lassen Sie sich überraschen!

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Die Mitsubishi A6M Zero ist das wohl bekannteste Flugzeug Japans. Wussten Sie, dass ...

Mehr zu diesem Thema
ab Seite 35!

... viele technische Feinheiten bei der Entwicklung in die Zero eingeflossen sind?

8 %

15 %

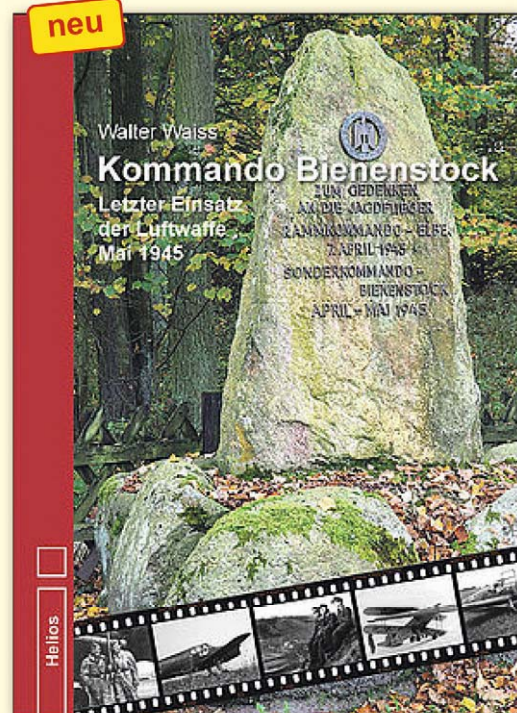
... in den 1930er-Jahren den Japanern kaum jemand den Bau eines so beeindruckenden Flugzeugs zugetraut hätte?

... die Zero in den ersten Kriegsjahren den alliierten Maschinen im Pazifik überlegen war?

77 %

www.flugzeug-classic.de

neu



Weiss, Walter

Kommando Bienenstock

Letzter Einsatz der Luftwaffe Mai 1945

98 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
67 Abb., Großformat;
ISBN 978-3-86933-270-3

23,00 €

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 Abb., 97 Karten, 26 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-265-9

59,00 €



König, Christian

„Erste am Feind“ Bordflugzeug und Küstenaufklärer Heinkel He 60

140 Seiten, Hardcover,
296 Abb., davon 261
s/w-Fotos, 35 Zeichnungen,
Großformat;
ISBN 978-3-86933-187-4

34,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

14

Keine Zeit für eine Pause: Als Stalins Armee im Juli 1943 angreift, ist die Luftwaffe die letzte Hoffnung der wankenden Bodentruppen

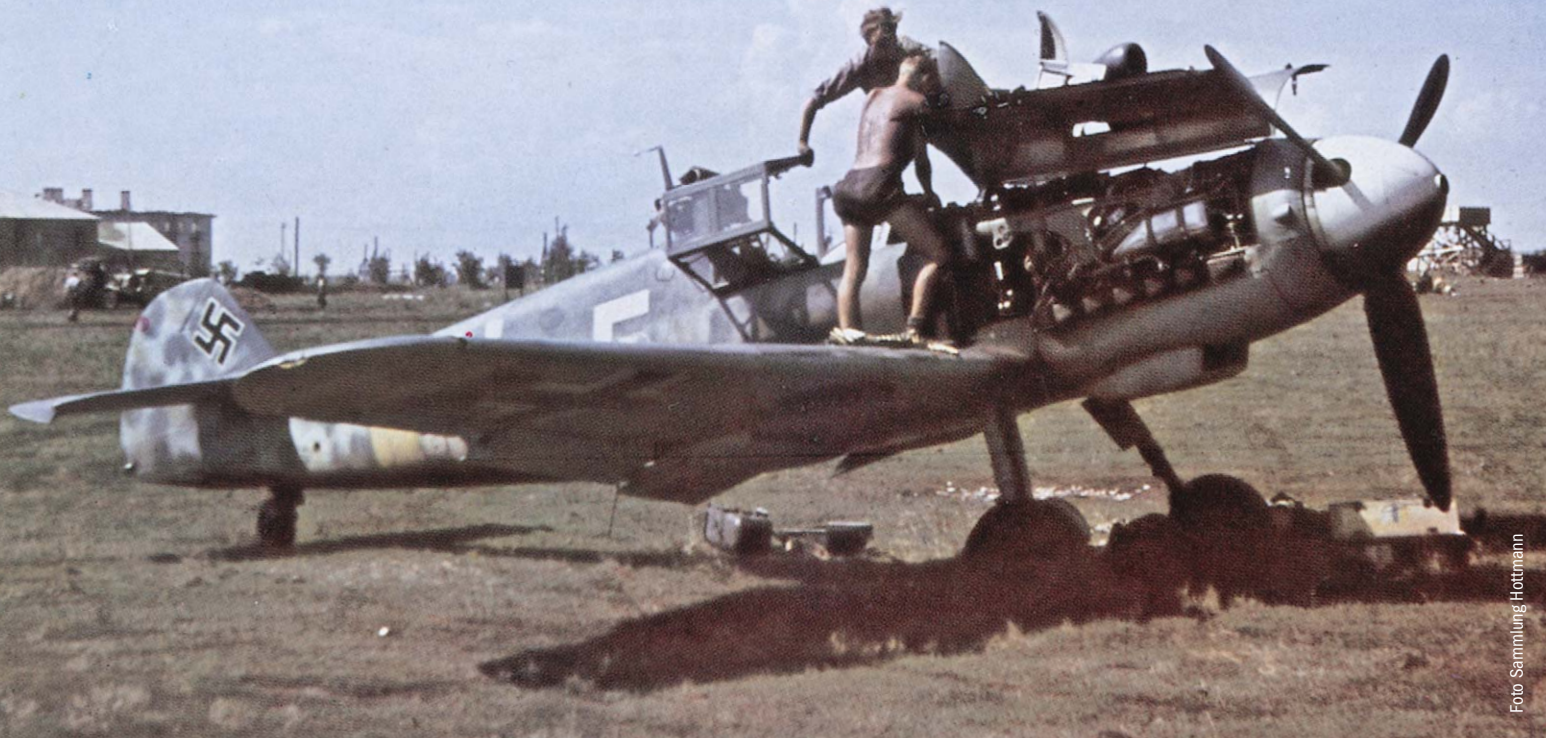


Foto Sammlung Hotmann

ZEITGESCHICHTE

Die Luftwaffe rettet das Ostheer

In letzter Minute 14

Am 12. Juli 1943 durchstößt die Rote Armee bei Orel die deutschen Verteidigungslinien – die ganze Ostfront droht zusammenzubrechen. Abgekämpft und in absoluter Unterzahl, stemmt sich die Luftwaffe gegen den Ansturm.

TITELTHEMA

14

TECHNIK

Bell XFL-1

Aufs Übelste durchlöchert 22

Weit über 9000 Exemplare des US-Jägers und Jagdbombers Bell P-39 entstehen bis 1944. Die trägergestützte Variante XFL-1 schafft es dagegen nur bis zum Prototypen. Warum?

TITELTHEMA

22



22

Die Bell XFL-1 kommt nie auf einem Flugzeugträger zum Einsatz, dafür dient sie aber einem anderen Zweck

ZEITGESCHICHTE

Geheimtreffen in den Alpen

Die Luftwaffe unter Druck 26

Im Jahr 1944 sieht die Lage für die Deutschen am Himmel denkbar schlecht aus – »Görings Adler« können kaum etwas gegen die alliierten Bomberströme unternehmen. Um die Lage zu drehen, will die Führung die gesamte Luftrüstung umkrempeln.

TITELTHEMA

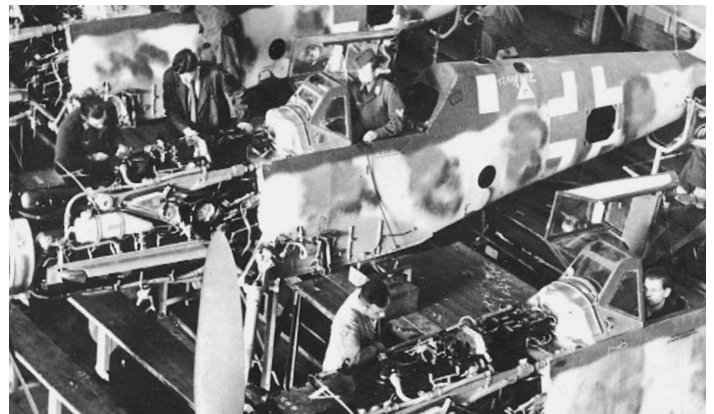
26

LESERALBUM SPEZIAL

Junkers Ju 88

Seltener Bildfund 32

Unser Autor ist in einer Online-Datenbank auf rare Aufnahmen eines See-Fernaufklärers vom Typ Ju 88 A-6/U gestoßen.



26 Um nicht in der »Flut« alliierter Flugzeuge zu »ersticken«, muss die Luftwaffe 1944 die Rüstung mit radikalen Maßnahmen anheizen



35 Böse Überraschung für die Amerikaner: Kaum einer hat den Japanern eine technische Meisterleistung wie die Zero zugetraut



60 Ist fast von Anfang an dabei: Der Jetpilot Rolf Hofmann musste so manche Probe bei der Bundesluftwaffe bestehen

SERIE – IM FOKUS

Mitsubishi A6M

Japans legendärer Jäger 35

Die Zero ist das wohl bekannteste japanische Flugzeug überhaupt. In den ersten Jahren des Pazifikkriegs sorgt sie für Angst und Schrecken bei den Alliierten. Wir betrachten die Maschine aus verschiedenen Blickwinkeln und gehen dem Mythos auf den Grund.

TITELTHEMA

TECHNIK

Junkers Ju 288 und Jumo 222

Milchs Machtpoker 68

Der Jumo 222 ist seinerzeit einer der leistungsstärksten Motoren der Welt. Er scheint wie geschaffen für den geplanten »England-bomber« Ju 288, doch der neue Generalluftzeugmeister Erhard Milch reißt die Projekte auseinander. Welche Gründe hat er dafür?

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52

Dreimotorig zum Erfolg 54

Zunächst ist für die Ju 52 nur ein Antrieb vorgesehen, doch dieses Konzept setzt sich nicht durch. Die Junkers-Ingenieure konzipieren sie daraufhin neu – und starten so den Siegeszug der »Tante Juk«.

BILDSCHÄTZE

Henschel Hs 126

Nicht freigegeben! 76

Im Auftrag der Wehrmacht schießt der bekannte Luftfahrt-fotograf Alexander Stöcker 1939/40 Fotos von zwei Hs 126. Der Bildbericht landet so jedoch nie in der Zeitschrift *Der Adler*. Wir zeigen ihnen nun die unveröffentlichten Aufnahmen.

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

F-84-Pilot bei der jungen Bundesluftwaffe

Mit 7500 PS durchstarten 60

Kaum ist die Bundesluftwaffe gegründet, tritt Rolf Hofmann ihr bei und darf zur Jetausbildung nach Kanada. Zurück in der Heimat, wird er unverschuldet Teil einer diplomatischen Krise ...

TITELTHEMA



76
Einzigartige
Sicht auf die
Hs 126

■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

Bell XFL-1.....22	Junkers Ju 188.....28
Boeing B-17.....26	Junkers Ju 287.....30
Focke-Wulf Fw 190.....16	Junkers Ju 288.....68
Heinkel He 177.....31	Junkers Ju 388.....30
Henschel Hs 126.....76	Messerschmitt Me 262.....28
Henschel Hs 129.....20	Mitsubishi A6M.....35
Ilyuschin Il-4.....18	North American B-25.....18
Junkers Ju 52.....54	North American P-51.....27
Junkers Ju 87.....16	Petljakow Pe-8.....19
Junkers Ju 88.....30, 32	Republic F-84.....66

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Bücher / Leserbrief	50
Unterhaltung	67
Background	75
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD

XFL-1: National Museum of the US Air Force/SDASM/USAF
Ju 287: Slg. D. Hermann
Hs 126: A. Stöcker/H. Schaller
Fw 190: Sammlung Hottmann
F-84: Slg. R. Hoffmann
A6M-Profil: Zchg. H. Ringlstetter

TITELSEITE: Jede verfügbare Fw 190 ist beim Kampf um Orel vonnöten



■ Filmstars

Eine Chance Vought F4U Corsair fliegt bei Sonnenaufgang – da kriegt selbst der hartgesottene Warbird-Enthusiast eine Gänsehaut! Luftfahrt-Fotograf Frank Mormillo hatte drei F4U am frühen Morgen des 3. März 2021 auf dem Flughafen von Chino in Südkalifornien vor die Linse bekommen, als die Corsair (die zuvor im Bundesstaat Washington geflogen waren) nach Georgia aufbrachen. Der Anlass für die Reise quer über die USA: Sie waren Teil der Dreharbeiten für das Koreakriegsepos *Devotion*, die am 4. Februar begannen und mittlerweile abgeschlossen sind. Die 90-Millionen-Dollar-Produktion erzählt die Geschichte des ersten schwarzen Piloten der U.S. Navy, Ensign Jesse LeRoy Brown, und seines weißen Freundes und VF-32-Geschwaderkameraden, Lieutenant Junior Grade Thomas Hudner. Brown und Hudner kämpften mit Vought F4U-4 im Koreakrieg, als Brown am 4. Dezember 1950 abgeschossen wurde, notlanden musste und im Cockpit eingeklemmt war.

Hudner landete im Gelände und versuchte mehrfach, ihn zu befreien. Erst als die Gegner immer näher rückten und er drohte, in Gefangenschaft zu geraten, gab er den wohl schon toten Brown auf. Hudner erhielt dafür die Ehrenmedaille. Er schied 1973 als Captain aus der Navy aus und verstarb am 13. November 2017 im Alter von 93 Jahren.

Ganze elf Warbirds kommen in dem Film zum Einsatz. Zwei F8F-2, ein Douglas AD-4W, ein Sikorsky-HO5S-1-Hubschrauber, eine MiG-15 und vier Corsair (eine FG-1D, eine F4U-1A, eine F4U-4B und eine F4U-7).

Letztere drei sind auf den Bildern zu sehen: Die F4U-1A, BuNo. 17799, ging im August 1943 an die U.S. Navy und kämpfte zeitweilig auch für das Marine Corps im Zentralpazifik. Am 31. August 1945 quittierte sie den Dienst. Später landete sie als Hollywoodrequisite bei den MGM-Studios, bevor das The Air Museum (heute bekannt als Planes of Fame Air Museum) sie 1970 erwarb und fünf Jahre später als NX83782 wieder



Chance Vought F4U-7 (links) und F4U-1A



Chance Vought F4U-7



Chance Vought F4U-4B

flugfähig machte. Sie ist bereits in einigen Filmen und Serien zu sehen, darunter die Serien *Pazifikgeschwader 214* und *Airwolf* oder den Film *Space*.

F4U-4B kam im Oktober 1945 zunächst als BuNo. 97264 zur U.S. Navy und verließ die Truppe 1956. Ab 1959 betrieben mehrere zivile Besitzer sie als N100F und N5218V, bevor sie 1992 in Ramona, Kalifornien, restauriert und knapp vier Jahre später bei Christophe H. Jacquard im französischen Dijon landete. 2007 kehrte die Corsair in die Vereinigten Staaten zurück und gehört jetzt als N4TF zu den Comanche Warbirds.

Die F4U-7 #133722 war ab 1953 als #722 Teil der französischen Aeronaval. Nach ihrer Ausmusterung im Jahr 1963 diente sie bis 1973 als Schulungsflugzeug. 1974, zurück in den USA, flog sie in französischen Farben, bevor sie 1993 in die Erickson Warbird Collection gelangte. Alle Corsair tragen für den Film und auf den Fotos die Farben der VF-32.

Text und Fotos Frank Mormillo

Ju-52-Nachbau gesichert



Das muss für den Verein der Freunde von historischen Luftfahrzeugen (VFL) aus Mönchengladbach wie ein Sechser im Lotto gewesen sein: Im vergangenen Jahr erhielten sie den französischen Nachbau einer Ju 52 (Amiot AAC-1). Mittlerweile haben sie ihm ein neues Farbleid verpasst. Die AAC-1 Toucan, W.Nr. 258, entstand 1945 und gehört zu 415 Exemplaren, die bis 1948 bei Amiot aus den Werkhallen gerollt sind. Die Armée de l'Air hatte 216 AAC-1 im Einsatz, dazu 32 bei der Aéronavale, einige wenige auch während der Luftbrücke in Berlin. Die französi-



sche Luftwaffe hatte W.Nr 258 mit 13 anderen Toucan ab Ende der 1950er-Jahre den Portugiesen überlassen, die diese teilweise bis 1971 flogen. Seit 1975 stand die »258« vor dem Offiziersheim der Luftwaffen-Basis Hohn, die nun nicht wie geplant 2022 ihre Pforten schließen muss. Die AAC-1 ging nun aber

Diese Amiot AAC-1 soll in Zukunft auf dem Flughafen Essen-Mülheim zu sehen sein; ...

... davor war sie auf der Luftwaffen-Basis in Hohn stationiert

Fotos (2) Sammlung Pierre Schmitt

trotzdem an den VFL auf den Flughafen Mönchengladbach. Hier hat der Verein die militärische Lackierung mit alten Luftwaffenkennungen entfernt (12+IK, W.Nr. 6320) und durch eine neue, neutrale alusilberne Außenhaut ersetzt. Zukünftig soll die Maschine auf dem Flughafen Essen-Mülheim eine neue Heimat finden.

Pierre Schmitt ■

■ BOEING B-747

Letzter Simulator seiner Art

So gut wie jeder Luftfahrtenthusiast kennt sie, die Boeing 747/200. Lange war sie das Flaggschiff der Deutschen Lufthansa. Die Flug-

gesellschaft hatte das letzte Exemplar bereits vor einigen Jahren ausgemustert. Am 19./20. Mai 2021 fand der wohl einzige verbliebene

B-747/200-Simulator Europas nun seinen Weg in das Luftfahrtmuseum Wernigerode.

Nachdem die 747/200 aus dem aktiven Dienst ausschied, brauchte das Lufthansa Flight Training auch den entsprechenden Simulator nicht mehr. Engagierten Lufthansa-Mitarbeitern ist es zu verdanken, dass er zusammen mit anderen luftfahrthistorisch bedeutenden Objekten jahrelang in Hamburg aufbewahrt wurde. Sie hofften, diese als Exponate in einem zukünftigen Lufthansa-Museum zu sehen.

Da die Lufthansa Technik jetzt aber begann, die in der Hansestadt eingelagerten Objekte zu vernichten, wandten sich die Mitarbeiter an das Museum in Wernigerode, das den Simulator gerne übernahm. Dort haben Besucher jetzt die Möglichkeit, ein Zivilcockpit vor der digitalen Umwälzung in der Passagierluftfahrt zu bestaunen.

Jan Friebe ■



Das war knapp! Der einzige B-747/200-Simulator Europas kam nicht auf den Schrottplatz, sondern nach Wernigerode



Das neue Exponat im Luftfahrtmuseum zeigt ein Cockpit vor der Digitalisierung

Fotos (2) Jan Friebe

Avenger startet durch

Es wird wärmer, die Impfungen schreiten in vollen Zügen voran und das Leben kehrt langsam zurück – und das merkt man auch in der Warbird-Szene! So zeigte der Präsident des kalifornischen Planes of Fame Air Museum, Steve Hinton, in einer Flugvorführung am 1. Mai diesen Jahres die Grumman/General Motors TBM-3E, Bureau Number 91264, vor einer begeisterten Besuchermenge.

Die Avenger gilt als einer der erfolgreichsten Torpedobomber aller Zeiten, der Prototyp flog am 1. August 1941 erstmals. Die »91264« ging am 19. Juli 1945 an die U.S. Navy und



WK-II-Reenactors sorgten bei der Flugschau über Chino für die passende Atmosphäre

diente bis August 1949 in der NAS Weymouth, Massachusetts, und Norfolk, Virginia. Schließlich kam sie als Bodenausbildungsmaschine bei der NAF El Centro, Kalifornien, zum Einsatz, bis sie am 1. Januar 1950 endgültig aus dem aktiven Dienst aus-



War am 1. Mai über dem Flugplatz Chino zu sehen: die Grumman/General Motors TBM-3E

Fotos (2) Frank Mormillo

schied. Edward T. Maloney, Gründer des Planes of Fame Air Museum, erwarb die Avenger 1959 und ließ sie als N7835C registrieren. 24 Jahre später machte man sie in Chino wieder flügge und seitdem ist sie immer wieder über dem Museum zu sehen. *Frank Mormillo* ■

■ BUCHVORSTELLUNG

Jasta-Farben



Neue »Farbenlehre« zu den deutschen Jagdflugzeugen des Ersten Weltkriegs Foto Archiv FC

Vergessen Sie das Meiste, was Sie bisher über Bemalung und Kennung deutscher Jagdflugzeuge im Ersten Weltkrieg

gelesen haben. Denn das, was bis dato von angloamerikanischen Autoren zum Thema veröffentlicht wurde, war oftmals blanker Unsinn. Fast immer griffen diese mangels deutscher Originalquellen auf die sogenannte »Grauwert-Interpretation« zurück, die nicht sehr zuverlässig ist. Zuverlässige Quellen hat jedoch der renommierte Autor Bruno Schmaling, interviewte er doch zwischen 1974 und 1984 70 ehemalige Angehörige deutscher Jagdstaffeln. Aus diesem Fundus entstand das englischsprachige Buch *Jasta Colors*, ein umfangreiches Werk über die Bemalungen und Markierungen von Flugzeugen der Jagdstaffeln. Das Bildmaterial ist erstklassig, die zahlreichen Zeichnungen und authentischen Skizzen von Zeitzeugen eine Augenweide. Das 274 Seiten starke Buch hat das Zeug zum Standardwerk! Nur erhältlich beim Onlinehändler Amazon für zirka 60 Euro. *Markus Wunderlich* ■

■ DORNIER DO 228

Neue Rolle für Klassiker

Vom bewährten Regionalflugzeug zur Drohne: Am 28. Februar diesen Jahres hat der US-Rüstungskonzern General Atomics die RUAG Aerospace Services und damit auch die ehemaligen Dornier-Liegenschaften im bayrischen Oberpfaffenhofen und die Do 228 übernommen. Erstaunlich dabei ist, dass General Atomics bisher gar nicht im Zivilflugzeug-Sektor tätig war, sondern US-Militärdrohnen produziert hat. Die Amerikaner möchten ihre Erfahrungen auf dem Gebiet der Drohnen mit der zivilen Luftfahrt verknüpfen. »Wir werden das Modell Do228 in einer modernisierten Version Do228NXT in etwa zweieinhalb Jahren auf den Markt bringen«, erklärte der Geschäfts-

führer von General Atomics Europe, Harald Robl. Die Do228NXT soll als unbemanntes Frachtflugzeug fungieren.

1981 begann die Produktion des kurzstart- und -landefähigen Turboprops mit Dorniers damals brandneuem »Tragflügel neuer Technologie« in Oberpfaffenhofen. Schnell bewährte sich das Muster bei Kurzstrecken, bei schwierig anzufliegenden Plätzen oder bei speziellen Aufgaben wie Überwachungs- oder Testflügen. 17 Jahre später schloß die Herstellung ein, bis die Schweizer Firma RUAG sie ab 2009 mit der modifizierten Do 228 NG wiederbelebte. Zudem entsteht die Maschine bis heute unter Lizenz bei Hindustan Aeronautics. *Karl Keller* ■

Die Do 228 war schon immer ein Flugzeug für spezielle Aufgaben: So setzte das Alfred-Wegener-Institut seine Do 228 auch in der Arktis ein. Nun muss sich das Muster ganz neuen Herausforderungen stellen

Foto Roland Neuber/AWI





■ MUSEUM MERSEBURG

Vorbei der Traum

Fast hätte das Luftfahrt- und Technikmuseum am Flugplatz Merseburg noch das 25-jährige Jubiläum feiern können, doch nun ist es Geschichte. Unter anderem mit Beständen, die für das nicht realisierte Museum am ehemaligen Flugplatz Köln Butzweiler Hof vorgesehen waren, eröffnete der 2019 verstorbene Dieter Schönau 1996 eine umfangreiche Sammlung mit zivilen und militärischen

Merseburg bot lange Zeit ein buntes Sammelsurium an Flugzeugen. Doch nun ist die Flughalle beinahe leergeräumt, ...

schen Flugzeugen, Triebwerken, aber auch Fahrzeugen aus Ost und West oder Rechen- und Fernmeldetechnik.

Jahrelang bot das Museum privaten Besuchern oder Schulklassen ein vielseitiges Sammelsurium auf 60 000 Quadratmetern, darunter ein Hangar aus dem Jahr 1936. 2018 erwarben zwei Geschäftsleute das Museum, stießen aber bald auf Widerstand von ver-



... denn das Museum auf dem Flugplatz Merseburg musste für immer schließen

Fotos (2) Sammlung Robert Kluge

schiedenen Seiten und natürlich bremste auch die Corona-Pandemie ihre Ambitionen aus. Blickfänge waren zuletzt die Iljuschin Il-62 und die Tupolew Tu-134 der Interflug sowie eine polnische Il-14 aus Dresdner Produktion. Daneben waren F-104 Starfighter und MiG-21 friedlich vereint zu sehen. Derzeit stehen noch einige Exponate zum Verkauf.

Robert Kluge ■

Alle guten Dinge sind drei

Jahrestag & Personalien



Fotos (2) DEHLA

Anthony Fokker in einer Spinne

Vor genau 110 Jahren findet der junge Anthony Fokker mit seiner dritten Flugzeugkonstruktion den Schlüssel zum Erfolg. Mit seiner jüngsten »Spinne«, wie man Fokkers fliegenden Drahtverbau treffend nennt, legt er den Grundstein seines künftigen Industrie-Imperiums. Der begabte, oft umtriebige Tüftler hat sich während der Ausbildung an der Fachschule für Automobil- und Flug-

technik in Zahlbach zunächst beim Kopieren von Farman-Doppeldeckern beteiligt, ehe hier der Bau einer Flugmaschine nach seinen eigenen Ideen beginnt. Im Oktober 1910 kauft Fokker die unfertige Zelle, den Motor spendiert sein Partner, Oberleutnant von Daum. Die Firma Goedecker in Nieder-Walluf stellt den Flugapparat fertig. Fokker selbst gelangen einige Luftsprünge, von Daum macht dagegen Bruch. Beide lassen daraufhin bei Goedecker die verfeinerte Spinne 2 bauen.

Damit gelingt Fokker am 5. Mai 1911 der erste Kurvenflug; am 7. Juni hält er sein Pilotenzeugnis in Händen. Zeitgleich verunglückt von Daum auch mit Spinne 2 und überlässt seinem Partner für 1200 Reichsmark deren 50-PS-Argus-Motor. Um ihn herum baut der Holländer die erneut verbesserte Spinne 3, die er ins nieder-

ländische Haarlem verfrachtet, um dort zum Geburtstag der Königin am 31. August 1911 erste Starts vor Publikum zu absolvieren. Einen Tag später umrundet er den Kirchturm, die Menge tobt. Die pfiffig durchdachte Spinne 3 mit ihren Tragflächen mit ausgeprägter V-Stellung fliegt ungewöhnlich stabil und kann selbst stark böiges Wetter gut ab. Fokker nutzt den frischen Ruhm, geht nach Berlin-Johannisthal und macht dort im Spätwinter 1912 die erste Firma auf. Seine Spinne optimiert er weiter, bald zeigt das Militär Interesse.

Zu Kriegsende 1918 ist Fokker der wichtigste Luftfahrtindustrielle in Deutschland. Anfang 1919 übersiedelt er sein Werk in einer Nacht- und Nebelaktion in die Niederlande.

Wolfgang Mühlbauer ■



Kirchturm-Umrundung mit der Spinne 3