



NVA-Jetpilot
»Mein bewegender
Abschied
von der MiG-21!«



Frontbewährung
So übertraf die
de Havilland
Mosquito sich selbst

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitschrift
Oldtimer



Kurt Braatz: Die
Geschichte des
Luftwaffen-Schotten
Douglas Pitcairn

Der Coup

Kaum bekannt!

1944: Wie Kampfsegler
Scapa Flow stürmen sollten



Wellington-Wrackfund
Rätsel um den letzten Flug des Bombers gelöst



Voll mit Ersatzteilen und Bodenfunden
Dieser Me-163-Nachbau ist fast schon original!

Messerschmitt

80 Jahre – ME 163 Komet

Die Messerschmitt Komet, auch „Krafft“ genannt, war ein deutscher Objektschutz-Abfangjäger mit Raketenantrieb.

Der Erstflug einer ME 163 fand am 8. August 1941 in Peenemünde statt.

Die ME 163A V4 erreichte unter Führung von Heini Dittmar am 2. Oktober 1941 eine Geschwindigkeit von 1003,67 km/h. Damit war die ME 163 das erste Flugzeug, das die 1000-km/h-Marke überschritt.

Das ist seit nunmehr 80 Jahren Geschichte und ein Grund für Messerschmitt mehrere Jubiläumsserien zu lancieren, als Hommage für diese Ingenieurs-Leistung.



**Modell Erstflug
80 Jahre - 8.8.1941**

Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm, Schweizer
Automatic-Werk
ARISTOMATIC SW200
mit Sichtglasboden



**ME163-Blau80
€ 495,--**

Ein ähnliches Modell
gibt es auch als
Quarzuhr für 198,- €



**ARISTOMATIC-Werk
SW200**



**ME163-80-6
€ 149,--**



**ME163-80-5
€ 149,--**

Edelstahl, Ø 38,5 mm
wasserdicht 10 atm
Schweizer Ronda
Quarz-Werk



**ME163-80-4
€ 149,--**



**ME163-80-3
€ 169,--**



**ME163-80-2
€ 179,--**

Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm Schweizer
Ronda Quarz-Werk

Abb. 1:1

ARISTO VOLLMER GMBH

Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36 • D-75175 Pforzheim

**Bestell-Info Tel. 07231-17031
oder in unserem Online-Shop:
www.erbprinz-uhrenshop.de**

Editorial

Verblüffende Geschichten

Wissen Sie, liebe Leser, wann der letzte Linienflug der Lufthansa im Zweiten Weltkrieg stattgefunden hat? Beziehungsweise: Durften die aufgrund des Spritmangels in den letzten Kriegsjahren überhaupt noch starten? Die verblüffende Antwort lautet: »Ja«. Der letzte Linienflug startete am 21. April 1945. Das Ziel war München, wo die Fw 200 Condor allerdings nie ankam.

Sie sehen: Es gibt sie noch, die überraschenden, kaum bekannten Geschichten des Zweiten Weltkriegs. Eine davon erzählt uns in dieser Ausgabe Kurt Braatz. Es handelt sich um die Lebensgeschichte des Jagdfliegers Douglas Pitcairn. Wer aufgrund des Namens an die RAF oder USAAF denkt, liegt allerdings völlig falsch: Pitcairn war Luftwaffen-Offizier und als solcher bereits Angehöriger der Legion Condor. Seien Sie gespannt auf eine der ungewöhnlichsten Biografien der Luftwaffe!

Eine nicht minder verblüffende Geschichte erzählt uns der Lastensegler-Pilot Helmuth Schultz. Lastensegler, das klingt zunächst danach, Munitionskisten von A nach B zu fliegen, und tatsächlich sah es eine Weile so aus, als hätte Schultz keine andere Aufgabe, bis der Krieg zu Ende war. Dann aber versetzte ihn die Führung zum legendären KG 200. Und wer sich fragt, was ausgerechnet ein Lastensegler-Pilot bei den Kampffliegern zu suchen hat, ahnt womöglich, dass auf Schultz ein spektakulärer Geheimeinsatz wartete, für den keine Motormaschinen infrage kamen. Und tatsächlich: Das Ziel lautete Scapa Flow.

Sie sehen, liebe Leser, es ist mitnichten alles erzählt und gesagt, was es über den Zweiten Weltkrieg zu berichten gibt, und wir hoffen, mit dieser Ausgabe eine weitere Lücke in den Geschichtsbüchern füllen zu können. *Ihr Markus Wunderlich*



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Vor 80 Jahren feierte die Me 163 ihren Erst- und Rekordflug, bei dem sie als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Marke knackte. Einige Exemplare in Museen erinnern noch an den Typ.

**Mehr zu diesem Thema
ab Seite 46!**

Was ist eigentlich mit der Me 163 aus dem Aeronauticum in Nordholz passiert?

33 %

Ich fände es toll, wenn Flugzeug Classic zum Jubiläum über solch eine Me 163 berichten würde.

Es wäre großartig, wenn neben Bf 109 und Fw 190 auch mal wieder ein Flugzeug wie die Me 163 restauriert werden würde.

58 %

9 %

www.flugzeug-classic.de



Langener, Rainer

Meine Jahre auf dem Schleudersitz
Erinnerungen und Gedanken eines Militärflegers

291 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
60 Abb., 17x24 cm;
ISBN 978-3-86933-270-3

23,80 €



Groß, Manfred

Die Luftverteidigungszone West im Rheinland

zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz

168 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
82 Karten, 33 Schema/Zeichnungen und 151
Fotos; ISBN 978-3-86933-188-1

24,00 €



Diemer, Bodo

Überlebenschance gleich Null

Vom sinnlosen Sterben der Torpedoflieger

322 Seiten, Hardcover,
16 Fotos, 17x24 cm;
ISBN 978-3-86933-042-6

22,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

12 Die Segelflugzeuge Go 242 sollen im Schutz der Nacht hochexplosive Boote nach Scapa Flow schleusen, um britische Schiffe in die Luft zu jagen



ZEITGESCHICHTE

Geheimer Sondereinsatz gegen Scapa Flow

Beinahe nasse Füße 12

Bis heute ist nur wenig über diesen waghalsigen Plan bekannt: Im Sommer 1944 sollen He 177 mit »Sprengbooten« ausgestattete Gotha Go 242 zum wichtigsten britischen Marinestützpunkt schleppen. Peter Cronauer konnte noch mit einem Piloten sprechen, der an dieser Aktion hätte teilnehmen sollen.

TITELTHEMA

TECHNIK

de Havilland Mosquito

Schnellstens an die Front 20

Die Briten suchen 1940 händeringend nach einem leistungsstarken Fernaufklärer. Deshalb schicken sie die gerade erst entwickelte Mosquito vor, die sich schon bald ihre Lorbeeren verdient.

TITELTHEMA



20 Wahrlich ein »hölzernes Wunder«! Die Mosquito beeindruckt die RAF schon bei ihren ersten Einsätzen

SAMMLERSTÜCKE

Brief von Galland

Wie im KdF-Reisebüro! 28

1941 schreibt das Jagdflieger-Ass Adolf Galland einen saftigen Beschwerdebrief über die Zustände an deutschen Flugplätzen hinter der Front. Rückblickend läßt der zum Schmunzeln ein.



ZEITGESCHICHTE

Ungewöhnliche Luftwaffen-Biografie

Der fliegende Schotte 30

Bei der Luftwaffe flogen von 1939 bis 1945 auch Piloten mit ausländischen Wurzeln. Einer von ihnen: Douglas Pitcairn.

TITELTHEMA

30 Pitcairn ist ein Mann der ersten Stunde. Noch vor 1933 heimlich zum Jagdflieger ausgebildet, kämpft er später über Spanien mit



46 Die Mühe wert: Nach Hunderten Arbeitsstunden entsteht aus einem Rahmen mit Originalteilen eine authentische Me 163



62 Lange ist die MiG-21 Karl-Heinz Maxvitats treue Begleiterin – 1980 muss er jedoch Abschied nehmen. Bewegende Momente!

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52

»Tante Ju« in Uniform 38

Als Verkehrsflugzeug macht die Junkers Ju 52 schnell Karriere. Kein Wunder, dass die 1933 noch im Geheimen operierende Luftwaffe auf sie aufmerksam wird und einiges mit ihr vorhat.

OLDTIMER

Messerschmitt Me 163

Der Komet ist wieder da 46

Vor 80 Jahren feiert das Raketenflugzeug Me 163 seinen Erstflug und bricht zudem die 1000-km/h-Marke. Zum Jubiläum kann man in Österreich nun eine frisch restaurierte »163« bestaunen.

OLDTIMER

Vickers Wellington

»Sie sind Helden« 54

In dem niederländischen Dörfchen Nieuwe Niedorp bergen Soldaten im Mai 2021 die Überreste einer Vickers Wellington der RAF. Ihre Besatzung waren allerdings keine Briten.

ZEITGESCHICHTE

Mikojan-Gurewitsch MiG-21

Ein Flugzeug, eine Passion 62

Vom NVA-Transportflieger zum Jetpiloten: Karl-Heinz Maxvitat lernt in den 1960er-Jahren die MiG-21 kennen – und ist hin und weg. Entsprechend emotional ist sein letzter Flug mit ihr.

TITELTHEMA

OLDTIMER

Flugzeugfriedhöfe

Oldtimer-Refugien 70

Noch immer stehen etliche Warbirds und altgediente Passagiermaschinen auf Plätzen in der ganzen Welt und warten auf ihr weiteres Schicksal. Ein opulenter Bildband widmet sich nun diesen »zurückgelassenen Veteranen«.

BILDSCHATZE

Heinkel He 113

Der Phantomjäger 76

Die Fotos des bekannten Luftfahrtfotografen Alexander Stöcker von der Heinkel He 113 wirken wie ganz normale Aufnahmen von einem deutschen Militärflugplatz – doch in Wahrheit ist das alles Inszenierung: Die He 113 flog nämlich nie bei der Luftwaffe!

■ Flugzeuge in dieser Ausgabe

Casa C-1.133.....8	Junkers Ju 52.....38
Curtiss P-36.....37	Messerschmitt Bf 109.....35
de Havilland Mosquito.....20	Messerschmitt Bf 110.....17, 56
DFS 230.....14	Messerschmitt Me 163.....46
Douglas C-133.....72	Messerschmitt Me 321.....17
Gotha Go 242.....15	Mikojan-Gurewitsch MiG-21.....62
Heinkel He 51.....30	Super Guppy.....74
Heinkel He 111 Z.....17	Supermarine Spitfire.....8
Heinkel He 113.....76	Transall C-160.....9
Heinkel He 177.....19	Vickers Wellington.....54

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	53
Bücher / Leserbrief	60
Unterhaltung	69
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD

MiG-21: Slg. K.-H. Maxvitat
DH.98: RAF/Slg. W. Mühlbauer
Picairm: Slg. K. Braatz
Bf 109: Zchg. H. Ringstetter
Go 242: Slg. H. Ringstetter
HMS Barham: picture-alliance/
Mary Evans Picture Library
Wellington: Slg. C. König
Me 163: C. Winkler

TITELSEITE: Gotha Go 242 über Scapa Flow – diesen Plan hatte die Luftwaffe 1944

■ Die Legende lebt!

Man möchte seinen Augen kaum trauen, aber in Deutschland finden wieder Airshows statt! Bei sommerlichen Temperaturen fanden sich Enthusiasten im Juni nach einem Jahr Zwangspause endlich wieder beim Bucker-Treffen in Aalen-Elchingen zusammen. Beim Rundflug präsentierten dabei Rainer Berndt seinen Bucker Jungmann und Jan Schiedek-Jacht den Jungmeister stolz in Formation. Im Februar 1937 bauten die Bucker Flugzeugwerke in Rangsdorf den Bü 131 Jungmeister und lieferten ihn an die spanische Luftwaffe aus. Seit 2017 trägt die inzwischen in Landshut beheimatete Maschine die Farben der berühmten deutschen Kunstflugpilotin Elisabeth »Liesel« Bach. Einen ausführlichen Bericht über das diesjährige Treffen lesen sie in einer der kommenden Ausgaben von *Flugzeug Classic*.

Text und Foto Andreas Zeitler







■ CASA C-1.133

Rares Bücker-Replikat

Die spanische Bü 133, SE-AJA, vor ihrem Unfall in Håtuna am 27. Mai 2017 Foto Jan Forsgren

Es war ein äußerst tragischer Unfall, der mit dem Tod des Piloten endete. Am 8. Juli 2018 trug SE-AJA, der Nachbau einer Bücker Bü 133, in Lettland schwere Schäden davon. Kurz darauf entschloss man sich aber, den Doppeldecker auf dem Flugplatz Håtuna wiederaufzubauen. Mittlerweile ist ein grundüberholter Motor angeschafft, der Rumpf erhält bald eine neue Bespannung, während die Tragflächen in Polen neu entstehen.

Die Bü 133 C ist eine Konstruktion des schwedischen Ingenieurs Anders Johan Andersson und legendär für ihre Kunstflug-Eigenschaften. Nicht ganz 200 Bü 133 entstanden in Deutschland, ein paar liefen in Spanien und der Schweiz aus den Hallen. Die Jungmeister in Håtuna ist eine der nur 25 bei CASA in Spanien gebauten Maschinen und trägt die Bezeichnung CASA C-1.133L. Angetrieben von einem Hirth-HM-506-Vierzylinder-Reihenmotor, ka-

men sie bei der spanischen Luftwaffe als Fortgeschrittenen-Trainer zum Einsatz. Die CASA mit der Seriennummer ES.1-41 (c/n 110) war ab dem 25. Oktober 1942 bis zu ihrem Dienstende am 25. Februar 1956 an mehreren Schulen der spanischen Luftstreitkräfte aktiv. Danach kam sie als G-BZTJ nach England. 2017 kaufte Håkan Wijkander die Jungmeister und ließ sie als SE-AJA in die schwedische zivile Luftfahrzeugrolle aufnehmen.

Jan Forsgren ■



Vollständig restauriert und flugtüchtig, ist die Spitfire Mk.XIX der Flying Legends nun wieder bereit für künftige Airshows

Fotos (2) Pierre Schmitt

Foto Christophe Jacquard



Nach dem Unfall 2017 benötigte die Spitfire, c/n PS 890, mehr als 18 000 Arbeitsstunden, um ...

... im Mai dieses Jahres wieder abheben zu können



■ SUPERMARINE SPITFIRE

»Spit« ist wieder fit

Ein gebrochener Propeller, verdrehte Fahrwerksbeine, ein verzogener Rumpf, beschädigte Tragflächen und Seitenrudder, zerbrochenes Kabinenglas – die Spitfire Mk.XIX, Baujahr 1945, c/n PS 890, von Christophe Jacquard war nach ihrem Startunfall mit Überschlag am 1. Juni 2017 vom kleinen Flugplatz von Longuyon nur noch ein Häufchen Elend. Doch nun die gute Nachricht: Nach langer, fast dreijähriger Arbeit konnte der englische Fachbetrieb Historic Flying in Duxford die Maschine im August vergangenen Jahres wieder auf Vordermann und zurück nach Frankreich bringen. In Dijon-Darois, der Heimatbasis von Jacquards Flying Legends, absolvierte der 66-jährige Eigner am 28. Mai 2021 einen 15-minütigen offiziellen, erforderlichen Qualifizierungsflug für Flugvorführungen. Dank seiner über 400-stündigen Spitfire-Erfahrung verliefen Start und Landung absolut souverän. Die Mk.XIX wird also bald wieder auf Airshows zu sehen sein! Bis zum 28. Juni 2021 ist sie bereits rund zwölfmal gestartet und zirka acht Stunden geflogen.

Diese Spitfire ist ein Höhenauflklärer mit D-Typ-Tragfläche. Sie hatten keinerlei Bewaffnung, auf der linken Rumpfseite befand sich lediglich eine G-45-Kamera. Von der Variante entstanden 224 Stück.

Pierre Schmitt ■

■ TRANSALL C-160

Abschiedstour im Norden

Das waren noch einmal emotionale Momente: Eine speziell lackierte Transall C-160 der Luftwaffe mit der Kennung 50+40 und dem Spitznamen »Retrobrummel« flog am 3. Juni diesen Jahres über oder auf mehrere Landeplätze in Norddeutschland, um Lebewohl zu sagen. Der Grund: Ende 2021 trennt sich das Lufttransportgeschwader 63 in Hohn als letzte Einheit von dem Transportflugzeug Transall – somit ist für das Flugzeug nach 53 Jahren das Dienstende bei der Bundeswehr gekommen. Die »Retrobrummel« war an dem Tag unter anderem über den Flughäfen von Bremen, Rostock und Kiel zu sehen. Eine Tour über Süddeutschland ist ebenfalls geplant, sie soll vermutlich am 17./18. August stattfinden. **Jürgen Hörstel ■**



Transall C-160, 50+40, der Luftwaffe über dem Flugplatz Bückeburg mit Sonderlackierung. Diese stellt einen Mix aus Farbkleidern dar, die das Flugzeug im Laufe seiner Dienstzeit getragen hat. Auf der rechten Seite prangen Symbole, die die geflogenen Einsätze repräsentieren

Foto Jürgen Hörstel

■ MESSERSCHMITT ME 163

Uhr zum Jubiläum



80 Jahre Erstflug Me 163 – die Manufaktur Aristo Vollmer feiert diesen einmaligen Anlass mit einer Uhr für 495 Euro

Foto Aristo Vollmer

braunen Vintage-Lederarmband soll an den Erstflug und die damit verbundene Ingenieursleistung erinnern. Auf dem dunkelblauen Ziffernblatt sind deshalb die rote Me 163 des Flugmuseums Messerschmitt und der Schriftzug »Me 163 – 80 Jahre« abgebildet. Messerschmitt ist eine Lizenzmarke der Messerschmitt-Stiftung mit Sitz in München. Mehr zu dieser und auch den anderen Uhren der Serie finden Sie unter www.messerschmitt.me im Internet. Über eine restaurierte Me 163 Komet berichten wir zudem ab Seite 46. **Alexander Müller**

Es war vor genau 80 Jahren, am 8. August 1941, als die Messerschmitt Me 163 zu ihrem Erstflug mit Raketenantrieb in Peenemünde abhob. Berühmtheit erlangte die Maschine ein paar Monate später, als sie mit Heini Dittmar am Steuerknüppel am 2. Oktober als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Marke knackte. Erst sechs Jahre später gelang es den Amerikanern, den Rekord von 1003,67 km/h zu überbieten. Um beide Jubiläen zu würdigen, hat die Uhren- und Metallband-Manufaktur Aristo Vollmer aus Pforzheim eine Uhrenserie zur Me 163 herausgebracht.

Die hier gezeigte Uhr »Me163-Blau80« aus Edelstahl mit einem Durchmesser von 42 Millimetern, dem integrierten Schweizer Automatic-Werk Aristomatic SW200 und dem

■ MESSERSCHMITT BF 109

Berühmtes Vorbild

Der Nachbau dieses Seitenruders der Bf 109 G-2 von Herrmann Graf wirkt so echt, man könnte meinen, selbiger hätte das Original bei Kriegsende 1945 im Keller des Erbauers Edwin Hoffmann versteckt! Tatsächlich handelt es sich aber um einen maßstabsgetreuen Nachbau in Originalgröße, den Hoffmann und sein Team von CockpitRockers (www.cockpitrockers.de) aus dem bayerischen Erding nun vorgestellt haben. Namhafte Fachleute und Experten der Traditionsgemeinschaft Jagdgeschwader 52 haben das Projekt begleitet. Um der Originalität willen ist das Ruder gekränkt, das heißt die rechte Seite ist stärker gewölbt als die linke, um das Drehmoment des DB 605 A auszugleichen. Auch die gezackten Kanten der Stoffbespannung wirken täuschend echt. Sogar eine echte Bf-109-Heckleuchte (Fl. 32563) wurde verbaut. Bei der Farbgebung orientierte man sich am Original, auch die Markierungen sind wie 1942 per Hand aufgemalt.

Als Staffelpilot der 9./JG 52 »Karaya« erzielte der Oberleutnant (später Hauptmann) Herrmann Graf als der »Jäger von Stalingrad« im Herbst 1942 innerhalb von nur vier Wochen 76 Abschüsse. Bis zu einem Flugverbot konnte er allein mit seiner Bf 109 G-2 »Gelbe 11« 52 Luftsiege erringen. Insgesamt schoss er 212 Feindflugzeuge ab. **Christian König ■**



Nicht mit Abziehbildern wiedergegeben: Seitenruder-Replik von Hermann Grafs Bf 109 G-2

Foto CockpitRockers



Bryan Cox, Veteran der Royal New Zealand Air Force im Pazifikkrieg, ist am 12. Juni 2021 zu seinem letzten Flug angetreten Foto Gerhard Schmid

■ BRYAN COX (†)

Ein Leben für die Corsair

Der Veteran Bryan Cox hat seine lebhaften Erinnerungen an die Zeit als Kampfpilot der Royal New Zealand Air Force im Pazifikkrieg in den vergangenen sechs Jahren mit den Lesern von *Flugzeug Classic* geteilt – nun ist der 96-Jährige am 12. Juni diesen Jahres von uns gegangen. Während unserer Gespräche überraschte Bryan Cox mich immer wieder mit spannenden Erzählungen. Mancher

Leser mag sich an alkoholisierte Fluglehrer oder über dem Pazifik abgeworfene Bierkisten erinnern ... Aber da war auch dieser eine Tag, der 15. Januar 1945, sein 20. Geburtstag, als er 14 seiner Kameraden verlor und selbst dem Tod nur um Haaresbreite von der Schippe sprang.

Seine große Liebe galt – neben seiner Ehefrau Wynne und seiner Familie – immer der

F-4U Corsair. Während unserer Gespräche bekamen seine Augen stets einen ganz besonderen Glanz, wenn er über dieses für ihn ganz besondere Flugzeug sprach, das ihn auf seinen markanten Knickflügeln durch so viele militärische Einsätze und sicher nach Hause trug. Seinen letzten Flug, da bin ich mir sicher, hat der am 15. Januar 1925 geborene Bryan Cox in einer Corsair angetreten. Gerhard Schmid ■

Einblättriger Vorreiter



Fliegt gut, ist aber zu schwer: Bo 103

Fotos (2) Airbus Heritage

Richard Bauer ist Flugzeugkonstrukteur, der bis Kriegsende bei Messerschmitt arbeitete. Danach muss er umsatteln; er baut kleine Windkraftanlagen mit Einblattrotoren. Letztere scheinen ihm auch für Hubschrauber interessant. Deshalb tritt er 1955 entsprechend an Ludwig Bölkow heran, der das Ganze schnell in die facettenreiche Entwicklungspalette seiner Firma integriert. Als Projekt P 79 (später Bo 103) hebt er dort einen kleinen minimalistischen Einblatt-Hubschrauber aus der Taufe, konstruiert

unter Leitung von Hans Derschmidt. Davon abgesehen, dass Derschmidt und Bauer arge Meinungsverschiedenheiten ausfechten, bleibt die Antriebsfrage knifflig.

Als ein Rotorblatt aus Holz eine Eigenfrequenz nahe der Betriebsdrehzahl aufweist, setzt man im Januar 1958 auf glasfaserverstärkten Kunststoff ... und nimmt damit eine entscheidende Vorreiterrolle im Drehflüglerbau ein. Während der Bo 103 als Einmannhubschrauber und pures Entwicklungsgerät allmählich Gestalt annimmt, läuft parallel die bescheidene Fertigung des konzeptionell ähnlichen, rein bodengebundenen Heli-Trainers Bo 102.

Am 14. September 1961 feiert der Bo 103 in Neubiberg Erstflug. Er liegt stabil in der Luft, ist gut 80 km/h schnell, leider aber insgesamt zu schwer. Emil Weiland als neu ernannter Projektingenieur speckt den Bo 103 deshalb ab, soweit es geht. Überdies kommt ein verbessertes GFK-Rotorblatt zum Einbau. Im Dezember fliegt der Ein-

Jahrestag & Personalien

mann-Heli wieder, nimmt jedoch in der Folgezeit bei einer harten Landung Schaden. Eilig repariert, führt man ihn 1962 bei der Luftfahrtschau in Hannover vor, danach bei den Heeresfliegern in Bückeburg. Da keinerlei Kaufinteresse aufkeimt, stellt Bölkow Mitte 1962 die Arbeit an ihm ein. Der Bo 103 landet im Museum. Zum Glück, schließlich hat das Unikat geholfen, den Weg zum späteren Erfolgsmuster Bo 105 zu ebnen ... und für Windkraftanlagen aus dem Hause MBB. Wolfgang Mühlbauer ■



Innovativ: Einblatt-Rotor aus GFK