



**Bf 109-
Fund!**

Wrack zeugt
von dramatischem Kampf



**Endlich da!
Restaurierte
Fw 200
in Berlin**

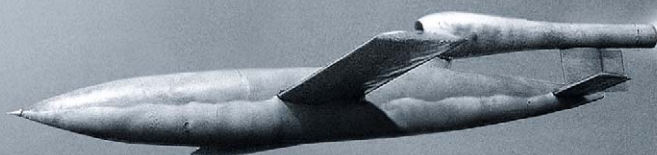
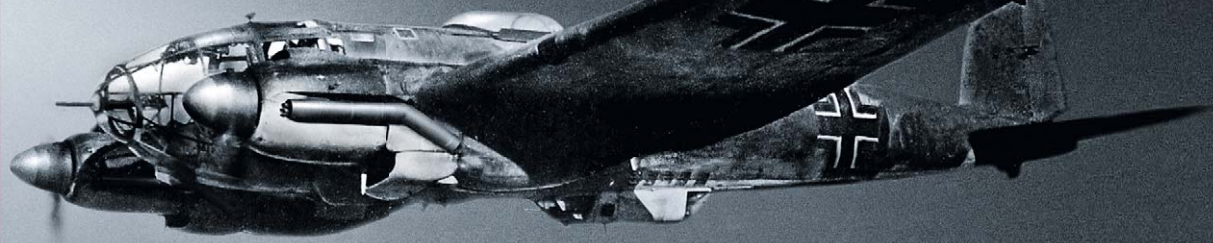
€ 6,50
Okt. 2021
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Bücker-Treffen!
Exklusive Fotos
von 2021



IM FOKUS

Weltweit erster Einsatz von
luftgestützten Marschflugkörpern

V1-Bomber He 111



Britischer Seelenfänger Short SB.6
Für den Piloten gefährlicher als für den Feind?



F6F-5 Hellcat: schnell, sicher – überlegen
Das beste Trägerflugzeug des Weltkriegs

Jetzt als Heft und ePaper lesen!

* nur im Inland

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 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

Leben wie ein Milliardär



Offenkundig haben die Superreichen dieser Welt ein neues Hobby: Weltraumflüge! Gefühlt vergeht kaum ein Monat, in der kein Milliardär auf Armstrongs Spuren wandelt. Die Erdanziehungskraft überwinden, einen passenden Orbit einnehmen und an einem Stück zurückkehren – heute erscheint uns diese technische Meisterleistung selbstverständlich. Dabei musste die Menschheit erst viele enorme Sprünge vollführen, ehe Armstrong mit seinem Hüpfen auf dem Mond Geschichte schrieb. Einer der größten Schritte gelang während des Ersten Weltkriegs, wobei die Raketentechnik vor allem als Waffe diente. Jene erschien so vielversprechend, dass insbesondere die Deutschen immer mehr Einsatzmöglichkeiten erprobten, bis ihnen irgendwann ein verblüffender Durchbruch gelang: Der

Abschuss eines Marschflugkörpers von einem Heinkel-Bomber! In unserem Fokus-Beitrag berichten wir über die Entwicklung der He 111 zum V-1-Bomber.

Während die Erkenntnisse über die V-Waffen ganze Bücher füllen, bleiben zahlreiche Rätsel des Zweiten Weltkriegs weiterhin ungelöst. So etwa das Schicksal mehrerer deutscher Jagdflieger, die von einem Einsatz über den Niederlanden Anfang 1944 nicht mehr zurückkehrten. Beinahe schon schien es aussichtslos, jemals Licht ins Dunkel zu bringen, bis die Niederländer unerwartet ein Wrack entdeckten, das uns heute seine bewegende Geschichte erzählt.

Sie sehen, liebe Leser: Um Neues zu erfahren und zu erleben, muss man kein durchs All düsender Milliardär sein – es genügt, eine Ausgabe von *Flugzeug Classic* zu erwerben.
Ihr Markus Wunderlich

Die Fieseler Fi 103/V 1 war der erste militärisch eingesetzte Marschflugkörper. Auch ihr Einsatz von der He 111 aus war ein absolutes Novum

Foto picture alliance/Mary Evans Picture Library



Foto Comme des images

Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

In den Niederlanden wurde wieder ein Wrack aus dem Zweiten Weltkrieg geborgen.

Ich würde lieber mal wieder etwas über Bergungen aus anderen Weltregionen lesen wollen.

44%

Ich finde es gut, dass die Niederländer so engagiert sind, was das angeht.

42%

Mich würde interessieren, ob da eine alliierte oder deutsche Maschine geborgen wurde.

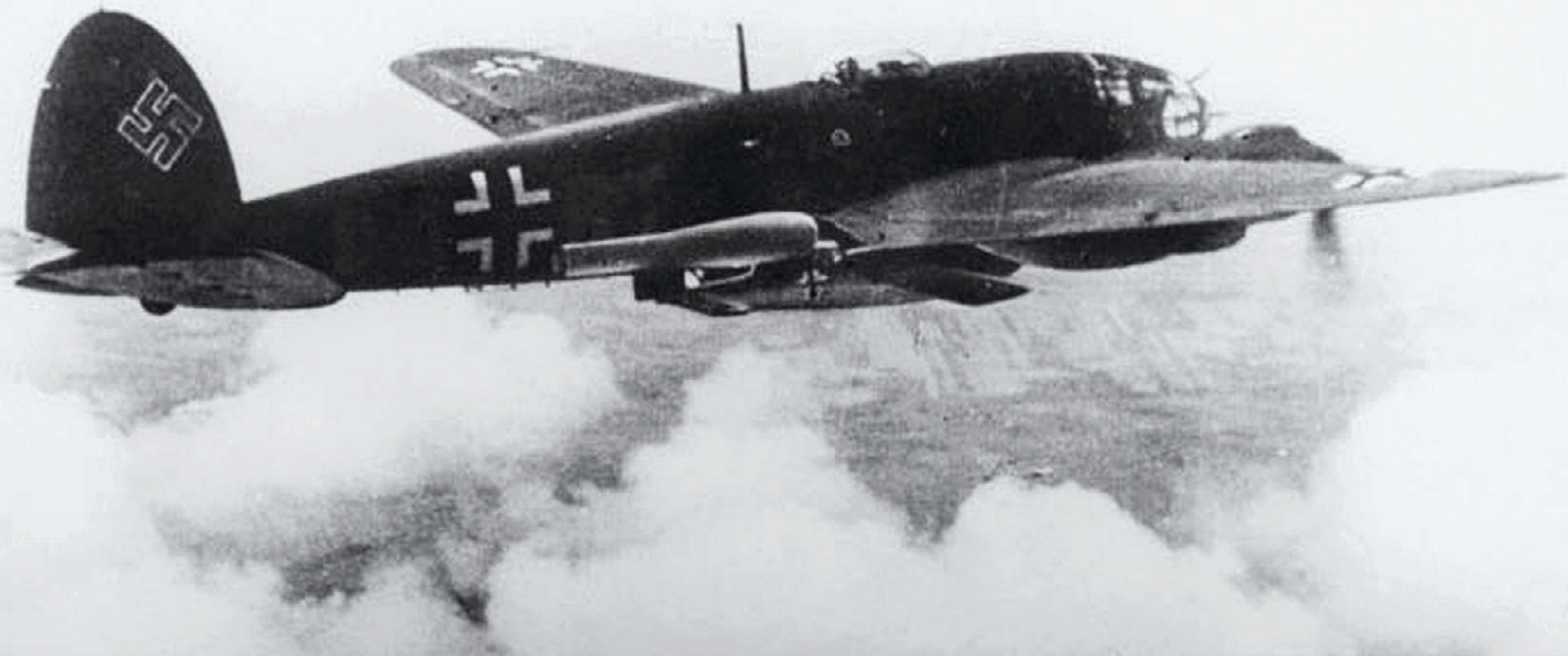
14%

www.flugzeug-classic.de

**Mehr zu diesem Thema
ab Seite 12**

35

Weil die Deutschen ab Mitte 1944 ihre V-1-Abschussstellungen verlieren, suchen sie nach einer Alternative: He 111 mit Marschflugkörper



OLDTIMER

Bergung einer Messerschmitt Bf 109

Ungeklärte Schicksale

TITELTHEMA

12

Bei Luftkämpfen über den Niederlanden fallen am 30. Januar 1944 einige Bf-109-Piloten US-Begleitjägern zum Opfer. 77 Jahre später hat man das Schicksal eines deutschen Flugzeugführers endgültig klären können.

TECHNIK

Grumman F6F-5

Fließend verbessert

TITELTHEMA

20

Seit Herbst 1943 ist die F6F das Standardjagdflugzeug der schnellen US-Trägerkampfverbände. Doch Grumman ruht sich nicht auf seinen Lorbeeren aus und feilt an der »Super Hellcat«.



20 Mehr Schutz, agiler und flexibler in der Waffenlast – mit der F6F-5 ist Grumman auch weiterhin ganz vorne mit dabei

OLDTIMER

Bückertreffen 2021

Aufatmen

TITELTHEMA

28

Ende Juni dieses Jahres fand nach einem Jahr Zwangspause wieder ein Bückertreffen statt. Unser Autor Andreas Zeitler war vor Ort und berichtet von seinen »beflügelten« Eindrücken.

SERIE – IM FOKUS

Heinkel He 111 mit V 1

»Wie ein beleuchteter Bus«

TITELTHEMA

35

Die He 111 war bis Kriegsende ein Standardbomber der deutschen Luftwaffe. 1944 erhielt sie jedoch noch einmal eine ganz neue Rolle: als fliegende Abschussbasis für die V 1.



28 Endlich wieder den Fahrtwind spüren und Gleichgesinnte sehen: In Aalen-Elching kommen Bucker-Enthusiasten zusammen



12 Niederländische Organisationen und das Militär bergen eine Bf 109 und stoßen dabei auch auf Überreste eines Vermissten



60 Mitten in der Nacht erreicht die Fw 200 per Transporter mit Sondergenehmigung Berlin – eine logistische Herausforderung

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52

Unverzichtbar 54

Als Transporter stand die Ju 52 den gesamten Zweiten Weltkrieg über bei der Luftwaffe im Dauereinsatz. Aber auch danach flog das Muster noch bei ausländischen Fliegerstreitkräften – teils bis in die 1980er-Jahre hinein!

OLDTIMER

Focke-Wulf Fw 200

Auf die Reise geschickt 60

Es ist ein wichtiger Moment für die Luftfahrtgeschichte: Am 24. Juni diesen Jahres traf die einzige vollständig restaurierte Fw 200 in Berlin ein. Wir berichten über die bewegenden Augenblicke der Übergabe.

TITELTHEMA

TECHNIK

Short SB.6

Abgelehnt! 66

Royal Navy und Air Force lechzen Anfang der 1950er-Jahre nach einem modernen U-Boot-Jäger und bestellen die Seamew. Doch bald darauf kassieren sie ihre Aufträge wieder ein. Warum?

TITELTHEMA

ZEITGESCHICHTE

Luftsiege im Ersten Weltkrieg

Der Kampf um die Zahlen 74

Welches Fliegerass hat im ersten Weltkrieg wie viele gegnerische Maschinen abgeschossen? Gesichertes Wissen, könnte man meinen. Dass dem nicht so ist, erläutert Bruno Schmaling.



66 Was hier so elegant wirkt, kann für die Piloten sogar gefährlich sein. Die Seamew ist schwer zu steuern ...

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Albatros D.III.....	74	Junkers F.13.....	9
Albatros D.V.....	74	Junkers Ju 52.....	54
Avro Lancaster.....	9	Junkers Ju 88.....	8
Boeing B-17.....	14	Heinkel He 111.....	35
Bristol F2.....	78	Messerschmitt Bf 109.....	15
Bücker Bü 133.....	30	North American T-28.....	8
Fairey Gannet.....	72	Republic P-47.....	14
Focke-Wulf Fw 200.....	60	Short SB.6.....	66
Grumman Hellcat.....	20	Sopwith Triplane.....	77
Ilyuschin Il-4.....	37	Vickers Wellington.....	37

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Unterhaltung	34
Bücher / Leserbrief	50
Background	73
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD
Bf-109-Profil: Zchg. H. Ringlstetter
Fw 200: J. Friebe
Bü 133: A. Zeitler
He 111 und V 1: H. Ringlstetter
SB.6: Slg. C. König
F6F-5: U.S. Navy

TITELSEITE: Eine He 111 feuert eine V 1 aus der Luft ab – das gab es! Hier eine Montage





■ Blubbern über Wiener Neustadt

Immer sachte! 20 PS sind knapp bemessen und der rund 100 Jahre alter Motor muss seine Betriebsgrenzen im praktischen Flugbetrieb noch beweisen. Im Juni 2020 ist die bildschöne CraftLab-Reproduktion der Klemm-Daimler L 20 erstmals in Wiener Neustadt geflogen (siehe *Flugzeug Classic* 11/2020). Seit diesem Frühjahr geht die Flugerprobung weiter – bislang problemlos, wie Testpilot Sebastian Knapp bestätigt. Bei dieser Gelegenheit sind auch die ersten Air-to-Air-Fotos entstanden.

Bis Mitte Juli standen erst 4:45 Flugstunden und 21 Landungen im Bordbuch. Noch hält man sich vorsichtig im Platzbereich des weitläufigen Fluggeländes auf – stets angewiesen auf freundliche

Windverhältnisse angesichts der mageren Motorleistung. Und bevor jemand im hinteren Sitz mitfliegen darf, will sich das Team an die hintere Schwerpunktlage herantasten; aber mehr als 80 Kilogramm dürfte der Passagier nicht wiegen, weiß man schon jetzt.

Was danach mit dem edlen Leichtbau-Klassiker geschehen soll, ist noch offen. Der Besitzer, Ernst Piech, könnte die Maschine freilich in seinem Fahr(T)raum-Museum in Mattsee, Salzburger Land, ausstellen; derzeit wird es umgebaut. Die Fans wären vermutlich eher dafür, die L 20 mit ihrem blubbernden Daimler-Boxer auch künftig in Aktion zu sehen und zu hören – auf künftigen Airshows vielleicht. Mal schau'n.

Text Stefan Bartmann/Bild Markus Tatscher



■ NORTH AMERICAN T-28

Schwerer Unfall

Es ist eine Tragödie: Am 20. Juni diesen Jahres stürzte eine T-28 der Flying Bulls beim Rückweg von einer Flugschau im polnischen Leszno nach Salzburg über dem tschechischen Ort Zvikovské Podhradí ab. Dabei starb der Pilot Rainer Steinberger. Sein Begleiter, laut unbestätigten Informationen

der Fotograf Miro Majcen, erlitt schwere Verbrennungen. Wie es zu dem Unfall kam, ist noch nicht abschließend geklärt. Da die Propellerblätter aber nur leicht verbogen sind, vermutet man, dass der Motor beim Aufprall nur noch mit wenig Leistung gelaufen sein dürfte. Laut des tschechischen Luftfahrtex-

perten Pavel Krejčí befand sich die Maschine in einem einwandfreien Zustand. Jedoch kam es während des Flugs zu einem technischen Problem, aufgrund dessen das Triebwerk ausgefallen sein soll. Der Pilot setzte noch einen Notruf ab, die Notlandung misslang.

Alexander Müller ■

Im Juni dieses Jahres stürzte eine T-28 der Flying Bulls ab

Foto Flying Bulls



■ JUNKERS JU 88

Reste einer unbekannten »Ju«

Norwegische Fischer haben in diesem Jahr das Typenschild einer Ju 88 entdeckt – ihre Identität bleibt aber noch rätselhaft. Zwischen Juni 1940 und Mai 1945 nutzte die Luftwaffe den norwegischen Flughafen Banak (heute: Lakselv Lufthavn) am südlichen Ende des Porsangerfjordes in der Finnmark als Einsatzhafen gegen die Sowjetunion und Nordmeer-Geleitzüge. Unter anderem lagen dort die Wettererkundungsstaffeln 5 und 6, die 1.(F)/22, die 10./LG 1 und die I. und II./KG30, die II. und III./KG26 sowie für kurze Zeit auch die I./KG 60. Am nördlichen Eingang des Porsangerfjordes liegt zirka 75 Kilometer von Banak entfernt Honningsvåg auf der Insel Magerøya. Auf dieser Insel befindet sich auch das Nordkapp.

Vor Honningsvåg finden lokale Fischer in rund 200 Metern Wassertiefe seit 2016 immer wieder Wrackteile einer Ju 88; unlängst war ein Typenschild dabei. Erstaunlich gut lesbar steht darauf »Ju 88 A-1 Nr. 1706«, »8.88 302« und das Abnahmedatum »28.2.1941« nebst Stempeln der Bauaufsicht der Luftwaffe bei Arado. Eine Zuordnung war indes noch nicht möglich. Wenn Sie helfen können, freut sich der norwegische Historiker Roy Arne Olsen über eine Zuschrift an roy@raolsen.no Christian König ■

Junkers Ju 88 waren während des Zweiten Weltkriegs, wie hier 1943, über Norwegen öfters zu sehen. Eine ist nun wieder aufgetaucht

Foto picture-alliance/ZB



Aus 200 Metern Tiefe stammt dieses Wrackteil nebst Typenschild einer Junkers Ju 88. Es könnte als Ersatzteil in Lizenz bei Arado entstanden sein

Foto Roy A. Olsen

■ AVRO LANCASTER

Beflügelte Hilfe aus Frankreich

Es ist ein straffer Zeitplan: Die Avro Lancaster NX611 »Just Jane« des Lincolnshire Aviation Heritage Centre in East Kirkby muss zu Beginn der Sommersaison im Mai rollen, da immer wieder das Geld für die nächsten Restaurierungsarbeiten im kommenden Winter zusammenkommt. Längerfristige Arbeiten sind so nicht möglich. Dafür ist das Museum mit dem französischen Verein Ailes Anciennes in le Bourget bei Paris jetzt eine Kooperation eingegangen: Ailes Anciennes restauriert gerade selbst auch eine baugleiche Avro Lancaster Mk.VII, die später einmal im Musée de l'Air zu sehen sein soll. Bis auf die Tragflächen ist die NX664 fertig. Die Vereinbarung sieht vor, in England zuerst die Tragflächen der NX664 rollfähig zu restaurieren, um diese dann übergangsweise an der NX611 zu montieren.

Währenddessen wollen die Restaurateure die Tragflächen der »Just Jane« ganz ohne Zeitdruck wieder in einen flugtüchtigen Zustand versetzen. Die Backbord-Tragfläche der



Man will die Tragflächen der Lancaster NX664 übergangsweise an der »Just Jane« montieren, um so während der Sommermonate die beliebten Lancaster Taxi Rides zu ermöglichen



Die Backbordtragfläche der NX664, letzte französische Kennung WU 21, nach ihrer Ankunft in East Kirkby. Die Wrackteile befanden sich seit 1984 in Frankreich



Verblasstes Hoheitszeichen der Aeronavale auf der stark restaurierungsbedürftigen Backbordtragfläche der NX664

Fotos (3) Martin Keen

französischen Lancaster ist bereits in East Kirkby eingetroffen. Die beiden Lancaster vereint eine gemeinsame Geschichte: NX611 und NX664 entstanden 1945 bei der Austin

Motor Company in Longbridge und waren zuletzt als Seeaufklärer Anfang der 1960er-Jahre bei der französischen Marine im Südpazifik im Einsatz. Andreas Metzmacher ■

■ BOEING B707

Sang- und klanglos

Der Entschluss der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (DTMB) vom Frühling dieses Jahres ist sicher ein harter Schlag für alle hiesigen Fans der B707. Die Institution hat ihre Boeing mit dem Kennzeichen D-ABOC zerlegt. Ein Teil des Seitenleitwerks und der Kabine sollen beim Museum bleiben, den Rest möchte man versteigern. Dabei hat die Maschine eine bewegte Geschichte: 1961 ging sie als 4X-ATB an die israelische Airline El Al. Neun Jahre später versuchten zwei Angehörige der Palestinian Liberation Organization (PLO) vergeblich, das Flugzeug zu entführen. Anlässlich der 200. Lufthansa-Bestellung bei Boeing wollte der Hersteller der Kranich-Airline zu ihrem 60. Geburtstag 1986 ein besonderes Geschenk machen: Er schleuste die ex El-Al-Maschine mit US-Kennzeichen nach West-Berlin, verpasste ihr dort ein altes Lufthansa-Farbkleid und das Kennzeichen D-ABOC. Sie sollte so an die 1960 von Willy Brandt »Berlin« getaufte B707 erinnern. Die Lufthansa gab das Geschenk an die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (DTMB) weiter.

Dort wusste man aber nichts damit anzufangen und verfrachtete es zur Standortschießanlage an der Bernauer Straße. Wind und Wetter ausgesetzt, präsentierte sie sich zuletzt in einem desolaten Zustand. Nachdem der Flughafen Hamburg sich entschlossen hat, die auf ihrem Gelände abgestellte B707 ebenfalls zu verschrotten, steht in Deutschland nun keine »707« mehr.

Werner Fischbach ■



Die B707 zeigte sich zum Schluss in einem äußerst desolaten Zustand



Zumindest ein Teil des Seitenleitwerks möchte das DTMB behalten

Fotos (2) Dirk Grothe/DTMB

■ BELL UH-1

Goodbye Huey

Eine speziell lackierte UH-1 tourte zum Abschied noch mal durch Deutschland. Zu sehen war sie unter anderem in Niederstetten, aber auch, wie hier, in Bückeburg. Künftig soll sie im dortigen Hubschraubermuseum zu sehen sein

Foto Jürgen Hörstel



Jedes Kind kennt sie, ihr Spitzname »Teppichklopper« ist Programm: Seit dem 16. August 1967 dient die Bell UH-1D in der Bundeswehr – doch nun ist ihr Ende gekommen. Auf dem Höhepunkt ihrer Einsatzzeit hatte die Luftwaffe 136 Hueys an sechs, die Heeresflieger 204 der robusten Drehflügler auf acht Plätzen stationiert. Auch

20 SAR-Stützpunkte nutzten die UH-1D. Bis September 2019 sammelten sie über 2,33 Millionen Flugstunden, und das stets äußerst zuverlässig. Mit einer »Goodbye Huey Tour« durch Deutschland verabschiedete sie sich nun in den Ruhestand. Als farbenfrohe Botschafterin nutzte man dafür die mit einer Sonderlackierung versehene 73+08, Werk-

nummer 8428, ausgeliefert am 26. Januar 1970. Die 73+08 flog bei der Heeresflieger-Waffenschule und den Heeresflieger-Regimentern 10 (Fassberg), 20 (Neuhausen ob Eck) und zuletzt beim Transporthubschrauber-Regiment 30 in Niederstetten. 1993 folgte ein NDV-Umbau, 1999 ein NTF- und 2004 ein IFR-Upgrade.

Christian König ■

So richtig beliebt



Zu Tausenden bei der RAF in Dienst: Tiger Moth II
Foto RAF Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Heutzutage gilt sie noch immer als »der alte Flieger« schlechthin – zumindest dann, wenn sie munter auf der Leinwand oder über die Mattscheibe im heimischen Wohnzimmer schwirrt. Die Rede ist von der de Havilland D.H. 82 Tiger Moth. Womit ganz sicher niemand rechnet, als der zweiseitige Doppeldecker vor nunmehr 90 Jahren zum Erstflug abhebt. Genau gesagt am 26. Oktober 1931. Entworfen und gebaut hat man ihn als Antwort auf eine Ausschreibung der RAF, die damals einen neuen Anfangstrainer sucht. Der soll fliegerisch ebenso

gutmütig wie unverwundlich sein – beides erfüllt die D.H. 82 bestens. Ihr unverkennbares Merkmal: die gepfeilten Tragdecks, geschuldet dem frei zugänglichen – oder besser ausstiegs- und absprungfreundlichen – Cockpit.

1932 ordert das Militär die ersten 35 Serienmaschinen; Zivilverkäufe und Export laufen hervorragend. Bei Kriegsbeginn nutzt die RAF bereits 500 Stück. Zum Ende der Produktion 1944 haben über 8490 militärische und zivile »Tigermotten« die Werke verlassen, viele in diversen Commonwealth-Ländern oder anderen Staaten. Dazu gesellen sich noch gut 375 fernsteuerbare D.H.82B Queen Bee. Als der Zweite Weltkrieg am 15. August 1945 vorbei ist, hat die RAF nicht weniger als 4005 Tiger Moth II, wie man den Trainer hier nennt, übernommen. Sogar die US-Streitkräfte nutzen zeitweise 200 Stück als PT-24.

Fünf Jahre später ist die Dienstzeit bei der RAF um, manch andere Luftwaffe

schult jedoch weiterhin damit. Der Zivilmarkt saugt die braven Schulmaschinen gierig auf; bis heute findet man die betagten Oldies am Himmel. Wie erwähnt, erfreut sich die »Tigermotte« großer Beliebtheit als wandlungsfähiges Filmflugzeug. Ihr zerbrechliches Aussehen prädestiniert sie für die Rolle des »alten Fliegers«. Gut, mittlerweile hat sie mehr digitale Konkurrenz. Freilich fehlt letzterer oft genug jener im wahrsten Wortsinne lebendige Charme der Tiger Moth.

Wolfgang Mühlbauer ■



Nicht nur auf der Hahnweide sind »Tigermotten« gern gesehen

Foto Roland Vogel