



La Ferté-Alais

Endlich zurück!  
So stark war die  
Airshow nach der  
Corona-Pause

Mosquito  
Der steinige  
Weg zum  
Jagdbomber



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

# FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt  
Zeitgeschichte  
Oldtimer



Fw 190

Sensationsfund bei Gotha

6./JG 5: »Expertenstaffel«  
der Eismeer-Jäger

## Arktis-Asse



Ein Trick machte die Ju 88 groß  
So kurbelte Junkers 1939 die Produktion an



IM FOKUS: LA-5

Stalins fliegendes Schwert  
Wie Lawotschkins  
Jäger die Bf 109 einholte



# Die Geschenkidee für Luftfahrt-Freunde



Als Dankeschön erhalten Sie eine Prämie Ihrer Wahl!

Verschenken Sie 12 Ausgaben *Flugzeug Classic* – zu Weihnachten, zum Geburtstag oder einfach nur so!

Mit Geschenkkurkunde zum Überreichen und Prämie für Sie.



**Flugzeug Classic-Tasse**

Auf der *Flugzeug Classic*-Tasse ist eine Dornier Do 335 abgebildet, eines der revolutionärsten Kolbenflugzeuge des Zweiten Weltkrieges. Revolutionär gut schmeckt darum aus dieser Tasse auch das Heißgetränk Ihrer Wahl. Sie ist in limitierter Auflage erschienen und fasst 330 ml.



**Buch »Messerschmitt Bf 109«**

Tiefdecker, Jagdbomber, Nachtjäger und Aufklärer – die vielseitig einsetzbare Messerschmitt Bf 109 schrieb Geschichte. Mit rund 33.300 Maschinen gilt die Maschine als meistgebautes Jagdflugzeug der Geschichte. Erfahren Sie alles über eines der wichtigsten Flugzeuge der deutschen Luftwaffe!



**Original Bergmann-Fliegeruhr**

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

Gleich bestellen unter [www.flugzeugclassic.de/geschenkabo](http://www.flugzeugclassic.de/geschenkabo)

# Editorial

## Gewinner und Verlierer

**H**aben Sie am Wahlabend auch dieses seltsame Geräusch gehört? Dieses dröhnende Scharren? Das waren Schmidt und Kohl, die sich im Grab umgedreht haben. Die bedröppelten Mienen, vor allem bei der »Wahlparty« der CDU, sprachen Bände. Ein Gewinner-Team sieht zumindest anders aus.

An diese Szene musste ich denken, als ich das Manuskript für unsere aktuelle Titelgeschichte von Dan Zamansky auf meinem Schreibtisch hatte. Es geht darin um die verblüffende Geschichte der 6. Staffel des JG 5, auch bekannt als die »Expertenstaffel« – schon mal gehört? Im hohen Norden stationiert, errang die Staffel außergewöhnliche Erfolge und brachte eine Reihe von Fliegern wie Rudolf Müller, Theodor Weissenberger und Hans Döbrich hervor. Wer hier ohne Ritterkreuz bei offiziellen Anlässen erschien, musste sich glatt den Vorwurf gefallen lassen, dass sein Dienstanzug unvollständig sei. Unser Autor erzählt die Geschichte einer Staffel, die in der Tat als ein »Gewinner-Team« gelten kann.

Bange Blicke gehen wieder einmal in die USA – die Schuldenobergrenze ist erreicht und so manch einer unkt, dass das Land de facto pleite ist. Ob dem wirklich so ist, werden Wirtschaftshistoriker eines Tages klarer beurteilen können. NS-Deutschland hingegen war Ende der 1930er-Jahre tatsächlich bankrott. Die maßlose Aufrüstung, die verheerenden Staatseingriffe und die gigantischen Bauprojekte haben jede Reichsmark verschlungen, die vorhanden war – und noch viel mehr. Holger Lorenz zeigt dies exemplarisch am Junkerskonzern auf und erklärt, wie Junkers versuchte, seine einzigartige Stellung im »Dritten Reich« zu erhalten. Eine Stellung, die das Unternehmen vor allem einem Erfolgsprodukt verdankte: der Ju 88.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,  
Chefredakteur

Foto Comme des Images

### Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Am 28./29. August dieses Jahres fand nach einer coronabedingten Pause die Airshow in La Ferté-Alais wieder statt.

Mehr zu diesem Thema ab Seite 30!

Ich war noch nie dort, Airshows interessieren mich auch nicht so sehr.

5 %



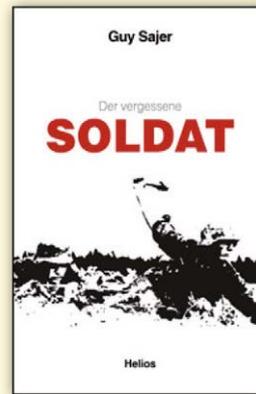
89 %

Ich habe das Event noch nie besucht, möchte aber sehen und lesen, wie es vor Ort war.

Ich war schon einmal in La Ferté-Alais. Hat sich durch die Pandemie etwas verändert?

6 %

www.flugzeug-classic.de



\*\*\*Weltbestseller\*\*\*

Sajer, Guy

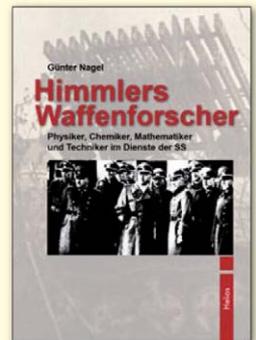
### Der vergessene Soldat

483 Seiten, Paperback, 14,8x22,3 cm; ISBN: 978-3-86933-146-1

22,00 €

Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

„Niemand, der das Buch zu Ende liest, wird es je wieder vergessen.“ (New York Times)



Nagel, Günter

### Himmlers Waffenforscher

Physiker, Chemiker, Mathematiker und Techniker im Dienste der SS

388 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 83 Abb., 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-068-6

36,00 €



Möller, Christian

### Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20

an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945

360 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, Großformat; ISBN 978-3-938208-67-0

44,50 €



neu

Laube, Heinz

### 1945 – Flucht in die Zukunft

Vom Kriegskind zum General der Luftwaffe

207 Seiten, Hardcover, 33 Abb., 14,7x21,8 cm; ISBN 978-3-86933-274-1

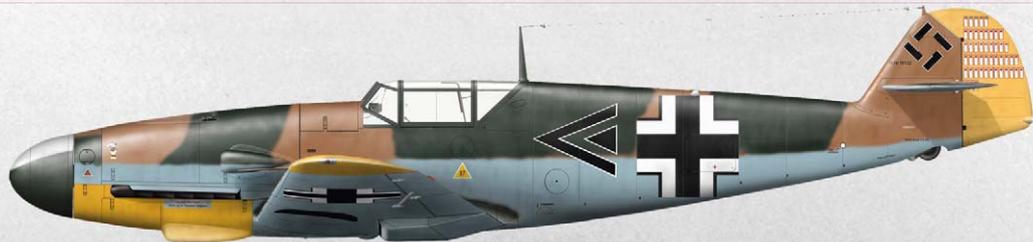
22,00 €

## Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

**14** Binnen weniger Monate gelingt es dem Jagdgeschwader 5 und allen voran ihrer 6. Staffel, mit ihren Bf 109 den Luftraum über Murmansk zu beherrschen



**ZEITGESCHICHTE**

Expertenstaffel

**Arktis-Asse**

**TITELTHEMA**

**14**

Das JG 5 kämpft im Zweiten Weltkrieg im hohen Norden gegen die sowjetischen Luftstreitkräfte. Ab Frühjahr 1942 tritt eine Einheit besonders in Erscheinung und bringt einige Fliegerasse hervor: die »Expertenstaffel«. Was ist das Geheimnis ihres Erfolgs?

**TECHNIK**

de Havilland DH.98

**Zögerlicher Anlauf**

**TITELTHEMA**

**22**

Als Schnellbomber konzipiert, brilliert die DH.98 zunächst als Aufklärer und Nachtjäger. Unser Autor erklärt, warum der Mosquito-Bomber so lange in den Startlöchern stecken bleibt.



**22** Die W4057 verkörpert den ersten Mosquito-Bomber. Bis zum serienreifen Jagdbomber braucht es noch eine Menge Arbeit

**OLDTIMER**

La Ferté-Alais

**Es geht wieder los!**

**TITELTHEMA**

**30**

Am 28. und 29. August fand wieder die Airshow in La Ferté-Alais statt. Das Event bot ein mehrstündiges Flugprogramm mit viel Feuerwerk und spektakulären Auftritten. Wir waren vor Ort.



**30** Solche atemberaubenden Momente wie hier in La Ferté-Alais in diesem Jahr bieten nur wenige Airshows auf der Welt

**SERIE - IM FOKUS**

Lawotschkin La-5

**Stalins »fliegendes Schwert«**

**TITELTHEMA**

**37**

Die La-5 gilt als eines der besten Jagdflugzeuge der sowjetischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Wir stellen es aus verschiedenen Perspektiven vor.



**37** Mit rund 10 000 produzierten Exemplaren war Lawotschkins La-5 ein zentraler Stützpfiler der sowjetischen Luftwaffe – zu Recht!



**62** Vermisstenforscher haben bei Gotha Teile einer Fw 190 geborgen. Der Motor sorgte dabei für eine besondere Überraschung

**TECHNIK – TYPENGESCHICHTE**

Dornier Komet und Merkur

**Dorniers »Himmelskörper« ..... 54**

In den 1920er-Jahren entwickelt Dornier mit der Komet und der Merkur erfolgreiche Verkehrsflugzeuge, die einige Rekorde für sich beanspruchen können.

**OLDTIMER**

Focke-Wulf Fw 190

**»Langnase« gefunden ..... 62**

In Thüringen gelang einem Bergungsteam eine Sensation: Sie entdeckten bei Gotha Überreste einer Focke-Wulf Fw 190. Wir berichten über die Bergung und was man über Maschine und Pilot weiß.

**OLDTIMER**

Dornier Do X

**Eine Legende erwacht ..... 68**

Seit 2014 arbeiten Studenten rund um Peter Kielhorn an der Rekonstruktion des gigantischen Verkehrsflugschiffs Dornier Do X. Der Bau des ersten Spants hat nun begonnen – ein Meilenstein für Enthusiasten der klassischen Luftfahrt.

**TITELTHEMA**

**TECHNIK**

Junkers Ju 88

**»Führerbefehl« zur Ju 88 ..... 74**

Ende der 1930er-Jahre ist das »Dritte Reich« bankrott und es gibt ein Hauen und Stechen um die vorhandenen Ressourcen. Um sich und die Ju 88 abzusichern, bedient sich Junkers eines Taschenspielertricks.

**TITELTHEMA**



**74** Stück um Stück rollen die Ju 88 ab dem Jahr 1939 aus den Werkhallen. Eine Finte war ein Grund des Erfolgs

**Flugzeuge in dieser Ausgabe**

Antonow An-2.....12	Grumman F6F.....9
Consolidated PBY.....33	Junkers Ju 52.....30
Curtiss P-40.....10, 20	Junkers Ju 88.....74
de Havilland DH.98.....10, 22	Lawotschkin La-5.....37
Dornier Do X.....68	Messerschmitt Bf 109.....8, 14
Dornier Komet.....54	Messerschmitt Me 262.....9
Dornier Merkur.....58	North American T-6.....34
Douglas AD.....33	Polikarpow I-16.....20
Focke-Wulf Fw 190.....65	Supermarine Spitfire.....35
Fokker Dr.I.....32	Vought F4U.....33

**RUBRIKEN**

Editorial .....	3
Bild des Monats .....	6
Panorama .....	8
Panorama Spezial .....	12
Background .....	36
Bücher / Leserbriefe .....	52
Unterhaltung .....	72
Vorschau / Impressum .....	82



**TITELBILD**  
 Ju 52: A. Zeitler  
 DH.98: Slg. W. Mühlbauer  
 Fw 190: Zchg. A. Polychronis  
 Bf 109: Slg. H. Ringstetter  
 Fliegerasse: Slg. H. Ringstetter  
 La-5: Zchg. A. Polychronis  
 Ju 88: Slg. H. Ringstetter

**TITELSEITE:** Ihre Messerschmitt Bf 109 waren eine der Stärken der 6./JG 5





### ■ Nach 30 Jahr' wunderbar

Man könnte fast meinen, diese Messerschmitt Bf 109 G-6 ist gerade frisch aus dem Erla Maschinenwerk in Leipzig gerollt. Doch als eine kleine Moskauer Firma sie 1990/91 aus einem See an der Grenze zu Estland gezogen hat, sah sie noch ganz anders aus. Nach 30 Jahren steht nun bald ihr Erstflug bevor – ein großer Moment! Mehr über die Restaurierung und die Geschichte der Maschine auf Seite 8.

Text Alexander Müller/Foto Mark Sheppard

Wartet auf ihren Erstflug: die restaurierte Bf 109 G-6, W.Nr. 410077. Da sie an der Ostfront gekämpft hat, haben ihr die Restaurateure den typischen Anstrich mit gelbem Rumpfband, sowie gelben unteren Flügelspitzen und gelber unterer Motorhaube verpasst Foto Mark Sheppard



■ MESSERSCHMITT BF 109

# Erste »109« aus der UdSSR

Die Flotte der weltweit restaurierten und flugfähigen Messerschmitt Bf 109 ist bald um eine G-6 reicher. Die W.Nr. 410077 ist nun nämlich aus der Halle der Midwest Aero Restorations auf dem Vermilion Regional Airport, Illinois, herausgerollt. Schon Ende dieses Jahres oder Anfang 2022 soll sie erstmals wieder abheben.

Die G-6 entstand im September 1943 im Erla Maschinenwerk in Leipzig und gelangte

anschließend zum JG 54 an die Ostfront. Anfang 1944 startete sie von Dorpat aus, heute Tartu in Estland, zu einem Einsatz. Von einer sowjetischen Flak getroffen, musste der Pilot auf dem Peipus-/Swiblosee an der heutigen Grenze zwischen Estland und Russland notlanden. Er überlebte. Die Deutschen entschieden sich daraufhin, die Maschine zu versenken, statt sie zu bergen, da die feindliche Frontlinie zu nah war.

Der kleinen Moskauer Firma Retrotechnika gelang es 46 Jahre später, die Überreste zu bergen. Über Moskau gingen sie dann zu Eigentümern nach Kanada, Australien und sogar München. Seit 2012 ist sie im Besitz des ehemaligen F-18-Piloten Bruce Winter, der sie der Midwest Aero Restorations anvertraut hat. Man vermutet, dass diese G-6 der erste in der UdSSR geborgene Warbird ist, der in den Westen gelangte. **Mark Sheppard** ■



Im Jahr 1990/91 hat eine Moskauer Firma den Warbird geborgen und an den Westen verkauft – ein Novum

Foto Sammlung Mark Sheppard

■ WIEDER IM HANDEL

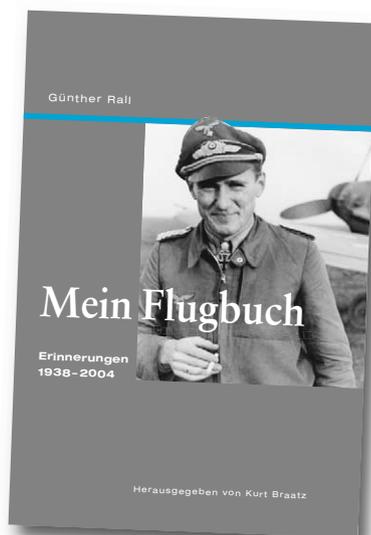
## Günther Ralls »Flugbuch«

Er erzielte im Zweiten Weltkrieg 275 Luftsiege, führte die F-104G Starfighter in die deutsche Luftwaffe ein, wurde Inspekteur der deutschen Luftstreitkräfte und vertrat Deutschland als Drei-Sterne-General im NATO-Militärausschuss: Günther Rall gehört zu den Zeitzeugen ersten Ranges. Seine seit 2013 ausverkauften Erinnerungen unter dem Titel *Mein Flugbuch* zählen zu den begehrtesten Raritäten der Luftfahrtliteratur: gebrauchte Exemplare in englischer Sprache werden zu Preisen um 400 Dollar gehandelt, gebrauchte deutschsprachige liegen bei 100 Euro. Nun legt der Neunundzwanzig-Sechs Verlag die deutsche Ausgabe in unverän-

dert hoher Qualität wieder auf – zum Ladenpreis von 46,80 Euro. Sie kann ab sofort unter [www.neunundzwanzigsechs.de](http://www.neunundzwanzigsechs.de) oder im Buchhandel bestellt werden. Der Nachdruck ist auf 500 Exemplare begrenzt, die Auslieferung beginnt am 30. Oktober 2021. **Kurt Braatz** ■

*Günther Rall: Mein Flugbuch. Erinnerungen 1938–2004. 376 Seiten, 152 Abbildungen, Hardcover, hochwertige Fadenbindung, ISBN 978-3-9807935-3-7, Preis: 46,80 Euro*

Wieder im NeunundzwanzigSechs Verlag erhältlich:  
Günther Ralls Erinnerungen Foto Sammlung Kurt Braatz



■ GRUMMAN F6F

## Navy-Veteran

**E**ndlich durchstarten: Am 3. Januar diesen Jahres konnte Steve Hinton mit der Hellcat von Fagen Fighters erstmals wieder abheben. Zweieinhalb Jahre hat die Grundüberholung gedauert. Die F6F-5, Bu. No. 78645, stammt aus dem Bestand des Yanks Air Museum in Chino, wo sie vier Jahrzehnte verbracht hatte. Am 2. März 1945 bei der U. S. Navy in Dienst gestellt, beendete sie zwei Einsatzturns mit der VF-14, bevor sie bei der VF 80 von Pensacola aus operierte. Vor ihrer Außerdienststellung diente sie wahrscheinlich noch als Zieldarstellungs-Drohne.

Ihre Heimatbasis ist jetzt Granite Falls in Minnesota, wo sie im Fagen Fighters WWII Museum eine stetig wachsende Flotte von flugfähigen amerikanischen Weltkriegsflug-



Diese Hellcat (im Vordergrund) ist das prächtige Ergebnis von über zwei Jahren Arbeit Foto Fagen Fighters

zeugen bereichert. Ihr Anstrich entspricht dem einer Maschine des heute 97-jährigen Ensign Don McPherson. Dieser hat Grumman

F6F Hellcats bei der VF-83 geflogen und insgesamt fünf Luftsiege erzielt.

Dave McDonald ■

■ HORST PHILIP †

## Deutschlands bekanntester Testpilot



Horst Philipp setzte sich für den Nachbau der Me 262 ein und erprobte ...

Fotos (2) Sammlung Andreas Zeitler



... ihn. Nun ist der Testpilot im Alter von 84 Jahren gestorben

**S**chweren Herzens betrauern wir das Ableben von Horst Philipp, der am 24. August 2021 im Alter von 84 Jahren verstorben ist. Sein Leben widmete er der Fliegerei und mit mehr als 8000 Flugstunden auf rund 100 verschiedenen Flugzeugmustern galt er als der bekannteste und erfahrenste Testpilot der bundesdeutschen Nachkriegszeit. Den größten Teil seiner Flugerfahrung sammelte er als Testpilot bei der Erprobungsstelle 61 (E-Stelle, heute Wehrtechnische Dienststelle 61 (WTD61) in Manching. Zu den fliegerischen Höhepunkten zählte dabei die Erprobung des Zero-Length-Launch-Systems (ZELL), in dessen Rahmen er am 5. Juli 1966 als erster deutscher Testpilot in Lechfeld den Raketenstart eines Starfighters durchführte. Neben solch speziellen Test-

flügen war er aber auch mit sämtlichen militärischen Flächenflugzeugen bestens vertraut, die sich während seiner Dienstzeit in der Flotte der Luftwaffe befanden.

Diese gebündelte Erfahrung stellte Philipp auch nach dem Ende seiner militärischen Laufbahn der deutschen Luftfahrt zur Verfügung. So wirkte er maßgeblich am Nachbau von Gustav Weißkopfs Flugapparat 21 mit und konnte im Jahr 1998 selbst erfolgreich nachweisen, dass dieser flugfähig war. Einige Jahre später stand er als Testpilot hinter dem Nachbau-Projekt der Flugwerk FW 190 und Messerschmitt Me 262 und ließ seine fliegerische Erfahrung dort mit einfließen. Ihm wurde die Ehre zuteil, nach mehr als 60 Jahren Erstflüge mit WK-II-Maschinen durchzuführen.

Professionalität und der Sicherheitsgedanke standen für ihn stets an erster Stelle. Für den Flug mit der FW 190 bereitete er sich akribisch unter anderem anhand früherer Pilotenberichte vor. Der Erstflug im Jahr 2004 war natürlich eine Sensation, den Erbauern standen die Tränen in den Augen. Philipps erste Eindrücke nach dem Flug vor geladenen Gästen wenige Monate später waren nach seinen Worten »eher unspektakulär«. Diese gewisse Art von Untertreibung war ihm eigen und Berichte über seine vielfältigen Flugerfahrungen und Erlebnisse strahlten stets eine sachliche Nüchternheit aus. Mit Hingabe führte er 2006 auch den Erstflug des Nachbaus der Me 262 in Deutschland durch und begleitete ihre Flugerprobung in den Folgejahren erfolgreich. Andreas Zeitler ■



Die Curtiss P-40 »Gloria Lyons« hat ihre Tragflächen zurückerhalten

Fotos (2) Dave McDonald

Beide Motoren der Mosquito FB.VI, NZ2336, sind im März 2021 angesprungen. Das war nicht selbstverständlich



■ CURTISS P-40/DE HAVILLAND DH.98

## Flügel im Doppelpack

Die Smith Collection hat in den vergangenen Monaten gleich an zwei Warbird-Fronten triumphiert: Zum einen erhielt die P-40N, NZ2230, »Gloria Lyons«, ihre überholten Flügel zurück. Die Restaurateure konnten so auch gleich den Pilotensitz wieder montieren, der mit dem Flügelmittelstück verschraubt ist. Außerdem brachten sie die Verkleidungen der Flügelwurzeln an. Nun sollen Motorverkleidung, die Leitwerke und Bewaffnung folgen: Sie möchten an die Unterflügelstationen vier Bombenattrappen hängen.

Zum anderen feierte eine Woche später auch die Mosquito FB.VI, NZ2336, mit ihrer restaurierten Tragfläche Hochzeit. Danach

ging es an die kosmetischen Arbeiten wie Staffelnennzeichen, die zahlreichen schablonierten Warnhinweise, die Ausstattung der Bomben- und Waffenschächte, die Kühler und Leitwerke. Die beiden 1610-PS-Merlin kamen zudem auf den Testlaufstand. Am 10. März erwachte der linke Motor zum Leben – nur ein paar Tage sprang auch der rechte Antrieb auf einen Schlag an. Obwohl er seit 1952 nicht mehr lief!

Bis zum 16. März hatte das Team de Havilland es geschafft, beide Triebwerke wieder in der »Mossie« zu montieren. Sie erhält den An-

strich einer Maschine der 487 (NZ) Squadron. Diese Staffel flog ihre Mosquito-FB-VI-Bomber in risikoreichen Tiefflugangriffen gegen spezielle Ziele wie das Gefängnis in Amiens und Gestapo-Hauptquartiere. Mit der Einsatzcodierung »D« ehrt man eine Mosquito-Crew, deren Maschine in den frühen Morgenstunden des 5. Juli 1944 rund 150 Kilometer südlich von Paris abgeschossen wurde.

Dave McDonald ■

## Verkettet am Himmel



Sweno-1 – fertig zum Start

Geht es um Begleitschutz, scheint es seinerzeit vor 90 Jahren durchaus sinnvoll, Bomber und Jagdflugzeuge miteinander zu koppeln. Ein derartiges Dreiergespann erhebt sich in der Sowjetunion am 3. Dezember 1931 erstmals in die Luft. Sweno, auf Deutsch Kette oder Schwarm, heißt jene eigenwillige Kombination, hinter der Fliegeringenieur Wladimir S. Wachmistrov steckt. Das Ziel: die Reichweite des Begleitschutzes zu steigern. Nützliche Nebeneffekte: Man kann Jäger einfacher über sehr große Strecken überführen oder aber dank vereinter Motorenleistung dem

Bomber einen Überlaststart erleichtern. Sweno-1 setzt sich zusammen aus einer zweimotorigen Tupolew TB-1 sowie zwei Jäger vom Typ I-4 (ANT-5) aus demselben Hause. Beide Begleiter schiebt man mithilfe einer Rampe auf die Flügel des Bombers und klinkt sie an speziellen Haltevorrichtungen ein. Sich in der Luft vom Mutterflugzeug zu lösen, klappt nach Anlaufschwierigkeiten gut. Die Versuche laufen darum weiter, obendrein werden sie zunehmend komplexer.

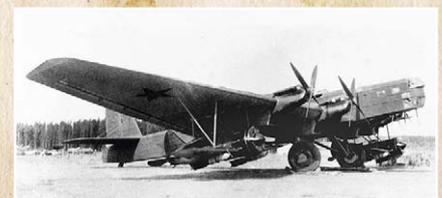
Bald weicht die TB-1 der viermotorigen TB-3, ebenso löst man die I-4 anderweitig ab. Grigorovich schafft mit der I-Z sogar ein spezielles Begleitflugzeug. Als Krönung gilt dann die Sweno Awiamatka: Fünf Jäger hängen gleichzeitig an ihr, Erstflug ist im November 1935. Doch wie sämtliche bis dahin erprobten Gespanne ist auch sie fliegerisch sehr anspruchsvoll. Der Durchschnittspilot kommt nur mit der abschließend getesteten Sweno SPB zu-

## Jahrestag & Personalien

recht. Diese besteht aus zwei Polikarpow I-16 Rata und einer TB-3, unter deren Flächen beide Jäger hängen, die ihrerseits als Sturzbomber fungieren.

Letztlich fehlt dem Sweno-Konzept genug Rückhalt bei der militärischen Führung, Stalin selbst hält nämlich nichts davon. Damit hat sich die Weiterentwicklung erledigt. Im Spätsommer 1941, zwei Monate nach Kriegsbeginn, fliegt Zweno SPB trotzdem den ersten von rund 30 Kampfeinsätzen ... Die Erfolge sind teilweise beachtlich.

Wolfgang Mühlbauer ■



Im Kriegseinsatz: Sweno SPB

Fotos (2) Sammlung Wolfgang Mühlbauer