



Schicksal geklärt
Wie ein deutscher
Nachwuchspilot 1944
in den Tod stürzte

RIAT-Airshow 2023
Stelldichein der Ikonen:
Von der Me 262 bis
zur Boeing B-52



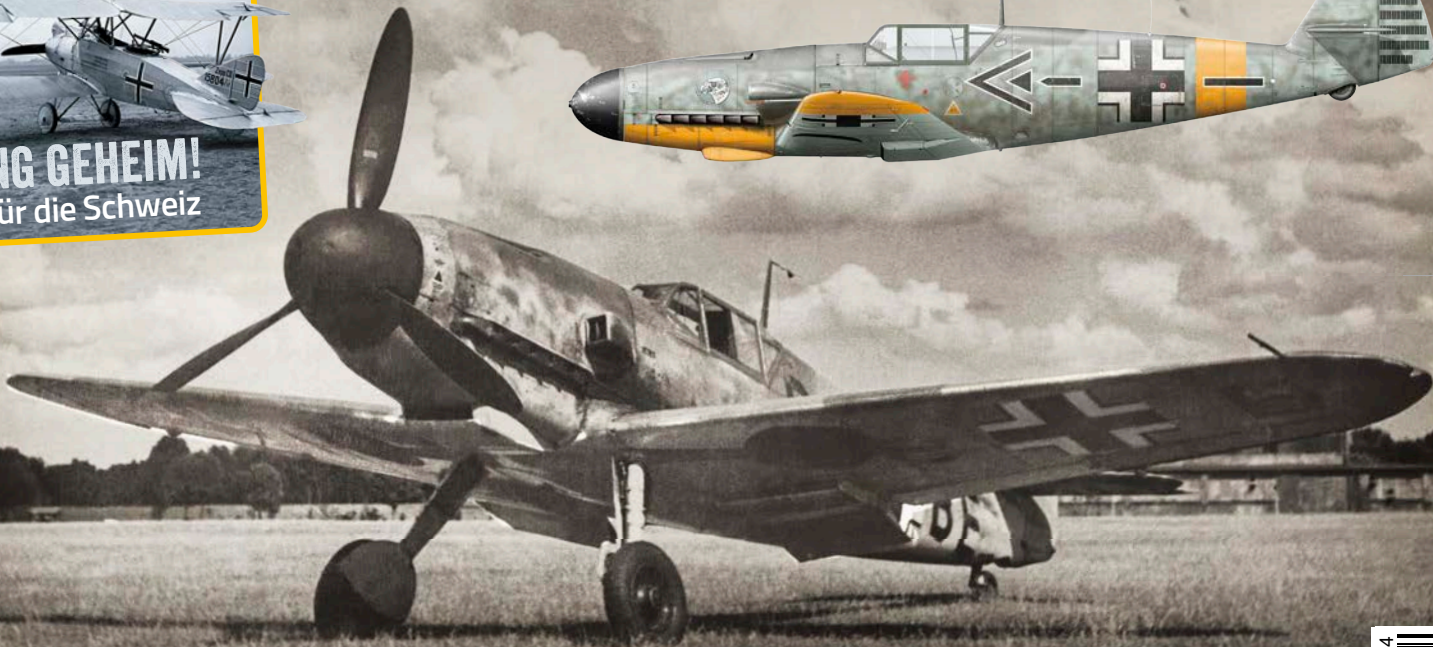
EUR 6,90
April 2024
A: EUR 7,60
CH: CHF 12,20
BeNeLux: EUR 8,20
I: EUR 9,50
DK: DKK 74,95

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



STRENG GEHEIM!
Beute für die Schweiz



Friedrich der Große

Die F-Version der Bf 109 im Fokus: Technik, Einsatz, Geschichte



B-26 Marauder - der fliegende Torpedo
Warum dieser Bomber Maßstäbe setzte



**Das Unglück vom
4. Oktober 1992**

Todesflug der El Al 1862
Die wahre Geschichte des Absturzes

ANGEBOT zum ABHEBEN



2 für
nur € 7,90

statt € 13,80* bei
Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast 43% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

Bei uns finden Sie packende Reportagen über die Geschichte der Fliegerei, Biografien, Porträts der wichtigsten Luftfahrzeuge aus allen Epochen sowie Berichte über Wrackbergungen, Restaurierungen, Nachbauprojekte, Pioniere der Luftfahrt, Flugshows sowie Reportagen zu historischen flugfähigen Zivil- und Militärflugzeugen.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Flugzeug Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo



F wie fantastisch

Erfolgsgeschichten beginnen nicht selten mit einem veritablen Fehlstart. Als etwa der berühmte »Panther« zum ersten Mal an die Front humpelte, eignete er sich bestenfalls als überdimensionierter Zigarettenanzünder, so oft, wie der Panzer in Brand geriet. Bei der Bf 109 F war es nicht anders. Die technischen Mängel der ersten Exemplare waren derart gravierend, dass so manch ein Schelm unkte, die Abkürzung »Bf« stünde in Wahrheit für »bald fertig«. Während die Konkurrenz aus Bremen hämisch gackerte, legten sich die Augsburger Messerschmitt-Ingenieure ins Zeug und besserten nach – mit sensationellem Erfolg. Die Bf 109 F mauserte sich vom Dodo zum Adler und übertraf mit ihrer Bewaffnung und ihrer hohen Geschwindigkeit sämtliche Feindmuster. »Mit der 109 F beherrschten wir den Himmel über Russland«, schwärmte ein deutscher Jagdflieger. Peter Schmöll berichtet in unserem Fokusbeitrag über Technik und Einsatz des legendären Jägers.

Ein gutes Flugzeug ist jedoch nur die halbe Miete. Mindestens genauso wichtig sind fähige Hände, die die Maschine steuern. Erst recht, wenn das Gerät sehr anspruchsvoll ist, und gerade die Bf 109 war als Anfängerschreck berüchtigt. Kriegsbedingt litt die Ausbildung der deutschen Piloten ab der zweiten Kriegshälfte unter einer Vielzahl von Problemen: Unzureichende Wartung, Benzinmangel, eine schlechte Infrastruktur und fehlende Erfahrung der Flugschüler waren der Mix, der den Hexenkessel »Flugausbildung« zum Brodeln brachte. Gilles Collaveri hat eine Fallsammlung erschütternder Flugunfälle einzelner Nachwuchspiloten erstellt – gut anschnallen! Eben dieses Motto galt auch für die Royal International Air Tattoo. Denn was die Zuschauer hier im vergangenen Jahr präsentiert bekamen, wäre mit »spektakulär« schamlos untertrieben. Sascha Jussen war für uns dabei und hat fleißig den Auslöser seiner Kamera betätigt.

Ihr Markus Wunderlich



Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

FERTIGMODELLE

Metal 1:72 - 1:48 - 1:32

Erstklassige Verarbeitung - super detailliert - ständig neue Fertigmodelle

Komplettes Sortiment in unserem Onlineshop: warbirdmodelle.de

Versand täglich mit DHL



EA-6B Prowler
U.S. NAVY
Maßstab 1:72
149,00 €



Fokker E.III Eindecker
Vfw. Ernst Udet
Maßstab 1:48
74,00 €



Sabre Mk.6, JG 71 "Richthofen"
JA-111 Erich Hartmann
Maßstab 1:72
89,90 €



P-51D Mustang USAF
verschiedene Ausführungen
Maßstab 1:48
94,00 €



F-4F Phantom II Luftwaffe
50 Jahre Jagdgeschwader 71 Richthofen
Maßstab 1:72
99,90 €



Warbirdmodelle Unterberg
Im Euler 24
63584 Gründau
info@warbirdmodelle.de

www.warbirdmodelle.de

Viele weitere Ausführungen lieferbar!

Mit der Bf 109 erhielt die Luftwaffe eine Maschine, mit der sie den Himmel dominieren konnte. Doch diese Rolle schien der »Friedrich« zunächst nicht beschieden zu sein, denn die ersten Exemplare wiesen gravierende Mängel auf

32



12

Mangelbehaftete Maschinen und Sabotage führten bei den Schuleinheiten immer wieder zu Unfällen



28

Während die Brüder Wright in die Geschichte eingingen, geriet ihr großer Konkurrent Samuel Pierpont Langley in Vergessenheit



20

Die B-26 Marauder wartete nicht nur mit ihrem schnittigen Äußeren auf, sondern auch mit zahlreichen Innovationen



50

Seit das RIAT vor 50 Jahren gegründet wurde, nimmt die Zahl der klassischen Warbirds stetig zu



58

Obwohl die deutschen Jagdflieger bei Angriffen auf Fesselballone im Vorteil zu sein schienen, konnte sich das Blatt schnell wenden



64

Der Absturz des 747-Frachters von EL AL in Amsterdam prägt das Verhältnis zwischen Israel und den Niederlanden bis heute



74

Mit einem raffinierten Netz an Stroh Männern schaffte es die Schweiz, sich 19 Zeppelin C.II aus Deutschland zu sichern

Zeitgeschichte: Absturz

► **12 Kontrolle verloren**

Technik: Marauder

► **20 Schnittig wie ein Torpedo**

Zeitgeschichte: Motorflug

► **28 Konkurrenten der Lüfte**

Im Fokus: Messerschmitt Bf 109 F

► **32 Facettenreiche »Friedrich«**

► Titelthemen

Airshow: Fairford

► **50 Tradition sticht Moderne**

Zeitgeschichte: Ballon

58 Himmelfahrtskommando

Zeitgeschichte: Flugzeugabsturz

► **64 Todesflug**

Zeitgeschichte: Flugzeugschmuggel

► **74 Falsches Spiel**

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 57 Background
- 71 Unterhaltung
- 72 Termine/Bücher/Briefe
- 82 Vorschau/Impressum



Titelbild
 JG 101: S. Beillard
 Fairford: S. Jussen
 Bf 109 F: picture alliance/Mary Evans Picture Library
 Zeichnung: C. Sundin
 B-26: Slg. W. Mühlbauer
 Boeing 747: Slg. P. Huber

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Airbus A 340-300	10	Hawker Hunter F.Mk.58	54
Albatros D.V	60	Martin B-26 Marauder	20
Arado Ar 96	16	McDonnell F-4 Phantom	54
Alenia Aeromacchi M-346	55	Messerschmitt Bf 109 F	32
Avro Lancaster Mk.VII	8	Messerschmitt Me 262	52
Boeing 747F	64	North American P-51	8
Boeing B-52H	50	North American AT-6C	6
De Havilland Vampire FB.51	55	Panavia Tornado	54
Dewoitine D.520	16	Saab 105	56
Fiat G.46	53	Supermarine Seafire F.XVII	52
Gloster Meteor T.7	56	Zeppelin C.II	74

Neuseeländische Harvard

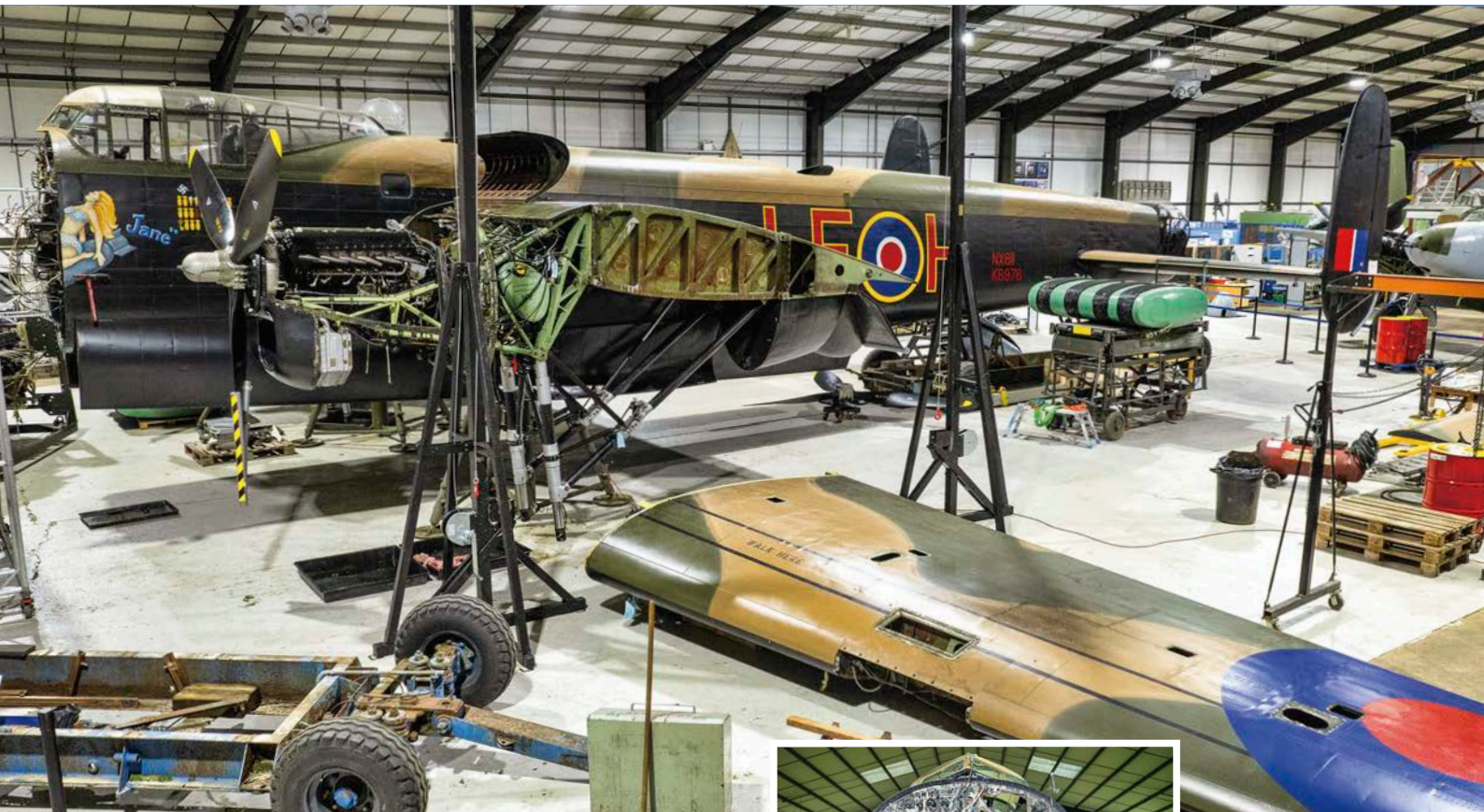
Wenn es etwas gibt, das mehr Blicke auf sich zieht als die atemberaubende Landschaft Neuseelands, dann sind es liebevoll restaurierte Flugzeuge wie diese North American Harvard. Hier ist sie über dem Lake Wanaka zu sehen, ein Binnensee im Süden des Landes.

Die neuseeländische Maschine mit dem Kennzeichen NZ1044 absolvierte ihren Erstflug im Oktober 1943, ehe sie ab 1944 die ehrenvolle Aufgabe hatte, den fliegerischen Nachwuchs der neuseeländischen Luftwaffe auszubilden. Hierbei erlitt die Schulmaschine allerdings im April 1945 leichte Schäden, als ein Fahrwerksbein beim Abrollen von der Landebahn kollabierte – die Warte hatten die Fahrwerksverriegelung nicht richtig angebracht. Nach dem Krieg lagerte man das Flugzeug ein. Von 1954 bis 1958 flog sie sodann für die Central Flying School, womit sie sozusagen zu ihren Wurzeln zurückkehrte. Im Jahr 1971 erwarb die Technical Training School der späteren Air New Zealand den Trainer, wo er als Übungsobjekt für angehende Ingenieure sein Gnadensbrot verdiente. Mickrige 250 Dollar war die Harvard zu diesem Zeitpunkt noch wert. Doch gibt es ein Happy End: Der Luftfahrtenthusiast Bevan Dewes erbarmte sich der Maschine und restaurierte sie innerhalb von drei Jahren in flugfähigen Zustand. Mittlerweile trägt das Schulflugzeug wieder seine Kriegsbemalung von einst. Später soll die Harvard sogar Deko-MG und Übungsbomben erhalten.

Text und Bild Dave McDonald







Flügel auf Zeit: Die »Just Jane« erhält übergangsweise die überholte Tragfläche der Lancaster NX644 Fotos Martin Keen

■ AVRO LANCASTER IN EAST KIRKBY

»Just Jane« bald wieder flügge?

Wie in den vorangegangenen Jahren auch, finden im Lincolnshire Aviation Heritage Centre in East Kirkby während der Wintermonate wieder planmäßige Restaurierungsarbeiten an der museumseigenen Avro Lancaster Mk.VII NX611 »Just Jane« statt. Das Ziel ist es, die Maschine wieder flugfähig zu machen. Neben der Wartung aller vier Merlin-Triebwerke von Rolls-Royce werden die im vergangenen Jahr unterbrochenen Arbeiten am hinteren Rumpfteil mit dem Heckstand fortgesetzt. Die Backbord-Tragfläche und die Rumpfnase demontierte man und ersetzte sie durch aufgearbeitete Teile der Lancaster NX644.

Diese baugleiche Maschine gehört dem französischen Verein Ailes Anciennes, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, Flugzeuge zu retten und wiederaufzubauen. Dieser hat vor zwei Jahren mit dem Museum in East Kirkby eine Vereinbarung getroffen, welche vorsieht, verschiedene Bauteile der NX644 zu restaurieren, die man dann übergangsweise in die NX611 einbauen will. Alle Baugruppen der »Just Jane« sollen so nach und nach wieder flugfähig aufgearbeitet werden, ohne dass



Seltener Einblick ins Innere einer Lancaster: Die NX611 mit abgenommener Rumpfnase



Alt gegen neu: Die Rumpfnase der NX611 wird mit jener der NX644 (rechts) getauscht

man in den Sommermonaten auf das für diverse Veranstaltungen fest eingeplante Aushängeschild des Museums verzichten muss.

Die Austin Motor Company in Longbridge baute die NX611 »Just Jane« sowie ihre Schwesternmaschine, NX644, 1945. Bis Anfang der 1960er-Jahre setzte die französische Marine die beiden Viermots im Südpazifik ein, bis man sie dann nach Europa zurückholte. Während die NX644 des Pariser Museums allerdings nur für die statische Ausstellung wiederaufgebaut wird, soll »Just Jane« eines Tages wieder fliegen. ■

Andreas Metzmacher

Die B-36 konnte mit einer Tankfüllung von der US-Ostküste bis nach Moskau und zurück fliegen. Ein Mittelklasse-Wagen wäre damit in der Lage, die Erde 16-mal zu umrunden. Danach hätte er noch genug Sprit, um quer durch die USA zu reisen

Foto Convair via SDASM



■ ALLE VIER JAHRE NACHTANKEN

16-mal um die Welt

Wie weit würde Hubby mit seiner Gattin und den beiden Kindern kommen, wenn er die Tankfüllung einer B-36 »Peacemaker« in seine Mittelklassen-Limousine gösse? Man kam auf 16 Erdumrundungen á 40 000 Kilometer und eine Rundreise durch die USA, also weitere etwa 8000 Kilometer obendrauf. In Summe ganze 648 000 Kilometer! Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von sagen wir mal 60 km/h und acht Stunden engagierten Fahrens pro Tag wäre der stolze Familienvater damit fast vier Jahre ununterbrochen unterwegs gewesen! Hätte er sich statt eines Lincoln, Chevy oder Ford einen sparsamen VW Käfer gekauft, wären 1,25 Millionen Kilometer drin gewesen.

Um den Bürgern der Vereinigten Staaten von Amerika ein Gefühl für die Größe und Leistungsfähigkeit des strategischen Langstreckenbombers B-36 »Peacemaker« zu geben, beauftragte die Consolidated Vultee Aircraft Corporation (ab 1954: Convair) Grafiker mit der Darstellung eines solchen Vergleichs. Das war dringend nötig, denn die 49,40 Meter langen B-36 mit ihren unglaublichen 70,10 Metern Spannweite, den sechs 28-Zylinder-Vierfachsternmotoren R-4360-53 Wasp Major (3800 PS/2795 kW) von Pratt & Whitney, einer Waffenzuladung von bis zu 39 Tonnen und einem maximalen Abfluggewicht von fast 186 Tonnen schienen den Gesetzen der Schwerkraft zu trotzen.

Eine abflugfertige »Peacemaker« wog so viel wie sechs Boeing B-17G oder eine ganze B-17-Bombardment-Squadron im Zweiten Weltkrieg! Die B-36 fasste 124 578 Liter Treibstoff und 4542 Liter Öl. Mit etwa 400 km/h konnte die »Peacemaker« in 13 930 Metern Höhe rund 16 000 Kilometer weit fliegen. Der größte jemals von der U.S. Air Force geflogene Bomber schaffte Einsatzreichweiten der Superlative: Von der Ostküste der Vereinigten Staaten hätte er bis Moskau und wieder zurück fliegen können. Und das mit nur einer Tankfüllung! ■

Christian König

■ SIEBEN JAHRE RESTAURIERT

»Dallas Doll«

Seit Oktober 2023 gibt es eine neue P-51D Mustang am Himmel von Illinois. Nachdem die Midwest Aero Restorations Ltd. die Maschine über sieben Jahre ausgiebig restaurierte, konnte die »Dallas Doll«, N210D, mit David Martin im Cockpit vom Vermillion Airport in Danville zu ihrem Erstflug abheben.

Der Engländer David Nock beauftragte das Unternehmen mit dem Wiederaufbau der Mustang. Für diesen Kunden überholten sie bereits eine T-6, die sich heute in Halfpenny Green befindet. Nachdem Midwest die N210D kaufte, zeigte sich, dass sie in einem soliden Zustand und noch nie strukturell restauriert worden war – schlicht perfekt für den Aufbau. Nachdem die Standardarbeiten wie etwa der Austausch der Beplankung erledigt waren, brachten die Techniker das Cockpit mit einem Steuerknüppel mit Kugelgriff sowie einer N9-Zielvorrichtung zurück in den Originalzustand. Auch die Waffenschächte konnte das Team in Danville instandsetzen sowie sechs M2-Replikat aus Aluminium einbauen.

Odegaard Wings erhielt die Tragflächen, wo sie den Holm und einige Beplankungen ersetzten. Rosh Aviation kümmerte sich derweil um den Motor.

Der Zustand der Maschine entspricht außen einem Fabrik-Finish. Es wurde großer Wert darauf gelegt, nur originale, unbehandelte Aluminium-Formteile zu verbauen.

Die Mustang erhielt den Anstrich der Maschine von Frank H. Bouldin von der 352 Squadron, der fünf Luftsiege errang und zur 353rd Group in Essex, England, gehörte. ■

Dave McDonald



Wie frisch aus der Fabrik: die P-51D Mustang »Dallas Doll«. Nach einer siebenjährigen Restaurierung konnte sie im Oktober vergangenen Jahres zum Erstflug starten

Foto Dave McDonald

■ AIRBUS A340-300 ZU VERSTEIGERN

Flaggschiff zum Schnäppchenpreis?

Seit Mitte Januar 2024 bietet die Verwertungsgesellschaft des Bundes (www.vebeg.de) eine der beiden Airbus A340-300 der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) zum Verkauf an. Die 63,60 Meter langen und 16,85 Meter hohen Großraumflugzeuge haben eine Spannweite von 60,30 Metern. Bei einem Höchstabfluggewicht von 276,5 Tonnen können die beiden von der Lufthansa stammenden Langstreckenmaschinen bis zu 143 Passagieren transportieren. Die Reichweite der beiden Airbus A340-300 der Flugbereitschaft BMVg mit den taktischen Kennzeichen 16+01 »Konrad Adenauer« und 16+02 »Theodor Heuss« beträgt etwa 15 200 Kilometer, die Reisegeschwindigkeit mit ihren vier CFM56-5C4-Triebwerken 890 km/h. Nach einer technischen Generalüberholung und mit neuem Innen-



Die »Konrad Adenauer« sucht einen neuen Besitzer. Mit dieser Maschine war Außenministerin Baerbock unterwegs, als ihre Ozeanienreise im vergangenen Jahr so abrupt in Abu Dhabi endete. Derzeit trägt sie noch die gleiche Lackierung wie die hier gezeigte »Theodor Heuss« Foto Benedikt Lang

ausbau – Reise- und Konferenzraum, Privatbereich, Delegationsbereich mit 24 Business- und 92 Economy-Sitzen – übernahm die Luftwaffe beide Maschinen im März und August 2011 als Regierungsfieger. Neben repräsentativen Einsätzen lassen sich die beiden Vierstrahler »Konrad Adenauer« und »Theodor Heuss« auch zum Transport von Verwundeten und Kranken einsetzen. Dafür können vier Personentransporteinheiten (PTE) zur intensivmedizinischen Patientenversorgung eingerüstet werden. ■

Christian König

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 100 Jahren – Der erste Flug um den Globus

Sie heißen »Seattle«, »Boston«, »Chicago« und »New Orleans« – vier wuchtige einmotorige Doppeldecker, die sich am 6. April 1924 von Seattle aus zum Propagandaflug rund um den Erdball aufmachen. Dahinter steckt das U.S. Army Air Corps. Triebfeder ist wohl die ständige Rivalität mit der Navy. Den blauen Jungs war es im Mai 1919 nämlich geglückt, in Etappen mit einigen ihrer Flugboote erstmals den Nordatlantik auf dem Luftweg zu überqueren. Hier einen draufzusetzen, reizt die Armeeflieger sicherlich massiv. Ergo lässt man fünf Douglas-DT-2-Torpedoflugzeuge in

sogenannte »World Cruiser« (DWC) umrüsten, die sich alternativ mit Schwimmern oder Landfahrwerk einsetzen und praktisch überall hinschicken lassen. Zwar schafft es die »Seattle« bloß bis Alaska, aber die drei anderen DWC überfliegen etappenweise den Pazifik und Asien bis hin nach England. Dort landen sie am 10. Juli in der Nähe von Hull. Unterwegs liegen dazwischen freilich viele, immer wieder fällige Reparaturen inklusive einiger Motorwechsel. Während für »Boston« danach zwischen Färöer-Inseln und Island Schluss ist, erreichen die ver-

bliebenen beiden Maschinen via Grönland bis zum 2. September Hawks Bay in Nova Scotia. Hier stößt »Boston II« als Ersatzflugzeug dazu. Schließlich trifft das Trio wohlbehalten am 28. September 1924 wieder in Seattle ein. 157 Tage dauert der Gesamttrip. Egal, wo die DWC einen Zwischenhalt einlegen, sind sie willkommene Gäste. Die U.S. Army kann sich freuen. Douglas erst recht. Das kleine Unternehmen hat nun die Eintrittskarte zur ersten Liga der US-amerikanischen Luftfahrzeughersteller in der Tasche.

Wolfgang Mühlbauer

Zwischenstopp in japanischen Gewässern

Fotos Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Zurück in den USA: »New Orleans«, »Chicago« und »Boston II«

