

Seltene Fotos entdeckt
Bildraritäten zeigen die BV 138 in einem ungewohnten Licht

Ballone im Visier
Die spektakulären Einsätze eines deutschen Jägers



EUR 6,90
März 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

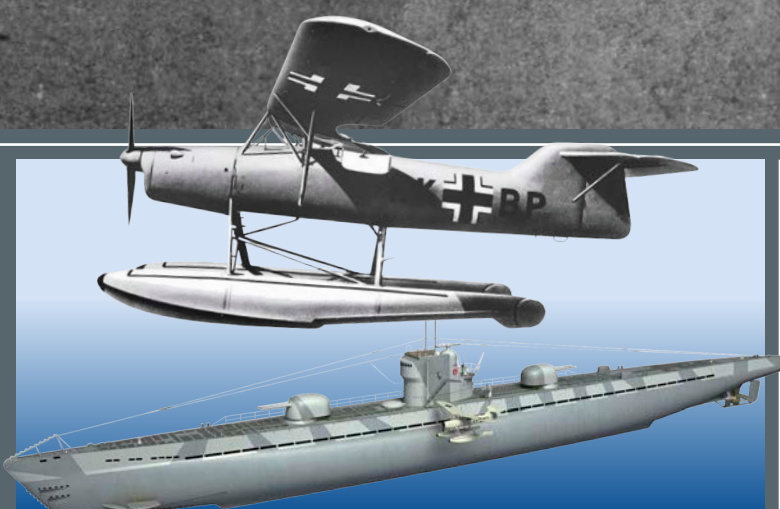


Geheimgespräche enthüllen:
MiG-15 für die Schweiz!

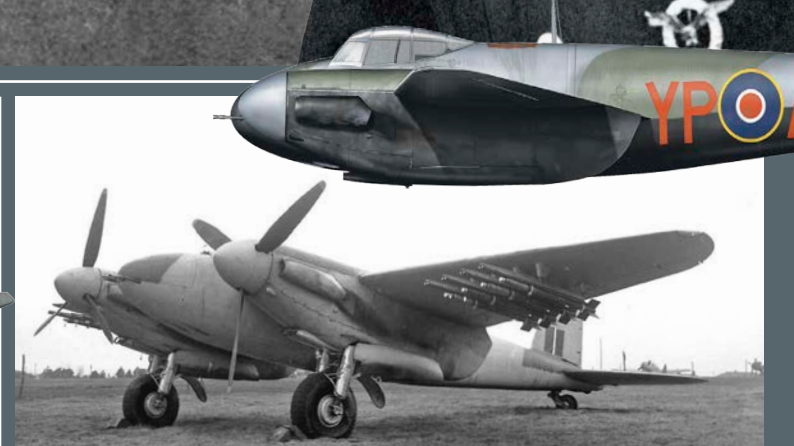
Gerhard Thyben



Die ungewöhnliche Karriere des Ritterkreuzträgers



Geniale Fehlkonstruktion: Ar 231
Das ideale Bordflugzeug für U-Kreuzer



De Havilland Mosquito FB Mk.VI
So sollte der Jäger zum Bomber werden

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



Machen Sie mit! Tolle Preise
auf unserer Facebook-Seite
GeraMond Geschichte
zu gewinnen

Editorial

Fliegerasse und schwebende Feuerleitung

Bereits sehr früh entdeckte Gerhard Thyben seine Leidenschaft für das Fliegen. So ist es nicht verwunderlich, dass er sich nach dem Kriegsbeginn 1939 als Freiwilliger zur Luftwaffe meldete. Über zahlreiche Umwege und verspätet schaffte er es, die Pilotenausbildung abzuschließen. An die Ostfront versetzt, wich die Euphorie bald der brutalen Realität des Krieges, in der ein Fehler leicht den Tod bedeuten konnte. Wie die Karriere dieses Fliegerasses der deutschen Luftwaffe ihren Anfang nahm, schildert Peter Cronauer.

Während Gerhard Thyben und seine Kameraden versuchten, den Luftraum über der Front zu beherrschen, zeigte sich die deutsche Führung besorgt über die hohen Verluste an Jagdflugzeugen, die kaum zu kompensieren waren. Um jedoch der sich abzeichnenden alliierten Übermacht entgegenzutreten zu können, benötigte das »Dritte Reich« massenhaft Maschinen, und das in möglichst kurzer Zeit. So brauchte man eine zentrale Stelle, die die Produktion möglichst effizient organisierte. Diese rief man am 1. März 1944 ins Leben: den Jägerstab. Er schaffte es, die Produktion nach den verheerenden »Big Week«-Angriffen vom Februar desselben Jahres erheblich



Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

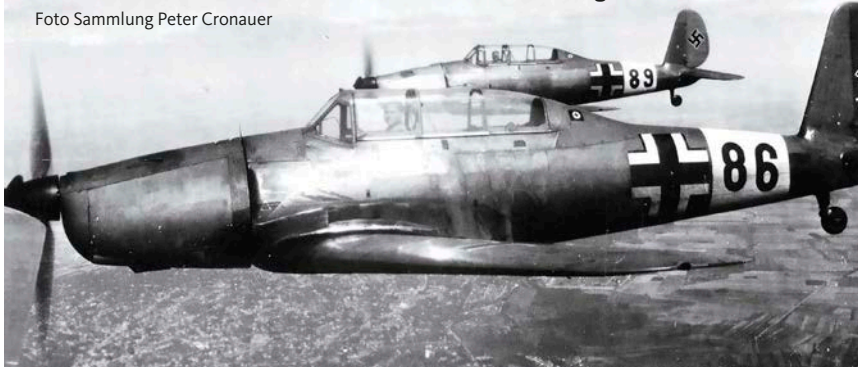
zu steigern. Warum der Jägerstab die Probleme der Luftwaffe nicht lösen konnte, erfahren Sie von Dietmar Hermann.

Im Ersten Weltkrieg lenkten Beobachter aus Fesselballonen das Feuer der Artillerie. Sie ermöglichten einen präzisen Beschuss des Feindes, der dadurch hohe Verluste erlitt. Natürlich wollte der Gegner sie vorrangig ausschalten, wobei sich Heinrich Gontermann als besonders geschickt erwies. Lesen Sie alles über seine schier unglaubliche Leistung.

Ihr Markus Wunderlich

Gerhard Thyben schaffte es über Umwege, die Ausbildung zum Piloten abzuschließen – obwohl dies nach einem Vorfall unmöglich schien

Foto Sammlung Peter Cronauer



Eisenbach, Hans Peter

Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen im Mittelmeerraum 1941/1942

Nordafrika und der Luftkrieg gegen Malta
Die Geschichte der II./StG 2 bis Mai 1942
Die Geleitzugschlachten

300 S., Hardcover,
103 Karten, 318 Fotos,
DIN A4; ISBN 978-3-86933-293-2

42,00 €



Heinz S. Laube

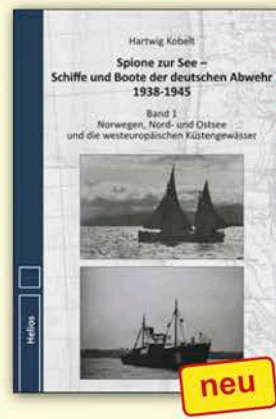
Geschichten von Fliegern und anderen Durchgeknallten

Heinz Laube

Geschichten von Fliegern und anderen Durchgeknallten

178 Seiten, Hardcover,
25 Illustrationen,
1 DIN A5;
ISBN 978-3-86933-294-9

16,80 €



Hartwig Kobelt

Spione zur See – Schiffe und Boote der deutschen Abwehr 1938-1945

Band 1
Norwegen, Nord- und Ostsee
und die westeuropäischen Küstengewässer

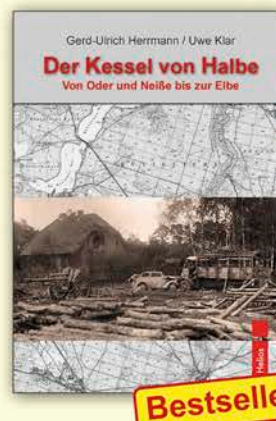
Hartwig Kobelt

Spione zur See – Schiffe und Boote der deutschen Abwehr 1938-1945

Band 1 Norwegen, Nord- und Ostsee und die westeuropäischen Küstengewässer

370 Seiten, DIN A5,
Hardcover, 39 Abb.,
ISBN 978-3-86933-295-6

29,50 €



Gerd-Ulrich Herrmann / Uwe Klar

Der Kessel von Halbe

Von Oder und Neiße bis zur Elbe

Gerd-Ulrich/Herrmann/
Uwe Klar

„Der Kessel von Halbe“

Von Oder und Neiße bis zur Elbe

292 Seiten,
Hardcover, 142 Abb.,
davon 137 s-w
Fotos, 5 Schemata,
17x24 cm; ISBN
978-3-86933-263-5

28,50 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

12

Da er sich bereits seit seiner Kindheit für das Fliegen begeisterte, schien der außergewöhnliche Lebensweg von Gerhard Thyben vorgezeichnet zu sein. Über Umwege schaffte er es, Pilot zu werden, und an der Ostfront nahm seine Karriere ihren Anfang



20



Als Bordflugzeug sollte die Ar 231 auf den U-Kreuzern der Kriegsmarine eingesetzt werden – bis diese eingestellt wurden

36



Mit der M23 entwarf Willy Messerschmitt ein Flugzeug, das seine Konkurrenten bei Wettbewerben weit hinter sich ließ

28



Das vielseitige Design der De Havilland Mosquito machte aus ihr die perfekte Kandidatin, um eine Bomber-Version zu bauen

44



Der Jägerstab sollte dafür sorgen, dass die Luftwaffe ausreichend Maschinen erhielt, um den Bomberströmen entgegenzutreten



50

1944 schienen die Alliierten den deutschen Luftraum zu beherrschen, doch die Luftwaffe konnte dies ins Wanken bringen



66

Ein aufsehenerregender Fund brachte in Großbritannien ein unbekanntes Vorhaben der RAF zum Vorschein



56

Eine MiG-15 mit Schweizer Kreuz? Das wäre beinahe Realität geworden, wie Hans-Heiri Stapfer enthüllt hat!



76

Mit der BV 138 schuf man ein ungewöhnliches Flugboot. Sehen Sie bisher unveröffentlichte Bilder des »fliegenden Holzschuh«

Porträt: Thyben

► **12 Feuertaufe an der Front**

Technik: Arado Ar 231

► **20 Geniale Fehlkonstruktion**

Technik: De Havilland Mosquito

► **28 Konsequenter Allrounder**

Typengeschichte: Messerschmitt M23

36 Siegreicher Europaflieger

Zeitgeschichte: Jägerstab

44 Letzte Hoffnung der Luftwaffe

► **Titelthemen**

Serie: Luftkrieg 1939 bis 1945

50 Air Force in Bedrängnis

Zeitgeschichte: MiG 15 für neutrale Staaten

► **56 Rot-Weiße »Fagot«**

Spurensuche: RAF-Katapult

66 Im Schleudergang

Zeitgeschichte: Schwebende Feuerleitung

► **70 Gegen die Augen der Artillerie**

Bilderschätze: BV 138

► **76 »Fliegender Holzschuh«**

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 35 Background
- 42 Termine/Bücher/Briefe
- 64 Unterhaltung
- 82 Vorschau/Impressum

Titelseite: Als Gerhard Thyben seine Ausbildung zum Jagdflieger abgeschlossen hatte, versetzte man ihn an die Ostfront. Dort flog er die Bf 109 F in der II./JG 3



Titelbild

BV 138: Alex Stöcker
Ballon: Slg. B. Schmäling
MiG-15: S. Boshniakov
Bf 109: Slg. D. Hermann
Porträt: Slg. P. Cronauer
Ar 231: Slg. C. König
Typ XI: S. Draminski
Mosquito: Slg. W. Mühlbauer, J. Franzi

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Arado Ar 96	16	Heinkel He 72	14
Arado Ar 231	20	Junkers Ju 388	48
Albatros D.V	71	Kyushu J7W1 »Shinden«	11
Avro Anson	6	Messerschmitt Bf 109	12
Avro Lancaster	51	Messerschmitt Bf 110	50
Blohm & Voss BV 138	76	Messerschmitt M23	36
Boeing B-17 Flying Fortress	45	Mikojan-Gurewitsch MiG-15	77
De Havilland Mosquito	28	North American F-100	35
Dornier Do 335	47	Republic P-47 Thunderbolt	16
Douglas A-20 »Boston«	18	Short Stirling	52
Handley Page Halifax	53	Supermarine Spitfire	16

Die einzig Flugfähige ihres Typs

Am 5. September 1939 schoss eine Heinkel He 115 eine Anson über der Nordsee vor den Friesischen Inseln ab. Deren unglücklicher Pilot war Laurie Edwards, der erste RAF-Offizier, der in deutsche Hände geriet – und zugleich Neuseelands erster Gefangener im Zweiten Weltkrieg. Die Besatzung der Heinkel fischte den schwer verletzten Edwards aus dem Wasser, während die beiden Kameraden, die er dabei hatte, den Absturz nicht überlebt hatten. Für Edwards war der Krieg damit nur zwei Tage nach seinem Beginn wieder vorbei. Später ging er zurück nach Neuseeland, wo er 1994 starb.

Die hier abgebildete Avro Anson »ZK-RRR« trägt die Lackierung der K6183 »VX-B«. Das entspricht der Kennung von Laurie Edwards Maschine. Nachdem das australische Militär die »ZK-RRR« ausgemustert hatte, baute man die Anson um und setzte sie schließlich als Passagierflugzeug mit neun Sitzen ein. Ihr jetziger Besitzer Bill Reid erwarb sie im Jahr 2002 und verbrachte zehn Jahre damit, sie in ihren Originalzustand zurückzusetzen. Im Juli 2012 flog sie als Hommage an Edwards in den Farben der 206 Squadron, Coastal Command.

Text und Bild Dave McDonald







Wer sich mit Luftfahrtmalerei beschäftigt, kommt an Robert Taylor nicht vorbei. Die Art, wie er die Maschinen zeigte, beeinflusst die künstlerische Darstellung von Flugzeugen bis heute

Fotos Sammlung Wolfgang Mühlbauer

■ NACHRUF ROBERT TAYLOR (1946–2024)

Abschied vom »World Leading Aviation Artist«

Als das Smithsonian National Air and Space Museum in Washington, D.C., vor einigen Jahren eine Sonderausstellung für Luftfahrtkunst organisierte, versammelte man dafür nicht die Werke verschiedener Künstler, sondern suchte aus dem Portfolio eines einzelnen Malers repräsentative Stücke heraus. Die sorgsam kuratierte Ausstellung wurde zum Publikumsmagnet, katapultierte das Genre »Luftfahrtkunst« auf die Titelseiten der Tageszeitungen und ins Fernsehen. Der Künstler, dessen Bilder man in Washington zeigte, war Robert Taylor. Nun verstarb er Anfang Januar 2024 – nach kurzer schwerer Krankheit – im Alter von 77 Jahren in seiner Geburtsstadt.

1946 in Bath zur Welt gekommen und aufgewachsen, lernte Taylor zwei Jahre an der renommierten Bath School of Art, arbeitete dann als Rahmenbauer-Lehrling in einer Galerie und spezialisierte sich auf die Restaurierung alter Gemälde. Nach seinem Abschluss entwickelte sich Taylor innerhalb von fünf Jahren zu einem der besten Restauratoren für Alte Meister im Westen des Vereinigten Königreichs. 1978 bot ein britisches Verlegerkonsortium um Pat Barnard dem 32-jährigen Robert Taylor an, als Vollzeitmaler für The Military Gallery zu arbeiten. Zu diesem Zeitpunkt waren Gemälde von Luftfahrzeugen

mehr noch als von Schiffen eine Nische in der Nische. Taylor änderte das. Aus persönlichem Interesse spezialisierte er sich zunächst auf die Darstellung von Schiffen. Auf eine Anfrage des Royal Navy Fleet Air Arm Museums in Yeovil hin begann er, das Zusammenspiel von Schiffen und Fluggeräten in seinen Werken zu zeigen.

Seine Luftfahrtmalerei sollte schnell zu seinem Markenzeichen avancieren und verkaufte sich weltweit höchst erfolgreich. Das Spiel von Licht und Schatten, von bedrohlichen Wolkengebirgen und brausenden Wogen verstand Taylor wie kein Zweiter. Die von ihm gemalten Luftfahrzeuge wiesen Abnutzungs- und Alterungsspuren auf, waren detailverliebt und exakt dargestellt. Und fingen ein ums andere Mal jenen perfekten Moment ein, der Fotografen so oft verborgen bleibt. Nichts überließ er dem Zufall, jedes Gemälde war sorgfältig komponiert. Die Bilder von Robert Taylor ebneten der Luftfahrtkunst unserer Tage den Weg, wirkten stilbildend für Tausende Maler weltweit.

Und doch hat Robert Taylor seinen Ruf als »The World's Leading Aviation Artist« nie wirklich angenommen und blieb bis zum Ende bescheiden und freundlich. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Mary und seinen fünf Kindern. ■ *Christian König*

■ »FLOGGER«, GLOSTER METEOR & CO.

Nachtschwärmer auf Fotojagd

Wie in vielen englischen Flugzeugmuseen bleibt auch das Newark Air Museum einen Abend im Herbst offen für luftfahrtbegeisterte Nachtschwärmer auf der Jagd nach »dem« Foto. Im vergangenen Jahr war es der 28. Oktober, den sich viele Hobby-, aber auch Profifotografen schon im Kalender markiert hatten.

Die Maschinen werden in ihrem natürlichen »Habitat« auf dem ehemaligen RAF-Fliegerhorst Winthorpe in Nottinghamshire präsentiert. Das Museum besitzt etwa 70 historische Flugzeuge und eine Vielzahl von Artefakten, darunter auch die beliebten »nose sections«, vor dem Verschrotten gerettete Bugsektionen von seltenen Maschinen, die der Öffentlichkeit bei einem gesonderten Event präsentiert werden.

Drei der historisch wertvollsten Maschinen sind: die Mikoyan-Gurevich MiG-27K »Flogger« 61912507006 im neuen Farbleid, das sie für einen Kurzauftritt im Marvel-Film *Black Widow* von 2021 verpasst bekam. Daneben die Gloster Meteor NF.14WS739, eine zweiseitige Trainer-Version des Nachtjägers, der für die Navigatorenausbildung eingesetzt wurde. Und schließlich die SAAB Viggen AJSH 3737918, Baujahr 1976, die zuletzt beim F-21-Jagdgeschwader in Lulea/Schweden flog. ■

Stefan Hinz



Wenn das Newark Air Museum des Nachts seine Pforten geöffnet lässt, zeigen sich die Maschinen in einem ganz anderen Licht

Fotos Howard Heeley



Ein wahrer Blickfang: Die Albatross flog bis 1978 in der Luftwaffe Chiles, bis sie ihren Dienst vor einem Museum antrat

Foto Christian König

■ GRUMMAN HU-16B ALBATROSS

Blickfang vor dem Museum

Als Gateguard verdingte sich die Grumman HU-16B Albatross (MSN G-098, 51-024) vor dem Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio in der Nähe des ehemaligen Flugplatzes Santiago Los Cerrillos in Santiago de Chile. Bei der Fuerza Aera de Chile (FACH) flog die Albatross ab 1963 mit der Rumpfnr. 570 als Seeaufklärer oder in der U-Boot-Jagd. Außerdem setzte die FACH ihre sechs Albatross HU-16B/ASW (No 566-571) für Search-and-Rescue-Missionen (SAR) ein. Die Typbezeichnung HU-16B ersetzte ab 1962 einheitlich den Typenschlüssel SA-16B. Das »H« stand für SAR-Aufgaben, das »U« für Utility (Mehrzweckflugzeug). Sie hatte eine etwas längere Spannweite und ein vergrößertes Seitenleitwerk als ihre Vorgängerinnen und zwei Sternmotoren Wright R-1820-76A Cyclone (1428 PS/1050 kW) trieben sie an. Das Muster schaffte spielend über 4300 Kilometer Reichweite. Nachdem man 1977 an einigen Maschinen Korrosion bemerkte, folgte der rasche Phase Out des Musters.

Im Dezember 1978 stellte man auch die »570« außer Dienst. Sie diente dann mehrere Jahrzehnte als attraktiver Blickfang vor dem Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. ■ Christian König

■ BO-105 RETTUNGSHUBSCHRAUBER

Konkurrenzlos im weltweiten Einsatz

Hier ist die CC-CHR zu sehen, eine von CASA in Lizenz gefertigte Bo 105 CB-4 (MSN S4-710) auf Warteposition vor dem Aero Rescate Heliport in Santiago de Chile.

Der ab 1961 von Ludwig Bölkow und Emil Weiland bei der Bölkow-Entwicklungen KG projektierte Mehrzweckhubschrauber Bölkow Bo 105 absolvierte am 16. Februar 1967 seinen Erstflug. Dank zweier Wellenturbinen und des gelenkten Rotorkopfes war das Muster vielen Konkurrenzentwürfen überlegen. Allein Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) baute 1404 Exemplare des leichten



Ursprünglich als D-HDVC registriert, kam der Helikopter 1988 zur chilenischen Luftwaffe, wo er seine jetzige Kennung erhielt

Foto Christian König

Hubschraubers. Dazu gesellten sich Lizenzbauten von CASA (Spanien), der Philippine Aerospace Development Corporation, Eurocopter Canada und PT Nurtanio (Indonesien). Die 105 bewährte sich zivil wie militärisch in allen Klimazonen. ■

Christian König

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 70 Jahren – Lockheeds umstrittener Sternenkämpfer

Publikumswirksam angepriesen als »The missile with an Man in it« (Bemannte Rakete) macht sich Lockheeds XF-104 am 4. März 1954 zu ihrem Erstflug auf. Ohne Wenn und Aber kompromisslos als Interceptor ausgelegt, hört der futuristisch anmutende einstrahlige Hochleistungsjäger nicht umsonst auf den knackigen Beinamen Starfighter. Seine späteren Serienexemplare glänzen mit herausragenden Flugleistungen wie -eigenschaften. Allem voran mit einem geradezu phänomenalen Steig- und Beschleunigungsvermögen, das der F-104 Geschwindigkeits- und Höhenweltrekorde förmlich in den Schoß fallen lässt. Zudem ist der Starfighter das erste Flugzeug überhaupt, das mit konventionellem Strahltriebwerk

doppelte Schallgeschwindigkeit schafft. So weit, so gut. Nur hat das US-Militär wenig Bedarf für Lockheeds doch recht einseitig konzipierten Sternenkämpfer, nachdem dieser schließlich bereitsteht. Anders zahlreiche weitere Mitgliedsstaaten der NATO, wo man ihn bald als veritablen Jagdbomber zu schätzen weiß. Nahezu völlig neu konstruiert avanciert die Maschine unter der Bezeichnung F-104 G im Rahmen eines gigantischen Nachbauprogramms zum Rückgrat westeuropäischer Verteidigung und Luftfahrtindustrie. Ab Herbst 1961 bei der Bundeswehr eingeführt, verursacht das komplexe Waffensystem allerdings aus unterschiedlichen Gründen rasch ernsthaft Probleme, die sich wiederum in einer

scheinbar überproportional hohen Absturzrate manifestieren. Dies sowie die politisch und militärisch umstrittene Beschaffung bieten der Presse ein gefundenes Fressen, dessen Hauptgang 1966 mit der »Starfighter-Affäre« auf den Tisch kommt. Geht es um die »104«, sind Negativschlagzeilen jahrelang an der Tagesordnung. In Wahrheit ist der »Witwenmacher« F-104G, gemessen am Flugstundenaufkommen, nicht unsicherer als andere Kampfflugzeuge seiner Generation. Für die meisten ihrer ehemaligen Flugzeugführer bei Bundesluftwaffe und -marine wird die »104« ohnehin stets Sinnbild eines »Pilot's Aircraft« sein ... allein schon, weil sie so atemberaubend gut aussieht.

Wolfgang Mühlbauer

Lockheed
XF-104 –
»The Missile
with a Man in it«

Foto Lockheed Sammlung
Wolfgang Mühlbauer



Zu Unrecht dermaßen
verschrien: F-104G
der Bundeswehr

Foto Bundeswehr
Sammlung Wolfgang Mühlbauer

