



**Klemms Beste**  
Die ungewöhnliche  
Geschichte der  
Klemm-Reiseflugzeuge

**Handley Page H.P. 53 Hereford**  
Die »böse« Schwester der Hampden



EUR 6,90  
Mai 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

**Spektakulärer Mittflug**  
Am Steuer der Polikarpov Po-2



Kurt Braatz über den  
unbekannten Ritterkreuzträger  
Günter Seeger



# Der Top-Jäger



**Gegen deutsche  
Höhenbomber**



**Die überragende Vickers Type 432**  
Warum das Meisterwerk nie in Serie ging



**Die Mi-24 im Afghanistankrieg**  
Bärenstarke Hind gegen Sandalensoldaten



HAMBURG  
DIN 8330

HAMBURG GMT  
DIN 8330

Ausgezeichnet getestet & einzigartig zertifiziert.

## Laco DIN 8330

Beste Qualität – ohne Zweifel!

Als Hersteller der legendären Beobachtungshuhren, blickt Laco auf eine lange Fliegeruhren Historie zurück. Schon damals galt es den strengen Vorgaben und Anforderungen von Piloten gerecht zu werden.

Die DIN 8330 legt höchste Standards für Fliegeruhren fest und setzt neue Maßstäbe. Mit den zertifizierten Modellen stärkt Laco die historische Verbindung zur Luftfahrt und bringt den Beweis für die unermüdliche Hingabe an Qualität, Präzision und Innovation – damals wie heute.





# Entgegen den Vorschriften

Eine Frage, die ich mir während meiner aktiven Zeit bei der Bundeswehr immer wieder gestellt habe, lautet: »Woran erkenne ich eigentlich einen guten Vorgesetzten? Taugt er etwas oder erschöpft sich seine Qualifikation darin, Lametta über den Kasernenhof spazieren zu tragen?« In Friedenszeiten mag es nicht so tragisch sein, wenn der Offizier den Unterschied zwischen »befehlen« und »führen« nicht kennt. Im Krieg hingegen kann dies verheerend sein. Widersinnige Kommandos und sture Paragrafenreiterei dürften weit mehr Armeen ruiniert haben als die Artillerie des jeweiligen Gegners. Zu den Offizieren, die in diesem Sinne über sich hinauswuchsen, gehört der Jagdflieger Günter Seeger. Noch nie von ihm gehört? Das dürfte den meisten so gehen, doch dafür gibt es ja *Flugzeug Classic*. Kurt Braatz erzählt die ganze Geschichte dieses außergewöhnlichen Piloten, dessen Auftreten sich von all den Diven und Ordensjägern so wohltuend abhob. Sein Ausnahmecharakter trat vor allem gegen Ende des Krieges hervor, als er seine Untergebenen im besten Sinne führte, anstatt selbstmörderische Befehle umzusetzen. Mehr dazu ab Seite 14!

Auch die Soldaten der Bundeswehr verlassen hin und wieder die leidlich ausgetrampelten Pfade der Dienstvorschriften und Befehlsketten. Insbeson-



Foto Comme des images

**Markus Wunderlich**  
Chefredakteur

dere, wenn es um Leben und Tod geht. So etwa im Jahr 1982, als ein dreijähriges italienisches Mädchen an einer lebensbedrohlichen Krankheit litt und nur ein brandneues Medikament aus Deutschland noch helfen konnte. Der behandelnde Arzt schaltete unverzüglich die Luftwaffe ein: Ob nicht einer ihrer Jets das Medikament kurzerhand nach Sardinien fliegen könne? Und ob sie konnten! Rolf Stünkel erzählt die ungewöhnliche Geschichte einer dramatischen Rettungsaktion, an deren Ende ein geradezu hollywoodreifes Happy End steht.

Viel Lesevergnügen wünscht  
*Ihr Markus Wunderlich*



Günter Seeger erzielte zahlreiche Erfolge in der Fw 190. Im Gegensatz zu vielen seiner Kameraden war er allerdings nicht auf Auszeichnungen aus

Foto Sammlung Dietmar Hermann



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-Dieter Schneider  
**Messerschmitt Bf 108**  
Von der Taifun zur Pingouin und Noralpha - Eine technologische und chronologische Entwicklungsgeschichte  
491 Seiten, DIN A4, Hardcover, 975 Fotos, davon 574 schwarz-weiß, 401 farbig; ISBN 978-3-86933-278-9  
**84,00 €**



Christian König  
**Aufklärer, Bomber, Seenotretter**  
See-Mehrzweckflugzeuge Heinkel He 59 und He 115  
297 Seiten, Hardcover, 763 Fotos, davon 695 s/w und 68 in Farbe, DIN A4; ISBN 978-3-86933-259-8  
**48,50 €**



Groß, Manfred  
**Die Luftverteidigungszone West im Rheinland**  
zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz  
168 Seiten, Hardcover, 82 Karten, 33 Schema/Zeichnungen und 151 Fotos, B5, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-188-1  
**24,80 €**

**3. Auflage**

**Helios-Verlag.de**

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



# 14

Günter Seegers bevorzugte Einsatzmaschinen waren die Bf 109 und Fw 190. Wer war dieser Jagdflieger, dem lange Anerkennung verweigert wurde?



# 26



Hoch, höher, am höchsten: Die Vickers Type 432 sollte deutschen Höhenbombnern den Garaus machen

# 38



Der Kriegsbeginn schien die Karriere der innovativen KI 107 zu beenden – vorerst, wie die Nachkriegszeit zeigen sollte!

# 34



Bewegendes Wiedersehen: 79 Jahre nach dem Krieg trafen sich die Jagdflieger Heinz Bosse (rechts) und »Ed« Cottrell

# 48



Wie ist das, in einer Po-2 mitzufiegen? Andreas Zeitler hat's ausprobiert und eindrucksvoll dokumentiert



Die Hereford war eine mit einem Reihenmotor ausgerüstete Version der Hampden – und hatte einen »speziellen« Ruf



Die »Hind« sicherte im Afghanistankrieg die Nachschublinien der UdSSR. Doch der Aufwand war gewaltig!



1982 ging es für eine Italienerin um Leben und Tod, ein Starfighter wurde zum Lebensretter



Alexander Stöckers Bilder liefern eine neue Perspektive auf die Berliner Luftbrücke

Zeitgeschichte: Fliegerass Seeger

► **14 Der Unbekannte**

Technik: Vickers Type 432

► **26 Eintagsfliege**

Zeitgeschichte: Abgeschossen und überlebt

**34 Wiedersehen am Absturzort**

Typengeschichte: Klemm 107

► **38 Zwei Leben**

Oldtimer: Po-2

► **48 Hexen am Himmel**

► **Titelthemen**

Flugzeuge in dieser Ausgabe		
Bell P-63 Kingcobra	10	Klemm Kl 151 38
Blohm & Voss 144	13	Lockheed F-104 G 50
Boeing P-26 »Peashooter«	11	Messerschmitt Bf109 20
Boeing-Vertol 107	9	Messerschmitt Me 163 B 8
Convair B-36 »Peacemaker«	57	Mil Mi-24 »Hind« 66
Convair XP-81	57	P-47 Thunderbolt 33
Dornier Do 27	6	Polikarpov Po-2 42
Douglas C-54 »Skymaster«	76	Saab J35J »Draken« 9
Focke-Wulf Fw 190	12	SIAl-Marchetti SF.260 10
Handley Page Hereford	58	Supermarine Spitfire 16
Klemm Kl 107	36	Vickers Type 432 24

Zeitgeschichte: Starfighter

**56 Rettung in letzter Minute**

Technik: Handley Page H.P. 53 Hereford

► **62 Divenhafte Schwester**

Zeitgeschichte: Mi 24 Hind

► **68 Der Albtraum**

Bilderschätze: Berliner Luftbrücke

**76 Alex Stöckers originelle Optik**

**RUBRIKEN**

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 44 Termine / Bücher / Briefe
- 55 Background
- 61 Unterhaltung
- 82 Vorschau / Impressum



**Titelbild**  
Klemm: Slg. P. W. Cohausz  
Hereford: J. Franzi  
Po-2: A. Zeitler  
Fw 190: Ullstein Bild  
Seeger: Slg. K. Braatz  
Vickers 432: Slg. W. Mühlbauer  
Mi-24 Profil: M. Morard  
Mi-24: Slg. H. H. Stapfer









## Charmanter Überlebenskünstler

Von 1957 bis 1980 flog die Dornier Do-27 bei der Bundeswehr. Sie wurde hauptsächlich als Transport- und Schulflugzeug verwendet, kam aber mit speziell installierten Klappen im Kabinenboden auch als Aufklärer zum Einsatz. Nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Truppendienst fanden die robusten Maschinen mit ihren imposanten Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften bei unzähligen Flugsportgruppen ein neues Zuhause. Dort halten unzählige Enthusiasten auch heute noch die Do-27 flugfähig, selbst wenn deutlich gestiegene Betriebskosten und eine komplizierte Ersatzteillage dies von Jahr zu Jahr erschweren. Aufgrund seiner Historie bei der Luftwaffe und nicht zuletzt wegen des massiven Auftretens als Schulterdecker in Ganzmetallbauweise versprüht das Flugzeug einen großen Charme. Die hier abgebildete Do-27 B-5 (W.Nr. 388) ist Baujahr 1959 und war beim Heeresfliegerbataillon (HFlgBtl) 100 als 56+80 im Einsatz. Am 23. August 1982 wurde sie endgültig aus der Luftfahrzeugrolle der Bundeswehr gelöscht und an die Sportfluggruppe der damaligen Erprobungsstelle (ErpSt) 61 veräußert. Mit ihrer neuen Kennung D-EHMA und inzwischen als zivile Do-27 A-4 ist sie heute noch immer im oberbayerischen Manching beheimatet.

Text und Bild Andreas Zeitler



■ NACHBAU DER ME 163 B IM MASSSTAB 1:1

# Einsatzbereiter Klassiker

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft zur Erhaltung historischer Flugzeuge (DGzEhF) hat Heinz-Dieter Sippel eine Me 163 im Maßstab 1:1 nachgebaut. Das Flugzeug wird während der AERO, der internationalen Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt, der Business Aviation und des Luftsports, vom 17.-21. April der Öffentlichkeit vorgestellt.

Einst von Alexander Lippisch konstruiert, avancierte die Me 163 B seinerzeit zum schnellsten Flugzeug der Welt mit Raketenantrieb. In schwanzloser Konfiguration beeindruckte die Maschine mit einer Spannweite von 9,3 Metern, einer Rumpflänge von 5,98 Metern und einer Höhe von 2,7 Metern. Bei 4,3 Tonnen Abfluggewicht erreichte sie eine maximale Geschwindigkeit von 1003 km/h. Jedoch währte das Vergnügen nur kurz: Die Flugzeit betrug nur etwa zehn Minuten bei einer Reichweite von circa 100 Kilometern.

Das Ergebnis nach mehrjähriger Arbeit ist ein einzigartiger Hingucker. Die Me 163 B ist in Voll-CFK- und -GFK-Sandwich-Leichtbauweise hergestellt. Das Abfluggewicht liegt bei ungefähr 240 Kilogramm und die Geschwindigkeit bei circa 140 km/h. Den Start vollzieht sie im F-Schlepp oder im Eigenstart mit der Turbine P1000-PRO von JetCat mit einem Schub von 1000 Newton und einem Gewicht von 1,1 Kilogramm. Sie wird mit Kerosin (Jet A-1), Diesel oder Petroleum betrieben.

Auf der Aero 2024 werden in Friedrichshafen die Me 163 B auf dem Stand des *Flieger Magazins* und die Turbine in der Engine Area in Halle A 5 zu sehen sein. ■

Werner Fischbach



Die Me 163 vorübergehend im heimischen Garten geparkt

Foto Heinz-Dieter Sippel



Im Sonnenlicht vor einem dunklen Wolkenhimmel bietet die Shackleton WR97 einen imposanten Anblick (oben).

Legendärer Kalter Krieger und Publikumsliebbling: Vulcan XM594

Fotos (2) Howard Heeley, Down To Earth Promotions

■ NEWARK AIR MUSEUM

# Schöne Aussichten

Das Newark Air Museum verzeichnete 2023 in Nottinghamshire mehr als 18 000 Arbeitsstunden, die Freiwillige auf der 16 Hektar großen Fläche des Museums an einer Vielzahl von Projekten geleistet haben.

Für das laufende Jahr hoffen die Teilhaber des Unternehmens auf eine ähnliche Beteiligung an den Restaurierungen und Erneuerungsvorhaben. Ganz oben auf der Liste der Projekte steht die Avro Shackleton WR977, deren Bugsektion im Herbst 2023 fertiggestellt werden konnte. Inzwischen gingen die Arbeiten an der Rumpfoberseite, dem mittleren Bereich und der Heckpartie der Maschine weiter.

Am Zeitgenossen der Shackleton, der Vulcan XM594, werden die strukturellen Instandsetzungen und Wartungsarbeiten wieder aufgenommen, um den Alterungsprozess an dem Veteranen aufzuhalten.

Mit Beginn des Frühlings wird die Neulackierung der MiG-23 fortgesetzt und auch die Chinook ZA17 erhält notwendige Zuwendung an der Rumpfnase. Ein weiteres Projekt ist der Wiederaufbau der Auster AOP9.

Neue Farben erhält auch die Hunter T7. Noch in den Markierungen als XX457, trug sie ursprünglich als Mitglied der Kunstflugstaffel Blue Diamonds die Farben von XL605, die sie nach der Überholung wieder erhalten soll. Die Jaguar T2 XX829 bekommt einen neuen Tarnanstrich in Grau-Grün, den die Maschine während ihrer ersten Einsätze bei der 54 Squadron trug. Beide Flugzeuge wurden kürzlich für den Neuanstrich gereinigt. ■

Howard Heeley





Neu in der Ausstellung über den Kalten Krieg ist eine J 35J Draken, die erst 1998 außer Dienst gestellt wurde. Seinerzeit einer der weltbesten Jäger, steht sie neben einer Boden-Luft-Rakete vom Typ Bloodhound, die die Jägerwaffe während des Kalten Krieges in der Luftabwehr ergänzte

Fotos (3) Lennart Berns

## ■ SCHWEDISCHES LUFTWAFFENMUSEUM

# Neue Heimat

Im Juni 2023 konnte die neue Hauptausstellung des Schwedischen Luftwaffenmuseums eröffnet werden. Die nunmehr 40 Jahre alte Militärluftfahrt hat ein neues Heim gefunden und wird Exponate vom Kalten Krieg bis hin zur modernen Saab Gripen enthalten. Mehrere der an der Decke aufgehängten Flugzeuge stehen jetzt auf Ständern, da man Alterungsschäden an den Aufhängungen befürchtete. Ausnahmen sind die MiG-15 und de Havilland Vampire. Die Supermarine Spitfire Mk XIX, eine Aufklärungsversion mit der schwedischen Bezeichnung S 3, steht nun auf ihren Rädern und kann aus der Nähe betrachtet werden.

Neu in der Ausstellung ist eine Saab J 35J Draken, das neueste Modell, das erst 1998 außer Dienst gestellt wurde. Ein weiterer Blickfang ist der Tandemrotor-Hubschrauber Vertol 107, ursprünglich ein Passagierhelikopter aus New York, der in Schweden für die U-Boot-Jagd umgerüstet wurde, seine Fenster aber behalten durfte. Die zum Nachdenken anregende Ausstellung über die von den Russen im Jahr 1952 abgeschlossene DC-3 hat ihren Platz hingegen behalten.

Während der Wochenenden wird das Museum von Freiwilligen der Östergötland Aviation History Society unterstützt, die zu den ausgestellten Flugzeugen Frage und Antwort stehen. ■

Lennart Berns



Die geschichtsträchtige Spitfire hat ihren luftigen Platz unter der Decke verlassen und kann jetzt aus der Nähe bewundert werden. Während der 1950er-Jahre flogen die schwedischen Spitfire riskante Aufklärungseinsätze über der feindlich gesonnenen Sowjetunion



Die amerikanische Vertol 107 war mit der Bezeichnung HKP 4 lange Jahre ein Arbeitspferd der schwedischen Lufttransportkräfte. Um die Flotte zu ergänzen, kaufte man eine Passagiervariante in den USA und baute sie in Schweden für die U-Boot Jagd um. Der Helikopter ist bei den Besuchern des Museums äußerst beliebt





Taylor Stevenson bei einer Reihe von Überflügen mit der »Fatal Fang« (Bell P-63A-7-BE Kingcobra AAF #42-69080, N94501) über dem Yanks Air Museum während einer Sonderveranstaltung auf dem Flughafen Chino, Kalifornien, am 17. Februar 2024 Fotos (2) Frank Mormillo

Die Bell P-63A-7-BE Kingcobra war bereits seit mehreren Jahrzehnten mit der »Fatal Fang«-Flugzeugnase ausgestellt, allerdings verbesserte man diese in Größe und Farbe, als das Flugzeug wieder flugtüchtig gemacht wurde



■ KINGCOBRA ÜBER KALIFORNIEN

## Mit neuem Biss zurück am Himmel

**F**atal Fang« (Tödlicher Reißzahn) heißt die Bell P-63A-7-BE Kingcobra des Yanks Air Museum in Chino, Kalifornien. Von dort startete sie am 17. Februar im Rahmen einer besonderen Veranstaltung zu ihrem ersten öffentlichen Demo-Flug. Das Event begann um 11 Uhr Ortszeit mit einer Podiumsdiskussion, der Start der Kingcobra war für 12 Uhr geplant. Dazu kam es jedoch wegen der tiefhängenden Wolkendecke und schlechter Sicht erst zwei Stunden später. Trotz des bescheidenen Fotohintergrunds beglückte Taylor Stevenson die Fotografen mit mehreren spektakulären Überflügen des Mittelmotor-Jägers.

Nach ihrer Auslieferung an die U.S. Army Air Forces als AAF #42-69080 am 8. Mai 1944 diente die Kingcobra in Kalifornien, Oregon und Washington State, bis sie als überzählig ausgemustert und im Oktober 1945 an die Reconstruction Finance Corporation zur Verwertung abgegeben wurde. Mit der zivilen Kennung NX32750 verkaufte man den Jäger 1950 an das Cal Aero Technical Institute of Glendale in Kalifornien. Nach einer Umregistrierung stand er mit dem neuen Kennzeichen N94501 an mehreren verschiedenen Orten als statisches Ausstellungsstück, bevor ihn im September 2021 Charles Nichols für sein Yankee Air Corps Museum (das heutige Yanks Air Museum) auf dem Flughafen Chino erwarb. Nach vielen Jahren als fast flugfähiges Exponat begann 2021 eine Grundüberholung, die zum Erstflug am 30. November 2023 mit Mark Todd am Knüppel führte. Zurzeit gibt es weltweit nur vier weitere flugfähige Kingcobras. ■

Frank Mormillo

Als Teil der Schulung künftiger Militärpiloten bleibt die SF.260 in Belgien zunächst weiterhin erhalten

Foto Sascha Jussen

■ SIAI-MARCHETTI SF.260

## Belgiens Oldtimer

**A**uch im Jahr 2024 tummeln sich bei einigen NATO-Luftstreitkräften noch einige Oldtimer. Ein Beispiel dafür ist das vom italienischen Hersteller SIAI-Marchetti gebaute Schulungsflugzeug SF.260: Seit nunmehr 55 Jahren dienen die zweiseitigen Tiefdecker mit Einkolbenmotor bei der belgischen Luftwaffe für die Eingangsauswahl (»Screening«) von Pilotenanwärtern sowie die Anfangs- und Instrumentenflugschulung künftiger Militärpiloten. Eigentlich wollten die Belgier die letzten 20 von in besten Zeiten 45 Exemplaren der SF.260 schon 2023 endgültig außer Dienst stellen.

Doch für einen gleichwertigen Nachfolger fehlt unserem kleinen Nachbarland das Geld, sodass es nun voraussichtlich sogar noch bis 2026 weitergeht. Die in Beauvechain bei Brüssel beheimatete Ausbildungseinheit »Competence Center (CC) Air« ist jedenfalls sichtlich stolz auf ihre alten Krieger: So fliegt bereits seit Januar dieses Jahres eine »Marchetti« des Geschwaders mit einem anlässlich der 55 Jahre SF.260 lackierten beziehungsweise folierten Heckleitwerk. Bei diesem speziellen Exemplar handelt es sich allerdings nicht um eine der von 1969 bis 1971 an Belgien ausgelieferten SF.260M, sondern um eine von neun im Jahr 1992 nachgelieferten, etwas leistungsfähigeren SF.260D. Aber auch mindestens eine der ursprünglichen SF.260M (nach einem Modernisierungsprogramm nunmehr alle SF.260M+ genannt) soll in Kürze ein ähnlich verziertes Seitenleitwerk erhalten. ■

Sascha Jussen

