



Seltene Bilder
Die tragische
Geschichte der He-
51-Rettungsflieger

Fokker D.VII
Das machte ihn
zum besten Jäger
des Krieges

Nov. 2022 € 6,90
Österreich € 7,60 · Schweiz sFr. 12,20
BeNeLux € 8,20 · Italien € 9,50
Dänemark DKK 74,95



FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



**Erich
Hartmann**
Neue Erkenntnisse über
die Anfänge des Asses!

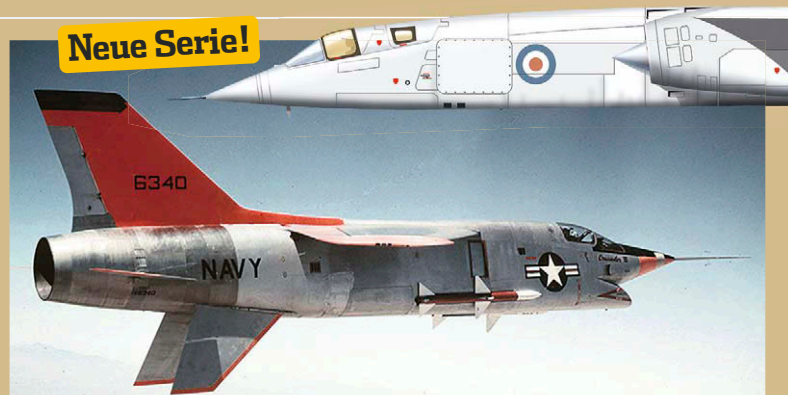


Kaum bekannt!

Fritz X im Einsatz gegen England 1944



Als die Hellcat auf die Luftwaffe traf
Das war der wahre Angstgegner der F6F



Held am Himmel, Flop am Markt
Die erfolglosesten Spitzen-Jets der Welt

ANGEBOT zum ABHEBEN



2 Ausgaben

nur
€ 7,90 statt € 13,60*
 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.

Online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo



Editorial

Besondere Projekte

Wenn eine politische Partei eine Wahlniederlage erleidet, bekennt diese häufig, sie habe ihr Anliegen nicht »gut genug kommuniziert.« Mit anderen Worten: Das Programm ist super, wir waren nur unfähig, es zu begreifen. Genau das mochten sich wohl auch viele Flugzeughersteller gesagt haben, wenn man ihre Projekte abgelehnt hat. Dabei gab es sie tatsächlich, die Überflieger, die einfach zu gut, das heißt, teuer waren. Im ersten Teil unserer neuen Serie »Schwärmen oder schämen« möchten wir Ihnen ab Seite 40 sechs Jets vorstellen, auf die dieses Merkmal exakt zutrifft – Sie werden staunen!

Nicht minder gestaunt haben viele alliierte Matrosen, als sie feststellten, dass die Deutschen offenkundig Bomben einsetzten, die selbst nach dem Abwurf dem Ziel folgten – ferngelenkt. In unserer Titelstory erzählen wir ab Seite 12 die verblüffende Geschichte der geheimnisumwitterten Fritz-X-Lenk Waffen, bis hin zum kaum bekannten Masseneinsatz auf eine englische Hafenstadt.

Seit geschlagenen sieben Jahren müssen sich Luftfahrtfreunde nun schon gedulden und mit den Füßen scharren, denn solange dauern die Sanierungs-



Foto Comme des images

**Markus Wunderlich,
Chefredakteur**

arbeiten im Deutschen Museum in München. Und wie böse Stimmen behaupten: Wenn in Deutschland irgendwas »sanierter« wird, kann man getrost davon ausgehen, dass das Arbeitsgerät hinterher selbst direkt im Museum landet, so lange, wie das alles dauert. Nun gibt es aber einen Lichtblick: Die Technikausstellung hat wieder ihre Pforten geöffnet. Stefan Bartmann zeigt ab Seite 30, inwiefern sich das Ausstellungskonzept im Vergleich zu früher geändert hat.

Ihr Markus Wunderlich

Eines von zahlreichen großartigen Jet-Projekten, die es nie in die Serienproduktion geschafft haben: Dassault Mirage G8. Wir stellen sie und fünf weitere von ihnen in unserer neuen Serie vor

Foto Dassault Aviation/Wolfgang Mühlbauer

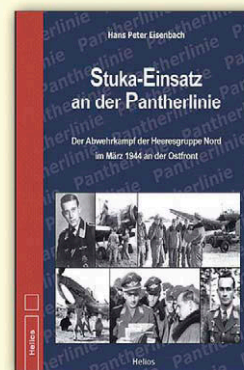


Rainer Monartz **Kampf um Stolberg (Rhld.) September bis November 1944**

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

180 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 213 Abbildungen, davon 197 s/w und 6 farbig, 8 farbige und 2 Karten s/w, DIN A4; ISBN 978-3-86933-281-9

36,00 €



Hans Peter Eisenbach **Stuka-Einsatz an der Pantherlinie**

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

190 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 171 Abbildungen s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichnungen, 4 graphische Darstellungen, 3 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-162-1

36,00 €



Karl Stich **Der Kampf um die Seelower Höhen April 1945 – Ein blutiges Drama**

280 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 74 Abb., davon 53 Fotos, 21 Grafiken/Schaubilder, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-221-5

26,50 €



Bodo Diemer **Überlebenschance gleich Null**

Vom sinnlosen Sterben der Torpedoflieger

322 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 16 sw-Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-042-6

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



12 Die Do 217 mit ihren Hs-193-Gleitbomben fügten alliierten Flotten schwerste Schäden und Verluste zu

ZEITGESCHICHTE

Ferngesteuerte Gleitbomben
Schiffsschreck

TITELTHEMA
12

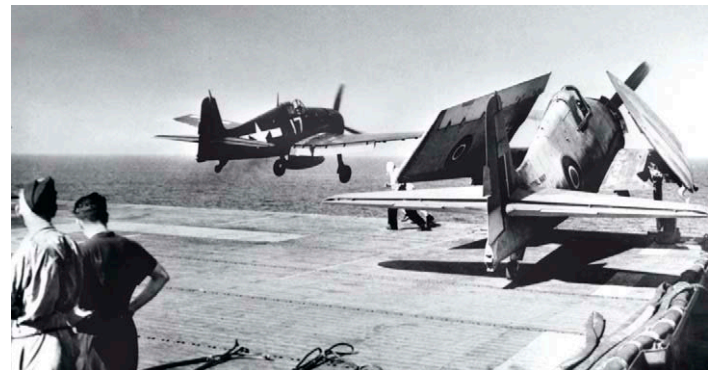
Ferngelenkte Waffen wie die Hs 293 oder die Fritz X revolutionierten die Militärtechnik. Die Deutschen setzten sie gegen Schiffe vor Italien und der Normandie ein – und sogar auch vor England. Autor Chris Goss berichtet.

TECHNIK

Grumman F6F
Wo bleibt die deutsche Luftwaffe? ... **20**

TITELTHEMA
20

Die Hellcat kämpfte für die U.S. Navy im Zweiten Weltkrieg nicht nur über dem Pazifik, sondern auch über Südfrankreich!



20 Bei der Operation Dragoon im August 1944 mussten Hellcat der U.S. Navy erstmals gegen deutsche Flak und Flugzeuge antreten

OLDTIMER

Deutsches Museum
Neustart

30

Nach zirka sieben Jahren hat das Deutsche Museum in München seine Luftfahrtabteilung mit Exponaten ab 1918 fertig renoviert. Wir haben einen Blick darauf geworfen.



30 Die neue Luft- und Raumfahrthalle im Deutschen Museum erstrahlt in neuem Glanz. Doch wirft sie auch Schatten ...

NEU

SERIE – SCHWARMEN ODER SCHÄMEN?
Die besten Jets, die sich nie durchsetzten
Programm eingestellt!

TITELTHEMA
40

In unserer neuen Serie soll es über Flugzeuge der Superlative gehen. Der erste Beitrag stellt Ihnen sechs Jets vor, die man trotz starker Leistungen nie in Masse produziert hat.



40 Warum haben es Überflieger wie die Avro Canada CF-105 nie in die Serienproduktion geschafft? Wir decken es auf!



74 Alle Mann zum Flugzeug! Was wie ein realer Seenoteinsatz aussieht, war in Wahrheit eine Propaganda-Inszenierung

SERIE – STRATEGIE DES LUFTKRIEGES 1939–45

Kampf um Malta
»Stachel in der Südflanke« **46**

Wer Malta beherrschte, kontrollierte das Mittelmeer. Dieser Leitlinie folgend, versuchten Italiener und Deutsche ab 1940 verbissen, den Archipel einzunehmen.

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Fokker D.VII
Erstklassig **54**

Um technisch nicht zurückzufallen, suchten die Deutschen ab Herbst 1917 ein geeignetes Jagdflugzeug – sie fanden mit Fokkers D.VII ein überlegenes Muster.

ZEITGESCHICHTE

Jagdflieger Erich Hartmann
Vom »Bubi« zum Ass **60**

Erich Hartmann ist bis heute von den Abschüssen her der erfolgreichste Jagdpilot aller Zeiten. Doch wie wurde aus dem Schüler ein Meister? Unser Autor hat im Archiv neue Erkenntnisse zutage gefördert.

ZEITREISE

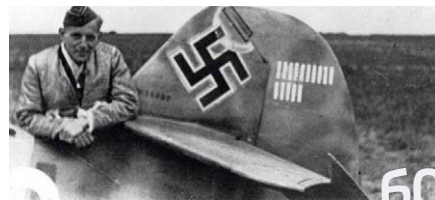
Angriff auf Misburg
Mission 27 **68**

Am 26. November 1944 flogen die Alliierten einen der größten Bombeneinsätze des Weltkriegs. Ihr Ziel: die Ölraffinerie von Misburg bei Hannover. Der junge First Lieutenant William aus Brooklyn leistete Begleitschutz. Autor Rolf Stünkel berichtet hautnah von seinen Erlebnissen.

BILDERSCHÄTZE

Heinkel He 59
Seenotflugzeuge **74**

Für die Ernst Heinkel Werke schoss der bekannte Luftfahrt-Fotograf Alexander Stöcker Bilder der He 59 bei einer Übung. Die Propaganda machte daraus später einen realen Einsatz.



60 Erich Hartmanns erste Erfolge an der Front

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Albatros B.II.....8	Fokker D.VII.....54
Antonow An-2.....10	Grumman F6F.....20
Avro Canada CF-105.....43	Heinkel He 59.....74
BAC TSR.2.....42	Heinkel He 177.....14
Boeing B-24.....68	Junkers Ju 52.....30
Boeing B-52.....9	Martin P6M.....42
Cessna T-50.....9	Messerschmitt Bf 109.....50
Dassault Mirage G8.....44	North American XB-70.....44
Dornier Do 217.....12	Supermarine Spitfire.....46
Focke-Wulf Fw 200.....8	Vought XF8U-3.....43

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	28
Termine / Bücher / Briefe	36
Clausewitz Geschichte	52
Unterhaltung	67
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD
 He 59: A. Stöcker/H. Schaller
 D.VII: Zchg. H. Ringlstetter
 Hartmann: Slg. P. Cronauer
 Do 217: Slg. C. Goss
 Fritz X: Slg. C. Goss
 F6F: U.S. Navy/Slg. W. Mühlbauer
 BAC TSR.2: Juanita Franzi
 XF8U-3: USN/Slg. W. Mühlbauer



■ Deutschlands jüngste Warbird-Pilotin

Antonia Schuhmann ist nicht nur eine ambitionierte Luftfahrt-Bloggerin mit eigenem Flugzeug, sondern mit ihren 30 Jahren auch die jüngste Pilotin restaurierter Militärflugzeuge hierzulande. Jüngst flog sie zusammen mit einer Freundin einen 220 PS starken Boeing-Stearman-Doppeldecker von Gelnhausen nach Bienenfarm (Berlin) zum Stearman & Friends Fly-In, das am 2. und 3. Juli 2022 stattfand. Aktuell trainiert die passionierte Fliegerin auf einer T-6 Harvard MK.IV, um den Sprung auf die legendäre North American P-51 D zu wagen. Sie können ihr auf Facebook und via Instagram unter »Tonia.Take.Off.« auf ihrem abenteuerlichen Weg zur Mustang-Pilotin folgen.

Text und Foto Uwe Glaser





Einzigartig: Die restaurierte Fw 200 steht nun formvollendet im Hangar 7 in Tempelhof. Vielleicht können auch Interessierte das Flugzeug bald besuchen Fotos (2) Jens Heide

■ FOCKE-WULF FW 200

Condor in Tempelhof

Ein bewegender Moment im doppelten Sinne: Am 2. Juli diesen Jahres feierte die weltweit einzige Fw 200 ihren Rollout aus dem Hangar 7 des Tempelhofer Flughafengebäudes. Vor mehr als 20 Jahren entriss ein Bergungsteam den Wassermassen im Trondheimfjord bei Hommelvik die am 22. Februar 1942 notgewasserte Focke-Wulf Fw 200 C3, F8+BR. Zuvor hatte das Berliner Technik Museum (DTMB) dieses Wrack von der norwegischen Regierung als Geschenk bekommen und alle technischen und finanziellen Fragen der Aktion geklärt. Obwohl die Maschine bei der Bergung im Mai 1999 auseinanderbrach und damit das ganze Projekt beinahe gescheitert wäre, begann ab Dezember 2000 der für unmöglich gehaltene Wiederaufbau dieses »Schrottgebirges«. Ohne den beispiellosen Einsatz einer Handvoll Luftfahrt-Enthusiasten und ehrenamtlicher Helfer bei Airbus Operations in Bremen, der Deutschen Lufthansa Berlin Stiftung und Rolls-Royce Deutschland hätte es die wiederauferstandene Condor so wohl nie gegeben.

Die Fw 200 C-3 ist mit ihren 32,8 Metern Spannweite, 23,8 Metern Länge und vier Bramo-323-Motoren das weltweit größte erhaltene deutsche Flugzeug aus der Zeit vor 1945. Die Beteiligten prüfen nun, ob es möglich ist, das neue Prachtstück in der umfangreichen Flugzeugsammlung zusammen mit anderen Großobjekten der Öffentlichkeit in Tempelhof zugänglich zu machen. Nähere Informationen dazu folgen auf den Seiten des DTMB.

Jens Heide/Holger Steinle ■

Zu verdanken ist das gelungene Projekt vielen Luftfahrt-Enthusiasten, die jahrelang daran mitgewirkt haben



■ ALBATROS B.II

Schwedens Krone

Es ist ein Unterschied wie Licht und Schatten: Als die Albatros B.II vor etwa 15 Jahren in die Arlanda Aeroplane Collection gelangte, war sie ein totales Wrack. Nun, nach jahrelanger mühsamer Arbeit, ist das Flugzeug beinahe vollständig restauriert.

Da die Tragflächen fehlten, mussten die Enthusiasten neue bauen; hier halfen Originalzeichnungen aus dem schwedischen Militärarchiv. Die neueste Errungenschaft ist der Originalkühler, den das Flygvapenmuseum zur Verfügung gestellt hat. Ein originaler Mercedes-D.II-Motor soll vom Schwedischen Technischen Museum (Tekniska Museet) kommen. Die Restauratoren warten nun auf stabiles Wetter, um die Tragflächen im Freien zu lackieren. Instrumente sind fast alle vorhanden und auch die Räder sind schon neu gebaut. Die frühe nationale Kennzeichnung ist angebracht, ebenso der Name des Herstellers auf beiden Seiten des Rumpfes.

Die schwedische Firma Nordiska Aviatik AB in Stockholm 1917 hatte die B.II hergestellt, danach landete sie als Windmaschine bei einer Filmgesellschaft. Lennart Berns ■



Die Albatros B.II in der Arlanda Aeroplane Collection ist nach jahrelanger Arbeit engagierter Freiwilliger nun fast fertiggestellt

Foto Lennart Berns



■ BOEING B-52

Neuer Antrieb, mehr Schlagkraft

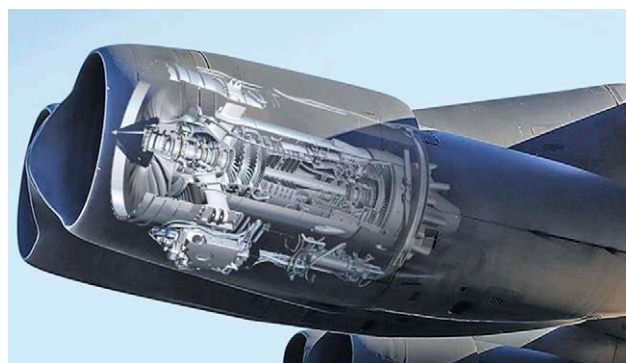
Die B-52 wird »nicht älter, sondern immer besser«, selbst 70 Jahre nach ihrem Erstflug. Die moderneren Mitstreiter der B-52 sind unbestritten überlebensfähiger in schwer verteidigten Kampfzonen, dafür aber weniger effizient. Keiner von ihnen schleppt derart viele Bomben für vergleichsweise wenig Geld ins Ziel. Die Kombination aus hoher Reichweite und massenhafter wie flexibler Waffenzuladung macht die Boeing B-52 ideal für zahlreiche taktische Routineaufgaben rund um den Globus.

Wirklich adäquater Ersatz ist vorerst nicht in Sicht. Von einst 744 gebauten Exemplaren sind deshalb 76 nach wie vor im aktiven Dienst. Zentrale Maßnahme, um die unverwundlichen Bomber auch über die nächsten 30 Jahre in Topform zu halten: neue, zeitgemäße Triebwerke. Schließlich stammen deren Pratt & Whitney TF-33 aus den frühen 1960er-Jahren. Rolls-Royce liefert dafür 650 seiner F130-Triebwerke, originär konzipiert für Geschäftsreisejets. Das F130 hat ähnliche Abmessungen wie das TF-33, ist deutlich sparsamer, obendrein leiser und verursacht keine weithin sichtbaren Rußfahnen. Gondeln und Aufhängungen muss man trotzdem überarbeiten. Zugleich wird die althergebrachte Triebwerkssteuerung vollständig computerisiert. Das macht künftig den Flugingenieur überflüssig, bringt aber gravierende Umbauten im Cockpitbereich mit sich.

Parallel dazu laufen aufwendige Kampfwertsteigerungen, die die B-52 taktisch noch weit schlagkräftiger machen. In erster Linie mithilfe eines topmodernen, digital gesteuerten Radarsystems. Das alles hat zwar seinen Preis, der aber freilich weit günstiger ausfällt, als in absehbarer Zeit ausschließlich auf neu beschaffte Bomber wie die B-21 zu setzen. Gut möglich, dass die B-52 ihr 100-jähriges Dienstjubiläum schafft ...

Wolfgang Mühlbauer ■

... sollen die Stratofortress unter anderem die neueren F-130-Triebwerke erhalten Foto Rolls-Royce



Bereits 1952 hatte die B-52 ihren Erstflug und noch immer sind 76 Stück im aktiven Dienst. Um sie auch für die Zukunft fit zu halten, ...

Foto USAF/William Lewis



Die Cessna T-50 ist die bisher einzig fliegende Bobcat in Europa

Foto Flieger-Stadl Landshut

■ CESSNA T-50

Einzigartig!

Deutschlands Warbird-Szene ist um einen Exoten reicher. Am 5. Juli landete eine Cessna T-50 Bobcat in ihrer neuen Heimat Landshut. Die Zweimot war zuvor in Algona, Iowa, in den Vereinigten Staaten stationiert. Cessna entwickelte die T-50 in den späten 1930er-Jahren. Mit ihren insgesamt fünf Sitzplätzen war sie als Mini-Airliner gedacht. Während des Weltkriegs setzte die U.S. Army sie als Trainings- und leichtes Transportflugzeug ein. In den Streitkräften trug sie die Bezeichnung AT-17 oder UC-78. Mit Baujahr 1943 gehört diese T-50 mit der Kennung N60453 zu einem der späten Baulose und ging als JRC-1 direkt an die U.S. Navy.

Die auch als »Bamboo Bomber« bezeichnete Cessna T-50 bereichert jetzt die Sammlung des Flieger-Stadl in Landshut und gilt als Unikat, denn sie ist das einzig fliegende Exemplar dieses Typs in Europa.

Andreas Zeitler ■

■ ANTONOW AN-2

Ältestes DDR-Flugzeug



Älter als die NVA: Die An-2 mit der taktischen Nummer »801« nach ihrer Ankunft in Cottbus. Die Maschine flog schon ab 1953 für die Volkspolizei-Luft

Foto Flugplatzmuseum Cottbus

Im März 2022 sicherte sich das Flugplatzmuseum Cottbus die Antonow An-2 »801«. Das Museumsteam möchte sie restaurieren und wieder in den Auslieferungszustand zurückversetzen – und zwar mit einem roten Stern.

Die »801« ist älter als die NVA: Als Werknummer 12801 rollte sie 1952 bei Antonow in Kiew aus den Hallen und gelangte Anfang 1953 zur Volkspolizei-Luft (VP-Luft) auf dem Flugplatz Cottbus. Mit einer weiteren An-2 war sie damit eines der ersten Flugzeuge, die die DDR nach Kriegsende betrieb, obwohl sie es laut Potsdamer Abkommen eigentlich noch gar nicht durfte! Aus diesem Grund trugen die Flugzeuge der sogenannten Aeroklubs, wie die Fliegereinheiten der VP-Luft hießen, auch rote Sowjetsterne als Hoheitszeichen. Ab 1956 ging sie in den Bestand der NVA über, wo sie bis zu deren Auflösung bei verschiedenen Verbindungs- und Transportstaffeln im Einsatz war. Zuletzt flog sie bei der Transportflieger-Ausbildungsstaffel 45 (TAS-45) in Kamenz.

Nach der Wiedervereinigung überlegte die Bundeswehr, die An-2 in ihre Streitkräfte zu integrieren, aber dazu kam es nie. Da es sich nicht lohnte, die relativ alte »801« wieder in Betrieb zu nehmen, verblieb sie auf dem Flugplatzgelände mit ihrer ersten NVA-Bemalung. *Andreas Metzmacher* ■

Heute vor 100 Jahren

Verbotenes hat bekanntlich besonderen Reiz. Not macht wiederum erfinderisch. Beides trifft mit Vorliebe in den turbulenten Jahren unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg zu, als der Versailler Vertrag heftig Wirkung entfaltet. Damals ist den deutschen Flugzeugbauern praktisch alles verboten, was nur entfernt nach Militär riecht. Aufhalten lassen sie sich dennoch nicht. So wie Claude Dornier mit seinen Flugbootkonstruktionen, die seit 1915 in Seemoos heranreifen und schließlich im weltbekannten Wal gipfeln, der Dornier »erst gemacht« hat.

Seine Ursprünge fußen auf dem verbesserten Nachfolger der »Luftjacht« Gs.I. Sie nimmt alle grundsätzlichen Konstruktionsmerkmale der späteren Wale vorweg.

Der Interalliierten Überwachungskommission (ILÜK) zum Trotz macht man sich 1920 daran, einen größeren Entwurf zu verwirklichen, Gs.II genannt. Er trägt erstmals den Beinamen Wal und soll ein vollwertiges Verkehrsflugzeug werden. Die deutsche Fachpresse stellt ihn um die Jahreswende 1920/21 vor. Prompt grätscht die ILÜK dazwischen: Die Leistungen des Gs.II sind ihr zu hoch, obendrein sieht es so aus, als ließe er sich leicht militärisch ummodellieren. Und das geht gar nicht.

Im Frühjahr 1921 muss Dornier zähneknirschend den unfertigen »Ur-Wal« verschrotten. Die Zeit während des generellen Flugzeugbauverbots 1921/22 nutzt man, den Entwurf zu überarbeiten und endgültig die Basis für den späteren Wal zu

Jahrestag & Personalien



Ziviler Ableger: Der Verkehrsval steht ab 1924 in Dienst

schaffen ... geistige Tätigkeit ist ja weiterhin erlaubt.

Zum Jahresende streift Dorniers Firma dann alle lästigen Fesseln ab, indem sie in Italien ein altes Werftgelände erwirbt. Dort, in Marina di Pisa an der Mündung des Arno, entstehen im Auftrag des spanischen Militärs ab Juli 1922 die ersten der später legendären Wal-Flugboote. Mit dem Erstflug am 6. November 1922 beginnt eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte, zu der nicht zuletzt viele Pionierflüge und Rekordleistungen mit den unverwüstlichen Walen gehören, die bald auch als Verkehrsflugzeuge am Markt sind. Ständig angepasst und modernisiert, werden in den zwölf Jahren ihrer Herstellung mehr als 250 Stück fertig – Dornier steigt zum Großunternehmer auf. *Wolfgang Mühlbauer* ■

Gebaut 1922 für die spanische Marine: Dorniers erstes Wal-Flugboot

Fotos (2) Dornier/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

