7
FLUGZEUGCLASSIC

Henschel Hs 129
Furioser Einsatz in Nordafrika

Restaurierte Hellcat
Aus dem Museum ab in die Luft!

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

4 195162 906508 07

Enthüllt

Rudolf Müller
Der Eismeerjäger
Das dunkle Geheimnis um den Ritterkreuzträger

Kaum bekannt: Grumman XF5F
Exotisch und der Zero haushoch überlegen

DAS Kraftpaket Jumo 222
Deutschlands bester Motor?

VETERANEN DER LÜFTE
ALTE FLÜGEL, NEUER GLANZ

VETERANEN DER LÜFTE
STAFFEL 2 | ALLE FOLGEN

SAMSTAG, 3. JULI, AB 14:15 UHR

HISTORY

U.A. EMPFANGBAR BEI: SKY | VODAFONE | TELEKOM

HISTORY.DE

© 2021 HISTORY / AUTENTIC

Editorial

Wer war Rudolf Müller?

Es gehört zu den bekannten Fotos der Luftkriegsgeschichte: drei strahlende Ritterkreuzträger, nebeneinander vor einer Messerschmitt Bf 109. Die Jagdflieger vereinen über 500 Abschüsse auf sich. Da stehen links und in der Mitte die lässig in die Kamera strahlenden Majore Theodor Weissenberger und Heinrich Ehrler. Doch der Oberfeldwebel rechts von ihnen scheint sich in der Pose nicht wohl zu fühlen, zumindest legt das seine ungelenke Haltung nahe. Darüber täuscht auch nicht das lässig aufgesetzte Schiffchen hinweg.

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Sein Name: Rudolf Müller, eingesetzt beim JG 5, dem legendären Eismeergeschwader. Nur wenig ist über ihn in der Literatur zu finden und das, was man dort liest, entspricht oft nicht den Tatsachen.

Wer war dieser Mann? Jedenfalls ein Mensch, der Freund und Feind nicht so einfach zu verorten wusste, wie es sein überdurchschnittliches Engagement als Soldat im »Dritten Reich« nahelegen könnte. Denn als der hochdekorierte Jagdflieger den Sowjets in die Hände fiel, wandelte er sich zum Gegenentwurf jener Figur, welche Goebbels Propaganda aus dem jungen Mann formte.

Ab Seite 14 bringen der russische Historiker Jurij Rybin und unser Autor Dan Zamansky Licht ins Dunkel – seien Sie gespannt!

Ihr Markus Wunderlich

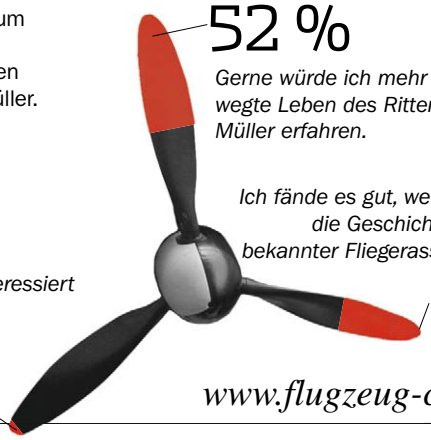
Foto Sammlung Jurij Rybin

Eismeerjäger: Weissenberger, Ehrler und Müller (von links)

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

In der deutschsprachigen Literatur findet man kaum Informationen über den lange Zeit erfolgreichsten Eismeerjäger Rudolf Müller.

Mehr zu diesem Thema ab Seite 14!



52 %

Gerne würde ich mehr über das bewegte Leben des Ritterkreuzträgers Müller erfahren.

Ich fände es gut, wenn man generell die Geschichte auch weniger bekannter Fliegerasse rekonstruiert.

47 %

Die »Eismeerfront« interessiert mich nicht wirklich.

1 %

www.flugzeug-classic.de

Eisenbach, Hans Peter

Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen in Südosteuropa und Nordafrika

Die I. Gruppe Sturzkampfgeschwader 3 im Jahr 1941

437 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 458 Abb., 97 Karten, 26 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-265-9

59,00 €

Schlauch, Wolfgang

Rüstungshilfe der USA an die Verbündeten im Zweiten Weltkrieg

Von der „wohlwollenden Neutralität" zum Leih- und Pachtgesetz und zur entscheidenden Hilfe für Großbritannien und die Sowjetunion

167 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 14x21 cm; ISBN 978-3-86933-241-3

22,00 €

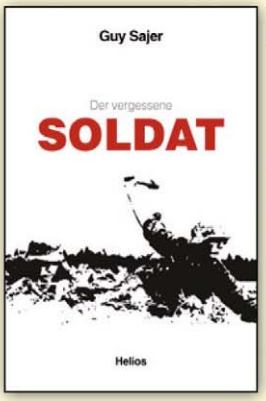
Groß, Manfred

Die Luftverteidigungszone West im Rheinland

zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz

82 Karten, 33 Schemata/Zeichnungen und 151 Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-188-1

24,00 €



*****Weltbestseller*****

Sajer, Guy

Der vergessene Soldat

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

22,00 €

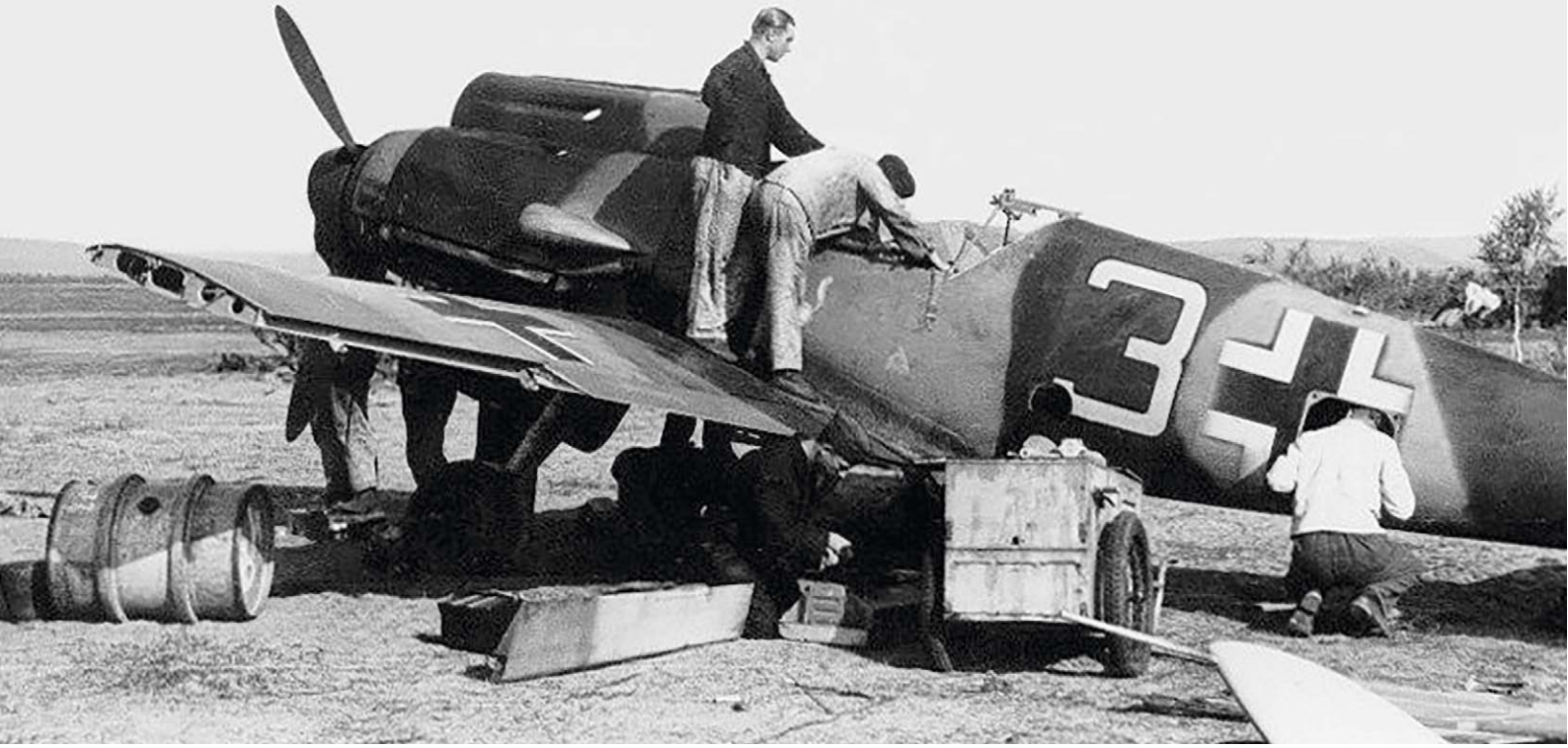
Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

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

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



14 Rudolf Müller ist mit seiner Bf 109 bis zum April 1943 der erfolgreichste Jagdflieger an der Murmansk-Front. Doch dann kommt die Zäsur

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

»Eismeerjäger« Rudolf Müller

Der große Unbekannte 14

In der deutschprachigen Literatur finden sich kaum Informationen über den Ritterkreuzträger Rudolf Müller. Mithilfe russischer Quellen rekonstruieren wir sein Fliegerleben – und gehen dem Rätsel seines »mysteriösen Verschwindens« nach.

TECHNIK

Boeing B-29

Abwehr vom Feinsten 22

Eigentlich sollte die B-29 bereits Anfang 1944 von China aus Einsätze gegen Japan fliegen. Auch wenn das nicht klappt, überzeugt der »Hemisphärenbomber« doch mit Hochtechnologie.

TECHNIK TITELTHEMA

Jumo 222

Brandners Geniestreich 30

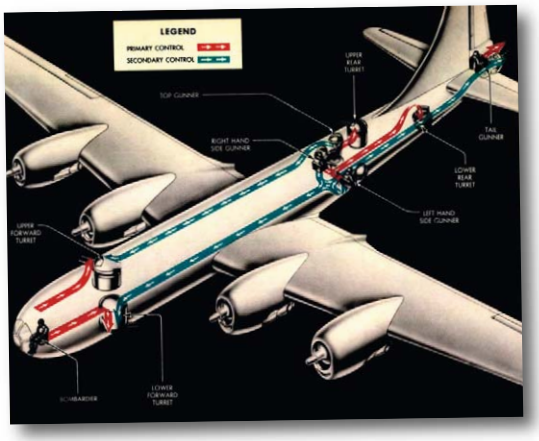
Am 4. Juni 1937 legt der rund zwei Monate zuvor bei den Junkerswerken angestellte Konstrukteur Ferdinand Brander das Konzept für den seinerzeit leistungststärksten Motor der Welt vor. Wie gelang ihm ein solches Meisterwerk in so kurzer Zeit?

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52

Der »Fliegende Möbelwagen« 38

Jeder Luftfahrtenthusiast kennt die dreimotorige »Tante Ju«. Ihre Ursprünge liegen aber in einer Variante mit nur einem Triebwerk.



22 Zusammen mit vielen namhaften Institutionen erprobt Boeing in seiner B-29 ein seinerzeit hochmodernes Feuerleitsystem

30 Mithilfe des revolutionären Jumo 222 will man aus der Ju 288 einen Bomber machen, der für England eine Gefahr darstellt

60 Hinter dieser ungewöhnlichen Konstruktion verbirgt sich viel Power: Die japanische Zero hechelt der XF5F chancenlos hinterher

70 Übungskämpfe mit dem Starfighter sind in den 1980er-Jahren normal. Manche enden jedoch tragischerweise nicht wie geplant

TECHNIK

Henschel Hs 129

Nur von kurzer Dauer 44

Ab Herbst 1942 bedrängen die Alliierten das Afrikakorps von zwei Seiten. Die »Panzerknacker« Henschel Hs 129 sollen Rommel Luft verschaffen, doch die Maschinen müssen sich einer Herausforderung stellen, die größer ist als Briten oder Amerikaner ...

ZEITGESCHICHTE

Corsair-Pilot Bryan Cox

Neun Leben 52

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ist der neuseeländische Flieger Bryan Cox in Japan stationiert. Obwohl die Kämpfe vorbei sind, ist das Leben für Piloten immer noch gefährlich.

TECHNIK TITELTHEMA

Grumman XF5F

Der Zero meilenweit voraus 60

Die von einem deutschen Ingenieur entwickelte Fokker G.I schlägt 1937 hohe Wellen in der Luftfahrt. Auch die Amerikaner wollen unbedingt so ein zweimotoriges Jagdflugzeug haben – und Grumman liefert ihnen einen wahren Kraftprotz!

ZEITREISE TITELTHEMA

Lockheed F-104

Flug ins Unglück 70

Eigentlich soll es nur Routine sein: Im Mai 1982 starten Piloten der Bundesmarine zu einem Übungsflug über dem Kattegat. Doch bald entwickelt sich dieser zu einer Tragödie.

OLDTIMER TITELTHEMA

Grumman F6F-5

Martialisch 76

Im Januar dieses Jahres ist eine Hellcat in den Farben der »*Death 'n' Destruction*« nach jahrelanger Restaurierung wieder abgehoben. Für Enthusiasten eine große Sache, schließlich hat die Vorbildmaschine Luftkriegsgeschichte geschrieben.

76 Anblicke wie diese sind zurzeit selten. In Kalifornien hat man eine F6F wieder flügge gemacht

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Aeronca 65-TAC	11	Heinkel He 115	9
Bell P-39	20	Henschel Hs 129	44
Boeing B-29	22	Junkers F 13	8
Curtiss P-40	56	Junkers Ju 52	38
de Havilland DH.98	10	Junkers Ju 288	33
Douglas Dakota	57	Lockheed F-104	70
Douglas DC-8	8	Messerschmitt Bf 109	14
Focke-Wulf Fw 44	10	North American B-25	54
Grumman F6F	76	Northrop P-61	54
Grumman XF5F	60	Vought F4U	53

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 29
Unterhaltung 51
Bücher / Leserbriefe 81
Vorschau / Impressum 82

TITELBILD
Hs-129-Profil: H. Ringlstetter
F6F-5: F. Mormillo
Bf 109: Slg. P. Neuwerth
Müller: Slg. J. Rybin
XF5F: Slg. C. König
Ju-288-Grafik: A. Polychronis
Jumo 222: Slg. H. Lorenz

TITELSEITE: Die Bf 109 des Jagdfliegers Rudolf Müller 1943

Foto Remco de Wit

Jubiläumsfeier zu zweit

Ein Grund zum Feiern: Am 28. Februar 2021 jährte sich der Erstflug der Cessna Skymaster zum 60. Mal. Aus diesem Anlass kamen die beiden Skymaster des niederländischen Flughafens Teuge für einen Fototermin zum ersten Mal zusammen – für sie gelten zum Glück keine Kontaktbeschränkungen! Von den Maschinen dieses Typs entstanden fast 3000 Stück. Das Besondere an ihnen: Am Bug befindet sich ein Motor mit Zugpropeller, am Heck ein Triebwerk mit Druckpropeller. Zudem haben sie einen Doppelleitwerksträger. Es fliegen weltweit noch einige Hundert Exemplare.

Die graue Skymaster ist eine Cessna O-2 der Postbellum Foundation. Diese Stiftung bemüht sich, die Erinnerung an die Konflikte in der Luft während des Kalten Kriegs am Leben zu erhalten. Die Militärversion der Skymaster flog unter anderem während des Vietnamkriegs. Auch die iranische Luftwaffe besaß zwölf O-2A.

Die grüne Skymaster ist eine Cessna 337F. Eigentümer ist das DEAC Dutch Electric Aviation Center. DEAC nutzt das Flugzeug zu Forschungszwecken unter der Aufsicht der Technischen Universität (TU) Delft. Die 337F soll zukünftig einen Elektromotor und neue Propeller erhalten, die weniger laut sind. Derzeit wechselt man die analogen Instrumente durch digitale aus. Studenten der Luftfahrttechnik vom Deltion College in Zwolle sollen bei den Arbeiten helfen. Zwei Testpiloten der TU Delft fliegen den DEAC-Skymaster.

Text Remco de Wit/Foto Erik Brouwer

In Berlin angekommen: Die weitgehend restaurierte Junkers F 13, W.Nr. 2050
Foto SDTB/Malte Scherf

■ JUNKERS F 13

Rarität in Deutschland

Da schlägt das Herz jedes heimischen Luftfahrt-Enthusiasten höher: Nach 90 Jahren im Ausland traf eine Junkers F 13 im Dezember 2020 in Berlin ein. Zunächst als »*Königsgeier*« in Deutschland geflogen, gelangte sie im Mai 1930 nach Kanada, wo sie als CF-ALX für die Air Land Manufacturing Company zum Einsatz kam. Drei Jahre später erwarb Victor Spencer in Vancouver die F 13 und nannte sie »*City of Prince George*«. Wegen starker Rückenwinde geriet sie im Juli beim Start vom McConnell Lake in British Columbia in Totalverlust. An der unwegsamen Aufschlagstelle im Wald unweit des Sees blieb die Werknummer 2050 liegen, bis es dem Western Canada Aviation Museum (WCAM) 1981 gelang, das Wrack zu bergen.

2004 verständigte sich das Deutsche Technikmuseum mit dem WCAM (heute: Royal Aviation Museum of Western Canada), die in Winnipeg eingelagerte »2050« nach Deutschland zu holen. 2009 übernahm Karl Birzcack im ungarischen Hereg die Restaurierung der F 13. Als Birzcak Ende März letzten Jahres verschied, sicherte seine Witwe die Fortsetzung der Arbeiten. Seit Mitte Dezember war die »*City of Prince George*« weit genug restauriert, dass man sie ins Deutsche Technikmuseum nach Berlin bringen konnte. Die Junkers F 13 muss spätestens 2024 wieder nach Winnipeg zurückkehren. Mehr als 320 F 13 entstanden zwischen 1919 und 1932, erhaltene Originale gibt es kaum. *Christian König* ■

■ DOUGLAS DC-8

Fall für den Schneidbrenner?

Was für ein trauriges Schicksal, wenn man auf sein eigenes Ende warten muss! Doch genau das muss die DC-8-62H, VP-BHM, die seit 2011 auf dem Flughafen Arlanda bei Stockholm dem Schmelzofen harrt. Am 14. Oktober 1969 an United Airlines ausgeliefert, erhielt die DC-8-62H das Kennzeichen N8975U. Die Version zeichnete sich gegenüber dem Standardtyp durch ein höheres Abfluggewicht (rund 159 Tonnen) aus. Am 12. März 1982 verkaufte man die Maschine als VR-BHM an Audalair Corp, wo sie eine VIP-Innenausstattung erhielt.

Langes Warten auf das Ende: Seit 2011 steht eine DC-8 auf dem Flughafen Arlanda bei Stockholm und soll auf dem Schrottplatz landen
Foto Jan Forsgren

Sie wechselte noch mehrfach ihre Eigner, bis sie im Juni 1997 ihre derzeitige Kennung VP-BHM bekam. Die Maschine ist eine der wenigen in Europa verbliebenen DC-8. Sie besitzt noch ihre originalen JT3D-Triebwerke, die zuletzt 2014 liefen. Zwischen 1958 und 1972 verließen 556 DC-8 die Produktionshallen, viele davon flogen auf internationalen Routen für Alitalia, Iberia, KLM, SAS und UTA. Weltweit gibt es nur noch sehr wenige flügge Exemplare. Liebhaber hoffen, dass wenigstens Teile von VP-BHM dem Schneidbrenner entkommen können.

Jan Forsgren ■

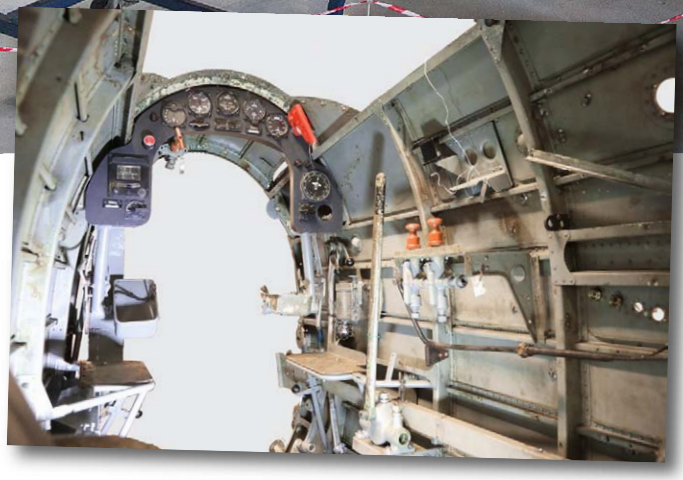
■ HEINKEL HE 115

Es geht munter weiter

Die Arbeiten an der Heinkel He 115 im Flyhistorisk Museum von Stavanger-Sola in Norwegen schreiten voran. Dem perfekt restaurierten Hauptgerätebrett der Werknummer 2398 – die als 8L+FH bei der 1./906 nach einem abgebrochenen Torpedoeinsatz am 28. Dezember 1942 vor Stavanger-Sola ins Meer stürzte – sieht man die Jahrzehnte unter Wasser überhaupt nicht mehr an! Das Handrad des Flugzeugführers fehlt noch und auch der hydraulisch in der Höhe verschiebbare Flugzeugführersitz mit der obligatorischen Panzerung ist noch nicht ein-, aber schon fertig aufgebaut. Parallel kümmert sich das Team vor Ort um die Bugsektion, sodass die Zelle der He 115 zum Ende dieses Jahres beinahe komplett sein könnte. Die zweite He 115 wartet noch immer auf ihr Erwachen aus dem Dornröschenschlaf.

Christian König ■

Könnte bereits bis Jahresende fertig sein: Die Zelle der He 115 in Stavanger-Sola



Fast komplett: das Cockpit der He 115 des Flyhistorisk Museum

Fotos (2) Rasmus Svihus

■ MICHAEL COLLINS (†)

Der »einsamste Mensch der Welt«

Michael Collins, Pilot der Apollo-11-Kommandokapsel und Nationalheld, verstarb am 28. April dieses Jahres. Der am 31. Oktober 1930 in Rom geborene Sohn eines US-Militärattachés ist seit Jahrzehnten jedem Schulkind in den USA bekannt. Auf dem offiziellen Crew-Foto von 1969 (siehe rechts) posiert er als schlaksiger Typ im übergroßen Raumanzug, mit einem angedeuteten Lächeln und einer hochgezogenen linken Augenbraue, als wollte er sagen: »Hoppla, jetzt komm ich!«

Der ehrgeizige, stets verbindlich wirkende Mann hatte eine Weile auf den ersten Flug ins All warten müssen. Nach seiner Ausbildung an der West-Point-Akademie und dem Training zum Jetpiloten wurde er zunächst nicht als Astronautenanwärter berücksichtigt. Als es schließlich klappte und er eine Weile am Boden gearbeitet hatte, durfte Collins im Juli 1966 als Pilot unter Kommandant Young die Gemini 10 steuern. Mehr noch: Er verließ erstmals das Raumschiff, um Erde und Sterne zu fotografieren und stieg sogar ein weiteres Mal aus, um eine Spezialplatte von einem Satelliten zu holen – als erster Astronaut, der sich im All von einem Flugkörper zum anderen bewegte.

Die Crew von Apollo 11. Von links nach rechts: Neil Armstrong, Michael Collins, Buzz Aldrin. Rund neun Jahre nach Armstrong ist nun auch Collins verstorben

Foto NASA

Collins bekanntester Einsatz aber fand ausgerechnet nach einer Bandscheiben-OP statt, die ihn fast die Karriere gekostet hätte. Im Juli 1969 wurde er Pilot der Kommandokapsel von Apollo 11 und umkreiste mutterseelenallein den Mond, während seine Kollegen Neil Armstrong und Edwin »Buzz« Aldrin unter den Augen der Weltöffentlichkeit als erste Menschen den Erdtrabanten betraten. Diese Rolle brachte ihm Respekt und den Ruf des »einsamsten Menschen der Welt« ein.

Michael Collins wurden hohe Ehrungen zuteil; heute tragen ein Mondkrater und ein Asteroid seinen Namen. Als sich ihm die Chance bot, als Kommandant von Apollo 17 selbst die Mondoberfläche zu betreten, lehnte er ab und wechselte ins Außenministerium, später – als erster Direktor – zum National Air and Space Museum der Smithsonian Institution in Washington. Brigadegeneral außer Dienst Michael Collins blieb auch als privater Unternehmer »seinem« Museum treu. »Exploration is not a choice, really, it's an imperative« war sein Lebensmotto – frei übersetzt: Die Frage der Erkundung stellt sich eigentlich nicht; sie ist eine Notwendigkeit.

Rolf Stünkel ■

Diese flügge de Havilland D.H.82 Tiger Moth hat ihren Besitzer für eine …

… noch nicht fertig restaurierte Fw 44 aus dem Jahr 1939 gewechselt

Fotos (2) Niclas Amrén

■ DE HAVILLAND D.H.82/FOCKE-WULF FW 44

Ungewöhnlicher Handel

Zwei schwedische Flugzeugenthusiasten, Niclas Amrén und Stefan Sonestedt, haben einen unüblichen Tausch vereinbart: Für seine fliegende Tiger Moth, SE-COY, übernimmt Amrén den teilrestaurierten Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz, SE-BXI, von Sonestedt.

Die von Morris Cowley gefertigte D.H.82 ging 1942 als DF133 an die Royal Air Force. Da man jedoch an Tiger Moths keinen Mangel hatte, blieb die DF133 bis 1945 eingelagert. Erst am 7. Mai kam sie bei der 19 Flight Training Squadron in Cranwell zu ihrem ersten Einsatz. Im Winter 1953 ausgemustert, wechselte sie mehrfach ihre zivilen Besitzer. 1973 hat man sie restauriert und wieder flügge gemacht, 2016 erwarb sie erneut ein Schwede.

Der Fw 44J Stieglitz ist ein Lizenzbau von CVV in Västeräs. Am 31. Juli 1939 übernahm ihn die Flygvapnet. Im August 1953 außer Dienst gestellt, erhielt er die zivile Kennung SE-BXI. Nach Jahren als Schul- und Schleppflugzeug lief sein Lufttüchtigkeitszeugnis am 27. Dezember 1962 ab. Derzeit wird er von Grund auf überholt. *Jan Forsgren* ■

Jahrestag & Personalien

Zukunftsweisender Jet

Fotos (2) VFW-Fokker

Idealer Zubringerjet: VFW 614

Anfang der 1960er-Jahre rät die Bundesregierung der heimischen Luftfahrtindustrie zu zivilen Entwicklungsvorhaben – für die Weser Flugzeugbau GmbH (ab 1964 VFW) der Anlass, ein simpel gestricktes Buschflugzeug voranzutreiben, um die altehrwürdige Douglas DC-3 abzulösen. Im Laufe der nächsten drei Jahre wird daraus ein zukunftsweisender Kurzstrecken-Verkehrsjet, bekannt als VFW 614. Der breite, kreisrunde Rumpf hat Platz für bis zu 44 Fluggäste. Beide Triebwerke sitzen auf Trägern über dem Mittelflügel. Das erlaubt durchgehende Landeklappen, ein kurzes stabiles Fahrwerk und schützt die Antriebsaggregate vor eingesaugten Fremdkörpern bei Start oder Landung auf kleineren »provinznahen« Plätzen … ein ideales Regionalverkehrsflugzeug also: leise, sparsam und mit dem Komfort der Großen. Die »614« gilt schlicht als »20 Jahre ihrer Zeit voraus«.

Dank einiger Vorbestellungen bremst weder das Ringen um Triebwerksentwicklung oder Kostenaufteilung noch die phasenweise mutlose Bremer Chefetage den Regionaljet, der am 14. Juli 1971 Erstflug feiert. Ungemach droht freilich genug. Seit VFW zwei Jahre zuvor mit Fokker fusioniert ist, begegnet die niederländische Führungsriege dem Bremer Jet skeptisch mit Blick auf die eigene Produktlinie. Obendrein versaut die heraufziehende Ölpreiskrise die Zuwachsraten im Luftverkehr, sodass VFW-Fokker kontinuierlich in finanzielle Schieflage gerät. Dennoch fliegt das erste Serienexemplar der VFW 614 Ende April 1975. Seinerzeit liegen zehn Festbestellungen vor, doch der erhoffte großzügige Bedarf bleibt aus.

Wie Gerüchteküche und böse Zungen gern behaupten, reicht es den Niederländern endgültig, als die Bremer 1977 die VFW 614-200 als gestreckte Version anbieten wollen. Das ist gleichbedeutend mit direkter Konkurrenz zur Fokker F.28. Nach nur 19 gebauten »614« zieht das Konzernmanagement 1978 den Stecker. In Wahrheit steckt die Politik hinter dem drastischen Entschluss. Will der Konzern nämlich ernsthaft beim Airbus-Projekt mitmischen, muss zuvor die »614« sterben. Ihr Tod ist Grundvoraussetzung, um VFW wie verlangt finanziell zu sanieren.

Wolfgang Mühlbauer ■

VFW 614 der Touraine Air Transport (TAT)