



Vietnamkrieg
Phantom vs. MiG:
Wer dominierte
den Luftkampf?

B 307 Stratoliner
Der Champion, von
dem kaum jemand
etwas weiß



EUR 6,90
März 2023
A: EUR 7,60
CH: sFr 12,20
BeNeLux: EUR 8,20
I: EUR 9,50
DK: DKK 74,95

FLUGZEUG

CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Bf 109 E-4
Erfolgreicher
Probelauf des
original DB 601



Vier Jahre Luftkrieg:
Zweimal abgeschossen
– dreimal notgelandet



Der letzte Zeitzzeuge

Wilhelm Simonsohn (103), Nachtjäger der Luftwaffe



Das gnadenlose Ringen um den Stuka
So bewahrte Udet die Ju 87 vor dem Aus



Luftwaffe-Projekt 1946
Focke-Wulfs »Flitzer« - die bessere Me 262?



Messerschmitt



Alle Abb. 1:1

**Bf 109 G-4
„Rote 7“**



Edelstahl, Ø 42 mm
5 atm wasserdicht
Mineralglas, Schraubboden
Schweizer Quarz-Werk



**ME-42BF109
€ 149,-**



**ME-262-47
€ 278,-**

Edelstahl, Ø 47 mm
5 atm wasserdicht
Mineralglas, Schraub-
boden, Quarz-Werk

**109-42R7
€ 149,-**

ME 209 V1



**ME-209
€ 169,-**



**ME-42Stern
€ 149,-**

**Superluminova
Orange**



**ME-42OBL
€ 198,-**

**ME-42OPL
€ 198,-**



ARISTO VOLLMER GMBH

Uhren und Metallband-Manufaktur
Erbprinzenstraße 36
D-75175 Pforzheim

Deutsche Qualitätsprodukte
2 Jahre Hersteller-Garantie
Keine Versandkosten

**Bestell-Info Tel. 07231-17031
oder in unserem Online-Shop:
www.erbprinz-uhrenshop.de**

Letzter Zeitzeuge

Es gibt zwei Sorten von Menschen, die sich buchstäblich wie Tag und Nacht unterscheiden. Der Tagaktive hüpfet in aller Herrgottsfrühe aus den Federn und ist quietschfidel, während sich der Nachtaktive mühsam von Kaffee zu Kaffee durch den Tag hangelt, ehe er nach Sonnenuntergang plötzlich zur Hochform aufläuft und den noch nicht schlafenden Teil der Menschheit mit seinen Einfällen und Gedanken beglückt.

Die Nachtjäger des Zweiten Weltkriegs gehörten schon berufsbedingt zur zweiten Sorte. *Flugzeug Classic* hatte die einmalige Gelegenheit, mit dem wohl letzten noch lebenden deutschen Nachtjäger zu sprechen. Wilhelm Simonsohn, Jahrgang 1919 (!), erzählt in unserer Titelgeschichte über seine Ausbildung, seine abenteuerlichen Einsätze – und wie er bei einer Gelegenheit seine Do 217 unfreiwillig als »Rasenmäher« einsetzen musste. Seien Sie gespannt!

Für Simonsohn endete der Militärdienst 1945 endgültig. Für viele seiner ehemaligen

Gegner ging es jedoch rund 20 Jahre später in Vietnam weiter. Dort beharkten sich die legendäre Phantom II und die sowjetische MiG-21. Beide Seiten schenken sich nichts und kämpften verbissen um die Luftherrschaft. Wolfgang Mühlbauer beschreibt die packenden Luftkämpfe und zeigt, wie die Amerikaner mit einer verblüffenden Innovation die Oberhand gewinnen wollten.

Von »packenden Luftkämpfen« weiß auch sicher jeder zu berichten, der mal das Vergnügen hatte, einen Langstreckenflug in der Economy Class zu erleben. In den 1930er- und 1940er-Jahren kam das Problem hinzu, dass die Passagiermaschinen noch relativ niedrig flogen, sodass sich die Turbulenzen umso heftiger auswirkten. Eben hier sollte die Boeing 307 Stratoliner Abhilfe schaffen. Als erstes Passagierflugzeug mit Druckkabine war sie in der Lage, »über dem Wetter« zu fliegen. Fast schien es, als hätte Boeing mit diesem innovativen Muster einen großen Wurf gelandet, doch dann kam alles anders.



Foto Comme des Images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

Ihr Markus Wunderlich

War bei Piloten nicht sonderlich beliebt, jedoch mit töpelfhaften Bordmechanikern lebensgefährlich, wie Wilhelm Simonsohn erleben musste: Nachtjäger Do 217

Foto Archiv *Flugzeug Classic*





NACHTJAGD-VETERAN

Kopfüber in die Nacht

Wilhelm Simonsohn ist mit 103 Jahren der wohl letzte Luftwaffen-Pilot, der die Nachtjagd hautnah miterlebt hat

12



22

Pan Am stellt insgesamt drei S-307 in Dienst und beflog damit oft Routen in die Karibik oder nach Südamerika



30

Bei dieser Ju 87 V2 verschaffte der tiefer liegende Jumo 210 dem Flugzeugführer eine bessere Sicht nach vorne

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Porträt Simonsohn

12 Der letzte Nachtjäger

Er hat nicht nur zwei zwei Abschnüsse, sondern auch noch drei Bruchlandungen überlebt: Wilhelm Simonsohn erzählte *Flugzeug Classic* aus seinem aufregenden Fliegerleben und dem harten Alltag im Cockpit

TECHNIK

TITELTHEMA

Stratoliner

22 Kurze Glanzzeit

Boeings Stratoliner gilt als erstes Verkehrsflugzeug mit einer Druckkabine – doch erfolgreich wurde es nie

TECHNIK

TITELTHEMA

Ju 87

30 Die Entscheidung

Im Wettkampf zur Beschaffung eines Sturzkampfbombers hielt Arado mit der Ar 81 die vermeintlich besten Karten in der Hand – bis Ernst Udet die Maschinen selbst flog

TECHNIK

TITELTHEMA

Typengeschichte

36 Die Himmels-Flitzer

Auch bei Focke-Wulf beschäftigte man sich mit dem Düsenantrieb: Der »Flitzer« sollte die Me 262 übertrumpfen



44 Auf einem umgebauten Militär-Lkw lässt dieser Daimler-Benz DB 601 beim Motortest seine Muskeln spielen



70 Truppentransporter ab 1949: eine Nord Aviation Nordatlas auf dem Gelände des Vereins bei Toulouse

TECHNIK **TITELTHEMA**

Restaurierung

44 Der Sound von 1175 PS

Die Messerschmitt Bf 109 E in der Werkstatt von Dirk Bende hat eine aufregende Restaurierungsgeschichte

OLDTIMER

Geschichte

54 Neues vom Scheunenfund

Der damals jüngste Pilot wollte in den 30er-Jahren einen »Volksflieger« bauen – es wurde ein Unikat

TECHNIK **TITELTHEMA**

Luftkrieg über Vietnam

62 Vorrang für Begleitschutz

1967 geht der Schlagabtausch über Vietnam in eine neue Runde – wer behält die Oberhand?

ZEITREISE

Museum

70 Die alten Vögel von Toulouse

Seit über 40 Jahren restauriert ein Verein bei Toulouse historische Flugzeuge – die Ergebnisse sind sehenswert



76 Im eleganten Farbenkleid der Swissair präsentierte sich die de Havilland D.H.89 Dragon Rapide bei der Airpower22

EVENT

Airshow

76 Pilgerstätte mit Superlativen

275 000 Besucher: Die diesjährige Airpower22 in Zeltweg knüpfte an die Dimensionen vorhergehender Veranstaltungen an – *Flugzeug Classic* zeigt die Highlights

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 52 Background
- 60 Termine/Bücher/Briefe
- 69 Unterhaltung
- 82 Vorschau/Impressum

Titelseite: Originalfotos von Nachtjägereinsätzen sind extrem selten – eine Illustration veranschaulicht die Geschehnisse



Titelbild
Ju 88 u. Flitzer: A. Polychronis
Phantom und B 307:
Sammlung W. Mühlbauer
Bf 109: P. Schmitt (†)
Ju 87: Sammlung
H. Ringlstetter

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Arado Ar 81	32	Grumman F4F Wildcat	9
Boing B17 Flying Fortress	52	Heinkel He 118	32
Boing 307 Stratoliner	22	Junkers A 50 Junior	8
Bristol Bolingbroke	9	Junkers Ju 52/88	12
De Havilland D.H.89	81	Junkers Ju 87	30
Dornier Do 217	16	McDonnell F-4 Phantom II	62
Douglas B-26	9	Messerschmitt Bf 109 E	44
F4-C Phantom II	62	Messerschmitt Me 262	78
FM-2 Wildcat	9	Mikoyan-Gurevich MIG-21	66
Focke-Wulf FW P VI/VII	38	Mitsubishi A6M3 Zero	9
Gotha Go 145	18	SNCASO SO.9000 Trident	10

Alter Schwede!

Eine Traditionspflege der ganz besonderen Art betreibt die schwedische Luftwaffe mit ihrem »Swedish Air Force Historic Flight« (SwAFHF). Stationiert bei der F7 in Satenäs, besteht die Flotte unter anderem aus einer imposanten Reihe flugfähiger Jets aus dem Hause Saab. Neben der »fliegenden Tonne« J29, J32B Lansen, AJS/SK37 Viggen und der SK60 SAAB-105 gehört auch der J35J/SK35C Draken mit seinem markanten Doppeldelta-Tragwerk dazu.

Neben vielen Veranstaltungen im eigenen Land gehört es dabei auch zum guten Ton, die ausländischen Nutzer der Kampffjets aus Schweden mit einem Besuch zu beehren. So auch die Airpower Airshow in Österreich, wobei das Land selbst viele Jahre Draken und Saab 105 nutzte. Bei der Airpower war diesmal die doppel-sitzige SK35C Draken zu Gast. Mehr über die Airshow lesen Sie in dieser Ausgabe ab Seite 76.

Text und Foto: Andreas Zeitler







Mit der ultraleichten A 50 Junior soll ein Fliegertraum wahr werden: nostalgisches Flugvergnügen und Zuverlässigkeit

Foto Gregor Kaluza, Einklinker: Christina Scheunemann

■ JUNKERS A 50 JUNIOR

Ein Traum in Wellbelch

Ende November vergangenen Jahres verkündete die Junkers Flugzeugwerke in Oberndorf am Neckar nicht ohne Stolz die Erteilung der Musterzulassung ihrer neu aufgelegten Junkers A 50 Junior durch den Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV). Die sanft modernisierte Neuauflage des 1929 erschienenen Junkers-Klassikers, der damals mit 69 Stück eine Seltenheit blieb, feiert somit als Ultraleichtflieger seine unerwartete Rückkehr auf die Flugplätze (siehe auch *Flugzeug Classic* 10/2022). Gebaut wird die Retro-Junior bei den Metallbau-Profis von Kaelin Aero, ebenfalls in Oberndorf, wo bereits die Junkers F 13 als modifizierter Nachbau entstand. Der handwerkliche Aufwand hat freilich seinen Preis: Die ersten 29 Retro-Junior werden noch für 179.000 Euro angeboten. ■

Stefan Bartmann



■ HENRI MIGNET HM 14 UND DEWOITINE D520

Himmelslaus und Holznachbau

Die elsässische Organisation Ailes Historiques du Rhin (AHR) präsentierte anlässlich der Europäischen Tage des Luftfahrterbes eine Henri Mignet HM 14 – ein wahrer Winzling und daher auch »Himmelslaus« genannt. Außer dem Baujahr 1935 und dem Erbauer, ein französischer Pilot des Ersten Weltkriegs, ist leider wenig über das Flugzeug bekannt. Die Maschine trägt noch ihren Originalanstrich und ein auf den Weltkrieg bezogenes Abzeichen auf dem Seitenleitwerk. Der Motor fehlt allerdings und wird von der Organisation gesucht.

Ein weiteres Exponat des Events war der hölzerne Nachbau einer Dewoitine D520. Ein statisches Ausstellungsstück soll unter Verwendung von Originalteilen entstehen, die Organisation ist dankbar für Hinweise darauf: www.aileshistoriquesdurhin.fr ■

Eric Jansonne

Die Henri Mignet HM 14 »Pou du ciel« (Himmelslaus), Baujahr 1935, auf dem Flugplatz Straßburg-Entzheim

Foto Eric Jansonne





Jetzt angetrieben mit einem Pratt & Whitney: die fertiggestellte Zero vor dem Hangar von Legend Flyers Foto Jim Larsen

■ MITSUBISHI A6M3-32 ZERO

Japanjäger mit US-Herz

Bei Legend Flyers in Everett, Washington, konnte die fertiggestellte Mitsubishi A6M3-32 Zero (Hamp) aus dem Hangar gerollt werden. Sie wartet nun auf die Genehmigung durch die FAA zum Erstflug. Als eine von nur 343 Exemplaren ihres Typs wurde sie aus Großteilen von s/n 3145 und 3148 zusammengesetzt, die 1991 von John Sterling auf dem Flugplatz Taroa auf den Marshall Inseln, geborgen und in die USA gebracht worden waren. Legend Flyers erhielt schließlich den Auftrag, den Jäger flugfähig zu komplettieren. Das Flugzeug erhielt in diesem Zug einen Pratt & Whitney R-1830-92 anstelle des schwer zu wartenden Sakae-Motors und einen Anstrich in den Farben seines ersten Dienstherrn, der Chitose Kokutai (Geschwader) aus dem Jahre 1942. ■

David McDonald

■ FM-2 WILDCAT

Wilde Wüstenkatze

Die FM-2 Wildcat, BuNo 86690, G-KINL, nähert sich nach der Restaurierung durch die Aircraft Restoration Company in Duxford ihrem Erstflug. Der stämmige Marinejäger trägt die Farben der 805 Squadron NAS, Royal Navy, die 1942 in Dekeila in Ägypten stationiert war und mit dem Schutz von Nachschubkonvois beauftragt war. Mitte der 50er-Jahre hatte man die Wildcat mit zwei Flügelspitzen- und zwei Unterflügel tanks zum Agrarflugzeug umgebaut. In den folgenden Jahren wurde sie dann an nicht weniger als drei große Museen verliehen. Im Moment gehört die Wildcat Tom Harris, der dabei ist, eine große Flotte von historischen Flugzeugen aufzubauen. ■

David McDonald

■ BRISTOL BOLINGBROKE

Aus zwei mach eins

Mitte November letzten Jahres traf eine zweite Bristol Bolingbroke IV im Lincolnshire Aviation Heritage Centre (LAHC) in East Kirkby ein. Das zerlegte Flugzeug stammt vom Pima Air and Space Museum in Tucson, USA. Das Museum in East Kirkby will damit in den nächsten Jahren eine zumindest rollfähige Bristol Blenheim IV aufbauen. Basis ist der zuvor aus einem kanadischen Museum angelieferte Rumpf einer Bolingbroke mit der Werknummer 9980. Diese Bristol Bolingbroke war eine in Kanada gebaute Version des zweimotorigen britischen Bombers Bristol Blenheim aus der Anfangszeit des 2. Weltkrieges. Bei Fairchild in Kanada wurden zwischen 1939 und 1943 insgesamt 626 Bristol Blenheim, bezeichnet als Bolingbroke I bis IV, in Lizenz gebaut und überwiegend als Seeaufklärer und Schulflugzeuge genutzt. ■

Andreas Metzmacher



Die Teile der Bristol Bolingbroke mit der Werknummer 10073 dienen dem LAHC in East Kirby zum Aufbau einer Bristol Blenheim IV

Foto Martin Keen/Silksheen Photography

Von Ägypten nach Duxford: Die FM-2 Wildcat ist dort bald bereit zum Erstflug Foto Tony Clarke





Flugfähig jetzt im Hangar am RAF-Flugplatz Winthorpe: die RS Desford Foto Howard Heeley, Down to Earth Promotions

■ REID AND SIGRIST DESFORD

In die Ausstellung geflattert

Am 19. August 2022 konnte das Newark Air Museum (NAM) in Nottinghamshire die Reid and Sigrist (RS) Desford, über die wir bereits berichteten, in Empfang nehmen. Der vormalige Eigner war der Leicestershire County Council (Bezirksrat), restauriert wurde die Maschine von der Firma Windmill Aviation.

Das Flugzeug ist flugfähig und erreichte den früheren RAF Flugplatz Winthorpe auf eigenen Flügeln. Nachdem die Betriebsflüssigkeiten der Desford vollständig abgelassen waren, kam sie in Hangar 2 des Museums unter. Die freiwilligen Helfer des Museums sind nun damit beschäftigt, die Maschine für die endgültige Ausstellung in Hangar 1 vorzubereiten, wo sie neben weiteren Exponaten ihres Zeitalters präsentiert werden wird. ■

Howard Heeley

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 70 Jahren – Vollblut-Interzeptor aus Frankreich

Radikal wirkt das Design der SO.9000, das die französische SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) auf Anfrage der französischen Luftwaffe für einen leichtgewichtigen Abfangjäger mit kombiniertem Turbojet- und Raketenantrieb seinerzeit vorlegt. Als der erste Prototyp des Trident I genannten Interzeptors am 2. März 1953 erstmals fliegt, fehlt ihm zunächst noch etwas ganz Wesentliches: das kraftvolle Raketen-triebwerk im Heck, das erst im Folgejahr eingebaut werden kann. Bis dahin muss der Schulterdecker allein mit seinen beiden Marboré-Leichtbauturbinen an den Flächen-Enden auskommen. Vergleichsweise schubschwach, wie diese sind, macht ihn das eher flügelahm – und führt beim zweiten Prototypen gleich wäh-

rend des Erstfluges zum Absturz. Erst nachdem die deutlich stärkeren Dassault MD.30 Viper eingerüstet sind, setzt man das Testprogramm mit der verbliebenen ersten Trident I fort. Dabei können Höchstgeschwindigkeiten bis Mach 1,8 sowie Flughöhen bis 20 000 Meter erreicht werden. Das genügt, um den Bau der verbesserten, etwas kleineren SO.9050 Trident II mit größerer Flügeltiefe, stärkeren Flächentriebwerken und geplanter Raketenbewaffnung abzusegnen. Drei Prototypen werden fertiggestellt; die Erprobung beginnt im Juli 1955. In der Folgezeit gesellen sich drei Vorserienexemplare hinzu. Zwar sind die Flugtests von mehreren Unglücksfällen überschattet, von denen einer dem Piloten das Leben kostet.

Im Gegenzug glänzt die Trident II aber mit souveräner Flugleistung. Mehrfach erringt sie Steiggeschwindigkeits- und Höhenrekorde. Trotzdem bläst die Regierung im Mai 1958 das Trident-Programm ab. Offiziell des Geldes wegen. Böse Zungen sagen hingegen, die Trident steige zwar wie eine Weltmeisterin, habe militärisch jedoch kaum Nutzwert. Tatsächlich kann der schnörkellose Abfangjäger bloß einen einzigen Lenkflugkörper als Bewaffnung mitführen. Nennenswert flexibler als stationäre Flugabwehrraketen, die im Endeffekt billiger sind, ist er damit im Prinzip nicht. Anstatt für die Trident entscheidet sich die Armée de l'Air darum lieber für die vielseitigere Mirage III von Dassault.

Wolfgang Mühlbauer

SO.9000-01, der erste Prototyp der Trident I

Fotos SNCASO-Sammlung Wolfgang Mühlbauer



Rakete gezündet: Die SO.9050-01 setzt zum Steigflug an