



Corsair II A-7D
Feuerprobe in Vietnam – wie sich der Jet bewährte

Niederlande
Restaurierung: F-104 Starfighter soll wieder abheben!



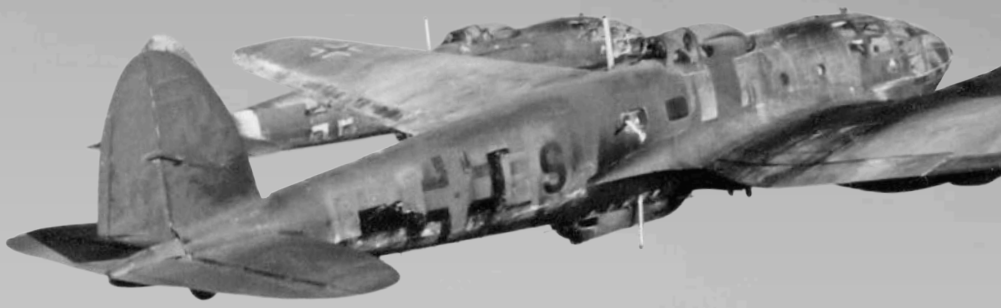
EUR 6,90
Okt. 2023
A: EUR 7,60
CH: CHF 12,20
BeNeLux: EUR 8,20
I: EUR 9,50
DK: DKK 74,95

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Blohm & Voss BV 222
Wrack im Meer gefunden!



Vergessener Erfolg

1944: Wie He 111 die Lebensadern der Roten Armee bedrohten



IM FOKUS ★

Hochleistungsjäger LaGG 3
Das Flugzeug, das Stalins Truppen vor der Luftwaffe rettete



Blohm & Voss BV 40
Kampfsegler: klein, gepanzert - und bissig



EIN MUSS FÜR ALLE LUFTFAHRT-FANS!

Als der Jumbo-Jet 1969 zum ersten Mal abhob, staunte die ganze Welt. Er revolutionierte den Luftverkehr. Fast 40 Jahre später übertrumpfte ihn die A380 und brachte Airbus auf Augenhöhen mit Boeing. Dieser bildstarke Band zeichnet die Entstehung dieser und anderer fliegenden Giganten nach, jeder für sich eine atemberaubende technische Leistung. In vielen Details und Hintergründen lässt er ihre Geschichte und damit die Geschichte des modernen Luftverkehrs lebendig werden.

168 Seiten • ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-251-0
€ [D] 32,99



ISBN 978-3-96453-278-7
€ [D] 45,-



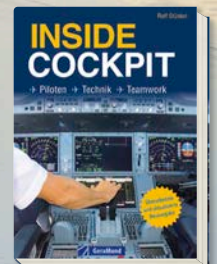
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 49,99



ISBN 978-3-96453-365-4
€ [D] 45,-



ISBN 978-3-96453-056-1
€ [D] 45,-



ISBN 978-3-95613-107-3
€ [D] 24,99

Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

 **GeraMond**

Hölzerne Jäger

Auch wenn im Krieg eine große Zahl an Soldaten und Material einzusetzen sicherlich einen Vorteil bietet, ist die schiere Masse an Truppen dabei nicht immer ausschlaggebend. Dies sollte auch die deutsche Luftwaffe während des Zweiten Weltkriegs zu spüren bekommen. So flogen die meisten und qualitativ hochwertigsten Maschinen im Westen gegen Großbritannien, wohingegen im Osten bei Weitem weniger und ältere Flugzeugmodelle gegen die UdSSR eingesetzt wurden. Folgerichtig entwickelte sich für Deutschland das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis an der Ostfront. Dort störte die Luftwaffe nachhaltig den gegnerischen Nachschub und erlitt geringe Verluste an Bombern und Besatzungen. Denn die Sowjets konnten ihr, im Gegensatz zu den Briten, kaum geeignete Flak und Jäger entgegensetzen. Bis sich die Wehrmacht im Osten

vorrangig zivilen Zielen zuwandte und die wichtigen Versorgungslinien der UdSSR ignorierte – so konnten 1944 die Sowjets ihre Kräfte bündeln und selbst gegen die deutschen Stellungen vorgehen. Dan Zamansky berichtet von diesem unbekanntem Kapitel. Eines der Muster, die gegen die deutschen Bomber anfliegen, war die LaGG-3. Mit diesem größtenteils aus Holz konstruierten Flugzeug hoffte Stalin einen Jäger zu bekommen, der mit den modernsten Jagdflugzeugen anderer Großmächte mithalten konnte. Robust gebaut, konnte die LaGG-3 Schläge einstecken, die eine Bf 109 längst in die Knie gezwungen hätten. Doch warum die Piloten trotzdem mit der Maschine ihre Probleme hatten und sie sogar »Lackierter garantierter Sarg« nannten, verrät Hans-Heiri Stapfer.

Ihr Markus Wunderlich



Foto Comme des Images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

Die He 111 war eine der Maschinen, die an der Ostfront zum Einsatz kamen. Mit einer Bombenlast von bis zu 3000 Kilogramm konnte sie die Nachschublinien der Roten Armee empfindlich stören

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

UKRAINE 1944

Bomber gegen Eisenbahnen

Mit den Bahnhöfen hinter den sowjetischen Linien im Visier brachte die Luftwaffe die Rote Armee in Bedrängnis

12



22

Flog zumindest als Tischmodell für die Bundesluftwaffe: Vought A-7 Corsair II



30

Die LaGG-3 war nicht nur für den Feind unberechenbar – auch die Piloten fürchteten ihre technischen Launen

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Offensive an zwei Fronten

12 Vergessene Erfolge

1944: Trotz Erfolgen im Osten setzte die Luftwaffe ihre modernsten Maschinen unnötig gegen England ein

TECHNIK **TITELTHEMA**

Vought A-7 Corsair II

22 Hässlich, aber effektiv

Für den Vietnamkrieg baute die USAF eine eigene Version der Corsair II – das Ergebnis übertraf alle Erwartungen

FOKUS **TITELTHEMA**

LAGG 3

30 Stalins hölzerne Diva

Die LaGG-3 bestand überwiegend aus Holz und avancierte zum Standardjäger der UdSSR

TYPENGESCHICHTE **TITELTHEMA**

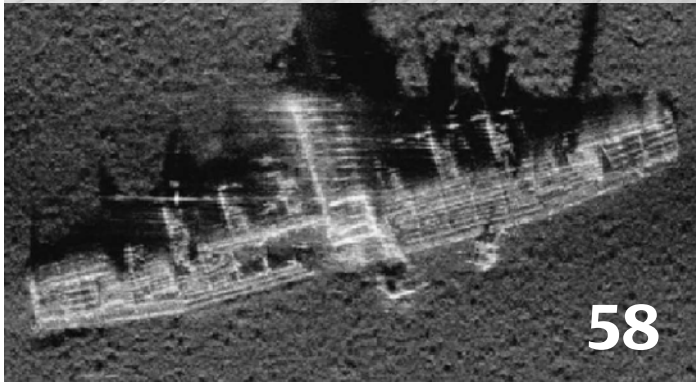
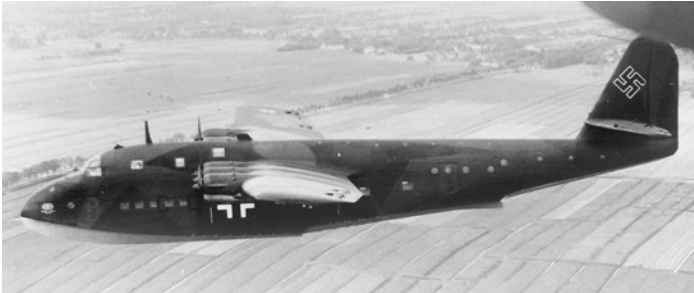
Blohm & Voss BV 40

50 Kleiner Kampfgleiter

Die BV 40 sollte feindliche Bomber mit einer ungewöhnlichen Methode vom Himmel holen



50 Klein und ressourcenschonend: Die BV 40 sollte von rasch ausgebildeten HJ-Piloten gesteuert werden



Die BV 222 V2 wurde nur in geringer Zahl gebaut – nun hat man eine Maschine wiedergefunden

WRACKFUND TITELTHEMA
Blohm & Voss BV 222
58 Sensation vor Norwegen

Die norwegische Marine fand das Wrack des Giganten von Blohm & Voss – 75 Jahre nach ihrem Untergang



66 Soll bald wieder fliegen: Im niederländischen Volkel erlebt die F-104 Starfighter ihre Wiederauferstehung



Bei schönstem Wetter und reger Teilnahme der Dänen präsentierten Briten und Amerikaner ihre Flugzeuge in Kastrup

OLDTIMER TITELTHEMA
Lockheed F-104
66 Wiederbelebung

Bald wieder ein Starfighter am Himmel Europas?

BILDERSCHÄTZE TITELTHEMA
Dänemark 1945
74 Flugschau im Gedenken

Für die Opfer eines misslungenen alliierten Angriffs veranstalteten Briten und Amerikaner in Kastrup Airshows

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 28 Background
- 46 Termine / Bücher / Briefe
- 72 Unterhaltung
- 82 Vorschau / Impressum

Titelseite: Mit ihrer Offensive im Osten wollte die Luftwaffe die Versorgung der Roten Armee empfindlich stören



Titelbild
 Corsair: USAF
 F-104: C. König
 BV 222: H. Ringlstetter
 Titel: Slg. H. Ringlstetter
 He 111: H. Ringlstetter
 BV 40: Slg. H. Ringlstetter
 LaGG-3: Iwan Iwanow

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Blohm & Voss BV 40	50	Hawker T.72	8
Blohm & Voss BV 222	58	Heinkel He 111	19
Boeing B-17	80	Jak 9	17
Boeing B-29 Superfortress	81	Junkers Ju 88	15
Boeing B-52 Stratofortress	65	Junkers Ju 188	16
Bücker Bü 131 Jungmann	6	Junkers Ju 290	76
Dassault Mirage IIIDS	9	Lawotschkin LaGG-3	10
De Havilland Mosquito	78	LTV A-7 Corsair II	22
Fieseler Fi 156 »Storch«	78	Lockheed F104G Starfighter	66
Hawker Typhoon	77	Martin B-26 Marauder	81
Hawker F.58	8	Northrop P 61 Black Widow	80



Jungmann über Brandenburg

Ende Juni fand auf dem ehemaligen Reichssportflughafen und Bücker Werksflugplatz in Rangsdorf das Bückertreffen statt. Über 50 Oldtimer kamen dazu auf das Gelände südlich von Berlin, darunter eine im bayerischen Illertissen beheimatete Jungmann mit ihrem Besitzer Gerhard Welte. Sie ist ein originalgetreuer Nachbau von Janusz Karasiewicz aus dem Jahr 2004. Die Anreise aus dem Allgäu war für Welte etwas ganz Besonderes. Der Blick reichte bei klarer Sicht und besten Bedingungen von Rangsdorf bis an den Horizont, wo sich die 360 Meter lange ehemalige Cargolifter-Luftschiffhalle deutlich von den sie umgebenden Wäldern abhebt. Einen Besuch mit zahlreichen Fotos von diesem Treffen präsentieren wir in der nächsten Ausgabe von *Flugzeug Classic*.

Text und Bild Andreas Zeitler





■ NACH ÜBER 40 JAHREN WIEDER IN DEUTSCHLAND

Hawker Hunter in Bayern

Erstmals seit den frühen 1980er-Jahren waren in diesem Frühjahr wieder britische Hawker Hunter in Deutschland stationiert – wenngleich nur zwei Exemplare und für zwei Wochen. Vom 24. April bis zum 5. Mai operierten die beiden militärisch registrierten Jet-Klassiker vom Bundeswehr-Flugplatz und Airbus-Stützpunkt Ingolstadt-Manching aus. Die Delegation umfasste die einsitzige Hunter F.58 mit der Registrierung ZZ190 (bis 1995 bei der Schweizer Luftwaffe als J-4066) und die zweisitzige, als XE688 registrierte Hunter T.72 aus ehemaligen Beständen der chilenischen Luftwaffe.

Der Dienstleister HHA (Hawker Hunter Aviation) betreibt die beiden mehr 60 Jahre alten Jets sowie neun weitere Hunter F.58 im Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums auf Basis von COMA-Bestimmungen (COMA = Civil owned military Aircraft). Es handelt sich dabei weltweit um die letzten Hunter, die noch für militärische Zwecke eingesetzt werden. Warum genau diese beiden Hunter in Ingolstadt-Manching waren, ist nicht bekannt und offenbar Verschlusssache. Doch da der Flughafen an der Donau auch die Waffentechnische Dienststelle 61 der Bundeswehr beherbergt und zur Einsatzrolle von HHA sowohl Erprobungsflüge als auch die Zieldarstellung gehören, liegt ein Zusammenhang in diesem Bereich nahe.

Für zahlreiche Flugzeugfans aus Nah und Fern war der britische Besuch jedenfalls eine sehr willkommene und seltene Gelegenheit, eine Legende der Militärluftfahrt bei Starts und Landungen zu erleben.

Weitere Informationen zu HHA: <https://hunterteam.com> ■

Sascha Jussen

Kurz vor dem Start: die F.58 und T.72 auf der Startbahn des Stützpunkts Ingolstadt-Manching. Beide Maschinen sind die letzten Hunter, die militärisch verwendet werden

Fotos Sascha Jussen

Die ZZ190 ist eine von zehn F.58 der Hawker Hunter Aviation



■ MIRAGE IIIDS

In den Ruhestand

Am Donnerstag, den 25. Mai 2023, erhob sich die Dassault Mirage IIIDS HB-RDF zum letzten Mal in die Lüfte. Ihre beiden Abschiedsflüge machte sie mit Thierry Götschmann im Cockpit, dem vormaligen Kommandeur einer Schweizer Aufklärungseinheit mit Mirage III, der noch immer die Musterberechtigung dafür besitzt.

Die HB-RDF verließ 1982 das Werk und erhielt bei den Troupes d'Aviations Suisses (der Schweizer Luftwaffe) die militärische Registrierung J-2012. Von 1983 bis 2003 diente sie bei den Schweizern, bis diese sie 2005 der Museumsgesellschaft Clin d'Ailes auf dem Flugplatz Payerne stiftete.

Seit 2008, nach einer flugfähigen Grundüberholung, flog die zweisitzige J-2012 als HB-RDF in der zivilen Luftfahrzeugrolle und konnte hierbei für Erlebnisflüge (etwa 15 600 Euro pro Flug) gebucht werden. Im Oktober 2022 entzog ihr das Schweizer Luftfahrtamt das Lufttüchtigkeitszeugnis, vor allem, da ihr Snecma-Atar-09-C-3-Triebwerk sein Lebensende erreicht hat und es nicht mehr möglich ist, dieses zu überholen.

Das Clin d'Ailes hat jedoch vom Luftfahrtamt die Genehmigung für die letzten beiden Flüge am 25. Mai erhalten. J-2012 / HB-RDF wird von nun an bei den anderen Vintage-Jets im Museum in Payerne stehen. Mit dieser Mirage III ging das letzte fliegende und privat betriebene Exemplar seines Typs in Europa endgültig zu Boden. ■ *Eric Janssonne*

Die Dassault Mirage IIIDS J-2012 / HB-RDF – zum letzten Mal in der Luft. Damit verabschiedet sich die letzte flugfähige Mirage Europas in den Ruhestand

Fotos Eric Bannwarth via Eric Janssonne



■ WALTER GÖRINGS FW 190

Besonderes Propellerblatt

Vor Kurzem erhielt der Verein ANSA 39–45 (Association Normande du Souvenir Aérien/Normannischer Luftwaffenverband), welcher das fliegerische Erbe in der Normandie bewahrt, das Propellerblatt einer FW190 – mit einem ganz besonderen Hintergrund.

Der Pilot des Jägers war Leutnant Walter Göring, Neffe des Reichsmarschalls Hermann Göring, der am 23. Juni 1942 bei einem Überführungsflug mit der Fw 190 A2, W.Nr. 2089, des 1./JG2 ums Leben kam. Obwohl ihm sein Onkel ein Flugverbot erteilt hatte, startete er um 15:00 Uhr in Triqueville. Da die Einspritz-

anlage ausfiel, war Walter Göring gezwungen notzulanden. Die Maschine verbrannte und dem Piloten gelang es nicht mehr, sich zu retten. Seine Leiche brachte man in eine Werkstatt im nahe gelegenen Pont-Audemer.

Augenzeugen dieses Absturzes bewahrten das Propellerblatt auf: Sie kamen vor der Ankunft der Deutschen an die Unfallstelle und nahmen es mit. Es lag ein Stück weit entfernt vom Flugzeug.

Dieses Blatt ist heute im Ausstellungsbereich der ANSA in Beaumont le Roger zu sehen. ■

Gilles Collaveri



Das Propellerblatt der Fw190 in der Werkstatt des Vereins ANSA 39–45. Etwa 80 Jahre lang befand es sich in Privatbesitz
Gilles Collaveri

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 60 Jahren – der erste Learjet

Gemeinsam setzen sie Maßstäbe für alle künftigen Businessjets: William Lear und sein zweistrahliger Geschäftsreiseflugzeug, das am 7. Oktober 1963 zum Erstflug abhebt. Für Lear ein konsequenter Schritt, zumal seine Firma bereits seit Anfang der 1950er-Jahre zweimotorige Lockheed Model 18 aus ehemaligen Militärbeständen für den Geschäftsflugverkehr aufmötzt. Die umgebauten Maschinen bekommen den Namenszusatz »Lodestar« und finden weltweit zahlungskräftige Kundschaft. 1959 scheint für Lear die Zeit reif zu sein für Zukunftsträchtigeres: einen kleinen, rassigen und kostengünstigen Businessjet – mit einer Leistungsfähigkeit, die modernen Kampfflugzeugen nahekommmt. Auf der Suche nach einer passenden Ausgangsbasis verschlägt es

Lear letztlich in die Schweiz. Dort wartet in Altenrhein der Jagdbomber P-16, fertig entwickelt, aber nie in Dienst gestellt. Ein Jahr später ist die Swiss American Aviation Corporation (SAAC) ins Leben gerufen, um auf Basis der P-16 den als SAAC-23 bezeichneten neuen Businessjet zu verwirklichen. So gut die Grundsubstanz auch ist, Entwicklung sowie Bau der Maschine kommen in Europa zu teuer. 1962 verlagert Lear deshalb sein Unternehmen nach Kansas, ehe im April 1963 aus der SAAC die Lear Jet Company und aus dem Flugzeug der Learjet 23 wird. Dieser wird Stammvater einer rasch erfolgsvervöhnten Flugzeugfamilie. Als William Lear am 14. Mai 1978 im Alter von 76 Jahren stirbt, ist sein gleichnamiger Jet längst zum Kultobjekt geworden.

Zwischenzeitlich wechselt die Herstellerfirma mehrfach Besitzverhältnisse und Namen. Ab Juli 1990 gehört sie dann zum Bombardier-Konzern, der Lears Businessjet-Familie weiterhin modernisiert, erweitert und marktgerecht anpasst – zuletzt mit der Baureihe 85 aus Verbundwerkstoffen, die zu entwickeln man wegen mangelnder Nachfrage 2015 aber wieder einstellt. 2022 geht die Produktion des ikonischen Geschäftsreisjets nach beinahe sieben Dekaden zu Ende. Am 28. März des Jahres liefert Bombardier das letzte neu gebaute Exemplar aus, einen Learjet 75. Bis dahin haben 3043 Maschinen aller Versionen die Werkhallen verlassen, mehr als 2000 davon fliegen bis heute.

Wolfgang Mühlbauer



Erste Serienversion: Learjet 23 für sechs Passagiere

Foto Lear Jet

Der letzte neu gebaute Learjet bei seiner Auslieferung

Foto Bombardier

