

Jumo 004
Wie Deutschland den Wettlauf um das Jettriebwerk gewann

Hilfe für Agadir
Erster Auslandseinsatz der Bundesluftwaffe



EUR 6,90
Juni 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



FW 58
im Alpensee



Sensationelle Unterwasser-Fotos!

Im Fokus ✚

Verkannter »Greif«

Warum die Heinkel He 177 viel besser war als ihr Ruf



Corsair II: Hässlich, aber die Beste
Fix entwickelt, gebaut und ab nach Vietnam



Feuersturm an Pfingsten 1943
Warum die RAF Düsseldorf ausradierte

Militärluftfahrtgeschichte in Zeltweg hautnah erleben

Im alten historischen Hangar Nr. 8 in Zeltweg (Österreich/Steiermark) werden auf 5.000 m² Ausstellungsfläche über 25 Luftfahrzeuge aus der Geschichte der österreichischen Militärluftfahrt – schwerpunktmäßig jene des Bundesheeres der Zweiten Republik – gezeigt.



Unter den ausgestellten Luftfahrzeugen befinden sich unter anderem eine Yakovlev Yak-18, das erste beim Österreichischen Bundesheer der 2. Republik in Dienst gestellte Flugzeug, und weitere für die Geschichte der Luftstreitkräfte bedeutende Typen wie Fouga CM 170 »Magister«, De Havilland DH-115 »Vampire«, Saab J-29F »Fliegende Tonne« und Agusta Bell 204, sowie der bekannte Saab 350E »Draken«.

Neben Flächenflugzeugen und Hubschraubern kann der luftfahrtbegeisterte Besucher einen Simulator, Flugzeugmotore, Strahltriebwerke, Fliegerabwehrkanonen, Radargeräte, fliegertechnische Geräte, Uniformen und Ausrüstungsgegenstände der Luftstreitkräfte, zahlreiche Schautafeln und Fotografien sowie Sonderausstellungen zu verschiedenen Themen der Militärluftfahrt in Österreich besichtigen.



Kontakt und Information

Fliegerhorst Hinterstoisser, Hangar 8, 8740 Zeltweg
T: +43 664 8876 3817 | E: mlfz@hgm.at | www.hgm.at
www.hgm.at/ausstellungen/standorte-und-aussenstellen/zeltweg

Öffnungszeiten

25. April bis 29. Oktober 2023
Di-So 9-17 Uhr, letzter Einlass 16 Uhr
sowie nach telef. Vereinbarung und siehe Website

HGM
HEERESGESCHICHTLICHES MUSEUM
www.hgm.at



UNSER HEER

Von »Weihen« und »Greifen«

Immer wieder muss sich der US-Autohersteller Tesla hämische Kommentare anhören, was die angebliche Brandgefahr seiner Fahrzeuge betrifft. »Fackel auf Rädern« unkte jüngst ein Schelm, was mich schlagartig an die He 177 aus dem Hause Heinkel erinnerte. Auch die schwere Viermot stand in dem Ruf, sehr leicht »Feuer und Flamme« zu sein, was ihr den Spitznamen »Reichsfackel« oder auch »Reichsfeuerzeug« einbrachte.

Als wäre das nicht schlimm genug, assoziiert man mit diesem Flugzeug auch noch das Unternehmen »Steinbock«, jenes Fiasko, dass die deutsche Luftwaffe erhebliche Verluste gekostet, dem Gegner jedoch kaum geschadet hat. Doch war die He 177 »Greif« tatsächlich so schlecht? Unser Fokusbeitrag über die Viermot geht unter anderem dieser Frage nach und eines sei vorab verraten: Sie werden überrascht sein!

Die Corsair II genießt im Gegensatz zu Heinkels Bomber einen fabelhaften Ruf, war sie doch der famose Träger-Kampffjet, der im Vietnamkrieg auftrumpfte. Wolfgang Mühlbauer erzählt die abenteuerliche Entstehungsgeschichte dieser Maschine und zeigt, warum sie allen anderen vergleichbaren Mustern überlegen war.

Die Heinkel He 177 B-5 mit vier Einzel- statt zwei Doppelmotoren. Damit hätten sich viele Schwierigkeiten bei der Entwicklung vermeiden lassen

Foto Slg. H. Ringlstetter

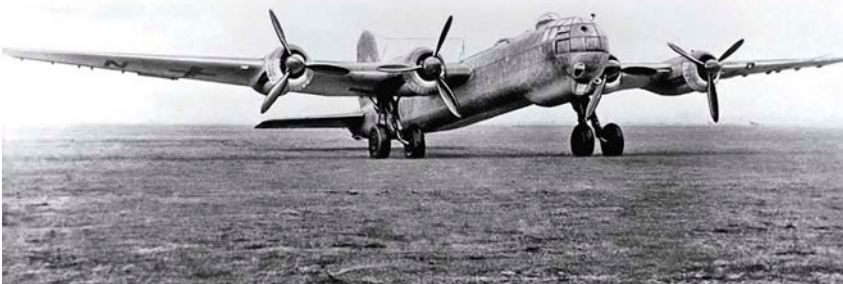


Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

Die Fw 58 »Weihe« ist eines der seltensten Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs. Gerade mal ein einziges Exemplar ist erhalten geblieben. Dabei könnten es längst zwei sein: Auf dem dunklen, kalten Grund eines französischen Alpensees ruht bis heute ein Exemplar, das hier im Jahre 1943 abgestürzt ist. Die Unterwasserfotografin Séverine Bär hat sich nun in die enorme Tiefe von 112 Metern vorgewagt und spektakuläre Bilder der überraschend gut erhaltenen Maschine mitgebracht.

Ihr Markus Wunderlich



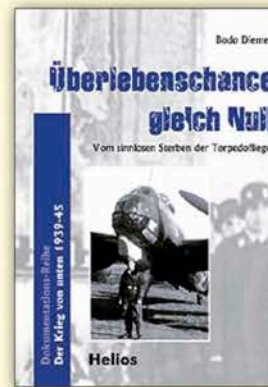
Eisenbach, Hans Peter
Stuka-Einsatz an der Pantherlinie
Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront
190 Seiten, Hardcover, fadengeh., 171 Abb. s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichn., 3 Tabellen, DIN A4; ISBN 978-3-86933-162-1

36,00 €



Eisenbach, Hans Peter
Der Einsatz deutscher Sturzkampfflugzeuge gegen Polen, Frankreich und England 1939 und 1940
Eine Studie zur Grazer Sturzkampfgruppe I/76 und I/3
267 Seiten, Hardcover, fadengeh., 308 Abb., DIN A4; 978-3-86933-232-1

39,80 €



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 €



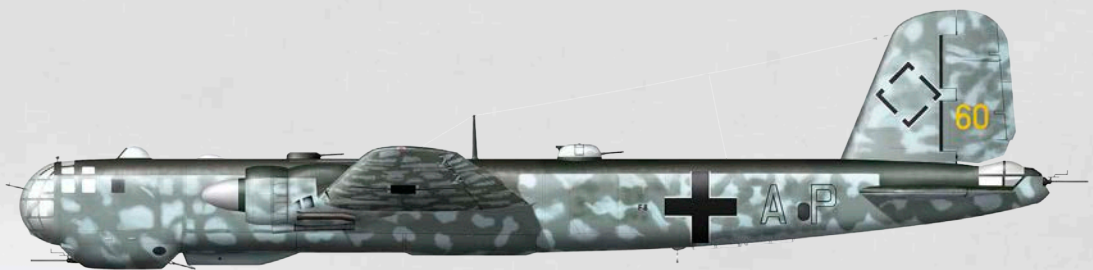
Christian Möller
Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945
360 Seiten, fest gebunden, 196 Abbildungen, 28 x 23 cm; ISBN 978-3-938208-67-0

44,50 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



HEINKEL HE 177

Bomber-Erfolg?

Ab 1943 gab es ein viermotoriges Langstrecken-Kampfflugzeug für die deutsche Luftwaffe. Doch die »Greif« hatte ihre Tücken

30



14

Eine neuseeländische Crew der Royal Air Force belädt eine Vickers Wellington mit Bomben



22

Mit der Corsair II hatte die Navy einen Jet, der vielerorts Begehrlichkeiten weckte

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Pfingstangriff

14 Das flammende Inferno

In der Nacht auf den 12. Juni 1943 griff die RAF Düsseldorf an und zerstörte in nur 80 Minuten die alte Stadt. Buchautor Marcel Lesaar hat den Ereignissen nachgeforscht

TECHNIK **TITELTHEMA**

Corsair II

22 Ein Muster der Vielseitigkeit

Kampfstark und wartungsfreundlich: Die Corsair II ließ 1965 alle Konkurrenten hinter sich. Ihre Bewährungsprobe fand gleich nach dem Erstflug in Vietnam statt

SERIE – IM FOKUS **TITELTHEMA**

He 177 »Greif«

30 Kaum abzufangen

Ein Langstreckenbomber, der mit 700 km/h vor dem Feind davonflog: Die Viermot konnte nur sich selbst schlagen

TECHNIK

Typengeschichte

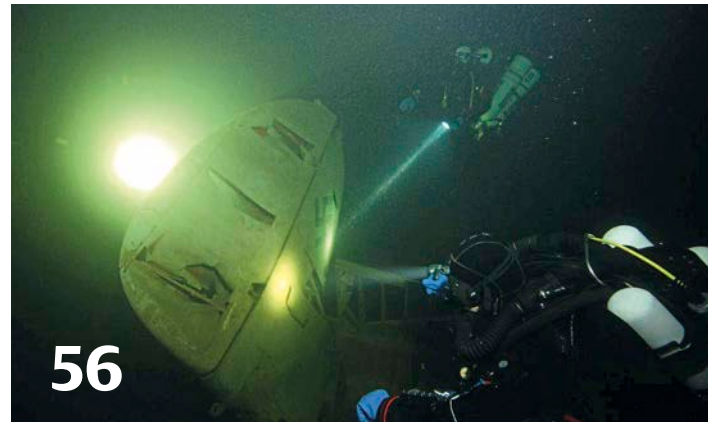
48 Das »fliegende Hotel«

Die Luft Hansa und ihre Junkers G 38: Bis 1934 war der Nurflügler das größte Landflugzeug der Welt



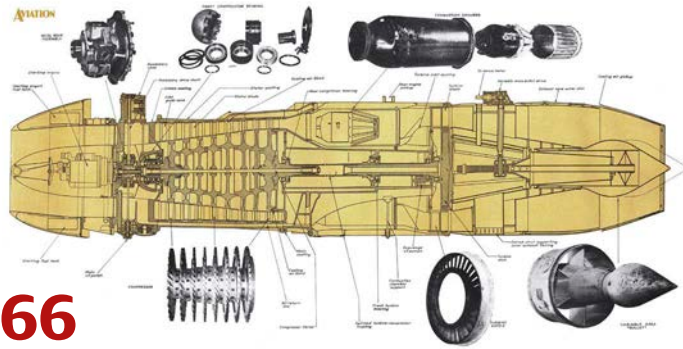
48

Komfortabel und im Liniendienst der Luft Hansa: die G 38a mit ihrem charakteristischen und Gewicht sparenden Kastenleitwerk



56

Nur besonders erfahrene technische Taucher sind in der Lage, die Fw 58 C-2 in 112 Metern Tiefe zu erreichen



66

Eine bautechnische Übersicht des Jumo 004 B aus der 1945 erschienenen amerikanischen Zeitschrift *Aviation*



76

Mehrere Noratlas des Lufttransportgeschwaders 62 landeten 1960 in Agadir nach einem verheerenden Erdbeben

AKTUELL

Japanisches Schmuckstück

54 »Rex« in Florida

Eine amerikanische Werkstatt hat sich in den Kopf gesetzt, einer Kawanishi N1K1 Kyofu neues Leben einzuhauchen

OLDTIMER TITELTHEMA

Tauchgang

56 »Weihe« am Seegrund

Im Lac du Bourget in den französischen Alpen wartet seit 1943 eine Focke Wulf Fw 58 C-2 auf ihre Bergung

TECHNIK TITELTHEMA

Jumo 004

66 Startschuss für die Moderne

Das erste einsatzreife Strahltriebwerk war das Junkers Jumo 004. Ein Vorreiter auch für BMW und Daimler

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

76 Die Bundeswehr in Agadir Kaltstart nach der Katastrophe

Die erste Bewährungsprobe der jungen Bundeswehr im Ausland war ein Hilfseinsatz in Marokko

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Arado W2	12	Messerschmitt Bf109	13
Convair B-36 »Peacemaker«	13	Messerschmitt Bf110	17
Curtiss C-46 »Commando«	13	Messerschmitt Me 264	13
Douglas A-1 Skyraider	8	Mikojan-Gurewitsch MiG-21	8
Focke-Wulf Fw 58 »Weihe«	56	NordNoratlas	76
Handley Page Halifax	19	North American T-28	9
Junkers G 38	48	Piaggio P.149 »Piggi«	12
Junkers Ju 52	81	Piper J-3	10
Kawanishi N1K1 Kyofu	54	Short Stirling	16
Kawanishi N1K2-J Shiden-Kai	54	Vickers Viscount	46
Ling-Temco-Vought A-7 Corsair II	22	Vickers Wellington	16

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 63 Background
- 64 Termine / Bücher / Briefe
- 75 Unterhaltung
- 82 Vorschau / Impressum

Titelseite: Die Heinkel He 177 feierte ihre Erfolge. Doch das RLM stellte zu hohe Ansprüche und die Doppelmotoren machten Probleme



Titelbild
Jumo 004: NACA
Noratlas: Slg. C. König
Fw 58: Dr. S. Bär
He 177: Slg. H. Ringlstetter
Corsair II: Slg. W. Mühlbauer
Flak: Slg. *Flugzeug Classic*

Probelauf

Das erste Mal für die Öffentlichkeit: die Mosquito FB.VI, TE910, NZ2336, ehemals Royal New Zealand Air Force (RNZAF). Das Muster lässt seine Motoren bei einem Open Day auf den Flugplatz Omaka in Neuseeland hören. Der Jäger stammt aus dem Besitz des verstorbenen John Smith, der die Mosquito 1956 vor der Verschrottung durch die RNZAF rettete. Smiths Angehörige übergaben die Maschine dem Omaka Aviation Heritage Centre; nach vielen Monaten Arbeit konnte das Team aus Freiwilligen nun stolz die Merlin-Motoren starten, die seit 1952 nicht mehr gemeinsam gelaufen waren.

Text und Foto Dave McDonald





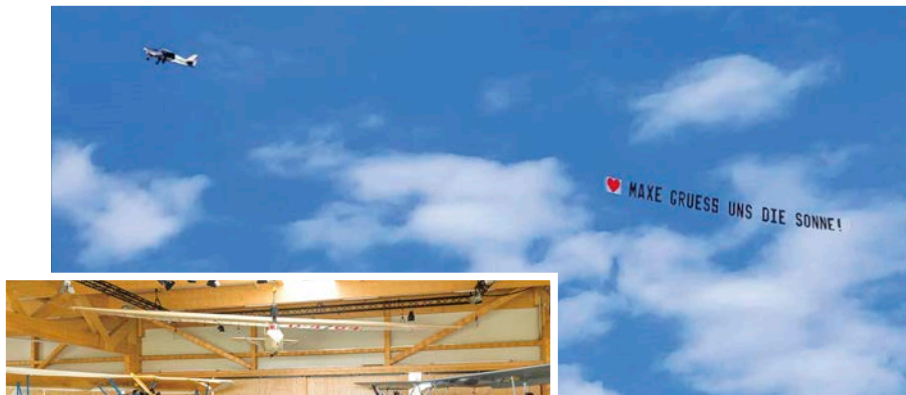
■ ABSCHIED VOM FRÜHEREN MiG-21-FLUGLEHRER KARL-HEINZ MAXWITAT

»Optimistisch durchs Leben gehen«

Am 19. März war auf dem beschaulichen Flugplatz Bienenfarm (EDO1) bei Berlin mächtig was los. In der bis auf den letzten Platz besetzten Halle des Quax-Klubs verabschiedeten sich Angehörige, frühere Kameraden, Flugschüler und zahlreiche Freunde von der Fliegerlegende Karl-Heinz Maxwitat. Der ehemalige MiG-21-Fluglehrer der NVA, PPL-Fluglehrer und Buchautor wurde 86 Jahre alt.

»Max«, wie ihn alle nannten, war ein fliegendes Urgestein mit über 10 000 Stunden Erfahrung im Cockpit. Geboren 1937 in Insterburg/Ostpreußen (heute Tschernjakowsk, Russland), wuchs er in Brandenburg auf und begann 1953 mit der Segelflugausbildung. Von 1955 bis 1958 besuchte »Max« die Fliegerschule der NVA und wurde Fluglehrer. In dieser Funktion diente er von 1965 bis 1980 auf der MiG-21 beim Flieger-Ausbildungsgeschwader 15 (FAG-15) auf dem Fliegerhorst Rothenburg/Oberlausitz. Anschließend wurde er Flugspekteur bei der Gesellschaft für Sport und Technik (GST).

Der Oberstleutnant a. D. und Weggefährte des DDR-Kosmonauten Sigmund Jähn gehörte zu den ersten zehn Trägern der staatlichen Auszeichnung »Verdienter Militärflieger der Deutschen Demokratischen Republik«. Nach der Wende konnte er seine Tätigkeit als ziviler Fluglehrer und Prüfer fortsetzen. Seither war »Max« Ausbilder auf dem Oldtimer-Flugplatz Bienenfarm und brachte zahllosen »Fußgängern« das Fliegen bei. Mit dem Autor dieser Zeilen



Bei schönstem Wetter konnten sich Angehörige und Freunde auf dem Flugplatz Bienenfarm von »Max« verabschieden

Fotos Archiv Steffen Walther

freundschaftlich verbunden, tauschte er gern Erfahrungen aus den Zeiten des Kalten Krieges aus und stellte Kontakte zu anderen Zeitzeugen her. Bei langen Telefongesprächen tauchten wir in den ehemaligen deutsch-deutschen Fliegeralltag ein. Brauten – jeder auf seiner Seite des »Zauns« – im Überschall durch die Lüfte und schmunzelten über manche Kuriosität, vom obligatorischen Spiegelei beim Pilotenfrühstück bis zum Sport in Matsch und Schnee.

»Max« freute sich, nach der harten Zäsur der Wende weiter als Flieger gebraucht worden zu sein – ein Glück, das vielen seiner Kameraden verwehrt blieb. Der Mann, von dem frühere NVA-Flugschüler noch heute mit Respekt und Dankbarkeit erzäh-

len, war stets freundlich, konnte aber schon mal ungemütlich werden, wenn jemand seiner Meinung nach nachlässig war. Sein Motto lautete: »Konsequent und optimistisch durchs Leben gehen.« Karl-Heinz Maxwitat war bis zum Schluss flugtauglich und wollte im September 2023 sein 70. Fliegerjubiläum feiern. Doch es sollte anders kommen – kurz vor Weihnachten letzten Jahres wurde Maxwitat mit unspezifischen Problemen aus dem Krankenhaus nach Hause entlassen und verstarb am 29. Dezember in seiner Berliner Wohnung. Nun bekam er eine würdige Trauerfeier mitsamt Überflug zweier Maschinen bei strahlendem Sonnenschein. »Maxe, grüß uns die Sonne!«, stand in großen Buchstaben auf dem Banner eines Flugzeugs. Ich habe nicht den geringsten Zweifel, er wird es tun. ■

Rolf Stünkel

Karl-Heinz Maxwitat, vermutlich in den 1970er-Jahren, vor einer 1967 in Dienst gestellten MiG-21 U-600

Foto Archiv Karl-Heinz Maxwitat





■ DOUGLAS AH-1 SKYRAIDER

Skyraider mit Geschichte

Rund 18 Monate dauerte die Überholung des Kriegsveteranen Douglas AH-1 Skyraider, BuNo. 134600. Erst als die Arbeiten abgeschlossen waren, durfte er im National Museum of the USAF (NMUSAF) in Ohio wieder in die Ausstellung. Die Maschine beteiligte sich noch vor Kriegseintritt der USA als Teil einer Objektschutzeinheit, die 1961 bis 1963 für die Verteidigung des Fliegerhorstes Bien Hoa in Südvietnam verantwortlich war, an der Operation »Farm Gate«.

Nach Übernahme durch die südvietnamesischen Luftstreitkräfte (SVAF) flog sie mit der Markierung 34600 Nahunterstützungseinsätze mit der 3. und 4. Luftdivision. Nach dem Krieg blieb der schwere Jäger in Vietnam, bis er in den späten 90er-Jahren in die USA zurückkehrte. Zunächst lagerte man ihn in Davis-Monthan ein. Als die Skyraider 2010 in das NMUSAF gelangte, verschwand sie zunächst wieder im Magazin. Die Museumswerkstatt modifizierte und lackierte die ausgestellte Maschine. Vorbild war die AH-1H von Captain Ron Smith mit dem Namen »The Proud American«.

Diesen Namen erhielt sie während der Rettungsaktion »Oyster 01B«, bei der sie ein F-4-Phantom-Besatzungsmitglied, das in der Nähe eines nordvietnamesischen Flugplatzes im Juni 1972 abstürzte, rettete. Für diesen Einsatz erhielt Smith das Air Force Cross. Die Skyraider der USAF wurden für ihre häufige Unterstützung bei Search-and-Rescue-Einsätzen bekannt. Der Funkname Sandy, den sie bei den Einsatzflügen trugen, stand für lange Flugzeiten und massive Kampfkraft. Diese gaben den A-1-Piloten die Möglichkeit, abgeschossenen Kollegen ständigen Schutz zu geben. In der Ausstellung steht die Maschine neben ihrer Typschwester Skyraider A-1E, 52-132649, die Major Bernard Fisher bei der Rettung seines Fliegerkameraden Major Wayne »Jump« Myers flog, der am 10. März 1966 abgeschossen worden war. Dieser Einsatz brachte Bernard Fisher die Medal of Honor ein. ■

Dave McDonald

Die »Proud American« nach der Restaurierung auf dem Gelände des National Museum of the USAF Foto NMUSAF

■ T-28 AM EIDGENÖSSISCHEN HIMMEL

Auf Lager

Schweizer Luftfahrtenthusiasten können zur Zeit eine North American T-28 Trojan am Himmel erblicken und sogar erwerben. Der T-28-Experte Michael Weber absolvierte mit der T-28C, BuAer 140613, Fertigungsnummer 226-190, nach einer Grundüberholung die ersten Werkstattflüge. Die Maschine stammt aus dem Jahr 1957 und wurde zunächst an die U.S. Navy ausgeliefert. Nachdem die Navy sie 1980 ausmusterterte und einlagerte, stand sie in den frühen 1980er-Jahren zum Verkauf.

Vor etwa zwölf Jahren baute »Victoria Air Maintenance« das Flugzeug wieder auf (<https://victoriaairmaintenance.com>), 2022 restaurierte die auf dem Flugplatz Grenchen beheimatete Firma »Aerotec AG« (<https://aerotec.ch>) die Maschine erneut. Die Trojan mit dem Schweizer Kennzeichen »HB-RMW« und dem Rufnamen »Diamond Girl« (mit Pin-up Nose Art) steht zum Verkauf. ■ Eric Janssonne



Sucht einen Käufer: T-28C »Diamond Girl«

Foto Michael Weber via Eric Janssonne



Die Piper J-3, F-GHLQ, des French Wing/CAF in ihren neuen Farben der U.S. Navy
Piper NE-1 »The little Blue Cloud«

Fotos Bertrand Leduc/CAF French Wing via Eric Jansonne

■ PIPER J-3C-65

Pipers neue Kleider

Am 27. Dezember 2022 landete die Piper J-3C-65 »Cub«, F-GHLQ, des französischen Geschwaders der Commemorative Air Force (French Wing of the CAF) auf dem Flugplatz Le Plessis-Belleville (nördlich von Paris) – in neuen Farben.

»Aéro Services Restauration« erneuerte die Maschine auf dem Flugplatz Libourne in Südwestfrankreich. Dies umfasste die Umwandlung dieser Piper-3C-65 »Cub« von 1946 in eine U.S. Navy Piper NE-1 (Navy-Bezeichnung für die J-3). VF Aero Maintenance in Le Plessis-Belleville überholte den Motor. Das Projekt geht auf das Jahr 2003 zurück, als der »French Wing« einen Schönheitswettbewerb für die beste historische Flugzeuglackierung ausrief.

Der Gewinner war der bekannte amerikanische Flugzeuglack-Künstler Roy Grinnell, ein Mitglied des französischen Ablegers der CAF. Grinnell schlug vor, die Piper

NE-1, BuAer 26359, in den Farben, die sie von 1942 bis 1932 trug, zu lackieren – als sie unter dem Namen »The little Blue Cloud« Teil der U.S. Navy Airship Patrol Squadron ZP-32 auf Moffett Field (San Francisco Bay, USA) war. Das ZP-32 war eine Luftschiffeinheit, die Seeaufklärung, Schiffsbegleitschutz und U-Boot-Jagdeinsätze flog. Die Finanzierungsaktion des »French Wing« für dieses Projekt läuft derzeit noch, unter anderem muss das Instrumentenbrett im Standard von NE-1 neu gebaut werden. Mehr zu erfahren, gibt es unter: www.caffrenchwing.fr/en

Sicher wird »F-GHLQ«, schon bekannt unter dem Namen »Spirit of Lewis«, in ihren neuen und in Europa einzigartigen Farben bei den Air Shows 2023 viel Gefallen finden. Den Namen »Spirit of Lewis« erhielt sie zu Ehren von Lewis Bateman, einem englischen Mitglied des French Wing, der im Jahr 2000 verstarb. ■ *Eric Jansonne*