12
FLUGZEUGCLASSIC

Rettungsaktion
Wrack einer CA-16 Wirraway – bald wieder flugfähig?

Leseralbum
Der Fotoschatz eines Fw 189-Bordschützen

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

12
4 195162 906904

Messerschmitt Bf 109 E

Alfred Grislawski beim JG 52

1941: Feuertaufe im Osten

Airshow-Hit East Kirkby

Legenden: Mosquito, Lancaster & Co
Das waren die Highlights der Show 2022

IM FOKUS: AVENGER

Warum der US-Torpedobomber den Japanern keine Chance ließ

Clausewitz Geschichte

NEU

Weimarer Republik im Visier

Jetzt neu am Kiosk!
Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Clausewitz Geschichte gewährt einen Einblick in die Entstehung und Geschichte des NS-Staats. Das Heft beleuchtet den Aufstieg Hitlers und der NSDAP an die Macht.

Oder portofrei online bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de/spezial

Editorial

Vom Adler zum Dodo

Haben Sie mitbekommen, liebe Leser, wie stark der Arbeitsmarkt in Bewegung gekommen ist? Insbesondere die jüngeren Semester scheinen sich gerne auszuprobieren und schnuppern mal hier und mal dort rein, teils in Branchen, die gar nicht zum Lebenslauf passen – aber warum nicht? So begrüßen auch wir im Verlag regelmäßig neue Gesichter. Für die Neulinge ist dies übrigens teils genauso spannend wie für uns »alte« Hasen. Kommt man miteinander aus? Hält der Arbeitnehmer, was der Bewerber einst versprochen hat? So oder so ähnlich muss es auch dem jungen Jagdflieger Alfred Grislawski ergangen sein, als er frisch zum JG 52 kam. »Du kannst fliegen, aber kämpfen kannst Du nicht«, lautete das wenig schmeichelhafte Urteil seines Staffelkapitäns. Grislawski sollte ihn eines Besseren belehren – doch bis dahin war es noch ein weiter und vor allem gefährlicher Weg. Peter Cronauer berichtet über das außergewöhnliche Leben eines ebenso außergewöhnlichen Jagdfliegers, der sich nicht nur mit dem eigentlichen Feind, sondern auch mit regimetreuen Kameraden herumschlagen musste.

Ein Pilot kann noch so gut ausgebildet und ehrgeizig sein – taugt das Flugzeug nichts, wird auch der Adler zum Dodo. Konstrukteure wie der berühmte Niederländer Anthony Fokker sorgten dafür, dass die Flugzeugführer nie das Gefühl haben mussten, in Seelenfängern Platz zu nehmen, die beim Gegner erstens für Gelächter und zweitens für jede Menge Orden sorgten – im Gegenteil. Sein Fokker D.VII, der im Frühjahr 1918 sein Debüt bei den deutschen Luftstreitkräften gab, galt als herausragend. Doch wie viele dieser Lorbeeren, die das Jagdflugzeug einheimste, sind tatsächlich berechtigt? Herbert Ringlstetter zeigt, was wirklich in dem Vogel steckte und ob er den Titel »Bester Jäger des Ersten Weltkriegs« wirklich verdient.

Kommen wir vom Dodo zum Truthahn. Gemeint ist hier allerdings nicht das Federvieh, sondern der Torpedobomber Grumman TBF/M Avenger. Das klobige und schwere Flugzeug (daher auch der Spitzname »Truthahn«) mauserte sich schon bald zum Schrecken der japanischen Pazifikflotte und trug maßgeblich zu deren Niedergang bei. In unserem Fokusbeitrag widmen wir uns daher dieser Legende des Pazifikkriegs, die es übrigens in unzähligen Varianten gab, was ebenfalls für ihren Erfolg spricht.

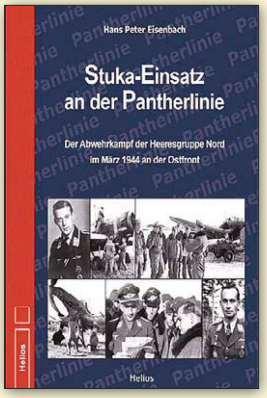
Ihr Markus Wunderlich

Foto Comme des images

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Hat das Zeug dazu, das beste Jagdflugzeug seiner Zeit zu sein: die Fokker D.VII, die ihr Debüt im Frühjahr 1918 gab – hier in Reih und Glied bei der Jasta 72 in Bergnicourt

Foto Sammlung Ringlstetter



Eisenbach, Hans Peter

Stuka-Einsatz an der Pantherlinie

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

190 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 171 Abb. s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichn., 4 graph. Darstellungen, 3 Tabellen, DIN A4; ISBN 978-3-86933-162-1

36,00 €

Christian König

„Erste am Feind“

Bordflugzeug und Küstenaufklärer Heinkel He 60

140 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 296 Abbildungen, davon 261 s/w-Fotos, 35 Zeichnungen, DIN A4; ISBN 978-3-86933-187-4

34,00 €

Iwan Lawrinenko/ Michael Meyer

Drei „Falken“ der II./ JG52 auf der Krim im Luftkampf um die Kertsch-Halbinsel 1943-1944“

Eine Chronik aus sowjetischen Archiven

200 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 209 Abb.: 192 s/w und 9 farbige Fotos, 4 Schemata und 4 Karten in Farbe, DIN A4; ISBN 978-3-86933-248-2

36,50 €

Max Lagoda

Ein Blick in die Vergangenheit

Kriegserinnerungen eines Fernaufklärers aus Russland und dem Orient

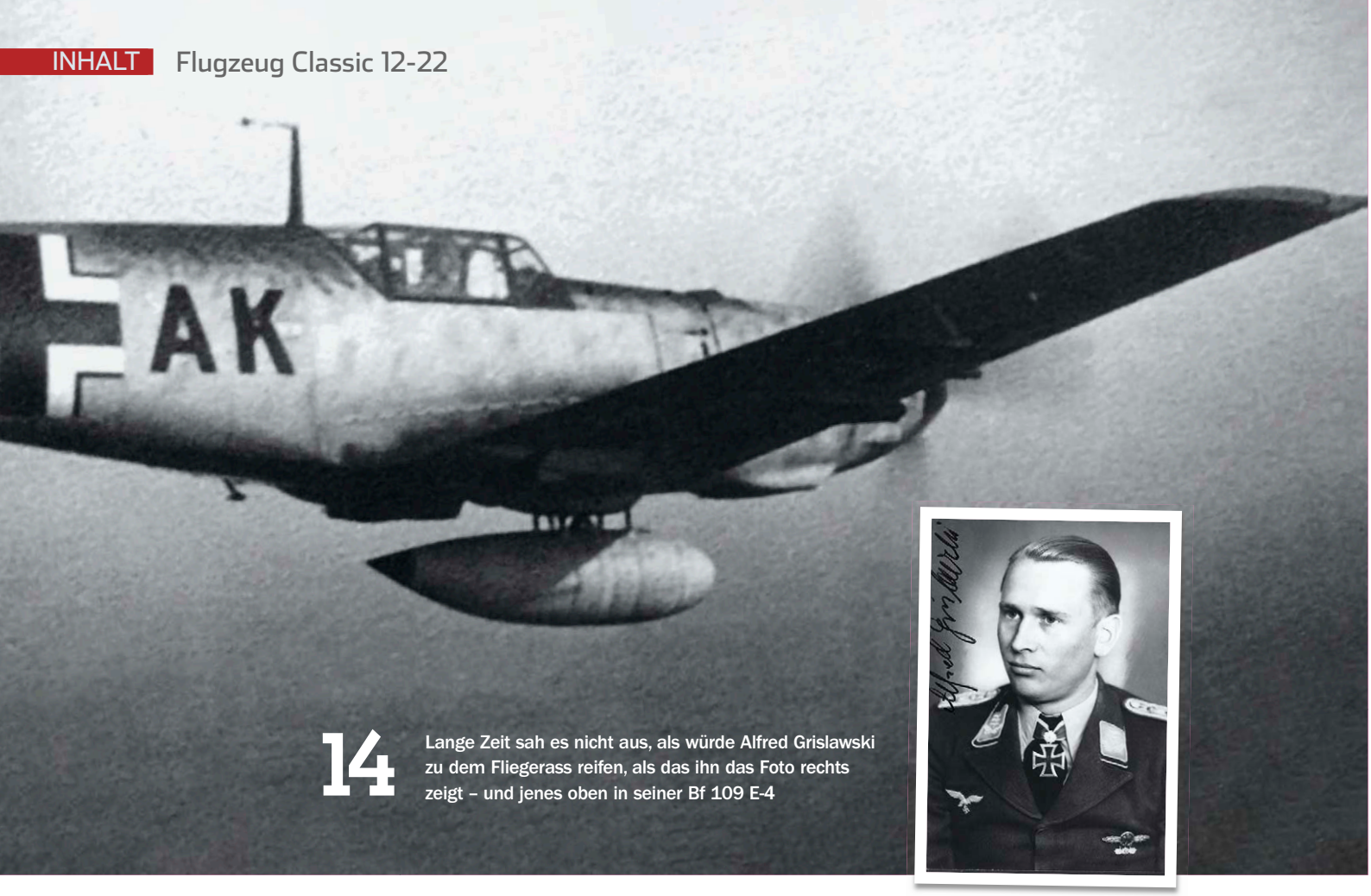
188 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 170 Bilder, 6 Karten, DIN A4; ISBN 978-3-86933-047-1

34,90 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



14 Lange Zeit sah es nicht aus, als würde Alfred Grislawski zu dem Fliegerass reifen, als das ihn das Foto rechts zeigt – und jenes oben in seiner Bf 109 E-4

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

Alfred Grislawski

Großes Talent – beinahe vergeudet .. 14

Wie wurde aus dem Piloten, der laut seinem Staffelkapitän »nicht kämpfen konnte«, doch noch ein Fliegerass? Wir zeichnen die Geschichte von Alfred Grislawski nach, der im Krieg zunächst wie ein Urlauber lebte, aber dann an seinen Herausforderungen wuchs

TECHNIK TITELTHEMA

Saunders-Roe SR.45 Princess

Wiederbelebung missglückt 22

Ob als Passagier- oder als Testflugzeug für Atomreaktoren: Aufgaben für die SR.45 gab es viele – warum daraus nichts wurde

OLDTIMER TITELTHEMA

Event

Merlins Motorzauber 30

Eine rollfähige Lancaster B.VII »Just Jane« war nur eine der Attraktionen auf der ehemaligen Bomberbasis East Kirkby – unser Autor Sascha Jussen war hautnah dabei

SERIE – IM FOKUS TITELTHEMA

Grumman TBF/M Avenger

Tödliches Schwergewicht 38

Das schwerste einmotorige Flugzeug des Zweiten Weltkriegs war in hohem Maße daran beteiligt, Japans Streitkräfte im Pazifikraum niederzuringen. Konzipiert war sie für den Trägereinsatz

22 Majestätischer Riese: Die SR.45 sollte die Ära der Flugboote neu beleben – denn gerade ab 1945 fehlten Verkehrsmaschinen

38 Die Avenger gehörte zu den kampfstärksten Marineflugzeugen der Kriegsgeschichte und machte ihrem Namen (Rächer) alle Ehre

58 Oberleutnant Udet vor seinem Fokker V.II F im September 1918. Udet brachte es bis Kriegsende auf 62 Abschüsse

66 Die Messerschmitt M 35 in der neuen Werfthalle. Hier haben sich zwei Enthusiasten ganz ihrer Restaurierung verschrieben

OLDTIMER TITELTHEMA

Wirraway-Rettung

Gefangen im Schlamm 54

70 Jahre nach ihrem Untergang wurde die Wirraway A20-714 aus dem schlammigen Grund des Lake Corangamite im australischen Bundesstaat Victoria gehoben

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Fokker D.VII – Teil 2

Unscheinbar, aber überlegen! 58

War der Fokker D.VII das beste Jagdflugzeug des Ersten Weltkriegs? Den alliierten Modellen war er zumindest ebenbürtig – und beeindruckte vor allem durch seinen formidablen Motor

OLDTIMER

Messerschmitt M 35

Fortschritt in neuer Werft 66

Dank einer neuer Fliegerwerft und deren Möglichkeiten geht die Restaurierung der M 35 voran – das Projekt startete schon im Jahre 1989!

BILDERSCHÄTZE TITELTHEMA

Erwin Müller

Friseurgehilfe an die Front 76

Seltene und dramatische Air-to-Air-Aufnahmen fanden sich im Nachlass des Wehrmachtssoldaten Erwin Müller. Der sollte eigentlich gar nicht fotografieren, sondern begann als Friseurgehilfe

76 Erwin Müller schoss diese Aufnahme einer Do-17-Formation beim Übungsflug über dem Reichsparteitagsgelände

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Auster MK.III 10
Curtiss Hawk 75 .....8 0
Fairey Barracuda Mk.II 54
De Havilland Mosquito 32
Dornier Do 17 77
Dornier Rs. IV 64
Fairey Barracuda Mk.II 41
Fiat CR.32 80
Focke-Wulf Fw 44 77
Fokker D.VII 58
Grumman TBF/M Avenger 38
Heinkel He 111 79
Lancaster B.VII 30
MBB Bölkow Bo 105 10
Messerschmitt M 35.....66
Messerschmitt Bf 109/110 ....
.....14, 78, 80
Nakajima B6N2 41
Saunders-Roe SR.45 Princess ..
.....22
Vought-Sikorsky F4U 9
Yakovlev Yak-9 9

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 36
Unterhaltung 64
Termine / Bücher / Briefe 74
Vorschau / Impressum 82

TITELSEITE: Hauptmann Grislawski hinter der Bf 109 E, »Gelbe 1«, des JG 52

TITELBILD
Bf 109: Slg. H. Ringlstetter
Grislawski: Slg. H. Ringlstetter
Bf-109-Profil: Zeichnung H. Ringlstetter
Wirraway: Rod Knights
He 111: Erwin Müller
Mosquito/Avro Lancaster: Sascha Jussen
Avenger: Slg. H. Ringlstetter

Honighäschen der Lüfte

Die Lockheed P-38 Lightning »Honey Bunny« (»Honighäschen«) von Jack Croul ist eine von weltweit sieben flugfähigen P-38 und wurde 1944 bei Lockheed in Burbank, Kalifornien, gebaut. Sie entstand als P-38L-5-LO Lightning AAF #44-26996 und wurde später mit der Bezeichnung F-5G als Aufklärungsvariante modifiziert. Nach dem Krieg fand sich die Maschine in verschiedenen Händen wieder, bis sie schließlich am 4. Januar 1979 als Wrack und Restaurierungsobjekt an John Silberman in Key West, Florida, ging. Schlussendlich erwarb Jack Croul die Lightning für seine Firma Vintage Fighters Collection in Sun Valley, Idaho, und ließ sie mit dem Kennzeichen N7723C registrieren.
Nach einer Grundüberholung durch WestPac Restorations in Colorado Springs erhielt die P-38 im September 2010 den Namen »Honey Bunny« und steht jetzt bei Jack Crouls Unternehmen Allied Fighters in Chino, Kalifornien. Das Foto auf diesen beiden Seiten entstand während eines Fluges mit Kevin Eldridge über Lake Matthews in der Nähe von Chino. Übrigens: Die Abwurftanks der Lightning fanden eine neue Aufgabe als Karosserie schnittiger Automobile – mehr dazu lesen Sie auf Seite 8.

Text und Foto Frank B. Mormillo

426981

Vor der P-38 »Honey Bunny«: Belly Tanker »Burple« von Bill Burke – bestehend aus zwei längs aufgeschnittenen Abwurftanks mit einem Mercury-V-8-Motor Fotos: Frank B Mormillo

Der »Lakester« der Markley-Brüder wurde aus zwei P-38-Abwurftanks aufgebaut und wird von einem Plymouth-Motor angetrieben – mit 465 km/h war er 1963 der schnellste Rennwagen mit freistehenden Rädern

Die P-38 »Honey Bunny«

■ LOCKHEED P-38 LIGHTNING »HONEY BUNNY«

Abwurftank als Auto

Eine wechselvollere Geschichte kann man sich für ein Flugzeug kaum vorstellen: gebaut als Kampfflugzeug, zwischendurch als Teileträger ausgeschlachtet und schließlich umgebaut – auch zum Auto! Doch, tatsächlich: Die stolze Lockheed P-38 Lightning »Honey Bunny« irrte nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst als »überzähliges« Flugzeug zwischen verschiedenen Besitzern und Aufgaben hin und her, bevor sie schließlich restauriert und flugfähig gemacht wurde – siehe auch unser »Bild des Monats« auf den vergangenen Seiten.

Aber nicht alle Bauteile der P-38 erhoben sich wieder in die Lüfte. In die ehemaligen Abwurftanks bauten findige Bastler zunächst ein Chassis und einen Motor aus einem ausgemusterten Pkw. Das ging dann soweit, dass diese Unikate mittlerweile moderne Motoren und Hochleistungsfahrwerke erhalten haben. Damit erreichen die Abwurftank-Autos Geschwindigkeiten, die auf Fahrten über Salzseen schon bei weit über über 300 km/h lagen.

Es war also gar nicht mal so weit hergeholt, dass »Honey Bunny« vom 1. Juli bis 5. September diesen Jahres im Zentrum einer Hot-Rod-Ausstellung stand, die den Titel »War Surplus on Wheels, World War II's Influence on Hot Rodding« trug. Im Lyon Air Museum auf dem John Wayne Airport in Orange County, Kalifornien, waren die meisten der dort mit Namen wie »Lakester« oder »Belly Tanker« ausgestellten Boliden ebensolche »Nachfahren« der P-38. Zudem gab es weitere Rennautos aus der Ära des Schneller-höher-Weiter nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis in die 1960er-Jahre zu sehen. Diese Wagen dienten ausschließlich für Geschwindigkeitsrekorde auf den großen Salzseen um Salt Lake City und einige von ihnen werden heute noch regelmäßig bei Rennen gefahren. *Frank B. Mormillo* ■

Yakovlev Yak-9UM »HB-RYA« heißt in den USA jetzt »N16YK« Foto Eric Bannwarth

■ YAKOVLEV YAK-9UM

Über den Großen Teich

Am 1. Oktober 2021 bekam die Yakovlev Yak-9UM c/n 0470406 ein US-Kennzeichen. Nach ihrem Verkauf an Hunter Aviation International auf dem Flugplatz Newport News in Virginia trägt sie jetzt die Registrierung N16YK auf dem Rumpf. Das Unternehmen ist für seine Flotte von Hawker-Hunter-Jets bekannt, die auf Vertragsbasis in der Kampffliegerausbildung eingesetzt werden.

Diese Yak-9UM ist ein Neubau aus den 1990er-Jahren mit einem Allison V-1710 und stammt von Strela Aviation in Orenburg in Russland. In den frühen 2000er-Jahren flog sie mit dem Kennzeichen N82112 schon einmal in den USA. 2009 ging sie zu Flying Fighter Association in die Schweiz und erhielt das Kennzeichen HB-RYA. Vom Unternehmen 46 Aviation SA in Sion wurde sie in den letzten Jahren bei vielen europäischen Airshows präsentiert.

Eric Janssonne ■

■ F4U-1D CORSAIR

Nach zehn Jahren wieder flugreif

Die F4U-1D Corsair, BuNo 82640, ein echter Kriegsveteran, wartet auf ihre Fluggenehmigung und einen geeigneten Piloten, bevor sie wieder in die Luft darf. Mike Spaulding, ihr Eigner, und sein Ingenieur Paul begannen die Grundüberholung des großen Marinejägers vor einem ganzen Jahrzehnt in Mareeba, North Queensland. Mike sagt dazu: »Wir haben den Motor schon einige Male laufen lassen und bringen jetzt noch kleinere Arbeiten zu Ende. Was bleibt, ist eigentlich nur noch das Auswiegen, das Beantragen des Lufttüchtigkeitszeugnis' und das Einfliegen. Damit sollten wir bis Mitte des Jahres fertig sein.«

Die Corsair wurde ab Dezember 1944 bei der U.S. Navy eingesetzt und von Januar bis April 1945 der VF-10 »Grim Reapers« an Bord der *USS Intrepid* zugeteilt. In der Zeit hat sie wahrscheinlich an der Schlacht um Okinawa teilgenommen. Die genaue Identifikationsnummer ist noch nicht bekannt, da es nur spärliche Informationen darüber gibt, wer die Maschine in jener Zeit geflogen hat. Daher wurde eine Ersatznummer ausgewählt.

Dave McDonald ■

Noch im »Winterschlaf«: Die F4U-1D Corsair, BuNo 82640, wartet auf ihre Fluggenehmigung – und einen Piloten Foto: Mike Spaulding

■ AUSTER MK.III

Neue Heimat für die Auster

Am 6. März 2021 wurde die Auster Mk.III NX537 des Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep neben dem Flughafen Schiphol/Amsterdam in ihr neues Heim im Museum Deelen bei Arnhem chauffiert. Davor hatte sie drei Jahre in Nieuw-Vennep verbracht. Die Auster war Teil eines Loses von 20 Austern, die 1944 von der niederländischen Regierung für den Einsatz in den befreiten Niederlanden beschafft wurden.

NX537 wurde 1943 gebaut und flog bei den Staffeln No. 658 und No. 485. Am 5. November 1944 wurde sie der Hauptstadt-Verbindungsstaffel No. 1316, später der (Holländischen) Verbindungsstaffel No. 6 zugeteilt. 1946 wechselte sie als X-7 in die Unterstellung der Niederländischen Streitkräfte. 1958 erhielt sie das zivile Kennzeichen PH-NIN und verunglückte 1964. Freiwillige des Museums Deelen haben aus den Resten von PH-NIN ein erstklassiges statisches Ausstellungsstück geschaffen und der Auster den Anstrich von NX537/G der Verbindungsstaffel No. 6 (Holländisch) mit RAF-Kokarden und einem kleinen orangen Dreieck zurückgegeben, so wie sie ihn 1945/1946 trug.

Es existieren noch weitere vier Austern aus der 6. Staffel. MZ231 ist flugfähig und im Besitz der KLu Historical Flight auf dem Militärflugplatz Gilze-Rijen. Die anderen sind MZ236, eingelagert im Nationaal Militair Museum in Soesterberg, und NJ957 in einer privaten Sammlung. NX237 wird ebenfalls eingelagert und gelegentlich bei Luftfahrtschauen gezeigt.

Dave McDonald ■

Gute Arbeit: Man sieht der NX537 in keiner Weise an, dass man sie nach einem Unfall wieder aufbauen musste Foto: Mike Spaulding

Bereit für die Essensausgabe: Die MBB Bölkow Bo 105, jetzt auf Rädern

Foto: Pierre Schmitt

■ MBB BÖLKOW BO 105

Vom Heli zum Foodtruck

Eine MBB Bölkow Bo 105 steht seit Kurzem in der Stadt Blankenberg bei Hennef als Foodtruck oder, genauer gesagt: als »Foodheli«. Entsprechend im Innenraum hergerichtet, macht der Hubi als Foodtruck und Eye Catcher besonders Eindruck. Auf einem Anhänger montiert, bleibt der Hubschrauber weiter mobil, wenn auch nur auf dem Straßenweg. Er kann so zu verschiedenen Standorten reisen, da man ihn für Events jeder Art mieten kann. Seinen damals innovativen gelenklosen Vierblattrotor hat er aber aus Transport- und Platzgründen zugunsten einer Zweiblattvariante einbüßen müssen. Um für die neue Aufgabe genügend Platz zu bieten, wurde der Innenraum leider entkernt, zumindest einen Sitz mit Pedale und Steuerknüppel hätte aber sicher den optischen Reiz erhöht. Dafür stehen in der Bo 105 jetzt eine Event-Beleuchtung und sogar ein Soundsystem für zusätzliche Aufgaben bereit, denn bei Bedarf können sogar ein Grillmeister und ein DJ gemietet werden.

Die Bo 105, deren Erstflug bereits 1961 stattfand und die bis 1997 in über 1640 Exemplaren gebaut wurde, etwa in Spanien, in den Philippinen und Kanada, verkaufte sich in über 25 Ländern, darunter auch Deutschland. Hier kamen 312 Bo 105 im Truppendienst zum Einsatz, etwa als Panzerabwehr-Hubschrauber. Außerdem gab es sie als Rettungshubschrauber beim ADAC. Im Lauf der (Bau)Zeit stieg das Abfluggewicht des mit jeweils 420-PS RR-Allison-250-Turbinen ausgerüsteten Hubschraubers von 2100 auf bis zu 2700 Kilogramm, bei späteren Ausführungen wurde der Rumpf zudem noch um 25 Zentimeter verlängert. Die Reisegeschwindigkeit lag zwischen 200 und 220 km/h.

Pierre Schmitt ■