



**Starfire vs. MiG 15**  
Warum sich der  
US-Jet im Koreakrieg  
so schwer tat

**BAC 1-11**  
Durstig,  
laut –  
und legendär



EUR 6,90  
Juni 2024  
A: EUR 7,60  
CH: CHF 12,20  
BeNeLux: EUR 8,20  
I: EUR 9,50  
DK: DKK 74,95

# FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt  
Zeitgeschichte  
Oldtime



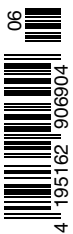
**Saab-Abschied**  
Die letzten Tage  
des Trainers

Die Luftwaffe  
am D-Day



## Normandie 1944

Die härteste Schlacht der Tagjäger



**Kaum bekannt: Fernaufklärer Ju 88**  
Geheime Einsätze jenseits von Stalingrad

IM FOKUS ★

**Bell P-39/P-63**  
Erst verschmäht,  
dann hochgelobt







# Messerschmitt



Bf109 B

ME 209 V1

ME-209  
€ 169,--



Alle Modelle sind aus  
Edelstahl, Ø 42 mm  
5 atm wasserdicht  
Mineralglas, Schraubboden  
Schweizer Quarz-Werk

Museums-  
flugzeug

ME-42BF109  
€ 169,--



BF109E-3  
€ 179,--



mit  
wüstenfarbigen  
Ziffern und der  
Silhouette der  
Bf109 E-3

ME-42Stern  
€ 169,--



109-42R7  
„Rote 7“  
€ 169,--

Alle Abb. 1:1

DER  
**STERN**  
VON  
**AFRIKA**



ME109-ALU-M  
€ 575,--

Dieses Modell hat  
- Saphirglas  
- Glasboden  
und wird mit einem  
Zertifikat geliefert.

Hommage an ME 109  
jede Uhr ein Unikat  
limitiert auf 109 Stk.

Die Zifferblätter  
sind aus Original  
Flugzeugblech  
gefertigt.

Schweizer  
Automatic-Werk  
ARISTOMATIC  
SW 200



Schweizer  
Automatic-Werk



Titangehäuse  
und -Band



ME-385TiB  
€ 245,--

Ø 38,5 mm

BF109-G4-M  
€ 525,--



**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](http://www.erbprinz-uhrenshop.de)



# Erdrückende Übermacht

Der Versuch der deutschen Luftwaffe, die eigenen Bodentruppen vor den gewaltigen alliierten Bomberströmen zu schützen, sollte tragisch enden. Um der Übermacht entgegentreten zu können, zog die Wehrmacht rigoros einen großen Teil der Tagjäger von der Reichsverteidigung und aus dem Osten ab und warf diese an die neue Westfront. Angesichts der gewaltigen gegnerischen Überlegenheit glich dies dem Versuch, eine Mauer einzureißen, indem man Kieselsteine dagegen wirft. In unserer Titelgeschichte ab Seite 12 berichtet Dan Zamansky über die dramatischen Tage im Juni 1944 und wirft dabei unter anderem die hochinteressante Frage auf, ob die deutsche Führung nicht eine Alternative zu ihrer verhängnisvollen Entscheidung gehabt hätte, im Westen alles auf eine Karte zu setzen.

Die Eltern von Hochbegabten werden das Phänomen womöglich kennen: Da hat man ein überdurchschnittlich intelligentes Kind, doch in der Schule fällt es vor allem durch Erfolglosigkeit auf, während Mitschüler und Lehrer mit dem Außenseiter nichts anfangen können.

So ähnlich verhielt es sich mit der P-39 Airacobra aus dem Hause Bell. Im Grunde war sie ein revolutionärer, guter Entwurf, doch bei den Piloten fiel sie gnadenlos durch. Nicht mal die Briten



Foto Comme des images

**Markus Wunderlich**  
Chefredakteur

wollten sie haben, obwohl diese in der ersten Hälfte des Krieges nicht gerade aus dem Vollen schöpften. Die Amerikaner schoben ihr ungeliebtes Kind daher kurzerhand in die UdSSR ab – sollten sich doch die Kommunisten mit der P-39 rumärgern.

Die Reaktion dürfte niemanden mehr verblüfft haben als Bell selbst: Die Sowjets waren hellauf begeistert und baten um mehr Exemplare. Hans-Heiri Stapfer erzählt ab Seite 30 die ganze Geschichte dieses ungewöhnlichen Jägers und berichtet über die kuriose Freundschaft zwischen »Ivan und Aira«.

*Ihr Markus Wunderlich*

## Liebe Leserinnen und Leser,

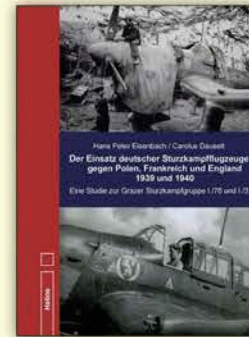
wir möchten Ihre Aufmerksamkeit kurz auf eine Besonderheit dieser Ausgabe lenken: Sie werden möglicherweise eine Veränderung in der Papierqualität bemerken. Die Ursache dafür liegt in einem Streik in Finnland, dem Land, aus dem wir bestimmte Papierqualitäten beziehen. Dies hat vorübergehend dazu geführt, dass wir auf alternative Papier-

sorten ausweichen mussten. Bitte entschuldigen Sie diese Abweichung von unserer gewohnten Qualität. Wir versichern Ihnen, dass wir bereits daran arbeiten, die bekannte Haptik und Qualität unseres Magazins so schnell wie möglich wiederherzustellen. Vielen Dank für Ihr Verständnis und Ihre fortwährende Unterstützung.  
*Ihre Redaktion Flugzeug Classic*



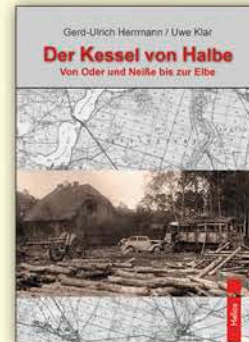
Peter Joachim Lapp  
**Vincenz Müller**  
General in Wehrmacht und Volksarmee  
277 Seiten, Hardcover, 64 Abbildungen, davon 12 Fotos, 170 x 240 cm; 978-3-86933-297-0

**25,50 €**



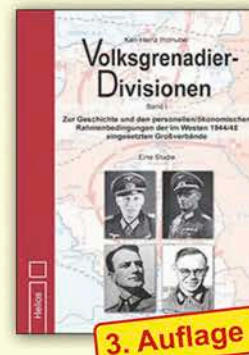
Eisenbach, Hans Peter  
**Der Einsatz deutscher Sturzkampfflugzeuge gegen Polen, Frankreich und England 1939 und 1940**  
Eine Studie zur Grazer Sturzkampfgruppe I./76 und I./3  
267 Seiten, Hardcover, 308 Abb., DIN A4; 978-3-86933-232-1

**39,80 €**



Gerd-Ulrich/Herrmann/ Uwe Klar  
**„Der Kessel von Halbe“**  
Von Oder und Neiße bis zur Elbe  
292 Seiten, Hardcover, 142 Abb., davon 137 s-w Fotos, 5 Schemata, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-263-5

**28,50 €**



Karl-Heinz Pröhuber  
**Volksgrenadier-Divisionen**  
Zur Geschichte und den personellen/ökonomischen Rahmenbedingungen der im Westen 1944/45 eingesetzten Großverbände Ein Handbuch  
523 Seiten, Hardcover, 17 x 24 cm, 76 Abb., 21 Karten und 55 Fotos; ISBN 978-3-86933-184-3

**38,00 €**

**Inhalt:** Die personellen Verluste des Heeres 1939-1941/Personalressourcen/Polen- Westfeldzug/„Weserübung“/Aufrüstung des Heeres 1939/UK-Verfahren/Auskämmaktionen/Kriegsgefangene/ausländische Arbeitskräfte/Frauen in der Rüstung/Ostfeldzug/1942/43/44 personelle Verluste/1944 Zusammenbruch im Osten/Probleme der Treibstoffproduktion/Aufbauphase der VGD/im Westen eingesetzte VGD/Verlustmeldewesen der Wehrmacht  
3868 Primärquellen  
Orts- und Personenregister etc.

**Helios-Verlag.de**

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands





Die alliierte Landung zwang die Luftwaffe, alle verfügbaren Kräfte nach Westen zu verlegen. Mit katastrophalen Folgen ...

12



22



Gebaut, um die Vereinigten Staaten zu schützen, erlebte die Starfire ihre Feuertaufe über den ostasiatischen Dschungeln

30



Die P-39 sollte sich im Laufe des Zweiten Weltkriegs zum erfolgreichsten Flugzeug aus US-Produktion entwickeln





48

Ihre hohe Reichweite sowie starke Bewaffnung machten aus der Junkers Ju 88 den perfekten Fernaufklärer



66

Nach mehr als 55 Jahren im Dienst der schwedischen Luftwaffe endet die Einsatzzeit der Saab 105 im Sommer 2024



56

Klasse statt Masse: Mit technisch überlegenen Jägern versuchte die Luftwaffe, der alliierten Übermacht entgegenzutreten



74

Die BAC 1-11 gehörte zu den modernsten Maschinen, die in den 1960er-Jahren auf Kurz- und Mittelstrecken flogen

- ▶ 12 **Der Zerfall der Luftwaffe**  
Zeitgeschichte: Invasion in der Normandie  
Technik: Lockheed F-94 Starfire
- ▶ 22 **Zwischenspiel**  
Fokus: Bell P-39 und P-63
- 30 **Die Verschwämte**  
Technik: Ju 88
- ▶ 48 **Über feindlichen Linien**

▶ Titelthemen

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Arado Ar 234	62	Horsa Mk.I	15
BAC 1-11	74	Junkers Ju 88	48
Bell P-39 Airacobra	30	Junkers Ju 287	58
Bell P-63 Kingcobra	36	Lockheed F94 Starfire	22
De Havilland Mosquito	9	Lockheed P-38 Lightning	17
Dornier Do 335	56	Martin B-26 Marauder	20
Fieseler Fi 156C-2 Storch	8	Messerschmitt Me 163	62
Focke Wulf Fw 190	16	Messerschmitt Me 262	59
Hawker Typhoon	20	Panavia Tornado	6
Heinkel He 162	58	Republic P-51	18
Henschel Hs 129	20	Supermarine Spitfire	17

- ▶ 56 **Zu wenige und zu spät**  
Oldtimer: Saab Sk 60
- ▶ 66 **Abschied von der alten Lady**  
Zeitgeschichte: BAC 1-11
- ▶ 74 **Und kein bisschen leise ...**

RUBRIKEN

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



**Titelbild**  
Saab: Sascha Jussen  
D-Day: picture-alliance / Judaica-Sammlung Richter  
Profil: C. Sundin  
Ju 88: Sammlung H. Lorenz  
P-39: National Archives Washington

**Titelseite:** Der D-Day zwang die Luftwaffe dazu, Fliegerasse von der Ostfront abzuziehen. Doch die technisch oft überlegenen alliierten Maschinen stellten sie bisweilen vor massive Probleme.



## Jubiläums-Jet

Im August 2024 nähert sich das Datum des Erstflugs des Panavia Tornados zum 50. Mal. Für dieses Jubiläum hat eine Maschine des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33, die »43+91«, eine Sonderlackierung erhalten. Dafür hat der Grafikdesigner Thomas Marschik etwa 35 Kilogramm Farbe und rund 45 Kilogramm Klarlack verwendet. Die Bemalung soll die Geschichte des Jets illustrieren.

Sie enthält als Basis Elemente des Prototypen Po1 sowie die grüne Tarnlackierung des Tornados aus den 1980er-Jahren mit dem Einsatzschwerpunkt »Tiefflug«. Die Lackierung geht über in ein »graues« Halbtondesign (hauptsächlich auf der Unterseite: Zelle, Tragflächen und Taileron), das die Epoche der 1990er-Jahre symbolisiert. Farblich steht es für das Einsatzspektrum mit dem geänderten Höhenprofil ab der »Operation Deliberate Force« mit dem EG1. Zusätzlich finden sich unterhalb des Cockpits auf der linken Seite die Unterschriften der beiden Testpiloten des Erstflugs der Po1, D-9591, am 14. August 1974: Paul Millet und Nils Meister.

Text und Bilder Andreas Zeitler











Welche Lackierung die Fi 156C-2 nach dem Abschluss der Restaurierungsarbeiten tragen soll, ist noch unklar Fotos NMUSAF

■ STORCH IM AUFBAU

## Gut gehalten

**I**m National Museum of the USAF in Dayton, Ohio, haben die Arbeiten am Fieseler Fi-156 C-2 Storch, W.Nr. 4389, N156SV, begonnen. Die Restaurateure entfernten dabei die fadenscheinige Bespannung und prüften daraufhin die Zelle auf Korrosion und etwaige notwendige Reparaturen. Daneben bauten sie auch Bodenbretter aus und reinigten die Pedale per Sandstrahlverfahren. Dabei zeigte sich, dass der Allgemeinzustand dieser Fi 156C gut ist.

Nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1940 exportierte man die N156SV nach Schweden, wo sie bis 1948 blieb. Das Fliegerass Erich Hartmann erwarb das Flugzeug 1965, bis es 1973 in den Besitz eines Oberleutnants der USAF gelangte. Dieser stiftete den Storch 1974 dem US-Museum. Welches Farbschema der Fieseler-Hochdecker nach der Neubespannung tragen soll, steht noch nicht fest. ■

*Dave McDonald*

Ein besonderes Modell der »Gelben 14« von Hans-Joachim Marseille bietet The Bradford Exchange an

Illustration The Bradford Exchange, picture alliance / blickwinkel/M. Woike

■ BF-109-MINIATUR

## Eine »Gustav« fürs Wohnzimmer

**E**inen beeindruckenden Nachbau der Bf 109 G »Gelbe 14« von Hans-Joachim Marseille bietet die Firma The Bradford Exchange. Mit dem einziehbaren Fahrwerk, den beweglichen Rädern, Propellern und der Cockpitkanzel sowie durch den authentischen Tarnanstrich der 3./JG 27 überzeugt das detailgetreue Modell auf ganzer Linie.

Die Bemalung wurde durch Tampondruck aufgetragen, somit verblasst die Farbe nicht oder löst sich ab wie etwa bei Aufklebern. Bei einer Miniatur der »Gelben 14« darf der »Stern von Afrika« selbst natürlich nicht fehlen – den gibt es als handbemalte Figur dazu. Dieses Sammlerobjekt ist auf <https://www.bradford.de> für rund 250 Euro erhältlich. ■

*Markus Fegg*







Noch stehen Ernst Mikas Bücker Bestmann im Sand der ägyptischen Wüste, doch bald sollen sie vom Land der Pharaonen nach Deutschland transportiert werden

Foto Ernest Mika

■ BÜCKER BESTMANN

## Schatz aus Ägypten

**E**rnest Mika aus Kiel ist ein wahrer Coup gelungen: Rund 20 bei H.A.W. (Heliopolis Airworks) in ägyptischer Lizenz gebaute Bücker 181 Bestmann, dutzende konservierte Continental-Motoren sowie ein riesiges Ersatzteillager fanden den Weg in die hiesige Oldtimerszene. Mitte Januar kam die ersten Container mit der wertvollen Fracht aus Ägypten in Deutschland an. Bereits 2011 hatte die MIKA-Handelsgesellschaft die letzten vier Gomhourias, welche der Hersteller Kader Factory aus Kairo noch hatte, mitsamt Ersatzmotoren (O-300A) und noch vorhandenem Ersatzteillager importiert. Bis auf zwei Exemplare für die ägyptische Museen sollen jetzt alle noch vorhandenen Flugzeuge nach Deutschland kommen, ein wahrer Schub in der Oldtimerszene.

Die Maschinen wurden von H.A.W. bereits mit dem modernen AERODUX-Leim gebaut. Auch ist der Continental-Motor für den Alltagsgebrauch wesentlich besser geeignet als der von Hirth, den man seinerzeit in den deutschen und schwedischen Bücker Bestmann verwendete. Allein der riesige Fundus an Ersatzteilen erleichtert für die künftigen Eigner die notwendige Aufarbeitung der Gomhorias ungemein.

Schon Ernst Mikas Vater hatte vor mehr als 30 Jahren eine der damals importierten Gomhourias erworben und eine Zeit lang geflogen. Damals entstanden lebenslange Freundschaften zu einigen ägyptischen Technikern und Piloten, die den jetzigen Import erst ermöglichten. Die ersten Maschinen fanden durch Mundpropaganda bereits neue Liebhaber. Bei Interesse kann man sich unter [info@mika-business.com](mailto:info@mika-business.com) melden. ■

Stefan Schmall

■ GLYN POWELLS MOSQUITO

## Wieder in der Luft

**A**m 18. März 2024, 25 Jahre nachdem sich Glyn Powell in seiner Garagenwerkstatt an dieses unglaubliche Projekt gemacht hatte, konnte die Mosquito T.43, NZ2308, ihren Erstflug vom Ardmore Aerodrome in Auckland, Neuseeland, aus antreten. Der allseits bekannte Steve Hinton, der extra aus den USA eingeflogen war, steuerte sie dabei. Warren Denholm von Avspecs Ltd., die das Projekt für die amerikanischen Eigner Rod Lewis und Charles Somers zum Abschluss gebracht haben, saß ebenfalls im Cockpit. Der Anstrich von NZ2308 ist ein Fantasieprodukt, das Originalsilber der RNZAF 75 Squadron ergänzte man durch Invasionsstreifen, darüber hinaus ist das Geschwaderkennzeichen rot und nicht schwarz wie im Original.

Ihren ersten öffentlichen Auftritt hatte diese »Mossie« bei der Easter Warbirds over Wanaka Airshow. Avspecs Ltd hat eine weitere Mosquito auf der Helling, dieses Mal einen mit einem Plexiglas-Rumpfbug ausgerüsteten Mk-B.IV-Bomber.

Glyn Powell hatte es sich zum Ziel gesetzt, die Mosquito-Produktion wieder ins Laufen zu bringen und er und sein Team konnten bereits drei restaurierte »Mossies« wieder in die Luft bringen. Mit der NZ2308 hatte er aber etwas Besonderes vor – der Doppelsteuer-Trainer sollte sein eigenes Projekt werden. Er plante, die Maschine nach Bankstown in Australien zurückzufliegen, wo sie 1946 die Produktionshallen verlassen hatte. Doch Glyn Powell verstarb 2019, bevor er seinen Traum verwirklichen konnte; danach veräußerte man die Maschine. ■

Dave McDonald



Glyn Powells konnte »seine« Mosquito nicht mehr in der Luft erleben – fünf Jahre nach seinem Tod wurde sein Traum verwirklicht

Warbirds over Wanaka



■ MEILENSTEIN

# Die Tempest brüllt wieder

**E**inen gewaltigen Schritt vorwärts machte am 9. Februar 2024 die Hawker Tempest II, MW376, als sie bei der Firma KF Aerospace (KFA) Centre for Excellence auf dem Kelowna International Airport in British Columbia, Kanada, zum ersten Mal ihren R-2800-Sternmotor von Pratt & Whitney hören ließ. 2015 brachte ihr jetziger Eigner Barry LaPointe den Jäger zum Wiederaufbau zu dem Unternehmen. Ursprünglich hatte sie ein Bristol-Centaurus-Triebwerk.

Dieses ist jedoch in Wartung und Unterhalt so aufwendig, dass man sich für den Umbau auf den bewährten Pratt & Whitney entschied. Trotz dieses Erfolgs ist es noch ein weiter Weg, bis der Jäger wieder flügel wird. Nach



**Der Tempest-unübliche R-2800-Sternmotor von Pratt & Whitney beim Testlauf** Foto Videofoto über Barrie Stevens

ihrem Dienst bei der Royal Air Force kaufte Hawker Aircraft die Maschine. Dort überholte man sie und veräußerte sie an die indische Luftwaffe. Diese setzte sie Angaben zufolge bei der No. 4 Squadron ein. Als eine von sieben Tempest, die Doug Arnold 1979 nach England zurückbrachte, ging sie seither durch viele verschiedene Hände. Nach Jahrzehnten ohne eine flugfähige Maschine lassen jetzt zwei Exemplare aufhorchen – Tempest II, MW763, aus England flog im Oktober 2023 erstmals wieder und MW376 folgt hoffentlich bald. ■ *Dave McDonald*

## JAHRESTAGE & PERSONALIEN

### Vor 100 Jahren – Keine Angst vorm Trudeln

Wie so oft, gibt es auch von Focke Wulfs erstem Erfolgsmuster A 16 längst kein Original exemplar mehr. Gänzlich von der Bildfläche verschwunden ist der kompakte Schulterdecker mit seinem Hängebauch und den eigenwillig geformten Flügeln aber nicht. Ein Einzelstück, 1988 als nicht flugfähige Replik bei Airbus in Bremen zur Traditionspflege fertiggestellt, lässt sich seit 2008 im Deutschen Technikmuseum in Berlin bestaunen.

Das historische Vorbild feiert vor 100 Jahren am 23. Juni 1924 mit Georg Wulf am Steuer Erstflug. Trudelsicher heißt das Schlagwort, mit dem die noch junge Focke-Wulf Flugzeugbau AG aus Bremen seinerzeit die Werbetrommel für ihr erstes Verkehrsflug-

zeug rührt. Den einmotorigen kompakten Schulterdecker zeichnet ein besonderer technischer Kniff aus – seine Flügelform. Dem Zanonias Samen nachempfunden, sorgt sie gemeinsam mit dem gewählten Tragflächenprofil für sehr gutmütige Flugeigenschaften. So kann das gefürchtete Trudeln gar nicht erst aufkommen. Neben hoher Flugsicherheit ist Konstrukteur Heinrich Focke natürlich eine aerodynamisch saubere Gestalt wichtig. Denn trotz bescheidener PS-Zahl will er für sein Kleinverkehrsflugzeug, das drei Passagieren Platz bietet, ordentliche Leistungen garantieren. Die A 16 ist ganz aus Holz und damit vergleichsweise preisgünstig herzustellen. Noch vom Reißbrett weg liegt bereits ein

Auftrag der Bremer Luftverkehrsgesellschaft vor; die Produktion läuft deshalb rasch an. Im Zuge dessen bekommt die A 16 schrittweise kräftigere Motoren; insgesamt werden 21 Stück in vier unterschiedlichen Baureihen bis 1927 an den Mann gebracht. Die letzten Maschinen fliegen noch 1936. Auslegung und Konzept der A 16 liefern die solide Basis einer ganzen Reihe weiterer Erfolgsmodelle aus der Vorkriegsära von Focke und Wulf. Populärstes Beispiel sind die Maschinen der »Möwe«-Reihe. *Wolfgang Mühlbauer*

**Die erste A 16 startet im Sommer 1924 zum regulären Streckenverkehr** Fotos Airbus Heritage



**1988 präsentiert Airbus in Bremen den statischen Nachbau einer A 16**