5
FLUGZEUGCLASSIC

Mosquito
Oslo – dieser Coup machte sie legendär

Wildenrath
Die Anfänge des RAF-Stützpunkts

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

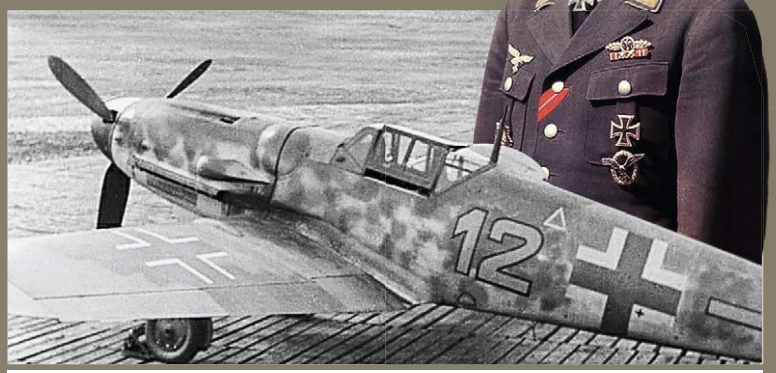
4 195162 906904 05

+ Geheime Misteln
Diese Projekte waren bei Kriegsende noch geplant!

Mistel-Gespanne

Die mächtigsten »Bomber« der Luftwaffe

Enthüllt: Arado Ar 196 im Nachteinsatz
Ihre kaum bekannte Rolle als Nachtjäger



Eismeer-Ass Heinrich Ehrler
Warum die Sowjets ihn besonders fürchteten

Anzeige

Leserreisen an geschichtsträchtige Orte

Es geht wieder los!

Normandie

16.–20. Oktober 2022

Ziele (Auswahl):
- Stadt Bayeux
- Mémorial von Caen
- Amerikanischer, britischer und kanadischer Sektor

Reisepreis (Doppelzimmer):
999 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern,
935 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:
- Busanreise ab/bis Düsseldorf Flughafen
- Vier Übernachtungen im Vier-Sterne-Hotel Novotel Bayeux im Doppelzimmer
- Vier Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Deutschsprachige Führung

Foto herb1979

Verdun

12.–17. Juli 2022

Ziele (Auswahl):
- Museum Gravelotte zum Krieg 1870/71
- Feste Wagner
- Zwischenwerk bei Falouse (Bild)
- Ton- und Lichtschau zur Schlacht um Verdun

Foto Skyviewmeuse

Reisepreis (Doppelzimmer):
1095 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern,
999 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern

Leistungen:
- Busanreise ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- Fünf Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Deutschsprachige Führung durch Pierre Lenhard

Pommern & Masuren

11.–16. September 2022

Ziele (Auswahl):
- Marienburg
- Wolfsschanze
- Festung Boyen
- Museum des Zweiten Weltkriegs

Reisepreis (Doppelzimmer):
1165 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern,
1095 Euro pro Person bei mindestens 35 Teilnehmern

Leistungen:
- Flug von Frankfurt am Main nach Danzig und zurück
- Fünf Übernachtungen im Drei-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen in den Hotels
- Deutschsprachige Führung

Foto Avishai Teicher

Moskau & Wolgograd

29. April–8. Mai 2022
(mit optionaler Verlängerung zum Tag des Sieges am 9. Mai)

Ziele (Auswahl):
- Kreml in Moskau
- Gedenkstätte auf dem Mamajew-Hügel
- Verteidigungslinien der Roten Armee in Stalingrad
- Panzermuseum Kubinka

Foto Alexfas

Aufgrund der aktuellen politischen Lage verschoben

Reisepreis (Doppelzimmer):
2390 Euro pro Person bei mindestens 21 Teilnehmern

Leistungen:
- Flug von Frankfurt am Main nach Moskau und Wolgograd und zurück
- Neun Übernachtungen in einem Vier- und Fünf-Sterne-Hotel
- Fünf Mal Frühstücksbuffet & Abendessen
- Deutschsprachige Führung

Hier können Sie die Reisen buchen: Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen

Für Normandie und Verdun:
Tel.: +49 (0) 2642 2009-29
E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de

Für Pommern und Masuren:
Tel.: +49 (0) 2642 2009-29
E-Mail: jwessely@ic-gruppenreisen.de

Für Moskau und Wolgograd:
Tel.: +49 (0) 2642 2009-46
E-Mail: fhaller@ic-gruppenreisen.de

Weitere Infos und was Sie alles vor Ort erwartet finden Sie unter **www.clausewitz-magazin.de**

Editorial

Göring und der Weltkrieg

Es gibt Namen, die haben sich in das kollektive Gedächtnis einer Gesellschaft eingebrannt. So gibt es heute wohl kaum jemanden, der nicht etwas mit den Namen Hitler, Himmler, Goebbels oder Göring anfangen kann. Besonders an letzterem kommt man nicht vorbei, wenn man sich für Luftfahrtgeschichte interessiert.

Hermann Göring war prominentes Mitglied der NSDAP und Oberbefehlshaber der Luftwaffe. Aber wie füllte er die Position aus? Und welchen Anteil hatte er an den Verbrechen, für die er 1945/46 in den Nürnberger Prozessen vor Gericht stand?

Foto Comme des images

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Mit diesen Fragen beschäftigt sich das aktuelle *Militär & Geschichte Extra*, das seit dem 7. März online und am Kiosk erhältlich ist. Dabei widmet sich das Magazin nicht nur Görings kompletter Biografie, sondern veranschaulicht auch Organisation, Stärke und Einsätze der Luftwaffe mithilfe anschaulicher Infografiken.

Ihr Markus Wunderlich

Fotos Archiv Militär & Geschichte

Eisenbach, Hans Peter/ Dauselt, Carolus

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, fadengeheftet, 308 Abb., Großformat; ISBN 978-3-86933-232-1

39,80 €

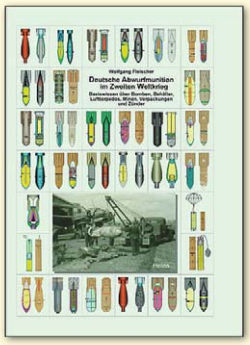
Eisenbach, Hans Peter

Stuka-Einsatz an der Pantherlinie

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

190 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 171 Abbildungen s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichnungen, 4 graphische Darstellungen, 3 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-162-1

36,00 €



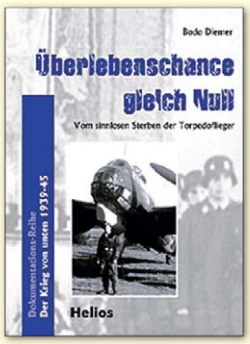
Fleischer Wolfgang

Deutsche Abwurfmunition im Zweiten Weltkrieg

Basiswissen über Bomben, Behälter, Lufttorpedos, Minen, Verpackungen und Zünder

100 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 213 Abbildungen, davon 31 farbig, A4; ISBN 978-3-86933-132-4

25,80 €



Diemer, Bodo

Überlebenschance gleich Null

Vom sinnlosen Sterben der Torpedoflieger

322 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 16 Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-042-6

22,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

12

Die Mistel-Ju-88 mit Sprengkopf hätte die Panzerung jedes Schiffs damals überwunden

TECHNIK

TITELTHEMA

Mistel-Geheimprojekte

»Vater & Sohn!« 12

Die Deutschen waren 1944 die ersten, die den Mistelschlepp an der Front einsetzten. Dabei verwendeten sie Huckepack-Kombinationen wie Bf 109 oder Fw 190 mit Ju 88. Doch geplant hatten sie noch ganz andere Mistel-Varianten ...

TECHNIK

TITELTHEMA

de Havilland Mosquito

Auf den Punkt 24

Im September 1942 planten die Briten einen Vagabundenstreich mithilfe unbewaffneter Mosquito-Schnellbomber: einen Angriff auf die Gestapo-Zentrale in Oslo. Konnte die waghalsige Aktion gelingen?

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Arado Ar 196

Sondereinsatz bei Vollmond 32

Es ist ein kaum bekanntes Kapitel der deutschen Luftfahrt-Geschichte: Auch die Arado Ar 196 kämpfte als Nachtjäger und sollte britische Minenleger bei Fehmarn vertreiben!

TECHNIK

Messerschmitt Me 262

Wer schlägt als Erster los? 38

Mitte 1944 entbrannte in der Luftwaffe ein regelrechtes Geschacher darum, welche Einheit als erstes die Me 262 fliegen durfte.

24 Breit aufgestellt: Nicht nur in Großbritannien, auch in Kanada rollten ab 1942 de Havillands Mosquitos aus den Werkhallen

32 Um den Hampden-Bombern der RAF etwas entgegenzusetzen, schickte die Luftwaffe Ar 196 in den Nachteinsatz

52 1943 war Heinrich Ehrler bereits hochdekoriert … nicht nur als Jagdflieger, sondern auch als »Lokomotiv-Jäger«

66 Während der langen Einsatzzeit des RAF-Stützpunkts Wildenrath wechselten sich dort viele Flugzeugtypen ab. Hier eine Sabre F.4

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers G 24

Größer, schneller, weiter 46

Mit der G 24 wollte Junkers an den Erfolg der F 13, dem ersten zivilen Ganzmetallflugzeug, anknüpfen. Doch die alliierten Beschränkungen standen dem Vorhaben im Weg. Jetzt waren kreative Lösungen gefragt.

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

Heinrich Ehrler

Mit heiler Haut davongekommen 52

Heinrich Ehrler war mit über 100 Abschüssen Mitte 1943 ein gefürchtetes Flieger-Ass der Luftwaffe im Norden Europas. Als er notlanden musste, wollten die Sowjets ihn unbedingt schnappen …

SERIE – DIE STRATEGIE DES LUFTKRIEGS

Die Anfänge der deutschen Nachtjagd

Im Lichtkegel 60

Ab 1939 entwickelte sich die Nachtjagd in Deutschland massiv weiter. Dabei unterlief der Luftwaffe allerdings einer der schwerwiegendsten strategischen Fehler des gesamten Krieges.

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

RAF Wildenrath

Britisches Herzstück 66

In den 1970er-Jahren hatte die Royal Air Force noch vier Stützpunkte in Deutschland. Einer davon war RAF Wildenrath. Unser Autor Sascha Jussen ist mit dieser Base aufgewachsen und erzählt uns von ihren Ursprüngen.

BILDERSCHÄTZE

Mythos Rhön 1933–1939

Fliegen im Gleichschritt 74

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten wandelte sich auch die Atmosphäre bei den Rhön-Segelfliegern auf der Wasserkuppe. Der Luftfahrt-Fotograf Alexander Stöcker hat dies auf seinen Bildern festgehalten.

74 Ab 1933 wehte auf der Wasserkuppe ein anderer Wind

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Arado Ar 68	61	Hawker Hurricane	54
Arado Ar 196	34, 58	Jakowlew Jak-3	10
Curtiss P-40	57	Junkers G 24	46
de Havilland DH.98	24	Junkers Ju 87	54
de Havilland DH.100	67	Junkers Ju 88	15
Dornier Do 217	64	Junkers Ju 388	20
English Electric Canberra	71	Messerschmitt Bf 109	8, 52
Focke-Wulf Fw 56	14	Messerschmitt Bf 110	60
Focke-Wulf Fw 190	15	Messerschmitt Me 262	38
Handley Page H.P.52	36	Percival Pembroke	72

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Background 31
Bücher / Leserbriefe 59
Unterhaltung 73
Vorschau / Impressum 82

TITELSEITE: Das Mistel-Gespann Fw 190 und Ju 88 ist wohl am bekanntesten

TITELBILD
DH.98: RAF/Slg. W. Mühlbauer
DH.100: Slg. A. Thomas
He 162/E 377: Grafik A. Polychronis
Fw 190/Ju 88: Slg. P. Cronauer
Ar 196: Grafik A. Polychronis
Ehrler: Slg. J. Rybin
Bf 109: Slg. P. Neuwerth

Wiedersehen macht Freude!

Wie heißt es so schön? Das Leben schreibt die schönsten Geschichten – und hinter diesen drei Fotos steckt wahrlich eine, die wohl jeden Warbird-Enthusiasten berührt. Am 10. Januar dieses Jahres fand im Biggin Hill Heritage Hangar eine erstaunliche Begegnung statt. Der renommierte Spitfire-Historiker Peter Arnold traf auf jene Spitfire, mit der er vor 50 Jahren zum ersten Mal geflogen ist.

Peter Arnold hat zahlreiche Länder der Welt bereist, um Spitfire zu erforschen und zu bergen. Viele von ihnen sind heute wieder flügge. Als der Biggin Hill Heritage Hangar erfuhr, dass Arnold vor kurzem seinen 80. Geburtstag gefeiert hatte, lud das Team ihn ein. In ihrem Besitz befindet sich nämlich die TE308, die Arnold vor 50 Jahren pilotierte.

Der Biggin Hill Heritage Hangar restauriert nicht nur Warbirds, sondern bietet auch Passagierflüge in zweisitzigen Spitfires an. Zu diesem Zweck hatte der Hangar wie durch Zufall genau jene Maschine aus den USA erworben, in der Peter Arnold vor über einem halben Jahrhundert geflogen war.

Die Mannschaft war hocherfreut, Arnold als Passagier nach all der Zeit wieder mit derselben Spitfire abheben zu lassen. Arnold wurde über Kent und bis an die Küste geflogen. Eine großartige Erinnerung!

Text Alexander Müller/Fotos Richard Paver

Der auch als »Mr. Spitfire« bezeichnete Historiker Peter Arnold vor 50 Jahren links vor der TE308 und …

… im Januar 2022 an der gleichen Position vor derselben Maschine. Der Biggin Hill Heritage Hangar hat Arnold ein denkwürdiges Geburtstagsgeschenk bereitet

■ MESSERSCHMITT BF 109

Erlesener Gast

Zu Gast in Friedrichshafen: Bis Ende dieses Sommers steht die Bf 109 G-2 im Dornier Museum. Das begeistert auch Museumsdirektor Hans-Peter Rien

Foto Dornier Museum Friedrichshafen

Da war die Freude vor Ort sicherlich groß, als die Bf 109 G-2 ihren Weg vom Flugmuseum Messerschmitt bei Airbus in Manching zum Dornier Museum gefunden hat. Schließlich handelt es sich um eines von weltweit nur noch zirka 35 existierenden Exemplaren dieser Baureihe. Die Friedrichshafener haben die Maschine mit der Baunummer 54 als Leihgabe erhalten. Seit März dieses Jahres ist sie nun auch im Museumshangar ausgestellt. Dort soll sie bis Ende des Sommers zu sehen sein. »Der Anblick dieser Maschine wird das Herz zahlreicher Gäste höherschlagen lassen«, ist sich Museumsdirektor Hans-Peter Rien sicher. *Alexander Müller* ■

■ GAIL HALVORSEN (†)

Der Rosinenbomber

Er war der Erste, der während seiner Luftbrücken-Flüge 1948/49 über Berlin Süßigkeiten für die am Boden wartenden Kinder an Fallschirmen abwarf und so den Piloten und Flugzeugen den Namen Rosinenbomber (englisch: Candy Bomber) verschaffte: Gail Halvorsen. Am 16. Februar dieses Jahres ist er nun im Alter von 101 Jahren gestorben. Der am 10. Oktober 1920 geborene Halvorsen war gläubiger Mormone und lehnte deshalb Gewalt ab. So durfte er seinen Wehrdienst während des Zweiten Weltkriegs als Transportflieger in den USA und im Südatlantik verbringen.

Anfang Juli 1948 kam er nach Deutschland und beteiligte sich an den Versorgungsflügen der damals von den Sowjets abgeschnittenen Westberliner Zonen. Dabei fiel ihm bei den Landungen auf dem Flugplatz Tempelhof auf, dass dort immer Kinder standen und erwartungsvoll zu den Flugzeugen hinaufsahen. Das brachte ihn auf die Idee, beim nächsten Landeanflug Naschwerk an selbst gebastelten Fallschirmen für die Kinder abzuwerfen.

Schnell wuchs die Zahl der auf ihn wartenden Sprösslinge und bald beteiligten sich auch immer mehr Piloten an den Aktionen. Nach Schätzungen sollen bei der Luftbrücke über 23 Tonnen Süßigkeiten abgeworfen worden sein. Ein großer PR-Erfolg zu Beginn des Kalten Kriegs.

Gail Halverson im Jahr 1983. Er hat die Candy Bomber ins Leben gerufen Foto Archiv *Flugzeug Classic*

1949 kehrte Halverson in die USA zurück, studierte Luft- und Raumfahrtingenieurwesen und war später an Entwicklungen von Sattelitentechnik und Raumstationen beteiligt. 1970 kehrte er als Kommandant des Flughafens Tempelhof nach Berlin zurück. Auch nach seiner Pensionierung 1974 besuchte er die Stadt regelmäßig. Für seinen Einsatz erhielt Halverson das Bundesverdienstkreuz. *Alexander Müller* ■

■ AUSGEBREMST

Flying Legends Airshow erneut verschoben

Es steht nicht gut um die Traditionsveranstaltung der Flying Legends. Traditionell in Duxford beheimatet, sorgten offensichtlich Unstimmigkeiten mit dem dortigen Hausherren, dem Imperial War Museum, für die Suche nach einem neuen Standort. Dies fiel zusammen mit der Absage der Airshow im Jahr 2020 aufgrund des Coronavirus. Im selben Jahr wurde der Flugplatz Sywell als zukünftiger Ausrichtungsort bekanntgegeben. 2021 folgte eine erneute Absage aufgrund der Pandemie und auch in diesem Jahr werden sich Warbird-Fans vergeblich auf ein massenhaftes Zusammentreffen von Warbirds auf der britischen Insel freuen. Nick Grey, der Chef der „Flying Legends", ließ im Februar verlautbaren, dass der Standort Sywell nun doch kein adäquater Ersatz für Duxford sei. Man suche immer noch nach einem neuen Veranstaltungsort und freue sich auf eine Airshow im Jahr 2023.

Andreas Zeitler ■

2019 fanden die letzten Flying Legends in Duxford statt. Nach zwei Jahren Zwangspause ist die Zukunft der Traditionsveranstaltung immer noch ungewiss Foto Andreas Zeitler

■ TECHNIK MUSEUM SPEYER

Abgesagt

Die Teile-Börse Speyer fällt aus, aber vielleicht findet die Börse in Wernigerode im Herbst statt Foto TMSP

Über 20 Jahre zählte die Internationale-Flugzeug-Veteranen-Teile-Börse zum festen Bestandteil des Veranstaltungsprogramms des Technik Museums Speyer und sie war ein wichtiger Termin für Sammler, Museen und Restauratoren historischer Flugzeuge. Der nächste Termin war für den 23. April 2022 angesetzt. Doch die Planung nach der zweijährigen Corona-Zwangspause gestaltete sich aufwendiger als gedacht. »Die Bedingungen sind einfach schwieriger geworden. Viele Aussteller kommen aus dem Ausland. Verschiedene Bestimmungen und die aktuelle Situation erschweren die Teilnahme sehr. Daher entschlossen wir uns nun dazu, die Veranstaltungsreihe nach 48 Teilebörsen schweren Herzens abzusagen«, berichtet Organisator Peter Seelinger, der das 25-jährige Jubiläum seiner zur Tradition gewordenen Börse gerne mit einer Veranstaltung gefeiert hätte. *Peter W. Cohausz* ■

■ BUCHNEUHEIT

Standardwerk zur Bf 108

Mit dem vorliegenden Buch über Messerschmitts schnittige Bf 108 Taifun gelang Heinz-Dieter Schneider nach rund 18 Jahren Recherchearbeit ein im doppelten Sinne schwergewichtiges Werk. Auf 491 Seiten präsentiert sich dem Leser die umfassende Entwicklungsgeschichte und der weitere Werdegang dieses wegweisenden Reiseflugzeugs. Die mit zahlreichen Fliegergeschichten gespickte schriftliche wie auch umfassend bildliche Darstellung der Bf 108 reicht vom Europarundflug 1934 bis zum Einsatz bei der Luftwaffe und der Fertigung in Frankreich ab 1942.

Auch beschreibt der Autor die Weiterentwicklung zur Me 208 mit Bugradfahrwerk und den folgenden Nachkriegs-Werdegang unter französischer Leitung. Denn als Nord 1000/1001/1002 Pingouin produzierte die Firma SNCAN die Bf 108 weiter. Ebenfalls im Buch enthalten ist die Laufbahn der Me-208-Ausgaben Nord 1100/1101 Noralpha, gebaut von 1946 bis 1948. Auch von den heute noch fliegenden Bf 108 und Nord-Flugzeugen erzählt Heinz-Dieter Schneider, der selbst viele Stunden als »Copilot« in der Taifun seines Vaters erlebte, in umfassender Weise.

92 extra angefertigte Farbzeichnungen des Luftfahrt-Illustrators Herbert Ringlstetter ergänzen die unzähligen, vielfach unveröffentlichten historischen Fotos. Zweifelsohne stellt das im Helios-Verlag erschienene Buch das neue Standardwerk zur Bf 108 und seinen Nachkommen dar, das den stattlichen Preis von 84 Euro allemal wert ist.

Wolfgang Mühlbauer ■

Dieter Schneider: Messerschmitt Bf 108, Von der Taifun zur Pingouin und Noralpha – Eine technologische und chronologische Entwicklungsgeschichte, DIN-A4, 975 Fotos und Bilder, davon 401 in Farbe, 92 Zeichnungen, ISBN 978-3-86933-278-9, Preis: 84 Euro, erhältlich in Fachbuchhandlungen oder direkt beim Helios-Verlag: www.helios-verlag.de

Die Bf 108 war vor, während und auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg als französischer Nachbau ein gefragtes Reiseflugzeug – nun ist ein mehr als umfassendes Werk zu der Maschine erhältlich Foto Sammlung Dieter Schneider

■ JAKOWLEW JAK-3

Roter Stern für Frankreich

Einer der ersten Motortests mit der Jak-3, F-AYAK, auf dem Flugplatz Blois-Le Breuil Foto Hubert Lemintier via Frédéric Olivier

Gute Nachrichten für Fans sowjetischer Flugzeuge: Auf dem französischen Flugplatz Blois-Le Breuil haben Frédéric Olivier und Paul Vezard im September 2021 die ersten Tests mit dem V-12-Allison-Motor der Jak-3, F-AYAK, durchgeführt.

Die Maschine basiert auf einer Jak-3, die der Franzose Jean-Marie Garric in Texas hergestellt hat. Die beiden jetzigen Besitzer haben sie aber noch mit einem Flügel der neuesten Version der Jak-3U in Vollaluminium ausgestattet. 80 Prozent der Rumpfhaut sind rekonstruiert.

Die F-AYAK hat die Farben der Jak-3 von Sitkovskiy Aleksandr Nikolayevich, ein sowjetisches Ass mit 32 Luftsiegen, das während des Zweiten Weltkriegs beim 15. IAP (15. Jagdfliegerregiment) diente.

Eric Janssonne ■

Jahrestag & Personalien

Endlich wieder fliegen

Ernst Udet und die »Fliegende Gans«

Fotos (2) Airbus Heritage

Lebendig schildert Ernst Udet seinen Erstflug mit der rot und weiß lackierten Udet U1 so: »Der Propeller wird angeworfen, der Vogel windet sich in epileptischen Krämpfen, aber schließlich steigt er doch. Der Dreißig-PS-Haacke-Motor schüttelt die kleine Kiste, (…) alles vibriert, als sei der Weg durch die Luft mit Kopfsteinen gepflastert. Aber doch fliege ich. Ich fliege zum ersten Mal wieder seit zwei Jahren.« Dieser Flug findet am 16. Mai 1922 vor nunmehr 100 Jahren in München-Oberwiesefeld statt.

Hinter allem steckt der US-amerikanische Finanzier William Pohl, der ein billiges Volksflugzeug vermarkten will. Ernst Udet gibt den zugkräftigen Namensgeber; sein Freund Erich Scheuermann, ehemals Direktor der ebenfalls ehemaligen alten Bayerischen Flugzeugwerke, sorgt für das Organisatorische. Als Konstrukteur gewinnt man im Herbst 1921 Hans Herrmann, selbst Pilot und studierter Maschinenbauer. Stets in Acht vor der alliierten Kontrollkommission – in Deutschland ist Flugzeugbau damals verboten – reift im Winter 1921/22 das einmotorige Sportflugzeug Udet U1 heimlich heran. Anfang Mai 1922 ist das Bauverbot aufgehoben, noch aber muss Namenspatron Udet mit dem Erstflug warten. Ein Rechenfehler hat sich eingeschlichen, die U1 ist deutlich zu kurz geraten, doch das ist bald vom Tisch und Udet kann wie geschildert die »Fliegende Gans« vom Boden wegziehen – so nennt man dieses erste nach Kriegsende in Bayern gebaute Flugzeug spöttisch.

Die U1 bleibt ein Einzelstück, ist aber Grundlage einer Familie von Sportflugzeugen, die sich zum Teil durchaus verkaufen. Letztlich jedoch übernimmt sich die Firma Udet Flugzeugbau. Als mit dem Schuldoppeldecker U 12 Flamingo endlich ein echtes Brot- und Butterflugzeug an der Hand wäre, muss sie im August 1926 Konkurs anmelden, um danach in den neu gegründeten Bayerischen Flugzeugwerken in Augsburg aufzugehen, wo der Flamingo fleißig weiter aus den Hallen rollt. Udet hat das sinkende Schiff zwar im Vorjahr schon verlassen, bleibt dem Flamingo aber unverbrüchlich treu. *Wolfgang Mühlbauer* ■

Fertig zum Straßentransport: Udet U 1