



Fw 190 A-9
Darum war sie die Beste ihrer Art

Do 27
Dorniers brillantes STOL-Flugzeug



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


FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Kamikaze-Museum
Seltene Einblicke!



IM FOKUS 

Me 163 Komet

Das schnellste
Flugzeug des
Zweiten Weltkriegs



 02
4 195162 906904



Schwerer Bomber Vickers Windsor
So entstand der große Bruder der Wellington



Das deutsche Amerika-Programm 1917
Überraschend stark: Deutschlands Luftrüstung

ANGEBOT zum ABHEBEN

3 für
nur € 9,90

statt € 20,70* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen über 50% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

Das einzige monatlich erscheinende deutschsprachige Magazin für historische Luftfahrt!

Bei uns finden Sie packende Reportagen über die Geschichte der Fliegerei, Biografien, Porträts der wichtigsten Luftfahrzeuge aus allen Epochen sowie Berichte über Wrackbergungen, Restaurierungen, Nachbauprojekte, Pioniere der Luftfahrt, Flugshows sowie Reportagen zu historischen flugfähigen Zivil- und Militärflugzeugen.



Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Flugzeug Classic* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen. Mein Geschenk kann ich in jedem Fall behalten.

Online bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo



Editorial

Was für eine Leistung!

Neulich hatte ich auf der A8 wieder einen schwer schnaufenden SUV vor mir. Das große Fahrzeug wog gute zwei Tonnen, war aber hoffnungslos untermotorisiert – irgendwo muss eben immer gespart werden. Genau das dachte sich offenkundig auch die deutsche Luftwaffe, als sie in der späten Phase des Zweiten Weltkriegs leistungsarme Fw 190 A-8 in Massen an die Front warf. Abhilfe versprach der bärenstarke BMW 801 F. Doch bevor die technische Aufholjagd losgehen konnte, begann zunächst ein regelrechter Ingenieurs-Krimi. Mehr dazu ab Seite 12.

Während sich die deutsche Luftrüstung im Zweiten Weltkrieg schwertat, mit den Alliierten Schritt zu halten, vollbrachte sie im Ersten Weltkrieg geradezu Erstaunliches: Unter dem Schlagwort »Amerikaprogramm« begann 1917 ein atemberaubender Rüstungssprint. Johannes Marquardt schreibt über ein heute kaum mehr bekanntes Kapitel des Luftkriegs von 1914–1918 ab Seite 62.

»Atemberaubend« war vermutlich auch das Wort der Wahl, als die Zeitgenossen erstmals die Me 163 in den Himmel haben aufsteigen sehen. Dabei muss jeder Flug für die Piloten ein wahrer Höllenritt gewesen sein: Saßen Sie doch auf einer leicht entzündlichen Ladung Raketentreibstoff, die selbst dann, wenn sie nicht brannte, absolut tödlich war. Schließlich handelte es sich schlichtweg um pures Gift, mit dem die Flugzeugführer den Äther unsicher machten. In unserem Fokusbeitrag erzählen wir die Geschichte des weltberühmten »Kraffeis« aus verschiedenen Blickwinkeln.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Wussten Sie, dass die Me 163 ...

17 %

... das schnellste Flugzeug des Zweiten Weltkriegs war?

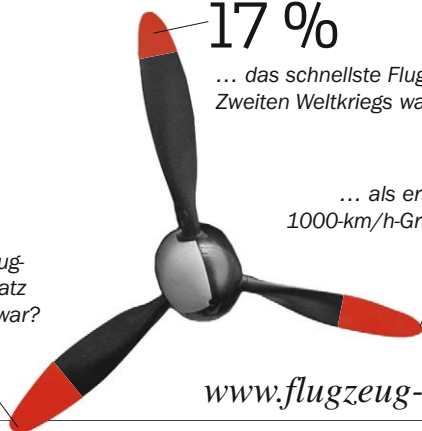
... als erstes Flugzeug die 1000-km/h-Grenze überschritt?

49 %

... trotz meist guter Flugeigenschaften im Einsatz nur wenig erfolgreich war?

34 %

www.flugzeug-classic.de



Mehr zu diesem Thema ab Seite 35!

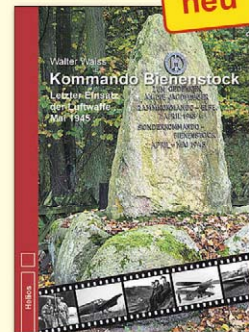


neu

Laube, Heinz
1945 – Flucht in die Zukunft

Vom Kriegskind zum General der Luftwaffe
207 Seiten, Hardcover, fadengeheftet,
30 Abb., 14,7x21,8 cm;
ISBN 978-3-86933-274-1

22,00 €



neu

Weiss, Walter
Kommando Bienenstock

Letzter Einsatz der Luftwaffe Mai 1945
98 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 67 Abb., Großformat;
ISBN 978-3-86933-270-3

23,00 €



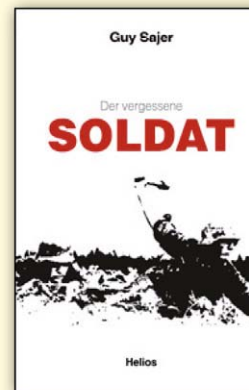
neu

Schneider, Hans-Dieter
Messerschmitt Bf 108

Von der Taifun zur Pingouin und Noralpha – Eine technologische und chronologische Entwicklungsgeschichte

491 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 401 Abb. in Farbe, 574 Abb. Sw, Großformat;
ISBN 978-3-86933-278-9

84,00 €



Weltbestseller

Sajer, Guy
Der vergessene Soldat

483 Seiten, Paperback, 14,8x22,3 cm;
ISBN: 978-3-86933-146-1

22,00 €

Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

„Niemand, der das Buch zu Ende liest, wird es je wieder vergessen.“
(New York Times)

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

35 Die Me 163 ist ein Rekordflugzeug, doch bei der Luftwaffe ist sie wenig erfolgreich



TECHNIK

Focke-Wulf Fw 190

Die Stärkste ihrer Art **12**

Mit Hochdruck arbeitet BMW 1943/44 an einem neuen, leistungsstarken Motor für die Fw 190. Da man diesen nicht rechtzeitig fertig bekommt, findet die Firma eine geniale Zwischenlösung. Es ist die Geburtsstunde der Fw 190 A-9.

TITELTHEMA



12 Die Fw 190 A-9 ist die letzte A-Version mit BMW-801-Motor. Sie serienreif zu machen, ist alles andere als einfach

TECHNIK

Vickers Windsor

Ersatz-Lancaster **20**

In den 1930er- und 40er-Jahren setzt Vickers-Armstrong auf die geodätische Bauweise. Glanzpunkt dieser Entwicklung ist der Langstreckenbomber Windsor.

TITELTHEMA



20 Bis die ersten Prototypen der Vickers Windsor abheben können, braucht es viel Anlauf

OLDTIMER

Airshows in Kalifornien

Actionkracher und Heavy Metal **28**

Nach der Coronapause startete man in Camarillo und Chino mit zwei packenden Airshows durch. Unser Reporter war vor Ort.

SERIE - IM FOKUS

Messerschmitt Me 163

Das Krafftei der Luftwaffe **35**

Sie ist die erste Maschine, die die 1000-km/h-Grenze durchbricht. Obwohl als idealer Abfangjäger konzipiert, überzeugte die Me 163 militärisch wenig. Wir stellen das Rekordflugzeug voller Widersprüche in unserer Serie umfassend vor.

TITELTHEMA



56 Überflieger: Die Do 27 hilft Dornier, nach dem Zweiten Weltkrieg wieder erfolgreich in die Luftfahrtindustrie einzusteigen



62 Mithilfe des Amerika-Programms wächst die Zahl der Jagdstaffeln und Flugzeuge 1917 schlagartig an

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Dornier Do 27

Dorniers Storch **56**

Nach dem Krieg entwickelt Dornier ein Verbindungsflugzeug mit Kurzstart- und Landeeigenschaften: die Do 27. Jahre später ist es das erste in Serie hergestellte deutsche Motorflugzeug seit 1945.

ZEITGESCHICHTE

Luftrüstung 1917

Das Amerika-Programm **62**

Mit dem Kriegseintritt der USA im April 1917 verschieben sich die Kräfteverhältnisse weiter zugunsten der Entente-Mächte. Um nicht völlig in Rückstand zu geraten, kurbelt das Kaiserreich die Luftrüstung massiv an und baut seine Luftstreitkräfte aus.

OLDTIMER

Chiran Friedensmuseum für Kamikaze-Piloten

»Ich erwarte den letzten Befehl« **70**

Auf der japanischen Insel Kyūshū widmet sich ein Museum den Kamikaze-Piloten. Dabei zeigt es nicht nur die technische Seite dieser Einsätze, sondern auch die bewegenden Abschiedsbriefe der Todgeweihten.

TITELTHEMA

BILDERSCHÄTZE

Rhön-Segelflugwettbewerbe

Deutscher Pioniergeist **76**

Der Luftfahrtfotograf Alexander Stöcker ist Dauergast bei den Rhön-Segelflugwettbewerben auf der Wasserkuppe bis 1939. Dabei hat er atemberaubende Fotos geschossen, die nun wieder aufgetaucht sind. Wir zeigen exklusive Farbaufnahmen.

TITELTHEMA



70

Im Chiran Friedensmuseum erlebt man die Realität der Kamikaze-Einsätze hautnah

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Albatros D.III.....62	Hawker Hunter.....9
Albatros D.V.....62	Lockheed P-38.....31
Boeing B-17.....33	Messerschmitt Me 163.....35
Boeing B-29.....33	Messerschmitt Me 262.....8
Dornier Do 27.....56	Mitsubishi A6M.....29, 73
Douglas SBD.....10	North American P-51.....30
Focke-Wulf Fw 190.....12	Pfalz D.XII.....66
Fokker D.VII.....64	Siemens-Schuckert D.III.....65
Fokker E.V.....65	Vickers Wellington.....24
Grumman F6F.....28	Vickers Windsor.....20

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	34
Bücher / Leserbriefe	52
Unterhaltung	69
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD

Fw 190: Slg. D. Hermann
Do 27: Slg. H. Ringlstetter
A6M: R. Stumberger
Me 163: DEHLA/Slg. W. Mühlbauer
Me-163-Profil: Zchg. H. Ringlstetter
Windsor: Slg. W. Mühlbauer
D.VII: Slg. B. Schmäling

TITELSEITE: Einige Piloten waren begeistert von den Flugeigenschaften der Me 163



■ Schwelgen im Idyll

Mit ihren leuchtend gelben Tragflächen fügt sich die Boeing PT-17B Kaydet perfekt in die vom Herbst gefärbte Landschaft ein. Der amerikanische Doppeldecker mit Baujahr 1943 war bis vor einigen Jahren noch Teil einer privaten Sammlung im tschechischen Mnichovo Hradiště, ging aber 2019 an eine deutsche Haltergemeinschaft und ist seitdem am Flugplatz Ingolstadt-Manching stationiert.

Hier hat Pilot Alexander Allen einen der letzten Sonnentage im Herbst noch zum Abfliegen genutzt, weil die Maschine nun über Winter im schützenden Hangar verweilt. Denn Temperaturen um den Gefrierpunkt muss man einem solch seltenen Doppeldecker nicht zumuten und auch der Pilot kommt im offenen Cockpit so sehr schnell an seine Grenzen. Vielmehr stehen jetzt diverse Wartungsarbeiten an, denn die Maschine soll schließlich zu den ersten Sonnenstrahlen im Frühjahr wieder flugklar bereitstehen.

Text und Foto Andreas Zeitler





■ MESSERSCHMITT ME 262

Schwalbe für Pima

In Arbeit: Das Pima Air and Space Museum restauriert seine Me 262

Foto John Bezosky

Alle Enthusiasten des ersten in Serie hergestellten Jets aufgepasst: Das Pima Air and Space Museum in Tucson, Arizona, hat vor wenigen Monaten damit begonnen, seine Me 262 zu restaurieren. Sie stand ab Mitte 2020 für jeden sichtbar in Pima. Die Maschine ist ein Eins-zu-eins-Replikat, das um einen

echten Hauptholm einer Me 262 herum entsteht. Es enthält einen Mix von zirka 50 Prozent nachgebauten und 50 Prozent aufgearbeiteten Originalteilen. Das Farbschema soll dem von Theodor Weissenbergers »262« entsprechen, einem Fliegerass mit 208 Abschüssen (davon acht mit Me 262). Weissenberger

kam im November 1944 zum JG 7, dem ersten Düsenjäger-Einsatzgeschwader, das er im Januar 1945 als Kommodore übernahm. Das Museum lackiert seine Bf 109 F momentan auch in den Farben von Weissenbergers »109«, sodass die beiden Flugzeuge ein interessantes Duo ergeben sollten. **Dave McDonald** ■

■ FLIEGERTREFFEN

Hahnweide '22 abgesagt

Schlechte Nachrichten für Airshow-Fans! Auch 2022 soll es kein Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hahnweide geben. Wie der Veranstalter mitteilte, gibt es dafür verschiedene Gründe, unter anderem die momentan noch nicht ganz überstandene Pandemie. Ob nach dem 19. Treffen im Jahr 2019 und mit vier Jahren Pause die 20. Jubiläumsausgabe 2023 stattfinden wird, ist ebenfalls noch nicht entschieden. Sicher ist momentan nur, dass dies eine lange Durststrecke ist, die nach dem bisher letzten und äußerst erfolgreichen Fliegertreffen so nicht abzusehen war. **Andreas Zeitler** ■



Für 2022 ist keine Airshow auf der Hahnweide geplant. Hier die P-51 »Louisiana Kid« und die Junkers F 13, HB-RIM, auf der Hahnweide 2019

Foto Andreas Zeitler

■ LUFTFAHRTMUSEUM WERNIGERODE

Basar für Sammler



Die neue Teilebörse im Museum Wernigerode bietet zwischen historischen Flugzeugen eine einmalige Atmosphäre

Foto Peter W. Cohausz

Bisher kannte man es nur aus Speyer, doch nun hat das Luftfahrtmuseum in Wernigerode am 12. und 13. November 2021 eine eigene Flugzeugteilebörse ausgerichtet. Rund 40 Aussteller boten mit ihren Ständen zwischen den Flugzeugen des Museums eine ganz besondere Atmosphäre. So konnte man zwischen Jatho, Albatros, Messerschmitt Me 208 oder Antonow AN-2 in Flugzeugteilen, Bordinstrumenten, Fliegerbekleidung, Büchern, Modellen oder Fotos stöbern und diese auch erwerben.

Rund 330 Besucher schauten an diesen beiden Tagen vorbei. Museumschef Clemens Aulich war mit dem Event sichtlich zufrieden und plant eine Wiederholung. Diese soll aber in Terminabsprache mit der Börse in Speyer stattfinden. Letztere ist nach einer Pause wieder im April dieses Jahres geplant. **Peter W. Cohausz** ■

■ HAWKER HUNTER

Abgestellt

Die Hawker Hunter genießt in der Schweiz Kultstatus. Eine dieser Maschinen, die Tiger Hunter des Fliegermuseums Altenrhein (FMA), hob am 23. Oktober zu ihrem letzten Flug ab. Bei der Schweizer Luftwaffe standen zwischen 1958 und 1994 insgesamt 160 Hunter im Dienst, davon 152 Einsitzer (F.Mk.58 und F.Mk.58A) sowie acht Doppelsitzer (T.Mk.68). Nachdem ihre Dienstzeit zu Ende war, gingen einige der Jets an Vereine und Museen in der Schweiz, die sie teilweise sogar noch bis heute flugfähig halten.

Zum letzten Mal landete die wegen ihrer Kennung HB-RVV auch »Victor Victor« genannte Tiger Hunter des FMA wieder in Altenrhein, wo sie zukünftig allerdings nur mehr als statisches Ausstellungsstück zu sehen ist. Einen letzten großen Auftritt hatte die Maschine aber noch.



Fotos (2) Andreas Zeitler

Nur wenige Tage vor ihrem letzten Flug nahm sie am traditionellen Fliegerschießen auf der Axalp teil. Ihre Ehrengarde erhielt sie dabei



Mit einem großen »Feuerwerk« und zusammen mit vier F/A-18 Hornet verabschiedete ...

... sich die Tiger Hunter des Fliegermuseums Altenrhein vom Airshow-Publikum. Fortan ist sie noch als statisches Ausstellungsstück zu sehen

passend von vier F/A-18-Hornet-Jets der Fliegerstaffel 11 »Tigers« aus Meiringen.

Andreas Zeitler ■

■ PERCIVAL PEMBROKE

Britische Schwedin

Eine Hunting Percival Pembroke C.Mk 52, Tp 83, hat nach dreijähriger Restaurierung ihren Platz in der Ausstellung zum Kalten Krieg im schwedischen Luftwaffenmuseum in Malmslätt bei Linköping gefunden. Mit dem Beginn der Auslieferung im Jahr 1954 erwarb die schwedische Luftwaffe 16 brandneue Flugzeuge für den Transport von Personal und Ausrüstung. Im Jahr 1963

kaufte man zwei weitere Pembrokes von Dänemark ab. Der Typ war bis 1978 im Einsatz.

Die ausgestellte SwAF Nr. 83008 diente bis zum 12. November 1978 der schwedischen Luftwaffe, als sie nach 3872 Flugstunden ihren Dienst quittierte. Im selben Jahr kam sie in das Museum, wo sie mehrere Jahre lang im Freien stand und dem Wetter ausgesetzt war. Nach den Arbeiten an ihr ist sie jetzt wieder in dem

Zustand, den sie sich zwischen 1958 und 1964 hatte, als sie mit dem Kennzeichen 11-08 zur Ausbildung von Flugnavigatoren für die Aufklärungsversion Saab S 32C Lansan zum Einsatz kam.

Eine weitere Tp 83 ist in Schweden im Svedino Bil & Flygmuseum bei Halmstad erhalten. Sie befindet sich in der Transport-Konfiguration.

Lennart Berns ■



Das Cockpit der Tp 83 war ein typisches britisches Design der 1950er-Jahre mit analogen Instrumenten

Foto Stina Hedvall, Schwedisches Luftwaffenmuseum

Das im schwedischen Luftwaffenmuseum ausgestellte »fliegende Klassenzimmer«

Tp 83 Pembroke ist wieder auf dem Stand, in dem es von 1958 bis 1964 beim Fliegergeschwader F 11 in Nyköping war

Foto Lennart Berns





Im vergangenen Jahr gelangte die SBD-5, Bu.No. 36175, nach Virginia Beach. Dort soll sie aber erst mal nicht verweilen Foto MAM

DOUGLAS SBD

Neue Chance für Dauntless

Mit solchen Nachrichten kann man gut ins neue Jahr starten: Das Military Aviation Museum (MAM) in Virginia Beach hat noch 2021 angekündigt, seine Douglas SBD-5 nach Neuseeland zu schicken, um sie dort restaurieren zu lassen. Am 20. Januar 1944 stürzte Lieutenant Charles L. Ford III mit der SBD-5 Dauntless, Bu.No. 36175, bei der Landung auf dem Schulungsträger *USS Wolverine* in den Lake Michigan. Ford kam mit zwei tiefen Schrammen an der Stirn davon, seine Dauntless sank jedoch auf den 54 Meter tiefen Grund. 1994 zog die Bergungsfirma A & T Recovery sie aus dem Schlamm.

Im Anschluss hatte man die Dauntless fachmännisch zerlegt und in das National Naval Aviation Museum (NNAM) nach Pensacola gebracht.

Nach vielen Jahren als Ersatzteilträger bot Jerry Yagen, der Gründer des MAM, dem NNAM ein Geschäft an: Er finanziert die Restaurierung einer FM-2 Wildcat, die ebenfalls aus dem Lake Michigan stammt, wenn er dafür die Dauntless »36157« bekommt. Der Deal kam zustande und Yagen lässt die FM-2 bereits seit einigen Jahren auf Vordermann bringen. Mitte Februar 2021 kam die SBD beim MAM



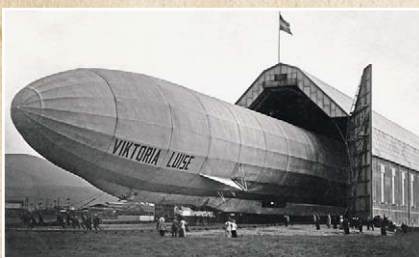
1994 hat A & T Recovery das Wrack der Dauntless aus dem Lake Michigan gezogen

Foto A&T Recovery

an, von wo aus sie eine Reise zur Firma Pioneer Aero Limited in Neuseeland antreten soll.

Dave McDonald ■

LZ 11 »Viktoria Luise«



Leistet der DELAG einträgliche Dienste: LZ 11 »Viktoria Luise« Fotos (2) Sammlung Wolfgang Mühlbauer

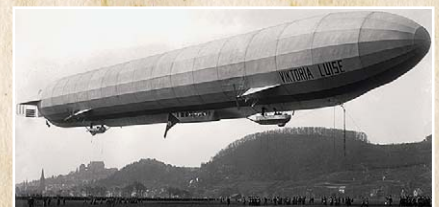
Mit LZ 11 steigt am 14. Februar 1912 erstmals das neueste und bis dahin größte Verkehrsluftschiff der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG) auf. LZ 11, getauft auf den klangvollen Namen »Viktoria Luise« zu Ehren der preußischen Kronprinzessin, ergänzt fortan LZ 10 »Schwaben«, der für die DELAG bereits seit Juli des Vorjahres gutes Geld erwirtschaftet. Von der Bauform weitgehend gleich, ist »Viktoria Luise« mit 148 Metern Länge

etwas größer, zudem gibt es viele kleine Verbesserungen. Darunter zum Beispiel zwei Stabilisierungsflossen, seitlich und waagrecht angebracht am Ende des Auftriebskörpers. Sie sollen für eine ruhigere Fahrt sorgen.

In der aufwendig gestalteten Passagierkabine, die zwischen den beiden Maschinengondeln in der Mitte des Luftschiffes hängt, finden 20 Gäste Platz. Von hier aus blicken sie auf ihren gemütlichen Korbsesseln durch große Klappfenster nach allen Seiten, während sie bei Reisegeschwindigkeiten um die 60 km/h gemächlich durch die Luft gleiten. Den Antrieb dafür besorgen drei Maybach-Motoren mit je 150 PS Leistung. Sollte jemandem die Fahrt wirklich zu unruhig sein – oder ihm/ihr die kalten Speisen wie Getränke an Bord nicht so recht bekommen –, gibt es einen Toilettenraum mit fließendem Wasser am hinteren Ende der mahagonivertäfelten und perlmuttverzierten Kabine.

Jahrestag & Personalien

Viel Luxus und Komfort also, den »Viktoria Luise« den zahlenden Fluggästen der DELAG bietet. Von ihnen befördert sie bis Kriegsbeginn 9738 auf 489 kommerziellen Fahrten und legt dabei knapp über 54 300 Kilometer unfallfrei am Himmel zurück. Von 1. August 1914 an trägt »Viktoria Luise« zwangsweise Uniform und dient fortan, sicher glanzloser, dem deutschen Heer als Schulschiff. Nach insgesamt mehr als 1400 Fahrten ereilt LZ 11 am 8. Oktober 1915 dann sein trauriges Ende, als man ihn beim Einhalten zerstört. Wolfgang Mühlbauer ■



Fast 490 kommerzielle Fahrten legt »Viktoria Luise« bis Sommer 1914 zurück