



Boeing-Archiv
Einblick in die
Evolution des
Flugzeugbaus

Congratulazioni!
Italiens Luftwaffe
feiert ihren
100. Geburtstag



EUR 6,90
Nov. 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



Ta 152 C Mit ihr wollte die Luftwaffe
1945 zurück an die Weltspitze



Me 262 über England

Spektakulärer Auftritt der »Schwalbe« beim Royal Air Tattoo



Blitzschnell und hohe Bombenlast
US-Hoffnungsträger Martin B-26 Marauder



Fliegender Traum: Dornier Do 26
Im Transatlantikdienst der Lufthansa

ANGEBOT zum ABHEBEN



2 für
 nur
€ 7,90

statt € 13,80* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast 43% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

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 dritten Heft bis auf Widerruf für € 6,65* (Jahrespreis: € 79,80*) pro Heft monatlich frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abo



Me 262 über Fairford

Veteranentreffen sind immer etwas Besonderes, gerade wenn die Teilnehmer während des Kriegs auf verschiedenen Seiten standen. Soldaten, die damals aufeinander geschossen hatten, sind heute mitunter Freunde und tauschen sich bei solchen Treffen über das Erlebte aus. Angst um das eigene Leben, Hunger und Not mussten schließlich beide erleiden. So werden diese Zusammenkünfte zum Zeichen der Aussöhnung von einstmalis erbitterten Feinden.

Ein solches Zeichen setzte auch das diesjährige Royal International Air Tattoo. Echte Hingucker waren eine Me 262 aus Manching, eine Supermarine Spitfire und eine P-51 Mustang – gemeinsam über dem Himmel Englands. Im Zweiten Weltkrieg begegneten die beiden Letzteren Messerschmitts Düsenjäger nur selten, der die meisten alliierten Flugzeuge ausmanövrierte. Die drei Jagdmaschinen nebeneinander zu sehen, bot den Zuschauern einen unvergesslichen Anblick. Solche Gänsehaut-Momente fing Richard Paver für uns in der Titelgeschichte ein.

Der deutsche Jagdflieger Alfred Grislawski war auch ohne Me 262 in der Lage, gegnerische Piloten zu überflügeln, selbst wenn diese im Vorteil waren. Zum Beispiel trat er in einer Messerschmitt Bf 109 gegen die besser gepan-



Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

zerte Iljuschin Il-2 an. Dabei kam ihm auch sein unter den Vorgesetzten gefürchteter Charakter zugute, der sich nicht scheute, anzuecken und unnachgiebig seine Ziele zu verfolgen.

Bei seinen Einsätzen in der Ukraine war Grislawski auch mit katastrophalen Wetterverhältnissen konfrontiert. So unterspülten sturzartige Regenfälle die Mannschaftszelte und zwangen ihn und seine Kameraden, in 2-Mann-Zelten zu übernachten, die sich schnell ab- und aufbauen ließen. Wir wünschen Ihnen viel Erkenntnis mit unserer Geschichte über das Fliegerass. *Ihr Markus Wunderlich*



Vereint über England: Vorne Europas einzige flugfähige Me 262, im Hintergrund die Supermarine Spitfire von Rolls-Royce Foto Richard Paver



Eisenbach, Hans Peter
Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen im Mittelmeerraum 1941/1942
Nordafrika und der Luftkrieg gegen Malta
Die Geschichte der II./StG 2 bis Mai 1942
Die Geleitzugschlachten
300 S., Hardcover, 103 Karten, 318 Fotos, DIN A4; ISBN 978-3-86933-293-2

neu

42,00 €



Eisenbach, Hans Peter
Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen in Südosteuropa und Nordafrika
Die I. Gruppe Sturzkampfgeschwader 3 im Jahr 1941
437 Seiten, DIN A4, Hardcover, 97 Karten, 26 Tabellen; ISBN 978-3-86933-232-1

3. Auflage

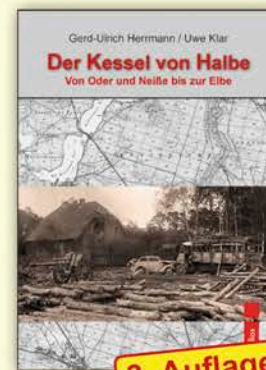
59,00 €



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, 209 Abb.: 192 s/w und 9 farbige Fotos, 4 Schemata und 4 farb. Karten, DIN A4; ISBN 978-3-86933-248-2

2. Auflage

36,50 €



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

3. Auflage

28,50 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

ME 262 AUS MANCHING

Spektakulärer Himmelsstürmer

Viele Briten staunten, als die Me 262, geflogen von Geri Krähenbühl, auf dem Battle of Britain Memorial Flight in Lincolnshire auftauchte, wo sie allen die Show stahl

12



Mit der B-26 beschritt die U.S. Air Force neue Wege, indem sie die Maschinen direkt vom Zeichenbrett orderte



Fand im Juni dieses Jahres zum letzten Mal statt: das legendäre Bückertreffen im Süden von Berlin

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Me 262

12 »Schwalbe« über der Insel

Beeindruckende Bilder der Me 262 im Formationsflug mit ihren ehemaligen Gegnern – der Spitfire und der Mustang

TECHNIK **TITELTHEMA**

Martin B-26

20 Hoffnungsträger der Air Force

Auf Schnelligkeit und hohe Bombenlast getrimmt: Ab 1939 soll die B-26 die Deutschen das Fürchten lehren

OLDTIMER

Bückertreffen

28 Strahlender Abschied

53 Piloten präsentierten ihre historischen Maschinen auf dem Bucker-Fly-In Rangsdorf

TYPENGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Dornier Do 26

34 Elegantes Flugboot

Die Do 26 sollte für die Lufthansa Post und Fracht auf zwei Routen über den Atlantik befördern



34

Bildschön und technisch ausgefeilt: Das viermotorige Flugboot Dornier Do 26 stand für 9000 Kilometer Reichweite



54

Italien feierte mit einer riesigen Flugshow in Pratica di Mare seine Luftwaffe. Ehrengast: ein F-104 Starfighter aus Florida



44

Schlechtes Wetter und neue sowjetische Muster stellten Alfred Grislawski mit seiner Bf 109 in der Ukraine vor große Probleme



64

Das Boeing-Archiv bietet einen atemberaubenden Einblick in die Entwicklungsgeschichte von dessen Maschinen

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Alfred Grislawski

44 Unangepasstes Fliegerass

Er war verbissen und stur, aber auch ein guter Kamerad – das brachte Alfred Grislawski im Luftkampf Vorteile

AKTUELL

Flugshow Italien

54 Tanti auguri!

Ein besonderes Jubiläum: Die italienische Luftwaffe wurde dieses Jahr 100. *Flugzeug Classic* war für Sie dabei

AKTUELL **TITELTHEMA**

Boeing-Archiv

64 Besuch in der Schatzkammer

Jahrzehntelang wurden in Seattle von allen Flugzeugentwürfen Modelle gebaut – Boeings ganzer Stolz

TECHNIK

DB 603 in der Ta 152

74 Kraftprotz für die Luftwaffe

So plante die Luftwaffe, die Bf 109 als Standardjäger durch die Ta 152 zu ersetzen

| Flugzeuge in dieser Ausgabe | | | |
|-----------------------------|----|-----------------------------|----|
| Blohm & Voss Ha 139 | 40 | Lockheed F-104 Starfighter | 60 |
| Boeing KC767A | 56 | Lockheed P-38 | 58 |
| Bücker Bü 131 Jungmann | 29 | Lockheed Martin F-35 | 57 |
| Caproni Ca.3 | 57 | Martin B-26 Marauder | 20 |
| Cessna 195 | 6 | Messerschmitt Bf 109 | 44 |
| deHavilland Canada DHC-1 | 9 | Messerschmitt Me 262 | 12 |
| Dornier Do 26 | 34 | North American B-25 | 24 |
| Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz | 30 | North American P-51 Mustang | 15 |
| Focke-Wulf Ta 152 C | 74 | North American T-6 | 58 |
| Ilyuschin Il-2 | 50 | SIAl-Marchetti S208M | 57 |
| Lockheed C-130J | 57 | Supermarine Spitfire | 12 |

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 27 Background
- 52 Unterhaltung
- 62 Termine / Bücher / Briefe
- 82 Vorschau / Impressum

Titelseite: Seite an Seite fliegen die Me 262 und die Spitfire auf dem Royal International Air Tattoo



Titelbild
Boeing-Archiv: A. Spaeth
Itali. Luftwaffe: R. Stünkel
Ta 152 C: H. Ringlstetter
Me 262: R. Paver
B-26: NAA Sammlung
W. Mühlbauer
Do 26: Slg. H. Ringlstetter



Getarnt wie ein Warbird

Jeff Pearson fliegt mit seiner Cessna 195 (N9848A/Seriennummer 7541) vor der Kulisse der San Gabriel Mountains in Südkalifornien. Cessna stellte das Muster ursprünglich 1950 als Cessna 190 mit 240 PS und Continental-W670-23-Triebwerk her, bis man sie 1970 zum Modell 195 mit 300 PS und Jacobs-R-755A2-Triebwerk umbaute. Pearson erwarb das Flugzeug im Dezember 1982 und absolvierte damit bis heute über 6000 Flugstunden. Obwohl sie nie im Dienst des Militärs stand, erhielt seine Maschine ein militärisches Farbschema aus dem Zweiten Weltkrieg, um ihr das Aussehen eines Warbirds zu verleihen. Der Prototyp der Cessna 190/195 flog erstmals am 15. Oktober 1945 als 4/5-sitziger Hochdecker, der den Beinamen Businessliner erhielt. Zwischen 1947 und 1954 stellte Cessna 1180 Maschinen des Typs 190/195 her, davon 83 Stück der militärischen Version LC-126. Man schätzt, dass weltweit noch etwa 550 Cessna 190/ 195 Businessliner im Einsatz sind.

Text und Bild Frank Mormillo





Die Messerschmitt Bf 109 E-1 »6-88«, ein echter Veteran des Spanischen Bürgerkriegs, erhielt die Originalfarben und Markierungen aus der Zeit des Einsatzes während der Restaurierung bei Meier Motors in Bremgarten

Fotos Simon Brown – Platinum Fighters via Eric Jansonne



■ MESSERSCHMITT BF 109 E

Zu verkaufen!

Eine seltene Messerschmitt Bf 109 E-1 aus der »Legion Condor« steht nach mehrjähriger Restaurierung bei Meier Motors auf dem Flugplatz Bremgarten zum Verkauf. Ihr Eigner stellte die Maschine vor einigen Wochen auf der Seite des Warbird-Maklers »Platinum Fighters« (www.platinumfighters.com) ein.

Die Bf 109 E-1 war die erste von zwei Jägern dieses Typs, die der »Legion Condor« im September 1938 per Schiff geliefert wurden. Die restaurierte Maschine erhält die Markierungen der 1./J88 der »Legion Condor« und die Einsatzkodierung »6-88« der persönlichen Maschine von Hauptmann Siebelt Reents, dem Staffelfkapitän der Einheit. Am 1. April 1939, zum Zeitpunkt des Waffenstillstands des Spanischen Bürgerkriegs, war »6-88« eine der letzten 20 Bf 109 E, die im Land verblieben und von den spanischen Luftstreitkräften übernommen wurden. Sie wurde der Grupo 25 zugeteilt und war auf verschiedenen Basen in León, Logroño und Reus im Einsatz, wo sie bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs verblieb. Während der Zeit beim spanischen Militär überstand die Me zwei Notlandungen (24. August 1939 und 16. Mai 1950), bevor sie am 19. September 1950 formal außer Dienst gestellt wurde. »6-88« wurde auf dem Flugplatz León eingelagert, wo sich ihr ein Offizier annahm und soweit instandsetzte, dass er sie bis 1957/1958 fliegen konnte.

Die Maschine war die letzte Bf 109 aus deutscher Produktion, die in Spanien flog, während gleichzeitig der spanische Lizenzbau Hispano Aviación HA-1112 »Buchón« mit Rolls-Royce-Merlin-Motor bis 1965 in Diensten blieb. 1981 konnte sich der bekannte Warbird-Sammler Robs Lamplough »6-88« in León in praktisch vollständigem Zustand sichern. Er stellte das Flugzeug im Military Aviation Museum in Tangmere aus und lagerte es danach für längere Zeit ein. 2012 kam die Maschine zu Meier Motors, wo sie flugfähig restauriert wurde.

Nach Abschluss der Arbeiten wird sie das deutsche Kennzeichen »D-FCON« erhalten und damit die weltweit älteste Bf 109 in flugfähigem Zustand sein. ■

Eric Jansonne

■ FIAT G.91R/4 BUGSEKTION IN LISSABON

Zahnloser Tiger

Zu Ausbildungszwecken übernahm die deutsche Luftwaffe 1961/62 insgesamt 50 Erdkampf-Flugzeuge Fiat G.91R/4. Die ursprünglich für Griechenland und die Türkei vorgesehenen einsitzigen Jagdbomber verdingten sich bei der Waffenschule 50 in Fürstfeldbruck – bei der USAF kurz »Fursty« genannt. 40 Stück wurden 1966 an die Luftwaffe Portugals weitergegeben, wo sie ein Vierteljahrhundert im Dienst blieben! Eine davon war die C/N F4-0130, die als BR+363 beziehungsweise BD+363 bis Ende Februar 1966 in »Fursty« flog.

Am 2. März 1966 gab man sie an Portugal ab, wo sich die Maschine als FAP 5420 um 1978 bei OGMA, 1982 bei der ESQ 303/BA4 und ab Mai 1990 eingelagert bei DGMEFA in Alverca nachweisen lässt. Im Juli 1999 übernahm das Museo do Combatante in Belem bei Lissabon die Bugsektion dieser Gina als Dauerleihgabe. Dort ist sie seitdem den Unbilden des Wetters ausgesetzt. Der passend zur Noseart gestaltete Pilotenhelm ist ebenfalls im Museo do Combatante ausgestellt. ■

Christian König

Obwohl das Bugteil der Fiat G91R/4 im Freien dem Wetter ausgesetzt ist, weist die Lackierung kaum Spuren der Elemente auf

Foto Christian König



■ DE HAVILLAND CANADA DHC-1 SUPERMUNK

Aufgewertet

Auf der Suche nach einem preisgünstigen Nachfolgemuster für die dH Gipsy Moth legte De Havilland Canada die DHC-1 Chipmunk (»Streifenhörnchen«) vor, die in über 1200 Exemplaren gebaut wurde. Ein Spin-off der Chipmunk war die DHC-1-22 Super Chipmunk (abgekürzt »Supermunk«) von Art Scholl mit Einziehfahrwerk, leistungsfähigerem Triebwerk und verkürzten Tragflächen. Die im März 1952 ausgelieferte Chipmunk T.10, S/N C1-0707 (zivile Registrierung G-BCKN, ex-RAF WP811), hat nur einen Teil des Sportpakets, ist aber mit ihrem 180 PS starken Lycoming O-360-A4M und Sense-nich-Propeller kunstflugtauglich. Sie schafft etwa 225 Meilen Reichweite bei 90 Knoten Reisegeschwindigkeit und flog unter anderem zwischen 1974 und 2017 bei der Royal Air Force Gliding & Soaring Association.

Die Maschine wurde unlängst von Clive und Andrew Denney bei Vintage Fabrics Restoration auf ihren alten RAF-Standard gebracht. Clive und Andrew gelten in der Oldtimerszene als Chipmunk-Päpste und haben über 30 DHC-1 restauriert! Die von außen historisch anmutende T.10 mit ihrer RAF-Kennung WP811 wurde unterm Blechkleid technisch aufgerüstet, verfügt über ein Gar-



Ein Expertenteam versetzte die »Supermunk« in ihren alten RAF-Zustand zurück und wertete sie technisch auf Foto Rob Stewart

min G5, Becker-AR6201-8,33-kHz-Radio, Becker-Mode-S-Transponder, neue Vergaser, Kraftstoffpumpen, Anlasser und eine neue Kompassanlage. Der kultige Doppelsitzer ist auf dem Westair Blackpool Airport in Lancashire, England, beheimatet, wo man ihn hin und wieder im Flug bestaunen kann. ■

Christian König

Legendäre Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs

© Deutsche Nationalbibliothek

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Auch als eBook erhältlich.



Die große Dokumentation der deutschen Bomber, Nachtjäger und Schlachtflugzeuge von 1935 bis 1945.

224 Seiten · ca. 380 Abb.
ISBN 978-3-96453-285-5
€ [D] 24,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



■ PANZERABWEHR-HUBSCHRAUBER BO 105P/PAH

Im Tiefflug

Aus ungewöhnlicher Perspektive sehen Sie hier einen von Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) gefertigten Panzerabwehr-Hubschrauber Bo 105 P/PAH-1A1. Die Maschine mit der C/N 6182 flog 1993 beim Heeresflieger-Regiment 16 in Celle-Wietzenbruch (Spitzname »Heidetiger«) und um 2009 in Fritzlar beim Kampfhubschrauber-Regiment 36 als 87+82. Von dort schaffte sie es nach der Ausmusterung ins sehenswerte Grenzmuseum Schiffersgrund bei Bad Soden (www.grenzmuseum.de).

Der agile, von einer zweiköpfigen Besatzung gesteuerte Drehflügler sollte im Kalten Krieg sowjetische Panzerströme aufhalten. Dazu verfügte er über sechs Startrohre für die optisch und drahtferngesteuerten Lenkflugkörper HOT-1 und später HOT-2 des Herstellerkonsortiums MBB/Aerospatiale respektive Euromissile. ■ *Christian König*



Im Kalten Krieg gebaut, um Panzer des Warschauer Pakts aufzuhalten, musste der Bo 105P/PAH dieser Aufgabe glücklicherweise nie nachkommen *Foto Christian König*

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 70 Jahren – doppelte Schallgeschwindigkeit

Wer wird der erste Pilot, der mit Mach 2 durch die Lüfte rast? Damals, im Jahr 1953, kann das bloß ein US-Amerikaner im Cockpit eines Forschungsflugzeuges sein, das beim NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) fliegt. Noch spannender bleibt indessen die Frage, für welches Team der Mann wohl spielen wird. Für die U.S. Navy oder die U.S. Air Force? Beide sind traditionsgemäß im Clinch, während sämtliche Hochgeschwindigkeitsflugzeuge, die das NACA seinerzeit betreibt, entweder der einen oder der anderen Truppengattung gehören. Geht es nach der Air Force, so soll ihr Starpilot Chuck Yeager in der Bell X-1A als Erster mit Mach 2 am Himmel entlangjagen. Scott Crossfield, ehemaliger Marineflieger in Diensten des NACA, ist hingegen sicher, dass er dieses Ziel mit der Navy-eigenen Douglas D-558-2 Skyrocket früher erreichen kann. Zwar muss er sie dazu ans absolute Limit treiben, doch stehen die Chancen bei einem gewissenhaft geplanten und exakt ausgeführten Flug bestens. Eine knifflige Aufgabe, maßgeschneidert für Crossfield. Anders als Yeager ist er kein Heißsporn, persönlicher Ruhm juckt ihn wenig. Weit eher zählen für ihn die Sache an sich und der wissenschaftliche Nutzwert. Allerdings ist NACA-Chef Hugh Dryden bislang dagegen, die Skyrocket voll auszufliegen. Crossfield setzt darum auf die Rivalität zur Air Force ... Ob es nicht toll wäre, Yeager auf dem Weg zu Mach 2 den Allerwertesten zu versohlen, fragt er scheinheilig den Verbindungsoffizier zur U.S. Navy im Pentagon. Das sitzt. Kurz darauf sieht sich Dryden veranlasst, einen

einzelnen Rekordversuch zu erlauben. Sorgfältig bereit man die zweite der drei Skyrockets vor. Am 20. November 1953 ist es schließlich soweit. Entsprechend präpariert, bringt ein Trägerflugzeug die »White Bomb« mit Crossfield im Cockpit auf Abwurfhöhe. Bereits Stunden vor dem Start hat man sie mit Flüssigsauerstoff befüllt, sodass sich das Gasgemisch in den Tanks verdichtet und mehr als üblich eingefüllt werden kann. Nach dem Ausklinken klappt alles perfekt. Der Raketenantrieb zündet, Crossfield steigt auf 72 178 Fuß (22 000 Meter) und geht danach in den flachen Sinkflug. Die Brennkammern arbeiten sieben Sekunden länger als normal. Die Rechnung geht auf,

Scott Crossfield fliegt als erster Mensch doppelt so schnell wie der Schall. Exakt sind es Mach 2,005 – ein Paradebeispiel ingenieurfliegerischen Könnens. Bereits am 12. Dezember übertrumpft ihn Chuck Yeager, als er mit der Bell X-1A auf Mach 2,44 kommt. Während Crossfield jedoch mit Hirn zu Werke ging, riskiert Yeager für seine Brachialleistung bewusst Kopf und Kragen ... *Wolfgang Mühlbauer*



Erreicht als erster Mensch Mach 2: Scott Crossfield

Fotos NASA



Medienwirksam: Crossfield und sein Rekordflugzeug vor dem South-Base-Hangar der NACA, kurz nach seinem historischen Flug