4
FLUGZEUGCLASSIC

250. Ausgabe
Jetzt mit großem Jubiläums-Gewinnspiel – Mitmachen und gewinnen!

F-86-Unglück
Rätsel um Bundeswehr-Jet gelöst

Ju 88 1939
Die ersten Einsätze des Über-Bombers

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

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

Das größte Flugzeug der Welt
Focke-Wulf P 195

Verrücktes Genie und Jagdflieger-Ass

Assi Hahn

Marine-Jäger Blackburn Firebrand
Das beste Trägerflugzeug des Krieges?

IM FOKUS
MiG-15 – die Jet-Legende im Kalten Krieg

4 195162 906904 04

Der Universal-Bomber

Jetzt neu am Kiosk!

Wie die Ju 88 serienreif wurde und wie die ersten waghalsigen Einsätze abliefen, illustriert durch seltene Bilddokumente.

Lesen Sie mehr dazu im neuen *Flugzeug Classic Jahrbuch!*

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de

Editorial

»Obergefreiter Blödian«

Foto Comme des images

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Dieser Tage muss man auf viele Dinge achten, sonst kann es sein, dass man schnell auffällt: Wie hältst du es mit den Vorschriften? Die Maske immer brav getragen? Den Einkaufswagen in der Schlange vorschriftsmäßig mit dem nötigen 1,5 Metern Sicherheitsabstand geparkt? Den Covid-Test morgens im Büro gemacht? Zum Glück ist das in unserem Land per se kein Problem: Vergisst jemand mal eines der genannten Dinge, wird er oder sie zunächst meist freundlich darauf hingewiesen und eine Maske kann man sich mittlerweile an jeder Ecke für kleines Geld besorgen. Im »Dritten Reich« bekam man dagegen schnell ernsthafte Probleme, wenn man sich nicht an die sozialen Normen der Zeit hielt. Umso mehr, wenn man die Absicht hatte, in einer staatlichen Institution Karriere zu machen – so wie Hans »Assi« Hahn. Kurt Braatz erzählt die Geschichte eines der ungewöhnlichsten Offiziere der Wehrmacht – nebenbei werden Sie auch erfahren, wer der ominöse »Obergefreite Blödian« ist.

Apropos Blödian: Als Hitler den Angriff auf Polen befahl, lief auch die Serienproduktion der Ju 88 an. So kam es, dass die Luftwaffe ihren vermeintlichen »Wunderbomber« viel zu früh an die Front warf – die Konsequenzen blieben dabei natürlich nicht aus …

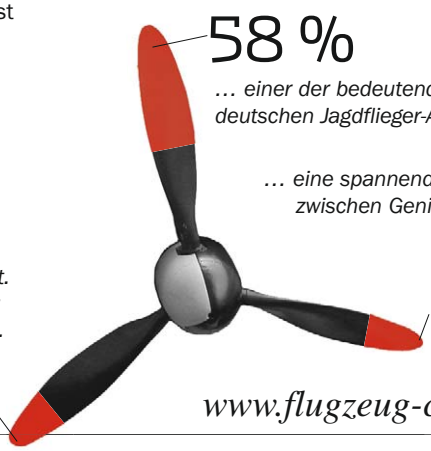
Ähnlich stolz wie die Schöpfer der Ju 88 waren auch die Konstrukteure der MiG-15 auf eben diesen Strahler. Schließlich setzte die MiG Maßstäbe und ließ die Sowjetunion endlich aus dem luftfahrttechnischen Schatten heraustreten. Hans-Heiri Stapfer schreibt in unserem Fokus-Beitrag über die Geschichte eines außergewöhnlichen Flugzeugs.

Ihr Markus Wunderlich

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Meiner Meinung nach ist »Assi« Hahn …

Mehr zu diesem Thema ab Seite 14!

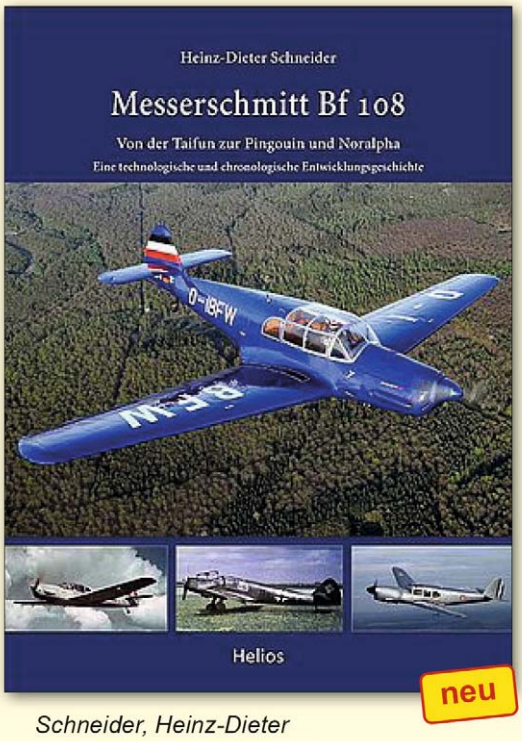


58 %
… einer der bedeutendsten deutschen Jagdflieger-Asse.

23 %
… eine spannende Persönlichkeit zwischen Genie und Wahnsinn gewesen.

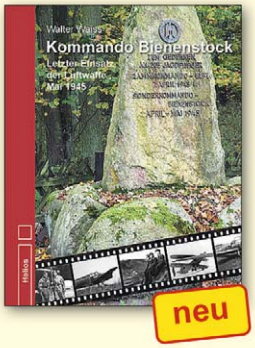
19 %
… nicht so interessant. Ich möchte mehr über seine Bf 109 erfahren.

www.flugzeug-classic.de



Schneider, Heinz-Dieter
Messerschmitt Bf 108
Von der Taifun zur Pingouin und Noralpha – Eine technologische und chronologische Entwicklungsgeschichte
491 Seiten, Hardcover, Großformat, fadengeheftet, 975 Fotos, davon 574 schwarz-weiß, 401 farbig; ISBN 978-3-86933-278-9
84,00 €

Focken, Christel / Höhne, Daniel
„Führerhauptquartiere“ SIII - Olga & Burg (Thüringen)
Ein Indizienprozess
83 Seiten, Hardcover, Großformat, fadengeheftet, 105 Abb, davon 85 in Farbe; ISBN 978-3-86933-277-2
24,80 €



Waiss, Walter
Kommando Bienenstock
Letzter Einsatz der Luftwaffe Mai 1945
98 Seiten, Hardcover, Großformat, fadengeheftet, 67 Abb.; ISBN 978-3-86933-270-3
23,00 €

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

14 Mit der Bf 109 erzielte »Assi« Hahn seine ersten Abschüsse im Westfeldzug und bei der »Luftschlacht um England«

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Jagdflieger-Ass Hans »Assi« Hahn

Der Condottiere 14

Hans »Assi« Hahn verkörperte wohl wie kein anderer Pilot der Luftwaffe den Typus des verrückten Genies. Autor Kurt Braatz porträtiert den außergwöhnlichen deutschen Jagdflieger.

TECHNIK

TITELTHEMA

Blackburn Firebrand

Glückloser Jäger 22

Obwohl die Firebrand als Marinejäger konzipiert war, machte man aus ihr schon bald einen Torpedoträger. Brachte dieser Wandel der Maschine den ersehnten Erfolg?

ZEITGESCHICHTE

TITELTHEMA

Canadair CL-13

Tragisches Sabre-Unglück 30

Die CL-13 galt als »letzter echter Kanonenträger« bei der Bundesluftwaffe. Eine von ihnen stürzte 1962 in die Nordsee – Autor Christian König ist diesem Unfall nun auf den Grund gegangen.

SERIE – IM FOKUS

TITELTHEMA

Mikojan-Gurewitsch MiG-15

Rote Ikone des Kalten Krieges 37

Sie war der erste in großer Zahl gebaute strahlgetriebene Abfangjäger der sowjetischen Luftwaffe: die MiG-15. Dank ihr zogen dieJagdflieger der UdSSR gleich mit dem Westen. Wir betrachten den bedeutenden Jet aus verschiedenen Perspektiven.

22 Die Prototypen des geplanten Marinejagdflugzeugs Blackburn Firebrand bekamen 1941 unerwartete Konkurrenz

30 Bevor sich der Starfighter bei der Bundesluftwaffe durchsetzte, nutzten deutsche Piloten die CL-13. Das ging nicht immer gut aus

37 Die MiG-15 war so erfolgreich, dass sie in den 1950er-Jahren in allen Staaten des Ostblocks, hier Rumänien, vertreten war

64 Im Oktober 1939 mussten die Ju 88 zum Kriegsdienst antreten. Die ersten Ju 88 A-1 flogen beim Kampfgeschwader 30

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

TITELTHEMA

Focke-Wulf Projekt 195

Eine neue Dimension 56

Während des Weltkriegs plante Focke-Wulf mit dem Projekt 195 einen Großraumtransorter, der 40 Tonnen Nutzlast aufnehmen sollte – es wäre damals das größte Flugzeug der Welt gewesen.

TECHNIK

TITELTHEMA

Junkers Ju 88

Feuertaufe für die A-1 64

Im Oktober 1939 musste die Ju 88 zu ihren ersten scharfen Einsätzen antreten ... und das ohne abgeschlossene Prüfung des Musters. Was natürlich Konsequenzen nach sich trug. Wir beleuchten die Hintergründe.

BILDERSCHÄTZE

Mythos Rhön 1924–1932

Wendejahre 74

Der berühmte Luftfahrtfotograf Alexander Stöcker hat in seinen Aufnahmen die einschneidenden Veränderungen des Segelflugs auf der Wasserkuppe zwischen 1924 und 1932 festgehalten.

56 Der geplante Großraumtransporter von Focke-Wulf ist zwar nie entstanden, aber so hätte er aussehen können

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Arado Ar 65	16	Junkers Ju 88	64
Blackburn Firebrand	22	Junkers Ju 90	19
Blackburn Roc	26	Lohner B.VII	10
Blackburn Skua	26	Messerschmitt Bf 109	14
Dornier Do 17	8	Messerschmitt Me 262	12
Douglas C-54	63	Messerschmit Me 323	58
Fairey Fulmar	26	Mikojan-Gurewitsch MiG-15	37
Focke-Wulf Projekt 195	56	North American AT-6	9
Grumman F6F	9	North American F-86	32
Grumman F8F	9	North American PBJ-1	9

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Panorama Spezial 12
Background 29
Gewinnspiel 36
Bücher / Leserbriefe 52
Unterhaltung 73
Vorschau / Impressum 82

TITELSEITE: Jagdflieger »Assi« Hahn flog die meiste Zeit Bf 109

TITELBILD
Ju 88: Slg. H. Lorenz
Grafik P 195: A. Polychronis
Zchg. Bf 109: H. Ringlstetter
Bf 109: Slg. H. Ringlstetter
Hahn: Slg. K. Braatz
Firebrand: Slg. W. Mühlbauer
MiG-15: R. Bock

Abschied auf Raten

Ein denkwürdiger Moment für jeden Luftfahrt-Enthusiasten: Am 23. November 2021 fand in Manching der letzte Flug mit einer Transall bei der WTD 61 statt. Ein in Schwarz gehaltenes Abzeichen auf der linken Seite erinnerte dabei an die 54-jährige Einsatzzeit der Transall bei der Einheit von 1967 bis 2021. Zum Last Flight unterschrieben zudem die Besatzungsmitglieder auf der Frachtluke und vermerkten dort auch das Datum des letzten Fluges. Nach einigen sportlichen Vorbeiflügen zum Abschied aus Manching landete die Maschine in Altenstadt, wo die Zelle bei der dortigen Luftlande-/Lufttransportschule des Heeres zukünftig Ausbildungszwecken dient.

Bereits am 20. Oktober landete die sonderbemalte C-160D Transall »*Retro Brummel*« aus Hohn im fränkischen Roth. Als letzte noch fliegende Transall möchte man die Maschine mit der Kennung 50+79 im Dezember an ein privates Hotelprojekt an den Flughafen Zweibrücken geben. Die 50+88 soll am letzten Einsatzort in Hohn als Übungsobjekt für die Feuerwehr verbleiben, den restlichen drei Maschinen droht der Schrottplatz.

Text und Foto Andreas Zeitler

50 86

Bei der Suche nach Wrackteilen einer Fw 190 D-9 nahe Gotha fand Vermisstenforscher Rene Schütz diese Werknummernplakette einer Dornier Do 17 Z sowie …

… dieses Typenschild eines Varta-Akkumulators. Zwei dieser Akkus befanden sich laut Ralf Lemser im Rumpf und sorgten für die zentrale Bordspannung der Do 17 Z

Fotos (3) Sammlung Andreas Metzmacher

■ DORNIER DO 17

Rätselhafte Plakette

Bei der der Bergung einer Fw 190 D-9 bei Gotha im September 2021 (siehe *Flugzeug Classic* 12/2021) stieß Vermisstenforscher Rene Schütz unweit der Absturzstelle auf etwas Ungewöhnliches: eine Werknummernplakette – aber nicht die der Focke- Wulf Fw 190, sondern die einer Do 17 Z! Die Nummer 2521L ist noch gut sichtbar eingeschlagen. Nach Recherchen stellte sich heraus, dass von Februar bis Mai 1940 die III. Gruppe des KG 76, ausgerüstet mit dem zweimotorigen Bomber Dornier Do 17, in Gotha stationiert war.

Vier Flugunfälle dieser Einheit vor Ort sind dokumentiert. Doch der einzige, der schwerwiegend genug erscheint, dass man später noch die Werknummernplakette im Boden findet, und der von der Absturzposition her stimmen könnte, war der am 6. März 1940.

Um 19:56 Uhr war kurz nach dem Start die Do 17 Z der 9. Staffel mit der Kennung F1+DT abgestürzt. »Nachtflug, nach Start überzogen und abgestürzt, Aufschlagbrand, zu 100 % zerstört«, so steht es ganz nüchtern in einem Bericht. Flugzeugführer Unteroffizier Johannes Helle, Bordfunker Unteroffizier Josef Slotta und Bordmechaniker Unteroffizier Ferdinand Wagner hatten keine Chance und waren sofort tot. Ein paar Tage später begann der Westfeldzug und das Geschwader zog wieder in den Kampf. Zum Ende des Krieges flog das KG 76 als einzige Einheit der Luftwaffe den Strahlbomber und Aufklärer Arado Ar 234.

Das Kapitel Dornier Do 17 bei den Kampffliegern war da längst Geschichte. Die letzten Bomber dieses Typs wichen spätestens 1942 moderneren Nachfolgemustern.

Andreas Metzmacher und Uwe Kühnapfel ■

Bauchlandung einer Do 17 Z der III./KG 76. Während der Liegezeit in Gotha von Februar bis Mai 1940 verzeichnete die Einheit bei Übungsflügen drei Bauchlandungen und einen folgenreichen Absturz mit drei Toten

STEPHEN W. BARBER (†)

Mit Leib und Seele

Barber im Cockpit der Bearcat des CAFSOCAL auf dem Riverside-Flughafen am 28. März 2009

Ein gebührender Abschied für einen engagierten Luftfahrtenthusiasten: Am 14. November 2021 vollführten für Stephen W. Barber über dem kalifornischen Flughafen Camarillo vier AT-6/SNJ Texan einen Formationsflug mit Rauch. Außerdem demonstrierten eine PBJ-1J Mitchell, eine F6F-5 Hellcat und eine F8F-2 Bearcat eine Missing-Man-Formation. Barber war ein Colonel der Commemorative Air Force (CAF) und treibende Kraft hinter dem Erfolg des südkalifornischen Flügels der Organisation (CAFSOCAL). Vor einigen Jahren mit einer Erkrankung des Nervensystems diagnostiziert, verstarb er am 29. Oktober 2021 im Alter von 74 Jahren.

Während des Vietnamkriegs diente Barber als Plane Captain einer A-6 Intruder des U.S. Marine Corps, später arbeitete er als Börsenmakler. 30 Jahre lang war er Mitglied der CAF und flog viele Warbirds. Zusammen mit U.S.-Navy-Admiral Mike Bowman gründete er 1999 das Tailhook Legacy Flight Program der U.S. Navy, bei dem Warbirds neben modernen Kampfjets bei öffentlichen Veranstaltungen in den ganzen Vereinigten Staaten fliegen. Er leitete zudem ein Entwicklungs- und Spendenprogramm, das zum Bau von vier großen Wartungs- und Ausstellungshallen auf dem Flughafen Camarillo führte.

Frank Mormillo ■

Die PBJ-1J Mitchell der CAFSOCAL und die F6F-5 Hellcat fliegen zusammen mit der F8F-2 Bearcat des Planes of Fame Air Museum zu Ehren des 2021 verstorbenen Barber

Fotos (3) Frank Mormillo

Der Pilot Chris Rushing führt eine Formation von AT-6/SNJ Texan bei der Gedenkfeier über Camarillo an

FESSELND - FASZINIEREND - SPANNEND

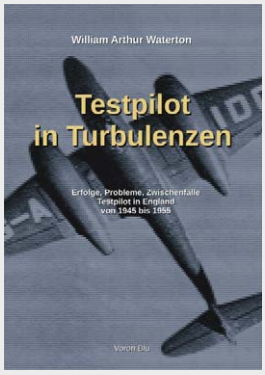
Luftfahrtgeschichte aus anderer Perspektive

Paperback, 386 Seiten
€ 22,50 (D)
21 s/w Abbildungen
978-3-9820284-3-9

James Hamilton-Paterson lässt den Leser an Triumphen und Misserfolgen teilhaben und vermittelt die Faszination und Leidenschaft, die die Luftfahrtindustrie damals ausübte – und bricht eine Lanze für das Idol seiner Jugend: Testpilot Bill Waterton

... und als perfekte Ergänzung

Weltrekorde, Risiken und tödliche Gefahren waren ständige Wegbegleiter der Testpiloten. Bill Waterton war einer der Besten. Offen kritisierte er die Missstände in der Industrie, womit er sich nicht nur Freunde machte.



Paperback, 248 Seiten
14 Abbildungen
€ 19,90 (D)
978-3-9820284-0-8

Vom Merlin Kolbenmotor zum Bypasstriebwerk RB211. Die spannende Geschichte der Flugtriebwerksentwicklung in Großbritannien in den Jahren von 1939 bis 1975.

Paperback, 380 Seiten
44 Abbildungen
€ 21,50 (D)
978-3-9820284-2-2

VORON BLU

Fachverlag für Luftfahrt

www.voronblu.com, info@voronblu.com
Alle Bücher sind über den Buchhandel, Amazon und unsere Webseite erhältlich

Die Lohner B.VII, ausgerüstet mit dem neuen Sechszylinder von Austro-Daimler. Mit diesem Flugzeug rückt der strategische Angriff auf Mailand in den Bereich des technisch Möglichen

Diese B.VII von der Fliegerkompagnie 7, Kennzeichen 17.40, ist am 14. Februar 1916 beim Mailand-Coup dabei

Fotos (2) Sammlung Stefan Bartmann

■ BUCHNEUHEIT

1916: Bomben auf Mailand

Heute kaum noch bekannt: Der erste strategische Luftangriff der Militärluftfahrt fand bereits am 14. Februar 1916 an der Südwestfront statt. Österreich-Ungarns Flieger nahmen sich die Mailänder Elektrizitätswerke vor. Das logistische und riskante Unternehmen geriet fast in Vergessenheit, doch der Fachautor Gerald Penz, Spezialist für die k. u. k. Luftfahrtruppe und die Militärfliegerei an der Südwestfront, hat den Luftangriff auf Mailand 1916 dem Vergessen entrissen und akribisch nachgezeichnet: von der Idee über die Planung bis zur Ausführung und der Betrachtung in den damaligen Medien.

Penz musste praktisch bei null anfangen, auf Vorarbeiten konnte er nicht zurückgreifen. Das Ergebnis seiner jahrelangen Archiv- und Recherchearbeit liegt nun als sorgfältig edierte Neuerscheinung im Salzburger Stanger-Verlag vor. *Stefan Bartmann* ■

Gerald Penz: Der Luftangriff auf Mailand am 14. Februar 1916
144 Seiten, Hardcover mit Fadenheftung, zahlreiche Abbildungen, zweisprachig Deutsch/Englisch, ISBN 978-3-9505136-0-8, Preis: 66 Euro, im Buchhandel, mit Preisermäßigung auch direkt bestellbar bei: www.stanger-verlag.at

Jahrestag & Personalien

Ende der Verschwendung

Reinblütiger Zielschlepper: Prototyp der Martinet Fotos (2) RAF/Sammlung Wolfgang Mühlbauer

In Kriegszeiten gibt es bekanntlich wenig zu vergeuden … oder gleich gar nichts mehr. So wie bei der Royal Air Force (RAF) während der schicksalhaften Phasen der »Luftschlacht um England«, als die britische Jagdabwehr bis zum Anschlag an ihre Grenzen stößt. Konkret geht es um Zielschlepper, absolut unentbehrlich für das Flugabwehr- und Schießtraining. Eine Aufgabe, die bis dahin obsolet gewordenen oder überflüssig eingestuften Frontflugzeugen zugedacht ist. Genau diese sind plötzlich Mangelware, vorbei sind die einst verschwenderischen Zeiten. Was es fortan braucht, ist eine eigens konzipierte Schleppmaschine – ein Novum im britischen Militärflugzeugbau. Natürlich muss alles schnell gehen. Am besten also, man leitet den Zielschlepper aus einem schon vorhandenen Typ ab und nutzt möglichst viele gemeinsame Komponenten.

Mit der Miles Aircraft Corporation ist rasch der richtige Partner dafür gefunden. Auf Basis des bewährten Schulflugzeugs Miles M.19 Master II reift hier binnen kurzer Frist die Miles M.25 Martinet heran. Sie feiert am 24. April 1942 Erstflug. Beide Muster teilen sich viel, wenngleich die Konstruktion der Martinet deutlich robuster ausfällt. Unabhängig davon fliegt sie praktisch von Anfang an wie die sprichwörtliche eins. Mit dem Serienbau der Martinet TT Mk.I lässt sich daher umgehend loslegen. Bis zum Ende ihrer Produktion im Jahr 1945 werden 1774 Stück fertig. Zum allergrößten Teil dienen sie bei den britischen Streitkräften, eine kleinere Anzahl Flugzeuge findet bei Kriegsende oder in den ersten Jahren danach den Weg ins Ausland, unter anderem nach Frankreich und Belgien.

Die unbemannte ferngesteuerte M.50 Queen Martinet bleibt dagegen lange Zeit ein Geheimnis. Erst 1946 enthüllt man offiziell die Existenz der Zieldarstellungs-Drohne. Elf Stück davon entstehen, 58 weitere durch Umbau. Bei RAF und Royal Navy endet die Dienstzeit der Martinet TT Mk.I in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre, anderswo findet man sie teilweise noch länger am Himmel. *Wolfgang Mühlbauer* ■

Serienmäßige Miles Martinet TT Mk.I der RAF