



VIP-»Connie«
Wie MacArthurs
Constellation wieder
das Fliegen lernte

Boeings Concorde
Das teuerste
Flugzeug, das es
nie gab



EUR 6,90
Dez. 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



Hangar 10 ist gerettet!

IM FOKUS



Bf 109 E

Das machte die »Emil« so erfolgreich



Flugzeugpionier Rohrbach
Der innovativste Konstrukteur der 1920er



RAF-Pilot Grant Cox
Das Schicksal eines jungen Fliegertalents



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
wüstefarbigen
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

**Flugzeug Classic:
Jetzt immer
freitags am Kiosk!**

Bomberpiloten und Schweizer »Emil«

Dass die Moral der Soldaten und Bevölkerung ein wichtigerer Faktor im Krieg ist als die schiere Anzahl an Menschen und Ausrüstung, zeigte sich im Zweiten Weltkrieg. Hier versuchte die Luftwaffe, durch massives Bombardement von Städten die Moral der Briten zu brechen – was ihr nicht gelang. Dieselbe Taktik wandten auch die alliierten Streitkräfte an. Um den Kriegswillen der Gegenseite zu brechen, bombardierten ihre Flugzeuge großflächig deutsche Städte. Für deren angegriffene Bevölkerungen waren die Besatzungen der Bomber gesichtslose Personen, die ihre tödliche Last über ihren Köpfen fallen ließen. In dieser Ausgabe erhält einer dieser alliierten Flieger ein Gesicht – Grant Cox aus Neuseeland. Nachdem er seine Ausbildung als Bomberpilot bei der Royal Air Force abgeschlossen hatte, ging es für ihn in den Luftkrieg über dem Reich. Dort musste er sich gegen raues Wetter sowie die gegnerischen Nachtjäger wehren. Gerhard Schmid berichtet über das Leben und die Einsätze des jungen Piloten.

Lange bevor Grant Cox und seine Kameraden Deutschland bombardierten, machte die Messerschmitt Bf 109 E feindlichen Flugzeugen das Leben schwer. Die als Jagdflugzeug konzipierte



Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur

Maschine erwies sich als wahrer Allrounder, der die verschiedensten Aufgaben effizient meistern konnte. Zudem war die »Emil« ein wahrer Exportschlager, den auch die Luftstreitkräfte der Schweiz, Bulgariens, Rumäniens sowie vieler weiterer Staaten besaßen. Dies führte während des Krieges zu Situationen, in denen sich zwei Bf 109 E gegenüberstanden. Wie sich die »Emil« im Vergleich zu ihren Gegnern schlug und warum sie so erfolgreich war, das erzählt uns Hans-Heiri Stapfer.

Ihr Markus Wunderlich



Die Nachfrage nach der Bf 109 E war groß, so kaufte allein die Schweiz als größter ausländischer Abnehmer 80 Maschinen. Diese setzte sie auch gegen ihre deutschen Gegenstücke ein

Foto Bundesarchiv Bern



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 €



Heinz-Dieter Schneider
Messerschmitt Bf 108
Von der Taifun zur Pingouin und Norralpha
Eine technologische und chronologische Entwicklungsgeschichte
491 Seiten, DIN A4, Hardcover, 975 Fotos, davon 574 schwarz-weiß, 401 farbig; ISBN 978-3-86933-278-9

neu

84,00 €



Heinz Laube
1949 – Flucht in die Zukunft
Vom Kriegskind zum General der Luftwaffe
207 Seiten, Hardcover, 30 Abbildungen, 14,7 x 21,8 cm; ISBN 978-3-86933-274-1

22,00 €



Christian König
Aufklärer, Bomber, Seenotretter
See-Mehrzweckflugzeuge Heinkel He 59 und He 115
297 Seiten, Hardcover, 763 Fotos, davon 695 s/w und 68 in Farbe, DIN A4; ISBN 978-3-86933-259-8

48,50 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



BF 109 E

Deutscher Alleskönner

Mit der »Emil« verfügte die Luftwaffe über eine Maschine, die den Herausforderungen an allen Fronten gewachsen zu sein schien

30



12

Während des Luftkriegs flog Grant Cox eine Avro Lancaster, die über 6000 Kilogramm Bomben tragen konnte



24

Auch wenn nicht alle Maschinen der Sammlung übernommen werden konnten, bleibt die Fw 190 in Hangar 10

ZEITGESCHICHTE **TITELTHEMA**

Lancaster-Pilot Grant Cox

12 Gegen Wetter und Nachtjäger

Grant Cox erwies sich als erfolgreicher Bomberpilot – bis er auf dem Rückweg von Berlin auf eine Bf 110 traf

AKTUELL

Messerschmitt-Rakete in der Werkstatt

22 Eine von zweien

In Berlin soll eine »Enzian« in neuem Glanz erstehen

AKTUELL **TITELTHEMA**

Hangar 10

24 Endlich Klarheit

Hangar und ein Teil der Sammlung in eine Hand verkauft

AKTUELL

Chilton DW-1

28 Nachbau aus der Oberpfalz

Eine Replik der Chilton DW-1 wartet darauf abzuheben

FOKUS **TITELTHEMA**

Bf 109 E

30 Eleganter Exportschlager

Auch andere Staaten nutzten die 109 E, so kam es zu Kämpfen zwischen deutschen und »Emil« anderer Luftstreitkräfte



28

Der Nachbau der Chilton DW-1 bestand alle Belastungstests, die Oskar-Ursinus-Vereinigung unterstützt das Projekt



62

Neben der 747 arbeitete Boeing auch an dem Überschallflugzeug 2707



54

Sie transportierte Douglas MacArthur und flog für die NASA, bevor man sie einmottete – die »Bataan«



74

Durch seine Besuche bei Rohrbach konnte Alex Stöcker einzigartige Aufnahmen der seltenen Maschinen machen

TYPENGESCHICHTE

Dornier Do 26

48 Im Kriegsdienst

Mit Beginn des Krieges gelangten die Wasserflugzeuge zur Luftwaffe und mussten sich in Norwegen bewähren

AKTUELL TITELTHEMA

Lockheed Constellation

54 Wieder in der Luft

Nachdem die »Bataan« genannte Constellation jahrelang ein statisches Museumsobjekt war, absolvierte sie im Juni 2023 ihren erneuten Erstflug

AKTUELL TITELTHEMA

Gigantische Projekte

62 Boeings Concorde und die 747

Das Archiv in Seattle zeigt, warum man den Jumbo-Jet nur als Übergangslösung sah

BILDERSCHÄTZE TITELTHEMA

Alex Stöcker bei Rohrbach

74 Flugzeuge made in Berlin

Innovatives Design und internationale Kunden – warum war Rohrbach wirtschaftlich trotzdem nicht erfolgreich?

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Avro Lancaster	12	Lockheed Constellation	54
Blohm & Voss BV 141	21	Messerschmitt Bf 109	30
Boeing 747	62	Messerschmitt Bf 110	17
Boeing 2707	67	Messerschmitt Me 262	6
Chilton DW-1	28	North American F-86 Sabre	9
De Havilland DH.98	19	North American T-6	27
Dornier Do 26	48	North American TF-51D	26
Focke Wulf Fw 190	26	Rohrbach Ro VIII	79
Handley Page Halifax	18	Rohrbach Ro X	79
Jakowlew Jak-9	27	Spitfire Mk. XVIII	26
Junkers Ju 88	15	Staaken E 4/20	74

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 21 Background
- 71 Unterhaltung
- 72 Termine/Bücher/Briefe
- 82 Vorschau / Impressum

Titelseite: Die »Emil« erwies sich als sehr vielseitig. Die Luftwaffe verwendete die Jäger auch als Jagdbomber



Titelbild
 Constellation: Sammlung Frank Mormillo
 Boeing: Andreas Spaeth
 Hangar 10: Richard Paver
 Bf 109: Dehla
 Rohrbach: Alex Stöcker
 Cox: picture alliance



Legendärer Formationsflug

Fünf Jahre liegen zwischen dem Erstflug der Messerschmitt Me 262 und dem der North American F-86 Sabre. Nach knapp 80 Jahren trafen diese beiden frühen Jets auf der »Air Legend«-Airshow in Melun-Villaroche nur wenige Kilometer südlich von Paris im September aufeinander. Dies dürfte der erste Formationsflug der beiden Klassiker gewesen sein. Bei der Me 262 handelt es sich um die in Manching beheimatete Maschine der Messerschmitt-Stiftung.

Die Me 262 beeinflusste mit ihren gepfeilten Flügeln als erstes in Serie gebaute Strahlflugzeug die Entwicklung nachfolgender Generationen von Kampjets nachhaltig, verhalf ihnen zu immer höheren Geschwindigkeiten und letztendlich auch zum Durchbruch der Schallmauer.

Die Sabre ist eine bei Canadair gebaute CL-13B Sabre Mk.6, die früher im Dienst der Luftwaffe stand. Inzwischen ist sie bei Avignon beheimatet und wird von Frédéric Akary geflogen, der die treibende Kraft hinter dieser seltenen Formation war.

Über die weiteren Höhepunkte der Airshow berichten wir in der nächsten Ausgabe von *Flugzeug Classic*.

Text und Bild Andreas Zeitler





■ FW 190

Ostfront-Veteran zu verkaufen

Platinum Fighter Sales« (www.platinumfighters.com), einer der größten Vintage-Aviation-Makler der Welt, hat seit Ende August eines der weltweit vollständigsten Fw-190-Projekte im Angebot. Man barg das Wrack der Fw 190 F-8 (W.Nr. 581808) im Sommer 2019 nördlich von Sankt Petersburg nahe der Stadt Priorsersk (Karelien). Viele Flugzeuge, die man flugfähig restaurierte, wiesen wesentlich weniger Substanz auf, womit dieser Jäger, der sich derzeit im US-Bundesstaat Minnesota befindet, ideal für einen flugfähigen Wiederaufbau erscheint.

Verlustberichte ergaben, dass die Maschine mit ihrem Piloten Alfred Kruppa zur I./SG 5 gehörte, das aus 16 Focke-Wulf Fw 190 F-3 and F-8-Jagdbombern bestand, mit Basis in Alakurtti, Finnland. Sie waren Teil des befristet aufgestellten »Gefechtsverbandes Kuhlmei«, benannt nach seinem Kommandanten, Kurt Kuhlmei. Die Einheit war auf dem großen finnischen Fliegerhorst in Imvola, im Südosten des Landes, stationiert. Der Verband sollte den Finnen im Juni 1944 helfen, die sowjetischen Großoffensiven während des »Fortsetzungskrieges« abzuwehren. Über 70 Flugzeuge gehörten dem Verband an, darunter Ju 87, Fw 190 und Bf 109. Sowjetische Hurricanes griffen den von Alfred Kruppa geflogenen »Würger« am 4. August 1944 an und schossen ihn ab. Der Pilot stieg aus und landete im Fluss Vuoksi, überlebte aber nicht. ■

Eric Jansonne

Gut konserviert: Obwohl sie 75 Jahre den Elementen ausgesetzt war, blieben die meisten Teile der Maschine erhalten

Fotos »Fagen Fighters« via Simon Brown PFS

■ AVRO MANCHESTER

Spurlos verschwunden

Im Nordosten des niederländischen IJsselmeers verlief die Suche nach der Avro Manchester Mk I, S/N L7390, ZN-V unlängst ergebnislos. Oberleutnant Ludwig Becker schoss den RAF-Bomber des No. 106 Squadron am 25. März 1942 um 22:28 Uhr auf dem Hinflug nach Essen, das er bombardieren wollte, ab. Brennend und im Sinkflug überflog die ZN-V noch den Abschlussdeich und stürzte etwa 550 Meter südöstlich des Bunkers Kazemat IX (Kornwerderzand) ins zugefrorene IJsselmeer. Lediglich Lieutenant Robert Jack Dunlop-McKenzie Leiche konnte man später finden und in Harlingen beisetzen. Pilot Officer Peter Norman Cann und die Sergeants Raymond Benjamin Burrows, Kimber Hill, Wilfred Deryck Welham, William Grant McDonald sowie John Joseph Stewart gelten weiterhin als vermisst. Auch ihre Manchester fand man bislang nicht wieder.

Ihre unzuverlässigen Vulture-I-Triebwerke von Rolls-Royce (1784 PS/1312 kW) gaben der 20,98 Meter langen Maschine mit 27,46 Metern Spannweite und einem Abfluggewicht von bis zu 25 402 Kilogramm, inklusive 4695 kg Abwurfmunition, keine Chance am Nachthimmel. Man baute von den in 5181 Metern Höhe bis zu 426 km/h schnellen Maschinen nur 220 Exemplare und von der viermotorigen Lancaster, die ihre Nachfolge antrat, annähernd 7400. ■

Christian König

Die Avro Manchester blieb in der Royal Air Force eine Seltenheit, da man nur etwas mehr als 220 Exemplare baute. Ihre stör anfälligen Triebwerke machten sie zur leichten Beute für die deutschen Nachtjäger

Foto Sammlung Christian König



■ FLUGPLATZFEST LEVERKUSEN

Junkers im Anflug

Ende August ist im Lande die Zeit der Flugplatzfeste – so auch in Leverkusen. Dabei konnte der Luftsportclub (LSC) Bayer Leverkusen mit einigen neuen Junkers-Flugzeugen besonders aufwarten.

In den letzten Jahren ließ der Kölner Unternehmer und Mäzen Dieter Morszeck drei Junkers F 13 nachbauen. Eine davon (ehemals HB-RIM) flog erstmals 2016 und befindet sich mittlerweile als N13JU in den Vereinigten Staaten. Ihre Nachfolger HB-RIA und HB-RIO fliegen mittlerweile nicht nur fleißig ab St. Gallen in der Schweiz, sondern stehen jetzt auch in Deutschland für ausgewählte Rundflüge zur Verfügung. Hierzu gründeten die Macher eigens den Verein »Junkers Luftverkehr«. Derzeit sind



Die beiden Junkers F 13 und die Junkers A 50 Junior am Himmel über Leverkusen

Foto Stefan Schmoll

die Flüge nur Mitgliedern vorbehalten. Das System erinnert ein wenig an den damaligen Betreiberverein der Schweizer Lockheed Super-Constellation, denn gewerbsmäßige Rundflüge stehen nicht auf der Agenda.

Anlässlich des Festes in Leverkusen waren nicht nur beide F 13 in der Luft, sondern auch gleich zwei der ebenfalls neu produzierten Junkers A 50 Junior. Ein Exemplar dieses schickten Retro-Zweisitzers ist ab sofort beim LSC in Leverkusen beheimatet und darf zukünftig von den zahlreichen Mitgliedern des Vereins betrieben werden. ■

Stefan Schmoll

■ »DER LETZTE NACHTJÄGER« VERSTARB IM ALTER VON 104 JAHREN

Abschied von Wilhelm Simonsohn

Wie war es wirklich damals im Zweiten Weltkrieg, nachts unter Flakfeuer auf einer Ju 88? Im Beitrag »Der letzte Nachtjäger« (*Flugzeug Classic* 3/2023) hatte Wilhelm Simonsohn detailliert über seine Jahre bei der Luftwaffe berichtet. Kurz nach seinem 104. Geburtstag und dem Umzug ins Seniorenheim nach Wedel, wo er näher bei seiner Tochter sein konnte, verstarb er am 1. Oktober in Hamburg an den Folgen eines Sturzes.

Simonsohn, Jahrgang 1919 und Adoptivsohn – sein Ziehvater konvertierte früh vom jüdischen Glauben zum Christentum – war ein faszinierender Erzähler und hellwacher Geist mit verblüffenden Detailkenntnissen in Technik, Geschichte, Wirtschaft oder Politik. Er berichtete gern von seiner Jugend in Altona, das seinerzeit noch nicht zu Hamburg gehörte. Schon als Junge war Simonsohn von der Fliegerei fasziniert und meldete sich nach seiner Zeit als Marine-Hitlerjunge zur Luftwaffe – trotz der Schmähungen seiner Altersgenossen, der Verfolgung der Familie und KZ-Haft des Vaters. Als Nachtjäger (»Die Ju 88 war mein Lieblingsflugzeug«) überlebte er bis Kriegsende zwei Abschlüsse und drei Bruchlandungen.

Die Schilderungen seiner Einsätze konnten jeden Zuhörer fesseln, so humorvoll und ausführlich nahm ihn Simonsohn mit auf die Reise in die Vergangenheit. Besonders faszinierend war dabei das Gefühl, die Ereignisse hautnah mitzerleben – etwa, wenn Simonsohn wie durch ein Wunder als Letzter aus seiner brennenden, trudelnden Maschine über dem besetzten Belgien abspringen konnte und sich mitten in der Nacht mit seiner Crew zum nächsten deutschen Posten durchschlug. Unnachahmlich gab er auch Alltagsgeschichten von der stets präsenten Wehrmachtsbürokratie oder den »besten Steaks der Luftwaffe« in Bonn-Hangelar zum Besten. Auf jenem Flugplatz seien jede Nacht auswärtige Piloten gelandet, um sich richtig satt zu essen; am eigenen Fliegerhorst hätte es nach dem Einsatz höchstens einen Kaffee gegeben.

Nach dem Krieg wurde Simonsohn überzeugter Pazifist und hielt im Laufe seines langen Lebens manchen Vortrag. Er schrieb Beiträge zur Zeitgeschichte, besuchte Schulen, trat im Fernsehen auf oder traf den neun Monate älteren Altbundeskanzler Helmut Schmidt zum Gedankenaustausch. Auf langen Reisen mit seiner Frau fuhr Simonsohn nach dem Motto »Reisen bildet« um den halben Globus.

Der wohl letzte verbliebene Nachtjäger konnte bis zum Ende seines Lebens technische Einzelheiten wie Tankschaltungen, Drehzahlen oder Geschwindigkeiten seiner Flugzeuge herunterbeten, als wäre er erst gestern in den Ruhestand gegangen. Er stellte seinen fliegerisch bewanderten Zuhörer gern mal eine Fangfrage, um ihren Wissensstand zu überprüfen – nett, freundlich und ganz Gentleman der Lüfte. Dabei endete seine aktive Fliegerei mit dem Untergang des »Dritten Reiches«. Simonsohn gründete eine Familie, blieb in Hamburg und leitete bis zur Pensionierung die Verwaltung des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf. Im hohen Alter machte ihm sein schwindendes Augenlicht Kummer; er musste an einem Lesegerät sitzen und bevorzugte daher Hörbücher.

Bis zum Ende blieb Simonsohn bescheiden und neugierig. Er freute sich, dass er noch da war. »Mein Leben war lang«, pflegte er zu sagen, »aber es fühlt sich nicht nach hundert Jahren an.« ■

Rolf Stünkel



2012 traf der ehemalige Nachtjäger Wilhelm Simonsohn den Altbundeskanzler Helmut Schmidt. Simonsohn überlebte den um ein Jahr älteren Schmidt um etwa acht Jahre

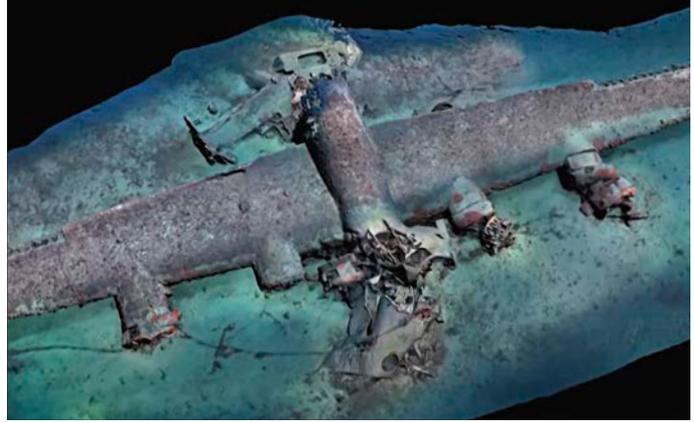
Foto Wilhelm Simonsohn

■ US-SOLDAT AUS LIBERATOR-WRACK

Identität geklärt

Vor der Küste Maltas entdeckte man 2015 in 58 Metern Tiefe eine Consolidated B-24 Liberator, die 1943 abstürzte. Darauf untersuchte Timmy Gambin von der University of Malta gemeinsam mit der Defense POW/MIA Accounting Agency (DPAA) das Wrack mehrere Jahre wissenschaftlich. Sie entfernten Fischernetze, dokumentierten die Lage des Wracks und bargen 2019 sterbliche Überreste. Die anthropologische Untersuchung der DPAA-Wissenschaftler und DNA-Analysen der U.S. Army bestätigten, dass es sich bei der Person um Sergeant Irving R. Newman handelt. Dies gab die DPAA am 20. Juni 2023 bekannt.

Sergeant Newman war Teil der Crew einer Consolidated B-24 Liberator (S/N 42-40112) der 343 Bombardment Squadron, das zur 98th Bomb Group gehörte. Während eines Luftangriffs auf die Hafenanlagen von Reggio di Calabria in Sizilien am 6. Mai 1943 verwundeten Flaktreffer fünf der zehn Männer an Bord und beschä-



Gewissheit nach 80 Jahren: DNA-Analysen bestätigten, um wessen Überreste es sich im Wrack handelt: Sergeant Irving R. Newman

Foto Sammlung Christian König

digten mehrere der vier R-1830-43-Doppel-Sternmotoren von Pratt & Whitney. Eine geplante Notlandung in Malta scheiterte, weil die Maschine lichterloh brannte. Unweit von Benghajsa Point, etwa 1500 Meter vor der Bucht von Marsaxlokk im Südosten der Insel, setzte die Besatzung die B-24D ins Mittelmeer. Neun Überlebende rettete ein RAF Rescue Launch, der schwer verwundete Sergeant Irving R. Newman ging mit der Liberator unter. ■ Christian König

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 90 Jahren – Polikarpovs agile I-16

Kompakt und wendig – zwei charakteristische Attribute, nahezu perfekt verschmolzen in Gestalt der Polikarpov I-16. Das gedrungene wirkende Jagdflugzeug in Gemischtbauweise feiert am 30. Dezember 1933 seine Premiere am Himmel. Kompromisslos auf Geschwindigkeit getrimmt, ist es leichtgewichtig mit kurzem Rumpf samt kraftvollem Motor, den eine NACA Cowling strömungsgünstig einhüllt. Hinzu kommen Einziehfahrwerk sowie eine umschlossene Kabine. Darum spielt es keine allzu große Rolle, dass es mit dem ursprünglich favorisierten Antrieb nichts wird, nachdem sich der Lizenzbau des 600 PS starken Wright Cyclone R-1820 F-2 in der UdSSR zerschlagen hat. Denn selbst mit dem deutlich schwächeren, 420 PS leistenden M-22-Motor macht die Maschine eine gute Figur. Das gilt erst recht, nachdem später der M-25 mit 710 PS zum Einbau gelangt. Erstmals für internationales Aufsehen sorgt die I-16 auf republikanischer Seite im spanischen Bürgerkrieg. Die »Rata« (spanisch für Ratte), wie sie die Gegenseite nennt, kann durchaus gegen die frühen Muster der Bf 109 anstinken. Verblüffend ist dabei ihre Wendigkeit. Immer wieder heißt es, sie könne regelrecht

in der Luft stehen. Im fernen Osten trifft die I-16, die ständig verbessert wird, dann 1939 auf die Armeeflieger des Tenno. Obschöneren Jäger der kompakten »Abu« (japanisch für Pferdebremse) technisch voraus sind, haben sie kein einfaches Spiel. Freilich hat der »Ishak« (russisch für Esel), wie die I-16 bei den Piloten der Roten Armee heißt, seine besten Zeiten da schon hinter sich – weder Kampfkraft noch Leistungsfähigkeit reichen mittlerweile wirklich. Ergo läuft der Serienbau der I-16 im selben Jahr aus. Als die deutsche Wehrmacht im Juni 1941 die UdSSR angreift, stehen 1635 Exemplare bereit, von denen Hunderte aber schnell am Boden vernichtet werden. Da genügend moderne Nachfolger vorerst fehlen, nimmt

man die Fertigung erneut für längere Zeit auf. Letztlich entstehen weit über 8600 Stück aller Ausführungen. Zweifelsohne veraltet, schlägt sich die I-16 dennoch überraschend gut; manch versierter Jagdflieger nimmt ungern von seinem »Ishak« Abschied. Erst im Herbst 1943 sind die letzten I-16 aus vorderster Linie verschwunden.

Wolfgang Mühlbauer



Die I-16 behauptet sich noch lange an der Ostfront

Foto via Hans-Heiri Stapfer

Die »Rata« kämpft ab 1936 erfolgreich über Spanien

Foto Sammlung Wolfgang Mühlbauer