



Jumo 223
Power-Diesel
für Junkers
Superflugzeug
EF-100

Tagjagd 1944
Schilderwald:
So organisierte
die Luftwaffe
ihre Fliegerhorste



€ 6,90
Feb. 2023
Österreich € 7,60
Schweiz sFr. 12,20
BeNeLux € 8,20
Italien € 9,50
Dänemark DKK 74,95

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Bobcat
Einzigartig in Europa:
Cessna T-50 in Bayern



Enthüllt:

Winterschlacht 1941



**Wie die Luftwaffe
beinahe Moskau
bezwungen hätte**



Lancaster-Nachfolger Vickers Windsor
Der beste Bomber der RAF?

IM FOKUS: HE 111

In Polen & Frankreich:
Der Bomber, der
dem »Blitzkrieg«
den Weg
ebnete

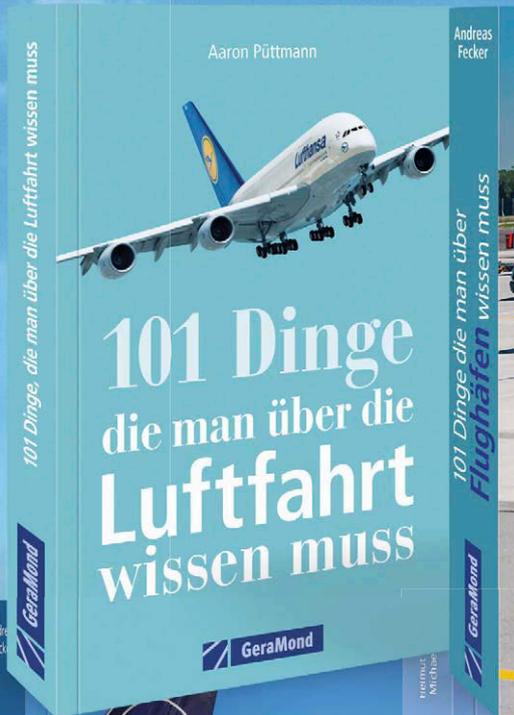


101 AHA-MOMENTE

Auf faktensichere aber auch unterhaltsame Weise stellen die Werke Rekorde, Unbekanntes und Kurioses vor.

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

192 Seiten · € (D) 14,99
ISBN 978-3-95613-398-5

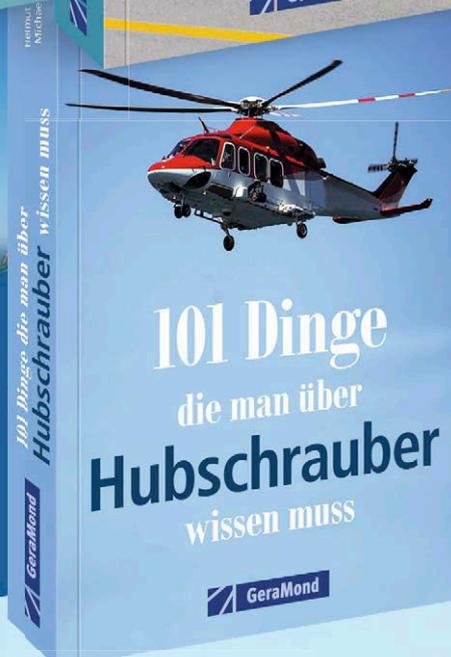
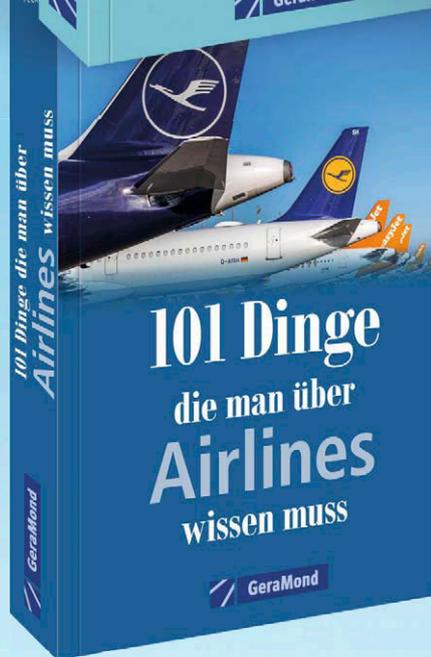


NEU

192 Seiten · € (D) 16,99
ISBN 978-3-96453-364-7

NEU

192 Seiten · € (D) 16,99
ISBN 978-3-96453-577-1



JETZT VORBESTELLEN

192 Seiten · € (D) 16,99
ISBN 978-3-96453-593-1

© photolink - adobe.stock.com



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.

 **GeraMond**

Editorial

Kryptische Organisation

Sind Ihnen, liebe Leser, schon mal die zahllosen Schilder auf den diversen Rollfeldern der großen Flughäfen aufgefallen? Kryptische Zeichen wie »K1« oder »Cat II« lachen da auch dem unbewaffneten Auge gut sichtbar entgegen. Der gewöhnliche Passagier mag damit nichts anzufangen wissen, wohl aber die Männer und Frauen, die die großen Vögel steuern. Das Rollfeld-Bingo hilft den Piloten, sich auf den gewaltigen Rollfeldern zurechtzufinden, und angesichts der engen Taktung an den Flughäfen tut eine gute, einheitliche Organisation not.

Zu eben dieser Erkenntnis kam auch die Luftwaffe während des Zweiten Weltkriegs. Insbesondere als die Jagdflieger im Zuge der Reichsverteidigung mehr und mehr von einem Platz zum anderen hetzen mussten, um den gesamten Luftraum zu schützen. Die alte Gepflogenheit, wonach die Horstkommandanten ihre eigenen Regeln und Schilder aufstellten, als wäre der Horst ihr persönlicher Kleingarten, hatte sich als ineffektiv erwiesen.

Die Luftwaffe ging deshalb dazu über, die gesamte – Achtung, Bandwurm – »Fliegerbodenorganisation« verbindlich zu vereinheitlichen, sodass jeder Jagdflieger auf jedem beliebigen Platz landen konnte, ohne wertvolle Zeit fürs Zurechtfinden zu verlieren. Wie genau das funktionierte, erklärt der Luftwaffen-Experte Ulf Balke in seinem Beitrag ab Seite 62.

Was so gar nicht funktionierte, war die deutsche Schlussoffensive auf Moskau im Herbst 1941. Die Ursache für das Scheitern sehen die meisten Historiker wahlweise im harschen Winterwetter, dem plötzlichen Auftauchen der sibirischen Divisionen oder in einer Kombination von beidem.

Unser Autor Dan Zamansky hat jedoch einen verblüffend neuen Ansatz gefunden, der die Rolle der Luftwaffe als entscheidend ansieht. Und so viel sei vorab verraten: An den vielen deutschen Piloten, die im Osten Dienst taten, lag es nicht, dass der Sturm auf Moskau im Debakel endete.

Ihr Markus Wunderlich



Foto Comme des images

**Markus Wunderlich,
Chefredakteur**

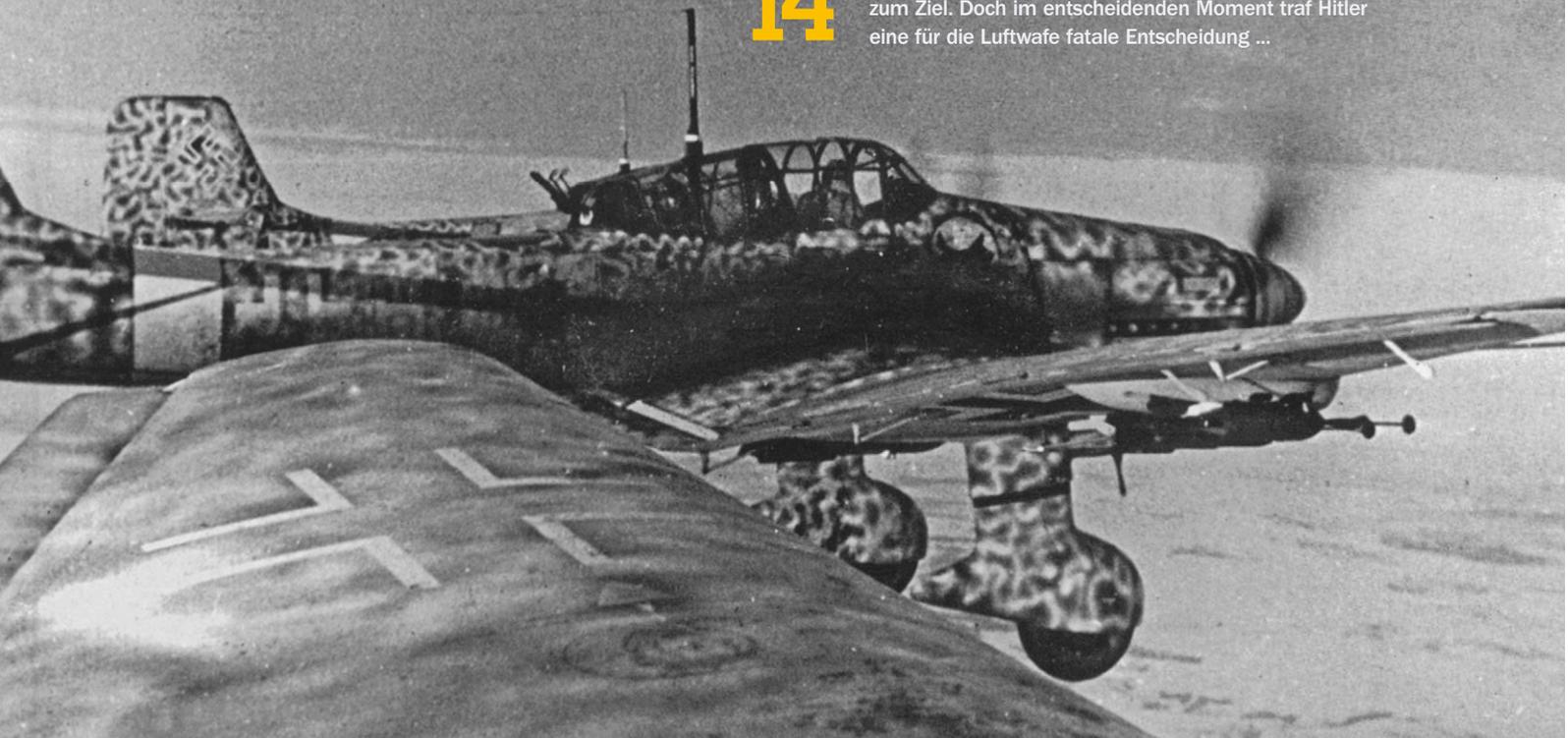


Die »Fliegerbodenorganisation« war dafür zuständig, dass die Piloten nicht nur herunter, sondern auch schnell wieder in Ihr Cockpit kamen

Foto Sammlung Ringlstetter

14

Das Unternehmen »Taifun« hatte die Einnahme Moskaus zum Ziel. Doch im entscheidenden Moment traf Hitler eine für die Luftwaffe fatale Entscheidung ...



ZEITGESCHICHTE

Vor Moskau

Bittere Winterwende 14

Wie kam es 1941 zur Wende vor Moskau? War es der russische Winter, der zähe Widerstand der Sowjets, Hitlers Vabanquespiel? Unsere Titelgeschichte zeigt auf, dass die Antwort darauf vielschichtig ist

TITELTHEMA

TECHNIK

Vickers Windsor

Kein Krieg, kein Bedarf 22

Die eigenwillige Windsor hat viel Entwicklungspotenzial, doch dann kommt das Ende des Zweiten Weltkriegs in Europa – die Zeit drängt, andere Einsatzmöglichkeiten zu finden

TITELTHEMA

OLDTIMER

Fliegendes Unikat

Bobcat in Bayern 30

Bei der Überführung des »Bamboo Bombers« von Iowa bis nach Niederbayern gab es viel(e) Geschichte(n) zu erfahren

TITELTHEMA

SERIE – IM FOKUS

Heinkel He 111

Der Dauerflieger 38

Heinkels He 111 war das am häufigsten vertretene Muster in den Bomberverbänden. 1940 gegen Frankreich hatten es die He-111-Besatzungen aber mit besonders hochkarätigen Gegnern zu tun

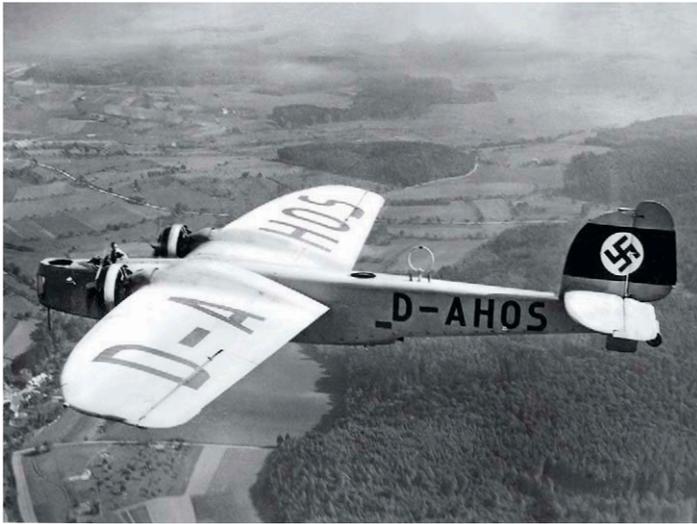
TITELTHEMA



30 Flugfähige Bobcats sind in Europa äußerst selten, doch nun turnt eine am Himmel Bayerns – wir haben sie begleitet!



38 Über Polen und Frankreich wurde es ernst für die He-111-Verbände. »Im Fokus« beleuchtet ihr Einsatzdebut – das es in sich hatte



56 Im März 1935 fällt der Schleier, Deutschland hat eine Luftwaffe!
Die Dornier Do 11 gehört zur ersten Bombergarnitur



62 Die »Fliegerbodenorganisation« sorgte dafür, dass die Luftwaffe auch am Boden keine Zeit mehr im Abwehrkampf verlor

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Dornier-Trio

Kämpfer der ersten Stunde **56**

Dorniers Do 11 und Do 13/23 sahen aus wie Kampfflugzeuge – nach außen dienten die Zweimotorigen aber als Frachtmaschinen, ehe sie von März 1935 an offiziell in der deutschen Luftwaffe flogen

TITELTHEMA

OLDTIMER

Event

Und die Queen schaut zu **76**

Was macht man, wenn zum Start einer Airshow plötzlich die beliebteste Person des Landes stirbt? Man startet eine Solo-Aufführung nur für sie!

ZEITGESCHICHTE

Bodenorganisation

So geht Luftkrieg **62**

Im fünften Kriegsjahr war es nötiger denn je, die Bodenorganisation der Reichsverteidigung neu zu organisieren – denn jede Sekunde zählte, um auf Feindangriffe noch reagieren zu können

TECHNIK

Flugdieselmotoren

Verbrannter Traum **68**

Mit dem Jumo 205 hatte Junkers einen Hochleistungsmotor parat, der Höhenmotor Jumo 223 markierte schließlich das Endprodukt dieser Entwicklung – besser war der Flugdiesel danach nie mehr

TITELTHEMA



76 Zeitreise in Duxford: Diese Blenheim Mk I war eine der Highlights der Airshow nach zwei Jahren Corona-Pause

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Bell 47.....	29	Hispano HA-1112 Buchon	76
Boeing B-17 Flying Fortress...	79	Junkers JU 52	11
Bristol Blenheim Mk I	78	Martin B-26B Marauder	10
Bristol Bolingbroke	8	Messerschmitt Bf 109 F-2	17
Cessna T-50 Bobcat	30	Messerschmitt Bf 109 G 10	67
De Havilland DH 100	78	Mikoyan-Gurevich MiG-27K	12
Dornier Do 11, 13, 23	56	North American B-25	8
Dornier Do 17 Z-2	19	Spitfire Mk XIV, XVI	77
Hawker Hurricane Mk II	11	Stearman Kaydet PT-13D	9
Hawker Typhoon	9	Transall C-160	12
Henkel He 111	38	Vickers Windsor	22

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	29
Unterhaltung	54
Termine / Bücher / Briefe	36
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD
Ju 87: Archiv Flugzeug Classic/
pa/akg-images
EF 100: Sig. H. Lorenz
Bf 109: Sammlung
Herbert Ringlstetter
Bobcat: A. Zeiter
Vickers Windsor: Foto Sig.
W. Mühlbauer, Profil J. Franzi
He 111: Foto & Profil
Sig. H. Ringlstetter

TITELSEITE: Ohne die Luftwaffe konnte das Heer an der Ostfront nicht bestehen



■ Im besten Licht

»Zwei hoch, fünf rechts!« – präzise bringt die Besatzung die Cessna AT-17 hinter der Fotomaschine in Positionen und wir drehen unsere Kreise in etwa 3000 Metern Höhe. Passend zur tief stehenden Sonne an diesem späten Nachmittag im September findet sich auch eine kleine Wolkenschicht, die die Landschaft leicht verdeckt. Dennoch bleibt hier im Norden von Landshut die Sicht zum Horizont und auf die Höhenzüge des Bayerischen Waldes frei – es ist die ideale Kulisse für Europas einzige flugfähige Bobcat. Mehr über diese Maschine lesen sie in dieser Ausgabe ab Seite 30.

Text und Foto Andreas Zeitler



37679



37679



ALL FROM LIGHTNING II



Die neue »gelbe 3« beim Roll-out Fotos Sandy Air



Ein Blick in das detailliert ausgestattete Cockpit

■ MESSERSCHMITT BF 109 G

Gustavs neue Kleider

In einer österreichischen Privatsammlung in Kärnten befindet sich eine weitere Messerschmitt Bf 109 G-14 aus der Werkstatt von Sandy Air. Sie ist lackiert als »gelbe 3«, Werknummer 461518, der IV./JG 53, die am 20. Oktober 1944 bei Langenordnach abgeschossen wurde. Der Pilot, Unteroffizier Johannes Swarowski, konnte zwar noch mit dem Fallschirm aussteigen, kam aber beim Absprung ums Leben. 2003 wurden die wenigen Überreste der Maschine geborgen. Beim Aufbau wurden diese zahlreichen Originalteile bei der Luftschaube verwendet, dem Triebwerk, dem Fahrwerk und der Cockpitausstattung sowie bei den oberen Tragflächen-Verkleidungen.

Die Maschine ist somit eigentlich ein statischer Neuaufbau mit zahlreichen Originalteilen. Der Rumpf entstand dabei bereits in den 1990er-Jahren in der Werkstatt von Raymond Wagner im Saarland, seinerzeit als Tauschmaterial für den Aufbau der eigenen Bf 109 G-14. Tragflächen und Heckteile stammen von Arsenal 45 und wurden von Sandy Air überarbeitet. Lackiert war die Maschine zunächst als »Schwarze 2« von der 14./JG 300, die am 21. November 1944 über Hannover abgeschossen worden war. Der damals 19jährige Pilot Oberfähnrich Karl-Heinz Schirmacher kam dabei ums Leben. Peter W. Cohausz ■

■ BERGUNG HAWKER TYPHOON

Entscheidung bei Enschede

W eit weniger Flugzeugteile als erhofft fand ein Bergungskommando der KLu Koninklijke Luchtmacht gemeinsam mit einem zivilen Kontraktor vom südlich von Enschede bei Aamsveen/Niederlande, wo am 31.3.1945 eine Hawker Typhoon Mk. IB, S/N MN875, der RAF abgestürzt war. Der Einsatz galt dem Flugzeugführer des Jagdbombers, Flight Sergeant Derek D. J. Carter, der seitdem als vermisst gilt. Einen Tag vor der Befreiung Enschedes war er in Helmond (B.86) in der Provinz Noord-Brabant zu einem Gewaltaufklärungseinsatz gestartet. Tiefhängende Wolken und Regen erschwerten das Vorhaben; zudem war wenig vorher bereits eine Typhoon im gleichen Gebiet nach Flaktreffern abgestürzt. Die Maschine von Carter erhielt ebenfalls Flaktreffer und bohrte sich unweit der Grenze zu Deutschland im niederländischen Aamsveen drei Meter tief in den Boden.

Schon vor dem Bergungseinsatz verdichteten sich Anzeichen, dass Carter möglicherweise noch 1945 geborgen und als unbekannter Soldat in Enschede beigesetzt worden sein könnte. Im Zuge der Bergung konnten indes tatsächlich keine sterblichen Überreste festgestellt werden. Der KLu-Stabsoffizier für Flugzeugbergungen, Major Hubert Schuncken, bemerkte daher nach Abschluss des Einsatzes: »Wir gehen davon aus, dass der Pilot noch abgesprungen ist. Wenn das stimmt, werden wir Derek Carter hier nicht finden.«

Christian Koenig ■



Südlich von Enschede suchte man im Oktober 2022 nach den sterblichen Überresten von Flight Sergeant. Derek D. J. Carter und seiner Hawker Typhoon

Fotos KLu / Defensie.nl, SDASM

■ STEARMAN KAYDET PT-13D

Vom Sprühflugzeug zum Kinostar

A uf dem Flughafen Beauvais-Tillé (Oise, nördlich von Paris) absolvierte die Stearman Kaydet PT-13D mit der Seriennummer 42-109320 und der Eintragung N65686 im US-Zivilregister am 15. September 2022 ihren ersten Flug nach der Restaurierung, begleitet von ihrem Besitzer und Piloten Philippe Ciepela. Diese »Stearman« wurde 1943 für die U.S. Army Air Force gebaut, bevor sie kurz darauf an die U.S. Navy übergeben wurde, wo sie die Bezeichnung N2S-5 und die Werknummer 43259 erhielt. Wie viele ihrer Artgenossen diente sie hauptsächlich der Ausbildung von Militärpiloten. Dann verliert sich

die Geschichte der Stearman bis 1963, als die Firma Kimmel Aviation Services in Texas, USA, dieses Flugzeug erwarb, um es hauptsächlich für landwirtschaftliche Sprüharbeiten aus der Luft zu verwenden, mit anderen Motoren. Schließlich wurde es an die berühmte Sammlerfamilie Vormezele nach Belgien exportiert, die es in den späten 1990er-Jahren an seinen heutigen Besitzer Philippe Ciepela verkaufte.

Die Restaurierung der Maschine war besonders umfangreich, da alle Elemente der Stearman wie die Zelle oder die Tragflächen von ihrem jetzigen Besitzer überarbeitet oder neu angefertigt werden mussten. Das gilt auch für den Continental-W-670-Motor mit seinen 225 PS. Schließlich kümmerte sich Ciepela auch noch um die detailgetreue Nachbildung der Holzsitze, wie sie ursprünglich bei diesem Flugzeugtyp vorhanden waren. Dabei ist Philippe Ciepela übrigens kein Anfänger: Er hat bereits die Restaurierung von zwei anderen Stearman und den Bau einer Replik der Fokker Dr.I vollendet.

Eric Janssonne ■

Die Stearman Kaydet PT-13D, N65686, auf dem Flugplatz Plessis-Belleville (nördlich von Paris) im Einsatz am 17. September 2022

Foto Bertrand Leduc



■ B-26 BONANZA

»Missbrauch« am Filmset

Pat Rogers ist der Eigentümer von Aircraft Restoration Services auf dem French Valley Airport in Murrieta, Kalifornien. Sein momentan größtes Projekt ist die B-26B Marauder, 41-31856, des Pima Air & Space Museum, bei der kürzlich die Wiedermontage der Tragflächen abgeschlossen werden konnte. Die erste Aufgabe für Rogers war die Beseitigung von Schäden am Hinterrumpf, die während eines Einsatzes als Filmset entstanden waren, während das Cockpit einst als Wohnwagen erhalten musste. In diesem Zustand war die B-26 nichts als eine leere Hülle, sodass die Beschaffung von Teilen mehrere Jahre in Anspruch nahm. Der »Missbrauch« hatte auch vor dem Leitwerk nicht haltgemacht – die Höhenflossen und -rudder dienten einem Hühnerstall als Dach und mussten komplett neu beplankt, zunächst allerdings von jeder Menge Hühnermist befreit werden! Im Moment wird das Fahrwerk für den Einbau vorbereitet. Gesucht werden noch Komponenten für einen M6-Heckstand.



Lange Zeit nur noch eine Hülle: Diese B-26B Marauder, für die Pat Rogers mehrere Jahre neue Teile suchte Foto Pat Rogers

Rogers' eigenes Projekt, eine frühe Version der B-26B, 40-1370 mit kurzen Tragflächen, steht ebenfalls in der Helling. Die Maschine gehörte während des Zweiten Weltkriegs der 73rd Bomb Squadron, 11th Air Force auf den Aleuten an, wo sie ab Juni 1942 an Luftschlägen gegen die Japaner über Dutch Harbor teilnahm. Im August 1942 kam sie bei einer versuchten Schlechtwetterlandung auf dem Naknek Army Airfield bei King Salmon in Alaska zu Schaden und endete abgeschrieben auf dem Flugplatz-Schrott. Als auch ein Museum aus den Resten nichts mehr machen wollte, kaufte Pat Rogers das Projekt. Im Moment wird am Rumpf-Mittelstück gearbeitet, das die vorderen und hinteren Bombenschächte und die Flügelanschlüsse beinhaltet

Dave McDonald ■

Die Bristol Bolingbroke nach ihrer Ankunft in East Kirkby. Sie trägt noch den originalen gelben Anstrich der RCAF-Schulflugzeuge



Nach einer langen Karriere als Schulflugzeug, Löschbomber und Filmstar hat die 1944 gebaute B-25, 44-29366 in East Kirkby eine neue Heimat gefunden

Fotos Martin Keen

■ BRISTOL BOLINGBROKE UND NORTH AMERICAN B-25 Zwei Klassiker für East Kirkby

Das Lincs Aviation Heritage Centre im englischen East Kirkby kann den Zugang von zwei ganz besonderen Klassikern vermelden. So erreichte auf einem Tieflader am 26. Oktober 2022 eine Bristol Blenheim IV, auch bekannt als Bristol Bolingbroke, das Museum. Die Bristol Bolingbroke war eine von 1939 bis 1943 in Kanada gebaute Version des zweimotorigen britischen Bombers. Insgesamt 626 Exemplare wurden für die Royal Canadian Air Force gebaut und vor allem als Schulflugzeug im Rahmen des British Commonwealth Air Training Plan zur Ausbildung von fliegerischem Personal genutzt.

Die Restauration ist ein gemeinsames Projekt des Museums in East Kirkby mit dem Pima Air & Space Museum in Tucson, Arizona und dem Commonwealth Air Training Plan Museum (CATPM) in Manitoba/Kanada, die dafür je eine Bolingbroke aus ihrem Bestand zur Verfügung stellen. Geplant ist, eine Bolingbroke zumindest in einen rollfähigen, wenn nicht sogar flugfähigen Zustand zu versetzen.

Ein weiteres Highlight für die Sammlung in East Kirby ist der Erwerb einer North American B-25 mit der USAAF-Seriennummer 44-29366. Sie wurde im September 1944 bei North American Aviation in Kansas City gebaut und als Modell B-27J-20-HC am 18.09.1944 der USAAF übergeben. Eingesetzt beim AAF Training Command, gelangte die Mitchell nie in den Kriegseinsatz. Im Dezember 1959 wurde die B-25 ausgemustert und flog nach dem Einbau eines Wassertanks einige Jahre als Löschflugzeug in Kalifornien. In den 1970er-Jahren folgte eine Karriere als Filmflugzeug in verschiedenen Spielfilmen, 1982 wurde sie vom RAF-Museum angekauft. Nach einer gründlichen Inspektion der Einzelteile und ihrem Zusammenbau soll die B-25 künftig an die 98. und 100 Squadron des Bomber Command der RAF erinnern, welche die amerikanische Zweitmot während des D-Days über der Normandie geflogen sind.

Andreas Metzmacher ■

