FLUGZEUGCLASSIC 8

Vultee XP-54
Sie sollte Bf 109 und Fw 190 vom Himmel holen

Unikat
Einzige Siebel Si 202 fliegt wieder

€ 6,50
Aug. 2020
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

SR-71 in Kalifornien
Hier stehen die alten CIA-Spione

Adolf Galland
Aufstieg der Legende

IM FOKUS

Bismarck, Tarent und Pearl Harbor:
So schrieb der Swordfish Weltgeschichte!

Remake von Catch-22
Das macht der Neuling besser als der Klassiker

4 195162 906508 08

Anzeige

Leserreisen an geschichtsträchtige Orte

Auf nach Frankreich!

Die Grenzen zu unserem westlichen Nachbarland sind wieder offen und damit der Weg frei für unsere vierte Leserreise zu den Schlachtfeldern und Befestigungsanlagen von Verdun. Außerdem bieten wir in diesem Jahr eine neue Reise zu den Schauplätzen des D-Day in der Normandie an. Lassen Sie sich das nicht entgehen – seien Sie mit dabei

Normandie

Die einzige deutsche Küstenbatterie des Atlantikwalls mit noch erhaltenem Geschütz in der ganzen Normandie in Longues-sur-mer

Foto Archiv GeraMond Verlag

Infos & Preis

Termin: 11.–15. Oktober 2020

Reiseziele (Auswahl):
- Museum der Tapisserie
- Arromanches 360-Grad-Kino
- Mémorial von Caen
- deutsche Artilleriebatterie in Longues-sur-mer

Reisepreis (Doppelzimmer): 985 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern, 895 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern, Einzelzimmerzuschlag 210 Euro pro Person

Leistungen:
- Busanreise nach Bayeux ab Flugh. Düsseldorf
- Vier Übernachtungen im Vier-Sterne-Hotel (Landeskategorie)
- Täglich Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Führung in deutscher Sprache durch Jean Lenoir am 12., 13. und 14. Oktober 2020

Verdun

Infos & Preis

Termin: 25.–29 Oktober 2020

Reiseziele (Auswahl):
- Ouvrage de la Falouse
- Mémorial de Verdun
- Fort Douaumont, Vauquois und Beinhaus, Schützengraben von Chattancourt

Reisepreis (Doppelzimmer): 860 Euro pro Person bei mindestens 20 Teilnehmern, 790 Euro pro Person bei mindestens 25 Teilnehmern, Einzelzimmerzuschlag 140 Euro pro Person

Leistungen:
- Bus ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- Vier Übernachtungen im Drei-Sterne Hotel (Landeskategorie)
- Täglich Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Führung in deutscher Sprache durch Pierre Lenhard am 26., 27. und 28. Oktober 2020

Einer der Höhepunkte der Verdunreise: das Zwischenwerk Falouse

Foto Skyviewmeuse

Weitere Infos und
was Sie alles vor Ort erwartet
finden Sie unter
www.flugzeugclassic.de

Hier können Sie die Reisen buchen:
Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49,
53424 Remagen, Tel.: +49 (0) 2642 2009-29,
E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de

Editorial

Pannen, Pleiten, Dinos

Markus Wunderlich, Chefredakteur

Wie viele Laufbahnen scheitern vorzeitig? In der Fliegerei viele. Einige durch Bruchlandungen, andere beim Fliegerarzt – im Falle von Adolf Galland beinahe beides. Nicht viel hatte gefehlt, und wir würden heute bei der Nennung des Namens Galland nur fragende Blicke ernten. Wie er den Weg in die Jagdfliegerei dennoch meisterte, erfahren Sie, liebe Leser, ab Seite 14.

Haben Sie auch noch eines dieser uralten Mobiltelefone zu Hause rumliegen? Sie wissen schon, diese klobigen Hundeknochen, die man als Briefbeschwerer oder auch zum Telefonieren benutzen konnte. Mit den heutigen Smartphones können sie sich nicht messen, dafür hielt der Akku eine gefühlte Ewigkeit. Auch im Zweiten Weltkrieg gab es diese Technik-Dinosaurier, die der jeweilige Dienstherr ständig ausmustern, aber dann doch weiterbetreiben musste. Dazu gehörte etwa der Fairey Swordfish, jener Torpedobomber, der die *Bismarck* tödlich treffen sollte, aber auch bei anderen Gelegenheiten glänzte. In unserer Serie »Im Fokus« stellen wir den zähen Veteranen vor – Sie werden überrascht sein!

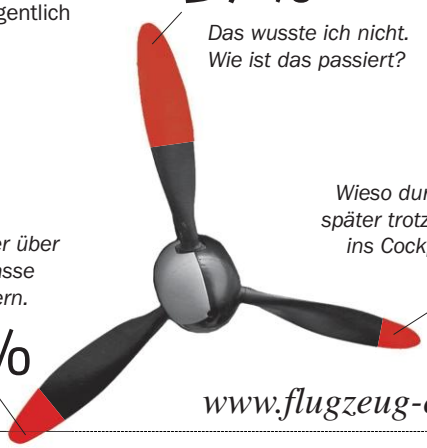
Das glatte Gegenteil des langsamen und alten Swordfish war die Vultee XP-54, die nie über das Experimentalstadium hinauskam. Dabei verfolgten die USA mit diesem Jäger 1940 immerhin das Ziel, in die internationale Profiliga des Jagdflugzeugbaus vorzustoßen. Der geplante Adler sollte sich aber am Ende als eine Ente entpuppen. Wolfgang Mühlbauer zeigt, wie die Amerikaner ihr ehrgeiziges Projekt in den Sand gesetzt haben.

Ihr Markus Wunderlich

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

Wussten Sie, dass Adolf Galland nach einem schweren Unfall im Jahr 1935 eigentlich »fluguntauglich« war?

Mehr zu diesem Thema ab Seite 14!



57% *Das wusste ich nicht. Wie ist das passiert?*

17% *Wieso durfte er dann später trotzdem weiter ins Cockpit steigen?*

26% *Das weiß ich. Aber über deutsche Fliegerasse lese ich immer gern.*

www.flugzeug-classic.de

Lawrinenko, Iwan / Meyer, Michael

Drei „Falken" der II./JG52 auf der Krim im Luftkampf um die Kertsch-Halbinsel 1943-1944

Eine Chronik aus sowjetischen Archiven

200 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 209, Abb., 4 farbige Karten, 4 Schemata, Großformat, ISBN 978-3-86933-248-2

36,50 €

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

Sajer, Guy

Der vergessene Soldat

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

22,00 €

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

„Eine epische Geschichte, großartig erzählt." (Wall Street Journal)

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

14 Im »Westfeldzug« brillierte Adolf Galland und bewies, dass er nicht nur die Rolle des Schlachtfliegers herausragend beherrschte

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA

Adolf Galland

Geburt einer Legende 14

Adolf Galland wäre um ein Haar nie zu dem berühmten Jagdfliegerass geworden, das er seit 1940 war. Denn ein fataler Unfall und vergangene Taten warfen ihre Schatten auf den Flieger ...

OLDTIMER

Dornier Do 17

Die Dornier von Hendon 22

Als man 2013 eine Do 17 aus dem Ärmelkanal barg, war das eine Sensation. Nun sind die Konservierungsarbeiten abgeschlossen – es beginnt ein neues Kapitel für den »Wunderfund«.

OLDTIMER TITELTHEMA

Siebel Si 202

Die Hummel fliegt wieder 26

Es gibt auf der ganzen Welt nur ein flugfähiges Exemplar der Siebel Si 202. Dieser Nachbau ist der Leidenschaft zweier Enthusiasten zu verdanken. Wir berichten über ihr Ausnahmewerk.

TECHNIK TITELTHEMA

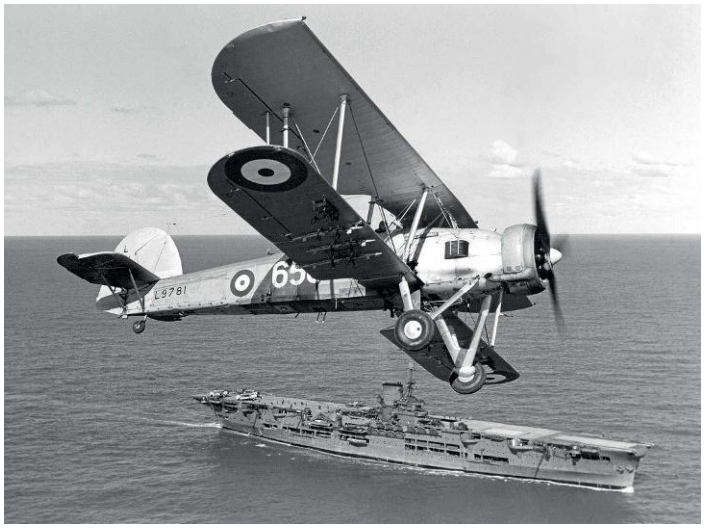
Vultee XP-54

Ausgebremst 32

Die US-Luftwaffe wollte 1940 mit der Vultee XP-54 ihren Rückstand im Jagdflugzeugbau aufholen. Doch die Absicht scheiterte grandios. Weshalb?

26 Nach langen Jahren der Arbeit konnte sich die weltweit einzige Siebel Si 202 im März 2020 wieder in die Luft erheben

32 Die US-Luftwaffe hatte große Hoffnungen in die schnittige und technisch fortschrittliche XP-54 gesetzt



39 Der Swordfish wirkt antiquiert, kam aber tatsächlich bis 1943 als Torpedobomber zum Einsatz – mit erstaunlich großem Erfolg

66 Sie waren mal das Nonplusultra: Lockheed SR-71 und A-12 (rechts). Wir haben die pensionierten Spione besucht

SERIE – IM FOKUS TITELTHEMA

Fairey Swordfish

Ein echtes Multitalent 39

Es war gerade der veraltete Doppeldecker Swordfish, der für die zwei größten Erfolge der Royal Navy zu Kriegsbeginn sorgte: den Schlag gegen die italienische Marine vor Tarent und die Versenkung der *Bismarck*. Wir stellen den Veteranen umfassend vor.

TECHNIK – TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 86

Im Außendienst 54

Während sich die Ju 86 als Kampfflugzeug in Deutschland nicht durchsetzen konnte, gelang ihr im Ausland der Durchbruch. Ein Exemplar flog sogar bis 1958 und damit länger als die meisten Luftwaffe-Typen!

TECHNIK – COCKPIT

Winter LF-1

Luftschnecke 60

Ungewöhnlich: Die LF-1 wurde nicht nur als langsames Flugzeug konzipiert, ihr Cockpit ist auch alles andere als komfortabel.

OLDTIMER TITELTHEMA

Lockheed SR-71

Blackbird Airpark 66

Ein Museumspark im kalifornischen Palmdale lässt den Besucher in die Welt der amerikanischen Geheim- und Spionageflugzeuge des Kalten Kriegs eintauchen. Wir waren für Sie vor Ort.

FILM TITELTHEMA

Catch-22

Yoyo fliegt wieder 72

Der bekannte Anti-Kriegsroman *Catch-22* wurde im vergangenen Jahr als TV-Sechsteiler erneut verfilmt. Kann er dem Filmklassiker von 1970 das Wasser reichen?

LESERALBUM

Einsätze bei den Fernaufklärern der 2.(F)/11

Jubiläen im Akkord 76

1941 wechselten die Aufklärer der 2.(F)/11 von der West- an die Ostfront. Ein unbekannter Angehöriger der Staffel hat dort unter anderem Ju 88, Me 323 und seltene französische Beutemaschinen fotografiert.

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Dornier Do 17	22	Messerschmitt Bf 109	16
Fairey Swordfish	39	Messerschmitt Me 323	78
Fieseler Fi 156	77	North American B-25	73
Hawker Hurricane	9	Potez 62	80
Junkers Ju 86	54	Potez 543	80
Junkers Ju 88	76	Siebel Si 202	26
Lockheed A-12	67	Supermarine Spitfire	9
Lockheed D-21	68	Vultee XP-54	32
Lockheed SR-71	66	Yokosuka MXY-7	8
Lockheed U-2	69	Winter LF-1	60

RUBRIKEN

Editorial 3
Bild des Monats 6
Panorama 8
Bücher/Leserbriefe 12
Background 38
Modellbau 63
Unterhaltung 81
Vorschau/Impressum 82

TITELSEITE: Galland begann seine Jagdflieger-Karriere mit der Bf 109 über Frankreich

TITELBILD
XP-54: USAF
Si 202: Holger Buck
SR-71: p-a/Mary Evans Picture Library
Galland: BArch_146-2006-0123
Bf 109: Archiv *Flugzeug Classic*
Swordfish-Profil: Zeichnung Juanita Franzi
Swordfish: RN
Catch-22: p-a/AP Photos

Zweiter Frühling für *»Jane«*

Am 19. Mai durfte die Avro Lancaster Mk.VII, NX 611, *»Just Jane«* des Lincolnshire Aviation Heritage Centre im englischen East Kirkby das erste Mal Frühlingsluft in diesem Jahr schnuppern. Auch die vier Rolls-Royce-Merlin-Motoren wurden angelassen. Das Museum nutzt die Wintermonate dafür, die *»Just Jane«* auf die kommende Freiluftsaison vorzubereiten und laufende Restaurierungsarbeiten durchzuführen. Coronabedingt war das Museum zehn Wochen lang geschlossen; trotzdem durfte ein kleines Restauratoren-Team weiter an der Maschine arbeiten. Der 75 Jahre alten Dame macht vor allem die Korrosion zu schaffen. So standen diesmal die Flügelspitzen und der hintere Abwehrstand im Mittelpunkt der Restaurierungsarbeiten. Die neuen Flügelspitzen will man noch im Sommer montieren. Die Aufarbeitung des Abwehrstands dauert länger, sodass übergangsweise ein geliehenes Originalteil herhalten muss.

Die NX 611 lief im April 1945 bei Austin Motors in Longbridge vom Band. Als eine von 180 gebauten Avro Lancasters Mk.VII sollte die NX 611 noch gegen Japan zum Einsatz kommen. Doch dann endete der Krieg, die Lancaster wurde eingelagert und 1952 an die französischen Marineflieger abgegeben, die sie bis 1964 für Überwachungsflüge im Südpazifik verwendeten. Im Mai 1965 kehrte die ausgemusterte Maschine nach Großbritannien zurück und stand jahrelang als Gate Guard in Scampton. 1983 kauften Fred und Harold Panton die Lancaster und überführten sie nach East Kirkby. Auf dem ehemaligen RAF-Flugplatz hatten sich die Brüder in einem Hangar ihr eigenes Museum eingerichtet. 1988 öffneten sie dieses für die Öffentlichkeit. Zentraler Bestandteil ist die *»Just Jane«*. Es ist geplant, die Lancaster nach und nach wieder in einen flüggen Zustand zurückzuversetzen.

Text Andreas Metzmacher/Fotos Martin Keen

Das gab es selbst im Imperial War Museum in London bisher noch nicht zu sehen: das frisch restaurierte Kamikaze-Flugzeug Yokosuka MXY-7

Bei der Restaurierung ist eine handschriftliche Nachricht von 1944/45 aufgetaucht!

Mitarbeiter hängen die Ohka auf. Sie thront jetzt über dem Atrium des Museums in London

Fotos (3) IWM London

■ YOKOSUKA MXY-7

Novum in London

Das Imperial War Museum (IWM) in London stellt seit diesem Jahr erstmalig das japanische Kamikaze-Flugzeug Yokosuka MXY-7 Ohka Model 11 aus. Die Japaner setzten die Ohka bei Kriegsende gegen alliierte Schiffe ein. Drei Feststoff-Raketenmotoren trieben den Einsitzer an, in der Nase war ein 1200 Kilogramm schwerer Ammoniaksprengkopf installiert. Flügel und Leitwerk bestanden aus Holz. Es gab rund 755 Maschinen. Dieses Exemplar entstand 1944/45 und ging kurz nach dem Krieg zum Royal Aircraft Establishment in Farnborough, England, wo man die Ohka testete. Nachdem das IWM sie erworben hatte, restaurierte es das Flugzeug grundlegend. Unter anderem befreite das Konservierungsteam den Rumpf von Korrosion, reparierte Flügel und Leitwerk und versah es mit einem neuen Stoffbezug. Für manche Teile wie die Bombennase musste das Team Replikate anfertigen. Während der Restaurierung fand man unter dem Rumpfheck sogar eine handgeschriebene Nachricht: »100 Takano Team No.1, 2«. Die Ohka ersetzt die Fieseler Fi 103, die in die neuen Second World War and Holocaust Galleries des IWM London wandert. *Alexander Müller* ■

■ PETER PLETSCHACHER (1941–2020)

Koryphäe

Wenige Tage vor seinem 79. Geburtstag verstarb der Luftfahrtjournalist, -verleger und -herausgeber Peter Pletschacher in München. Er hat die deutsche Luftfahrtpublizistik maßgeblich beeinflusst. 1966 begann seine Karriere als Pressereferent der Dornier GmbH, von 1973 bis 1980 war er daraufhin als Chefredakteur des Luft- und Raumfahrtmagazins *Flug Revue* tätig. 1985 gründete er den Aviatic Verlag, den einzigen auf Luft- und Raumfahrt spezialisierten Fachverlag in Deutschland. Dort brachte er auch Bücher junger oder unbekannter Autoren heraus. Neben vielen Einzelbeiträgen veröffentlichte Peter Pletschacher unter anderem eine renommierte Biografie über Claude Dornier, Bücher über die Lufthansa-Junkers Ju 52 oder das Flugboot Dornier Do X. Von 2000 bis 2007 war er zudem Chefredakteur von *Flugzeug Classic*. Peter Pletschacher war 35 Jahre lang der Präsident des Luftfahrt-Presse-Clubs (LPC) und etablierte den Hugo-Junkers-Preis als Auszeichnung für herausragende journalistische Arbeiten in der Luftfahrtpublizistik. Er war einer derjenigen, der den damaligen Lufthansa Technik-Vorstand von der Idee eines Lufthansa-Traditionsflugzeugs Junkers Ju 52 überzeugen konnte. 2016 erhielt er für seine Leistungen das Bundesverdienstkreuz.

Alexander Müller ■

Peter Pletschacher erhielt im April 2016 für seine Verdienste um die deutsche Luft- und Raumfahrt das Bundesverdienstkreuz Foto LPC

■ HURRICANE UND SPITFIRE

Indische Kostbarkeiten

Nachdem es sie umfangreich überholt und neu lackiert hatte, konnte das Museum der indischen Luftwaffe in Palam bei Delhi im Januar seine Spitfire Mk.XVIII, HS986, und Hurricane Mk.I, Z7059, erstmals wieder präsentieren. Die Spitfire trägt die »Chakra«-Markierungen, die nach der Unabhängigkeit im Juni 1948 an der Maschine prangten. 18 Monate später tauschte man diese durch die heute noch verwendeten Kokarden aus. Das Flugzeug repräsentiert eine Maschine der Air Force School (India) Ambala, wo die Spitfires in der Schulung eine zweistellige Kennung hatten.

Die Hawker Hurricane glänzt in den Farben von Flying Officer Moolgavkars persönlicher Maschine *»Dolly«*, die im Dezember 1942 der No. 1 Fighter Squadron in Arakkonam angehörte. Das Flugzeug ist die zweitälteste Hurricane aus kanadischer Produktion und durchlief eine umfangreiche Restaurierung. Unter anderem wurde sie neu bespannt, bekam eine neue Haubenverglasung und neue Fahrwerkklappen. Ihr Einsatz beschränkte sich auf Ausbildungsstaffeln im Vereinigten Königreich und in Indien.

Vikram Singh ■

Die Spitfire Mk.XVIII, HS986, des Museums der indischen Luftwaffe trägt nun die »Chakra«-Markierungen von 1948/49 Fotos (2) Vikram Singh

Ebenfalls erneuert: Hawker Hurricane Mk.I, Z7059

■ LOCKHEED L-1649

An den Boden gekettet

Der Traum, eine Lufthansa »Super Star Constellation« wieder am Himmel zu sehen, hat sich zerschlagen Foto Lufthansa

Nachdem die Lufthansa mehr als zehn Jahre in Auburn, USA, daran gearbeitet hatte, eine Lockheed L-1649A Super Star wieder flugfähig zu machen, stoppte sie vor zwei Jahren das Vorhaben aus finanziellen Gründen. Nun ist die Maschine in Bremen eingelagert. Dem Luftfahrtportal *aero telegraph* zufolge erklärte Lufthansa-Chef Spohr, die Restaurierung der alten Dame in einen flugfähigen Zustand wäre zu kompliziert und vor allem zu teuer. So brach man die bereits weit fortgeschrittenen Arbeiten in Auburn ab und brachte das Flugzeug auf dem Seeweg nach Bremen. Dort ist es nun eingelagert. Was mit ihm geschehen soll, entscheidet die Lufthansa in der Zukunft. Nach Spohr sollen sich die Gesamtkosten für das Projekt auf 150 Millionen Euro belaufen, wobei Spender und Sponsoren einen großen Teil davon aufgebracht hätten. Angesichts der Tatsache, dass die Lufthansa, wie andere Fluggesellschaften auch, unter der Coronakrise leidet, ist nicht mit einem baldigen Entschluss zu rechnen.

Bleibt noch das Schicksal einer weiteren, von der Lufthansa erworbenen Super Star zu erwähnen. Sie wurde in Auburn zerlegt und zum New Yorker John F. Kennedy Airport transportiert, wo sie wieder zusammengebaut wurde. Mittlerweile hat sie den Farbanstrich der 2001 aufgelösten Trans World Airlines (TWA) erhalten und fungiert jetzt als Cocktailbar des TWA-Hotels, das sich im ehemaligen Terminal dieser Fluggesellschaft befindet.

Werner Fischbach ■

■ KURIOSITÄTEN DER LUFTFAHRTGESCHICHTE

Kunstflugweltmeister

Dass Gerd Achgelis, deutscher Kunstflieger und Focke-Wulf-Chefpilot, Kurt Tank beschwatzte, die Fw 56 Stößer zu entwerfen, ist bekannt. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass Achgelis als einer von wenigen »Privatkunden« eine eigene Fw 56 erwarb: die D-IKNI. Nachdem er 1934 und 1935 auf einer Fw 44 die Kunstflugweltmeisterschaft in den USA gewann, sollte die Fw 56 helfen, dies ein drittes Mal zu schaffen. Was dem als »Kavalier der Lüfte« bekannten Achgelis 1936 dann auch gelang.

Die Fw 56 entstand um ein Stahlrohrgerüst weitestgehend aus Holz. Der 7,70 Meter lange und 3,55 Meter hohe Hochdecker mit 10,50 Meter Spannweite wog leer 695 Kilogramm, das Abtropfgewicht betrug 995 Kilogramm. Der Achtzylinder Argus As 10 C leistete dauerhaft 200 PS (147 kW) – genug für 278 km/h in Bodennähe (Daten für die A-1). Die Luftwaffe nutzte mehrere Hundert der sehr wendigen Fw 56 als Fortgeschrittenentrainer.

Christian König ■

Foto Sammlung Christian König

Gerd Achgelis holte 1936 zum dritten Mal den Kunstflugweltmeister-Titel, diesmal auf seiner Fw 56; im Bild in den USA

■ FAIREY GANNET

Neuzugang: U-Boot-Jäger

In diesem Jahr konnte sich das Solway Aviation Museum bereits über eine Fairey Gannet freuen

Foto Mal Craghill

Das Solway Aviation Museum auf dem Flugplatz Carlisle in Nordengland hat im vergangenen Jahr eine Fairey Gannet XA459 erworben, die nun im Museum angekommen ist. In den Nachkriegsjahren beschaffte die Royal Navy die Gannet für die Fleet Air Arm, die britischen Marineflieger, wo sie 1955 zunächst als U-Boot-Jäger und später in der Luftraumüberwachung, Ausbildung und der Elektronischen Kampfführung zum Einsatz kam. Insgesamt entstanden fast 350 Gannets, einige davon flogen unter anderem auch in der Bundesmarine.

XA459 ging 1957 als AS4-Variante an die Fleet Air Arm, wurde aber nach nur wenigen Monaten in der U-Boot-Jagd beschädigt und stillgelegt. Auch nach einer Reparatur im Winter 1958 blieb diese Gannet eingelagert, bevor man sie 1961 zu einer ECM6-Variante umrüstete und zur 831 Naval Air Squadron verlegte. 1966 außer Dienst gestellt, diente sie als Ausbildungszelle. 1979 verkaufte die Marine die Maschine. Einige Eigner später gelangte XA459 schließlich zum Solway Aviation Museum, das sie nun restaurieren möchte.

Museumsmitarbeiter Mal Craghill: »Das Flugzeug stand viele Jahre in White Waltham zwischen zwei Hangars im Freien und hatte einige Rattennester im Rumpfinneren. Wir haben also Einiges zu tun!« *Mal Craghill* ■

Jahrestag & Personalien

Big in Japan

Er fliegt im wahrsten Wortsinn der aufgehenden Sonne entgegen – der japanische Sportjournalist Seiji Yoshihara, als er am 20. August 1930 mit seinem Junkers A 50 Junior Berlin in Richtung Tokio verlässt. 25 Lenze zählt der junge Mann, der für die japanische Tageszeitung *Hochi Shimbun* arbeitet. Yoshihara hat in Deutschland seinen B-Schein erworben sowie ein Jahr lang Aerodynamik in Aachen studiert.

Daheim ganz groß: Seiji Yoshihara
Foto Sammlung WM

Freilich dient der ehrgeizige Alleinflug nicht nur dazu, den Sportsgeist zu fördern. Vielmehr will man mit dieser fliegerischen Großtat zugleich die Zuverlässigkeit von Junkers robustem »Volksflugzeug« Junior beweisen. Yoshiharas Maschine bietet lediglich Platz für ihn, statt des zweiten Sitzes ist ein zusätzlicher Treibstoffbehälter eingebaut. Viel mehr ist kaum zu ändern, um tatsächlich in einzelnen Etappen von etwa 1500 Kilometern bis nach Nippon zu fliegen. Über Königsberg, Smolensk, Swerdlowsk, Omsk, Krasnojarsk, Tschita, Charbin und Osaka trifft Yoshihara zehn Tage später wohlbehalten in Tokio ein.

Die japanische Presse schäumt über, zu Hause gehört Yoshihara nun zu den Großen. Während die Junkers Werknachrichten seinem Flug ein halbes Heft widmen, hat die übrige deutsche Presse gerade einmal ein paar Zeilen dafür übrig. Junkers wie Yoshihara haben Pech mit dem Timing – hierzulande stiehlt ihnen nämlich ein anderer die Schau: Wolfgang von Gronau. Er hat wenige Tage zuvor mit seiner Besatzung in einem Dornier Wal den Atlantik überquert und wird allseits gefeiert. Ein Jahr später will Yoshihara mit dem Junior erneut auf Fernflug gehen, diesmal solo über den Pazifik. Er lässt die Maschine mit Schwimmern ausrüsten, muss sein Vorhaben aber am 31. Mai 1931, kurz nach dem Start, aufgeben. Ebenso wie Junkers die Vermarktung seines Junior … bei aller Zuverlässigkeit ist er viel zu kostspielig für die gedachte Käuferschicht, selbst in wirtschaftlich besseren Zeiten als damals.

Wolfgang Mühlbauer ■

Junkers Junior, bereit zum Fernflug

Foto Airbus Heritage