



F-94 Starfire
Amerikas Antwort
auf sowjetische
Fernbomber

Ende einer Ära
Triumph und Tragödie
bei den letzten
Reno Air Races



EUR 6,90
Februar 2024
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

»Big Week«

1944: Wie eine Woche den Luftkrieg
um Deutschland entschied



IM FOKUS



Sensationelle
Auferstehung!

Tiger Moth mit verblüffender Geschichte
Vom Wrack-Pflegefall zum Museumsstar



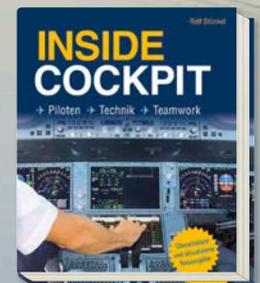
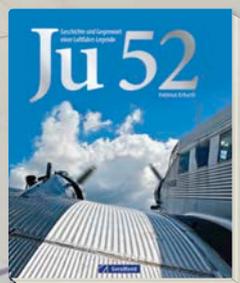
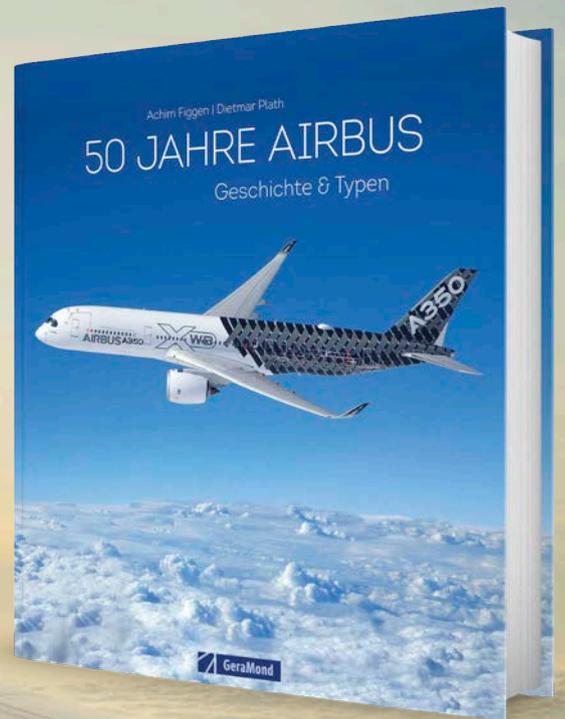
Arado Ar 196
Der unübertroffene
Alleskönner

Ein Muss für alle Luftfahrt-Fans!

NEU!

Bereits 2016 wurde das zehntausendste
Airbus-Flugzeug ausgeliefert, eine wahre
europäische Erfolgsgeschichte.
Es lohnt sich dieser nachzuspüren.

192 Seiten • ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-056-1
€ (D) 45,-



Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



**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

»Bomberwetter« und ein Abschied

Vor 80 Jahren, im Februar 1944, begann die USAF damit, eine Serie von Angriffen auf deutsche Flugzeugwerke zu fliegen, die eine neue Phase des alliierten Luftkriegs gegen das »Dritte Reich« einläutete. Diese als »Big Week« bekannte Aktion hatte zum Ziel, die Luftwaffe auszuschalten. Jäger mit gesteigerter Reichweite und passendes Wetter ermöglichten es den US-Bombern, tief in das Reichsgebiet einzudringen, wo sie auch die Messerschmitt-Werke in Regensburg beschädigten, wie Peter Schmoll in *Luftangriffe auf Regensburg*, erschienen im Battenberg-Gietl Verlag, berichtet. Über Deutschland entbrannten Gefechte mit deutschen Jagdverbänden. Was die Piloten beider Seiten während dieser einen Woche erlebten, schildert Kurt Braatz. Lange bevor die Alliierten die deutschen Städte bombardierten, suchte das Luft-

fahrtministerium nach einem Mehrzweckflugzeug, das von Katapulten auf Kriegsschiffen starten konnte. Das Ergebnis war ein absoluter Alleskönner: die Arado Ar 196. Als Bordflugzeug der deutschen Großkampfschiffe war der Tiefdecker an allen bedeutenden Einsätzen der Kriegsmarine beteiligt und er bewährte sich in den verschiedensten Szenarien – obwohl bei den Tests eine andere Maschine die Nase vorn hatte. Auch bei den Reno Air Races konnte eine Nasenspitze Vorsprung Sieg oder Niederlage bedeuten, doch im vergangenen Jahr ging das Rennen selbst in seine letzte Runde, dessen Ära mit einem tragischen Unfall endete. Zum großen Finale kamen noch einmal alle Warbird-Rennveteranen nach Nevada und sorgten dort für zahlreiche Gänsehaut-Momente.

Ihr Markus Wunderlich



Foto Comme des images

Markus Wunderlich
Chefredakteur



Die schiere Anzahl an Maschinen, die die Vereinigten Staaten während der »Big Week« einsetzten, stellte eine große Herausforderung für die Luftwaffe dar. Für diese ging es darum, die heimischen Flugzeugwerke zu schützen und damit auch den eigenen Nachschub zu sichern

Foto Sammlung Peter Schmoll

12

In der »Big Week« vom 20. bis zum 25. Februar 1944 versuchte die USAF die Luftwaffe auszuschalten, indem sie Rüstungsfabriken bombardierte



22



Ein Flugzeug für die Heimatverteidigung: Mit der F-94 Starfire beschrift die USA erstmals Neuland



Erich Hartmann geriet an der Ostfront fast in Gefangenschaft, doch er konnte fliehen und seine Erfolgsserie fortsetzen

30



Gebaut als Bordflugzeug für die Schiffe der Kriegsmarine, stellte sich die Ar 196 bald als wahrer Alleskönner heraus

58



1940 stürzte die Tiger Moth »145« auf der Flucht vor den Deutschen ab. Sehen Sie, wie das Wrack wiederauferstand!



66

Im September vergangenen Jahres fanden die Reno Air Races zum letzten Mal statt. Dabei wurde nochmals alles aufgeboten



74

Seltene Fw 190 zurückgekehrt: der weltweit einzige erhaltene »Würger«-Doppelsitzer in Deutschland



76

Nachdem er Flüge von und nach Stalingrad durchführte, erprobte Alfons Sailer den »Ameisenbären«

▶ **12** Zeitgeschichte: 80 Jahre »Big Week«
Flugzeugwerke im Visier

Technik: Lockheed F-94 Starfire

▶ **22** **Lückenfüller**

Fokus: Arado Ar 196

▶ **30** **Arados Allrounder**

Zeitgeschichte: Erich Hartmann

48 **Ein Ausnahmetalent**

Wrackfund: De Havilland DH.82 Tiger Moth

▶ **58** **Vom Wrack zum Phönix**

▶ **66** Airshow: Reno Air Races
Das Ende einer Ära

Aktuell: Fw-190-Doppelsitzer in Berlin

74 **Seltenes Einzelstück**

Bilderschätze: Leseralbum

76 **Fotos eines Fliegerlebens**

▶ **Titelthemen**

RUBRIKEN

- 3 Editorial
- 6 Bild des Monats
- 8 Panorama
- 29 Background
- 56 Termine/Bücher/Briefe
- 73 Unterhaltung
- 82 Vorschau / Impressum

Flugzeuge in dieser Ausgabe			
Arado Ar 196	30	Jakowlew Jak-9	52
Bell P-63 Kingcobra	71	Jakowlew Jak-11	6
Boeing B-17 Flying Fortress	12	Lockheed PV-2 Harpoon	72
Consolidated B-24	16	Lockheed F-94 Starfire	22
Consolidated PB4Y-2	72	Messerschmitt Bf 109	48
De Havilland DH.82	58	Messerschmitt Bf 110	16
Dornier Do 335	76	Messerschmitt Me 410	80
Focke-Wulf Fw 190	15	North American P-51	15
Hawker Sea Fury	70	North American NA-64 Yale	8
Heinkel He 111	77	Republic P-47 Thunderbolt	15
Iljuschin Il-2 »Schturmowik«	52	Vought F4U »Corsair«	9



Titelbild
Starfire: Slg. W. Mühlbauer
Reno: René Lig'on
»Big Week«: picture-alliance/dpa
Profil: A. Polychronis
Tiger Moth: Tormod Løkling
Ar 196: Slg. C. König



»Miss Trinidad« nach 20 Jahren wieder in Reno

Nachdem die NX498SD 20 Jahre nicht mehr an den Reno National Championship Air Races teilnahm, kehrte sie 2023 für die letzten Rennen zurück (siehe Beitrag ab Seite 67). Dort startete sie unter ihrem alten Namen »Miss Trinidad«. Mit John Maloney am Steuer belegte das Flugzeug den sechsten Platz in der Kategorie Unlimited Silver. Hergestellt beim tschechischen Hersteller LET Kunovice (ab 2005 Aircraft Industries) als C-11 (Yak-11/LET C.11) mit der Seriennummer 123012, ging sie 1956 an die ägyptische Luftwaffe. Diese setzte die Yak-11 als Schul- und Trainingsflugzeug ein. Im Jahr 1989 erwarb sie Samuel C. Davis aus dem kalifornischen Corona. Der Umbau zur Yak-3U, ausgestattet mit einem R-2000-Triebwerk von Pratt & Whitney, endete am 9. Oktober 1998 in Chino. Daraufhin erhielt die 123012 am 7. Januar 1999 ein Lufttüchtigkeitszeugnis unter der Registrierung NX498SD. Sie nahm 2001 als »Maniyak« erstmals an den Reno National Championship Air Races unter der Startnummer 27 teil. Im Jahr 2002 flog sie nochmals dort, dieses Mal aber als »Miss Trinidad«. Bei einem Absturz am 9. Januar 2003 in Parker, Arizona, beschädigt, erhielt die Maschine erst am 1. Januar 2007 ein neues Lufttüchtigkeitszeugnis.

Text und Bild Frank Mormillo





■ WALTER EICHHORN

Besondere Ehrung



Unter großer Teilnahme – und zur großen Überraschung von Walter Eichhorn – fand die Eröffnung einer nach ihm benannten Halle statt Fotos Jan Frießen

Den 6. Oktober 2023 wird die Fliegerlegende Walter Eichhorn mit Sicherheit im Gedächtnis behalten, denn auf ein vermeintliches »Grillfest« an dem von ihm oft genutzten Flughafen Siegerland folgte die Einweihung der neuen Halle H als »Walter Eichhorn Halle«. Etwa 200 Gäste waren zu diesem Ereignis erschienen und niemand hatte sich verplappert. Die Überraschung war perfekt gelungen.

Landrat Andreas Müller eröffnete die Veranstaltung und den neuen Hangar und übergab dem Journalisten Michael Linke das Mikrofon für die Laudatio. Ein Freund Eichhorns aus seiner Fallschirmspringerzeit, der ehemalige Airbus-Chef Tom Enders, ließ es sich zudem nicht nehmen, eine persönliche Würdigung auszusprechen. Aus Manching reisten Mitglieder der Messerschmitt-Stiftung an (Walter Eichhorn flog früher auch deren Me109) und aus Salzburg Piloten der Flying Bulls. Seine berühmte, schon legendäre T-6 (er flog sie seit 1976), wurde 2021 in die Hände der Flying Bulls übergeben, die das Flugzeug seither in flugfähigem Zustand erhalten. Raimund Riedmann, Chefpilot der Flying Bulls, flog es für dieses Ereignis extra zum Flughafen Siegerland.

Walter Eichhorn sei auch auf diesem Wege aus der gesamten Fliegerwelt für seine Ehrung gratuliert! ■ Jan Frießen

■ IM DIENST DER LUFTWAFFE

North American NA-64 Yale

Die 1939 gebaute North American NA-64 Yale, C/N 64-2171, flog bei der Royal Canadian Air Force (RCAF). Ab September 1946 als Rumpfnr. 3349 zivil genutzt, ist die mit einem Wright Whirlwind 975-E3 ausgerüstete Maschine inzwischen als G-BYNF registriert. Sie ist in jeder Hinsicht ein Augen- und Ohrenschmaus.

Die von North American Aviation gebaute NA-64 Yale sollte eigentlich als Fortgeschrittenen-Trainer bei der französischen Armée de l'Air und den Marinefliegern glänzen. 230 Maschinen bestellte die Grande Nation, 111 wurden vor Kriegsausbruch ausgeliefert. Im Sommer 1940 erbeutete die Wehrmacht 93 Yales, die bei verschiedenen Flugführerschulen (FFS) der Luftwaffe weiterflogen.

Die nicht mehr ausgelieferten 119 Exemplare übernahm die Royal Canadian Air Force als Yale Mk. I. Sie sollten für angehende Piloten den Schritt von der gemächlichen de Havilland Tiger Moth zur deutlich leistungsfähigeren North American Harvard ebnen. Schulflugzeuge unterliegen einem hohen Verschleiß, daher ist die NA-64 heute äußerst selten. ■

Christian König



Als die Wehrmacht 1940 Frankreich besetzte, fielen ihr zahlreiche NA-64 Yale in die Hände – der 3349 blieb dies erspart

Fotos Sammlung Christian König, Archiv Flugzeug Classic

■ DIE DEUTSCHE CORSAIR »D-FCOR«

Neuer Eigentümer

Die Chance-Vought F4U-5NL (W.Nr. 124541) »Corsair«, »D-FCOR«, ging am 10. November 2023 in den Besitz der deutschen Sammlung der Flying Legends über.

Sie ist noch bei MeierMotors auf dem Flugplatz Bremgarten (Südwestdeutschland) stationiert, soll aber in den kommenden Wochen zum Flugplatz Siegerland (Nordrhein-Westfalen) kommen, wo die »Flying Legends GmbH« ihren Sitz hat.

Die »Corsair« wurde 1950 in der Version F4U-5NL gebaut und diente während des Koreakriegs im Rahmen der VC-3 und der VMF-513 »Flying Nightmares«. Während dieser Zeit absolvierte die Maschine 122 Stunden an Einsätzen, bevor sie am 10. Dezember 1952 in die USA zurückkehrte. Argentinien stellte sie 1957 in einer Gruppe von 26 »Corsair« (F4U-5 und -5NL) wieder in Dienst und dort trug sie die Kennung 3-A-202, dann 3-A-204.

Nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienst 1969 erhielt das Marineflieger-Museum in Buenos Aires (Argentinien) die »Corsair«, das sie ausstellte, bevor man die Maschine 1991 auf einem Pylon am Eingang des Luftwaffen-Stützpunkts Rio Paraná Delta entdeckte. Vier Enthusiasten kauften und bargen den Vought-Tiefdecker und brachten ihn im Juni 1994 auf den Flugplatz Castelet (Südfrankreich) in die Restaurierungswerkstätten der Gesellschaft »Les Ailes de l'Aéro« zurück. Diese gehört dem Franzosen Claude Semenadis.

Die neuen Eigentümer beschlossen, die Maschine in eine F4U-7 umzubauen. Restaurierung und Umgestaltung dauerten sechs Jahre. Danach machte die »Corsair« am 9. März 2000 ihren ersten Flug mit der französischen Registrierung F-AZYS und den Farben der Flottille 14.F.

Im Dezember 2010 kam die »Corsair« zur Max Alpha Aviation mit Sitz auf dem Flugplatz Bremgarten. Der neue Eigentümer vertraute sie dann der Firma MeierMotors an, um sie auf den ursprünglichen Standard der F4U-5NL zu bringen – und das Unternehmen entdeckte dabei die Farben wieder, die sie während des Koreakriegs getragen hatte. Nach dieser zweiten Restaurierung absolvierte das Flugzeug am 5. Mai 2011 seinen Erstflug. Es behielt zunächst seine französische Registrierung, bevor es in das deutsche Register »D-FCOR« übergang. Es wird 2024 einer der großen Stars bei den Airshows in Europa sein. ■

Erik Jansonne



Mit seinen Bf-109-Cockpits lieferte DID Corporation exakte Kopien der Originale im Kleinformat

Fotos DID Corporation

■ BF-109-MODELLCOCKPITS

Höchste Präzision

Passend zu den Actionfiguren Hans-Joachim Marseille und Adolf Galland hat der Hersteller DID Corporation Ende November 2023 maßstabgetreue Reproduktionen von Bf-109-Cockpits herausgebracht. In den Versionen Graublau (E60065B, Galland) und Sand (E60065Y, Marseille) sind sie aus Kunststoff und Metall weitestgehend vorgefertigt. Lediglich ein paar Abziehbilder sind noch anzubringen. Die Cockpits werden mit einem stabilen Ständer und bereits integrierten Batterien geliefert. Sie überzeugen durch hochdetaillierte, beleuchtete und bewegliche Einbauten. Die hier gezeigten Prototypen lassen die Grenzen zwischen Modell und Original verschwimmen und vermitteln den Eindruck, selbst in einer »109« Platz zu nehmen! ■

Christian König

In den 1950er-Jahren kämpfte die »Corsair« in Korea. Kurz darauf gelangte sie in argentinischen Besitz, von wo aus sie nach Frankreich kam, bis die »Flying Legends GmbH« die Maschine erwarb

Foto Eric Jansonne

■ WERNIGERODE AM HARZ

Flugzeugteilebörse

Am 10. und 11. November 2023 fand die dritte internationale Teilebörse im Luftfahrtmuseum in Wernigerode statt. In zwei Hallen des Museums hatten 35 Anbieter stilleucht unter den historischen Flugzeugen wie Albatros, Bücker, Messerschmitt, Antonow AN-2 oder der erst kürzlich ins Museum gekommenen Ju 52 der Ju-Air ihre Schätze ausgebreitet.

Rund 700 Besucher konnten an den beiden Tagen wieder unter zahlreichen Flugzeug- und Motorenteilen, Propellern, Bordinstrumenten, Fliegerbekleidung, Büchern, Fotos und sonstigen luftfahrttechnischen Raritäten stöbern, die Schätze kaufen oder tauschen. Zusätzlich informierte man sich über die laufenden Restaurierungsprojekte und knüpfte neue Kontakte.



Nicht nur Flugzeugteile: Auch Fliegerkleidung und Bücher konnten Besucher auf der Börse kaufen

Foto Peter W. Cohausz

Die rund 50 Flugzeuge des Museums, die in insgesamt vier Hallen mit viel Liebe zum Detail präsentiert wurden, waren allemal den Besuch wert.

Museumschef Clemens Aulich war mit der Veranstaltung sichtlich zufrieden und kündigte bereits die nächste Teilebörse in Wernigerode für den 8./9. November 2024 an. ■

Peter W. Cohausz

JAHRESTAGE & PERSONALIEN

Vor 90 Jahren – würdiger Schlusspunkt, wichtiger Auftakt

Luftpost nach Rio? Was heute bestenfalls ein Schulterzucken oder gleich einen perplexen Gesichtsausdruck dank E-Mail, WhatsApp und Co hervorruft, sorgt seinerzeit vor 90 Jahren für eine erheblich beschleunigte Fernkommunikation. Am 3. Februar 1934 nämlich eröffnet die Deutsche Lufthansa offiziell die planmäßige Luftpostroute von Berlin nach Rio de Janeiro. Logistisch komplex, befördern Landflugzeuge die Sendungen zwischen der Reichshauptstadt und Bathurst beziehungsweise Rio und Natal, ehe sie von Dornier-Wal-Flugbooten über den Südatlantik gebracht werden.

11 369 Kilometer beträgt die Gesamtstrecke, die ein Brief dabei zurücklegt. Seine Beförderungsdauer schrumpft nun auf fünf, später auf vier Tage. Die sechs lediglich für diesen besonderen Postdienst entwickelten 10-t-Wale verkörpern zugleich den Schlusspunkt der berühmten Flugbootreihe – mit mehr Flügelfläche, Spannweite und Treibstoffkapazität sowie geschlossenem Führerraum. Viel Vorbereitung ist freilich nötig, ehe die regelmäßige Verbindung steht. So hat die Lufthansa bereits zwei Jahre zuvor unter anderem zwei rein zur Postbeförderung konzipierte 8-t-Wale übernommen. Die können zwar gut elf Stunden in der Luft bleiben, doch selbst bei maximaler Treibstoffzuladung nicht nonstop den Südatlantik überqueren. Ein schwimmender Stützpunkt ist unerlässlich, weshalb man 1932

den Dampfer *Westfalen* mit modernen Funk-, Peil- und Navigationseinrichtungen sowie einem Flugzeugkatapult ausrüstet. Die beiden 8-t-Wale werden parallel für Schleuderstarts modifiziert und zu Erkundungs- und Erprobungsflügen herangezogen. Ab Sommer 1934 kommt die »Schwabenland« als zweites, ab Sommer 1936 die »Ostmark« als drittes Flughilfsschiff dazu. Die ganze Zeit über leisten insbesondere die 10-t-Wale tapfer Dienst, selbst wenn im Februar 1936 einer verunglückt. Zwei Jahre später müssen die verbliebenen Exemplare moderneren Flugzeugmustern Platz machen. Die Luftpostroute selbst wird solange zuverlässig aufrechterhalten, bis der Zweite Weltkrieg anfängt ...

Wolfgang Mühlbauer



Ab Februar 1934 befördert die Lufthansa planmäßig Luftpost nach Südamerika

Foto DLH

Der 10-t-Wal ist der letzte Spross von Dorniers wichtigster Flugboot-Familie

Foto Airbus Heritage

