



Fw 58 Weihe
Das fliegende
Klassenzimmer
der Luftwaffe

FH-1 Phantom
Amerikas
erster
Träger-Jet

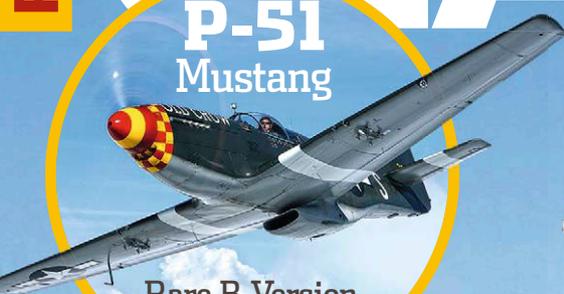


€ 6,90
Sept. 2022
Österreich € 7,60
Schweiz sFr. 12,20
BeNeLux € 8,20
Italien € 9,50
Dänemark DKK 74,95

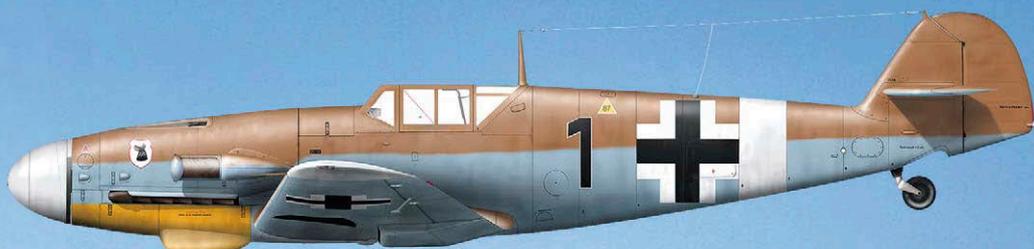
FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

**P-51
Mustang**



Rare B-Version
hautnah!



Duell der Besten



**Bf 109,
Hurricane,
Spitfire
oder P-40:
Welcher Jäger
dominierte
in Nordafrika?**



Experimental-Transporter Boeing YC-14
Darum war sie ihrer Zeit weit voraus



Geborener Anführer »Assi« Hahn
So entstand der Mythos um das berühmte Ass

Wir sind ein innovatives und dynamisch wachsendes Medienhaus. In unseren Themenwelten Travel, Home, Hobby und Pets sind wir einer der führenden und größten Special-Interest-Anbieter im deutschsprachigen Raum. Unter dem Dach des Verlagshauses GeraNova Bruckmann publizieren wir rund 55 Magazine & Specials und über 600 Buchnovitäten pro Jahr und betreiben reichweitenstarke Websites, Social-Media-Kanäle und redaktionelle Newsletter.

GeraMond ist einer der führenden Verlage für Special-Interest-Publikationen im Bereich Verkehrsgeschichte und -technik. Unsere Leser begeistern wir u.a. mit folgenden Marken:

**FLUGZEUG
CLASSIC**

ModellFan

Clausewitz

**Militär &
Geschichte**

SCHIFFClassic
Magazin für Schifffahrt und Marinegeschichte

Ein Unternehmen von

GERANOVA  BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Wir suchen zur Verstärkung unseres Teams ab sofort einen **Redakteur* für unsere Militärgeschichts-Magazine mit dem Schwerpunkt historische Luftfahrt**

Wobei Sie uns unterstützen können:

- Mitarbeit an Themenplanung und Heftkonzeption für Monatsmagazine und Sonderhefte in Zusammenarbeit mit der Chefredaktion
- Verfassen und Redigieren von Nachrichten zum Thema historische Luftfahrt
- Umsetzen eigener Flugzeug Classic-Artikel in Text und Bild
- Planung und Umsetzung von Text- und Bildbeiträgen in Zusammenarbeit mit freien Autoren* – von der Idee über die Bildauswahl bis zum abschließenden Redigieren
- Pflege und Entwicklung unseres Netzwerks an freien Autoren* sowie in die Szene der historischen Luftfahrt

Was Sie mitbringen sollten:

- Große Begeisterung für das Hobby historische Luftfahrt und Militärgeschichte
- Sehr gute Kenntnisse der Flugzeug-Oldtimer- und Airshow-Szene
- Journalistische Ausbildung, Berufspraxis oder Erfahrung als Journalist, Autor oder Redakteur
- Freude am Recherchieren und an der Darstellung auch komplizierter Zusammenhänge in klaren, verständlichen Texten
- Ein ausgeprägtes Gespür für Themen und Bilder, die Flugzeug-Fans begeistern
- Freude an der redaktionellen Arbeit und der teamorientierten Zusammenarbeit mit anderen Redakteuren* und freien Autoren*
- Ausgeprägtes Organisationstalent und ergebnisorientierte Arbeitsweise
- Offener Kommunikationsstil

Was wir bieten:

- Einen anspruchsvollen Aufgabenbereich sowie vielseitiges und kreatives Arbeiten
- Vielfältige Möglichkeiten, Ihre Kreativität auszuleben, für die Zielgruppe spannende Themen zu entwickeln und eigene Ideen umzusetzen
- Die Möglichkeit, Ihr Hobby Militärgeschichte zum Beruf zu machen
- Einen modernen Arbeitsplatz in zentraler Lage in München sowie weitere attraktive Benefits

Wenn Sie Freude an einer vielseitigen und spannenden Aufgabe haben, gerne Teil eines hoch motivierten und sympathischen Teams sein möchten und darüber hinaus für ein erfolgreiches, zukunftsorientiertes Unternehmen arbeiten möchten, dann freuen wir uns, Sie kennenzulernen. Ihre ausführlichen Unterlagen (max. 5 MB) inkl. Gehaltsvorstellung und Starttermin senden Sie bitte an:

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH
Personalabteilung | E-Mail: bewerbung@verlagshaus.de

* Uns sind Menschen jeden Geschlechts willkommen

Editorial

Kampf der Giganten

Wenn man im Internet nach »Olaf Scholz« sucht, fallen rasch die kritischen Töne auf, und das nicht nur vonseiten der »üblichen Verdächtigen«. Auch der Blätterwald der großen Medien raschelt unheilvoll mit allem, was das dürre Geäst zu bieten hat. »Still und führungs-schwach« sind die wenig schmeichelhaften Worte, auf die der politisch Interessierte hier häufig stößt. Tatsächlich scheint es ein Markenzeichen der heutigen Zeit zu sein, dass mächtige Männer bewusst leise treten. Um so auffälliger stechen daher Personen aus der Vergangenheit hervor, wobei ich noch nicht mal an Politiker denke, sondern eher an Menschen wie »Assi« Hahn, dessen Geschichte Kurt Braatz in dieser Ausgabe gekonnt zum Abschluss bringt. Mir verschlug es jedenfalls einigermaßen die Sprache, als ich gelesen habe, wie Hahn mit seinem Umfeld umgegangen ist. Nicht einmal, wenn er es mit hochgestellten Persönlichkeiten wie Feldmarschall Hugo Sperrle zu tun hatte, erteilte Hahn seinem Mundwerk einen »Halt«-Befehl. Ab Seite 54 erfahren Sie, liebe Leser, ob hinter seinen großen Tönen auch Taten standen – insbesondere, nachdem man ihn an die Ostfront versetzt hatte.

Was wären Jagdflieger ohne ihre Maschinen? Legendär ist das Duell zwischen der Spitfire und der Bf 109 über England im Jahre 1940. Nicht ganz so bekannt, aber nicht minder dramatisch, ist das Ringen über Nordafrika. Hier traten die deutschen Piloten gegen verschiedene Gegner an, hauptsächlich aber mussten sie sich der Hurricane stellen. Herbert Ringlstetter berichtet in unserer Titelgeschichte ab Seite zwölf über den harten Kampf in der Wüste und versäumt es auch nicht, Schicksale einzelner Piloten zu schildern. Außerdem wagt er den Vergleich und beantwortet die Frage, welches das beste Jagdflugzeug über Nordafrika war.

Wer die Warbirds vergangener Tage gerne mal hautnah erleben möchte, für den sollte die Airshow von La Ferté-Alais Pflicht sein! Sei es nun in Form eines Besuchs oder eben über diese Zeitschrift. Unser Autor Andreas Zeitler war vor Ort und hat uns atemberaubende Bilder mitgebracht, die Sie ab Seite 32 bewundern können.

Ihr Markus Wunderlich



Markus Wunderlich,
Chefredakteur

Foto Comme des Images



Lange bevor es Berge an Management-Literatur gab, wusste »Assi« Hahn (Mitte) bereits, wie man aus Männern eine verschworene Truppe formte. Der Esel im Bild spielte dabei auch eine Rolle!

Foto Sammlung Kurt Braatz



Stich, Karl

Der Kampf um die Seelower Höhen

April 1945 – Ein blutiges Drama

280 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 74 Abb., davon 53 Fotos, 21 Grafiken/Schaubilder, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-221-5

26,50 €



Eisenbach, Hans Peter Stuka-Einsatz an der Pantherlinie

Der Abwehrkampf der Heeresgruppe Nord im März 1944 an der Ostfront

190 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 171 Abbildungen s/w: 115 Fotos, 44 Karten, 5 Zeichnungen, 4 graphische Darstellungen, 3 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-162-1

36,00 €



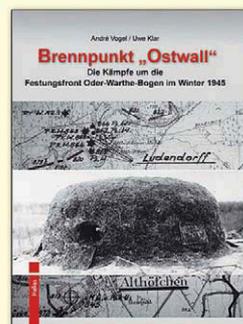
Fleischer Wolfgang

Deutsche Abwurfmunition im Zweiten Weltkrieg

Basiswissen über Bomben, Behälter, Lufttorpedos, Minen, Verpackungen und Zünder

100 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 213 Abbildungen, davon 31 farbig, A4; ISBN 978-3-86933-132-4

25,80 €



Klar, Uwe / Vogel, André

Brennpunkt „Ostwall“

Die Kämpfe um die Festungsfront Oder-Warthe-Bogen im Winter 1945

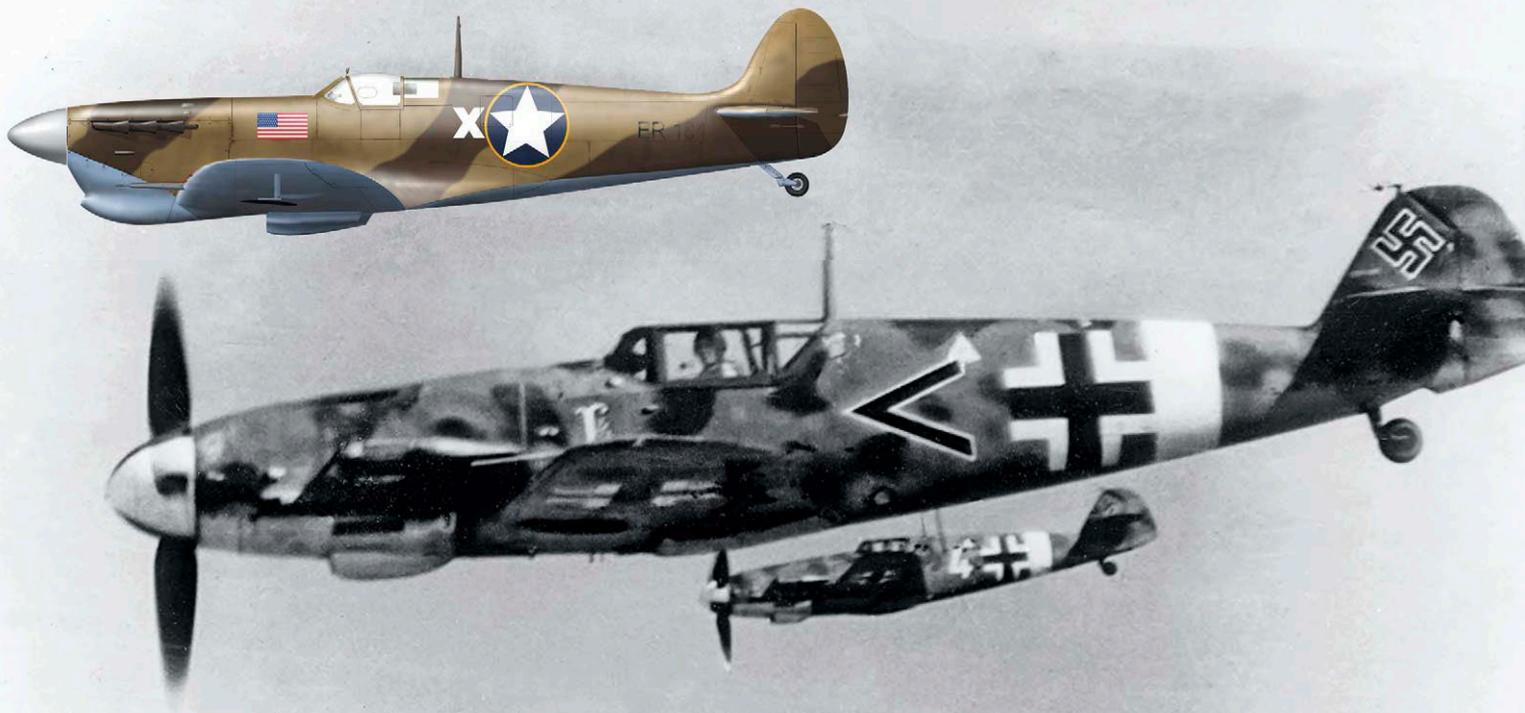
391 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 80 sw-Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-127-0

32,00 €

Helios-Verlag.de

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

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands



12 Zwei der ikonischsten Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkriegs: Bf 109 und Spitfire. Welche von beiden hatte über Nordafrika die Nase vorne?

ZEITGESCHICHTE

Messerschmitt Bf 109

Kampf der Jäger **12**

Viel gibt es zum Luftkrieg über Nordafrika zu lesen, aber die brennendste Frage bekommt man oft nicht beantwortet: Welches war nun das beste Jagdflugzeug über der Wüste: Bf 109, Spitfire, Hurricane oder P-40? Wir wagen den ultimativen Vergleich!

TITELTHEMA

TECHNIK

McDonnell FH-1 Phantom

McDonnells andere Phantom **24**

So gut wie jeder Luftfahrt-Enthusiast kennt wohl den Überschall-Jet F-4 Phantom. Dass McDonnell aber bereits davor eine Phantom entworfen hatte, ist weit weniger bekannt.

TITELTHEMA



24 Anders als ihre berühmte spätere Namensvetterin, war die erste Phantom von McDonnell für Flugzeugträger ausgelegt

OLDTIMER

La Ferté-Alais

Goldenes Jubiläum **32**

Vor 50 Jahren fand in La Ferté-Alais bei Paris die erste Airshow statt. Es gab 2022 also etwas zu feiern — unser Autor Andreas Zeitler war für Sie dort und hat das Spektakel festgehalten.

TECHNIK - TYPENGESCHICHTE

Focke-Wulf Fw 58

»Leukoplastbomber« **42**

Die Weihe war eines der bekanntesten deutschen Schulflugzeuge der Luftwaffe. Besonders fliegerisch überzeugte sie.

TITELTHEMA



42 Ein wahrer Tausendsassa: Mithilfe der Fw 58 unterrichtete man angehende Beobachter, Bomben- und MG-Schützen sowie Funker



54 Sowohl für britische als auch sowjetische Piloten war »Assi« Hahns Emblem auf der Motorhaube ein warnendes Zeichen

SERIE: STRATEGIE DES LUFTKRIEGES 1939–45

Vermeintliche Nebenschauplätze 1942

Wissen ist Macht **48**

Fernab der großen Kampfhandlungen geschahen im Jahr 1942 mehr oder weniger im Verborgenen Dinge, die den Zweiten Weltkrieg besonders in der Luft maßgeblich beeinflussten.

ZEITGESCHICHTE

Jagdflieger-Ass Hans »Assi« Hahn

»Eine fast mythische Figur« **54**

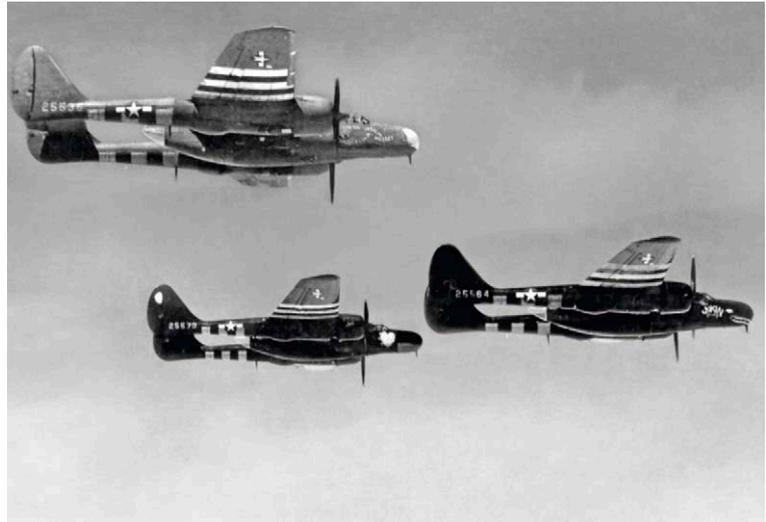
Ab 1940 avancierte »Assi« Hahn zu einem der erfolgreichsten Jagdflieger im Westen. Zwei Jahre später musste er dann an die Ostfront verlegen, wo es für ihn zur Zäsur kam ...

OLDTIMER

Wrack-Denkmal in Luxemburg

Irrtum der »Schwarzen Witwe« **62**

Auf einem Wanderweg durch den Norden Luxemburgs stößt man auf das Wrack einer Lockheed Hudson. Daneben befindet sich ein Friedhof. Wir erklären, was an dieser Stelle geschehen ist.



68 In der Nacht vom 21. auf den 22. März 1945 war eine P-61 der 422 NFS Teil eines tragischen Unglücks ...

TECHNIK

Boeing YC-14

Chancenlos trotz Innovation **68**

Das in den 1970er-Jahren entwickelte Advanced-Medium-STOL-Flugzeug YC-14 wirkt seiner Zeit voraus. Wieso ist es schlussendlich trotzdem gescheitert?

TITELTHEMA

OLDTIMER

North American P-51

Drei Legenden **74**

Von der B-Version der P-51 Mustang gibt es heute nur noch drei flügge Exemplare. Eine davon: Die »Old Crow«. Fotograf Uwe Glaser durfte beeindruckende Flugaufnahmen von ihr schießen.

TITELTHEMA



74 Seltener Anblick: eine B-Mustang in der Luft

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Boeing B-17.....53	Lockheed Hudson.....62
Boeing YC-14.....68	McDonnell FH-1.....24
Curtiss P-40.....17, 34	Messerschmitt Bf 108.....36
Dassault Flamant.....35	Messerschmitt Bf 109.....9, 14
Fieseler Fi 156.....34	Messerschmitt Me 262.....9
Focke-Wulf Fw 58.....42	North American P-51.....74
Focke-Wulf Fw 190.....8, 61	North American T-28.....34
Hawker Hurricane.....17	Northrop P-61.....64
Junkers Ju 52.....10, 32	Supermarine Spitfire.....23, 36
Junkers Ju 88.....48	Vought F4U.....34

RUBRIKEN

Editorial	3
Bild des Monats	6
Panorama	8
Background	31
Termine/Bücher/Briefe	38
Unterhaltung	67
Vorschau / Impressum	82



TITELBILD
 Fw 58: Slg. H. Ringlstetter
 FH-1: Slg. W. Mühlbauer
 P-51: U. Glaser
 Bf-109-Profil: Zchg. H. Ringlstetter
 Spitfire: Slg. H. Ringlstetter
 YC-14: Slg. C. König
 Fw 190: Slg. H. Ringlstetter
 Hahn: Slg. K. Braatz

TITELSEITE: Ein Duell der Giganten – Spitfire gegen Bf 109 über Nordafrika



■ Flieg, Tiger!

Die P-40 E von Jerry Yagen, hier im Jahr 2018, ist eine der wenigen Curtiss-Jäger, die man in Russland geborgen hat und die heute wieder fliegen. In Buffalo im US-Bundesstaat New York 1941 gebaut, gelangte das Jagdflugzeug durch das Lend-Lease-Programm über England in die Sowjetunion, wo es 1942 an der Eismeer-Front einer deutschen Bf 109 zum Opfer fiel. Yagen ließ den Jäger aufwendig restaurieren und die Kittyhawk in den originalen Farben der AVG, American Volunteer Group – Flying Tigers, lackieren. 2003 hob sie erstmals wieder ab. Die P-40 repräsentiert die Maschine, die der Pilot David Lee »Tex« Hill in China gegen die Japaner im Einsatz flog. Die P-40 E gehört zu den Prunkstücken des Military Aviation Museums in Virginia Beach und ist regelmäßig auf Airshows an der Ostküste der USA zu sehen. Text und Foto Uwe Glaser



Eine wahre Seltenheit: Eine Fw 190 mit Originalmotor!

Fotos (2) Zdenek/Gosshawk



Die F-8 »Weiße 1« soll bald in Arizona bei Gosshawk Unlimited abheben

■ FOCKE-WULF FW 190

BMW 801 erwacht!

Bei Gosshawk Unlimited in Casa Grande, Arizona, steht die Fw 190 F-8, Werknummer 931862, »Weiße 1«, kurz vor ihrem Erstflug. Nach ihrer Lackierung in den originalen Farben des JG 5 erhielt sie kürzlich ihren BMW 801 zurück, den die Firma Vintage V-12s in Kalifornien komplett überholt hat.

Vor den ersten Rollversuchen stehen noch einige Arbeiten und ein vollständiger Systemcheck an. Man darf gespannt sein auf den ersten Flug nach dem Abschuss in Norwegen im Februar 1945. Erwartungsgemäß sollte es zu keinen größeren Schwierigkeiten kommen, trotzdem dürften einige Beteiligte mit erhöhtem Puls zuschauen, wenn es soweit ist. Der Jäger ist nämlich erst der zweite seines Typs mit einem originalen Motor und damit eine absolute Rarität! Nach dem Einfliegen kommt der »Würger« in die Obhut der Collins Foundation in Stow, Massachusetts.

Dave McDonald ■

Während der Air Defense Competition 1967 stellten sich Flugzeugführer des Sector-I-Fighter-Interceptor-Teams mit dem Maskottchen der 32nd Fighter-Interceptor Squadron in Soesterberg der Kamera. Dritter von links ist Hauptmann Wilhelm Göbel Foto KLu



Christian König ■

■ WILHELM GÖBEL (†)

Geschätzter Flieger-Experte

Er war eine Ausnahmeerscheinung am Himmel und schrieb bundesdeutsche Luftwaffen-Geschichte: Oberst außer Dienst Wilhelm T. Göbel. Am 13. Mai dieses Jahres verschied er im Alter von 82 Jahren. Geboren am 13. Oktober 1939, trat Göbel zu Beginn der 1960er-Jahre in die neue Luftwaffe ein. 1964/65 erhielt er als einer der ersten Deutschen in den USA die volle taktische Ausbildung auf der F-104 G. Zurück in der Heimat, half Göbel als Oberleutnant während der Starfighter-Krise, den Ausbildungsbetrieb der Lockheed F-104 G zu reformieren. Als Kommandeur der Fliegenden Gruppe beim JaBoG 36 loggte Göbel dann unzählige Flugstunden auf der McDonnell Douglas Phantom II F-4F. Als einer der ersten Luftwaffen-Piloten schulte Göbel auf den Tornado um, avancierte zwischen 1984 und 1990 zum Kommodore des mit diesem Mehrzweck-Kampfflugzeug ausgerüsteten JaBoG 38 in Jever. Rückblickend urteilte er: »Ich bin heute absolut überzeugt, dass das System Tornado der Jagdbomber überhaupt war.«

Nach seiner Pensionierung übernahm er als Referent Geschichte/Tradition/Suchdienst ein wichtiges Ressort bei der Gemeinschaft der Flieger deutscher Streitkräfte, fungierte national wie international als geschätzter Experte der deutschen Luftrüstung. Gemeinsam mit Kurt Braatz gab er unter anderem die *Gefechtsbericht* genannten Tagebücher von Günter Josten heraus, veröffentlichte Abertausende Suchanzeigen im Fliegerblatt. Unzählige Fliegergeschicksale hatten sich mutmaßlich nur deshalb aufgeklärt, weil

Wilhelm Göbel unpräzise die losen Enden der vielen Fäden miteinander verwob. Jederzeit hatte er ein offenes Ohr für Fragen, beriet Historiker und Fachautoren, half, wo immer ihm das möglich erschien. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Horridoh!



Pilot Steve Hinton ist mit der frisch restaurierten Bf 109, Werknummer 410077, einwandfrei gestartet – und wie man sieht auch gelandet

Foto Martha Martin

■ HANGAR SW

Neues Spitzenmuseum

Wolfgang Falch, Restaurator historischer Flugzeuge, hat sich und allen Interessenten solcher Schmuckstücke einen Traum erfüllt. Am Flugplatz Reutte-Höfen, gleich hinter der deutsch-österreichischen Grenze kurz vor dem Fernpass, hat er am 25. Juni 2022 ein Kleinod von einem Museum eröffnet. Absolutes Highlight der Exponate ist eine von ihm selbst fertig restaurierte Messerschmitt Me 262.

Gleich dahinter befindet sich der im Jahr 1915 am meisten gefürchtete Jäger, die Fokker E.III, das erste Kampfflugzeug, das durch seinen eigenen Propellerkreis schießen konnte. Dieses Exponat ist keineswegs nur statisch, sondern flugfähig und amtlich zugelassen.

Zusätzlich zu diesen Großexponaten findet der Besucher vor Ort viele interessante Details sowie einen Einblick in die Bergung von Flugzeugen, einem weiteren Standbein Falchs.

Das Museum ist jeden Freitag von 15:00 bis 19:00 Uhr und jeden Samstag und Sonntag von 10:00 bis 18:00 Uhr geöffnet. Auch für die kleinen Zuschauer ist mit einem Spielplatz im Freien gesorgt und für die Verpflegung und Souvenirs ist ein kleiner Shop eingerichtet. In der kommenden Ausgabe von *Flugzeug Classic* berichten wir ausführlich über das neue Museum. *Helmuth Lage* ■

Zwei atemberaubende Exponate des neuen Museums in Österreich: Messerschmitt Me 262 (vorne) und eine Fokker E.III

Foto Helmuth Lage

■ MESSERSCHMITT BF 109

Was lange währt ...

Fast 80 Jahre war es her, dass die Messerschmitt Bf 109 G-6, Werknummer 410077, das letzte Mal Auftrieb unter ihren Flächen verspürte. Nun ist Steve Hinton mit ihr am 23. Mai 2022 vom Vermilion Regional Airport in Danville, Illinois, zu einem 15-minütigen und völlig problemfreien Erstflug gestartet.

Im Frühjahr 1944 musste sie wegen Flaktreffern während eines Einsatzes für den Stab IV/JG 54 an der Ostfront auf dem Swiblo-See notlanden. 56 Jahre später gelang es, das Wrack weitgehend intakt zu bergen, woraufhin es für mehrere Jahrzehnte auf Restaurierungsweltreise ging. Was bei David Prewett in Australien 1999 begann, führte 2012 Bruce Winter in Texas weiter. Anschließend gelangte das Projekt an Mid West Aero Restorations in Danville. Der Messerschmitt steht jetzt ein umfangreiches Erprobungsprogramm bevor.

Dave McDonald ■



■ JUNKERS JU 52

Endgültiges Aus?



Die Junkers Ju-52/3m HB-HOS der Ju-Air beim Oldtimer Fliegertreffen auf der Hahnweide im Jahr 2016. Vielleicht kann man sie nie wieder am Himmel sehen

Foto Andres Zeitler

Nach dem tragischen Absturz der Ju 52, HB-HOT, der Ju-Air am 4. August 2018 war geplant, die Schwestermaschine HB-HOS auf den aktuellen Stand der Technik und auch wieder in die Luft zu bringen. Die BMW-132-Antriebe wollte man durch drei Pratt-&-Whitney-R-1340-Wasp-Sternmotoren ersetzen, die Passagierplätze auf sechs limitieren und einen Flugdatenrekorder sowie ein Antikollisionssystem einbauen.

Dazu kam es aber nicht: Die Maschine verlor am 14. Juni 2022 ihren Eintrag im schweizerischen Luftfahrtregister, nachdem der Verein der Freunde der Luftwaffe (VFL), zu dem auch die Ju-Air gehört, die HB-HOS bereits zu der Junkers Flugzeugwerke AG gebracht hatte. Dies geht einher mit einer Umstrukturierung der AG und dem Stopp der Arbeiten an der HB-HOS. Die »Tante Ju« kehrte unverrichteter Dinge wieder an den VFL zurück.

Der Besitzer der Junkers Flugzeugwerke, Dieter Morszeck, äußerte sich über die fliegende Zukunft der Maschine pessimistisch: »Wir gehen davon aus, dass die HB-HOS nicht mehr flugtauglich wird.«

Andreas Zeitler ■

Heute vor 170 Jahren

Henri Giffard heißt der Mann, dem in Frankreich am 24. September 1852 der erste bemannte motorisierte Flug gelingt. Und zwar mit seinem dampfgetriebenen Luftschiff. Dessen Kraftquelle hat der Maschinenbauingenieur ein Jahr zuvor selbst konstruiert. Die kompakte Dampfmaschine wiegt 45 Kilogramm und bringt eine Leistung von 3,5 Pferdestärken. Henri Giffard, der nach Abschluss seines Studiums zunächst technischer Zeichner bei der Eisenbahn ist, liebt es, gängige Dampfmaschinen zu verbessern. Eine Leidenschaft, die ihn zeitlebens erfüllt ... und ihm zu vielen Patenten und einem beträchtlichen Vermögen verhilft.

Seit er mit 18 Jahren den ersten aktiven Kontakt zur Luftfahrt hatte, treibt ihn die Frage um, ob und wie sich Dampf als An-



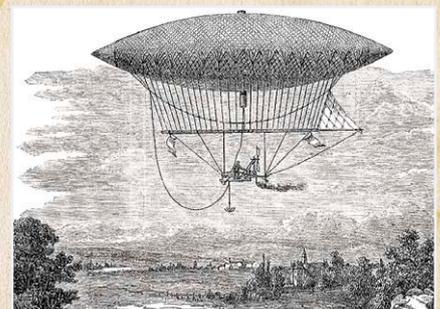
Henri Giffard,
Porträt von 1863

Fotos (2) Sammlung
Wolfgang Mühlbauer

trieb für ein Luftfahrzeug nutzen lässt. 1850 hilft er beim Bau eines letztlich erfolglosen Luftschiffs mit Uhrwerkantrieb mit. Ein Jahr später meldet er dann das Patent auf »die Anwendung des Dampfes in der Luftfahrt« an. 1852 verwirklicht er sein erstes eigenes Fluggerät: 44 Meter Länge bei maximal zwölf Metern Durchmesser weist dessen zigarrenförmige Hülle auf, die 2500 Kubikmeter Traggas fasst. Mithilfe seiner Dampfmaschine schafft er es tatsächlich, sich als erster Mensch gesteuert und mit Motorkraft durch die Luft zu bewegen. Der Flug geht über eine Strecke von etwa 27,5 Kilometern von Paris nach Elancourt. Dabei ist er bis zu acht Stundenkilometer schnell und steigt auf 1800 Meter Höhe. Zu seinem Bedauern ist es Giffard nicht möglich, mit dem Gefährt einen Vollkreis am Himmel zu beschreiben. Seine Pionierleistung schmälert das freilich nicht. Das Luftschiff wird zwei Jahre später zerstört, das nachfolgend gebaute Gefährt explodiert 1855.

Danach konzentriert sich Giffard lieber auf den Bau großer, mit Wasserstoff befüllter Fesselballone sowie die Herstellung von Traggas. Am erfolgreichsten davon: der

Jahrestag & Personalien



Giffards erstes Luftschiff,
Illustration von 1889

Grand Ballon Captif, geschaffen anlässlich der Weltausstellung 1878. Seine Hülle hat einen Durchmesser von 36 Metern, im Korb finden 40 Personen Platz. Eine wahre Sensation, die es Zehntausenden von Besuchern ermöglicht, Paris aus 500 Metern Höhe zu betrachten. Leider liegen Triumph und Tragödie dicht beisammen. Giffard verliert nämlich zusehends sein Augenlicht. Am 15. April 1882 nimmt er sich deshalb im Alter von 57 Jahren das Leben, sein Vermögen stiftet er testamentarisch wohltätigen Zwecken.

Wolfgang Mühlbauer ■