

Beech Staggerwing wird 75 Jahre alt

Die gestaffelten Tragflächen gaben der Beechcraft 17 ihren Namen. Am 4. November 1932 hob die schicke Maschine in Kansas in den USA zum ersten Mal ab.



2 Fotos: Uwe W. Jack

Die gelungene aerodynamische Formgebung wurde durch ein damals ungewöhnliches Einziehfahrwerk unterstützt (Foto unten). Dadurch erreichte der Viersitzer bis zu 280 km/h und eine Reichweite von 1600 km.



Bis die Produktion 1949 eingestellt wurde, konnten 785 Stück verkauft werden. Einige Staggerwing begeistern noch heute auf Flugtagen die Besucher.

Weitere Informationen: www.staggerwing.de

Ehrung des Bodenpersonals

Sie stehen fast immer außerhalb des Rampenlichtes: die Flugzeugwarte und Techniker der Einsatzverbände. Das Museum der 8. amerikanischen Luftflotte hat sich der Erinnerung an die Bodenmannschaften angenommen und möchte ihnen durch eine Sonderausstellung ein Denkmal setzen.



Foto: National Museum of the Mighty Eighth Air Force

Im Museum im Ort Pooler in Georgia, USA werden während der Ausstellung auch Spenden für den Erwerb von Erinnerungsstücken gesammelt.

Weitere Informationen: www.mightyeighth.org



2 Fotos: Temora Aviation Museum

Tag der Erinnerung in Australien mit Flugshow

Alljährlich wird im November in Australien der „Remembrance Day“ (Tag der Erinnerung) zum Gedenken an die Kriegssopfer begangen. Im Temora-Luftfahrtmuseum ist dies Anlass, alle flugfähigen Ausstellungsstücke in die Luft zu bekommen. Der Gedenktag beginnt mit einer frühen Öffnung des Museums für geführte Gruppen, welche die Einrichtungen, wie Restaurierungswerkstatt oder den Wartungshangar besuchen. Dabei werden von Kuratoren auch die nicht fliegenden Flugzeuge erklärt. Zur Zeit stehen eine De Havilland Vampire und eine Sabre im Static Display.

Bei der Flugshow wird zum Beispiel die Gloster Meteor mit dem Kennzeichen VZ467 vorgefliegen. Die Meteor des Temora-Museums hat den seltenen, stromlinienförmigen Bauchtank (Foto oben). Mit dem Baujahr 1949 stand die Meteor bis 1982 im aktiven Dienst in England und wurde dann nach Australien verkauft.

Besonders beliebt bei den Besuchern sind die beiden Spitfire (kleines Foto). Die Maschine mit dem Haifischmaul



hat die Seriennummer A58-758 und wurde 1944 gebaut. Die TB863 im Hintergrund stammt ebenfalls aus dem Jahr 1944.

Weitere Informationen: <https://aviationmuseum.com/au>

Lilienthal-Gleiter wird in München aufgearbeitet

Es ist das älteste in Serie gebaute Flugzeug der Welt. Das Deutsche Museum in München ist stolzer Besitzer eines Normal-Segelapparates von Otto Lilienthal. Leider haben mehr als 125 Jahre an dem wertvollen Stück ihre Spuren hinterlassen. Nachdem der Gleiter 1906 in die Ausstellung kam (kleines Foto), haben der Zweite Weltkrieg und ein Befall mit Schädlingen der Bespannung übel mitgespielt. Gegenwärtig werden die erhaltenen Teile genau unter-

sucht, dabei kommt auch ein Computertomograf zum Einsatz. Unter Hinzuziehung von externen Fachleuten wird nun beraten, wie der Gleiter erhalten, restauriert und dann präsentiert werden kann. Das Flugzeug wird dann Teil der neuen Ausstellung „Historische Luftfahrt bis 1918“. Da die originale Bespannung (großes Bild) sehr lichtempfindlich ist, wird dies wohl bei gedämpfter Beleuchtung geschehen. Weitere Informationen: www.deutsches-museum.de



2 Fotos: Deutsches Museum München

2 Fotos: Militärisches Museum der Bundeswehr Berlin-Gatow



Neue Ausstellung in Gatow beginnt zu wachsen

Die umfangreiche Neuausrichtung und Neugestaltung der Ausstellung im Militärischen Museum der Bundeswehr auf dem Flugplatz Berlin-Gatow schreitet voran. Im Hangar 3 wurde jetzt die Heinkel He 111 auf Stelzen gestellt. Der Bomber wird eines der zentralen Stücke zum Themenschwerpunkt Zweiter Weltkrieg werden. Auf dem Foto oben ist im Hintergrund auch schon der Schulgleiter SG 38, von der Decke hängend, zu erkennen.

Die Präsentation im Hangar 3 ist nicht die einzige Neuerung. Die jetzige Ausstellung zur Geschichte der Bundesluftwaffe im Hangar 7 schließt 2018. Dieser wird danach als Depot genutzt. Im renovierten Hangar 4 (jetzt ein Depot) wird dann auf etwa 5000 m² die neue, zentrale Ausstellung eingerichtet. Hier wird die Geschichte der militärischen Luftfahrt präsentiert. Besonderen Wert wird in der Neukonzeptionierung auf die Darstellung der Menschen im Geschehen des Luftkrieges gelegt. Das Gebäude wird über eine Cafeteria (endlich!) und über einen Vortrags- und Kinosaal verfügen.

Im Freigelände werden die Ausstellungsstücke zu Themeninseln zusammengefasst, in denen die Flugzeuge neu „inszeniert“ werden. Im Besitz des Museums befinden sich etwa 270 Fluggeräte, einige sind allerdings



als Leihgaben an andere Standorte vergeben. Besondere Bereiche des Flugplatzes Gatow oder seiner Geschichte werden durch Sonderausstellung gewürdigt. Hier sind Bereiche zur Flugplatzfeuerwehr, zur Berliner Luftbrücke sowie zum Luftkrieg geplant.

Auch Neuzugänge verzeichnet das Museum. Ein Panzerabwehrhubschrauber Bölkow Bo105P in Sonderlackierung zur Außerdienststellung ist in Gatow eingetroffen.

Weitere Informationen: www.mhm-gatow.de

Lösch-Oldtimer re-aktiviert

Eigentlich waren die betagten Löschbomberschon ausgemustert worden, doch die Waldbrände des Jahres 2017 tobten in den USA so heftig, dass zwei Neptune wieder in den Einsatz geschickt werden mussten. Das Löschunternehmen Neptune Aviation Services hatte schon damit begonnen, seine Tankflugzeuge vom Typ P2V Neptune an Museen überall in den USA abzugeben, als der Hilferuf der Regierung eintraf.



2 Fotos: Neptune Aviation Services



Zwei Flugzeuge mit den Leitwerksnummern 14 (Foto oben) und 05 konnten schnell für den Löscheinsatz abgestellt werden. In den 1950er-Jahren gebaut, wurde bei den ehemaligen U-Boot-Jägern ein extra Löschtank unter dem Rumpf nachgerüstet.

Weitere Informationen: www.neptuneaviation.com

B-25 zu Besuch im Museum

Einen besonderen Besucher konnte das Fargo Air Museum in North Dakota in den USA begrüßen. Eine hervorragend restaurierte B-25 flog für einen zweiwöchigen Aufenthalt im September beim Museum ein. Die Maschine gehört zur Arizona Commemorative Air Force und ist auf den Namen „Maid in the Shade“ (Mädchen im Schatten) getauft.



Foto: Fargo Air Museum

Das Museum besitzt selbst eine B-25 und so hatten Besucher die seltene Gelegenheit, gleich zwei verschiedene Maschinen eines Typs in Augenschein nehmen zu können. Wer zwischen 325 und 650 Dollar zahlen mochte, konnte sogar an einem Rundflug mit dem historischen Bomber teilnehmen. Die Maschine wurde 1944 gefertigt und ist eine von insgesamt heute noch 34 flugfähigen Exemplaren der B-25.

Weitere Informationen: www.fargoairmuseum.org

Schulgleiter SG 38 von 1941 bei Kleinanzeigen gefunden

Die Beschäftigung mit Kleinanzeigen lohnt sich manchmal auch für Freunde historischer Flugzeuge. Im Anzeigenteil der Internetseite Segelflug.de findet sich ein Schulgleiter SG 38 mit dem Baujahr 1941.

Die Maschine ist flugtüchtig und nach den Angaben in der Anzeige auch für einen F-Schlepp, also den Schlepp durch ein Motorflugzeug, zugelassen. Für den Hanggleiter mit dem österreichischen Kennzeichen OE-5436 wird ein Kaufpreis von 11 000 Euro aufgerufen. 2008 wurde das Flugzeug grundüberholt und sei seitdem kaum geflogen, wird angegeben. Die Anzahl der gesamten Flugstunden im Leben des betagten Flugzeugs wird allerdings unwirklich mit einer einzigen Stunde beziffert. Dafür erhält der Käufer immerhin einen Filmstar. Beim RTL-Fernsehfilm „Hindenburg“ sei der SG 38 zu sehen gewesen.

Weitere Informationen: www.segelflug.de

Foto: www.segelflug.de





Douglas O-38 E mit dem Abzeichen der Aufklärungseinheit aus Montana am Rumpf: einem Eselskopf.

Vielseitige Nutzung

Die ansonsten sehr zuverlässige Maschine hatte keine Probleme, in den Varianten O-2, O-25 und O-38 Kunden im Ausland zu finden. Neben den schon erwähnten Luftstreikräften von Mexiko mit sechs gekauften Flugzeugen und China als größtem Kunden mit 82 Maschinen gingen noch Flugzeuge nach Peru und Kolumbien.

Zu den gebauten O-38 gibt es, wenn auch nicht zu allen Maschinen, Hinweise auf ihren Einsatz:

- O-38 – 45 Flugzeuge an die Nationalgarde
Serien-Nr. 30-408 - 30-419, 31-349 - 31-379,
31-406 und 31-407
- O-38A – ein Verbindungsflugzeug der Nationalgarde,
30-407

1934 wurde beim Langley-Erprobungszentrum diese O-2H geflogen. Beachtenswert ist der Spornradwagen.

- O-38B – 30 Maschinen für die USAAC (31-409 - 31-438)
– 33 für die Nationalgarde (32-102 - 32-116 und
32-325 - 32-342)
- O-38C – eine Maschine für die U.S. Coast Guard
- O-38D – Testmaschine für Drei-Blatt-Propeller
- O-38E – 37 Maschinen mit geschlossenem Cockpit für
die Nationalgarde, konnte auch mit Schwimmern
ausgerüstet werden
- O-38F – acht Verbindungsmaschinen für die
Nationalgarde
- O-38P – sechs Exportmaschinen für Peru
- O-38S – eine Maschine mit längerem Rumpf und Cockpit
- A-6 – Nicht verwirklichtes Projekt eines ferngesteuerten
Zieldarstellers



Douglas O-38E



Diese Maschine flog bei den Streitkräften Haitis.

Die ersten Kampfeinsätze einer O-38 flog Peru, als es seine Aufklärer 1932 im Krieg gegen Kolumbien einsetzte. Einige der sechs gelieferten Flugzeuge waren ursprünglich mit Schwimmer ausgestattet gewesen. Für den Kriegseinsatz wurden diese O-38E nun auf Räder gestellt. Über Verluste ist nichts bekannt und die O-38 flogen mindesten bis 1940 weiter in den Diensten Perus.

Die Douglas in China

Die Verschiffung der von China bestellten Douglas-Flugzeuge aus den USA wurde etwas durch den Konflikt mit den japanischen Invasoren verzögert. Deshalb erreichten die letzten Maschinen China erst im Herbst 1937. Damit konnten dann aber zwei Aufklärungsgeschwader komplett ausgerüstet werden.

Aber auch wenn die Aufklärer schon an den Fronten dringend benötigt wurden, die Verbände waren noch nicht einsatzbereit. Am 16. August 1937 überraschten japanische Bombenflugzeuge die 32. Aufklärungsstaffel mit O-2 im Süden Chinas am Boden und zerstörten alle Flugzeuge, die ohne Deckung auf dem Platz standen. Die chinesischen Aufklärungspiloten sollten nach einer Schulungsphase von nur zwei Wochen in den Einsatz geschickt werden.

Im Oktober und November 1937 setzte China sieben Staffeln mit Douglas-Aufklärern ein:

- 3. Staffel – Nanjing, Lanzhou, im November 1937 auf I-15 umgerüstet
- 4. Staffel – Chihchichyavang, Lanzhou, im November 1937 auf I-15 umgerüstet
- 15. Staffel – Jinang, Lanzhou, im November 1937 auf I-15 umgerüstet
- 31. Staffel – Sian
- 13. Staffel – Generalstab, Kanton
- 18. Staffel – Generalstab, Kanton
- 20. Staffel – Generalstab, Xiaokang

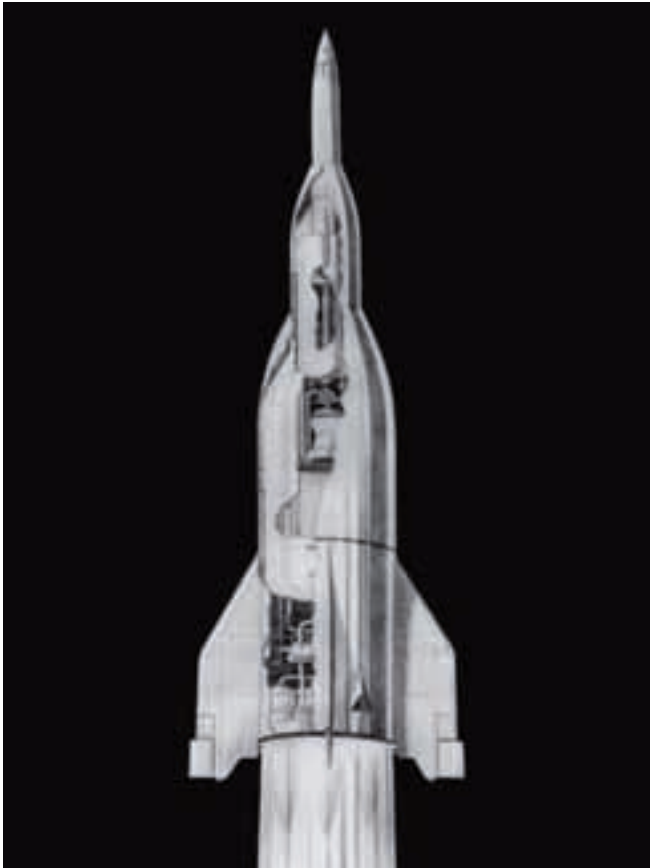
Jede Staffel verfügte über zehn Flugzeuge, drei Staffeln wurden verwaltungsmäßig zu einer Gruppe zusammengefasst. Alle Douglas-Aufklärer flogen an den Fronten und mussten Verluste hinnehmen. Am 16. September 1937 wurde die 18. Staffel in die Schlacht geworfen. Bis zum Monatsende hatte sie fast alle Flugzeuge verloren. Am 19. September wurden vier O-2 von zwei japanischen Jägern abgefangen und alle abgeschossen. Dem japanischen Jagdflieger Yoshio Hirose und seinem Flügelmann wurden die Luftsiege zugesprochen. Es waren die ersten, welche Piloten der japanischen Armee-fliegerkräfte erzielten.

Das chinesische Oberkommando versuchte die wichtigen Aufklärungseinheiten so schnell wie möglich mit modernen Flugzeugen auszurüsten. So beginnen sich die Spuren der O-2 in China ab dem Januar 1938 zu verlieren. Einige amerikanische Flugzeuge landeten in Flugschulen, andere wurden nur noch für Verbindungsflüge eingesetzt. Im Frühjahr 1938 meldete schließlich nur noch die 18. Staffel Douglas O-2 in ihren Bestandslisten.

TECHNISCHE DATEN DER DOUGLAS O-38

Länge	9,45 m
Spannweite	12,19 m
Flügelfläche	33,63 m ²
Höhe	3,25 m
Leermasse	1393 kg
Startmasse maximal	2020 kg
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Reichweite	440 km
Antrieb	1 x Pratt & Whitney 1690-3 mit 525 PS
Bewaffnung	2 x MG 7,7 mm
Besatzung	2
Bomben-Zuladung	180 kg

Links: Gleich nach ihrer Gefangennahme durch amerikanische Truppen erstellten führende Wissenschaftler aus Peenemünde eine Studie für die U.S. Army, wie die Entwicklung der Raketen in den nächsten Jahren ihrer Meinung nach aussehen könnte. Neben Interkontinentalraketen und Flugkörpern mit Staustrahltriebwerken zeigte der Bericht eine Satellitenrakete mit einer A4 auf einer A10 und einer neukonzipierten ersten Stufe und eine Raumstation.



Rechts: 1937 wurde der 25-Jährige Wernher von Braun zum Technischen Direktor der Heeresversuchsanstalt Peenemünde ernannt.

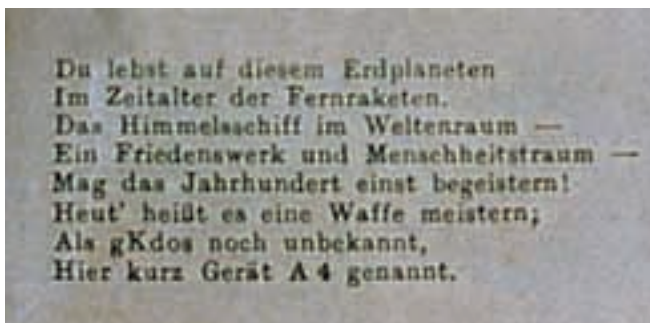
ches von der Wehrmacht weitergeführt wurde. Den Nachkriegsbeteuerungen, man habe sich an das Militär gewandt, weil hier Geld und Organisation vorhanden waren, aber das Fernziel sei immer die Raumfahrt geblieben, schenken etliche heutige Historiker keinen Glauben. Wernher von Braun liegt dabei immer im Fokus der Kritik. Er habe sich an das Militär verkauft, wissentlich eine Terrorwaffe geschaffen und hinterher seine Raumfahrtbegeisterung nur vorgeschoben.

Wahrscheinlich am 22. März 1944 trommelte die Gestapo um zwei Uhr morgens gegen die Wohnungstür des Technischen Direktors von Peenemünde, Wernher von Braun. Er und drei weitere Mitarbeiter wurden (teilweise am nächsten Tag) ver-

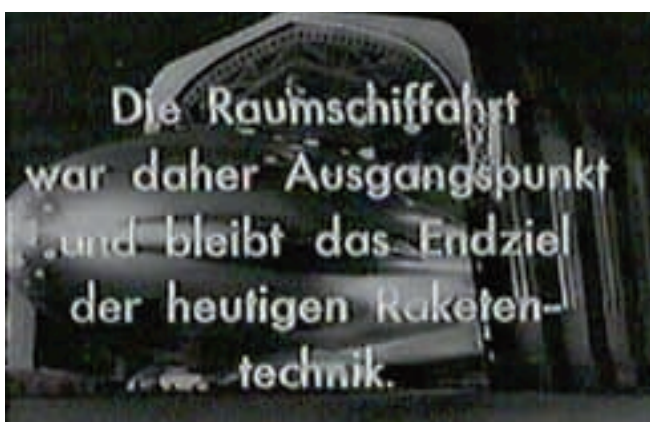
haftet und ins Gefängnis nach Stettin gebracht. Der Vorwurf, man habe nicht mit aller Kraft an der Fertigstellung der militärischen Rakete gearbeitet, sondern sich Raumfahrt-Träumen hingegeben. Ist eine Verhaftung durch die Gestapo bei anderen Biografien der Auftakt für eine Zeit des blanken Schreckens, so schreibt Michael J. Neufeld hier: „Für von Braun sollte diese Affäre jedoch zu einem der glücklichsten Ereignisse werden, die ihm während des ‚Dritten Reiches‘ widerfahren sind.“ Wer so an die Analyse der möglichen Raumfahrträumereien von deutschen Raketenpionieren herangeht, von dem kann kein objektives Urteil erwartet werden. Zwei Wochen lang wurden die vier Raketenleute verhört und nur wieder freigelassen, weil sie für das Raketenprogramm unverzichtbar waren.

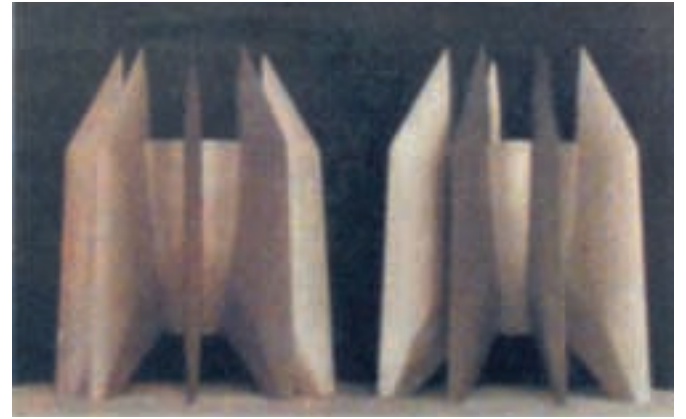
Eigentlich wollte der Gymnasiast Wernher von Braun Komponist werden. Dem Schüler von Paul Hindemith wurde großes musikalisches Talent attestiert. Dann fiel ihm das Buch von Hermann Oberth in die Hände und er begann sich für die Raumfahrt zu begeistern. Eine Skizze des 16-Jährigen zeigt einen Entwurf für ein bemanntes Raumschiff. Er schrieb an Hermann Oberth, der ihn ermunterte, fleißig zu lernen. Wernher von Braun wurde Mitglied des Vereins für Raumschiffahrt und verschlang englischsprachige Science-Fiction-Romane. Nach dem Abitur im April 1930 ging er zum Maschinenbaustudium nach Berlin. Vereinskameraden nahmen ihn mit zu Veranstaltungen. Praktisch half er bei den Versuchen in der Chemisch-Technischen Reichsanstalt und später auf dem Raketenflugplatz in Berlin-Tegel. Zur Vorführung einer Rakete auf dem Militärgelände in Kummersdorf nahm Rudolf Nebel seine beiden besten Leute mit: Klaus Riedel und Wernher von Braun. In den langen Abenden in den Baracken des Raketenflugplatzes schmiedeten die jungen Enthusiasten Raumfahrpläne. Angelehnt an den sowjetischen Zehn-Jahres-Plan zur Entwicklung der Luftfahrt von 1921 bis 1931, wurde ein Programm für die Schaffung der Raketentechnik aufgestellt. Als Wernher von Braun ab Ende 1932 in Kummersdorf arbeitete, ging die Träumerei dort weiter. Frühe Mitarbeiter erinnerten sich an die weitreichenden Pläne. Die in den 1950er-Jahren in den USA veröffentlichten Entwürfe für Mondflüge zeigen noch deutliche Merkmale dieser Kummers-

Das Schulungshandbuch „A4-Fibel“ für Soldaten der Raketenarmee beginnt mit dem Hinweis, nicht von Raumschiffen zu träumen, sondern sich auf die Fernrakete zu konzentrieren.



Selbst die SS ließ in einem geheimen Schulungsfilm über Raketen von 1943 das Raumfahrtthema anklingen.





dorfer Träumereien. Auch in Kummersdorf wurde ein Zehn-Jahres-Plan aufgestellt. Selbst in den USA blieb von Braun bei seiner Zehn-Jahres-Planung. Die berühmte Rede von Präsident John F. Kennedy aus dem Jahr 1961, welche die Mondlandung „bis Ende des Jahrzehnts“ forderte (also bis 1970), bezog sich wieder auf diesen Zeitraum. Das Post-Apollo-Programm für Raumstationen war wieder auf zehn Jahre angelegt.

Viele Peenemünder Mitarbeiter erinnerten sich an Begebenheiten, bei denen von Braun vom Flug in den Weltraum sprach. Bei einer Segeltour mit Oberstabsarzt Bahr auf der Ostsee 1941 zeigte von Braun mit langem Arm in eine Richtung: „Dort möchte ich hin!“ „Peenemünde liegt aber dort.“ Von Braun: deutete auf den schwach sichtbaren Mond am Himmel: „Nein, ich will zum Mond fliegen“.

Als die Rakete Aggregat 4 am 3. Oktober 1942 erstmals erfolgreich flog, nahm Walter Dornberger in seiner Rede Bezug auf die Raumfahrt: Mit diesem Flug sei „das Raumschiff geschaffen“. Wenige Monate zuvor hatte er erklärt: „Auf dem Wege zu dem dermaleinst mit unbedingter Sicherheit kommenden Raumschiff ist die Peenemünder Entwicklung der erste Schritt“.

Nach dem britischen Bombenangriff auf Peenemünde sandte von Braun ein Kondolenzschreiben an die Eltern des getöteten Triebwerksentwicklers Dr. Walter Thiel: „... Sie können trotzdem versichert sein, dass Walter sich in seinen Arbeiten ein Denkmal gesetzt hat, das für lange Zeit unvergänglich sein wird. Auch über die heutigen Kriegereignisse hinaus ist das, was er geschaffen hat, als eine Grundlage für eine völlig neue

Die aerodynamische Durchbildung eines Flugkörpers, der bis 5000 km/h stabil fliegen sollte, stellte die Ingenieure vor große Herausforderungen. Verschiedene Rumpf- und Flossenauslegungen wurden untersucht, darunter auch ein Rillenkörper und Versionen mit sechs und sogar acht Flossen.



Die Idee von Dr. Walter Thiel, den funktionierenden Einspritzkopf eines kleinen 1500-kg-Triebwerks mehrfach anzubringen, um größere Schübe zu erreichen, erwies sich als richtiger Weg. Links ist ein Versuchsmuster mit sechs Töpfen zu sehen. Mit 18 Töpfen kam das Triebwerk des A4 schließlich auf 25 Tonnen Schub (rechts). Diese nur als Provisorium gedachte Lösung wurde, als die Rakete 1943 plötzlich eingesetzt werden sollte, festgeschrieben.





Der Prototyp wurde von William Boeing als persönliche Reisemaschine gekauft und unter dem Namen „Rover“ geflogen.

zum Douglas El Segundo Plant, weil er im Vorort El Segundo liegt. Heute ist dies die Airport-Südseite von Los Angeles International.

Bei Northrop war man nicht untätig, hier wurde ein angepasstes Modell für den boomenden Markt der Verkehrsflugzeuge entwickelt, welches der DC-3 ebenbürtig sein soll. Dieses Flugzeug aus der Ideenschmiede von Chefkonstrukteur Leo Devlin und Ed Heineman ist Anfang 1938 bereits weit fortgeschritten. Der Typ ist ein scharfer Bruch mit der bisherigen Modelllinie, da es ein Hochdecker mit Bugrad ist. Mit denselben Motoren Wright R 1820 GR 1820 wie die DC-3 ausgestattet, kann der neue Airliner 18 bis 22 Fluggäste transportieren. Da die Maschine eine geringere Leermasse hat, bringt sie bessere Flugleistungen. Gedacht ist das neue Flugzeug als Ergänzung der DC-3 und DC-4 auf kurzen Flugstrecken.

Zwei DC-5 sind als Seefracht verstaut.



Der Schulterdecker wird kurzerhand DC-5 genannt und erregt bereits vor dem Erstflug die Aufmerksamkeit der Fluggesellschaften. Schon gehen Bestellungen von KLM, Imperial Airways, Pennsylvania-Central Airlines und der kolumbianischen SCADTA ein. Auch William Edward Boeing bestellt eine DC-5 als Privatflugzeug, da sein ehemaliges Unternehmen kein vergleichbares Produkt liefern kann.

Douglas-Bomber

Die DC-5 war das einzige DC-Modell (Douglas Commercial), das in El Segundo konstruiert und gebaut wurde. Diese Maschine wird auch als Ausgangspunkt der Douglas-Bomber-Reihe angesehen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs beendet die vielversprechende Karriere der DC-5 jedoch vorzeitig. Die Fluggesellschaften zogen ihre Bestellungen nach und nach zurück. Nur der Prototyp, vier DC-5 für die KLM und sieben als R3D bezeichnete Maschinen für die U.S. Navy und das U.S. Marine Corps konnten gebaut werden.

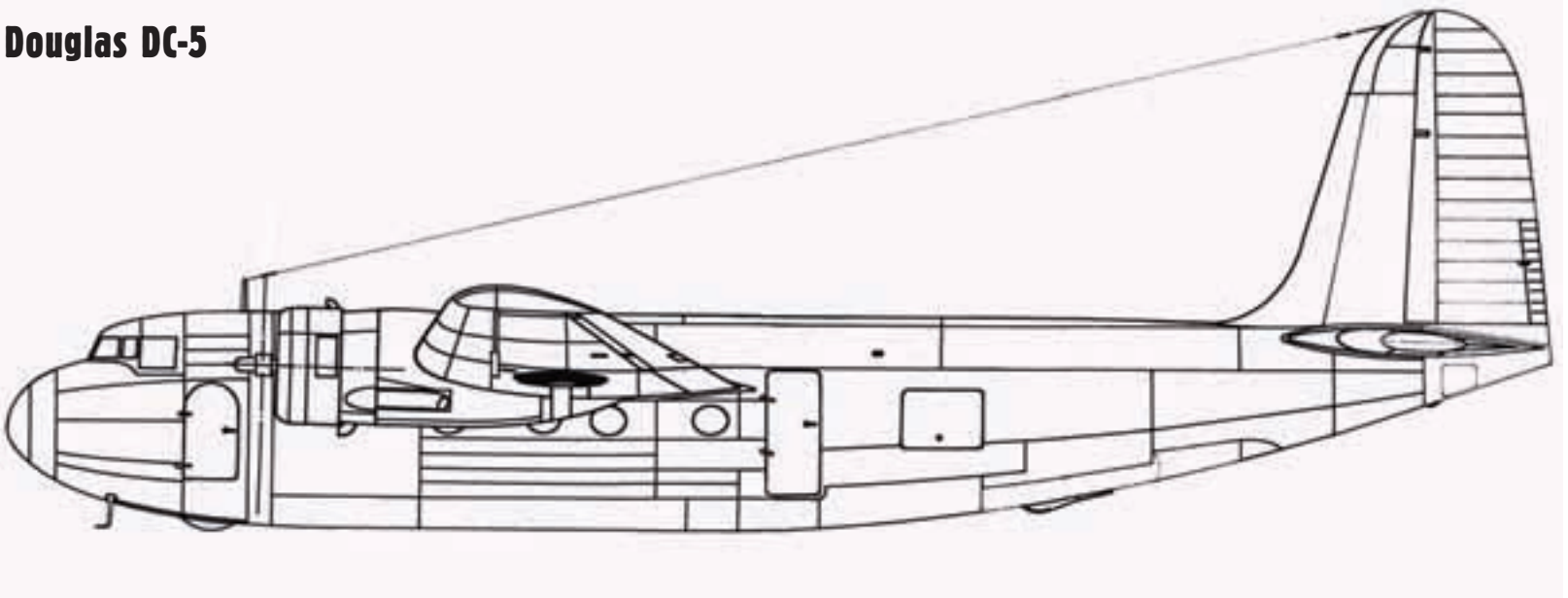
Douglas benötigt die Produktionsfläche in El Segundo jetzt für die Erweiterung der DC-3-Produktion. Diese robusten Transporter werden jetzt von der U.S. Army Air Force als C-47 Dakota in Massen geordert. Zudem möchte Douglas mehr in die Kriegsproduktion eingebunden werden. Douglas-Ingenieure entwickeln hervorragende Bomber wie die B-18 und B-26, aber auch Navy-Maschinen wie die SBD Dauntless. Zudem läuft die Produktion der Transporter Variante der DC-4 als C-54 an.

Die vier niederländischen DC-5 werden bei der japanischen Invasion und Evakuierung Javas als Transporter eingesetzt. Dabei wird eine DC-5 der KLM von den Japanern erbeutet, eine zweite



In Australien erregte die VH-CXC erhebliche Aufmerksamkeit

Douglas DC-5



ging durch einen Landeunfall verloren. Die beiden anderen KLM-Flugzeuge wurden von der United States Army Air Force übernommen und dort als C-110 bezeichnet.

Jack Northrop hatte seine Anteile am gemeinsamen Flugzeugwerk an Douglas verkauft und sich 1938 aus der Firma zurückgezogen. Am 1. August 1939 gründete er dann in Hawthorne, nur vier Kilometer östlich seines ehemaligen Standorts, eine neue Firma, mit der er allein sehr erfolgreich wird. Northrop kann der U.S. Air Force bahnbrechende Konstruktionen liefern.

Die DC-5 hatte großes Potenzial

Die DC-5 geht als „richtiges Flugzeug zur falschen Zeit“ in die Geschichte der Douglas Aircraft Company ein. Der nächste Schritt wäre gewesen, die DC-5 mit einer Druckkabine auszustatten, sie hätte ein Konkurrenzprodukt zur Convair CV-240 werden können. Insider spekulieren, dass Boeing aus der DC-5 Kenntnisse gewann, die an Fokker verkauft wurden. Diese Kenntnisse sollen Grundlage für die spätere Fokker F-27 gewesen sein. Heute existiert keine Douglas DC-5 mehr.

Northrops Chef-Designer Ed Heinemann hatte noch weitere gute Ideen, er wollte sein Design weiterentwickeln. Für den Hochdecker plante er ein Schwimmer-Gestell, sodass der Typ



hätte universal eingesetzt werden können. Mit dem Antrieb gab es in Kriegszeiten aber Lieferschwierigkeiten, der Wright Cyclone GR-1820-G102A war für viele wichtigere Typen (C-47, B-17 und B-24) vorgesehen. So plante Northrop eben bei der nächsten (Bomber)-Version auf vier einfachere Reihenmotoren Ranger mit acht Zylindern umzusteigen.

Die ersten Maschinen wurden bereits ausgeliefert, doch der Zweite Weltkrieg stoppte die Transaktionen. Wenig bekannt ist, dass British Airways ihre G-ATYG und G-AFYO bereits zur Verschiffung nach New York gebracht hatten. Sie waren für die Strecke London–Berlin vorgesehen. Das Air Ministerium veranlasste aber, dass der Vertrag gelöst wurde.

Die letzte C-110 wurde schließlich 1948 nach Israel verkauft, wo sie einen Landeunfall hatte. Die Maschine war nicht mehr zu reparieren und wurde dann an die Technische Schule in Tel Aviv abgegeben, wo sie bis zu ihrer Verschrottung 1955 als Anschauungsobjekt diente.

Flugbilder der DC-5 sind selten. Hier die Werknummer 426 der KLM in Westindien.

Dieselbe Maschine mit dem Kennzeichen PJ-AIW aus einer anderen Perspektive gesehen. Außer dem Firmenschriftzug trägt die DC-5 keine Verzierung.

TECHNISCHE DATEN DER DOUGLAS DC-5	
Erstflug	20. Februar 1939
Spannweite	23,70 m
Länge	18,96 m
Höhe	6,04 m
Flügelfläche	76,50 m ²
Startmasse maximal	9072 kg
Höchstgeschwindigkeit	325 km/h
Reichweite	2500 km
Antrieb	2 x Wright GR-1820-F62 mit 2 x 900 PS
Passagiere	16 bis 22
Besatzung	3
Gebaute Maschinen	12





Der enge Verbandsflug barg immer das Risiko, dass eigene Flugzeuge von Bomben getroffen werden. Hier hat eine Bombe einer B-17 über Berlin ein Höhenleitwerk abgeschlagen. Die Staffelm Kameraden berichteten, die Maschine sei schnell in den Sturzflug übergegangen und es sei kein Fallschirm zu sehen gewesen.

Rechts: B-17 bombardieren am 15. Februar 1944 das kunsthistorisch wertvolle Kloster auf dem italienischen Monte Cassino. Die Mönche hatten dort ein Krankenhaus eingerichtet und die deutschen Truppen hatten wiederholt an die Amerikaner gefunkt, es gäbe keine Soldaten im Kloster oder in dessen Nähe.

nachdem sie ihre Bomben auf Norderney abgeworfen hatten, nach England zurück. Wegen schlechten Wetters fiel am 23. Juni ein Flug von drei B-17 nach Berlin aus.

Zwischenzeitlich war der Entschluss gefasst worden, die 90. Staffel zu Angriffen gegen die deutschen Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und gegen den schweren Kreuzer „Prinz Eugen“ einzusetzen. Diese lagen zu dieser Zeit im französischen Hafen Brest. Am 24. Juli flogen drei Fliegende Festungen in Begleitung anderer Typen einen Angriff auf Brest und warfen aus einer Höhe von 9000 m und 9800 m ihre 500-kg-Bomben ab. Die Besatzungen der B-17 sahen, wie einige Bomben auf dem Liegeplatz der Kriegsschiffe explodierten. Sie meldeten auch bei ihrer Rückkehr, dass nur zwei oder drei feindliche Jagdflugzeuge gesichtet wurden. Die B-17 konnten aber durch Steigflug auf 9800 m entkommen. Das weckte bei der Führung der RAF die Hoffnung, dass man trotz der geringen Zahl von B-17 gute Ergebnisse bei Tagangriffen erreichen könne.

Der nächste Angriff fand am 26. Juli 1941 statt. Zwei B-17 aus Polebrook erhielten den Auftrag, einen Angriff auf Hamburg zu fliegen. Der

Angriff musste wegen schwerer Gewitter abgebrochen werden. Eine Maschine kehrte mit ihren Bomben an Bord zur Basis zurück. Das war keine ungewöhnliche Sache, waren doch die 1100-Pfund-Bomben Mangelware, da sie extra für die B-17 aus den USA geliefert wurden. Die andere Maschine bombardierte Emden aus einer Höhe von 9800 m.

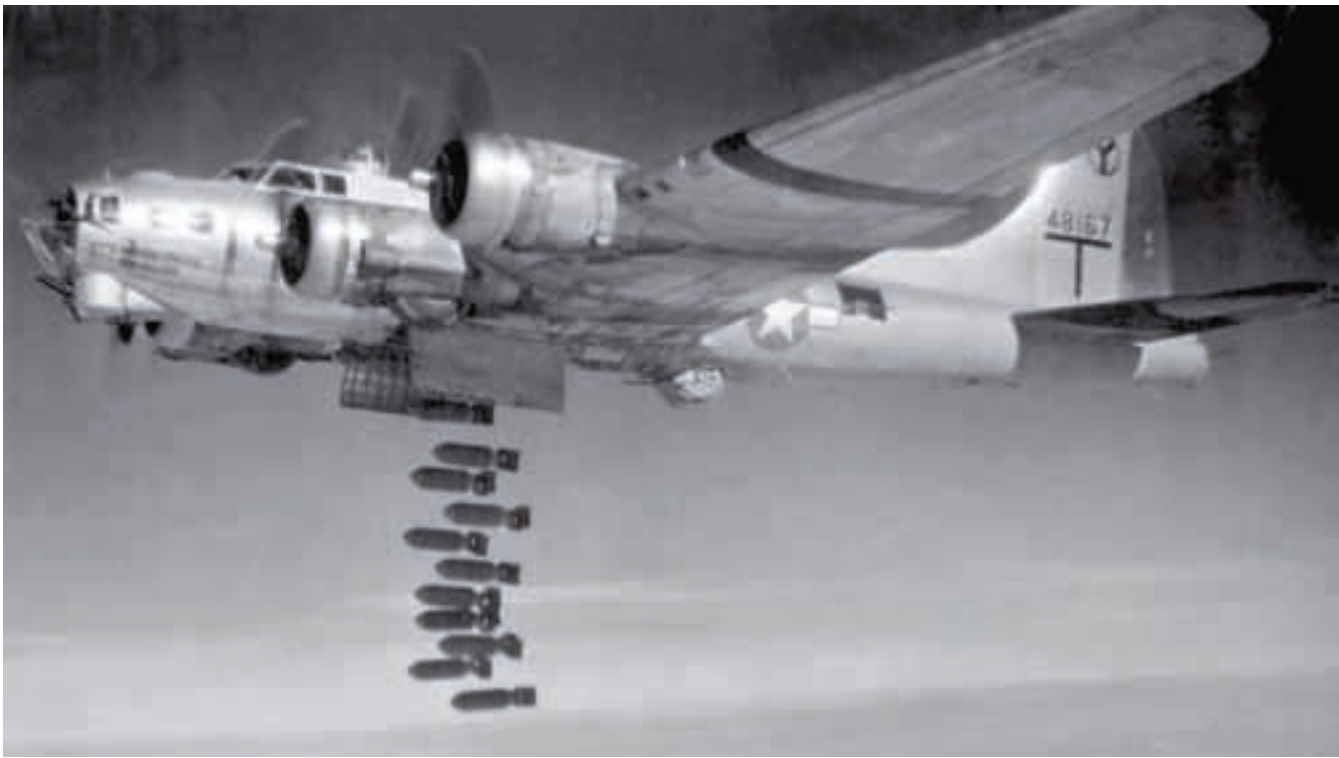
Am 2. August warf eine B-17 über Kiel vier 1100-Pfund-Bomben ab. Eine zweite Maschine bombardierte Borkum. Sie wurde in einer Höhe von 9800 m von deutschen Jagdflugzeugen angegriffen und beschädigt. Die Besatzung konnte kein Abwehrfeuer eröffnen, da die MG alle vereist waren. Wiederum Brest war das Angriffsziel von zwei B-17 am 6. August. Langsam wurde deutlich, dass bei Flügen in großen Höhen große Probleme auftraten. Schon am 26. Juli hatte der Pilot einer Maschine (AN534) beim einem Übungsflug in großer Höhe wegen Vereisung die Kontrolle über sein Flugzeug verloren.

Am nächsten Gefechtseinsatz am 12. August beteiligten sich vier B-17. Eine Maschine bombardierte einen Flugplatz in den Niederlanden, die zweite Köln aus einer Höhe von 10 000 m, die dritte Maschine flog einen Angriff auf Emden. Bei der vierten Maschine traten Motor-



Geschafft!

Nach einem Einsatz landet diese B-17G der 381 BG wieder in England.



Elf der zwölf Bomben der Beladung dieser B-17G haben den Schacht schon verlassen. Die beiden Gruppen zu je sechs Bomben fielen ballistisch etwas verschieden zu Boden. Darum zählte die Zivilbevölkerung in den Kellern am Tage immer die Explosionen mit. Waren es sechs, hatten sie diese Bombengruppe überlebt. Die Maschine gehört zur 483. BG und hat 35 Missions-Markierungen am Bug.

probleme auf und sie kehrte zur Basis zurück. Vier Tage später erlitt die 90. Staffel der RAF ihren ersten Verlust durch deutsche Jäger. Zwei Maschinen sollten Düsseldorf angreifen, kehrten aber auf Grund schlechten Wetters mit ihren Bomben zur Basis zurück. Zwei andere Maschinen griffen wieder Brest an. Eine Maschine warf ihre Bomben aus 10 600 m ab, die zweite aus 9 800 m. Bald darauf wurde die niedriger fliegende Maschine von sieben deutschen Jagdflugzeugen angegriffen und erlitt schwere Beschädigungen. Dem Piloten gelang es die Maschine bis zur englischen Küste zu fliegen, welche die Maschine in nur 180 m überflog. Für einen Fallschirmabsprung der Besatzung war die Höhe schon zu gering. Der Pilot versuchte deswegen eine Notlandung, die aber misslang. Drei Besatzungsmitglieder kamen beim Aufschlag der Maschine ums Leben.

Die größte Besorgnis erregte bei den Besatzungen das Auftreten von Kondensstreifen, welche die Maschinen weithin verrieten. Verhindern konnte man diese Erscheinung nur durch das Fliegen in geringeren Höhen, wo man sich aber den Angriffen der Jäger und der Flak aussetzte.

Zwischenzeitlich wurden vier B-17 nach Schottland verlegt, um den in Oslo liegenden schweren Kreuzer „Admiral Graf Spee“ anzugreifen. Eine Maschine musste auf Grund von Problemen wieder umkehren, die drei anderen erreichten Oslo, konnten aber den Kreuzer nicht finden und warfen ihre Bomben auf die Hafenanlagen. Am 8. September 1941 wurde der Angriff wiederholt. Eine B-17 kehrte um, die anderen drei setzten den Flug fort. Beim Überfliegen der Küste in einer Höhe von 8000 m wurden sie von einer beträchtlichen Zahl Bf 109 angegriffen. Zwei B-17 wurden sofort abgeschossen. Die dritte stieg auf eine Höhe von 10 700 m und drehte ab. Der Pilot musste aber die Höhe wieder auf 8800 m verringern, da Besatzungsmitglieder aus Sauerstoffmangel das Bewusstsein verloren. Das Sauerstoffsystem war bei den Angriffen der Jäger getroffen worden. Da die Maschine eine Rauchfahne hinter sich herzog, dachten die Jäger, sie sei so schwer beschädigt, dass sie bald abstürzen würde und ließen von ihr ab. Am 20. September 1941 führten die B-17 der RAF ihren letzten Tageinsatz durch. Danach wurden einige Flugzeuge der 220. Staffel übergeben und die restliche 90. Staffel in den Nahen Osten verlegt.

Trotz der unbefriedigenden Ergebnisse der Einsätze der B-17 wurde doch die Erkenntnis gewonnen, dass die Bewaffnung der Maschine verbessert werden muss. Auch sollten die Maschinen in einem dichten Pulk fliegen, um sich gegenseitig zu schützen und den Gegner abzuwehren. Die RAF erkannte auch, dass das Bombenvisier von Sperry, mit dem die englischen B-17 ausgerüstet waren, nicht die Qualität des

Norden-Visiers besaß. Die in der 220. Staffel verbliebenen B-17 wurden im Januar 1942 nach Nordirland verlegt und als Patrouillen- und Suchflugzeuge eingesetzt. Im Juni kamen dann die moderneren B-17E zur 206. Staffel. Sie lösten hier die Lockheed Hudson ab. Der erste Einsatz fand am 29. April 1942 statt.

Am 27. Oktober 1942 errangen die Flugzeuge der Coast Guard ihren ersten Sieg. Sie griffen südlich der irischen Küste das deutsche U-Boot U-627 an und versenkten es. Am 15. Januar 1943 griff eine B-17 nordöstlich von Neufundland das Boot U-337 an und versenkte es ebenfalls. Das dritte Opfer war U-265 im Nordatlantik, das durch eine B-17 vernichtet wurde, die den Geleitzug SC-118 schützte. Die 220. Staffel erzielte ihren ersten Erfolg am 3. Februar 1943 mit der Versenkung vom U-624.

Die B-17 bei der deutschen Luftwaffe

Es klingt zwar unwahrscheinlich, aber die deutsche Luftwaffe besaß fast genau so viele B-17 wie die RAF. Etliche B-17 fielen in die Hände des Gegners. Ein Teil von ihnen war unbeschädigt oder konnte flugfähig repariert werden.

Die deutsche Luftwaffe konnte sieben B-17 einsetzen. Die erste Maschine, welche die Luftwaffe erbeutete, war eine B-17F der 303. BG (Seriennummer 41-24585). Die Maschine erhielt bei einem Angriff auf die Bahnstation von Rouen am 12. Dezember 1942 schwere Beschädigungen durch eine Bf 110 und musste notlanden. Nach der Instandsetzung erhielt die Maschine deutsche Hoheitsabzeichen und wurde der Versuchsstelle in Rechlin übergeben, wo deutsche Ingenieure die Maschine und ihre Systeme analysierten und die Maschine für Tests vorbereiteten. Am 17. März 1943 flog die Maschine das erste Mal. Nach einer Reihe von Testflügen trat die Maschine eine Rundreise zu den Jagdgeschwadern an, wo sie dazu benutzt wurde, neue Taktiken zur Bekämpfung der B-17 auszuarbeiten.

Nach ihrer Rückkehr nach Rechlin im Oktober 1943 wurde die deutsche B-17 für das Schleppen von Lastenseglern eingesetzt und danach dem KG 200 in Rangsdorf übergeben. Da es keine Aufzeichnungen gibt, ist ihr weiteres Schicksal unbekannt. Eine weitere B-17F gehörte zum KG 200. Das war eine Maschine der 93. BG (42-30146). Während eines Angriffs auf Warnemünde am 29. Juli 1943 wurde sie beschädigt. Die Besatzung versuchte noch, das neutrale Schweden zu erreichen, aber zehn Kilometer von Kopenhagen entfernt musste sie notlanden. Die Maschine wurde nach der Reparatur an das Kommando „Olga“ übergeben, welches zum Geheimgeschwader KG 200 gehörte. Das Kommando „Olga“ hatte die Aufgabe, Saboteure und



Bonus-Material

Auf unserer Homepage finden Sie zu diesem Beitrag kostenloses Bonus-Material zum Herunterladen

www.FliegerRevueX.aero



Foto: Karl-Heinz Schmidt

Die Aeroflot-Mi-10k mit der Kennung RA-04130 über dem Vormontageplatz auf dem Bleßberg in Thüringen. Linksseitig trägt sie die Aufschrift SKYTECH.

Die Mi-10k im Einsatzjahr 1988

Am frühen Abend des 14. März 1988 landete die Mi-10k mit der Kennung CCCP-04135 in Berlin-Schönefeld. Damit begann der für ein halbes Jahr vertraglich vereinbarte Einsatz dieses Hubschraubers in der DDR. Das erste Flugziel war die 110-kV-Trasse von Prenzlau nach Pasewalk. Hier waren Schrottmaste abzufliegen und neue Maste aufzukippen. Diese Arbeiten begannen am 16. März im Raum Prenzlau. Der Anfang begann aber – wie auch 1979 – mit Problemen. Das Ausfliegen der Schrottmaste funktionierte gut, aber das Aufkippen der neuen nicht. Von fünf am 17. März aufgekippten Masten kamen zwei unversehrt in die Senkrechte, drei mussten beschädigt wieder abgelegt werden. Man beschloss, am 18. März 1988 nach Berlin zurückzufliegen, die Anfangsergebnisse auszuwerten und den weiteren Ablauf festzulegen. Schließlich gab es bei den Energiebauern ein Dutzend Objekte, über die ganze DDR verteilt, die zu bearbeiten waren. Im weiteren Verlauf der Flüge „schoß“ sich die sowjetische

Besatzung auf die technologischen Besonderheiten der Aufgabenstellung ein und erzielte gute Flugergebnisse.

Im Gegensatz zu 1979 erfolgte die Kraftstoffversorgung durch sowjetische Tanktechnik. Sie verblieb auch gleich für das Folgejahr in der DDR.

Am 20. September musste die Mi-10k einen Einsatz im Braunkohlentagebau Welzow wegen eines Triebwerksdefektes unterbrechen und nach Berlin zurückfliegen. Unverzüglich begannen die Vorbereitungen für den Triebwerkwechsel. Eine An-124 Ruslan brachte ein neues Triebwerk nach Berlin-Schönefeld und am Abend des 22. September war der Hubschrauber wieder startklar.

Leider gab es noch ein weiteres technisches Problem während des Einsatzzeitraumes: Es musste die Heckschraube gewechselt werden. Weitere technische Ausfälle gab es zum Glück nicht.

Außer den Arbeiten beim Energiebau waren noch verschiedene Versuchseinsätze geplant, um sich eine Übersicht über die Vielseitigkeit des Einsatzes von Großhubschraubern zu verschaffen. So fand der Hubschrauber Verwendung zum Einfliegen von Zweisülern (Betonfertigteile) beim Bau des Fährhafens Mukran, im VEB Kombinat „Schwarze Pumpe“ waren es Betonbauteile für eine Anlage zum Auftauen von vereisten Kohlezügen. Ausfliegen von Brückenschrott, Transporte bei der Grundüberholung einer Förderbrücke, Rekonstruktion der Küstenschutzanlagen auf der Insel Ruden, Montage eines 75 Meter hohen Funkmastes bei Putbus.

Als am 30. Oktober 1988 der Einsatz mit dem Rückflug des Hubschraubers in die Sowjetunion beendet war, führte die Gesamteinschätzung zu dem Ergebnis: Fliegerisch erfolgreich, Planziel nach Flugstunden nicht erreicht und damit betriebswirtschaftlich mit Verlust beendet.

Die Mi-10k im Jahre 1989

Die Aeroflot-Partner kamen aus Uchta, der Hauptstadt der ASSR Komi. Moskau lag etwa auf halbem Wege nach Berlin.

Die Mi-10k 1995 im Endanflug auf den Sender Bleßberg



Foto: Karl-Heinz Schmidt



Die Mi-10k hebt das 8,2 Tonnen schwere, mit einem Kunststoffzylinder ummantelte Antennensystem.

Foto: Karl-Heinz Schmidt

Da die Aeroflot nicht unter 400 Flugstunden verchartern wollte, kam es wegen des Bedarfs von deutlich weniger Flugstunden zu ernsthaften Problemen hinsichtlich des Flugstundenpreises. Über einen Kompromiss konnte man sich zwar einigen, aber er blieb fragwürdig.

Von den geplanten Auftraggebern blieben nur drei übrig. Deren Bedarf summierte sich zu rund 200 Flugstunden. So begann der Einsatz, der vertraglich vom 15. April bis zum 31. August 1989 befristet war. Als Hauptauftraggeber erschien wiederum der VEB Energiebau Radebeul. Im Plan waren sie-

ben Objekte, bei denen Teilleistungen mit dem Hubschrauber Mi-10k zu erbringen waren. Erstmals erschien ein Objekt mit einer bisher unbekanntenen Bezeichnung: EEÜE 1. Was heißen sollte „Energieübertragungseinrichtung 1“. Dahinter verbarg sich eine 380-kV-Leitungstrasse von der BRD nach West-Berlin. Ob sie nach dem Umsturz in der DDR vollendet wurde, ist unbekannt.

Der zweite Auftraggeber war die Stadt Magdeburg mit einem Anteil von nur 43 Minuten. Es mussten sogenannte Domdeckel von Trinkwasserbehältern gewechselt werden.



Der Arbeitsflugplatz (AFP) und die Mastvormontage in Neuhaus am Rennweg in Thüringen