FliegerRevue X III

Vampire

🔳 Technik der Fw 190 🖿 Luftwaffen-Rammjäger 🖿 Radar-Krieg 🖿 An-14 in der DDR 🖿 Douglas A8

Technik der Fw 190 Luftwaffen-Rammjäger Radar-Krieg An-14 in der DDR Douglas A8

Abenteuer Luftfahrt-Geschichte

FliegerRevue

Deutschland 12,80 € Österreich, BeNeLux 14 € Schweiz 25 CH



eXtra stark \cdot eXtra tiefgründig \cdot eXtra illustriert





Douglas A8 in PeruDer Sturzbomber aus den USA wurde in Perus Grenzkonflikten eingesetzt.



Radar-Krieg im Westen Erbittert wurde um technologische Überlegenheit gerungen.



Rammjäger der Luftwaffe

Sie waren 1944/45 ein letztes, verzweifeltes Mittel gegen die alliierten Bomber

3

Liebe Leserinnen und Leser!

Die Focke-Wulf Fw 190, eines der bekanntesten Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkriegs, war ab 1941 neben der Messerschmitt Bf 109 der Standardjäger der deutschen Luftwaffe. Sie war in technischer Hinsicht ein großer Wurf des Konstrukteurs Kurt Tank. Bis 1945 wurden rund 19 500 Maschinen gebaut. Doch was macht die Fw 190 so besonders? Wir beleuchten in dieser Flieger-Revue X die technischen Details.

Die Auslegung des Flugzeugs als Ganzmetalltiefdecker mit guter Aerodynamik und starkem Antrieb war nicht neu. Doch nun setzte Tank auf einen Sternmotor. Auch die Bf 109 oder die britische Spitfire waren schon schnell und wendig. Tanks Konzept ging darüber hinaus. Er wollte nach eigenen Aussagen kein "Rennpferd" bauen, sondern ein "Dienstpferd". Dazu gehörten neben Schnelligkeit und Agilität auch eine hohe Feuerkraft, vor allem aber sollte das Flugzeug sehr robust sein. So hatte die Fw 190 eine sehr stabile Struktur und galt als besonders beschussfest. Auch beim Fliegen war sie keine Diva und verzichtete auf Allüren. Und beim Landen auf Feldflugplätzen gab die große Spurbreite des Fahrwerks Sicherheit – zahlreiche Bf 109 waren bei Landeunfällen verloren gegangen. Durch den größeren Treibstoffvorrat konnte die Focke-Wulf 20 Minuten länger fliegen als die Messerschmitt. Ein großer Vorteil war auch ihre Wartungsfreundlichkeit, die gute Zugänglichkeit aller Aggregate sowie die Möglichkeit, viele Systeme bei Reparaturen schnell als Ganzes zu tauschen.

Ein technisches Wettrennen fand während des Krieges auch auf dem Gebiet der Radartechnik statt – verschaffte es den Fliegerkräften und der Bodenabwehr doch einen riesigen Vorteil, wenn man mit Hilfe der unsichtbaren Wellen die Position der jeweiligen Feindflugzeuge rechtzeitig erkennen und die eigenen Maschinen auch bei schlechter Sicht zu ihren Zielen führen konnte.

Diese und viele weitere Themen finden Sie in dieser Ausgabe der FliegerRevue X.

Ihr Lutz Buchmann Chefredakteur



Eine der seltenen Farbaufnahmen einer Focke-Wulf Fw 190. In den letzten Kriegstagen musste sie nach Flak-Beschuss im bereits amerikanisch besetzten Belgien notlanden.

Wir freuen uns auf Ihren Kommentar zu diesem Heft!

Email: x@fliegerrevue.aero www.fliegerrevuex.aero

FliegerRevue kompakt 13

Sowjetische Jagdflugzeuge im Zweiten Weltkrieg



Der Überfall Deutschlands 1941 war für die sowjetische Luftwaffe eine Katastrophe. Wenn auch die Sowjetunion aus ihrer Teilnahme am Bürgerkrieg in Spanien und ihrer Kriege in Polen und Finnland die richtigen Schlussfolgerungen gezogen und ein umfangreiches Modernisierungsprogramm begonnen hatte, waren die Luftstreitkräfte zum größten Teil mit veralteter unterlegener Technik ausgerüstet. Mit riesigen Anstrengungen gelang es eine leistungsfähige Flugzeugindustrie zu entwickeln. Damit erkämpften die Luftstreitkräfte ab 1943 die Luftherrschaft und die Sowjetunion erreichte die Wende im Krieg.

ISBN 978-3-95512-178-5 19,90 EUR

Jetzt bestellen

www.ppvmedien.de

Telefon: +49 8131 565568 bestellung@ppvmedien.de



5











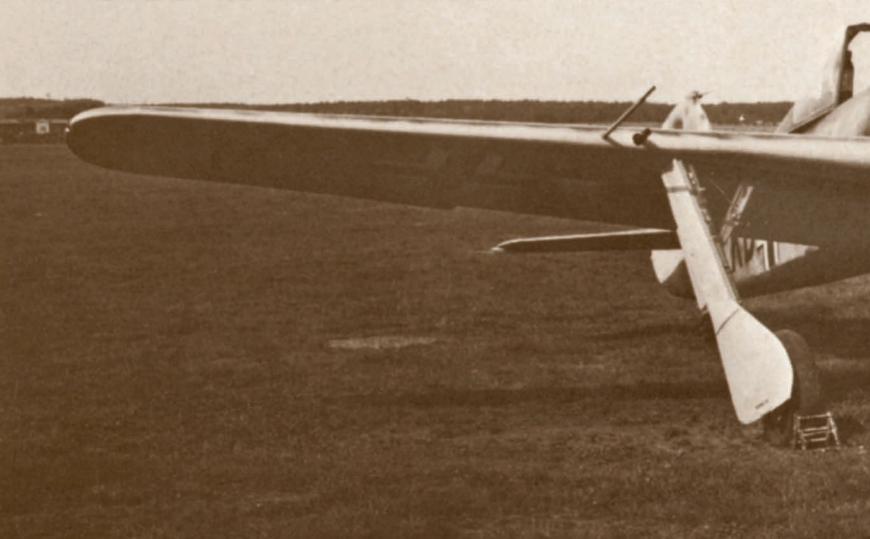




Editorial	3
nhalt	4
m Blickpunkt	6
Bücher	110
Leserbriefe	111
Vorschau/Impressum	114

Die Technik der Fw 190 im Detail

Bestes Kampfilugzeug der Luftwaffe



Das erste Auftreten der Focke-Wulf Fw 190 am Ärmelkanal im Sommer 1941 überraschte die Alliierten komplett. Der Jäger mit dem Sternmotor erwies sich als kampfstärkstes Flugzeug der Luftwaffe. Schwer bewaffnet und gepanzert, war die Fw 190 ein gefährlicher Gegner. Die Details der Konstruktion zeigen warum. Srecko Bradic

Radikaler Luftkampf

Die Geschichte des Ramstoßes

Teil 2

Auch Flugzeugführer der Luftwaffe rammten bei Luftkämpfen ihre Gegner – erst unabsichtlich – später im Krieg dann geplant. Zu einer letzten Verzweiflungstat kam es am 7. April 1945, als ein ganzes Geschwader von Freiwilligen Bomber rammen sollte.

Dr. Rainer Göpfert

Für eine Verkaufspräsentation

Ein Vampir über Lissabon

MAI DH 474 MID 2554

MAI DH 450 MID 255

VZ.831

Im Sommer 1950 ertönte am Himmel über Lissabon ein seltsames Geräusch. Erstmals flog ein Düsenjäger über der portugiesischen Hauptstadt. Eine De Havilland Vampire war zur Präsentation bei den Luftstreitkräften eingetroffen. In Portugal begann damit das Jet-Zeitalter.

Jose Matos



-Projekte

Wenig bekannte Projekte der Luft- und Raumfahrt

Nachfolger der Go 242: Gotha Projekt P 52

Serie Teil 22

Die erfolgreichen Transportflugzeuge der Nachkriegszeit sind einheitlich nach dem gleichen Schema ausgelegt: Es sind Hochdecker mit einem langen Frachtraum, der in Rumpfrichtung entweder von hinten durch eine Heckklappe oder von vorn durch eine hochklappbare Nase beladen werden kann. Kaum jemand weiß, dass diese Auslegung auf eine kleine Luftfahrtfirma in Deutschland zurückgeht. Die Flugzeugbau-Abteilung der Gothaer Waggonfabrik hat ab 1940 mit der Go 242 einen großen Lastensegler entwickelt. Dieser sollte für das lautlose Absetzen von Sturmtruppen im gegnerischen Hinterland nicht nur Truppen, sondern auch kleine Geschütze und sogar Kübelwagen transportieren. Anlass für diese Entwicklung war der erste Einsatz von Spezialkräften aus der Luft mittels Lastenseglern, welche 1940 die als uneinnehmbar geltenden Forts der französischen

Verteidigungsstellung Maginotlinie eroberten.

Erfolg mit der Go 242

Der Lastensegler Go 242 war sehr erfolgreich. Besonders zeichnete er sich in der Endphase des Krieges bei der Versorgung von frontnahen oder eingeschlossenen Verbänden aus. Anders als motorisierte Transporter verriet sich die Go 242 beim Landeanflug nicht durch ein Motorengeräusch. Auch wurde die Go 242 für Kommandounternehmen genutzt. Unrühmlichen Anteil hatte die Maschine an der Aktion gegen die französische Widerstandsgruppe "Maquis". Im Zuge der Invasion in der Normandie erhob sich die Gruppe auf dem schwer erreichbaren Hochplateau Massif du Vercors gegen die deutsche Besatzung. Zur Niederschlagung des Aufstandes wurden deutsche Truppen mit Lastenseglern auf das



Da der Lastensegler Gotha Go 242 zur Gewichtsersparnis nur mit Kufen ausgerüstet war, wurde er zum Manövrieren am Boden und zum Starten auf abwerfbare Räder gesetzt.

Plateau geflogen. Bei den Kämpfen kam es zu einem Massaker an Zivilisten des Ortes Vassieux.

Ab Ende 1942 untersuchte das Gothaer Konstruktionsbüro mögliche Sondervarianten der Go 242 – darunter eine Schwimmversion. Sehr wahrscheinlich ist ein Zusammenhang mit den zu dieser Zeit untersuchten Plänen für einen Angriff auf den britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow. Italienische Sturmboote sollten mit Sprengladungen hinter den Anti-U-Boot-Netzen der Bucht abgesetzt werden. Die Boote sollten sich den Kriegsschiffen nähern, ihre Sprengladungen mit Zeitzündern an deren Rümpfen versenken und dann fliehen. Für die durch Luftsäcke schwimmfähig gemachten Go 242 wäre die Landung extrem gefährlich gewesen und sie wären dann ohne Motor steuerlos im Wind getrieben. Da ist die Kon-

Eine Gotha Go 242 mit geöffneter Heckklappe 1943 an der Ostfront, Frstmals konnten hier Lasten direkt in den Laderaum gefahren werden.

