

EIN B-17-PILOT ERZÄHLT

Mein härtester Feindflug

Der 99-jährige Stanton Mike Rickey nahm als Bomberpilot am Zweiten Weltkrieg teil. Ein Einsatz vom Juli 1944 ist ihm dabei besonders in Erinnerung geblieben: Dieser hätte ihn beinahe das Leben gekostet

Von Ludwig Hauber

Als Stanton Mike Rickey sich an früher erinnert, lehnt er sich bequem in seinem Sessel zurück. Der 99-Jährige saß im Zweiten Weltkrieg am Steuer einer der berühmten »Fliegenden Festungen« der USAAF. 33 Mal hatte er die Maschine wieder vom Einsatz zurückgebracht, dem Wetter, der deutschen Jagdabwehr und der Flak getrotzt. Doch bei seinem 34. Einsatz, einer groß angelegten Aktion gegen den Flugplatz Memmingerberg bei Memmingen in Süddeutschland, ging von vornherein alles schief.

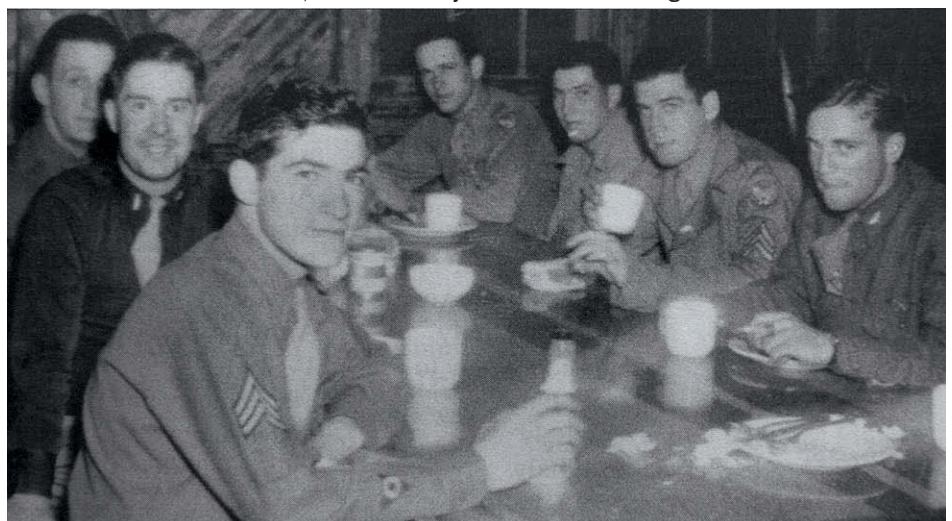
Am 15. Juli 1944 erhielt die in Italien stationierte 483. Bomber Group (BG) der 15. US-Luftflotte einen Angriffsbefehl mit der Nummer 626. Das Ziel: der Flugplatz Memmingerberg. Die US-Luftaufklärung hatte entdeckt, dass sich etwa 75 Flugzeuge der Typen Bf 110, Me 410 und Fw 190 auf dem Platz befanden. Laut Geheimdienstberichten sollte in Memmingen demnächst auch der Amerikabomber, die Messerschmitt Me 264, entstehen.

Die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 »Udet« unter Hauptmann Moritz war zwei Ta-



Der Autor (rechts) mit dem 99-jährigen Stanton Mike Rickey (Mitte) in Tucson, Arizona

Die Rickey-Crew (im Uhrzeigersinn von links vorne): Angelo R. Mazzacone, Stanton M. Rickey, Andrew R. Greene, Eugene S. Hoss, Raymond C. Ramsdell, Douglas J. Short, Frederic A. Hicks. Nicht im Bild sind John W. Galt, John H. Huntley und Alton Wertemberger



Bomber der 483. Bomber Group während eines Feindflugs über dem jugoslawischen Städtchen Niš. Einen ähnlichen Einsatz auf den Fliegerhorst Memmingen mussten Stanton Mike Rickey und seine Crew teuer bezahlen Foto Archiv Flugzeug Classic



Das Ziel des Angriffs: der Fliegerhorst Memmingen auf einem vor dem Bombardement aufgenommenen Luftbild

ge zuvor, am 13. Juli, in Memmingen eingetroffen und sollte die aus Italien einfliegenden US-Bomberströme bekämpfen. Dazu setzte die deutsche Führung vermehrt auf neue Sturmstaffeln, ausgerüstet mit der Fw 190 A-8/R2. Diese »Sturmböcke« waren stärker gepanzert als andere Versionen der Fw 190 und hatten sich im Kampf gegen viermotorige Bomber bewährt. So schoss die IV. Gruppe des JG 3 allein am 7. Juli bei Oschersleben 31 Viermots ab.

Kodex der »Sturmbock«-Piloten

Einer der Fw-190-Piloten war Feldwebel Willi Unger. Vielleicht kreuzten sich die Wege Rickeys und Ungers in der Luftschlacht über dem Allgäu. Klar ist: Der deutsche Jagdflieger war einer der Männer, die sich den amerikanischen Bombern in ihren »Sturmböcken« entgegenwarfen. Genau wie für die anderen Piloten der Sturmstaffeln hatte auch Unger sich mit seiner Unterschrift verpflichtet, nicht ohne Luftsieg vom Einsatz zurückzukehren.

Sollte kein Abschuss mit den Bordwaffen gelingen, so hatte er die Feindmaschine zu rammen. Doch ohne besonderen Grund ergebnislos zurückzukommen, zog das Kriegsgericht nach sich. Das Wappen der Staffel lässt auf das Selbstverständnis der Männer schließen: Die IV. Gruppe des JG 3 führte einen viermotorigen Bomber im Fadenkreuz als Wappen, und auf den Fliegerjacken der Piloten startete auf der linken Brustseite ein Augenpaar – ein Verweis darauf, so nah an die Heckschützen der Bomber heranzufiegen, bis sie das Weiße in den Augen der Gegner sehen konnten. Insgesamt dürften etwa 45 Fw 190 verschiedener Staffeln des JG 3 auf

dem Memminger Fliegerhorst auf ihren Einsatz gewartet haben.

Alles fing so harmlos an ...

Mit diesen kampferprobten Jagdfliegern bekam es First Lieutenant Stanton Rickey auf seinem 34. Feindflug zu tun. Der Blick des Seniors schweift in die Vergangenheit, zurück zum Juli 1944. Von diesem Flug, den viele Mitglieder seiner Crew mit dem Leben bezahlen sollten, beginnt Rickey nun zu erzählen.

»Um 4:30 Uhr erfuhren wir im Briefing Room das Ziel des nächsten Einsatzes. Der Flugplatz von Memmingen sollte ohne Flakschutz sein, sodass wir von einem lockeren Ausflug ausgingen – sofern das Wetter und

» Der Anflug war **schwierig** – doch nichts im Vergleich zum Geschehen vor Ort. «

die Luftwaffe mitspielten. Schon seit 3:30 Uhr herrschte reges Treiben auf den Plätzen des 5. Bomber Wing rund um die italienische Stadt Foggia (siehe Karte Seite 64), zu der auch unsere 483. Bomber Group gehörte. Der letzte Einsatz hatte uns über das rumänische Ploesti geführt, nun ging es also gegen Deutschland.

Dabei hatte alles so harmlos angefangen: Unsere Crew fand in Salt Lake City, Utah, zueinander. Nach einem fünfwöchigen Intensivtraining in Rapid City, South Dakota, kamen wir Ende November 1943 zur 483. BG auf das MacDill Field in Tampa, Florida. Im März des darauffolgenden Jahres verlegten wir nach Italien und bezogen unseren ersten Stützpunkt in Sterparone nahe Foggia.

Das Wetter an diesem 18. Juli 1944 war perfekt und wir waren ein eingespieltes Team. Wir, das waren mein Co-Pilot Second Lieutenant Eugene S. Hoss, Navigator Second Lieutenant Frederic A. Hicks, Bombenschütze John W. Galt, ebenfalls Second Lieutenant, sowie die Sergeants Andrew R. Green, Jr., unser Bordfunker, sowie Angelo R. Mazzacone (oberer Turmschütze), Raymond C. Ramsdell (unterer Kugelturmschütze), John H. Huntley (Heckschütze), Alton Wertenberger als linker und Douglas J. Short als rechter Bordschütze. Keiner von uns sollte vom Einsatz zurückkehren.

Nach der Besprechung drückte man uns die Flugausrüstung in die Hand: Flakwesten und -helme, Fallschirme, Sauerstoffmasken, Schwimmwesten, Verpflegung und Überlebenspakete. Dann brachten uns Jeeps zu unseren Flugzeugen, wo wir unsere jeweiligen Positionen noch mal nach Vorschrift durchcheckten. Inzwischen belud die Bodencrew die B-17 der 815., 816., 817. und 840. Staffel mit je zwölf 500-Pfund-Sprengbomben. Die Staffeln der 2., 99. und 301. Bomber Group erhielten dieselbe Ladung, während man die Flugzeuge der 97. und 463. Bombergruppe mit gebündelten 20-Pfund-Splitterbomben belud – insgesamt 4750 Stück. Diese Mischung sollte die Gebäude und die Maschinen auf dem Flugplatz Memmingerberg möglichst effektiv und nachhaltig zerstören.

Wir starteten die Motoren um 6:35 Uhr, unsere 28 Bomber sollten um 6:50 Uhr abheben, sobald das grüne Leuchtsignal zu sehen war. Alle 30 Sekunden hob daraufhin eine B-17 vom Flugplatz ab. Schwer beladen suchte sich jeder Pilot seinen Platz in der Staffel und diese dann wiederum ihren Platz innerhalb der Bomber Group. Unsere BG sollte Position fünf des sechs Bomber Groups starken Verbandes einnehmen (siehe Schema auf Sei-

te 66). Wir hatten mittlerweile auch schon die Funkcodes erhalten: Das Bomberrufzeichen lautete Greenherd 15 und Shampoo. Um 7:15 Uhr formierten sich die 483. und die 301. BG über San Severo. Die restlichen Maschinen sammelten sich über ihren Stützpunkten Ammendola und Foggia. Erst jenseits der Küstenlinie, über der nördlich von Foggia gelegenen Insel Capaira, sollten sich die B-17 in die vorgegebene Formation einreihen.

Schwierigkeiten über der Adria

Während bis hierhin noch alles nach Plan verlief, begannen über der nördlichen Adria die Probleme. Schlechtes Wetter, hohe Wolken und miserable Sicht verhinderten, dass wir die



■ Die von Stanton Mike Rickey am 18. Juli 1944 geflogene B-17 der 817. Squadron der 483. Bomber Group
Information Ludwig Hauber/Zeichnung Juanita Franzi

Nose art: Das Bild auf Rickeys B-17 zeigt eine korpulente Frau mit Pfeife im Mund, die zwei kleine Kinder unter den Armen trägt. Dazu der Schriftzug »Baraz Twins«



Die Crew jedoch ohne Stanton Mike Rickey. Erster von rechts ist Navigator Fred Hicks. Bei der Maschine im Hintergrund handelt es sich um die »Baraz Twins I«, die die Mannschaft bis Mai 1944 flog. Danach erhielt sie die »Baraz Twins II« (siehe Profil oben)

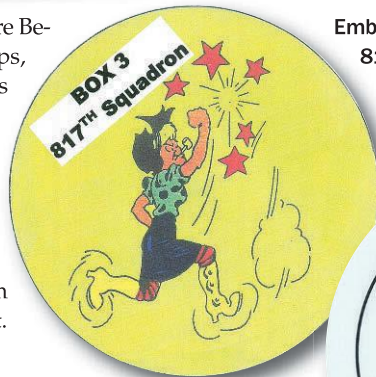
Formation halten konnten. Unsere Begleitjäger, mehrere Fighter Groups, waren etwa eine Stunde nach uns gestartet. Die 332. Fighter Group, die ausschließlich aus Schwarzen bestehenden Tuskegee Airman, sollte explizit den Begleitschutz für unsere 483. Bomber Group übernehmen. Deren vier Squadrons brachten an diesem Tag 66 P-51 Mustangs in die Luft.

Deutsche Störversuche

Die Bomber Groups versuchten so gut wie möglich auf dem vorgegebenen Kurs zu bleiben, doch die Schlechtwetterfront mit starkem Regen und extremen Windstärken führte dazu, dass sich der Verband auflockerte, um Zusammenstöße in der Luft zu vermeiden. Während die 463. und die 2. Bomber Group auf Kurs zu bleiben versuchten, wandte sich die 301. Bomber Group Richtung Osten, um entlang der jugoslawischen Küste zum Ziel zu gelangen. Die 97. und unsere 483. Bomber Group folgten der italienischen Küste über Rimini bis zum nächsten Treffpunkt nördlich von Ancona. Die 99. Bomber Group hatte auf Höhe der Insel Split wegen des schlechten Wetters umgedreht. Auch mehrere Fighter

Groups hatten inzwischen bereits den Rückweg angetreten.

Neben den Wetterkapirollen brachten auch die Deutschen unsere Formation durcheinander. Gegen 9:25 Uhr trafen Funkmeldungen ein, die besagten, dass unser Ziel heute nicht angegriffen werden könne und die Bomber auf Ausweichziele in Italien und Österreich wechseln sollten. Major Seith, der Pilot der Führungsmaschine der 840. Squadron der 483. BG, bekam auf seine Rückfrage jedoch keine Antwort mit dem ausgegebenen Codewort. Er erkannte den Trick der Deutschen



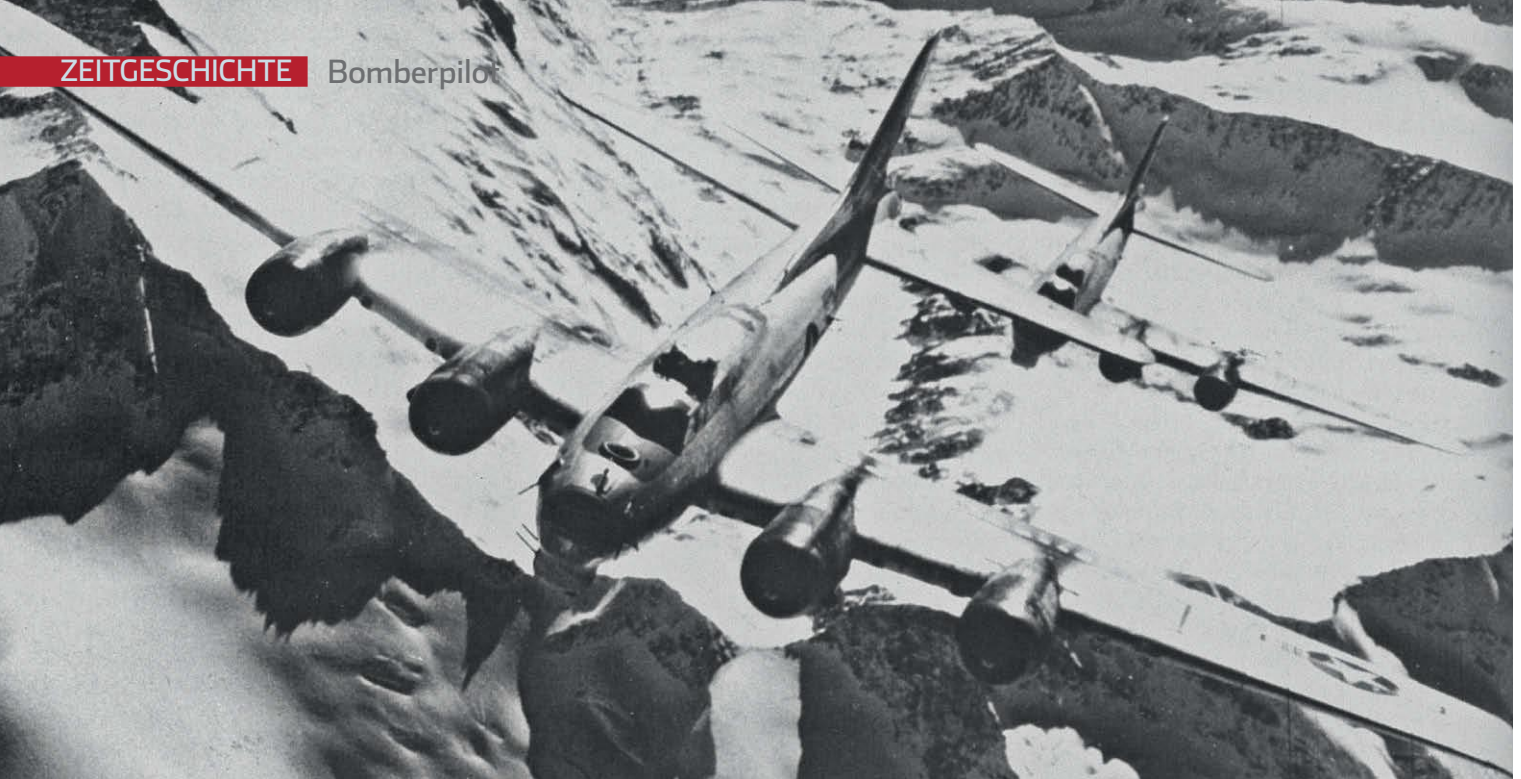
Embleme der 817. Squadron und der 483. Bomber Group



und fiel nicht darauf herein. Die 97. BG jedoch nahm die Funkmeldungen für bare Münze und entlud ihre tödliche Fracht nicht über Memmingen, sondern über einer Eisenbahnbrücke im mittellitalienischen Casara. Unser Verband bestand somit nur noch aus vier aufgesplitterten statt aus sechs gut formierten Bomber Groups.

Erster Feindkontakt

Nachdem wir Rimini überflogen hatten, mussten wir uns vor feindlichen Jägern in Acht nehmen. Im Raum Venedig bemerkten wir, dass wir durch die Kursänderung eine halbe Stunde hinter dem Zeitplan herhinkten und dadurch die anderen Bomber Groups am nächsten Treffpunkt verpasst hatten. Zwei Maschinen unserer Bomber Group mussten mir technischen Problemen umkehren – die Goodwin-Crew schaffte es zurück nach Sterparone, die Orton-Crew konnte bei Arcona notlanden. Auch unser Begleitschutz schrumpfte zusammen, sechs Maschinen bekamen Probleme und flogen zurück. Außerdem versuchte die 2. Bomber Group einer weiteren Schlechtwetterfront auszuweichen und verlor dadurch den Anschluss an den Verband.



Schon der Anflug der B-17 war voller Schwierigkeiten. Zahlreiche Maschinen kamen erst gar nicht am Einsatzort an

Foto Archiv Flugzeug Classic



Den ersten Feindkontakt hatte unser Jagdschutz zwischen Venedig und dem Gebiet nördlich von Udine. Gegen 9:20 Uhr griffen einige unserer Mustangs die etwa 25 deutschen Jagdmaschinen an, die von den Flugplätzen Villa Orba und Rivolto gestartet waren. Ehe unsere Mustangs sich auf das Gefecht einließen, warfen sie ihre Zusatztanks ab und drängten die Deutschen zurück. Doch nach dem Luftkampf hatten diese Mustangs nicht mehr genug Treibstoff und Munition an Bord, um mit uns in Richtung Memmingen zu fliegen – sie mussten abdrehen. Damit blieben uns nur noch 36 Jagdflieger als Begleitschutz. Durch die widrigen Wetterbedingungen waren die vier verbliebenen Bomber Groups – die 301. BG flog ja an der jugoslawischen Küste – mit 112 B-17 jetzt in Norditalien beim Wegpunkt Bressanone schon mehr als 20 Meilen auseinandergezogen worden. Von einer engen Formation konnte keine Rede sein.«

Deutsche Jagdflieger sind bereit

Derweil herrschte auf deutscher Seite bereits geschäftiges Treiben – das wusste Rickey damals jedoch nicht. Natürlich blieb ein so großer Verband nicht unbemerkt: Die in Italien stationierten deutschen Luftbeobachter hatten bereits Meldung an die Leitstellen der Reichsverteidigung gemacht, die eine große Zahl von Abfangjägern gegen die im Raum Bozen und Brixen fliegenden Bomber in die Luft befahl. Die in Österreich und Süddeutschland stationierten Jagdgeschwader 27, 302, 300, 51 und die 4. Gruppe des JG 3 waren schon kurz nach 9 Uhr alarmiert worden, die Piloten hatten Sitzbereitschaft und warteten auf den Befehl zum Start. Etwa 30 Bf 109 waren bereits von Fels am Wagram und Götzen-

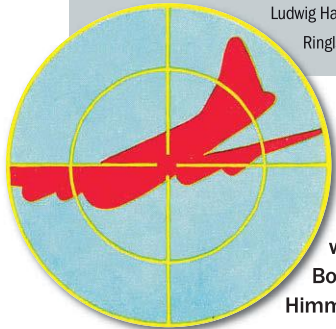
Von ihrem Fliegerhorst Foggia aus fliegen die Bomber nach Norden. Der Einsatz hat es in sich, sowohl das Wetter als auch die Deutschen machen den Amerikanern schwer zu schaffen

Information Ludwig Hauber/Grafik KGS Kartographie und Grafik Schlaich



Es geht los: Eine Fw 190 rollt auf die Startbahn und ist bereit, es mit den amerikanischen Bombern aufzunehmen Foto Archiv Flugzeug Classic

■ Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2
12. Staffel des JG 3, die Willi Unger am
18. Juli 1944 flog Information
Ludwig Hauber/Zeichnung Herbert
Ringlstetter/Aviaticus



Das Wappen der IV. Gruppe des JG 3 zeigt sofort, worum es geht: Bomber vom Himmel holen



dorf in Österreich in Richtung des Starnberger Sees unterwegs. Gegen 9:30 Uhr war die 2. Staffel des JG 300 unter Führung von Hauptmann Peters in Holzkirchen mit knapp 30 Fw 190 A-6 und A-8 gestartet. In Bad Wörishofen hob die 1. Staffel des JG 300 unter Hauptmann Stamp in ihren Bf 109 G-6 ab. Die Jagdflieger hatten über Funk erfahren, dass sich die amerikanischen Bomber im Raum Innsbruck befanden und auf Nordwestkurs blieben. Gegen 10:25 Uhr trafen die ersten Schwärme von Jagdflugzeugen aufeinander. Bei Füssen meldeten deutsche Luftraumbeobachter den US-Bomberverband weiterhin auf Kurs Nordwest – das bedeutete Alarmstart für die »Sturmbocke« in Memmingerberg um 9:50 Uhr. Unter Führung von Hauptmann Moritz brachte das JG 3 insgesamt 45 Fw 190 in die Luft. Die Luftschlacht stand kurz bevor.

Nun beginnt Stanton Rickey von den Angriffen der deutschen Jäger zu sprechen – er setzt sich aufrecht hin, seine Augen haben einen wachen Ausdruck angenommen. Trotz all der Jahre, die seit diesem Einsatz vergangen sind, ist ihm die Anspannung von damals noch anzusehen. Als er zu erzählen beginnt, wird das Geschehen dieses schicksalhaften Tages im Juli 1944 wieder lebendig.

B-17-Bomber unter Beschuss

»Wir flogen auf Position sieben als letzte Maschine der dritten Box der 817. Squadron. Hicks, unser Navigator, hatte uns gerade eine Kurskorrektur durchgegeben, als wir etwa fünf Minuten vor Kempten, wo wir unseren

■ So erlebte Feldwebel Unger den Einsatz

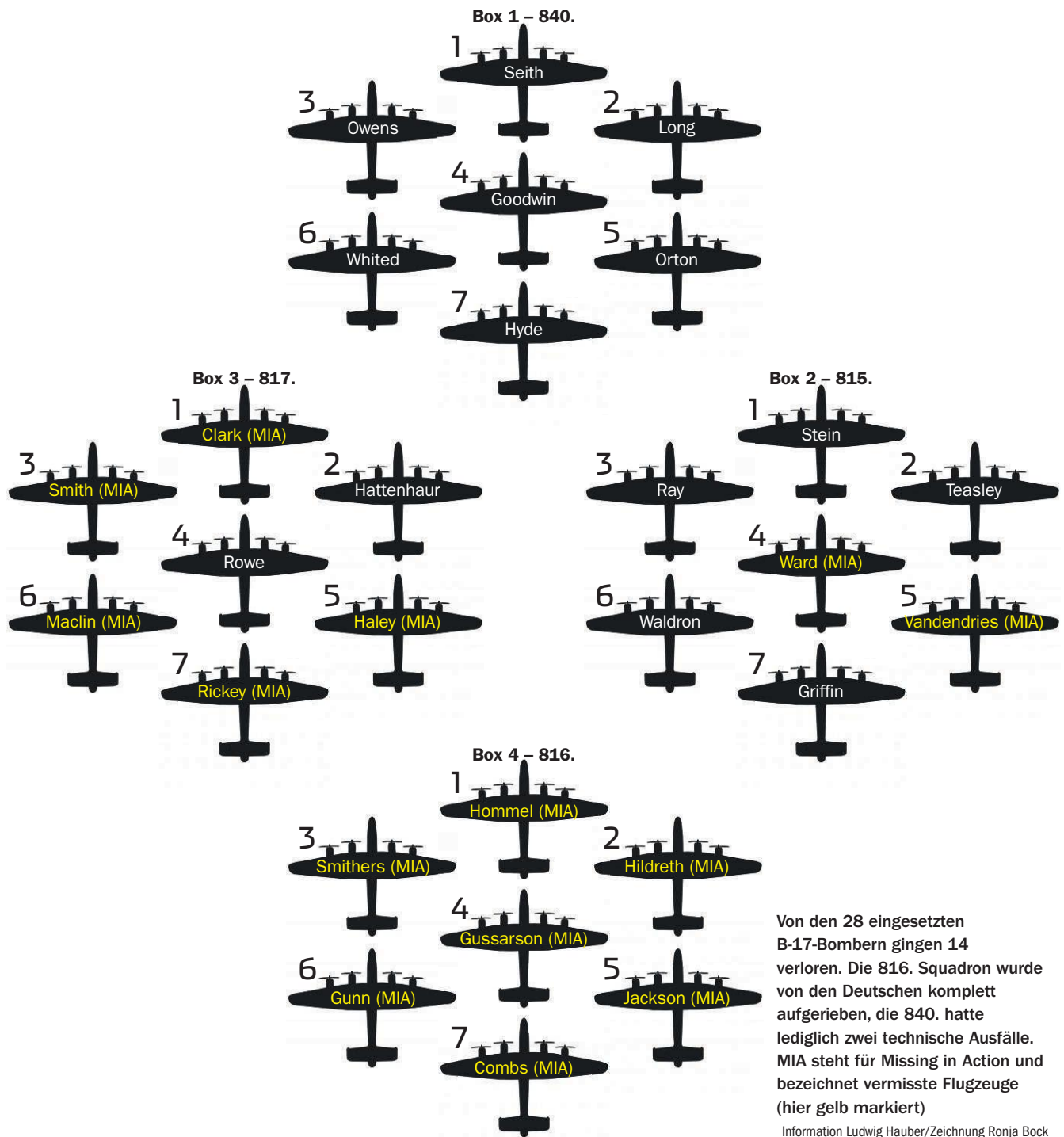
»Um 10:45 Uhr hatte ich als Schwarmführer in der 12. Staffel Feindsichtung. Der Angriff erfolgte auf einen Pulk mit etwa 20 Boeing Fortress von hinten unten, wobei ich bei einer in der Mitte fliegenden Boeing in Schussposition kam. Ich eröffnete das Feuer aus 400 Metern und erzielte Treffer in Rumpf und Fläche, obwohl eine Mk 108 Ladehemmung bekam. Nach dem ersten Feuerstoß schoss der Heckschütze nicht mehr. Einzelteile montierten ab. Im Flä-

chenanschluss blitzte es stark auf, die Garbe wanderte weiter in beide Motoren. Die Fortress scherte mit heller Fahne sofort brennend in Linksspiralen aus dem Verband aus. Den Aufschlag konnte ich nicht beobachten, da ich danach Berührung mit dem feindlichen Jagdschutz hatte. Ich wurde selber von Mustang abgeschossen und konnte mich durch FSA retten. Tags darauf besuchten wir meine Absturzstelle nahe Memmingen.« ■



Feldwebel Willi Unger auf der Tragfläche seiner Fw 190. Er wurde während des Einsatzes über dem Allgäu abgeschossen. Später erhielt er das Ritterkreuz

483. Bomber Group – Formation beim Angriff auf Memmingen – 18. Juli 1944



Bomb Run einleiten sollten, eine große Anzahl feindlicher Jäger entdeckten. Es dürften etwa 75 Flugzeuge gewesen sein. Aus einer weiten Kurve heraus näherte sich von hinten Welle um Welle von fünf bis sechs Jagdflugzeugen in einer engen Speerformation.

Unsere Maschine erzitterte vom unaufhörlichen und massiven Rückstoß aller 13 Bordwaffen. Unsere Schützen schossen beinahe

Dauerfeuer. Alle Maschinengewehre der Formation hämmerten, doch die Jungs wussten gar nicht, wohin sie zuerst zielen sollten. Einen Angriff solchen Ausmaßes hatten wir noch nie erlebt. Die ganze Zeit konnten wir sehen, wie 2-cm-Munition in unsere Tragflächen und den Rumpf einschlug. Kleine weiße Wölkchen zeigten genau an, wo unsere B-17 getroffen wurde. Dann ging alles ganz

schnell. Feuer! Zwischen dem dritten und vierten Motor schlugen Flammen aus dem Flügel. Hoss, mein Co-Pilot, betätigte sofort die Feuerlöscheinrichtung.

Doch die Deutschen ließen nicht locker: Mit heftigen Schlägen traf eine Serie von Geschossen die Kanzel. Das Plexiglas splitterte, die Splitter trafen Hoss im Gesicht und verwundeten ihn. Motor Nummer zwei stotterte



Das brennende Wrack einer abgestürzten B-17. So ähnlich könnte auch die von Stanton Mike Rickey geflogene Maschine ausgesehen haben, nachdem die Deutschen sie abgeschossen hatten

Foto Archiv Flugzeug Classic

Nachfolgende Fundstücke konnte unser Autor und Luftfahrtarchäologe Ludwig Hauber am Absturzort der B-17 »Baraz Twins II« bei Memmingen bergen:



Die Notausstiegs Luke der B-17, die ein Anwohner 1945 bei Feldarbeiten entdeckt hat



Anhand dieser cal.50-Seriennummer gelang es dem Autor, das Wrack zu identifizieren



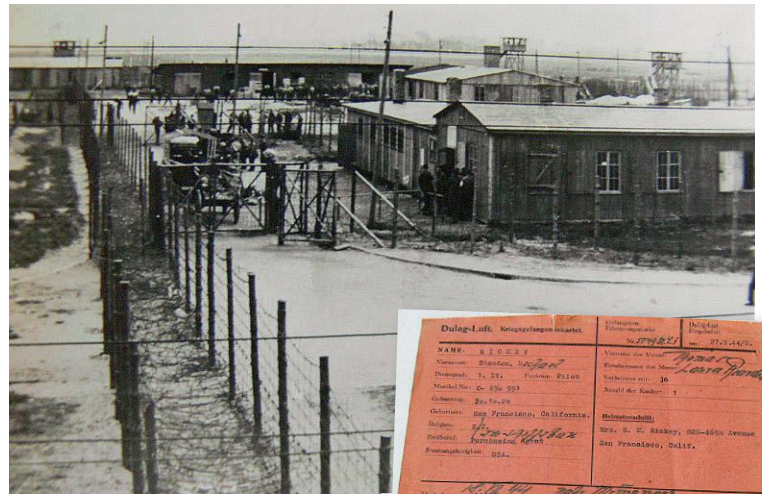
Ein Aluminiumfragment aus dem Wrack, das mit einer cal.50-Hülse verschmolzen ist



Wrackteile der abgeschossenen B-17, darunter ein Kompressorlaufwerk, ein Teil der Tragfläche, ein Browning-MG und Kolben des Wright-Cyclone-Motors

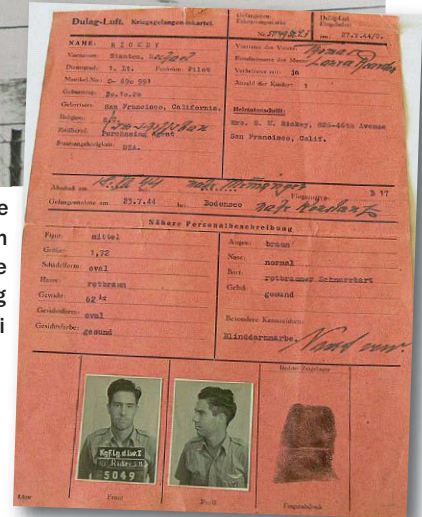


1. US-cal.50, 2. deutsche 2-cm-Panzerspreng- und 2-cm-Minengranate, 3. 3-cm-Minengranate



Nach seiner Gefangennahme brachten die Deutschen Rickey in das Stammlager Luft 1 für gefangene Fliegeroffiziere. Rechts sein Eintrag in der Gefangenenkartei

Stanton Mike Rickey, Veteran dreier Kriege – Zweiter Weltkrieg, Korea und Vietnam –, vor einer B-17. Das Fliegerglück hat ihn während seiner Einsätze nie ganz verlassen



– und ging aus. Mit aller Kraft versuchten wir, das Ruder stabil und die Maschine in der Horizontalen zu halten. Immer noch schlugen Geschosse in den Rumpf, um uns herum sausten angreifende Jagdmaschinen. Doch es war zwecklos, die Maschine war nicht zu halten – ich betätigte die Notauslösung für die Bomben und hämmerte auf die Alarmpfote. Die Jungs mussten raus! Doch die elektrischen Systeme waren ausgefallen, meine Anweisungen kamen nicht bei der Crew an.

Heftige Treffer: Die B-17 stürzt ab

Der Versuch, das Flugzeug mit dem Autopiloten zu stabilisieren, scheiterte, die Maschine legte sich in die Kurve. Wir hatten keine Wahl: Wir mussten abspringen, solange wir dazu noch in der Lage waren. Ich schaute zum Bombenschacht. Konnten wir über ihn ins Freie gelangen? Unsere Seitenschützen Short und Wertemberger lagen tot an ihren Stationen. Der Stand des Heckschützen war durch 3-cm-Minengranatentreffer komplett weggeschossen, also hatte es auch Huntley nicht geschafft. Der untere Kugelturm drehte sich noch immer langsam um sich selbst – dass auch Ramsdell tot war, wusste ich nicht.

Wir mussten raus! Greene, unserem Funker, war es gelungen, aus der über ihm liegenden Fensterklappe zu entkommen. Trotz der enormen Fliehkräfte gelang es auch mir schließlich, das Flugzeug nach Hoss, Galt und Hicks aus der engen vorderen Ausstiegsluke zu verlassen. Es war wirklich allerhöchste Zeit:

Wir waren kaum noch 1000 Meter über der Erde, die rasend schnell näher kam.

Nach einer kurzen Zeit am Fallschirm landete ich in einer Fichte, die den Fall zusätzlich bremste. In einiger Entfernung dröhnte noch immer der Luftkampf, Explosionen blitzten hell am Himmel. Ich befreite mich vom Sauerstoffanschluss und diversen Funkkabeln, vergrub meine Jacke, die Schwimmweste und den Colt im Moos und verschaffte mir einen Über-

blick. Dabei half mein Halstuch, auf das eine Landkarte gedruckt war. Noch etwa 60 Meilen bis zum Bodensee. Ich erinnerte mich an meine Ausbildung, an die Ratschläge meiner Ausbilder und Kameraden, und machte mich auf den Weg – weg von den Deutschen.«

Flucht des Piloten misslingt

An einer Wäscheleine stahl Stanton Rickey Zivilkleidung. In dieser Verkleidung, mit einer Harke zur Tarnung, kam er nach tagelangem Marsch fernab der Straßen an den Bodensee. Doch er sollte weder die neutrale Schweiz noch die eigenen Linien erreichen: In der Nacht des 23. Juli wurde er in Konstanz dabei erwischt, wie er das Vorhängeschloss an einem Ruderboot aufsagen wollte, um damit zu versuchen zu entkommen. Die Polizei übergab ihn der Wehrmacht, die ihn nach Memmingen und von dort per Zug nach Oberursel ins Stammlager Luft 1 für abgeschossene Fliegeroffiziere brachte. Für Stanton Mike Rickey war der Krieg vorbei.

Seine überlebenden Kameraden erlitt ein ähnliches Schicksal. Die Deutschen fassten sie im Raum Buchenberg südwestlich der Absturzstelle. Die anderen Mitglieder der Besatzung, Mazzacone, Ramsdell, Wertemberger, Short und Huntley, hatten diesen Einsatz nicht überlebt.

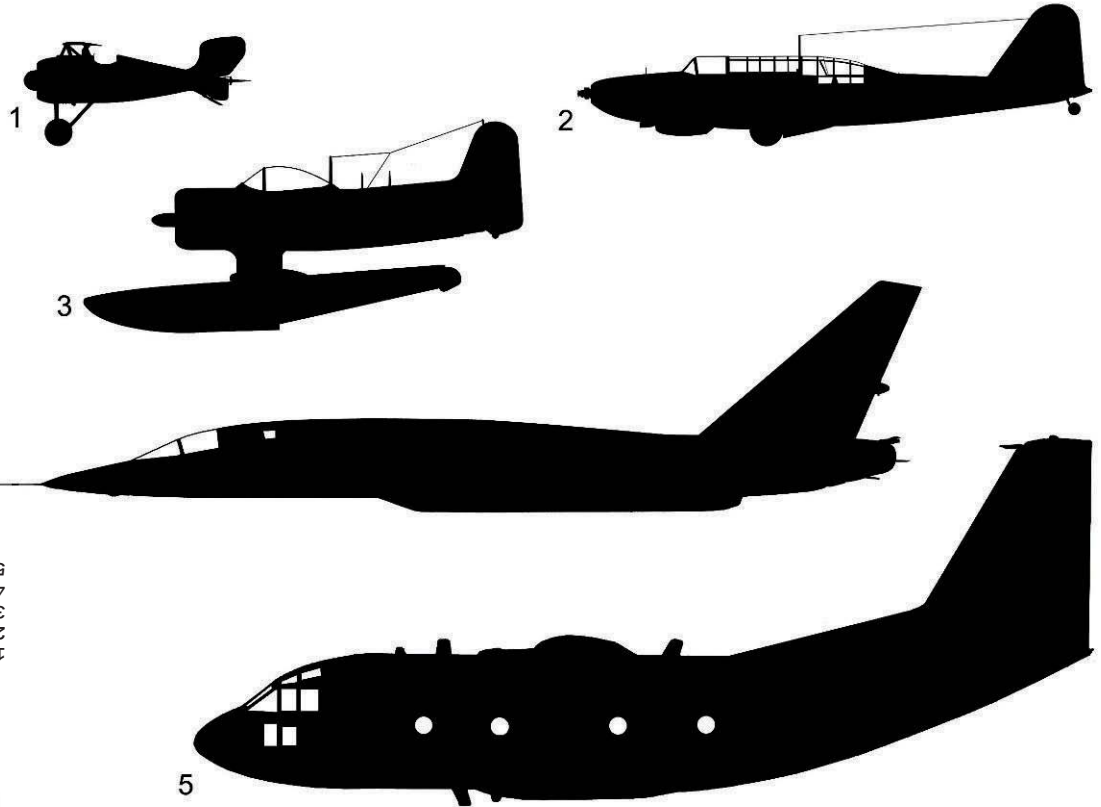
Lesen Sie demnächst, wie es Rickeys Staffelkamerad Hommel während des Einsatzes ergangen war und wie die Schlacht über dem Allgäu ausgegangen ist.



Der ehemalige Feldwebel Willi Unger vor der Buchenberger Gedenktafel zu Ehren der Gefallenen

Bilderrätsel

Hundert Jahre Luftfahrtgeschichte – erkennen Sie die hier abgebildeten Typen?



Lösung:

- 1 Siemens-Schuckert D.IV
- 2 Fairey Battle
- 3 Curtiss SC-2 Seahawk
- 4 North American RA-5C Vigilante
- 5 Aeritalia G.222



Fundstück

» Ich wusste nicht genau, wo ich war (...). Als die Sonne weiter rauskam, wurde es ruppig. Ich war nicht angeschnallt, als mich eine Böe aus dem Sitz hob. Da dachte ich, es wäre an der Zeit, aufzuhören (...). Ich landete in einem Kartoffelfeld.

So erinnerte sich der 96-jährige Tom Sopwith an seine Landung in Beaumont, Belgien, nach seinem Rekordflug vom 18. Dezember 1910.

Rückflug

Der Überflieger

Thomas Octave Murdoch Sopwith, kurz: T.O.M. Sopwith, geht schon stramm auf die 100 zu, als er sich in einem Interview an seine frühen Aviatikjahre erinnert. Auf dem Motorrad und im Ballonkorb hat er bereits Erfahrungen gesammelt, die ihn 1910 konsequent in die Fliegerei führen. Als Augenzeuge verfolgt er, wie der amerikanische Pilot John Moisant erstmals einen Passagier über den Ärmelkanal befördert. Danach eilt Sopwith zur Rennstrecke Brooklands, wo sich auch ein Flugfeld etabliert hat. Nach kurzer Einweisung bringt er

sich die fliegerische Praxis selbst bei und erhält nach bestandener Prüfung am 22. November 1910 die Lizenz No. 31 des Royal Aero Club. Die Briten haben den Start in den Motorflug etwas verschlafen. Umso größer ist der Eindruck, den der kaum 22-Jährige am 18. Dezember hinterlässt: Tom Sopwith fliegt innerhalb von drei Stunden und 40 Minuten nonstop von Eastchurch ins belgische Beaumont. An den Streben seines Flugzeugs hat er eine Ther-



mosflasche befestigt, um während des bitterkalten Fluges warme Bouillon zu nuckeln. Der Flug von 285 Kilometern bringt ihm ein Preisgeld von 4000 Pfund, das er in die Sopwith School of Flying in Brooklands investiert.

1912 kommt ein eigener Flugzeugbau hinzu. Im Weltkrieg rollen Tausende Jagdflugzeuge aus den Werkstätten der Sopwith Aircraft Company. In den 1930er-Jahren macht Tom Sopwith als erfolgreicher Yachtsegler von sich reden. Er wird 101 Jahre alt.