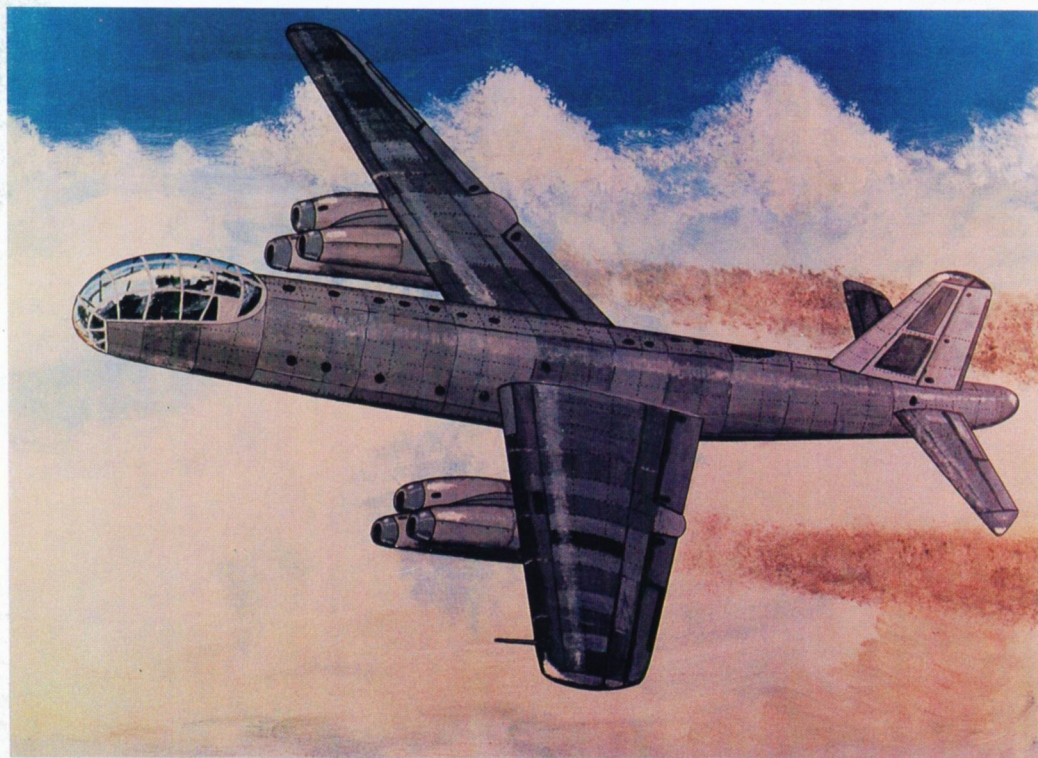


AVIATIK

DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE

2



Junkers Ju 287 und EF 131

Bf 109 – Markierungen der Luftschlacht um England

Junkers Ju 88 A-16 mit Doppelsteuer

Phönix C-1

Flugzeugkennzeichen Liste E

AVIATIK

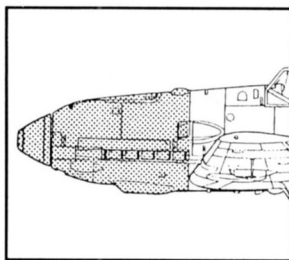
DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE

Liebe Leser

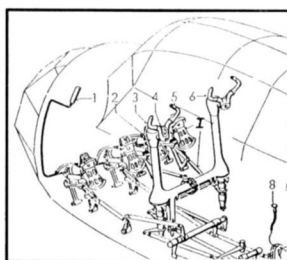
Eigentlich sollte unser Heft Nr. 2 schon im Oktober erscheinen, aber die gespannte Lage der Druckbranche im Westteil Berlins hat es uns unmöglich gemacht, diesen Termin einzuhalten. Die Bundestagswahl am 2. Dezember und der in den neuen Bundesländern herrschende Gründungs- und Werbeboom haben alle Druckbetriebe Berlins überlastet. Weder bei Reproduktion, Druck oder Weiterverarbeitung konnten unsere Termine gehalten werden. Die extrem erhöhten Preise machten es auch notwendig uns nach einem neuen Buchbinder umzusehen.

Wir bitten hiermit um Ihr Verständnis. Die Termine für Heft Nr. 3 sind schon festgelegt, somit können Sie Sich für Mitte Januar u.a. auf den höchst interessanten Bericht über das Kreisflügelflugzeug Sack AS 6/VI freuen.

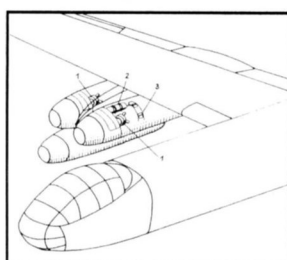
*mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion*



Seite 20



Seite 30



Seite 39

- Dr.Ing. Peter Korrell
- 6 Schlachtflugzeug
Phönix C-I
2. Teil**

- Horst Thürling
- 14 Die deutschen
Flugzeugzulassungs-
kennzeichen Liste E
2.Teil**

- Christian Kirsch
- 20 Bf 109 – Markierungen
der Luftschlacht um
England**

- Andreas Duda
- 30 Junkers Ju 88 A-16
mit Doppelsteuer**

- Uwe W. Jack
- 39 Die Junkers Ju 287
und ihre Weiterent-
wicklung EF 131**

- 2 Briefe an AVIATIK**
19 Für Sie Gelesen
26 Suche / Biete
27 Fluggeschichte Aktuell
34 Rückblick
36 Aus dem Archiv
46 Die Fotoseite
48 Vorschau & Impressum

Titelbild

Junkers EF 131 in der Sowjetunion
Graphic von Uwe W. Jack

BRIEFE AN AVIATIK

Anmerkungen zum Bericht über Bodenplatte

Am meisten hat mich die Geschichte der 11./JG 54 beim Unternehmen "Bodenplatte" interessiert. ... Gestatten Sie, daß ich zu der "Übersicht der beteiligten Flugzeugführer" etwas ergänze: Der Vorname von Uffz. van Hooven ist Aloysius. Er ist beim Tiefangriff auf den Flugplatz von Grimmerbergen gefallen. Der Ltn. Dietrich Preuß wurde als Fähnrich am 28. Juli 1944 als Angehöriger der 8./JG 54 bei St. Lo mit seiner A-8 im Luftkampf abgeschossen und stieg verwundet mit dem Fallschirm aus. Als nächstes hört man von ihm am 25. Februar 1945, als er bei der 10./JG 54, die dann die 13./JG 26 wurde, gemeldet war. Die IV./JG 26 wurde am 11. April 1945 aufgelöst und Ltn. Preuß wurde am 17. April 1945 zum Stab/JG 26 versetzt. Danach hat Ltn. Preuß nicht nur das Unternehmen "Bodenplatte", sondern auch des Kriegsende überlebt.

Joachim Eickhoff
Suchgemeinschaft Altkreis Lingen
- Lingen/Ems

Ich freue mich, daß eine neue Zeitschrift erscheint, die sich zudem ausschließlich mit der deutschen Luftfahrtgeschichte bis 1945 befassen wird. Die Themenauswahl ist in Anbetracht des weitläufigen Themas ... angemessen und recht interessant. ... Nicht sehr gut ist dagegen die Qualität der

Bildwiedergabe ... Eine Randbemerkung zum Artikel über die 11./JG 54 von Herrn Duda: bei den JG 53 und 77 ... fand die Einsatzeinweisung verbindlich bereits am Abend des 31. Dezember 1944 statt.

Dr. Jochen Prien - Hamburg

Ich glaube, es ist Ihnen ein guter Wurf gelungen mit AVIATIK. Ein Druckfehler auf Seite 34 nachdem Absatz "im Reich" Anfang März 1940 soll doch wohl 1944 heißen? ... zum Bericht "Bodenplatte" ... die Maschine von Uffz. Günter Rey: In der Tabelle auf Seite 45 wird sie als "blaue 11" des JG 26 angegeben. Der Farbseitenriss auf der Rückseite zeigt eine "gelbe 11" des JG 54. Ich kann mir schlecht vorstellen, daß man nach dem Eintreffen der Piloten mit dem LKW in Fürstenau noch die Zeit hatte, die Maschine mit den Wappen der III./JG 54 und persönlichem Emblem von Uffz. Rey zu versehen. Ich würde mich freuen, wenn Sie diese Widersprüche aufklären könnten.

Victor Lanczyk - Winsdor

Sie haben natürlich recht: die III./KG 40 verlegte 1944 ins Reich zurück. Falsch gedruckt wurde auch das Absturzdatum der F8+CS, richtig ist der 17.10.44.

C. Kirsch

Die nach Angaben der Piloten entstandene Zeichnung zeigt oben die Fw 190, die Uffz. Rey beim JG 54, nicht jedoch bei "Bodenplatte" flog.

A. Duda

Neue Kennungen

Das Heft gefällt mir in dieser Form sehr gut. AVIATIK ist ein Magazin, daß ich mir schon lange wünsche. ... Auf Seite 42 ist ein Satzfehler unterlaufen. Die Einheit heißt JG 104 und nicht EJG 104. Meines Wissens aber, war das JG 104 nicht mit Fw 190, sondern nur mit Bf 109 und anderen Schulflugzeugen, z.B. Ar 96, ausgestattet gewesen. Außerdem ist es fraglich, ob überhaupt Hochleistungsjäger wie die Fw 190 D-9 den Schulen zugeführt wurden.

Ich denke, daß die Meinung von Herrn Kössler richtig ist. Wenn in einem reinen StKz-Block, z.B. DD+ZA bis ZZ für die Ju 52, ein anderer Flugzeugtyp auftaucht, wurde die eine Ju 52 ausgemustert. Daraufhin teilte das RLM dieses StKz einer anderen Maschine zu. Je länger der Krieg dauerte, desdo mehr Flugzeugtypen tauchen in einem StKz-Block auf. Nachfolgend kann ich bestehende Kennungen ergänzen und neue DD+ Kennungen beifügen.

DD+AI	He 45	LKS 1	1943
DD+AJ	Hs 126	FLS Br--Briest	1940
DD+AK	Fw 58	A/B 6	1941
		C 21	1943
DD+CR	Fw 44	JFS 2	1941
DD+DC	Fw 44	A/B 14	1940
DD+EW	Go 145	LKS 1	1941?
DD+FV	Ju 52	BFS 3?	
		BFS 6	1942
DD+HN	Bf 110	FLS Br--Briest	1940?
DD+ZC	Ju 52	KGz.z.b.V.?	1942?
		Griechenland	
DD+ZI	Ju 52	BFS 5	1942
DD+ZU	Ju 52	BFS 5	1942

D-EATU Fw44 FFS E

Quakenbrück 1939

D-EBAI He72 FFS(See) Pütznitz 1937

D-EBAV He72 FFS C Perleberg 1936

D-EBEE Fw44 FFS(See) Pütznitz 1937

D-EBHU Fw44 FFS(See) Pütznitz 1937

D-EBNN Bü131 NSFK Karlsruhe 1939

D-EBON He72 FFS Perleberg 1936

D-EVYR Ki25 NSFK Karlsruhe 1939

D-ECMW Bü131 NSFK Karlsruhe 1939

Ich hoffe, daß ich damit ein Teil zur Luftfahrtgeschichte beitragen kann.

Sven Carlsen – Hamburg

Ich [möchte] auch gleich einige Ergänzungen zu dem Beitrag von Herrn Zundel über die DD-Kennungen beitragen. Über weitere Ergänzungen würde ich mich freuen.

DD+DB Fw 44

DD+EW Go 145 LKS 1 8.42 + 4.43

DD+FN Bü 131 LKS 1 5.42 + 4.43

DD+GD Ju 86 P 8.41

DD+IM Ju W 33 LKS 1 4.41 + 9.41

DD+NF Ki 35 B FFS A/B 4 7.44

DD+QQ Bf 110 BFS 38 7.44

DD+WO NA 57 Unfall 3.41

DD+YY Bf 110 E-Stelle

Tarnowitz 3.41

DD+ZL Ju 52 ev. identisch mit

DD+ZE (Ablesefehler)

weitere Ergänzungen

DD+LC Do 217 E-1 Verlust 22.5.41

Rechlin bei Mustererprobung

DD+LF Do 217 E-1 Verbandsken-
nung F8+HP

DD+LL Do 217 V 12

DD+OD? Ar 240 V 3? laut anderer
Quelle KK+CD

DD+ZM Ju 52/3m Verbandsken-
nung 1Z+GU

DD+ZO Ju 52/3m Verbandsken-
nung 1Z+BT

Anbei habe ich 2 Fotos von Rumpler-Doppeldeckern der Rumpler Schule in Müncheberg beigelegt. Meine Frage zu diesen Fotos ist, um welchen Typ es sich hierbei handelt.

Jochen Menke – Offenbach



LINKS und UNTEN :
Herr Menke sucht An-
gaben zu diesen Ma-
schinen der Rumpler-
Flugschule Müncheberg.

[Es könnte sich um Rum-
pler Typ 4A 13 oder
4A 14 handeln. Wäh-
rend der 136272 Schul-
flüge gab es 594 leichte
und 52 schwere Brüche.
U.W. Jack]



Druckfehler

Der letzte Korrekturgang fiel aus Zeitgründen bei der Herstellung der AVIATIK 1 aus. Ein Fehler, wie wir heute wissen. Wir bitten um Nachsicht.

Das Titelbild zeigt natürlich eine Klemm 25, das Foto auf S. 12 eine Junkers T 29. Die Aufnahme der Klemm 32 auf S. 27 wurde im letzten Augenblick, ohne Wissen des Autors, eingeschoben. Die Farbbrisse der Fw 190 entstanden nach Aussagen der Piloten. Der Schriftzug "Trude" befand sich auf der rechten Seite der 190 von Uffz. Rey, "Strolch" dagegen auf der linken Seite der Maschine von Ofw. Zech.

Klemm-Flugzeuge

Der Bericht über den Deutsch-landflug 1925 ist sehr gut. In meinem Besitz befinden sich etwa 800 Fotos von Sportflugzeugen von 1919–39, überwiegend Klemm. Dennoch suche ich immernoch Unterlagen, Bilder und Zeichnungen, denn mein Wunsch ist es, eine Klemm L 20 im Original nachzubauen (flugfähig).

Hermann Wulf – Goldenstedt

Die Herausgabe einer Zeitschrift, die sich ausschließlich mit der deutschen Flugschichte befaßt, ist außerordentlich zu begrüßen, zumal anscheinend auch die Zivil-



OBEN : 525 cm Spannweite hat dieses flugfähige Klemm L 20-Modell von Herrn Wulfi! Zum Bau dieses Typs in Originalgröße sucht er noch Unterlagen.

luftfahrt angemessen berücksichtigt wird. Zum Titelbild möchte ich anmerken, daß ... es sich um eine L 25 d VII handelt. Auch die Registrierung "D-EGOP" war einer L 25 d VII zugeteilt, die im Herbst 1934 mit dem Luftschiff "Graf Zeppelin" nach Südamerika transportiert und 1936 auf der Luftfahrtausstellung in Stockholm ausgestellt wurde.

Johannes Dufke – Jever

Der Autor zur Buchkritik "Raketenflugzeuge"

Ich kann Dir nur Recht geben. Was Du als Buch vor Dir liegen hast, ist ein um ca. 30% gekürztes Manuskript. Die gesamte frühe Entwicklung ... mußte gestrichen werden. Die Vergabe von Fußnoten erschien dem Herausgeber als zu wissenschaftlich. Zur erwähnten DFS 346: Die Fakten ste-

hen in den unter Kapitel III, B genannten Quellen, sowie in den "allgemeinen Angaben". Reine Dokumenten-Sammlungen interessieren "nur Irre wie unsereins".

Manfred Griehl – Mainz

Lesermeinung zur AVIATIK

Mein erster Eindruck, für eine Gemeinschaft ernsthafter Luftfahrthistoriker eigentlich sehr bescheiden und nichts neues. Es ist im Grunde genommen nur Abgeschriebenes aus verschiedenen Publikationen vergangener Jahre. ... der Markt ist durch jahrzehntelanges Publizieren vieler Autoren mit mehr oder weniger wissenswertem aus der Luftfahrt gesättigt. ... Ich wünsche Ihnen zum Start der AVIATIK einen an Ideen reichen, guten Flugweg... Der Artikel über den Modellbau von Michael Merker findet meinen vollen Zuspruch.

Erwin König – Berlin

Der ausführliche Bericht zur 11./JG 54 und zur Transporttafel "Condor" gefällt. Interessant auch der Bericht über die Phönix C-I. Was nicht gefällt: Tabellarische oder sta-

tistische Erhebungen zu irgendwelchen Kennzeichenlisten – sowas gehört m.E. in spezielle Bücher und nicht in ein vom Platz her begrenztes Heft.

Johannes – Maria Spendel – Wolfsburg

Herzlichen Dank für die Zusage der Nr. 1 von AVIATIK. Ich würde mich freuen, wenn es noch einige Nummern davon geben würde. Nachfolgend nun einige Anregungen: Erscheinungsweise alle 2 Monate wäre besser! Die Abbildung von 4 farb. Maschinen würde ich beibehalten. ... Macht doch eine Rubrik über bekannte Flieger und ihre verschiedenen Maschinen.

Theo Lederer jr. – Bad Heilbrunn

Ich finde die Artikel sehr ausführlich, und besonders hat es mir gefallen, daß jeder Beitrag mit einem Quellenverzeichnis abgeschlossen wird. Ferner fand ich die Farbtafeln auf der Rückseite sehr gut. Allerdings wäre es eine sehr gute Idee, die Fotos, die dieser Abbildung zugrunde liegen, auch zu veröffentlichen.

Jörn Junker – Risskov (DK)

[Für] die Thematik "Deutsche Luftfahrt bis 1945", ... ist eine solche Zeitschrift schon lange erforderlich. ... Den Modellbauteil könnte man eventuell noch etwas erweitern, dadurch würde auch ein größerer Leserkreis angesprochen.

Peter Schmoll – Saal/Donau

... Modellbau und "ernsthafte Historiker". Das paßt nicht ganz zusammen! Ich empfehle den Modellbau als Anhang zu den echten historischen Themen jeweils am Heftende zu

behandeln. Bei den "Portraits" muß mindestens auch ein Bild des Portraitierten erscheinen!

H. J. Ebert – München

Wird dem Modellbau ein nicht zu großer Raum gegeben? Gut finde ich, daß Sie sich nur bis zum Jahr 1945 mit der Luftfahrt beschäftigen wollen. Eine Bibliographie auch über regionale Luftfahrtereignisse würde sehr gut in die Konzeption passen. Die Literaturangaben zu den einzelnen Berichten sollten Sie beibehalten. Ich finde sie gut und wissenschaftlich fundiert.

Heinz Leibig – Mainz

Die behandelten Themen sind interessant. Im Hinblick auf die Publikationen "Flugzeug", "Aeroplane", "Flight", etc. dürfte es allerdings schwierig werden, ansprechende Beiträge über einen längeren Zeitraum zu finden. Die Luftkriegsgeschichte ist in einer Vielzahl von Veröffentlichungen so ausführlich behandelt worden, daß auf diesem Gebiet sicherlich keine umwerfenden Neuigkeiten mehr zu erwarten sind. ... Druck- und Papierqualität von AVIATIK finde ich in Ordnung. Die Qualität des Bildmaterials könnte etwas besser sein.

Hartmut Küper – St. Augustin

AVIATIK sollte im Format DIN A4 erscheinen. Das Bildmaterial kommt dabei wirkungsvoller zur Geltung. Zum Beispiel die Bilder der bruchge landeten Fw 200 C-4 auf Seite 36 und 37 die in doppelter Größe wesentlich mehr Details erkennen ließen. ... Zum AVIATIK-Portrait, und das ist ein Muß, gehört in jedem Fall ein Lichtbild der vorgestellten Per-

sönlichkeit. ... Ich wünsche Ihrer Zeitschrift den Durchbruch auf dem Fachzeitschriftenmarkt und viele Abonnenten!

Ruprecht Stocker – Bad Tölz

Das Heft gefällt mir von der Aufmachung und den Themen sehr gut. ... Die Fotos sind für meine Begriffe etwas zu "schlapp" abgedruckt. Zu der Zeichnung der Phönix C-I vermissemich die Maßstabsangabe. Zu der D-EBEX auf Seite 27 fehlt die Typenangabe. Außerdem fehlt diese Maschine in der Auflistung der E-Kennzeichen.

Peter Heck – Korschenbroich

Ich bin von dieser Zeitschrift sehr angetan, da sie eine der wenigen Zeitschriften ist, die sich anscheinend nur mit deutscher und österreichischer Flughistorik beschäftigt. Sehr gut finde ich auch, daß sich der Rahmen der Artikel vom 1. Weltkrieg bis Ende des 2. Weltkriegs bewegt. Was mir weniger gefällt, ist die Qualität der Fotos, wobei mir nicht klar ist, ob der Druck der Fotos schlecht ist oder die zur Verfügung gestellten Fotos nicht gut waren (Phönix C-I). Auch stört mich, daß Sie sich anscheinend auch mit dem Thema Modellbau beschäftigen, daß können ... Modellbauzeitschriften besser.

Rupert Reisinger – Wien

Meinen Glückwunsch zu Ihrem nach langen Anlauf nun verwirklichten Projekt. Ich wünsche Ihnen dazu viel Erfolg und eine weite Verbreitung. ... Gestaltung und Aufmachung gefallen mir recht gut, nur die vielen (vermeidbaren) Druck- und Schreibfehler stören mein

auf korrektes Deutsch ausgeprägtes Empfinden doch etwas. So schon beim Titelbild (sehr gut!), das natürlich eine Kl 25 darstellt und nicht ... eine Kl 35. Erfreulich ist auch die "Rückkehr" von Peter Korrell in die Gemeinschaft, ... Mit Herrn Korrell brach die Verbindung ab, als er zur drüberen Flugsicherung ging. Zu Herrn Thürlings Vorhaben, ausgerechnet die E-Liste zu bringen, kann ich ihm nur guten Erfolg wünschen. Wahrscheinlich wird es aber über mehr Löcher als Käse nicht hinausgehen können. Und die wichtigste und konzentrierteste Quelle, die Nachrichten für Luftfahrer, ist erstaunlicherweise gar nicht dabei.

Karl Kössler – Cremlingen

Ihre Publikation könnte m.E. zweifellos einen großen Kreis von Interessenten ansprechen, ... An Ihrem Heft 1 gefällt mir die 1 1/2 seitige Literatur- und Quellenaufstellung nicht ... Da der Platz für Fotos offenbar begrenzt ist, sollten nur wirkliche Leckerbissen, z.B. Maschinen mit seltenen Verbandskennzeichen, seltenen Anstrichen, Wapen usw. gedruckt werden.

Hans Lächler – Bermaringen

Liebe Leser

Völlig überrascht hat uns Ihre Resonanz auf die erste AVIATIK. Alle Ihre Anregungen haben wir ernsthaft diskutiert, manches wird aufgegriffen werden. Da Kritik immer hilfreich ist, haben wir einige Stimmen hier abgedruckt. Selbstverständlich werden alle Zuschriften von uns beantwortet werden, bei der großen Zahl kann dies noch etwas dauern.

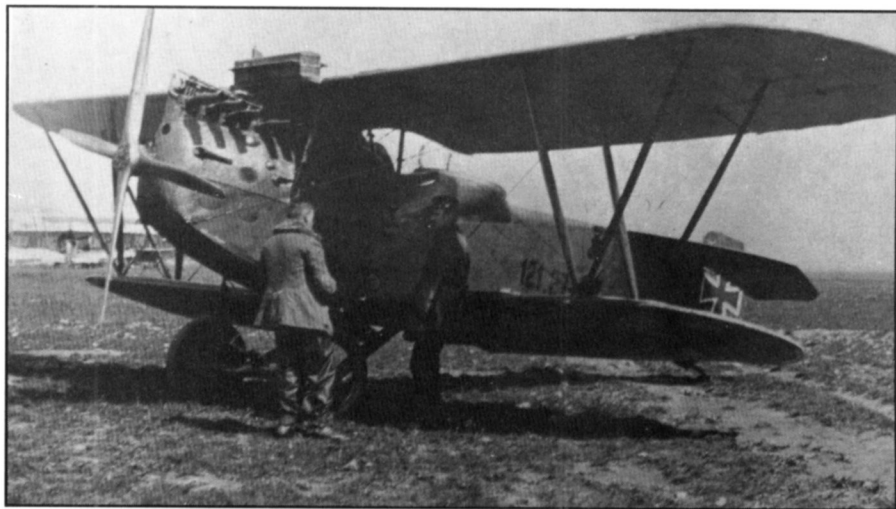
Schlachtflugzeug Phönix C-I

Dr.Ing. Peter Korrell

2. Teil

Die Luftschraube der Marke "Sigma" war ein Produkt der Phönix-Werke. Sie hatte einen Durchmesser von 2900 mm, eine Steigung von 2050–2100 mm und 235 mm größte Blattbreite. Alle wichtigen Teile des Motors waren nach Abbau einer Aluminium-Blechverkleidung gut zugänglich. Der "Hefa"-Kühler befand sich auf der Vorderkante des Tragflügelmittelstücks des oberen Flügels, wo er die Sicht nicht einschränkte. Er war mit einer Breite von einem Meter recht reichlich dimensioniert. Flugzeuge der letzten Serien besaßen einen Rollvorhang zur Kühlerabdeckung. Die Wasserleitungen hatte man so verlegt, daß eine möglichst geringe Sichtbehinderung eintrat. Der in der österreichischen Variante dieses Flugzeugs verwendete Motor hatte den Namen "Hiero" nach dem Chefingenieur der Österreichischen-Industrie-Werke-Warchalowsky, Eißler & Co., Ing. Hieronimus, dem neben Ferdinand Porsche wohl fähigsten Motorenkonstrukteur dieser Zeit, erhalten. Unter seiner Leitung war im Laufe des Jahres 1916 ein 6-Zylinder-Motor von etwa 200 PS mit über den Zylindern angeordneter Nockenwelle, deren Antrieb über eine zwischen drittem und viertem Zylinder liegende Königswelle erfolgte, entwickelt worden. Die Schmierung durch eine Mehrfachkolbenpumpe mit getrennter Führung ab-

gemessener Ölmengen war zwar aufwendig aber außerordentlich sorgfältig dimensioniert worden. Die Kenndaten dieses Triebwerks entsprachen denen vergleichbarer Erzeugnisse. Anfang des Jahres 1917 wurde das Triebwerk durch Vergrößerung des Hubraums von 15,5 auf 16,7 Liter, durch Anbringung von vier Ventilen je Zylinder und durch Erhöhung der Verdichtung auf 1:5,2 auf eine Leistung von 240 PS bei 1400 U/Min gebracht. An der Steuerung war die Betätigung der Einlaßventile durch einen gemeinsamen Nocken und der Auslaßventile durch zwei Nocken bemerkenswert. Die Motoren besaßen zwei Schiske-Vergaser mit zwangsläufiger Kraftstoff- und Luftregelung zur Erzielung möglichst gleichbleibender Gemischwärme bei wechselnder Luftdichte. Die zwei Vergaser mußten vor dem Start durch eine Warmwasserheizung vorgewärmt werden. Die beiden Gemischrohre waren in ihren waagerecht verlaufenden Teilen durch einen Ausgleichsstutzen miteinander verbunden, dessen Wirkung sich in einer Schwingungsdämpfung der Gassäule, vor allem beim Leerlauf, äußerte. Durch die sorgfältig durchgearbeitete Konstruktion wurde beim Hiero-Motor das bemerkenswert kleine Leistungsgewicht von 1,36 kg/PS und ein Betriebsstoffverbrauch von 215 (Kraftstoff) und 4 g/PSxh (Schmierstoff) erreicht.

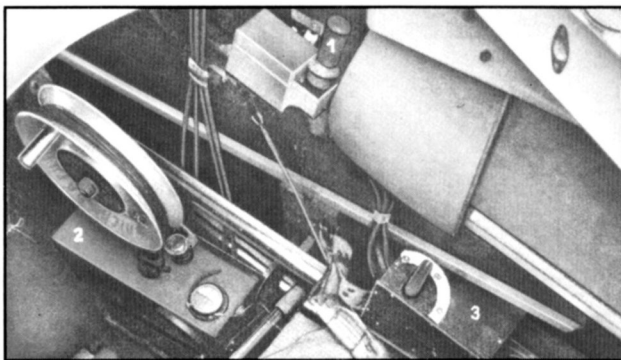


Das Cockpit war für damalige Verhältnisse außerordentlich großzügig instrumentiert. Am Gerätebrett des Piloten waren montiert: Dekompressionshebel, Höhenmesser, "Petravics"-Drehzahlmesser, Borduhr, Manometer, "Phönix"-Querneigungsmesser, Magnetschalter, Anlaßschalter, Bremsgriff, Lufteinstellhebel für den Vergaser, "Maximal"-Kraftstoffvorratsmesser, Handpumpe, Schalter und Lampen zur Bordbeleuchtung. Weiter waren für den Piloten vorhanden: "Morell"-Fahrtmesser an der vorderen linken äußeren Strebe, "Süsz"-Längsneigungsmesser an der linken Bordwand, "Süsz"-Kühlwasserthermometer in der Kühlerzuflußleitung und ein Rückspiegel im Ausschnitt des Oberflügels. Der Gashebel war, wie für alle österreichisch-ungarischen Heeresmaschinen vorgeschrieben, an der rechten Cockpitseite angebracht. Im Boden des Cockpits befanden sich zwei Fenster, durch die sich das Fahrwerk beobachten ließ.

Zur Bewaffnung gehörten zwei Maschinengewehre vom Typ Schwarzlose M7/12. Eines war fest in der linken vorderen Rumpfsseite installiert und wurde mittels

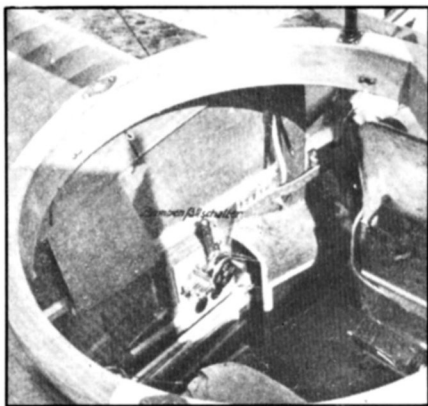
OBEN : In den k.u.k. Luftfahrttruppen fanden, wie diese Aufnahme beweist, Erprobungen mit dem Vierblattpropeller der Firma Jaray an der Phönix C-121.27 statt.

der vom k.u.k. Oblt. d. Res. Eduard Zaparka entwickelten sogenannten "Zap"-Steuerung vom Motor synchronisiert. Diese Steuerung arbeitete mittels einer vom hinteren Ende der Nockenwelle über Kegelrad angetriebenen Welle, die den Abzugsmechanismus beeinflusste. Der Abzugsmechanismus wurde ausgelöst, wenn über den Abzugsseilzug und die Synchronisationswelle die Entriegelung vorgenommen wurde. Der Abzugsseilzug war mit dem am Handrad befindlichen Drücker verbunden. Die Munition für das fest eingebaute Maschinengewehr befand sich in einem herausnehmbaren Gurtkasten für 500 Patronen. Das zweite Maschinengewehr war in der Beobachterkabine schwenkbar auf einem Drehring installiert. Bei Flugzeugen der ersten Serien benutzte man einen Stahlrohrrundlauf für das Maschinengewehr und bei den späteren Serien einen leichten Holzdrehring. Das Schwarzlose-Maschinengewehr Mo-



LINKS : Auf der rechten Seite der Beobachterkabine befand sich die Funkanlage mit der auf einer Seiltrommel aufgewickelten Antenne.

UNTEN : Die linke Seite des Beobachterraumes mit dem Bombenabwurfhebel.



dell 7/12 war ein Gasdrucklader mit Friktionsverschluß vom Kaliber 8 mm. Die Waffe besaß einen feststehenden in der Regel wassergekühlten Lauf. Der kurze Gelenkverschluß war unverriegelt und arbeitete wie der Kolben, die Pleuelstange und die Kurbel einer Dampfmaschine. Schräg liegende Gelenke verhinderten ein schnelles Öffnen des Verschlusses während des Abfeuerns. Das Maschinengewehr war für Patronen des Mannlichergewehrs eingerichtet und wog einschließlich drei Liter Wasser 22 kg. Die Patronen wurden über Gurte für 250 Patronen zugeführt. Die Feuergeschwindigkeit betrug etwa 520 Schuß pro Minute. Da die Patronenhülse bereits während des

hohen Druckes etwas zurückging und den Verschluß öffnete, mußte das Patronenlager geölt werden, damit die Hülsen leicht zurückgleiten konnten. Hierzu diente eine selbsttätige Ölvorrichtung, die vor jedem Schuß die Patronenhülse ölte. Wenn das Schwarzlose-Maschinengewehr den Bodentruppen vielleicht gute Dienste leistete, so war es als Flugzeugbewaffnung relativ ungeeignet. Der Hauptgrund waren die vielen Ladehemmungen und Hülsenreißer. Diese Hemmungen konnten während des Fluges am fest eingebauten Maschinengewehr nicht beseitigt werden und machten das Flugzeug im vorderen Bereich wehrlos. Der in der Waffe eingebaute Öler, der die Patronen vor der Zuführung schmieren sollte, erwies sich während des Fluges als relativ unwirksam. Es kam der Öltröpfen nur selten auf die Patrone. Vorrichtungen für die Aufhängung und den Abwurf von 2x4 Bomben à 12 kg befanden sich am unteren Flügel. Eine Anzahl Flugzeuge erhielt jedoch Aufhängenvorrichtungen für 2x7 Bomben. Dazu wurden unter der Unterseite des unteren Flügels flache Aluminium-Blechnulden angebracht, gegen die sich die Bomben über ein federndes Stahlband stützten. Beim Abwurf der Bomben verschwand das Halteband bis zur Einhängöse in der Tragfläche. In der Beobachterkabine war der Boden zum Teil erhöht, um bequem



*OBERN : Eine Phönix C-I 121.72 am 31. Mai 1919 auf dem Fliegerhorst 3 Graz-Thalerhof. Die Maschine wurde als letzte der k.u.k. Fliegertruppe und der Deutsch-Österreichischen Fliegertruppe nach den Bestimmungen des Friedensvertrages demontiert.
(Sammlung Tötschinger)*

am Maschinengewehr hantieren zu können. Rechts befand sich die Funkanlage und links der Kameraträger unter dem eine Öffnung im Boden vorhanden war. Den Kompaß hatte man zur Hälfte in die rechte Bordwand eingelassen und mit durchsichtigem Material abgedeckt, so daß er von beiden Insassen ablesbar war. Im Boden der Beobachterkabine befand sich eine relativ große, abgedeckte Luke. In einigen Flugzeugen war auch für die Unterbringung der beiden Fallschirme gesorgt worden.

Einsatz der Phönix C-I

Der Flugzeugtyp Phönix C-I wurde seitens der österreichisch-ungarischen Luftfahrtruppen in erster Linie als Aufklärer und im weiteren als leichtes Schlachtflugzeug eingesetzt. Ab Frühjahr 1918 kamen diese Flugzeuge zu den Fliegereinheiten. Durch die verstärkte Ausstattung der Flie-

gerkompanien mit den neuen Zweisitzern konnte die Armeeführung erstmals wieder einen Blick hinter die gegnerischen Linien werfen. Die bis dahin verwendeten Aufklärungsflugzeuge Brandenburg C.I waren bereits zu veraltet um den überlegenen feindlichen Maschinen Paroli zu bieten. Sie waren aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit nicht mehr in der Lage, die Luftsperr über den gegnerischen Linien zu durchbrechen. Die Fotoeinsitzer, vollständig bewaffnete Kampfeinsitzer, die man mit Luftbildkammern ausgerüstet hatte, hatten nicht die Reichweite um strategische Aufklärung durchzuführen. Die Fotoeinsitzer waren aus der Notwendigkeit heraus entstanden, überhaupt Aufklärungsergebnisse zu erhalten. Diese Maschinen mußten mit schnellen Zweisitzern verstärkt und geschützt werden. Dazu dienten die neuen Flugzeuge Phönix C-I und Ufag C.I, die in der Regel zweisitzig verwendet wurden, da man auf den Schützen bei der feindlichen Luftüberlegenheit nicht verzichten konnte. Ihr erster großer Einsatz erfolgte im Juni 1918 in der Schlacht an der Piave. Nach der für Österreich erfolgreich verlaufenen 12. Isonzozschlacht kam der Vormarsch gegen Ende 1917 an der Piave zum Stillstand und es sollten nun 40 Infanterie- und 7



LINKS : Phönix C-I 121.102 im tschechoslowakischen Fliegerregiment Nr. 2 in Olomouc (Ol-mütz). Interessant ist die umgebaute Beobachterkabine, in der man auf den Drehring für das Maschinengewehr verzichtet hat.

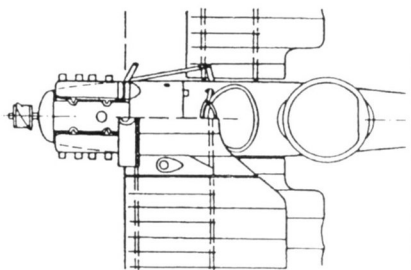
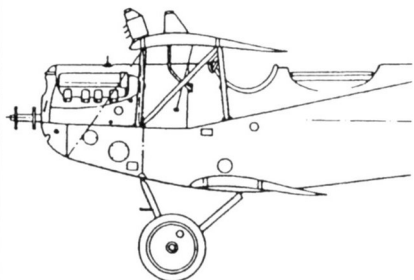
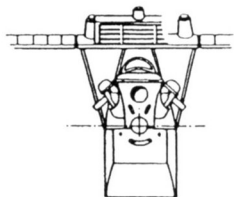
Kavalleriedivisionen auf österreichischer Seite die Wende des Krieges herbeiführen. Ihnen standen 50 italienische, drei englische, zwei französische, eine tschechoslowakische Infanteriedivisionen und vier Kavalleriedivisionen in gut ausgebauten Verteidigungsstellungen gegenüber. Die österreichischen Schlachtflyer hatten bereits Mitte April ein intensives Übungsprogramm begonnen. Sie trainierten Erdschießen, rasches Gurtwechseln, Bomben- und Handgranatenwurf aus 10 m Höhe. Der k.u.k. Generalstab wollte zwischen Piave und Brenta den Hauptstoß führen und den entscheidenden Kampf am Montello, einem Bergmassiv am Mittellauf der Piave, austragen. Beim ersten dieser Schlachtflyereinsätze waren auf österreichischer Seite 42 und bei den weiteren je 18 Flugzeuge beteiligt. Während eines dieser Einsätze schoß am 19. Juni der Beobachter Oberleutnant Arnold Barwig (Fliegerkompagnie 28/D) mit Feldpilot Zugführer Max Kauer auf der Maschine 121.17 den zu dieser Zeit erfolgreichsten italienischen Jagdflieger Major Francesco Baracca ab. Die Einheit war zu diesem Zeitpunkt auf dem Flugfeld Pianzano-Godega stationiert. Bei einem italienischen Angriff am Abend des 16. September 1918 verbrannte bei der FLIK 28/D ein Hangar mit den Maschinen 121.14 und 121.17. An diesem Tage be-

gann die italienische Gegenoffensive, für die bei Treviso weitere sechs Infanteriedivisionen bereitgestellt worden waren. Sie führte zu der vernichtenden Niederlage des k.u.k. Heeres zu der auch die katastrophale Nachschubversorgung der Armee beigetragen hatte. Es mangelte an allem, besonders an Verpflegung, Munition und Treibstoff. Gutes Schmieröl gab es fast garnicht mehr, wodurch viele Triebwerke zerstört wurden. Als Aufklärer war die Konstruktion erfolgreich. In größeren Höhen waren die Phönix C-I schneller als die gefürchteten Sopwith Camel. Die FLIK 12/Rb wertete in ihrem Monatsbericht für Juni 1918: "Typ 121 besonders für Reihensbildner geeignet, weil Geschwindigkeit, Steigfähigkeit und Wendigkeit derart groß, daß man auch ohne Begleitung einer Jagdstaffel seine Aufträge mit großer Sicherheit heimbringen kann." Bei Phönix in Wien-Stadlau waren 160 Flugzeuge dieses Typs mit der Typennummer 121 bestellt worden. Da sich die Konstruktion als sehr erfolgreich erwiesen hatte, wurde eine zweite Fertigung bei der "Ungarischen Lloyd Flugzeug und Motorenfabrik A.G., Budapest-Aszód" unter der Typennummer 49 vorbereitet, wo ein Auftrag von 100 Maschinen vorlag. Dazu hatte man als Musterflugzeug die 121.49 nach Aszód geliefert. Von Lloyd wurde jedoch kein Flugzeug ausgeliefert. Insgesamt

wurden bis Kriegsende 97 Flugzeuge geliefert, von denen etwa 70 zum Einsatz kamen. Einige der Phönix C-I überlebten das Ende des ersten Weltkriegs und den Zusammenbruch der k. u. k. österreichisch-ungarischen Monarchie. Sie dienten dann in den tschechoslowakischen Luftstreitkräften (z.B. die 121.50). In der tschechoslowakischen Republik wurden diese Flugzeuge gemeinsam mit den Typen Fokker D-VII, Oeffag C-II, Ansaldo SVA 9, Roland D-VI, LVG C-VI, Rumpler C-VII in der Fliegerschule in Cheb (Eger) eingesetzt. Auch im Fliegerregiment 2, das in Olomouc (Olmütz) stationiert war, fanden die Phönix C-I Verwendung. Dort im Jahre 1922 aufgenommene Fotos zeigen die Werknummern 101 und 102 – also Flugzeuge der letzten Fertigungslose im Einsatz. Es spricht für die Qualität der Konstruktion, wenn nach dem Kriege die Lizenzproduktion dieses Flugzeugs aufgenommen wurde. Dazu hatte man die Maschine 121.05 mit dem 240 PS-Hiero-Motor nach Schweden überführt, wo sie im Juli 1919 von der Armee übernommen wurde. 1921 wurde eine Serie von sieben Flugzeugen bei der Firma FVM (Flygverkstaden på Malmen – Flugzeugwerkstätten in Malmen) gefertigt, die den 220PS-Benz IV (162 kW) oder IVA erhielten, da der österreichische Hiero-Motor nicht mehr zur Verfügung stand. Die Flugzeuge erhielten die Bezeichnung E 1. Außerdem war der Typ in Schweden auch unter der Bezeichnung Phönix 222 "Dront" bekannt. 1923 wurden weitere 15 Flugzeuge gefertigt, die identisch mit der Serie von 1921 waren. Beim Benz-Motor handelte es sich um einen 6-Zylinder-Reihenmotor, der 1915 entwickelt worden war. Nach Beseitigung einiger Mängel in der Lagerkonstruktion der Kurbelwelle und der Verbesserung der Kühlanlage kam er in seiner endgültigen Form im August 1916 zur Bauartenprüfung nach Adlershof. Er erbrachte dabei eine mittlere

Dauerleistung von 166 kW (226 PS) bei 1390 U/min bei einem spezifischen Kraftstoffverbrauch von 306 g/kWxh (225 g/PSxh) und einem spezifischen Ölverbrauch von 12,2 g/kWxh (9 g/PSxh). Das Triebwerk wurde in der Folgezeit in einer großen Zahl unterschiedlicher Flugzeugtypen verwendet und bewährte sich ausgezeichnet. Im Rahmen der Hilfe des deutschen Kaiserreiches für die k. u. k. Monarchie wurden die Rechte für die Lizenzproduktion dieses Triebwerks an die "Marta-Ungarische Automobil A.G." in Arad vergeben. In ein Flugzeug der Serie von 1923 wurde 1925 versuchsweise ein Hispano-Suiza-Triebwerk 8Fb (300 PS/221kW) installiert. Die Versuche erwiesen sich als erfolgreich und 1926 produzierte FVM zehn Flugzeuge mit diesem V8-Motor. Die Flugzeuge erhielten die Bezeichnung E 2. Als im Jahre 1926 die schwedische Luftwaffe durch den Zusammenschluß der entsprechenden Einheiten der Armee und der Marine gegründet wurde, führte man neue Bezeichnungen für die Flugzeuge ein. Der früher als E 1 bezeichnete Typ erhielt den Code Ö 4 (Ö für "Övning – Training") während die Flugzeuge E 2 den Code A 1 (A für Attack) bekamen. Das verwendete wassergekühlte V8-Triebwerk stellte ein für die damalige Zeit außerordentlich fortschrittliches Erzeugnis dar. Der Motor beruhte auf der von dem Schweizer Birkigt bei der Automobilfabrik Hispano-Suiza in Barcelona 1915 erarbeiteten Grundkonzeption. Gestützt auf Erfahrungen im Bau leichter Automobil-Rennmotoren hoher Drehzahl, beschäftigte sich Birkigt seit Beginn des ersten Weltkriegs mit dem Entwurf eines durch weitgehende Verwendung von Aluminiumlegierungen leichten und möglichst einfach aufgebauten Flugmotors. Er stellte als erster die vier Zylinder jeder Blockreihe in einem Aluminium-Gußstück her, in das die Laufbüchsen aus Stahl mit Feingewinde verschraubt waren. Durch den Zy-

Phönix 222 "Dront"

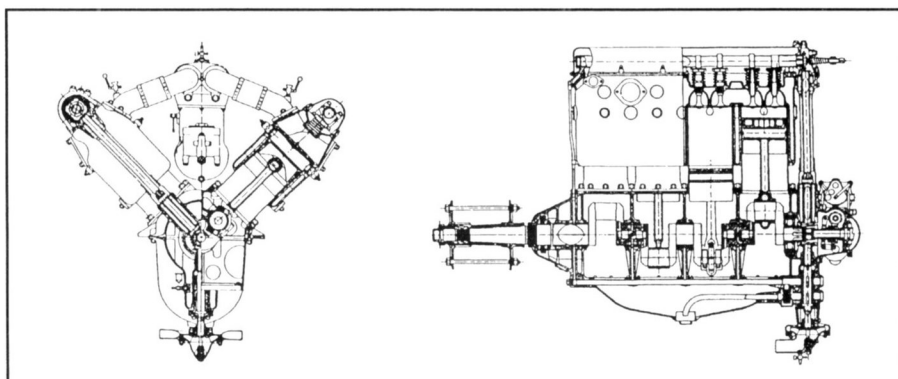


linderblock wurde das Kurbelgehäuse versteift und konnte daher sehr leicht gehalten werden. Das Triebwerk wurde häufig in Spad-Jagdflugzeugen verwendet. Seitens der Firma Benz wurde bei der Untersuchung eines Beutemotors die Konstruktion als "elegant, wenn auch kühn" bezeichnet und als einen großen Schritt in der Weiterentwicklung des Flugmotors betrachtet. In der zweiten Hälfte des Jah-

res 1918 hatte man das Triebwerk auf eine Nennleistung von 292 PS/215 kW weiterentwickelt. Es besaß in dieser Ausführung die folgenden Parameter: 1700 U/min bei 215 kW, Hubraum 18,5 l, 275 kg Trockenmasse, Verdichtungsverhältnis 4,7 – 5,3. Der Motor ermöglichte die Inanspruchnahme einer Kurzleistung von 320 PS/235 kW. 1927 oder 1928 wurden zwei beschädigte Ö 4 mit neuen Triebwerken aufgebaut. Unglücklicherweise ist über den dabei verwendeten Triebwerkstyp fast nichts überliefert. Aber alle Quellen sind sich darüber einig, daß es sich um ein Triebwerk der italienischen Firma Isotta-Fraschini mit einer Leistung von 260 – 290 PS/191 – 213 kW gehandelt haben soll. So bleibt die Motorisierung von zwei der schwedischen Phönix zunächst im Dunkeln. Die meisten der Phönix 222 "Dront" wurden 1930 bis 1931 ausgemustert, aber ein oder zwei blieben bis 1933 im Dienst der schwedischen Luftstreitkräfte.

Damit endet die Geschichte eines Flugzeugtyps, der zwar nicht zu den Avantgardisten des technischen "know-how" seiner Zeit gehörte, wie man es vielleicht von dem Flugzeug Junkers I-1 sagen kann, der aber eine solide ingenieurtechnische Leistung darstellte. Diese Leistung fand in der Verwendung des Flugzeugs in verschiedenen Ländern noch lange nach dem Kriege ihre Anerkennung. Es gibt relativ wenig Flugzeugtypen des ersten Weltkriegs, deren letztes Exemplar erst 1933 ausgemustert wurde.

Der besondere Dank des Autors gilt Herrn Bernhard Tötschinger für seine freundlichen Hinweise zur Verbesserung des Manuskripts. Leider konnten sie aus zeitlichen Gründen in den ersten Teil nicht mehr eingearbeitet werden. Die Angaben zu den schwedischen "Dront" hat Herr Leif Hellström beigetragen, dem an dieser Stelle auch ganz herzlich gedankt werden soll.



Literaturverzeichnis

- Bemalungen. — In: Flieger Revue.
— Berlin. (1987)7. — S. 222
- Cron, H.: Geschichte des deutschen Heeres im Weltkrieg 1914–1918. — Berlin, 1937
- Gilles, J.A.: Flugmotoren 1910 bis 1918.
— Frankfurt/M., 1971
- Groehler, O.: Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1970. — Berlin, 1975
- Gray, P.; Thetford, O.: German Aircraft of the First World War. — London, 1970
- Hauke, E., Schröder, W., Tötschinger, B.: Die Flugzeuge der k. u. k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914–1918. — Graz, 1988
- Karlström, B.: Flygplans—Ritningar 1, Svenska Flygvapnets Skolflygplan 1926–83. — Stockholm 1983
- Katz, H.: Neuzeitliche Flugmotoren.
— Berlin, 1928
- Keimel, R.: Österreichs Luftfahrzeuge.
— Graz, 1981
- Lamberton, W.M.: Reconnaissance & Bomber Aircraft of the 1914–1918 War.
— Letchworth, 1962
- Lugs, J.: Handfeuerwaffen. — Berlin, o.J.
- Munson, K.: Flugzeuge der Welt in Farben.
— Zürich, 1978
- Phönix—Flugzeuge. — In: Flugsport. — Frankfurt/M. 11(1919)17. — S. 550–558 — In: Skrzydłata Polska. — Warschau 22.02.1981
- Schiemer, P.: Die Albatros (Oeffag) Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen. — Graz, 1984
- Schupita, P.: Die k.u.k. Seeflieger.
— Koblenz, 1983
- Woodman, H.: Early Aircraft Armament.
— London, 1989

OBE N : Der im schwedischen Lizenzbau Phönix 222 "Dront" eingesetzte Hispano—Suiza—Motor.

Phönix C I — Technische Daten

Länge	7530mm
größte Höhe	2950mm
Flügelfläche	29 m ²
Fläche der Höhenflosse	2,25 m ²
Rumpflänge	6,5 m
größte Rumpfbreite	0,8 m
Spurweite	1,7 m
spezifischer Kraftstoffverbrauch	309 g/kWh
Schmierstoffverbrauch	5,34 g/kWh
maximal mögliche Flugzeit	2,5 Stunden
mögliche Flugzeit mit Falltank	20 Minuten
Leermasse	820 kg
maximale Kraftstoffmasse	120 kg
maximale Schmierstoffmasse	10 kg
Wassermenge	30 Liter
maximale Waffenzuladung	100 kg
höchstzulässige Startmasse	1240 kg
Flächenbelastung	38,4 kg/m
Leistungsbelastung	6,5 kg/kW
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Steigzeiten auf 1 000 m	4 min 30 sek
auf 2000 m	10 min 45 sek
auf 3000 m	20 min 35 sek
auf 4000 m	34 min 50 sek
auf 5000 m	55 min
Marschgeschwindigkeit	170–175 km/h
Gipfelhöhe	6500 m
Reichweite	400 km
Flugdauer	2,5 Stunden

Die deutschen Flugzeug – zulassungskennzeichen Liste E

Horst Thürling

2. Teil

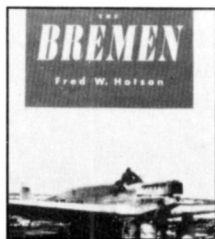
Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EDAC	d.H. 60 G III	5007			ex OE-DAC
D-EDAG	Bü 131 D-1				
D-EDAP	He 72 C				
D-EDAQ	Si 202 V3				
D-EDAR	Kl L 26 a V			Sept. 1936-Sept. 1937 FFS E Freiburg	
D-EDAV	Gerner G II R c	45		1935 DLV Gruppe Essen	Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen B5 (DLV-Gruppe Essen)
D-EDAW	d.H. 32 a	3494			
D-EDBA	Bü 131 A				
D-EDBD	Go 150				
WL-EDBW	Kl 35 B				
D-EDCE	Ar 79				
WL-EDCG	Ar 79				
D-EDDH	Bü 131 D			DLV, Bln. - Adlershof	
D-EDDY	Fw 44				
D-EDEC	d.H. 60 G				
D-EDEF	Kl 32 B XIV			Luftamt Königsberg	
D-EDEF	Bü 180 B			Bücker Flugzeugwerke	
D-EDEL	Udet U 12			NSFK	Juni 1941 abgestürzt
D-EDEM	Erla Me 06				
D-EDEM	Bü 181				
D-EDEN	Ju A 50	3554			ex D-2166
D-EDEP	Kl L 25 c VII	415		Verein für Luftfahrt, Osnabrück	ex D-2334
D-EDES	Rheinland FR 2		1934		
D-EDEU	Kl 35				
D-EDEW	Lohner Typ R	1918			Flugboot, ex OE-DEW
D-EDFG	Fw 44				
D-EDFH	Bü 180 B			NSFK	
D-EDFK	Kl 106 V7			NSFK Gruppe 4 Berlin- Mark Brandenburg	
D-EDFO	Si 202 A				
D-EDFV	d.H. 80 A	2147			Sommer 1938: österr. Zulassung

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
WL-EDFY	Fw 44				
D-EDFZ	Bauer BZ II				ex OE-DFZ
D-EDGA	Fw 44				
D-EDHF	Höpfner HS 9				ex OE-DHF
D-EDHI	Fw 44 C			Fl.Üb.St. Bremen – Neulanderfeld	
D-EDHK	KL 25 I	102			ex OE-DHK
D-EDHQ	Caproni 100				
D-EDIA	Bü 131			FAR 32, Oldenburg	
D-EDIC	Bü 133 C			DVL, Bln. – Adlershof	
D-EDIH	Kl L 25 d VII	700		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-2884
D-EDII	Bü 131 A				
D-EDIK	d.H. 82 A	3524			ex OE-DIK, ab Okt. 1955
D-EDIP	Gerner G II R c				D-EDER Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen B5 (DLV-Gruppe Essen)
D-EDIS	Kl L 26 C V	508		A. Dressler, Dresden	ex D-2503
D-EDIX	Piper J/III Cab.	1165			ex G-AFFJ, Kennzeichen wur- de vergeben, Lieferung erfolg- te erst im Januar 1956, später D-EJUM
D-EDJH	Höpfner HS 9	01			ex OE-DJH, im Nov. 1939 als G-AGAK nach Großbritannien
D-EDJK	d.H. 82 A				ex OE-DJK
D-EDJW	Bü 133 C			NSFK	
D-EDKK	d.H. 87 b	8094			ex OE-DKK, später HB-UBD
WL-EDMI	He 72			Mai 1939 FFS (A/B) 11, Schönwalde	
D-EDMV	Bü133 C			NSFK	
D-EDNC	Lampich NL 21				ex OE-DNC
D-EDNO	MIAG MD 12				ex OE-DNO
D-EDOE	Bü131 A	30			
D-EDOF	Kl L 25 D VII R				Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen A2 (DLV-Gruppe Braun- schweig)
D-EDOL	Meindl A-7	3			ex OE-DOL
D-EDON	He 72 D			Jan. 1935 DVS Warnemünde	
D-EDOP	Fi F 5 R				Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen B1 (DLV-Gruppe Danzig-Langfuhr)
D-EDOQ	Gerner G II R b				
D-EDOT	He 64			DVL, Bln. – Adlershof	
D-EDOX	Kl L 25 d VII R	682		H. Schlerf, Mannheim; März – Nov. 1936 FFS E Freiburg	ex D-2902

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EDQA	Kl L 26				Sternmotorversion
D-EDRI	Bü 131 A				ex OE-DRA
D-EDRN	Bü 131 D-2			NSFK	
D-EDRS	d.H. 82 a	3227			ex OE-DRR
D-EDTV	Bü 133			Aug. 1939 NSFK-Motorflugschule Dresden-Heller	
D-EDTY	Kl 35				
D-EDUE	Bü 131 A	32			
D-EDUM	Fw 44				
D-EDUP	He 72 D	806			
D-EDUR	He 72 B-2				
D-EDUT	Gerner G II R c			1935 DLV-Ortsgruppe Essen	Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wettbewerbszeichen B5 (DLV-Gruppe Essen)
D-EDUV	Al L 82 b	10162		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-1706
D-EDUX	Ju A 50 ce	3524		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-1842
D-EDUZ	Kl L 25 d				
D-EDVE	Fl 184 VI		1936		Dez. 1936 durch Bedienungsfehler zerstört
D-EDVO	Fw 44			Sept./Okt. 1936 FFS E Freiburg	
D-EDVU	Bü 131 A	119			
D-EDWS	Kl L 25 d	1058			ex OE-DWS
D-EDYE	Bü 131 A			DVL, Bln.-Adlershof	
WL-EDYI	He 72				
D-EDYU	Bü 131 A	102			
D-EEBO	Fw 44				
D-EECD	Kl 106 V9			NSFK Gruppe Berlin-Mark Brandenburg	
WL-EECH	Fw 44			1939/40 Sch./FAR 24, Olmütz (Mähren)	
D-EECX	Bü 131 D			DVL, Bln.-Adlershof	
D-EEDI	Bü 131 A				
D-EEGA	Bü 131			Bernd Rosemayer; später Sch./FAR 72	
D-EEGI	Bü 131				
D-EEGO	BFW U 12 a	385		DVS Schleißheim	ex D-1371
D-EEHA	Bü 133 C			NSFK	
D-EEHO	Bü 133 C				
D-EEHU	He 172 VI		1934		
D-EEIJ	Bü 133 C			NSFK	
D-EEJA	Bü 131 A	112			
D-EEJD	Si 202 VII				
D-EEJI	Bü 133 C			NSFK	
D-EEKE	Bü 131 A				
D-EEKY	Kl 35				
D-EENO	Kl L 25				

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EEON D-EEPA	He 172 V4 Kl L 26 a II		1935		
D-EEPO D-EEQO D-EEVE D-EEZI	He 172 V? Kl 35 Bü 133 C Fw 44	1848		Juli/Aug. 1936 FFS E Freiburg NSFK Dez. 1936 – Okt. 1937 FFS (B) Halberstadt	
D-EFAA D-EFAB D-EFAE D-EFAG D-EFAL D-EFAN D-EFAP	Kl L 26 e Fw 44 F Fw 44 FAG Hamburg I Fw 44 D He 72 D Kl L 25 d VII R	392		Jan. 1935 DVS Warnemünde DLV Orstgruppe Berlin	ex D-3310; Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wett- bewerbszeichen B7 (DLV- Gruppe Dresden)
D-EFAR D-EFAT	Kl L 25 a (VII) Gerner G II R c	149		Fliegergruppe Polytechni- kum Friedberg/Hessen	ex D-1638 Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen B5 (DLV-Gruppe Essen)
D-EFAX	Kl L 25 e VII R				Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen C1 (DLV-Gruppe Hanno- ver)
D-EFAY	Bü 131 A	103		Mai–Nov. 1935 Fl.Üb.St. Böblingen; Mai–Aug. 1936 FFS E Freiburg	
D-EFAZ D-EFBA D-EFBI D-EFBJ D-EFBU D-EFCN D-EFEI D-EFEL D-EFER D-EFEZ	Kl L 26 c V Bü 131 B-3 Bü 131 Bü 131 D Bü 131 B-3 Kl 35 Bü 131 A He 72 C Gerner G II R Kl L 25 d/e VII R	436		DLV Ortsgruppe Berlin NSFK Fl.Üb.St. Ulm DVL, Bln. – Adlershof NSFK Fl.Üb.St. Herzogenaurach	ex D-2361
D-EFGN D-EFGU D-EFHE	Ar 79 He 72 Fw 44	104 1500		Fl.Üb.St. Herzogenaurach LKS 3 Wildpark –Werder	Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen D1 (DLV-Gruppe Darm- stadt) 21.4.1937 Totalschaden

Kennung	Typ	Wnr.	B.jahr	Halter	Bemerkung
D-EFHR D-EFHU D-EFIB WL-EFII	Caproni 100 He 72 Möller Stromer S Bü 131		1939	NSFK Gruppe 17 (Ostmark) DVL, Bln. – Adlershof	
D-EFIQ D-EFIV	Ju A 50 ci Fi F 5 R	3538		März 1939 Sch.(A/B)/FAR 11, Schönwalde DLV Ortsgruppe Berlin 1936/37 DVL, Bln. – Adlershof	ex D-2648 Versuchsträger für Druckverteilung an Lande- klappen
D-EFIZ D-EFKH D-EFKO D-EFKY	Kl 32 A XIV Si 202 C Kl L 25 c III Fw 44			Mai 1936 Fliegerschule Perleberg	
D-EFLC D-EFLT D-EFLV	Si 202 V13 Fl 185 VI Fl 265 VI	1579	1938 1938	Flettner – Werke Johan- nisthal, später E. St. Rechlin	am 29.4.1940 außer Dienst ge- stellt
D-EFNY D-EFOF	Bü 131 He 72			Dez. 1936 – Okt. 1937 FFS (B) Halberstadt	
D-EFOI D-EFOK	Bü 131 A Kl L 25 d VII R	105		1935 DLV Ortsgruppe Karlsruhe	Teilnahme am Deutschland- flug 1935 mit Wettbewerbszei- chen F4 (DLV – Gruppe Karls- ruhe)
D-EFOM D-EFON	He 72 C He 72 B – W	807			
D-EFOP D-EFOU	Kl L 25 d VII R Bü 131 A	627 106		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-2606
D-EFOV D-EFOZ D-EFPI	Ju A 50 ci Kl 32 A XIV Kl L 25 d VII R	3545 576		DLV Ortsgruppe Berlin	ex D-2645
				März – Nov. 1936 FFS E Frei- burg	ex D-2876; Teilnahme am Deutschlandflug 1935 mit Wett- bewerbszeichen F4 (DLV – Gruppe Karlsruhe)
D-EFPR D-EFQR D-EFQR D-EFRI D-EFRK D-EFSP D-EFTA D-EFTE	Bü 133 C – 1 Bü 133 C Bü 131 D – 1 Etrich Taube d.H. 60 G III Bü 133 C BFW M 35 Fw 44		1914	NSFK NSFK NSFK Alfred Friedrich NSFK Dez. 1936 – Okt. 1937 FFS (B) Halberstadt Juli 1937 – Jan. 1938 LKS 2 Gatow	Militär – Taube
D-EFTY	Fw 44				



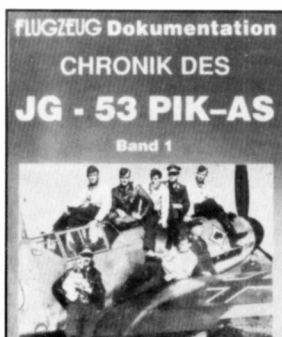
Fred W. Hotsun
"The Bremen"
 CANAV Books 1988
 206 Seiten, 71 Abb. Can\$ 22.95

FÜR SIE GELESEN

Das Buch gliedert sich in 18 Kapitel, in denen der Autor die Geschichte der Atlantik-überquerungen, Vorbereitungen und Schwierigkeiten, den ersten gescheiterten Versuch, die Durchführung und Landung auf Greenly Island, die Bergung der Maschine bis hin zum Verbleib der Beteiligten haarklein schildert.

Auf sieben Karten werden die Örtlichkeiten in Europa, geplante und tatsächliche Landgebiete in den USA bzw. Kanada, die gut recherchierte Flugroute und eine Wetterkarte gezeigt. Fünf Zeichnungen, darunter eine Explosionszeichnung und ein Vierseitenriß sowie 71 Photos vervollständigen das Werk. Sehr gut auch die Analyse des Fluges mit Strecken-, Zeit- und Geschwindigkeitsangaben, sowie einer Wetterbetrachtung. Im Anhang die Darstellung des Treibstoffsystems sowie eine Zeichnung des Instrumentenbrettes. Drei Seiten Quellenangaben und ein Index schließen ein Buch ab, daß sehr zu empfehlen ist.

Andreas Duda



Dr. Jochen Prien
"Chronik des JG 53 Pik As"
 Teil 1

Flugzeug Publikations
 Illertissen 1990

526 Seiten, über 500 Abb.
 DM 68.00

FÜR SIE GELESEN

Endlich ist sie da, die Chronik des JG 53. Doch wenn man das Buch durchblättert, tritt die große Ernüchterung ein. Gewiß, das ist die Geschichte des JG 53, aber was hat man daraus gemacht? Das auf der Schreibmaschine getippte Manuskript wurde auf fotomechanischem Wege für das Buch übernommen. Dadurch sind noch Fehler vorhanden, die bei einer gründlichen Überarbeitung hätten vermieden werden können. Störend wirken ebenfalls die handschriftlich nachgetragenen Ergänzungen in den Verlustaufstellungen. Erwähnen muß man auch die mangelhafte Herstellung des Buches; nach einigen Wochen lösen sich bereits die Seiten aus dem Einband. Aus Gründen der Produktionsvereinfachung, so der Verlag, wurde auf die angekündigten Farbfotos verzichtet. Für diesen hohen Preis stellt das Werk eigentlich eine Frechheit dar. Alle diese Mängel kann man nicht allein dem Autor anhaften, doch von seiner Mitverantwortung kann man ihn nicht

freisprechen, denn kein Verlag stellt ein Buch ohne Wissen des Verfassers her. Am Inhalt ist soweit nichts auszusetzen. Der Text ist locker geschrieben und man ist von der ersten bis zur letzten Seite nie gelangweilt. Leider vermiße ich ein Inhalts- und Namensverzeichnis; die werden wahrscheinlich im dritten Band erscheinen, doch ist es dann schon etwas sehr spät dafür. Dr. Jochen Prien gilt in Luftfahrtkreisen als ein Fachmann für die Bf 109, doch um so peinlicher sind die vielen kleinen Fehler bei den Angaben zu den einzelnen Typen- und Variantenbezeichnungen unter einigen Fotos und in den Verlustlisten. Doch letztlich schwächen diese Unzulänglichkeiten in keinem Fall den sehr guten, informativen Text und die bisher größtenteils unbekannten Fotos. Der Autor wäre sehr gut beraten, die weiteren Teile bei einem anderen Verlag herstellen zu lassen, dann würden diese Bücher vielleicht auch ihrem hohen Preis gerecht werden.

Christian Kirsch

Bf 109 – Markierungen der Luftschlacht um England

Christian Kirsch

In diesem Jahr ist es genau 50 Jahre her, daß sich die deutsche Luftwaffe und die Royal Air Force am Ärmelkanal in der Luftschlacht um England gegenüberstanden. Da der Ausgang dieses Kampfes weitgehend bekannt ist, möchte ich ausschließlich die farbigen Markierungen der Messerschmitt Bf 109, speziell ihrer Motorhaubenbemalung, behandeln. Es sind schon unzählige Bücher über die Luftschlacht geschrieben worden, doch nur wenige Autoren gehen auf diese Thematik ein, meistens werden die Markierungen, auch auf den Tragflächen und den Rudern, nur gestreift oder mit Vermutungen belegt. Durch das genaue Auswerten von Fotos, die Bf 109 E am Kanal im Jahre 1940 zeigen, kann man doch eine gewisse Systematik hinsichtlich der Motorhaubenbemalung erkennen.

Bis zum Ende des Jahres 1940 konnte man bei fast jeder am Kanal eingesetzten Jagdstaffel gelb- oder weißnasige Bf 109 E finden (Skizze 1). Die ersten so gekennzeichneten Maschinen tauchen etwa Mitte August 1940 auf, also als die Luftschlacht in ihre härteste Phase eintrat und die Jagdwaffe fast ihre gesamten Geschwader am Kanal einsetzte. Die farbige Motorhaubenbemalung sollte wahrscheinlich das Erkennen der einzelnen deutschen Verbände untereinander und gegenüber

den gegnerischen Jägern verbessern oder erleichtern. Dabei gab es eine große Anzahl von Variationen dieser Bemalung und ich möchte nun versuchen, sie zu erläutern.

Die I. Gruppe

Bei vielen Maschinen der I. Gruppe (1. bis 3. Staffel) der Jagdgeschwader kann man eine besondere Form der Motorhaubenbemalung feststellen. Die Bemalung, zumeist in gelb, reichte bis zum vorderen Teil der Kabine (Skizze 2); dabei gab es sogar noch Variationen. Die erste Bf 109 E-4 (Werk Nr. 1990), die mit dieser Bemalung bekannt geworden ist, wurde am 18. August 1940 in der Nähe von Maidstone (Kent) abgeschossen. Die "schwarze 13" gehörte zur 2./JG 3 und hatte außer der leicht grün überspritzten Motorhaube auch noch ein gelbes Seitenruder sowie gelbe Höhenruder- und Tragflächenenden. Der Pilot, Oberleutnant Helmut Tiedmann, geriet in Gefangenschaft. Eine weitere so markierte Bf 109 E-4 (Werk Nr. 5338) der 2./JG 3 wurde am 29. August 1940 bei Pevensey Castle abgeschossen. Der Pilot der "schwarzen 8", Oberfeldwebel Bernhard Lampskemper wurde ebenfalls gefangen genommen. Weitere Fotos von Maschinen dieser Gruppe zeigen, daß alle Staffeln sowie der Gruppenstab diese Bemalungen aufwiesen. Dies gilt auch für die Bf 109

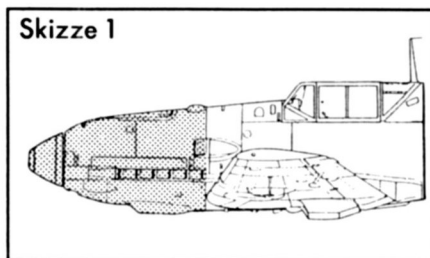
E-4 der Gruppenkommandeure Hauptmann Günther Lützow und Hans von Hahn (ab 21. August). In der darauf folgenden Zeit findet man bei fast allen ersten Gruppen der Jagdgeschwader diese Farbgebung. Bei der I./JG 2, 3, 27, 51, 52, 54 und LG 2 ist zumindest eine Maschine mit diesem Anstrich zu entdecken. Selbst die Geschwaderkommodore des JG 26, Major Adolf Galland, des JG 27, Major Max Ibel (in weiß; Skizze 3) und des JG 51, Major Werner Mölders, flogen zeitweise eine so bemalte Bf 109 E. Oftmals wurde diese Kennzeichnung wieder leicht mit Tarnfarbe überspritzt. Nicht nur bei den Maschinen der I./JG 3 ist es ersichtlich, auch bei der I./JG 2 und 54 wurde diese Nach-Tarnung verwendet.

Vielleicht tauchen noch Fotos auf, die belegen, daß diese für die I. Gruppe gebräuchliche Motorhaubenbemalung auch bei der I./JG 26, 53 und 77 verwendet wurde.

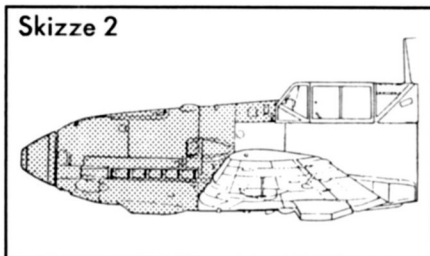
Die II. Gruppe

Die bekannteste Maschine, die die Markierung der II. Gruppe trug, war die Bf 109 E-4 (Werk Nr. 1480) des Gruppenadjutanten der II./JG 3, Oberleutnant Franz von Werra. Sie wurde am 5. September 1940 bei Marden abgeschossen, von Werra geriet dabei in Gefangenschaft. Diese Motorhaubenmarkierung taucht allerdings etwas seltener auf; nur bei der II./JG 3, 26, 27, 54 und möglicherweise bei der II./LG 2 ist sie zu finden. Das besondere Unterscheidungsmerkmal dieser Bemalung gegenüber den anderen Varianten bestand darin, daß der obere Teil der Motorhaube noch mit der ursprünglichen Oberseitentarnung sichtbar ist, während der Rest der Motorhaube (im Falle von von Werras Maschine weiß) farbig bemalt wurde (Skizze 4). Auch hier wäre es interessant zu erfahren, ob Maschinen der zweiten Gruppen anderer Jagdgeschwader ebenfalls so markiert wurden.

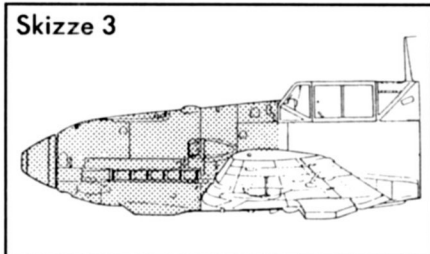
Skizze 1



Skizze 2



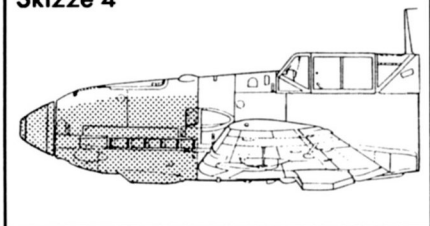
Skizze 3



Die III. Gruppe

Hier kann man nur bei der III./JG 26 eine Besonderheit entdecken. An der Maschine des Gruppenkommandeurs, Major Gerhard Schöpfel, der eine Bf 109 E-7 flog, sowie an einigen Flugzeugen der 7. und 9./JG 26 findet man dieses Merkmal. Eine solche Maschine wurde am 17. September 1940 in der Nähe von Camber abgeschossen. Die "weiße 2", eine Bf 109 E-1 (Werk Nr. 6294), wurde von Unteroffizier Karl-Heinz Bock geflogen, der in Gefangenschaft geriet. Die Maschine trug schon die neue eckige Kanzel, die ab der E-4 Serie Verwendung fand und wahrscheinlich

Skizze 4

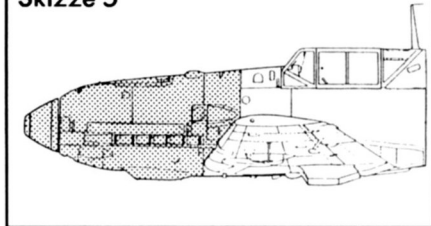


anlässlich einer Reparatur eingebaut wurde. Sie hatte ein gelbes Seitenruder und die Motorhaubenbemalung erstreckte sich bis kurz hinter den Luftansaugschacht (s. Skizze 5). Bei anderen Jagdgeschwadern konnte ich bisher noch keine so markierte Maschine der III. Gruppe ausfindig machen. Wie bei den I., II. und III. Gruppen wurden auch beim Geschwaderstab neben den besonders markierten Bf 109 E auch Maschinen mit der einfachen Motorhaubenbemalung geflogen (Skizze 1).

Die Markierungsfarben

Als Markierungsfarben wurden eigentlich nur Gelb und Weiß verwendet. Während die gelbe Farbe anfänglich überwog, trat die weiße Farbe gegen Ende der Luftschlacht etwas in den Vordergrund. Zusammen wurden die beiden Markierungsfarben wahrscheinlich, soweit bisher bekannt, nicht an einer Maschine angebracht. Gelb wurde lediglich am Leitwerk einer rotnasigen Bf 109 E-7 (Werk Nr. 6410) gefunden. Diese Maschine der 5./LG 2 wurde am 8. Februar 1941 über dem Flugplatz Hawkinge von britischer Flak abgeschossen, wobei der Flugzeugführer, Leutnant Werner Schlether, ums Leben kam. Die Markierungsfarbe Rot spielte somit während der Luftschlacht um England offensichtlich keine große Rolle. Eine Ausnahme bildete Major Werner Mölders, der im Oktober 1940 in St. Omer eine Bf 109 F-0 oder F-1 (Werk Nr. 5623) flog, die eine

Skizze 5



rote Motorhaube und einen roten unteren Teil des Seitenruders besaß. Als exponierter Jagdflieger und Kommodore des JG 51 wurde ihm die Gelegenheit eingeräumt, die ersten Bf 109 F im Einsatz an der Kanalfrent zu erproben. Die Bf 109 von Hauptmann Hans von Hahn als Kommandeur der III./JG 2 trug im Spätsommer ebenfalls eine rote Motorhaube und ein rotes Seitenruder. Warum dann anstelle von Gelb und Weiß, Rot als Markierungsfarbe verwendet wurde, ist nicht bekannt. Offensichtlich gab es noch mehrere "rote" Maschinen.

Die Zeit nach der Luftschlacht um England

Im weiteren Verlauf des Krieges findet man bei vielen Jagdverbänden, die noch mit der Bf 109 E ausgerüstet waren, Flugzeuge mit der "Kanalmarkierung". Entgegen vieler Behauptungen existierten 1940 an der Kanalfrent keine farbigen Rumpfbänder. Erst im April 1941, mit Beginn des Balkanfeldzuges, findet man die ersten gelben Rumpfbänder an den Bf 109 E und F. Die Markierungsfarbe Gelb wurde dann bis Ende des Krieges an allen Fronten (mit Ausnahme Nordafrikas) an den meisten Front-, Schul- und Beutemaschinen als Erkennungsfarbe verwendet.

Quellen:

After The Battle Publications:
"The battle of Britain then and now" Mk V
"The Blitz then and now" Band 1-3

Schnell !

Schnell und zuverlässig erhalten Sie die neueste Ausgabe der *AVIATIK* – DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE als Abonnent.

4 x Deutsche Luftfahrt und nichts anderes
für nur 30.–DM im Jahr !

Bitte senden Sie den ausgefüllten Coupon an:

FLUG Verlag Berlin
Uwe W. Jack
Geygerstraße 8
1000 Berlin 44

überweisen Sie bitte 30.–DM (Ausland: 35.–DM)

auf unser **Konto 4742 45 108**

Postgiroamt Berlin
BLZ 100 100 10



GRATIS!

erhalten Sie den Nachdruck der Betriebsanleitung Teil 0 der Me 163, wenn Sie *AVIATIK* jetzt abonnieren. Da viele Leser die *AVIATIK* 1 erst sehr spät erhalten haben, verlängern wir unsere Aktion bis zum 31.12.1990 (Poststempel).

Bitte senden Sie mir die *AVIATIK* – DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE ab Heft 3 ins Haus.
Ein Jahresabonnement kostet 30.–DM (Deutschland), Ausland 35.–DM. Die
Kündigungsfrist beträgt sechs Wochen zum Ende des Jahresabonnements.

Name

Ort

Strasse

Nachbestellung:

1

Unterschrift

Datum

2

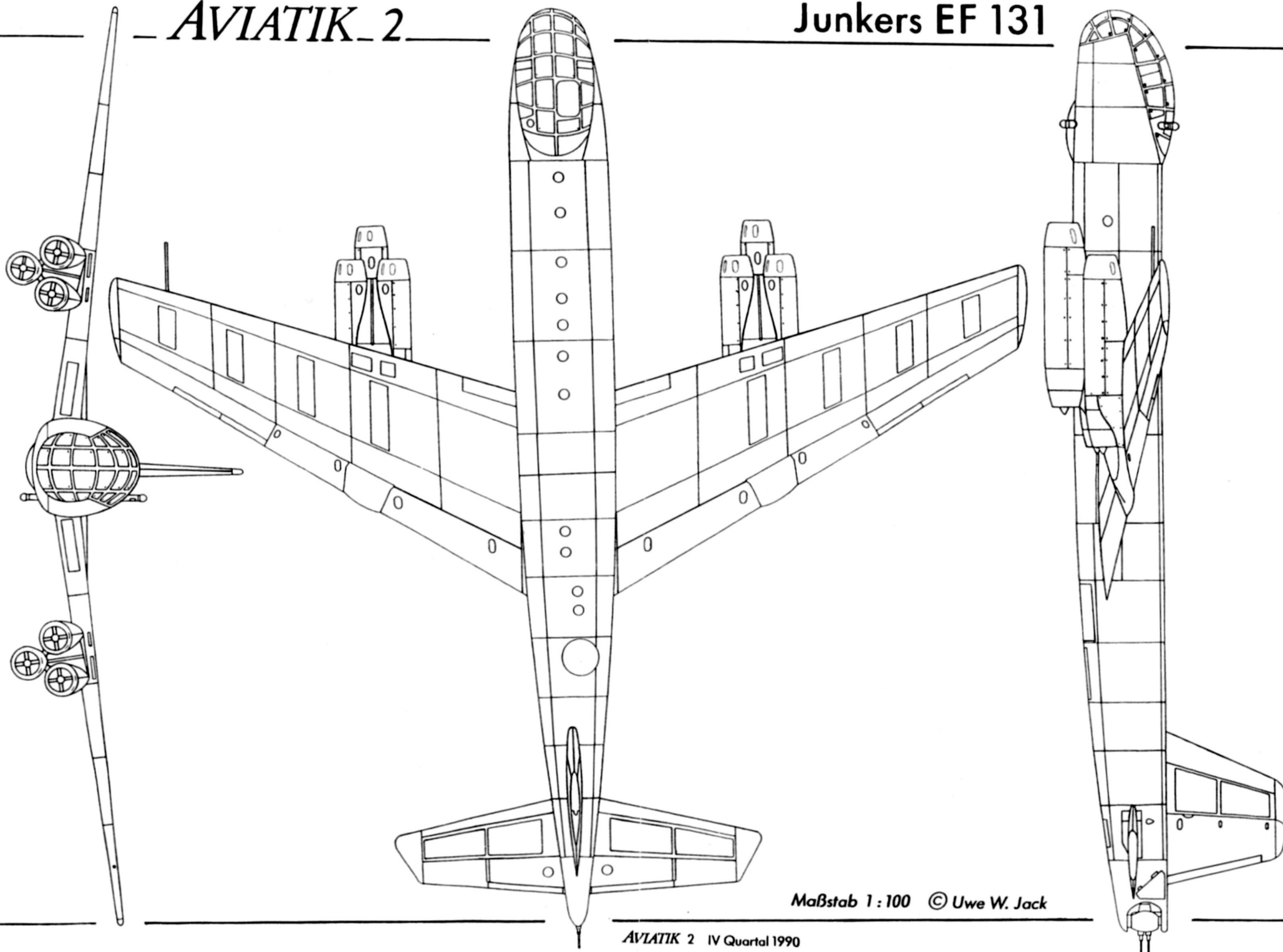
Diese Erklärung kann ich innerhalb von 14 Tagen schriftlich widerrufen.

Unterschrift

Datum

AVIATIK 2

Junkers EF 131



Maßstab 1 : 100 © Uwe W. Jack

AVIATIK 2 IV Quartal 1990

SUCHE / BIETE

Suche Unterlagen über **EJGr West, Ost, Süd, Nord**, sowie über die **EJG 1, 2** und **NJG 101** und **102**.

Sven Carlsen, Bredstedter Str. 10,
2000 Hamburg 70

Ar 240: Jeder Interessent kann gegen Einsendung eines adressierten und mit 100 Pf. freigegebenen Rückumschlages (C 5) eine kritische Stellungnahme von Theodor Mohr und mir zum "Flugzeug Profile" des gleichen Titels kostenlos erhalten.

Dipl.Ing. Karl Kössler, Trinchenberg 2,
3302 Cremlingen

Suche zur Rekonstruktion eines **Gerätebrettes (Ta 152)** einige Instrumente wie Höhenmesser (bis 16 km) FI 22321-16, Kabinendruckanzeiger FI 22325, elektr. Kraftstoffverbrauchsanzeiger FI 127-1115 G oder 127-1122 G.

Theo Lederer jun., Postfach 100,
8173 Bad Heilbrunn

I am writing a book on **german helicopters** and autogiros for monogram Aviation. I would welcome contact with anyone who has any rare photographs.

S.M. Coates, 150 Uplands Road, West Moors
WIMBORNE Dorset BH22 0EY, GB

Suche Unterlagen über **Ju 88 - Nachtjäger**, speziell mit Spanner-Gerät.

Andreas Duda, Königin-Elisabeth-Str. 5,
1000 Berlin 19

Biete wegen Hobbyaufgabe - **Plastikmodellbausätze 1:72** (Vaku und Spritzguß), auch osteuropäische. Bitte Liste unter Beifügung von Rückporto anfordern.

Horst Thürling, Eichenauer Weg 50,
1000 Berlin 47

Suche Fotos, Unterlagen und Informationen über die **Junkers Ju 252/352**.

Heinz J. Nowarra, Im Seegarten 10,
6113 Babenhausen 5

Contact wanted with any historian who has information or photographs of **Luftwaffe aircraft in norway**. I have a big collection, so exchange of material should be no problem.

Knut Maesel, Hellemyrtoppen 87,
N 4628 Kristiansand

Kostenlose Kleinanzeigen

können alle **AVIATIK**-Leser in der **SUCHE/BIETE**-Rubrik platzieren.

Nur nichtgewerbliche Anzeigen werden angenommen, eine Verpflichtung zum Abdruck besteht nicht. Für den Inhalt übernehmen wir keine Garantie.

"Transporter - wer kennt sie schon!" Dieses Buch (89 Seiten, sehr viele Abbildungen, zum Teil farbig) ist noch zu haben. Preis 10.- DM einschließlich Porto und Verpackung. Bitte an den Autor senden:

Dipl.Ing. Karl Kössler, Trinchenberg 2,
3302 Cremlingen

Suche Informationen zu einer **Messerschmitt Bf 109 E** mit dem Kennzeichen CK+NC oder Maschinen aus dem Kennzeichenblock CK+N? auf Jagdschulen oder bei Überführungsge-schwadern. Suche ehemalige Angehörige der I und II / SG 1 aus dem Zeitraum 1944 / 45.
Christian Kirsch, Reuterstr. 94, 1000 Berlin 44

Aufklärerfotos 1. Weltkrieg: Luftbilder über Frankreich und England (London und Rochester) aufgenommen, tragen folgende Inschriften:

Fliegerabt. 5 (LB) und (Flug Nr. 27) 21. Mai 18, sowie Führer: Lt. Drechsel / Beobachter: Foell und Führer: Saint Mont / Beob.:Lt. Priebe.

Wer kann Hinweise auf den Verband und näheres über Einsatzplätze und Personal angeben? Kontakt über:

Uwe W. Jack, Geyger Str. 8, 1000 Berlin 44

Tragflächenfund in Berlin–Gatow

Seit fast einem Jahr werden auf dem Gelände der ehemaligen Luftkriegsschule 2 und jetzigem Fliegerhorst der Royal Air Force in Berlin–Gatow Munitionssucharbeiten durchgeführt. Dabei fand man Anfang Juni 1990 in nur 30 cm Tiefe die Tragfläche eines deutschen Jagdflugzeuges. Daraufhin wurde das Berliner Museum für Verkehr und Technik um einen Experten zur Identifizierung der Tragfläche gebeten.

Wenige Tage später erschien in einer berliner Tageszeitung ein kurzer Artikel mit einem Foto des Fundstücks. Darin gab der Vertreter des Museums an, die Tragfläche stamme von einer Messerschmitt Bf 109. Aber selbst ein einfacher Modellbauer hätte erkennen können, daß die Fläche keinesfalls zu diesem Jagdflugzeug gehörte.

Hatte sich der "Experte" etwa geirrt? Um der Sache genau auf den Grund zu gehen, beschloß ich mit einem weiteren Mitglied vom "Verein für deutsche Luftfahrtgeschichte e.V." Gatow einen Besuch abzustatten. Der zuständige britische Mitarbeiter, Herr Muths, zeigte uns freundlicherweise das Fundstück. Ganz hinten in der Halle 8 lag die Tragfläche. Dabei kam auch beiläufig heraus, wie der Experte des Museums seine Identifizierungstätigkeit verrichtete. Dieser näherte sich in der dunklen Halle der Fläche auf etwa 20 Meter und fällte sein "Expertenurteil"; ein peinlicher Vorfall.

Vor uns lag jedoch zweifelsfrei die Tragfläche einer Focke Wulf Fw 190. Sie befindet sich unter den gegebenen Umständen in einem guten Zustand. Die Tragflächenvorderkante und der Randbogen ist etwas einge-

drückt und eingerissen, das Querruder fehlt und die Landeklappen sind völlig verbeult. Überraschenderweise ist der Anstrich in guter Verfassung und zeigt auf der Oberseite Mittel- und Dunkelgrau und auf der Unterseite ein etwas grünstichiges Blau. Das Balkenkreuz auf der Oberseite besteht nur aus weißen Winkeln. An einigen Stellen blättert die Farbe ab und darunter kommt die rostrote Grundierung zum Vorschein. In der Tragflächenwurzel steckt noch ein abgebrochenes Maschinengewehr. Leider war es nicht genau zu identifizieren, da es total versandet ist. Eine exakte Typenbestimmung kann deshalb noch nicht vorgenommen werden. Gewißheit besteht jedoch darüber, daß es keinesfalls eine Fw 190 D ist.

Das Fahrwerksbein ist ebenso wie ein Teil der Fahrwerksabdeckung vorhanden. Außer der Tragfläche sind noch andere Teile gefunden worden. Der Rest der Maschine ist bisher jedoch noch nicht aufgetaucht. Aussagen von Anwohnern des Flugplatzes zufolge wurden dort bei Kriegsende viele deutsche Flugzeuge vergraben.

Durch Zeitungsartikel wurden Spekulationen darüber ausgelöst, zu welcher Einheit die Maschine stammen könnte. In den letzten Kriegsmonaten lagen dort auch mit der Focke Wulf Fw 190 ausgerüstete Jagdeinheiten. Im März 1945 wurde die 1./JG 4 in Gatow aufgelöst und im April lag eine bisher unbekannte Jagdstaffel (JG 6 ?) auf dem Platz. Bei der Kapitulation wurde auch eine Gruppe des Schlachtgeschwaders 1 in Gatow von den sowjetischen Truppen gefangengenommen. Britische Fotos von 1945, zeigen verschiedene deutsche Flugzeuge – darunter auch Fw 190 – Wracks am Platzrand.

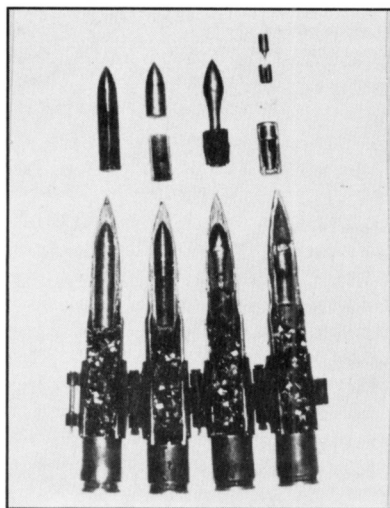
Die gefundene Tragfläche soll dem Museum für Verkehr und Technik übergeben werden. Da an der Fläche bislang keine Säuberungs- und Konservierungsarbeiten vorgenommen wurden, steht zu befürchten, daß der Anstrich bald völlig abgeblättert ist. Ferner ist nicht auszuschließen, daß das Fundstück, ebenso wie viele andere interessante Gegenstände der deutschen Luftfahrtgeschichte, die das Museum erhalten hat, in einem Depot verschwindet und somit Interessierten vorenthalten wird. Es stimmt traurig, wenn man auf Grund des vorstehenden Beispiels erkennen muß, über wie wenig Sachkenntnis die Mitarbeiter eines durchaus renommierten Museums verfügen und welche Arbeitsweise an den Tag gelegt wird.

Christian Kirsch

Ju 87 – Besatzung gesucht

Im Auto + Technik Museum Sinsheim befindet sich die Ju 87, die vor einem Jahr bei St. Tropez aus dem Mittelmeer geborgen wurde. Luftwaffen-Fachmann Werner Wendel bemüht sich jetzt Licht in die Vergangenheit der Maschine zu bringen:

1. Am 16. August 1944, gegen 20⁰⁰ Uhr flogen Stukas einen Angriff gegen alliierte Landungskräfte bei St. Tropez, dabei wurden eine oder mehrere Maschinen abgeschossen. Dies dürfte wahrscheinlich der Absturztermin sein.
2. Nach dem Typenschild handelt es sich um eine Ju 87 B, gebaut im Juni 1940.
3. Die Ju 87 gehörte, dem Abzeichen nach, zur 4. Staffel des Stukageschwaders 77. Im August 44 lag eine Ergänzungseinheit dieses Geschwaders in Frejus, ca. 30 km von St. Tropez entfernt.
4. Das Kabinendach war ordnungsgemäß entriegelt und geöffnet.
5. Aus den Bordwaffen war kein Schuß abgegeben worden. Gegurtet waren Hartkerngeschosse, Hartkern mit Leuchtspur, Hartkern mit Phosphor und Explosivgeschosse mit Phosphor.



OBEEN : Schnittmodelle der Munition, die zum Teil noch funktionsfähig war!

6. Die Tragflächenenden trugen an den Unterseiten noch gelbe Farbreste, die auf einen Einsatz in Rußland hinweisen. Vermutlich wurde die Maschine von der 4. Staffel an die Ergänzungseinheit in Frejus abgegeben und kam dort zu ihrem letzten Einsatz.

Wir hoffen, daß die Leser etwas zur Klärung des Schicksals der Besatzung beitragen können:

1. Wer war 1944 in Frejus stationiert?
2. Wer kann sich an die Ereignisse des 16. August erinnern?
3. Wieviele Maschinen flogen den Einsatz und wieviele kehrten nicht zurück?
4. Wer kann uns Fotos aus dieser Zeit zur Reproduktion überlassen?

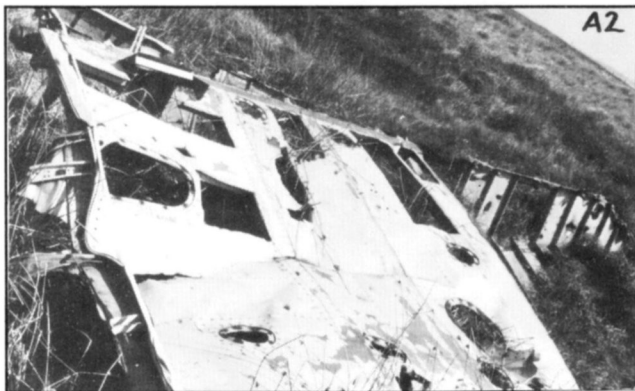
Wenden Sie Sich bitte an:

Auto+Technik Museum	Werner Wendel
Obere Au 2	Jacob-Goedecker-Str. 80
6920 Sinsheim	6500 Mainz
07261 / 61116	06131 / 41314

K. Böckle / Auto+Technik Museum

Fluggeschichte Aktuell

RECHTS: In einem abgelegenen Gebiet in der ehemaligen DDR hat unser Leser Herr Kleist vier Tragflächen entdeckt. Es könnte sich um 2 He 111-Flächen und je eine der He 114 und Ar 196 handeln. Versuche ein Museum zur Bergung zu veranlassen sind bislang fehlgeschlagen. So verrotten die Tragflächen weiter!



Ju 88 im Mittelmeer gefunden

Als der Taucher Luc van Rell nach dem Wrack einer Ju 87 suchte, stieß er unerwartet auf das Wrack einer anderen Junkers-Maschine: einer Ju 88.

Das Flugzeug liegt 55 Meter tief im schlammigen Untergrund und ist nahezu komplett. Es fehlt nur der rechte Motorblock. Der verglaste Bug ist eingedrückt und die Abwurfschleuse wurde offensichtlich von der Besatzung beim Verlassen der Maschine abgesprengt. Der Rumpf ist in zwei Teile zerbrochen. Das letzte Drittel und das Leitwerk ruhen auf der rechten Tragfläche. Diese Schäden resultieren wahrscheinlich von dem Zug eines Schleppnetzes; Teile davon befinden sich noch am Rahmen der Bugkanzel.

Bis heute war es noch nicht möglich, Teile zu finden, die eine Identifizierung des Typs (wahrscheinlich Ju 88 A) zulassen. Nur eine Propellerhaube in den Farben Grün und Gelb gibt vage Hinweise. Einige Instrumente tragen Tafeln mit Seriennummern, die für die Nachforschungen wenig dienlich sind. Ein Zeitzeuge glaubt, den Absturz Anfang August 1944 gesehen zu haben. An Bord gefundene Ausrüstungsgegenstände lassen jedoch den Schluß zu, daß die Maschine bereits im Mai 1943 ins Meer gestürzt sein könnte.

Christian Kirsch

Bf 109 Berta gefunden ?

Großes Glück soll den Schleißheimern widerfahren sein. Laut uns zugetragener Gerüchte haben sie bei Grabungsarbeiten eine nahezu vollständige Messerschmitt Bf 109 B gefunden. Sollte sich diese Meldung bewahrheiten, könnten wir demnächst eine frühe Version des legendären Jagdflugzeuges bewundern. Von den mit dem Jumo 210-Motor ausgerüsteten Baureihen ist bislang keine einzige Maschine erhalten. Wir werden weiter berichten.

Christian Kirsch

Tankanhänger wird restauriert

Die auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof stationierte US Air Force hat dem Verein für Deutsche Luftfahrtgeschichte e.V. einen Tankanhänger geschenkt. Der Wagen stammt noch aus Beständen der alten Luftwaffe in Tempelhof. Seine ursprünglichen Scheibenräder wurden durch Fw 190-Räder ersetzt. Anbauten, wie z.B. die Pumpe sind nicht mehr vorhanden. Da nur noch wenige Bodengeräte erhalten sind, wird der Verein das Fahrzeug restaurieren und einem Museum übergeben.

Uwe W. Jack

Junkers Ju 88 A-16 mit Doppelsteuer

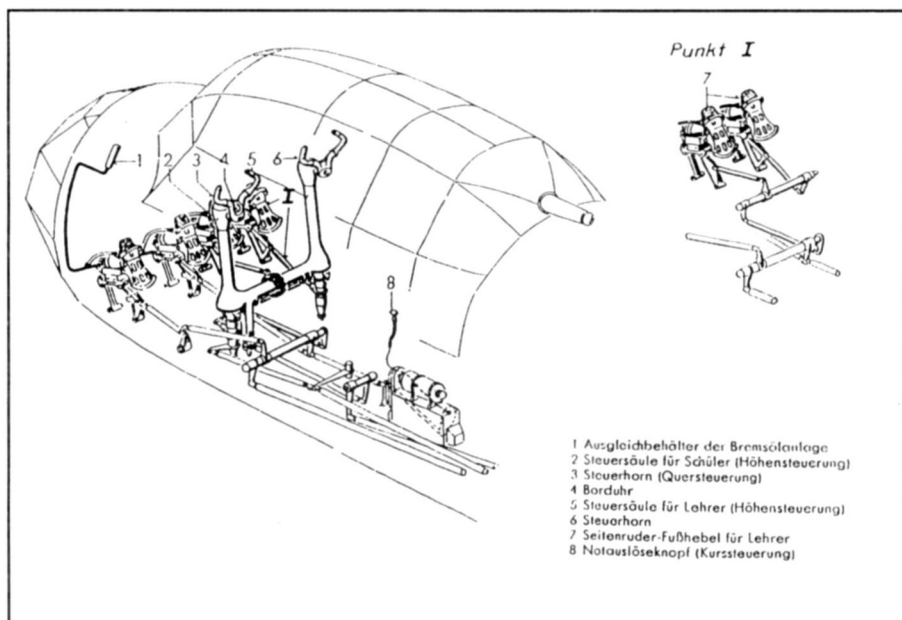
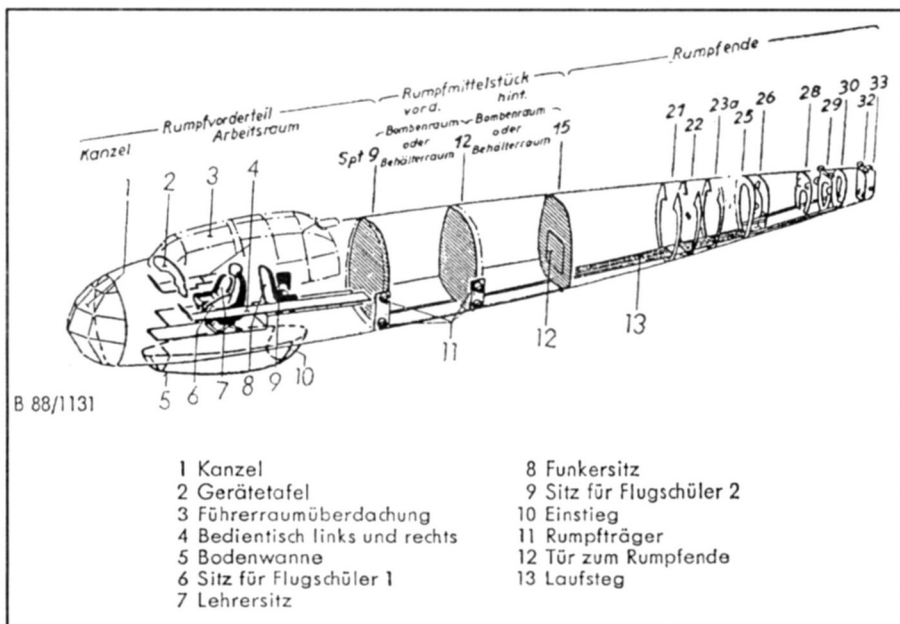
Andreas Duda

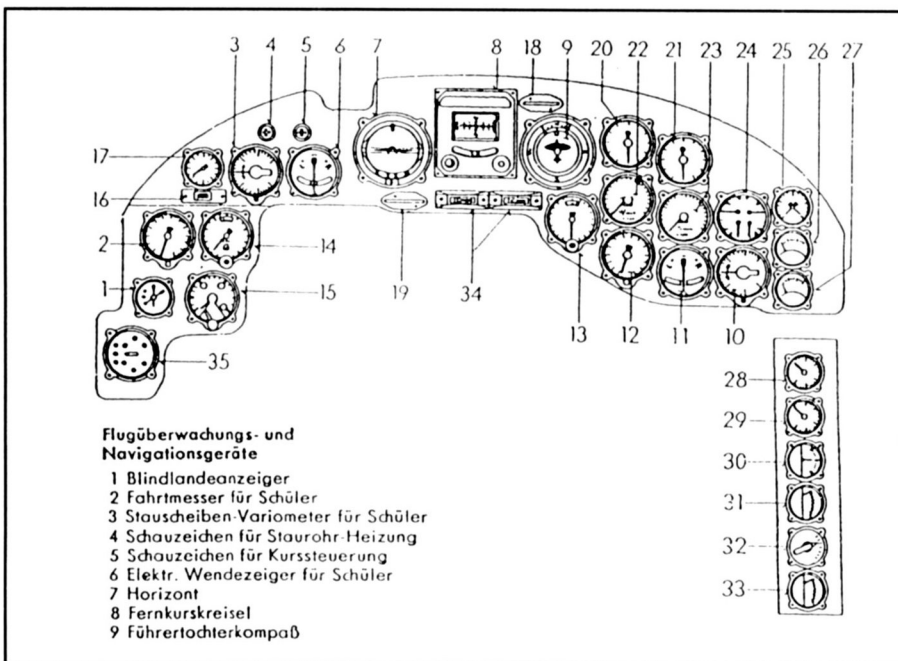
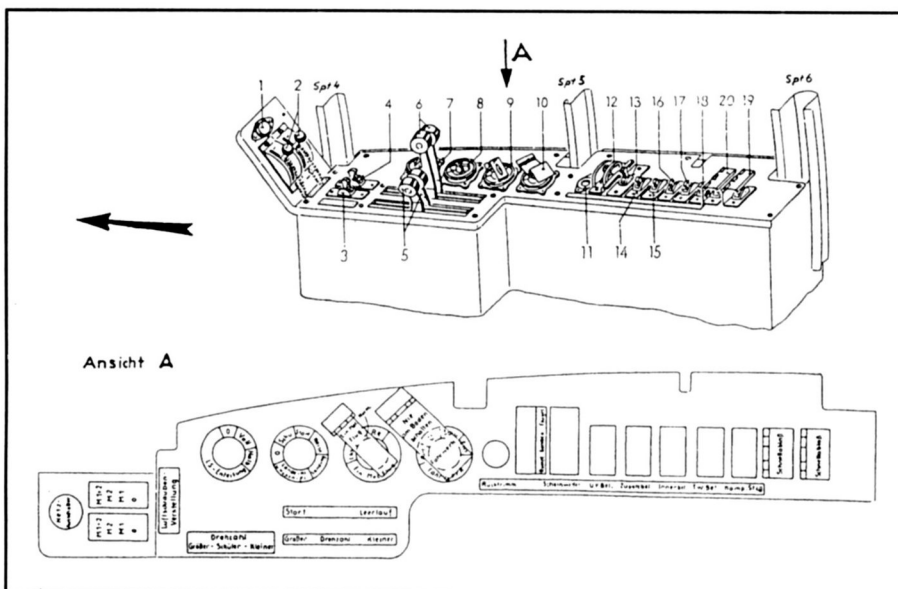
Es gibt deutsche Flugzeugtypen, von denen man oft glaubt, daß sie nur noch durch aufsehenerregende Prototypen oder Frontumbauten wieder interessant werden könnten. Weit gefehlt! Es gibt genug Varianten, von denen noch kein Foto bekannt geworden ist oder ihnen zugeordnet werden konnte. Zu diesem Kreis gehört zweifellos die Junkers Ju 88 A-16 Schulmaschine. Die Junkers Ju 88 A-16 wurde aus A-4 Serienflugzeugen umgebaut. Ausgelegt war sie für eine Besatzung von vier Mann: Einen Fluglehrer, zwei Flugschüler und einen Funker. Der Einstieg erfolgte durch den früheren C-Stand in der Bodenwanne. Der erste Flugschüler saß auf dem Sitz des Flugzeugführers dessen Unterbau dem der Ju 87 entsprach, der Lehrer rechts daneben, der zweite Flugschüler auf dem Klappsitz rechts und der Funker auf seinem angestammten Platz, bei dem allerdings die Seitenverstellung blockiert war. Letzterer hatte auch die einzig verbliebene Bewaffnung im B-Stand zu bedienen.

Der eigentliche Umbau bestand in der Verbreiterung der Rumpfunterschale, um bessere Platzverhältnisse zu schaffen. Hierzu wurde sie an ihrer breitesten Stelle um 200 mm verbreitert, was zur Folge hatte, daß die Mittelholme, die Haupt-Versteifungsprofile sowie die Rumpfhaut im Bereich von Spant 3 (Glashauben-

ende) bis 8 a (Höhe der Hinterkante des letzten Seitenfensters) geändert werden mußte. Bezüglich dieser Maßnahme sei noch einmal an die beengten Platzverhältnisse in der Ju 88 erinnert: Der Führersitz hatte einen derartigen Abstand zur linken Rumpfwand, daß ein Bedientisch Platz hatte. Dieser wurde auch bei der A-16 beibehalten. Lediglich das Neunlampengerät für das Fahrwerk wanderte auf eine Position links unten in der Gerätetafel und der Schalter für Kurssteuerung bei Einmotorenflug, wurde in den rechten Bedientisch verlegt. Der Bombenschützensitz rechts, ließ allerdings nicht mehr genügend Platz für einen zweiten Bedientisch. Durch die derart umgebaute Rumpfunterschale mußte auch das Führerraumdach vorn (fester Teil) und hinten gegenüber der Serie entsprechend geändert werden. Da mir leider weder Konstruktionszeichnungen noch ein eindeutig zugeordnetes Foto vorlag und das Führerraumdach im A-16 Handbuch weiterhin eine mittig verlaufende Verstrebung hat, bin ich zusammen mit Herrn Michael Merker zu der Auffassung gelangt, daß beim Umbau des Führerraumdaches die seitlichen Scheiben durch längere ersetzt und im Neigungswinkel flacher eingebaut wurden. Die Verstrebung des festen Teils müßte dann entsprechend geändert worden sein.

Die zweite Umbaumaßnahme betraf die





Bedientisch, rechts

- 1 Netzausschalter
- 2 Zündschalter links und rechts
- 3 Kippumschalter für VS-Verstellung, links
- 4 Kippumschalter für VS-Verstellung, rechts
- 5 Drehzahlwahlhebel für Fluglehrer
- 6 Drosselhebel für Fluglehrer
- 7 Paketschalter für Luftschraubenenteisung
- 8 Paketumschalter für Landeklappen- und Höhenflappenbetätigung
- 9 Schalter für Kurssteuerung (Einmotorenflug)
- 10 Paketschalter für Fahrgestell-Betätigung E 830
- 11 Druckknopfschalter für Rücktrimmung
- 12 Bombenwahlschalter
- 13 Wertschalter für Scheinwerfer
- 14 Kippumschalter für UV-Beleuchtung
- 15 Schalter für Zusatzbeleuchtung
- 16 Kippumschalter für Innenbeleuchtung
- 17 Kippumschalter für T.W.-Beleuchtung
- 18 Kippumschalter für Kompaßstütze
- 19 Kippumschalter für Schnellablaß im 1. Bombenraum
- 20 Kippumschalter für Schnellablaß im 2. Bombenraum

Gerätetafel im Führerraum

- | | |
|------------------------------|--------------|
| 10 Stauscheiben-Variometer | } für Lehrer |
| 11 Elektr. Wendezeiger | |
| 12 Fahrtmesser | |
| 13 Kontakt-Höhenmesser | |
| 14 Fein- und Grobhöhenmesser | |
| 15 Elektrischer Höhenmesser | |

Schalter und Triebwerksgeräte

- 16 Umschalter für Kraftstoff-Verbrauchsmessung
- 17 Anzeigergerät für Kraftstoff-Verbrauchsmessung
- 18 Schieber für Betriebsdatentafel
- 19 Schieber für Deviationstafel
- 20 Ladedruckmesser für Motor, links
- 21 Ladedruckmesser für Motor, rechts
- 22 Drehzahlmesser L
- 23 Drehzahlmesser R
- 24 Vierfachdruckmesser für Kraft- und Schmierstoff
- 25 Doppeldruckmesser für Druckölanlage
- 26 Anzeigergerät für Kühlstoff-Temperatur L
- 27 Anzeigergerät für Kühlstoff-Temperatur R
- 28 Druckmesser für Sauerstoff
- 29 Druckmesser für Sauerstoff
- 30 Anzeigergerät für Außenlufttemperatur
- 31 Kraftstoff- und Schmierstoff-Vorratsmessung
- 32 Umschalter für Kraftstoff- und Schmierstoff-Vorratsmessung
- 33 Kraftstoff-Vorratsmesser
- 34 Schalter für Lastenträger-Absprengung
- 35 Neunlampengerät

Steuerung im Führerraum. Die eingebaute Doppelsteuerung für Schüler und Lehrer umfaßte zwei neue Steuersäulen mit dem dazugehörigen Lagern, Stoßstangen, Umlenkhebeln und Anschlüssen zu den vorhandenen Steuerorganen. Anzumerken ist, daß der Abstand der Seitenruder-Fußhebel auf der Schülerseite der Serie entsprach und die des Lehrers enger zusammenlagen. Auch die Drossel- und Drehzahlwahlhebel waren auf die oben genannte Art mechanisch miteinander verbunden. Das Steuerhorn der linken Steuersäule erhielt auf dem rechten Arm den Richtungsgeber LRB 9 für Kurssteuerung und auf dem linken den Bomben-Auslöseknopf. Auf dem rechten Arm des anderen Steuerhorns befand sich der Schiebeschalter für die elektrische Höhentrimmung. Desweiteren wurde die bisherige mechanisch-hydraulische Fahrwerks-Betätigung durch den Einbau von Endmoment-schaltern in den Bedientisch in eine elektrisch-hydraulische Betätigung umgebaut.

Leider waren weder Produktionszahlen, noch Angaben, welche Werknummern umgebaut wurden, zu ermitteln. Ich möchte mich an dieser Stelle vor allem bei Herrn Michael Merker bedanken, mit dem ich stundenlang über Zeichnungen saß und der mir beim Grübeln half.

Quelle : Werkschrift 2088 A-16 "Ju 88 A-16 Flugzeug-Handbuch" Teil 0, 1, 2, 4, 7 und 9A. (Stand Juli 1944)

Lieber Leser

sicher werden Sie die *AVIATIK-DEUTSCHE FLUGGESCHICHTE* noch Jahre nach ihrem Erscheinen zur Hand nehmen. Wenn Sie zu einem Beitrag Ergänzungen geben können, senden Sie diese auch jetzt noch an die Redaktion. Autoren sitzen oft lange Jahre an "ihrem Thema" und freuen sich über jeden Hinweis.

Vielen Dank !

RÜCKBLICK

Diese Informationsserie erscheint zweimal jährlich und soll – soweit es das Quellenmaterial des Autors zuläßt – einen Überblick über spektakuläre Ereignisse der deutschen Luftfahrtgeschichte, die jeweils volle Jahrzehnte zurückliegen, gewähren.

10. Oktober 1870

Das bei Beginn des deutsch–französischen Krieges durch den Engländer Coxwell aufgestellte preußische Luftschiffer–Detachment wird auf Befehl des Hauptquartiers wieder aufgelöst. Die Truppe erweist sich als ungeübt und somit nicht einsatzfähig.

2. Juli 1900

Jungfernfahrt des Luftschiffes LZ 1. Aus einer schwimmenden Halle auf dem Bodensee startet das Luftschiff mit 5 Passagieren zu der 18 Minuten währenden Fahrt. Der Zeppelin besitzt eine Länge von 128 Metern und einen Durchmesser von 11,65 Metern. Zwei 16 PS–Daimler–Motoren treiben das mit Wasserstoff gefüllte Schiff an. Der Zeppelin mußte seinen Aufstieg wegen eines Defektes, der die Manövrierfähigkeit einschränkte, abbrechen und wurde in der Nacht in seine Halle zurückgeschleppt.

8. Juli 1910

Abschluß eines Vertrages zwischen dem Kriegsministerium und den Albatros–Werken, in den u.a. folgendes geregelt wurde: Die Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen erhält unentgeltlich einen Farman–Flugapparat, auf dem durch den Werksingenieur Brunnhuber (Dr. Brück) Offiziere zu Flugzeugführern ausgebildet werden sollen. Neben Honorar– und Haftungsregelungen enthält er die Verpflichtung der Militärbehörde, das Fluggerät unterzubringen und zu bewachen.

11. Juli 1910

Hermann Dörner gewinnt in Berlin–Johannisthal den 3. Lanz–Preis der Lüfte in Höhe von 3000 Mark auf dem von ihm konstruierten Dörner–Eindecker T II.

7.–13. August 1910

In Berlin–Johannisthal findet die 1. Herbst–Flugwoche statt. 13 Motorflieger nehmen teil. Als "Markstein der deutschen Aviatik" wird der gleichzeitige Flug von sieben Maschinen gefeiert. Auffällig ist die Anwesenheit führender Militärs während des Wettbewerbes. Thelen, Jeannin, Wiencziers und Engelhard belegen die ersten Plätze und erhalten Geldpreise.

25. September 1910

Wettfahrt für Wasserstoff–Ballone des Vereins für Luftschiffahrt von Bitterfeld und Umgebung. Es beteiligen sich 11 dieser Fluggeräte. Der Verbrauch an Wasserstoff beträgt 12.500 m³; 347 km ist die größte zurückgelegte Entfernung.

9.–16. Oktober 1910

In Johannisthal nehmen 20 deutsche Flieger an der 2. Herbst–Flugwoche teil. Eugen Wiencziers erreicht eine Flughöhe von 1560 Metern. Aufsehen erregt die erste öffentliche Vorstellung einer in den Rumppler–Werken nachgebauten "Etrich–Tauben".

18. Dezember 1910

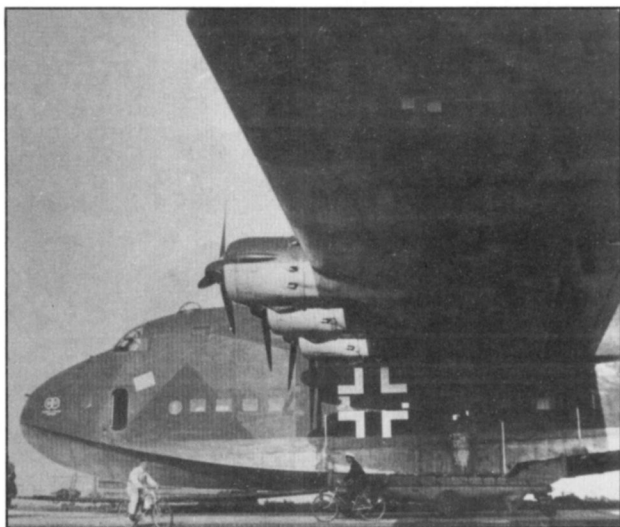
Ankauf des bislang unentgeltlich genutzten Farman–Flugapparates durch die Heeresverwaltung. Er wird als "B 1" das erste offizielle deutsche Militärflugzeug.

15. Juli – 31. August 1920

Auf der Rhön wird der erste Gleit– und Segelflugwettbewerb in Deutschland mit 25 Teilnehmern durchgeführt. Erstmals erfolgt dabei der Gummiseilstart eines Segelflugzeuges.

7. September 1940

Erstflug der Blohm & Voss BV 222 V 1 D-ANTE (Werk-Nr. 222/365) mit Flugkapitän Rodig. Der Start erfolgte auf der Elbe. Die Maschine war mit sechs Bramo 323-R Faf-nir 9 Zylinder-Stern-Motoren (je 1000 PS) ausgerüstet. Das Flugboot erhielt 1942 nach Zuweisung der Typenbezeichnung A-1, das Kennzeichen CC+ER und den Namen "Wiking". Später die Verbandskennung X4+AH. Im Februar 1943 versank es vor Athen. (Foto Nowarra)



4. September 1920

Wolfgang Klemperer stellt mit seinem Segelflugzeug "Schwarzer Teufel" auf der Wasserkuppe mit einem Flug von 2 Minuten und 22 Sekunden Dauer und 1.830 Metern einen neuen Gleitflugrekord auf.

12. August 1930

Robert Kronfeld erfliegt auf der Wasserkuppe mit seinem Segelflugzeug "Wien" mit 2.250 m Höhe und 164 km Entfernung (bis Marktrewitz) zwei Rekorde.

18. – 25. August 1930

Wolfgang von Gronau fliegt mit seiner Besatzung Eduard Zimmer (Pilot), Fritz Albrecht (Funker) und Franz Hack (Mechaniker) mit dem alten Do J Amundsens-Wal von Sylt über die Faröer-Inseln, Island, Grönland und Labrador nach New York.

11. September 1930

Erstflug der einmotorigen Junkers Ju 52 (Werk-Nr. 4001) mit dem wassergekühlten BMW VII aU-Motor (Fabr.Nr.57002), der eine Maximalleistung von 685 PS und eine Dauerleistung von 600 PS hergab. Der Flug unter Flkpt. Wilhelm Zimmermann verlief ohne besondere Vorkommnisse.

27. September 1930

In Berlin-Reinickendorf übernimmt Rudolf Nebel für eine symbolische Jahresmiete von 10 Reichsmark ein ehemaliges Artillerie-Schießgelände für die Erprobung der von seiner Gruppe entwickelten Flüssigkeitsraketen. Nach dem sich das Militär für seine Arbeit interessierte, wurden die Entwicklungen 1933 von der Reichswehr übernommen und Privatinitiativen unterbunden.

4. Oktober – 18. November 1930

Europa-Rundflug der Junkers G 38 (D-2000). Der 9.000 km-Flug führte von Dessau über Prag, Wien, Budapest, Belgrad, Bukarest, Constanza, Konstantinopel, Athen, Rom, Marseille, Barcelona und Paris nach Köln.

10. Oktober 1940

Peter Klöckner stellt mit seinem Segelflugzeug des Typs "Kranich" über den Alpen mit 11.450 Metern absoluter Höhe einen neuen Weltrekord auf. Bis auf 5.500 m geschleppt, dauert der Flug 3 Stunden. Der Pilot trägt eine Pelzkombi und verfügt über ein Sauerstoff-Gerät.

Horst Thürling

Rundflüge der Deutschen Lufthansa über Berlin: vom Zentralflughafen Tempelhof (S. 70) tägl. von 14 Uhr an, Dauer 10 Min., 5.-6.; Nachrundflüge im Sommer tägl., im Winter Mi. 21-22 Uhr, 6.-6.

Die Berliner Straße (Pl. jenseit G 24) führt als Fortsetzung der Belle-Alliance-Straße geradeaus nach Süden und berührt das Tempelhofer Feld, von der Zeit Friedrich Wilhelms I. bis zum Weltkrieg das Paradeplatz der alten Berliner Garderegimenter. Am Nordrande, 3 km vom Stadtinneren entfernt, ist der Zugang zu dem 1923 eröffneten Zentralflughafen Berlin-Tempelhof (vgl. S. 13), dem Mittelpunkt des deutschen und europäischen Luftverkehrs, auf dem sich fast ununterbrochen ein reger Flugbetrieb abspielt (Hauptverkehr 14-18 Uhr). Zutritt zum Flugbahnhof mit dem Hotel und Café-Restaurant 20 Pf. (bei Konzert 50 Pf.). Vom Dachgarten hat man den besten Blick über die Anlagen des Flughafens sowie über die startenden und landenden Flugzeuge (Führungen nach Bedarf 13-15 Uhr; Rundflüge v. S. 35). Mit der Vergrößerung des Flughafens um mehr als das Doppelte wurde 1936 begonnen.

Den westlichen Teil des Tempelhofer Feldes bedeckt seit 1921 die nach F. Bräunings Entwurf angelegte Siedlung Neu-Tempelhof, eine Gartenstadt aus vorwiegend zweigeschossigen Häusern, mit der evang. Kirche auf dem Tempelhofer Feld, einer 1928 erbauten Rundkirche.

OBERN : Ausrisse aus dem Baedeker Reisehandbuch "Berlin und Potsdam"

21. Auflage – erschienen 1936.

Eingesetzt wurden unter Anderem alte Junkers F 13, die für den Liniendienst nicht mehr tauglich waren.

(Sammlung Jack)

DLV – Rundflugbetrieb auf dem Zentralflughafen Tempelhof

der Deutsche Luftfahrt-Verband e.V. hat auf dem Zentralflughafen Tempelhof einen ständigen Rundflugbetrieb mit einer dreisitzigen Klemm-Argus D-2084 eingerichtet. Die Abfertigung des Gäste erfolgt in einem besonderen DLV-Werbekiosk, der auf der Westseite des Zentralflughafens neben dem Mitropa-Wirtschafts-Betrieb aufgestellt worden ist und durch einen ständigen Mitarbeiter des DLV bedient wird. Der DLV-Werbekiosk ist mit einer Fernsprechanlage ausgestattet worden, so daß auch telefonische Voranmeldungen für Rundflüge entgegengenommen werden können. Anruf: Bärwald F6 1594.

Der Flugpreis für DLV-Mitglieder ist einschließlich Versicherungsgebühr auf 5 RM festgesetzt worden. Die Abgabe von Vorzugsflugscheinen erfolgt nur gegen Vorlage der Mitgliedsausweise. Nichtmitglieder zahlen 6 RM.

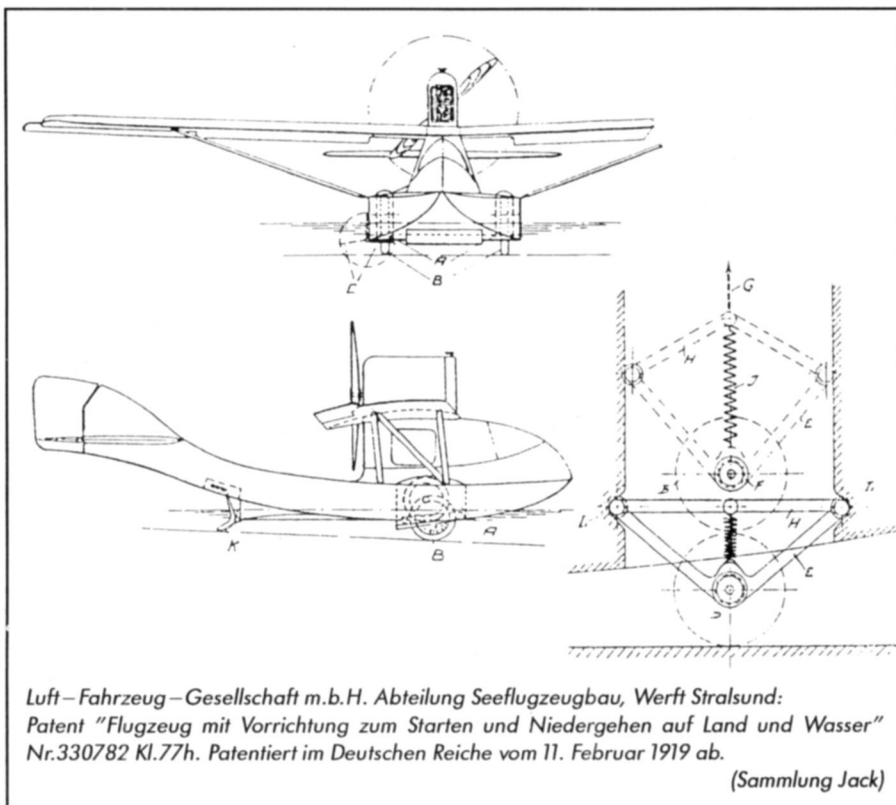
Der DLV-Rundflugbetrieb hat erfreulicherweise einen regen Zuspruch zu verzeichnen. Der dem Deutschen Luftfahrt-Verband e.V. auf kooperativer Grundlage angeschlossene ADAC hat für Zwecke der Mitgliederwerbung DLV-Rundflüge ausgeschrieben und dieserhalb einen besonderen Aufruf im Gau-Nachrichtenblatt veröffentlicht. Abgesehen davon, daß wir von den Berliner Vereinen ähnliche Maßnahmen erwarten, geben wir der Hoffnung Ausdruck, daß die neue Einrichtung von sämtlichen DLV-Mitgliedern selbst und auch im Wege der Einzelwerbung regen Zuspruch erhält.

Rundflüge werden täglich von 11 Uhr vormittags bis zum Eintritt der Dunkelheit veranstaltet.

LUFTSCHAU – August 1931

Deutscher Nordatlantikflug in Rekordzeit

Das Hochseepostflugzeug Ha 139 "Nordwind" der Deutschen Lufthansa legte am 15. September die 3850 km lange Strecke Azoren-New York in 14 Std. 35 Min. zurück. Die von der Ha 139 erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von 275 km/st liegt wesentlich über den bisher von deutschen Flugzeugen und Maschinen anderer Nationen über dem Nordatlantik erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten. Der Deutsche Sportflieger – Oktober 1937



Neue Höchstleistung für Hubschrauber

Eine neue Höchstleistung für Hubschrauber im Streckenflug ohne Zwischenlandung wurde am 25. Oktober 1937 von Flugkapitän Hanna Reitsch zwischen Stendal und Berlin-Tempelhof aufgestellt.

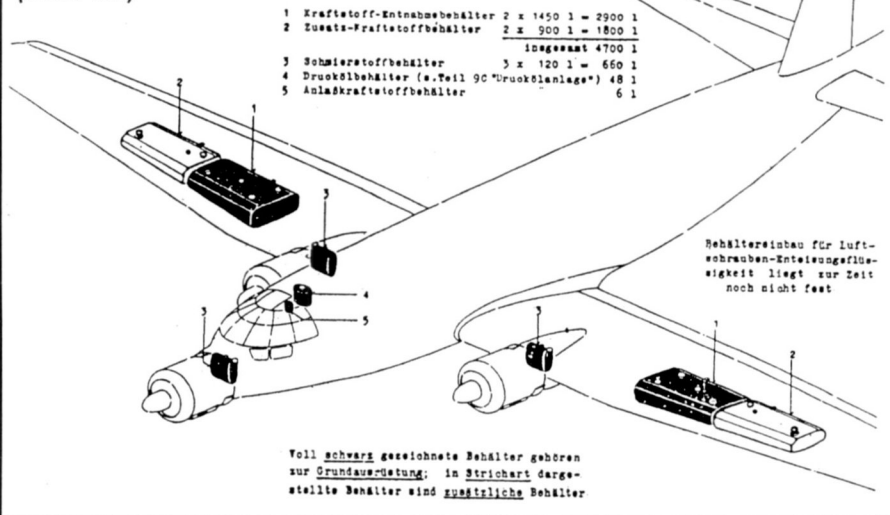
Das Rekordflugzeug ist der Hubschrauber FW 61, mit dem kürzlich eine Reihe anderer Höchstleistungen erzielt wurde, darunter ein Streckenflug von 16,40 Kilometer, der jetzt von Flugkapitän Hanna Reitsch auf 108 Kilometer ausgedehnt werden konnte. Die Leistungen des Hubschraubers FW 61 sind demnach wiederum erheblich gesteigert worden.

Neue Lehrwerkstätte und Werk-schule der Henschel-Flugzeugwerke

Mit der am 25. Oktober 1937 stattgefundenen Einweihung und Inbetriebnahme einer neuen Lehrlingswerkstätte und einer Werk-schule wurde in einem Zeitraum von genau drei Jahren der Aufbau der Fabrikationsgebäude der Henschel-Flugzeugwerke in Schönefeld bei Berlin abgeschlossen. Am 15. Oktober 1934 erfolgte der erste Spatenstich für das erste Werkgebäude, am 13. März dieses Jahres die Grundsteinlegung der Lehrwerkstätte mit der Werkschule.

Flug und Werft Nr. 11 1937

**Ju 352 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 7:
Übersichtsbild der Behälteranordnung
(Archiv VDL)**



Maschinenr A.G. Augsburg	Nr. 109	III/136/44
--------------------------------	---------	------------

Betr.: MW 50-Anlage Me 109 H-2

GEHEIM!

Für die MW 50-Anlage Me 109 H-2 ist das Leitungsschema III/632, welches am 21.6.44 mit der E-Stelle Rechnlin und am 22.6. mit dem Amt festgelegt wurde, verbindlich. Die auf diesem Blatt ebenfalls dargestellte Zusatzkraftstoffanlage wurde am 28.6. im Amt abgelehnt, da nach Mitteilung von Hr. Rose die hier vorgesehene 3-zellige Ventillatterie beschaffungsmäßig nicht in Frage kommt (näheres siehe Reisebericht III/130/44 und III/134/44). Da die Zusatzkraftstoffanlage der Me 109 H-2 bisher mit Amt und E-Stelle von Hr. Beese, Kobü bearbeitet wurde, wird die endgültige Klärung der Zusatzkraftstoffanlage mit der E-Stelle Herrn Beese überlassen.

Eine Verzögerung im Serienanlauf kann mit dieser Änderung der MW 50 Anlage nicht begründet werden, da die endgültigen Serienunterlagen erst an Hand des Musterreinbaues erstellt werden, dessen Terminlage heute noch vollkommen unklar ist.

Verteiler:
NHL 109
PAB
ZATO
KB/Beese
Leitot.f.Sonderat. 2x
Pr/Akt
B.G.

Oberammergau, d. 3.7.44
Pr/Ha/Kt
Handwritten signature

Maschinenr A.G. Augsburg	Nr. 109	III/137/44
--------------------------------	---------	------------

Betr.: MW 50-Anlage Me 109 K-4

GEHEIM!

Wie Sie bereits aus dem Reisebericht III/130/44 (betr. MW 50-Anlage in Me 109 K-4 und Me 109 H-2) ersahen haben, wurde am 21.6.44 im Rechnlin das Leitungsschema für Me 109 K-4 neu festgelegt. In der Besprechung am 28.6.44 in Berlin wurden die noch ausstehenden realistischen Punkte geklärt. Es bleibt also bei dem Leitungsschema v. 21.6. (III/631). Die räumliche Anordnung der Geräte ist aus Zeichnung III/630 zu ersähen. In dieser Zeichnung sind die mit dem Amt und Ringführer T 9 Hr. Rose sowie mit der E-Stelle vereinbarten Gerätebezeichnungen eingetragen. Die Entnahme der Ladeluft am Motor erfolgt in dem offiziellen Ladeluftentnahmeflansch. Das Überdruckventil (0,75 atü) soll möglichst gut zugänglich sein, damit beim Auswechseln nur geringe Montagearbeit nötig ist. Der Behälterkopf SHK 25 erhält nur 3 Anschlüsse (wie bei Me 109 G). Dabei entfällt jedoch das Füllbegrenzerrohr lt. Befehl von Amt und E-Stelle. - Eine Zeichnungsnummer für diesen Behälterkopf ist von Ihnen festzulegen und der Fa. Aerobau (Hr. Rose) und GLO/E-S IV (St. Ing. Lippe) mitzuteilen. Der Behälter ist der gleiche wie der, den Sie bei Me 109 G-6 Zusatzkraftstoffanlage vorgesehen haben, d.h. ungegeschützter Behälter mit Bodenflansch für Tankablaßventil. Das Abbläseventil muß wie bei Me 109 G-6 - Zusatzkraftstoffanlage mittels Bowdenzug von Führerraum aus zu betätigen sein. Ob die Abbläseleitung bis zum Pumpende durchgeführt werden muß, oder ob wie bei Me 109 G-6 ein kurzer Abbläsestutzen genügt, wird von der Fliegerprobung geklärt. Die Lage des Manometers wird beim Musterreinbau festgelegt. Alle Lieferfirmen für das als Abbläseleitung vorzusehende Pappröhr gibt die E-Stelle Rechnlin die Fa. Kuxen an. - Der zuständige Sachbearbeiter bei der E-Stelle Rechnlin ist Hr. Schütze, E 10.

Verteiler:
NHL 109
PAB
ZATO
KB/Beese
Leitot.f.Sonderat. 2x
Pr/Akt
Pr/Solkow

Oberammergau, d. 3.7.44
Pr/Ha/Kt
Handwritten signature

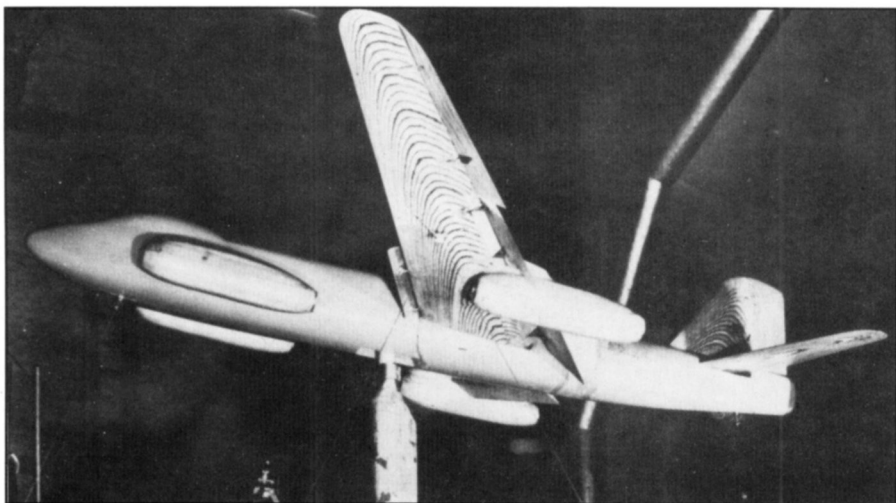
Die Junkers Ju 287 und ihre Weiterentwicklung EF 131

Uwe W. Jack

Das von der Luftwaffe dringend geforderte Nachfolgemuster für die Junkers Ju 88 war im Jahre 1942 noch nicht in Sicht: die in der Erprobung befindliche Ju 288 zeigte noch erhebliche Schwächen. Anfang des Jahres erhielt Junkers vom RLM schließlich den Auftrag, die Ju 288 zur Ju 288 C umzukonstruieren. Vermutlich aus diesen Überlegungen heraus wurde auch ein fortschrittlicher Entwurf entwickelt. Dieser mit vier DB 603- oder Jumo 213-Motoren ausgerüstete Fernbomber erhielt dann Ende 1942 die Bezeichnung Ju 287. Bei den Junkers-Werken wurden zur Leistungsoptimierung auch Windkanaluntersuchungen mit gepfeilten Flügeln durchgeführt¹. Diese grundlegenden Versuche zeigten den Vorteil des Pfeilflügels, der, in der untersuchten Form, Höchstgeschwindigkeiten bis ca. 900 km/h zuließ. Dabei zeigte sich auch, daß der vorgepfeilte Flügel Vorteile gegenüber dem nach hinten gepfeilten hat. Die hohe erreichbare Geschwindigkeit wird dann auch die Verwendung von TL-Antrieben nahegelegt haben. Anfang 1943 wurde als EF 116 von Dipl.Ing. Heinz Wocke

eine Studie für einen mehrstrahligen Bomber vorgelegt. Im Laufe des Jahres wurden Windkanaluntersuchungen mit einem, als EF 122 bezeichneten, Modell mit vier TL-Triebwerken durchgeführt. Um den Flügel möglichst aerodynamisch sauber zu halten wurde, die Unterbringung von zwei TL in Gondeln an der Seitenwand der Besatzungskabine untersucht. Diese Anordnung muß sich bewährt haben, denn sie wurde für die projektierte Serie übernommen. Bei der Auslegung der Ju 287 lehnte man sich eng an die Ju 288 an. Der von Junkers entwickelte strömungsgünstige Besatzungsraum wurde ebenso vorgesehen, wie die fernbediente Abwehrbewaffnung. Die konstruktiven Details weisen ebenfalls große Nähe zur Ju 288 auf. Einzig bei den nach vorwärts gepfeilten Tragflächen konnten keine Erfahrungen herangezogen werden. Die Meßreihen aus dem Windkanal konnten allenfalls Hinweise dafür geben, wie sich die Maschine in der Luft verhalten würde. Vorsichtig, wie man bei Junkers war, wurde ein Erprobungsträger für das neue Tragwerk entworfen. Da die Rumpfmäße der Heinkel He 177 in etwa denen der Ju 287 entsprachen, entlieh man von dieser Maschine den Rumpfbug und das Mittelteil bis zum Anschluß des Tragflächenholms. Der Besatzungsraum der He 177 wurde so umgerüstet, daß zwei Kata-

¹ Diese Versuche (durch Multhopp und Weißinger) erfolgten mit dem Standard-Rumpf (Kreisquerschnitt mit Halbkugelbug und einem Leitwerk, welches etwa der Ju 88 entsprach) und dem Standard-Rechteckflügel in verschiedenen Positiven und negativen Pfeilwinkeln. Motorattrappen waren nicht installiert.



pultsitze eingebaut werden konnten². An ein neukonstruiertes Rumpfhinterstück wurde das Rumpfbende und Leitwerk der Ju 188 G-2 gefügt. Zwei Jumo 004-Triebwerke am Bug und zwei unter der Tragflächen-Hinterkante sollten die Maschine antreiben. Das feste Fahrwerk mit zwei Bugrädern und zwei Hauptfahrwerken entstammte abgeschossenen US-Bombern vom Typ B-24. Die Tragflächen entsprachen denen der Serienmaschinen. Dieser Erprobungsträger wurde als Vorversuchsmaschine bezeichnet und in zwei Versionen ge-

2 Junkers hatte, ähnlich wie Heinkel, Versuche mit Katapultsitzen vorgenommen. Dabei wurden die Katapultsitze hinten in einer Ju 87 installiert. Flugaufnahmen zeigen den Herausschub aus der Maschine, deren hinteres Kabinendach dazu entfernt worden war. Aus den Aufnahmen ist nicht ersichtlich, ob eine Puppe oder eine Versuchsperson herausgeschossen wurde. Bei der Ju 287 V1 und V2 mußte im Notfall erst das neuentworfen Kabinendach durch ein Federpaket abgestoßen werden, bevor die Katapultsitze betätigt werden konnten.

3 Die Erprobung ganzer Baugruppen an anderen Maschinen war ein bei Junkers übliches Verfahren. So wurde z.B. die Bugkanzel der Ju 288 an einer Ju 88 geflogen, oder das Seitenruder der Ju 188 an einer Ju 88 getestet. Die Ju 88 V60 wurde ab dem 19.6.44 für 287-Versuche in Dessau bereitgestellt und sollte ab 6.7. flugklar sein. Fotos oder Dokumente, die belegen, daß die Versuche mit den 287-Baugruppen stattfanden, liegen mir nicht vor.

OBEN : Eines der untersuchten EF 122-Modelle im Windkanal. (Foto Griehl)

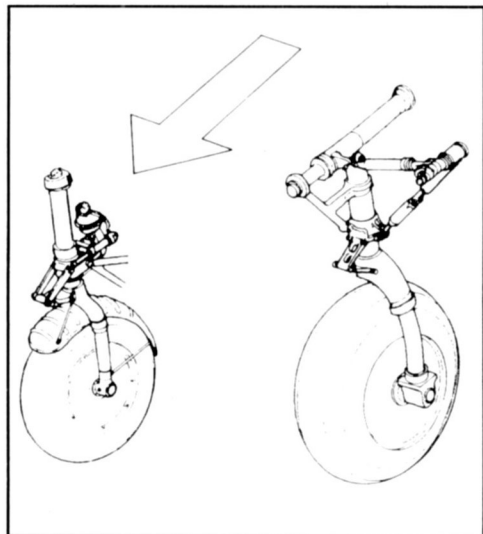
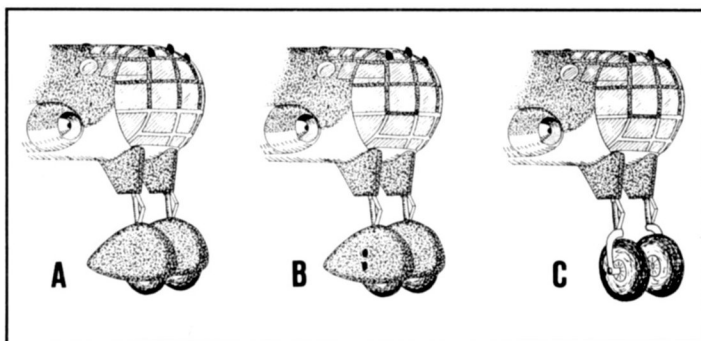
baut: als Junkers Ju 287 V1 (Tarnbezeichnung Ju 288 V201), wie oben beschrieben, und als Ju 287 V2 (Ju 288 V202), welche, bis auf das um 30 cm tiefer gelegte Höhenleitwerk und die TL-Anlage, der V1 entsprach. Die Ju 287 V1 sollte Klarheit darüber bringen, in wie weit die in Modellversuchen ermittelten Daten auf reale Größenverhältnisse übertragen werden konnten. Die V2 sollte dann mit 6 TL-Triebwerken in höhere Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen. Einzelne Baugruppen der Serien-287 sollten parallel an anderen Maschinen erprobt werden, um die Produktion nicht durch Dauerversuche zu verzögern. So sollte das Leitwerk an eine Ju 188 G-2 montiert und Fahrwerk und Bombenraumklappen an verschiedenen He 177 erprobt werden³. Anfang 1944 war die Konstruktion der Serienversion schon bis zu Detailproblemen fortgeschritten, als das RLM im März die schnellstmögliche Erstellung der Prototypen forderte. Einen Monat später wurden dann die Tragflächen an der V1

RECHTS: Die V1:

A: im Neuzustand

B: wenig später mit übermalten Kanzelstreben. C: am Ende der Erprobung ohne Bugradverkleidungen.

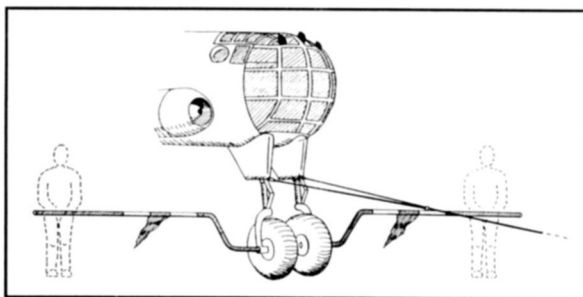
UNTEN: Die originale B-24-Fahrwerke, sie mußten für den Einbau verändert werden.



befestigt. Diese ersten Versuchsflächen waren noch aus Aluminium gefertigt, während die Serien-Flächen Stahlholme erhalten sollten. Immer schwieriger wurde die Rohstofflage im Reich, so daß der Junkers-Vertreter Tiedemann auf der GL/C-Jägerstabsbesprechung am 12. Mai forderte, für die 287 solle in einer Sonderaktion Material und Vorrichtungen bereitgestellt werden und selbst dann müsse noch die geforderte Ausbringung von 300 Maschinen Ju 88 G monatlich auf 150 gesenkt werden. Zwei Wochen später, auf der Konferenz bei Göring, wurde das Programm 226 mit der ursprüngli-

chen Ausbringung der Ju 88 G und der 287 beschlossen, eine Sonderaktion für Junkers erfolgte aber nicht. Während die Fertigstellung der V1 weiter voranschritt, entbrannte ein von Heinkel entfacht Streit mit den Junkers-Werken darüber, welcher von den beiden geplanten Strahlbombern denn wohl der effektivste sei⁴. Wichtigster Punkt dieser Auseinandersetzung war die errechneten Flugleistungen der beiden Muster mit den verschiedensten Triebwerken. Die Ju 287 war ursprünglich für 4xJumo 004 C ausgelegt worden. Im Sommer 1944 wurde es klar, daß die TL-Entwicklung hinter den Erfordernissen zurückblieb, alle leistungsstarken TL-Typen wurden ausschließlich für den Jägereinsatz freigegeben. So war man bei Junkers gezwungen, die 287 mit 6xBMW 003 auszurüsten und die Flugleistungen damit zu verschlechtern.

4 Die He 343 wurde nach Unterlagen über die Ar 234 entworfen, die Heinkel im Januar 1944 erhalten hatte. Am 14.3. wurden dem RLM drei geplante Versionen vorgelegt, welches im Juni den Bau von 20 Prototypen beschloß. Die He 343 V1 sollte am 15.4.45 fliegen. Obwohl von Heinkel bei Milch ständig als 287-Alternative ins Spiel gebracht, gehörten beide Maschinen anderen Leistungsklassen an. Im November 1944 mußte die He 343 neu überarbeitet werden und wurde dann am 22.11. gestoppt. Ernst Heinkel hatte nach dem Krieg gegenüber Herrn Heinz J. Nowarra behauptet, die He 343 V1 sei dennoch fertiggestellt worden.

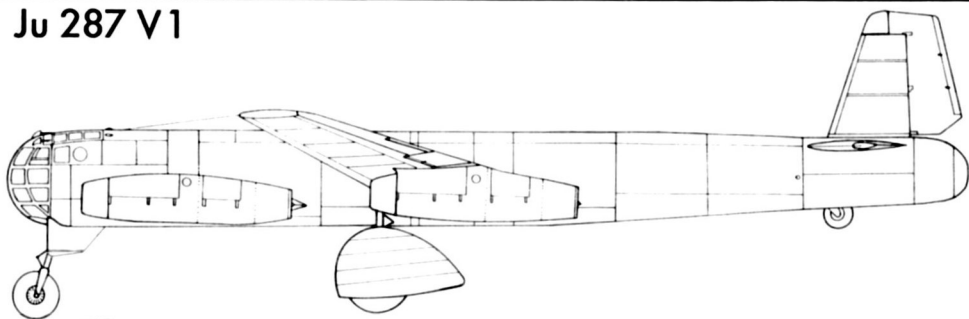


LINKS : Steuerung der Ju 287 V 1 beim Schleppen mittels zweier Stangen. Die Bugräder waren vom Piloten aus nicht lenkbar. (Siehe hierzu Anmerkung 5)

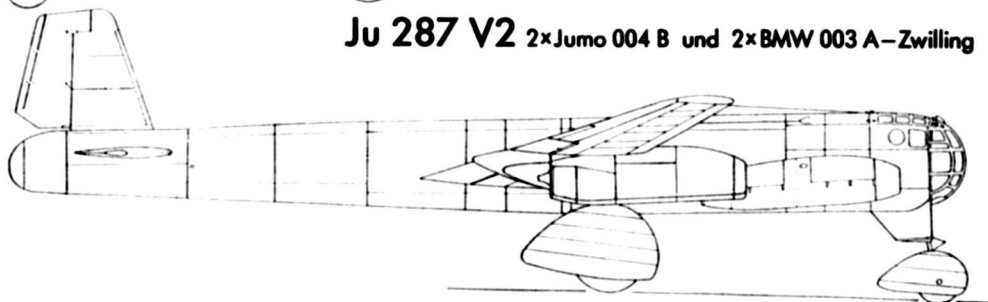
Nach der alliierten Invasion in der Normandie wurde die Lage für die Luftwaffe immer bedrohlicher. Die einfliegenden Bomber zerstörten eine Produktionsstätte nach der anderen, ohne daß die Jäger nennenswerte Abwehrerfolge erzielen konnten. Der Druck auf die Führung, nun forciert Jagdflugzeuge zu bauen, wurde immer stärker. Offensive Aufgaben konnte die Luftwaffe mit den veralteten Flugzeugen im Westen nicht mehr erfüllen. London, das Prestige-Ziel der deutschen Führung, konnte schon lange von keinem Bomberverband mehr erreicht werden. Da schlug am 12.6. die erste V-1 Flugbombe in London ein. Innerhalb der nächsten 10 Tage wurden 1000 Geschosse gegen London abgefeuert. Aufklärer meldeten Brände in der Innenstadt. Die hohe Zahl der Versager war den Deutschen noch unbekannt, so mußte die Luftwaffe davon ausgehen, das es gelungen war, 1000 Sprengköpfe (entsprechend etwa 2000x500 kg-Bomben) ohne Personalverlust über der gegnerischen Hauptstadt abzuwerfen. Da verwundert es nicht, wenn Hermann Göring am 27.6. befiehlt: "Jede Produktion an Kampfflugzeugen ist sofort einzustellen". Ganz so ernst scheint er es mit dem Produktionsstopp doch nicht gemeint zu haben, vielleicht wurde Göring an Ziele erinnert, die jenseits der 200 km-Reichweite der V-1 liegen. Bei Junkers jedenfalls gehen die Konstruktionsarbeiten an der 287 weiter. Währenddessen bereitet sich der Chefpilot der Firma, Flugkapitän

Siegfried Holzbaur auf den Erstflug der Vorversuchsmaschine V 1 vor. In einer Me 262 gewöhnt er sich an die Bedienung der Jumo-TL, bevor er mit den Rollversuchen der V 1 in Brandis bei Leipzig beginnt. Am 18. August endlich startet die Ju 287 V 1 zu ihrem ersten Flug. Insgesamt 15–20 mal fliegt Holzbaur die Maschine und erprobt den neuen Tragflügel in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen. Automatische Kameras filmen aufgeklebte Fäden, die bei sauberer Strömung ruhig anliegen, bei abreißender Strömung aber flattern. Diese Aufnahmen werden mit den Windkanaluntersuchungen verglichen und zeigen eine gute Übereinstimmung. Der kurze, am Innenflügel vorgesehene, Vorflügel ist bei den Vorversuchsmaschinen zwar angebaut, jedoch stillgelegt und vermutlich verspachtelt worden. Die Triebwerke an den Rumpfseiten wirken wie Vorflügel und halten die Strömung, auch beim Landeanflug, am Flügel anliegend. Auch hier werden die Modelluntersuchungen von der Originalmaschine bestätigt. Unangenehm macht sich jedoch die Eigenschaft negativ gepfeilter Tragflächen bemerkbar, bei größerem Anstellwinkel die Tragflächenenden hochzudrehen. Dies erhöht den Anstellwinkel weiter, somit auch den Auftrieb und die Tragflächen beginnen mit den Spitzen zu flattern. Dieser ungewünschten Erscheinung ist nur mit einer Verstärkung der Flügelstruktur zu begegnen, damit geht aber ein Vorteil der negativen Pfeilung, das niedrige Strukturgewicht, wieder verloren. Bei

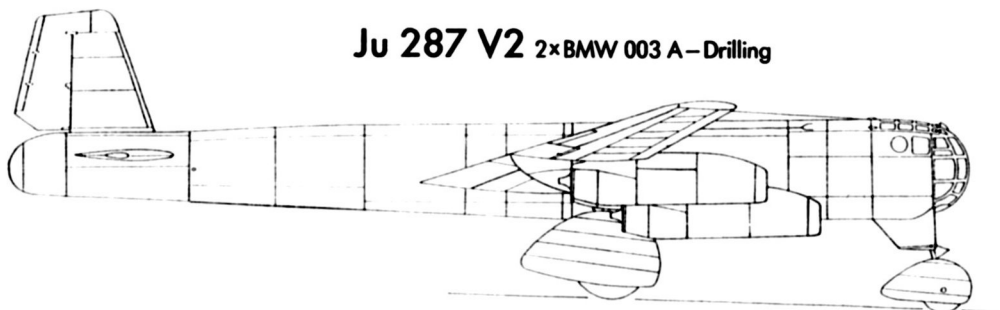
Ju 287 V1



Ju 287 V2 2×Jumo 004 B und 2×BMW 003 A—Zwilling

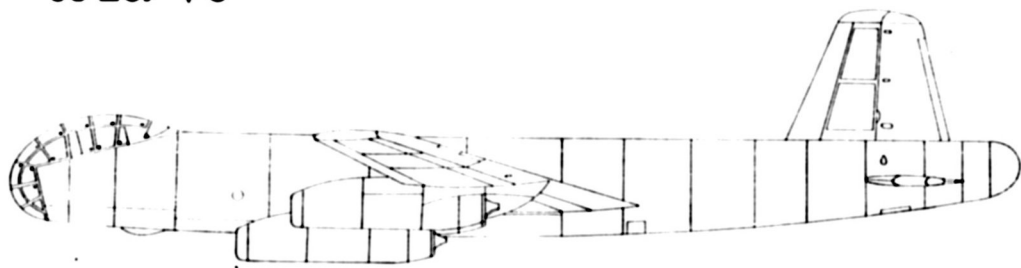


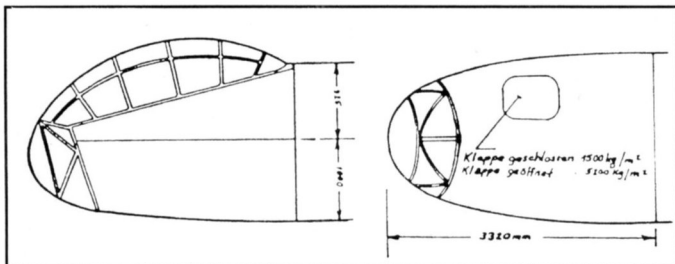
Ju 287 V2 2×BMW 003 A—Drilling



Ju 287 V3

Maßstab 1:144 © Uwe W. Jack





LINKS : Ein früher Entwurf des Besatzungsraumes der V3, der sich eng an die Ju 388 anlehnt. Mit Ju 288 V203 beschriftet, wurde diese Zeichnung bisher der 288 zugeordnet.

Junkers wirkt man diesem Effekt mit einer Verdrehung der Tragflächenspitze nach unten entgegen: sie erhält einen negativen Anstellwinkel. Bei der Serienausführung soll ferner die Plazierung der schweren Triebwerke an der Flächenvorderkante als Gegenkraft zur Torsion des Flügels wirken. Die Anbringung von zwei Triebwerken an der Kabinenseitenwand war wegen des damit verbundenen Lärms in der Kabine wieder fallengelassen worden. Während die Erprobung der V 1 noch läuft, fordert Generalingenieur Lucht bei einem Vortrag vor Göring am 22.8.44 die Absetzung der 287, da er Junkers frei für die Produktion der Ju 388 und He 162 halten möchte. Göring setzt darauf am nächsten Tag die 287, zusammen mit der Me 264, ab. Wie andere Werke auch, führt Junkers aber die Arbeiten an der abgesetzten Maschine im Stillen weiter. Die V 1 absolviert noch einige Flüge: gestartet wird meist mit drei HWK 109–502–Starthilfen, den Rollweg bei der Landung verkürzt ein Bremsschirm. Kleinere Probleme, wie die Schwierigkeit die Maschine am Boden zu lenken, können die Erprobung nicht ernstlich behindern⁵. Ob auch der Bau der V2 wie geplant voranschritt, ist nicht zu ermitteln. Es ist jedoch höchst unwahrscheinlich, daß die zweite Vorversuchsmaschine, wie geplant, im Oktober fertiggestellt wurde. Das RLM hat hingegen die 287 völlig fallen gelassen. Am 21.12.44 wird die Ju 287 neben der 288, der 248 und der TL–Mistel Me 262/Ju 88 für die Besichtigung durch den japanischen General Oshima freigegeben. We-

nige Tage später erhalten die Japaner die Abwehranlage der 287, die FHL 131 Z und PV 11 A geliefert und das gesamte Junkers–Programm 1945/46 wird zum Nachbau freigegeben. Anfang des Jahres 1945 wird die Ju 287 V 1 nach Rechlin überführt, dort wird sie von einem Aufklärer fotografiert und bei einem Bombenangriff beschädigt⁶. Während die flugunfähige V 1 in Rechlin steht, gehen die Arbeiten an der V2 unterdessen weiter. Zumindest die Zelle, ohne Triebwerke, wird fertiggestellt und nach Brandis transportiert. Wiederbelebt wird die Ju 287 dann von anderer Stelle: eine Kommission unter Prof. Bock untersucht Projekte für einen Bomber der bis in die USA fliegen soll, u.a. auch eine als Langstreckenmuster umkonstruierte 287 S. Auf der einen Seite versucht Junkers die 287 zu "entfeinern", also Aluminium durch Stahl zu ersetzen und die Produktion so einfach wie möglich zu gestalten. Auf der anderen Seite wird die 287 mit den neuesten Triebwerken, als Alu–Leichtbauversion und ohne Abwehrbewaffnung als Amerikabom-

5 Auf einigen Fotos ist die Verkleidung der Bugräder abgenommen und in den Radachsen stecken abgewinkelte Stangen. Meiner Meinung nach wurde die Maschine damit am Boden gelenkt. Herr Holzbaur verneint dies: "Wegen der Radverkleidungen wäre dies nicht gegangen. Die Bugräder hatten 'Nachlauf' und stellten sich bei Schräglug von selbst auf den Rollradius ein, wie beim B24 (USA), von dem die Bugräder stammten!"

6 Herr Heinz J. Nowarra hatte in einer anderen Sache Kontakt zum Sohn eines verstorbenen Fliegers, der behauptete, sein Vater hätte die 287 ebenfalls geflogen. Herr Holzbaur dazu: "Es ist möglich, dass noch der eine oder andere Pilot, vielleicht aus Rechlin, mit der V1 geflogen ist."

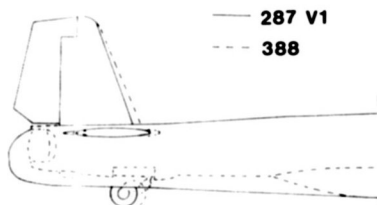
ber angeboten⁷. Anfang FebruAr 1945 wird dann der Junkers-Ingenieur Tiedemann zum Beauftragten für den "neuen Bomber" ernannt, für welchen der Genst.6.Abt. noch die taktischen Forderungen aufstellen soll. Am 25.2. wird unter den Bewerbern für den Amerikabomber das Projekt der Brüder Horten als Erfolgsversprechenstes ausgewählt. Dies bedeutet nicht das zweite Ende der 287, verkündet doch das Kriegstagebuch des Chefs der Technischen Luftrüstung am 14. März: "Ju 287 ist sofort als Gewaltaktion in Angriff zu nehmen". Drei Tage später wird bei einer Besprechung über TL-Großbomber präzisiert: "In erster Stufe wird gebaut 287, in zweiter Stufe 287 mit gesteigerter Brennstoffmenge". Ende März hingegen scheint die geplante Ausbringung von 75 Ju 287 ab Juli 1945 schon wieder

fragwürdig. Das KTB Chef TLR bestätigt hingegen: die Ju 287 V3 sei das Musterflugzeug, die V4 das Musterflugzeug für die Serie.

Die Ju 287 V3 (288 V203) ist als der eigentliche Prototyp der 287 anzusehen. Ohne Unterbrechungen wurden die Attrappen der Serienversion weiter verfeinert und erste Baugruppen für die V-Muster gefertigt. Einzelne Systeme, wie z.B. die Kraftstoffanlage, wurden Dauererprobungen unterzogen, so daß eine Fertigung ohne große Verzögerung hätte anlaufen können. Die amerikanischen Truppen nahmen die Junkers-Werke zu schnell ein, als daß die Ju 287 V3 noch hätte fertig gebaut werden können. Die auf mehrere kleine Zulieferfirmen verteilten und ausgelagerten Teile und Unterlagen der 287 wurden von den Amerikanern nicht zusammengetragen. Sie begnügten sich damit die Unterlagen aus dem Dessauer Stammwerk abzutransportieren, darunter auch die komplette Werksbücherei, die bis heute verschollen ist. Auf dem Flugplatz Brandis fanden sie die V2 ohne Triebwerke vor und fotografierten sie interessiert⁸. Als die US-Truppen Thüringen zur Übergabe an die Sowjetunion räumen mußten, wurde die V2, wie auch die in Brandis gefundene Ju 248, angezündet. Das Schicksal der Ju 287 V1 ist unklar, vermutlich wurde sie von den sich aus Rechlin zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt.

Junkers Ju 188 G-2

Obwohl in Junkers-Dokumenten mehrmals genannt, behaupten alle Autoren, diese sei nie gebaut worden. Die G-2 soll die große Kanzel der 188, die vergrößerte Bombenwanne und fernbediente Heckbewaffnung gehabt haben. Manfred Griehl's Abschrift aus dem Notizbuch des Junkers-Ingenieurs R. Preuschen gibt einen Hinweis, daß es die 188 G-2 doch gegeben haben könnte: "29.9.43 Ju 188 G-2 in Dessau". Ein mir von Herrn Griehl überlassener alliierter Verhörbericht zeigt die Skizze einer 188 G-2, aber mit bemanntem Heckstand. Mein Vergleich zwischen dem Heck der Ju 287 V1 (also der 188 G-2) und einer Ju 388 könnte die Vermutung zulassen, die Rumpfkontur der 188 G-2 sei heruntergezogen worden, um einen harmonischen Übergang zwischen Kanzel, Bombenwanne und Heckstand zu erreichen. Aber wer weiß?

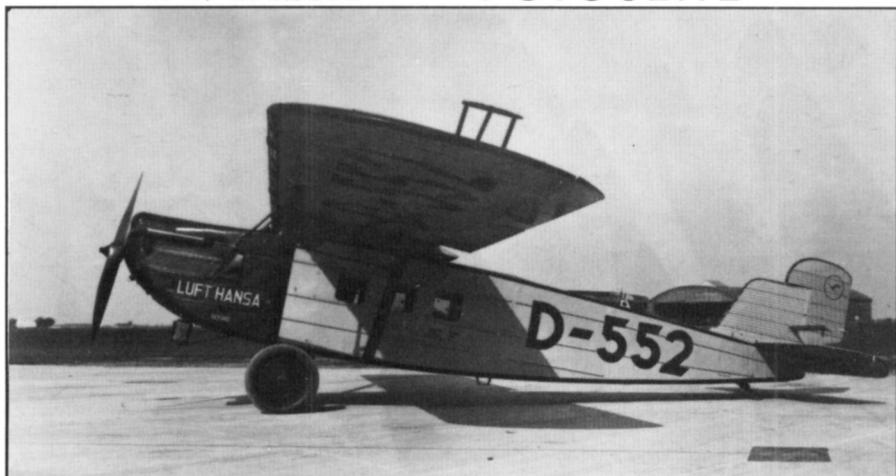


Fortsetzung im nächsten Heft

7 Die ganze Luftrüstung ist nicht frei von solchen Gegensätzen: Strahlbomber und die Ausrüstung einer Si 204 mit zwei Holzgasgeneratoren werden gleichzeitig geplant!

8 Fotos der V2 ohne Triebwerke, an einem Waldrand stehend sind schon im "Close Up 1" (Hitchcock), im Waffenarsenal "Die ersten Stahlbomber der Welt" (Kober) und jetzt im "German Jets of World War Two" (Griehl) veröffentlicht worden. Die Tatsache, daß keiner der Autoren und vielen Leser die V2 bisher als Solche erkannt hat mag allen Hoffnung geben, die keine großen Fotoalben haben: Nicht viele Fotos zu besitzen ist die Kunst, sondern zu erkennen, was darauf ist. Es gibt bestimmt noch viele veröffentlichte Bilder, die ihre Geheimnisse bergen!

AVIATIK – FOTOSEITE



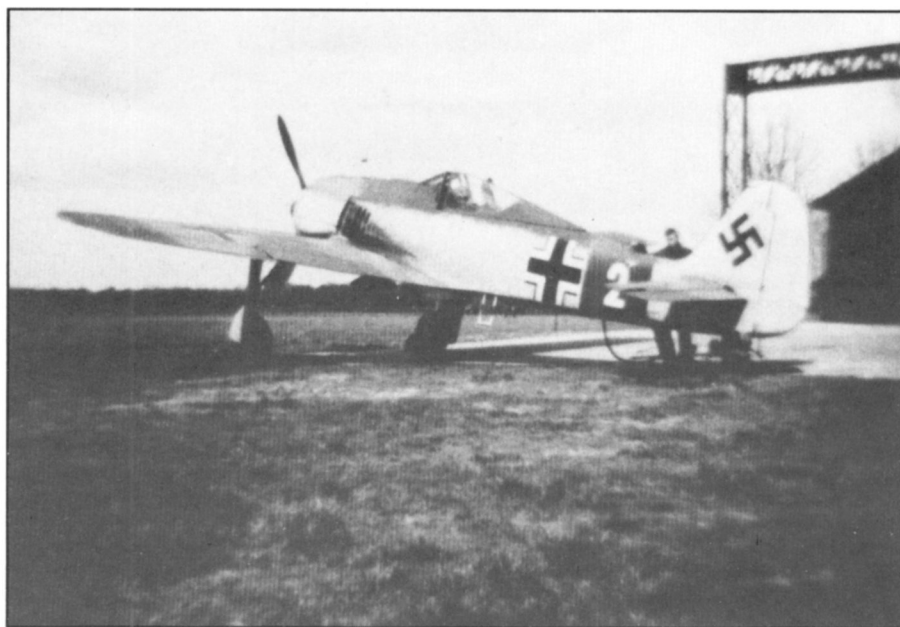
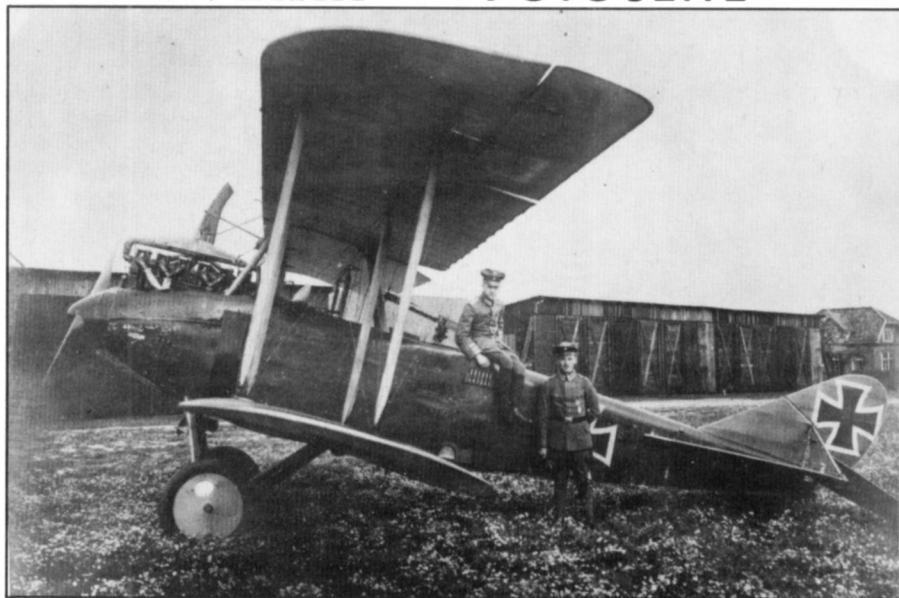
OBEN : Die Lufthansa Dornier Do Merkur D-552 "GEPARD" auf dem Flugplatz Wien-Aspern. (Sammlung Reisinger)

UNTEN : Bf 109 E der Wiener-Neustädter-Flugzeugwerke im Winter 1939/40 vor dem Einfliegen. Beachtenswert ist das vereinfachte Balkenkreuz. Die Maschinen tragen die Num-

mern 151, 154 und 156. (Sammlung Reisinger)
RECHTS OBEN : Auf seiner Maschine vom Typ LVG (?) sitzt Ltn. Doetsch, daneben steht Vizefeldwebel Schneider. (Sammlung Zundel)
RECHTS UNTEN : Eine Fw 190 A mit gelben (?) Rumpfband, vermutlich einer Schuleinheit. (Sammlung Hoppe)



AVIATIK – FOTOSEITE



Dr. Volker Koos

Kreisflügler Sack AS 6/V1

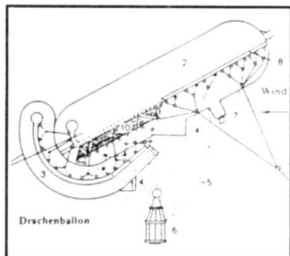
Dem Autor ist es gelungen unbekannte Fotos des Kreisflüglers ausfindig zu machen. Mit der Maschine wurden 1944/45 auf dem Flugplatz Brandis Rollversuche unternommen.



Dr. Jürgen Seifert

Drachenballon nach Bauart Parseval – Sigsfeld

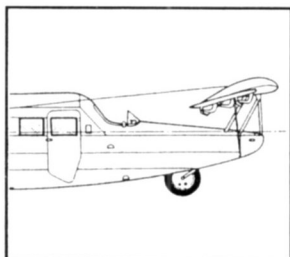
Beschreibung der Geschichte und Konstruktion des als gefesselten Beobachtungsballon eingesetzten Fluggerätes.



Horst Thürling

Focke-Wulf F 19a "Ente"

Die Vorteile eines vorne liegenden Höhenleitwerks, Überzieh- und Trudelsicherheit, sollten die "Ente" zu einem gutmütigen Flugzeug machen. Leider stürzte der Konstrukteur Georg Wulf mit der Maschine tödlich ab.



... und weitere interessante Beiträge !

AVIATIK –**Deutsche Fluggeschichte**

erscheint 4 x jährlich zum Einzelpreis von 5.80 DM. Jahresabonnement: 30.–DM mit Porto und Verpackung (alle Preise inkl. gesetzl. MwSt.).

Herausgeber:
FLUG Verlag Berlin
Uwe W. Jack
1000 Berlin 44 Geygerstr. 8

Chefredakteur:
Horst Thürling

Redaktion:

Andreas Duda, Uwe W. Jack
Christian Kirsch, Stefan
Lehmann, Manfred Zundel

Redaktionsadresse:

Manfred Zundel
1000 Berlin 33
Gustav Freytag Str. 13

Layout und Satz:

Uwe W. Jack

Herstellung:

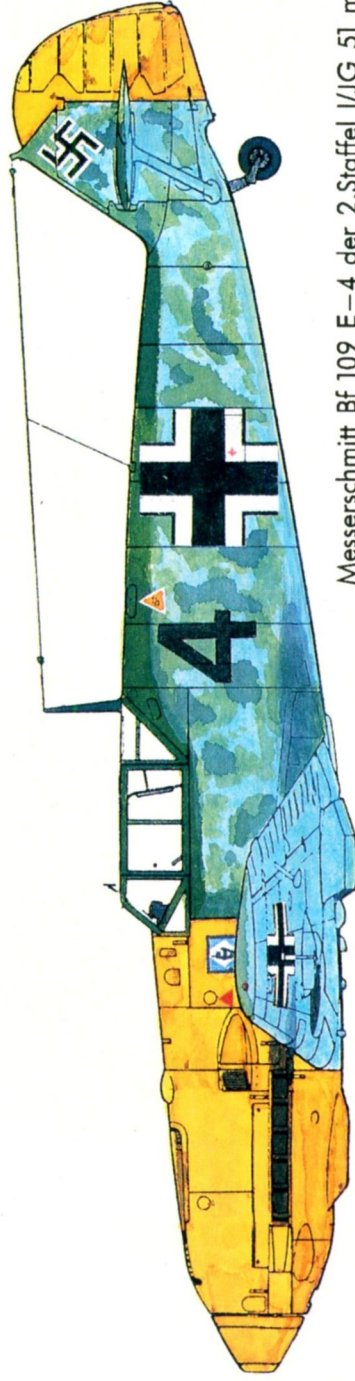
Druckerei Lilie Berlin

Anzeigen: Uwe W. Jack

Es gilt Anzeigenpreisliste 0

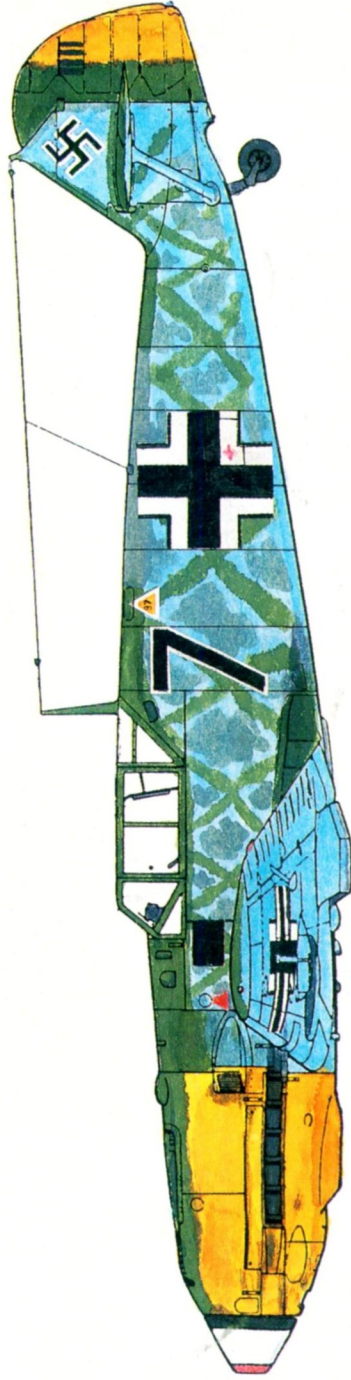
© Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der Übergabe des Manuskriptes, von Zeichnungen und Fotos versichert der Autor, daß keine weiteren Verpflichtungen vorliegen. Eine Rücksendung erfolgt nur nach Beilage von Rückporto.



Messerschmitt Bf 109 E-4 der 2.Staffel I/JG 51 mit der Motorhaubenmarkierung der I Gruppe im Herbst 1940.

Maßstab 1:48 © Christian Kirsch



Messerschmitt Bf 109 E-4 (WkNr. 1988) der 5. Staffel II/JG 54. Abgeschossen am 25.10.1940 bei Lydd. Die Motorhaubenmarkierung weist die Maschine zur II Gruppe gehörig aus, hier fehlte der waagerechte Balken der II Gruppe hinter dem Balkenkreuz. Man beachte auch das unfertige Gruppenwappen.