

A b s c h r i f t



Erfahrungsbericht über die Einsatzfähigkeit der 8-223 E-0 nach dem Sondereinsatz vom 26. 2. - 11. 3. 45

Ochsenhausen,
den 27. 3. 45.

270

S t r e n g v e r t r a u l i c h

Auf Grund eines Führerbefehls war die 8-223 E-0 Kennzeichen GW+PA am 25.2.45 zu einem Sondereinsatz im Frontbereich des Ostens mit Lt. Gerstenhauer als Flugzeugführer befohlen worden. Dazu sollten zwei bis drei Mann als Bordmechaniker mitfliegen, wozu werkseitig der Meister Möller und der Bordschütze Fw. Friedrichs bestimmt wurden.

Da die Werkleitung wie auch die Besatzung in Unkenntnis über die Art und Dauer des Einsatzes gelassen wurde und nur sofortige und dringendste Überführung der Maschine nach Danzig-Langfuhr mit einer Zwangszwischenlandung in Werder befohlen war, wurde eine entsprechende Ausrüstung der Maschine und der Besatzung für einen Fronteinsatz unmöglich gemacht. Somit startete die Besatzung am 26. 2. nur mit der notwendigsten Ausrüstung für die Maschine und sich selbst, ohne mit entsprechenden Waffen, Notproviant, Schwimmwesten, Armbandkompassen u. ä., deren Gebrauch bei der kritischen Feindlage im Norden der Ostfront immerhin möglich sein konnte, versehen zu sein. Wie es sich zeigte, wären diese Dinge späterhin erwünscht gewesen, da die Möglichkeit, sie benutzen zu müssen, durchaus gegeben war. Eine Beschaffung an der Front war dann aber nicht mehr durchzuführen.

Das Flugzeug selbst war nach Erledigung einiger dringender Arbeiten, die seinerzeit in Berlin nicht mehr erledigt werden konnten, soweit in Ordnung, daß die Sicherheit nicht gefährdet war. Es waren aber wegen der Dringlichkeit des Fluges kleinere Arbeiten unerledigt geblieben, wie

- 1) Beseitigung des starken Ölens des Motors
- 2) Einbau eines einwandfreien Sammlers (nicht vorhanden)
- 3) Umsetzen des Ausschalters für den Anlaßstrom an der Brandhahnschaltung (der Hebel konnte nie ganz auf P1+P2 gerastet werden)
- 4) Verkürzen der langen Kupplungszeit
- 5) Einbau einer Borduhr (nicht vorhanden).

Besonders die Punkte 2) bis 4) belasteten die Besatzung später bei der Durchführung des Fluges sehr und trugen nicht unwesentlich zur Verlängerung der Überführungszeit bei.

Das Flugzeug, Zelle wie Motor, hielt die immerhin hohen Bean-

10030-0494

spruchungen, wie z. B. Fliegen bei hohen Windgeschwindigkeiten und tagelanges Stehen im Freien bei schlechtem Wetter, während des gesamten Fluges gut durch und zeigte weiter keine größeren Beanstandungen. Für den Flugzeugführer jedoch war das Fliegen bei den erheblich starken Böen und den bei diesem Muster noch vorhandenen hohen Steuerdrücken derart ermüdend und anstrengend, daß noch längere Zeit nach dem Fluge Schmerzen im Handgelenk und Oberarm zu spüren waren. Zudem war es für die Durchführung des Fluges erschwerend, daß keinerlei Anhaltspunkte vorlagen, bis zu welchen Windgeschwindigkeiten die Maschine beanspruchungsmäßig geflogen werden konnte, da einmal die Vorschrift besteht, daß die Rotoren bei Windgeschwindigkeiten über 8 m/sec lt. Anweisung von Herrn Prof. Focke nicht anlaufen dürfen, zum anderen aber die Dringlichkeit des Fluges in Verbindung mit der Wetterlage eine Rücksichtnahme auf diese Vorschrift nicht zuließ. Um überhaupt noch einigermaßen rechtzeitig zum Einsatzplatz zu kommen, wurde öfters bei Wetterverhältnissen geflogen, bei denen schon Drachenflugzeuge gleicher Größenordnung zum Fliegen gesperrt worden wären. (Z.B. Spitzenböen bis 80 km/h, Nieselregen und geschl. Bewölkung in 200 m ü.Gr., Sichtrückgang bis auf 1 km.)

Selbst wenn festigkeitsmäßig das Fliegen bei hohen Windgeschwindigkeiten zulässig ist, ist die physische Beanspruchung des Flugzeugführers bei solchen Verhältnissen und mit einer Maschine in der jetzigen Ausführung noch so erheblich, daß die Einsatzdauer, auch wenn sie aus mehreren Flügen am Tage besteht, recht beschränkt ist.

In Werder erhielt die Besatzung zum ersten Male andeutungsweise, später in Stolp eingehendst Kenntnis von der eigentlichen Einsatzaufgabe. Während der gerade herrschenden Vollmondnächte (bei der Ankunft auf dem Einsatzplatz war jedoch nur noch Halbmond) sollte von dem Einsatzplatz Danzig-Praust aus die Maschine nach der Festung Graudenz fliegen, dort auf einem mit Lampen markierten Sportplatz landen, drei in Graudenz gefangen genommene Soldaten der Séydlitz-Armee übernehmen und diese zum Einsatzplatz bringen.

Die Verhältnisse bezügl. Feindlage und Durchführung des Fluges waren folgende:



10030-0695

Die Front verlief bis Mewe auf dem Ostufer der Weichsel, bog dann scharf nach Westen um und verlief über Gr. Wollenthal weiterhin in allgemein westlicher Richtung. Von Mewe bis Graudenz waren mit- hin etwa 40 km Feindgebiet zu überfliegen. Von dem Stadtgebiet Graudenz war etwa ein Rechteck von 2 x 6 km noch in deutschem Besitz, wobei der Landeplatz im Osten dieses Gebietes etwa 500 m von den vorderen russischen Linien entfernt war. Er konnte wegen Häuserruinen auf der einen und hohen Bäume auf der anderen Seite nicht eingesehen werden, wurde aber öfters mit Granatwerferfeuer belegt. Da schon zweimal "Störche" dort gelandet waren, war die Aufmerksamkeit des Feindes bereits auf diesen Platz gelenkt worden. Flakabwehr und Scheinwerfer waren im Süden der Stadt beobachtet worden, sonst war nur mit Abwehr durch Infanteriewaffen zu rechnen.

Der Anflug sollte zweckmäßigerweise wegen Flakabwehr nicht längs der Weichsel erfolgen, sondern über Pr. Stargard, dann bei Gr. Wollenthal in etwa 2000 m über die Front und über zwei größere Seen hinweg auf Graudenz zu. Eine Orientierung sollte zwar bei Mond gut möglich sein, doch war am Einsatztage nur noch Halbmond und außerdem mit Bewölkung zu rechnen. Da der Flugzeugführer nachts überhaupt noch keine Überlandflüge geflogen hatte, lagen auch keinerlei Erfahrungen über die Orientierungsmöglichkeiten für diesen Flug vor. Das Schwierigste jedoch schien dem Flugzeugführer der Anflug zum Landen zu sein, da der Hubschrauber die wegen der Flakabwehr über Feindgebiet erforderlichen 2000 m im HS-Flug nur langsam herabdrücken kann, was er also schon vor Erreichen der Stadt tun müßte, um dann in nur geringer Höhe von 200 m von Westen kommend die russischen Linien vor der Stadt zu überfliegen, in ca. 100 m über dem Platz zu stehen und senkrecht, womöglich bei noch verringerter Sinkgeschwindigkeit infolge stärkeren Windes, zu landen. Ein senkrecht aus größerer Höhe ist nachts wegen Fehlens jeglicher Anhaltspunkte über die Sinkgeschwindigkeit und die Lage des Flugzeugs im Raum mit der jetzigen Flugzeuginstrumentierung nicht möglich. Da auch das Motorgeräusch selbst im Leerlauf noch erheblich ist, mußte mit einer stärkeren Bodenabwehr gerechnet werden, die bei dem hell glühenden Abgassammler und den Abgasflammen sicher das Ziel gut erfaßt hätte.



10030-0406

Auch mußte der Flugzeugführer mit der Anstrahlung von Scheinwerfern rechnen, wobei er vermutlich durch die enorme Reflexion der Kanzelscheiben und ohne jeden Strahlungsschutz überhaupt jedes Gleichgewichtsgefühl verloren hätte. Es sind also für einen solchen Fall dringendst abstellende Maßnahmen zu ergreifen.

Es hätte sich also in diesem Falle wieder das Fehlen der Blattwinkelverstellung und des Fu-G 101 unangenehm bemerkbar gemacht. Grundsätzlich liegen über Flug, insbesondere HS-Landungen bei Nacht ohne ausreichenden Mondschein überhaupt keinerlei Erfahrungen vor.

Eine einwandfreie Landung auf dem dem Flugzeugführer völlig unbekanntem, mit Granattrichtern durchsetzten Platz wäre zumindest fraglich gewesen, da der Flugzeugführer bislang mit dem Hubschrauber nur einige Nachtlandungen unter den günstigsten Platz- und Wetterverhältnissen ohne jede Beeinflussung von außen durchgeführt hatte. Grundsätzlich ist bei Hubschraubern das Landen bei Nacht schwieriger als bei Drachenflugzeugen, sodaß also in diesem Falle schon ein Einsatz unter Feindeinwirkung geflogen werden sollte, ohne daß der Flugzeugführer über die notwendigen fliegerischen Erfahrungen bei Nacht verfügte.

Weiterhin mußte damit gerechnet werden, daß bei gelungener Landung durch Beschuß irgendein wichtiges Teil beschädigt wurde, wodurch ein Start nicht mehr möglich war. Dann hätte die Maschine nur noch vernichtet werden können, da eine Reparatur oder die Beschaffung eines Ersatzteiles wegen Fehlens jeder Verbindung zur Firma und wegen des ständig wachsenden Feinddruckes unmöglich wurde. Damit wäre wieder das einzige Flugzeug, das die Grundlage für Schaffung einer breiten Erprobungsbasis für die Truppe bilden sollte, vernichtet und die durch den Flugzeugführer gesammelten Erfahrungen nie bekannt geworden, da dann mit einer Rückkehr aus der Festung nicht mehr zu rechnen war.

Das Unternehmen wurde dann nicht mehr durchgeführt, da die Besatzung von Graudenz am Tage des beabsichtigten Einsatzes bereits so zusammengedrängt wurde, daß eine Landung in Graudenz nicht mehr möglich war.



10030-0492

Infolge der inzwischen verschärften Feindlage wurde wegen Kraftstoffmangel Startverbot für den Hubschrauber ausgesprochen, sodaß für die nächsten Tage ein Rückflug nach Westen nicht in Frage kam. Erst nach mehrmaligem Drängen unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Rückführung der Maschine konnte am 9. 3. 45 vom Flugzeugführer die Startgenehmigung erwirkt und damit die Maschine der drohenden Vernichtung aus Gründen der sich täglich mehr zuspitzenden Frontlage bei Gotenhafen entzogen werden.

Da inzwischen die gesamte Küste vom Leba-See bis Dievenow vom Feinde besetzt worden war, war der einzig mögliche Weg der über die Ostsee. Um evtl. erscheinenden feindlichen Jägern möglichst wenig ins Auge zu fallen, wurde die gesamte Strecke über der See im Tiefstflug (10 - 20 m über See) zurückgelegt. Auch auf diesem Fluge wäre die Maschine ohne weiteres verloren gewesen, wenn eine Umschaltung oder eine Notlandung an der Küste hätte erfolgen müssen. Einmal wäre bei einer Umschaltung wegen der geringen Flughöhe ein Abfangen unmöglich geworden, die Maschine hätte sich überschlagen und wäre sofort im Wasser versunken. Wären Besatzungsmitglieder noch lebend aus der Maschine herausgekommen, so wäre es wegen Fehlens von Schlauchboot und Schwimmwesten fraglich gewesen, ob sie sich hätten an Land retten können. Zum anderen wäre bei einer Notlandung an Land und Gefangennahme Meister Möller als Zivilist wahrscheinlich sofort als spionageverdächtig erschossen worden.

Um 18¹⁰ Uhr landete die GW+PA auf dem Flugplatz Swinemünde-Garz und am 11. 3. 45 in Werder, wo sie vorerst wegen 25-Stunden-Kontrolle verblieb.

Damit steht die Maschine jetzt wieder für die Durchführung der Truppenerprobung zur Verfügung.

Kurzgefaßt ist folgendes über die Einsatzfähigkeit der 8-223 E-0 zu sagen:



10030-0498

Für einen Einsatz unter oben angeführten Voraussetzungen und Bedingungen sowie in der jetzigen Ausführung war die Maschine durchaus noch nicht geeignet. Wenn das Unternehmen dennoch gelungen wäre, so wäre das nur besonderen Glücksumständen zuzuschreiben gewesen. Wesentlich spielt dabei aber auch die mangelnde Ausbildung und Erfahrung des Flugzeugführers im Nachtflug eine Rolle, was bei der Erteilung des Auftrages überhaupt nicht berücksichtigt wurde.

Verteiler:

Herrn Prof. Focke
Herrn Dipl.Ing.Papenhausen
Herrn Dipl. Ing. Schweym

Gerstenhauer

