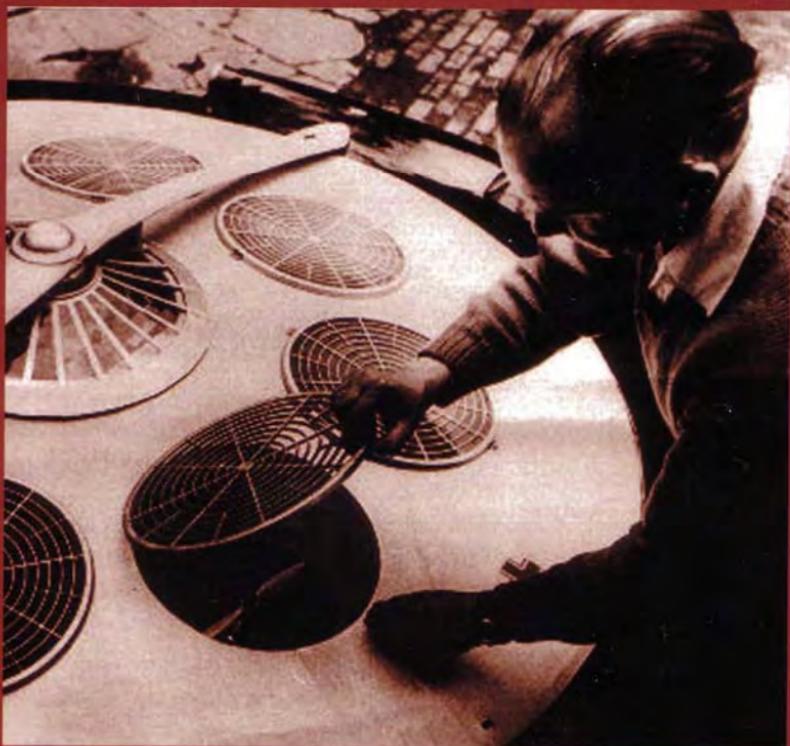


J. Andreas Epp

Die Realität der Flugscheiben



Edition EFODON
MICHAELS VERLAG

Inhalt

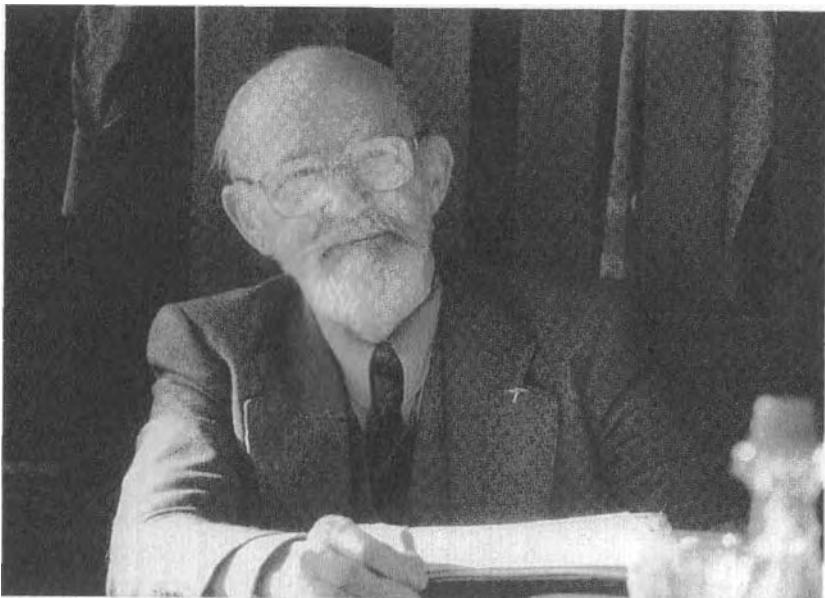
| | |
|--|-----------|
| VORWORT | 11 |
| Vorwort des Herausgebers | 14 |
| | |
| EIN LEBEN FÜR EINE IDEE..... | 17 |
| Jugendzeit | 18 |
| Modellflugzeugbauer mit aerodynamischen Problemen .. | 22 |
| Erste Begegnung mit Ernst Udet | 32 |
| Lehrjahre | 39 |
| Meine erste Erfindung | 42 |
| Hitlerjugendzeit | 49 |
| Neue Modellversuche | 55 |
| Der freiwillige Arbeitsdienst | ' 61 |
| Ausbildung zum Flugmotorentechniker | 66 |
| Eintritt in die Luftwaffe | 70 |
| Der erste Tag bei der Luftwaffe | 72 |
| Techniker Epp | 75 |
| Diplom | 78 |
| Der Zweite Weltkrieg bricht aus | 80 |
| Hitlers Generäle | 83 |
| Geheime Waffen | 84 |
| Die deutsche Atombombe | 85 |
| Eine Idee wird realisiert | 86 |
| Die Flugscheibe | 87 |
| Behinderungen | 91 |
| Die Russen nähern sich Prag | 94 |
| Nach dem Krieg: die alliierten Gesetze | 101 |
| Der „Flugring 1946“ | 103 |
| Das Modell fliegt | 103 |

| | |
|---|------------|
| In Spanien | 107 |
| Neuanfang in Deutschland | 108 |
| „Fliegende Untertassen“ als Weltpsychose | 116 |
| Die „Flugscheibe 1954 (Diskus 39/54)“ | 118 |
| Rene Conzinet | 120 |
| Der Prophet | 124 |
| Der „Omega-Diskus 1958“ | 126 |
| Agenten bedrängen Epp | 133 |
| Ausstellungen | 134 |
| Epp am Ende | 136 |
| Nachwort des Herausgebers | 137 |
| | |
| ANHANG | 139 |
| <i>I. Die Flugscheibe „Omega-Diskus“.....</i> | 140 |
| Flugscheibe „Omega-Diskus 39/58 Prototyp“; (Beschreibung)..... | 143 |
| Patentantrag/Patentanmeldung zum „Omega-Diskus“.... | 148 |
| Übersichtstabelle der einzelnen Typen..... | 154 |
| Einsatzmöglichkeiten des „Omega-Diskus“ | |
| im Weltraum | 155 |
| Mögliche Flugbahnen und Manöver für Raumflüge | |
| zum Mond..... | 155 |
| Das Entfernungs- und Geschwindigkeits-Problem..... | 156 |
| | |
| <i>//. Erfindungen von Andreas Epp</i> | 159 |
| Prototyp eines Luftkissenbootes..... | 162 |
| | |
| <i>///. Flugscheiben der Ingenieure Miethe, Schriever, Habermohl und Bellonzo</i> | 165 |
| 1) Konstruktionen von Dr.-Ing. Miethe | 165 |

| | |
|--|-----|
| 2) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Rudolf Schriever | 168 |
| 3) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Schriever, mit Ing. Habermohl | 170 |
| 4) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Schriever mit den Ingenieuren Miethe und Bellonzo..... | 172 |
| <i>IV. Schriftverkehr</i> | 173 |
| Bildnachweis..... | 179 |

„Meine persönliche Auffassung und Überzeugung gipfelt in der Erkenntnis, dass die Menschheit der Kraft des Gebetes heute mehr bedarf als jemals zuvor in der Geschichte.“

Wernher von Braun, deutsch-amerikanischer Raketenforscher



J. Andreas Epp (Foto: Geise)

Was wusste die Welt bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges von der Existenz und von der Produktion realer, als Geheimwaffe V7 bezeichneter, deutscher Flugscheiben?

Dem Pentagon der USA wurden diese Flugscheiben offenbar, durch Ermittlungen und durch Befragungen deutscher Techniker der Luftwaffe.

Es ist müßig, zu ergründen, warum das Pentagon jahrelang die Realität der deutschen Flugscheiben verschwieg. Es wurde jedoch, nach und nach, über sie gesprochen. Es entwickelte sich ein öffentliches Interesse daran, den Luftraum nach eventuell doch noch vorhandenen deutschen Flugscheiben abzusuchen.

Damit begann die Zeit und die Periode der sogenannten UFO-Sichtungen. Und weil die Weltpresse Spaltenfüller benötigte, taufte sie die „UFO-Erscheinungen“ in „Fliegende Untertassen“ um. Damit war eine Untertassen-Fantasterei geboren, die sich weltweit bis heute zu einer regelrechten Psychose steigerte.

So entwickelte die menschliche Fantasie aus einer realen Erfindung heraus außerirdische Fliegende Untertassen, die mit Astronautengöttern oder mit grünen Männchen mit höherer Intelligenz bemannt sein sollten.

J. Andreas Epp

Vorwort des Herausgebers

Das Interesse am Thema „UFO“ ist ungebrochen, und da hier oftmals viel Unsinn und nicht haltbare Spekulationen als „Tatsachen“ verbreitet werden, ist das Werk Epps nach wie vor ein wichtiges Zeitzeugnis, denn es zeigt, dass diese Fluggeräte, die noch heute wegen ihres Aussehens so unwirklich erscheinen, ganz reale Konstruktionen sind, die in der Zeit des 2. Weltkrieges auf deutscher Seite entwickelt wurden. Was nach dem Krieg aus diesen Geräten wurde, wohin die Baupläne gerieten oder ob eventuell doch alle vernichtet wurden, bleibt unbeantwortet.

Es gibt Stimmen, die der Meinung sind, die amerikanischen Flugzeuge, wie der „Stealth-Bomber“ („Tarnkappen-Bomber“), würden auf ehemaligen deutschen Bauplänen, wie den gegen Ende des 2. Weltkrieges gebauten Horten-Flugzeugen, basieren. Auf der berühmt-berüchtigten geheimen amerikanischen Basis „Area 52“ sollen bis heute UFO-ähnliche Fluggeräte getestet werden, von denen behauptet wird, sie seien „außerirdische“ Konstruktionen.

Kennt man jedoch die Entwicklungen der deutschen Forscher gegen Ende des zweiten Weltkrieges, so erkennt man hier Parallelen, die absolut nichts „Außerirdisches“ an sich haben. Dass die Amerikaner bisher noch keine einwandfrei funktionierende Flugscheibe herstellen konnten, könnte durchaus daran liegen, dass die deutsche Technik zu Kriegs-

ende tatsächlich „hundert Jahre“ weiter entwickelt war als die alliierte, wie es von Aussagen entsprechender Forscher überliefert ist.

Dieses Buch ist die Lebensgeschichte des Erfinders J. Andreas Epp und gleichzeitig ein Stück Zeitgeschichte aus der Sicht Epps. Er schildert sein Leben von Kindheit an bis ins hohe Alter, dabei schwerpunktmäßig seine ersten Gedanken und Entwürfe zu den Flugscheiben beschreibend. Seine Probleme mit der Arbeitslosigkeit Ende der zwanziger Jahre, sein Leben in Deutschland während des Dritten Reiches, der Beginn des zweiten Weltkrieges, die Zeit während des Krieges, die Besatzungszeit nach dem Krieg, Epps Flucht aus dem Nachkriegsdeutschland und seine Rückkehr lassen uns das Leben Epps plastisch vor Augen erscheinen.

Er versuchte nach dem Krieg, an seine Konstruktionen anzuknüpfen und neue Flugscheiben zu entwerfen. Sein bestes Nachkriegs-Modell war wohl der „Omega-Diskus“, den er auch auf einigen Ausstellungen zeigte, allerdings ohne eine Resonanz seitens der Industrie hervorrufen zu können, die die Genialität des Erfinders entweder nicht erkannte oder sie schlicht ignorierte.

In seiner Zeit im Süden schuf er über zweitausend bemerkenswert gute Landschafts-Ölbilder, von denen er einen Teil dem Wirt einer Rosenheimer Pizzeria schenkte, der seine Gaststätte damit in eine Galerie verwandelte. Dafür durfte Epp für den Rest seines Lebens dort kostenfrei essen und trinken.

Seinen Traum von einer nach seinen Plänen gebauten flugfähigen Scheibe hat er bis zu seinem Ende nicht aufgegeben, trotz seiner Verbitterung, dass seine Erfindungen um die Flugscheiben nicht anerkannt, verschwiegen oder lächerlich

gemacht wurden, obwohl er seinen „Omega-Diskus“ sogar patentrechtlich angemeldet hatte. Dabei ist es nicht ihm anzulasten, dass das Flugscheiben-Thema tabuisiert worden ist.

Bis zuletzt machte er immer neue Pläne und stand in Verhandlungen mit verschiedenen Firmen, darunter mit einer Schweizer Firma, die neuartige Strahltriebwerke entwickelt haben sollte, wie er in einem der letzten Gespräche erläuterte. Etwa 1994 scharte er etwa zwanzig Interessierte und Gönner um sich, um eine Vereinigung zu gründen, die den Bau einer neuen Flugscheibe ermöglichen sollte. Aus dieser Vereinigung wurde jedoch nichts, es gab nur einige belanglose Treffen zu Besprechungen um Verfahrensfragen. Epp schwebte es vor, dass eine dreißig Meter durchmessende Flugscheibe gebaut wird, und er wollte den Flug mit ihr noch miterleben.

Im Gespräch machte er sich oftmals lustig über amerikanische Flugscheiben - wie beispielsweise die von der Firma AVRO -, die nicht flugtauglich waren oder ihre Flugkünste „aus Sicherheitsgründen“ nur an den Stahlseilen eines Kranes aufgehängt „demonstrieren“ konnten. Er war davon überzeugt, dass die Amerikaner nicht dazu in der Lage seien, eine funktionierende Steuerung für ihre Flugscheiben entwickeln zu können. Dazu erklärte er, dass die Steuerung der einzige Teil seiner Flugscheibenentwürfe sei, den er nicht schriftlich fixiert hätte, „damit sie nicht in falsche Hände gerate“. Wie die Steuerung funktioniere, habe er in seinem Kopf, betonte er, und würde sie nur einem Techniker-Team anvertrauen, das (unter seiner Federführung) eine neue Scheibe bauen würde.

Daraus ist nun leider nichts mehr geworden, und Epp hat wohl die von ihm entwickelte Flugscheiben-Steuerung mit ins Grab genommen.

Gernot L. Geise

EIN LEBEN FÜR EINE IDEE

Jugendzeit

Am 11. Mai 1914, einige Monate vor dem ersten Weltkrieg, wurde ich als Sohn eines Artistenehepaars in Cuxhaven an der Elbmündung geboren. Wie es alle Elternpaare tun, setzten auch sie viele Hoffnungen in ihren ersten Sprössling, der darum von Mutter und Vater wohlumsorgt überall stolz präsentiert wurde.

Monate später, im gleichen Jahr, fielen die verhängnisvollen Schüsse auf den österreichischen Thronfolger. Die ganze Welt hielt den Atem an! Und damit begann der 1. Weltkrieg, der für viele Millionen Menschen Tod, Elend und Tränen brachte.

Die auf das Ende dieses furchtbaren Krieges in Deutschland folgende Revolution steigerte die Not und die Sorgen um das tägliche Brot. Sie förderte die Unmoral und das Schiebertum. Der „Dank des Vaterlandes“ machte die Krüppel und die Opfer des Krieges zu verhönten Bettlern.

Während ich die Schule besuchte, gab es 1926 in Deutschland etwa fünfeinhalb Millionen Arbeitslose mit insgesamt etwa zwanzig Millionen mittellos darbenden Angehörigen ihrer Familien. So grotesk es anmuten mag: jeder Krieg hat zwei Seiten: eine elendbringende und eine vorteilbringende.

Die Technik entwickelt sich nach jedem Kriege, durch die Erfahrungen der Bedürfnisse und Anstrengungen. Die

Wirtschaft, die Fabrikation und die technischen Erfordernisse an Maschinen, Waffen, Schiffen, Flugzeugen, Kraftfahrzeugen usw. nehmen einen gewaltigen Aufschwung. Jeder Krieg bewirkt einen gewaltigen Fortschritt auf den Gebieten der Medizin und Chemie, und das u.a. aus den Erkenntnissen durch die immer wieder andersartigen Verletzungen durch die jeweils modernen Waffen der Kriegsführenden.

So wird aus der Notwendigkeit eine Anstrengung aller Wissenschaftler und Techniker, immer wieder neue Mittel und Wege zu erforschen und zu finden, um dem Gegner gegenüber stets im Vorteil zu bleiben. Hierbei jedoch gibt es keinen Patentschutz, denn jeder Einsatz von neuem Material oder von neuen Waffen bewirkt beim Gegenüber eine Nachahmung, die nicht selten eine technische Verbesserung des Originals darstellt.

Vielleicht kam es gerade deshalb dazu, dass ich, durch die fehlende technische Entwicklung in der Nachkriegszeit Deutschlands, mich bereits mit acht Jahren dazu hingezogen fühlte, schon während meiner Schulzeit mein ganzes Denken auf die Technik einzustellen. Denn kaum aus der Schule nach Hause gekommen, begann ich mit einfachsten Werkzeugen an Schiffsmodellen und Flugzeugtypen der Pionierzeit zu werken. Heute würde man dazu Hobby sagen. Jedoch nahm ich als Junge meine Arbeiten an den verschiedenen Modellen viel ernster, als es auf den ersten Blick erscheinen mag.

Meine Eltern hatten in Hamburg ein festes Heim gegründet, und diese Stadt galt als das „Tor zur Welt“. Wenn auch fast die gesamte Handelsflotte wegen der miserablen Wirtschaftsbedingungen an den Ketten lagen, so war die Stadt doch ein internationaler Umschlagplatz für Handelsgut und

Reisende aus aller Welt. Deshalb bekam man in Hamburg immerhin noch viele interessante Nachrichten und technische Errungenschaften anderer Nationen zu hören und zu sehen. Wenn ich einmal nicht im Hafen herumschlenderte, um mir die gewaltigen Ozeanriesen anzusehen, dann war ich mit Bestimmtheit auf dem Gelände des Hamburger Flughafens anzutreffen.

Meine Eltern hatten an meinen Ambitionen nicht viel auszusetzen, nur in der Schule bereitete ich meinen Lehrern oft großes Kopfzerbrechen. Ich schien, was Rechnen, Algebra, Physik, Geometrie und Zeichnen anbetraf, ein guter Schüler zu sein. Aber die anderen Fächer - Rechtschreibung, Grammatik usw. - schienen für mich etwas zu sein, für das seitens der Lehrerschaft keine vernünftige Erklärung gefunden werden konnte. So meinte man denn auch bald, der Schüler Epp leide an einer Spaltung seines Wesens... Heute, mit den modernen Untersuchungsmethoden für Schüler und Berufsberatungen unserer Zeit, hätte man schnell erkannt, dass dieser Schüler sich durch sein großes Interesse an technischen Objekten schon sehr früh für mechanische und physikalische Vorgänge und Formen begeisterte.

Vorerst waren es die physikalischen, naturbedingten Vorkommnisse wie: Warum schwimmt Holz oder ein Schiff aus Eisen? Warum fliegt ein Vogel in der Luft, und wie? Aber schon mit sechs Jahren konnte ich mich stundenlang damit beschäftigen, auf dem Boden liegend, Luft unter ein Stück Papier zu blasen, um es irgendwohin zu treiben. Mit elf Jahren reichte es mir nicht, ein Segelschiff von einem Seeufer zum anderen schwimmen zu lassen. Nein, es musste schneller werden, doch wie? War das Modell zu schwer? Waren die

Segel zu klein? Ich kam schnell darauf, dass es an der Schiffsform lag, dass sie schlanker und eine besondere Form aufweisen musste. Die „Stromlinienform“ ließ mich für geraume Zeit meine Modelle vergessen. Die Elemente Wasser und Luft wurden zu Betätigungsfeldern, die es zu ergründen galt. An kleinen Bächen machte ich meine Versuche mit den verschiedenartigsten Körpern und profilartigen Gegenständen. Hierzu benutzte ich Brettchen, Kugeln, Röhren und ähnliche (iegenstände. Was wusste ich schon von Wasserstrom und Windkanälen? Ich kannte ja nur den alten Kasten in der Schülern dem der Physiklehrer mit einem Rauchentwickler demonstrierte, wie sich Luftwirbel bilden, und wie sich diese bei verschiedenen Widerstandskörpern verhalten.

Wasser und Luft sind gleichbedeutend mit Schiffahrt und Fliegerei. Beide Elemente führten und brachten den wissensdurstigen Jungen, der ich war, sehr bald dazu, sich von den schwerfälligen Schiffen ab- und sich den Flugzeugen zuzuwenden.

Modellflugzeugbauer mit aerodynamischen Problemen

Ernsthaftes Versuchen, konventionelle Tragflächen und Leitwerke zu verändern. Erste Inspirationen für Delta-Tragflächen. Ein toter Vogel bringt Seuchengefahr in die Familie.

Auch hier gingen viele physikalische Versuche voraus, gerade das Gegenteil dessen, was mich bisher an dem Element Wasser so gefangen nahm. Segelschiffe wurden vom Wind bewegt und angetrieben, waren also von diesem abhängig. Ein Flugzeug aber? War es vom Wind abhängig oder nicht? Solche und andere schwerwiegende Fragen beschäftigten mich als jungen Forscher derart, dass ich in der Schule die erstaunlichsten Fragen an meine Lehrer richtete, denn die Grundsatzregel „*alles was leichter ist als Luft, fliegt oder kann fliegen!*“ wollte ich, nach meinen Beobachtungen von Vögeln, Ballonen, Gasen, Federn und Flugzeugen, nicht mehr gelten lassen.

Als ich einmal ein Zeppelin-Luftschiff über Hamburg hinwegfliegen sah, beschloss ich, eines nachzubauen. Ich füllte es mit Gas und war zutiefst enttäuscht, dass sich das Modell nicht in die Luft erheben wollte. Also war für mich die Luft kein Antriebsmittel für ein Flugzeug. Ein Flugkörper brauchte daher eine eigene Antriebskraft für seine Fortbewegung.

Dann tauchte die Frage auf, wie sich ein Flugkörper in der Luft halten kann, wenn er schwerer als diese ist? Wochenlang, in jeder freien Stunde, versuchte ich diesem Geheimnis auf die Spur zu kommen. Jeden Vogel beobachtete ich genau bei seinem Abflug und bei seiner Landung, und skizzierte dies. Die Bewegungen der Flügel, die Reaktionen der Vögel, wenn ein unerwarteter Windstoß sie erfasste usw. Am besten eigneten sich hierzu Möwen bei ihren Gleitflügen im Hafen. Ihre vollendete aerodynamische Körperform beobachtete und zeichnete ich in allen Variationen auf.

Eines Tages sah ich eine tote Möwe im Hafenbecken treiben. Geduldig wartete ich, bis sie in die Nähe der Hafenmauer getrieben wurde und fischte sie mit einem Rettungshaken aus dem Eibwasser. Keiner konnte das Glücksgefühl des Jungen nachempfinden, denn nun hatte ich endlich das, was mir schon lange gefehlt hatte, ein Stück Natur aus einem Element, für das es von Gott geschaffen war. Erst mein Vater konnte mir den Vogel abnehmen, weil dieser bereits anfing, in Verwesung überzugehen. Doch vorher hatte ich schon alle Details der Möwe aufgezeichnet, besonders die Schwingflügel und die Form der Schwanzfedern.

Dasselbe wiederholte ich bei einer Schwalbe, die ich eines Tages tot auf einer Straße liegend fand.

Doch versuchte ich nicht etwa, aus diesen Aufzeichnungen nun ein Flugzeug zu konstruieren. Zunächst wollte ich in die Geheimnisse der Flugzeugkonstruktion hineinwachsen. Deshalb begann ich die alten Typen der Entstehungszeit und der Pionierepoche der Fliegerei in Modellen nachzubauen. Zu diesem Zweck hatte ich mir heimlich mein Schulmilchgeld gespart, um mir ein Fliegerbuch kaufen zu können.

Seit dieser Zeit wurde der Schüler Epp seinem Lehrpersonal in der Schule ein Problem besonderer Art. Man schüttelte die Köpfe über ihn, denn in einigen Fächern war er der beste von allen, in anderen Fächern war er ein glatter Versager. Ärztliche Untersuchungen erbrachten, dass dieser Fall „ganz normal“ sei, man glaube jedoch, dass dieser junge Mensch irgendeine Art geistiger Sperre besäße, eine Antipathie gegen das normale Schulsystem. Also eine Art Manie, deren Ursache vielleicht irgendwo in der Jugendzeit läge, ein Spaltungsbewusstsein. Keinem Arzt und keinem Lehrer kam es in den Sinn, einmal die Eltern oder den Jungen selbst zu fragen, welche Fächer in der Schule, welche Spiele oder welche Freizeitbeschäftigungen er am liebsten hatte. Während ich meine Flugzeugmodelle baute, spielten die anderen Kinder „Räuber und Gendarm“ und anderes mehr, um ihre Freizeit zu füllen. Gewiss, auch ich tollte und spielte dann und wann mit anderen Kindern herum, jedoch wurden diese Spiele recht bald langweilig für mich. Oft genug kehrte ich unversehens zu meinen Modellen zurück, weil mir während des Spielens plötzlich die Lösung eines technischen Problems einfiel. Diese plötzlichen Erkenntnisse und technischen Ideen hatte ich bei allen Gelegenheiten und in den verschiedensten Situationen. Besonders wichtig war dabei das persönliche Einfühlungsvermögen in technische Konstruktionen und Aufgaben, die weit in die Technik der Zukunft voraus griffen.

Oft kommt es vor, dass Eltern ganz entsetzt die Zerstörung eines Spielzeuges mit ansehen, das ihr hoffnungsvoller Sprössling gerade erstmals in die Hände bekam. Die angeborene Wissbegierde des sich ständig weiter entwickelnden Gehirnes eines Kindes muss und will einen Gegenstand nicht

nur bewegen, sondern es will ergründen, wozu und warum ein Ding außen so und innen so ist, um damit zielgerichtet handieren zu können. Trotz der fortschreitenden Technisierung von Generation zu Generation ändern sich zwar die Spielzeuge, jedoch bleibt die Wissbegierde der Kinder, die Funktion eines Spielzeuges verstehen zu wollen. Dabei ist es interessant, zu sehen, dass es heute schon Mädchen gibt, die sich für technische Spielsachen interessieren, doch anscheinend ist hier die Zeit stehengeblieben: denn immer noch bekommen sie konventionelle Puppen geschenkt, als Attribut an den heranwachsenden mütterlichen Instinkt und zur Weiblichkeit. Doch auch die heutigen Puppen können kindlichem Wissensdrang nicht widerstehen. Auch sie werden geöffnet und zerbrochen, um herauszufinden, wie es drinnen ausschaut!

Unter elterlichem Zwang und unter Strafandrohung kann es keinem Kind zugemutet werden, den angerichteten Schaden wieder zu reparieren. Hier kommt es darauf an, ob das Kind, je nach Alter und Intelligenz, ein zerlegtes Spielzeug wieder zusammensetzen und wieder funktionsfähig machen kann. Nur wenige schaffen das. Doch die Eltern eines solchen Kindes sollten sich darüber Gedanken machen, was das Talent der Remontage eventuell für einen späteren Beruf des Kindes für eine Bedeutung haben könnte.

Auch vor meiner Wissbegierde als junger Mensch hielt kein Spielzeug stand. Ich schaffte es jedoch immer wieder, die Einzelteile, außer dass sie ein paar Kratzer hatten, wieder zusammenzubauen. Diese De- und Remontagen machten mir Spaß, aber sie machten mich auch neugierig. Warum waren wohl die kleinen Spielzeugmaschinen so konstruiert und gebaut? Meine Lernbegierde ging hier über den Rahmen einer

Durchschnittsnatur und -begabung weit hinaus. Schon mit zwölf Jahren machte ich mir Gedanken über die konventionellen Tragflächenformen, wobei ich mir überlegte, wie die Pfeilform der Papierflieger, die die Schuljugend noch heute aus den Seiten ihrer Diktathefte faltet, in einer Flugzeugkonstruktion zu verwirklichen sei.

Im letzten Schuljahr hatte ich, als nun 14-Jähriger, durch den Bau meiner Flugmodelle meine Fähigkeiten so weit entwickelt, dass ich jede konventionelle Form bauen konnte - und sie auch zum Fliegen brachte. Für einen heutigen durchschnittsbegabten Jungen ist es kein Problem mehr, sich ein Flugmodell zu basteln. Er geht in ein Geschäft und kauft sich einen Baukasten mit vorgefertigten Teilen, inklusive Flugmotor. Je nach Fingerfertigkeit ist das Modell dann in einigen Tagen flugfertig. Diese Möglichkeiten gab es jedoch 1928 nicht. Wer ein Flugmodell bauen wollte, der musste sich zunächst einmal überlegen, welche Materialien am geeignetesten dazu sind. Sorgfältigst mussten Bambusrohre ausgewählt werden, die sich, dem Gewicht nach, für den Flugmodellbau eigneten. Diese mussten gespalten, bearbeitet und abgeschliffen werden. Zigarrenkisten aus Spezialholz für die Spanten und Rahmen mussten erbettelt werden. Plastikkleber gab es noch nicht, also musste Kalt- oder Knochenleim benutzt werden.

Wer würde unter diesen Bedingungen heutzutage noch ein Schiffs- oder Flugmodell bauen? Ein Flugmodellbauer der damaligen Zeit musste ein energiegeladener Idealist sein, um überhaupt etwas zustande zu bringen. Genauso war es mit den Flugmodellmotoren. Es gab sie nicht, sie waren auch noch nicht in der Entwicklung. Also mussten Vierkantgummiseile

mit ganz bestimmten Maßen die Antriebskraftvorrichtung für den selbstgeschnitzten Propeller erbringen. Auch der Propeller musste eine ganz bestimmte errechnete Steigung aufweisen, um überhaupt ein Modell in die Luft bringen zu können. Die heutigen Flugmodellbauer verdanken den Modellen von damals und ihren Erbauern, dass sie die modernsten Flugmodelle heute statt in einem halben Jahr in einer Woche zusammenbauen können.

Mit den fortschreitenden Erkenntnissen in der Konstruktion meiner Modelle wuchs auch in mir der Wunsch, nicht immer nur Miniaturflugzeuge zu bauen, sondern auch einmal in einem richtigen großen, in einer Flugmaschine, zu sitzen. Dabei nutzte es mir nichts, auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel immer nur sehn suchtvoll die verschiedenen Flugzeugtypen anzustarren. Hier standen auch große Flugzeuge, wie die einmotorige Junkers-Passagiermaschine, mit offenem Pilotensitz. Dieses Flugzeug war ein sogenannter Tiefdecker und aus Ganzmetall. Das Interessante daran war für mich, dass dieses Flugzeug keine glatte Außenhaut hatte, sondern aus - wie man damals sagte - Wellblechaluminium bestand. Diese Tatsache sprach in mir das Gefühl für Aerodynamik an, denn meiner Ansicht und meinem Wissen nach war diese Außenhaut ein Widerspruch zur Aerodynamik eines Flugzeuges.

Und da stand noch eine größere Maschine mit drei Sternmotoren, die man JU 52 nannte, mit genau der selben Wellblechaußenhaut. Es war eine Lufthansamaschine, die für damalige Verhältnisse gewaltige Ausmaße hatte. Auch dieser Flugzeugtyp war ein Tiefdecker und für meine Begriffe ein Riesenflugzeug. Jedoch die Wellblechaußenhaut gab mir schwer zu denken. Warum hatte man diesen Riesenvogel mit



Eine Junkers Ju 52 der Lufthansa (GLG-Archiv)

einer derart rauen Außenhaut versehen? Solche Außenflächen mussten doch zwangsläufig die Geschwindigkeit der Maschine herabsetzen! Wenn nicht andere Gründe dafür vorhanden waren. Zwar sah diese JU 52 wuchtig und kompakt aus... Doch dann kam mir die Einsicht: die gewellte Außenhaut musste etwas mit der Festigkeit dieses Flugriesen zu tun haben! Die Statik von Rumpf und Tragflächen waren durch die gewellte Außenhaut besonders gut. Wohl wegen der Flugsicherheit für die Passagiere hatten die Konstrukteure auf eine höhere Fluggeschwindigkeit durch eine glatte Außenhautformgebung verzichtet (Tatsächlich hatte die Lufthansa bis zum Beginn des 2. Weltkrieges nicht einen einzigen Absturz einer JU 52 zu verzeichnen, geschweige denn einen toten Passagier gehabt).

Eine Maschine kam dem Modellkonstrukteur Epp als die damals beste Flugzeugkonstruktion vor: die Heinkel HE 70 G, die unter dem Namen „Heinkel-Blitz“ bei der Deutschen Lufthansa für das Schnellverkehrsstreckennetz und später als Postzubringermaschine eingesetzt wurde. Diese von den damals noch kleinen Heinkel-Flugzeugwerken gebaute Post-



Eine Heinkel He 70 G („Heinkel-Blitz“) (GLG-Archiv)

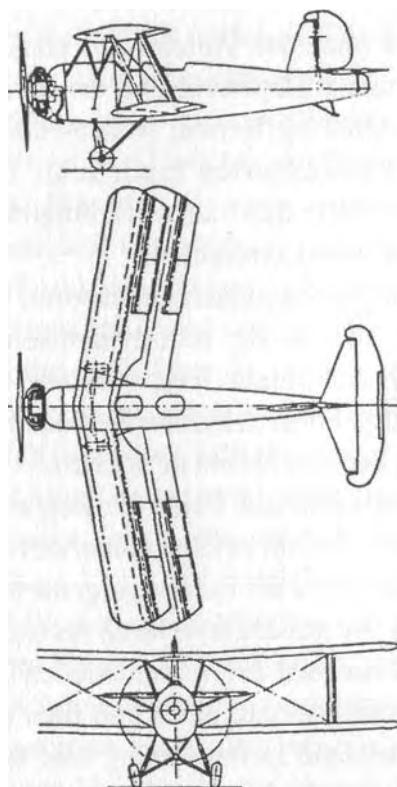
maschine war für mich das Vollendetste an Aerodynamik und Statik. Die schmale Rumpfform und die annähernd ellipsenförmig zulaufenden Tragflächen, Höhen- und Seitenruder interessierten und begeisterten mich sehr. Diese Maschine konnte nach dem Start das Fahrwerk einziehen. Welche Geschwindigkeit sie wohl erreichte?

Durch diese Begegnungen angespornt, machte ich mich an ein erneutes Studium der aerodynamischen Formgebung von Flugzeugkonstruktionen. Jetzt waren für mich nicht mehr die konventionellen Formen meiner Zeit das Höchste an Flugzeugtechnik, ich begann Neues zu suchen.

Skizzen, Entwürfe und Pläne häuften sich. Die Besuche des Flughafens wurden für mich zu einer notwendigen praktischen Studie, besonders für die Flugeigenschaften beim Start und der Landung der Maschinen. Mich faszinierten das Abheben und das Anschweben der verschiedenen Typen, denn, für das Auge unsichtbar, musste unter und über den Tragflächen und den Leitwerken die Luftströmung eine hebende, saugende Kraft entwickeln, die je nach der Profilierung und Dicke



Eine Bücker Bü 131 „Jungmann“ (GLG-Archiv)



Risszeichnung der Arado Ar 69 (GLG-Archiv)

der Flächen jede Landung, jeden Start, anders gestaltete. So beobachtete ich beispielsweise, dass eine Maschine mit dickeren Tragflächen, abgesehen von den jeweiligen Anstellwinkeln, ruhiger in der Luft lag und eine längere Anschweebefahrt hatte, um zu landen, als eine kleinere Sportmaschine mit dünneren Profilen. Auch fiel es mir auf, dass einige der kleineren Doppeldecker und Sportmaschinen Tragflächen hatten, die einen anderen Anstellwinkel aufwiesen, und deren Tragflächenenden leicht nach hinten abgewinkelt waren, wie beispielsweise bei der Bücker Bü 131 „Jungmann“ oder der Arado Ar 69.

Erste Begegnung mit Ernst Udet

Andreas Epp bezieht von Ernst Udet väterliche Hiebe für einen Fehlritt der Wissbegierde auf dem Hamburger Flughafen.

An einem strahlenden Sommertag wanderte ich wieder einmal um das mit einem hohen Maschendrahtzaun umgebene Fluggelände, als ich eine schadhafte Stelle im Zaun entdeckte. Die Öffnung war groß genug, dass ich hindurchschlüpfen konnte, und ich tat es, ohne viel zu überlegen. Der Wunsch, einmal näher an diese Flugmaschinen heranzukommen, war größer als irgendwelche Bedenken, dass ich ja etwas Unerlaubtes tat. Es war niemand in der Nähe, und so lief ich schnell zu den Flugzeughallen, vor denen einige Sportmaschinen standen. Als mir einige Männer mit einer Ziehkarre entgegenkamen, befielen mich Herzklopfen und ein schlechtes Gewissen, doch mit zaghaften Schritten ging ich den Männern entgegen und pfiff dabei ein Liedchen vor mich hin. Es klappte, die Männer beachteten mich nicht. Ich unterdrückte mein Verlangen, davonzurennen, und näherte mich nun wieder mit ruhigen Schritten den Flugzeughallen, wobei ich darauf achtete, möglichst von den Monteuren an den Flugzeugen nicht gesehen zu werden. Es gelang mir, an die Hinterfront einer Halle zu gelangen, dort war eine kleine Tür. Ich öffnete sie

vorsichtig einen Spalt breit, um einen Blick in die Halle zu werfen. Aus Furcht, von jemandem entdeckt zu werden, schlug mir das Herz bis zum Hals! Vorsichtig zwängte ich mich durch den Türspalt und zog die Tür gleich wieder hinter mir zu. Was ich dort inmitten der Halle stehen sah, waren für mich Heiligtümer: dort standen zwei Flugzeuge, und eines davon hatte eine strahlensförmige, rotweiße Bemalung. Es war eine Kunstflugmaschine, wie ich sie schon mehrmals bei Kunstflugvorführungen gesehen hatte.

Wie magisch wurde ich von dieser Maschine angezogen, die trotz der diffusen Beleuchtung in der Halle glänzte, als ob sie neu aus der Fabrik gekommen sei. Ein Schauer der Ehrfurcht und zugleich der Glückseligkeit überfiel mich, als ich wie im Traum die Hand ausstreckte und mit den Fingerspitzen über die Rumpfbespannung strich. Wer kann die Empfindungen begreifen, die mich in diesem Moment überkamen? Ich war ein Junge, der sich mit Leib und Seele der Flugzeugtechnik verschrieben hatte, der die Spiele anderer Jugendlicher als Zeitvergeudung ansah und der aus seinem Hobby eine für mich lehrreiche Lebensaufgabe machen sollte!

Ganz im Banne dieses Erlebnisses, wusste ich später nicht mehr zu erklären, wie ich in die Flugmaschine hineingekommen und auf den Pilotensitz gelangt war. Da saß ich nun und betrachtete mit glänzenden Augen die Instrumente. Ich griff erst zögernd, dann wie selbstverständlich, nach dem Steuerknüppel und bewegte ihn vorsichtig erst vor, dann zurück, langsam nach links, dann nach rechts. Ich fand die Fußpedalen für das Seitenruder und stellte die Füße hinein...

Ganz versunken in meine Tätigkeit bemerkte ich nicht den ganz in Leder gekleideten Mann, der sich unauffällig genähert hatte, bis er mich mit eisernem Griff am Kragen pack-



General und Reichszeugmeister der Luftwaffe Ernst Udet (links; gest. 17.11.41) mit Hermann Göring

te und aus der Maschine förmlich heraushob, mich übers Knie legte und mir eine Tracht Prügel verpasste, die ich Zeit meines Lebens nicht vergessen sollte!

Die Prügel waren so plötzlich über mich gekommen, dass sie mich weniger körperlich als psychisch schmerzten. Sie waren ein Schock aus heiterem Himmel. Es ist eben leichter, einen Schmerz zu ertragen, wenn man eine Gefahr oder Bedrohung erkennt oder vor sich hat. Bitterlich weinend stand ich vor meinem Peiniger, der Frage auf Frage an mich richte- te. Ich beantwortete alles wahrheitsgemäß, was der Fremde von mir wissen wollte. „*So, Flugzeugmodellbauer willst du sein?*“, klang die Stimme des Mannes schon versöhnlicher, „*So, so!*“. Doch gleich darauf, in einem Befehlston: „*Dann komm mal mit!*“. Wieder sprang mich die Angst an. Nur nicht zur Polizei! Was würden meine Eltern dazu sagen!

Brav wie ein Hündchen lief ich neben dem Leder-gekleideten her, von Gewissensbissen geplagt und voller Reue über meinen Leichtsinn. Wir gingen auf ein niedriges Gebäude zu, an dem mit großen Buchstaben „*Fliegerkantine*“ angeschrieben stand. Drinnen angekommen ging der Mann auf einen Tisch zu, an dem andere Männer saßen, winkte mich heran und sagte: „*Meine Herren, hier stelle ich euch einen jungen Flugmodellbaukonstrukteur vor! Zwar habe ich ihm den Hintern versohlt, weil er die Halle ohne Wissen der Flugleitung betrat, aber der Kerl hat keinen Mucks von sich gegeben! Aber als Trostpflaster wird er nun ein Fliegerbier von mir bekommen!*“

Nachdem ich schüchtern allen in der Tischrunde die Hand gegeben hatte, musste ich neben meinem Bestrafer Platz nehmen. Die Atmosphäre der Unterhaltung der Männer fes-

selte mich - hier wurde über Fliegen und Flugzeugtypen gefachsimpelt. Hier sprachen Experten der Fliegerei, und das war für mich das Element meines Lebens! Man sprach über Kriegserlebnisse, Luftkämpfe, gefährliche Flugabenteuer, Schlechtwetter- und Sturmflüge. Und nun hörte ich, der junge Modellbauer, erstmals den Namen des Mannes, der mich in der Halle erwischt und hier her gebracht hatte. Sein Name war *Ernst Udet*!

Ich konnte mein unverhofftes Glück noch gar nicht erfassen, diesen Jagdflieger des 1. Weltkrieges, über den ich in den Kriegsbüchern schon gelesen hatte, auf diese schmerzhafte Weise kennengelernt zu haben! Als nun Udet gar noch erzählte, dass der junge Epp Flugzeugmodelle bau und versuchen würde, seine Erkenntnisse praktisch zu erweitern und deshalb in die Halle und in Udets eigene Kunstflugmaschine heimlich eingedrungen sei, stellten die Männer einige Fragen an mich. Wieso kam ich dazu, Modelle zu bauen? Wieso musste ich dazu ausgerechnet in eine Maschine klettern?

Ich war zuerst etwas verlegen, dann aber langsam sicherer und erzählte der Tischrunde, wie ich vom Schiffsmodellbau zum Flugmodellbau kam, und wie ich von Grund auf zunächst anfing, die alten Typen der Gleiter, wie „Hans Grade“, „Wright“, „Bleriot“, „Rumpler-Taube“, nachzubauen, weil ich die Entwicklung des Flugzeuges genau studieren und wissen wollte. Als ich dann noch darüber sprach, dass ich daran interessiert sei, neue aerodynamische Formen zu finden, was Rumpfund Tragflächen angehe, dass ich es ahnte und für möglich hielt, dass Flugzeuge schneller fliegen könnten, wenn die Tragflächen eine keilförmigere Anwinklung hätten, da herrschte einen Moment Schweigen in der Runde der Männer.

Ich fühlte die ernsten Blicke der Anwesenden auf mich gerichtet und senkte den Kopf, als ich merkte, dass mir die Röte ins Gesicht stieg. Habe ich, so überlegte ich, dummes Zeug geredet und mich wie ein dummer Junge benommen? Habe ich diesen erfahrenen Fliegern etwas aufbinden wollen?

Ernst Udet zog nach einer Weile seine Brieftasche aus der Lederjacke hervor, entnahm ihr ein Stück Papier, fragte die anderen nach einem Bleistift, drückte mir beides in die Hand und sagte nur kurz: „*Aufzeichnen!*“

Alle Augen richteten sich nun auf die langsam entstehende Zeichnung, die, als sie fertig war, ein Flugzeug mit deltaförmigen Tragflächen darstellte. Die Zeichnung ging von Hand zu Hand und blieb schließlich vor Ernst Udet liegen. Nun begann eine Diskussion und eine Fragerei, dass es mir heiß und kalt den Rücken herunterlief. Fachausdrücke und Bezeichnungen wurden verwendet, die für mich ganz unbekannt waren, die ich aber dennoch fast alle verstand: Zelle, statische Festigkeit, Verwindung, Tragwerk, V-Form, Anstellwinkel, Richtungsstabilität usw. Schließlich schien man sich im allgemeinen einig zu sein, dass die Idee etwas war, das realisierbar schien.

Einer der Anwesenden schüttelte bedächtig den Kopf und fragte mich: „*Sag mal, du Modellbauer, wer hat dir das alles beigebracht? Die Flugzeugtechnik ist doch eine verdammt ernste Wissenschaft!*“

Nun erzählte ich von meinen Beobachtungen an lebenden und toten Vögeln, von meinem stunden- und tagelangen kritischen Zuschauen am Zaun des Flughafens, von meinen Besuchen bei Kunstflugdarbietungen usw.

Ernst Udet, der die meiste Zeit schweigend zugehört

hatte, fragte plötzlich: „*Sag mal, Eppchen, was willst du einmal werden?*“ Ohne langes Zögern gab ich die Antwort: „*Flugzeugbauer!*“. Darauf Udet: „*Gut, mein Sohn! Dann werde ich dich unter meine Fittiche nehmen. Meine Herren, Freunde! Ab sofort ist der Junge mein technisches Patenkind! Komm, Epp! Jetzt konsultieren wir beide deine Eltern. Komm mit!*“

Lehrjahre

Systemzeit in Deutschland. Versailler Vertrag, Arbeitslosigkeit, Sorge um eine Lehrstelle. Sein Vater ist wegen der herrschenden Inflation gegen ein Studium des Sohnes. Epp lernt Schiffsbau.

So gut es Ernst Udet jedoch, nach Rücksprache mit meinen Kitern, gemeint und vorgehabt hatte, die wirtschaftlichen Verhältnisse der dreißiger Jahre und die immer größer werdende Verschuldung gegenüber den Siegerstaaten des Versailler Vertrages, die Kämpfe der politischen Parteien in der noch nicht gefestigten Demokratie der deutschen Nachkriegs-Republik und die Inflation hatten die Industrie und die Werften an den Rand des Ruins gebracht. Die Zahl der Arbeitslosen stieg von Jahr zu Jahr und hatte derzeit die Sechsmillionengrenze weit überschritten. Die Unzufriedenheit der Massen äußerte sich in Protestdemonstrationen. Sie schrieen „Arbeit und Brot!“ durch die Straßen und Gassen. Das Bauerntum ließ die Äcker und Felder brach liegen und verworlosen, denn sie erhielten für ihre Waren keinen Gegenwert mehr.

Die Städte wurden grau und unansehnlich. Die Menschen waren schlecht gekleidet und vom Hunger gezeichnet. Lange Menschenschlangen standen mit Töpfen vor den Volksküchen, ebenso wie das Heer der Arbeitslosen vor den Arbeitsämtern

anstand, um das Almosen einer Unterstützung oder einer Gelegenheitsarbeit zu bekommen.

Im Jahre 1930 wurde es fast schon eine Unmöglichkeit für einen Schulabgänger, irgendeine Lehrstelle, ganz gleich für welchen Beruf, zu bekommen. Alle Bemühungen meiner Eltern waren umsonst, und trotz der Empfehlungen Ernst Udets gelang es nicht, den jungen Menschen, der ich war, bei der Lufthansa oder bei einem Flugzeugwerk unterzubringen. Doch Modellbau und Flugzeuglehrbücher kosteten Geld, und so verdiente ich mir das Notwendigste, um wenigstens meine Forschungen und Entwicklungen in der Flugzeugindustrie weiter machen zu können.

Eines Tages kam mein Vater mit der freudigen Nachricht nach Hause, dass die Hamburger Schiffswerft Blohm & Voss wieder eine Prüfung für Schulabgänger ausgeschrieben habe, weil sie einige Schiffsbauerlehrlinge einstellen wolle.

Mein Vater meinte zu mir, ich hätte doch in meiner Schulzeit Schiffsmodelle gebaut, und irgend einen Beruf müsse ich doch lernen. Also ging ich hin und glaubte kaum an eine Chance: Sechshundert Prüflinge hatten sich eingefunden, um ihre Chance zu nutzen, und um in ihrem Leben nicht ganz ohne erlernten Beruf zu sein. Die Prüfung der Interessentenmenge dauerte volle zwei Tage, danach teilte man den Geprüften mit, der endgültige Bescheid werde ihnen schriftlich mitgeteilt.

Tage der Ungewissheit vergingen. Dann traf das langersehnte Schreiben endlich ein! Es lautete:

„An die Eltern des Lehrbewerbers J. Andreas Epp etc. Anbei teilen wir mit, dass wir, nach Einsichtnahme der Prüfungsunterlagen Ihres Sohnes, uns entschlossen haben, ihn mit einer Prüfungszeit von ei-

nem viertel Jahr als Schiffbaulehrling für 3jährige Ausbildungszeit in unsere Werft aufzunehmen. Wir bitten Sie, mit Ihrem Sohn am..."

Nach einem Jahr Lehrzeit im Eisenschiffbau fragte ich mich, was daran eine Lehre sein solle? Die Lehrlingsarbeiten bestanden darin, Werkzeugkisten und deren Inhalte - Hammer, Meißel, Körner, Winkel und Kreideschnur - in Ordnung zu halten. Ich musste mit Mennige, mit Farbtöpfen, und Kostspachteln oder Stahlbürsten umgehen, um die Hellingsaufbauten zu entrostet oder zu streichen. Dabei waren höchstens sechs Lehrlinge damit beschäftigt, bei einem Gesellen als Lehrmeister, hin und wieder eine Schiffbaureparatur an einem schrottreifen Frachtschiff auszuführen.

Ich wurde zur Schiffszimmerei abgeordnet. Endlich durfte ich wieder Holz bearbeiten und mit Hobel, Meißel, Säge und Stecheisen umgehen. Das rief in mir viele Erinnerungen an den Modellbau wach. Hier lernte ich in den wöchentlichen Schultagen der Werftfachschule endlich das, was mir Spaß machte: Pläne lesen, Kiel, Rippen und Spanen aufzureißen und aus Holz, mit den Holzbearbeitungswerkzeugen, zu fertigen. Ich lernte, Decks, Lukendeckel, Rettungsboote in Klinkerbauart zu bauen, Verschalungen von Kühlräumen maßgerecht zu machen, und neue Steven in alte Boote einzupassen und wasserdicht zu machen. Innerhalb eines halben Jahres **besaß** ich die Fertigkeit und Kenntnis eines alten Schiffszimmerers, wurde gelobt und mit selbständigen Zimmerarbeiten betreut.

Meine erste Erfindung

Eine Prämie für einen Verbesserungsvorschlag. Ozeanriesen und Aerodynamik. Pfadfinderleben und erste Begegnung mit der Hitlerjugend.

In dieser Zeit reichte ich bei der Werftleitung meine erste Erfindung in Form einer kleinen, leichten Handkreissäge ein. Ich hatte mich ständig über die Zeitvergeudung beim Aufsägen der korkgefüllten Kühlverschalungen geärgert. Ich fragte mich, warum diese schwere Arbeit immer mit einer Stichsäge zu machen sei? So setzte ich einfach zwei je nach der Dicke des Holzes verstellbare Gleitschienen unter eine Elektrobohrmaschine, montierte dann eine kleine Kreissäge in das Futter, und so wurde die mühevolle Sägerei von einer Stunde Arbeit zu einem Prozess von Minuten. Der Lohn für dafür waren eine Prämie von fünfzig Reichsmark und ein Anerkennungsschreiben.

Eines Tages lag das größte Schiff der Welt mit etwa 50.000 Tonnen, die „Europa“, ausgebrannt an der Werftpier. Ausgebrannte Verschalungen, Möbel, Asche und verbeulte Platten lagen haufenweise davor. Ein trostloser Anblick. Ein halbes Jahr später jedoch lief sie als stolzer Ozeanriese erneut aus dem Hamburger Hafen, als das schönste und schnellste Schiff der Welt und Inhaberin des „Blauen Bandes“.

Hier, beim Anblick dieses Riesen mit den hohen Aufbauten, dem wuchtigen und dennoch so schlanken Schiffskörper mit seinem unten in einem tropfenähnlichen Gebilde auslaufenden Steven begann ich mir wieder Gedanken zu machen. Diese Tropfenform und die schlanke Bauweise hatten für das Element Wasser die gleiche Gesetzmäßigkeit wie für das Element Luft die aerodynamische Formgebung. In den Mittagspausen wagte ich mich in das Schiffbaukonstruktionsbüro vor und fragte mich bis zu einem Ingenieur durch, der mir wohlwollend Auskunft über das Wie und Warum der Tropfenform gab. Also wirkten die Bug- und Seitenschiffswandwellen geschwindigkeitshemmend, und die Tropfenform des Schiffstevens unter der Wasserlinie wirkte dahingehend, dass von dem eigentlichen Schiffskörper weniger Druckwellen erzeugt wurden.

Unmittelbar nach dem Gespräch kombinierte ich dieses Ergebnis mit den Luftströmungsverhältnissen an Rumpf und Tragflächen eines Flugzeuges, das, wie ein Schiff Wasserwellen, Stoßwellen erzeugt. Ist auch das Wasserträger als Luft, so bleiben doch beide Effekte gleichbedeutend!

Die Problematik dieser zwei Elemente beschäftigten mich nun in vollem Maße. So, wie man an Schiffen das geschwindigkeitshemmende Element durch Forschung und Entwicklung durch neue Formgebung anpassungsfähiger machen konnte, genauso müsste es eine Möglichkeit geben, die Luftströmung durch eine Veränderung der Form und gewissen Extras dazu zu bringen, nicht hemmend, sondern im Gegenteil sich so zu verhalten, dass sich der Sog in Schub verwandelt.

Das war es, was ich schon immer machte. Was ich auch



Andreas Epp (vorderste Reihe, rechts) bei der Hitlerjugend: auf einer Schiffsfahrt nach Ostpreußen, im September 1933

sah, ich versuchte zu ergründen und zu analysieren, wie es mit Flugtechnik in Verbindung gebracht werden konnte.

Um 1930 waren die Jugendlichen trotz der schlechten Arbeits- und Lebensverhältnisse in den Familien noch so erzogen, dass auch bei ihnen ein gewisser Ordnungssinn und der

Wunsch nach einem geregelten Leben vorhanden war. Jeder junge Mensch wünschte sich, einen anständigen Beruf erlernen zu können, und vor allem wieder Ruhe und Ordnung im krisengeschüttelten Deutschland. Die ewigen politischen Hader und Unruhen sollten endlich ein Ende haben. So wünschte auch ich nichts sehnlicher als ein Vaterland mit geordneten Lebensverhältnissen.

Irgendwann fiel mir auf, dass meine Freunde an manchen Samstagen und Sonntagen nicht anzutreffen waren. Erst glaubte ich, sie seien an diesen Tagen mit ihren Eltern unterwegs, bis ich eines Abends sah, wie diese Jungen nach Anbruch der Dunkelheit nach Hause kamen, sich angeregt unterhaltend und lachend. Dabei fiel mir auf, dass sie Pfadfinderkleidung trugen und jeder eine Wolldecke, Brotbeutel und Feldflasche dabei hatte. Am nächsten Tag fragte ich sie, was sie denn gemacht hätten und wo sie gewesen wären. Ich empfand es nicht als sehr freundschaftlich, dass sie mir nichts davon mitgeteilt hatten, dass sie eine Wanderung unternommen hatten. Auch dass sie alle die gleiche Bekleidung trugen, musste wohl seine Bewandtnis haben.

Einer meiner Freunde meinte dazu, da ich immer mehr am Basteln als an anderen Dingen Interesse hätte und es kein Geheimnis sei, eine Wanderung zu machen, hätten sie mir nichts davon gesagt. Der Wanderverein war eine Art Pfadfinderverein und nannte sich „die Geusen“. Wie ich später **erfuhr**, war es eine Jugendorganisation deutschnationaler **Prägung**. Maßgebend war für mich jedoch nicht, dass es sich hier um eine politische Richtung handelte, sondern dass ich von meinen Freunden nicht für ganz voll genommen wurde. In diesem Alter ist es schon wichtig, in seinem Freundeskreis kein Außenseiter zu sein.

Meine Eltern hatten nichts dagegen, dass die Jungen zusammenhielten und ihre Wanderungen nach Hamburg oder sonstwohin unternahmen. Man ging zusammen baden, spielte **oder** besuchte Sportveranstaltungen. Gemeinsame Interessen veranlassten, dass diese Gruppenfreundschaften sich zu Jugendfreundschaften entwickelten.

So zeigte ich meinen Freunden, wie man Schiffsmodelle baut. Diese ließen wir dann im Stadtpark im Planschbecken oder im Stadtparksee zu Wettfahrten zu starten. Flugzeugmodelle brachten wir auf der Volkswiese zum Fliegen.

Eines Tages machten wir wieder eine Wanderung in die Harburger Berge. Bei einer Schnitzerjagd bemerkten wir, dass sich hier auch eine andere Gruppe im Gelände aufhielt, mit hellbraunen Hemden, kurzen Hosen und einer roten Armbinde. Sie bewegten sich im Gelände wie Indianer.

Auf einer verabredeten Stelle im Wald trafen sich die beiden Jugendgruppen und es gab eine erste Tuchfühlung zwischen den beiden Vereinen. Es stellte sich heraus, dass diese Braunhemdenträger sogenannte Hitlerjungen waren. Nie hatte ich bis dahin von dieser Vereinigung gehört! Und eine solche Vereinigung im roten Hamburg, das eine Hochburg der Sozis und der Kommunisten war!

Die Hitlerjugend kämpfte für ein neues Deutschland, für Arbeit und Brot, für Befreiung von der Arbeitslosigkeit und Beseitigung der Kriegsschulden und und und...

Das hörte sich für einen Jugendlichen dieser aufgewühlten Zeit natürlich gut an. Irgendwie lag in diesen ganzen Parolen der Stachel der Auflehnung gegen dieses ganze Elend, das dem deutschen Volk von den Siegermächten aufgebürdet worden war. So jedenfalls redeten die Parteien, die Arbeiter, die Eltern und die Lehrer. Es war kein Wunder, wenn diese Jugend aus dem ganzen Kauderwelsch der politischen Parolen, aus dem Wirrwarr der völlig verdrehten und gefälschten geschichtlichen Tatsachen um den ersten Weltkrieg keine Möglichkeit erhielt, sich eine zukunftsgebildende Meinung zu gestalten. Die harten Tatsachen und Geschehnisse dieser Nach-

kriegszeit mit Revolution, Inflation, Not und Elend in vielen Millionen Familien konnten nur negative Eindrücke und Zukunftsaussichten in der Jugend erwecken.

Ein Lehrer sprach vom heldenhaften Kampf, Patriotismus und Opfertod der Jugendregimenter bei „Langemark“ für Kaiser und Vaterland. Ein anderer Lehrer redete von den sinnlosen Opfern des Krieges, vom falschen Heldenmythos einer verlogenen Dolchstoßlegende und der Wahrheit vom „Dank des Vaterlandes“. Hier wie dort sprachen Lehrer mit stolzgeschwellter Brust und andere, die als Kriegsinvaliden Kinder zu humanen, christlichen Menschen erziehen sollten. Wer von diesen Lehrern kann aus heutiger Sicht mit gutem Gewissen von sich sagen, er habe seine reine menschliche Pflicht getan?

So kam es denn dazu, dass sich die Freunde aus Winterhude den Parolen der Hitlerjungen nicht verschließen konnten. Nicht, dass sie einfach zu allem Ja und Amen sagten, doch die Gegenwartssituation und das Leben in einer Zeit der Notverordnungen und der Aussichtslosigkeit auf eine bessere Zukunft weckte in ihnen jugendliche Spontaneität und den Willen dazu, es einmal zu wagen und aktiv zu werden, um in ihrem Vaterland bessere Lebensverhältnisse zu schaffen.

Rückblickend muss leider wahrheitsgemäß der große Irrtum aufgezeigt werden. So wird bis zum heutigen Tag, und das nach zwei opferreichen, unmenschlichen Weltkriegen, in vielen Völkern und Staaten der Jugend immer noch Nationalstolz und Patriotismus, Pflichttreue und politische Gefolgschaft eingebleut. Die Sünden, die an der damaligen Jugend begangen wurden, die gleichen Methoden, führen auch heute noch zu Völkerkrieg mit Aufständen und Revolutionen. Mit diesen

falschen Dogmen werden an der Weltjugend unzählige Verbrechen begangen. Die Folgen solcher Verhetzung werden von den Verführern eiskalt einkalkuliert und bilden ein spezielles Kalkül dieser politischen Machthaber. Eine solche irregelte Jugend bietet den Nachwuchs für eine Diktatur, weil sie vorprogrammiert ist, nur noch den Befehlen zum Siegen oder zum Sterben zu gehorchen.

Hitlerjugendzeit

Machterobernahme, besondere Versprechungen der Nazi-Regierung an Techniker und Jugend. Freiwilliger Arbeitsdienst und Umschulung zum Flugmotorentechniker.

So war auch der deutschen Jugend jener Zeit der Zwiespalt von Patriotismus, Nationalstolz und jahrhundertelanger Erziehung zu „deutscher“ Art und Sitte eingetrichtert worden. Ist es da verwunderlich, wenn die heranwachsende Nachkriegsjugend jede Verfügung der Siegermächte als Besatzungsmacht als Unterdrückung und Schikane, als Unfreiheit und Ausbeutung eines Kulturvolkes ansehen und empfinden musste? Besonders die Jugend lehnte sich dagegen auf, als Schuldlose für das büßen zu müssen, was ihnen der Kaiser in „Dorn“ als Erbe hinterlassen hatte. Also marschierte man unter der Fahne Schwarz-weiß-rot, das waren die Deutschnationalen, der „Stahlhelm“ und die „Geusen“. Unter der schwarz-rot-goldenen Flagge marschierten die Sozis mit der Kampftruppe „Reichsbanner“ und der F.D.J. Die Kommunisten mit ihrer Brigade „Thälmann“ und die Jungkommunisten hatten ihre **roten** Fahnen mit Hammer und Sichel darauf. Und die Nazis mit SA, SS und HJ hatten ihre Hakenkreuzfahnen. Auch ich marschierte mit meinen Freunden mit. Mein Vater wusste **nichts** von meinen Ausflügen ins Dritte Reich, bis er eines

Tages die auf Pump gekaufte Uniform entdeckte. Die Ohrfei-
gen, die ich dafür von meinem Vater einstecken musste, bran-
ten noch die ganze Nacht. Sie brannten ebenso wie die Uni-
form, die mein Vater in den Ofen steckte und verbrannte.

Ich reagierte wie jeder Jugendliche in diesem Alter mit
einem „Nun erst recht!“. Erst viele Jahre später erkannte ich,
dass mein Vater eine große Abneigung gegen jegliche Partei-
zugehörigkeit hatte. Er war Humanist und verachtete jede Art
von Aggressivität. Er war ein Pazifist reinsten Wassers, der
jeden Krieg als Völkermord ablehnte.

Die Jugend verhielt sich damals wie zu allen Zeiten, nur
dass sie politisch weniger aufgeklärt war als die heutige Ju-
gend. Aufgrund von Regierungskrisen und Brüningschen Not-
verordnungen wurde das Parlament in Intervallen immer neu
gewählt. Die Wahlversammlungen und Parteien-Aufmärsche
waren schon zum täglichen Spektakel geworden. Hinzu kam,
dass der ehemalige Generalfeldmarschall von Hindenburg dazu
nominiert wurde, als Reichspräsident deutsches Staatsober-
haupt zu sein. Scheidemann und Ebert waren damit zu histori-
schen Politikern geworden. Bei jeder Reichstagswahl erhiel-
ten die von Hitler angeführten Nationalsozialisten mehr Stim-
men und demnach auch mehr Abgeordnetensitze in der je-
weiligen Regierung. Die jugendlichen Marschierer der Hit-
lerjugend waren davon überzeugt, dass sie ihre Bestätigung
dafür bekamen, Mitglieder in der HJ zu sein, weil sich bei
jeder Wahl mehr und mehr für die Hitlerjugend entschieden.
Diese Mitgliedschaft wurde auch dadurch noch gefestigt, weil
Parteimitglieder der Sozialdemokraten und der Kommunis-
ten in aggressiver Weise gegen sie tätig waren. Manche „Stra-
ßenkloppe“, wie es die Jungen nannten, wurde in den Stadt-

teilen abgehalten. So trennte die politische Einstellung den Hausfrieden in den Stadtteilen der Hansestadt. Und so, wie **der** Unfrieden hier einzog, war es auch in den anderen Städten Deutschlands. Die deutsche Jugend war im Grunde genommen nicht so aggressiv wie die erwachsenen Mitglieder in der **Partei**. Diese Jugend sah ihre politische aktive Teilnahme mehr in idealistischen Vorstellungen verkörpert. Denn die Straßenschlachten, die manche Verletzten und sogar Todesopfer hinterließen, führten zu Gewissensbissen und Konfrontationen **mit** dem Rechtsempfinden der Jugendlichen. Was hatte Mord **mit** den Parolen von „Arbeit, Brot und Freiheit“ zu tun, oder **mit** demokratischen Lebensformen?

Die deutsche Jugend war zu bedauern, führte doch der Zwiespalt innerer Zerrissenheit, hervorgerufen durch **irreführende** und ausgeklügelte Argumente und Parolen, in eine Situation der Verirrungen, aufgrund der undurchschaubaren strategisch-politischen Schachzüge der diversen Parteiführer. Was konnte die Jugend dafür, dass sie von der allgemeinen Politik praktisch keinerlei Kenntnis hatte? Sie war daher nur auf ihr Gefühl für Recht und Gerechtigkeit angewiesen und, wie schon **gesagt**, vorprogrammiert auf Kaiser, Volk und Vaterland, also: marschierend und „Die Fahne hoch!“ singend.

So nahm das Schicksal seinen Lauf, und die deutsche **Jugend** den Weg in das Dritte Reich. Die damalige Verführung und Verhetzung der Jugend durch politische Parteiführer, **und** das soll eine pauschale Aussage sein, wird auch heute noch auf der ganzen Welt weiter praktiziert. Denn die Folgen der zwei Weltkriege und die politischen, nationalsozialistischen **und** rassischen Probleme haben die gesamte Menschheit, trotz **aller** demokratischen Bestrebungen, den Frieden auf der Welt

herzustellen, dahin geführt, dass trotz der gemachten Erfahrungen jedes Volk nach einem Krieg ein größeres Elendsdasein führt. Trotzdem sind Kriege heutzutage wie eine Seuche über die Menschheit gekommen.

Es wäre hier zu fragen, warum meine Eltern mich nicht Technik studieren ließen? Die Antwort ergibt sich aus dem Zeitgeschehen der Nachkriegszeit. Studenten mussten ihr Studium unterbrechen und jede Art von Gelegenheitsarbeiten bis hin zum Straßenkehrer annehmen, um überhaupt überleben zu können. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland waren katastrophal. Es gab immer mehr Streiks, immer mehr Konkurse. Das deutsche Volk lebte von Staatsanleihen, von politischen Aufmärschen der Parteien. Eine Demonstration folgte der nächsten. Straßenschlachten zwischen Kommunisten und Nationalsozialisten, zwischen Sozis und Deutschnationalen oder auch jeder gegen jeden waren an der Tagesordnung. Die Parteienlandschaft bestand aus einem einzigen Chaos. Argumente und Notverordnungen der deutschen Regierung und ihrer Kabinette wechselten fast monatlich. Und zu der Unzufriedenheit des deutschen Volkes wurden die Reichstagswahlen in immer kürzeren Intervallen durchgeführt.

Es verstärkte sich, langsam aber beständig anschwellend, der Ruf nach einer starken nationalen Einheit und Regierung. Erstmals nach der Reichstagswahl im September 1930 hielt das deutsche Volk den Atem an: die Nationalisten - richtig Nationalsozialisten -, auch Nazis genannt, hatten 117 Mandate in den Reichstag eingebracht! Nicht einmal bei den Siegermächten hatte man einen derartigen Umschwung bei den Deutschen erwartet.

Die Nazis hatten einen sogenannten Führer, Adolf Hitler. Sie hatten eine wohlorganisierte Sturmabteilung, die sich SA

nannte, eine sogenannte Schutzstaffel, die SS genannt wurde, eine sogenannte Hitler-Jugend (HJ) und viele Parteigenossen. Die ganze Organisation war streng militärisch ausgerichtet und unterlag ständiger militärischer Ausbildung. Am bedrohlichsten erschien den anderen Parteien das herausfordernde Programm der Nazis. Sie forderten

- die Befreiung Deutschlands,
- Arbeit und Brot für jeden Deutschen,
- Verstaatlichung des Kapitals,
- Förderung und Sicherheit für die Familie,
- Kampf den Kriegstreibern,
- Kampf dem Judentum in Deutschland,
- Soziale Hilfe den Alten und Kriegsversehrten,
- einen friedlichen Aufbau in Deutschland,
- Neugestaltung der arischen Rasse,
- Abschaffung des Versailler Vertrages,
- Abschaffung aller Kriegsschulden,
- Vereinigung aller deutschsprachigen Völker zu einem Großdeutschen Reich Deutscher Nation.

Nach diesem Teilsieg der Nazis wurde der Reichstag zu einem Forum harter politischer Auseinandersetzungen. Die katastrophale Wirtschaftslage ließ keine Möglichkeit offen, in absehbarer Zeit eine Linderung für die Bevölkerung erwarten zu lassen. Eine Notverordnung löste die vorhergehende ab. Als Nachfolger für den Reichspräsidenten Friedrich Ebert wurde der greise Generalfeldmarschall von Hindenburg nominiert. Es war nur ein Kompromiss, denn es war keine andere Persönlichkeit vorhanden, die - wenigstens nach außen hin bei den anderen Nationen - ein gewisses Image besaß.

Nachdem aber 1931 und bei der Reichstagswahl 1932

die Nationalsozialisten als Sieger in das deutsche Parlament einzogen, da lag ihr Erfolg nicht nur an der Notlage Deutschlands, sondern auch an dem parteipolitischen Hader und der Zerrissenheit der Meinungen. Es war ja inzwischen üblich, dass unzufriedene Politiker aus ihren großen Parteien austraten und jede Menge Splitterparteien gründeten. So kam es, dass die Nazis mit ihren handfesten Argumenten wie ein eherner Rammbock alle Regierungshandlungen, Notverordnungen und die Programme der anderen Parteien zermalmten.

Die wirtschaftliche Lage der Werft, in der ich lernte, hatte ein kritisches Stadium erreicht. Von der Werftleitung wurden drastische Entlassungen von Gesellen und auch Meistern vorgenommen. Für einen Haufen Lehrlinge standen zur Ausbildung nur noch ein paar Gesellen und nur einzelne Meister zur Verfügung. Lehrlinge im letzten Lehrjahr mussten die Funktion von Gesellen übernehmen. Ihre Aufgabe bestand darin, ihre zehn oder zwölf Untergebenen einzuteilen und ihnen zu sagen, wo sie auf der Werft die leeren Hallen auszufegen hatten oder wo irgendwo Rost abzuklopfen war, damit die Mennigefarbe verbraucht wurde.

In Deutschland hatte die Arbeitslosigkeit mit über sieben Millionen einen Stand erreicht, in der keine Nation mehr vor dem Ruin gerettet werden konnte. So kam es schließlich im März 1933 zur vollständigen Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, dem das „Festfeuerwerk“ des Reichstagsbrandes vorausging.

Die Welt hielt den Atem an: was nun? Was wird geschehen? Und die Radiosender strahlten die Hymnen aus: „*Die Fahne hoch!*“ und „*Deutschland, Deutschland über alles!*“. Ein neuer Phoenix hatte sich aus der Asche erhoben. Wie er sich entwickeln würde, war nicht voraussehbar.

Neue Modellversuche

Unzufriedenheit während der Lehre und Auflösung des Lehrvertrages. Modellstudien mit verschiedenen Tragflächenformen.

Ich fühlte mich während meiner ganzen Lehrzeit psychisch nicht ganz wohl, denn ich litt, wie alle anderen Lehrlinge, darunter, Werftreiniger spielen zu müssen. Ich protestierte erfolglos fast täglich gegen diesen Missbrauch und die Nichterfüllung des Lehrvertrages. Doch was verstand ich, jetzt 17-jährig, schon von Politik? Nur, dass es so nicht weitergehen konnte und ich beruflich weiterkommen wollte, das war mir klar.

Jetzt war in Deutschland eine Partei an der Macht, die mit der inneren Zerrissenheit der Parteien aufräumte und eine gewisse Ordnung in der Wirtschaft wiederherstellte. Ich sah die schlechten Familienverhältnisse, obwohl mein Vater als Artist gerade eben noch das Notwendigste verdiente, um nicht auf der Straße zu stehen, wie viele Millionen anderer Mitbürger. Meine schlechten Lehrverhältnisse glich ich damit aus, dass ich in verstärktem Maße meine Studien und Forschungen aufnahm und mich wieder meinen Flugzeugkonstruktionen zuwandte. Ich erinnerte mich, dass ich in der Schule allerlei Papier zu fliegenden Objekten gefaltet hatte und sogenannte

„Schwalben“ auf dem Schulhof fliegen ließ. Hierbei entstandenen Papierpfeile, die zwar nicht so lange schwebten wie die Papierschwalben, dafür jedoch geradliniger und weitaus schneller, zum Teil auch sehr weit flogen.

Dieser Pfeilform widmete ich jetzt meine ganze Aufmerksamkeit. Ich sagte mir, wenn diese Papierpfeile fliegen, dann müsste es doch eine Möglichkeit geben, eine Flugzeugform zu entwickeln, die die Kenntnisse und die gängige Praxis der konventionellen Tragflächenformen völlig veränderte!

Ich ging nun daran, einen entsprechenden Modellrumpf, aerodynamisch geformt, zu konstruieren, an dem ich jederzeit die verschiedensten Tragflächen befestigen konnte. Dazu begann ich mit einer dreieckigen Delta-Tragfläche mit einem Anstellwinkel von 120° . Nach jedem Gleitflugversuch notierte ich die erreichten Werte, entsprechend der Flugweite und der Fluglage des Modells. Dann reduzierte ich an einer neuen Tragfläche den Anstellwinkel um 5° auf 115° und wiederholte meine Flugversuche.

Es dauerte Monate, bis ich eine ganze Reihe von immer pfeilförmiger werdenden Tragflächen angefertigt und getestet hatte. Bei der Überprüfung der notierten Testergebnisse entschloss ich mich für eine Wiederholung der Testflüge mit Tragflächen, die einen Anstellwinkel von 30° bis 60° hatten. Dabei stellte es sich sehr schnell heraus, dass Tragflächen mit einem Anstellwinkel von 30° bis 40° sehr labile Flugstabilisierungseigenschaften aufwiesen. Ich erkannte, dass meine Modelle eine Antriebskraft benötigten, um problemlos landen zu können. Es müsste doch möglich sein, dass Flugzeugmodelle einwandfrei landen könnten, die auch einen guten

Gleitflug vorwiesen. Die besten Ergebnisse zeigten Modelle, deren Tragflächen einen Anstellwinkel zwischen 45° und 50° hatten, und an diesen nahm ich meine Weiterentwicklungen vor.

An den 45° -Tragflächen veränderte ich die Vorderkanten und probierte verschieden geformte Flügelkanten und -nasen aus. Auch die Profilierung der Tragflächen veränderte ich, um den Anfluggleitwinkel meiner Modelle zu verbessern.

Eine Flügelform in Trapezform begann an der Vorderkante, bis zu etwa zwei Dritteln der Flügeltiefe, messerscharf, um in Höhe der Querruder und Landeklappe spitz auszulauen. Diese Tragflächenform verhielt sich im Gegensatz zu den anderen Tragflächenformen nicht schlecht, doch irgend etwas fehlte hier, denn die Anpassung der Luftströmung im letzten Drittel zur Hinterkante der Tragfläche machte sich durch geschwindigkeitshemmende Luftwirbel bemerkbar. Auftretende Probleme sah ich immer als Herausforderung an, und so ging ich verbissen an die Lösung des Problems. Ich fertigte Strömungsleitflächen an, die ich über oder an den Oberflächen des letzten Drittels befestigte. Tagelang skizzierte ich diese Trapezform wieder und immer wieder, mit den verschiedensten Leitvorrichtungen, um damit die Luftströmung an die Trapezform anpassen zu können.

Eines Nachts kam mir die Idee. Ich zeichnete - zum wievielen Mal? - eine Trapezfläche im Querschnitt auf, versah sie an der Oberfläche des letzten Drittels mit kleinen Schlitzen und an der Hinterkante mit Öffnungsspalten. Ich zeichnete die Luftströmung ein, wie sie verlaufen müsste, von der Tragflächenvorderkante gleichmäßig zur Hinterkante. Doch hier, und das war meine Idee, legte sich die Luftströ-

mung an ihrem höchsten Punkt um und trat in die Oberflächen-schlüsse des letzten Tragflächendrittels ein. Die Luftströmung, durch einen Sog verstärkt, folgte dann einer Richtung, die an der Tragflächenhinterkante durch die hier vorgesehenen Öffnungen und den starken Sog der Fluggeschwindigkeits-Luftströmung herausgerissen wurde.

Diesen Strömungsvorgang stellte ich mir immer wieder im Geiste vor, während ich vor meinen Skizzen saß. Meine Mutter fand mich am nächsten Morgen zusammengesunken mit dem Kopf auf meinen Zeichnungen liegend, am Küchentisch schlafend vor. Sie kannte ihren Jungen und seine Liebe zu den Flugzeugmodellen nur zu gut und hatte mir für mein Hobby so manches Geldstück heimlich zugesteckt. Auch für sie waren diese Modelle, das hatte sie schon lange erkannt, keine Basteleien mehr, sondern der armselige Versuch, in dieser schweren Zeit für seine technische Begabung eine Möglichkeit der Entfaltung zu schaffen, denn meine Eltern konnten unmöglich das Geld für ein Hochschulstudium aufbringen.

Meine Mutter brachte mir das Frühstück in Form einer heißen Tasse Milch und einem Margarinebrot, ohne ein Wort des Vorwurfs, warum ich wieder in der Küche so lange gesessen hatte, bis ich auf dem Stuhl eingeschlafen war. Liebenvoll strich sie mir über meinen Haarschopf, und ich ergriff diese von der Hausarbeit rauhe Hand und küsste sie. Was hatte diese Zeit aus meiner Mutter gemacht? Sie war einst eine bildschöne Frau gewesen, sie war Opern- und Operettensängerin, und noch in der Kriegszeit hatte sie mit meinem Vater auf der Bühne gestanden und den Frontsoldaten in der Heimat und an der Front ein bisschen Unterhaltung und heimatliche Kultur geboten.

Nach dem Krieg jedoch war der Lebensstandard, wie bei allen anderen, rapide auf ein Minimum herabgesunken. Später waren die beiden Artisten geworden, weil lange Jahre kein Geld mehr für die Theater und Opern vorhanden war. Die Engagements wurden immer spärlicher, und schließlich waren sie froh, wenn wenigstens ein Elternteil in einem Kabarett arbeiten konnte. So war der Vater das ganze Jahr über auf Reisen, um den Unterhalt der Familie zu sichern.

Als ich an diesem Morgen die Schiffbauschule betrat, wurde ich sogleich zum Oberlehrer ins Büro bestellt. Hier teilte man mir mit, dass die Werftleitung mich zu sprechen wünsche.

Aus heiterem Himmel erfuhr ich dann, dass die Werftleitung die Kündigung meines Lehrvertrages ausgesprochen hatte, mit der Begründung, dass ich mit den mir aufgetragenen Notarbeiten nicht zufrieden sei und ständig gegen die Anordnungen der Meister rebelliere. Ich brachte zu meiner Verteidigung vor, als Reinigungsarbeiter auf der Werft könne ich unmöglich die im Lehrvertrag festgelegten Kenntnisse erlangen. Daraufhin wurde mir kurzerhand das Sprechen untersagt und ich wurde aus dem Raum der Werftleitung gewiesen. Ich ging zurück zum Umkleideraum der Lehrlinge, packte meine Berufskleidung und verließ die Werft, ohne mich noch einmal umzublicken.

Man schrieb den August 1932. Zweieinhalb Jahre der Lehrzeit hatte ich auf der Werft verbracht. Ich hätte durchaus gerne meine Gesellenprüfung abgelegt, doch nun gehörte ich zum Heer der Arbeitslosen.

Um meinen Eltern nicht auf der Tasche zu liegen, meldete ich mich bei einer sozialen Hilfsorganisation zum frei-

willigen Arbeitsdienst und trat in das Arbeitslager Groden bei Cuxhaven ein. Dort stieg ich in kurzer Zeit zum Vormann auf und blieb dort bis zur Machtübernahme.

Der freiwillige Arbeitsdienst

Beim freiwilligen Arbeitsdienst im Arbeitsdienstlager Groden bei Cuxhaven.

Zurück zu den dreißiger Jahren. Die Reichstagswahlen **wurden** nun schon in kurzen Abständen abgehalten, und eines Tages erhielt die Hitlerpartei so viele Stimmen, dass sie zur stärksten Partei in Deutschland wurde.

Damit war die Krise des Regierungskabinetts Brüning gekommen, und man bot Hitler an, Vize-Reichskanzler zu werden. Dieser lehnte das Angebot jedoch strikt ab. Er wollte Reichskanzler werden und damit die Vollmacht erhalten, die neue deutsche Reichsregierung bilden zu können. Was danach **folgte**, war bereits eine beginnende Anarchie. Die anderen Parteien mobilisierten ihre Anhänger. Protestmärsche, Straßen schlachten und Streiks beherrschten das politische **Geschehen** in allen Städten. Tote und Verwundete waren das Ergebnis der letzten Tage der Demokratie.

Um ein weiteres Blutvergießen zu verhindern, beschloss Reichspräsident von Hindenburg nach dem Reichstagsbrand in Berlin, Hitlers Drängen nachzugeben und bot ihm das Amt des Reichskanzlers und die Bildung der Reichsregierung an.

Vom politischen Geschehen weit entfernt, erlebte ich die Machtübernahme im Arbeitsdienstlager Groden in Cux-



Andreas Epp beim freiwilligen Arbeitsdienst: in Gumbinnen (Ostpreußen) vor dem Wahrzeichen, dem Elch.

haven. Hier war nichts von der Turbulenz der aufregenden Tage zu spüren. Nur durch die Tageszeitungen und in Gesprächen mit der Bevölkerung erfuhren wir von alledem. Erst als die Polizei und die Zollbeamten ihre Kokarden an ihren Mützen wechselten und neue Uniformen anhatten, hielt ich es für eine gegebene Tatsache, dass nun in Deutschland etwas anders sein würde.

Als ich nach etwa neun Monaten freiwilligem Arbeitsdienst und drei Monate nach der Machtübernahme nach Hamburg zurückkehrte, fand ich dennoch keinen Arbeitsplatz. So folgte ich dem Aufruf der neuen Regierung: Jugend, überlasst den Familenvätern die Arbeitsplätze, meldet euch zum freiwilligen Arbeitsdienst, dann werdet ihr nach eurer Rückkehr bevorzugt vermittelt. So ging es im ersten Jahr des „tausendjährigen Reiches“ darum, am Aufbau einer neuen Zukunft der Heimat mitzuwirken. Immer an das Gute glaubend, ging ich zum freiwilligen Arbeitsdienst nach Gumbinnen in Ostpreußen. Tag für Tag verlief nach demselben Schema: morgens gab es Frühsport, dann ein Frühstück, das aus Margarine, Marmelade, Kommissbrot und Muckefuck als Kaffee bestand. Anschließend wurde zur Befehlsausgabe herausgetreten. Die Arbeit wurde eingeteilt, dann abmarschiert mit „*links, zwei, drei, ein Lied singen!*“. Die Arbeitsstelle im Dorf bestand aus Straßenbau. Loren mussten auf Schienen gesetzt und angeschoben werden. Mit dem Spaten wurde exerziert, denn die Bevölkerung sollte sonntags beim Kirchgang eine zackige und gut auffallende, freiwillige Arbeitsdiensteinheit zu sehen bekommen!

Die Arbeitsdienstsoldaten waren bei der Bevölkerung beliebt. Oft wurden die Jungen zu Festlichkeiten eingeladen und auch ohne das militärische Trara gerne gesehen.

Da bei der Arbeit nicht angetrieben wurde, bereitete es den Kameraden der Einheit viel Spaß und Vergnügen, miteinander zu wetteifern, um am Tagesende stolz die vollbeladenen und abgefahrenen Loren und die neu angelegten Meter der Straßenbaudecke zu vergleichen. An den Feldloren wurden mit Kreidestrichen die Anzahl der be- und entladenen Wagen angezeichnet. Mogeln konnte hier keiner, denn der Vormann übertrug diese Kennzeichnungen auf eine Tafel.

Außer dem Spaten-Exerzieren war der ganze Dienst recht erträglich. Wir freuten uns immer auf den freien Samstagnachmittag und den Sonntagsausgang.

Die Verpflegung war gut, denn wer viel arbeiten musste, und das war nicht immer leicht, der musste auch gut verpflegt werden. Der tägliche Sold betrug 25 Pfennige. Das war zwar wenig, doch wenn wir ausgingen, gaben wir das Geld nicht aus, denn die Gastgeber, die uns eingeladen hatten, ließen es nicht zu, dass ein freiwilliger Arbeitsdienstler sich verausgabte.

Oft hatte ich ein wenig Heimweh nach meinem Zuhause, nach meinen Eltern und vor allem nach meinen Modellen. Hier beim Arbeitsdienst konnte ich keine Modelle bauen, aber ich zeichnete und notierte mir alle meine Ideen.

So kam das Weihnachtsfest 1935 und dann die Beendigung des Arbeitsdienstes im April 1936. Außer bei einigen Paraden zu Reichsfeierlichkeiten oder bei der morgendlichen und abendlichen Flaggenparade waren alle Arbeitskameraden nur wenig mit der jetzigen politischen Situation bekannt geworden. Es gab kein Radio, nur die Lagerzeitung, und die Nachrichten waren nur spärlich. Wenn einmal welche durchkamen, dann handelten sie vom Aufbau, von sinkender Arbeitslosig-

keit, besseren Lebensverhältnissen, von Parteienverbot, Vorbereitung zur Olympiade usw.

Auch die Bevölkerung schien mit der Hitler-Regierung zufrieden zu sein, denn es ging wirklich langsam wieder aufwärts! Die Leute waren wieder besser gekleidet und die Bettler aus dem Straßenbild verschwunden.

Auch ich kehrte wieder in meine Heimatstadt Hamburg zurück und meldete mich als F.A.D.-Entlassener beim Hamburger Arbeitsamt. Mein Erstaunen war nicht gering, als ich dort einen Ausbildungslehrgang als Flugmotorenschlosser bei der Firma Humbold-Deutz angeboten bekam. Fast wäre ich dem Vermittler um den Hals gefallen! Endlich bot sich mir die Möglichkeit, mich in meinem Berufsfach weiterbilden zu können, das ja immer mein Herzenswunsch gewesen war! So trat ich gleich zu Beginn der nächsten Woche den Lehrgang an.

Ausbildung zum Flugmotorentechniker

Ausbildung bei Humbold-Deutz in Hamburg-Tiefstaak. Bewerbung bei der Luftwaffe.

Meine Eltern waren mit mir glücklich, denn sie kannten meinen Wunsch, Flugzeugtechniker werden zu wollen. Die Humbold-Deutz-Werke in Hamburg-Tiefstaak waren weltbekannt durch ihre Motoren für Lastwagen, Traktoren und andere Gefährte. Sie hatten wie die andere Industrie unter den wirtschaftlichen Notständen gelitten. Auch ihre Werkshallen lagen ungenutzt, allmählich verkommen und verödet da. Nach der Machtübernahme fielen auch diese Werke in den Bereich der Aufbauplanung des Wirtschaftsministeriums. Jetzt wurden in den renovierten Hallen und Abteilungen im Auftrage von Siemens-Halske Stern-Flugzeugmotoren gebaut. Um die benötigten Fachkräfte zu erhalten, wurden Männer der verschiedensten Berufssparten, die ohne Arbeit waren, in Lehrgängen von Fachpersonal zu Flugmotorenmechanikern ausgebildet

Einfach waren diese Lehrgänge nicht, denn jeder Umschüler musste von der Pike auf das Sägen, Feilen und jede Art der Metallbearbeitung erlernen. Dabei wurde bei jeder Bearbeitung eines Werkstückes größten Wert auf äußerste

Präzision und Genauigkeit gelegt. Nicht wenige wurden wegen Unfähigkeit aus dem Lehrgang ausgeschlossen.

Nach zwölf Wochen der Ausbildung musste jeder der noch verbliebenen Umschüler eine Prüfungsarbeit ablegen. Meine Aufgabe bestand darin, ein Malteserkreuz mit vorgegebenen Maßen aus einem drei Zentimeter dicken Metallstück herauszuarbeiten, mit dem dazugehörigen Passstück. Dabei durfte das Kreuz bei der Kontrolle nur so viel Spielraum haben, dass es genau in das Passstück hineinglitt, ohne hindurchzufallen. Ein Fachmann der heutigen Zeit wird wissen, was es bedeutet, solch ein Modellstück anzufertigen. Das Prüfstück wurde ausgesägt, ausgebohrt, gefeilt, geschabt und zuletzt mit

feinstem Schmirgelleinen justiert. Wer einmal solch ein Werkstück anfertigen musste, der kann ein Lied davon singen, was für eine Konzentration und welches Feingefühl in der Handhabung der Werkzeuge erforderlich ist, um eine solche Präzision zu erreichen.

Die Prüfungsarbeiten wurden abgegeben und wir warteten gespannt auf ihre Beurteilung.

Weiter ging es. Die Ausbildung sah vor, dass wir elektrisch-autogenes Schweißen erlernten. Die Arbeit am Glühofen, wo spezielle Motorteile veredelt und gehärtet wurden, musste ebenso beherrscht werden.

Dann kamen die ersten Arbeiten bei der Montage von Flugzeugmotoren. Es war mehr ein Zureichen von Werkzeugen und Material. Zu jeder Schraube wurde der dazu passende Schlüssel benötigt. Zu jeder Montage das passende Teilstück, dabei musste man jeweils einen Blick in die Montageanleitung werfen. Unterlegscheiben, Springringe, Splinte, Zahnscheiben, Schrauben, Muttern, Gehäuse, Zylinder, Kolben, Pleuel,

Stößel, Ventile, Buchsen usw. benötigten vielfältiges Werkzeug. War ein Flugzeugmotor endlich fertig montiert, so wurde er auf einem Montageblock zum Motorenprüfstand geschoben. Das waren Betonboxen mit senkrechten Schallschächten. Der Motor wurde zunächst auf dem Prüfstand befestigt und dann an alle Zuleitungen für Kraftstoff, Öl und Kontrollarmaturen angeschlossen. Nun begann unter der Anleitung der Prüfstand-Techniker der Probelauf des Motors. Je nach Fertigkeit der Monteure, nach der Beschaffenheit der Motorteile und dem Material konnte so ein Probelauf einige Zeit dauern.

Natürlich waren die Zünd- und die Ventileinstellungen eine selbstverständliche Vorarbeit für den Probelauf. Jedes Einzelteil war vor der Auslieferung an das Motorenwerk mehrfach geprüft und mit einem entsprechenden Stempel versehen. So kam es fast niemals vor, dass durch ein defektes Motorenteil ein Ausfall verursacht wurde.

Ich verweilte gerne am Motorenprüfstand, denn trotz der Watte in den Ohren war der Lärm Musik für mich, und mit der Zeit konnte ich aus dem Dröhnen der Motoren einen singenden Klang heraushören.



Andreas Epp (2. September 1934)

Eintritt in die Luftwaffe

Freiwilliger Eintritt in die Luftwaffe, weil dort ein kostenloses Studium an technischen Hochschulen für Flugzeugtechnik ermöglicht wurde. Hier erweist sich für Andreas Epp sein Modellbaustudium in der Jugendzeit als vorteilhaft. Ernst Udet spielt Protektor.

Eines Tages kam ich auf dem Weg nach Hause in der U-Bahn mit einem Luftwaffen-Unteroffizier ins Gespräch. Dazu muss ich sagen, dass 1935 die allgemeine Wehrpflicht wieder eingeführt worden ist. Durch diesen Unteroffizier erfuhr ich, dass jeder Soldat bei der Luftwaffe die Möglichkeit besaß, sich in seinem gewünschten Beruf ausbilden zu lassen. Noch am selben Abend schrieb ich ein Gesuch an die zuständige Luftwaffeneinheit und bat darum, mir zu bestätigen, dass es den Tatsachen entspreche, was mir der Unteroffizier erzählt hatte. Weiterhin teilte ich den Herren mit, dass ich bei den Humboldt-Deutz-Werken als Flugmotorenmonteur in Ausbildung stand.

Einige Zeit später erhielt ich die Antwort: ich könne mir eine Schulung bei der Luftwaffe aussuchen, wenn ich mich mindestens für vier Jahre Wehrdienst bei der Luftwaffe verpflichten würde.

Die Zeit der Hitlerjugend hatte ich schon lange vergessen, und Soldat sein war kein maßgebender Faktor. Wer dachte schon an Krieg? Mir war es wichtig, endlich die Flugzeug-

technik zu erlernen, endlich ein Fachmann zu werden und mir so viele Kenntnisse wie möglich anzueignen, um schließlich selbst Flugzeuge konstruieren zu können.

Beim freiwilligen Arbeitsdienst hatte ich das Strammstehen und Jawohlsagen gelernt. Es hatte mir nichts geschadet. Auch der Frühsport hatte seine gesundheitlichen guten Seiten gehabt.

Ganz geheuer war mir jedoch bei der Sache mit der Luftwaffe nicht, denn zwei Wochen später wurde mir von der Werksleitung von Humbold-Deutz mitgeteilt, dass ich **meinen** Ausbildungslehrgang mit gutem Erfolg bestanden hätte. Auf dem Diplom war vermerkt, dass ich zum Vorarbeiter ernannt wurde. Mit weiteren guten Leistungen würde ich **Meister** werden können. Mein Stundenlohn lag bei 1,38 RM, eine normale Bezahlung, und Überstunden wurden extra berechnet.

Meine Gewissensbisse waren groß, weil ich die Werksleitung hintergangen hatte, indem ich mich bei der Luftwaffe als Freiwilliger gemeldet hatte. Ich war inzwischen 22 Jahre alt und wäre höchstens noch zu Reserveübungen eingezogen worden. Deshalb schien es mir als Glücksfall, dass ich in diesem Alter von der Luftwaffe noch angenommen wurde. Mein **Ziel** war es, hier die notwendigen Schulen und Lehrgänge zu **besuchen**, um endlich Flugzeugtechniker zu werden, deshalb ließ ich nichts unversucht, um dorthin zu gelangen. Ich erinnerte mich auch an meinen väterlichen Freund Ernst Udet, der nun ganz bestimmt bei der Luftwaffe war.

Der erste Tag bei der Luftwaffe

Die Einberufung erhielt ich nach einer wehrbezirksärztlichen Untersuchung zur III/FEA Quedlinburg i. Harz. Dort fanden nochmals ärztliche Untersuchungen statt, Seh- und Reaktionstests, Fragebögen mussten ausgefüllt, ein Lebenslauf geschrieben werden.

In der Schreibstube der 2. Kompanie erhielt ich dann am 18. September 1936 den Bescheid, dass ich angenommen wurde, und dass ich meine vierjährige Verpflichtung zu unterschreiben hätte. Die Tage waren ausgefüllt mit Exerzieren und Marschieren, mit Singen und Grüßenlernen. Das ging bis zu dem Tage, an dem die Vereidigung auf Führer, Volk und Vaterland angesetzt war. Bis zu diesem Tage war es keinem Rekruten so richtig klar geworden, sich um die Verteidigung so recht Gedanken zu machen. Doch die Verantwortung für Führer, Volk und Vaterland ließ manchen der jungen Männer etwas nachdenklicher werden. Aber es blieb jedem selbst überlassen, sich mit dieser Formel auseinanderzusetzen.

So war denn der Tag des Fahneneids gekommen. Die Rekruten standen U-förmig, ohne Waffen, vor einer kleinen, geschmückten Tribüne und erwarteten den Kommandeur mit seinen Offizieren. Oberstleutnant *Gandert* kam schließlich mit seinem Gefolge, und die Kompanieführer ließen ihre Einheiten still stehen, die Augen rechts, um dann ihre Stärkemeldungen abzugeben. Sie kehrten zurück: „*Augen geradeaus, röhrt euch!*“. Der Kommandeur betrat die Tribüne, ein Offizier trat in die Mitte des Platzes, dann kam von jeder Kompanie ein Rekrut und ging auf den Offizier zu, der seinen Degen gezogen hatte und in Brusthöhe hielt. Sie stellten sich



*Kurzurlaub 1937 in Augsburg:
Andreas Epp (rechts), zusammen mit einem Bekannten.*

jeweils links und rechts von dem Offizier auf und legten die Schwurfinger der rechten Hand auf dessen Klinge. Strammstehend warteten nun alle auf das Kommando des Kommandeurs. Oberstleutnant Gandert sprach nun die Sätze der Eidesformel, die von allen Anwesenden in „Habachtstellung“ nachgesprochen werden mussten „.... *so wahr mir Gott helfe!*“

So waren denn junge Männer zu Soldaten geworden. Der Nachmittag nach der feierlichen Vereidigung war dienstfrei. Allerdings durfte noch keiner der neuen Rekruten in Uniform die Kaserne verlassen.

Die deutsche Bevölkerung war bisher nur wenig mit ihren Soldaten in Berührung gekommen. Die Soldaten der neuen deutschen Wehrmacht sollten zunächst einmal als Rekruten lernen, dass ihr Benehmen in der Öffentlichkeit kein Anlass zu Beschwerden oder Ärgernissen geben durfte.

Wir erhielten Unterricht: Was macht ein Soldat, wenn eine Frau oder eine ältere Person in einem öffentlichen Beförderungsmittel keinen Sitzplatz hat? Der Soldat hat seinen Sitzplatz anzubieten... Er hat älteren Personen auf jede Art und Weise behilflich zu sein, schwere Taschen zu tragen, über die Straße helfen und vieles mehr...

Die Wochen vergingen, Tag um Tag mit harter Ausbildung. Erst als ich die Flugtechnischen Schulen der Luftwaffe besuchte, nahmen die Gedanken an eine Flugzeug-Neukonstruktion feste Formen an. Ich überlegte mir, wie die aerodynamisch günstigsten Flugzeugkonstruktionen aussehen könnten, und so verdichtete sich immer mehr die Idee für eine Flugscheibe mit kreisförmigen Verhältnissen.

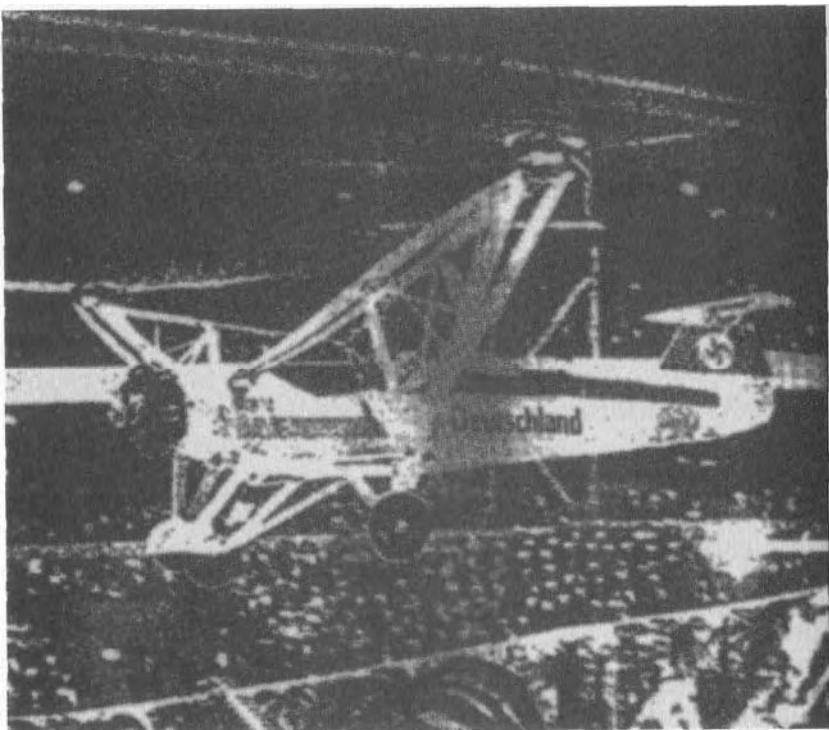
Techniker Epp

Praktikum bei den Dornier-Werken. Erfindung und Verbesserungen an verschiedenen Steuerungssystemen für Flugzeuge. Hanna Reitsch fliegt den ersten Hubschrauber der Welt: der Auslöser für die Idee einer Flugscheibe.

Als junger Techniker machte ich mein Praktikum bei den Dornier-Werken. Meine Schulbücher wurden richtunggebend als Vorbild und richtungsweisend für gezielte Unterrichtsformen.

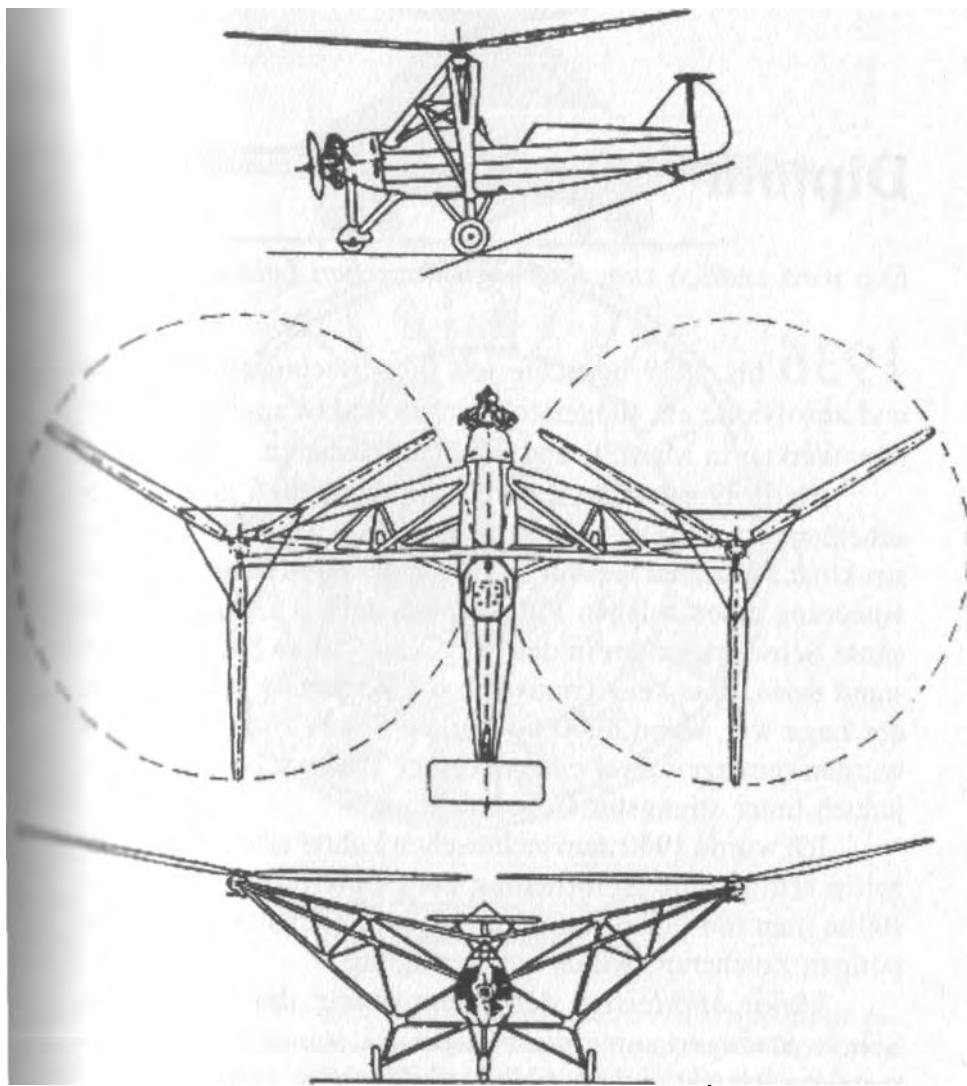
Ich erfand Doppelleitwerke und das erste versenkbare Seitenleitwerk der Welt. Als im Jahre 1938 die berühmte **Fliegerin Hanna Reitsch** ihren Schauflug mit dem ersten betriebs-





Der erste Hallenflug der Welt mit dem Focke-Hubschrauber Fa 61 in der Deutschlandhalle in Berlin 1938. Testpilotin war Flugkapitän Hanna Reitsch.

sicheren Helikopter der Welt in Berlin machte, hatte ich, inspiriert durch die Rotoren dieses Fluggerätes, die erste Idee zur Konstruktion einer Flugscheibe. Der von Hanna Reitsch in der Berliner Deutschlandhalle vorgeführte Hubschrauber, ein Focke-Wolf Fa 61, besaß zwei Rotorensysteme und galt als erster absturzsicherer Hubschrauber der Welt.



Risszeichnung des Hubschraubers Focke-Wulf Fa 61.

Diplom

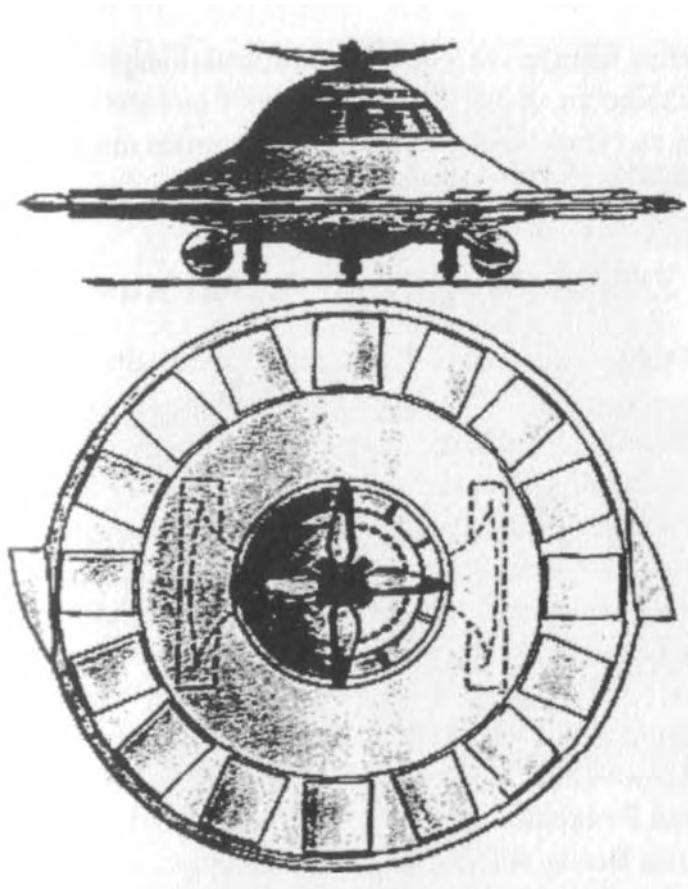
Epp wird endlich zum flugzeugtechnischen Lehrer ernannt.

1936 bis 1939 besuchte ich fliegertechnische Schulen und absolvierte ein fliegertechnisches Praktikum in den Dornier-Werken in Manzell und in Friedrichshafen.

Ab 1939 erkannte ich alle Möglichkeiten eines Flugscheibenkörpers. Die Idee für ein solches Gerät nahm konstruktive Form und Gestalt an. Doch bei der technischen Realisierung eines solchen Flugkörpers stellten sich mir ungeahnte Schwierigkeiten in den Weg. Das größte Hindernis bestand darin, dass kein Triebwerk zur Verfügung stand, das in der Lage war, einen 3000 kg starken Schub zu erzeugen. Es wurden seinerzeit zwar einige solcher Triebwerke entwickelt, jedoch unter strengster Geheimhaltung.

Ich wurde 1940 zum technischen Lehrer ernannt. Gleichzeitig erfolgte die Beförderung zum Unteroffizier. In Stade stellte man mir einen Raum mit einem Zeichentisch und den nötigen Zeichenutensilien zur Verfügung.

Major *Mühleisen*, der Kommandeur der Flg. Techn. Schule Stade, erkannte die Fähigkeiten seines Unteroffizieres, denn ich war nicht nur als Ausbilder tätig, sondern entwickelte auch verschiedene Erfindungen für das Reichsluftfahrtministerium. So erfand ich beispielsweise ein Minenabsetzgerät für U-Boote, Kraftstoff-Messgeräte und natürlich verschiedene Lenkmöglichkeiten für Flugzeuge.



*Deutsche Flugscheibe 1939-42/RLM
Konstruktion: Andreas Epp*

Dieses Flugscheibenmodell entstand durch eine Idee, die 1936 durch den ersten Hubschrauberflug des Helikopters Focke-Achgelis FW61 durch Hanna Reitsch in der Berliner Sporthalle inspiriert wurde. 1939 entstand dieses Objekt im Plan und 1941 das flugfähige Modell. Dieses wurde an den General Udet im Reichsluftfahrtministerium Berlin übergeben. Das Modell wurde durch General Dr. Walter R. Dornberger, dem ehemaligen Chef und Leiter der Raketenversuchsbasis in Peenemünde, getestet und weiterempfohlen. Dornberger bestätigte nachträglich am 4. September 1958, seinerzeit das Modell erhalten zu haben.

Hier fertigte ich auch die Konstruktionspläne für eine Flugscheibe an, die ich später an das Reichsluftfahrtministerium, zu Händen von Ernst Udet, zusammen mit einem entsprechenden Modell, übergab.

Der Zweite Weltkrieg bricht aus

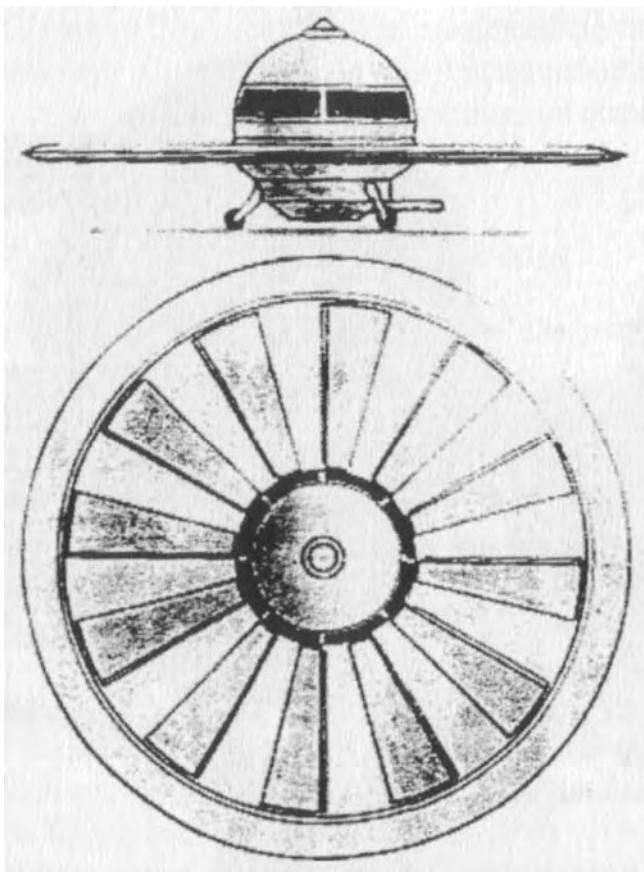
Der ausgebrochene Krieg mobilisierte alle wirtschaftlichen und technischen Kräfte Deutschlands. Die Kriegsführung hatte einen ungeheuren Bedarf an neuen Ideen für Waffen, Organisation und sonstige Verbesserungsvorschläge.

Da keine geeigneten Triebwerke verfügbar waren, blieb mir nichts anderes übrig, als mich 1940 an die eigene Konstruktion eines Strahltriebwerkes zu wagen, um damit die endgültige Flugscheibenkonstruktion in 1939/40 fertigstellen zu können.

Ende 1940 kam ich als Bordmechaniker bei einem Kampfgeschwader in Norwegen, Frankreich und anderen Ländern zum Fronteinsatz. Hierbei sammelte ich wertvolle Erfahrungen in Bezug auf Oberflächenströmungen und Turbulenzen an Tragflächen und Rudern, indem ich oftmals vor einem Flug Seidenbänder und Fäden an dafür geeigneten Stellen befestigte, deren Verhalten ich während des Fluges beobachten konnte.



Epp während des Krieges vor einem Flugzeug



Deutsche Flugscheibe 1942-45/Skoda

Konstruktion: Habermohl/Schriever

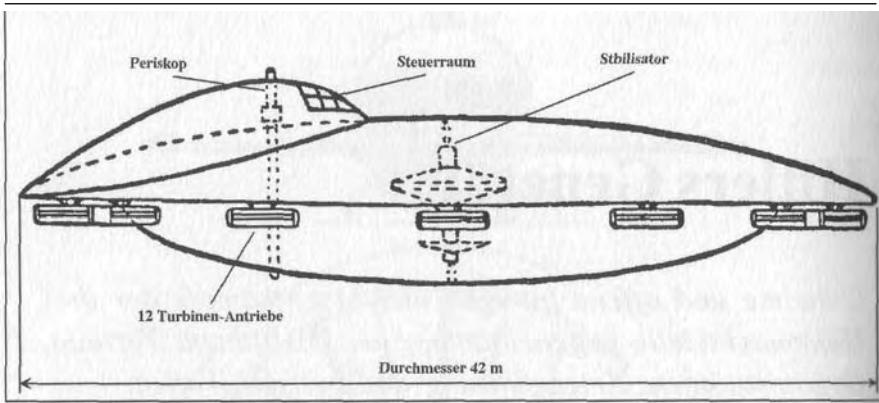
Diese von Schriever geänderte Konstruktion der Eppschen Flugscheibe 1939-42 wurde in den Skoda-Werken in Prag, Abt. Letov, in einer Serie von 15 Stück entwickelt und gebaut. Habermohl und Schriever erhielten nach einer Geheimbesprechung Görings mit seinen Luftwaffen-Technikern und Offizieren 1942 den Auftrag zur Konstruktion und Herstellung der sogenannten Flugkreisel im Prager Letow-Werk. Die abweichende Bauweise von der Flugscheibe Epps brachte bis 1944 manche Probleme mit der Unwucht des Hubflächenringes wegen zu langer Rotorflächen. Diese wurden dann verkürzt. Das verbesserte Modell machte im Februar 1945 seinen ersten Probeflug.

Hitlers Generäle

Geheime und offene Intrigen und Machtkämpfe der drei Wehrmachtsteile gegeneinander, um Positionen, Vorteile, Organisationen, Kriegsführung und bessere Waffen.

Mein erstes funktionsfähiges Flugscheibenmodell, das einen Durchmesser von sechzig Zentimetern hatte, sandte ich im Jahre 1940 nach den glückten Starts, wie gesagt, an das damalige Reichsluftfahrtministerium nach Berlin, zu Händen von Ernst Udet. Darauf basierend wurden im Jahre 1943 bei den Skoda-Werken bei Prag und auch in den Lettow-Werken Flugscheibenkonstruktionen in Angriff genommen.

Die Idee zu diesem Flugkörper hatte ich bereits im Jahre 1938 bei der Demonstration des ersten Hallenfluges der Welt in der Deutschlandhalle in Berlin mit dem Focke-Wulf-Hubschrauber Fa 61. Bei diesen Vorführungen schienen mir die frei schwebenden Rotorblätter des Hubschraubers durch eventuelle Zusammenstöße mit Vögeln, Baumasten usw. gefährdet zu sein. Mein erstes Modell baute ich damals in Stade. Es besaß in der Mitte des Flugkörpers eine Führungskabine, die von einem rotierenden Hubflächenring umgeben war. Der Hubschraubenring lief wunderbar leicht um den Flugkörper. Im Original sollte der Antrieb zentral unter der Pilotenkanzel starr befestigt sein. Wegen des fehlenden Miniatur-Düsena-



Eine Flugscheibe der Konstrukteure Miethe und Bellonzo

*Der Durchmesser lag bei 42 Metern. Diese Flugscheibe soll bei einem Probe-
flug nach Norwegen abgestürzt sein.*

gregats musste ich improvisieren und nahm für den Antrieb des Außenringes Feuerwerks-Schwärmer. Auf dem Dach der Führungskabine befand sich ein Zusatzpropeller, der als Luftströmungsverstärkung gedacht war, um die Arbeit des Hubflächenringes zu verstärken.

Bezeichnenderweise erhielt ich bis zum Kriegsende trotz vieler Rückfragen keine Antwort aus Berlin.

Geheime Waffen

Es fanden äußerst geheim gehaltene Konferenzen und Besprechungen über Waffentechniken zwischen verschiedenen Truppenteilen - Oberkommando der Marine, des Heeres oder der Luftwaffe - mit wichtigen Ingenieuren, Technikern und Wissenschaftlern der Flugzeugindustrie statt.

Hermann Göring beklagte den schmerzlichen Verlust seiner Bombereinheiten während der Luftschlacht über England. Er forderte neue Ideen und Anstrengungen in der Entwicklung besserer und schnellerer Flugzeuge. Er versuchte, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln seine Luftwaffe zu verbessern und griff alle neuen Ideen auf, die der Entwicklung neuer Flugzeugtypen dienen konnten.

Als Reichszeugmeister im Reichsluftfahrtministerium galt Ernst Udet als besonderer Freund und Kriegskamerad Görings aus dem 1. Weltkrieg. Er unterstützte Göring mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln.

Er sagte, ein Beispiel sei ein von der Raketenforschungsstelle Peenemünde begutachtetes Modell in Form einer kreisrunden Scheibe. Die aerodynamische Konstruktion verspräche sehr gute Flug- und Geschwindigkeitserwartungen.

Die deutsche Atombombe

Deutsche Physiker und Wissenschaftler erfanden neue Sprengstoffe. Professor *Hahn* als Atomphysiker unterbreitete der deutschen Kriegsführung die theoretische Entwicklung einer Atomwaffe. Das große Interesse Hitlers an dieser Atomwaffe erzeugte nichtabreißende Konferenzen der drei Wehrmachtsstäbe und die Begeisterung für die Möglichkeit, eine unvorstellbar starke Geheimwaffe zu haben. Göring sicherte alle ihm zur Verfügung stehenden neuen Ideen und Verbesserungsvorschläge, deren sich das Reichsluftfahrtministerium habhaft werden konnte. Ernst Udet, Oberstabsingenieure und andere kompetente Techniker schlugen Göring ein neues Flugzeugprojekt vor: *die Flugscheibe*.

Eine Idee wird realisiert

Göring unterbreitete zusammen mit seinen technischen Offizieren seinem Führer Hitler den Vorschlag zum Bau einer neuen Geheimwaffe, der Flugscheibe. Sie sollte als künftiger Träger der geplanten geheimen Atombombe von Professor Hahn vorgesehen werden. Hitler ordnete jedoch die Entwicklung von Raketenwaffen an und ernannte das Raketenversuchsgelände in Peenemünde zur geheimen Produktionsstätte für Raketenwaffen.

Oberst *Walter R. Dornberger* erhielt das Oberkommando und die Führung über das Gelände zur Herstellung der später V-Waffen genannten Geräte, als vorrangiges technisches Gebiet des Oberkommandos des Heeres.

Für Hitler waren die Raketenwaffen jedoch wichtiger als die Flugscheiben. Deshalb ließ er Göring mit dem Bau von Flugscheiben warten. Dieser griff schließlich zur Selbstinitiative und investierte eigene Mittel. Udet forderte von dem flugzeugtechnischen Lehrer, der ich war, ein Flugscheibenmodell an.

1941 beging Ernst Udet Selbstmord.

Die Flugscheibe

Es gab Probleme beim Bau eines Modells wegen fehlender Miniaturtriebwerke. Als der Erfinder bemühte ich mich um die Eigenkonstruktion eines Kleinstrahltriebwerkes und griff dabei auf Kleinstraketen für den Antrieb zurück.

Hermann Göring veranlasste in aller Stille und unter äußerster Geheimhaltung die Einrichtung einer Produktionsstätte zum Bau von Flugscheiben als Geheimwaffe. Unter Ingenieur *Rudolf Schriever*, einem ehemaligen Mitarbeiter von General Dr. W. Dornberger in Peenemünde, wurde in den Skoda-Werken bei Prag eine Sektion der Lettow-Werke installiert. Hier nahmen die Flugscheiben-Konstruktionen ihren Anfang.

Göring schickte Sonderbeauftragte nach Prag und Dresden, um die vorhandenen Flugscheiben so bald wie möglich einzusetzen zu können. Es sollten versuchsweise zunächst fünfzehn Flugscheiben gebaut werden. Als Bevollmächtigter war *Albert Speer* vorgesehen. Ingenieur Schriever übernahm, zusammen mit dem Ingenieur *Habermohl*, unter strengster Geheimhaltung die Vorbereitungen zur Entwicklung und Konstruktion des Geheimauftrages von Hermann Göring, der ersten Flugscheibe.

Ein zweites Team bestand aus den Ingenieuren *Miethe* und *Bellonzo*. Miethe war ein bekannter V-Waffen-Konstruk-

teur. Beide waren zunächst 1942 in Dresden mit der Entwicklung eines anderen Flugscheibentyps beschäftigt.

Während 1943 alle Flugzeugwerke fieberhaft ihre Produktionen steigerten und die produzierten Flugzeugtypen zu verbessern versuchten, waren die Konstrukteure der Firmen Messerschmitt, Junkers und Heinkels intensiv mit der Entwicklung von Strahltrieb-Jägern beschäftigt.

Die Werke in Letow/Prag und in Dresden waren 1943 bereits vollständig eingerichtet. Bei den Flugzeugwerken in Minden waren unter Ingenieur *Peschke* die aerodynamischen Versuche inzwischen abgeschlossen.

Die Einzelteile für die Flugscheiben in Prag und in Dresden wurden von folgenden Zulieferfirmen hergestellt und geliefert:

- *Junkers, Werk Oschleben, Bernburg*
- *Wilhelm Gustloff, Weimar*
- *Kieler Leichtbau, Neubrandenburg*
- *Skoda, Prag*

Ersatzteile lieferte die Firma

- *I/III - Finow LZA, Eberswalde
(Ing. Karl Rüdiger)*

Motoren-Ersatzteile lieferten

- *Luftzeugamt (Ritter v. Greim), Kölleder bei Erfurt
(Ersatz-JUMO 211 fb)*

Experten und Berater waren

- *Chefkonstrukteur Kalkert (Gothaer Waggonfabrik)*

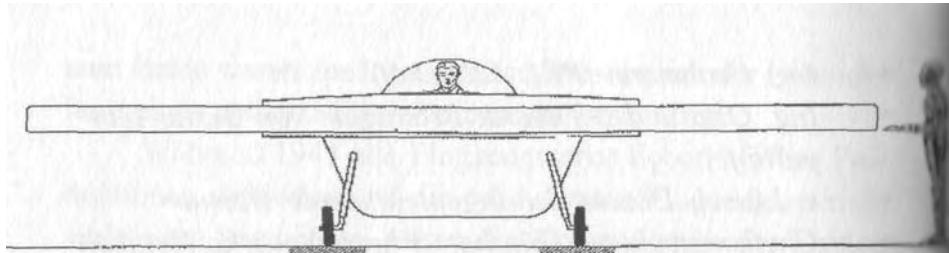
- *Ing. Grohmann (PFL Adlershof)*
- *Ing. Otto und Bernhardt Bräutigam von Berlin-Tempelhof*
 - *v. Lössei, Dozent der Ingenieurschule Weimar*
 - *Chefkonstrukteur Günther (Flugzeugwerke Heinkel)*
 - *Ing. Wulf (Arado-Werke, Brandenburg/Warnemünde)*
 - *Dipl.-Ing. Lippisch (Messerschmitt, Augsburg)*
 - *Statiker Dipl. Ing. Sigmund David und*
- *Prof. Winder von der TH Braunschweig*
- *Ing. Otto Lange (RLM Berlin, Abt. LEI und GL4*
- *die Piloten Holm, Irmel, Kaiser und Lange*

Testpilot war

- *Ing. Rudolf Schriever.*

Die ersten Startversuche in Prag enttäuschten. Die Berechnungsunterlagen stimmten, und so rätselte man, warum **sich die Flugscheibe** nicht vom Boden abhob. Nach Rückfrage **beim Erfinder**, bei mir, klärte sich der Fehler auf: der Start musste wegen einer schlechten Anstellung der Hubflächen und einer Unwucht im Hubflächenring abgebrochen werden. Die **halbe Nacht** dauerten die Vorbereitungen zum erneuten Startversuch der Flugscheibe. Kurz vor Morgengrauen jubelte das **ganze Team**: die Flugscheibe flog endlich!

Ein Testflug in der nächsten Nacht erbrachte eine Hochgeschwindigkeit von Mach 1 (Die Mach-Zahl gibt das Verhältnis der Geschwindigkeit eines Körpers im umgebenden Medium zur Schallgeschwindigkeit des Mediums an. 1 Mach in bodennaher Luft = ca. 1200 km/h). Der Pilot kam mit dem Schrecken davon, denn bei einer gewissen Geschwindigkeit der Scheibe traten problematische Vibrationen auf. Sie



Schematische Zeichnung einer Flugscheibe mit einem Durchmesser von 5 - 6 Metern. („FLUGZEUG“Nr. 2/89)

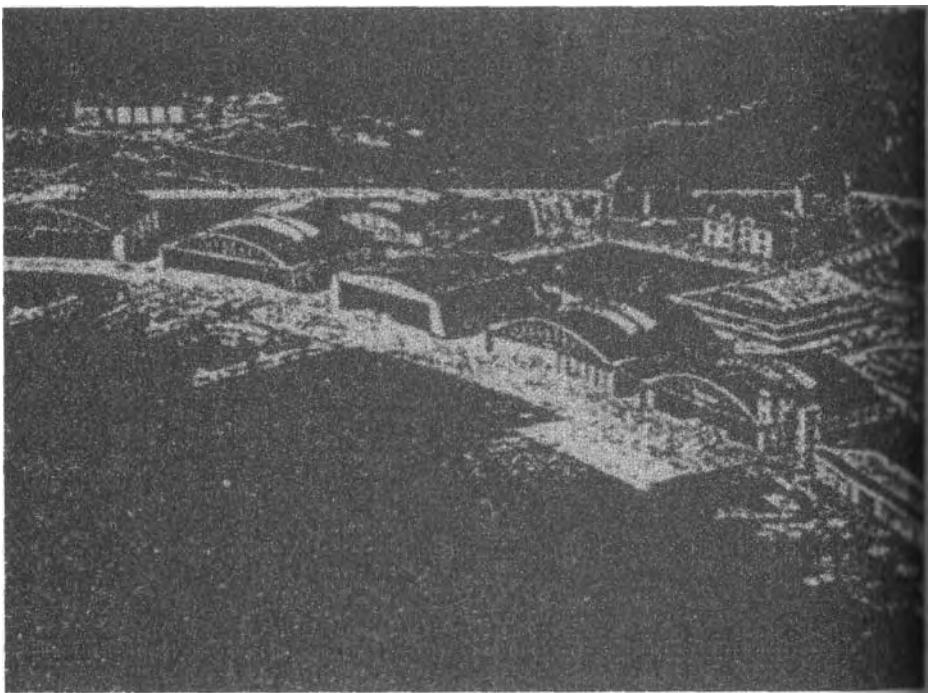
musste also umkonstruiert werden, denn die Triebwerke entsprachen nicht den Anforderungen für die Wirkungsgrade während des Fluges. Schließlich griff man wieder auf die Konstruktionsunterlagen des Erfinders Epp zurück - zuvor hatte man geglaubt, es besser zu wissen.

Behinderungen

Während 1943 der Krieg an den Fronten in ständige Rückzugsgefechte ausartete, begann es in den Kreisen der Befehlsgeber, Generäle und Offiziere zu kriseln. Einige der oberkommandierenden Generäle und führende Parteigrößen führten untereinander Machtkämpfe aus, um vermeintliche Positionen, für eine Besserstellung des Dienstgrades oder um Kommandogewalt.

Ich war 1943 mit dem Bataillon Leinbach auf der Insel Milos stationiert, wo ich gegen den Krieg im allgemeinen und insbesondere gegen die Schikanen gegen meine Kameraden durch die Offiziere bzw. die politischen Offiziere protestierte. Ich schrieb einen zwölf Seiten langen Protestbrief und wollte diesen Protest damit untermauern, dass ich mich erschoss. Doch ich überlebte meinen Selbstmordversuch schwer verletzt.

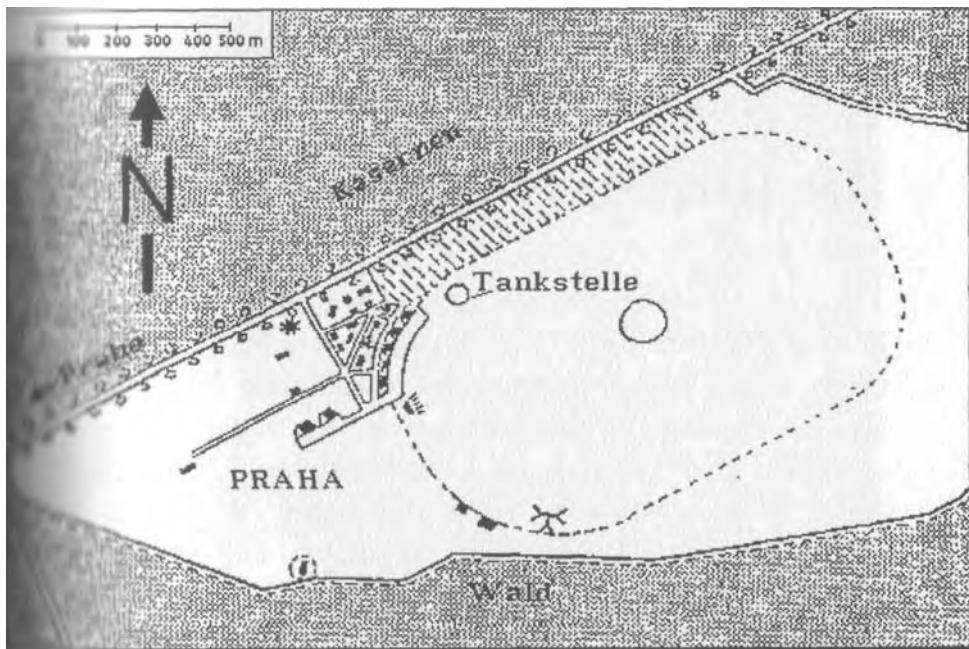
Himmlers SS und der geheime Staatssicherheitsdienst SD schalteten sich in Peenemünde und in Prag ein. Neue geheime Produktionsplätze wurden bei Breslau und Dresden eingerichtet. Die Ingenieure *Miethe* und *Bellonzo*, die nach der Bombardierung und Zerstörung von Peenemünde nach Prag umgesiedelt worden waren, konstruierten eine zweiundvierzig Meter durchmessende Flugscheibe, die bereits 1943



Der Flughafen Prag-Gbell. In der Halle am linken Bildrand waren die Flugscheiben untergestellt (Archiv Epp)

erprobt wurde. Dieses Fluggerät bestand aus einer nichttötenden, diskusähnlichen Scheibe.

Durch die Intrigen der SS bildeten sich überall passive Widerstandsgruppen in den Bereichen der an den Geheimwaffen arbeitenden Wissenschaftler und Techniker. Dadurch und durch die Schwierigkeiten mit den Materialzulieferungen verzögerte sich der Bau der Flugscheiben merklich. Einzelne Personen, die einer passiven Widerstandsgruppe angehörten, wurden verhaftet. Himmler vermutete eine gewollte Verzögerung in der Flugscheiben-Produktion und setzte 1944 den



Aufriss des Flughafens Prag-Gbell (Archiv Epp)

SS-Obergruppenführer *Dr. Kammler* ein, um den von Speer als sonderbevollmächtigten Oberingenieur *Georg Klein* unter Kontrolle zu haben.

Ende 1944 meldete die englische Air Force das Auftauchen zweier unheimlicher Flugkörper über London.

Die Russen nähern sich Prag

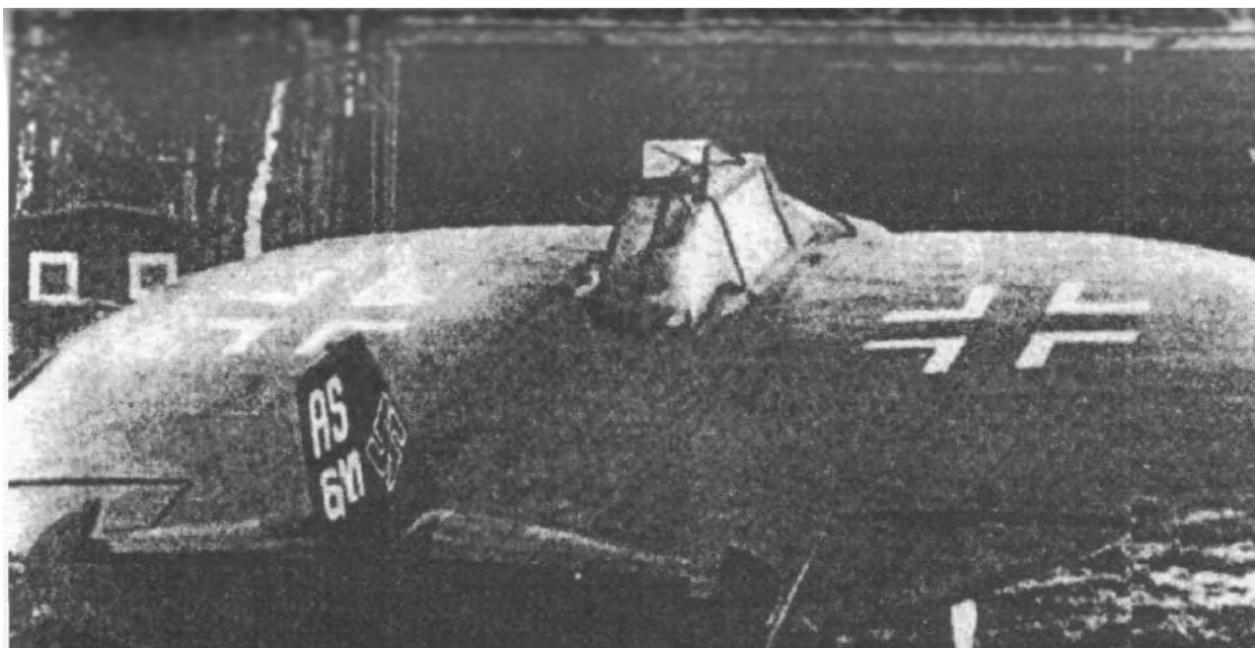
Nervöse Stimmung breitete sich bei dem Flugscheibenteam in Prag aus. Ingenieur *Habermohl* ermöglichte durch seine technischen Kenntnisse die rasche Beendigung der Testphasen. Die Flugkreisel, wie *Schriever* die Flugscheiben nannte, erreichten unter seiner Leitung zunächst eine Geschwindigkeit von etwa 1200 km/h. Die Konstruktionen von Habermohl und Schriever bestanden im wesentlichen aus einer feststehenden, kugelförmigen Pilotenkabine, um die ein breitflächiger Ring mit verstellbaren Flügelblättern rotierte. Dieser Ring war mehrfach unterteilt und ermöglichte senkrechte Starts und Landungen.

Göring war begeistert. Die Atombombe von Professor Hahn war theoretisch fertig. Es mangelte jedoch an genug Material - schwerem Wasser - und an Fertigungsmethoden für die vorgesehene deutsche Atombombe. Wegen dem schnellen Vormarsch der Alliierten und der nicht fertigen Atombombe herrschte Kopflosigkeit.

Am 14. Februar 1945 um 6:30 Uhr fand in Prag der erfolgreiche Start der Flugscheibe unter Habermohl und Schri-

Abb. nächste Seite:

Diese Flugscheibe war aus Sperrholz angefertigt und wurde im Herbst 1944 in Leipzig-Brandis fotografiert. Es soll angeblich völlig instabil und somit fluguntüchtig gewesen sein. Als Antriebsaggregat fungierte ein Argus AS 10-Motor. („FLUGZEUG“Nr. 2/89)



ver statt. Sie erreichte eine Flughöhe von 12.400 Metern innerhalb von nur drei Minuten. Die horizontale Fluggeschwindigkeit wurde mit 2200 km/h festgestellt. Alle Mitarbeiter brachen in großen Jubel aus! Miethe und Bellonzo gratulierten tief beeindruckt. Deren Konstruktionen wurden nahebei in den Prager „Cesko-Moravska-Werken“ entwickelt und produziert.

Die Russen näherten sich Prag, deshalb wurde in letzter Minute eine Spezial-Facharbeitergruppe aus dem Volkswagen-Werk, Abt. Flugzeugbau, aus Neudeck bei Karlsbad nach Prag befohlen. Sie trafen am 5. Mai 1945 dort ein. Es war zu spät, denn der Prager Staatsminister Frank und der SS-Obergruppenführer Kammler hatten sich während der Kämpfe um Prag bereits abgesetzt.

Habermohl und Schriever wie auch Miethe und Bellonzo sprengten ihre Flugscheiben und verbrannten alle Pläne und das vorhandene Material. Oberingenieur Klein vernichtete alle Filme und Dokumente, die er als Beauftragter erarbeitet hatte. Auch er wollte nach der Sprengung der Flugscheiben und der Vernichtung der Pläne entkommen, wurde jedoch von den Russen gestoppt und in eine Sammelstelle eingewiesen, die in dem Prager Kino „Echo“ eingerichtet war.

Miethe konnte sich mit einer Me 163 von Breslau aus in Sicherheit bringen. Nach dem Krieg entwickelte er, soweit bekannt, in Amerika bei der A. V. Roe Company „Fliegende Scheiben“ für die USA und Kanada. Auch Schriever entkam mit seiner Familie mit einem Wagen in den Westen. Was mit Bellonzo passiert ist, weiß niemand. Von ihm fehlt jede Spur.

Die Sowjets hatten Prag besetzt. Alle Konstruktionen und fertigen Flugscheiben waren mitsamt der Konstruktionsunterlagen kurz vor dem Einmarsch der Russen in Prag ver-



Ing. Rudolf Schriever (GLG-Archiv)

nichtet worden. Es waren Kriegszeiten, und obwohl beim Herannahen des Feindes alle Unterlagen, sofern sie nicht rechtzeitig ausgelagert werden konnten, vernichtet werden mussten, erbeuteten die Russen beim Vormarsch dennoch einen Teil dieser Konstruktionen und einige angebrannte Detailzeichnungen.

Die deutschen Konstrukteure und das Technikerteam der deutschen Flugscheiben, die sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten, unter ihnen Ingenieur Habermohl, wurden von den Russen verhaftet und mitsamt den Fragmenten und angebrannten Konstruktionsplänen nach Russland deportiert. Man hat nie mehr etwas von ihnen gehört.



Der Beweis: Probeflug eines Flugkreisels über der hohen Tatra im Februar 1945. Die Maschine wurde in Prag gebaut und stammt aus der Produktion des Teams Habermohl und Schriever. Dieses Bild und das auf der nächsten Seite habe ich selbst fotografiert. Zwischen beiden Fotos liegt nur die Zeitspanne, die ich benötigte, um den Film im Apparat weiterzudrehen. Ein drittes Foto konnte ich nicht mehr machen, weil der Flugkreisel wegen seiner hohen Geschwindigkeit bereits hinter einem Berg verschwunden war. Diese beiden Fotos sind die einzigen mir bekannten authentischen Aufnahmen, die einen Flugkreisel im Flug zeigen.



Originalaufnahme: Probeflug eines Flugkreisels im Februar 1945, kurz vor den russischen Einmarsch und der Besetzung Prags. Die Schlieren auf dem Bild entstanden dadurch, weil ich diese beiden Fotos am Körper im Strumpf versteckte. Die Negative des Filmes existieren nicht mehr. Diese beiden Fotos sind einmalige Zeitdokumente, Beweise dafür, dass deutsche Flugscheiben tatsächlich flogen. (Originalfotos: Epp)



Ausschnittsvergrößerung aus dem Foto der vorigen Seite: Flugscheibe im Flug über der hohen Tatra (Vergrößerung: Geise)

Nach dem Krieg: die alliierten Gesetze

Gefangenschaft bei Ochsenfurt. Verhör bei den Amerikanern. Mach dem Krieg: keine Arbeit mehr. Die Flugscheiben-Idee musste im Geheimen weitergeführt werden.

Während des Krieges war ich zuletzt in Italien stationiert, konnte mich bei Kriegsende jedoch in die Heimat absetzen. Meine Gefangenschaft erfolgte bei Ochsenfurt (Würzburg). Die Amerikaner versuchten im Intelligence-Center der 7. US-Army in Freising, mich auszuhorchen. Doch ich schwieg mich aus. In Winterhausen bei Ochsenfurt wurde mir eine Wohnung zugewiesen. Hier lebte ich bis zum September 1945. Später konnte ich dann von Ochsenfurt in einem Güterwagen nach Hamburg fliehen.

Für die Bevölkerung wurden Ausgehverbote verhängt, Verbote für Produktion in der zerstörten Wirtschaft und in den Fabriken. Entwicklungsverbot für alle technischen Bereiche. Verbot von Modellbau, Schiffsbau, Flugzeugbau. Ich entwickelte im Geheimen weiter und widmete mich wieder meinen Lebensaufgabe, meinen Flugscheiben.

Nach dem Krieg konnte ich als Flugzeugtechniker kei-

ne entsprechende Arbeit mehr finden. Ich verdiente meinen

Lebensunterhalt wie Millionen andere auch: durch Sauber-klopfen von Steinen aus den zerbombten Ruinen. Dafür gab es für tausend Stück hundert Reichsmark.

Ich fing an, meine alte Flugscheiben-Idee privat weiter zu verfolgen. Dabei befand ich mich in der delikaten Lage, dass es mir die Alliierten Kontrollratsgesetze unmöglich machten, größere Modelle zu bauen, die ein Eigengewicht von fünf Kilogramm überschritten.

Hinzu kam, dass nach dem Kontrollratsgesetz § 4 die Alliierte Kontrollbehörde alle Erfindungen oder Patentanmeldungen beschlagnahmen konnte, die in irgendeiner Form für Kriegszwecke Verwendung finden könnten. Und, wie wir wissen, ist dazu ja jede Erfindung geeignet.

Jeder wurde erbarmungslos bestraft, der ohne Erlaubnis Schiffe, Flugzeuge oder irgendwelche Maschinen oder Gerä-te baute, die für militärische Zwecke verwendet werden könnten. Für eine Idee oder eine Erfindung bestraft zu werden, dieses Risiko wollte ich nicht eingehen, deshalb setzte ich meine Forschungen an den Flugscheiben im Geheimen weiter fort.

Der „Flugring 1946“

Epp gibt seinen Traum nicht auf und baut im Geheimen neue Flugscheibenmodelle.

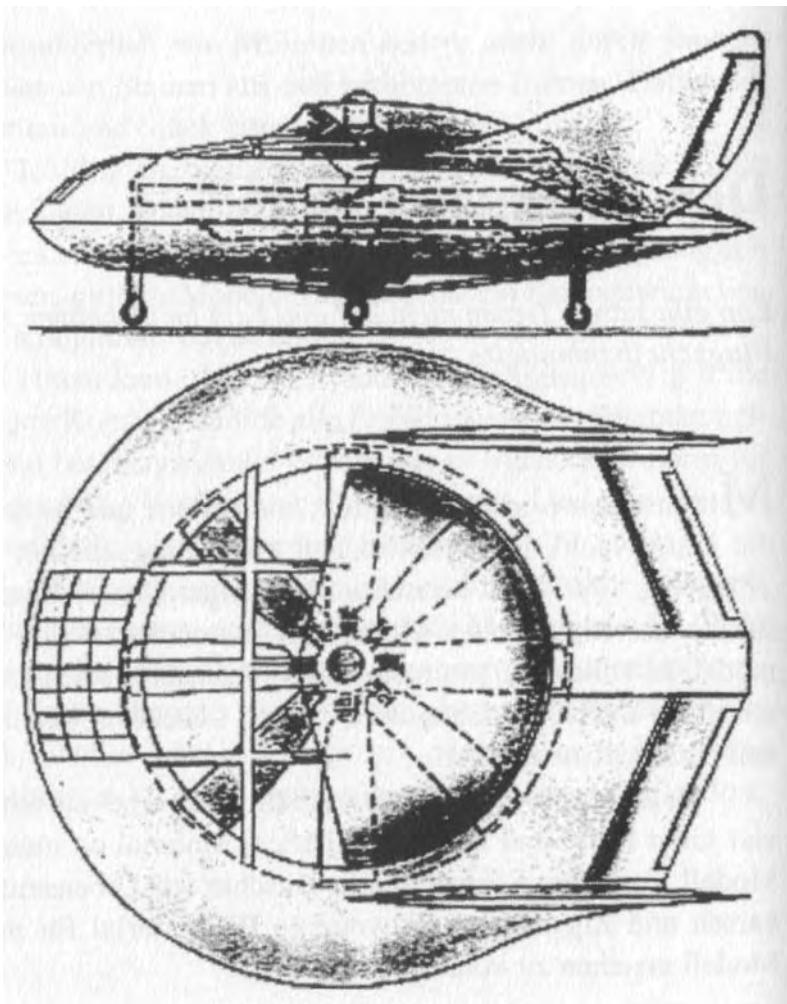
Mit unsagbar primitiven Mitteln konstruierte und baute ich die erste Nachkriegskonstruktion einer Flugscheibe, den „*Flugring 1946*“. Es herrschte ein riesiger Materialmangel für die Anfertigung eines Modelies. Um trotzdem mein Flugmodell zu vollenden, sammelte ich Altmaterial aus den Trümmern der Stadt. Ich lebte unter kargen Lebensverhältnissen und hatte hart zu arbeiten.

Unter primitivsten Arbeitsverhältnissen arbeitete ich bei vier Grad Kälte und mit mangelhaftem Material an meinem Modell. Auf dem Schwarzmarkt tauschte ich Lebensmittelkarten und Zigaretten, um weiteres Baumaterial für mein Modell erstehen zu können.

Das Modell fliegt

Dieses Flugscheibenmodell war eine Neukonstruktion, nach neuen technischen Erkenntnissen und Erfahrungen.

Ein profilerter Flugkörper wurde durch ein Tandem-Triebwerk angetrieben, durch Übertragung auf eine Tandem-



*Deutsche Flugscheibe „Flugring 1946“
Konstruktion: Andreas Epp*

Nach der Rückkehr aus dem amerikanischen Intelligence Center der 7. Armee in Freising begann ich die Entwicklung des „Flugringes 1946“. Die Idee war, einen doppelten, gegenläufigen Rotor in einen ringförmigen Flugkörper einzubauen.

Hubschraube, und gesteuert durch eine zentral angebrachte Kanzel.

Im Modell nahm ein kreis- oder ringförmiger Hohlkörper in der Mitte einen großen Rotor auf. Somit waren mit diesem Gerät senkrechte Starts und Landungen möglich. An den gegenüberliegenden Seiten sollten für den Horizontalflug jeweils ein oder zwei Strahltriebwerke befestigt werden, die schwenkbar angeordnet werden sollten. Vorne war eine Pilotenkanzel vorgesehen, die auch nach hinten eine freie Sicht erlaubte. Auf und an dem hinteren Ringteil waren zwei Seiten- und Höhen- oder Querruder angeordnet.

Ende 1946 war das Flugringmodell fertig. Nun musste es mit einem Antrieb für den Rotor versehen werden, doch kleine Motoren waren nicht zu beschaffen. Eine Werkstatt für einen Eigenbau gab es auch nicht. Dennoch hatte ich den festen Willen, das Gerät fliegen zu sehen. Nach einer verzweifelten Suche nach einem Einsatzmotor fand ich durch einen Zufall den kleinen Elektromotor eines Tischventilators. Nach dem Reinigen und einer Überholung lief der Motor einwandfrei, so dass ich ihn in das Modell einbauen konnte. Ein Stufenregler für die Kontrolle der Rotorgeschwindigkeit ermöglichte den ersten Probelauf. Wegen des benötigten Stromkabels konnten die Probeflüge jedoch nur in Form von Fesselflügen stattfinden.

Wegen der Geheimhaltung mussten die Probeflüge in einem geschlossenen Raum stattfinden. Langsame und schnelle Starts, auch der gefesselte Flug, verliefen zwar zufriedenstellend. Was mir jedoch fehlte, war eine Fernsteuerung für die Steuerflächen der Seitensteuer, der Höhen- und Querruderflächen.

1948 sollte für mich ein folgenschweres Jahr werden. Um eine neue, weiterentwickelte Diskus-Flugscheibe bauen zu können, benötigte ich Geld, doch alle Versuche, als Techniker eine Arbeit zu finden, schlugen fehl. Hinzu kam eine Vorladung vor ein politisches Entnazifizierungsgremium. Weil ich Berufssoldat gewesen war, wurde es mir untersagt, einen selbständigen Beruf als Unternehmer zu ergreifen.

Zutiefst enttäuscht von der politischen Fehlentscheidung sogenannter Volksvertreter beschloss ich, irgendwo im Ausland eine Arbeit zu finden.

Mit einem Rucksack, drei Broten, einer Flasche Tee und ein paar Mark machte ich mich auf den Weg, zu Fuß und per Anhalter.

Über Bielefeld und Saarbrücken kam ich bis Forbach, wo ich von einer französischen Polizeistreife aufgegriffen und in eine Revierwache gebracht wurde. Sie schickten mich am nächsten Tag in einem Zug wieder nach Saarbrücken zurück. Das hinderte mich nicht daran, den gleichen Weg zu gehen, jedoch umging ich diesmal Forbach und wanderte weiter in Richtung Besancon, und von dort aus weiter nach Spanien.

In Spanien

Epps Leben im Ausland nach dem Krieg. Auch hier macht er neue Erfindungen.

Nach 130-tägiger Haft in Barcelona wegen Einreise ohne Pass gewann ich mein technisches Selbstvertrauen wieder zurück. Ich arbeitete dann als Konstrukteur in einer Kompressorfabrik für Kühlanlagen.

Zunächst erfand ich einen vollautomatischen Webstuhl. Als man mich als Erfinder übervorteilen wollte, entfernte ich einen kleinen Teil des Gerätes, wodurch dieses nicht mehr einwandfrei funktionierte, und privatisierte.

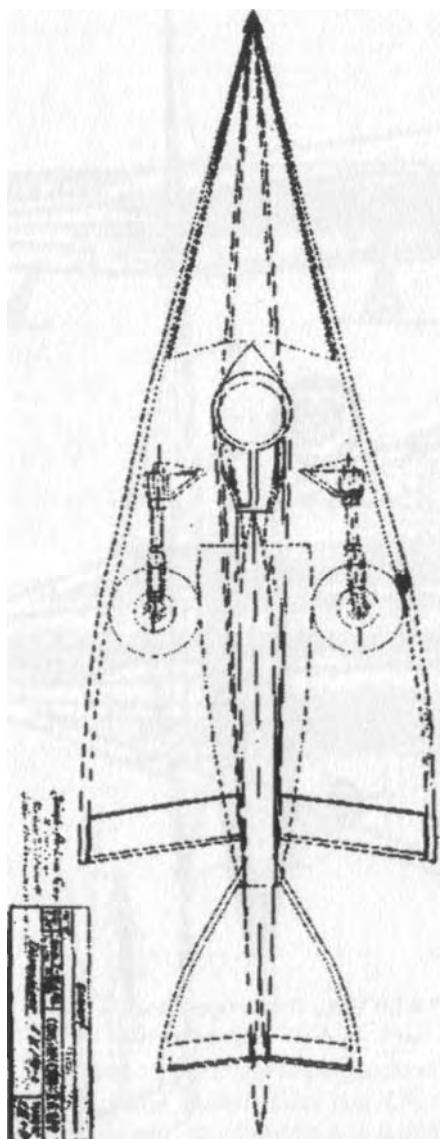
Während meines zweijährigen Aufenthaltes (1948-1951) in Spanien arbeitete ich natürlich auch an einer Neukonstruktion meiner Flugscheibe weiter.

Neuanfang in Deutschland

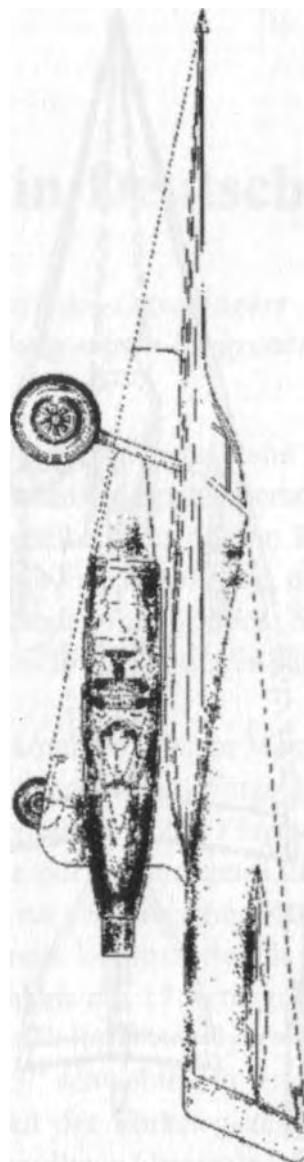
Konstruktion des Deltaflügel-Düsenjägers „HH 02 K53“. Im Geheimen Entwicklung neuer Flugscheiben-Modelle.

Nach meiner Rückkehr nach Deutschland begann ich mit meinen kleinen Ersparnissen aus Spanien erneut mit dem Bau einer verbesserten Flugscheibenkonstruktion. Deutschland war noch nicht souverän, ohne Friedensvertrag, und die alliierten Kontrollratsgesetze bestanden immer noch. Nur das Ausgehverbot war, neben kleinen Erleichterungen für die Wirtschaft, aufgehoben worden.

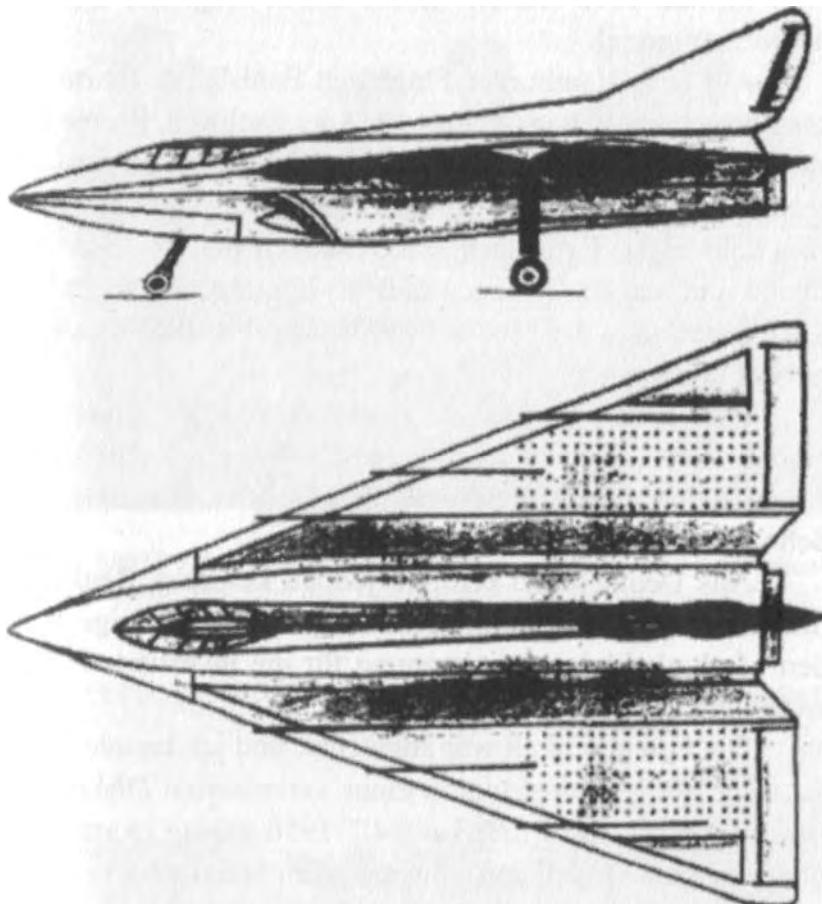
Ich fand ein Unterkommen in einer Mansardenwohnung und fing im Geheimen an, ein neues Flugscheibenmodell zu bauen. Dieses Mal unterteilte ich den Flugringrotor in sechs kleinere Triebwerke, die mit rotorartigen Luftschauben versehen waren. Aus Angst vor verräterischen Nachbarn und Kontrollen durch die Engländer konstruierte ich 1953 zur Ablenkung für die Öffentlichkeit ein 175 cm großes Pfeilflügelflugzeug-Modell. Dieses Delta-Düsenjägermodell mit der Bezeichnung „HH 02 K53“ schwebte mir in dieser Form und Konstruktion bereits seit der Vorkriegszeit, seit 1939, vor. Das Pfeilflügelflugzeug sollte in Originalausführung mit etwa 2000 km/h die damaligen englischen oder amerikanischen Jagdflugzeug-Weltrekorde weit übertreffen.



*Entwurf des Düsenjägers „EIV/50-2“
Konstruktion: Andreas Epp, 1953*



*Entwurf des Düsenjägers „EIV/50-2“
Konstruktion: Andreas Epp, 1953*



Düsenjägermodell „HH 02 K“

Konstruktion: Andreas Epp

Entwickelt als Pfeilflugkörper. Die Pfeilflugaußenkanten hatten, von der Rumpfspitze ausgehend, den Anstellwinkel von 42° . Oben und unten befanden sich Strömungsleitbleche. Die Tragflächen besaßen eine neuartige Trapezform, die oberhalb im letzten Drittel Luftwirbel-Abzugslöcher und Dreiecks-Querruder aufwiesen.

Im Mai 1953 startete ich die ersten Flugtests. Sie verliefen erfolgreich.

Auf dem Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel führte ich das Flugzeugmodell im August 1953 der Fachwelt, Presse und Wochenschau „Welt im Bild“ für die Öffentlichkeit vor und brachte damit das Gerede um meine geheimnisvolle Tätigkeit zum Schweigen. Es folgten große Mengen ausländischer Anfragen und Angebote wegen dieses Flugkörpers. Wegen des Raketenantriebes des Modells wurde ich schließlich drei Tage in Haft genommen.

Ein großartiger Bericht in der Zeitschrift „Stern“ erbrachte für mich einen sehr regen Schriftwechsel mit Behördenstellen der USA, Englands, Schwedens, Kanadas, der Schweiz, Frankreichs, Australiens u.a.m.

Aus Deutschland erfolgte jedoch keinerlei Reaktion. Immerhin spendeten einige Hamburger Firmen einige hundert Mark als kleine Anerkennung für die investierte Arbeit und Mühe.

Die Öffentlichkeit war abgelenkt, und ich konnte in aller Ruhe an die Konstruktion eines verbesserten Diskus gehen, der Flugscheibe „Diskus 54“. 1956 gelang es mir, das Flugscheiben-Modell mit einigermaßen annehmbaren flugtechnischen Ergebnissen zu testen.

Ich machte mir aber Gedanken über die Steuerung durch Seiten- und Höhenruder, mit der ich noch nicht zufrieden war. Daraufhin beschloss ich die Konstruktion einer weiteren Flugscheibe, des „Omega-Diskus“. Während die Vorläufermodelle noch Steuerflächen besaßen, die ich hinderlich fand, sollte der „Omega-Diskus“ eine grundlegend andere Steuerung erhalten.



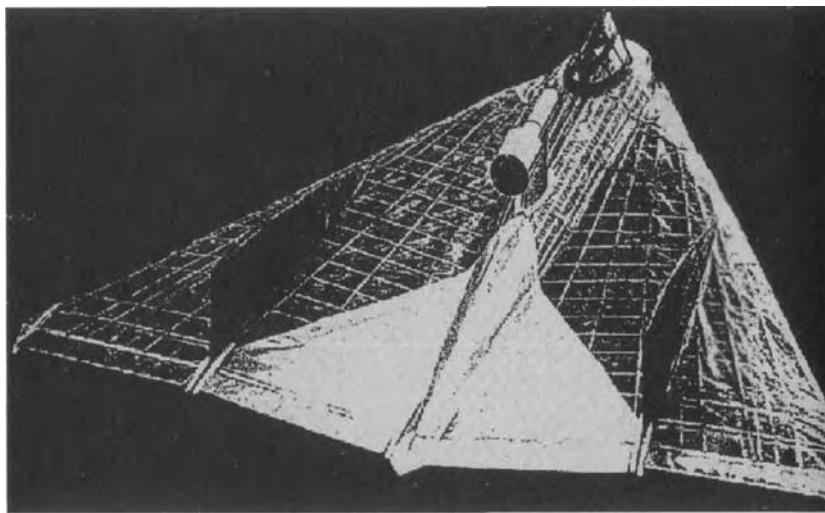
Andreas Epp (2. v. l.) erklärt das Delta-Flugzeug der Presse und der Wochenschau („Welt im Bild“) auf dem Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel (1953).



Das Düsenjäger-Modell „HH 02/K“ auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel



Andreas Epp (ganz rechts) erklärt das Delta-Flugzeug der Presse auf dem Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel (1953).



Das Modell des Düsenjägers „HH 02/K“



Andreas Epp (rechts) erklärt das Delta-Flugzeug der Presse auf dem Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel (1953).

Ich stellte mir eine Kombination vor zwischen dem alten Flugring von 1946 und der Flugscheibe von 1954, indem der Flugring als Steuerring um die Flugscheibe agieren sollte.

„Fliegende Untertassen“ als Weltpsychose

Das künstlich gezüchtete Märchen von den außerirdischen UFOs, das nur zu dem Zweck erfunden wurde, um von den tatsächlichen Gegebenheiten abzulenken und sie zu verschleiern.

Seit 1945 kursierten allerlei Gerüchte über einen fantastischen Flugapparat, einem sogenannten „Fliegenden Teller“, aus dem dann eine „Untertasse“ wurde. Gerüchteweise sollten dies die letzten „Wunderwaffen“ Deutschlands gewesen sein, mit deren Hilfe es durchaus möglich gewesen wäre, angeblich die gesamte feindliche Luftwaffe zu vernichten, wenn diese Geräte rechtzeitig zum Einsatz gekommen wären. Ja, wenn...

Das Wissen der geheimen Dienststellen im Pentagon (USA) um deutsche Flugscheiben sickerte in den USA langsam an die Öffentlichkeit. Ein Mann namens Adamski war geschäftstüchtig genug, um dieses Wissen in Geld umzusetzen. Er erfand Märchen um die sogenannten fliegenden Untertassen, die, von fremden Welten kommend, besetzt mit außerirdischen Intelligenzen, unsere Erde aufsuchen würden, um die Menschheit mit friedlichen Parolen zu beglücken. Die Untertassenpsychose breitete sich aus und nahm weltweiten

Umfang an. Weitere Untertassenphantasten - *Keyhoe, Lesslie, Albert Viktor Speer, Karl Feit* usw. - sorgten durch immer mehr phantastische und utopische „Tatsachenberichte“ über „UFOs“ und andere bizzare Flugkörper für eine gewinnbringende Bereicherung ihrer Kassen.

Diese utopisch-phantastischen Märchen der UFO-Autoren bildeten natürlich eine massive Mauer vor der Realität und der Glaubwürdigkeit der Flugscheiben und ihres Erfinders.

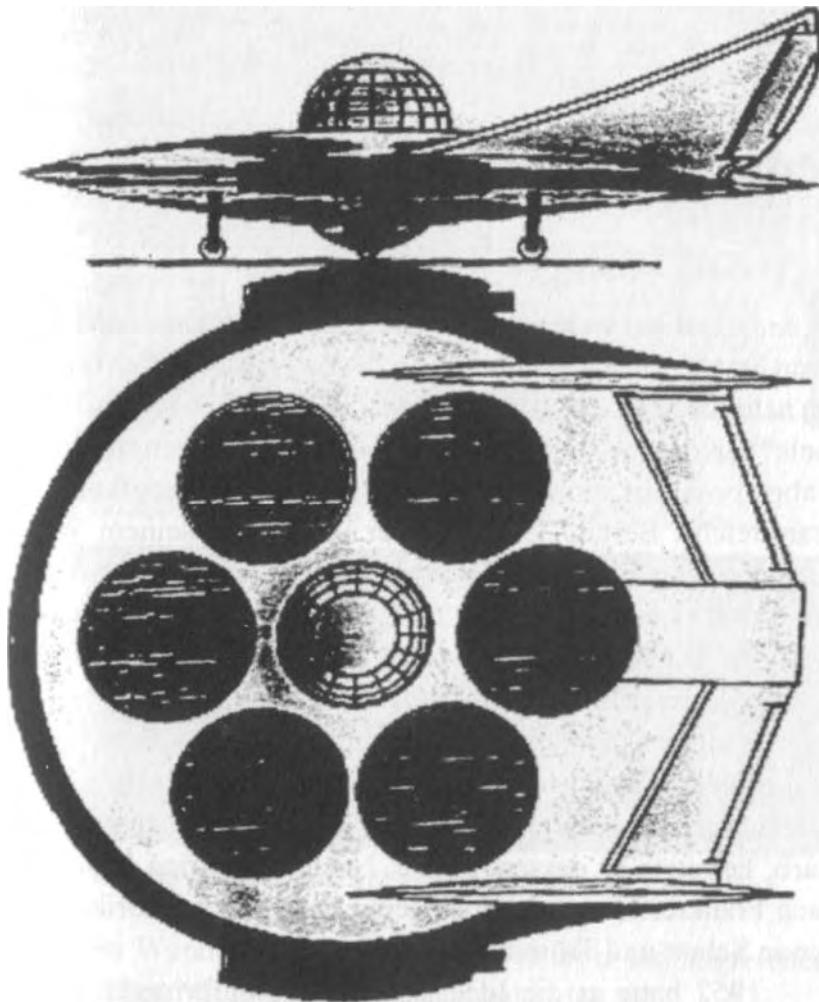
Der Kalte Krieg zwischen Ost und West vergrößerte die Angst vor einer etwaigen Invasion des Ostens in Verbindung mit der Untertassenpsychose. Das Pentagon baute gezwungenmaßen einen gewaltigen, kostspieligen Untersuchungs- und Informationsapparat auf. Normalbürger wurden abgelenkt durch Meldungen angeblicher Untertassensichtungen über Nordamerika. Beobachter solcher Flugscheiben wurden gezielt lächerlich gemacht.

Aufgrund meines Wissens um die Realität von Flugscheibenkonstruktionen verzweifelte ich fast.

Die „Flugscheibe 1954“ („Diskus 39/54“)

1953 vollendete ich, wie gesagt, meine Flugscheibenkonstruktion „*Flugscheibe 54*“ („*Diskus 39/54*“), die jedoch noch eine konventionelle Steuerung enthielt. Die mir vor- schwebenden Flugeigenschaften konnten aber nur erreicht werden, wenn diese Steuerflächen durch andere Steuerungsmöglichkeiten ersetzt werden würden.

1954 war endlich die neue Flugscheibe fertiggestellt, die auf den Erfahrungen mit meinen vorherigen Flugscheiben basierte. Erste Flugversuche glückten. Während der Flugversuche erfand ich eine neuartige Steuerung der Scheibe. Es folgen Jahre der größten Not und finanzieller Schwierigkeiten.



Deutsche Flugscheibe „Diskus 1954“

Konstruktion: Andreas Epp

Bei dieser Konstruktion waren sechs kleinere Rotoren im gleichen Abstand um die Pilotenkanzel angeordnet. Nicht zufriedenstellend waren noch die Höhen- und Seitenruderanordnungen. Um vom Bau dieses Modells abzulenken, konstruierte Epp einen Delta-Düsenger.

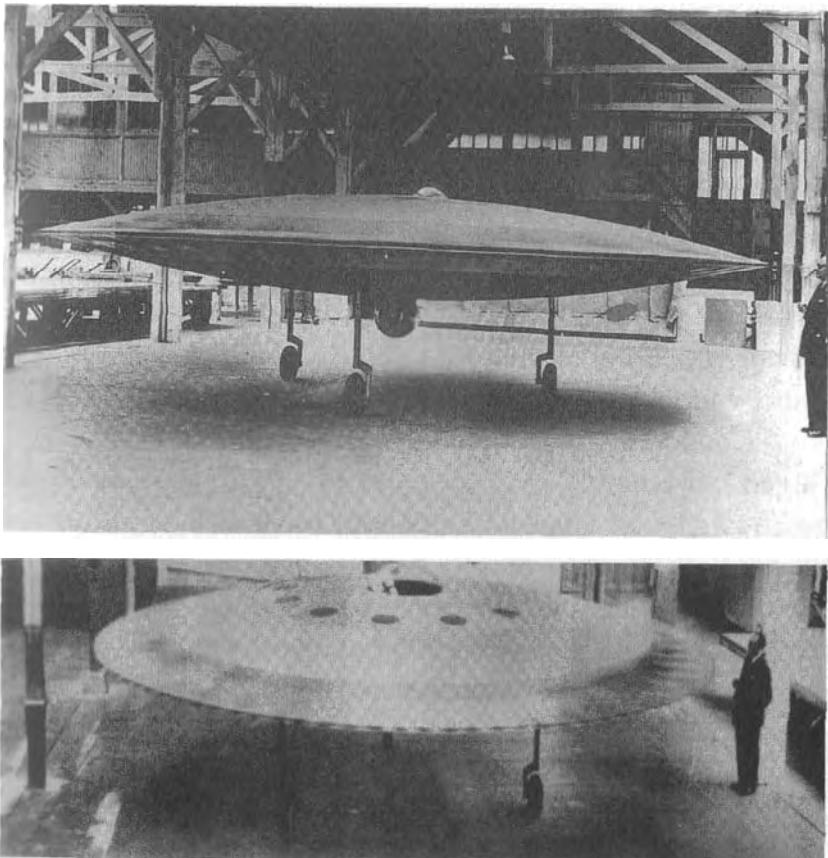
Rene Conzinet

Rene Conzinet war einer der vier großen Namen in der Aviation France. Er war Ehrenmitglied in der französischen höchsten nationalen Vereinigung „L'Arc-en-Ciel“ („Flügel des Himmels“), Konstrukteur und Ingenieur der Flugzeugtechnik. Dabei besaß er eine der bedeutendsten Flugzeugfabriken Frankreichs. Bereits 1932 hatte er in einer in seinem Werk gebauten zweimotorigen Doppeldeckermaschine, zusammen mit seinem langjährigen Freund *Mermoz*, als erster Pilot der Welt den Atlantik überflogen. Den Flug von Paris nach Rio de Janeiro legte er in einer Rekordzeit zurück.

Während des Krieges flüchtete er auf derselben Route in die Emigration nach Brasilien. Dort arbeitete er in einem Werk des Aeronautikers *de Vargas*. Als sein Freund *Mermoz* starb, heiratete er dessen Witwe. Nach dem Krieg kehrte er nach Frankreich zurück, doch seine ehemaligen Fabriken lagen in Schutt und Trümmern.

1952 hatte er die Idee, einen scheibenförmigen Flugkörper zu konstruieren. Die Realisierung war bis Anfang 1956 so weit fortgeschritten, dass er seine „Soucoupe-Volante“ bauen konnte.

In diesem Jahr wurde ein Attentat auf ihn verübt, indem die Zündung seines Wagens mit einer Sprengladung gekopelt wurde. Diesen Anschlag überlebte er fast unverletzt, wie



Die von René Couzinet gebaute Flugscheibe (Archiv Epp)

durch ein Wunder. Der Attentäter wurde trotz umfangreicher polizeilicher Nachforschungen nie gefunden.

Seine Flugscheibe hat Couzinet in aller Stille fertiggestellt, trotz finanzieller Nöte. Die ersten Tests seines acht Meter durchmessenden diskusförmigen Fluggerätes erbrachten alle Erwartungen übertreffende Ergebnisse. Die Scheibe wurde von drei „Lycoming“-Triebwerken mit 180 PS und einer „Palas“-Turbine, die eine Schubkraft von 160 kg hatte, an-

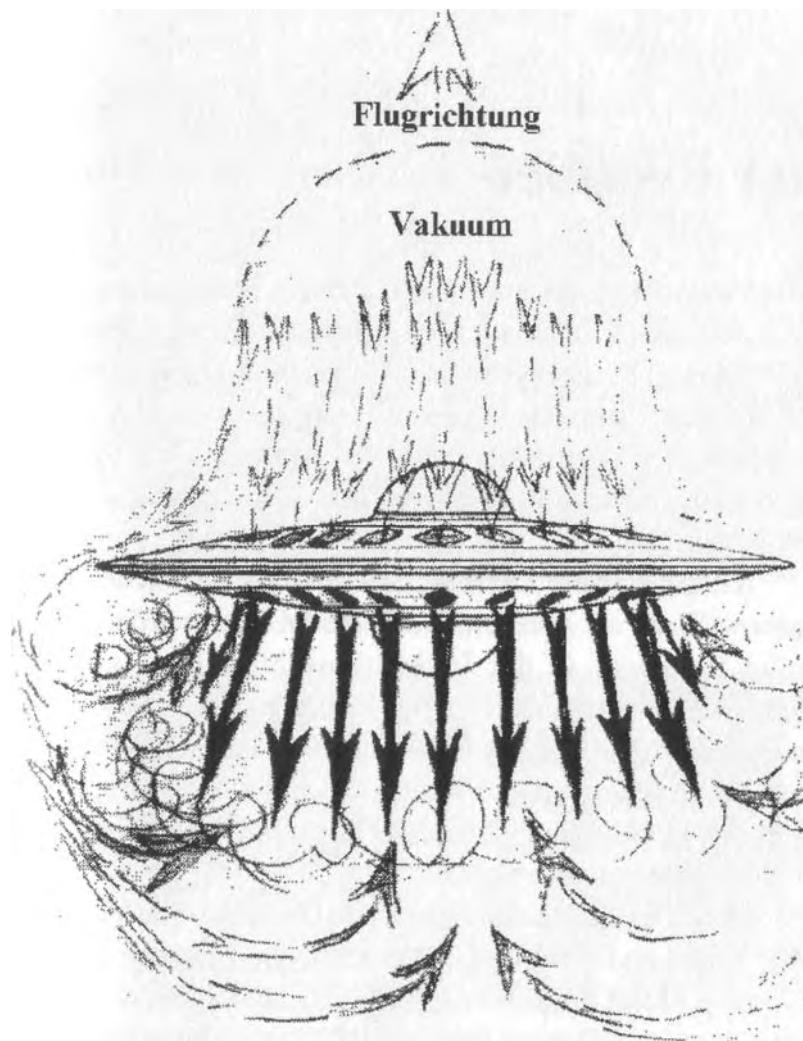
getrieben. Das Düsenystem war ähnlich wie die Konstruktionsidee von Miethe und Bellonzo. Am äußeren Rand war die Scheibe mit schlitzförmigen Öffnungen versehen, die über Klappen entsprechend geöffnet oder geschlossen werden konnten. Der Antrieb fand mit Hilfe eines um den Flugkörper rotierenden Hubflächenringes statt. Oberhalb waren kreisförmige Öffnungen angebracht, durch welche die zu komprimierende Luft angesaugt wurde, die dann über die Triebwerke unter hohem Druck durch die Düsenchlüsse ausgestoßen wurden. Dabei wurde der sogenannte „Coanda-Effekt“ erzeugt.

Couzinets Flugscheibe erreichte bei den ersten Testflügen bei einem Gesamtgewicht von 1260 kg eine Fluggeschwindigkeit von 600 km/h, was umgerechnet auf je ein PS der Scheibe einer Motorenleistung von etwa 5,66 kg entsprach. Für die damalige Zeit war es erstaunlich, dass die Flugscheibe eine zusätzliche Tragfähigkeit von 2700 kg besaß, so dass die Tragfähigkeit der Scheibe incl. Eigen- und Ladegewicht bei etwa 180 kg/m² lag.

Ein weiterer Anschlag wurde auf ihn durchgeführt, indem eines Tages die Bolzen und Verschraubungen der Triebwerksverankerungen seiner Flugscheibe gelöst waren. Zum Glück entdeckte er die Bescherung rechtzeitig.

Als er so weit war, seine Flugscheibe dem Ministerium für Luftfahrt in Frankreich als flugtaugliches Objekt zu unterbreiten, wurde wieder ein Anschlag auf ihn unternommen, indem auf ihn Schüsse abgefeuert wurden. Die von ihm alarmierte Polizei fand jedoch keine verdächtigen Personen.

Im Dezember 1956 ging die Meldung durch die Pariser Zeitungen, Rene Couzinet hätte sich und seine Gattin, angeblich aus Protest, erschossen. Die Umstände seines Todes wurden nie zufriedenstellend aufgeklärt.



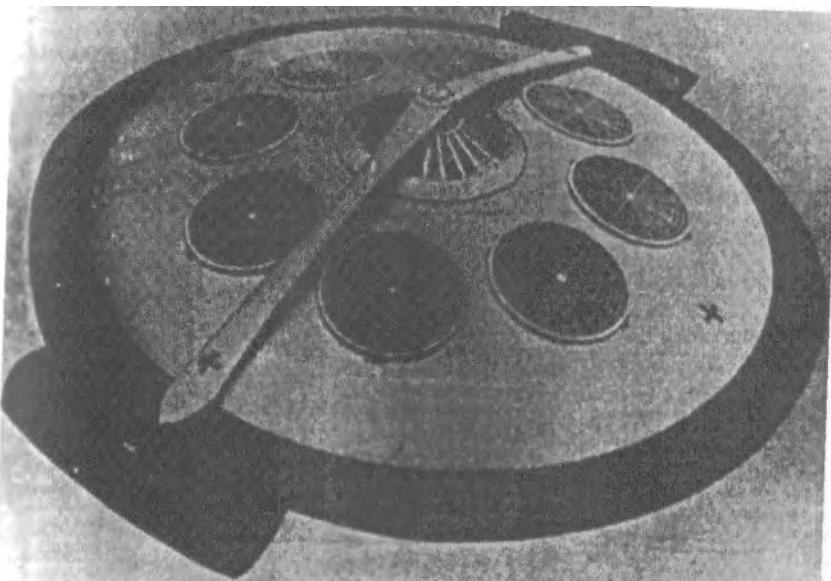
Der „Coanda-Effekt“ beim Senkrechtstart.

Der Prophet

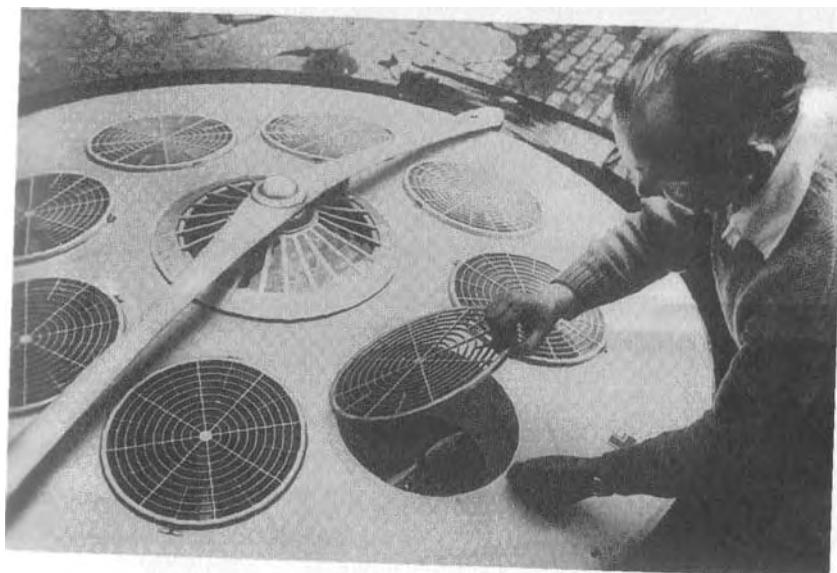
Der Prophet gilt bekanntlich im eigenen Lande nichts, noch dazu nach dem Zusammenbruch Deutschlands nach dem zweiten Weltkrieg. Flugzeugbau und -Konstruktionen waren durch das alliierte Kontrollratsgesetz strengstens verboten. Die Schiffswerften waren geschleift. Wissenschaftler und Techniker waren arbeitslos oder von den Siegermächten deportiert worden.

Ich ging in die Ostzone, um dort als Ingenieur an der Wamow-Werft zu arbeiten. Nach einem Jahr wurde ich leitender Ingenieur in der Investitionsabteilung des Fischkombinats in Warnemünde. Man bedrängte mich, in die SED einzutreten. Als ich durch SED-Agenten wegen meiner politischen Gesinnung ausgehorcht werden sollte, floh ich nach Hamburg. Dort begann ich an den Plänen für einen neuen Flugscheibenprototyp zu arbeiten.

Doch irgendwann tauchten erste Ostagenten auf. Ich reiste bei Nacht und Nebel nach Bremerhaven. Dort entstand das über zwei Meter durchmessende Flugscheibenmodell „*Omega-Diskus 55*“. Der amerikanische CIC schaltete sich ein, und ich verbrachte wegen angeblicher Spionage sieben Wochen in Untersuchungshaft. Zwischenzeitlich wurden alle meine Unterlagen und Pläne durchgeschnüffelt und kopiert. Meine Konstruktionsunterlagen für den „*Omega-Diskus*“ konnten jedoch nicht gefunden werden.



Der „Omega-Diskus 1958“



Der Erfinder Andreas Epp mit dem Prototyp des „Omega-Diskus“.

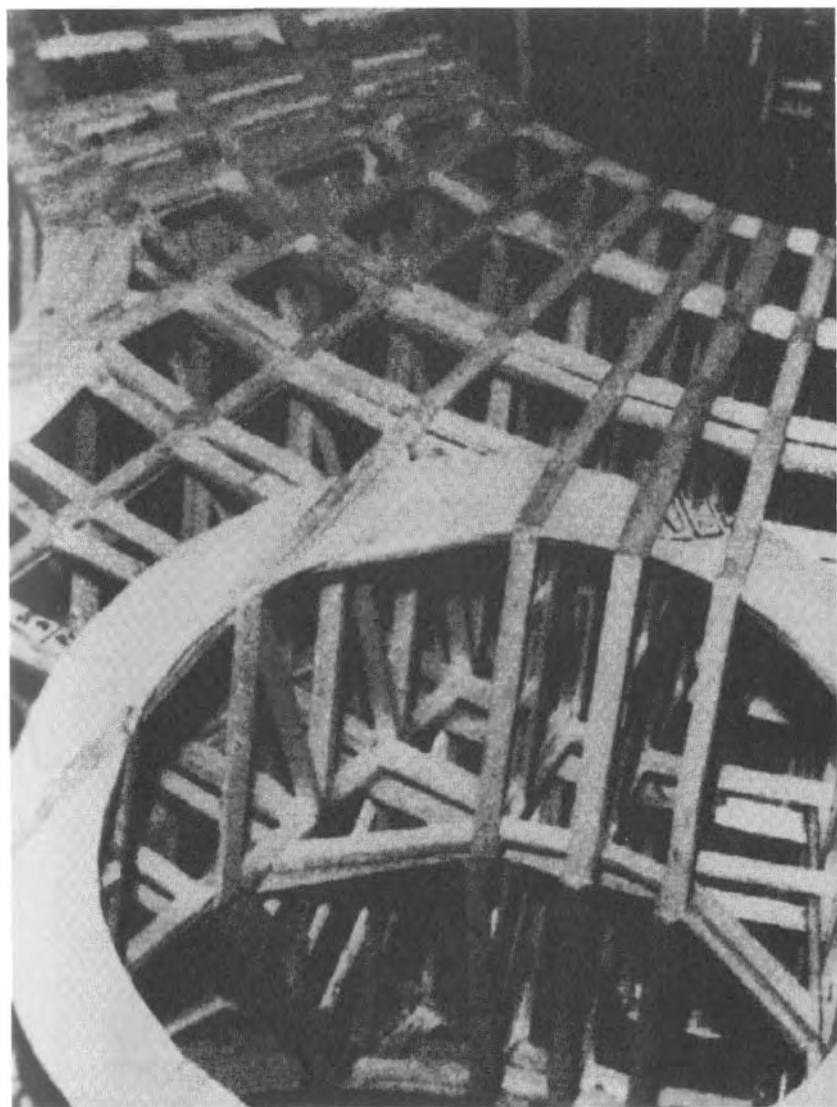
Der „Omega-Diskus 1958“

Meine vierte und letzte Konstruktion einer Flugscheibe wurde der Prototyp des „Omega Diskus 1958“.

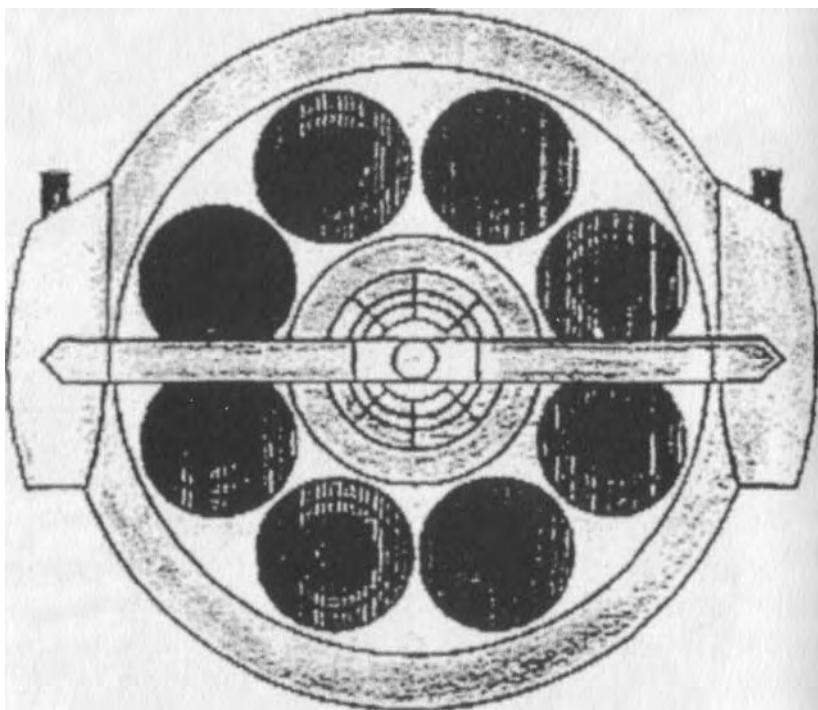
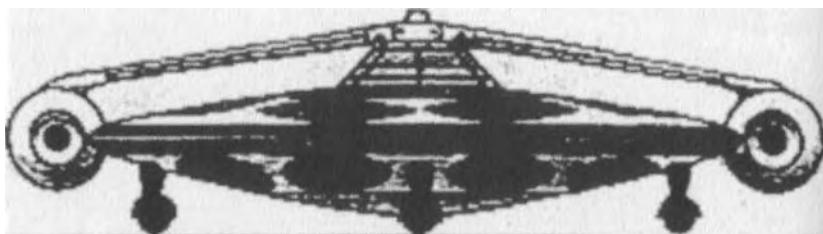
Dieser Flugkörper entsprach nun endlich in jeder Beziehung den von mir gestellten Ansprüchen. Doch nach Abschluss der Berechnungen und Planungsarbeiten im Januar 1957 fehlte es mir - wie schon 1946 - an einer Finanzierung der Modelle. Jahrelang hatte ich mir meine Geldmittel durch Gelegenheitsanstellungen und sonstige Beschäftigungen erarbeitet, während ich nie eine echte Chance hatte, in meinem erlernten Beruf als Flugzeugtechniker zu arbeiten.

Voller Vertrauen wandte ich mich zunächst an eine Dienststelle der Besatzungstruppen, um Geldmittel für mein Modell zu erhalten. Diese ließ mich prompt verhaften und sieben Wochen wegen angeblicher Bettelei in Untersuchungshaft stecken, während sie die Pläne und Unterlagen kopierte, die ich bei mir hatte. Vorsichtshalber hatte ich jedoch nur die Pläne und Unterlagen meines „Diskus 1954“ mitgenommen.

Verbittert, jedoch nicht entmutigt, erbat ich die benötigten Gelder bei verschiedenen Firmen. Bremerhavener Firmen stellten mir kleinere Beträge zur Verfügung. Auch an den deutschen Bundeskanzler wandte ich mich, der die Unterlagen an das Verkehrsministerium weiterleitete. Dieses reagierte jedoch mit Ignoranz.



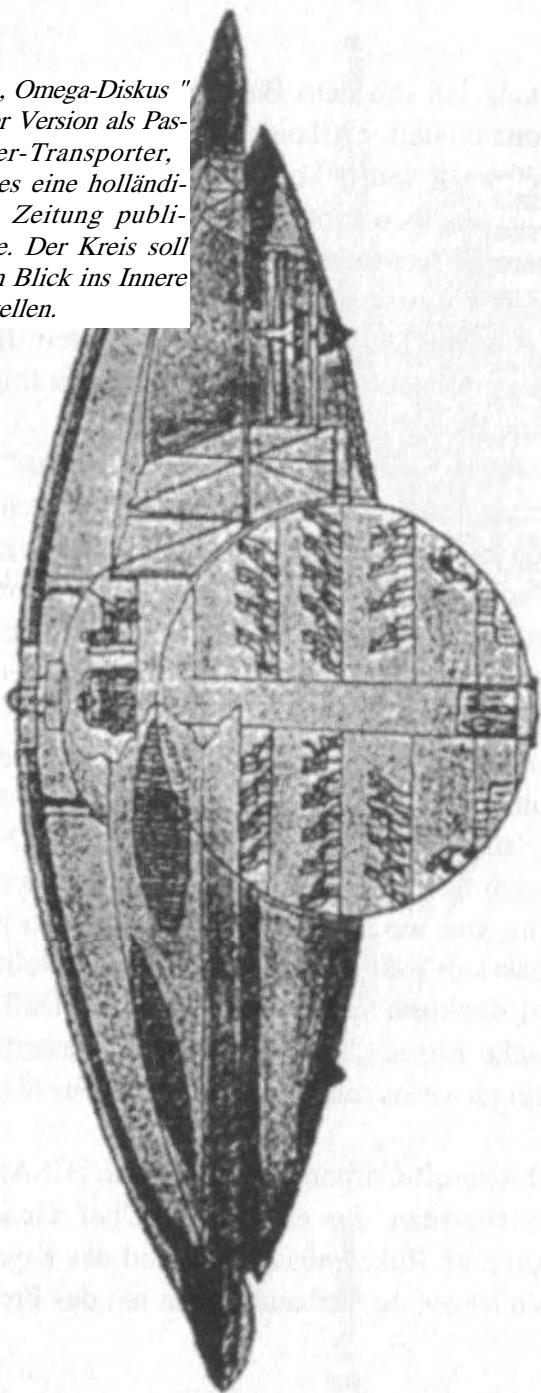
Blick in die Spannen des Modells.



*Deutsche Flugscheibe Prototyp „Omega-Diskus 1958“
Konstruktion: Andreas Epp*

Man mag denken, es sei kein Problem, einen kreisrunden Flugkörper zu konstruieren. Doch erst viele Jahre der Forschung, Planung und Entwicklungsentwürfe ließen bis 1958 den Prototyp des „Omega-Diskus 39/58“ entstehen.

Der „Omega-Diskus“ in der Version als Passagier-Transporter, wie es eine holländische Zeitung publizierte. Der Kreis soll einen Blick ins Innere darstellen.



1958 konnte ich mit dem Bau des Modells beginnen. Nach sechs Monaten harter Arbeit stand das Flugmodell trotz aller Widrigkeiten vor seiner Vollendung.

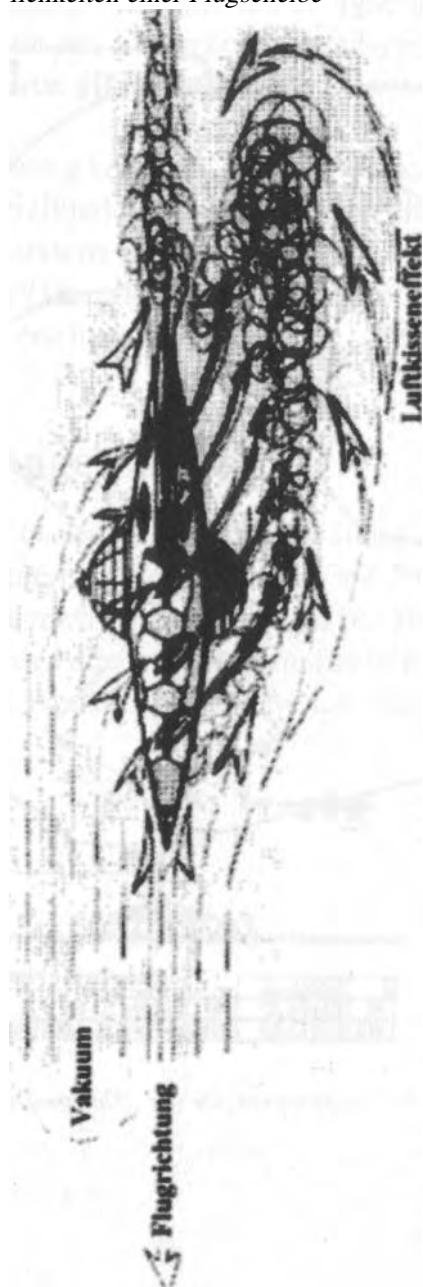
Dieser Flugscheiben-Prototyp flog dank der neuartigen Steuerung besser als erwartet. Ich war glücklich. In Radio, Fernsehen und der Presse wurden im März 1958 die Konstruktion des „Omega-Diskus“ publiziert. Weitere Berichte über den Diskus und meine Startversuche mit ihm folgten im Mai und im Juni 1958.

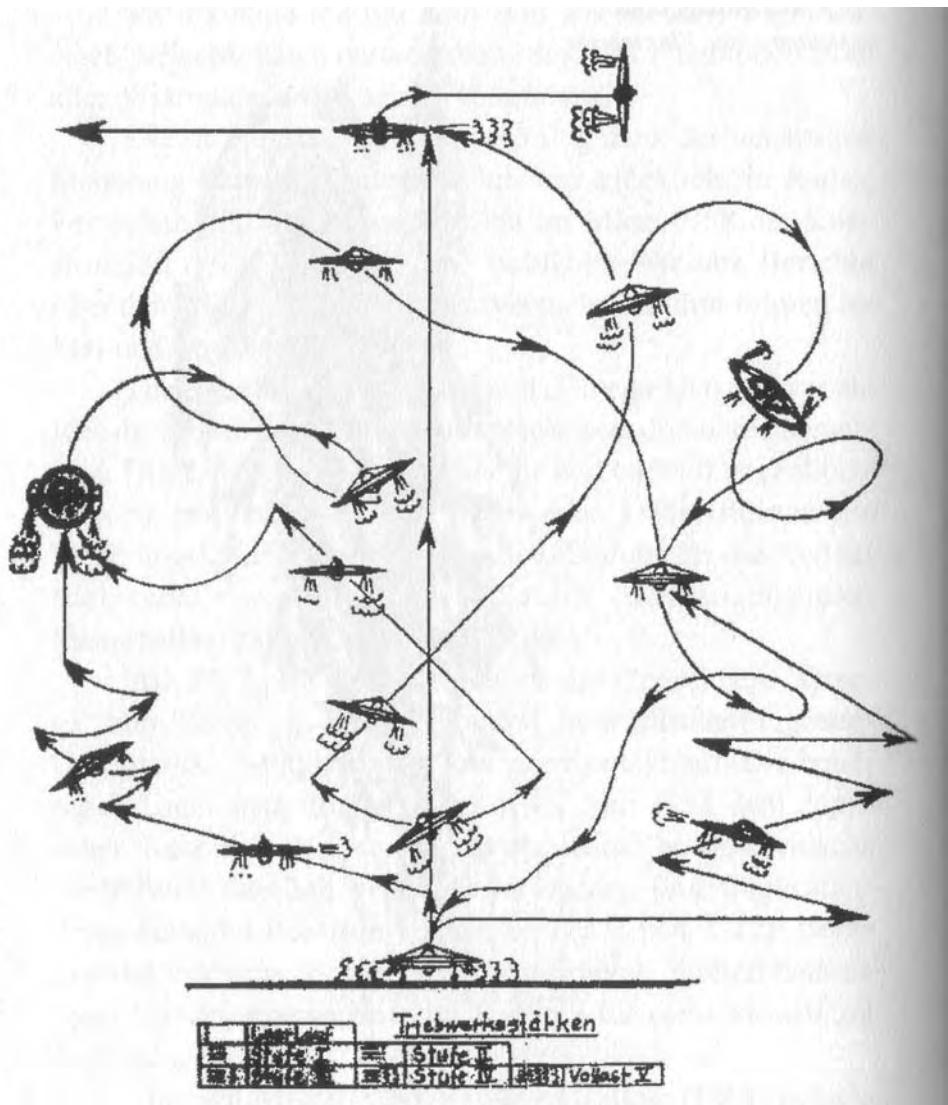
Die eigentliche Neuerung beim „Omega-Diskus“ war die Idee der Steuerung durch einen beweglichen, drehbaren Steuererring. Dieser zog sich um die Scheibe und enthielt gegenüberliegend zwei schwenkbare Triebwerke. Dabei führten die Steuerungsleitungen und die Kraftstoffzufuhr für die Außentriebwerke von der Kabine aus durch einen sogenannten Steuerbalken zu den Außentriebwerken.

Am 24. April 1958 meldete ich die Flugscheibe „Omega“ zum Patent an. Ende Mai nahm die englische Flugzeug-Corporation „Saunders Roe“ mit mir Kontakt auf. Die benötigten Unterlagen übergab ich am 18. Juni 1958 dem englischen Konsulat, von wo aus sie per Kurier an das britische Luftfahrtministerium weitergeleitet wurden. Es erfolgte allerdings keinerlei Reaktion von Seiten der Briten. Dafür stellte mir die englische Firma „Star Eric Spyvei, Westernhausen/Jagst“ großzügigerweise zehn Motoren für mein Modell zur Verfügung.

Die Bell Aircraft Corporation in Buffalo (USA) schickte ihren Chefassistenten, den ehemaligen Chef, General und Leiter der deutschen Raketenbasis während des Krieges, *Dr. Walter R. Dornberger*, zu Verhandlungen um das Projekt des

Flug- und Navigationsmöglichkeiten einer Flugscheibe





Mögliche Flugmanöver, die der „Omega-Diskus“ ausführen kann.

„Omega-Diskus“. Es gab ein wiedererkennendes Zusammentreffen zwischen Domberger und mir. Ich übergab ihm Fotos und Konstruktionspläne des Flugscheibenprototyps und des Pfeilflügelflugzeuges von 1953 und kehrte dann nach Hamburg zurück.

Die Bundesregierung versagte: Technik, Forschung und Entwicklung waren Stiefkinder der Nation. Was blieb der Intelligenz übrig? Sie wanderte aus.

Bis Ende Juni 1958 waren 284 Zeitungsberichte über den „Omega-Diskus“ erschienen.

Agenten bedrängen Epp

Erneut tauchten Ostagenten auf und wollten die Pläne für den „Omega“-Prototyp kaufen. Sie boten mir 75.000 US-Dollar an. Ich wendete mich an die Kripo und bat um Polizeischutz. Daraufhin wurden die Agenten verhaftet und ein Spionagering ausgehoben. Panikartig flüchtete ich aus Deutschland.

Ausstellungen

Der Reinfall mit den Ausstellungen: offenbar wenig Interesse in der Öffentlichkeit an deutschen Entwicklungen.

Um ein Interesse an den Flugscheiben zu wecken, organisierte ich in Bremerhaven eine Ausstellung unter dem Motto „Deutsche Modellschau Omega-Diskus. Die erste Fliegende Untertasse der Welt, ein deutscher Beitrag im Internationalen Geophysikalischen Jahr“. Die Ausstellung war ein Flop. Innerhalb von fünf Tagen kamen nur 95 Besucher in die Ausstellung.

Trotzdem organisierte ich in Bremen in der Bremer Sporthalle eine weitere Ausstellung. Doch ebenso wie in Bremerhaven verschwieg die Presse die Ausstellung. Ich verzweifelte fast, wollte aber noch eine weitere Ausstellung in Hannover folgen lassen.

Auch hier war der Besucherandrang mäßig, es kamen jedoch einige Fachleute und Ingenieure, zum ersten Mal auch Soldaten der neuen Luftwaffe und Ausländer. Viele trugen sich in das Besucherbuch ein.

Den Flugscheiben-Prototyp „Omega-Diskus 58“ entwickelte ich in der Folgezeit weiter. Dabei wurde der Wirkungsgrad verbessert. Ich stellte Überlegungen an für den Einsatz

und die Verwendung der Flugscheibe im All und die daraus resultierenden Problemlösungen. Dabei entwickelte ich Ausführungen über Einsätze, Erfordernisse, Verhältnisse, Sicherheit und organisatorische Vorarbeiten für den Flug zu anderen Planeten.

Epp am Ende

Bis zuletzt lebte ich zurückgezogen. Ich fragte mich, wo die Pläne der gegen Ende des zweiten Weltkrieges gebauten und im Einsatz gewesenen deutschen Flugscheiben und deren Steuerungseinrichtung abgeblieben sind?



J. Andreas Epp kurz vor seinem Ende in seiner Rosenheimer Wohnung

Nachwort des Herausgebers

J. Andreas Epp starb völlig verbittert und verarmt. Es ist beschämend für unseren Sozialstaat, dass Epp in seinen letzten Jahren von einer kläglichen Sozialhilfe in einer heruntergekommenen Ein-Zimmer-Asylantenwohnung in Rosenheim hausen musste. Bekannte und Freunde halfen ihm und finanzierten ihm beispielsweise sein Telefon oder den alten Wagen mitsamt den anfallenden Unterhaltungskosten. Freunde kauften ihm sein Reißbrett und andere Dinge, die er sich von seiner Sozialhilfe nicht leisten konnte. Gegen Ende seines Lebens war er Ehrenmitglied im EFODON e.V. Trotz seiner nicht beneidenswerten Situation träumte der verkannte Erfinder bis zuletzt vom Bau einer neuen Flugscheibe, die nicht nur ein Modell sein, sondern Menschen transportieren sollte.

Seine angeschlagene Gesundheit hat ihm leider einen Strich durch seine großen Pläne gemacht. Ihm musste ein Teil eines Fußes abgenommen werden, woraufhin er, nach der Verheilung der Operationswunde, einen orthopädischen Spezialschuh in der nicht sehr ansprechenden Form eines Pferdefußes tragen musste, was für seinen angeschlagenen Gemütszustand nicht gerade zuträglich war.

Nach der Operation ging es mit ihm gesundheitlich rapide abwärts. Einen weiteren Krankenhausaufenthalt wegen

einer erneuten Infektion konnte seine Gesundheit nicht mehr verkraften.

Er starb am 3. September 1997 im Alter von 83 Jahren, einsam und allein. Wir werden ihm ein ehrendes Gedächtnis bewahren.

Gernot L. Geise, EFODON e. V.

ANHANG

I.

Die Flugscheibe „Omega-Diskus“

Erläuterungen zum Patentantrag Flugscheibe „Omega-Diskus 39/58“

„Gestatten Sie mir bitte eine kleine Einführung zu meinem Patentantrag und seinem Objekt.

Meine Erfindung der Flugscheibe ist hervorgegangen aus einer Idee, welche mich 1939 inspirierte, und die ich dem damaligen RLM (Reichsluftfahrtministerium) in Berlin als Entwicklungsvorschlag für den Bau einer senkrechtstartenden Flugscheibe einreichte. Ende 1941 erhielt ich die Order, ein entsprechendes Modell anzufertigen, welches ich im Februar dem damaligen General der Flieger Udet überreichte.

General Dornberger in Peenemünde begutachtete das Modell.

Während des Krieges arbeiteten nachweisbar zwei Gruppen von Konstrukteuren an der Entwicklung von Flugscheiben:

Die 1. Gruppe unter den Ingenieuren Habermohl und Schriever in den Lettow-Werkstätten bei Skoda in Prag.

Die 2. Gruppe unter dem Ingenieur Miethe und dem Italiener Ing. Bellonzo in einem Werk bei Breslau.

Ich darf betonen, daß zu beiden Flugscheiben-Konstruktionen meine Erfindung den Anlaß gegeben hat.

Mit den Flugscheibenkonstruktionen aus Prag und Breslau wurden bereits 1943 Testflüge gestartet, jedoch erst gegen Kriegsende wurden die Möglichkeiten zum Serienbau dieser Konstruktion in Aussicht gestellt.

Nach Kriegsende ab 1946 befaßte ich mich bis heute mit der Weiterentwicklung dieser Flugscheiben-Konstruktion, um sie für friedliche Zwecke zu rehabilitieren, um deren Endresultate als Prototyp und Patentantrag erneut bei Ihnen einzureichen.

Alle amerikanischen, kanadischen und russischen Bemühungen, einen Flugscheibenprototyp zu entwickeln, sind der Fachwelt und mir bekannt.

Was mir bei meinem Patentantrag zu bedenken gibt, ist der Umstand, daß weiterhin ein gewisser Kontrollratsparagraph Nr. 4 der alliierten Mächte in Ihrem Deutschen Patentamt noch wirksam sein soll? Ich bitte, falls dieser Paragraph noch Anwendungsmöglichkeiten bietet, um eine schriftliche Bestätigung dessen.

Da ich verständlicherweise in großer Sorge um meine Erfindung bin, falls dieser Paragraph Nr. 4 noch wirksam sein sollte, bitte ich Sie nochmals eindringlichst um eine besondere Absicherung meiner Unterlagen gegen andere diesbezügliche Möglichkeiten, welche durch den Kontrollratsparagraphen Nr. 4 gegeben sind. Dieses gilt so lange, bis das Patent erteilt ist.

Sie werden bestimmt Verständnis für meine o.a. Bedenken haben, wenn ich Ihnen mitteile, dass ich vieles an Betrugsmäövern erlebt habe, so daß ich meine Skepsis ständig in dieser Weise darlegen muß.

Eine weitere Bitte habe ich an diejenigen Herren, welche meine Unterlagen und Beschreibungen zum Patentantrag Flugscheibe Omega-Diskus 39/58 zu bearbeiten haben, ohne Vorurteile und Einsatz ihres Wissens der konventionellen Flugzeugtechnik meine Erfindung zu prüfen.

Viele Experten und Professoren sowie meine Wenigkeit möchten Ihnen demzufolge unsere Erfahrungen anheim stellen, weil auch wir uns alle erst aus der Befangenheit der aerodynamischen Gesetze lösen mußten, um die Gesetze und Voraussetzungen des mechanischen Fluges zu ermitteln und zu verwerten.

Aus dieser Erkenntnis heraus kann nicht von Ihnen erwartet werden, daß 25 Jahre theoretischer und praktischer Arbeit an der Entwicklung des mechanischen Fluges in wenigen Stunden von anderer Seite erfaßt und verstanden werden kann.

Wenn ich mir erlauben darf, darauf hinzuweisen, daß in den letzten Jahren in aller Welt manche wertvolle Erfindung als zu utopisch abgewiesen wurde, welche sich dann später als eine gute Sache herausgestellt hat, möchte man sich fragen, ob der Fortschritt der Technik nicht doch zuletzt von unseren eigenmenschlichen Erkenntnissen beschleunigt werden könnte, wenn wir uns intensiver mit neuen Möglichkeiten in der Technik befassen würden?"

J. Andreas Epp

Flugscheibe „Omega-Diskus 39/58 Prototyp“ (Beschreibung)

Hauptmerkmale:

- 1) *Die in den Luftschächten des Flugkörpers befindlichen Rotoren.*
- 2) *Der den Flugscheibenkörper umschließende Steuer- ring.*
- 3) *Der Steuerbalken, der außerhalb der Pilotenkanzel- mitte nach außen zu den Triebwerken am Steuer ring führt.*
- 4) *Motoren mit Kompressoren unterhalb der Pilotenkan- zel.*
- 5) *Die drehbare Pilotenkanzel.*
- 6) *Das neuartige Fahr- und Rollwerk.*
- 7) *Das System der Kraftstoff- und Steuerleitungen für die Außen- und Innentriebwerke.*
- 8) *Die Passagier- oder Transportkabine, die auch ku- gelförmig konstruiert werden kann.*
- 9) *Das Rotoren- oder Triebwerkssystem.*
- 10) *Die Scheibenform des Flugkörpers.*
- 11) *Die Möglichkeit des Senkrechtstartens und -fliegens.*
- 12) *Die Möglichkeit, vom Senkrechtflug in den Horizontal- flug überzugehen.*
- 13) *Die Wirkung der Steuersystemteile, wie:
Steuerring, Steuerbalken, Triebwerke bei Flugmanö-*

vern und Wendungen ohne konventionelle Steuerflossen und -flächen (Höhen- und Querruder).

Die wichtigsten Merkmale sind der den Scheibenflugkörper umschließende Steuerring, das Fahrwerk und die Rotorenanlage. Der Steuerring ermöglicht im Zusammenhang mit den daran befindlichen Triebwerken, dem Steuerbalken und dem Steuerungssystem in der Pilotenkanzel eine neue Art des Manövrierens auf der Erde, dem Wasser, in der Luft oder im Weltraum.

Das Fahrwerk ist ein Kugelfahrwerk, das teleskopartig ausfahrbar ist.

Die Rotorenanlage ermöglicht Senkrechtflug (mechanischer Flug).

Die Flugscheibe „Omega-Diskus 39/58“
eignet sich

- 1) *für den Personenverkehr*
- 2) *für den Lastenlufttransport*
- 3) *für militärische Zwecke*
- 4) *als Weltraumsatellit: hierzu ist an die Möglichkeit gedacht, die Flugscheibe mit zwei Trägerraketen in eine Umlaufbahn um die Erde zu bringen. Die Flugscheibe kann aus eigener Kraft wieder zurückkehren.*
- 5) *als Weltraumflugkörper: in entsprechender Größe für jede Aufgabe mit zweckentsprechender Konstruktionsausführung, Ausstattung und Ausrüstung.*
- 6) *als Luftkissenschiff:*

*als Personen- und Lastenschnelltransporter über Wasser,
als kleines Landungsboot,
als Sturmboot oder Landungsobjekt größerer Art.*

Beschreibung

Eine Flugscheibe ist nach Ansicht namhafter Experten in ihren aerodynamischen und statischen Eigenschaften jedem konventionellen Flugzeug aufgrund seiner idealen Form, den strömungstechnischen Eigenschaften, der Schnelligkeit, Tragfähigkeit und Flugwendigkeit weit überlegen.

Die dynamischen, mechanischen und statischen Wirkungsgrade ergänzen sich vorteilhaft bei jeder Fluggeschwindigkeit.

Vorteile einer Flugscheibe sind:

- 1) *Senkrechtstart von jedem Standort aus, ohne Rücksicht auf Wetterverhältnisse.*
- 2) *Senkrechtlandung je nach Situation auf jedem Gelände oder auf Wasser.*
- 3) *Start- und Landemöglichkeiten je nach Situation auf engstem Raum, auf Gebäuden, auf Waldlichtungen, auf Wasser, im Gebirge, auf Straßen, auf Schiffen.*

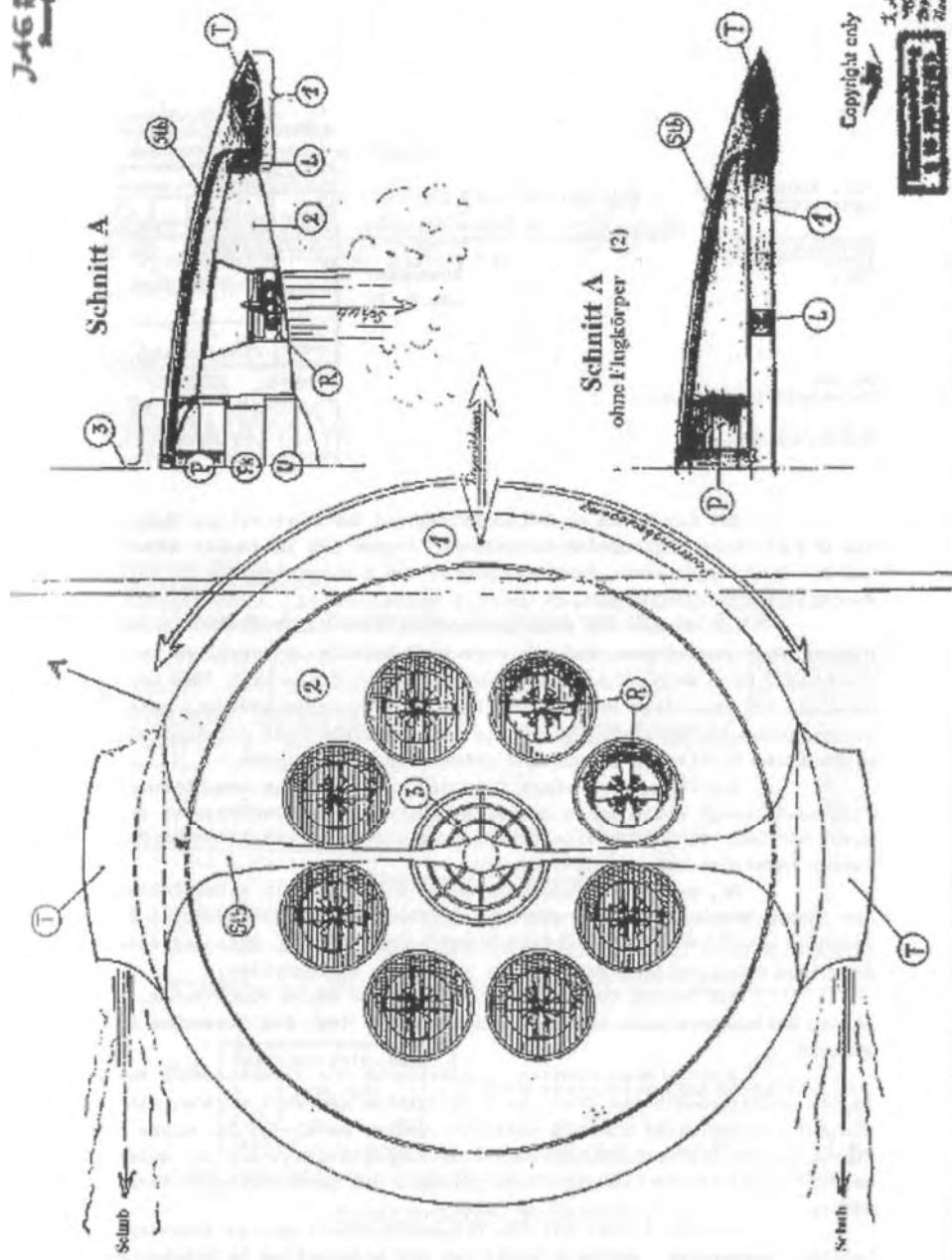
Folgende Flugbewegungen sind möglich:

- 1) *Senkrechtstart und -landung,*
- 2) *Stillstand in der Luft,*

- 3) *Kurven auf engstem Raum,*
- 4) *Haken oder Spiralen fliegen,*
- 5) *Winkelflüge (je nach Geschwindigkeit) in alle Richtungen: vor-, seit-, rückwärts; schräg auf- oder abwärts.*

Vorteile der Flugscheibe:

- *Sie ist schneller als ein konventionelles Flugzeug,*
- *sie braucht weniger Kraftstoff,*
- *sie hat größere zusätzliche Tragfähigkeiten,*
- *sie braucht keine Flugplätze oder Start- und Landebahnen,*
- *sie ist aufgrund der sinnvoll angeordneten Rotoren und Triebwerke flug- und absturzsicherer,*
- *einfachere Bauweise, da nur eine Profilform,*
- *genormte, austauschbare Sektionen,*
- *große Einsatzmöglichkeiten: Lasten lassen sich leicht in der unteren ausfahrbaren Kanzel verstauen, be- und entladen.*



Der „Omega-Diskus 1958“

Jos. Andreas Epp
Konstrukteur

Bremerhaven-M.
Hannastraße 15
PTR.

Bremerhat
Akt.Z. E/

An das
Patentamt in München
München

Bitte ausdrücklich aufzuhören!
Bei Antrag wird gebeten, das untersetzte Formular einzuhändigen.

Einlieferungsschein

| | | | |
|--|------------|-------------------------------------|---------------------|
| Gegenstand (z. B. 2-30) | | Antragsteller & Sonderz. unserer A) | |
| Beigefügter Wert und eingetragener Beweis | AA | 1 | AB |
| | im Ziffern | im Ziffern | im Ziffern |
| Empfänger | | Rechtsanwalt | |
| Bemerkungen | | München | |
| Postvermerk | | Abreisezeit 1947 | Ortskennung 3626 |
| | | Poststelle | |

Mit der Bitte um Begutachtung und Patenterteilung über das Objekt einer "Fliegenden-Untertasse" reiche ich Ihnen die Anträge und Beschreibungen sowie deren Ansprüche und Kennzeichnungen in 3-fache Ausfertigung bei Ihnen ein.

Ich möchte bei etwaigem Zweifel über die Funktion dieser "Untertasse" hinzufügen, daß ich bereits 3 Modelle in derselben Konstruktion, dazu noch alle anderen Entwicklungsmodelle seit 1943 erprobt habe und die Resultate bis zur heutigen Patentanspruchstellung geheim halten mußte aus Gründen, welche aus meinen Erfahrungen der Kontrollratsgesetze der alliierten Mächte auf meine Arbeiten basieren.

Ich füge Ihnen einen Zeitungsausschnitt von der "Bremerhaven-Nordsee-Zeitung" sowie einen Zeitungsausschnitt der "Frankfurter Abendpost" mit bei, damit Sie meine Arbeiten um dieses zu patentierende Objekt besser verstehen und würdigen können.

Da, um die Konstruktion einer Untertasse in allen Zeitungen der Welt die mutmaßlichsten und rätselhaftesten Publikationen und Spekulationen gebracht wurden, wird es nicht leicht fallen, sich auf eine Bearbeitung einer solchen Patentsache wie diese einzustellen.

Ich möchte noch bestätigen, daß der erste Starttermin, welche in den Zeitungsartikeln mit Ende Mai angegeben ist, den Tatsachen entspricht.

Stwaige Unklarheiten, welche durch die verschiedenen Angaben in den Zeitungsberichten über die Konstruktion gebracht werden, sind von mir mit Absicht nicht richtig gestellt worden, da mir z. Zt. diese Ausführungen ein kleiner Sicherheitsfaktor bedeute, damit ich für meine Arbeiten nicht Zeit für schriftliche Anfragen und Beantwortungen verlieren möchte.

Ich bitte Sie, mir den Eingangsbescheid meines Patentantrages baldigst zuzusenden. Außerdem bitte ich mir mitszuteilen in welcher Höhe

die Gebühren veranschlagt sind.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Jos. Andreas Epp
(Jos. Andreas Epp)

Anlagen

- 3 Patentanträge
1 Originalzeichnung
2 Kopien(Lichtpausen)
1 Zeitungsbericht (Bremerhavener Nordsee-Zeitung vom 15. März 1958)
1 Zeitungsbericht der Frankfurter Abendpost vom 17. April 1958

DEUTSCHES PATENTAMT

• MÜNCHEN 2 - Museumsinsel 1
Fernsprecher 28811 - Fernschreiber 052/3554
Postnachrichten: Nr. 771 91 München

An Vorreiter — Zust. Savolla
das untergetrenntes Anmelder

Re-Zeichen:

Empfangsbescheinigung

Die Patentanmeldung — Gebrauchsmuster-Hilfs-Anmeldung — Warenzeichenanmeldung von
(Name) Jos. Andreas Epp, Bremerhaven-M., Hauastr. 15

vom (Datum) 21.4.58 betreffend Fliegende Untertasse

ist am

| |
|---------------------|
| Deutsches Patentamt |
| 23. APR. 1958 |
| 14 Uhr 5 Min. |
| Anlagen: |

hier eingegangen und unter dem Aktenzeichen

E 15 759 XI/62b

In den Geschäftsgang gegeben worden. Es wird

gebeten, dieses Aktenzeichen bei allen Eingaben ungestrichen und in deutlicher Schrift anzuführen.

Wegen Anmeldegebühr bitte Rückseite beachten.



Jos. Andreas Epp
Konstrukteur

Patentanmeldung
E 15 759 XI/62b

Bremerhaven-M.
Hannastraße 15
Ptr.

"Fliegende-Untertasse"

Die Erfindung betrifft ein diskusförmiger Flugkörper, dessen Hauptmerkmale, die in den Vertiefungen angebrachten Motoren; als Rotoren arbeitend, sind.

Hauptsächlich jedoch ist der außen am Flugkörper angebrachte Steuerring Pos. (1) als das größte Hauptmerkmal des ganzen Flugobjektes überhaupt, anzusprechen.

Die im Plan aufgezeichnete "Untertasse" kann in ihrer Eigenart für 4 Arten Verwendung finden:

- 1.) Als erdegebundener Flugkörper.
Für Personen, Lasten, Transporte und andere Aufgaben zweckentsprechender Art.
- 2.) Als Weltraumsatellit.
Hierzu ist an die Möglichkeit gedacht, daß die "Untertasse" von der Erde startet bis zu irgendeinem bestimmten Standort im Weltraum und wieder zurück.
- 3.) Als Weltraumflugkörper.
In allen Größen und zu jeder Aufgabe mit zweckentsprechender Konstruktionsausführung selbst Ausstattung und Ausrüstung innen und außen.
- 4.) Als Schwimm- und Flugkörper.
Unter Wasser und in der Luft.

Beschreibung.

Ganz abweichend von den bisher bekannten Flugzeugtypen jeder Art, wurde von 1943 beginnend, die "Fliegende-Untertasse" entwickelt. Die äußere Form zeichnet sich dadurch ab, daß sie in der Grundform; von oben gesehen, kreisförmig ist, dabei können sich einige zweckentsprechende kleinere Abweichungen ergeben.

Im Profil d. h. von der Horizontalen aus gesehen, sind 3 Arten der Profilierung vorgesehen und entwickelt worden.

- a) Das symmetrische Profil; für oben und unten.
(Siehe Abbildung)



- b) Oberfläche profiliert-Unterseite flach.
(Siehe Abbildung)



- c) Oberfläche profiliert-Unterseite eingezogen.
(Siehe Abbildung)



Die "Fliegende-Untertasse" ist durch ihre aerodynamischen-Eigenschaften vollauf in der Lage, allen herkömmlichen Flugzeugtypen in Bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit, Tragfähigkeit und statischen Beanspruchungen weit voraus zu sein.

Vorteile:

Die "Untertasse" kann von ihrem Standplatz aus senkrecht starten und landen.

Sie kann auch wie jedes andere Flugzeug mit einer entsprechender Landegeschwindigkeit landen.

Die "Untertasse" kann folgende Flugbewegungen ausführen:

Z. B.: Senkrecht auf- und absteigen.

Auf der Stelle fliegen.

Ellipsen fliegen.

Kurven.

Haken fliegen (Winkelflug).

In sämtlichen Richtungen vor, seitwärts, rückwärts, schräg aufwärts oder abwärts fliegen.

Auf dem Wasser landen.

Der Flugkörper der "Untertasse" besteht aus 3 Hauptteilen:

Pos. (1). Aus dem drehbar an der Außerkante des Flugkörpers Unter Pos. (2) ausgeführten Flugkörperaußenrandes angebrachten Steuerringes.

Pos. (2). Diskusförmiger-Flugkörper.

Pos. (3). Dem sich in der Mitte von Pos (2) befindenden Kanzelraum.

Zu Pos. (1):

Der Steuerring, welcher wie o. a. beschrieben drehbar angebracht ist, hat die Steuerung als Aufgabenbereich. Ob der Steuerring rotiert oder sich nur entsprechend den Triebwerken Pos. (T) langsam nach links (BB) oder rechts (St.B) herum bewegt spielt in seiner Arbeitsweise keine Rolle, ist aber steuerungsmäßig zweckbedingt.

Der Steuerring Pos. (1) ist der hauptsächlichste Teil der "Fliegenden-Untertasse" überhaupt.

Die Wichtigkeit der Erfindung der Steuerringkonstruktion liegt darin, daß seine Bewegungen von größter Wichtigkeit und ausschlaggebend für die Richtungsänderungen im Fluge sind.

Auch im arretierten Zustand; d. h. im starren Zustand, bewirkt er das Richtungsändern im Fluge, wenn auch nur mit begrenzten Möglichkeiten.

Die Erfindung des Steuerringes alleine, ist die Grundlage überhaupt, um eine Untertasse wirksam manövrieren zu können. Da der Steuerring durch den Steuerbalken Pos. (St.b.) mit der Pilotenkanzel Pos. (P.) im Schnitt A : also Pos. (1) durch Pos. (St.b.) mit Pos. (3) verbunden ist, können alle gewünschten Vorgänge und Betätigungen durch die im Steuerbalken Pos. (st.b.) verlegten Kabel, Leitungen und sonstigen mechanischen Vorrichtungen, die Triebwerke Pos. (T) und die Leitrollen Pos.(L) betätigt werden.

Mit dem Steuerring dreht sich die Pilotenkanzel Pos. (P) im Schnitt A mit derselben Geschwindigkeit wie der Steuerring nach BB oder St.B. also sinngemäß gekuppelt und in gleicher Richtung

Zu Pos. (2):

Wie o. a. bereits beschrieben sind in den diskusförmigen Flugkörper in dafür vorgesehene Verkleidungen und Vertiefungen eine Anzahl Motoren angebracht, welche durch ihre senkrecht oder schräg nach unten wirkenden Schubkräfte (in diesem Fall als Verfälschter Coanda-Effekt) den Auftrieb geben. Gleichfalls kann bei entsprechender Beschleunigung oder Drosselung der Motoren eine Richtungsbewegung nach allen Seiten erreicht werden.

Es spielt keine Rolle welche Art von Triebwerken eingebaut wird, ob Sternmotoren, Turbtriebwerke, Strahltriebwerke oder Raketen, auch thermische Atomraketen eingebaut sind. Alle diese Motoren werden nur dem Auftrieb und dem Schub in irgendeiner Richtung dienen.

Flugbeispiel:

Während des schnellen Vorausfluges dreht sich durch Beschleunigung des BB.-Triebwerkes der Steuerring z. B. nach rechts, so behält der Flugkörper Pos. (2) seine Flugrichtung auf Grund des Schwerkraftgesetzes seine Flugrichtung bei, bis das BB.-Triebwerk und mit ihm der Steuerring Pos. (1) und auch sonst die Pilotenkanzel Pos. (P) Schnitt A dreht sich so weit bis die beabsichtigte neue Flugrichtung erreicht ist. Dann wird dem BB. und St.B.-Triebwerken Vollgas gegeben, dabei nimmt gemäß der neuen Stoßrichtung der Steuerringtriebwerke die "Untertasse" einen neuen Kurs auf. Ist das geschehen, so holt der Flugkörper Pos. (2) durch die Nachholvorrichtung in den Gleitrollenlagern Pos. (L) Schnitt A den Flugkörper langsam nach. Damit ist das Richtungsverhältnis der gesamten "Untertasse" wieder auf Geradeausflug gerichtet.

Dieser Vorgang ist so zu betrachten, als wenn z. B. ein Flugzeug sich bei Geradeausflug langsam oder schnell je nach Bedarf des Manövers, mit der BB.-Tragfläche sich in die Flugrichtung drehen würde während der Rumpf weiter geradeaus fliegt. Würden nun die Tragflächen den Antrieb in der neuen Flugrichtungstellung bekommen, so würde der Rumpf sich schon alleine durch die Strömung gezwungen, in die neue Flugrichtung einschwenken, so daß das alte Verhältnis der üblichen Flugzeugform wieder hergestellt wäre.

Plan- und Positionsbezeichnungen:

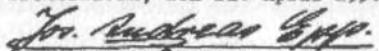
Pos. (1) Steuerring

- " (2) Flugkörper
- " (3) Kanzelräume
- " (T) Triebwerke
- " (R) Auftriebsmotoren
- " (Stb) Steuerbalken
- " (L) Rollenlager (mit Rückholantrieb)
- " (P) Pilotenkanzel (Schnitt A)
- " (Fk) Funkerkommandoraum
- " (U) untere Kanzel

Patentansprüche und deren Kennzeichnung:

1. Diskusförmiger Flugkörper mit einem an seiner Außenkante drehbar angebrachten Steuerring. Mit einer beliebigen Anzahl von Motoren, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend hergestellt werden. Die Triebwerke sind in Vertiefungen und Verkleidungen untergebracht. Sie sind starr oder beweglich befestigt.
2. "Fliegende-Untertasse", nach Anspruch zu 1) dadurch gekennzeichnet daß am äußeren Rand des Flugkörpers ein Steuerring mit einer beliebigen Anzahl von Triebwerken drehbar angebracht ist, welcher durch einen verbindenden profilierten Steuerbalken mit der drehbaren Pilotenkanzel verbunden ist und damit die mechanische Bedienung des Steuerringes ermöglicht.
3. Durch 1) gekennzeichnet, daß in oder an dem Flugkörper in diskus- oder scheibenförmigen und profilierten Form, Trieb- oder Triebwerke vom neuesten Stand der jeweiligen Technik, auch Raketen, thermische Atomraketen oder Lichtdruckantriebe sowie jegliche Form von möglichen Strahltriebwerken eingebaut sind.
4. Dadurch gekennzeichnet nach 1), 2) und 3) daß der Flugkörper für Unter- oder Überdruck, im Wasser oder in der Luft sowie zum Fluge im Weltraum konstruiert und gebaut ist.

Bremerhaven, den 21. April 1958



(Joseph Andreas Epp)

Übersichtstabelle der einzelnen Typen des "Omega-Diskus"

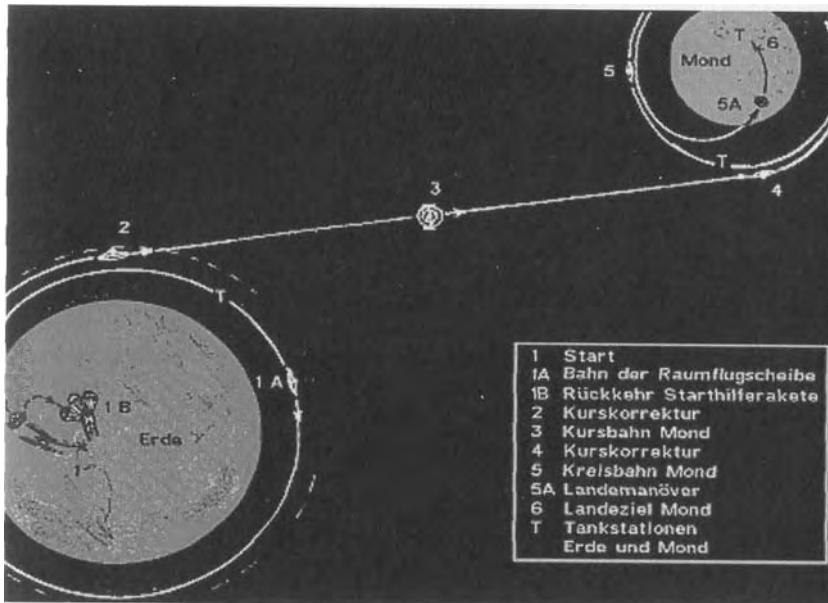
| Typ | Ø in m | Motoren (Stück) | Turbo (Stück) | Eigengewicht (kg) | Tragfähigkeit (kg) |
|-----|--------|-----------------|---------------|-------------------|--------------------|
| A | 10 | 6 | 2 | 9500 | 7850 |
| B | 20 | 8 | 2-4 | 14500 | 31400 |
| C | 30 | 10 | 4-6 | 19500 | 70650 |
| D | 40 | 12 | 6 | 25600 | 125600 |
| E | 50 | 14 | 6-8 | 34500 | 196250 |
| X | 10 | 6 | 4 | 12500 | 6250 |

| Typ | Ø | Gesamtfläche (m ²) | Flächenbelastung pro m ² (kg) | Verwendungszweck |
|-----|----|--------------------------------|--|---------------------|
| A | 10 | 78,5 | 100 | Mehrzweck |
| B | 20 | 214,0 | min. 100 | Reise/Mehrzweck |
| C | 30 | 706,5 | min. 100 | Reise/Mehrzweck |
| D | 40 | 1256,0 | min. 100 | Reise/Transport |
| E | 50 | 1962,5 | min. 100 | Transport/Mehrzweck |
| X | 10 | 78,5 | min. 78,5 | Militär/Spezial |

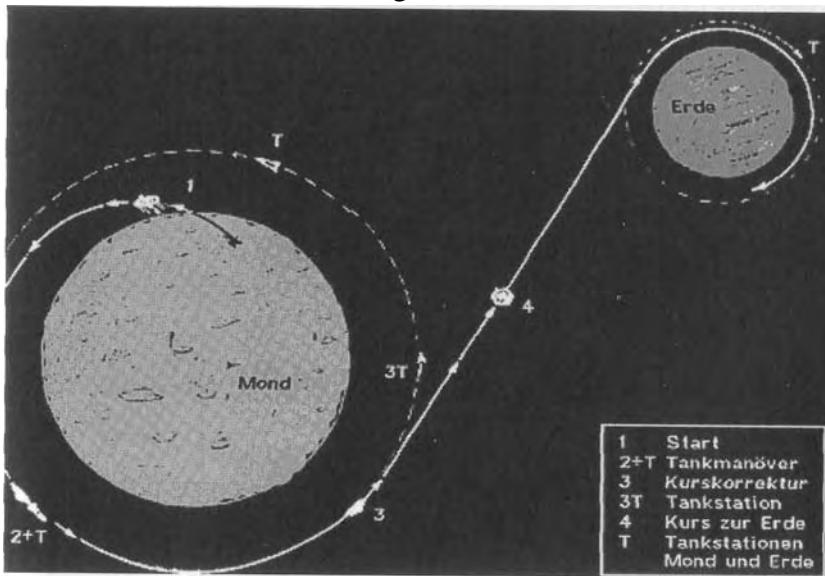
| Typ | Ø | Besatzung | Piloten | mögl. Fluggeschw. in km/h | max. Flughöhe |
|-----|----|-----------|---------|------------------------------|---------------|
| A | 10 | 4 | 1 | 0 - 3200 | min. 12000 |
| B | 20 | 6 | 2 | 0 - 3800 | min. 12000 |
| C | 30 | 8 | 2 | 0 - 3800 | min. 12000 |
| D | 40 | 10 | 3 | 0 - 4000 | min. 12000 |
| E | 50 | 12 | 3 | 0 - 4200 | min. 12000 |
| X | 10 | 6 | 2 | 0 - 7200 | min. 32000 |

| Typ | Ø | Vertikale Steiggeschw. in m/s | Bauzeit Einzeltyp/Monate | Bauzeit Serie/Monate | Baukosten (geschätzt, 1958) ohne Triebwerke |
|-----|----|----------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---|
| A | 10 | 0 - 30 | 6 | 2 | 250.000,00 |
| B | 20 | 0 - 36 | 8 | 2 | 375.000,00 |
| C | 30 | 0 - 38 | 10 | 3 | 500.000,00 |
| D | 40 | 0 - 40 | 12 | 3 | 625.000,00 |
| E | 50 | 0 - 42 | 8 | 3 | 700.000,00 |
| X | 10 | 0 - 72 | 8 | 3 | 550.000,00 |

Einsatzmöglichkeiten des „Omega-Diskus“ im Weltraum



Mögliche Flugbahnen und Manöver
 für Raumflüge zum Mond

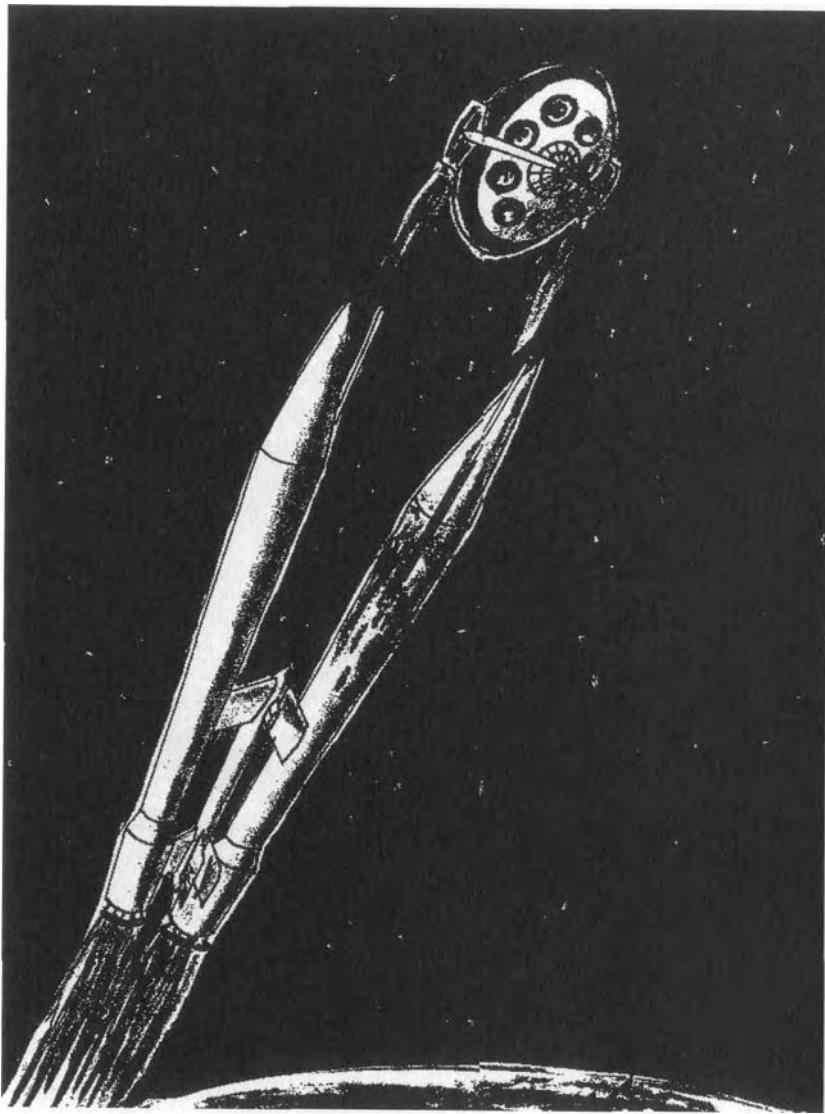


(Zeichnungen: Geise)

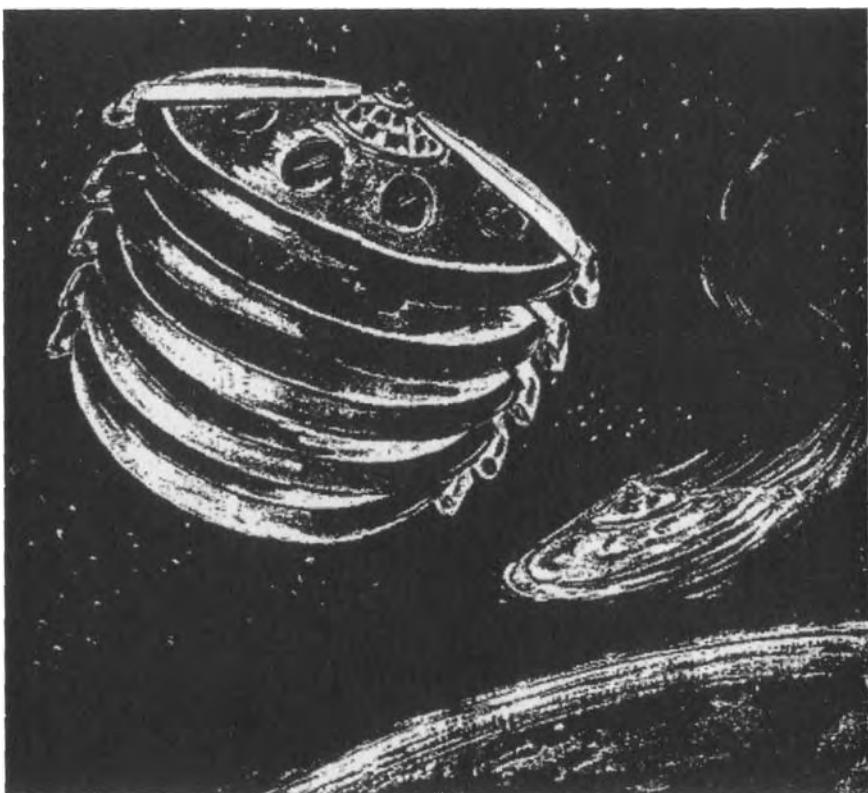
Das Entfernungs- und Geschwindigkeits-Problem

Probleme der Entfernung und der Geschwindigkeiten für zukünftige den extraterrestrischen Raum bereisende Kosmonauten vom Ausgangspunkt Erde zum Zielplaneten im Raum. Nach Berechnungen namhafter Wissenschaftler. (Quelle: Peter G Westphal: „UFO UFO“, Stuttgart 1968)

| Raumfahrplan | | |
|------------------------|----------------------|-----------------------|
| Geschwindigkeit | Ziel | Reisedauer ca. |
| 8 Km/sek | Erd-Umlauf | 90 Min. |
| 13 " | Mond | 3 1/2 Tage |
| 20 " | Mars oder Venus | 1 1/2 Jahre |
| 100 " | Alpha Centauri | 12 500 Jahre |
| 1/2 Licht | " | 8 Jahre |
| Licht | Andromeda - Nebel | 2 Mill. Jahre |



So könnte mit Hilfe von Booster-Raketen der Start in den Weltraum aussehen, ähnlich wie es heute mit dem Space-Shuttle gemacht wird.



Konzept für die problemlose Realisierung einer Raumstation: Aneinander gekoppelte „Omega-Scheiben“. Die jeweils neu hinzukommende Scheibe koppelt oben auf der Station an, während die unterste Scheibe sich abkoppelt und den Rückflug zur Erde antritt.

II.

Erfindungen von J. Andreas Epp

(bis 1960)

Konstruktion einer Art Kreissäge bei Blom & Voss, um Kühlaggregate aufzusagen. Prämie: 50 RM (ca. 1930).

Konstruktion von Spezialwerkzeugen für Flugzeuge bei der Luftwaffe (ab ca. 1936).

Vorschlag für Flugzeug-Tarnbemalung (1938).

Kappscheren für Fesselballonseile in der Luft.

Gummirollbrücke für Flussübergänge, für Pioniere und Infanterie.

Doppelleitwerk für Flugzeuge (1939).

Spezialisolierung für die Kraftstofftanks des Flugzeuges DO 17.

Versenkbares Seitenleitwerk für Flugzeuge (1940).

MG-Schützenkanzel in Flugzeug-Tragflächen (1940).

Flugabwehrmine (1940).

Kraftstoffvorrats-Messgerät für Flugzeuge (1940).

Angriffs-Störbombe mit Fallschirm gegen Jagdangriffe (1940).

Schleppbares Schnorchelteil für U-Boote (1940).

Vorschlag für Pressluftgranaten im Luftkampf (1940).

Flugscheibe (1939/41).

Mechanische Schleudergranaten (1941).
Frontverteidigungskreisel (1941).
Bombenzündschlüssel (1941).
Raketenabschussgerät (Abwehr gegen Jäger) (1941).
U-Boot-Minenabsetzgerät (1941).
U-Boot-Pilot (Überwasserspion)
Pfeilflügeljäger „HH 08 K1941".
Pilottorpedo (U-Boot); Notwehr-Torpedo (Unterwasser-Abwehrwaffe) (1942).
Abschussbatteriekasten für Pilot-U-Boote und deren Kleinsttorpedo (1942).
Flamm- und Rauchentwickler zur Absturz-Vortäuschung im Luftkampf (1942).
Automatischer Drahtigel (1943).
Lufttorpedo-Raketen (1944).
Explosionsgitter in Stauflugrohren (Walter-Rohren).
Flugring 1946.
Pfeilflügeldüsenjäger „HH 02 K Prototyp 1953"
Schiffsschrauben-Wirbelbeseitigung (1953).
Fahrbares Dockgestell für Ausbesserungsarbeiten an Hochseeschiffen (1953).
Neue Landeklappe in der Rumpfnase für Flugzeuge (1953).
Luftströmungsleitbleche an Tragflächen für Höhen- und Seitenruder (1953).
Flugscheibe „Diskus 1954".
Flugzeugquerruder (Triangel) (1954).
Luftkissenschiff 1939/54.
Schiffs-Seenotrettungskasten (1955).
Dampfdruckerhöhung (1955).

Schiff-Ortungsbojen für Standortsbestimmungen im Nebel (international 1956).

Kugelschalter für Unterwasser-Taschenlampen.

Schiffsantrieb durch Schiffsturbinenrohr (1942-58).

Flugscheibe „Omega-Diskus 58“ mit Patentanmeldung (1958).

Mehrfach-Staurohre (Walter) für Flugkörper und Segelflugzeuge (1958).

Verbesserungsvorschlag für den Raumgleiter „Bell X-15“ an Dr. W. Dornberger, die Triebwerke horizontal einzubauen (4. Sep. 1958).

Biete bei einem Besuch W. Dornbergers in Bremerhaven meine Flugscheibenkonstruktion an und mache Vertragsabschluss mit Bell-Aircraft Corporation (04.09.58).

Besprechung mit W. Dornberger, Vorschläge über etwaige Einsatzmöglichkeiten für Flugscheiben im All (Omega-Diskus) (1958): Einrichtung von Tankstationen um die Erde und die Zielplaneten.

Zusammensetzung von Flugscheiben in der Erdumlaufbahn im Kupplungsverfahren, anstatt Raumstationen zu montieren.

Verwendung von Liftraketen.

Bau eines Raketen-Liftringes als Träger für den „Omega-Diskus“.

Bau von Luftkissenfahrzeugen.

Einrichtung von Materialmagazinen auf dem Mond.

Prototyp eines Luftkissenbootes

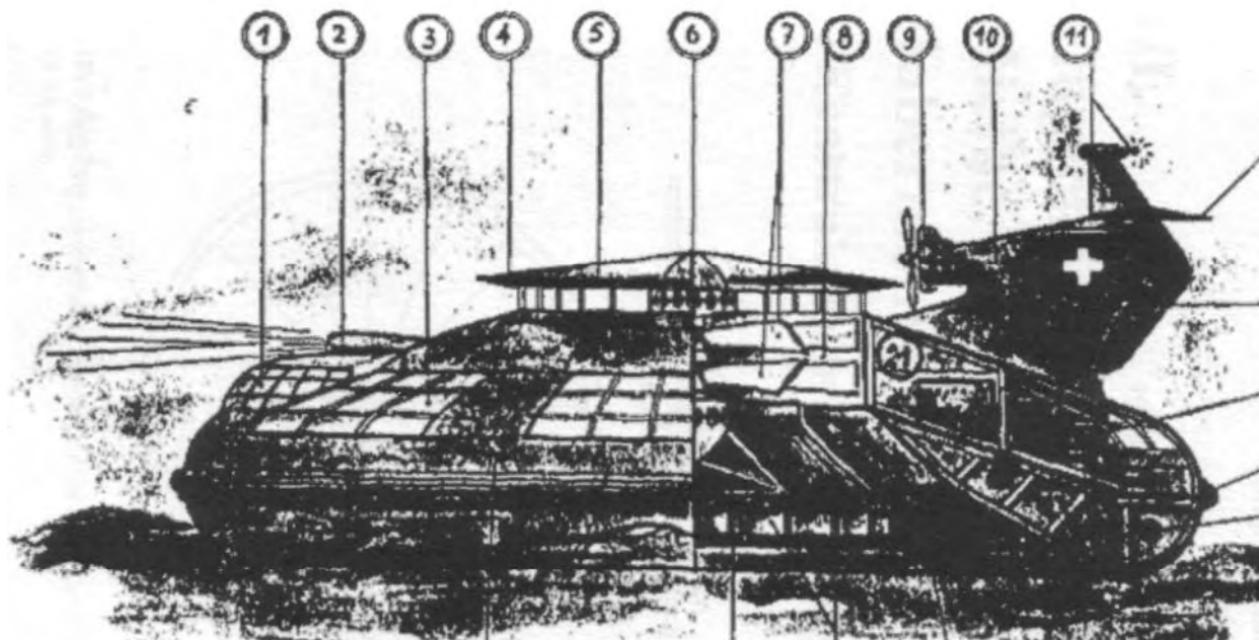
Konstruktion: Andreas Epp, 1946/61

Nicht allein ein solches Projekt, sondern auch kleinere Boote könnten für jedermann und für jeden Geschmack hergestellt werden.

Alleine, es fehlte ein interessierter Auftraggeber, und die Schweizer Seen wären um einen Anziehungspunkt reicher, denn wer würde nicht gerne einmal in einem Flugboot, also in einem fliegenden Boot, über die Wasserfläche gleiten? Ein solches Flugboot wäre überdies billig in der Herstellung.

Beschreibung der Zeichnung:

- 1 Pilotenkabine
- 2 Scheinwerfer
- 3 Passagierraum
- 4 Luftleitring
- 5 Verstrebung
- 6 Tandemtriebwerk
- 7 Hubschrauben
- 8 Luftkanal
- 9 Motor
- 10 Seitenleitwerk
- 11 Positionslichter
- 12 Höhenleitwerk
- 13 Seitenleitwerk
- 14 Passagierraum
- 15 Fender
- 16 Doppelboden

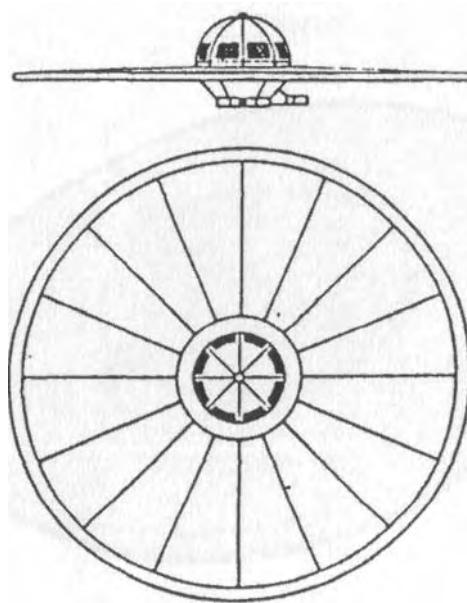


- 17 Windkanal außen
- 18 Windkanal innen
- 19 Luftdom
- 20 Außenform
- 21 Motorenkontrollraum

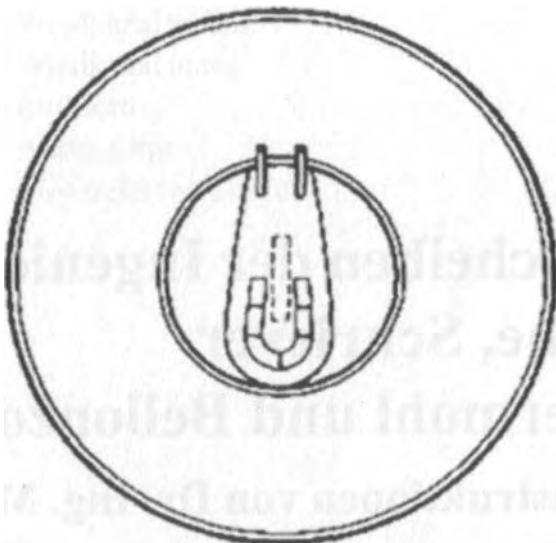
III.

Flugscheiben der Ingenieure Miethe, Schriever, Habermohl und Bellonzo

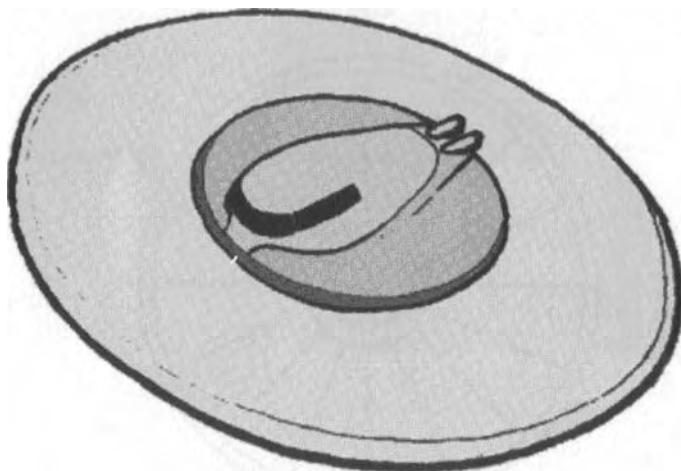
1) Konstruktionen von Dr.-Ing. Miethe



Der 1944 flugfähig gewesene kreisförmige Flugkörper mit einem Durchmesser von 44 Metern.

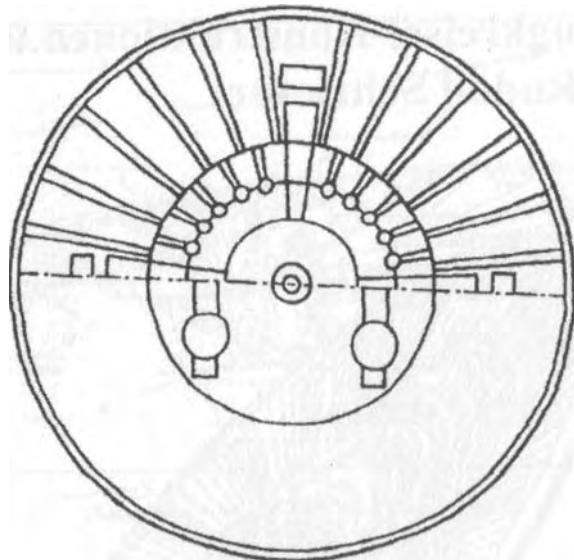


Oberseite



Dieses Modell von Dr. Miethe hatte 1945, als die Russen in Prag einrückten, bereits Testflüge absolviert.

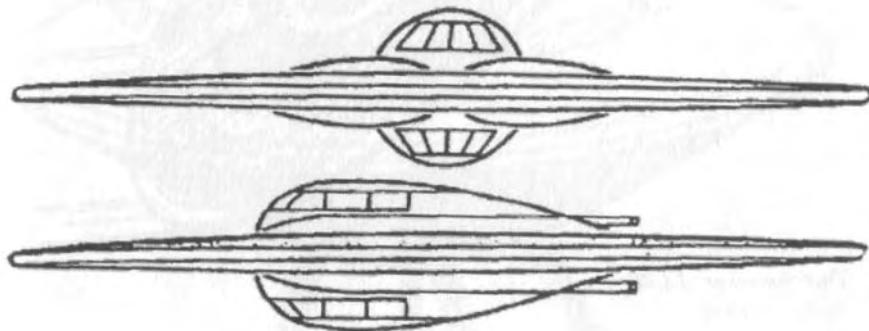
(Archiv Epp)



167

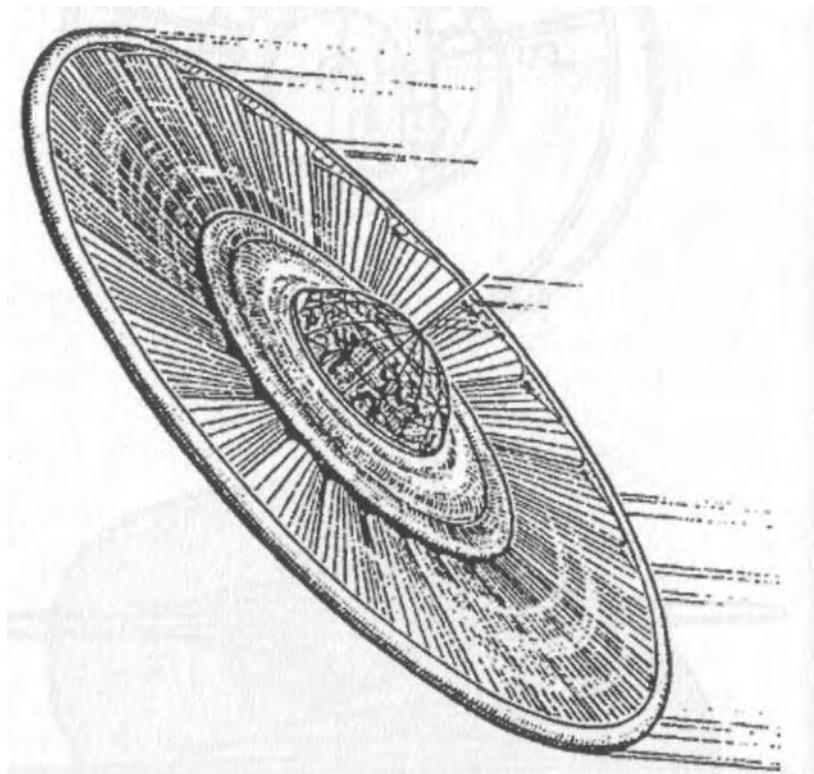
Unterseite

Vorder- und Seitenansicht



(Archiv Epp)

2) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Rudolf Schriever



Durchmesser: 14,40 m

Höhe: 3,20 m

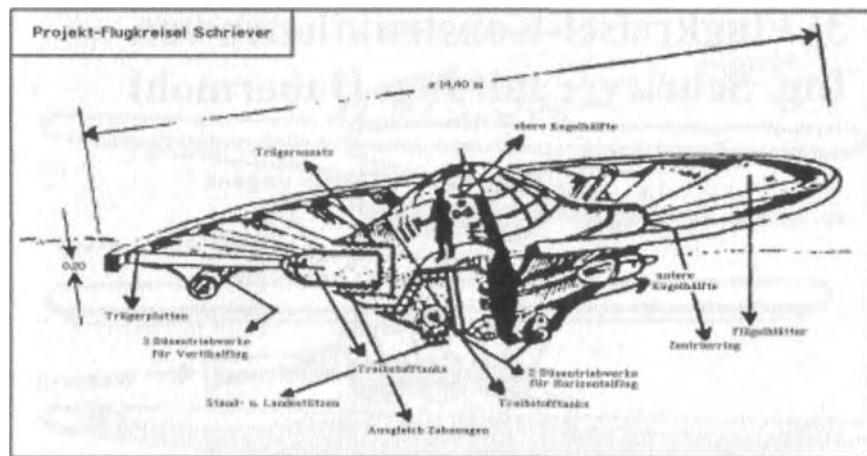
Höhe des Ringes: 0,20 m

Fluggewicht: ca. 3 t

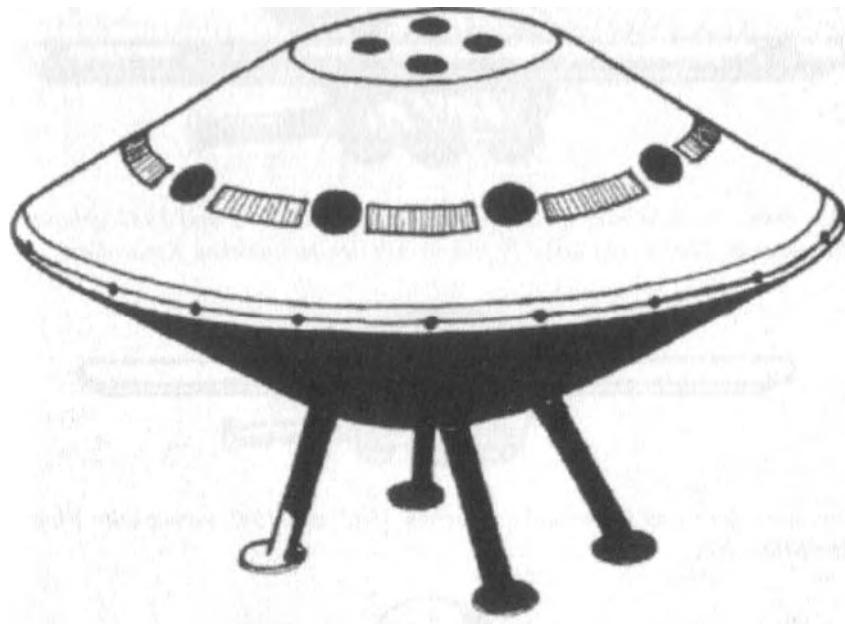
Antrieb: 3 TL-Triebwerke (Schub bis 900 kg) und 2 Staustrahl- oder TL-Triebwerke (Schub bis 2500 kg)

(Luftfahrt International Nr. 9, Mai/Juni 1975)

(Archiv Epp)

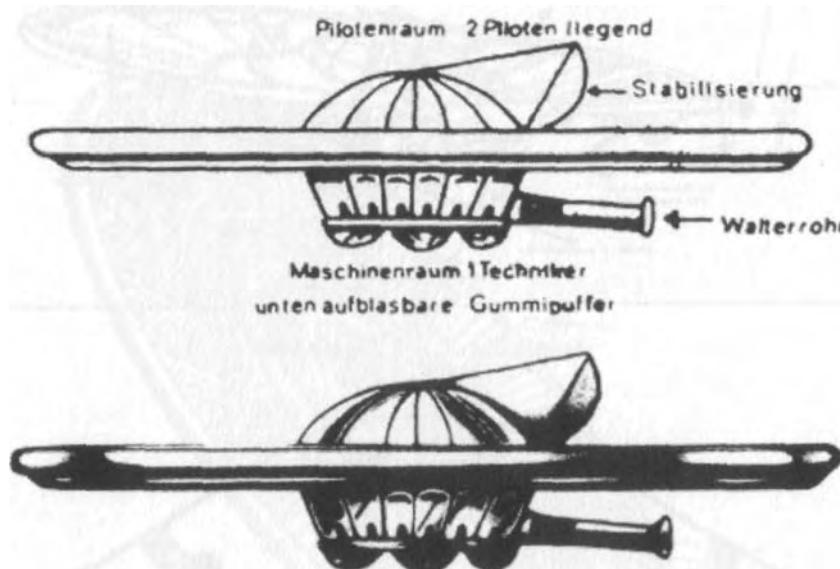


Schnitt durch den Flugkreisel
Weiterer Flugkreisel von Ing. Schriever



Durchmesser 15 m
Testflug im Februar 1945

3) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Schriever mit Ing. Habermohl

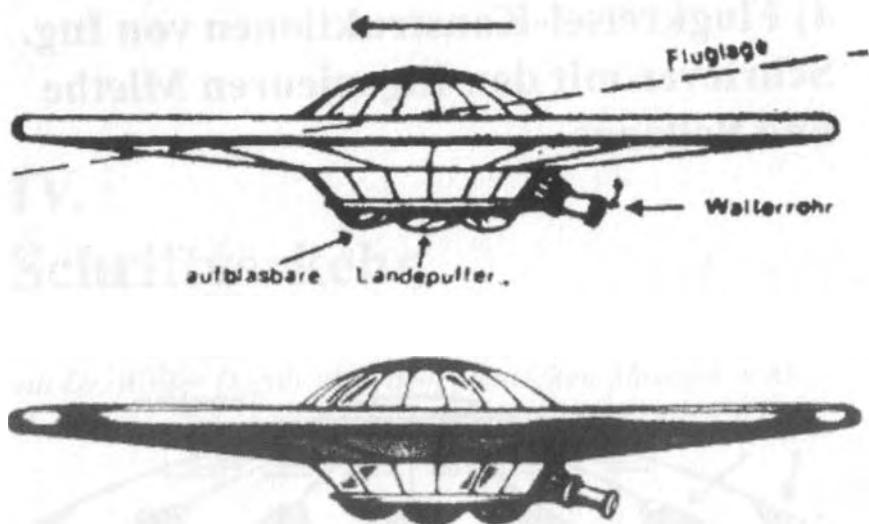


Das erste von Schriever und Habermohl zwischen 1941 und 1942 gebaute Flugkreisel. Dieser Typ hatte Probleme mit den technischen Kontrollen.



Von Schriever und Habermohl zwischen 1943 und 1945 entwickelte Flugkreiselmodelle

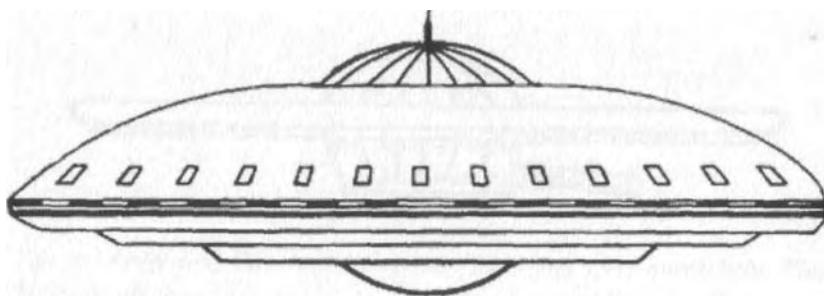
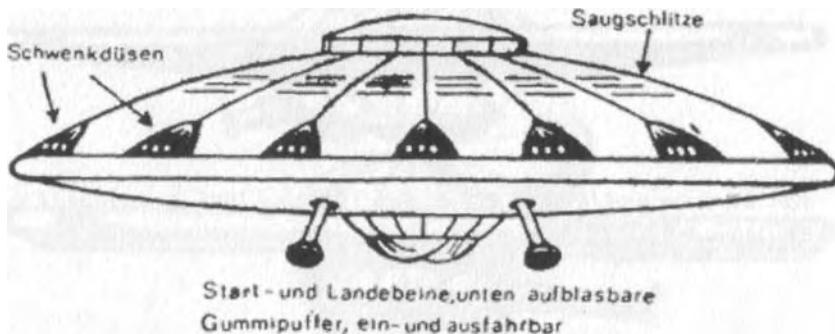




Von Schriever und Habermohl zwischen 1943 und 1945 entwickeltes Flugkreiselmodell

(Archiv Epp)

4) Flugkreisel-Konstruktionen von Ing. Schriever mit den Ingenieuren Miethe und Bellonzo



(Archiv Epp)



Europäische Gesellschaft
für frühgeschichtliche Technologie
und Randgebiete der Wissenschaft

<www.efodon.de>

Wer sind wir?

Der EFODON e.V. ist ein eingetragener, gemeinnütziger Verein für wissenschaftliche Zwecke. Unsere Aufgabe sehen wir darin, durch entsprechende Aktivitäten an der Erforschung und der Lösung bisher nicht erklärter Rätsel der Welt mitzuwirken. Diese Aktivitäten umfassen nicht nur Denkanstöße, sondern auch eigene Nachforschungen. Unter dem Begriff „bisher nicht erklärte Rätsel“ verstehen wir fragwürdige Auswertungen und ungeklärte bzw. falsche Aussagen sowie ungeklärte Funde.

Wir wenden u.a. auch die Möglichkeiten und Methoden der Radiästhesie als Werkzeug zur Lokalisierung und Datierung für eine Geschichtsneudefmierung der „dunklen“ Vor- und Frühzeiten an: EFODON e.V. möchte hier einiges erhellen! Was in Mythen, Sagen und Legenden verbannt wurde, scheint mehr und mehr historischer zu sein als die offiziell verordnete Geschichte. Diese Thesen passen jedoch nicht in das vorgegebene Geschichtsbild, so dass eine Erforschung erforderlich ist.

Mit der Radiästhesie können u.U. auch unbekannte Energien „messbar“ gemacht werden. Messgeräte sollen, sofern vorhanden, angewendet werden, wenn möglich auch neu entwickelt werden.

Auch in den Bereichen Astronomie und Raumfahrt gibt es diesbezüglich genügend Ungereimtheiten, die es zu hinterfragen lohnt.

Der EFODON e.V. veranstaltet jedes Jahr

- ◆ Mitglieder-Jahreshauptversammlung
- ◆ Arbeitstreffen, auch regionaler Art
- ◆ Exkursionen, die der Forschung dienen
- ◆ monatlich einen Stammtisch in Passau, ein Treffen des Gesprächs- & Arbeitskreises in Bad Münder, einen Stammtisch in München, einen Stammtisch in Herbertsfelden (Niederbayern)
- ◆ weitere sind geplant.

Alle Veranstaltungen und Aktivitäten des EFODON e.V. werden rechtzeitig in den zweimonatlich erscheinenden Vereinsinformationen EFODON-NEWS angekündigt, die für unsere Mitglieder in der ebenfalls zweimonatlich erscheinenden Zeitschrift EFODON-SYNESIS (ISSN 0945-1366) beiliegt. In unserer SYNESIS publizieren wir neue Erkenntnisse und unsere Forschungsergebnisse. Die SYNESIS ist mit der Vereinsbeilage EFODON-NEWS im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Wir wünschen uns Mitglieder, die aktiv im Verein mitmachen wollen, kritische Mitglieder, die daran mitarbeiten möchten, das überkommene Geschichtsbild zu berichtigen, Mitglieder, die sich nicht mit den wissenschaftlich vorgegebenen Fakten und Daten - die sich oft genug widersprechen - abspeisen lassen. Auch passive Mitglieder (Leser oder Förderer) sind uns willkommen! Schauen Sie doch einmal unverbindlich bei einer unserer Veranstaltungen herein, Sie sind herzlich eingeladen!

Sie können sich natürlich auch schriftlich mit uns in Verbindung setzen:

EFODON e.V.

**Europäische Gesellschaft für frühgeschichtliche Technologie
und Randgebiete der Wissenschaft**

c/o Barbara Teves, Am Stutenanger 3A, D-85764 Oberschleißheim

Tel/FAX: 089-315 02 60; Email: EFODON@aol.com