

**Der erste eingesetzte
Hubschrauber der Welt**

Focke-Achgelis Fa 223



Trotz knapper Mittel gelang es Professor Heinrich Focke im Zweiten Weltkrieg, einen brauchbaren Hubschrauber zu schaffen. Im März 1945 wurde mit der Fa 223 dann der erste Rettungseinsatz eines Hubschraubers unter Kriegsbedingungen durchgeführt.

Uwe W. Jack

Die Fa 223 V12 wartet im Juni 1943 in Ainring auf ihren Einsatz bei einer Vorführung vor Adolf Hitler auf dem Obersalzberg.





Der zweite Prototyp der Fa 223 zeigt deutlich die Zweiteilung des Rumpfes. Hinter dem Besatzungsraum ist der Sternmotor untergebracht. Das Heck ist abgesetzt, um Platz für einen Kühlluft-Auslass zu schaffen. Die Verkleidung des Fahrwerks wurde nur bei der Fa 223 V2 angewendet.

Im Schwebeflug steht die V1 über den Beobachtern.

Der Gedanke, ein Fluggerät durch sich drehende Flügel in der Luft zu halten, ist älter als der Motorflug überhaupt. Jules Verne ließ seinen Helden „Robur der Eroberer“ in einem Flugschiff um die Welt fliegen, welches durch eine Vielzahl von horizontal drehenden kleinen Propellern getragen wurde.

Drehende Tragflächen haben im Flug ein Problem. Über die sich in Flugrichtung bewegende Fläche strömt die Luft schneller als in Gegenrichtung. Daraus resultiert eine ungleiche Verteilung des Auftriebs. Erst die Erfindung des Schlaggelenkes für Rotorblätter durch den Spanier Juan de la Cierva im Jahre 1922 machte Hubschrauber, so wie wir sie heute kennen, überhaupt möglich. Das Schlaggelenk gibt dem Rotorblatt die Freiheit in der Vorwärtsbewegung nach oben auszuschlagen und in der Rückwärtsbewegung etwas nach unten. Die Belastung auf den Rotorkopf wird so in beherrschbaren Grenzen gehalten.



Das Schlaggelenk bringt den Durchbruch

La Cierva baute mit seiner Erfindung jedoch keinen reinen Hubschrauber, sondern ein Flugzeug mit drehenden Tragflächen. Der Luftstrom durch die Vorwärtsbewegung versetzt den Rotor automatisch in Drehung, dieser wird also nicht selbst angetrieben. Seine Entwicklung nannte la Cierva deswegen Autogiro, in deutsch damals als Tragschrauber bezeichnet. Da ein Autogiro immer Fahrtwind von vorne benötigt, kann es nicht auf der Stelle schweben. Dennoch beeindruckten die Flugleistungen des Autogiros im Langsamflug Fachleute und Publikum Ende der 20er- und Anfang der 30er-Jahre gleichermaßen.

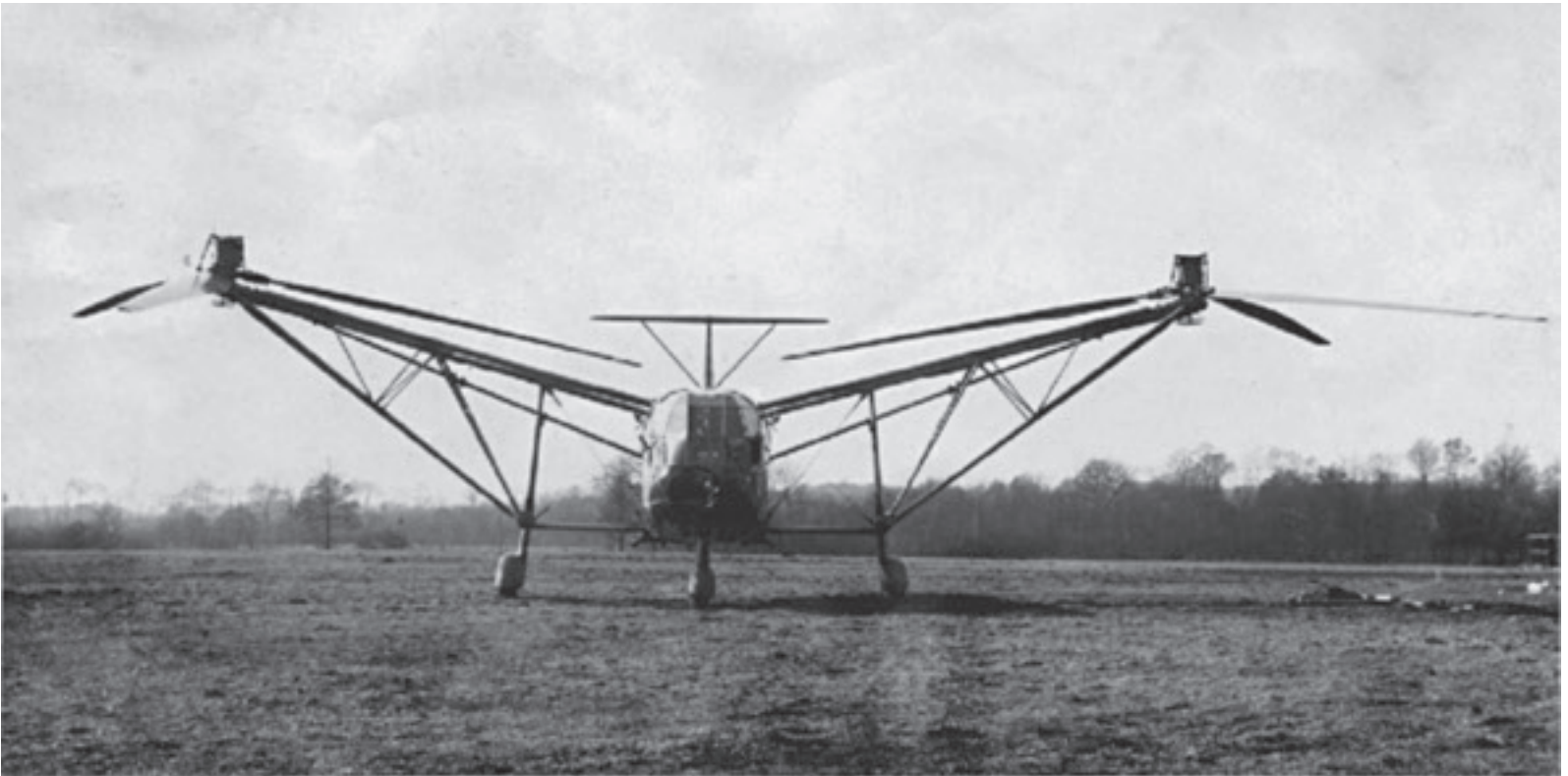
Flugzeugkonstrukteur Heinrich Focke, Chef der Focke-Wulf Flugzeugbau AG in Bremen, war ebenfalls begeistert und erwarb 1931 die Lizenzrechte für das Autogiro Cierva C.19. Das Ziel von Heinrich Focke war jedoch die Schaffung eines richtigen Hubschraubers. So ging die C.19 bei Focke-Wulf nicht in Serie. 1935 wurde dennoch ein eigenes Autogiro als Fw C 30 noch in einer Kleinserie produziert. Man machte sich aber entschlossen an die Entwicklung eines richtigen Hubschraubers.

Ein angetriebener Rotor erzeugt ein auf den Rumpf rückwirkendes Drehmoment. Bei Focke-Wulf löste man dieses Problem durch die Anbringung von zwei gegenläufigen Rotoren. Jeder Rotor lag an Auslegern rechts und links des Rumpfes, etwa den Tragflächen eines Flugzeugs entsprechend. Auf diese Konfiguration ließ sich Focke 1932 ein Patent erteilen.

Rauswurf aus der eigenen Firma

Diesem technischen Erfolg stand für Heinrich Focke ein persönlicher Rückschlag gegenüber. Nach der Machtergreifung der NSDAP begann im Geheimen ein großes Aufbauprogramm für eine neue Luftwaffe. Heinrich Focke entwickelte wenig Begeisterung für dieses Produktionsprogramm und wurde darauf vom Aufsichtsrat seiner Firma im Mai 1933 zur Aufgabe aller Leitungspositionen gezwungen. Er hatte die Focke-Wulf Flugzeugbau AG am 1. Januar 1924 gegründet und seitdem erfolgreich geführt. Sein Nachfolger wurde Kurt Tank.

Focke zog sich darauf mit einigen Ingenieuren in eine kleine Werkstatt bei Hoyenkamp bei Bremen zurück, um am Hubschrauber weiter zu arbeiten. Nach Windkanaluntersuchungen begann die Arbeitsgruppe, kleine freifliegende Modelle zu bauen. Als



diese Versuche erfolgreich verliefen machte man sich an den Bau des ersten Prototyps der jetzt Fw 61 genannten Maschine. Ende 1935 war der Hubschrauber fertig gestellt und nach gefesselten Probeflügen hob die Fw 61 am 26. Juni zu ihrem Erstflug ab. Die Focke-Wulf Fw 61 war so erfolgreich, dass sie in kurzer Zeit sämtliche Weltrekorde für Hubschrauber nach Deutschland holte. Die Präsentation einer fliegenden Fw 61 in der Berliner Deutschlandhalle 1938 war nur einer der vielen spektakulären Flüge des Drehflüglers. Die Fw 61 war auch der erste Hubschrauber der Welt, der von einer renommierten staatlichen Stelle die Zulassung als Luftfahrzeug bekam. Bisher waren alle Drehflügler als Versuchsmuster ohne Zertifizierung geflogen.

Durch Gründung einer neuen Firma im Jahr 1937 zusammen mit dem bekannten Kunstflieger Gerd Achgelis stellte sich Heinrich Focke mit der „Focke, Achgelis & Co, GmbH“ wirtschaftlich wieder auf eigene Füße. Nach dem Bau von zwei Prototypen kam es aber nicht zu einer Serienfertigung der Fw 61.

Die Fa 223 entsteht

Offenbar beeindruckt von den Flügen der Fw 61 forderte das RLM (Reichsluftfahrtministerium) Ende 1936 die Entwicklung eines großen Hubschraubers und den Bau von drei Prototypen zur Erprobung. Ein Jahr später wurde die Bestellung dann auf zwei Prototypen reduziert. Dieses Projekt erhielt die Bezeichnung Focke-Achgelis Fa 223. Die generelle Auslegung mit zwei Rotoren an seitlichen Auslegern wurde von der Fw 61 übernommen. Als Antrieb war der Bramo-323-Sternmotor (später BMW 301 genannt) gefordert worden, der zum Beispiel auch das Wasserflugzeug Arado Ar 196 antrieb. Der künftige Hubschrauber sollte Nahaufklärung fliegen können, zur U-Boot-Bekämpfung eingesetzt werden und Lastentransporte in unwegsames Gelände übernehmen. Geplant waren folgende Versionen:

- Fa 223 A – U-Boot-Bekämpfung mit 2 x 250-kg-Bomben
- Fa 223 B – Aufklärer/Verbindungsmaschine
- Fa 223 C – Rettungshubschrauber
- Fa 223 D – Lastentransporter
- Fa 223 E – Schulmaschine mit Doppelsteuer

Im August 1939 war es dann soweit, die Fa 223 V1 wurde aus der Halle gerollt. Über ein Jahr wurde die D-OCEB gefesselt getestet, bevor sie am 8. März erstmals frei vom Boden abhob. Nach

zwei kurzen Flügen meldete Testpilot Carl Bode, an der Maschine seien noch Nachbesserungen nötig. Nach einem weiteren kurzen Flug und zusätzlichen Fesselversuchen hielt Carl Bode die Fa223 V1 am 18. Juni 1940 etwa elf Minuten stabil in der Luft und ging bis auf 300 m Höhe.

Am 22. September 1940 war bei einem reinen Bodenlauf der V1 Professor Focke selbst zu Carl Bode in die Maschine gestiegen. Bode hob die Fa 223 trotzdem für einen kurzen Flug ab – so wurde Heinrich Focke zum ersten Hubschrauber-Passagier der Welt. Die weitere Flugerprobung umfasste schon Lastentransport an einem Seil und das versuchsweise Umschalten auf Autorotation für Notlandungen. Bode brachte die Fa 223 in Rechlin am 26. Oktober auf 182 km/h und wies zwei Tage später eine Steigleistung von 8,80 m/s und eine Gipfelhöhe von 7100 m nach. Die Musterzulassung erfolgte nach diesen Flügen an der Erprobungsstelle Rechlin am 28. Oktober 1940.

Für heutige Augen ungewöhnlich ist die Auslegung mit zwei Rotoren an seitlichen Auslegern. Sie findet sich aber bei der Mil Mi-12, dem derzeit größten Hubschrauber der Welt wieder.

Gegenüber allen anderen Fa 223 war die Verglasung des Besatzungsraumes der V1 anders angelegt. Im Cockpit sitzt Testpilot Carl Bode.





Auf dem Flugplatz Ainring wartet die Fa 223 V12 (DM+SP) im Juni 1943 auf den Flug zum Obersalzberg zur Vorführung vor Adolf Hitler.

Ein tödlicher Unfall und ein Bombenangriff

Bei einem Erprobungsflug am 5. Februar 1941 durch Carl Bode mit einem Begleiter brach beim Umschalten auf Autorotation in 1500 m Höhe der rechte Ausleger mit dem Rotor ab. Die Fa 223 V1 geriet sofort außer Kontrolle. Das heraus geworfene Notfenster von Bode zerstörte zum Glück den noch arbeitenden Rotor auf seiner Seite. So konnte Bode aus der abstürzenden Maschine abspringen – es war der erste Absprung aus einem Hubschrauber. Seinem Begleiter Dr.-Ing. Heinz Baer gelang dies leider nicht, er starb, noch angeschnallt, beim Aufprall der Maschine. Carl Bode berichtet selbst über das Unglück: „Aus einem unangenehmen Gefühl heraus ließ ich ihn (Dr.-Ing. Hans Baer) übungshalber vor diesem Flug fünf- oder sechsmal mit Fallschirm und fertig angeschnallt am Boden das Notausstiegsfenster rechts neben seinem Sitz aufreißen, seinen Anschnallgurt öffnen und mit dem Fallschirm durch den Fensterausschnitt springen. Die Mechaniker, die jedes Mal das Fenster neu einsetzen und plombieren mussten, wurden schon unwillig. Im Flug bei der Umschaltung (auf Autorotation) erfolgte dann der starke Stoß und der Hubschrauber ging mit großem Krach über den Kopf nach unten. Der rechte Rotorblock war abgerissen. Wir hingen vornüber in den Anschnallgurten. Ich schrie „raus“, warf mein linkes Ausstiegsfenster ab und versuchte meinen Anschnallgurt aufzureißen. Wir waren vorher in ca. 1500 m Höhe und verloren mindestens 700 m bis mir dies gelang: denn mir war vorher nie klar geworden, dass dieses Gurtsystem mit dem Ver-

Auf einem Verlegungsflug musste die V11 am 20. März 1943 südlich Berlins notlanden. Beachte die Luftwaffenkennzeichnung ohne das vorgeschriebene Hakenkreuz am Leitwerk.



schluss durch eine federnde Klammer, unter Belastung durch das Körpergewicht derartig schwer zu öffnen war. Es gelang mir, mich in dem mit bereits hoher Geschwindigkeit nach unten taumelnden Rumpf zum Fenster zu ziehen und ich wurde vom Fahrtwind nach oben weggerissen.“

Diese Katastrophe führte dazu, dass die Fa 223 in Details überarbeitet und verbessert werden musste. Über ein Jahr lang flog jetzt keine Fa 223 mehr. Für alle verschiedenen Einsatzzwecke wurde nur noch eine Standard-Ausführung geplant, genannt Fa 223 E, die jeweils entsprechend mit Rüstsätzen nachgerüstet werden sollte. In der Nacht vom 3. zum 4. Juni 1942 verursachte ein britischer Bombenangriff große Verwüstungen im Focke-Achgelis-Werk. Allein der wichtige Windtunnel überstand den Angriff ohne größere Schäden. Zerstört wurden die V2 und weitere sieben im Bau befindliche Prototypen sowie Baugruppen und Teile für etliche weitere Maschinen. Darauf wurde die Verlegung des Werkes von Hoyenkamp nach Laupheim an den dortigen Flugplatz befohlen. Der Umzug dauerte bis zum Frühling 1943. Eine Außenstelle des Werkes wurde auf dem Flugplatz Berlin-Staaken eingerichtet. Zwischenzeitlich erteilte das Oberkommando des Heeres (OKH) einen Auftrag über 50 Maschinen Fa 223, ein schöner Erfolg für Professor Focke. Das OKH meldete ferner Bedarf an einem „Fliegenden Kran“ an. Dazu war die Tragfähigkeit der Fa 223 mit etwa 600 kg aber nicht ausreichend. Als Fa 284 wurden vermutlich Ende 1942 drei Versuchsmuster dieses Projektes bestellt, aber wegen der Kriegslage nie gefertigt. Eine Abgabe des Projektes nach Frankreich zur Firma Bréguet führte nach der Bombardierung des Werkes im April 1944 zur Einstellung der Arbeiten am „Fliegenden Kran“. Ein von Professor Focke 1943 geplanter Schnellhubschrauber mit nur einem Rotor kam wegen der Kriegslage nicht einmal über das Planungsstadium hinaus.

Hitler ist begeistert

Die V11 wurde auf dem neuen Werksflugplatz in Laupheim am 16. März 1943 vor Vertretern des RLM und des Heeres vorgeflogen. Auch der Kommandeur des nur Tage zuvor aufgestellten Luftwaffen-Erprobungskommando 24, Oberleutnant Gerhard Troch, war bei der Vorführung anwesend. Dem Kommando sollte später auch die Fa 223 für Eignungstests überstellt werden. Wegen des Kriegsverlaufes erhielt das EKdo 24 aber letztlich keine einzige Fa 223.

Bei einem Überführungsflug mit der V11 von Laupheim zur Außenstelle des Werkes in Berlin-Staaken musste die Maschine südlich vor Berlin nach einem Versagen der Antriebswelle notlanden. Der Pilot Carl Bode hatte den mitfliegenden BMW-Ingenieur Richard Kurz zum Fallschirmabsprung gedrängt als die V11 offenbar nicht mehr zu halten war. Nach dem Absprung stabilisierte sich der Hubschrauber wieder und konnte von Carl Bode im Autorotationsmodus notgelandet werden. Die Fa 223 V11 musste am Ortsrand zerlegt und dann auf dem Landwege ins nahe Werder zur Reparatur gebracht werden. Wiederhergestellt flog sie dann endlich zu ihrem eigentlich Ziel nach Berlin-Staaken, wo sie am 9. April eintraf.

Das Unglück tat dem Vertrauen des Oberkommando des Heeres (OKH) in den Hubschrauber keinen Abbruch, die Bestellung wurde am 15. April 1943 auf 22 Prototypen und 60 Serienmaschinen festgelegt. Weiteres Material für zusätzliche 250 Fa 223 sollte dem Werk zugewiesen werden. Wenige Tage später, am 24. April, stieß dann die V12 in Staaken zur V11. Auch die Seekriegsleitung zeigte jetzt Interesse an der Fa 223 und bestellte im Mai 20 Maschinen für Aufgaben bei der Minensuche und der Bergung von Schiffbrüchigen. Ursprünglich sollte der Hubschrauber auch für Versuche zum Abwurf von Torpedos eingesetzt werden, dazu kam es jedoch nicht.

Auf dem Flugplatz Berlin-Adlershof fand sich am 12. Mai der mit Deutschland zusammenarbeitende französische Industrielle Jean Bréguet ein. Ihm wurde zur Anbahnung einer Lizenzproduktion die V11 vorgeführt. Der Franzose war begeistert.

Leistungsdaten Focke-Achgelis Fa 223 E	
Besatzung	2 (+ 1)
Länge (ohne Rotoren)	12,25 m
Länge (mit Rotoren)	ca. 15,05 m
Höhe	4,36 m
Breite (ohne Rotoren)	ca. 13,10 m
Breite (mit Rotoren)	ca. 24,00 m
Rotor-Durchmesser	12,00 m
Leermasse	3180 kg
Startmasse	3680 kg
Triebwerk	BMW 301
Leistung	1000 PS (735 kW)
Tank-Kapazität	490 l
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Reisegeschwindigkeit	134 km/h
Reichweite (ohne Zusatztanks)	477 km
Dienstgipfelhöhe	4875 m
Bewaffnung	1 x MG 15

Am 26. Mai war die V11 wieder als Vorführmaschine eingesetzt, diesmal in der Versuchsstelle Peenemünde, wo sie hohen Vertretern der Wehrmacht gezeigt wurde. Vermutlich als Nachwirkung dieser Präsentation flog die V12 Ende Mai zum Obersalzberg. Hitler wurde der Hubschrauber am 12. Juni durch Professor Focke erklärt, und er zeigte sich beeindruckt von den Einsatzmöglichkeiten. Während dessen wurde die V11 in Travemünde auf Doppelsteuerung umgerüstet, um zukünftig als Schulmaschine für weitere Hubschrauberpiloten zu dienen. Nach dem Umbau wurde der Hubschrauber zuvor für Versuche zum Transport von Außenlasten an einem Trageseil benutzt. Dazu hob die V11 diverse Flugzeugbaugruppen, wie Tragflächen und sogar einen kompletten Fieseler Storch an und setzte diese auf der Versuchsstelle Travemünde von einem Platz auf einen anderen um. Diese Versuche bestätigten die Brauchbarkeit des Transportes von Lasten an einem Seil. Wegen der ständigen Drehungen der Lasten während des Fluges wurde eine entsprechende drehbare Aufhängung gefordert und auf die Vorteile von Anbringung aerodynamischer Flächen zur Stabilisierung der Außenlast hingewiesen. Nach der zwei Tage währenden Transportübung konnte die V11 endlich für die Schulung von Hubschrauberpiloten eingesetzt werden. Bis in den November wurden drei Gruppen mit je drei Piloten geschult. Im September erreichte das Werk auch eine Anfrage nach Stellung einer Fa 223 für einen SS-Sondereinsatz. Otto Skorzeny plante den italienischen Faschistenführer Benito Mussolini aus seiner Gefangenschaft in den Alpen zu befreien. Da aber keine Fa 223 verfügbar war flog Skorzeny diesen Einsatz letztlich mit einem Fieseler Storch.

Absturz am Montblanc

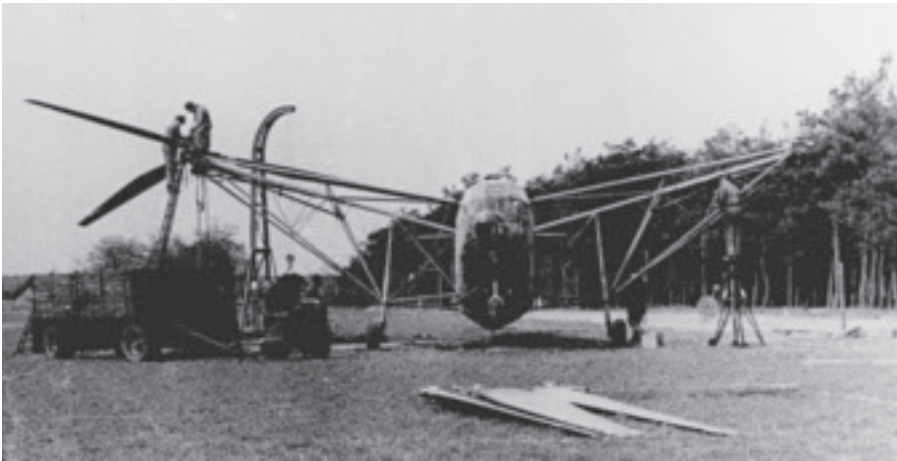
Die Serienfertigung der Fa 223 war im Herbst 1943 noch immer nicht angelaufen. Die Firma Focke-Achgelis forderte dazu die Überstellung weiterer Ingenieure und mehr Fertigungspersonal. Im Gespräch war jetzt auch, die Fertigung teilweise an den Weser-Flugzeugbau zu übergeben. Vom Tauziehen, welches in der ganzen Luftrüstung um Personal stattfand, blieb auch die Hubschrauberfertigung nicht verschont. Focke-Achgelis musste so Ende 1943 etliche Mitarbeiter an Messerschmitt abgeben. Die beiden Prototypen V15 und V16 sollten mit speziellen Höhenversionen des BMW 323 ausgerüstet werden und für eine Erprobung des Hubschraubers im Gebirge genutzt werden. Da jedoch die V15 bei einem Testflug beschädigt worden war und die V16 noch nicht fertig gestellt war, musste für diese Höhenflüge auf die V12 zurückgegriffen werden. Die Erprobung war am Montblanc in den französischen Alpen, bei Chamonix, vorgesehen. Bei diesem Flug sollten auch Baugruppen der in Peenemünde entwickelten



Rakete Aggregat 4 (später als V2 bezeichnet) für Höhentests auf den Berg transportiert werden. Von Laupheim aus, am 2. Dezember 1943 beginnend, wurde die V12 über mehrere Etappen nach Chamonix überführt. Nach dem letzten Zwischenstopp in Lyon startete Pilot Oberleutnant Klaus Brenneke am 4. Dezember mit dem Fliegerstabsingenieur Klemens von Gottberg an Bord nach Chamonix. Im Flug brach der rechte Ausleger mit dem Rotor ab, beide Insassen des Hubschraubers fanden beim Aufprall der V12 den Tod. Die Reste der Maschine wurden zurück nach Laupheim

Nicht mehr den hellen Erprobungsanstrich trägt hier die V11, sondern schon die dunkelgrüne Einsatztarnung.

Demontage der V11 und Abtransport der Teile nach Werder



Fotos S.34-35: Hubschraubermuseum Bückeburg



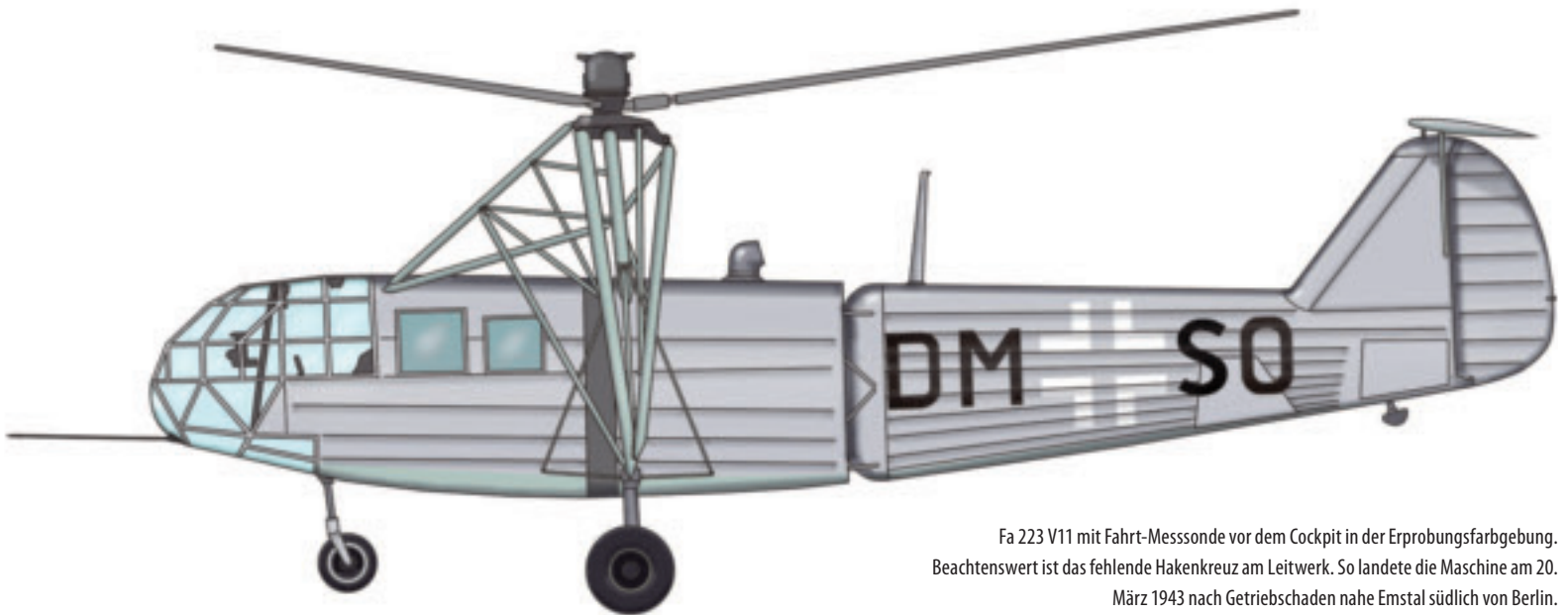
Nach dem Absturz beim Bergungsversuch einer Do 217 wartet der Rumpf mit dem Motor der V11 jetzt auf den Abtransport durch die V14.

gebracht und untersucht. Einige Trümmerstücke wurden von Einheimischen als Erinnerungsstücke mitgenommen und blieben auch nach Rückgabe-Aufforderung durch eine örtliche Autorität, den Arzt, verschwunden. Ein Versagen der Blattsteuerung wurde schließlich als Ursache des Unglücks identifiziert. Darauf wurden

alle anderen Maschinen umgerüstet, um eine Wiederholung des Unfalls zu vermeiden. Die Rückführung der beiden Toten beschäftigte sogar die höchste deutsche Führungsebene. Erhard Milch wollte sich bei Hitler persönlich für eine Überführung der Opfer nach Deutschland einsetzen. Da die Erlaubnis auf sich warten ließ, wurden beide Verunglückte doch auf einem gesonderten Teil des dortigen Friedhofs mit militärischen Ehren beigesetzt.

Erfolgreiche Bergung durch Hubschrauber

Die Konzentration der deutschen Luftrüstung auf Jagdflugzeuge führte dazu, dass im März 1944 die Entwicklungsarbeiten an der Fa 223 auf Anordnung des RLM gestoppt werden sollten. Im neuen Flugzeugbauprogramm der Luftwaffe Nr. 226 vom Mai 1944 war die Fa 223 sogar nicht mehr enthalten. Im gleichen Monat zog das RLM die Fa 223 V11 für den Transport von Teilen einer notgelandeten Dornier Do 217 heran. Das Flugzeug hatte in einem Moor bei Bad Zwischenahn eine Bauchlandung hingelegt und sollte nun geborgen werden. Schon beim ersten Flugeinsatz am 5. Mai an der Dornier manövrierte der Pilot Leutnant Hans Helmut Gerstenhauer wegen Seitenwind mit der V11 in gefährlich geringer Höhe. Dabei kippte der Hubschrauber vorne über, schlug rücklings auf dem Boden auf und wurde dabei völlig zerstört. Gerstenhauer konnte aus dem Wrack glücklicherweise ohne Verletzungen befreit werden. Jetzt wurde die V14 geholt um die beiden im Moor liegenden Maschinen zu bergen. Am 11. Mai 1944 begann die Fa 223 V14, die



Fa 223 V11 mit Fahrt-Messsonde vor dem Cockpit in der Erprobungsfargebung. Beachtenswert ist das fehlende Hakenkreuz am Leitwerk. So landete die Maschine am 20. März 1943 nach Getriebeschaden nahe Emstal südlich von Berlin.

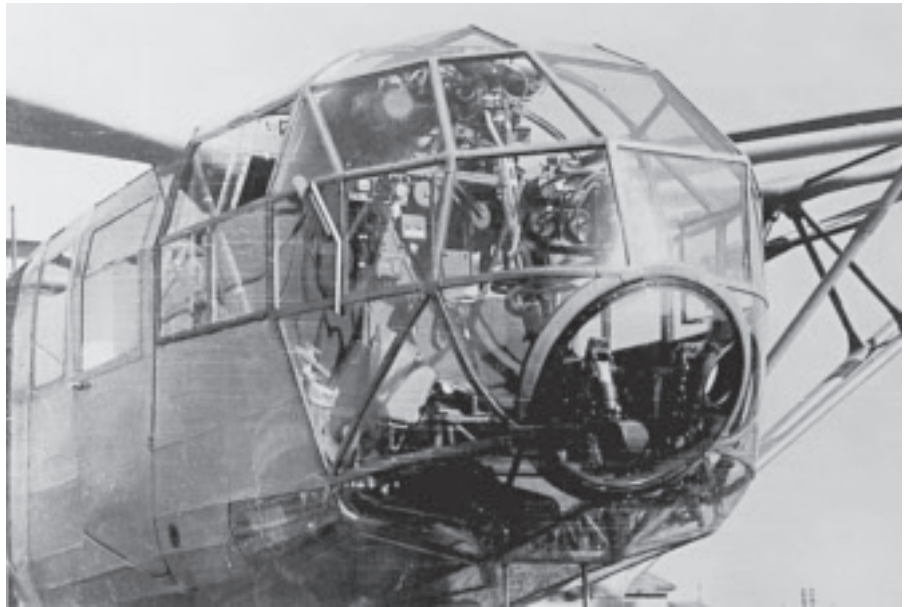


Fa 223 V11 im Juni 1943 mit Luftwaffen-Tarnung bei der Transportübung in der Erprobungsstelle Travemünde. Beachte die ungewöhnliche Form des Buchstaben „S“ in der Kennung.

ersten Teile ihrer Schwestermaschine und der Do 217 auszufliegen. Als schwerste Teile wurden dabei die Motoren der Dornier, die jeweils über 1200 kg wogen, durch die Luft abtransportiert. Die Lasten wurden etwa zwei Kilometer weit an Seilen von sechs bis zehn Metern Länge geschleppt. Die gesamte Bergung dauerte bis in den August hinein und ging ohne Schwierigkeiten vonstatten. Die Fa 223 hatte damit die Einsatztauglichkeit eines Hubschraubers als Bergegerät bewiesen. Aber nicht nur zum Transport von Material wurde die Fa 223 genutzt. Es hatte sich offenbar in höheren Wehrmachtskreisen herumgesprochen, wie bequem die Reise mit einem Hubschrauber ist. So wurden die Erprobungsmaschinen häufig als Shuttles für höhere Dienstgrade zweckentfremdet. Die Testpiloten flogen dann wichtige Persönlichkeiten aus Berlin zu Besprechungen nach Peenemünde, zur Versuchsstelle Kummersdorf oder zum Obersalzberg.

Hubschrauber-Torpedoträger „Dackel“

Eine interessante Variante der Fa 223 entstand auf Anforderung der Marine als Torpedoträger. Zur Untersuchung der Tauglichkeit von Hubschraubern, Torpedos gegen Schiffsziele einsetzen zu



Oben: Der Besatzungsraum der Fa 223. Der Pilot sitzt backbords, der Beobachter hier vorne steuerbords und bedient das MG in der Nase.



Links: Anflug der V14 zur Aufnahme eines neuen Bauteils bei der Flugzeugbergung im Mai 1944.

Ganz Links: Carl Bode mit einem Fluggast in der Fa 223.



können, wurde am 1. November 1943 in Laupheim eine Marineversuchsstelle gegründet. Zur Erhöhung der Reichweite und der Tragfähigkeit der Fa 223 wollte man zwei Maschinen zu einem einzigen Zwillings-Hubschrauber zusammenbauen. Zwei Rümpfe sollten durch eine Gitterstruktur verbunden und hintereinander montiert werden. Vom vorderen Rumpf wurde nur die Cockpit- und Motorsektion (ohne Bugrad) verwendet. Dann folgte die verbindende Gitterstruktur, an die sich ein vollständiger Fa-223-Rumpf (ebenfalls ohne Bugrad) anschloss. Das Projekt unter dem Namen „Dackel“ verfügte also über zwei Motoren mit vier Auslegern und vier Rotoren und landete auf den vier Haupträdern. Die Tragfähigkeit sollte 2000 kg betragen. Die Konstruktion des „Dackel“-Prototyps war bald weit fortgeschritten, sodass der Bau der ersten Versuchsmaschine im April 1944 begonnen wurde. Im Juli wurde der „Dackel“ ebenso ein Opfer eines Bombenangriffes wie etliche Maschinen der Fa 223. Darauf wurde an dem Projekt nicht mehr weiter gearbeitet. Unterdessen wurde die V13 von der Marineversuchsstelle Laupheim für andere Versuche eingesetzt, unter anderem zur Erprobung der Bergung von Schiffbrüchigen.

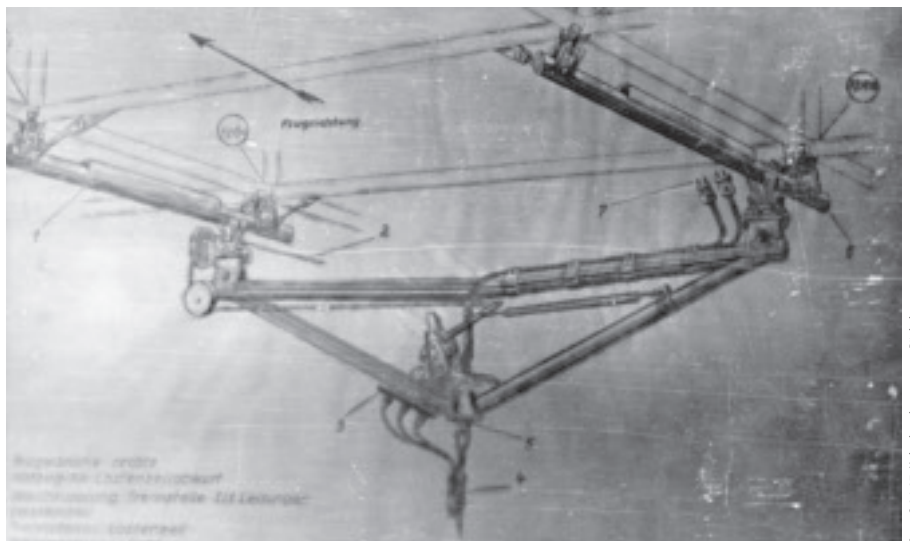
Einsatzversuche im Gebirge

Das Versuchsprogramm und die Serienreifmachung der Fa 223 hatte mittlerweile die finanziellen Möglichkeiten der Firma Focke-Achgelis gesprengt. Im März 1944 hatte der Weser-Flugzeugbau auf Anordnung des RLM die Firma übernommen. Die Produktion einer ersten Serie von 30 Hubschraubern wurde am Berliner Standort von Weser-Flugzeugbau auf dem Flughafen Tempelhof in Angriff genommen. In Laupheim begann Werkspilot Carl Bode ab Anfang Juli 1944 mit einem Ausbildungsprogramm zur Schulung von vier zusätzlichen Hubschrauberpiloten. Ein Bombenabgriff auf Laupheim am 19. Juli traf nicht nur die Pilotenschulung hart, sondern vernichtete auch etliche Fa 223. So

wurden die fertigen Maschinen V13, die V15, sowie V17 und V18 zerstört. Ebenso wurden die im Bau befindlichen Versuchsmuster V20 bis zur V31 vernichtet.

Die Unterstützung von Truppen in unwegsamen Gelände, wie im Gebirge, wurde als einer der Haupteinsatzgebiete für Hubschrauber gesehen und sollte möglichst praxisnah erprobt werden. Dazu wurde die V16 zur Gebirgsjägerschule nach Mittenwald bei Innsbruck geflogen. Mit den drei Werkspiloten Carl Bode, Leutnant Hans Helmut Gerstenhauer und Heinz Lex wurden im September bis Anfang Oktober 1944 nach den Vorgaben der Gebirgsjäger Material in simulierte Kampfzonen geflogen. Auch das Ausfliegen von Verwundeten wurde dabei geprobt. Pilot Carl Bode berichtet: „Während dieser Erprobung wurden 83 Flüge in

Obwohl von schlechter Qualität zeigt diese seltene Werkzeichnung den Lastenträger, der unter dem Rumpf zur Befestigung des Trageseils montiert wurde.



Bei den Transportversuchen im September 1944 bei den Gebirgsjägern in Mittenwald hebt die V16 hier ein 7,5-cm-Geschütz.

Rechts: Tägliches Brot für Testpiloten und Erprobungsleiter - über alle Flüge muss genau Buch geführt werden.



20 Flugstunden durchgeführt mit Landungen auf unvorbereiteten Plätzen im Gebirge, z.B. bis zu 2300 m Höhe bei der Dresdner-Hütte. Der wichtigste Zweck waren Lastentransporte von einsatzbereiten Geschützen auf Lafetten bis zu 700 kg Gewicht in Einsatzstellungen, Transport von Munition, Granatwerfern und sogar, sehr wichtig für die Kampfkraft der Truppe im Winter, der Transport heißer Verpflegung, die sonst tagelang entbehrt werden musste. Für eine Sanitätseinheit wurden Verwundetentransporte simuliert. Als letztes fand im Berggebiet des Wörnerkessels eine praktische Einsatzübung mit dem Hubschrauber statt, wobei der Truppe die Lasten in Einsatzstellungen gebracht und wieder herausgefliegen wurden.“

Diese Versuchsserie war so erfolgreich, dass der Kommandeur der Gebirgsjäger die sofortige Aufstellung einer Hubschrauberstaffel für seinen Truppenteil forderte. Man ging nach diesen Erfahrungen davon aus, dass zwei Fa 223 ausreichend waren ein Gebirgsjägerbataillon in schwierigem Gelände zu versorgen. Auch Heinrich Himmler erfuhr von den positiven Einschätzungen der

Leutnant Gerstenhauer konzentriert am Steuerknüppel der V16 während der Flüge im Gebirge.



Mitteilung von Tete/Laupheim.

Stützpunktstellung über Laufzeiten bis 31.3.44 einschließlich.

Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.	Laufzeit	Gesamte Laufzeit
Stützpunktstellung	a.Grundüb.	Seiten hier subkont.
<u>Stützpunktstellung in Mittenwald</u>		
Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.22300011		
Stützpunktstellung		
letzte Grundüberholung am 4.2.44		
Motor Verb.-Nr.10 100	13'21"	20'21"
Verteilungsgetriebe Verb.-Nr.307201	13'21"	40'21"
Getriebe links Verb.-Nr.307210 A	13'21"	50'21"
Getriebe rechts Verb.-Nr.307210 B	13'21"	50'21"
<u>Stützpunktstellung in Mittenwald</u>		
Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.22300014		
Stützpunktstellung		
letzte Grundüberholung am 5.2.1944		
Motor Verb.-Nr.10 454	13'21"	20'21"
Verteilungsgetriebe Verb.-Nr.307210	13'21"	40'21"
Getriebe links Verb.-Nr.307210 A	13'21"	50'21"
Getriebe rechts Verb.-Nr.307210 B	13'21"	50'21"
<u>Stützpunktstellung in Mittenwald</u>		
Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.2230001		
Stützpunktstellung		
letzte Grundüberholung am 29.3.44		
Motor Verb.-Nr.10 454	-	40'21"
Verteilungsgetriebe Verb.-Nr.307210	-	50'21"
Getriebe links Verb.-Nr.307210 A	-	50'21"
Getriebe rechts Verb.-Nr.307210 B	-	50'21"
<u>Stützpunktstellung in Mittenwald</u>		
Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.2230002		
Stützpunktstellung		
letzte Grundüberholung am 29.3.44		
Motor Verb.-Nr.10 970	-	13'21"
Verteilungsgetriebe Verb.-Nr.307220	-	40'21"
Getriebe links Verb.-Nr.307210 A	-	50'21"
Getriebe rechts Verb.-Nr.307210 B	-	50'21"
<u>Stützpunktstellung in Mittenwald</u>		
Hubsch. Fa.223 Verb.-Nr.2230003		
Stützpunktstellung		
letzte Grundüberholung am 29.3.44		
Motor Verb.-Nr.10 454	-	13'21"
Verteilungsgetriebe Verb.-Nr.307210	-	40'21"
Getriebe links Verb.-Nr.307210 A	-	50'21"
Getriebe rechts Verb.-Nr.307210 B	-	50'21"

Laupheim, den 5.4.44

Kontrollleitung

Möglichkeiten des Hubschraubers durch die Truppe und sagte seine Unterstützung zu. Dennoch wurde der Firma Focke-Achgelis am 11. November 1944 mitgeteilt, alle Mitarbeiter würden in die Produktion des Messerschmitt-Düsenjägers Me 262 eingegliedert werden. Eine Entscheidung Hitlers, 1000 Personen dürften für die gesamte Hubschrauberproduktion aller Hersteller bei den Werken verbleiben, sicherte ein bescheidenes Weiterleben der Hubschrauberentwicklung.

Die Serienfertigung läuft an

Carl Bode war mit Oberstleutnant Siegfried Knemeyer befreundet, dem Amtschef für Flugzeugentwicklung im RLM in Berlin. Von einer Vorführung vor ihm erhoffte man sich eine Förderung der Hubschrauberentwicklung. Knemeyer konnte einen Termin am 10. Dezember in Oranienburg anbieten. Darauf informierte man auch die Firma Flettner, damit ihr Hubschrauber FI 282 ebenfalls vorgefliegen werden konnte. Anfang Dezember hatte Knemeyer auch die ihm bekannten Brüder Horten besucht und eine Vorführung des Nurflügel-Strahljägers Ho 229 in Oranienburg arrangiert. Möglicherweise hatte Knemeyer beide Termine auf den gleichen Tag gelegt. Carl Bode flog die V14 mit einem Mechaniker und dem Piloten Gerstenhauer an Bord nach Oranienburg. Da das Treffen geheim bleiben sollte, wurde der Flug weder ins Flugbuch eingetragen noch irgend jemand in der Firma (außer Professor Focke) informiert.

Wenige Tage später, am 15. und 16. Dezember wurden die Fa 223 und die FI 282 in der Versuchsstelle Kummersdorf, südlich von Berlin, hochrangigen Militär- und SS-Führern, sowie Rüstungsminister Albert Speer und dem japanischen Botschafter vorgeführt.

Der günstige Eindruck der beiden Hubschrauber und wohl auch das Interesse Hitlers halfen den beiden bedrängten Werken Flettner und Focke-Achgelis. Im nördlichen Teil des riesigen Abfertigungsgebäudes des Flughafens Tempelhof begann Weser-Flugzeugbau die Serienproduktion der Fa 223 vorzubereiten, vorerst war die Produktion auf insgesamt 300 Maschinen ausgelegt. Anfang Februar war endlich die erste in Tempelhof gebaute Fa

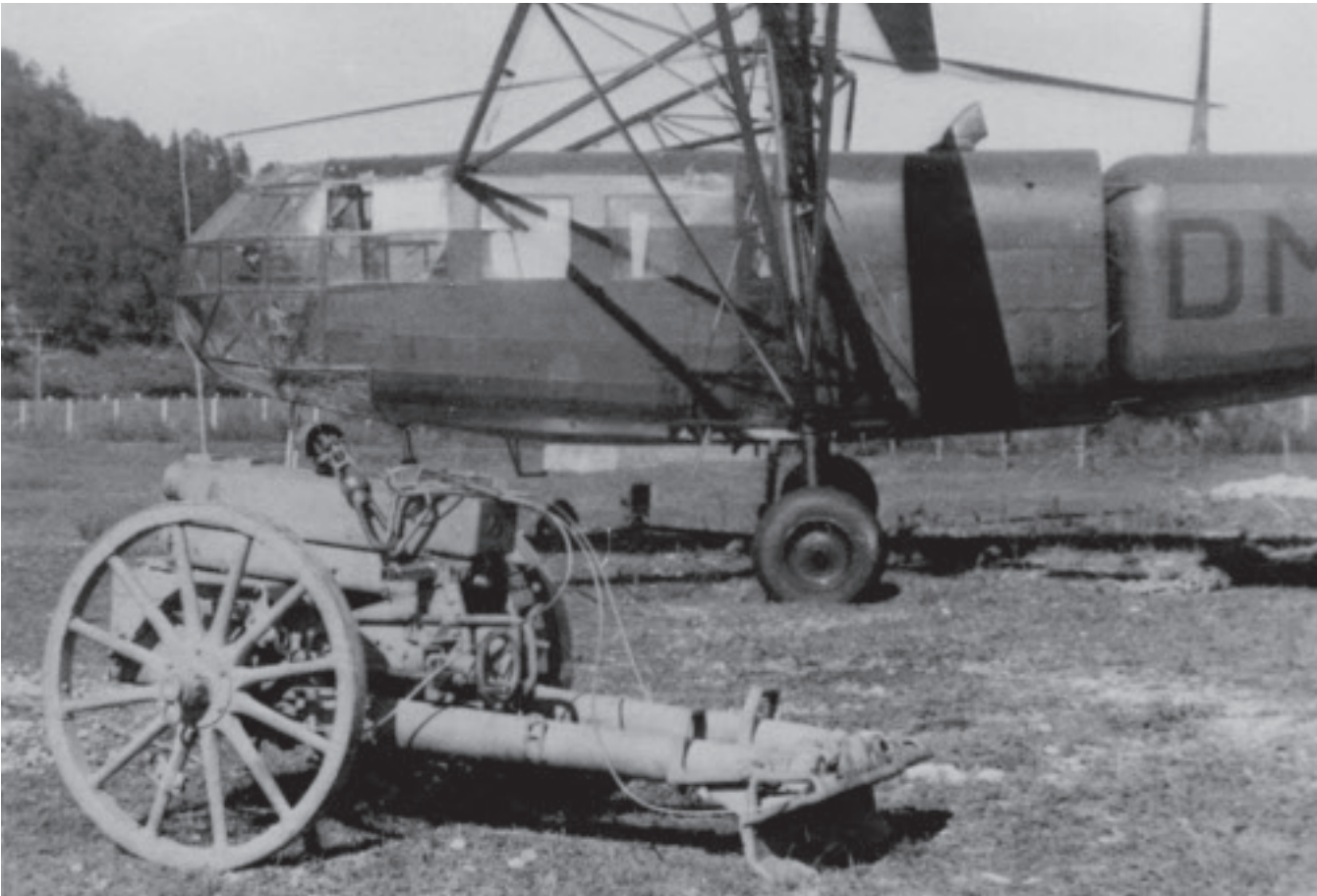


Foto: Hubschraubermuseum Bückeburg

Zurück ins Tal gebracht hat die Fa 223 V16 das Geschütz und wartet auf den nächsten Einsatz.

223, die S51 GW+PA, bereit zum Abnahmeflug durch Carl Bode. Einige Nachbesserungen an der Motorenanlage erwiesen sich als notwendig, dann sollte die S51 als erste Fa 223 an einen Einsatzverband geliefert werden. Doch die Transportstaffel 40 war im Februar noch nicht bereit für den Einsatz des Hubschraubers.

Der erste Hubschrauber-Transport-Verband der Welt

Wohl auf persönliche Intervention von Hitler wurde mit Befehl vom 12. Februar 1945 der erste Transportverband der Welt für Hubschrauber aufgestellt. Bezeichnet als Transportstaffel 40 lag die Einheit vorerst ohne fliegendes Gerät in Mühldorf. Zum Kommandeur wurde ab dem 1. März Hauptmann Josef Stangl eingesetzt. Die Einheit war als Versuchsverband konzipiert und sollte die Fähigkeiten des Hubschraubers zur Unterstützung von Gebirgsjägern ausloten. Nach und nach sollten Fa 223 für die TSt 40 aus der anlaufenden Produktion in Berlin-Tempelhof geliefert werden. Auch Flettner FI 282 Hubschrauber sollten ursprünglich

aus Tempelhof kommen, dorthin war das Werk im Januar verlegt worden. Doch war die Flettner-Produktion gerade wieder in Verlegung begriffen, diesmal von Berlin nach Bad Tölz.

Die geplante Einsatzstärke lag bei 12 Hubschraubern vom Typ Fa 223 plus weitere Maschinen von Flettner, für eine Staffel eine recht großzügige Ausstattung. Sonst verfügten Staffeln in anderen Verbänden der Luftwaffe über höchstens 12 bis ausnahmsweise 16 Flugzeuge. Nach der Aufstellung wechselte die TSt 40 bald ihren Einsatzplatz und zog etwa Anfang März von Mühldorf nach Ainring. Einsatzbereit sollte der Verband schon am 10. März 1945 sein, mangels Fluggerät war dies unmöglich. Nicht nur Hubschrauber fehlten dem Verband, auch mussten erst Hubschrauberpiloten und das Wartungspersonal bei Focke-Achgelis und Flettner umgeschult werden. Der Technische Offizier der Staffel, Oberleutnant Franz Lankenau, schickte seine Leute also erst einmal zu den Herstellungswerken um die Fluggeräte kennen zu lernen. So schob sich die Einsatzbereitschaft der TSt 40 immer weiter hinaus.

Kaum wurde die Gulaschkanone mit dem Hubschrauber angeliefert, beginnt sie auch schon zu rauchen - die warme Mahlzeit kann zubereitet werden.



Foto: Video-stil aus www.youtube.com "german helicopters"

Auch mit einer Flettner FI 265 versuchte man Schiffbrüchige aus dem Wasser zu bergen. Hier transportiert die FI 265 an einem Seil eine Puppe auf einem Rettungsbrett, auf welches der Schwimmer klettern sollte. Das Videostandbild hat mehr dokumentarischen Wert als gute Qualität.



Foto: Hubschraubermuseum Bückeburg

Langsam manövriert sich die V16 an die Lastenaufnahme-stelle der Gebirgsjäger heran. Das Tragegerät als Rüstsatz unter dem Rumpf ist gut zu erkennen.



Am 10. und am 11. April erhielt die TSt 40 endlich die ersten beiden Fluggeräte – zwei Flettner Fl 282. Eine dritte Flettner könnte eventuell später noch dazu gekommen sein. Damit fing der Verband auch intern an, Piloten durch Flettner-Testpiloten schulen zu lassen.

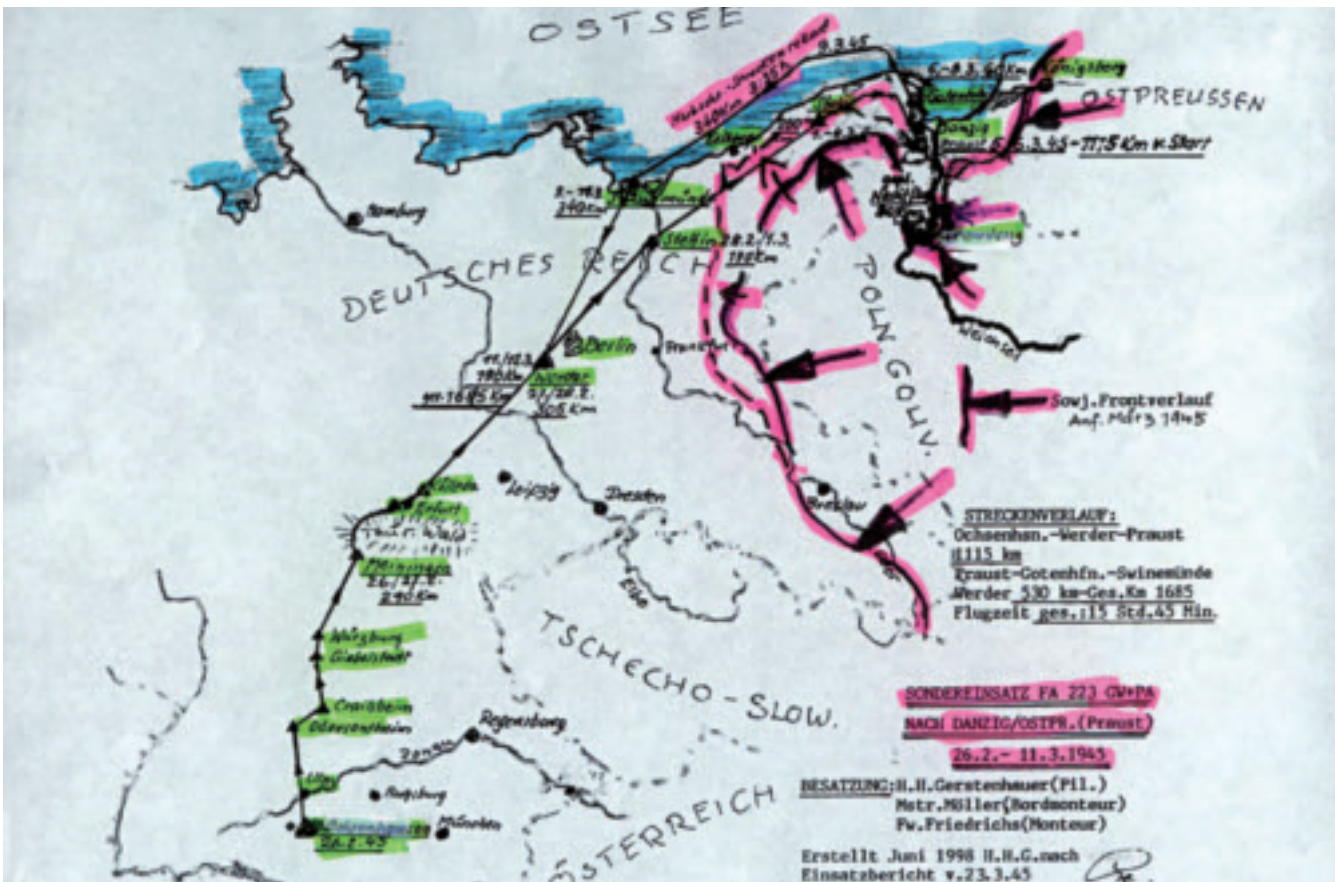
Am 12. April landete auch eine Fa 223 bei der Transportstaffel, die V14 wurde durch Pilot Gerstenhauer von Ochsenhausen überführt. Fliegerstabsingenieur Otto Dumke von der Erprobungsstelle Rechlin lieferte etwa Mitte April die S51 an den Verband ab. Am 20. April machten sich drei Piloten des Verbandes mit einer Ju 52 auf den Weg nach Tempelhof im bereits von sowjetischen Truppen fast eingeschlossenen Berlin. Sie sollten die S52 und S53 für die TSt 40 abholen. Die Hubschrauber waren aber nicht startbereit. Unverrichteter Dinge traten die drei ihre Rückreise an. Da der Flughafen Tempelhof am 22. April schon unter sowjetischem

Feuer lag, wichen sie nach Berlin-Staaken im Nordwesten der Stadt aus. Hier requirierten sie zwei Verbindungsflugzeuge vom Typ Fieseler Storch und eine Bf 108 Taifun für ihren Rückflug. Die Piloten Oberleutnant Franz Lankenau und Max Schmid schafften es am 24. April bis Ainring zurück. Heinz Lex muss seinen Storch nach Flakbeschuss notlanden und geriet in amerikanische Gefangenschaft. Mit einer Fa 223 sollte Leutnant Gerstenhauer laut Befehl vom 23. April noch Einsätze für Gebirgsjäger am Hochkönig, südlich von Berchtesgaden, fliegen. Am 24. April machte sich Gerstenhauer mit einem Auto auf den Weg nach Ochsenhausen, um aus der dortigen Focke-Achgelis-Werkstatt einen Lastenträger für diese Aufgabe zu holen. In Oberammergau erfuhr er, dass Ochsenhausen vermutlich schon vom Gegner besetzt war. Man berichtete ihm auch von der Sichtung eines im Tiefflug in Rich-



Zeichnung: Uwe W. Jack

Fa 223 E-0 S51 GW+PA der Transportstaffel 40 mit MG 15 und Transportgerät unter dem Rumpf. Die S51 flog den ersten militärischen Einsatz eines Hubschraubers im Februar/März 1945. Die Maschine wurde den Amerikanern übergeben und später mit US-Sternen gekennzeichnet. Beachte die zusätzlich mit Schwarzgrün übernebelte grüne Tarnung.



Die Streckenführung des ersten militärischen Einsatzes eines Hubschraubers im März 1945 wird auf dieser vom Piloten Hans Helmut Gerstenhauer 1998 gezeichneten Karte deutlich.

tung auf Mittenwald fliegenden Hubschraubers. Gerstenhauer machte sich auf die Suche und fand am nächsten Tag den Piloten Carl Bode. Dieser hatte die V16 nach Mittenwald geflogen und war jetzt mit einem Motorrad unterwegs, um sich neue Befehle zu holen. Bode fuhr dann nach Mittenwald zurück, nachdem er den Befehl erhalten hatte, die V16 keinesfalls in die Hände des Gegners fallen zu lassen. Mit Hilfe eines Mechanikers demonitierte er den Hubschrauber so weit es ihnen möglich war, sprengte wichtige Baugruppen wie die Rotorköpfe und machte sich auch noch nach der Kapitulation daran, die Reste im steinigen Boden zu vergraben. Diese Anweisung wird vermutlich letztlich auf Professor Focke selbst zurückgehen, der sich und seiner Arbeitsgruppe eine Weiterarbeit nach dem Krieg durch Bewahrung der Geheimnisse des Hubschraubers sichern wollte. Carl Bode schildert dies so: „Vier Wochen lang versuchte ich mit meinem Mechaniker in mühevoller Kleinarbeit den Hubschrauber zu zerstören. Wir vergruben die Rotorblätter, bauten die 500 kg schweren Rotorköpfe ab, sprengten sie auf einem Moränenfeld und vergruben die Trümmer 2 m tief. Zu Fuß schlichen wir uns ohne Passierschein eine Woche lang durch die amerikanisch besetzte Zone zu unseren Familien nach Laupheim und erfuhren dort, dass unsere gesamte treu-deutsche Vernichtungsaktion umsonst war!“

Am 30. April wurde die Transportstaffel 40 nach Aigen verlegt. Die zwei Flettner FI 282 des Verbandes sollten nacheinander vom einzigen Piloten Max Schmid überflogen werden. Die erste Maschine, die FI 282 V22 erreichte Aigen am 30. April, Max Schmid fuhr dann zurück nach Ainring. Dort wartete Gerstenhauer mit der Fa 223 V14 auf den neuen Oberbefehlshaber der Luftwaffe Ritter von Greim und auf dessen Begleiterin Hanna Reitsch, die aus dem eingeschlossenen Berlin geflohen waren und sich auf dem Weg in die sogenannte „Alpenfestung“ befanden. Bis zum 2. Mai harter Gerstenhauer aus, dann lud er zwei Mechaniker in den Hubschrauber und machte sich auf den Weg nach Aigen. Gleichzeitig mit ihm flog die S51 und der zweite Flettner-Hubschrauber. Von Aigen aus wurden nur noch kurze Aufklärungseinsätze zur Erkundung des Frontverlaufes geflogen. Ansonsten war das Kriegsgeschehen offenbar weit weg. Die Angehörigen des Ver-

bandes gingen ins örtliche Gasthaus zum Essen und luden die dort arbeitenden Angestellten zum Gegenbesuch an ihren Hubschrauber ein. Am 7. Mai 1945 kam erneut ein Verlegungsbefehl, diesmal ging es nach Zell am See.

Für die zwei Flettner gab es noch immer nur einen Piloten, deshalb versuchte man am nächsten Tag die FI 282 V11 CJ+SE zu zerstören, was sich als schwierig erwies. Teile des Hubschraubers wurden dann kurzerhand im nahen See versenkt. So startete erst die Flettner und dann die beiden Fa 223. Bei einer Zwischenlandung berichtete man den Piloten von den Waffenstillstandsverhandlungen, über die im Radio zu hören war. Staffelkommandeur Stangl war zeitgleich mit einer Lastwagen-Kolonnen unterwegs zum neuen Einsatzflughafen und wurde schließlich in Salzburg ein Gefangener der Amerikaner. Zuvor war man übereingekommen, den Angehörigen des Verbandes Entlassungspapiere

Ein ähnliches Bild wie hier die V14 muss die Fa 223 S51 bei ihrem Fronteinsatz im März 1945 in Westpreußen den dortigen Soldaten geboten haben.



Fotos S.40-41: Hubschraubermuseum Bückeburg

Nach dem ersten militärischen Einsatz eines Hubschraubers erstellte der Pilot Leutnant Hans Helmut Gerstenhauer einen Bericht über seine Erfahrungen. Das im Hubschraubermuseum Bückeburg liegende Original kann auf der Internetseite der Fliegerrevue X als PDF kostenlos heruntergeladen werden.

www.fliegerrevue.x.aero

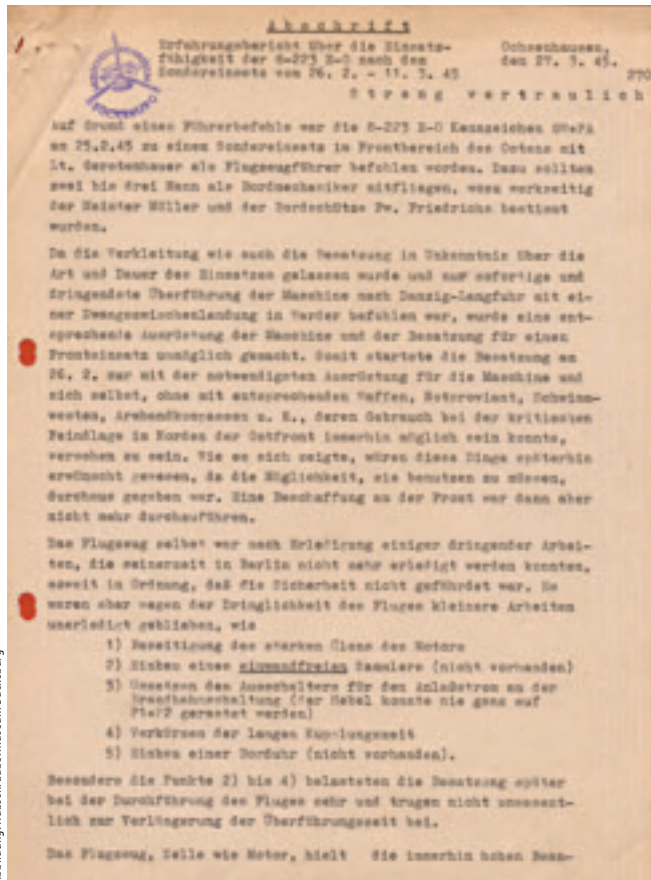


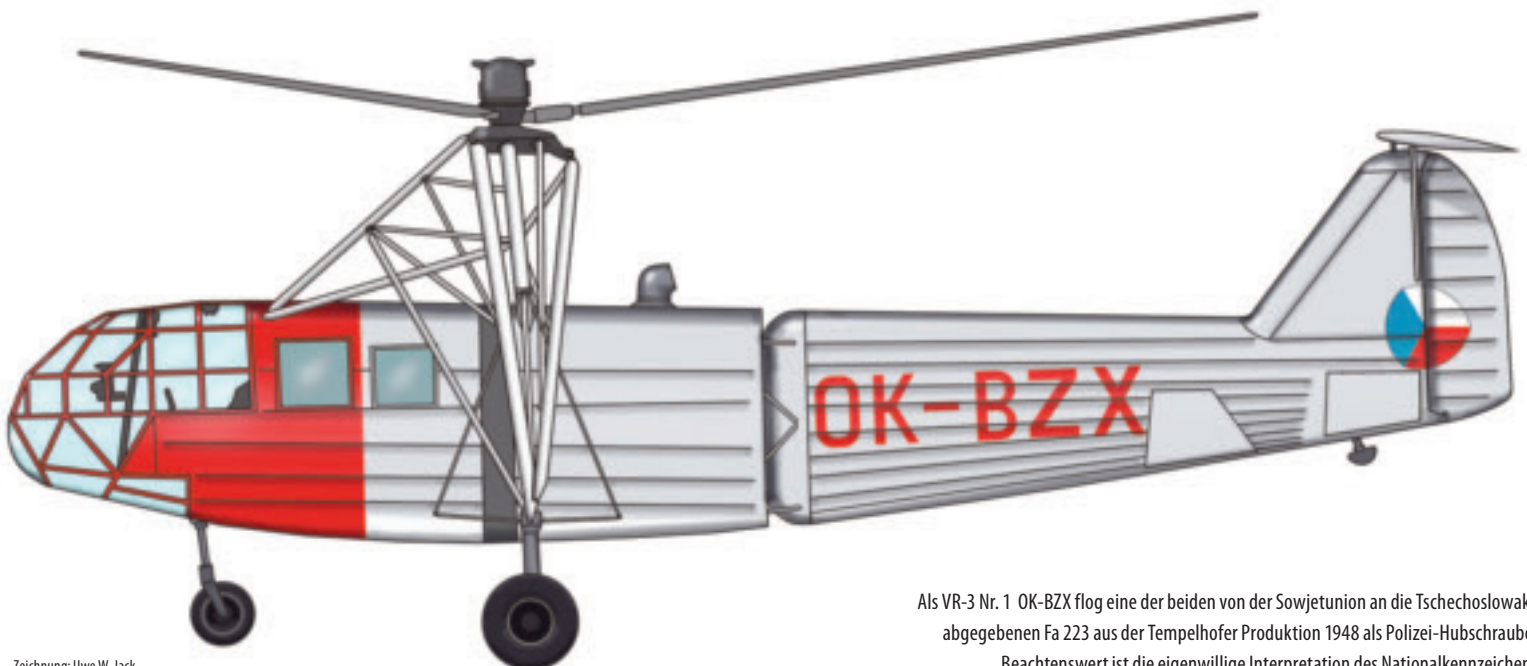
Abbildung: Hubschraubermuseum Bückeburg

auszuhändigen – jeder musste ab jetzt für sich selbst sorgen. Flettner-Pilot Schmid flog mit seinem Hubschrauber am 9. Mai zu sich nach Hause, dort wurde die von ihm versteckte FI 282 V22 dennoch von den Amerikanern gefunden. Die beiden Fa 223, die V14 und S51, wurden von ihren Piloten Leutnant Hans Helmut Gerstenhauer und Fliegerstabsingenieur Otto Dumke zu den amerikanischen Truppen nach Ainring geflogen und die Maschinen dann dem Gegner übergeben. Damit endet die Einsatzgeschichte des ersten Hubschrauberverbandes der Welt.

Auftrag: Fronteinsatz

Schon vorher war jedoch eine Fa 223 in einen Einsatz in Frontnähe an der Ostfront geschickt worden. Ein Führerbefehl vom 25. Februar 1945 beorderte eine Fa 223 in das von der Roten Armee

eingeschlossene Westpreußen. So machte sich Pilot Leutnant Hans Helmut Gerstenhauer mit zwei Mechanikern an Bord von Ochsenhausen südlich Ulm (wo nach dem Bombenangriff vom 19. Juli 1944 in einer Getreidehalle die Fertigung der Fa 223 eingerichtet worden war) mit der S51 auf an die Ostfront. Schlechtes Winterwetter behinderte den Fernflug immer wieder, so dass die Maschine erst am 1. März endlich in Stolp-West eintraf. Hier wurde der Besatzung auch der Zweck des Einsatzes mitgeteilt. Von einem Sportplatz nahe der Frontlinie im eingeschlossenen Graudenz sollte der Hubschrauber drei Gefangene ausfliegen. Diese Gefangenen gehörten der sogenannten Seydlitz-Armee an, einem Kampfverband aus ehemaligen deutschen Soldaten, die jetzt an der Seite der Roten Armee kämpften. Nachkriegs-Spekulationen, der Hubschrauber sollte Gauleiter Karl Hanke aus Danzig ausfliegen, sind ohne Grundlage. Der originale Bericht über den ersten Kriegseinsatz eines Hubschraubers von Pilot Gerstenhauer liegt jetzt im Hubschraubermuseum Bückeburg und kann auf unserer Internetseite komplett heruntergeladen werden. Über 40 km sowjetisch besetztes Gebiet hinweg sollte Gerstenhauer mit der S51 zu einem unter Mörser-Beschuss stehenden kleinen Landeplatz fliegen, nur 500 m von der Kampfzone entfernt – ein Selbstmordkommando. Das schlechte Wetter verhinderte einige Tage den Weiterflug, dann setzte Gerstenhauer am 5. März den Hubschrauber nach Danzig-Praust um, auf ein Flugfeld nahe am Ziel, welches schon die Nahaufklärungsgruppe 4 mit ihren Messerschmitt Bf 109 beherbergte. Ein angesetzter Aufklärungseinsatz der NAGR 4 zum Zielpunkt des Hubschraubers stellte dort heftiges Flakfeuer fest. In einem dichten Schneesturm am 6. März musste eine Messerschmitt der 1. Staffel der Aufklärer notlanden, nachdem der Pilot völlig die Orientierung verloren hatte. Leutnant Gerstenhauer machte sich mit der S51 auf die Suche und fand die Bf 109 G-8 mit ihrem Piloten in der Nähe des Flugfeldes beim Ort Goschin (jetzt Goszyn). Der Hubschrauber setzte bei der bauchgelandeten Messerschmitt auf und man fand den verletzten Aufklärungspiloten Leutnant Schadowitz noch in seinem Cockpit. Die Fa 223 flog damit den ersten Rettungseinsatz eines Hubschraubers unter Kriegsbedingungen. Der Pilot der Messerschmitt konnte geborgen und zu seiner Einheit zurück gebracht werden. Noch am gleichen Tag wurde die NAGR 4 wegen der bedrohlichen Lage durch die vorrückende Rote Armee zurück befohlen und nach Gotenhafen-Hexengrund verlegt. Einen Verlegungsbefehl für den Hubschrauber und seine Besatzung gab es aber nicht – doch Gerstenhauer schloss sich der Nahaufklärungsgruppe an. Der geplante Landeplatz in der umkämpften Stadt war schon nicht



Zeichnung: Uwe W. Jack

Als VR-3 Nr. 1 OK-BZX flog eine der beiden von der Sowjetunion an die Tschechoslowakei abgegebenen Fa 223 aus der Tempelhofer Produktion 1948 als Polizei-Hubschrauber. Beachtenswert ist die eigenwillige Interpretation des Nationalkennzeichens.

Wiederaufbau der Focke-Achgelis Fa 223 V16 DM+ST



Foto: Oberst Martin Benesch

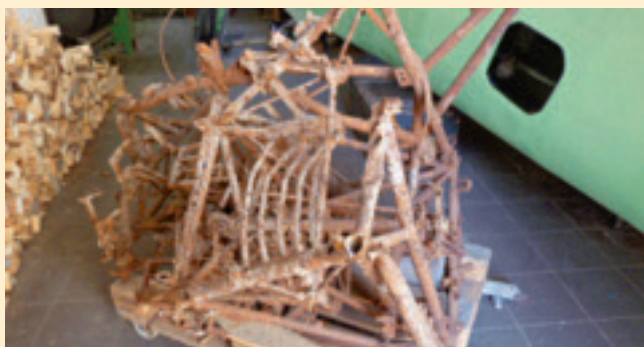


Foto: Oberst Martin Benesch



Foto: Sandy Air Corp.

Bei Kriegsende versuchten der Fa-223-Pilot Carl Bode und ein Mechaniker in Österreich, ihren Hubschrauber zu zerlegen und wichtige Teile zu vergraben. Bis lange nach dem Krieg lagen größere Baugruppen noch offen im Gelände. Grabungen in den 80er-Jahren förderten einige Stücke zu Tage. Das Bild zeigt Flugkapitän Bode mit Resten der V16 etwa 1981.

Jetzt macht sich die Sandy Air Corp. in Pfaffenhofen/Österreich daran, die Teile zusammen zu tragen und auch weitere zu bergen. Ziel ist es, die Fa 223 V16 wieder auferstehen zu lassen. Dies wäre dann der einzige Hubschrauber Fa 223 weltweit. Der Zustand der geborgenen Teile läßt die schwierige Arbeit ungefähr erahnen, welche die Restaurierungs-Spezialisten noch vor sich haben. Bisher konnte die Cockpitsektion mit der gesamten Steuerungsmechanik, aber ohne Verglasungsaufbau, jedoch mit Bugradfahrwerk ohne Gabel und Rad geborgen werden.

Wolfgang Falch von Sandy Air Corp. stellt fest: „Der Zustand ist schlecht. Es ist jedoch möglich, die Rohrkonstruktion zu begradigen und die Teile wieder beweglich zu machen. Als Kern für einen Neuaufbau ist es eine exzellente Grundlage. Das Cockpit und die weiteren Teile stammen von der V16 DM+ST. Diese Funde sind in der Grafik in Rot eingezeichnet (wir haben zwischenzeitlich etwas mehr an Teilen inklusive Teile des Motors).“

Angeblieh liegt der Knüppel der V16 im Hubschraubermuseum Bückeburg. Ein Kamerad von Flugkapitän Bode soll ihn vor der Sprengung demontiert und mitgenommen haben. Er hat ihn vor einigen Jahren dem Museum zum Geschenk gemacht.“

Wir werden das spannende Projekt weiter verfolgen.

www.sandyair.com

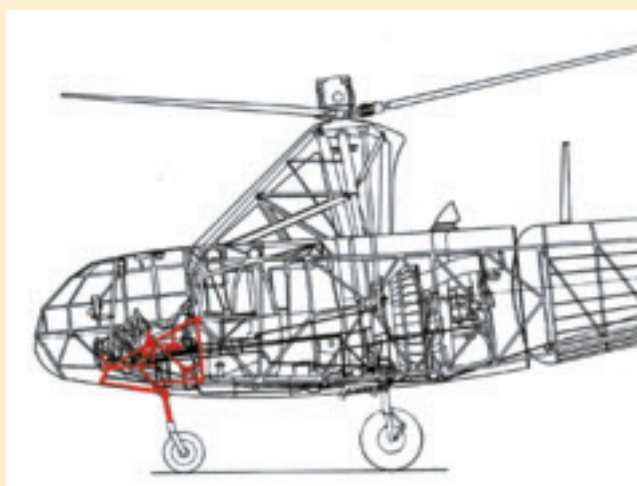


Abbildung: Sandy Air Corp.

mehr in deutscher Hand. Erst nach Eintreffen des entsprechenden Befehls durfte in Gotenhafen-Hexengrund nachgetankt werden und man machte sich mit der S51 auf zum befohlenen Rückflug-Ziel – Werder, westlich von Berlin. Da alle Flugfelder in Reichweite des Hubschraubers schon in sowjetischen Händen waren, ließ Gerstenhauer einen Ersatztank in die hintere Kabine einbauen. Aus diesem Zusatztank pumpten die Mechaniker während des Fluges den Kraftstoff mit einer Handpumpe in den Haupttank des Hubschraubers. So gelang es Leutnant Gerstenhauer am 9. März 1945 mit einem Bogen über die Ostsee im Tiefflug bis nach Swinemünde-Garz zu fliegen, dem nächstgelegenen Flugfeld in deutscher Hand. Die S51 legte dabei etwa 340 km nonstop zurück. Endlich, am 11. März, konnte Gerstenhauer mit den beiden Mechanikern an Bord in Werder landen. Der gesamte Einsatz an der Ostfront hatte die Maschine über eine Flugstrecke von fast 1700 km geführt. Die S51 wurde dann nach einer gründlichen Überprüfung weiter zur Luftwaffen-Erprobungsstelle nach Rechlin verlegt. Von dort gelangte sie schließlich zur Transportstaffel 40.

Der Hubschrauber hat seine Einsatztauglichkeit bewiesen

Obwohl nur elf Hubschrauber der Focke-Achgelis Fa 223 fertig gestellt und geflogen wurden, hat dieser Entwurf doch bewiesen, dass Hubschrauber für alle geplanten Einsatzzwecke zu verwenden

sind. Mit etwa 400 Gesamt-Flugstunden der Fa 223 wurde erstaunliches geleistet und die Sieger zeigten sich dementsprechend tief beeindruckt. Der Entwurf mit zwei Rotoren an langen Auslegern hat sich dagegen nicht bewährt und ist so auch später nicht von anderen Herstellern verwendet worden. Dies mag entscheidend dafür gewesen sein, dass es nach dem Krieg zu keiner Serienproduktion des eigentlich schon fertigen Hubschraubers bei den Siegermächten gekommen ist. Die technischen Details, vor allem der Blattsteuerung und die von den Piloten auch unter Einsatzbedingungen erworbenen Erfahrungen, waren wertvolles Startkapital für die zukünftige Hubschraubergeneration. Mit fast 10 000 km gesamter Überlandflugstrecke hat die Fa 223 jeden Zweifel ausgeräumt, ob Hubschrauber für den Transport von Personen und Lasten einsetzbar sind.

Erprobung bei den Siegern

Den sowjetischen Truppen fielen mit der Eroberung des Flughafens Tempelhof auch die in der Halle 6 untergebrachten Weser-Flugzeugwerke mit der Fa-223-Produktion in die Hände. Es sieht so aus als hätten sie 17 fast fertige Hubschrauber und etliche Maschinen in verschiedenen Bauzuständen erbeutet. Drei Maschinen wurden unter sowjetischer Aufsicht flugfertig aufgerüstet. Eine Maschine davon ging in die Sowjetunion zur Erprobung.



Der erste Hubschrauber in der Tschechoslowakei, die VR-3 Nr. 1 bei einer Vorführung 1948. Beachte die Rümpfe von Me 262 und eine Arado 96 im Hintergrund.

Rechts: Professor Heinrich Focke nach dem Krieg. Sein Weg führte ihn über Frankreich, England, die Niederlande, Brasilien wieder nach Deutschland. Er starb 1979.

Nachdem die Amerikaner die V14 bei den ersten Versuchsflügen noch mit deutschen Kennzeichen flogen, wurden später aus Sicherheitsgründen weiße US-Sterne angebracht. So flog die Maschine dann als erster Hubschrauber über den Ärmelkanal.

Die beiden übrigen Fa 223 wurden den Tschechen überstellt. In den Avia-Werken nahe Prag wurden diese als VR-3 bezeichnet und untersucht. Am 12. März 1948 unternahm die erste Maschine VR-3 Nr. 1 ihren ersten Flug. Um welche Werknummer nach deutscher Zählung es sich dabei handelte, ist nicht bekannt. Nach einigen Probeflügen erfolgten etliche Vorführungsflüge vor ausländischen Delegationen. Offenbar beabsichtigte man bei Interesse die VR-3 in Serie zu bauen. Die VR-3 Nr. 1 wurde dann von der eigenen Polizei übernommen, ausländische Bestellungen sind also nicht eingegangen. Die Nr. 2, welche später die Erprobung aufnahm, stürzte 1949 ab. Im gleichen Jahr verunglückte auch die erste VR-3, beide Maschinen wurden verschrottet. Somit befand sich Ende 1949 in der Tschechoslowakei keine Fa 223 mehr.

Die Amerikaner hatten schon viel früher Genaues über die Fa 223 erfahren, sie eroberten in Frankreich die Lizenz-Fertigungsstätte von Jean Bréguet mit den entsprechenden Unterlagen. Bei Kriegsende übergaben ihnen zwei Piloten der TSt 40 die beiden flugfähigen Fa 223 in Ainring. Von dort wurden die Maschinen von den beiden ehemaligen Luftwaffen-Piloten am 11. Mai nach München-Riem überführt. Dort blieben sie nicht lange, es ging am 13. Mai weiter nach Nellingen bei Stuttgart. Dort flogen die Hubschrauber, jetzt mit amerikanischen Hoheitsabzeichen, für amerikanische Besucher Vorführungen. Am 23. Mai schließlich ging es weiter nach Kassel. Beim Flug dorthin musste die S51 nach einem Knall im rechten Rotorkopf notgelandet werden.



Zwei Fotos: Sammlung Uwe W. Jack

Flugunfähig, entschied man die Maschine zu zerlegen und in die USA zu senden. Dort wurde die S51 wieder zusammengebaut und gründlich untersucht. Die V14 sollte als Ganzes per Schiff in die USA reisen. Dazu war eine Überführung nach Cherbourg notwendig. Mit einer amerikanischen Wache an Bord machte sich am 15. Juni 1945 Pilot Gerstenhauer und ein deutscher Mechaniker auf den Weg nach Frankreich. In Cherbourg angekommen, befahl man der Besatzung, wieder nach Frankfurt am Main zurück zu fliegen. Vermutlich erwies sich der Hubschrauber als zu groß für eine Verladung an Bord des Transportschiffes. Beim Zwischenstopp nahe Paris erfuhren sie, dass die V14 an die Briten abgegeben werden sollte. Doch das zog sich hin. Einige Vorführungsflüge für ranghohe Besucher folgten, bis am 6. September Gerstenhauer mit der Fa 223 V14 als erstem Hubschrauber den Ärmelkanal überflog. Die Maschine wurde zur Erprobungsstelle der Alliierten nach Beaulieu in Südengland gebracht. Am 21. September erfolgte der erste Einweisungsflug für einen britischen Piloten. Doch schon am 3. Oktober 1945 wurde die V14 bei einem Flug Gerstenhauers mit einem britischen Begleiter nach Kupplungsbruch beim Absturz zerstört. Beide Insassen blieben zum Glück unverletzt.

Die Franzosen holten sich aus Ochsenhausen noch Zeichnungssätze der Fa 223, um damit ihre eigene Hubschrauber-Entwicklung voran zu bringen. Man war erfolgreich und konnte Professor Heinrich Focke mit seinen engsten Mitarbeitern zu einer Zusammenarbeit bewegen. Im Juni 1947 verschlechterten sich diese deutsch-französischen Beziehungen jedoch so, dass Focke und sein Team Frankreich verließen. In Frankreich warf man den Deutschen vor, ihr Wissen einem englischen Hersteller verkaufen zu wollen. Als SE 3000 bezeichnet flog der französische Focke-Achgelis-Nachfolger am 23. Oktober 1948 erstmals. Dabei wurden auch viele originale Teile der Fa 223 verwendet. Ein zweiter Prototyp nahm noch die Erprobung auf. Technische Mängel führten jedoch dazu, dass die öffentlichen Bestellungen storniert und die Entwicklung ganz eingestellt wurde. Jedoch konnten aus dem Projekt wertvolle Erkenntnisse über den Entwurf, Bau und Betrieb von Hubschraubern gewonnen werden.

Fortsetzung im nächsten Heft mit der technischen Beschreibung der Fa 223.

Dem Hubschrauber-Museum in Bückeburg sei für die uneigennützige Hilfestellung gedankt: www.hubschraubermuseum.de. Alle Zitate von Carl Bode nach: von Gersdorff/Knobling „Hubschrauber und Tragschrauber“.



Auflistung der gefertigten oder im Bau befindlichen Focke-Achgelis Fa 223

	Kennzeichen	Werknummer	Erstflug	Bemerkung
Fa 223 V1	D-OCEB	22300001	8. März 1940	Absturz 5. Februar 1941, Begleiter getötet
Fa 223 V2	D-OGAW	22300002	20. April	zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V3	D-OFAG	22300003	21. September 1940	
Fa 223 V4		22300004		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V5		22300005		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V6		22300006		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V7		22300007		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V8		22300008		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V9		22300009		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V10		22300010		Im Bau zerstört bei Bombenangriff am 3. Juni 1942
Fa 223 V11	DM+SO	22300011	5. Februar 1943	Notlandung 20. März 1943 südlich Berlin. Zerstört bei Bergeversuch für Do 217 am 5. Mai 1944.
Fa 223 V12	DM+SP	22300012	2. April 1943	Absturz 4. Dezember 1943, bei Chamonix, beide Insassen getötet
Fa 223 V13	DM+SQ	22300013	14. September 1943	Mit Höhenmotor BMW 323 Y-1. Zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944.
Fa 223 V14	DM+SR	22300014	19. August 1943	Mit Höhenmotor BMW 323 Y-1. US-Truppen übergeben, dann nach England. Erste Kanalüberquerung eines Hubschraubers. Zerstört 3. Oktober 1945 in England.
Fa 223 V15	DM+SS	22300015	21. Oktober 1943	Mit Höhenmotor BMW 323 Y-1. Zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944.
Fa 223 V16	DM+ST	22300016	11. April 1944	Vom Piloten Carl Bode am 26. April 1945 bei Mittenwald zerstört und teilweise vergraben.
Fa 223 V17	DM+SU	22300017	28. März 1944	Zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V18		22300018		Kurz vor dem Erstflug zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V19		22300019		Kurz vor der Fertigstellung zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V20		22300020		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V21		22300021		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V22		22300022		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V23		22300023		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V24		22300024		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V25		22300025		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V26		22300026		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V27		22300027		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V28		22300028		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V29		22300029		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V30		22300030		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V31		22300031		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V32		22300032		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V33		22300033		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V34		22300034		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V35		22300035		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V36		22300036		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V37		22300037		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V38		22300038		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V39		22300039		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V40		22300040		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V41		22300041		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V42		22300042		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V43		22300043		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V44		22300044		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V45		22300045		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V46		22300046		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V47		22300047		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V48		22300048		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V49		22300049		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 V50		22300050		Im Bau zerstört in Laupheim bei Bombenangriff am 19. Juli 1944
Fa 223 E-0 S51	GW+PA	22300051	6. Februar 1945	1. Serienmaschine der Weser-Flugzeugbau Tempelhof. Eingesetzt in der Transportstaffel 40. US-Truppen übergeben und zerlegt in die USA verbracht.
Fa 223 E-0 S52		22300052		Abholbereit am 20. April 1945 in Tempelhof, fiel in sowjetische Hände, dort erprobt.
Fa 223 E-0 S53		22300053		Abholbereit am 20. April 1945 in Tempelhof, fiel in sowjetische Hände, dort erprobt.
Fa 223 E-0 S54		22300054		Abholbereit am 20. April 1945 in Tempelhof, fiel in sowjetische Hände, dort erprobt.
Fa 223 E-0 S55		22300055		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S56		22300056		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S57		22300057		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S58		22300058		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S59		22300059		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S60		22300060		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S61		22300061		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S62		22300062		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S63		22300063		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S64		22300064		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S65		22300065		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S66		22300066		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S67		22300067		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S68		22300068		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.
Fa 223 E-0 S69		22300069		Gebaut April 1945 in Tempelhof, vermutlich nie geflogen. Fiel am 26. April in sowjetische Hände.