A3995-Negative Reproduktion

A3995-001

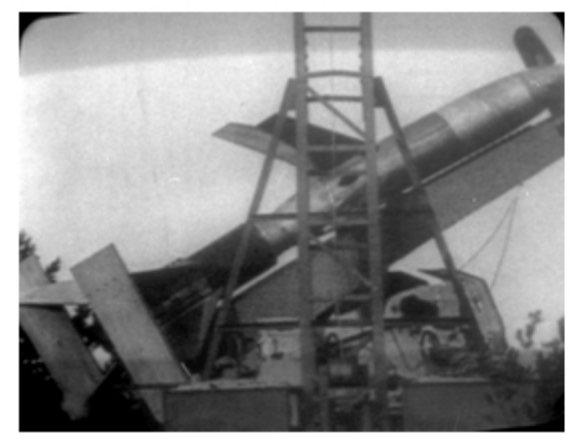
A3995-002

A3995-003

A3995-004

A3995-005

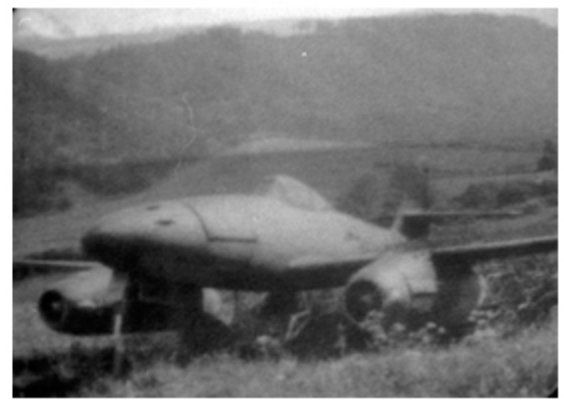
A3995-006



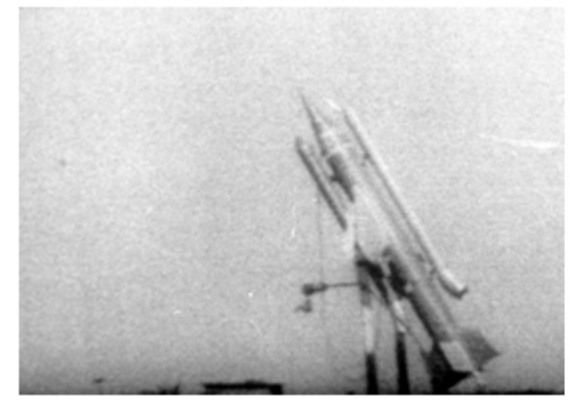
A3995-007

A3995-008

A3995-009

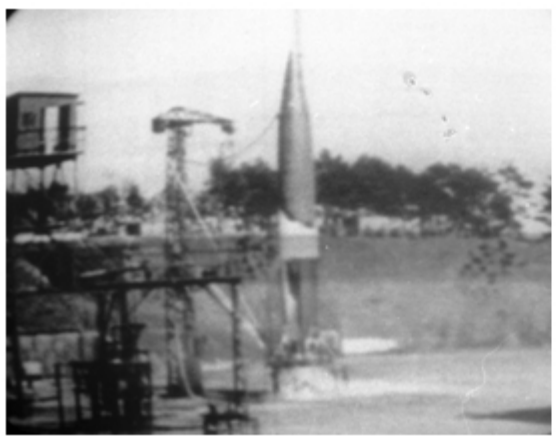


A3995-010

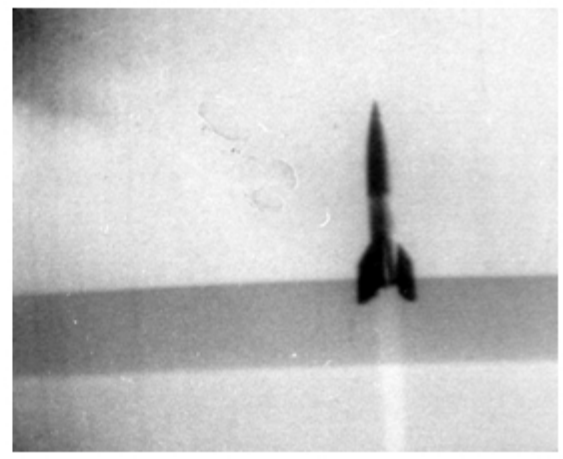


A3995-011

A3995-012



A3995-013



A3995-014

A3995-015

A3995-016

Copyright Deutsches Wehrkundearchiv

A3995-017

A3995-018

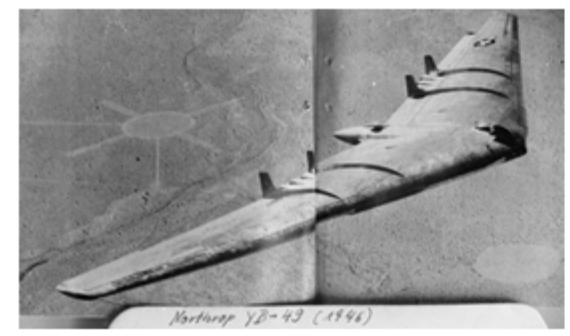
A3995-019

A3995-020

Testpilot Hans Dieterle flog die noch heute unerreichte Propellermaschine vor 33 Jahren als erster. Die Maschine hatte sogar einen Schleudersitz, was damals eine Seltenheit war. Stieg der Pilot aus, wurde der hintere Motor abgesprengt.

A3995-021

A3995-022



A3995-023

„Phantom"-Pilot Langer (r.): „Den Versuchungen widerstehen . . .

A3995-024

A3995-025

A3995-026

A3995-027

A3995-028

A3995-029

A3995-030

Luftfahrt

Eine Wunderwaffe, die Hitler nicht haben wollte

Die Dornier 335, das schnellste Propeller-
flugzeug der Welt, ist wieder in Deutschland

Nur 40 Maschinen des Typs Dornier 335 wurden im Zweiten Weltkrieg gebaut. Die beiden Daimler-Benz-Motoren, in der Schnauze und im Schwanz eingebaut, hatten je 1800 PS und brachten das Superflugzeug in nur drei Minuten auf 2000 Meter Höhe.

Testpilot Hans Dieterle flog die noch heute unerreichte Propellermaschine vor 33 Jahren als erster. Die Maschine hatte sogar einen Schleudersitz, was damals eine Seltenheit war. Stieg der Pilot aus, wurde der hintere Motor abgesprengt.

Die sind verrückt!" Mit dieser Beurteilung verwarf das Reichsluftfahrtministerium im Jahre 1937 den Entwurf des Flugzeugkonstrukteurs Professor Claude Dornier für das schnellste Propellerflugzeug der Welt. Der pfiffige Dornier wollte seine Maschine auf unkonventionelle Art und Weise durch die Luft jagen: Ein Propeller saßig vorn, der zweite hinten am Flugzeugrumpf von je einem Motor angetrieben werden! Dadurch konnte das Flächenprofil aerodynamisch günstig gehalten werden, weil die sonst bei zweimotorigen Flugzeugen in den Flächen eingebauten Motoren einen erheblichen Luftwiderstand verursachen. Das mochten die Herren im Ministerium nicht begreifen.

„Erst als die Engländer mit ihren superschnellen Mosquitos am Himmel über Deutschland auftauchten, durfte Dornier die ausgesprochenen zweimotorige Do 335 bauen", erinnert sich der ehemalige Testpilot Hans Dieterle, der als erster das „Wunderflugzeug" flog.

„Die Maschine war phantastisch", schwärmt Flugkapitän Dieterle heute noch. „Sie war den übrigen Konstruktionen sowieso weit überlegen."

Jetzt, fast 33 Jahre nach dem Erstflug, konnte sich Dieterle in Oberpfaffenhofen noch einmal in das Cockpit setzen. „Für „seine" Maschine gab es zum zweitenmal ein feierliches „Rollout", den Startschuß für Flugversuche. 1945 nahmen die Amerikaner die Do 335 als Beutestück mit in die USA, wo es vom Testpiloten der US-Navy nachgeprüft wurde, bis es als Dokument excentrischer Flugzeugbaukunst im Freigelände des National Air Museum in Washington einen Platz erhielt.

Aber im Gegensatz zu den anderen Museumsstücken, ging die „Dornier" noch einmal in die Luft. Allerdings nicht durch eigene Kraft. Im Bauch eines Fracht-Jumbos flog die Do 335 wieder über den Atlantik zurück nach Deutschland. In Oberpfaffenhofen wurde sie dann wieder „aufgemöbelt". „Sie könnte sogar fliegen", sagt Flugzeugingenieur Bontrock.

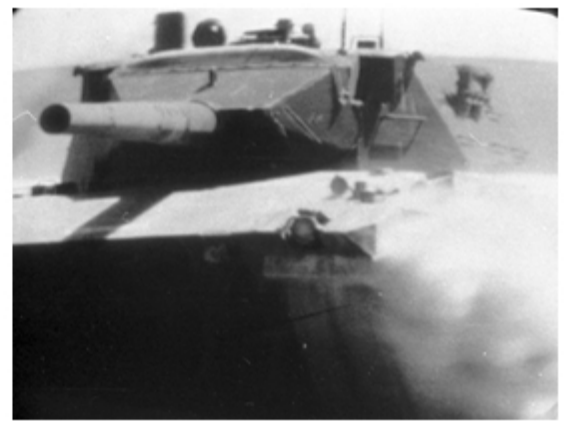
Aber die Amerikaner stellten an die Herausgabe dieses deutschen Beute von einer eine Bedingung. „Fliegen darf sie nicht!" So wird die „Wunderwaffe", die Hitler nicht wollte, abermals ins Museum kommen. Im Münchner Deutschen Museum ist für das schnellste Propellerflugzeug der Welt schon ein Platz vorbereitet. *Uwe Knoll*

A3995-031

A3995-032

Copyright Deutsches Wehrkundearchiv

A3995-033



A3995-034

A3995-035

Copyright Deutsches Wehrkundearchiv