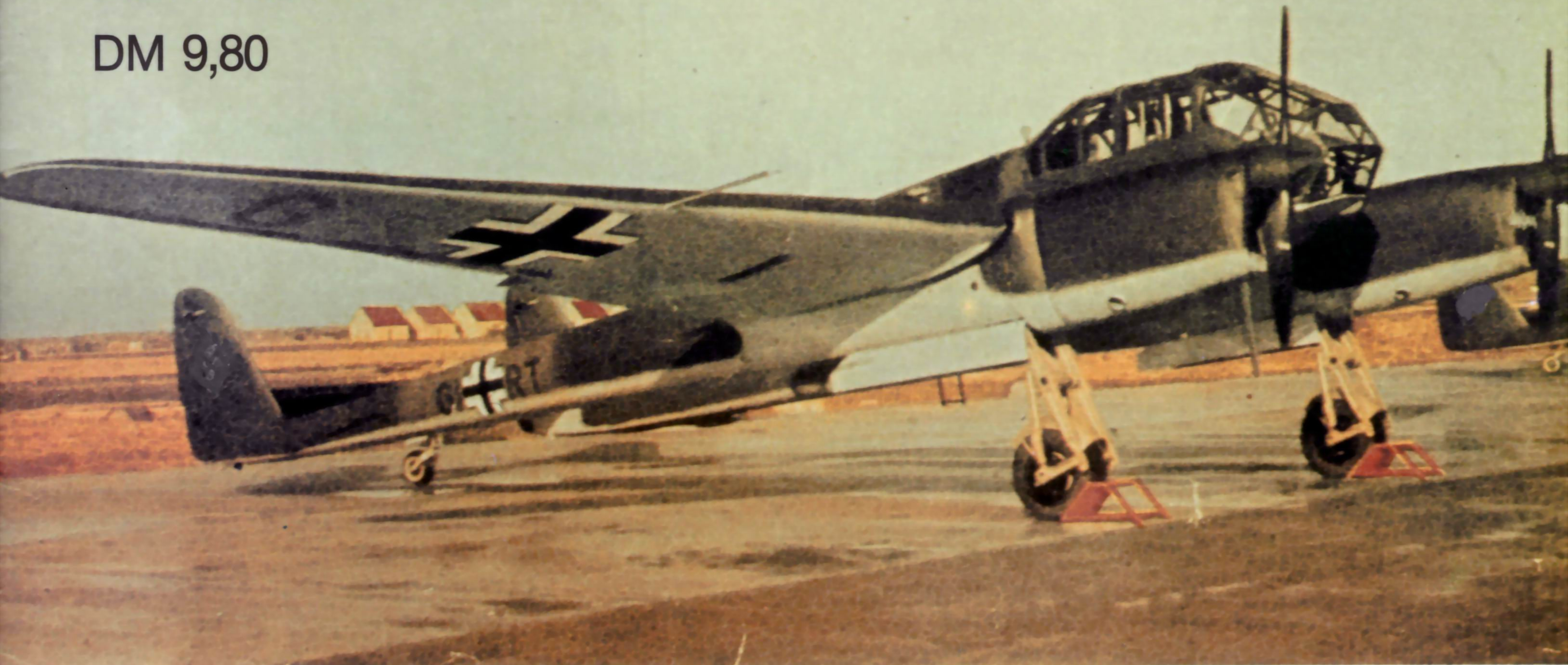


DEUTSCHE NAHAUFKLÄRER 1930-1945

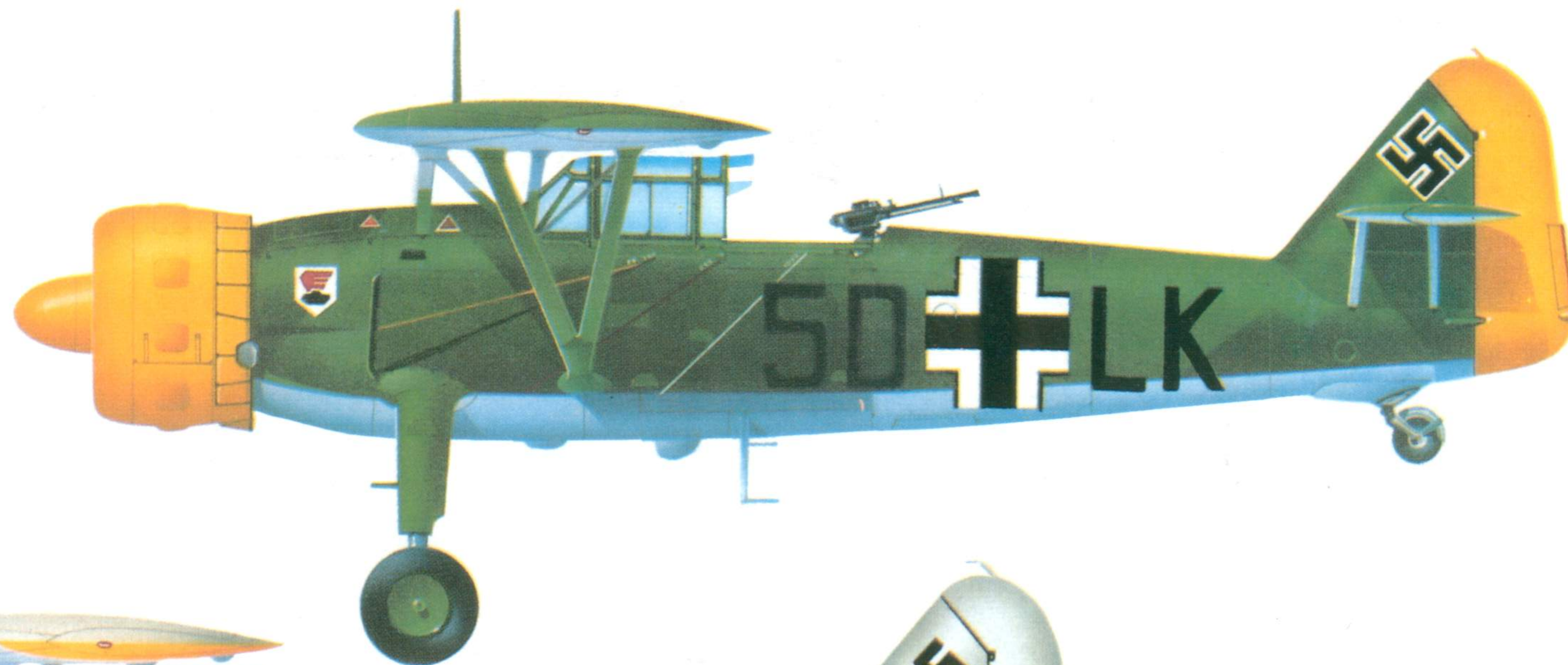
Band 115

DM 9,80



PODZUN-PALLAS-VERLAG - 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

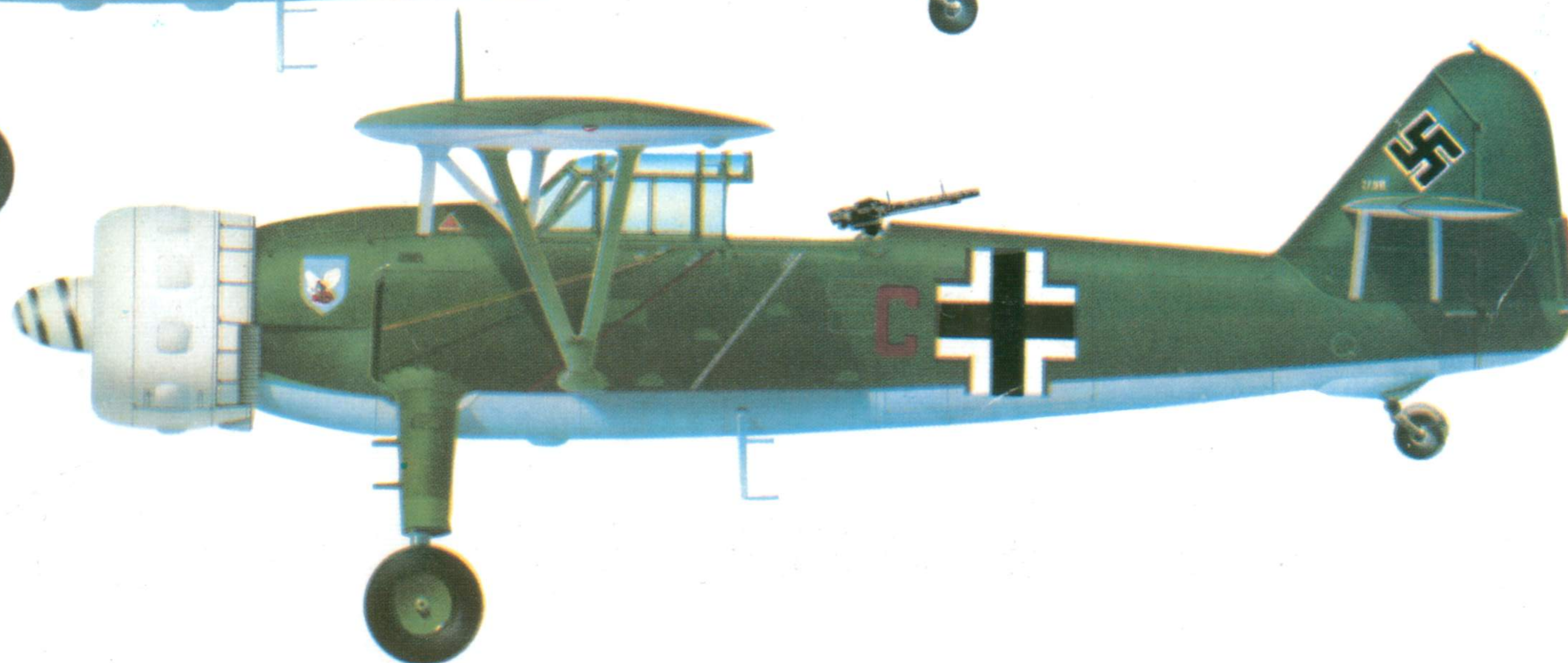
Rechts:
Eine Hs 126 A-1 von der
2.(H)/31 in Griechenland –
April 1941



Links:
Eine Hs 126 B-1 mit Wintertarn-
anstrich von der 3.(H) 21 an der
Don-Front – Januar 1943



Rechts:
Eine Hs 126, die den ganzen
Krieg über im Einsatz war,
hier im April 1945 bei der
2./NAGr. 12





Eine Henschel Hs 126 beim Überführungsflug im Westen



Verkaufspreis 9,80 DM / 78,— öS / 9.80 sfr

DEUTSCHE NAHAUFKLÄRER

1930-1945

TITELSEITE:

Eine Focke Wulf Fw 189 (GI+RT) auf dem
Werkplatz

Manfred Griehl
Joachim Dressel

Band 115

DM 9,80

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtdredaktion Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0358-2

QUELENNACHWEIS

- Archiv Forschungsgruppe Luftfahrtgeschichte e. V.
- Bundesarchiv/Militärarchiv
- Sammlung Dabrowski
- Deutsches Museum München
- Heinkel-Archiv
- Henschel-Archiv
- Sammlung Lutz jr.
- Messerschmitt-Bölkow-Blohm-Archiv
- Sammlung Selinger
- Sammlung Radinger
- Archiv Verfasser

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 314
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 + 3160
Telex: 415961 - Telefax: 06031/62969

Alleinvertrieb für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
Niederalm 300
5081 Salzburg-Anif
Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Österreich: 78,- Schilling; Schweiz: 9,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1989
PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 Friedberg 3

BILDNACHWEIS

- Dabrowski
- Deutsches Museum München
- Fröhlich
- Heinkel-Archiv
- Henschel-Archiv
- Heck
- Kössler

- Lutz
- Monogram Archiv
- Petrick
- Radinger
- Ruhland
- Rommel
- Selinger
- Tetzner
- Archiv Verfasser



Für die Abnahme bereitgestellte Hs 126 A-1. Die Maschine im Vordergrund hatte das Funkrufkennzeichen HS+II und die Werknummer 3048.

Deutsche Nahaufklärer 1930 bis 1945

Die eigene Luftaufklärung hatte von je her die Aufgabe, der Führung präzise Angaben über das Gelände, den Aufmarsch sowie Kräfteverteilung des Gegners zu liefern.

Darüber hinaus sollte das unmittelbare feindliche Hinterland aufgeklärt und überwacht werden, um frühzeitig Daten über vormarschierende oder zurückgehende Truppen zu erhalten.

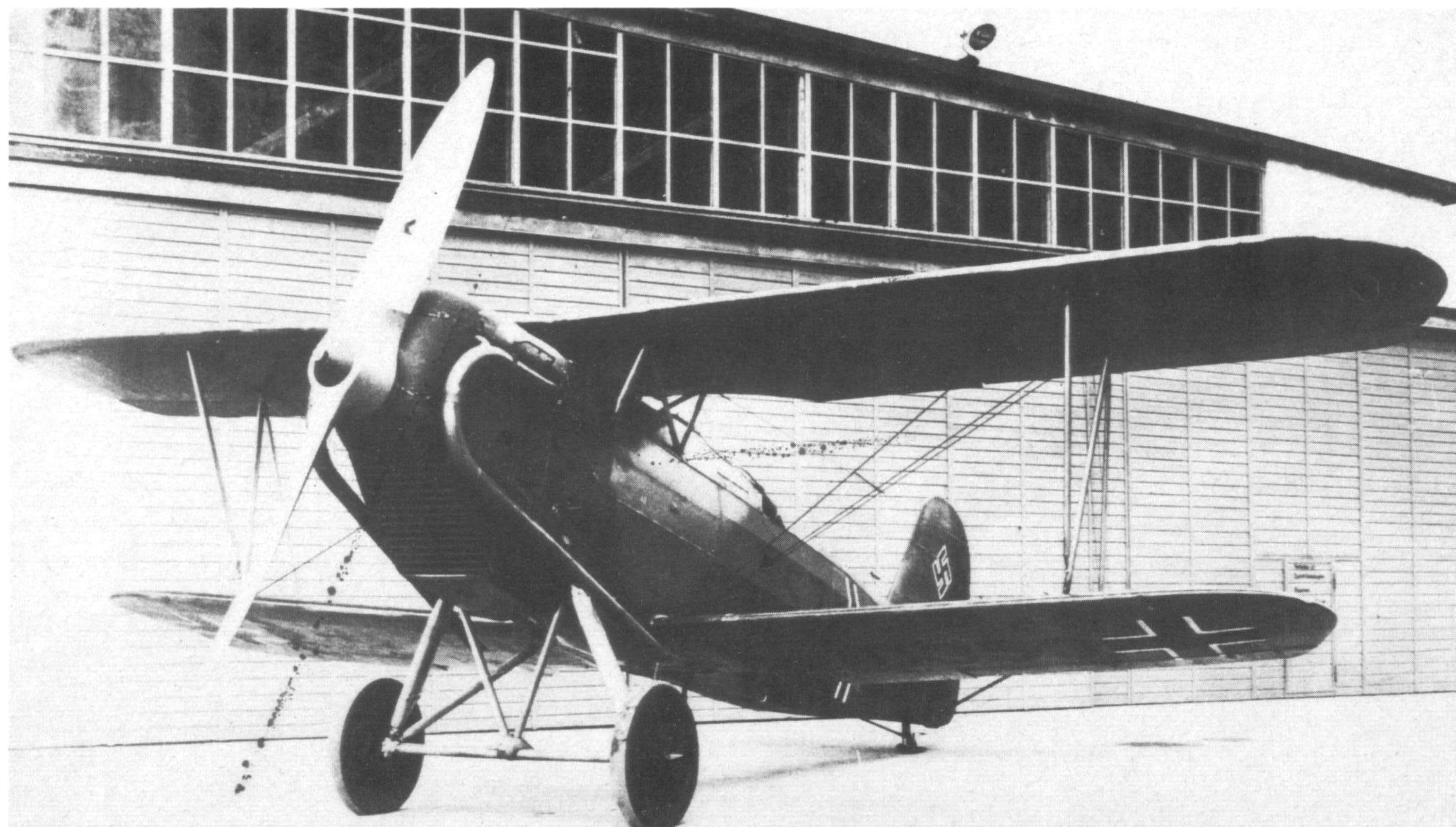
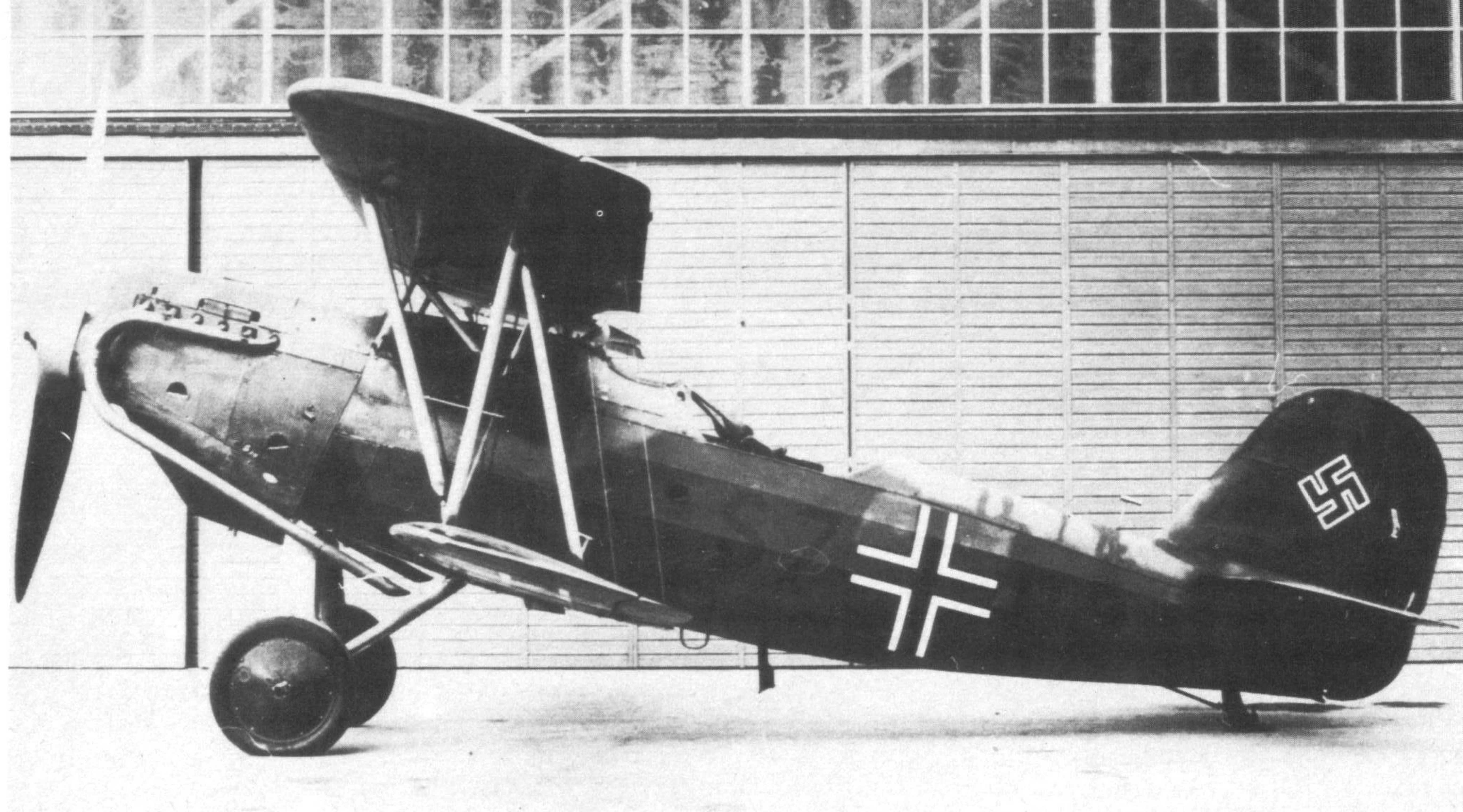
Anfänglich wurde die operative Aufklärung den Heeresgruppen und Armeen zugewiesen. Schließlich ging die Oberste Führung dazu über, auch den Panzerverbänden je zwölf Fernaufklärer beizugeben. Für die operative und taktische Aufklärungsarbeit auf dem Gefechtsfeld erhielten die Korps und Panzerdivisionen jeweils drei Verbindungsflugzeuge und eine aus zwölf Heeresaufklärern bestehende H-Staffel.

Anfang des Krieges trugen die "Heeresaufklärer" (hier fanden sich gleichzeitig Fern- und Nahaufklärer) zweistellige Ziffern. Beispielsweise bedeutete die Bezeichnung Aufklärungsgruppe 21: Zweite Aufklärungsgruppe (H) im Bereich der Luftflotte (Lfl.) 1. Die den deutschen Panzerdivisionen unterstellten Heeresaufklärer-Staffeln trugen zusätzlich die Bezeichnung "Pz".

Diese Planungen mußten bereits 1941 den Gegebenheiten der Flugzeugproduktion ange-

Rechts:

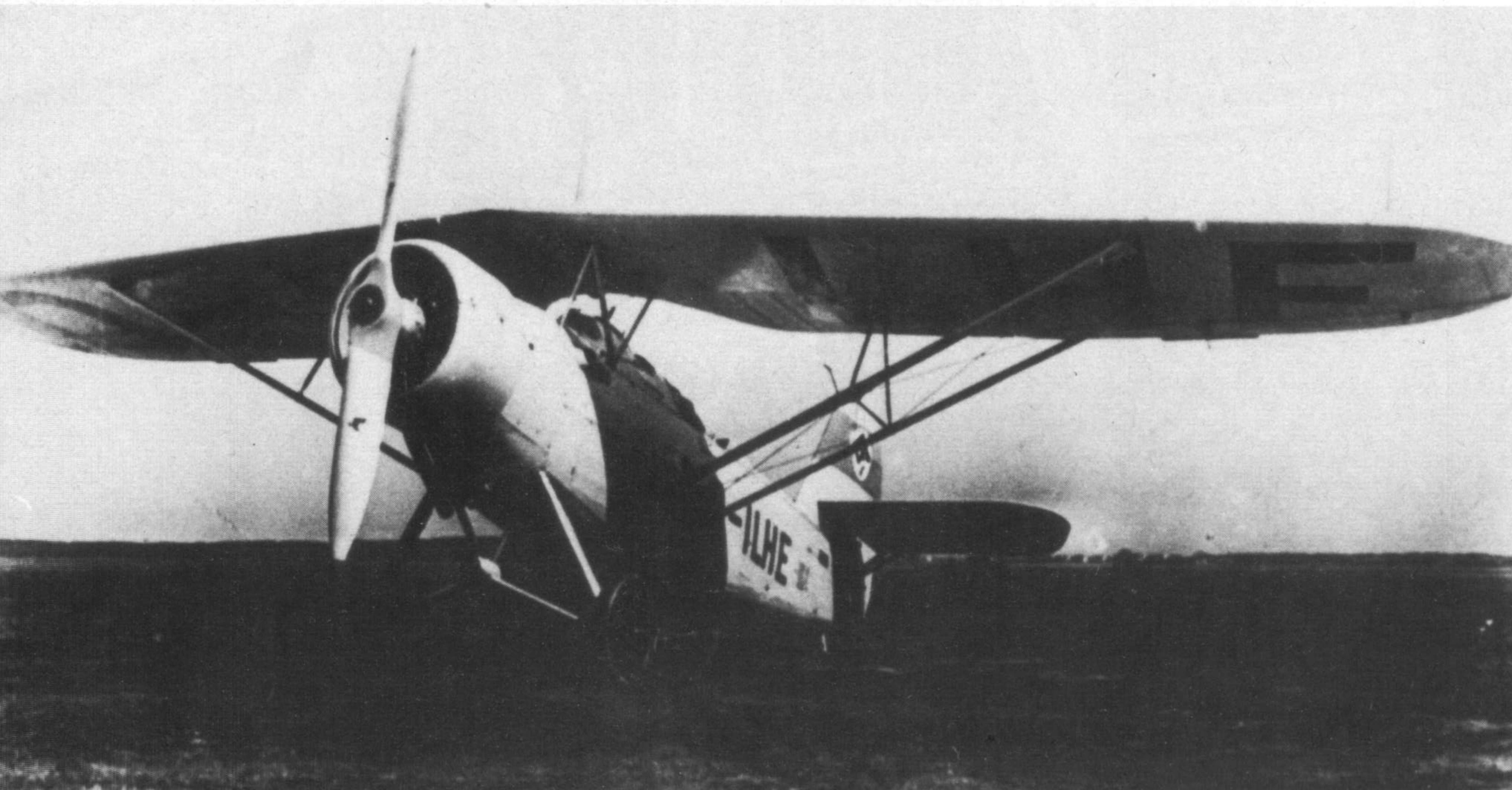
Die 1932 von den Heinkel-Werken gebaute He 45 wurde der erste Nahaufklärer der deutschen Luftwaffe. Während des Krieges setzte man die Maschinen vorwiegend als Schulflugzeuge ein.





Oben: Anfang 1933 entwarf die Firma Heinkel den Artilleriebeobachter und Nahaufklärer He 46.

Unten: Die He 46 D-08 mit der Kennung D-ILHE war der Prototyp für die E-Serie und als Triebwerks- und Luftschraubenerprobungsträger eingesetzt.



paßt werden. Anstatt aus zwölf Flugzeugen, bestanden die Aufklärungseinheiten meist nur noch aus sechs und weniger Nahaufklärern. Die einzelnen Panzergruppen, Armeen und Heeresgruppen erhielten Aufklärungseinheiten unter dem Befehl der Kommandeure der Luftwaffe (Koluft). Bei den Panzerkorps wurden ab 1940/41 die Gruppenführer der Flieger (Grüfl.) beigegeben und mit der taktischen Aufklärung auf dem Gefechtsfeld und Hinterland betraut.

Bereits Anfang 1942 wurden Koluft- und Grüfl-Stäbe wieder aufgelöst und die unterstellten F- und H-Einheiten in Nah- und Fernaufklärungsgruppen (NAG und FAG) zusammengefaßt. Die Nahaufklärer arbeiteten mit den Panzerdivisionen und -korps weiterhin eng zusammen, die Fernaufklärungsstaffeln erhielten ihre Anweisungen direkt von den ihnen vorgesetzten Luftwaffen-Dienststellen. Die Aufklärungsergebnisse wurden dann über den Luftwaffendienstweg an das Heer weitergegeben.

Die Überlegenheit der gegnerischen Kräfte bedingte etwa ab Sommer 1943 die Umrüstung der meisten Aufklärungsstaffeln (H) von der He 46 und Hs 126 auf die Bf 109 G-8 sowie in weit geringerem Maße auf die Fw 190 A-1 bis A-5/U4. Gleichzeitig wurden die Einsitzer-Staffeln in NAG-Gruppen zusammengefaßt, um die Logistik zu erleichtern. Die mit der Bf 109 ausgerüsteten Einheiten erhielten zu- meist die Nummern 1. bis 3./NAG, die noch vorhandenen mehrsitzigen Hs 126 oder Fw 189 verwendenden Staffeln die zweistelligen Nummern (beispielsweise 11.(H)12).

Außer den bislang genannten Flugzeugtypen fanden sich bei der H-Staffel zeitweise auch Do 17 F, P und M, ferner gab es einige mit der Ju 88 D ausgerüstete Einheiten, die im Laufe der Zeit jedoch zu reinrassigen F-Gruppen wurden.

HEINKEL HE 45 und 46

1930 erteilte das Reichsverkehrsministerium einen geheimen Auftrag für die getarnte Entwicklung von zwei "Militärflugzeugen", der He 45, einem Doppeldecker, sowie der He 46, dem späteren Hochdecker.

Beide Flugzeuge wurden 1932 erfolgreich erprobt, wobei der "Verkehrsfliegerschule Schleißheim" (DVS) besondere Bedeutung zukam. 1936 gehörte die He 45 zu den wichtigsten Militärflugzeugen. Außer bei den Heeresaufklärern waren die Maschinen auch bei den Fernaufklärern und verschiedenen Flugschulen anzutreffen. Zur Erprobung des DB 600 erhielten die Daimler-Benz-Werke vier He 45: D-ITIN, D-ITZA, D-IVAZ und D-IZEO.

Während des Spanischen Bürgerkrieges flogen einige He 45 im November 1936 zusammen mit der He 70 F-2 bei der Aufklärungsgruppe A/88 erste Einsätze.

Links unten:

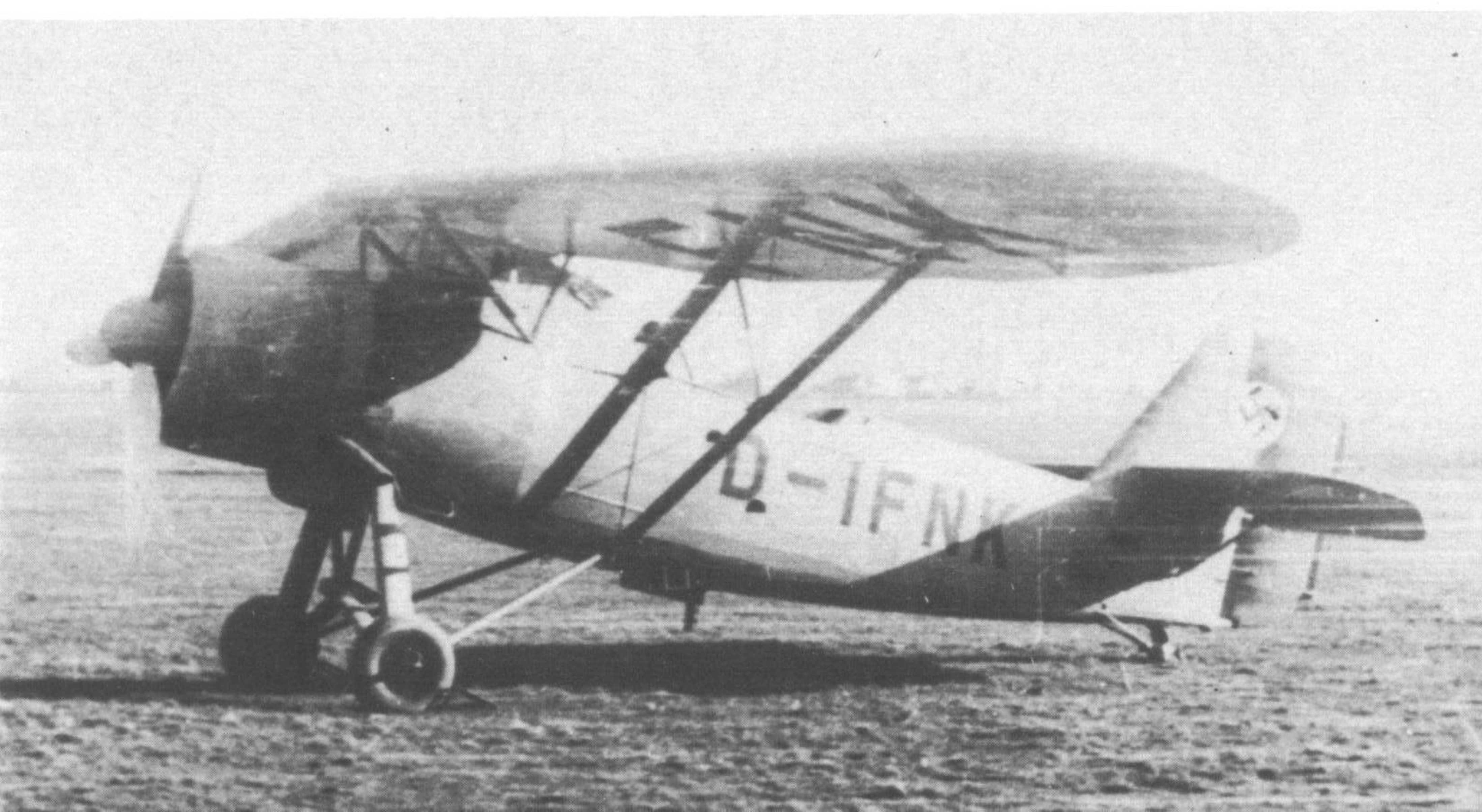
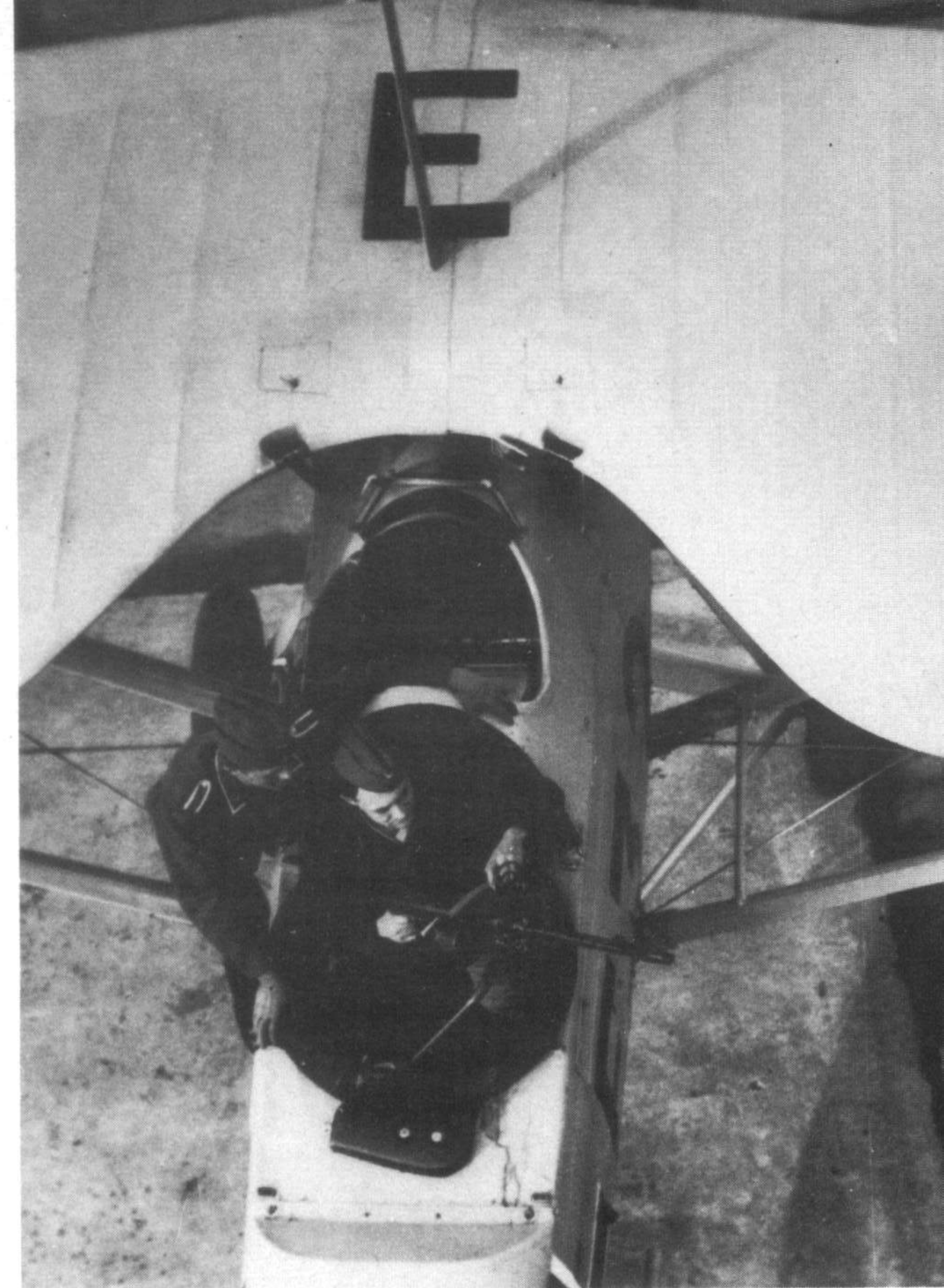
Auch die D-IFNK tat ihren Dienst als Erprobungsträger. Hier ist das Flugzeug mit einer dreiflügeligen, verstellbaren Metall-Luftschraube ausgerüstet.

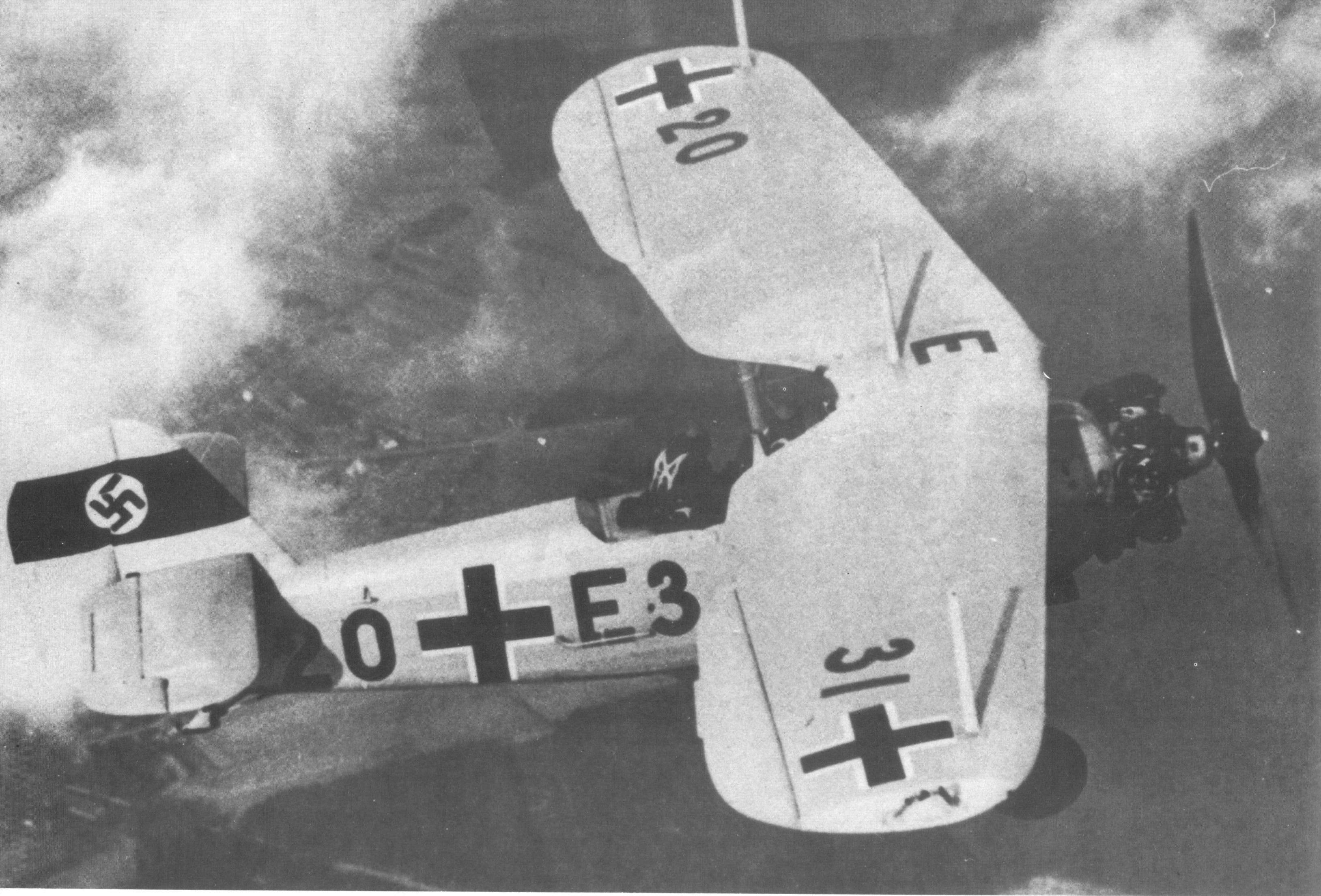
Rechts:

Einbau des MG 15 in die Drehringlafette D-30. Der Munitionsvorrat betrug 500 Schuß. Das Maschinengewehr stellte die einzige Bewaffnung der He 46 dar und wurde vom Beobachter bedient.

Unten rechts:

Heinkel He 46 D-1 beim Start. Das Flugzeug war mit einem BMW Bramo 322-Triebwerk ausgerüstet. Als Funkausrüstung besaß die Maschine eine Lorenz FT-Anlage.



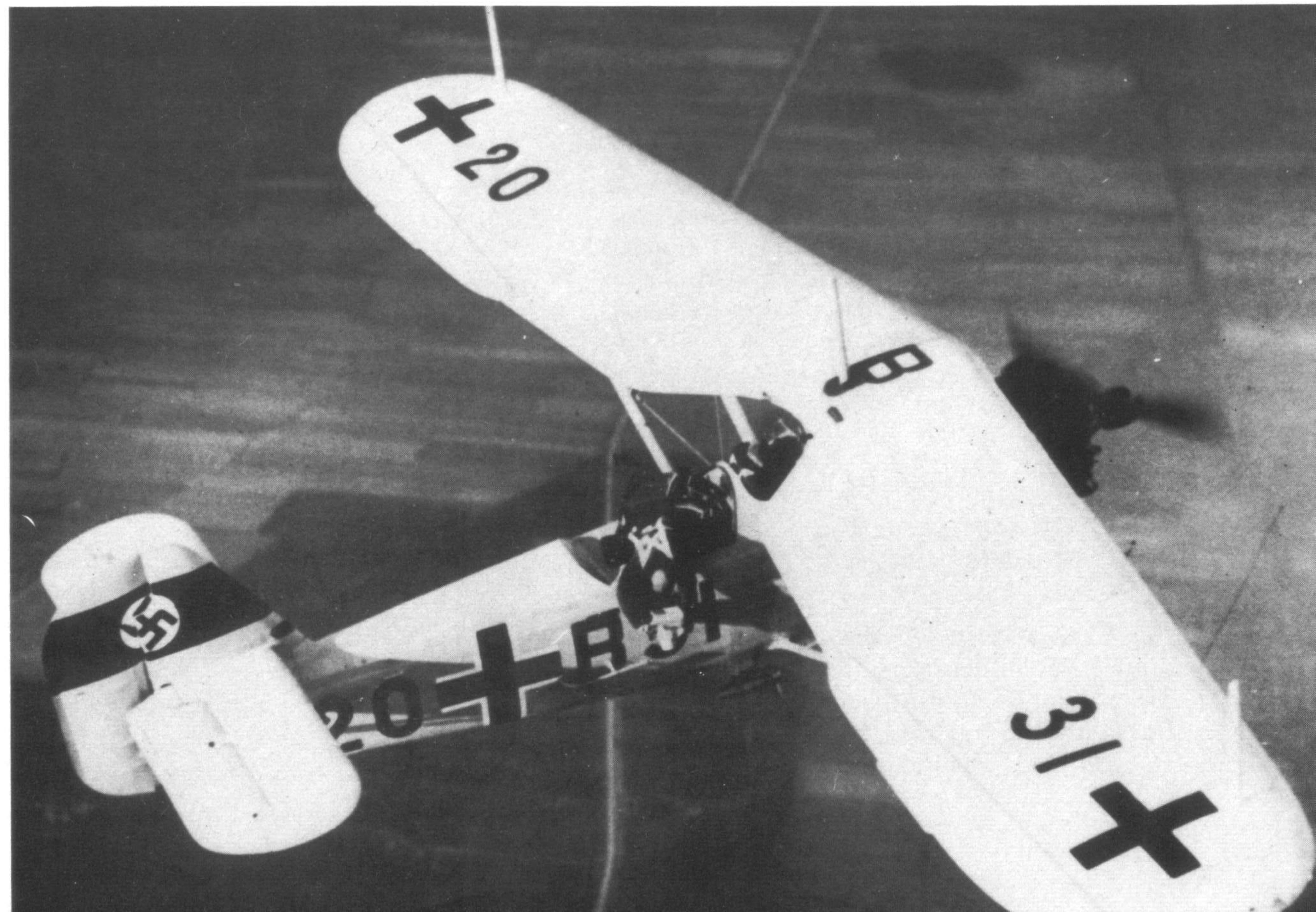


Bei der deutschen Luftwaffe gehörte die He 45 zur Erstausrüstung von fünf Fern- sowie sechs Nahaufklärungsgruppen. Hiervon verfügten die Nahaufklärungsgruppen (H) 111, 112, 113, 114, 115 und 212 über je drei Staffeln mit der He 46 sowie jeweils eine Staffel mit der He 45.

Am 31. 8. 1939 wurden die He 45 den Schulverbänden zugewiesen und hauptsächlich bei den C-Schulen weiterverwendet. Einige He 45 kamen zunächst bei den "Störkampfstaffeln", später bei den "Nachtkampfstaffeln" im Osten zum Einsatz.



Linke und rechte Seite:
Flugaufnahmen der He 46 D-1/R3 (E). Das (E) stand für Einheitsrüstsatz, der ab 1939 zur Anwendung kam.



Von der He 45 gab es folgende Baureihen:

- He 45a Schulflugzeug für die DVS mit BMS VI-Motor
- He 45b Aufklärer und leichter Bomber (200 kg Bombenlast, 1 MG 17; teilweise: DB 600)
- He 45c Lizenzausführung bei Gotha (sonst He 45b)
- He 45d Lizenzausführung der Bayerischen Flugzeugwerke und Focke-Wulf (sonst He 45b)

Von diesen Ausführungen produzierte:

Heinkel:	69
Bayer. Flugzeugwerke:	156
Focke-Wulf:	219
Gotha Flugzeugwerke:	68

Die He 46 wurde zunächst ebenfalls als Doppeldecker geplant. Als Versuchsmuster dienten die He 46a und b, von denen der erste Prototyp eine Zweiblatt-, der zweite später eine Vierblatt-Luftschraube erhielt. Sofort nach der Erprobung wurde das Muster als Nahaufklärer für die Serienproduktion zugelassen. Anfang der Dreißiger Jahre folgte die mit einem SAM 22B ausgerüstete Ausführung He 46c. Nach Herstellung von drei Versuchflugzeugen wurden bis zum 30. 9. 1935 insgesamt 278 He 46 hergestellt. Anschließend kam es nach knapp 200 bei Heinkel selbst produzierten He 46 zur Lizenzfertigung bei vier Firmen:

Siebel:	159
MIAG:	83
Fieseler:	12
Gotha:	24

Als Export-Versionen entstanden außerdem die He 46e in den Versionen He 46eBu (Bulgarien) und He 46eUn (Ungarn).

Im Jahre 1937 gab es He 46 C-Maschinen in 18 von 24 Nahaufklärungsstaffeln, im Sep-

tember 1939 waren es immerhin noch fünf. Wie bei der He 45 kam die Masse der Maschinen wenig später zu den Fliegerschulen sowie zu verschiedenen Störkampfstaffeln, beispielsweise der Nachtschlachtgruppe 7, die unter dem Kommando des Fliegerführers Kroatien operierte.

Als die wohl wichtigste Version wurde die He 46 D produziert, nach zehn Versuchsmaschinen kam es zum Bau oder Umrüstung von sechs Varianten, die teilweise auch als Schlepp- oder Störkampfflugzeuge im Osten und Süden zum Einsatz kamen.

Unten:

Letzte Vorbereitungen für einen Aufklärungsflug. Die Kamera hatte ein Negativformat von 13 x 18 cm.





Links oben:

Die He 46 hatte in Spanien bei der Legion Condor ihre erste Bewährungsprobe im scharfen Einsatz. Das Flugzeug erhielt den Codenamen "Pava".

Oben:

Bordschützenausbildung an einem Schießstand mit dem in der He 46 eingebauten MG 15.

Links:

Von dem für die Luftwaffe entworfenen Nahaufklärer Henschel Hs 122 wurden nur 19 Exemplare in den Jahren 1935/36 gebaut. Die gezeigten Flugzeuge befinden sich im Einflugbetrieb und haben noch keinen Sichtschutzanstrich oder Kennungen.

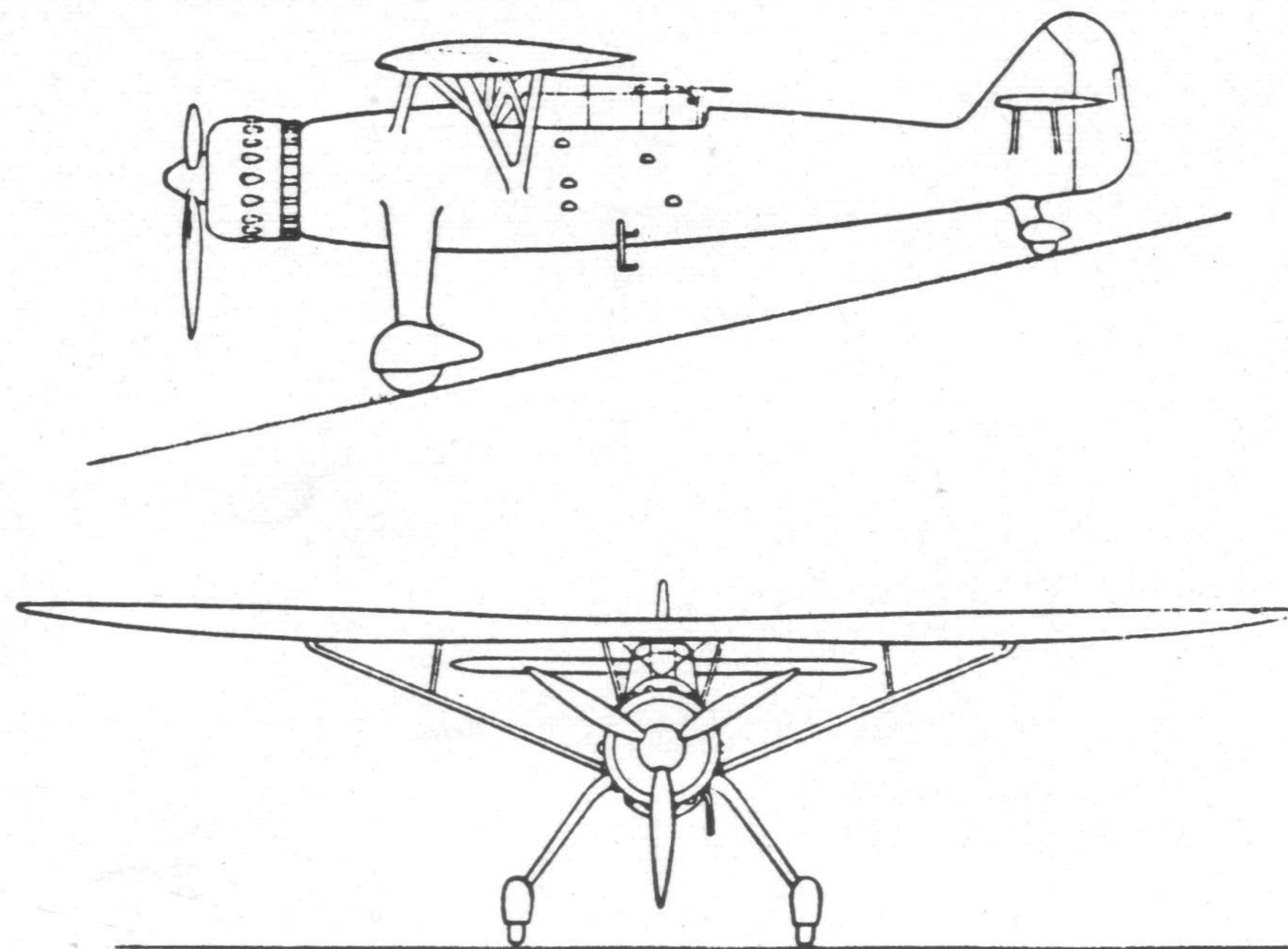
HENSCHEL HS 126

Neben der He 45 und He 46 wurde der Hs 126 als Nahaufklärer besondere Bedeutung zugesprochen.

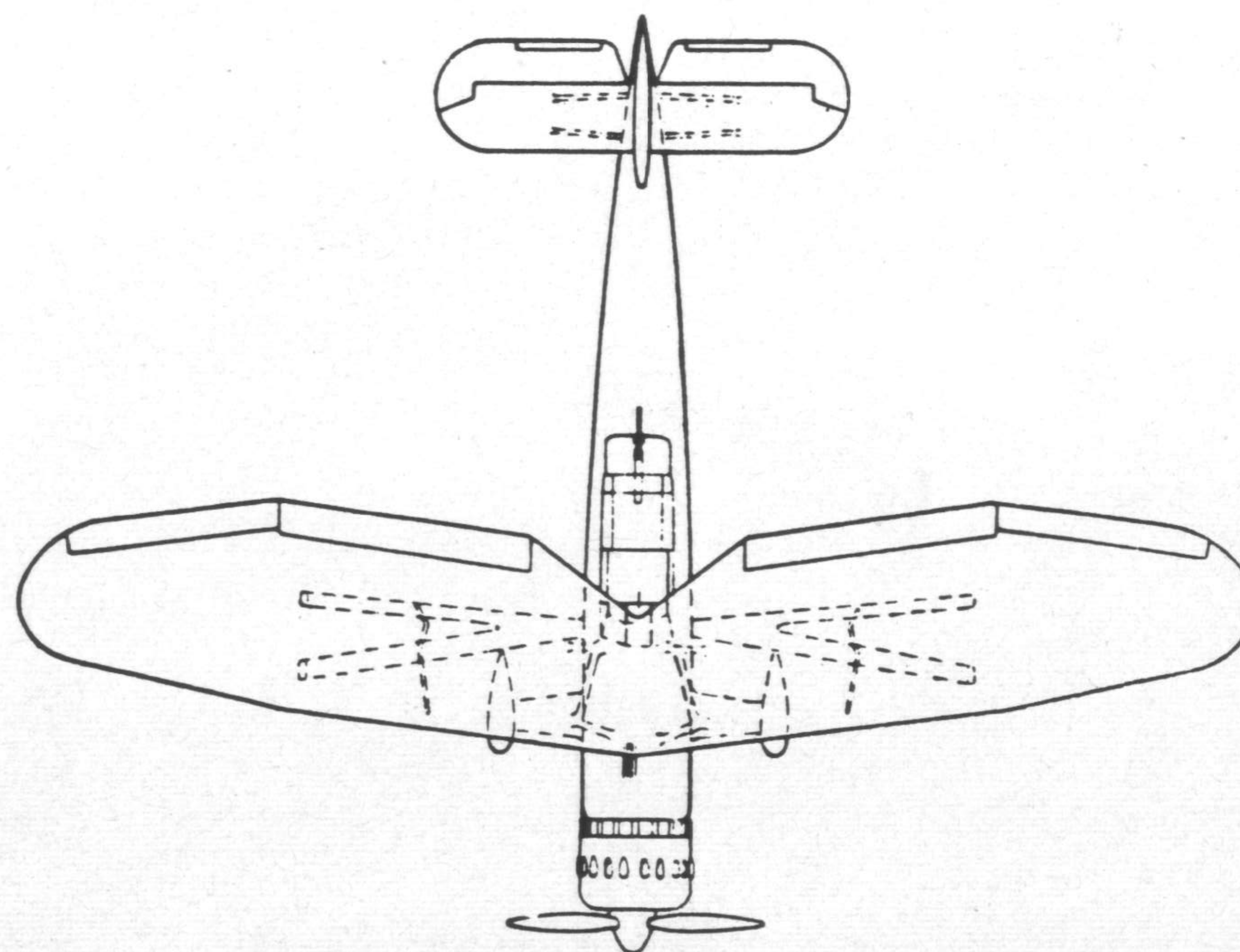
Das erste Musterflugzeug nahm im Herbst 1936 in Berlin-Schönefeld die Flugerprobung auf. Ende Januar 1938 befand sich die Hs 126 V2 in Schönefeld, um dort einen verbesserten Vorflügel zu erhalten. Das dritte Versuchsmuster flog währenddessen in Rechlin, wohin auch die Hs 126 V4 überführt werden sollte. Probleme mit dem Triebwerk verhinderten jedoch eine rechtzeitige Auslieferung. Dies galt auch für die Serienproduktion, da die Triebwerksinnenverkleidung geändert werden mußte. Bis zum 31. 3. 1938 waren neben vier Prototypen nur vier Hs 126 produziert worden. Die Auslieferung der Nullserie von 18 Hs 126 sollte bis Ende Mai 1938 abgeschlossen sein. Einen Monat später waren bereits 36 Hs 126 A-1 Nahaufklärer an die Truppe abgegeben. Die "hinkende Motorenanlieferung" sorgte jedoch dafür, daß sich die Produktion der bislang bestellten 418 Maschinen erheblich verzögerte.

Erste Vorversuche für die Hs 126 B-1 fanden im Oktober 1938 statt. Eine A-1-Maschine erhielt versuchsweise eine VDM-Verstellluftschraube von der Firma Heine und Schwarz.

Das im April 1939 herrschende gute Flugwetter ermöglichte, die Rückstände aufzuholen und mehr Hs 126 als geplant einzufliegen. Wenige Wochen später wurden 16 Maschinen für Griechenland fertiggestellt, diese aber erst im Dezember 1939 ausgeliefert. Die Überführung nach Tatoi fand auf dem Luftwege statt und wurde durch schlechtes Wetter stark beeinträchtigt. Am 25. 4. 1940 wurde der weitere Export nach Griechenland, aber auch nach



Hs 126





Oben: Die Hs 126 wurde 1938 zum neuen Nahaufklärer der Luftwaffe und löste die Heinkel-typen ab, welche nur noch für Schulungszwecke Verwendung fanden. Das Foto zeigt die zweite V-Maschine mit Reihenmotor.

Unten und folgende Seite: Die D-OECY war das dritte Versuchsmuster von 910 gebauten Henschel Hs 126. Die Maschine besaß einen 830 PS leistenden Bramo 323 A1-Sternmotor mit VDM-Luftschaube.



Jugoslawien und Estland auf Weisung der Reichsführung gestoppt. Bereits fertiggestellte Maschinen wurden auf den Zustand der Hs 126 B-1 umgeändert.

Eine der nach Griechenland gelieferten Hs 126 K-6 wurde später von der Wehrmacht erbeutet und wieder bei der Luftwaffe eingegliedert. Bis zum 31. 8. 1940 waren 474 von 481 Maschinen ausgeliefert.

Einen Monat später wurden die Henschel-Werke angewiesen, eine Maschine probeweise für den Einsatz unter tropischen Bedingungen mit vergrößertem Kühler, Staubfilter, Sonnengardinen und Wüstennotausrüstung zu entwickeln, die an die Exportversion Hs 126 K-6 angelehnt war.

Ein Teil der damit später ausgerüsteten Hs 126-Maschinen wurde im Bereich der Heeresgruppe Süd und dem Mittelmeerraum eingesetzt. Beispielsweise erbrachte die 2./ (H)/14 in Nordafrika wertvolle Aufklärungsergebnisse für die Führung des Afrika-Korps. Am 31. 8. 1941 waren insgesamt 913 Hs 126 produziert worden. Hiervon entfielen 483 auf die Henschel-Werke sowie 430 Flugzeuge auf AGO. Von diesen Nahaufklärern waren bis dahin 313 bei der Schulung und im Einsatz zerstört worden, was einen aktuellen Bestand von 600 Hs 126 ausmachte. Ende des Jahres gab es nur noch 535, im Juni 1942 472 Henschel-Nahaufklärer. Die laufenden Verluste sorgten dafür, daß die Luftwaffe Ende März 1943 nur noch auf 236 Hs 126 zurückgreifen konnte. Trotz zahlreicher Reparaturen durch die Firma Baser belief sich der Klarstand im September 1943 auf nur noch 185. 80 % des Bestandes war damit zerstört. Im März 1944 waren es erneut elf Hs 126 B-1 weniger.

Neben den Einsätzen als reiner Nahaufklärer über Polen, dem Westen, dem Balkan und der



Sowjetunion fielen der Hs 126 noch andere Aufgaben zu. Ab Mitte 1942 wurden zahlreiche Hs 126 als Schleppflugzeuge bei der II./ und III./Luftlandegeschwader 1, das mit der DFS 230 ausgerüstet war, eingesetzt. Im Spätherbst 1942 folgte die Aufstellung von "Störkampfstaffeln" nach sowjetischem Vorbild, ehe es im Frühjahr 1943 an den Aufbau reiner "Nachtschlachtgruppen" ging. Zwei dieser Gruppen waren mit einer Vielzahl unterschiedlicher Typen, darunter auch viele Beuteflugzeuge und einige Hs 126, ausgerüstet.

Links und rechts:

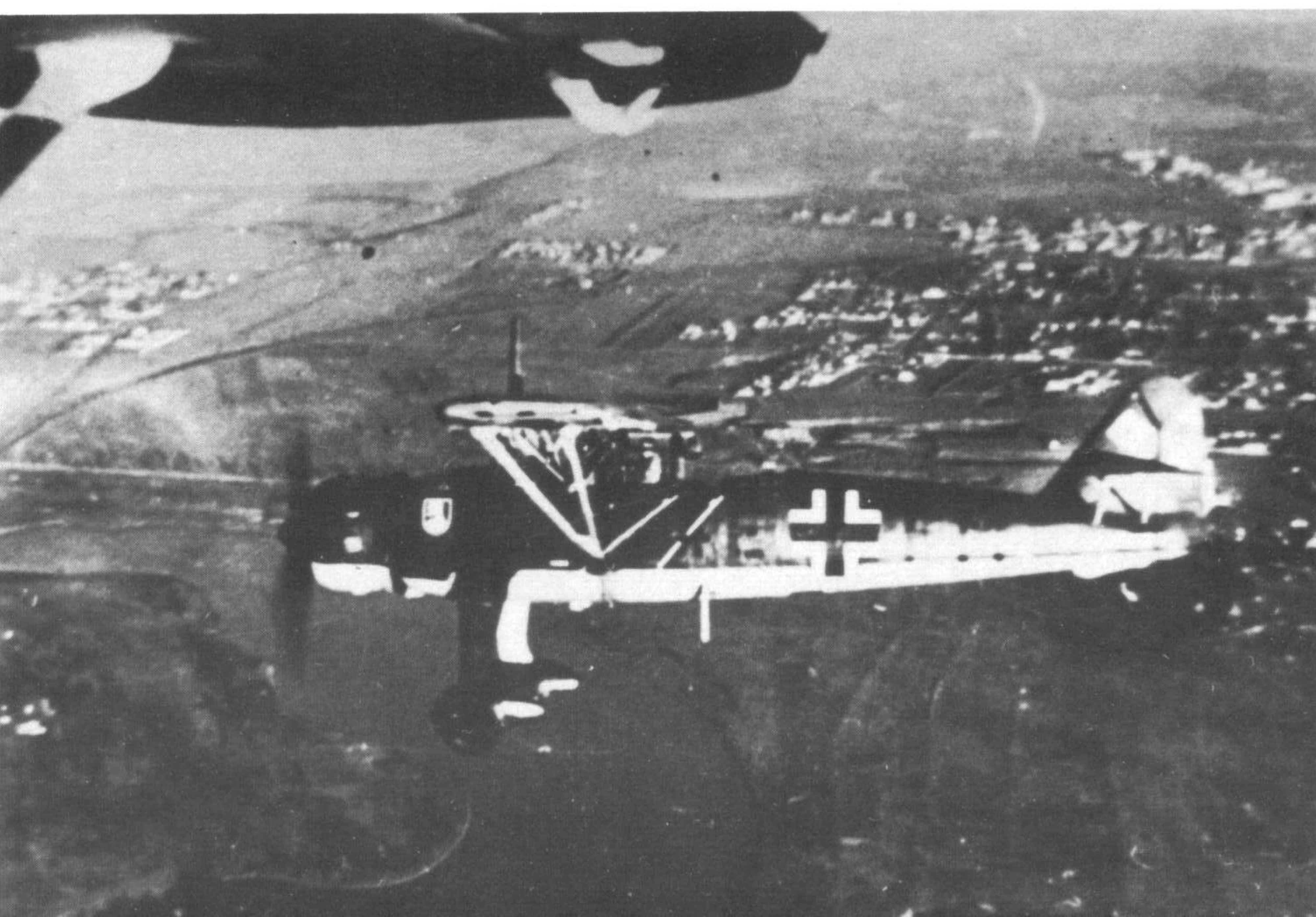
Ein weiteres Bild der D-OECY (Hs 123V3).

Unten rechts:

Eine Hs 126 1941 an der Mittelfront im Osten.

Unten:

Flugaufnahme der 4E+FM der 4.(H)/13.





Oben:
Deutlich sind bei dieser Hs 126 B-1 die an der Rumpfseite aufgemalten Visierlinien zu erkennen. Sie halfen den jeweiligen Gleit- bzw. Sturzwinkel für den Bombenwurf zu bestimmen.



Oben:
Henschel Hs 126 A-1, Kennung D-ODBT, im Vorkriegsanstrich während der Werkserprobung. Bei der Hs 126 befand sich der Pilot in einer vollverglasten Kabine, während der Beobachter im Freien saß.





Diese Hs 126 mit der Kennung L2+L37 gehörte zur 9.(H)/LG2, welche in Jüterbog-Damm stationiert war.

Linke Seite unten:

Eine Maschine des (H)/32 im Herbst 1940 an der Kanalküste. Neben dem MG 15 im Heckstand besaß die Hs 126 auch eine starre Frontbewaffnung mit einem MG 17. Die Kennung lautete V7+5B (Werknr. 8403).



Links:

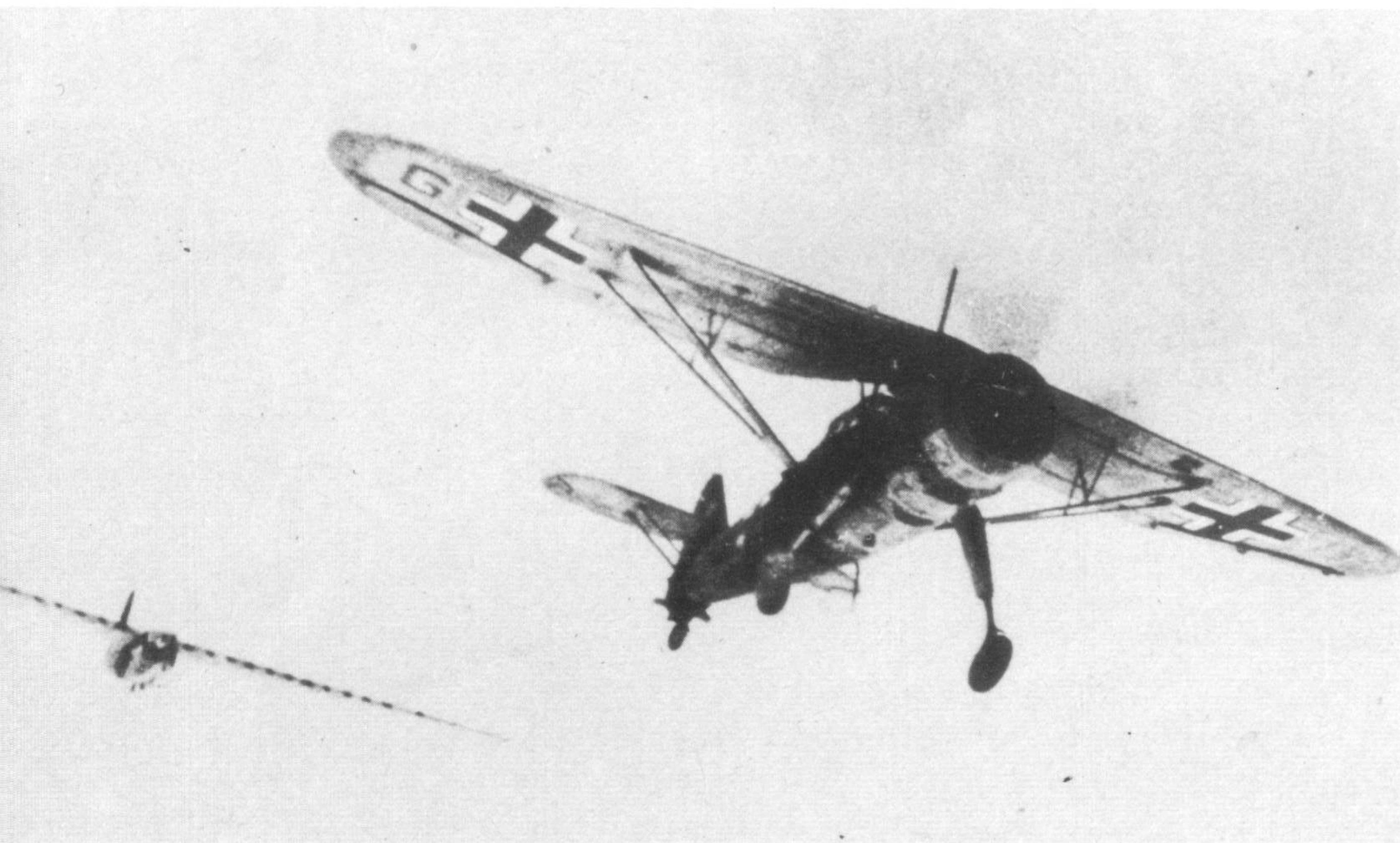
Dieser Flugunfall, meist ausgelöst von welligen oder aufgeweichten Landebahnen, ermöglicht einen guten Blick auf die Unterseite der Hs 126. Am Rumpfbalkenkreuz ist die Kameraöffnung zu erkennen.

Unten links:

Eine Hs 126 mit einem Lastensegler vom Typ DFS 230 im Schlepp.

Unten:

Einflugbetrieb bei Henschel in Schönefeld vor Kriegsbeginn.



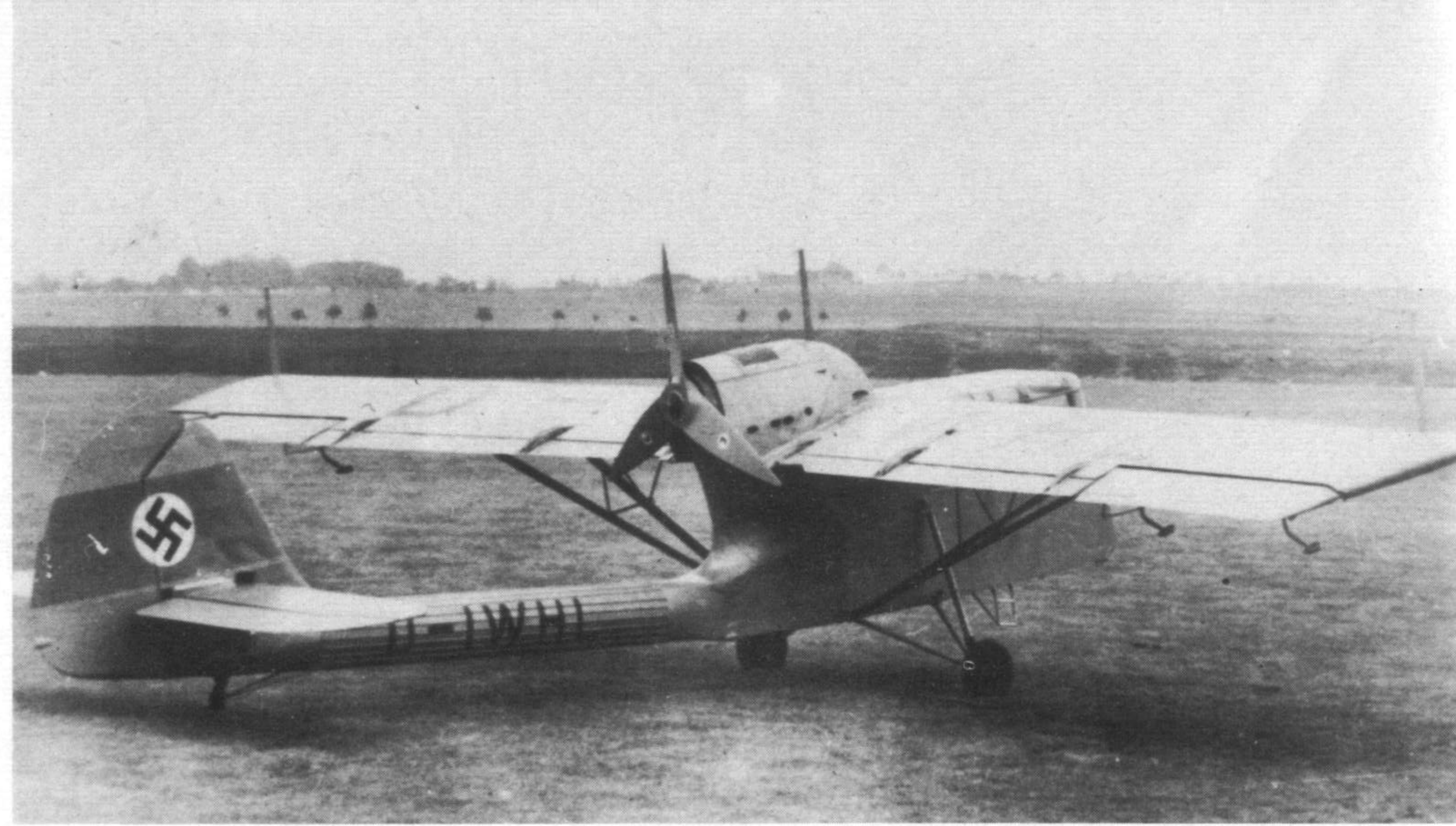
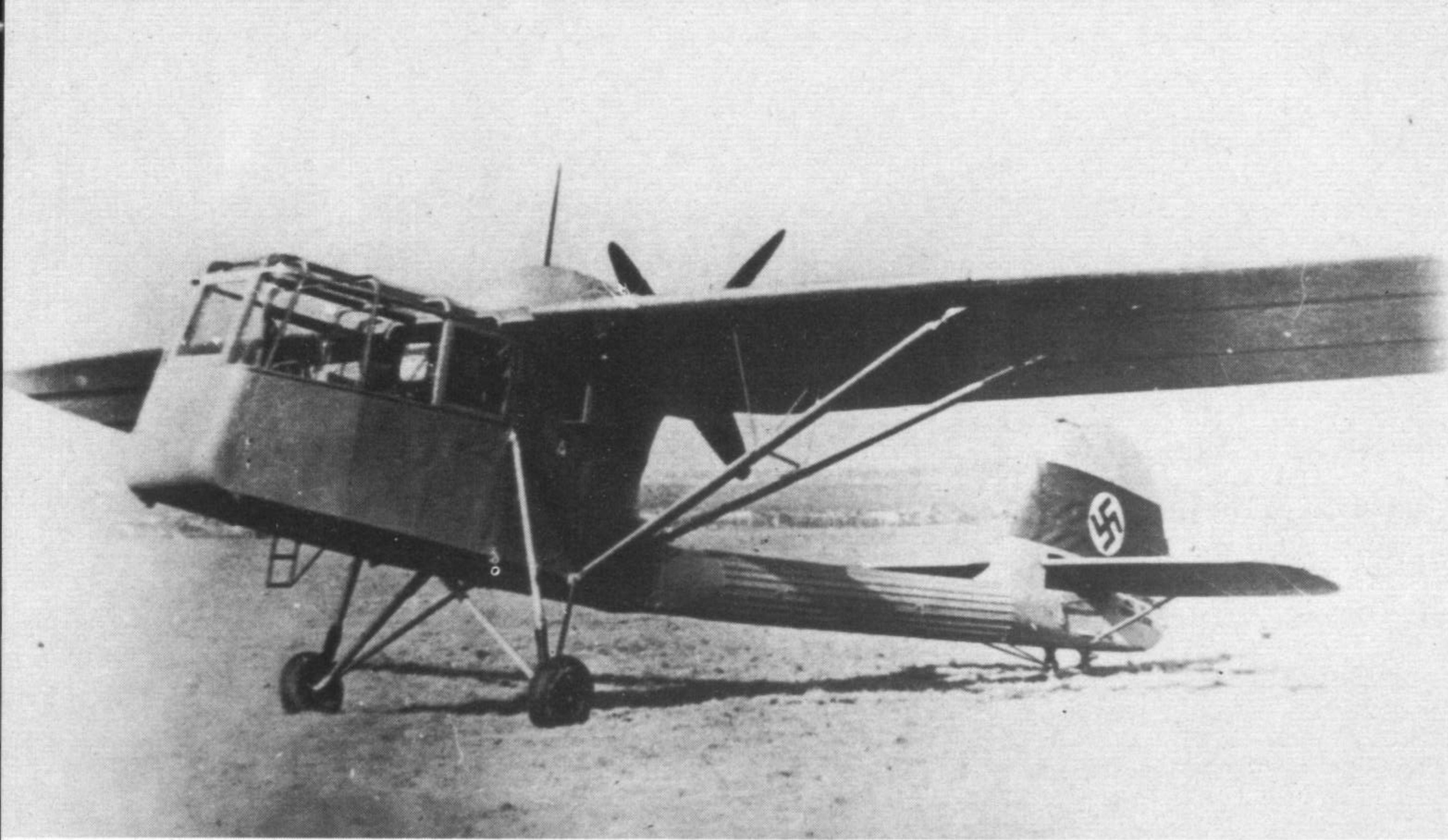


Oben:
Der strenge Winter 1942 an der Ostfront verlangte von Menschen und Maschinen das Letzte ab. Solche Wärmeöfen waren die einzige Möglichkeit, das steifgefrorene Öl flüssig und so den Motor in Gang zu bekommen.



Die Ar 198 wurde 1937/38 als moderner Nahaufklärer konzipiert. Durch die großzügige Verglasung, insbesondere unter dem Rumpf, erhofften sich die Konstrukteure hervorragende Rundumsicht. Aufgrund ungenügender Flugeigenschaften und -leistungen wurde aber nur ein Exemplar, die D-ODLG, gebaut.





Die Siebel Si 201 wurde 1937 als Kurzstartflugzeug für Verbindungsaufgaben und die Nahaufklärung als Konkurrenz zur Fi 156 und der Bf 163 entworfen. Auffällig ist der viereckige Glaskasten zur Aufnahme der Besatzung sowie der Druckschraubenantrieb durch einen 240 PS leistenden Argus As 10 C. Die Höchstgeschwindigkeit dieses, nicht besonders aerodynamischen Flugzeuges betrug 185 km/h, die Reichweite 450 km. Nach Udet's Entscheidung für die Fi 156 ("Storch") endete die "Karriere" der Si 201.



FOCKE-WULF FW 189

Die Fw 189 wurde als "Fliegendes Auge" bekannt. Während man noch an der Hs 126 arbeitete, entstand bei Focke-Wulf ein moderner zweimotoriger Aufklärer mit Einziehfahrwerk, zwei Triebwerken und ausgezeichneten Sichtverhältnissen nach allen Seiten.

Die Verwendung als reines Schlachtflugzeug mit gepanzerter Kabine, zwei 20 mm-MG FF sowie vier MG 17 im Bug, konnte sich jedoch gegen die von Henschel vorgeschlagene, wesentlich robustere Hs 129 nicht durchsetzen. So blieb es neben den Schulflugzeugen der B-Serie vor allem bei dem Aufklärer Fw 189 A-2.

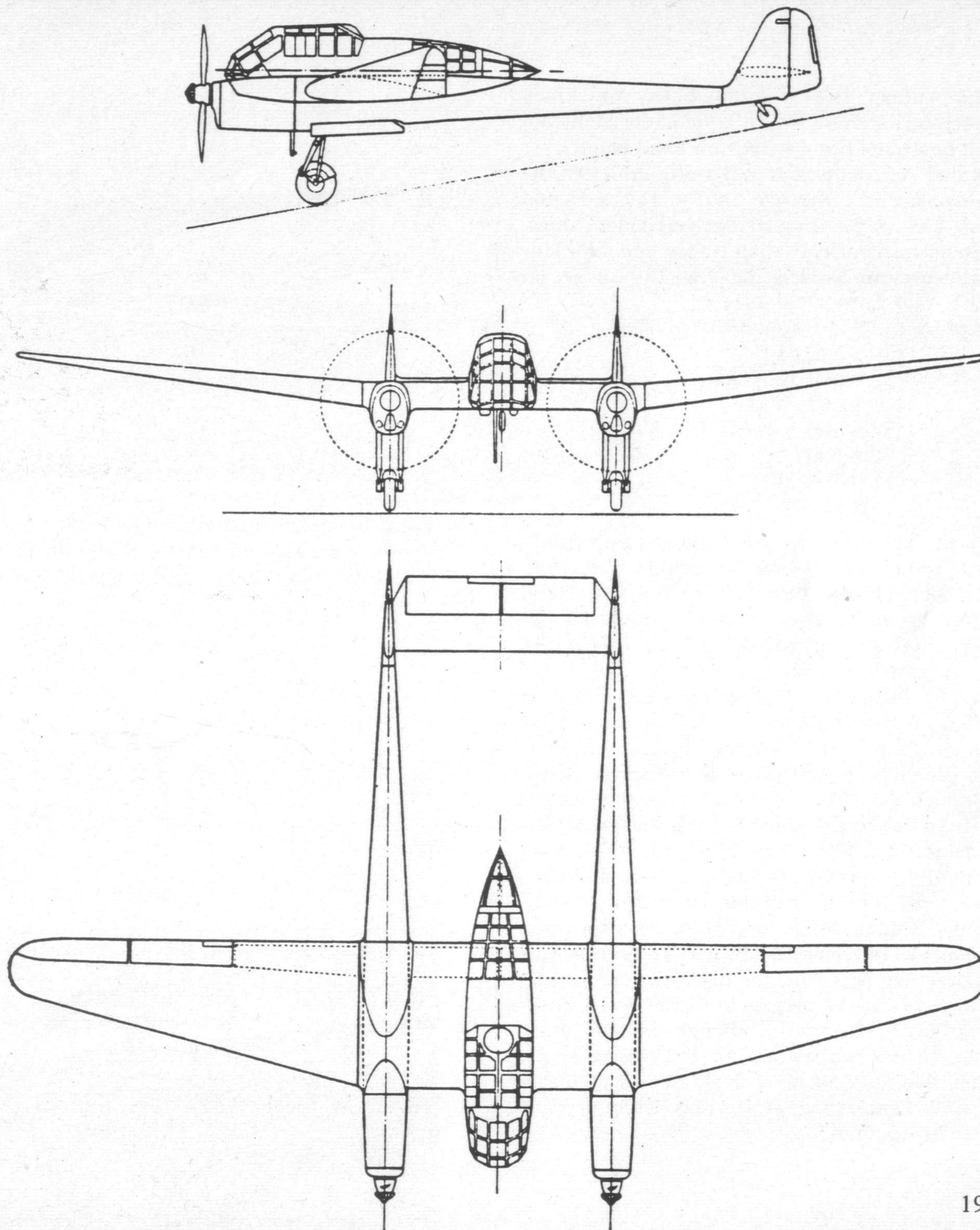
Neben dem Reihenschildgerät Rb 20/30 konnten auch ein Rb 21/18 oder ein Rb 15/18 mitgeführt werden. Außerdem stand noch eine Handkamera HK 12,5 oder HK 19 zur Verfügung.

Die ersten Fw 189 A-O wurden im Herbst 1940 bei der 9.(H)/Lehrgeschwader 2 getestet, bei der man zuvor einige Fw 189-Schulflugzeuge geflogen hatte. Beim Beginn des Rußlandkrieges am 22. 6. 1941 waren fast alle Aufklärungsstaffeln (H) noch mit der Hs 126 ausgerüstet. Erst ab Winter 1941/42 trafen die ersten Fw 189 A-1 und A-2 bei der Truppe ein.

Bis Ende 1942 wurden produziert:

Focke-Wulf:	57
Aero:	183
SNCASO:	87

Rechts:
Werkszeichnung der Fw 189 A-1.



Bis Anfang 1944 folgten diesen Maschinen noch 601 weitere Fw 189, die in der Mehrzahl im besetzten Frankreich vom Band liefen.

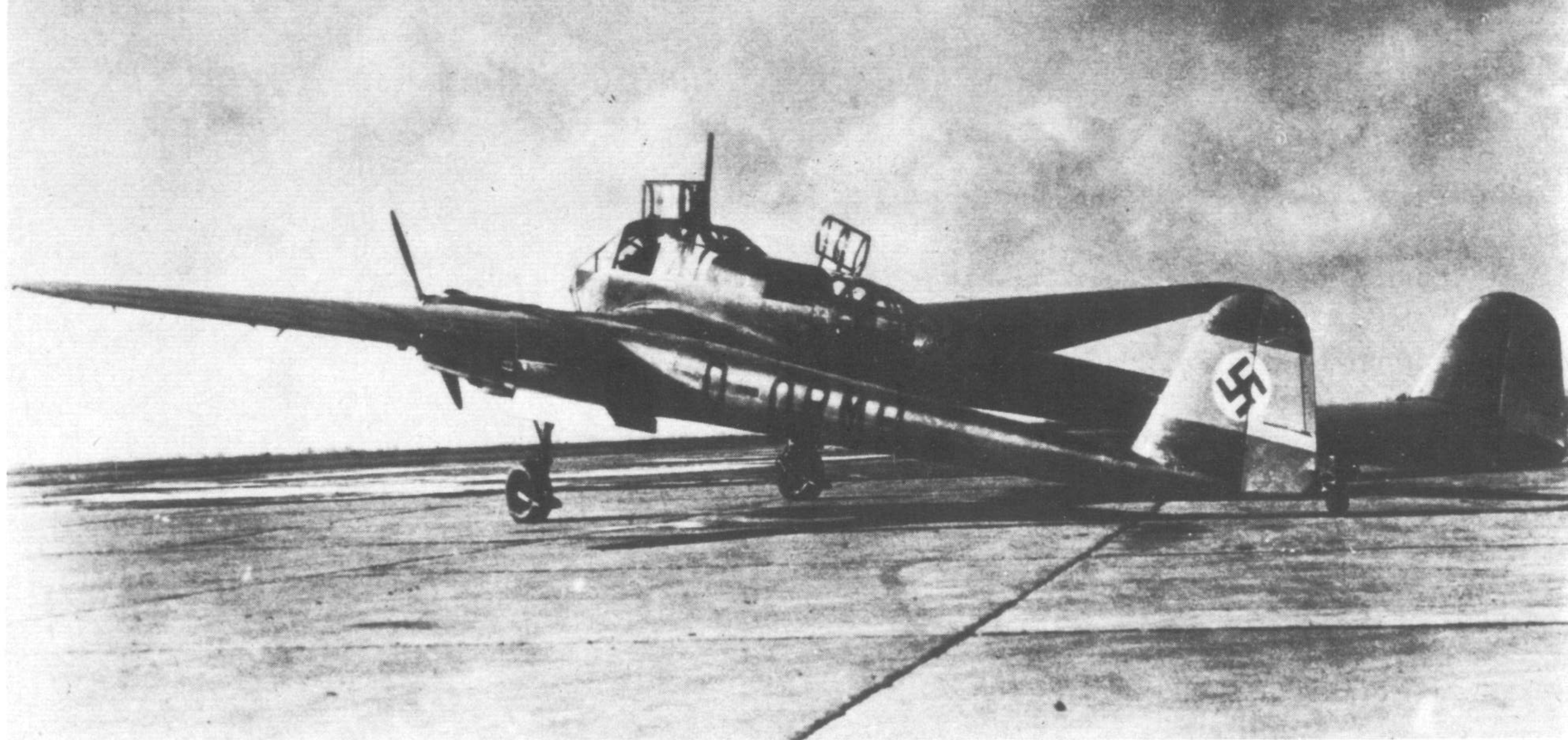
Außer der deutschen Luftwaffe erhielten die Slowakische Luftwaffe 14 Fw 189 A-1, und ein kleines Kontingent die verbündete ungarische Luftwaffe. Neben Italien und dem Mittelmeerraum fanden die Fw 189 meist im Osten ihr Einsatzfeld.

Am 26. 6. 1944 flogen dieses Muster:

- Stab NAG 1
- Stab und 12./NAG 3
- 1./ und 2./NAG 4
- Stab und 1./NAG 5
- Stab NAG 10
- 11./NAG 11
- 2./NAG 16

Nach den verlustreichen Einsätzen in den Jahren 1943 und 1944 fanden sich im März 1945 im Bereich der Luftflotte 6 noch dreizehn Fw 189 bei der 11./NAG 11, fünf bei der 11./NAG 12 und bei der 1. und 4./NAG 31 etwa acht Maschinen.

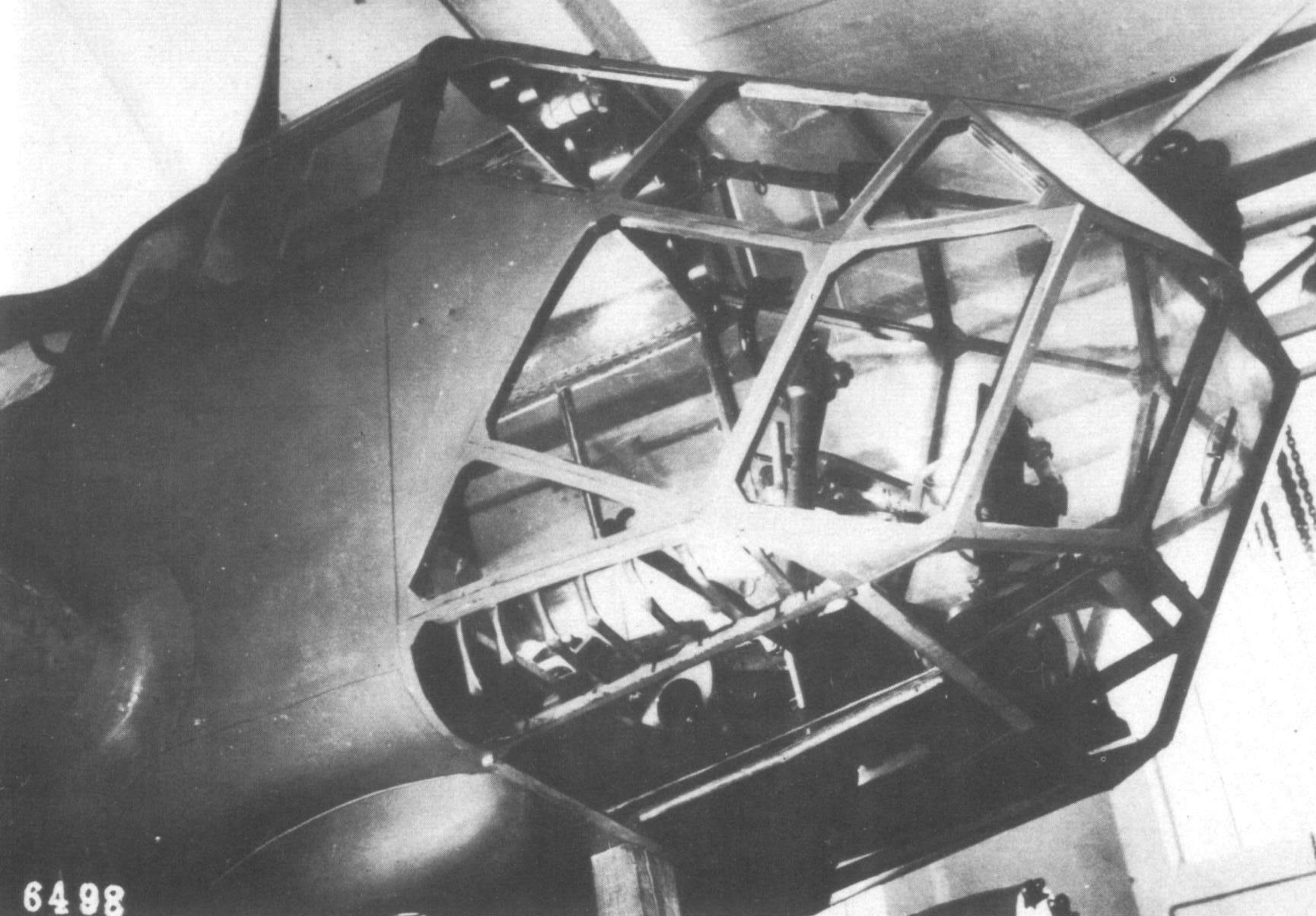
Nach ständigen Rückverlegungen sank die Zahl der einsatzklaren Fw 189 weiter ab. Nur noch wenige Fw 189 waren Ende des Monats im Bereich der Luftflotte 6 im Einsatz. So im Bereich der NAG 2 die Aufklärungsstaffel (H) 31. In der Nacht zum 17. April warfen 21 Maschinen der NAG 2 und 15 – darunter auch Fw 189 – 16 SD 50- und SD 80-Bomben sowie 183.000 Flugblätter über den sowjetischen Stellungen ab. Am 19. 4. 1945 starteten zwei Fw 189, eine Bf 110 und 18 Bf 109-Aufklärer der NAG 15 zur bewaffneten Aufklärung vor der 17. Armee und griffen mit Bordwaffen in die verlustreichen Bodenkämpfe ein. In der Nacht zum 20. 4. 1945 bekämpften vier Fw 189 im Vorfeld der angeschlagenen 4. Panzerarmee sowjetische Kolonnen mit SD 70-Bomben.



Oben: Bei der Ausschreibung für einen modernen zweimotorigen Nahaufklärer mit guten Sichtverhältnissen ging Focke-Wulf mit seiner Fw 189 als Sieger hervor. Die Fw 189 V3, Kennung D-ORMH, wurde im September 1938 in Hannover-Langenhagen fertiggestellt.

Unten: Ein Nahaufklärer der 1.(H)/41 im Südabschnitt des 4. Armeekorps. Der Verband wurde später zum NAG 2 und war im Mittelabschnitt der Ostfront eingesetzt.

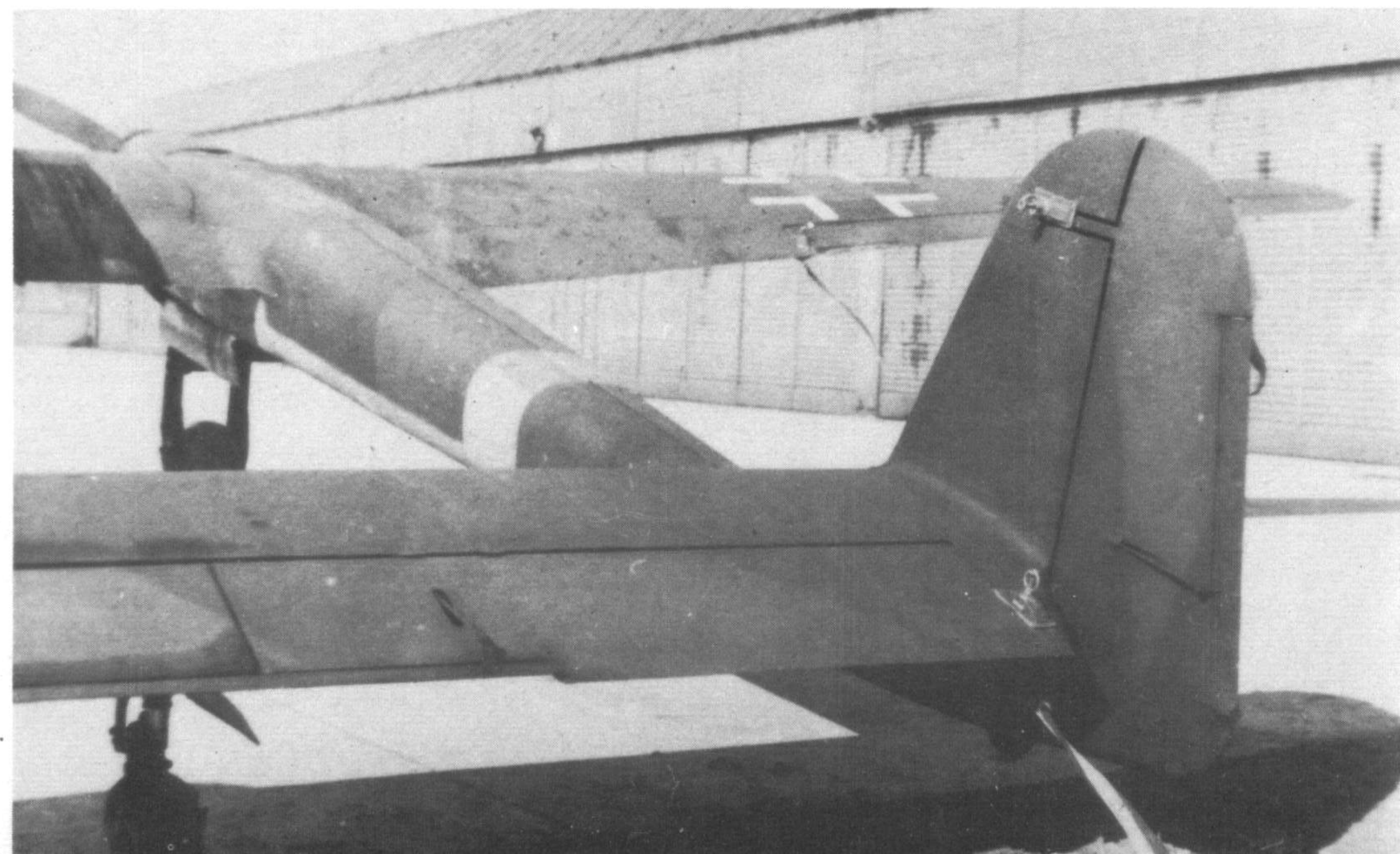
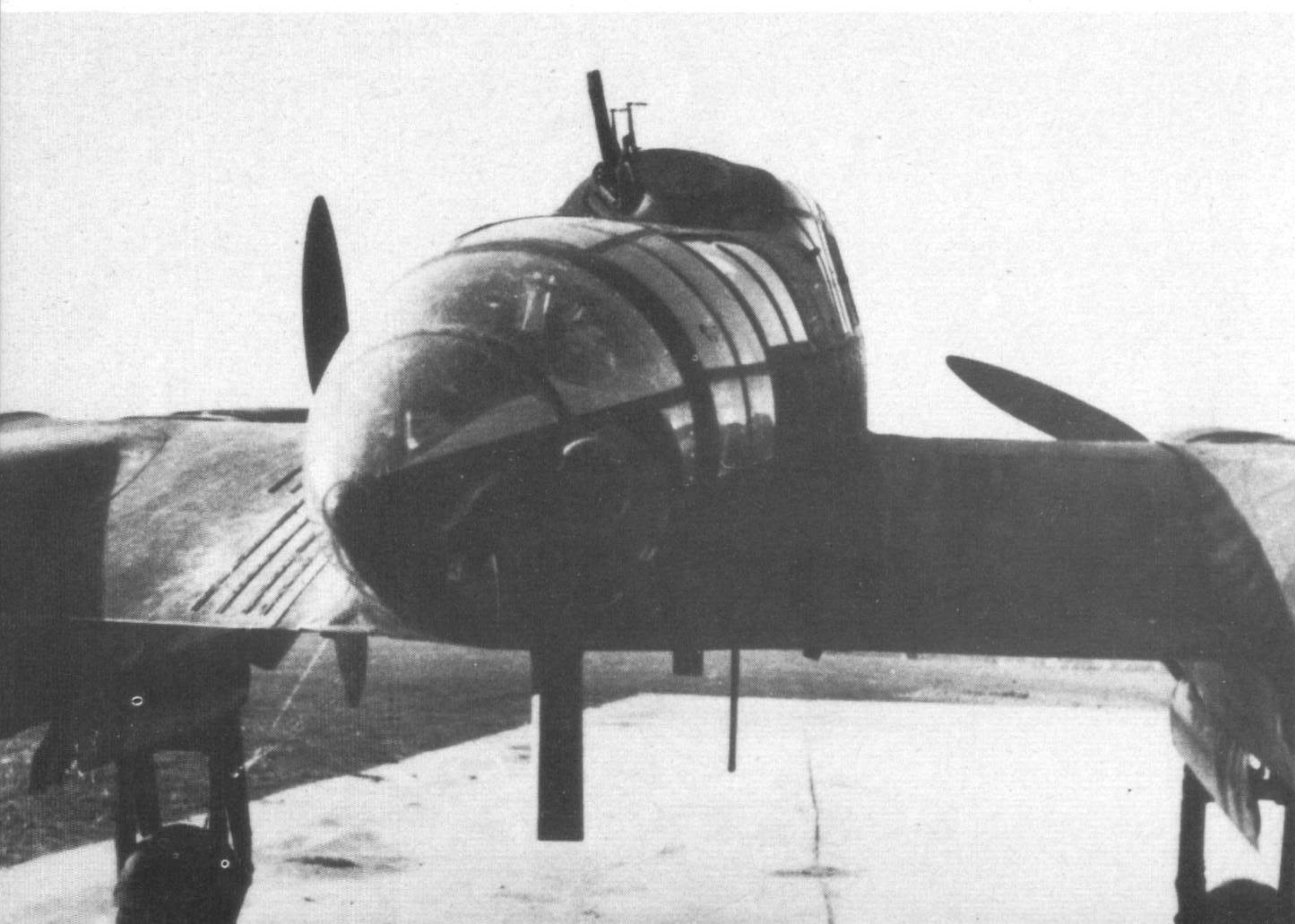
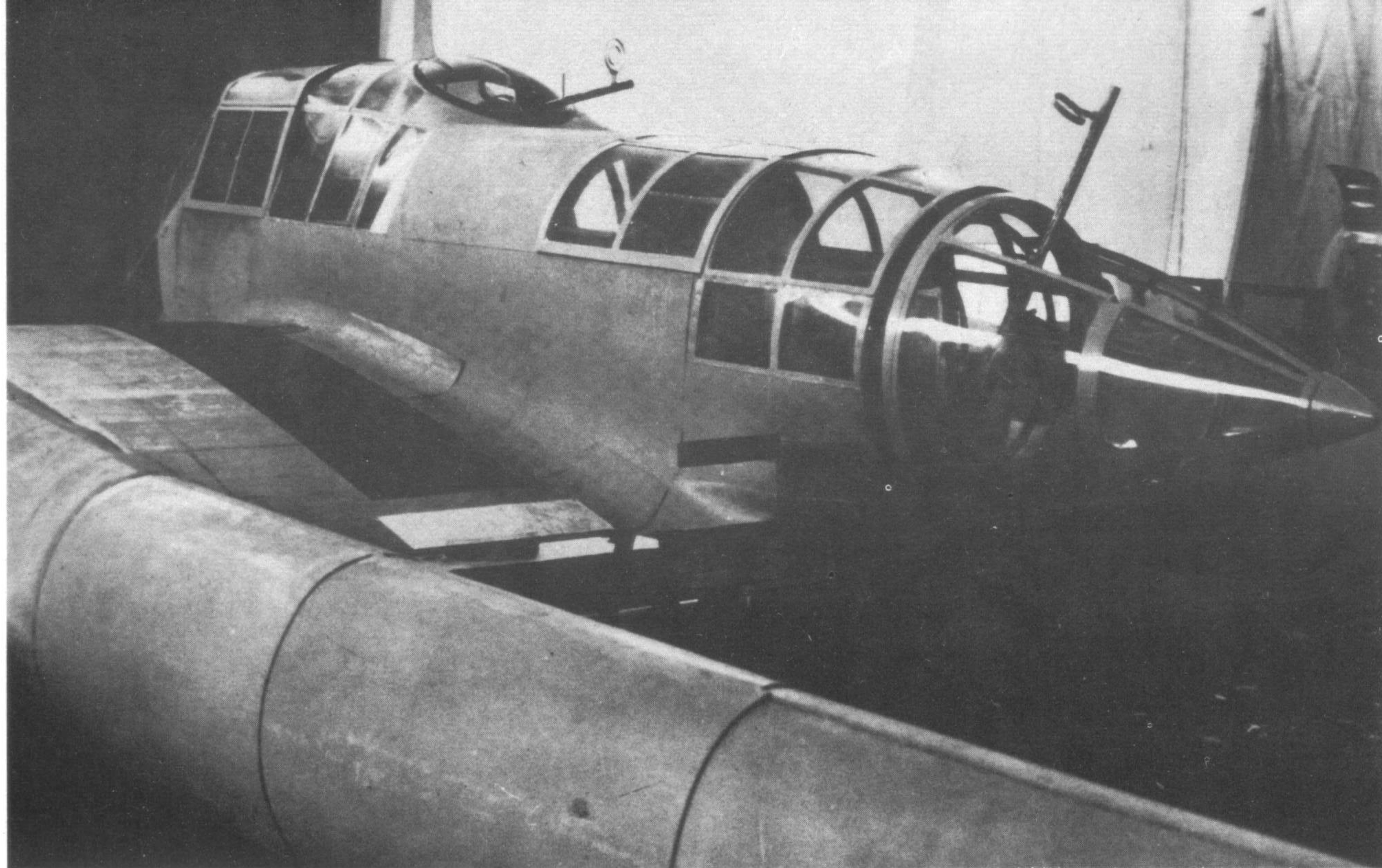


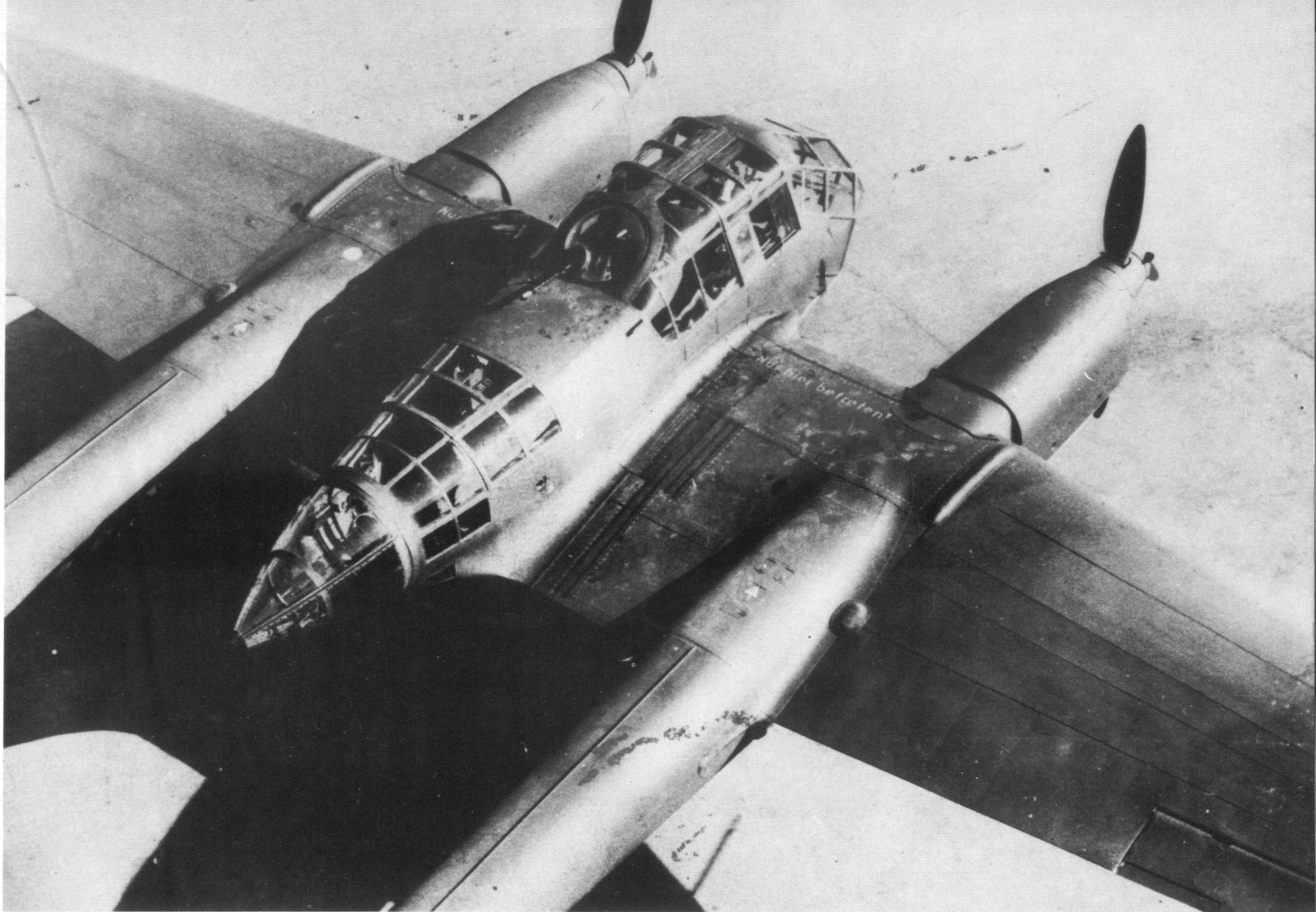


Die Führerkanzel bot hervorragende Sichtverhältnisse, wie sie für einen Aufklärer zu erwarten waren. Durch die Gitterstruktur der Glasrahmen war es möglich, plane Scheiben zu verwenden, die weniger Spiegelungen und Verzerrungen aufwiesen und außerdem einfacher herzustellen waren.

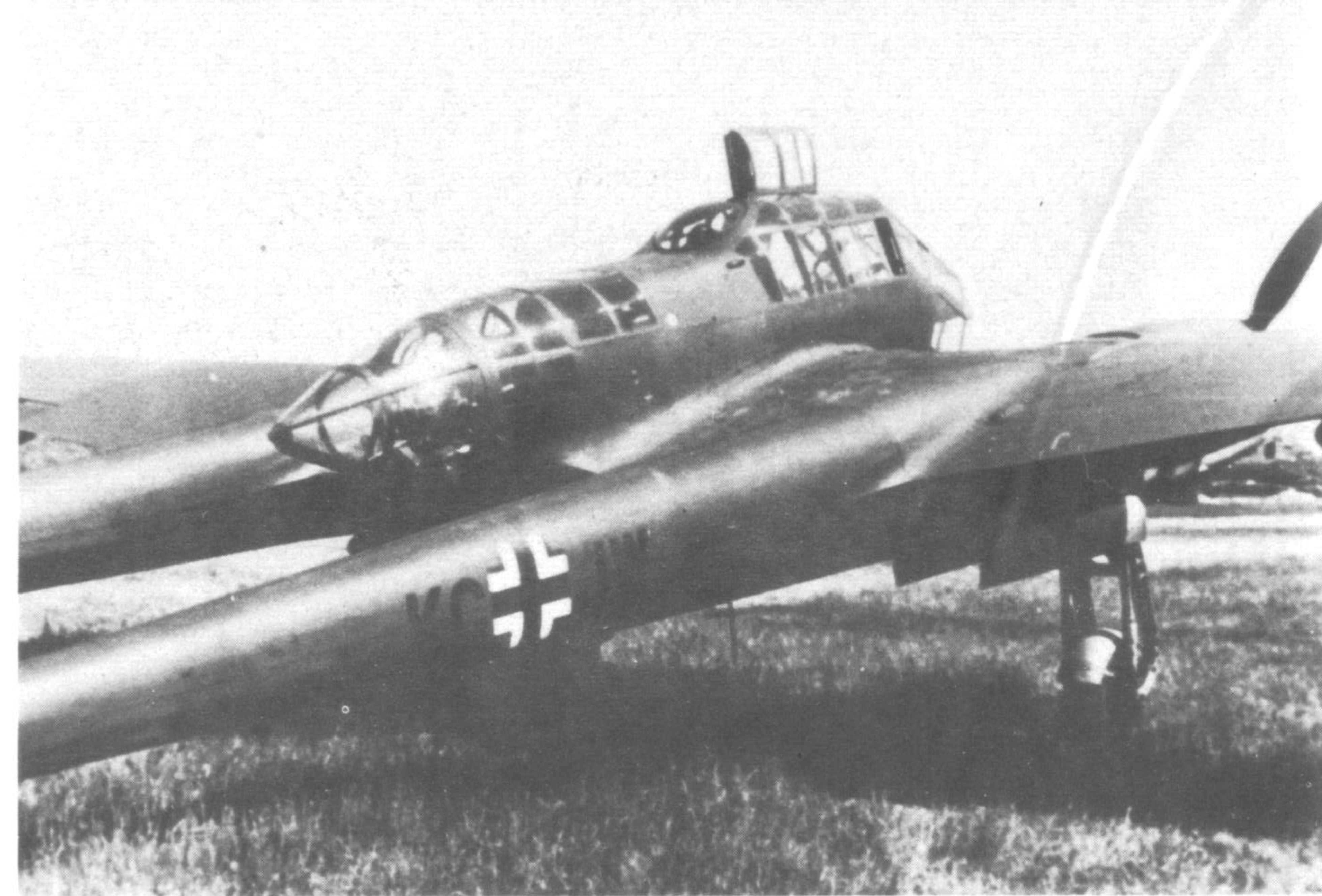
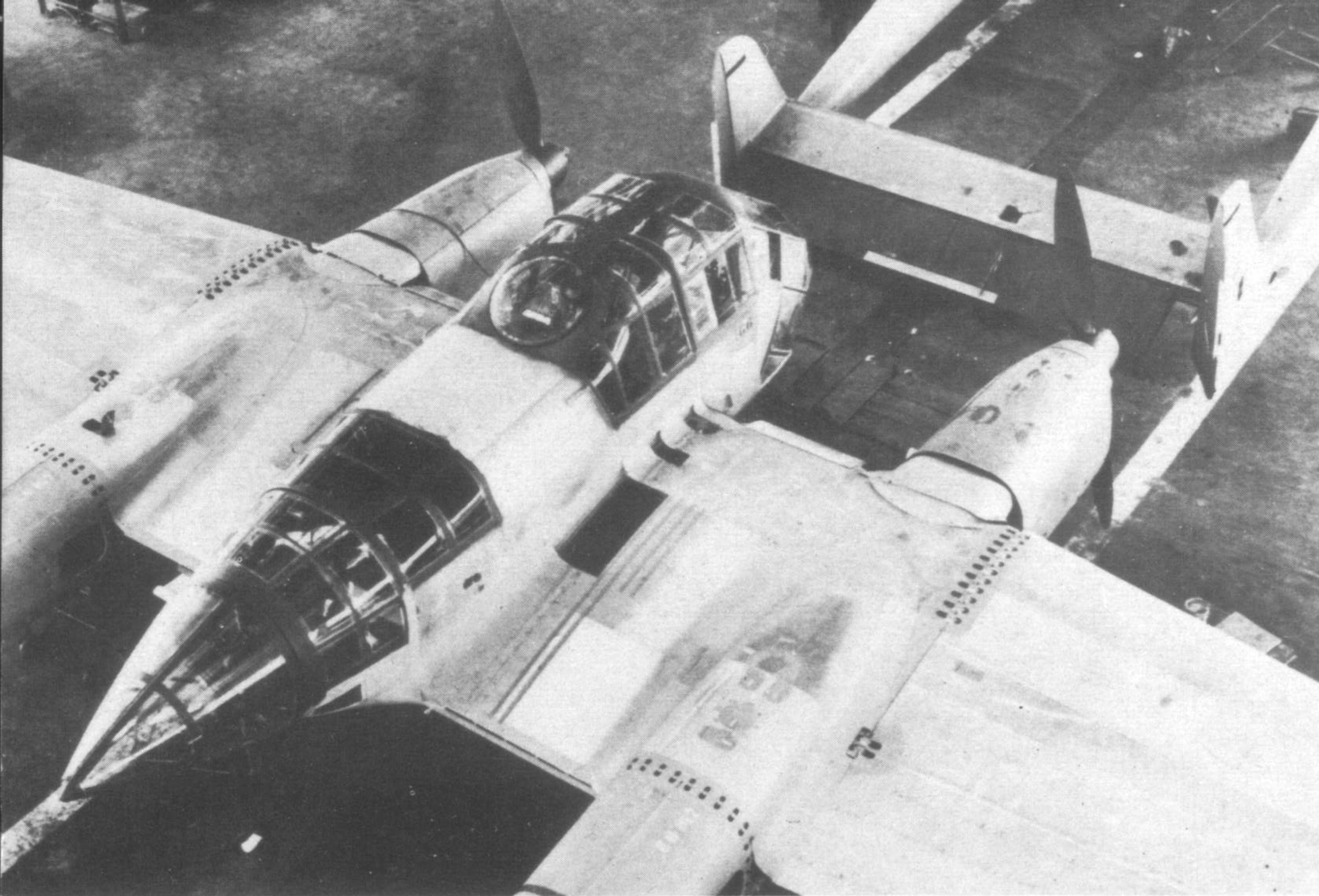
Rechts und unten:
Als Abwehrbewaffnung standen der Fw 189
zwei 7,9 mm-MG 15 zur Verfügung. Das eine
im schwenkbaren B-Stand, das andere im glä-
sernen Heckkonus, welcher um 360 Grad
drehbar war.

Unten rechts:
Heckansicht der Fw 189 A-2 mit festgestell-
tem Ruder.

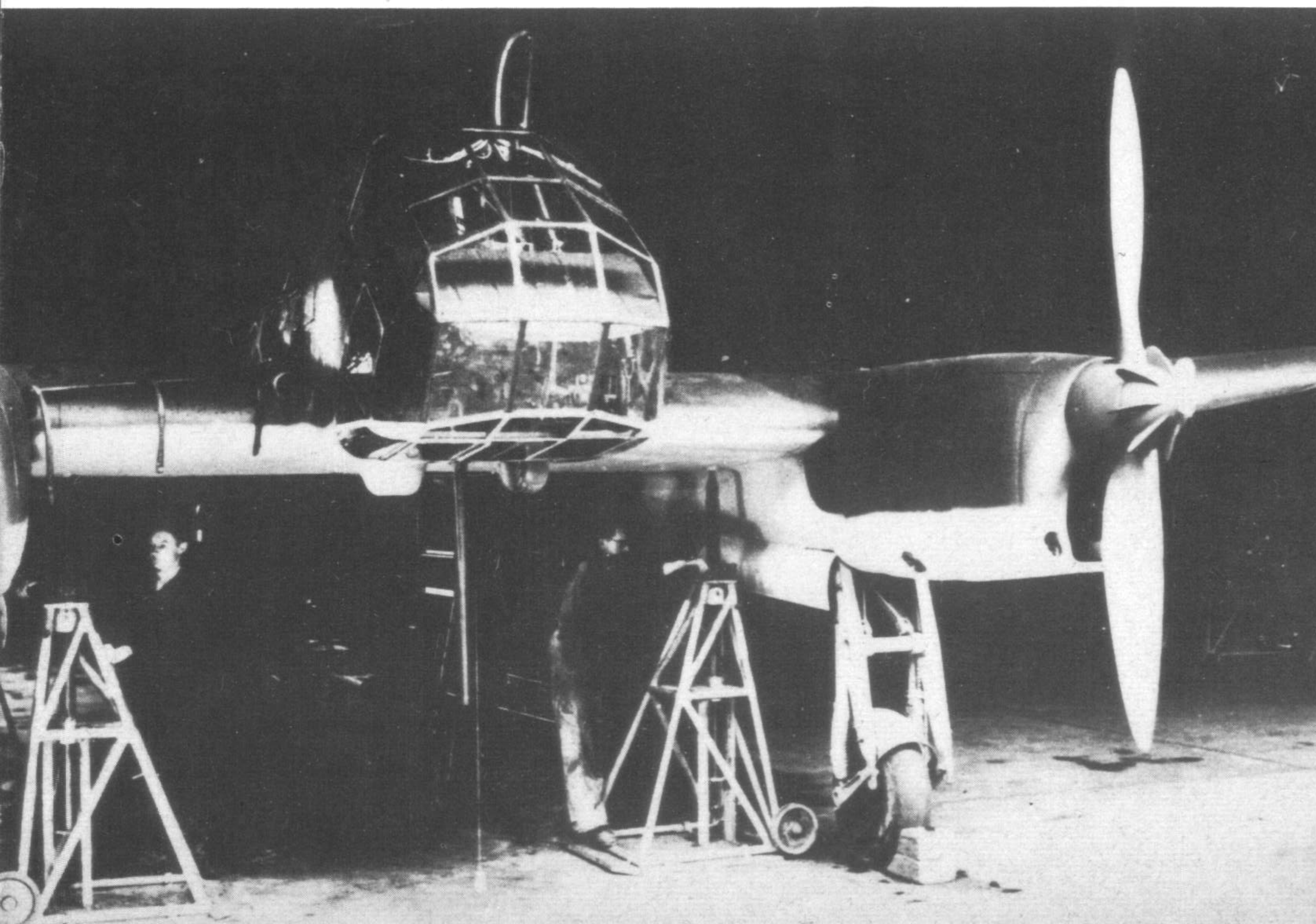




Eine GF 189, noch ohne den Endanstrich.

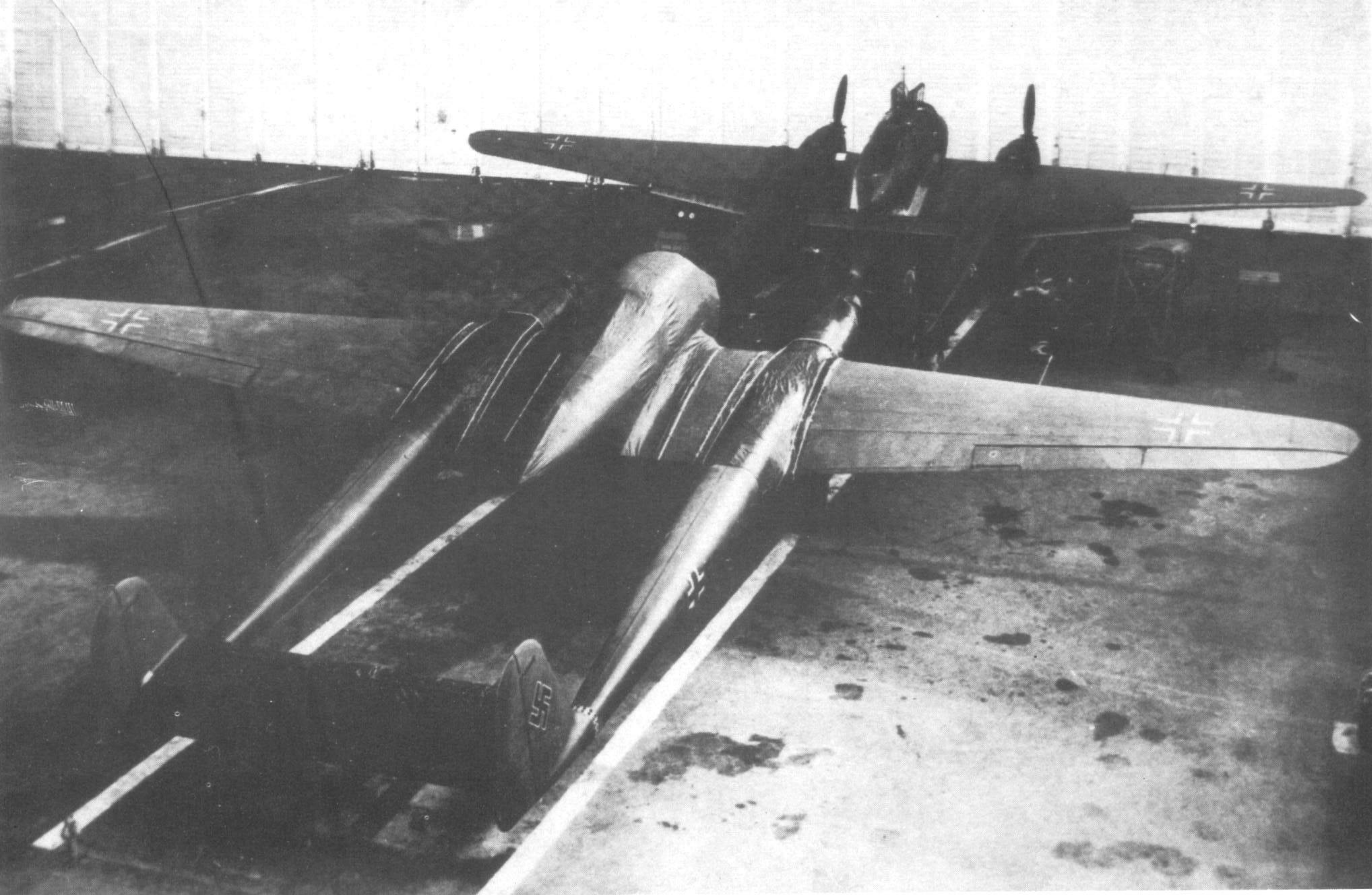


Oben:
Werksfrische Maschine (KC+IW) noch ohne
Waffeneinbauten.



Links oben:
Die Fw 189 während der Endmontage im blanken Metall
und nach Auftragen des Grundanstriches.

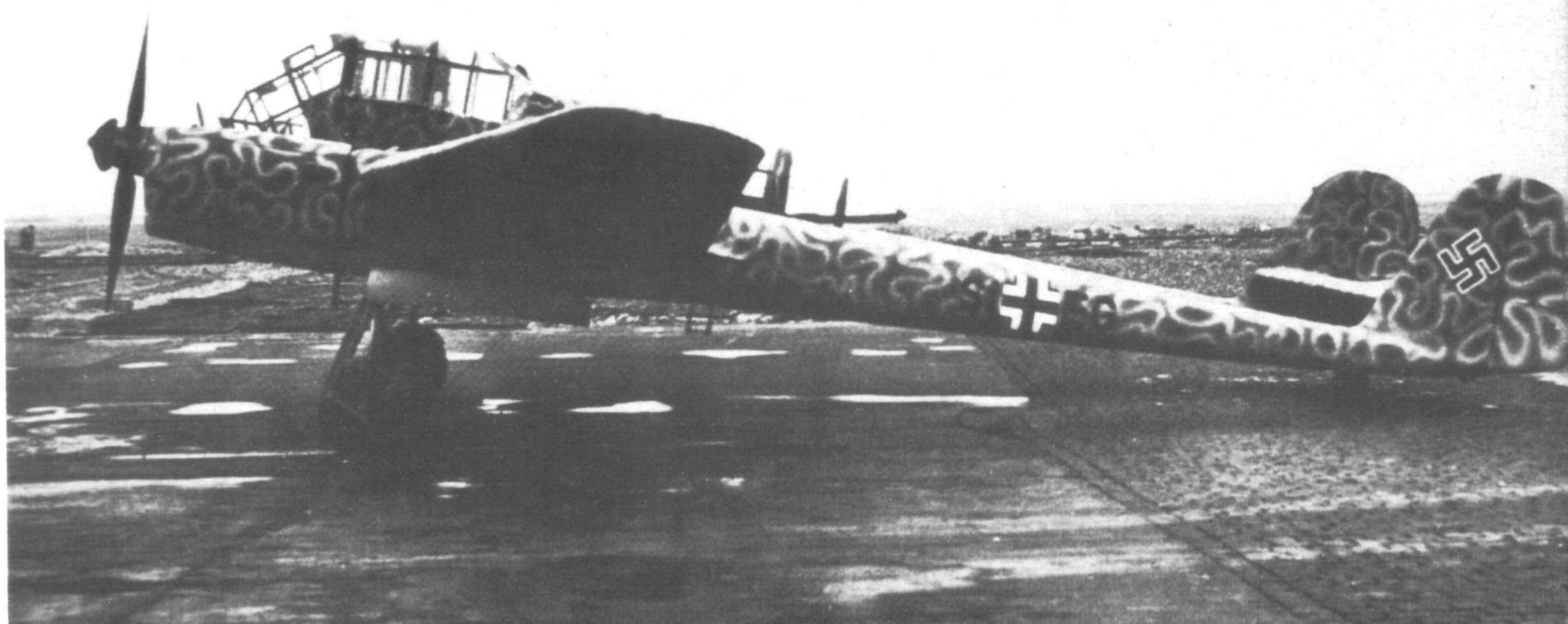
Links:
Zur Überprüfung des einwandfreien Aus- und
Einfahrens des Fahrwerkes wurde die Maschi-
ne aufgebockt.



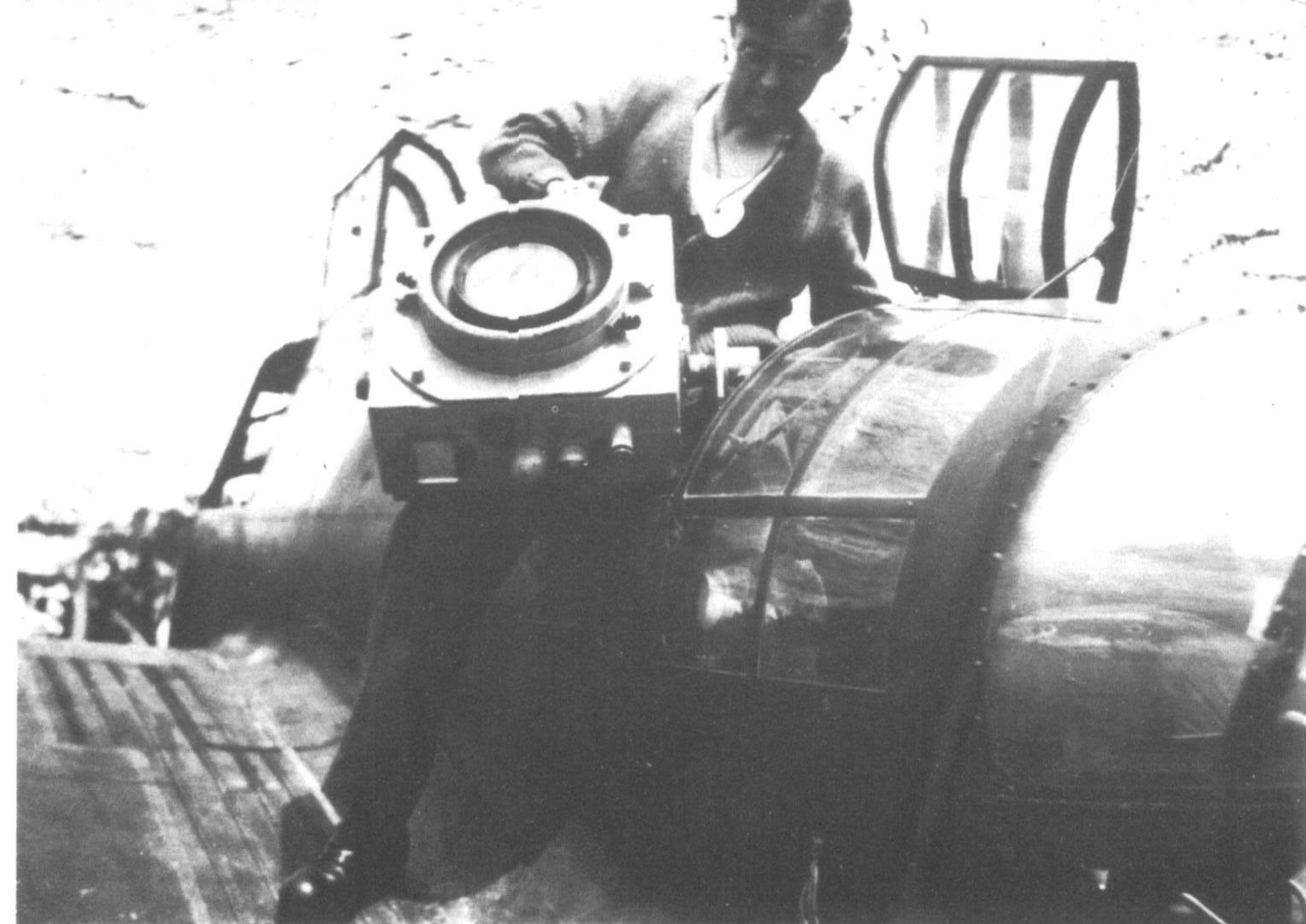
Oben:
Die SI+EG mit der werksseitig gelieferten Ab-
deckung gegen Witterungseinflüsse und Sand.



Oben:
Flugzeugwart beim Auftanken.



Rechts:
Dieselbe Maschine wie im Bild zuvor nach der
Endauslieferung im Tropentarnanstrich.



Entnahme des Reihensbildgerätes, Auswertung der Aufnahmen und Eintragung in die Karte.





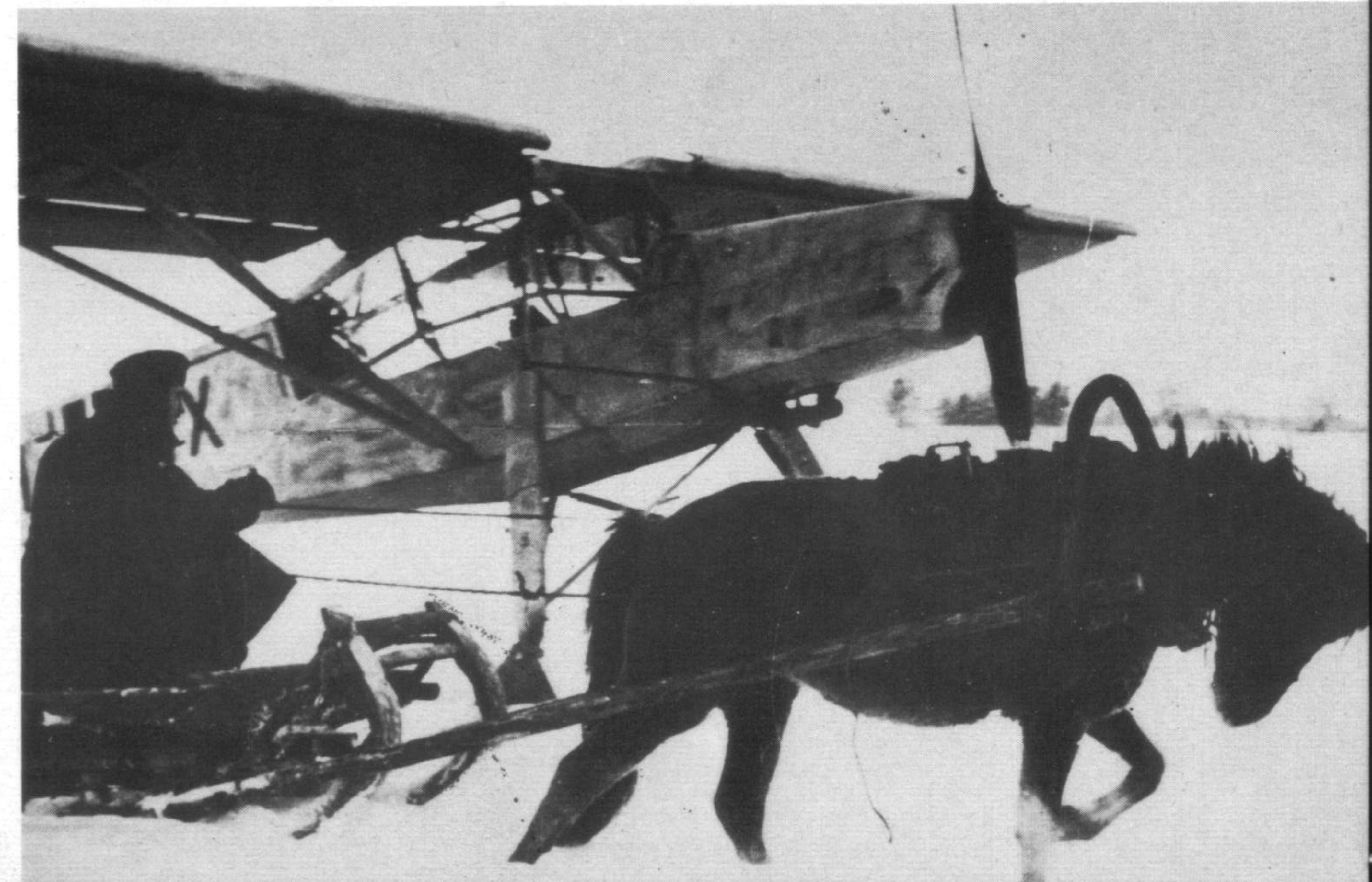
Oben:
Abtransport einer Fw 189 A-2 bei Kriegsende.

Unten:
Eine Fw 189 A-2 der Heeresaufklärungsgruppe 21 im Südabschnitt der Ostfront 1943.



Oben:
Ein "Storch" des 4.(H)/21 an der Nordfront.

Unten:
Die Fieseler Fi 156 "Storch" war als Kurzstart und -lande-
flugzeug für Verbindungsaufgaben, aber auch für die Nah-
aufklärung konzipiert.

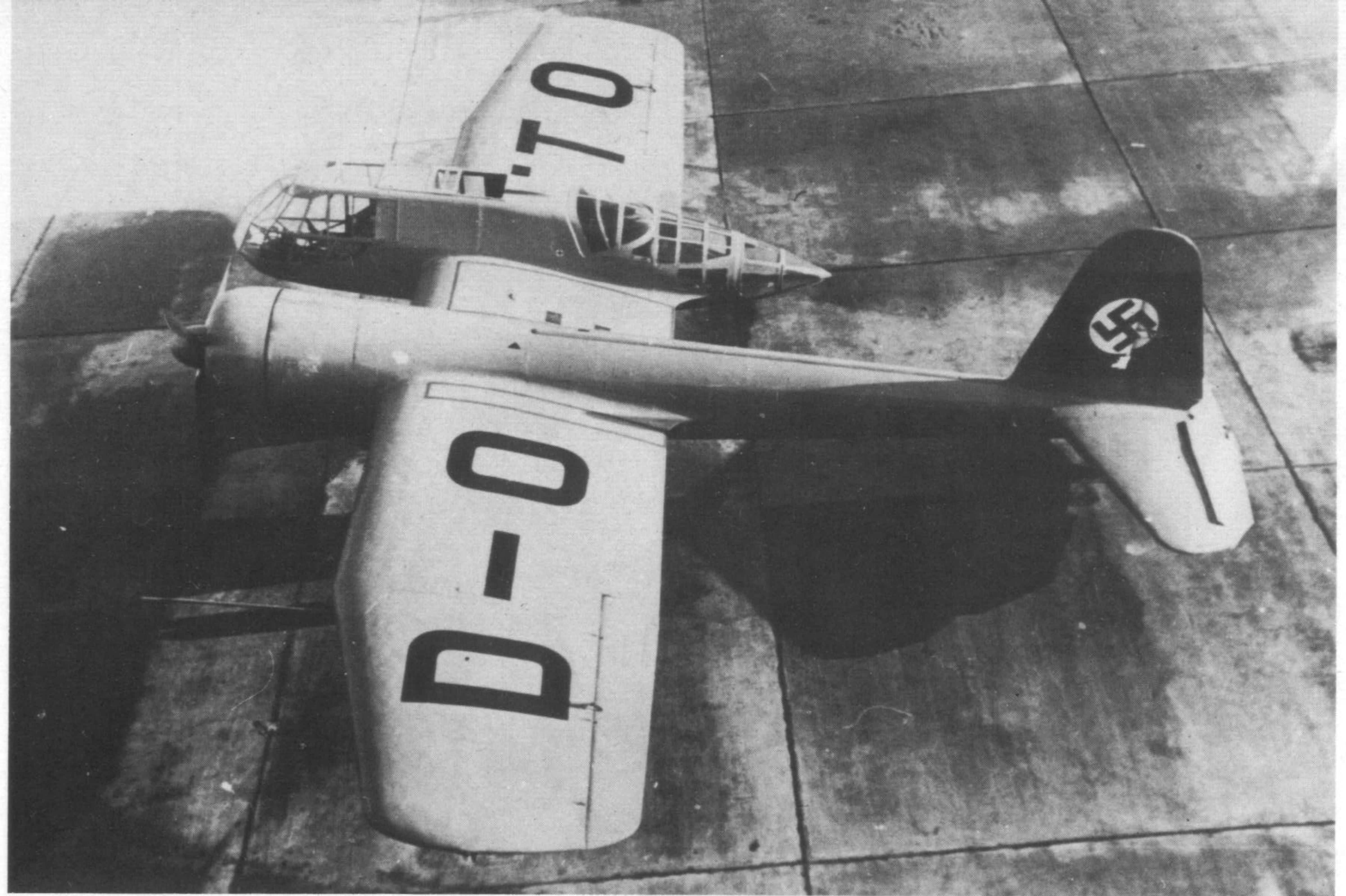


BLOHM & VOSS BV 141

Eines der ungewöhnlichsten Flugzeuge war zweifelsohne der Entwurf von Dr.-Ing. Richard Vogt, die BV 141. Auf Grund einer Ausschreibung des RLM, zu der Arado seine wenig erfolgreiche Ar 198 beisteuerte, stellte der Hamburger Flugzeugbau (Ha), die unsymmetrische Ha 141-O vor. Insgesamt wurden hiervon 20 Maschinen erstellt, von denen die letzte nachweisbar am 16. 6. 1944 flog.

Nach der Endmontage im Werk Wenzendorf bei Bremen und der sich daran anschließenden Werkserprobung kam es mit der BV 141 V4 zu einem ersten Unfall infolge eines Fahrwerkversagens. Da die Maschine für Rechlin bestimmt gewesen war, regte sich im RLM Mißtrauen gegen die BV 141.

Erst im Januar 1940 trafen dann die BV 141 V3 sowie die V5 in Rechlin ein.



Diese Seite:

Die BV 141 war das einzige asymmetrische Flugzeug der Luftwaffe, das in mehreren Exemplaren gebaut und auch geflogen wurde. Die D-OTTO war das erste Versuchsmuster dieses ungewöhnlichen Fluggerätes.

Rechte Seite oben:

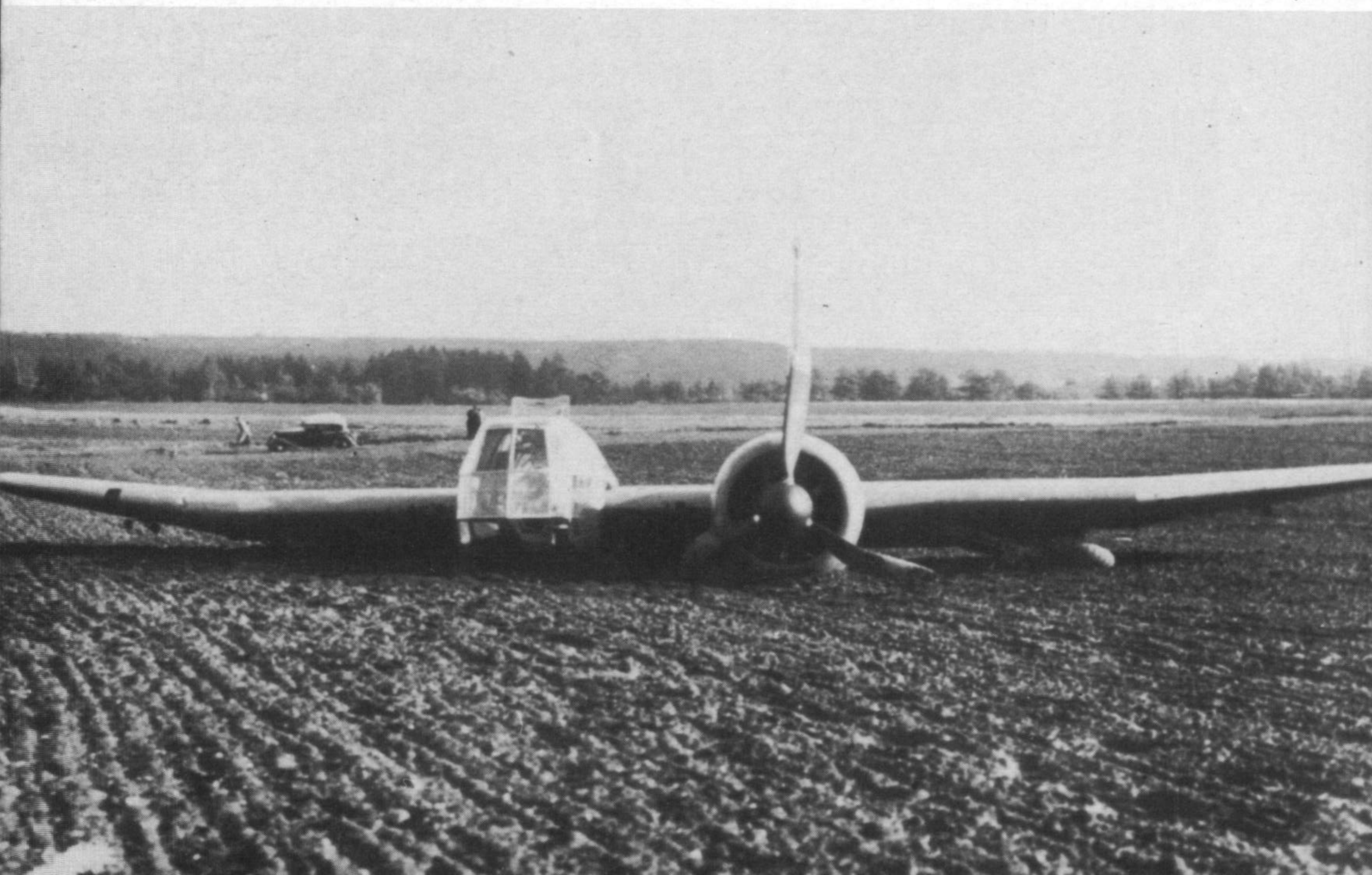
Mit der Kennung D-ORJE (Werknr. 172) stand im Februar 1938 der zweite Prototyp der BV 141 zum Erstflug bereit.

Rechte Seite unten rechts:

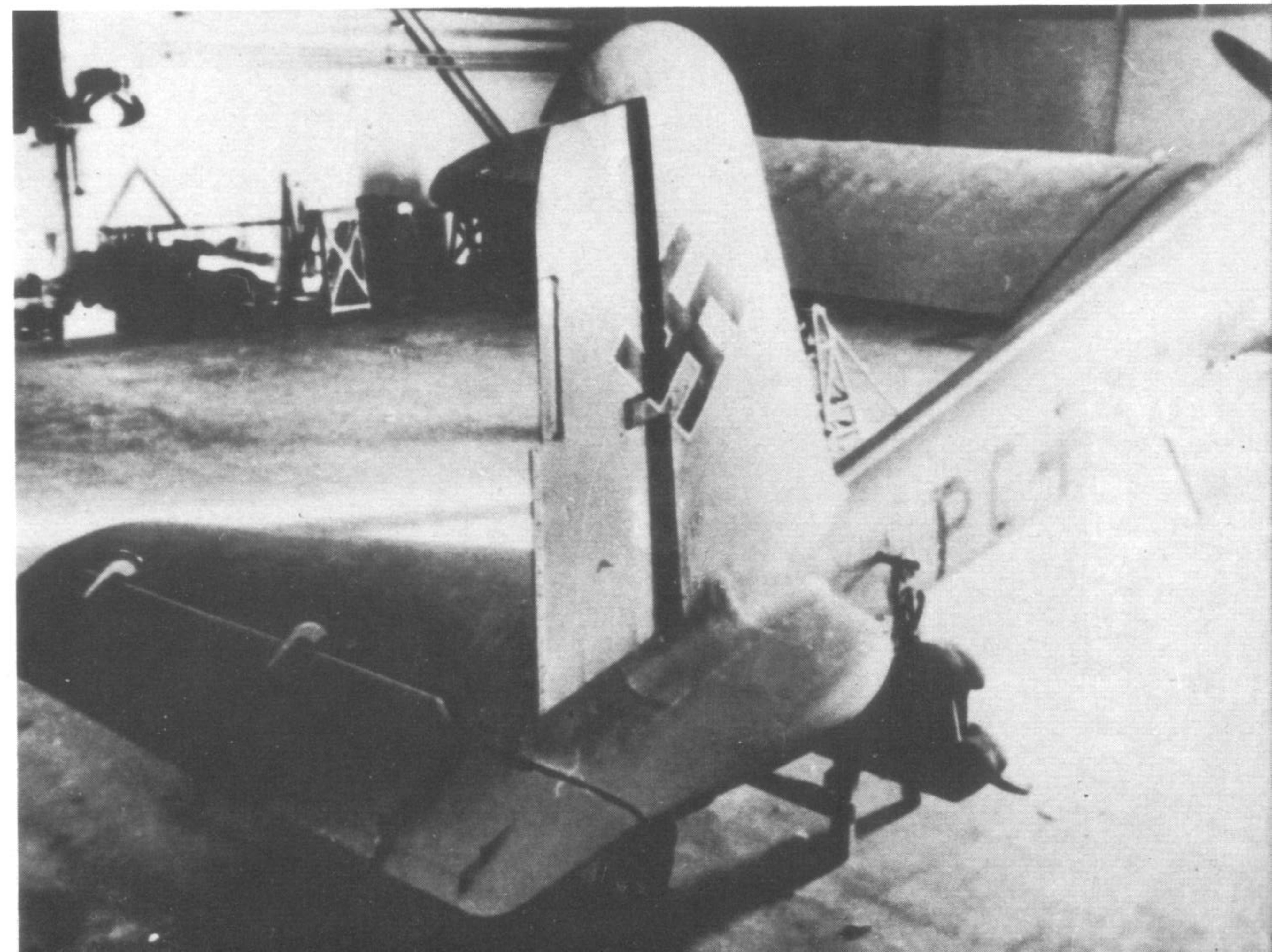
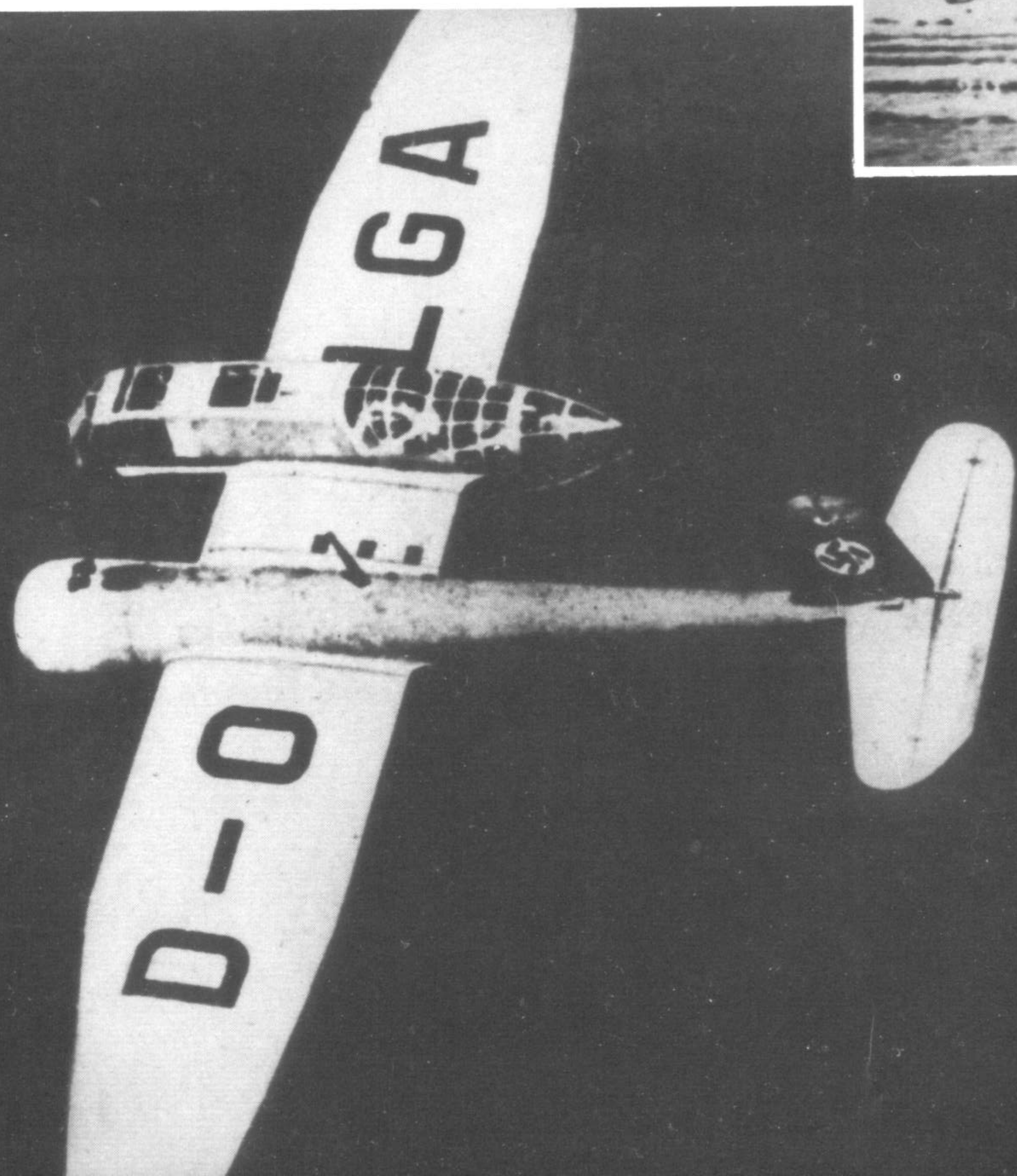
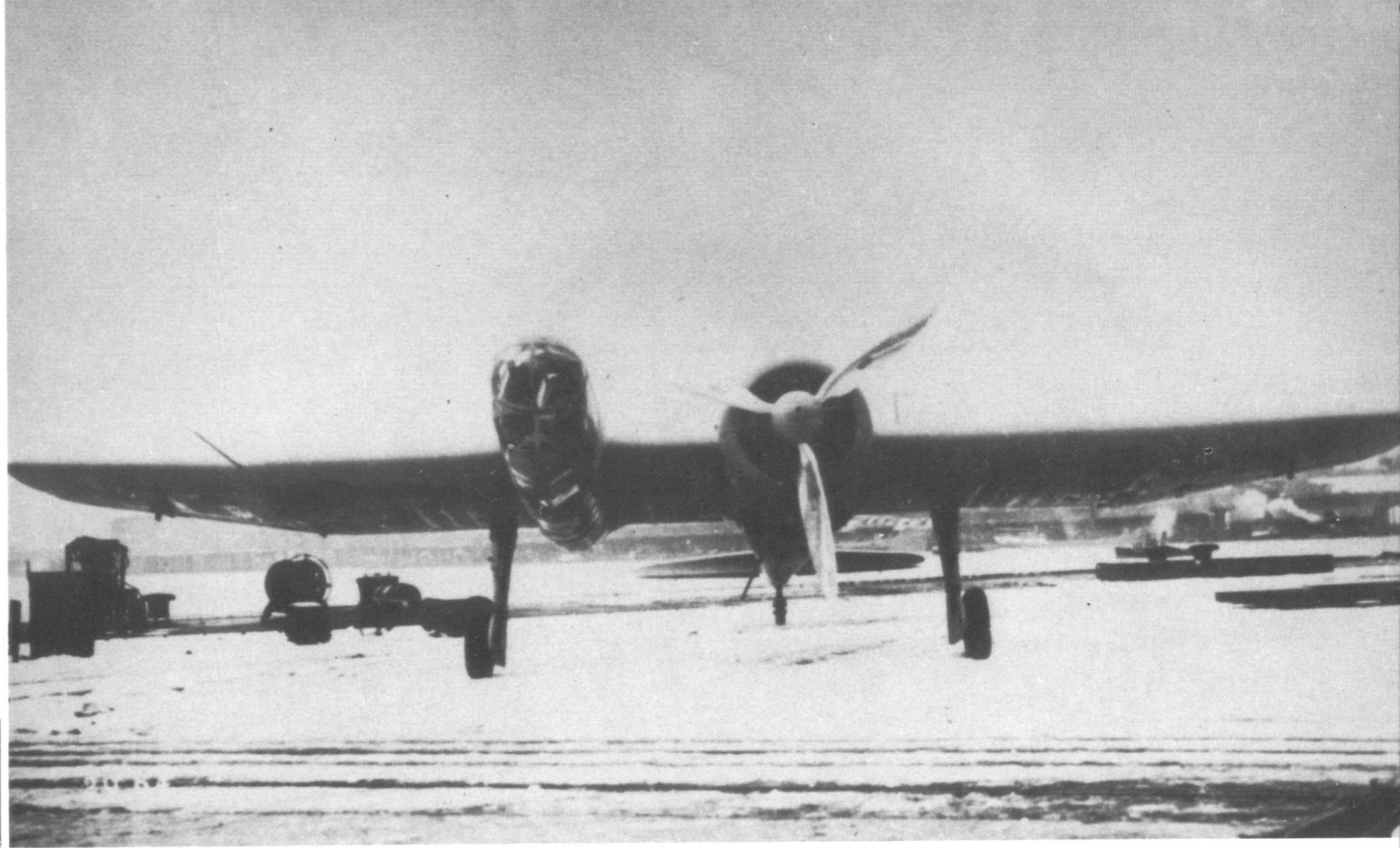
Bei der BV 141 V 2 fand ein geändertes, asymmetrisches Leitwerk Verwendung.

Rechte Seite unten links:

Das dritte Versuchsmuster diente als Produktionsprototyp.

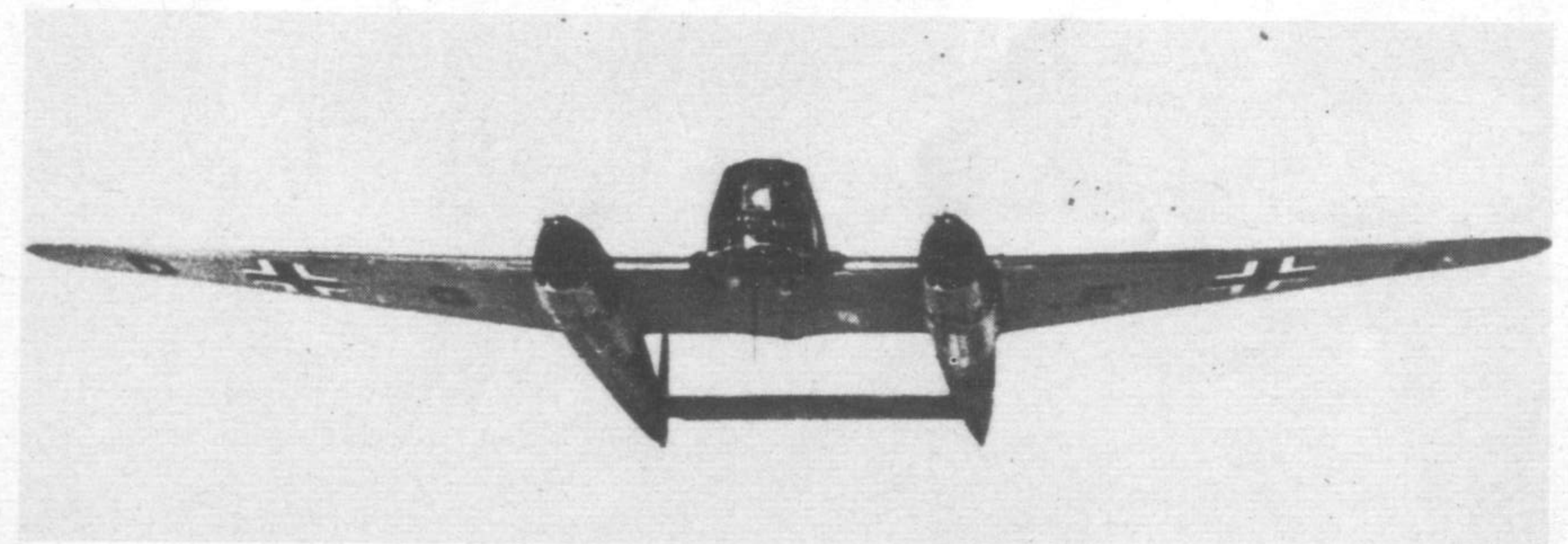
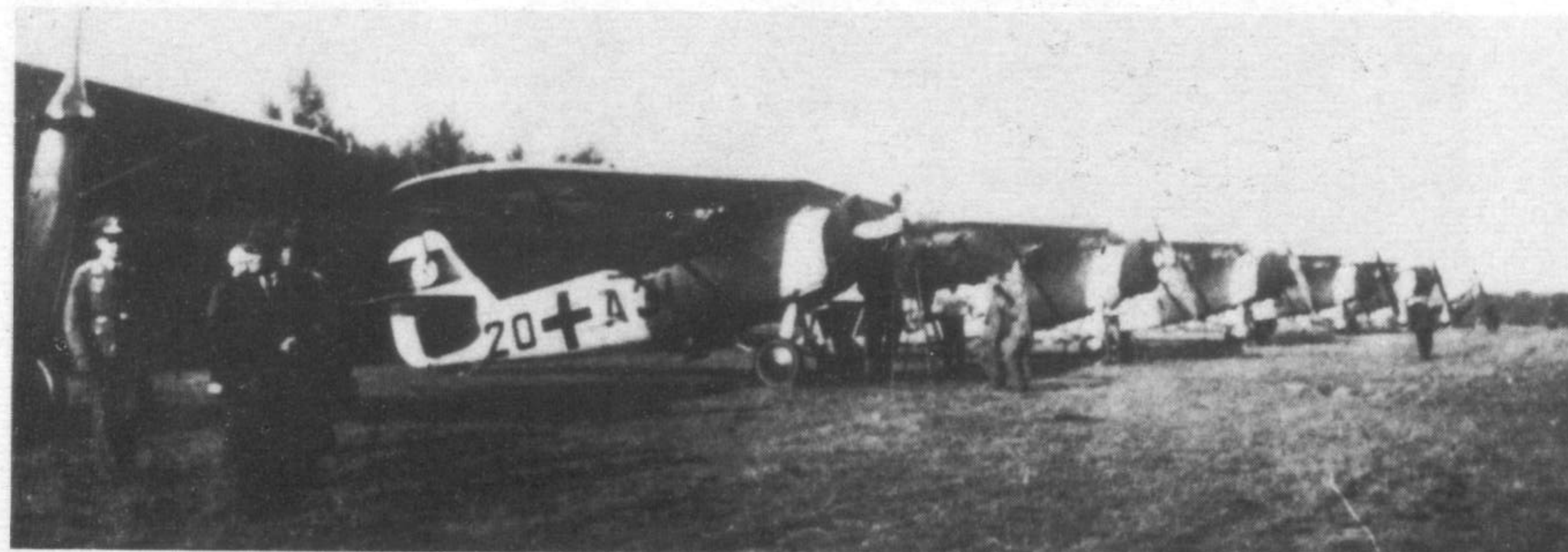


Trotz befriedigender Ergebnisse wurde die Großserienproduktion bei der BV 141 A am 4. 4. 1940 auf eine kleine Vorserie reduziert. Inzwischen konnte die verbesserte BV 141 B den Vertretern des RLM am 14. 2. 1940 in Form einer 1:1-Attrappe vorgestellt werden. Hiernach erging ein Auftrag über fünf Versuchsmuster, fünf Vorserienflugzeuge und eine Kleinserie von zehn BV 141 B-1. Das erste Flugzeug der B-Ausführung, die BV 141 V9, startete am 9. 1. 1941 zum erfolgreichen Erstflug. Im Mai kam die Maschine zusammen mit der BV 141 V10, V11 und V12 nach Rechlin, um dort eingehend getestet zu werden.



TECHNISCHE DATEN

Hersteller Baumuster	Blohm & Voss BV 141B	Focke-Wulf Fw 189 A	Focke-Wulf Fw 189 A	Heinkel He 45	Henschel Hs 126 B	Messerschmitt Bf 109G	Me 262A
Verwendung Besatzung	Nahaufkl. 3	Nahaufkl. 3	Nahaufkl. 1	Nahaufkl. 2	Nahaufkl. 2	Nahaufkl. 1	Nahaufkl. 1
Triebwerke	1 x BMW 801 A	2 x Argus As 410 A	1 x BMW 801 D	1 x BRAMO SAM 322	1 x BRAMO SAM 323	1 x DB 605 A	2 x Jumo 004 B
Spannweite (m)	17,46	18,40	10,50	14,00	14,50	9,92	12,51
Länge (m)	13,95	11,90	10,24	9,50	10,85	8,94	10,60
Höhe (m)	3,60	3,10	3,96	4,20	3,75	2,50	3,85
Leergewicht (kg)	4700	2690	3200	1460	2030	2250	3900
Fluggewicht (kg)	5800	3950	4430	2280	3090	3500	7120
V/max (km/h)	220	345	650	255	260	675	870
Reichweite (km)	1900	950	1500	1180	700	570	1000
Gipfelhöhe (m)	10000	7000	10000	6200	9000	11500	11500
Bewaffnung	2 MG15	2 MG15 2 MG17	2 MG131 2 MG151	1 MG15	1 MG15 1 MG17	2 MG131 1 MG151/20	1 MK 108
Abwurflasten (kg)	200	200		100	100	500	



Nur wenige Jahre liegen zwischen den beiden Nahaufklärern He 46 und Fw 189 (rechts). Der technische Fortschritt ist jedoch deutlich sichtbar.

Im Herbst 1941 wurde das zehnte Versuchsmuster auf Befehl des Generalluftzeugmeisters (GLZ) an die Aufklärungsschule 1 in Großenhain/Sachsen überführt und ebenfalls unter Einsatzbedingungen überprüft.

Die Aufstellung einer Erprobungsstaffel 141 (Sonderstaffel BV 141) wurde im Frühjahr 1941 vom OKL abgebrochen. Die Aufgaben wurden den mit der Fw 189 ausgerüsteten Einheiten übertragen.

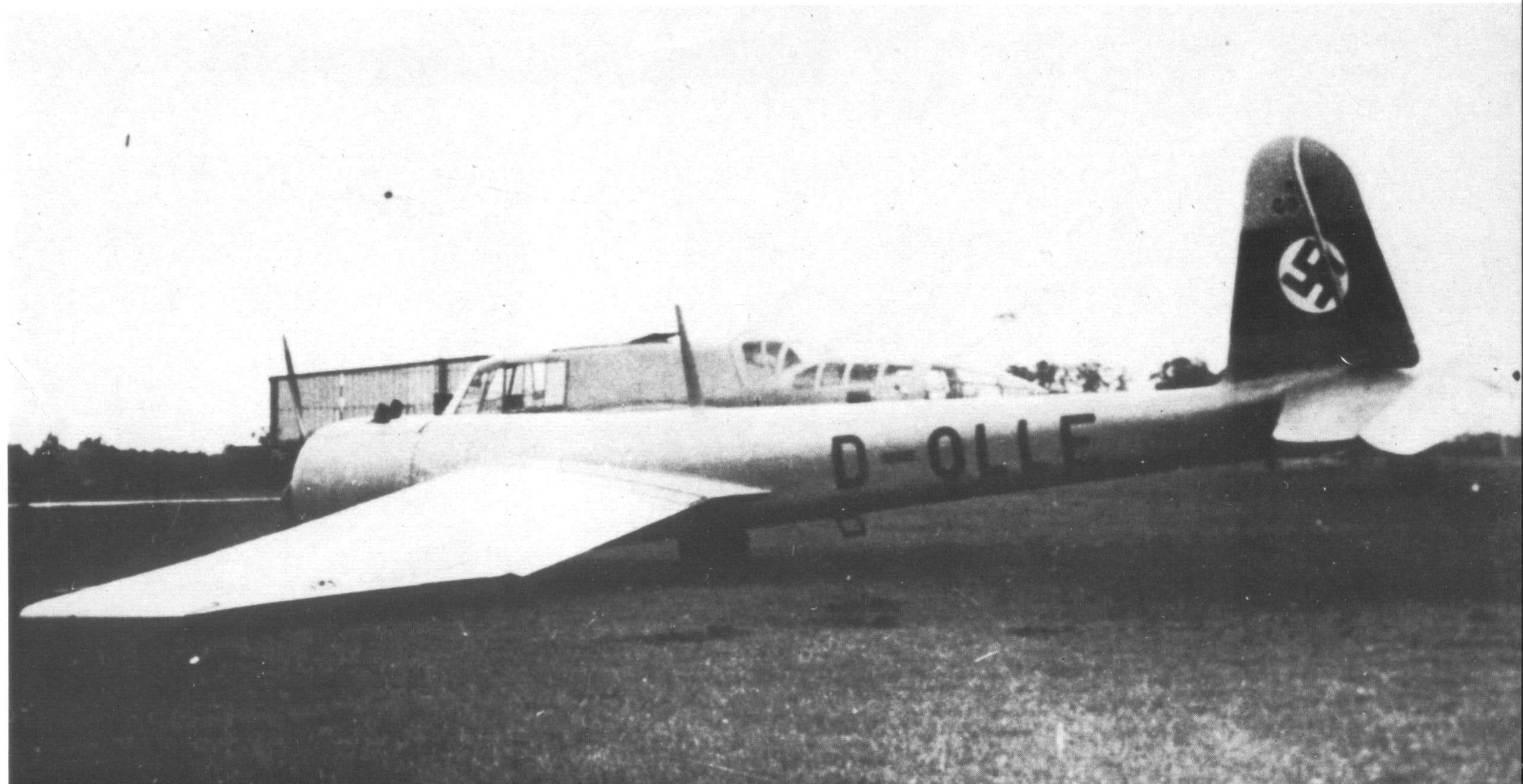
Bei Kriegsende wurde nur eine BV 141 – wenn auch stark beschädigt – von alliierten Truppen in Norddeutschland erbeutet.

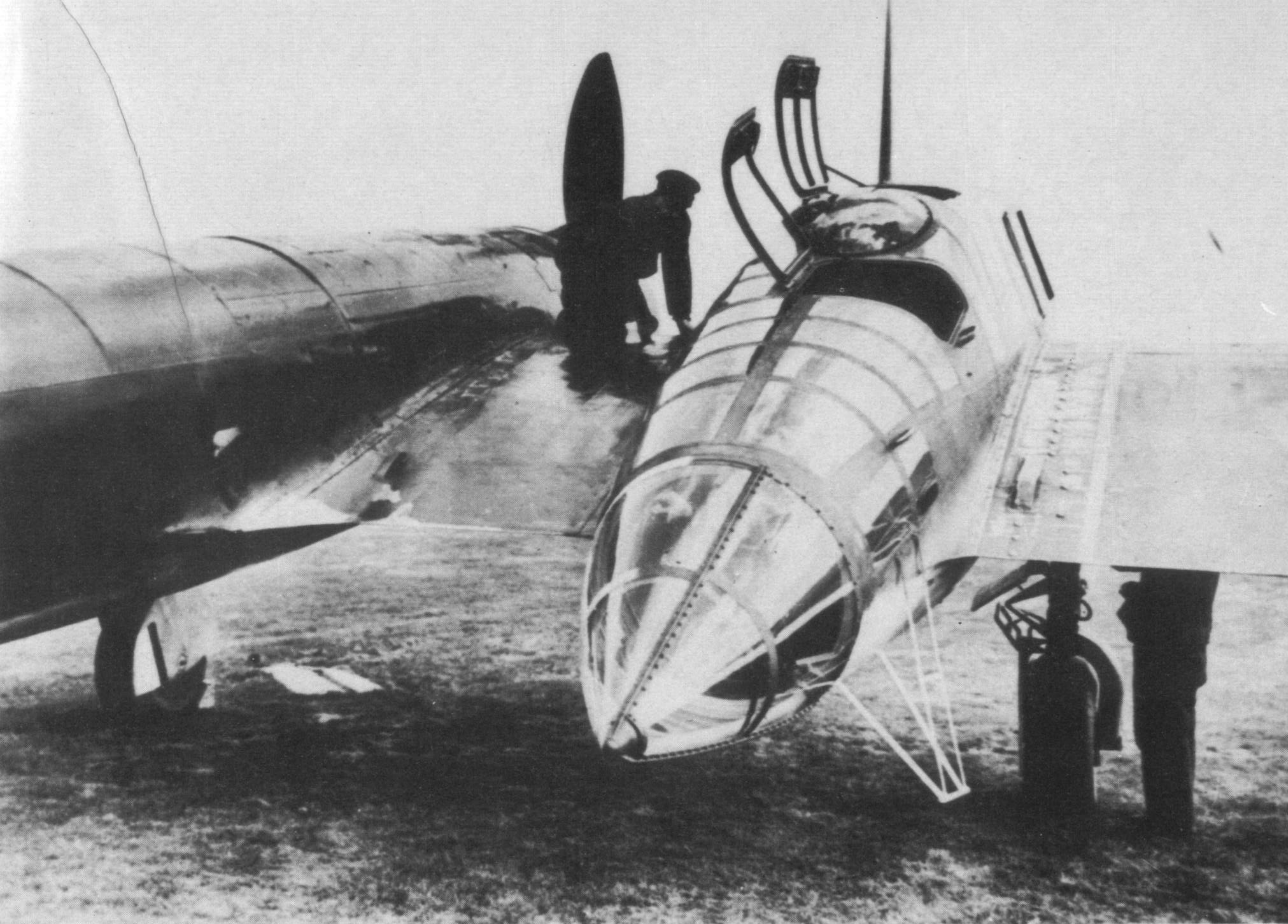


Links:
Detailaufnahme
des Leitwerkes
der BV 141 mit
symmetrischem
Seitenruder.

Rechts:

Die BV 141 V4 nach einer mißglückten Landung. Durch die unsymmetrische Bauweise ließ das Flugverhalten zu wünschen übrig und die Maschine stellte ungewöhnlich hohe Anforderungen an den Piloten.



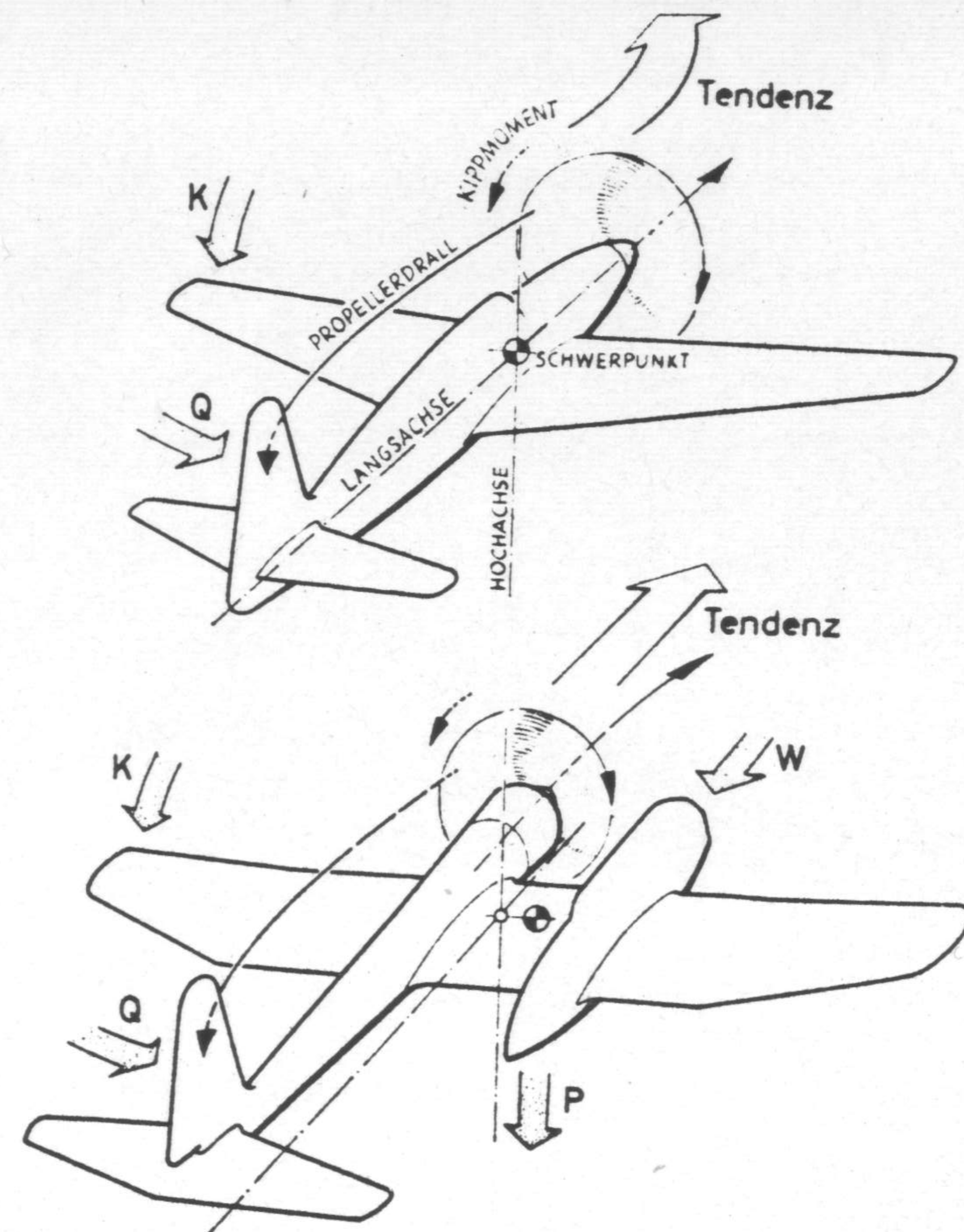


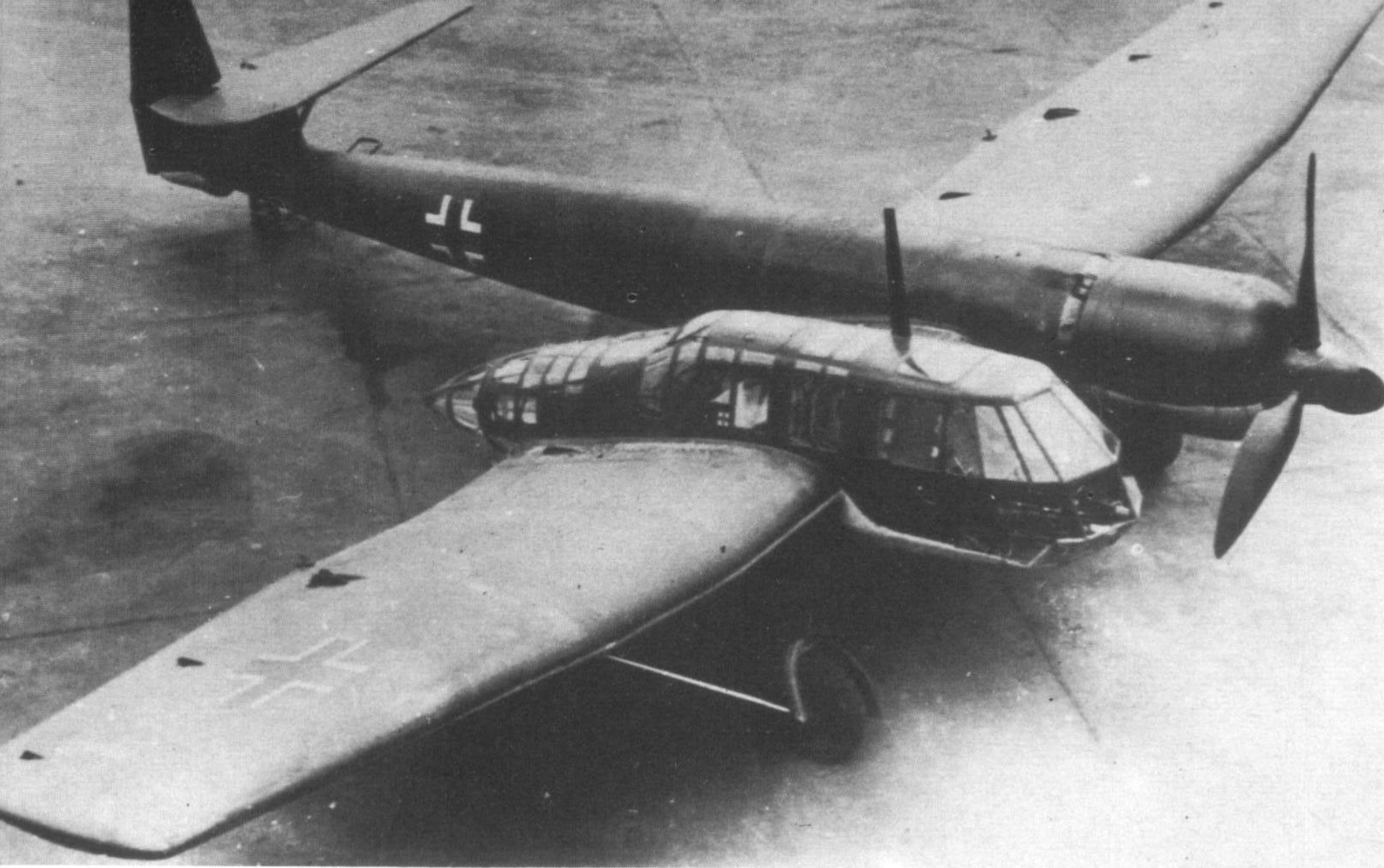
Links oben:

Die BV 141 bestieg man von der rechten Seite mit einer Leiter über die aufgeklappten Kanzelfenster. Auch bei der BV 141 war der Heckkonus drehbar.

Rechts oben:

Die Zeichnung zeigt den Einfluß der Luftströmung und der daraus resultierenden Kräfte auf die Flugstabilität bei einem konventionell konstruierten Flugzeug (oben) und bei der asymmetrischen BV 141. Der rechtsdrehende Propeller erzeugt ein Kippmoment K , das die Maschine um die Längsachse nach links drehen will. Gleichzeitig wirkt (durch die Luftschleppe des Propellers) die Querkraft Q auf das Seitenleitwerk und dreht das Flugzeug um die Hochachse. Die Tendenz zum Linkskurvenflug kann nur durch Gegentrimmung von Seiten- und Querruder aufgehoben werden. Die gleichen Kräfte traten auch bei der BV 141 auf, der Schwerpunkt wurde aber durch das Gewicht der nach rechts verlagerten Besatzungskanzel aus dem Schnittpunkt der Achsen herausgerückt. Das Gewicht P und der zusätzliche Widerstand W der Kanzel heben das Kippmoment K und die Querkraft Q auf. Dadurch ist das Kräftegleichgewicht um Hoch- und Längsachse wieder hergestellt und die Maschine fliegt stabil.





Oben:
Ebenfalls für Nah- und Mittelstreckenaufklärung war diese Me 110 C-5 des 3.(F)/11 eingesetzt.

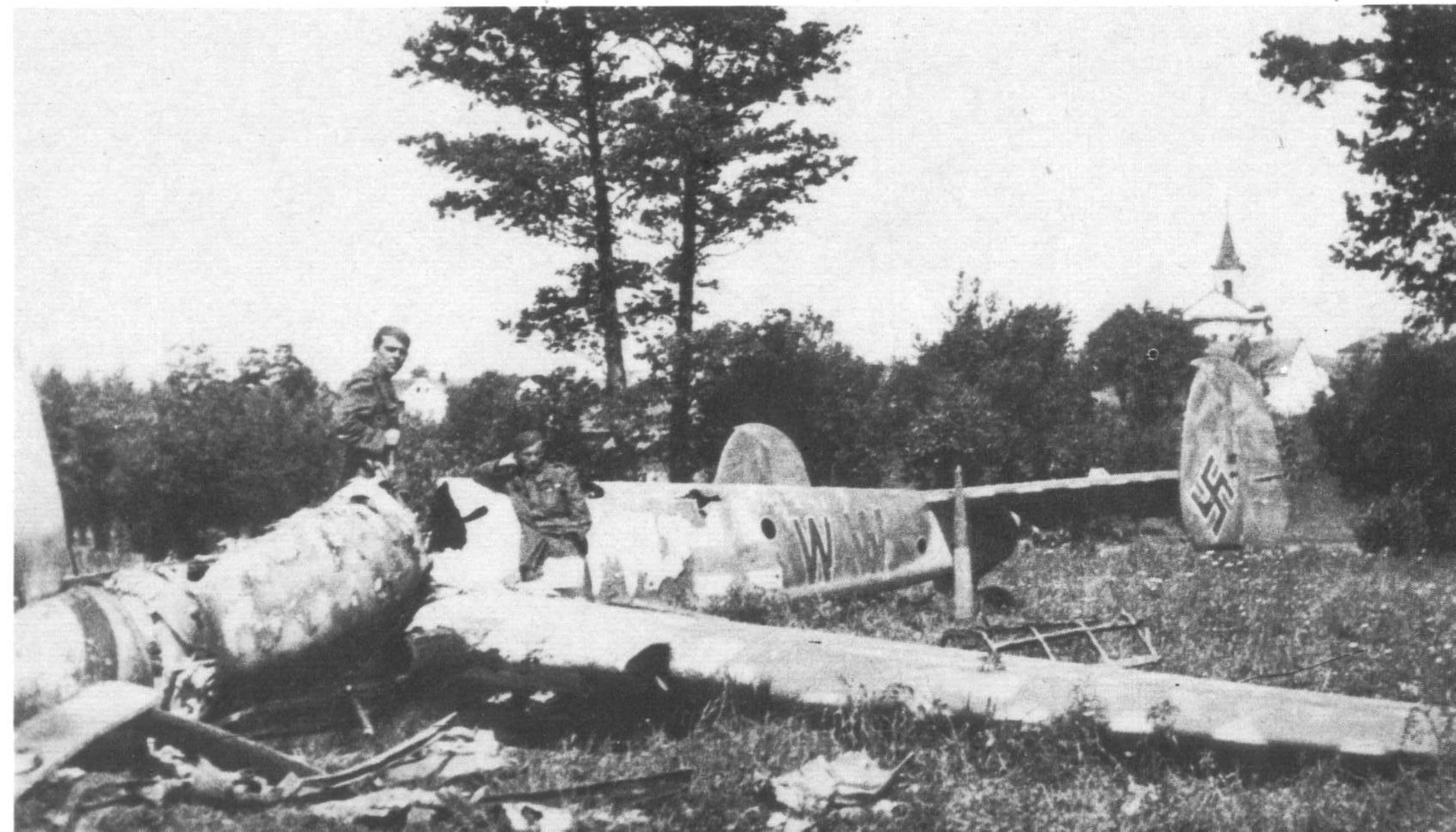
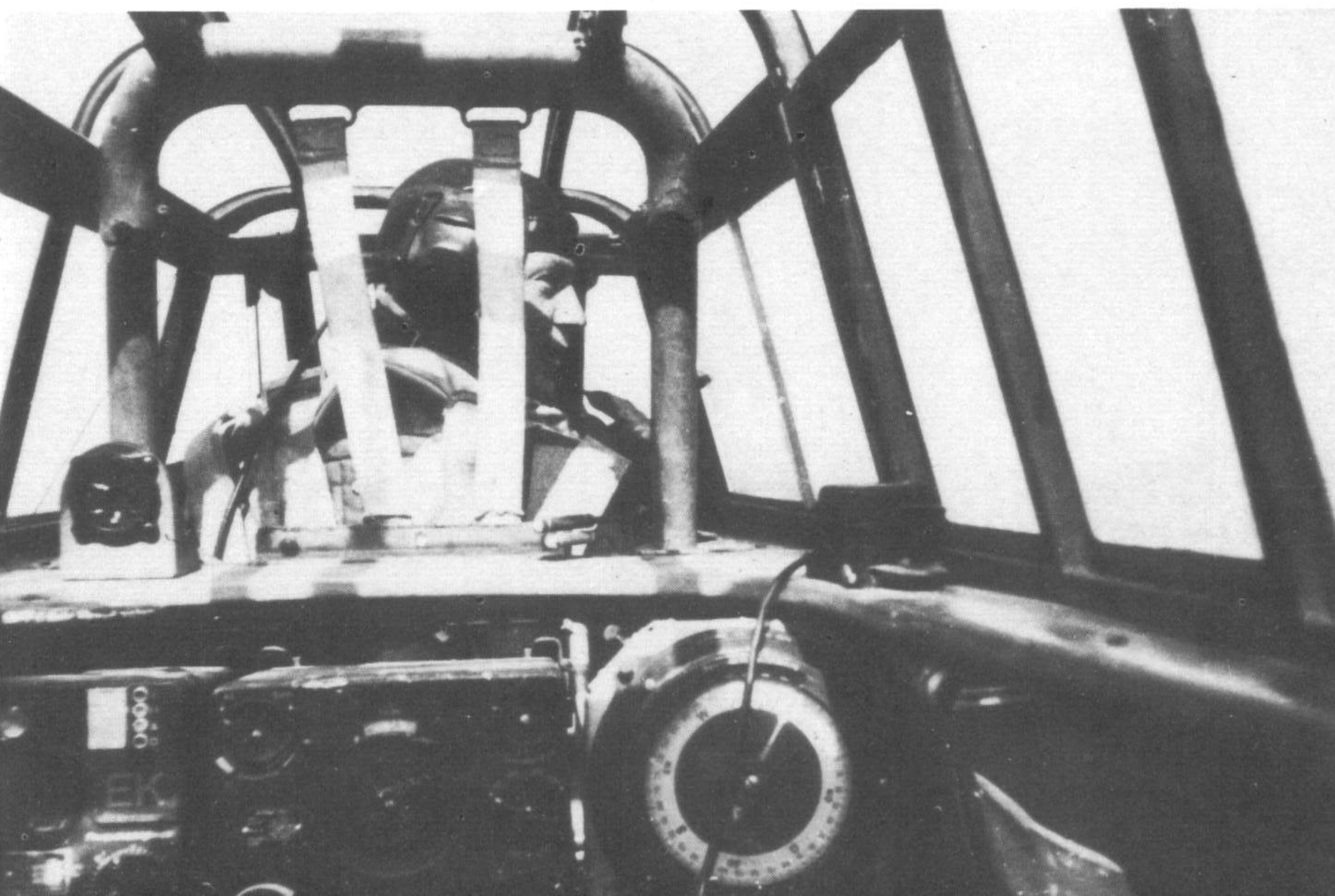
Links oben:
Werksaufnahme einer zur Abnahme bereiteten Maschine.

Links:
Im Südabschnitt der Ostfront flog die 3. Staffel der Aufklärungsgruppe 11 ihre Einsätze.

Rechts:
Nach dem Einsatz wird diese Bf 110 in die
Tarnung zurückgeschoben. Zwischen den
Tragflächen ist im Rumpf die Öffnung für
die Kamera zu erkennen.

Rechts unten:
Dieser Aufklärer wurde ein Opfer der rus-
sischen Abwehr.

Unten:
Innenaufnahme aus der Sicht des Funkers
in Flugrichtung der Me 110 C-5.





Eine Messerschmitt Me 110 C-5 des 4.(F)/14, welche beim V. Fliegerkorps im Jahr 1940 über England Nah- und Mittelstreckenaufklärung flog.



MESSERSCHMITT BF 109

Die ersten Bf 109 mit Kameraausrüstung stellten die Ausführungen Bf 109 E-5 und E-6 dar. Beide Baumuster waren mit vier MG 17 armiert und wurden von einem DB 601 A-1 oder einem DB 601 N angetrieben. Einen weiteren Nahaufklärer stellte die Bf 109 E-9, in deren rückwärtigem Rumpf ein Rb 50/30 Aufnahme fand, dar. Die Bewaffnung bestand meist aus zwei 20 mm-MG FF sowie zwei MG 17.

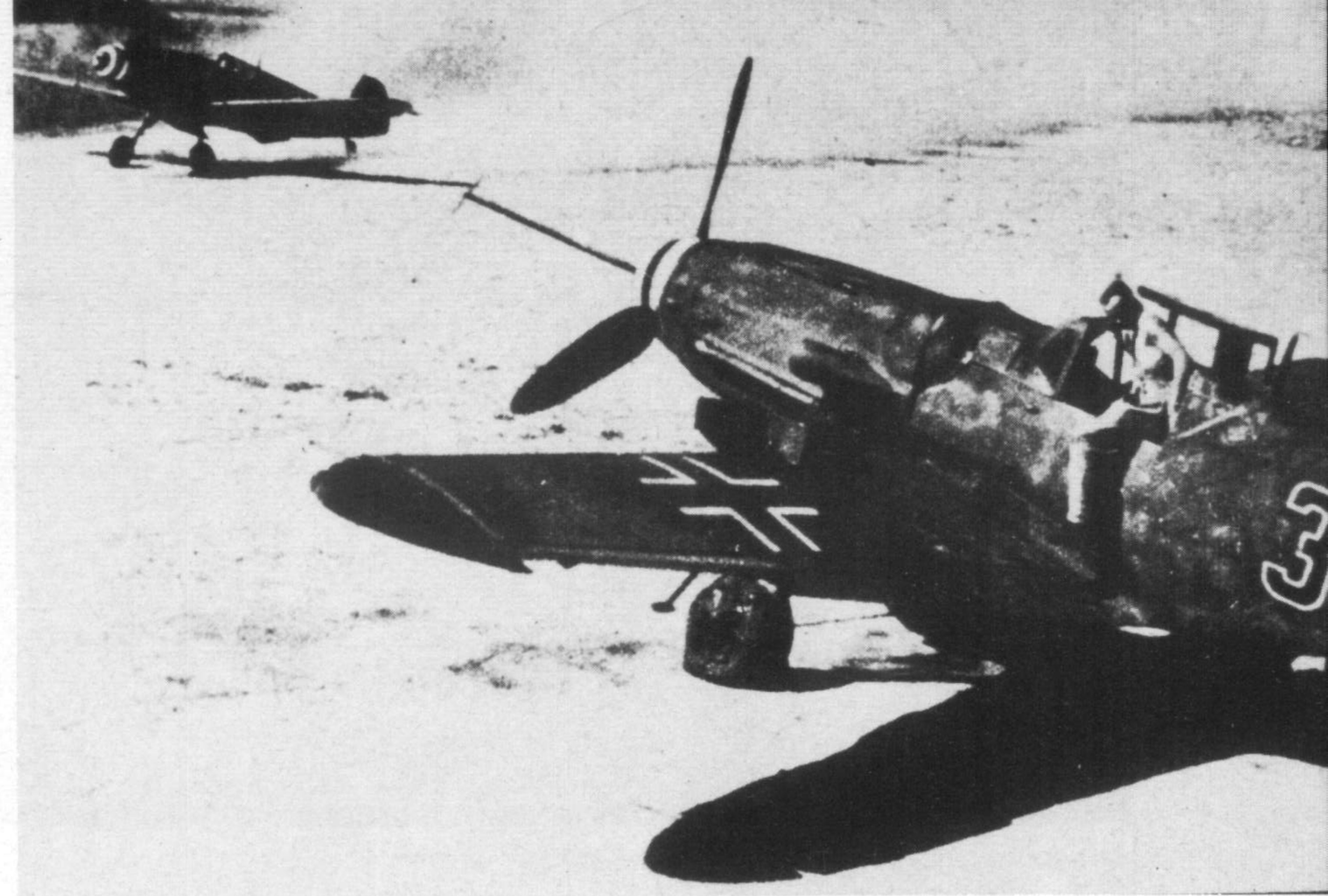
Auch die beiden letzten Versionen der F-Ausführungen fanden als Nahaufklärer Verwendung. Neben der mit einem DB 601 E-1 ausgestatteten und mit fünf MG 17 bewaffneten Bf 109 F-5, fand sich die F-6 gleichzeitig als Nah- und Fernaufklärer im Einsatz. Unter anderem flog die 1.(F)/122 Anfang 1943 damit von Sardinien aus bewaffnete Aufklärung. Teilweise waren auch ein Teil oder die gesamte Bewaffnung ausgebaut, um Gewicht zu sparen.

Die Flugzeuge der Baureihe Bf 109 G-8 bildeten ab 1944 die Hauptausstattung der Nahaufklärungsgruppen. Die Maschinen konnten entweder mit Zusatztanks ausgerüstet werden oder aber eine Abwurfwanne unter dem Rumpfwerk mitführen. Gegenüber der Bf 109 G-6 wies die Bf 109 G-8 folgende Abweichungen auf:

- Bildgeräteeinbau im Bereich der Rumpfspanten 5 und 6 mit zwei Sichtöffnungen im Rumpfboden (Rb 12,5/7x9)
- Einbau einer "Robot II"-Kamera im linken Tragflügel

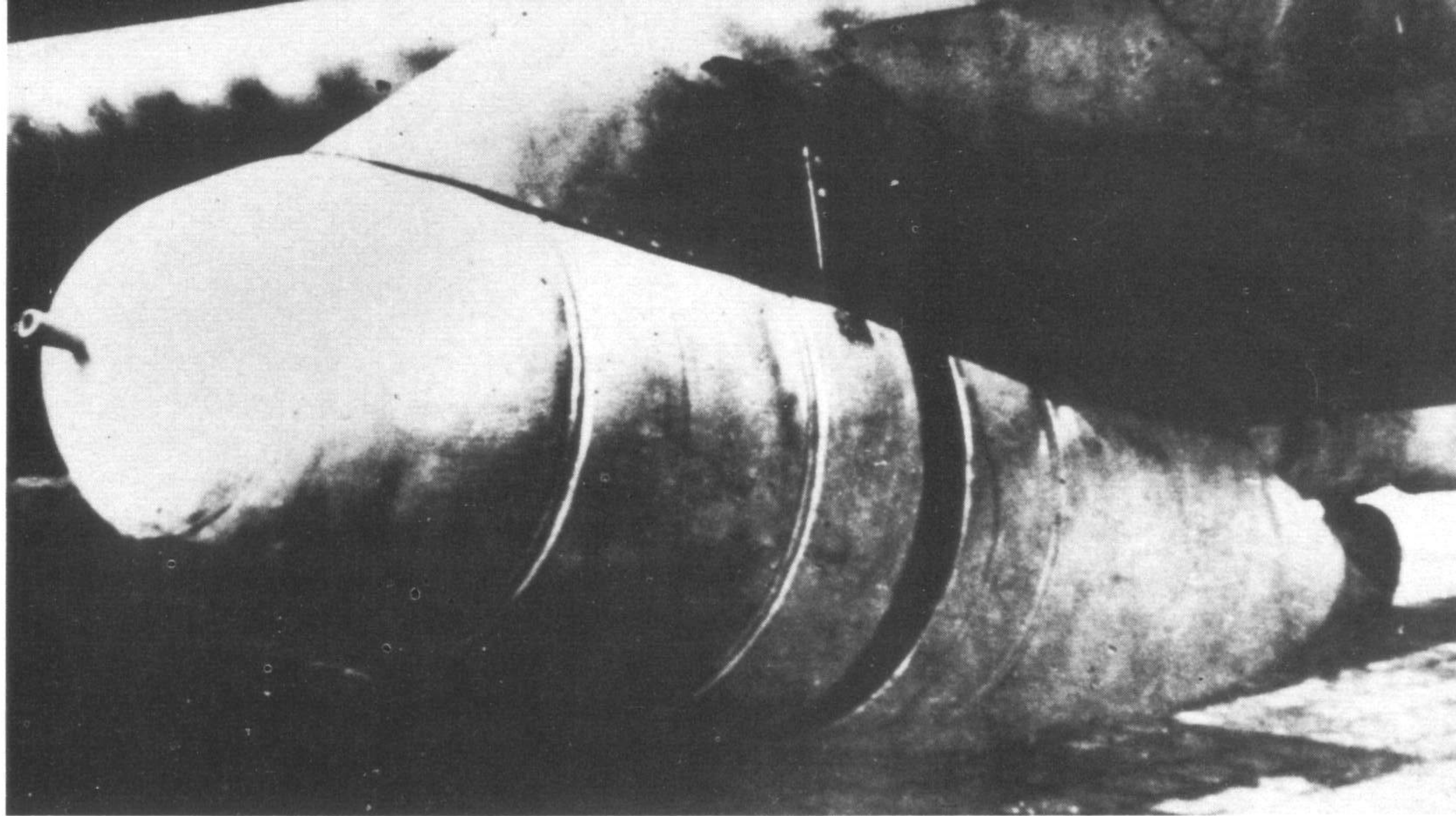
Außer der Bf 109 G-8 kam es zur Umrüstung von Bf 109 G-6, die dann wie die umgebauten Fw 190-Aufklärer die Bezeichnung U4 führten. Die Maschinen mit zusätzlicher Kraftstoffanlage trugen die Rüstsatznummer R3.

Oben: Weil die geringe Geschwindigkeit der Aufklärer sie leicht zum Opfer der gegnerischen Flugabwehr werden ließ, setzte man Jagdmaschinen, wie diese Bf 109 G-8 mit Kameraausrüstung als sogenannte "Gewaltaufklärer" ein.



Unten: Eine Bf 109 G-6 der 1./NAGr. 5 nach einem Fehlstart in Dünaburg, Ostern 1944.





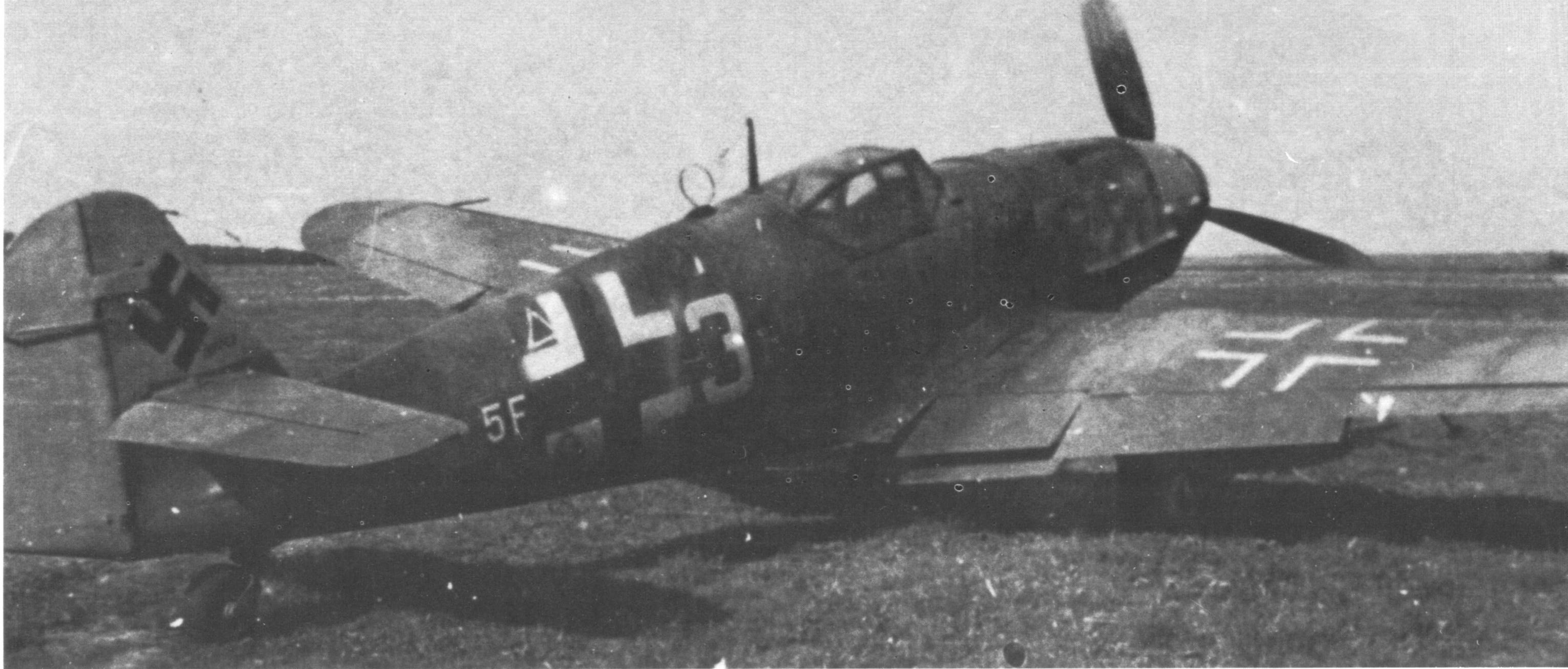
Zwei Bf 109 G-8/R5 (die "schwarze 10" und "schwarze 12") wurden Ende Januar 1945 schwer beschädigt. Die zur 2./NAG 8 (Einsatz) gehörende Bf 109 G-6 stürzte am 1. 3. 1945 ab.

Nicht ausgeführt wurde die Bf 109 K-8, ein schwerbewaffneter Jäger mit DB 605 ASB-Triebwerk und zurüstbarer Rb 50/30 oder Rb 32/7x9-Lichtbildanlage. Lediglich der Jäger Bf 109 K-4 lief noch in nennenswerten Stückzahlen vom Band.

Die meisten Einsätze flogen die Bf 109-Aufklärer an allen Abschnitten der Ostfront. Nach dem Debakel in Stalingrad erhielten die schnellen Aufklärer noch größere Dringlichkeit. Im Mittelpunkt stand die Bf 106 G-8, in geringerem Maße auch Maschinen des Typs Fw 190 A-3 bis A-5/U4. Nachdem die sowjetische Übermacht die deutschen Verbände immer mehr nach Westen zurückdrängte und die gegnerische Luftverteidigung den Einsatz langsamer Fernaufklärer nahezu unmöglich machte, trug die Bf 109 den Hauptteil der Nahaufklärungsarbeit. Dies galt auch für die Rückzugskämpfe und die Schlacht bei Kiew. Am Ende standen Aufklärungsflüge über Kurland, Ostpreußen und im Bereich der Weichselfront.

Verluste bei den einsitzigen Jägern blieben trotz der Geschwindigkeit der Bf 109 G-8 nicht aus. So ging am 19. 1. 1945 die zum Nahaufklärer umgerüstete Bf 109 G-6/U4 (Werk-Nr. 442063) vom Stab der NAG 8 verloren.

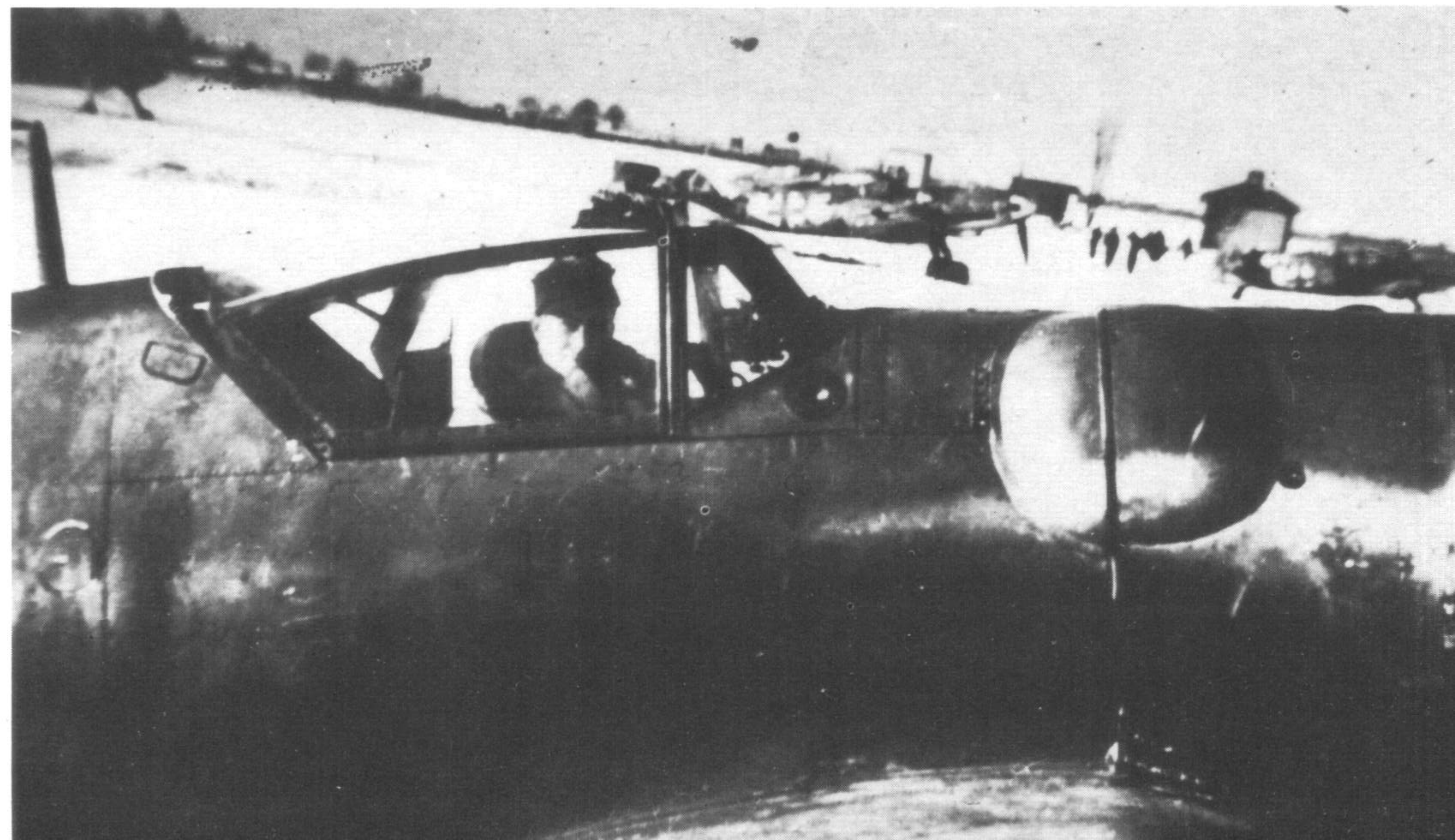


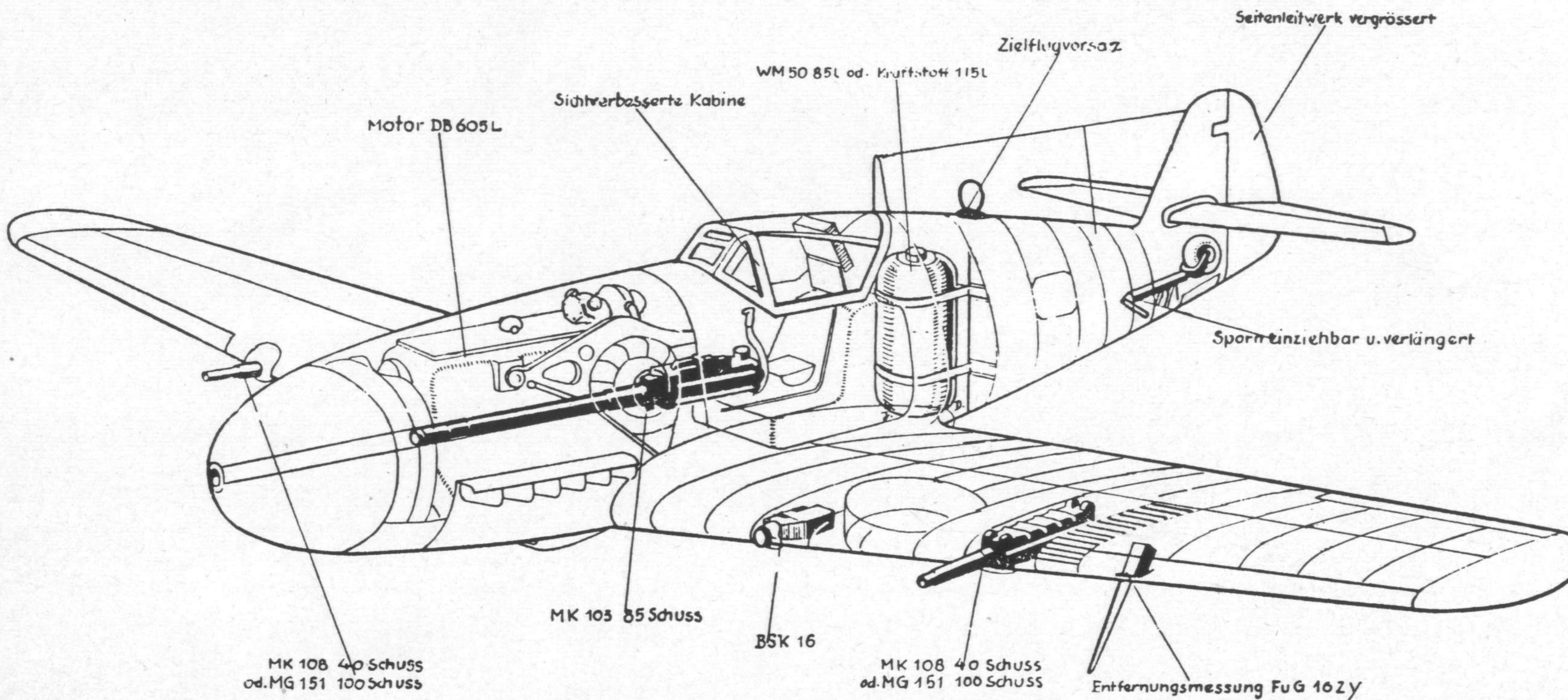


Linke Seite:
Zur Reichweitensteigerung wurden 600 l-Abwurf-tanks unter den Tragflächen und dem Rumpf montiert. Der Finder solcher Behälter erhielt RM 10,- Belohnung!

Oben:
Eine Bf 109 G-10/R5 der Aufklärungsgruppe 14.

Rechts:
Im Januar 1944 überführte Fahnenjunker Tetzner diese Bf 109 G-6/U4 der 2./NAGr.5 an die Oderfront.



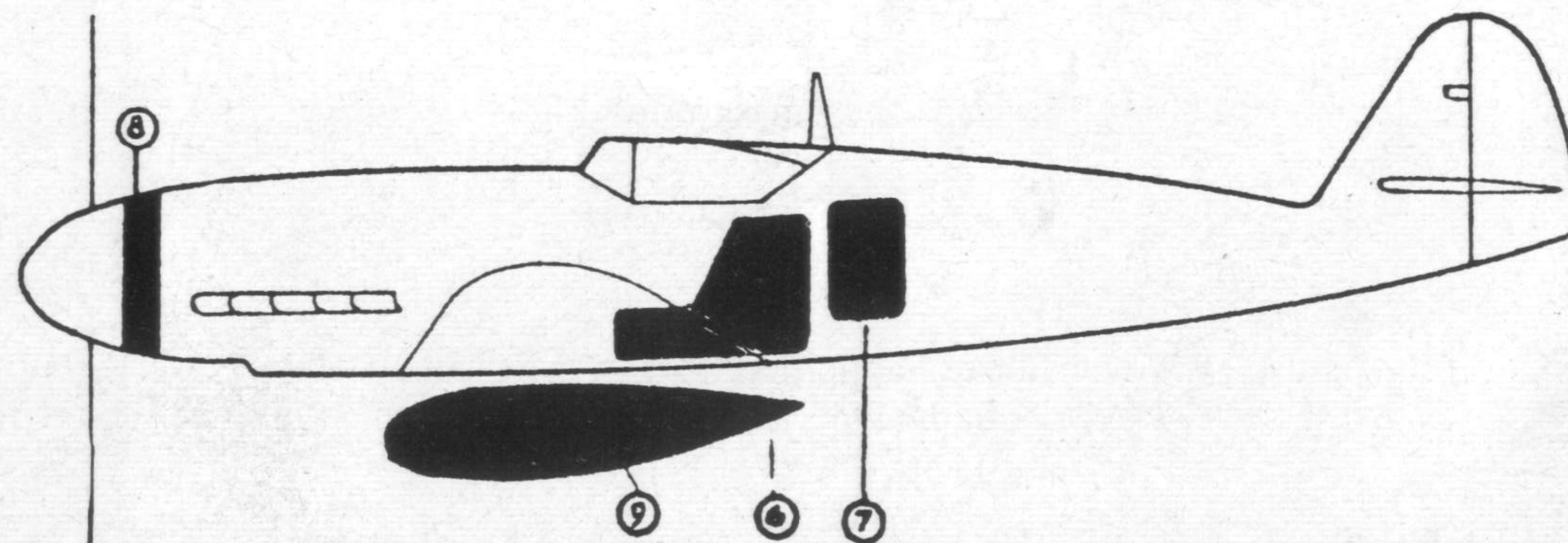


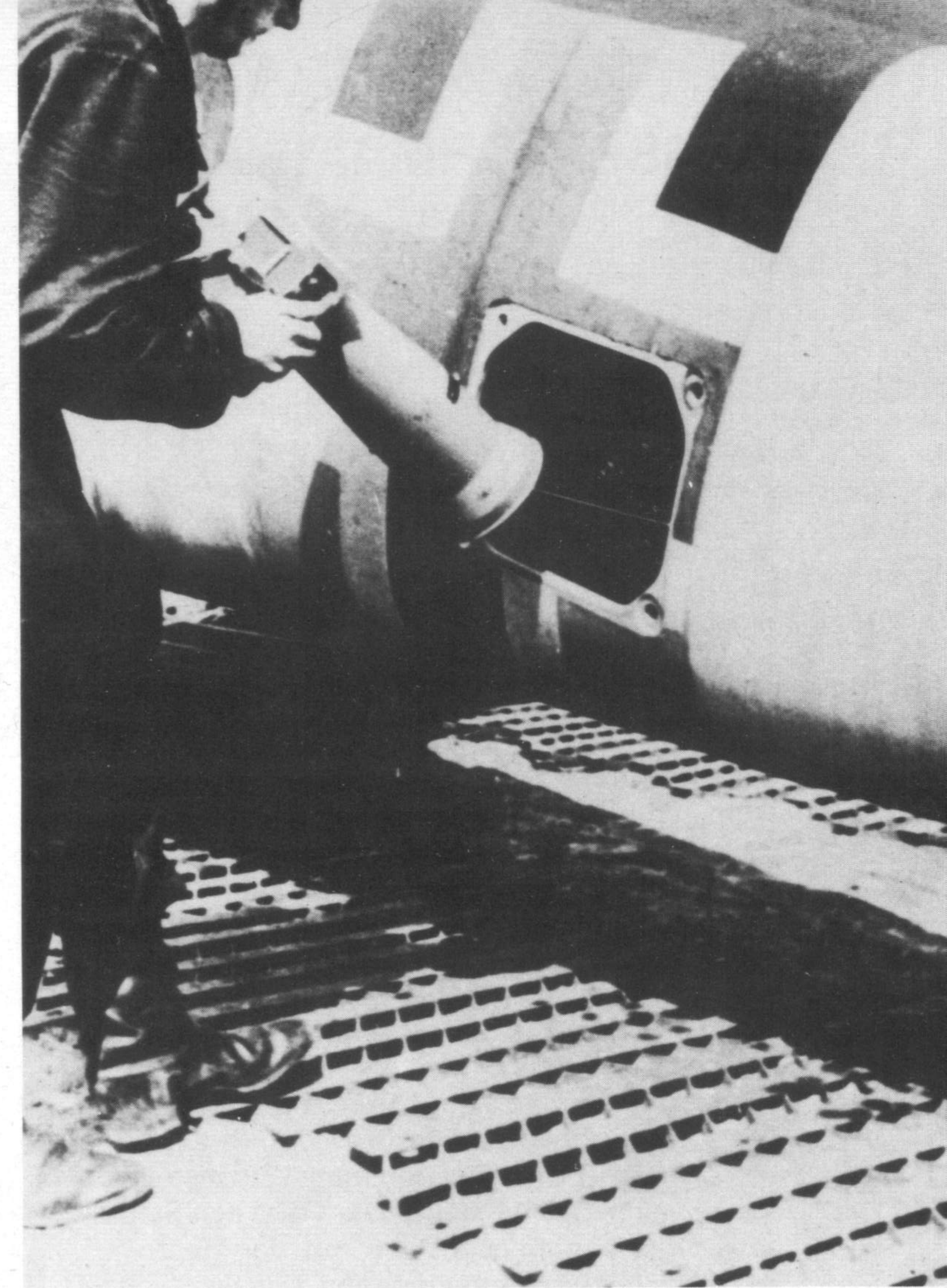
Links:
Die Bf 109 K-8 sollte als schwerbewaffneter Jäger mit DB 605 ASB-Triebwerk und zurüstbarer Lichtbildanlage Rb 50/30 oder Rb 32/7x9 auch die Funktion eines "Gewaltaufklärers" übernehmen. Zur Ausführung kam der Typ jedoch nicht.

Unten:
Seitenriß der Me 109 K-8 mit der Treibstoffanlage. Nr. 6 Kraftstoffbehälter. Nr. 7 Zusatzkraftstoffbehälter 85 l WM 50 oder 115 l Kraftstoff. Nr. 8 Schmierstoffbehälter 56 l. Nr. 9 Abwerfbarer Zusatzkraftstoffbehälter 300 l.



Links:
An der Kurlandfront 1945 blieb diese Maschine der 2./NAGr.5 stecken.





Links oben:
Diese Fw 190 A-5/U4 wurde ebenfalls zur Aufklärung
eingesetzt. Die Beule unterhalb des Rumpfbalken-
kreuzes ist die Kameraöffnung.

Oben und links:
Einbau der Kamera in den Aufklärer Me 109.

MESSERSCHMITT ME 262

Am 29. 9. 1941 ließ das RLM bei Messerschmitt die Möglichkeiten überprüfen, die Me 262 als unbewaffneten Aufklärer zu entwickeln. Im Oktober und November 1941 wurde die Projektbeschreibung einer solchen Maschine erstellt und mit dem Attrappenbau begonnen. Am 26. 3. 1942 wurde die Attrappe vom RLM besichtigt und grundsätzlich genehmigt. Im Sommer 1943 übergaben die Messerschmitt-Werke die Projektübergaben für die Aufklärer-Versionen I, Ia und II. Zur Einbeziehung in die Produktionsplanung kam es jedoch nicht.

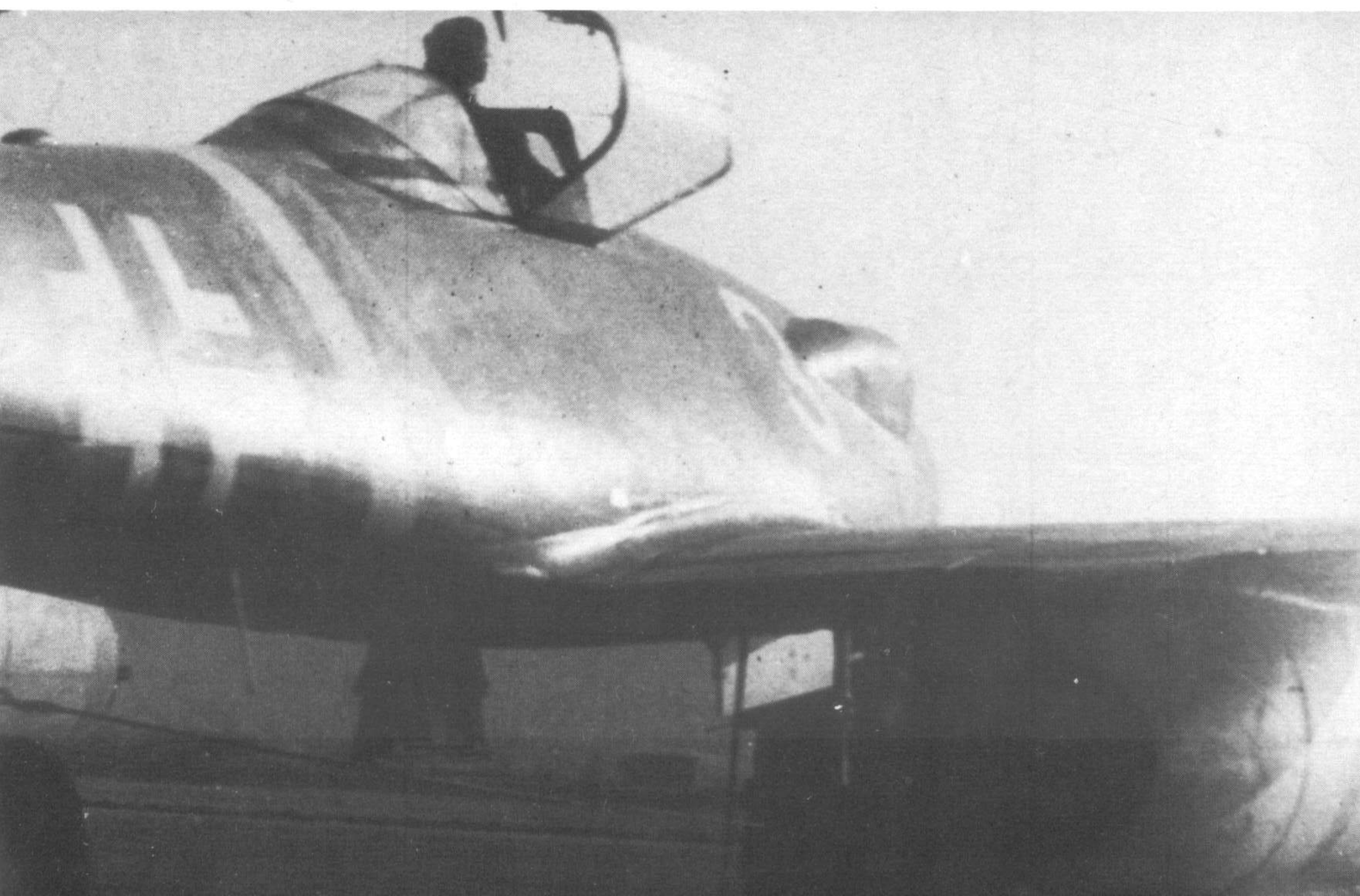
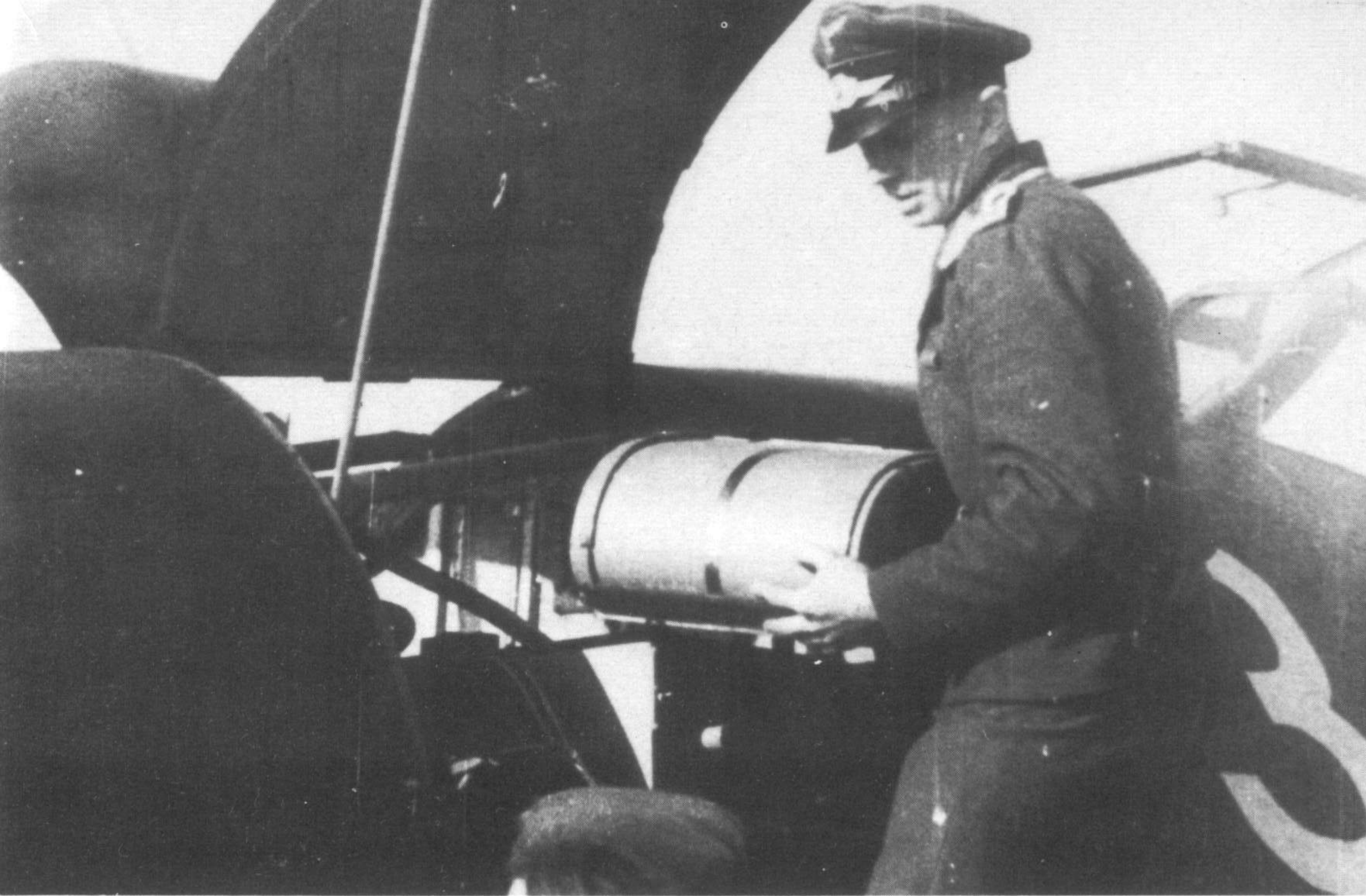
Am 17. 11. 1943 traf die Anweisung des RLM ein, die Arbeiten vorerst nicht weiterzuverfolgen und stattdessen einen am ETC unterhängbaren Kamerasatz zu entwickeln.

Erst im August 1944 wurde die Werk-Nr. 170006 zu einem ersten Behelfsaufklärer in Form der Me 262 A-1a/U3 umgebaut. Zwei Monate später war das zweite und dritte Musterflugzeug fertig. Unter Führung von Olt. Herward Braunegg wurde das gleichnamige Aufklärungskommando aufgestellt. Im November 1944 stellte das OKL den Stab sowie die 1. und 2./NAG 6 mit der Me 262 A-1a/U3 in Herzogenaurach bei Erlangen neu auf. Die Aufklärungsgruppe sollte aus je 16 Me 262 pro Staffel und vier zusätzlichen Me 262 beim Stab bestehen. Die meisten der zugewiesenen Me 262 waren allerdings reine Jagd-Ausführungen ohne Reihenbildanlage. Die Aufklärerpiloten konnten sich daher nur visuell einen Eindruck von den gegnerischen Kräften machen, über die die schnelle Me 262 – relativ ungefährdet – hinwegflog.



Oben und folgende Seite:

Bedingt durch die hohe Geschwindigkeit war die Me 262 als schneller Aufklärer ideal geeignet. Die Kameras wurden im Rumpfbug anstelle der Maschinenkanonen eingebaut. Wegen der Größe der Anlage mußten an den Abdeckblechen Ausbuchtungen angebracht werden. Der Umbau zur Me 262 A-1/U-3 erfolgte im Eger.

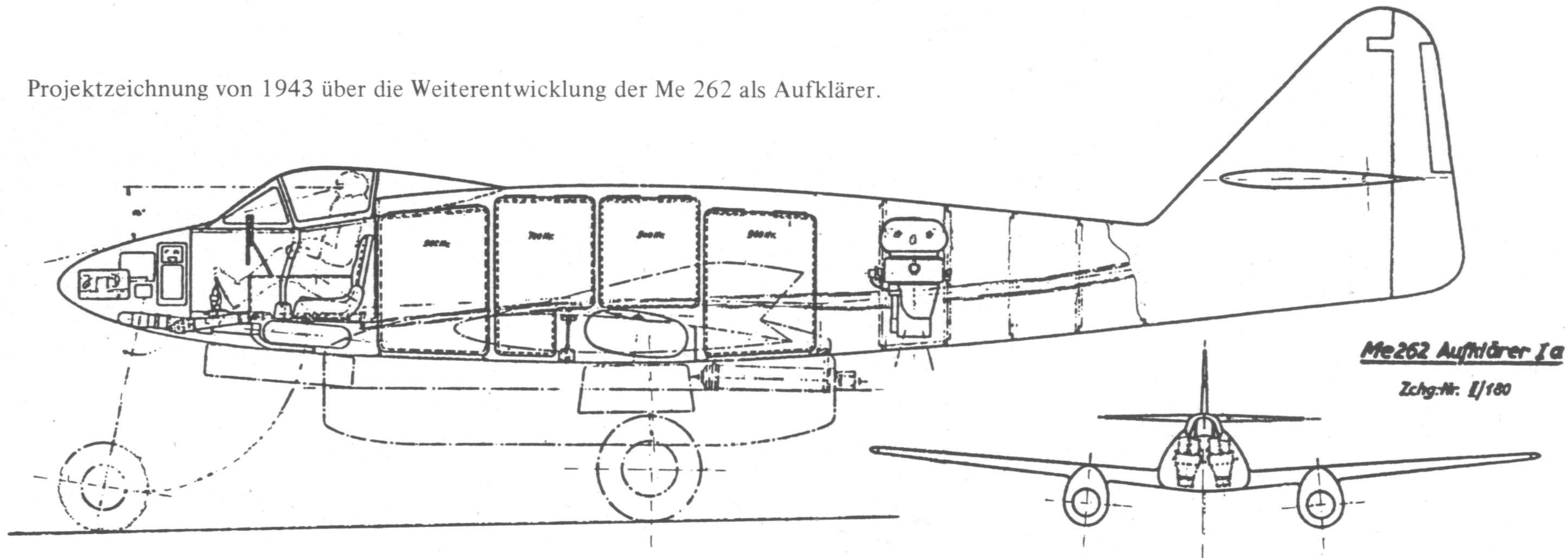


Am 15. 12. 1944 befanden sich bei der Nah-
aufklärungsgruppe 6 drei Me 262 sowie elf auf
die Me 262 umgeschulte Piloten. Der zehnte
Me 262-Nahaufklärer wurde erst Ende Januar
1945 der Truppe übergeben. Bis Februar
konnte dagegen nur eine geringe Zahl an
Me 262 A-1a/U3 und A-4 umgebaut werden.
Wegen technischer Probleme mußte die Ferti-
gung der Me 262 A-5, die mit zwei MK 108
bewaffnet war, vorläufig zurückgestellt wer-
den. Es handelte sich dabei um mit der Me
262 A-1a/U3 baugleiche Flugzeuge, die aller-
dings nicht aus serienmäßigen Jagdflugzeugen
umgerüstet wurden. Sie sollten von Anfang an
als reine Nahaufklärer montiert werden.

In der letzten Baureihenübersicht der Me 262
wird überraschenderweise die Bezeichnung
Me 262 A-5 wieder gestrichen und verfügt,
daß ab März 1945 monatlich jeweils 20
"Bild-Me 262" umgerüstet werden sollten.

Am 1. 4. 1945 gab es bei der NAG 6 in Lech-
feld nur acht Me 262. Der Gruppenstab sowie
die erste Staffel besaßen keine Strahlflug-
zeuge.

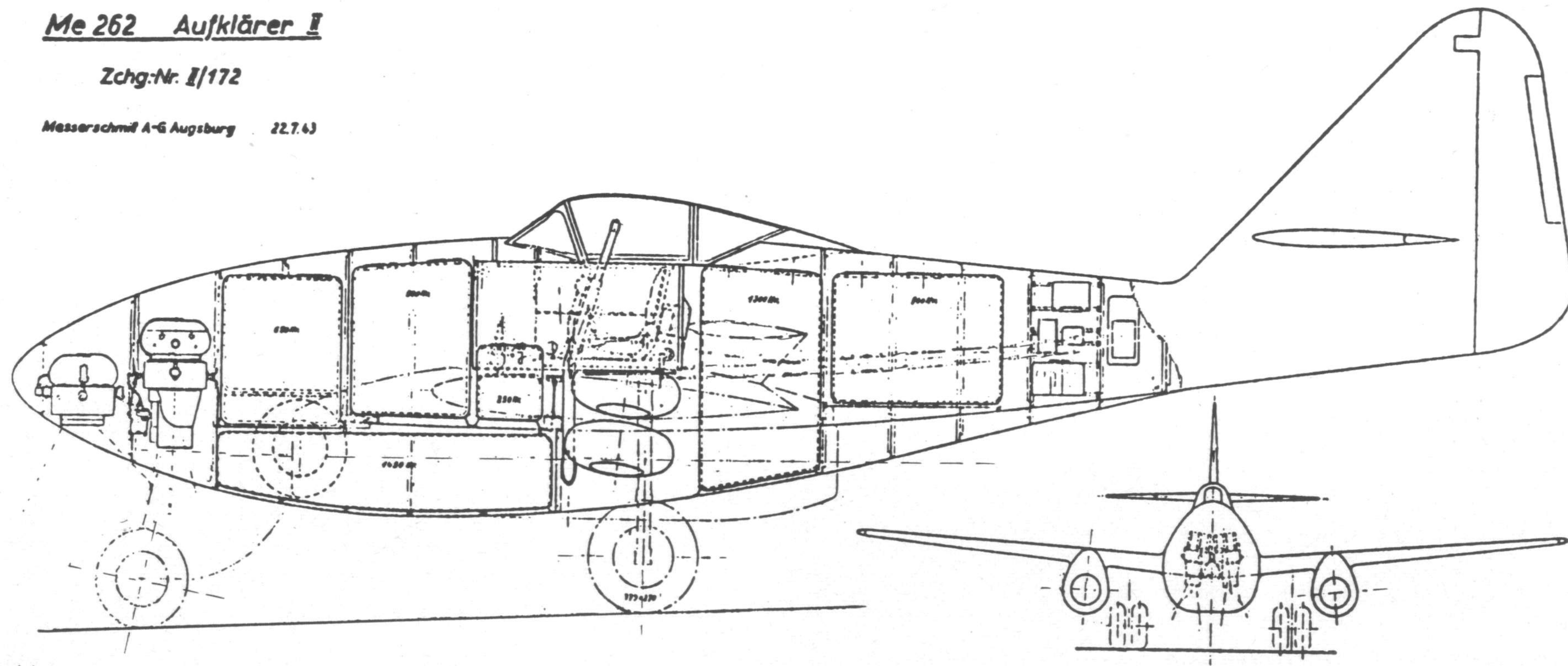
Projektzeichnung von 1943 über die Weiterentwicklung der Me 262 als Aufklärer.

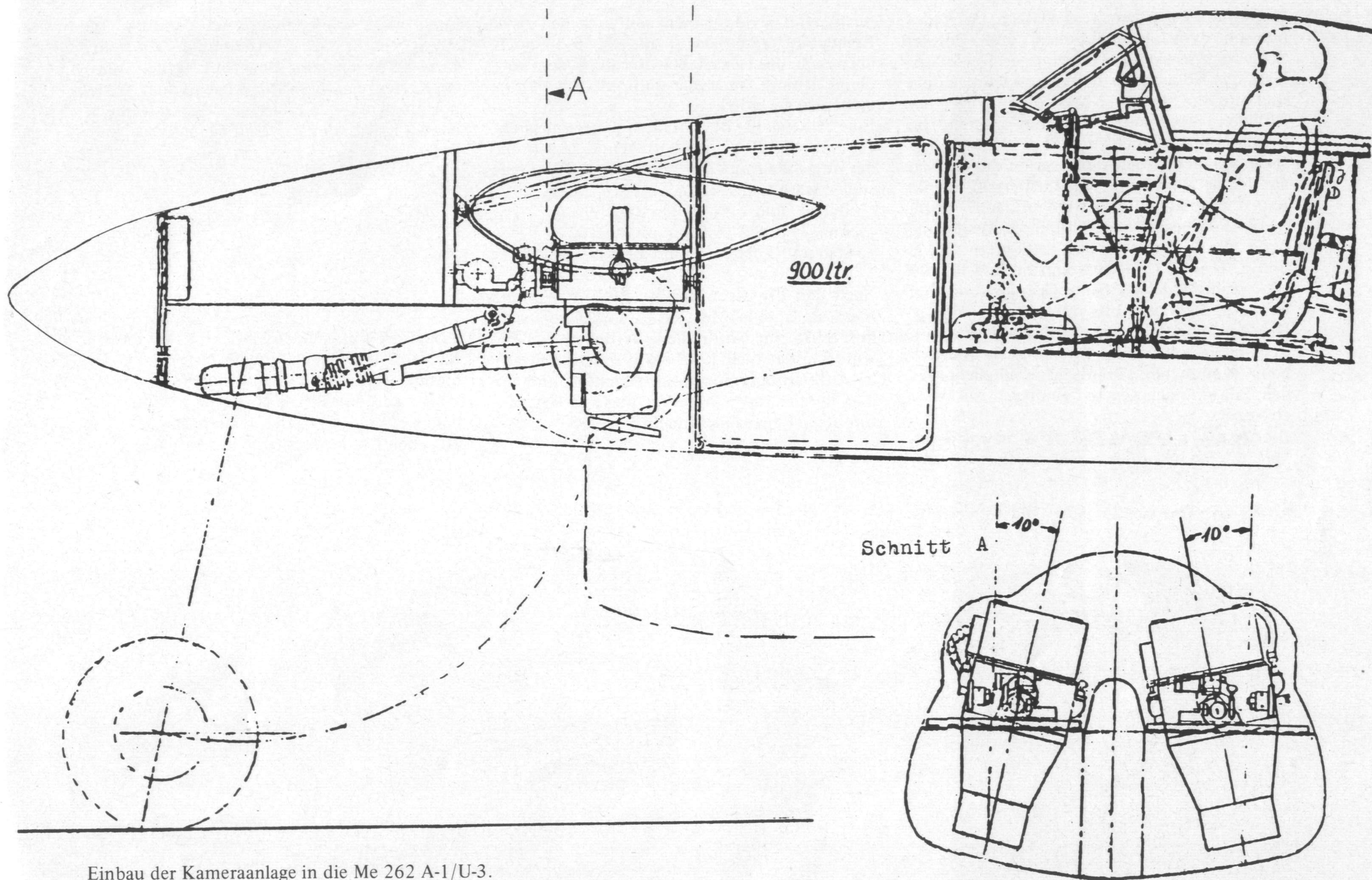


Me 262 Aufklärer II

Zchg.-Nr. II/172

Messerschmitt A-G Augsburg 22.7.43





Einbau der Kameraanlage in die Me 262 A-1/U-3.

Nach den Einsätzen von Plätzen im Raum Münster, von Kaltenkirchen und Hohne/Schleswig sowie der Lüneburger Heide verlegte das Kommando Braunegg nach Lechfeld und ging dort in der 2./NAG 6 auf. Wegen der geringen Treibstoffbevorratung waren im Durchschnitt täglich nur drei Aufklärungsflüge möglich. Noch dazu verlor die NAG 6 am 10. 4. 1945 bei einem Luftangriff auf ihren Liegeplatz drei Strahlaufklärer. Mitte April 1945 begann in Lechfeld die Ausrüstung der 1./NAG 13 mit Me 262-Aufklärern. Die 2. und 3./NAG 13 flogen weiterhin ihre Bf 109 G-8, währenddessen beim Gruppenstab bald vier Me 262 zum Einsatz kommen sollten. Die Maschinen flogen zunächst unbewaffnet. Erst der behelfsmäßige Einbau eines MK 108 beim Kommando Braunegg ermöglichte es den Piloten, sich gegen Feindjäger zur Wehr zu setzen.

Die ersten mit zwei MK 108 bewaffneten Me 262 A-5a wurden – wie erwähnt – nicht

realisiert. Die Maschinen sollten neben zwei Reihenbildgeräten des Typs Rb 50/30 noch über zwei 300 l-Zusatzbehälter unter dem vorderen Rumpf verfügen und mit Starthilfen ausgerüstet werden.

Eine Übersicht des Generalquartiermeisters vom 28. 4. 1945 nennt folgende Einheiten, die umgehend auf die "Bild-Me 262" umzustellen waren:

Stab, 1. und 2./NAG 1 mit Me 262.

Stab, 1. und 2./NAG 6 mit Me 262

Stab und 3./NAG 13 mit Bf 109/Me 262

1.(F)/100 mit Ar 234 und Me 262

Nach den Einsätzen der Me 262 im Westen, mindestens eine Me 262 A-1a/U3 soll sich kurzzeitig in Norditalien befunden haben, wurde Ende April 1945 ein gemischtes Strahler-Aufklärungskommando errichtet und in den Bereich der "Alpenfestung" verlegt. Zu Einsätzen kam es nicht mehr.

Links unten: Diese Me 262 A-1/U-3 erhielt ein MK 108 im Bug. Die Waffe mußte dazu weiter vorne als serienmäßig eingebaut werden. Vorn ein Kettenkrad. Es wurde wegen seiner Transportmöglichkeiten und seiner Zugkraft in den letzten Kriegsjahren viel auf Flugplätzen genutzt.

Unten: Dieselbe Me 262 A-1/U-3. Auf diesem Bild sind die Ausbuchtung für die Kamera und die weiter nach vorn verlagerte Bewaffnung zu erkennen. Die Maschine wird hier vom Kettenkrad (mittels Schleppstange zwischen Krad und Bugrad der Me 262) auf einen anderen Stellplatz gezogen.



Versuchs- und Serienmuster

Blohm & Voss

BV 141 V1	D-OTTO	(zuvor: Ha 141-0)	Erstflug: 11.10.1938
BV 141 V2	D-ORJE	(später: PC+BA)	
BV 141 V3	D-OLGA	(später: BL+AA)	Erstflug: 27.04.1939
BV 141 V4	D-OLLE	(BV 141 A-01)	Erstflug: 17.06.1939
BV 141 V5	BL+AB	(BV 141 A-02)	
BV 141 V6	BL+AC	(BV 141 A-03)	
BV 141 V7	BL+AD	(BV 141 A-04)	
BV 141 V8	BL+AE	(BV 141 A-05)	
BV 141 V9	NC+OZ	(BV 141 B-01)	Erstflug: 09.01.1941
BV 141 V10	NC+RA	(BV 141 B-02)	Erstflug: 01.06.1941
BV 141	NC+RB		
BV 141	NC+RC		
BV 141	NC+RD		
BV 141	NC+RE		
BV 141	NC+RF		
BV 141	NC+RG		Erstflug: 15.05.1943
BV 141	NC+RH		
BV 141	NC+RI		
BV 141	GK+GG		Erstflug: 17.10.1943
BV 141	GK+GH		

Heinkel

He 46a	ohne Kennz.	Versuchsflugzeug
He 46b	D-1028	Versuchsflugzeug
He 46 D-01	D-3258	Erprobungsträger für FT-Anlage
He 46 D-02	D-IJIA	Erprobungsträger für Reihenbildgeräte
He 46 D-03	D-ITEU	Erprobungsträger für Doppelsteuerung
He 46 D-04	D-ITAI	Erprobungsträger für Luftschrauben
He 46 D-05	D-ILUO	1. Erprobungsträger mit SAM 322 B und H
He 46 D-06	D-IXUI	2. Erprobungsträger mit SAM 322 B und H
He 46 D-07	D-IRAN	Musterflugzeug mit NACA-Hauben
He 46 D-08	D-ILHE	Erprobungsträger für Triebwerke
He 46 D-09	D-IDOX	Musterflugzeug für Gotha-Produktion
He 46 D-010	D-IBUT	Musterflugzeug für MIAG-Produktion
He 46 D-1		Serienausführung der He 46 D-0
He 46 D-1/NS		Nachtschlachtausführung der He 46 D-1
He 46 D-2		Nahaufklärer mit BRAMO SAM 322 B-Motor
He 46 D-3		Schleppflugzeug für Lastensegler
He 46 D-4		Aufklärungsflugzeug mit zwei Reihenbildgeräten
He 46 D-4/U2		He 46 D-4 mit reduzierter Munition
He 46 E-1		He 46 D mit Zweiblatt-Luftschraube

Henschel

Hs 122aV1	D-UBYN	Rolls Royce Kestrel XI-Triebwerk
Hs 122bV2	D-UDIZ	Siemens Sh 22 B-Triebwerk

Henschel

Hs 122 V3	D-UBAV	Siemens Sh 22 B-Triebwerk
Hs 122 B-O		Vorserie mit Siemens Sh 22 B-Triebwerk, 2 MG 17
Hs 126 V1	ohne Kennzeichen	Jumo 210 C-Triebwerk
Hs 126 V2	D-UJER	BRAMO 323 A-1-Triebwerk
Hs 126 V3	D-OECY	BRAMO 323 A-1-Triebwerk
Hs 126 V4		unbekannt
Hs 126 A-O		Vorserie mit Fafnir 323 A-1-Triebwerk (10 Flugzeuge)
Hs 126 A-1		Serienausführung mit BMW 132 Dc-Triebwerk
Hs 126 B-1		Serienausführung mit Fafnir A-1/2, Q-1/2-Triebwerk

Focke-Wulf

Fw 189 V1	D-OPVN
Fw 189 V2	D-OVHD
Fw 189 V3	D-ORMH
Fw 189 V4	D-OCHO
Fw 189 V5	unbekannt
Fw 189 V6	unbekannt
Fw 189 V7	unbekannt
Fw 189 V8	BQ+AY
Fw 189 V9	BQ+AZ
Fw 189 A-0	Vorserie (10 Maschinen)
Fw 189 A-1	1. Serienausführung (20 Maschinen)
Fw 189 A-2	Fw 189 A-1 mit verbesserter Bewaffnung (MG 81Z)
Fw 189 A-3	Schulflugzeug mit Doppelsteuer (Umbau aus Fw 189 A-1)
Fw 189 A-4	Fw 189 A-2 mit zwei MG FF, anstatt MG 17 als Starrwaffen
Fw 189 B-0	Schulflugzeug, fünfsitzig (3 Maschinen)
Fw 189 B-1	Schulflugzeug mit Doppelsteuer (10 Maschinen)
Fw 189 C-1	Schlachtflugzeug, nur Versuch
Fw 189 D-1	Schwimmer-Ausführung der Fw 189 B-1, Projekt
Fw 189 E-1	Fw 189 A-2 mit Gnome & Rhone 14 M-Triebwerken
Fw 189 F-1	Fw 189 mit Argus As 411 MA-1-Triebwerken
Fw 189 G-1	Fw 189 A-2 mit Argus As 402-Triebwerken

Messerschmitt

Bf 109 G-8	Nahaufklärer-Ausführung der Bf 109 G-6, DB 605 A
Bf 109 G-8/R1	Nahaufklärer mit Abwurfaffe (ETC 500/IXb)
Bf 109 G-8/R2	Nahaufklärer mit Abwurfaffe (4 ETC 50/VIId)
Bf 109 G-8/R3	Nahaufklärer mit 300 l-Kraftstoff-Zusatzbehälter
Bf 109 G-8/R6	Nahaufklärer mit 2 Flächenwaffen mit MG 151/20-Gondeln
Me 262 A-1/U3	Nahaufklärer, Umbau aus Me 262 A-1 mit zwei Rb 50/30 (teilweise mit einem MK 108 als Behelfsbewaffnung)
Me 262 A-4a	Nahaufklärer, unbewaffnete Serienausführung
Me 262 A-5a	Nahaufklärer, mit 2 MK 108 bewaffnete Serienausführung

Produktionszahlen

Baumuster	He 46	Hs 126	Fw 189	Bf 109	Me 262
1931	3	—	—	—	—
1932	15	—	—	—	—
1933	43	—	—	—	—
1934	85	—	—	—	—
1935	109	—	—	—	—
1936	1	—	—	—	—
1937	—	3	—	—	—
1938	—	85	—	—	—
1939	—	137	6	—	—
1940	—	368	38	26	—
1941	—	312	250	—	—
1942	—	5	327	8	—
1943	—	—	208	141	—
1944	—	—	17	979	15
1945	—	—	—	33	38
Gebaut bzw. umgebaut:	256	910	846	1187	53

Folgende Waffen-Arsenal-Titel sind in Vorbereitung (Reihenfolge noch nicht festgelegt):

- Beutepanzer unterm Balkenkreuz (Russische Kampfpanzer)
- Deutsche Panzerabwehrgeschütze 3,7 cm-, 5,0 cm-, 7,5 cm- und 8,8 cm-Pak
- Radpanzer der Bundeswehr
- He 100 — Weltrekordmaschine und Propagandavogel
- Bachem "Natter" und andere Kleinstraketjäger
- Lkw der Wehrmacht (Sonderheft)
- Raketen der NATO — Lenkwaffen und Flugkörper (Sonderheft)
- Deutsche Panzerzüge — 2. Heft (Sonderheft)

Rechte Seite:

Vor einer Messerschmitt Bf 110 C-5 der 4.(H)/12 wird die Kamera (Reihenbildgerät Rb 50/30) geladen — Nordafrika 1941

SUCHE

Fotos, Geschichten, Embleme, Kennzeichen von Verbänden der ehemaligen Deutschen Luftwaffe.

Schreiben Sie an:

M. Cristescu

60700 Fleurines

25 Rue de Paris

FRANKREICH

SUCHE

folgende, guterhaltene "Waffen-Arsenal"-Bände: Nr. 1 — 17, 24 — 36, 38, 42, 44, 45, 47 — 49, 51 — 53, 55, 56, 58 — 67, 69 — 71, 73 — 84, 87, 90 — 92, 94 — 100, 102, 103, 106.

A. Wagner

Tel. 0681/873243

6600 Saarbrücken 6

Saargemünderstr. 264

VERKAUFE

Waffen-Arsenal-Bände 1 — 109 nur zusammen gegen Höchstgebot, ebenso AERO Heft 1 — 240 in 16 Original-Sammelordnern.

Versand per Nachnahme. Angebote an:

Peter-G. Hansen

2390 Flensburg

Adelbyerstr. 7

SUCHE DRINGEND

folgende Waffen-Arsenal-Hefte: 1 — 9, 11, 12, 15, 16, 17 und 24.

Ulrich Heinzle

Tel. 07182/2716

7063 Welzheim

Kirchplatz 6