

Waffen-Arsenal

Sonderband S-27

13

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



MISTEL

Die Huckepack-Flugzeuge
der Luftwaffe bis 1945

Hans-Peter Dabrowski

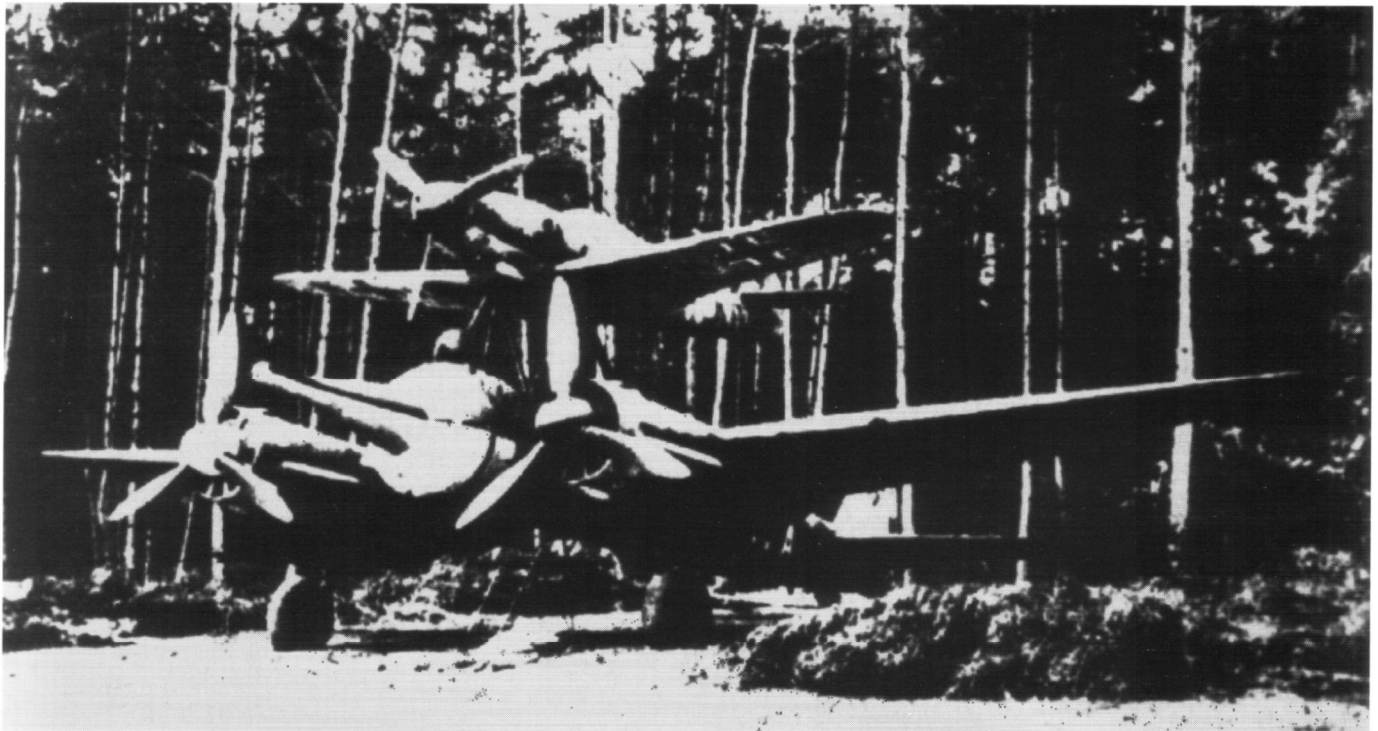


Eine am Waldrand getarnte abgestellte Mistel Ju 88 G-1/Fw 190 A-6, entdeckt von US Soldaten in Gardelegen 1945.

Waffen-Arsenal

Sonderband S-27

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Eine scharfe Mistel mit Sprengkopf.

MISTEL

**Die Huckepack - Flugzeuge
der Luftwaffe bis 1945**

Hans - Peter Dabrowski

PODZUN-PALLAS-VERLAG - 6360 Friedberg/H. 3 (Dorheim)

QUELLEN/LITERATUR (AUSWAHL):

DFS-Bericht Nr. 740 "Schleppverfahren",
Ainring, 20. 10. 1943
E. Peter: "Der Flugzeugschlepp von den Anfängen
bis heute", Motorbuch Verlag, Stuttgart 1981
A. Rose: "Mistel Huckepack-Flugzeuge", Motor-
buch Verlag, Stuttgart 1981
P. W. Stahl: "KG 200", Motorbuch Verlag
Stuttgart 1978
K. Bartz: "Als der Himmel brannte", Adolf
Sponholtz Verlag, Hannover 1955
H. J. Nowarra: "Die deutsche Luftrüstung",
Bernard & Graefe-Verlag, Koblenz 1985
L. Schmitt: "Die Entwicklung der Mistel-
Gespanne", Modell Magazin 7/82
H. Lächler: "Mistel im Einsatz" Flugzeug 6/88

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nach-
drucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Fried-
berg 3 (Dorheim), Tel. 06031/3131 + 3160
Telefax 06031/62969
Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.
Das Waffenarsenal: Gesamtredaktion:
Horst Scheibert

ISBN: 3-7909-0447-3

FOTOS:

H. Kuntz via U. Balke, H. Lächler, P. Petrick,
H. Rasmussen, Danish Airforce, USAAF, VFW,
H. J. Nowarra, K. Schieferstein via L. Schmitt,
A. Rose, M. GRIEHL, F. Selinger, USAF-Museum.



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

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

Verkaufspreis für Deutschland DM 16,80; Österreich 135 Schil-
ling; Schweiz 16,80 sfr.

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

Schulmistel S 2, eine Ju 88 G-1 mit aufgesetzter
Fw 190 A-8.

COPYRIGHT 1993
PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH,
6360 Friedberg 3

Entwicklung und Einsatz der deutschen Mistelflugzeuge unterlagen der strengsten Geheimhaltung, die Zeit war geprägt vom Chaos eines verlorengehenden Krieges. Neben dem begrenzten Platz, der hier der Beschreibung dieser bemerkenswerten Variante des Luftkrieges zur Verfügung steht und somit eine detaillierte Darstellung nicht zuläßt, ist leider festzustellen, daß das Bildmaterial oft zu wünschen übrig läßt. Im Interesse des Gesamtüberblicks sind hier Zugeständnisse notwendig, die als Ausnahme angesehen werden sollen. Arno Rose, dem ich sehr für seine großzügige Hilfe und Unterstützung danke, hat in seinem Buch "Mistel – Die Geschichte der Huckepackflugzeuge" (Motorbuch Verlag, Stuttgart 1981) die ganze Geschichte ausführlich dargestellt.

MISTEL — IN DEUTSCHLAND NEU ERFUNDEN

Auf der Suche nach einem besseren Schleppverfahren für Lastensegler, als es der bisherige Seilschlepp war, wurde bei der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) in Ainring bei Freilassing (Bayern) neben dem Starrschlepp auch der Huckepack- oder Mistelschlepp untersucht. Hierbei war vorgesehen, ein kleineres Motorflugzeug auf den größeren Lastensegler DFS 230 mit einer lösbaren Verbindung aufzubocken. Das angestrebte Ziel: Aus eigener Kraft starten, also auf ein Schleppflugzeug verzichten zu können und dann in

der vorgesehenen Höhe und zum vorgesehenen Zeitpunkt das Mistelgespann zu trennen.

Am 1. 9. 1942 begannen die Versuche, unter Verantwortung des Institutsleiters Fritz Stamer führten Kurt Oppitz, Paul Stämmeler, Paul Kiefel, Hermann Zitter, Karl Schieferstein, Karl v. Jan und Erich Klöckner diese Versuche durch. Fritz Stamer betrachtete die Mistel-Kompositionen wohl eher skeptisch, hier in Deutschland wurde so etwas zum ersten Mal versucht. Die englische Huckepack-Version Short/Mayo, welche zuvor erfolgreich geflogen



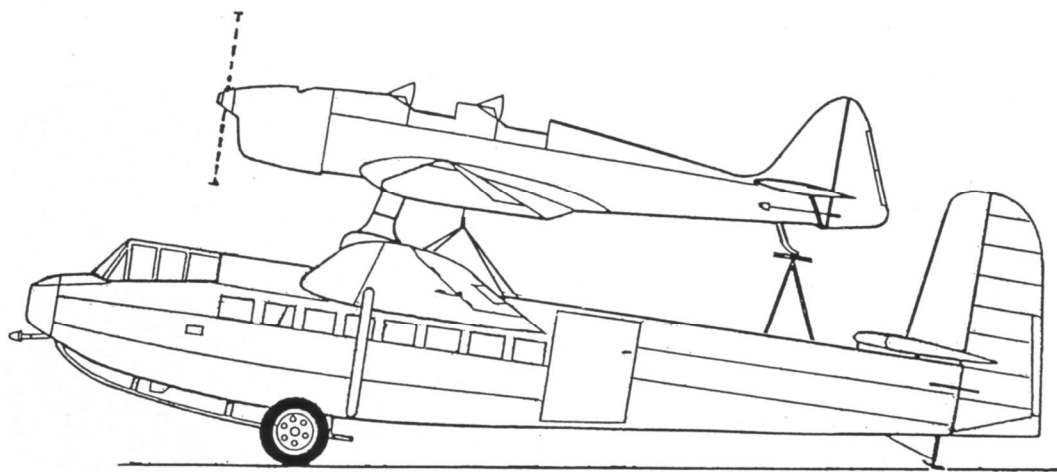
Erstes erfolgreiches Mistelgespann aus England: Short/Mayo Composite von 1937/38. Man erhoffte durch diese Huckepack-Version eine bessere Langstrecken-Bewältigung.

war, konnte als bekannt vorausgesetzt werden, aber es wurde viel experimentiert, nach neuen Wegen auf allen möglichen Gebieten der Luftfahrt gesucht, so daß diese Flüge nicht besonders ins Auge fielen.

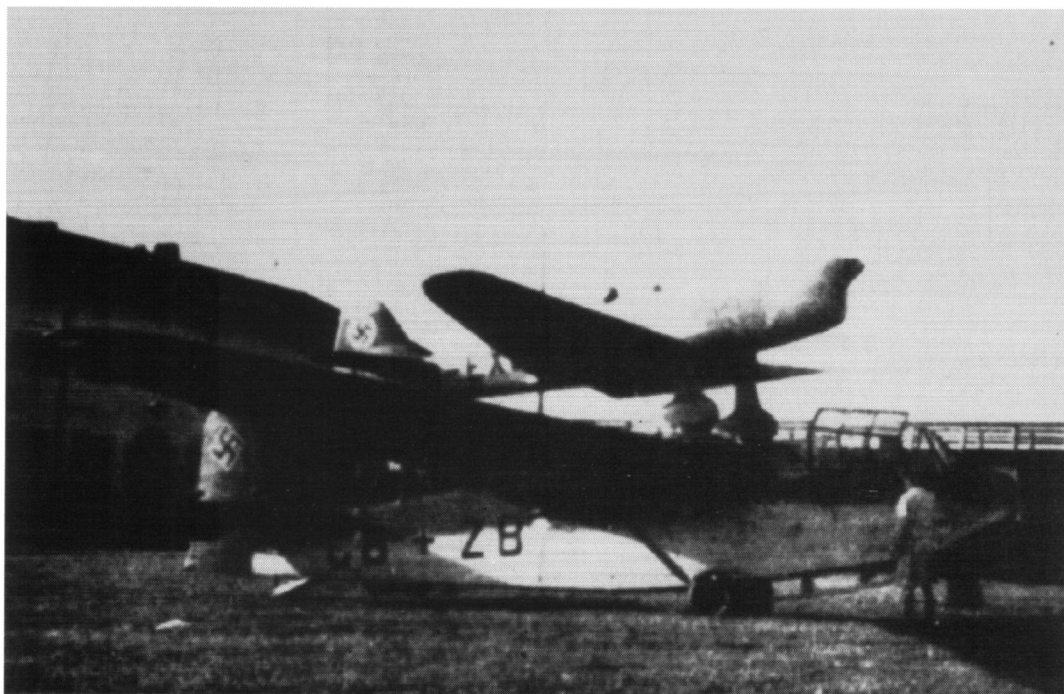
Bei der DFS jedenfalls ist der Mistelschlepp "neu erfunden", d. h. ohne die Forschungs- und Testergebnisse anderer entwickelt worden. Die erste Mistel-Kombination war eine Klemm 35 auf einem DFS 230-Lastensegler. Die Verbindung zwischen den beiden Flugzeugen bestand aus einer Seilpyramide, deren Spitze an der Rumpfunterseite der K1 35 befestigt war. Der Sporn der Klemm saß auf einer senkrechten Stahlrohrstütze, so hatte das aufgesetzte Flugzeug die gleiche Fluglage wie der Lastensegler, das Fahrwerk stand in Radstützen, die auf die Tragflächen montiert waren. Die Seilpyra-

mide wurde derart gespannt, daß die Fahrwerkfederung der K1 35 voll einfuhr. Beim Lösen der Verbindung würde das Flugzeug dann einen "Satz" nach oben machen und schnell vom Lastensegler freikommen.

In der Klemm saß Karl Schieferstein, in der DFS 230 Kurt Oppitz, beide Piloten waren per Sprechfunk miteinander verbunden. Als Schleppflugzeug diente eine Ju 52, Pilot Flugkapitän Hermann Zitter. Der Motor der Klemm lief mit Vollgas, was den Startvorgang verkürzte, die vorgesehene Höhe von 2.000 m wurde ohne Beanstandungen erreicht, und man klinkte sich von der Ju 52 aus. Nach 500 m Sinkflug wurde das Gespann getrennt, es stellte sich heraus, daß der Motor der K1 35 zu schwach war, um die DFS 230 auf Höhe zu halten. Der Trennvorgang verlief ohne Störungen, Karl



Die erste deutsche Mistel: Lastensegler DFS 230 mit aufgesetzter Klemm 35.



Startvorbereitungen am Mistelgespann K1 35/DFS 230 auf dem Flugplatz Ainring/ Bayern in der Nähe von Salzburg. Der Lastensegler hat das normale, abwerfbare Fahrwerk.

Schieferstein in der Klemm gab Vollgas, und Kurt Oppitz bremste seinen Vogel, sogleich zog die Klemm nach oben weg.

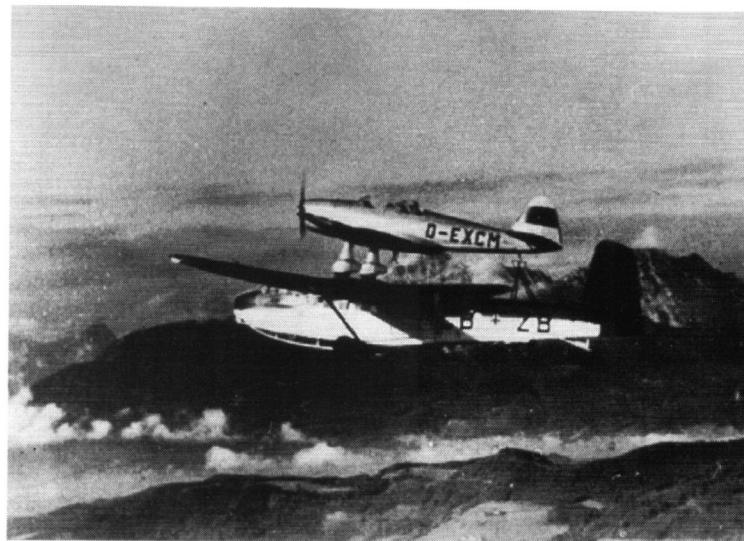
Nun wurde in verschiedenen Höhen getrennt, auch knapp über dem Boden, um für den Notfall gesicherte Erkenntnisse zu erhalten. Auch Landungen mit der kompletten Mistel gelangen einwandfrei. Da ja das obere Flugzeug die Motorkraft hatte, das untere dagegen das Fahrwerk, mußten sich beide Piloten per Sprechfunk auf ein entsprechend synchrones Landemanöver verständigen.

Das nächste Flugzeug, das auf die DFS 230 gesetzt wurde, war eine Focke-Wulf Fw 56 "Stößer", die mit ihrem stärkeren Motor das Mistelgespann nun auf Höhe halten konnte. Ein Eigenstart ohne Schleppmaschine war aber immer noch nicht möglich, trotzdem konnte man schon feststellen, daß der Mistelschlepp insgesamt vorteilhafter als die anderen Schleppmethoden war.

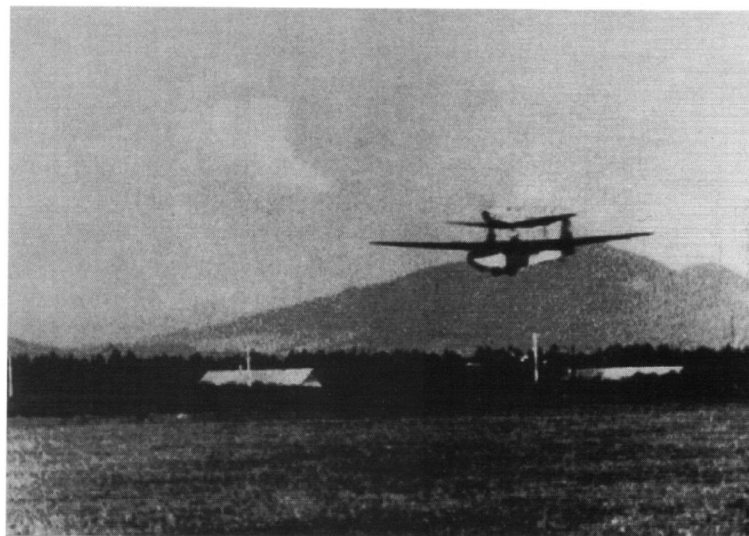
Um nun einen Eigenstart zu erreichen, wurde eine Messerschmitt Bf 109 E mit 1.100 PS Motorleistung auf die DFS 230 gesetzt, allerdings nicht ohne den Lastensegler zu modifizieren: Er bekam ein Federbein-Fahrwerk mit den Rädern einer Junkers W 34 und das Spornfahrwerk einer Henschel Hs 126, der Rumpf wurde verstärkt und erstmals ruhte das obere Flugzeug mit eingezogenem Fahrwerk auf einem Stützbock. Zusammen mit weiteren Sicherheitsvorkehrungen für den Piloten der DFS 230 ergab sich für den Lastensegler ein Mehrgewicht von 600 kg. Nun wurde auch nicht mehr auf dem relativ kleinen Grasplatz von Ainring gestartet, sondern von der längeren und befestigten Bahn des Flugplatzes Hörsching bei Linz aus, den die DFS ebenfalls nutzte. Das Gespann Bf 109 E/DFS 230 mit Zitter/Schieferstein als Piloten startete dort problemlos am 21. 6. 1943, ging auf 2.000 m Höhe und erreichte eine Maximalgeschwindigkeit von 240 km/h. Es wurde nicht getrennt und landete nach 40 Minuten wieder wohlbehalten.

Gleich anschließend startete man noch einmal, um im Fluge die Kombination zu trennen. Bei diesem Vorgang in 1.500 m Höhe kam Schieferstein mit seiner Bf 109 gut frei, aber Zitters Lastensegler zog die Nase plötzlich nach oben, wohl wegen des ungünstigen Neigungswinkels, und berührte dabei im Kanzelbereich hart die Kupplung der Bf 109. Daraufhin verbesserte man den Stützbock, der Anbau einer Sturzflugbremse bewirkte den notwendigen Neigungswinkel.

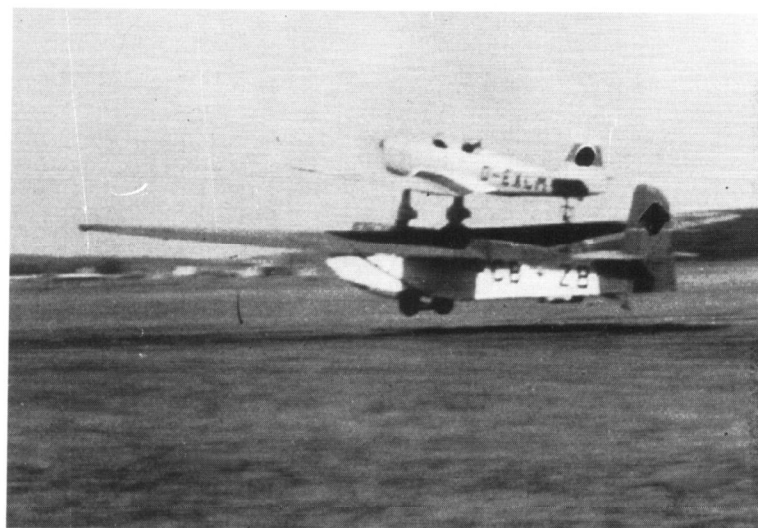
Nun wurde wieder vom Flugplatz Ainring aus gestartet, da die Kombination Bf 109 E/DFS 230 nur 400 m Startstrecke benötigte. Bei allen folgenden Versuchen hat sich die Mistelkombination als durchaus "fliegbar" erwiesen, lediglich der Versuch, die DFS 230 durch eine größere und schwerere Konstruktion zu ersetzen, ist schon im Ansatz gescheitert.



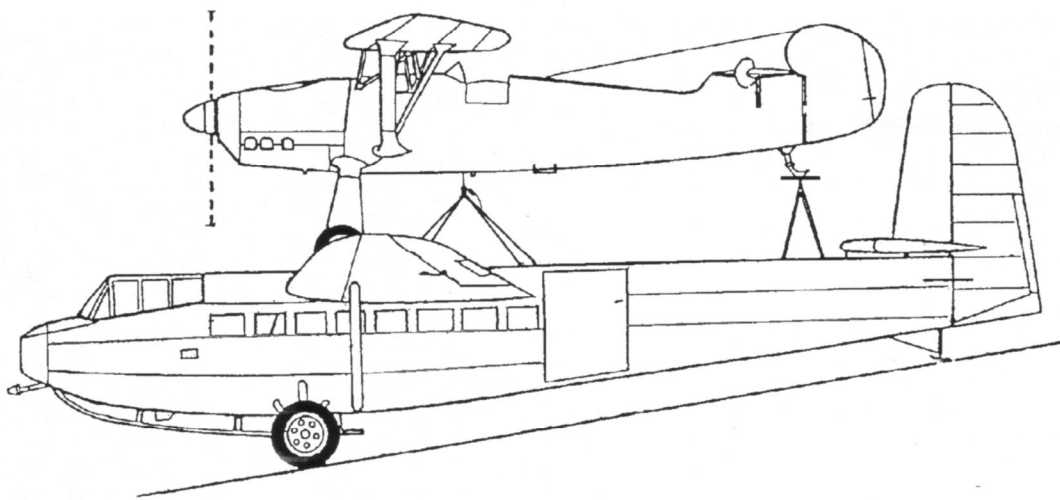
Die K1 35/ DFS 230-Mistel während der Erprobung im Fluge ...



... dann im Anflug zur Landung auf dem Flugplatz Ainring ...



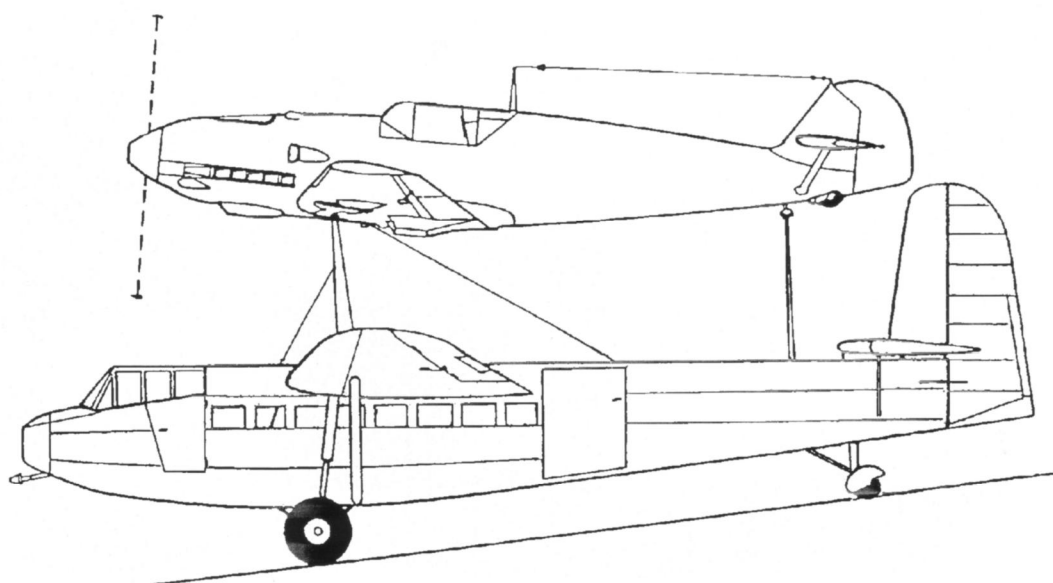
... und schließlich kurz vor dem glatten Aufsetzen.



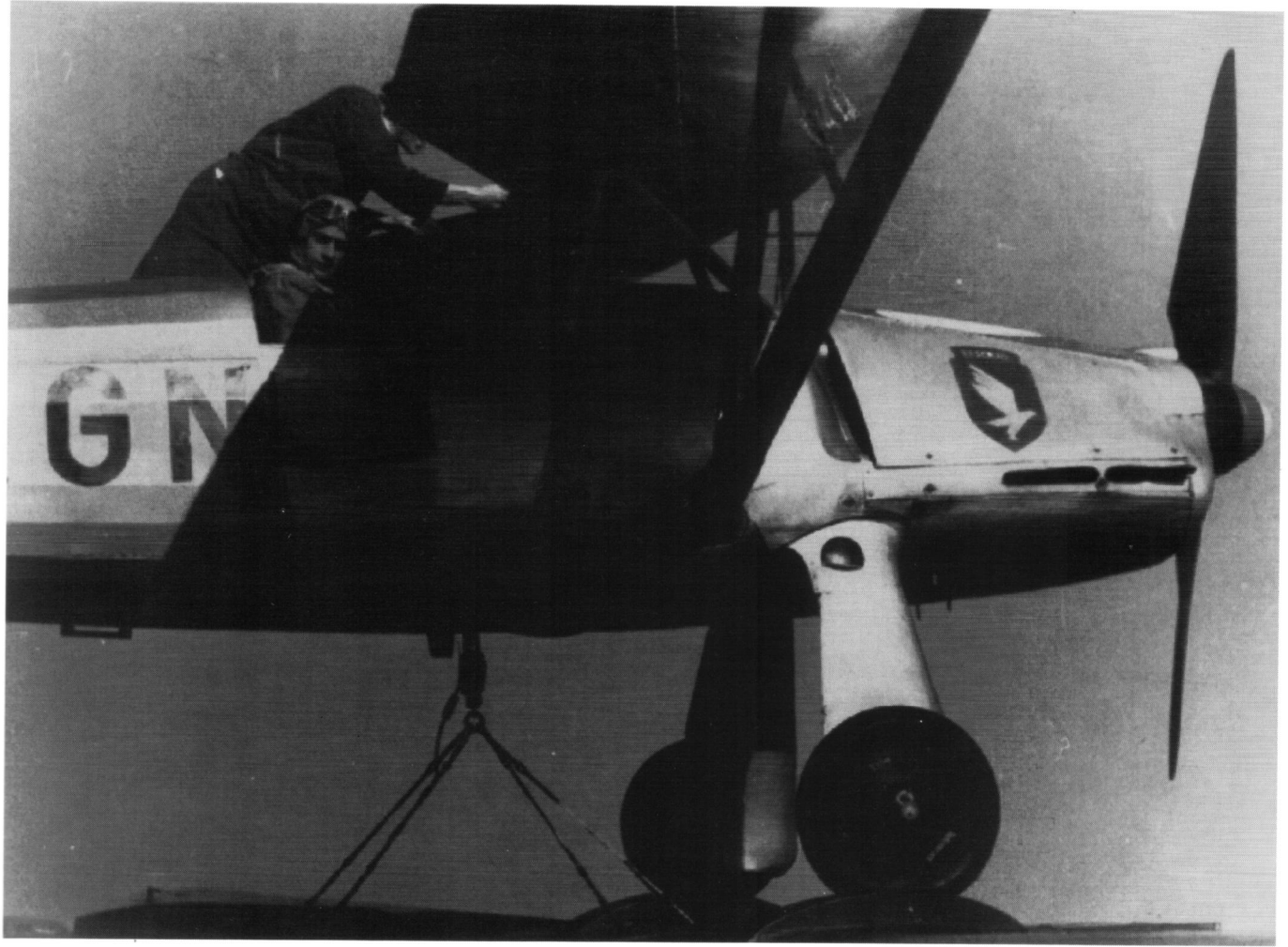
Die zweite Mistel-
Version Focke-
Wulf Fw 56
"Stößer" und DFS
230.



Fw 56/DFS 230
auf dem Flugplatz
Ainring.

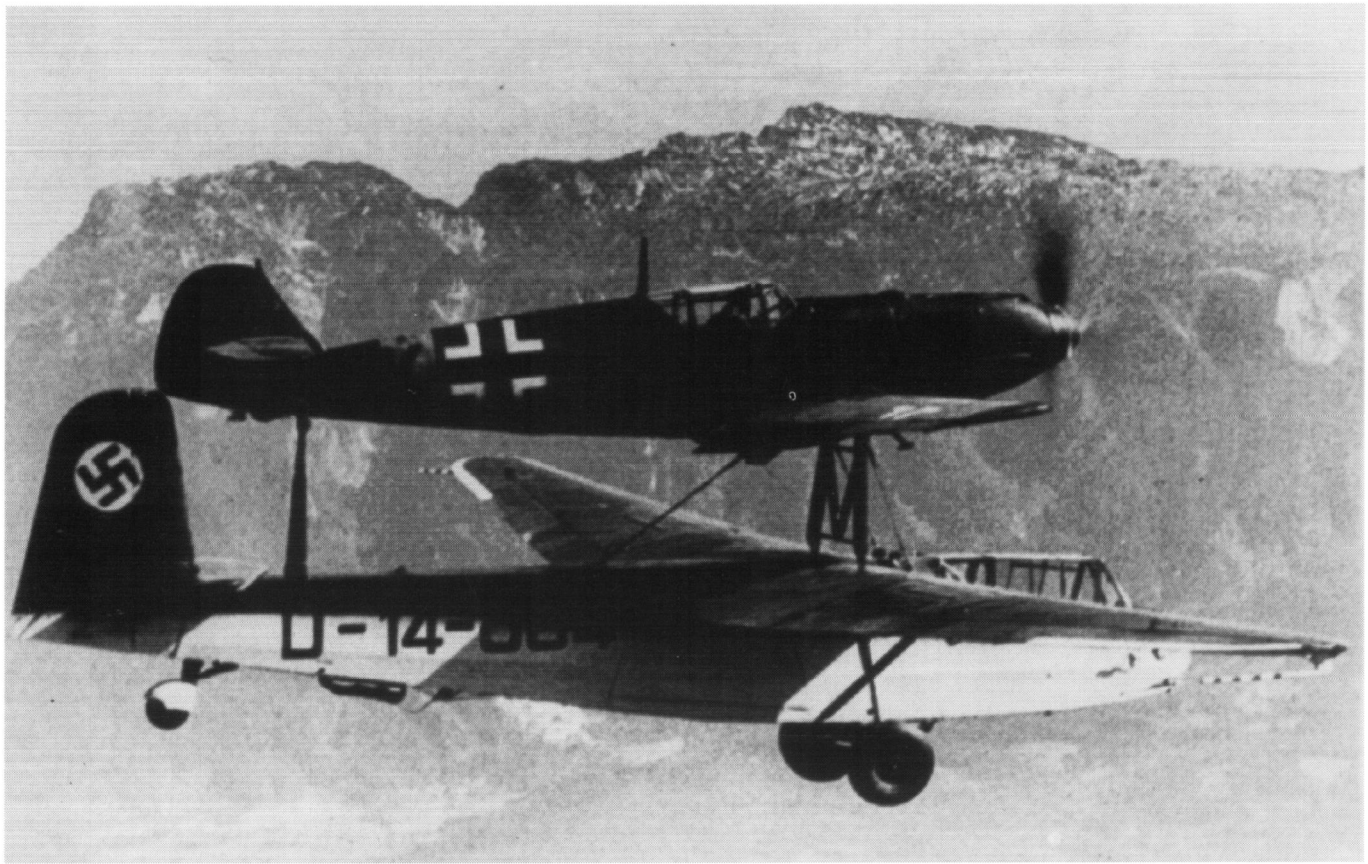


Die dritte Mistel
Messerschmitt Bf
109/DFS 230.



Oben: Fw 56 "Stößer" als Führungsmaschine — deutlich zu sehen: die Seilpyramide und die Radstützen auf der DFS 230. Unten: Das startbereite Gespann.



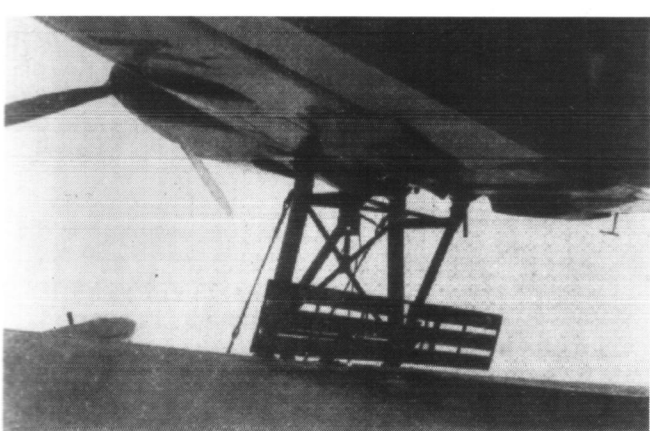
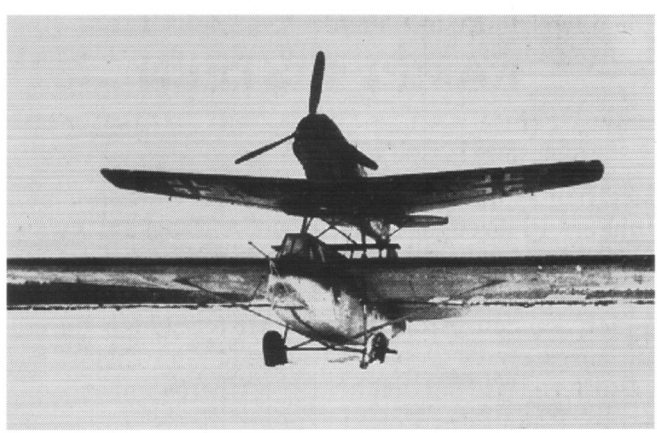
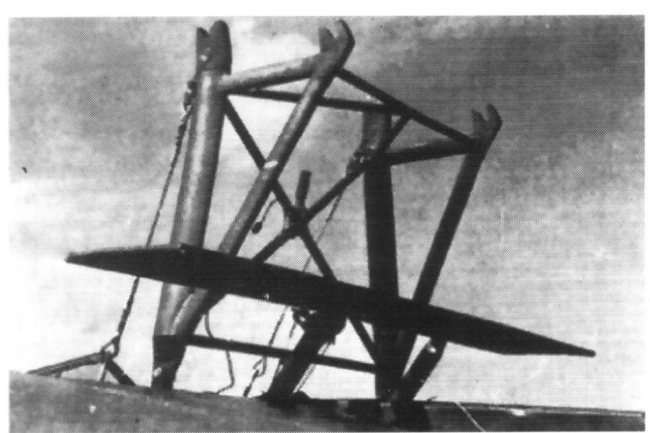


Die dritte Mistelversion, zugleich die erste, welche aus eigener Kraft starten konnte, während eines Erprobungsfluges am Alpenrand.





Bf 109/ DFS 230 mit einfachem Stützbock. Die unteren Fotos zeigen im Gegensatz dazu die Version mit Sturzbremse.





Drei Männer, deren Namen eng mit den Einsatzmisteln verbunden sind: v. l. n. r. Joachim Helbig, Dietrich Peltz, Werner Baumbach.

Im Herbst 1943 sind die DFS-Versuche abgeschlossen und der Mistelschlepp insgesamt als durchaus brauchbar beurteilt worden. Institutsleiter Fritz Stamer hielt es sogar für möglich, z. B. mit der Kombination Bf 109/Ju 88 einzeln zu starten und sich erst in der Luft zusammenzukupeln.

KAMPFMISTELN

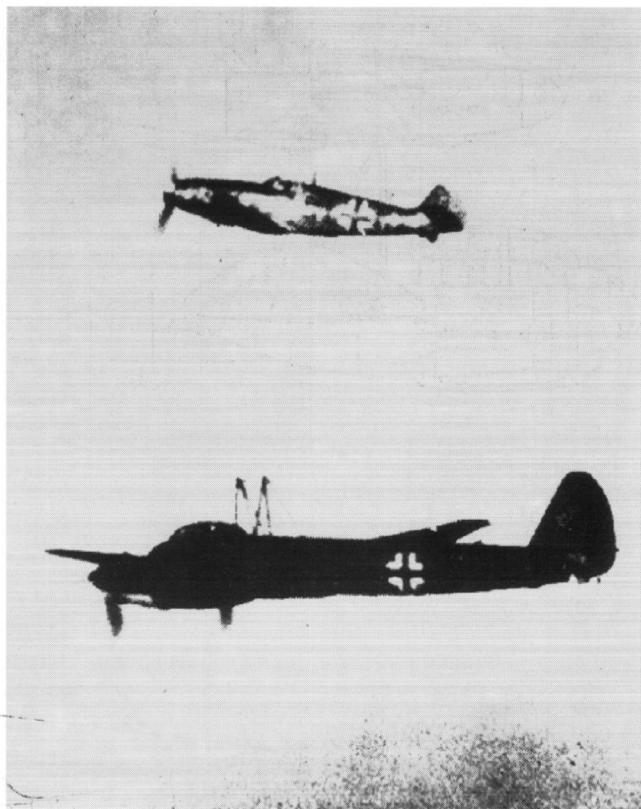
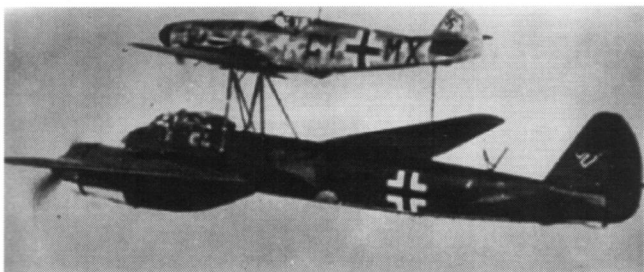
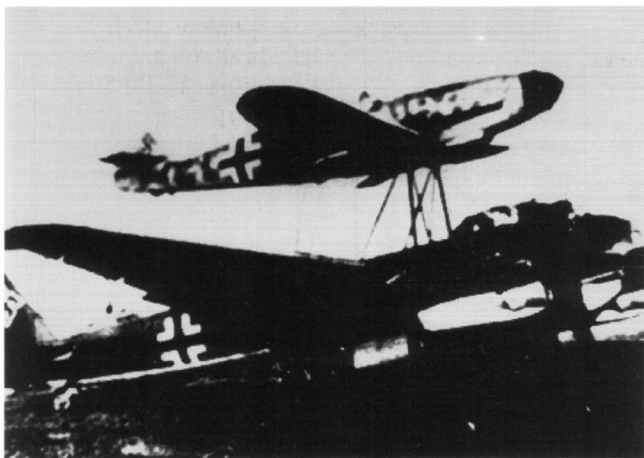
Siegfried Holzbaur, Flugkapitän und Chefpilot bei Junkers Flugzeugbau, hatte am Anfang des Zweiten Weltkrieges die Idee, eine fertigungstechnisch einfache "Großbombe", die zudem auch keine hohen Kosten erforderte, im Mistelschlepp durch ein aufgesetztes kleineres Flugzeug zum Zielort zu befördern. Wie bei den heutigen Überlegungen zum Sänger-Raumfahrtprojekt sollte dieses Flugzeug teilweise in die Oberfläche der Großbombe versenkt installiert werden. Gestartet wäre das Gespann durch einen fest mit dem Boden verbundenen Startwagen. Die flugzeugähnliche Bombe und das aufgesetzte Flugzeug hätten je zwei TL-Triebwerke gehabt und nach dem Zielflug und Trennen wäre die Leitmaschine wieder zurückgekehrt. Diesen Entwurf also schlug Holzbaur der Firma Junkers vor, es erfolgte dafür auch 1940 ein Patentschutz, aber ansonsten war man nicht geneigt, die Idee weiter zu verfolgen. Zu der Zeit wurde Sieg auf Sieg gemeldet, die Luftwaffe schoß und bombte den Gegner allorts in Grund und Boden, und die versenkte Schiffstonnage stieg in schwin-

delerregende Höhe – so jedenfalls war es täglich zu hören und zu sehen . . .

Zwei Fakten ließen Holzbaurs Idee wieder aufleben: 1. das krasse Mißverhältnis der versenkten feindlichen Schiffe zu den Verlusten an eigenen Flugzeugen (statistisch errechnet: 1 Schiff = 27 Flugzeuge) und 2. die präzise Durchführung von Zielflügen durch eine neue Kurssteuerung, deren Genauigkeit bislang nicht erreicht wurde. 1941 hatte Holzbaur diese Kurssteuerung selbst ausprobiert und dabei festgestellt, daß man damit aus mehr als 10 km Entfernung Punktziele von ca. 200 qm Größe (also z. B. Schiffe) absolut genau treffen konnte. Beim RLM war man trotzdem uninteressiert, ein entsprechender Entwicklungsauftrag blieb aus.

Holzbaur konnte anlässlich eines Besuchs des Majors Peltz bei Junkers diesem den automatischen Zielflug vorführen, was auf großes Interesse stieß. Solch eine Großbombe gegen ein Punktziel angewandt würde bedeuten 1 Schiff = 1 Flugzeug! Das Verfahren wäre ähnlich den japanischen Kamikaze-Einsätzen, nur ohne den Piloten zu opfern. Sowohl Major Peltz als auch Hauptmann Baumbach unterstützten diesen Großbomben-Gedanken, wenn auch zunächst ohne Erfolg, da im RLM niemand die Bedeutung dieses Projektes erkannte.

Peltz und Baumbach interessierten Göring für die Möglichkeit, praktisch nicht mehr brauchbare Flugzeuge zu fliegenden Großbomben umzufunktionieren, wobei das aufgesetzte Flugzeug nach der Trennung als voll einsatzfähiger Jäger die größte Chance hatte, erhalten zu bleiben. Göring ordnete an, daß bei Junkers – natürlich streng geheim – einige



Eine der ersten Schulmisteln S 1 bei der Erprobung - der Trennvorgang verlief schließlich einwandfrei.

Flugzeuge entsprechend umgebaut werden sollten. Holzbaurs Großbombe wurde nun praktisch doch verwirklicht, hieß im Dienstgebrauch "Beethoven-Gerät" und truppenseitig "Mistel", ein Name, der sich schließlich allgemein durchsetzte.

Mitte 1943, als Junkers die Erprobungsergebnisse der DFS erfuhr, bahnte sich eine engere Zusammenarbeit mit dem Institut an und Junkers stellte eine "mistelfähige" Ju 88 A4 zur Verfügung. Auf dem Flugplatz Ainring arbeiteten dann Junkers- und DFS-Leute gemeinsam an der Weiterentwicklung der Mistel. Nach völliger Neukonstruktion des Stützgerüsts für die Bf 109 F verlief die Trennung von der Ju 88 einwandfrei. Es war geplant, das Fahrwerk des Mistel-Unterteils durch ein vereinfachtes, abwerfbares, ohne Hydraulik zu verwenden.

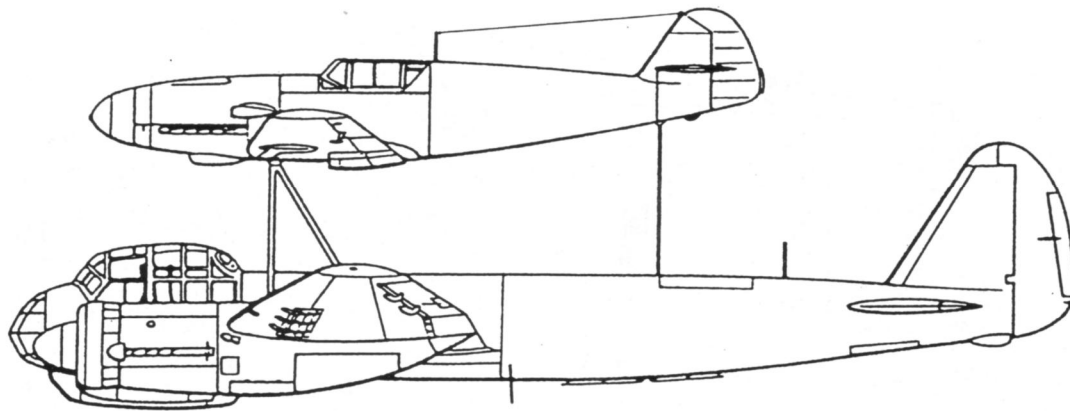
Die Eindringtiefe dieser Mistelgespanne in feindliches Gebiet war natürlich abhängig vom Gewicht des Sprengsatzes, Kapazität der mitgeführten Zusatztanks, Ausbau aller nicht dringend benötigter Teile usw., 1.500 km bei 3,5 t Sprengstoffzuladung sollten es jedoch schon sein . . .

Nach den Erkenntnissen des DFS war eine Flughöhe von 3.000 bis 5.000 m für die maximale Eindringtiefe am zweckmäßigsten, wobei ja der Treibstoff für den Hinflug der Leitmaschine vom Vorrat der Ju 88 entnommen wurde, weil sie mit vollen Tanks den Rückflug antreten sollte. Die Beurtei-

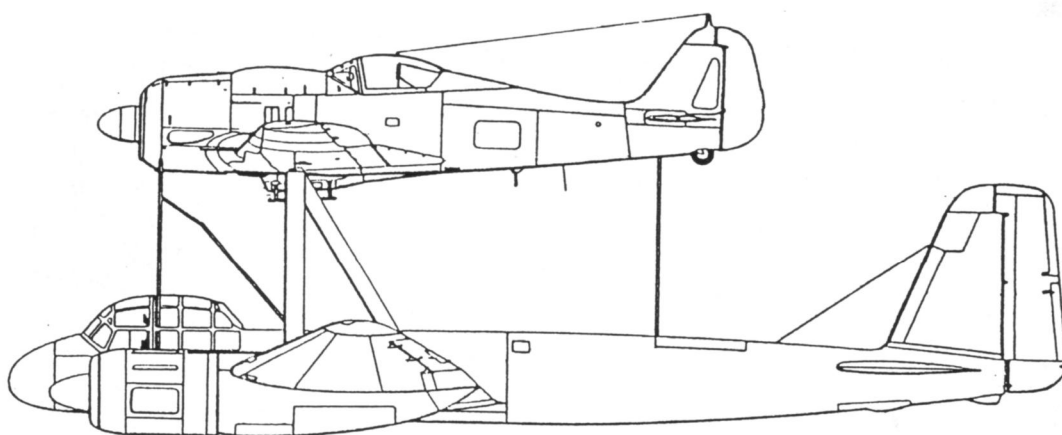
lung des DFS für die Kombination Bf 109/Ju 88 als Großbombe fiel recht gut aus: Geringer Personalaufwand (1 Pilot), große Entfernung zum Ziel beim Trennvorgang und anschließend volle Einsatzbereitschaft der Leitmaschine als Jäger.

Die effektivste Sprengwirkung erzielte die Hohlladung, sozusagen als Riesen-Panzerfaust. Durch 4 voneinander unabhängige Zünder war ein Blindgänger fast ausgeschlossen und ein "Elefantenrüssel" (Abstandszünder) sorgte dafür, daß beim Aufschlag rechtzeitig der Boden der Hohlladung gezündet wurde und damit der Abbrennvorgang von hinten nach vorn verlief. Eine Stichflamme und nach vorn getriebenes Kupfer (oder anderes Weichmetall), das geschmolzen war, schweißte sich durch den Panzerstahl des Zieles. Nun erst explodierte die eigentliche Ladung von ca. 3,5 t Gewicht.

Der erste scharfe Versuch fand im Mai 1944 statt. Start von Peenemünde, Ziel die Kreidefelsen von Mön (Dänemark). Durch eine unbeabsichtigte Unterbrechung der Stromversorgung des Autopiloten in der Bf 109 Holzbaurs stürzte nach der Nottrennung die Mistel auf die Insel Rügen, knapp 3 km von einem Dorf entfernt. Die gewaltige Explosion der Hohlladung ließ von der Ju 88 nichts übrig, außer einiger Gebäudeschäden waren keine weiteren Verluste zu beklagen. Der Vorfall blieb streng geheim, und die "Besatzung" der verunglückten Maschine erhielt sogar eine "Beerdigung".



Schulmistel S 1:
Ju 88 A-4 mit
aufgesetzter Bf
109 Bf.

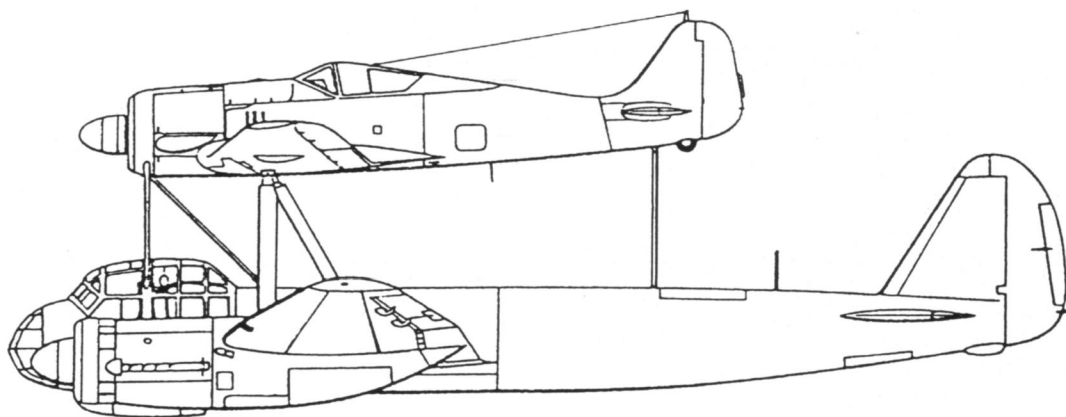


Links:
Schulmistel S2:
Ju 88 G-1 mit
aufgesetzter Fw
190 A-8.

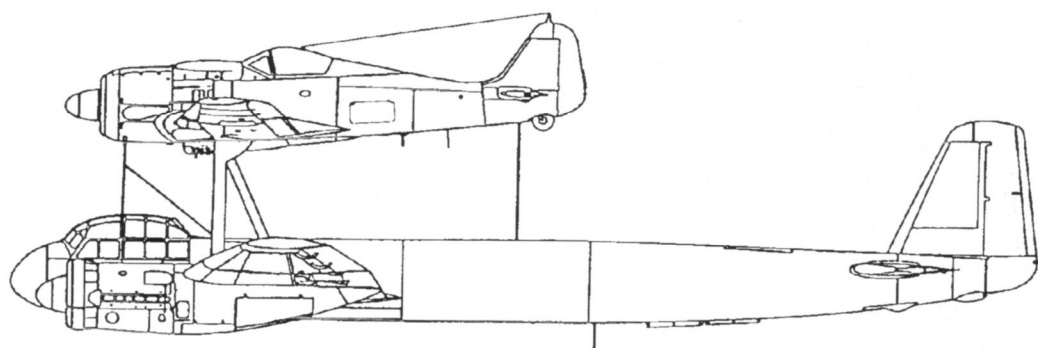
Unten:
An die Ju 88 der
S 1-Mistel wird
eine Leiter ge-
legt, um die
obere Maschine
erreichen zu
können.



Schulmistel S3A,
oben eine Fw 190
A-6 auf der Ju 88
A-6.



Schulmistel S3C,
eine Fw 190 F-8
auf der verlängerten
Version Ju
88H-2.



Der zweite scharfe Versuch am 31. 5. 1944 ergab bei einer Auslöse-Entfernung von 4 km eine Abweichung von 100 m seitlich und 40 m längs vom Zielpunkt. Die alliierte Aufklärung schlief nicht, und so wurde schon am 16. 6. 1944 vor deutschen "Misteln" gewarnt.

Nach dem ersten Fehlversuch flog Holzbaur im August 1944 erneut zum Kreidefelsen von Møen, diesmal mit einer Fw 190 als Führungsflugzeug. In 1.500 m Entfernung vom Ziel und in 800 m Höhe löste er aus und traf trotz schlechter Sichtverhältnisse relativ gut.

Alle Kampfmistel-Unterteile waren Ju 88 der verschiedensten Baureihen und des Zustandes 3, also repariert und flugfähig (Zustand 4 bedeutete schrottreif). Im Cockpit der Führungsmaschine wurde es eng, da fast alle Funktionen der Ju 88 mit übernommen werden mußten.

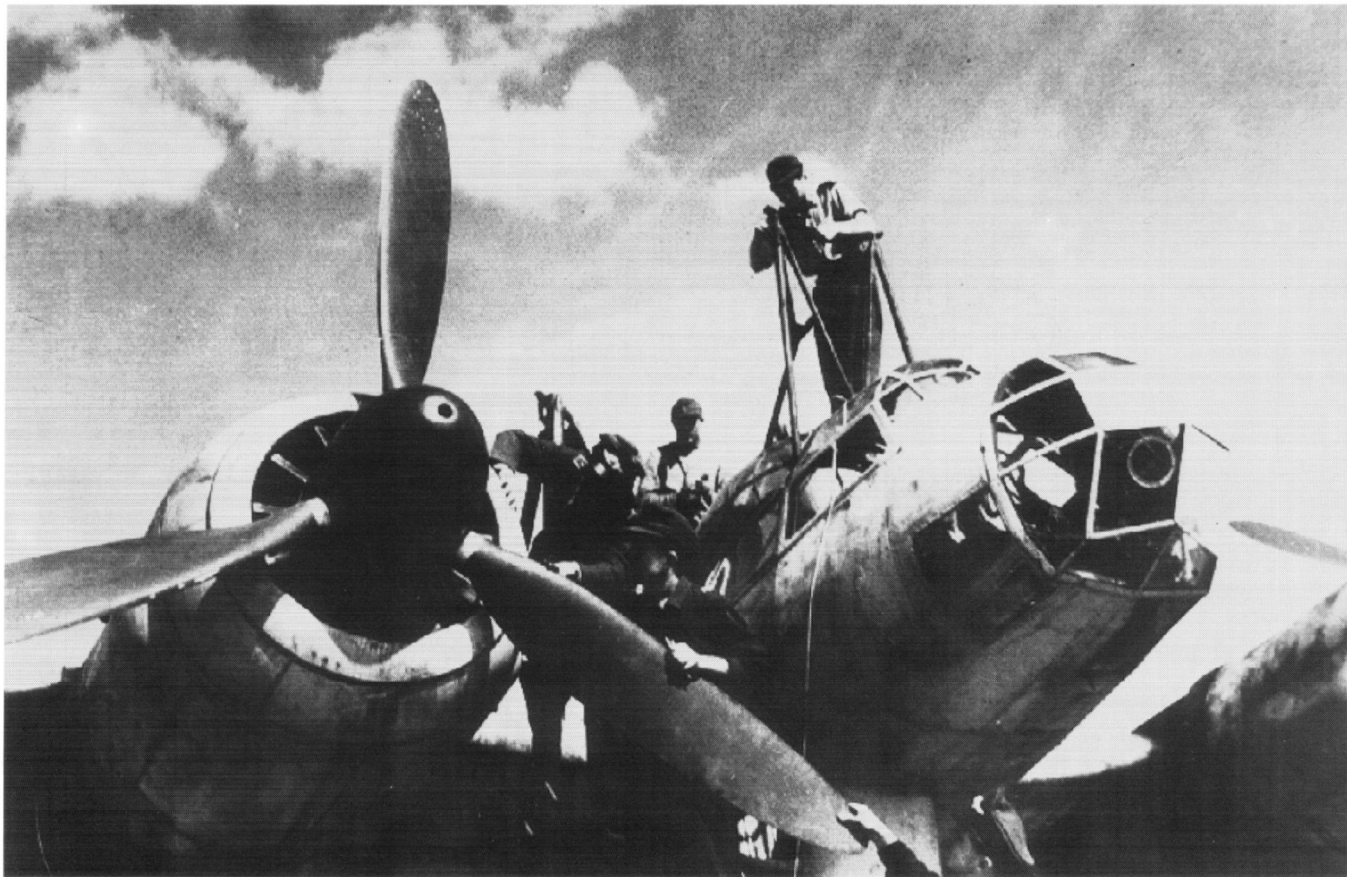
In Nordhausen am Harz wurden wohl die meisten Misteln eingeflogen. Eine Bemerkung zum Mistel-Fahrwerk: Das Ju 88-Federbein war ein Öl-Luft-Bein, welches mit höheren Ausgangsdrücken auf

höheres Gewicht gefüllt werden konnte. Für die letzten Muster fand auch ein größerer Reifen Verwendung. Der Reifen war bei allen Flugzeugen der kritische Punkt, wenn ein höheres Gewicht in Betracht kam.

Der normale Ju 88-Reifen 1140x410 war für ein maximales Überlastgewicht von 20,6 t beim Start zugelassen, der spätere, größere Reifen 1220x445 sogar für 23,4 t, aber eben nur für den Start; die Landungs-Höchstbelastung lag erheblich niedriger, um das sogenannte "Stoßplatzen" beim Aufsetzen des Flugzeugs zu vermeiden, aber mit der scharfen Mistel wurde ja in dem Sinne nicht "gelandet" ...

Das Gewicht der zum Gefechtseinsatz startenden Mistel kam mit 20 – 21 t recht nahe an die Belastungsgrenze heran, daher konnte nur von Betonpisten aus gestartet werden und die mußten völlig in Ordnung sein. Das kleinste Loch in der Startbahn konnte schon zum Unglück führen.

Die 2./KG 101 bekam die ersten fünf Kampfmisteln und die Einweisung darauf erfolgte im Früh-



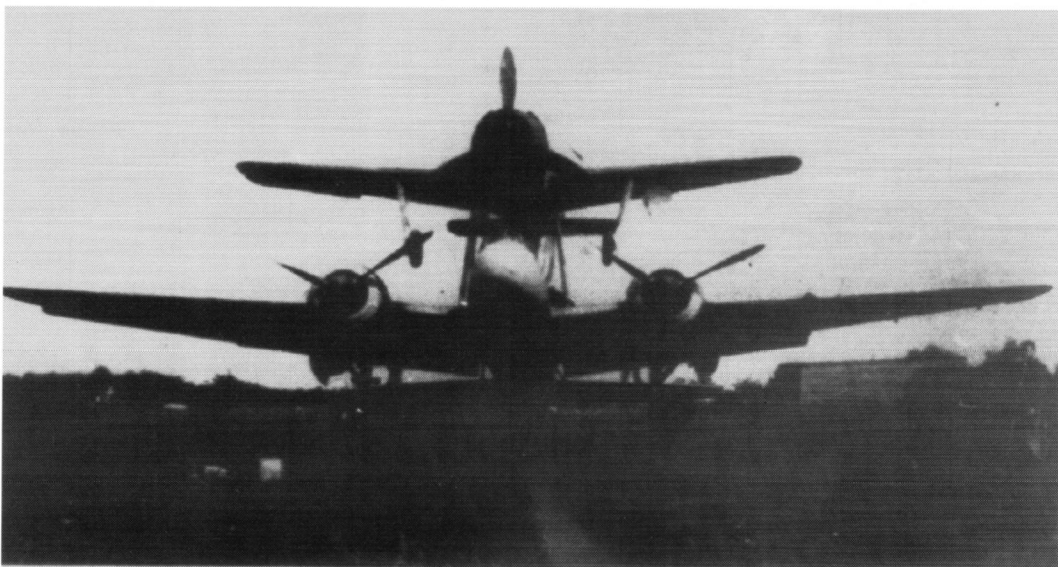
Oben: Ju 88 (H-1?) als Mistel-Unterteil für Schulung oder Überführung.
 Unten: Zum gleichen Zweck hergerichtete S 2.



Fw 190 A-8/
Ju 88 G, Löb-
nitz 1945.

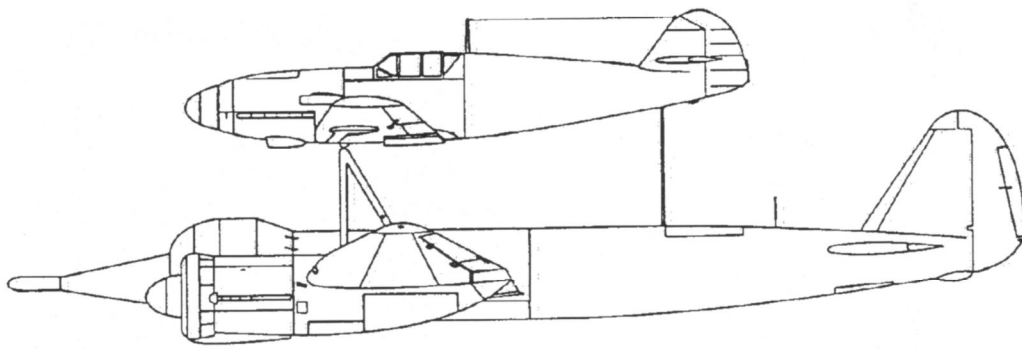


Eine Kombina-
tion der gleichen
Art von vorn in
der Abenddäm-
merung. Die
Starts zu den
Einsätzen erfolg-
ten meist in der
Nacht, um das
Ziel im Morgen-
grauen zu errei-
chen, das mußte
geübt werden.

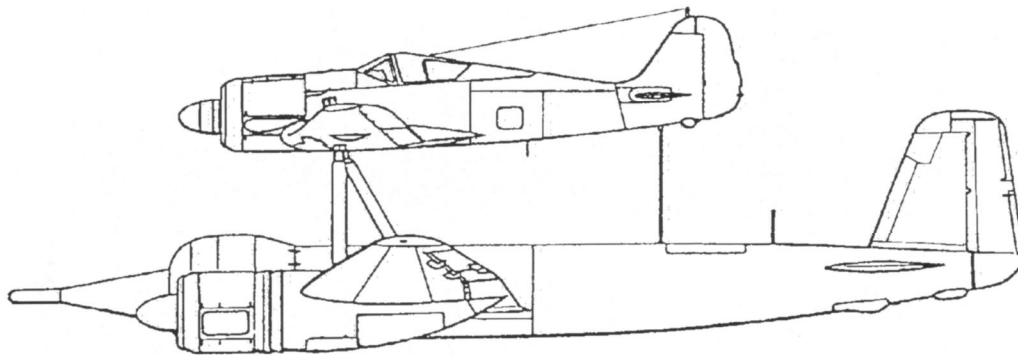


Ju 88 G-1 als
Mistel-Unter-
teil, so wurden sie
z.B. in Nordhau-
sen gegen Kriegs-
ende in großer
Zahl vorgefun-
den.





Mistel 1, oben Bf
109 F-4, unten Ju
88 A-4.



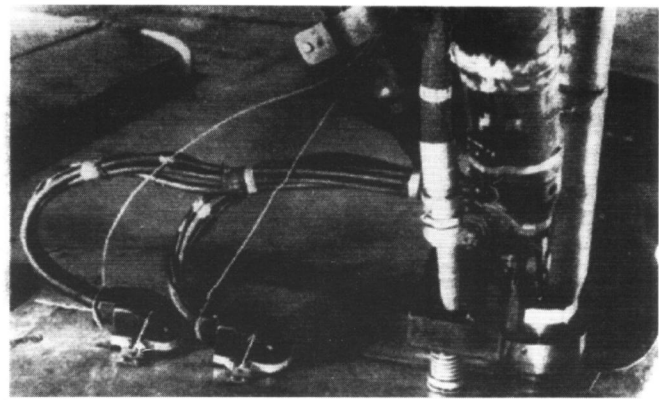
Links:
Mistel 2, oben Fw
190 A-6, unten
Ju 88 G-1

Unten:
Fw 190 F-8 auf
einer verlängerten
Ju 88 (H-2) in
Merseburg.

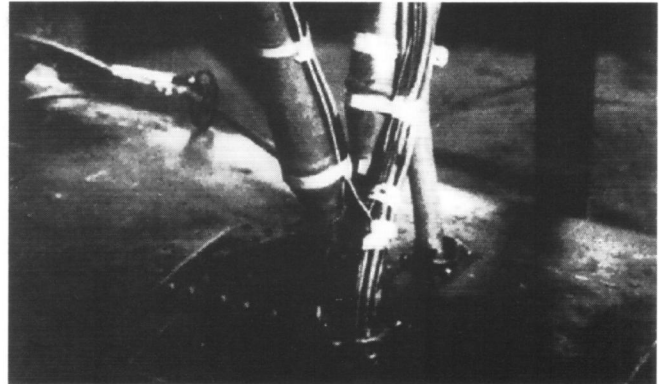




Im Cockpit der Fw 190 wurde es eng, da alle wichtigen Funktionen der Ju 88 mit übernommen werden mußten.



Verkabelung, Kraftstoffleitungen und Schnell-trenn-Anschlüsse einer Mistel 1.



Kraftstoffschlauch und Kabel an einer Ju 88 A-5 - für den Zweck reichte Klebeband zum Befestigen.

jahr 1944 in Nordhausen, anschließend verlegte der Verband nach Kolberg/Ostsee. Da es sich hier um reinen Schulbetrieb handelte, waren oberes und unteres Flugzeug bemannt, die Ju 88 aber schon soweit vorbereitet, daß sie mit wenig Aufwand zur Flugbombe umgebaut werden konnte. Mit Beginn der alliierten Invasion an der Normandieküste verlegte die IV./KG 101 mit zwölf Misteln von Nordhausen nach St. Dizier. Dort wurden die Ju 88-Kanzeln gegen Hohlladungs-Sprengköpfe von 3,6 t Gewicht ausgetauscht. Am 24. 6. 1944 starteten die zwölf Misteln zum Einsatz gegen Schiffe, die in der Seine- und Ornemündung lagen.

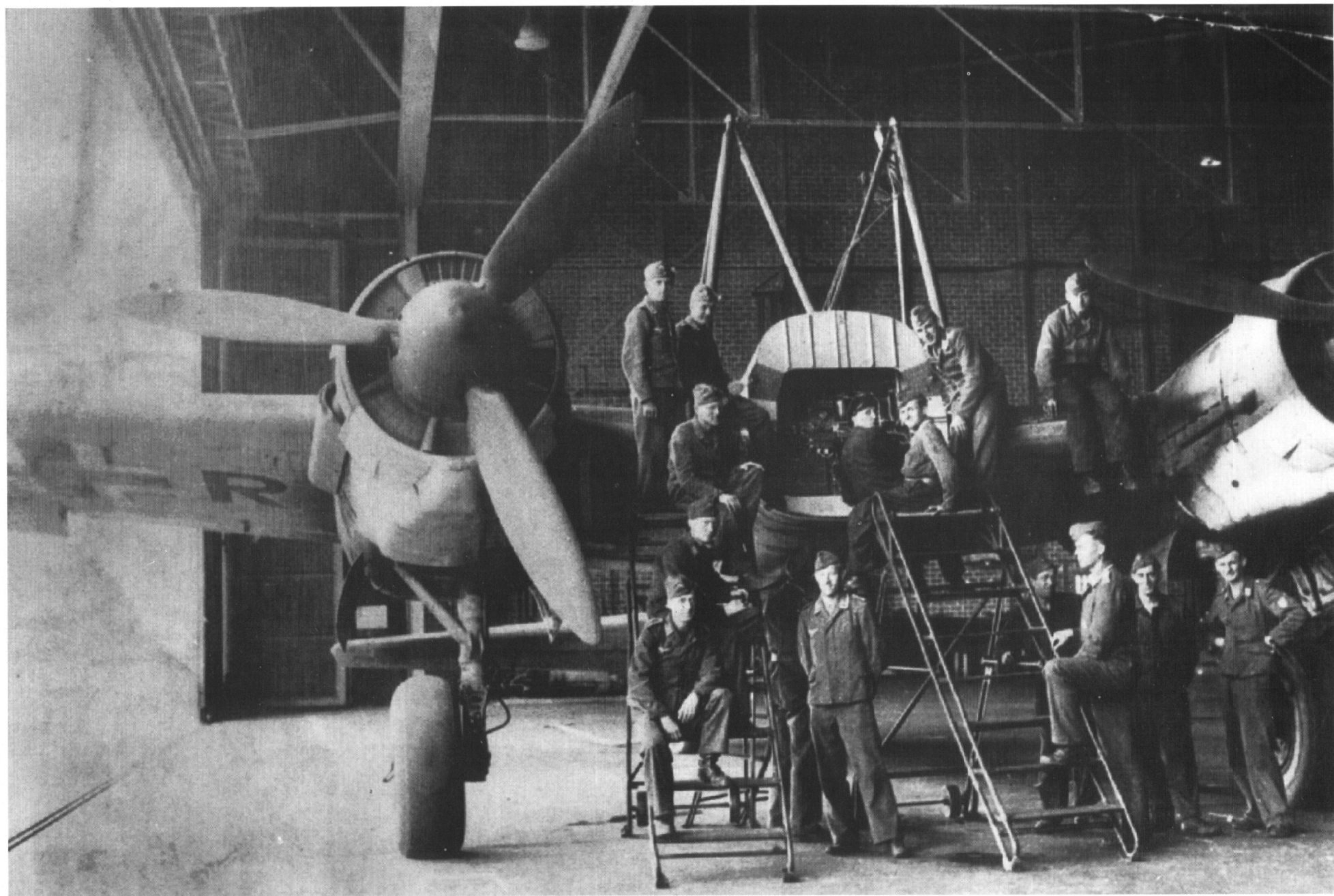
Eine Mistel wurde schon beim Anflug wegen technischer Mängel aufgegeben und flog immer geradeaus bis zum schottischen Festland, eine Mistel wurde von einer "Mosquito" im Zielflug gestört, die Bf 109 löste aus und verschwand, die Ju 88 explodierte im Meer. Die Schiffsziele nebelten sich ein, daher war auf deutscher Seite nicht hundertprozentig auszumachen, wie erfolgreich der Angriff verlief. Die Angaben von Alliierten und Deutschen unterschieden sich dann auch, aber wenn einiger Schaden angerichtet wurde, dann wahrscheinlich an ohnehin auf Grund gesetzten sogenannten "Blockschiffen".

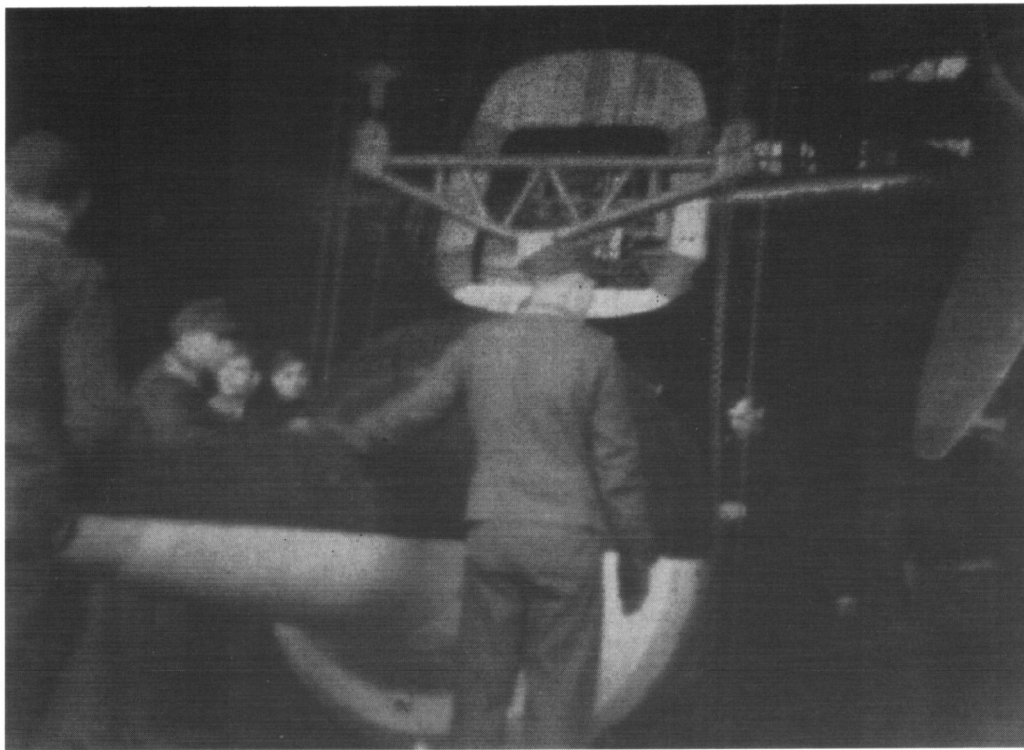
Aus der 2./KG 101 entstand die ersten "Mistel"-Gruppe der III./KG 66, woraus die II./KG 200 hervorging, deren 6. Staffel ausschließlich für "Mistel" zuständig war (Wappen "Vater und Sohn"). Die 5./KG 200 fungierte als Beleuchter und die 7./KG 200 als Ausbildungs- und Ergänzungseinheit. Nun folgten gelegentliche Einsätze, die dann aber meistens fehlschlügen, "Ausreißer" erschreckten englische Zivilisten auf dem Lande, wenn sie dort detonierten, freilich ohne Opfer zu fordern.

Eigene Verluste durch Tiefflug wegen schlechter Sicht usw. gab es auch, meist explodierten die Misteln irgendwo im Gelände.

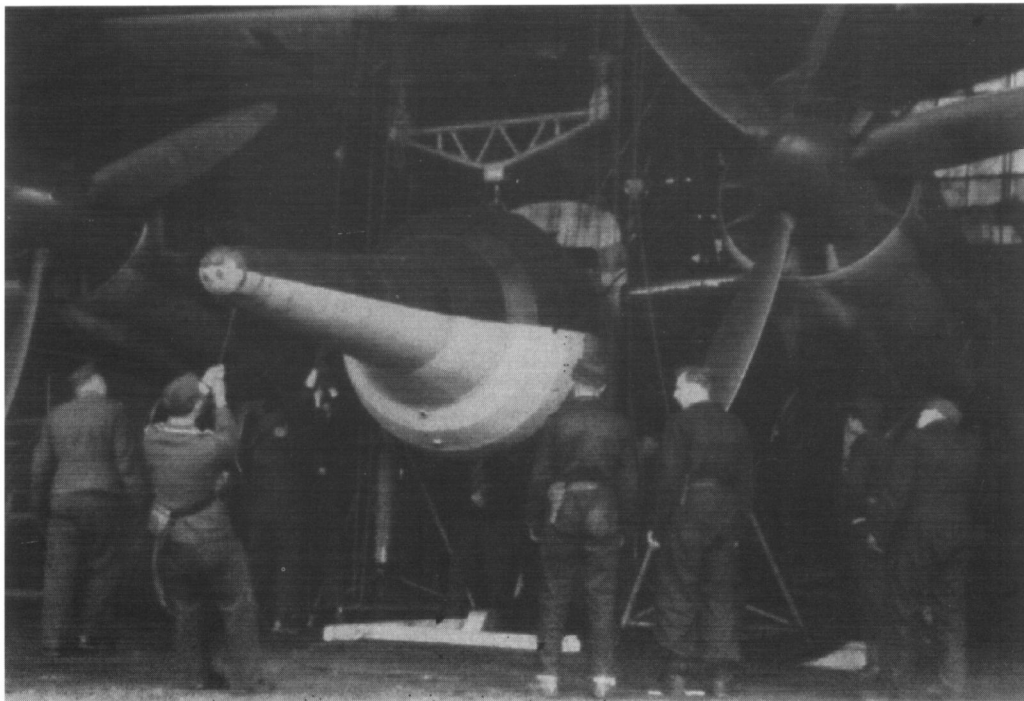
Im Herbst 1944 wurden auf den dänischen Flugplätzen Grove, Tilstrup und Aalborg-West 60 Misteln für einen Angriff auf die englische Home Fleet in Scapa Flow zusammengezogen.

Schlechtes Wetter verzögerte immer wieder den langen Flug über See. Der Haupthinderungsgrund am Auslaufen der Home Fleet, das deutsche Schlachtschiff "Tirpitz", wurde nach mehreren Angriffen am 12. 11. 1944 endgültig durch britische Bomber in Tromsø versenkt. Nun verließ die





Befestigung des Sprengkopfes am Flaschenzug.



Hochhieven der brisanten Ladung auf die Höhe des Ju 88-Rumpfes.

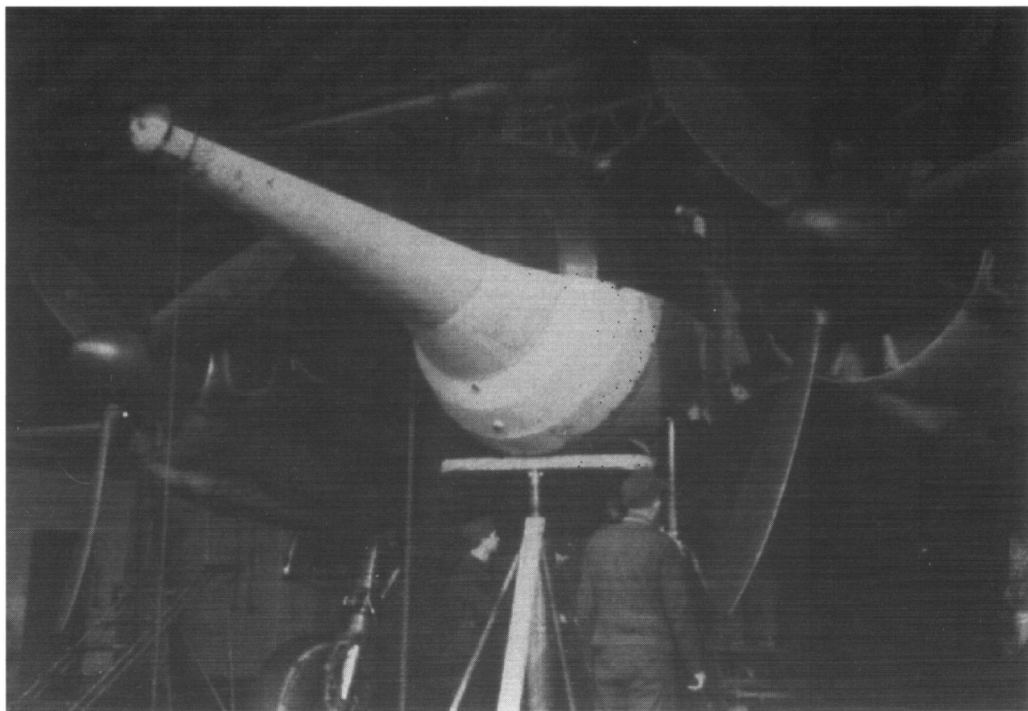
näher, und die Entfernung zu den Zielen wurde immer größer. Die daraus entstehenden Zuladungs- und damit Gewichtsprobleme (größerer Treibstoffvorrat) sollte ein zusätzliches drittes, anwerfbares Fahrwerkbein lösen.

Eine Führungsmistel, bestehend aus Ju 88 H-4, mit schräg nach unten geneigter Bugnase (Platz für Bombenziel- und Ortungsgeräte), neuem, 3,37 m langen Rumpfwischenstück (für 2.440 l Treibstoff), Treibstoff-Zusatzbehältern und einer aufgesetzten Fw 190 mit "Doppelreiter"-Tragflächen-

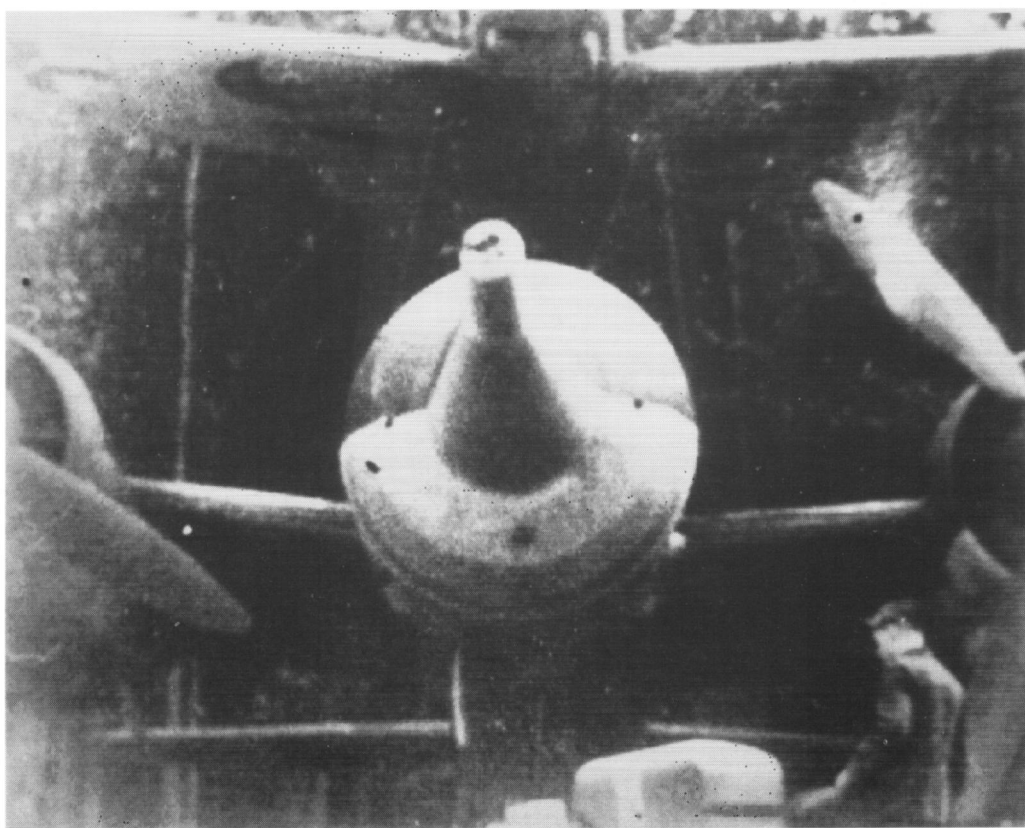
tanks wurde von einige Junkers-Ingenieuren vorgeschlagen, spielte aber bei "Eisenhammer" und anderen Überlegungen keine Rolle mehr.

Anfang März 1945 standen in Rostock-Marienehe, Oranienburg, Rechlin-Lärz, Parchim, Brandenburg-Briest und Karlshagen die Misteln bereit, die für das Unternehmen Eisenhammer vorgesehen waren. Die Entfernung zu den Zielen tief in der Sowjetunion waren Mitte März so groß geworden, daß die Überlastungen der Mistelgespanne ins Unmögliche gestiegen wären. Ein praktischer Flugversuch, der

Nun wird der Sprengkopf mit dem Rumpf verschraubt.



Die Kampfmistel ist einsatzbereit, ein Anlasserwagen wird herangefahren.

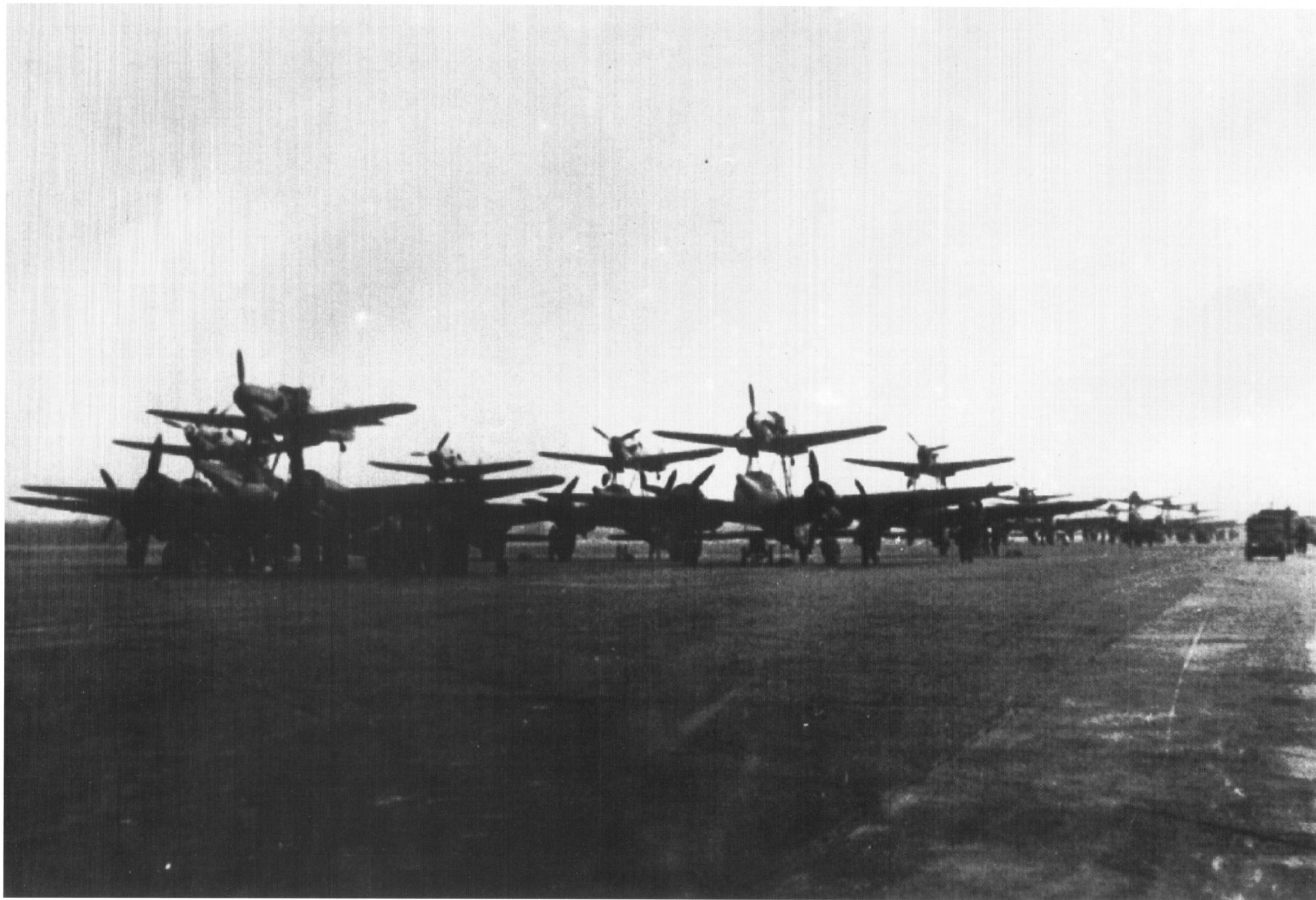


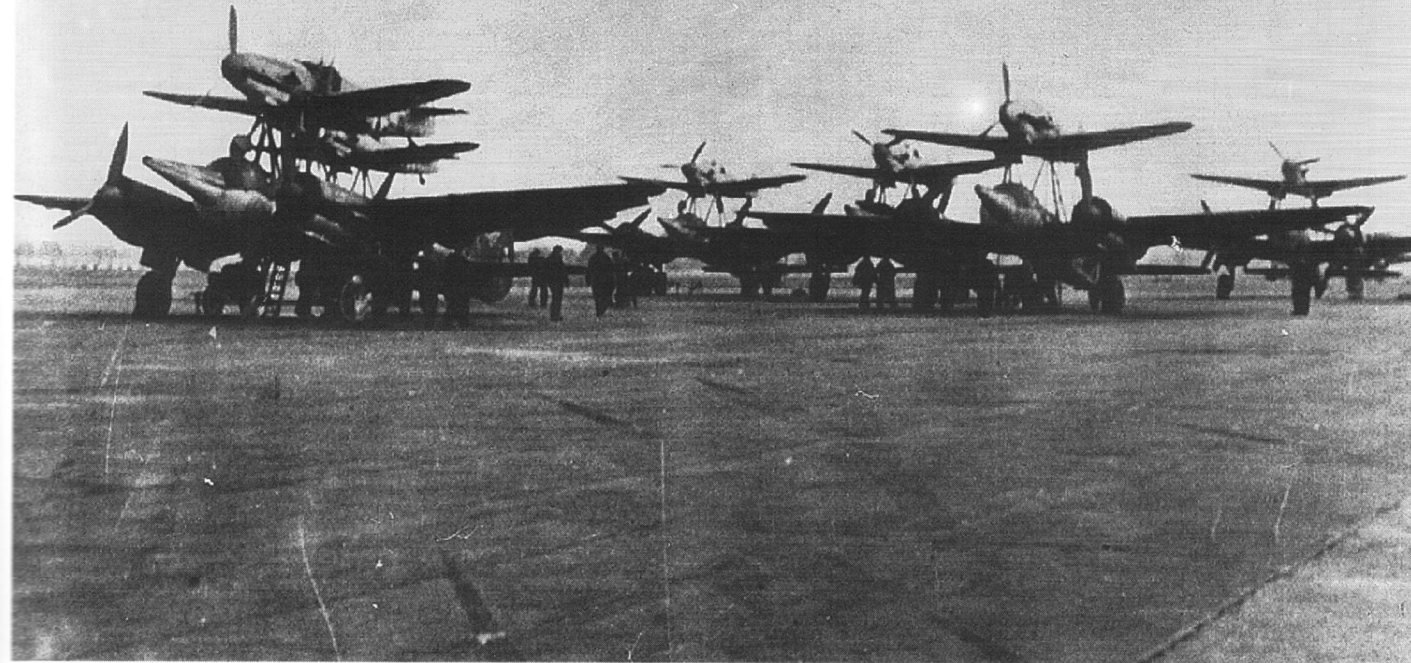
zeitlich und entfernungsmäßig dem scharfen Einsatz entsprach, bestätigte das, der Eisenhammer-Plan war somit "gestorben".

Laut "Führerbefehl" vom 1. 3. 1945 wurde Werner Baumbach, Kommodore des KG 200, zum "Brückenbevollmächtigten" ernannt und hatte, direkt Göring unterstellt, die Aufgabe, alle Übergänge über Oder und Neiße zu unterbrechen, um damit den Vormarsch der Sowjettruppen zu stoppen. Jede Unterstützung war ihm zugesagt. Baumbach war ein vielbeschäftigter Mann, Oberst Joachim Helbig

wurde sein Stellvertreter. Die Engländer kannten Helbig noch gut als Kampfflieger-Kommandeur der I./LG 1, seine Gruppe wurde von ihnen "Helbig Flyers" genannt. Die Ju 88 war auf vielen Kriegsschauplätzen stets sein Einsatztyp – nun diente sie als "Mistel" einem anderen Zweck, einem endgültigen...

Oberstleutnant Baumbachs erster Mistel-Auftrag erging schon am ersten Tag seiner Ernennung am 1. 3. 1945. Die II./KG 200 sollte mit 14 Misteln drei Weichselbrücken mit Oberleutnant Pilz als



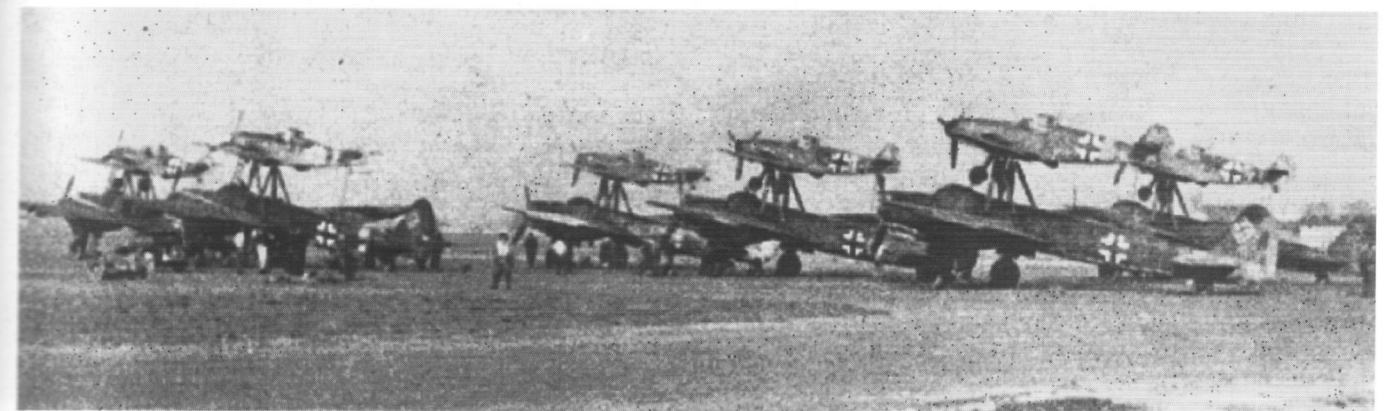


Linke Seite und oben:
Scharfe Misteln 1 der 6./KG 200 warten in Burg bei Magdeburg auf ihren Einsatz. Wie die Fotos beweisen, wurden die Misteln durchaus nicht nur als seltene Einzel-Exemplare eingesetzt.

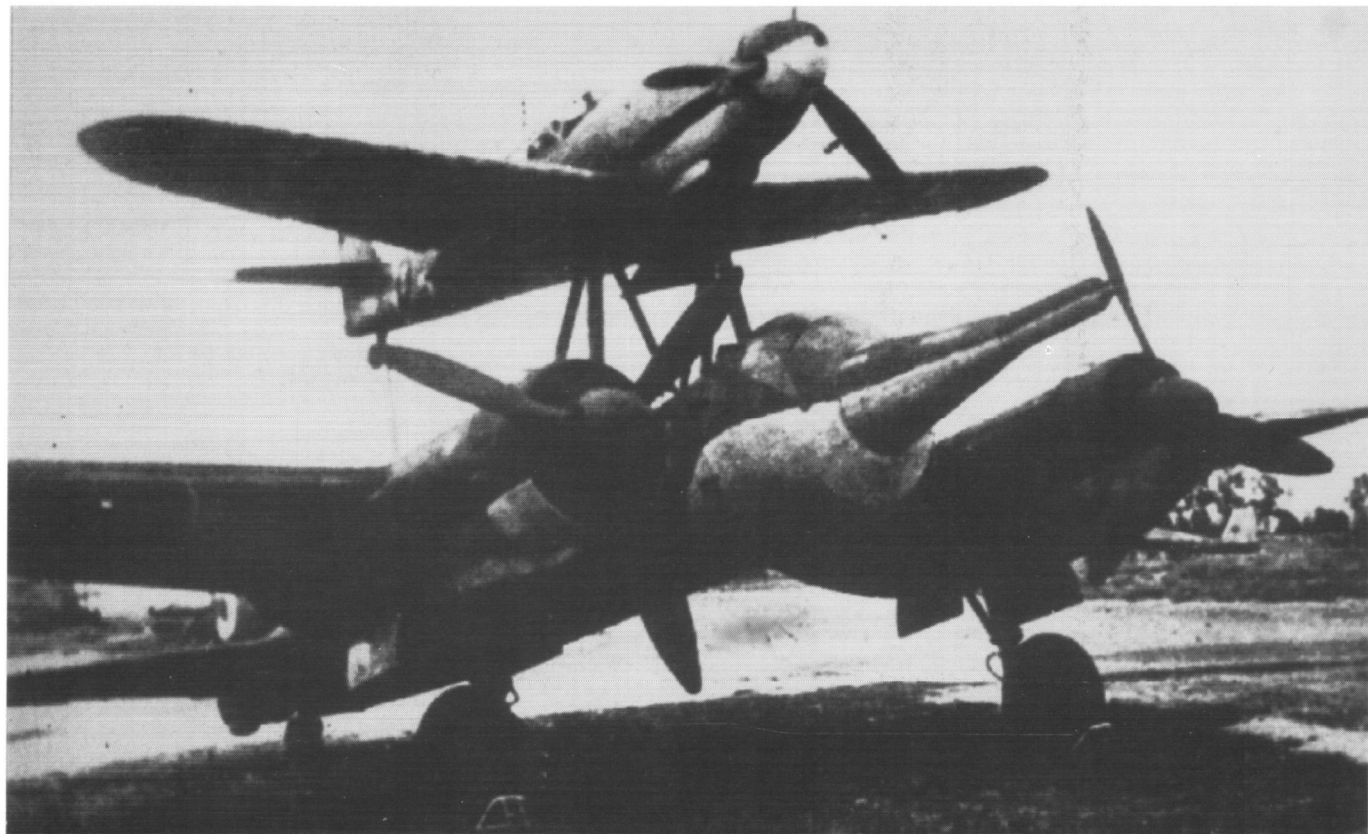
Verbandsführer angreifen. Technische Pannen und ungünstige Wetterverhältnisse machten die Durchführung unmöglich, der Angriff fand nicht statt. Natürlich war die Bekämpfung des Sowjetvormarsches über die bestehenden Brücken und von der Roten Armee zusätzlich gebauten Behelfsbrücken trotz der Mistel-Einsatzpläne hauptsächlich Aufgabe der Schlachtflugzeuge, die Misteln waren in erster Linie für Schwerpunkte gedacht. Jeder Einsatz mußte schärfstens durchkalkuliert werden, da Flugbenzin schon seit längerer Zeit nur noch für

die allernotwendigsten Einsätze zur Verfügung stand. Zu diesem Zeitpunkt war ja das "Unternehmen Eisenhammer" noch akut, das eine entsprechende Anzahl von Misteln band.

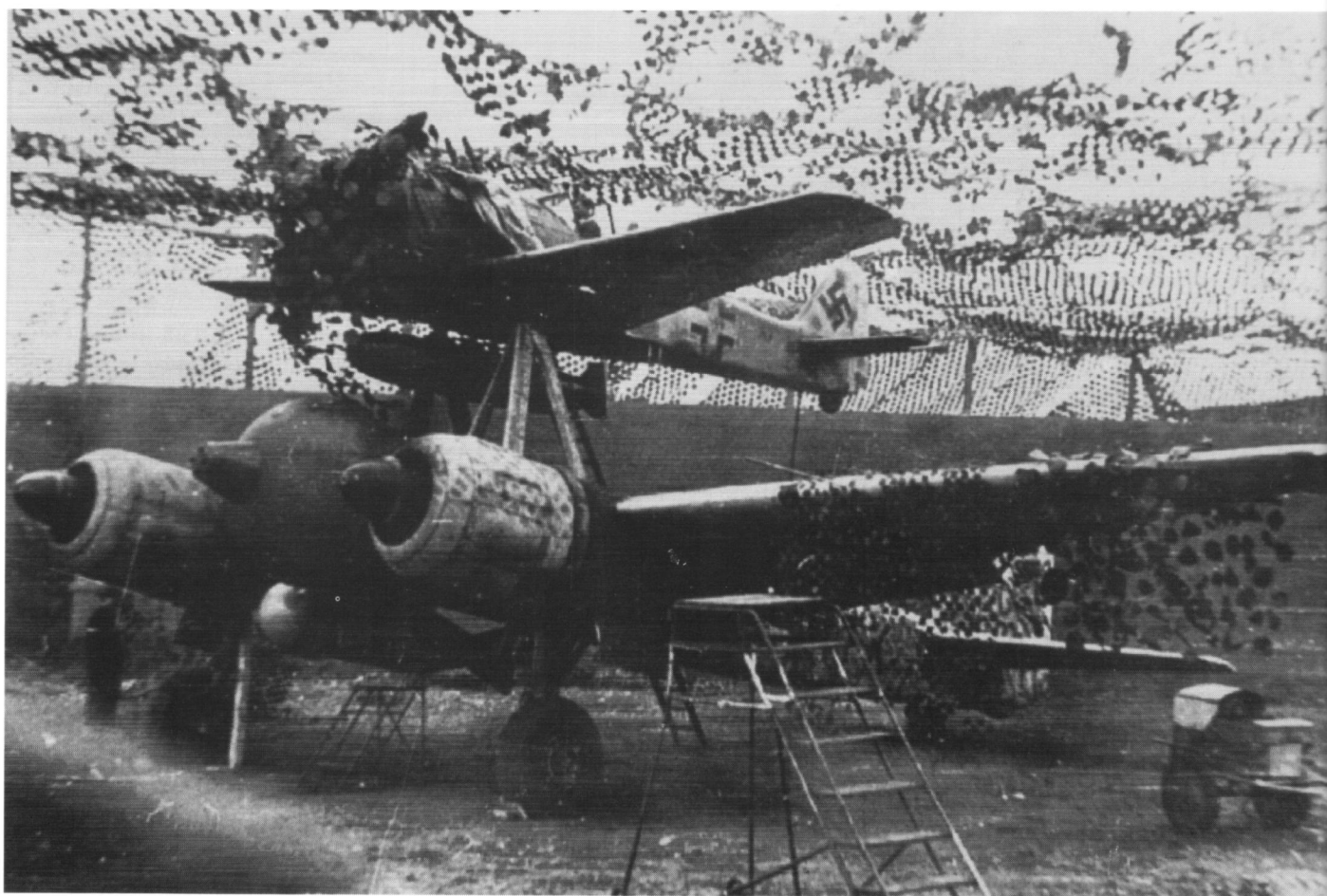
Am 8. 3. 1945 konnte Helbig zum ersten Mal vier Misteln gegen Oder-Brückenziele einsetzen. Nachdem sämtliche anderen Kampfmittel nur zu vorübergehenden Teilerfolgen führten, setzte man alle Hoffnung auf die Misteln. Ziel waren die beiden Brücken bei Görzitz. Eine Mistel ging schon beim Steigflug verloren, als plötzlich wegen eines Fehlers



2. Juni 1944: Misteln 1 startbereit als fliegende Superbomben.

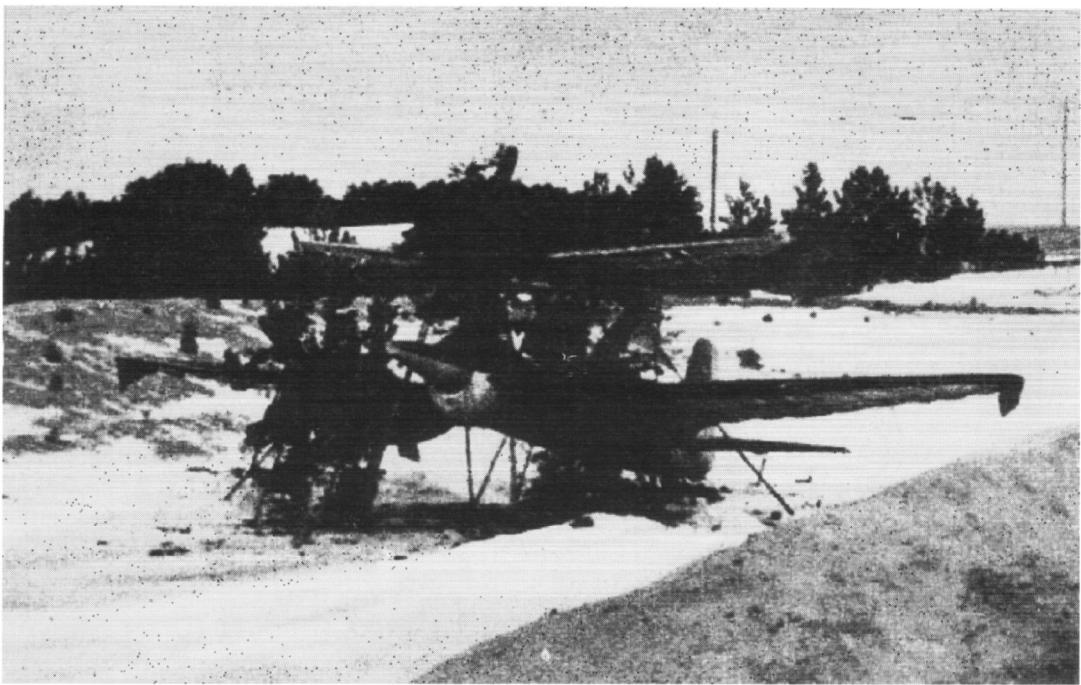


Eine einsatzbereite Mistel 1 aus der Nähe.

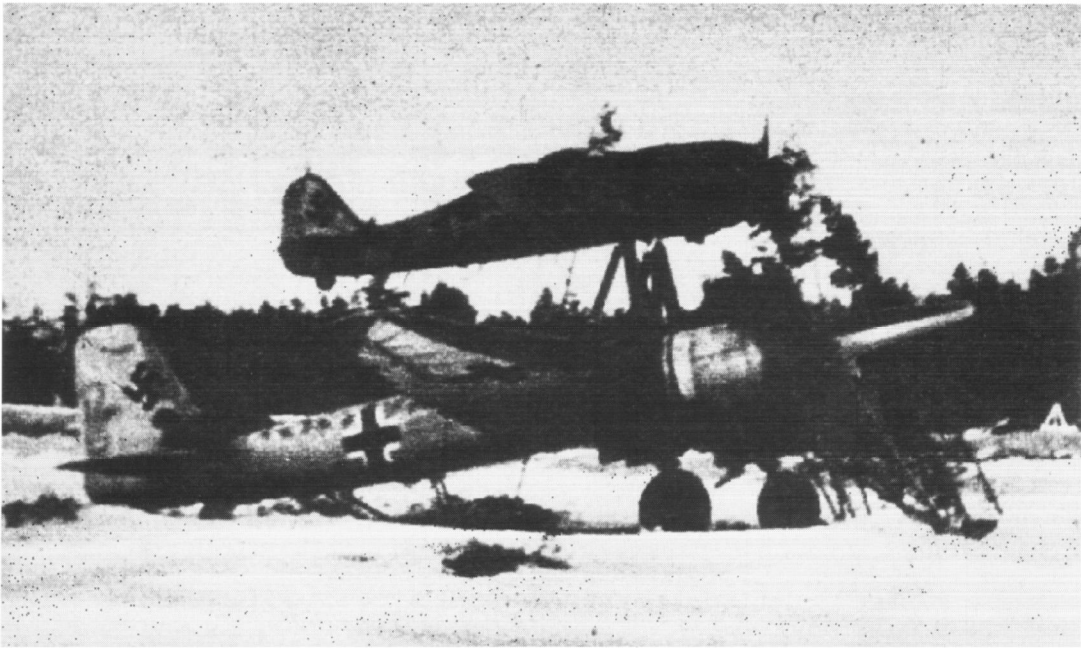


Langstrecken-Gespann Fw 190 F-8/ Ju 88 G-1 in Oranienburg 1945, wie es für das "Unternehmen Eisenhammer" vorgesehen war.

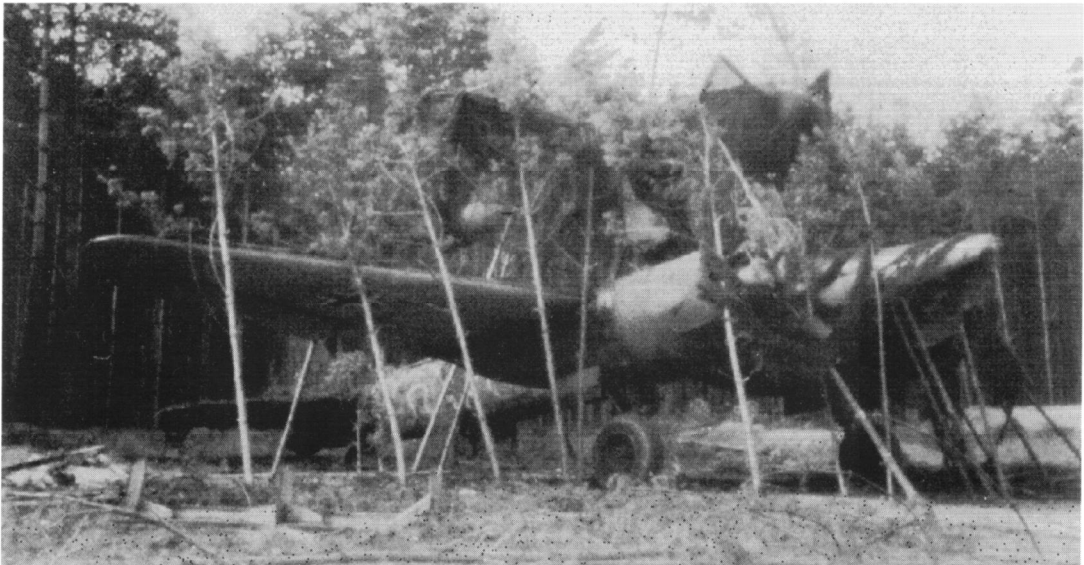
Notdürftig getarnte Mistel 2 in Tirstrup/ Dänemark Anfang 1945.

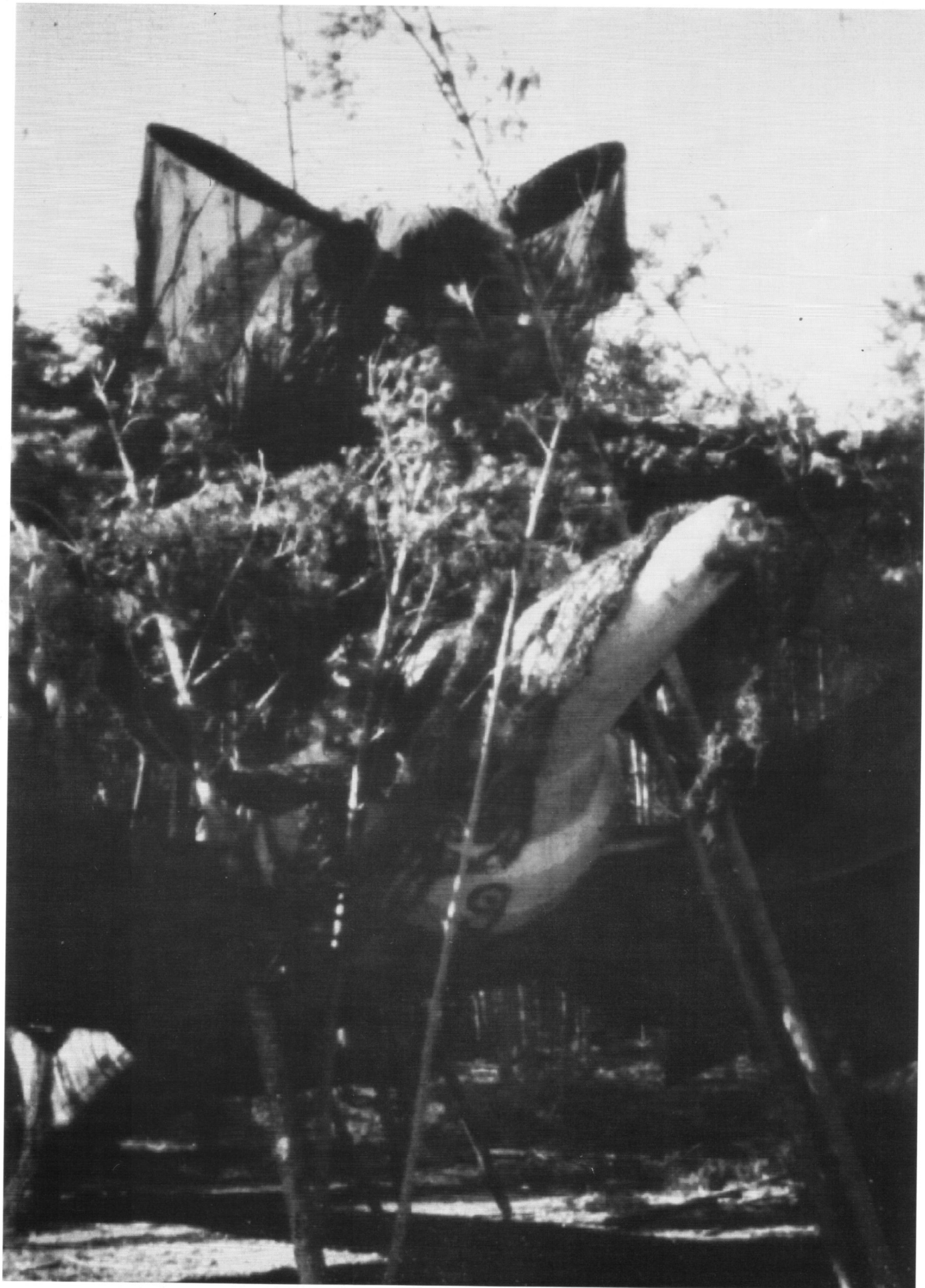


Dieselbe Mistel von der Seite gesehen.

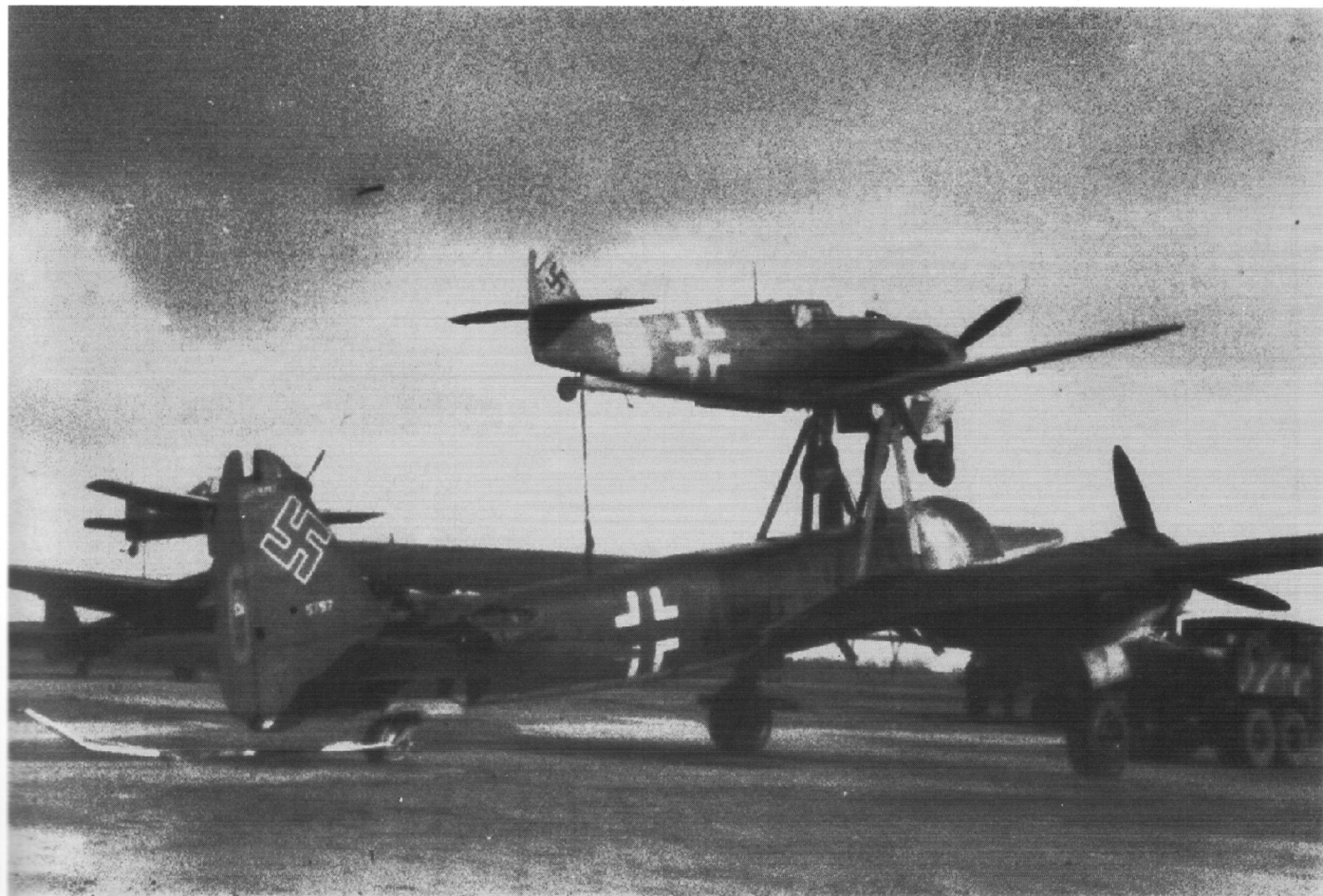


Diese Mistel ist schon besser gegen Tiefflieger und Luftaufklärung getarnt (Burg/ Madgeburg, April 1945).



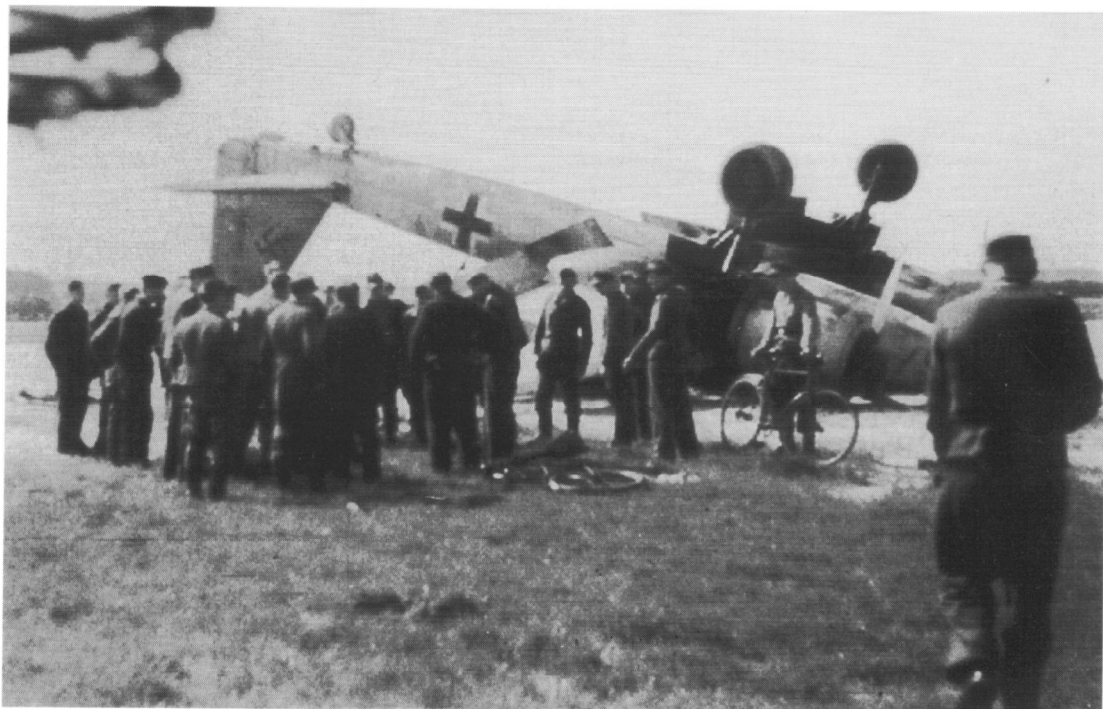
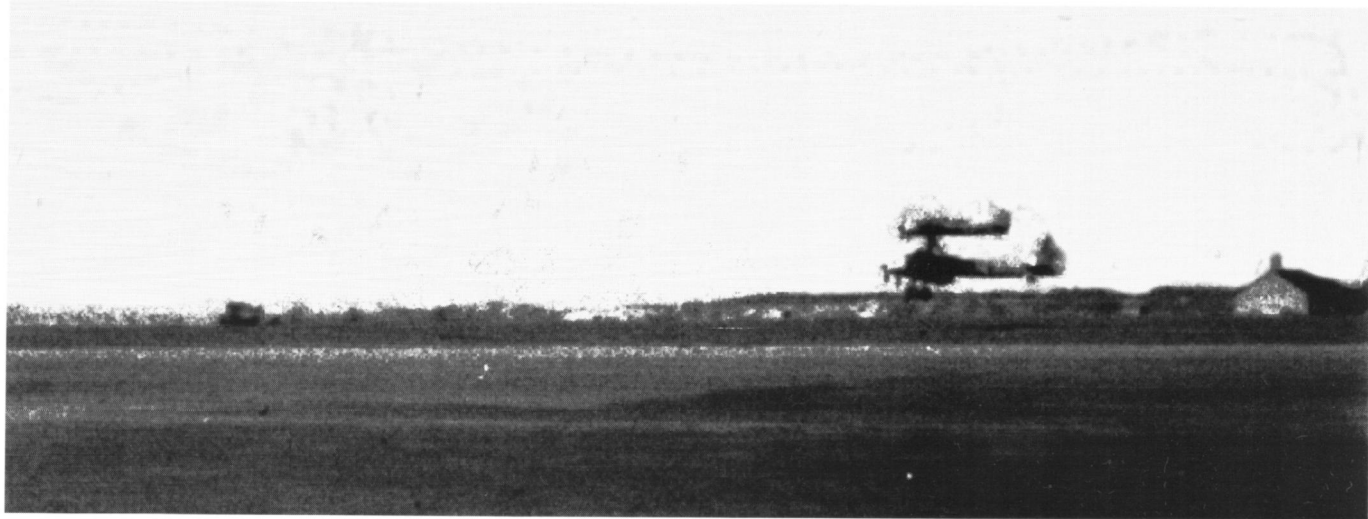


Unsichtbar für die feindliche Luftaufklärung wartet diese Mistel auf ihren Einsatz. Beachte die Ziffer 9 am Sprengkopf.



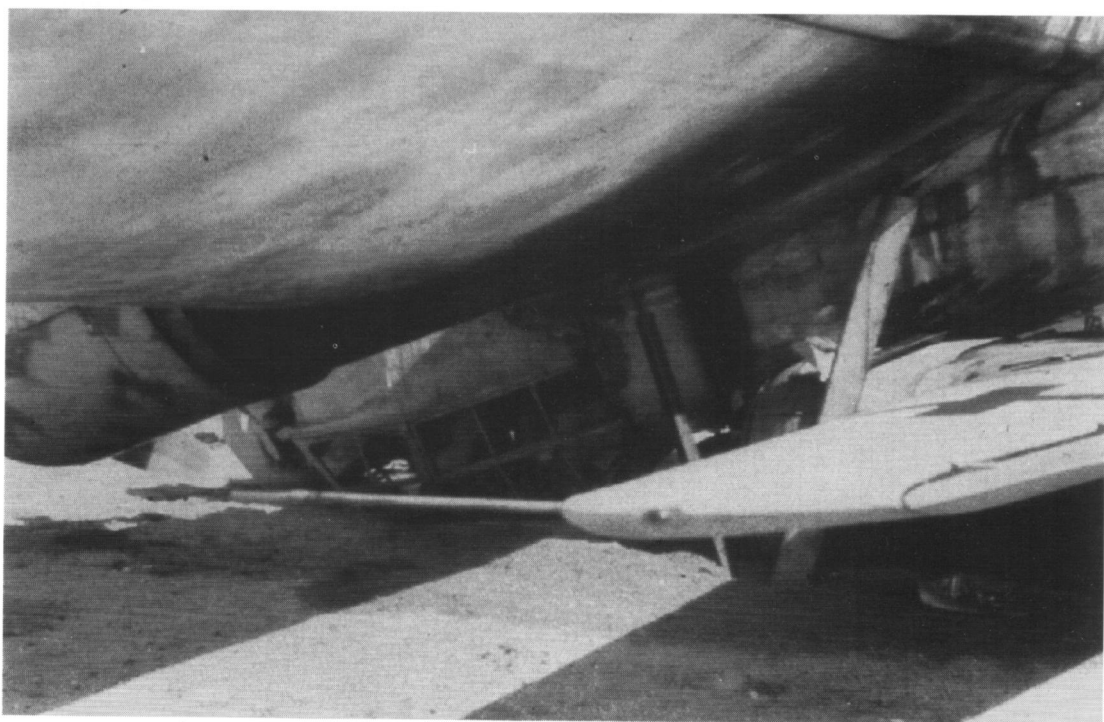
Misteln 1 einsatzbereit in Burg/ Magdeburg im April 1945.





Oben:
Ganz selten! Aufnahme einer Mistel im Fluge, hier beim Landen. Links im Bild ist ebenfalls eine Mistel zu erkennen.

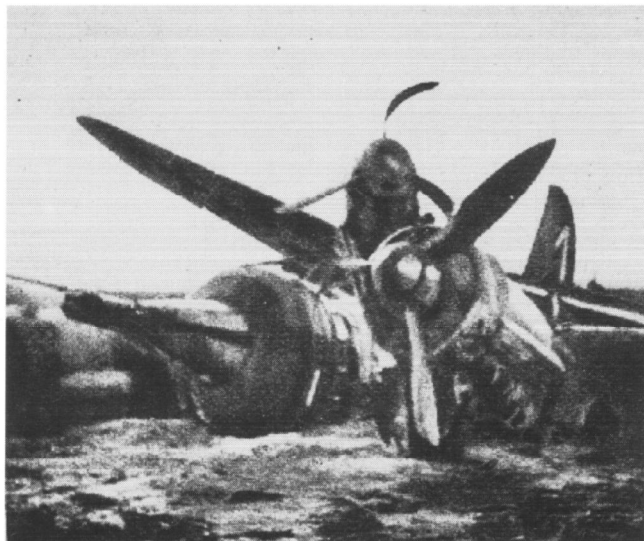
Links:
Die Mistelkombination ergab eine ungünstige Schwerpunktlage, so daß selbst Schulmisteln "allergisch" gegenüber Unebenheiten in der Startbahn reagierten, Überschläge wie dieser waren die Folge.



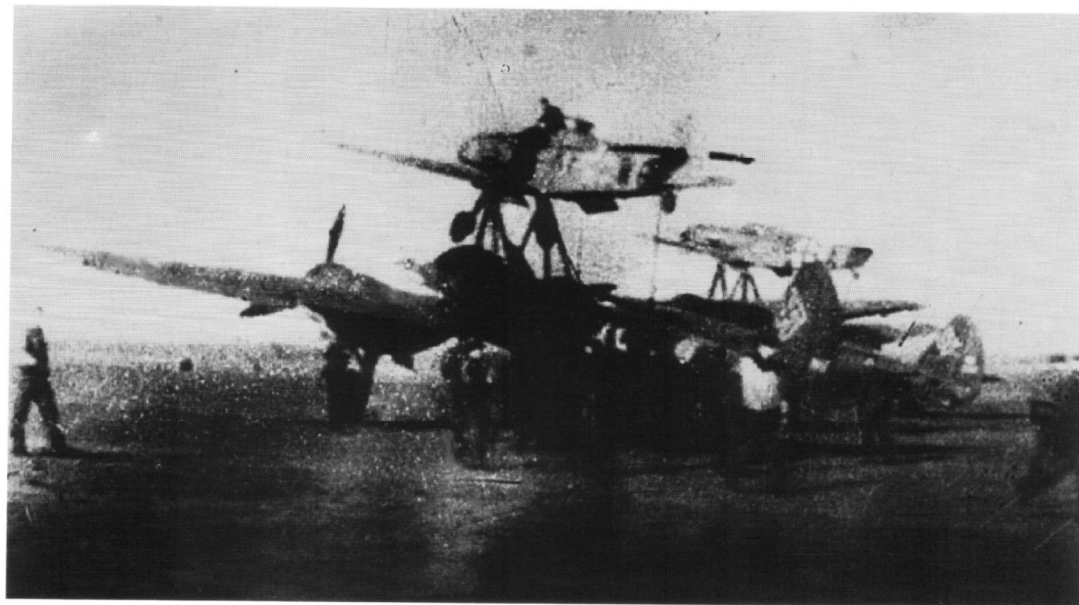
So sah ein solcher Überschlag aus der Nähe aus.



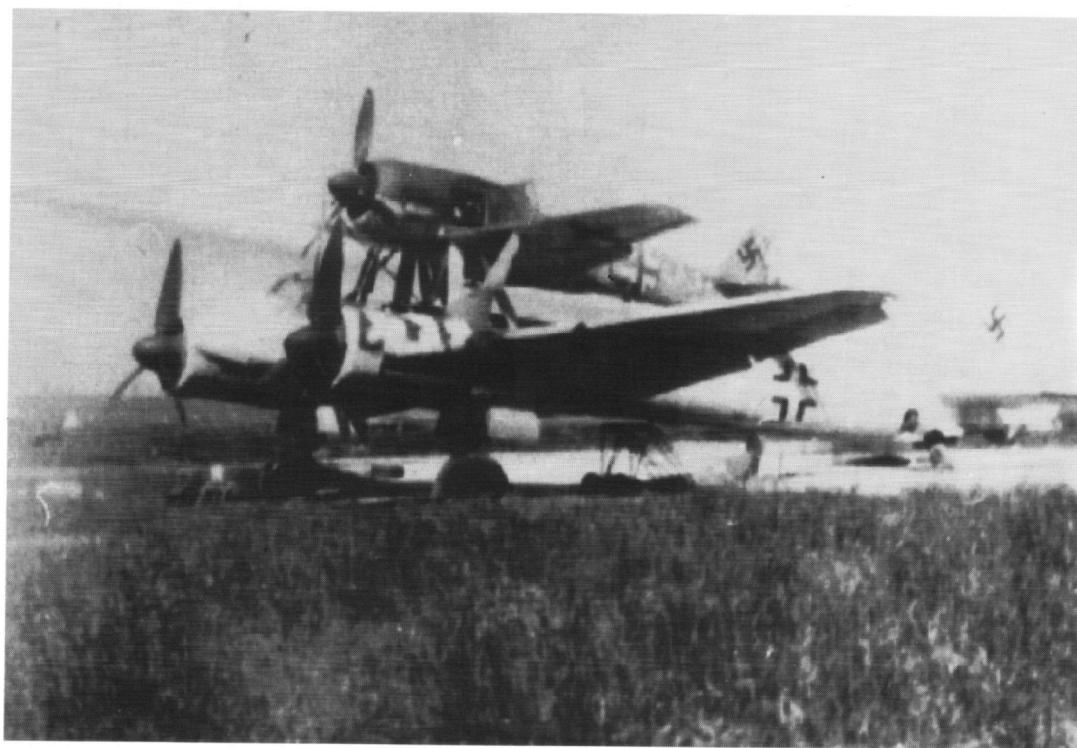
Eindrucksvolles Foto einer weiteren verunglückten Mistel.



Noch gefährlicher wurde es, wenn eine scharfe Mistel beim Start ausbrach.



Keine gute Abbildungsqualität, aber eine authentische Aufnahme von den Vorbereitungen zum scharfen Einsatz (6./KG 200, Burg 1945). Das Fahrwerk der hinteren Bf 109 ist schon eingezogen.



Diese Schulmistel ist höchstwahrscheinlich nicht mehr zum Einsatz gekommen. Dem Anstrich nach war die untere Komponente eigentlich für die Nachtjagd vorgesehen.



Dieses Foto zeigt, wie auch ein großer Teil der anderen Abbildungen, wie unterschiedlich die Farbgebungen für die Misteln waren. Woher sie auch kamen und welchem Zweck die Flugzeuge vorher dienten - für ihre letzte Aufgabe wurde der alte Anstrich nicht mehr geändert.

Ein Angehöriger des Bodenpersonals führt noch letzte Handgriffe aus, der Pilot der Führungsmaschine nimmt seine Mütze ab ...

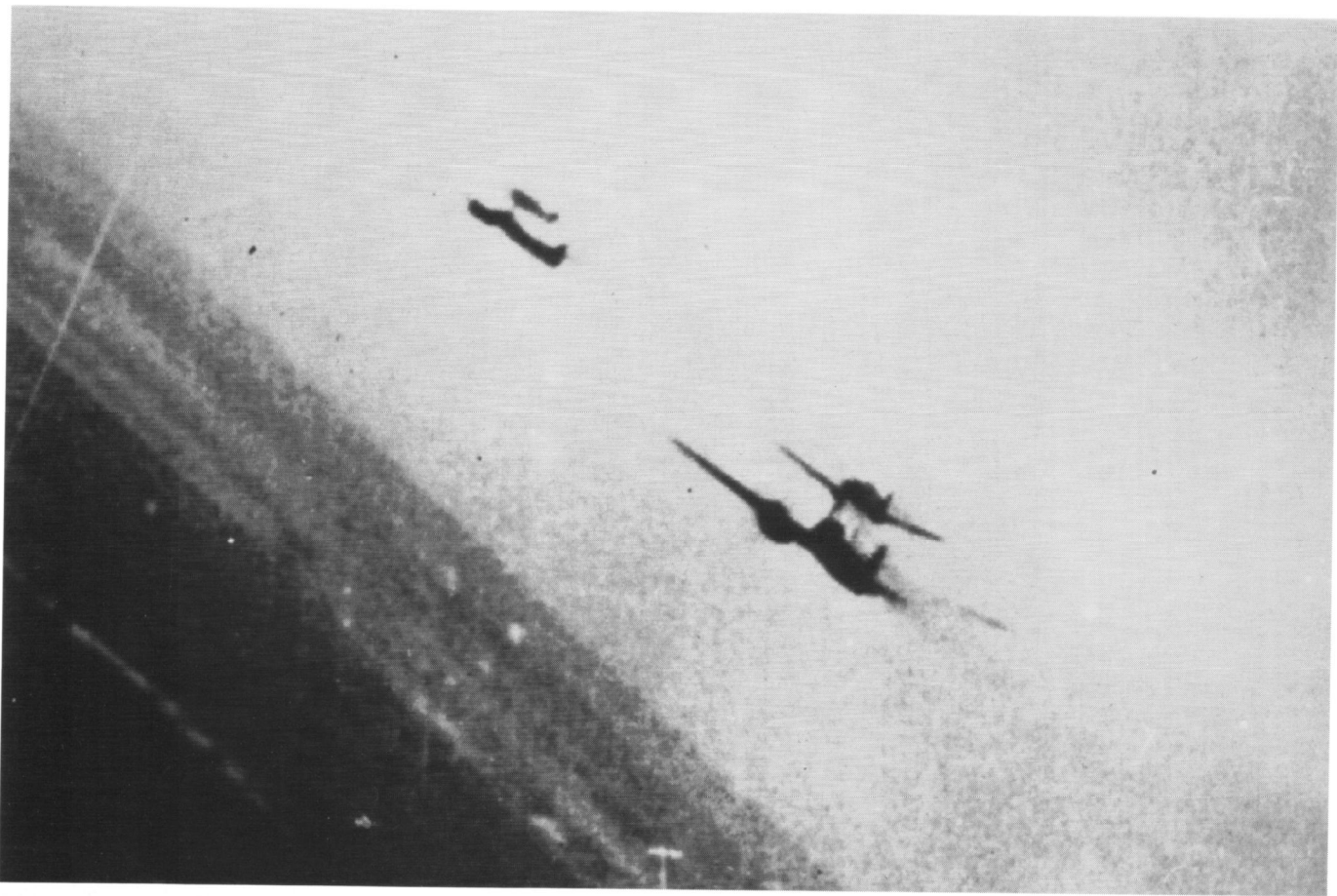


... um die Fliegerhaube aufzusetzen und sich startbereit zu machen. Daß es sich hier um ein Mistelgespann handelt, sieht man am Schatten, den die Fw 190 aus imposanter Höhe wirft.



die Ju 88 vom Leitflugzeug abgesprengt wurde und auf freiem Feld in der Nähe Berlins explodierte. Aus 3.000 m Höhe leiteten die restlichen drei Misteln ihren Angriff auf die Göritzer Brücken ein, zusammen mit Jagdschutz und Ju 88-Begleitflugzeugen, die sofort die Flakstellungen unter Beschuß nahmen. Eine Mistel bekam nach zunächst geglücktem Zielflug einen Flaktreffer und schlug weit von den Brücken entfernt am Westufer auf. Die beiden letzten Misteln landeten ebenfalls keine Volltreffer, so daß zwar imposante Explosionen,

aber keine weiteren Schäden zu beobachten waren. Es gab immer noch Überlegungen, z. B. den "Eisenhammer" doch noch zu versuchen, aber der katastrophale Treibstoffmangel sowie die chaotische Nachschubsituation ließen alle Pläne scheitern. Einer der letzten Trümpfe des Dritten Reiches wurde durch Verzettelung verspielt. Es ist natürlich sehr die Frage, ob konzentrierte Mistel-Einsätze gegen Ende des Krieges überhaupt noch möglich gewesen wären. Aus der Super-Angriffswaffe wurde ein Notbehelf



Diese Misteln wurden von Piloten der 8th Air Force, wahrscheinlich über Belgien, gesichtet.



Am 3. 2. 1945 wurden sechs Misteln von vier Mustangs der 55th Fighter Group entdeckt, welche vier der Gespanne abschossen. Diese Fotos wurden dabei von der Schießkamera gemacht.



Diese Ju 88 A-4 einer Mistel 1 bekam bis zum vorgesehenen Umbau zur Einsatzversion eine provisorische Bugnase.

bei der ärgsten Bedrängnis, im Osten bei Oder, Weichsel und Neiße, im Westen nach der Invasion am Rhein. Hier griffen am 15. 3. 1945 vier Misteln die Ludendorffbrücke bei Remagen an, welche unverseht den Westalliierten in die Hände gefallen war und allen Zerstörungsversuchen trotzte. Der bei schlechtem Wetter durchgeführte Angriff schlug fehl, erst zehn Tage nach der Mistel-Attacke brach die Brücke von selbst zusammen, nachdem tausende Tonnen alliierten Militärmaterials darübergerollt waren.

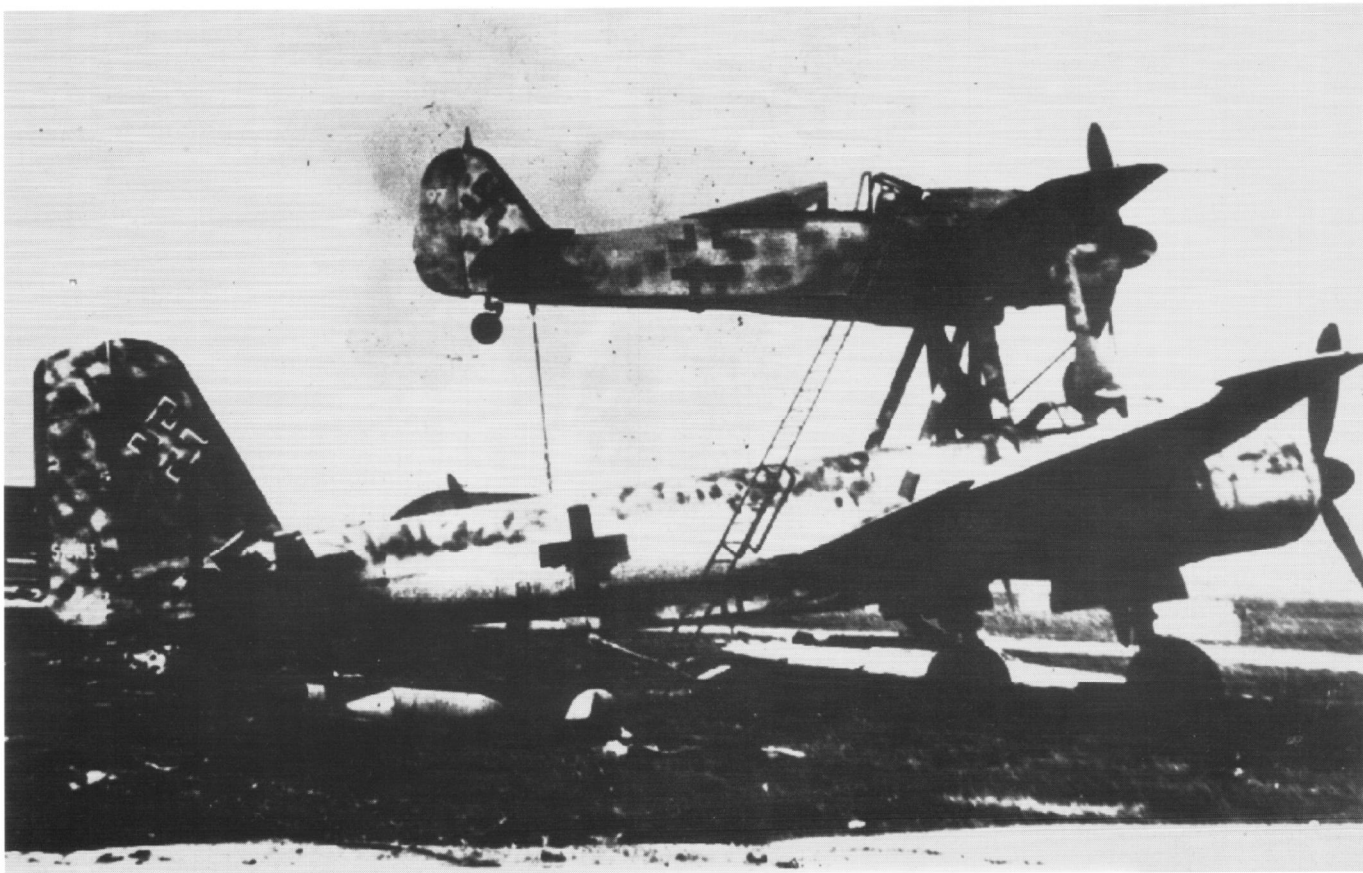
Auf westalliiert Seite kannte man die Misteln ja, einmal von den Angriffen in der Normandie her, zum anderen hatte die Luftaufklärung längst etliche Misteln entdeckt: Die Orte hießen Peenemünde, Kolberg, St. Dizier, Biblis, Nordhausen, Burg, Halberstadt, Prag-Rusin, Tilstup, Dessau, Bernburg, Neuruppin, Oranienburg, Rechlin-Lärz, Rostock-Marienehe, Parchim, Wesendorf, Merseburg . . Den Zweck kannte man, aber weshalb sie nicht eingesetzt wurden, war nicht zu ergründen.

Ende März vernichtete ein amerikanischer Bombenangriff auf Rechlin-Lärz 18 einsatzbereit dort stehende Misteln, die damit für die Gefechtsgruppe Helbig verloren waren. Helbig hatte zwischenzeitlich mit sechs Kampfflugzeugen erneut die Oder-

brücken bei Göritz und Neu Rathstock angegriffen, allerdings relativ erfolglos, denn die geringen Schäden wurden durch Sowjetpioniere sofort wieder repariert. Auch wenig später folgende Bombenangriffe zeigten keine nachhaltige Wirkung. Am 22. 3. 1945 zerstörte ein englischer Bombenangriff das Junkers-Werk in Nordhausen, alle, die mit der Mistel etwas zu tun hatten, kamen in Merseburg unter. Die Junkers-Werke in Bernburg wurden angewiesen, nunmehr nicht nur reparierte Ju 88 zu Misteln umzubauen, sondern angesichts der prekären Lage auch die verlängerten, brandneuen Typen der Ju 88 H-2 und H-4 hierfür zu verwenden.

Ende März war Hitler bereit, noch einmal alles auf eine Karte zu setzen und das "Unternehmen Eisenhammer" in reduziertem Umfang mit den noch verbliebenen Misteln durchzuführen, aber der laufend stärker werdende Druck der übermächtigen Roten Armee und der katastrophale Treibstoffmangel veranlaßten ihn, diese Entscheidung sehr bald zu widerrufen.

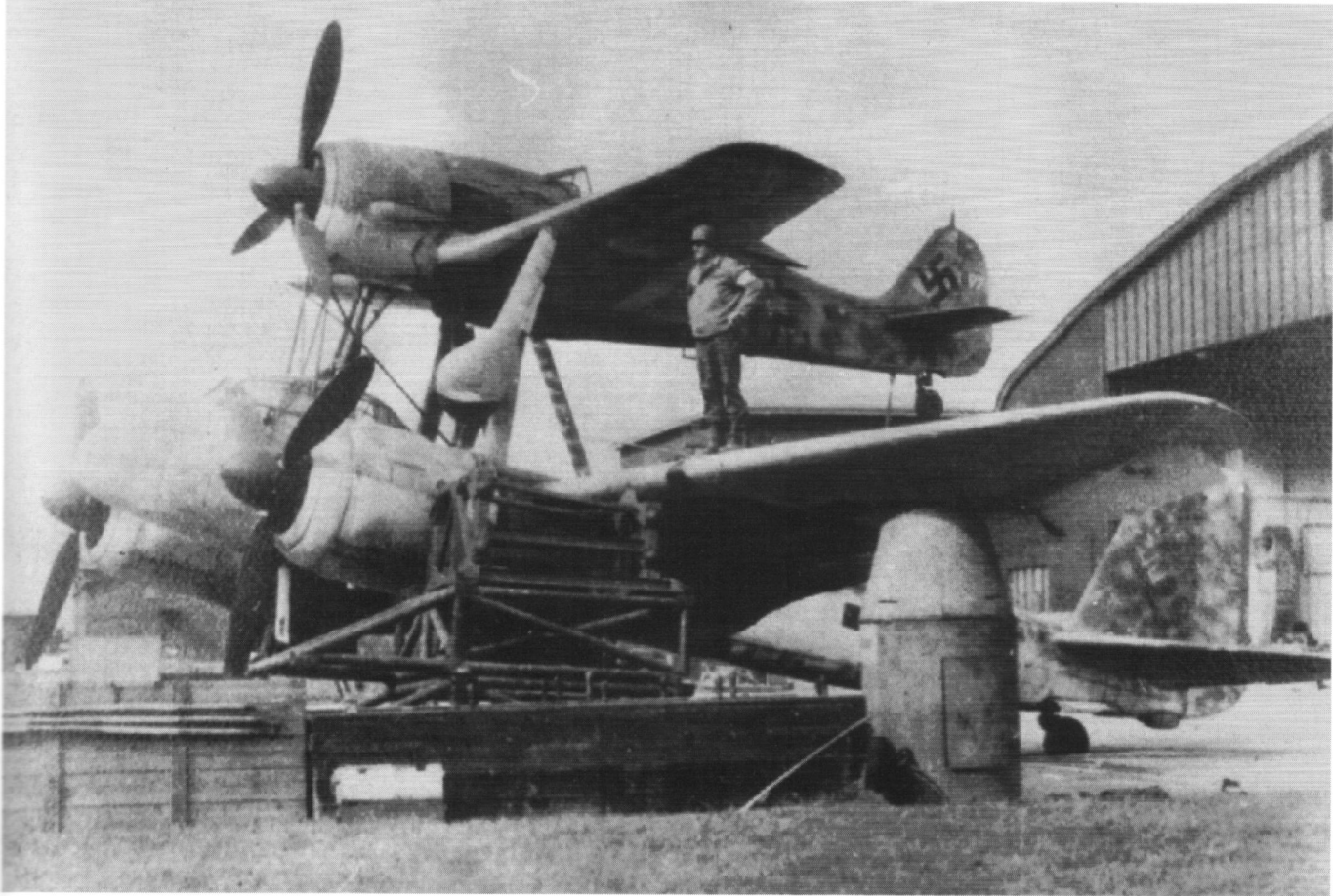
Am 31. 3. 1945 starteten von Burg aus sechs Misteln des Gefechtsverbandes Helbig mit einem Kampfverband von insgesamt 33 Flugzeugen zu einem Angriff auf die Eisenbahnbrücke bei Steinau.



In Merseburg von US-Truppen vorgefunden — man beachte die lange Leiter zur Fw 190 (via USAF-Museum).



Dieselbe Mistel ohne Leiter, von einem interessierten GI betrachtet.



Pose fürs Familienalbum. Der GI hätte gewiß nicht geglaubt, daß solch ein ähnliches Gebilde später einmal im eigenen Land eine große Rolle spielen würde.

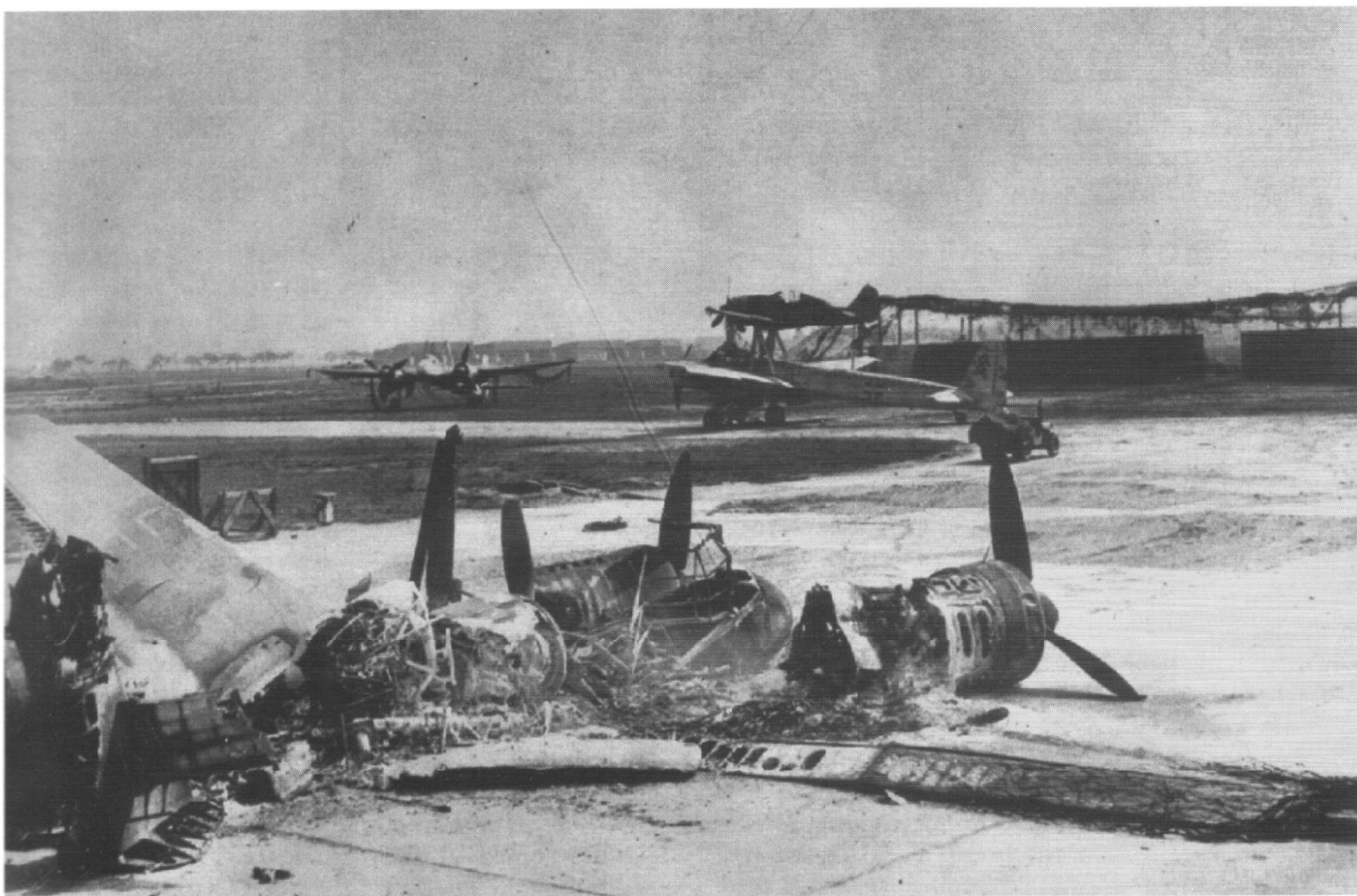


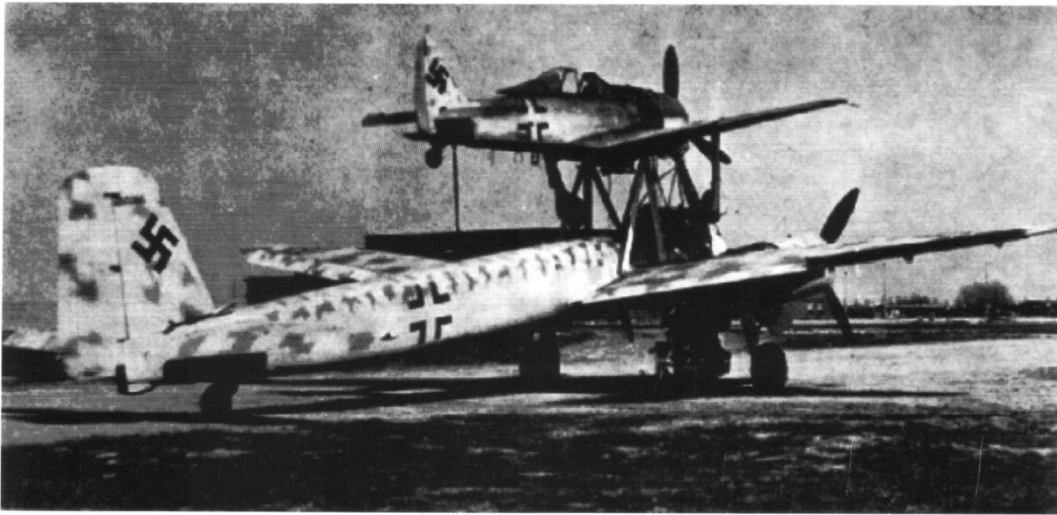
Dieselbe Mistel noch einmal aus einem anderen Blickwinkel.



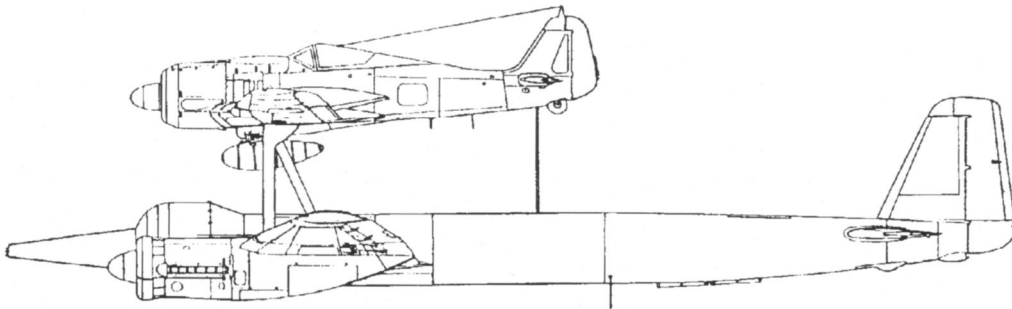


Misteln S 2, S 3 C, Merseburg (Foto linke Seite) und Bernburg.

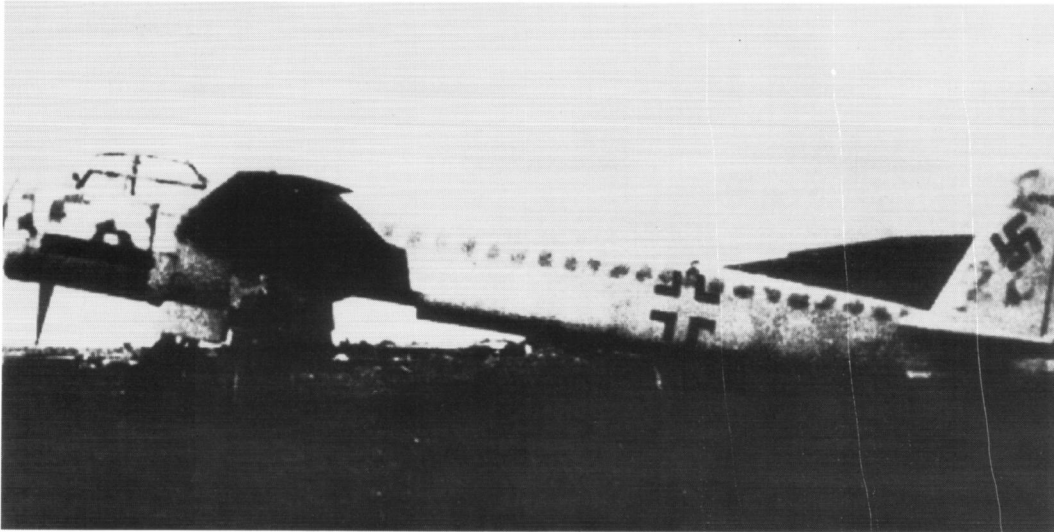




Direkt aus der Produktion zum Einsatz ohne Wiederkehr vorgesehen: Ju 88 H-2.



Mistel 3 C, auf der Ju 88 H-2 war eine Fw 190 A-8 mit "Doppelreiter" - Zusatztanks als obere Komponente vorgesehen.



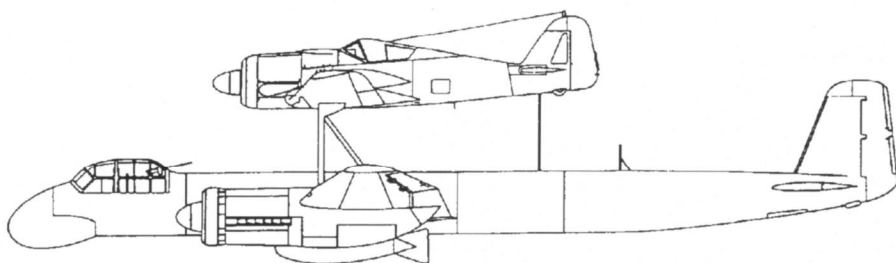
Ju 88 H-2, etwa 10 - 12 Stück wurden fertiggestellt, die meisten für den Misteleinsatz vorgesehen.

Eine der Misteln bekam das Fahrwerk nicht herein und erreichte somit auch nicht die erforderliche Marschgeschwindigkeit. Über freiem Feld sprengte sich die Leitmaschine ab, die Mistel schlug auf, und die Fw 190 flog nach Burg zurück. Bei der zweiten Mistel fiel erst der Motor der Leitmaschine aus, dann ein Motor der Ju 88. Die Mistel explodierte nach dem Absprengen auf freiem Feld, die Bf 109 mußte notlanden, der Pilot überlebte verletzt.

Die dritte Mistel hatte ebenfalls Schwierigkeiten mit dem Leitflugzeug, dessen Motor aussetzte. Auch hier explodierte die Mistel auf freiem Feld, und die Bf 109 machte eine Bauchlandung. Die restlichen drei Misteln flogen planmäßig ihren Angriff und trotz dichtem Flakfeuer ohne eigene Verluste. Zwei Misteln trafen annähernd das Ziel, die dritte landete einen Volltreffer auf die Steinauer Brücke. Unbefriedigend war die hohe Ausfallrate infolge



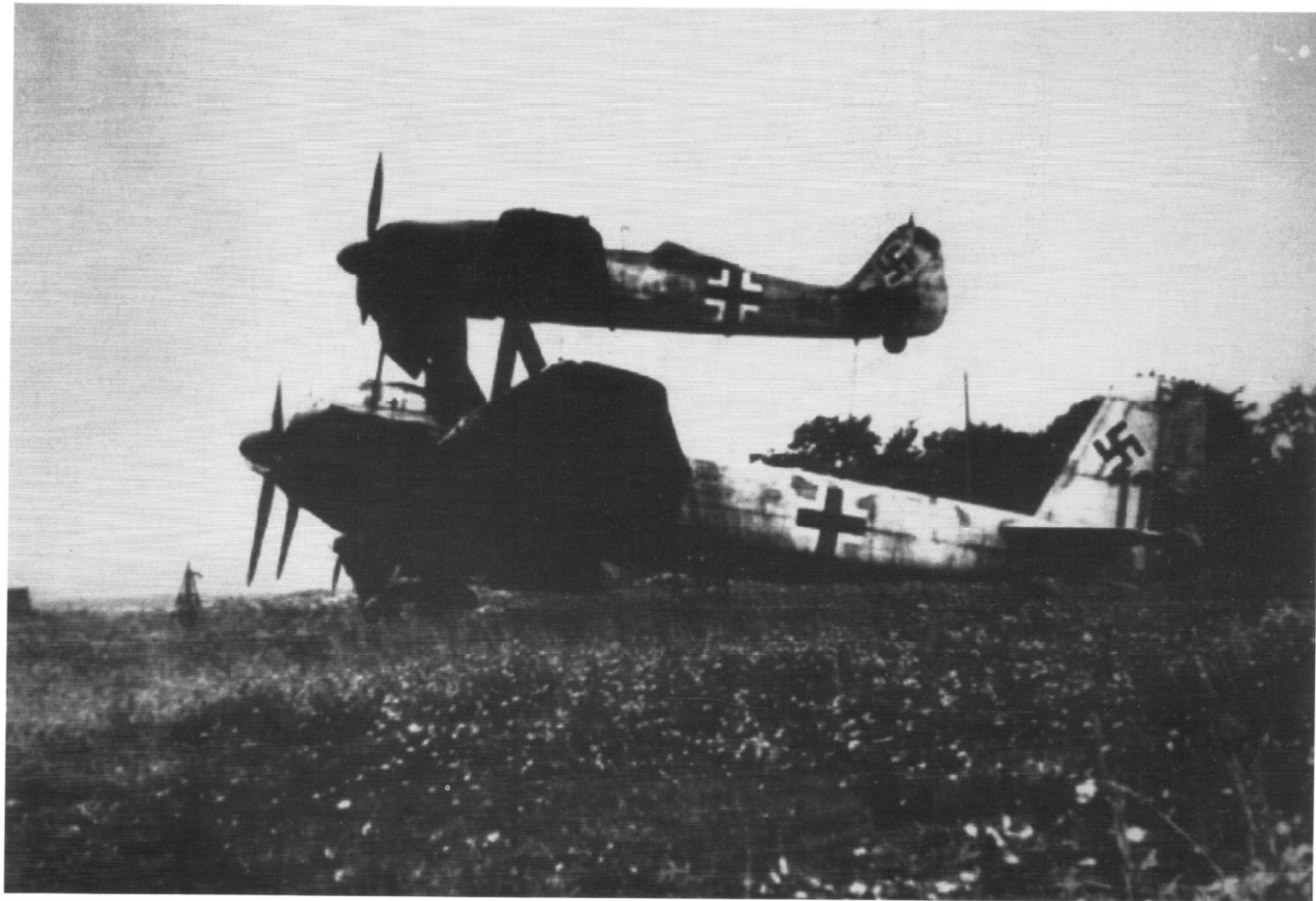
Oben: Eine Fw 190A-8 mit "Doppelreiter"-Zusatztanks von je 300 l Inhalt auf den Tragflächen, wie sie auf der geplanten "Führungsmistel" (rechts) eingesetzt werden sollten.



technischer Mängel. Am 6. 4. 1945 verließ in Merseburg die letzte dort gefertigte Mistel das Werk. Am 7. 4. 1945 stellte das KG (J) 30 vierundzwanzig Misteln zur Zerstörung der Weichselbrücken bei Thorn, Warschau und Deblin sowie des Gefechtsstandes bei Tarnow zur Verfügung. Ein amerikanischer Bombenangriff auf den Flugplatz Parchim setzte diesen für mehrere Tage außer Betrieb, und etliche für den Brückeneinsatz vorgesehene Misteln wurden dabei zerstört. In Oranienburg standen sechs einsatzbereite Misteln. Nach

einigem wetterbedingten Hin und Her sollte endlich gestartet werden, aber die Motoren der ersten Mistel sprangen nicht an, der Zeitverlust wurde immer größer und war schließlich nicht mehr aufholbar, Oranienburg sagte ab . . .

In Peenemünde standen sechs Misteln bereit, alles war klar. Doch bei der ersten startenden Maschine platzte der linke Reifen, das Mistelgespann brach aus und geriet in Brand. Zwar konnte der Pilot sich retten und die Platzfeuerwehr den Brand löschen, aber die Trümmer versperrten die Start-



Oben und unten:
In Dänemark (wahrscheinlich Karup) gegen Kriegsende stehengelassene Mistel.



Eine ebenfalls in Dänemark (Tirs-trup) am Wald-
rand getarnt abge-
stellte Mistel.



Detailaufnahme
des Stützbocks
einer in Karup
stehengebliebe-
nen Mistel (Mai
1945).



bahn. Nach Parchim und Oranienburg meldete
nun auch Peenemünde den Abbruch des Unter-
nehmens. Auch Rechlin hatte zunächst Schwierig-
keiten mit der ersten Mistel, die vorn stand und
nicht ansprang. Die zweite Mistel, die nach Weg-
schaffen der ersten beim Start ausbrach, konnte
zwar wieder in Position geschleppt werden, aber
wieder verging kostbare Zeit. Sozusagen in letz-

ter Minute starteten die restlichen Misteln plus
ein Reservegespann.

Die Steueranlage einer Mistel wurde beim An-
flug von einem US-Jäger zerschossen, das Füh-
rungsflugzeug sprengte ab. Zwei weitere Mi-
steln hatten erhebliche Schwierigkeiten mit der
Treibstoff-Umpumpanlage. Der erste Pilot ent-
schloß sich zum Absprengen. Die Mistel flog



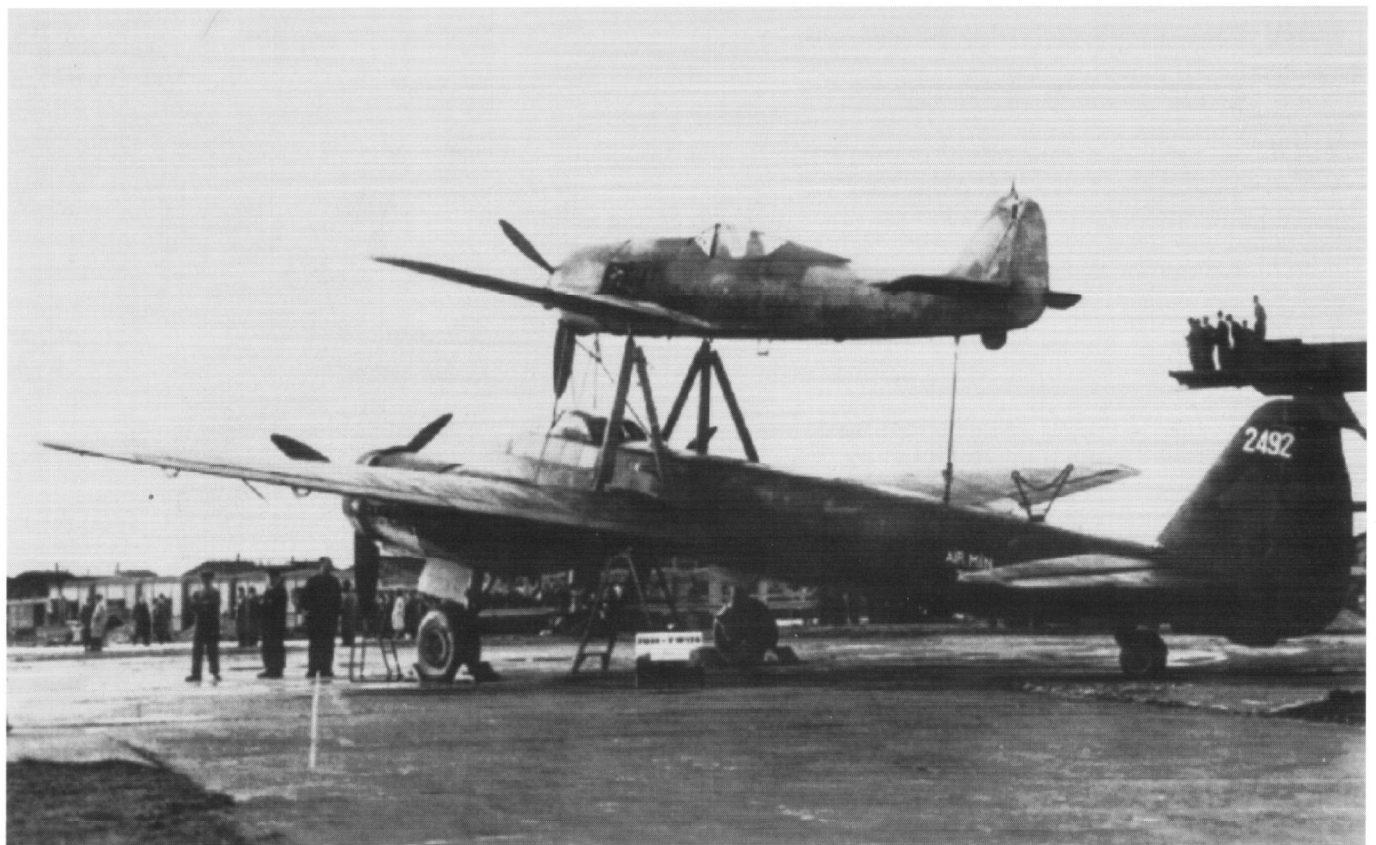
Eine Mistel S 3 A auf der Kriegsbeute-Ausstellung in Farnborough 1945.



Dieselbe Kombination aus einem anderen Blickwinkel.



Hinweis auf dem Propeller: Do not touch (nicht anfassen).



Hier ist sehr gut die Fanggabel für die hintere Stützstrebe zu erkennen.



Nach der Kriegsbeute-Ausstellung wurde das Gespann getrennt (Farnborough 1946).

Richtung Osten, der zweite Pilot folgte diesem Beispiel nach kurzer Zeit. Infolge Instabilität stieg dann auch der nächste Pilot aus, und die letzte Mistel traf viel zu spät am Zielort ein. Die Beleuchter waren schon längst wieder fort, und die Flak schoß aus allen Rohren. "Über den Daumen" peilte der Pilot das Brückenziel in aller Eile an und verfehlte es schließlich. Die einzige von insgesamt 24 Misteln, die den Zielort erreichte, brachte keinen Erfolg – Organisation und Technik haben mehr zum Mißlingen beigetragen als Feindeinwirkung.

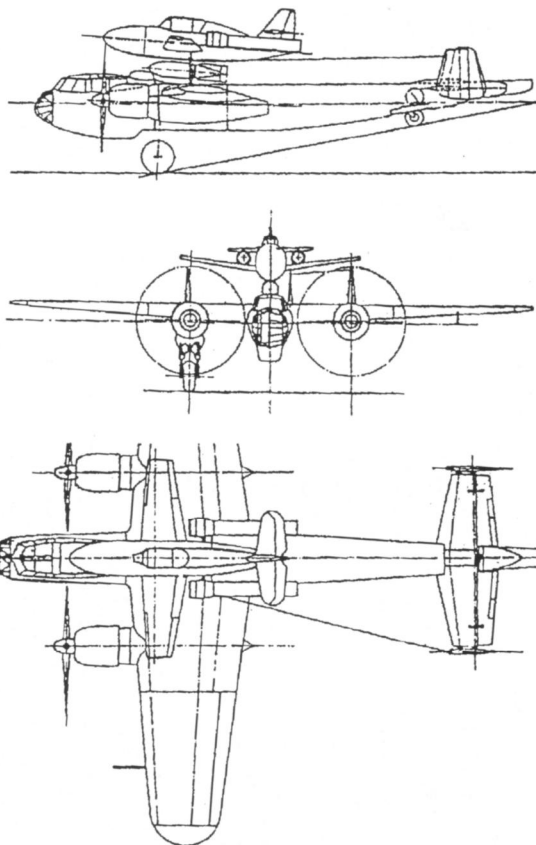
Die Misteln wurden durch diverse Einsätze oder Bombardierung der Stellplätze allmählich weniger, Nachschub war nicht mehr zu erwarten. Einsatzbefehle und "Eisenhammer"-Bereitschaft widersprachen sich, zum akuten Treibstoffmangel kam noch die immer schlechter werdenden Nachrichtenverbindungen. Am 10. 4. 1945 beendete ein Bombenangriff auf Rechlin-Lärz endgültig die Möglichkeit, von dort aus Misteln zu starten. Ein Mistel-Einsatzbefehl vom 9. 4. 1945 ließ sich der Wetterverhältnisse wegen erst am 12. 4. 1945 durchführen. Vier Misteln des Gefechtsverbandes Helbig starteten gegen die Küstriner Brücke. Die Fw 190-Leitflugzeuge sprengten einwandfrei ab und bekämpften anschließend sofort die sowjetische Flak. Die Misteln lagen nicht genau im Ziel, und die Brücke wurde nicht zerstört.

Am 16. 4. 1945 begann die Rote Armee mit der Großoffensive an der Oderfront. Oberst Helbig sah sich außerstande, am 17. 4. 1945 befehlsgemäß seine Misteln gegen die teils wiederhergestellte Brücke von Steinau einzusetzen. Im Luftraum wimmelte es von Sowjetflugzeugen, so daß die Misteln sehr wahrscheinlich nicht einmal vom Boden weggekommen wären.

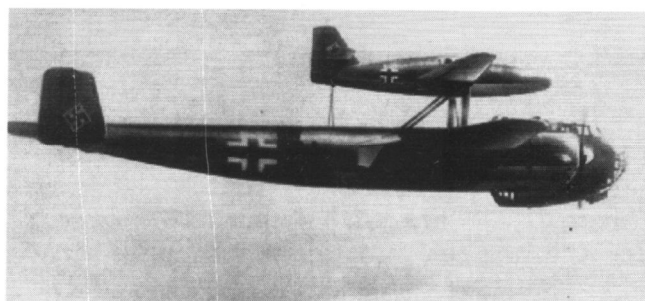
Dieser Einsatzbefehl wurde solange verschoben, bis es sowieso keine Möglichkeit zur Durchführung mehr gab.

Nochmals sollten drei Mistel-Angriffsgruppen am 26. 4. 1945 die Oderbrücken bei Küstrin zerstören. Nur sieben Misteln aus Peenemünde konnten starten. Bei diesigem Wetter wurde das Ziel erreicht, und unter heftigem Flakbeschuß löste sich der Verband auf, jeder Pilot versuchte eigenständig, seine Mistel ins Ziel zu bringen. Diesmal kehrten zwei Fw 190 zurück, eine davon schwer beschädigt, so daß eine Bauchlandung nötig wurde.

Am 30. 4. 1945 fand der wahrscheinlich letzte Mistel-Angriff statt. Vier Gespanne der II./KG (J) 30 starteten von Peenemünde aus gegen die Oderbrücke bei Tantow. Drei erreichten ihr Ziel, die vierte mußte vorzeitig absprengen, wobei die Mistel in der Ostsee versank. Noch ca. 10 km vor dem Zielpunkt wurden die drei mit ihrem Jagdschutz von feindlichen Jägern und Flak empfangen. Der Verband löste sich sofort auf, das Ziel wurde so genau wie möglich angepeilt, dann sprengten sich die Leitflugzeuge ab, eins davon mit schon brennender Mistel.



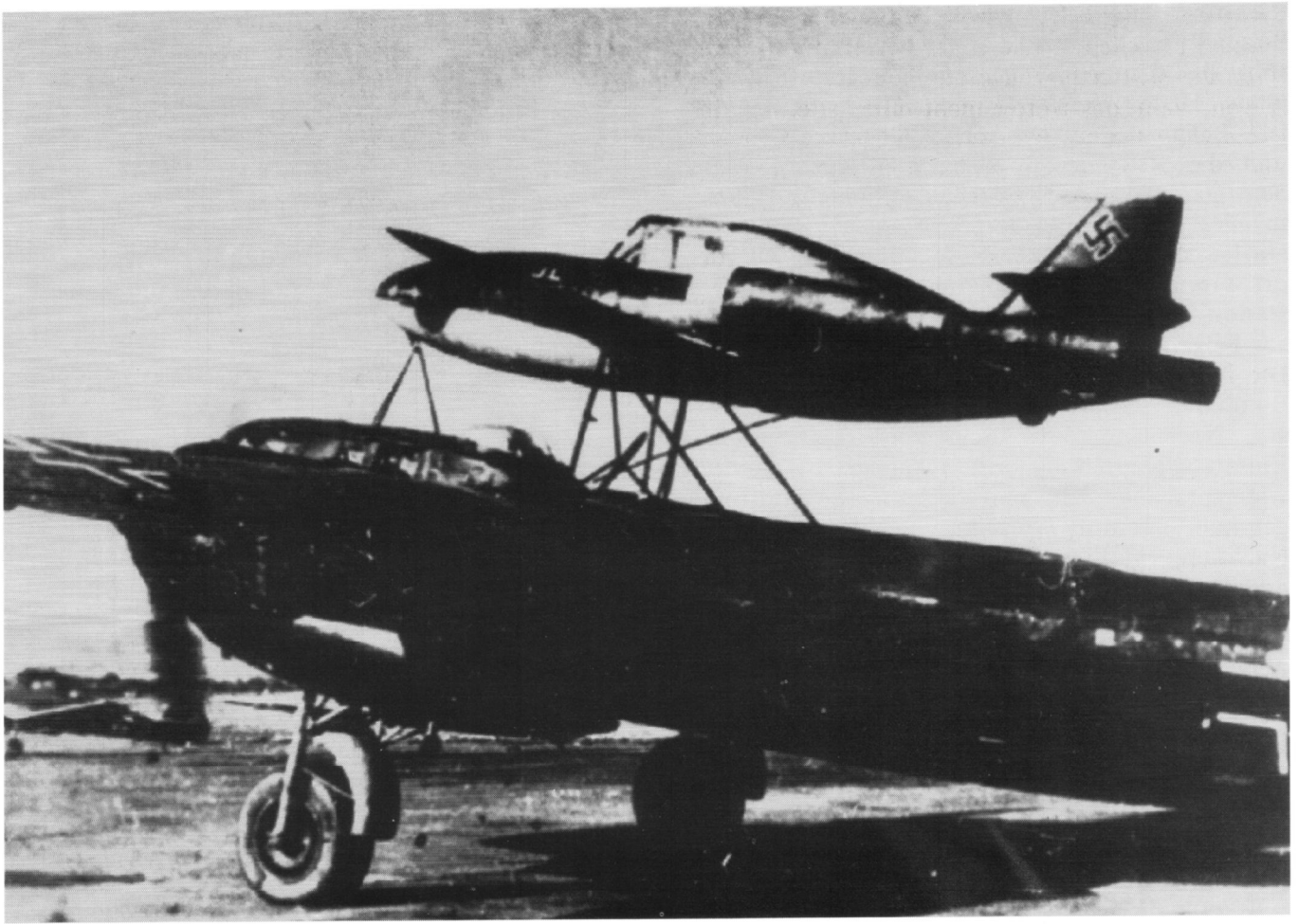
Dreiseitenansicht Me 328/ Do 217 E



"Art Impression" Me 328 V1/Do 217 E.



Nahaufnahme Me 328 B/ Do 217.



Me 328 B auf einer Do 217 E-2 als Erprobungsträger, Flugplatz Horsching bei Linz 1943.

Ein Pilot kehrte nicht zurück, und ein erfolgreicher Treffer war nicht zu beobachten.

Etliche Misteln fielen den Bomben und Granaten der Alliierten zum Opfer, teilweise wurden sie von den eigenen Leuten gesprengt. Sowjets wie West-

alliierte erbeuteten zahlreiche komplette Misteln und Mistel-Unterteile Ju 88, die wegen Treibstoffmangels oder der rasch näherrückenden Front nicht mehr zum Einsatz kamen. Insgesamt wurden mehr als 200 Misteln gebaut.

AUSLÄNDISCHE »GROSSBOMBEN« IM ZWEITEN WELTKRIEG

Die Italiener waren die ersten, sie benutzten Savoia Marchetti SM 79 als Großbomben und setzten sie als Verlustgeräte ein. Zweck und Ziel war die Schiffsbekämpfung, dabei startete und flog ein Pilot das Flugzeug. Vor dem Ziel stieg er mit dem Fallschirm aus, und der eigentliche Zielflug erfolgte über eine Fernsteuerung. Ein bekanntgewordener Versuch vor der algerischen Küste vom 12. 8. 1942 mißlang – die Fernsteuerung versagte infolge Kondensatorschadens.

Die USAAF wollte mit ausgedienten Bombern, die zu fliegenden Bomben umfunktioniert wurden, 1944 Punktziele im vorgesehenen Invasionsgebiet ausschalten. Das hatte mehrere Vorteile: Die kostspielige Rückführung zwecks Verschrottung entfiel,

man war die alten Vögel los und konnte die Deutschen mit ferngesteuerten Superbomben bekämpfen. Weitgehend ausgeschlachtete B 17 wurden mit ca. 10 t Torpex-Sprengstoff gefüllt und grell weiß oder gelb gestrichen. Freiwillige Piloten hatten das "Aphrodite" genannte Fluggerät in die Luft und auf Kurs zu bringen. Nach Einstellung von Fernsteuerung und Zündmechanismus sprangen sie ab, und der "Roboter" wurde von einem "Mutterflugzeug" per Funkfernsteuerung ins Ziel gebracht. Versuche in England verliefen nicht zufriedenstellend, trotzdem wurden Einsätze gegen deutsche V-1-Stellungen befohlen. Deutscher und auch englischer Flakbeschuß, Funkstörung und technische Fehler ließen die Einsätze zum Mißerfolg werden.

Trotz optischer Hilfen wie grelle Bemalung, Rauchfahnen, Rücklichter und sogar Fernsehführung verloren die Mutterflugzeuge die Roboter oft aus den Augen, wenn das Wetter nicht mitspielte. Angriffe gegen Helgoland z. B. vereitelten Flak und schlechtes Wetter, bei einem anderen Einsatz ging eine "Aphrodite" sogar unzerstört auf deutschem Ge-

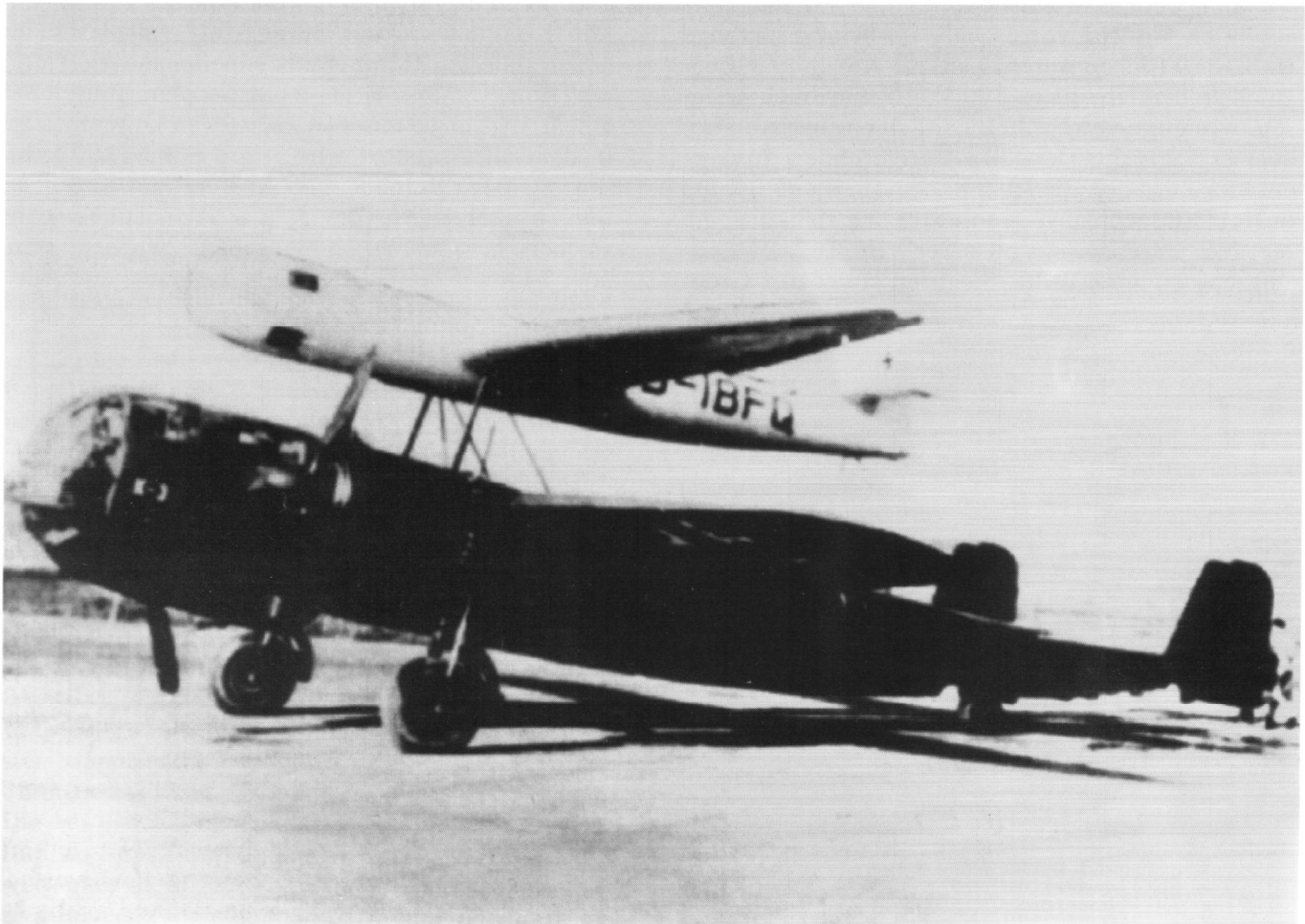
biet nieder. Alliierte Jagdbomber, die das Gerät anschließend zerstören sollten, fanden es nicht wieder. Die 8th USAAF flog bis Kriegsende 15 "Aphrodite"-Einsätze mit 34 "Robotern" – insgesamt wenig erfolgreich. Auf dem fernöstlichen Kriegsschauplatz machte die Atombombe solche Großbomben überflüssig.

MISTEL ALS VERSUCHSTRÄGER UND WEITERE PLÄNE

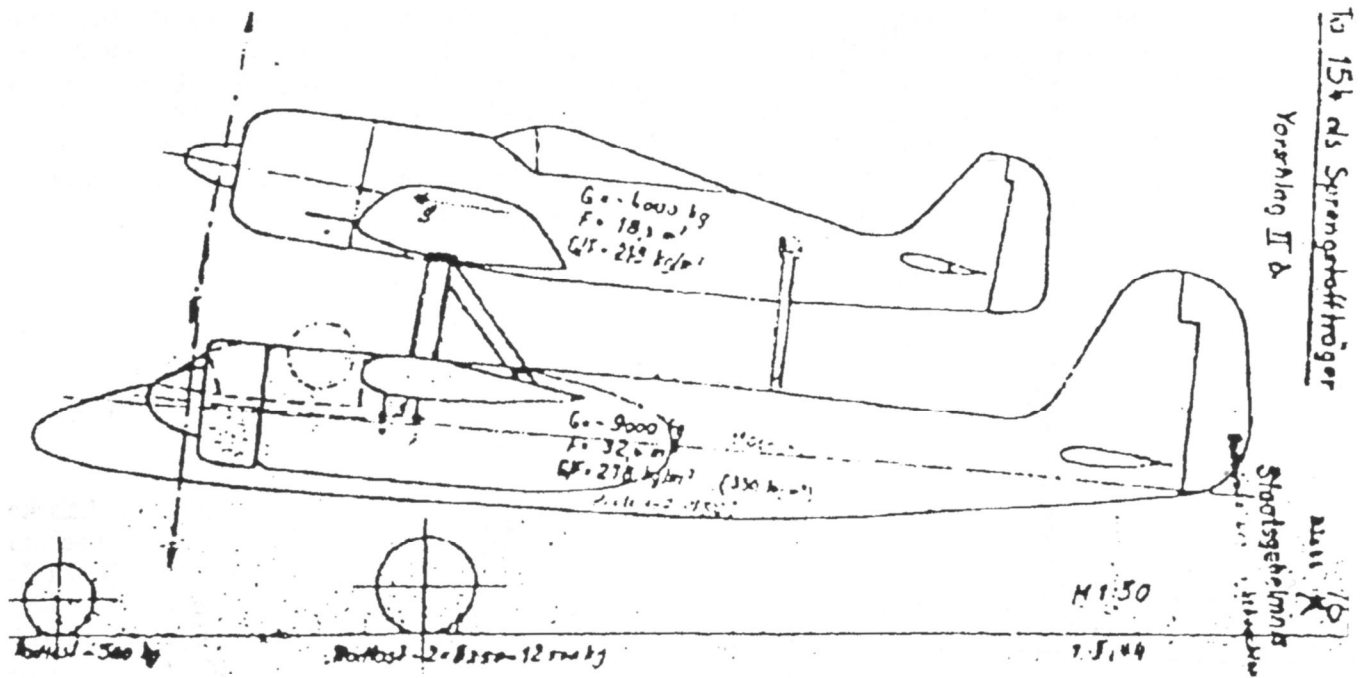
Mistelkombinationen sind nicht nur als Kampfmittel oder zur Untersuchung neuer Schleppmethoden verwendet worden, es gab auch einige Gespanne, bei denen das untere Flugzeug als Träger für die aufgesetzte Versuchsmaschine diente:

Der in Einfachstbauweise hergestellte Kleinjäger oder Jabo Me 328, ausgerüstet mit zwei Argus-Schmidt-Schubrohren als Antrieb, wurde auf eine Do 217 E gesetzt und 1943 auch geflogen. Die als Höhenversuchsflugzeug (evtl. Aufklärer) gedachte DFS 228 mit Raketenantrieb bekam eine Do 217

K-3 als Trägerflugzeug, auch hier fanden praktische Flugversuche statt. Das Abfangflugzeug Bachem 349 "Natter", ebenfalls mit Raketenantrieb, wurde mit He 111 u. a. auch im Mistelschlepp erprobt. Auch in der Planung befand sich einiges: Das turbinengetriebene Jagdflugzeug Me 262 (nach Hitlers Willen d e r Blitzbomber) sollte als A-2a/U2 mit verglastem Holzbug für den Bombenschützen als obere Komponente einer zur Großbombe umfunktionierten Me 262 ohne Pilotenkanzel dienen. Dieser Plan wurde nicht realisiert. Eine Ju 188 mit auf-



Höhen-Versuchsflugzeug DFS 228 auf einer Do 217 K, ebenfalls Flugplatz Hörsching bei Linz.

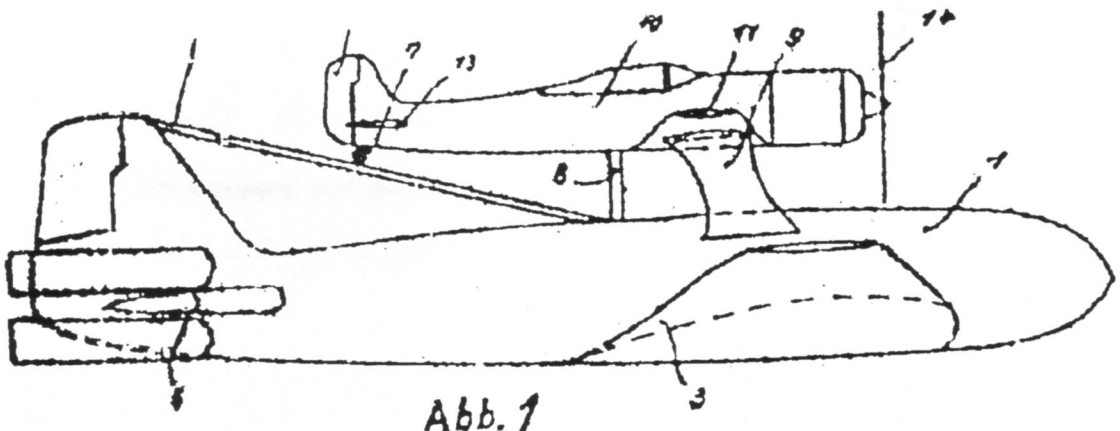


"Pulkzerstörer": Ta 154 als Sprengstoffträger (Skizze von 1944).

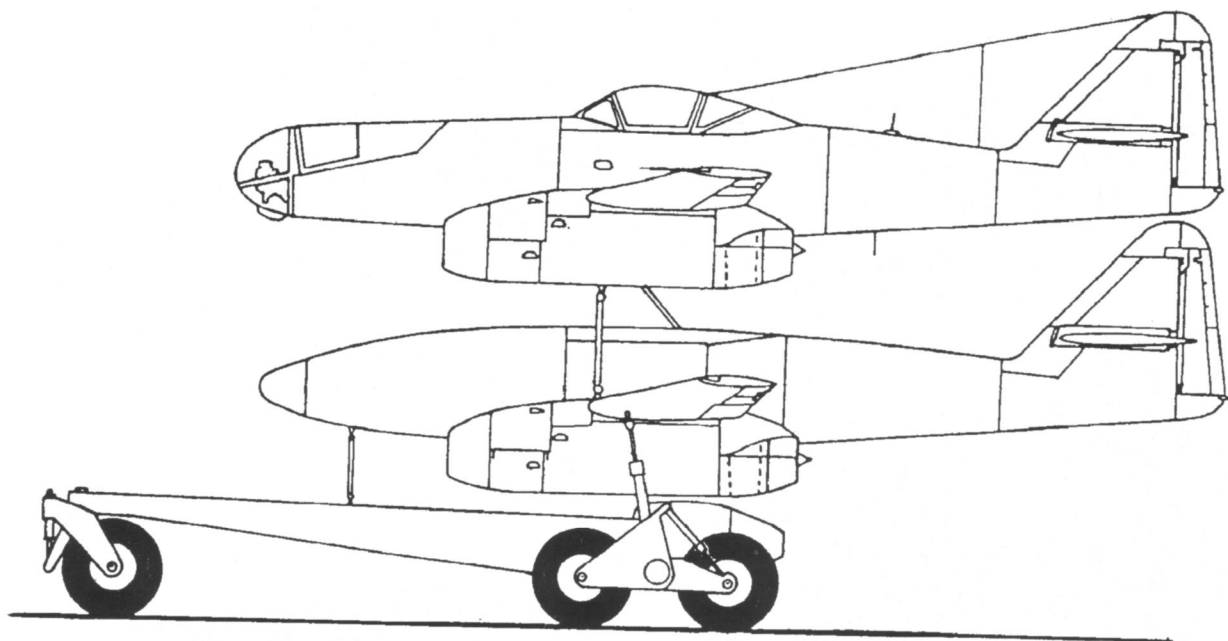
gesetzter Me 262 war bei Junkers in Nordhausen in der Planung, wurde aber ebenfalls nicht verwirklicht. Selbst die Ju 287 B, die sich noch in der Entwicklung befand, war als Großbombe mit einer aufgesetzten Me 262 vorgesehen. Da beide Flugzeuge turbinengetrieben waren, wäre die An- und Zielfluggeschwindigkeit mit ca 800 km/h sehr hoch gewesen, was eine Abwehr beträchtlich erschwert hätte, aber es hat nichts Derartiges stattgefunden. Junkers entwickelte noch die Ju 268, eine fliegende Bombe in Holz-Einfachbauweise mit Strahlantrieb, die eine Me 262 oder den "Volksjäger" He 162 als Leitflugzeug erhalten sollte. Siegfried Holzbaurs Groß-

bomben-Idee wurde hier, fast wie ursprünglich gedacht, aufgenommen.

Focke-Wulf hatte Mistelpläne mit Ta 154 und Fw 190 als "Pulkzerstörer", wobei die Ta 154 als untere Komponente mit Sprengstoff vollgepackt in einen alliierten Bomberpulk hineinmanövriert und dort zur Explosion gebracht werden sollte. Bei einem Wirkungskreis von ca. 180 m Durchmesser, in dem alles zerstört wird, wäre es möglich gewesen, mehrere Bomber zum Absturz zu bringen. In der zweiten Hälfte des Jahres 1944 sollen sechs solcher Misteln zusammengebaut worden sein, über einen Einsatz ist nichts bekannt. Im April



Eine der verschiedenen von Siebel vorgeschlagenen Mistel-Versionen.



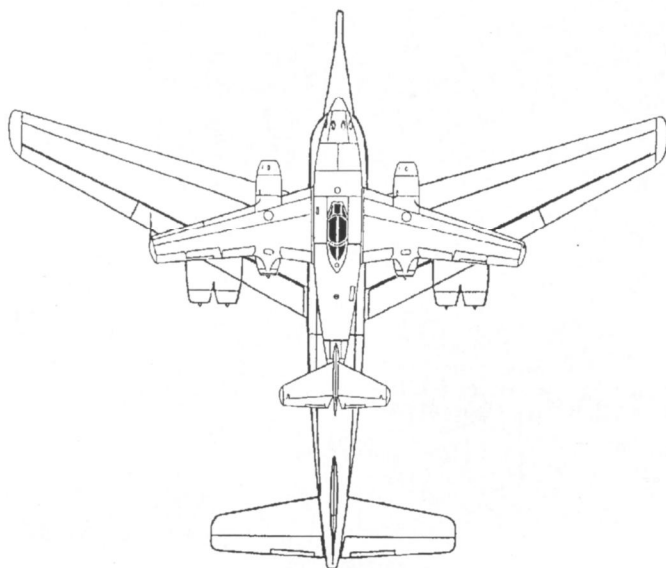
1945 sollen in Quedlinburg Misteln aus Ta 152 H/Ju 88 entstanden sein, auch hier ist nichts Näheres bekannt.

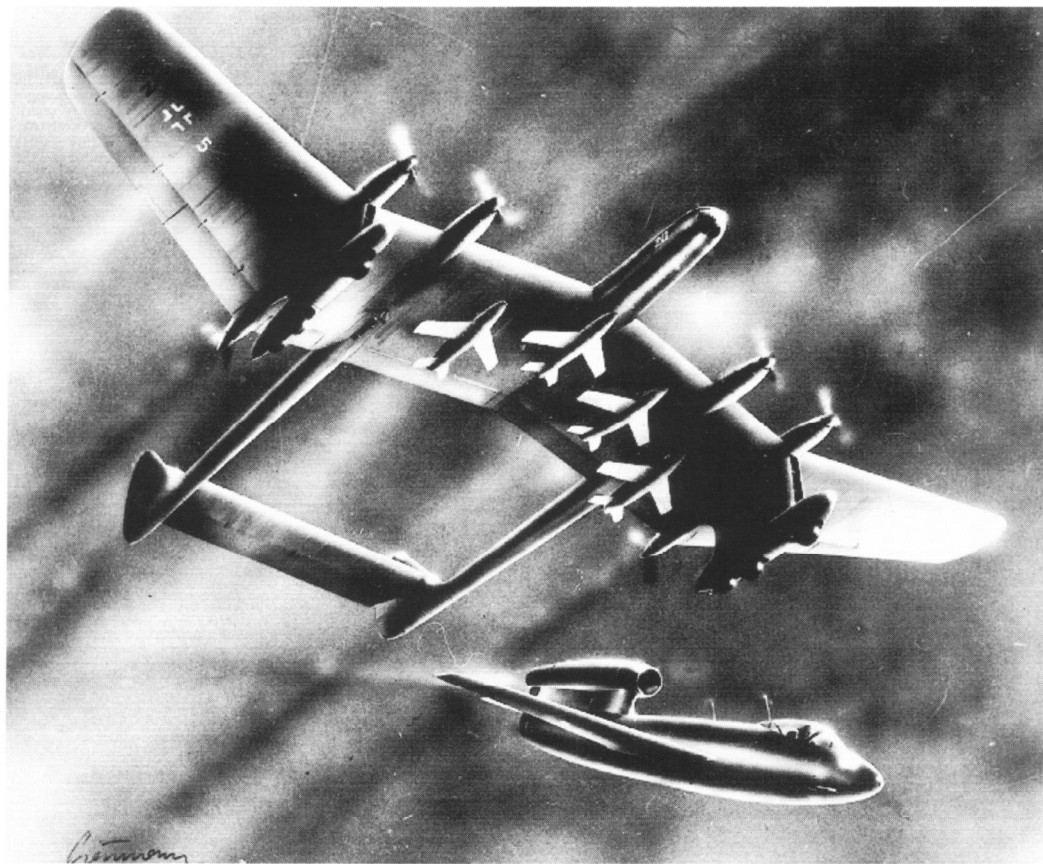
Siebel plante eigens für den Mistelzweck hergestellte untere Komponenten, die teils katapultiert, teils als schwimmfähige Bombe Verwendung finden sollten. Als Leitflugzeug war die Fw 190 vorgesehen.

Der Versuchsleiter DM-1, der Ende des Krieges als Lippisch-Entwurf in Prien/Chiemsee im Bau war, sollte nach der Fertigstellung auf einer Siebel 204 A auf Höhe gebracht werden. Das Kriegsende kam dazwischen. Auch der US-Plan, die DM-1 auf eine amerikanische C 47 zu bocken, wurde schließlich nicht verwirklicht.

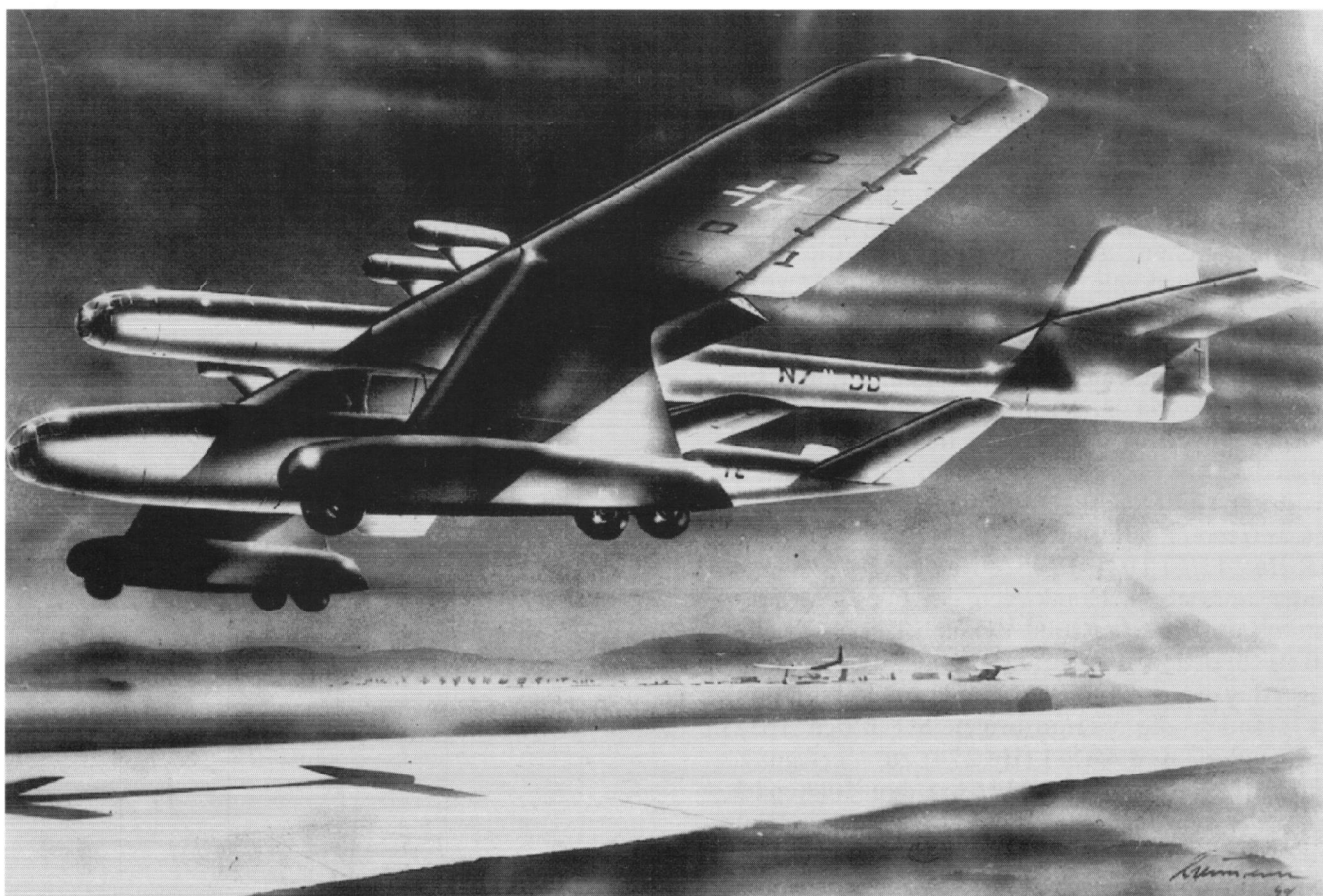
Es gab noch eine Reihe von Gedanken zur Kombination der verschiedensten Typen, auf die hier aber nicht weiter eingegangen werden soll, ebenso wie die Zusammenstellungen, bei der "Parasit"-Flugzeuge und Flugkörper geplant waren, die als "Außenlast" bezeichnet werden könnten, seien sie nun aufgesetzt oder untergehängt (z. B. Ar 234/Fi 103, He 111/Fi 103). 1946 lebte der Mistelgedanke wieder auf, als in Frankreich ein Erprobungsprogramm mit dem Staustrahl-Versuchsflugzeug Leduc 010-01 und dem Düsenflugzeug SO-M1 an lief. Als Trägerflugzeuge für die aufgesetzten Versuchsmuster standen die viermotorigen SO Bloch 161/1 "Languedoc" und AAS-1 (He 274) zur Verfügung. Die heutige NASA-Raumfahrt hat den Huckepackflug als festen Bestandteil im Programm, vielleicht weiß aber nicht jedermann, wo und wann das Ganze seinen Anfang nahm . . .

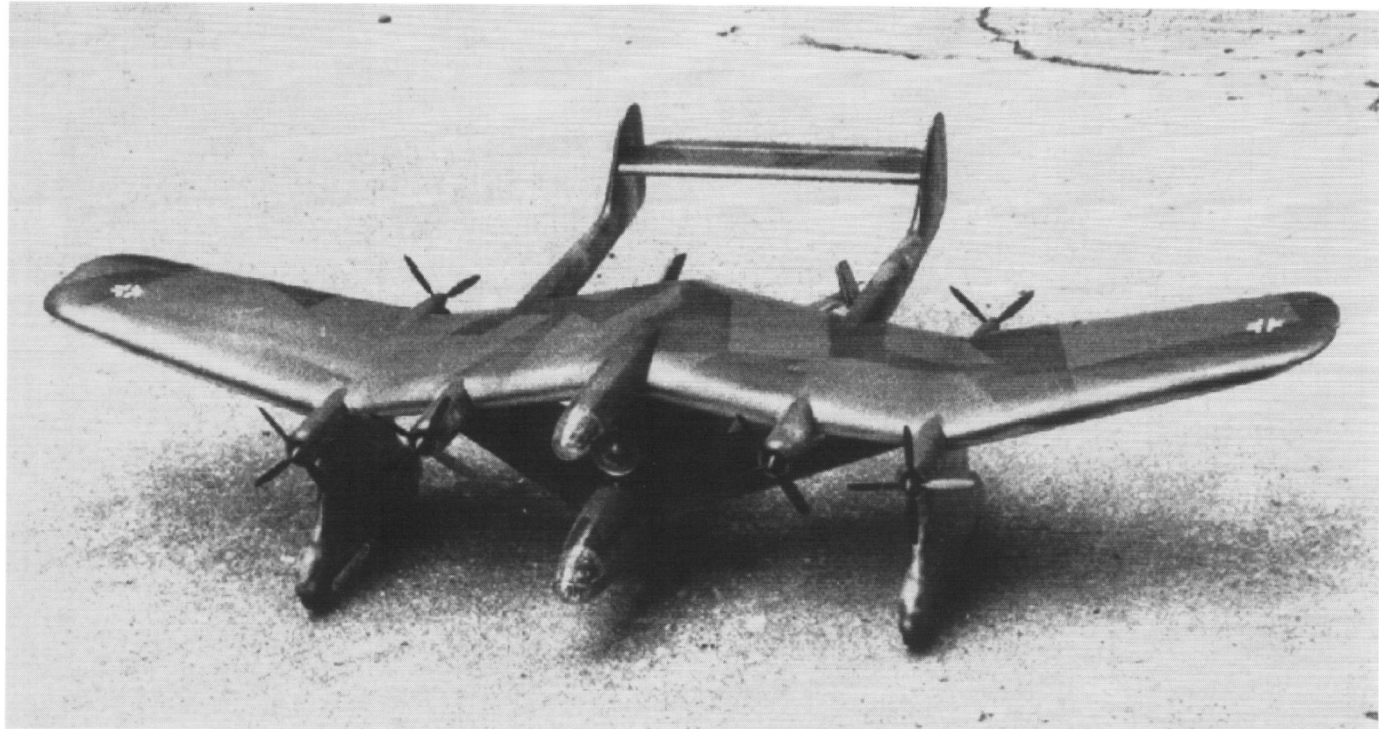
Oben der Vorschlag, die Me 262 im Misteleinsatz zu verwenden, unten die Ju 287/ Me 262-Kombination. Die Reihe der geplanten Mistel-Varianten ließe sich noch weiter fortsetzen, wobei nicht in jedem Fall festzustellen ist, was ernsthaft in Erwägung gezogen wurde oder was nur dem Zwecke diente, mit "rüstungswichtigen" Arbeiten beschäftigt zu sein. Einige Vorschläge könnten auch erst bei der Vernehmung der Ingenieure durch die Alliierten entstanden sein ...





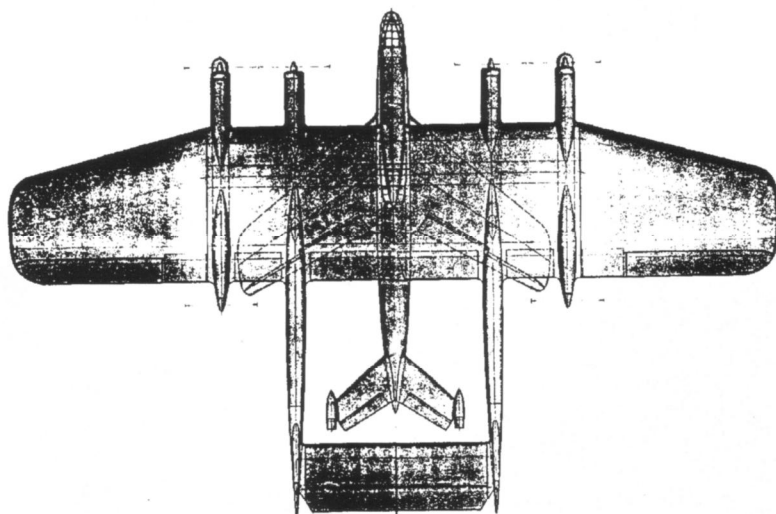
Links und rechte Seite oben:
Die Art-Impression auf dieser sowie das Modell auf der gegenüberliegenden Seite zeigen die verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten des Daimler-Benz-Projektes "E": Als Mutterflugzeug von 5 Jägern oder unbemannten Lenkbomben oder als Schnell-Bombenträger. Dieses gewaltige Fluggerät sollte von 6 x DB 603-Motoren angetrieben werden.





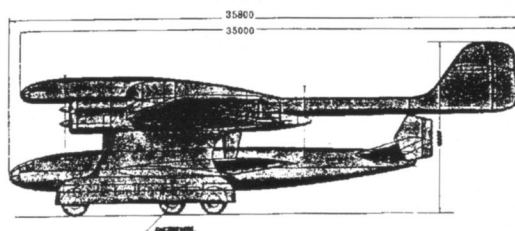
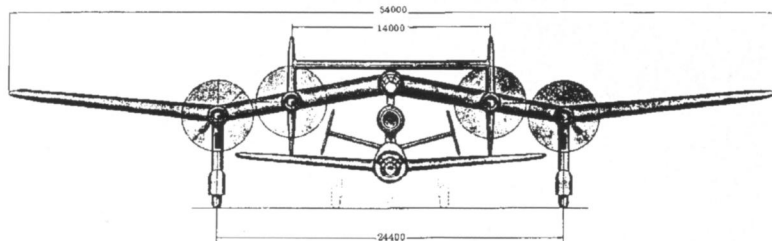
Linke Seite unten:

Noch riesiger fiel der Entwurf des Daimler-Benz-Projektes "A" aus: 94 m Spannweite, Antrieb durch 4 oder 6 Turbinen des Typs Heinkel 109-021, Fluggewicht allein des Trägerflugzeuges rund 50 t.



Rechts:

Auch wenn in dieser Abhandlung lediglich über "echte" Misteln (kleineres Flugzeug auf ein größeres gesetzt) berichtet wurde, soll eine besonders interessante Variante der Reichweitenverlängerung bzw. des Großbombentransports nicht unerwähnt bleiben: Das Daimler-Benz-Projekt von Anfang 1945. Diese wahrhaft gigantische Kombination war als Schnellbombenträger geplant und von Daimler-Benz vorgeschlagen worden. Professor Kurt Tank, Chefkonstrukteur bei Focke-Wulf, hat diesen Entwurf durch sein Konstruktionsbüro in Bad Eilsen durchrechnen lassen. Man kann also sagen, daß es sich hier um kein Hirnspinnst handelt. Die praktische Einsatzfähigkeit zu jener Zeit darf schon wegen der alliierten Luftüberlegenheit sowie des chronischen Brennstoffmangels sehr bezweifelt werden. Gert Heumann hat 1949 meisterhaft bildlich dargestellt, wie es ausgesehen hätte, wenn diese Riesenvögel wirklich geflogen wären . . .

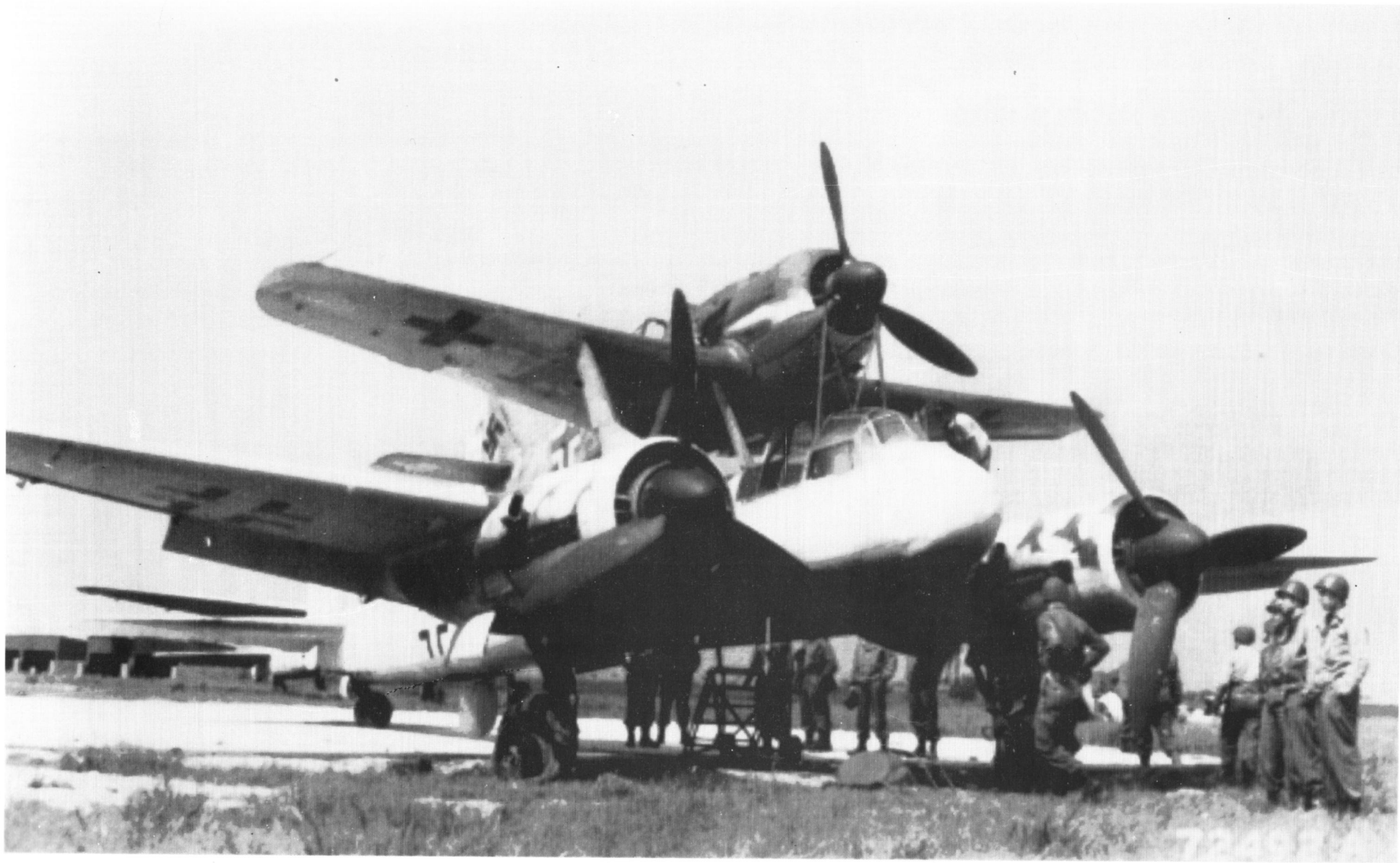




Französischer Versuchsträger AAS-1 (ursprünglich He 274) mit aufgesetzter SO-M1 (1946).



Ab 1977 ist "Piggyback" wieder "in". Mit der Kombination Space Shuttle "Enterprise"/ Boeing B 747 beginnt ein neues Huckepack-Zeitalter ...



US-Soldaten besichtigen eine stehengelassene S 2-Mistel; man beachte den geplatzten Reifen des Hauptfahrwerkes.

Waffen-Arsenal Sonderband S-27

Verkaufspreis: DM 16,80/ öS 135,-/ sfr 16,80



Deutsche Mistel als englische Beute, die jedoch dort nicht im Fluge getestet wurde.

PODZUN-PALLAS-VERLAG · 6360 Friedberg/H. 3 (Dorheim)