

Beweise oder Vermutungen?

Joseph Andreas Epp und die reichsdeutschen Flugscheiben

Münchhausenimitator
oder
Kronzeuge – Mittäter – technisches Genie?



Inhalt

Vorwort des Herausgebers

- I. **Eine ganz kurze Geschichte der Flugscheiben**
- II. **Reichsdeutsche Flugscheiben**
- III. **Der Fall Andreas Epp**
 - III.1 Wer war Andreas Epp?
 - III.2 Zur Verschleierung bzw. Fälschung von Epps Vita durch ihn selbst
 - III.3 Zu einigen Falschdarstellungen, Lücken und offensichtlichen Lügen in Epps Vita
 - III.4 Woher weiß man überhaupt etwas von Epp?
- IV. **Epp als „Kronzeuge“ für die Realität der Flugscheiben im Dritten Reich?**
- V. **Epp als „Mittäter“ bei der Entwicklung, der Konstruktion und dem Bau reichsdeutscher Flugscheiben?**
 - V.1 Epp als Technischer Zeichner und Modellbauer für Flugscheiben
 - V.2 Der Anlass für Epp, Rundflugzeuge zu konstruieren
 - V.3 Die widersprüchlichen Aussagen Epps zur Fertigstellung seines ersten Flugscheibenmodells

V.4 Die Widersprüche im Zusammenhang mit der Übergabe von Epps Flugscheibenmodell an das Reichsluftfahrtministerium

V.5 Die unbewiesene angeblich positive Begutachtung von Epps Flugscheibenmodell in Peenemünde

V.6 Die angebliche Weiterleitung von Epps Einreichungen bis nach Prag

VI. **Epp als das „Hirn“ der reichsdeutschen Flugscheibenentwicklung?**

VI.1 Epps Selbstdarstellung als angeblicher "Spiritus rector" beim Flugscheibenbau in Prag

VI.2 Die angeblich „geniale“ Lösung des Steuerungsproblems durch Epp

VII. **Epp als Münchhausenimitator in Sachen reichsdeutscher Flugscheiben**

VII.1 Historisch falsche Darstellung Epps

VII.2 Epps Lügen zu seinem angeblichen Wirken in der DDR

VII.3 Weitere Unglaubwürdigkeiten, Fehler und Lügen in diversen Behauptungen des Andreas Epp

VII.3.1 Epps Peenemünde-Lüge

VII.3.2 Die Mär von Epps Hinzuziehung zum Bau sowjetischer Flugscheiben in der DDR

VII.3.3 Epps Gefängnislüge

VII.4 Epps angebliche Erfindungen

VIII. **Die angeblichen Beweise des Andreas Epp**

VIII.1 Epps zweifelhafte Beweise

VIII.2 Zu den vermeintlichen Beweisen für Epps diverse Behauptungen im Zusammenhang mit

seiner angeblichen Rolle bei der Entwicklung
reichsdeutscher Flugscheiben

VIII.2.1 Zu den angeblichen
Dokumentenbeweisen

VIII.2.2 Zu den angeblichen Personalbeweisen

**IX. Wie ein Mächteternkonstrukteur zum Kronzeugen
für den reichsdeutschen Flugscheibenbau
aufgebaut wurde**

IX.1 Wie sich Autoren daran beteiligten, Epps
hochstaplerische Lügen zu verbreiten und teilweise
sogar noch darüber hinausgingen

IX.2 Methoden zur Aufwertung eines schwachen
Zeugen“

NACHWORT

ANHANG

Verzeichnis der Tabellen

Literaturverzeichnis

Quellen und Anmerkungen

Vorwort des Herausgebers

Joseph Andreas Epp war ein guter technischer Zeichner und Flugmodellbauer. Das kann ihm niemand nehmen. Ob jedoch seine Modelle wirklich flugtauglich waren, das ist äußerst fraglich.

Bei der Person Andreas Epp treffen die Meinungen diametral aufeinander. Die einen schreien „Scharlatan“, die anderen betrachten ihn als Kronzeugen für ihre Behauptungen von einer weltweit agierenden Flugscheibenmacht mit deutschen Wurzeln, an deren Grundsteinlegung Epp von 1940 - 1945 zumindest indirekt beteiligt gewesen sein soll.

Die Basis für die Gestaltung der „Zielscheibe Epp“ wie auch der „Ikone Epp“ sind zum einen das von einem Ghostwriter für ihn geschriebene Buch, welches überwiegend seine lückenhafte und zum Teil widersprüchliche Lebensgeschichte und zu einem geringeren Teil seine angebliche Urheberschaft für die mit den Namen Schriever und Habermohl verbundenen und in Böhmen und Mähren gebauten und getesteten Flugscheiben, die als „Flugkreisel“ und als „Mokkatasse“ bekannt geworden sind.

Zu dieser Basis gehören aber auch die Interviews, welche der Autor Geise (Epps Ghostwriter) mit Epp geführt hat und erst Jahre später in eigenen Publikationen verarbeitete.

Epps Darstellungen in seinem Buch und in Interviews strotzten nur so von Unwahrheiten, historischen und logischen Fehlern, Falschdarstellungen und Auslassungen, dass man eigentlich das gesamte Buch Zeile für Zeile zerplücken müsste. Da dies aber nicht unser Thema ist und

wir uns mit Epp im Rahmen eines größeren Projektes nur beschäftigen, hinsichtlich seiner Behauptungen zur Flugscheibenentwicklung in Prag, zu seiner angeblichen Urheberschaft von reichsdeutschen Flugscheiben und zu seiner angeblichen Zeugenschaft bezüglich der Flugscheibenkonstrukteure bzw. -manager Schriever, Habermohl, Mieth, Belluzzo und Klein, sollen nur bestimmte Aspekte betrachtet werden.

Es war nicht nur Epp selbst, der ein falsches Bild seiner Rolle beim Flugscheibenbau im Dritten Reich zeichnete, sondern es waren auch eine Reihe anderer Autoren, die sich auch mit dem Thema „reichsdeutsche Flugscheiben“ beschäftigen, denen ein Andreas Epp mit seinen Geschichten als Zeuge ihrer eigenen Darstellungen gerade recht kam, weshalb sie oftmals das kritische Herangehen an seine Informationen unterließen oder vernachlässigten.

Unter diesen Autoren sind Gehring und Eckhardt, welche gemeinsam den Nachlass von Epp verwalten; Geise, der als Ghostwriter und Herausgeber des Buches von Epp von diesem auch dafür Dokumente zur Verfügung gestellt bekam und Rothkugel, der ebenfalls über Dokumente zu verfügen scheint oder solche genutzt hat, auf deren Veröffentlichung die Nachlassverwalter und der Autor Geise (vielleicht wohlweislich) verzichtet haben.

Und schließlich gibt es dann noch die Anhänger Epps, welche überhaupt keine tiefer gehenden Kenntnisse über die Ereignisse damals besitzen und deshalb allerlei Unsinn schreiben.

So wie ein Autor, der schrieb, dass „Andreas Epp ... nicht nur der ... Zeuge von Anfang 1945 ... (gewesen sei, sondern - der Hrsg.) er gehörte zu den Mitentwicklern der Flugscheiben-Luftwaffen-Aktivitäten, verfolgte aber ein etwas anderes Antriebsprinzip als Schriever und Mieth. Während die letzteren in russischer Gefangenschaft verschollen sind, überlebte Epp im Westen, kam aber aufgrund fehlender finanzieller Mittel wenig über das

Bastelstadium hinaus, auch wenn ihn schon mal ein ehemaliger deutscher Kollege aus dem früheren deutschen und jetzt amerikanischen Team von Wernher von Braun besuchte, der inzwischen bei der NASA eine hohe Stellung erreicht hatte.¹

Wer so etwas schreibt, dem fehlen eindeutig die Basics zum Thema:

- Epp war definitiv Anfang 1945 kein Zeuge für den Testflug einer Flugscheibe bei Prag, bzw. über der Hohen Tatra.
- Der Autor weiß offensichtlich nicht, dass Schriever und Habermohl angeblich Epps Konstruktion übernommen haben sollen.
- Dass Miethe und Schriever in russische Gefangenschaft geraten sein sollen ist völlig falsch. Sie erfreuten sich zumindest bis 1953 ihrer Freiheit.
- Der Autor scheint nicht einmal zu wissen, dass dieser angebliche Besucher aus dem „Team von Wernher von Braun“ in den USA der General Dornberger gewesen sein soll, der aber weder im Team von Wernher von Braun, noch überhaupt bei der NASA tätig war und bis 1945 in Deutschland der Vorgesetzte des von Braun war.

Wie man sich an solch ein Thema wagen kann, wenn man so wenig Kenntnisse davon hat, dass man in nur zwei Sätzen vier solch gravierende Fehler macht, ist uns ein Rätsel.

Ja, natürlich, es ist aufwendig, solide zu recherchieren und es gibt Kräfte, die es an den Hintergründen und Zusammenhängen der Geschichte Interessierten schwer machen, zur Erkenntnis zu gelangen.

Und wir meinen hier die wahre Geschichte, weder die Geschichte, wie sie sich Einige im Nachhinein erträumen, noch die Geschichte, die von Anderen aus welchem Interesse auch immer, bereinigt wurde. Denn es gelang

tatsächlich, die Spuren zu den einstmals (und noch immer?) real existierenden deutschen Flugscheiben zu verwischen. Das geschah schrittweise.

So fand man bis 1959 ganz normal und öffentlich zugänglich im militärtechnischen Taschenlexikon der Bundeswehr den Hinweis und die Erklärung zu deutschen Flugscheiben. Danach war das Lexikon von dieser Information bereinigt worden. Doch lesen Sie selbst:

„Flugscheibe

Arbeitsausdruck für einen kreisförmigen Flugkörper, der aus deutschen Entwicklungen bis zum Jahre 1944 flugfähig geworden war.

Ein kugelartiges Mittelstück nimmt die Besatzung auf, ein auftriebsfördernder flacher Ring ist zentrisch um das Mittelstück angeordnet, der am Außenrand viele in ihrer Wirkungsrichtung verstellbare Düsen aufweist.

Durchmesser des Flugkörpers 44 m. Kann unkonventionelle Flugbewegungen auf Quer- und Hochachse ausführen; soll 1944 bereits 2000 km/h und 12.000 m Höhe in wenigen Minuten erreicht haben.“²

Aber ob nun im Lexikon angeführt oder nicht, ob nun geleugnet oder lächerlich gemacht, es gibt bis heute Beobachtungen seriöser Zeugen dafür, dass scheibenförmige Flugzeuge im erdnahen Raum unterwegs sind. Und es gibt viele Menschen, die meinen, es handele sich dabei um Flugscheiben die entweder, auch heute noch, von Deutschen geflogen werden oder auf die Geisteskraft und handwerkliche Kompetenz deutscher Konstrukteure zurückgehen.

Weitere Veröffentlichungen in unserer Reihe
„Beweise oder Vermutungen?“

BAND I

Alfred H. Mühlhäuser (Hrsg.): Die Totgesagten leben länger:
Der ungeklärte Todesfall Hitler.

Beweise oder Vermutungen, Band I. Books on Demand.
Norderstedt, 2017. 204 S.

ISBN 9783744813822

Als Anfang Mai 1945 Suchtrupps sowjetischer Geheimdienste das Gelände der Reichskanzlei und insbesondere den Führerbunker betraten, folgten sie dem Befehl Stalins, Hitler und andere Größen des Dritten Reiches gefangen zu nehmen. Möglichst lebend, um sie vor das Kriegsverbrechertribunal stellen zu können, und wenn das nicht gelingen sollte, dann eben tot.

Beides gelang ihnen nicht. Das Einzige, was die sowjetischen Ermittler nach einigen Tagen fanden, das waren zwei verkohlte Leichen, die als die Leichen von Hitler und seiner Frau durch die Geschichtsbücher geistern. Von diesen Leichen wissen wir heute, dass sie absolut nichts mit Hitler und möglicherweise auch nichts mit Eva Braun zu tun hatten. Höchstens indirekt, insofern nämlich, als sie vermutlich als Köder dienen sollten, um eine weitere Suche nach Hitler aufzugeben.

Für unsere Beschäftigung mit diesem Thema sind die in die Legion gehenden Veröffentlichungen über eine Flucht Hitlers und seine Verortung nach 1945 in verschiedensten Teilen der Erde nicht entscheidend gewesen, wenngleich sie natürlich auch auf der Basis des ungeklärten Todesfalles Hitler entstanden sind. Anstoß für unsere Forschungen gab uns dagegen die Tatsache, dass es von Anfang an Zeugen der Ereignisse am 30.04.1945 im

Führerbunker gab, welche behaupteten, es könne keine Hitlerleiche geben, weil diese völlig verbrannt sei und ihre Überreste aufgrund von Bombenabwürfen und Granateinschlägen beseitigt seien.

Damit könnte man sich zufriedengeben. Allerdings wird das forschersische Interesse geweckt dadurch, dass trotz der angeblich spurlosen Beseitigung Hitlers unbeschädigte Zahnprothesen und Kiefer sichergestellt worden sein sollen, mit denen der Tod Hitlers angeblich unzweifelhaft nachgewiesen werden konnte. Und das Erstaunliche: Sie wurden bei genau den Leichen „von Hitler und Frau“, die es gar nicht geben dürfte, gefunden. Allein das war schon äußerst verdächtig. Die Russen waren sich ebenfalls nicht sicher, ob es die Leichen von Adolf und Eva Hitler waren, sie konnten es auch nicht wirklich nachweisen, aber sie waren damals froh, überhaupt zwei Leichen gefunden zu haben, die sie als die von Hitler und seiner Frau stammend ausgeben konnten, ohne dass sie jemals ein Angehöriger von Hitlers Hofstaat oder gar erst ein unabhängiger ausländischer Gutachter gesehen hätte.

Grundlage des wackeligen Beweisgebäudes für Hitlers Bunkertod war vor allem die Befragung von Zeugen aus Hitlers Umfeld. Es gab Zeugen, die ihre Zeugenschaft für bestimmte Ereignisse am 30.04.1945 im Führerbunker leugneten. Und es gab angebliche Zeugen, die gern dabei gewesen wären bei dem, was geschah, und die, obwohl es eben nicht so war, dennoch gern über ihre angeblichen Beobachtungen berichteten.

Das Auffallende bei der Auswertung der Zeugenaussagen war, dass diese so unglaublich widersprüchlich waren. Es hätte sich also aufgrund verwirrender und eindeutig falscher Zeugenaussagen und fehlender Beweise für Hitlers Tod eine offensichtlich vertuschte Flucht aus dem Bunker den Untersuchungsorganen und den Autoren entsprechender Veröffentlichungen geradezu aufdrängen müssen. Diese Tatsache veranlasste aber kaum einen der

zahllosen Autoren, die sich mit dem Thema befassten, an der Behauptung, Hitler habe einen Suizid begangen und seine Leiche sei verbrannt worden, in irgendeiner Weise zu zweifeln. Es besteht nach wie vor und heute umso mehr, da selbst die ehemaligen Hauptbeweise für Hitlers Tod (Schädelbruchstück, Kiefer und Prothese) nicht mehr greifen, begründeter Zweifel an der bekannten Darstellung vom Tode Hitlers am 30.04.1945 im Führerbunker der Reichskanzlei. Das veranlasste uns, zu versuchen, mehr Licht in das Dunkel des Falles zu bringen und mit diesem analytisch-synthetischen Informationsmittel auch Anregung für weitere Forschungen zu liefern.

Die bekannten Ermittlungsergebnisse wurden kritisch hinterfragt und die von den sowjetischen Untersuchungsführern und in ihrem Gefolge auch von zahlreichen Autoren angeführten angeblich „begründeten Vermutungen“, „handfesten Indizien“ und „unwiderlegbaren Beweise“, wurden massiv erschüttert und mussten als falsch charakterisiert werden.

I.
**Eine ganz kurze Geschichte
der Flugscheiben**

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die „fliegenden Kisten“ waren noch gar nicht so alt, da begannen bereits in verschiedenen Industrieländern der Erde kühne Visionäre über aerodynamisch günstigere Formen für Flugzeuge nachzudenken, sie zu entwickeln und zu testen.

Das geschah vor allen Dingen in Frankreich, den USA, Kanada, Großbritannien und auch in Deutschland. Eine dieser Visionen war der Bau von runden Flugzeugen, die nach dem Zweiten Weltkrieg Flugscheiben genannt worden sind.

In den 1950er Jahren wurden die Flugscheiben als die Flugzeugform der Zukunft betrachtet.

Ein Autor erklärte es so: „Es war eigentlich nur die logische Fortsetzung einer Ideenreihe, die von den bisher üblichen, aber durch ihren großen Luftwiderstand den Erfordernissen höherer Geschwindigkeit nicht mehr gewachsenen Flugzeugen zum sogenannten Nur-Flügel-Flugzeug und weiter zur Flugscheibe führte. Genau wie ein enormer Unterschied besteht zwischen den Entfernungen, die eine von einem Leichtathleten gestoßene Kugel und ein von dem gleichen Athleten geschleuderten Diskus zurücklegten, so musste die kaum mehr einen Luftwiderstand hervorrufende Scheibe schneller werden als je ein Flugzeug zuvor war.“³

Und in der britischen Zeitschrift „Royal Air Force Review“ hieß es im Jahre 1953: „... dass sehr reale Gründe dafür vorliegen, bei der Konstruktion von Flugzeugen mit doppelter Schallgeschwindigkeit eine mehr tellerähnliche Form anzuwenden, da sie für das ausschlaggebende Problem des Widerstandes eine annehmbare Lösung bietet.“⁴

Im Jahre 1950 und in den Folgejahren wurde in zahlreichen Zeitungen über die Flugscheiben geschrieben. In der „Frankfurter Allgemeinen Presse“ hieß es im April 1950: „Die

„Fliegenden Untertassen‘ sind nichts weiter ... als das neueste Produkt der modernsten Flugtechnik“ und die „Fliegende Untertasse“ ist ein Nur-Flügel-Flugzeug mit Flüssigkeits-Raketenantrieb.“⁵

Das ist zwar nicht ganz falsch, aber Flugscheiben unterscheiden sie sich doch eindeutig in der Form von den bekannten Nurflüglern etwa der Gebrüder Horten.

In einer anderen Zeitung erklärte ein Autor nüchtern worum es sich rein technisch bei den Flugscheiben handelte: „Hubschrauber und Nur-Flügel-Flugzeug = Fliegende Untertasse“.⁶

Und wieder ein anderer Autor schrieb, was auch nicht falsch ist: „Es handelt sich eigentlich um eine neue Form des Hubschraubers.“⁷

Da es schon zur Zeit der Veröffentlichung dieser verschiedenen positiven Einschätzungen von Flugscheiben, um 1950 herum, auch solche mit gegenteiliger Meinung gab, hat der Autor eines der positiven Beiträge, ein Diplom-Ingenieur Heinz Gartmann, damals technischer Mitarbeiter einer Zeitschrift, der selbst internationalen Ruf genoss als Raketenfachmann und wissenschaftlicher Leiter der Deutschen Gesellschaft für Weltraumforschung, einen Experten dazu befragt. Es handelte sich um den Luftfahrtfachmann und Piloten Diplom-Ingenieur Horst-Dieter Lux. Dieser prüfte, ob eine solche Scheibe überhaupt fliegen könne. Lux prüfte anhand der Angaben der Flugscheibe des italienischen Professors Belluzzo, der diese angeblich bereits 1941 fertiggestellt hatte, rechnete auch alles nach und kam zu dem Schluss: Ja, solche Scheiben können fliegen.⁸

Flugscheiben waren und sind also kein „Hexenwerk“ sondern das Ergebnis der Schöpferkraft visionär denkender interessierter Laien und versierter Flugzeugingenieure, welche über den Tellerrand herkömmlicher

Technikbetrachtungen auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik schauten und handelten.

Die Geschichte der Flugscheiben begann bereits zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts.

Die ersten Ideen hatte ein Flugscheibenpionier bereits vor dem Ersten Weltkrieg. Der in Frankreich lebende Rumäne Coanda sagte in den 1950er Jahren dazu:

„In der Luftfahrt haben wir uns zu lange erlaubt an die Prinzipien eines Drachens zu glauben. Seit 1909 wollte ich in eine andere Richtung voranschreiten. Die einzige Zukunft der Luftfahrt liegt in der ‚fliegenden Untertasse‘.“⁹

Coanda war nicht irgend ein Träumer. Er hatte bereits 1909 das erste Düsenflugzeug entwickelt, welches tatsächlich auch 1910 flog. Bei diesem Flugzeug hatte er den nach ihm benannten „Coanda-Effekt“ angewendet, der darin besteht, dass durch die Umlenkung des Düsenstrahls mittels Klappen ein zusätzlicher Auftrieb erzeugt wird.¹⁰

Ab 1933 wandte er den Düsenantrieb mit Coanda-Effekt auch auf ein Flugscheibenmodell an, welches auch tatsächlich funktioniert haben soll.¹¹

Und es gab weitere Vordenker und Praktiker in Sachen Flugscheiben, lange vor dem Zweiten Weltkrieg, wie die folgende, unvollständige Aufstellung zeigt.

- Bereits in den 1920er Jahren beschäftigte sich nach einer Zufallsentdeckung während eines Experimentes der junge Physiker Thomas Townsend Brown (der später zeitweilig mit Albert Einstein zusammenarbeitete) mit der Gravitation. 1926 konstruierte Brown ein „Raumfahrzeug ... auf elektrogravitativen Prinzipien“.¹² 1947 arbeitete Brown mit Unterstützung der Marine weiter an seinen Scheiben. Es kam angeblich nie dazu, dass Brown wirklich flugfähige bemannte Scheiben baute. Dagegen heißt es aber auch, seine Ergebnisse

seien „... so eindrucksvoll, daß man sie sofort unter Geheimhaltung stellte.¹³

- Der Konstrukteur Dr. C. L. Snyder, Chef der Flugzeugfabrik Arup hat 1921 beginnend bis 1935 mehrere „schwanzlose Flugzeuge“ (ein kreisförmiger Flügel) mit den Modellbezeichnungen Arup S-1 bis Arup S-4 gebaut. Das Gerät wurde in US-Wochenschauen als „new air wonder“ oder „flying wing“ und als Luftfahrtrevolution gefeiert.¹⁴ Aber eine Flugscheibe war das nicht.
- In den frühen 1930er Jahren hat der US-Amerikaner Steven P. Nemeth einen Hochdecker umgebaut, indem er die über dem Rumpf befindlichen Flügel durch einen Kreisflügel ersetzte. Die Maschine (Nemeth-Parasol) flog tatsächlich.¹⁵ Aber es war eben keine echte Flugscheibe.
- 1932 begann ein Jonathan E. Caldwell seine Konstruktionsarbeiten an Rundflüglern mit dem Bau eines Modells, das er als „Parasol-Typ“ bezeichnete.¹⁶ Es gab Stabilitätsprobleme, wie sich solche später auch bei den deutschen Entwicklungen zeigten. Die Fluggeschwindigkeit war gering. Bei einem Test kam 1936 der Testpilot ums Leben. Es fand sich kein neuer Testpilot, Militär und Fluggesellschaften lehnten die Zusammenarbeit ab.¹⁷ Als er 1940 verschwand, ließ er auf seiner Farm „zwei verschiedene ‚Prototypen‘“ zurück.¹⁸
- Der Luftfahrtingenieur und Aerodynamiker Charles H. Zimmerman (1908 - 1996) konstruierte zu Anfang der 1940er Jahre ein Rundflugzeug für die Firma Chance Vought (Vought Corporation), welches „Fliegender Pfannkuchen“ (Vought V-173) genannt wurde und am 23.11.1942 als propellergetriebenes Rundflugzeug (nur eine Dreiviertel-Scheibe) seinen ersten Testflug

absolvierte.¹⁹ Es erreichte eine Geschwindigkeit von 600 Stundenkilometern.²⁰

All diese Arbeiten waren mehr oder weniger von Erfolg gekrönt. In Deutschland war man, wenn man den Behauptungen einiger angeblicher Flugscheibenkonstrukteure und Augenzeugen aus den frühen 1950er Jahren folgt, damit bis 1945 am weitesten gelangt.

Die Einen behaupteten es sei 1945 noch zu Testflügen gekommen, Andere gaben an, deutsche Flugscheiben ab 1944 sogar im erfolgreichen Luftkampf mit Flugzeugen der Alliierten beobachtet zu haben.

Nach dem Krieg verstärkten sich die Bestrebungen von Einzelerfindern und von Firmen, ja sogar seitens des Militärs in den USA und vermutlich auch in der Sowjetunion, Flugscheiben zu bauen. In der nun folgenden unvollständigen Tabelle stellen wir die wichtigsten bekannten Objekte vor.

**Tabelle 1: Einige bekannte Rundflugzeugprojekte von
1945 - 1960**

Jahr Land	Bezeichnung	Leistungsdaten	Realisiert
1947 USA Navy	Flapjack (V-173) bzw. Navy-Flounder Gedacht für den Einsatz von Flugzeugträgern aus. Experimentalflugzeug	Steighöhe: unbekannt Spitzengeschwindigkeit im Geradeausflug: max. 650 km/h Landegeschwindigkeit: 45 km/h, bzw. 55 km/h. ²¹ Der Flapjack war eindeutig keine Flugscheibe, er hatte eine Pilotenkanzel vorn in der Mitte, wie jedes herkömmliche Flugzeug auch, zwei große Propeller, seitlich Stummelflügel, Laufräder und zweifaches hinteres Leitwerk. Lediglich die Tatsache, dass der Flugkörper annähernd rund war, bot eine Ähnlichkeit zu echten Flugscheiben. ²² Es gab Stabilitätsprobleme.	Eingestellt
1950 USA Navy	Versuchsflugzeug XF 5 U1 „Fliegende Schildkröte“, Nachfolger des „Fliegenden Pfannkuchens“.	Leistungsparameter ²³ Steighöhe: unbekannt Spitzengeschwindigkeit im Geradeausflug: max. 750 km/h Landegeschwindigkeit: unbekannt Durchmesser: 30 m Strahldüsen im äußeren Rand, durch welche der Eindruck von „glühenden Fenstern“ bei Beobachtern entstand. Zwei Motoren Luftschauben	Eingestellt
1950 USA	„Fliegender Untertassen-Bus“ von George F. Müller	Nur auf dem Papier. ²⁴ 200 km/h; 32 m Durchmesser, Höhe, 3,5 Meter. Gewicht: 700 – 1000 Zentner. Antrieb: Drei 2.400 PS-Motoren.	Nicht realisiert.
1950 Sowjetunion	Cow 7	Leistungsparameter ²⁵ Steighöhe: unbekannt / Aufstiegsgeschwindigkeit: 1.000 km/h / Spitzengeschwindigkeit im Geradeausflug: 1.500 km/h /	

		<p>Landegeschwindigkeit: unbekannt.</p> <p>Bauart/Besonderheiten: Zwölf Kreisdüsen treiben sie an. Fortbewegung durch Eigendrehung nach dem Prinzip eines Diskus, wobei die sich ständig steigende Rotationsgeschwindigkeit durch eine besondere Konstruktion zur zusätzlichen Steigerung der Schnelligkeit ausgenutzt wird. Kanzel für 4 Personen.²⁶</p>	
1952 BRD	Schriever neuer Versuch	<p>Flügelloser, ellipsenförmiger Flugkörper. Durchmesser 40 Meter. Antrieb: Düsen-, wie auch Treibstoffmotoren möglich. Flugverhalten: senkrecht steigen/fallen, in der Luft verharren, notfalls ohne Motorenkraft gefahrlos zu Boden sinken. Die entwickelte Höchstgeschwindigkeit sollte angeblich das Dreifache der Schallgeschwindigkeit betragen.²⁷</p>	Nicht realisiert.
1953 Kanada AVRO	„Projekt Y“ Projektbeginn: 1953 Projektleiter: John Frost	<p>Leistungsparameter²⁸ 9 Meter Durchmesser. Geschwindigkeit: Mach 3 (3560 km/h) Gipfelhöhe: 31.000 m. Reichweite: 1.300 km Geschwindigkeit: 85 Meilen/h.</p>	Angeblich eingestellt.
1955 Kanada AVRO	AVRO Car (offizielle Bezeichnung) im Auftrag der US-Luftwaffe	<p>Leistungsparameter²⁹ Geschwindigkeit: 2.400 km/h / Senkrechter Start. Zu finden im US-Luftwaffenmuseum Fort Eustis, Virginia.</p>	Angeblich 1960 eingestellt.
1958 BRD	Epp Omega-Diskus	<p>In den 1950er Jahren entwickelte Andreas Epp ein verbessertes Flugscheiben-Modell, den „Omega-Diskus“, dessen Antrieb 1958 patentiert wurde. Er fand jedoch keinen Geldgeber zum Bau dieser</p>	Nicht realisiert.

		Scheibe, die zehn Passagiere aufnehmen sollte. ³⁰	
1950er Jahre BRD Focke	Focke-Wulf Rochen (wegen der flachen Bauweise) Kreisförmiger Senkrechtstarter futuristisch aussehendes Flugzeug, welches 1939 patentiert wurde, ab 1944 entwickelt und bis 1957 gebaut wurde.	1944 begann der deutsche Flugzeugkonstrukteur Prof. Focke mit der Konstruktion eines Flugzeuges, welches ein Hybrid zwischen einem ringförmigen Nurflügler und einem Senkrechtstarter (VTOL) sein sollte. 1956 reichte er eine Patentschrift (DPA Nr. 953938) beim Deutschen Patentamt ein. Es ging um ein Flugzeug, das senkrecht starten konnte, um dann in einen schnellen Horizontalflug überzugehen. Der Focke Rochen hatte eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Flugscheibe. Er erbrachte aber keine vergleichbare Leistung. Und er war propellergetrieben. ³¹	
1950er Jahre BRD Fleissner	Fleissner-Flugscheibe Rotierende Scheibe	Geschwindigkeit: im atmosphärischen Bereich 3.000 km/h; im außeratmosphärischen Bereich 10.000 km/h. 1954 entschädigungslose Übergabe des Patents an die USA. Patent-Nummer US2.939.648 vom 07.06.1960. ³²	

Aus den Veröffentlichungen der frühen 1950er Jahre ist bekannt, welche Vorteile von neuartigen Rundflugzeugen erhofft wurden: Man erwartete zivile wie auch militärische Vorteile.

Sowohl für die zivile, als auch für die militärische Verwendung ging man davon aus, dass Rundflugzeuge schneller und effizienter sein würden, weil sie durch ihre Bauweise aufgrund des geringeren Luftwiderstandes eine größere Geschwindigkeit erreichen können und zudem weniger Motorkraft und damit weniger Treibstoffe (egal welcher Art) benötigen.

Den militärischen Vorteil von Rundflugzeugen sah man darin, dass, wie 1954 Berichtende³³ einschätzten:

- sie „... infolge ihrer enormen Geschwindigkeit selbst von der besten Flaksperrre fast niemals abzuschießen sein werden;
- sie „... sowohl als Fernaufklärer über den feindlichen Linien ...“, als auch „... als Träger hochexplosiver Sprengstoffe“ eingesetzt werden können;
- sie „als Luftaufklärer sehr gut geeignet sind, weil „... sie wegen der nach unten verstellbaren Düsenvorrichtung praktisch über einem besonders interessanten Ziel in der Luft stehen bleiben und ihre Beobachtungen machen können“;
- sie als „... Bombenträger unbemannt ... eine erheblich größere Sprengstoffmenge mit sich führen ... (können) „... als ein bemanntes und mit Waffenausrüstung beschwertes Flugzeug“;
- sie, sollte „... wider Erwarten doch einmal eine derartige fliegende Scheibe durch einen Zufallstreffer der gegnerischen Flak getroffen und abgeschossen werden,

so stürzt sie senkrecht ab und zerschellt zweifellos am Boden so gründlich, dass der Gegner aus ihren Bruchstücken keine entscheidenden Schlüsse mehr ziehen kann“;

- sie auch als schnelle Kuriermaschine eingesetzt werden könnte;
- sie auch als größere Scheiben mit einem Durchmesser von über 40 Metern als Mannschaftstransporter eingesetzt werden können;
- sie als Kampfscheibe, ausgerüstet mit einer Kraftstrahlkanone, eingesetzt werden könnten.

Damit war das Interesse am Bau von Flugscheiben verständlich und selbst wenn es Probleme in der Phase der Testflüge gegeben hat, normalerweise hätte man, wie auf allen anderen Gebieten der Technik, jedes auftretende Problem mit der Zeit gelöst.

Dass es aber bei der Flugzeugtechnik im Grunde genommen vor einigen Jahrzehnten zu einem totalen Stopp kam, hat mit Sicherheit keine technischen Gründe.

Wie man der [Tabelle 1](#) entnehmen kann, gab es in den 1950er Jahren in Sachen Flugscheiben „viel Lärm um nichts“. Entgegen vielen großen Ankündigungen zur angeblich baldigen Präsentation „vielfach erfolgreich getesteter Flugscheiben“ in den USA und in Kanada, aber auch in der Sowjetunion, wurde die weitere Arbeit an Flugscheiben zu Beginn der 1960er Jahre überraschend eingestellt. Zumindest wurde danach niemals mehr von erfolgreichen Tests und baldiger Einführung von Rundflugzeugen berichtet.

Es scheint so, als wäre das alles nur „ein Phase“ der flugtechnischen Entwicklung gewesen, aus der man herausgewachsen wäre.

Wie auch immer. Wir können alle die Erfinder, Tüftler, Konstrukteure, die sich bis in die 1950er Jahre hinein als Erste mit Rundflugzeugen beschäftigten durchaus als die Pioniere auf dem Gebiet bezeichnen.

Und zu diesen Pionieren gehörte zweifelsfrei auch Andreas Epp. Zumindest was die Papierform betrifft.

Aber war er auch schon am Bau reichsdeutscher Flugscheiben beteiligt und kann er tatsächlich als Zeuge für den Bau von reichsdeutschen Flugscheiben durch andere Konstrukteure und als Zeuge für die angeblich erfolgreichen Testflüge dienen?

Weitere Veröffentlichungen in unserer Reihe
„Beweise oder Vermutungen?“

BAND II

Alfred H. Mühlhäuser (Hrsg.): Die Bunkerverschwörung vom
30.04.1945:

Wiederaufnahme eines nur scheinbar gelösten Fall
politischer Kriminalität.

Books on Demand. Norderstedt, 2017. 336 S.

ISBN 9783743109810

In den letzten Jahrzehnten sind zahllose Bücher erschienen, in welchen der Tod Hitlers am 30.04.1945 in seinem „Führerbunker“ so dargestellt wird, wie er von seinen Gefolgsleuten, den meineidigen Zeugen, dargestellt und von unkritischen Historikern, Buchautoren und Journalisten akzeptiert wurde. Und es sind auch zahlreiche Bücher erschienen, in denen eine Flucht Hitlers und ein jahrelanges Überleben Hitlers in sicherer Entfernung vor der Rache der Alliierten behauptet wurde. Unsere Recherchen haben eine mit hochgradiger Wahrscheinlichkeit erfolgte Verschwörung im Führerbunker aufgedeckt. Am 30.04.1945 wurde in Hitlers Bunker der letzte Akt einer von langer Hand geplanten Verschwörung inszeniert, der zahllose Historiker, Journalisten, Buchautoren auf den Leim gegangen sind, weil nicht vorurteilsfrei recherchiert wurde, sondern die wohlfeilen Informationen der angeblichen Zeugen, welche das Kapitel Hitler abschließen halfen, gern entgegen und für bare Münze genommen wurden. Von wissenschaftlichem Herangehen bei diesem Gegenstand historischer Forschung kann in Deutschland kaum die Rede sein. Wissenschaftlich gerungen wurde nur zu den Fragen: Hat

sich Hitler erschossen oder vergiftet oder gar beides? Hat sich Hitler selbst umgebracht oder ließ er sich dabei helfen? Ist Hitlers Leiche völlig zu Asche verbrannt (spurlos, oder - wie passend - bis auf für eine Identifizierung wichtige Bestandteile seines Gebisses) oder blieb eine verkohlte Leiche übrig? Kaum ein Historiker ließ auch nur den geringsten Zweifel daran zu, dass Hitler am 30.04.1945 von eigener Hand verstarb.

Die Verschwörung hätte jedem ernsthaft herangehenden Forscher auf die Füße fallen müssen, so offensichtlich war sie aufgrund fehlender Beweise für Hitlers Tod und aufgrund der widersprüchlichen und vielfach nachweisbar falschen Aussagen der Zeugen. Wir konnten aufgrund unserer Untersuchungen nachweisen, dass Hitler nicht am 30.04.1945 und auch nicht im Bunker starb, dass ihm offensichtlich die Flucht gelungen war, ob nun bald darauf in sicherer Entfernung zu sterben, damit seine Leiche nicht als die Hitlers erkannt werden konnte oder ob vor einer Verurteilung zu fliehen, weil die Verschwörung weit größere Dimensionen hatte. Auf jeden Fall sind die bisherigen Darstellungen von Ort und Zeit des Todes Hitlers ganz offensichtlich falsch.

Die Bunkerverschwörung war ein komplizierter und raffiniert eingefädelter Kriminalfall. Heute, 70 Jahre danach, haben wir durch unsere Untersuchungen ist der Fall durch unsere Arbeit aufgeklärt worden.