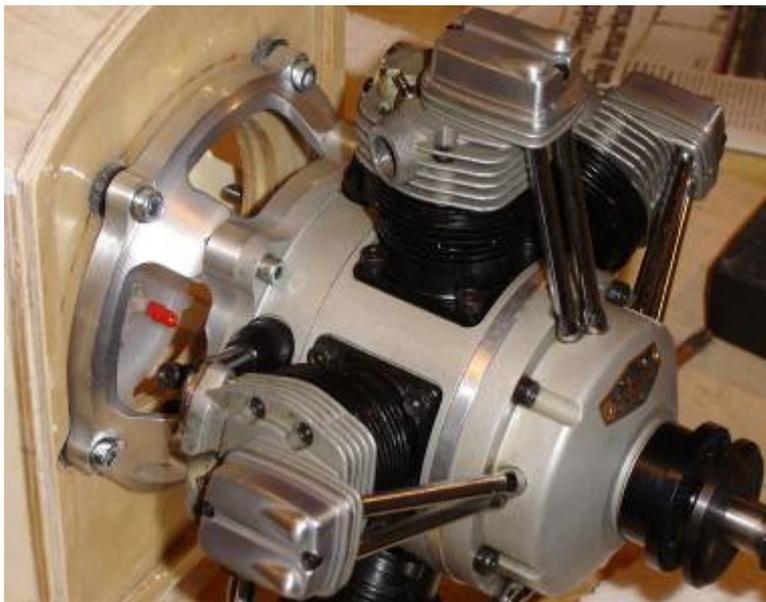


*Baubericht von Klaus Schulze (Modellfluggruppe Liestal) über
einen Doppeldecker aus dem Jahre 1925
Die Udet Flamingo 12a von Ernst Udet
Ein CNC Bausatz von Peter Wildorf Modelltechnik, Loppershausen.
8. Kapitel*

**Weitere Arbeiten wie
der Einbau des Motors, der Einbau der Steuerung, das Bespannen
und die Arbeiten am Finish.**

Recht herzlich begrüße ich Euch zu meinem 8. Kapitel des Bauberichtes und hoffe, das letzte Kapitel sei nicht zu lange gewesen. In eben diesem letzten Kapitel haben wir gelesen, dass der Rumpf soweit im Rohbau fertig gestellt worden ist, dass wir uns nun eigentlich schon mit dem Einbau des Treiberlings befassen können. Zum Einsatz kommt



ein 7-Zylinder Stern-Motor aus dem Hause Seidel, der St 770 welchen ich Nigel Nagel' neu so mal schnell mit dem Taschengeld, welches ich für mein Modellflug-Hobby jeden Monat von der Haushaltskasse abzweige gekauft habe... (!!?!?) ...Ja, ich weiss...ich will ja die Wahrheit sagen, war nur ein kleiner Scherz... Also zum Einsatz kommt ein OS 3.5 ccm 4 Takt....hi, hi, hi Nein, nein Spass nun bei Seite... Im Ernst jetzt. Zum Einsatz



kommt ein Magnum FS 400 5 Zylinder Stern Motor mit deren 64 ccm, welchen ich von einem hiesigen Modellbau-Kameraden gebraucht und zu einem moderaten Preis übernehmen konnte.

Ich staunte nicht schlecht, denn der Einbau gestaltete sich völlig problemlos und ging auch sehr schnell von statten. Ich hatte schon vor dem Einbau des Motorspantes in den Rumpf die spätere Position des

Motors auf demselben angezeichnet und an entsprechender Stelle mit 2 m/m Pilotlöchern versehen, denn ich wusste in dieser Bauphase noch nicht genau, wie ich den Motor dann später lagern werde. Gelagert ist nun der Motor mit 5 Stck. T-Lock

Schwinggummi M 5. Ich habe diese aber noch zusätzlich hinter dem Motorspant mit je



einer Unterlegscheibe und einer Stoppmutter gesichert. Das schafft zusätzliche Sicherheit und ein etwas besseres Gefühl Denn wenn man dann später sein



Triebwerk so blubbern hört, stellt man fest, dass da schon etwas werkelt...da vorne... an diesem Motorspant. Ich habe also den Motorträger mit den Schwinggummi Montiert und die Unterlegscheiben mit samt deren



Stoppmuttern mit meinen feinen, gepflegten, ja schon fast zerbrechlich wirkenden Bürofingern hinter den Motorspant gefummelt... der Tank, welchen ich ja schon vorher schön in Moosgummi gelagert eingebaut hatte und welcher nur in Notfällen mit Trick 17 und Abschleichen demontiert werden kann, kommt nun natürlich in den Weg und immer wenn ich die Mutter fast auf dem Gewinde hatte, juckte es mich an der Nase, Claudia Schiffer kam in meine

Werkstatt... oder sonst irgend etwas geschah, das mir eben diese Mutter von den oben genannten Fingern rutschte und hinter den Tank fiel. Ich musste danach zirkus-reife



Akrobatik-Einlagen mit dem Rumpf in der Hand in meiner Werkstatt vollbringen, damit die inzwischen hinter dem Tank eingeklemmte Mutter sich wieder löste, aus dem Rumpf fiel und sich mir gegenüber mit einem schelmischen



Lächeln unter die Werkbank rollend verabschiedete. Tja Jungens, da wären wir wieder...

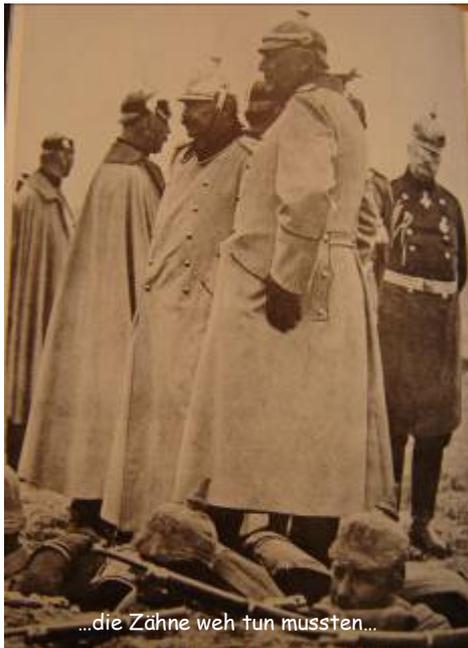


Besuch auf dem Felde.

Ich meine da sind wir wieder froh dass bei den meisten von uns die Werkstatt im Keller ist, da kann man dann ungestört und lautstark alle bösen Geister beschwören. Aber auch diese Arbeit wurde mit Zu-Hilfe-Nahme gewisser Kraftausdrücke irgendwann doch zur vollsten Zufriedenheit des Autors erledigt. Gut und bevor ich nun ins Bett gehe, muss der Motor noch schnell an den Träger ran (sind ja nur 5 Schrauben) Nur so zum sehen wie

das aussieht. Gemacht,... und? Ja schaut selber.

Aber als ich den Motor dann so betrachtete dachte ich an den Motorsturz...ja und was ist denn mit dem Seitenzug... Weiss ich gar nicht. Brauch ich das bei einem Sternmotor auch? Keine Ahnung, ich denke schon. Da ruf ich mal lieber den Johann an, der weiss sicher Rat. Er meint ich soll da schon ein oder zwei Grad Seitenzug und Sturtz geben.



...die Zähne weh tun mussten...



...Die Würde der Augenblicks....Kriegsherren!...

Mit Hilfe von

Unterlage-Scheiben, habe ich das dann auch gut hinbekommen. Na also, Jungens, ich denke das sieht doch schon ganz gut aus. Ich habe auf jeden Fall ein Gutes Gefühl. Kein unbedingt gutes Gefühl hatte Ernst Udet allerdings, als eines Tages hoher Besuch an der Front angesagt war. Drei Reichstagsabgeordnete und die Uroma von Claudia waren angemeldet. Gegen Abend kamen sie in einer grossen schwarzen Limousine angerollt.



Sie gaben sich sehr feierlich und sollten für den Reichstag einen Bericht von der Front abgeben. Da standen sie nun ganz in der Würde des Augenblicks erfüllt. Einer hatte sogar einen Hut an, schrieb Udet, und wenn er eine



Verbeugung machte wippen seine Rockschösse wie der Stert einer Bachstelze. Beim



Abendbrot an der Kasinotafel redeten sie, dass einem Flieger beim zuhören die Zähne weh tun mussten. "Wenn sie da in Ihrer Flugmaschine dem Feind zufahren Herr Baron..." Beginn der eine ein Gespräch. Nach der ersten Flasche Wein sprachen sie von Heldenjugend und Vaterland. Udet erzählt in seinem Buch, dass er und seine Kameraden mit niedergeschlagenen Augen um den Tisch sassen, und ohne dass sie es in Worte fassen konnten hatten doch

später alle das Gefühl dass man über solche Dinge nicht so flüssig sprechen dürfte. Dann hatten sie diese Herren ins Bett gebracht alle im besten Alter. Sie schliefen in den gleichen Wellblechbaracken wie die Flieger, diese standen noch in ein paar Rudeln



auf dem Platz, bis das Licht hinter den kleinen Fenstern der Baracke erlosch. „Eigentlich“, meint Maushacke, genannt Mausezahn, nachdenklich, "müsste man sie noch mehr vom Kriege erleben lassen." Scholtz zwinkert mit dem rechte Auge und bemerkt lakonisch: "Fliegerangriff!?!". Nichts weiter, aber wir verstehen ihn sofort. Eine Leiter wird geholt, vorsichtig an die Baracke gelehnt in der

die Volksvertreter schlafen. Katzenartig schleicht sich Wölffchen die Leiter hinauf zum Kamin, mit Leuchtpistolen, Knallmunition, "Fliegerfürze" genannt, bis auf die Zähne



bewaffnet. Dann, im innern der Baracke ein Knattern und Rattern und der dumpfe Knall



Dies sind nun sehr seltenen Bilder, denn... hinter...



..verschlossenen Türen entsteht der echte Flamingo!...

Vollmondnacht. Wir fliehen in den schwarzen Schlagschatten der anderen Baracken.

Plötzlich öffnet sich drüben die Tür, und heraus stützen drei Gestalten in flatternden

weissen Nachthemden wie aufgeregte

Hühner. „Fliegerangriff!! Zurück in die

Baracken!!“ donnert eine mächtige



Der Rohaufertige Rumpf, die Seiten noch nicht mit 0.4 m/m Fluzeuasperholz beplankt...



Und nun beplankt



Stimme über den Platz und im rasendem Lauf

verschwinden die drei Gestalten wieder hinter der Tür

der Baracke. Am nächsten Morgen haben sie es eilig,

sehr eilig weiterzukommen. Nicht einmal das Frühstück

nehmen sie mehr bei uns. Wir lachen noch lange hinter

her, und wenn irgendwo einmal ein Spass ins Kraut

schießt, genießt man ihn dankbar und lange. Selbst

nachher, am Ende des Krieges, als wir kämpften wie

ertrinkende Schwimmer, blieb das so. Na, merkt ihr

was, „Als wir kämpften wie ertrinkende Schwimmer.“

Da war er wieder, der gewisse Unterton. Ich denke genau dieser Unterton, diese masslose Enttäuschung war schlussendlich der Grund für das aggressive Verhalten dieser Nation 21 Jahre später. Die masslose und abgründige Eintäuschung eines verlorenen Krieges... Aber dazu später mehr. Nun zurück zu meinem Flamingo. Der Rumpf ist nun im Rohbau fast fertig. Die Steuerseile für Höhe und Seite sind verlegt,



die Wippe ist montiert. Eine kleine runde Serviceklappe an der Seite des Rumpfes um dieselbe zu warten ist auch eingebaut und verschliessbar gestaltet. Die Servos für Höhe und Seite sind auch montiert. Das Drosselservo findet seinen Platz neben den Höhen und Seitenruderservos. Und genau dort, im Zwischenraum von Oberkant Servos und Verschlussdeckel (Serviceklappe) unten am Rumpf. Dort habe ich genau 4 cm Platz. Und an dieser Stelle habe ich mittig jeweils vier Ösen pro Ecke eingeschraubt um dort das Akku-Management „Emcotec RV 5 mini“ an vier Gummis frei hängend gelagert unterzubringen. Die beiden 5-zelligen Akkus 6V 2400 m/Ah für die Empfänger Anlage und der 3-zelligen Akku für die



Glühhilfe (Glow 7 A Von Herrn Klementsitz, Firma Microsens aus unserem östlichen Nachbarland) alle samt NMH finden ihren Platz in Schaumstoff gut gelagert zwischen dem Piloten/Copilotensitz sehr nahe hinter dem Schwerpunkt... Ja, ihr habt richtig gelesen...hinter dem Schwerpunkt... Es juckt mich ein

wenig am linken Ohrläppchen, denn ich merke dass mein Flamingo hinten zu schwer wird, trotz dem relativ hohen Gewicht meines 5er Sterns. Überhaupt finde ich es sehr wichtig während des Bauens ständig den Schwerpunkt im Auge zu behalten, damit man immer weiss in welche Richtung dieser läuft. Aber ich kann nicht mehr weiter nach vorne, denn da lächelt mir schon der grosszügige Tank freundlich entgegen, mit frevlem Witze mir sagend, dass da keine Akkus mehr Platz finden. Nun gut, nicht ablenken



lassen, einfach weiter so, meines Weges gerade hin nach vorne, wie einst Knägges vor etwa 90 Jahren als er den Kampf seines Lebens führte. Denn auch in den Wirren dieses Abnutzungskrieges kam ein Gewisses etwas...so etwas wie Routine zu tragen, Udet schreibt weiter in seinem Buch: *Wir fliegen einmal allein, mal im Staffilverband...* (Udet ist nun Führer der Jasta 11 im

Richthofen Geschwader, man bedenke, bei der Creme de la Creme, bei den absoluten Fliegerassen...Man bedenke...) Das Durchschnittsalter betrug übrigens 25 Jahre im JG1. Also Udet Schreibt: *...Wir fliegen einmal allein, mal im Staffilverband, aber wir fliegen jeden Tag. Und jeder Flug bringt einen Kampf.* (Wir befinden uns nun schon im Jahre 1918, also dem ende zu, notabene) *Am 28. März bin ich mit Gussmann unterwegs. Patrouillenflug auf Albert zu. Es ist Nachmittag. Die Sonne steht schon im Westen. Ihr gellender Schein beisst in die Augen. Muss von Zeit zu Zeit mit dem Daumen das Licht abblenden und den Horizont nach Gegnern absuchen. Schon wird man überrascht. Der*



tote Guynemer hat an der Front Schule gemacht. Plötzlich ist doch ein Engländer über uns. Er stösst auf Gussmann zu, Gussmann weicht aus, drückt nach unten. 100 Meter tiefer sehe ich sie herumturnen. Ich spähe nach einer Stelle wo ich den Engländer packen kann, ohne Gussmann zu treffe. Einen Augenblick sehe ich den Kopf. Da sehe ich einen zweiten Engländer auf mich zuschiessen. Er ist kaum hundertfünfzig Meter von mir entfernt. Auf achtzig Meter eröffnet er das Feuer. Ausweichen unmöglich, ich halte auf ihn zu. Tack,tack,tack, bellt sein Maschinengewehr, tack,tack,tack, bellt meines zurück. Noch zwanzig Meter, es sieht aus als sollten sich unsere Maschinen in der nächsten Sekunde rammen. Da, eine kleine Bewegung, haarscharf springt er über mich hinweg. Die Böen seines Propellerwindes schütteln mich, duft von Rizinusöl weht über mich hinweg. Ich drehe eine Kurve. „Jetzt beginnt der Kurvenkampf“, denke ich. Aber er hat auch gedreht, und wir sausen wieder schiessend gerade auf einander zu wie zwei Turnierreiter mit eingelegten Lanzen. Diesmal überfliege ich ihn. Wieder Kurve, wieder ist er mir direkt gegenüber. Wieder stürzten wir aufeinander



los. Die dünnen, weissen Fäden der Leuchtspurmunition hangen wie Gardinen in der Luft. Keine Handbreit fliegt er über mich hinweg... "8224" steht am Rumpf seines Flugzeuges in schwarzen Buchstaben. Ein viertes mal. Ich fühle, wie meine Hände feucht werden. Das da drüben ist ein Mann, der den Kampf seines Lebens kämpft. Er oder ich...einer von uns wird bleiben...es gibt keinen anderen Ausweg. Zum fünften mal! Die Nerven sind zum Zerreißen gespannt...(Meine auch...um Himmelgottswillen meine Nerven auch...) aber der Kopf arbeitet kalt und klar. Diesmal muss die Entscheidung fallen. Ich nehme ihn ins Visier, ich halte auf ihn zu, gerade auf ihn



Der Krieg fragt nicht...



...Das hat er noch nie, macht er auch in Zukunft nicht...

zu. Ich bin entschlossen, keinen Strichbreit auszuweichen. Dann ein Blitzlicht der Erinnerung: Bei Lens habe ich's gesehen. Ein Luftduell. Die beiden Maschinen jagten aufeinander, prallten zusammen. Die Rümpfe, zu einem Metallklumpen zusammengeschweisst, stürzen in die tiefe. Die Flächen allein flogen weiter, ein ganzes Stück, flatterten dann gen Boden. Wie zwei Wütende Eber rennen wir gegeneinander an. Wenn er jetzt die Nerven behält, sind wir

beide verloren! Da - er biegt ab, weicht mir aus. In diesem Moment trifft ihn meine Geschossgarbe. Sein Apparat bäumt sich, wirft sich herum auf den Rücken und



verschwindet in einem tiefen Granattrichter. Erdfontäne, Rauch... Zweimal umkreise ich die Stelle, wo er abgestürzt ist. Feldgraue stehen unten und schreien... Ich fliege nach hause, ich bin schweissnass am ganzen Körper, die Nerven vibrieren noch. Zugleich ein dumpfer, bohrender Schmerz in den Ohren. Ich habe mich nie um abgeschossene Gegner gekümmert. Wer kämpft, darf nicht in die Wunden sehen, die er schlägt. Aber dieses mal muss ich wissen wer der andere war. Gegen Abend, in der Dämmerung, fahre ich hinaus. Ein Feldlazarett liegt dicht bei der Stelle, wo er abstürzte. Dort haben sie ihn wohl hingebacht. Ich lasse den Arzt bitten. Er kommt. Sein weisser Mantel leuchtet Gespenstisch im grellen Licht Karbidlampe. Er hat einen Kopfschuss gehabt, der andere, ist sofort tot gewesen.

Der Arzt übergibt mir seine Briefftasche. Visitenkarten: „Leutnant E.R. Maasbop, Ontario, RFC 47.“ Vom Royal Flying Korps also. Bild von einer alten Frau und ein Brief. „Du musst nicht so viel Feindflüge machen, denk doch an Vater und mich.“ Steht in diesem Brief. Ich fahre zur Staffel zurück. Man darf nicht daran denken, das eine Mutter um jeden Weint, den man abschießt. Wer kämpft, darf nicht in die Wunden sehen, die er schlägt... Die schmerzen, die Udet in den Ohren hat werden immer stärker. Nach einem weiteren Feindflug landet er mit solchen Schmerzen, das er richtig benommen ist. Der Rittmeister sieht, als Udet so gezeichnet aus seinem Apparat steigt. Er schickt ihn zum Arzt. Nach der Untersuchung steht der Rittmeister unter der



Im Urlaub kam der Blaue Max. "Pour Le Merit"

Türschwelle und fragt nach dem Befinden. Der Arzt erklärt, Trommelfell geplatzt. Richthofen klopft Udet auf die Schulter und schickt ich in den Befohlenen Heimaturlaub. Nun gut, Udet geht nach München zurück zu seiner Familie und seiner Freundin Lo. Und ich habe ein ungutes Gefühl, wegen dem Schwerpunkt, aber im Moment kann ich nichts machen. Ich werde mich nun dem Bespannen der

Komponenten widmen. Erst mal habe ich die kleineren Teile bespannt, wie zum Beispiel die Querruder, Höhen und Seitenruder und deren Dämpfungsflächen. Dann alle Flächen. Ich denke, ich muss nicht näher auf das Bespannen von Bauteilen mit Oracover Gewebefolie eingehen, ausser dass ich diese Arbeit mit Gewebefolie als angenehmer empfinde als mit der herkömmlichen Folie. Die Gewebefolie geht einfach besser um die Rundungen...Rundungen?...ah....nein ich sage nichts...nein kein Wort mehr über Rundungen, ich habe immer noch Schmerzen...erinnert ihr euch?...*ich sage nur.* www.mgliestal.ch unter der Rubrik Gästebuch...richtig habt ihr heut geraten...die Schiffer war im Keller mit mir baden...aber als mein Weibe uns erwischt, sie mir gänzlich voller Wut, eine von unten links gewischt... Ich finde es einfach angenehmer mit der Gewebefolie zu arbeiten als mit der normalen. Die Flächen habe ich dann alle mit Felgenspray aus dem Do-yt gespritzt. Dann eine Schablone aus 0,4 m/m Sperrholz für





die rote Wellenverzierung der Vorderkanten meiner Tragflächen angefertigt. Mit dieser habe ich dann jeweils das Maskierband Wellenförmig geschnitten, mit dem ich dann die Flächen abgeklebt habe, damit ich die roten Wellen aufspritzen konnte. Dies gelang recht gut, ich musste nur da und dort mal ein bisschen korrigieren und das Ergebnis kann sich sehen lassen, denke ich.

Nun zum Rumpf, da nur eine Farbe aufgetragen werden musste, konnte ich Cockpit, Serviceklappen und Motorspant abkleben. Nach dem der Rumpf nun fertig grundiert war und somit zur Lackierung bereit stand bastelte ich mir eine Art Gestell, an dem ich meinen Rumpf aufhängen konnte um diesen später dann ohne diesen berühren zu müssen auf allen Seiten gleichmässig lackieren zu können. Ich habe für diese Arbeiten lösungsmittelbeständigen Hochleistungs- Kunstharzlack der Firma Böhme verwendet und



Zum lackieren bereit.



konnte meinen Rumpf in der firmeneigenen Werkstatt spritzen. Dazu muss ich sagen, dass wir eine Holzhandlung sind und eigentlich nur eine kleine Werkstatt besitzen. Diese wird für kleine Reparaturen gebraucht und wenn irgendwelche Holzmuster vorbereitet werden müssen und... natürlich wenn die lieben Mitarbeiter mal was für sich selber basteln wollen. Der Raum muss dann nur wieder so verlassen werden, wie man denselben angetroffen hat. Aber kein Problem für mich, denn dieser Raum mit samt



Ich glaube das passt.

seinem Inhalt fällt in meinen Zuständigkeitsbereich. Nun habe ich an einem Freitag nach Feierabend mein kleines Gestell aufgebaut und dann mal die erste Lage gespritzt. Es war nur eine ganz hauchdünne Lage, welche fast nicht deckte. Am Samstag dann habe ich etwa 10 weitere aufgetragen, bis ich das Gefühl hatte es reicht. Es funktionierte wunderbar; wirklich, ich hatte und habe immer noch grosse Freude daran. Ich habe allerdings die von mir lackierten Teile über einen Monat trocknen lassen damit ich ganz

sicher sein konnte, dass ich bei späterer Montage keine „Näggi“ hinein schlage oder kratze. (Anmerkung des Autors: „Näggi“ Ist Schweizerdeutsch bedeutet so viel wie; mit einem scharfen oder kantigen Gegenstand, es kann aber auch ein kleiner stumpfer Gegenstand sein, einem anderen eine Verletzung der Oberfläche gewollt oder ungewollt hinzufügen... Also ich meine... als Claudia bei mir baden war... und meine Frau uns in



Stiele und Räder.



Seitenleitwerk.

flagranti... ja,... also das gab auch einen „Näggi“...an meinem Kinn) ...Aaber dann, die Werkstatt. Die Werkstatt in unserem Geschäft... alles voll rotem Staub...um Himmelswillen... sogar unter der Tür ist dieser durch in den gang geschlichen... und dann, ganze VIER Stunden habe ich diesen Raum gefegt, gesaugt, geschruppt etc, etc aber meine mittlere Tochter half mir da zum glück tatkräftig bei der Beseitigung dieser

Hai fatto molto bene,
Rico..Vecchietto..hi,hi Grazie :=)

unangenehmen Nebenwirkung, danke Anna-Lena. Nun, nach dem alles gut getrocknet war konnte ich endlich das

Tragflächenmittelstück auf dem

Baldachin fest verschrauben. Und nun staunte ich nicht schlecht, wie schnell das alles nun plötzlich geht, als ich die jeweiligen Komponenten an den fertig lackierten Rumpf, so in etwa wie ein ARF-Modell montieren konnte. Als knifflig zu bezeichnen war nun nur noch die feste Montage des Seiten und Höhenleitwerkes am Rumpf! Wobei ich dazu sagen muss, dass ja alles schon mehrmals vorneweg, während des Bauens eingemessen und probelhalber montiert wurde. Aber egal, nun nur nicht hetzen. Gaaanz langsam, eines nach dem anderen, kein Endspurt.

Für die Beschriftung der Rumpfseitenwände und Tragflächen, die diversen Kennungen und Werbungen dieses weltberühmten Doppeldeckers wurde ich in unserem Verein fündig. Unser lieber Rico hat die nötige Ausrüstung und das Know-how für diese



Udet Flamingo ...

Arbeiten. Per E-Mail habe ich Rico die von mir gewünschten Symbole und Kennungen geschickt. Rico hat diese auf seinem PC optimiert und geplottet. Auf ein Zeichen bin ich



besonders stolz. Es ist das Werbelogo von Texaco aus den Mittzwanzigern. Für dieses fummelte Rico ganze zwei Stunden und das mit diesen Fingern? ... Nein, nein...nun aber Spass beiseite...danke Rico, danke an dieser Stelle...und Rico... più tardi mi servirà ancora una volta solo più grande... Rico hat gute Arbeit geleistet, denn ich konnte die Beschriftung ohne Probleme aufbringen. Nun sah mein Flamingo schon richtig gut aus und....er war schwanzlastig. Ich habe ganze 690

Gramm Blei vorne im Motorspant versteckt. Ich goss dafür eigens Gipsformen damit das Blei genau an die Stellen passte, welche ich dafür vorgesehen hatte. Dann....dann kam der Augenblick der Wahrheit. ERSTER MOTORENLAUF-TEST auf dem Heimischen Gartensitzplatz auf dem Esstisch.

Modell auf den Tisch, hinten am Tisch mit Schraubzwinde und Holzklötzchen eine Arretierung gebaut...und...schei..e ...ein Kratzer im Tisch... was nun... egal... Verantwortung übernehmen... bin schliesslich Pilot... und dann erst noch von so einem Prachtstück!

Dann, der Motor hatte ein wenig Mühe mit Anspringen...aber er zündetet... immer wieder, erst einmal, dann dreimal und dann, nach einer halben Stunde... dann erwachte er wieder zum Leben...und...und ich kann euch also sagen...das war was, als dieser Motor anfang zu drehen, also dagegen ist Claudia...aber hört doch einfach selbst irgendwo am



Den Cockpit-Tipp bekam ich vom Schorsch aus Bayern, danke Schorsch.

ende dieses Kapitels hat unser Webmaster so ein Ding hingepflastert, da kann man mit der Maus drauf drücken und dann seht ihr den Motor Schnurren. Zwei Stunden habe ich dann meinen 5er Tiger laufen gelassen, zuerst nur ein wenig Schnurren, dann ein



Spannschloss, noch ungesichert.

bisschen Knurren und als er so richtig warmgelaufen war liess ich ihn sogar richtig brüllen, brüllen wie ein Löwe in Afrika welcher mit grosser Mähne an einem Felsabgrund in die endlose Weite der Steppe sein Revier überblickt und brüllt...hier bin ich, ich der König der..... Vollgas, Standgas, schnell von Leerlauf auf Vollgas... er macht alles mit... und Tourenzahl... Na... Also...volle Zufriedenheit erst mal. Ich glaube mein Flieger ist nun fast fertig. Nun möchte ich aber gerne noch, dass Johann mit

seiner 70 Jährigen Modellflugerfahrung meinen Flieger noch einmal anschaut bevor er dann den ersten Testflug absolviert. Ja, und Udet ist nun zu hause, seit der Wochen schon. Er kuriert sein geplatzttes Trommelfell aus und verbringt schöne Stunden mit seiner Lo. Sie treffen sich jeden Tag, spazieren durch den Englischen Garten, trinken Kaffee oder gehen ins Theater.

Der Krieg ist jetzt sehr, sehr weit entfernt. Einmal sehen wir am Theater eine Menschenmenge vor einem Maueranschlag stehen. "Sicher wieder eine Kriegsnachricht", sage ich und wir treten herzu. In diesem Augenblick trifft mich ein Schlag vor die Brust, mitten ins Herz. „Rittmeister Freiherr von Richthofen vermisst!“ Steht da. Die Buchstaben werden unsicher vor meinen Augen. Ich sehe niemanden mehr, ich achte auf keinen Menschen, ich arbeite mich mit Ellbogenstössen rücksichtslos durch die Menge in die erste Reihe vor. Fünfzig Zentimeter vor mir klebt das gelbweisse Papier an der grauen Mauer. „ Vom Feindflug nicht zurückgekehrt“, lese ich... " Nachforschungen bisher ergebnislos!" Und da weiss ich, weiss ich mit untrüglicher

Sicherheit, dass der Rittmeister tot ist... Tja Manfred von Richthofen war tot... In den Geschichtsbüchern aber wird er immer weiterleben. Manfred von Richthofen führte das



Richthofen kurz vor seinem letzten Start, 21. April 1918. Wolfram von Richthofen, Scholz, Larius, Wolff, Lübbert, Manfred von Richthofen, Löwenhardt, und Just.

Jagdgeschwader 1 bis zu seinem Tod am 21.04.1918 und sein Platz nahm nach dessen Tod dann Willi Reinhard bis zum 03.07.1918 ein. Vom 06.07.1918 bis zum Ende des Krieges wurde das Kommando von Oberleutnant (und jetzt kommt's) von Oberleutnant Hermann



Lothar und Manfred von Richthofen

Göring, mit seinem Stellvertreter Ernst Udet, Löwenhardt und Erich Rüdiger von Wedel ausgeübt... Na, klingelt's bei euch... wisst ihr nun warum sich Udet für die NSDAP überreden liess? ...

Alte Kameraden...ja, alte Kameraden. In der Zwischenzeit übernahmen im Jasta 11 ganz verschiedene Personen, wie Groos, von der Osten, Udet, Weiss, von Wedel, Mohnicke und sogar Wolfram von Richthofen das Kommando während Lothar von Richthofens Abwesenheit von der Front.



Der letzte Staffelführer war Oberleutnant Erich Rüdiger von Wedel vom 08.09.1918 bis zum Waffenstillstand. In der zweiten Woche des Novembers 1918 wurde dem Jasta 11 in Tellancourt mitgeteilt, dass seine Auflösung für den 16. in Darmstadt bei der EFA 9 geplant war. Es hatte zu diesem Zeitpunkt insgesamt eine Abschussbilanz von 350 Siegen (die Kommandeure des JG 1 sind mitgerechnet) erreicht. Manfred von

Richthofen hatte den ersten Sieg am 23.01.1917, Emil Karl Schäfer den 100. Sieg am 23. April, von der Osten den 200. am 17. August, Hans Wolf



Von Australiern geborgen und auf ein Blechdach als behelfsmässige Trage auf Holzbocken aufgebaut.

(Wölfchen) den 250. am 02. April 1918, Mohnicke den 300. am 28. Juni und von Wedel den letzten und 350. am 05.11.1918. Die Jasta 11 verlor während ihres Einsatzzeitraumes



Die Letzte Aufnahme. Am 21.04.1918 wird er vor seinem letzten Flug in warme Kleidung gepackt.

17 Piloten im Einsatz, zwei wurden gefangen, 19 Verwundet, zusammen mit denen die mehrmals verwundet wurden und zwei wurden bei Unfällen



Der tote Richthofen. Sein Gesicht wurde mit Mehl und Soda für das Foto „repariert!“



Sein letzter Gang. Soldaten des Australischen Fliegerkorps stehen Spalier

getötet. Soviel zum Jasta 11 im Jagdgeschwader 1 (Geschwader Richthofen, als einzigen mit dem Namen ihres Kommandeurs genannt). Udet überlebte den WK I dann schlussendlich mit 62 Siegen was nur noch von Manfred von Richthofen mit 80 Luftsiegen getoppt werden konnte, (eigentlich hatte Richthofen 82, aber die ersten beiden wurden nicht gezählt weil diese nicht über Feindlichem Gebiet abgeschossen wurden) Nur Richthofen allerdings, überlebte ja bekanntlich nicht. Und im nächsten Kapitel werde ich dann über den Erstflug und dem Verhalten meiner Clau... Sorry, meines Flamingos erzählen. Auch wird sich dann Ernst Udet von Euch verabschieden Ich bin nämlich in der Lage, Euch ein ganz besonderes Zuckerchen zum Abschluss meines Bauberichtes zu bieten. Dies war nun mein 8. Streich, der 9 und letzte folgt sogleich.

Anmerkung des Autors.

An diesem Tage durften die Deutschen Flieger ohne angegriffen zu werden über die Absturzstelle Richthofens fliegen und Kränze abwerfen. Und auch Britische und Australische Fliegerabteilungen flogen über Deutsches Gebiet und warfen Kränze mit der Mitteilung ab, dass Manfred Freiherr von Richthofen mit allen Militärischen Ehren zu Grabe getragen wurde... Heute ruht er in Berlin neben Ernst Udet...

Ende des 8. Kapitels

Klaus Schulze