

*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.
1. Kapitel*



Etrich Taube 1909

Nachdem ich in ca. 170 Std. ein Modell der Etrich Taube in der Schweizer Version um ca. 1909 fertig gestellt habe, möchte ich mich nun langsam einem neuen Bauprojekt widmen.

Auch diesmal soll es wieder ein Flugzeug aus meiner bevorzugten Epoche, (die Zeitepoche) um 1910 bis ca. 1940 sein.

Dieses Bauprojekt ist für mich persönlich der letzte Test, bevor ich mich dann, in ein oder zwei Jahren, an einen wirklich grossen alten Scale Doppeldecker heranwage.

UDET FLAMINGO A12

Es handelt sich hier um einen Doppeldecker, welcher ein sehr berühmtes Vorbild hatte,



Udet Flamingo 1925

(nämlich) den „Flamingo“! von den Udet Flugzeugbau-Werken in München, welche 1922 von Ernst Udet unter Mithilfe eines Geldgebers gegründet wurden. Vorab erst einmal möchte ich euch gerne ein wenig über diesen Ernst Udet erzählen. Denn als ich auf der Suche nach einem neuen Modell war und diesen Flamingo gefunden hatte, habe ich mich auch mit dessen Namensgeber befasst. Ich habe einige Wochen lang das Internet nach allem, was mit Udet zu tun

hat abgesucht. In einem Antiquariat fand ich sogar sein Buch „Mein Fliegerleben“ von 1935. Ich habe dieses Buch innerhalb einer Woche gelesen. So konnte ich mir doch einiges an Wissen über diesen Mann, seine Fliegerische Begabung, sein Leben und eben seine Flugzeuge aneignen.

Am 26 April 1896 wurde Ernst Udet in Frankfurt/Main als Sohn eines Ingenieurs und Besitzer einer Fabrik geboren. Begeistert von der Luftfahrt gründet Udet 1904 mit seinen Freunden als 8-jähriger den Aero-Club München. Sie basteln Flugzeugmodelle und machen Wettbewerbe damit. Nur unter grossen Anstrengungen erreicht Udet 1913 die Mittlere Reife und wird von seinem wohlhabenden Vater mit einem Motorrad belohnt. (Man stelle sich vor: wer hatte um 1913 schon ein eigenes Motorrad ?!)



August 1914. Nach Beginn des ersten Weltkrieges meldet Udet sich freiwillig zum Militär, wird jedoch als zu klein abgewiesen. Als Besitzer eines Motorrads gelingt es Udet schliesslich, als Motorradmelder an der Westfront eingesetzt zu werden. Als 1914/15 die Kündigung der Verträge der freiwilligen Motorradmelder erfolgte, lässt sich Udet in den Gustav Otto Flugapparatebau Werken in München zum Flieger



Ernst Udet

ausbilden. (Sein Vater zahlte Otto 2000 Mark und eine Badezimmereinrichtung.) Im Juli 1915 tritt er dann als Flugapparateführer in den Militärdienst ein. 1916 dann, als 20-Jähriger gelingt ihm bei einem Sperrflug an der damals so genannten „schlafenden Front“, den Vogesen über Habsheim der erste Abschuss. Damals ist er Vizefeldwebel. Er bekommt das eiserne Kreuz erster Klasse. Eines Tages, war er wieder auf einem Sperrflug in etwa zweitausend Metern Höhe mit seinem Franz unterwegs, dem Leutnant Justinus. („Franz“ nannte man in der Fliegersprache damals auf ihren Sperrflügen den Beobachter, und „Emil“ den Piloten) Über Vandoncourt (franz Jura) brach Ihnen ein Schäckel der Tragflächenverspannung. Der Apparat war fast nicht mehr zu

steuern, er zitterte und Udet musste mit Quer- und Seitenruder einen Ausgleich schaffen. Die beiden flogen in Schlangenlinien über Courtemâche und Montavon dicht über den Dächern des schweizerischen Juras zurück nach dem damaligen Deutschland (Annektiertes Elsass). Erst dann konnten sie einigermaßen kontrolliert notlanden. Udet schaffte dies nur, weil sich Justinus vom Beobachtersitz aus von hinten her über Udet beugte und sie dann gemeinsam den Steuerknüppel hielten. Er konnte nicht mehr beide Ruder miteinander halten und hatte schon genug mit den Seitenruderpedalen zutun. Die Zeit im Kriege prägte diesen Mann. Noch Jahre später schrieb er in seinem Buch unter



Führer Jasta 37

dem Kapitel „ Der Tod Fliegt schneller.“ (Zitat) *Die Ordonnanz kommt, weckt mich aus dem Mittagsschlaf. Anruf von Mortiers: Flugzeug unserer Staffel dort abgestürzt, der Flugzeugführer, Vizefeldwebel Müller, Tod. Ich fahre hinüber. Ein paar alte Landser, grau und verwittert wie der Lehm der Campagne, empfangen mich. Sie haben ihn in einer Scheune aufgebahrt und führen mich zu ihm hin. Sein Gesicht ist ganz still und friedlich, er hat wohl einen leichten Tod gehabt. Ich lasse mir den Hergang des Unglücks erzählen und fahre nach Boncourt zurück. Es ist sehr still auf dem Flugplatz. Am Nachmittag sind alle ausgeflogen, gegen Abend kehren Sie heim, zu zweit, zu*

tritt. Klinkermann (Sein Freund) ist nicht dabei. Die beiden, die mit Ihm flogen, haben Ihn aus den Augen verloren. Er ist nach Westen im Gewölk verschwunden.....Das alte Lied, das bittere Lied....

Als er im April 1918 schon 20 anerkannte Abschüsse hatte, holte Ihn das Ass der Asse in sein Berühmtes Geschwader. Es war Manfred Freiherr von Richthofen. * *Der Rote Baron** wie man Ihn damals beidseits der Fronten voller Ehrfurcht nannte. Dieser hatte schon mehr als vierzig Abschüsse zu verzeichnen und war Träger



des Ordens *Pour le Mèrite*. Udet kam also in das Geschwader Richthofen und wurde Führer der Jasta 37. Für seine Erfolge im Luftkrieg wird Udet auch der prestigeträchtige *Orden Pour le Mèrite* verliehen. Nach dem Tod von Richthofen übernimmt Udet kurzzeitig das Kommando des Geschwaders Richthofen. Entgegen seinen Hoffnungen wird aber nicht er, sondern Hermann Göring zum neuen Kommandeur des Jagdgeschwaders ernannt.

1919 Wird Udet mit 62 Abschüssen als erfolgreichster Deutscher Jagdflieger, welcher den Krieg überlebt hat aus der Armee entlassen.

1919/20 Verdient Udet sein Geld an Schauflugtagen mit Spektakulären bis anhin noch nicht gekannten Flugeinlagen (etwa so wie der Zingg Johann in unserer Fluggruppe)

Udet war dann später auch in der Lage mit seinem Flamingo ein Taschentuch mit der linken unteren Tragfläche vom Boden aufzunehmen. Auf Grund der Bestimmungen des Versailler Vertrages, der die militärische und zivile Luftfahrt stark einschränkt, müssen die Schaufliegen aber minimiert werden.



Oktober 1920. Obwohl Flugzeugbau in Deutschland verboten ist, gründet Udet in München die UDET FLUGZEUGBAUWERKE.

Mit dem meistgebauten Udet-Flugzeug, dem zweisitzigen Doppeldecker U12"Flamingo" stellt sich 1925 erstmals ein bescheidener wirtschaftlicher Erfolg ein.

Des Flugzeugbaus überdrüssig scheidet Udet aus der Firma aus um mit einem Flamingo auf - mittlerweile wieder erlaubten- Kunstflugveranstaltungen aufzutreten.

1925 bis ca. 1929. Seine Flugshows mit gewagter Luftakrobatik sind jeweils mit zehntausenden von Besuchern Kassenmagnete und Machen Udet weltberühmt.

Durch sein fliegerisches Können sowie auch durch sein ausschweifendes Privatleben mit Alkoholorgien und wechselnden Affären avanciert Udet zu einer der Populärsten und schillerndsten Persönlichkeiten seiner Zeit. Obwohl er mit Kunstflügen und Werbeaktionen enorme Beträge verdient, ist er aufgrund seines aufwändigen Lebensstils ständig verschuldet.



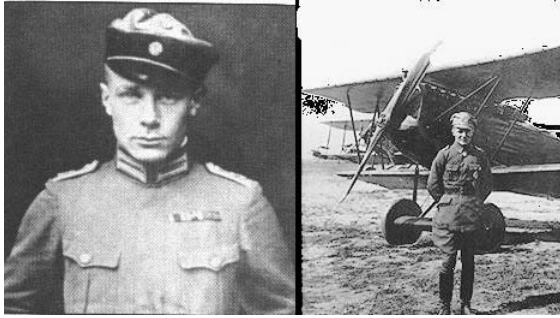
Der Flamingo erlangt auch in dem Film „ Quax der Bruchpilot“ mit Heinz Rühmann in der Hauptrolle als Quax grosse Berühmtheit.

In den Jahren 1929 bis 1933 spielt Udet jeweils an der Seite von Leni Riefenstahl in den Berg- und Gletscherfilmen „Die weisse Hölle von Pitz Palü“ (1929), „Stürme über dem Mont Blanc“ (1930) und dem in Grönland gedrehten „SOS Eisberg“ (1933) tollkühne Flieger. Die Filme werden zu grossen Kinoerfolgen.

1930/31: Auch im heutigen Tansania gelingen ihm für den Expeditionsfilm „Fremde Vögel über Afrika“ spektakuläre Tieraufnahmen aus der Luft. Als er in den USA an Internationalen Kunstflugshows mitfliegt, ist Udet von den sturzflugfähigen „Curtiss Hawk“, einem idealen Flugzeug für spektakuläre Akrobatikeinlagen, sehr begeistert. Die Maschine ist für ihn allerdings nicht finanzierbar. Und 1933 geschieht das, was geschehen musste Udet, nach eigenen Bekundungen vollkommen unpolitisch, steht der Nationalsozialistischen Machtübernahme



völlig gleichgültig gegenüber. (Ich glaube Udet hätte, damit er Fliegen konnte, seine



Mutter verkauft) Seine grosse Popularität als WKI Kriegsheld, *Pour le Mérite*-Träger und grosser Kunstflieger macht ihn hingegen für die Nationalsozialisten sehr interessant. Mit „**Kommt drauf an, was sie zahlen**“ begegnet Udet dem werben Göring's nach einem Beitritt zur NSDAP. In seiner Funktion als Reichsluftfahrtsminister beschafft ihm Göring anschliessend die finanziellen Mittel

zum Kauf von zwei „Curtiss Hawk“ Mit den neuen Flugzeugen tritt Udet dann 1935 unter anderem auch an Parteiveranstaltungen auf und lässt sich bereitwillig für die NS-



Propaganda einspannen. 1935 dreht er dann seinen letzten Kinofilm „*Wunder des Fliegens*“ Am 1. Juni 1935 tritt er als Oberst in die neu geschaffene Luftwaffe ein, in der er zum Generaloberst aufsteigt. Februar bis Juni 1936 Inspekteur der Jagd und Sturzkampfbomber. Im Juni schon ernannt ihn Göring zum Chef des Technischen Amtes. In dieser Funktion ist er für die Koordination der technischen

Entwicklung und der industriellen Produktion der Deutschen Luftwaffe zuständig.

Aufgrund mangelnden technischen Wissens fühlt sich Udet der Tätigkeit nach eigenen Angaben nicht gewachsen. 1938: In einer HE 100 fliegt Udet mit 634,32 km/h einen

neuen Weltrekord. 1939 Göring verleiht ihm den Titel eines „Generalflugzeugmeisters“. 1940 Im Juli, nach dem Deutschen Sieg über Frankreich erhält Udet das Ritterkreuz.



Wie bereits beim Deutschen Überfall auf Polen war der Einsatz von Jägern (STUKAS) Ju 87, deren Entwicklung Udet massgeblich forciert hat, auch bei der Westoffensive äusserst erfolgreich. (*Und nun kommt's Leute*) Udet wird von Hitler und Göring für die deutsche Niederlage in der Luftschlacht um England verantwortlich gemacht, da er die Produktion der dafür notwendigen strategischen Langstreckenbomber zurückgestellt hat. Udet fühlt sich seinen Amtsgeschäften immer öfter kaum noch gewachsen. Er flüchtet immer mehr in Alkoholexzesse, die seine Psyche und Gesundheit erheblich angreifen. Als Udet abermals für die Unzulänglichkeiten der Luftwaffe im Krieg gegen die Sowjetunion als Sündenbock von Hitler und Göring an den Pranger gestellt wird, nimmt er sich nach einem heftigen

Streit mit Göring am 17. November 1941 das Leben. In der Öffentlichkeit wird der Suizid von Ernst Udet als Flugunfall dargestellt und er bekommt ein

Staatsbegräbnis..... So, Jungens dies war der erste streich. Der Anfang meines Bauberichtes über die Udet Flamingo. Der zweite folgt sogleich. Es wird, das habt ihr sicher schon bemerkt ein etwas aussergewöhnlicher Bericht. Denn ich werde euch,



während dem ich den Baubericht schreibe und diesen wunderschönen Flieger baue,
immer wieder mit kleinen Anekdoten aus der Zeit um diese kleinen Doppeldecker und
dem Mann, welcher ihm seinen Namen gab erzählen. Gruss Klaus

Ende des 1. Kapitels
Klaus Schulze