

*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.
6. Kapitel*

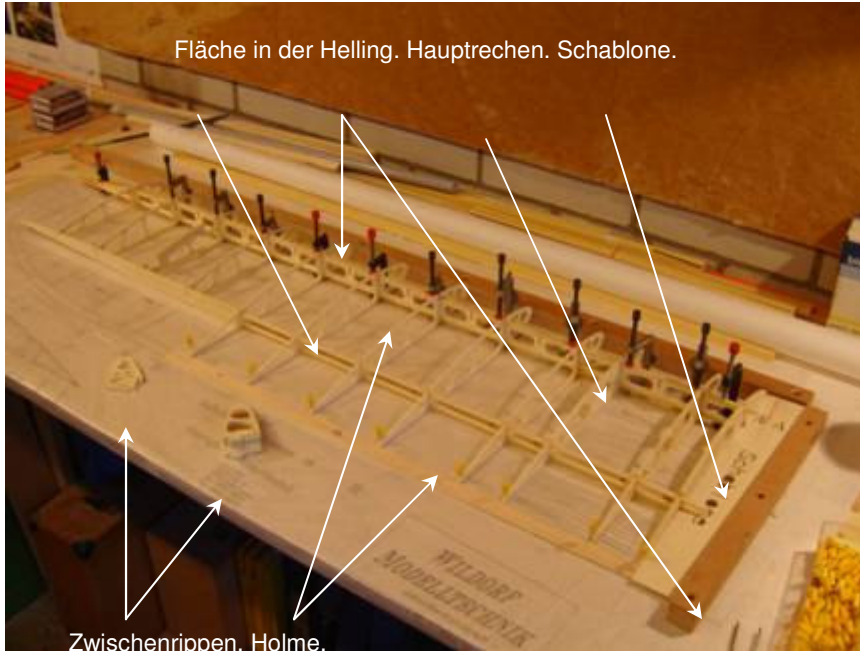
DIE TRAGFLÄCHEN



Dies nun die Teile der linken unteren Fläche.

Nun gut, Kameraden, nachdem nun der Sommer vorüber ist und nur noch die ganz harten Kerle unter uns auf dem Platz stehen und dick eingepackt mit steifen Fingern am Knüppel ihre Runden am Himmel ziehen, geht es bei uns Warmduschern so langsam ans Eingemachte; der Bau der Tragflächen steht an. Damit steuern wir auch langsam dem Bau des Rumpfes und somit dem Rohbau entgegen. Aber bitte erst die Tragflächen! Beim Aufbau einer Tragfläche in Holzbauweise gibt es nur eine Maxime: verzugsfrei. Wer schludert, der muss dann später mit vertrimmten Querrudern leben. Beim Aufbau solcher Tragflächen geht es dann auch um die Frage, wie diese später auf dem Plan richtig ausgerichtet werden. Doch bevor wir uns Sorgen um diese Frage machen, fertigen wir uns wieder eine kleine Bauhelling an, wie wir das schon beim oberen Tragflächenmittelteil gemacht haben. Und wenn wir immer schön brav ausrichten, dann kann nämlich gar nichts passieren. Oder?

Der Aufbau der Tragflächen ist relativ einfach wenn man, wie üblich, alle Teile mittels Stückliste identifiziert. Dann weiss der Meister... (Eder☺?) nämlich ganz genau, wo später welches Teil seinen Platz finden soll. Also beim Bau oben genannter Fläche haben wir einen Hauptholm. Dies ist ein Frästeil und nimmt alle Rippen und Halbrippen auf; dieselbe wird aber noch von zwei Kiefernleisten oben und unten verstärkt. Das ganze



sieht dann in etwa aus wie ein

I Träger. Diese Konstruktion wird, wenn fertig verleimt, zu einer sehr stabilen Einheit. Für die unteren Tragflächen liegt eine Schablone bei. Diese ist dafür besorgt, dass die Wurzelrippe jeweils die nötige Form und Anstellung an den Rumpf bekommt. Dies ist eine sehr gute Idee

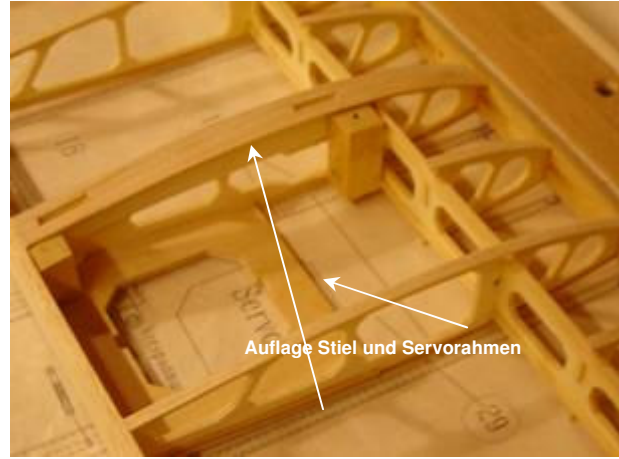
und das klappt auch vorzüglich. Es werden also alle Rippen erst mal in den Hauptholm (Hauptrechen) gesteckt und ausgerichtet. **Es wird noch nicht verleimt!** Nun können wir die Endleistenbeplankung aufbringen und kontrollieren, ob die Rippenabstände zum Hauptholm eingehalten werden. Anschliessend habe ich alle 8 Zwischenrippen eingesetzt, die Nasenleiste (welche im Übermasse geliefert) angepasst und eingesetzt. Und nun, da alles zusammengesteckt, kann die ganze Fuhre in der Bauhelling ganz, ganz genau auf dem Bauplan ausgerichtet werden. Ich habe dabei darauf geachtet dass

a. Wurzelrippe und Nasenleiste exakt den Vorgaben des Planes entsprachen und
b. mussten folglich alle Rippen im Bereich des Hauptholmes und des hinteren Holmes auch genau auf dem im Plan vorgegebenen Platze sein. Da musste ich lediglich im Bereich der



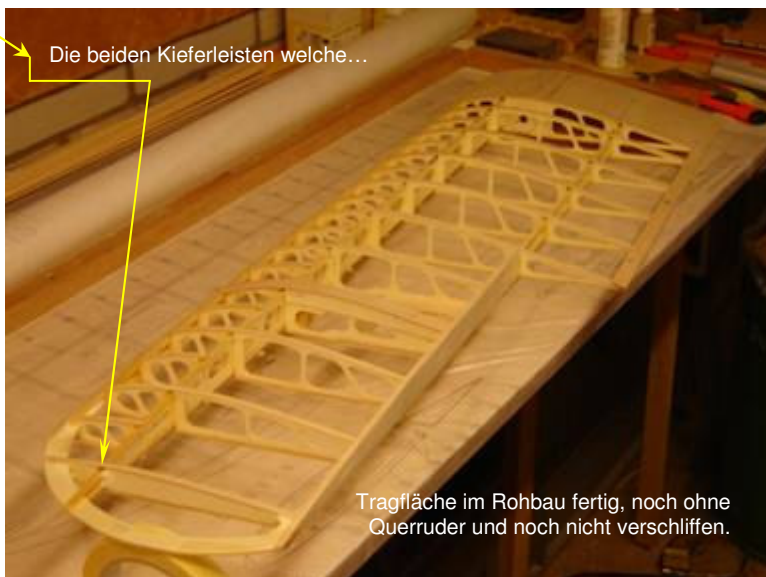
Endleiste ein klein wenig korrigieren. Als dann alles ausgerichtet und fixiert war, konnte ich mit dem Verleimen beginnen. Ich habe dies mit hochwertigem Sekundenkleber verschiedener Konsistenzen getan. In dieser Bauphase konnte dann auch die obere

Beplankung angebracht werden. Und sobald diese verleimt war wurde es unmöglich, die Tragfläche in ihrer geometrischen Form zu verändern (Gut, wenn man dieselbe natürlich nach dem Fotografieren auf dem Sofa liegen lässt und die Schwiegermutter betritt ohne aufgesetzter Brille das Wohnzimmer und möchte sich gerade hinsetzen... Ja, ich weiss...Horror Geschichten...aber...) Seht Ihr, aus diesem oben genannten



Grunde mussten vorab auch alle Teile in der Helling genau ausgerichtet werden. So, und nun können wir getrost und locker die Fläche aus der Helling nehmen, (verzieht sich ja nicht mehr). Und die Steckung, bestehend aus einem Ø22mm GFK Rohr und einem Ø5mm Messingröhrchen, in die dafür vorgesehene Aussparung einharzen. Auch der Befestigungsklotz für die Verspannung kann nun angepasst und verharzt werden. Wenn nun die Steckung eingeharzt ist können wir die untere Beplankung anbringen. Das Gebilde sieht nun schon fast wie eine richtige Tragfläche aus...Fehlt nur noch die...**Randbogengeschichte:**

Die beiden Kiefernleisten, welche mit dem Haupttrechen den Hauptholm bilden müssen, bevor der Randbogen eingesetzt werden kann, noch konisch zugeschliffen werden, da



die selben schräg auf den Randbogen gegen Ende der Fläche treffen. Dazu habe ich mir aus einem Resten Sperrholz eine kleine Feile gebastelt, in dem ich einfach an deren oberen und unteren Seite 100er Schmirgelpapier geklebt habe. Somit konnte ich mit dieser Feile zwischen die beiden Kiefernleisten, diese mit zwei Fingern haltend und gleichzeitig mit der anderen Hand schleifend hin und her und rauf und runter...,







links und rechts...immer noch schleifend, zielend, lachend...frohlockend, singend,... dieselbe konisch zuschleifen und perfekt dem Randbogen anpassen. Und nun, da ja jetzt alles so fröhlich stimmt und passt, habe ich die letzte Rippe, welche zwischen dem Randbogen und Holm ihr Plätzchen findet, eingeschoben, kontrolliert, fixiert und dann



verleimt. Gut,... wirklich,... jaa,... ich gebe es zu, ich war glücklich, wirklich glücklich, denn nun habe ich nur noch die Aufdoppelung der Aufnahme der Stiele eingefummelt (mache ich bei Tragfläche Nummer 2 vorhergehend, wegen dem Gefummel), die Rippenaufleimer angebracht und fertig ist die linke untere Tragfläche im Rohbau. Fehlt nur noch das Verschleifen und das bauen des Querruders. Also dann...zum **Querruder**:



Das Querruder für die beiden unteren Flächen besteht jeweils aus 9 Teilen, also,...wenn ich ganz genau überlege, bestehen nicht nur die unteren beiden Querruder aus jeweils 9 Teilen sondern auch die oberen beiden Querruder. Und es sollte eigentlich überhaupt kein Problem darstellen, dieselben zusammen zu fügen. Ich meine...ja...ja, genau...ich weiss..., selbst Claudia Schiffer, nur mit einem ganz, ganz, ganz...knappen Bikini bekleidet...in unserer Werkstatt stehend...mit blondem Haar und Schollmund...mit den Augen

klimpernd...oh... was ist das?...Meine Frau kommt eben in diesem Moment zu mir Schreiberling ins das Büro herein... und......oh......uuhh......also......äh...also, eben, nicht so schlimm, gibt nur ne kleine Beule. Aber zurück zur oben genannter Dame. Selbst diese wäre nämlich in der Lage solch ein Querruder nach Plan zusammen zu setzen. Aber was ist das? Sapperlot! Ich hatte die im Rohbau fertig gestellte Tragfläche noch auf dem Baubrett liegen und wollte eigentlich noch gar nicht mit den Querrudern anfangen. Also, ich stand dann so in meiner Werkstatt vor dem Plan mit den

schon vorbereiteten Teilen für das Querruder und legte diese Teile nur mal so zusammen...nur so... Mal schauen, wie das denn so kommt. Aber irgendetwas stimmt da nicht. Denn wenn ich das Ruder nach Plan, gerade auf das Baubrett hefte und verleime (so macht man das doch, oder?), dann wird dieses aber pfeifengerade. Ich meine das Werkstück wird Plan. Aber die Tragflächen-Geometrie sagt mir da etwas anderes. Dieselbe verjüngt sich nämlich etwas gegen Ende (dem Randbogen zu). Nun habe ich nach ein wenig Grübeln



bemerkt, dass ich das Ruder wohl nach Plan bauen kann. Ich kann also auf die so genannten End-, und Beplankungsleisten die Rippen wohl nach Plan aufleimen muss aber danach unter die letzte Rippe gegen den Randbogen zu eine 5 mm dicke Unterlage legen und kann dann erst die obere End-, und Beplankungsleiste aufleimen. Erst mit diesem kleinen Trick ist das Querruder perfekt der Tragflächengeometrie angepasst. Und hätte ich dies nicht durch Zufall bemerkt, wäre mir an diesem Abend der Appetit auf das Abendessen sicherlich vergangen.

Den Querruderservo liegen Haltegedeckel im Baukasten bei, die in eine entsprechende Einbauplatte in die Tragfläche eingebaut werden. Eigentlich bin ich bei so grossen Modellen nicht unbedingt für eine Befestigung der Servos in einer Schachtabdeckung mit Norm-Servo - Halterungen. Aber in diesem Falle bin ich der Meinung, dass dies so gehen sollte. Die Haltegedeckel sind konstruktiv sehr stabil und werden in eine dafür vorgesehene gefräste Platte aus 5mm Birke-Kombi fest verschraubt. Dies stellt für mich eine zufrieden stellende Lösung dar. Ich kann mir aber gut vorstellen, dass die Perfektionisten unter uns sich selber eine Einbauplatte aus Platinenmaterial herstellen, welche dann qualitativ einiges mehr darstellt. Abweichend zum Bauplan werde ich die Auflage der Stiele noch verstärken. Auch die Befestigung der Flächenverspannung



werde ich nicht nach Wildorf lösen, sondern in Eigenregie eine, meiner Meinung nach bessere realisieren. Denn so wie die ganze Befestigung der Flächen von Wildorf beschrieben wird, ist das so nicht unbedingt mein Ding. Die Stiele sollen gem. Plan einfach nur zwischen die Flächen gesteckt werden. Die Verspannung am jeweiligen oberen und unteren Ende der Stiele soll dann die Flächen am Rumpfe halten. Um Himmelswillen,

wenn das Udet selig wüsste!! Ich werde nun die beiden Stiele als erstes einmal mit den Flächen oben und unten fest mittels Laschen verbinden.

Ich sehe dazu die Befestigungs-Klötze der Verspannung mit M 3 Schraubhülsmuttern. Dann werde ich vier neue Beschläge aus Eisen oder Alu oder...mal sehen. (Material muss ich noch überlegen, kommt dann sicher später). Eben diese Beschläge sind dann auf der einen Seite mit dem Stiel fest verbunden und können dann aber auf der anderen Seite mit dem Befestigungsklotz fest verschraubt werden. Auf dieser Seite des Beschlages befindet sich dann auch die Bohrung für die Aufnahme des Spannseiles. Die Vorgehensweise der restlichen drei Tragflächen, glaube ich nun nicht mehr unbedingt weiter erwähnen zu müssen, da dieselben identisch sind und sich lediglich davon unterscheiden, dass man bei den unteren eine Schablone für die Wurzelrippe braucht und an den oberen Flächen kein Servo -Schacht eingebaut werden muss.

Nun gut Jungens, bleibt zu sagen: Der Bau der beiden unteren Tragflächen erwies sich bis auf die Falle mit den Querrudern als völlig Problemlos, sieht man davon ab, dass man da und dort noch ein bisschen verstärken muss (*ich denke mal auch nur, damit sein eigenes Gefühl der Sicherheit ein bisschen besser befriedigt ist*). Auch ist es jedem freigestellt, ob er die Kabel der Querruder-Servos lose auf dem Hauptholm in den Rumpf führt oder ob er einen sauberen Kabelkanal in die Flächen baut. Als ich aber dann mit der oberen linken Tragfläche zu bauen begann habe ich zu meinem Erstaunen festgestellt, dass die gelieferten Teile von den Massen her nicht mehr mit dem Bauplan übereinstimmen. Ich meine damit, die Tragflächen unten links und rechts konnte man nach deren Fertigstellung auf den Plan legen und jede Rippe befand sich dann dort wo

sie gemäss Plan dann auch eigentlich sein sollte. Bei oben genannter oberen Tragfläche stimmt dies bis und mit Rippe Nummer 6 überein. Ab der Rippe Nummer 7 habe ich dann eine Abweichung von 0.5mm festgestellt (in der Länge des Flügels zu kurz). Bei Rippe Nummer 7/1 dann schon 0.75mm, bei Rippe Nummer 8 1,5mm, bei 10 4mm und bei Rippe Nummer 12 ganze 5mm. Ich konnte diese Abweichung dann aber mit dem Randbogen ausgleichen und nun stimmt die Länge der Tragfläche wieder mit dem Plan überein. Komisch, gell? Diese Abweichung war übrigens bei beiden oberen Tragflächen gleich. (Nein, nein, nicht zuviel Claudia Schiffer, da war ich ganz konzentriert bei der Sache) Aber ich denke mal, das sollte eigentlich bei so einem CNC Modell nicht vorkommen, oder... Nun denn, wollen wir in der Zukunft auf der Hut sein, vielleicht kommen da noch mehr Überraschungen an den Tag. Nun, wie ich schon oben beschrieben habe gefällt mir die Lösung mit der Befestigung der Stiele auch nicht besonders, aber dazu später dann mehr, wenn die ollen Stiele dann an der Reihe sind, gell?

Aber ganz so schlecht wie es Udet gegangen sein musste, als sein Staffelführer Reinhold abgeschossen wurde ging es mir nicht, nach dem ich festgestellt hatte, dass wir an den oberen Tragflächen Abweichungen haben. Denn einige Tage nach Reinholds Abschuss durch die Franzosen, (wisst Ihr noch, was geschehen war?... Nicht?... Dann lest doch noch mal nach in Kapitel 5 oder 4 oder 3 oder 2 oder...egal). Also wenige Tage nach Reinhold Abschuss bekam nämlich die Jasta 15 einen neuen Staffelführer und dies



Leutnant Gontermann.

war niemand anders als Leutnant Gontermann. Sein grosser Ruf geht Ihm voraus. Er hat bereits 12 anerkannte Abschüsse von Flugzeugen und hat auch schon sechs Fesselballons abgeschossen. (Anmerkung des Autors: Diese Fesselballons waren teilweise bemannt, mit Gas befüllt und wurden in relativ grosse Höhe hinauf gelassen um von dort oben aus die Artillerie einzuschiessen) Zurück zu Gontermann. Er galt als Spezialist für „Fesselschweine“, wie

dieselben damals von den jungen Soldaten genannt wurden. Seine Taktik war für damalige Verhältnisse neu und völlig überraschend. Denn ehe Gontermann zum Schuss kam, rang er seinen Gegner fliegerisch nieder. Wenn er dann wirklich schoss, brauchte es nur ein Dutzend Schüsse, um den anderen in der Luft zu zerreißen. Er flog immer bis auf 20, 30 Meter an seinen Gegner heran, flog im Propellerwind der feindlichen Maschine und konnte dadurch mit sehr wenig Munition sehr effektiven Luftkampf bestreiten. Gontermann war die Ruhe selbst, er zeigte nie die geringste Erregung, nur wenn er nach einem geführten Luftkampfe nach der Landung die eigenen Treffer in seiner Maschine sah, das ärgerte Ihn. Richthofen, der Rote Baron hingegen quittierte jede Meldung der Mechaniker über feindliche Treffer in seiner Maschine mit einem lächelnden Achselzucken. In den vierzehn Tagen, in der Gontermann nun die Jasta 15 nach Reinholds Abschuss führte konnte er weitere 8 Abschüsse für sich verzeichnen. Da kam der Höchste Orden für Gontermann, der „*Pour le mérite*“ und vier Wochen Heimaturlaub. Am Abend bevor Gontermann in den Urlaub fährt, übergibt er Udet das Kommando der Jasta 15 bis zu seiner Rückkehr. Udet schreibt: *Wir fliegen jeden Tag,*

wenn das Wetter irgend erlaubt. Meist dreimal, morgens, mittags und abends. Es sind fast immer Sperrflüge, zu wirklichen Luftkämpfen kommt es kaum. Der Franzose arbeitet in der Luft sehr vorsichtig, aber er ist taktisch hervorragend geschickt. Wir alle haben das Gefühl, dass uns unserer Gegner hier überlegen ist. Nicht nur durch die Qualität der Maschine. Zwanzig Monate Erfahrung an einer Grossfront, in Hunderten von Luftkämpfen erhärtet, schaffen einen Vorsprung, der nicht so schnell einzuholen ist.

Am 25 Mai fliegen wir wieder Sperre - wie immer in Keilformation. Ich führe, hinter mir fliegen die Brüder Wendel, dann „Buz“* und Klinkermann.

(*Wisst Ihr noch? „Buz“ dass ist doch der Leutnant Hänisch von Kapitel 5, welcher zu Udet ins Zimmer zog, nach dem sein Zimmerkamerad Esser abgeschossen wurde, oberes Foto Kapitel 5, Seite 5!) Also schnell weiter...ist spannend...gell?

Wir fliegen etwa zweitausend Meter hoch. Der Himmel ist klar, wie reingefegt, ganz oben ein paar dünne, weisse Federwolken. Die Sonne prallt auf uns hinunter, es ist gegen Mittag. Weit und breit kein Gegner zusehen. Von Zeit zu Zeit wende ich mich um und nicke den anderen zu. Die fliegen hinter mir, die Brüder Wendel, Buz und Klinkermann - alles in Ordnung.

Ich weiss nicht ob es so was wie einen sechsten Sinn gibt. Aber plötzlich überkommt mich das Gefühl, dass uns Gefahr droht. Ich drehe eine halbe Kurve - und in dem Moment sehe ich: Dicht neben mir, kaum zwanzig Meter entfernt, den Apparat von Buz in Rauch und Flammen gehüllt. Buz, aber Buz sitzt starr, hoch aufgerichtet mitten in der Lohe, den Kopf mir zugewandt. Jetzt hebt er langsam den rechten Arm an den Sturzhelm. Es kann der letzte Krampf sein. Aber es sieht aus, als ob er mich grüsst - zum letzten mal. „Buz“, schreie ich, „Buz!“ Da bricht seine Maschine auseinander, der Rumpf stürzt wie ein glühender Meteor lotrecht in die tiefe, die abgebrochenen Tragflächen trudeln hinterher. Ich bin benommen wie von einem Keulenschlag. Ich starre über Bord den Trümmern nach



Klinkermann vor dem Zelt mit Monteur und seinem Hund kurz vor seinem letzten Start!

Eine Maschine schiebt sich ins Blickfeld, jagt im rasendem Fluge nach Westen, fünfhundert Meter unter mir. Die Rotarden blinken herauf wie tückische Augen. Im gleichen Augenblick fühle ich: Das kann nur Guynemer sein! Ich drücke nach unten, ich



muss ihn haben! Aber die Tragflächen des Albatros halten den Sturzflug nicht aus, sie beginnen zu flattern, flattern immer stärker. Ich muss befürchten, dass der Apparat in der Luft abmontiert. Ich gebe die Verfolgung auf und kehre nach Hause zurück. Die anderen sind schon gelandet. Sie stehen in einer Gruppe auf dem Flugplatz und reden halblaut und bedrückt. Klinkermann hält sich abseits von den übrigen. Er steht da, ganz in Gedanken, kratzt mit der Zwinge seines Stockes Figuren in den

Sand. Sein Hund ist neben ihm, scheuert die Schnauze an seinem Knie. Aber er achtet nicht auf das Tier, so sehr ist er in seinen Grübeleien versunken. Als ich näher komme, hebt er seinen Kopf, sieht mich an: "Du musst nicht böse sein Knägges", sagt er, "ich konnte es wirklich nicht verhindern. Er ist mitten aus der Sonne heraus auf uns herab geflogen, und als ich merkte, was los war, war auch schon alles vorbei." Sein Gesicht sieht gequält aus. Ich kenne ihn, ich weiss, dass er sich noch Wochenlang mit Grübeleien und Vorwürfen selbst peinigen wird. Weil er hinter Buz geflogen ist und weil er es hätte verhindern können. Aber ich weiss auch, welcher Kamerad Klinkerle ist. Wenn ich mit ihm fliege, fühle ich mich unbedingt sicher, denn eher lässt er sich in Fetzen schießen, als dass er auch nur einen Augenblick meinen Rücken freigibt. „Lass gut sein, Klinkerle“ sage ich und lege ihm die Hand auf die Schulter, "niemand kann etwas dafür, oder wir haben alle die gleiche Schuld." Dann gehe ich in mein Zimmer und schreibe erst den Bericht „für die oben“, dann den Brief an Hänischs Eltern. Na, was meint Ihr? Schrecklich, nicht wahr? Ich höre so nichts von euch!?! (Könnt mir ja mal schreiben, wie Ihr meinen Bericht findet...!) Gut, auch denke ich mal, dass da sicherlich noch das eine oder andere Stückchen „Seemannsgarn“ gesponnen wurde, aber ich glaube Udet. Ich habe mich nun wirklich ganz intensiv mit dieser Zeitepoche befasst.

Ich las über

Manfred von Richthofen (02.05.1892 - 21.04.1918), las von Lothar von Richthofen (27.09.1894 - 04.07.1922), Max Immelmann (21.09.1890 - 18.06.1916) (kennt Ihr doch...oder? **den Immelmann-Turn**), ich las von Oswald Boelcke (19.05.1891 - 28.10.1916), Werner Voss (13.04.1897 - 23.09.1916) Rudolf Bertold (24.03.1891 - 15.03.1920) und Ernst Udet (26.04.1896 - 17.11.1941) Ich habe gelesen, gelesen und gelesen. Nicht nur Episoden von Piloten im Ersten Weltkrieg, nein, ich habe auch das Tagebuch von Werner Dittmann aus Bonn (31. Juli 1914 - 04. Juli 1915) gelesen. Und Werner Dittmann war einem Infanterie-Regiment zugeteilt und es sind sehr erschütternde Zeilen, welche da zu lesen sind...



Hört dieses Zitat aus dem
„Blutigen April 1917“

„Sie können nicht nachempfinden, wie sehr ich es hasse, die Jungen Männer in diese harten Kämpfe zu schicken. Sie sind noch so unerfahren, dass sie noch nicht einmal wissen, wie sie sich selbst vernünftig schützen können. Wenn man sie losschickt, weiss man genau, dass einige von ihnen getötet werden. Aber es ist absolut unumgänglich, die Neulinge in den Kampf zu werfen, und wenn sie nicht mehr zurückkommen, muss man gute Miene zum bösen Spiel machen“

Major Charles J. Biddle, USAS

Tja, und die Lebenserwartung eines durchschnittlichen RFC Piloten lag 1916 in der Zeit etwa, in der wir uns mit Udet und seinen Kameraden befinden bei ca. 295 Kampfstunden, sank aber nach dem April 1917 auf bedenkliche 92 Stunden. Alle Piloten, die diesen harten Luftkampf überlebten, ob hüben oder drüben, waren absolute Asse. Sie flogen Ihre Apparate reflexartig, ich meine, die mussten sich gar nicht mehr auf das Fliegen konzentrieren, das ging ganz von alleine. **William Bishop (can/engl. Ass)**



Das traurige ende eines tapferen Piloten.

sagte einmal:
„Er muss in der Lage sein, Loopings zu fliegen, seine Maschine auf den Rücken zu drehen und Zahlreiche andere Flugkunststücke beherrschen - und das nicht, weil sie im Kampf notwendig sind, sondern einfach

nur aus dem Grund, dass er sie mehrmals gemeistert hat, damit ein viel grösseres Vertrauen in seine Fähigkeiten setzt und sich beim Kampf nicht mehr darum sorgen muss, wie seine Maschine wohl reagieren wird. So kann er seine ganze Aufmerksamkeit dem Angriff seiner Gegner widmen, und das Fliegen ergibt sich von selbst.“

Ja, und als Udet dann ein paar Tage später von einer Ordonnanz ein Telefon von Motiers an der Front, bekommt und ihm mitteilt, dass sein Vizefeldwebel Müller Abgeschossen wurde, fuhr er hinüber an die Front um die persönlichen Sachen des verstorbenen Piloten abzuholen. Ein paar Landser, grau und verwittert, wie der Lehm der Campagne, nahmen ihn in Empfang, führten Udet zu seinem toten Kameraden welcher in einer Scheune aufgebahrt war und erzählten ihm den Hergang des Unglückes. In der Zwischenzeit musste seine Staffel schon wieder aufsteigen. Als Udet dann zurück nach Boncourt kam war es ganz still auf dem Flugplatz. Am Abend dann kehrten sie heim, zu zweit, zu dritt... Klinkermann ist nicht dabei. Die beiden die mit ihm flogen haben ihn aus

den Augen verloren. Als Gontermann aus seinem Urlaub zurück an die Front kam, waren 4 seiner besten Piloten gefallen. Als Udet ein wenig später um die Versetzung in eine andere Staffel bat, in welcher Kameraden aus seiner Zeit im Jagdeinsitzerkommando Habsheim flogen, liess Gontermann Udet gehen. Drei Monate später ist auch Gontermann gefallen. Er fiel wie so viele der besten Piloten im ersten Weltkrieg ohne eigene Schuld. Sein Dreidecker verlor eine Tragfläche direkt über dem Flugplatz und



Gontermanns Ende, seine Fokker Dr 1

stürzte ab. Nach vierundzwanzig Stunden starb Gontermann, ohne jemals wieder das Bewusstsein zu erlangen... Na, Jungens, hat es euch gefallen? Ich hoffe doch schon, denn dies war mein sechster streich...der siebte folgt sogleich.

Ende des 6. Kapitels
Klaus Schulze