

Martin Schmidt-Bredow

Scheibenförmige Flugkörper in der Luftfahrtgeschichte

insbesondere auch solche im 2. Weltkrieg

Vom Anfang der Luftfahrtgeschichte an gab es Versuche mit scheibenförmigen Flugkörpern. Bereits um 1885 bewies der französische Physiker *Sanderval*, dass zum Fliegen nicht unbedingt die Bauweise den Vögeln abgeschaut werden muss. Er baute Flugmodelle mit scheibenförmigen Tragflächen, die aber offenbar - wie so vieles damals - nicht über das Modell- oder Versuchsstadium hinauskamen.

In den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dann der Gedanke wieder von den Amerikanern aufgegriffen. Dort flogen damals erste bemannte Versuchsflugzeuge mit großen Scheibenflügeln. Dies führte dann zum Ende des Zweiten Weltkrieges zum Bau der „fliegenden Pfannkuchen“ („Flying Pancakes“) durch die US-Firma Chance-Vought, eines über 600 km/h schnellen Kampffliegers mit zwei Propellerturbinen.

Gerüchte, dass zeitgleich in Deutschland unter strengster Geheimhaltung eine Art von „Fliegenden Untertassen“ entwickelt worden sein sollen, tauchten einige Jahre nach Kriegsende auf.

Dazu schrieb 1984 der Pilot und Luftfahrtjournalist *Peter Pletschacher* in der Zeitschrift „PM“, der drei Tonnen schwere „Flugkreisel“ mit 14,40 Metern Durchmesser des Erfinders *Rolf Schriever* soll von fünf Dieselmotoren angetrieben worden sein. Nach Berichten eines angeblichen Augenzeugen soll er im Februar 1945 bei Prag erprobt worden sein (wahrscheinlich von *Andreas Epp*, der mit seiner Leica Fotos davon machte, leider hatte er kein Teleobjektiv). Dieser Flugkreisel soll hohe Überschallgeschwindigkeiten erreicht haben. Auch die von einem anderen Ingenieur, *Dr. Mieth*e, entwickelte Flugscheibe soll sagenhafte Flugleistungen erreicht haben. Pletschacher weiter: „*Es gibt zwar Informationen darüber, dass Rolf Schriever tatsächlich ein Fluggerät gebaut hat, aber*

nach eigenen Aussagen wurde es schon bei Bodenversuchen zerstört. Alle anderen Behauptungen gehören ins Reich der Fabel.“

Das ändert aber nichts daran, dass die Idee kreisförmiger Fluggeräte immer wieder aufgegriffen wurde, wie von der kanadischen Firma AVRO in den fünfziger Jahren. Dabei sollten die Abgasstrahlen von Düsenaggregaten durch einen Schlitz am Rande der Scheibe austreten und die Luft von der gewölbten Oberseite mitreißen, so dass durch den auftretenden „Coanda“-Effekt schon im Stillstand ein Auftrieb entstehen würde. Bereits im Anfangsstadium sollen die Ingenieure diese Technik jedoch wieder verworfen haben.

Mit nach unten gerichteten Strahltriebwerken experimentierte ebenfalls in der Nachkriegszeit der deutsche Konstrukteur *Andreas Epp* unter schwierigsten Bedingungen, ebenso wie ein französischer Professor, was aber von den etablierten Flugingenieuren entweder behindert oder belächelt wurde und nie die größere Öffentlichkeit erreichte. Bei Epp versuchten immerhin die Alliierten, seine Konstruktionsunterlagen zu beschlagnahmen. Denn *Andreas Epp* war nicht nur der oben angeführte Zeuge von Anfang 1945, er gehörte zu den Mitentwicklern der Flugscheiben-Luftwaffen-Aktivitäten, verfolgte aber ein etwas anderes Antriebsprinzip als *Schriever* und *Mieth*e. 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.

Es bleibt die Frage: Was hat *Andreas Epp* da im Frühjahr 1945 bei Prag in leidlicher Qualität fotogra-



Originalaufnahme: *Probeflug eines Flugkreisels im Februar 1945, kurz vor dem russischen Einmarsch und der Besetzung Prags. Die Schlieren auf dem Bild entstanden dadurch, weil Andreas Epp das Foto am Körper im Strumpf versteckte (aus: J. Andreas Epp: „Die Realität der Flugscheiben. Ein Leben für eine Idee“).*

fiert? Seine eigene Entwicklung war es nicht. Hatte er vielleicht gar ein „echtes“ UFO, mit dem typischen kleinen Kuppelchen in der Mitte der Scheibe, vor seine Linse bekommen?

(Erstveröffentlichung in
EFODON NEWS Nr. 28/1995)

J. Andreas Epp:
Die Realität der Flugscheiben
Ein Leben für eine Idee
EFODON-DO 25
175 Seiten A5, 67 Abb., Pb.
ISBN 3-932539-20-6 (DM 27,00)

