

Gernot L. Geise

J. Andreas Epp und die Flugscheiben

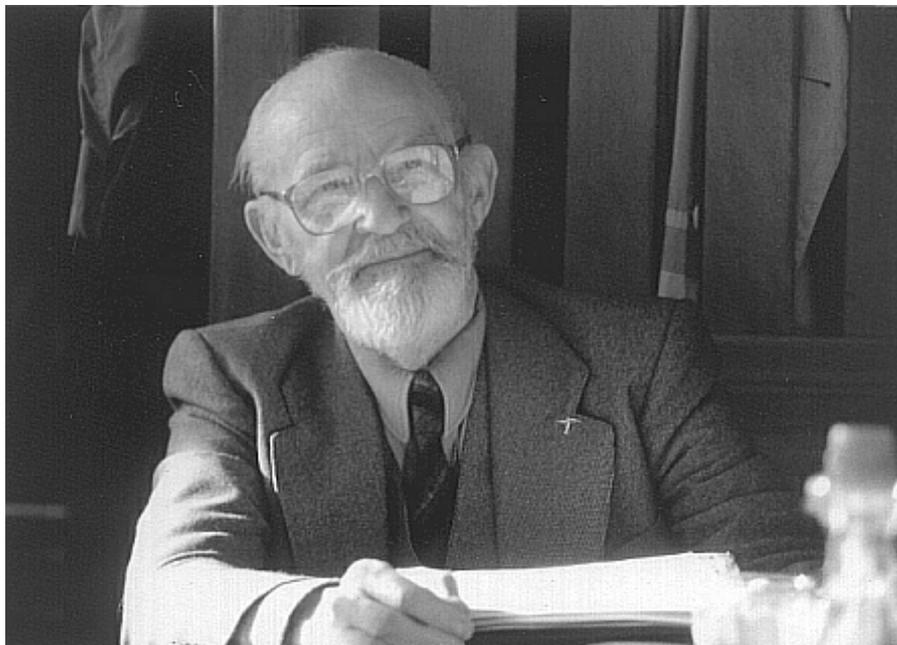
Das Interesse am Thema „UFO“ ist ungebrochen, aber leider werden hier oftmals viel Unsinn und nicht haltbare Spekulationen als „Tatsachen“ verbreitet.

Es gibt Stimmen, die der Meinung sind, die amerikanischen Flugzeuge, wie der „Stealth-Bomber“ („Tarnkappen-Bomber“), würden auf ehemaligen deutschen Bauplänen, etwa den gegen Ende des 2. Weltkrieges gebauten Horten-Flugzeugen, basieren. Vergleicht man Fotos miteinander, so ist tatsächlich eine frappierende Ähnlichkeit vorhanden. Auf der berühmt-berüchtigten geheimen amerikanischen Basis „Area 51“ sollen bis heute UFO-ähnliche Fluggeräte getestet werden, von denen immer wieder behauptet wird, sie seien „außerirdische“ Konstruktionen. Handelt es sich hierbei um Schutzbehauptungen oder soll hier von höchst irdischen geheimen Entwicklungen abgelenkt werden?

Kennt man die Entwicklungen der deutschen Forschung gegen Ende des zweiten Weltkrieges, so erkennt man hier Parallelen, die absolut nichts „Außerirdisches“ an sich haben. Dass die Amerikaner bisher noch keine einwandfrei funktionierende Flugscheibe herstellen konnten, könnte durchaus daran liegen, dass die deutsche Technik zu Kriegsende tatsächlich „hundert Jahre“ weiter entwickelt war als die alliierte, wie es von Aussagen entsprechender Forscher nach Sichtung der bei Kriegsende erbeuteten Geräte überliefert ist. Das würde auch erklären, warum der „Stealth-Bomber“ erst in unserer heutigen Zeit mit der von den Amerikanern weiterentwickelten deutschen Technik einsatzreif wurde.

Die nach dem zweiten Weltkrieg aufgekommene UFO-Hysterie entstand wohl anfänglich aufgrund von ganz realen Sichtungen deutscher Flugscheiben. Ob es sich bei diesen Sichtungen um Testflüge mit erbeuteten Geräten handelte oder um solche, die sich „retten“ konnten, bleibe dahin gestellt. Zu diesem Thema platzt die Gerüchteküche aus allen Nähten, wenn es um ehemalige deutsche Geheim-Stützpunkte geht. Bisher ist allerdings kein einziger dieser Stützpunkte gefunden worden.

Die USA haben es jedenfalls frühzeitig geschickt verstanden, die UFO-Sichtungen auf Außerirdische zu schieben, mit dem Weitblick, damit zukünftig unbeschadet eigene Geheimprojekte



Der Flugscheiben-Konstrukteur J. Andreas Epp

durchziehen zu können. Auf diese Weise konnte auch das Betrugsmanöver der angeblichen bemannten Mondflüge kaschiert werden, indem man die APOLLO-Astronauten UFOs sehen ließ. Damit wurde in der Bevölkerung das Pro und Kontra um außerirdische Intelligenzen angeheizt und geschickt davon abgelenkt, dass die Astronauten gar nicht auf dem Mond waren. Denn wie hätten sie UFOs sehen können, wenn sie nicht dort waren? Genauso geschickt konnte man es kaschieren, dass sich die APOLLO-Kapseln nur in einer Erdumlaufbahn befanden, wo sie als über den Himmel ziehender Lichtpunkt von jedem gesehen werden konnten. Wer diesen Lichtpunkt sah, hatte dann eben ein UFO gesehen, wobei besorgt gehofft wurde, dass dieses UFO die heimkehrende APOLLO-Kapsel in Ruhe ließ. Dabei war die Kapsel das UFO.

Die deutschen Flugscheiben, die noch heute wegen ihres Aussehens so unwirklich „fremdartig“ erscheinen, waren hingegen ganz reale aber höchst geheime Entwicklungen, die kurz vor dem Ende des zweiten Weltkrieges tatsächlich vereinzelt zum Einsatz kamen. Es wurden mindestens fünfzehn dieser Geräte gebaut, die für damalige Zeiten über phantastische Flugeigenschaften verfügten und jedem feindlichen Kampfflugzeug haushoch überlegen waren. Augenzeugen berichteten, dass einige wenige dieser Scheiben innerhalb

kürzester Zeit eine ganzen Bomberflotte einschließlich des Begleitschutzes auflösen konnten. Diese seltenen Einsätze konnten gegen die alliierte Übermacht jedoch nichts mehr ausrichten. So erfolgreich die Scheiben agierten, waren ihre Einsätze nicht einmal der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Was nach dem Krieg aus diesen Geräten wurde, wohin die Baupläne gerieten oder ob eventuell doch alle vernichtet wurden, bleibt unbeantwortet und gerät in den Bereich der Spekulation. Sichtungen aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg legen jedenfalls nahe, dass doch die eine oder andere Maschine das Kriegsende überstanden haben könnte. Möglicherweise konnten welche durch die Sieger erbeutet werden. Eine dieser möglichen Spuren führt nach Kanada, wo sie sich allerdings verliert.

Die deutschen Flugscheiben waren allerdings keinesfalls die utopischen Geräte mit Antigravitations- oder „Vril-Antrieb“, wie es manchmal behauptet wird. Für solche utopischen Techniken oder ihre Anwendung gibt es absolut keinen einzigen Beleg, noch nicht einmal Gerüchte, sondern nur Spekulationen aus der späten Nachkriegszeit, wobei es sich wohl um Wunschdenken handelt. Um es lapidar auszudrücken: die Flugscheiben waren bessere verkleidete Hubschrauber. Ihre Antriebssysteme bestanden aus Rotor-Systemen, die innerhalb des scheibenförmigen Kör-

J. Andreas Epp und die Flugscheiben



Epp in seiner Einzimmerwohnung in einem Asylantenheim in Rosenheim

pers angebracht waren, wobei man mit verschiedenen Möglichkeiten experimentierte. Teilweise kamen auch die damals neu entwickelten Strahltriebwerke zum Einsatz, insbesondere für den Vorwärtsflug.

Maßgeblich beteiligt an der Entwicklung der Flugscheiben war der Erfinder und Konstrukteur J. Andreas Epp, der 1997 im Alter von 83 Jahren starb, und den ich noch kennenlernen durfte. Seine ersten Flugscheiben-Entwürfe gehen noch auf die Vorkriegszeit zurück. Während des Krieges entwickelte er mehrere Geräte, die er als flugfähige Modelle bei den zuständigen militärischen Stellen einreichte. Hierbei wirkte es sich vorteilhaft für Epp aus, dass er den Luftfahrtpionier Ernst Udet schon in jungen Jahren kennengelernt hatte, der die kreativen Fähigkeiten Epps erkannte und ihn förderte. Allerdings erkannten die Verantwortlichen im Luftfahrtministerium erst sehr spät die Vorteile, die eine Flugscheibe gegenüber herkömmlichen Flugzeugen aufweist, wohl weil es ein zu ungewöhnlicher Flugkörper war, wie Epp meinte. Die Entwicklung der Raketentechnik mit der V2 wurde vorgezogen, obwohl ihre Kriegserfolge recht mager waren.

Die Flugzeugindustrie war auf ihre herkömmlichen Modelle festgelegt, wobei gegen Kriegsende durchaus auch utopisch anmutende Entwürfe entstanden, die jedoch keine Chance mehr hatten, produziert zu werden. Für die Flugscheiben-Entwicklung wurden während des Krieges zwei unabhängig voneinander arbeitende Teams eingesetzt, die aus Kriegsgründen mehrfach verlegt wurden. Epp schloss man bei der praktischen Entwicklung der Scheiben aus und setzte ihn als Luftwaffenangehörigen statt dessen bei Auslandseinsätzen ein, obwohl er den Anstoß für die Konstruktion dieser Geräte gegeben hatte, wie er verbittert anmerkte.

Nach Epp gab es bei Breslau und Dresden geheime Produktionsplätze für die Flugscheiben. Die dortige Entwicklung der von ihnen „Flugkreisel“ genannten Geräte lag bei den Ingenieuren Schriever und Habermohl. Schriever ist nach dem Krieg gestorben, von Habermohl fehlt jede Spur. Rudolf Schriever war ein ehemaliger Mitarbeiter von General Dr. W. Dornberger in Peenemünde, der nach dem Krieg mit Wernher von Braun und anderen Peenemünder Forschern in die USA gingen, um das dortige Raumfahrtprogramm aufzubauen. Unter Schriever und Habermohl wurde später in den Skoda-Werken bei Prag eine Sektion der Lettow-Werke eingerichtet. Als Bevollmächtigter war Albert Speer vorgesehen. Die bei Prag entwickelten Fluggeräte bestanden im wesentlichen aus einer feststehenden, kugelförmigen Pilotenkabine, um die ein breitflächiger Ring mit verstellbaren Flügelblättern rotierte. Dieser Ring war mehrfach unterteilt und ermöglichte senkrechte Starts und Landungen. Erste Testflüge im Jahr 1943 erbrachten eine Höchstgeschwindigkeit von Mach 1 (ca. 1200 km/h). Allerdings traten anfangs bei einer gewissen Geschwindigkeit der Scheibe problematische Vibrationen auf, die auf eine Unwucht des Rotorringes zurück geführt wurden. Erst durch die Konstruktionsunterlagen des Erfinders Epp konnten diese Probleme schließlich gemeistert werden. Am 14. Februar 1945 fand in Prag der erfolgreiche Start einer Flugscheibe statt, die innerhalb von nur drei Minuten eine Flughöhe von 12.400 Metern erreichte. Die horizontale Fluggeschwindigkeit wurde mit 2200 km/h festgestellt.

Bei den Flugzeugwerken in Minden wurden unter Ingenieur Peschke die aerodynamischen Versuche vorgenommen. Die Ingenieure Miethe und Bellonzo, die nach der Bombardierung und Zerstörung von Peenemünde nach Prag

umgesiedelt worden waren, konstruierten in den Prager „Cesko-Moravska-Werken“ eine zweiundvierzig Meter durchmessende Flugscheibe, die bereits 1943 erprobt wurde. Das Fluggerät bestand aus einer nichtrotierenden, diskusähnlichen Scheibe.

Epp war mehrfach Zeuge von Erprobungsflügen der Scheiben, ist jedoch niemals selbst mitgefliegen. Begeistert schilderte er mir die von ihm beobachteten Flugmanöver, die von keinem damaligen Flugzeugtyp nachgefliegen werden konnten. Auf die Triebwerksgeräusche angesprochen, sagte er, dass außer einem leisen Summen nichts hörbar gewesen sei, im Vergleich zu den herkömmlichen Flugzeugen, deren Motorgeräusche man schon von weitem hörte, bevor sie da waren. Leider besaß er nur noch zwei Fotos einer Flugscheibe, die er im Flug über die Hohe Tatra mit einer einfachen Kamera fotografiert hatte. Auf diesen Bildern sind jedoch leider keine Einzelheiten der Scheibe erkennbar. Epp erzählte, dass die Scheibe so schnell geflogen sei, dass er kaum mit dem Fotografieren nachkam. Auf dem dritten Foto, das heute nicht mehr existiert, sei die Scheibe bereits verschwunden gewesen. Die beiden Bilder schmuggelte er bei seiner abenteuerlichen Flucht durch das Kriegsgebiet und Gefangenschaft, versteckt in einem seiner Strümpfe. Seinen anderen Flugscheiben-Fotos, die er hatte, trauerte er nach, genauso wie seinen Plänen und Zeichnungen, die er vernichten musste, damit sie nicht in die Hände der anrückenden Russen fallen konnten. Heute wären sie stichhaltige Beweise für die oftmals verleugnete Existenz dieser Geräte.



Die von Epp im Flug fotografierte Flugscheibe über der Hohen Tatra. Die Schlieren auf dem Bild stammen von Schweiß, weil Epp es in einem Strumpf versteckt durch die Kriegswirren geschmuggelt hat.

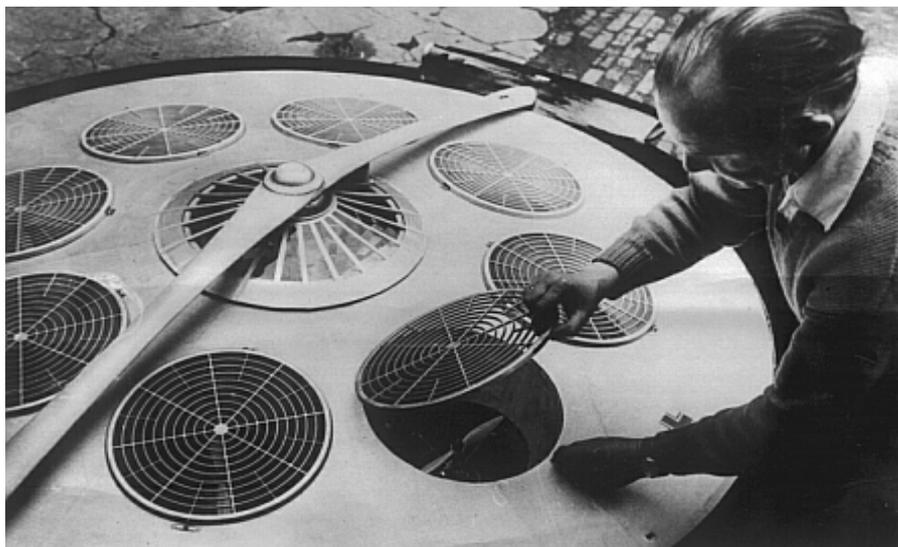
J. Andreas Epp und die Flugscheiben

Epp war nicht nur Flugscheiben-Konstrukteur, sondern ein kreativer Erfinder, der während seines Lebens rund fünfzig Erfindungen machte, die größtenteils Verbesserungen von bestehenden Geräten – zeitbedingt meist Kriegsgeräten – darstellten, aber auch ganz neuartige Ideen umsetzte. So hatte er beispielsweise die Idee für ein Luftkissenboot, basierend auf der Flugscheiben-Technologie, schon lange bevor es in England als „Hovercraft“ entwickelt wurde.

Ingenieur Epp versuchte nach dem Krieg, an seine Konstruktionen anzuknüpfen und neue Flugscheiben zu entwerfen, was jedoch ausgesprochen problematisch war, weil im Nachkriegsdeutschland jegliche Tätigkeit auf technischem Gebiet, das eventuell als Waffe einsetzbar war, strengstens verboten war und unter höchster Strafe stand. Und darunter fielen insbesondere alle flugtechnischen Entwicklungen. Also entwickelte Epp seine Flugscheibenmodelle im Verborgenen. Sein bestes Nachkriegs-Modell war wohl Ende der 50er Jahre der „Omega-Diskus“, den er auch auf einigen Ausstellungen zeigte, allerdings ohne eine Resonanz von Seiten der Industrie hervorzurufen, die die Genialität des Erfinders entweder nicht erkennen wollte oder sie schlicht ignorierte. Man darf nicht vergessen, dass damals die deutsche Luftfahrtindustrie noch kaum existierte. Zu groß war noch die Abschreckung durch das langjährige Verbot der Alliierten.

Seinen Traum von einer nach seinen Plänen gebauten flugfähigen Scheibe hat Epp bis zu seinem Ende nicht aufgegeben, trotz seiner Verbitterung, dass seine Erfindungen um die Flugscheiben nicht anerkannt, verschwiegen oder lächerlich gemacht wurden, obwohl er seinen „Omega-Diskus“ sogar patentrechtlich angemeldet hatte. Dabei ist es nicht ihm anzulasten, dass das Flugscheiben-Thema tabuisiert worden ist. Bis zuletzt machte er immer neue Pläne und stand in Verhandlungen mit verschiedenen Firmen, darunter mit einer Schweizer Firma, die neuartige Strahltriebwerke entwickelt haben soll, wie er in einem der letzten Gespräche erläuterte. Etwa 1994 scharte er etwa zwanzig Interessierte und Gönner um sich, um eine Vereinigung zu gründen, die ihm den Bau einer neuen Flugscheibe ermöglichen sollte. Aus dieser Vereinigung wurde jedoch nichts, es gab nur einige belanglose Treffen zu Besprechungen um Verfahrensfragen. Epp schwebte vor, dass eine dreißig Meter durchmessende Flugscheibe gebaut wird, und er wollte den Flug mit ihr noch miterleben.

Im Gespräch machte er sich oftmals lustig über amerikanische Flugscheiben



Epp neben dem von ihm gebauten Modell seiner Flugscheibe „Omega-Diskus“

- wie beispielsweise die der Firma AVRO -, welche nicht flugtauglich waren und sich nur wenig über den Boden erhoben, wenn sie ihre Flugkünste „aus Sicherheitsgründen“ nicht an den Stahlseilen eines Kranes aufgehängt „demonstrieren“ konnten. Er war davon überzeugt, dass die Amerikaner nicht dazu in der Lage seien, eine funktionierende Steuerung für ihre Flugscheiben entwickeln zu können. Dazu erklärte er, dass die Steuerung der einzige Teil seiner Flugscheibentwürfe sei, den er nicht schriftlich fixiert hätte, „damit sie nicht in falsche Hände gerate“. Wie die Steuerung funktioniere, habe er in seinem Kopf, betonte er, und würde sie nur einem Techniker-Team anvertrauen, das (unter seiner Federführung) eine neue Scheibe bauen würde. Daraus ist leider nichts geworden, und Epp hat wohl die von ihm entwickelte Flugscheiben-Steuerung mit ins Grab genommen. Dafür zeigte er gerne seine Mappen mit Plänen und Risszeichnungen, die er im Laufe der Jahre angefertigt hatte, und die nicht nur Flugscheiben-Entwürfe, sondern auch neuartige Flugzeug-Prototypen enthielten.

Es ist beschämend für unseren Sozialstaat, dass Epp in seinen letzten Jahren von einer kläglichen Sozialhilfe in einer heruntergekommenen Ein-Zimmer-Asylantenwohnung mit Gemeinschaftstoilette in Rosenheim hausen musste. Seine Bekannten und Freunde halfen ihm und finanzierten ihm beispielsweise sein Telefon oder den alten Wagen mitsamt den anfallenden Unterhaltungskosten. Freunde kauften ihm ein Reißbrett und andere Dinge, die er sich von seiner knappen Sozialhilfe nicht leisten konnte. Trotz seiner nicht beneidenswerten Situation träumte der bekannte Erfinder bis zuletzt vom Bau einer neuen Flugscheibe, die nicht nur ein Modell sein, sondern Menschen transportieren sollte. Dabei wurde er nicht

müde, die Vorteile gegenüber herkömmlichen Flugzeugen und Hubschraubern hervorzuheben.

Seine angeschlagene Gesundheit hat ihm leider einen Strich durch seine großen Pläne gemacht. Ihm musste ein Teil eines Fußes abgenommen werden, woraufhin er, nach der Verheilung der Operationswunde, einen orthopädischen Spezialschuh in der nicht sehr ansprechenden Form eines Pferdehufes tragen musste, was für seinen angeschlagenen Gemütszustand nicht gerade zuträglich war. Nach der Operation ging es mit ihm gesundheitlich rapide abwärts. Einen weiteren Krankenhausaufenthalt wegen einer erneuten Infektion konnte seine Gesundheit nicht mehr verkraften. J. Andreas Epp starb völlig verbittert und verarmt.

In dem Buch „Die Realität der Flugscheiben“ wurde die Lebensgeschichte des Erfinders und gleichzeitig ein Stück Zeitgeschichte aus der Sicht Epps festgehalten. Darin schildert er sein Leben von Kindheit an bis ins hohe Alter, dabei schwerpunktmäßig seine ersten Gedanken und Entwürfe zu den Flugscheiben beschreibend. Seine Probleme mit der Arbeitslosigkeit Ende der zwanziger Jahre, sein Leben in Deutschland während des Dritten Reiches, den Beginn des zweiten Weltkrieges, die Zeit während des Krieges, die Besatzungszeit nach dem Krieg, seine Flucht aus dem Nachkriegsdeutschland und seine Rückkehr lassen uns das Leben Epps plastisch nachvollziehen.

J. Andreas Epp Die Realität der Flugscheiben

Edition EFODON
Michaels-Verlag
Peiting 2002
181 S., 71 Abb., 20,90 €
ISBN 3-89539-605-2

