



So kennen wir den „Bestmann“ – hier eine spätere Serienmaschine aus dem Jahr 1944. Diese Bu 181 C-1, D-ECYV, Werknummer 331381, ist flugfähig aber nicht mehr zugelassen und ist seit 1998 in der Werfthalle in Oberschleißheim zu sehen (Foto: Peter Cronauer)

BÜCKER Bü 181 „BESTMANN“ – ein klarer Fall?

Eine Untersuchung von Karl Kössler (ADL)

02.2016 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 3 / 2003

Wozu das Fragezeichen in der Überschrift, werden Sie jetzt erstaunt sagen und vielleicht auch die Stirn runzeln. Von dem Flugzeug ist doch wirklich alles bekannt, übereinstimmend nachzulesen in jedem einschlägigen Buch oder in entsprechenden Zeitschriften. Auf der anderen Seite – ist dessen Geschichte wirklich so interessant, dass es sich lohnt, da noch nachzugraben?

Die Vorgeschichte

Ich denke schon, dass es sich lohnt, denn die Bü 181 war den Krieg über ein sehr weit verbreitetes Schul- und Übungsflugzeug, mit dem fast jeder Luftwaffenpilot geflogen ist, der ab etwa Anfang 1941 ausgebildet worden ist. Ach ja, gegen Kriegsende wurde es sogar noch zu einem Frontflugzeug, als es, ausgerüstet mit vier Panzerfäusten, die alliierten Panzer direkt hätte angreifen sollen. Aber sonst? Was sollte denn daran noch besonders gewesen sein?

Natürlich nichts, wenn man sich mit dem zufrieden gibt, was eben in der Literatur zu finden ist. Eigentlich hätte ich es dabei belassen können, wenn da nicht in einem der vierteljährlich erscheinenden Mitteilungsblätter des in den USA beheimateten „Luftwaffe Verband“ als Antwort auf eine im vorangegangenen Heft gestellte Frage eine Zuschrift aus England abgedruckt worden wäre, die etwa folgendes aussagte: „Der Erstflug des Prototyps D-ERBV fand im Februar 1939 statt. Die Auslieferung der Serienflugzeuge der Ausführung Bü 181 A begann Ende 1940. Einige Tausend wurden in Rangsdorf gebaut und weitere 708 Bü 181 D bei Fokker in Amsterdam.“

Was mich bei dieser Aussage (neben anderen Fragwürdigkeiten) am meisten störte, war die reichlich lange Zeitspanne zwischen Erstflug und Beginn der Auslieferung der Serienflugzeuge. Fast zwei Jahre für ein doch recht einfaches Flugzeug in herkömmlicher Gemischtbauweise und das bei einer im Bau solcher Flugzeuge sehr erfahrenen Firma?

Was wäre, wenn ...?

Ohne lange nachzusehen, stand schnell mein Versuch einer Erklärung fest. Da konnte doch nur etwas mit dem angegebenen Zeitpunkt des Erprobungsbeginns nicht stimmen. Wie wäre es, wenn das Jahr falsch angegeben wurde und der Erstflug vielleicht nicht schon 1939 (nach der Literatur war der sogar bereits 1938 !), sondern erst im Februar 1940 stattgefunden hätte? Es war sicher ein Fehler, dass ich, statt mich zuerst zu vergewissern, diese Vermutung und Frage gleich in Schriftform an Barry Rosch, den „Macher“ des „Luftwaffe Verband“, weiterleitete.

Der wiederum veröffentlichte meinen Einwand zusammen mit der von mir gegebenen Begründung. Ich hatte darauf verwiesen, dass ich in vorhandenen Flugbüchern und sonstigen Dokumenten zwar keinen Hinweis auf das Datum des Erstflugs hatte, dass ich aber meinte, das Flugzeug könne durchaus erst im Februar 1940 in die Luft gekommen sein, weil das nächste mir bekannte, die Wnr.0001, D-EPOD (später DL+YD) erst am 27. Juni 1940 und das dritte, Wnr.0003, KK+MV, sogar erst am 16. Juli 1940 zum Fliegen gekommen war. Auf das dazwischen liegende, mit der Wnr.0002, KK+MU, hatte ich zunächst noch keinen Hinweis. Er fand sich dann erst später. Dagegen lagen für die beiden nächstfolgenden Flugzeuge, die Wnr. 0004 (DL+AA) und 0005 (DL+AB), diese Daten mit dem 11. Juli bzw. dem 5. August 1940 wieder fest.

Wie sollte also die lange Zeitspanne von rund 14 Monaten zwischen dem von dem Engländer genannten Erstflugdatum der V-1 und dem aus einem Flugbuch entnommenen Eintrag des vermutlich nächsten Flugzeugs Wnr.0001 zu erklären sein, wenn nicht durch ein nicht richtig wiedergegebenes Datum?

Zwei Quellen als Beweis

Da lag ich aber ziemlich falsch, wie mir bereits das nächste Heft von „Luftwaffe Verband“ zeigte! Gleich von zwei Seiten, einmal aus Deutschland und einmal aus England, jedoch von einem anderen als dem Einsender der ersten Aussage, bekam ich da einiges entgegen gehalten, was meinen Brief als das erkennen ließ, was er ja war, nämlich voreilig. Peinlich, peinlich, das Ganze! Aber – so schnell aufgeben? Lieber alle Einwände erst mal sorgfältig prüfen!

Nun, als Beweise gegen meine Vermutung waren zwei Quellen genannt worden. Die eine war einmal das Flugbuch von Dipl.-Ing. Helmut Czolbe, der, von der Akaflieg Danzig stammend, in der fraglichen Zeit Sachbearbeiter für „Sonderflugzeuge“ bei der E-Stelle Rechlin war. Darin sollten ein Flug von ihm mit der „Bü 181 V-1, D-ERBV“ mit Datum vom 26. April 1939, sowie weitere Flüge damit am 28. Juli und am 3. August 1939 eingetragen sein. Damit stand eigentlich schon eindeutig fest, dass der Erstflug der ersten Bü 181 mit Februar 1939 durchaus richtig angegeben sein konnte. Also klares 1:0 gegen mich!

Als zweite, von dem englischen Einsender genannte Quelle war das mir nicht ganz unbekannt Buch aus der Reihe „Die deutsche Luftfahrt“, Bd.27, „Flugerprobungsstellen bis 1945“ herangezogen worden. Dort hat Christoph Regel, Sohn eines Rechliner Versuchsingenieurs und Verfasser des Abschnitts „Rechlin“, auf den Seiten 98 und 99 eine recht ausführliche, aber, wie sich nachträglich herausstellte, keineswegs vollständige Aufstellung der bei der E-Stelle Rechlin durchgeführten Erprobungsflüge mit Bü 181 gebracht. Zwei Dinge fielen dabei allerdings sofort auf. Erstens ist das früheste darin genannte Datum der 26. März 1940, also noch nicht unbedingt ein Beweis dafür, dass der Erstflug wirklich bereits mehr als ein Jahr zuvor stattgefunden hatte.

Zweitens, und das ist noch viel wichtiger, erscheinen in dieser Liste als in Rechlin erprobte Flugzeuge zwar eine V-3 (CO+DI), eine V-4 (CO+DH) und eine V-5 (KK+MU), aber seltsamerweise nicht ein einziges Mal die V-1 oder gar eine V-2 ! Wo kann vor allem die letztere nur geblieben sein?

Die „Bü 181 V-1, D-ERBV“ erscheint zwar nicht in der Liste des Buches, dafür aber im Begleittext mit dem Satz, dass dieses Flugzeug „im Herbst 1939“ kurz in Rechlin erprobt worden sei. Wenn sich das bestätigte, wäre natürlich meine ursprüngliche Vermutung doppelt widerlegt.

Was war mit der „E-V1“?

Nun war ich aber neugierig geworden, vor allem, was es denn mit der gar nirgends erscheinenden V-2 auf sich hat. Zunächst war also das Flugbuch Czolbe etwas genauer anzuschauen, das ich glücklicherweise auch habe. Und siehe da, die erste Überraschung war fällig! Denn die von dem deutschen Kollegen vorgebrachte Eintragung von Czolbes erstem Flug (und zwei sich unmittelbar anschließenden weiteren) am 26. April 1939 sah zwar nur geringfügig, aber sehr entscheidend anders aus, als er geschrieben hatte. Da stand nämlich nichts von ERBV sondern nur schlicht und einfach „E-V1“!



*Die drei Piloten von Bücker: (von links) Beier, Benitz und Ahlfeld
(Foto: Dr. Schneider via Kössler)*

Daß das E sich wohl auf die Klasse des Flugzeugs bezieht, dürfte klar sein. Wo aber, wenn schon nicht bei diesen ersten drei Flügen im April 39, war dieses Kennzeichen dann bei Czolbe wirklich zu finden? Da war es ja, aber – erst bei zwei sehr viel späteren Flügen, nämlich einem am 28. Juli und einem weiteren am 3. August 1939, die außerdem nicht mehr in Rangsdorf, sondern bereits in Rechlin stattgefunden hatten. Bei diesen beiden aber stand klar und eindeutig „ERBV“.

Diese Eintragung hatte jetzt nur einen anderen Schönheitsfehler. Weit und breit war nämlich nichts von „V-1“ zu entdecken! Das heißt aber, dass mit diesem Flugbuch somit lediglich zu belegen ist, dass Czolbe am 26. April 39 zwar das Flugzeug Bü 181 V-1 geflogen hat, leider ohne dessen Kennzeichen zu notieren. Es war aber offensichtlich nicht die ERBV. An den beiden anderen genannten Tagen, und damit erst drei volle Monate später, flog er die wirkliche ERBV, die aber wiederum nicht die V-1 gewesen sein kann, sondern wohl nichts anderes als die bisher nicht aufgetauchte V-2!

Gestützt wird diese Erkenntnis auch durch das 0-Serienprogramm Nr. 11 vom 26.4.1939, in dem die Fertigstellung des ersten Flugzeuges Bü 181 für den Februar und des zweiten für den Mai vermerkt ist. Dabei steht jedoch

die bereits früher, so z.B. bei den Mustern Bü 131 und 133, zu finden gewesene Bemerkung „Eigene Entwicklung“. Das heißt aber nichts anderes, als dass keines dieser drei Flugzeuge (wie dann auch noch die Bü 134, 180 und 182) im Auftrag des RLM entwickelt und gebaut worden ist, sondern alle zunächst von der Firma auf deren eigenes Risiko.

Das hängt mit dem Mißtrauen zusammen, das man beim Amt gegen den aus Schweden zurückgekommenen Clemens Bücker und noch mehr gegen seinen von dort mitgebrachten Chefkonstrukteur Anders J. Andersson hegte (siehe meinen Artikel „Bü 131, der (vom RLM) ungeliebte Doppeldecker“ in „FLUGZEUG“ 3/88). Wenn das RLM dann später doch Aufträge zum Serienbau aller drei Muster erteilte, dann nur, weil deren Eigenschaften und Leistungen so waren, dass man daran „beim besten Willen“ nicht mehr achtlos vorüber gehen konnte.

Das erste Flugzeug Bü 181, eben die V-1, war demnach wirklich wie geplant im Februar 1939 fertig und geflogen worden, wenn auch vermutlich nicht vor Ende des Monats oder sogar erst in den ersten Märztagen. Wann das zweite aber flugklar werden würde, ließ sich zum Zeitpunkt der Herausgabe des Programms Nr. 11 noch gar nicht absehen. Sicher war nur, dass dies wegen der zu dieser Zeit bereits als notwendig erkannten und schon in Arbeit befindlichen weitgehenden Änderungen im Mai wohl kaum schon sein würde.

Hier muß ich noch ein weiteres Versäumnis eingestehen. Da ich, wie bereits erwähnt, ein Flugbuch aus Rangsdorf habe (Einflieger Josef Beier), dazu noch das von Beate Köstlin, verh. Uhse, hätte ich bereits vor meinem eingangs erwähnten Brief in beiden nachsehen müssen, was es mit den Anfängen der Bü 181 auf sich hat. Das hatte ich aber leider zu tun versäumt, holte es aber jetzt schnell nach. Und siehe da, die nächste und jetzt im wahrsten Sinne des Wortes umwerfende Tatsache kam zum Vorschein!

Da stand unter dem **3. März 1939** die Eintragung **D-EPDS**, Probeflug, **Wnr. 6001**, **Bü 181**, **1.V.Nr.**! Wer sagt es denn! Wenn das kein unanfechtbarer Beweis dafür ist, dass hier ein Flugzeug vorhanden war, das nach meiner Kenntnis noch nirgendwo erwähnt wurde und das außerdem zu einem so frühen Zeitpunkt geflogen ist, dass es gar nichts anderes als die wirkliche V-1 sein konnte! Czolbe kann am 26. April bei seinen drei Flügen nur dieses Flugzeug geflogen haben, weshalb er es richtigerweise auch nur als V-1, nicht aber als ERBV eingetragen hat. Man sieht, es paßt alles genau zusammen.

Daß bei Beier zunächst nur drei Flüge mit dieser Maschine im Flugbuch zu finden sind (später folgen immer wieder einzelne), hat einen einfachen Grund. Bei Bücker gab es drei Piloten, Arthur Benitz (Jahrgang 1910), Werner Ahlfeld (1912) und eben Josef Beier (1911). Alle drei zeigt das hier ebenfalls wiedergegebene Bild. Benitz war der Chefpilot, der die meisten Erprobungs- und Nachweisflüge für die Zulassung machte. Auch Ahlfeld war dabei beteiligt. Hingegen war Beier in erster Linie Serieneinflieger, aber auch Überführungs- und Vorführpilot, so zum Beispiel in Niederländisch-Indien und Japan.

Es gibt aber auch noch andere Belege für diese Zusammenhänge. Dazu gehört zum Beispiel die Tatsache, dass die D-ERBV auf den, allerdings erst 1942 zur Veröffentlichung freigegebenen Bildern (meist zusammen mit einem der Wnr.0007, NF+IR), schon weitgehend der Serienausführung entspricht. Dagegen hat die wirkliche V-1 noch erheblich anders ausgesehen, wie die nachfolgend gezeigten sechs Bilder erkennen lassen. Zwei davon stellte freundlicherweise der NARA-Verlag zur Verfügung, in dessen 1987 erschienenem Buch von Erwin König, „Die Bucker-Flugzeuge“, sie erstmals veröffentlicht wurden.

Sie entstanden offensichtlich beim Besuch des Chefs des Technischen Amtes, Generalleutnant Ernst Udet, der es sich auch hier nicht nehmen ließ, das neue Flugzeug selbst nachzufliegen und zu beurteilen. Daß dies auch schon sehr früh, vermutlich ebenfalls Anfang März 1939, gewesen sein muß, läßt sich an der Kleidung der anderen Personen erkennen. Wie man sieht, war dieses Flugzeug noch in mehreren wesentlichen Punkten anders als die V-2 ERBV und die dann folgenden.



Daß Udet von der vom Chefkonstrukteur erläuterten Lösung wenig begeistert ist, zeigt sein Gesichtsausdruck. Auch Clemens Bucker (ganz links) scheint einzusehen, daß da einiges geändert werden muß. Hinten rechts der Werkpilot Josef Beier.

(Foto: NARA-Verlag)

Der kurz vorher zum Generalflugzeugmeister ernannte Ernst Udet läßt es sich auch hier nicht nehmen, das neue Flugzeug selbst nachzufliegen und zu begutachten. Auf dem Flügel, mit Hut, der Konstrukteur Anders J. Andersson.

(Foto: NARA-Verlag)



Hier ist die Aufteilung der Einstiegsklappen in untere und obere Klappe gut zu sehen. Vorne links, mit dunkler Lederhaube, Chef-pilot Benitz.

(Foto: Dr. Schneider via Kössler)

Der auffallendste Unterschied bei dieser ersten Bü 181 war, dass beide Einstiegstüren noch aus je zwei Teilen bestanden. Das untere Teil war aus Blech, vorne angeschlagen und mußte zum Einsteigen nach vorn geklappt werden. Das obere, aus einem verglasten Rahmen bestehend, war am oberen Kabinenlängsträger angelenkt und ging nach oben auf.

Udet wollte es einfacher

Daß diese Lösung, die ihm auf dem einen Bild Chefkonstrukteur Andersson vorführt, Udet wenig zu gefallen schien, ist an dessen Gesichtsausdruck unschwer zu erkennen. Offensichtlich drängte er auf eine andere, weniger umständliche Ausführung, wie sie ihm von anderen Flugzeugen, wie Fi 97, Kl 31, 32 und 36 sowie Bf 108 geläufig war. Die zweite, wahrscheinlich auch von Udet vorgebrachte Beanstandung betraf wohl die Sicht nach schräg vorne unten, beim Tiefdecker besonders wichtig. An der V-1 gestattete das kleine untere, etwa dreieckige Seitenfenster der Frontverglasung nur wenig Durchblick. Vergleicht man damit das entsprechende Fenster an der V-2 und den Serienflugzeugen, so sieht man, dass es an diesen sehr viel größer geworden und viel weiter nach unten und nach vorn gezogen ist.

Die dritte Klage des nicht gerade groß gewachsenen Udet scheint wohl die Dachhöhe und damit Kopffreiheit in der Kabine betroffen zu haben. Er konnte sich leicht ausrechnen, dass längere Insassen unter den jetzt gegebenen Verhältnissen wohl nur mit eingezogenem Kopf würden fliegen können. Also mußte auch dieser Mangel beseitigt werden, indem alles, von der Frontverglasung über die Einstiegstüren bis hin zum Gepäckraumdach um ein paar Zentimeter höher ausgeführt wurde. War bisher die halbrunde Glasscheibe, welche dieses Dach bildet, bei der V-1 noch innerhalb des Rumpfrückenstraks gewesen, so mußte sie, jetzt auch noch zweiachsig gekrümmt, aufgesetzt werden, wie sowohl das Bild der ERBV als auch die Dreiseitenansicht zeigen.

Diese nötigen Änderungen hatte das Konstruktionsbüro im Anschluß an Udets Besuch vermutlich in höchster Eile auszuarbeiten, weil Bückner, nach der weiter oben dargestellten Situation, nur bei einem in allen Punkten den Vorstellungen und Wünschen des Technischen Amtes entsprechenden Flugzeug den dringend notwendigen Auftrag des RLM und, damit verbunden, auch die nachträgliche Übernahme der Entwicklungskosten durch das Amt erwarten konnte.

Daß die neue, sich sehr weitgehend auf die ganze Rumpfstruktur auswirkende Form des Führerraums und besonders der Einstiegstüren, den ursprünglich geplanten Zeitpunkt der Flugklarstellung des zweiten Flugzeugs um einiges verschoben haben dürfte, ist klar. Setzt man hierfür etwa zwei Monate an, ist man, statt im Mai, wie ursprünglich vorgesehen, jetzt im Juli. Das ist aber genau die Zeit, in der Czolbe seine nächsten beiden Flüge machte und das jetzt geflogene Flugzeug in sein Flugbuch völlig richtig mit dem Kennzeichen ERBV eintrug (siehe Tabelle am Schluß). Fest steht außerdem, dass die ganzen Änderungen auf keinen Fall an der V-1, sondern erst am zweiten Flugzeug ausgeführt worden sein können.

Die EPDS war, wie Beiers Flugbuch ausweist, zumindest bis zum 21.5.1939 ununterbrochen im Flugbetrieb, wohl um die Nachweise für die Zulassung zu erbringen. Die Leistungen und Eigenschaften des Flugzeugs waren schließlich von Art und Form der Einstiegstüren nicht abhängig. Was später aus dem wahrscheinlich immer noch unverändert mit geteilten Einstiegsklappen ausgestatteten Flugzeug wurde, ist nicht bekannt. Es ist jedenfalls in den zur Verfügung stehenden Flugbüchern nicht mehr zu finden.

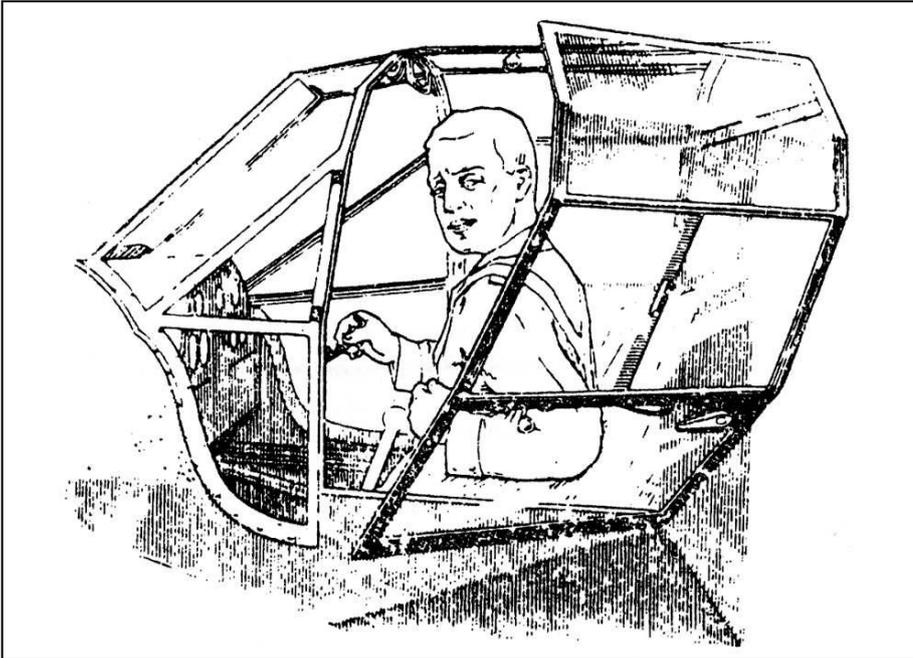


Josef Beier im ersten „Bestmann“. Die nur bei der V-1 zu findende Form der zweiteiligen Einstiegsklappen mit der weit nach unten gezogenen Unterkante ist auch hier gut zu sehen. Ebenso die unzureichende Kopffreiheit in der Kabine. Darunter zum Vergleich der Einstieg und das erhöhte Kabinendach der späteren Serienvariante.

(Foto: oben Dr. Schneider via Kössler, unten Peter Cronauer)



Das zweite Flugzeug aber, eben die V-2, das nun bereits weitgehend, aber noch keineswegs vollständig der endgültigen Ausführung entsprach, muß der Chefpilot Benitz bald nach dem Erstflug in Rangsdorf bei der E-Stelle Rechlin zur Beurteilung und erneuten Bewertung vorgestellt haben. Daß dieses Flugzeug im Flugbuch Beier überhaupt nicht auftaucht, liegt nur daran, dass Beier in der fraglichen Zeit in Niederländisch-Indien und in Japan zum Einfliegen und Vorführen gelieferter Bü 131 war.



Notabwurf der Einstiegstür laut Handbuch. Gut zu sehen ist das vergrößerte untere Seitenfenster der Frontverglasung und die beiden Türanschlüsse am oberen Dreieckfenster, die durch die gezeigte Hebelbetätigung gelöst werden.

(Zeichnung: via Dieter Herwig)

Vergleich mit der Ar 79

Die Einstiegstüren waren jetzt so, wie wir sie von allen Bildern kennen, nämlich einteilig, vorne angeschlagen und nach vorne an die Seiten der Motorverkleidung anzuklappen. Die Unterkante ging jetzt auch nicht mehr so tief herunter wie bei der ursprünglichen unteren Klappe an der V-1. Daß bei diesem Aufenthalt in Rechlin, außer Czolbe, noch mehr Rechliner Piloten, wie Altrogge, Kirschke und andere, die Gelegenheit benutzt haben, das Flugzeug zu fliegen, liegt nahe. Aus deren Flugbüchern, so weit vorhanden, ist zu entnehmen, dass die V-2 auf jeden Fall einmal vom 29.7. bis zum 9.8. und nochmals vom 7. bis 9.11.1939 in Rechlin war.

Dabei hatte die E-Stelle offensichtlich auch die Aufgabe, die Bü 181 mit der die gleiche Sitzanordnung aufweisenden Ar 79 auf ihre Verwendbarkeit für den Schulbetrieb hin zu vergleichen. Schade, dass kein Bericht über das Ergebnis vorhanden ist. Die Tatsache, dass danach aber Bückler (wenn auch vielleicht mit Zähneknirschen beim RLM) den Auftrag erhielt, läßt den Ausgang erraten.

Da die zuletzt genannte Zeitspanne genau die ist, in der die neuen militärischen Stammkennzeichen die bisherigen zivilen Eintragszeichen ersetzten, wäre es denkbar, dass es die V-2 war, welche nun von der ERBV zur GL+AF wurde. Allerdings taucht dieses Kennzeichen seltsamerweise erst ab März 1941 in Flugbüchern auf. Die lange Pause ist aber zu erklären.

Bei allen Eintragungen nach diesem Datum steht stets die Bemerkung „Erprobung HM 501“. Das heißt, dass für den Einbau dieses größeren Motors mit nun 6 Zylindern und 160 PS (120 kW) doch erhebliche, viel Zeit kostende Änderungen an der Zelle notwendig gewesen waren. Wo dieser Umbau gemacht worden ist, steht leider nicht fest. Bei Bückler jedenfalls mit großer Wahrscheinlichkeit nicht. Ein Bild von der GL+AF mit der sicherlich erkennbaren längeren Motorverkleidung und den jetzt 6 Abgasrohren ist bisher leider auch noch nicht aufgetaucht. Wohl aber kann hier ein Bild dieses kaum bekannten Motors gezeigt werden.

Das Projekt ist aber offensichtlich dann aufgegeben worden. Außer diesem einen Flugzeug scheint kein weiteres den HM 501 eingebaut bekommen zu haben.

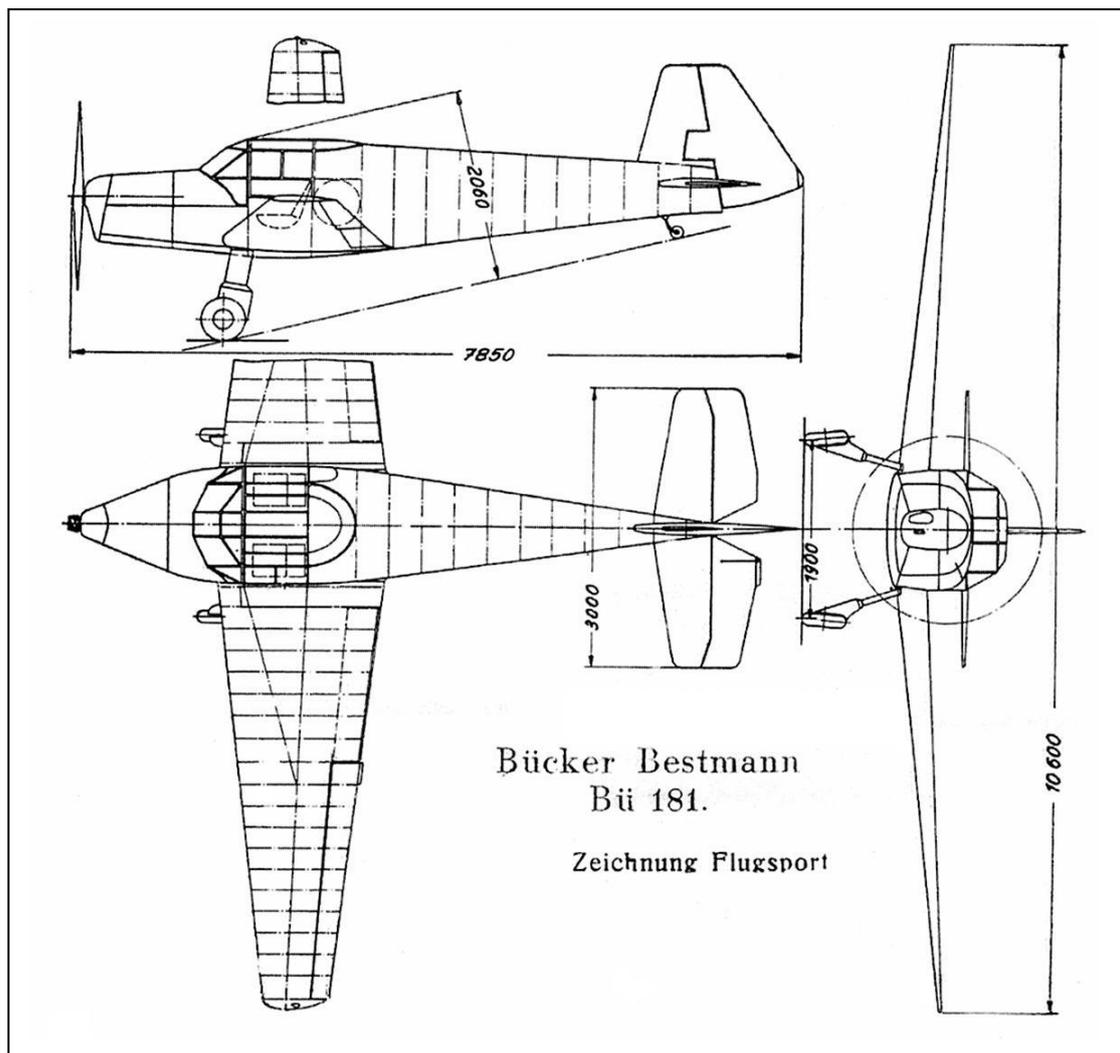
Von der Notwendigkeit, aufgrund der Ergebnisse der Flugerprobung von V-1 und V-2 sowohl in Rangsdorf als auch in Rechlin weitere Änderungen durchzuführen, blieb auch die Bü 181 nicht verschont. Die auffälligste davon war die Vergrößerung der Seitenflosse, vor allem aber des Seitenruders, wie man beim Vergleich des Flugbildes der V-2 mit der Dreiseitenansicht leicht feststellen kann. Daraus kann man schließen, dass mit dem ursprünglichen Seitenleitwerk die Stabilität um die Hochachse (Richtungsstabilität) offensichtlich unzureichend war. Die Ursache hierfür ist aber aus der Zeichnung ebenfalls erkennbar. Es sind zweifellos die beiden großen seitlichen Schrägflächen des Motorvorbaus, an denen mit zunehmendem Schiebewinkel wachsende Kräfte entstehen, welche die Flugzeugnase immer mehr vom Kurs abzubringen versuchen. Ein größeres Leitwerk war somit unumgänglich.

Um nun die mit der Vergrößerung der Ruderfläche ebenfalls gestiegenen Fußkräfte wieder den bei allen Bücklerflugzeugen sehr sorgsam aufeinander abgestimmten Steuerkräften anzupassen und gleichzeitig die Flattergefahr für das größere Seitenruder zu

beseitigen, wurde wohl der weit in die Flosse hineinragende aerodynamische und Massenausgleich verwendet. Auf der Dreiseitenansicht sind auch alle anderen, weiter oben behandelten Änderungen zu erkennen.

Die überall als Prototyp hingestellte D-ERBV, in Wirklichkeit das zweite Flugzeug, die Bü 181 V-2, hier mit Benitz am Steuer. Seitenruder und -flosse haben noch nicht die endgültige Form. Auch der Ausgleich fehlt noch.

(Foto: Dr. Schneider via Kössler)



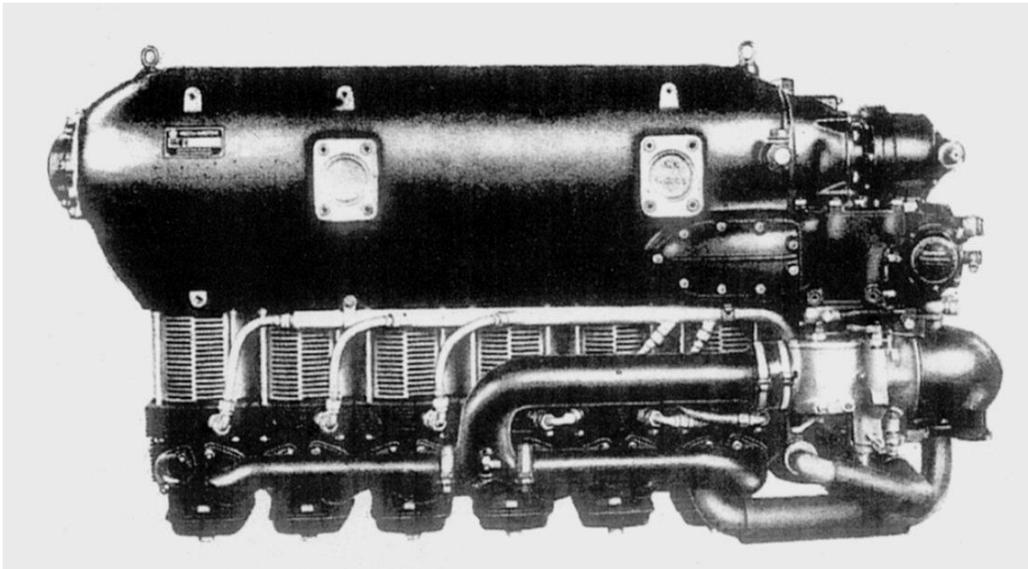
Dreiseitenansicht eines Serienflugzeugs Bü 181.

Schlußfolgerung aus den Untersuchungen

Nach all dem Gesagten kann der Schluß also nur lauten, dass mit Sicherheit die ERBV nicht die erste, sondern erst die zweite Bü 181 war, und somit die gesuchte und bisher als solche noch nicht aufgetauchte bzw. erkannte V-2 gewesen ist. Musterflugzeug für die folgende Serie war sie aber auch noch nicht, dazu hätte sie bereits das vergrößerte Leitwerk haben müssen, was aber nicht der Fall war. Das müßte dann erstmalig an der V-3 oder sogar V-4 angebaut worden sein. Eines dieser beiden Flugzeuge, nicht aber die V-2, war dann der wirkliche Prototyp. Da aber von beiden bisher noch keine Bilder aufgetaucht sind, muß auch diese Frage vorerst offen bleiben.

In Beate Köstlin-Uhse's Flugbuch findet sich übrigens die früheste Eintragung eines Fluges mit einer Bü 181 erst am 18. Juli 1940, wo sie von Benitz mit zwei Flügen mit der KK+MV (V-5) offenbar auf das Muster eingewiesen wurde. Sowohl Benitz als auch Ahlfeld haben bedauerlicherweise ihre Flugbücher verloren, so dass von beiden keine Bestätigung der dargestellten Sachverhalte möglich war. Ist es rückblickend nicht erstaunlich, dass offensichtlich auch hier, bei der Bü 181, die Literatur uns all die Jahre ein falsches Flugzeug als V-1 bzw. als Prototyp verkauft hat? Das erinnert sehr an den ganz ähnlich gelagerten Fall des Fieseler Storch Fi 156, wo uns ebenfalls anstelle der wirklichen V-1 (Wnr.601, D-IBXY), z.T. sogar bis heute, das Flugzeug D-IKVN (Wnr.625 !) als angeblicher Prototyp hingestellt worden ist. In Wirklichkeit war dies aber nur das Vorführflugzeug des Werkes. Es spricht alles dafür, dass es bei der Bü 181 nicht viel anders ist.

Doch zurück zur eingangs gestellten Frage! Wenn jetzt auch einige neue Erkenntnisse vorliegen, gelöst sind bei weitem nicht alle Fragen. Eine ist besonders berechtigt, nämlich die nach den Werknummern. Festzustellen ist, dass die bei Beier für die V-1 angegebene Wnr. 6001 zwar den Anfang einer bei Bücker verwendeten neuen Reihe bildet, aber von 6002 an ausschließlich mit Flugzeugen Bü 131 D-2 belegt wurde. Welche Wnr. hatten somit z.B. die Flugzeuge V-2 bis V-4 ? Welche die CO+DJ ? Und was hat es wohl mit dem dort erwähnten „Everling-Flügel“ auf sich? Man sieht, selbst die Bü 181 ist auch jetzt immer noch alles andere als ein klarer Fall. Das Fragezeichen im Titel ist und bleibt also sehr berechtigt!



Der Motor Hirth HM 501, der den HM 506 ersetzen sollte, aber offensichtlich aufgegeben wurde. Seine Erprobung fand in einer Bü 181 (GL+AF) in Rechlin statt.

(Foto: Dieter Herwig)

Quellen und Danksagung

Flugbücher Josef Beier, Helmut Czolbe, Beate Köstlin/Uhse, Helmuth Kirschke.

0-Serien-Programm Nr. 304/39 gKdos vom 26.4.1939

Dank an die Herren Dr. Heinz-Dieter Schneider, Christoph Regel und Josef Krauthäuser (NARA-Verlag) sowie Dieter Herwig (Deutsches Studienbüro für Luftfahrt).

Früheste Flugbucheintragungen von Flügen mit Flugzeugen Bü 181

Datum	Flugbuch	Kennzeichen	Ort	Werknummer	Flugzweck	Eintragung
03.03.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Probeflug	1. Bü 181, V.Nr. 1
17.03.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Probeflug	Mit Andersson
17.04.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Probeflug	
26.04.39	Czolbe	V-1	Rangsdorf		Flugeigenschaften	E-V1, (3)
10.05.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Probeflug	
11.05.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Meßflüge	Mit Weingärtner
21.05.39	Beier	D-EPDS, V-1	Rangsdorf	6001	Probeflug	Letzter Eintrag V-1
25.07.39	Czolbe	D-ECGQ*)	Rechlin		Schwerpunkt-Lagen	Schulvergleich (5)
29.07.39	Czolbe	D-ERBV, V-2	Rechlin		Schwerpunkt vorn	Erprobung (4)
01.08.39	Altrogge	D-ERBV, V-2	Rechlin		Erprobung	
03.08.39	Czolbe	D-ERBV, V-2	Rechlin		Schwerpunkt hinten	Erprobung
09.08.39	Kirschke	D-ERBV, V-2	Rechlin		Eignungsvergleich	Mit Ar 79
07.11.39	Kirschke	D-ERBV, V-2	Rechlin		Werkstattflug	Fahrwerksbeurteil.
26.03.40	Kirschke	CO+DI, V-3	Rechlin		Werkstattflug	Überprüfung
29.03.40	Czolbe	CO+DI, V-3	Rechlin		Flugeigenschaften	Beurteilung
22.04.40	Czolbe	CO+DI, V-3	Rechlin		Reiseflug	Dauererprobung
25.04.40	Altrogge	CO+DH, V-4	Rechlin		Erprobung	
08.05.40	Kirschke	CO+DH, V-4	Rechlin		Starts u. Landungen	Erprobung für Schulung
08.05.40	Czolbe	CO+DH, V-4	Rechlin		Abkippen	Erprobung
10.05.40	Czolbe	CO+DJ	Rechlin		Untersuchung	Everling-Flügel (10)
31.05.40	Czolbe	CO+DJ	Rechlin		Kunstflug	Erprobung
07.06.40	Czolbe	CO+DI, V-3	Rechlin		Kunstflug	Erprobung
11.06.40	Czolbe	CO+DH, V-4	Rechlin		Kunstflug	Erprobung
27.06.40	Beier	D-EPOD/DJ+YD	Rangsdorf	0001	Einfliegen	1 .Serienflugzeug
28.09.40	Kirschke	KK+MU, V-5	Rechlin	0002	Reiseflug	Dauererprobung
10.10.40	Czolbe	KK+MU, V-5	Rechlin	0002	Reiseflug	Dauererprobung
18.07.40	Köstlin	KK+MV	Rangsdorf	0003	Probeflug	Mit Benitz (2)
11.07.40	Beier	DL+AA	Rangsdorf	0004	Einfliegen	

*) Kennzeichen D-ECGQ gehört zu einer Ar 79. In () steht die Zahl der eingetragenen Flüge.