



Es gab nur wenige Flugzeuge, die Ernst Udet mit größerer Begeisterung flog als den Curtiss Hawk. Zwei dieser amerikanischen Jagd-Doppeldecker hatte das Reichsluftfahrtministerium für ihn gekauft. Bei großen Flugtagen demonstrierte Udet mit dem Hawk seine spektakulären Kunst- und Sturzflüge. Von **GÜNTHER OTT** (ADL).

# Ernst Udets

# Curtiss Hawk

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg machte sich der ehemalige Jagdflieger Ernst Udet auf vielen Flugtagen einen Namen mit seinen akrobatischen Schauflügen. Mit seinem relativ schwach motorisierten U 12 „Flamingo“ trat er sogar bei großen Airshows in den USA an. „Es ist klar, ich kann mit den starken Maschinen der anderen nicht konkurrieren“, schrieb er später in seinen Erinnerungen, „sie stiegen schneller, rollen wendiger, drehen ihre Loopings und Turns in einem Tempo, bei dem der ‚Flamingo‘ den Atem verlieren würde.“

Es blieb ihm nichts anderes übrig, als sich auf langsames Fliegen einzustellen – Udet war ein Meister in der „Parterre-akrobatik“ des Flugsports. Und schon bei seinem ersten Auftritt in Cleveland 1931 sorgte er damit für eine Sensation: „Ich fliege auf dem Rücken, dicht an der Erde“, so beschrieb er sein Programm. „Ich schleife mit der linken Fläche über die Startbahn, dass der Staub aufwirbelt. Ich drehe Loopings mit stehendem Propeller, reiße wenige Meter vor der Tribüne die



**OBEN** Der leistungsstarke amerikanische Doppeldecker Curtiss Hawk hat Ernst Udet sehr beeindruckt; zwei davon wurden vom Reichsluftfahrtministerium für ihn gekauft.

**GANZ OBEN** Ernst Udet (links) vor seiner Curtiss Hawk, neben ihm Prinz Heinrich von Preußen, der schon 1910 auf einem Euler-Doppeldecker den Flugzeugführerschein Nr. 38 gemacht hatte.

Maschine wieder hoch. Schließlich ende ich mit einer Tellerlandung genau an dem Platz, von dem ich gestartet bin. Vielleicht hätten es die anderen ebenso gut gemacht, wenn sie in meinem leichten ‚Flamingo‘ gegessen hätten. So aber hatten sie ihre schweren Maschinen und ich den Erfolg. Als ich lande, springen die Leute von ihren Sitzen auf, schreien, schwenken Hüte, Arme, Tücher.“

Bei dieser Airshow demonstrierte Udet später auch seinen Trick, mit dem er bis heute berühmt geblieben ist: Mit der Spitze der Tragfläche konnte er ein Taschentuch vom Boden aufheben. Ein amerikanischer Geschäftsmann war davon so begeistert, dass er Udet einen schweren Wagen anbot, falls es ihm gelingen sollte, mit der Tragfläche ein Taschentuch auch vom Verdeck dieser Limousine herunter zu holen. „Fünf Minuten später bin ich Autobesitzer“, schrieb Udet später lapidar.

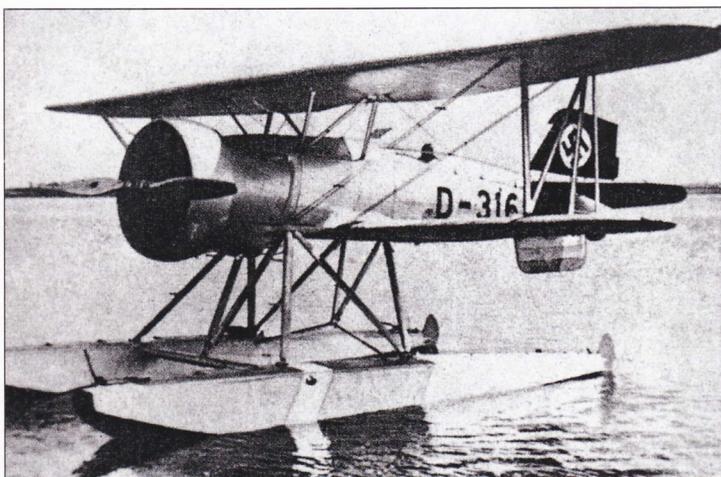


ARCHIV/SCHLIEPHAKE

**OBEN Die Curtiss Hawk D-IRIS war eine Exportversion des der bei der U.S. Navy eingesetzten Hawk II**

**LINKS Die D-3165 (später D-IRIK) wurde in Travemünde für kurze Zeit auch mit Schwimmern erprobt.**

**UNTEN Die Curtiss Hawk hatte einen 710 PS Wright Cyclone R 1820 F3.**



ARCHIV/SCHLIEPHAKE

geradezu Punkte treffen und eine ungeahnte Zielgenauigkeit erreichen.“

Vom 15. Juni bis 11. Oktober 1933 war Udet erneut in den USA und berichtete von dort begeistert an Erhard Milch, den Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium (RLM), über den Curtiss Hawk, der neben seiner spektakulären Wirkung auf Flugtagen auch außerordentliche militärische Bedeutung habe. Milch veranlasste, dass Udet von der Deutschen Botschaft in Washington ein entsprechender Dollarbetrag zu Lasten des RLM zum Ankauf von zwei Curtiss Hawk II zur Verfügung gestellt wurden. Am 29. September 1933 wurden die beiden Flugzeuge von Udet beim Werk in Buffalo abgenommen und

Aber auch die schweren, leistungsfähigen amerikanischen Flugzeuge hatten es ihm angetan. Während seines ersten USA-Aufenthaltes vom 25. August bis 26. September 1931 hatte Udet anlässlich seiner Teilnahme an den National Air Races die Vorzüge des von dem amerikanischen Kunstflieger Alford „Al“ J. Williams erfolgreich geflogenen Curtiss Hawk 1A (Gulphawk) kennen gelernt und gehofft, einen dieser Jagd-Doppeldecker erwerben und nach Deutschland mitnehmen zu können. Aber der geforderte Preis von 16.000 Dollar (ohne Motor) überstieg seine privaten Möglichkeiten bei weitem.

Auch Ernst Heinkel erinnert sich in seinen Memoiren an Udets Interesse am Curtiss Hawk: „Er hatte die Überzeugung mitgebracht, dass die Amerikaner zwar starkmotorige Sturzflugzeuge besäßen, aber bei weitem nicht ahnten, was sich wirklich damit anfangen ließ. Udets einfallsreiche Phantasie hatte ihn alle Möglichkeiten erfassen lassen. Wenn man im Sturzflug bis auf 1000 m und tiefer herunterginge und eine Bombe würde, erklärte er, könne man



ARCHIV/SCHLIEPHAKE



ARCHIVSCHLIEPHAKE

**OBEN Ernst Udet nach seinem Fallschirmabsprung neben den Trümmern der D-IRIS.**

anschließend für den Schiffsversand nach Bremerhaven abmontiert und verpackt.

Als Udet dort am 19. Oktober mit dem Dampfer „Europa“ eintraf, wurde er von Ministerial Fritz Müller aus dem RLM empfangen, der im Auftrag von Milch dafür zu sorgen hatte, die Kisten mit den beiden Hawks „der Zollbehandlung zu entziehen, damit nach den bereits in den USA entstandenen Schwierigkeiten nicht durch eine Indiskretion diese Lieferung offiziell bekannt werde“ – wie sich Müller im Februar 1943 erinnerte.

Bei den beiden mit einem 710 PS Wright Cyclone R 1820 F3 ausgerüsteten Flugzeugen handelte es sich um Curtiss Model

35 „Hawk II“, c/n H 80, später zugelassen als D-3164/D-IRIS und c/n H 81, später zugelassen als D-3165/D-IRIK (die in der Literatur gelegentlich ebenfalls als Curtiss Hawk genannte D-3166 war dagegen eine Albatros L 101D, W.Nr. 291, der DVS-Zweigstelle Cottbus). Der Hawk II war die Exportversion der bei der U.S. Navy verwendeten Militärausführungen F11C-2, bzw. BFC-2. Insgesamt wurden 126 Hawk II exportiert, so auch nach Bolivien, Chile, China, Cuba, Kolumbien, Thailand und in die Türkei.

Udets Monteur Baier hatte die erste Maschine bereits am 25. Oktober wieder zusammengebaut, und Udet zeigte mit ihr

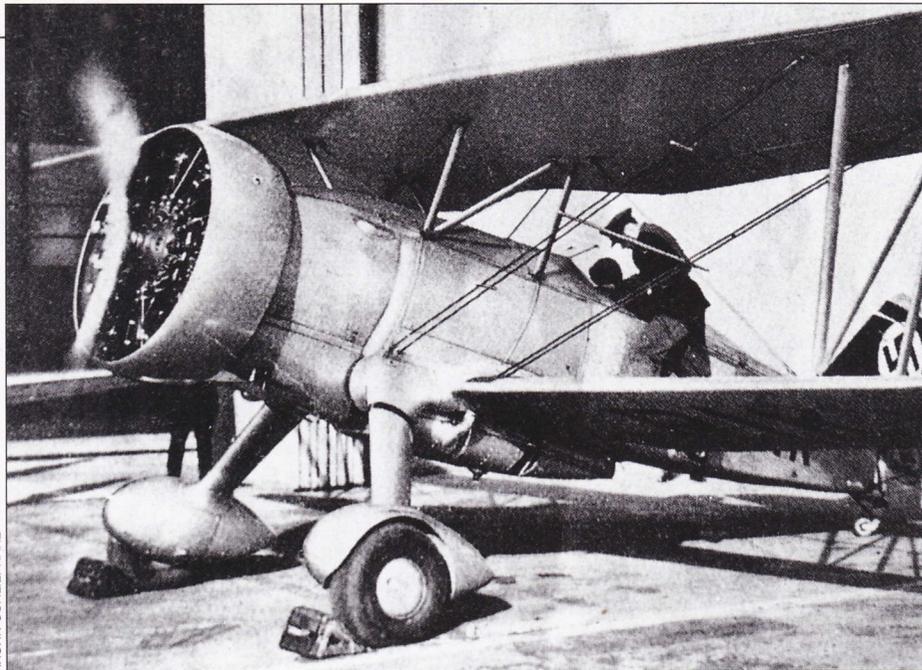
dann Milch und weiteren Vertretern des RLM am 16. Dezember in Berlin-Tempelhof beeindruckende Sturzflüge. Zuvor soll Udet auch schon zu Vorführungen in Rechlin gewesen sein. Ob und wann die Curtiss Hawks bei der dort befindlichen Erprobungsstelle des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDL) erprobt wurden, ist aus vorhandenen Unterlagen aber nicht ersichtlich.

Gleichwohl gab das Luftkommandoamt im RLM am 31. Januar 1934 einen Katalog taktisch-technischer Forderungen für Sturzkampfflugzeuge an das Technische Amt des Ministeriums. Von dort erhielt die Flugzeugindustrie noch im Februar die Aufgabenstellung für die Entwicklung eines „leichten Stuka“ und im April für einen „schweren Stuka“. Sieger in diesen beiden Ausschreibungen sollten Henschel mit der Hs 123 bzw. Junkers mit der Ju 87 werden. In den Flugzeugbeschaffungsprogrammen des RLM wurden 1934 übergangsweise auch Heinkel-Doppeldecker He 50 aufgenommen, die dann bei der als erstem Stuka-Verband der Luftwaffe am 1. April 1935 aufgestellten Fliegergruppe Schwerin flogen

Die Stuka-Idee war aber zunächst keineswegs unumstritten, besonders nachdem Major Dr.-Ing. Wolfram von Richthofen am 1. Juni 1934 im Technischen Amt für die Entwicklung zuständig wurde. Laut Heinkels Erinnerungen hat Udet den Curtiss Hawk in Rechlin von Richthofen und anderen technischen Luftwaffenoffizieren vorgeführt: „Aber er erlebte eine für ihn unfassbare Enttäuschung. Die Offiziere, denen er auf überzeugende Art und Weise vorflog, wollten sich nicht recht über-



ARCHIVSCHLIEPHAKE



ARCHIV SCHLIEPHAKE

**OBEN** Die D-IRIK demonstrierte Udet auf vielen Flugtagen mit spektakulären Schauflügen.

zeugen lassen. Auf jeden Fall nicht von dem ‚Filmfatzke Udet‘, wie einzelne sich ausdrückten“. Auch von Richthofen blieb skeptisch.

Dazu Heinkel weiter: „Es gehörte zu den berühmten Ironien der Geschichte, dass der gleiche von Richthofen später als General ein Nahkampffliegerkorps befehligte, das seine entscheidenden Erfolge in der ersten Phase des Zweiten Weltkriegs Stukas verdankte.“

In der Öffentlichkeit zeigte Udet den Curtiss Hawk, dessen ursprüngliches Kennzeichen D-3164 inzwischen in D-IRIS geändert worden war, erstmals am 1. April 1934 auf dem Volksflugtag in Berlin-

Tempelhof vor 120.000 Zuschauern. Am 22. Mai nahm er dann mit der Maschine am Pfingstflugtag bei einer Flugschau in Hamburg teil, führte sie am 12. Juni auf dem Flugplatz Dübendorf in der Schweiz vor und war am 15. Juli in Hamburg wieder dabei, als dort der Flugplatz Altona mit einem Flugtag eröffnet wurde.

Aber am 20. Juli 1934 passierte es: Beim Kunstflugtraining in Tempelhof flog Udet mit der D-IRIS in etwa 1.000 m Höhe einige gerissene Rollen, als sein Sitz aus der Verankerung brach und die Steuerung blockierte. Die Maschine geriet ins Trudeln, und Udet musste mit dem Fallschirm abspringen. Das Flugzeug wurde durch Auf-

schlagbrand zerstört – Udet blieb unverletzt.

Schon am 26. August war Udet mit dem zweiten Hawk, der inzwischen die Zulassung D-IRIK erhalten hatte, zu Kunstflugvorführungen in Bremen. Das Flugzeug war noch kurz zuvor in diesem Monat mit der Zulassung D-3165 bei der Erprobungsstelle des RDL in Travemünde als Wasserflugzeug mit Doppelschwimmern erprobt worden. Dabei war beim Anschweben eine Schwimmerstrebe geknickt, was entweder auf starken Seegang oder eine zu schwache Konstruktion zurückzuführen war.

Anlässlich des Nürnberger Parteitages 1935 simulierte Udet mit der D-IRIK am 16. September einen erfolgreichen Stuka-Angriff auf die Attrappe einer Kraftwerkes. Er hatte übrigens für diesen Demonstrationsflug eigens seinen Urlaub in der Schweiz unterbrochen.

Zur Wirkung, die Udet mit den beiden Curtiss Hawks auf die Stuka-Entwicklung in Deutschland hatte, schrieb Erhard Milch am 22. Februar 1943 an Göring: „...Generaloberst Udet brachte beide Typen mit und hat mehrfach militärische Stukavorführungen gezeigt und damit auch von seiner Seite aus den Stuka-Gedanken in die Luftwaffe hineingebracht. Ohne seine Arbeit wären die an und für sich technisch überlegenen Arbeiten der Junkersgruppe nicht so schnell wirksam geworden“.

Junkers hatte bereits im Februar 1933 in Schweden mit einer K 47 unter Flugkapitän Willi Neuenhofen erfolgreiche Bombenabwürfe im Sturzflug ausgeführt. Die D-IRIK wurde später in der Deutschen Luftfahrtsammlung am Lehrter Bahnhof in Berlin ausgestellt, der Rumpf existiert noch heute in Krakau.

**LINKS** Die Vorführungen der Curtiss Hawk hatten großen Einfluss auf die Entwicklung deutscher Sturzkampfflugzeuge.



**RECHTS** Die D-IRIK wurde später in der Deutschen Luftfahrtsammlung am Lehrter Bahnhof in Berlin ausgestellt, der Rumpf existiert noch im Lager der Luftfahrtsammlung in Krakau.

DEUTSCHES TECHNIK MUSEUM BERLIN