



Die F 3 „Wespe“ während der Flugerprobung in Kassel etwa Juni 1932. Das Flugzeug trägt bereits die Werbeschriftung der Zigarettenfabrik Haus Bergmann an den Rumpfsseiten. (Luftarchiv Hartmann)

## Fieseler F 3 „Wespe“ (RRG „Delta IV“)

Von Günter Frost (ADL)

10.2013 erweiterte Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 3 / 2004

Bei den Recherchen zur Fieseler F 3 zeigte sich bald, daß authentische Informationen über dieses Flugzeug ausgesprochen rar sind. Amtliche Unterlagen existieren kaum noch. Die Akten des luftpolizeilichen Überwachungsdienstes der Provinz Hessen-Nassau in Kassel wurden in den Bombardements des zweiten Weltkriegs vernichtet. Die Flugbücher von Gerhard Fieseler sind verschollen. Lebende Zeitzeugen gibt es nicht mehr.

Trotzdem ist hier der Versuch unternommen, die Geschichte der „Wespe“ so gut wie möglich nachzuzeichnen. Das erscheint um so wichtiger, als in heutigen Standardwerken über die deutsche Luftfahrt der Typ F 3 entweder nur mit wenigen Zeilen abgehandelt wird oder sogar gänzlich fehlt. Dabei sollte die Fieseler-Maschine immerhin mit drei Exemplaren am Europarundflug 1932 teilnehmen.

### Teil 1: Flugzeug für den Europaflug-Wettbewerb 1932

#### Die Entstehungsgeschichte

Im Januar 1932 fragte die bekannte Zigarettenfirma Haus Bergmann aus Dresden (die Marke „HB“ existiert noch heute) beim Fieseler-Flugzeugbau an, ob Interesse bestünde, für den Europarundflug 1932 ein neues Flugzeug zu entwickeln und in drei Exemplaren zu bauen. Von der Teilnahme am Europawettbewerb versprach sich Haus Bergmann eine wirkungsvolle Werbung für die eigenen Produkte. Fieseler sagte ohne langes Zögern zu und legte nach einigen Überlegungen das Projekt F 3 „Wespe“ vor. So liest es sich in den Lebenserinnerungen von Gerhard Fieseler (allerdings ist dort fälschlich vom Deutschlandflug 1932 die Rede, den es aber nie gegeben hat).

Betrachtet man die Situation rund um den Fieseler-Flugzeugbau zur Jahreswende 1931/32 etwas näher, werden allerdings leise Zweifel wach, ob der Ablauf der Ereignisse wirklich so war. Welche Veranlassung sollte Haus Bergmann gehabt haben, eine im

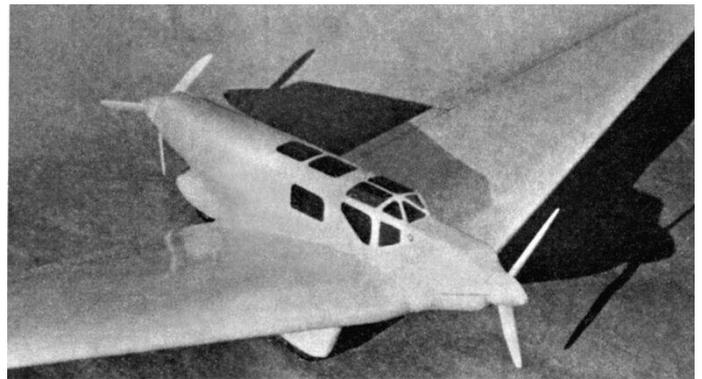
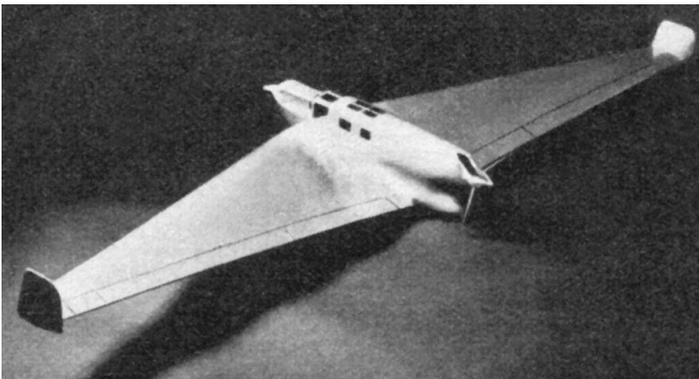
Motorflugzeugbau noch völlig unerfahrene und unbekannte Firma anzusprechen, um ihr einen solchen Auftrag zu erteilen? Der Fieseler-Flugzeugbau – entstanden 1931 aus dem Segel-Flugzeugbau Kassel – hatte bis dato nur Segelflugzeuge gebaut. Das erste Motorflugzeug des jungen Unternehmens, der Doppeldecker F 2 „Tiger“, mit dem Fieseler später die Weltmeisterschaft im Kunstflug errang, befand sich Anfang 1932 noch im Bau – sein Jungfernflug erfolgte erst im April 1932.

Tatsächlich hat es sich wohl eher so abgespielt, daß Gerhard Fieseler seinerseits bei der Zigarettenfabrik vorstellig geworden war. Sein Flugzeugwerk steckte in großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten und „Klinkenputzen“ war dringend nötig. Hätte er nicht mit seinen Einnahmen aus Kunstflugvorführungen immer wieder die laufenden Kosten des Betriebes gedeckt, wäre längst ein Konkurs fällig gewesen. Daß Fieseler die Firma HB ansprach, kam nicht von ungefähr: Das Haus Bergmann war in der damaligen Fliegerei wohlbekannt, bereits seit Jahren flog die firmeneigene „Gildehof-Staffel“ Reklame für die Bergmann-Zigarette „Gildehof“, eine damals in Deutschland recht verbreitete Marke. Und Fieseler hatte gemeinsam mit der Zigaretten-Reklamestaffel manchen Flugtag in Deutschland bestritten, so daß genügend Anknüpfungspunkte zu HB gegeben waren.

Fieseler bot vermutlich von sich aus an, für die Teilnahme am Europarundflug ein Flugzeug zu bauen, dessen Aussehen und Leistung aus dem gewohnten Rahmen fallen und damit bestmögliche Werbewirksamkeit garantieren würde. Fieseler's guter Ruf als Kunstflieger sowie die in Aussicht gestellten Leistungsdaten bewogen die HB-Firmenleitung wohl letzten Endes, das Wagnis einzugehen und dem jungen Unternehmen einen Auftrag über drei Maschinen zu erteilen, vorbehaltlich einer Einigung über die endgültige Auslegung des Projekts.

Der fertige Entwurf, den Fieseler einige Wochen später vorlegte, beinhaltete ein zweimotoriges Flugzeug, dessen Triebwerke in Tandemanordnung im Bug und Heck des Rumpfes untergebracht werden sollten. Diese Auslegung hatte den Vorteil, daß die Schubkraft beider Triebwerke zentrisch in der Flugzeuglängsachse wirkte und der Luftwiderstand deutlich geringer ausfiel als bei der herkömmlichen Konzeption mit zwei separaten Motorgondeln an den Flügeln. Damit versprach das Fieseler-Konzept hohe Flugleistungen verbunden mit bestmöglicher Sicherheit bei einem Triebwerkausfall – denn auch im Einmotorenflug wäre die Maschine für den Durchschnittspiloten beherrschbar geblieben und hätte sicher den nächsten Flugplatz erreichen können.

Um das Hecktriebwerk problemlos unterbringen zu können, sollte das neue Flugzeug schwanzlos ausgeführt werden und die Seitensteuerung mittels Endscheiben an den Flügelenden erfolgen. Für das Tragwerk war die Deltaform vorgesehen, also ein stark gepfeilter Dreieckflügel mit gerader Hinterkante.



Anfang Februar 1932 zeigte Lippisch während eines Vortrags bei der WGL Modellfotos eines Langstrecken-Postflugzeugs, welches als direkter Vorläufer des „Delta IV“-Konzepts gelten kann.

Die Idee zu dieser Auslegung war Fieseler während eines Vortrags gekommen, den Alexander Lippisch Anfang Februar 1932 bei der WGL (Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt) in Berlin gehalten hatte. Lippisch war Leiter der Flugtechnischen Abteilung des Forschungsinstituts der RRG (Rhön-Rossitten-Gesellschaft) und hatte sich schon jahrelang mit schwanzlosen Flugzeugen sowie der Entwicklung der von ihm „Deltaflügel“ genannten Tragflächenform befaßt. Im Verlauf seines Referats in Berlin hatte Lippisch auch den Entwurf für ein Langstreckenflugzeug in Deltaform mit zwei Motoren in Tandemanordnung vorgestellt – also genau diejenige Auslegung, welche Fieseler dann seinerseits dem Haus Bergmann vorschlug! Nach dem Ende des Vortrags kam es zum ersten Kontakt zwischen Fieseler und Lippisch, an den letzterer sich wie folgt erinnerte:

*„Als ich gerade wieder weggehen wollte nach Beendigung des Vortrags, traf ich Gerhard Fieseler, den Kunstflugmeister, der eine kleine Flugzeugfabrik in Kassel betrieb. Er fragte mich, ob ich ihm nicht ein paar Delta-Flugzeuge für einen Auftrag, den er von der Bergmann-Zigaretten-Gesellschaft bekommen hatte, konstruieren könnte. Es müsse allerdings sehr schnell gehen, denn die Flugzeuge sollten am Europa-Rundflug teilnehmen, den Wettbewerbsbestimmungen entsprechen und sollten außerdem nur mit englischen Motoren ausgerüstet werden. Da waren dann noch alle möglichen anderen Bedingungen über Größe, Gewicht usw. mit einbegriffen. In meinem kindlichen Optimismus bildete ich mir ein, daß wir so etwas fertig bringen könnten, und wenn dann diese Deltas an dem Europa-Rundflug teilnehmen würden, dann wäre das natürlich eine sehr gute Reklame für meine neuen Ideen.“*

*Wir kamen überein, daß wir auf der Wasserkuppe so ein Projekt bearbeiten und ihm dann vorlegen würden.“*

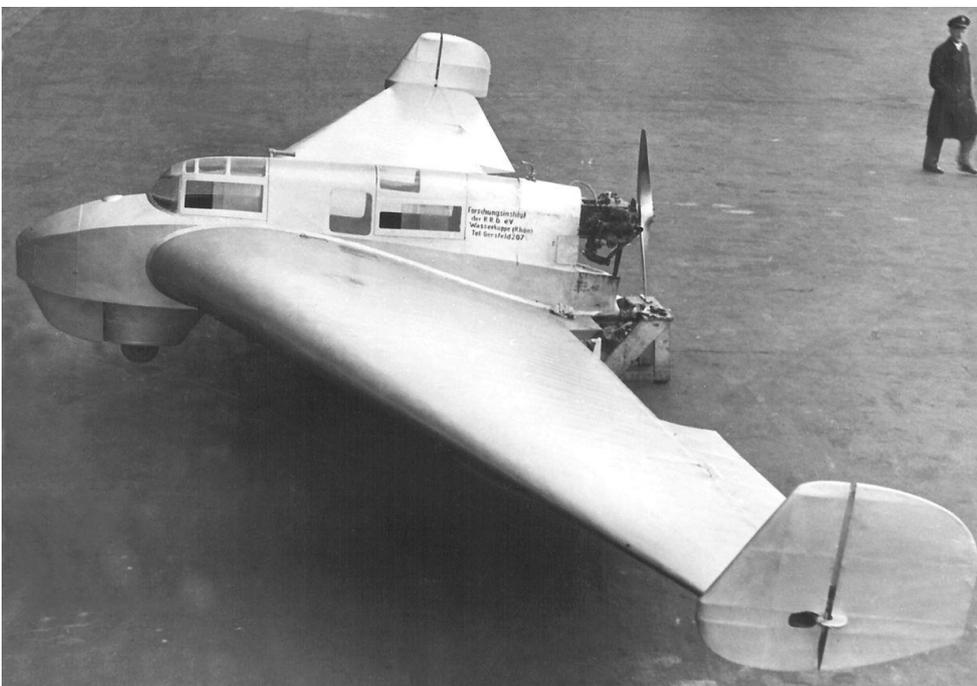
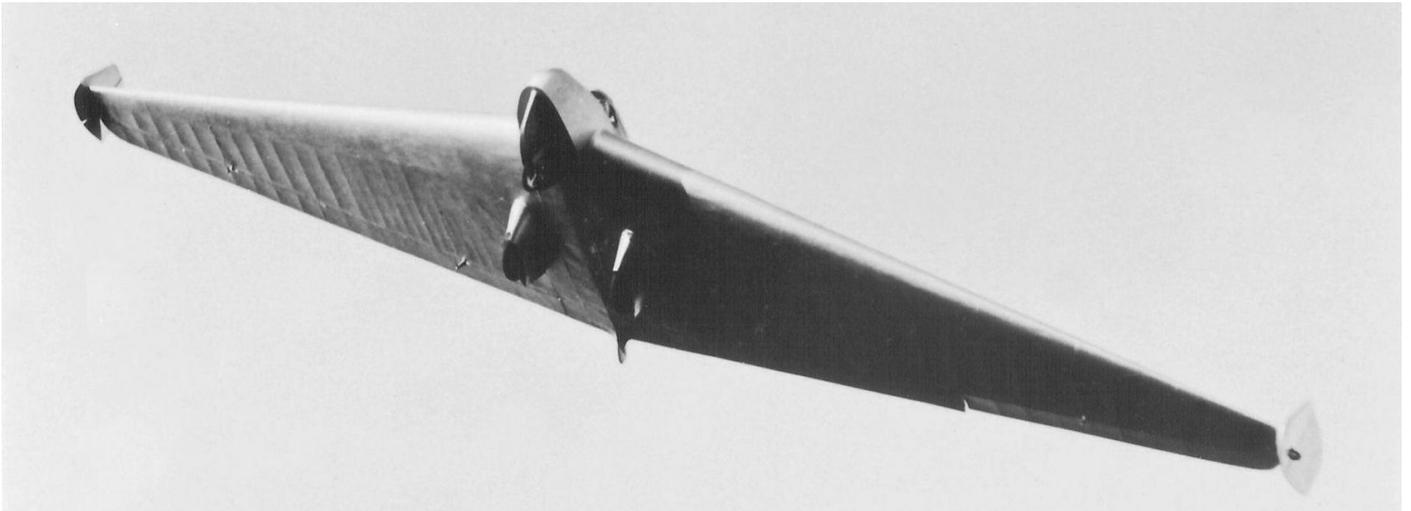
Anfängliche Bedenken hinsichtlich einer ausreichenden Steuerbarkeit der schwanzlosen Deltakonzeption wußte Lippisch schnell zu zerstreuen. Fieseler selbst berichtete über den Fortgang der Ereignisse:

„Auf meine skeptische Frage nach der Steuerbarkeit gab Lippisch sich selbstsicher und optimistisch.«Das Problem ist längst gelöst«, meinte er mit Nachdruck. »Dafür lege ich meine Hand ins Feuer.« Seine Worte klangen so überzeugend, daß ich ihn fragte: »Sind Sie bereit, die gesamte Konstruktion zu übernehmen? Das heißt natürlich, bis zur DVL-Abnahme.« »Ja, Herr Fieseler, ich übernehme die volle Verantwortung.«

Es wurden noch einige Einzelheiten besprochen und ein Kostenpauschalbetrag vereinbart. Eine Woche später erhielt ich die offizielle schriftliche Bestätigung aller mündlichen Abmachungen.“

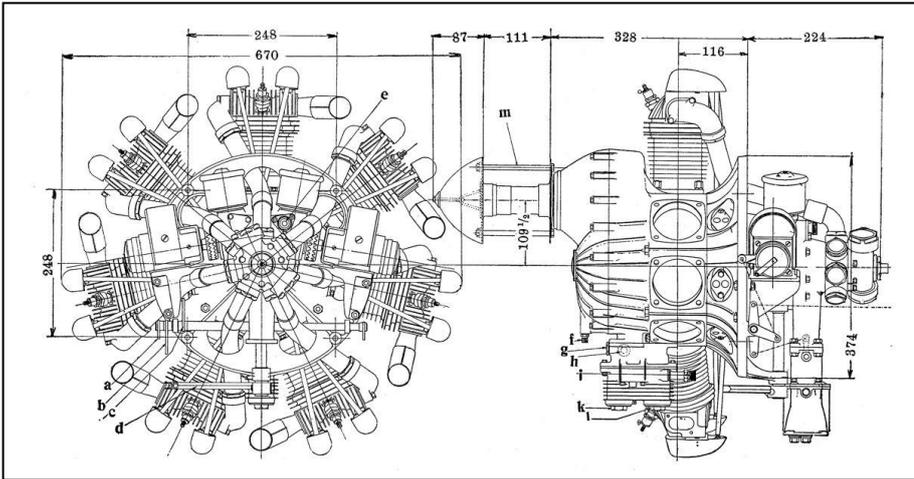
## Konstruktion und Bau

Die neue Maschine erhielt beim Fieseler-Flugzeugbau die Musterbezeichnung F 3 „Wespe“, während die Entwurfs- und Konstruktionsarbeiten bei der RRG unter dem Namen „Delta IV“ liefen. Die Auslegung des Projekts baute auf den Erfahrungen auf, die Lippisch mit der RRG-Typenreihe „Storch I - VII“ sowie dem Typ „Delta I“ gesammelt hatte. Besonders letzterer hatte als „Fliegendes Dreieck“ im Jahr 1931 eine gewisse Berühmtheit erlangt, wobei das öffentliche Interesse nicht nur dem Flugzeug galt sondern auch seinem Sponsor, dem bekannten Ozeanflieger Hermann Köhl.



Die von Alexander Lippisch bei der RRG geschaffene „Delta I“ wurde am 14. September 1931 in Berlin-Tempelhof erfolgreich der Öffentlichkeit präsentiert, also wenige Monate vor Beginn der Entwurfsarbeiten an der „Delta IV“. Die mit dem Typ I gesammelten Erfahrungen schlugen sich unmittelbar in der Konstruktion des Typs IV nieder.

Lippisch wählte für das neue Muster einen in der Spannweite reduzierten Deltaflügel mit unterschiedlicher Vorderkantenpfeilung. Der Rumpf wirkte relativ kurz und gedrungen, im Bug und Heck waren die beiden Triebwerke untergebracht. Ansonsten richtete sich die Auslegung und Konstruktion der F 3/Delta IV weitgehend nach der Ausschreibung für den Europaflugwettbewerb: Mindestens zwei Sitzplätze, geschlossene Kabine, klappbare Flügel – um nur einige der technischen Bedingungen zu nennen. Entsprechend dem Wunsch des Auftraggebers HB wurden englische Triebwerke zum Einbau vorgesehen. Die Wahl fiel auf den Pobjoy „R“, einen luftgekühlten 7-Zylinder-Sternmotor mit Getriebe, der eine Leistung von 75/85 PS aufwies und damals als der leichteste Motor in seiner Klasse galt.



Der britische Siebenzylinder-Sternmotor Pobjoy „R“ diente zum Antrieb der Fieseler F 3. Er leistete 75/85 PS und war seinerzeit der leichteste in seiner Klasse. Bedingt durch das Getriebe befand sich die Propellerachse oberhalb der Motorlängsachse.  
(Foto Shuttleworth Collection)

Über ein konstruktives Detail, nämlich die vor dem Mittelflügel angeordneten kleinen zusätzlichen Höhenruder, gibt es widersprüchliche Aussagen. Laut Lippisch waren diese Ruder, die ja überhaupt erst den Ententyp ausmachen, von Anfang an vorhanden. Sie sollten dazu dienen, die Maschine bei der Startprüfung des Europaflugs so früh wie möglich hochreißen und über die Hindernisschnur hinweg fliegen zu können. Nach Fieseler's Erinnerung wurden diese zusätzlichen Höhenruder jedoch erst später eingebaut, nachdem die Flugerprobung erhebliche Probleme mit der Steuerbarkeit offenbart hatte.

Die Konstruktionsarbeiten wurden bei der RRG mit Hochdruck betrieben. Trotzdem erwies sich der Zeitrahmen als zu knapp bemessen, denn Lippisch selbst sprach später von der Delta IV als dem „viel zu hastig konstruierten Sportflugzeug“. Offenbar war seine Zusage an Fieseler hinsichtlich der Termine reichlich optimistisch gewesen.

Zwei Monate nach Auftragserteilung an Lippisch konnten in Kassel die Werkstattarbeiten an der neuen Maschine beginnen, also etwa Mitte April 1932. Der Bau ging ohne größere Schwierigkeiten vonstatten, die Triebwerke trafen pünktlich aus England ein, alle geplanten Termine wurden eingehalten. Um später nicht unter unnötigen Zeitdruck zu geraten, ordnete Fieseler an, schon mit den Bauvorbereitungen für das zweite und dritte Flugzeug zu beginnen, noch bevor der erste Prototyp überhaupt geflogen war.



Die Fieseler F 3 „Wespe“ zu Beginn der Flugerprobung. Auf der Zweiblatt-Luftschraube läßt sich deutlich das Firmenemblem der Propellerfabrik Gustav Schwarz erkennen. Die Haube des vorderen Cockpits ist noch nicht montiert – vielleicht aus Sicherheitsgründen, um im Ernstfall einen schnellen Ausstieg zu ermöglichen. Außerdem läßt sich erahnen, daß die Sicht aus dem hinteren Sitz recht bescheiden gewesen sein muß.

## Meldung zum Europarundflug

Während sich die „Wespe“ noch im Bau befand, meldete Haus Bergmann die drei Maschinen beim Aero-Club von Deutschland offiziell zur Teilnahme am Europawettbewerb an. Die reguläre Nennungsfrist lief vom 14. März bis 14. April 1932. Es folgte ein sog. Nachnennungs-Zeitraum, der am 14.5.1932 endete und ein erhöhtes Startgeld kostete.

Wie die Pressemitteilungen des Aero-Clubs von Deutschland zeigen, hielt die Firma HB in jedem Fall die normale Nennungsfrist ein. Vermutlich traf ihre Bewerbung sogar als erste in Berlin ein, denn die drei Fieseler-Maschinen erhielten die Startnummern A1, A2 und A3 zugeteilt, also die allerersten überhaupt.

Als Flugzeugführer wurden Gerhard Fieseler, Max Wackwitz und Kurt Katzenstein benannt. Daß Fieseler es sich nicht nehmen ließ, eine Maschine selbst zu fliegen, war von Anfang an klar. Die beiden anderen Flieger hatte HB ausgewählt: Wackwitz war Chefpilot

des Hauses Bergmann und Führer der sog. „Gildehof“-Flugstaffel. Dipl.Ing. Katzenstein, früherer Mitinhaber der Raab-Katzenstein Flugzeugwerke, stand zu dieser Zeit vermutlich ebenfalls im Dienst des Hauses Bergmann. Beide waren im 1. Weltkrieg Jagdflieger gewesen und hatten sich in den Nachkriegsjahren einen Namen als Kunstflugpiloten gemacht.

Damit stand auf jeden Fall fest, daß Haus Bergmann drei fähige und erfahrene Flugzeugführer in den Europawettbewerb schicken würde – es fehlten nur noch die geeigneten Flugzeuge!

## Flugerprobung

Der genaue Zeitpunkt der Fertigstellung des ersten Flugzeugs läßt sich nicht mehr ermitteln. Es muß etwa Anfang Juni 1932 gewesen sein, als Gerhard Fieseler die neue Maschine bestieg, um den Erstflug durchzuführen. Er berichtete über den Verlauf:

*„Trotz der Erklärung von Lippisch hatte ich wegen der Steuerbarkeit immer noch ein gewisses Mißtrauen. Deshalb ging ich mit größter Vorsicht ans Werk und machte zunächst nur Startversuche, bei denen sich aber kein Gefühl der Sicherheit einstellen wollte. Dann wagte ich, im Vertrauen auf die Versicherungen von Lippisch, einen Start. Kurz nach dem Abheben machte die Wespe einen drei Meter hohen Sprung und schlug mit der Nase in den Boden.“*

Zum Glück blieb Fieseler unverletzt und auch die Schäden am Flugzeug hielten sich in Grenzen. Binnen kurzer Zeit waren die Reparaturarbeiten erledigt, außerdem einige Änderungen an der Zelle vorgenommen, sodaß die Flugerprobung weitergehen konnte. Fieseler erinnerte sich:

*„Für mich als Testpilot begann eine Zeit, die ich als die fliegerisch schwerste und gefährlichste bezeichnen muß. Noch zweimal ging die Wespe zu Bruch. Ich kam mir vor, als gehörte ich zum flugwissenschaftlichen Institut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft. Immer wieder wurden von Lippisch weitere Änderungen angegeben - so wurde unter anderem kurz vor dem Flügel ein zusätzliches Höhenruder eingebaut..*

*Von meinen Leuten hörte ich, daß Lippisch, wenn ich mit der Wespe an den Start rollte, so nervös war, daß er sich unbewußt ruckartig bückte und Grasbüschel ausriß. Das bestätigte meinen Verdacht: Man hatte mir eine Fehlkonstruktion geliefert!“*

Die in Entenmanier am Rumpfbug angebrachten kleinen Höhenruder unterstützten wie gewünscht die Wirkung der Steuerflächen an den Flügelhinterkanten (von denen das innere Klappenpaar als Höhenruder und das äußere Paar als Querruder diente). Allerdings wirkten sie durch ihren geringen Abstand zur Tragfläche zugleich wie Vorflügel, indem sie das Abreißen der Strömung im Bereich des Mittelflügels verzögerten. Bei höheren Anstellwinkeln wurde dadurch das Flügelmittelstück noch normal umströmt während an den Außenflügeln die Strömung bereits abriß – was zu heftigem, nur schwer beherrschenden Abkippen des Flugzeugs führte.



*Hier trägt die F 3 bereits die Rumpfbeschriftung „Haus Bergmann“, hat aber noch die starren Schwarz-Holzpropeller montiert. Im Cockpit sitzt übrigens Vera von Bissing, die spätere Kunstflugmeisterin, die gerade zur Ausbildung bei Gerhard Fieseler in Kassel weilte. (Slg. Kössler)*

Fieseler gelang es zwar im Verlauf des Einfliegens, mit den unangenehmen Flugeigenschaften der „Wespe“ fertig zu werden, aber ihm wurde bald klar, daß die Maschine wohl nie für einen guten Durchschnittspiloten geeignet sein würde. Nach seiner Meinung hatte der Lippisch-Entwurf einen grundsätzlichen Fehler, nämlich die für ein schwanzloses Flugzeug zu weit auseinanderliegenden Massen der Motoren, welche die Steuerbarkeit erheblich beeinträchtigten. An dieser Auslegung ließ sich jetzt natürlich nichts mehr ändern – und damit schwanden auch die Aussichten auf einen erfolgreichen Einsatz im Europarundflug 1932 dahin.

Die vielen Umbauten und Reparaturen an dem Flugzeug verschlangen erhebliche Gelder, die in der ursprünglichen Kalkulation nicht vorgesehen waren und von den Fieseler-Flugzeugwerken selbst aufgebracht werden mußten. Vorsorglich ließ Fieseler die Bauarbeiten an dem zweiten und dritten Exemplar stoppen – letzten Endes wurden beide Maschinen nie fertiggestellt.

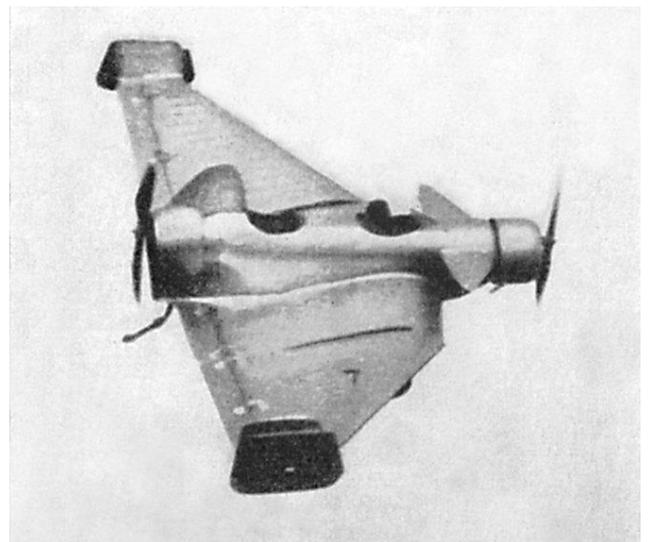
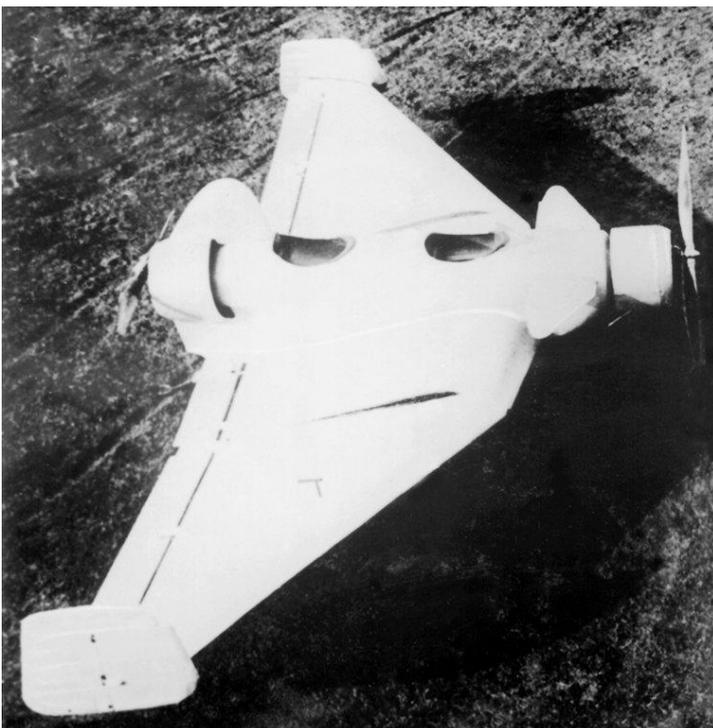


*Das Musterflugzeug startbereit auf dem Flugplatz Kassel. Der Besatzungsraum trägt erstmalig eine vollkommen geschlossene Verglasung. Gut zu erkennen ist die „Knickstelle“ auf dem Tragflächenmittelstück, wo der Außenflügel mittels Scharnieren hochgeklappt werden konnte. Alle drei „Wespen“ sollten mit dem Schriftzug „Haus Bergmann“ am Rumpf in den Europarundflug geschickt werden.  
(Luftarchiv Hartmann)*

Welche Änderungen während der Erprobung an der ersten Maschine vorgenommen wurden, ist leider nur lückenhaft überliefert. Zum einen handelte es sich um die schon erwähnte Anbringung zusätzlicher Höhenruder, zum anderen um die Anordnung des Fahrwerks und der Leitwerke. Aus den vorhandenen Fotos lassen sich aber noch weitere Rückschlüsse ziehen:

Zunächst fällt auf, daß einige Aufnahmen das Flugzeug mit einer geschlossenen Kabine zeigen, während auf anderen Bildern die „Wespe“ zwei offene Sitzplätze hat. Dabei kann es sich nicht nur um eine nach Belieben abnehmbare Cockpithaube gehandelt haben, denn die Sitzausschnitte weisen eine durchaus unterschiedliche Form auf.

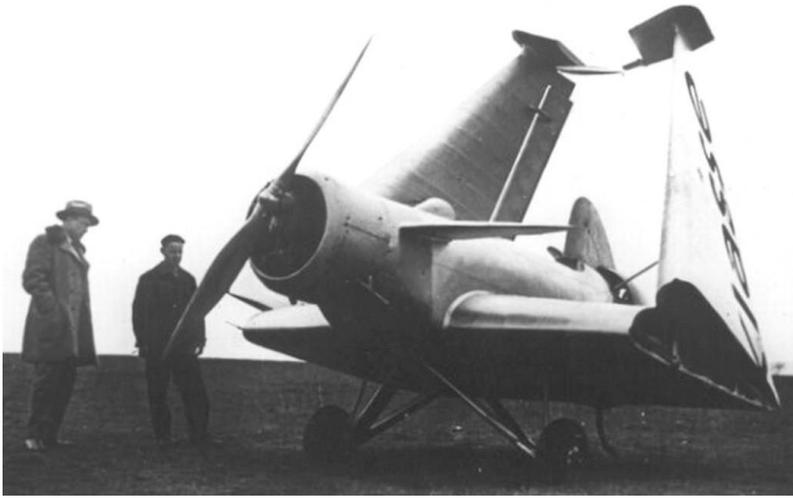
Die offene Version besaß außerdem eine zentrale Seitenflosse auf dem Rumpfheck hinter dem achteren Sitz sowie modifizierte Flügelendscheiben, bei denen die Seitenruder einen weit vorragenden Hornausgleich erhalten hatten. Beides war bei der Kabinenausführung nicht vorhanden.



*(links): Die F 3 „Wespe“ in ihrem späteren Zustand mit offenen Sitzen und zusätzlicher Seitenflosse am Rumpfheck.  
(Slg. Kössler)  
(oben): Das einzige bekannte Flugbild der Fieseler „Wespe“. Gut erkennbar sind der Hornausgleich an den Seitenrudern sowie der relativ lange Sporn (zur Gewährleistung der nötigen Bodenfrieheit für den Heckpropeller).*

Da kaum anzunehmen ist, daß die zusätzliche Seitenflosse und der Horenausgleich zunächst vorhanden waren und dann im Zuge der Flugerprobung entfernt wurden, muß es wohl eher umgekehrt verlaufen sein. Daraus ergibt sich die logische Schlußfolgerung, daß die Kabinenvariante die ursprüngliche Form der „Wespe“ darstellt, während die offene Version ihren späteren Bauzustand widerspiegelt!

Auch im Bereich des Antriebs gab es eine Änderung: Die ursprünglich montierten starren Zweiblatt-Holzpropeller der Firma Gustav Schwarz wurden später – in der Umbauversion mit offenen Sitzen – gegen zweiblättrige Einstellpropeller ausgetauscht, deren Fabrikat auf den Fotos leider nicht festzustellen ist.



*Beiklappbare Flügel waren ein Ausstattungsmerkmal, das in der Wertung des Europarundfluges besonders honoriert wurde und deshalb nicht fehlen durfte. Die großformatige Reklameaufschrift an den Flügelunterseiten ist nur teilweise zu erkennen, der Schriftzug lautete komplett „Bergmann-Klasse“ und bezog sich auf eine Zigarettenmarke des Unternehmens. (Bild links Luftarchiv Hartmann, Bild rechts Slg. Kössler)*

## Günther Groenhoff soll es richten

Auch Lippisch erkannte bald, daß die „Delta IV“ wegen ihrer schlechten Flugeigenschaften ein für alle Beteiligten bitterer Fehlschlag zu werden drohte. Ende Juni 1932 holte er – sozusagen als letzte Hoffnung – den bekannten Segelflieger Günther Groenhoff nach Kassel.

Groenhoff hatte im Vorjahr bereits die „Delta I“ eingeflogen und sie im September 1931 erfolgreich in Berlin-Tempelhof vorgeführt. Im Dezember 1931 hatte er den vom Ullstein-Verlag gestifteten „BZ-Preis“ für den ersten 300 km-Überlandflug mit einem schwanzlosen Leichtflugzeug gewonnen, indem er mit der RRG „Storch VII“ (genannt „Hans Huckebein“) die Strecke Wasserkuppe – Berlin wohlbehalten zurücklegte. Groenhoff war also mit den Flugeigenschaften der Lippisch-Konstruktionen bestens vertraut und sollte in Kassel helfen, das Blatt doch noch zum besseren zu wenden.

Groenhoff gelangen in den ersten Julitagen 1932 ein paar längere Flüge mit der „Wespe“, bei denen er eine überraschend hohe Horizontalgeschwindigkeit und Steigfähigkeit feststellte. Aber auch Groenhoff konstatierte gänzlich unbefriedigende Flugeigenschaften. Lippisch erinnerte sich:

*„Dann kam wieder ein Versuchsflug, wobei zwar die gewünschte Hochgeschwindigkeit erreicht wurde, aber das Flugzeug im übrigen alle schlechten Eigenschaften zeigte, die man sich vorstellen konnte. Wir kamen von einer Änderung in die andere. Die Hoffnung auf die Teilnahme am Rundflug war längst aufgegeben, das Ganze war ein sehr heikles Problem.“*

Trotzdem vertrat Lippisch später die Ansicht, daß einige Monate ausgiebiger Flugerprobung vielleicht ausgereicht hätten, um der Schwierigkeiten Herr zu werden – wenn nicht wenige Wochen später diese Hoffnung mit einem Schläge zunichte gemacht worden wäre: Günther Groenhoff stürzte am 23. Juli 1932 beim Rhön-Wettbewerb mit seinem Segelflugzeug „Fafnir“ tödlich ab.



Günther Groenhoff

## Gescheiterte DVL-Abnahme

Fieseler war das ewige Herumdoktern an der „Wespe“ schließlich leid. Nachdem feststand, daß die Maschine keinesfalls am Europarundflug teilnehmen konnte, wollte er so bald wie möglich einen Schlußstrich ziehen – lieber „ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“ ! Vor allem dachte er mit Sorge an seine Auftraggeber, die bereits eine größere Anzahlung auf alle drei Flugzeuge geleistet hatten.

Um finanziell ohne allzu große Blessuren aus dem Dilemma herauszukommen, war es zunächst einmal notwendig, Lippisch und damit der RRG eine Nichterfüllung des Vertrages nachzuweisen. Zum Glück hatte Fieseler sich, wie schon erwähnt, schriftlich zusichern lassen, daß die RRG die „Delta IV“ bis zur DVL-Abnahme bringen würde. Diesen Passus machte sich Fieseler jetzt zunutze:

*„Nachdem Lippisch auf meine Frage, was nun geschehen sollte, nicht reagierte, ließ ich ein Doppelsteuer einbauen und stellte bei der DVL Antrag auf Flugabnahme. Denn, um mit der Rhön-Rossitten-Gesellschaft zu einem Ende zu kommen, brauchte ich die behördliche Ablehnung der DVL. Ich hatte zwar mit dem Deltaflugzeug etwa 50 Flüge durchgeführt, hatte dabei aber auch seine heimtückischen Flugeigenschaften kennengelernt und wußte, daß sie auch für einen erstklassigen Piloten lebensgefährlich war.*

*Unvorengekommen und selbstsicher erschien der DVL-Pilot Hans Dieter Knoetsch. Ich erklärte ihm den Hergang der Entwicklung, die unzumutbaren Flugeigenschaften und machte ihm den Vorschlag, zunächst mit mir am Doppelsteuer einen Probeflug zu machen. Knoetsch fühlte sich an seiner Ehre gepackt und erklärte in spitzem Ton:*

*»Weshalb das, zweifeln Sie an meinem Können?«*

*Nach langem und gutem Zureden gelang es mir, den beleidigten Knoetsch zu besänftigen. Dann einigten wir uns auf folgendes Vorgehen: Start und Steigflug bis 600 Meter Höhe wurden von mir durchgeführt, auf mein Handzeichen sollte dann der Abnahmepilot die Steuerung übernehmen.*

*Für mich war dieser Flug eine notwendige Formsache, von deren Verlauf ich eine ganz bestimmte Vorstellung hatte. Als ich Knoetsch das verabredete Zeichen gab, legte ich vorsichtshalber beide Hände locker an den Steuerknüppel. Und richtig, kaum hatte er das Steuer übernommen, schnellte die Delta IV hoch. Im gleichen Augenblick griff ich zu, beruhigte die Maschine und gab noch einmal das vereinbarte Handzeichen. Aber der DVL-Pilot schüttelte nur energisch den Kopf. Ich landete.»Sie haben recht, Herr Fieseler, dieses Flugzeug kann kein Mensch fliegen.«*

*Mit diesem Urteil war das Schicksal der Wespe besiegelt.“*

Der Name des DVL-Piloten ist bei Fieseler nicht korrekt wiedergegeben, richtig muß es heißen: Hans-Dietrich Knoetzsch. Am Rande sei noch vermerkt, daß Knoetzsch 1935 die DVL verließ und als Werkpilot zu BFW nach Augsburg ging, um sich dort in den Annalen der Luftfahrtgeschichte zu verewigen: Am 28.5.1935 führte er den Erstflug der Bf 109 V-1 durch. Allerdings fiel er wenige Monate später bei BFW in „Ungnade“, weil ihm bei einem Überführungsflug nach Rechlin das kostbare Einzelstück zu Bruch ging. 1936 wechselte Knoetzsch als Chefpilot zu den Fieseler Flugzeugwerken.

Wann genau der gescheiterte Abnahmeflug stattfand, ist leider nicht feststellbar. Man kann nur vermuten, daß es im September/Oktober 1932 war. Das deckt sich auch gut mit der Aussage von Alexander Lippisch, daß die Erprobung der „Delta IV“ im Herbst 1932 abgebrochen werden mußte.

## Presserummel

Nach außen hin gaben sich Fieseler und Lippisch, wohl in Abstimmung mit dem Haus Bergmann, die ganze Zeit hindurch ausgesprochen optimistisch. So ist in den zeitgenössischen Luftfahrtzeitschriften überwiegend Positives über die F 3 „Wespe“ zu lesen, auch als intern längst klar gewesen sein muß, daß die Maschine ein Fehlschlag und an eine Teilnahme am Europarundflug 1932 nicht mehr zu denken war.

So brachte die Luftwacht noch in ihrer Oktober-Ausgabe 1932 folgende Meldung:

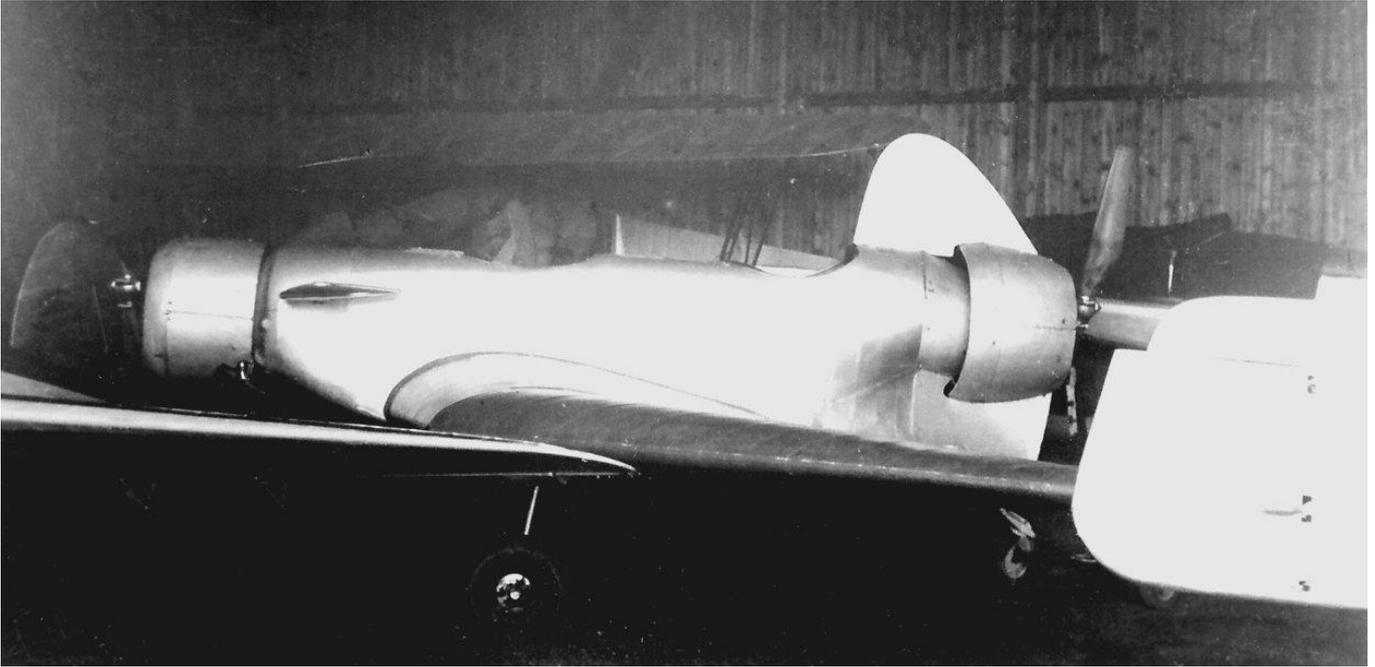
*„Die Flugerprobung des von Fieseler gebauten schwanzlosen Flugzeuges „Wespe“ ist nach anfänglichen Schwierigkeiten erfolgreich verlaufen. Das Flugzeug hat nach den bisherigen Versuchen ausgezeichnete Flugleistungen und –eigenschaften; die bis jetzt erflogene Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h.“*

Der Flugsport stieß in das gleiche Horn und schrieb in seinem Heft 20/1932, erschienen am 28.9.1932, folgenden Einzeiler:

*„Lippisch-Fieselers Schwanzlose macht, wie man in Kassel erzählt, 250 km/h.“*

Im Vergleich zu den anderen Teilnehmern am Europarundflug konnten sich die erreichten Flugleistungen tatsächlich sehen lassen: Mit 250 – 260 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Steigzeit von nur 1 Minute auf 1000 m Höhe rangierte die F 3 im absoluten Spitzenfeld der Wettbewerbsflugzeuge. Selbst die mit so viel Vorschußlorbeeren bedachte Messerschmitt BFW M 29 schaffte nicht mehr.

Aber die Flugeigenschaften als ausgezeichnet herauszustellen, grenzte schon an Frechheit! Natürlich lag die Schuld für diese Fehlinformation weniger bei den Zeitschriften als vielmehr bei den beteiligten Unternehmen, die solche Pressemeldungen herausgaben. Nach diesen Berichten wurde es still um die F 3 „Wespe“, weitere Meldungen sind nirgendwo zu finden.



*Die Fieseler F 3 blieb im Winter 1932/33 monatelang bei Fieseler in Kassel abgestellt, bis ihr „zweites Leben“ begann. (Slg. Kössler).*