

Arbeitsgemeinschaft "Deutsche Luftfahrt-Historik"

Die ADL ist ein Zusammenschluß von Luftfahrt-Historikern auf nicht-kommerzieller Basis; alle Forschungen und Veröffentlichungen dienen allein dem Interesse an der Sache. Ziel der ADL-Aktivitäten ist die Dokumentation von Ereignissen der deutschen Luftfahrt bis zum Jahr 1945, darin insbesondere der Zeitraum zwischen den beiden Weltkriegen. Wenn irgend möglich, wird auf Originalunterlagen und zeitgenössische Publikationen zurückgegriffen, um alte Irrtümer nicht erneut zu reproduzieren. Präzise Quellenangaben sind selbstverständlich. Die Mitglieder der ADL werden auf diesen Seiten in Zukunft regelmäßig über ihre Forschungsergebnisse berichten.

S.O. 161 - die Geschichte eines Beuteflugzeuges

Als Weiterentwicklung des nur in einem Exemplar gebauten viermotorigen Ganzmetall-Verkehrsflugzeuges Bloch 160 von 1936/37 entstand 1939 bei S.N.C.A.S.O. in Bordeaux das erste Musterflugzeug der Bloch 161. Avions Marcel Bloch war 1937, im Zuge der Verstaatlichung der französischen Luftfahrtindustrie, diesem Konzern angegliedert worden, so daß auch die Typenbezeichnung für das neue Verkehrsflugzeug in S.N.C.A. S.O. 161 geändert wurde. Bestimmt war die S.O. 161 dazu, in absehbarer Zeit bei der Air France die älteren Muster Bloch 220 und Dewoitine 338 zu ersetzen.

Der Erstflug der S.O. 161-01, die das Kennzeichen F-ARTV erhielt, fand noch im September 1939 in Bordeaux statt, aber der Beginn des 2. Weltkrieges verhinderte die weitere Erprobung dieses Versuchsmusters. Als deutsche Truppen im Juli 1940 in Bordeaux einrückten und der Flughafen Merignac dem K.G.40 mit ihren Fw 200 als Liegeplatz zugewiesen wurde, stand die Maschine dort in einer der Hallen.

Erst nach langwierigen Verhandlungen in der deutsch-französischen Waffenstillstandskommission wurde der Vichy-Regierung zugestanden, die F-ARTV am 4. Februar 1942 zu weiteren Versuchsflügen nach Cannes zu überführen. Zuvor war auf Anordnung der Vichy-Regierung im S.N.C.A.S.O.-Zweigwerk in Toulouse bereits mit Vorbereitungen für die Aufnahme der Serienfertigung begonnen worden, und im Juli 1942 erhielt das Werk den Auftrag zum Bau einer Serie von vorerst 20 S.O. 161. Jeweils 10 dieser Flugzeuge waren für die Air France und Lufthansa bestimmt. Aber die weitere Werkserprobung des Versuchsmusters, wie auch die Fertigung der Serie kamen praktisch kaum voran.

Als die Deutschen, nach Landung der Alliierten in Nordafrika, im November 1942 auch Südfrankreich besetzten, wurden sämtliche dort befindlichen französischen Flugzeuge beschlagnahmt, darunter auch die F-ARTV. Die Übernahme der Verkehrsflugzeuge war einer DLH-Kommission unter Leitung von Dr. Ing. Rudolf Stüssel übertragen worden, die veranlaßte, daß dieses Flugzeug zunächst von dem Testpiloten Francois Polart nach Châteauroux gebracht und alsbald mit einer deutschen Besatzung zur Erprobung nach Berlin-Staaken übergeführt wurde.

Dort ist die S.O. 161-01, die inzwischen die deutsche Zulassung D-OXWM erhalten hatte, erstmals am 17. Februar 1943 nachweisbar, und zwar mit einem "Geschwindigkeitsflug über Meßstrecke mit verschiedenen Leistungen", wie Dipl.-Ing. Alfred Sudek in seinem Flugbuch vermerkte. Eigent-



In Bordeaux-Merignac war die S.O. 161-01 F-ARTV in einer Halle abgestellt, als das KG 40 dort im August 1940 einzog.

Alle Fotos: Sammlung Ott

lich sollte dieses Flugzeug durch die Verbindungsstelle des Generalflugzeugmeisters in Paris übernommen werden, doch blieb es weiter in der Obhut der DLH - aus gutem Grund, wie aus einem Schreiben der Gesellschaft an das RLM vom 22. März 1943 hervorgeht: "Hierbei handelt es sich um das Musterflugzeug einer für den Einsatz als Transporter bei der deutschen Luftwaffe vorgesehenen Serie. Die Lufthansa ist an der Zuweisung des Musterflugzeuges sehr interessiert, damit die Werks-erprobung, die auf Anweisung des technischen Amtes unter ihrer Betreuung durchgeführt wird, ungestört und mit größerer Beschleunigung verlaufen kann."

Nach Abschluß der Versuchsflüge in Staaken wurde die S.O. 161-01 nach Toulouse gebracht, wo sie, unter Aufsicht von Personal der dortigen Zweigstelle des Technischen Büros Paris der DLH, wieder in die Werkserprobung ging. Vom 25. Juni 1943 an wurden u.a. Startmessungen mit Fluggewichten von 17-19 to durchgeführt. Anzumerken ist dabei, daß die Maschine als D-OXWM unverändert ein Kennzeichen trug, das keineswegs zu dieser Gewichtsklasse gehörte. Flugzeugführer war fast ausschließlich der bereits erwähnte französische Testpilot Polart, unterstützt durch den Bordmechaniker Peyre.

Gemäß der Baubeschreibung vom März 1943

When KG 40 occupied the airfield at Bordeaux-Merignac in August 1940, the S.O. 161-01 F-ARTV was found in a hangar.

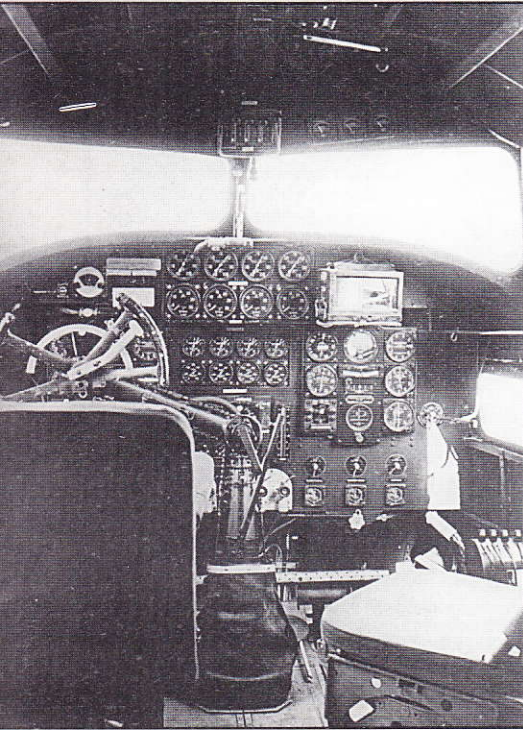
war die S.O. 161-01 ausgerüstet mit 4 Motoren Gnome-Rhône 14N 44/45 mit je 1020 PS; sie hatte eine Spannweite von 29,38 m und eine Länge von 24,13 m und konnte bei einem Fluggewicht von 19.000 kg eine Zuladung von 6.626 kg aufnehmen. Angeboten wurde die Maschine als Verkehrsflugzeug für 33 Passagiere mit 1.000 km Reichweite und mit einer Reichweite von jeweils 800 km als Frachter für 6,5 to, als Truppentransporter für 60 Mann, als Fallschirmabsetzer für 45 Mann und als Sanitätsflugzeug für 18 Verwundete. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 315 km/h (Vmax 388 km/h) sowie einer Gipfelhöhe von 7.500 m war es ein attraktives Flugzeug. Damals von der DLH durchgeführte Vergleichsrechnungen zeigen, das die S.O. 161 sich durchaus mit Fw 200 und Ju 90 messen konnte.

Am 5. Juli 1943 sandte das S.N.C.A.S.O.-Büro in Cannes ein Programm für Versuche und Arbeiten zur endgültigen Fertigstellung der S.O. 161-01 an Dipl.-Ing. Gerhard Hölte, der bei der Flugzeugabteilung der Technischen Entwicklung der DLH in Berlin dieses Muster betreute. Demnach war vorgesehen, Flugversuche und Änderungsarbeiten in 8-9 Wochen abzuschließen. Vor Ort, in Toulouse, kümmerte sich Dipl.-Ing. Alfred Sudek um die Einhaltung dieses Programmes und nahm dort bis zum 7. Oktober 1943 auch an verschiedenen Versuchsflügen teil.



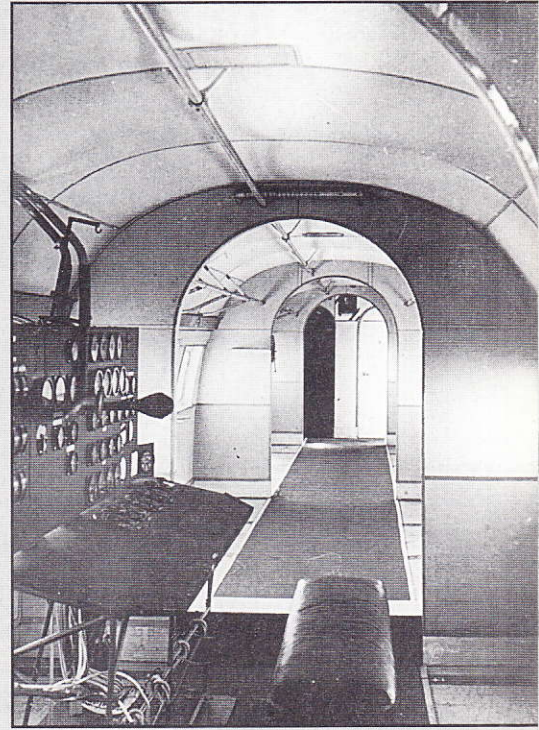
Ein Werkfoto der S.O.161-01 vom Frühjahr 1943, vermutlich retuschiert, da auf der Tragflächenunterseite noch ein Teil des deutschen Kennzeichens D-OXWM sichtbar ist.

The S.O. 161-01, spring 1943. The photo was probably retouched as part of the German registration, D-OXWM, is still visible underneath the wing.



Links: Der Führerraum der S.O. 161-01 wirkt mit seiner Ausstattung etwas altertümlich. Rechts: Während der Werkserprobung war die Kabinenausstattung noch nicht eingebaut. Stattdessen war das erste Abteil der dreigeteilten Kabine als fliegender Prüfstand eingerichtet.

Left, the somewhat antiquated cockpit of the S.O. 161-01. Right, while under test the three passenger compartments were devoid of fittings and the first compartment was used to house in-flight test equipment.



Aber bereits am 23. August 1945 startete das erste Flugzeug der Nachkriegsreihe, die W.Nr. 1 F-BATA, zum Erstflug; Testpilot war erneut Francois Polart. Da die Produktion jedoch von der französischen Regierung dem Konzern S.N.C.A.S.E. übertragen worden war, lautete die Typenbezeichnung jetzt S.E. 161. Als "Languedoc" wurden bis Mai 1953 insgesamt 100 Flugzeuge dieses Musters für zivile und militärische Verwendung gebaut; erst 1964 wurde die letzte S.E. 161 außer Dienst gestellt.

Anzumerken bleibt noch, daß zwei "Bloch 160-162" in den Stärkemeldungen der deutschen Luftwaffe für die Zeit vom 29. Februar bis 20. Juni 1944 im Bestand der I./K.G. 200 ausgewiesen wurden, von denen allerdings nur eine vom 10. Juni 1944 an einsatzklar war. In der Flugbetriebsstatistik der

Kurz darauf brachte man die S.O. 161-01 nach Tempelhof, und am 25. Oktober überführten DLH-Flugkapitän Albert Gerstenkorn und Oblt. Horst Götz sie zum Versuchsverband des OB.d.L. nach Oranienburg. Nach einem Werkflug am 5. November, noch immer mit dem Kennzeichen D-OXWM, wurde das Flugzeug für den Truppendienst hergerichtet und erhielt das Verbandskennzeichen T9+BB. Vom 8. bis zum 11. November war Oblt. Götz dann erstmals mit der Maschine unterwegs, und zwar nach Brüssel und Antwerpen - mit Zwischenaufenthalten in Hannover und Braunschweig. Braunschweig war am 6. Dezember erneut Ziel eines Überlandfluges der T9+BB, und vom 23. bis 27. Dezember folgte ein weiterer von Oblt. Götz nach Chartres und Brüssel.

Laut Flugbetriebsstatistik der Luftwaffe befand sich die S.O. 161-01 im Februar 1944 in Reparatur; allerdings ist sie danach erst wieder am 8. Mai 1944 in einem Flugbuch vermerkt. An diesem Tage wurde von Oblt. Götz mit der T9+BB in Oranienburg ein Werkflug von 12 Minuten ausgeführt, der gleichzeitig Oblt. Erich Sommer zur Einweisung auf dieses Muster dienen sollte. Nach der Erinnerung von Sommer traten dabei viele Beanstandungen auf, und nach einem weiteren Werkflug, vermutlich am 10. Mai, erlitt die Maschine bei der Landung in Oranienburg einen Fahrgestellkollaps und brannte aus.

Auch für die inzwischen angelaufene Serie der S.O. 161 kam in diesem Monat das Ende. Die beiden ersten, wohl bereits fertiggestellten Serienflugzeuge mit den Werknummern 0001 und 0002, Halter Deutsche Lufthansa, wurden am 2. Mai 1944 durch Bombenwurf auf den Flugplatz Toulouse-Montaudran restlos zerstört. Daneben waren bei diesem Angriff auch die Werkshallen der S.N.C.A.S.O. so nachhaltig beschädigt worden, daß vor dem Rückzug der Deutschen aus Südfrankreich keine weitere S.O. 161 mehr fertiggestellt werden konnte.



Entsprechend ihrer Gewichtsklasse hätte die S.O. 161-01 eigentlich ein mit D-A... beginnendes Kennzeichen erhalten müssen, führte jedoch die Zulassung D-OXWM.

Even though the aircraft's German registration was D-OXWM, according to its weight category the registration should have begun with the letters D-A....

Luftwaffe fehlen sie dagegen, was fraglich erscheinen läßt, ob diese beiden Exoten, das Ausgangsmuster Bloch 160 und die parallel zur S.O. 161 entwickelte Bomberversion Bloch 162, jemals bei der Luftwaffe eingesetzt worden sind.

Vielleicht wissen Leser von JET & PROP hierüber etwas oder haben noch Fotos dieser beiden Flugzeuge sowie der S.O. 161-01 mit dem Kennzeichen T9+BB.

Günther Ott

QUELLEN:

- Flugbücher und Notizen von Horst Götz, Erich Sommer und Alfred Sudek
- Protokolle der Versuchsflüge der S.O.161-01 in Toulouse
- DLH-Schreiben TE. P/lw. 1002 vom 22.3.1943 an das RLM
- Baubeschreibung S.N.C.A. S.O. 161 vom März 1943
- Verlustlisten, Stärkemeldungen und Flugbetriebsstatistiken Gen.Qu. 6 Abt.
- Jacques Noetinger Histoire de l'Aéronautique Française, Paris 1978



Bei einem Flugversuch am 1.10. 1943 in Toulouse sprangen die Reifen von den Felgen der rechten Fahrwerkshälfte, wodurch sich die Überführung der D-OXWM nach Deutschland um einige Tage verzögerte.

The transfer of the S.O. 161-01 to Germany was delayed when the starboard undercarriage shed its tyres at the beginning of a test flight on 1 October 1943.