

Quo vadis - Erfinder, Pioniere und Propheten?

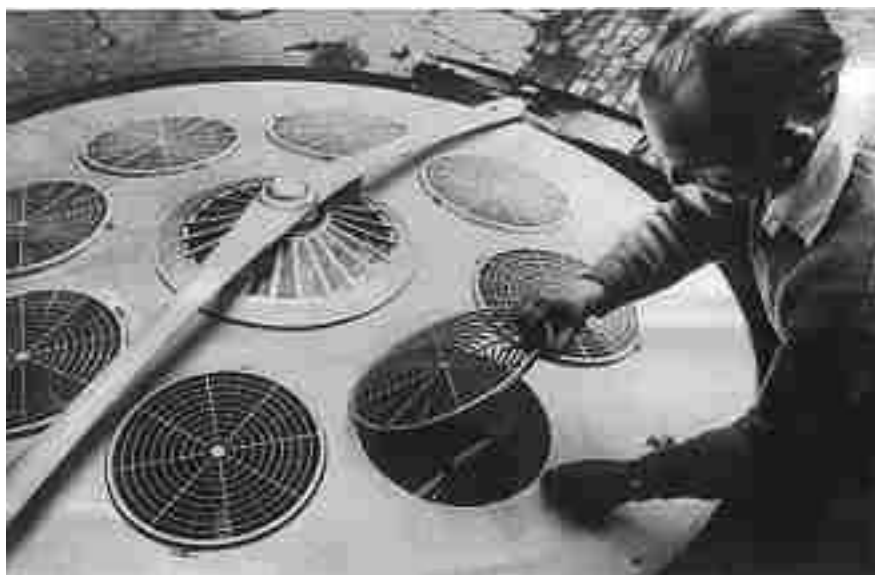
© J. Andreas Epp, veröffentlicht in EFODON-NEWS Nr. 25/1995

Was nützt es einem Erfinder, in patriotischer Liebe zu seinem Vaterland etwas erfunden zu haben, was nicht nur der Technik, sondern auch der Allgemeinheit von Vorteil sein könnte?

Schon als Achtjähriger begann ich mich eingehend mit der Entwicklung und mit dem Bau von Flugzeugmodellen - nach originalen Typen der Pionierzeit seit Lilienthal - zu beschäftigen. Durch die Bekanntschaft mit dem damaligen Kunstflieger Ernst Udet in Hamburg dazu angeregt, trat ich 1936 in die Luftwaffe ein. Dort konnte ich die technischen Schulen besuchen und machte bei Dornier in den Jahren 1937/38 mein fliegertechnisches Praktikum.

Hermann Göring suchte seit seinem Fiasko mit den eingeschlossenen französischen und englischen Truppenteilen im Brückenkopf bei Calais nach einer Möglichkeit, seine Luftwaffe mit einem besonderen Fluggerät auszurüsten.

Nachdem Hanna Reitsch im Jahre 1938 in der Berliner Sporthalle den Hubschrauber Focke-Wulf Fa 61 vorgeführt und geflogen hatte, formte sich mir bei diesem Anblick die Idee, eine Flugscheibe zu konstruieren. Meine Vorstellung war die, dass die frei drehenden Rotoren des Hubschraubers durch eine ungewollte Berührung mit Fremdkörpern zu einem Absturz des Gerätes führen würden und durch eine Verkleidung geschützt werden müssten.



J. Andreas Epp mit dem flugfähigen Modell seiner Flugscheibe „Omega-Diskus“.

Im Mai 1941 übersandte ich dem nunmehrigen Generaloberst Ernst Udet ein flugfertiges Modell einer später so genannten V-7-Flugscheibe. Dieses Gerät entwickelte ich an der fliegertechnischen Schule, an der ich als flugzeugtechnischer Lehrer tätig war. Göring gab nach langen Besprechungen mit seinen technischen Beratern den Befehl und die Order, fünfzehn Prototypen der V-7 zu entwickeln und zu bauen. Für diese Aufgabe waren die Techniker Habermohl und Schriever, der Pilot Roehlike und später Ing. Klein in Prag tätig.

Nach dem Kriege war es fast unmöglich, den genauen Standort der Werkstätten in Prag in Erfahrung zu bringen. Die Geheimhaltung über die Konstruktionen und ihre Fabrikationsanlagen ließen nur die spärlichen Berichte zu, dass die Lettow-Skoda, BMW- und Daimlerwerke an der Produktion der V-7 (später Flugkreisel genannt) beteiligt waren. Ein zweites Team, das an der Verwirklichung meiner Flugscheiben-Idee arbeitete, war in Breslau unter den Ingenieuren Miethe und Bellonzo tätig. Soweit ich weiß, bauten sie dort eine 42 Meter durchmessende Flugscheibe, die angeblich bei einem Probeflug in Spitzbergen zu Bruch ging.

Habermohl und Schriever arbeiteten an Görings Geheimauftrag der V-7, doch die Entwicklung brachte erhebliche technische Probleme mit sich, besonders bei Starts und Landungen. Der hierdurch entstehende Zeitverlust - die Scheiben sollten als sogenannte Vergeltungswaffe eingesetzt werden und die Lufthoheit über Deutschland zurückgewinnen - konnte nur durch den Einsatz aller technischen Möglichkeiten ausgeglichen werden.

Nach dem Krieg setzte ich meine Konstruktionsarbeiten fort und entwickelte drei weitere Flugscheibentypen bis zum flugfähigen Prototyp.

Eine Ironie des Schicksals: Ebenso, wie man meine Mitarbeit an dem Flugkreisel V-7 geheimgehalten hatte, musste ich meine Nachkriegsarbeiten an den Nachfolgern wegen der alliierten Verbote unter größter Verschwiegenheit und Geheimhaltung - selbst vor meinen eigenen Landsleuten! - durchführen!

Den ersten Nachkriegs-Prototyp baute ich 1946, dessen Weiterentwicklung 1954. Während diese beiden Flugscheiben noch je zwei Seiten- und Höhenruder zur Steuerung besaßen, hatte der dritte Prototyp, den ich Flugscheibe Omega-Diskus nannte, eine andere Steuerung. Diese Flugscheibe meldete ich 1958 zum Patent an und zeigte das Modell auf einer Reihe von Ausstellungen.

Warum wird diese Thematik totgeschwiegen? Ich wurde mein Leben lang behindert bei der Flugscheiben-Entwicklung: erst durch die technischen Berater Hermann Görings, nach dem Krieg durch die alliierten Verbote seit 1945, später durch die von den Siegermächten zur Ohnmacht verurteilten Bundesregierung.

Heute sieht es so aus, dass Erfinder ins Ausland gehen (falls sie sich eine Fahrkarte kaufen können), um für ihre Erfindung Unterstützung zu finden. Milliardenbeträge werden auf diese Weise ins Exil befördert, während hier die Hochfinanz Erfindungen für ein Butterbrot aufkauft, um sie in irgendeiner Schublade verschwinden zu lassen.

Die Lebensgeschichte Epps können Sie nachlesen in:

J. Andreas Epp: „Die Realität der Flugscheiben“