

Projekt Condor

*Abchrift Artikel „Flug mit der schönsten Maschine Europas“ in den „Bremer Nachrichten“
(Nr.329 / 30. November 1937)*

Flug mit der schönsten Maschine Europas

Focke-Wulf „Condor in Berlin, Bremer Erfolg deutschen Flugzeugschaffens

Von unserm Überführungsflug beteiligten Focke-Wulf-Mitarbeiter

Trübes, echt „Bremer Wetter“ lag am Freitagmittag (26. November) über dem Bremer Flughafen, als die F. W. 200, das neue viermotorige Großflugzeug der Focke-Wulf-Flugzeugbau AG, startfertig für ihre Jungferntour, den Überführungsflug nach Berlin zur Begutachtung und Abnahme durch die zuständigen Stellen der Deutschen Lufthansa und gleichzeitiger Vorführung vor Vertretern des Luftfahrtministeriums, bereit stand. Die Führung dieser Maschine, die bereits vollständig ausgerüstet ist und den Namen „Westfalen“ trägt, hatte der technische Direktor des Werks, Tank, übernommen. Die Gäste dieses ersten „richtigen“ Fluges – vorher hatte die Maschine lediglich zwei Probeflüge geleistet – richten sich in dem geräumigen Inneren bequem ein; Dann laufen die vier mächtigen Motoren mit mächtigen Brummen an, und wenig später erhebt sich der große Vogel, der Focke-Wulf „Condor“, sanft und unmerklich vom Boden ab. Eine Abschiedsrunde gilt dem Heimathafen und den vielen hunderten von Zuschauern, die diesem für die alte Hansestadt an der Weser denkwürdigen Ereignis beiwohnen; ein „Winkewinkel“ auf beiden Seiten noch – dann schwebt der Condor in schnellem Fluge in Richtung Vorstadt davon. Den Insassen – Männer des Ingenieurstabs von Focke-Wulf mit ihren Frauen und Vertretern der Presse Bremens – kommt jetzt erst die Bedeutung des Augenblicks zum Bewußtsein. Man würde kaum die Empfindung haben, Gast eines Flugzeuges zu sein, wenn nicht der Blick aus den zahlreichen großen Fenstern, das Brummen der vier Luftschrauben daran erinnerte. Man sitzt ruhig und bequem. Garderobe und Taschen sind verstaut. Man streckt die Füße von sich, sitzt in hohen Lehnpolstern wohlighing, hat seinen „eigenen“ Tisch zum Lesen, Schreiben oder zum reichhaltigen Frühstück vor sich. Der breite Gang zwischen den Sitzreihen gestattet, den Flug auch mal im Stehen und Gehen zu genießen, vom Raucher- zum Nichtraucherabteil zu pilgern und sich, fast ungestört durch Flug und Propellerbrausen, mit den übrigen Gästen zu unterhalten. Trotz der starken Böen zieht der Condor ruhig seine Bahn. Wolkenketten rasen unter der Maschine hin und beweisen, daß wir alles andere eher, denn schönes Wetter haben.

Der „fliegende Speisewagen“

Bald macht sich die Begeisterung über die flugtechnischen Eigenschaften des Condors Luft. Unten „saust“ ein Schnellzug auf schmalen Schienenstrang entlang. Wenige Augenblicke nur bleibt er sichtbar, dann ist er weit hinter uns den Blicken entschwunden. Dörfer und Städte, Moor und Heide

fliegen unter uns vorbei. Allmählich reist der Himmel auf; es wird klarer und die Lüneburger Heide in ihrem nördlichen Teil liegt vor unsern Augen. Nachungefähr vierzig Minuten haben wir Annaburg unweit der Havelmündung bereits die *E l b e e r r e i c h t*. Blauer Himmel lacht über uns, weiße, eilende Wolken versuchen vergeblich, mit der Schnelligkeit des großen Vogels mitzuhalten. Dunkle Tannenwälder und schwere, braune Acker unter uns vervollständigen das malerisch Bild, das uns dieser Flug besonders eindringlich vor Augen führt. Ein Werksingenieur vertritt den „*S t e w a r d*“, der stäter wirklich an Bord seines Amtes walten wird. Das Vorhandensein der „Pantry“ wird durch die Praxis, in Gestalt einiger Butterbrote, des unvermeidlichen Weinbrand oder anderer flüssiger Bordspezialitäten zu angenehmem Bewusstsein der Insassen gebracht: der „*f l i e g e n d e S p e i s e w a g e n*“! Nicht, wirklich nichts fehlt. Man schreibt in Ruhe und Schönschrift einen luftigen Postkartengruß an die trauernd Daheimgebliebenen, läßt sich das dargebotene Frühstück prächtig munden und genießt mit voller, ungestörter Hingabe das Wunder dieses Fluges im Kreise der vielen Insassen.

In einer Stunde nach Berlin

Schnell, gar zu schnell ist die *H a u p t s t a d t d e s R e i c h e s* erreicht. Der Funker hat Verbindung mit dem unter uns liegenden Flughafen Tempelhof aufgenommen. Schon setzt die Maschine aus niedriger Höhe zu sanftem Gleitflug an; als wir die Weisung erhalten, mit der Landung zu warten, bis die planmäßigen Verkehrsmaschinen ihre Landung vollzogen haben. Sie haben „Vorflugsrecht“. Wir kommen auf diese Weise in den Genuß eines ausgedehnten Rundflugs über Berlin, bestaunen aus geringer Höhe das neue riesige Luftfahrtministerium und das neue Gebäudeviertel, die für die Entwicklung der Reichshauptstadt im neuen Deutschland beredtes Zeugnis ablegen, und bald sind wir wieder über Tempelhof mit seinem gewaltigen Flugzeugverkehr. Ebenso unmerklich wie der Start vollzieht sich die Landung.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa mit dem durch seinen Parmirflug besonders bekannte Direktor Freiherr v. *G a b l e n z* an der Spitze, Vertreter des Focke-Wulf-Flugzeugbaus und, kurz darauf, Staatssekretär General der Flieger *M i l c h* sind anwesend, Freiherr v. Gablenz und der Führer des „Condors“, Direktor Tank, sind die einzigen „fliegenden Direktoren“ in der Deutschen Luftfahrt, die gleichermaßen richtungsgebend als Flugzeugkonstrukteure wie als Flieger einen Namen von Rang in der Luftfahrt haben! Staatssekretär Hermann Milch folgt bereitwillig der Einladung zu einem kurzen Probefluge mit der *F. W. 200*. Dann landet der „Condor“ unweit der beiden anderen neuen deutschen Großflugzeuge, des „Großen Dessauers“ von den Junkers-Werken und der viermotorigen Heinkel, die zu gleichem Zweck hierher überführt worden sind. Ein Vergleich drängt sich auf. Hinsichtlich der technischen Seite muß das Urteil den Leuten vom Fach überlassen bleiben. Der äußere Eindruck spricht *z u g u n s t e n d e s „C o n d o r“*. Von fachkundiger Seite hören wir den Ausspruch „Die eleganteste Maschine ganz Europas“. Wahrlich, ein ästhetisch-schöner Anblick, den die schnittige, hochbeinige, schlanke Maschine vermittelt. Wir Gäste dieses herrlichen Fluges, die wir die gesamte Inneneinrichtung mit Freude und Begeisterung auf dieser (leider nur einstündigen) Reise kennenlernten, stimmen in das große Lob auf die äußere Erscheinung ein.

Ein Blick auf die vielen hundert Typen ringsumher beweist, daß nicht nur in technischer Beziehung, sondern auch in der äußeren Formgestaltung mit dem „Condor“ des Bremer Werkes ein großer Schritt vorwärts auf dem Gebiete der deutschen Luftfahrt getan worden ist.

Erwartungen übertroffen

Aus dem Munde des Bauaufsichtleiters der Deutschen Lufthansa bei der Focke-Wulf-Flugzeugbau A. G., Kortlepel, der gleichfalls an diesem Überführungsflug teilnahm, hörten wir interessante Einzelheiten aus der Geschichte der „F. W. 200“. „Die Aufgabe für Focke-Wulf lautete dahin, ein Schnellflugzeug für 25 Fluggäste mit einer Geschwindigkeit von 360 und einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 320 Std.-Klm. zu schaffen. Alle Forderungen, die an den Neubau gestellt wurden, sind in der Praxis mit dem „Condor“ weit ü b e r t r o f f e n worden. Die tatsächlichen erreichten Geschwindigkeiten liegen wesentlich höher, und die vorgeschriebenen Gewichte, Rüstgewicht 9100, Fluggewicht 13900 Kilogramm, sind fast auf das Kilogramm innegehalten worden. Darin liegt eine geradezu phantastische Leistung! Das neue Muster soll dem gesteigerten Luftverkehr Rechnung tragen, wobei eine Fluggastzahl von 25 für die erwartete Entwicklung richtig erschien. Nunmehr folgt nach der Besichtigung in Berlin die eingehende Erprobung der Maschine durch Stundenflüge, wobei nicht nur das wirtschaftlich und wartungsgemäß richtige Bild gewonnen, sondern auch die u n b e d i n g t e S i c h e r h e i t der Maschine in jeder Richtung erprobt wird. Kaum eine andere Nation geht in Bezug auf die Sicherheit so gründlich vor wie wir. **So sind zum Beispiel von den bekannten Nordatlantikflügen rund 2000 Stunden Erprobungsflüge durchgeführt worden!** Die technischen Erfordernisse sind durch den „Condor“ übertroffen worden.

Schon jetzt wird gefragt werden können, daß das neue Muster der Focke-Wulf-Flugzeugbau A. G. bereits für den S o m m e r f a h r p l a n 1 9 3 8, der im April beginnt, eingesetzt werden wird!“

Mit dem „Condor“ von Focke-Wulf, der bis in seine kleinsten Teilchen durchdacht und eingerichtet ist, hat das Werk die Bedarfsmaschine der Gegenwart geschaffen: das mag, kurz gefasst, das Urteil sein, das nach diesem Fluge über die „F. W. 200“ ausgesprochen wurde.

Erfolge bei der Vorführung

Am Montag führte die Focke-Wulf-Flugzeugbau G. m. b. H. Bremen vor zahlreichen Flugsachverständigen, sowie Vertretern der in- und ausländischen Presse das viermotorige Großverkehrsflugzeug Fw 200 „Condor“ auf dem Flughafen Tempelhof vor. Nach mehreren Rundflügen erkannte man, daß alle Zuschauer den denkbar besten Eindruck hatten. Nach Begrüßung der Gäste durch den Direktor der Deutschen Lufthansa Freiherr v o n G a b l e n z, erläuterte Dipl.-Ing. T a n k an Hand von Lichtbildern die neueste Errungenschaft seines Werkes.

Interessant war ein Vergleich der W i r t s c h a f t l i c h k e i t und Leistungsfähigkeit des „Condor“ mit dem gegenwärtigen Stand im deutschen Luftverkehr. Die bisherigen d r e i motorigen Flugzeuge können 17 Fluggäste bei 240 Stundenkilometer Reisegeschwindigkeit mit einem Brennstoffverbrauch von etwa 11 Liter auf 100 Kilometer befördern. Der viermotorige Focke-Wulf „Condor“ vermag mit

den gleichen im Luftverkehr erprobten BMW-Motoren 26 Fluggäste bei 330 Stundenkilometer Reisegeschwindigkeit mit einem Brennstoffverbrauch je Fluggast von nur etwa 7 Liter auf 100 Kilometer bei gesteigerter Sicherheit und Behaglichkeit zu befördern und außerdem eine weitaus größere Menge Post und Fracht als bisher mitzuführen. Dabei ist der „Condor“ nach Ausfall eines Motors noch bis 4000 Meter Höhe steigfähig, nach Ausfall eines weiteren Motors noch in 3000 Meter Höhe mit etwa 200 Stundenkilometer Geschwindigkeit flugfähig.

Beim Einbau verstärkter Motoren des gleichen Musters, wie für Sonder- und Ausfuhrzwecke bereits vorgesehen ist, wird eine Geschwindigkeit von 430 Stundenkilometer in 3000m Flughöhe, beim Ausfall eines Motors 350 Stundenkilometer und bei Ausfall zweier Motoren immer noch 280 Stundenkilometer im 3500 Meter Flughöhe erreicht. Bei Verwendung im transkontinentalen Post- und Frachtverkehr kann eine Flugweite von über 3000 Kilometern erzielt werden.

Zahlreiche Anfragen ausländischer Luftverkehrs-Gesellschaften lassen übrigens heute das große Interesse für den Focke-Wulf „Condor“ erkennen.