

Heimatkurs eingeschlagen und auf 3000 - 5000 m Höhe gestiegen wurde, um Luftdruck Temperatur- und Luftfeuchtigkeitsmessungen zu machen.

Allerdings konnten die tatsächlich angeflogenen Meßpunkte von diesen genannten Fixpunkten je nach Wetterlage, nach Anweisung der Wetterzentrale oder nach Entscheidung des Bordmeteorologen abweichen.

Auf dem Weg zu den angeflogenen Meßpunkten wurden zur Navigation u.a. die Drehfunkfeuer Brest, La Coruna und Stavanger, sowie die Rundfunksender Rennes, Bordeaux und Droitwich angepeilt, wobei sich auf dem Weg bis zur irischen Küste Ungenauigkeiten in der Navigation bis zu 40 km im Durchmesser ergeben konnten.

Um dies jedoch möglichst auszuschließen, flog man als Navigationspunkt gerne den ganz in der Nähe der Koordinaten 51,5° Nord / 10,5° West liegenden Leuchtturm "The Bull" an, von wo aus man Blick auf die irische Küste hatte und so nebenbei auch den Schneid und das Können der deutschen Flieger demonstrierte, indem man in nur ca. 10 m Höhe über dem Meeresspiegel den Leuchtturmwärter grüßte und mit den Tragflächen der schweren, zweimotorigen Maschine wackelte oder gar die Flugzeugnase senkte und hob.

Am 22.7.1943 - also an dem Tag vor dem Unfall - flog man u.a. auch diesen Punkt wieder an, wobei die Wetterlage praktisch gleich war mit der vom nachfolgenden Tag - dem 23.7.43.

Vielleicht war die Sicht an diesem Tag dort etwas besser, als am 23.7.43; jedenfalls sank laut Wolkenbild vom 22.7.43 der Pilot mit der Maschine kurz zuvor auf niedrige Höhe unterhalb der Wolkendecke. Man sah wohl auch "The Bull" - die Messungen erfolgten - und dann blieb man eben wegen der schlechten Sicht unterhalb der Wolkendecke auf seinem weiteren Weg nach Norden. So konnte man sich dann mit Blick auf die irische Küste ständig orientieren.

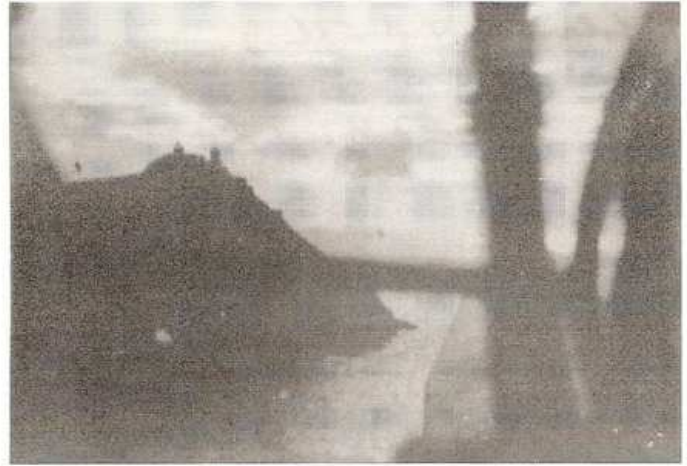
Auschner muß diese Situation gekannt haben, denn er hat mit Sicherheit entweder die Positions- und Wettermeldungen am Bodenfunkgerät in Nantes als Information für seinen Flug am nächsten Tag mitgehört oder nach der Rückkehr mit der betreffenden Besatzung gesprochen oder gar beides.

*

Am 23.7.1943 nun startete Auschner mit der Ju 88 D-1, Kennzeichen D7+DK, um 5,58 Uhr in Nantes bei Dunst unter der ab 100 - 200 m geschlossenen Wolkendecke bei für den Sommermonat ungemütlichen 15° C. Mit ihm

Der Leuchtturm-Felsen "The Bull" aus einer Ju 88 fotografiert.

Sammlung Hölterhoff



Bull Cliff and its lighthouse photographed from a Ju 88.

flog seine wohl endgültige Besatzung, die mit ihm schon seit dem 8. Juli 1943 regelmäßig unterwegs war: der 32 Jahre alte, erfahrene Bruno Noth als Meteorologe, der 19 Jahre alte Gerhard Dümmler als Bordfunker, der 22 Jahre alte Johannes Kuschildo als Bordschütze/Bordmechaniker. Auschner selbst war zu diesem Zeitpunkt 22 Jahre alt.

Zunächst stieg Auschner mit der Maschine durch die geschlossene Wolkendecke auf ca. 1800 m bis in den darüberliegenden, strahlenden Sonnenschein mit guter Sicht, überstieg jedoch in dieser Höhe noch ein Dunstfeld und sank dann durch die Wolkendecke auf Meereshöhe ab, wobei vor dem und kurz nach dem 7. Längengrad West die Stratocumulus-Bewölkung bis auf ca. 1700 - 1800 m reichte. Anschließend, nach einem zweiten Aufstieg, wurde die Wolkendecke in 900 bis 1000 m Höhe überflogen und bei erneutem Abstieg innerhalb der Wolkendecke Sprühregen und darunter bis auf Meereshöhe Dunst und Nebel registriert.

Der Luftdruck betrug um 7.45 Uhr am Fixpunkt 49° Nord / 9° West in Meereshöhe 1023 mbar.

Obwohl die Startzeit in Nantes auf dem Wolkenbild mit 6.30 Uhr angegeben wurde, wird dies wohl durch einen Übertragungs- oder Verschlüsselungsfehler falsch sein. Die auf der Fliegermeldung angegebene Startzeit von 5.58 Uhr muß die richtige sein.

Offensichtlich wurden die Ergebnisse der Messungen während des erneuten Aufstiegs durch die Wolkendecke bis auf 1500 m an die Bodenstelle weitergefunkt. Die letzte Positionsmeldung setzte Dümmler dann laut Wolkenbild auf 50° Nord / 10° West gegen 8.00

Uhr vor der irischen Küste ab, bevor oder gar während des erneuten Abstiegs durch die Wolkendecke.

*Auschner muß jetzt mit der Maschine auf Kurs 10° nach rechts gedreht sein, denn der nächste Meldepunkt um 8.20 Uhr wird östlich des 10. Längengrades als Koppelort in Nantes mit 15 W 027 = 51° 10' Nord / 9°40' West angegeben.

Reg.-Rat Noth spricht in dem nun folgenden Funkspruch von den Koordinaten, die offensichtlich in den Minuten zwischen 8.20 Uhr und 8.25 Uhr überflogen wurden, während des Absetzens der Wettermeldung, nämlich 10° West / 51,5° Nord. Um diesen Punkt vom Koppelort 51° 10' Nord / 9° 40' West zu überfliegen, mußte Auschner nach links auf 335° drehen und näherte sich so der Küste gegen 8.22 Uhr. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 340 km/std. beträgt bei diesem Kurs die Flugzeit tatsächlich ca. 5 Minuten bis zum Aufschlagort.

*

Vor der irischen Küste wurde der Nebel unter der hier nur 50 m bis 200 m tiefen Wolkenuntergrenze so dicht, daß die Sicht bei nur 500 m - 2000 m lag; bei tiefhängenden Wolken sogar noch darunter.

Auschner wollte und konnte nun wohl auch nicht die erneute Bodenluftdruckmessung weiter entfernt vor der Südwestküste Irlands vornehmen. Daher mußte - wie am Tag zuvor bei fast gleicher Wetterlage - der Leuchtturm "The Bull" gefunden werden. Auschner drehte deshalb auf Nordwestkurs und versuchte, sich in ca. 150 m Höhe dicht unter der Wolkendecke mit Sicht auf die Meeresoberfläche an die irische Küste heranzuhangeln, um mit Blick



Links: Blick vom Beobachtungshäuschen zum Aufschlagort, an dem drei Leute zu erkennen sind. Rechts: Michael Murphy sitzt am Aufschlagort an der Hügeloberkante. Fotos Rolf Hölterhoff (5)



Left, the crash site, where three people can be seen, viewed from an observer post. Right, Michael Murphy at the impact point on the ridge.