



Die Situation in der Ju 88-Kabine ca. 20 Sekunden vor dem Aufschlag, dargestellt in einer Bleistiftskizze von Michael Turner.

A drawing from Michael Turner illustrating the scene in the cockpit twenty seconds before the Ju 88 clipped the ridge of the hill.

blütenweißen Hemden nicht vergessen. Drei von ihnen waren sehr jung, recht groß und hatten hellere Haare. Einer war jedoch kleiner, dunkelhaarig und mit dunklem Teint - Reg. Rat Bruno Noth!

Ihnen wurde offensichtlich auch ein nicht einkalkuliertes physikalisches Gesetz zum Verhängnis: Das Verhältnis von Geschwindigkeit/ Entfernung/ Steigfähigkeit.

Wir rechnen heute einmal: die Geschwindigkeit der Maschine betrug 320 km/std. in 170 m Höhe. Die Sichtweite war ca. 1000 m, die von der Maschine in ca. 12 Sekunden durchfliegen wurden. Es blieben somit 12 Sekunden Reaktions- und Steigzeit, also

|   |         |
|---|---------|
| Gesamtzeit  | 12 Sek. |
| ./ Hügell erkannt (Reaktionszeit)   | 2 Sek.  |
| bleiben   | 10 Sek. |
| ./ Vollgas geben  | 2 Sek.  |
| bleiben   | 8 Sek.  |
| ./ Motoren geben Leistung, Steuerhorn anziehen                                    | 3 Sek.  |
| bleiben   | 5 Sek.  |
| ./ Ruder gehen in Steigposition, Druck baut sich auf, Maschine beginnt zu steigen | 2 Sek.  |
| bleiben reine Steigzeit   | 3 Sek.  |

Die Maschine hatte eine Steigfähigkeit von ca. 3 m/sek. Sie stieg also noch ca. 9 m, dann war die Strecke durchfliegen. Bei einer Flughöhe von 170 m, bis zu 200 m hohen Bergen und einer Sicht von 1000 m war es also ein hoffnungsloses Unterfangen der Besatzung, in Küstensicht den Leuchtturm zu finden.

Es hätte trotzdem noch gut gehen können. Wie ich an Ort und Stelle sah, fehlten der Maschine maximal 3 m, um mit dem Propellerkreis über die Hügeloberkante zu kommen - weniger als 1 Sekunde Steigzeit!

\*

Die Tücke der wie Finger ins Meer ragenden Halbinseln der Südwestküste Irlands haben Reg. Rat Noth wie auch Uffz. Auschner bei

diesen schlechten Sichtbedingungen wohl unterschätzt, oder aber bei dem schwierigen Anflug auf die Küste und der Suche nach Orientierungspunkten einfach übersehen. Auschner erkannte das Hindernis aufgrund der schlechten Sicht erst sehr spät und unterschätzte offensichtlich auch die Höhe des Hügelrückens um einige Meter.

Die Rettung wäre eine so scharf wie eben möglich geflogene Linkskurve gewesen, die



Regierungsrat Bruno Noth (Mitte) auf dem Flugplatz Nantes, ca. sechs Wochen vor seinem Tod in Südwest-Irland am 23.7.1943.

Sammlung Hölterhoff

Bruno Noth (centre) at Nantes airfield about six weeks before his death in southwest Ireland on 23 July 1943.

aber eindeutig unterblieb. Also versuchte er, über den Hügelrücken zu steigen, was ihm wohl möglich schien; dies mißlang jedoch. So führten schlechte Sicht, die Fehleinschätzung der Höhe des Hügelrückens sowie ein gehöriges Maß an Pech zu diesem tragischen Unfall, der dem Deutschen Reich eine von vielen (leicht ersetzlichen) Ju 88 kostete, einem Meteorologen im besten Mannesalter sowie drei jungen Menschen jedoch das Leben.

Angehörige der Verunglückten konnten bisher trotz intensiver Bemühungen leider nicht gefunden werden. Kann hier einer unserer Leser einen Hinweis geben?

Während der Nachforschungen war ich auf die Hilfe folgender Institutionen und Personen angewiesen, denen ich hiermit für die geleistete Unterstützung danke:

- Arbeitskreis für Wehrforschung, Stuttgart
- A. Auweiler, Leverkusen
- Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart
- Botschaft von Irland, Bonn
- Dr. O. Branicki, Münster
- Department of Defence, Dublin/ Irland
- Deutsche Dienststelle (WASt), Berlin
- Deutscher Wetterdienst, Offenbach/Main
- DRK-Suchdienst, München
- Greg Dooley, Limerick/ Irland
- H. Faßbender, Solingen
- W. Glenz, Haan/Rhld.
- H. Körber, Bremen
- Tony Kearns, Dublin/ Irland
- Reverent Michael Maher, Allihles/ Irland
- Meteorological Service, Dublin/ Irland
- Ministry of Defence, London/ England
- Michael Murphy, Cahermore/ Irland
- H.J. Nowarra, Babenhausen
- G. Obermeier, Fischamend/ Österreich
- John Ryan, Limerick/ Irland
- H.J. Schulze, Bremen
- Sternwarte Bochum, Bochum
- Dr. M. Teich, Offenbach/ Main
- Michael Turner, Chesham/ England
- Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V., Kassel
- F. Zimmermann, Aachen