



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Weser-Flugzeugbau We 271



AIC = 2.032.2650.03.00

Die **Weserflug We 271** war der Prototyp eines Amphibienflugzeuges der Weser-Flugzeugbau (kurz *Weserflug*) das Ende der 1930er / Anfang der 1940er entwickelt und erprobt wurde.

Geschichte

Die We 271 stellte die einzige Eigenentwicklung der *Weserflug* in Einswarden (Nordenham) dar. Konzipiert wurde das zweimotorige Land-/See-Flugzeug maßgeblich vom technischen Direktor der Werke Adolf Rohrbach.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges mussten geplante Rekordflugversuche gestrichen werden, die Erprobung der Maschine wurde jedoch fortgesetzt. Die Bugform des Flugbootes wurde geändert, um die Luftschrauben und den Bugbereich besser gegen Spritzwasser zu schützen und auch das Leitwerk durchlief verschiedene Änderungen. Im Jahr 1940 wurde der Prototyp von Lemwerder nach Einswarden verlegt, wo er bei einem Testflug 1941 beinahe durch ein britisches Jagdflugzeug abgeschossen worden wäre.

Konstruktionsmerkmale

Ein Kastenholm bildete das Kernstück, der sich durch Anfügen weiterer Elemente verlängern ließ und gleichzeitig einen Teil der Außenhaut bildete. An den Kastenholm wurden dann abnehmbare Nasen- und Endkästen angebaut. Nachdem Rohrbach von der Richtigkeit dieser Idee überzeugt war, musste ihre Festigkeit an einem Erprobungsträger bewiesen werden. Nachdem seine Unternehmung in der Weltwirtschaftskrise 1931 den Geschäftsbetrieb einstellen musste, übernahm er nach der Gründung der Weser-Flugzeugbau GmbH in Bremen am 1. April 1934 deren technische Leitung. Unter der ursprünglichen Projektbezeichnung P2130, später P 2131 oder WFG 270, begannen Ende 1937 die Projektierungsarbeiten.

Die Maschine, jetzt offiziell We 271 genannt, war ein zweimotoriges Hochdecker-Amphibium in Ganzmetallbauweise. Der zweistufige Bootsrumppf war für vier Personen ausgelegt und verfügte über eine geschlossene, voll verglaste Kabine, die hinter der Propellerebene lag. Der Tragflügel war nach Rohrbachs Idee aufgebaut und verfügte über einen rechteckigen Grundriss und eine gleichbleibende Profildicke. An den Flügelvorderkanten waren die beiden Argus As 10E-8 Reihenmotoren angebaut. Das Leitwerk war auf einem Leitwerksträger über dem Rumpf angebracht und bestand aus einer zum Rumpf abgestrehten Höhenflosse mit zwei rechteckigen Seitenleitwerks-Endscheiben. Die Stütz-



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

schwimmer waren im Bereich der Triebwerke angeordnet und sowohl gegen den Rumpf als auch gegen die Tragflächen abgestrebt. Gleichzeitig nahmen sie auch das einfach bereifte Hauptfahrwerk auf, das nach dem Einfahren durch wasserdichte Klappen abgedeckt wurde. Das langbeinige Spornrad wurde während des Fluges und bei Wasserlandungen einfach nach oben geklappt.

Einsatzgeschichte

Im Mai 1939 war die We 271 V1 fertiggestellt und erhielt die zivile Kennung D-ORBE. Der Erstflug fand unter der Leitung von Chefpiloten Gerhard Hubrich am 26. Juni 1939 statt. Am gleichen Tag folgten noch vier weitere Flüge. Am 28. Juni 1939 fand der erste Wasserstart statt, dabei stellte man fest, dass der gesamte Bugbereich und die Luftschrauben starkem Spritzwassereinfluss ausgesetzt waren, was zu einem Umbau des Bugs und der Anbringung von Spritzwasserabweisern an Rumpfbug und Stützschwimmern führte.



Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges mussten geplante Rekordflugversuche gestrichen werden, die Erprobung der Maschine wurde jedoch fortgesetzt. Die Bugform des Flugbootes wurde geändert, um die Luftschrauben und den Bugbereich besser gegen Spritzwasser zu schützen und

auch das Leitwerk durchlief verschiedene Änderungen. Im Jahr 1940 wurde der Prototyp von Lemwerder nach Einswarden verlegt, wo er bei einem Testflug 1941 beinahe durch ein britisches Jagdflugzeug abgeschossen worden wäre. Nachdem die We 271 nach mehr als 60 Flügen ihre Mustererprobung absolviert hatte, übernahm am 1. Mai 1942 die Erprobungsstelle See der Luftwaffe in Travemünde die Maschine, wo das Unikat später verschrottet wurde. Über das weitere Schicksal des Flugzeuges gibt es keine Hinweise. All das erlebte Adolf Rohrbach nicht mehr, er verstarb bereits am 6. Juli 1939 im Alter von 50 Jahren.

Technische Daten:

Triebwerk:	2 luftgekühlte Achtzylinder Reihenmotoren Argus As 10 E-8	
Startleistung:	je 270 PS	
Dauerleistung:	210 PS in 3.000 m	
Besatzung:	2 + 2	
Erstflug:	26. Juni 1939	
Spannweite:	15,20 m	
Länge:	10,52 m	
Höhe:	3,33 m	
Flügelfläche:	27,3 m ²	
Leermasse:	2.304 kg	
Startmasse normal:	2.780 kg normal	2900 kg maximal
Flächenbelastung:	106,23 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	5,37 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit:	233 km/h in NN	266 km/h in 3000 m
Gipfelhöhe:	5.365 m	
Steigleistung:	276 m/min	
Steigzeit auf 1.000 m:	3,7 min auf 1000 m	14,0 min auf 3000 m
Reichweite normal:	670 km	790 km maximal
Flugdauer:	3 h	



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

