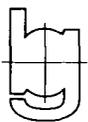


Hans J. Ebert, Johann B. Kaiser, Klaus Peters

Willy Messerschmitt – Pionier der Luftfahrt und des Leichtbaues

Eine Biographie



Bernard & Graefe Verlag Bonn

Inhalt

| | | | |
|--|----|---|-----|
| Geleitwort Ludwig Bölkow | 4 | Organisation des Entwicklungsbereiches | 80 |
| Geleitwort Gero Madelung | 5 | Subventionen des RVM | 81 |
| Vorwort | 7 | Der Konkurs (1931) | 81 |
| | | Wettbewerbs- und Sportflugzeug M 29 (1931/32) | 82 |
| | | Baubeschreibung | 83 |
| Willy Messerschmitt – Flugzeugbauer, Pionier und Forscher | 9 | M 30, die M 26 aus Elektron (1929) | 85 |
| <i>Reduzierung der Luftwiderstände</i> | 9 | Das Sport- und Schulflugzeug M 31 (1932) | 85 |
| <i>Verringerung des Baugewichts</i> | 10 | M 32, Schulflugzeug-Projekt | 86 |
| <i>Vereinfachung der Konstruktion</i> | 12 | M 33, ein Baukastenflugzeug (1932) | 87 |
| | | M 34, Langstrecken- oder Antipodenflugzeug (1932) | 88 |
| | | Zwangsvergleich (1933) | 89 |
| Der junge Messerschmitt (1913–1923) | 14 | Das Trainings- und Kunstflugzeug M 35 (1932/33) | 89 |
| Aus der Familienchronik | 14 | Verkehrsflugzeug M 36 für Rumänien (1934) | 92 |
| Ausgangssituation | 15 | | |
| Der Anfang – Harth-Messerschmitt-Segelflugzeuge | 18 | Umbruch und Neubeginn (1935) | 93 |
| Flugzeugbau Messerschmitt Bamberg | 32 | <i>Neustrukturierung der Luftfahrtindustrie</i> | 93 |
| Die Motorseglar | 36 | Reiseviertel Bf 108 »Taifun« | 96 |
| | | Die Entwicklung der Bf 108 | 96 |
| <i>Vom Ingenieur zum Unternehmer (1924–1934)</i> | 40 | Die Lösung: Schalenbauweise und technische | |
| Der Schritt zum Motorflugzeug | 40 | Besonderheiten der Bf 108 | 98 |
| Zweisitziges Leichtflugzeug M 17 (1925/26) | 40 | Die Bf 108 beim Europa-Rundflug 1934 | 100 |
| Baugeschichtliches, Baumerkmale | 41 | Wie die Bf-108 zur »Taifun« wurde | 100 |
| Wettbewerbe mit der M 17 | 42 | Die Überleitung zur B-Serie | 101 |
| Zubringer-Verkehrsflugzeug M 18 (1925–1930) | 44 | Begeisterte Stimmen über die »Taifun« | 102 |
| Die Lage Mitte der zwanziger Jahre | 44 | Die Rekord-Variante Bf 108 C | 103 |
| Das viersitzige Verkehrsflugzeug M 18a (1925/26) | 44 | Die Baureihe D für die Luftwaffe | 104 |
| Das fünfsitzige Kleinverkehrsflugzeug M 18b (1927–1930) | 46 | Me 208 – die Bugradversion der Bf 108 | 104 |
| Wettbewerbs- und Sportflugzeug M 19 (1927) | 48 | Weiterbau der »Taifun« in Frankreich | 105 |
| | | Willy Messerschmitt und seine »Taifun« | 106 |
| <i>Von Bamberg nach Augsburg (1927)</i> | 52 | Erfolge mit der »Taifun« | 106 |
| Ganzmetall-Verkehrsflugzeug BFW M 20 (1927–1931) | 56 | Baureihen der Bf 108 »Taifun« | 107 |
| Das Schulflugzeug M 21 | 62 | | |
| Der zweimotorige Doppeldecker M 22 (1930) | 63 | <i>Me 108 – Nachkriegsprojekte in Deutschland</i> | 107 |
| Schul- und Sportflugzeug M 23 (1928–1931) | 64 | <i>Bf 109 – Messerschmitts Einstieg in die Militärluftfahrt</i> | 110 |
| Die M 23b | 67 | Die Bf 109 geht in die Serie | 114 |
| Das Sportflugzeug M 23c und der | | Die Bf 109 sorgt für großes Aufsehen | 116 |
| Europarundflug 1930 | 69 | Die Bf 109 V-13 fliegt Weltrekord | 117 |
| M 23b als Wasserflugzeug (1930/31) | 70 | Die Bf 109 E mit dem 30-Liter-Motor DB 601 | 118 |
| Das achtsitzige Verkehrsflugzeug M 24 (1929) | 71 | Bf 109 T für den Flugzeugträger »Graf Zeppelin« | 120 |
| Weiterentwicklung der M 18 (1929) | 72 | Bf 109 – Sonderentwicklungen | 121 |
| M 18c (1929/30) | 73 | Bf 109 – Schulweisitzer | 121 |
| Verkehrsflugzeug M 18d (1929–1930) | 73 | Die Bf 109 mit Sternmotor | 122 |
| Kunstflugmaschine M 25 (1929) | 75 | Bf 109 F – die vollkommenste Hundertneun | 123 |
| Schnellreiseflugzeug M 26 (1929/30) | 75 | Bf 109 G – die meistproduzierte Baureihe | 125 |
| Schulungs- und Sportflugzeug M 27 (1930/31) | 77 | Ein englischer Testpilot beurteilt die Bf 109 G | 125 |
| Postflugzeug M 28 (1931/32) | 78 | Leistungssteigerung durch MW 50 und GM 1 | 128 |

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| Sondererprobungen aller Art | 130 | Die Bf 163 – ein »Storch«-Konkurrent | 203 |
| Bf 109-Höhenjägerprojekte Me 409, Me 155, P 1095, Me 109 H | 131 | Bf 164 (P 1053) – Flugzeug für einen Weltflug | 205 |
| Bf 109 K – die letzte Großserienvariante | 133 | Bf 165 – ein Fernbomber-Projekt | 206 |
| Die Bf 109 wird international | 134 | Me 308 – Me C 164, ein Verkehrsflugzeug | 207 |
| Weiterbau nach dem Krieg – die tschechische 109 | 134 | Die Me 261 – das 11 000-km-Flugzeug | 208 |
| Spanischer Lizenzbau der Bf 109 G | 135 | Me 264 – das 15 000-km-Flugzeug | 212 |
| Baureihen der Bf 109 | 136 | Das RLM kann sich nicht entscheiden | 213 |
| <i>Me 209 – das Rekordflugzeug</i> | 137 | Vier oder sechs Motoren? | 214 |
| <i>Die »neue« Me 209</i> | 142 | Die Me 264 fliegt | 216 |
| Me 209/309 – Leistungszusammenstellung | 146 | Letzte zukunftsweisende Projekte | 218 |
| <i>Die Me 309 – ein 109-Nachfolger</i> | 147 | Die Giganten Me 321 und Me 323 | 220 |
| <i>Bf 110 – ein Zerstörer wird definiert</i> | 150 | Großlastensegler für das Unternehmen »Seelöwe« | 220 |
| Die Entwicklung der Bf 110 | 151 | Montage der Me 321 in Leipheim und Obertraubling | 223 |
| Bf 110 im Kriegseinsatz | 154 | Probleme mit dem Flugzeugschlepp | 224 |
| Bf 110 als Nachtjäger erfolgreich | 157 | Lastensegler Me 321 im Einsatz | 225 |
| Produktion der Bf 110 | 158 | Projekte mit Dampfturbine und | |
| Fünf Episoden der »politischen« Bf 110 | 160 | Pulsostrahltriebwerken | 226 |
| Baureihen der Bf 110 | 163 | Der Großraumtransporter Me 323 | 226 |
| <i>Die Me 210 – ein schwerer Rückschlag</i> | 164 | Serienfertigung der Me 323 | 228 |
| Die ersten Me 210 werden ausgeliefert | 170 | Me 323 – Technik und Einsatz | 228 |
| Die Me 210-Großserie wird gestoppt | 171 | Baureihen und Projekte der Me 321 und Me 323 | 231 |
| Konsequenzen für Willy Messerschmitt | 174 | <i>Messerschmitt-Strahlflugzeuge</i> | 232 |
| <i>Die Me 210 mit längerem Rumpf und stärkerem Motor wird Me 410</i> | 174 | Me 262, der erste operationelle Strahljäger | 232 |
| <i>Me 310 und Weiterentwicklungen</i> | 176 | Das Projekt P 1065 eines Verfolgungsjägers | 232 |
| Baureihen der Me 210/410 | 178 | Das P 1065 wird offiziell zur Me 262 | 233 |
| <i>Auf der Suche nach Ersatzzerstörern und Schnellbomben</i> | 178 | Aerodynamische Versuche für die Me 262 ohne Pfeilflügel | 234 |
| Projekte von A. Lippisch und H. Wurster | 178 | Bau und Erstflüge der Me 262 V-1 | 234 |
| Schwanzlos oder konventionell? | 180 | Erprobung mit Junkers-Strahltriebwerken | 235 |
| Pfeilflügel und V-Leitwerk | 182 | Luftwaffen-Offiziere von Flügen mit der Me 262 begeistert | 237 |
| <i>Flugzeuge aus dem System-Baukasten – Das Projekt P 1090</i> | 184 | Der lange Weg zur Serie | 238 |
| Rationalisierung und Typenbereinigung | 185 | Ein folgenschwerer Eingriff | 239 |
| Vereinheitlichung auch bei Strahlflugzeugen | 186 | Die Flugerprobung geht weiter | 243 |
| <i>Von den BFW zum Messerschmitt-Konzern</i> | 187 | Aufschwung unter dem Jägerstab | 244 |
| Die Gründung der BFW-GmbH Regensburg | 191 | Die Me 262 im Einsatz | 246 |
| Bf 109-Großserienfertigung bei WNF | 195 | Me 262-Weiterentwicklungen | 248 |
| Fertigungsring F 2 für die Messerschmitt-Serienproduktion | 196 | Projekte der Hochgeschwindigkeitsentwicklung | 251 |
| Der Jägerstab tritt in Aktion | 197 | Me 163/Me 262 – Technologie-Transfer nach Japan | 254 |
| Vergleichswerte aus der Messerschmitt-Flugzeugfertigung | 197 | Baureihenübersicht Me 262 | 255 |
| Die Messerschmitt-Flugzeugfertigung 1934 bis 1945 | 199 | Der Raketenjäger Lippisch-Messerschmitt Me 163 | 255 |
| <i>Entwicklungen für Sonderaufgaben: vom Höhenfernerkunder bis zu den »Giganten«</i> | 199 | Die Vorgeschichte bis zur DFS 194 | 255 |
| Bf 161 – der Fern- und Naherkunder | 199 | Aus dem Projekt X wird die Me 163 | 256 |
| Bf 162 – ein Schnellbomber mit 500 km/h | 201 | Die 1000-km/h-Geschwindigkeitsmarke wird überschritten | 258 |
| | | Der lange Weg zur operativen Me 163 B | 258 |
| | | Das Erprobungskommando 16 für die Me 163 B | 265 |
| | | Vorbereitungen zum Einsatz | 265 |
| | | Lippisch verläßt die Firma Messerschmitt | 266 |
| | | Weiterentwicklungen von der Me 163 zur Me 263 | 266 |
| | | Baureihen der Me 163/263 | 269 |
| | | Me 328 – das Universalflugzeug mit Pulsostrahltrieb | 269 |
| | | Flugerprobung der Me 328 in Hörsching | 269 |

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| Fertigungsprogramm für 300 Me 328 B | 272 | <i>Messerschmitt vollendet in Ägypten seine Jagdflugzeug-</i> | |
| Me 328 für den Selbstoperungs-Einsatz | 273 | <i>Entwicklung</i> | 331 |
| Der Pfeilflügeljäger Messerschmitt P 1101 | 275 | Aus »Saeta« wird »Al Kahira« | 331 |
| Zur Geschichte des Pfeilflügels | 275 | Triebwerkprobleme verzögern die HA 300 | 332 |
| Geplante Steigerung der Machzahl führt zur P 1101 | 276 | HA 300 – leichtester Überschalljäger der Welt | 337 |
| P 1101-Konfigurationen für die Ausschreibung | 276 | <i>Anzeichen für den Beginn einer »Flugzeugentwicklung«</i> | 340 |
| Die P 1101 V-1 im Bau und als Vorbild für | | Wiederbeginn der Luftfahrtentwicklung im Jahre 1955 | 340 |
| Nachkriegs-Flugzeuge | 280 | <i>Lizenzen, Programme, Kooperationen</i> | 341 |
| Die Amerikaner kommen | 281 | Fouga Magister wird nachgebaut | 341 |
| Aus der P 1101 wird die Bell X-5 | 281 | Lizenzfertigung für das Erdkampfflugzeug Fiat G.91R3 | 342 |
| Pfeilflügel-Flugzeuge in aller Welt auf der Basis | | F-104 G »Starfighter«: bedeutendstes Nachbau- | |
| deutscher Forschungsergebnisse | 282 | programm | 343 |
| Ferngelenkte Flakrakete »Enzian« | 283 | Teile für die Bell UH-1D | 344 |
| Messerschmitt-Projekte vom P 1000 zum P 1112 | 286 | Rümpfe für die Sikorsky CH-53G | 344 |
| Projekte mit offiziellen oder inoffiziellen | | Mittelflügel für die Transall C 160 | 344 |
| RLM-Typennummern | 292 | »Know-how«-Gewinn durch die F-4 »Phantom II« | 345 |
| Messerschmitt-Propeller-Entwicklungen (Me P) | 292 | Casa C-101 | 346 |
| Typen-Namen | 292 | Europäisches Kampfflugzeug »Tornado« | 346 |
| Das Kriegsende | 293 | <i>VJ 101: Erster Überschall-Senkrechtstarter der Welt</i> | 347 |
| Die Amerikaner und Franzosen »erobern« das | | Projekten-Wettbewerb für einen Interzeptor | 347 |
| Projektbüro | 293 | Zwei Prototypen werden gebaut | 349 |
| Internierung | 293 | VJ 101 C-X2 erprobt Kurzstartmöglichkeiten | 352 |
| Messerschmitts Neffe vermittelt erste Tätigkeiten | 294 | Weiterentwicklung VJ 101D | 353 |
| <i>Der Wiederanfang</i> | 295 | Deutsch-amerikanisches Waffensystem | 355 |
| <i>Messerschmitt sucht – und findet Alternativen zum</i> | | Auf dem Weg zur Fusion | 355 |
| <i>Flugzeugbau</i> | 295 | <i>Messerschmitts Vermächtnis: Verwandlungsflugzeug</i> | |
| Windmühle für Bayerns Energieversorgung | 295 | »Rotor-Jet« | 356 |
| »Neue Technik« GmbH wird gegründet | 296 | Konkurrenzentwicklungen zeigen Vorteile des | |
| Neuartiges Fertighauskonzept | 296 | Messerschmitt-Konzeptes | 357 |
| Das Existenzproblem der deutschen Luftfahrtindustrie | | <i>Projekte</i> | 365 |
| nach dem Kriege – Messerschmitts »Japanfonds« | 299 | <i>Verdienstvolle Messerschmitt-Stiftung</i> | 378 |
| <i>Das Ende im Stammwerk Augsburg</i> | 301 | <i>Fusion Messerschmitt-Bölkow bereitet die neue Struktur</i> | |
| Messerschmitt unter Treuhänderschaft | 301 | <i>der Luft- und Raumfahrtindustrie vor</i> | 380 |
| Demontage zerstört die Substanz | 302 | 70. Geburtstag im Zeichen der Fusion Messerschmitt- | |
| Nähmaschinen bringen erste Fertigungserfolge | 303 | Bölkow | 384 |
| Erste »Luftfahrt«-Förderung nach dem Kriege | 304 | 75. Geburtstag im Ehrensaal des Deutschen Museums | 385 |
| <i>Neue Konzepte für Motoren- und Fahrzeugbau</i> | 306 | 80. Geburtstag: »Messerschmitt« – mehr als nur ein | |
| Mittelklasse-Auto P 511 | 306 | Name technischer Produkte | 387 |
| Messerschmitt-Kabinenroller in Großserie | 310 | <i>Epilog</i> | 390 |
| Vespa wird in Lizenz gebaut – Kontakte auch zu | | Anhang | |
| Alfa-Romeo | 313 | – Bildnachweis | IV |
| Kleinautos folgen dem Kabinenroller | 313 | – Mitarbeiter und Wegbegleiter | 391 |
| Ein »Kurvenleger« beschäftigt das Technische Büro | 315 | – Konzernorganisation/Konzernübersicht | 396 |
| <i>Messerschmitt in Spanien</i> | 316 | – Flugzeugtabellen | 398 |
| Erstmals wieder Flugzeugentwicklung | 316 | – Quellen und Literatur | 403 |
| Enge Zusammenarbeit mit Hispano Aviacion | 317 | – Abkürzungen | 408 |
| Kolbenmotor-Schulflugzeug HA 100 | 317 | – Sachregister | 409 |
| Vergleich HA 100 mit T-28a | 320 | – Personenregister | 411 |
| HA 200: Erste Strahlflugzeugentwicklung nach 1945 | 321 | – Die Autoren | 415 |
| Überschalljäger HA 300 wird entwickelt | 326 | | |