



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten
Stand Herbst 2017 - 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 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Messerschmitt Me 309



AIC = 2.111.1611.17.11

Die Messerschmitt **Me 309** war ein Jagdeinsitzer der Messerschmitt AG aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Nach vier Prototypen wurde das Projekt unter anderem aufgrund nicht zufriedenstellender Flugleistungen eingestellt.

Geschichte

Die Me 309 wurde bei Messerschmitt unter Richard Bauer und Waldemar Voigt ab etwa Mitte 1940 als radikale Weiterentwicklung der Bf 109 geplant. Sie unterschied sich von ihrem Vorläufermuster besonders durch das Bugradfahrwerk, ein in den Tragflächen angeschlagenes Hauptfahrwerk mit breiter Spur, Druckkabine, Schleudersitz und eine Vollsichtkanzelhaube. Als Motoren waren sowohl der DB 603 als auch der Jumo 213 vorgesehen, beide mit projektierten Leistungen von 1700 bis 1800 PS. Zudem sollte die Me 309 eine schwere Bewaffnung mit zahlreichen Rohrmaschinenkanonen erhalten, ohne dass diese in aerodynamisch ungünstigen Gondeln unter den Tragflächen angebracht werden mussten.

Das Reichsluftfahrtministerium (RLM) zeigte wenig Interesse an der Me 309, da die Bf 109 für leistungs- und entwicklungsfähig gehalten wurde. Durch die niedrige Priorität beim RLM verzögerte sich die Entwicklung, sodass die endgültigen Pläne erst Ende 1941 fertiggestellt und der Prototypenbau begonnen werden konnte. Auch die Produktion des DB 603 Motors verzögerte sich und erst am Jahresende 1941 wurde der erste Motor an Messerschmitt geliefert. Die vielfachen Änderungen an der Bf 109 erforderten weitläufige Tests, die zum Teil mit umgebauten Zellen auf Basis der Bf 109F durchgeführt wurden. Bei der Bf 109 V23 wurde der bewegliche Bauchkühler getestet, die Bf 109 V31 hatte zusätzlich das neue Bugradfahrwerk, und mit der Bf 109 V30 wurde das Druckbelüftungssystem für das neue Cockpit erprobt.

Umfangreichen Rollversuchen fanden ab dem 27. Juni 1942 statt, die einige Probleme zu Tage bereiteten. So brach unter anderem eine Kühlmittelleitung, trat Bugradflattern auf und brach die Bugradhalterung. Der Erstflug des ersten Prototyps, der Me 309 V1 (GE+CU), fand am 18. Juli 1942 mit Werkspiloten Karl Baur statt, der jedoch bereits nach fünf Minuten wegen zu hoher Kühlmitteltemperatur abgebrochen werden musste. Der am 29. November 1942 zum Erstflug gestartete zweite Prototyp musste direkt wieder abgeschrieben werden, da bei der Landung das



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - 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 2017

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

Bugrad nicht vollständig ausgefahren war und die Maschine schwer beschädigt wurde. Als Motor fand jeweils der DB 603 A-1 mit 1750 PS Startleistung Verwendung. Die Flugtests ergaben, dass die Me 309 schneller war als die Bf 109G und auch höher fliegen konnte, die Bf 109G jedoch im Kurvenkampf manövrierfähiger war. Mit Bewaffnung war die Me 309 nur geringfügig schneller als die Bf 109G, zudem war die Manövrierfähigkeit noch weiter eingeschränkt. Da die Maschine noch viele Kinderkrankheiten hatte, die Leistung nicht befriedigte und die von der Konkurrenz bereits projektierte Fw 190D eine bessere Leistung versprach, wurde das Projekt am 26. Januar 1943 nach dem Bau der vier Prototypen V1 bis V4 durch das RLM eingestellt und für den Export freigegeben. Der japanische Militärattache in Berlin Osamu Otani interessierte sich für die Maschine ohne das ihm jedoch die Probleme und Testergebnisse mitgeteilt wurden. Die Verschiffung der V3 nach Japan kam allerdings nicht zu Stande, da sie bei einem Bombenangriff zerstört wurde. Auch mit einem weniger radikalen Versuch zur Weiterentwicklung der Bf 109 in Form der Me 209 scheiterte Messerschmitt 1944. Grund war ebenfalls eine ungenügende Leistungssteigerung und die kurz vor der Einführung stehenden Fw 190D sowie stark leistungsgesteigerte Versionen der Bf 109G und K.

Ein wichtiger Grund für die Entwicklung der Me 309 war, dass Messerschmitt für den Fall des Scheiterns des Strahljägers Me 262 in ihr eine Rückversicherung gehabt hätte. Im Entwicklungszeitraum der Me 309 war nicht abzuschätzen, ob und wann die Triebwerke des Strahljägers serienreif und in den erforderlichen Stückzahlen verfügbar sein würden. Es war völlig offen, ob eine Umkonstruktion der Strahltriebwerke auf verfügbare Metalllegierungen ohne in Deutschland kaum verfügbare Spezialstähle überhaupt möglich sein würde. Als sich dies abzeichnete, verlor auch Messerschmitt das Interesse an der Me 309.

Eine Spezialausführung der Me 309 sollte unter der rechten Tragfläche eine SC-1000-Bombe und unter der linken Tragfläche einen 260-l-Behälter tragen. Es erscheint mehr als fraglich, ob sich diese asymmetrische Anordnung in der Praxis hätte durchführen lassen.

Konstruktion

- Typ: Einmotoriger Jagdeinsitzer
- Tragflächen: Freitragender Mitteldecker mit tief angesetzten Tragflächen. Zweiteiliger einholmiger Ganzmetallaufbau. Automatische Vorflügel im Querruderbereich. Landeklappen etwas innerhalb der Querruder bis zum Rumpfansatz.
- Rumpf: Aufbau als Ganzmetallschale mit ovalem Querschnitt.
- Leitwerk: Freitragendes Normalleitwerk. Aufbau in Ganzmetall.
- Fahrwerk: Einziehbares Dreiradfahrgestell. Haupträder nach innen in die Tragflächen, Bugrad bei gleichzeitiger Schwenkung des Rades um 90° nach hinten unter den Rumpfbug einziehbar.
- Triebwerk: Ein flüssigkeitsgekühlter Zwölfzylinder-Motor DB 603 A-1 mit 1750 PS Startleistung. Dreiblatt-Verstellpropeller. Großer Bauchkühler unter dem Rumpf.
- Besatzung: 1 Pilot in druckbelüfteter Kabine mit aufgesetzter Vollsichtabdeckhaube.
- Bewaffnung: 1 x 30-mm-MK-108-Motorkanone, 2 x 13-mm-MG 131 über dem Motor, 2 x 13-mm-MG 131 in den Tragflächenwurzeln außen und 2 x 20-mm-MG 151/20 in den Tragflächenwurzeln innen.

Technische Daten

Kenngröße	Daten
Länge	9,46 m
Spannweite	11,04 m
Höhe	3,50 m
Flügelfläche	16,50 m ²
Rüstmasse	3.530 kg
Startmasse	maximal 4.085 kg
Antrieb	ein flüssigkeitsgekühlter Zwölfzylindermotor <i>Daimler-Benz DB 603G</i> mit 1.287 kW (1.750 PS) Startleistung
Höchstgeschwindigkeit	748 km/h in 8.500 m Höhe
Marschgeschwindigkeit	665 km/h in 6.000 m Höhe
Landegeschwindigkeit	161 km/h

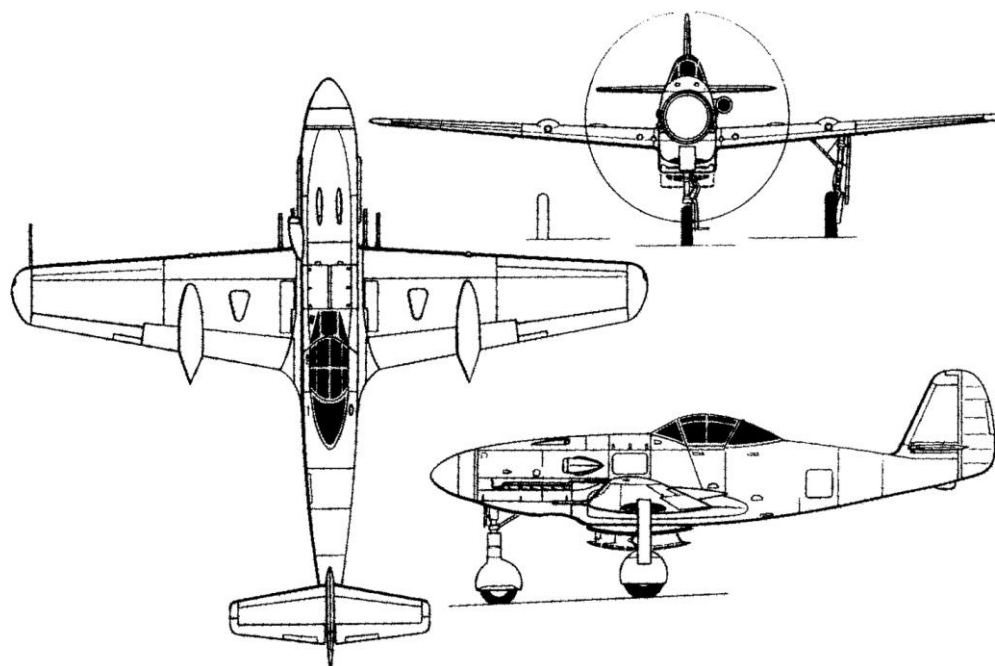


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Herbst 2017 - 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 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, “Wikipedia

Dienstgipfelhöhe	12.300 m
Reichweite	1.100 km
Stückzahl	4



Me 309 V1

