



Messerschmitt Me 261



AIC = 2.0122.9522.10.74

Entwicklungsgeschichte

Die Entwicklung der Me 261 begann bereits 1937 als P.1062, indem man aus der Bf 110 einen Langstreckenauflklärer ableitete, der über einen neuen schmalen, gestreckten Rumpf und wesentlich größere Tragflächen verfügte. Nachdem man die projektierten Leistungsdaten beim RLM vorgelegt hatte, erhielt man einen offiziellen Auftrag zum Bau von drei Prototypen. Die neue Maschine erhielt die Bezeichnung Me 261 und war als Langstreckenrekordflugzeug vorgesehen. Gleichzeitig wollte man mit ihr die olympische Flamme von Garmisch-Partenkirchen nach Tokio, wo die Olympischen Sommerspiele 1940 stattfinden sollten, nonstop befördern. Die Me 261 fand das besondere Interesse Hitlers, der Messerschmitt fragte, ob auch eine Passagierversion, mit der er zur Eröffnung der Olympischen Spiele nach Tokio reisen könnte, möglich sei. So entstand der Entwurf einer achtsitzigen Passagiermaschine. Die inoffizielle Bezeichnung lautete Adolfine. Die Me 261 war ein viermotoriger Ganzmetallmitteldecker mit Tragflächen hoher Streckung, doppeltem Seitenleitwerk und einziehbarem Heckradfahrwerk. Der dicke Tragflügel der fast die Höhe des Rumpfes erreichte, war gleichzeitig als Tank ausgeführt. Die Kühler waren unter den Tragflächen vorgesehen. Der Antrieb sollte über je zwei zu einem Doppelmotor kombinierten DB 601, die über ein gemeinsames Getriebe eine große Luftschaube antrieben, erfolgen. Diese Motoren mit der Bezeichnung DB 606 hatte man erfolgreich in der He 119 getestet. Die Konstruktionsarbeiten begannen im Frühjahr 1939 im Stammwerk in Augsburg wurden aber nach Beginn des Krieges nur sehr langsam fortgeführt, bis das RLM die Brauchbarkeit als Langstreckenauflklärer erkannte. Die Me 261 V1 (BJ+CP) hatte am 23.12.1940 unter Karl Baur ihren Erstflug, der die Mängel im Antriebssystem, besonders die Kühlung der Doppelmotoren, bereits aufzeigte. Während der weiteren Flugerprobung wurden zahlreiche Änderungen vorgenommen, so dass die Maschine erst am 2. Oktober 1941 zur weiteren Erprobung nach Rechlin überführt werden konnte. Die Me 261 V2 (BJ+CQ) flog im Frühjahr 1941 als Fernauflklärer für die Seeüberwachung und war für eine spätere Bewaffnung vorgesehen. Die Triebwerke waren immer noch problematisch, trotzdem wurden mehrere Langstreckenflüge durchgeführt. Die Me 261 V3 (BJ+CR) erhielt eine größere Spannweite und die neuen DB 610 Motoren, die aus zwei gekoppelten DB 605 bestanden. Am 16. April 1943 flog Karl Baur mit dieser Maschine in 10 Stunden 4.473 km im geschlossenen Kurs. Das wäre Weltrekord gewesen. Im Juli 1943 kam es bei der Landung zu einem Versagen der Hydraulik und die Maschine wurde stark beschädigt. Nach der Reparatur flog die Maschine spezielle Langstreckenauflklärungseinsätze für die Luftwaffe. Nach einem weiteren Landeunfall wurde sie nicht mehr aufgebaut. Die V1 wurde nach einem alliierten Luftangriff auf Lechfeld stark zerstört und wahrscheinlich verschrottet. Die V2 erlitt das gleiche Schicksal, nur waren ihre Reste bei der amerikanischen Besetzung von Lechfeld noch vorhanden.



Gebaute Flugzeuge

Me 261 V1

Dieser erste Prototyp hatte seinen Erstflug am 23. Dezember 1940. Aufgrund zahlreicher Probleme bei der Ausarbeitung eines Serienvorläufers konnte das Flugzeug erst am 2. Oktober 1941 an die Erprobungsstelle Rechlin überstellt werden. Allerdings war es noch nicht einsatzfähig, Tank und Motorenaufhängung hätten starker Modifikationen bedurft.

Me 261 V2

Der Erstflug des zweiten Prototyps fand am 25. November 1942 statt aber die weitere Erprobung kam aufgrund des Mangels an Motoren kaum vorwärts. Ende 1942 hatte die Erprobung dieses Flugzeugs keine Dringlichkeit für das Oberkommando der Luftwaffe. Verfügbare Ressourcen wurden für Flugzeuge eingesetzt, die bereits gefertigt wurden. 1945 wurden die Reste dieses Flugzeugs von den Amerikanern in Lechfeld erbeutet.

Me 261 V3

Die dritte Maschine war dahingehend modifiziert worden, dass die Tragflächen vergrößert wurden. Ein Werkstattflug wurde auf diesem Prototyp am 15. Oktober 1942 durchgeführt. Die V3 war das am meisten erprobte Flugzeug, auf ihm wurden auch die bis dahin weitgehend unerprobten DB-610-Motoren auf ihre Dauerbelastbarkeit erprobt.^[2] Im Juli 1943 überschlug sich die V3 bei der Landung. Sie wurde nicht mehr aufgebaut.



Technische Daten: Messerschmitt Me 261 V3

Baujahr:	1941	Tankinhalt:	5.000 Liter	
Besatzung:	7 Mann	Flächenbelastung:	165,7 kg/m ²	
Triebwerk:	zwei wassergekühlte 24 Zyl.	Leistungsbelastung:	2,46 kg/PS	Dopp
Startleistung:	je 2.950 PS	V/max. in Bodennähe:	490 km/h	
Dauerleistung:	je 2.800 PS in 3.000 m	V/max. in 3.000 m:	620 km/h	
Spannweite:	26,85 m	V/Marsch in 4.000 m:	470 km/h	
Länge:	16,70 m	V/L:	140 km/h	
größte Höhe:	4,70 m	Gipfelhöhe:	8.300 m	
Propellerfläche:	9,96 m ²	Steigleistung:	6,8 m/s	
Spurweite:	5,32 m	Steigzeit auf 1.000 m:	2,5 min	
Flügelfläche:	87,50 m ²	Steigzeit auf 3.000 m:	8,0 min	
V-Form:	+3°	Reichweite normal:	8.100 km	
Leermasse:	8.800 kg	Reichweite maximal:	11.000 km	
Startmasse normal:	13.500 kg	Flugdauer:	24 h	
Startmasse maximal:	14.500 kg			

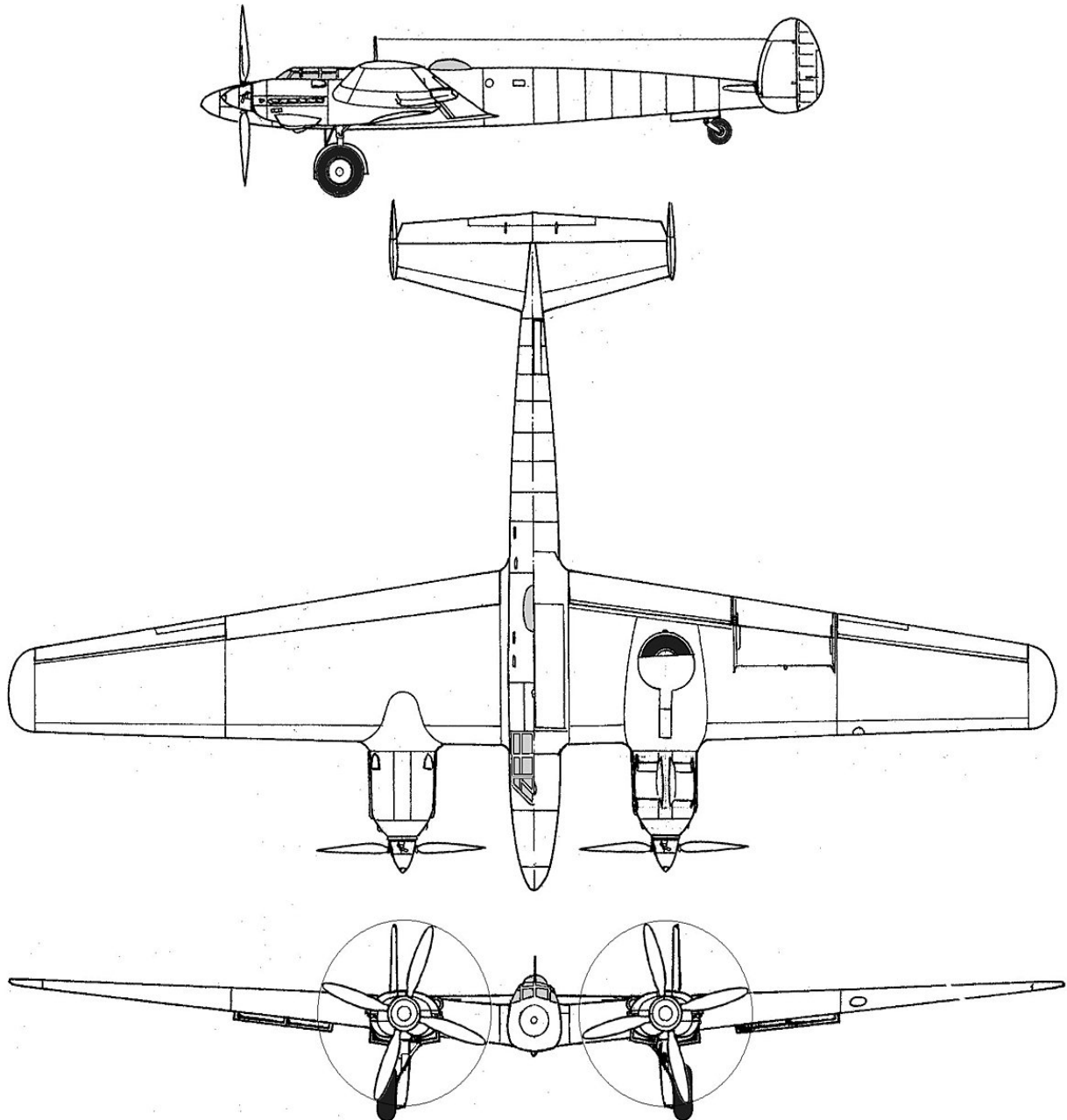


*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Messerschmitt Me-261 Adolfine



Me 261 V2 ohne Luftschrauben