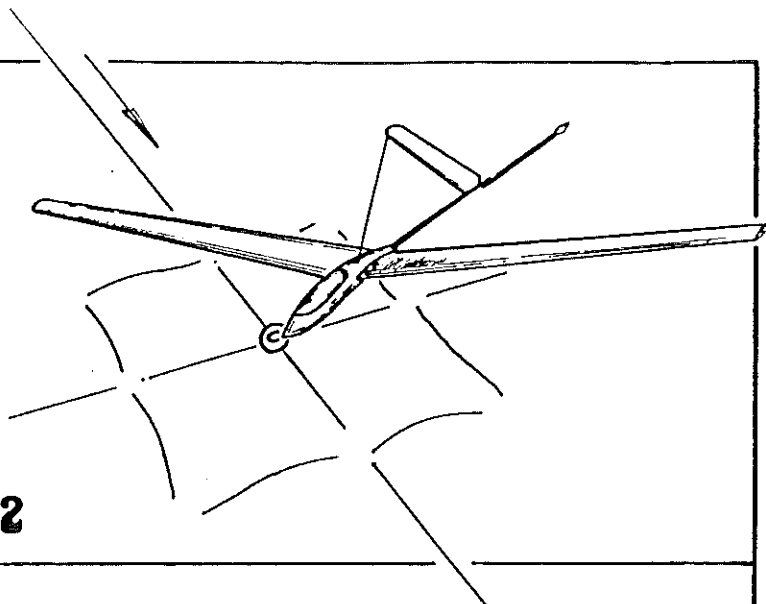
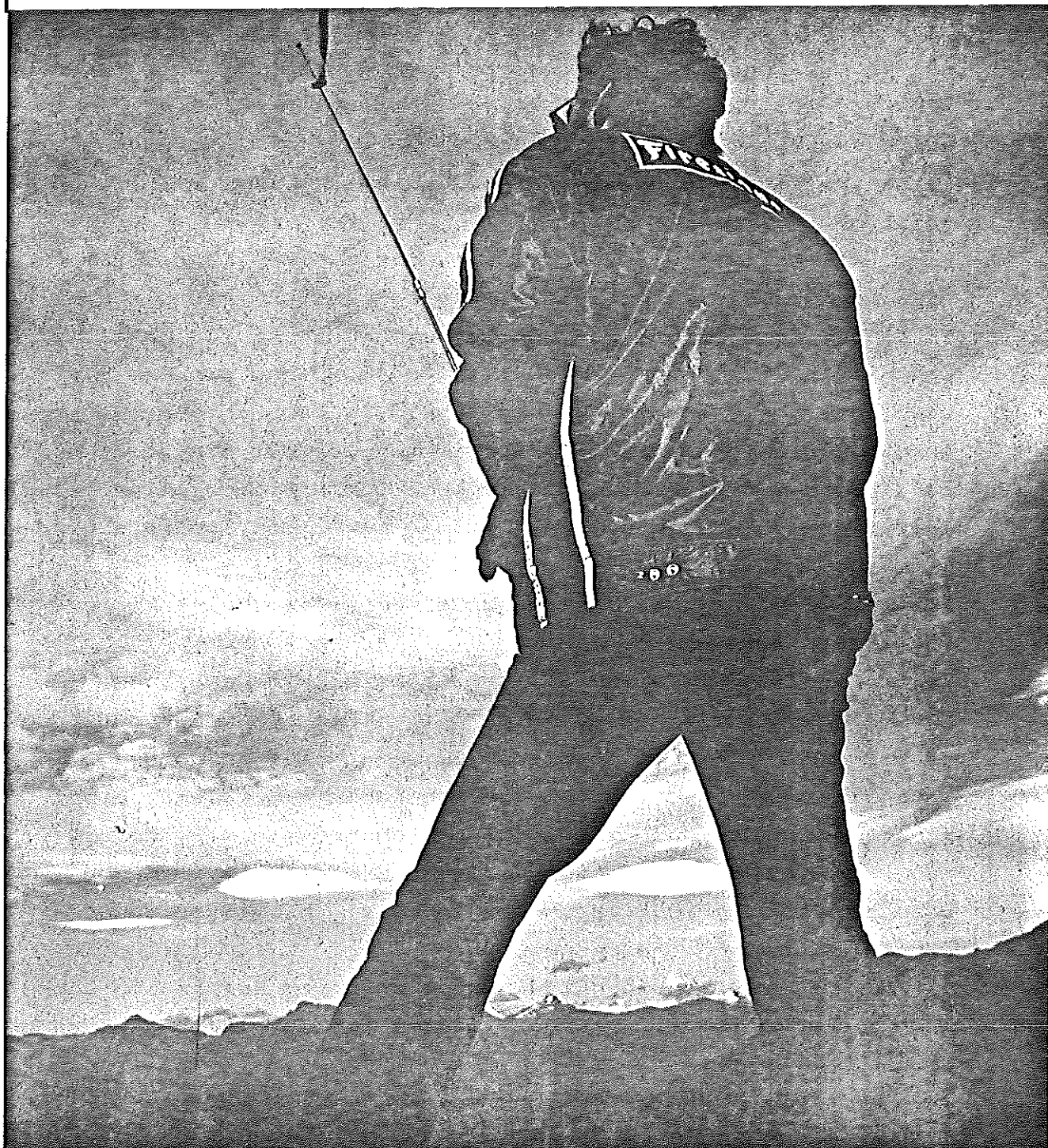


DEADCENTER



INFOBLATT 3 / 82

redaktion: willy mischler wa 08 reinach bl



Me 163 Komet

Yves Süess

Fortsetzung aus Infoblatt 2/82

Am 13. August 1941 machte Heini Dittmar seinen ersten Flug mit Raketenantrieb auf der Me 163 V1.

Nach diesem Flug wurde ein weiteren Testpilot beigezogen, um die Testarbeiten zu beschleunigen, sein Name war Rudolf Opitz.

Dittmar machte seinen zweiten Flug mit Antrieb und brach dabei den bestehenden Geschwindigkeitweltrekord von 775km/h. Nach drei scharfen Flügen mit normalem Start vom Boden, entschloss sich die Gruppe zum Versuch des 1000 km/h Fluges: die Me 163 V3 sollte auf Höhe geschleppt werden und dann das Raketentriebwerk zünden. Da die Bf 110 die vollgetankte Me 163 V3 nicht schleppen konnte, entschied man sich für eine 75% Zuladung. Diese Treibstoffmenge sollte genügen um die 1000 km/h zu erreichen

Am 2. Oktober 1941 wurde von Opitz, der die Me 163 flog, auf Höhe geschleppt, klinkte in 4000 m aus und zündete die Rakete. In kurzer Zeit zeigte der Fahrtmesser der Me 163 ca 910 km/h. Das winzige Flugzeug überschritt 1000 km/h und erreichte schliesslich 1003 km/h was ungefähr 0,84 Mach entspricht. In diesem Moment setzte der Verdichtungseffekt ein, die Nase der 163 er schlug heftig nach unten. Durch die negative Belastung setzte das Triebwerk aus und Dittmar bekam das Flugzeug wieder unter Kontrolle.

Dittmar, Lippisch und Walter wurde der Lilienthal - Preis verliehen.

Der Rekordflug wurde von der Luftwaffe geheim gehalten.

Nach diesem Flug erwog man die Möglichkeit einen Raketenjäger zu entwickeln. Wie zu erwarten, war Ernst Udet von dieser Idee sehr begeistert. Doch Lippisch sah die Probleme, eine Konstruktion die noch in den Kinderschuhen steckte, kriegstauglich zu machen. Lippisch gelang es Udet klar zu machen, dass das Raketenflugzeug in der derzeitigen Form weit entfernt von der Frontreife sei.

Als sich am 17. November 1941 Ernst Udet von seinem irdischen Leben verabschiedete, starben mit ihm einige richtungsweisende Flugzeugprojekte.

Sein Nachfolger, Generalfeldmarschal Erhard Melch, wies einigen Entwicklungsprogrammen eine niedrigere Bedeutung zu, darunter war auch das Me 163 Projekt.

Auf Grundlage eines von Walter zugesagten Schubes von 1500 kg, berechnete Lippisch ein Startgewicht von 3300 kg, das nicht überschritten werden durfte. Es folgten weitere Probleme mit dem Waltertriebwerk die hauptsächlich im zu hohen Kraftstoffverbrauch lagen.

Eine berühmte Persönlichkeit der deutschen Luftfahrtgeschichte, Hanna Reitsch wurde auch in die Flugerprobung einbezogen. Auch sie wurde mit diesem Ungetüm nicht ganz fertig und erlitt im Herbst 1942 einen Unfall. Beim Start versagte der Abwehrmechanismus des Fahrwerkswagens. Bei der anschließenden Landung in einem frisch gepflügten Acker, erlitt Hanna Reitsch schwere Kopfverletzungen. Sie wäre aus diesem Unfall ohne Kratzer davon gekommen, hätte sie :

- a. die Schultergurten getragen,
- b. das Visier, das inzwischen eingebaut worden war, vor dem Flug entfernen lassen.

Hanna Reitsch konnte erst sechs Monate später das Krankenhaus verlassen.

Nun wurden in verschiedenen Prototypen Waffen, Funkanlagen, Druckkabinen usw. eingebaut und erprobt. Im Juni 1943 war das "heisse" Waltertriebwerk endlich eingebaut. Das entgültige Startgewicht belief sich auf 4300 kg. Eine weitere Enttäuschung: Das berechnete Gewicht war um eine Tonne überschritten.

Am 24. Juni war die Me 163 B (Berta) flugklar. Rudolf Opitz führte diesen Flug durch. Mit diesem Flug von Opitz war der wahre "Komet", das Kraftei geboren.

Es war Zeit für die winzige Messerschmitt, als Abfangjäger der Luftwaffe in Dienst gestellt zu werden, als ersten Raketenjäger der Welt. Um die entgültige Kriegstauglichkeit zu erlangen, wurde das Erprobungskommando 16 Komet gegründet. Das EK 16 hatte in der folgenden Zeit einige schwere Unfälle, bei denen Piloten ihr Leben lassen mussten. Der Umgang mit dem Treibstoff war sehr gefährlich.

Ein Pilot verlor sein Leben, als er beim Start mit der Flügelspitze nach dem Abheben den Boden streifte. Beim nachfolgenden Aufschlag explodierte die Maschine.

Der erste einsatzklare Jäger war die Me 163 B V 14 (VD+EW). Die ersten Luftkampfsimulationen zeigten noch einige Schwächen des Waltertriebwerkes bei neg. Belastungen, die aber gelöst werden konnten.

Im Mai 1944 hatte sich die Komet durch alle Kinderkrankheiten gemauert und konnte zu dem werden, was Udet drei Jahre zuvor

in ihr gesehen hatte: der Jäger für die Reichsverteidigung. Die ersten Feindflüge blieben erfolglos, weil die Piloten die hohe Geschwindigkeit der Komet falsch einschätzten. Ihnen blieben nur noch Sekunden um einen Angriff zu fliegen und nur Bruchteile einer Sekunde um zu schießen.

Auch die Jägerleitstellen hatten anfangs grosse Schwierigkeiten mit der Komet. Die Kolbenmotorjäger brauchten natürlich viel länger um Höhe zu gewinnen als die Me 163. So geschah es dann auch oft, dass die gestarteten Komet überhaupt nie Feindberührung hatten, denn sie wurden viel zu weit vor den Bomberpulk gesetzt.

Am 16. August 1944 kam es zum ersten erfolgreichen Zusammentreffen. 1096 Bomber wurden auf Ziele angesetzt, die in der Reichweite der stationierten Komet waren. Der Ansatz der Jägerleitoffiziere stimmte. Die gestarteten Komet gerieten mitten in den Bomberpulk. Es gelang ihnen einige Bomber zu beschädigen. Aber keiner der getroffenen Möbelwagen stürzte ab.

Dem Amerikaner, Oberst John Murphy gelang es jedoch mit seiner P 51 Mustang eine Komet abzuschliessen. Die Deutschen registrierten den Verlust von Leutnant Ryll (Me 163 Werk. Nr. 163 100) als senkrecht abgestürzt um 10.52

Den Kometflugzeugen gelang es bis zum Ende des Krieges, einige Bomber vom Himmel zu holen.

Technische Daten der Me 163:

Spannweite	9,30m	Höchstgeschw.	900 km/h
Flächengrösse	19,60m ²		
Länge	5,69m		
Höhe	2,49m		

Gewichte

Leer 1775kg

max. Startgew. 3945kg

Flächenbelastung Start 210 kg/m², Landung 107 kg/m²

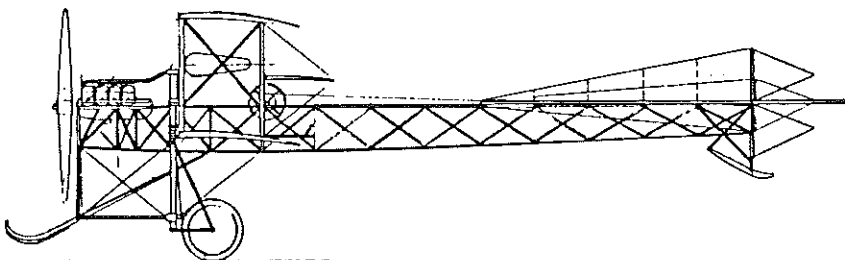
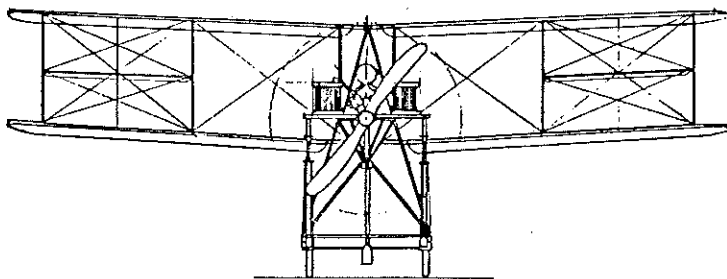
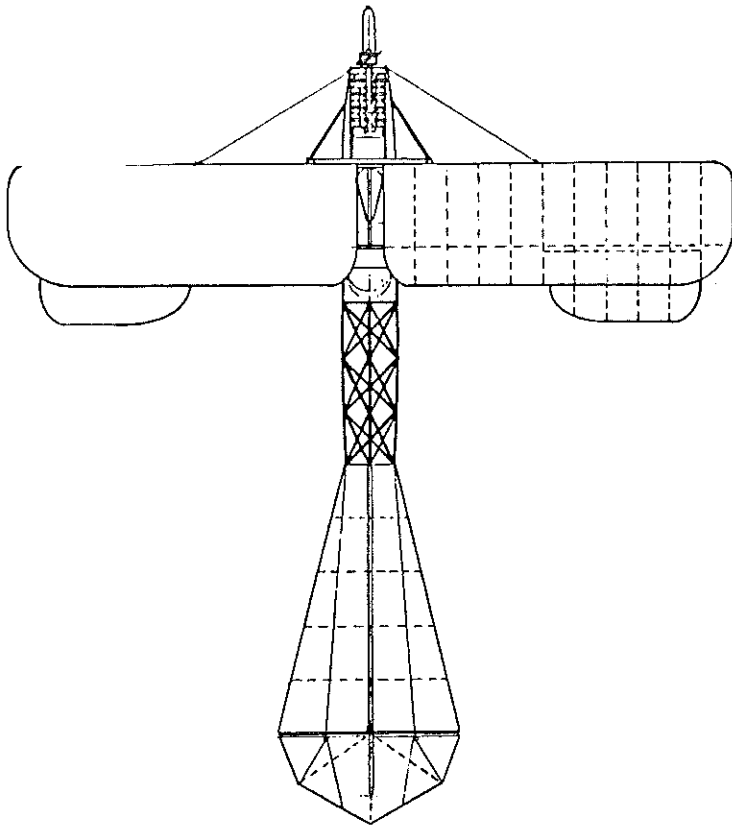
Treibstoff T-Stoff 1550kg, C-Stoff 468kg

C-Stoff war ein Gemisch aus 57 % Methylalkohol, 30% Stickstoffhydrat und 13% Wasser.

T-Stoff bestand aus 80% konzentriertem Wasserstoffsperoxyd, dem einige chem. Stabilisatoren zugesetzt wurden.

Bewaffnung 2 30 mm Kanonen zu je 60 Schuss.

Die Dufaux, 1910



Die Gebrüder Henri (1879 - 1981) und Armand Dufaux (1882-1941) aus Genf, Schöpfer des Leichtmotorrades "Motosacoche", wandten sich 1904 der Luftfahrt zu (Helikoptermotordell 3,5 PS, Heli mit schwenkbaren Propellern für Senkrechtstart und Horizontalflug 1906) und unternahmen 1908 die ersten Flugversuche mit einem Motorflugzeug. Der von einem 120 PS Motor eigener Konstruktion von nur 85 kg Gewicht angetriebene Tandem Dreidecker erlitt in Payerne einen Bruchlandung, worauf die Versuche mit einem Rumpf Doppeldecker mit 25 PS Motor fortgesetzt wurden. Diese Konstruktion wurde zum Vorbild des jahrzehntelang gebauten klassischen Doppeldeckers. In Viry bei Genf gelangen 1909 die ersten Flüge bis zu 200 m Distanz, doch ging auch dieser Apparat am 24. Dezember 1909 in Trümmer.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen entstand das vierte Flugzeug das endlich den erhofften Erfolg brachte.

nächster Redaktionsschluss: 14. August 1982

Es war wiederum ein Rumpfdoppeldecker, jedoch etwas grösser und robuster als sein Vorgänger gebaut. Der dreieckige, unbespannte Rumpf ist ein Drehsteifes Diagonal Gitterwerk. Das sich an das Bleriot System anlehrende Fahrwerk besteht aus einem vier-eckigen Rahmen mit zwei senkrechten Stahlrohren. Jedes Rad ruht in zwei Gabeln, die eine zur Führung des Rades, die andere zum Auffangen des Landestosses durch Spiralfedern am erwähnten Fahrwerkstahlrohr. Die Räder sind mit einer Achse und einer Kreuzverspannung mit Gummisträngen verbunden und damit parallel schwenkbar. Eine kräftige Holzkufe soll das Ueberschlagen der Maschine beim Start oder der Landung verhindern. Die oberen und unteren Tragflächen sind mit 8 Holzstreben verbunden und kreuzweise mit Stahldrähten versteift. An den hinteren Streben, zwischen der oberen und der unteren Tragfläche, befinden sich die beiden Verwindungsklappen. Jede der vier Tragflächen besteht aus zwei Holmen sowie aus 10 profilierten Rippen aus Holz. Das fünfeckige Höhenleitwerk ist an einer langgezogenen, dreieckigen Dämpfungsfläche auf der Oberseite des Rumpfes und die beiden dreieckigen Seitenleitwerke ober und unterhalb des Rumpfheckes befestigt. Die Verwindungsklappen werden durch einen am hinteren Holm der linken, unteren Tragfläche angebrachten Steuerknüppel, das Höhenleitwerk durch ein Handrad rechts vom Piloten und die beiden Seitenleitwerke durch Fusspedale betätigt. Als Triebwerk verwendeten die Gebrüder Dufaux vorerst einen Wassergekühlten 8 Zylinder V Motor ENV von ca. 50 PS mit einem Holzpropeller. Zwei Kühler sind hinter dem Motor auf dem oberen Holzträger des Fahrgestells und dahinter, etwas höher, der tropfenförmige Fallbenzintank angebracht. Das Leergewicht des Flugzeuges beträgt 345 kp.

Da sich der ENV Motor mit Kühler als zu schwer erwies, wurde er im Sommer 1910 durch einen leichteren 50 PS Gnôme Rotationsmotor ersetzt. Mit diesem Flugzeug errang Armand Dufaux seine ersten grösseren Erfolge. So gelang ihm anlässlich des internationalen Flugmeetings von Genf Viry ein Flug von 31½ Min., der erste grössere Flug eines Schweizers mit einem in der Schweiz gebauten Flugzeug. Am 28. August 1910 überflog Armand Dufaux in 56 Min. die 66 km messende Strecke des Genfersees von Noville an der Rhonemündung bis Genf. Weitere Erfolge mit Dufaux Doppeldeckern erzielten die Schweizer Piloten Failloubaz, Taddeoli, und Durafour.

Ordnung ist das Halbe Leben !

Kürzlich erhielt ich ein telefonisches Lebenszeichen von unserem ehemaligen aktivmitglied, Urs Haller aus Zürich. Er arbeitet als Bodenprofi bei der Swissair. Nebenbei hat er mir von seiner grössten Leidenschaft, zu der er sich schon lange hingezogen fühlte, dem Fallschirmspringen berichtet. Als ehemaliger Aktiver, genoss ich natürlich den Vergleich von damals (10 Jahre) zu heute. Gleichzeitig wundere ich mich über den Mut der heutigen Springer. Zu meiner Zeit war an ein Kapfenrelativ, wie es in Sion zu sehen war, überhaupt nicht zu denken.

Dies lag aber nicht nur in der Form der Schirme, das sogenannte Know How wurde mit zunehmender Frequenz in der Springerei immer besser.

Die ganze Fallschirmtechnische Entwicklung stand und steht nicht still, was in der heutigen Zeit eigentlich nur ein gutes Zeichen ist.

Nun erfuhr ich aus dem gleichen Gespräch, dass der Staat hier noch eine Lücke in seiner Ordnungspolitik entdeckt hat. Getreu der Schweizer Mentalität folgend, überlegten sich einige Magistraten (Sachverständige) dass solche Unordnung nicht vorkommen dürfe. Sollten trotzdem etwaige Lücken vorhanden sein, dann müssten sie schleunigst beseitigt werden. Und schon entbrannten in kühlen Köpfen hitzige Diskussionen.

Um was geht es hier eigentlich ?

Jedes Flugzeug und alle anderen Flugobjekte, wie Ballone oder Modelle über 5 kp, brauchen eine Immatrikulation, die Auskunft gibt, dass der Besitzer versichert ist und irgendwo beheimatet ist usw.

Die Fallschirmspringer aber haben nichts dergleichen aufzuweisen ! Obwohl sie ja nachweisbar auch über 5 kp auf die Waage bringen und dementsprechend irgendwo registriert werden sollten.

Aha dachte ich so für mich da hat man ja wieder eine Nuss aus dem Boden ausgegraben, ohne vorher einen Nussknacker zu konstruieren.

Also, wie könnte es in Zukunft an unserem Himmel aussehen, wenn ein paar Jumper aus einer Maschine springen:

Der Springer wird nicht mehr wie früher mit Kari oder Fredu bekannt gegeben, sondern technisch und sehr anonym mit " HB XYZ verlässt soeben das Flugzeug, er bittet um Radar - unterstützung von Zürich oder Basel - Tower Roger "

Das würde also heissen, während einer Freifallphase wäre der Fallschirmspringer sein eigenes Flugzeug!

Während der Gleitphase wäre er wunderbarerweise Flugkapitän von seinem eigenen Fallschirm.

Klar ?

Demnach würde Theoretisch auch die Möglichkeit bestehen, die grossen Flughäfen nicht nur mit dem Flugzeug anzufliegen, sondern künftig auch mit dem Fallschirm.

Ich glaube , dass es für einen Fallschirmspringer kein grösseres Feeling geben kann, als zwischen einem Airbus und einer DC 10 die gleiche Landepiste zu benützen.

Dies alles wegen einer kleinen Nummer, bei der man gar noch nicht weiss, wenn ja, wohin man sie platzieren sollte. Möglichkeiten am Körper gibt es ja zur genüge!

Mit Fallschirmaufgumperischem gruss
euer WA 8 Mi

Neumitglied: In dieser Rubrik stellen wir allen unseren Mitglieder die neuen Aktiven vor.



Name und Guldimann Manfred
Adresse: Eichacker 189
 4652 Winznau
 Tel. 062 351627

Beruf: Schüler

Wir alle wünschen Dir gutes Gelingen
und Holm und Rippenbruch.

ZU VERKAUFEN

1 BIG LIFT MPX Mit Huckepack-Aufsatz und Schleppkupplung. Motor: Suevia 25ccm. Dazu zweiter, rohbaufertiger und mit Nylon bespannter Rumpf. Ein paar Styroporflügel fertig beplankt. Preis Fr. 900.--

1 MAEXI 4 Kanal RC Modell. Motor: OPS 10ccm. Preis Fr. 650.--

1 BLUE DEVIL 4 Kanal RC Modell. Idealer Trainer. Motor: OS 6.5ccm. Preis Fr. 200.--

1 LS 1 MPX Segelflugzeug. Spannweite 2800 mm. Steuerfunktionen: Seiten-, Höhenruder, Störklappen und Schleppkupplung. Dazu 1 Motoraufsatz mit Motor OS 1.8ccm. Preis Fr. 400.--

1 FERNSTEUERUNG MPX ROYAL 6 Kanal. Bestehend aus: 1 Sender, 1 Empfänger, 1 Ladegerät und 1 Empfänger Akku 1200. Preis Fr. 300.--

1 FERNSTEUERUNG MPX PROFESSIONAL 7 Kanal. Bestehend aus: 1 Sender, 2 Empfänger, 1 Ladegerät und 1 Empfänger Akku 1200. Preis Fr. 650.--

14 MPX MINI SERVOS Preis per Stück Fr. 55.--

2 ROBBE SERVOS Mit Endabschaltung. Preis per Stück Fr. 65.--

1 STYROPOR SCHNEIDE-EINRICHTUNG Komplet mit Fussbedienung. Preis Fr. 250.--

1 SERVICE BOX Komplet ausgerüstet. Startautomatik, Bosch Starter, 5l Tank, alles Werkzeug. Preis Fr. 350.--

Alle Preise diskutierbar.

Peter Gurtner
Försterstrasse 10
4900 Langenthal
Tel. 063 22 99 07

