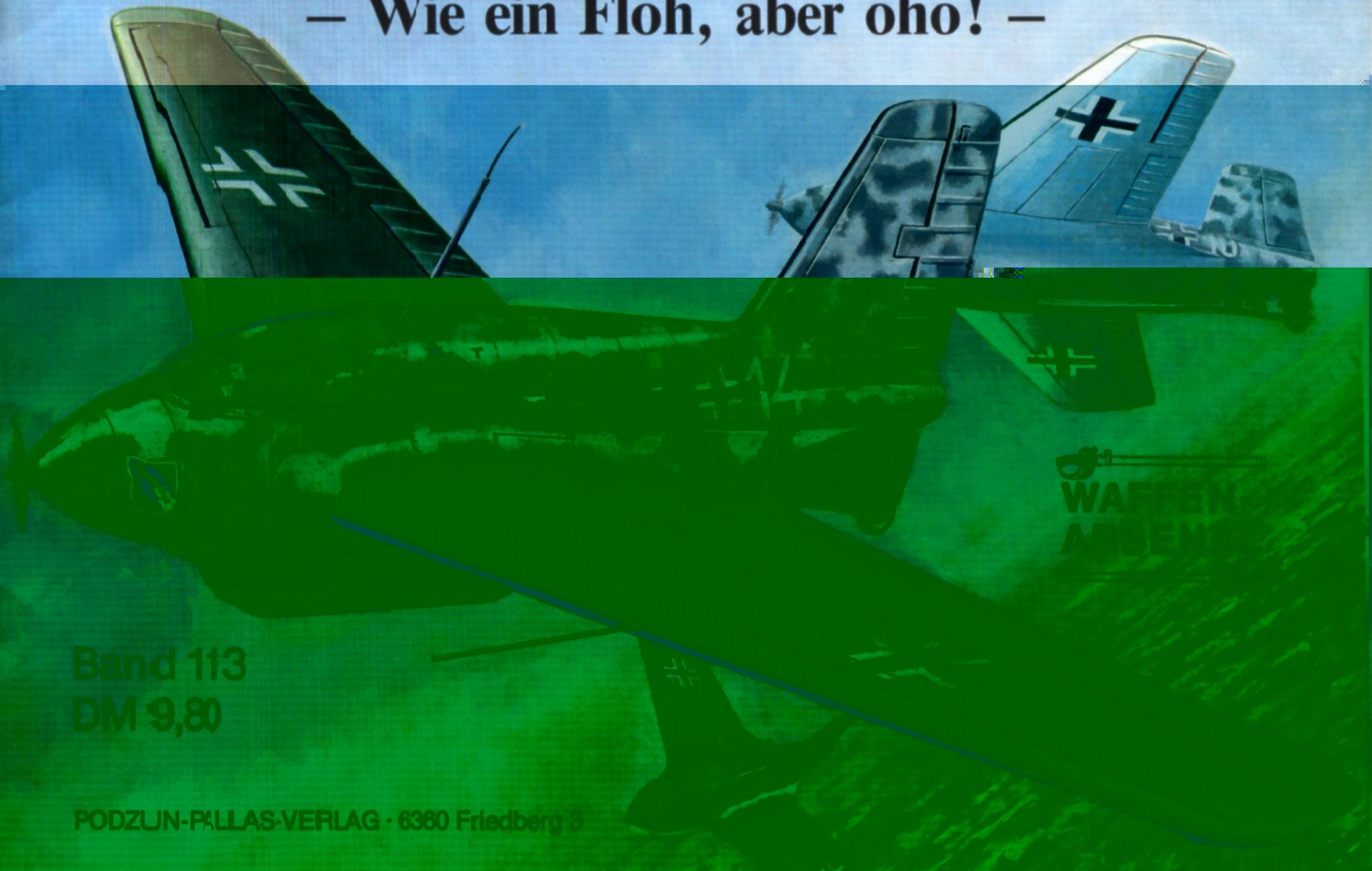
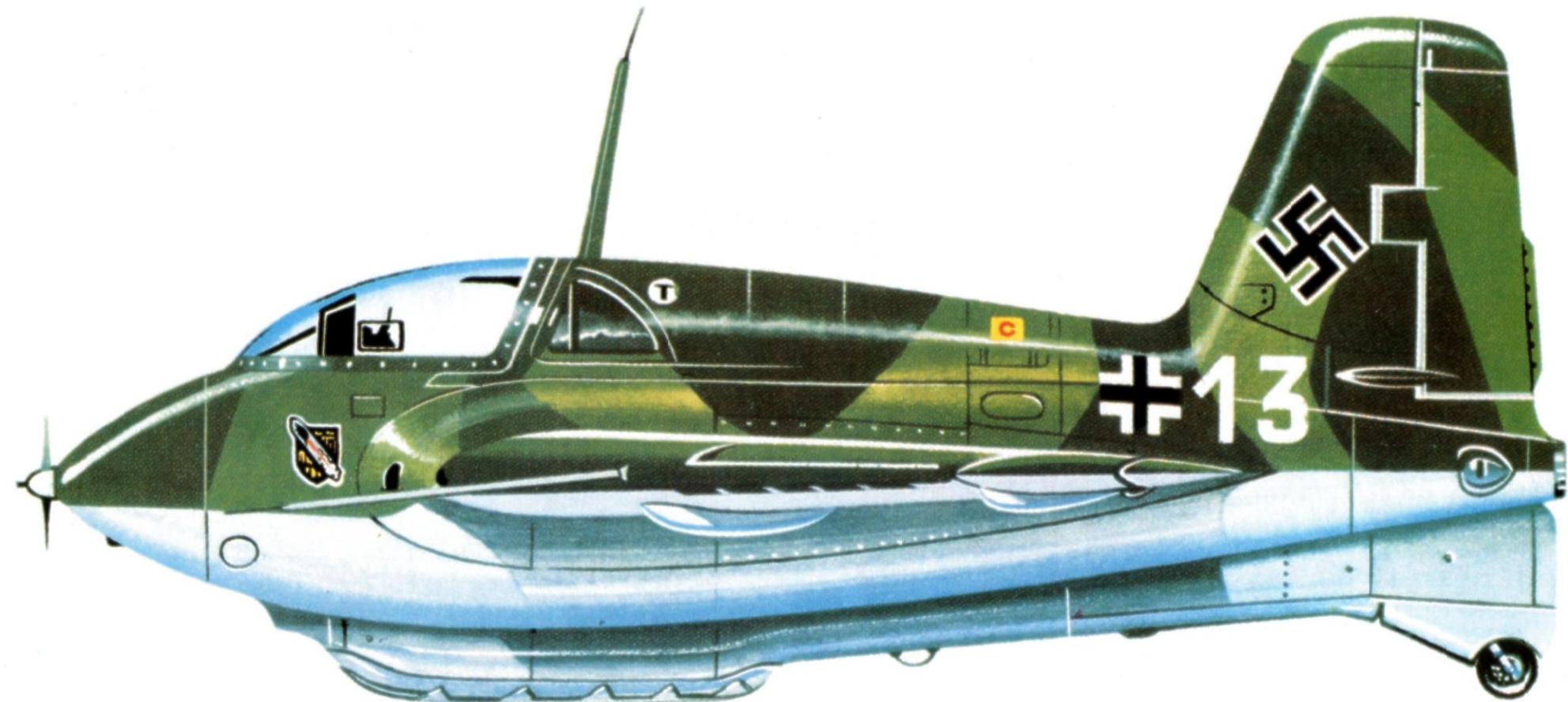


Raketenjäger Messerschmitt Me 163

– Wie ein Floh, aber oho! –



Band 113
DM 9,80



Eine Me 163 B der II./JG 400 Anfang 1945 in Brandis

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Das Waffen-Arsenal: Gesamtredaktion Horst Scheibert

ISBN: 3-7909-0338-8

QUELLENNACHWEIS

Archiv Forschungsgruppe Luftfahrtgeschichte e. V.

Archiv der Verfasser

Deutsches Museum München

Ethell, "Komet"

Smithsonian Institut, Washington

WAST

FOTONACHWEIS

Sammlung Boehme

Sammlung Creek

Sammlung Emmerling

Sammlung Dressel

Sammlung Lutz

Sammlung Nowarra

Sammlung Radinger

Sammlung Trenkle

Sammlung Zobel

Sammlung Flughafen Köln-Bonn GmbH

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH

Markt 9, Postfach 314

6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Telefon: 0603131/3131 u. 3160

Telex: 415961 – Telefax: 06031/62969

Alleinvertrieb

für Österreich:

Pressegroßvertrieb Salzburg

5081 Salzburg-Anif

Niederalm 300

Telefon: 06246/3721

Verkaufspreis für Österreich: 77,- Schilling; Schweiz: 9,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1120 Wien

COPYRIGHT 1988

PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 Friedberg 3

VORBEMERKUNGEN

Ein nicht nachlassendes Interesse an diesem einmaligen Flugzeug führte zum Entschluß, dem schon lange vergriffenen Band 32 (Messerschmitt Me 163 Komet) einen Ergänzungsband folgen zu lassen. Mit Ausnahme des Wappens der 2./JG 400 auf dieser Seite sind alle Abbildungen dieses Heftes neu gegenüber denen des früheren Bandes.

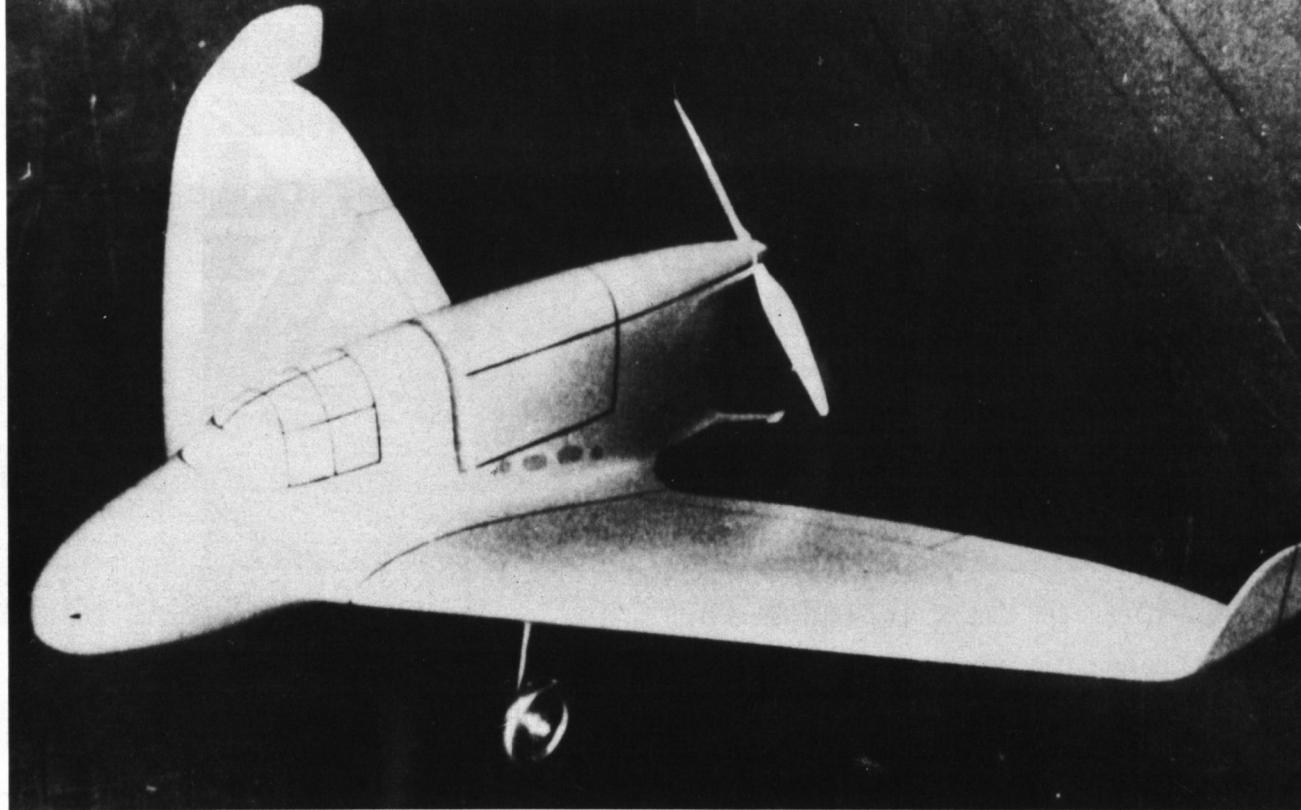


Das Staffelzeichen der 2./Jagdgeschwader 400 gab den Untertitel zu diesem Heft.

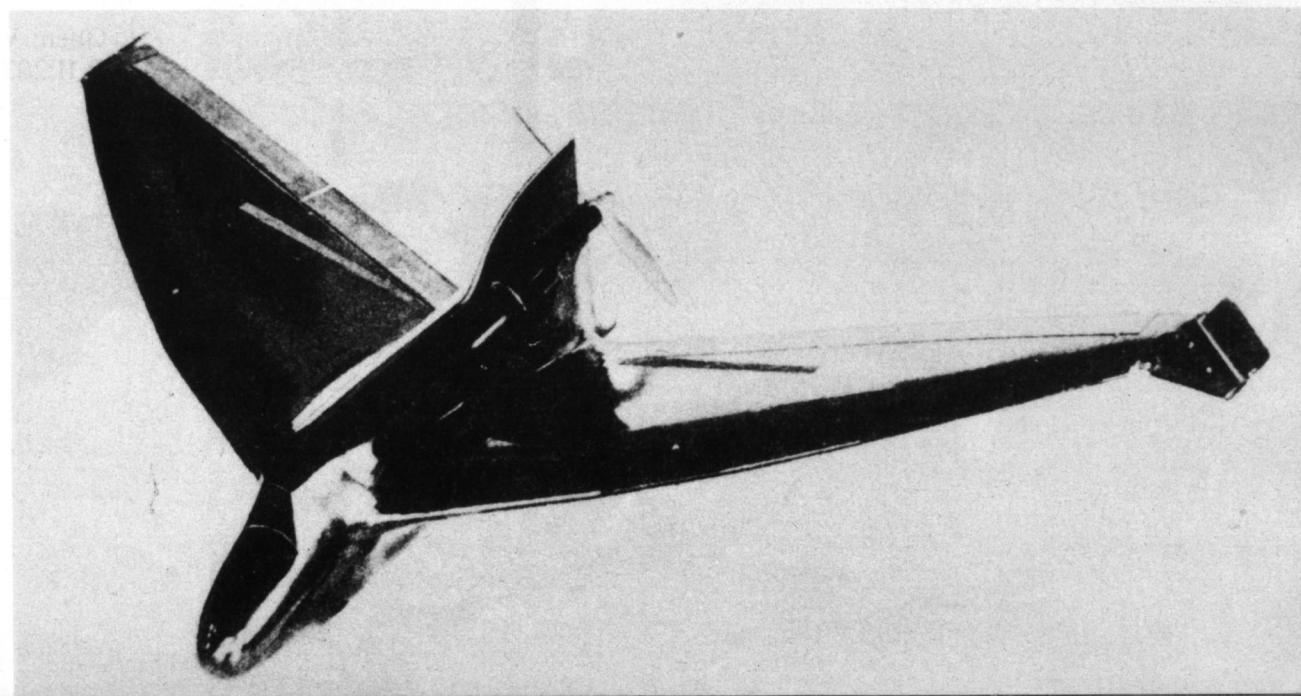
Entwicklung der Me 163 A

Im Januar 1939 begannen in der Abteilung L bei der Firma Messerschmitt in Augsburg unter der Leitung von Prof. Dr. Alexander Lippisch die Arbeiten am "Projekt X". Hierbei handelte es sich um ein Forschungsflugzeug für den Hochgeschwindigkeitsflug mit Raketenantrieb. Seine Bezeichnung sollte später Me 163 lauten.

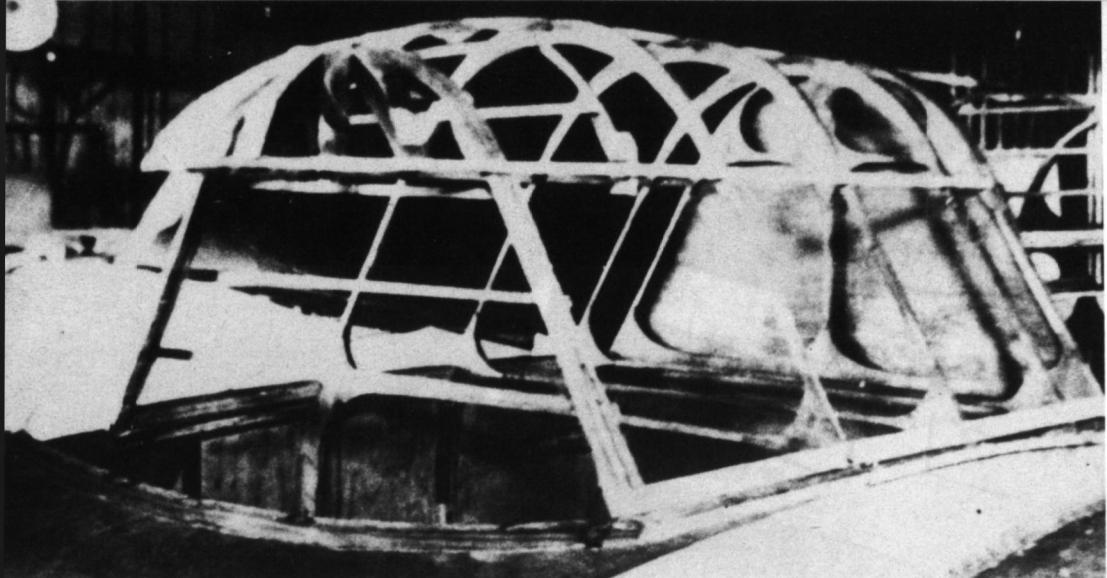
Entstanden war die Me 163 A aus der DFS 39, die auch als "Delta IVc" bezeichnet wurde. Im Juni 1939 lagen die ersten Zeichnungsätze für das Raketenflugzeug vor. Einen Monat später begann die Fertigung von Einzelteilen. Durch den kurz darauf beginnenden



Rechts oben:
Ursprüngliches Aussehen der DFS 194 ohne
Zentralleitwerk mit Druckschraubenantrieb.

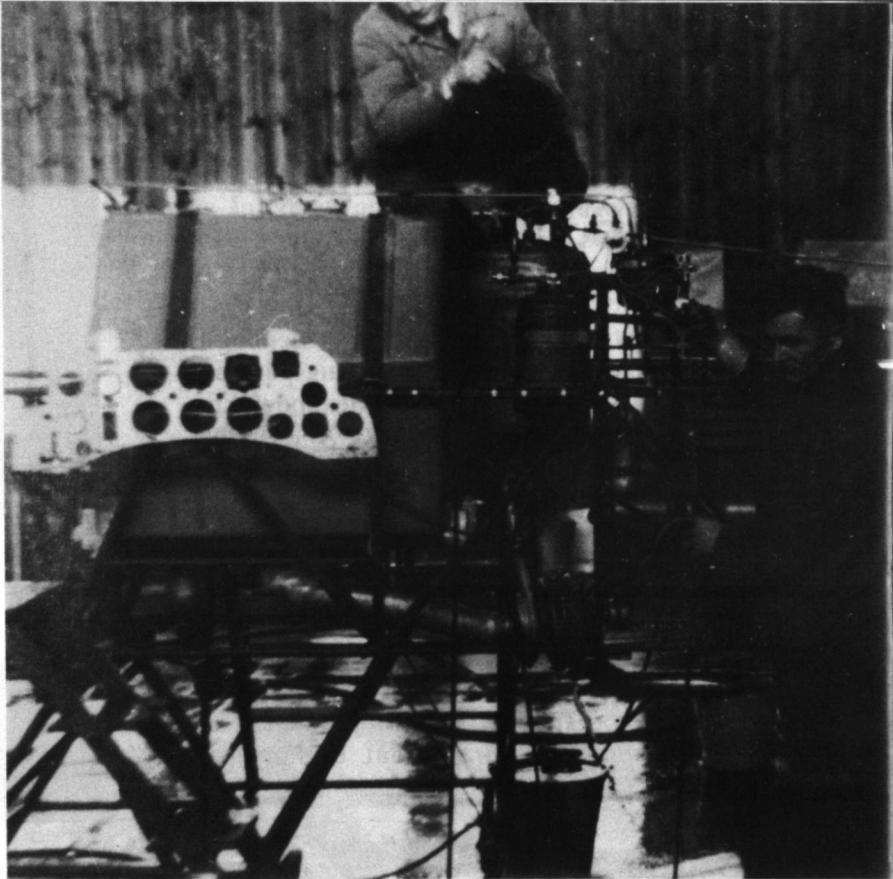
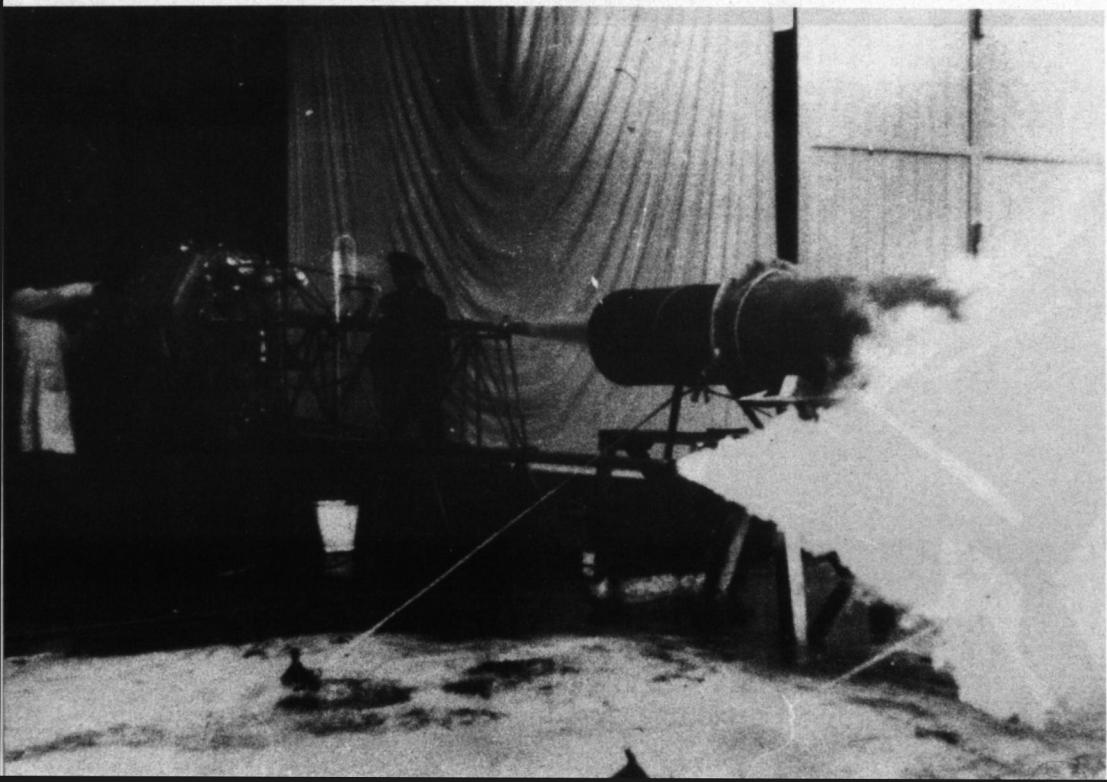


Rechts:
Die DFS 194 mit Zentralleitwerk und Kolbenmotor. Diese Zelle war der Ausgangspunkt für den Vorläufer der Me 163 A, die DFS 194 mit Raketenantrieb. Durch die Anordnung des Motors war die Maschine prädestiniert für den Einbau des Raketenaggregates, welches notwendigerweise im Heck erfolgen mußte.



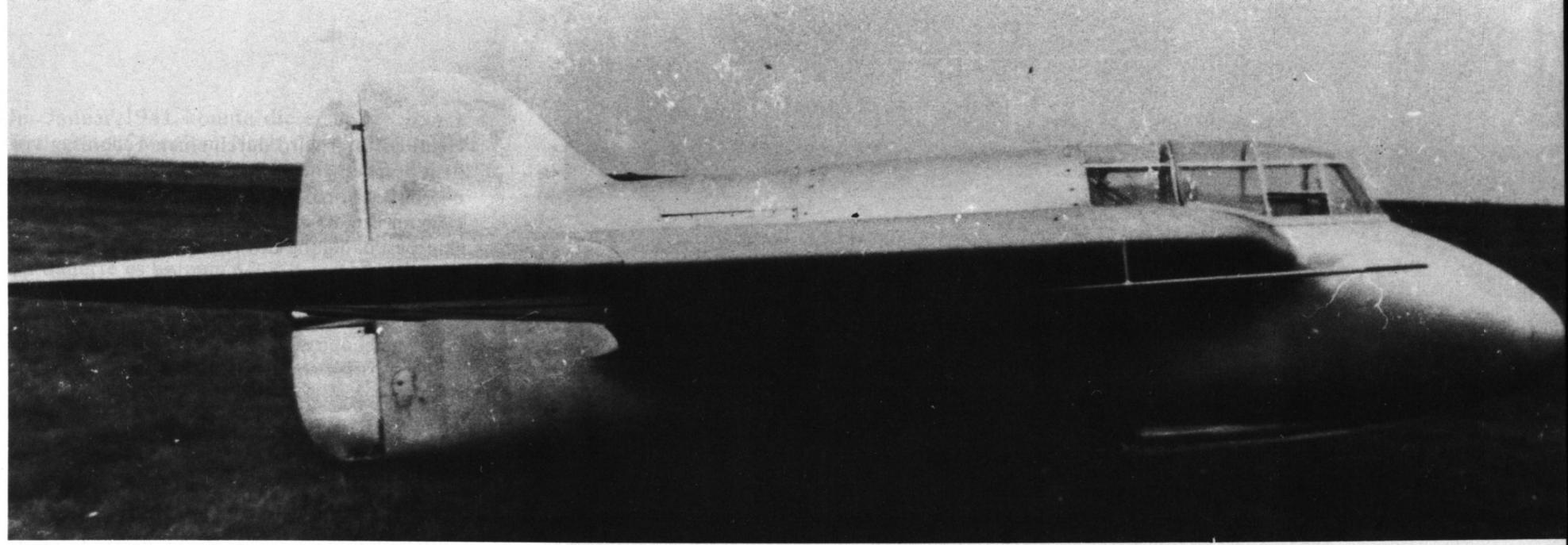
Oben: Die Kanzel der DFS 194 im Bau.

Unten: Standlauf des Raketentriebwerkes für die DFS 194 im Sommer 1940.
Als Treibstoff diente eine Kaliumpermanganatlösung und Wasserstoffperoxid.



Oben: Vorbereitungen für einen Prüfstandlauf des HWK R II 203.

Polenfeldzug stagnierte der Weiterbau an der Me 163 A. Um dennoch Erfahrungen mit Raketentriebwerken sammeln zu können, ließ Lippisch die mit einem Kolbenmotor und Druckpropeller ausgerüstete DFS 194 mit einem Raketenantrieb ausstatten. Die Arbeiten daran endeten im Sommer 1940. Bis zum November 1940 konnten zahlreiche Flüge absolviert werden. Die Ergebnisse daraus brachte man in den Bau der Me 163 A ein.



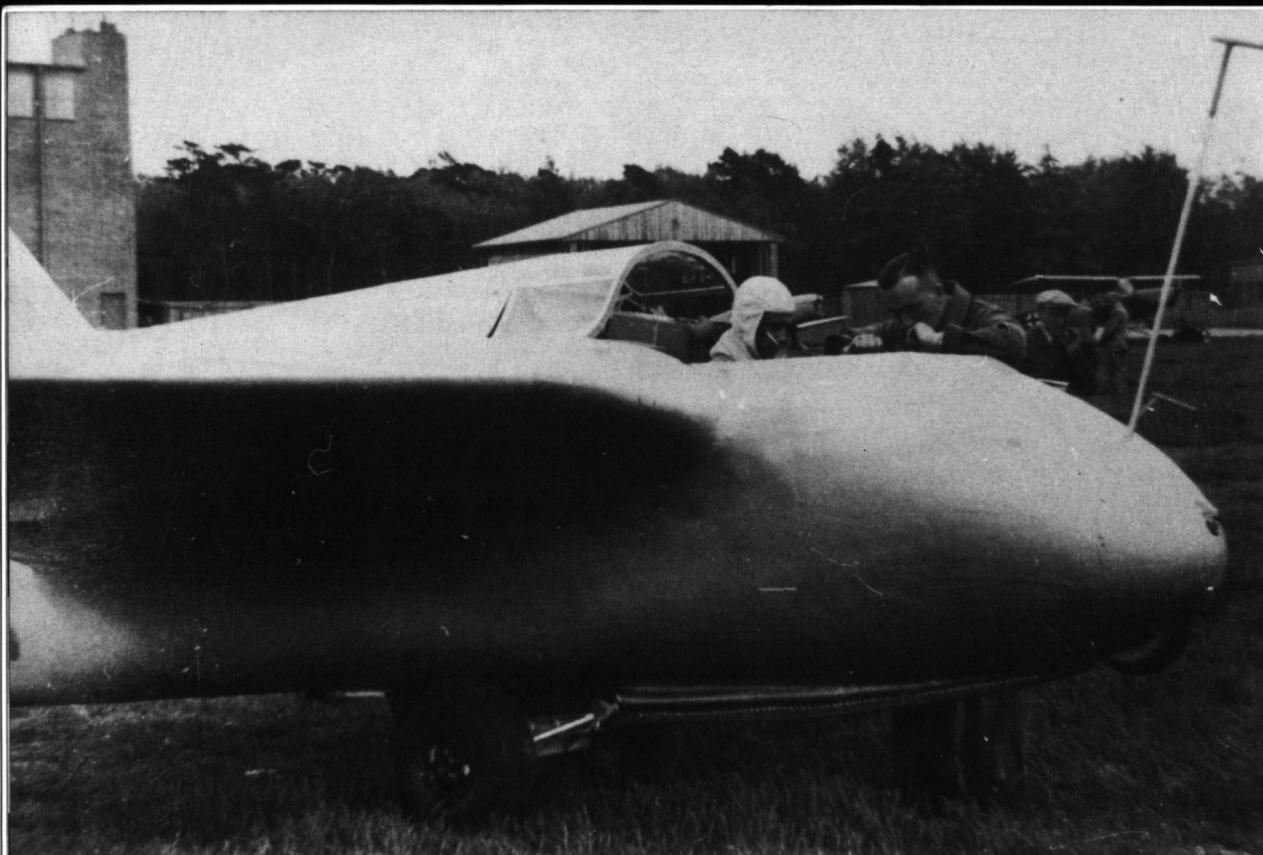
Oben:

Die DFS 194 nach dem Umbau auf Raketenantrieb im Herbst 1940.



Rechts:

Die Abdeckung des 400 kp leistenden Walter-Triebwerkes ist für eine letzte Kontrolle vor dem Flug geöffnet.



Links:

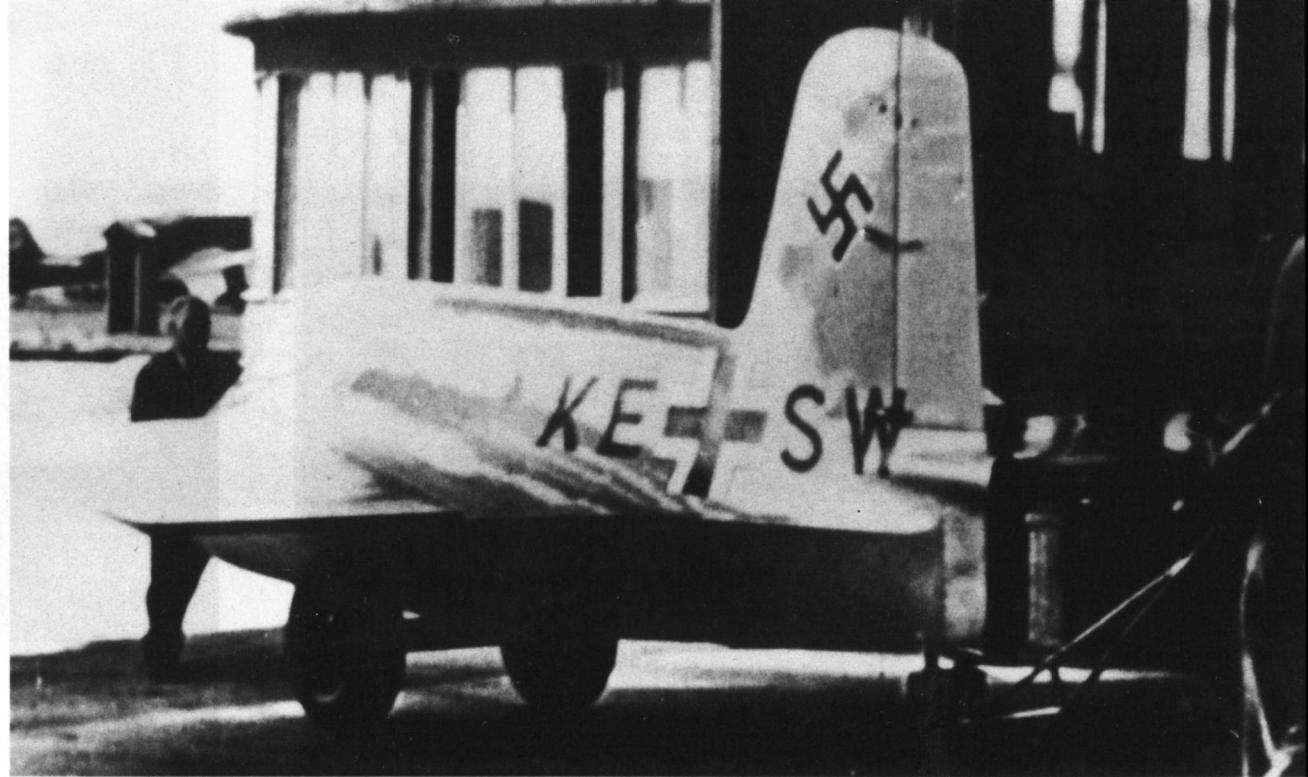
Heini Dittmar wird durch einen Techniker vor dem Start eingewiesen. Zu beachten sind das überdimensionale Staurohr und das kleine Rad am Bug der Maschine. Mit dem Rad sollte eine Beschädigung des Rumpfes bei zu steilem Landewinkel vermieden werden.



Unten:

Im August 1940 startete der Erprobungsträger für das Waltertriebwerk der Me 163 A zum erstenmal auf dem Flugplatz Peenemünde-West unter Heini Dittmar.

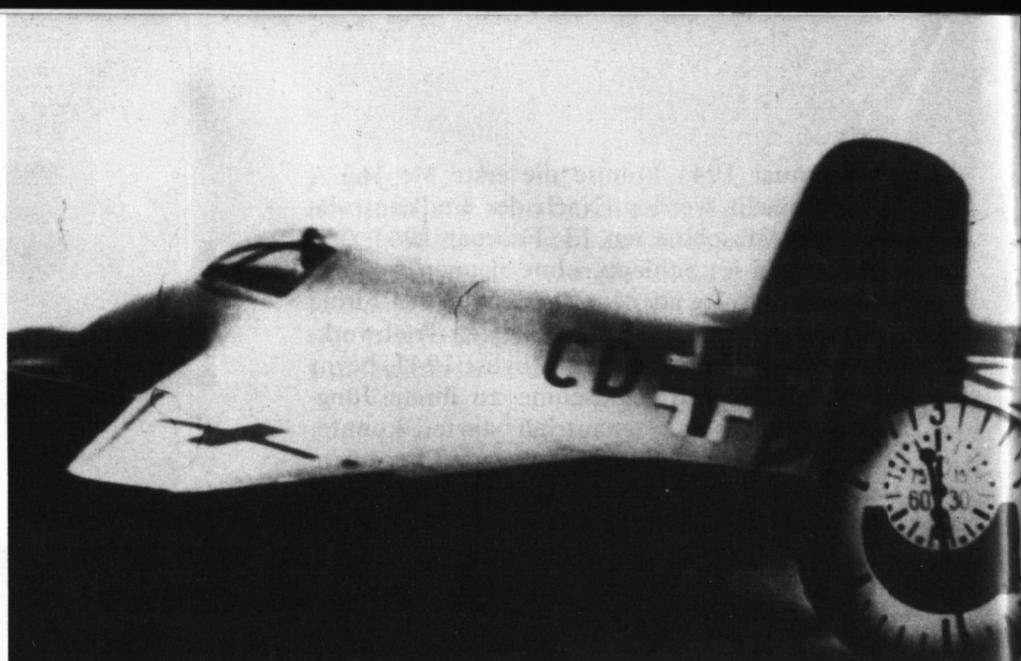
Im Januar 1941 konnte die erste Me 163 A fertiggestellt werden. Nach der Endkontrolle flog die Maschine am 13. Februar 1941 zum ersten Mal im Schlepp, ohne eigenen Antrieb. Der Grund lag in den Problemen der Firma Walter in Kiel mit dem neuartigen Triebwerk. So dauerte es bis zum 13. August 1941, bevor Heini Dittmar die Maschine zu ihrem Jungfernflug mit Raketenantrieb starten konnte. Der nur wenige Minuten dauernde Flug zeigte allen Beteiligten, daß die Konstruktion gelungen war. Schon kurze Zeit später konnte der Geschwindigkeitsweltrekord von 755 km/h überboten werden. Am 2. Oktober gelang es Heini Dittmar sogar, die Tausend-Kilometer-pro-Stunde-Grenze mit genau 1.003,67 km/h zu überschreiten. Die Me 163 A hatte damit ihren Auftrag als Hochgeschwindigkeitsflugzeug erfüllt.



Rechts oben:
Die erste Mustermaschine der A-Reihe in ei-
nem Hangar in Peenemünde. Das Flugzeug
trägt einen glänzenden, hellgrauen Schutzan-
strich.



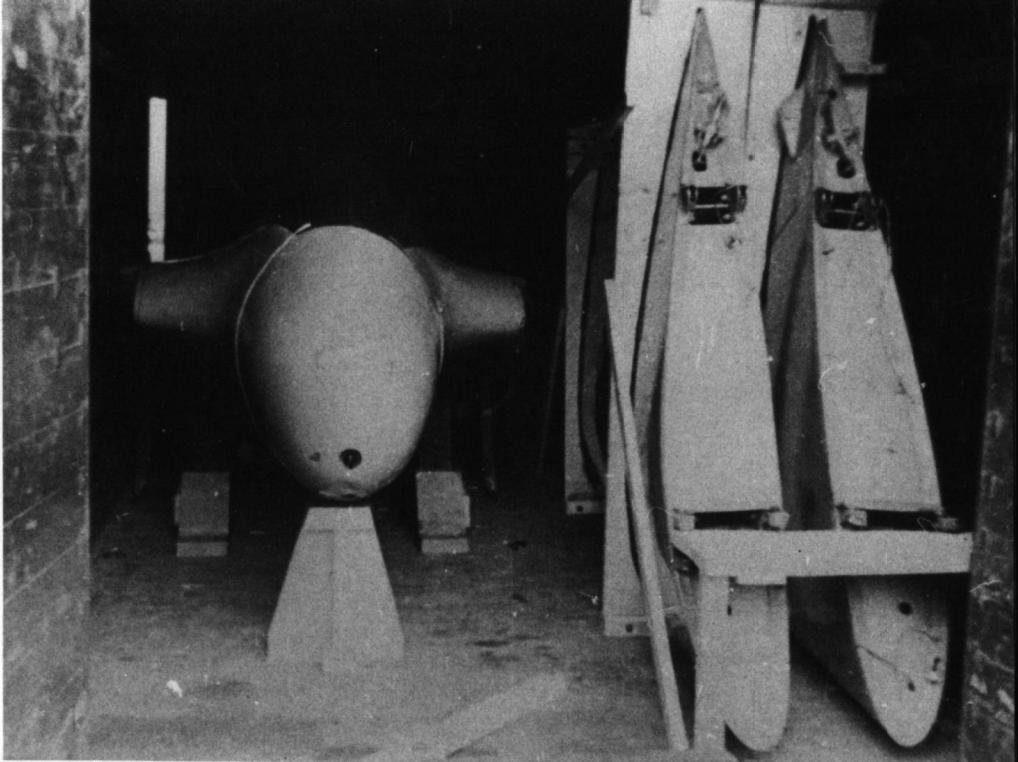
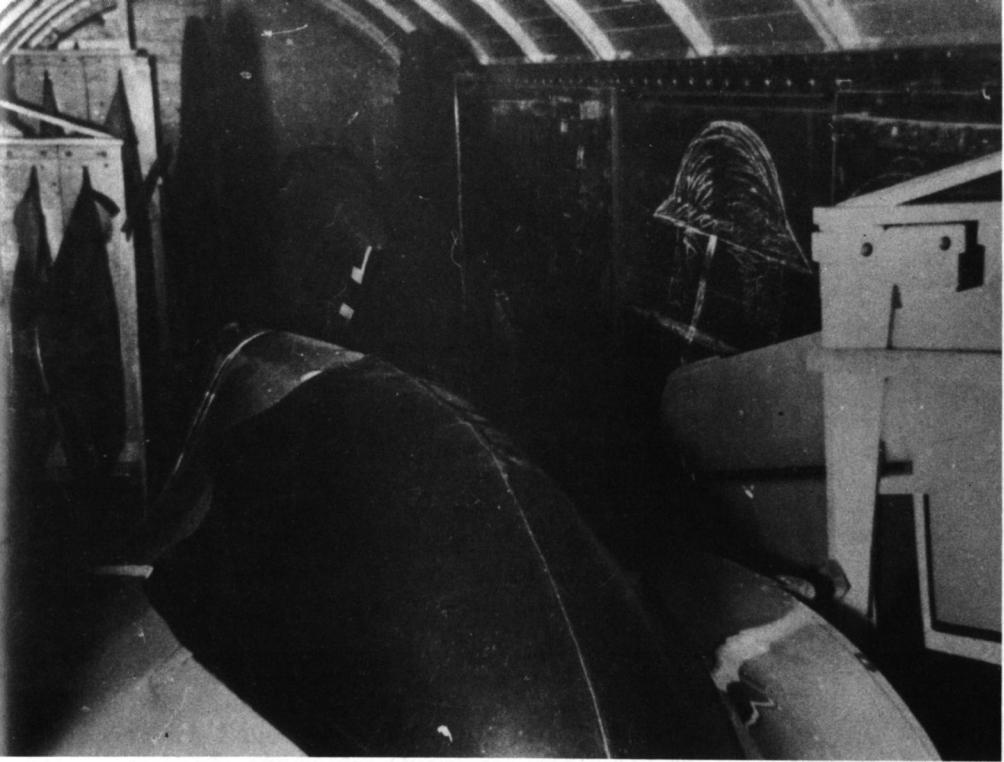
Rechts:
Die Me 163 AV4, Kennung KE+SW, Werk-
Nr. 163 000 00001.



Oben:
Die Me 163 AV6 beim Start. Eine Kamera filmte den Vorgang und blendete die im rechten Teil des Bildes erkennbare Stoppuhr ein, um später die Auswertung zu erleichtern.

Links oben:
Am 13. August 1941 startete die Me 163 AV4 zum ersten Mal mit Raketenantrieb.

Links:
Die Reste der Me 163 AV5 nach einem Unfall während einer Vorführung in Peenemünde am 25. 8. 1942. Die Maschine mit der Kennung GG+EA war zu 70 % zerstört und wurde anschließend verschrottet.

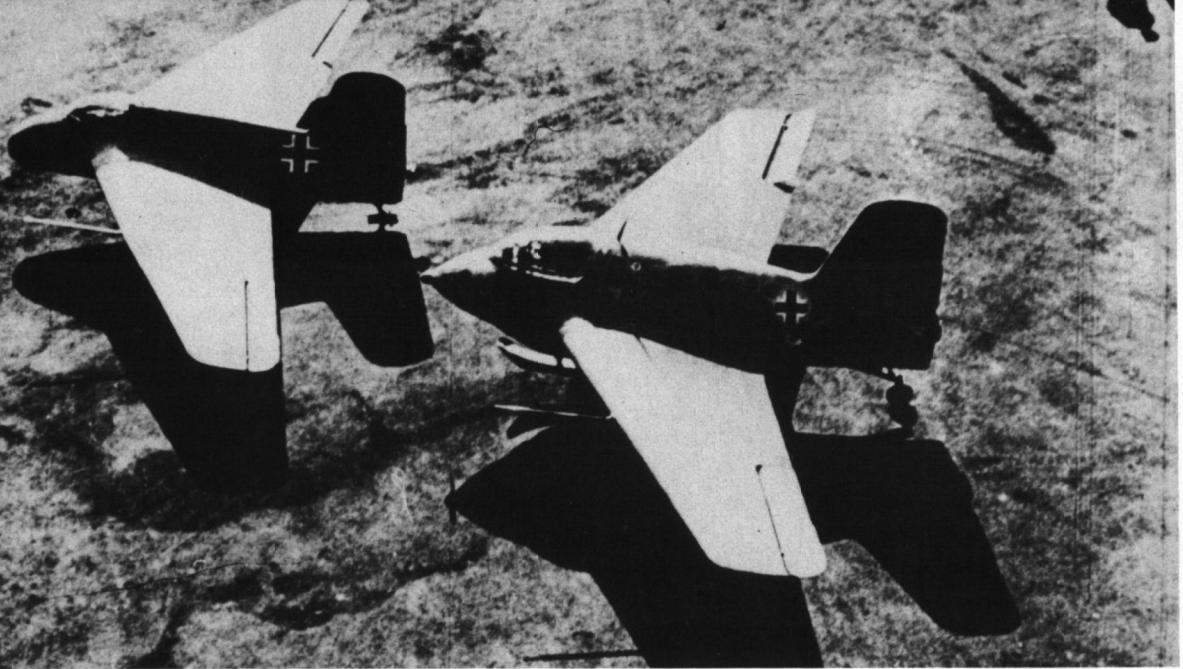


Oben:
Eisenbahntransport der Me 163 A. Im Hintergrund die Me 163 AV6, Kennung CD+IK.

Oben rechts:
Für den Transport wurden die Tragflächen abmontiert und der Rumpf auf einen Holzbock gesetzt, um ein Verrutschen zu vermeiden. Die Öffnung an der Rumpfspitze ist die Schleppkupplung.

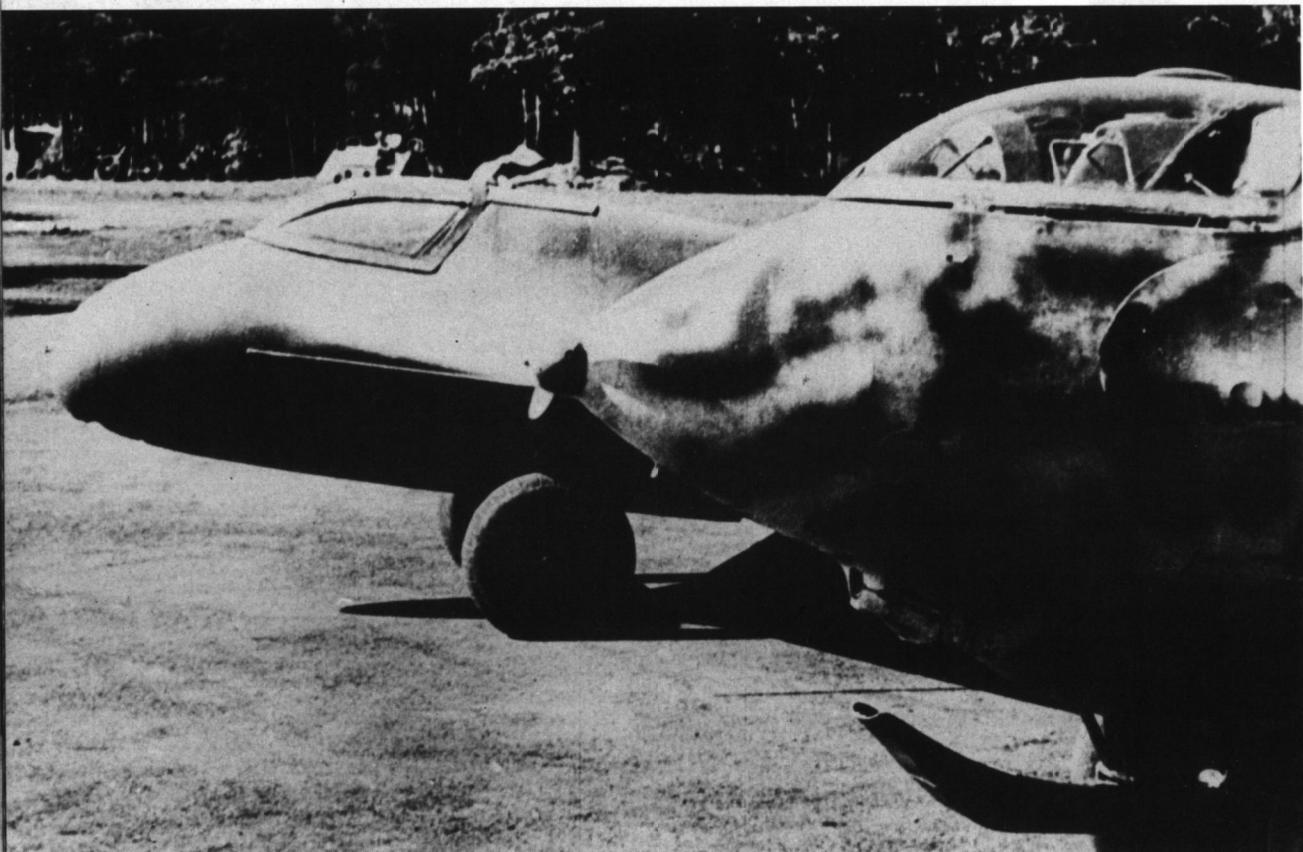
Rechts: Vermutlich im März 1945 rüstete man eine Me 163 A mit zwei Holzrosten für jeweils zwölf R4M-Projektilen aus. Diese Bewaffnung fand außerdem bei der Me 262 A-1a/R1 des JV 44 sowie einigen Fw 190 Verwendung.





Neben der Me 163 AV 4 existierten noch neun weitere Maschinen, die Me 163 AV 5 bis AV 13. Sie dienten der Erprobung von Flugeigenschaften und der Schulung.

Nach dem Erfolg der Me 163 A forderte Generalluftzeugmeister Udet vom Oberkommando der Luftwaffe (OKL) Lippisch auf, eine bewaffnete Version des Raketenflugzeuges zu entwickeln. Unter Berücksichtigung aller positiven Eigenschaften der Me 163 A und anderer inzwischen berechneten Studien über Flugzeuge mit Raketenantrieb entstand im Herbst 1941 die legendäre Me 163 B, der erste bewaffnete und in Serie gebaute Raketenjäger der Welt, welcher im März 1945 den Zusatznamen "Komet" erhielt.



Oben links und links:
Die Aufnahmen geben die Möglichkeit eines optischen Vergleiches zwischen dem Erprobungsmuster Me 163 A und dem Seriententwurf Me 163 B (dieser mit geflecktem Tarnanstrich).

Me 163 B

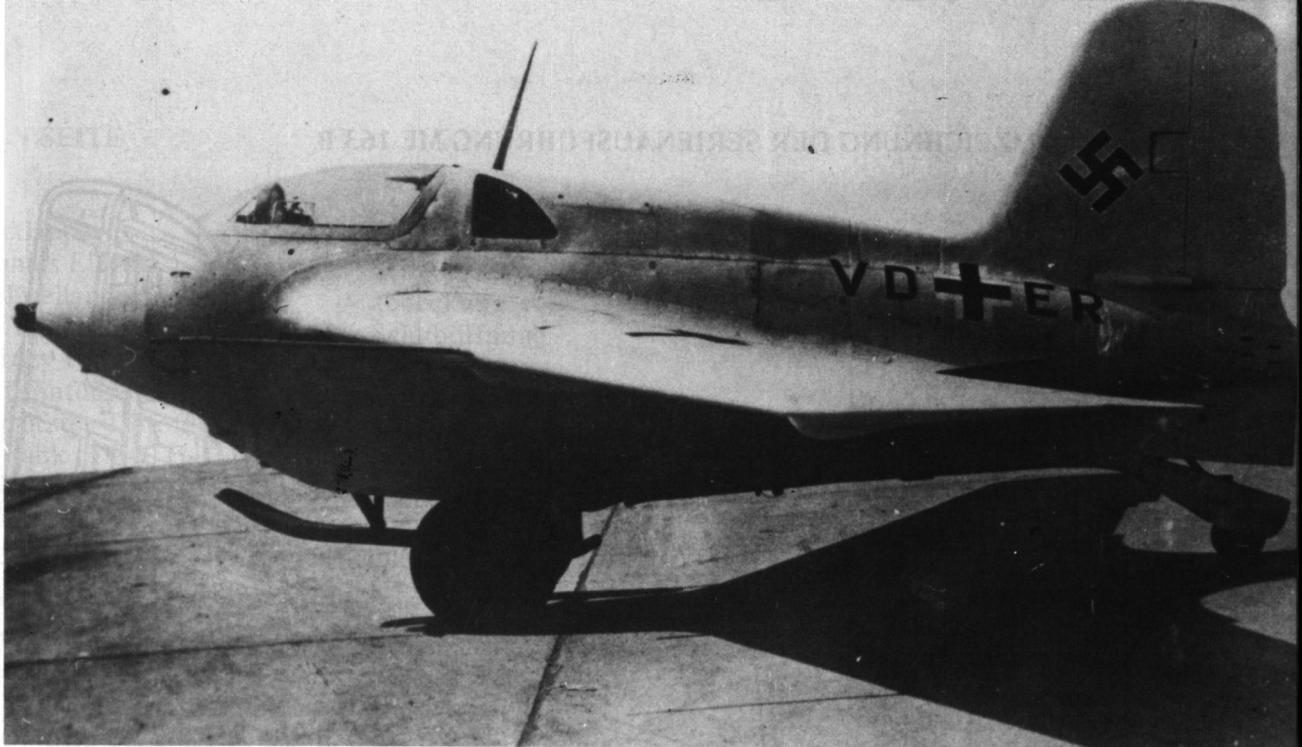
Die Me 163 B war ein freitragender, schwanzloser Mitteldecker in Gemischtbauweise mit abwerfbarem Rollwerk, einziehbarer Landekufe und Spornrad. Der Rumpf mit kreisförmigem Querschnitt in Schalenbauweise bestand aus Duralblechplatten, welche untereinander mit Senknielen verbunden waren. Er setzte sich aus der gepanzerten Bugkappe, dem Rumpfvorderteil mit der Kabine und den Flächenanschlüssen zusammen. Die Kabine war durch die Panzerglassscheibe, an der Seite und hinten mit Panzerplatten von 20 mm Dicke gegen Beschuß geschützt. Die Kraftstoffbehälter für den T-Stoff waren ungeschützt neben und hinter dem Piloten eingebaut. Das Tragwerk besaß einen festen Vorflügel, Landeklappe sowie an der Flächenhinterkante außen das Querruder und innen zusätzlich die Trimmklappen. Das Querruder diente auch als Höhenruder. In den Flügeln waren die Treibstoffbehälter für den C-Stoff eingebaut. Als Funkgeräte fanden das FuG 16 ZE und FuG 25 a Verwendung.

Rechts oben:

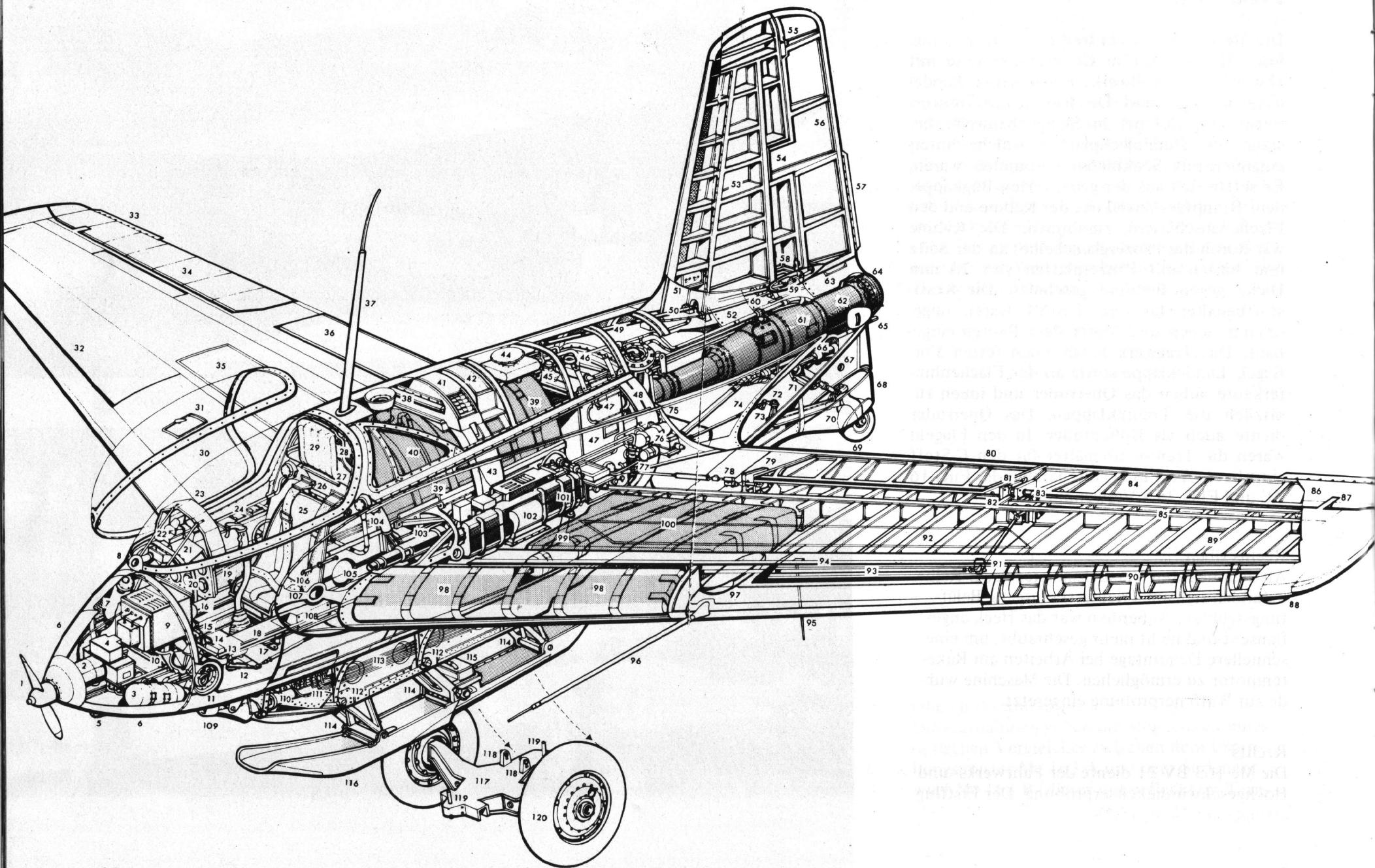
Ab dem neunten Versuchsmuster der B-Reihe befanden sich am Triebwerksausgang Belüftungsschlitz. Außerdem war das Heck angeflanscht und nicht mehr geschraubt, um eine schnellere Demontage bei Arbeiten am Raketenmotor zu ermöglichen. Die Maschine wurde zur Waffenerprobung eingesetzt.

Rechts:

Die Me 163 BV 21 diente der Fahrwerks- und Hochgeschwindigkeitserprobung. Der Erstflug erfolgte am 24. 6. 1943.



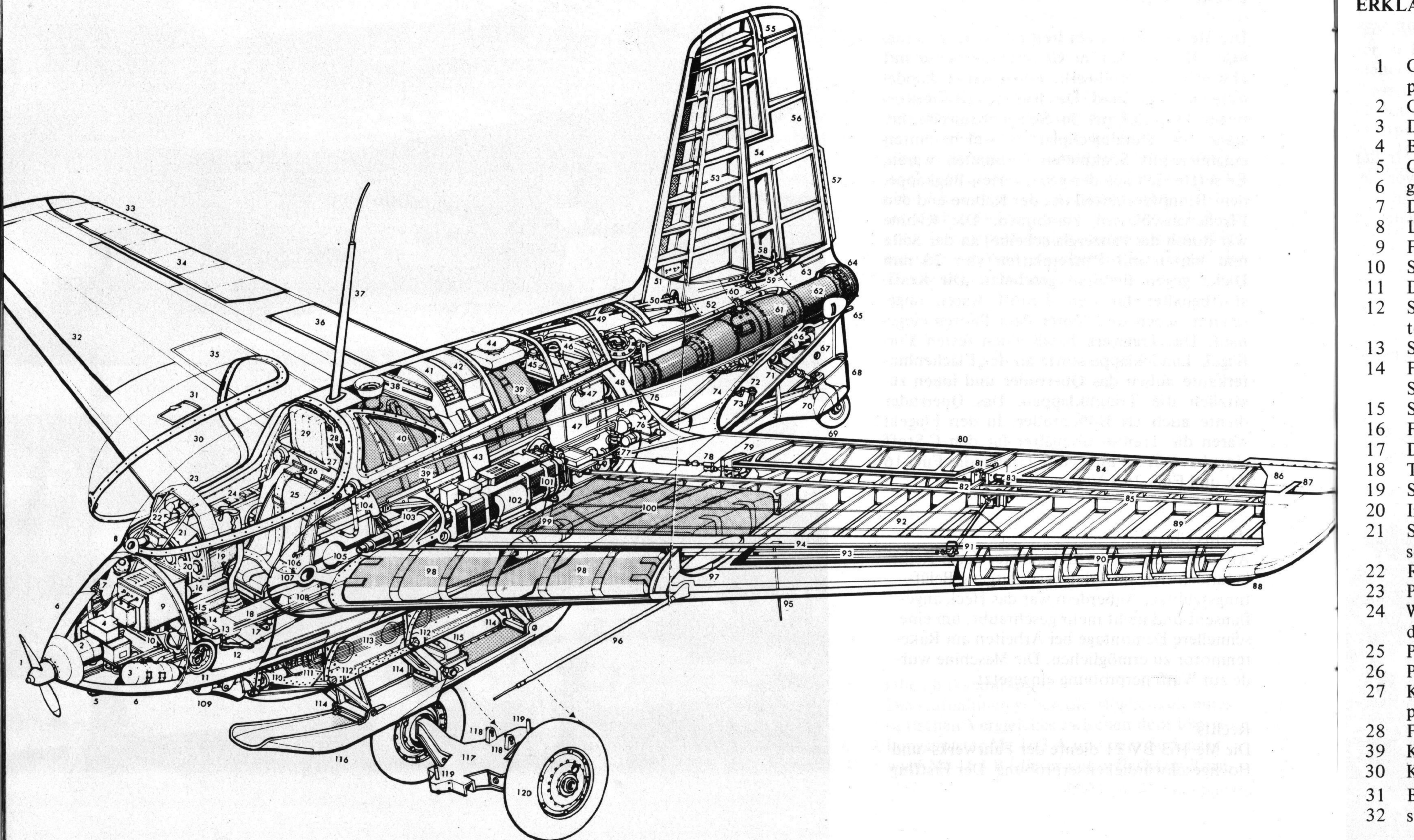
PHANTOMZEICHNUNG DER SERIENAUSFÜHRUNG ME 163 B



ERKLÄRUNG ZUR ZEICHNUNG AUF DER LINKEN SEITE

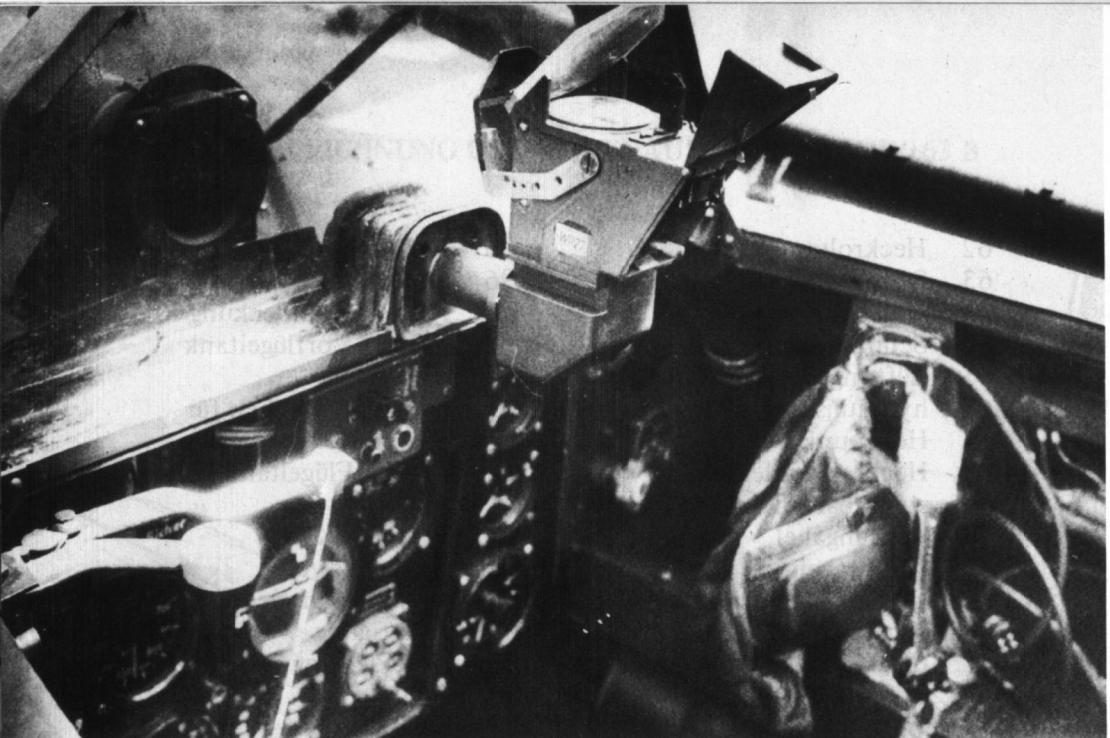
1	Generator Antriebs- propeller	33	Trimmklappe	62	Heckrohr	95	FuG-25a-Antenne
2	Generator	34	bespanntes Elevon	63	Seitenruderwurzel- abdeckung	96	Staurohr
3	Druckluftflasche	35	Unterflügelandeklappe	64	Schuböffnung	97	Flügeltankabdeckung
4	Batterie und Elektronik	36	innere Trimmklappe	65	Lüftungsleitung	98	C-Stoff-Vorflügeltank
5	Cockpitbelüftung	37	FuG- 16zy-Funkmast	66	hydraulischer Zylinder	99	(73 1)
6	gepanzerte Bugnase (15 mm)	38	T-Stoff-Einfüllstutzen	67	Hebepunkt	100	Druckluftflaschen für Spannmechanismus
7	Druckaufbaugerät	39	ungeschützter T-Stoff- Rumpftank (1.0401)	68	Heckradverkleidung	100	C-Stoff-Flügeltank
8	Lufteinlaß ins Cockpit	40	Cockpitverglasung	69	steuerbares Heckrad	101	(173 1)
9	FuG 25a	41	Munitionskasten	70	Achsengabel	101	30-mm-MK-108
10	Seitenrudersteuerung		(60 Schuß)	71	Ölfederbein	102	Hülsenauswurf
11	Drucklufteinfüllstutzen	42	Munitionskasten	72	Heckradsteuerstange	103	vordere Kanonen- befestigung
12	Steuerung des kombinier- ten Höhen- und Querruders		(60 Schuß)	73	Verschraubstück/Hebel	104	Druckleitung
13	Steuerrelais	43	Munitionszuführung	74	Flügelwurzelverkleidung	105	Schußkanal
14	Flugsteuerung- Sammlerkasten	44	T-Stoff-Starttank	75	Brennkammerstrebe	106	Kanonenricht- mechanismus
15	Seitenruderpedale	45	Seitenruderumlenkhebel	76	Waffenspann- mechanismus	107	Kanone
16	Funkgeräteabstimmung	46	C-Stoff-Füllverschluß	77	Trimmkappensteuer- motor	108	FuG 25a IFF
17	Drehwelle	47	HWK-509A-1-Strahl- turbine	78	Schneckengetriebe	109	Schleppstangen- befestigung
18	T-Stoff-Cockpittank (60 1)	48	Rahmen des Haupt- raketenmotors	79	Trimmkappenbefestigung	110	Druckluftstau für Landekufe
19	Steuerknüppel	49	Seitenrudersteuerstange	80	innere Trimmklappe	111	Druckluftleitungen
20	Instrumententafel	50	Trennstelle	81	Elevonbefestigung	112	Landekufendrehzapfen
21	Streben der Panzerglas- scheiben	51	Antennenanpassung	82	Mitnehmerstange	113	Landekufenbefestigung
22	Revi-16B-Visier	52	Befestigung Seiten- flossenholm/Rumpf	83	Elevon-Betätigungsstange	114	Auflaufbacken
23	Panzerglas (90 mm)	53	Seitenflossengerüst	84	Elevon	115	Abwurfmechanismus des Fahrkarrens
24	Waffen- und Funkbe- dienungskonsole	54	Seitenruderausgleich	85	Flügelhinterholm	116	Landekufen
25	Pilotensitz	55	oberes Seitenrudergelenk	86	Trimmklappe	117	Starrkarren
26	Panzerung (8 mm)	56	Seitenruderrahmen	87	Außengelenk des Elevons	118	Halteösen
27	Kopf- und Schulter- panzerung (13 mm)	57	Trimmklappe	88	Stoßdämpfer an den Flügelspitzen	119	Gleichrichtestifte
28	Frequenzwahlgerät	58	Seitenruderstange	89	Flügelgerüst	120	Niedrigdruckreifen
29	Kopfstütze	59	Gestängeabdeckung	90	starrer Spaltvorflügel		
30	Kabinendach	60	Befestigung Rumpf/ hinterer Seitenflossen- holm	91	Elevon-Umlenkhebel		
31	Belüftung	61	Brennkammer des Raketenmotors	92	Unterflügelandeklappe		
32	starrer Vorflügel			93	Steuerstange im Vorderholm		
				94	Vorderholm		

PHANTOMZEICHNUNG DER SERIENAUSFÜHRUNG ME 163 B



ERKLÄRUNG ZUR ZEICHNUNG AUF DER LINKEN SEITE

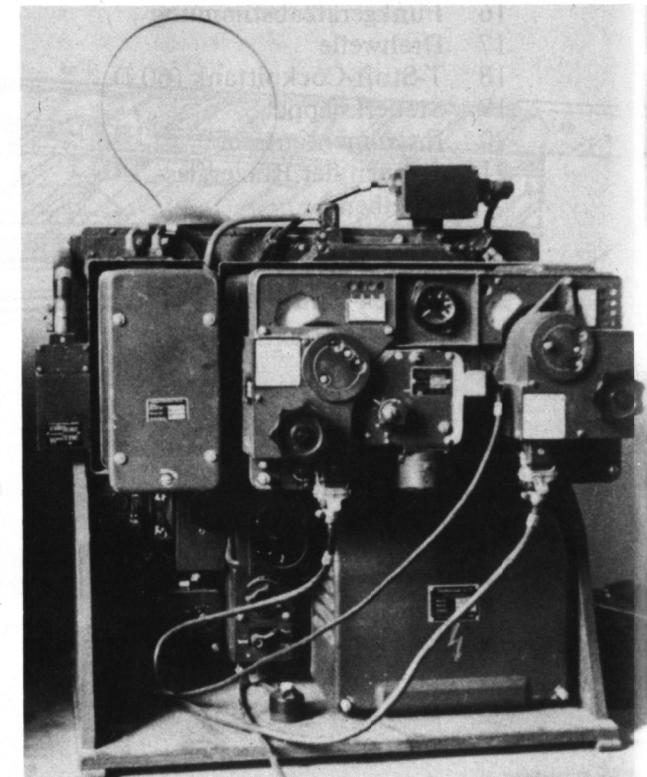
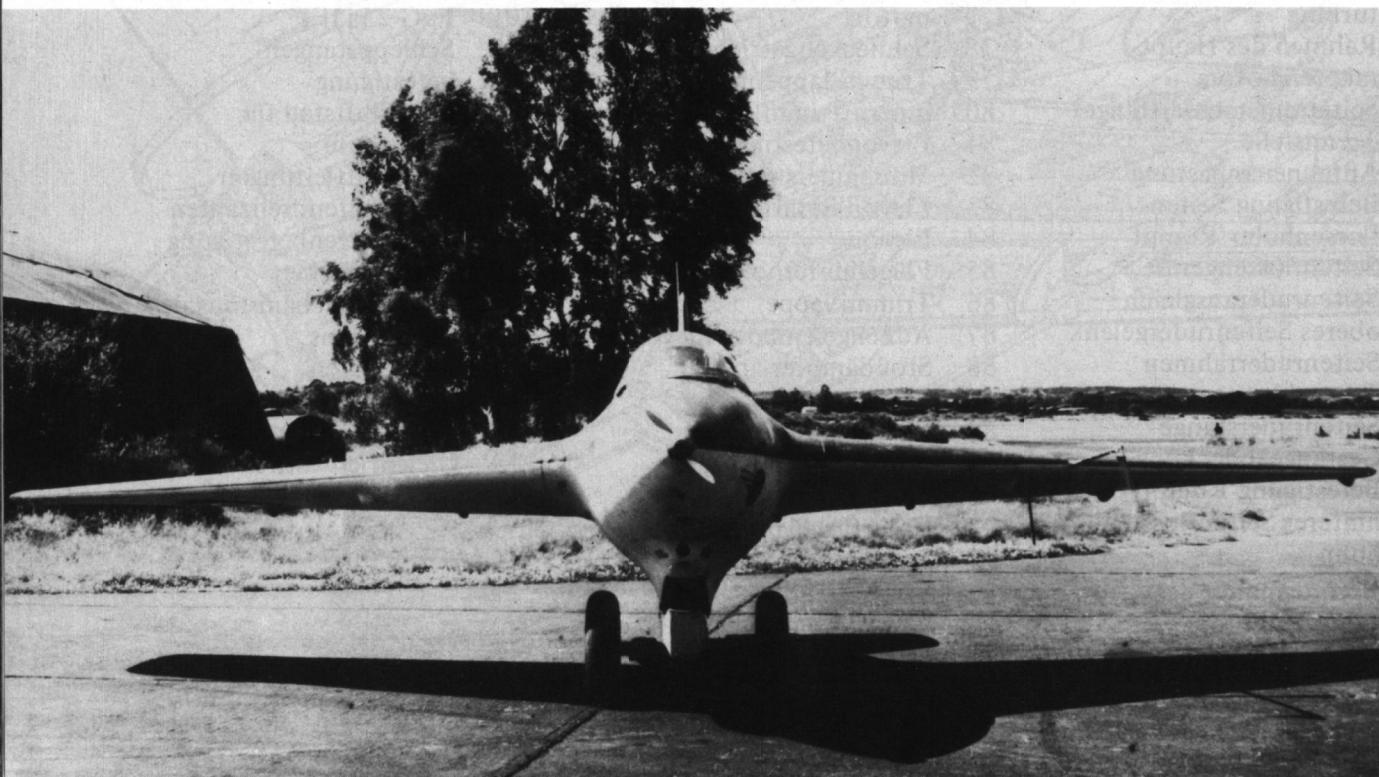
1	Generator Antriebspropeller	33	Trimmklappe bespanntes Elevon	62	Heckrohr	95	FuG-25a-Antenne
2	Generator	34	Unterflügelandeklappe	63	Seitenruderwurzelabdeckung	96	Staurohr
3	Druckluftflasche	35	innere Trimmklappe	64	Schuböffnung	97	Flügeltankabdeckung
4	Batterie und Elektronik	36	FuG-16zy-Funkmast	65	Lüftungsleitung	98	C-Stoff-Vorflügeltank (73 1)
5	Cockpitbelüftung	37	T-Stoff-Einfüllstutzen	66	hydraulischer Zylinder	99	Druckluftflaschen für Spannmechanismus
6	gepanzerte Bugnase (15 mm)	38	ungeschützter T-Stoff-Rumpftank (1.040 1)	67	Hebepunkt	100	C-Stoff-Flügeltank (173 1)
7	Druckaufbaugerät	39	Cockpitverglasung	68	Heckradverkleidung	101	30-mm-MK-108
8	Lufteinlaß ins Cockpit	40	Munitionskasten (60 Schuß)	69	steuerbares Heckrad	102	Hülsenauswurf
9	FuG 25a	41	Munitionskasten (60 Schuß)	70	Achsengabel	103	vordere Kanonen- befestigung
10	Seitenrudersteuerung	42	Munitionszuführung	71	Ölfederbein	104	Druckleitung
11	Drucklufteinfüllstutzen	43	T-Stoff-Starttank	72	Heckradsteuerstange	105	Schußkanal
12	Steuerung des kombinierten Höhen- und Querruders	44	Seitenruderumlenkhebel	73	Verschraubstück/Hebel	106	Kanonenricht- mechanismus
13	Steuerrelais	45	C-Stoff-Füllverschluß	74	Flügelwurzelverkleidung	107	Kanone
14	Flugsteuerung-Sammlerkasten	46	HWK-509A-1-Strahl- turbine	75	Brennkammerstrebe	108	FuG 25a IFF
15	Seitenruderpedale	47	Rahmen des Haupt- raketenmotors	76	Waffenspann- mechanismus	109	Schleppstangen- befestigung
16	Funkgeräteabstimmung	48	Seitenrudersteuerstange	77	Trimmkappensteuer- motor	110	Druckluftstau für Landekufe
17	Drehwelle	49	Trennstelle	78	Schneckengetriebe	111	Druckluftleitungen
18	T-Stoff-Cockpittank (60 1)	50	Antennenanpassung	79	Trimmkappenbefestigung	112	Landekufendrehzapfen
19	Steuerknüppel	51	Befestigung Seiten- flossenholm/Rumpf	80	innere Trimmklappe	113	Landekufenbefestigung
20	Instrumententafel	52	Seitenflossengerüst	81	Elevonbefestigung	114	Auflaufbacken
21	Streben der Panzerglasscheiben	53	Seitenruderausgleich	82	Mitnehmerstange	115	Abwurfmechanismus des Fahrkarrens
22	Revi-16B-Visier	54	oberes Seitenrudergelenk	83	Elevon-Betätigungsstange	116	Landekufen
23	Panzerglass (90 mm)	55	Seitenruderrahmen	84	Elevon	117	Starrkarren
24	Waffen- und Funkbedienungskonsole	56	Trimmklappe	85	Flügelhinterholm	118	Halteösen
25	Pilotensitz	57	Seitenruderstange	86	Trimmklappe	119	Gleichrichtestifte
26	Panzerung (8 mm)	58	Gestängeabdeckung	87	Außengelenk des Elevons	120	Niedrigdruckreifen
27	Kopf- und Schulterpanzerung (13 mm)	59	Befestigung Rumpf/ hinterer Seitenflossen- holm	88	Stoßdämpfer an den		
28	Frequenzwahlgerät	60	Kabinendach	89	Flügel spitzen		
29	Kopfstütze	61	Belüftung	90	Flügelgerüst		
30	Kabinendach		starrer Vorflügel	91	starrer Spaltvorflügel		
31	Belüftung			92	Elevon-Umlenkhebel		
32	starrer Vorflügel			93	Unterflügelandeklappe		
				94	Steuerstange im Vorderholm		
					Vorderholm		



Links unten:
Diese Frontalaufnahme gibt einen Eindruck vom schnittigen Aussehen der Me 163 B.

Links:
Einblick von rechts in den Führerraum der Me 163 B. In der Bildmitte ist das Reflexvisier (Revi) zu erkennen. Davor die 5 cm dicke Panzerglassscheibe mit integriertem Kompaß. Mit dem Hebel am linken Bildrand wurde der Notabwurf der Cockpitluhaube ausgelöst.

Unten:
Prüftafelaufbau des in der Me 163 B installierten FuG 16ZY mit Zielflugvorsatz und -peilrahmen.



Die Triebwerksanlage bestand aus dem Raketenstrahltriebwerk HWK 109-509 der Firma Walter in Kiel. Als Treibstoff diente C-Stoff, bestehend aus Methanol, Hydrazinhydrat und Wasser mit Spuren von Kalium-Kupfercyanid als Katalysator, sowie T-Stoff, reinem Wasserstoffperoxid.

Am 26. Juni 1942 startete Heini Dittmar im Schlepp zum Erstflug der Me 163 BV 1. Wie die Me 163 A, konnte auch bei der Me 163 B zunächst kein Triebwerk eingebaut werden, da die Herstellerfirma Probleme mit der neuen Antriebstechnologie hatte. Daher rüstete man das erste Versuchsmuster Mitte 1943 mit dem

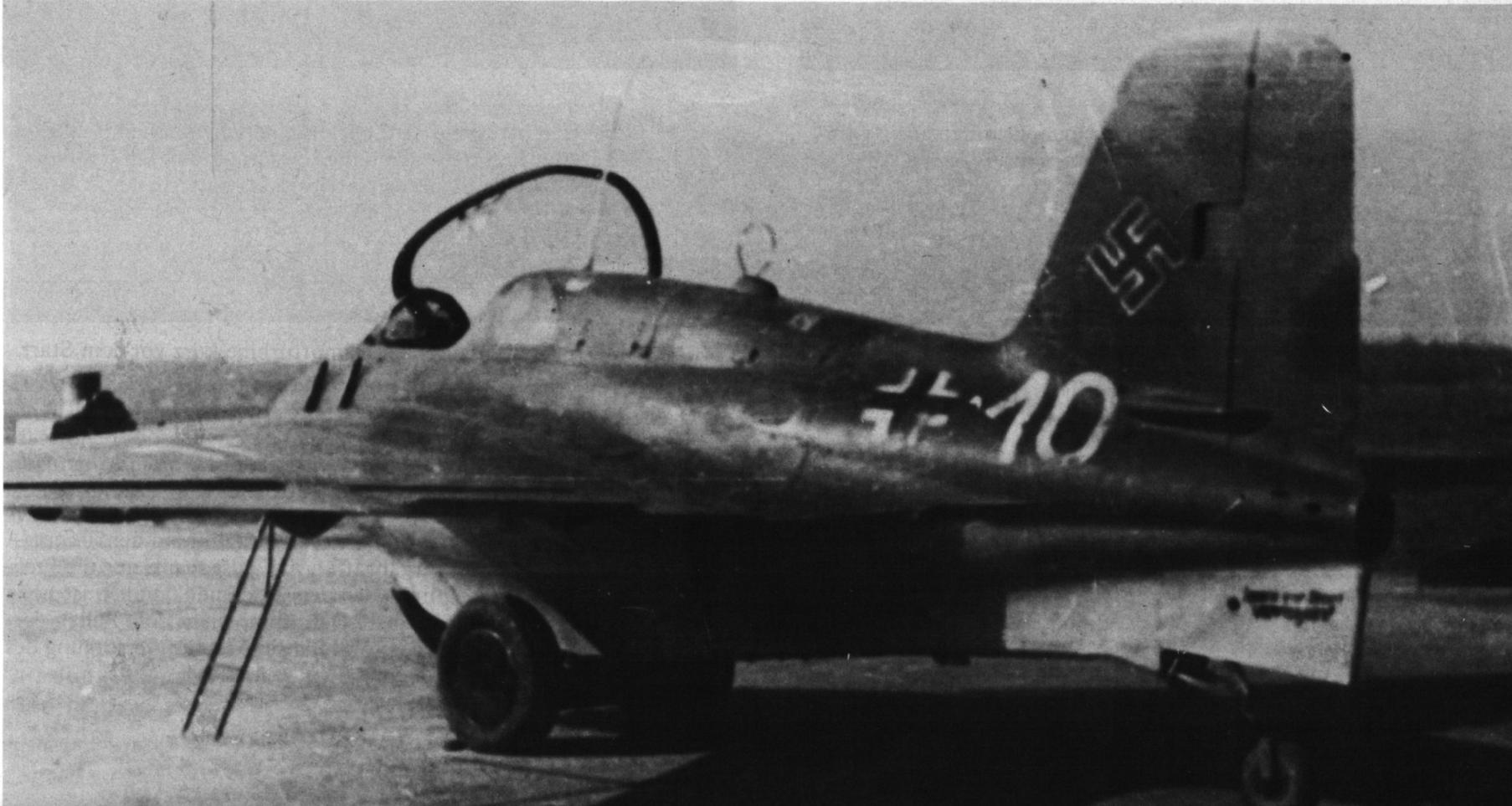
alten Triebwerk der Me 163 A aus. Erst später konnte das vorgesehene Triebwerk in genügender Anzahl und relativ betriebssicher gefertigt werden.

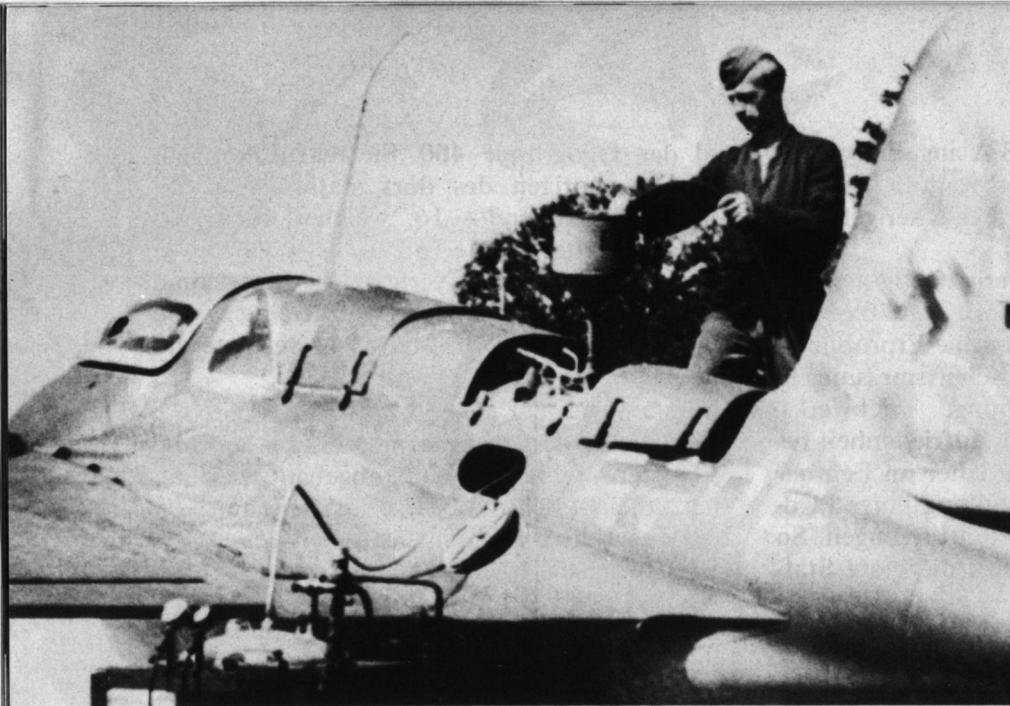
Anfang 1944 lief die Serienfertigung der Me 163 B auf Hochtouren. Mit den 70 gebauten Versuchsmustern wurden die Erprobungsaufgaben, z. B. Flugeigenschaftsmessungen, Höhenflüge, Waffenerprobung, Triebwerkstests u. a. weitgehend mit Zufriedenheit bewerkstelligt. Das OKL gab daher im Februar 1944 den Befehl zur Aufstellung einer Jagdgruppe mit Me 163 B Raketenflugzeugen. So entstand in Bad Zwischenahn die erste Staffel

der Jagdgruppe 400. Sie rekrutierte sich aus Angehörigen des dort stationierten Erprobungskommandos 16, welches bisher die Aufgabe hatte, die Me 163 zu testen.

Einige Wochen später verlegte die Jagdgruppe nach Wittmundhafen. Dort wurde eine zweite Staffel aufgestellt. Im Mai 1944 verfügte die

Einsatzmuster der Me 163 in Brandis. Die Verkleidung des Heckspornes, wie bei den V-Mustern, fehlt. Sie wurde abgebaut, weil sich zu leicht Schmutz darin ansammelte und dieser die Funktionstüchtigkeit des Heckrades beeinträchtigte.





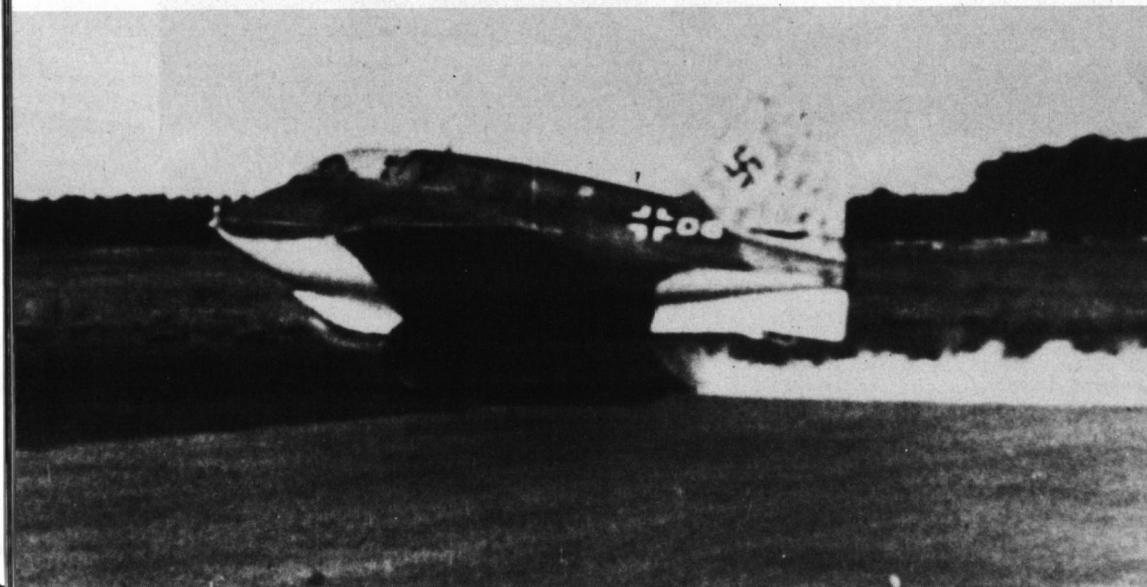
Oben:

Betanken des Raketenjägers mit C-Stoff, einem Gemisch aus Hydrat, Methanol und Wasser mit Kalium-Kupfer-Cyanid-Anteil. Die zweite Treibstoffkomponente, Wasserstoffperoxid (T-Stoff), durfte nicht mit dem C-Stoff zusammenkommen, weil diese eine sofortige explosive Entzündung zur Folge gehabt hätte.



Oben:

Die Dampfturbine wird mittels einer chemischen Reaktion gestartet und treibt dann die Förderpumpen für den Betriebsstoff im Flugzeug an. Der dabei entstehende Wasserdampf ist auf dem Bild als weißer Rauch erkennbar.

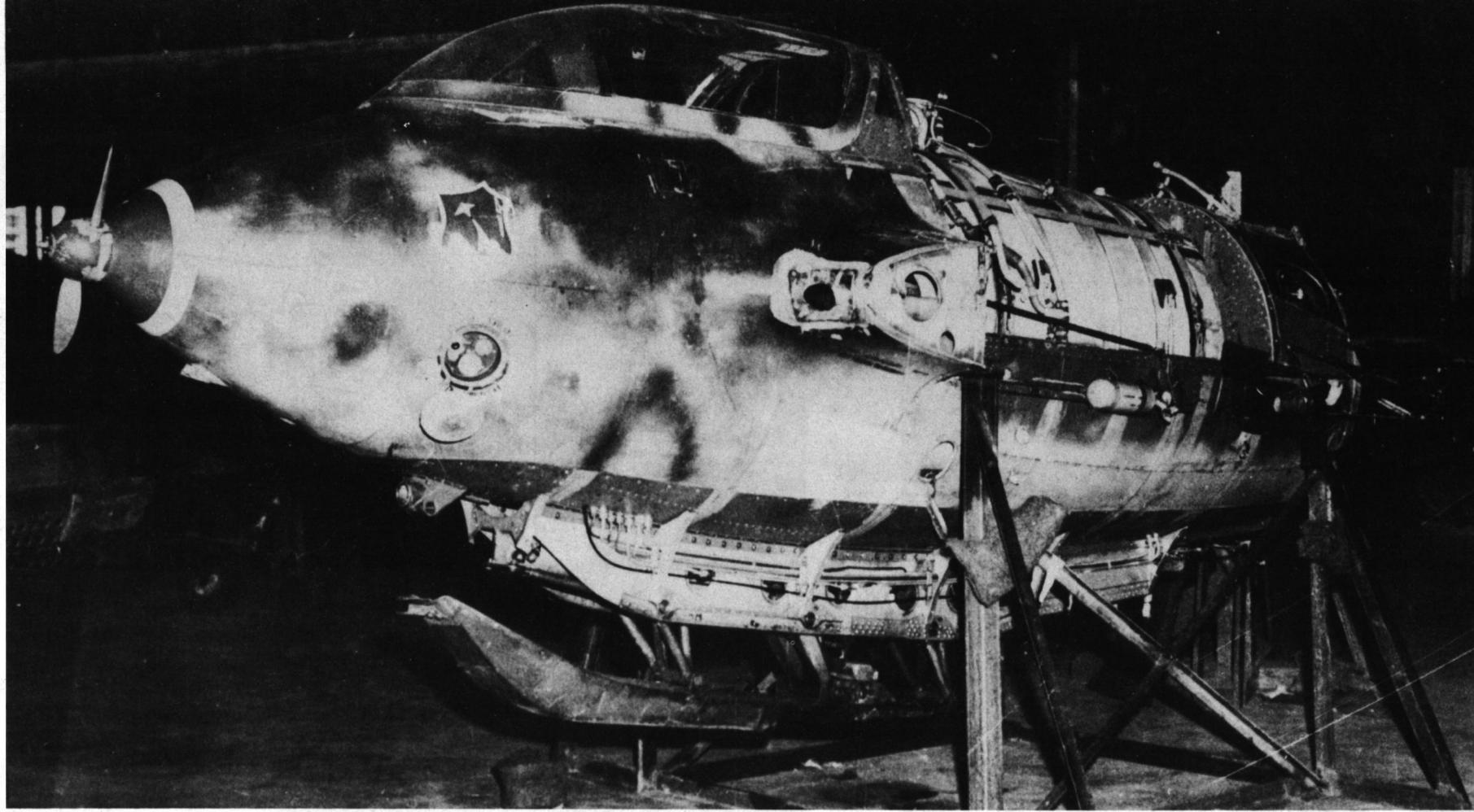


Links:

Me 163 B mit laufender Dampfturbine kurz vor dem Start.

Rechte Seite:

Eine Me 163 B des JG 400 im demonstrierten Zustand, der einen guten Blick auf die Kufenhydraulik und den T-Stofftank erlaubt. Die Flügelwaffen sind ausgebaut, nur die Preßluftflasche zum Durchladen der Maschinenkanonen ist noch montiert. Die Öffnung am Rumpfbug dient dem Füllen der Preßluft und des Sauerstoffs für die Atemluftversorgung des Piloten.

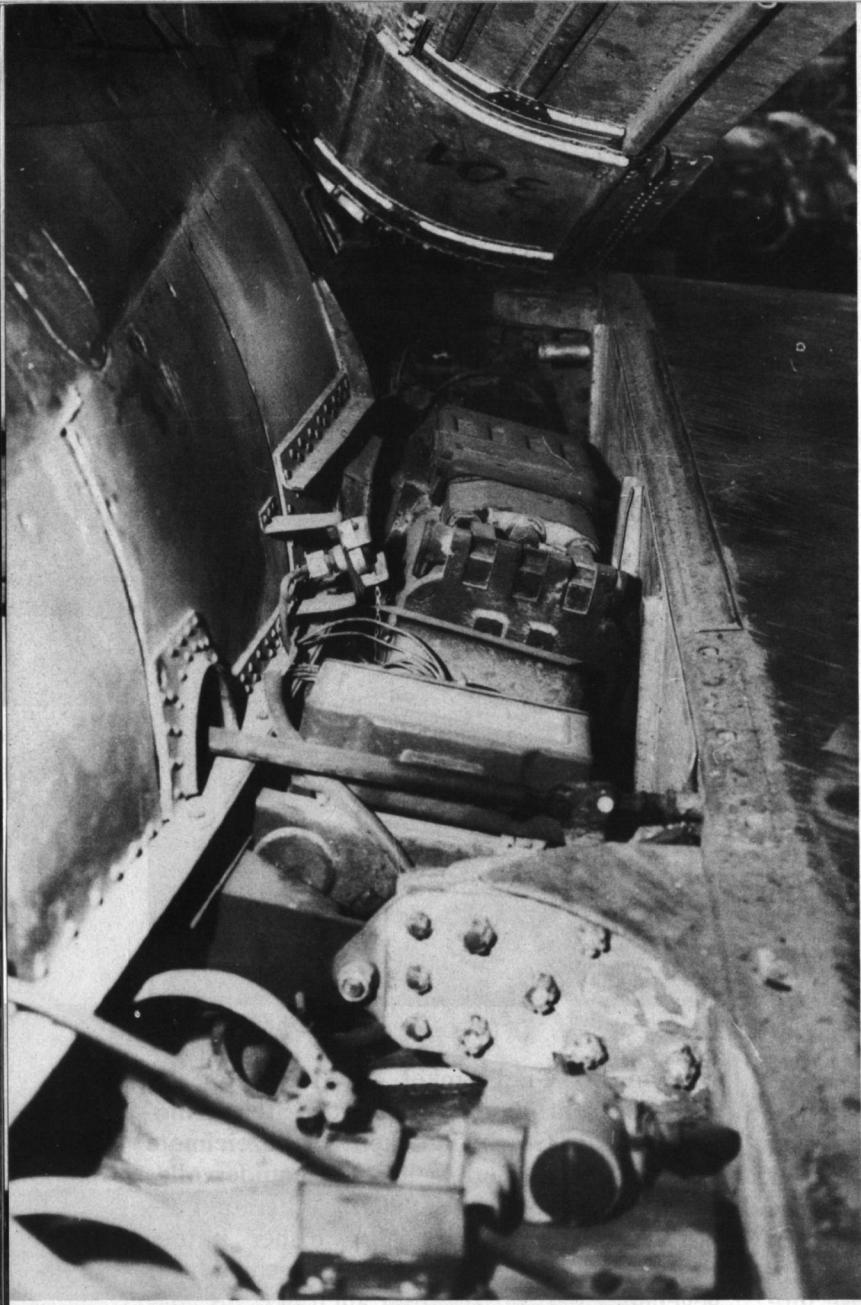


Einheit über 13 Raketenjäger, wovon aber nur ein Flugzeug einsatzklar war. Die restlichen Maschinen befanden sich erst in der Aufrüstung. Einen Monat später erhielt die 2. Staffel zwei Me 163 B von der 1./JG 400. Währenddessen kam es nun auch öfter zu Sichtungen von Me 163 B durch alliierte Flugzeugführer, welche dann von einem sehr schnell fliegenden, schwanzlosen Flugobjekt sprachen. Als Beispiel soll der Bericht eines P-51 "Mustang"-Piloten dienen. Er sah am 28. Juli 1944 um 9.46 Uhr, während einer

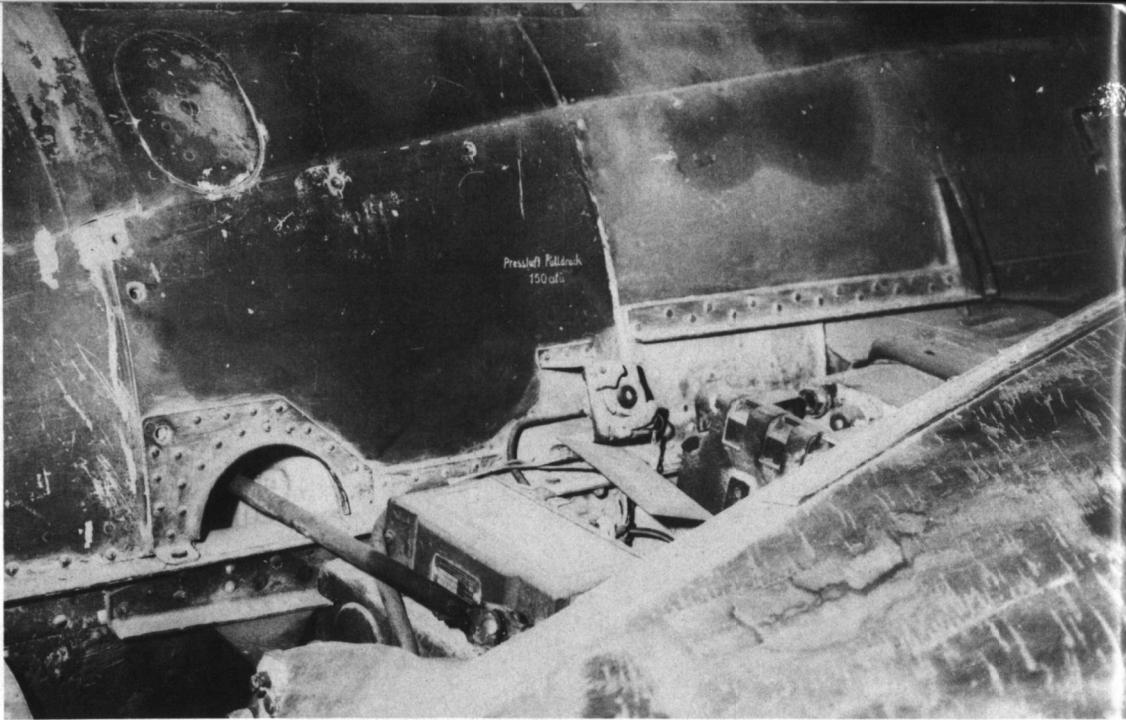
Begleitschutzaktion für B-17-Bomber, zwei Me 163-Jäger über Merseburg. Die Kampfflugzeuge befanden sich in einer Höhe von 8.000 m, die Begleitjäger flogen in einiger Entfernung und blieben etwas erhöht. Die Me 163 näherten sich in 10.500 m Höhe dem Feindverband von rückwärts. Nach der Sichtung durch die "Mustangs" warfen diese ihre Zusatztanks ab, entsicherten die Waffen und stiegen auf Höhe. Die beiden Raketenflugzeuge schienen aber keine Angriffsabsichten zu haben. Sie flogen eine Linksschleife und stie-

gen im 80 Grad-Winkel auf. Der Pilot der P-51 war sehr überrascht über das Steigvermögen und die Geschwindigkeit. Er bezeichnete die Me 163 im Bericht als "ein wundervolles Ding in der Luft". Gleichzeitig erkannten die "Mustang"-Piloten, daß ihre bisher in der Flugleistung den deutschen überlegenen Jäger gegenüber der Me 163 und auch der Me 262-Turbinenjäger (Waffen-Arsenal Nr. 90) veraltet waren.

Der Grund für den nicht erfolgreichen Angriff auf diesen Feindverband lag in der falschen

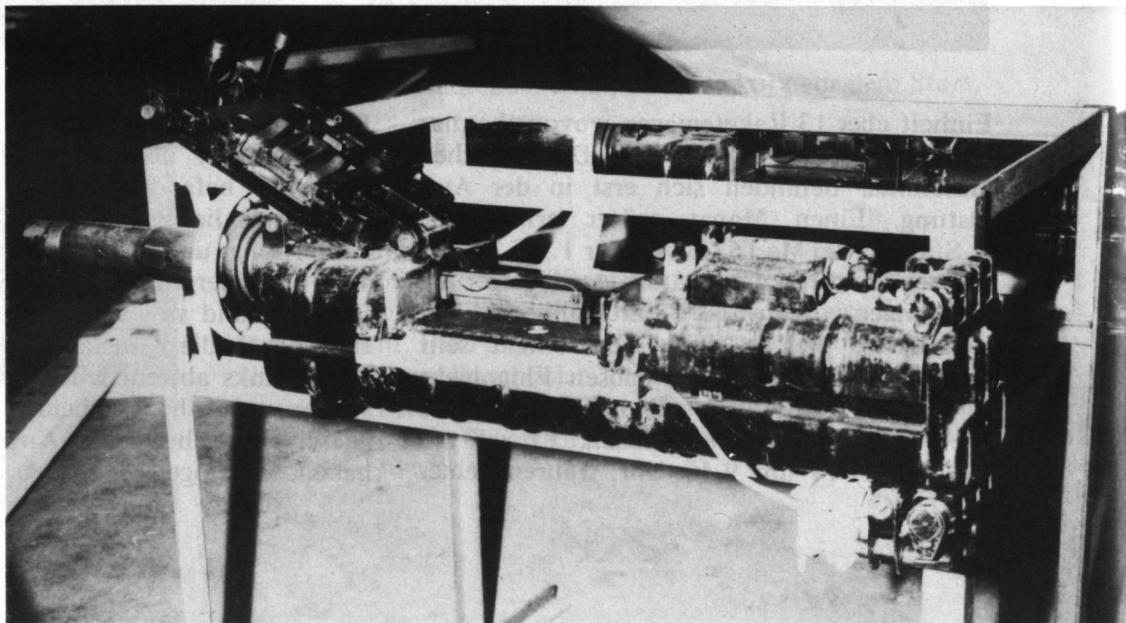


Oben:
In Flugrichtung gesehen. Die Verkleidungsbleche an der Flügelwurzel sind entfernt und geben den Blick auf die Maschinenwaffe frei.



Oben:
Blick auf die rechte Rumpfseite am Flächenanschluß. Links die Austrittsöffnung des Steuergestänges, rechts die Rückseite des MK 108.

Unten:
Das ausgebaute MK 108 einer Me 163 B.



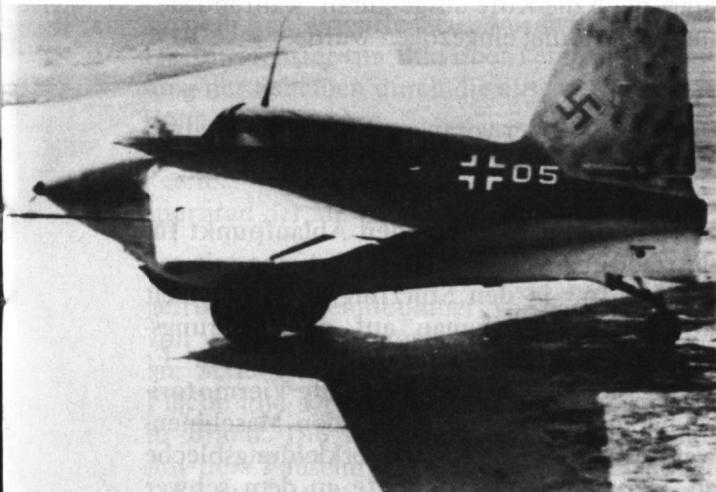
Rechts:

Eine Serienmaschine des JG 400 beim Start. Die weiße Wolke wird durch den Dampfanlasser erzeugt. Diese treibt die Förderpumpen an. Am Triebwerksausgang ist ein Mach'scher Knoten erkennbar, der durch die hohe Ausrittsgeschwindigkeit des Abgasstrahls entsteht.



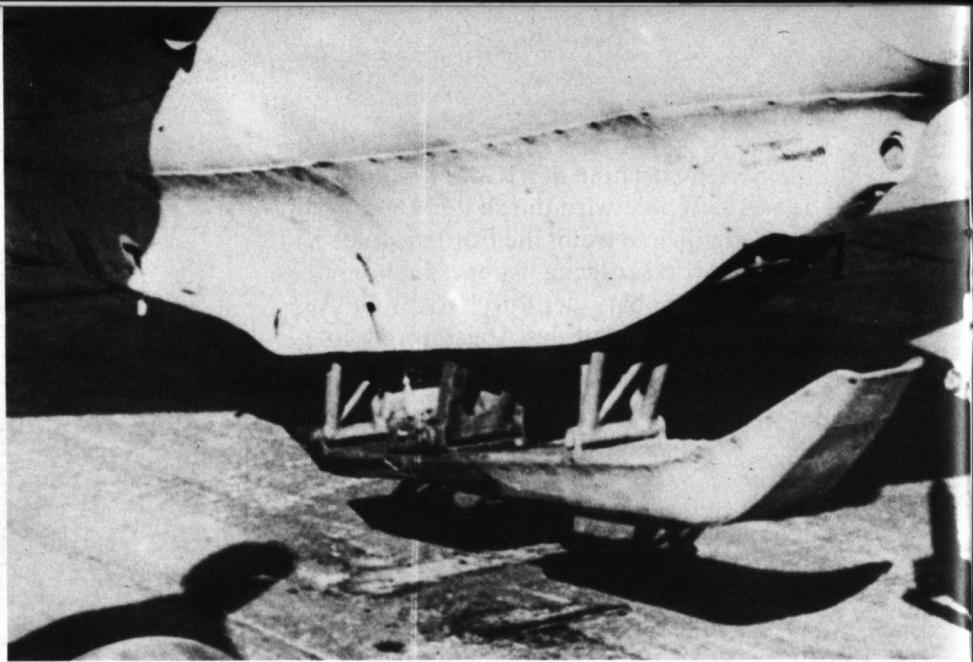
Unten:

Die Serienausführung der Me 163 B im üblichen Luftwaffentarnanstrich.



Einschätzung der Annäherungsgeschwindigkeiten und einer fehlerhaften Jägerführung. Am 24. August 1944 war den deutschen Piloten dann erstmals das Glück hold. Siegfried Schubert und ein weiterer Me 163-Pilot befanden sich in Sitzbereitschaft. Nach dem Alarm ließen sie beide ihr Triebwerk an, starteten und stiegen fast senkrecht in die Höhe. Diesen folgten Hans Bott und Herbert Straznický als zweite Rotte. Insgesamt waren es acht Maschinen. In 11.000 m Höhe nahm die erste Rotte das Gas weg und ging im Sinkflug auf 6.000 m, da sie noch keinen Gegner finden konnten. Dabei sichtete Schubert dann in 6.500 m die Bomber der 92. Gruppe. Er ließ das Triebwerk wieder an und stieg um 1.500 m über

den Feindverband zum Angriff. Um 12.07 Uhr durchflogen Schubert und sein Katschmarek die Gruppe. Schubert visierte die führende B-17, geflogen von Lt. Koehler, an, schoß, während er sich bis auf Rammentfernung näherte und verzeichnete Treffer in der linken Fläche der "Fliegenden Festung". Der Bomber begann zu taumeln, ehe er aus dem Verband ausscherte. Das schwere Kampfflugzeug schaffte den Rückflug nach England nicht mehr. Mit laufendem Triebwerk zog Schubert in Richtung 10.00 Uhr weg und stieg auf Höhe, wobei er die kritische Machzahl überschritt. Die Maschine schien sich aufzubäumen, konnte aber schnell wieder unter Kontrolle gebracht werden. Schubert suchte nach neuen Zielen. Unter ihm passierte gerade

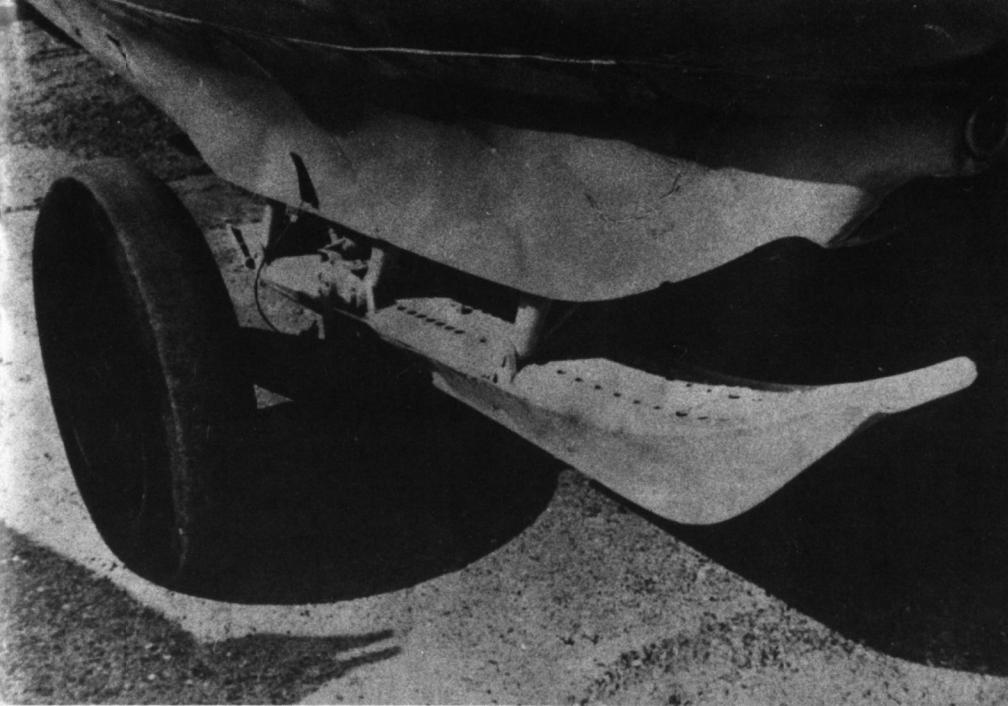


Links oben:
Beschußversuche auf die Panzerglassscheibe
des Raketenjägers.

Oben:
Die Kufe der Me 163 B ohne Rollwerk. Beim
Start blieb die Kufe ausgefahren, während sie
für die Landung eingezogen wurde.

Links:
Die Me 163 B der vorangegangenen Seite aus
einem anderen Blickwinkel.

die 452. Bombergruppe den Ablaufpunkt für
das Zielgebiet Weimar. Der Pilot ging mit sei-
ner Me 163 in den Sturzflug über und hielt
um 12.12 Uhr genau auf den Führungs-
schwarm der ersten Bomberstaffel zu. Er
suchte sich die als Nr. 3 fliegende Viermotori-
ge heraus und schoß aus beiden Maschinen-
waffen. Die Treffer rissen Verkleidungsbleche
ab. Der Raketenjäger stürzte an dem schwer



Oben:

Die Kufe mit Rollwerk. Mit dem aus dem Kufenverkleidungsblech heraustretenden Draht wurde der Rollwerksabwurf ausgelöst.

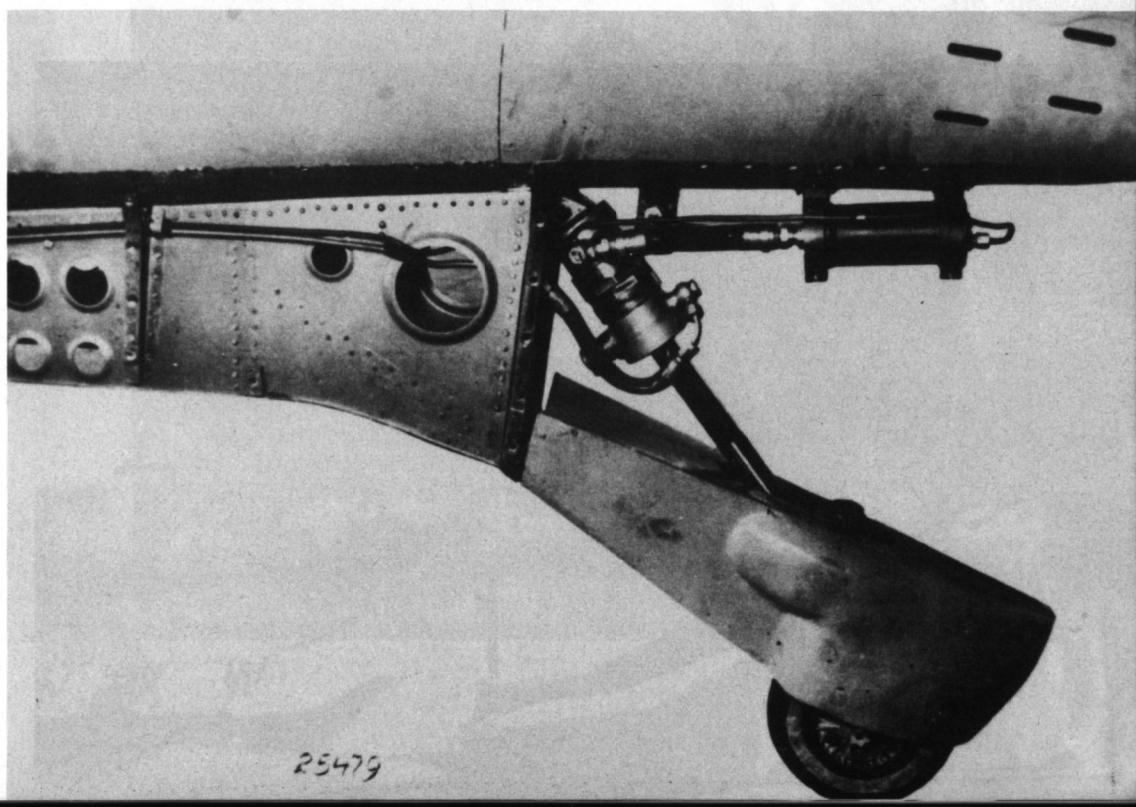
Rechts oben:

Ab dem 51. Serienflugzeug wurde in die Kabinenhaube ein Lüftungsfenster (im Bild oben) eingebaut, um eine Vereisung der Scheiben durch die ausgeatmete Luft in großer Höhe zu vermeiden.

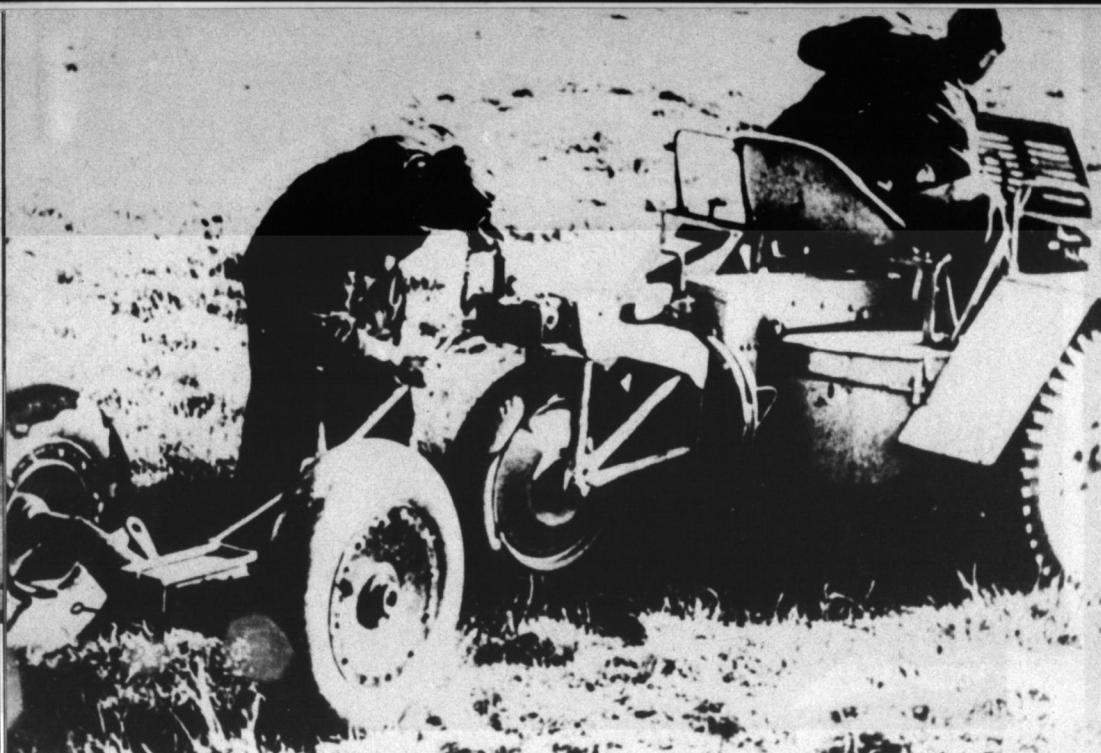
Rechts:

Spornrad der Me 163 B mit Hydraulik.

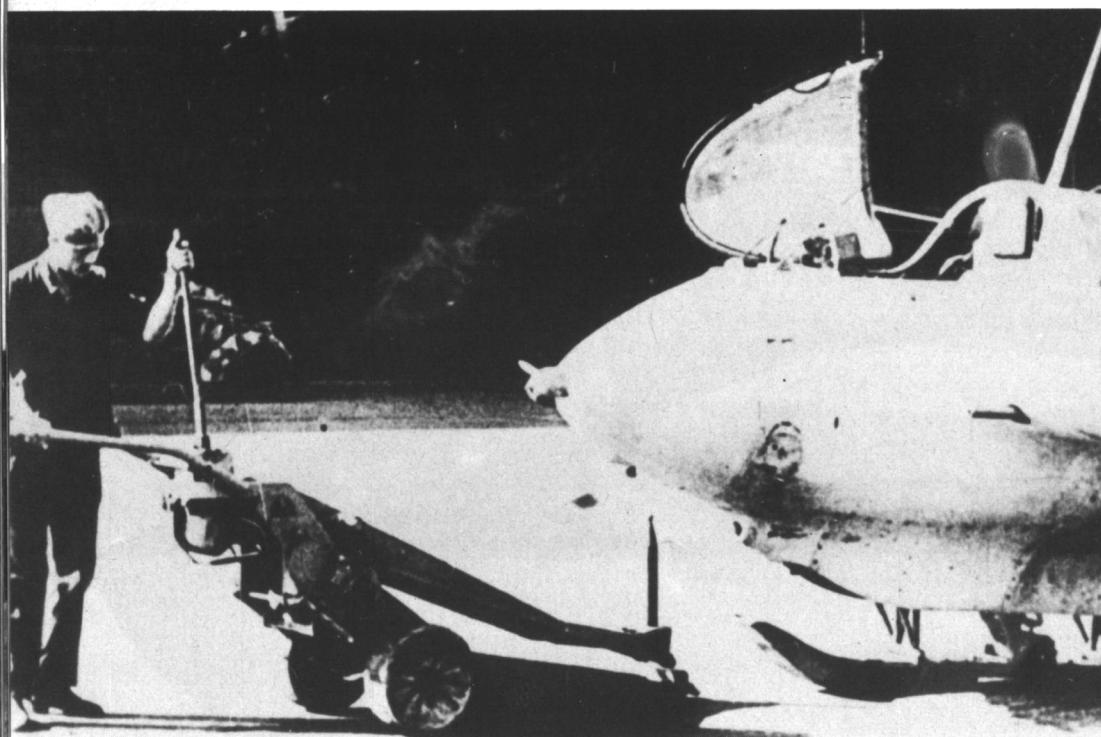
getroffenen Feindbomber vorbei und setzte von hinten kommend zum zweiten Angriff an. Schubert erzielte Treffer auf der rechten Fläche und setzte den äußeren rechten Motor in Brand. Die Besatzung des Bombers stieg mit dem Fallschirm aus, die Maschine trudelte ab und explodierte in etwa 4.000 m Höhe.



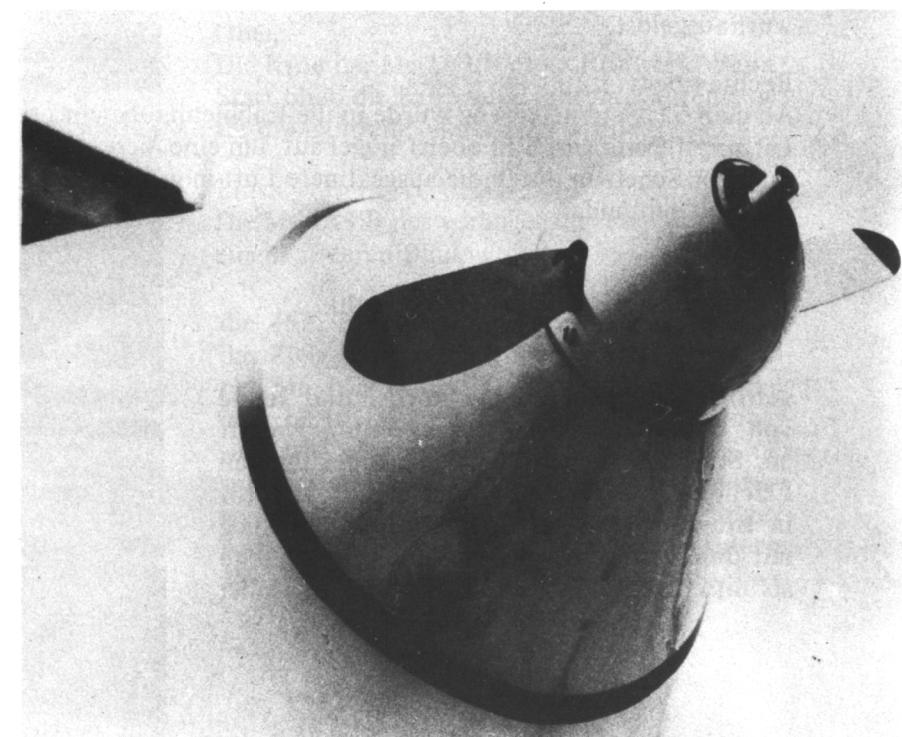
25479



Links:
Das abgeworfene Rollwerk wird an einen Schlepper angehängt und zum Startplatz zurückgebracht.



Links unten:
Mit diesem Gerät wurde die Me 163 B am Rumpf angehoben, damit das Rollwerk wieder untergesetzt werden konnte.



Unten:
Luftschaube am Bug der Me 163 B zum Antrieb des Bordgenerators für die Stromerzeugung.

Rechts:

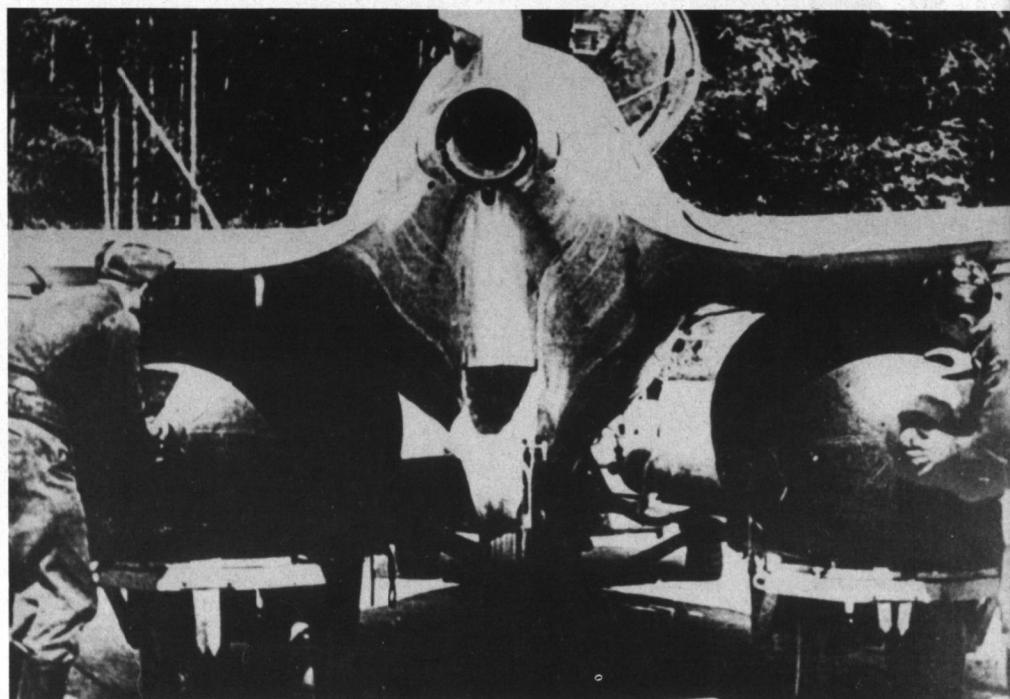
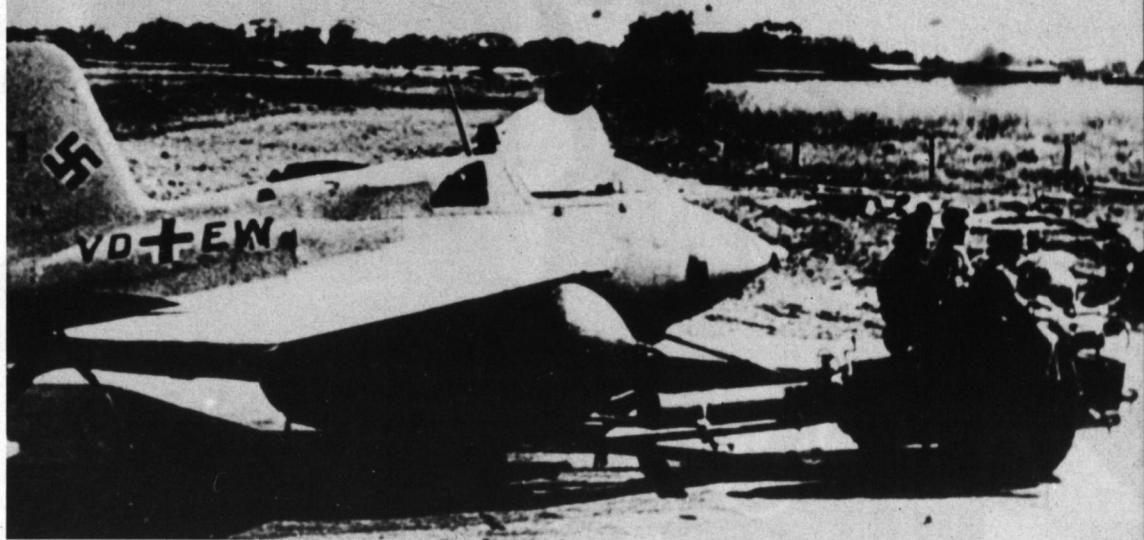
In diesem Zustand konnte die Maschine auch gezogen werden. Das Bild zeigt die Me 163 BV 14 Ende 1943 bei der Fahrwerkserprobung in Lechfeld.

Rechts unten:

Für den feldmäßigen Einsatz benutzte man zum Anheben der Maschine Luftkissen.

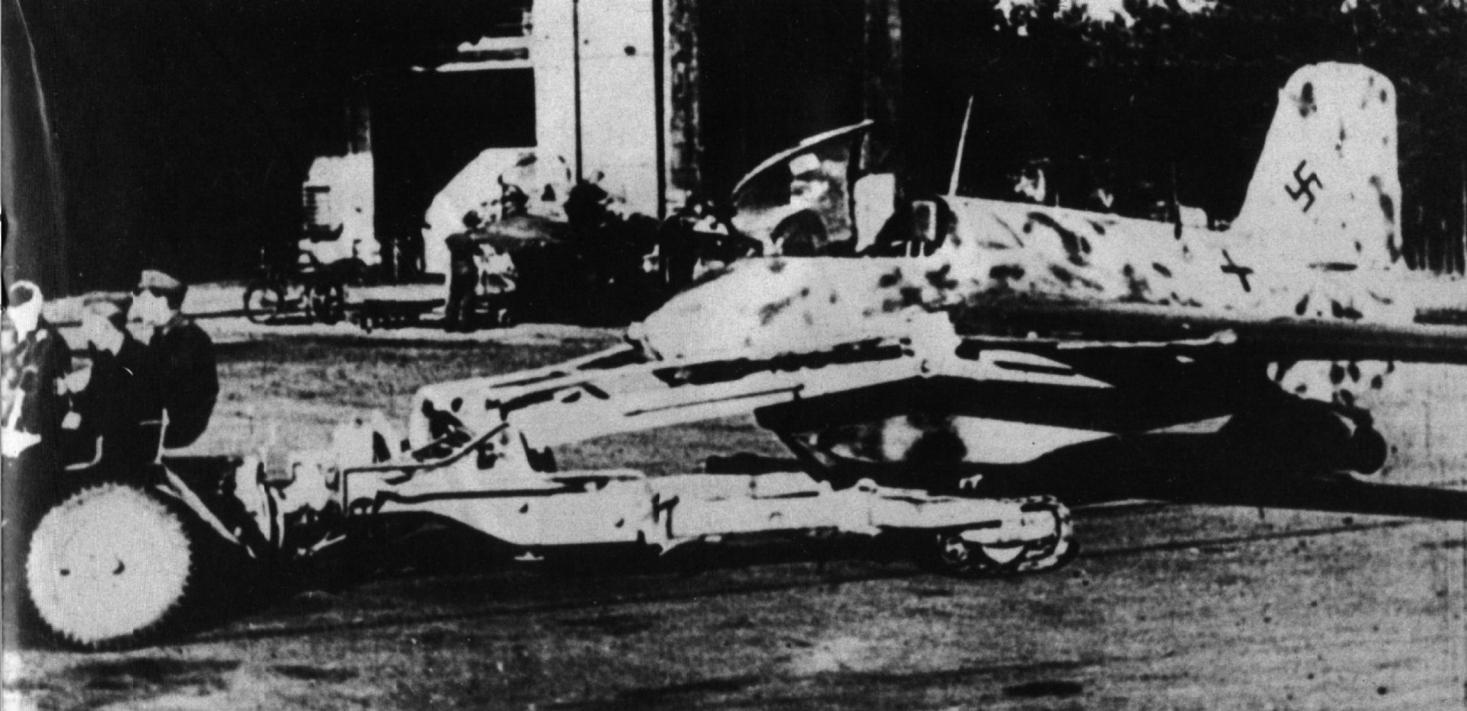
Unten:

Mittels eines "Scheu"-Schleppers wurde die Me 163 B manövriert. Die Mobilität des Flugzeuges war sehr eingeschränkt, da es sich am Boden nicht mit eigener Kraft fortbewegen konnte. Außerdem war ein Abschleppen nur mit dem untergebauten Rollwerk möglich.



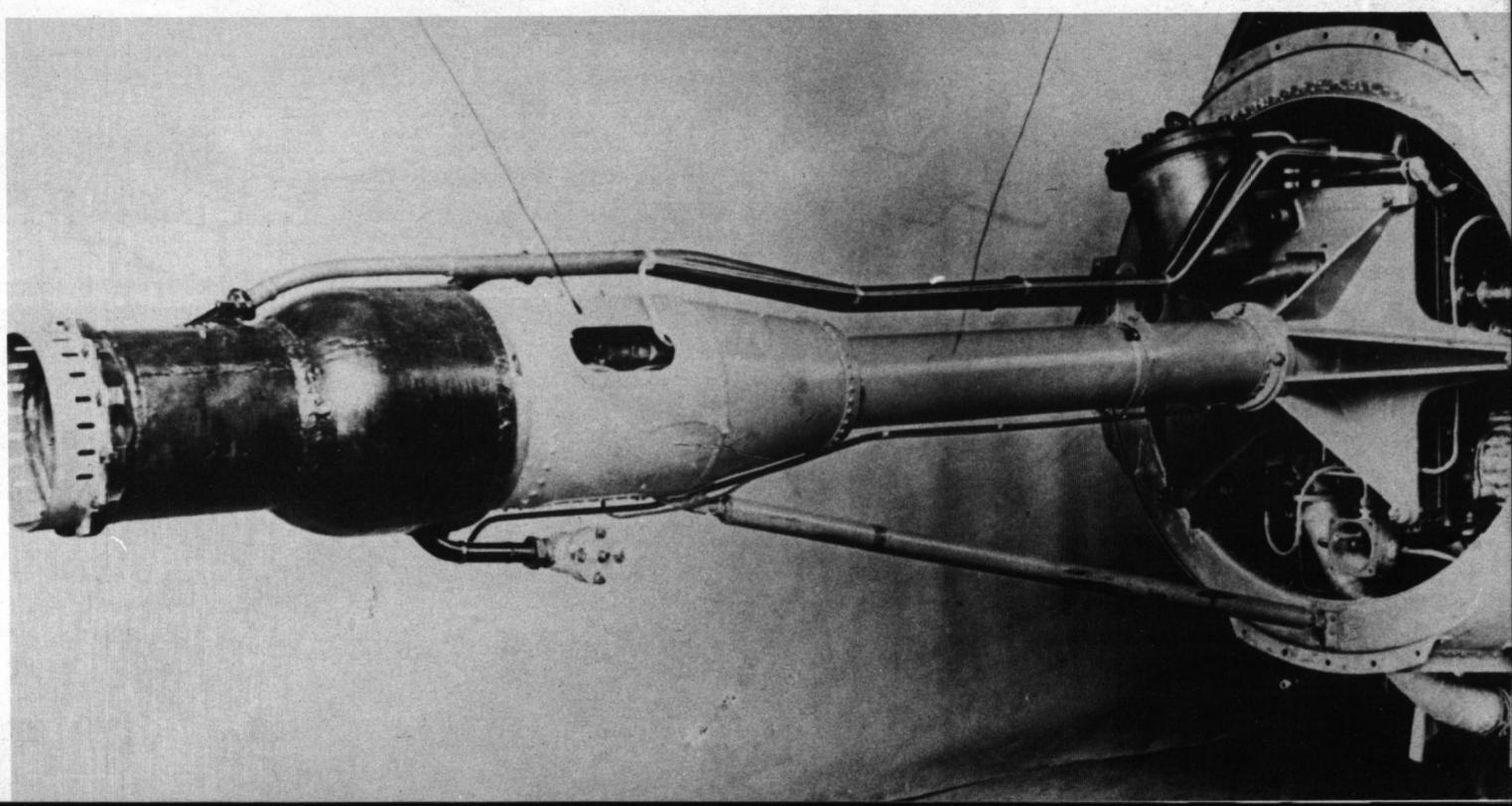


Gefechtspause beim JG 400 in Brandis Ende 1944. Am Bug das Wappen der 2. Staffel mit der Inschrift "Wie ein Floh, aber oho!"



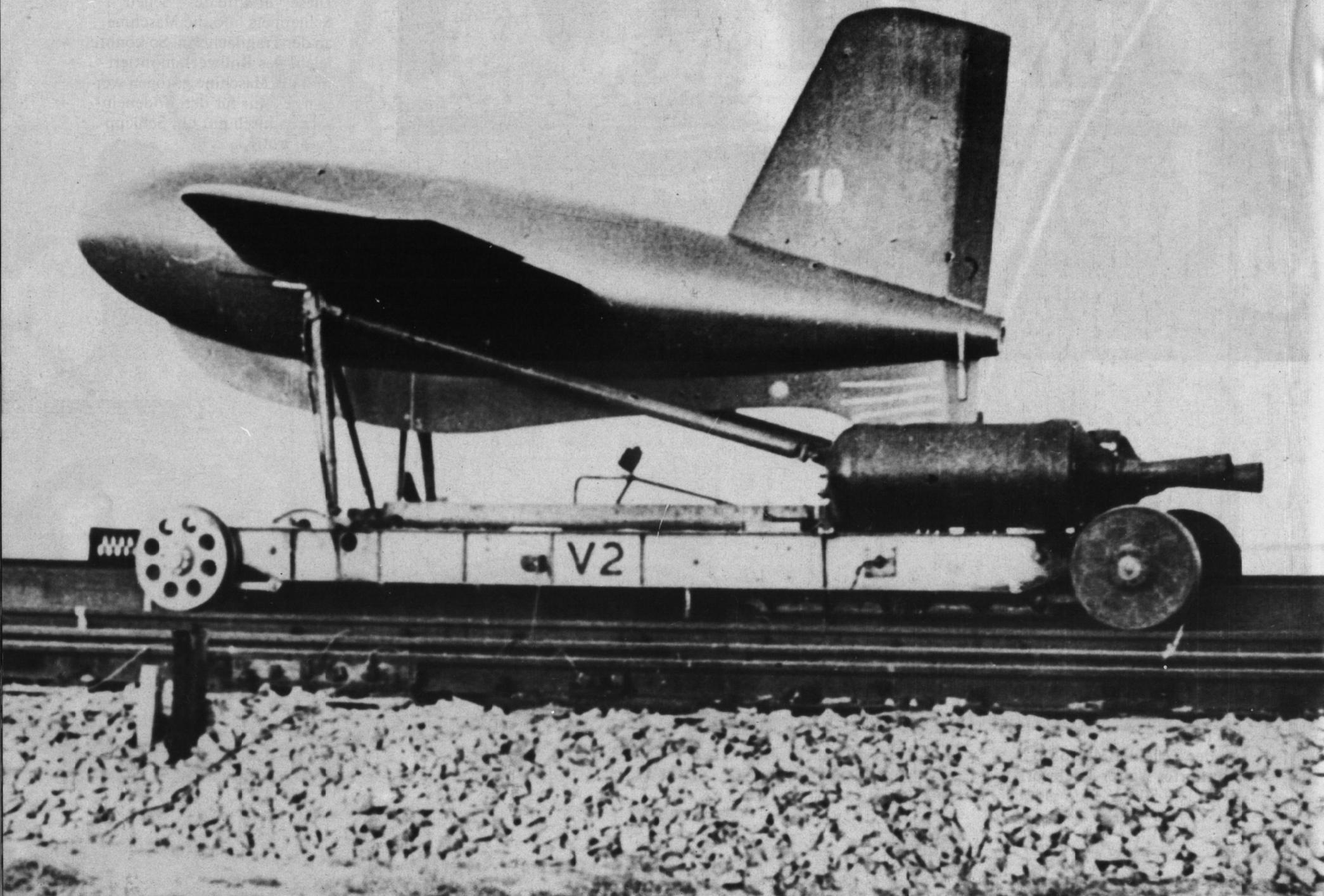
Links:

Diese Variante des "Scheu"-Schleppers hob die Maschine an der Tragfläche an. So konnte leicht das Rollwerk montiert und die Maschine gezogen werden. Es war für den Bodeneinsatz dadurch nur ein Schleppgerät nötig.

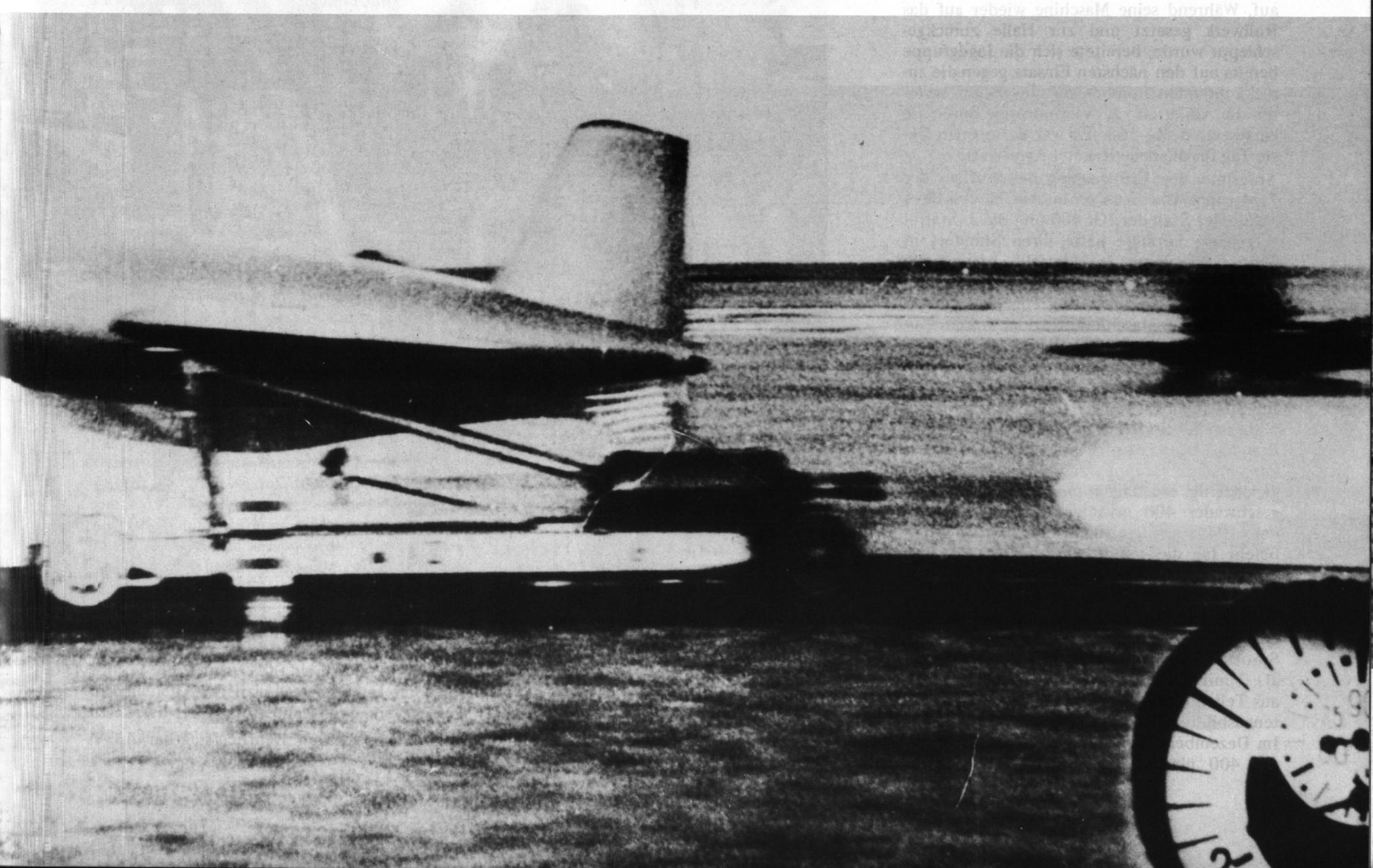


Rechts:

An der Zelle der Me 163 B montiertes Walter-Triebwerk
HWK 109-509 A.



Mit diesem Startgestell sollte die Me 163 von den Schienen aus gestartet werden. Die hierzu benutzte Attrappe aus Holz hatte das Gewicht einer voll be-
kennenden Me 163 B. Als Antrieb für den "Schienenstartwagen" dienten zwei Feststoffraketen. Wegen der Probleme mit den Lagern der Räder des Wagens
(hohes Gewicht und hohe Geschwindigkeit) wurden die Versuche eingestellt.

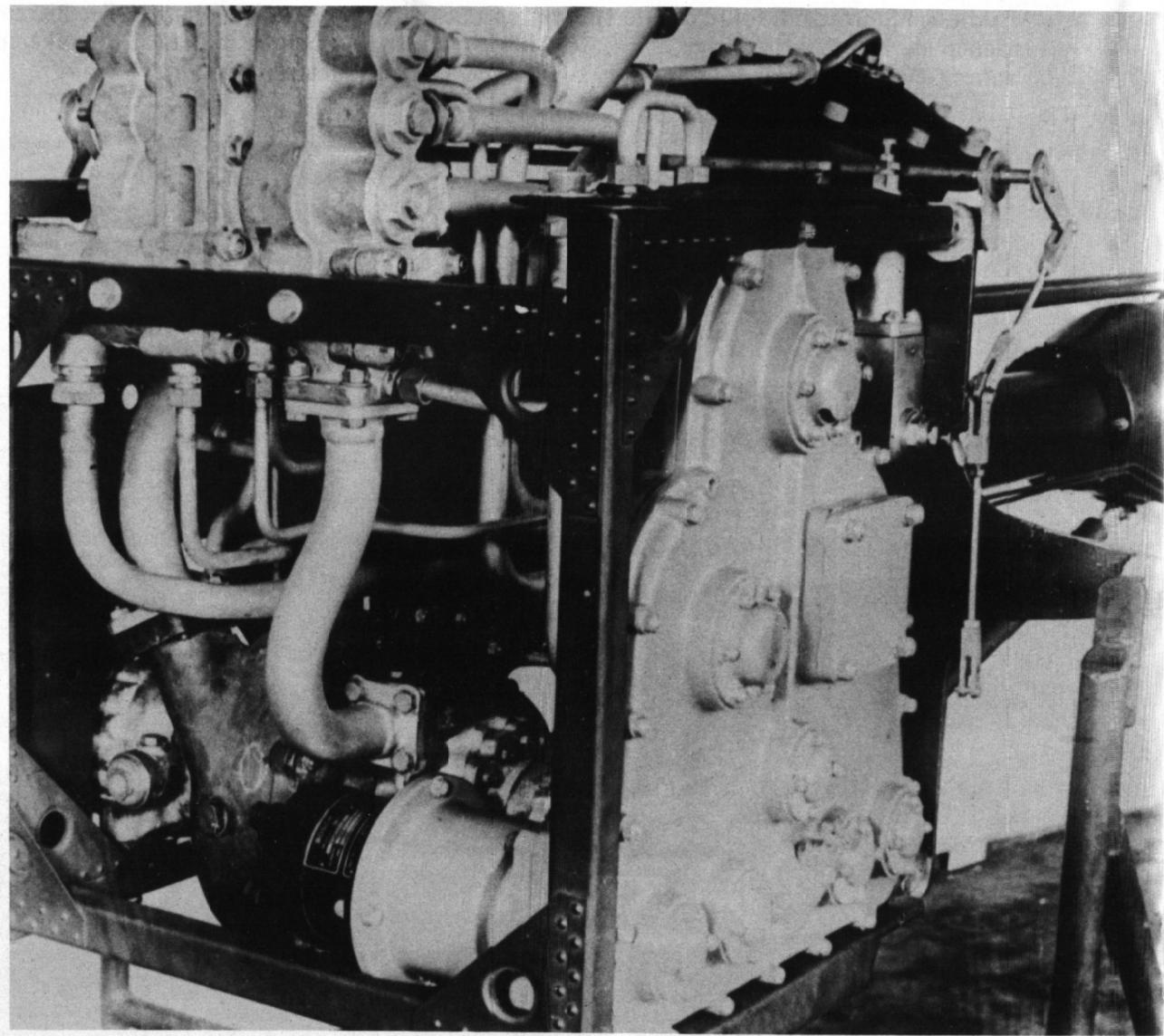


Schubert kehrte mit seiner Me 163 B nach Brandis zurück, wackelte im Landeanflug mit den Tragflächen zum Zeichen seiner beiden Luftsiege, und setzte im Segelflug sicher auf. Während seine Maschine wieder auf das Rollwerk gesetzt und zur Halle zurückgeschleppt wurde, bereitete sich die Jagdgruppe bereits auf den nächsten Einsatz gegen die zurückkehrenden Bomber vor. Insgesamt verloren die Alliierten vier Viermotorige durch die eingesetzten Me 163. Es war der erfolgreichste Tag für die neue Raketenjäger-Waffe.

Aufgrund der Erfolge ging der Aufbau der Jagdgruppe 400 rasch voran. Am 31. Juli 1944 wurde der Stab der JGr 400 und die 3. Staffel aufgebaut. Letztere hatte ihren Standort in Stargard/Pommern. In Udetfeld entstand die Ergänzungsstaffel 400 mit neun Me 163 B und Me 110 als Schleppflugzeuge, wobei aber nur 50 % der Maschinen flugklar waren. Außerdem begann man mit der Aufstellung der vierten bis sechsten Staffel sowie einer Schleppstaffel in Kölleda.

Im Spätsommer 1944 befand sich die erste und zweite Staffel der Jagdgruppe 400 in Brandis. Dort wurden die beiden Staffeln zur ersten Gruppe zusammengefaßt und gleichzeitig die Jagdgruppe 400 zum Jagdgeschwader 400 erweitert. Am 12. November 1944 erfolgte dann der Aufstellungsbefehl für die zweite Gruppe des JG 400, welche sich aus der dritten und vierten Staffel zusammensetzte. Aus der Ergänzungsstaffel, die zwischenzeitlich nach Lechfeld verlegt hatte, wurde eine Ergänzungsgruppe. In Sprottau existierte noch die V.(Ergänzungs)/JG 2 mit der 13. bis 15. Staffel, welche sich aus Teilen des EK 16 rekrutierte und der Pilotenausbildung diente.

Im Dezember 1944 verfügte das Jagdgeschwader 400 über 109 Raketenjäger des Typs



Ausgebautes HWK 109-509 A entgegen der Flugrichtung gesehen. Deutlich sichtbar die Anordnung des Regelgerätes.

Me 163 B. Außer dem Platz in Brandis befanden sich noch Flugplätze in Leuna, Pöltz und Heydebreck.

Im Februar 1945 waren die Reihen des JG 400 soweit gefüllt, daß die Produktion der Me 163 B gestoppt werden konnte. Die Flugzeuge sollten aufgebraucht und nach und nach durch die Me 263 ersetzt werden. Ein Vorhaben, das sich nicht mehr realisieren sollte. Zudem wurde das Treibstoffproblem immer akuter, so daß nur noch wenige Flüge stattfinden konnten. Dennoch stellten sich Erfolge ein. So errang die I./JG 400 im Raum Leipzig-Magdeburg-Halle drei Luftsiege über B-17-Bomber.

Im April 1945 verfügte die I./JG 400 über 32 Me 163 B und die II. Gruppe über dreizehn Maschinen. Am 7. März wurde der Stab des JG 400 und am 19. April die I. und II. Gruppe des Jagdgeschwaders 400 durch das OKL aufgelöst.

Die Einsätze der Me 163 B vollzogen sich alle nach dem folgenden Schema:

Die Maschine wurde an den Startplatz gezogen. Dort setzte die Bodenmannschaft den Dampfanlasser in Betrieb. Dieser trieb die Treibstoffförderpumpen an, welche den C- und T-Stoff in die Brennkammer drückten, wo eine explosive Reaktion einsetzte, welche den Vortriebsschub erzeugte. Wenn der Standschub groß genug war, wurden die Bremsen gelöst, das Flugzeug beschleunigte, hob ab und warf in ca. fünf Meter Höhe das Rollwerk ab. Im Tiefstflug erreichte der Raketenjäger 700 bis 750 km/h. Der Ofendruck betrug 19 atü. Dann stieg die Maschine im 60 Grad-Winkel auf. Etwa 1.200 bis 1.500 m unter der befohlenen Arbeitshöhe drosselte der Pilot das Triebwerk auf Leerlauf und die Me 163 stieg aufgrund der hohen Eigengeschwindigkeit bis zur gewünschten Höhe ohne Schub.

Beim Übergang vom Steig- zum Horizontalflug mußte jegliche negative Beschleunigung vermieden werden, um ein Aussetzen des Ra-

ketenmotors zu verhindern. Ein Wiederanlassen war nur bei einer Treibstoffrestmenge von mindestens 300 kg möglich. Der Horizontal-



Eine der beiden Me 163 B, die als Kriegsbeute in die USA verschifft wurden.

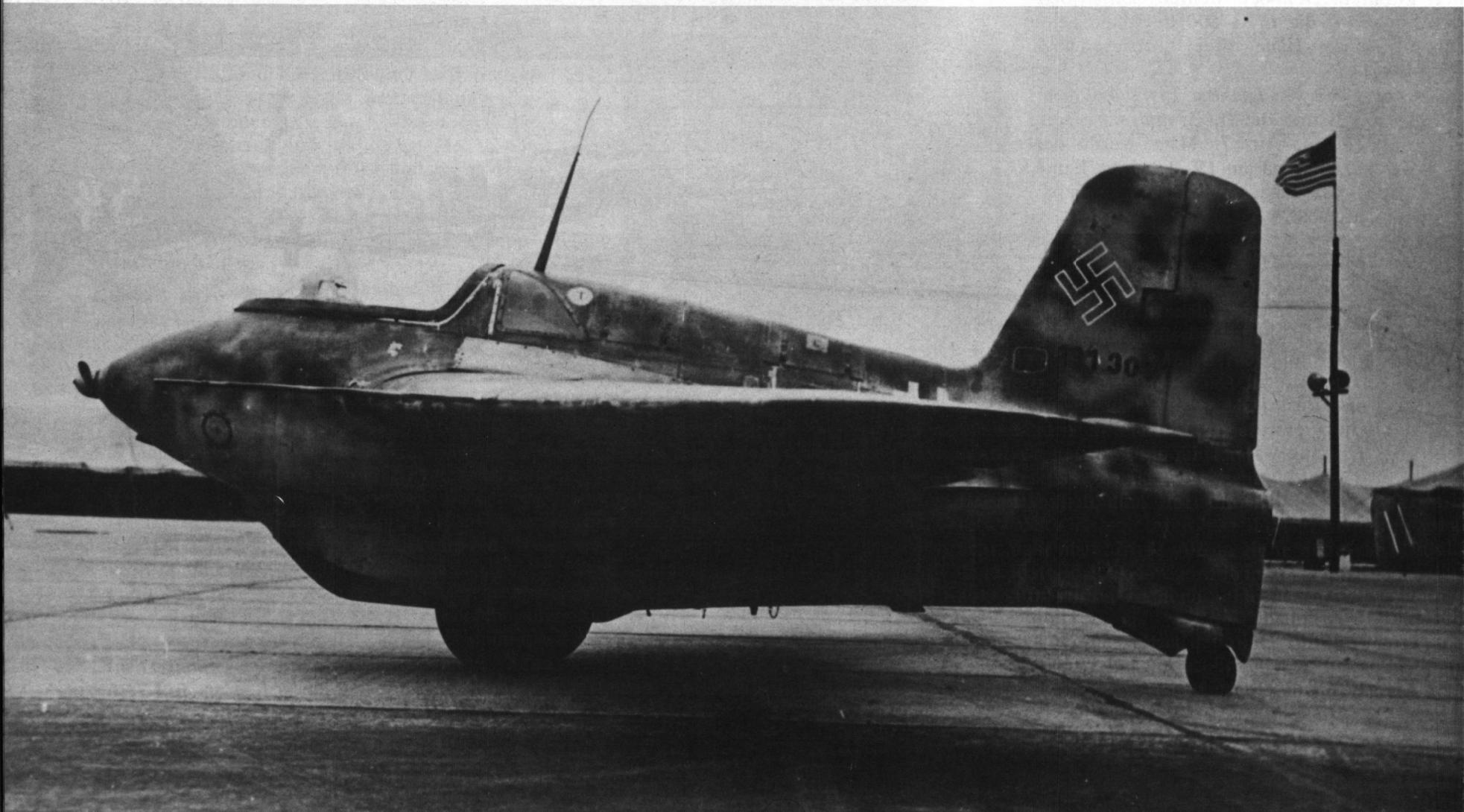
flug erfolgte in großen Höhen im Gleitflug mit etwa 320 bis 350 km/h, sich auf 220 km/h reduzierend. In niedrigen Höhen flog man mit Schub bei etwa 850 km/h.

Der Angriff gegen feindliche Jagdflugzeuge geschah von hinten aus gleicher Höhe, wobei der Überraschungsmoment ausgenutzt werden konnte. Gegen Kampfflugzeuge konnte bei einer Begegnung in gleicher Höhe der erste Anflug von vorne erfolgen. Der Angriff war unter

Ausnutzung der überlegenen Geschwindigkeit bis auf Rammentfernung auszuführen. Es galt dabei, die Kampfanweisungen für die Sturmgruppen zu beachten. Diese Anweisung verlangte einen Abschuß im ersten Anflug durch rücksichtsloses "Rangehen". Der Abflug erfolgte grundsätzlich nach oben, um aus der Überhöhung heraus einen weiteren Angriff ansetzen zu können. Nach dem Flug setzte der Pilot die Maschine mit eingefahre-

ner Kufe zur Landung auf. Zuvor wurde der Treibstoffschnellablaß betätigt, um eine Explosion des restlichen, in den Tanks befindlichen Betriebsstoffes zu vermeiden.

Die andere Me 163 B, die als Beute zu Unterrichtszwecken nach den USA transportiert wurde.



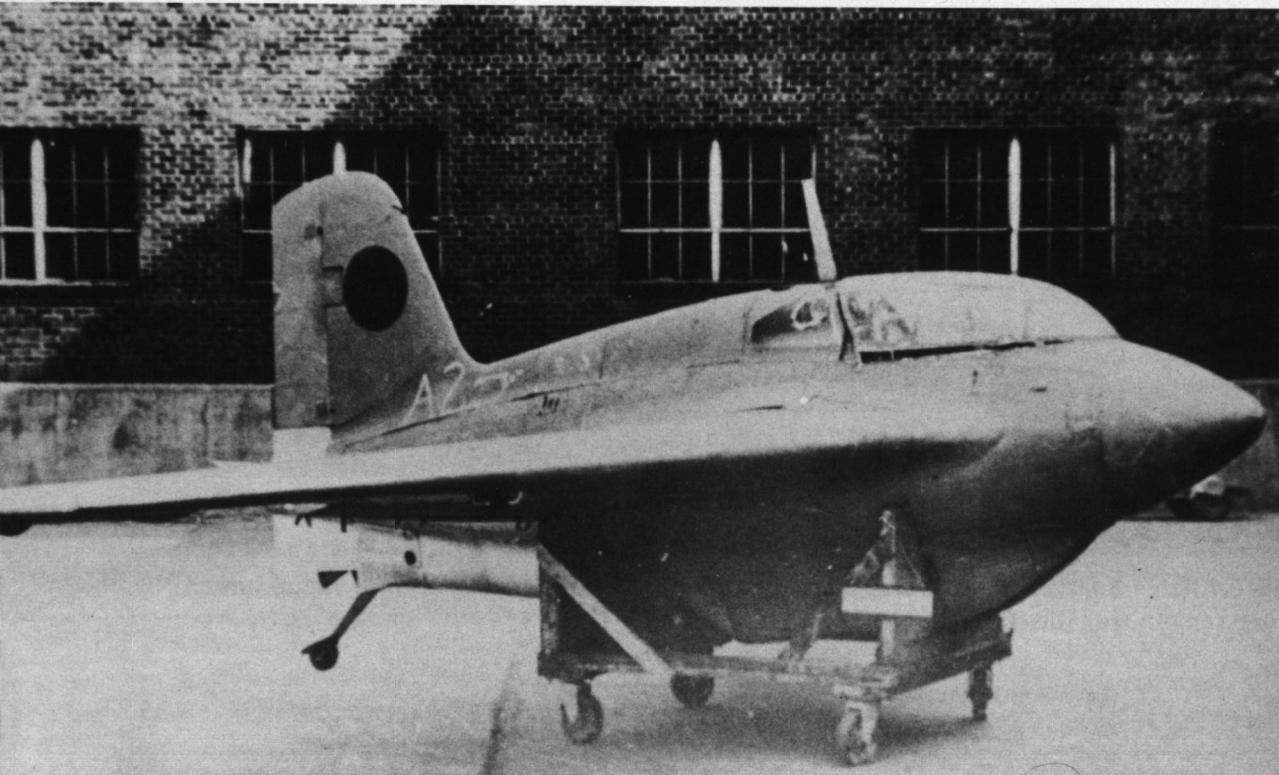
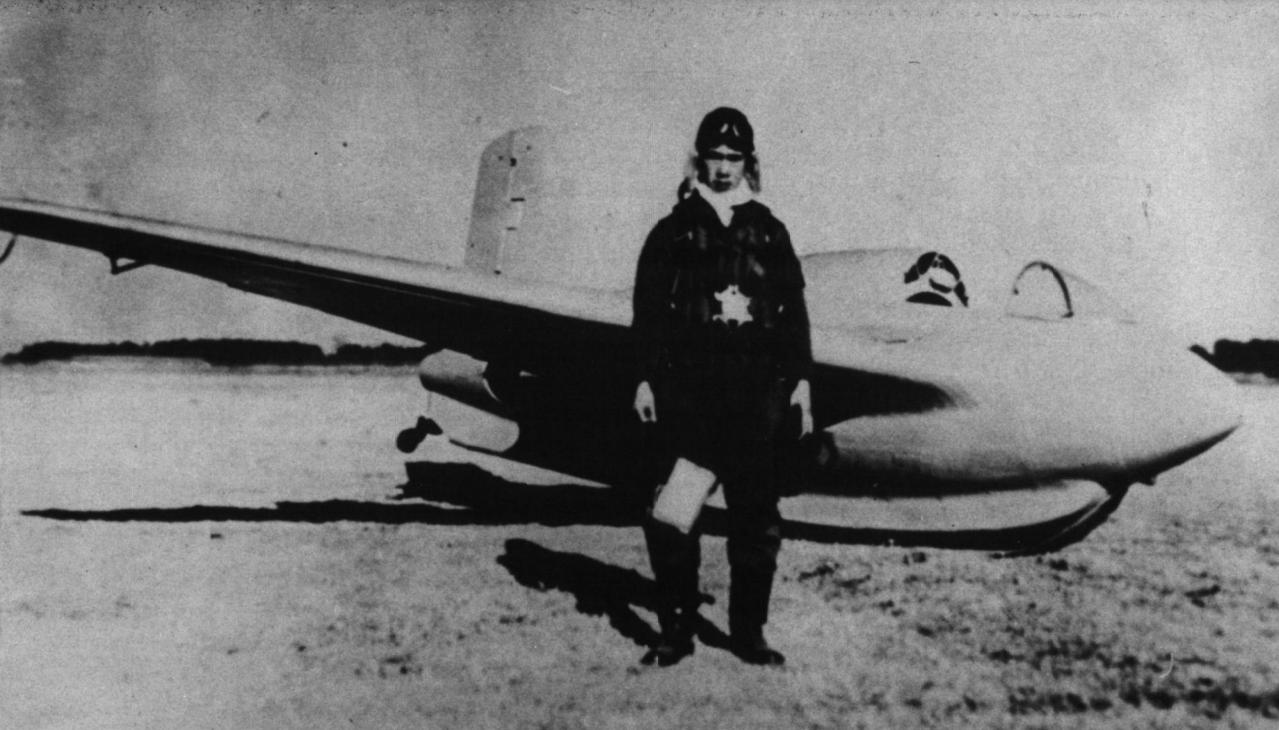
Rechts:

Nach Kriegsende für den Transport nach England vorbereitete Me 163 B. Alle Öffnungen und Riten wurden mit Klebeband versiegelt. Die abgebildete Maschine gehörte zur 2. Gruppe des Jagdgeschwaders 400, welches im April 1945 über Salzwedel, Nordholz nach Husum verlegte und dort kapitulierte. 13 Maschinen fielen den Engländern in die Hände.



Unten: Schleppstart einer Me 163 B hinter einer B-29 "Super-Fortress".

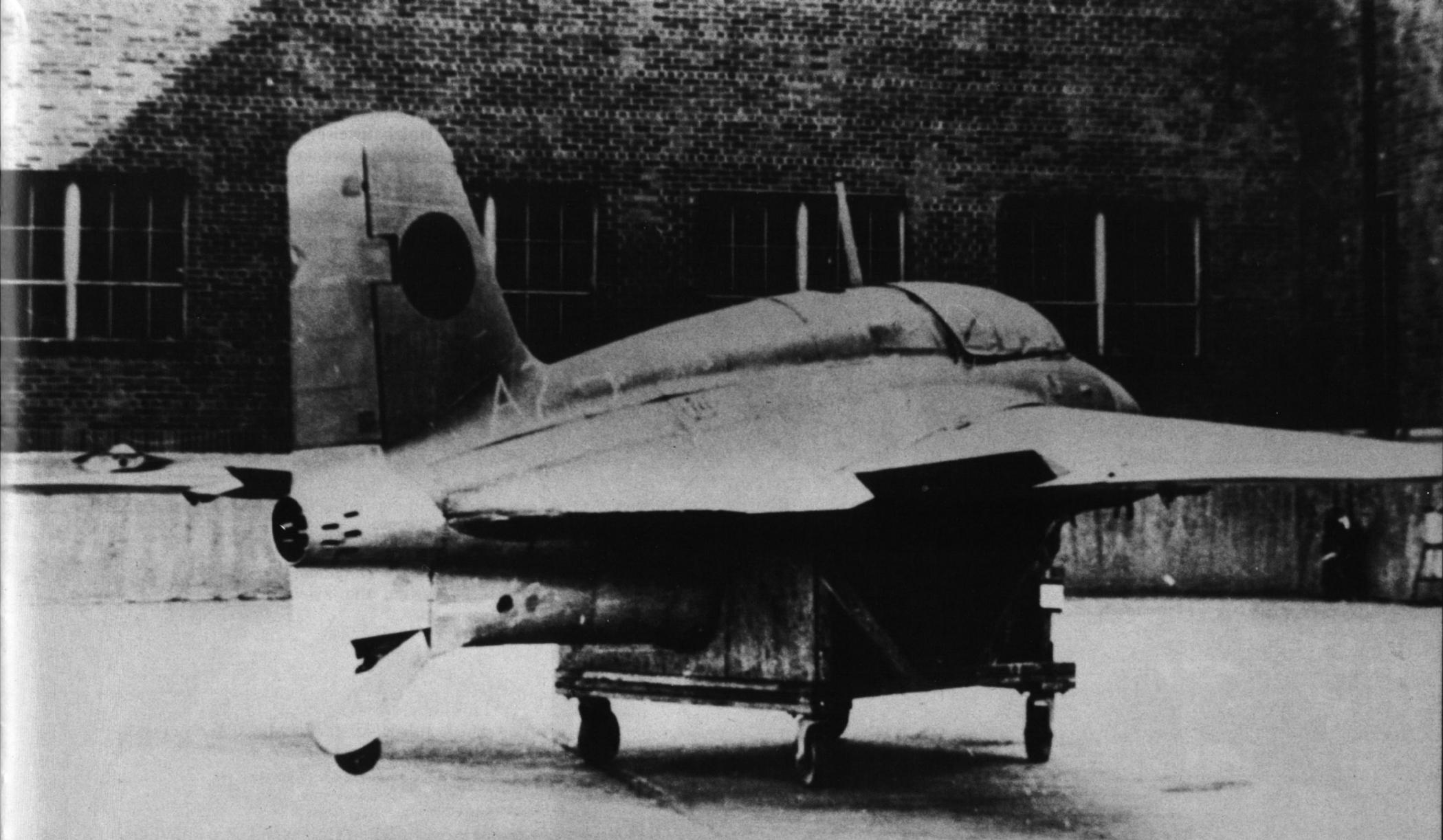


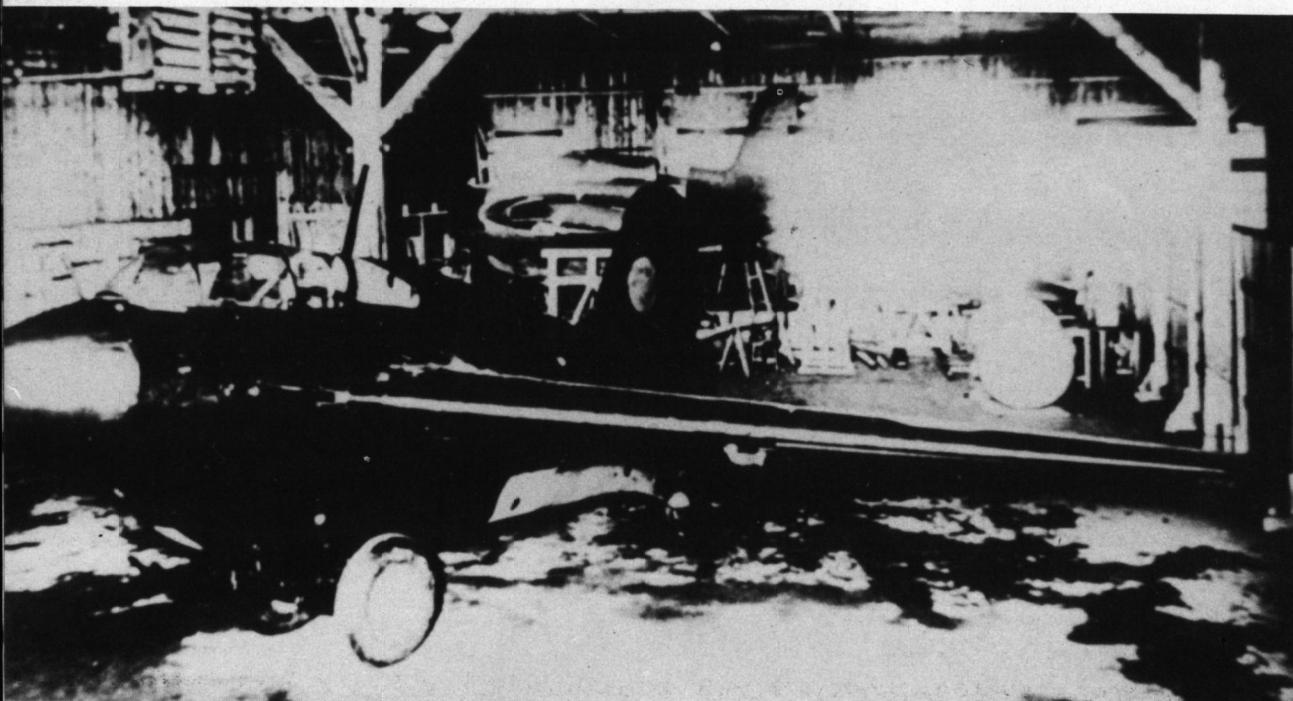
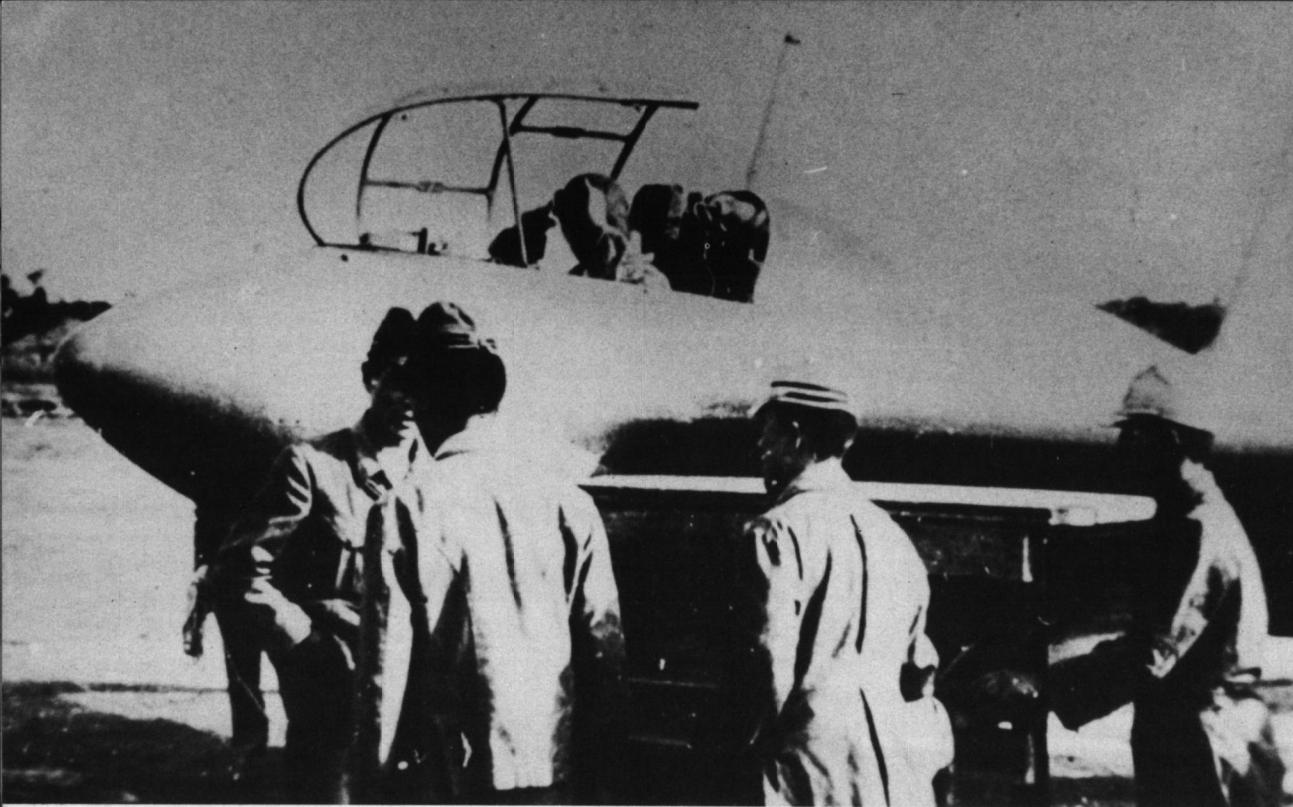


lien am 3. Mai südlich vom Ras Hafun in Somalia versenkt wurde oder aber das U 68, Typ IX C, unter dem Kommando von Oberleutnant z. S. Albert Lauzemis, die im mittleren Atlantik nordwestlich von Madeira durch Feindeinwirkung verlorenging. In einem zweiten Versuch gelang es, ein Walter-Triebwerk, aber keine Me 163 B nach Japan zu bringen. Ohne Baupläne und Blaupausen, lediglich ein Handbuch des Raketenjägers stand zur Verfügung, entschied sich die japanische Führung zum Nachbau der "Komet". Das Handbuch hatte Eiichi Iwatani, ein Ingenieur, von einem früheren Besuch aus Deutschland mitgebracht. Da die Zeit drängte, begann Mitsubishi Mitte Juli mit dem Bau der Flugzeugzelle für die J8M1 Shusui ("Kraftvolles Schwert"). Die Heeresversion trug die Bezeichnung Ki.200. Otsujiro Takahashi von Mitsubishi wurde die Aufsicht über das Projekt übertragen. Im September 1944 war ein Modell des Abfangjägers fertiggestellt, und wenige Wochen später, nach eingehender Prüfung durch die japanische Marineflieger-Waffe und japanische Heeresflieger-Waffe, wurde grünes Licht für den Bau

Links oben:
Die MXY8 nach einem Segelflug.

Links und rechte Seite:
Die japanische Marinefliegerversion der
Me 163 B, die Mitsubishi J8M1 Shusui. Das
Flugzeug erhielt Mitte 1945 ein Triebwerk.





der Prototypen gegeben. In der Zwischenzeit war der Auftrag erteilt worden, Segelflugzeuge in Holzbauweise im Maßstab der Shusui für Ausbildungszwecke zu bauen. Diese erhielten die Typenbezeichnung MXY 7 Akigusa ("Herbstgras"). Mit dem Bau hatte man wenige Wochen nach der ersten Auftragerteilung an Mitsubishi begonnen, und Mitte Dezember wurde die erste MXY 7 zur Erprobung zu einem nahegelegenen Flugplatz gebracht. Zu ihrem ersten Flug wurde die Akigusa auf Höhe geschleppt. Das Ergebnis war zufriedenstellend, und auf der Marinewerft in Joko Suka wurden zwei weitere Segler gebaut. Der erste Prototyp wurde an das Heeresluftfahrtprobungsinstitut auf Tachikawa zur Erprobung abgeliefert.

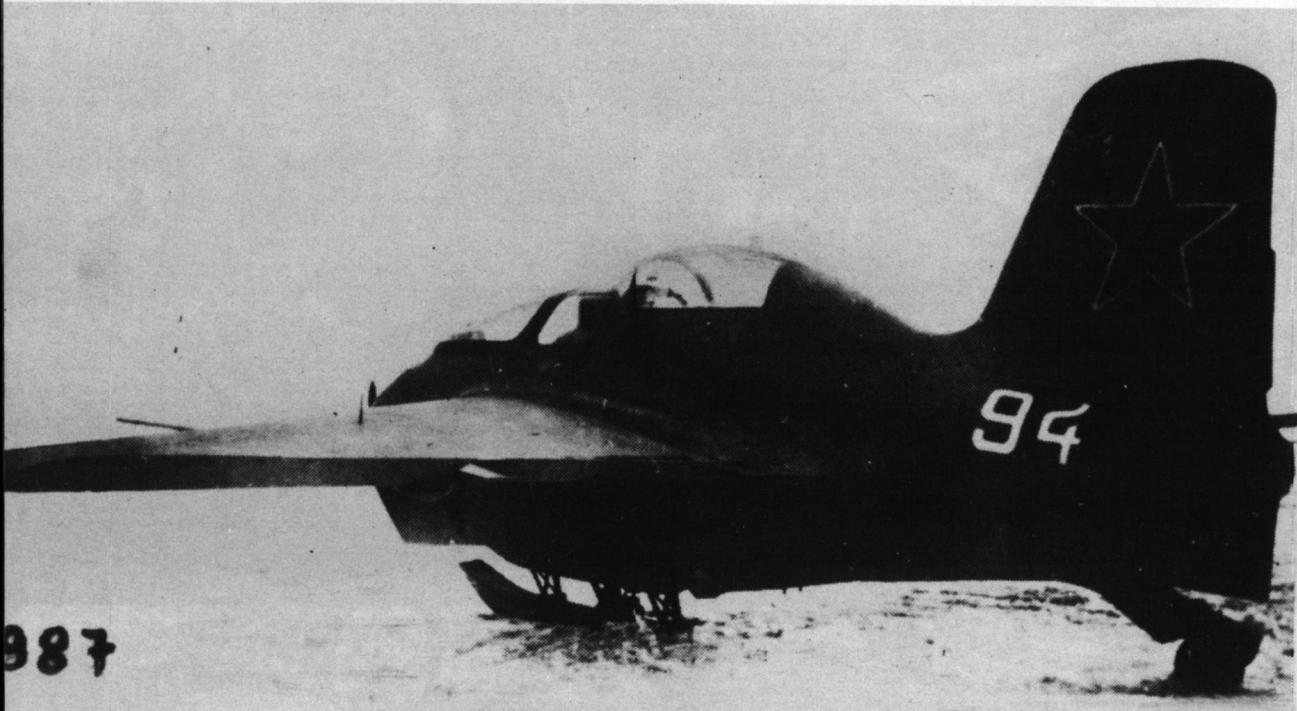
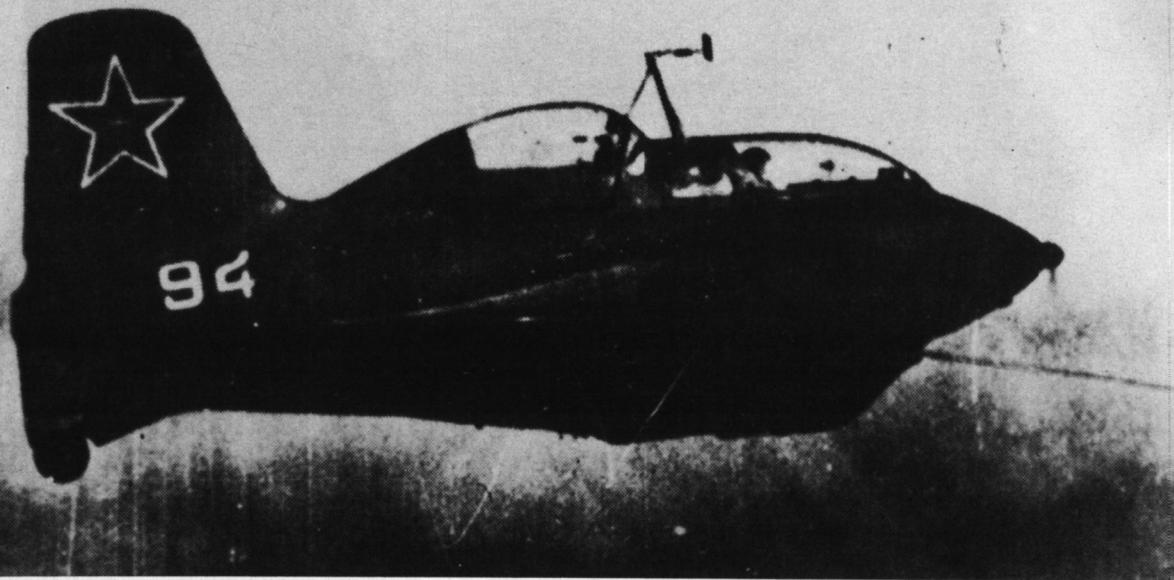
Der Bau einer schwereren Version des Seglers, ausgerüstet mit Wasserballasttanks, um für Ausbildungszwecke dem Einsatzmuster J8M1 nahezukommen, wurde den Firmen Meada Koku Kenk Yusho und Yokoi Koku K.K. aufgetragen; die erstgenannte Firma arbeitete mit der Marine, die zweite mit dem Heer zusammen.

Links oben:
Am 7. Juli 1945 startete die J8M1 zum Erstflug mit Raketenantrieb.

Links:
In provisorischen Holzbaracken wurden die japanischen Raketenjäger montiert. Im Hintergrund ein Flugzeug im Bau.

Rechte Seite:
Die J8M1 nach dem Krieg.





Die Bezeichnung für die schwerere Version der MXY7 "Akisuga" lautete bei der Marine-luftwaffe MXY8, beim Heer Ku13.

Die Entwicklung der Zelle der japanischen Me 163, der J8M1, schritt rasch voran. Im Juli 1945 war die Maschine fertig und das einen Monat zuvor gelieferte Triebwerk konnte installiert werden. Eine Reihe von Piloten hatten auch bereits die Schulung auf dem Ausbildungssegler absolviert, so daß einem ersten Flug der J8M1 nichts im Wege stand. Am 7. Juli 1945 stand die japanische Version der Me 163 auf dem Flugplatz von Yokosuka. Nach dem Anlassen des Triebwerks beschleunigte die Maschine und hob in einem Winkel von 45 Grad ab. In 400 m Höhe setzte der Raketenmotor jedoch aus und das Flugzeug stürzte ab. Der Pilot, Lieutenant Inuzuka, fand den Tod. Die Ursache für den Absturz vermutete man in einem Fehler im Treibstoffsystem. Dieses wurde am sechsten und siebten Prototyp geändert. Weitere Flüge wurden vermutlich nicht mehr durchgeführt.

Am 2. Mai 1945 versuchte man nochmals, Pläne und Gerät mit einem U-Boot nach Japan zu bringen. U 234, unter dem Kommandanten Johann-Heinrich Fehler, verließ ohne Begleitschutz den Hafen von Christiansand in Norwegen. An Bord waren General der Flieger Kessler mit seinem Stab, zwei hohe Offiziere des OKM, zwei Ingenieure von der Firma Messerschmitt und zwei japanische Ingenieure. Am 8. Mai 1945 empfing das U-Boot im Nordatlantik den Befehl zum Auftauchen und der bedingungslosen Übergabe. Die Aktion war damit gescheitert.

Me 163 S

Neben dem Serienmuster Me 163 B existierten noch einige weitere Varianten des Raketenjägers.

Eine davon diente der Schulung von Piloten für die Me 163 B. Die Typenbezeichnung lautete Me 163 S. Dieses Flugzeug war eine umgebaute Serienversion, bei der das Triebwerk und die Rumpftreibstoffbehälter entfernt und dafür ein zweites Cockpit in überhöhter Position eingebaut wurde, in welchem sich der Fluglehrer befand. Die noch vorhandenen Betriebsstofftanks, sowie einen neuen Tank hinter dem zweiten Cockpit füllte man mit Wasser, um die verschiedenen Gewichtszustände des Raketenjägers zu simulieren. Die Me 163 S stellte den Abschluß der Schulung dar, nachdem der Pilot zuvor auf Segelflugzeugen seine ersten Flugerfahrungen gesammelt hatte.



Diese und die linke Seite:

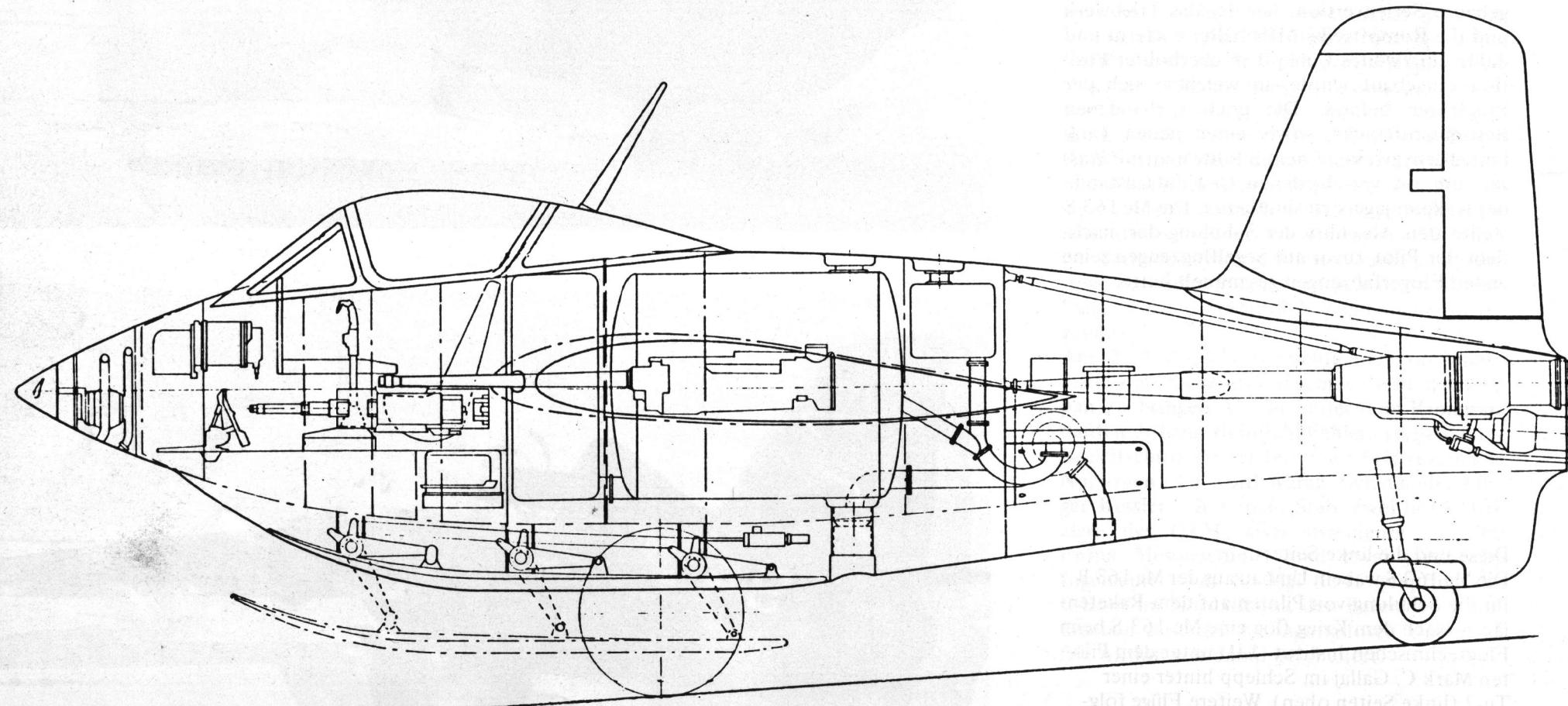
Die Me 163 S war ein Umbau aus der Me 163 B für die Schulung von Piloten auf dem Raketenjäger. Nach dem Krieg flog eine Me 163 S beim Flugtechnischen Institut (LII) unter dem Piloten Mark C. Gallaj im Schlepp hinter einer Tu-2 (linke Seiten oben). Weitere Flüge folgten im Sommer 1945 unter Vernikow und Vefinow.

Me 163 C

Während der Erprobung des ersten Raketenjägers der Welt zeigte sich die geringe Reichweite als beträchtliches Manko für den mili-

tärischen Einsatz. Die Me 163 C stellte einen Versuch dar, dieses Problem zu beheben. Das Flugzeug erhielt einen zusätzlichen Treibstoffbehälter. Außerdem wurde die Bewaffnung auf vier Mk 108 verstärkt und ein Walter-Raketenmotor mit Marschofen eingebaut.

Dieser sollte als Antrieb für den Reiseflug dienen. Durch die Erhöhung des Gewichts der Me 163 C lag die Flugdauer aber nur eine Minute höher als bei der Serienversion, so daß von einem Weiterbau dieses Typs Abstand genommen wurde.



Werkszeichnung der Me 163 C aus dem Jahre 1944.

Me 263

Als Versuchsmuster für die Me 263 baute man aus der Me 163 B eine Version mit Bugrad und verlängertem Rumpf. Von den hierfür vorgesehenen beiden Maschinen wurde jedoch nur eine umgerüstet. Ihr Verbleib ist unbekannt. Die andere Me 163 B wurde noch vor

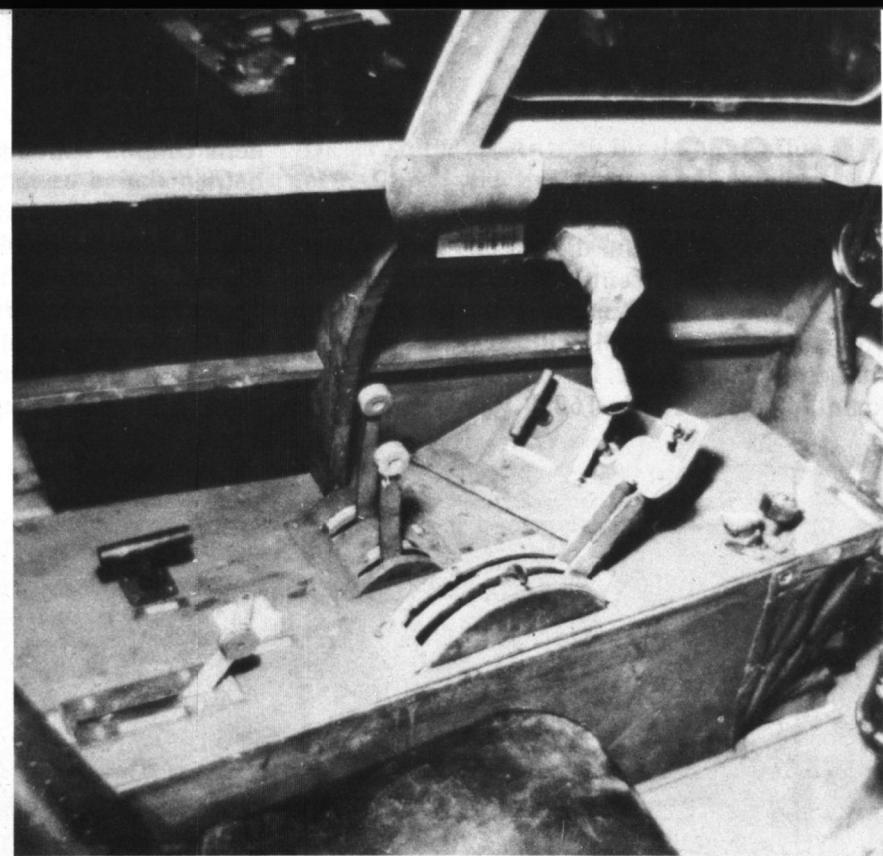
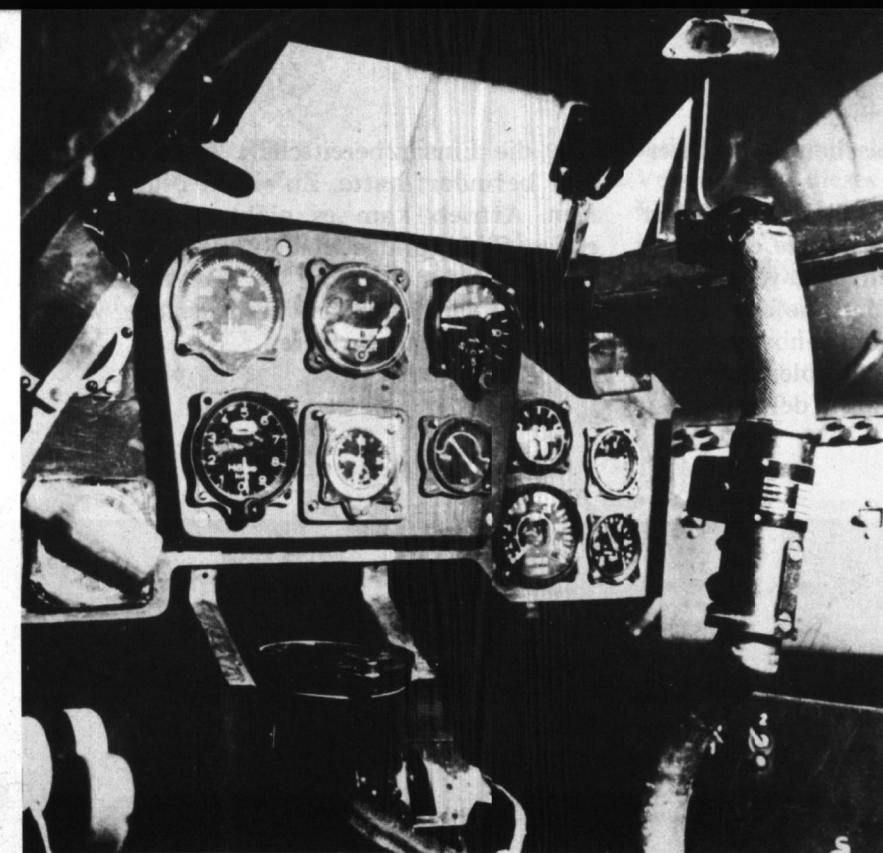
dem Umbau von amerikanischen Truppen erbeutet.

Die Me 263 galt als der eigentliche Nachfolger der Me 163 B. Das Flugzeug hatte einen verlängerten Rumpf, Tropfenhaube, vergrößerte Treibstoffbehälter, einen Marschofen und als wichtigstes Merkmal ein einziehbares Fahrwerk. Dadurch entfielen die Probleme des Abtransports vom Flugfeld nach der Landung,

was die Einsatzbereitschaft der Me 163 B sehr behindert hatte. Zu einem Flug mit eigenem Antrieb kam es nicht mehr, lediglich einige Schleppflüge fanden im April 45 statt. Ob neben der Me 263 V1 und V2 auch das dritte Versuchsmuster fertiggestellt wurde, lässt sich nicht mehr klären.



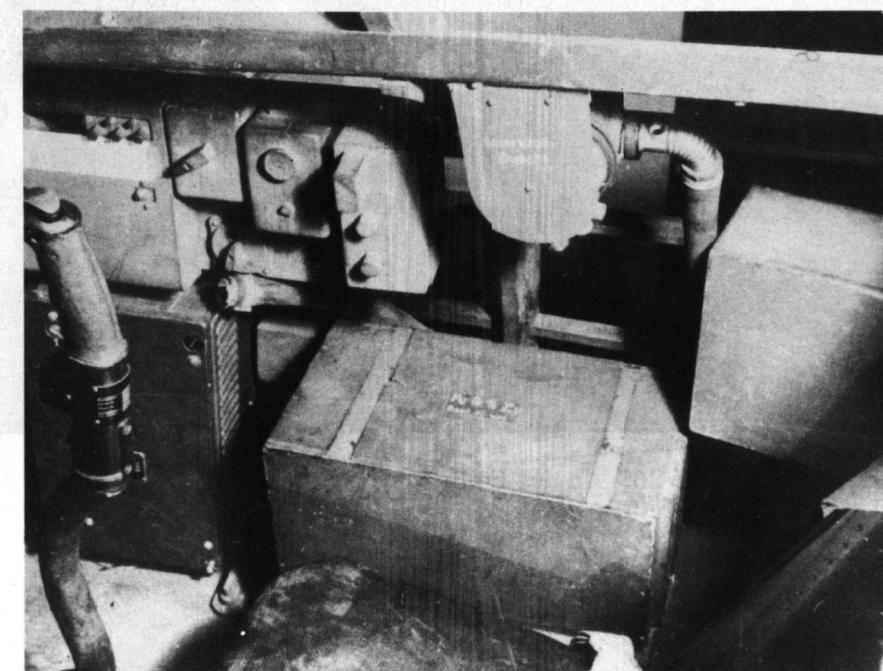
Erprobungsmuster der Me 163 B mit verlängertem Rumpf und Bugrad für Vorversuche zur Me 263. An der Rumpfunterseite sind die Verstärkungsleisten erkennbar. Im Hintergrund eine Me 163 A.



Links oben:
Cockpit des Nachfolgers der Me 163 B, die Me 263.

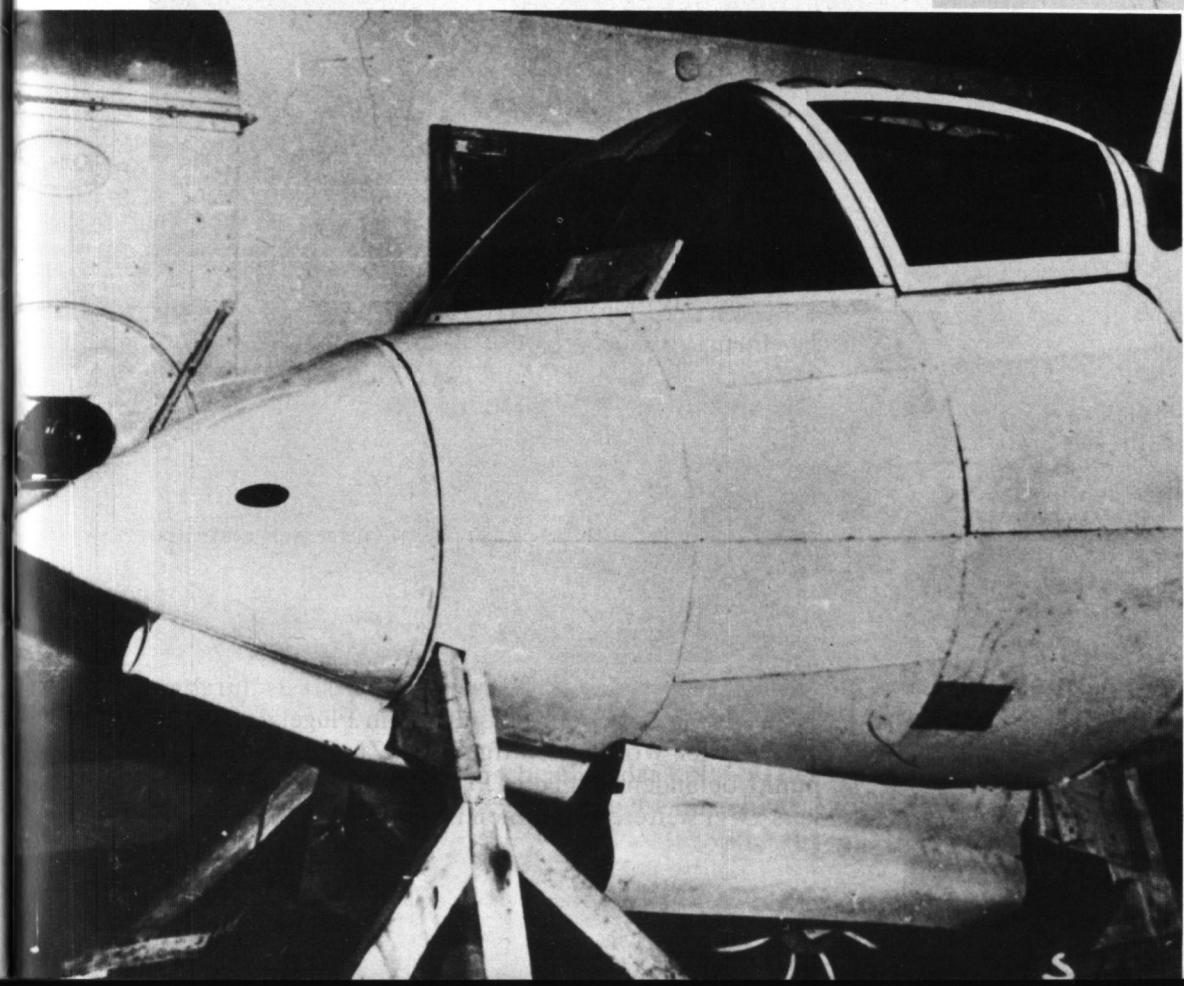
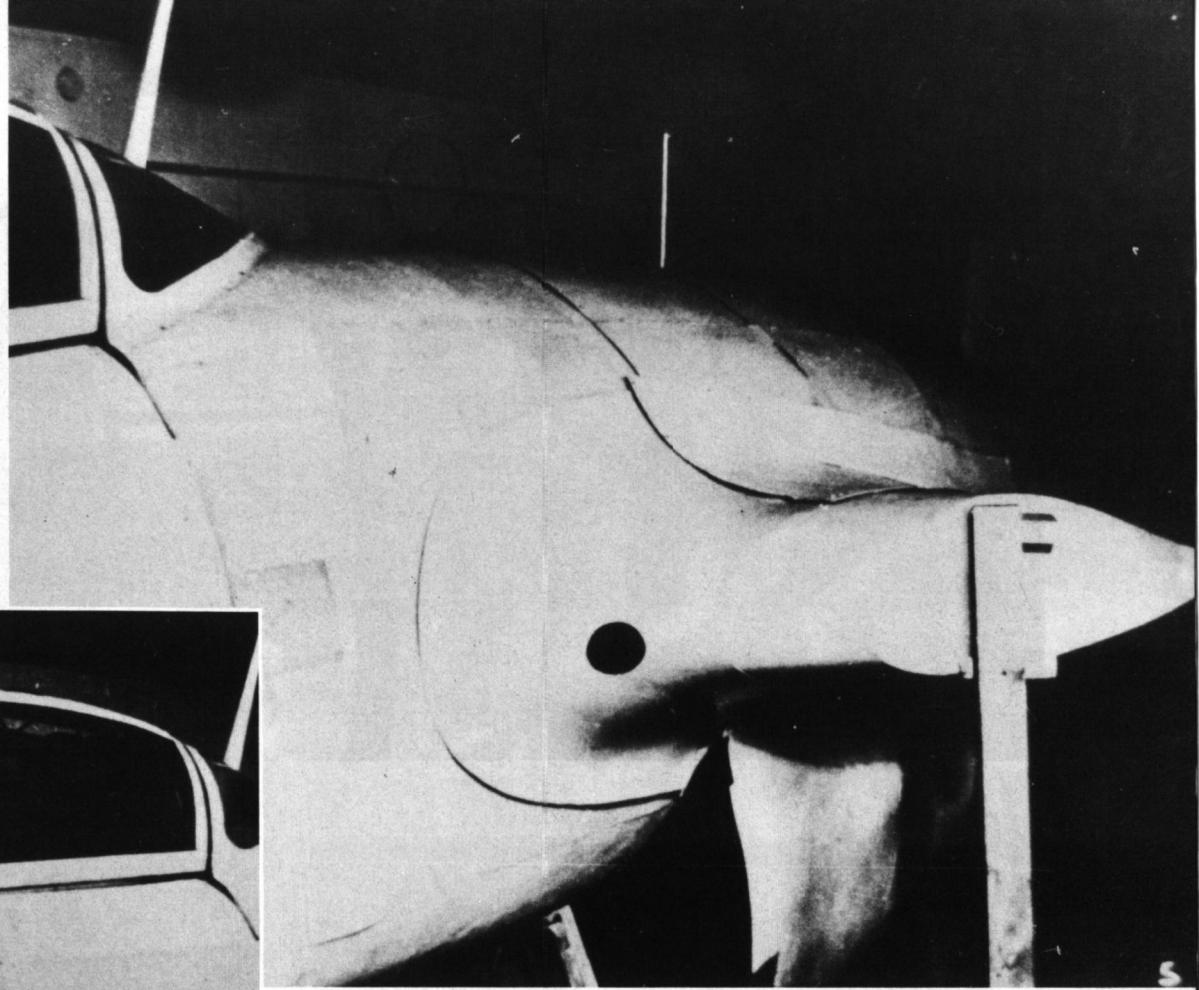
Oben:
Linke Führerraumseite der Holzattrappe der Me 263 mit der Konsole für die Triebwerksbedienung.

Links:
In der rechten Konsole sollte das Funkgerät FuG 16ZY untergebracht werden.



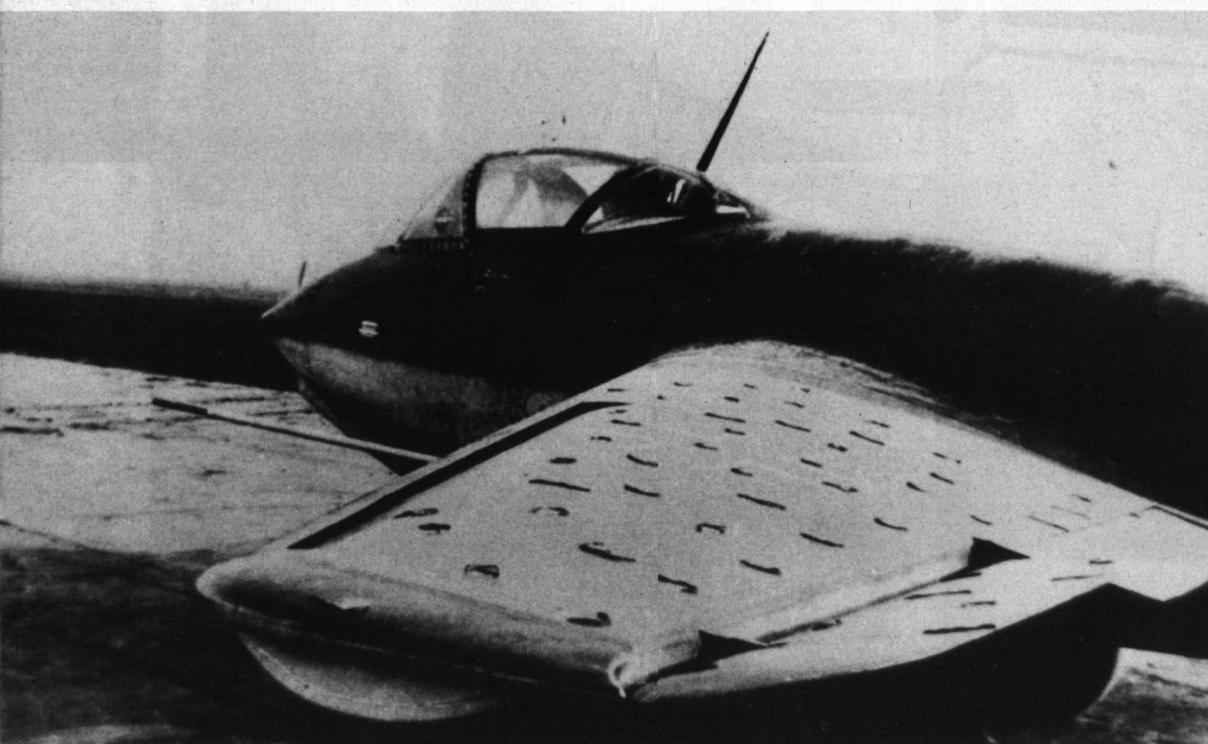
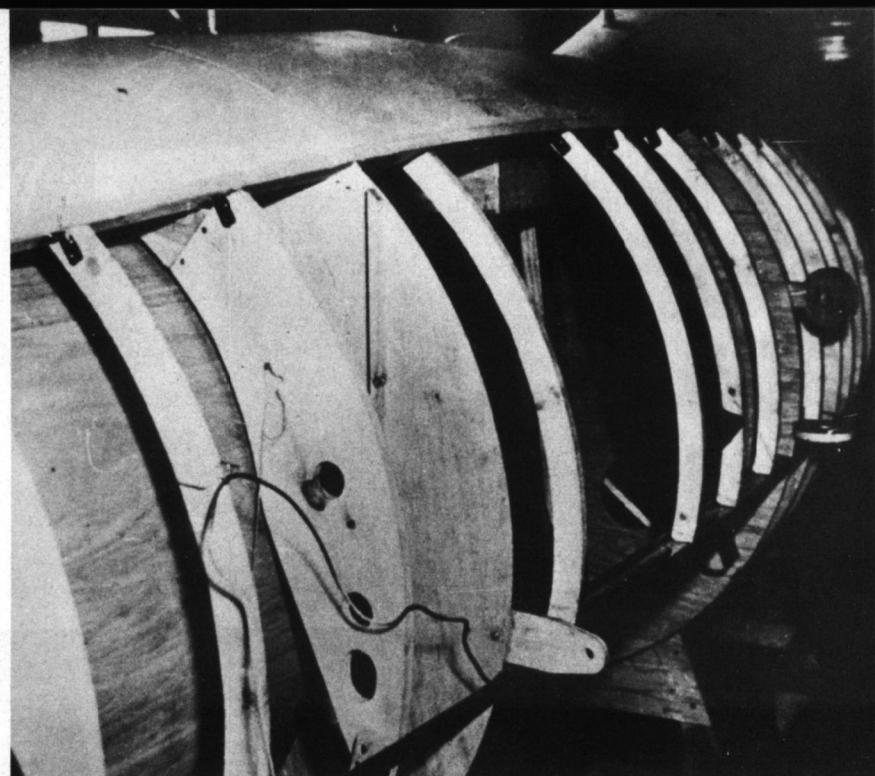
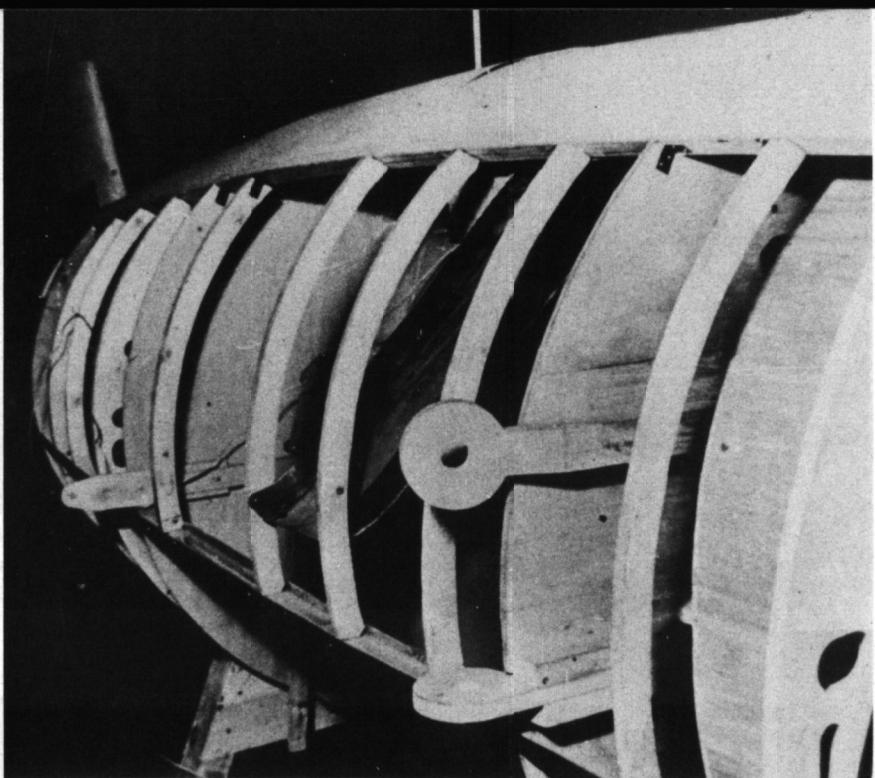
Rechts:

Ansicht des im Maßstab 1:1 gebauten Holzmodells der Me 263 entgegen der Flugrichtung. Die Flügel sind nur als Flächenstummel angedeutet.



Links:

Die Holzattrappe der Me 263 fiel bei Kriegsende den Russen in die Hände. Ansicht des Cockpitbereiches mit Bugradfahrwerk.



Links oben:

Der noch unverplankte Rumpf der Me 263-Attrappe entgegen der Flugrichtung gesehen. Im Schriftverkehr der Firma Junkers erhielt die Attrappe häufig die Bezeichnung Ju 248, während das Serienmuster Me 263 genannt wurde.

Oben:

Rechte Rumpfseite des Ende 1944 in Dessau erstellten Modells der Me 263.

Links:

Im Schlepp wurden die Flugeigenschaftstests durchgeführt. Zur Messung der Strömung am Flügel der Me 263 wurden Wollfäden aufgeklebt. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich laut Dokumenten der Firma Junkers zwei weitere Maschinen im Bau.



Im März 1945 erfolgte wahrscheinlich der Roll-Out der Me 263, allerdings wegen Konstruktionsmängeln ohne Triebwerk. Auch war das Fahrwerk wegen fehlender Hydraulikzylinder nicht einziehbar.

Technische Daten

ME 163 A

Spannweite:	8,85 m
Länge:	5,25 m
Höhe:	2,16 m
Flügelfläche:	17,5 m ²
Fluggewicht:	2.200 kg
Leergewicht:	1.140 kg
Flächenbelastung beim Start:	134 kg/m ²
Triebwerk:	HWK-RII 203
Schub:	750 kp
Geschwindigkeit:	850 km/h

ME 163 B-O

Spannweite:	9,30 m
Länge:	5,75 m
Höhe:	2,50 m
Flügelfläche:	19,6 m ²
Fläche Seitenleitwerk:	2,02 m ²
Pfeilung:	23°
Leergewicht:	1.505 kg
Fluggewicht:	3.885 kg
Flächenbelastung beim Start:	209 kg/m ²
bei der Landung:	107 kg/m ²
Triebwerk:	HWK 109-509 A 2
Schub:	1.700 kp
max. Triebwerkslaufzeit:	7,0 min
Höchstgeschwindigkeit in 10.000 m:	950 km/h
Erreichbare Flughöhe:	15.500 m
Steigzeit auf 10.000 m:	3,2 min
Bewaffnung:	2 MK 108 mit je 80 Schuß

ME 163 C

Spannweite:	9,80 m
Länge:	7,04 m
Höhe:	2,89 m

Flügelfläche:	20,5 m ²
Leergewicht:	1.927 kg
Fluggewicht:	5.000 kg
Flächenbelastung beim Start:	1243,9 kg
Triebwerk:	HWK 109-509 C (LP59D)

Schub	1.500 kp
Triebwerk:	300 kp
Marschofen:	11,0 min
max. Triebwerkslaufzeit:	4 MK 108 mit je 40 Schuß

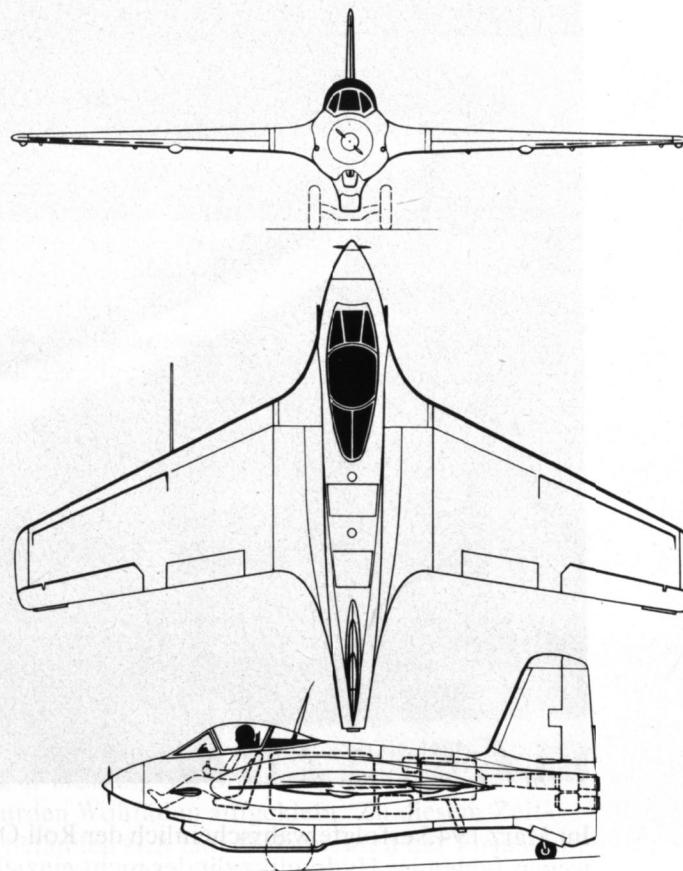
Triebwerk:	Toko Ro-2 (KR10)
Schub:	1.500 kp
Höchstgeschwindigkeit:	900 km/h
Erreichbare Flughöhe:	12.000 m
Steigzeit auf 10.000 m:	3,5 min
max. Triebwerkslaufzeit:	5,5 min
Bewaffnung:	2 MK 30 mm Typ 5

ME 263 V1 und V2

Spannweite:	9,50 m
Länge:	7,88 m
Länge der Serienausführung:	7,83 m
Höhe:	3,17 m
Flügelfläche:	17,8 m ²
Pfeilung:	19°
Fläche des Seitenleitwerks:	1,66 m ²
Leergewicht:	1.922 kg
Fluggewicht:	5.113 kg
Flächenbelastung beim Start:	296 kg/m ²
bei der Landung:	108 kg/m ²
Triebwerk:	HWK 109-509 C
Schub (rechnerisch)	2.000 kp
Triebwerk:	400 kp
Marschofen:	2 MK 108 mit je 40 Schuß
Bewaffnung:	

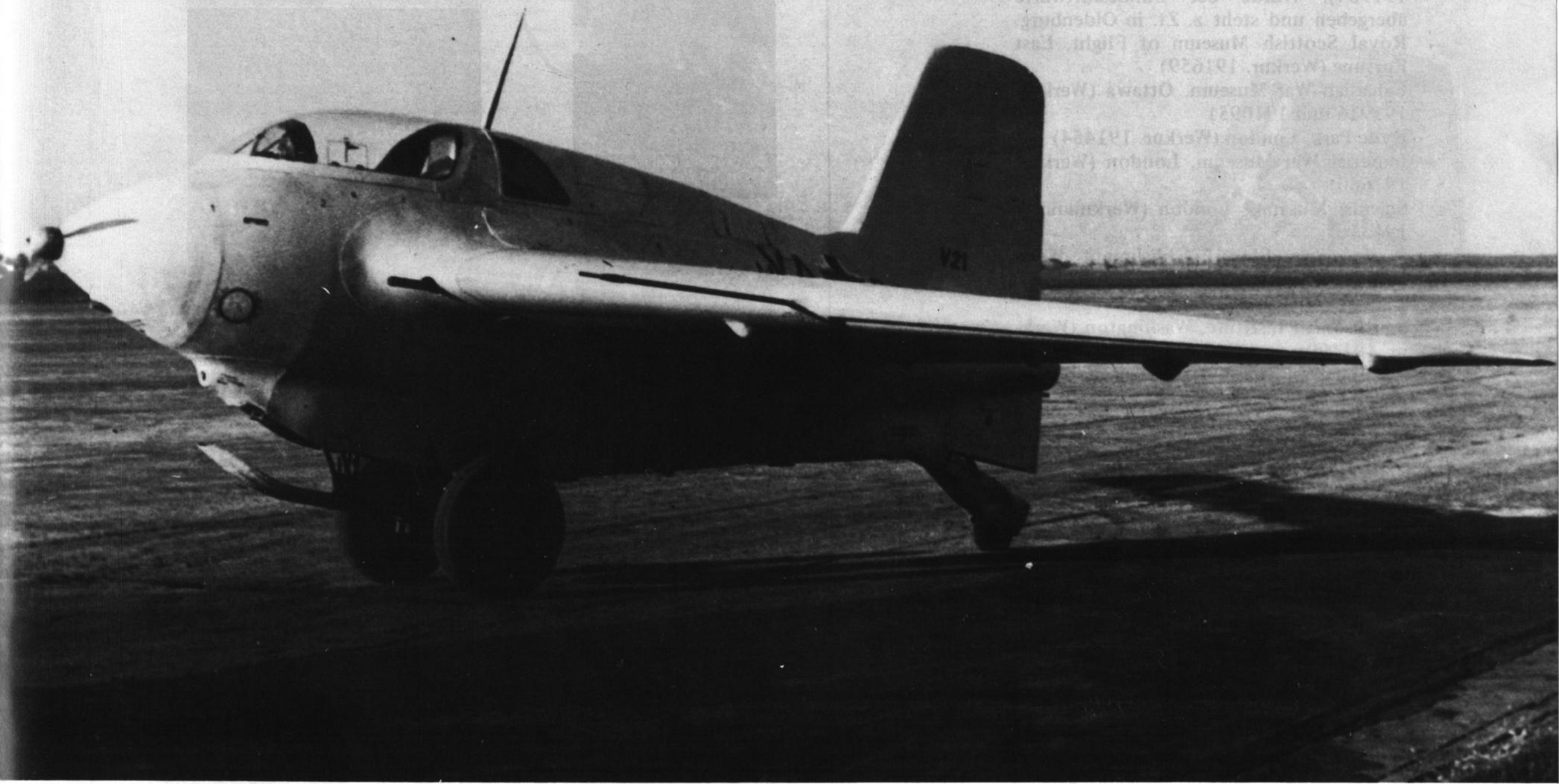
MITSUBISHI J8M1 "SHUSUI"

Spannweite:	9,50 m
Länge:	6,05 m
Höhe:	2,31 m
Flügelfläche:	17,8 m ²
Leergewicht:	1.505 kg
Fluggewicht:	3.885 kg
Flächenbelastung:	219 kg/m ²

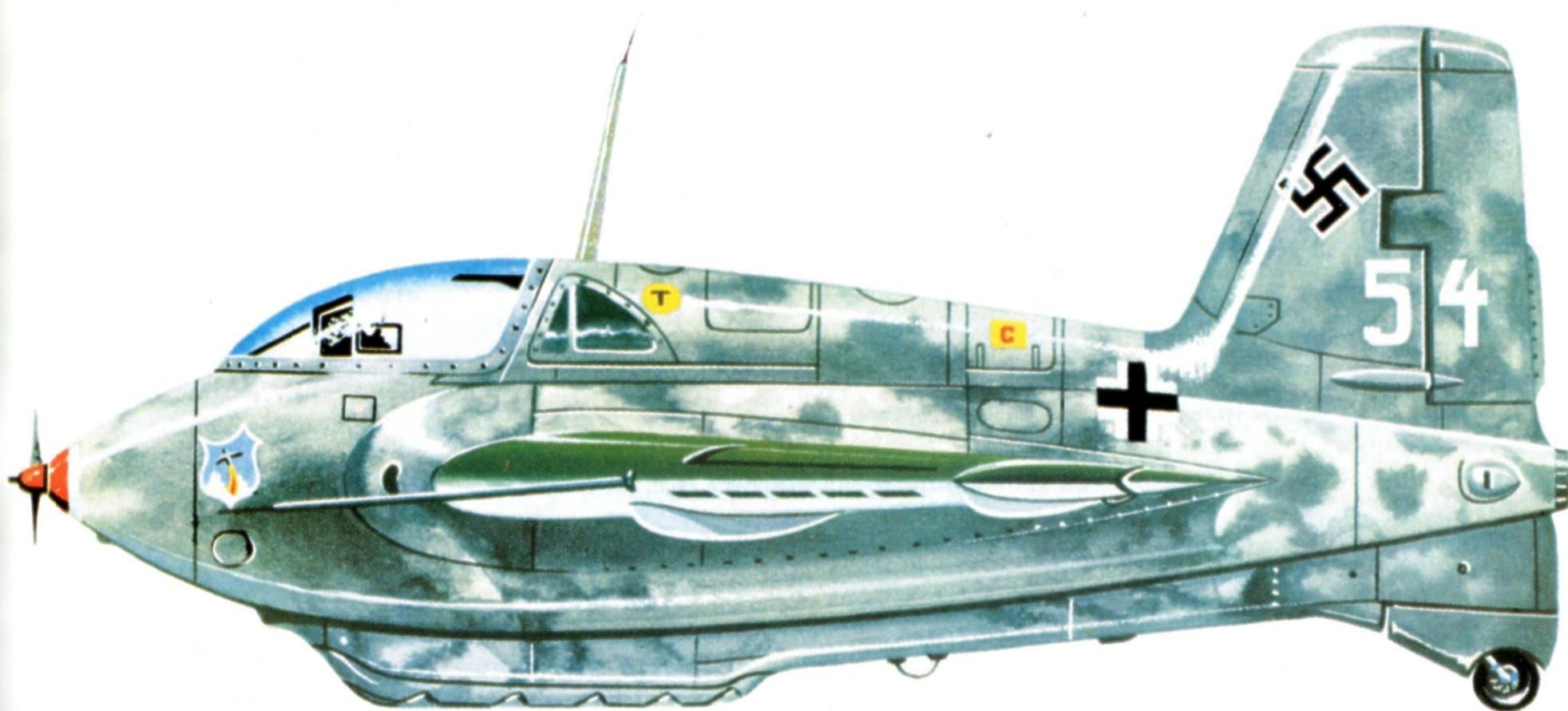


ME 163 KOMET

Deutsche Messerschmitt AG
Flugzeugbau und Motorenwerk
WAG Flugzeugbau und Motorenwerk
Dessau 1934. Wurde das Flugzeug auf die
Vorlage eines Zivil- & XX-10 Oldenburg
Vorlage zu einem Flugzeug für den
Zivilflugbetrieb umgebaut. Wurde
Von der Luftwaffe übernommen.
Von der Luftwaffe übernommen.



Die Messerschmitt Me 163 B-O "Komet" V 21 bei der Erprobung in Bad Zwischenahn bei Oldenburg.



Eine Me 163 B der Ergänzungsstaffel des Jagdgeschwaders 400 in Udetfeld (Winter 1944/45)

Diese Me 163 B steht im Australia War Memorial, einem Museum in Canberra.

