



[www.g-geschichte.de](http://www.g-geschichte.de)

## Neue Waffensysteme

### Wunderwaffen

**Strahlflugzeuge galten als letzte Rettung des Dritten Reiches. Diese Ziel erreichten sie nicht – doch revolutionierten sie den Flugzeugbau.**

#### Die Fernbomber

Bei Beginn der Bombardierung der deutschen Städte dachte man noch an Vergeltung und außer den Raketenangriffen auf London (V1) sollten die Großstädte an der amerikanischen Ostküste von sogenannten „Amerikabombern“ oder „New York-Bombern“ heimgesucht werden.

Eines dieser Flugzeuge war die Messerschmitt ME-264, ein Langstreckenflugzeug mit vier Kolbenmotoren (Propeller), das bis 15.000 Kilometer weit fliegen und 3.000 Kilogramm Bomben tragen sollte, um mit seiner acht Mann Besatzung New York zu bombardieren. Im Dezember 1942 fand ein Erprobungsflug statt, aber bei einem Luftangriff wurden die zwei gebauten Prototypen zerstört und das Programm danach nicht weitergeführt.

An der Heinkel HE-343, einem Schnellbomber mit Strahltriebwerk, wurde seit Anfang 1944 gearbeitet; es war eine vergrößerte Weiterentwicklung der Arado 234 für zwei Mann Besatzung und 3.000 Kilogramm Bombenlast. Vorgesehen waren vier Triebwerke, eine Dienstgipfelhöhe von 15.000 Meter und eine Geschwindigkeit bis zu 900 Kilometern pro Stunde. Aber bevor ein Prototyp gebaut werden konnte, wanderten die fertigen Pläne wegen des Jägernotprogramms in die Schublade. Aus diesem Flugzeug entwickelten die Russen nach dem Krieg die Iliuschin IL-22.

Die Horten HO-XVIII war Anfang 1945 der Entwurf eines Langstreckenbombers als Nurflügler - eine Spezialität der Gebrüder Horten. Er sollte mit vier Strahltriebwerken 800 Kilometer pro Stunde schnell sein und mit vier Tonnen Bomben 4000 Kilometer weit fliegen können. Die Fertigung war für 1946/47 vorgesehen.

#### Das Jägernotprogramm

Die Angriffe der englisch-amerikanischen Bomberverbände auf deutsche Städte hatten ab Anfang 1944 stark zugenommen, weshalb das Reichsluftfahrtministerium (RLM) im November 1944 beschloss, die Produktion von Bombern einzustellen und

nur noch Abfangjäger zu bauen. Diese sollten verschiedene Voraussetzungen erfüllen: Sie sollten Raketen- oder Strahlantrieb haben, um schneller zu sein als die alliierten Begleitjäger; sie sollten leicht zu fliegen sein, um die Flieger-HJ schnell darauf auszubilden; sie sollten aufgrund des Rohstoffmangels zum Teil aus Holz gebaut werden und sie sollten schnell auf große Höhen steigen können.

### Messerschmitt P 1101

Ebenfalls im Zuge des Jägernotprogramms der Luftwaffe entwickelte Messerschmitt ab Mitte 1944 einen Jagdeinsitzer, der in 7000 Meter Höhe 1000 Kilometer pro Stunde erreichen sollte. Der Mitteldecker hatte pfeilförmige Flügel und war so konstruiert, dass man möglichst viele Teile der ME 262 verwenden konnte; als Triebwerk wurde ein Jumo 004 vorgesehen, weil das stärkere Heinkel 011 nicht lieferbar war. Aber die Maschine konnte wegen der Materialknappheit und den Beförderungsschwierigkeiten bis Kriegsende nicht mehr fertiggestellt werden, auch das Triebwerk kam nicht mehr beim Werk in Oberammergau an. Der letzte Messerschmitt-Jäger des Krieges ist also nie geflogen und wurde zum Beutestück der Amerikaner, die auf seiner Basis das Hochgeschwindigkeits-Versuchsflugzeug Bell-X-5 bauten. Die typischen Kennzeichen des kleinen Düsenjägers mit 9 Meter Länge und 8 Meter Spannweite, nämlich ein Triebwerk mit dem Lufteinlass im Bug und Pfeilflügeln, hatten nach dem Krieg viele Flugzeuge, von der amerikanischen F-86 Sabre und der russischen MIG-15 bis zur schwedischen SAAB-Tunnan.

### Horten HO 229 ( = H IX = GO 229 )

Die Brüder Reimar und Walter Horten entwickelten in den 1930er Jahren Segelflugzeuge, deren Besonderheit darin bestand, dass sie „Nurflügler“ waren. Als das RLM im sogenannten „Projekt 3000“ einen Jagdbomber anforderte, der bei einem Radius von 1000 Kilometern zugleich 1000 Kilometer pro Stunde schnell sein und 1000 Kilogramm Bomben tragen sollte, bauten die Hortens die H IX, ein Nurflügler mit zwei Strahltriebwerken, der aus einem Stahlrohrrahmen mit äußerem Holzgerüst bestand. Die Aussenflächen waren komplett aus Holz gefertigt, wodurch kriegswichtiges Metall gespart wurde und die Erfassung durch Radar aufgrund des großen Holzanteils schwieriger war als bei einem Metallflugzeug. Dass eine Leim-Kohlenstaubmischung in der Oberfläche dazu geführt hätte, dass die H IX durch Absorption der Strahlen für Radar unsichtbar gewesen wäre, ist eine Legende. Um die Flugfähigkeit zu erproben führte man im März 1944 per Schleppseil Gleitflüge ohne Triebwerke durch, im Februar 1945 erfolgte der erste Flug mit Düsenantrieb, wobei das Flugzeug vom RLM die Bezeichnung HO 229 erhalten hatte. Bei einem weiteren Testflug stürzte das Flugzeug wegen Triebwerkschadens ab, wobei der Pilot ums Leben kam; dennoch gab Luftmarschall Göring den Auftrag zum Bau des Flugzeuges an die dafür ausgerüstete Gothaer Waggonfabrik, jetzt mit der neuen Bezeichnung GO 229.

Das Flugzeug hatte einen Schleudersitz und als Waffen waren Bordkanonen und Raketen vorgesehen. Zur Fertigstellung kam es allerdings nicht mehr und im April 1945 erbeuteten die Amerikaner mehrere halbfertige Exemplare, die in die USA verfrachtet wurden, wo sie vor allem die Firma Northrop genau untersuchte.

## Junkers JU 287

Mit der JU 287 flog vor Kriegsende noch ein weiteres Kampfflugzeug mit vier Triebwerken und der Besonderheit von negativ gefeilten Tragflächen.

1942 hatte Junkers vom RLM den Auftrag für ein vierstrahliges schweres Kampfflugzeug erhalten, wobei aus Zeitmangel nur die Tragflächen und die Triebwerksanlage neu entwickelt wurden, der Rest bestand aus Teilen anderer Flugzeuge – der Rumpf von einer HE 177, das Leitwerk von einer JU 88 und das Fahrwerk von einem notgelandeten amerikanischen B-24-Bomber. Die nach vorne gefeilten Flügel sollten bei der Annäherung an die Schallgeschwindigkeit und beim Abkippen von Vorteil sein, der Erstflug im August 1942 mit 650 Kilometer pro Stunde war ein Erfolg, aber wegen der allmählichen Luftherrschaft der Alliierten hatte das Jägerprogramm Vorrang und 1944 wurde die Entwicklung der JU 287 eingestellt.

Die beiden vorhandenen Versuchsflugzeuge und die wertvollen Unterlagen fielen den Russen in die Hände, für die die deutschen Düsenflugzeuge einen Technologiesprung für spätere eigene Entwicklungen bedeuteten.

## Bachem BA 349 („Natter“)

Noch einen Schritt weiter ging man bei einem anderen Projekt, der Bachem „Natter“ – das war kein Flugzeug mehr mit Raketenantrieb, sondern gleich eine bemannte Rakete. Man suchte im Spätsommer 1944 nach radikalen Lösungen, um der englisch-amerikanischen Luftüberlegenheit und dem wachsenden Treibstoff- und Materialmangel Herr zu werden und wollte eine Flugwaffe bauen, die schnell, einfach und billig herzustellen war. Außerdem musste sie leicht zu steuern sein, weil die Zeit für eine gründliche Ausbildung der Piloten fehlte. Dieser so genannte „Verschleißjäger“ sollte in kurzer Zeit bei den feindlichen Bombern sein und möglichst viele abschießen. Aus mehreren Entwürfen entschied sich das RLM für den Vorschlag der Firma Bachem, eine Rakete mit Pilotenkanzel und Stummelflügeln, die fast ganz aus Holz gebaut war und als Bewaffnung 20 bis 30 Raketengeschosse in der Rumpfspitze trug.

Der Start erfolgte senkrecht von einem Gerüst, die „Natter“ raste in einer Minute auf 10.000 Meter Höhe, dann sollte der Pilot die Raketen in den Bomberverband feuern und mit dem Fallschirm abspringen, während sich das Heck mit Triebwerk automatisch vom Rumpf trennte und ebenfalls mit dem Fallschirm zur Wiederverwendung niederging.

Im Februar 1945 fand der erste bemannte Raketenflug der Welt statt, bei dem sich nach geglücktem Start und Steigflug die Rakete auf den Rücken legte und abstürzte.

Der Pilot fand den Tod, woraufhin noch ein paar unbemannte Erprobungen vorgenommen wurden. Fünf „Natter“ konnten Russen und Amerikaner beim Einmarsch sichern, ungefähr 50 weitere Exemplare hatten die Deutschen vernichtet.