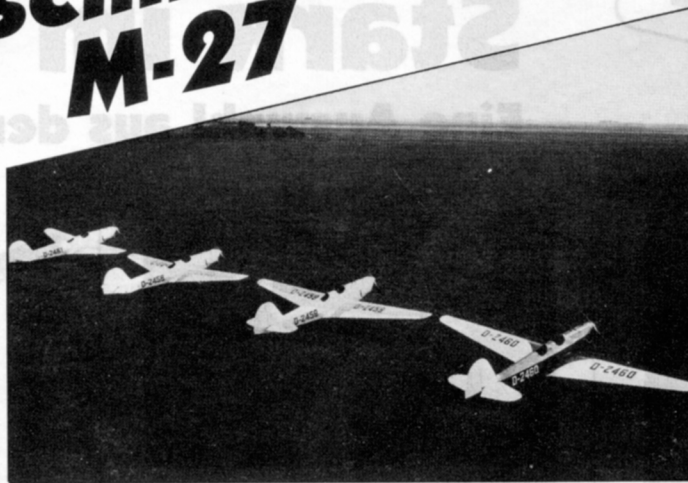


Messerschmitt M-27

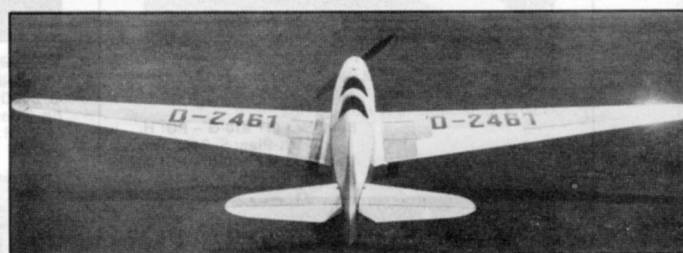
Die meisten Messerschmitt-Flugzeuge brauchen nicht vorgestellt zu werden. Sie sind hinreichend bekannt, z. B. durch das Rekordflugzeug Me 209, die legendären Me 109, Me 110, Me 262, um nur einige zu nennen.

In der Gründerzeit sah es jedoch anders aus. Wie so vielen Flugzeugfirmen erging es auch Willi Messerschmitt in den Anfangsjahren, man baute Flugzeuge und lebte von der Hand in den Mund. Es gehörte schon viel Optimismus dazu, sich während der Weltwirtschaftskrise um 1920 mit Flugzeugen zu befassen. Durch den Versailler Vertrag war man gezwungen, leichte Flugzeuge zu bauen, denn die Motorenstärke war vorgeschrieben.

Willi Messerschmitt hat diese Herausforderung angenommen und entwickelte, wie z. B. auch Hanns Klemm, sehr leichte Sportflugzeuge. 18 oder 20 PS Motorleistung waren damals nichts Außergewöhnliches. Aus dem sehr erfolgreichen Wettbewerbsflugzeug M-19 schuf er die M-23. Schon bald äußerten einige Piloten den Wunsch nach einer leistungsstärkeren Maschine. Da es mittlerweile möglich war, auch größere Motoren einzubauen, hat man sich bei Messerschmitt der Sache angenommen. Auf der Grundlage der M-23 schuf man eine Neukonstruktion, bei kaum veränderten Maßen, aber für ein wesentlich stärkeres Triebwerk. Es entstand die M-27, für eine Motorleistung bis zu 160 PS, bei der man die hervorragenden Eigenschaften und Flugleistungen ihrer Vorgängerin mit dem technischen Fortschritt des Leichtbaues verband. Der Rumpf bestand aus einem Stahlrohrgerüst, das durch seitliche Formgebungsleisten und den Rumpfrücken aus Sperrholz ein gefälliges Aussehen bekam. Auf beiden vorderen Seiten schaffte man



In den zwanziger und frühen dreißiger Jahren waren Leichtflugzeuge nicht wie heute durch ein bestimmtes Gewichtslimit charakterisiert, sondern dadurch, daß man tatsächlich leicht baute und mit jedem Kilogramm geizen mußte. Das war zuerst auch durch den Versailler Vertrag bedingt, der den Motorflug in Deutschland drastisch begrenzte. Aber auch später, als stärkere Motoren zur Verfügung standen und verwendet werden durften, behielt man lange Zeit noch diese Bauweise. Typisch ist hier die M-27, die immerhin eine Motorleistung bis zu 160 PS vertrug, die sie an die 200 km/h schnell machten, durch den Leichtbau und Auslegung jedoch die harmlosen Flugeigenschaften eines Leichtflugzeugs behalten ließen.



Die Doppelsitzer M-27b waren einer „Klemm“ nicht unähnlich.

durch Einschnürungen eine gute Entlüftung des Motorraumes.

Die Motorhaube bestand aus einem festen Oberteil und einer unteren Schale aus Aluminium. Dieses untere Teil war hinten mittels Scharnieren am

Rumpf angelenkt und konnte bei Wartungsarbeiten am Motor nach unten weggeklappt werden. Das Leitwerk baute man wie üblich in Holz, die Flossen sperrholzbeplankt, die Ruder stoffbespannt. Ein Schleifsporn hielt es in genü-

Technische Daten der M-27

| | |
|------------------------|---|
| Bauform: | Tiefdecker |
| Bauart: | freitragend |
| Verwendungszweck: | Reise, Sport und Schulung |
| Motor: | Argus AS 8 R mit 150 PS oder Sh 13a mit 88 PS |
| Spannweite: | 12 m |
| Länge: | 7,9 m 7,5 m |
| Höhe: | 2,4 m |
| Leergewicht: | 430 kg |
| Zuladung: | 300 kg 310 kg |
| Fluggewicht: | 730 kg |
| Höchstgeschwindigkeit: | 200 km/h 178 km/h |
| Reisegeschwindigkeit: | 170 km/h 152 km/h |
| Landegeschwindigkeit: | 70 km/h |

gendem Abstand vom Boden weg.

Die zweiteilige Tragfläche war bis zum hinteren Holm mit Sperrholz beplankt und stoffbespannt. Durch zwei große Deckel auf der Tragflächenoberseite gelangte man zum „Gepäckraum“, in dem man nur eine Handtasche verbergen konnte. Bei dem ersten Muster verwendete man noch Scheibenräder, während die nachfolgenden Maschinen mit Ballonrädern ausgestattet waren. Die meisten M-27 hatten keinen farbigen Anstrich, nur einen farblosen Überzugslack, außer der mir bekannten D-2460. Ausgerüstet mit dem 150 PS Argus AS 8 R-Motor erreichte sie bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Insgesamt wurde eine für damalige Verhältnisse große Serie von 12 Maschinen gebaut. Die Produktion lief 1931 an. Wer die M-27 genauer betrachtet, kommt nicht umhin, diese Maschine mit der Klemm 25 zu vergleichen. Die spitzer auslaufende Tragfläche läßt ein besseres Rollmoment zu. Der stärkere Motor gibt der Maschine ein spritzigeres Temperament. Ansonsten ist durch die Leichtbauweise ein gutmütiges Flugverhalten voll erhalten geblieben.

Bruno Schmalzgruber