

Projekt „Kleinst-Jäger“

Projektauftrag des Reichsluftfahrtministeriums

Oberst Knemeyer^o von der Technischen Luftrüstung (TLR) erklärte bei Vernehmungen nach dem Krieg folgende Gründe für die Entwicklung der He 162 als massgeblich:⁸

- Es existierte im Sommer 1944 keine konkurrenzfähige Jagdabwehr gegen alliierte Tiefflieger mehr.
- Das Fehlen unbeschädigter, grosser Flugfelder machte ein Flugzeug notwendig, das mit kurzen Start- und Landestrecken, idealerweise auch auf Graspisten, aufwarten konnte.
- Der vorgesehene Einsatz gegen Tiefflieger liess eine etwas leichtere Bewaffnung zu.
- Zwei Triebwerke pro Flugzeug waren produktionsmässig nicht möglich.

Alle bislang in Einführung begriffenen und eingeführten Düsenjäger und Düsenbomber hatten mindestens zwei Triebwerke. Im momentanen wirtschaftlichen Umfeld war es nahe liegend, dass das RLM ein Düsenjagdflugzeug mit nur einem Triebwerk forderte, das möglichst rasch entwickelt und gefertigt werden sollte.

Am Freitag, 8.9.1944, gab das RLM im Rahmen des "Jäger-Notprogramms" eine Ausschreibung an die Firmen Arado, Blohm & Voss, Fieseler, Focke-Wulf, Heinkel, Junkers und Messerschmitt heraus^p. Die Firma Heinkel erfuhr, vermutlich durch die Anwesenheit ihres Generaldirektors Frydag in Berlin, noch gleichentags von der Ausschreibung. Die anderen Firmen konnten die Ausschreibung wegen der üblichen Übermittlungszeit erst später zur Kenntnis nehmen. Die Information erreichte beispielsweise Dr. Vogt, Chefkonstrukteur bei Blohm & Voss, erst am Sonntag, 10.9.1944. Vorschläge wurden innert 10 Tagen erwartet und eine mögliche Serienfertigung hatte am 1.1.1945 anzulaufen. Für das vorgeschriebene Triebwerk BMW 109-003 wurde eine Dokumentation, die so genannte Einbaumappe, datiert vom 4.7.1944, zur Verfügung gestellt. Das Triebwerk war

⁸ A.P/W.I.U. 87/1945

Entwicklungen anderer Firmen

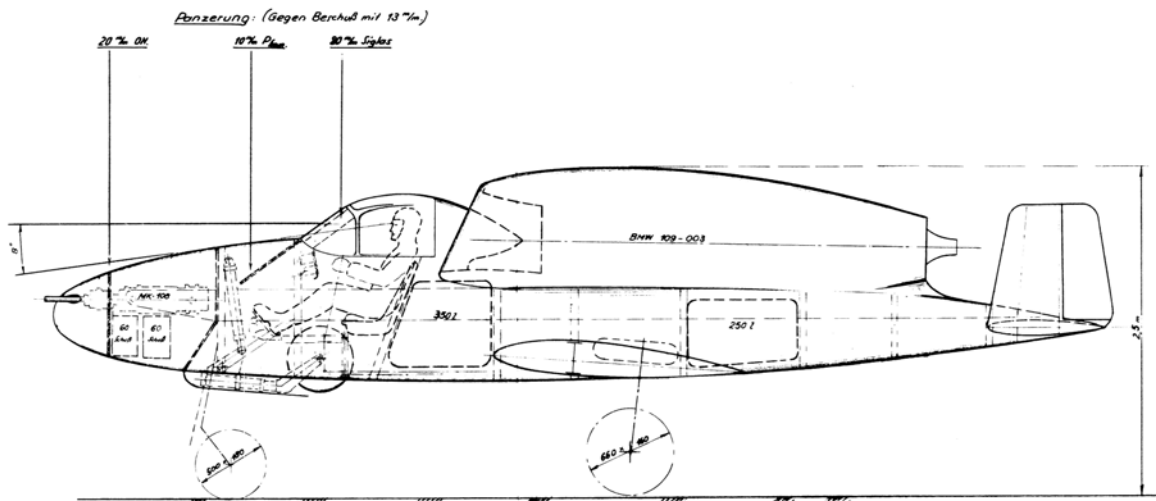
Messerschmitt und Fieseler traten vom Projekt zurück, die übrigen Firmen hatten einige Probleme, den Termin einzuhalten. Die einleitenden Bemerkungen im Projektbericht von Arado:¹⁰

»Infolge der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit (2Tage) konnte das vorliegende Projekt nur überschlägig ausgearbeitet werden.«

Vorschläge kamen nebst dem oben dargestellten Vorschlag von Heinkel auch von den Firmen Arado, Blohm&Voss, Focke-Wulf und Junkers.¹¹ Die Vorschläge von Arado und Blohm&Voss werden hier etwas genauer betrachtet, der erste, weil er gewisse Ähnlichkeiten zum Heinkel-Vorschlag aufwies, der zweite, weil er wirklich innovativ war.

Das Projekt von Arado: Jagdflugzeug E 580

Konzipiert als Tiefdecker mit einem auf den Rumpf aufgesetzten Triebwerk und einem Doppelseitenleitwerk, war dieser Entwurf recht nahe bei Heinkels Eingabe. Interessant ist auch das Konzept mit den zwei Rumpftanks, welche das Trimmen des Schwerpunktes gegenüber Heinkels Entwurf vereinfacht hätten. Der Pilot hätte praktisch auf dem Bugrad gesessen. Das Hauptfahrwerk war im Flügel gelagert und wurde nach innen in den Rumpf eingeklappt.



Seitenansicht der Arado E 580 / Beachte die vor dem Piloten gelagerten Bordwaffen. Interessant ist, dass das Bugfahrwerk nicht ganz in den Rumpf eingezogen werden konnte.

¹⁰ Zitiert bei Pawlas, Luftfahrt International 14, S. 2147

¹¹ Vernehmung Heinkel und Frydag, Intelligence Report T.I. A-462, S. 2