



Die Messerschmitt M 29 war ohne Zweifel ein rassischer Vogel. Hier der erste Prototyp während der Flugprüfung im April 1932. Das Flugzeug besaß zu dieser Zeit einen relativ hellen Anstrich (hellgrau oder cremefarben?) und trug noch keine Zulassung.

Ein Pechvogel - die Messerschmitt M 29

Von Dr. Ernst Vocke † (ADL)

04.2015 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 3 / 1980

In den beiden ersten Europaflügen siegten Messerschmitt-Flugzeuge. Auch die von Messerschmitt speziell für den dritten Europaflug 1932 konstruierte M 29 galt zuvor als aussichtsreichstes Wettbewerbsflugzeug. Eine Reihe von spektakulären Unglücksfällen verhinderte jedoch die Teilnahme der M 29 an diesem größten internationalen Sportflug-Wettbewerb. Neben der Beschreibung und einer geschichtlichen Würdigung der M 29 werden in diesem Bericht die Unglücksfälle untersucht.

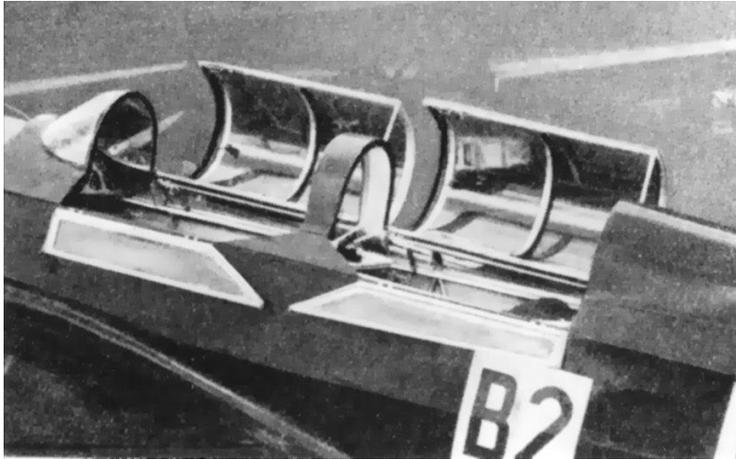
Die Entwicklungsgeschichte

Von der Messerschmitt M 29 sind nur sechs Flugzeuge sicher bekannt, die – insgesamt gesehen – vergleichsweise nur wenige Flugstunden erreichten. Trotzdem ist die M 29 unübersehbar in die Fluggeschichte eingegangen. In ihrer technischen Ausführung richtungweisend, äußerlich von gewinnender Eleganz, war ihr kurzer Einsatz für die deutsche Fliegerei von Ereignissen und Folgen begleitet, in denen eine gewisse Dramatik lag.

Der Art nach gehörte der Typ in die Entwicklungsreihe der Messerschmitt'schen Sportflug-Tiefdecker M 19 - M 23 - M 27 - M 29. Der Vergleich dieser Typen zeigt eine zeitbedingt fortschreitende technische Entwicklung. Die M 29 fiel jedoch insofern aus dem Rahmen, als sie speziell für den Europarundflug 1932 ausgelegt war, weniger dagegen für allgemeine sportfliegerische Belange, wie etwa Verwendung bei Vereinen oder bei der Schulung. Nachdem die M 23 b im Jahre 1929 und die M 23 c 1930 den Wanderpokal des „Challenge International d'Avions de Tourisme“ an Deutschland gebracht hatten, hätte ein dritter Sieg 1932 diese Trophäe endgültig für Deutschland gesichert und für die Messerschmittwerke zugleich den Ruhm bedeutet, dreimal das Siegerflugzeug gestellt zu haben.

Diesem Ziel entsprach eine offensichtliche Hochzüchtung des Typs. Der Rumpf, eine geschweißte Stahlrohrkonstruktion mit Stoffbespannung, war außerordentlich windschnittig. Seine Verkleidung paßte sich der jeweiligen Form des Motors an. Als M 29 a hatte die Maschine den luftgekühlten Reihenmotor Argus As 8 R. Bei der M 29 b, der Ausführung mit dem Sternmotor Siemens SH 14 a, hatte das Triebwerk eine NACA-Haube als Abdeckung.

Der Rumpfrücken war in Form eines halbrunden Kabinenaufsatzes ausgebildet. Rechts und links hiervon, noch auf der schrägen Rumpfoberseite, befanden sich durchsichtige Seitenklappen, die, wie die Haube selbst, beim Ein- und Aussteigen geöffnet wurden. Sie dienten zum Aufhellen des Innenraumes und trugen damit zu einer wesentlichen Sichtverbesserung bei. Im Gefahrenfall ließ sich der gesamte Kabinenaufsatz mittels eines einzigen Handgriffes über den Sitzen wegklappen.



Die Kabinenhaube der M 29 war zweiteilig und wurde zur Seite aufgeklappt. Zusätzlich konnten zum Ein- und Aussteigen die durchsichtigen Seitenklappen heruntergeklappt werden.

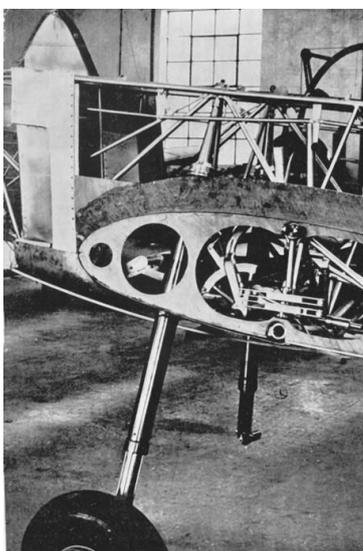


Blick von der Flügelunterseite auf das Querruder (links) und die mit Spaltwirkung ausgelegte Landeklappen (rechts).

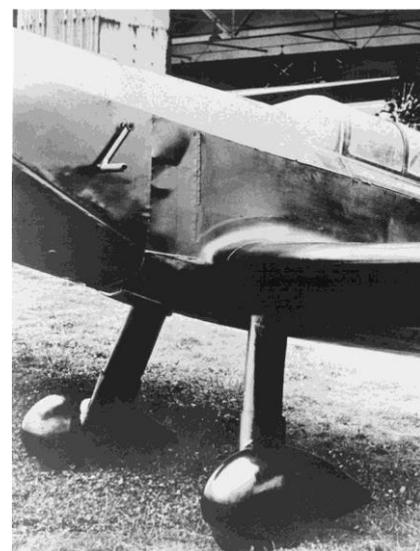
Die Flügelprofile nebst den mit Spaltwirkung versehenen Landeklappen ergaben besonders günstige Verhältnisse von Auftrieb zu Widerstand, wodurch die damals konkurrenzlose Spanne zwischen Höchst- und Landegeschwindigkeit von über 4 : 1 erreicht wurde; die Werte lagen bei 260 bzw. 60 km/h. Bei Versuchsflügen sollen sogar 268 bzw. 55 km/h erreicht worden sein.

Das Höhensteuer lag sehr hoch in einem Ausschnitt der Seitenflosse. Es war als Pendelruder ausgeführt, d.h. als Balanceruder ohne Höhenflosse. Die Möglichkeit des Austrimmens in der Längslage, die sonst durch eine verstellbare Höhenflosse erreicht werden konnte, wurde hier durch einen mechanischen Stabilisator erzielt, der sich vom Führersitz aus per Hand betätigen ließ. Hiermit konnte der Führer während des Fluges die Maschine entsprechend der gewünschten Geschwindigkeit stabilisieren, was bei Flugzeugen mit üblicher Höhenflosse nicht immer sicher zu erreichen war. Das dreifach gelagerte Pendelruder wurde zum Rumpf hin durch V-Streben abgefangen, die beim Prototyp anfangs verkleidet waren.

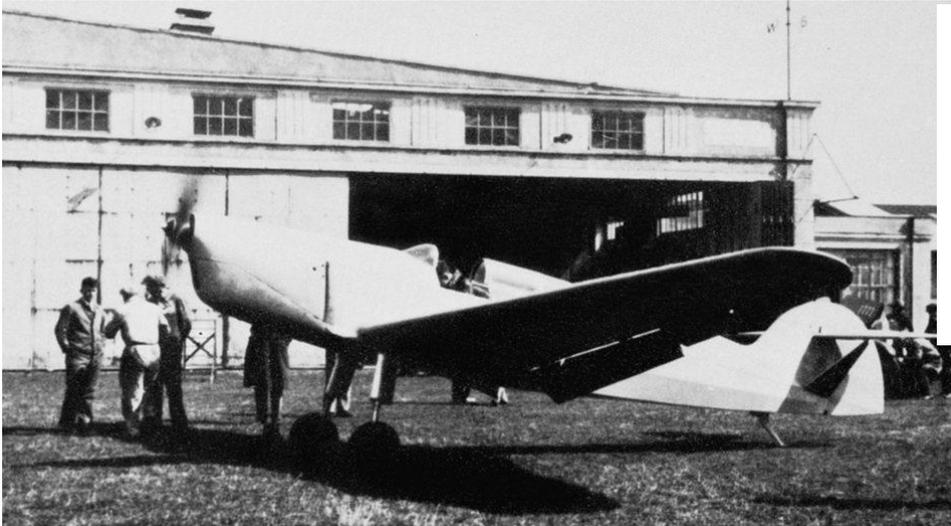
Mit ihrem Leergewicht von 390 kg lag die M 29 weit unter fast allen anderen Wettbewerbsflugzeugen. Infolge ihrer Leichtigkeit und mittels der Landeklappen benötigte sie nicht mehr als 150 m Startstrecke und erreichte in Bodennähe eine Steiggeschwindigkeit von 6,5 m/sec. Wesentliche Neuerungen zeigte auch das Fahrwerk mit seinen beiden freitragenden Faudi-Federbeinen. Die kleinen Räder mit Ballon-Niederdruckreifen hatten Radbremsen und waren stromlinienförmig verkleidet. Die Bettung der Fahrwerksstreben reichte bis zur gesamten Rumpfhöhe, der Federweg betrug 35-38 cm. Die Luftstoßdämpfung war so wirksam, daß ein Durchsacken des Flugzeugs bis zu 3,5 m/sec aufgefangen wurde, was einer Landung ohne Abfangen gleichkam. So konnten Ausrollstrecken von weniger als 100 m erreicht werden.



Die M 29 war mit freitragenden Federbeinen von Faudi ausgerüstet. Die Bettung der Beine reichte über die gesamte Rumpfhöhe, wodurch sich ein beachtlicher Federweg von 35-38 cm ergab. Die Räder hatten Ballon-Niederdruckreifen und waren mit Radbremsen ausgerüstet. Das komplette Fahrgestell besaß eine stromlinienförmige Verkleidung.



Besonders diese drei Daten: Startstrecke, Steiggeschwindigkeit und Auslaufstrecke waren wichtig für eine der schwersten Ausschreibungsbedingungen, der „Start- und Landeprüfung“. Hierbei hatte jeder Bewerber aus einem selbstgewählten Abstand auf eine in 8 m Höhe angebrachte Hindernisschnur zuzustarten und sie ohne Berührung zu überfliegen. Dahinter mußte in ein Feld von 50 m Breite hineingelandet werden, wobei die Kürze der Landestrecke entsprechend zählte.



Das M 29 Musterflugzeug (W.Nr. 601) mit Erwin Aichele im Führersitz am Tag des Erstfluges vor der großen Halle in Augsburg-Haunstetten. Die Radverkleidungen fehlen noch, ebenso der helle Anstrich wie auf dem Titelbild.

Erprobung mit tödlichen Unfällen

Der Erstflug des Musterflugzeugs M 29 fand am 13. April 1932 statt, die vorläufige Zulassung als D-2259 erfolgte am 21. April. Acht Tage später ereignete sich bereits ein ernstlicher Unfall: Am 29. April wurden einer Kommission in Schleißheim Neukonstruktionen zum Europaflug vorgeführt. Hierbei zeigte Chefpilot Erwin Aichele von den Messerschmittwerken die D-2259 unter anderem im Langsamflug, und zwar beim Ausschweben kurz vor der Landung. „Seitlich wankend sackte das Flugzeug aus etwa 3 - 4 m Höhe durch, stieß mit dem linken Flügel auf den Boden auf, federte mit den Rädern gleichzeitig nochmals ab und stellte sich auf den Kopf“. So lautete die Beschreibung des Unfallhergangs im Bericht der Luftpolizei. Der Pilot blieb unverletzt, die Schäden an der M 29 hielten sich in Grenzen. Bei der gleichen Veranstaltung verunglückte übrigens der im Europaflug 1930 erfolgreiche Flugzeugführer Oskar Notz tödlich mit dem Musterflugzeug einer anderen Wettbewerbsmaschine, der Heinkel He 64, D-2258, durch Absturz aus 30 m Höhe.



Leichter Bruch der D-2259 am 29.4.1932 in Schleißheim. Werkpilot Erwin Aichele wollte beim Ausschweben kurz vor der Landung einen extremen Langsamflug vorführen, dabei sackte die M 29 aber durch und berührte ziemlich unsanft den Boden.

Die D-2259 wurde wieder instandgesetzt und der Typ M 29 weiterhin erprobt und noch verbessert. Manche Änderungen erwiesen sich als notwendig. Unter anderem wurden auf Anordnung von Willy Messerschmitt einzelne Bauteile, wie Motorenaufhängung und Spornkufe, die aus Kupfer, Messing oder Stahlrohr bestanden, durch Stücke aus Elektron ersetzt, um einige der für den Wettbewerb gesteckten Ziele durch extreme Leichtbauweise besser zu erreichen.

Als Piloten standen erfahrene und bewährte Flieger bereit: Fritz Morzik, Reinhold Poss, Oskar Dinort, Fluglehrer Fridolin Kreutzkamp, Testflieger Wolfgang Leander und Werkspilot Erwin Aichele. Anfang August waren die Erprobungen und Umbauten endlich abgeschlossen, und nun blieb den Wettbewerbsfliegern nur eine Woche Zeit zur Einweisung durch Aichele und zu Übungen mit den schmucken, rot angestrichenen Wettbewerbsflugzeugen.



Als einzige M 29 besaß die D-2306 (Werknummer 602) einen Siemens Sh 14a-Sternmotor. Dank der strömungsgünstigen NACA-Haube, mit der das Triebwerk verkleidet war, wirkte sich der viel größere Stirnwiderstand dieser Bauart kaum auf die Geschwindigkeitsleistungen aus: Die D-2306 war nur um 8 km/h langsamer als ihre Schwesterflugzeuge mit dem schlanken Argus-Reihenmotor. Die M 29 mit dem Sternmotor sollte im Europarundflug 1932 unter der Startnummer C3 von Wolfgang Leander geflogen werden.

Die M 29 D-2307 (Werknummer 603) sollte Fritz Morzik im Wettbewerb fliegen. Er überführte die Maschine am 8.8.1932 von Augsburg nach Braunschweig, dort entstand das obere Foto vor der großen DVS-Halle. Das untere Bild zeigt die D-2307 mit beigegeklappten Flügeln.



Mit der M 29 D-2309 (Werknummer 605) sollte Oskar Dinort am Europaflug-Wettbewerb 1932 teilnehmen. Zwei Jahre später stürzte die Maschine bei einem Versuchsflug ab.

Da ereigneten sich unmittelbar nacheinander zwei Unglücksfälle, jeweils mit Totalverlust der Maschine und mit zwei Todesopfern:

Am 8. August 1932 stürzte Fridolin Kreuzkamp mit der D-2259 in Haunstetten bei Augsburg ab. Die Flugwache und andere Augenzeugen berichteten, die Maschine habe, von Süden kommend, den Flugplatz in etwa 500 - 600 m Höhe überflogen, als plötzlich die rechte Tragfläche mit einem dumpfen Knall hochschlug. Das Flugzeug ist dann kurz darauf in einer Rechtstrudelbewegung abgestürzt. Der Aufschlag erfolgte auf dem sog. Postweg, einige 100 m südlich des Flugplatzes. Kreuzkamp, der ohne Fallschirm flog, war sofort tot.



Bilder vom tödlichen Absturz des Fluglehrers Fridolin Kreuzkamp mit der M 29 D-2259 unweit des Flugplatzes Augsburg-Haunstetten am 8.8.1932. Am Unfallort wurde ein Gedenkstein aufgestellt, der allerdings später im Zuge der Bebauung des Flugplatzgeländes entfernt werden mußte und schließlich im damaligen MBB-Werk Augsburg einen neuen Standplatz fand.

Tags darauf, am 9.8.1932, verunglückte Reinhold Poss mit der D-2308 südwestlich von Dachau, wobei sein Begleiter Staschinski ums Leben kam, weil sein Fallschirm sich nicht mehr öffnete. Eine genaue Beschreibung des Unfallhergangs, entnommen aus der amtlichen Unfallanzeige, findet sich im nachstehenden Kasten.

Unfallanzeige für D-2308

.....
11. Kurzer Bericht über den Hergang des Unfalls:

Das Flugzeug D-2308 sollte durch Flugkapitän Poss vom Flughafen Augsburg nach dem Flughafen Schleissheim zu Probe-flügen vor dem Europaflug überführt werden. Als es in einer Höhe von etwa 500 m die Amper südl. Dachau überflog, bäumte es sich nach Aussagen des Flugzeugführers bei vollkommen ruhiger Wetterlage plötzlich ohne Ursache mit hartem Ruck senkrecht auf; der Pilot suchte durch ruhiges Gegensteuern das Flugzeug wieder in die normale Fluglage zu bringen und gab – nach seiner Ansicht selbst noch völlig beherrscht – geringes Tiefensteuer. Die erwartete Abwärtsbewegung erfolgte jedoch wie das Aufbäumen trotz angeblich sehr mässigen Steuerausschlages ebenso heftig und bereits mit leisem Knistern im Flugzeug. Der Flugzeugführer bemerkte, dass sein Flugzeug nicht mehr vollkommen betriebssicher war, obwohl es noch einige Augenblicke geradeaus flog, und bereitete sich vor, sofort mit dem Fallschirm abzuspringen.

Soweit er sich noch erinnern kann, ging das Flugzeug in eine Rechtskurve und dann steuerlos nach dem Bruch des linken Flügels in eine Linksspirale, die mit fast senkrechtem Abtrudeln in das Dachauer Moos endete, wo der Rumpf sich bis zum rückwärtigen Sitz einbohrte. Die Aussagen mehrerer Augenzeugen, die vom Boden aus den Absturz verfolgten, bestätigen diese Vorgänge. Während der Flugzeugführer im Herausspringen (die Auslösevorrichtung zum Aufklappen der Kabinendecke liess sich einwandfrei betätigen) nicht mehr beobachten konnte, wie das Tragwerk seines Flugzeuges zerbrach, beobachteten die anderen Zeugen, dass das Flugzeug nach etwa 2 wellenartigen Bewegungen zuerst die linke Tragfläche mit hörbarem Knall verlor und dann in der Trudelbewegung auch vom rechten Tragwerk einzelne Teile absplitterten. Der von einem Zeugen beobachtete Feuerschein dürfte eine Täuschung gewesen sein, da das Triebwerk nach Angabe des Flugzeugführers bis zum Absturz einwandfrei arbeitete.

Es gelang dem Flugzeugführer mit einem manuellen Heiko-Fallschirm der Firma Schröder & Co. Berlin unverseht zu landen. Der Begleiter Staschinski entschloss sich anscheinend zu spät, erst in etwa 120 m Höhe, zum Absprung. Wegen der Kürze des Falles hat er vermutlich in der Erregung die Auslösevorrichtung nicht mehr richtig erfassen können und stürzte mit geschlossenem Fallschirm derselben Bauart, sich mehrmals überschlagend, zu Boden. Beim Aufprall erlitt er neben anderen schweren Verletzungen einen Genickbruch und war sofort tot. Eine Untersuchung des Fallschirms des Begleiters ergab, dass sich derselbe ordnungsgemäss betätigen liess.

Aus der Lage der einzelnen Trümmer des Tragwerks zur Absturzstelle und der ersten Untersuchung hat sich ergeben, dass der linke Flügel, wie auch die Augenzeugen bestätigen, zuerst und zwar an dem Rumpfanschluss vom Flugzeug abgerissen ist.

Beim Vergleich mit dem am Tage vorher unter ähnlichen Erscheinungen erfolgten Absturz eines Flugzeuges desselben Baumusters südlich des Flughafens Augsburg ergibt sich eine grosse Ähnlichkeit der beiden Unfälle. Diesmal kann gesagt werden, dass dem Flugzeugführer wahrscheinlich kein Bedienungsfehler unterlaufen ist, sondern dass vermutlich infolge Überempfindlichkeit der Steuerung, vor allem des Höhensteuers, bei gewissen Flugzeugständen dieser schnellen Flugzeuge wellenartige Flugbewegungen auftreten, die eine noch unbekannte Überbeanspruchung durch Schwingungen oder Verdrehungen des Tragwerks hervorrufen.

Am 10. August 1932, also einen Tag nach dem zweiten ungeklärten Absturz, wurde die M 29 von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) gesperrt und schied damit für die Teilnahme am Europaflug-Wettbewerb aus. Als Ursachen der Unfälle wurden in der Presse und Fachliteratur Flügelbrüche, Vibrationen im Leitwerk oder „nie geklärt“ angegeben.



Am Tag nach Kreutzkamps Todessturz montierte die Werknummer 604 beim Landeanflug auf Schleißheim über dem Dachauer Moor ab. Pilot Reinhold Poss konnte sich mit dem Fallschirm retten. Sein Begleiter Staschinski kam ums Leben, weil sich dessen Fallschirm nicht mehr öffnete.

Ermittlung der Unfallursachen

Was war wirklich geschehen?

Morzik berichtete, daß sich das Flugzeug nicht leicht fliegen ließ. Es war in der Luft recht empfindlich um die Querachse, also in der Höhensteuerung, und sehr leicht zu übersteuern. Grobe Ruderausschläge vertrug die Maschine überhaupt nicht. Bei Vollastflügen bemerkte Morzik ein in der Steuerung einsetzendes Vibrieren, und der Knüppel zeigte die Tendenz, leicht vor- und zurückzuschwingen. Hielt man ihn fest, so verstärkten sich die Schwingungen, ließ man ihn los, so beruhigte sich die Maschine wieder.

Poss befand sich, von Augsburg kommend, auf dem Landeanflug zum Flugplatz Schleißheim in etwa 500-600 m Höhe und hatte die Stabilität seiner Maschine eingestellt. Zunächst hielt er den Steuerknüppel nur sehr lose, bemerkte aber, daß die Steuerung sich leicht hin und her bewegte. Plötzlich fing etwas an zu knacken, instinktiv faßte Poss fest am Knüppel zu. Dann geriet das Höhenleitwerk in gefährliche Schwingungen, bis es brach; anschließend montierten die Tragflächen ab.

Betrachtet man die an den Unfallorten aufgenommenen Fotos, so erkennt man, daß bei der Maschine von Poss die Verstrebung des Höhenleitwerks abgeknickt ist; beim Flugzeug von Kreutzkamp scheint das ganze Höhenleitwerk gebrochen.

Der damalige technische Leiter der Fertigung bei den Messerschmitt-Werken, Hubert Bauer, erinnert sich, daß die Ursachen der beiden Abstürze einwandfrei geklärt werden konnten. Sie wurden durch Besonderheiten der Pendelruderanlage ausgelöst. Bei bestimmten Schwerpunktlagen geriet der mechanische Stabilisator des Pendelruders, der zum Austrimmen des Flugzeugs diente, in gefährliche Schwingungen und brachte schließlich das Höhenruder ruckartig zum vollen Ausschlag. Daraus resultierte ein unkontrolliertes Aufbäumen des Flugzeugs, mit entsprechender Überbeanspruchung der Tragflächen (sogenannter A-Fall) und nachfolgendem Flügelbruch. Bei dem ruckartigen Ausschlag konnte das Höhenruder auch aus der Lagerung gerissen werden. Morziks Feststellung: „*Grobe Ruderausschläge verträgt die Maschine überhaupt nicht!*“ Die Ausschläge wurden bei den Unfällen also nicht von den Flugzeugführern, sondern von der Labilität der Steuerorgane selbst veranlaßt. Unfallberichte wurden von den Messerschmitt-Werken zwar erstellt, sind aber wohl 1945 zusammen mit anderen Altakten vernichtet worden.

Kein deutscher Sieg im Europaflug 1932

Jedenfalls war der Flugzeugtyp für den Europaflug nun ausgefallen. Poss und Morzik, denen man besonders große Erfolgsaussichten zubilligte, bekamen kurzfristig andere Flugzeuge zugewiesen: Poss den Prototyp der Klemm KL 32 D-2261, die eigentlich für Dr. Pasewaldt vorgesehen war, und Morzik die Heinkel He 64 b D-2304, die ursprünglich Elly Beinhorn fliegen sollte (offiziell wurde ihre Meldung am 12. August zurückgezogen). Zum Einfliegen auf den neuen Maschinen blieben nun nur noch zwei Tage! Trotzdem rechtfertigten die beiden Flugzeugführer ihren Einsatz und bestanden gegen scharfe nationale und internationale Konkurrenz, indem Poss als zweiter und – punktgleich – Morzik als dritter gewertet wurde, beide mit nur 3 Punkten hinter dem Sieger, dem Polen Zwirko.

Von vielen Deutschen wurde damals das knappe Verfehlen des Sieges fast wie ein nationales Unglück empfunden. In den Fachblättern entspann sich ein lebhafter Austausch recht gegensätzlicher Meinungen über die Ursachen des Mißerfolgs. Unter anderem wurde die Schuld auf verfehlte Ausschreibungsbedingungen geschoben, auf die Punktwertung für verschiedene Wettbewerbsaufgaben. Aber gerade dieser Ansicht trat einer der Hauptbetroffenen, Reinhold Poss, mit beispielhafter Sachlichkeit entgegen.

Weil man den Verlust des Sieges beim Europaflug in vielen damaligen Veröffentlichungen mit dem Ausfall der M 29 in Verbindung brachte, soll auf diese vermeintliche Verknüpfung und ihre Beurteilung kurz eingegangen werden.

Mit der M 29 wären die deutschen Aussichten auf den Sieg möglicherweise günstiger gewesen – vielleicht sogar dann, wenn der größte ausländische Konkurrent, die italienische Breda 33, nicht ebenfalls ausgefallen wäre. Auch bei dieser gab es schon bei den Vorbereitungen einen Absturz, und während des Rundflugs einen Querruder- und einen Flügelbruch; bei letzterem Unfall kam der Flugbegleiter ums Leben. Die Italiener, die mit sieben Breda 33 in den Wettbewerb gestartet waren, zogen nun alle restlichen Flugzeuge aus dem Wettbewerb zurück. „Duplizität der Ereignisse“, sagt man – Zufall oder Tribut der Hochzüchtung?

Heute, im Abstand von etlichen Jahrzehnten, kann man das damalige Ausscheiden der M 29 mit ihren bedeutsamen Folgen für die deutschen Wettbewerbschancen wohl nüchterner und sachlicher betrachten. Höchsteinsätze sind stets mit hohem Risiko verbunden, und die von den Deutschen im Wettbewerb gezeigten Leistungen waren beachtlich. Doch wie hätte es sich – psychologisch – wohl ausgewirkt, wenn wieder die Deutschen gesiegt und damit den anderen die Chancen auf den Wanderpokal genommen hätten? Unser „Perfektionismus“ hat uns wiederholt um Sympathien gebracht. 1932 aber bewahrte das gleichartige Pech der Italiener die Deutschen möglicherweise vor allzu eindeutiger Schadenfreude anderer.



Ein scharfer Konkurrent der M 29, die italienische Breda 33, hatte ein ähnliches Schicksal wie die Messerschmitt-Maschine. Wegen mehrerer schwerer Unfälle wurden auf Anordnung des italienischen Luftfahrtministers Balbo alle noch im Europaflug befindlichen Breda 33 aus dem Wettbewerb genommen. Beide Typen, M 29 und Breda 33, hatten eine entfernte Ähnlichkeit miteinander. Beim genauen Hinsehen war aber Messerschmitts aerodynamische und konstruktive Überlegenheit deutlich erkennbar.



Das weitere Schicksal der M 29

Zunächst war es um das Muster still geworden. Die Reste der zerstörten D-2308 wurden vorerst der Akaflieg München überlassen, gemäß Rundschreiben des Reichsministers der Luftfahrt vom 4.5.1933 wurden sie jedoch offiziell dem Deutschen Luftfahrtverband übereignet. Die kurzfristige Zulassung der Wettbewerbsflugzeuge kam in den „Nachrichten für Luftfahrer“ (NfL) gar nicht erst zur Veröffentlichung, abgesehen von der Mustermaschine D-2259, deren Bruch aber auch nicht als „Abgangsmeldung“ erwähnt wurde. Von den für den Rundflug neu entwickelten Typen wurde in der Folgezeit nur die Klemm KL 32 in größerer Stückzahl gefertigt. Auch bei der Heinkel He 64 blieb es bei den sechs Rundflugmaschinen.

Die M 29 war, wie eingangs erwähnt, eigens für die Wettbewerbsbedingungen des Europafluges 1932 entwickelt worden. Für eine Verwendung im Dauereinsatz und in größerer Stückzahl schien sie wenig geeignet. Nach einer Druckschrift der Messerschmitt-Werke selbst konnte sie vielleicht „für den verwöhnten Privatmann“ oder auch für Geschäftsleute interessant sein, um durch hohe Reisegeschwindigkeit die sonst üblichen Reisezeiten wesentlich abzukürzen. Bisher war eine solche Verwendung schneller Maschinen daran gescheitert, daß hohe Fluggeschwindigkeiten zwangsläufig auch hohe Landegeschwindigkeiten zur Folge hatten, für Privatflieger also wenig reizvoll blieben.

Mit dem günstigen Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 260 km/h eröffnete die M 29 nun aber neue Aspekte. So wurde eine M 29, nämlich die D-2321, im Oktober 1932 auf der Berliner Luftfahrtausstellung DELA dem Publikum angeboten. Breites Interesse war freilich bei dem kleinen Käuferkreis, der in Frage kam, nicht zu erwarten – zumindest so lange, wie die Unfallursachen nicht öffentlich geklärt und nachweislich beseitigt waren. Von Neuzulassungen für die M 29 oder wenigstens Wiederzulassungen der verbliebenen Wettbewerbsflugzeuge war daher in den NfL zunächst nichts zu finden.



Im Oktober 1932, also nur gut zwei Monate nach den beiden tödlichen Abstürzen, wurde eine M 29 in Berlin auf der DELA (Deutsche Luftsport-Ausstellung) präsentiert. Es handelte sich um die D-2321 (vermutl. Werknummer 606), versehen mit einem roten Anstrich über alles – entsprechend der Farbgebung der Europaflugmaschinen von Messerschmitt und Heinkel. Aus dem oberen Foto läßt sich schließen, daß die M 29 relativ früh in Berlin eintraf, denn der Aufbau der DELA befindet sich noch im vollen Gang. Das untere Bild zeigt die endgültige Präsentation der D-2321, zusammen mit einer Messerschmitt M 31 und diversen Modellen von Projekten.

Zum Deutschlandflug 1933, der vom 24. bis 27. August stattfand, erschienen zwei M 29 a (mit Argus As 8R) in der Bewerberliste: eine Maschine hatte der Aero-Club von Deutschland gemeldet, sie sollte die Startnummer M 6 erhalten und durch Wolf Frhr. von Dungern geflogen werden. Die andere M 29, der man die Startnummer O 4 zugeteilt hatte, war ganz offensichtlich eine Werksmaschine, gemeldet vom Messerschmitt-Flugzeugbau, Flugzeugführer noch unbestimmt. Zu einer tatsächlichen Teilnahme kam es allerdings nicht; daher ist leider auch nicht bekannt, um welche der beiden M 29 es sich gehandelt hat. Für die Startnummer M 6 kommen die D-2307 oder D-2309 in Frage; bei der Startnummer O 4 kann es sich eigentlich nur um die D-2321 gehandelt haben.

Erneute Flugproben

Neben dem Serienbau von Flugzeugen wie M 23 und M 27, die das Werk erst einmal wieder zu verkaufserfolgen führen sollten, oder neuen Projekten, wie M 28 und die erfolgreiche M 35, wurde aber auch an Verbesserungen der M 29 gearbeitet, und das Flugzeug erschien erneut bei der DVL zu Überprüfungen. Belege für Meßflüge mit der M 29 gibt es aus den Jahren 1934 und 1935. Für 1934 lautete die Aufgabe, Längsstabilitätsmessungen durchzuführen, um zu ermitteln, worauf die bis dahin festgestellte ungewöhnlich hohe Schwanzlastigkeit – auch bei sehr großen Schwerpunktvorlagen – zurückzuführen war. Es ist möglich, daß inzwischen Verstärkungen des Heckteils und/oder Änderungen an der Höhensteuerung vorgenommen wurden; denn Morzik hatte z.B. vor dem Rundflug eine besondere Schwanzlastigkeit der M 29 nicht ausdrücklich vermerkt.

Ein Prüfer der DVL, Dipl.-Ing. Otto Seeberg, führte im Frühsommer 1934 mit der D-2309 Meßflüge durch, bei denen am Führersitz in Verbindung mit dem Steuerknüppel ein Steuerkraftschreiber angebracht war. Nach einer Anzahl von Flügen mit gutem Ergebnis verunglückte Seeberg am 14. Juni 1934 in Adlershof aber tödlich durch Absturz aus etwa 100 m Höhe. Die sehr ausführliche Unfalluntersuchung zeigte, daß sich keinerlei Brüche in der Luft ereignet hatten, sondern das Flugzeug aus einer Steilkurve wegen zu geringer Fahrt über die linke Fläche abrutschte und in steiles Trudeln geriet. *„Das Verhalten des Flugzeugs unterschied sich nicht vom Verhalten anderer Flugzeugmuster in ähnlicher Lage“*, heißt es im Bericht. Das Leitwerk erwies sich nach dem Absturz als unbeschädigt.

In Zusammenhang mit den weiterhin angestrebten Verbesserungen des Flugverhaltens der M 29 kommt einem Dokument aus dem Dezember 1934 besondere Bedeutung zu: Es handelt sich um einen Änderungs-Nachweis für die M 29 W.Nr. 606 D-EZIN, unterschrieben von der Ausgangs-Kontrolle der Bayerischen Flugzeugwerke, worin es unter Punkt 1 heißt: *„Das Flugzeug hat eine Höhenflosse erhalten“*. Eine solche bedeutsame Änderung des Höhenleitwerks ist bisher in der gesamten Literatur nicht erwähnt worden. Leider blieb die Suche nach einem Foto, welches dieses modifizierte Höhenleitwerk zeigt, erfolglos.

Die Versuche mit der M 29 gingen auch im Jahr 1935 weiter. Vom 4. Dezember 1935 ist noch ein Meßflug von 20 Minuten Dauer bei der DVL nachweisbar, welcher mit der M 29 D-EZYZ von Flugzeugführer Perlia durchgeführt wurde.

Mit der auf ihn selbst zugelassenen M 29 D-EZIN nahm Erwin Aichele am Internationalen Sternflug zur IV. Winterolympiade im Februar 1936 teil, in der Wertung landete er allerdings nur unter „ferner liefen“. Immerhin kann man dies als Hinweis deuten, daß die M 29 zu diesem Zeitpunkt eine normale, uneingeschränkte Zulassung gehabt haben muß, alle Schwierigkeiten also überwunden waren.

Leider sind die NfL und andere Quellen in ihrer Meldung über Flugzeugzulassungen und Abgänge, besonders ab 1934, recht lückenhaft, um mit Sicherheit schließen zu können, welche M 29 und wann in der deutschen Luftfahrzeugrolle als zugelassen eingetragen waren. Bei der D-EZIN ist die Werknummer bekannt (606); bei der D-EZYZ hat es sich wahrscheinlich um eine der beiden übriggebliebenen M 29 (Werknummer 602 oder 603) gehandelt, deren Zulassung inzwischen von D-Nummer auf Buchstaben umgestellt war.

Luffahrttechnische Bedeutung der M 29

Wie ist nun die M 29 luftfahrthistorisch einzuordnen? Das Muster war gewiß von einer Pechsträhne verfolgt, doch sollten die vordergründigen Ereignisse um den Europaflug die wirkliche Bedeutung der M 29 nicht überdecken. Mit Recht wurde sie schon 1932 in der Fachpresse – trotz der Unfälle – als eine *„sehr fortschrittliche Neuschöpfung“* bezeichnet, *„die in mancher Hinsicht als richtunggebend genannt werden muß“*. Eine Bestätigung dieses Urteils ergibt sich, wenn man die Entwicklungslinie der Messerschmitt-Flugzeuge von der M 29 über die M 31 und M 35 bis hin zur Bf 108 und Bf 109 verfolgt. In der Bf 108 und 109 erkennt man doch viele „Gesichtszüge“ der M 29 wieder!

Auch einige Begleitumstände der Entstehung der M 29 seien vermerkt. Nach Werksunterlagen erhielt Messerschmitt *„den Auftrag, ein Flugzeug für den Europaflug zu konstruieren“*. Auftrag von wem?

Der deutschen Luftfahrtindustrie ging es 1931/ 32 nicht rosig. Die Bayerischen Flugzeugwerke (BFW) hatten im Juni 1931 Konkurs angemeldet, und die Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH brachte erst Ende 1932 ein Übereinkommen mit den Gläubigern zustande. Am 1. Mai 1933 gab es zwar wieder eine BFW AG, die aber ganz von vorn beginnen mußte. Das Werk hätte also 1932 eine so aufwendige Neukonstruktion und die Auflage einer ersten Serie von sich aus gar nicht finanzieren können.

Für die Entwicklung leistungsfähiger Flugzeuge sprachen freilich nationale Belange. Die deutsche Flugzeugindustrie sollte nicht verkümmern, die deutschen Farben bei Wettbewerben sollten gut vertreten werden.

Ein Auftrag auch an Messerschmitt stand dabei schon wegen seiner anerkannt hohen konstruktiven Kunst außer Frage. Doch lag die Schaffung von Mustern wie der M 29 – und ebenso der Heinkel He 64 – offensichtlich auch im Interesse des Reichswehrministeriums. Weil Deutschland damals aber eine Betätigung in der Militärluftfahrt noch verboten war, erschien als Auftraggeber das Reichsverkehrsministerium, Abteilung Luftfahrt. Die Abwicklung erfolgte über die Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS). Die Erprobung sowie die Rundflugvorbereitung der speziell für den Europaflug 1932 entwickelten Maschinen übernahm eine besondere Erprobungsgruppe, die einige Monate vor Wettbewerbsbeginn in Schleißheim aufgestellt worden war. Diese Gruppe, in der man die erfahrensten „Europaflieger“ zusammengefaßt hatte, unterstand direkt der DVS-Zentrale und wurde von Wolf Freiherr von Dungern geleitet. So erklären sich auch die Vorführungen der Musterflugzeuge am 29. April 1932 bei der DVS in Schleißheim. Von einer Anzahl deutscher Wettbewerbsteilnehmer ist bekannt, daß sie Offiziere waren, sei es aktiv oder in der Reserve, wie Dinort, Junck, Notz, Osterkamp, Seidemann u.a.m. Vier von diesen wurden später Generäle in der Luftwaffe.

Während 1933/34 die Nacharbeiten an der M 29 noch weitergingen, war die Bf 108 „Taifun“ bereits entwickelt und nahm mit vier Flugzeugen am neuen Europaflug 1934 teil. Die M 29 hatte mit ihren fortschrittlichen Konstruktionsmerkmalen, aber auch mit ihren erkenntnisträchtigen Fehlern geholfen, den Weg für die „Taifun“ und gewiß auch damit für die Bf 109 zu ebnen. Für eine weitere Bemühung um die M 29 selbst bestand nun kein Interesse mehr. Im Hinblick auf die Bedeutung der Bf 108 und 109 haben sich die Investitionen in die M 29 aber ausgezahlt.

Technische Angaben zur M 29

Aufbau: Zweisitziges Sportflugzeug, freitragender Tiefdecker, Gemischtbauweise.

Baustoffe: Rumpf Stahlrohrgerüst, Stoffbespannung. Insassensitze mit Cellonhaube abgedeckt.

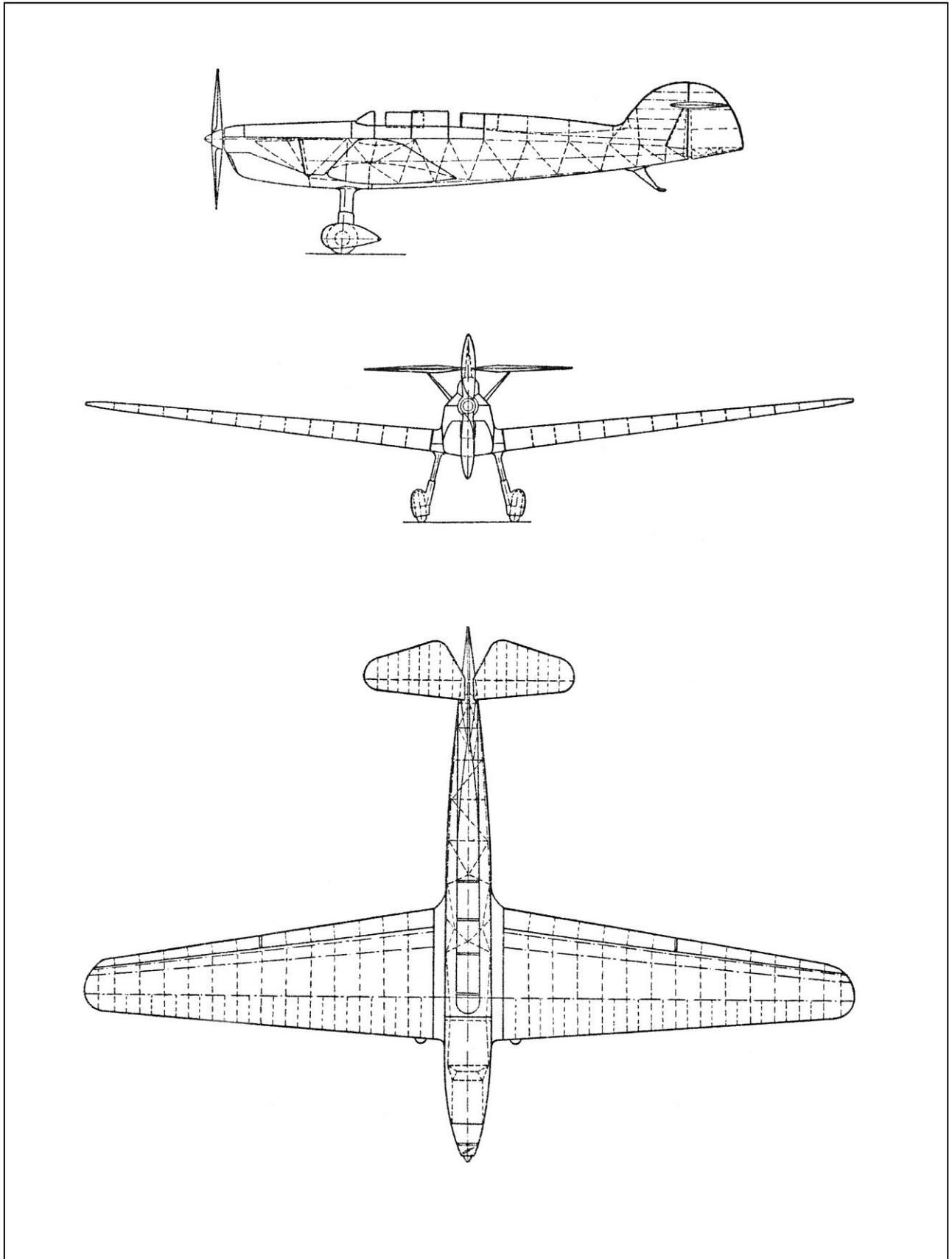
Tragwerk: Holme und Rippen Holz; Flügelhase Sperrholzbeplankung, sonst Stoffbespannung. Flügel abnehmbar.

Leitwerk: Stahlrohr, Stoffbespannung. Hochgesetztes Höhenleitwerk (Pendelruder) gegen Rumpf abgestrebt.

Typ		M 29 a	M 29 b
Motor		Argus As 8R	Siemens SH 14a
Art		luftgekühlter Reihenmotor	luftgekühlter Sternmotor
Motorleistung normal	PS	130	130
Motorleistung maximal	PS	150	150
Spannweite	m	11,00	11,00
Länge	m	7,75	7,75
Höhe	m	2,00	2,00
Flächeninhalt	m ²	14,50	14,50
Flächenbelastung	kg/m ²	48,3	48,3
Leistungsbelastung	kg/PS	4,7	4,7
Flächenleistung	PS/m ²	10,4	10,4
Rüstgewicht	kg	390	400
Besatzung	kg	80	80
Betriebsstoff	kg	110	110
Nutzlast	kg	120	110
Zuladung	kg	310	300
Fluggewicht	kg	700	700
Zahl der Sitze		2	2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	262	254
Reisegeschwindigkeit bei 15% Drosselung *)	km/h	225	220
Landegeschwindigkeit bei Vollast	km/h	60	60
Landegeschwindigkeit ausgefliegen	km/h	55	55
Steiggeschwindigkeit am Boden	m/sec	6,5	6,5
Steigzeit auf 1000 m	min	3	3
2000 m	min	6,5	6,5
3000 m	min	11	11
4000 m	min	17	17
5000 m	min	26	26
Gipfelhöhe praktisch	m	6000	6000
Gipfelhöhe absolut	m	7000	7000
Brennstoff (im Rumpf)	l	120	120
Ölvorrat	l	12	12
Brennstoffverbrauch	g/PS/h	230	230
Ölverbrauch	g/PS/h	12	12
Flugdauer bei 15% Drosselung	h	3,2	3,2
Flugbereich bei 15% Drosselung	km	700	700
Verwendungs- und Beanspruchungsgruppe		P 3	P 3

Alle Zahlenangaben verstehen sich mit $\pm 5\%$, Start-, Lande- und Steigleistungen mit $\pm 10\%$ Toleranz.
Sämtliche Leistungsangaben beziehen sich auf Normaltag (Cina).

*) 15% Drehzahldrosselung entspricht ca. 40% Leistungsdrosselung.



MESSERSCHMITT M 29 a

Werknummern-Übersicht der M 29

Werk-Nr.	Zulassung	Typ	Motor	Meldung für Europarundflug 1932			Bemerkungen
				Wettb.-Nr.	Flugzeugführer	Gemeldet von	
601	D-2259	M 29 a	Argus As 8R	B 5	Kreutzkamp	Aeroclub von Deutschland	Musterflugzeug (Prototyp), Bruchlandung 29.4.1932 in Schleißheim. Absturz 8.8.1932 in Haunstetten, † Kreutzkamp
602	D-2306	M 29 b	Siemens SH 14a	C 3	Leander	desgl.	
603	D-2307	M 29 a	Argus As 8R	B 2	Morzik	desgl.	
604	D-2308	M 29 a	Argus As 8R	B 3	Poss	desgl.	Absturz 9.8.1932 bei Dachau, † Starchinsky
605	D-2309	M 29 a	Argus As 8R	B 4	Dinort	desgl.	Absturz 14.6.1934 in Adlershof, † Seeberg
606	D-2321	M 29 a	Argus As 8R	C 9	Aichele	Messerschmitt-Flugzeugbau, Augsburg	10.1932 ausgestellt auf der Luftfahrtausstellung DELA in Berlin.
	D-EZIN	M 29 a	Argus As 8R				>12.1934 neue Zulassung erhalten. 05.1936 zugelassen für Erwin Aichele, Augsburg.
602 oder 603?	D-EZYZ	M 29		-	-	-	4.12.1935 Meßflüge bei der DVL in Adlershof, Flugzeugführer Perlia

Erläuterung zur Werknummer 606: Die in blau gehaltenen Angaben sind alle gesichert, es fehlt jedoch die letzte Bestätigung, daß die D-2321 tatsächlich mit der WNr. 606 identisch war. Da insgesamt nur 6 Stück M 29 in Auftrag gegeben und gebaut wurden, bleibt aber praktisch gar keine andere Möglichkeit.

Quellen

Fritz Morzik, Mein Europaflug 1932, Manuskript im Deutschen Museum München

Reinhold Poss, Betrachtungen über den Europa- Rundflug, in: ZFM 19/1932

Messerschmitt-Flugzeugbau GmbH, M 29 Schnell-Reiseflugzeug, Typenbeschreibung V.109, datiert 29.9.1932

DVL-Störungsmeldungen (1932 und 1934)

Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung, DVL Untersuchungsstelle Luftfahrt-Unfälle, Prüfbericht PB 91 „Untersuchung des Absturzes D-2309 M29 am 14.6.34 in Adlershof“, datiert 9.7.1934.

RLM Abt. II, Erlaß 1509/33 vom 4.5.1933

Aviaticus, Jahrbuch der deutschen Luftfahrt 1931

Typenschau deutscher Flugzeuge 1934

Flugsport 17 und 19-21/1932

Luftschau 14/1933

Luftwacht 8 und 12/1932

Luftwelt 3/1936

Nachrichten für Luftfahrer (NfL) Jg. 1932 ff.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, No. 40/1932

Flugbuch von Richard Perlia

Persönliche Mitteilungen der Herren Bauer, Gürmann und Dr. Pasewaldt

Fotos

ADL (8), Prof. Acklin (1), EADS/Airbus Group Corp.Heritage (1), Frost (8), Ott (5), Dr. Vocke (1)