

Il caccia Bf-109, prodotto per la Luftwaffe, era stato concepito con eccezionale lungimiranza industriale. Il concetto strutturale di base era quello della “costruzione leggera”, dove le varie parti che sostenevano carichi venivano fuse in pezzi unici più leggeri e semplici da costruire.

Questo assicurava la facilità di produzione e manutenzione; e il disegno fu talmente condizionato, da queste necessità, oltre che dalla ricerca di ottime prestazioni, che il limite dell'aereo si rivelò alla fine proprio il suo estremo indirizzo a minimizzare la resistenza all'aria, lasciando poco spazio ad altre necessità come l'armamento.

La scelta del caccia fu anche favorita dalla rete di amicizie naziste che Messerschmitt si era costruito grazie a Theo Croneiss, tra gli altri Rudolph Hess (protagonista del volo folle in Inghilterra), vice di Hitler e Hermann Göring capo della Luftwaffe.

Il Messerschmitt Bf-109 è stato l'aereo da combattimento più costruito nella storia dell'aviazione con circa 35.000 esemplari in varie nazioni tra il 1937 e il 1947. L'unico aereo comparabile come pezzi costruiti è la serie sovietica degli Ilyushin Il-2 Šturmovik.

L'aereo viene chiamato spesso Me-109, ma la sigla originale è Bf, ad indicare il nome della fabbrica di produzione, cioè la Bayerische Flugzeugwerke, che cambierà il nome in Messerschmitt AG solo nel luglio del 1938. Tutti gli aerei concepiti prima di tale data mantennero ufficialmente la sigla Bf. Particolare curioso, sia il prototipo che l'ultima versione costruita (in Spagna, sotto il nome di Hispano Aviación HA-1112, destinata a restare in linea di volo fino al 1965), erano equipaggiati di motori Rolls-Royce.

All'epoca del suo primo volo l'aereo era incontestabilmente il migliore esistente per il ruolo di caccia, e grazie alle continue modifiche e migliorie rimarrà in ogni caso competitivo fino alla fine della guerra, scontrandosi anche con i Mustang americani.

Uno dei suoi fattori di forza furono i motori, le serie dal DB-601 al DB-605 di Daimler Benz, con potenze variabili da 1000 sin quasi a 2000 cavalli. Ma oltre alla velocità, anche la capacità di manovra in alta quota e nei combattimenti sul piano verticale si rivelò vincente. Rimase in ogni caso l'aereo preferito dall'aviazione tedesca perché considerato affidabile ed efficace e solo di poco superato dai modelli più moderni.

Una grossa fonte di problemi fu invece il carrello, montato sotto la fusoliera e retraibile verso l'esterno, per facilitare la manutenzione delle ali e del motore sul campo: questa soluzione rendeva molto instabile l'aereo in rullaggio ed atterraggio, tanto che più di mille aerei andarono perduti in incidenti di atterraggio e decollo.

Per spiegare il successo che ebbe presso l'aviazione nazista il Bf-109, si è fatto ricorso anche alle metafore filosofiche, citando il poeta greco Archiloco che scrisse “ La volpe conosce molte cose, il porcospino solo una grande”. I nazisti erano come dei porcospini, essi conoscevano una

grande cosa: il Bf-109, gli alleati erano come le volpi, armati con molti tipi di aerei.

Verso la fine della guerra la Messerschmitt fu anche protagonista dello sviluppo del primo aereo a reazione della storia, il Me-262, un bimotore propulso da due turbogetti montati sotto le ali, dalle eccellenti prestazioni. Numerosi progetti sia per aerei da trasporto che per altri ruoli erano stati sviluppati durante gli anni del conflitto, ma effettivamente il più serio appare il Me-262, primo aereo al mondo a turbogetto ad essere impiegato in combattimento. Le prove erano iniziate nel marzo del '42 ed il prototipo raggiunse quasi 900 chilometri orari di velocità.

L'uso massiccio di questo aereo avrebbe potuto porre in difficoltà le formazioni di bombardieri che stavano mettendo in ginocchio la Germania. La scarsità dei metalli necessari per le leghe speciali impiegate nei motori (cobalto, nickel, cromo), però costringeva a revisioni ogni dieci ore di volo, così che questi aerei passavano la maggior parte del tempo al suolo, dove erano facili prede dei bombardieri alleati.

Tornando al Bf-109, dopo la guerra esso fu incredibilmente usato anche dalla nascente aviazione israeliana, che adottò il modello costruito su licenza in Cecoslovacchia dalla Avia, lo Avia S-199, impiegato effettivamente durante la guerra arabo-israeliana del 1948.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale Willy Messerschmitt venne processato per aver adoperato nelle sue fabbriche lavoratori-schiavi. Accusato di essere stato un membro clandestino del partito nazista, fu condannato a due anni di prigione, e tornò a condurre le sue aziende solo nel 1950.

Le condizioni di armistizio però proibivano la produzione aeronautica, così allo scopo di sopravvivere, iniziò a produrre dei tricicli di chiara origine aeronautica. Queste micro-car, dalla caratteristica forma a bolla, molto somiglianti a una cabina di pilotaggio di un aereo, si chiamavano *Kabinenroller*, e ne furono prodotte diverse decine di migliaia. Nello stesso periodo, *Herr Willy* si adattò a produrre anche macchine per cucire e capannoni prefabbricati in alluminio che applicavano le soluzioni strutturali tipiche dell'aviazione.

La proibizione di costruire aerei rimase in vigore sino al 1955, e così l'intraprendente costruttore, per tornare a sviluppare progetti aeronautici, si rivolse all'estero.

(5 marzo 2011)