

Prima del ritorno alla produzione aeronautica in patria nel 1958, col programma G-91, Willy Messerschmitt volle comunque continuare a produrre progetti aeronautici. La cosa, a seguito delle restrizioni imposte dai paesi vincitori, era tuttavia possibile solo fuori dalla Germania.

La scelta dei paesi dove sviluppare progetti aeronautici se da un lato era obbligata ai paesi cosiddetti non allineati, cioè fuori dai blocchi tipici della “guerra fredda”, dall’altro fu anche indicativa della sua convinzione politica mai rivisitata. Infatti, costruirà aerei per la Spagna franchista e per l’Egitto che all’epoca si confrontava con Israele.

Il primo prototipo dell’aereo prodotto in Spagna volerà nel 1955 costruito dall’Hispano Aviación, e sarà il primo aereo a reazione spagnolo: un bimotore mosso da due Turboméca Marborés francesi, denominato HA-200 Saeta, biposto da addestramento, poi sviluppato anche come monoposto da attacco al suolo, che resterà operativo sino agli anni ’80.

Forte dell’esperienza spagnola, Messerschmitt andrà anche in Egitto (che aveva adottato il “Saeta”), per costruire il primo aviogetto di produzione egiziana: un aereo da combattimento supersonico, molto simile al Mirage, sebbene più piccolo. L’ala a delta caratteristica dell’aereo sarà poi ripresa nel progetto sovietico del MiG-21. Lo sviluppo dell’aereo sarà molto difficoltoso soprattutto a causa del motore, anch’esso progettato e costruito autonomamente dall’Egitto sempre grazie a progettisti tedeschi, guidati da Ferdinand Brandner.

Intervenire in aiuto dell’Egitto un altro paese non allineato, l’India, anche essa interessata a sviluppare un aereo di costruzione nazionale e quindi il relativo motore, e altri amici di Messerschmitt saranno inviati in India per seguire il progetto e tra essi il progettista del FW-190, Kurt Tank. In Egitto vedrà la luce lo Helwan HA-300 del quale si costruiranno tre prototipi. Il progetto sarà poi abbandonato all’indomani della sconfitta egiziana nella guerra dei sei giorni nel 1967. Miglior fortuna invece avrà il caccia costruito in India: anche se le caratteristiche di volo non saranno mai soddisfacenti, lo Hindustan Aeronautics HF-24 Marut (spirito della tempesta, in sanscrito), farà il suo primo volo a giugno del ’61 e sarà costruito in 147 esemplari partecipando anche alle operazioni belliche contro il Pakistan. L’ultimo esemplare sarà radiato nel 1990. Questi due aerei sono esposti al museo Messerschmitt.

Quando si decise la rinascita dell’aviazione tedesca, la Messerschmitt ottenne la manutenzione del velivolo da addestramento T-6. Nel frattempo nel 1953 la FIAT, con il velivolo G-91 aveva vinto un concorso della NATO per un caccia tattico leggero; la Germania Federale decise di acquistarlo e la Messerschmitt ottenne la licenza di produzione che iniziò nel 1962. Successivamente la Messerschmitt partecipò all’impegnativo programma di produzione su licenza di un mitico aereo americano, il Lockheed F-104.

Dal 1968 in poi l’azienda di proprietà di Messerschmitt sarà interessata da diverse operazioni di fusione. Si inizia a metà ’68 con la Bölkow, l’anno successivo si prosegue con la Hamburger Flugzeugbau (HFB), la divisione aviazione della Blohm und Voss. La compagnia, diventata

Tempi moderni per Messerschmitt

Scritto da Franco Di Antonio

Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), sarà detenuta in gran parte dalle famiglie dei tre costruttori aeronautici, da due regioni e da altre importanti aziende tedesche. Nel 1981 la MBB acquisisce la Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) a sua volta formata dalla fusione di Focke-Wulf, Focke-Achgelis, e Weserflug. L'anno successivo la MBB acquisisce un'azienda spaziale, la Entwicklungsring Nord (ERNO), e diviene MBB-ERNO, un vero colosso aerospaziale europeo.

Il turbinoso processo di razionalizzazione del settore aerospaziale tedesco arriva a conclusione nel 1989 con la creazione della Deutsche Aerospace AG (DASA), che diviene Daimler-Benz Aerospace nel 1995, poi acquisisce alcune attività aerospaziali della Chrysler, divenendo Daimler-Chrysler nel '98, per confluire poi nella conglomerata europea EADS, che dal 2000 raccoglie le attività di Aerospatiale-Matra francese, della Construcciones Aeronáuticas SA (CASA), spagnola, oltre che della DASA, sotto il nome di European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), un colosso mondiale.

Messerschmitt seguirà questo processo sino al 1970 quando si ritirerà dalla vita attiva da presidente onorario. Morirà nel 1978 lasciando tutta la sua eredità alla Fondazione Messerschmitt, che ancora oggi porta avanti nel nome del suo fondatore iniziative di carattere aeronautico, per lo più dedicate ai giovani ed al museo che porta il suo nome.

Il lascito scientifico dell'ingegnere si ritrova pienamente negli odierni successi della Airbus e nel famoso aereo da combattimento Tornado.

(14 marzo 2011)