

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA



S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
MESSERSCHMITT ME 262A

Cena: 129,90 Kč / 6 €*



*Cena platná pouze pro Slovensko



21

ISBN 978-83-252-1339-8



2 1

VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELTY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELTY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE.5A	FAIREY SWORDFISH MK. I
DOUGLAS A-4M SKYHAWK	FAIRCHILD A-10A
P-51B MUSTANG	GLOSTER GLADIATOR MK. I
DE HAVILLAND VAMPIRE FB.9	BAE SEA HARRIER FRS.MK I



Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

**POZOR: MODELTY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTCÍCH:
1 : 72 (HISTORICKÁ LETADLA) A 1 : 100 (MODERNÍ LETADLA).**

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.



Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dva čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €
ISBN: 978-83-252-1339-8
Série: 978-83-252-1230-8

**Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modelty se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
příložených modelů.**

Model vyroben v ČR.

MESSERSCHMITT ME 262 „SCHWALBE“

OD ZRODU LETECTVÍ TRVALA SNAHA O ZVYŠOVÁNÍ VÝKONŮ LETADEL POMOCÍ STÁLE SILNĚJŠÍCH Pohonných jednotek. Technické možnosti pístových motorů měly své hranice determinované zvyšováním hmotnosti pohonné jednotky, jež neagovala výhody jejího vyššího výkonu. Tento problém mohly vyřešit jedině nové způsoby pohonu. První proudové motory byly experimentálními, v aviatice nepoužitelnými konstrukcemi. Za autora prvního proudového motoru s parametry umožňujícími montáž do letadel je považován Angličan Frank Whittle, který si nechal v roce 1930 patentovat motor s kompresorem, spalovací komorou, axiální turbínou a výstupní tryskou okrouhlého průřezu. Tento způsob pohonu vzbudil zájem rovněž ve třetí říši, která takřka od základů budovala vlastní vojenské letectvo.

PRVNÍ KROKY V NĚMECKU

Německým průkopníkem reaktivního pohonu byl Hans Joachim Pabst von Ohain, který si 10. listopadu 1935 nechal patentovat projekt proudového motoru. V květnu 1936 se s mladým konstruktérem setkal významný letecký průmyslník Ernst Heinrich Heinkel, a díky tomu mohly být již v březnu 1937 zahájeny zkoušky prvního německého proudového motoru HeS 1 (Heinkel-Strahltriebwerk 1) postaveného Ohainem a automobilovým konstruktérem Maxem Hahnem. Jako palivo byl použit vodík, ale vysoká teplota jeho hoření poškozovala trysky, proto byl motor upraven na spalování benzínu. Úspěšné testy motoru zajistily další finanční podporu firmy Heinkel, která již zahájila přípravy na stavbu letadla, v němž měl nový typ pohonu projít praktickou zkouškou. Výsledkem spolupráce bylo letadlo He 178, poháněné motorem HeS 3B o tahu 5,1 kN. Tento první stroj s reaktivním pohonem v historii letectví se vyzel 27. srpna 1939 a pilotoval jej zkušební letec Erich Warsitz.

Říšské ministerstvo letectví (RLM – Reichsluftministerium) se rozhodlo využít možnosti, kterou nabízel nový pohon, a svěřilo firmě Heinkel Flugzeugwerke stavbu prvního bojového letadla s proudovým motorem. Dvoumotorový He 280 pilotovaný zkušebním letcem Fritzem Schäferem odstartoval k prvnímu samostatnému letu již 2. dubna 1941. Dva proudové motory HeS 8A o tahu 5,96 kN mu umožňovaly dosáhnout rychlosti kolem 800 km/h, avšak některé konstrukční prvky jeho draku nebyly přizpůsobeny podmínkám letu takovou rychlostí a He 280 se nakonec do sériové výroby nedostal.

Ještě před válkou se problematikou reaktivního pohonu začala zabývat firma BMW GmbH. Po tajné poradě

na ministerstvu letectví vyvolal nový druh leteckého pohonu také zájem Williho Messerschmitta, který nařídil svému konstruktérskému týmu neprodleně vypracovat projekt stíhačky poháněné motorem s axiálním kompresorem (Heinkel používal kompresor radiální).

Vývoj

Smlouvu na výrobu proudové stíhačky získal Messerschmitt koncem roku 1938. Jelikož se jeho firma nezabývala konstrukcí pohonných agregátů, musel navázat spolupráci se společností BMW, která vyvíjela motor pod krycím názvem F 9225 (později P.3302). Práce na této pohonné jednotce začaly v Mnichově, ale v září 1939 byly přesunuty do nové divize BMW Motorenwerke v Berlíně, vytvořené z bývalého podniku Bramo (Brandenburgische Motorenwerke). V dubnu 1939 byla zahájena příprava projektu letadla pod označením P.65 a následně P.1065. Tímto úkolem se zabývala skupina řízená přímo Messerschmittem. S ředitelem firmy na projektu pracovali Waldemar Voigt, Wolfgang Degel, Karl Althoff, Walter Eisenmann a Riclef Schomerus. První projekt P.1065 byl představen 7. června 1939. Šlo o dvoumotorový dolnoplošník celokovové konstrukce s konvenčním podvozkem. Toto konstrukční řešení bylo navrženo kvůli snížení hmotnosti. Předpokládané výkony vypadaly impo-

MESSERSCHMITT ME 262A-1A VRCHNÍHO ŠIKOVATELE HEINZE ARNOLDA Z 11./JG 7 (42 SESTRĚLŮ, Z TOHO SEDM NA ME 262). TENTO STÍHAČÍ LETEC ZAHYNUL VE VZDUŠNÉM SOUBOJI 17. DUBNA 1945, KDYŽ PILOTOVAL JINÉ LETADLO. JEHO STROJ „ŽLUTÁ 7“ BYL V TÉ DOBĚ V OPRAVĚ A POZDĚJI NA NĚM LÉTAL PORUČÍK FRITZ MÜLLER (22 SESTRĚLŮ, Z TOHO SEDM NA ME 262).



MESSERSCHMITT ME 262A-2A „STURMVOGEL“. LETADLO S KÓDOVÝM OZNAČENÍM 9K+YH SLOUŽILO U LETKY 1./KG 51. TATO VARIANTA MĚLA ZÁVĚSNÍKY PRO BOMBY (1x 500 KG NEBO 2x 250 KG) POD PŘEDNÍ ČÁSTÍ TRUPU.



MESSERSCHMITT Me 262 „SCHWALBE“

MESSERSCHMITT Me 262 „SCHWALBE“ (VLAŠTOVKA) BYL PRVNÍM BOJOVÝM LETADLEM S PROUDOVÝM POHONEM, KTERÉ BYLO ZAVEDENO DO SÉRIOVÉ VÝROBY. JEHO VÝVOJ ZNAMENAL VELKÝ PŘELOM V HISTORII LETECTVÍ. TŘEBAŽE SE TOTO LETADLO STALO SKUTEČNOU LEGENDOU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY, NAVZDORY NADĚJÍM NĚMECKÉHO VELENÍ JIŽ NEMOHLA ŽÁDNÝM ZPŮSOBEM ZVRÁTIT VÝSLEDEK KONFLIKTU.



Me 262A-1A/JABO „ZELENÁ 3“ ZÁSTUPCE VELITELE ES-KADRY JG 7 KAPITÁNA ERICHA MIKATA ZE ŠTÁBNÍ LETKY, ZAČÁTEK ROKU 1945. Letadlo má na ocasu označení příslušnosti k obraně Říše (červenomodrý pruh). Na bombových závěsnících jsou namontovány dvě raketnice pro neřízené rakety WGr. 21.



S-92 z 5. STÍHAČÍ LETKY. Československé proudové messerschmitty létaly celé ve světlé šedozelené barvě (RLM 02 Grau). Letoun s volacím znakem V-36 měl pod kabinou kresbu myšáka Mickeyho.

STÍHAČKA Me 262A-1A BYLA VYZBROJENA ČTYŘMI KANONY RÁŽE 30 MM. ZÁSAH TŘEBA JEN NĚKOLIKA STŘELAMI TĚTO RÁŽE BYL SMRTELNĚ NEBEZPEČNÝ PRO VŠECHNA SPOJENECKÁ LETADLA VČETNĚ TĚŽKÝCH BOMBARDÉRŮ B-17, B-24 NEBO HALIFAX.

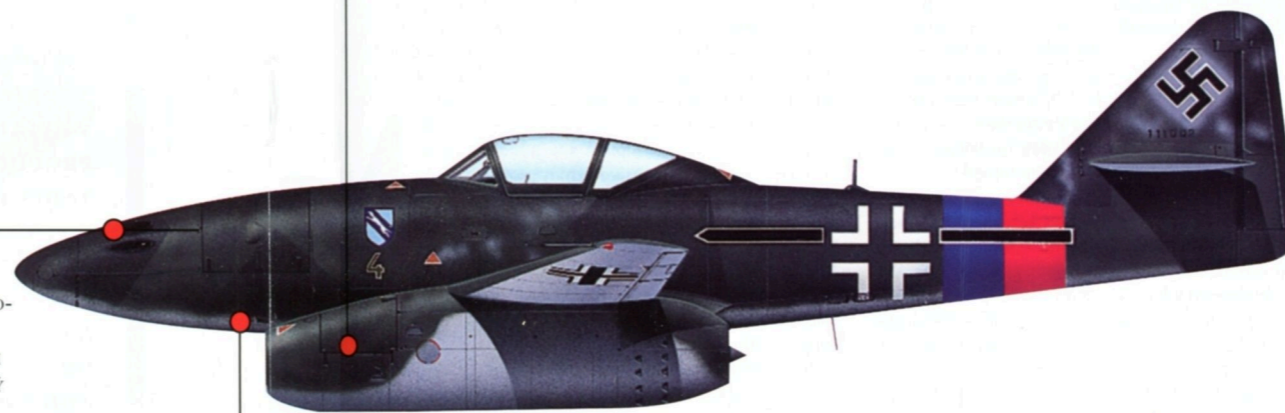


MODEL MESSERSCHMITT Me 262A
 MĚŘÍTKO 1 : 72

Model představuje stíhačku Me 262A „bílá 8“ majora Waltera Nowotnyho (258 sestřelů, z toho tři na Me 262), velitele první operační jednotky proudových letadel Kommando Nowotny. Zahynul právě v tomto letadle, které bylo sestřeleno u vestfálského Achmeru 8. listopadu 1944.



CHARAKTERISTICKÝM PRVKEM LETADLA Me 262 BYLY DVA PROUDOVÉ MOTORY JUMO 004B-1 V GONDOLÁCH POD KŘÍDLY. PŘI HORIZONTÁLNÍM LETU VE VÝŠCE 6 000 M MU UMOŽŇOVALY DOSÁHNOUT RYCHLOSTI 869 KM/H.



DALŠÍM PRVKEM ODLIŠUJÍCÍM Me 262 OD VĚTŠINY OSTATNÍCH LETADEL TĚ DOBY BYL PŘÍDOVÝ PODVOZEK, KTERÝ MĚL ZAJISTIT OPTIMÁLNÍ PODMÍNKY PRO FUNKCI VELMI CITLIVÝCH PROUDOVÝCH MOTORŮ. TOTO ŘEŠENÍ ZÁROVEŇ ZLEPŠOVALO VÝHLED Z PILOTNÍ KABINY BĚHEM STARTU, PŘISTÁNÍ A ROLOVÁNÍ.

LETADLO NA ILUSTRACI JE **Me 262 „ZELENÁ 4“** TECHNICKÉHO DŮSTOJNÍKA JG 7 MAJORA THEODORA WEISSEBERGERA (208 sestřelů, z toho osm na proudové stíhačce Me 262). Letoun létal v únoru 1945 ve štábní letce na letišti Brist v německém Braniborsku.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU Me 262 A-1A

Typ: jednomístný stíhací dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným podvozkem příďového typu.

Motor: dva proudové motory Junkers Jumo 004B-1 o tahu po 8,8 kN při 8 700 ot/min s osmistupňovým axiálním kompresorem, jedноступňovou axiální turbínou a šesti spalovacími komorami. K nastartování sloužil dvoutaktní pístový motor Riedel, eventuálně dvě startovací rakety na pevné palivo HWK RI 502 o tahu po 4,9 kN.

Výkony: maximální rychlost nad zemí – 828 km/h, ve výšce 6 000 m – 870 km/h, ve výšce 10 000 m – 820 km/h; počáteční stoupavost – 20 m/s, stoupavost ve výšce 6 000 m – 11 m/s; stoupavost do výšky 6 000 m – 6,8 min, do výšky 9 000 m – 13,1 min; maximální dostup 11 400 m; dolet ve výšce 6 000 m – 845 km, ve výšce 9 000 m – 1 050 km.

Hmotnost: prázdného letadla – 4 404 kg; vzletová bez raket a podvěsných nádrží – 6 977 kg, vzletová s raketami a bez podvěsných nádrží – 7 072 kg.

Rozměry: rozpětí 12,6 m; délka 10,58 m; výška 3,83 m (3,7 m s plnou zátěží); nosná plocha 21,7 m².

Výzbroj: 4× kanon MK 108 ráže 30 mm (2× 100 nábojů pro horní kanony a 2× 80 nábojů pro spodní kanony).



MESSERSCHMITT Me 262
 VYFOTOGRAFOVANÝ NA LETIŠTI
 LECHFELD NEDALEKO AUGSBURGU,
 KDE MĚLA ZÁKLADNU
 ZKUSÉBNÍ JEDNOTKA NOVÝCH
 PROUDOVÝCH STÍHAČEK
 – ERPROBUNGSKOMMANDO 262.



MESSERSCHMITT Me 262 – PŘI
 POHLEDU ZESPODU JE DOBRĚ VIDĚT
 CHARAKTERISTICKÝ TVAR TRUPU
 A KŘÍDEL SE DVĚMA MOTOROVÝMI
 GONDOLAMI, V NICHŽ BYLY
 UMÍSTĚNY PROUDOVÉ MOTORY.

zantně, jenže faktické možnosti navržených motorů byly nevalné. Následující projekt P.1065/II představený 9. listopadu 1939 měl koncepci středoplošníku, což usnadňovalo zatahování podvozku. V prosinci začaly přípravy ke stavbě makety. Je známo, že byla vyrobena maketa kabiny a pracovalo se na maketě draku. V té době RLM předběžně objednalo 20 letadel k testům

a potvrdilo dřívější požadavky. Pohonnou jednotkou měl nadále zůstat motor BMW P.3302, letadlo mělo mít pftlakovou kabinu a pneumaticky katapultované sedadlo.

Navzdory potvrzení technických požadavků konstrukční skupina radikálně změnila projekt. Varianta představená 21. března 1940 měla nový trup zaobleného trojúhelníkového průřezu. Jednalo se o návrat ke koncepci dolnoplošníku, ale se zcela novými šikmými křídly, jejichž ostřejší úhel si vyžádaly motory P.3302, které byly těžší, než se předpokládalo. Výzbroj měly tvořit tři kanony ráže 30 mm. Dne 15. května byl modifikovaný projekt oficiálně představen zástupcům RLM. Následně bylo v aerodynamickém tunelu testováno umístění motorů. V srpnu byla zahájena výroba tří prototypů a současně vznikla definitivní verze P.1065/III s motory v gondolách pod nosnými plochami. Oficiální objednávku na 20 prototypů a 15 exemplářů zkušební série podalo ministerstvo letectví 19. prosince, ale s datem 1. listopadu. V únoru 1941 bylo projektu P.1065 přiděleno označení Me 262. Kvůli zpoždění v dodávce proudových motorů bylo v té době plánováno použití dvou motorů raketových. Letové zkoušky mělo nové letadlo absolvovat ve věku za bombardérem He 111.

PROTOTYPY

V prvním prototypu Me 262 V1 byl nakonec použit jiný pohon. Montáž tohoto stroje začala již v roce 1940, avšak po dlouhém čekání na proudové motory padlo rozhodnutí zahájit letové zkoušky s pístovým motorem Junkers Jumo 210G o výkonu 535 kW (730 HP) umístěným v přední letadla a pod křídla nebyly instalovány ani makety plánovaných motorů. V této konfiguraci byly 17. dubna 1941 zahájeny pojezdové zkoušky a následujícího dne odstartoval pilot Fritz Wendel k prvnímu letu. Rychlostí se letadlo vyrovnalo značně lehčímu stroji Bf 109C poháněnému stejným motorem, což svědčilo o dobré aerodynamice draku. Nedodané motory však málem zavinily přerušeni nebo ukončení celého programu a novou konstrukci zachránila jedině Messerschmittova soukromá iniciativa. Navíc se mu podařilo získat zakázku na průzkumnou verzi. Motory BMW P.3302 s pozdějším sériovým označením BMW 003 dorazily teprve na začátku března 1942. Byly instalovány na prototyp V1, ale současně byl v letadle ponechán i pístový motor. To se vyplatilo, poněvadž 25. března při prvním letu s novým pohonem došlo k poruše proudových motorů a letadlo přistálo jen díky motoru Jumo. Po této havárii byla objednávka snížena na pouhých pět exemplářů. V té době

byly připraveny prototypy V2 a V3, které byly dokončeny již v únoru, a dva další prototypy V4 a V5 byly v poslední etapě montáže. První prototyp V1 byl opraven a po výměně motorů za typ Jumo od března 1943 zase létal a od července na něm byla testována výzbroj.

Problémy s motory BMW přispěly k prosazení pohonných jednotek firmy Junkers, které brzy prokázaly mnohem lepší vyzrállost. První dva motory Jumo 004A-0 dorazily do Augsburgu v červenci 1942 a byly namontovány na prototyp V3, který podnikl první let s novým pohonem 18. července 1942. Při této letové zkoušce vyšlo najevo, že k úspěšnému startu bude třeba namontovat podvozek předového typu.

Po havárii V3 pokračovaly zkoušky od října na prototypu V2. Vzhledem k jejich pozitivním výsledkům bylo objednáno pět dalších prototypů V6–V10, deset před sériových exemplářů V11–V20, a posléze ještě 30 před sériových exemplářů s termínem dodání od konce roku 1943. Program výroby proudových stíhaček byl mezitím označen za prioritní.

V lednu 1943 doslal stroj V2 modernizovaná křídla, ale 18. dubna byl při havárii rozbit. Prototyp V4 byl stejný jako V3, zato V5 byl první prototyp s předovým podvozkiem, v tomto případě však ještě pevným. Na V5 byly rovněž testovány startovní rakety Borsig RI-502 o tahu 4,93 kN. Prototyp V6 byl jakožto první před sériový exemplář 2. listopadu 1943 předveden Hermannu Göringovi.

Někdy v té době se zrodil nápad přizpůsobit letadlo rovněž k bombardovacím útokům. Když si 26. listopadu V6 prohlédl osobně Adolf Hitler, okamžitě žádal, aby bylo nové letadlo přestavěno na rychlý bombardér. Odborníci se tento nepřiměřený požadavek pokusili ignorovat, jenže Vůdce byl neústupný a všechny možné priority byly uděleny projektu rychlého proudového bombardéru.

Prototyp V7 se zatahovacím předovým podvozkiem byl zalétán koncem roku 1943, byl však zničen při havárii 16. května 1944. Následující prototyp V9 vzlétl 19. ledna 1944, a předstihl tak V8, který zahájil letové zkoušky až 18. března. Na tomto exempláři však byla použita finální verze přetlakové kabiny a výzbroj tvořená čtyřmi kanony MK 108 ráže 30 mm. První let posledního prototypu V10 se uskutečnil 15. dubna. Tento stroj měl pancéřovanou kabinu a samosvorné palivové nádrže a posilovač řízení.

PŘEDSÉRIOVÁ LETADLA

Výroba 22 kusů předvýrobní série byla ukončena v Leipheimu v únoru 1944, avšak letadla označená písmenem „S“ (sériová) musela čekat na motory Jumo 004B-1. Jejich výroba byla spuštěna teprve na začátku roku 1944 a první jednotky bylo možno instalovat do letadel až na jaře. Messerschmitt Me 262 se tak stal prvním sériově vyráběným bojovým proudovým letadlem. Jako první vzlétl 28. března Me 262 s označením S2, 19. dubna pak vzlétl Me 262 S1. Obě letadla byla kompletně vybavena a vyzbrojena, ale sloužila výhradně k testům. Podobně tomu bylo se dvěma dalšími stroji S3 a S4, zatímco exemplář S5 byl vyroben jako vzor pro

VOJENSKÁ LETADLA

dvojmístnou cvičnou verzi. Do června byla ještě dokončena letadla S6–S12. Na S10 byla v květnu zkoušena dřevěná kormidla a S12 se stal první proudovou stíhačkou, která dosáhla vzdušného vítězství. Došlo k tomu 26. července 1944, když poručík Alfred Schreiber z 26. eskadry těžkých stíhaček (ZG 26) zaútočil na fotoprůzkumné letadlo Mosquito PR XVI z 540. perutě RAF. Nezaznamenal však sestřel, protože poškozenému britskému letadlu se podařilo doletět na spojenecké letiště v Itálii, kde se rozložilo až při přistání.

V červnu se rozběhla výroba ostatních letadel zkušební série. Byly dokončeny tři poslední zkušební stroje S13–S15, ale další kusy S16–S22 byly již standardní sériové exempláře.

V květnu se Hitler znovu začal domáhat neprodlené konverze Me 262 na rychlý bombardér, a proto byl na letadlo V10 instalován samostatný závěsník bomby SC250 o hmotnosti 250 kg. Současně byl celý vývojový program Me 262 podřízen velení bombardovacího letectva. Testy bombardovací verze byly zahájeny

15. června.

Z letadla byly demontovány dva kanony a za kabinu byla přidána nádrž na 600 l paliva. V průběhu zkoušek byly testovány rovněž dva závěsníky bomb o hmotnosti 250 kg a jeden závěsník bomby o hmotnosti 500 kg. Na konci roku 1944 byl testován rovněž

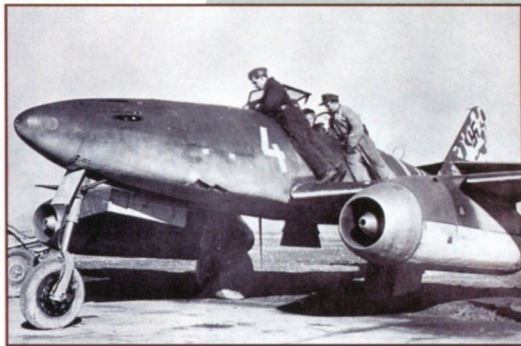
kuriózní projekt okřídleného vozíku taženého za letadlem na pevné tyči, v němž měla být převažena buď bomba SC500 nebo SC1000.

vovaly vibrace a po překročení rychlosti 950 km/h docházelo ke ztrátě kontroly řízení. Stroj nebyl příliš obratný, a proto se hodil především k boji s bombardéry. Otáčky motorů bylo nutno zvyšovat a snižovat opatrně, protože jakákoliv pilotova unáhlená reakce končila havárií. Také během přistání nesměl předčejí manévrovat a přistání s jedním motorem bylo prakticky nemožné. Při bojových letech musely zejména starty a přistání Me 262 krytí pistové stíhačky. Na druhou stranu byla pilotáž letadla velmi snadná a doslova pohodlná. Jelikož palební síla Me 262A-1a nebyla považována za dostatečnou, zkoušely se nové varianty výzbroje. Do prototypové varianty Me 262A-1a/U1 bylo instalováno šest kanonů – po dvou kusech MG 151/20 ráže 20 mm, MK 108 ráže 30 mm a MK 103 ráže 30 mm. Do varianty Me 262A-1a/U4 nazvané Pulkerzstörer (skupinová těžká stíhačka) měl být namontován kanon Rheinmetal BK 5 ráže 50 mm, ale nakonec byl použit kanon Mauser MK 214 stejného kalibru. Jeho hlaveň čněla dva metry před trup, což vyžadovalo konstrukční změnu předíhového podvozku. Testy probíhaly v březnu a dubnu 1945. Tímto způsobem byla vyzbrojena dvě letadla. Vznikl rovněž plán použít kanon MK 114 ráže 55 mm a revolverové kanony Mauser MK 213 ráže 20 mm s kadenčí 1 100 ran za minutu. Je možné, že jeden stroj byl tímto kanony skutečně vyzbrojen. Do jediného exempláře pod označením Me 262A-1a/U5 byly instalovány ještě dva dodatečné kanony MK 108. Pro zvýšení palební síly byly používány též neřízené raketové střely WGr 21 ráže 210 mm. Jejich raketnice byly zpočátku montovány na bombové závěsníky. Později byly testovány rakety Borsig R 100 BS, jichž mělo letadlo nést pět kusů. Nejúčinnější zbraní tohoto druhu se však ukázaly být rakety R4M Orkan ráže 55 mm zavěšené pod křídly na dřevěných rampách po 12 kusech (celkem 24 kusů). Bylo vyrobeno 10 000 těchto raket a použito 2 500 z nich. Bylo jimi vyzbrojeno více než 66 letadel, z nichž šest dostalo 48 raket.

Celkem bylo vyrobeno 1 400 letadel Me 262, z nichž byla použita zhruba polovina. Širší nasazení proudových strojů neumožňovala infrastruktura německých letišť a jejich nedostatečné technické zázemí. Chyběly také zkušenější piloti. Přitom dodávky paliva pro proudové motory byly natolik dostatečné, aby byla letadla stíhací verze poměrně intenzivně používána až do konce války. V bojových akcích proti spojeneckým bombardérům byly stíhačky Me 262 velmi úspěšné a dosáhly mnoha sestřelů.

BOMBARDOVACÍ VERZE

První vyráběnou bombardovací verzí byl Me 262A-2a „Sturmvoegel“ (buřňák) se dvěma podtrupovými závěsníky ETC 503 (později ETC 504) nebo typu Wikinger-



MESSERSCHMITT Me 262 „BÍLÁ 4“ NESL KAMUFLÁŽ CHARAKTERISTICKOU PRO STÍHAČÍ SKUPINU KDO NOWOTNY – TENKÝ ŽLUTÝ IDENTIFIKAČNÍ PRUH NA TRUPU ZA KŘÍDLY A VELKÉ ČÍSLO PŘED KABINOU A TAKÉ TYPICKÉ ZBARVENÍ SVISLÉ OCASNÍ PLOCHY NEPRAVIDELNÝMI SKVRNAMI KAMUFLÁŽNÍCH BAREV NA ZÁKLADNÍ MODROSEDĚ.

MESSERSCHMITT Me 262 A-1A (V. Č. 500491) „ŽLUTÁ 7“ Z 11./JG 7 OPERUJÍCÍ V BŘEZNU 1945 Z LETIŠTĚ PARCHIM BLÍZKO SCHWERINU. ČERVENOMODRÝ PRUH KOLEM TRUPU SLOUŽIL K OZNAČENÍ LETADEL PŘIDĚLENÝCH K PROTIVZDUŠNÉ OBRANĚ ŘÍŠE. CHRT V ERBU POD KABINOU JE ZNAKEM 7. STÍHAČÍ ESKADRY (JAGDGESCHWADER 7). LETADLO NA ILUSTRACI BYLO UKOŘISTĚNO AMERICÁNY A V SOUČASNOSTI JE EXPONÁTEM NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM VE WASHINGTONU.

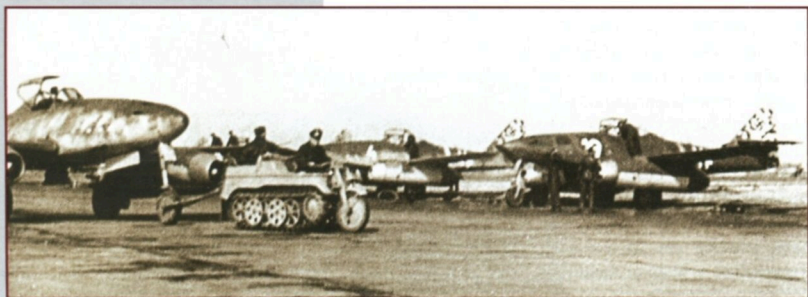
MESSERSCHMITT Me 262A-1A/JABO ZE ZKUŠEBNÍ JEDNOTKY ĚKDO 262 PŘI STARTU. PRÁVĚ BĚHEM VZLETU A PŘISTÁNÍ BYLY PROUDOVÉ STÍHAČKY NEJVÍCE OHROŽENY ÚTOKY NEPŘÁTELSKÝCH LETADEL.



SÉRIOVÁ LETADLA

Podle plánu měl být Me 262 zařazen do služby v lednu 1944 a od června mělo být vyráběno 100 kusů měsíčně. Ve skutečnosti se v tomto měsíci podařilo vyrobit 28 letadel, a sice bombardovací verze. Dodávaných motorů bylo méně, než se čekalo, a tak do konce roku 1944 dostalo letectvo pouze 315 letounů Me 262. Toto zpoždění způsobilo, že jako první uvedlo do služby svoje vlastní proudové letadlo Gloster Meteor britské letectvo, i když jeho výroba začala později. První stroje Me 262 měly být teoreticky bombardéry a jen každý dvacátý kus měl být dokončen ve stíhací verzi, avšak Hitlerovo nařízení bylo obcházeno a exempláře první verze Me 262A-1a byly dokončeny jako stíhačky pod názvem „Schwalbe“ (vlaštovka). Od série „S“ se letadla lišila pouze kovovým potahem kormidel. Zpočátku používané motory Jumo 004B-1 o tahu 8,7 kN (890 kp) s lisovanými lopatkami turbíny byly nahrazeny motory Jumo 004B-4 s dutými vzduchem chlazenými lopatkami turbíny. Do verze, jež měla dostat označení Me 262A-1b se plánovala montáž motorů BMW 003A, ty však byly po testování odmítnuty.

Hlavní předností letadla byla vysoká rychlost horizontálního letu, avšak při střemhlavém letu se proje-



MESSERSCHMITTY ME 262 ZE STÍHAČÍ SKUPINY KDO NOWOTNY PŘIPRAVENÉ K AKCI. FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENÁ KONCEM ZÁŘÍ 1944 PRAVDĚPODOBNĚ NA LETIŠTI V ACHMERU. V POPŘEDÍ TÁHNE POLOPÁSOVÝ MOTOCYKL NSU KETTENKRAD NA STARTOVNÍ PLOCHU STÍHAČKU „ZELENÁ 3“.

CS-92 – V ČESKOSLOVENSKU VYROBENÝ DVOUMÍSTNÝ CVIČNÝ MESSERSCHMITT ME 262 B.

schiff, umožňujícími podvěšení dvou bomb po 250 kg, anebo jedné 500 kg. Hlavní výzbroj byla redukována na dva kanony MK 108. Za kabinu byla přidána palivová nádrž a byla posílena konstrukce trupu v okolí závěsníků. Běžné stíhačky s přidávanými bombovými závěsníky a zařízeními k jejich odhazování nesly označení Me 262A-1a/Jabo a byly používány do konce roku 1944. Varianta Me 262A-2/U1 byla upravena ke střemhlavým bombardovacím útokům. Na prototypu V303 byly podniknuty testy se startovními raketami umožňujícími nést 1000 kg bomb. Varianta Me 262A-2a/U2 byla vyrobena ve dvou exemplářích – V484 a V555. Tyto stroje měly prosklenou před se stanovištěm bombometčíka, který musel ve stísněném prostoru ležet. Přesný zaměřovač Lotfernrohr 7 umožňoval bombardování z vysoké letové hladiny. Sériovou výrobu těchto proudových bombardérů se však již nepodařilo zahájit.

PRŮZKUMNÁ VERZE

Výroba průzkumné verze byla naplánována již v létě 1943. Do jednoho roku byly do nevelkého počtu letadel Me 262A-1a instalovány namísto výzbroje dvě fotokamery Robot Rb 50/30, anebo jedna Rb 20/30 a jedna Rb 75/30. Na spodní stranu trupu byla přidána dvě okénka na objektivy. Protože se kamery nevešly do trupu, musely být nad ně upraveny dvě nevyšší vypoukliny. Takto upravená letadla dostala označení Me 262A-1a/U3. První přestavěný exemplář vzletl v srpnu 1944. Část průzkumných strojů vznikla v polních podmínkách a pravděpodobně v nich byl ponechán jeden kanon. Je možné, že ještě v březnu 1945 byl zalétán prototyp verze Me 262A-5a s kamerami a dvěma kanony MK 108. Průzkumná letadla měla také na závěsnících pod trupem dvě přídavné nádrže, každou na 300 l paliva.

MESSERSCHMITT ME 262C

Dne 16. října se uskutečnil první let prototypu V186 verze Me 262C-1a s přídavným raketovým motorem Walter R II-211/3 instalovaným v zadní části trupu. Přídavný pohon vyžadoval zvětšení plochy směrového kormidla. Dvě nádrže na raketové palivo byly umístěny uvnitř trupu. První let s raketovým motorem se uskutečnil až 27. února 1945. Finální verze Me 262C-1b měla být poháněna dvěma proudovými motory BMW 003 a dvěma raketovými motory BMW 718. Prototyp byl zalétán 8. ledna 1945, ale do konce války se již nepodařilo spustit výrobu.

DVOUMÍSTNÉ VERZE

Technické požadavky na dvoumístnou cvičnou verzi byly vypracovány v září 1943. Projekt předpokládal letadlo s jednou kabinou poháněné motory Jumo 004C nebo B-2 a vyzbrojené čtyřmi kanony MK 108. Prototyp této verze Me 262 V5 byl modifikován v podniku Blohm und Voss. Druhá kabina se nacházela na místě palivové nádrže, která byla nahrazena menší o objemu 400 l. V části sériových strojů byla výzbroj redukována na dva kanony MK 108 nebo MG 151/20 a na místa, odkud byla výzbroj odstraněna, se rozmístilo 150 kg balastu. RLM objednalo 106 cvičných letadel Me 262B-1a – 65 kusů u firmy Blohm und Voss a 41 kusů v berlínských leteckých dílnách Lufthansy. Cvičné stroje měly být upraveny ze sériových Me 262A, jenže kvůli nedostatku materiálu a spojeneckým náletům dodal první výrobce 15 letadel a druhý pouze čtyři.

Plány na výrobu dvoumístné noční stíhačky se objevily začátkem roku 1943, ale konkrétní projekt vznikl teprve na začátku září 1944. Byla použita konstrukce cvičné verze, v níž bylo změněno vybavení zadní části kabiny určené pro operátora radaru. Bylo zde však ponecháno řízení. Objem vnitřních palivových nádrží byl snížen na 350 l + 250 l, bylo nutno podvě-



sit přídavné nádrže 2x 300 l. V předí letadla byl namontován radar FuG 218 Neptun se čtyřmi anténami. Tato noční stíhačka dostala označení Me 262B-1a/U1. U některých letadel bylo odstraněno duplikované řízení a zvětšena trupová nádrž, tato varianta nesla označení Me 262B-1a/U2. V jiných letadlech byla výzbroj omezena na dva kanony MK 108 nebo MG 151/20. Maketa letadla byla připravena v listopadu 1944 a v únoru 1945 začala konverze 12 cvičných letadel Me 262B-1a na noční stíhačky. Ve okamžiku kapitulace Třetí říše byl dokončován prototyp verze Me 262B-2a s kanony střelejícími vzhůru, tzv. Schräge Musik.

ČESKOSLOVENSKÉ PROUDOVÉ MESSERSCHMITTY

Po válce bylo v Československu nalezeno 18 zachovaných draků, ze kterých bylo smontováno pravděpodobně 12 letadel, doloženo je však jen devět letounů, z toho šest jednomístných pod označením Avia S-92 a tři dvoumístné pod označením Avia CS-92. Už 27. srpna 1946 vzletl první S-92 se zalétávacím pilotem Avie Antonínem Krausem. Vyzbrojen byl dvěma kanony ráže 30 mm umístěnými v předí letounu, ale většina S-92 létala bez nich se zaslepenými výstřelnými otvory.

Všechny letouny se nejprve nacházely u VLÚ v Praze-Letňanech, přičemž v září 1950 byly předány do stavu 5. stíhací letky, tj. pozdějšího Proudového výcvikového střediska letectva. Letouny S-92/CS-92 se u 5. stíhací letky používaly jen krátce a v roce 1951 byly nahrazeny modernějšími stroji. Posledním veřejným vystoupením byla promáňová prohlídka v roce 1951 a pak byla většina letadel S-92 rozdělena do leteckých škol jako učební pomůcka.



S-92 S VOLACÍM ZNAKEM PL-01. TENTO LETOUN S BLESKEM NA PŘÍDI NIKDY NELÉTAL, ALE SLOUŽIL JAKO POMŮCKA V LETECKÉ ŠKOLE V OLOMOUCI.