

ME 262.

Mangt og meget har blitt skrevet om denne første vellykkede jetjageren. Jeg vil derfor som bakgrunns informasjon gi utdrag fra hva Joseph Goebbels skrev om den i sine siste dagboks notater.

4.mars 1945.

Me 262 har vært i kamp som jagerfly for første gang og med stor suksess. Føreren nøler noe med å benytte flyet som jagerfly i stor skala. Han er noe håpefull rundt dette.

18.mars 1945.

Amerikanerne har rettet et stort bombeangrep mot hovedstaden, som ga oss store problemer. Mer enn 1300 bombefly eskortert av 700 jagerfly angrep og vi hadde bare 28 Me 262 til å forsvare oss med og disse kan bare holde seg i luften i 30 til 45 minutter.

Føreren mener at Me 262 flyene må ha utrettet noe, men jeg tror ikke at bare 28 fly, hvor raske de enn måtte være, har utrettet mye mot 1300 fiendtlige bombefly og 700 fiendtlige jagerfly.

19 mars 1945.

Om lag 1200 amerikanske firemotors bombefly eskortert av 700 jagerfly angrep Berlin i tre bølger.

39 Stormfugler (Me 262) var i aksjon under angrepet på Berlin og skjøt ned 15 fiendtlige fly. Luftvern kanoner skjøt ned ytterligere syv.

KOMMENTAR.

I den grad dette skildrer bruken av Me 262 på en korrekt måte, er det all grunn til å konkludere med at flyet nok hadde et stort potensiale, hvis og når det ble operativt på en tilfredsstillende måte og i ett tilfredsstillende antall, men at det kom alt for sent og at selv så sent som i mars 1945 hadde flyet ennå ikke hadde nådd dette nivået og det ville derfor heller ikke kunne gjøre det før krigen var over.

Hovedårsaken var antagelig dårlige motorer og problemer under landing og start. Flyet var ikke i stand til å forsvare seg selv ved lave hastigheter og måtte eskorteres opp og ned av vanlig stempelmotordrevne jagere. De notater jeg tidligere har lest om Me 262 nedskutt av allierte flygere, har nettopp vært under landingen, men ingen av historiene har fortalt at det har vært flere jetfly. Den allierte piloten har kun sett en, -1-, Me 262 og så skutt ned denne under landingen, landinger som ofte har skjedd på en motorvei.

En annerledes historie fortalt av en flyger med et jagerfly av typen Tempest, gikk ut på at overrasket en Me 262 i lufta, åpnet ild, traff jetflyet og slo på denne måten ut en av motorene. Men Me 262 flyet klarte like fullt å fly fra hans jagerfly selv om dette fløy på maks hastighet. Tempest var et av de raskeste jagerflyene med stempelmotor og han ga seg ikke før egen motor hadde gått meget varm.

De allierte fant mange Me 262 i de siste dagene av krigen og flertallet av disse var UTEN motorer. Operative fly fant de svært få av, neppe noe særlig over ett dusin. Amerikanerne fraktet noen av flyene over til USA for uttesting. Totalt 1.200 fly ble lagd, men kun et lite antall kom i lufta og mange ble funnet i de siste krigsmånedene stående uten eller med ødelagte motorer.

PLUSS OG MINUS.

PLUSS.

Flyene var utrustet med fire 30 mm maskinkanoner. Normalt ville tre treff av slike granater være nok til å uskadeliggjøre et stort fly, som f.eks. en B-17.

Taktikken, som ble brukt, var å angripe fra stor høyde og stupe ned igjennom de eskorterende jagerflyene for å angripe bombeflyene bakfra. Amerikanske og britiske jagerfly hadde få eller ingen sjanser til å stoppe Me 262 flyene da, pga. deres store hastighet.

I tillegg til kanonene kunne man også avfyre raketter, hvis disse traff et fly, var det garantert nedskutt, men raketten var unøyaktige.

Flyene var to-motors og kunne holde seg i lufta med bare en motor i drift. Selv på bare en motor var hastigheten høy nok til at de kunne fly fra allierte jagerfly.

Flyene var godt pansret og tålte treff selv fra 20 mm maskinkanoner.

Flyet kunne bruke drivstoff, som var produsert av kull. Dette ble viktigere og viktigere utover i krigen.

MINUS.

Jetmotorene var lite effektive ved lav hastighet fordi de brukte lang tid på å komme opp i fart. Dermed var flyene sårbare under start og landing. Dette betød at de trengte en lang start og landings sekvens og en lang rullebane. Motorveier ble ofte brukt som landingsbaner. Både jagerfly til eskorte under start og landing samt tilfredsstillende flyplasser eller motorveier var det få av under krigens siste dager. Alleer av luftvernkanoner, ofte montert i tårn, omkranset disse landingsstripene for å beskytte flyene mot fiendtlige jagerfly under den sårbare starten eller landingen.

Høye verdier på belastningen av vingene betød at flyene var lite egnet til akrobatikk eller kamp mot andre jagerfly.

Stor hastighet på flyet kontra bombeflyene, kanoner med lav skuddtakt samt dårlig rekkevidde betød at bare et lite antall med granater kunne bli avfyrt under et angrep mot formasjoner av fiendtlige bombefly. I tillegg hadde Me-262 pilotene en svært begrenset tid til å sikte seg inn på målet, kun to sekunder før angrepet måtte avbrytes for å unngå en kollisjon. To sekunder gir en egentlig ikke tid nok til å sikte seg inn målet og skuddene var derfor ofte bom.

Motorene var lite driftssikre og måtte byttes ofte. Det ble noe bedre etter hvert, men mange fly ble en-motors eller seilfly i løpet av kort tid i lufta. Alle motorer som var i drift i mer enn noen timer ble regnet som meget gode. Denne svakheten skyldes mangelen på enkelte metaller fra 1944 og utover, samt manglende kunnskaper og erfaringer fra jetmotorer. Dette resulterte bl.a. i at man gikk bort fra BMWs 003 motorer og over til Jumo 004 motorer. Byttet av motorer og motorenes større vekt medførte at flyets gravitets senter ble flyttet. For å kompensere for endringen av tyngden ble vingene og deres feste også endret.

Kildene er:

Final entries 1945

Joseph Goebbels

Per-Oscar Brandvoll
9322 7311

per-oscar@outlook.com