

Nur für den Dienstgebrauch!

Me 262 A-1, A-2

Flugzeug-Handbuch



Ausgabe Oktober 1944

© Luftfahrt Archiv Hafner, D-71638 Ludwigsburg

Diese Reproduktion basiert auf Originalunterlagen, die graphisch oder textlich ergänzt oder verfeinert wurden. Text- und Bildgestaltung ist gesetzlich geschützt. Nachdruck, digitale Vervielfältigung oder Einstellung ins Internet, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung durch Luftfahrt-Archiv Hafner.

This reproduction is based on original documents, which have been complemented and refined verbally or graphically. Wording and illustrations are protected by copyright. All rights reserved. Paper-copying, digital-copying and posing on third parties or publication via Internet, even extracts, requires a written consent by Luftfahrt-Archiv Hafner

Unterteilung des Flugzeug-Handbuches Me 262 A-1, A-2

Teil 0 Allgemeine Angaben

Beiheft 1: Allgemeines für Ab- und Aufbau

1 Rumpfwerk

2 Fahrwerk

3 Leitwerk

4 Steuerwerk

5 Tragwerk

6 Triebwerkanlage

7 Triebwerkbedien- und -versorgungsanlage

8A Schußwaffenanlage

8B Abwurfwaffenanlage

9A Allgemeine Ausrüstung

9B Elektrisches Bordnetz

Heft 1: Beschreibung

Heft 2: Schaltunterlagen

9C Druckölanlage (Hydraulische Anlage)

Heft 1: Beschreibung

Heft 2: Strömungspläne

9D Bordfunkanlage

9E Gerät und Sonderwerkzeug

10 Beförderung und Bruchbergung

11 Reparaturanweisung (Zelle) - s. D.(Luft) T. 2262 / Rep.

Nur die **fettgedruckten** Teilhefte sind Bestandteil dieser Dokumentation

D. (Luft) T. 2262 A-1, A-2
Teil 0

Nur für den Dienstgebrauch!

Me 262 A-1, A-2

Flugzeug-Handbuch

Teil 0
Allgemeine Angaben

(Stand September 1944)

Ausgabe Oktober 1944

**Oberkommando der Luftwaffe
Der Chef der Technischen Lufrüstung**

Berlin, den 18. Oktober 1944

Nr. 280411/44 (E'Ste. Re. E 2 V)

Hiermit genehmige ich die D. (Luft) T. 2262 A-1, A-2 Teil 0 — N. f. D. —
„Me 262 A-1, A-2 Flugzeug-Handbuch Teil 0: Allgemeine Angaben.
(Stand September 1944) Ausgabe Oktober 1944“.
Sie tritt mit dem Tage der Herausgabe in Kraft.

I. A.

Wittmer

Inhalt

	Seite
I. Kennzeichen der Bauausführung	5
A. Allgemeines	5
B. Konstruktionsform	5
1. Allgemeines	5
2. Rumpfwerk	5
3. Fahrwerk	6
4. Leitwerk	6
5. Steuerwerk	6
6. Tragwerk	7
7. Triebwerk	7
a. Turbo-Luftdurchsatzgeräte	7
b. Triebwerkverkleidung	7
c. Kraftstoffanlage	7
d. Schmierstoffanlage	7
e. Triebwerkbedienung	8
f. Anlaß- und Zündanlage	8
g. Starthilfe	8
8. Ausrüstung	8
a. Allgemeine Ausrüstung	8
b. Elt-Ausrüstung	8
c. Druckölanlage	9
d. Bordfunkanlage	9
e. Schußwaffenanlage	9
II. Leistungen	10
III. Festigkeit und Flugbegrenzungen	10
IV. Gewichte	10
V. Schutzanstrich	10

Abbildungen

Abb. 1: Schattenriß M = 1:200	Anlage	1
Abb. 2: Flugzeugmusterblatt in Dreiseitenansicht M = 1:100	Anlage	2

I. Kennzeichen der Bauausführung

A. Allgemeines

Flugzeuge der Baureihe Me 262 A-1 finden als Jäger der Baureihe Me 262 A-2 als Blitzbomber Verwendung.

B. Konstruktionsform

1. Allgemeines

Freitragender Tiefdecker mit zwei Triebwerken, Ganzmetallbauweise (Schalenbau). Einziehbares Bugrad-Fahrwerk, zentrales Seitenleitwerk, geschlossener Führerraum (druckdichte Ausführung ist vorgesehen). Einholmiges, durchgehendes Tragwerk von unten an den Rumpf gesetzt. Vorflügel über Tragflächennase, Landeklappen zwischen Querruder und Flügelwurzel.

Schattenriß s. Anlage 1.

Abmessungen

(Flugzeugmusterblatt in Dreiseitenansicht s. Anlage 2.)

Spannweite	12,51 m
Länge	10,6 m
Höhe	3,85 m
Spurweite	2,55 m
Tragfläche	21,7 m ²

2. Rumpfwerk

Rumpf hat annähernd dreieckförmigen Querschnitt mit starken Rundungen, in Schalenbauweise ausgeführt. Glatte Außenfläche durch Versenknetzung. Versteifung durch angebördelte Spanten und Längsprofile.

Der Rumpf ist aus Rumpfspitze, Rumpfmittelteil, Rumpfhinterteil und Leitwerksträger zusammengesetzt. Die Rumpfspitze ist in vier Punkten am Rumpfmittelteil angeschlossen. Der Leitwerksträger ist mit 32 Sechskantbolzen am Rumpf befestigt.

Rumpfspitze dient als Waffen- und Munitionsträger. Die Schußwaffenanlage ist durch eine zweiteilige, in der Mitte aufklappbare Haube zugänglich. Über die Länge der Rumpfspitzenunterseite erstreckt sich in der Mitte der durch eine Klappe abdeckbare Schacht für das eingezogene Bugradfederbein.

Der Rumpf dient zur Aufnahme des tonnenförmig ausgeführten Führerraumes (Wanne) und der Kraftstoffbehälter. Eine Aussparung unter dem Führerraum dient zur Aufnahme des Tragwerkes.

Rumpfeinrichtung: Da der Führerraum als Druckkammer vorgesehen ist, sind die Wanne und sämtliche Durchführungen für Bediengestänge, Steuerung und Leitungen druckdicht ausgeführt.

Der Führersitz (ungepanzelter Einheitssitz) ist an der Rückwand der Führerraumwanne angeordnet. Der Sitz ist nur am Boden in der Höhe verstellbar; die Sitzwanne dient zur Aufnahme eines Sitzfallschirmes. Vor dem Sitz ist das Gerätebrett, links und rechts neben dem Sitz die Gerätebänke angeordnet. Hinter dem Sitz ist der Stromsammler gehalten.

Nach oben ist der Führerraum durch einen dreiteiligen Windschutzaufbau abgeschlossen. Vorderteil fest, Mittel- und Rückteil abwerfbar. Das Mittelteil ist nach rechts aufklappbar und dient als Einstiegklappe.

Gegen Beschuß sind der Flugzeugführer, die Munition und wichtige Geräte durch Panzerplatten geschützt; die Frontscheibe ist eine Panzerglasscheibe. In A-2 ist nur die Panzerglasscheibe und die Panzerung für die Munition eingebaut. Panzerung als Rüstsatz in A-1 hinter dem Flugzeugführer, in A-2 vor und hinter dem Flugzeugführer.

3. Fahrwerk

Bugradfahrwerk.

Hauptfahrwerk breitspurig.

Einbeinfahrgestelle nach innen einziehbar; Bugrad in Rumpfspitze einziehbar. Im eingezogenen Zustand sind sämtliche Fahrwerksteile durch Klappen abgedeckt.

Ein- und Ausschwenken durch Drucköl; Überwachung der Fahrwerks- und Bugradstellungen durch 6-Schauzeiengerät. Notbetätigung von Bugrad und Restabdeckung durch Preßluft; Hauptfahrwerk fällt nach Öffnen der Restabdeckung durch Eigengewicht heraus.

Alle drei Räder sind bremsbar; Bremsung des Hauptfahrwerkes über die Bremspedale, des Bugradfahrwerks über eine Pumpe mit Handhebel im Führerraum links.

4. Leitwerk

Freitragendes Leitwerk, zentrales Seitenleitwerk.

Höhen- und Seitenleitwerk am Leitwerksträger befestigt. Links und rechts an der Tragfläche je ein Querruder in drei Punkten gelagert; Querruder besteht aus zwei Teilen, die an der Antriebswelle zusammengeschraubt sind.

Höhen- und Seitenrudder gewichts- und durch Flettner luftkraftausgeglichen; Querruder mit Nasenausgleich versehen. Hilfsrudder der Querruder sind blockiert.

Die Höhenflosse ist zur Trimmung elektrisch verstellbar; Seitenrudder vom Führerraum aus trimmbar.

5. Steuerwerk

Betätigung von Höhen- und Querruder durch Steuerknüppel mit Knüppelgriff KG 13b, später KG 13c; Betätigung des Seitenruders durch parallel geführte Fußhebel (Einheitsgerät).

Übertragung der Steuerkräfte durch Stoßstangen. Betätigung des Seitentrimmruders durch Handrad (Einheitsgerät) auf linker Gerätebank; Übertragung der Steuerkraft durch mehrfach unterteilte Torsionswelle.

Verstellung der Höhenflosse (von $+3^{\circ}$ bis -6°) durch Elt-Antrieb im Rumpfende. Bedienung durch Verstellhebel in linker Gerätebank; Stellungsrückmeldung durch Elt-Stellungsanzeiger.

Verstellung der Landeklappen (von 0 bis 55°) durch Drucköl; Bedienung durch Druckknopfschalter auf linker Gerätebank. Stellungsanzeige durch Skala auf linker äußerer Klappe.

Notbetätigung durch Preßluft.

6. Tragwerk

Freitragende, einholmige Ausführung in Schalenbauweise. Holm ist durchlaufend und besteht aus zwei Teilen, die in der Mittelebene verschraubt sind.

Die Tragflächenteile sind von unten an den Rumpf gesetzt und in vier Anschlußpunkten und durch 42 8-mm-Paßbolzen befestigt.

Strebenkanäle für das eingezogene Fahrwerk in unterer Bepunktung. An Tragflächenunterseite Aufhängebesläge für Triebwerke; an Strebenkanalwand Federbeinanschlüsse. Automatische Vorflügel über die gesamte Tragflächennase (unterbrochen durch Triebwerke). Landeklappen zwischen Querruder und Flügelwurzel, zweiteilige Ausführung (innere und äußere Klappen).

7. Triebwerk

a. Turbo-Luftdurchsatzgeräte

Zwei Sondertriebwerke „Jumo 109004 B“ beiderseitig vom Rumpf unter der Tragfläche in je drei Punkten aufgehängt; Aufhängungen sind Einheitsanschlüsse.

Leistungen und Verbrauch s. Triebwerk-Handbuch.

b. Triebwerkverkleidung

Abnehmbare Verkleidung; gute Zugänglichkeit zum Triebwerk ist gewährleistet. In der Triebwerkverkleidung sind vorne Einstiegöffnungen zur Erleichterung des Einsteigens in das Flugzeug angeordnet.

c. Kraftstoffanlage

Fassungsvermögen:

Hauptbehälter vor Führerraum	1 x 900 Ltr.
Hauptbehälter hinter Führerraum	1 x 900 Ltr.
Zusatzbehälter unter Führerraum	1 x 170 Ltr.
Zusatzbehälter im Rumpfende	1 x 600 Ltr.*

Gesamte Kraftstoffmenge A-1 2570 Ltr.

A-2 2370 Ltr.

* Darf bei A-2 nur bis max 400 Liter betankt werden. Betankung ist genau nach Ladeplan durchzuführen.

Wahlweise Abgabe des Kraftstoffs aus dem vorderen oder hinteren Behälter an das linke oder rechte Triebwerk; Behälterschalthebel in linker Gerätebank. Entleerung des vorderen Zusatzbehälters in den hinteren Zusatzbehälter von dort in die Hauptbehälter.

Kraftstoff-Förderung zu den Triebwerken durch zwei Elt-Kraftstoffpumpen je Hauptbehälter.

Vorratsüberwachung der Hauptbehälter elektrisch; Anordnung der Geräte auf Gerätebrett.

d. Schmierstoffanlage

Für jedes Triebwerk gesonderte Anlage mit Behälter am Triebwerk; Inhalt des Behälters 15 Ltr. Als Schmierstoff wird verwendet FI-Drucköl und Motorenöl im Verhältnis 1:1.

e. Triebwerkbedienung

Bedienung des Triebwerkes durch nur einen Hebel je Triebwerk (Einhebelbedienung); Übertragung von linker Gerätebank zum Triebwerk durch Gestänge.

f. Anlaß- und Zündanlage

Anlassen durch „Riedel“-Anlasser; Antriebsquelle ist ein luftgekühlter Zweizylinder-Zweitaktmotor. Kraftstoffbehälter (1,5 Ltr. Inhalt) für Anlasser ist im Stirnring des Triebwerks untergebracht.

Zur Einleitung der Verbrennung im Triebwerk wird durch eine Elt-Kraftstoffpumpe Zündkraftstoff (Behälter mit 20 Ltr. Inhalt am Triebwerk angeordnet) in die Brennkammer eingespritzt und durch die gleichzeitig eingeschaltete Zündanlage gezündet.

Je Triebwerk zwei Zweifunken-Zündgeräte. Zündanlage nur beim Anlassen erforderlich; ab etwa 2000 U/min läuft das Triebwerk von selbst.

g. Starthilfe

Als Zusatzschub für Start dienen zwei unter dem Rumpf am hinteren Tankdeckel befestigte „R I 502“-Schubraketen von je 500 kg Schub. Zündung durch Kippschalter in Schaltkasten auf linker Gerätebank. Abwurf der abgeblasenen Geräte nach dem Start durch Abwurfzug an linker Gerätebank.

8. Ausrüstung

a. Allgemeine Ausrüstung

Triebwerksonderüberwachungsgeräte, Flugüberwachungs- und Navigationsgeräte am Gerätebrett angeordnet. Flugwerkgeräte auf linker Gerätebank. Mutterkompaß im Rumpfhinterteil aufgehängt.

Führersitz mit Bauch- und Schultergurt versehen.

Höhenatmergerät in linker Gerätebank; zwei Vorratsflaschen im Rumpfhinterteil.

Sitzfallschirm mit Höhenatmer.

b. Elt-Ausrüstung

Am linken und rechten Triebwerk je ein Stromerzeuger von 3000 Watt bei 24 Volt Netzspannung.

Sammler (20 Amp.-Stunden) hinter Führersitz.

Elektrisch werden betätigt:

- Anlaßgeräte für Sondertriebwerke
- Kraftstoffbehälterpumpen
- Flossenverstellung
- Anzeigevorrichtungen
- Kennlichter
- Bordfunkanlage
- Schußwaffenanlage
- Abwurfwaffenanlage
- Starthilfeanlage
- Abschußgerät für Signalmunition.

c. Druckölanlage

Druckölpumpe (18 Ltr./min) nur am linken Triebwerk.

Druckölbehälter zwischen Führerraum und linker Rumpfsseitenwand.

Durch Drucköl werden betätigt:

- Fahrwerk und Restabdeckung
- Bugrad
- Landeklappen.

Notbetätigung bei Ausfall der Druckölanlage durch Preßluft. Vorratsflasche unter Führerraum an linker Seitenwand.

d. Bordfunkanlage

Die Bordfunkausrüstung besteht aus den Funkgerätesätzen:

- FuG 16 ZY
- FuG 25 a.

e. Schußwaffenanlage

Eingebaut sind 2 MK 108 mit je 100 Schuß unten und

- 2 MK 108 mit je 80 Schuß oben (entfällt bei Einsatz als Blitzbomber)

- 1 BSK 16, angeschlossen an die Schußwaffenanlage.

- Revi 16 B bei Einsatz als Jäger

- Revi 16 D bei Einsatz als Blitzbomber

f. Abwurfwaffenanlage (für A-1 Rüstsatz, für A-2 ständiges Gerät)

Zwei Schloßträger unter der Rumpfspitze für je ein Schloß 503 A-1. Beladung:

- 2 x SC 250
- 2 x SD 250
- 2 x AB 250-2
- 1 x SC 500
- 1 x SD 500
- 1 x AB 500-1

II. Leistungen

Leistungen s. Kennblatt und Flugstreckentabelle.

III. Festigkeit und Flugbegrenzung

	Jäger	Blitzbomber
Lastvielfaches $n =$	6	6
Höchstzulässiges Fluggewicht	5700 kg	6150 kg*)
Festigkeitsgruppe	H 5	H 4

*) Kann mit Überlast 7100 kg in Gruppe H 4 geflogen werden.

Höchstzulässige Geschwindigkeiten:

im Waagerechflug bis 8 km Höhe	950 km/h
über 8 km Höhe	900 km/h
bei voll ausgefahrenen Landeklappen	300 km/h
bei Fahrwerkbetätigung	300 km/h
im Sturzflug	1000 km/h

IV. Gewichte

Gewicht s. Ladeplan.

V. Schutzanstrich

Schutzanstrich mit verbesserter Oberflächengüte nach Oberflächenschutzliste 8-Os-262 unter Verwendung der in der L. Dv. 521/1 angegebenen Flieglacke.

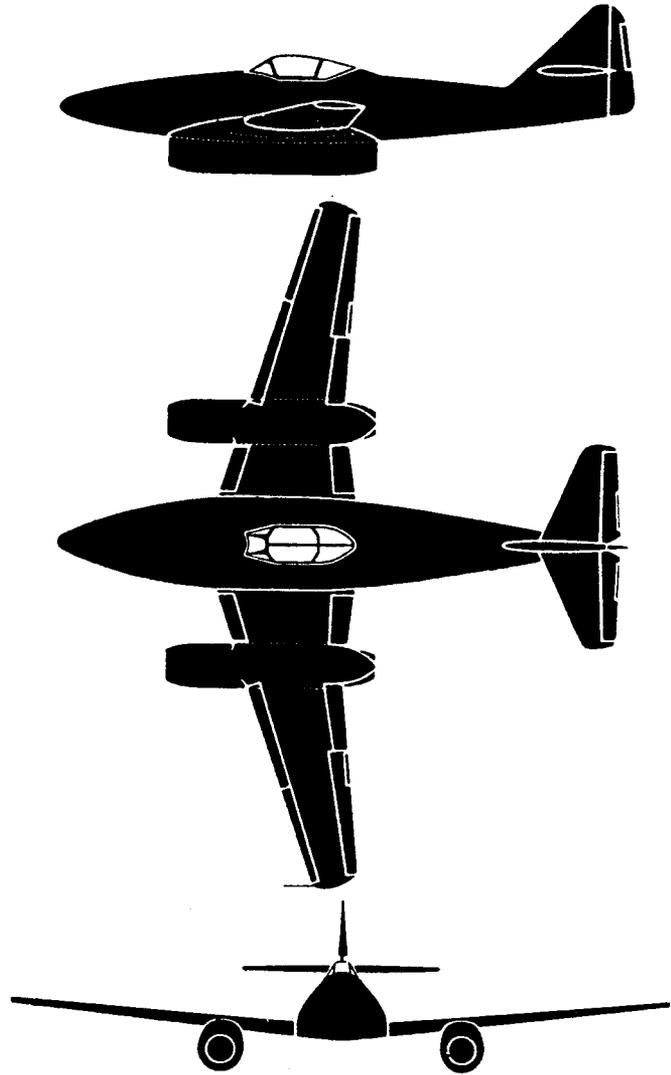


Abb. 1: Schattenriß (M = 1:200)

Anlage 2

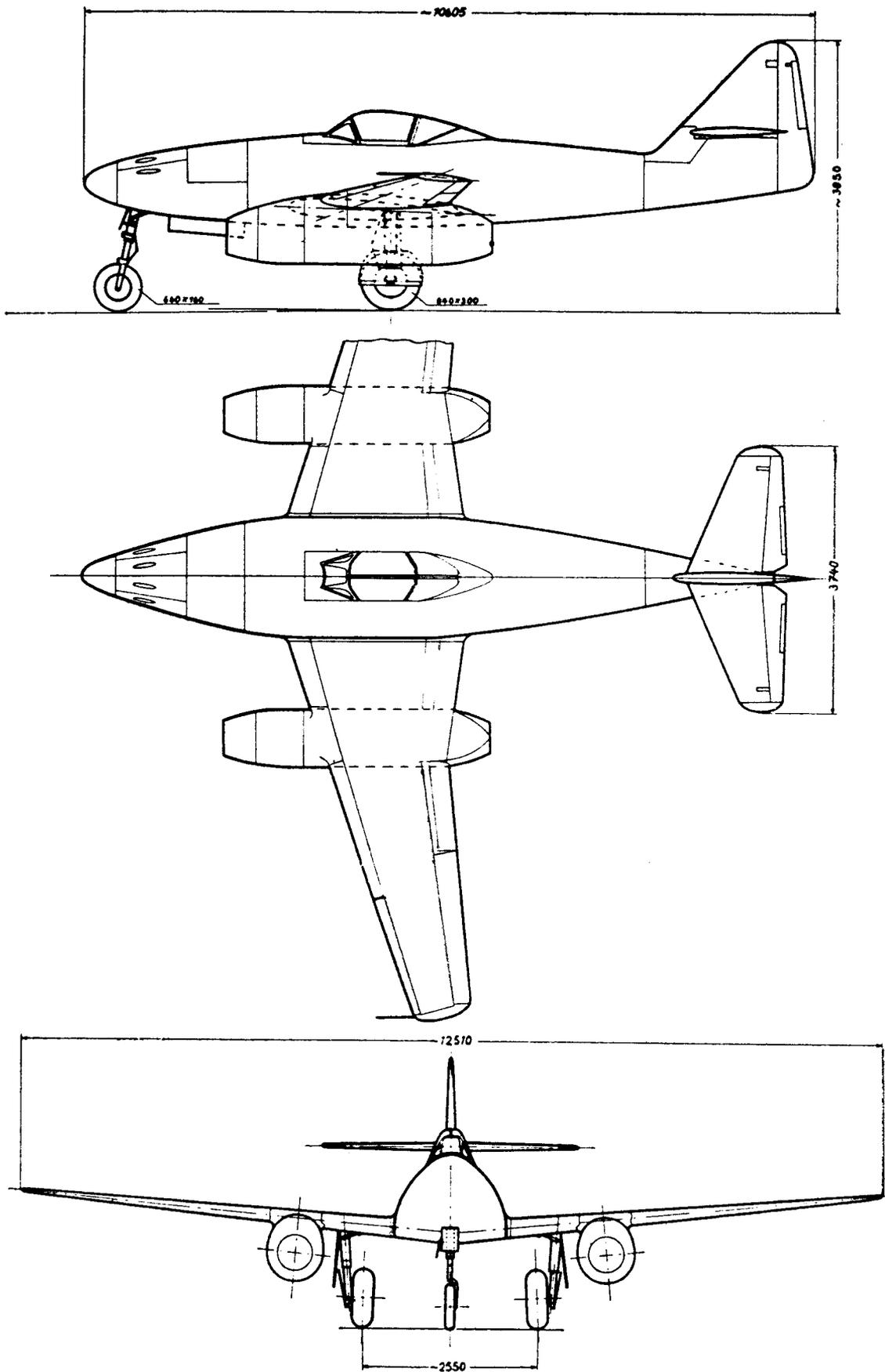


Abb. 2: Flugzeugmusterblatt in Dreiseitenansicht