

Historiskt:

ME 262 - EN MISSAD CHANS?

För 18 år sedan - i slutskedet av andra världskriget - introducerades en nyhet inom jakttak- tiken: tyskarna satte in jetjaktplanet Me 262. Mången frågade sig då varför resultatet inte blev ett helt annat - man har senare fått för- klaringen: ett uppenbart missgrepp från den högsta ledningens sida. Här skall inte redogö- ras för de inre kontroverserna inom den tyska flygledningen utan i sammandrag ges några aspek- ter på dåtidens nya taktiska problem som de be- skrivits i januarinumret av Royal Air Force Flying Review.

I januari 1945 gav Hermann Göring sin officiell- la sanktion till att generallöjtnanten Adolf Galland skulle bli chef för ett nytt jaktför- band vid Brandenburg-Briest. Förbandet skulle utrustas med jetjaktplanet Messerschmitt Me 262 "Schwalbe." Detta jetplan hade tidigare endast insatts sporadiskt för jaktuppgifter. Orsaken var att Hitler personligen ansåg att det skulle utnyttjas för attackuppgifter. Denna order hade mötts av kompakt motstånd från såväl konstruk- tören som från flygvapnets ledning. Men Hitler var gripen av tanken på vedergällning och hans order stod fast.

I och med bildandet av "Jagdverband 44" - J.V. 44. - under Gallands ledning medgavs emellertid mer eller mindre att Hitlers "intuition" kanske inte varit så glänsande. Alltnog, Galland lät inte någon tid gå förlorad då det gällde att till sitt förband samla flygvapnets bästa jakt- flygare. I mars 1945 baserades J.V. 44. till München-Riem, och då bestod förarpersonalen av 40-50 högt kvalificerade jaktflygare, av vilka 10 innehade riddarvärdigheten av Järnkorset.

Förbandets insatser varade blott en kort tid: det var i operativ tjänst under april månad, och ombaserades under de sista krigsdagarna till Salzburg-Maxglan. Denna bas erövrades den 3 maj av amerikanska pansarförband. Trots den korta tiden blev förbandets insatser anmärkningsvär- da. Sällan hade man mer än 16 Me 262 i luften samtidigt, vilket innebar att de amerikanska bombförbandens jakteskort vida överträffade tyskarna kvantitativt. På så sätt gick flera Me 262 förlorade då tyskarna försökte gå in i luftstrid mot de amerikanska P-51 D "Mustang".

De tyska förarna gjorde misstaget att dra ner farten för att få ökad manövrerbarhet - men "Mustangerna" hade ännu större manövrerbarhet vid samma fart.

De tyska jetjaktplanens huvuduppgift var att anfälla de amerikanska bombplanen - endast i undantagsfall fick man inlåta sig i luftstrid med eskortjakten. Me 262 hade en ganska stor kurvradie och dess accelerationsförmåga var ganska dålig. Man slogs därför i tregrupp inom J.V. 44., under det att J.V. 7. - ett annat förband utrustat med Me 262 - övergått till fyrgrupp och rotetaktik. Inom J.V. 44. tyckte man att den lägre manövrerbarheten innebar att fyrgruppen blev alltför svår att hålla samman i luftstrid. Under sväng bytte man flank genom att gå under ledarplanet istället för att dra på gas och kanske förlora detta ur sikte.

En annan orsak till att man opererade i tregrupp var att man ansåg att samling efter start blev alltför svår med fyra plan - flygtiden var kort och det gällde att samlas snabbt. De tyska startbanorna gav inte plats för mera än tre plan i bredd. På detta sätt kunde man starta 24 flygplan på ca 5 minuter.

TAKTIK MOT BOMBFÖRBAND

Man eftersträvade att anfälla de amerikanska bombförbanden i division om nio flygplan - tre tregrupper. Vid anfallet grupperade man två

tregrupper något över och bakom ledargruppen, knappa 100 meter över och ca 150 meter bakom. Om flera än en division sattes in, flög dessa något bakom och över, grupperade åt endera flanken. Me 262 hade stort fartöverskott, varför man inte behövde något skydd ovanför, risken för anfall från allierade jaktförband förefanns inte. Så fort man fått ögonkontakt med bombförbandet intog man anfällsgruppering och gick in för anfall bakifrån. På grund av den höga flyghastigheten var det svårt att komma i lämpligt anfällsläge, man måste besluta sig snabbt då bombförbandet var långt borta. De stora avstånden gjorde det svårt att bedöma målets avstånd och kurs - välkända problem för dagens jaktflygare.

Som regel aveåg man att en division skulle anfälla en grupp bombplan. Man anföll bombplanen i ström från ett läge ca 2.000 m bakom. Man gick ner under bombplanet och tog upp för att sätta in anfallet i planflykt rekt bakifrån. Man eftersträvade en fart i anfallet av ca 850 km/tim, vilket innebar föga risk för anfall från jakteskorten. Samtidigt ville man gärna hålla något lägre fart för att kunna skjuta bättre. Man ville också anfälla med hela jaktförbandet sammanhållet, varigenom bombplanens defensiva eld kom att epliträs.

Man utnyttjade vanliga reflexsikten, men hade målat speciella linjer på jaktplanens vindru-

tor, vilka angav den amerikanska B 17:s spännvidd på ca 500 m håll. På detta avstånd avfytrade man 24 st 5 cm jaktraketer placerade under

Forts. på sidan 27



Me 262 startar...
...och göra klar för
ett nytt företag.



ME 262 - EN MISSAD CHANS?
Forts. från sidan 25.

vingarna. Därefter öppnade man eld med de fyra 30 mm akan. Man avbröt på ca 150 m avstånd, och på grund av den stora överskottsarten ansågs det onödigt att genomföra undanmanövrerna under eller bakom bombplanen. Man passerade i stället nära över bombplanen och steg svagt, varigenom man försvarade för bombplanens skyttar att få några träffar. Man ansåg det t o m olämpligt att passera under målet, emedan splitter då kunde sugas in i luftintagen.

Efter anfallet steg man för att genomföra ett förnyat anfall mot något annat förband, eller också avbröt man genom en brant dykning. På så sätt fick man snabbt upp farten och kunde flyga ifrån den allierade eskortjakten. Man åter-samlade sällan förbandet på nytt. Detta visade sig nämligen svårt när man anföll ganska ut-spritt och då man dessutom oftast hade ont om bränsle. Framifrånansfall ansågs olämpliga emedan relativhastigheterna blev för stora och tiden för riktning och eldgivning blev alldeles för kort.

TVÅ VÄSENTLIGA FÖRDELAR

Orsaken till att man trots allt satte in Me 262 som jaktbombplan var att de propellerjaktplan man hade inte lämpade sig för dylika uppgifter. Förarna inom J.V. 44. ansåg dock att Me 262 var mest lämpat som jaktplan. Flygplanet hade två stora fördelar: hög planflyktsfart samt god stigningsförmåga. Däremot var dess manövrerbarhet sämre än de allierade jaktplanens. Men tack

vare farten och stigningsförmågan kunde man alltid utnyttja höjdoverlägsenheten och överraskningen. Då man fick syn på jakteskorten kunde man alltid välja om man ville anfall eller ej. Man hade alltid möjlighet att stiga och komma i överläge.

Då de allierade jaktflygarna blev anfallna av Me 262-förband försökte de som regel komma i anfallsläge, men de kom oftast på efterkälken och många blev nedskjutna. De tyska jetjaktplanen kunde oftast stiga för förnyade anfall. Om de allierade jaktplanen bildade en defensiv försvarsring dök tyskarna mot denna och sköt under ett tredjedels till ett halvt varv innan de steg på nytt. Det lönade sig inte för de tyska jaktförarna att söka svänga med längre, då kom de ohjälpligt i ett ofördelaktigt läge. Om man själv fick anfall på sig bakifrån gick man in i en brant dykning, drog ifrån de allierade jaktplanen och intog ett nytt anfallsläge. Om man anföll underifrån steg man bara ifrån den anfallande.

Vid anfall på höjder under 5.000 m var de tyska jetjaktplanens fartöverlägsenhet ännu mera markerad. Dessutom rörde det sig då ofta om anfall mot allierade jaktbombplan med yttre last, vilket drog ner dessas fart. Tack vare sitt fartöverskott kunde de tyska jaktplanen flyga på låg höjd och på så sätt lättare upptäcka de allierade jaktbombplanen mot horisonten och de ljusa molnen. Därefter steg man och anföll bakifrån. Man inlät sig sällan i luftstrid.

Visserligen var Me 262 i mångt och mycket en kompromiss, men den ansågs lättare att flyga än
Forts. på nästa sida.

Me 109 G. Man var givetvis tvungen att noga ge akt på att inte överskrida det kritiska Mach-talet. Roderverkan blev dålig vid ca 995 km/tim och maxfarten låg vid ca 1010 km/tim. Flygplanet blev ganska tungt i rodren vid ca 800 km/tim, men man löste så småningom detta genom att införa en annan styrspek med längre hävarm.

Flygplanet utrustades med ett gyrosikte EZ 42. På felaktig installation gick det aldrig att utnyttja, utan man använde det i låst läge som ett vanligt reflexsikte. Den höga farten medförde problem vid fallskärmsutsprång, varför man använde sig av speciella fallskärmar utan hopsydd väder. Förarna kom emellertid snart underfund med att de flesta uthoppen förekom på låg höjd vid låga farter i samband med start eller landning, varför man återgick till de vanliga skärmarna.

Standardbeväpningen utgjordes av fyra 30 mm skan Mk 108. Placeringen var idealisk i nosen, men man hade en hel del problem vid skjutning under höga belastningar, då ammunitionsbanden påverkades och man lätt fick eldsvett. Vid anfall mot bombplan använde man sig av 24 st 5 cm jaktraketer, 12 under vardera vingen. Spridningsbilderna för dessa överensstämde med den för skan, varför samma siktbild kunde utnyttjas. Startsträcka med full last var ca 1.300 - 1.600 m på gräsält och landningssträckan ca 900 m. Sättningsfarten var ca 160 km/tim och däckelitaget blev mycket stort. I början bytte man däck efter åtta landningar men genom att sänka hjultrycket kunde man använda däcken för ca 50 landningar.

Vid provflygningar hade man uppnått höjder på omkring 11.500 m, men Galland anbefalldes 9.000 m som högsta operativa flyghöjd. Det visade sig nämligen svårt att hålla ihop förbanden över denna höjd. Jumo-motorerna visade även tendenser att slockna på högre höjder. Gångtiden för dessa motorer hade beräknats till 25 - 35 timmar, men i praktiken flögs de sällan mer än ca 10 timmar innan de togs ner för översyn. Denna hade beräknats ta 3 timmar, men tog i praktiken bortåt 9 timmar beroende på brist på verktyg, reservdelar samt kvalificerad markpersonal. Tiden för tankning var ca 8 - 15 minuter.

För att förkorta startsträckan och erhålla ännu bättre stigprestanda gjorde man prov med en hjälpraketmotor av Walthertyp. Man uppnådde med denna installation 11.700 m höjd på 4,5 minuter.

Då motorn emellertid ansågs alltför osäker övergav man dessa försök.

När krigsslutet kom hade man många andra förbättringar planerade för Me 262, vilka dock aldrig kom till stånd. Me 262 blev alltså kortlivad, men flygplanet var det första jetjaktplanet i förhandstjänst och därmed inleddes en ny era inom luftstriden. Med en annan målsättning och ett riktigt utnyttjande av detta flygplan redan från början kanske resultatet av dess insatser blivit än mer påtagliga än de nu blev.

ORR