

Pilotní poznámky k Me 262

Flug Kapitän F. Wendel

A.1.2, (g) Zpráva . 2357

Manipulace s Me 262

Nákolik letadel Me 262 bylo získáno neporušených a ty budou zalétány spojeneckými zkušebními piloty. S ohledem na tuto skutečnost byly získány z kanceláře Messerschmitt v Augsburgu některé poznámky, které byly předloženy touto sekcí a jsou reprodukovány níže.

Pilotní poznámky k Me 262 od leteckého kapitána Wendela.

Kromě studia zkrácených pokynů k draku a motorům jsou pro pilota nezbytné důkladné znalosti těchto poznámek, a to nejlépe před prvním letem na Me 262.

1. Pojídání

Vždy motory akceleroval pomalu. Teplota plynu nesmí nikdy stoupnout nad povolenou hodnotu a motor se nesmí "rachotit". S ohledem na to provádět zatáčky pouze pomocí brzd, nikdy ne pomocí motorů. Vždy pojíždět jemně a nikdy neinit ostré zatáčky, jinak bude zničen úroveň letadla.

2. Vzlet

Zapněte palivové čerpadla v hlavních nádržích. Držte letadlo na místě za použití brzd a pak pomalu zrychlujte motory, zvláště pomalu do 7500 otáček za minutu. Brzdy musí být seřazeny tak, aby udržely letadlo v klidu až do 8500 otáček za minutu.

Po uvolnění brzd stlaďte páku plynu přímo dopředu a pak se podívejte na motory. Letadlo tak málo zaměňuje pilota na začátku rozjezdu před vzletem, což je snadno možné vykonávat tuto kontrolu. Kontrola se provádí zrakem a poslechem, motory nesmí "hučet" a přístroje musí ukázat stejné hodnoty, jako tomu bylo zvyšování otáček nebo během předchozích vzletů. Tlak plynu se musí být sledován především, a je-li více než o pět procent nižší než předtím, tak nevzlétejte. V takovém případě je velmi pravděpodobné, že došlo ke kavitaci v jednom z kompresorů, to znamená, že zrychluje příliš rychle, kompresor je přetížený a hladký proud se poruší, přesně tak jako při poklesu vztlaku křídla. Kavitace probíhá tak snadno v každém kompresoru v důsledku malých konstrukčních odchylek nebo v důsledku cizích vlivů, které ho činí zcela nepoužitelným. Pokud by se ve vzletu pokračovalo, když došlo v kompresoru k pumpáči, pak proudící množství vzduchu je příliš malé, ale množství vstříknutého paliva je však stejné nebo někdy dokonce větší, v důsledku čehož dochází k přehřátí motoru.

Směrové korekce během vzletu musí být provedeny pouze brzdami.

Sloupek řízení by měl zůstat v neutrální poloze.

Úhelnábhu křídla, když letoun běží na všech čtyřech kolech, je menší než úhelnábhu při letu, nejníže možnou rychlostí poté, co se dostane do vzduchu. V důsledku toho, když letadlo dosáhlo nejníže povolenou rychlost letu, musí být úhelnábhu zvýšen, jinými slovy musí být letadlo zdvihnuto od země. Je-li knípl příliš brzy tažen zpět, nebo je-li při správné rychlosti stažen příliš daleko, pak je tam jen nárost odporu ale žádný zvýšení tahu, což ve skutečnosti může zmenšovat nadhazení. Letadlo pak nemůže stoupat. V tomto případě pak okamžitě snížit úhelnábhu na "provozní" úhel, neboli tiskněte páku dopředu a pak začněte tento proces znovu.

Kdy se letadlo zvedne od země? Nejlepší je jít do A.S.I., kterou má známá stíhačka a je jiná u plně naložené stíhačky o 6700 kg 190 - 200 kilometrů za hodinu a s plně naloženým bombardérem o 7100 kg pak 200 - 220 km/h. Poté ve vzduchu okamžitě lehce zatlaďte páku dopředu pro

požadovaný úhel ke stoupání od země, který je vyžádán, není ten pro stoupání při nejpomalejší rychlosti.

Zásadní význam pro dokonalý vzlet je správné nastavení vodorovných ocasních ploch. Ocasní plochy musí být vždy vyváženy na tloučkový nos! Když se dále posune tloučkový dozadu, tím více musí být vyvážena tloučovost na nos letadla. Když je při 600 litrech paliva nádrž plná, je tloučkový ve své krajní zadní poloze. Ocasní plochy pak musí být nastaveny na $+2 \times \pm 3$ (tj. 4-6 dílků na indikátoru).

3. Raketový vzletu

Za účelem zkrácení rozjezdu ke vzletu mohou být zapáleny rakety 40 - 30 km/h před optimální vzletovou rychlostí. Pokud délka rozjezdu nemusí být kratší, ale existují problémy, které musí být překonány poté, co se letadlo octne ve vzduchu, pak jen možné zapálit rakety později, možná i po kat do doby, než je letadlo ve vzduchu. Odhozením vzletových raket při nízkých rychlostech může být způsobena škoda na trupu.

4. Obsluha podvozku a přistávacích klapek

Podvozek a přistávací klapky jsou hydraulicky ovládané. Hydraulické čerpadlo má kapacitu 18 litrů za minutu a je upevněno k levému motoru. Její výkonnost je přesněji definována pokud není a je zamýšleno osadit čerpadlem o 18 litrech za minutu i motor na pravoboku. Za současněho stavu tedy pracuje podvozek velmi pomalu. To je patrné zejména při jeho sklápění. Přistávací kolo se vysune mnohem později než hlavní podvozek, takže se sklápí delší čas. Vysoká rychlost letadla snadno svádí k vyklopení podvozku při příliš rychlém letu a to vede k jeho pozkození. Připustné provozní rychlosti se musí přísně dodržovat.

5. Nouzový provoz

Stlačený vzduch je používán pro nouzový provoz podvozku a plně sklápí přední kolo a hlavní podvozek. Podvozek sám o sobě padá vlivem gravitace. Pokud se okamžitě nezajistí, pak to přispívá k jeho vypadnutí.

6. Upozornění

Stlačený vzduch je vpuštěn pouze do podvozku nebo klapek po provedení dvou plných otáčkových ovládacích rukojetí. S nouzovým provozem se obě podvozkové nohy a klapky sklápí rychleji.

7. Let

Vždy stoupat při optimální rychlosti stoupání, nikdy pomaleji. Nejlepší rychlosti jsou uvedeny v tabulce níže.

0 m výška	rychlost 475 km/h (skutečná)
2000 metr	500 "
4000 metr	535 "
6000 metr	550 "
8000 metr	600 "
10.000 metr	650 "

Poznámka: Me 363 má výškově kompenzovanou A.S.I., a proto se indikovaná rychlost rovná skutečné rychlosti nad 400 kilometrů za hodinu.

Nejvýše přípustná zadní poloha místa tloučkový je 30 procent střední aerodynamické tloučkovy křídla. Pokud je tato pozice je překročena, pak je letadlo nestabilní kolem přistávací osy, to znamená, že nestane vyvážené, a bude automaticky následovat pokles vztlaku. Za normálních podmínek natankováním paliva tato pozice nebývá překročena, ale je třeba vždy sledovat co nejpevněji provádění čerpacích pokynů. Sledovat zejména, zda hlavní nádrže nepřetékají, když se palivo J-3

p e erpává do trupu a vyndat za ízení, které naruzuje provoz rádia.
P i ustáleném letu musí být ocasní plochy mezi 0 a +3.

8. Sm rová stabilita

Pokud je t oizt daleko vzadu a vyva0ovací Flettner plozky kormidla nejsou bezvadné, zejména pokud jsou Flettner plozky p íliz silné, pak se letadlo houpe kolem svislé osy. Tento pohyb se musí zastavit, kdy0 se ob ma nohama zatla í do pedál kormidla. Pokud to nepom 0e zastavit tento pohyb, pak musí být plozky upraveny nebo na odtokové hran kormidla musí být ohnuty lehce ven. Náprava tohoto je ve stádiu ezení.

9. P ístání

Nejlepší p íbli0ovací rychlost je 330 a0 350 km/h. Krátce p ed dosa0ením hranice letizt sní0it úhel sestupu a pon kud sní0it rychlost asi na 300 kilometr za hodinu. Pak vyrovnat a dosednout normáln , jako s letadlem, které má ocasní podvozek. P ístávací rychlost je 175 km/h. Po kontaktu se zemí letadlo pomalu sklonit p ídí dol . Pou0ít brzdy pouze kdy0 se p í ové kolo dotklo zem .

10. Opakované p ístání

Je stejn snadné obkrou0it letizt znovu jako u jiných typ letadel, ale je t eba mít na pam ti, 0e p í pomalém p íbli0ení jsou otá ky motoru nízké, a stejn jako p í vzletu se musí páka plynu pouze pomalu posouvat kup edu.

11. Let na jeden motor

P í letu pouze na jeden motor vzniká to ivý moment kolem svislé osy, díky poloze motoru od podélné osy letadla. Velikost této tendence je závislá na výkonu a pákovém efektu. V tomto p ípad páka z stává konstantní, ale výkon (tj. efekt b ícího motoru) se m ní. Aby letadlo mohlo z stat dále v kurzu, musí být tento moment vyrovnán, co0 se provádí za pou0ití kormidla. Míra pou0ití kormidla musí být dostate ná, aby se kuli ka pooto ila a indikátor se dostal do st edu, a to zejména v zatá kách. Zatá ky lze provád t bu po nebo proti stojícího motoru. B hem dlouhých let s jedním motorem se m 0e síla na pedálu sm rovky sní0it úpravou vyva0ovací plozky Flettner. To ivý moment, prop j ující ur itý posun kormidlu, je závislý na tlaku proudu vzduchu. ím menší tlak, tím vyzzí musí být vyklon ní kormidla. P í letu s jedním motorem se zasunutým podvozkem je rychlost na plný plyn n co p es 500 kilometr za hodinu. V tomto p ípad je nutný pohyb kormidla pouze o menší hodnotu. Tato nízká rychlost vzak m 0e být dosa0ena pouze na plný plyn, kdy0 jde o stoupání v p íliz velkém úhlu, nebo v p ípad vysunutého podvozku.

12. P ístání na jeden motor

Z toho, co ji0 d íve bylo e eno, je vid t, 0e následuje nezbytné p ístání s jedním motorem; minimální p ístávací rychlost je 260 km/h, tak0e v p ípad pot eby m 0e být dán plný plyn. P í této rychlosti a s jedním motorem na plný plyn (letadlo ztrácí výzku s vysunutým podvozkem), je ale t eba vysunout klapky p í 1 - 2 m/sec. Z toho je vid t, 0e podvozek by m l být vysunut v takovém okam0iku, kdy je mo0né dosáhnout letizt s malou nebo 0ádnou podporu motoru. P íbli0ovací rychlost je 260 km/h, tedy kolem 500 m/s, p ed dosa0ením letizt (je-li zpo átku p íliz vysoká nebo pozd ji p íliz nízká), pak sní0it klapky a dokon it p ístání normálním zp sobem. Bo ní sklouznutí je mo0né. P í p ístání by m ly být vyva0ovací plozky Flettner v neutrální poloze. Pokud je nutné se p íbli0ovat pod tahem motor , pak musí být pot ebná síla na kormidlo vyvinutá pilotem. Za plného plynu za vzech okolností pou0ít plnou výchylku kormidla.

A.I.2. (G) D. I. (R) 25.
kv ten 1945

H. G. MORISON
vedoucí letky pro velitele peruti