

T/154
6/IV/266

Einsatzmöglichkeiten der Me 262

(Auszug aus Besprechungsprotokoll RM.Goering am 29.5.44)
(Obersalzberg)

.....

Marienfeld: Wir muessen auf den Horizontalwurf zurueck-
kommen. Man wird mit hoechster Geschwindigkeit ueber das Ziel
hinweggehen. Wenn ich drossels und nachdruecke, komme ich doch zu
hoehere Geschwindigkeiten.

RM.: Thierfelder sagte vorhin, der Gegner werde, wenn er ein paar
mal mit diesem Maschinen zu tun gehabt habe, seine Jaeger darueber
haengen. Der Pilot wird also seine groesste Geschwindigkeit ge-
brauchen. Darueber duerfen wir uns keinen Illusionen hingeben.
Wir muessen das Ganze auf den Abwurf in groesster Geschwindigkeit
abstellen. Der Pilot kann es sich nicht gestatten, gerade dann zu
drosseln. Bis er gedrosselt und wieder hochkomat, kriegen die
nach oben ihre zusaezliche Geschwindigkeit. Die Spitfire lauert
in 9 000 bis 10 000 m Hoehe ueber dem Objekt. Nun greife ich Ein-
ladungen auf der Insel Wight an, und der Gegner haengt darueber.
Die Maschinen fegen nun in einer Hoehe von 4 000 m ueber das Ziel,
und der Gegner haengt 9 000 m darueber. Welches Tempo bekommt er,
wenn er da oben gekreist hat, sieht die Maschine ankommen und
sieht auf sie los? Uber 900 km doch nicht; denn fuer ihn muss ja
auch die Machsche Zahl gelten.

Galland: Er faengt zuerst sehr steil an und kann aus dem steilen
Sturz ohne Geschwindigkeitsverluste in den flachen uebergehen.
Wir bekommen mit der 190 tatsaechlich Effektivwerte von ueber
900 heraus.

RM.: Warum gilt da ploetslich die Machsche Zahl nicht mehr?

Galland: Das weiss ich nicht. Danach habe ich nie gefragt.
Da klingelt nichts und laeutet nichts auf!

RM.: Kann sie ueberhaupt hoeher gehen?

Petersen: Ich bin ueberzeugt, dass die Machsche Zahl bei der

262 wesentlich höher liegt als bei der Spitfire. Das liegt am Profil. In der Beziehung liegt die 262 wesentlich günstiger als die anderen Maschinen mit dem Otto-Motor.

Göring: Wenn man mit der Jagdmaschine einen starken Sturzflug macht, muß man mit dem Benzinmotor enorm drosseln und bekommt eine ungünstigere Umdrehungszahl. Wenn man nicht ganz genau auf Sturzflug einreguliert und drosselt, bekommt man durch den Propeller eine sehr starke Abbremsung. Ich glaube nicht, daß, wenn wir wirklich anständig dort durchfegen, mit der vollen Geschwindigkeit, die Maschine, selbst wenn der Gegner darüber hängt, erwischt werden kann. Das müßte ein Zufall sein. Wenn die 262 nur ein wenig wegkommt, holt der andere nicht auf. Von 680 auf 930 km zu kommen, ist bestimmt nicht leicht. Ich behaupte sogar, daß heute, wenn nicht eine ganze exzeptionell günstige Voraussetzung da ist, ein Jäger einen Bomber, der nur 20 km langsamer ist als er, in den aller-seltensten Fällen nur erwischt, weil ihm die Marge von 30 km auf der weiteren Verfolgung nicht gibt.

Messerschmitt: Nur wenn er darüber hängt!

Galland: So einfach ist das nicht; sonst würden wir nicht mit so wenig Mosquito-Erfolgen dastehen.

(Folgen kurze Menekungen über Fahrt mit Vollgas usw.)

Messerschmitt: Alles das können wir bei uns in Lechfeld nebenbei erproben.

Galland: Das Leistungsniveau um 150 kg über dem gegnerischen Flugzeug drückt sich in der Steiggeschwindigkeit aus. Da kann der andere kommen, von wo er will, er hat nicht die kinetische Energie dafür in sich.

Göring: Die Piloten müssen eisern wissen; komme ich über einen bestimmten Neigungswinkel hinweg, lege ich die Ohren an.

Thierfelder: Das merken sie schon automatisch und brauchen es garnicht zu wissen. Mit der Bombe komme ich im Horizontalflug auf etwa 750 km.

RM.: Mir ist die Maschine mit 870 km ohne Bombe angeboten worden.

Thierfelder: 870 km in 7 000 m Höhe. Das ist das Höchste. Mit

der Seriemaschine rechne ich mit einer Geschwindigkeit von 800 - 830.

Messerschmitt: Im Anfang der Serie wird sie nicht viel schneller sein, später aber doch, wenn die Serie besser wird.

Galland: Das wäre das erste Mal, daß eine Serie schneller wird

Behrens: Die Bauungenauigkeiten beim Zusammenbau der Maschine, die unsauberen Räder, Kanten und Flossen, der Übergang zum Rumpf zum Leitwerkträger kosten etwas Fahrt. Das ergibt sich so!

Göring: Was glauben Sie, daß die Serie der Spitfire bringt? Wenn ich die Spitfire-Piloten höre, so reden sie nicht von 700 km, wie es bei uns heißt, sondern sprechen mit Recht von weniger. Drüben freilich sagen sie dann: die Deutschen haben eine Geschwindigkeit von 700 km.

Marienfeld: Ich gebe eine Aufstellung von den Meßwerten der Beutemaschinen heraus.

Göring: Geben Sie das bitte mal heraus! Als blutjunger Oberleutnant habe ich den Leuten in meinem Geschwader das schon immer eisern entgegeng gehalten. Gewiß gab es einige Maschinen, die vorübergehend schneller waren als unsere, aber dann waren unsere wieder schneller als die des Gegners, und die Zahlen, die von unseren Piloten für die gegnerischen Maschinen angegeben wurden, lagen weit über der Wirklichkeit. Je weniger Erfolg einer hatte, desto größer war die Zahl für die Leistungen der feindlichen Maschine.

Petersen: Mit der Turbine hat der Gegner aber tatsächlich eine Überlegenheit in der Höhe. die neue Lightning wird in der Höhe etwa 700 km fliegen.

Göring: Er hat eine Abgasturbine. Jetzt ~~ist~~ tun unsere Herren Motorenkonstruktoren so, als wenn das für sie gar keine Affäre wäre; man hätte es ihnen nur früher sagen sollen, daß wir eine solche Turbine haben wollen. Soweit ich mich erinnern ist ihnen das aber schon vor sehr langer Zeit gesagt worden.

(Petersen: Die Gasturbine ist da. Aber "ist da" ist vielleicht zuviel gesagt.)

- Sie muß aber nur richtig und geeignet sein.

(Zuruf: Sie darf nicht nachträglich angeklatscht werden!)
Warum hat man sie nicht von vornherein hineingenommen?

Petersen: Das ist ein grundsätzlicher Fehler, daß das ver-
säumt worden ist.

Göring:
~~xxxxxxx~~

..... 5