



Fotos: wenn nicht anders angegeben - Uwe W. Jack

Die 262-Schulmaschine im Museum Prag-Kbely kann von den Besuchern von ganz nah betrachtet werden. Das Fotografieren in der dunklen Halle ist jedoch schwierig, da punktuell in das Licht von grellen Scheinwerfern geblickt wird.



Die Schulmaschine vom Heck her gesehen. Deutlich sind die beiden Leuchtkugel-Schussgeräte unter dem weißen Balkenkreuz zu erkennen.



Die Beschriftung der Einstiegsklappen ist vom Museum vorschriftsmäßig angebracht worden. In den letzten Monaten des Krieges wurde auf solche Feinheiten oft keinen Wert mehr gelegt.

Unten: Der Holzmast für den Antennendraht vom Leitwerk ist vermutlich ein vom Museum gebautes Provisorium. Das Bodenstück der Peilschleife des FuG 16 ist hier auf ein Pressteil aus Blech montiert, oft wurde es einfach direkt auf die Beplankung aufgesetzt.

Rechts: Direkt über dem Buchstaben A ist die aufgenietete Verstärkung der Zelle zu sehen. Sie ist notwendig, um die Biegung des Rumpfmittelstücks durch Belastung am Heck abzufangen.

Rechts unten: Die Rohrstrebe im Klappteil der Kabine des vorderen Sitzes befindet sich innerhalb der Verglasung. Beachtenswert ist auch der Griff zum Klappen.





Oben: Die Kabine von der angeschlagenen Seite her gesehen. Interessant rechts der Stecker der externen Stromversorgung.



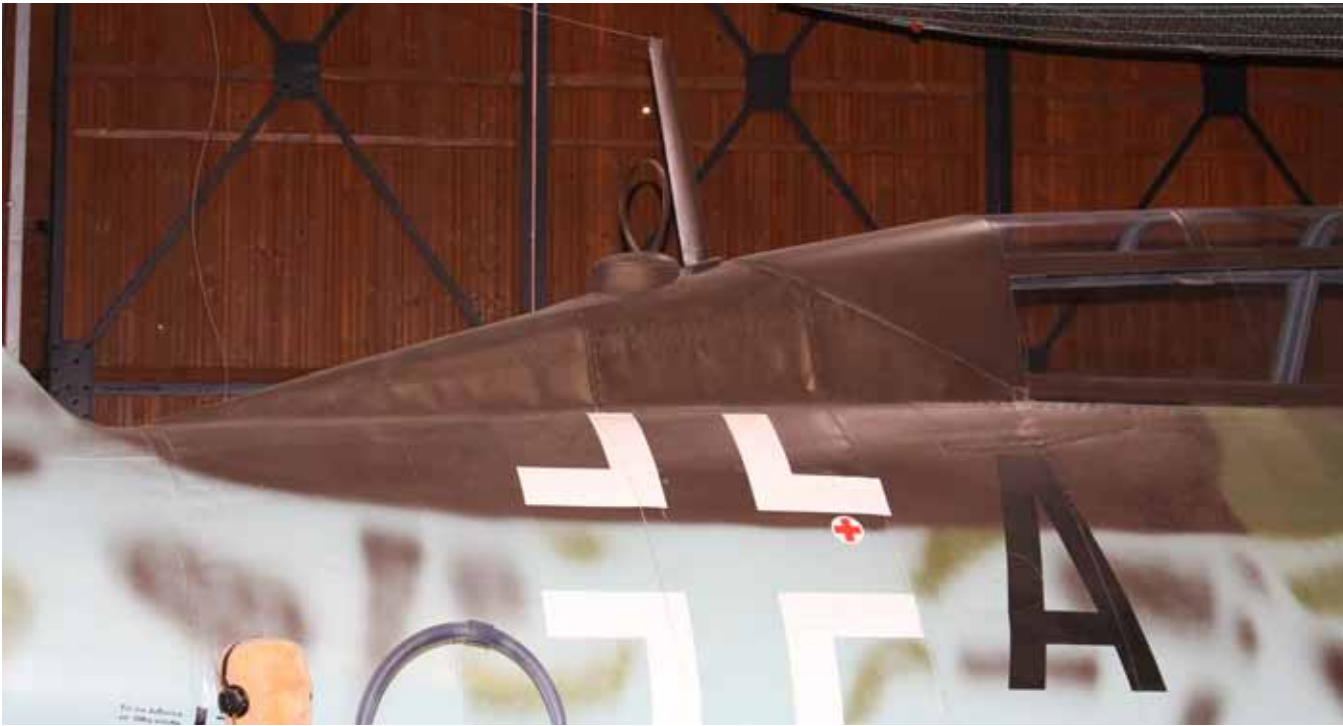
Rechts: Die Rechteck-Beule auf dem Waffenraumdeckel aus der Nähe gesehen.



Ganz rechts: Die tropfenförmige Beule der einsitzigen Me 262 (Flugrichtung nach links).

Auch die Schulmaschinen trugen die vier Bordkanonen der Jägerversion der Me 262. Ob bei Schulflügen allerdings immer Munition gegurtet war, ist zu bezweifeln. Die beiden weißen Rechtecke zeigen der Besatzung beim Besteigen der Maschine an, dass die vier Kanonen eingebaut sind. Bei Flugzeugen mit nur zwei MK 108 muss vor dem Start die Trimmung verändert werden. Die rechteckige Beule auf dem Waffenraumdeckel ist nur bei in der Tschechoslowakei gebauten Me 262 zu finden. Bei anderen Werken war die Beule tropfenförmig oder fehlte bei frühen Flugzeugen ganz.





Unter der Geräteraumklappe hinter dem Balkenkreuz befindet sich der Raum für die Funkgeräte und (wie der weiße Kreis mit rotem Kreuz anzeigt) auch der Verbandskasten.

Unten: Das Seitenleitwerk des Zweisitzers entspricht genau dem der einsitzigen Me 262. Das Seitenruder hat hier unten die neuere Version des weißen Hecklichts. Der Umriss der frühen Hecklicht-Version, das sich innerhalb einer Plexiglasverkleidung im unteren Randbogen befand, ist noch erkennbar.

Zwei Bilder Rechts: Die Verkleidung der backbordseitigen Turbine Jumo 004 ist abgenommen. So können Besucher den Gerätesatz des Triebwerks sehen. Oben (in Schwarz) liegt die Ölpumpe.





Der historische Holzhangar in Prag-Kbely ist vollgepackt mit Flugzeugen und Geräten.

Vor dem Schulweisitzer steht eine Puppe mit Funkgerät und davor liegt eine Fallbombe Fritz-X.



Links: Das Bugrad der Me 262 trägt auch bei der Schulmaschine den Hinweis „Achtung Nicht am Bugrad schleppen“. Das Bugrad war zu schwach gebaut und brach bei harten Landungen gerne zusammen.

Rechts: Blick in den Schacht des Bugrades. In die beiden Schlitz an der Rumpfunterseite werden die Wickingerschiff-Trägergeräte für Bomben oder Zusatztanks eingehängt.





Die Vorderkante der Höhenflosse konnte mit einem Elektromotor über eine Gewindespindel im Inneren des Höhenleitwerks angehoben oder abgesenkt werden (Trimming). Ein Verfahren, welches nach dem Krieg jede Luftfahrnation übernahm.

Rechts: Das Schussgerät für Leuchtkugeln war beim Einsitzer und der Schulmaschine zweimal auf der Backbordseite hinten eingebaut. Der Nachtjäger hatte vier Schussgeräte.

Unten: Das Hauptfahrwerk der Me 262 musste entgegen ersten Befürchtungen für den Zweisitzer nicht verstärkt werden und ist somit identisch mit der einsitzigen Jägervariante.

Rechts: Im Lufteinlauf befindet sich ein kleiner Benzinmotor (Fabrikat Riedel) unter der mittleren Verkleidung. Wie ein Bootsmotor wird er über eine Anreißschnur gestartet, deren Griff als kleiner horizontaler Balken in der Mitte zu sehen ist. Der laufende Benzinmotor bringt dann das Triebwerk auf Touren.

