

Messerschmitt 262B-1a/U1

by Giorgio Spada
Foto Roberto Casadio

Kit Dragon – Scala 1:48



Messerschmitt 262B-1a/U1 da caccia notturna, "Red 12" wr. n. 111980, del 10/NJG 11. Questo fu l'unico reparto della Luftwaffe Nachtjager ad operare con il Me 262, basato su una dozzina di esemplari della versione biposto 262B-1a/U-1.



Il Me 262 sviluppava una spinta di 1 800 kg grazie a due Junkers Jumo 004B a propulsione jet, configurazione interna di tipo assiale (che dava una struttura snella e aerodinamica), una velocità di 870 km/h a 6.000 m e una tangenza nominale di 11.500 m. L'alta velocità era raggiunta dai motori Jumo a costo di un consumo enorme di carburante. Questo fatto

permetteva un'autonomia dai 480 ai 1.050 km a seconda della quota, nonostante il carico di 2.470 litri di carburante, sei volte quello di un Bf 109.



Era possibile però usare carburanti meno costosi, come il kerosene o il gasolio: non c'era nessuna esigenza di benzine ad alto numero di ottani. Esistevano due serbatoi da 900 litri davanti e dietro l'abitacolo del pilota, mentre uno ausiliario da 570 litri non sempre era presente o pieno. I motori avevano una vita utile di appena 10-25 ore e dovevano essere trattati con molta cautela. I piloti rimasero inorriditi dalla tendenza agli incendi, dovuta alla indisponibilità di acciai speciali per le componenti critiche del motore, dall'impossibilità di riaccendere un motore se si fosse spento, dalla accelerazione troppo lenta per togliersi dai guai in caso di difficoltà a velocità più basse.



Test dimostrarono che il Me 262 sarebbe sfuggito al controllo del pilota ad una velocità superiore a Mach 0.86 e che la sua struttura rischiava delle rotture a velocità appena maggiori di quella. Particolarmente rilevanti le soluzioni utilizzati nella cellula, sia dal punto di vista strutturale che come aerodinamico ("a forma di squalo"). La sezione era triangolare con un ventre molto piatto che migliorava la capacità di sostentamento senza accrescere troppo la superficie alare.

L'intero aereo era costruito secondo una struttura modulare, di modo che i singoli moduli potessero essere costruiti separatamente e quindi assemblati. Questo veniva incontro alle

esigenze di decentramento dell'industria tedesca, che per far fronte ai devastanti attacchi aerei aveva spostato la produzione dalle grandi fabbriche a impianti più piccoli, nascosti all'aviazione alleata.

La leggera freccia nella forma delle ali, che in seguito avrebbe fatto scuola nell'ambito degli aerei transonici, era dovuta originariamente alla necessità di rielaborare l'ala per riequilibrare i pesi, dopo aver cambiato il modello di motori previsto in origine. Le armature di protezione erano efficaci, la visuale ottima e la maneggevolezza ad alta velocità eccellente, rispetto a quanto precedentemente disponibile. (Fonte: Wikipedia.org)