

AIRFIX - 72 SCALE

Me 262A

THE MESSERSCHMITT ME262A

The first turbojet aircraft to become operational, the ME262 represented the peak of German design in World War II. Had it not been for political apathy it could have greatly affected the whole course of the war. Design commenced in 1938, and the first 3 airframes were completed in 1941, but difficulties in production of the jet engines delayed the first flight until July 8, 1942. The first tests were generally satisfactory, but little official interest was taken until March 1943, when General Galland demanded mass production of the new fighter. In April 1944, deliveries commenced of the ME262A-1a fighter, now named the Schwabe (Swallow). In the summer of the same year Hitler demanded that all the Schwabes produced were to be modified to bombers, resulting in a delay of four months while the conversion was carried out. The resultant version, the ME262A-2a (Stumvogel Stormbird) proved generally unsuccessful, the external bombs reducing the speed by up to 120 m.p.h., and bringing it within the interception capabilities of Allied piston engined fighters.

Night fighters and other versions of the ME262 were introduced, but not until the last four months of the war was mass production emphasized, and then it was given priority over all other production. At the end of the war over 1,400 ME262's had been produced, only about 100 of which were ever employed in operations.

The ME262A-1a was powered by two Junkers Jumo turbojets, giving a maximum speed of 540 m.p.h., and a range of up to 625 miles. Armament consisted of four 30 mm. cannon, and the ME262A-2a carried in addition two 1,100 lb. bombs. Wing span was 40 ft. 11½ ins. and length 34 ft. 9 ins.

PLEASE OPEN CAREFULLY - INSTRUCTIONS OVERLEAF

AIRFIX

CONSTRUCTION KIT

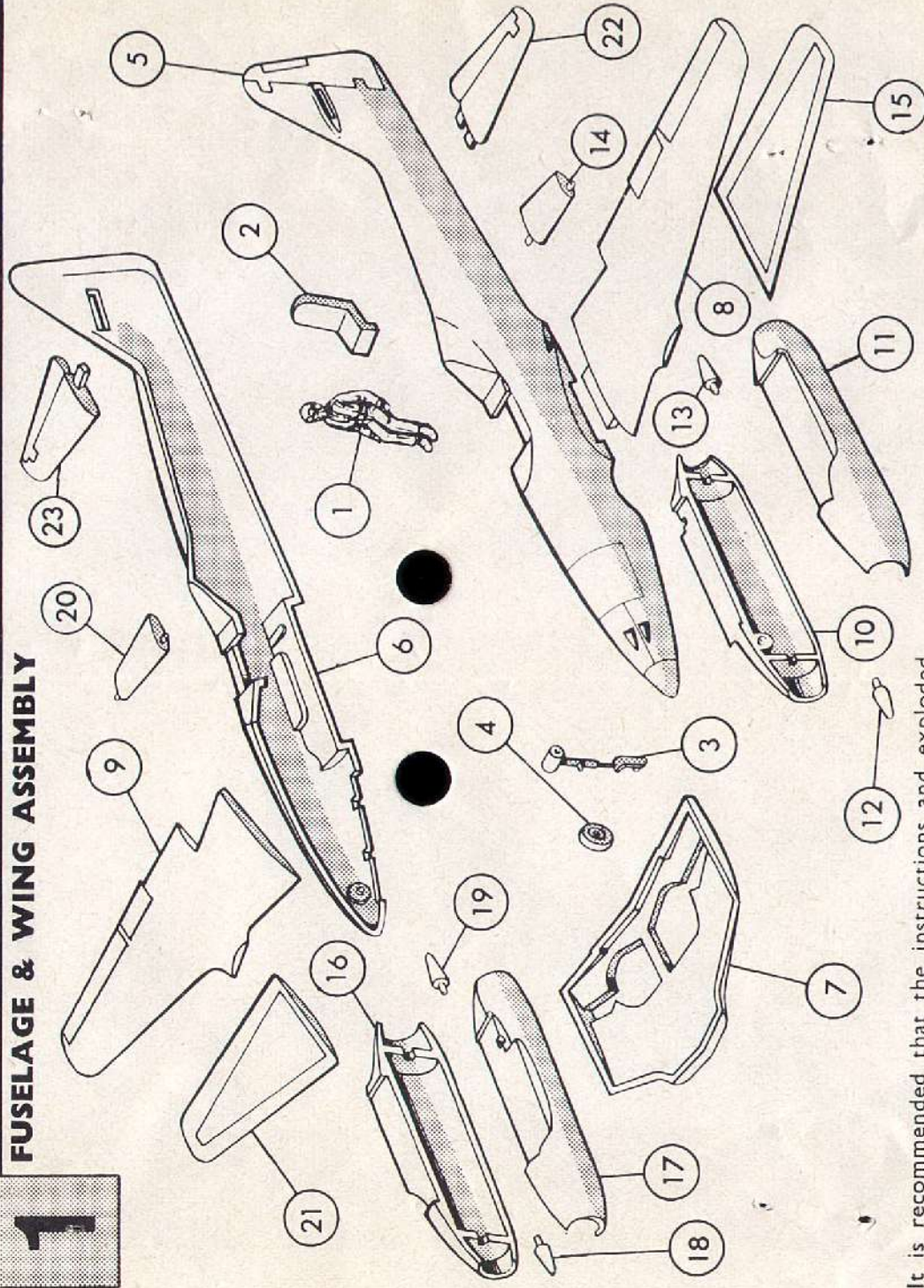
1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

MESSERSCHMITT ME 262A

INSTRUCTIONS

**PAINT ALL DETAILS AND LET DRY BEFORE ASSEMBLING (SEE SECTION 4)
N.B. FOR PAINTING USE "AIRFIX" PAINTS, FOR FIXING USE "AIRFIX" POLYSTYRENE CEMENT**

1 FUSELAGE & WING ASSEMBLY



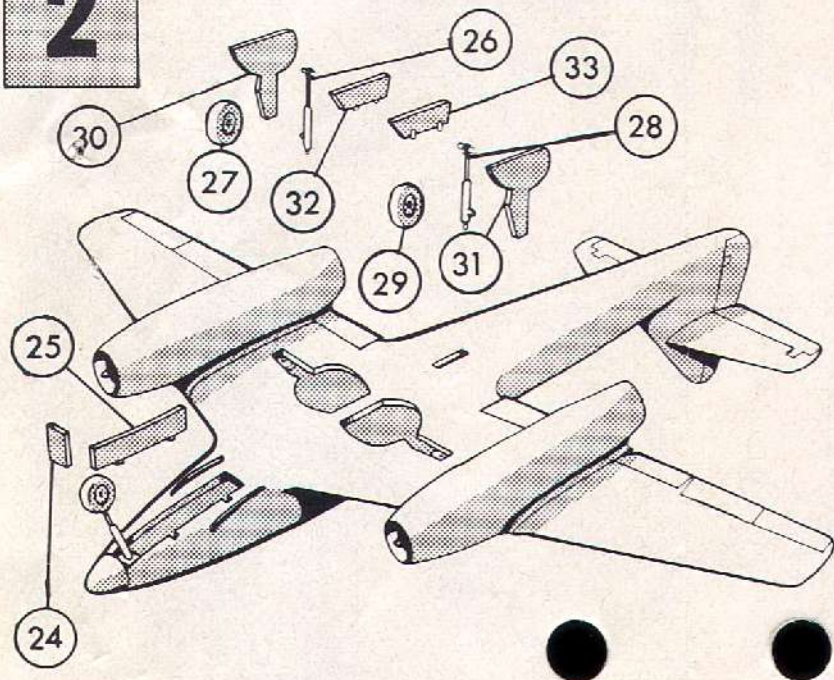
It is recommended that the instructions and exploded view are studied before assembly. If it is wished to paint internal details such as pilot and cockpit interior this should be done before assembly.

1. Cement pilot (1) on seat (2) after first painting if required.
2. Cement seat on to starboard fuselage (6) location.
3. Cement nose wheel (4) on to nose undercarriage leg (3).
4. Place bush of nose wheel leg on pivot pin in nose of starboard fuselage half, and cement port half of fuselage (5) to starboard half; ensure that the undercarriage leg is located between pivot pins and that no cement comes into contact with moving leg.
5. Cement wing centre section (7) in place beneath fuselage.
6. Locate and cement upper wing halves (8 & 9) to centre section and fuselage.

7. Cement together inner and outer halves of port engine nacelle (10 & 11).
8. Locate and cement bullet fairings (12 & 13) in to locating holes in engine bulkheads.
9. Insert inner pin of flap (14) in locating hole in port fuselage wing root, and in recess in port upper wing; cement engine assembly in place beneath upper wing; note that the nacelle carries a locating recess, for the port flap; ensure that no cement comes into contact with the moving flap.
10. Cement port lower wing half (15) in place beneath upper wing.
11. Repeat the above procedure for the starboard engine and wing assembly (16-21).
12. Locate and cement port and starboard tailplanes (22 & 23) into locating slots in fin.

2

UNDERCARRIAGE ASSEMBLY

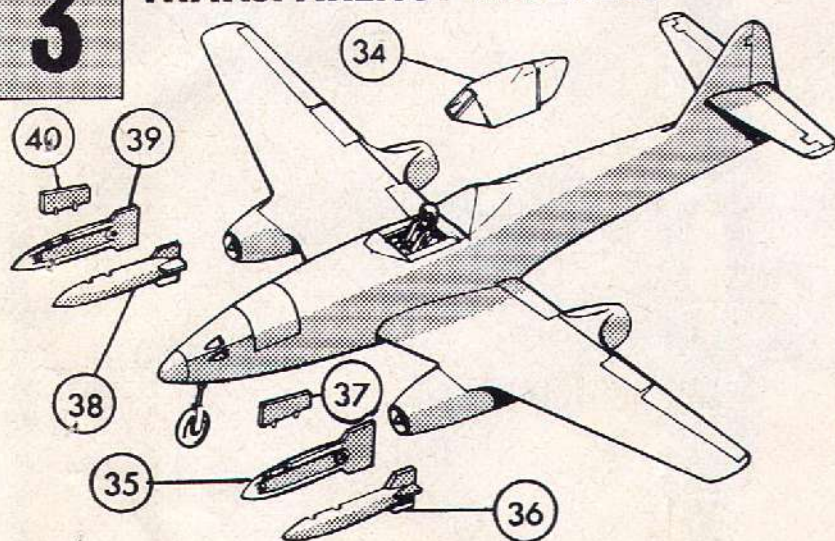


THE DESIRED UNDERCARRIAGE POSITION MUST NOW BE SELECTED.

13. For a model with lowered undercarriage the forward nose wheel door (24) is cemented on to the nose wheel leg, and the rear nose wheel door (25) is cemented into the locating slots in the starboard fuselage half. For a model with retracted undercarriage the leg is swung into the fuselage and the doors cemented flush with the fuselage.
14. Next assemble the main undercarriage, first cement the main wheels (27 & 29) on to undercarriage leg axles (26 & 28), then locate and cement legs into bushes inside wheel wells. Note that legs locating pins are angled so as to keep the undercarriage vertical. For a model with retracted undercarriage these parts are omitted.
15. On a lowered undercarriage cement the outer wheel doors (30 & 31) on to the main undercarriage legs, and the inner wheel doors (32 & 33) to the inside edges of the wheel wells, hanging vertically down. For a model with retracted undercarriage the doors are cemented in place in the closed position.
16. If the model is required to stand upon the undercarriage the nose should now be weighted. This is best done with Plasticine, packing through the nose wheel opening until the model balances upon its undercarriage.

3

TRANSPARENCY ASSEMBLY

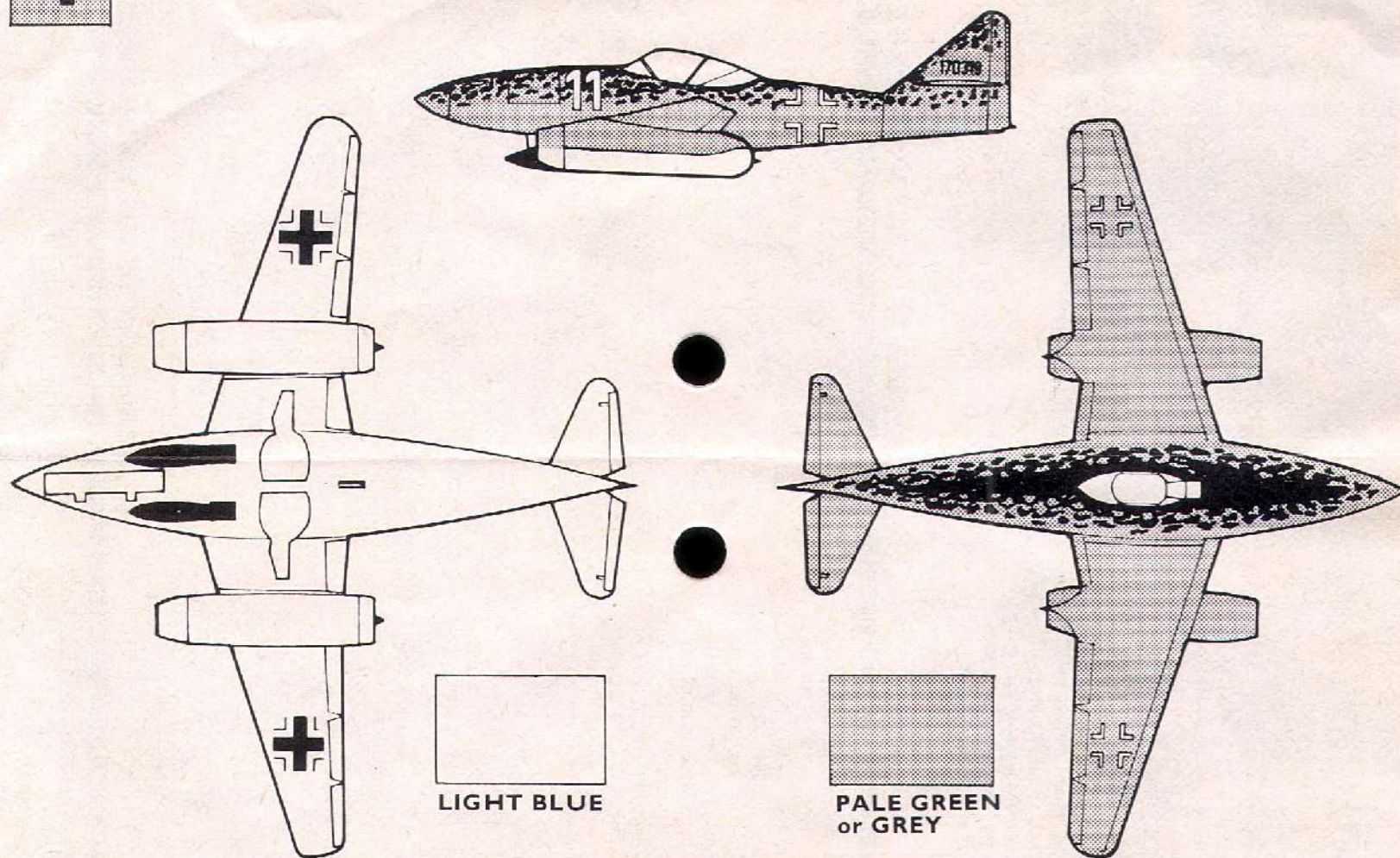


17. Cement cockpit canopy (34) in place, applying cement carefully to edges of canopy
18. If the bomber version of this aircraft has been selected cement together the two halves of the port bomb (35 & 36). Cement bomb on to pins of bomb rack (37), and cement rack into locating recess beneath front fuselage.
19. Repeat the above procedure for the starboard bomb and rack (38, 39 & 40).
20. Cement together both parts of the stand.
21. Cement arm of stand into slot provided in fuselage.

Note: If it is wished to paint the model it should be done at this stage, using colour scheme given below.

4

SUGGESTED COLOUR SCHEME



22. Apply transfer. First cut the sheet into eleven separate subjects. Then dip each in warm water for a few minutes, slide off backing into position as shown on illustration. The large black and white crosses are applied below the outer wings, and the smaller white outline crosses above the outer wings. The larger white outline crosses are applied to either side of the rear fuselage, and the figures "11" to either side of the nose. The small black serial numbers are applied to either side of the fin, above the tailplane, and the aircraft name is applied to the transparent base.

PALE GREEN or GREY: All upper surfaces.

BLACK M.6: Tyres, bombs and interior of engines.

LIGHT BLUE: All under surfaces.

OLIVE GREEN: M.3. Irregular mottle over upper surfaces becoming progressively heavier towards top of fuselage.

Die ME 262 war das erste einsatzfähige Düsen-Turbinenflugzeug und verkörperte die deutsche Spitzenkonstruktion im zweiten Weltkrieg.

Mit der Konstruktion wurde im Jahre 1938 begonnen und die ersten drei Flugzeuge im Jahre 1941 fertiggestellt. Schwierigkeiten in der Produktion der Düsenmotore verzögerten den ersten Flug bis zum 8. Juli 1942. Obwohl die ersten Tests zufriedenstellend waren, fehlte bis zum März 1943 das Interesse der offiziellen Stellen an dieser Konstruktion. Erst zu diesem Zeitpunkt forderte General Galland die Massenproduktion des neuen Jagdflugzeugs.

Im April 1944 wurden die ersten ME 262 A-1a-Jäger herausgebracht, sie wurden „Schwalben“ genannt. Im Sommer desselben Jahres wurde gefordert, daß alle bisher gebauten „Schwalben“ zu Bombenflugzeugen umgebaut werden sollten. Die durch den Umbau entstandene Verzögerung dauerte vier Monate. Die neu

entstandene Type, die ME 262 A-2a (auch „Sturmvogel“ genannt) erwies sich allgemein als nicht mehr erfolgreich, da die außenhängenden Bomben die Geschwindigkeit auf 195 Stundenkilometer herunterdrückten und damit den „Sturmvogel“ den motorgetriebenen alliierten Auffanggläsern auslieferten.

Auch Nachjäger und andere Arten von ME's 262 wurden herausgebracht. Aber erst während der letzten vier Kriegsmomente wurde ihre Massenproduktion mit Nachdruck betrieben. Bis zum Ende des Krieges waren 1400 ME's 262 gebaut, aber nur 100 von ihnen kamen noch zum Einsatz.

Die ME 262-A-1a war mit zwei Junkers-Jumo Düsenturbinen ausgerüstet, die ihr eine Spitzengeschwindigkeit von 870 Stundenkilometern bei einer Reichweite bis zu 1000 km verliehen. Die Bewaffnung bestand aus vier 30-mm-Kanonen, und zusätzlich trug die ME 262-A-2a noch zwei 500-kg-Bomben. Die Tragflächenspannweite betrug 12,5 m und die Länge 10,6 m.

BAUANLEITUNG

1. Den Piloten (1) auf den Sitz (2) kleben, gewünschtenfalls vorher anmalen.
2. Den Sitz auf die im Rumpf vorgesehene Stelle kleben.
3. Das Bugrad (4) auf das Bug-Fahrgestellbein (3) kleben.
4. Die Buchse des Bugradbeins auf den Drehzapfen im Bug der Steuerbord-Rumpfhälfte (6) drücken und die Backbord-Rumpfhälfte (5) auf die Steuerbord-Rumpfhälfte kleben. Dabei ist zu beachten, daß das Fahrgestellbein auch zwischen den Drehzapfen sitzt und kein Klebstoff mit dem beweglichen Fahrgestellbein in Berührung kommen darf.
5. Das Tragflächen-Mittelteil (7) unterm Rumpf ankleben.
6. Die oberen Tragflächenhälften (8 u. 9) an das Mittelteil und an den Rumpf ankleben.
7. Die inneren und äußeren Hälften (10 u. 11) der Backbord-Motorgondel zusammenkleben.
8. Die Verkleidungen (12 u. 13) in die sich in den Trennwänden des Motors befindlichen Löcher einsetzen und einkleben.
9. Den inneren Zapfen der Klappe (14) in das Loch in der Backbord-Rumpf-Tragflächenwurzel und in die Aussparung in der oberen Backbord-Tragfläche einsetzen. Den zusammengebauten Motor unter der oberen Tragfläche ankleben. Es ist zu beachten, daß die Gondel eine Aussparung für die Backbordklappe hat. Mit der beweglichen Klappe darf kein Klebstoff in Berührung kommen.
10. Die untere Backbord-Tragfläche (15) an die entsprechende Stelle unter die obere Tragfläche kleben.
11. Die Steuerbord-Motor- und Tragflächeneinheit (16 bis 21) auf die gleiche Weise zusammenbauen.

12. Die Backbord- und Steuerbord-Höhenruder (22 u. 23) in die Schlitzte im Flugzeugschwanz einsetzen und einkleben. Nun muß die gewünschte Fahrgestellstellung entschieden werden!

13. Soll das Modell ein heruntergelassenes Fahrgestell haben, so wird die vordere Bugradklappe (24) auf das Bugradbein geklebt. Die hintere Bugradklappe (25) wird dann in die Schlitzte in der Steuerbord-Rumpfhälfte eingeklebt. Soll das Modell jedoch ein eingezogenes Fahrgestell haben, so wird das Fahrgestellbein in den Rumpf hineingeschwungen und die Klappen eben auf den Rumpf geklebt.

14. Als nächstes wird das Hauptfahrgestell zusammengebaut. Die Haupträder (27 u. 29) auf die Achsen der Fahrgestellbeine (26 u. 28) kleben, und dann die Beine in die Buchsen im Innern der Radschächte einsetzen und einkleben. Es ist darauf zu achten, daß die Zapfen gewinkelt sein müssen, damit sie das Fahrgestell auch senkrecht halten. Diese Teile werden bei eingezogenem Fahrgestell einfach weggelassen.

Zum Bemalen verwende man Plasty-UHU-plast.

Alle Plasty-Airfix-Flugzeug-Selbstbaumodelle haben einheitlich den Maßstab 1:72. Alle Modelle sind mit derselben Geschicklichkeit und ins einzelne gehenden Sorgfalt entworfen, so daß eine grobe und abwechslungsreiche Sammlung aufgebaut wer-

15. Bei ausgezogenem Fahrgestell werden die äußeren Radschachtelklappen (30 u. 31) an die Hauptfahrgestellbeine geklebt und die inneren Radschachtelklappen (32 u. 33) an die Innenkanten der Radschächte, so daß sie senkrecht herunterhängen. Bei eingezogenem Fahrgestell sind die Klappen geschlossen einzukleben.

16. Wenn das Modell auf dem Fahrgestell stehen soll, muß der Bug nun mit einem Gewicht beschwert werden. Am besten eignet sich hierzu Plastilin, welches solange durch die Bugradöffnung hindurch geschoben wird, bis das Modell auf seinem Fahrgestell ins Gleichgewicht gebracht ist.

17. Die Kanzelabdeckung (34) aufkleben, dabei den Klebstoff vorsichtig auf die Kanten der Kanzelabdeckung auftragen.

18. Wenn das Modell statt einen Jäger einen Bomber darstellen soll, werden die beiden Backbord-Bombenhälften (35 u. 36) zusammengeklebt. Die Bombe dann auf die Zapfen des Bombenträgers (37) kleben und letzteren in die Aussparung unterm Vorderrumpf einkleben.

19. Auf gleiche Weise die Steuerbordbombe (38 u. 39) und den Bombenträger (40) zusammenbauen. **Achtung:** Falls das Modell angemalt werden soll, muß dies im jetzigen Stadium unter Beachtung der unten gegebenen Farbvorschläge geschehen!

20. Nun die Abziehrefleifen anbringen. Zuerst die 11 verschiedenen Zeichen ausschneiden, dann jedes einzelne ein paar Minuten lang in warmes Wasser tauchen und an den aus der Abbildung ersichtlichen Stellen abziehen. Die großen schwarz-weißen Kreuze kommen außen unter die Tragflächen und die kleineren weiß-umrissenen Kreuze außen über die Tragflächen. Die größeren weiß-umrissenen Kreuze werden beiderseits des Hinterrumpfes abgezogen, und die Zahl „11“ beiderseits des Bugs. Die kleinen schwarzen Seriennummern kommen auf die beiden Seiten des Flugzeugschwanzes über das Höhenruder. Der Flugzeugname wird auf der durchsichtigen Ständer-Grundfläche abgezogen.

21. Die beiden Ständerteile zusammenkleben.

22. Den Ständerarm in den im Rumpf vorgesehenen Schlitz einkleben.

Farbvorschläge

Hellblau: Alle unteren Flächen.

Olivgrün: Unregelmäßig gesprenkelt über den oberen Flächen des Rumpfes.

Blaßgrün oder Grau: Alle oberen Flächen.

Schwarz: Reifen, Bomben und Motor-Inneres.

Zum Bemalen verwende man Plasty-UHU-plast.

den kann. Jedes Modell ist maßstab- und wirklichkeitsgetreu im Bezug auf alle anderen Modelle. Auch gibt es weitere, schöne Plasty-Airfix-Selbstbaumodelle in verschiedenen Serien, so z. B. historische Schiffe, Modelle alter Automobile im Maßstab 1:32.