

Luftwaffe

1946

12



Uwaga Czytelnicy !

Wydawnictwo „**Militaria**” informuje o możliwości zakupu książek wydawnictwa po obniżonych cenach. W sprzedaży znajdują się końcówki nakładów niektórych pozycji.

Przy zakupie 1 egzemplarza nabywca płaci **8,00 zł** (osiem zł), przy zakupie 2 egz. **7,00 zł** za 1 egzemplarz (siedem złotych za 1 egz.) czyli **14,00 zł**, przy 3 egzemplarzach po **6,00 zł** za 1 egz. czyli **18,00 zł**. Kupując 4 lub 5 egz. nabywca płaci po **5,00 zł** odpowiednio **20,00-25,00 zł**, 6-10 egzemplarzy po **4,00 zł** (odpowiednio **24,00-40,00 zł**).

Nabywca kupując 11 i więcej egzemplarzy płaci po **3,00** za 1 egzemplarz. Podane ceny zawierają koszt przesyłki pocztą zwykłą.

Lista książek oferowanych do sprzedaży:

Nr 3 PzKpfw V „Panther”

Nr 7 PzKpfw 35 (t)

Nr 9 Leopard I

Nr 12 Sd Kfz 251

Nr 13 M4 „Sherman”

Nr 14 Cromwell

Nr 17 Panzer Color II

Nr 18 Flakpanzer

Nr 19 Sd Kfz 250

Nr 27 Maus

Nr 2 PZL P 24

Nr 3 PZL 38 „Wilk”

Nr 5 Fokker D XXI

Nr 6 PWS 33 „Wyżel”

Nr 8 He 60, He 114, Ar 95

Asy Luftwaffe część 2

Nr 4 Strzelcy Górscy

Nr 7 Waterloo 1815

Nr 8 Barbarossa 1941

Nautilus Nr 3 Pancerniki „Schranhorst” i „Gneisenau”

Czołgi francuskie 1940

Czołgi USA 1939-1945

A. Pokryszkin - Atakuje

Uwaga: można zamawiać książki w dowolnym zestawieniu tzn. można zamówić np. 6 egz. jednego tytułu, jedynym kryterium ceny książki jest ilość zamówionych książek.

Zamówienia proszę pisać na odwrotnej stronie przekazu bankowego. Pieniądze proszę przysyłać na konto Wydawnictwa „Militaria” – Kredyt Bank SA I Oddział Warszawa konto nr 625001-5601-2541. W zamówieniach proszę także podawać zamówienia alternatywne. Wysyłka zamówionych książek tylko po wcześniejszym opłaceniu należności (dokonaniu wpłaty na konto Wydawnictwa). Proszę podawać pełny, dokładny adres. Brak adresu niejednokrotnie uniemożliwia wysłanie książek. Oferta ważna do wyczerpania zapasów.

Janusz Ledwoch

Luftwaffe 1946



Warszawa 1996

Redakcja: **Artur Winiarski**

Tablice barwne: **Wiesław Bączkowski**

Okładka: **Jarosław Wróbel**

Rysunki: **Wiesław Bączkowski**

Zdjęcia ze zbiorów: US Air Force

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Układ graficzny strony tytułowej i liter-nictwo prawnie zastrzeżone. Znak wydawnictwa i nazwa prawnie zastrzeżona. Nadużywanie będzie karalne sądownie.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written permission from copyright owner.

Copyright by Wydawnictwo MILITARIA® Warszawa 1996.

Wydawnictwo MILITARIA 00-777 Warszawa, ul. Włoska 1b
tel./fax 41-28-46, fax 41-16-42

Adres do korespondencji (*Post address*): 00-961 Warszawa 42
skr. pocz. 106

Skład i łamanie:
NO FUTURE 00-777 Warszawa, ul. Włoska 1b

Druk i oprawa:
GRAF 05-800 Pruszków ul. Armii Krajowej 11

ISBN 83-86209-94-1

Na okładce: Messerschmitt P.1111 z JG 301 w walce z F-92 USAAF, Niemcy, 1946 rok?



Messerschmitt P.1101

W końcowym okresie II wojny biura konstrukcyjne niemieckich wytwórni lotniczych opracowały wiele niezwykle nowoczesnych, niekiedy wręcz awangardowych projektów samolotów o napędzie śmigłowym, odrzutowym i raketowym. Przygotowano plany samolotów myśliwskich i rozpoznawczych, samolotów bombowych, w tym samolotów bombowych dalekiego zasięgu zdolnych do atakowania USA, projekty dużych samolotów transportowych i komunikacyjnych, a nawet samoloty pionowego startu i śmigłowe.

Przegląd konstrukcji doświadczalnych i prototypowych pozwala zorientować się jak wyglądała Luftwaffe w roku 1946... Oczywiście nie wszystkie przedstawione poniżej prototypy i projekty samolotów weszłyby do produkcji seryjnej, jednak pewne jest, że gdyby wojna potwała dłużej na myśliwskich Messerschmittach P.1001 latałoby czołowi piloci Luftwaffe...

Nie wszystkie opisy konstrukcji zostały zilustrowane rysunkami, niekiedy brak jest obecnie nawet szkiców studialnych konstrukcji, a jedyną informacją są opisy i obliczenia. Książka została zilustrowana także kolorowymi planszami z sylwetkami samolotów Luftwaffe o napędzie odrzutowym i raketowym, zarówno tych, które latały, jak i tych samolotów, które pozostały je-

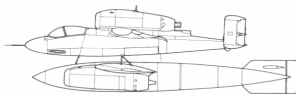
dynie na deskach kreślarskich. W celu ułatwienia orientacji zamiast podziału na klasy samolotów (np. myśliwskie, bombowe) zastosowano podział na wytwórnie. Jest to spowodowane tym, że wiele samolotów było konstruowanych jako wielozadaniowe, lub często we wstępnej fazie projektowania nie określono do jakich celów będzie używany dany typ samolotu...

ARADO

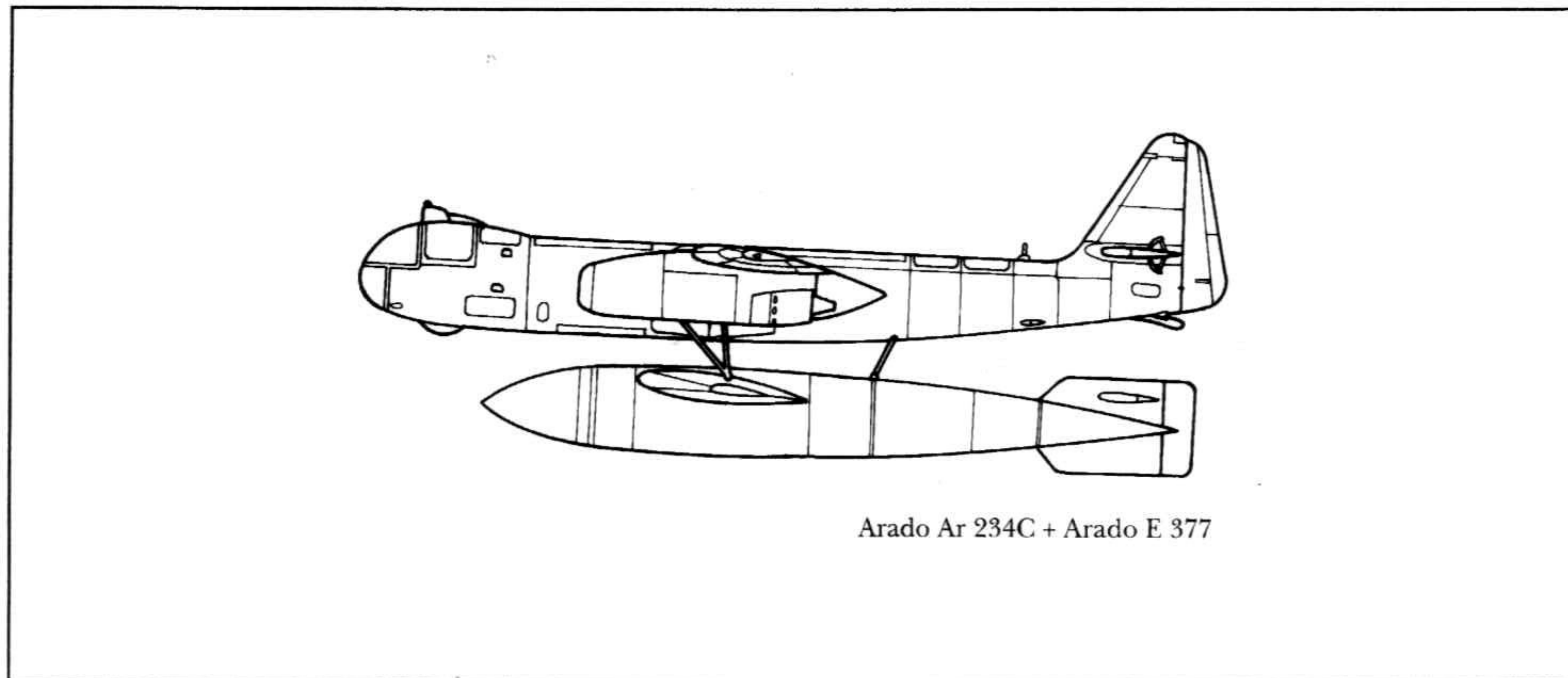
Arado Ar 234+Arado E 377

W grudniu 1944 roku rozpoczęto prace nad opracowaniem konstrukcji zespołu pilotowanego typu „Mistel” składającego się z bombowca **Ar 234B** lub **Ar 234C** oraz myśliwca **He162** i samolotu-pocisku typu **Arado E 377** przenoszącego do 2000 kg materiału wybuchowego. **E 377** umieszczony był pod kadłubem samolotu bombowego. Sterowanie pociskiem **E 377** odbywało się drogą radiową. Start zespołu **Ar 234/E 377** odbywał się przy pomocy specjalnego podwozia odrzucanego po starcie. Przewidywany zasięg działania do 2000 km, prędkość maksymalna do 650 km/h, masa startowa ok 20000 kg.

Arado E. 377 nie posiadał napędu, zaś **Arado E. 377a** był napędzany dwoma silnikami BMW 003 umieszczonymi pod skrzydłami.



Heinkel He 162 + Arado E 377a



Arado Ar 234C + Arado E 377

Arado Ar 234 Nachtjäger (Ar 234P-5)

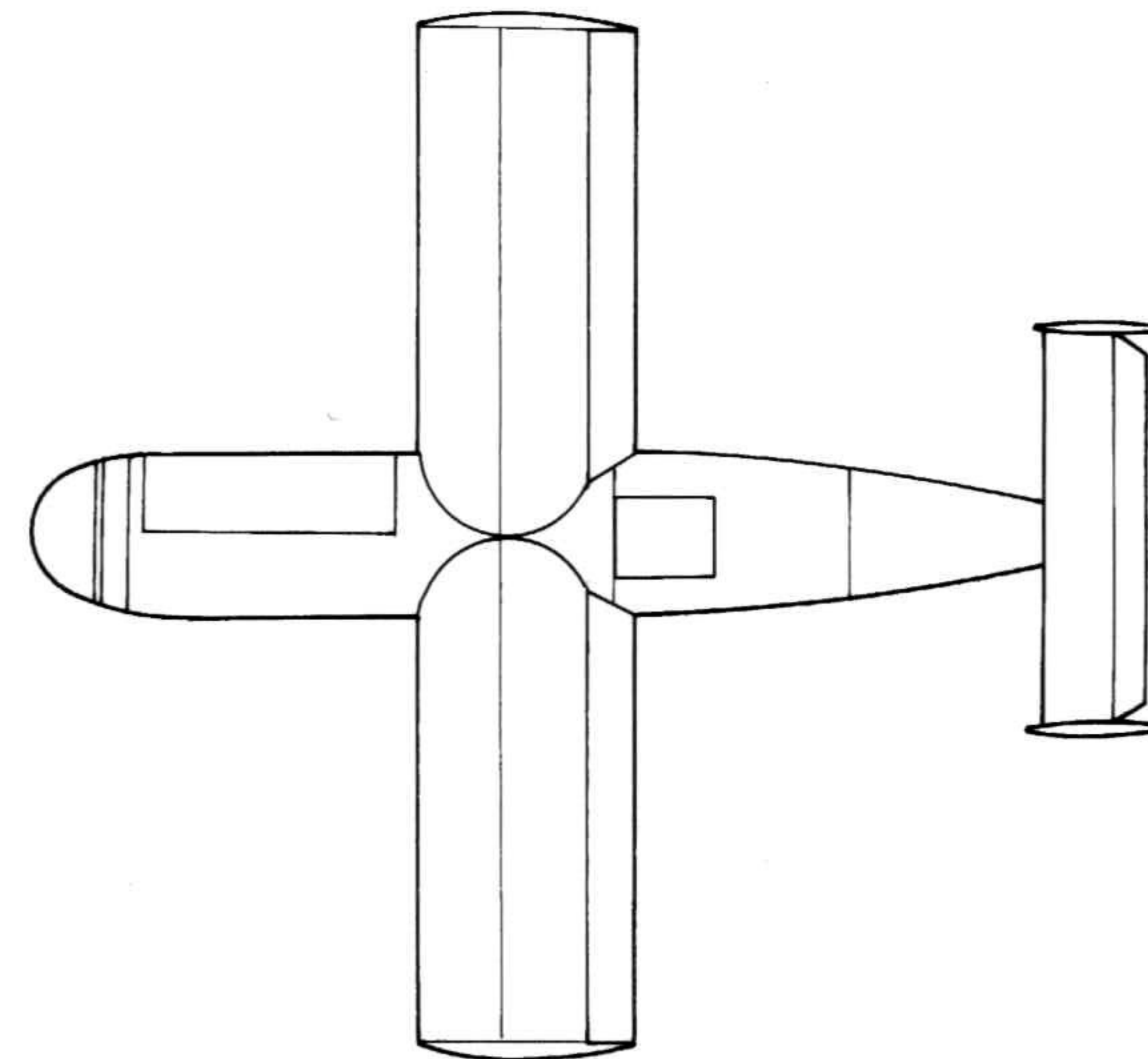
Projekt nocnego samolotu myśliwskiego wykonany w oparciu o samolot bombowy **Ar 234C**. Uzbrojenie samolotu to działko *MG 151/20* kalibru 20 mm (zapas amunicji 250 pocisków) umieszczone pod kadłubem oraz zasobnik *Rustsatz R3* z dwoma działkami *MK 108* kalibru 30 mm z zapasem amunicji po 100 pocisków na działko. Samolot miał być także wyposażony w radar *FuG 245 „Bremen”* umieszczony z przodu kadłuba. Paraboliczna antena radaru była ukryta wewnątrz kadłuba samolotu. Załoga dwuosobowa, pilot i operator aparatury radarowej. Masa startowa 10400 kg, prędkość maksymalna ok 890 km/h, zasięg do 1000 km.

Arado Ar 234+Arado E 381

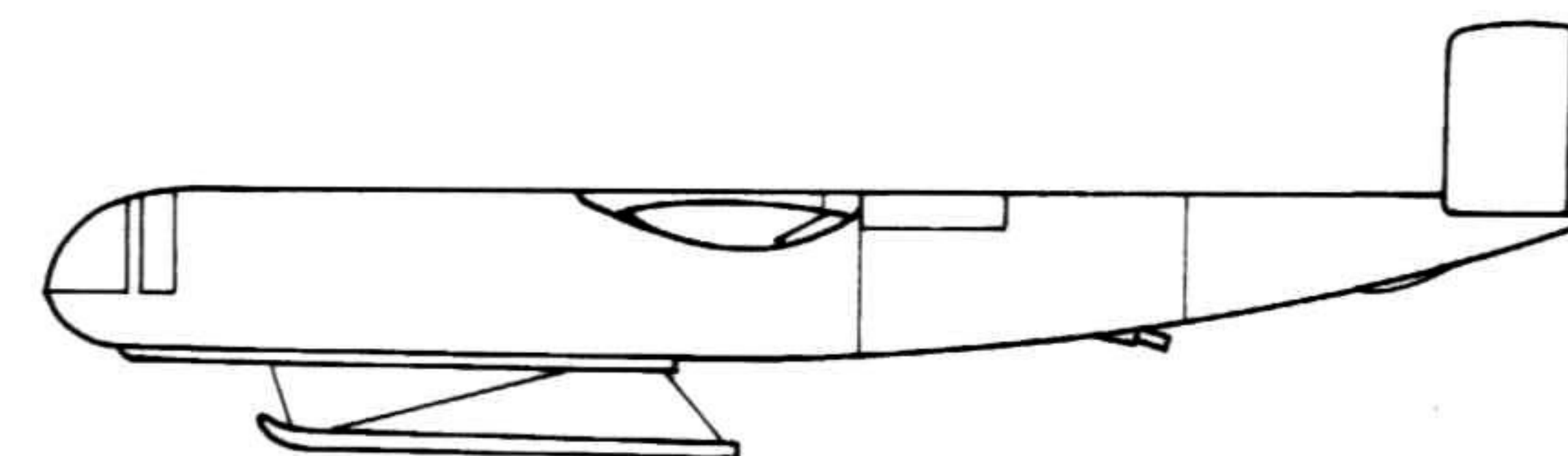
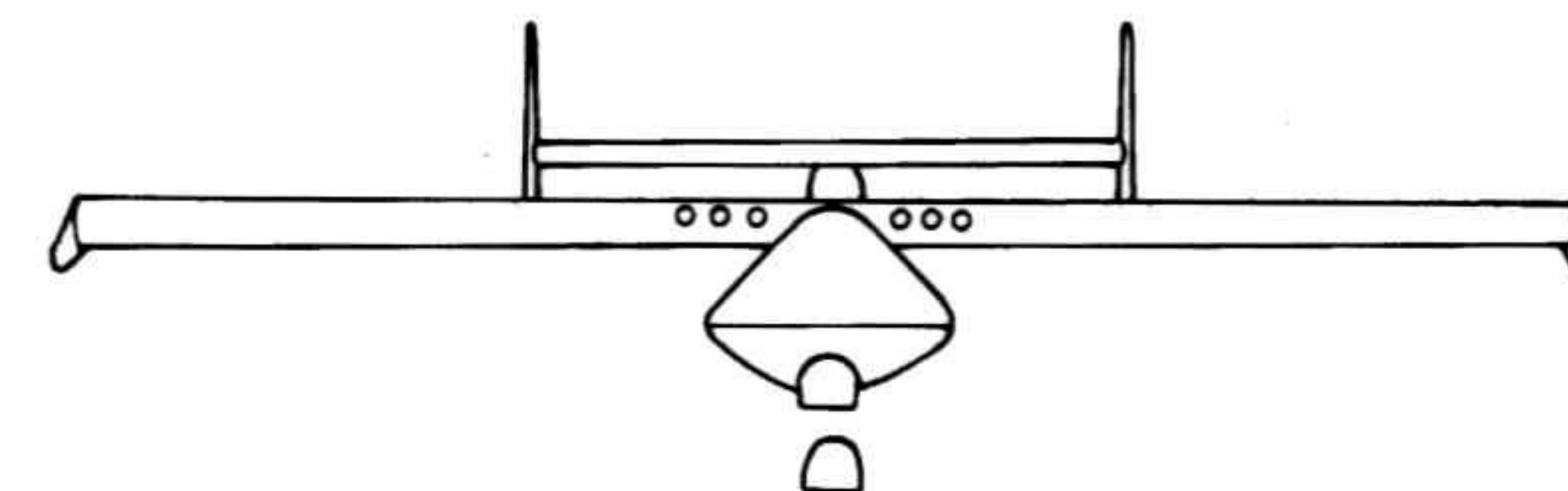
Zespół typu „**Mistel**” składający się z bombowca **Ar 234B/C** i samolotu myśliwskiego **Arado E 381**. Zadaniem samolotu myśliwskiego było ubezpieczanie własnych bombowców przed atakami nieprzyjacielskich samolotów myśliwskich, podczas wypraw bombowych.

Arado 440

Wersja rozwojowa samolotu wielozadaniowego **Arado Ar 240**. Projekt został opracowany na konkurs na szybki samolot bombowy ogłoszony przez *RLM* pod koniec 1943 roku. Planowano, że samolot **Ar 440** będzie też konkurentem samolotu **Dornier Do 335**. Napęd samolotu **Ar 440A** miały stanowić dwa silniki tłokowe *Daimler-Benz DB 603G* o mocy 1288 kW (1750 KM). Uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe *MG 131* kalibru 13 mm umieszczone w zdalnie sterowanym stanowisku strzeleckim, strzelające do tyłu, oraz dwa działka *MG 151/20* kalibru 20 mm lub *MK 108* kalibru 30 mm strzelające do przodu. Ładunek bombowy do 1000 kg. Pułap 11000 metrów, prędkość maksymalna do 745 km/h.



Arado E 381



Arado E.375

Projekt wersji rozwojowej samolotu **Arado Ar 234C** napędzanej silnikami odrzutowymi typu *Heinkel He 011*.

Arado E. 385

Projekt czterosilnikowego samolotu bombowego napędzanego silnikami *BMW 018* o ciągu 3400 kg.

Arado E. 530

Dwusilnikowy, dwukadłubowy (układ taki jak zastosowano w samolocie **F-82 „Twin-Mustang”**) samolot myśliwski dalekiego zasięgu napędzany dwoma silnikami typu *Daimler-Benz DB 603G* o mocy 1398 kW (1900 KM). Pilot zajmował miejsce w lewym kadłubie, zaś w prawym kadłubie w miejscu kabiny pilota znajdowały się zbiorniki z paliwem. Rozpiętość 16300 mm, długość 14200 mm, masa startowa 10400 kg, zasięg 1800 km, prędkość maksymalna (obliczeniowa) 723 km/h.

W konstrukcji samolotu planowano wykorzystanie wielu elementów samolotu **Messerschmitt Bf 109G**. Podobne rozwiązanie konstrukcyjne prezentował samolot myśliwski **Messerschmitt Bf 109Z**.

Arado E. 560

Projekt czterosilnikowego odrzutowego samolotu myśliwskiego napędzanego silnikami *HeS 011* uzbrojonego w dwa działka *MG 151/20* kalibru 20 mm (200 pocisków na działko) w przednim stanowisku strzeleckim, identyczne uzbrojenie miało być zamontowane w tylnym stanowisku strzeleckim. Jedno działko *MG 151/20* w ogonie (zapas amunicji 400 pocisków). Rozpiętość 18100 mm, długość 19100 mm, wysokość 5000 mm. Samolot miał otrzymać skośne skrzydła. Planowano możliwość podwieszenia bomb o masie ok. 2000 kg.

Arado E. 580

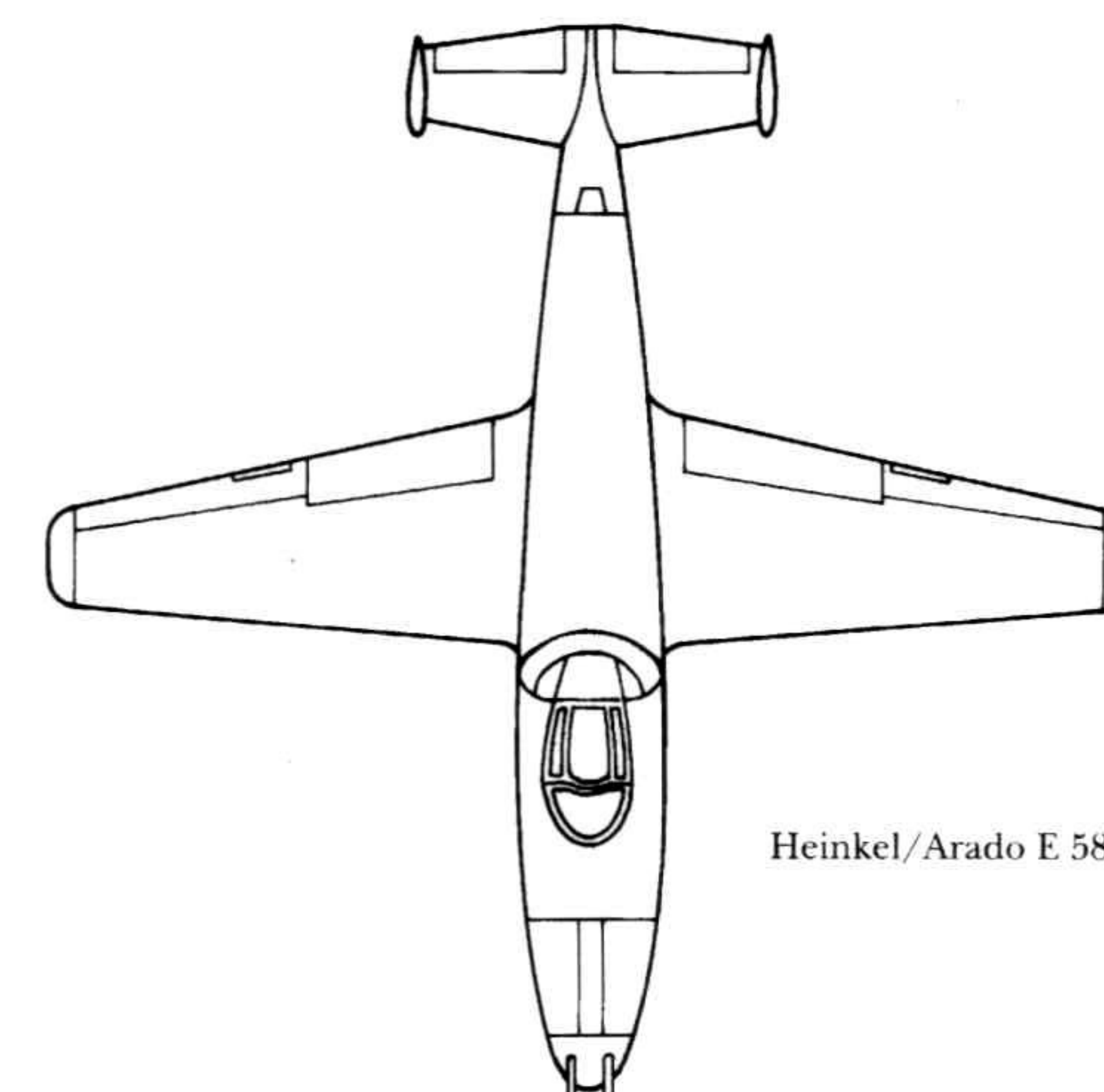
Wstępny projekt lekkiego samolotu myśliwskiego tzw. „*Volksjäger*”. Rozwinięciem tego projektu był samolot **Heinkel He 162**. Rozpiętość 7775 mm, długość 8000 mm, wysokość 2500 mm, masa startowa 2635 kg, prędkość maksymalna 750 km/h, uzbrojenie dwa działka *Rheinmetall-Borsig MK 108* kalibru 30 mm. Samolot **Arado E. 580** miał być napędzany silnikiem odrzutowym *BMW 003*.

Arado Ar II-1 Nachtjäger – Projekt I

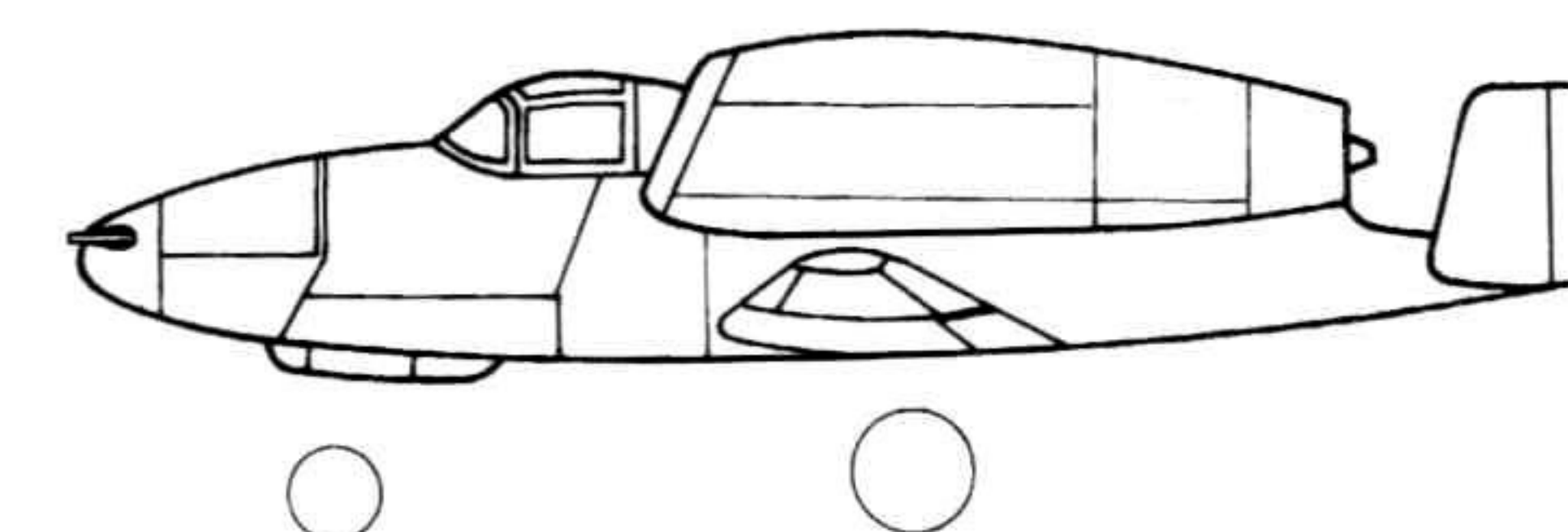
Projekt samolotu myśliwskiego w układzie bezogonowym napędzanym dwoma silnikami odrzutowymi umieszczonymi pod kadłubem. Przewidywane uzbrojenie to dwa działka *Mauser MG 151/20* kalibru 20 mm.

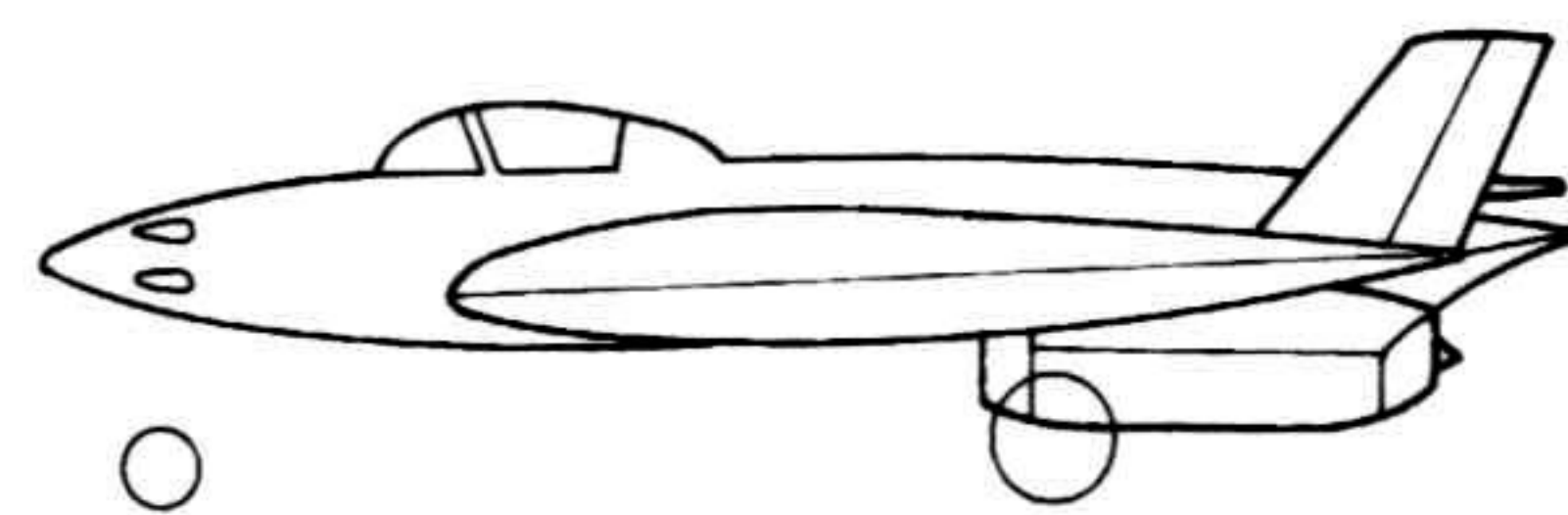
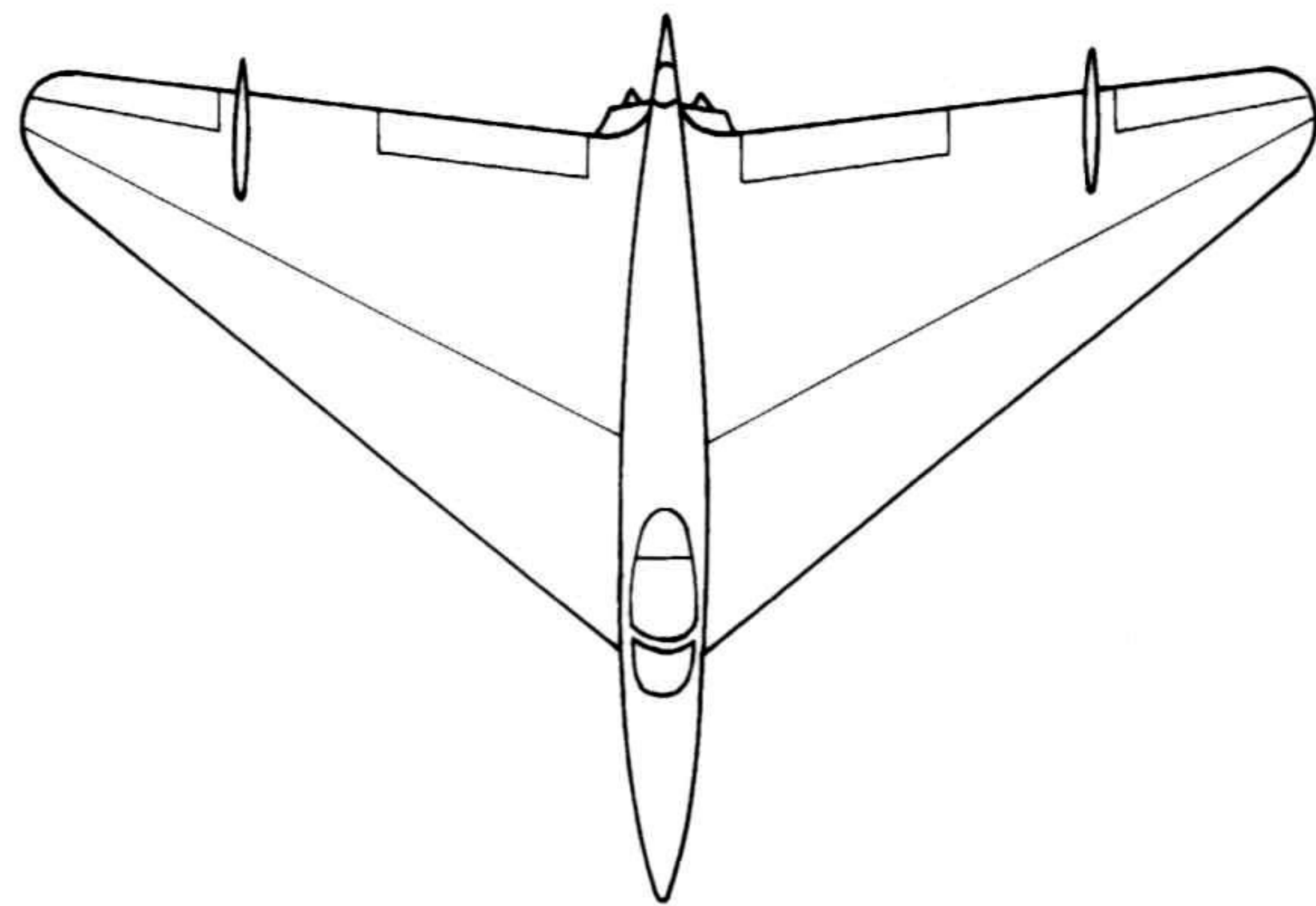
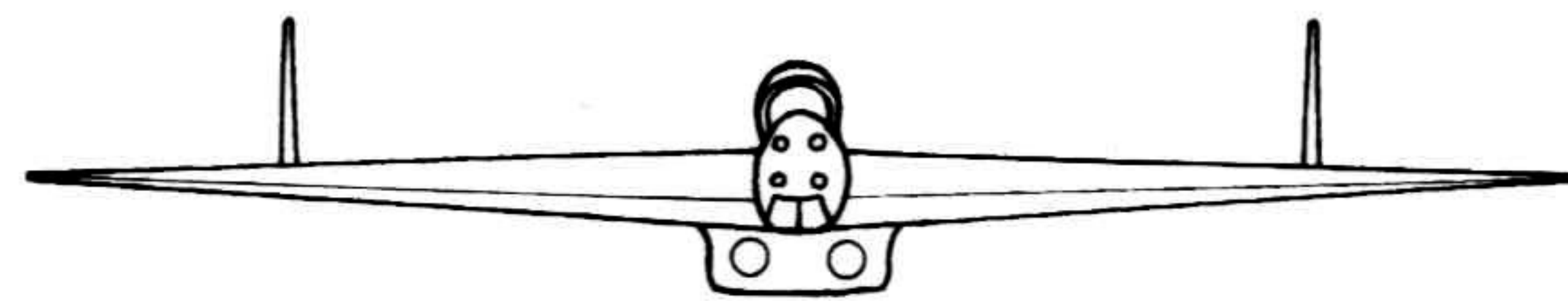
Arado Ar II

Projekt dwusilnikowego samolotu myśliwskiego napędzanego dwoma silnikami typu *Heinkel HeS 011*. Uzbrojenie cztery działka *Mk 108* kalibru 30 mm umieszczone z przodu kadłuba samolotu.

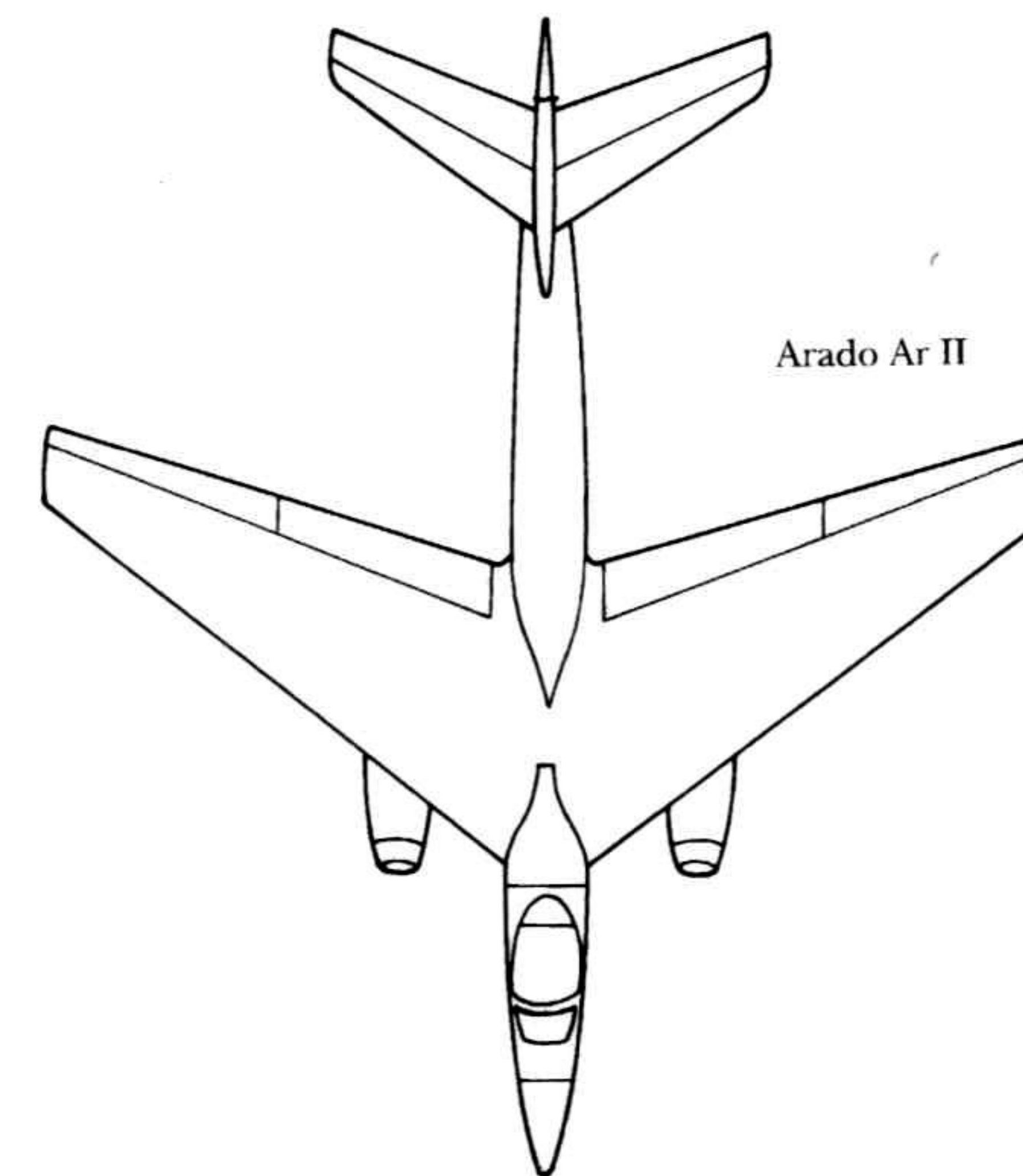
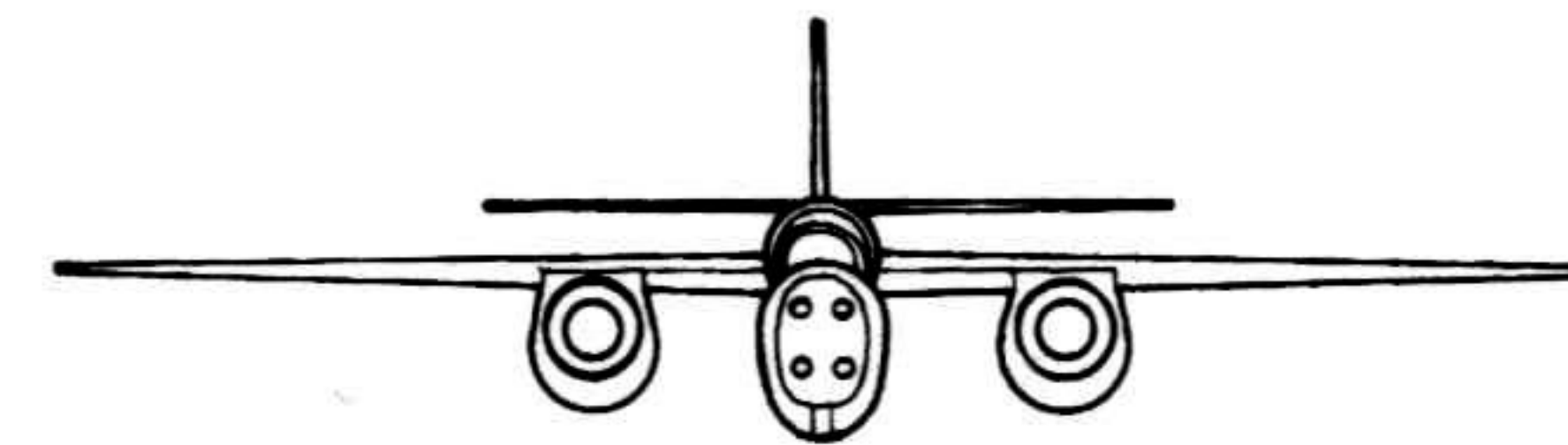


Heinkel/Arado E. 580

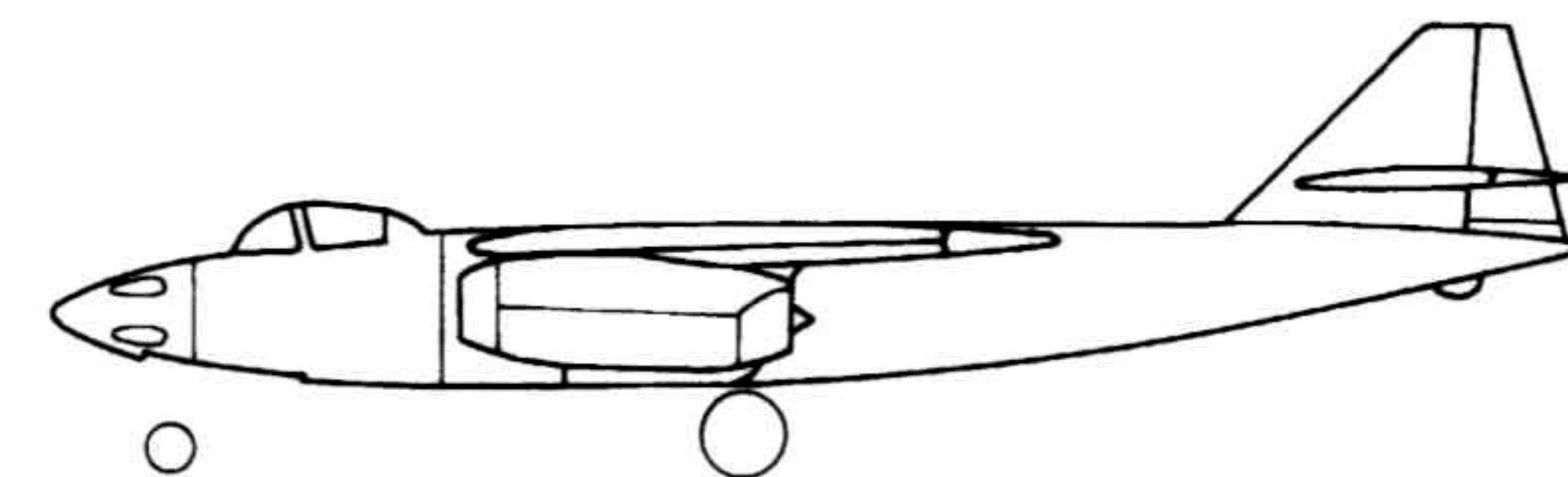




Arado Ar II-1



Arado Ar II



BLOHM & VOSS

Blohm & Voss P.163

Rozwinięcie samolotu rozpoznawczego **Blohm & Voss Bv 141**. Samolot składał się z kadłuba z silnikiem umieszczonym z przodu. Na końcach trapezowego skrzydła umieszczone były gondole, lewa mieściła kabinę załogi, natomiast w prawej gondoli umieszczone były dwa stanowiska strzeleckie uzbrojone w działka *MG 151/20*. Napęd samolotu miał stanowić silnik rzędowy *Daimler-Benz DB 613C* o mocy 2208 kW (3000 KM) lub silnik gwiazdowy *BMW 803* o mocy 2944 kW (4000 KM) poruszający dwa przeciwbieżne trójłopatowe śmigła. Rozpiętość 20720 mm, długość 15550 mm, wysokość 4560 mm, masa startowa ok. 15000 kg, zasięg ponad 2000 km, prędkość maksymalna 570 km/h.

Blohm & Voss P.170

Trójsilnikowy szybki samolot myśliwski. Silniki *BMW 801* o mocy 1288 kW (1750 KM) były umieszczone na końcach skrzydeł i z przodu kadłuba. Usterzenie pionowe znajdowało się na końcach gondol silnikowych, a usterzenie poziome na końcu kadłuba samolotu. Kabina pilota była umieszczona z tyłu samolotu.

Uzbrojenie stanowiło sześć działek *MG 151/20* lub *MK 108*. Rozpiętość ok 17000 mm, długość 13400 mm, prędkość maksymalna (obliczeniowa) 730 km/h.

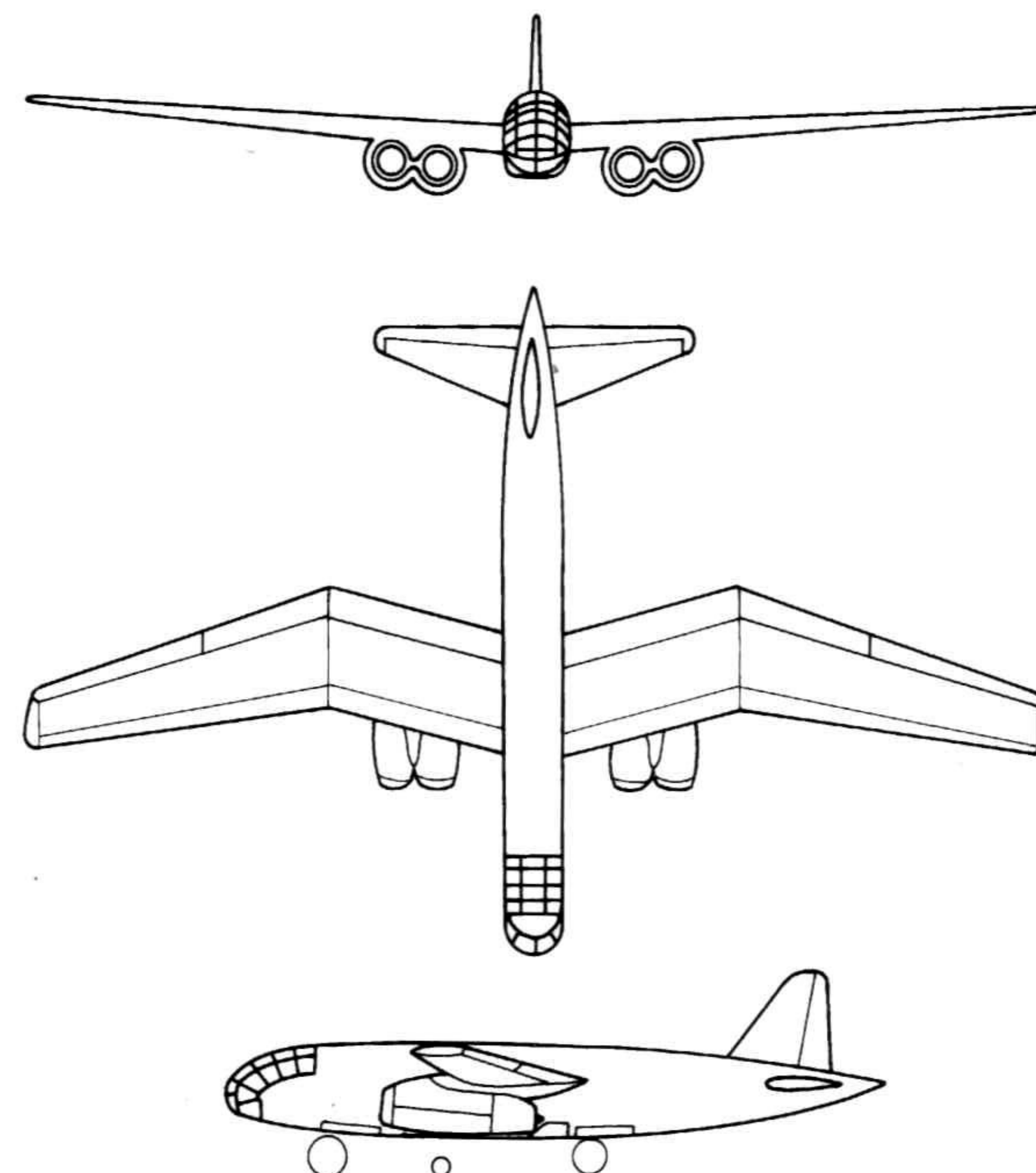
Blohm & Voss P.178

Projekt tego samolotu powracał do koncepcji konstrukcyjnej niesymetrycznego samolotu **Bv 141**. Tym razem niesymetrycznie został umieszczony napęd samolotu, czyli silnik odrzutowy *Junkers Jumo 004*.

Blohm & Voss P.184

Projekt samolotu bombowego dalekiego zasięgu tzw. *Amerika-Bomber*. Czterosilnikowy średniopłat wyposażony w kabinę ciśnieniową. Napęd stanowiły cztery silniki gwiazdowe *BMW 801E* o mocy 1472 kW (2000 KM). Rozpiętość ok. 35000 mm, długość 27000 mm, zasięg 9500 km, prędkość maksymalna ok. 450 km/h.

Ciekawym rozwiązaniem konstrukcyjnym było zaprojektowanie czterokołowego podwozia głównego – każda goleń podwozia głównego umieszczona była pod kolejnym silnikiem samolotu.



Blohm&Voss Bv P. 188

Blohm & Voss P. 187

„Ładowa” wersja łodzi latającej **Blohm & Voss Bv 222 „Wiking”**. Sześciorsilnikowy samolot transportowy napędzany silnikami *BMW 801*. Podwozie wielokołowe umieszczone było pod kadłubem samolotu. Uzbrojenie obronne miały stanowić cztery działka *MG 151/20*.

Blohm & Voss P. 188

Projekt czterosilnikowego samolotu bombowego ze skośnym skrzydłem. W części przykadłubowej skrzydło miało skos dodatni, zaś końcowe części skrzydła miały skos ujemny (dawało to w rezultacie skrzydła w kształcie litery „W”). Zaprojektowano kilka prototypów. **Bv P. 188-01** i **P. 188-03** miały pojedyncze usterzenie pionowe, a projekty **P. 188-02** i **P.188-04** były konstruowane z podwójnym usterzeniem pionowym. Wszystkie samoloty oprócz **P. 188-03** miały pojedyncze gondole silnikowe, natomiast wspomniany wcześniej **P. 188-03** otrzymał zdwojone gondole silnikowe.

Blohm & Voss P. 192

Niezwykle ciekawy był projekt szybkiego samolotu bombowego **Blohm & Voss P. 192**. Był to jednosilnikowy dolnopłat z silnikiem umieszczonym w środkowej części kadłuba, który napędzał przez długi wał śmigło pchające umieszczone na końcu kadłuba. Planowano zastosowanie silnika rzędowego *Daimler-Benz DB 603G* o mocy 1288 kW (1750 KM). Uzbrojenie obronne składało się z dwóch działek *MG 151/20* kalibru 20 mm, a przenoszony ładunek bombowy miał wynosić 1500 kg. Podwozie trójkołowe. Rozpiętość 16500 mm, długość 14500 mm, prędkość maksymalna ok. 670 km/h.

Blohm & Voss P. 194-01

Był to kolejny projekt zmodernizowanego samolotu **Bv 141**, tym razem pod kabiną załogi był umieszczony silnik odrzutowy *Junkers Jumo 004*.

Blohm & Voss P. 196

Projekt dwusilnikowego odrzutowego samolotu myśliwskiego o układzie dwubelkowym. Dwa silniki *BMW 003* miały być zabudowane pod krótkim kadłubem. Skrzydła skośne. Uzbrojenie dwa działka kalibru 30 mm. Rozpiętość 15000 mm, długość ok. 11500 mm, wysokość 3300 mm, zasięg 800 km, prędkość maksymalna ok. 900 km/h.

Blohm & Voss P. 204

Samolot o konstrukcji niesymetrycznej, po lewej stronie kadłuba zamontowany był silnik odrzutowy *BMW 003*, napęd zasadniczy stanowił jednak silnik gwiazdowy typu *BMW 801D*. Silnik odrzutowy włączany miał być tylko w celu uzyskania krótkotrwałego wzrostu prędkości np. podczas ucieczki przed nieprzyjacielskim samolotem myśliwskim. Uzbrojenie stanowiły dwa działka *MG 151/20* zamontowane u nasady skrzydeł i dwa karabiny maszynowe *MG 131* kalibru 13 mm.

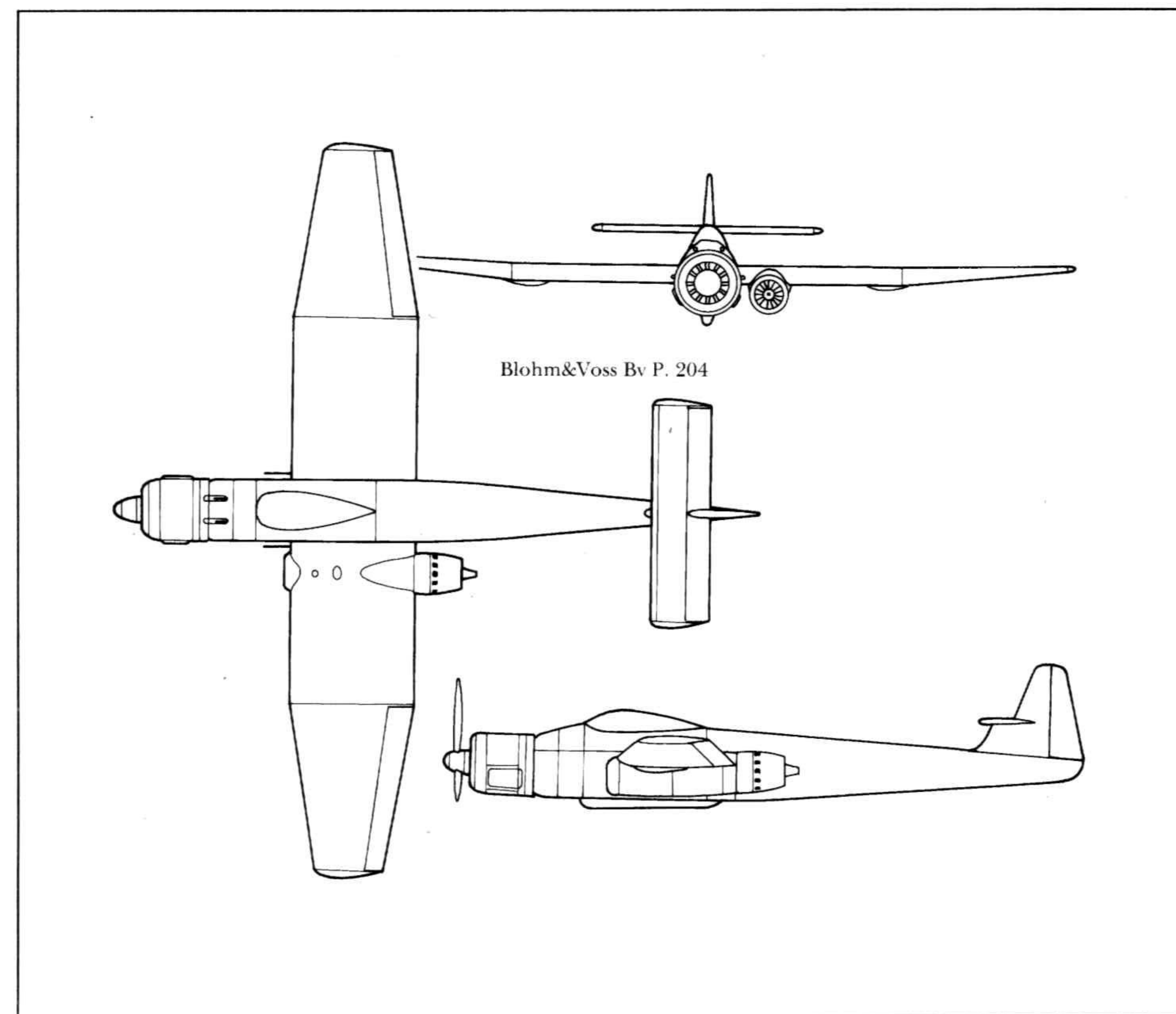
Samoloty **Blohm & Voss P. 204** miały przenosić bomby ślizgowe **Blohm & Voss P. 226** i **Blohm & Voss P. 246 „Hagelkorn”**.

Blohm & Voss P. 209

Projekt lekkiego samolotu myśliwskiego ze skrzydłami o ujemnym skosie napędzanego silnikiem odrzutowym *Heinkel HeS 011* o ciągu 1320 kg. Projekt powstał w odpowiedzi na konkurs *RLM* na samolot myśliwski 1000x1000, czyli o prędkości maksymalnej 1000 km/h i zasięgu 1000 km.

Uzbrojenie samolotu stanowiły dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm.

Rozpiętość 8060 mm, długość 9027 mm, wysokość 3300 mm, masa startowa 3500 kg, pułap 12000-13000 metrów, zasięg 1000 km, prędkość maksymalna 1000 km/h.

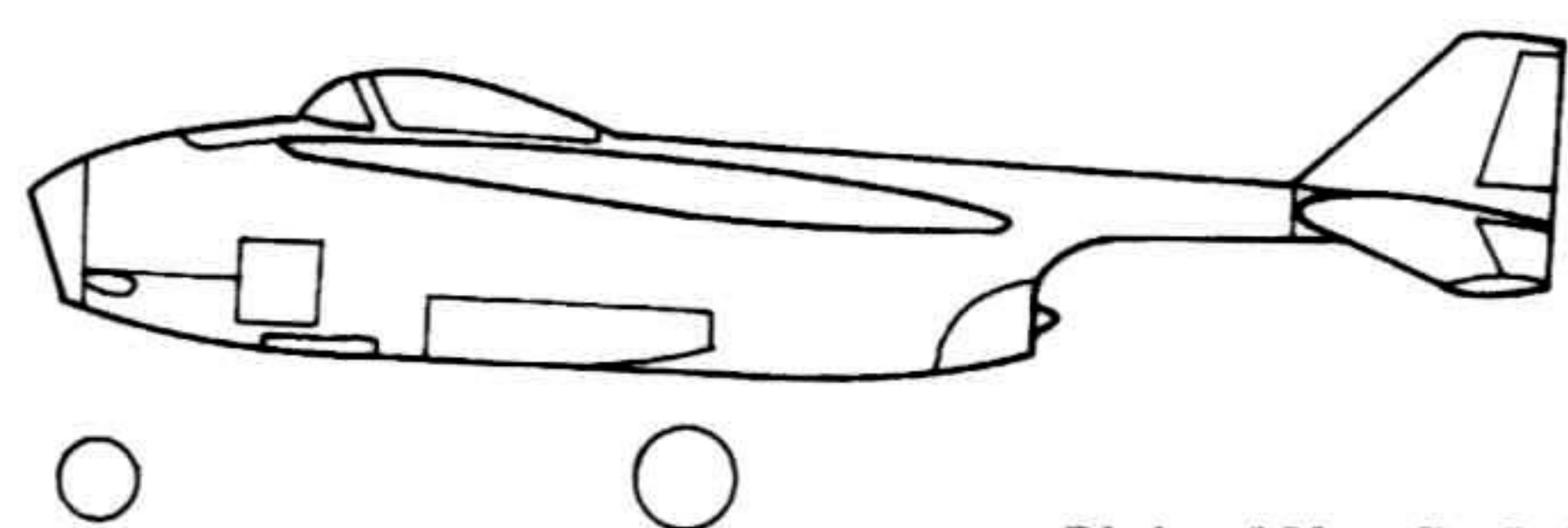
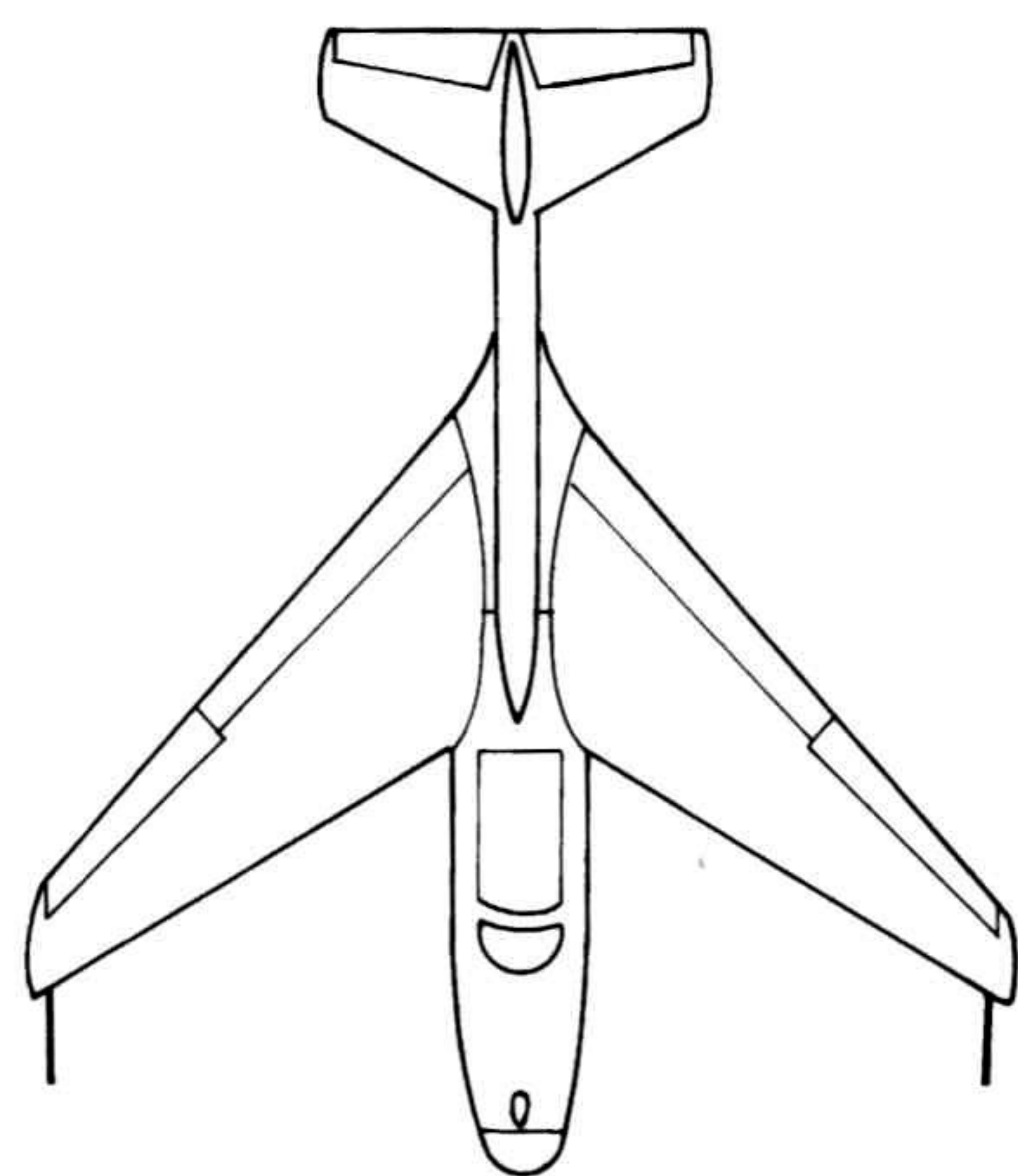


Blohm & Voss P. 211a

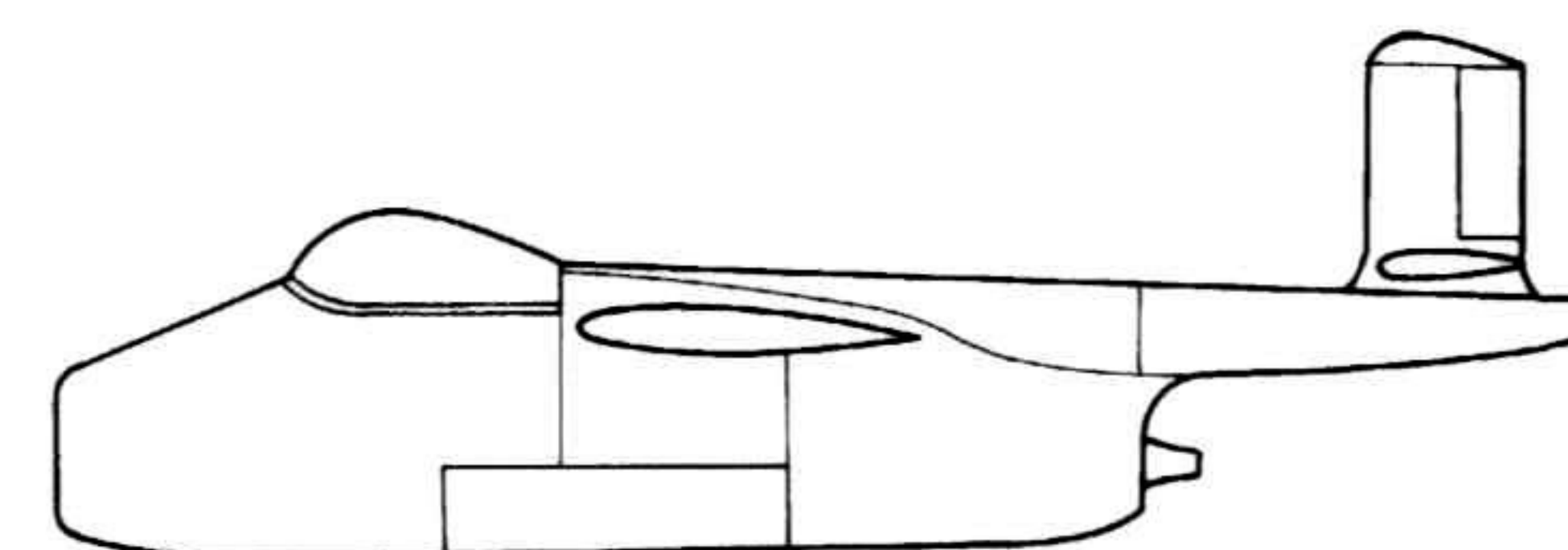
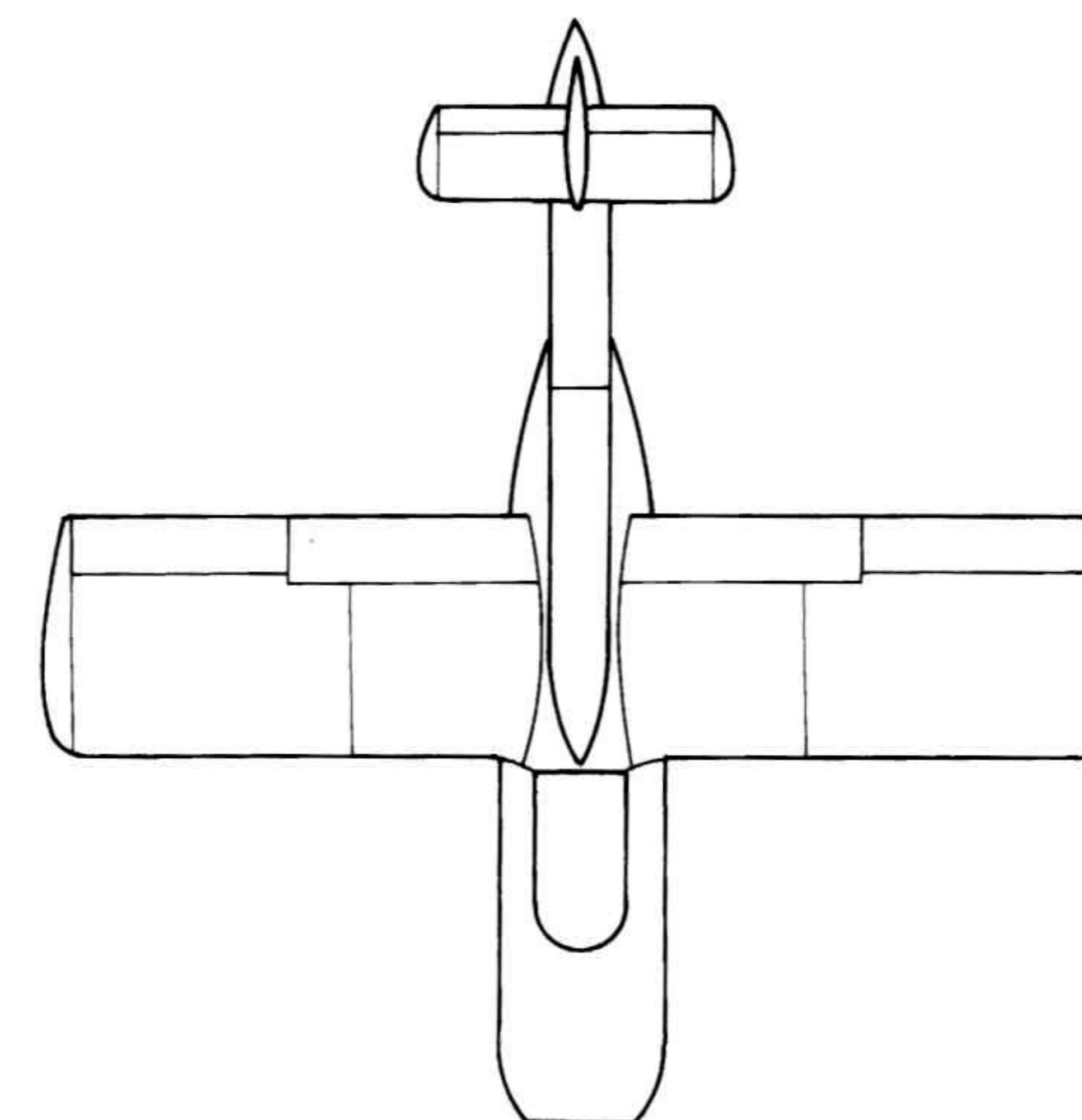
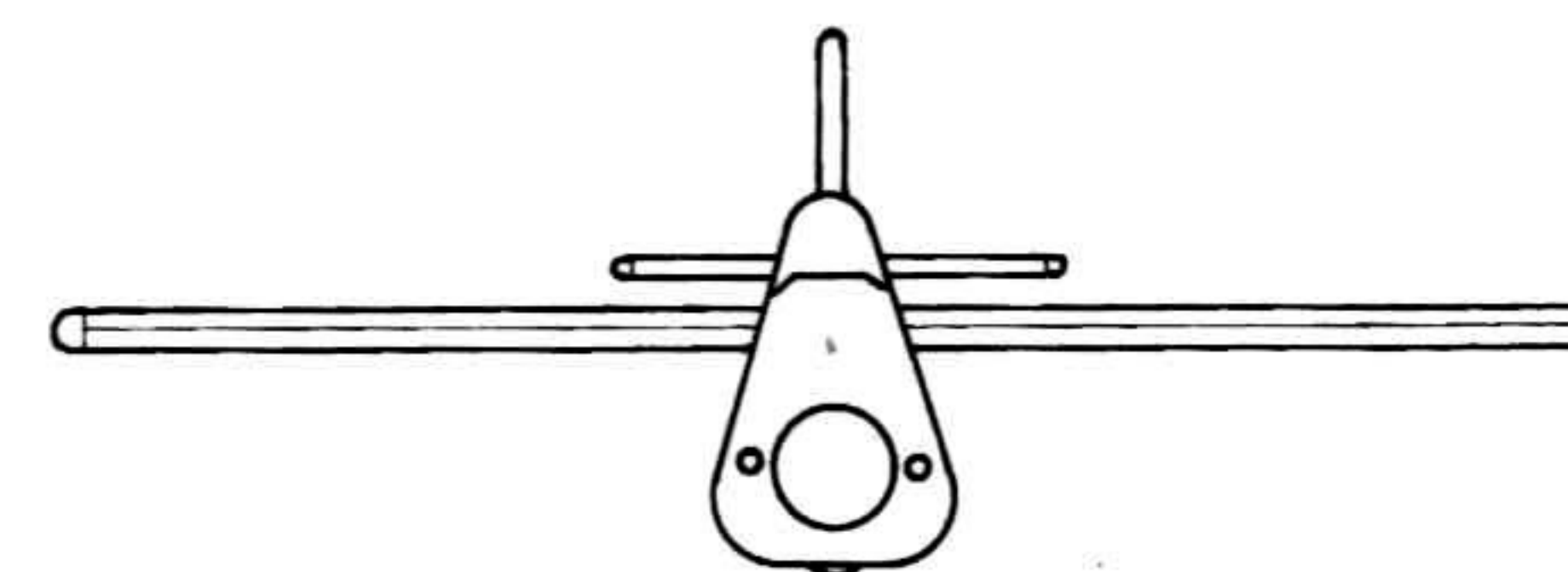
Projekt prostego lekkiego samolotu myśliwskiego opracowany na zamówienie *RLM* na tzw. *Volksjäger*. Konkurent samolotu **He 162**. Projekt został odrzucony, gdyż przewidywał wykorzystanie podczas produkcji zbyt wielu surowców strategicznych. Planowany napęd miał stanowić silnik odrzutowy *BMW 003*. Rozpiętość 8450 mm, długość 8700 mm, wysokość 2800 mm, masa startowa 3500 kg, zasięg 600 km, pułap 8000 metrów, prędkość maksymalna 860 km/h.

Blohm & Voss P. 211b

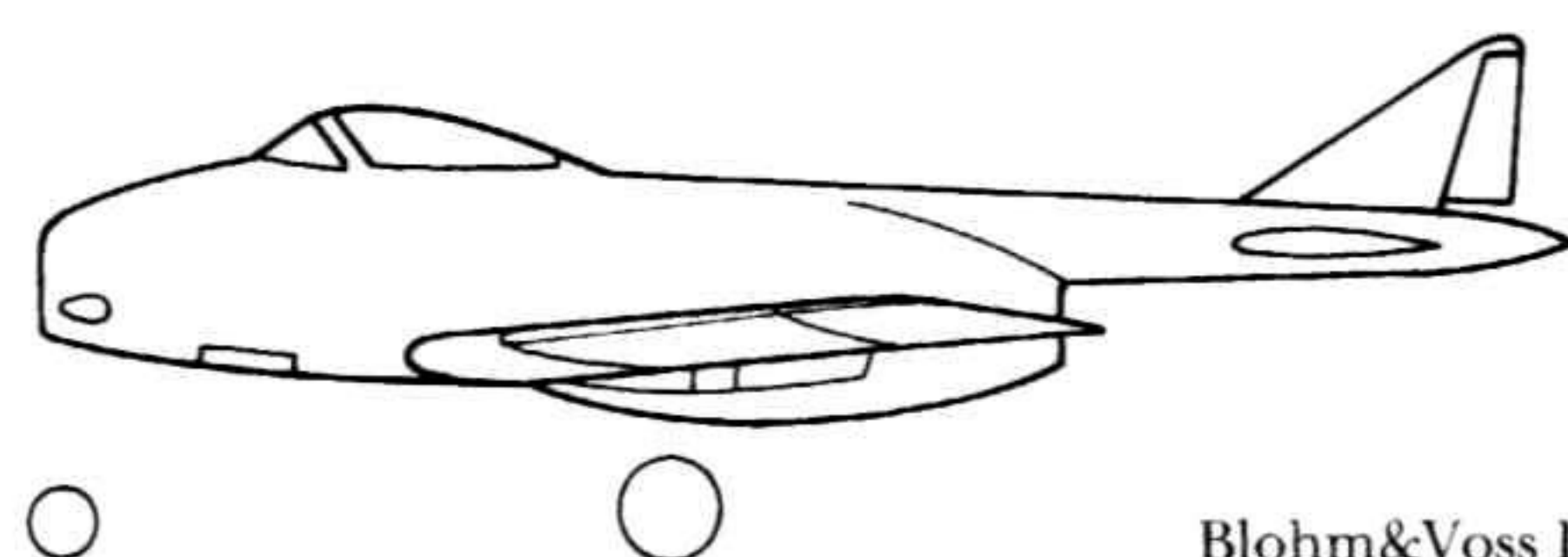
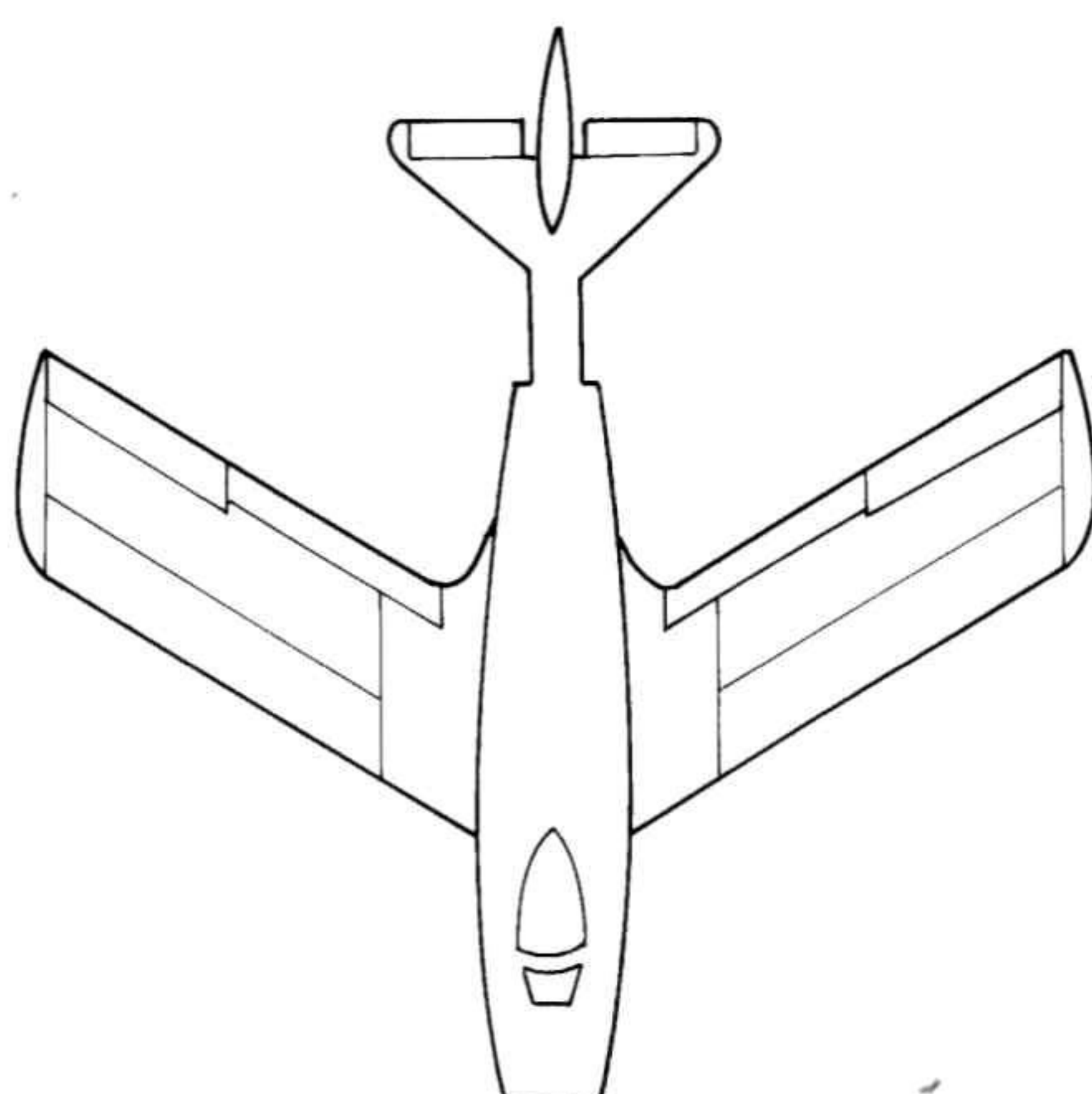
Zmodyfikowany i poprawiony projekt samolotu **P. 211a** napędzany dwoma silnikami odrzutowymi *BMW 003*. Rozpiętość 7650 mm, długość 8100 mm, wysokość 3100 mm, prędkość maksymalna (obliczeniowa) 900 km/h.



Blohm&Voss Bv P. 209



Blohm&Voss Bv P. 211a



Blohm&Voss Bv P. 211b

Blohm & Voss P. 212

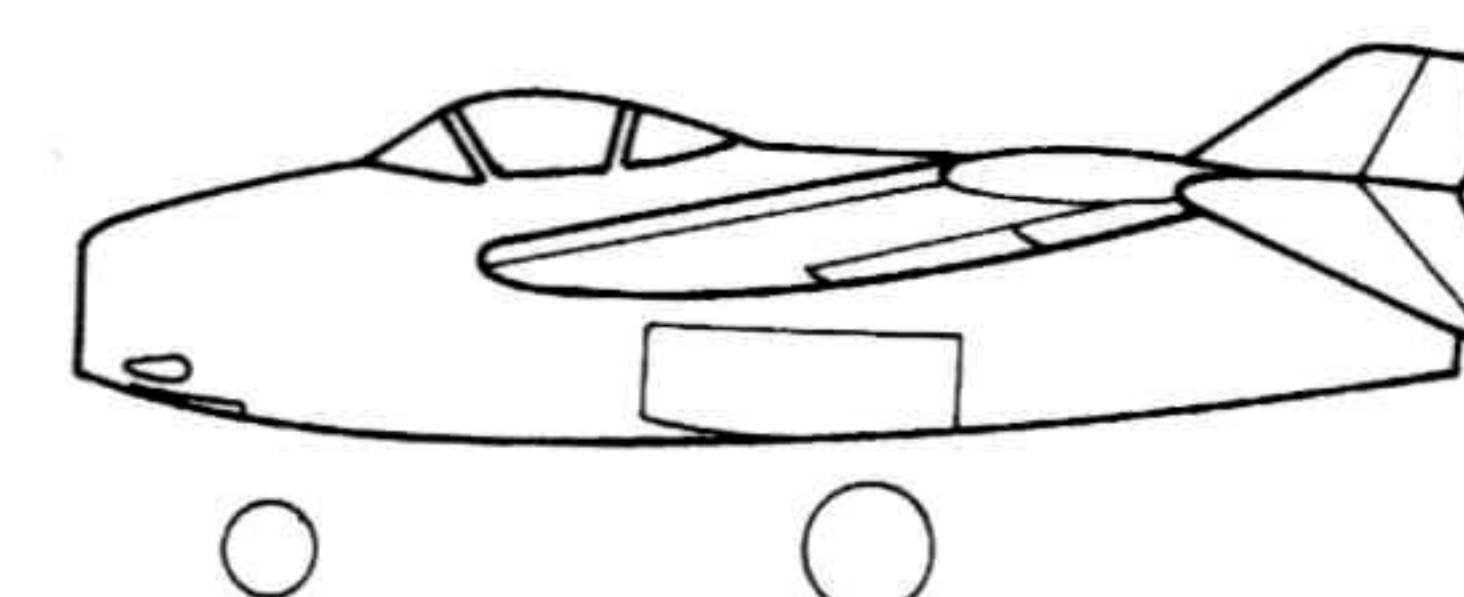
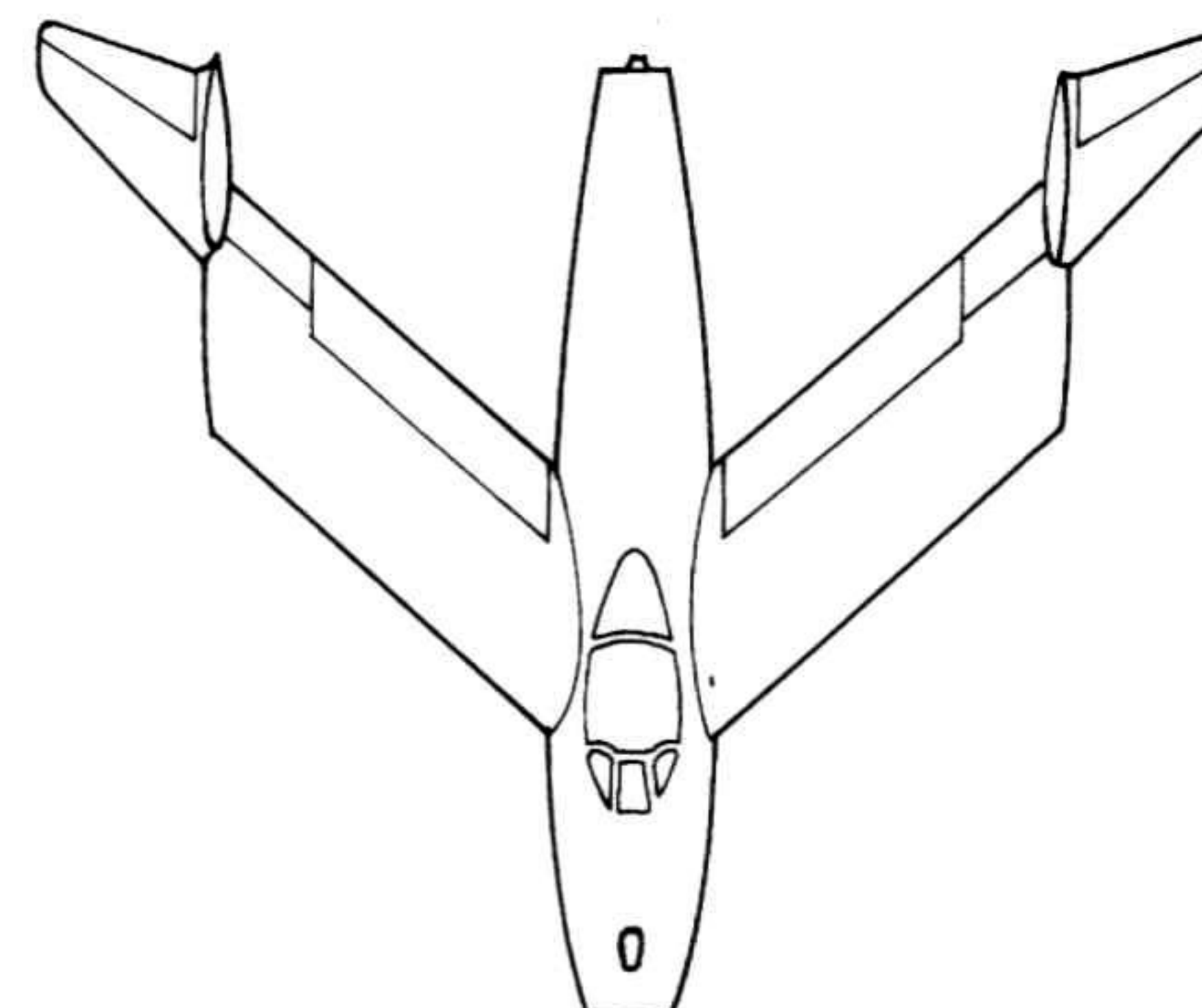
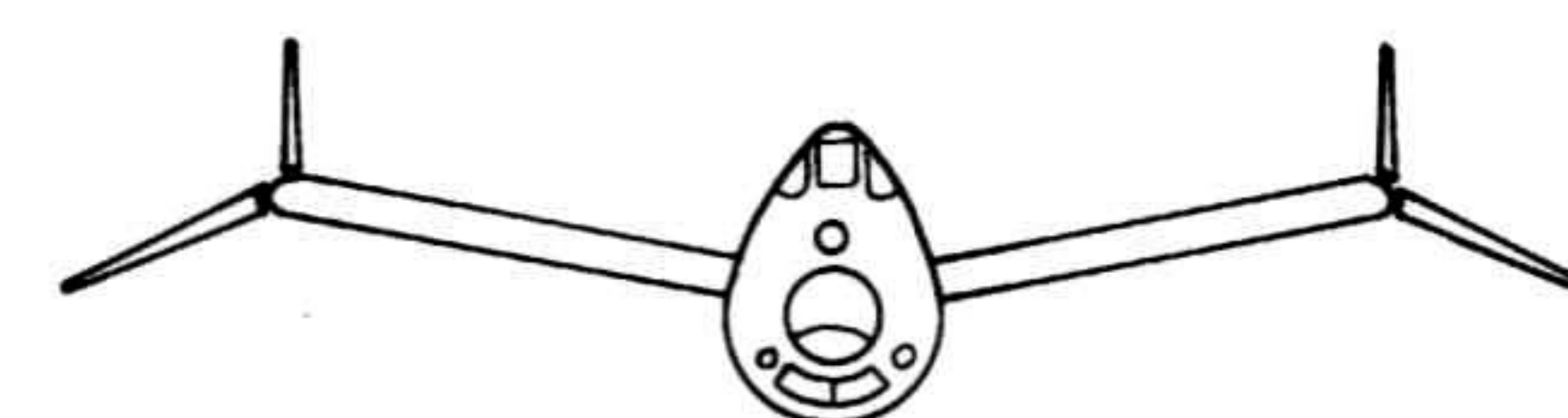
Projekt bezogonowego samolotu myśliwskiego napędzanego silnikiem odrzutowym. Rolę usterzenie pełniły końce skrzydła. Średniopłat o skośnych skrzydłach. Uzbrojenie trzy działka *MK 108* umieszczone z przodu kadłuba lub sześć działek w skrzydłach i w kadłubie. Rozpiętość 7500 mm, długość 7500 mm, masa startowa 4170 kg, zasięg 1125 km, prędkość maksymalna 910 km/h.

Blohm & Voss P. 213

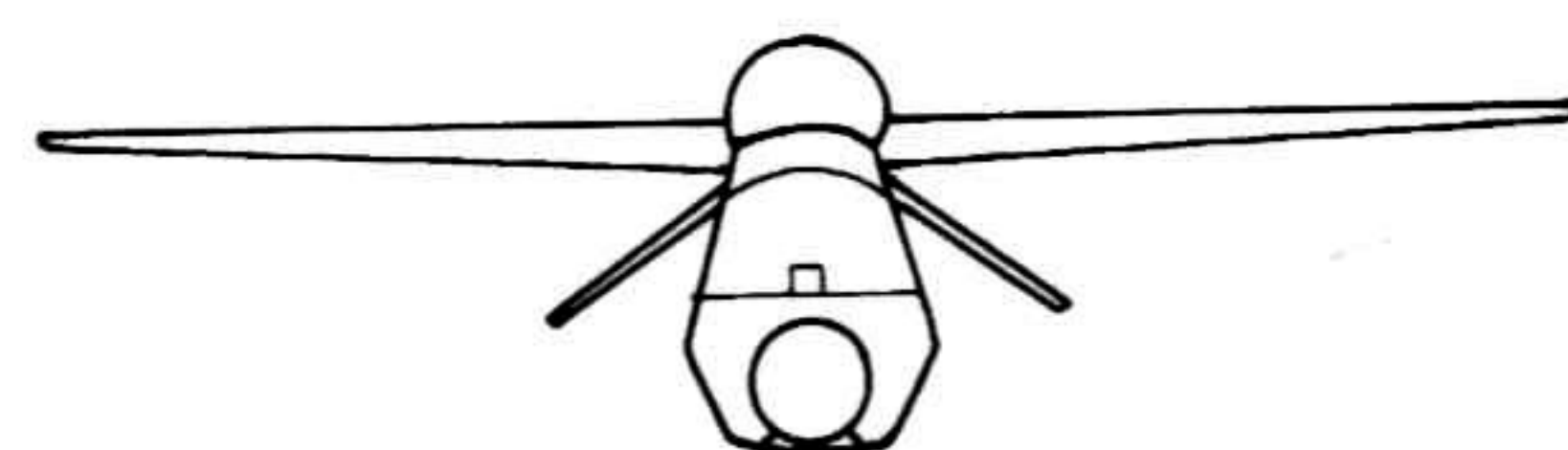
Projekt samolotu myśliwskiego napędzanego silnikiem pulsacyjnym typu *Argus As 014* umieszczonym pod belką kadłuba. Usterzenie motylkowe (Rudlickiego). Przewidywane uzbrojenie dwa działka *Mauser MG 151/20* kalibru 20 mm. Rozpiętość 7800 mm, długość 9780 mm, prędkość maksymalna (obliczeniowa) ok. 820 km/h.

Blohm & Voss P. 215

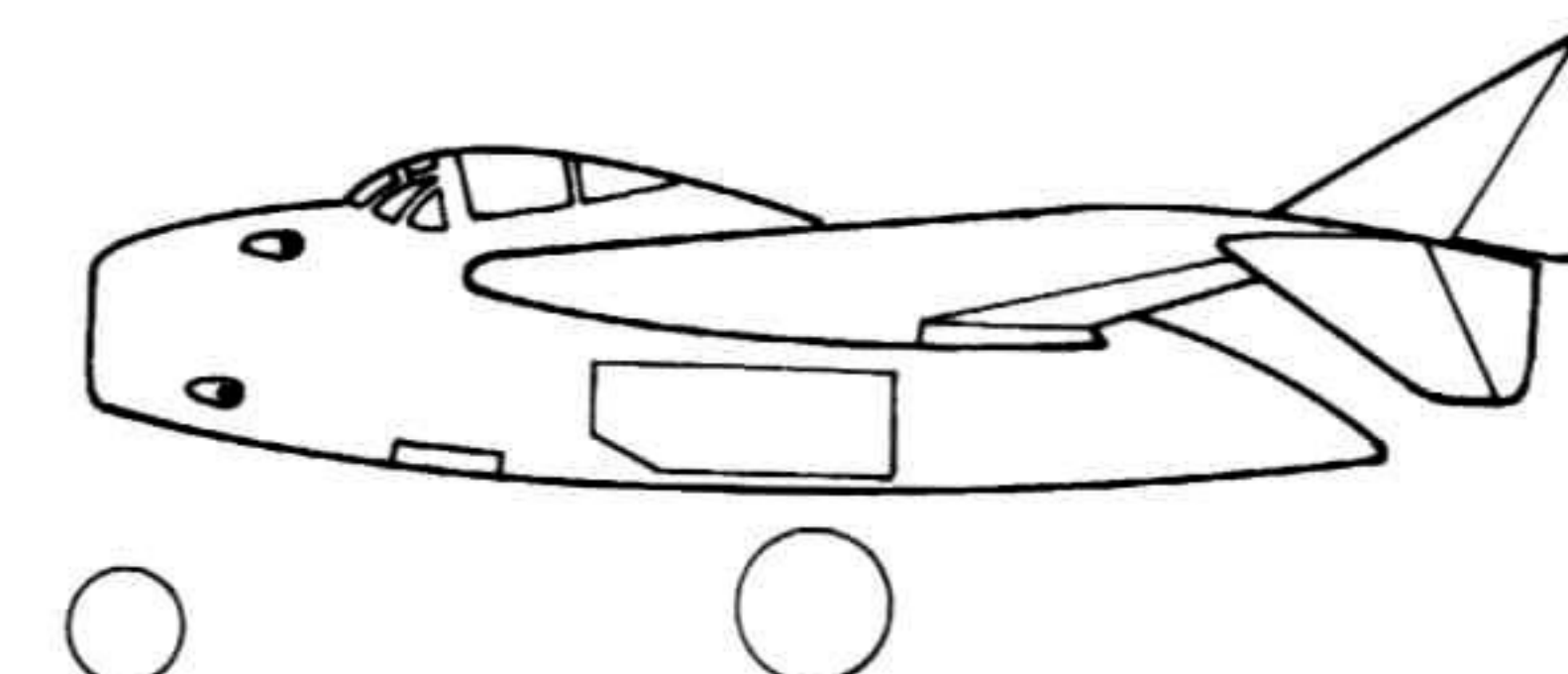
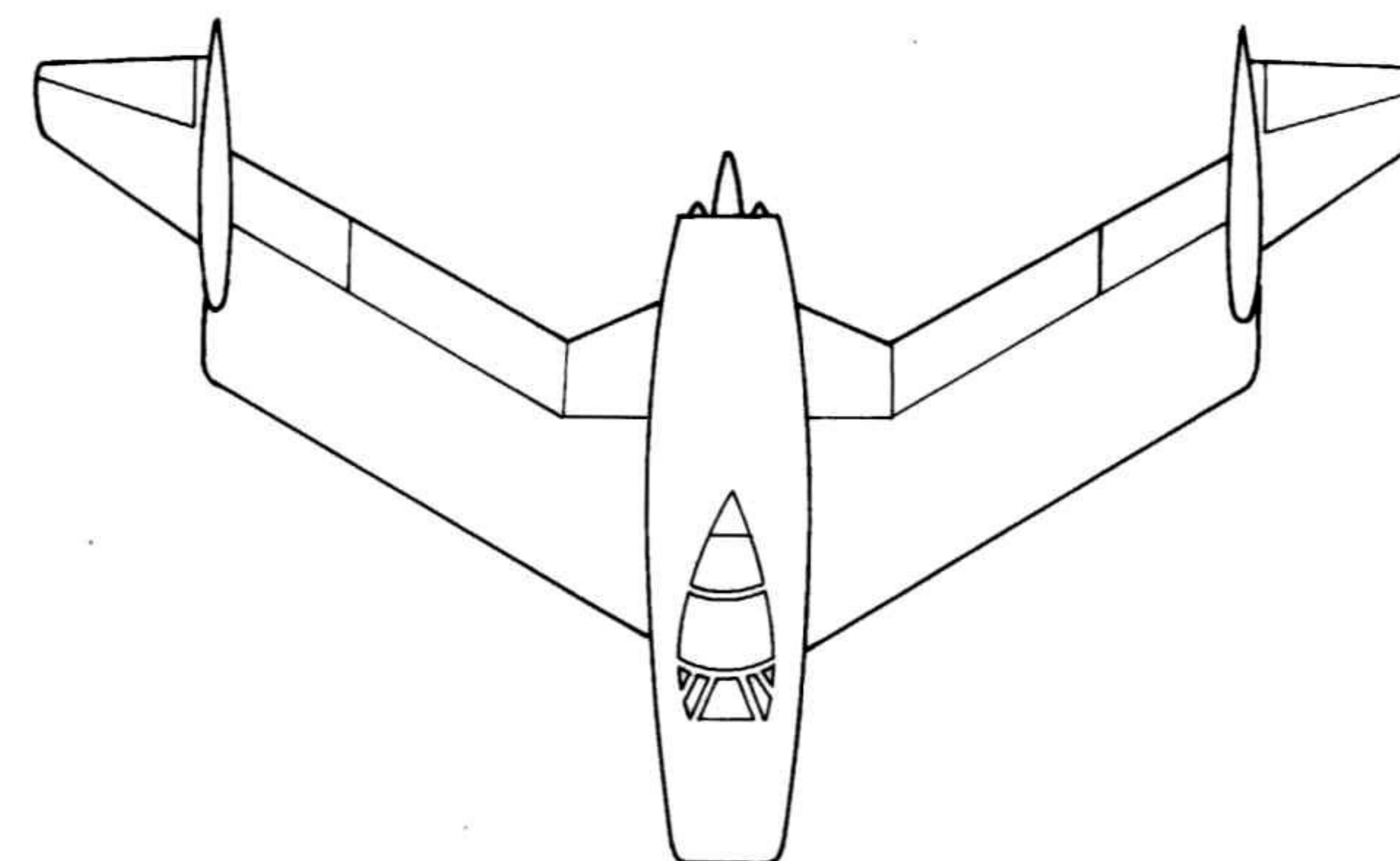
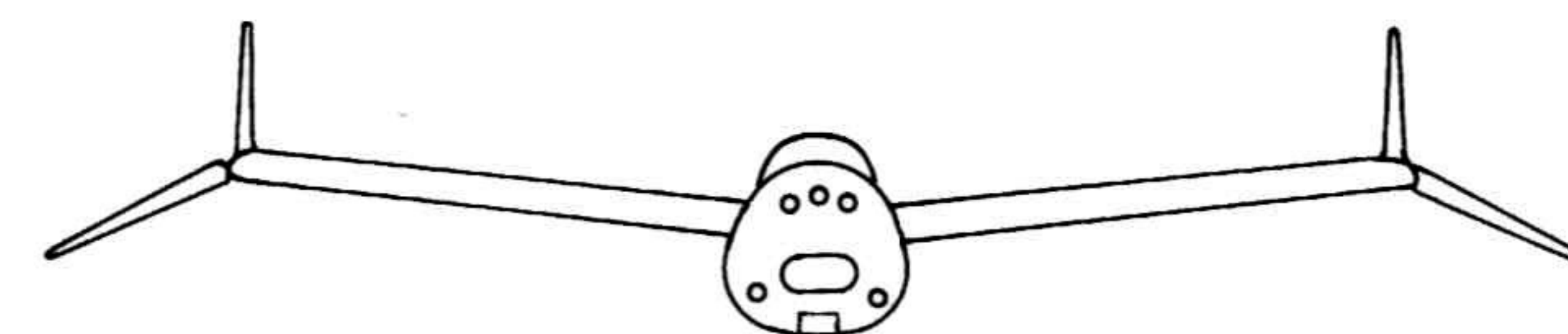
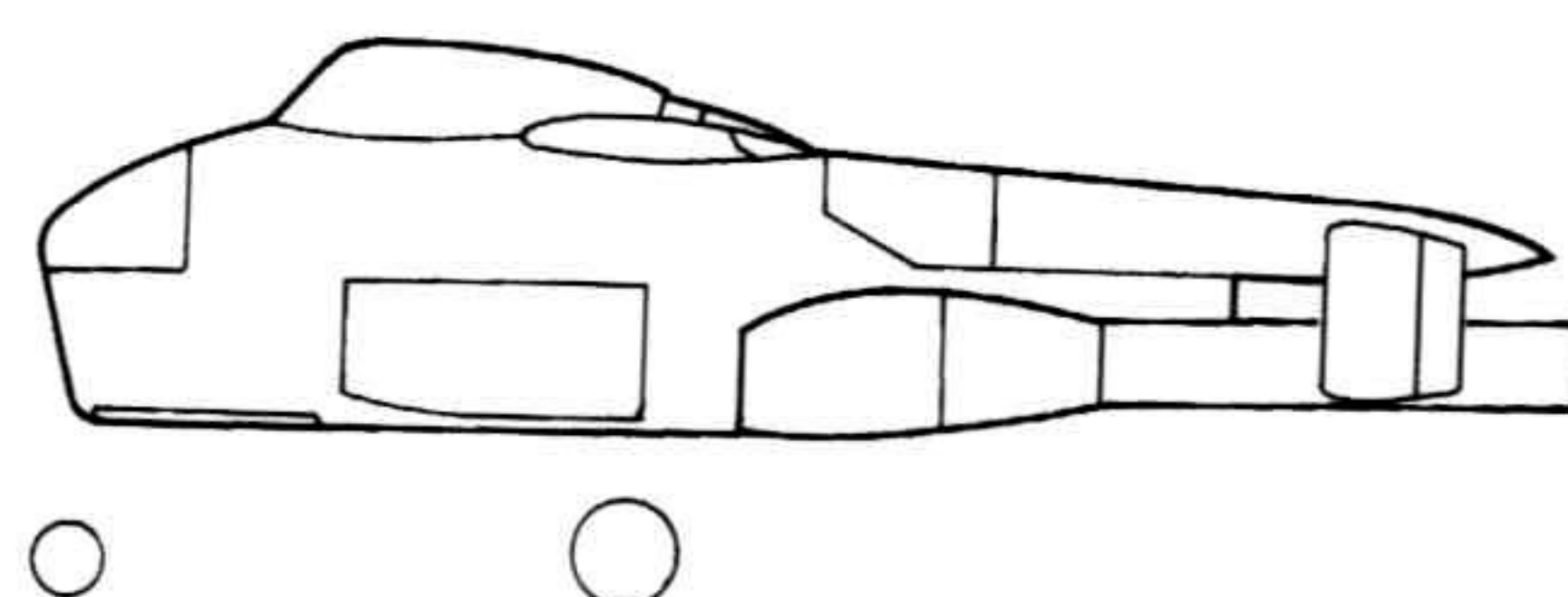
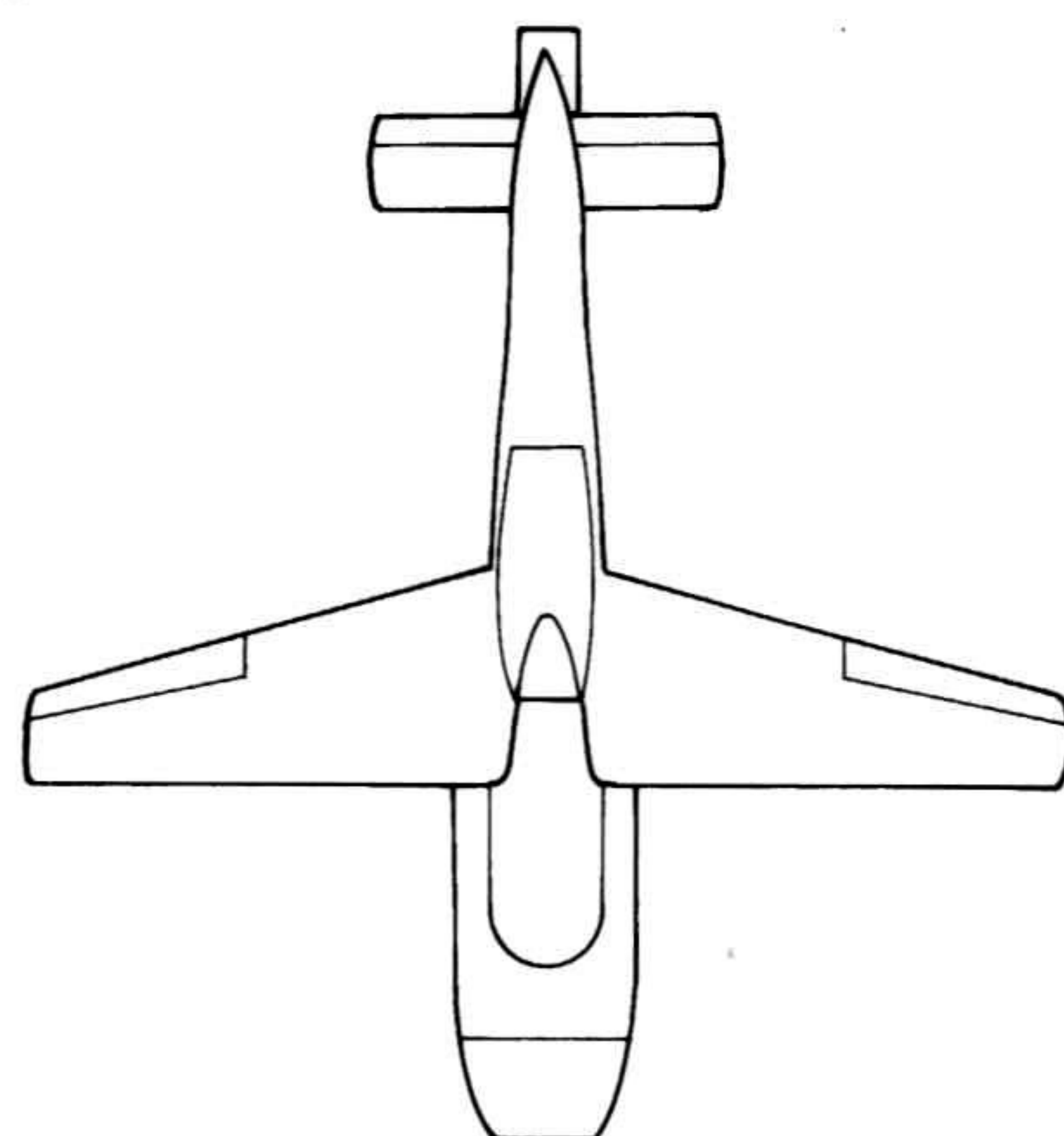
W 1945 roku rozpoczęto prace badawcze nad opracowaniem projektu ulepszanego i zmodyfikowanego samolotu **P. 212** napędzanego silnikiem *Heinkel HeS 011* o ciągu 1320 kg i oznaczony kodem **P. 215**. Uzbrojenie miały stanowić dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm i 8 pocisków rakietowych *R4M* kalibru 55 mm. Pod kadłubem można było zamontować wyrzutniki bombowe. Rozpiętość 18750 m, długość 11000 mm, wysokość 4600 mm, masa startowa 7600 kg, pułap 15500 m, wznoszenie do 1500 m/min, prędkość maksymalna 900 km/h.



Blohm&Voss Bv P. 212



Blohm & Voss Bv P. 213

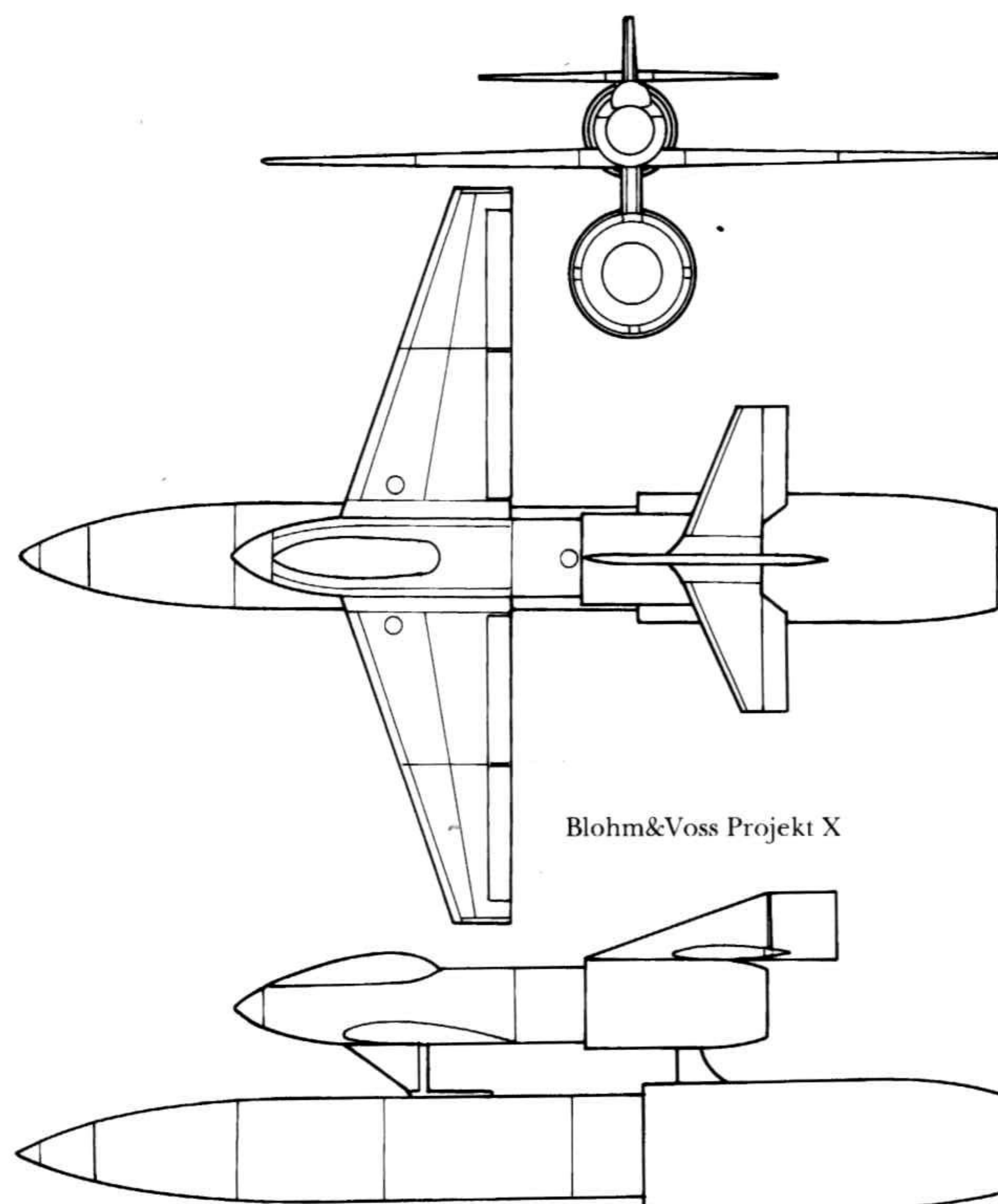


Blohm & Voss Bv P. 215

Blohm & Voss Projekt X (MRGP)

Projekt zespołu typu „Mistel” składającego się z kierowanego pocisku raketowego i samolotu naprowadzającego z napędem raketowym. Zakładana prędkość maksymalna ok. 1000 km/h. Rozpiętość ok. 6000 mm, długość całego zespołu 8000 mm.

Pocisk i samolot kierujący były odczepiane od samolotu transportowego **Do 217** w odległości ok. 300 km od celu. Dalej zespół pocisk i samolot kierujący miał wznieść się na wysokość ok. 50 km. Tam pilot naprowadzał pocisk na cel i oddzielał samolot naprowadzający od pocisku. Samolot naprowadzający samodzielnie powracał do bazy.



Blohm&Voss Projekt X

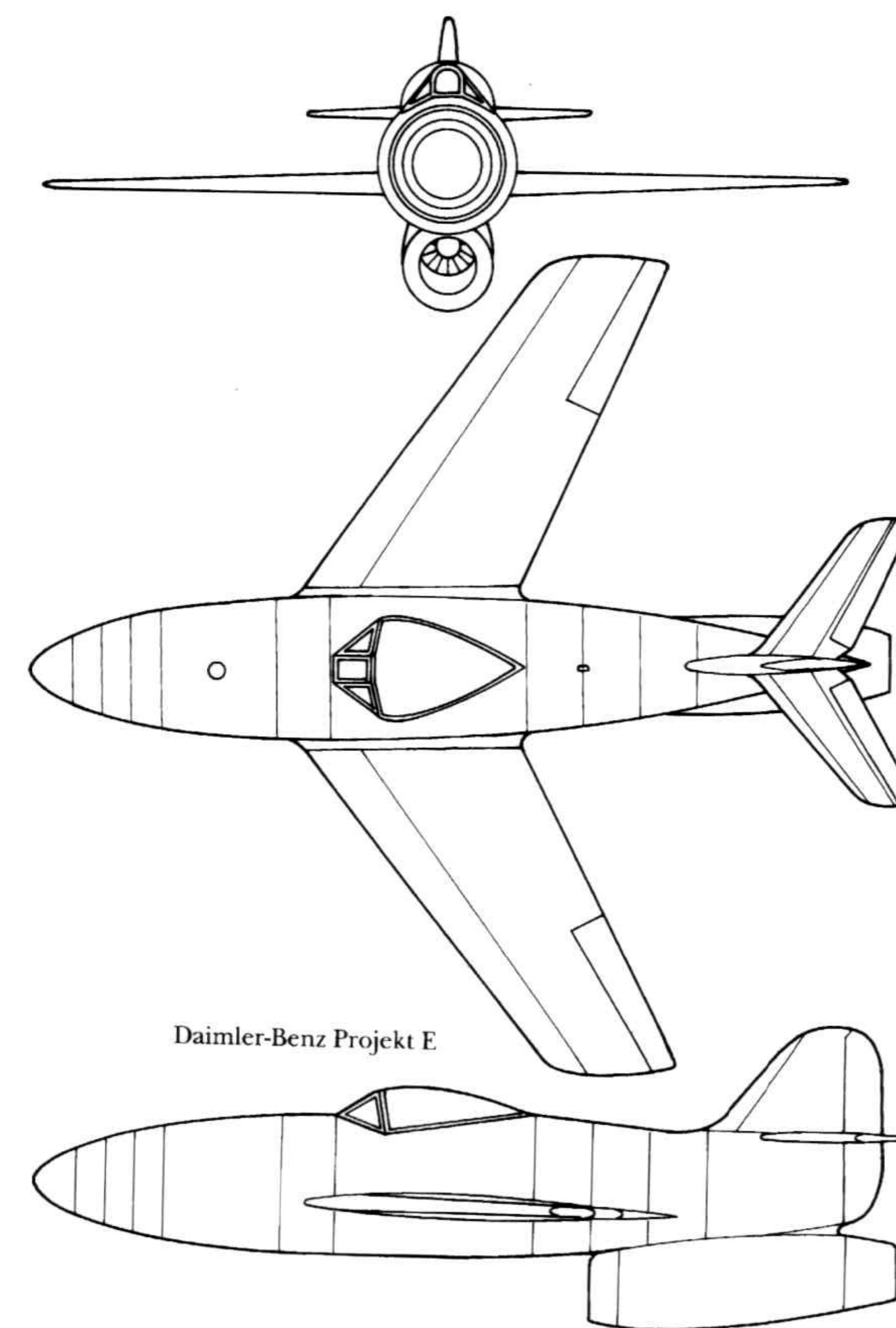
DAIMLER-BENZ

Daimler-Benz Projekt E/ Projekt F

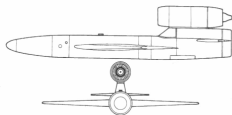
Pod koniec wojny do konstruowania i produkcji samolotów wojskowych włączyły się znane m.in. z produkcji silników lotniczych zakłady *Daimler-Benz*. Proponowane samoloty były po prostu „powietrznymi lotniskowcami”. Były to samoloty nosiciele z podczepionymi samolotami bojowymi, które po znalezieniu się w pobliżu celu samodzielnie wykonywały zadania bojowe. Było to wyraźne nawiązanie do sowieckich konstrukcji typu „**Zwieno**” budowanych w latach trzydziestych i używanych bojowo w 1941 roku.

Szybki transportowiec bombowców „*Schnellbomberträger*” to ogromny samolot transportowy napędzany sześcioma silnikami tłokowymi *Daimler-Benz DB 603G* o mocy 1398 kW (1900 KM). Samolot miał cztery silniki ze śmigłami ciągnącymi oraz dwa z pchającymi. Rozpiętość 54000 mm, długość 35800 mm, wysokość 12260 mm, masa startowa ponad 120000 kg, ładunek użyteczny do 70000 kg, zasięg 9000 km, prędkość maksymalna 500 km/h.

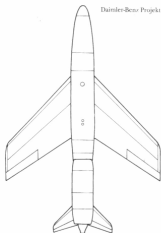
Opracowano też dwa typy samolotów-pocisków, które były naprowadzane na cel przez pilota-samobójcę, który po wykonaniu zadania ginął. Napęd pocisków stanowił silnik odrzutowy typu *Heinkel HeS 011A* o ciągu 1300 kg lub silnik *BMW 018* o ciągu 3400 kg. Rozpiętość (w nawiasach dane samolotu-pocisku **Projekt F**) 8500 mm (9200 mm), długość 9200 mm (12300 mm), wysokość 3200 mm (3000 mm), głowica bojowa



Daimler-Benz Projekt E

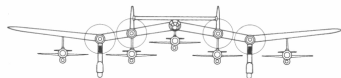


Daimler-Benz Projekt F

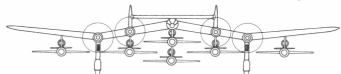


o masie 2000 kg (**Projekt E**) lub 3000 kg (**Projekt F**), prędkość maksymalna 1000-1200 km/h.

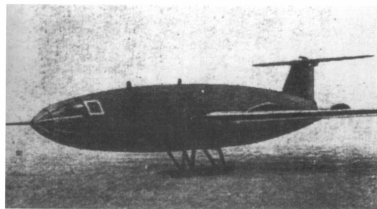
W pocisku **Projekt E** silnik był umieszczony pod kadłubem. Takie rozwiązanie było możliwe, gdyż pocisk po prostu nie miał...podwozia. W pocisku **Projekt F** silnik był umieszczony nad kabiną pilota. W zasadzie uniemożliwiało to opuszczenie samolotu-pocisku, lecz nie było to ważne w warunkach kiedy pilot miał wykonać jeden tylko lot. W pociskach **Projekt F** zaprojektowano jednak specjalny wąż podkadłubowy umożliwiający opuszczenie tej „latającej trumny”.



Daimler-Benz Projekt E



Daimler-Benz Projekt F



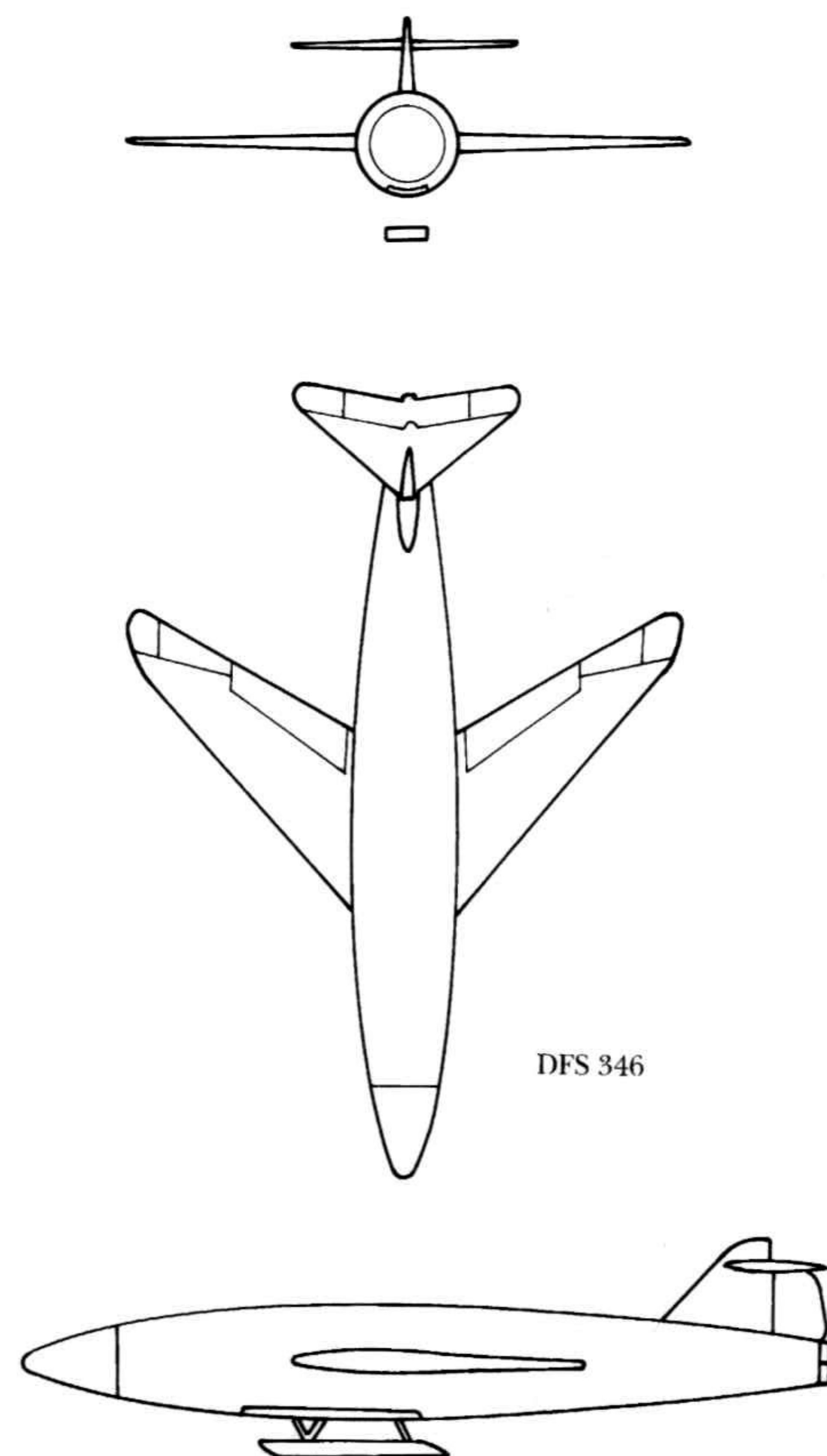
Prototyp samolotu DFS 346

DFS

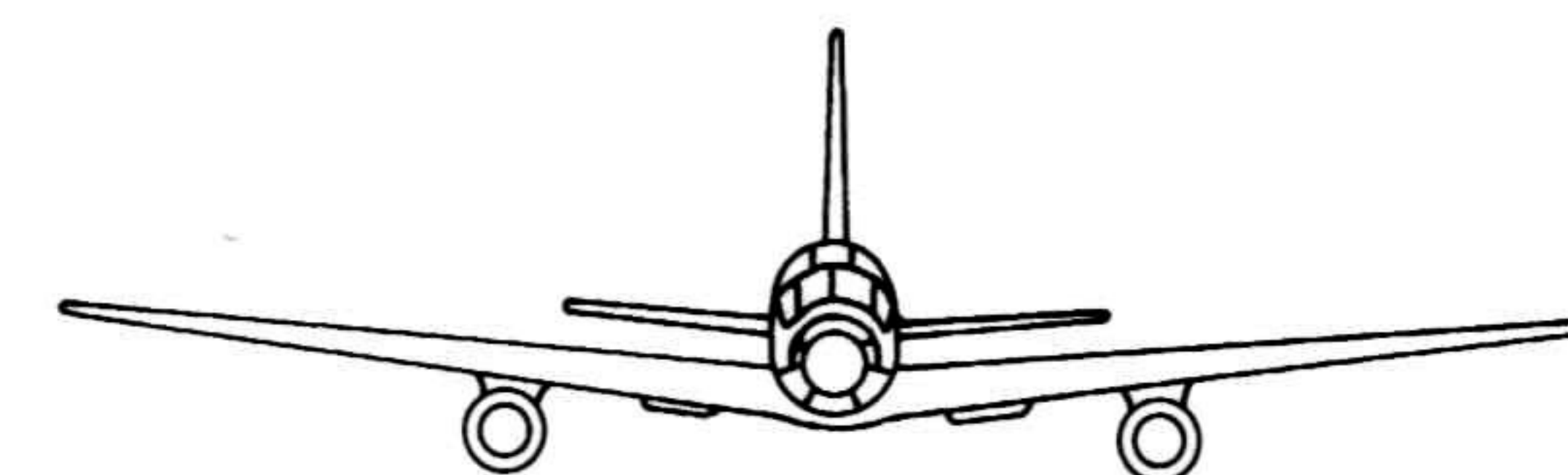
DFS 346

Projekt szybkiego samolotu rozpoznawczego z napędem raketowym. Po starcie za pomocą samolotu nosiciela **DFS 346** był odczepiany w powietrzu i samodzielnie kontynuował lot. Po wykonaniu zadania samolot powracał do bazy i lądował na płozie umieszczonej pod kadłubem.

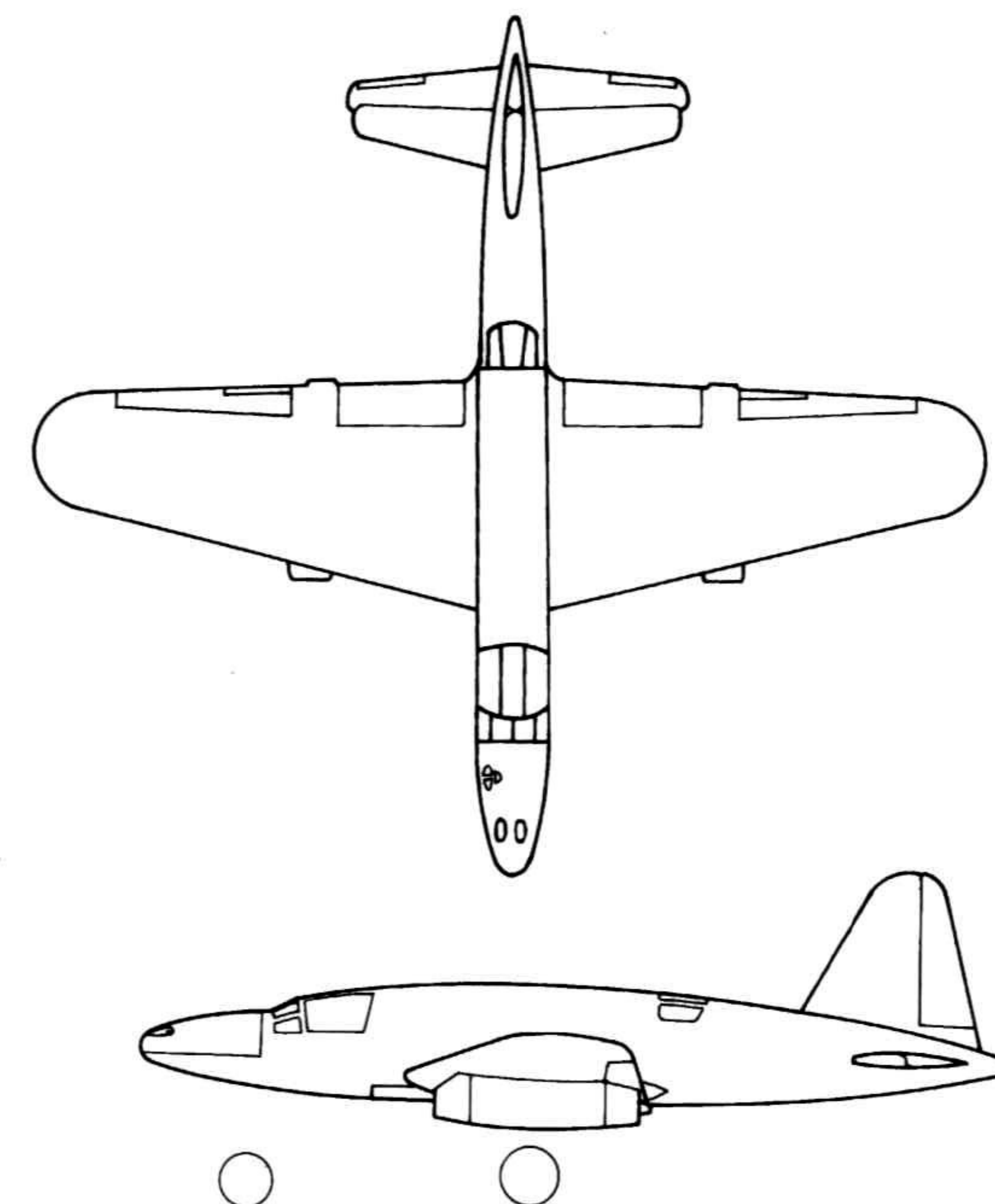
Przewidywany zasięg ok. 700 km, prędkość maksymalna 1200 km/h.



DFS 346



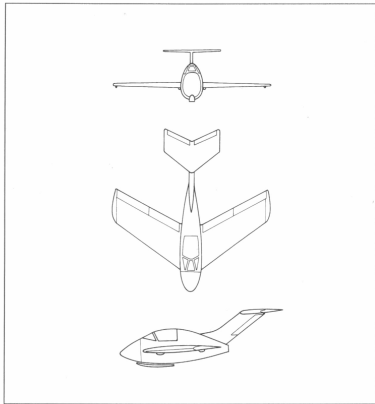
Dornier Do P. 256



DORNIER

Dornier Do 256

Przebudowany samolot wielozadaniowy **Dornier Do 335 „Pfeil”** napędzany dwoma silnikami odrzutowymi typu *Heinkel HeS 011* o ciągu 1320 kg umieszczonymi pod skrzydłami samolotu. Uzbrojenie cztery działka *MK 108* kalibru 30 mm. Planowano operowanie samolotu myśliwsko-bombowego i nocnego myśliwca wyposażonego w aparaturę radarową.



FOCKE-WULF

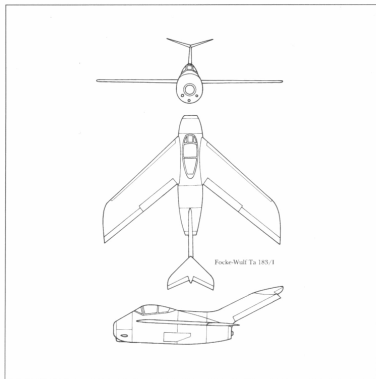
Focke-Wulf Volksjäger (na rysunku powyżej)

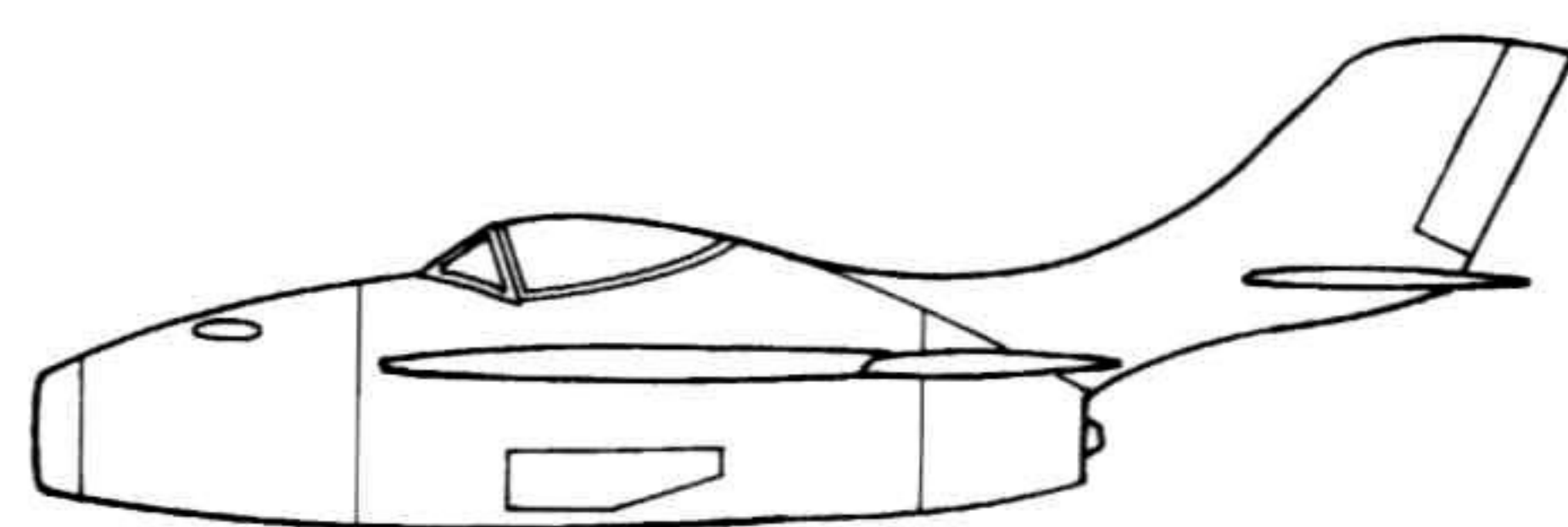
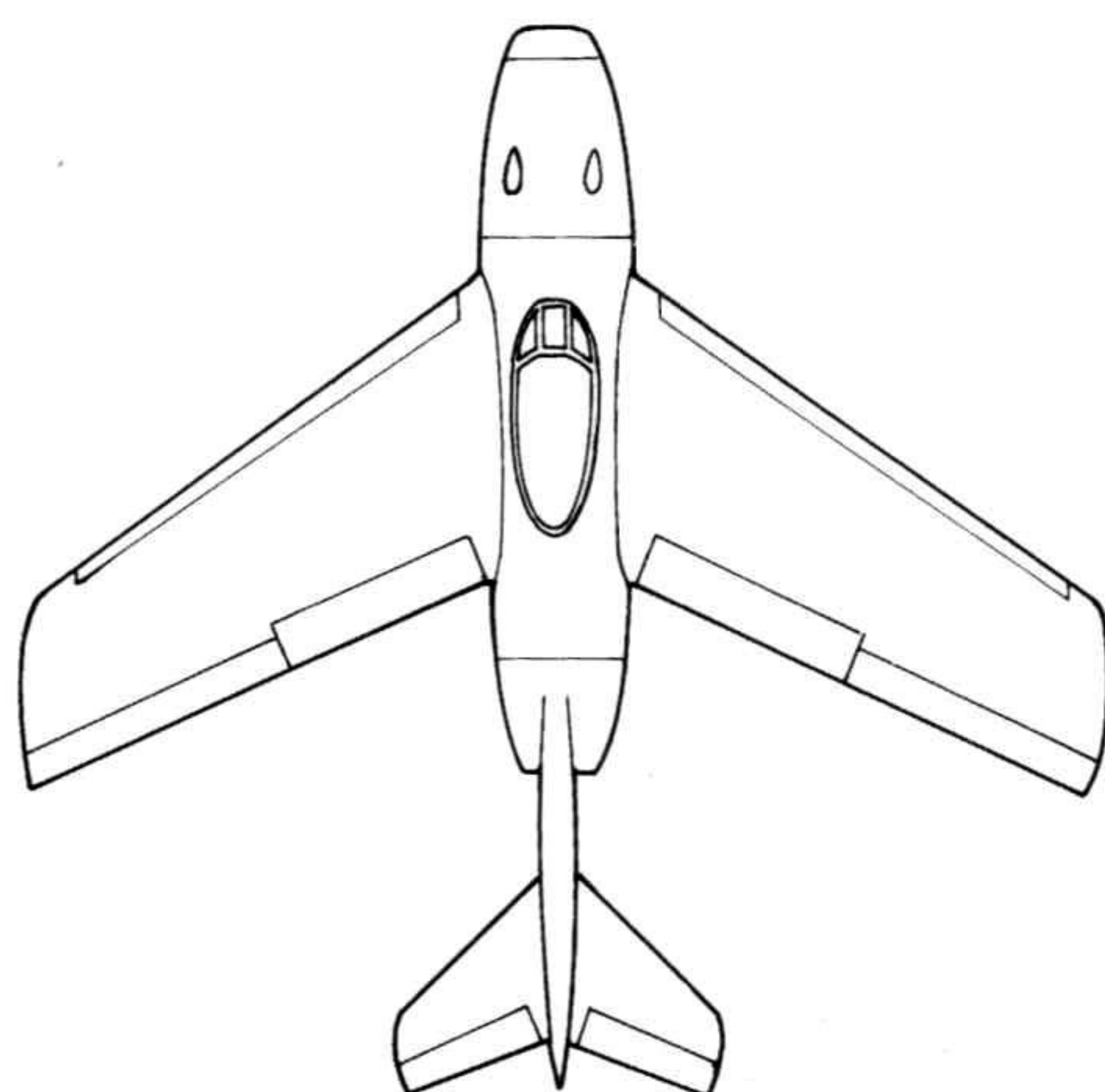
W 1944 roku zakłady *Focke-Wulf* opracowały projekt małego samolotu myśliwskiego napędzanego silnikiem odrzutowym mającego stanowić samolot zapasowy w przypadku niepowodzenia prac nad samolotem **He 162**. Wykonano tylko wstępny projekt, a po skierowaniu samolotu **He 162** do produkcji seryjnej prace przerwano. Rozpiętość 6000 mm, długość 4800 mm, prędkość maksymalna ok. 800 km/h.

Focke Wulf Ta 183

Projekt samolotu myśliwskiego skonstruowany przez prof. Kurta Tanka. Pierwsze prace konstrukcyjne i próby tunelowe modelu przeprowadzono już w latach 1942-1943. Samolot posiadał skrzydła skośne i usterzenie poziome umieszczone u szczytu statecznika pionowego. Nowatorskie było także chowanie kół podwozia głównego do wewnątrz kadłuba samolotu. W celu uproszczenia produkcji samolot składał się z podzespołów, które łatwo mogły być montowane nawet w małych zakładach.

Planowano produkcję wersji myśliwsko-bombowej zdolnej do przenoszenia bomb o masie 500 kg lub dwóch bomb o masie 250 kg, albo trzech bomb 50 kg. Wersja rozpoznawcza mogła mieć zamontowany pod kadłubem zasobnik z kamerami *Rb 20/30*. Uzbrojenie strzeleckie składało się z dwóch działek *MK 108* kalibru 30 mm.

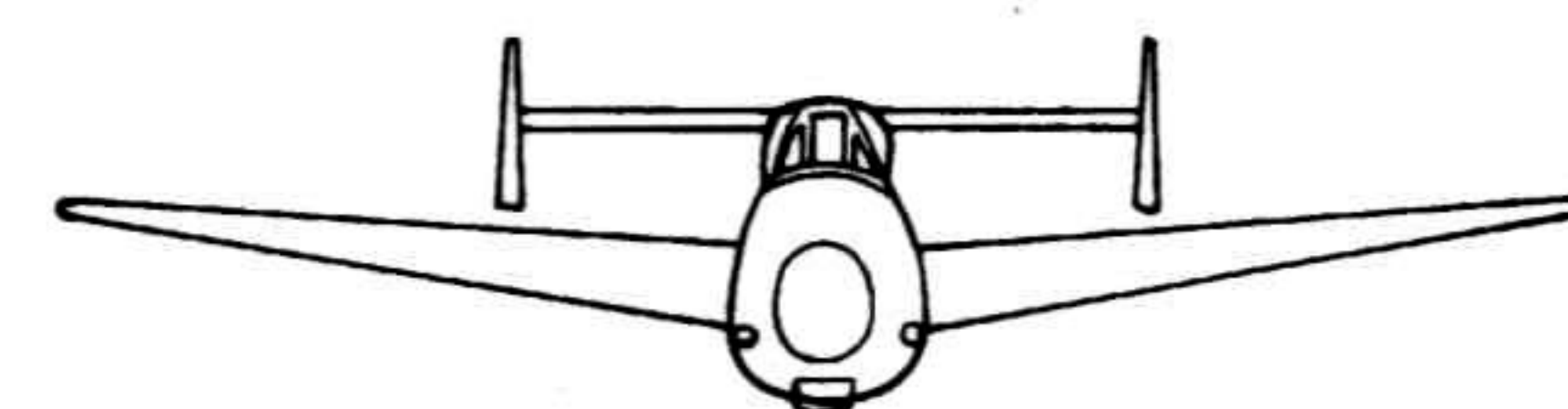




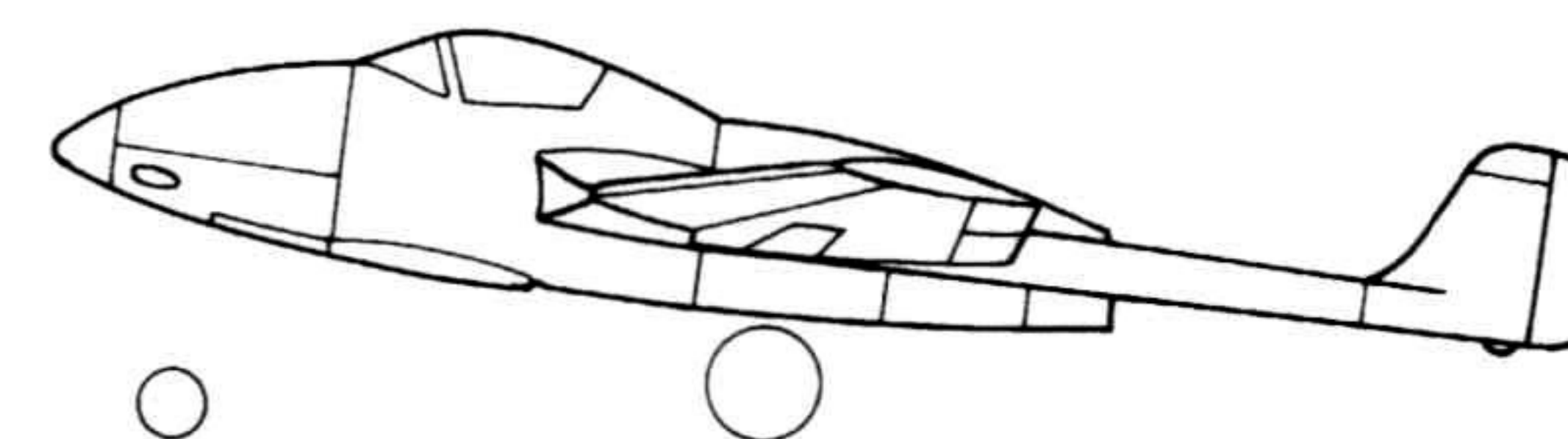
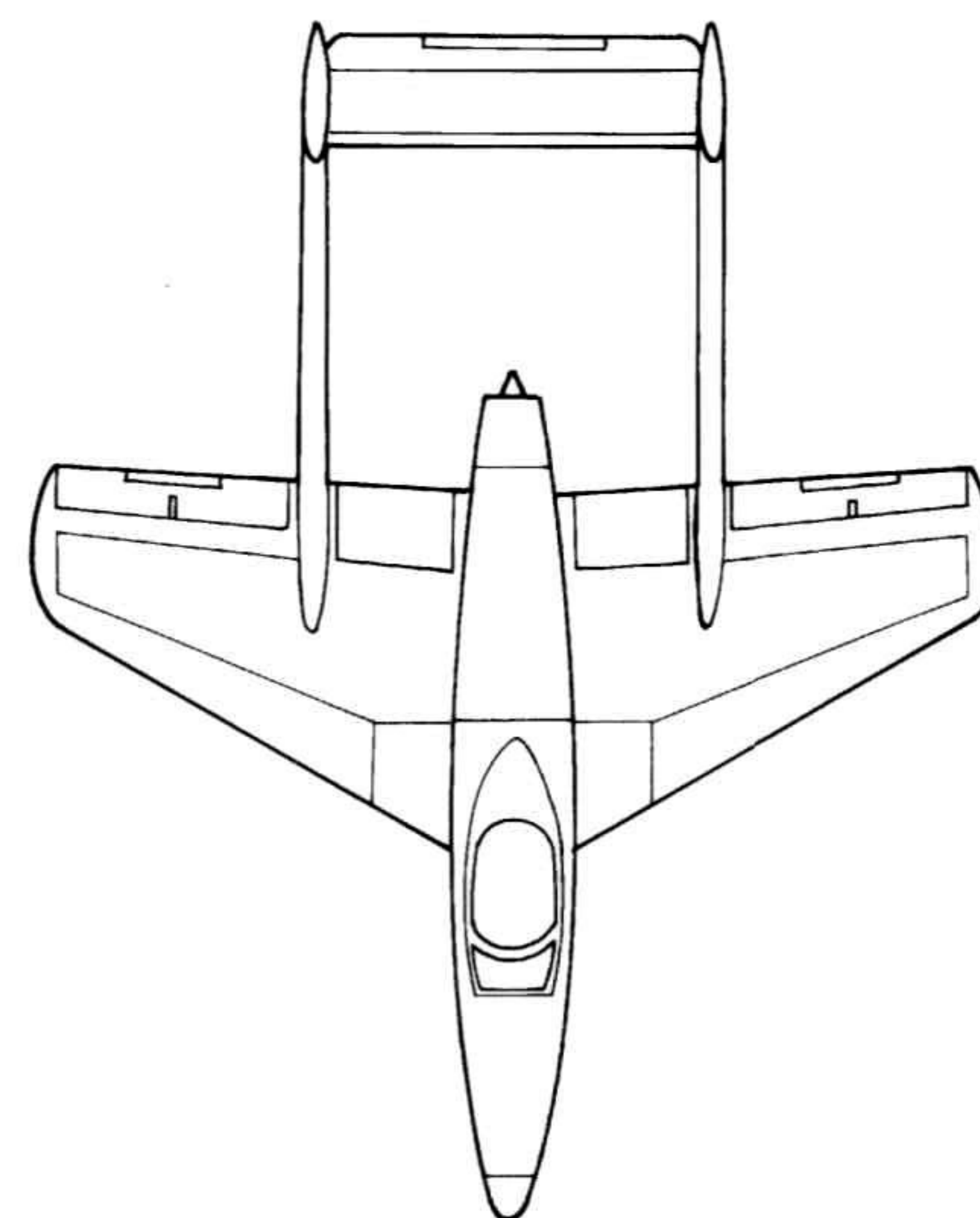
Focke-Wulf Ta 183/II

Focke Wulf Fw 283

Jeden z najbardziej interesujących projektów samolotów odrzutowych. Samolot posiadał dwa silniki odrzutowe *Heinkel HeS 011* umieszczone w gondolach zabudowanych na końcach stateczników poziomych. Uzbrojenie samolotu stanowiły dwa działka *MK 103* kalibru 30 mm umieszczone z przodu kadłuba samolotu. Przewidywana prędkość maksymalna 1150 km/h.

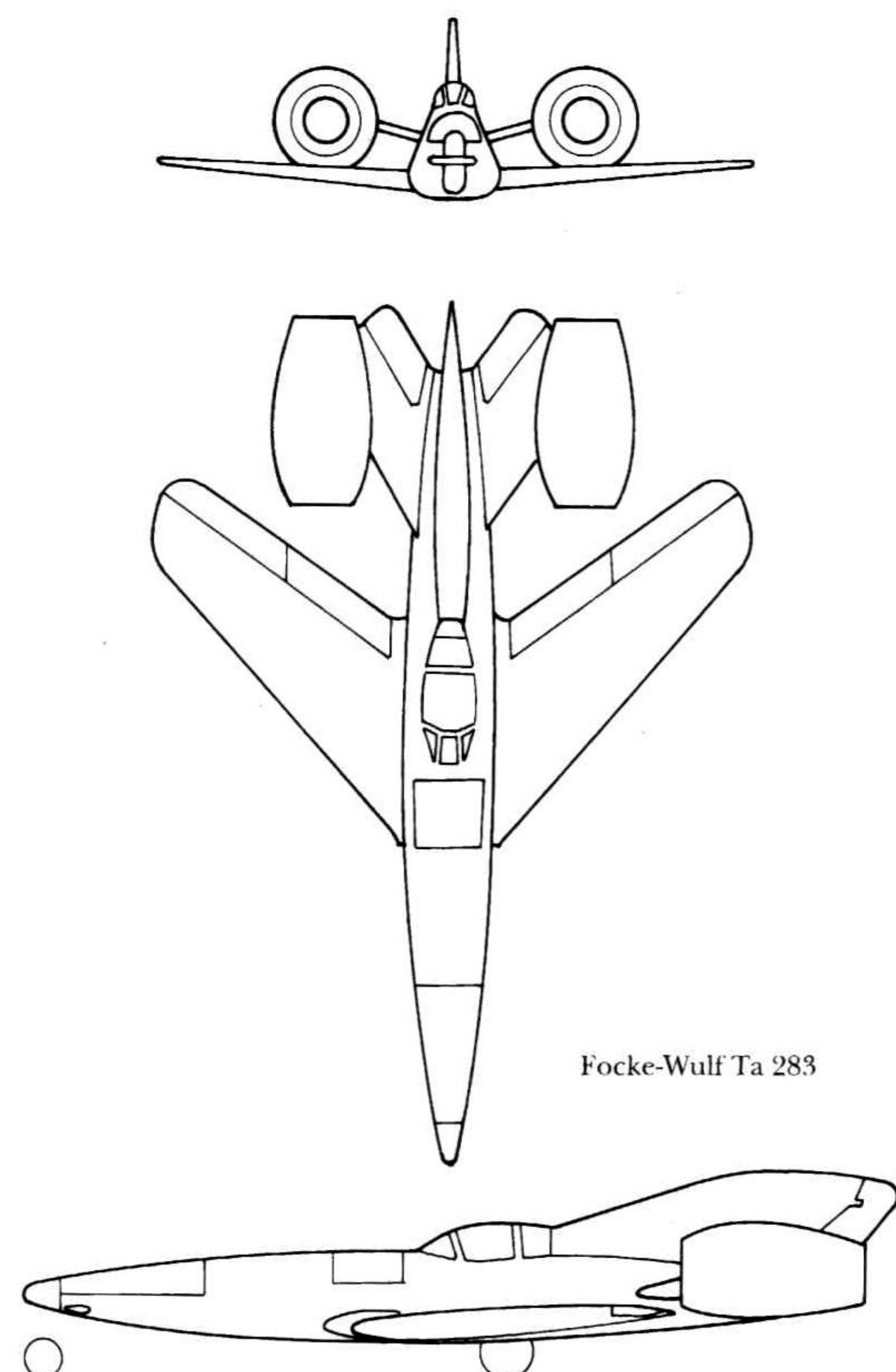


Focke Wulf Ta 183 (P. VII)



Obok wersji standardowej zaprojektowano samolot wyposażony w inny typ silnika (*HeS 011*) oznaczony jako **Ta 183/II** lub **Ta 183A**.

Zupełnie odmiennym projektem był samolot **Ta 183 (P.VII)**. Pomimo takiego samego oznaczenia jak w przypadku wcześniej opisywanych konstrukcji był to samolot o układzie z dwoma belkami ogonowymi i silnikiem *Jumo 004* zamontowanym na końcu krótkiego kadłuba. Uzbrojenie cztery działka *MK 108* kalibru 30 mm.



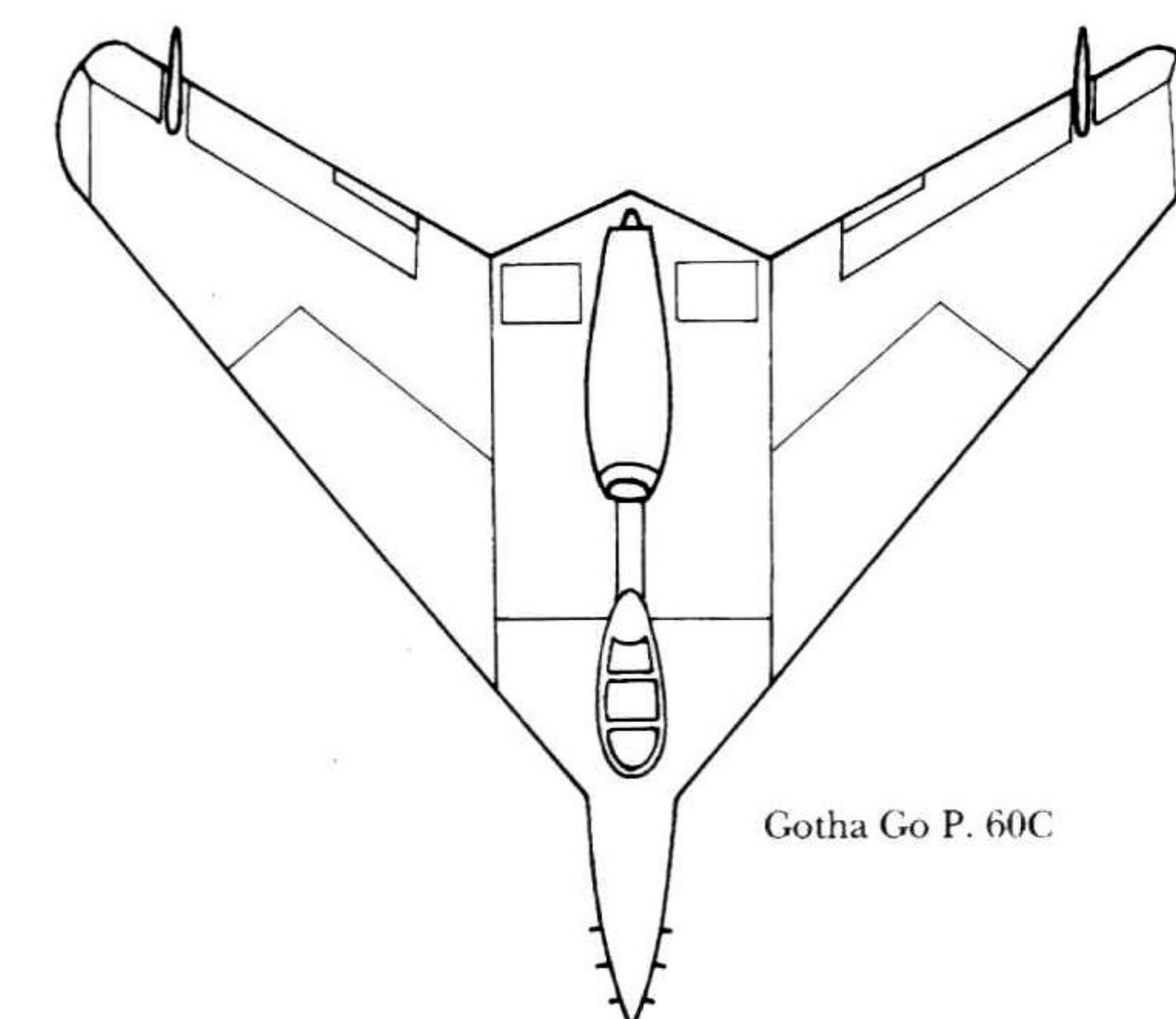
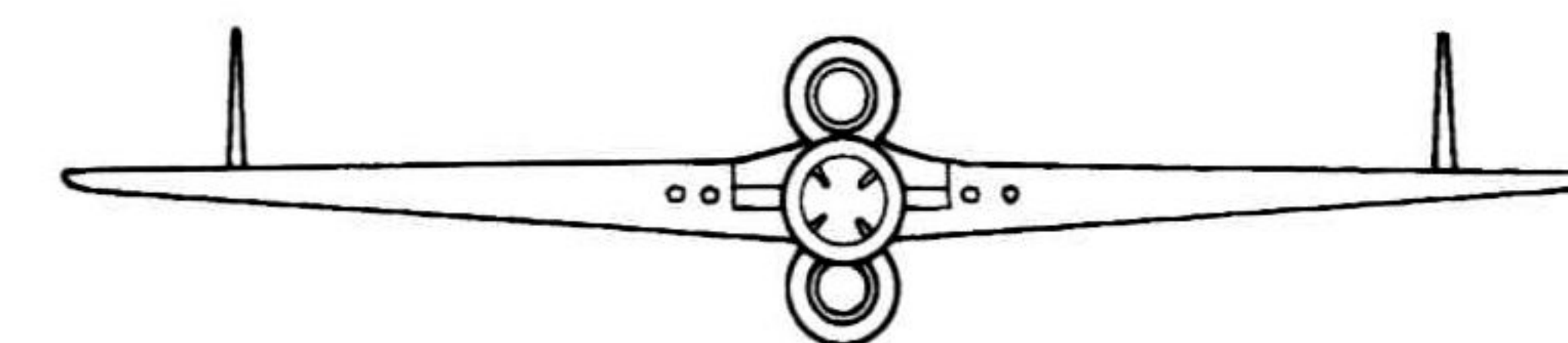
Focke-Wulf Ta 283

GOTHA

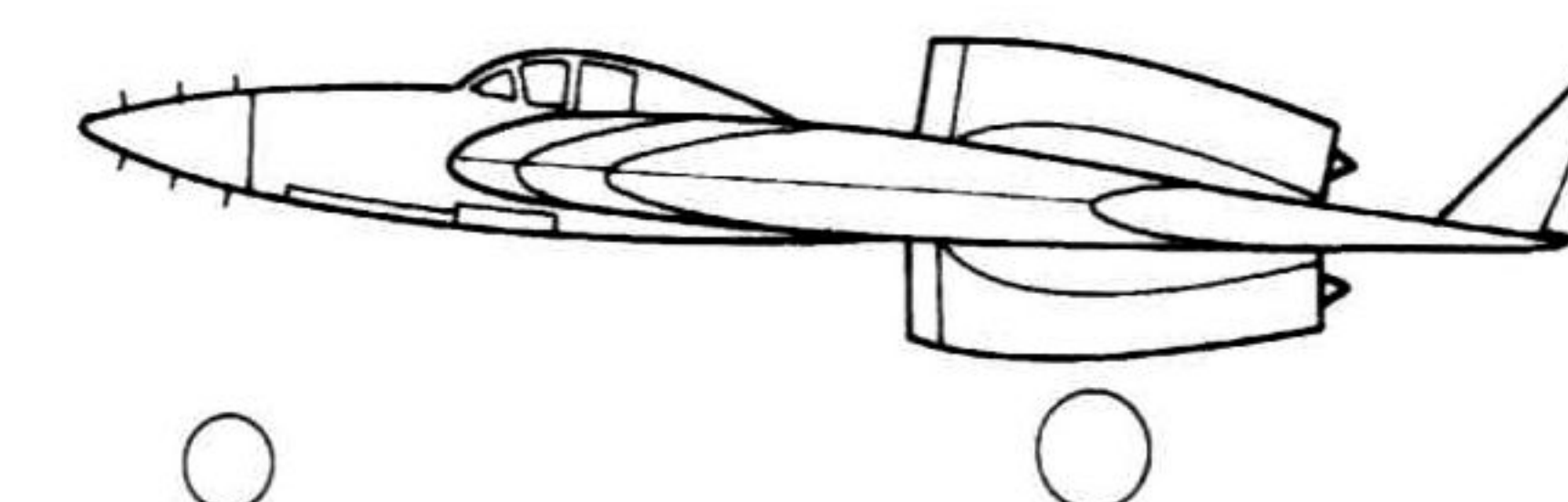
Gotha Go P. 60C

Samolot myśliwski w układzie bezogonowym, napęd samolotu stanowiły dwa silniki odrzutowe typu *BMW 003* o ciągu 890 kg umieszczone nad i pod kadłubem samolotu. Uzbrojenie samolotu składało się z czterech działek *MK 108* kalibru 30 mm umieszczonych u nasady skrzydła. Rozpiętość 17600 mm, długość 10300 mm, masa startowa ok. 7500 kg, prędkość maksymalna ok. 950 km/h.

Planowano budowę wersji myśliwskiej **Go P. 60A** oraz bombowo-rozpoznawczej **Go P. 60B**, a także dwumiejscowego nocnego myśliwca **Go P. 60C** napędzanego silnikami *Heinkel HeS 011*.

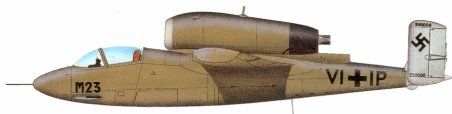


Gotha Go P. 60C

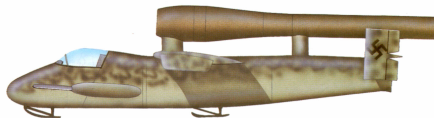


Gotha Go 345B

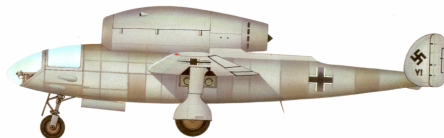
Projekt szybowca desantowego wyposażonego we własny napęd, który miały stanowić dwa silniki pulsacyjne *Argus 109-014*, silniki były używane tylko podczas startu i do naprowadzenia do lądowania na lądowisku. Podczas lotu szybowiec miał być holowany przez samolot transportowy.



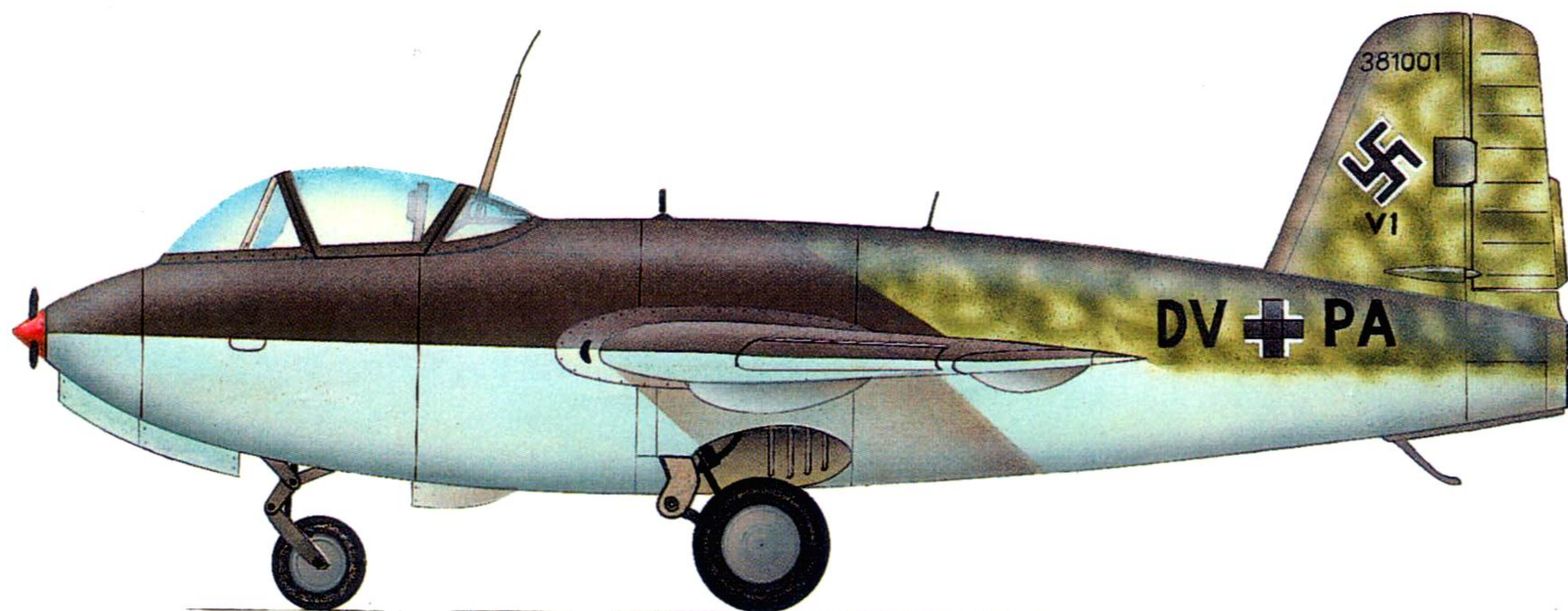
Heinkel He 162M 23



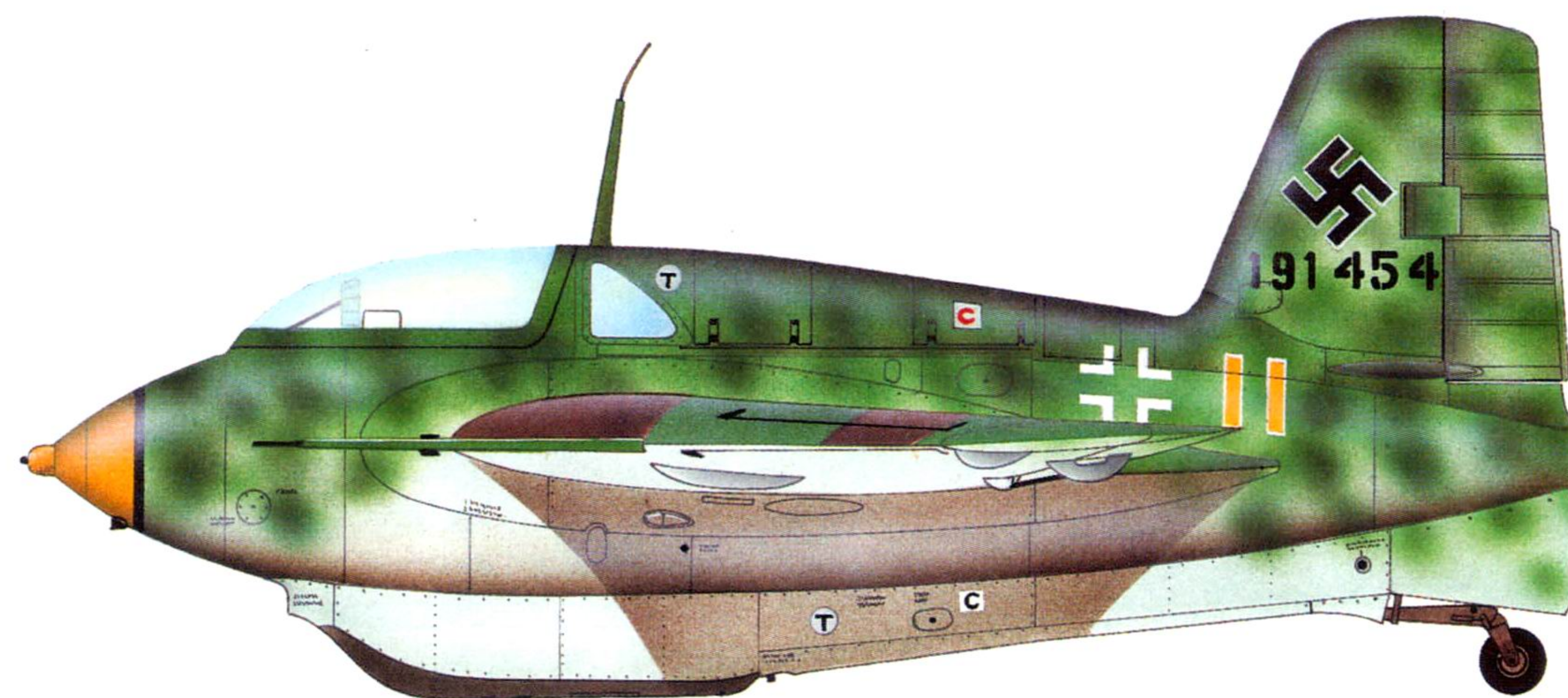
Heinkel P. 1077



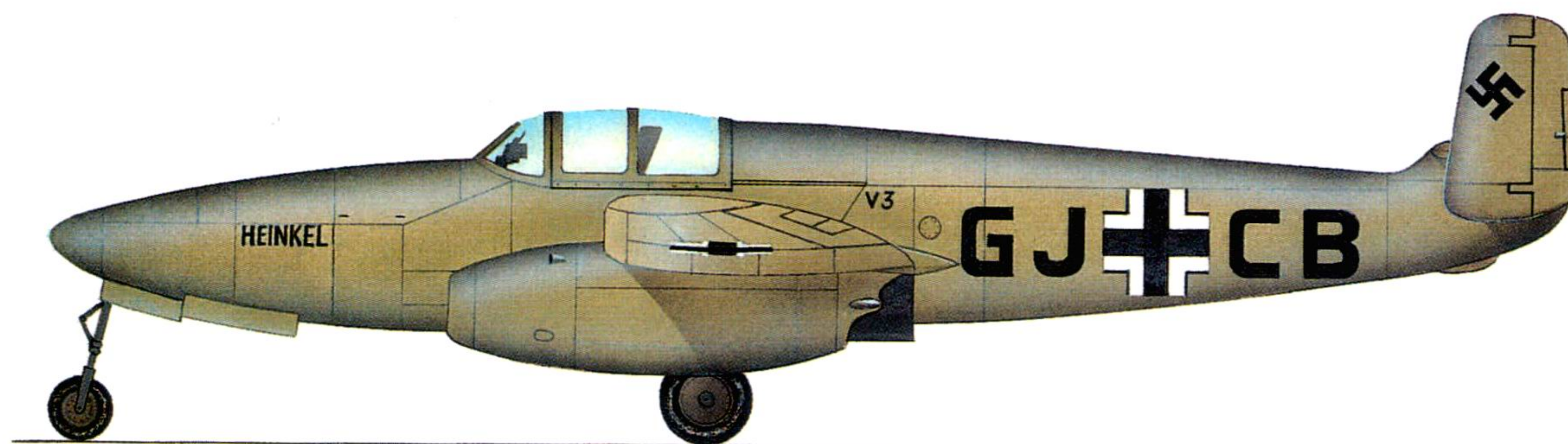
Henschel Hs 132V1



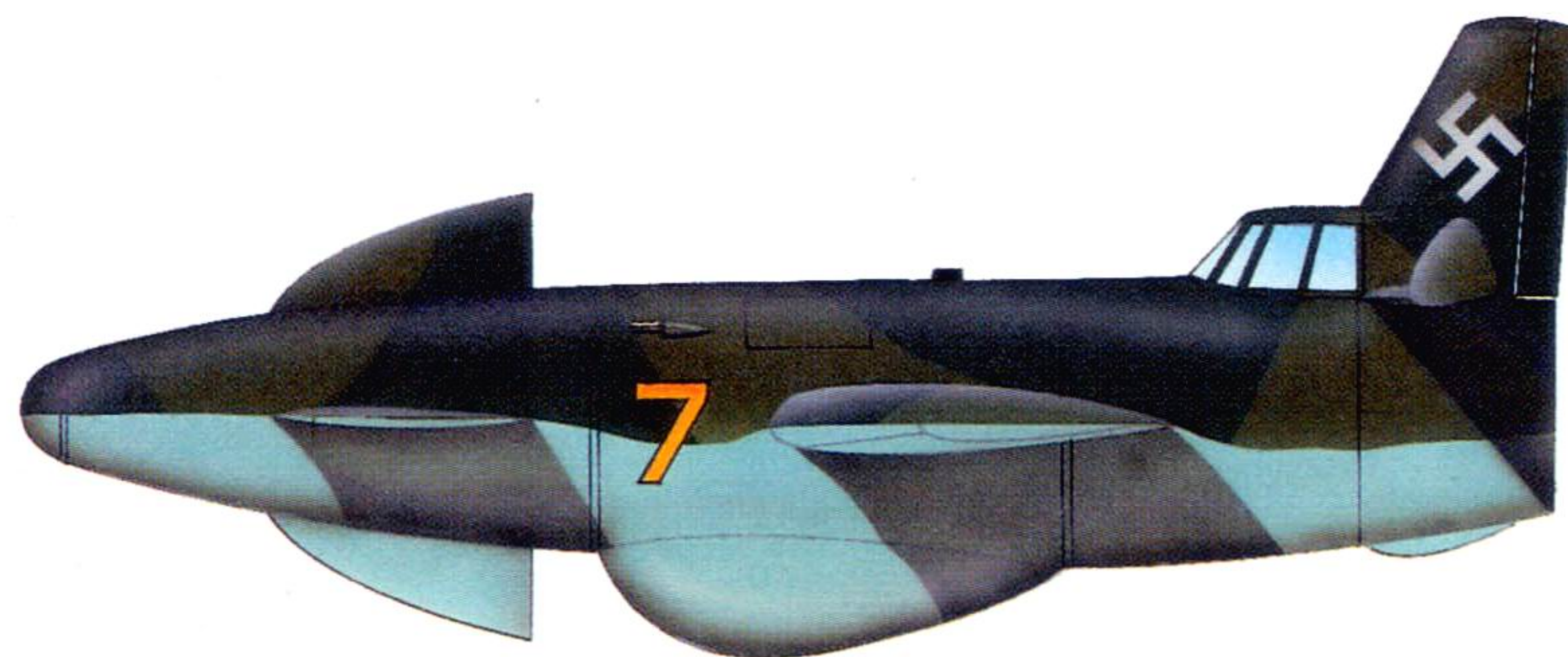
Messerschmitt Me 263V1 (Junkers Ju 248) W.Nr. 381001 DV+PA, 1944



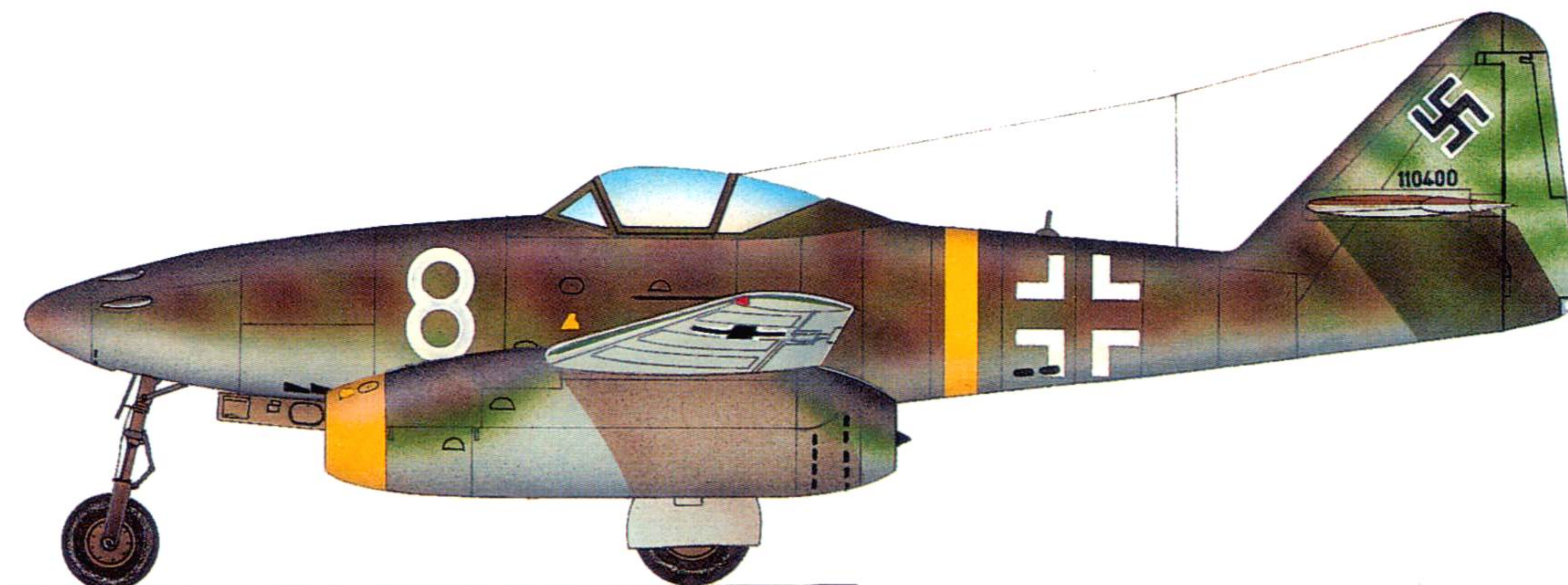
Messerschmitt Me 163B-1a „Komet“, 6./JG 400, Husum, Schleswig-Holstein, maj (May) 1945



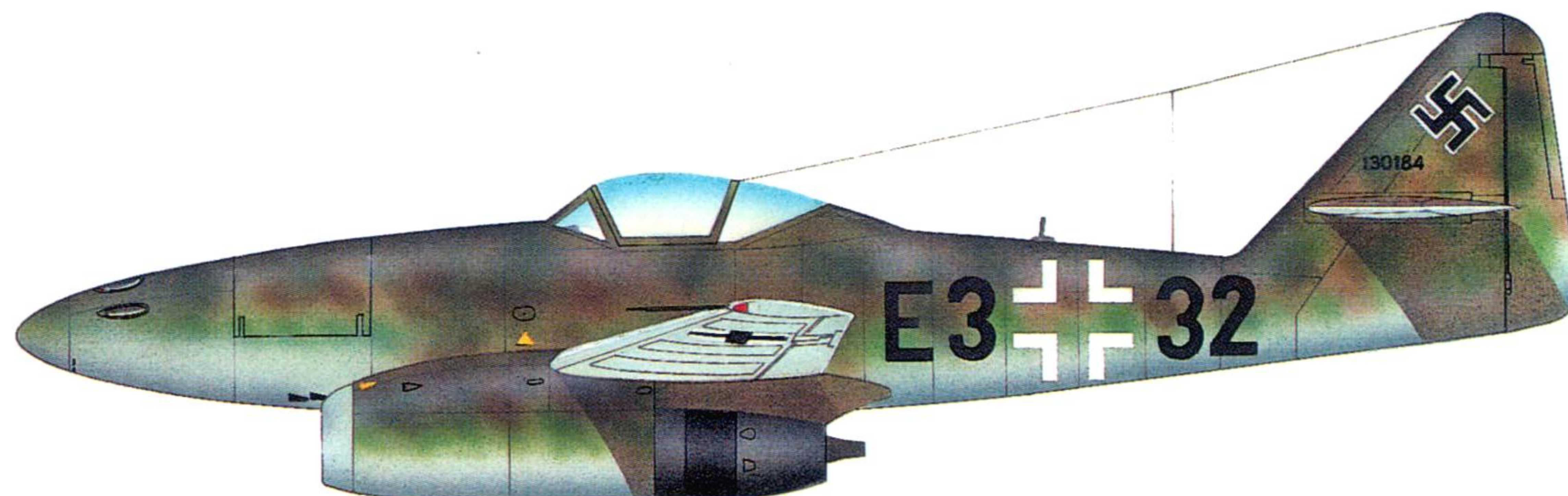
Heinkel He 270V3 GJ+CB, 1942



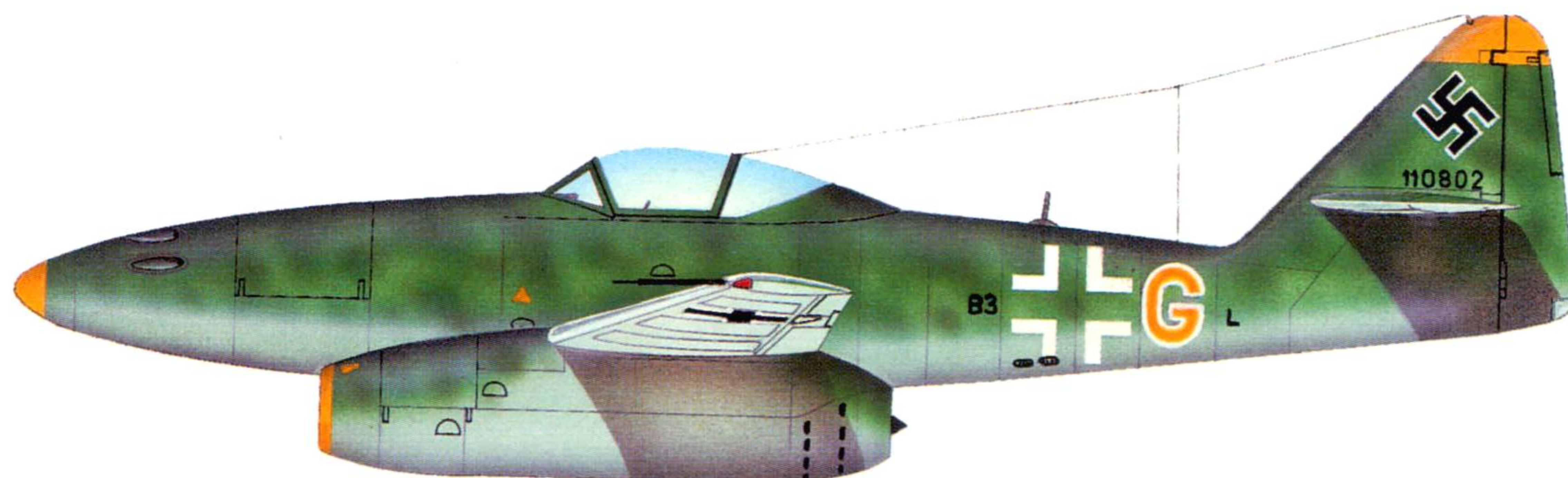
Sombold So 334



Messerschmitt Me 262A-1a W. Nr. 110400, major Walter Nowotny, listopad 1944 roku. *Messerschmitt Me 262 A-1a W. Nr. 110400 flown by Maj. Walter Nowotny, November 1944*



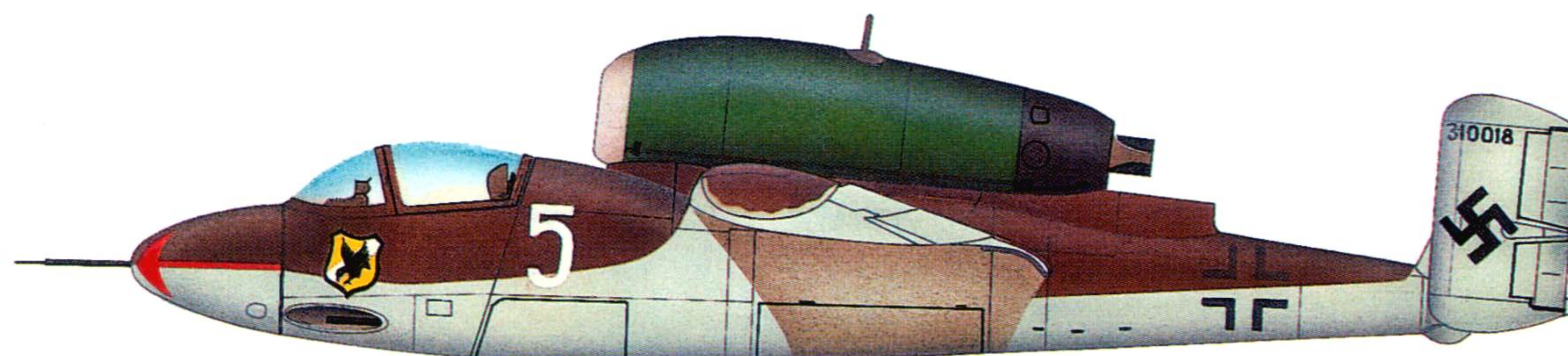
Messerschmitt Me 262A-1b, Rechlin, 1944



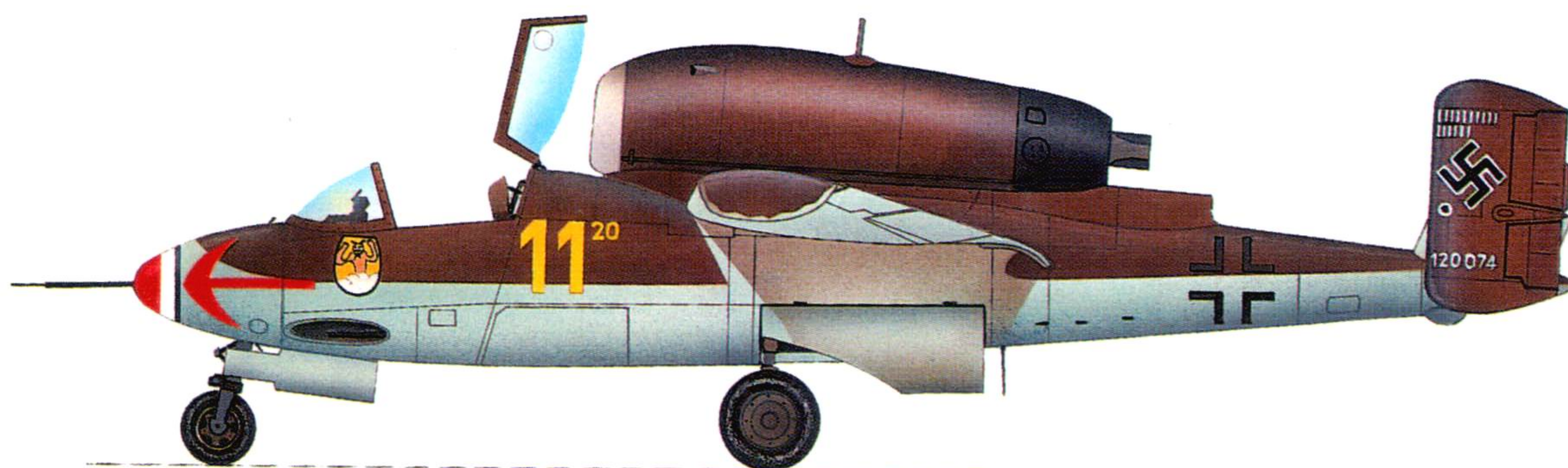
Messerschmitt Me 262A-1a W. Nr. 110802 Oblt. Günther Kahler, I./KG(J) 54 „Totenkopf“, 1944-1945. *Messerschmitt Me 262A-1a W. Nr. 110802 flown by Oblt. Günther Kahler, i./KG(J) 54 „Totenkopf“, 1944-1945*



Arado Ar 234B-2r, Oblt. Werner Muffey, Kommando „Sperling“, listopad (November), 1944



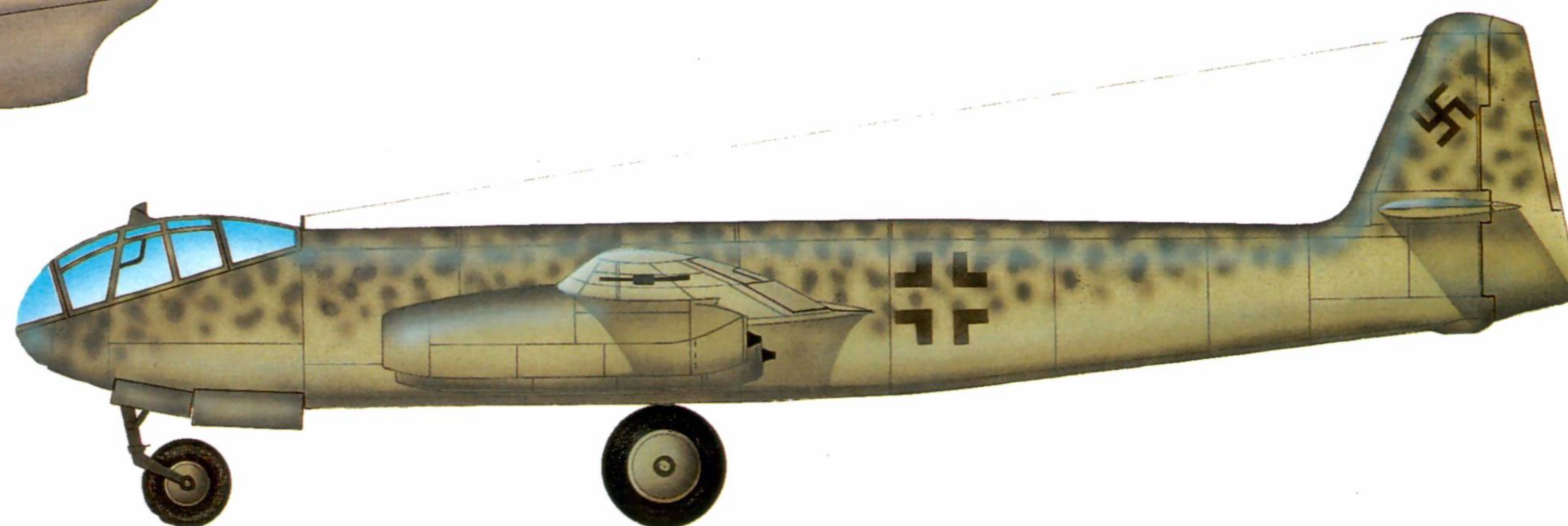
Heinkel He 162A-1 Hpt. Helmuth Künnecke, 1./JG 1, maj (May) 1945



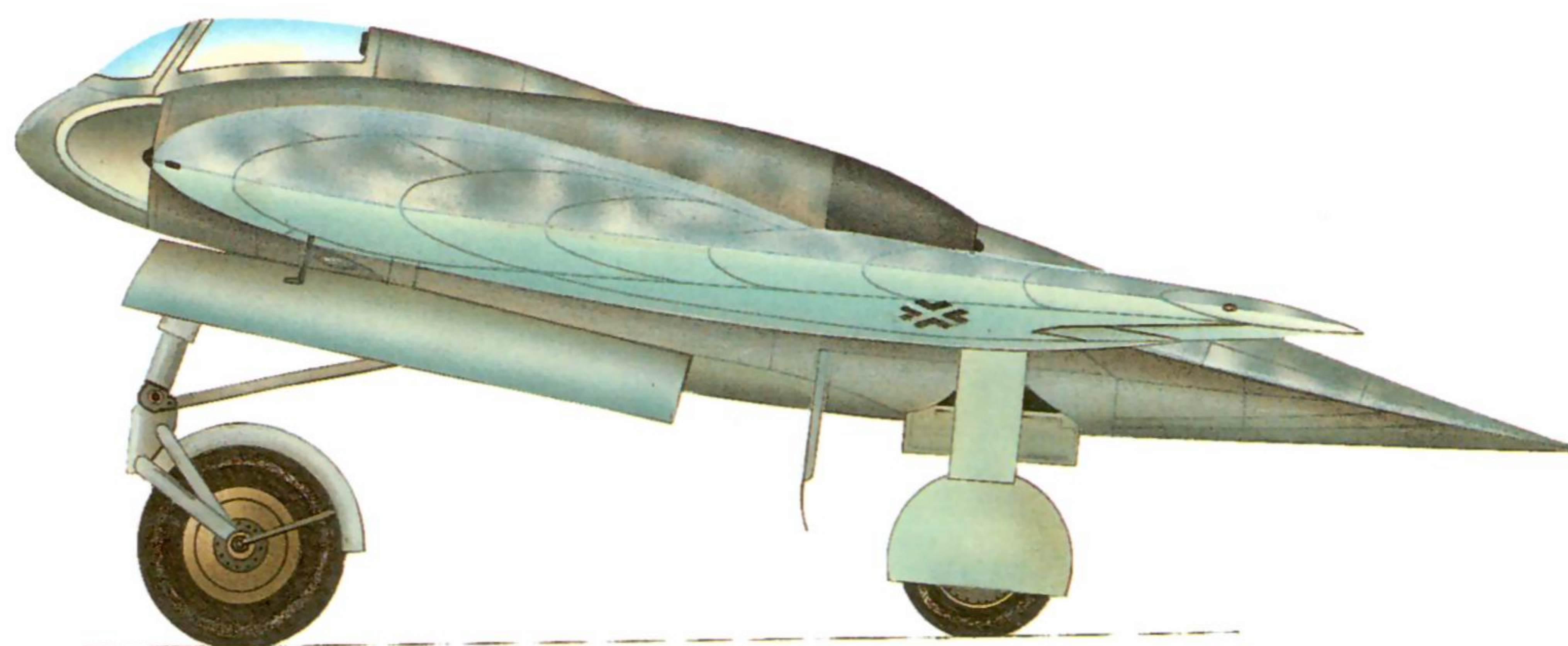
Heinkel He 162A-2, Oblt. Emil Demuth, 3./JG 1, maj (May) 1945



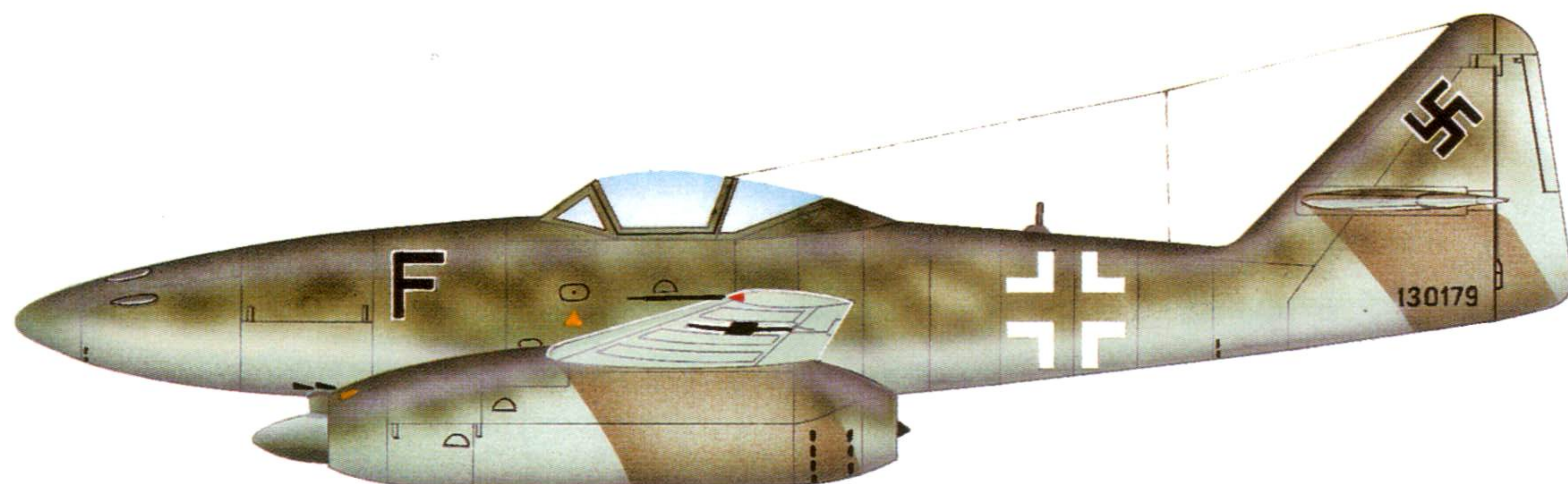
Messerschmitt P.1101



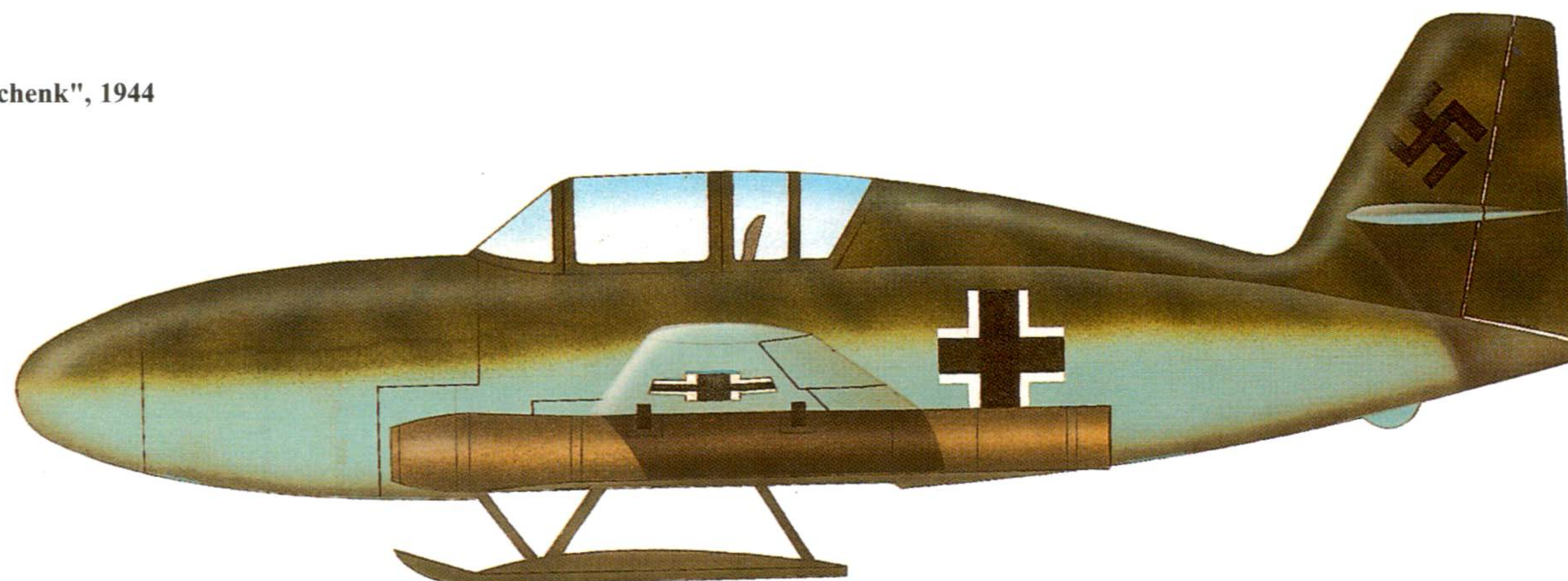
Heinkel He 343



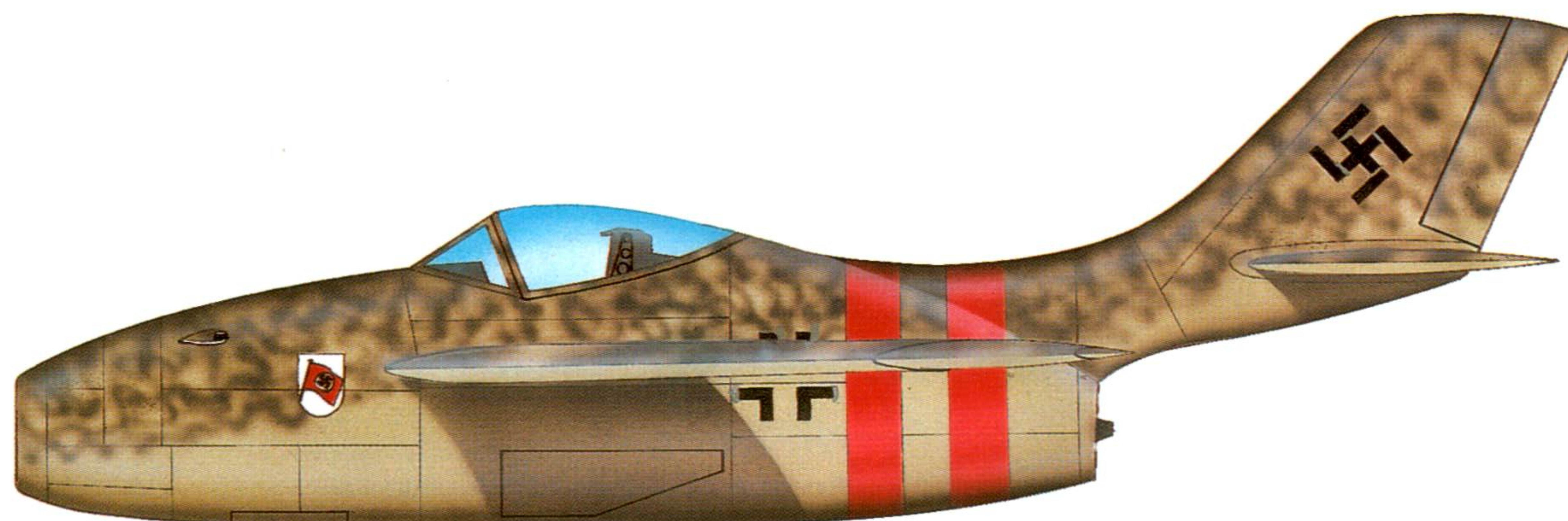
Horten Ho-IX (Ho 229)



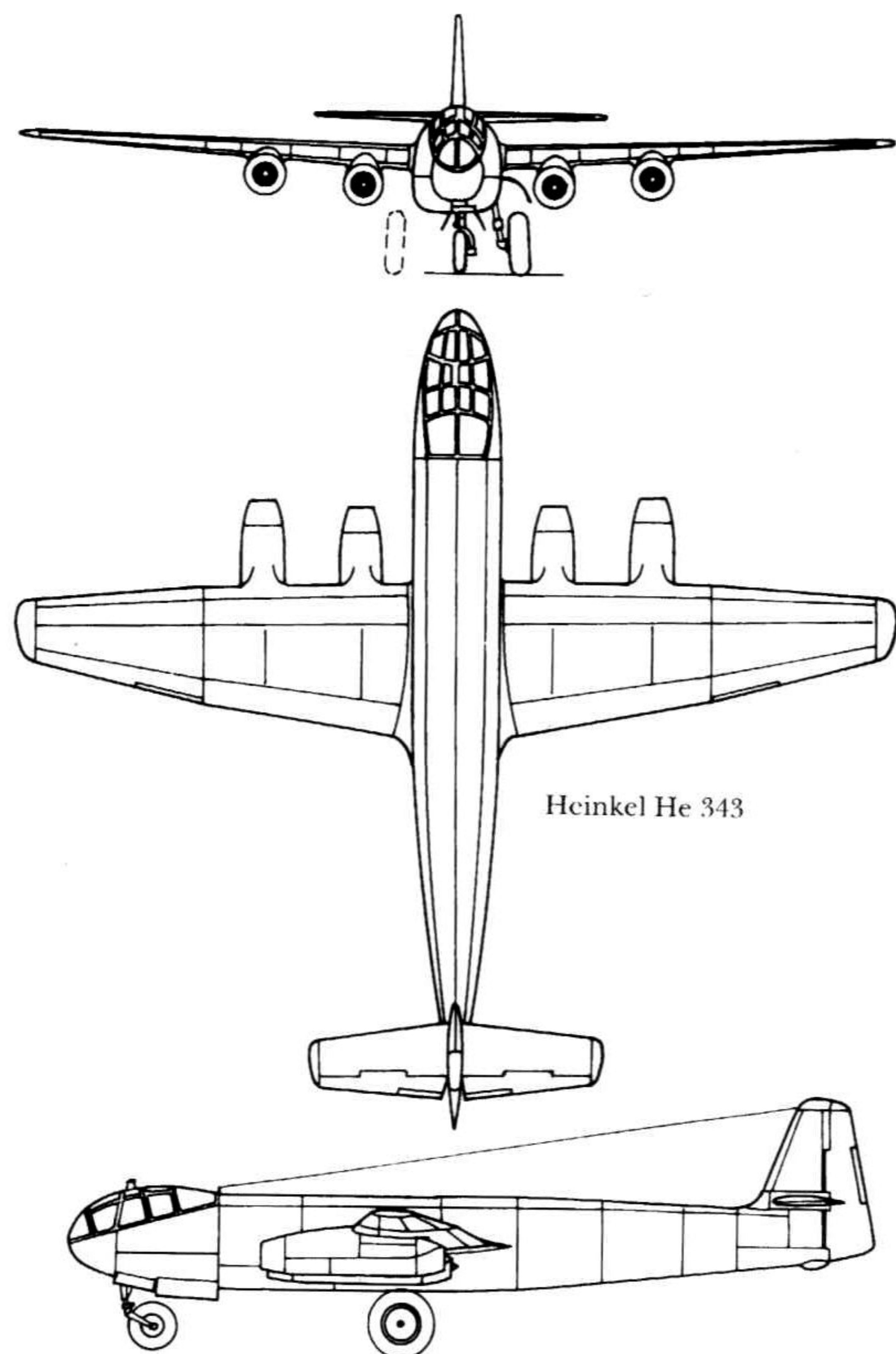
Messerschmitt Me 262A-1a W. Nr. 130179 Maj. Wolfgang Schenk, Kommando „Schenk“, 1944



Messerschmitt Me 328B



Focke-Wulf Ta 183A „Huckenbein“



Heinkel He 343

HEINKEL

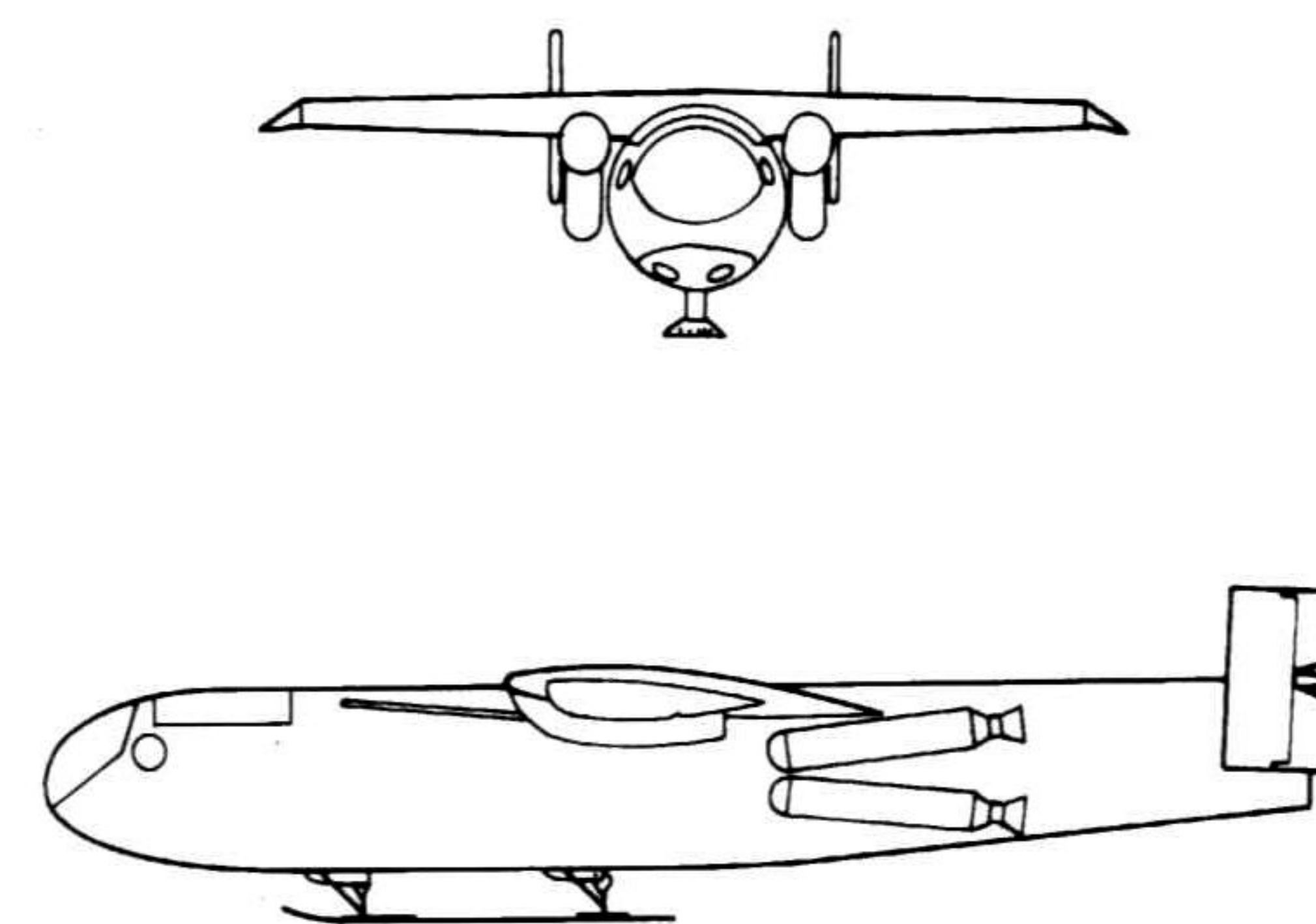
Heinkel He 343

Projekt czterosilnikowego samolotu bombowego. Samolot był opracowywany jako konkurent samolotu **Ar 234C**. Napęd stanowiły silniki *Junkers Jumo 004C*. W czerwcu 1944 roku *RLM* zamówiła pięć prototypów i dwadzieścia samolotów przedseryjnych.

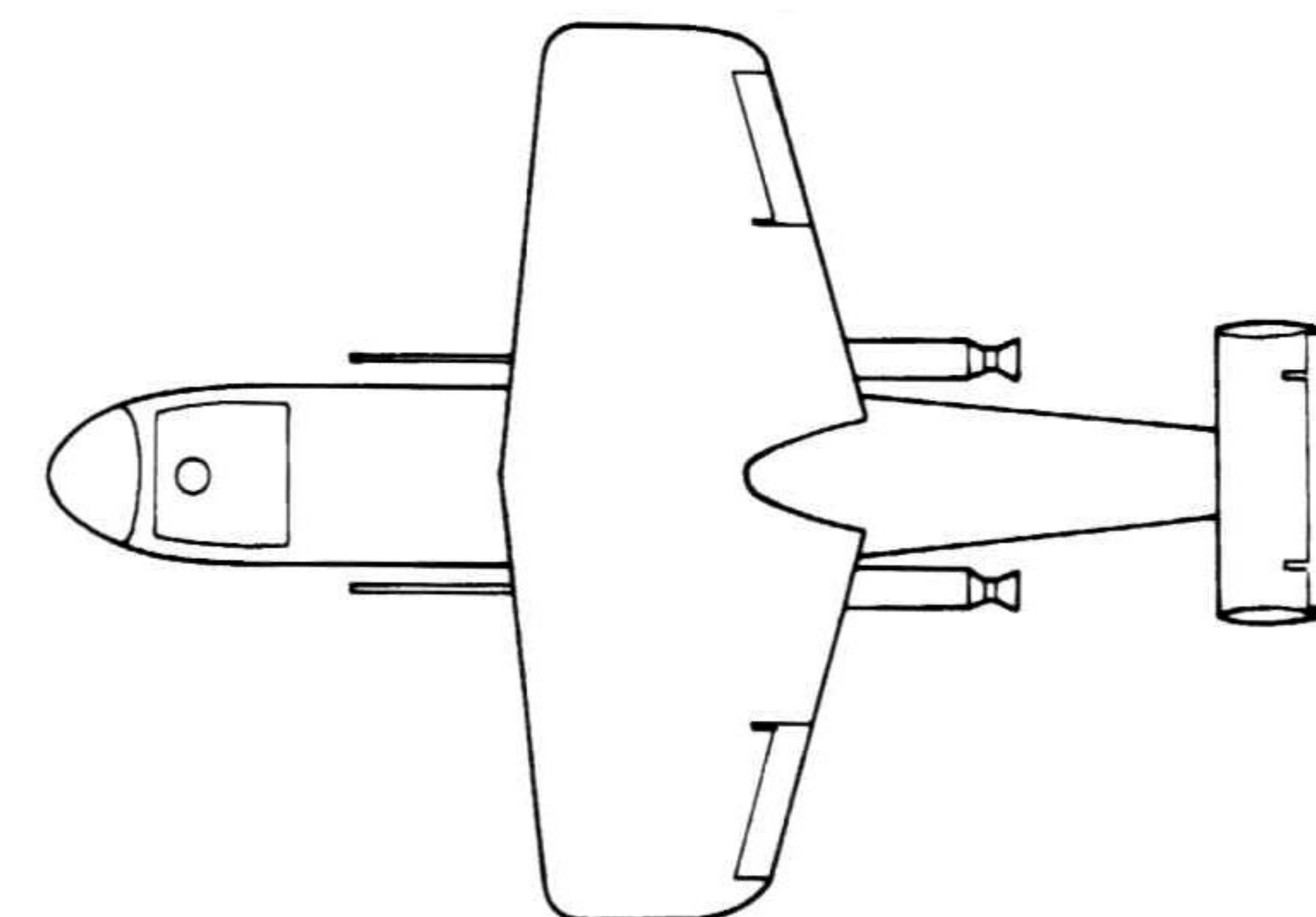
Samolot **He 343** miał być budowany w różnych wersjach różniących się zastosowanymi silnikami. Przewidywana masa startowa ok. 18600 kg, udźwig bomb do 3500 kg, prędkość maksymalna ok. 850 km/h. Uzbrojenie obronne stanowiły dwa działka *Mau-ser MG 151/20* kalibru 20 mm zamontowane na stałe z tyłu kadłuba i strzelające do tyłu.

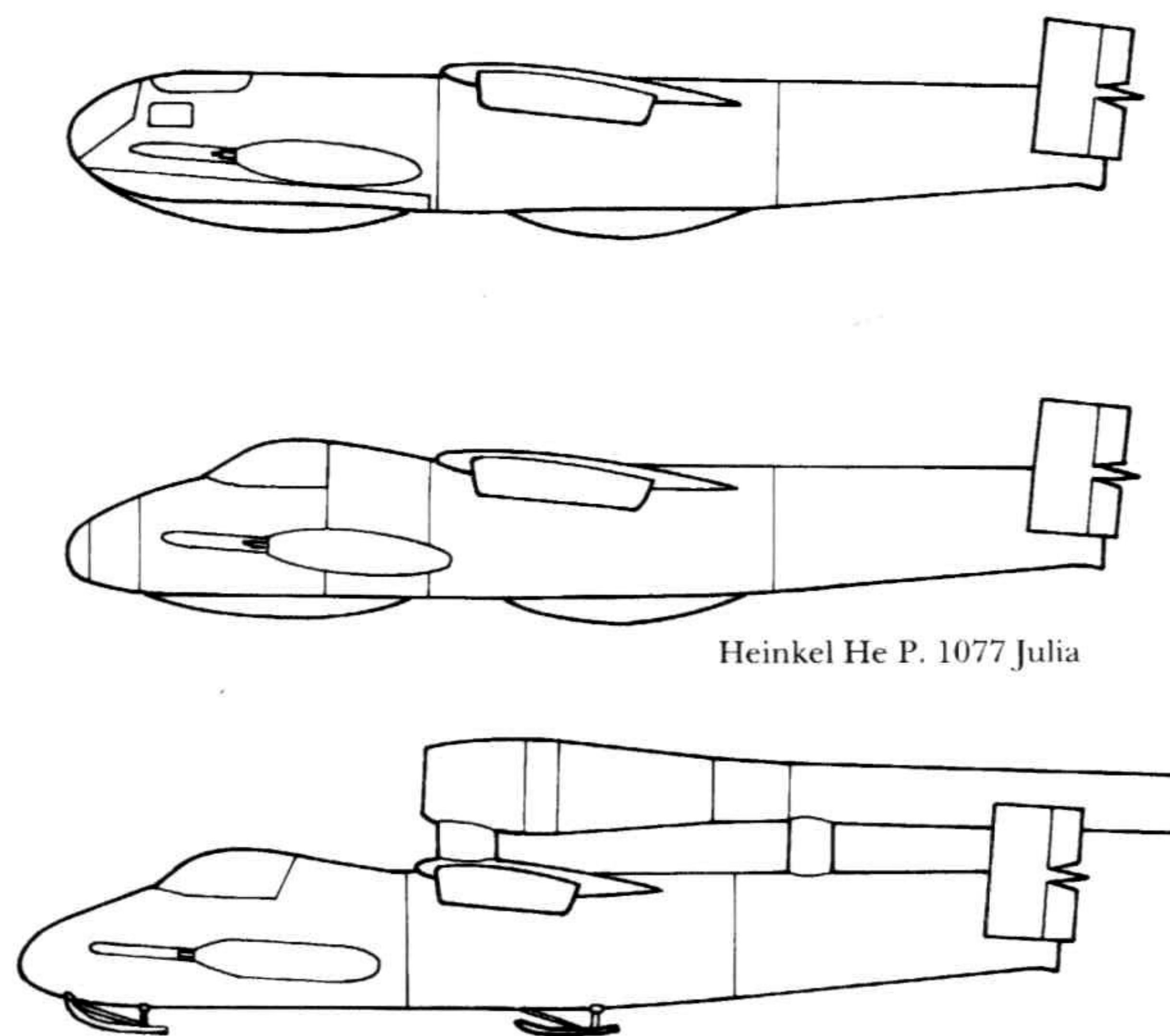
Heinkel P. 1068

Projekt małego samolotu myśliwskiego napędzanego czterema silnikami pulsacyjnymi. Start miał się odbywać się ze standardowej wyrzutni używanej do wyrzeliwania pocisków **V-1**, zaś lądowanie na płozie. Pilot zajmował miejsce w kabinie w pozycji leżącej. Uzbrojenie składało się z dwóch działek *MG 151/20* zamontowanych w gondolach podskrzydłowych i niekierowanych pocisków rakietowych typu *R4M*. Rozpiętość 6700 mm, długość 9870 mm, prędkość maksymalna 870 km/h.



Heinkel He P. 1068





Heinkel He P. 1077 Julia

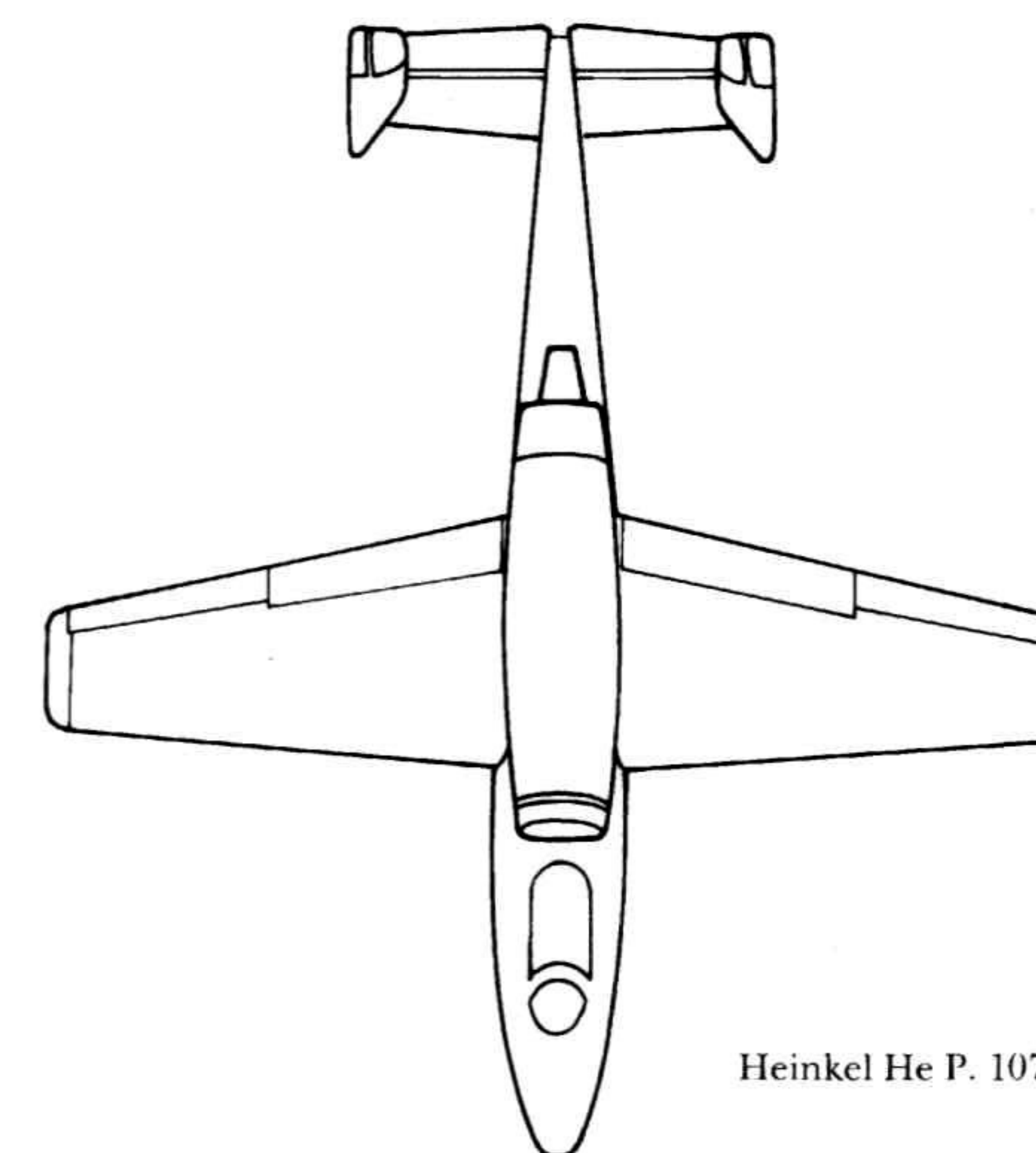
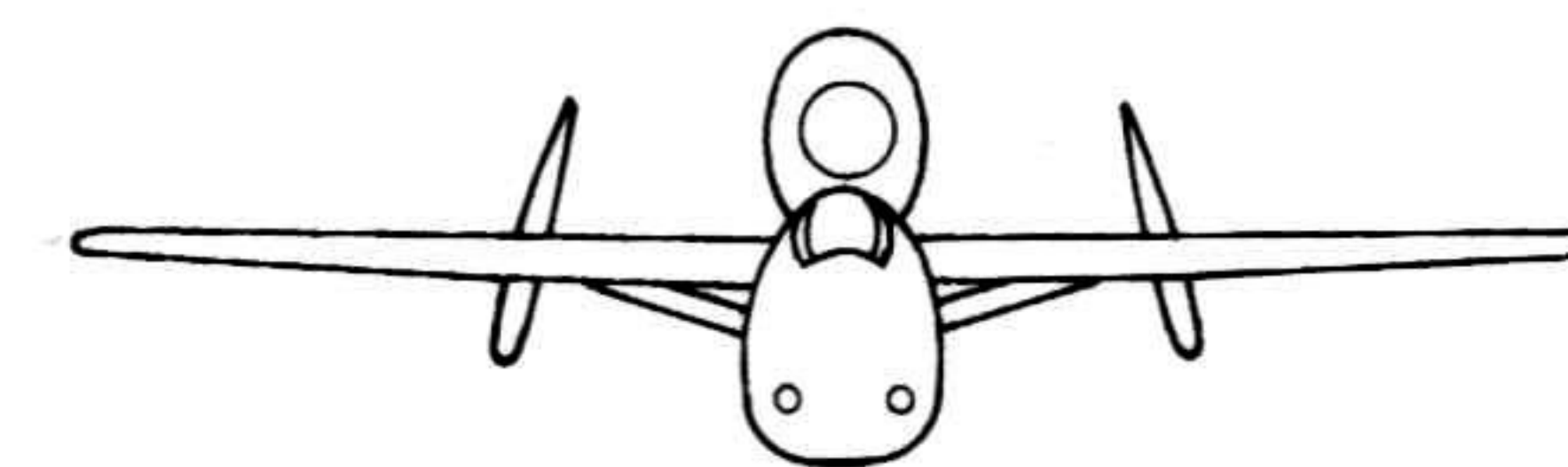
Heinkel P. 1073

Projekt „zubożonego” samolotu **He 162** produkowanego z maksymalnym wykorzystaniem surowców niestrategicznych. Napęd stanowił silnik odrzutowy typu *Heinkel HeS 011*. Zastosowanie mocniejszego silnika pozwalało na osiągnięcie prędkości maksymalnej ok. 1010 km/h, zasięg 1000 km, uzbrojenie dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm. W 1944 roku zamówiono budowę serii 20 samolotów prototypowych, lecz z powodu braku silników produkcja samolotu (oznaczenie seryjne **He 500**) nie została uruchomiona.

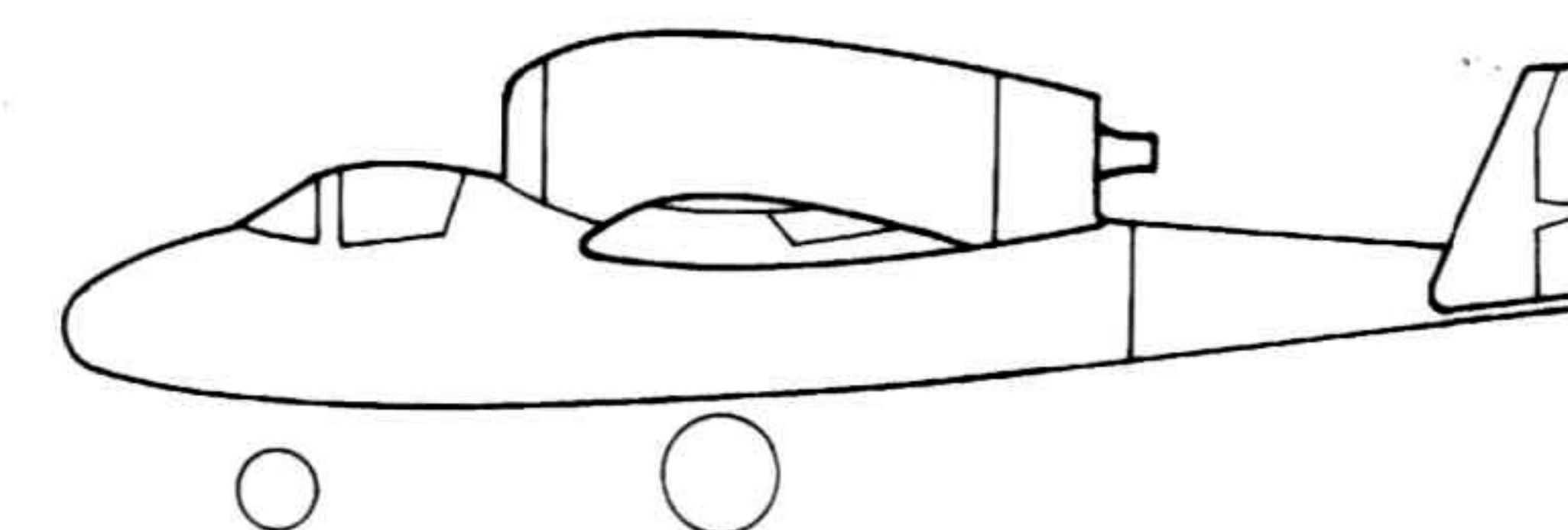
Heinkel P. 1077 „Julia”

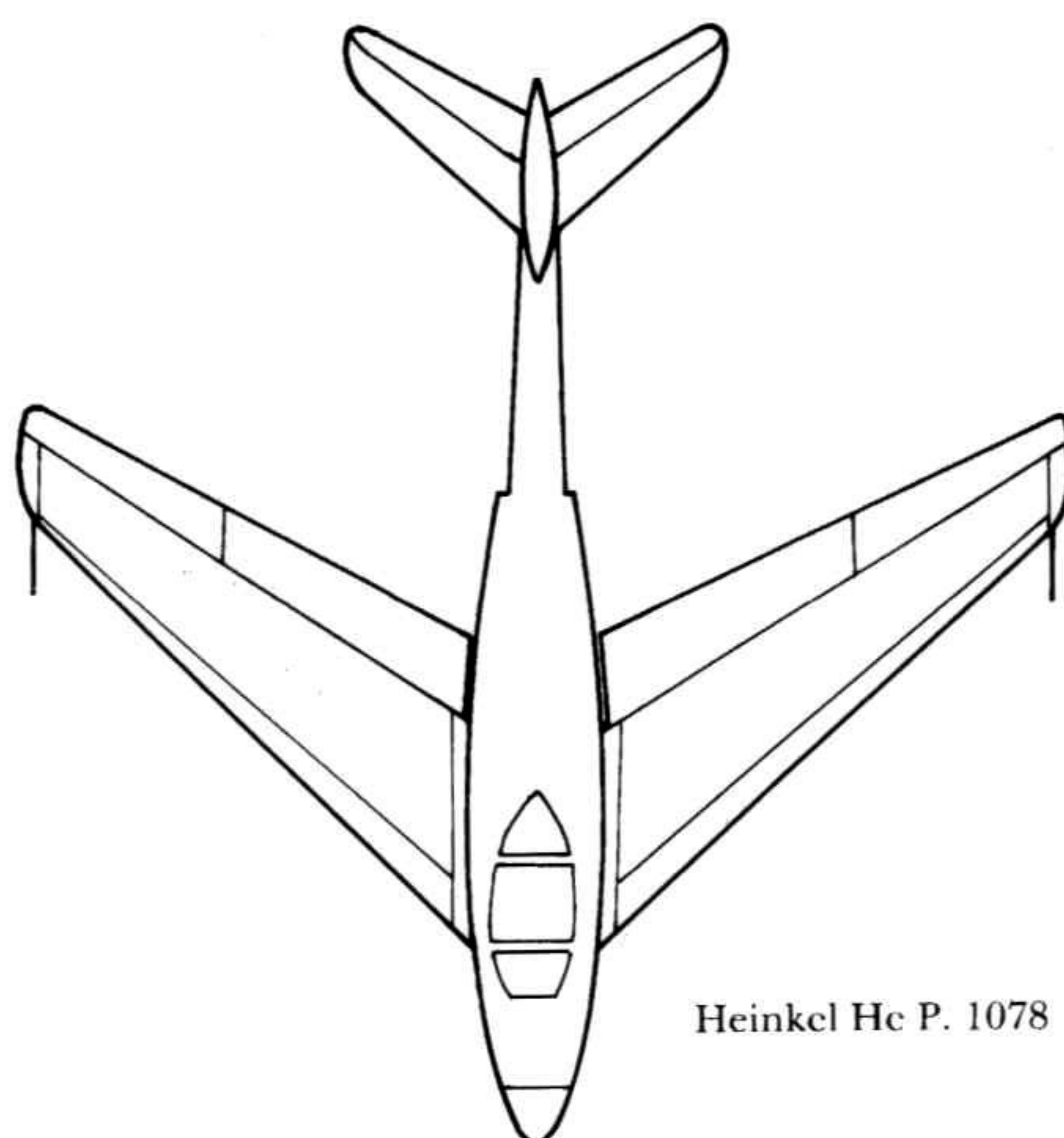
Projekty lekkich samolotów myśliwskich startujących za pomocą silnika rakietowego *HWK 109-509A* umieszczonego z tyłu. Samolot po osiągnięciu pułapu przewyższającego wysokość lotu samolotów nieprzyjaciela atakował z lotu ślizgowego, zaś lądowanie odbywać miało się na płozie, lub pilot opuszczał samolot (szybowiec) na spadochronie, uzbrojenie stanowiły dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm. Czas lotu 15-20 minut. Planowano budowę dwóch samolotów: **P. 1077.2**, gdzie pilot siedział, **P. 1077.1** z pilotem w kabinie w pozycji leżącej.

Planowano także budowę samolotu **Heinkel P. 1077.3 „Julia”** napędzanego silnikiem pulsacyjnym *Argus As 014* umieszczonym na grzbiecie kadłuba.

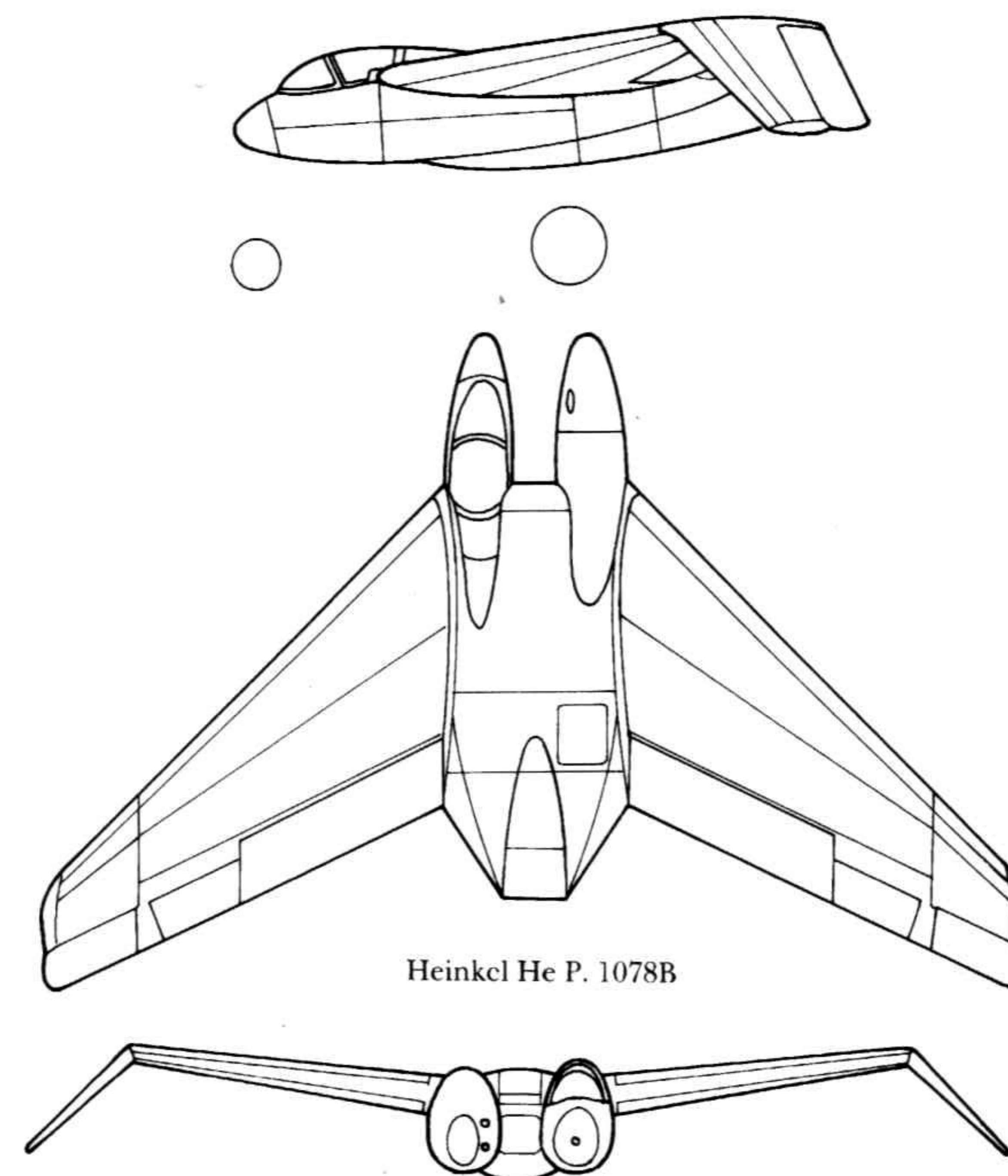
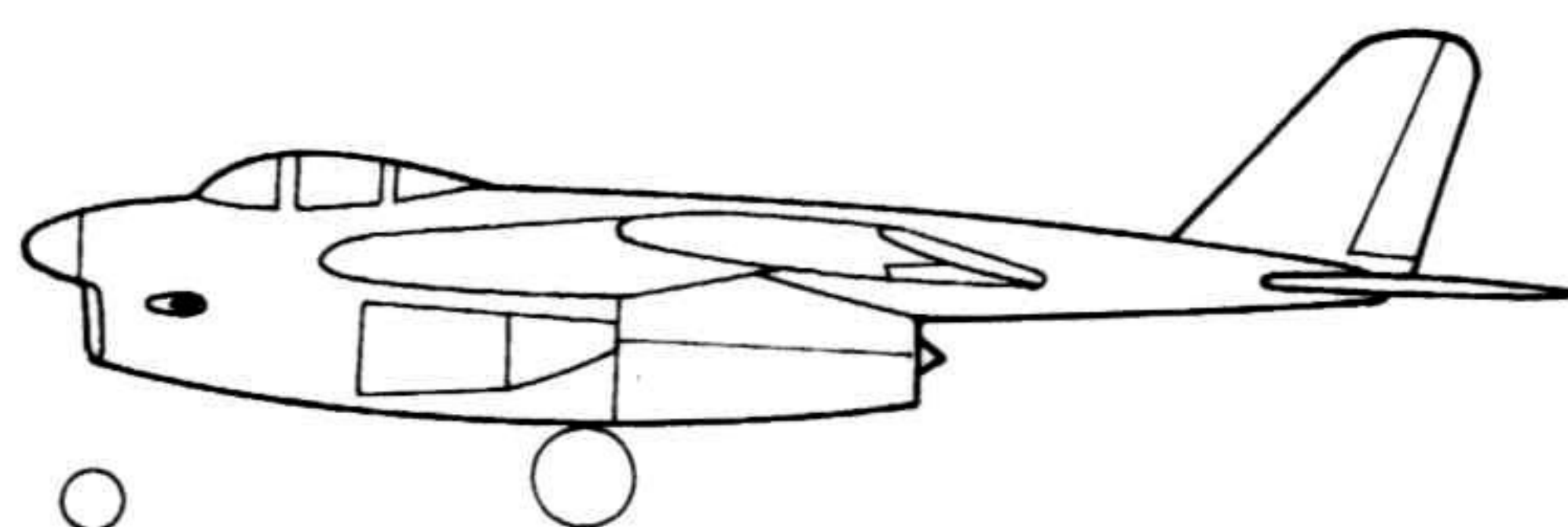


Heinkel He P. 1073





Heinkel He P. 1078



Heinkel He P. 1078B

Heinkel P. 1078

Pod oznaczeniem **Heinkel P. 1078** zaplanowano wykonanie kilku różnych samolotów.

Heinkel P. 1078 był klasycznym średniopłatem z silnikiem typu *BMW 003A* umieszczonym pod kadłubem, natomiast samolot **Heinkel P. 1078B** miał odmienną konstrukcję. Był to samolot bezogonowy, w którym rolę stateczników pionowych pełniły opuszczone końcówki skrzydeł. Samolot **P. 1078B** miał mieć dwa kadłuby. W lewym znajdowała się kabina pilota, zaś w prawym kadłubie uzbrojenie pokładowe samolotu składające się z dwóch działek *MK 108* kalibru 30 mm. W prawym kadłubie mieściła się też komora przedniego koła podwozia samolotu.

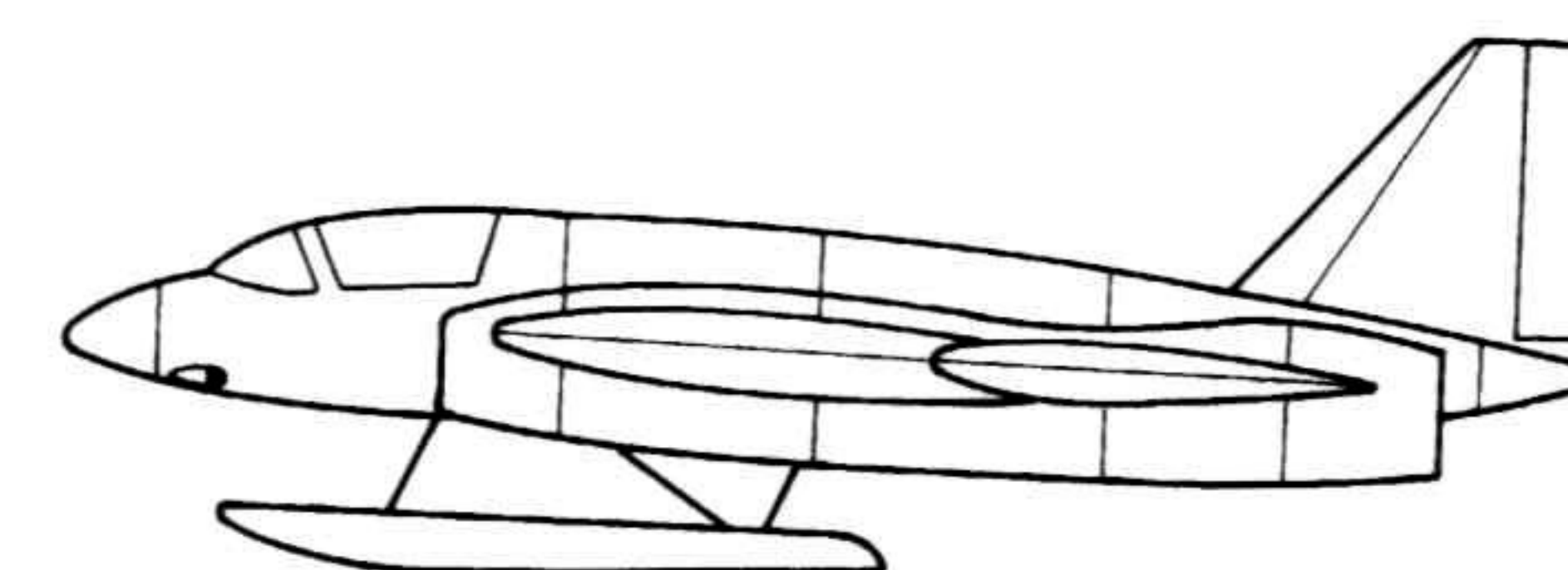
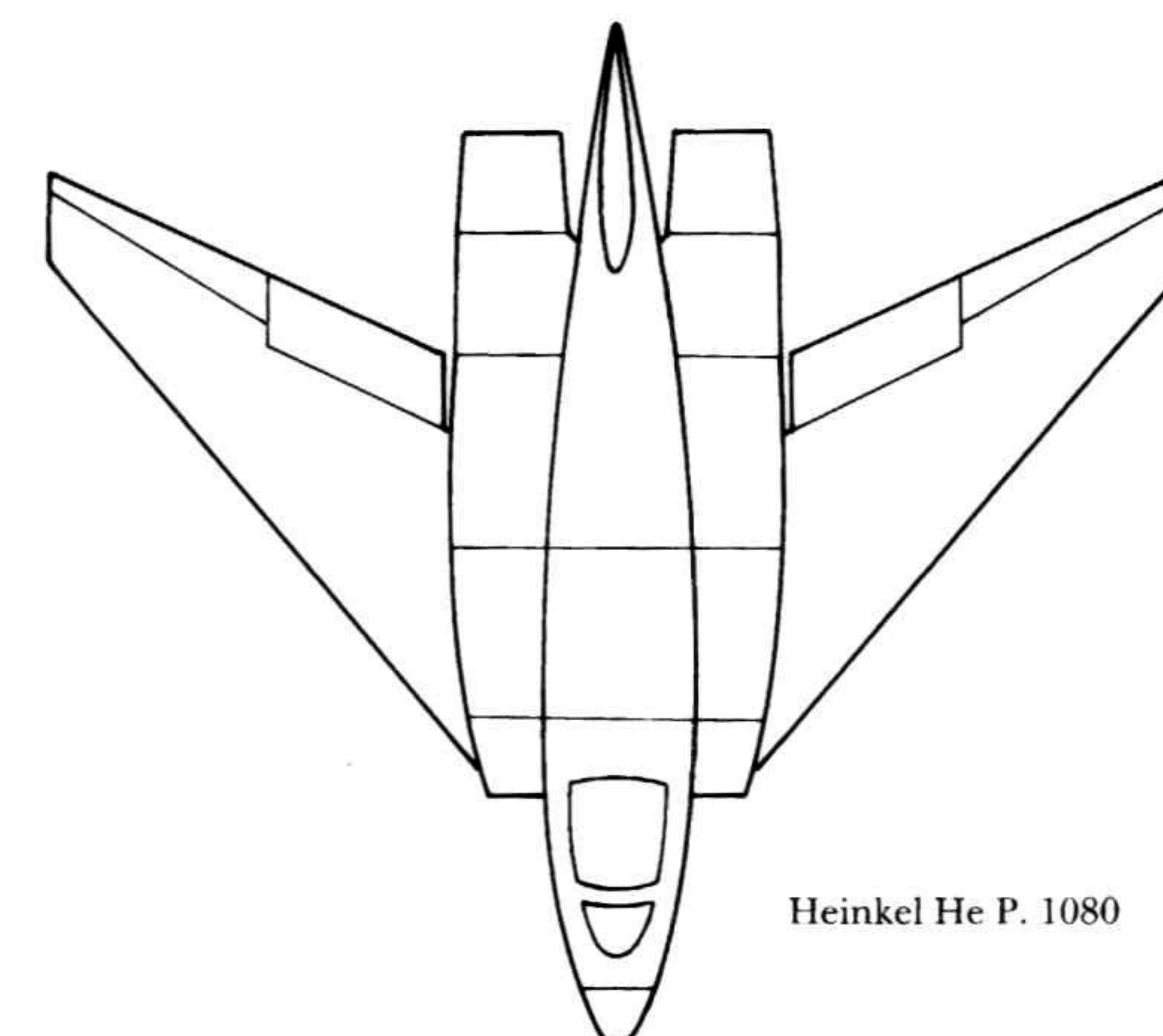
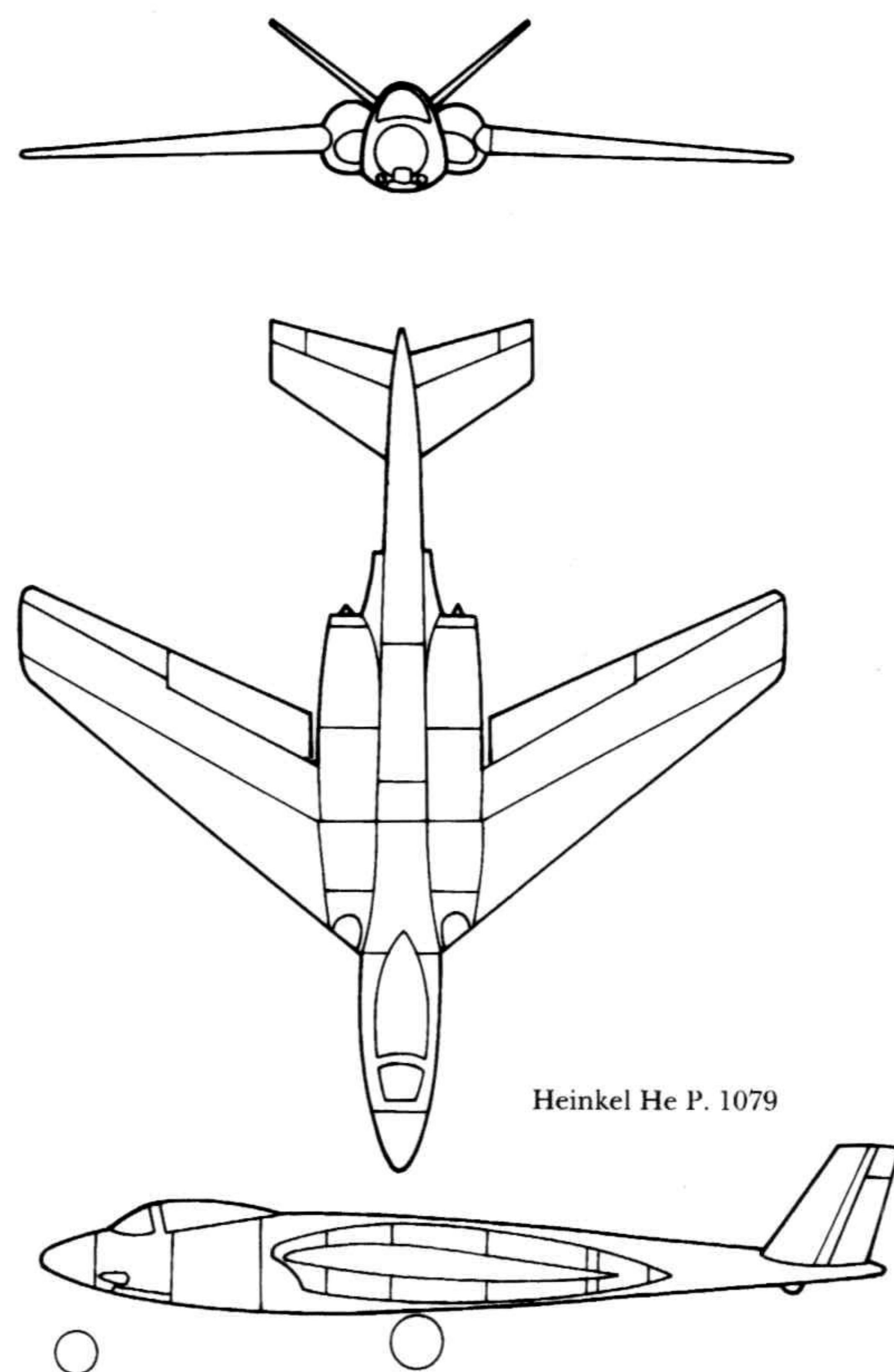
Samolot **Heinkel P. 1078C** samolot myśliwski ze skośnym skrzydłem o konstrukcji bezogonowej. Uzbrojenie dwa działka kalibru 30 mm umieszczone po bokach kadłuba. Rozpiętość około 9000 mm, długość 6000 mm, wysokość 2600 mm. Masa bojowa 3870 kg. Zasięg 1500 km, prędkość maksymalna ok. 1025 km/h. Pułap 12900 metrów.

Heinkel P. 1079

Projekt dwusilnikowego samolotu myśliwskiego, przechwytyjącego i nocnego myśliwskiego oraz rozpoznawczego napędzanego dwoma silnikami *HeS 011* umieszczonymi u nasady skrzydeł przy kadłubie samolotu. Samolot posiadał usterzenie motylkowe (Rudlickiego).

Planowano budowę kilku wersji rozwojowych napędzanych różnymi typami silników m.in. **P. 1079A** i **P. 1079B/C**. Rozpiętość 12700 mm, długość 14000 mm, wysokość 3400 mm, prędkość maksymalna 900-940 km/h.

Uzbrojenie dwa działka i niekierowane pociski rakietowe, wersje bombowe miały mieć podskrzydłowe wyrzutniki bombowe, a samoloty rozpoznawcze kamery zamontowane w kadłubie.



Heinkel P. 1080

Samolot myśliwski przechwytyjący. Startował z wyrzutni, a lądował na płozie. Napęd stanowiły dwa silniki rakietowe umieszczone przy końcu kadłuba. Samolot był zaprojektowany w układzie bezogonowym. Uzbrojenie dwa działka kalibru 30 mm.



Heinkel He 162C



Heinkel He 162D



Heinkel He 162C/D

Wersje rozwojowe samolotu odrzutowego **Heinkel He 162B**. Samoloty **He 162C** miały być napędzane silnikami *Heinkel HeS 011* o ciągu 1320 kg. Planowano produkcję dwóch wersji różniących się skrzydłem. Pierwsza wersja miała mieć skrzydło skośnie o skosie 38 stopni, zaś druga skrzydła o skosie ujemnym. Samoloty **He 162C** miały posiadać usterzenie motylkowe, wcześniej testowane na samolocie **Heinkel He 280V8**.

Samoloty **Heinkel He 162D** były to seryjne **He 162B** napędzane zamiast silnikiem odrzutowym, silnikiem pulsacyjnym *Argus As 014*. Podczas startu silnik główny był wspomagany przez dwa silniki raketowe na paliwo stałe, które były potem odrzucane. Przewidywane uzbrojenie obu wersji to dwa działka *MK 103* kalibru 30 mm.



Prototyp Henschel Hs 132V1

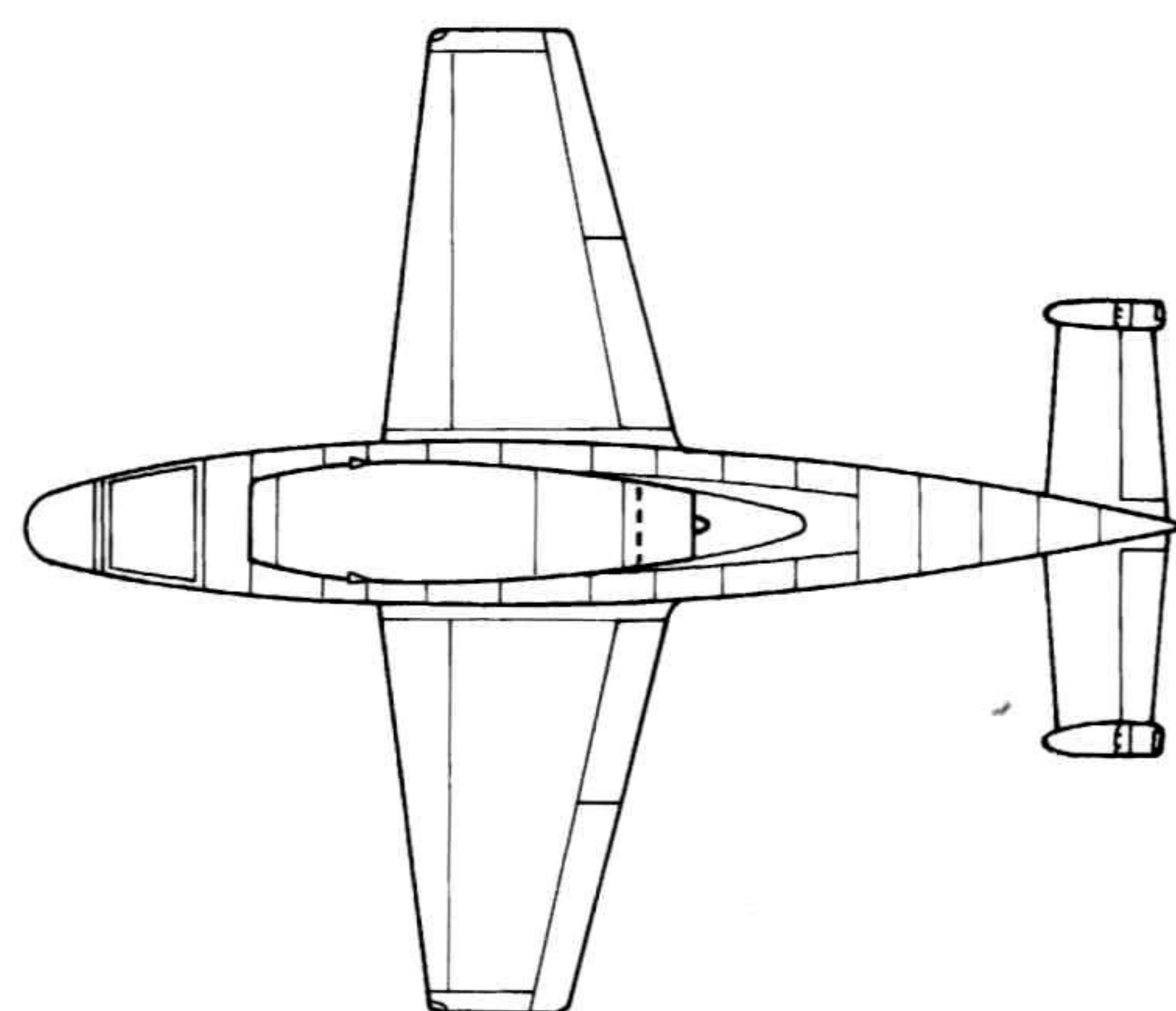
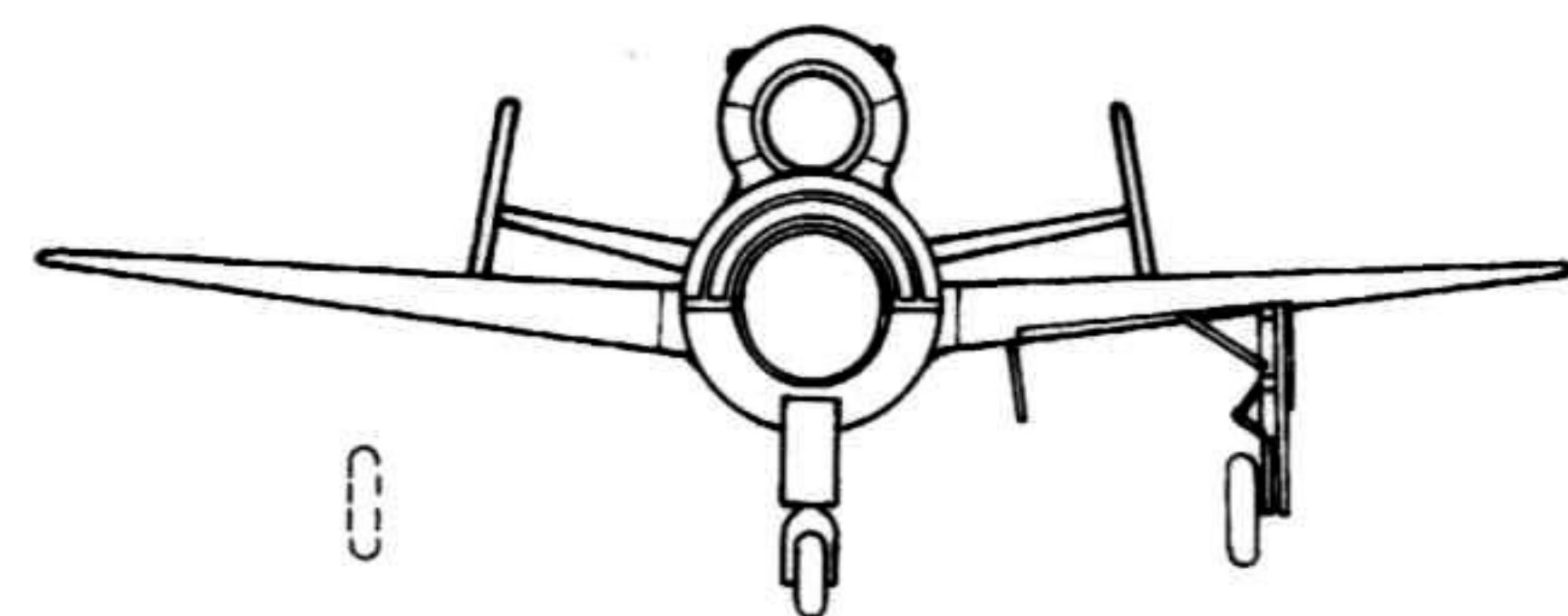
HENSCHEL

Henschel Hs 132

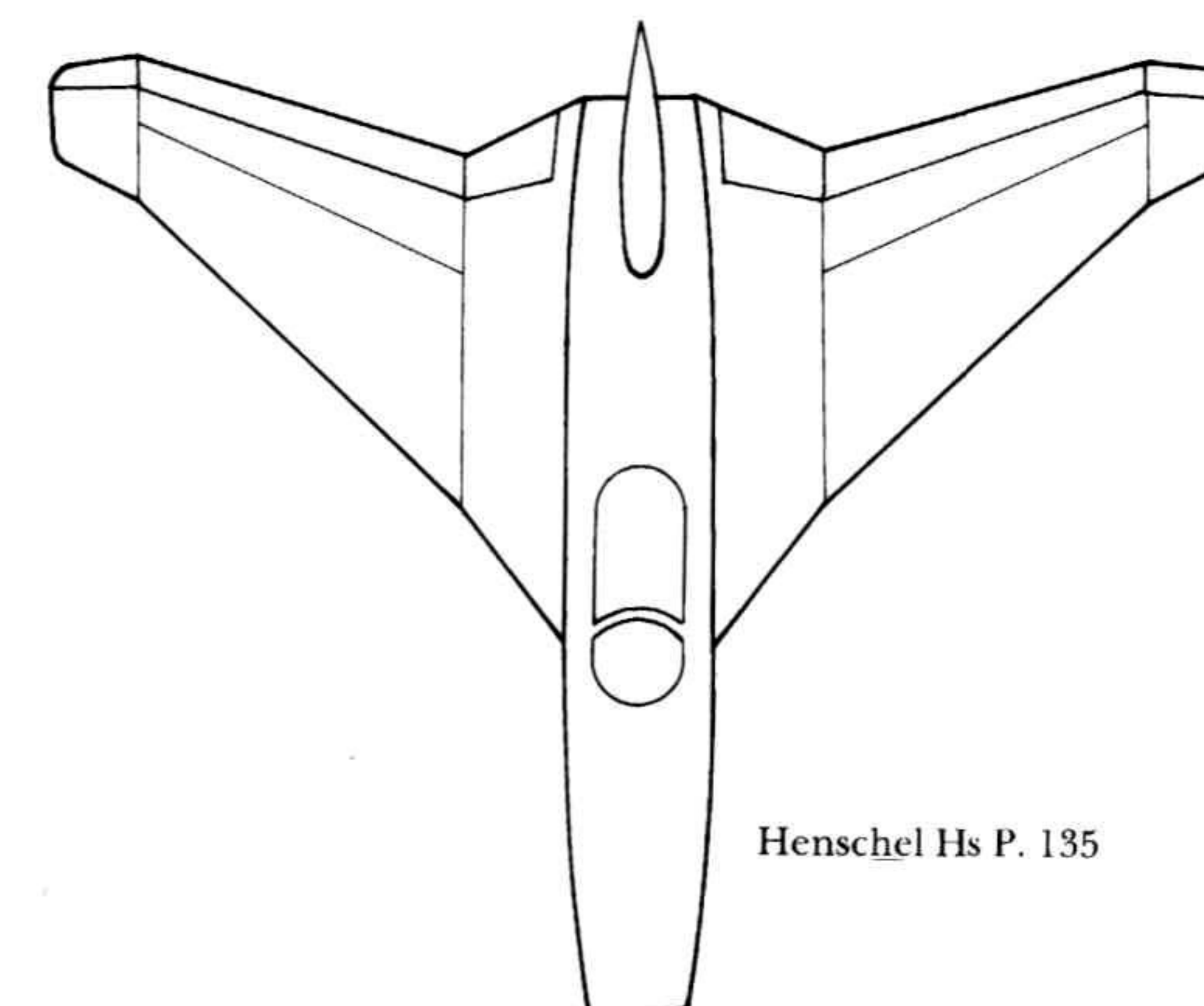
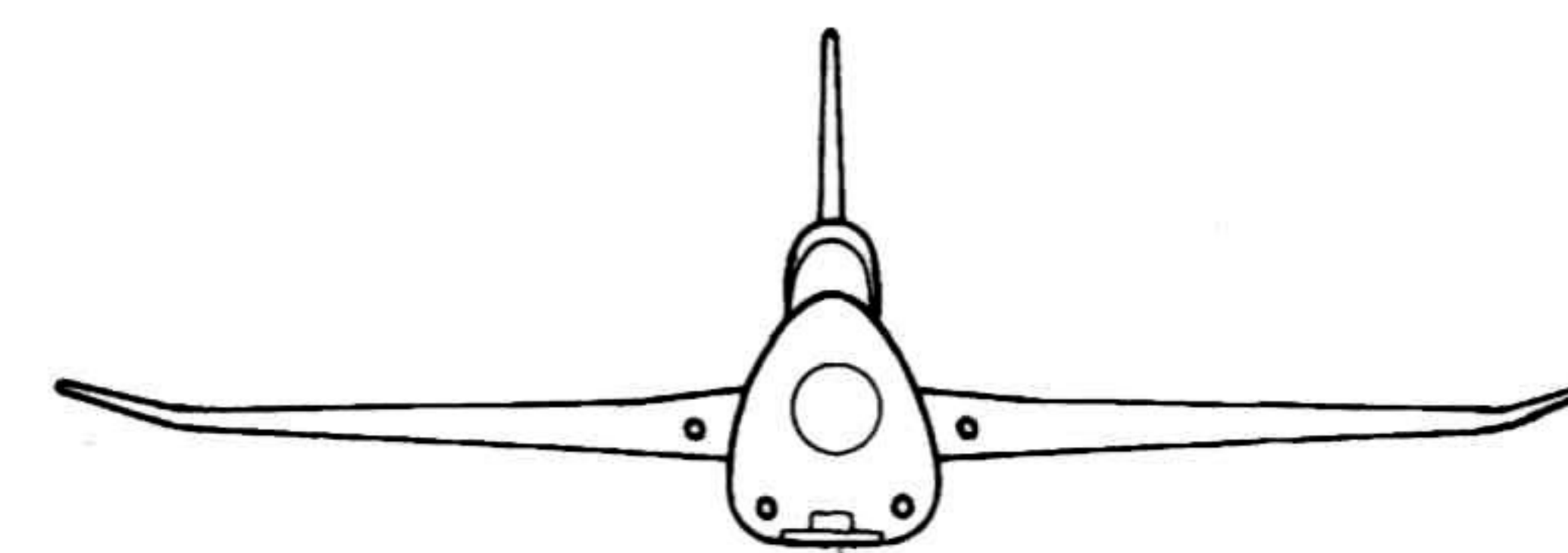
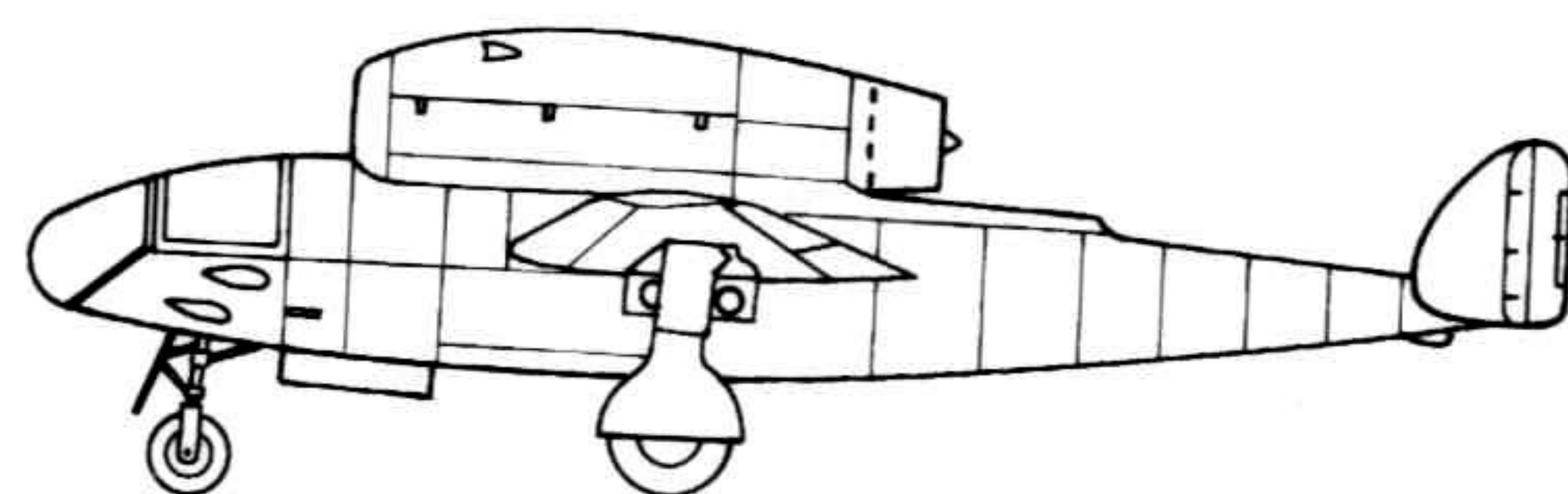
Oprócz samolotów myśliwskich i rozpoznawczych powstał także projekt bombowca nurkującego z napędem odrzutowym.

W 1944 roku zakłady *Henschel* opracowały projekt jednosilnikowego samolotu napędzanego silnikiem odrzutowym umieszczonym na grzbiecie kadłuba, nad kabiną pilota, który leżał wewnątrz kadłuba samolotu. W maju 1944 roku *RLM* zamówił sześć prototypów, dwa jako wzorce wersji **Hs 132A**, a cztery wersji **Hs 132B**. Samoloty **Hs 132A** to bombowce nurkujące zdolne do przenoszenia jednej bomby 500 kg pod kadłubem, napęd samolotów tej wersji miał stanowić silnik *BMW 003*, zaś samoloty szturmowe **Hs 132B** miały być napędzane silnikiem *Junkers Jumo 004B-2*. Uzbrojenie tej wersji stanowiła bomba o masie 500 kg i dwa działka *Mauser MG 151/20* kalibru 20 mm. Samoloty były przystosowane do lotów w granicach przeciążeń 12g. Zaprojektowano także wersję **Hs 132C** napędzaną silnikiem *Heinkel HeS 011* i uzbrojoną w dwa działka *MK 103* kalibru 30 mm i dwa *MG 151/20*. Samoloty **Henschel Hs 132D** miały mieć powiększoną rozpiętość. Wiosną 1945 roku ukończono budowę prototypu **Hs 132V1** dwa dalsze prototypy były prawie gotowe, lecz z powodu zakończenia wojny nie przeprowadzono prób w locie.

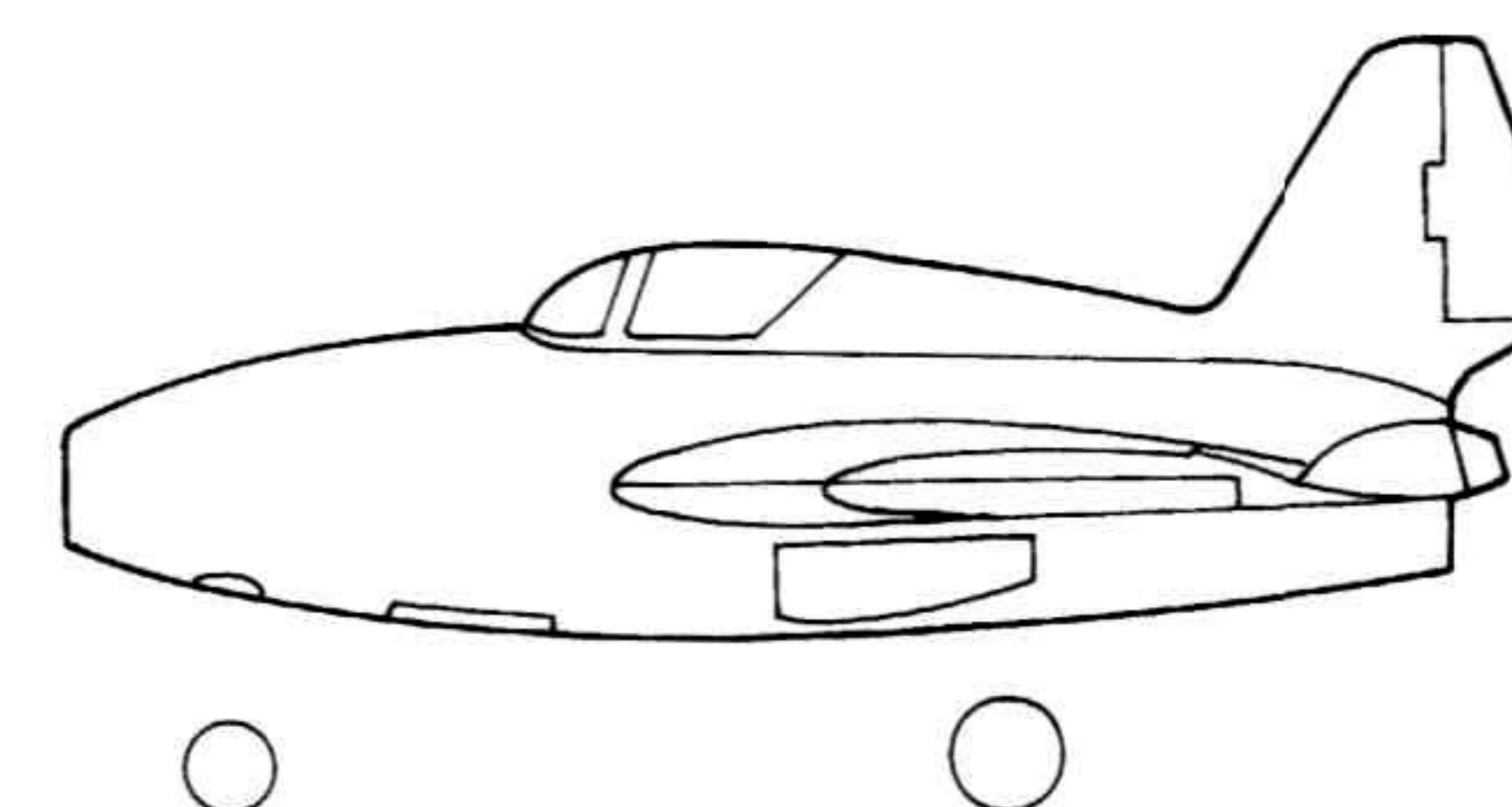
Rozpiętość — 8420 mm, długość — 9140 mm, wysokość — 2350 mm, masa startowa — ?, prędkość maksymalna — 840 km/h, zasięg — 530 km.



Henschel Hs 132

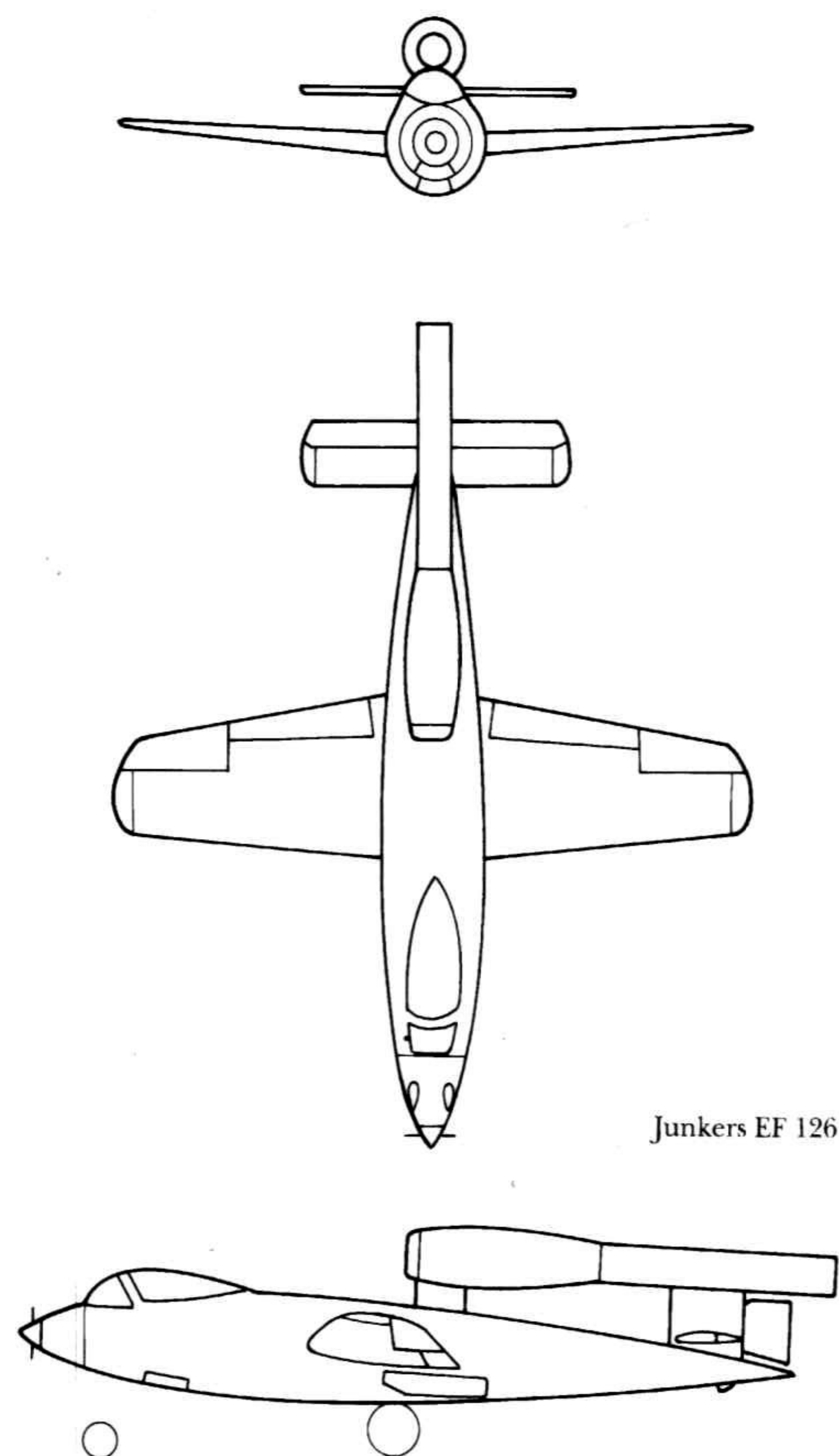


Henschel Hs P. 135



Henschel P. 135

Samolot myśliwski o układzie bezogonowym. Wstępny projekt powstał już w listopadzie 1943 roku, lecz prace szybko przzerwano koncentrując się na bombowcu **Henschel Hs 132**. Napęd miał stanowić silnik *Junkers Jumo 004*.

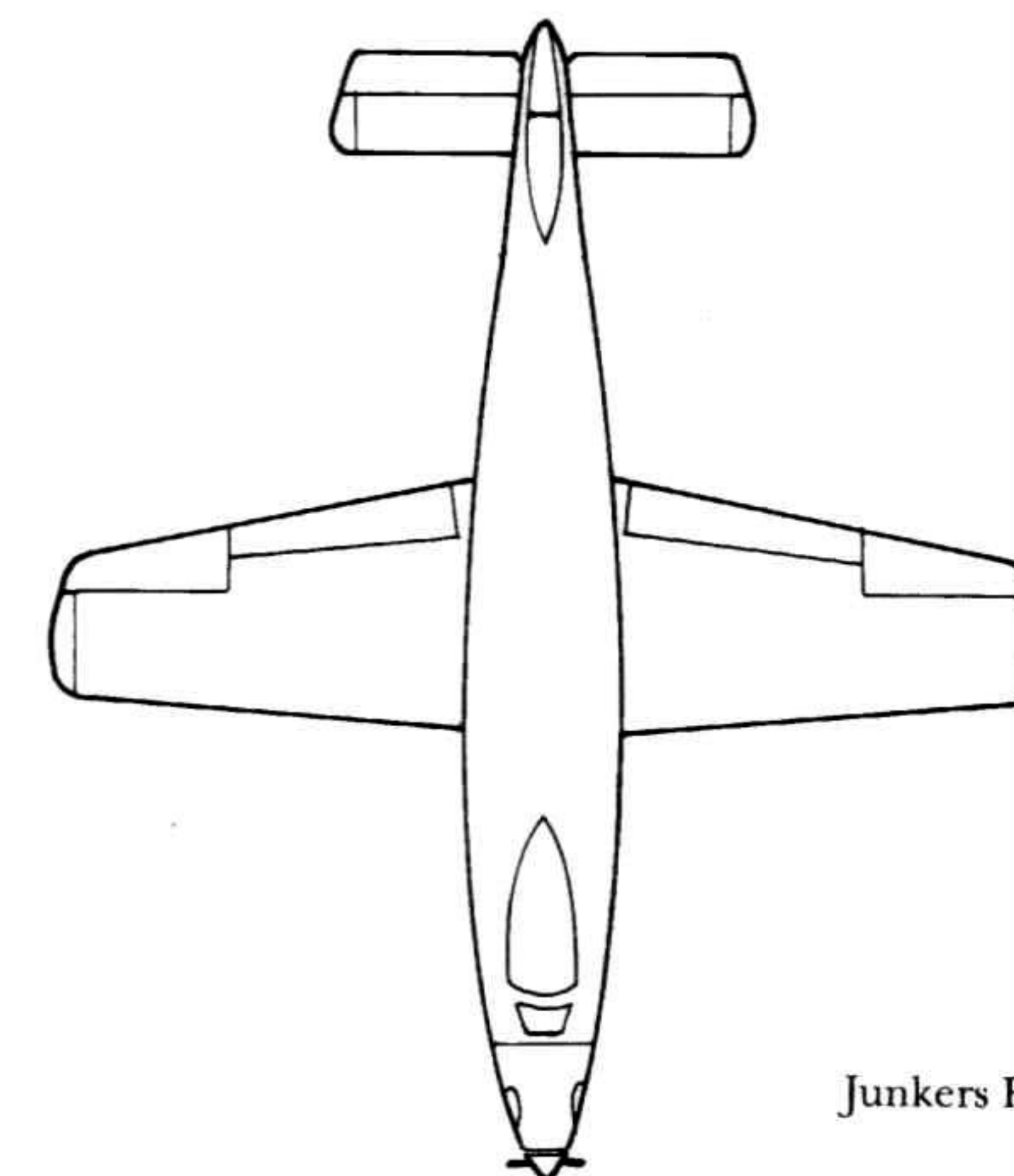
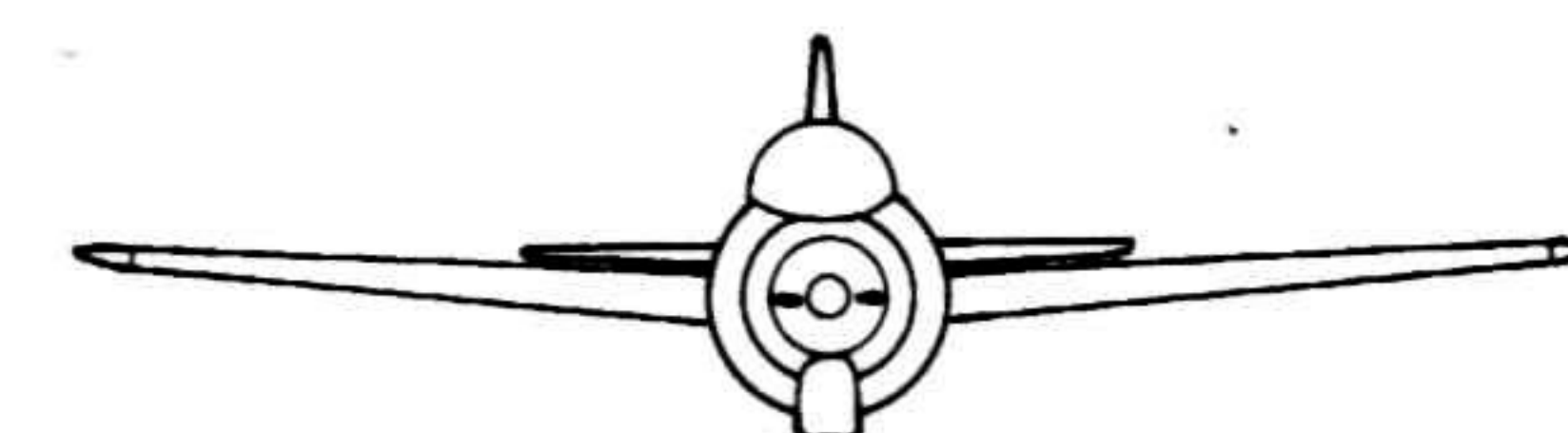


Junkers EF 126

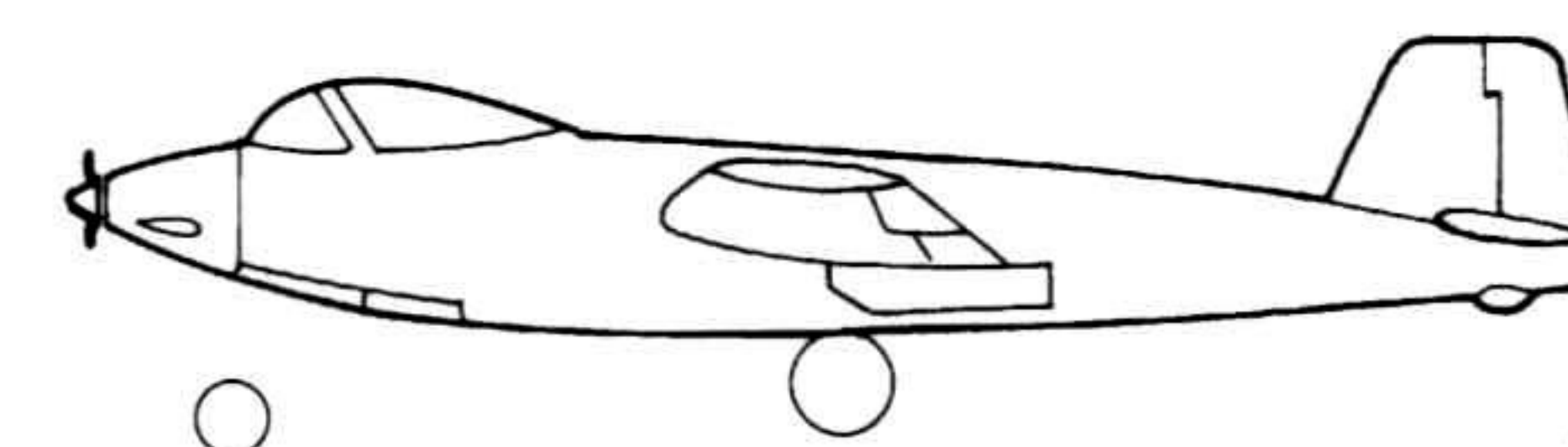
JUNKERS

Junkers EF 126

Projekt masowego samolotu myśliwskiego tzw. „*Volksjägers*” napędzanego silnikiem pulsacyjnym *Argus As 014* lub *As 044*. Uzbrojenie miały stanowić dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm.

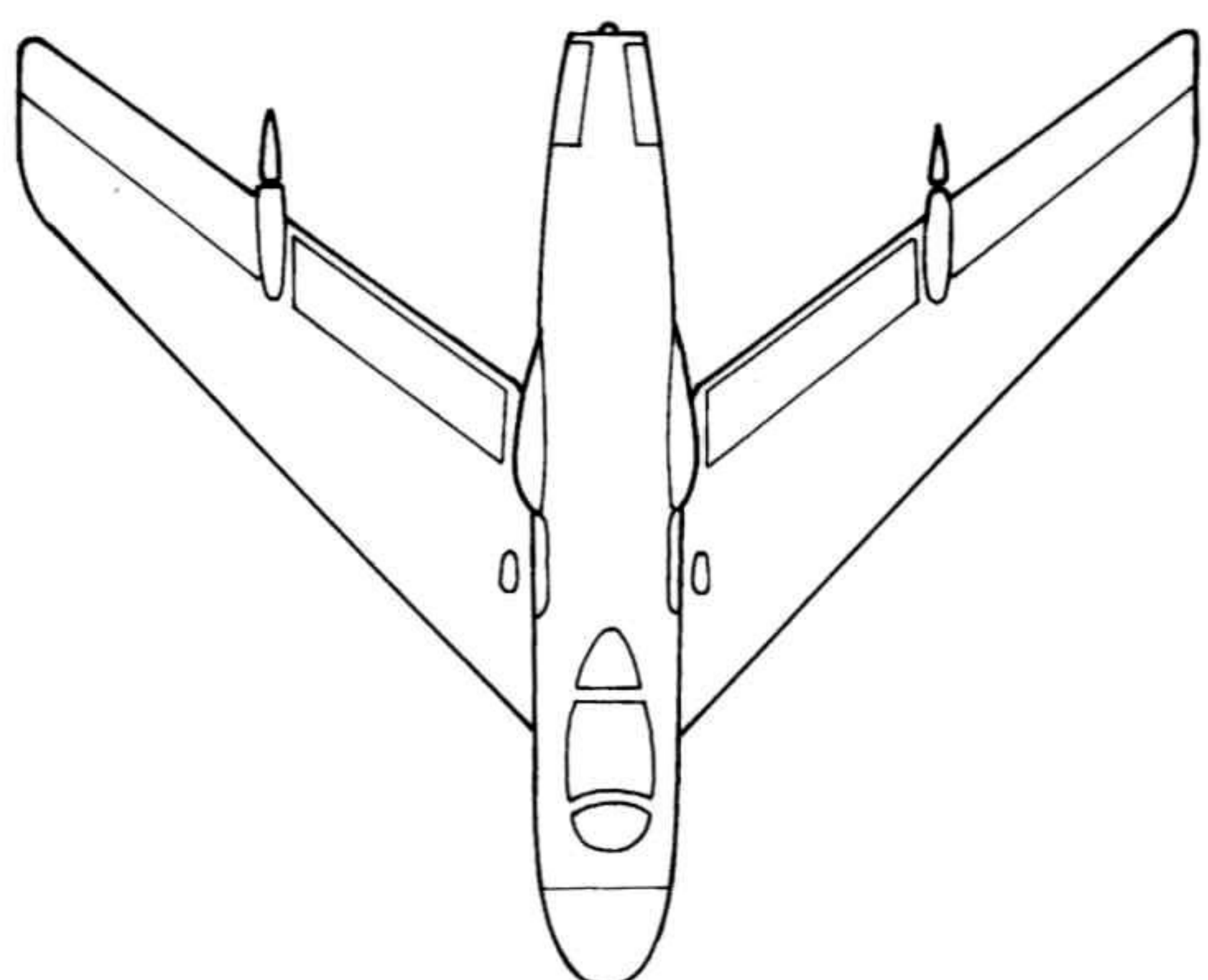
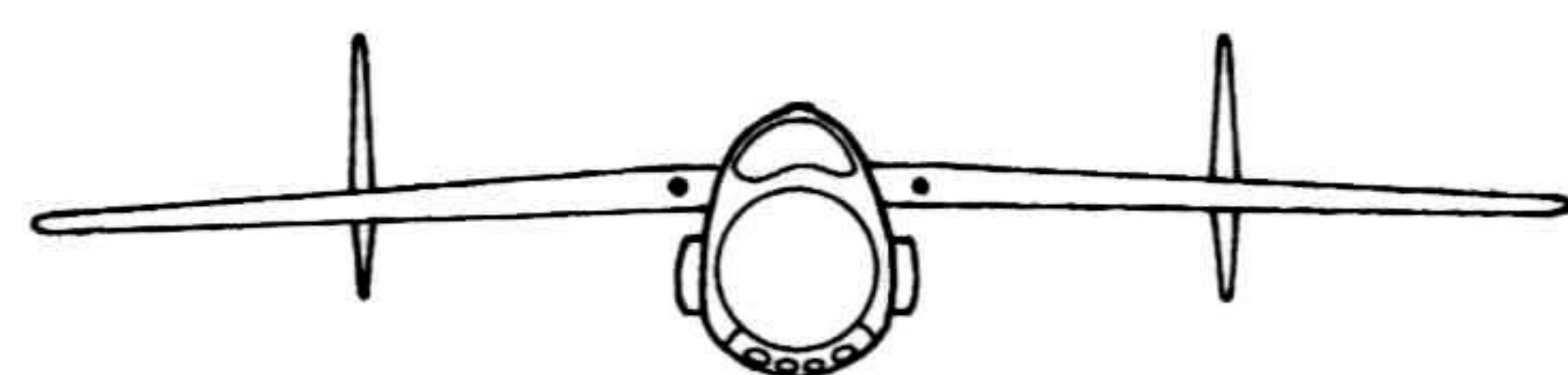


Junkers EF 127

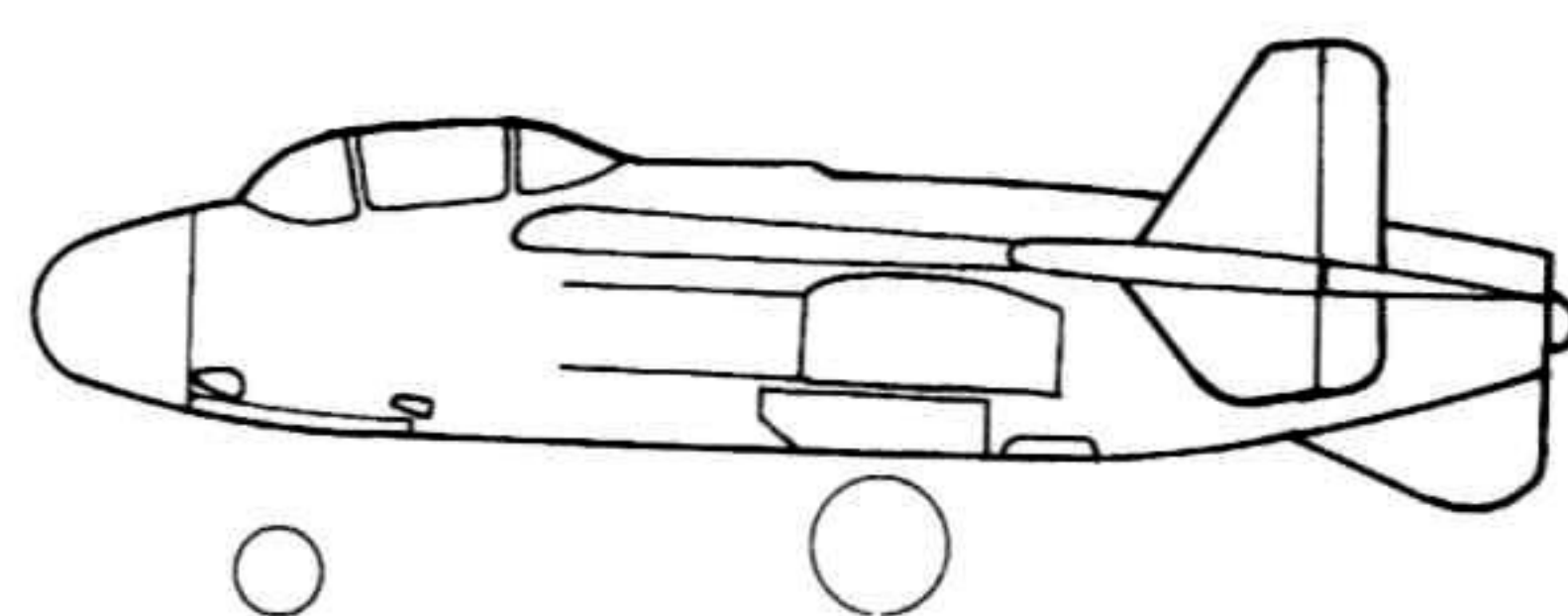


Junkers EF 127 „Wally”

Samolot myśliwski z napędem rakietowym, napędzany silnikiem *Walter HWK105-A-1*. Uzbrojenie dwa działka *Mauser MG 151/20* kalibru 20 mm umieszczone z boku kadłuba. Rozpiętość 6650 m, długość 7800 mm, wysokość 2300 mm, masa startowa ok. 2900 kg, prędkość maksymalna 900 km/h.



Junkers EF 128



Junkers EF 128

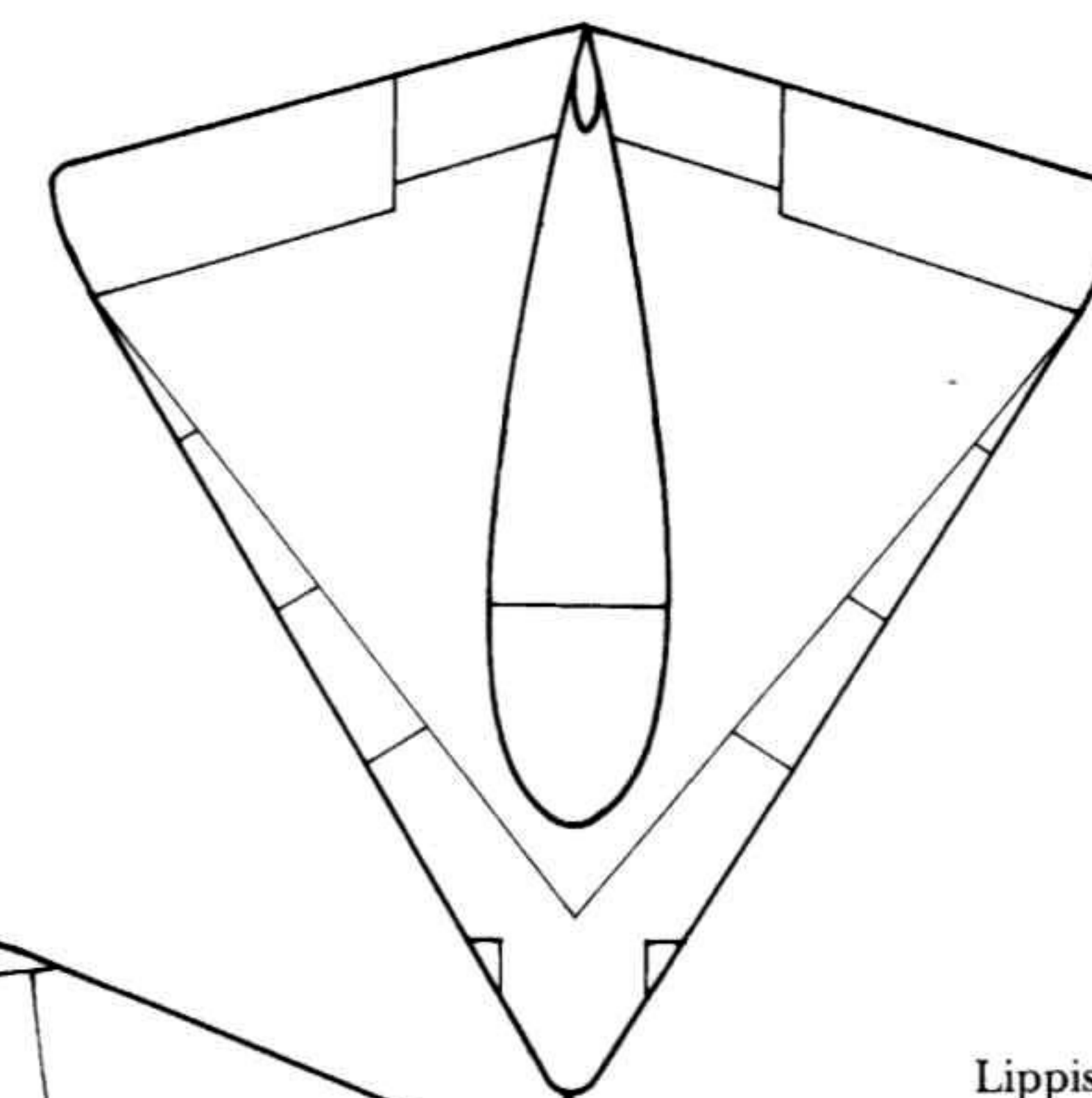
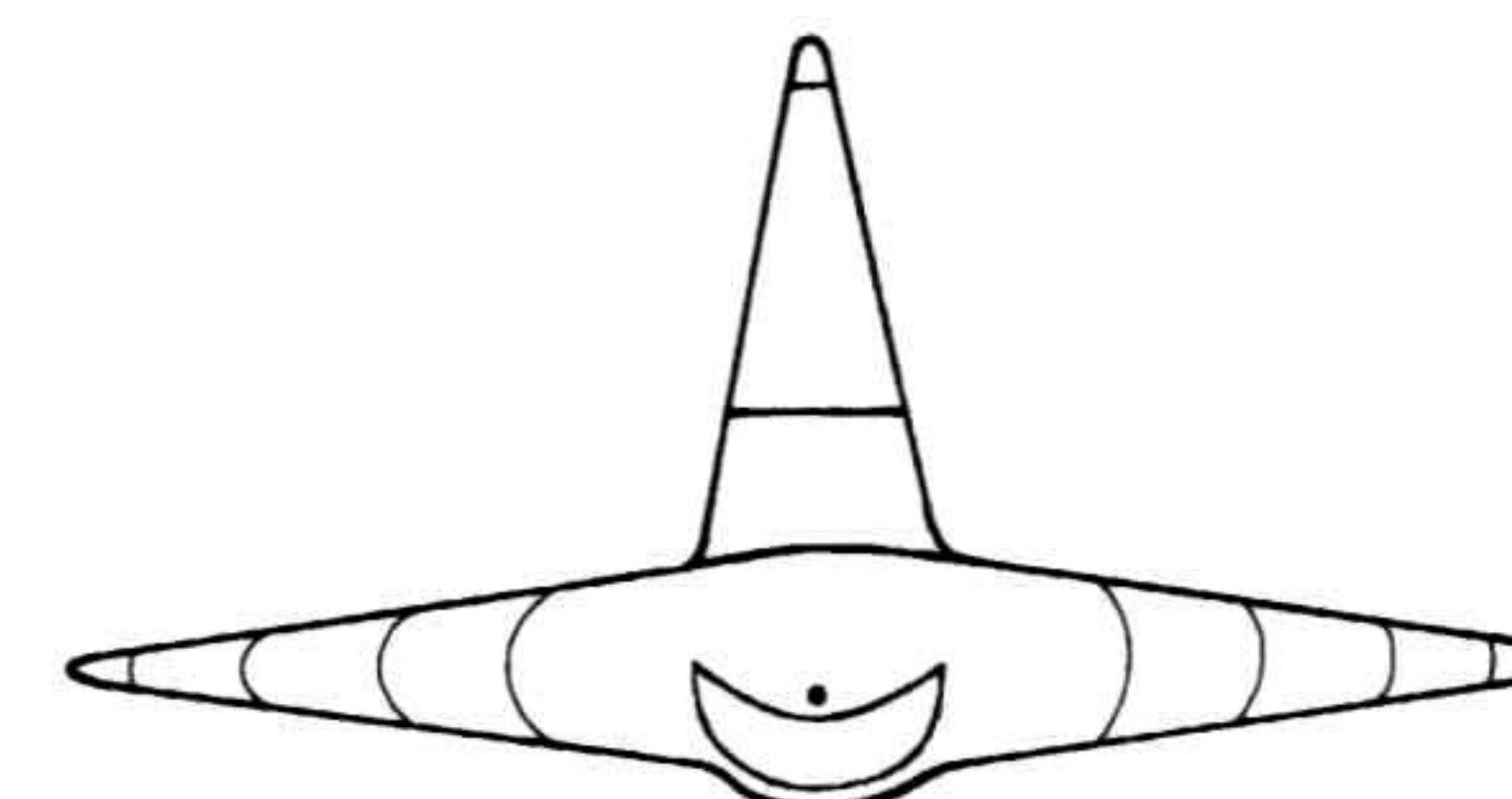
Projekt samolotu wielozadaniowego w układzie bezogonowym. Podwójne usterzenie pionowe było zamontowane na środku skośnych skrzydeł samolotu. Przy końcu kadłuba umieszczona była dodatkowa powierzchnia ustateczniająca. Napęd stanowił silnik *BMW 003A*. Ubrojenie cztery działka *MK 108* kalibru 30 mm zamontowane z przodu kadłuba samolotu. Rozpiętość 11300 mm, długość 7800 mm, wysokość 3300 mm, prędkość maksymalna ok. 950 km/h.

LIPPISCH

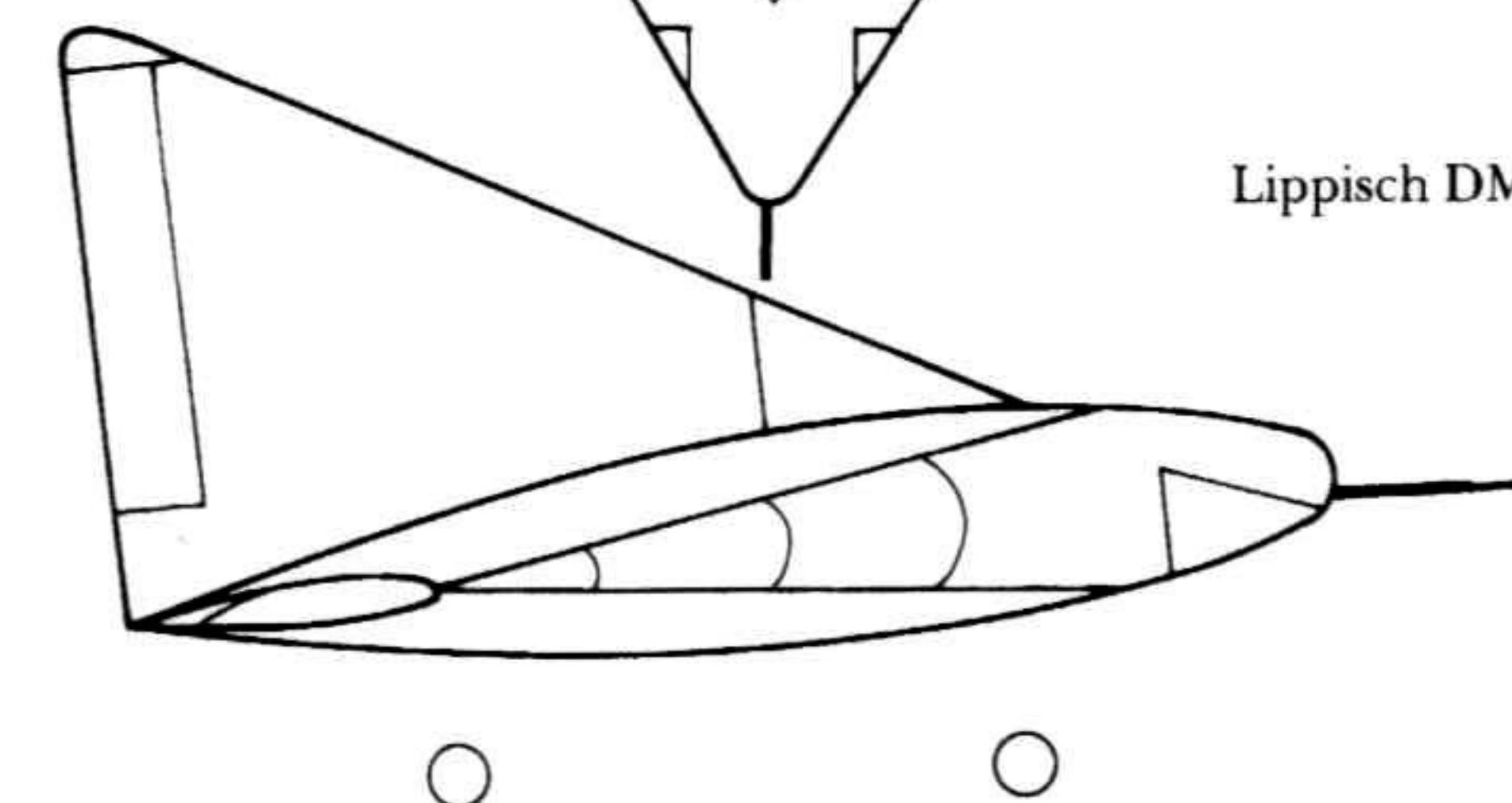
Lippisch DM-1 (P. 13a)

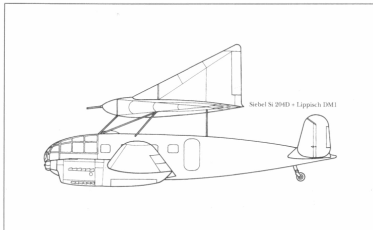
Projekt samolotu myśliwskiego ze skrzydłem delta. Silnik odrzutowy zamontowany był u nasady skrzydła, tak że wlot do silnika znajdował się w krawędzi natarcia płata. Kabina pilota była umieszczona w dużym stateczniku pionowym. Ubrojenie cztery działka kalibru 30 mm.

Planowano także zastosowanie samolotu **Lippisch DM-1 (P. 13a)** w zespole typu „Mistel”.



Lippisch DM-1





MESSERSCHMITT

Messerschmitt P. 1101

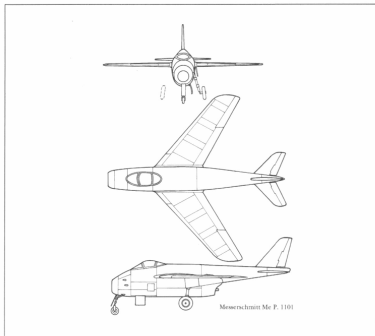
Projekt samolotu myśliwskiego o skrzydłach skośnych. Powstanie tego samolotu było wynikiem praktycznej realizacji prac teoretycznych prowadzonych na temat skosu skrzydła w *Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)* przez A. Busemanna.

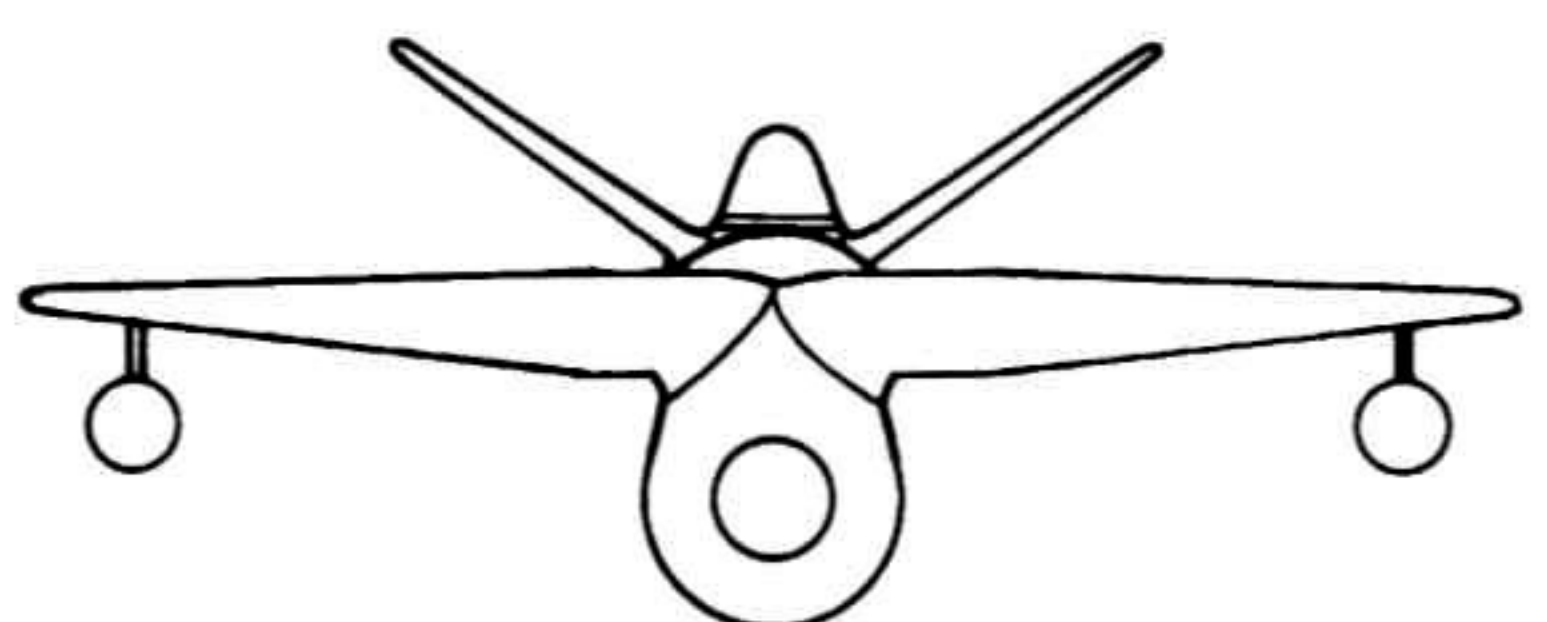
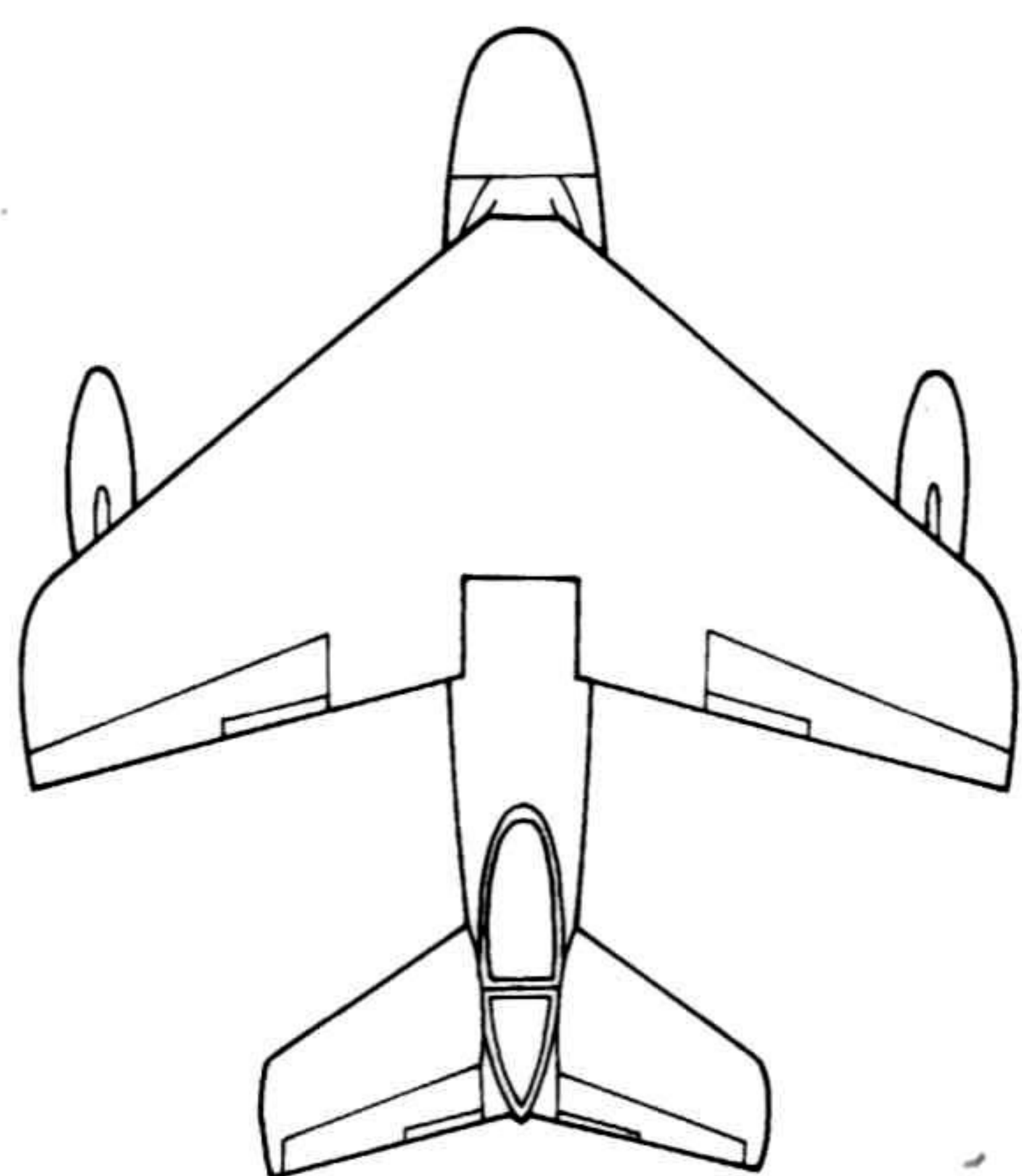
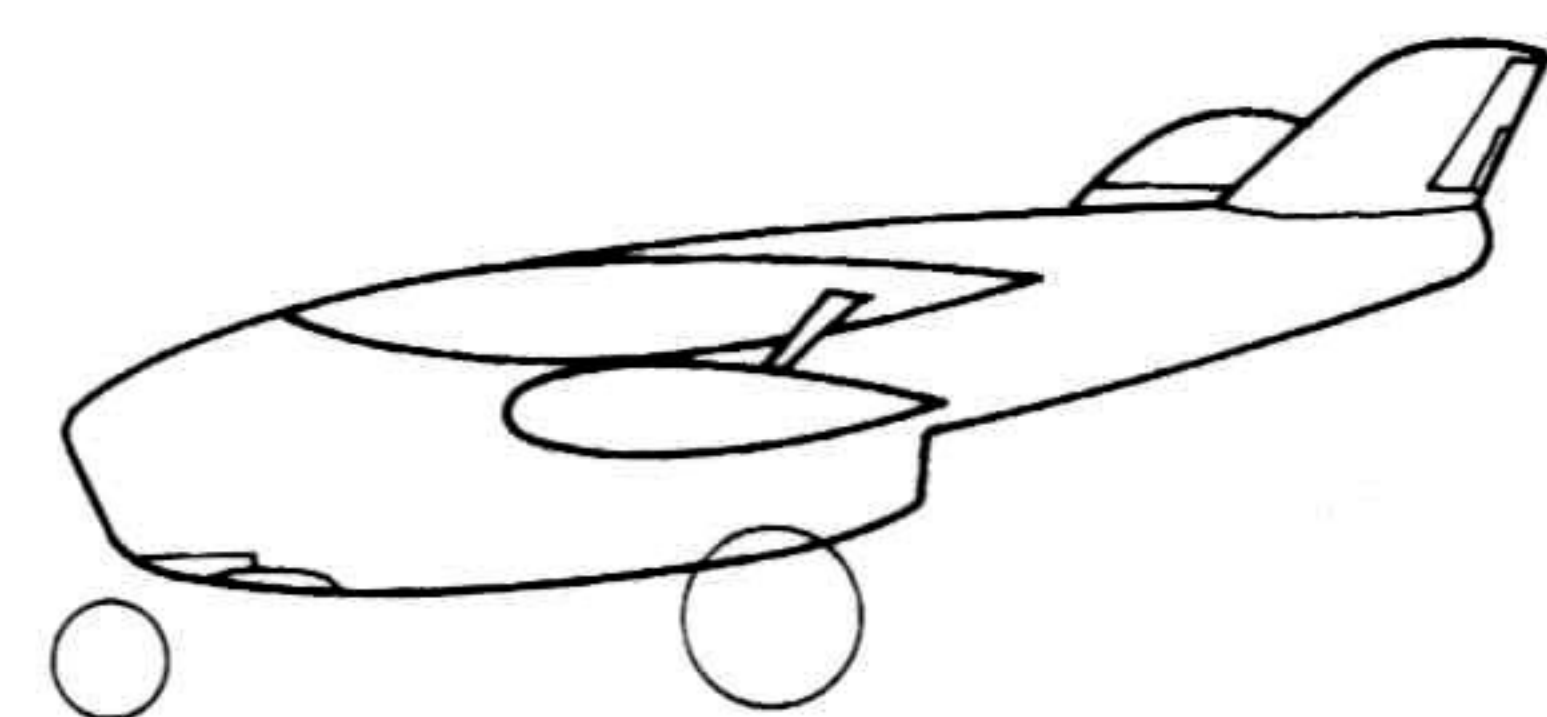
Wyniki prac Busemanna zostały wykorzystane przez dr W. Voigta do wykonania projektu, a potem modelu tunelowego samolotu myśliwskiego ze skrzydłami o skosie 40 stopni. Stało się to już w 1942 roku, w czasie kiedy na dobrą sprawę nie było wiadomo o jaki będzie los **Me 262**.

Przez dwa lata biuro konstrukcyjne w Oberammergau wykonało wszystkie prace projektowe, tak że we wrześniu 1944 roku, kiedy RLM zamówiło jednosilnikowy samolot myśliwski Messerschmitt mógł od razu przystąpić do budowy prototypu samolotu. Niestety w listopadzie 1944 roku RLM nakazało przerwanie prac. Powodem było znaczne przekroczenie pierwotnych założeń konstrukcyjnych m.in. masy samolotu. Zakłady Messerschmitt jednak kontynuowały prace. **P. 1101** miał posłużyć do studiów na samolotami ze skrzydłami skośnymi. Z powodu braku silnika HeS 011 pierwsze testy planowano wykonać z silnikiem *Junkers Jumo 004B*. Pod koniec kwietnia 1945 roku nieukończony prototyp został zdobyty przez wojska alianckie. Rozpiętość 9100 mm, długość 10290 mm, wysokość 3200 mm. Masa startowa 4530 kg. Prędkość maksymalna 1025 km/h. Uzbrojenie dwa działka *MG 108* kalibru 30 mm z zapasem amunicji 100 pocisków na każde działko.



Messerschmitt P.1101

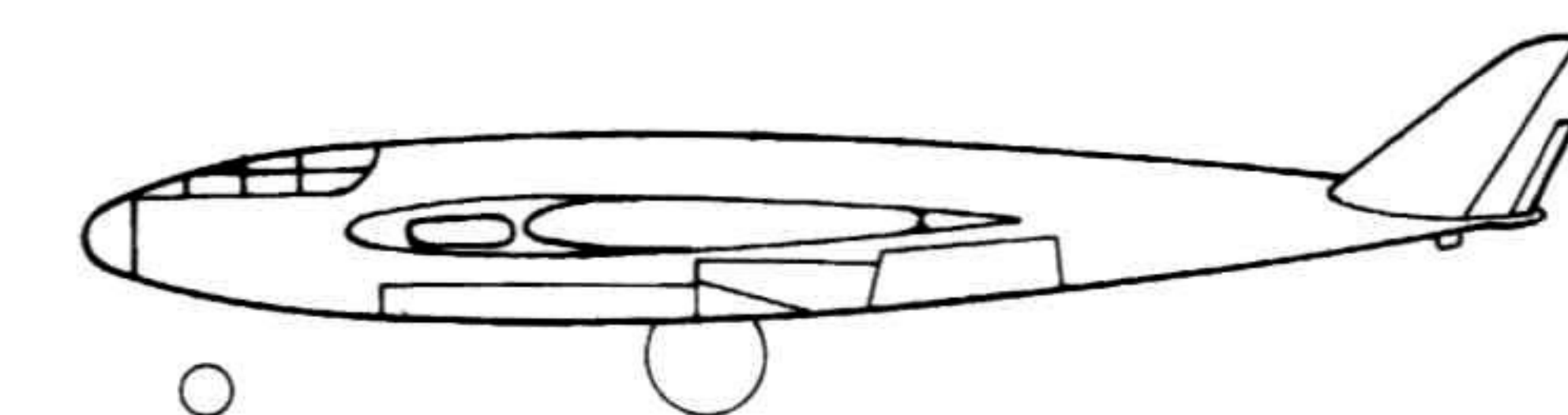
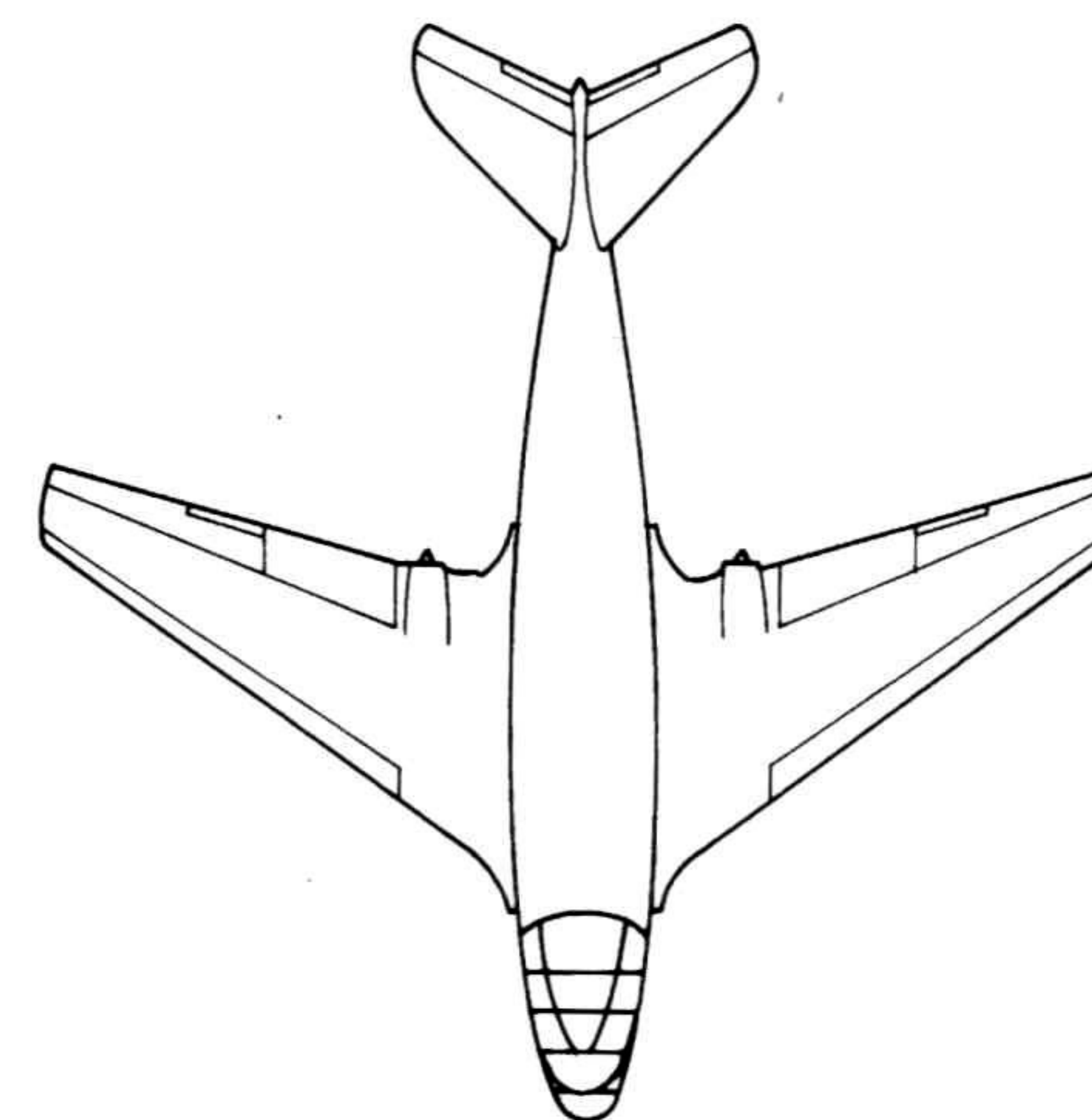
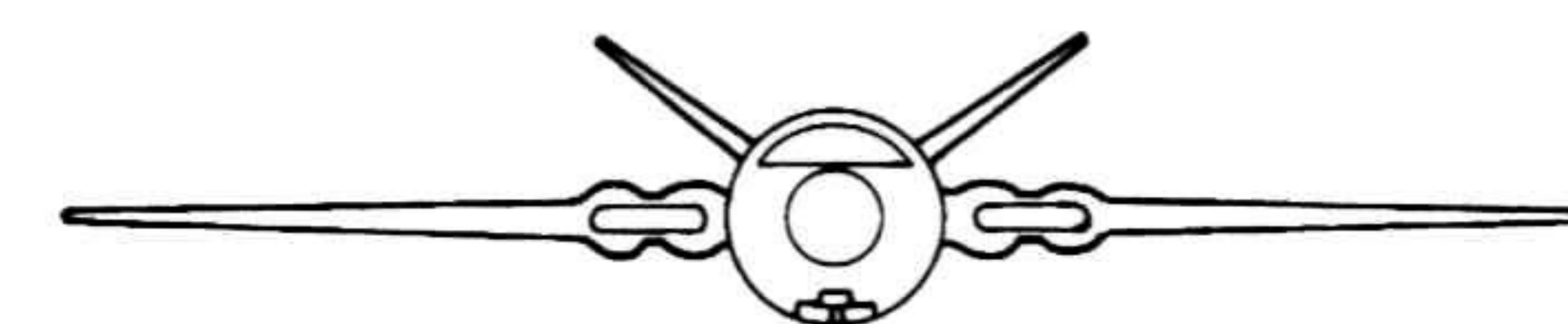




Messerschmitt P. 1106

Messerschmitt P. 1106

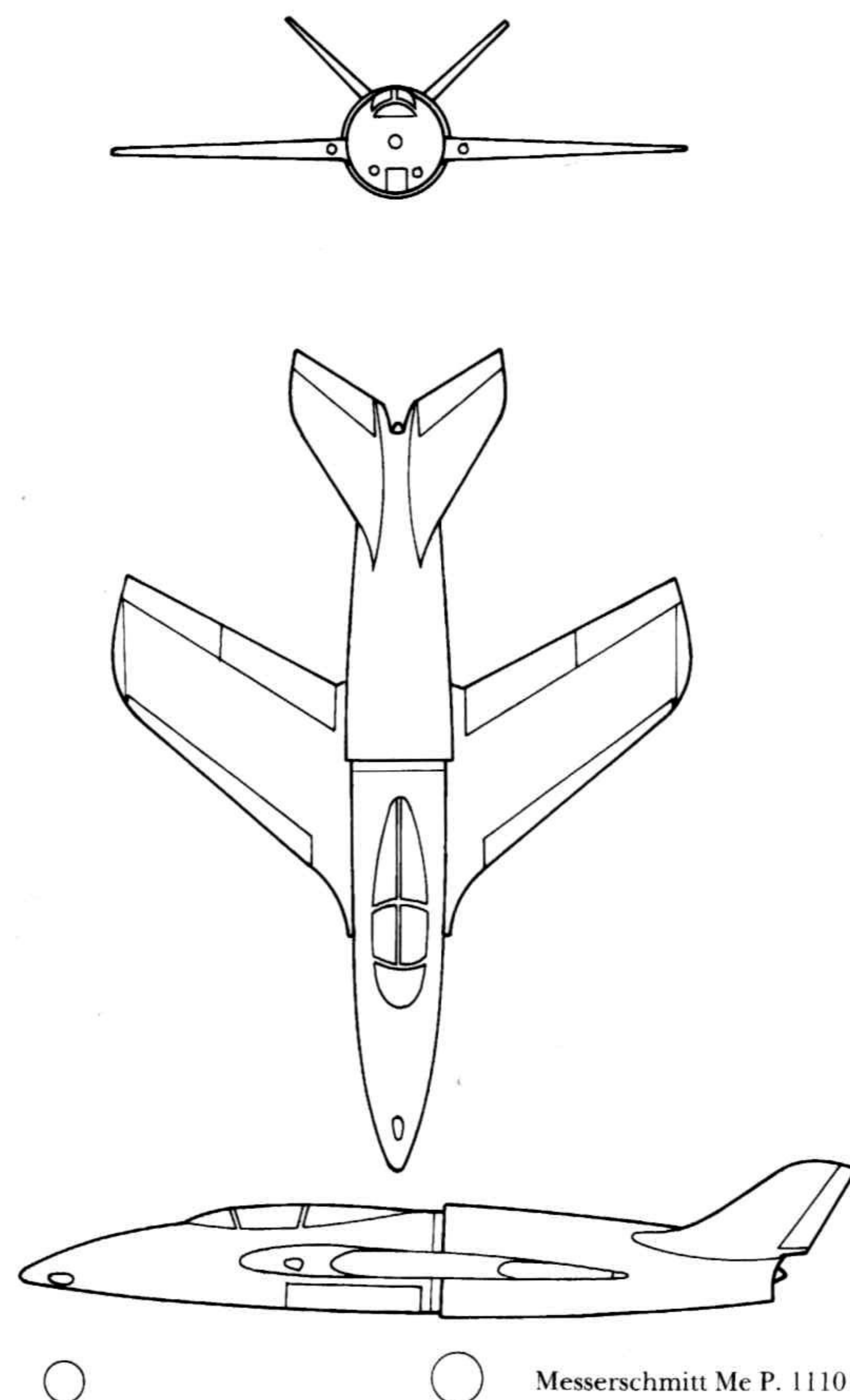
Projekt lekkiego samolotu myśliwskiego. Silnik był umieszczony pod kadłubem, a kabina pilota znajdowała się na samym końcu kadłuba samolotu pomiędzy usterzeniem motylkowym. Takie usytuowanie kabiny dawało nieograniczoną widoczność do tyłu. Uzbrojenie dwa działka kalibru 30 mm i niekierowane pociski rakietowe.



Messerschmitt Me P. 1107

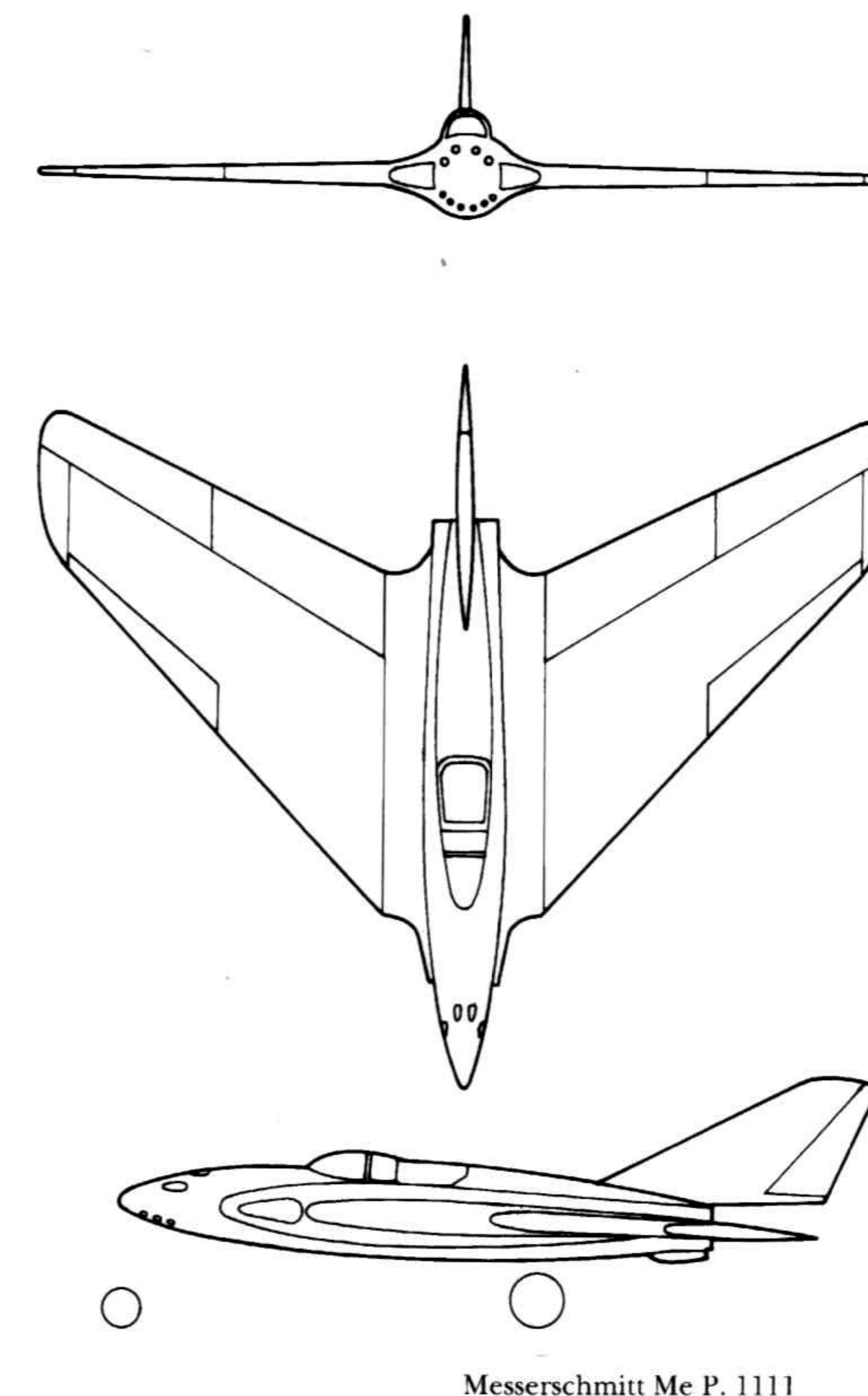
Messerschmitt P. 1107

Projekt czterosilnikowego samolotu bombowego napędzanego silnikami typu *BMW 019* zamontowanymi wewnątrz skrzydła samolotu. Planowano, że samolot **Messerschmitt P. 1107** będzie w stanie przenieść 5000 kg bomb na odległość 1000 km z prędkością do 950 km/h.



Messerschmitt P. 1110

Projekt myśliwca przechwytyjącego o skrzydłach skośnych. Silnik zabudowany był centralnie po środku kadłuba samolotu, a wlot powietrza do silnika znajdował się dookoła zmniejszonego w tym miejscu kadłuba samolotu. Samolot posiadał usterzenie motylkowe. Uzbrojenie dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm umieszczone z przodu kadłuba.

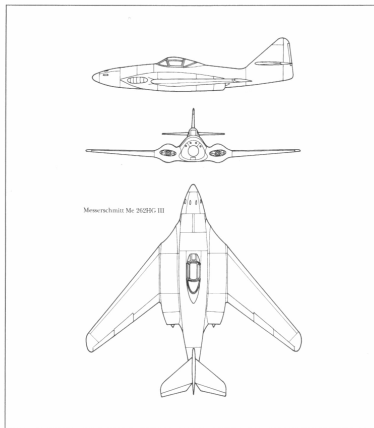


Messerschmitt P. 1111

Bezogonowy samolot myśliwski. Napęd stanowiły dwa silniki odrzutowe *Heinkel HeS 011* zamontowane wewnątrz skrzydła, uzbrojenie dwa działka *MK 108* kalibru 30 mm i dwa działka kalibru 20 mm lub cztery działka 30 mm. U dołu, z przodu kadłuba zamontowana była wyrzutnia niekierowanych pocisków rakietowych.

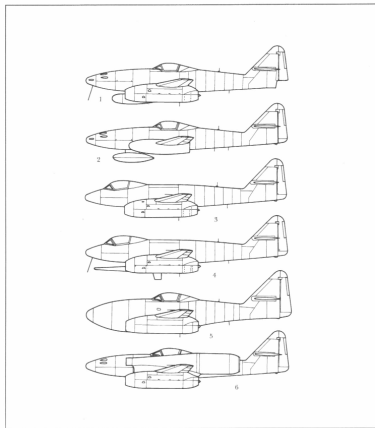
Samolot miał posiadać skrzydła skośne o skosie 45 stopni. Podwozie chowane do kadłuba i skrzydeł.

Rozpiętość 9150 mm, długość 6500 mm, wysokość 2500 mm. Prędkość maksymalna ok. 1000 km/h na wysokości 7000 metrów. Zasięg 1500 km.



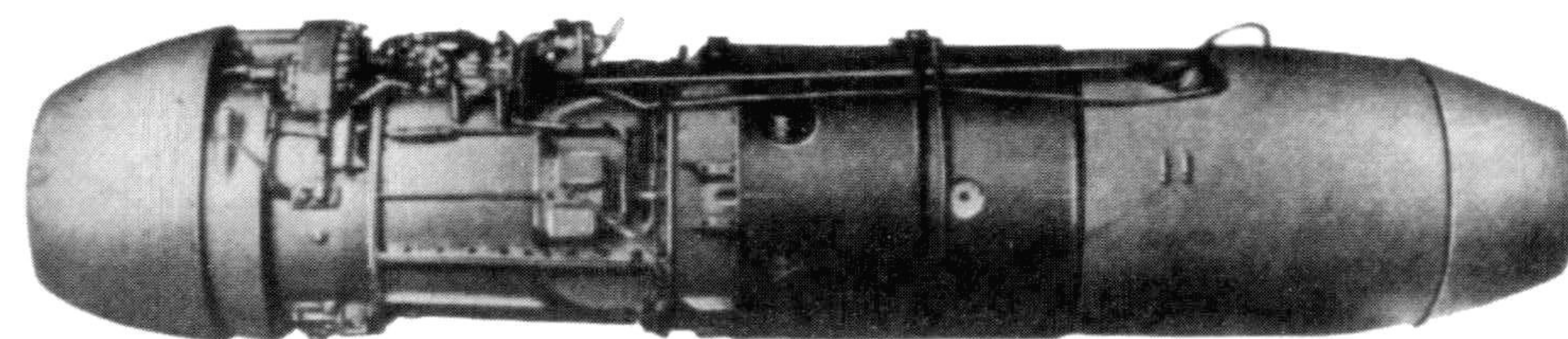
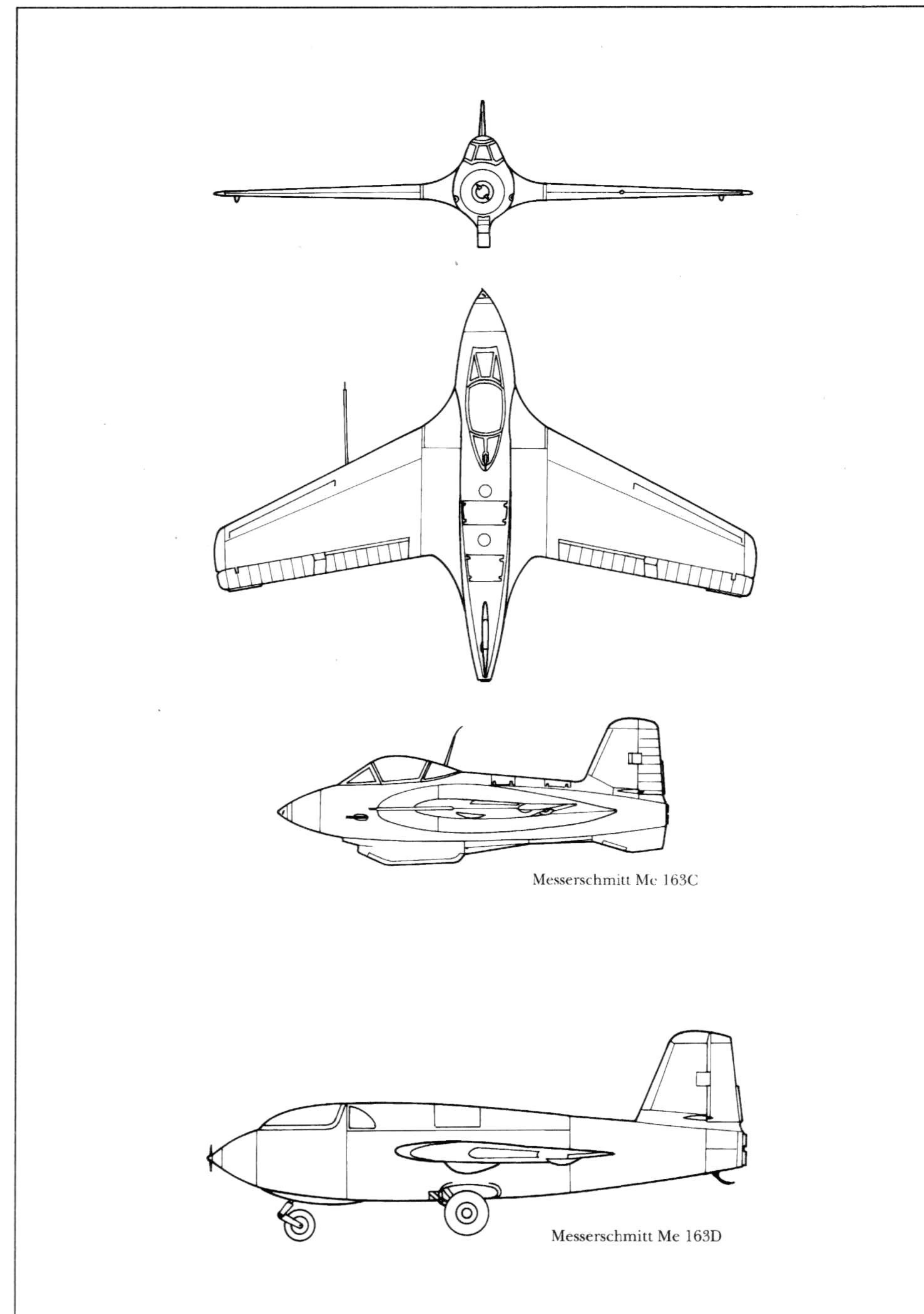
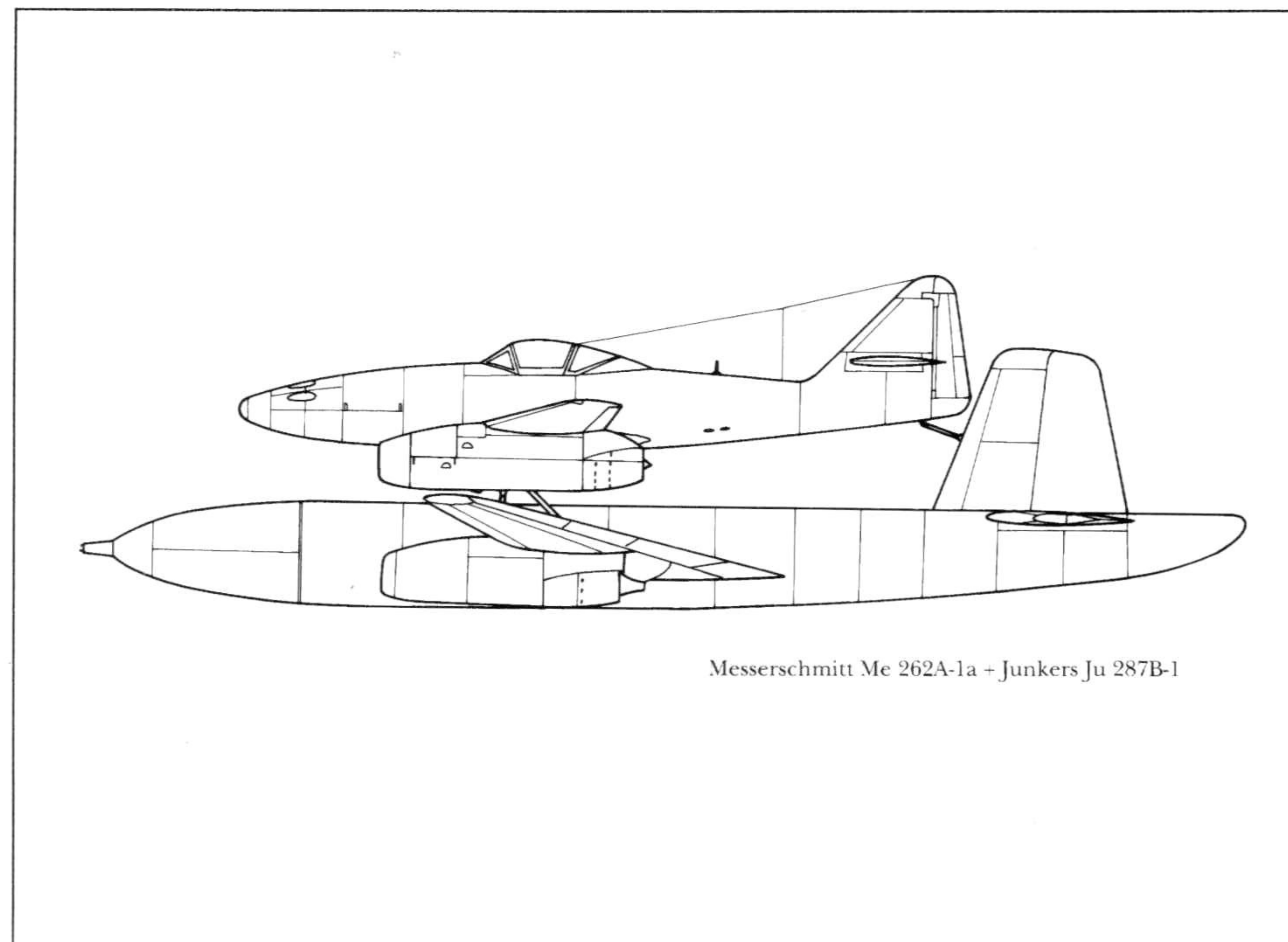
Messerschmitt Me 262HGIII

W latach 1944-1945 zakłady *Messerschmitt* opracowały projekty zmodyfikowanych samolotów **Me 262** wyposażonych w skrzydła skośne. Samoloty zostały oznaczone jako **Me 262HG** (HG *Hochgeschwindigkeit* – prędkościowy). Samoloty **Me 262HG I** miały być napędzane silnikami *Jumo 004B*, a samoloty **Me 262HG II** i **Me 262HG I-1** silnikami *Heinkel HeS 011*.

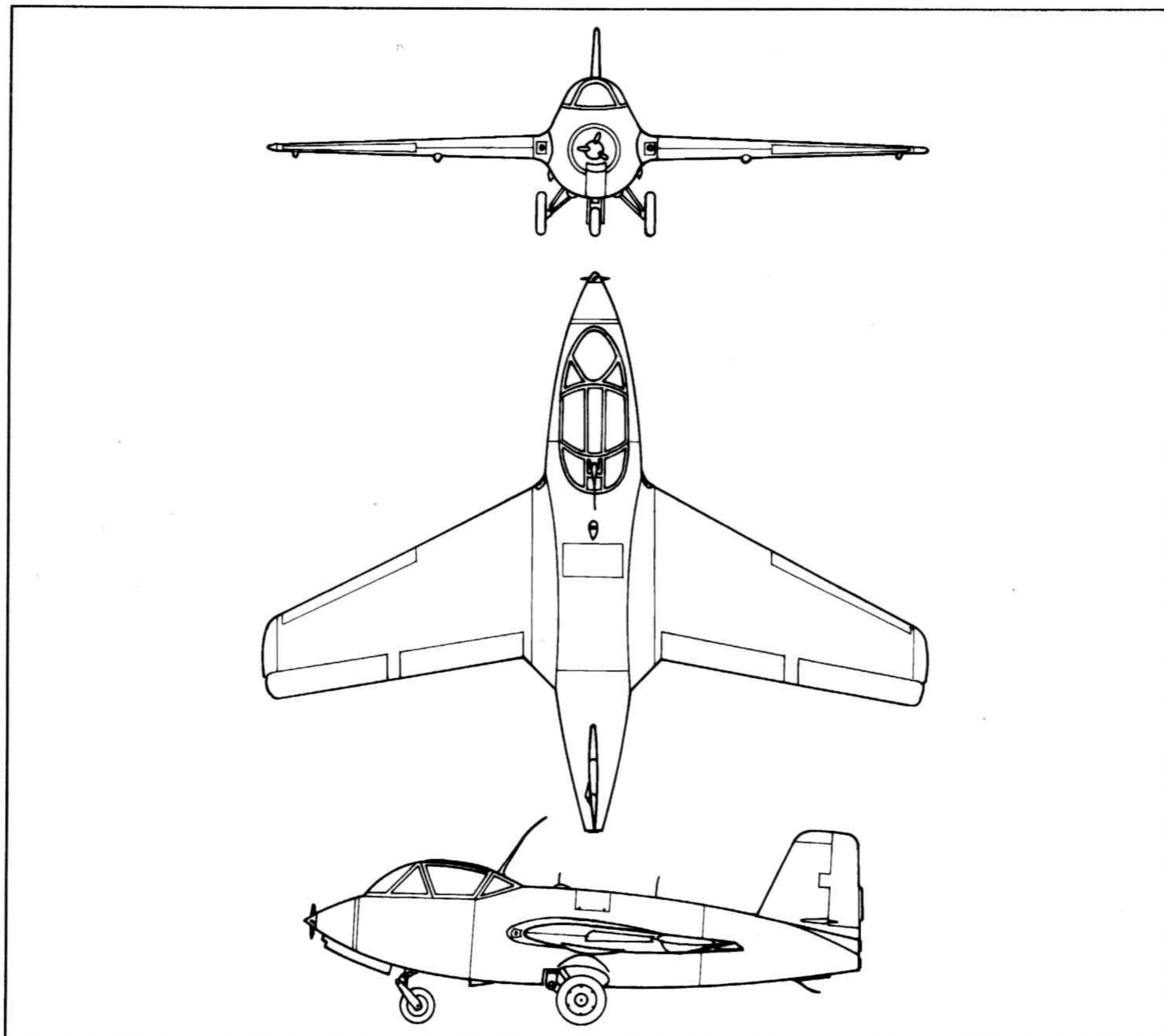


Messerschmitt Me 262

Wersje rozwojowe samolotu **Messerschmitt Me 262**: 1 – **Messerschmitt Me 262C** napędzany silnikami odrzutowymi i silnikiem rakietowym umieszczonym z tyłu kadłuba, 2 – samolot napędzany silnikami rakietowymi, 3 – projekt samolotu myśliwskiego **Me 262.II** z 1944 roku, 4 – projekt samolotu bombowego **Me 262.II-1** z 1944 roku, 5 – projekt samolotu rozpoznawczego **Me 262 Aufklärer**, 6 – **Me 262 Lorin**.



Silnik odrzutowy Junkers Jumo 004B

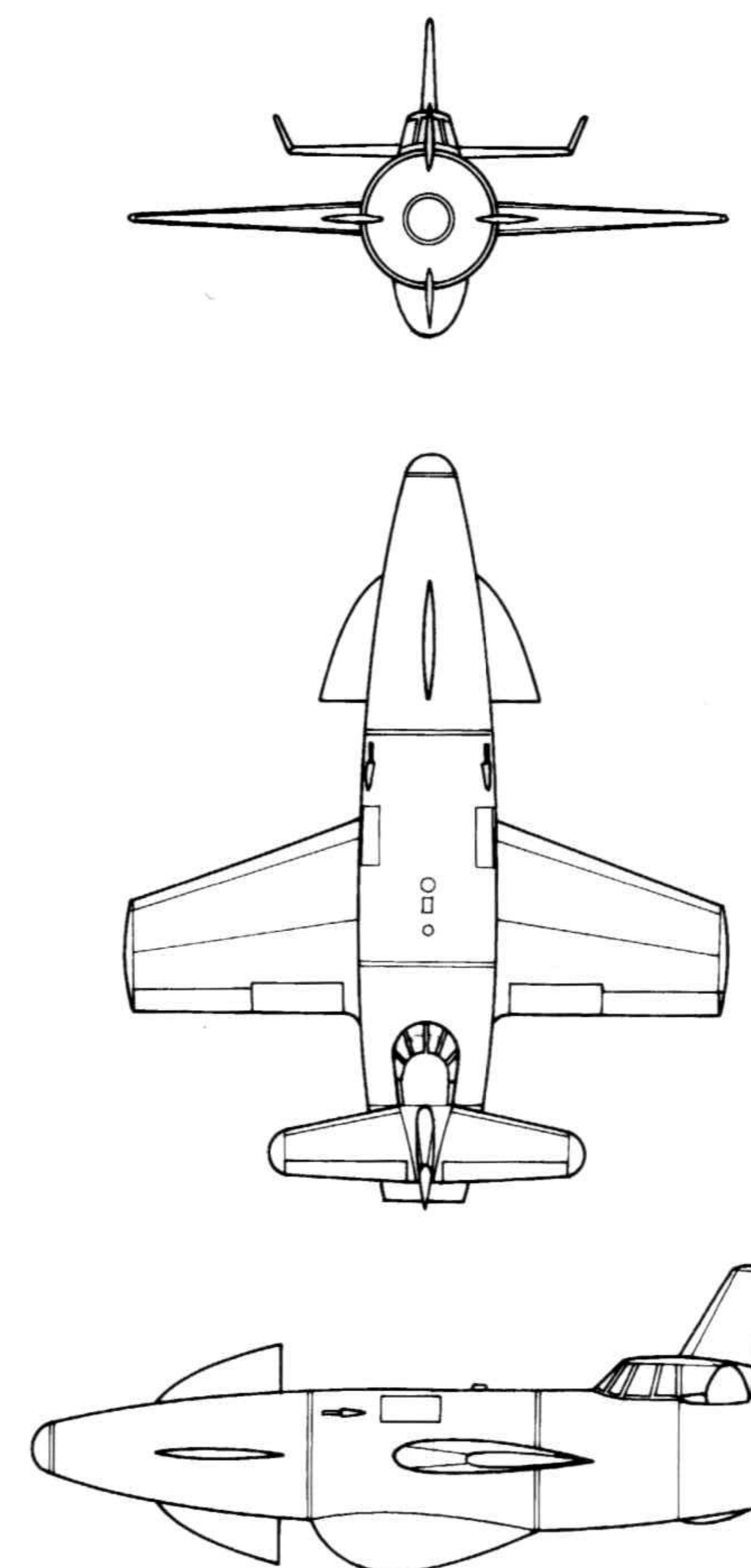


Messerschmitt Me 163C/D
Messerschmitt Me 263 (Junkers Ju 248)

Samolot **Me 163C** był powiększoną wersją samolotu **Me 163B** wyposażoną m.in. w skrzydła o większej rozpiętości, nowy typ kabiny i powiększone statecznik. Uzbrojenie, dwa działka *MG 151/20* kalibru 20 mm lub *MK 108* kalibru 30 mm były zamontowane w kadłubie. Powiększone zbiorniki paliwa pozwalały na 12 minutowy lot.

Samolot **Messerschmitt Me 163D** był napędzany dwoma silnikami raketowymi typu *Walter HWK 509A* i posiadał podwozie, a nie odrzucany wózek startowy jak samoloty **Me 163A/B/C**. Samolot **Me 163D** miał przedłużony kadłub mieszczący m.in. dodatkowy zbiornik paliwa.

Po pomyślnym oblataniu w 1944 roku prototypu **Me 163DV1** RLM postanowiło, że dalsze prace rozwojowe będą prowadziły zakłady *Junkers*. W sierpniu 1944 roku dokonano oblotu prototypu **Ju 248V1**. Z powodu zakończenia wojny nie uruchomiono produkcji seryjnej. Prototyp został zdobyty przez Sowieców. Na bazie samolotu **Me 263/Ju 248** powstał sowiecki myśliwiec raketowy **I-270**.



Sombold So 344

Messerschmitt P. 1016

Rozwinięcie samolotu **P. 1106**. Samolot posiadał krótki kadłub. Wlot powietrza do silnika umieszczony był centralnie w kadłubie (podobnie jak w późniejszym sowieckim myśliwcu **MiG-15**), usterzenie motylkowe. Rozpiętość 9100 mm, długość 6700 mm, wysokość 3500 mm. Masa startowa 4000 kg, prędkość maksymalna 955 km/h, pułap 13300 metrów. Uzbrojenie dwa działka *Mk 108* kalibru 30 mm.

SOMBOLD

Sombold So 344

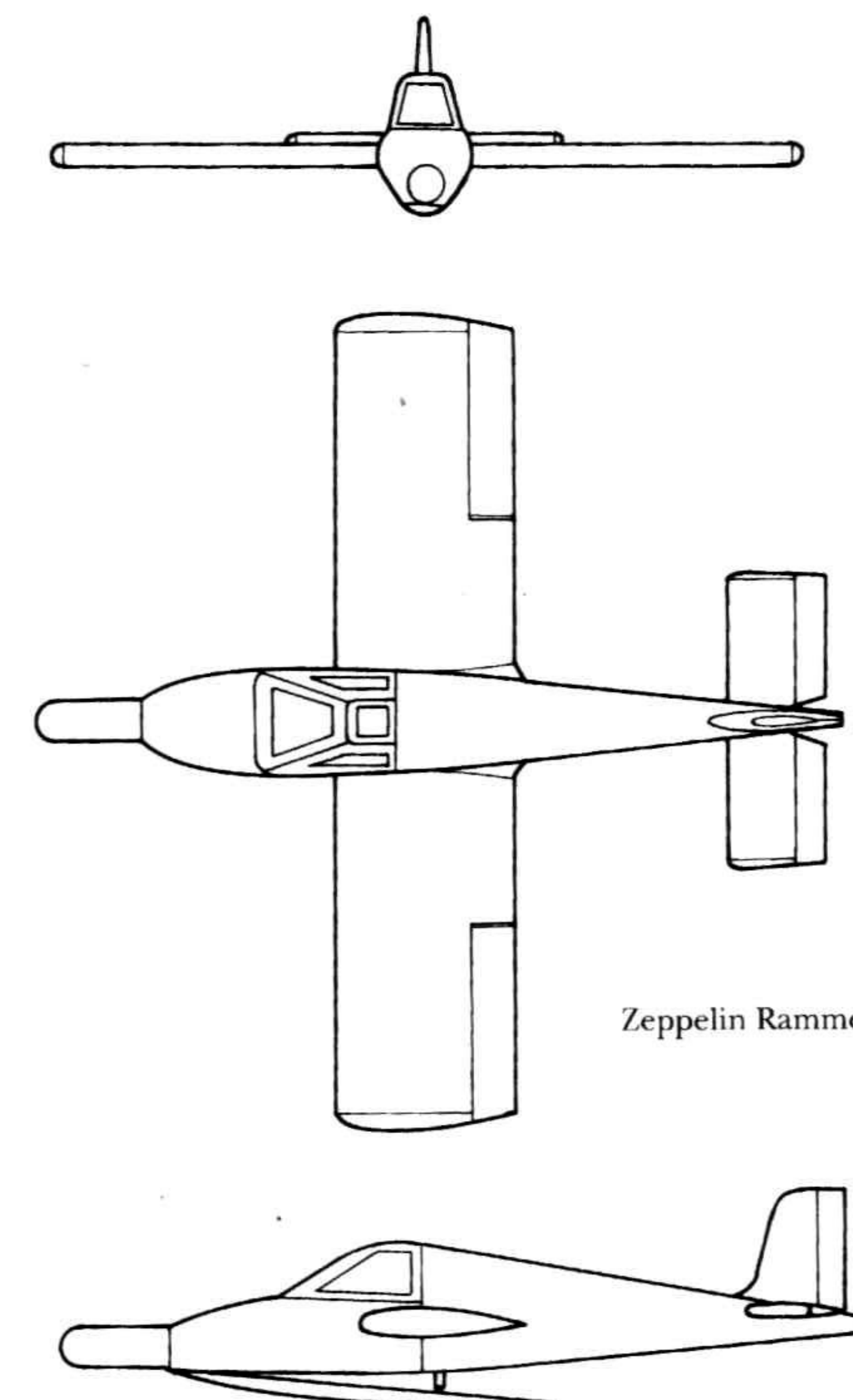
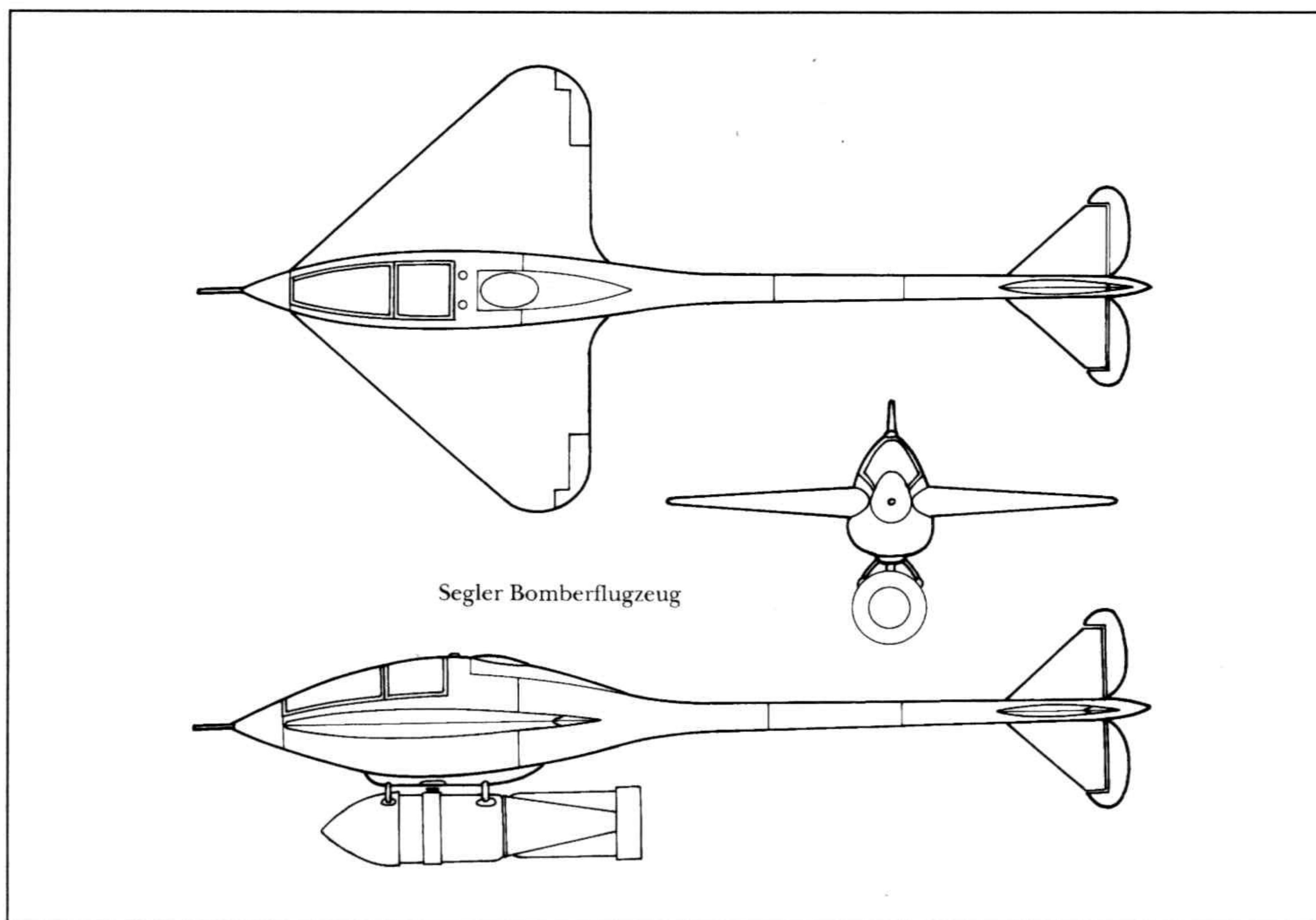
Samolot został skonstruowany w firmie *Fley* w Naumburgu w 1944 roku. Samolot **So 344** z dużą prędkością, którą zapewniał mu silnik rakietowy typu *Walter 509* przerywał szlak obronny bombowców i po zbliżeniu się do formacji samolotów przeciwnika odpalał rakiety, potem atakował taranem. Lądowanie za pomocą płozy, zaś start na holu za samolotem bombowym. Rozpiętość 5780 mm, długość 7000 mm, wysokość 2200 mm. Masa startowa 1350 kg.

Planowano budowę wersji myśliwskiej i wersji szturmowej.

SEGLER

Segler Bomber

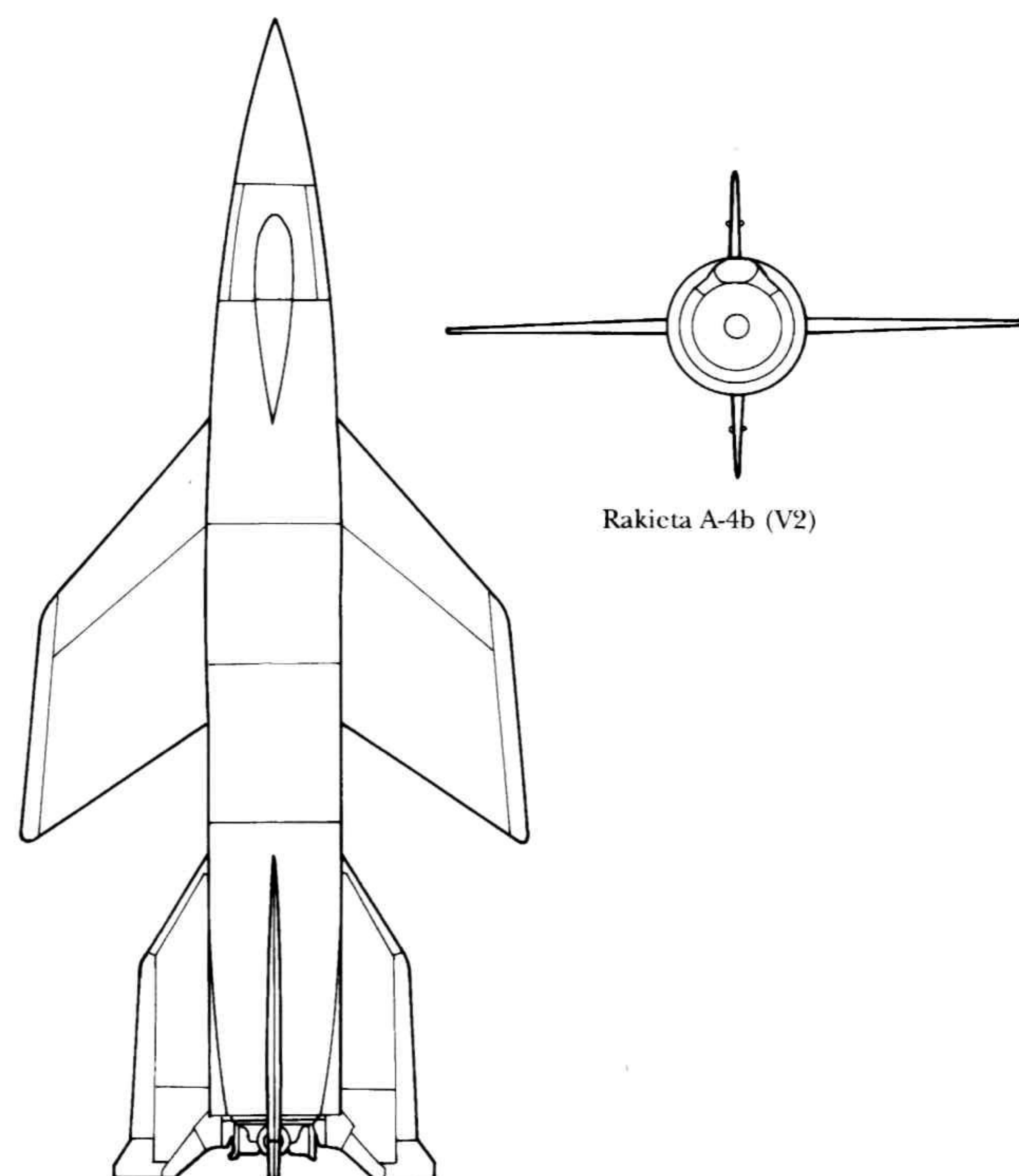
Projekt szybowca przeznaczonego do...wykonywania ataków bombowych. Szybowiec miał być holowany w pobliże celu przez bombowiec. Po wyczepieniu na wysokości ok. 6000-8000 metrów szybowiec nurkował w kierunku celu z prędkością ok. 1270 km/h. Jako hamulec miał służyć mały balon zamontowany z tyłu kadłuba. Uzbrojenie szybowca stanowiła bomba o masie 500 kg lub 1000 kg.



ZEPPELIN

Zeppelin Rammer

Projekt samolotu szturmowego przeznaczonego do atakowania nieprzyjacielskich samolotów bombowych. **Zeppelin Rammer** być wynoszony na holu w powietrze przez myśliwiec. Po odczepieniu od samolotu holującego samolot-szybowiec za pomocą silnika rakietowego zajmował pozycję do ataku i odpalał salwę 14 niekierowanych pocisków rakietowych *R4M* kalibru 55 mm zamontowanych z przodu kadłuba samolotu. Po wystrzeleniu rakiet samolot atakował taranem. Podczas ataku szybkość samolotu dochodziła do 970 km/h. Rozpiętość 4900 mm, długość 5100 mm, wysokość 1200 mm. Masa startowa 860 kg. Napęd stanowił silnik rakietowy typu *Schmidding* na paliwo stałe. Kabina pilota była opancerzona. Specjalnie wzmocnione skrzydła pozwalały na atakowanie usterzenia nieprzyjacielskich samolotów bombowych bez dużego ryzyka uszkodzenia tego elementu samolotu. Lądowanie miało odbywać się na płozie.

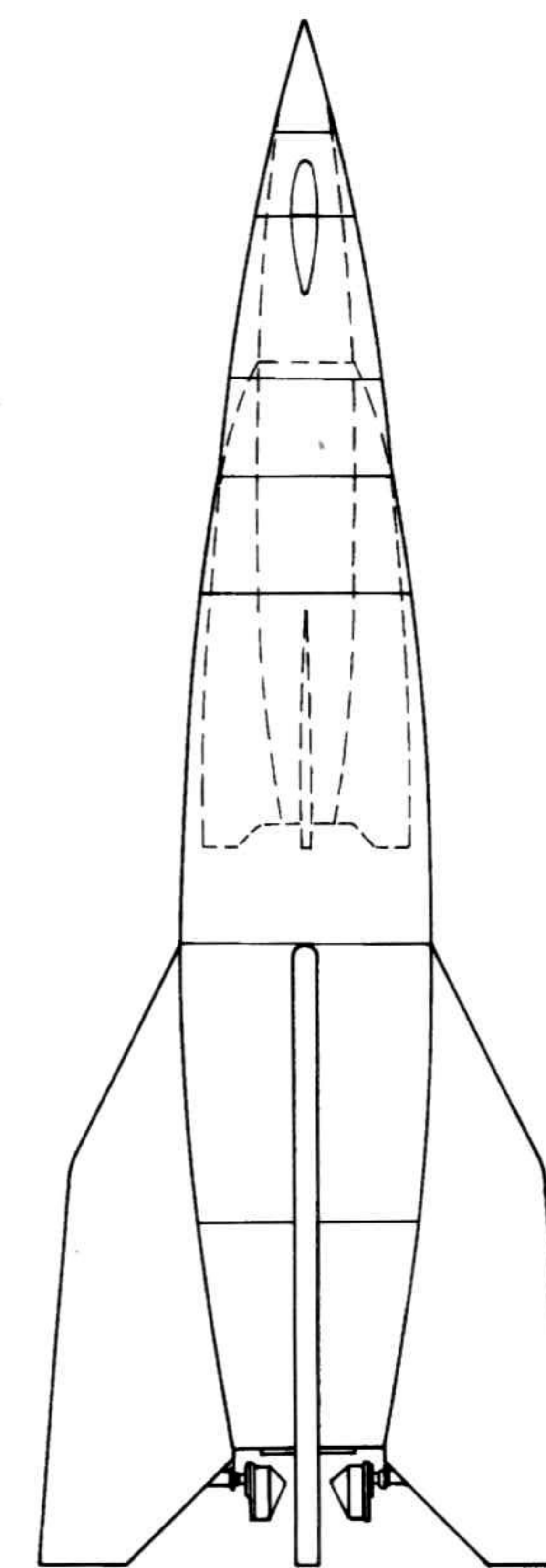


Rakieta A-4b (V2)

RAKIETY PILOTOWANE

A-4b (V-2b)

Wersja pilotowana rakiety **A-4**, **V-2**. Pilot zajmował kabinę na szczycie rakiety. Ponadto rakieta pilotowana – oznaczona jako **A-4b** posiadała skrzydła. Testy przeprowadzone przez W. von Brauna pod koniec 1944 roku wykazały, że skrzydła nie polepszają znacznie możliwości sterowania rakietą. Natomiast dwukrotnie wzrósł zasięg rakiety. Rozpiętość 6200 mm, wysokość 14030 mm, średnica kadłuba rakiety 1680 mm, masa startowa 13000 kg, prędkość maksymalna 2900 km/h, czas pracy silnika raketowego EMW o ciągu 27000 kg trwał 68 sekund. Pułap 95000 metrów, zasięg do 600 km.



Rakieta A9/A10 (Amerika Rakete)

A-9/A-10 (Amerika Rakete)

Projekt dwustopniowej rakiety dalekiego zasięgu przeznaczonej do atakowania celów na terenie USA tzw. **Amerika Rakete**. Rakieta składała się z dwóch członów oznaczonych **A-9** i **A-10**. Pierwszy człon **A-10** służył do wyniesienia właściwej rakiety. Miał posiadać silnik raketowy typu EMW o ciągu 200000 kg. Oddzielenie od rakiety **A-9** następowało na wysokości 24 km. Długość 25800 mm. Masa startowa (razem z **A-9**) wynosiła 85320 kg, prędkość ok. 1200 m/sec.

Rakieta bojowa **A-10** to zmodyfikowana, pilotowana standardowa **A-4**. Po wyniesieniu na wysokość 24 km kontynuowała lot do celu. Miała zasięg 5000 km, prędkość maksymalną do 2900 m/sec, masa startowa 16000 kg.

Rakieta osiągała maksymalny pułap 160 km. W głowicy bojowej rakiety znajdowało się 1000 kg materiału wybuchowego (*Amatol 60/40*).

**Wydawnictwo MILITARIA oferuje
w sprzedaży wysyłkowej następujące pozycje:**

Seria „Tank”

Nr 2 Tiger cz. 1 — 8zł
Nr 3 Panther — 5zł
Nr 5 Tiger — 8zł
Nr 9 Leopard I — 5zł
Nr 13 Sherman — 5zł
Nr 14 Cromwell — 5zł
Nr 17 Panzer Color II — 5zł
Nr 18 Flakpanzer — 5zł
Nr 19 Sd Kfz 250 — 5zł
Nr 21 Front Wschodni — 12zł
Nr 22 Blitzkrieg — 12zł
Nr 23 Afryka, Włochy — 12zł
Nr 24 Pacyfik — 12zł
Nr 25 Half Track — 5zł
Nr 27 Maus — 5zł
Nr 29 Flammpanzer — 6zł
Nr 31 Panzerwaffe — 8zł
Nr 32 Samochody pancerne 6x4 — 6zł
Panzer Color I/II — 15zł
Wozy Bojowe 1939-1943 — 15zł

Seria „Mini Tank”

Nr 1 Gerät 040/041 „Karl Mörser” — 6zł
Nr 2 15 cm Panzerwerfer 42 Sf (Sd Kfz 4/1) — 6zł

Toliver Constable – „Zestrzelić Hartmanna” — 12zł
Pokryszkin – „Atakuję” — 6zł

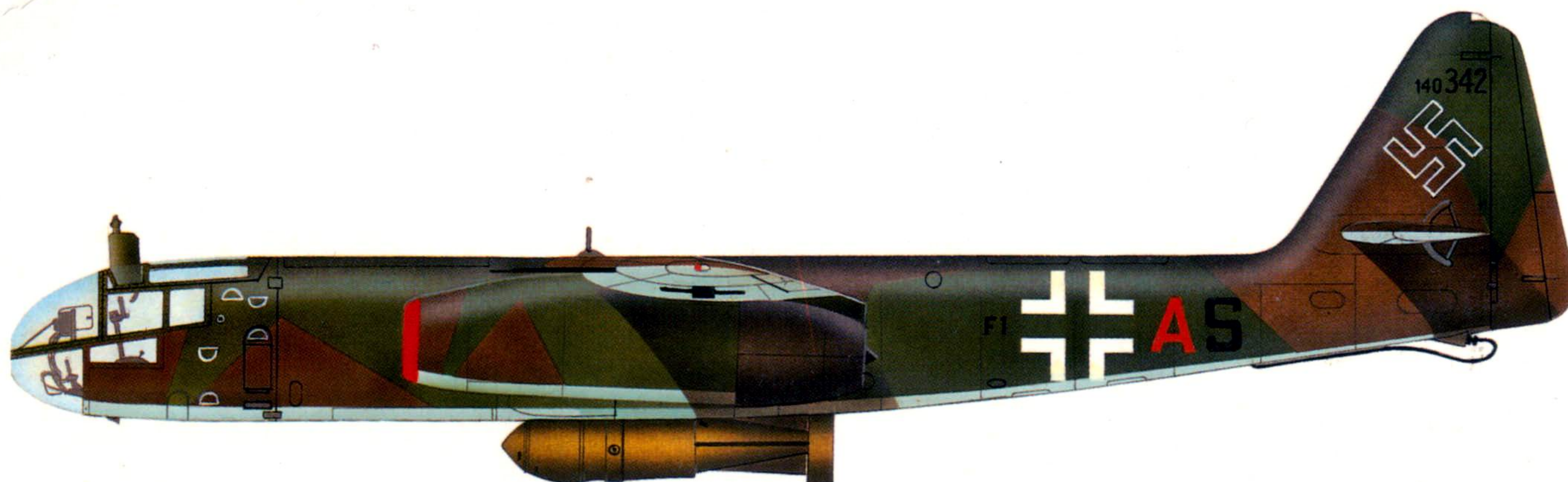
MILITARIA

Nr 3 Sojusznicy Hitlera — 6zł
Nr 4 Strzelcy Górscy — 5zł
Nr 7 Waterloo 1815 — 5zł
Nr 9 Red Devils — 8zł
Nr 10 Armia Sowiecka 1918-1945 — 7zł
Nr 11 Kursk — 7zł
Nr 12 Armia Królestwa Polskiego — 8zł
Nr 13 Falaise — 8zł

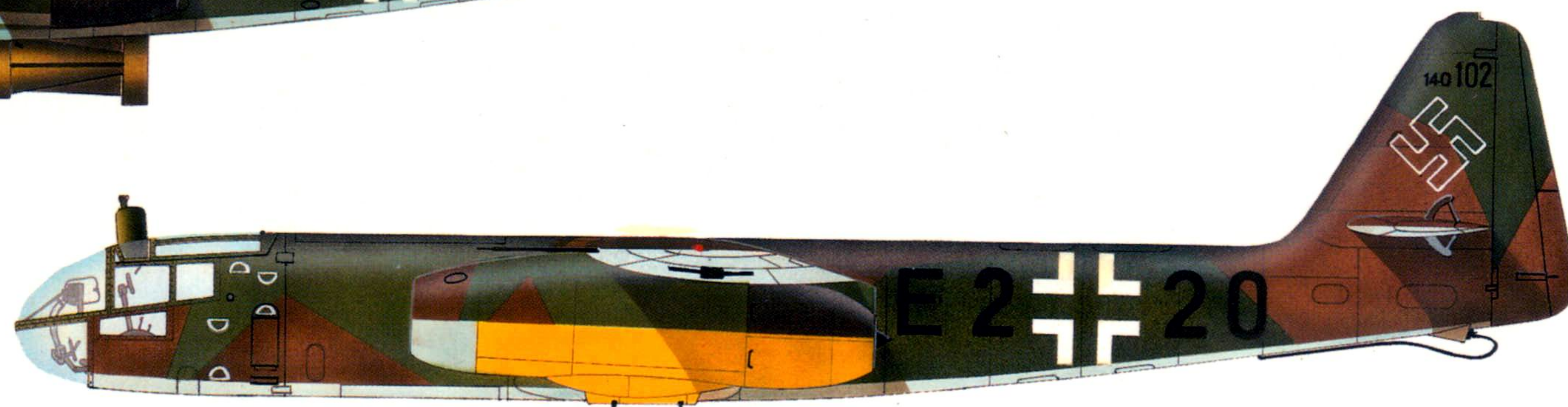
PZL P 24 — 5zł
PZL 38 Wilk — 6zł
Henschel 123 — 6zł
Fokker D XXI — 5zł
PWS 33 Wyżeł — 5zł
Fw 200 Condor — 7zł
He 60, He 114, Ar 95 — 5zł
He 59 — 5zł
LWS 3 Mewa — 8zł
Luftwaffe 1946 — 7zł
Skrzydła w opałach — 8zł
Asy Luftwaffe cz. 2 — 6zł
Messerschmitt Bf 109 Color — 8zł

Czołgi sowieckie 1939-1945 — 8zł
Czołgi francuskie 1940 — 6zł
Czołgi włoskie 1939-1945 — 7zł
Czołgi brytyjskie 1939-1945 — 7zł

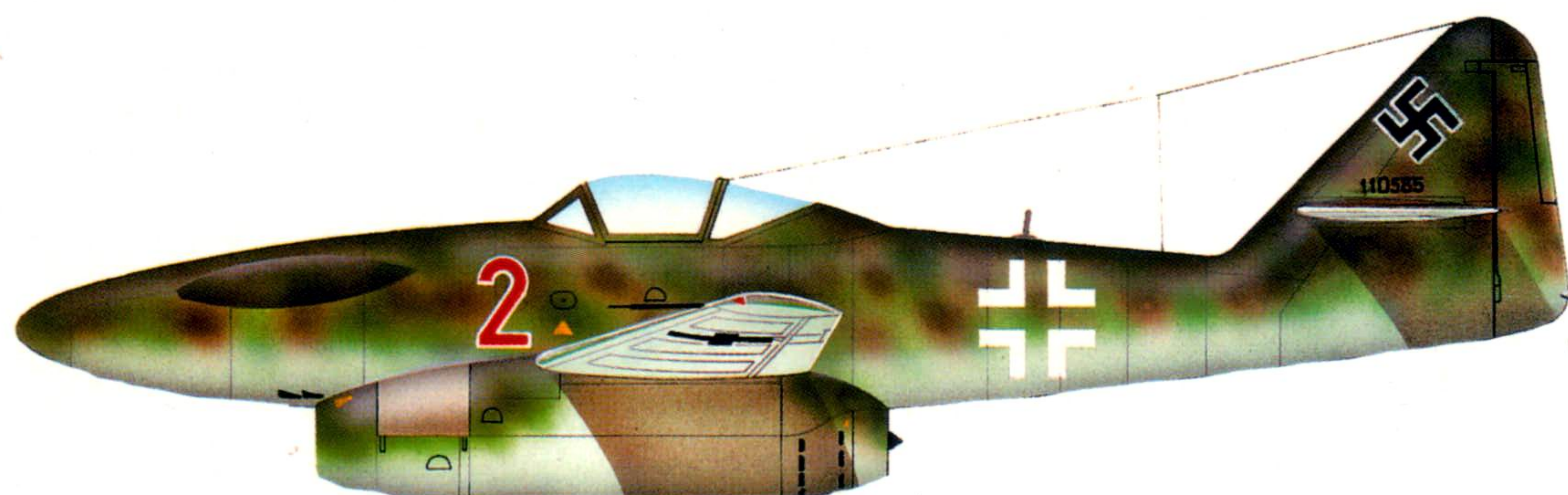
**Wpłaty na konto Wydawnictwa
Kredyt Bank I Oddział Warszawa 625001-5601-2541**



Arado Ar 234B-2 Ofw. Friedrich Bruchlos 8./KG 76, 1944

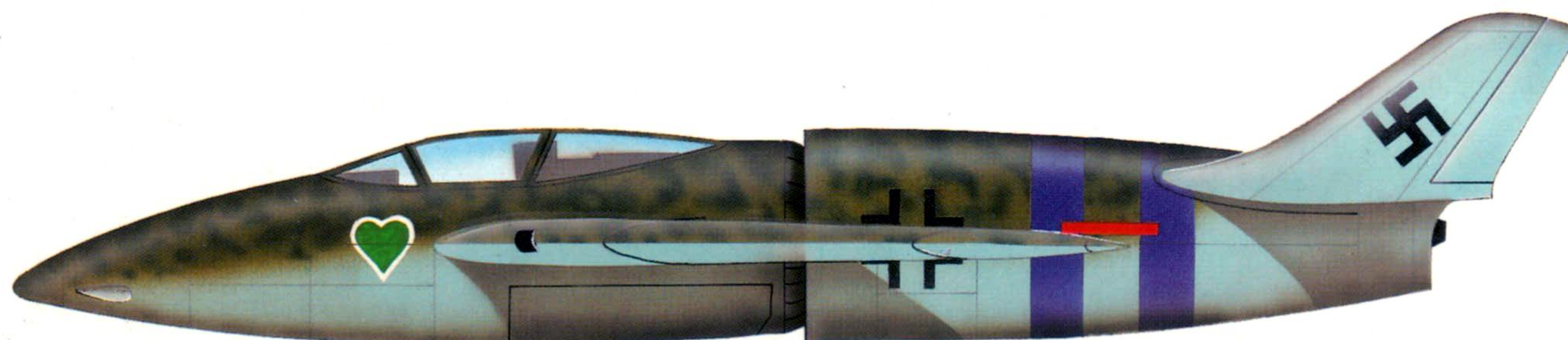


Arado Ar 234S2, Rechlin, 1944



Messerschmitt Me 262A-1/U3 W. Nr. 110585 Oblt. Wilhelm Knoll,
2./NAG 6, 1944-1945

ISBN 83-86209-94-1



Messerschmitt P. 1110