

# M1.IDENTIFIKACE VÝROBY Me323

Zcela přesný počet vyrobených kusů nám není znám a asi už nikdy nebude. Počty kusů se k 30.09.2016 pohybují od 198 do 213, viz **TAB A1**. Hlavním důvodem nesrovnalostí je, že docházelo k větší výrobě prototypů než je obvyklé. Uvedu ještě i jiné příčiny. Jednou z nich je značení u výrobce Messerschmitt, kdy některý z vyrobených prototypů označených V-1 až V-18 mohl být následně vyřazen jako seriový stroj a naopak, kdy některý z prototypů zůstal jen na papíře, ale přitom měl přiřazené jak WNr. tak i Stammkennzeichen. Další, o kterých víme, jsou prototypy, které si výrobce ponechal pro další zkoušky a neobjevují se tak v seznamu u Luftwaffe, pak je zde, v neposlední řadě, konverze kluzáku Me321 na Me323 s ponecháním Stammkennzeichen z Me321.

Me323 GIGANT je obří letadlo, které svými náklady na přepravenou tunu, nebylo do dnes překonáno. Prázdný stroj vážil 27 t, mohl přepravit náklad o hmotnosti 12 t. Létal max. rychlostí 252km/h s doletem 1 300km. Posádky vykazovaly vysokou úmrtnost.

**TAB A1: PŘEDPOKLADY K ZJIŠTĚNÍ SKUTEČNÉHO POČTU SÉRIOVĚ VYROBENÝCH TYPŮ A KUSŮ PRO LUFTWAFFE**

Verze A		Verze B		Verze C		Verze D		Verze E		Verze F		Verze G
Leipheim	234ks	1941	?ks	1941	?ks	D-1 Leipheim	21ks	801-814	14ks	Leipheim	93ks	Jedna z verzí uvádí, že bylo vyrobeno celkem 213ks Me323.  Z toho bylo 15ks Me321 přestavěno na Me323
Obertraubling	219ks	1942	27ks	1942	?ks	D-1 Obertraubling	32ks	1101-1152	52ks	Obertraubling	105ks	
		1943	140ks	1943	57ks	D-2 Leipheim	1ks	1201-1299	97ks	Friedrichshafen	0ks	
		1944	34ks	1944	23ks	D-2 Obertraubling	33ks	130026-130027	2ks			
						D-6 Leipheim	25ks	130041-130066	26ks			
						D-6 Obertraubling	30ks	330001-330010	10ks			
						E-1 Leipheim	46ks	160001 V-16	1ks			
						E-1 Obertraubling	10ks					
						D-0	není uveden					
						E-2	není uveden					
Plán	453ks	Čas	201ks	TG	80ks	Wikipedia	198ks	Bauer WNr.	202ks	Výrobci	198ks	Jiné 213ks

Na rozdíl od Ju52/3m, kterých bylo vyrobeno daleko větší počet kusů a ve více závodech, se vytvoření seznamu pro Me323 jeví snažší, ale není tomu tak. Objevují se tam podobné komplikace. Luftwaffe sice nepřipouští, že Stammkennzeichen nebo Verbandskennzeichen nebyl na dvou letadlech duplicitní, ale bohužel stávalo se to. Narazil jsem také na označení letadel, které měly na trupu jiný Stammkennzeichen, respektive Verbandskennzeichen, než měl ze spodu na křídlech. Také v databázi LEMB lze najít, že jedno Stammkennzeichen je stejné pro dvě úplně jiná typově odlišná letadla. Také ve výpovědích některých letců a potvrzují to i letové příkazy (Flugauftrag) je, že stroj i když měl přidělen Verbandskennzeichen, tak piloti používali k zapisu jen Stammkennzeichen. Úplný chaos mám u letadel z obležené Wroclawy, tam piloti odlétávali s úplně jinými stroji, než přistáli, protože ten jejich byl po přistání tak poškozen, že nebyl schopen zpátečního letu a následně odletěli se strojem u něhož posádka byla po přistání vážně zraněna nebo i zabita. Další ztížení identifikace způsobují někteří opisovači, že do nekonečna opisují různé články aniž by si ověřili jejich pravdivost a vytváří tak nesprávnou informaci, která se časem stává historickou pravdou. Někdy se jedná i očividnou chybu, kdy pod fotografií je uveden text s nesprávným opisem kódu z letadla a pak se tento text objevuje v některém z článků, ale už bez fotografie.

V Polsku se mně podařilo dohledat informace o jednom ze dvou výjimečných Me323 a to verzi E-2/WT (Waffenträger/Nosič zbraní). Me323 E-2/WT RL+UD/C8+GC havaroval a zcela shofel 03.08.44 na polském území u obce Karłowice. Na palubě bylo 19 členů posádky-16 vojáků se zabilo, 3 byli zraněni. V Überlingenu jsem objevil fotografii, druhé verze Me323 E-2/WT RL+UE. V **TAB A2** pro příklad uvádím zvažované pracovní alternativy značení pro Me323 E-2/WT, které dle mého předpokladu mohly nést. Výše uvedené důkazy dokládají, mé tvrzení, že skutečně existovaly 2 kusy. Jeden stroj byl zařazen k testování i u KG200, ne se zrovna kladným výsledkem. Úporná snaha dokázat, že byly vyrobeny 2 kusy, mě vedla logická myšlenka, že když byl stroj určen k ochraně leteckého uskupení musely být dva. Sestavu je nutné chránit z obou stran. Stroji se říkalo Rhino/ nosorožec nebo Flakkreuzer/Protiletadlový křižník.

**TAB A2: PRACOVNÍ ALTERNATIVY OZNAČENÍ PRO Me323 E-2/WT**

WNr.	Typ	Stamm	Verband	Takt	Info
330004	Me323 E-2/WT	RL+UD	C8+GC		havaroval 03.08.44 v Karłowicích/Polsko
330005	Me323 E-2/WT	xx+UE	xx+xx		viz foto z Überlingenu na základě Stamm určeno RL+UE tzn. WNr.330005
xxxxxx	Me323 E-2/WT	xx+AT	xx+AT		viz. foto Luftarchiv v databazi Bauer se nabízí kombinace nevyskytuje
xxxxxx	Me323 E-2/WT	xx+xT	xx+xT		viz. foto Luftarchiv v databazi Bauer se nabízí min. 7 kombinací strojů
xxxxxx	Me323 E-2/WT	xx+Tx	xx+Tx		viz. foto Luftarchiv v databazi Bauer se nabízí WNr.1268 WM+IP/C8+TE/X1F

V květnu 1944 společnost Zeppelin Friedrichshafen, kam měla být převedena dosavadní kompletní výroba Me323, dokončila návrh nové verze ZMe323 H. V tom samém období, na základě vojenské situace, vznikl na Ministerstvu vyzbrojování A.Speera tzv. Jägerstab. Štáb vyhodnotil předložené práce leteckých inženýrů tak, že ve výzbroji Luftwaffe musí dojít k zásadní změně - výsledkem bylo vyhlášení Jägerprogramu, který preferovat stíhací stroje. Výrobní kapacity se musely tomuto Jägerprogramu zcela podřít. Dosavadní výroba různých maloseriových, ale i některých typů bitevních a transportních letadel muselo uvolnit kapacity pro nové vyvinuté a vyvíjené stíhací a raketové stroje. V čele štábu stali největší organizační esá Německa, dnes bychom řekli manažeři. Speer, Milch a Kammler. V podstatě zcela odstavili Göringa a s ním i částečně určitý politický vliv na zbrojní výrobu. Výrobu začali organizovat z převážné části odborníci. Luftwaffe se nadechovala k razantní změně, začaly se realizovat moderní projekty, nebezpečné pro Spojence. Speer měl na starost celkový dohled nad programem, Milch zajišťoval kompletní výrobu, která snad neměla už žádných rezerv, jeho vojenské bojové zkušenosti preferovaly to, jakým leteckým strojem dát ve výrobě přednost. Kammler zajišťoval výstavbu závodů a pracovní síly, včetně kompletního dozoru nad vývojem speciálních zbraní. Záhadný Kammler kam se ztratil?...domněnek je hodně!... asi dožil pod dohledem v USA. Lidé s takovým IQ se nezabijí ani nezabijejí... O Sperovi i o Milchovi si můžeme lecos přečíst, ale Hans Kammler zůstává stále zahalen tajemstvím...

Kdo pohřbil další seriovou výrobu Me323, která měla být převedena do Friedrichshafenu? Existují kusé zprávy, že sám Milch. Neviděl v těchto letadlech budoucnost. Všichni tři superorganizátoři byli zastánci rychlosti a to ve všem a Me323 byl symbolem opaku. Možná, že k rozhodnutí zastavení výroby vedly Milcha také ty obrovské ztráty na životech posádek. S největší pravděpodobností to byl Jägerprogram a osobnost Milcha co smetlo ze stolu a z prototypových dílen nový projekt výroby Me323 ve firmě Zeppelin do temnoty historie. Že to ale není úplně tak, je pokračování poválečného letectví v konstrukci velkonákladových letadel. Byl to Me323, který dal podnět Rusům i Američanům k vývoji těchto velkokapacitních letadel až do stadia, které můžeme vidět dnes - projekt Me323 určitě stál u zrodu těchto obrovských bagážníků. Je stále obtížnější se více o Me323 dozvědět a přitom právě teď, s odstupem času, je doba kdy o těchto věcech můžeme s nadhledem a otevřeně hovořit. Ale dnes jsou tu jenom Ti co by se chtěli ptát...a tak nám nadšencům alespoň zůstává obrovský prostor pro naše bádání, s touhou se něco dozvědět, vypátrat, vyhodnotit, dojít třeba pro někoho k nepodstatnému závěru, který však nám přináší nejenom uspokojení a poznání, ale především poučení.