

Systém značení letadel i jejich prototypů měl jednotný řád vystavený RLM, který výrobce musel respektovat. „V“ bylo označení prototypu, příslušelo k přidělenému typu od RLM výrobcí, nepoužívalo se žádné dodatkové písmeno jen číslice

Zkušební základna Luftwaffe Erprobungstelle Rechlin, zde se zkoušela a předváděla nová letadla pro Luftwaffe.

Formální postupné kroky při zadávání a vzniku nového stroje dle nařízení RLM - na příkladu Me323:

18.10.40 RLM vyhlásilo program výroby velkokapacitních letadel označeného jako Warschau

Program byl rozdělen mezi dva výrobce s přiřazením přípony Ost a Sud:

Warschau Ost byl určen pro Junkerse - RLM přiřadilo stroji označení **Ju322**

Warschau Sud byl určen pro Messerschmitta - RLM přiřadilo stroji označení **Me261w**

01.11.40. Vedoucí projektu Warschau Sud u Messerschmitta Josef Fröhlich předložil studii s Me261w již za 24 dní po vyhlášení

25.02.41. Za Ju90 vzletl do vzduchu bezmotorový **Me261w** přejmenovaný během projektu na **Me263** a pak na **Me321V1** W1+NE W1+NE je Stammkennzeichen/STKZ, který přiděloval Hlavní registr STKZ při RLM, který zpracovával WNr. a STKZ Cílem přidělení STKZ bylo, aby každé letadlo mělo přidělenou trvalou, jedinečnou identitu s volacím radiovým znakem První seriová řada **Me321A-1** (1xpilot) a druhá seriová řada **Me321B-1** (2xpilot)

03.03.41. Na RLM padlo rozhodnutí o přestavbě kluzáku **Me321B-1** na motorové provedení s typovým označením **Me321C**

xx.10.41. Messerschmitt předkládá návrh na přestavěný kluzák **Me321B-1** s motory, RLM novému stroji přiděluje označení **Me323**

xx.11.41. Dokončovaly se práce na přestavbě dvou kluzáků Me321B-1 a dle stadia vývoje RLM upřesňovalo označení: pro 4x motor **Me321C** změna na jiný subtyp **Me323V1** a později na předsériový typ pro předsériovou řadu **Me323C** pro 6x motor **Me321D** změna na jiný subtyp **Me323V2** a později na předsériový typ pro předsériovou řadu **Me323D**

20.01.42. Došlo k prvnímu oficiálnímu vzletu Me323V1, současně i Me323V2, ale už během prosince 41 se prováděly zkušební lety Po ukončení zkušebních letů RLM rozhodlo o výrobě **Me323V2**, pro předsériovou řadu **Me323D-0** mělo označení **Me323D** RLM vystavilo zakázku na předsériovou řadu **Me323D-0**, ta se skládala z 10 prototypů **Me323DV3** až **Me323DV12** Předsériová řada je systémový termín pro skupinu jednotlivě označených prototypů - dle organizačního řádu RLM Slouží k zabudování doplňkových změn vycházejících z praktického provozního bojového nasazení u Luftwaffe Vyrobená předsériová řada označená **Me323D-0** současně formálně ukončí a celkově uzavře všechny části projektu a zároveň zahájí první seriovou produkci označenou **Me323D-1** výše uvedený postup je pro všechny výrobce shodný

xx.09.42. Začaly se dodávat první letadla v první sériové produkce Me323D-1 z obou výrobních závodů Leipheim a Obertraubling

V1	Me321C Me323V1 Me323C 4xmotor	<p>Označení stroje se v průběhu vývoje měnilo, nejdříve Me321C potom Me323V1 a pro případnou seriovou řadu bylo připravené označení Me323C, vše se provádělo na základě příkazu z RLM</p> <p>Označení C: jedná se o pokračování značení typové řady letadel na bázi základního typu viz. Me321A-1 a pak Me321B-1 - odpovídá systémovému značení RLM, které je pro všechny výrobce stejné</p> <p>Vznikl přestavbou z Me321B-1 W9+SA osazením 4xmotor Gnome-Rhône 14N 48/49 z letadla Bloch</p> <p>xx.06.41. RLM vydalo příkaz továrně Merignac SNCASO ve Francii, aby z ukořistěných letadel vymontovali motory i s příslušenstvím včetně vrtulí z jejich letadel Bloch 174/175 a odeslala je firmě Messerschmitt. Později vydalo příkaz i pro letadla LeO451, když ani po urgenci se motorů od německého dodavatele nedostávalo.</p> <p>Stávalo se, že motory za letu začaly hořet, proto se plochy okolo nich na křídlech musely oplechovat</p> <p>Stroj byl vybaven zavěsnými raketami 2x4, s tahem 500kp ke zkrácení startu- byly pod II. motorem</p> <p>Nejprve letoun měl čtyřkolový podvozek 2+2, ale po dalších zkouškách byl osazen osmikolovým 4+4</p> <p>Posádka: 1.pilot + 2.pilot + 1xradista</p> <p>Uvádí se, že až 30-tý stroj vyrobený v pořadí dostal motor o 90hp výkonnější než měly stroje před ním orientační výkon jednoho motoru u Me323C a také u následných 29 strojů byl přibližně 990hp</p> <p>První oficiální vzlet WNr.801 byl 20.01.1942, do vzduchu se ale vznesl již během 1941/12</p> <p>Zkušební základna Luftwaffe Erprobungstelle Rechlin zde se zkoušela nová letadla pro Luftwaffe.</p> <p>Toto řešení se ukázalo jako velmi podmotorované, proto byla pozornost věnována prototypu V2</p>
-----------	---	---

V2	Me321D Me323V2 Me323D	<p>Také označení u tohoto prototypu, se na základě vývojového stádia, měnilo z Me321D na Me323V-2 a na předsériový typ Me323D s příponou „V“ pro předsériovou řadu Me323D-0</p> <p>Označení D: je pokračování značení řady u Me321A, Me321B a Me323C</p> <p>Vznikl přestavbou z Me321B-1 osazením 6xmotor Gnome-Rhône 14N 48/49 Info o motoru: viz výše V1 Stroj byl vybaven zavěsnými raketami 2x4, s tahem 500kp ke zkrácení startu- byly pod III. motorem</p> <p>Menší počet oken v trupu než Me32B-1</p> <p>Podvozek desetikolový tandemový teleskopickopružinový 2x (2+3) první dvě soukolí vpředu na každé straně měly Ø935mm šíře 320mm a tři za nimi měly Ø1200mm a šíře 420mm a hydraulicky brzděný</p> <p>Tech. parametry: dosažené výšky 2km/17min a 4km/35min - dolet 700km - palivo 100km/700l 87oct.</p> <p>Posádka se rozšířila o dva palubní techniky, kteří měli opancéřovanou kabinu v náběžné hraně křídla mezi I. a II. motorem, jejich úkolem bylo sledovat synchronizaci motorů, aby pilot tak mohl ovládat stroj všemi čtyřmi nebo šesti motory ve stejném režimu.</p> <p>Posádka 1.pilot a 2.pilot + 2x palubní mechanici + 1x radista</p> <p>První vzlet následoval ve stejném období jako Me323C Stroj WNr.802 byl základem pro předsériovou výrobu 10ks strojů (V3 až V12), které tvořily předsériovou řadu Me323D-0. Havaroval 26.01.43</p>
	6xmotor	

V3	Me323D V3	<p>Me323D-0</p> <p>předsériová výroba</p>	<p>Jedná se o systémový krok u RLM, kdy skupina prototypů (i zvolený počet 10ks je obvyklý) je vyrobena v tzv. předsériové výrobě, kde každý jednotlivý stroj v má své prototypové označení.</p> <p>Předány Luftwaffe 08/1942 a obratem nasazeny do válečných bojů.</p> <p>Od předcházejících prototypů se odlišovaly, už na první pohled je to vidět, menším počtem okének v trupu, nebylo to tak potřebné jako u kluzáku Me321. I tento detail může svědčit o tom, že už se jedná o zcela nové stroje postavené na platformě Me323</p> <p>Vybaven byl čtyřmi zabudovanými střeleckými pozicemi pro MG17. V oknech byly ještě závěsy, do kterých se dal upnout jak starší kulomet MG34, tak i novější MG42</p> <p>Všechna letadla řady D byla vybavena zavěsnými raketami, 8 raket s tahem 500kp ke zkrácení startu používány byly jen zřídka, rakety kolikrát nefunovaly a došlo k těžkým havariím</p> <p>Zpráva hl. leteckého inženýra ing.Kurta Müllera ze dne 18.12.42 z 1./323 KGbzV popisuje nasazení prvních strojů v boji a uvádí objevené nedostatky, včetně příčin, za kterých byl stroj zničen.</p>
V4	Me323D V4		
V5	Me323D V5		
V6	Me323D V6		
V7	Me323D V7		
V8	Me323D V8		
V9	Me323D V9		
V10	Me323D V10		
V11	Me323D V11		
V12	Me323D V12		

V13	Me323 V13	<p>Zda se jednalo o konverzi Me321 nebo to už byl Me323 nevím, ale zprávy ze zkušebních letů mě vedou k tomu, že se mohlo jednat ještě o drak z Me321</p> <p>Osazen 4xmotory od Afy Romeo AR135 RC.32. Motory byly vybrány přímo Willy Messerschmittem vzhledem k inzerovaným výkonům výrobce. Ke spolupraci byli přizváni i italští technici z Alfya Romeo v čele s hl. konstruktérem ing. Robertem Amadim. Zkušební lety se prováděly během r.1942 na letišti v Ulmu. Jeden z prvních letů popisuje italský technik ing.Casatelli, jak byl velmi nebezpečný. Už po několika minutách po odstartování, došlo k poškození potahů na křídlech, které byly způsobeny vzdušnými proudy z vrtulí. Pilotům se delší dobu nedařilo stroj zklidnit, velmi obtížně se ovládal a nevyzpytytelně se při letu pohyboval. Me323 potřeboval nastoupat do větší výšky, aby se pak při klesajícím letu zklidnil, čas který k tomu potřeboval se pro všechny v nákladovém prostoru zdál nekonečný. Nakonec se pilotům s techniky od Alfa Romeo s poškozeným strojem podařilo přistát. I další lety s motory AR135 RC32 nepřinášely zlepšení a tak se práce na prototypu V13 WNr.813 DT+DW ještě v tom samém roce ukončila.</p> <p>Alfa Romeo Aero AR 135 RC.32 dvouřadý hvězdicový motor 2x9 válců vzduchem chlazený 1600 hp / 1177 kW 2400 ot/min při startu 1400 hp / 1030 kW 2300 ot/min ve 3200 m Při zkouškách docházelo k vyšší spotřebě PHM než měly předchozí typy</p>
	Alfa Romeo	

V14	Me323 V14 Jumo 211F	<p>V r.1943 byla stávající výrobní a tech. dokumentace celého projektu Me323 předána z Leipheimu do Zeppelin Friedrichshafen.</p> <p>Do Friedrichshafenu přesídlil i tým Messerschmittu dr.Eckner, dr.Dürra i vrchní konstruktér ing.Fröhlich se svým kolektivem z Leipheimu.Výrobní ředitel Messerschmitt Leipheim ing.Spiess zůstal v Leipheimu, kde nadále vedl výrobu.</p> <p>Práce na V14 s 6x motor Jumo 211F prováděly oba podniky Messerschmitt i Zeppelin současně V14 se do sériové výroby nedostal , zůstalo jen u studie.</p>
V15	Me323 V15 věže EDL151	<p>1943 Messerschmitt spolu s Zeppelinem se na základě zkušeností z válečných letů pokoušely zvýšit obranné vybavení Me323. Konstrukteři se rozhodli stroj osadit dvěma rotačními střelišti typu HDL 151 s MG151 umístěné na horní ploše křídla mezi středním II. a vnějším III. motorem</p> <p>V praxi se ukázalo že vysoké věže HDL 151 způsobovaly značný odpor při letu a tím tak snižovaly už tak malou rychlost stroje.Došlo k nuceným konstrukčním úpravám střelišť, výrazně se snížily a sploštěly.Měly označení EDL 151</p> <p>Osvědčená vestavěná plochá střeliště v křídlech EDL 151 se pak montovalo do seriove výroby E-2</p> <p>Zrušilo se střeliště na hřbetu trupu</p> <p>Pancéřový prostor kabiny byl ve vrchní části využit k vybudování střeliště pro MG 131</p> <p>Letadla takového provedení létala převážně na Východní frontě</p>
V16	WNR.160001 Jumo 211R	<p>Dokumentace k verzi F byla dokončena ještě v Messerschmittu 06.07.1943</p> <p>V16 byl vyroben také ještě v Leipheimu</p> <p>Následně byl V16 včetně celého projektu i s výrobní technologií předán do v Luftschiffbau Zeppelin GmbH Friedrichshafen, protože se uvažovalo o úplném přesunutí výroby Me323 do jedné firmy.</p> <p>Letové zkoušky prototypu se prováděly mezi 10.12. až 13.12.43</p> <p>Poslední varianta co se zvedla do vzduchu byla osazena výkonějšími motory 6xJumo 211R/1500hp</p> <p>Ved. projektu byl ing.Walter Stender bývalý šéf výzkumu firmy Blohm und Voss.</p> <p>Tato verze se měla vyrábět jako seriová řada ZMe323F - výroba se nezrealizovala viz Jägerprogramm.</p> <p>Plánovaná nosnost 18,2 tuny</p> <p>Váha stroje 33,2t z důvodu zesíleného draku.</p> <p>Celková hmotnost 56t.</p>
V17	jen studie	<p>Jen studie vypracovaná ještě v Messerschmittu ve spolupráci s Luftschiffbau Zeppelin GmbH pro připravovanou inovovanou sériovou řadu ZMe323G vyráběnou v novém závodě Luftschiffbau Zeppelin GmbH</p>
V18	WNR.130027	<p>Testovací stroj pro speciální operace Luftwaffe</p> <p>Vyrobený prototyp byl ponechán u výrobce a současně byl k dispozici Luftwaffe, která s ním prováděla speciální operace: např. snížení rychlosti při přistávání pomocí padáků ke zkrácení přistávací dráhy, shazování těžkých bomb ve formě makety, různé katapultáže apod.</p>

carlo@seznam.cz