



NÁVOD / INSTRUCTION Messerschmitt Me 163A

1/72

CZ - Historie

Prvním operačně nasazeným bezocasým letadlem byl letoun Me 163B Komet, poháněný raketovým motorem. Tento projekt záchytného stíhače byl na jednom z předních míst tzv. německých zázračných zbraní (Wunderwaffen). Me 163 svojí koncepcí pochází z revolučních konstrukcí dr. Alexandra Lippische, jehož první bezocasý kluzák byl postaven již v roce 1926. V roce 1933 byl Lippisch a jeho konstrukční tým přemístěn do Darmstadtu, kde pokračoval ve svých projektech. Později v roce 1939 byly veškeré práce na těchto tajných projektech přeneseny do továrny Messerschmitt v Augsburgu.

První prototyp Me 163A V-1 byl dokončen v zimě 1940-41. Konstrukce tohoto prototypu byla svojí koncepcí velmi podobná letounu DFS 194, odlišovala se od něj však zvětšenou směrovkou, zvětšenou šípovitostí náběžné hrany křídla a kruhovým průřezem trupu se změněným tvarem kabiny. Na jaře 1941 uskutečnil prototyp V-1 svůj první bezmotorový let. Výšky 4000-8000 m dosáhl v závěsu za letounem Bf 110. Letové vlastnosti byly dobré a celý program dostal zvýšenou podporu na základě dobrého dojmu Ernsta Udet. Později byl prototyp Me 163A V-1 poslán do Peenemünde, kde byl nainstalován raketový motor Walter RII-203. Po různých obtížích a haváriích byl vyvinut nový motor Walter 109-509A-0-1. Pohonné látky tvořily tzv. T-Stoff (80% peroxidu vodíku s 20% vody) a C-Stoff (hydrazin, metylalkohol a voda). Tento motor byl instalován do prototypu Me 163A V-3. Celkem bylo postaveno 6 prototypů Me 163A a 10 kusů sériových strojů Me 163A-0, které byly určeny pro výcvik pilotů.

Technické údaje:

Rozpětí: 9,30 m, délka: 5,82 m, max. rychlost: 915 km/h (dosažená pilotem Dittmarem v prototypu Me 163A V-1)

EN - History

The first operationally used tailless aircraft was Me 163 Komet powered by a rocket engine. This interceptor project was among the top list of the German so-called miraculous weapons (Wunderwaffe). The design of Me 163 concurs to the revolutionary designs of Dr. Alexander Lippisch, whose first tailless glider was built already in 1926. In 1933 was Lippisch and his design team moved to Darmstadt where they continued the work on the projects. Later on in 1939 were all works on these secret projects moved to Messerschmitt plant in Augsburg.

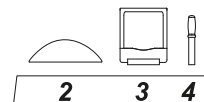
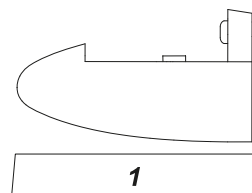
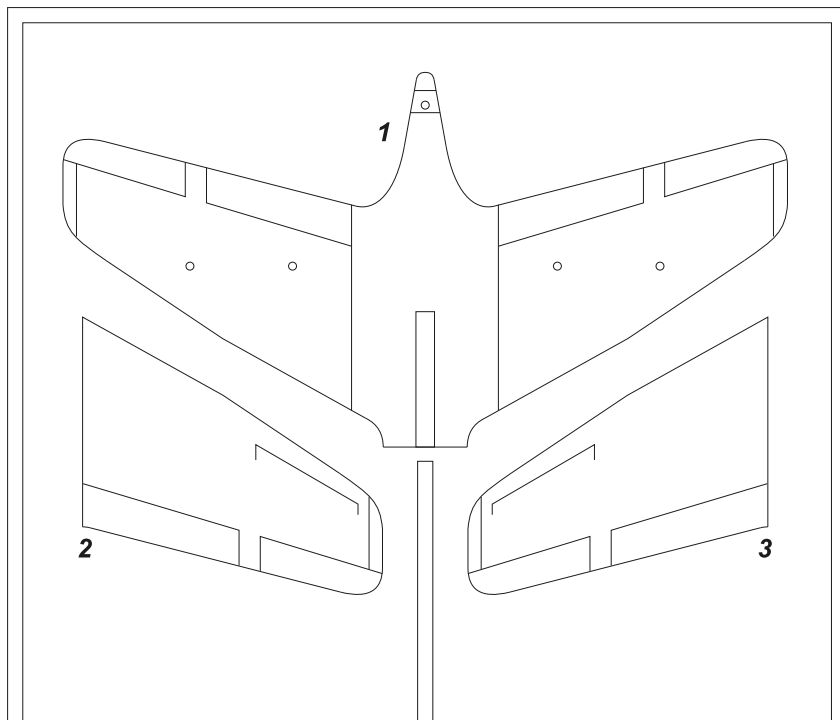
The first Me 163A V-1 prototype was finished in winter 1940-41. The design of this prototype was very similar to DFS 194 aircraft differing in larger fin, steeper wing's leading edge and circular fuselage cross-section with modified canopy shape. The maiden flight of V-1 prototype occurred in spring 1941 without the power unit. It was tugged to an altitude of 4,000 8,000 m by Bf 110. The flight performances were good and so the project received great support based on the good impression on Ernst Udet. Later was Me 163A V-1 sent to Peenemünde where Walter RII-203 rocket engine was installed. A new engine Walter 109-509A-0-1 was developed after various problems and crashes. Its fuel consisted of the so-called T-Stoff (mixture of 80% hydrogen peroxide and 20% water) and C-Stoff (mixture of hydrazine, methanol and water). This engine was installed into Me 163A V-3. Six Me 163 prototypes were built with additional ten Me 163A-0 version intended for pilots' training purposes.

Specifications:

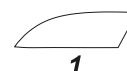
Wingspan: 9.30 m, Length: 5.82 m, Max. Speed: 915 kmh (reached by pilot Dittmar in Me 163A V-1)

PLASTIC PARTS

POLYURETHAN PARTS PUR



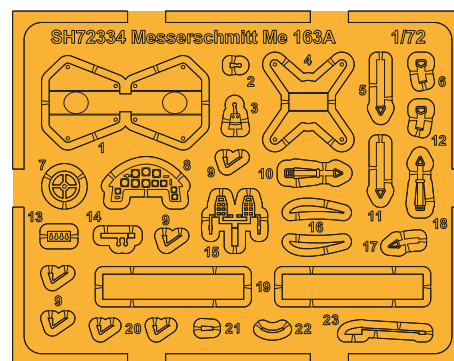
CLEAR PARTS CP



FILM F



PHOTO-ETCHED PARTS PP



Tento díl
nepoužít



Do not use
this part

A Černá / Black	H2 / C2	I Červenohnědý / Russet	E RLM 02 Šedá / RLM 02 Grey	H70 / C60
B Barva pneu / Tire Black	H77 / C137	L Barva plátva / Tan	F RLM 74 Tm. šedá / RLM 74 Drk.Grey	H68 / C36
C Bílá / White	H1 / C1	J Barva kůže / Red Brown	G RLM 66 Tm. šedá / RLM 66 Drk.Grey	H416 / C416
D Hliník / Silver	H8 / C8		H Barva kůže / Red Brown	H47 / C41

SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



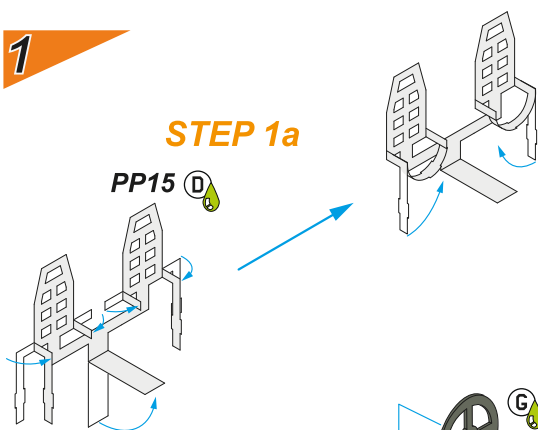
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER



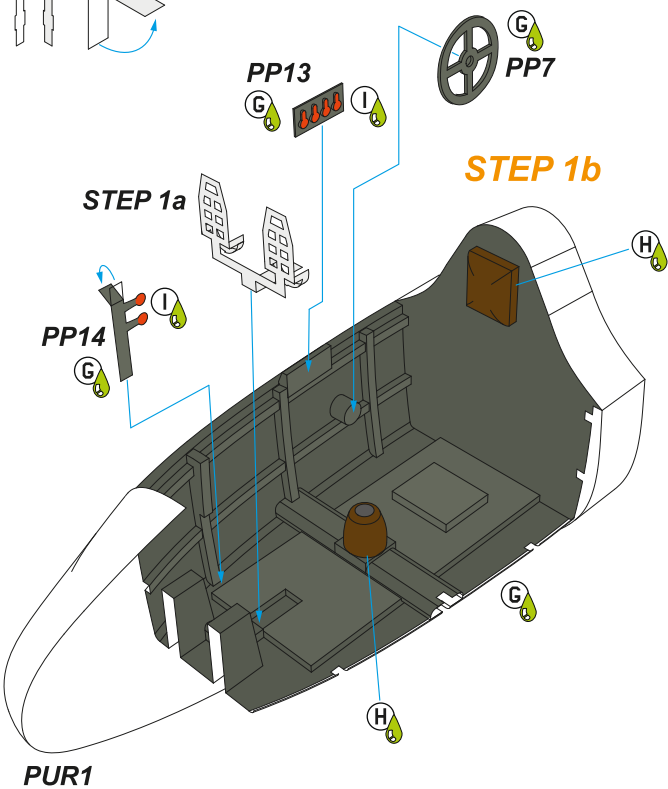
NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

1

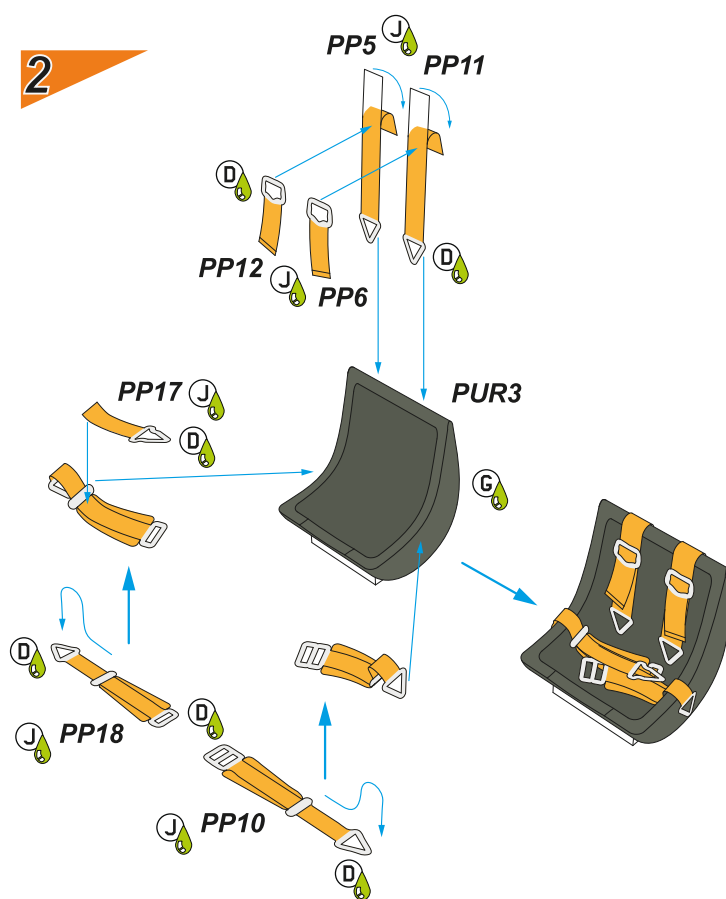
STEP 1a



STEP 1b

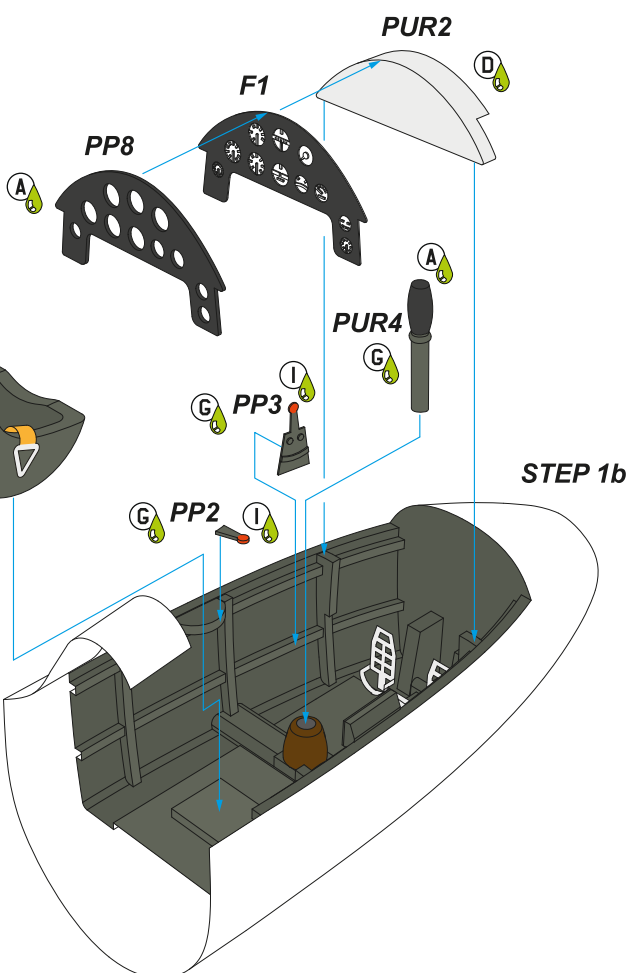
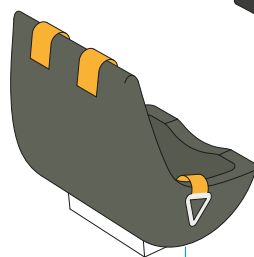


2



3

STEP 2



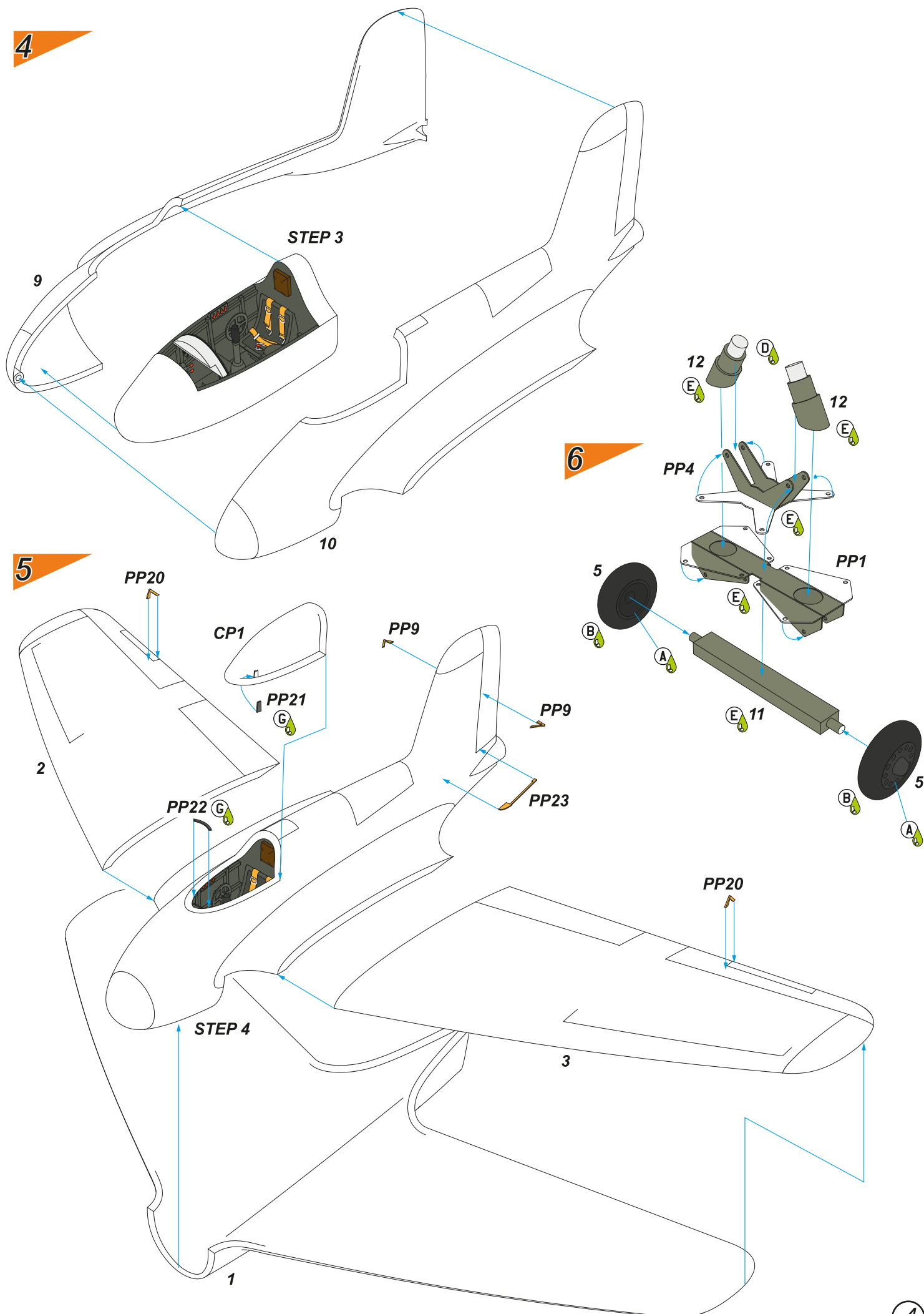
4

STEP 3

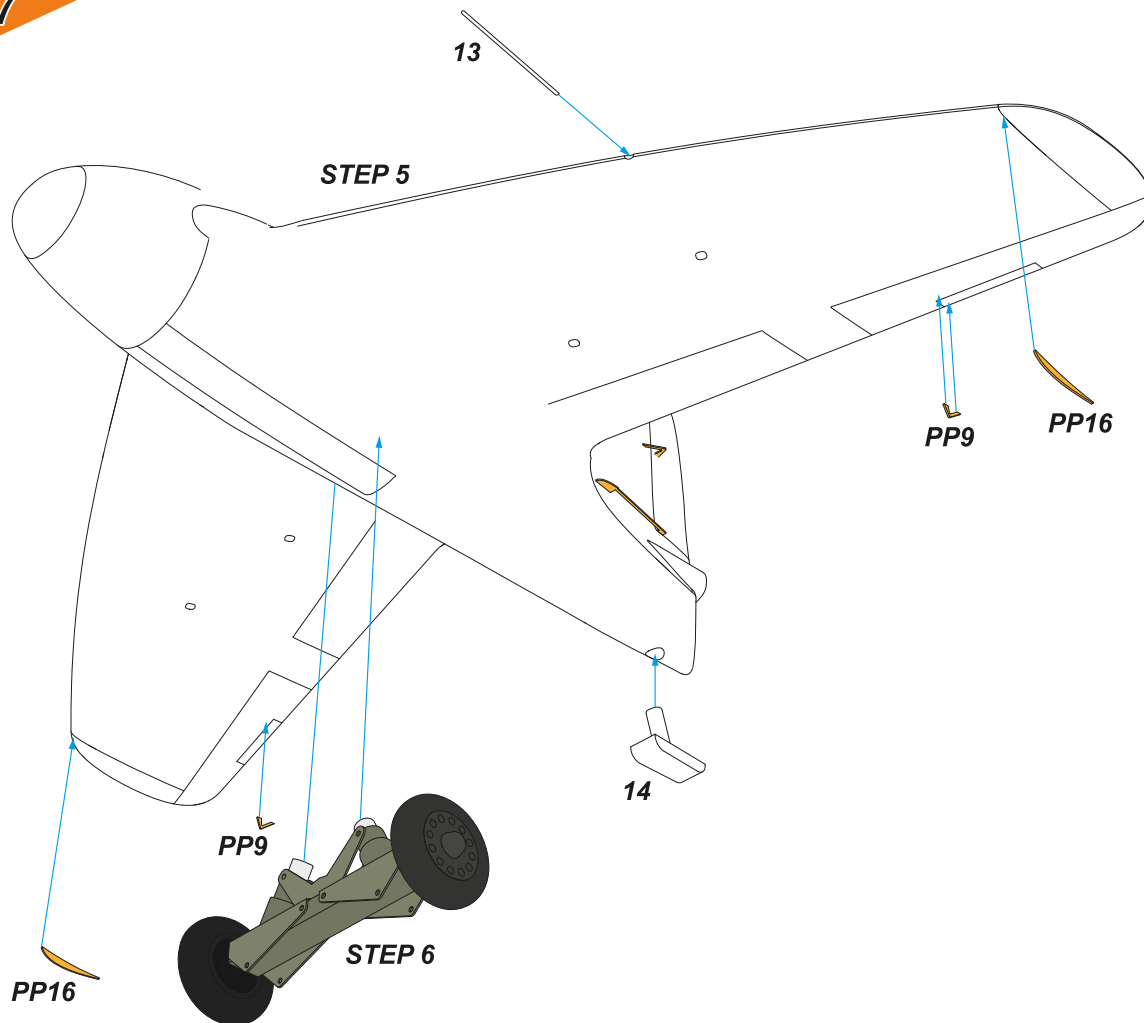
6

5

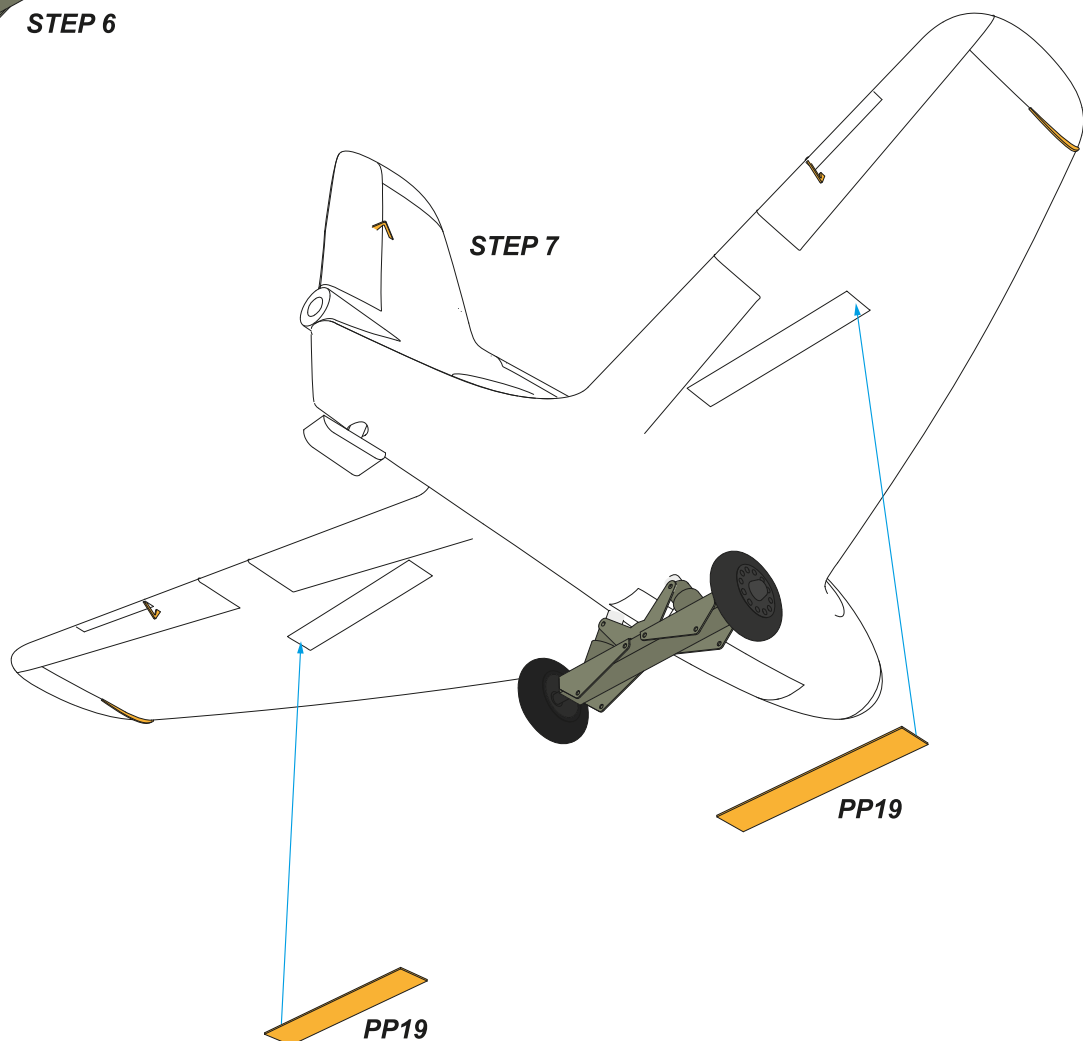
STEP 4



7



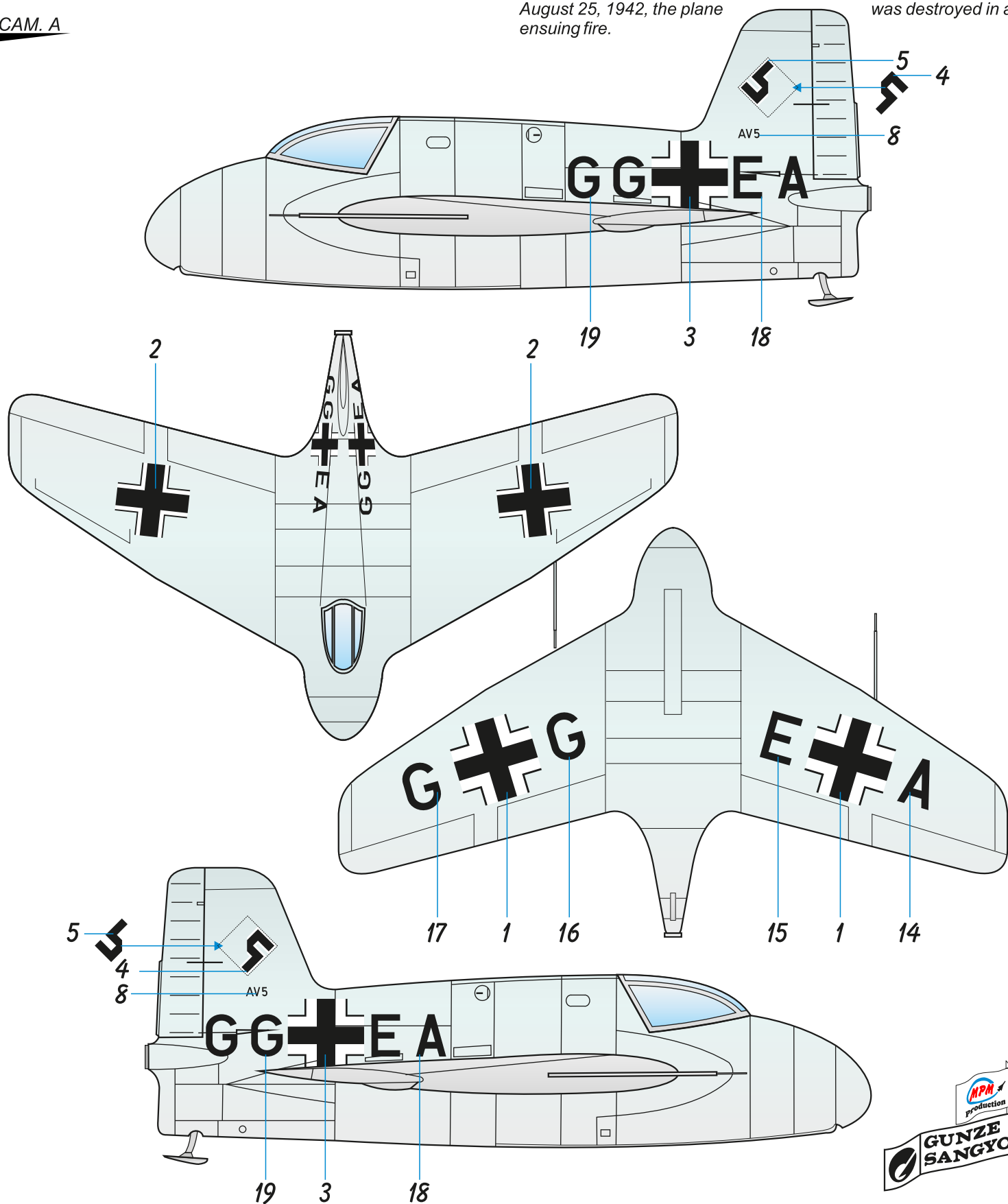
8



Messerschmitt Me 163A V5, Wr.N.163 00 00 002, GG+EA, Augsburg, 1941, později Erprobungskommando 16, Peenemünde, 1942. Do kabiny tohoto stroje usedal nejčastěji H. Dittmar, létali ho i piloti R. Opitz, W. Späte a J. Kiel. Poslední jmenovaný se strojem v Peenemünde 25.8.1942 havaroval a zranil se, letoun shořel.

CAM. A

Messerschmitt Me 163A V5, Wr.N.163 00 00 002, GG+EA, Augsburg, 1941, later Erprobungskommando 16, Peenemünde, 1942. It was most often flown by German research pilot Heini Dittmar, but also by Rudolf Opitz, Wolfgang Späte and Johannes Kiel. The latter was injured during a crash at Peenemünde on August 25, 1942, the plane was destroyed in an ensuing fire.



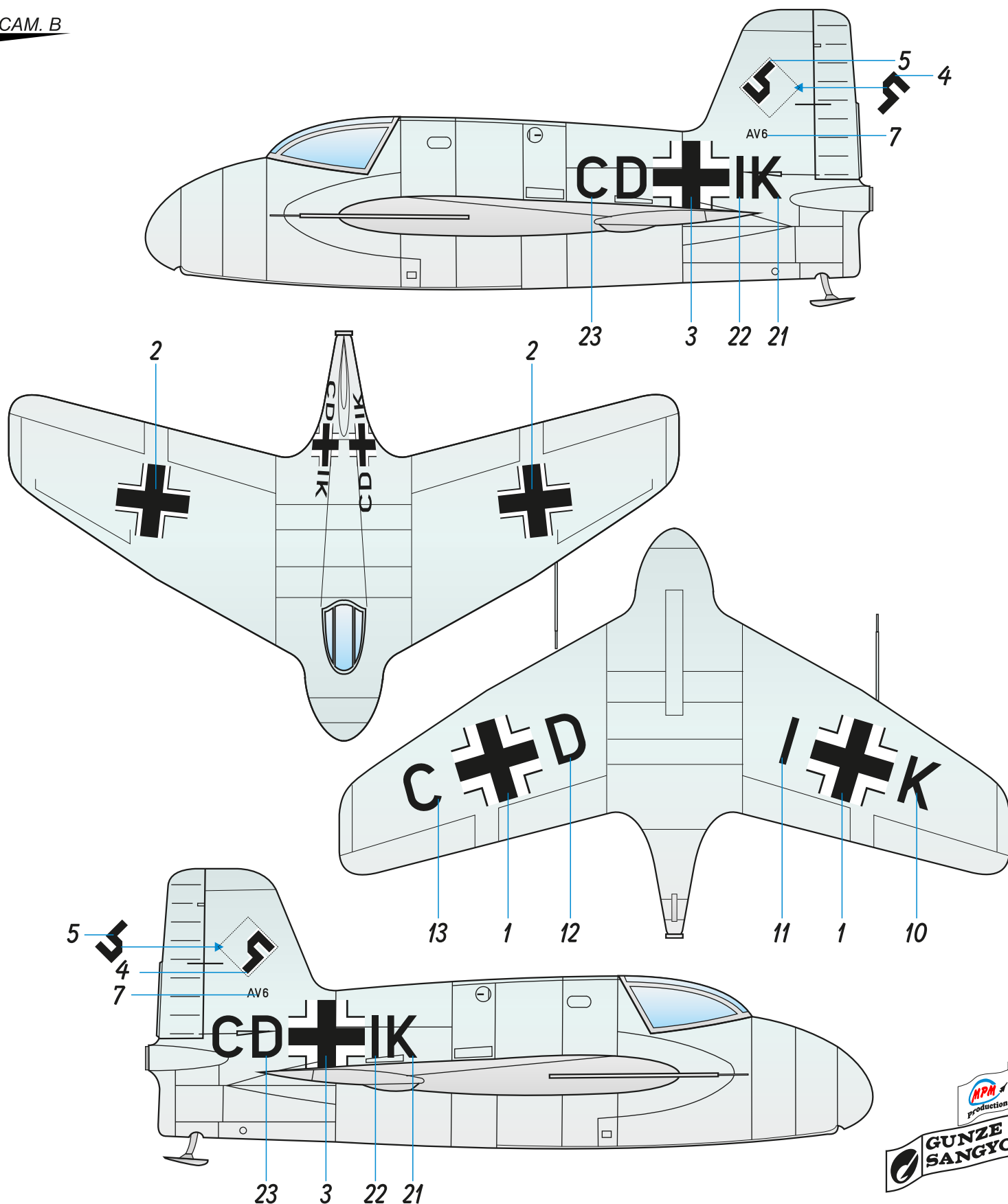
H8 / C8
Aluminium
Hliník



Messerschmitt Me 163A V6, Wr.N.163 00 00 003, CD+IK. Erprobungskommando 16, Peenemünde, později Bad Zwischenahn, 1942-43. V kabině tohoto stroje zahynul 30.11.1943 pilot A. Wörndl.

Messerschmitt Me 163A V6, Wr.N.163 00 00 003, CD+IK. Erprobungskommando 16, Peenemünde, later Bad Zwischenahn, 1942-43. On November 30, 1943, its pilot Alois Wörndl was killed and the plane destroyed.

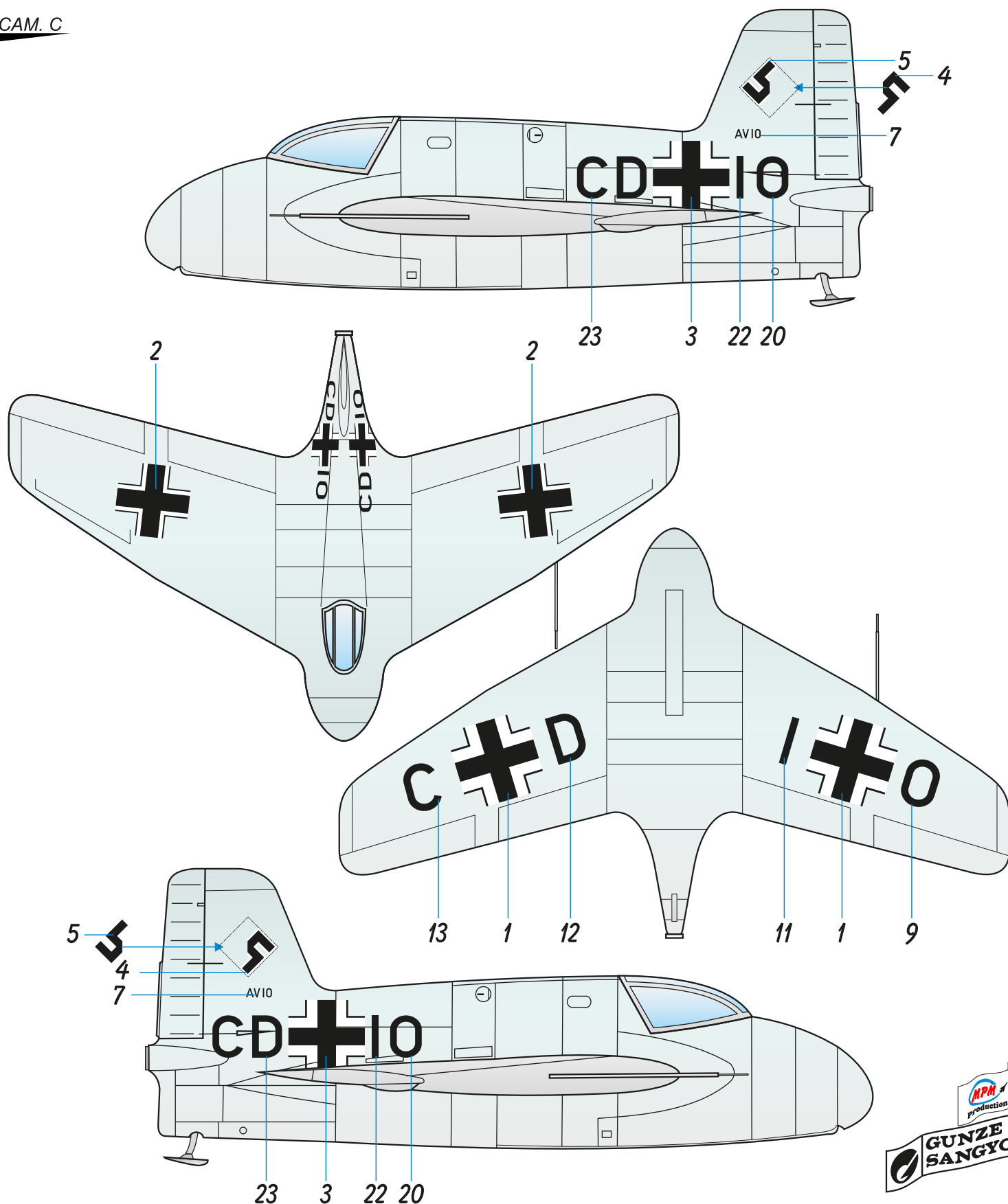
CAM. B



Messerschmitt Me 163A V10, Wr.N.163 00 00 007, CD+IO. R. Opitz, Erprobungskommando 16, Peenemünde, 1943. Stroj byl později předán k ErgSt/JG400 a IV./EJG 2, Udetfeld. Na tomto stroji byly v roce 1944 testovány A.Niemayerem, velitelem 13./EJG 2, rakety R4M.

Messerschmitt Me 163A V10, Wr.N.163 00 00 007, CD+IO, pilot Rudolf Opitz, Erprobungskommando 16, Peenemünde, 1943. Later transferred to ErgSt/JG400 and IV./EJG 2 at Udetfeld, where it was equipped with R4M wing rocket launchers. The installation is accredited to 13./EJG2 CO Lt. Adolf Niemeyer.

CAM. C



A H8 / C8
Aluminium
Hliník

