NĚMECKÁ LETADLA VE 2.SVĚTOVÉ VÁLCE

Zdroj (stránky kde najdete daleko víc): http://www.mission4today.com/index.php?name=ForumsPro&file=viewtopic&t=14427&finish=15&start=0; http://img3.valka.cz a http://cs.wikipedia.org

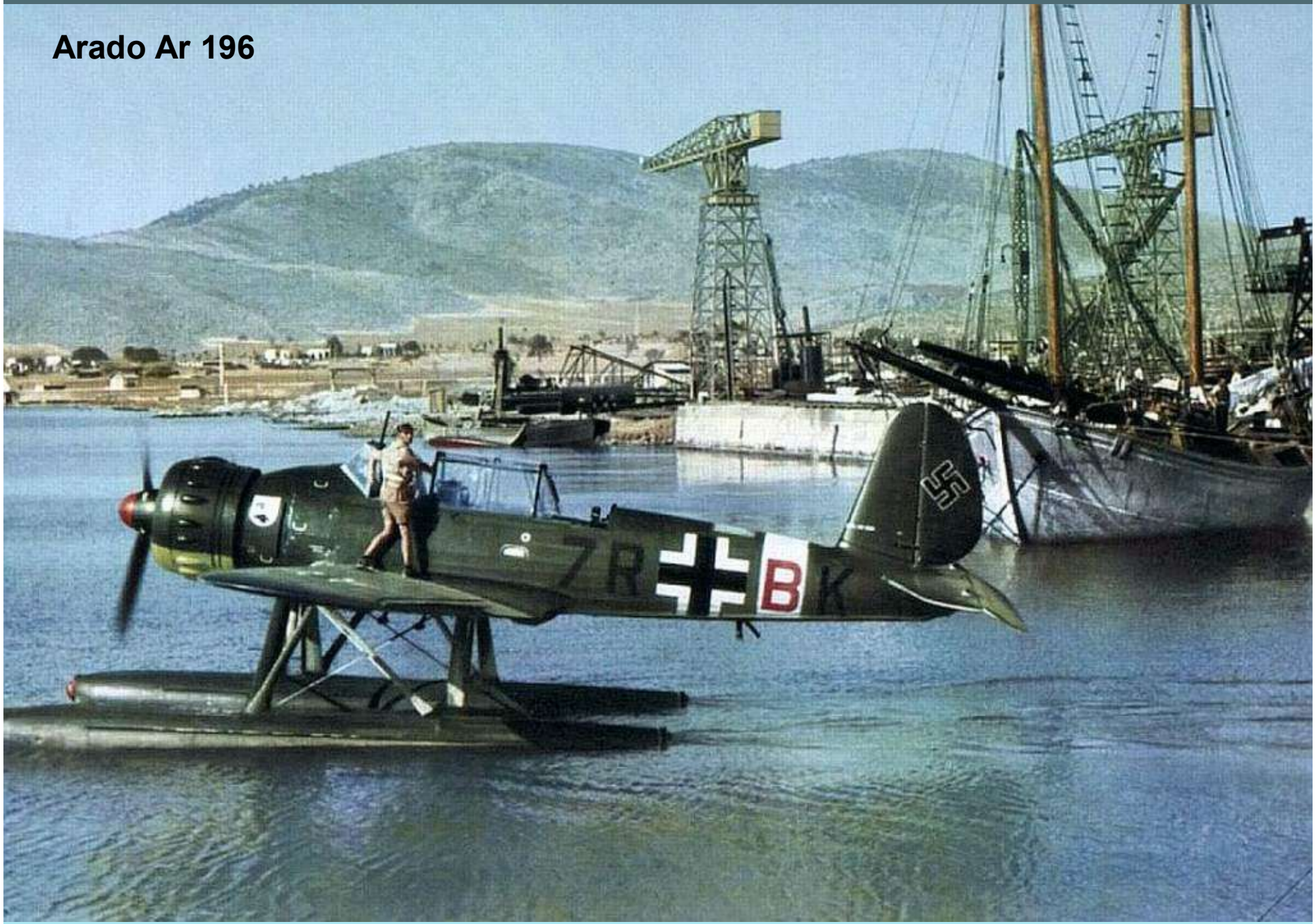
Arado Ar

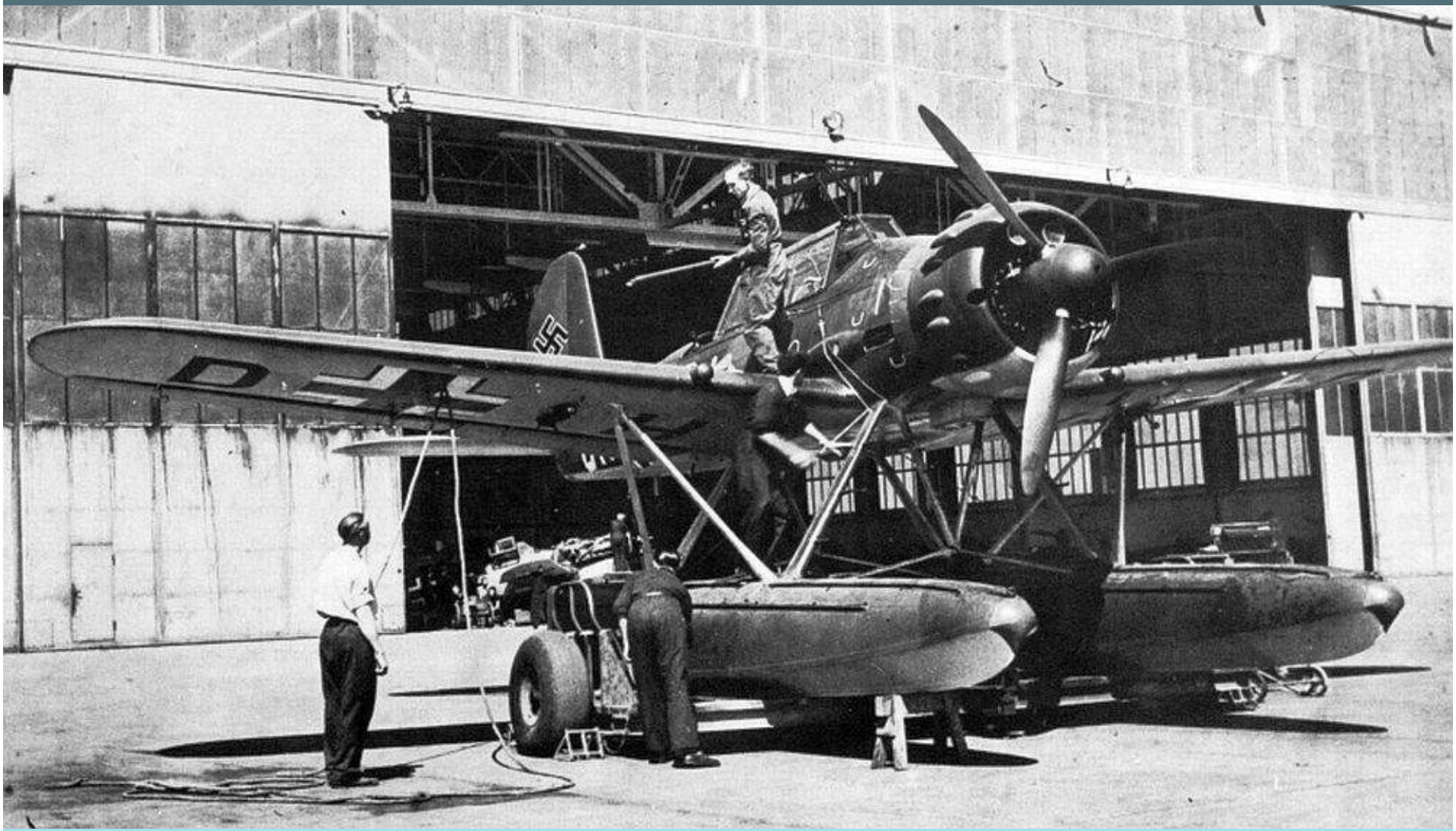
- **Arado Ar 196** byl německý jednomotorový průzkumný hydroplán používaný v druhé světové válce. První prototyp stroje vzlétl v květnu roku 1937. Bylo vyrobeno několik prototypů buď s jedním centrálním plovákem nebo s dvěma plováky. Nakonec se jevila výhodnější verze dvouplováková. Letouny se sériově vyráběly v několika verzích v letech 1938 - 1944.
- **Arado Ar 196A-3**

Osádka: 2; Rozpětí: 12,44 m; Délka: 10,962 m; Výška: 5 m; Nosná plocha: 28,30 m²; Hmotnost prázdného letounu: 2335 kg; Vzlet. hmotnost: 3303 kg; Motor: 1× BMW 132K; Výkon motoru: 723 kW; Max. rychlost: 312 km/h; Dostup: 7000 m; Dolet: 800 km; Výzbroj: 2× kanón MG FF ráže 20 mm, 2× kulomet ráže 7,92 mm, pumy do hmotnosti 100 kg

- **Arado Ar 196B-0** Délka: 11,306 m; Výška: 5,035 m

Arado Ar 196

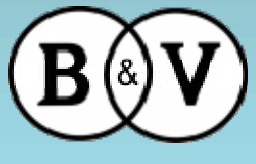




Arado Ar 234 byl druhým německým letounem s reaktivním pohonem a prvním proudovým bombardérem vůbec. K první bojové akci letounů Arado Ar 234 došlo 2. srpna 1944 a dne 24. prosince 1944 byl proveden první nálet proudových bombardérů v dějinách letectví vůbec. V prosinci 1944 byla též vytvořena první jednotka nočních stíhačů na těchto strojích. V září 1944 byla vytvořena první průzkumná jednotka, která měla na rychlých strojích provádět letecké snímkování. Letouny Arado Ar 234 létaly v roce 1945 nad Bavorskem a Rakouskem, kde zjišťovaly pohyby spojeneckých armád. Po ukončení války získali letouny Arado Ar 234 spojenci, kteří využili poznatků této nové konstrukce.

Osádka: 1; Pohon: dva motory Junkers Jumo 004 B-1 s tahem 2 x 8,8 kN.; Výzbroj: dva dozadu střílející kanóny MG 151/20 ráže 20 mm, bomby do hmotnosti 1500 kg.; Rozpětí: 14,40 m; Délka: 12,64 m; Výška: 4,29 m; Plocha křídel: 26,4 m²; Hmotnost prázdného letounu: 5200 kg; Vzletová hmotnost: 9800 kg; Max. rychlost: 735 km/h; Cestovní rychlost: 700 km/h; Doba výstupu (do 2 000 m): 3,8 min; Dostup: 10000 m; Dolet: 1600 km

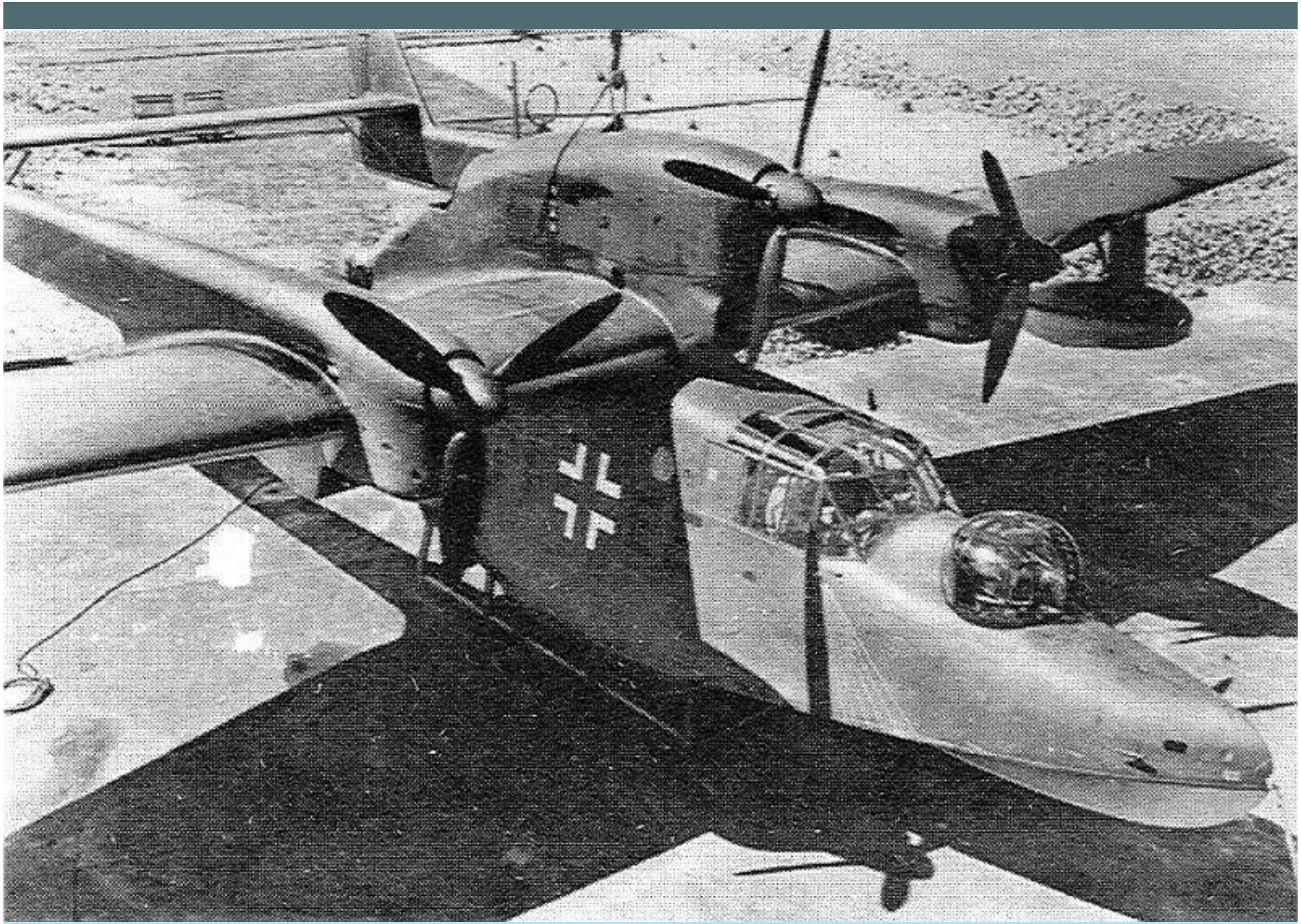
Blohm&Voss

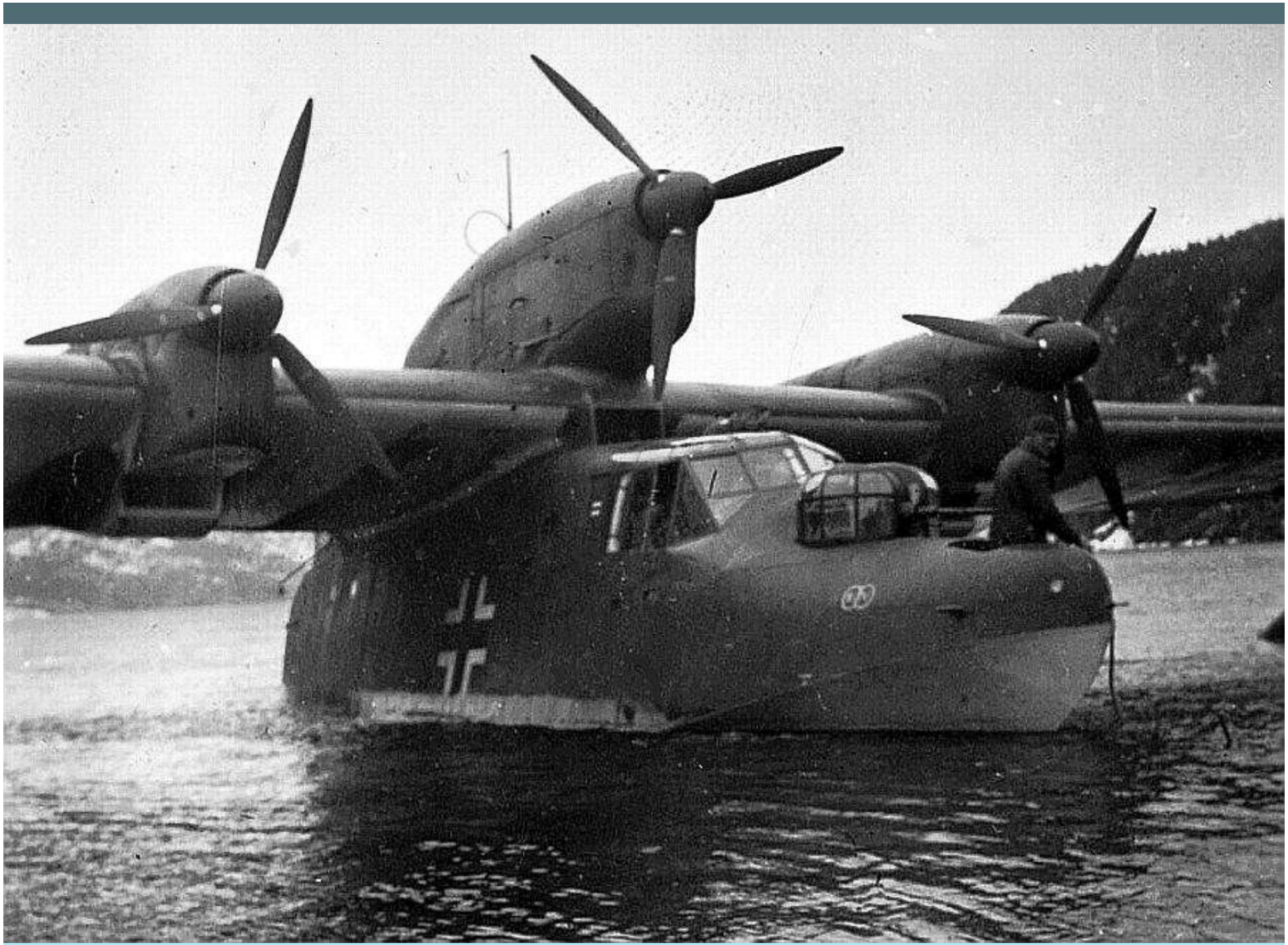


Blohm&Voss Bv 138

byl jednoplošný hlídkový létající člun s velkým doletem. První prototyp stroje vzlétl 15. července 1937. Letoun byl užíván v době druhé světové války k hlídkovým a průzkumným účelům.

Osádka: 6; Rozpětí: 26,95 m; Délka: 19,85 m; Výška: 5,90 m; Nosná plocha: 112,0 m²; Hmotnost prázdného stroje: 8100 kg; Vzletová hmotnost: 14700 kg; Pohonné jednotky: 3× vznětový motor Junkers Jumo 205D; Výkon motoru: 800 koní; Maximální rychlost: 275 km/h; Dostup: 5000 m; Dolet: až 5000 km; Výzbroj: 2× pohyblivý kanón MG 151/20 ráže 20 mm, 1× pohyblivý kulomet MG 15 ráže 7,92 mm, 3× 50 kg pum

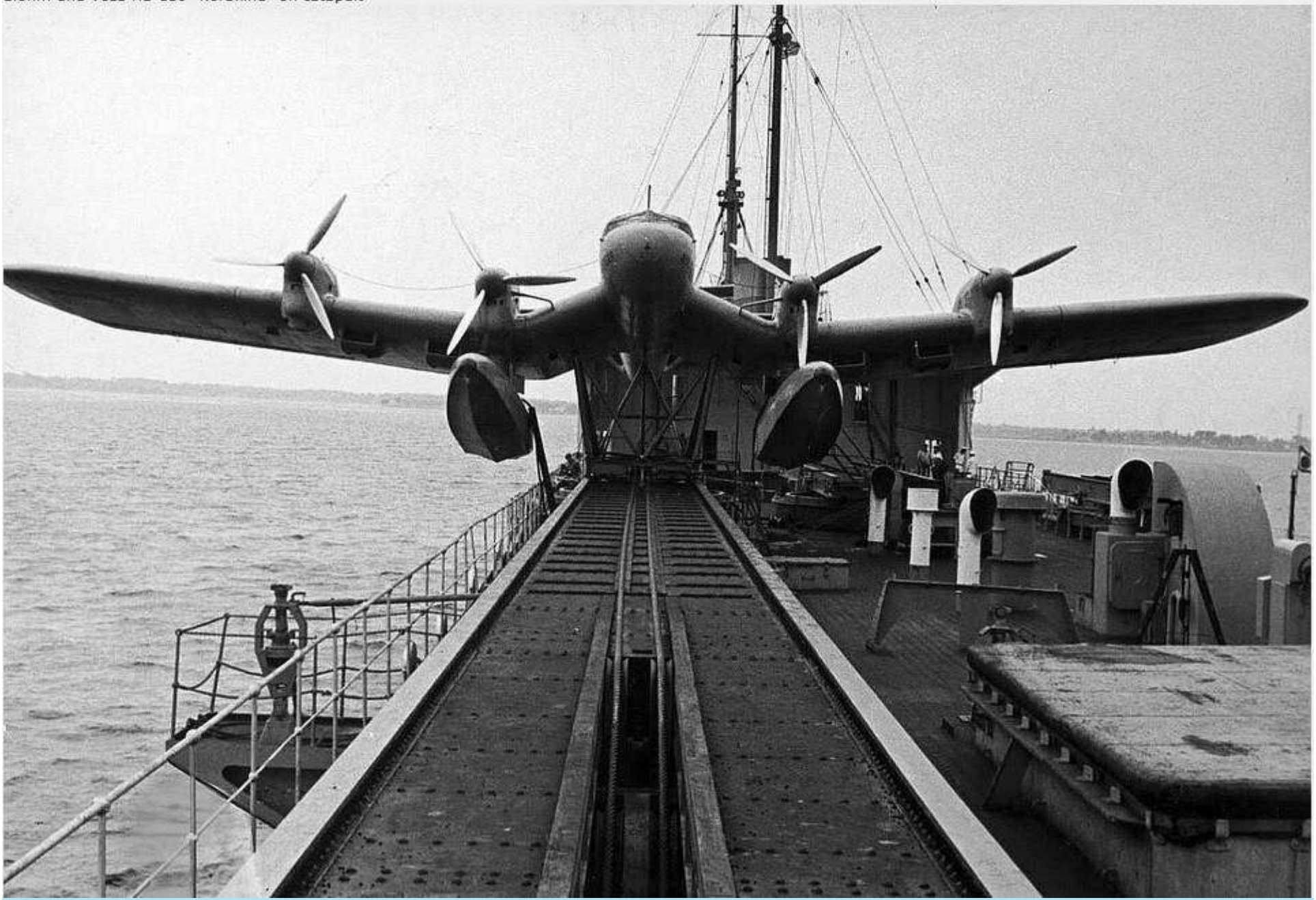




Blohm & Voss Ha 139 byl jednoplošný dálkový dopravní a námořní průzkumný plovákový letoun z třicátých let 20. století. V letech 1937 - 1939 sloužil k transatlantickým letům jako civilní stroj, po vypuknutí 2. světové války byl užíván k vojenským účelům.

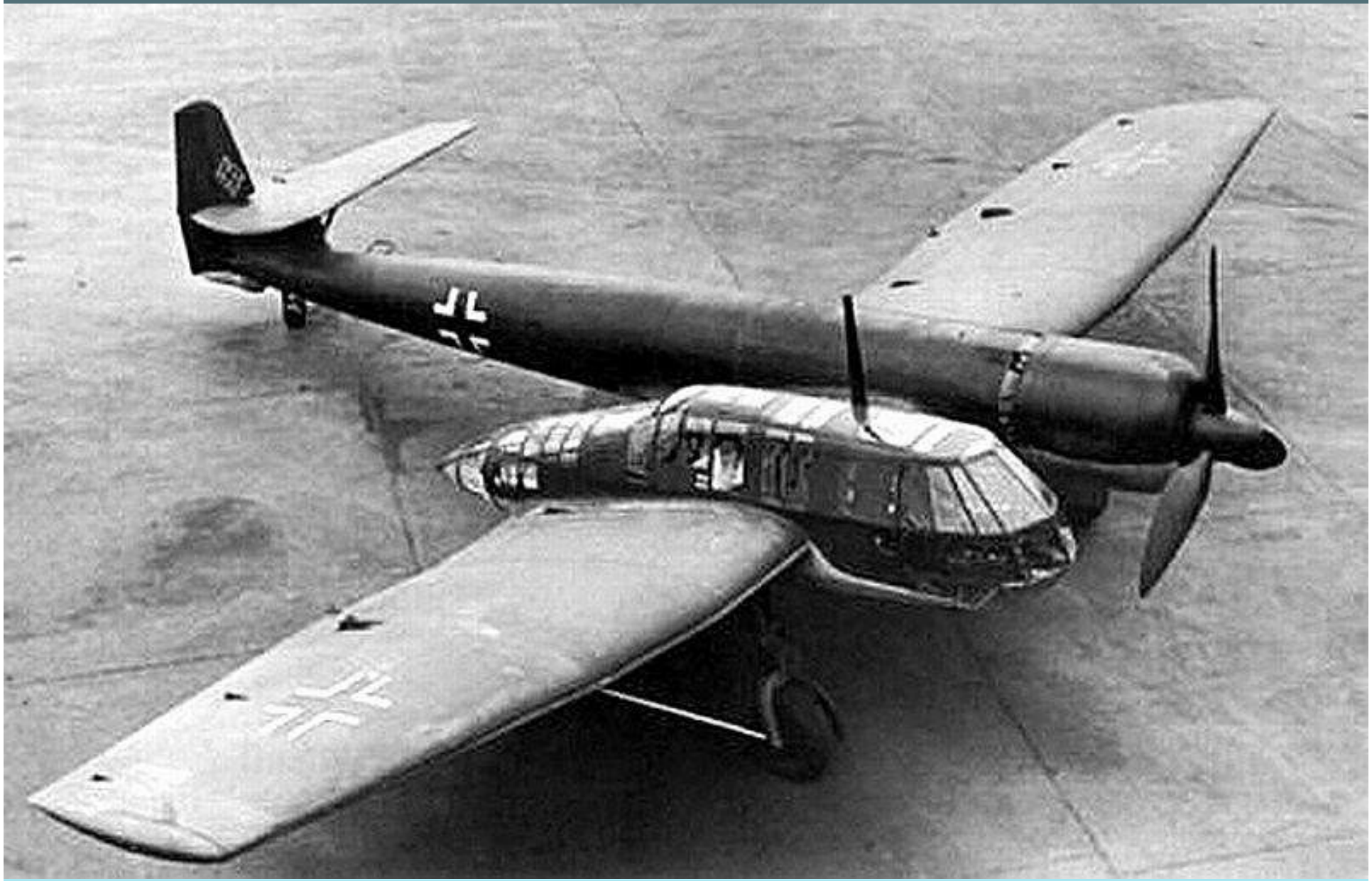
Technické údaje: Osádka + cestující: 5; Rozpětí: 29,5 m; Délka: 19,65 m; Výška: 4,8 m; Hmotnost prázdného stroje: 10 340 kg; Vzletová hmotnost: 18 850 kg; Pohonné jednotky: 4× Jumo 205C; Výkon motoru: 600 k (441 kW); Maximální rychlost: 325 km/h; Dostup 5000 m; Dolet: 4560 km; Výzbroj: 4× kulomet MG 17

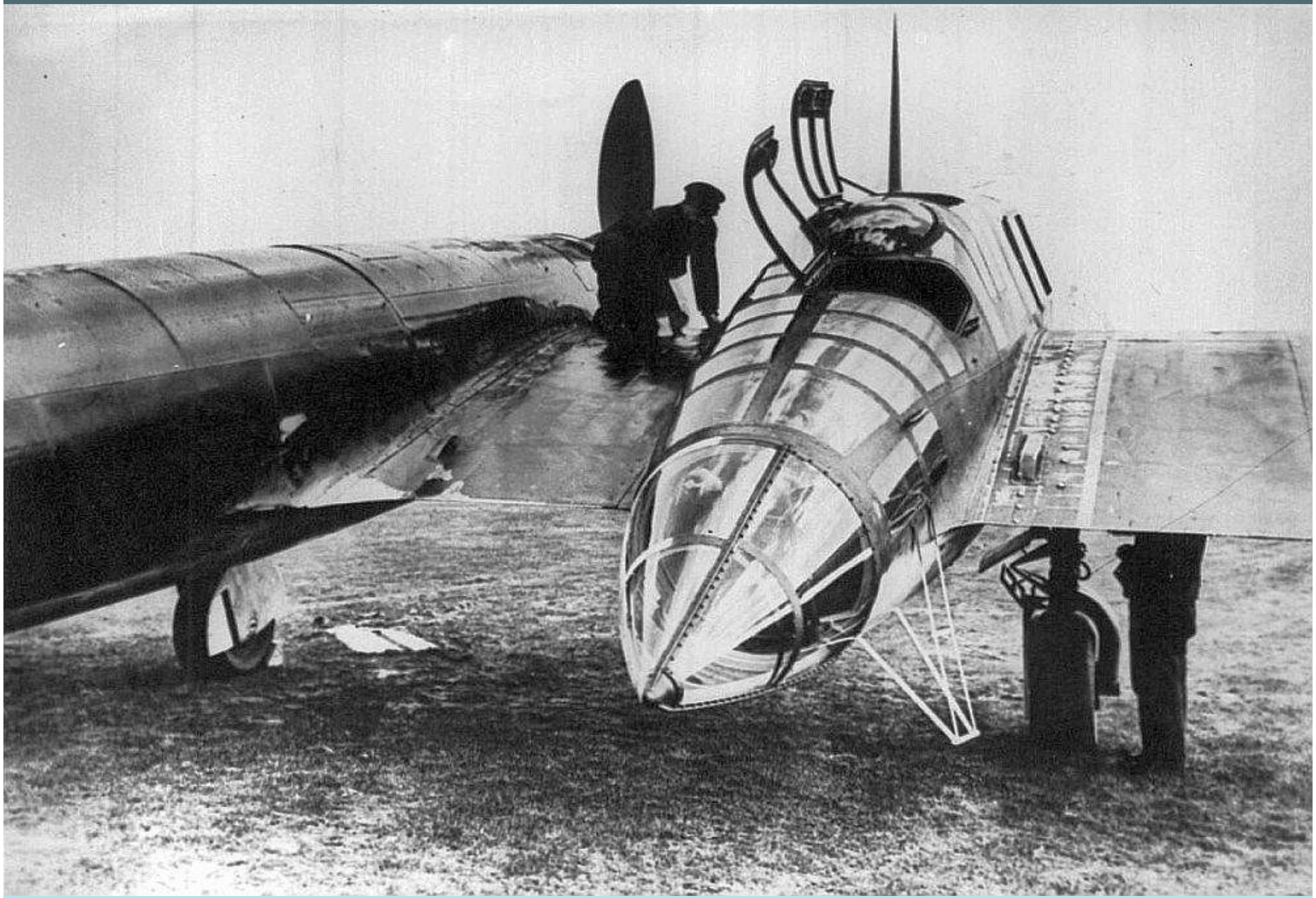
Blohm und Voss Ha-139 "Nordwind" on catapult



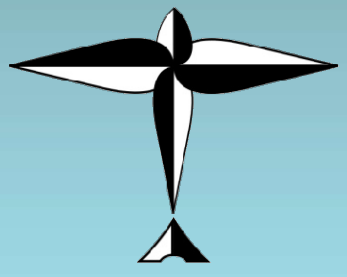
Blohm & Voss BV 141 byl průzkumný a bombardovací letoun, který byl pozoruhodný svým nesymetrickým tvarem. Vznikl jako soukromá iniciativa továrny Blohm & Voss. První prototyp vzlétl 25. 2. 1938. Poté následovala výroba několika prototypů a po ní začala montáž předsériových strojů. U těchto devíti letounů se ukázalo, že stávající motor BMW 132 je pro tento stroj málo výkonný a tak roku 1941 začala výroba verze s motorem BMW 801. Letouny byly postupně zkoušeny, ovšem k jejich bojovému nasazení nedošlo. Důvodem byla urgentní potřeba motorů BMW 801 pro stíhačky Fw 190, to, že verze se silnějším motorem se objevila až v době, kdy již byla rozběhnuta výroba Fw 189, a také vzhled letadla. Přesto byly dodány všechny objednané kusy. Několik vraků BV 141 našla postupující spojenecká vojska; jeden z nich Britové poslali do Anglie na prozkoumání. Do dneška se nezachoval žádný exemplář tohoto "pravděpodobně neasymetričtějšího letadla, které kdy letělo"

Rozpětí: 17,46 m; Délka: 13,90 m; Výška: 3,65 m; Nosná plocha: 53 m²; Hmotnost prázdného stroje: 4700 kg; Vzletová hmotnost: 5700 kg; Motor: 1× BMW 801; Výkon motoru: 1160 kW; Max. rychlost: 438 km/h; Dostup: 10 000 m; Dolet: 1200 km; Výzbroj: 2× kulomet MG 17, 2× kulomet MG 15, pumy do hmotnosti 200 kg





Dornier



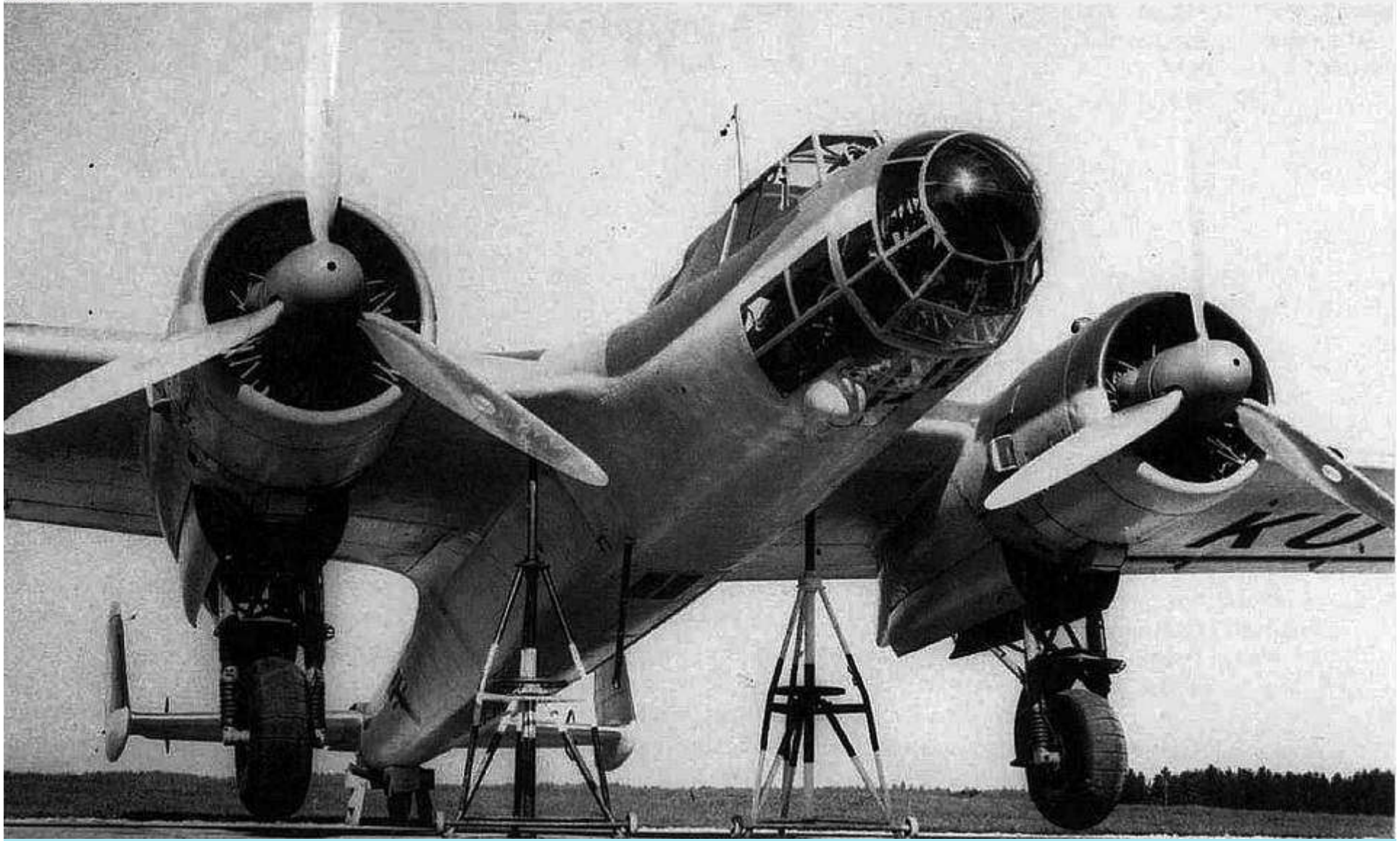
Dornier Do 13

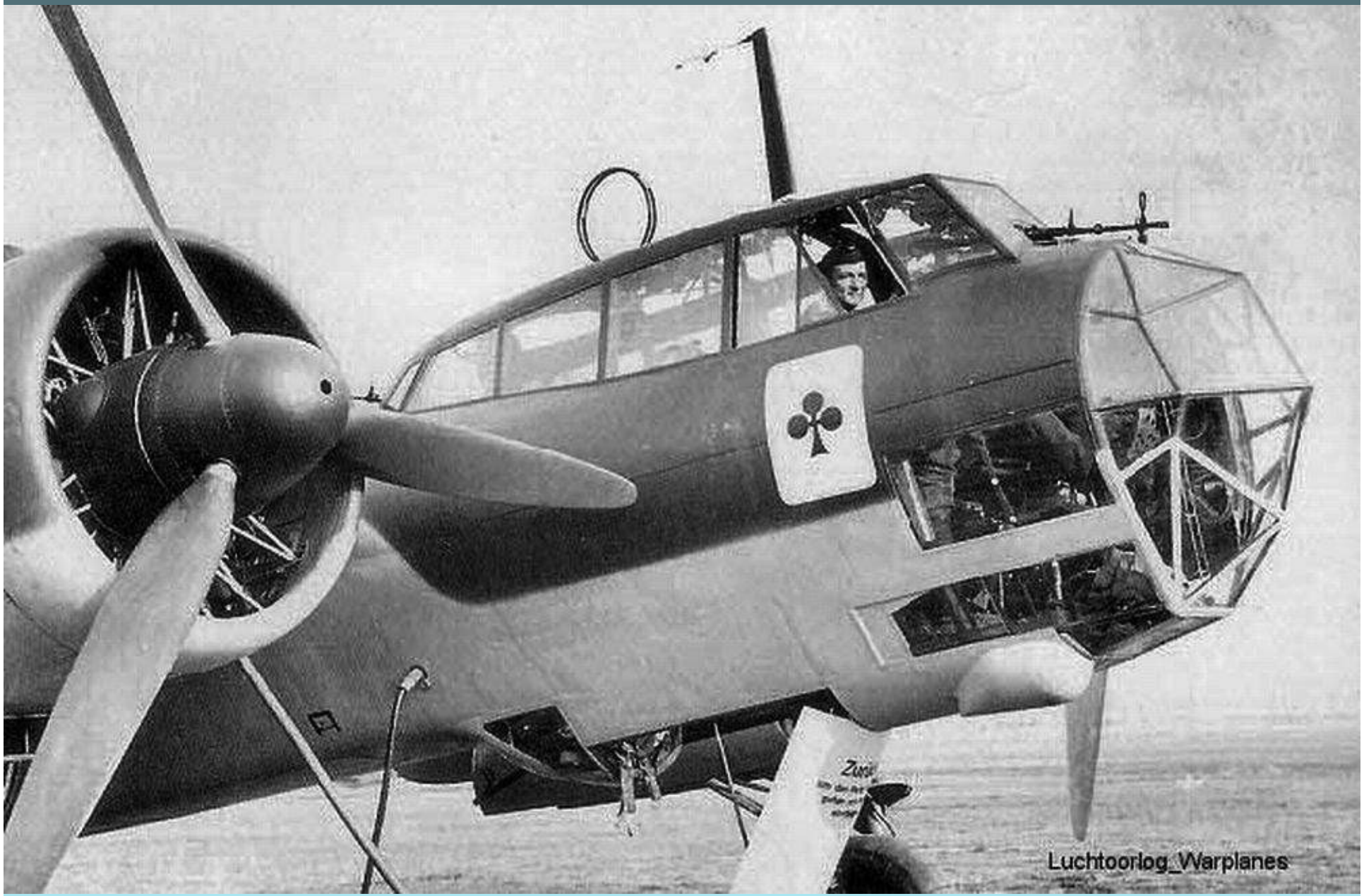
Celková délka:18.750 m; Největší výška:5.650 m; Rozpětí:28.000 m; Nosná plocha:112.000 qm; Max vzletová hmotnost:11400.0 kg; Hmotnost prázdná:6120.0 kg; Max. rychlost:227 km / h; pohon druh:KSte, Typ:Siemens Jupiter VI; Výkon (max.):592 hp; Celkový výkon (max.):2367 hp; rok výroby 1933

Dornier Do 17

(přezdívaný pro svůj protažený a tenký trup tužka nebo létající tužka) byl německý bombardovací a průzkumný letoun, který během bleskové války tvořil základ bombardovacího letectva Luftwaffe.
Technické údaje: Osádka: 4; Rozpětí: 18 m; Délka: 15,80 m; Výška: 4,55 m; Nosná plocha: 55 m²; Hmotnost prázdného stroje: 5209 kg; Max. vzletová hmotnost: 8850 kg; Pohonné jednotky: 2× 9válcový hvězdicový motor BMW Bramo 323P Fafnir, každý o výkonu 750 kW; Výkony: Max. rychlost: 425 km/h; Dostup: 8200 m; Bojový dolet: 1160 km. Výzbroj: do šesti kulometů MG 15 ráže 7,92 mm (přední kulomet někdy nahrazen kanónem MG FF ráže 20 mm); do 1000 kg pum

Dornier Do-17

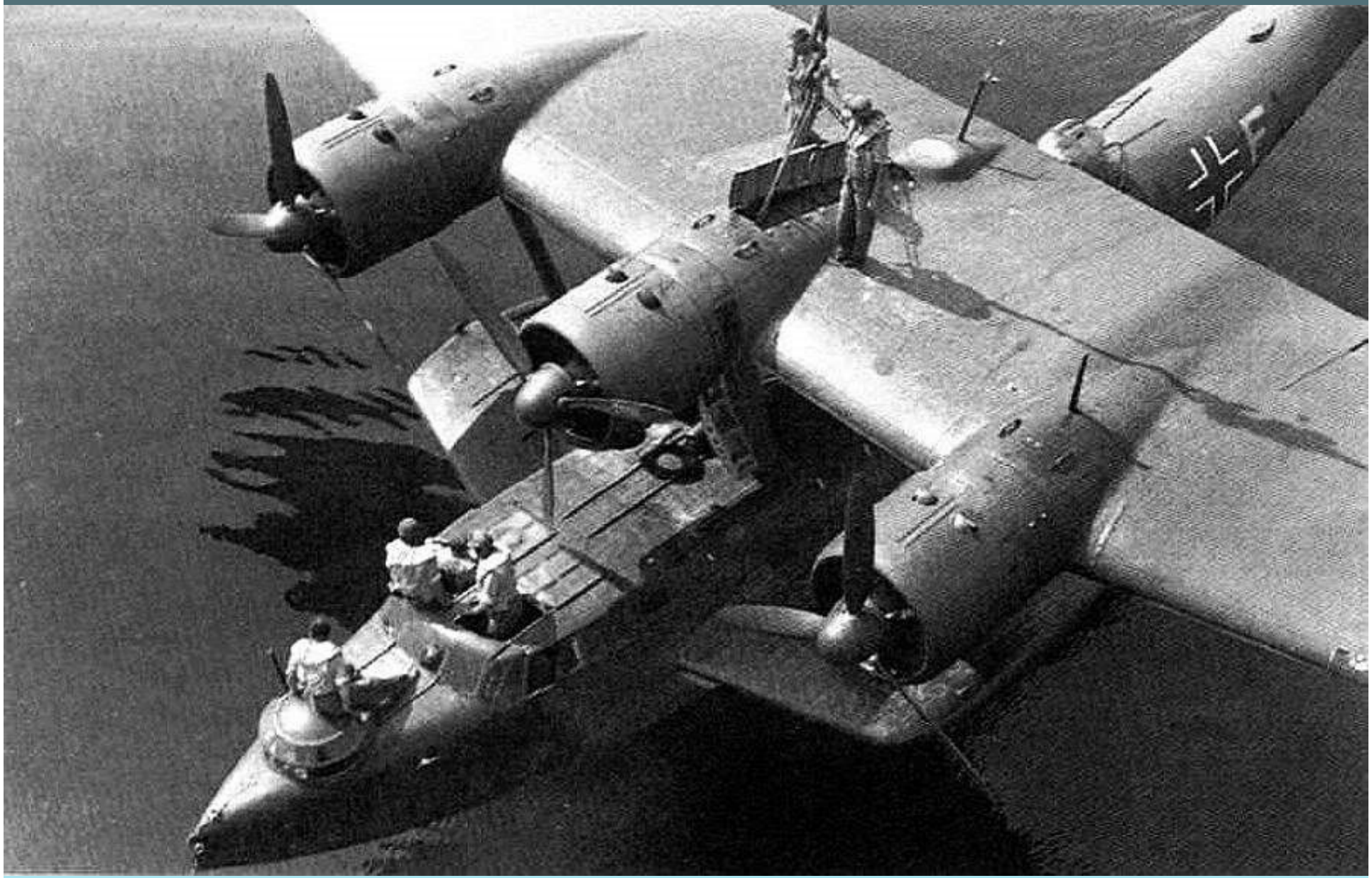


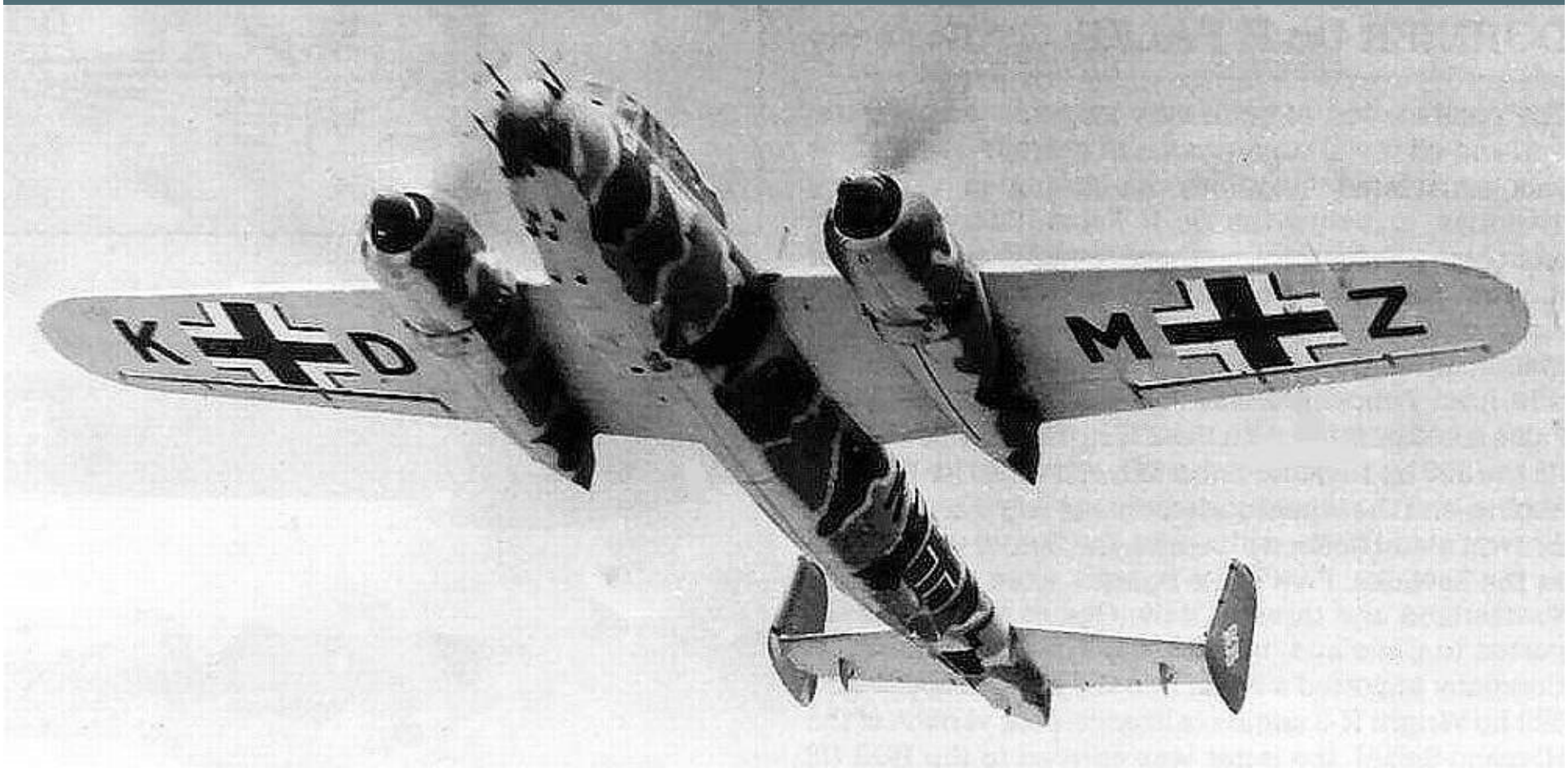

Luchtoorlog_Warplanes

Dornier Do 24

byl německý třímotorový létající člun z druhé poloviny 30. let 20. století. Stroj byl původně vyvinut na požadavek Holandska, které potřebovalo moderní hydroplán pro své východoindické kolonie. První prototyp stroje vzlétl 3. července roku 1937. Letouny byly dodávány (s označením Do 24K-I), i pro Německo. Dornier Do 24 byl jako jeden z mála létajících člunů ve své vybaven zatahovacím podvozkem. Byly využívány za 2. světové války zejména pro potřeby letecké námořní záchranné služby v pobřežních státech okupované Evropy, ale i k dopravním a průzkumným účelům.

Rozpětí: 27,00 m; Délka: 21,90 m; Výška: 5,75 m; Nosná plocha: 108,00 m²; Hmotnost prázdného letounu: 9400 kg; Vzletová hmotnost: 13 700 kg; Výkony: Max. rychlost: 330 km/h; Cestovní rychlost: 220 km/h; Dostup: 7500 m; Dolet: 2900 km; Max. dolet s přídavnými nádržemi: 4700 km. Přístrojové vybavení odpovídalo standardu Luftwaffe, kulomety byly MG 15 a jako kanón použit kořistný francouzský HS 404 20 mm, který byl v roce 1943 byl nahrazen německým MG 151/20.

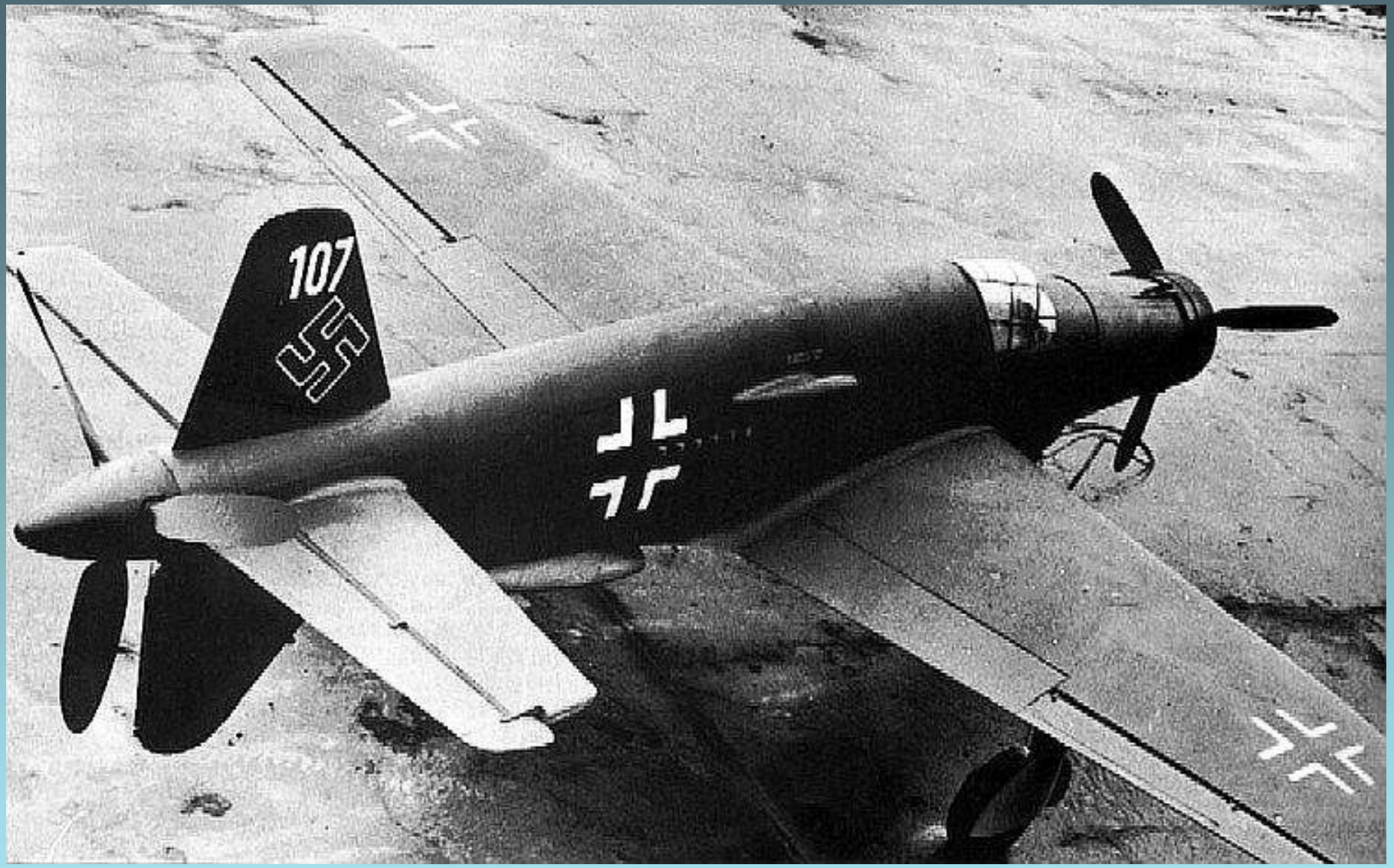




Dornier Do 217

byl bombardér, následník typu Do 17.První verze A-0 a C-0 byly podobné typu Do 215, dostaly i stejné motory, ale měli mít větší nosnost, větší dolet, plnit širší řadu úkolů (i střemhlavé bombardování) a schopnost nést různé vybavení (závěsy pro kamery, řízené i neřízené pumy apod.)

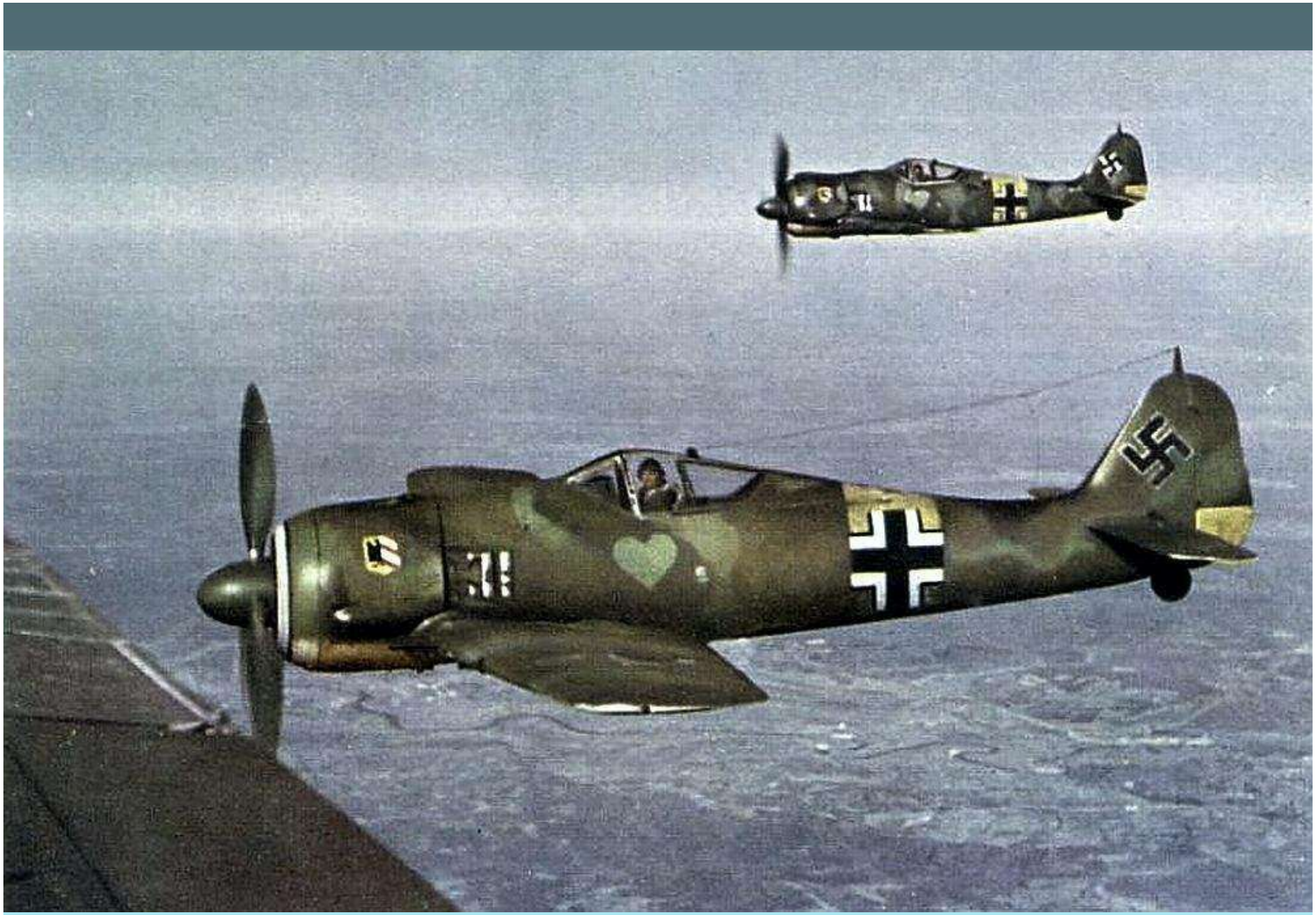
Technické údaje: Osádka: 4; Rozpětí: 19 m; Délka: 17,680 m (18,1 s anténami); Výška: 5 m; Nosná plocha: 56,60 m²; Hmotnost prázdného stroje: 9400 kg; Max. vzletová hmotnost: 13 200 kg; Pohonné jednotky: 2× 14 válcový dvouhvězdicový motor BMW 801ML, každý o výkonu 1 161 kW; Výkony: Max. rychlost: 486 km/h; Dostup: 7300 m; Bojový dolet: 2050 km; Výzbroj 4× kanón MG FF ráže 20 mm, 4× kulomet MG 17 ráže 7,92 mm, 2× kulomet MG 131 ráže 13 mm; do 4000 kg pum



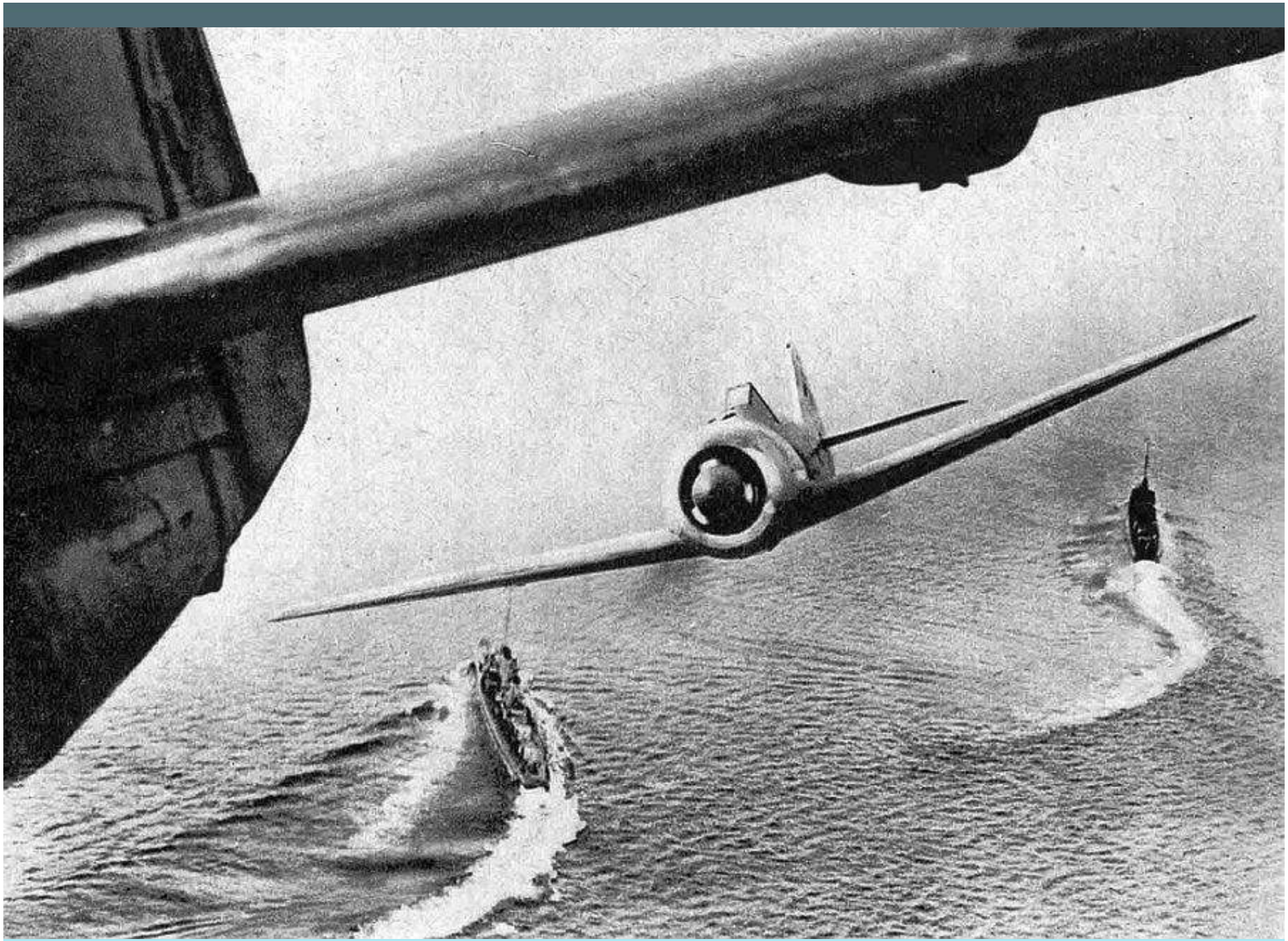
Do335A-Pfeil byl elegantní a velmi výkonný stíhač s tandemově uspořádanými motory. Jednalo se o nejrychlejší německý vrtulový letoun druhé světové války. Jeho max. rychlost, která činila 763 km/h, a mohutná palebná síla z něj dělaly velmi nebezpečného protivníka spojeneckých letadel. Objevil až na samém konci války a v poměrně malém počtu, proto již do leteckých soubojů žádný zvrat nepřinesl. Letadlo, nazývané Pfeil (šíp) mělo všechny dobré vlastnosti jednomotorové stíhačky, tlačná vrtule však ještě zvyšovala ovladatelnost a rychlost stroje. Letoun mohl letět v úsporném režimu jen na zadní nebo přední motor, aniž by to zhoršovalo jeho letové vlastnosti. Jediný problém – nebezpečné nouzové opuštění letounu padákem – byl vyřešen odpálením kormidel, zadní vrtule a vystřelovací sedačkou.

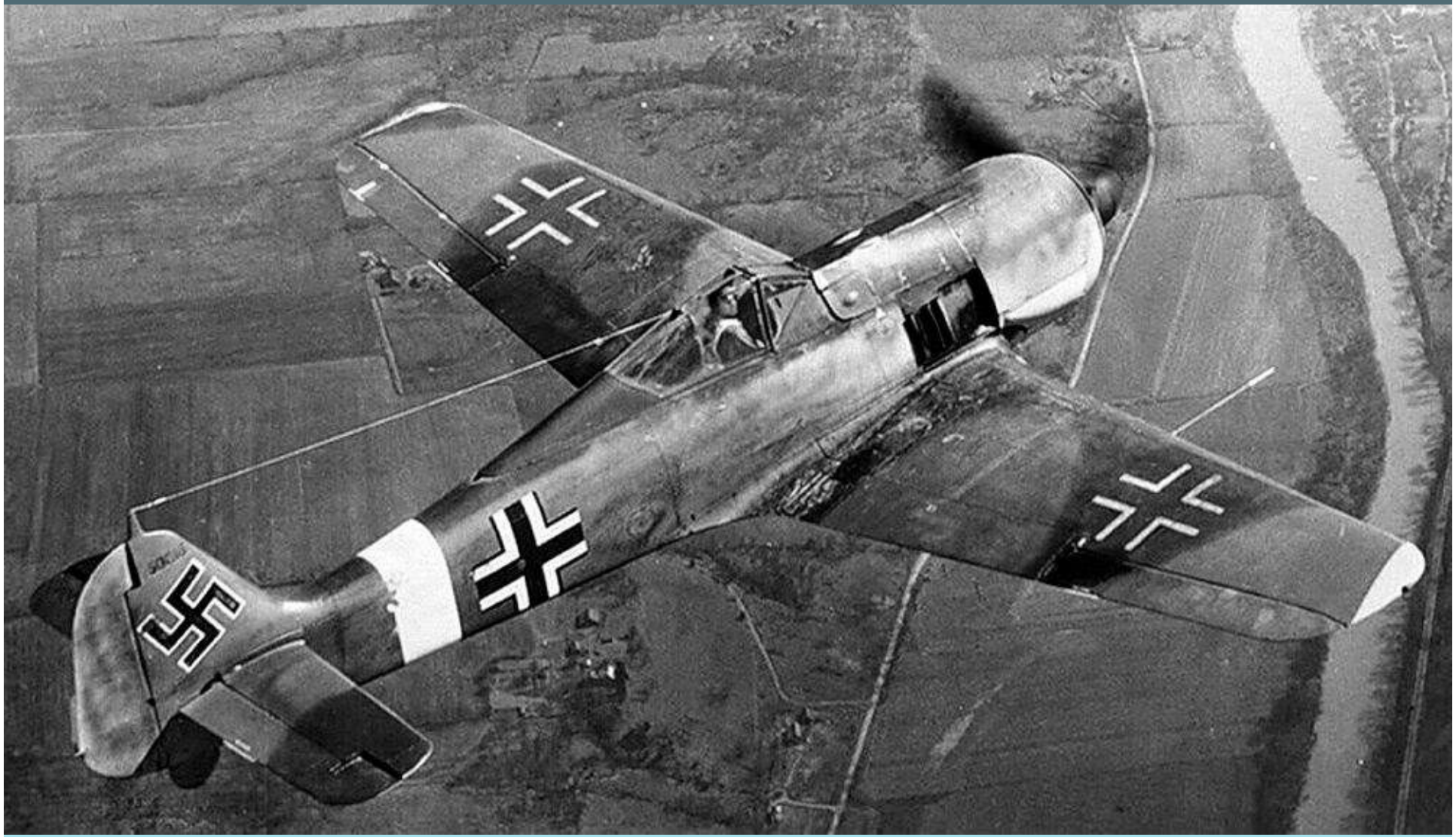
Focke-Wulf

Focke-Wulf Fw 190 byl jednomístý jednomotorový stíhací letoun, používaný ve velkých počtech u Luftwaffe. Ve své době to byla jedna z nejlepších stíhaček a od roku 1941 do konce války jich bylo vyrobeno přibližně 20 000 ks (včetně asi 6 000 ks stíhacích bombardérů).
Technické údaje: Osádka: 1; Rozpětí: 10,51 m; Délka: 9 m; Výška: 3,95 m; Nosná plocha: 18,3 m²; Plošné zatížení: 239 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 3050 kg; Vzletová hmotnost: 4390 kg (s palivem ve všech třech trupových nádržích); Maximální vzletová hmotnost: přibližně 4900 kg (s 500kg pumou); Pohonná jednotka: 1× hvězdicový motor BMW 801D-2 (u Fw 190 A-8 se používaly dva plnicí tlaky, viz níže, dva různé motory 801 D-2 tedy mohly mít jiný výkon); Výkon pohonné jednotky: 1730 PS (1,42 ATA), 2050 PS (1,58 - první stupeň kompresoru/1,65 ATA - druhý stupeň kompresoru, automaticky se zapíná ve výšce okolo 3km); Poměr výkon/hmotnost: 0,39 - 0,46 PS/kg. Výkony: Max. rychlost u země: 545 km/h (1,42 ATA), 575 km/h (1,58 ATA); Max. rychlost v optimální výšce: 645 km/h (1,42 ATA), 656 km/h (1,65 ATA) ve výšce 5500 m; Maximální rychlost ve střemhlavém letu: přes 950 km/h; Dostup: bojový: 9900 m, max.: 10 600 m; Max. stoupavost u země: 16 m/s (1,42 ATA), 18 m/s (1,58 ATA); Dolet: 800 km. Výzbroj základní verze: 2× 13mm kulomet MG 131/13 se 475 náboji na zbraň; 4× 20mm kanón MG 151/20E s 200–250 náboji na zbraň (vnitřní) a 130–140 náboji na zbraň (vnější).



Focke-Wulf Fw 190





Focke-Wulf Fw 189 Uhu ("Výr velký") byl dvoutrupý dvoumotorový taktický průzkumný a spojovací letoun užívaný v druhé světové válce. První prototyp stroje vzlétl v červenci roku 1938, sériová výroba probíhala v letech 1940 - 1944. 337 ks Focke Wulfů Fw 189 bylo za války vyrobeno i v továrně Aero ve Vysočanech. První jednotka vybavená stroji Fw 189 byla LG 2. Většina strojů byla nasazena na východní frontě, kde se k nim dostalo i slovenské a maďarské letectvo. Jedna letka operovala i v Severní Africe. Navzdory napohled chatrné konstrukci si zde stroje Fw 189 vysloužily respekt. Vynikaly zejména svou obratností, která je spolu s velkou odolností vůči poškození dělala těžkým terčem. Němečtí letci byli s Fw 189 schopni prudkými obraty vymanévrovat i jinak celkem obratné sovětské stíhačky. Sovětská vojska přezdívala Fw 189 rama (rám).

Technické údaje: Osádka: 3; Rozpětí: 18,40 m; Délka: 12,03 m; Výška: 3,10 m; Nosná plocha: 38 m²; Hmotnost prázdného letounu: 2680 kg; Vzletová hmotnost: 3950 kg; Pohonná jednotka: 2× Argus As 410; Výkon pohonné jednotky: 350 kW. Výkony: Maximální rychlost: 360 km/h; Dostup: 8400 m; Dolet: 670 km. Výzbroj: 2× kulomet MG 17 ráže 7,92 mm; 2× kulomet MG 15 ráže 7,92 mm; 200 kg pum

Focke-Wulf Fw 200 Condor

byl čtyřmotorový dálkový průzkumný námořní, bombardovací nebo transportní letoun. První prototyp původně civilního letounu vzlétl v červenci roku 1937 a stroj se začal ihned vyrábět. Letouny byly dokonce prodávány do zahraničí. Jejich proslulost byla tak velká, že některé z nich byly speciálně upravené a sloužily k přepravě nacistických vůdců včetně Adolfa Hitlera.

Osádka: 5-7 (bombardér) nebo 4+26 (civilní); Rozpětí: 32,85 m; Délka: 23,46 m; Výška: 6,3 m; Nosná plocha: 118,00 m²; Hmotnost prázdného letounu: 12950 kg; Max. vzletová hmotnost: 22700 kg; Pohonná jednotka: 4 × BMW/Bramo Fafnir 323R-2; Výkon pohonné jednotky: 1200 k (882 kW). Výkony: Max. rychlost: 330 km/h; Stoupavost: 3,33 m/s; Dostup: 5800 m; Dolet: 4450 km. Výzbroj 2 × kanón MG 151/20 ráže 20 mm; 6 kulometů MG 15 ráže 7,9 mm; 1 × kulomet MG 131 ráže 13 mm; 2100 kg bomb či torpéda

Captured Condor near Stalingrad

Heinkel

Heinkel He 60 byl jednomotorový dvouplošný dvoumístný průzkumný hydroplán, schopný startu z katapultu a určený pro operace z pobřežních základen Luftwaffe či válečných lodí Kriegsmarine. Letoun byl vyvíjen v letech 1931–1932.

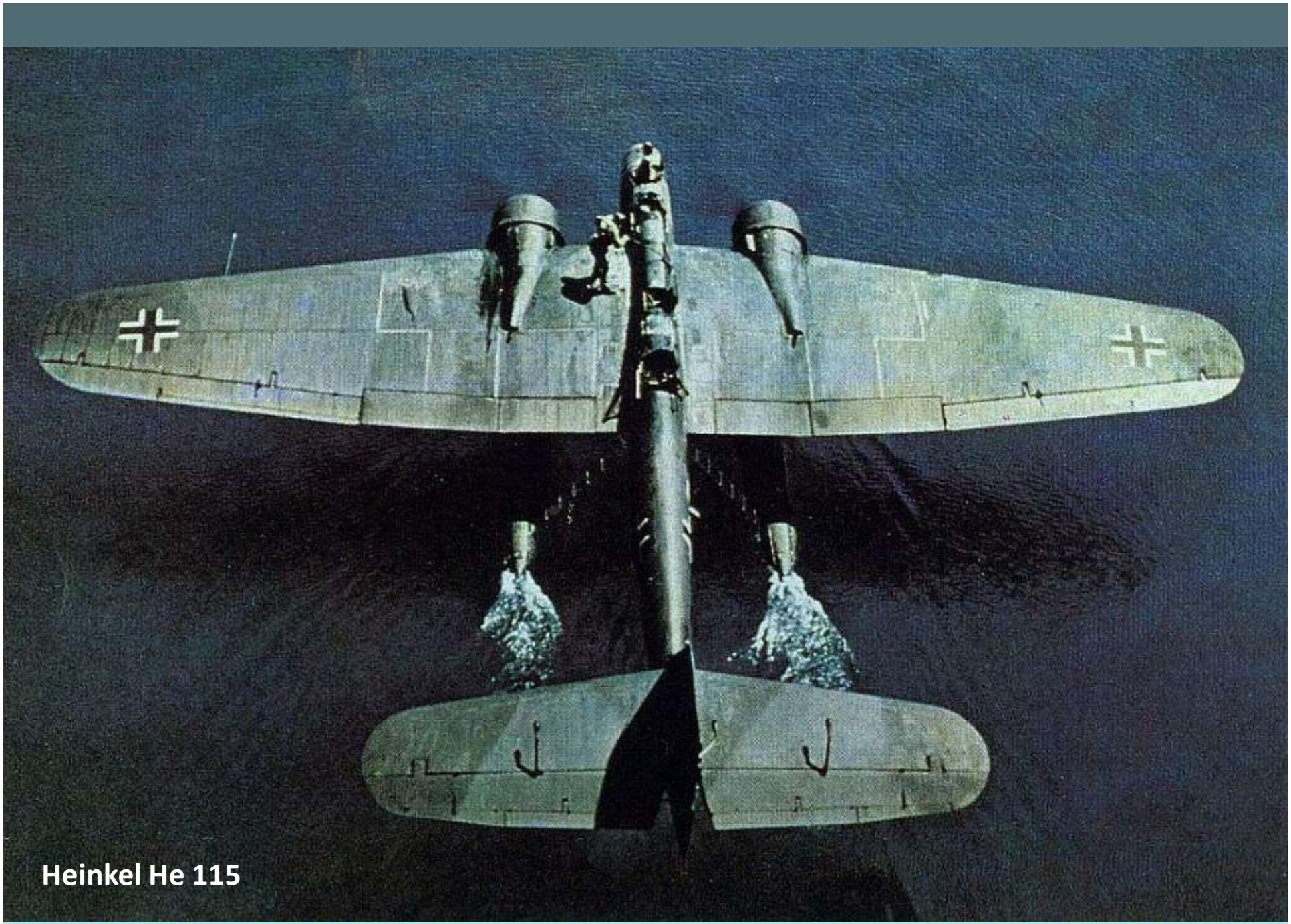
Hlavní technické údaje: Osádka: 2; Rozpětí: Horní křídlo: 13,50 m; Spodní křídlo: 12,40 m; Délka: 11,50 m; Výška: 5,30 m; Hmotnost prázdného letounu: 2410 kg; Max. vzletová hmotnost: 3400 kg; Pohonná jednotka 1 × kapalinou chlazený invertní dvanáctiválec BMW VI 6,0; Výkon motoru: 660 k (485 kW); Maximální rychlost nad mořem: 240 km/h

Maximální rychlost ve výšce 2000 m: 220 km/h; Cestovní rychlost: 215 km/h; Dostup: 5000 m; Dolet: 825 km.

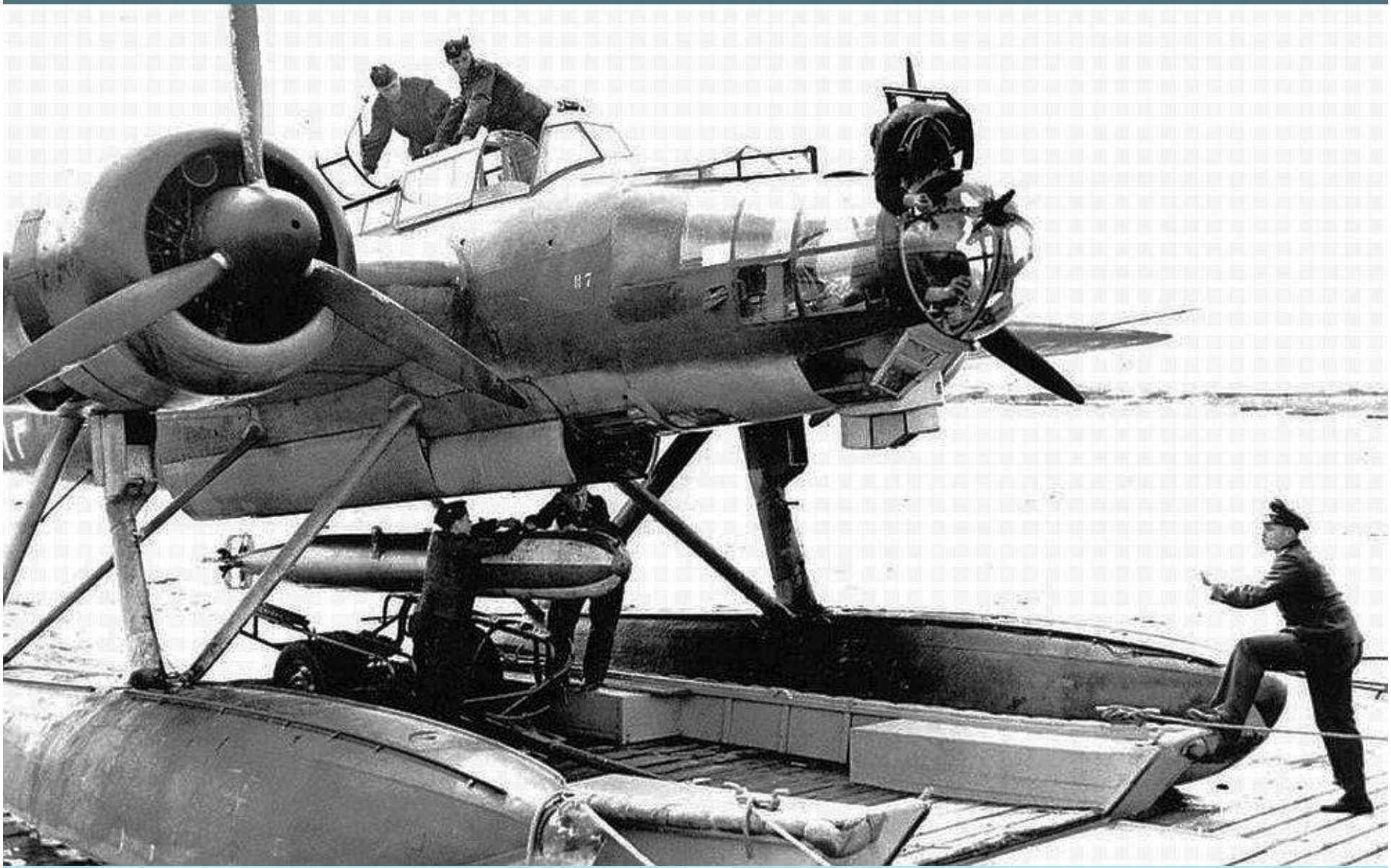
Výzbroj: 1× pohyblivý kulomet MG 15 ráže 7,92 mm; 1× pevný synchronizovaný kulomet MG 17 ráže 7,92 mm (u verze He 60D a He 60E); 120 kg pum (12× 10 kg)

Heinkel He 115 byl námořní víceúčelový letoun (průzkumný, bombardovací, torpédový), dvoumotorový samonosný středoplošník celokovové konstrukce s krytými prostory osádky a dvojicí kovových plováků.Vznikl na základě požadavků RLM z roku 1935 na vývoj nového hydroplánu k nahrazení letounů Heinkel He 59, zaslaných firmám Heinkel a Blohm und Voss.

Technické údaje: Osádka: 3; Rozpětí: 22,275 m; Délka: 17,3 m; Výška: 6,6 m; Nosná plocha: 87,5 m²; Plošné zatížení: 103,8 m²; Hmotnost prázdného stroje: 5290 kg; Vzletová hmotnost: 9080 kg; Pohonné jednotky: 2× 9 válcový hvězdicový motor BMW 132, každý o výkonu 630 kW; Výkon/hmotnost: 139 W/kg; Maximální rychlost: 349 km/h; Dostup: 6520 m; Bojový dolet: 2100 km. Výzbroj 2× kulomet ráže 7,92 mm (MG 15); do 1000 kg bomb nebo torpéd



Heinkel He 115



Heinkel He 100 byl stíhací letoun, vyvinutý firmou Heinkel v 2. polovině 30. let 20. století. Nikdy nebyl přijat do výzbroje Luftwaffe. Za války byly vyrobené kusy používány k propagačním účelům pod fiktivním označením Heinkel He 113. Tři předsériové He 100 D-0 byly i s licenčními právy dodány do Japonska, ovšem nikdy se zde nevyráběly. Je možné, že ovlivnily vývoj jediného významného japonského stíhacího letounu s kapalinou chlazeným motorem Kawasaki Ki-61 Hien. Šest prototypů He 100 bylo od jara 1940 zkoušeno v SSSR a údajně ovlivnily vývoj sovětského stíhače Jak-3.

Technické údaje: Posádka: 1; Rozpětí: 9,40 m; Délka: 8,20 m; Výška: 3,60 m; Nosná plocha: 14,60 m2; Hmotnost prázdného letounu: 1810 kg; Vzletová hmotnost: 2500 kg; Pohonná jednotka: 1 × invertní, kapalinou chlazený dvanáctiválec do V (60°) Daimler-Benz DB 601M; Výkon pohonné jednotky: 1175 k (864 kW); Max. rychlost: 620 km/h u země; Max. rychlost: 670 km/h ve výšce 5000 m; Dolet: 1010 km; Dostup: 10 500 m; Rychlost výstupu do letové hladiny na 6000 m za 7 min 48 s; Výzbroj 2× kanón MG FF ráže 20 mm mezi válci motoru; 2× kulomet MG 17 ráže 7,9 mm nebo 2× kanón MG 151 ráže 20 mm v křídlech

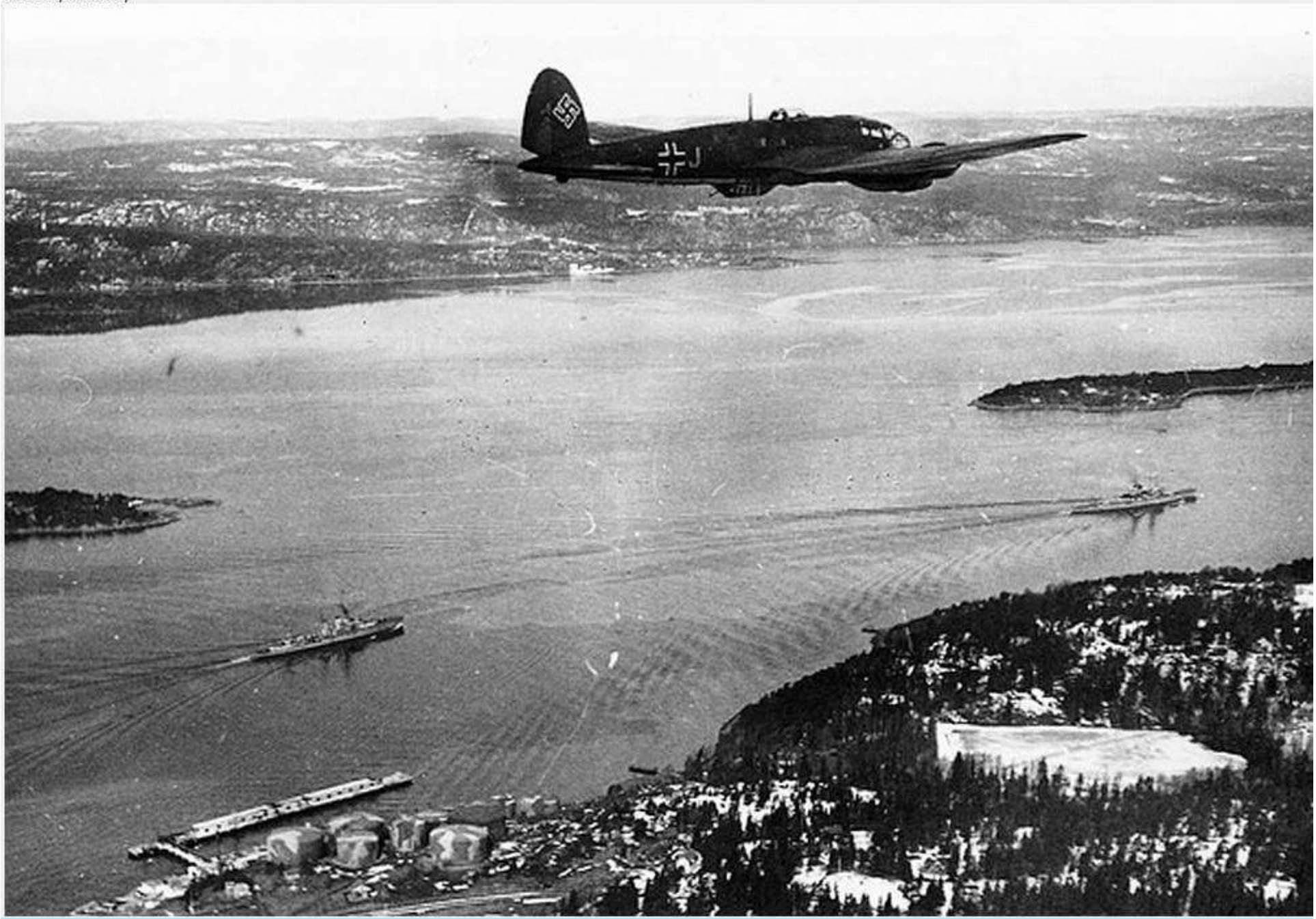
Heinkel He 111 byl hlavní německý střední bombardér v prvních letech druhé světové války a možná nejznámější symbol Luftwaffe během Bitvy o Británii.
Technické údaje: Osádka: 5; Rozpětí: 22,6 m; Délka: 16,6 m; Výška: 4,2 m; Nosná plocha: 87,6 m²; Plošné zatížení: 137 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 7720 kg; Vzletová hmotnost: 12 030 kg; Maximální vzletová hmotnost: 14 075 kg

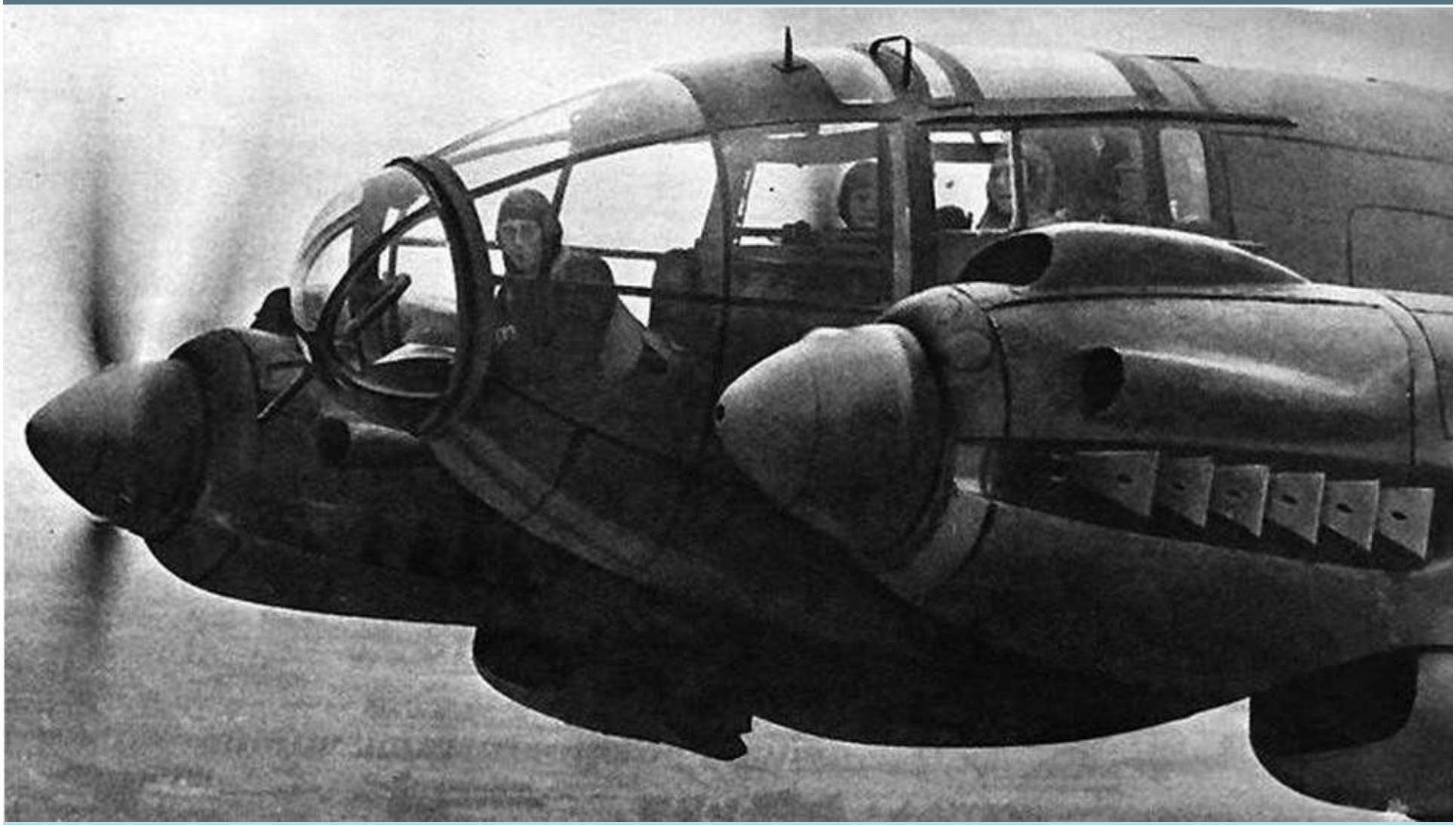
Pohonné jednotky: 2× 12válcový řadový motor Jumo 211F-1, každý o výkonu 986 kW; Poměr výkon/hmotnost: 0,082 kW/kg; Maximální rychlost: 400 km/h; Dostup: 8390 m; Stoupavost: 5185 m za 20 min; Bojový dolet: 2800 km s plnou zásobou paliva. Výzbroj do sedmi kulometů MG 15 nebo MG 81 ráže 7,92 mm; 1× kanón MG FF ráže 20 mm (v přídi letounu); 2× kulomet MG 131 ráže 13 mm (za kokpitem); 2000 kg pum (přepravováno mimo pumovnci) a 1× 500kg puma uvnitř pumovnice; 2000 kg pum v pumovnici

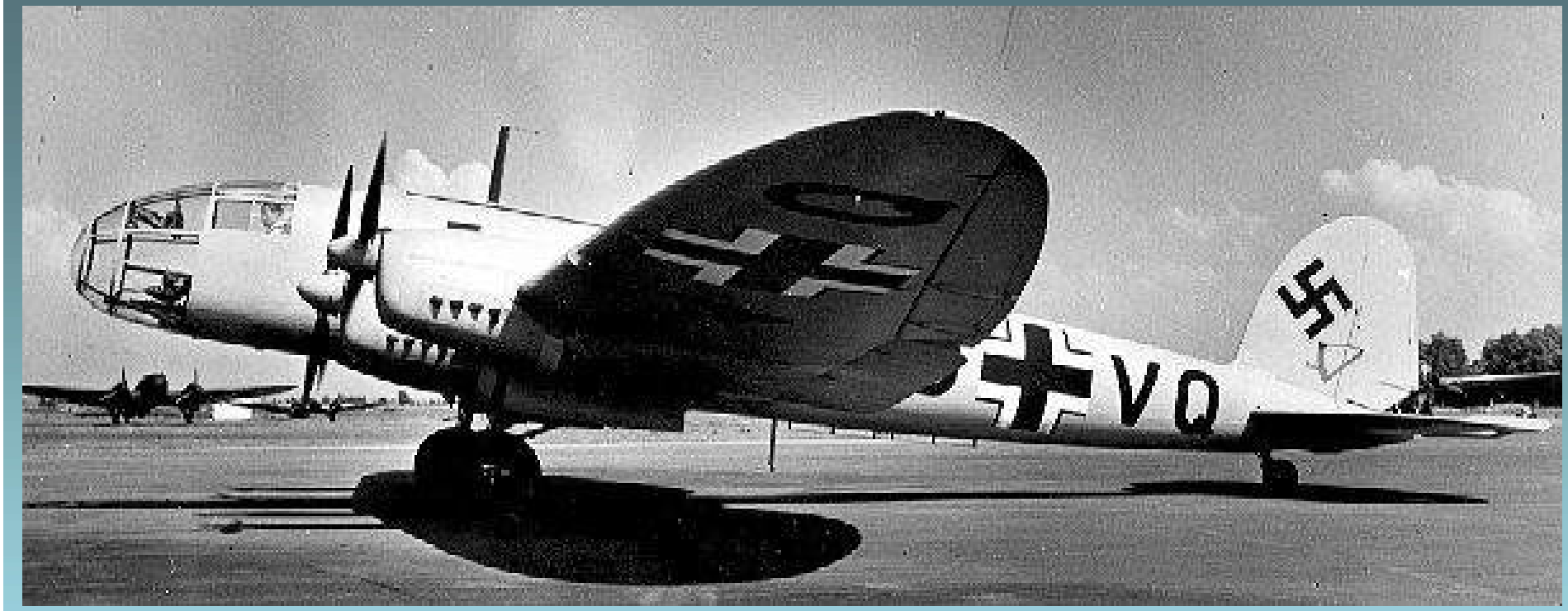
He-111

vestigium leonis

He111, Norway







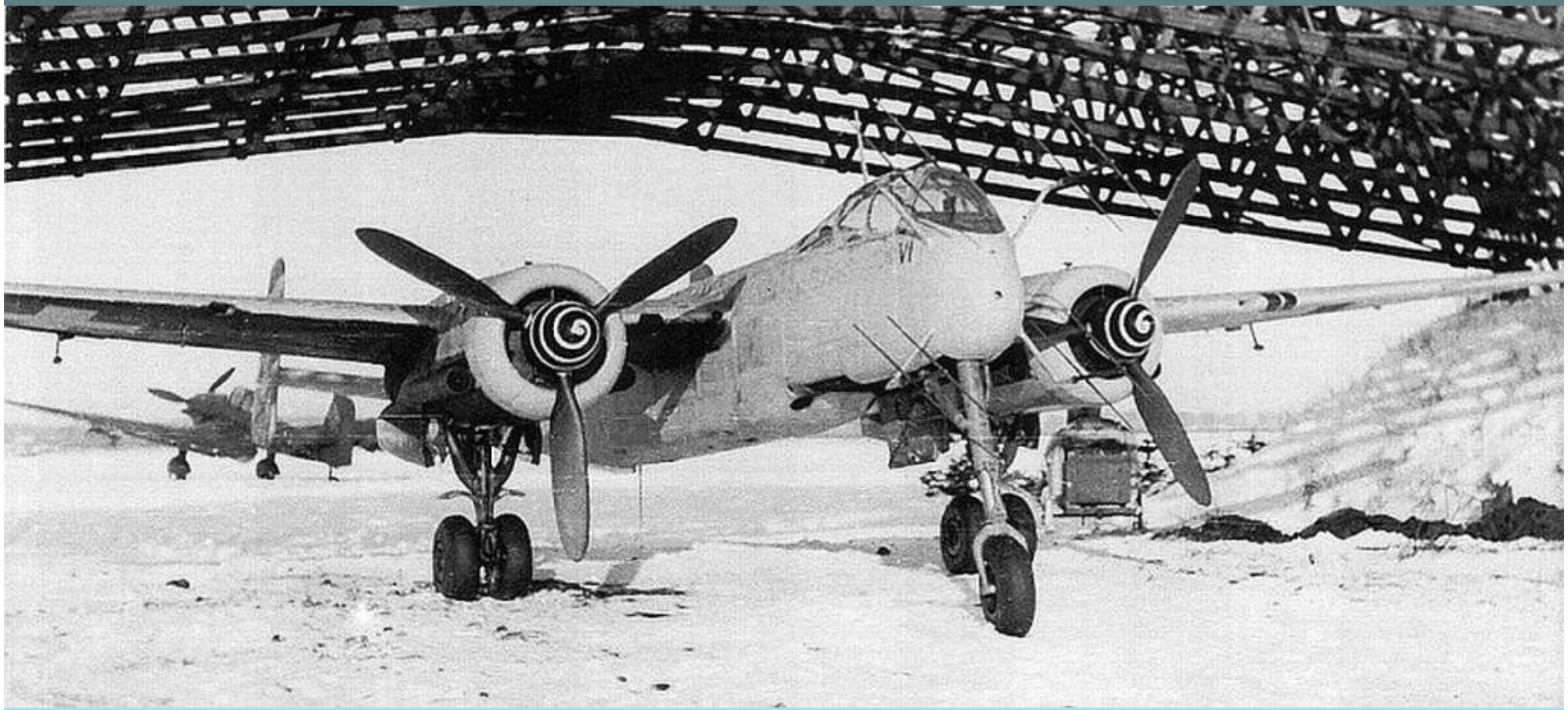
He 116 - Na jaře 1937 byl zalétán první prototyp označený He 116 V1, vzhledově připomínající předchozí konstrukce He 70 a He 111. Jeho pohon zajišťovaly čtyři řadové osmiválcové vzduchem chlazené motory Hirth HM 508 C o vzletovém výkonu 199 kW (270 k), které poháněly dvoulisté stavitelné vrtule VDM. Zásoba paliva činila 2 650 l. Křídlo mělo dřevěnou dvounosníkovou konstrukci potaženou leteckou překližkou, trup byl celokovový. Posádka byla čtyřčlenná.

www.militaryimages.net
D-AJIE SCHLESIE
D-A

Heinkel He 219 Uhu (Výr) byl německý noční stíhací letoun, který v pozdních letech druhé světové války sloužil v Luftwaffe. Požadavek na zdokonalený noční stíhač byl dán roku 1942 a letoun He 219 byl výsledkem programu. Šlo o poměrně důmyslný letoun; některé úvahy říkají, že kdyby byl He 219 zaváděn ve větších počtech, mohl by mít významný vliv na nálety Royal Air Force. Nicméně těchto letounů sloužil malý počet, takže až tak významný vliv na válku neměly. Letoun měl smůlu hlavně kvůli politickým zásahům na říšském ministerstvu, kde byl odmítán jako složitý risk. Nakonec se do služby přece jen dostal a v prvních dnech si na konto připsal několik sestřelů, mezi nimi bylo i několik do té doby nedostižných Mosquit. He 219 Uhu byl také vyráběn v Chebu v letecké továrně Eger Flugzeugewerke GmbH. Po ukončení války byly dva letouny He 219 zrekonstruovány v Československu, kde létaly pod označením LB-79.

Technické údaje: Osádka: 2; Rozpětí: 18,5 m; Délka: 15,5 m; Výška: 4,4 m; Nosná plocha: 44,4 m²; Maximální vzletová hmotnost: 13 580 kg; Pohonná jednotka: 2 × 12válcový řadový motor Daimler-Benz DB 603E; Výkon pohonné jednotky: 1800 hp (1324 kW); Maximální rychlost: 616 km/h; Dostup: 9300 m; Bojový dolet: 1540 km; Přeletový dolet: 2148 km

Výzbroj: 4 x kanón MG 151 ráže 20 mm; 2 x kanón MK 108 ráže 30 mm; 2 x kanón MK 108 (Schräge Musik) nastavený pod úhlem 65° se 100 náboji na zbraň



Heinkel He 162 Spatz (Vrabec) byl německý proudový stíhací letoun, který sloužil v řadách Luftwaffe v posledních měsících druhé světové války. Letoun byl znám i pod označením Volksjäger (lidový stíhač) nebo také chybně Salamander (Mlok).

Technické údaje: Posádka: 1; Délka trupu: 9,27 m; Délka s Pitotovou trubicí: 9,87 m; Rozpětí: 7,24 m; Výška: 2,60 m; Nosná plocha: 11,60 m²; Hmotnost prázdného letounu: 1663 kg; Vzletová hmotnost: 2466 kg; Pohonná jednotka: 1× proudový turbokompresorový motor BMW 003E-1/2; Tah motoru (průměrný): 7,84 kN (800 kp); Maximální rychlost: s časovým limitem 30 s: 890 km/h (u země), 905 km/h (ve výšce 6000 m); v normálním motorovém režimu: 790 km/h (u země), 838 km/h (ve výšce 6000 m); Vytrvalost: 30 min (u země, při max. výkonu), 83 min (ve výšce 11 000 m); Dostup: 12 000 m; Dolet: 390 km (u země), 975 km (ve výšce 11 000 m); Stoupavost: 19,2 m/s (u země), 9,9 m/s (ve výšce 6000 m). Výzbroj 2× kanón MG 151/20 ráže 20 mm, každý se 120 náboji (He 162 A-2), 2× kanón MK 108 ráže 30 mm, každý s 50 náboji (He 162 A-1)

Podzemní výroba v jeskyni Seegrotte u Vídně, leden 1945

Heinkel He 177 Greif byl těžký bombardér; největší jaký byl v Německu během druhé světové války vyráběn. Stroj se však kvůli přetrvávajícím technickým problémům a nesmyslným požadavkům ze strany RLM většího rozšíření nedočkal. Pokud by byly odstraněny nedostatky s přehříváním motorů a některé další, mohl být tento stroj pro spojence vážnou hrozbou. Na konci války zůstalo Luftwaffe ještě kolem 900 Heinkelů 177 - většina z nich zcela nových a nepoužitých, ale byly odeslány na šrotiště. Byl to potupný konec ságy Heinkelu 177. Ale ve skutečnosti německé strategické bombardovací letectvo - rival západních spojenců, bylo nehybné nejméně už rok před koncem války.

Technické údaje: Osádka: 5; Rozpětí: 31,44 m; Délka: 22 m; Výška: 6,7 m; Nosná plocha: 101,5 m²; Hmotnost prázdného stroje: 15 870 kg; Maximální vzletová hmotnost: 32 470 kg; Pohonné jednotky: 2× 24 válcový řadový invertní motor DB 610, každý o výkonu 2168 kW; Maximální rychlost: 565 km/h; Dostup: 9400 m; Bojový dolet: 1540 km. Výzbroj: 2× kanón MG 151 ráže 20 mm, 3× kulomet MG 131, 3× kulomet MG 81, až 7200 kg bomb nebo dvě řízené pumy Henschel Hs 293 nebo Fritz X

Henschel

Henschel Hs 126 byl průzkumný letoun německé Luftwaffe během druhé světové války. Vyráběny byly dva modely (A a B). I když byl primárně určen pro průzkum, mohl nést až 50 kg bomb a byl vyzbrojen dvěma 7,92mm kulomety, kupředu střílejícím pevným MG 17 a pohyblivým MG 15, který ovládal pozorovatel/střelec. Během pozdějších let války byl používán k vleku kluzáků a pro noční útoky na pozemní cíle. Nakonec byl zcela nahrazen letouny Focke-Wulf Fw 189.
Technické údaje: Osádka: 2 (1 pilot, 1 pozorovatel); Rozpětí: 14,5 m; Délka: 10,85 m; Výška: 3,75 m; Nosná plocha: 31,60 m²; Plošné zatížení: 97,8 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 2030 kg; Vzletová hmotnost Hs 126A: 3270 kg; Hs 126B: 3090 kg; Pohonná jednotka: Hs 126A: 1× hvězdicový motor BMW 132 Dc; Hs 126B: 1× hvězdicový motor Bramo 323A-1. Výkon pohonné jednotky: Hs 126A: 648 kW (880 k); Hs 126B: 634 kW (850 k); Poměr výkon/hmotnost: 0,21 kW/kg. Maximální rychlost: Hs 126A: 355 km/h; Hs 126B: 310 km/h; Dostup: 8 200 m; Stoupavost: 3 m/s; Dolet: 720 km. Výzbroj: 1× pevný kulomet MG 17 ráže 7,9 mm; 1× pohyblivý kulomet MG 15; 10 bomb po 10 kg v trupu

Henschel Hs 126

Henschel Hs 129 byl bitevní letoun užívaný ve druhé světové válce. Jeho počátky spadají do konce 30. let, kdy byly na podkladě požadavků Říšského ministerstva letectví zahájeny konstrukční práce. Prototyp letounu vzlétl poprvé v květnu 1939. Tento dolnoplošník, který měl na ochranu pilota pancéřovanou vanu a neprůstřelná skla, zaujal, ovšem nedostatečný výkon motorů, velikost řídicí páky i minimum informací na přístrojové desce vedlo k odmítnutí stroje do výzbroje armády. Firma Henschel začala letoun přepracovávat a montovala do něj kořistní francouzské motory Gnome-Rhône 14M. Ten byl sice silný, ovšem v podmínkách ruské zimy se ukázal jako nespolehlivý. Tam totiž směrovaly dodávky tohoto stroje, který byl určen pro boj se sovětskými tanky. Ukázalo se ovšem, že i 30 mm kanón Henschelu je nedostatečný a tak byl letoun vyzbrojován pumami a raketami. Později byl vybaven i protitankovým kanónem ráže 37 mm a koncem roku 1944 dokonce kanónem ráže 75 mm. Tento mezi německými piloty neoblíbený letoun dostal přezdívku „otvírák na konzervy“ nebo také "louskáček tanků".
Osádka: 1; Délka: 9,75 m; Rozpětí: 14,20 m; Výška: 3,25 m; Nosná plocha: 29 m²; Hmotnost prázdného stroje: 3810 kg; Vzletová hmotnost: 5250 kg; Motor: 2× Gnome-Rhone 14M04/05; Výkon motoru: 515 kW; Rychlost: 410 km/h; Dolet: 560 km; Dostup: 9000 m; Výzbroj: 2x kulomet ráže 7,9 mm, 2x kanón ráže 20 mm, později kanón ráže 37 nebo 75 mm, 350 kg bomb

LIFE

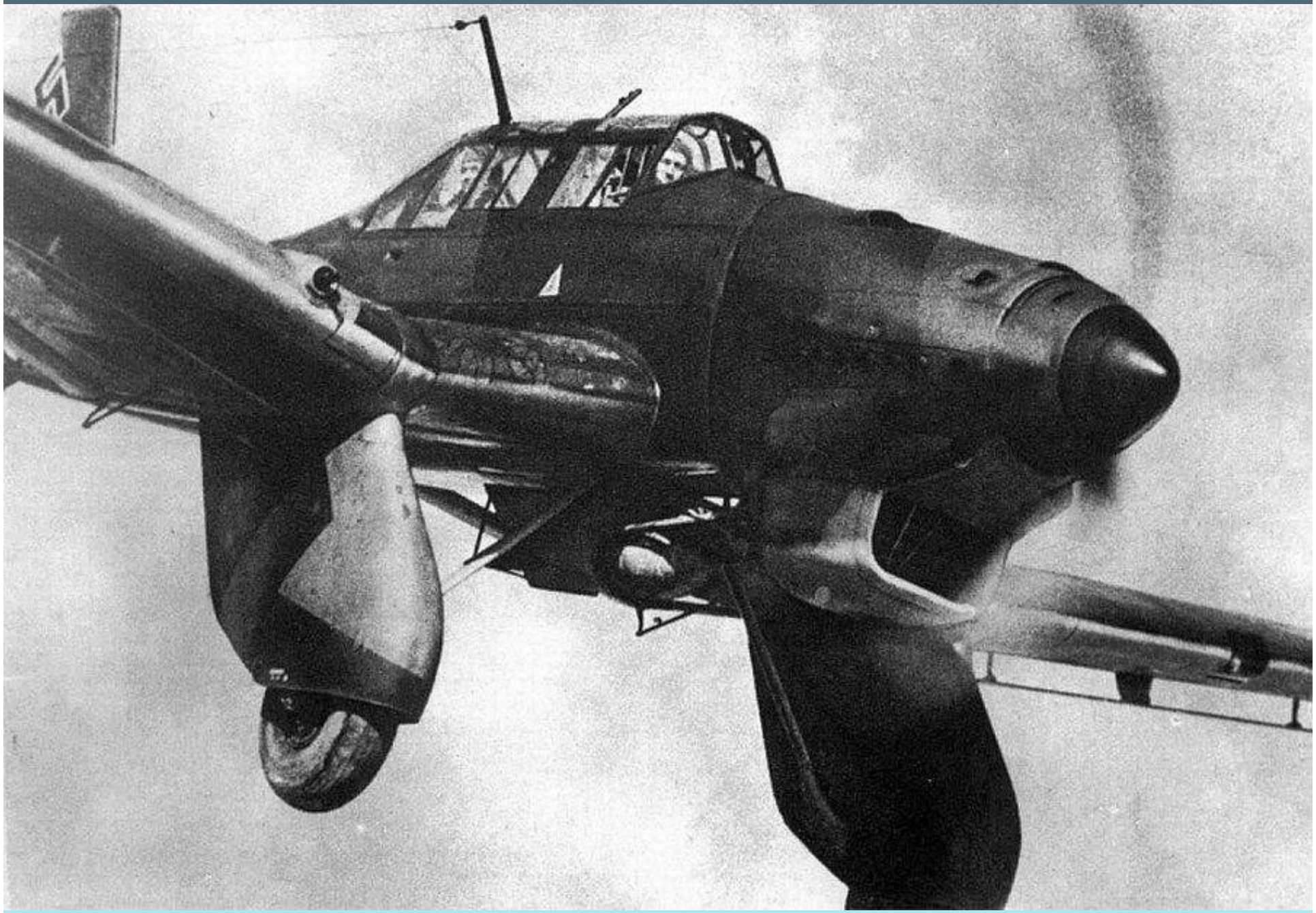
Junkers

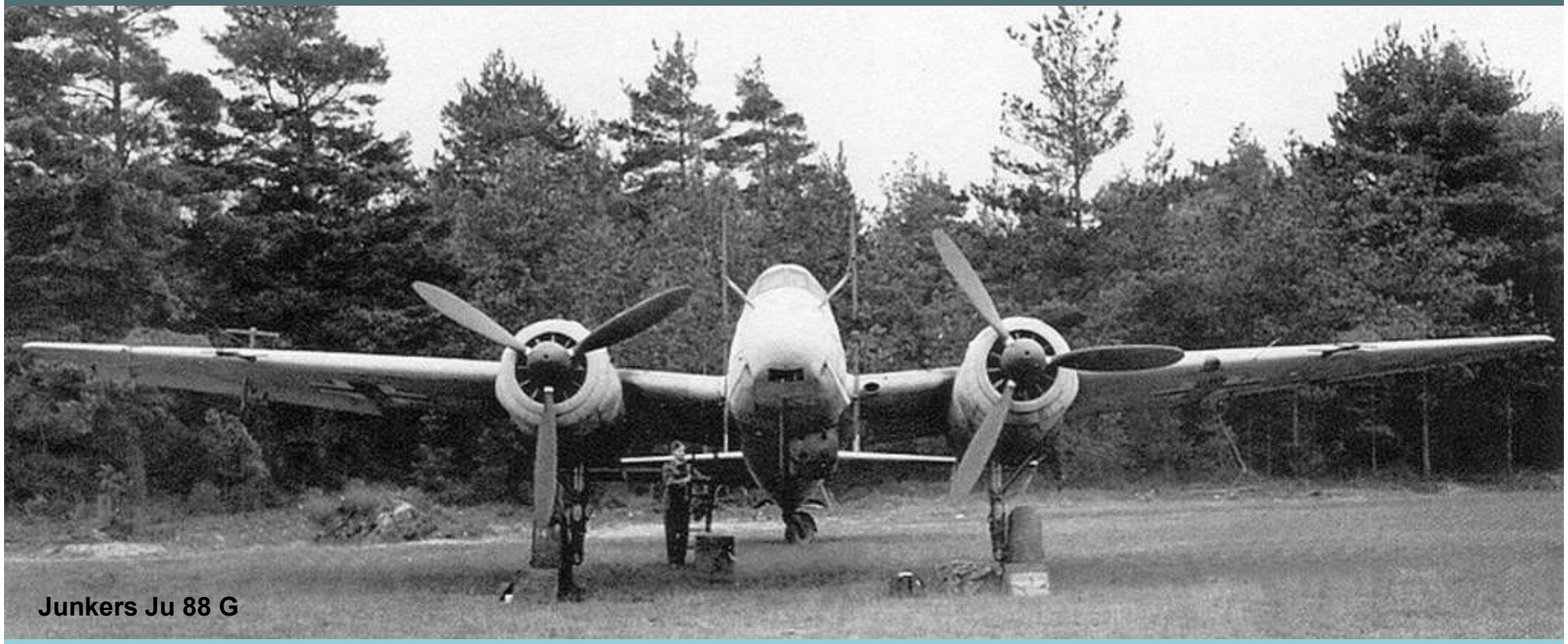
Junkers Ju 52/3m (přezdívaný často Tante Ju - Teta Ju) bylo třímotorové dopravní letadlo vyráběné v letech 1932-1945 německou firmou Junkers.Byl samonosný dolnoplošník pro tří až čtyřčlennou posádku a 19 cestujících. Kovová kostra křídla, pevných i pohyblivých ocasních ploch a trupu, byla potažena typickým vlnitým duralovým plechem. Rovněž krycí plechy motorů byly duralové. Hvězdicové motory umístěné v gondolách a přední části trupu poháněly kovové dvoulisté vrtule, bez měnitelného úhlu náběhu. Podvozek byl pevný.
Technické údaje: Osádka: 3; Kapacita: 18 vojáků nebo 12 zraněných; Rozpětí: 29,25 m; Délka: 18,90 m; Výška: 4,5 m; Nosná plocha: 110,5 m²; Hmotnost prázdného stroje: 6510 kg; Maximální vzletová hmotnost: 9200 kg; Pohonné jednotky: 3× hvězdicový motor BMW 132T každý o výkonu 533 kW; Max. rychlost: 265 km/h; Cestovní rychlost: 211 km/h; Dostup: 5490 m; Stoupavost: 17 min do 3050 km; Dolet: 870 km. Výzbroj: 1× 13mm kulomet MG 131 ve hřbetní věži; 2× kulomety MG 15 ráže 7,92 mm; do 455 kg pum

Junkers Ju 52/3m

Junkers Ju 86 byl bombardovací a dopravní letoun, který vznikl na počátku 30. let. Civilní verze Ju 86B mohla přepravovat 10 cestujících; dva letouny byly dodány švýcarskému Swissairu a deset Lufthanse. Bombardér měl obrannou výzbroj tří kulometů MG 15 a mohl nést náklad 1 000 kg pum. Raná verze Ju 86D-1 (1936) byla poháněna dvěma diesely Jumo 205C-4 o výkonu 600 k; verze Ju 86E měla hvězdicové motory BMW 132F.
Technické údaje: Osádka: 2; Rozpětí: 32 m; Délka: 16,46 m; Výška: 4,7 m; Nosná plocha: 82 m²; Hmotnost prázdného stroje: 6700 kg; Maximální vzletová hmotnost: 11 530 kg; Pohonné jednotky: 2× diesel Junkers Jumo 207B-3/V; Výkon pohonné jednotky: 746 kW; Max. rychlost: 420 km/h; Dostup: 13 000 m; Stoupavost: 4,67 m/s; Dolet: 1580 km

Junkers Ju 87 – Stuka (pozn. přezdívka Stuka pochází z německého slova das Sturzkampfflugzeug) sloužil během druhé světové války jako střemhlavý bombardovací letoun nacistické Luftwaffe. Model Ju 87 B-1 se osvědčil především na počátku války (v Polsku, Holandsku, Belgii i Francii), v bitvě o Británii však zcela zklamal. V roce 1941 se objevil model Ju 87 D-1 s řadou vylepšení (aerodynamika, pancéřování). Vzhledem k síle nepřátelských stíhaček byly postupně stuky nasazovány jako bitevní letouny (Ju 87 D-7). Jako protitankový letoun sloužil typ Ju 87G, vyzbojen dvěma kanóny BK 37 ráže 37 mm. Na podvozkovou nohu byla náporová siréna (charakteristická pro tento letoun) pro svůj psychologický účinek na nepřítele i civilní obyvatelstvo během útoku.
Technické údaje: Osádka: 2 (pilot, kulometčík); Rozpětí: 13,8 m; Délka: 11 m; Výška: 4,23 m; Nosná plocha: 31,90 m²; Hmotnost prázdného stroje: 3 205 kg; Maximální vzletová hmotnost: 5 000 kg; Pohonné jednotky: 12válcový řadový motor Junkers Jumo 211D, výkonu 1 184 koní (883 kW); Maximální rychlost: 390 km/h; Dostup: 8 200 m; Dolet: 500 km s nákladem 500 kg pum; Výzbroj: 2 do předu mířící kulomety MG 17 ráže 7,92 mm, 1× dozadu mířící kulomet MG 15 ráže 7,92 mm; 1× 250 kg puma pod trupem a 4× 50 kg pumy, dvě pumy pod každým křídlem.





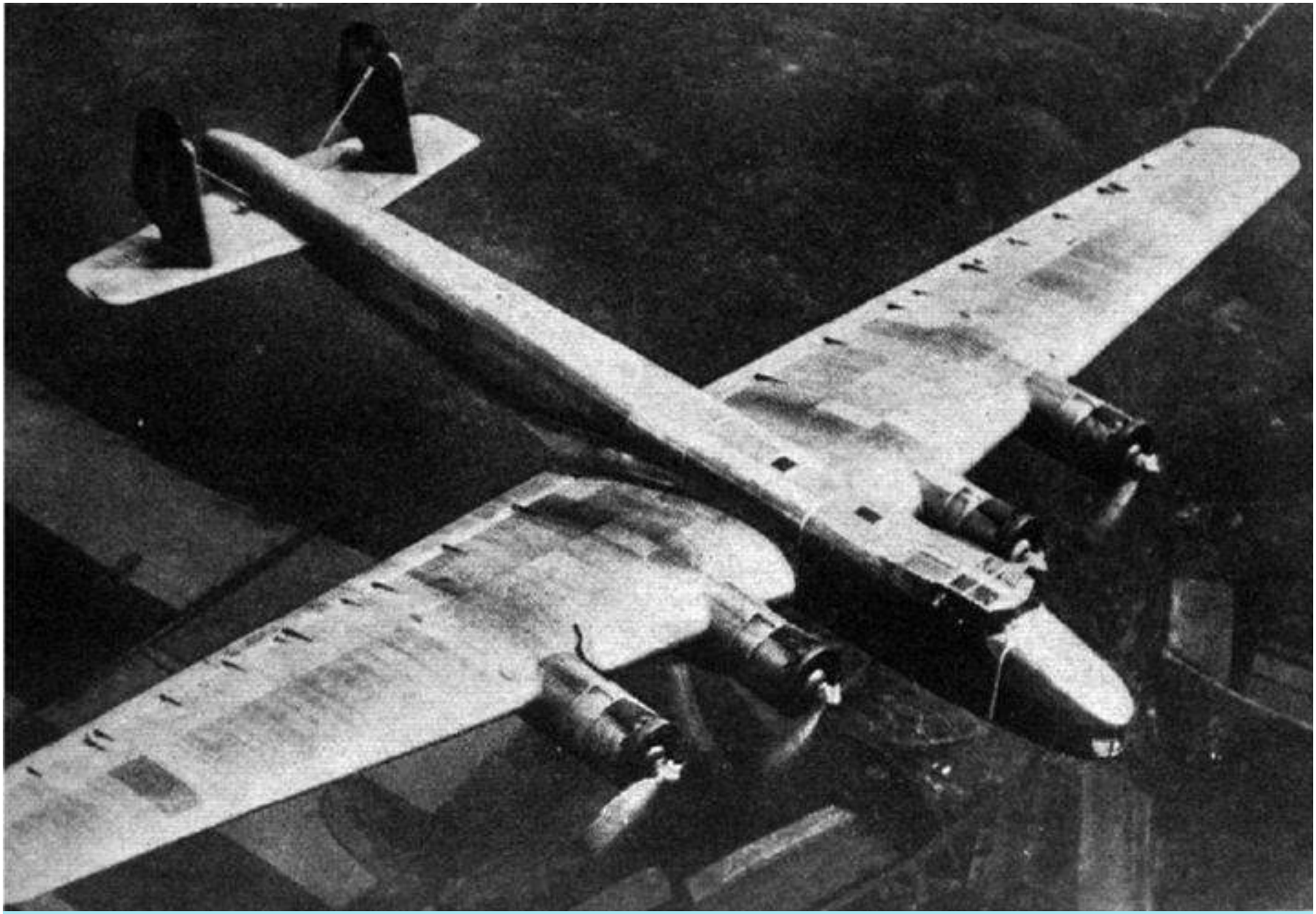
Junkers Ju 88 G

Junkers Ju 88 byl německý víceúčelový vojenský letoun, který sloužil od počátku až do konce druhé světové války. Původně byl navržen jako rychlý střemhlavý bombardér bez obranné výzbroje - to si však nikdo netroufl a stroj dostal obranné kulomety. Nakonec vznikla řada různých variant a letoun se tak stal nejuniverzálnějším ve výzbroji Luftwaffe. Byl to celokovový, obratný středoplošník, který se rychlostí vyrovnal všem tehdejším stíhačkám a mohl si dovolit i akrobacii.

Technické údaje: Osádka: 4; Rozpětí: 18 m (později 20 m); Délka: 14,4 m; Výška: 4,85 m; Nosná plocha: 47,8 m²; Hmotnost prázdného stroje: 8000 kg; Maximální vzletová hmotnost: 14 000 kg; Pohonné jednotky: 2× 12válcový řadový invertní motor Junkers Jumo 211J; Výkon pohonné jednotky: 1340 k; Maximální rychlost: 433 km/h; Dostup: 8200 m; Bojový dolet: 1790 km. Výzbroj až 7 kulometů ráže 7,92 mm; do 3000 kg pum

Junkers Ju 88

V roce 1935 začala továrna Junkers pod vedením Ing. Zindela vyvíjet strategický dálkový bombardér Ju 89, určený k ničení cílů hluboko na území SSSR. Taková koncepce odpovídala agresivním cílům nacistů. Brzy se ale názory představitelů německého vojenského letectva změnily; požadovali spíše taktické než strategické stroje. Ju 89 mezitím vznikl ve dvou prototypech a třetí byl rozpracovaný. Když se jeho další vývoj zastavil, dostala firma Junkers povolení použít rozestavěné díly třetího prototypu pro dopravní letadlo. Nový dopravní Junkers Ju 90 vznikl za poměrně nevelkého zájmu společnosti Deutsche Lufthansa.



Junkers Ju 89

Junkers Ju 188 byl německý bombardovací letoun užívaný ve druhé světové válce. Vznikl vývojem z letounu Junkers Ju 88. Vzhledem k tomu, že práce na novém typu Junkers Ju 288 vázly, bylo rozhodnuto využít projekt firmy Junkers, který se týkal vylepšeného typu Ju 88. Prototyp nového stroje byl zalétán na samém počátku roku 1943 na jaře se letouny začaly vyrábět sériově. Do boje se stroje zapojily v srpnu 1943, kdy bombardovaly cíle ve Velké Británii.

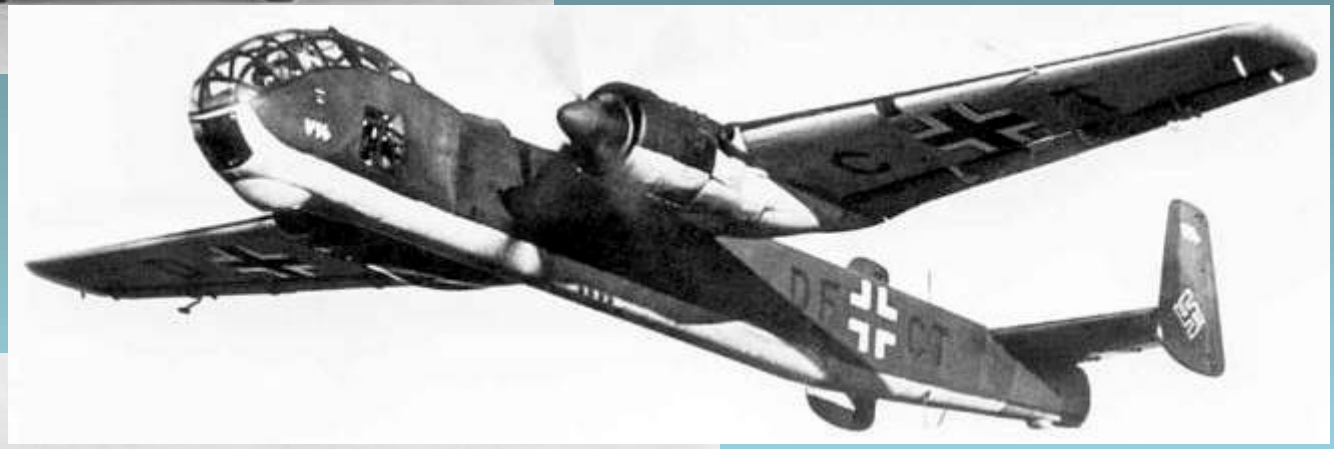
Osádka: 4; Pohonná jednotka: motor Junkers Jumo 213 A-1 o výkonu 1176 kW nebo BMW 801 D-2 o výkonu 1059 kW.

Výzbroj: 2x pohyblivý kanón MG 151 ráže 20 mm, pohyblivý kulomet MG 131 ráže 13 mm, dvojkulomet MG 81 Z ráže 7,92 mm, bomby do hmotnosti 3 000 kg. Rozpětí: 22,00 m; Délka: 15,06 m; Výška: 4,44 m; Nosná plocha: 56 m²; Hmotnost prázdného letounu: 9821 kg; Vzletová hmotnost: 14385 kg; Maximální rychlost: 520 km/h; Cestovní rychlost: 400 km/h; Doba výstupu (do 6 000 m): 17 min; Dostup: 9500 m; Dolet: 2400 km

Junkers Ju 252 byl transportní letoun postavený v roce 1941 firmou Junkers. Mělo se jednat o náhradu typu Junkers Ju 52/3m. U firmy Junkers si toto letadlo objednala Lufthansa ale bylo počítáno s vojenským nasazením. Letadlo bylo vybaveno přetlakovou kabinou a nakládací rampou.
Technické údaje: Osádka: 3-4 muži; Rozpětí: 34,08 m; Délka: 25,10 m; Výška: 5,74 m; Nosná plocha: 122,63 m²; Hmotnost prázdného stroje: 13 100 kg; Max. vzletová hmotnost: 24 000 kg; Pohonné jednotky: 3× 12válcový motor s válci do V Junkers Jumo 211F; Výkon motoru: 1006 kW; Maximální rychlost: 437 km/h v 5800 m; Cestovní rychlost: 334 km/h; Dostup: 6300 m; Stoupavost: 228 m/min; Dolet: 3980 km. Výzbroj: 1× 13mm kulomet MG 131 v střelecké věži na hřbetě; 2× 7,92mm kulomet MG 15 v bočních oknech

Junkers Ju 288

Technické údaje: Junkers Ju 288C-1 (projektován), čtyřmístný rychlý střední bombardér.
Rozpětí: 22,66 m; Délka: 18,15 m; Nosná plocha křídel: 65,00 m2; Pohon: dva 24válcové motory DB 610, každý o výkonu 2 220 kW; Výzbroj: tři nebo 5 kanonů ráže 15,00 mm v otočných věžích na přídi a na hřbetě trupu a max. tři bomby po 1 000 kg v pumovnici; Max. vzletová hmotnost: 21 390 kg; Max. rychlost: 655 km/h; Dostup: 10 500 m; Dolet: 2 600 km



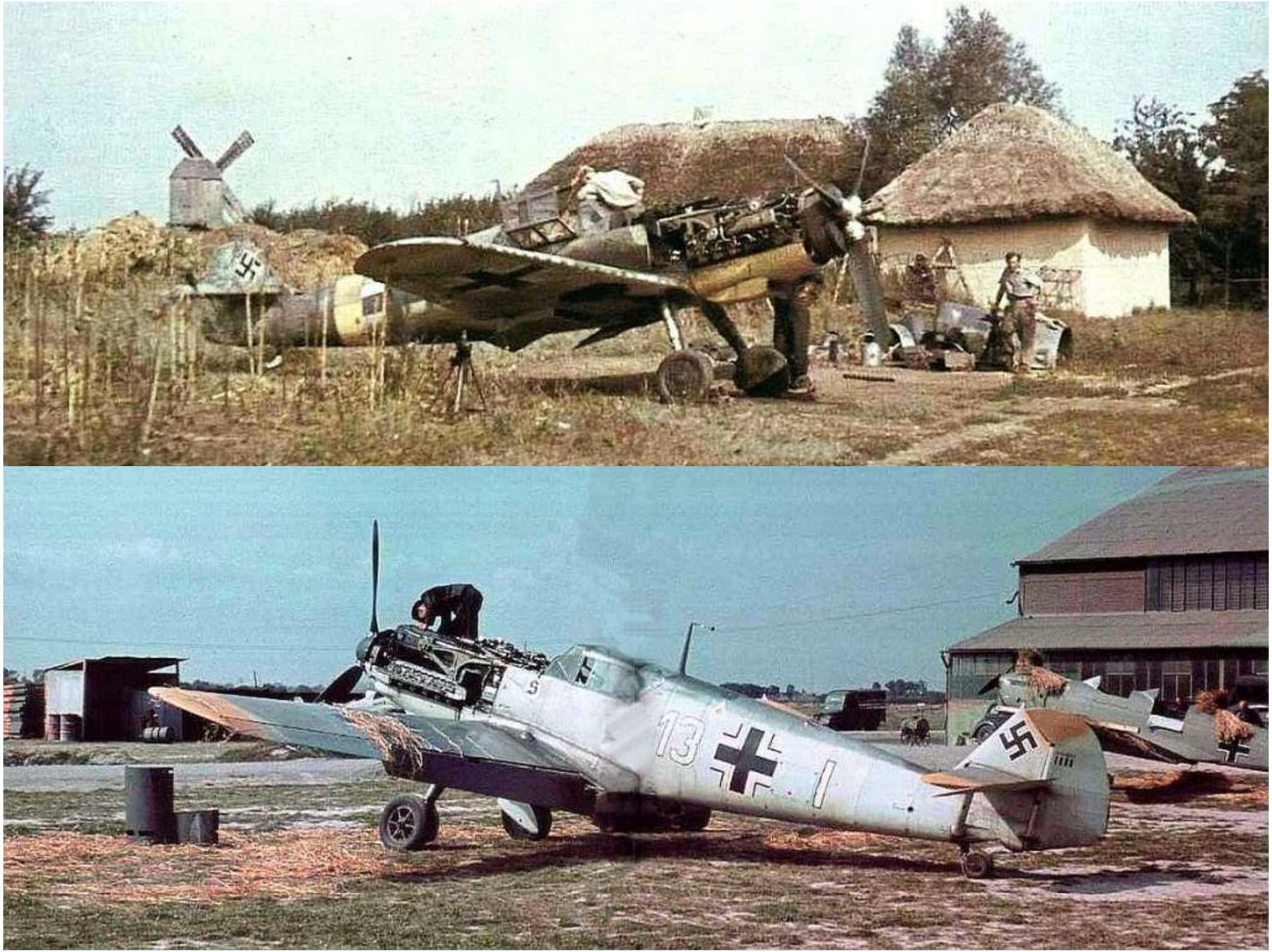
Junkers Ju 288

- různé verze

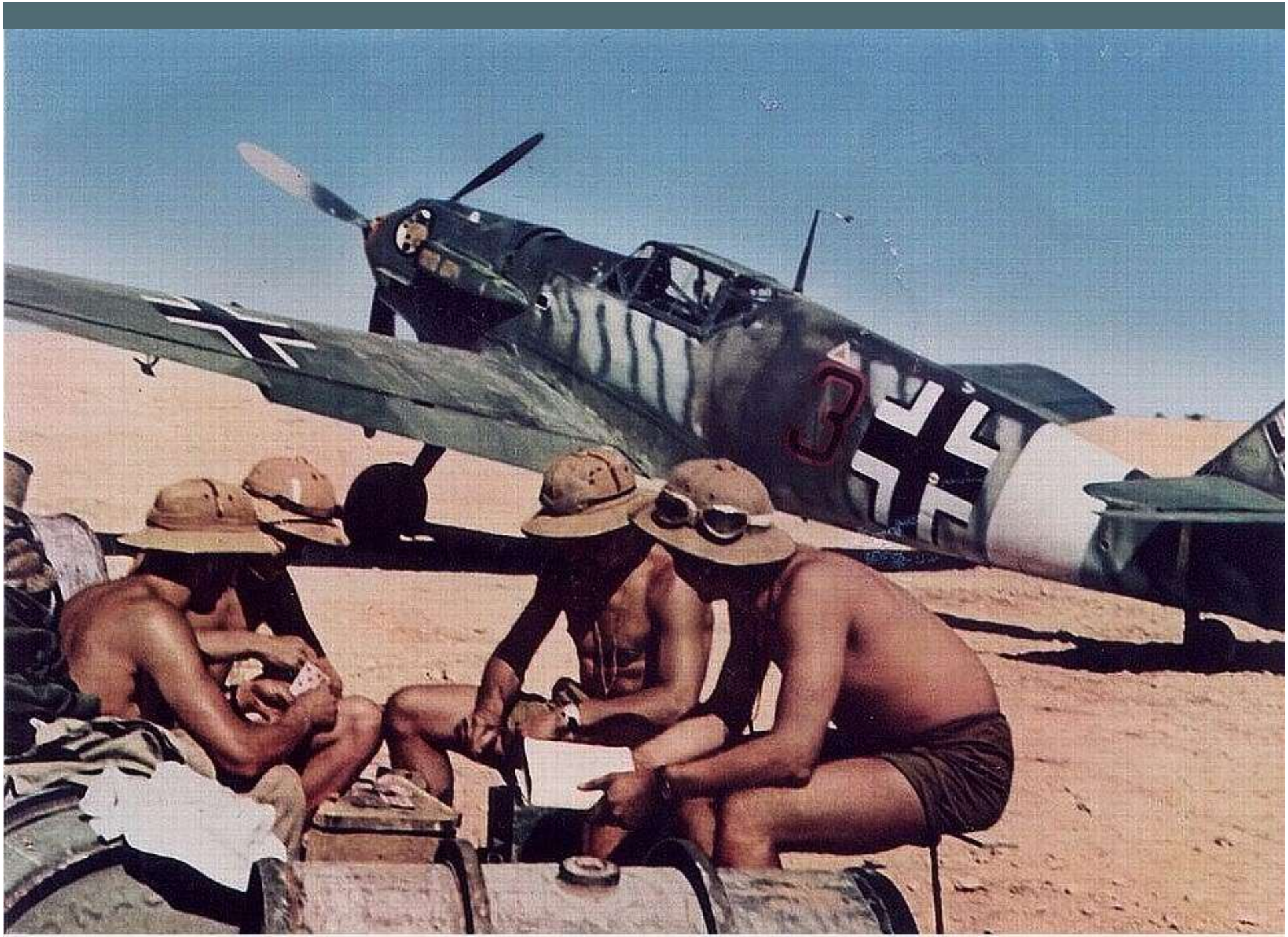
Messerschmitt

Messerschmitt Bf 109 byl standardním stíhacím letadlem Luftwaffe v průběhu celé druhé světové války, i když byl od roku 1942 částečně nahrazován stíhačem Focke-Wulf Fw 190 a ke konci války též proudovým stíhačem Messerschmitt Messerschmitt Me 262.

Technické údaje: Osádka: 1 (pilot); Rozpětí: 9,924 m; Délka: 9,02 m; Výška: 2,6 m; Nosná plocha: 16,05 m²; Plošné zatížení: 199,8 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 2247 kg; Vzletová hmotnost: 3148 kg; Maximální vzletová hmotnost: 3400 kg; Pohonná jednotka: 1× kapalinou chlazený vidlicový dvanáctiválec DB 605A-1; Vzletový výkon motoru: 1475 k (1084,8 kW); Poměr výkon/hmotnost: 0,33 kW/kg; Maximální rychlost: 640 km/h ve výšce 6300 m; Cestovní rychlost: 590 km/h ve výšce 6000 m; Dostup: 12 000 m; Stoupavost: 17 m/s; Dolet: 850 km, s přídavnými nádržemi 1000 km. Výzbroj: 2× 13mm kulomet MG 131; 1× 20mm kanon MG 151/20 (nebo 1× 30mm kanón MK 108, G-6/U4); 1× 300l přídavná nádrž nebo 1× 250kg (550lb) bomba nebo 4× 50kg (110lb) bomby (G-6/R1); 2× Wfr. Gr.21 rakety (G-6 s R2); 2× 30mm kanon MK 108 pod křídly (G-6 s R4); 2× 20mm kanon MG 151/20 pod křídly (G-6 s R6)



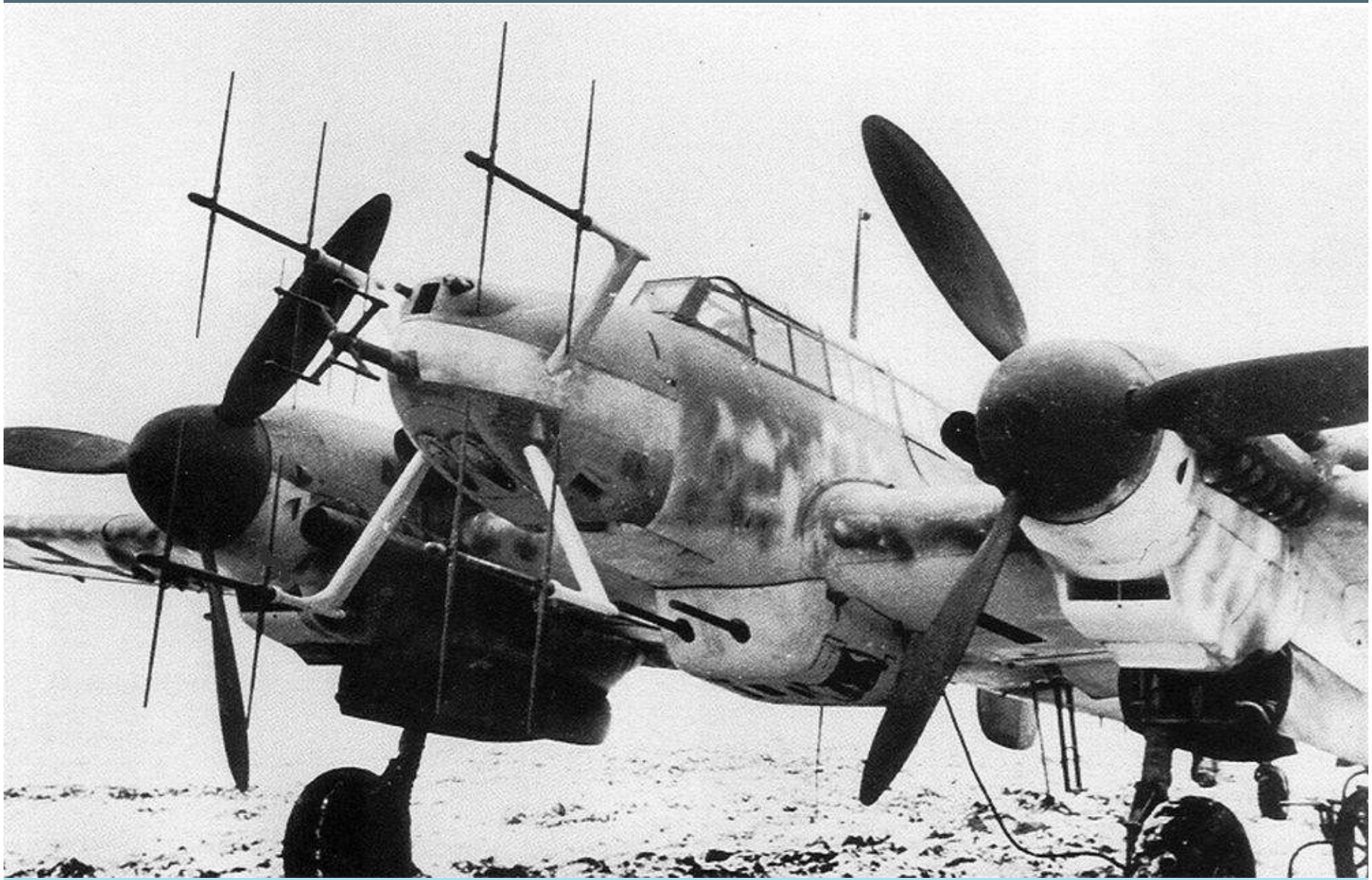
5F



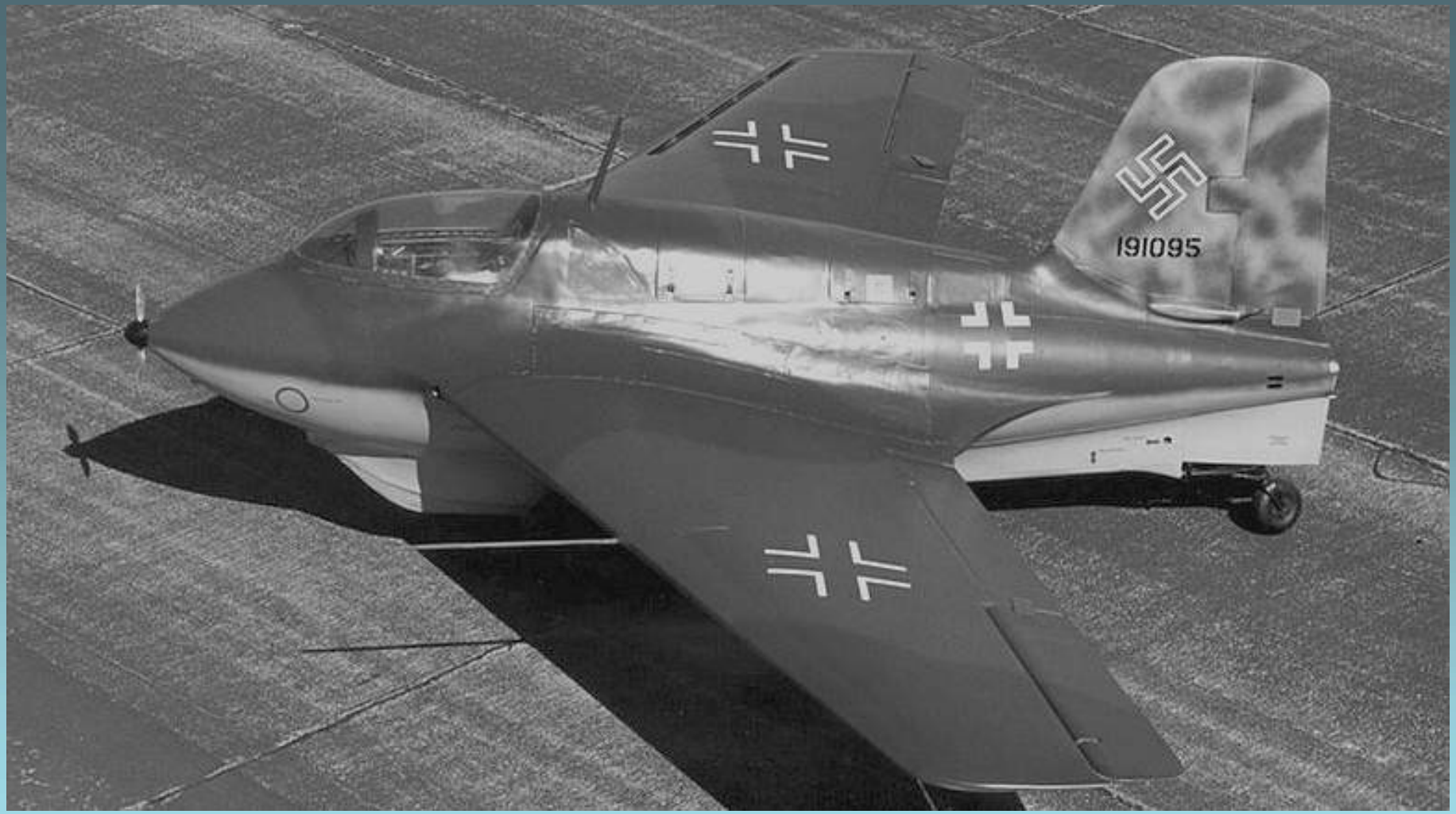
Me109, France late 1943

Messerschmitt Bf 110 - těžký stíhací letoun s dlouhým doletem, který byl schopen souboje s jednomotor. stíhačkami. Menší obratnost vyrovnával palebnou silou. Kategorie takovýchto letounů dostala název Zerstörer (ničitel).
Technické údaje: Osádka: 2 (3 jako noční stíhač); Rozpětí: 16,3 m; Délka: 12,30 m; Výška: 3,3 m; Nosná plocha: 38,8 m²; Plošné zatížení: 173 kg/m^2; Hmotnost prázdného stroje: 4500 kg; Vzletová hmotnost: 6700 kg; Pohonné jednotky: 2× 12válcový, vidlicový, invertní motor DB 601B-1, každý o výkonu 809 kW; Výkon/Hmotnost: 260 W/kg; Maximální rychlost: 600 km/h; Dostup: 10 500 m; Dolet: 3105 km; Bojový: 2410 km; Přeletový: 2800 km. Výzbroj: 2× 20mm kanón MG FF/M; 4× kulomet MG 17 ráže 7,92 mm; 1× obranný kulomet MG 15 ráže 7,92 mm

Me110s, Nth Africa



Messerschmitt Bf 110 - verze pro noční létání



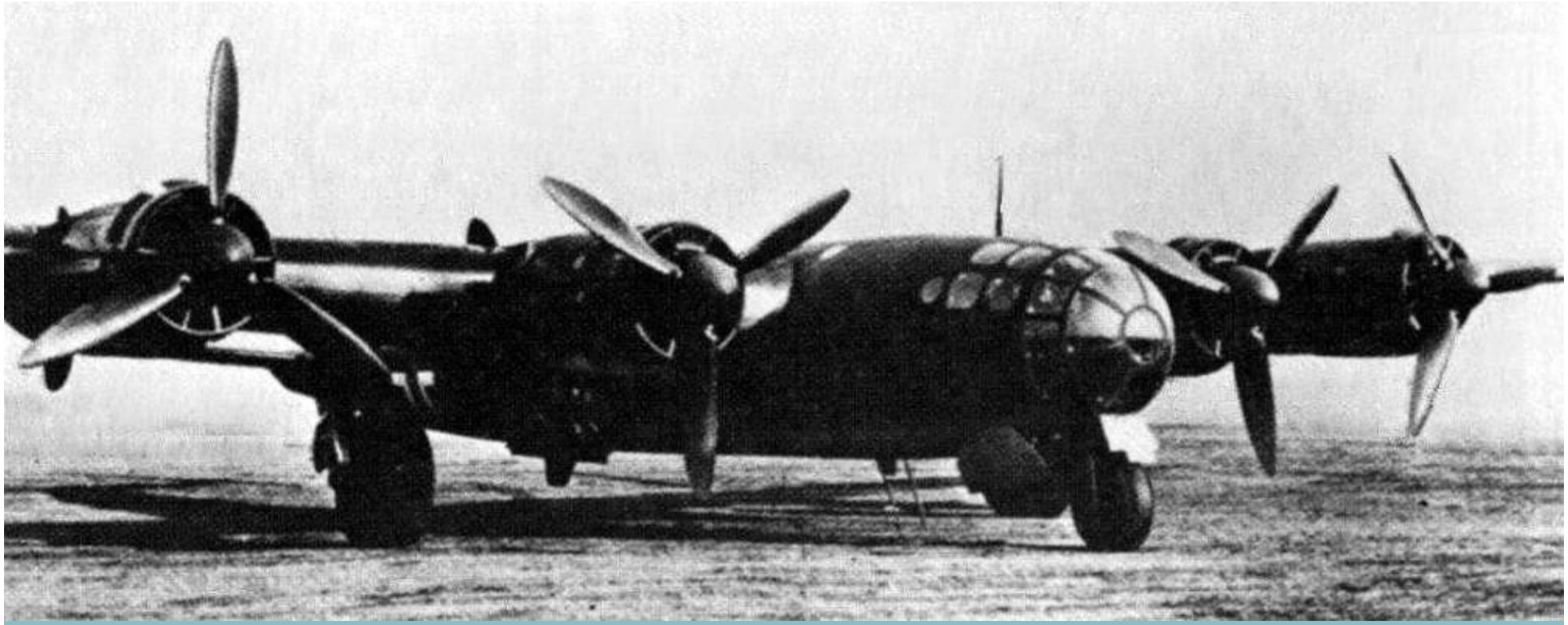
Messerschmitt Me 163 Komet byl prvním operačně nasazeným bezocasým letounem poháněným raketovým motorem. Jednalo se o jednu z nejpozoruhodnějších leteckých konstrukcí druhé světové války.
Technické údaje: Osádka: 1 pilot; Rozpětí: 9,33 m; Délka: 5,70 m; Výška: 2,75 m; Nosná plocha: 18,5 m²; Plošné zatížení: 213 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 1905 kg; Vzletová hmotnost : 3950 kg; Maximální vzletová hmotnost : 4310 kg; Pohonná jednotka: 1× raketový motor Walter HWK 109-509 A-2; Výkon pohonné jednotky: regulovatelný tah 1 - 17 kN; Palivo: T-Stoff (Peroxid vodíku) + C-Stoff (57% metanol, 30% hydrazin hydrát, 13% voda); Maximální rychlost: 960 km/h ve výšce 3000 m; Dostup: 12 100 m; Stoupavost: 3666 m/min; Dolet: 40 km (8 min); Výzbroj: 2× 30mm kanón MK 108 (60 nábojů/zbraň) v kořenech křídla

Messerschmitt Me 262 Schwalbe (vlaštovka) byl německý stíhací letoun.Roku 1941 začaly zkoušky, ale proudový motor BMW 003 ještě nebyl k mání a tak byl do nosu letounu (Me 262 V1) zamontován jeden pístový motor Jumo 210 a tak byl vyzkoušen aspoň drak letounu. Když byl letoun připraven s proudovými motory (Me 262 V2), tak pístový motor zůstal z bezpečnostních důvodů zamontován; to se vyplatilo, protože při prvním letu selhaly oba proudové motory a pilot musel se štěstím přistát na ten pístový.Větší pokrok přišel v květnu 1943, kdy se v letounu poprvé proletěl Adolf Galland, eso Luftwaffe a rychle vyjednal sériovou výrobu, výroba se ale zpozdila díky spojeneckým náletům na továrnu v Řezně a tak musela být přesunuta do jiné části Bavorska, což bylo další zpoždění. Výroba začala v listopadu 1943. Me-262 byl také vyráběn v Chebu v letecké továrně Eger Flugzeugewerke GmbH a na několika místech na území tehdejšího Protektorátu.

Technické údaje: Posádka: 1; Rozpětí: 12,51 m; Délka: 10,58 m; Výška: 3,83 m; Nosná plocha: 21,7 m²; Hmotnost prázdného stroje: 4420 kg; Vzletová hmotnost (s 1800 l paliva): 6400 kg; Maximální vzletová hmotnost: 7060 kg; Pohonné jednotky: dva proudové motory Jumo 004B-1, každý o tahu 8,7 kN; Poměr tah/hmotnost (bez podvěsů, tj. při 6400 kg): 0,278; Geometrická štíhlost křídla: 7,21; Maximální rychlost: 870 km/h v 5 400 m; Dostup: 11 450 m; Stoupavost: 1200 m/min; Dolet (ve výšce 9000 m, s 1800 l. paliva): 1050 km; Dolet (u země, s 1800 l. paliva): 480 km

Výzbroj: 4× 30mm kanón MK 108; se zásobou 2×80 nábojů na zbraň (spodní dvojice kanónů) a 2× 100 nábojů (horní); 2 pumy do hmotnosti 250 kg (každá); 24 kusů raket R4M ráže 55 mm

PC UC



Messerschmitt Me 264 Amerikabomber byl strategický námořní průzkumný a bombardovací letoun vyvíjený firmou Messerschmitt pro Luftwaffe během 2. světové války. Nikdy se nedostal do sériové výroby.
Jeho úkolem měla být podpora německých ponorek při operacích daleko v Atlantském oceánu. Měl přitom sloužit jednak k vyhledávání cílů a následnému navádění ponorek na ně a jednak k samostatnému ničení cílů vlastní silou. Název Amerikabomber ukazuje na skutečnost, že byl součástí projektu, jehož cílem bylo vyvinout strategický bombardér schopný ze základen ve Francii či na Azorách úspěšně bombardovat území Spojených států, konkrétně New York a další města na východním pobřeží.
Hlavní technické údaje

Osádka: 8; Rozpětí: 43 m; Délka: 21,3 m; Výška: 4,3 m; Maximální rychlost: 560 km/h v 6000 m; Dolet: 15 000 km; Dostup: 8000 m; Pohonná jednotka: 4x hvězdicový motor BMW 801 G/H každý o 1,272 kW (1,730 hp); Výzbroj: 4 × 13 mm kulomet MG 131; 2 × 20 mm kanón MG 151; 3 000 kg bomb

Messerschmitt Me 323 Gigant byl německý obří šestimotorový dopravní letoun, který vznikl z kluzáku Messerschmitt Me 321. První prototyp Me-323 vzlétl roku 1941, sériová výroba probíhala v letech 1942 - 1944. V roce 1944 byly některé letouny dislokovány i na českých letištích, např. v Prostějově či ve Skutči. I když byl tak velký, měl mnoho konstrukčních chyb. Např. po vzplanutí či vypovězení dvou motorů na jednom křídle se převrátil na příslušný bok a byl gravitací rozerván na kusy. Když letouny letěly blízko u sebe, bylo jisté, že se srazí, kvůli malé ovladatelnosti.

Technické údaje: Posádka: 5; Rozpětí: 55,2 m; Délka: 28,2 m; Výška: 10,15 m; Nosná plocha: 300 m²; Hmotnost prázdného stroje: 27 330 kg; Max. vzletová hmotnost: 43 000 kg; Pohonné jednotky: 6× motor Gnome-Rhône 14N; Výkon motoru: 700 kW; Maximální rychlost: 270 km/h; Dostup: 4000 m; Dolet: 800 km; Výzbroj: 18× kulomet MG 81 ráže 7,92 mm nebo 2× kanón MG 151 ráže 20 mm a 7× kulomet MG ; 131 ráže 13 mm

Me323 Gigant

Messerschmitt Me 410 Hornisse (sršeň) byl německý stíhací letoun, vyvinutý jako další následník typu Bf 110. Letoun vycházel z mizerného typu Me 210, ale na rozdíl od něj měl silnější motory a delší trup. První stroje se k jednotkám dostaly v lednu 1943, kde nahrazovaly hlavně typy Do 217. Poprvé byly použity nad Anglií jako noční stíhače, poté sloužily ve středomoří a na východní frontě. Od roku 1944 začaly nahrazovat stroje Bf 110 v jednotkách Zerstörer, které byly určeny k obraně Německa před spojeneckými bombardéry.

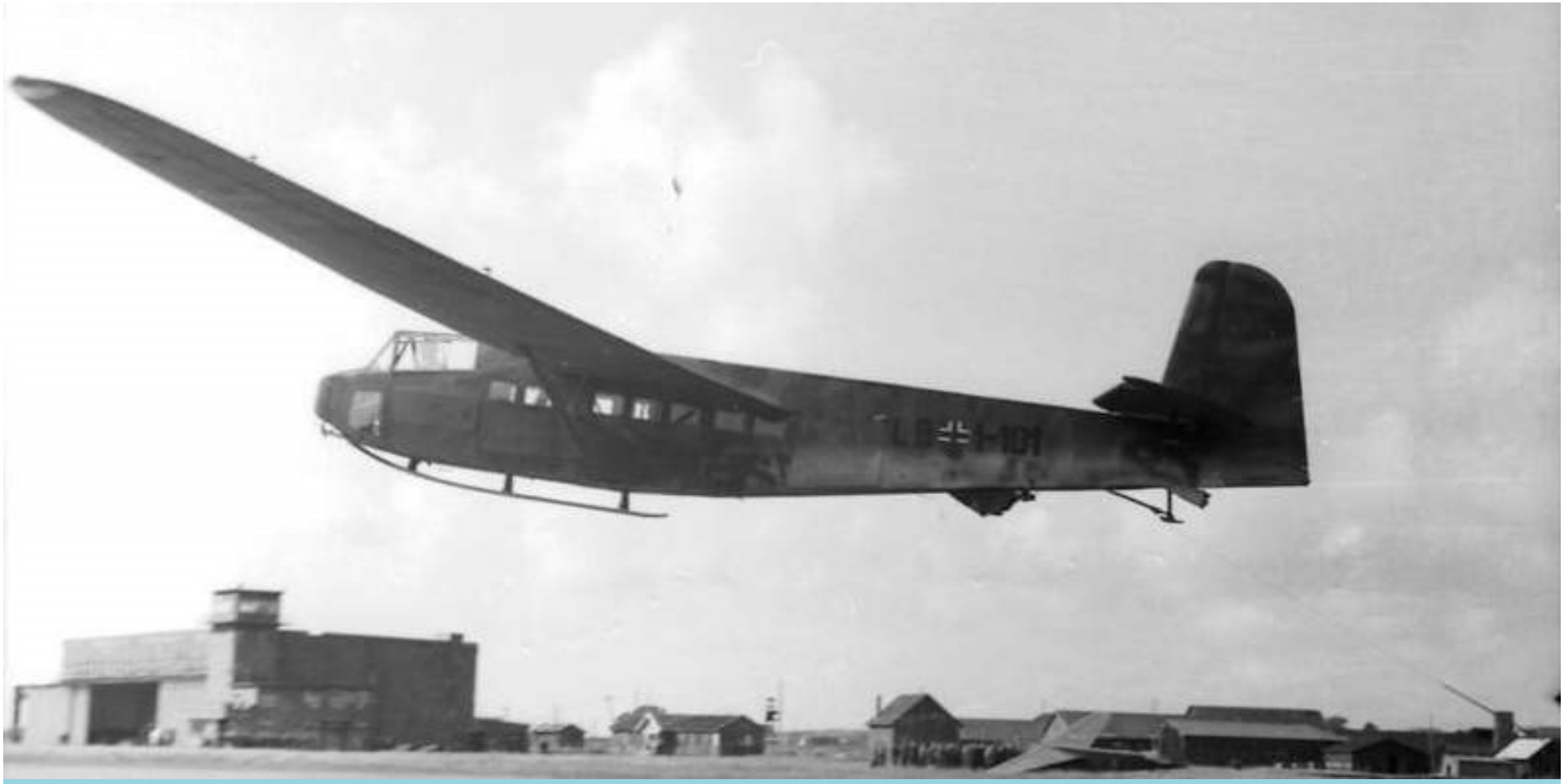
Technické údaje: Osádka: 2; Rozpětí: 16,4 m; Délka: 12,48 m; Výška: 4,3 m; Nosná plocha: 36,2 m²; Hmotnost prázdného stroje: 7520 kg; Vzletová hmotnost: 9705 kg; Maximální vzletová hmotnost: 9750 kg; Pohonné jednotky: 2× 12 válcový, vidlicový, invertní motor DB 603A, každý o výkonu 1 750 hp; Maximální rychlost: 624 km/h v 6700 m; Dostup: 10 000 m; Bojový dolet: 1690 km. Výzbroj: 2× 20mm kanón MG 151; 2× kulomet MG 17 ráže 7,92 mm; 2× obranný kulomet MG 131 ráže 13 mm; do 1 000 kg pum

Fieseler

Fieseler Fi 156 Storch (čáp) byl německý jednomotorový spojovací a průzkumný letoun, který se vyráběl před i během druhé světové války. Zůstává slavný díky svým STOL (krátký vzlet i přistání) schopnostem; pozdější varianty stavěné po válce ve Francii jsou běžné na leteckých show.

Osádka: 2–3 (1 × pilot); Rozpětí: 14,25 m; Délka: 9,9 m; Výška: 3,0 m; Nosná plocha: 26 m²; Plošné zatížení: 48,5 kg/m²; Hmotnost prázdného letounu: 930 kg; Vzletová hmotnost: 1320 kg; Maximální rychlost: 175 km/h ve výšce 300 m; Dostup: 4500 m; Stoupavost: 290 m/min; Dolet: 380 km; Poměr výkon/hmotnost: 143 W/kg; Pohonná jednotka 1× zážehový čtyřdobý vzduchem chlazený invertní osmiválec Argus As 10; Výk. motoru: 240 k (180 kW). Výzbroj: 1× kulomet MG 15

D-IKVN



DFS 230 byl nákladní kluzák německé Luftwaffe během druhé světové války. Vyvinut a vyráběn byl Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS - Německý výzkumný ústav bezmotorového létání) pod vedením konstruktéra Hanse Jacobse. Německý kluzák se později stal inspirací pro britský kluzák Horsa. V leteckém závodě Českomoravských strojíren v Praze-Karlíně bylo za války vyrobeno dle různých zdrojů 450 - 500 ks těchto kluzáků. Také bylo vyrobeno 14 ks v Chocni v závodě Ing. J. Mráz, továrna na letadla. Na svou dobu měl výbornou klouzavost 1:18.DFS 230 byl konstruován pro útočné výsadkové operace, při kterých mohl převážet až tunu vybavení nebo osm výsadkářů (+ pilota). Mezi nejslavnější akce, kterých se tyto kluzáky účastnily, patřilo obsazení belgické pevnosti Eben-Emael, invaze na Krétu, operace v severní Africe a osvobození italského diktátora Benita Mussoliniho německým komandem.

Technické údaje: Osádka: 1 pilot a až 8 výsadkářů; Rozpětí: 21,1 m; Délka: 11,3 m; Výška: 2,8 m; Nosná plocha: 38,1 m²; Plošné zatížení: 53,5 kg/m²; Hmotnost prázdného stroje: 770 kg; Vzletová hmotnost : 2040 kg; Maximální vzletová hmotnost : 2100 kg; Maximální rychlost: 161 km/h ve výšce 300 m; Ztráta výšky při volném letu: 1,2 m/s; Výzbrojen nebyl.

Je těžké porovnávat stíhací piloty 2. světové války, protože podmínky na bojištích se velmi lišily. Také poměr technické vybavenosti se během šesti válečných let měnil, proto se nedá jen tak říci, kdo byl nejlepší. Ovšem pokud bereme počty sestřelů, výsledky jasně hovoří pro piloty německé.
http://historieletani.wz.cz/esa2/esa2.php

ESA LUFTWAFFE

Erich Hartmann - nejúspěšnější stíhací pilot všech dob (**352 sestřelů**)
Gerhard Barkhorn (301 sestřelů)
Günther Rall (275 sestřelů)
Walter Nowotny (258 sestřelů)
Erich Rudorffer (224 sestřelů)
Oskar-Heinrich Bär (220 sestřelů)
Hermann Graf (212 sestřelů, 830 bojových letů)
Walter Krupinski (197 sestřelů)
Hans-Joachim Marseille (158 sestřelů)
Werner Mölders (115 sestřelů)
Adolf Galland (104 sestřelů)

KONEC

Hans-Ulrich Rudel, přesvědčený nacista, uskutečnil 2530 bojových vzletů (z toho asi 400 letů na Fw-190). Podle oficiálních údajů zničil 519 tanků, kolem 800 dalších vozidel, 150 kusů dělostřeleckých zbraní, čtyři obrněné vlaky, 2 křižníky, bitevní loď (Marat) a 1 torpédoborec a potopil 70 menších plavidel. Sestřelil 9 letadel, z toho dva Il-2 a sedm blíže nespecifikovaných stíhaček. Pro tak velké ztráty způsobené Rudé armádě, vypsal Stalin na Rudela zvláštní odměnu 100 000 rublů. 8. 2. 1945 přišel o nohu a už 25. 3. 1945 na vlastní naléhání vrátil do služby. Celkem byl dvaatřicetkrát sestřelen, přitom několikrát nad nepřátelským územím. Vždy se z toho dostal a zemřel v roce 1982 ve věku 66 let.