

Messerschmitt Me 163C "What-If War"

1/72



In its designers and appropriate Luftwaffe authorities ideas the Messerschmitt Me 163B Komets were supposed to stop the American heavy bombers offensive thanks to their high speed and comparatively heavy armament. Initially, however, the Komet was designed by prof. Lippisch only as a test and research aircraft. Later, only on the basis of its maximum speed reaching 1000 kph, the Luftwaffe demanded to modify it to combat machine. Active service of the aircraft revealed number of operational problems, of which one of the most serious was the engine, being often liable to failures and having only very limited running time. Problem was also with very restricted rearward view from the pilot's cockpit. All of those issues were to be eliminated in the new version of the plane that was developed by dr. Waldemar Voigt under the Me 163C Komet designation. The wooden wing remained almost unchanged, but the fuselage was considerably reworked and new bubble-shaped canopy was installed. Enlarged fuel tanks and new, slightly bigger HWK 109-509A-2 engine with dual combustion chamber were installed in the fuselage along with the armament originally carried in the wingroots. The engine with two nozzles was intended to increase the flight time. The additional combustion chamber was to be used for the cruise while the main chamber to be switched on only during the actual combat. This concept of the dual chamber engine was evaluated in the Me 163B V-3 and V-18 planes. On June 6, 1944, during the in-flight test of both of the chambers, H. Dittmar in the V-18 exceeded the speed of 1000 kph and subsequently lost control over the plane due to the loss of almost whole rudder, and managed to land the damaged plane only with great luck. At the end of 1944 the preparations for series production were launched, but by the war's end only three prototypes were finished and probably only one of them took off. The series production machines were to get bigger tailfin and their designation to be changed to Me 163C-1a.

Me 163C alternative history in Japan

The production documentation, the fourth prototype, ten HWK 109-509A-2 engines and licensing rights were bought by Japanese military mission. Japanese submarine I-404 managed to sneak with the load from the German port of Hamburg to Kure in Japan and the series production preparations were immediately started in Tachikawa Air Army Arsenal. The production, only run by the Arsenal, was in fact taking place in subcontractors' manufactories and thanks to this fact it was only very little vulnerable to Allied bombing. In total 75 new machines were produced and the 47th Sentai, the only operational unit to receive the machines, flew them from Narimasu Air Base since the spring of 1946, on the Tokio defence missions. Considerable success was achieved in combats against the B-32 and B-50 Allied bombers.

Wingspan: 9.80m, Length: 7.03m, Maximum Speed: 959kph in 13,200m, Ceiling: 17,200m



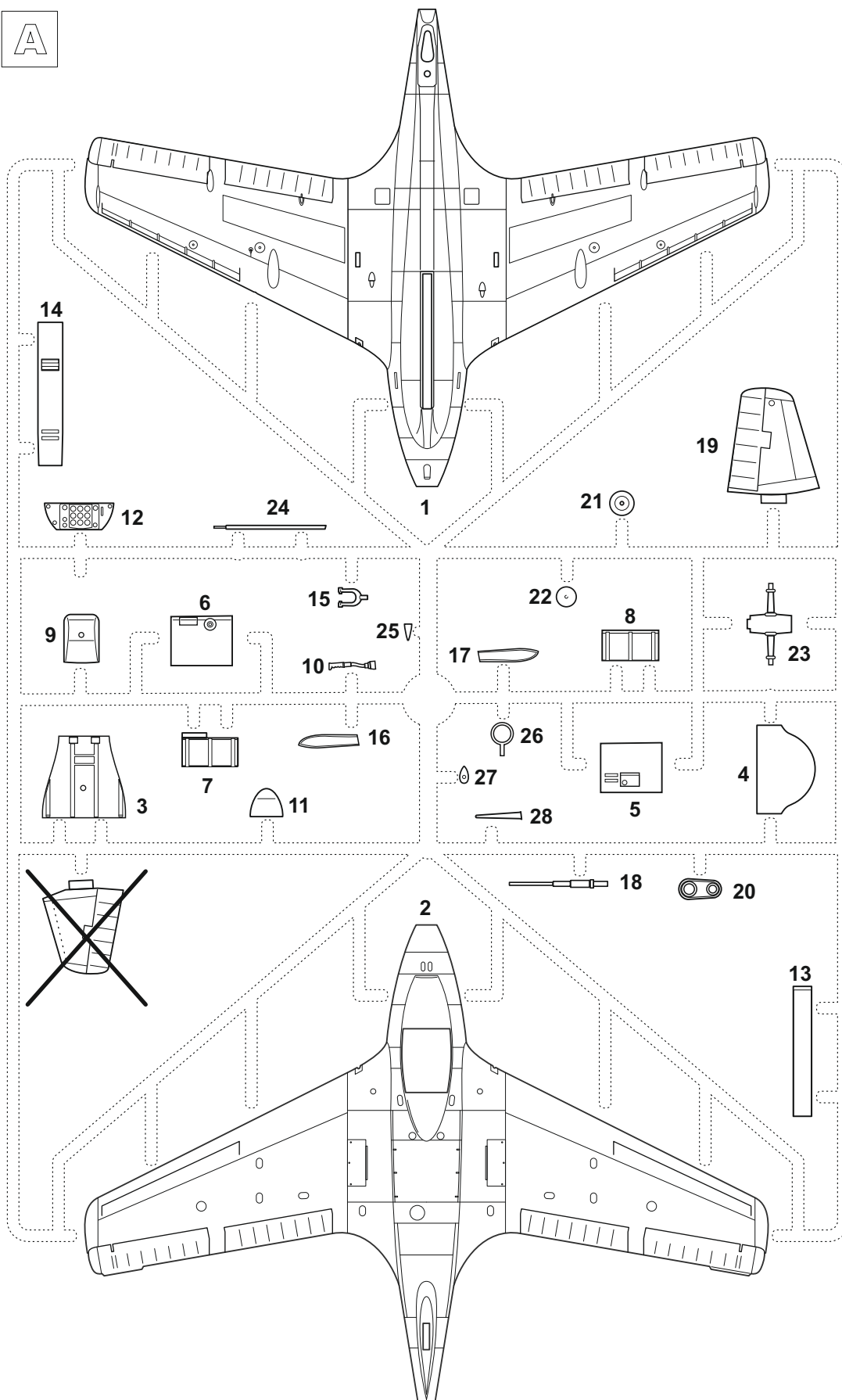
Messerschmitt Me 163B Komet měl v představách svých tvůrců a odpovědných činitelů Luftwaffe díky vysoké rychlosti a poměrně silné výzbroji zastavit bombardovací ofenzivu amerických těžkých bombardérů. Prof. Lippisch navrhl ale Komet původně jako zkušební a výzkumný stroj. Teprve na základě toho, že s raketovým motorem dosahoval rychlosti až 1000 km/h požadovalo velení Luftwaffe jeho úpravu na bojový stroj. Bojové nasazení Messerschmittu Me 163B Komet odhalilo množství provozních problémů. K hlavním patřil poruchový motor s krátkou dobou chodu. Na závadu byl i špatný výhled z kabiny směrem vzad. To vše měla odstranit nová verze, jejíž vývoj vedl dr. Waldemar Voigt. Verze dostala označení Me 163C Komet. Zatím co celodřevěné křídlo zůstalo prakticky shodné s verzí Me 163B, tak trup byl přepracován a dostal kapkovitou kabinu. V trupu byly umístěny zvětšené nádrže paliva, nový, poněkud větší motor HWK 109-509A-2 s přídatnou spalovací komorou HWK 509C, z kořenů křídel byly do trupu přesunuty kanóny. Motor se dvěma tryskami měl prodloužit dobu bojového letu s motorem v chodu. Přídatná spalovací komora fungovala jako přeletová, druhá (hlavní) byla spouštěna při bojové akci. Dvoukomorový motor byl vyzkoušen na Me 163B V-3 a V-18. Při testech společné práce obou komor při letu Me 163B V-18 s pilotem H. Dittmarem v kabině 6. 7. 1944 došlo k překročení rychlosti 1100 km/h, ale také ztrátě ovladatelnosti. Jen se štěstím H. Dittmar přistál s letounem, kterému chybělo prakticky celé kormidlo svislé ocasní plochy. Na konci roku 1944 se rozeběhly přípravy sériové výroby. Do konce války vznikly ale jen tři prototypy Me 163C V-1, V-2 a V-3 a vzlétl patrně jen jediný. Sériové stroje měly dostat vyšší svislou ocasní plochu a jejich označení bylo změněno na Me 163C-1a.

Alternativní historie Me 163C v Japonsku.

V lednu 1945 se podařilo japonské vojenské misi zakoupit výrobní dokumentaci, licenční práva společně se čtvrtým prototypem a deseti kusy motoru HWK 109-509A-2. Japonské ponorce I-404 se podařilo s nákladem proplout z Hamburku až do japonského Kure. Ihned se rozeběhla příprava sériové výroby v Armádním leteckém výzkumném a vývojovém ústavu. Ústav výrobu řídil, ale ta probíhala u subdodavatelů. Díky tomu byla těžko zasažitelná bombardováním. Sériová výroba dala 75 kusů nových strojů. 47. sentai, jediná jednotka vyzbrojená novými stroji operovala ze základny Narimasu, od jara 1946. Měla na starosti obranu Tokia. Na jaře 1946 dosáhla významných úspěchů v boji s B-32 a B-50.

rozpětí: 9,80 m, délka: 7,03 m, max. rychlost: 959 km/h ve výšce 13200 m, dostup: 17200 m

A



CLEAR PARTS (CP)

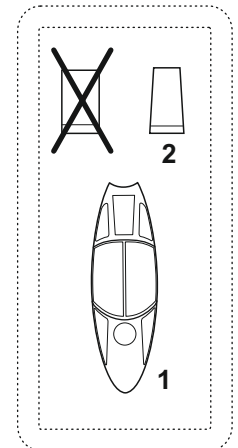
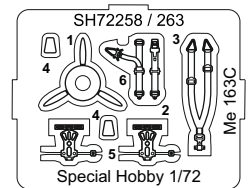
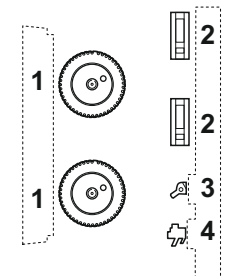


PHOTO-ETCHED PARTS (PP)



POLYURETHAN PARTS (PUR)



SYMBOLS



Ohnout
Bend
Beigen
Courber



Volba
Optional
Nach belieben
Option



Lepidlo na kov
Glue for metal
Metallkleber
Colle a metal



Barva
Color
Farben
Peinder

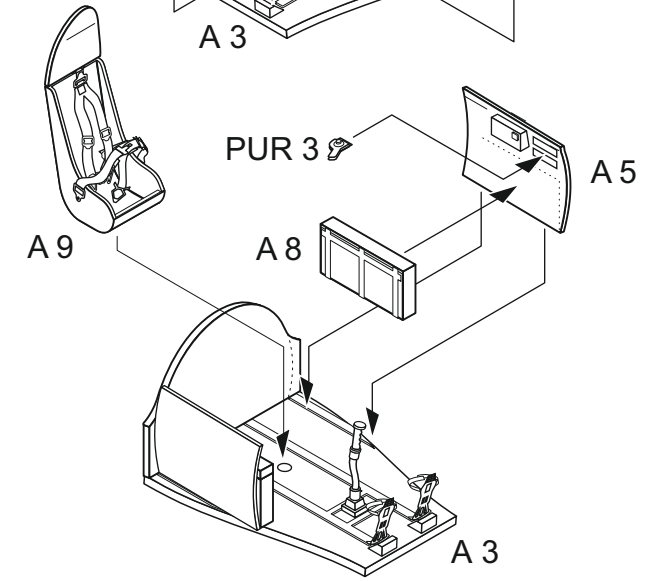
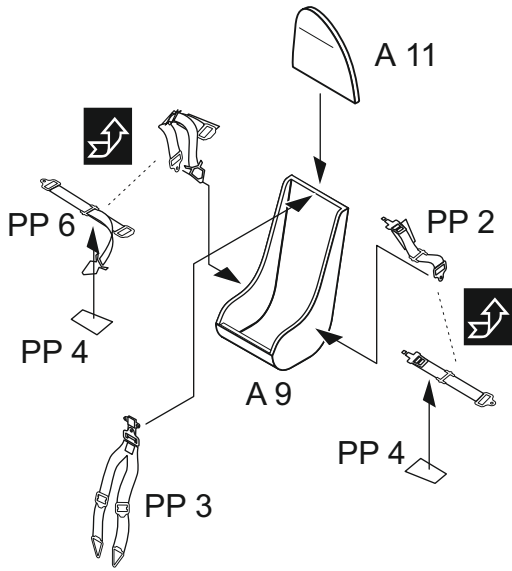
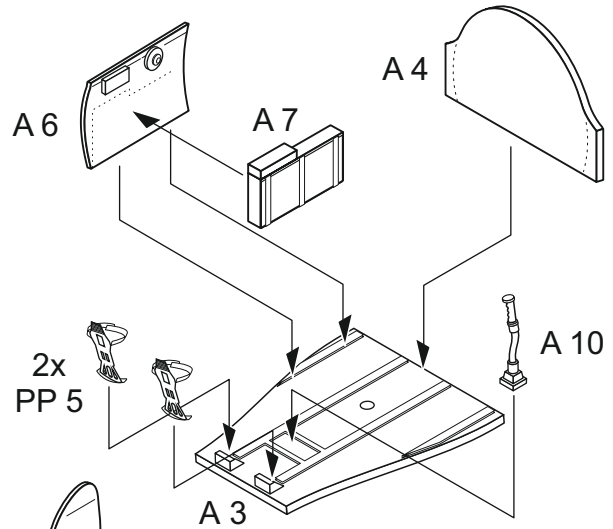
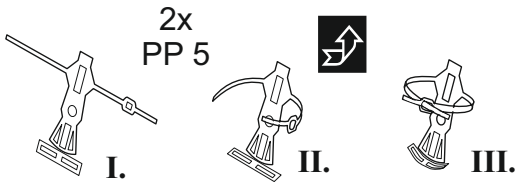


Clear fix

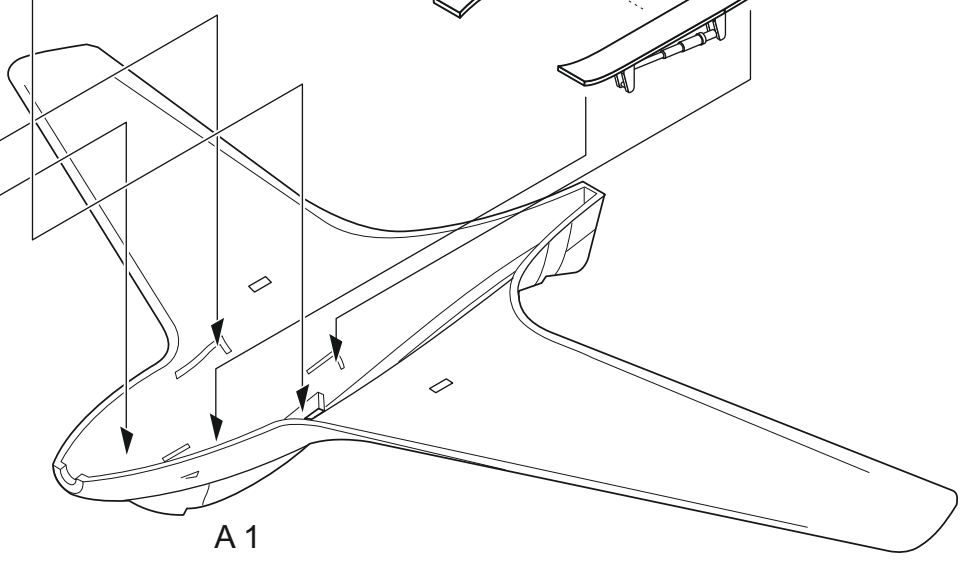
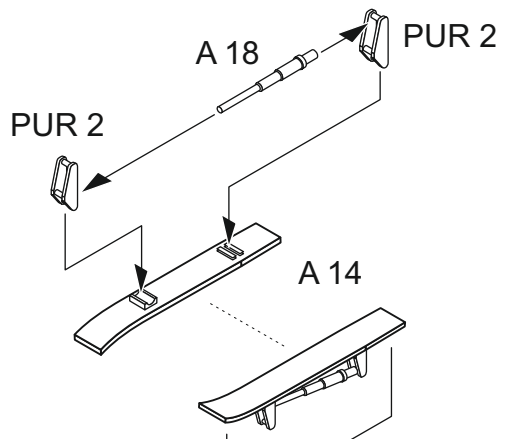
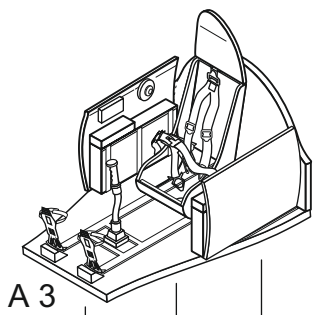
i Kamouflážní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek *The camouflage schemes in Color are downloadable through our website*

www.cmkkits.com

1

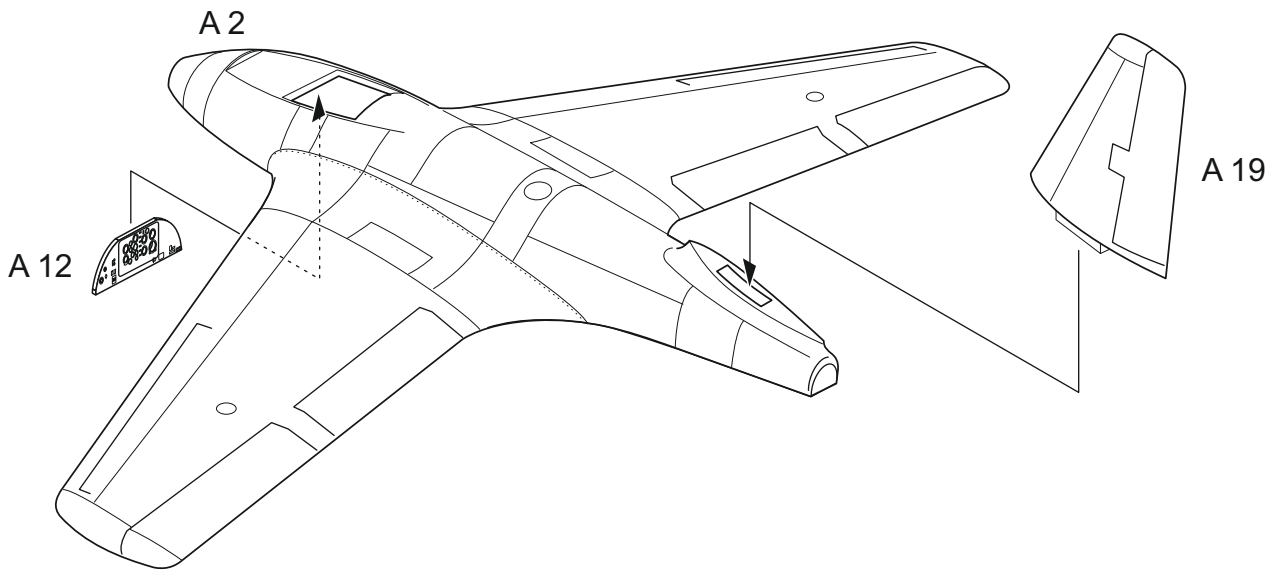


2

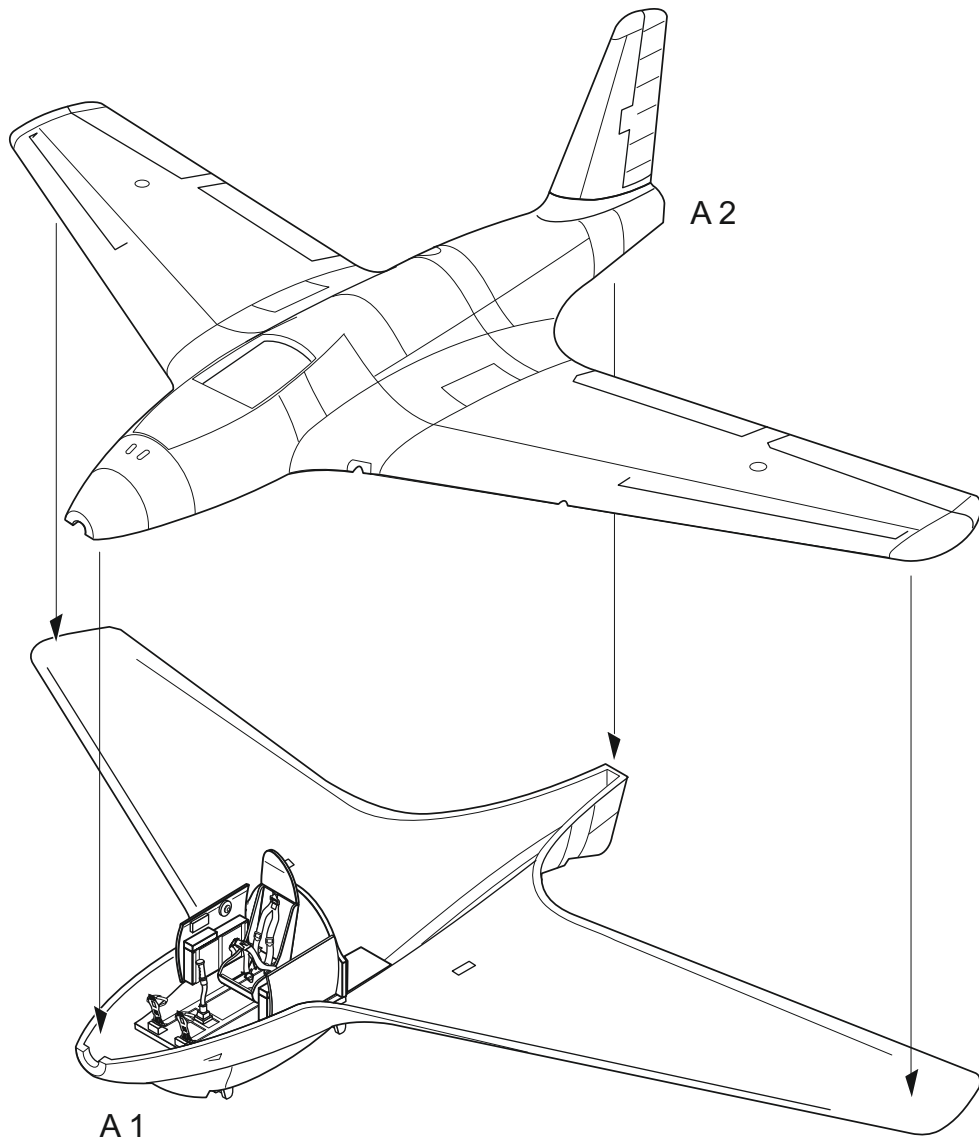


3

3

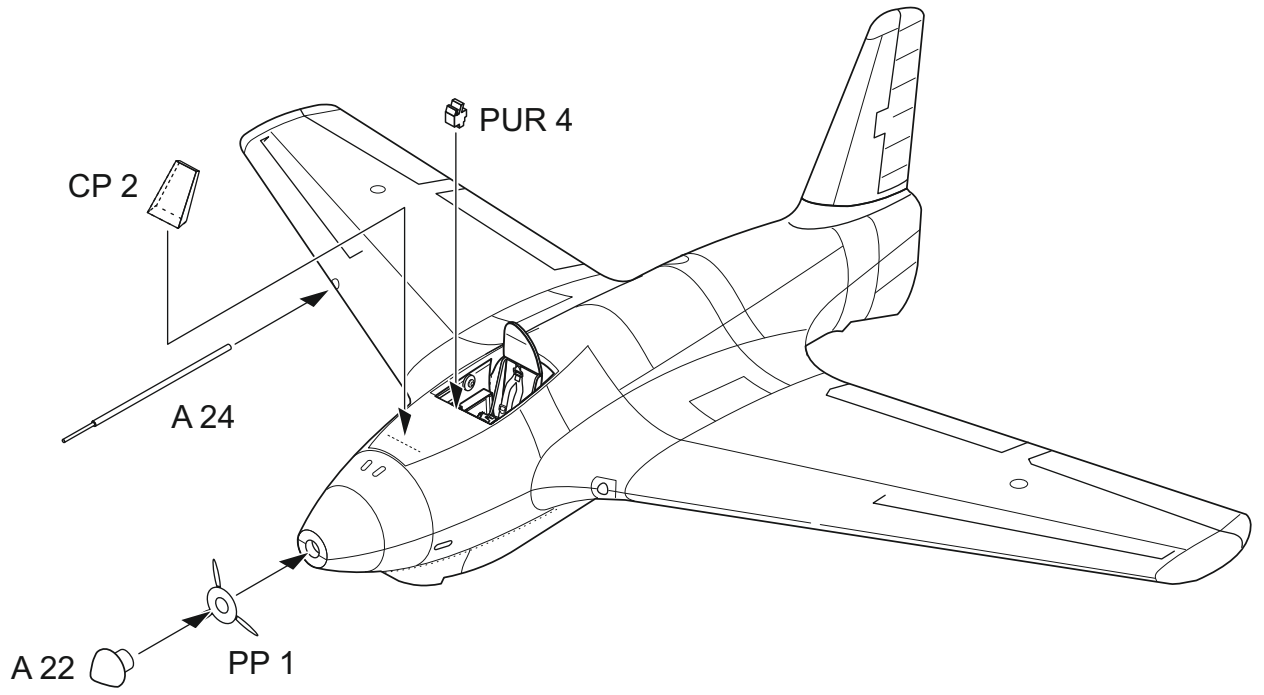


4

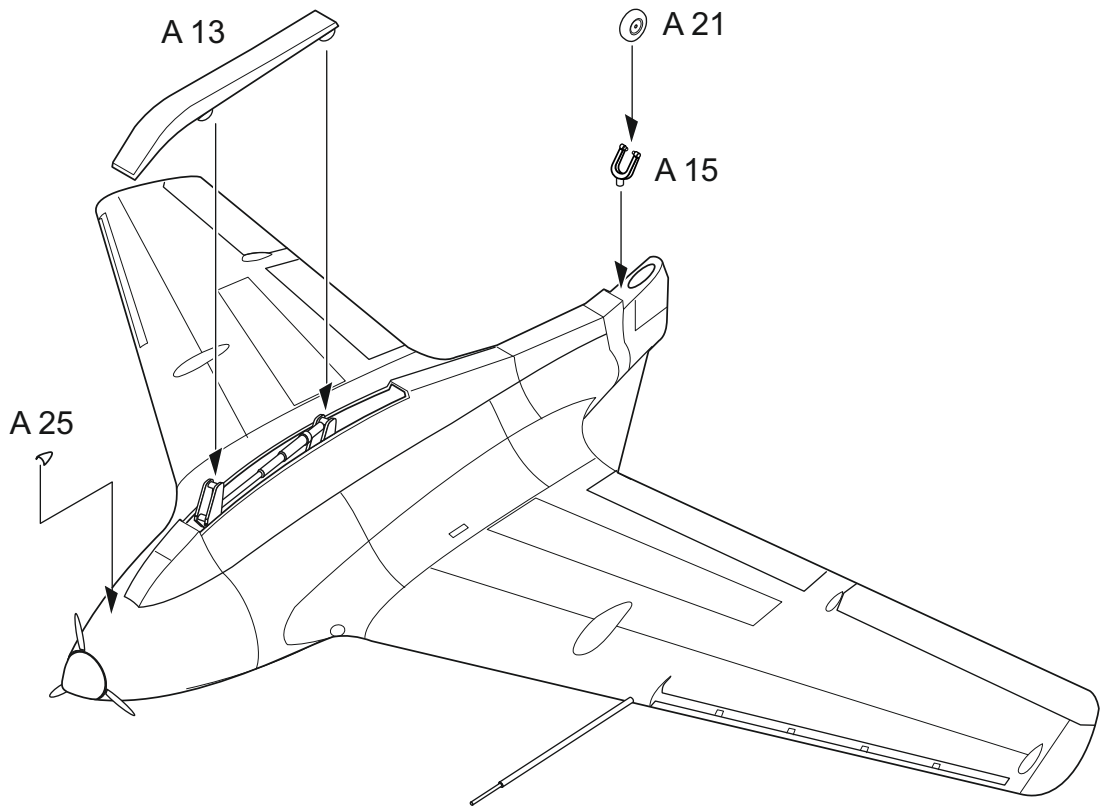


4

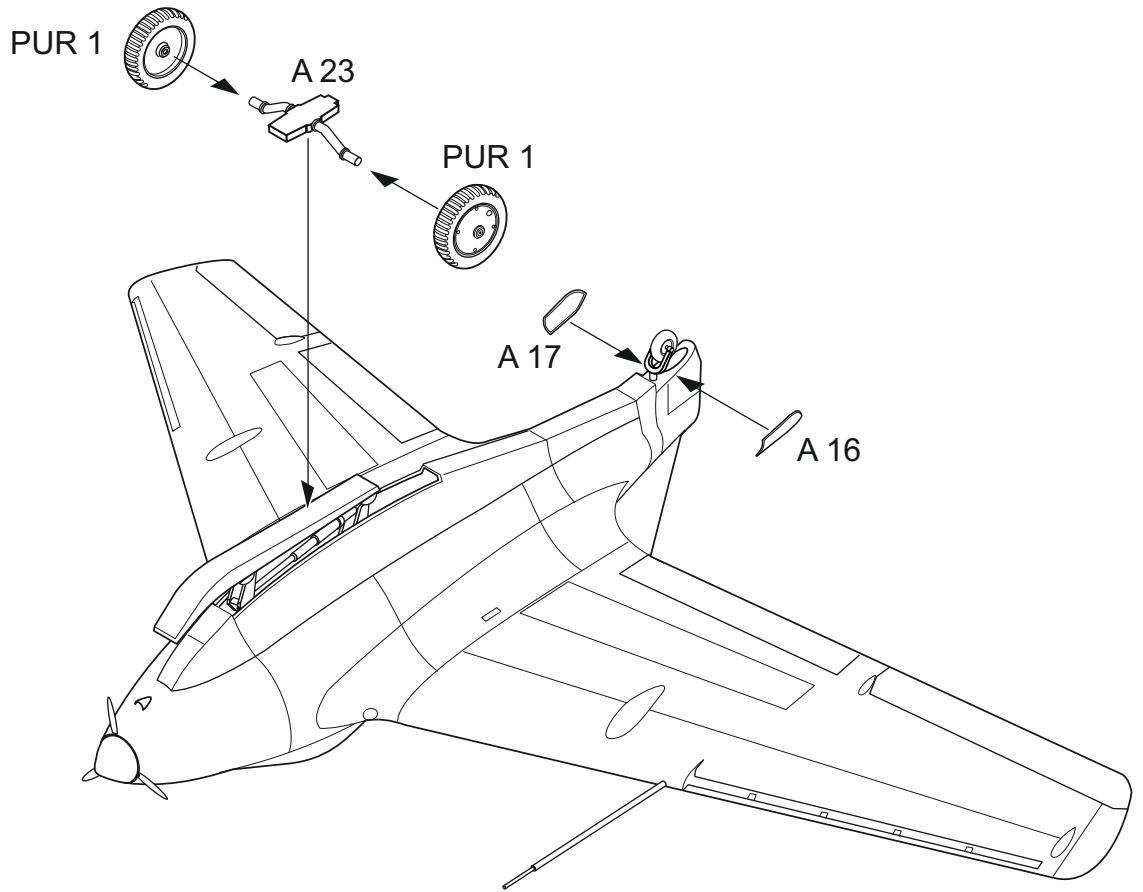
5



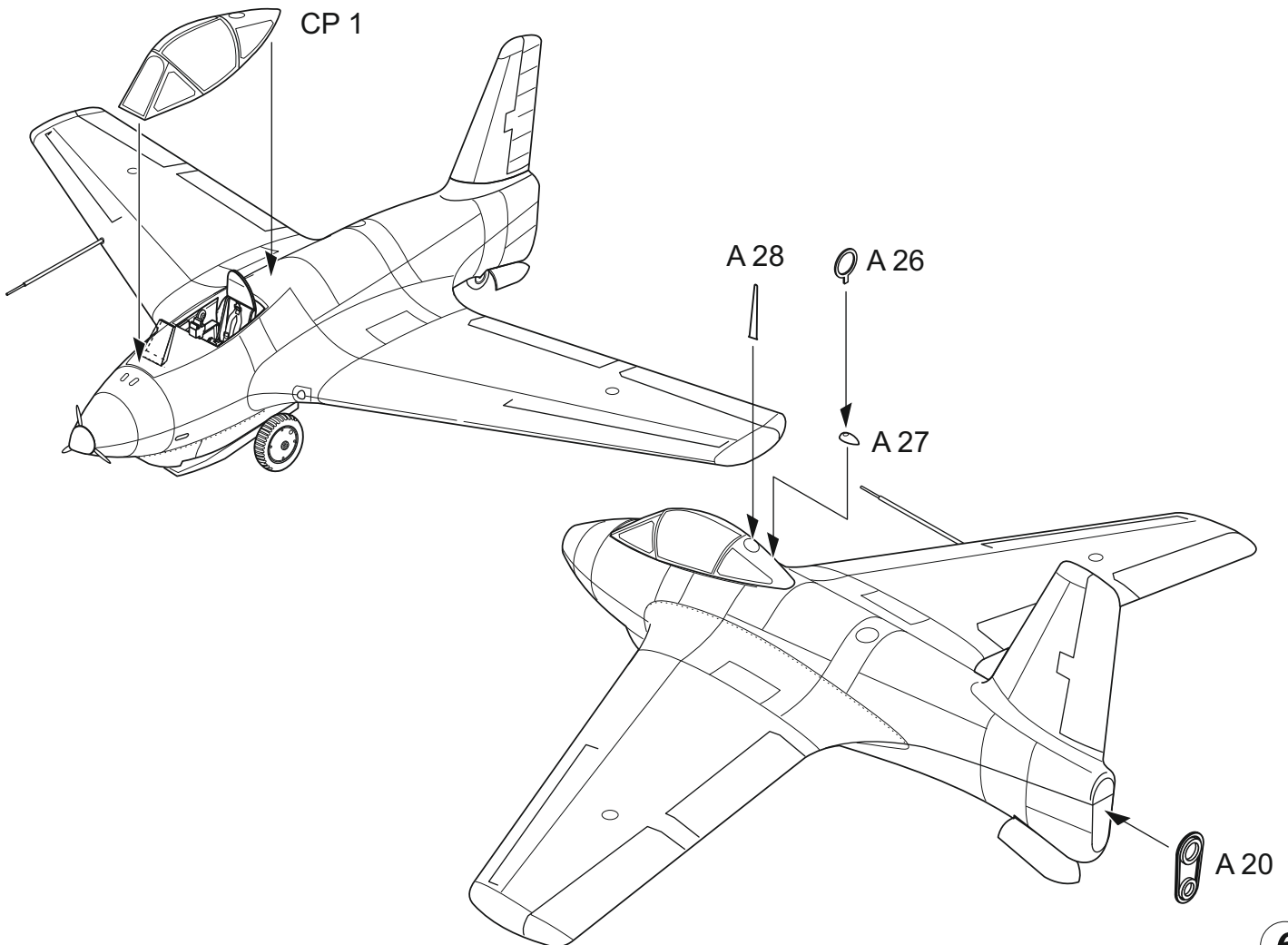
6



7

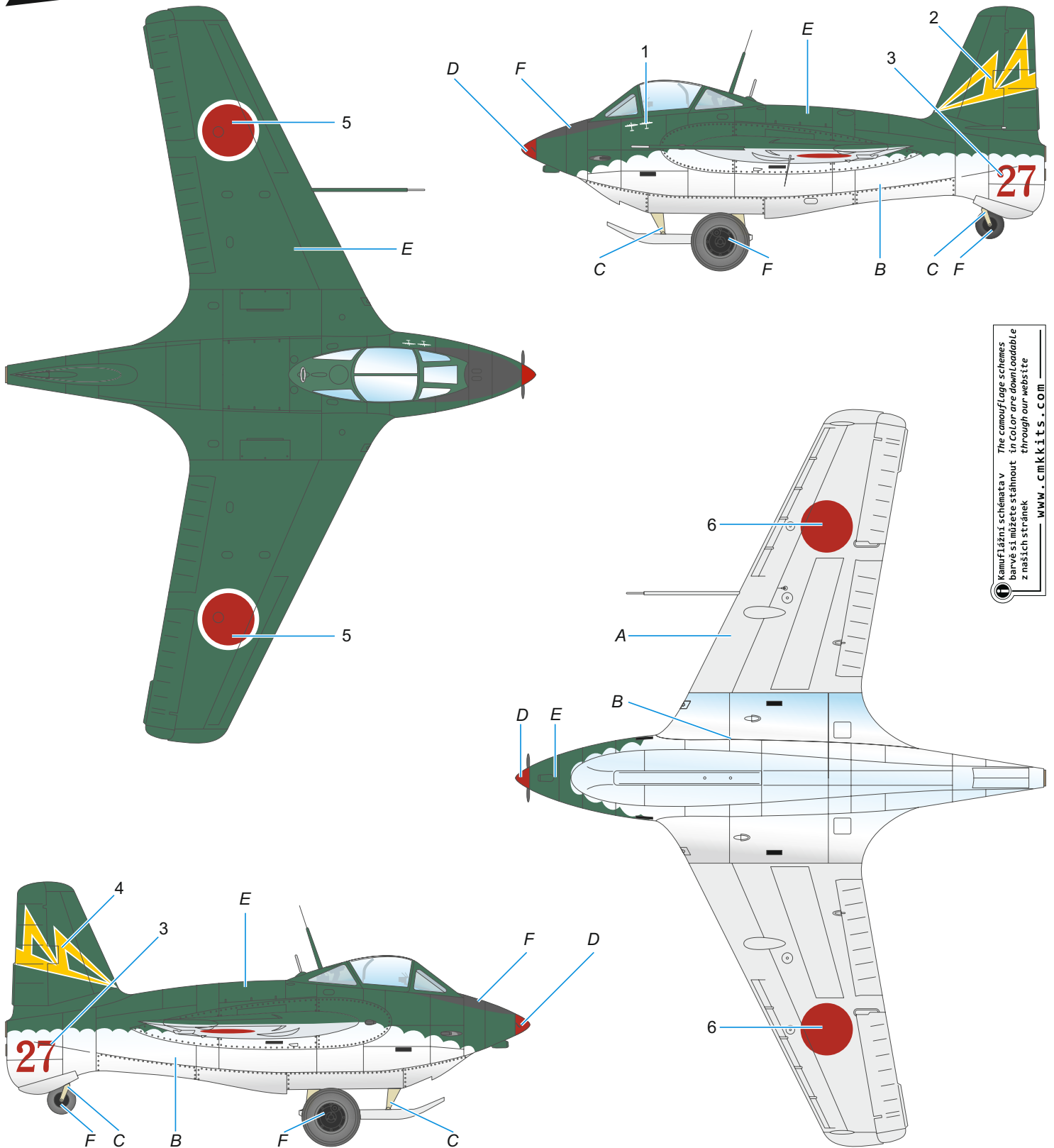


8



6

CAM. A



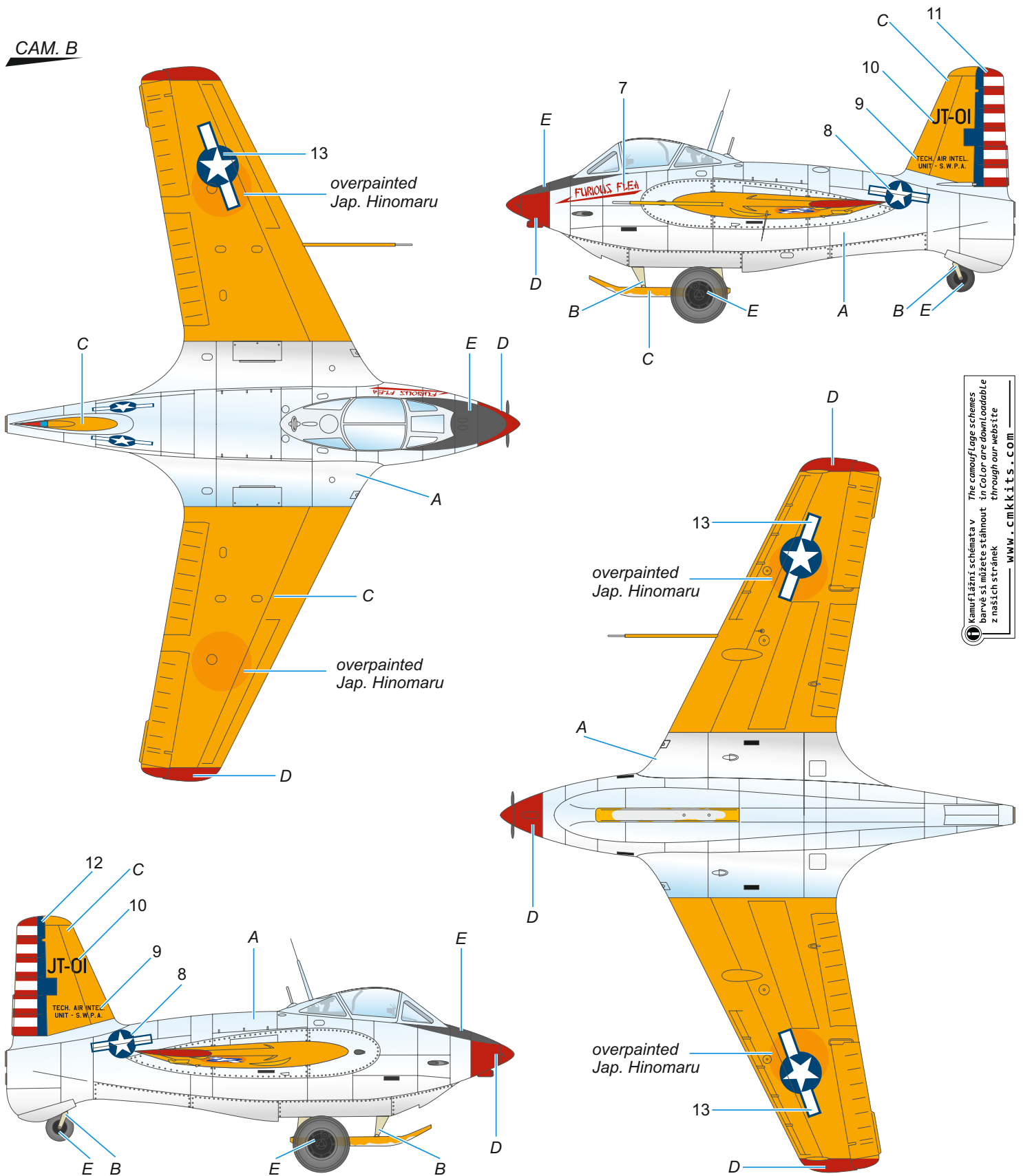
Kamuflážní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek
 The camouflage schemes in color are downloadable through our website
 WWW.CMKKITS.COM

- | | | | | | |
|---|---|--|--------------------------------------|--|------------------------------------|
| A IJA světle šedivá
IJA Light Grey
H62/C56 | B barva kovu
Natural Metal
H08/C08 | C šedozelená
Grey Green
H70/C60 | D Červená
Red
H327/C327 | E IJA tmavě zelená
IJA Dark Green
H60/C16 | F černá
Black
H12/C33 |
|---|---|--|--------------------------------------|--|------------------------------------|

Messerschmitt Me-163C-2, v podobě v jaké procházel zkouškami u TAIU-SWPA (Technical Air Intelligence Unit - South West Pacific Area) na základně Anacostia, USA, v roce 1946.

Messerschmitt Me-163C-2, when tested by TAIU-SWPA (Technical Air Intelligence Unit, South West Pacific Area), NAS Anacostia, USA, 1946.

CAM. B



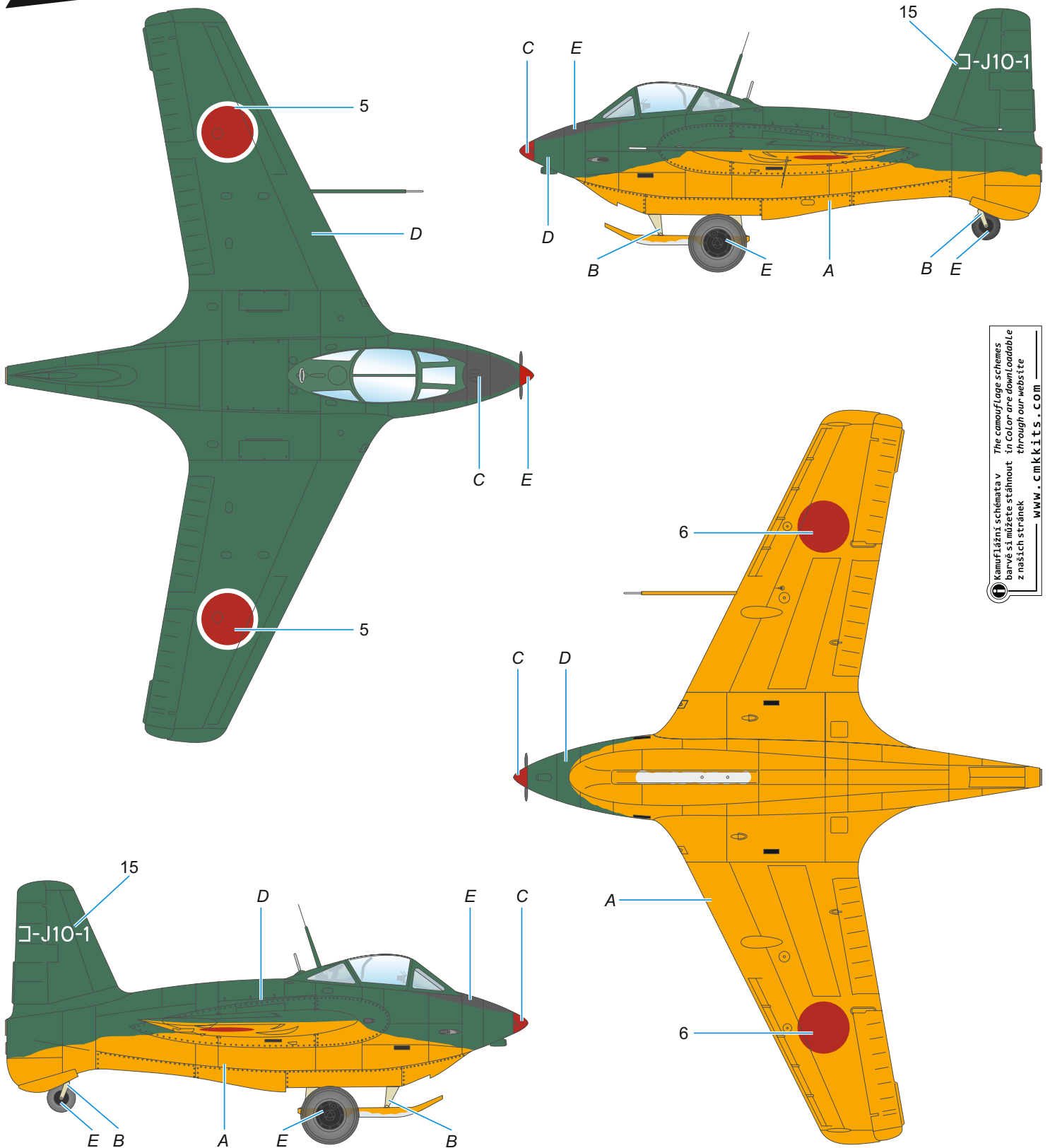
Kamuflážní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek
 The camouflage schemes in color are downloadable through our website
 WWW.CMKKITS.COM

- | | | | | |
|---|--|--|--------------------------------------|------------------------------------|
| A barva kovů
Natural Metal
H08/C08 | B šedozelená
Grey Green
H70/C60 | C žlutooranžová
Orange Yellow
H24/C58 | D červená
Red
H327/C327 | E černá
Black
H12/C33 |
|---|--|--|--------------------------------------|------------------------------------|






Messerschmitt Me-163C-2, Námořní letecký technický arzenál, letiště Jokosuka, prefektura Kanagawa, Honšú, 1946

Messerschmitt Me-163C-2, Air Test Unit of the Naval Air Technical Arsenal, Yokosuka Airfield, Kanagawa Prefecture, Honshu, 1946

CAM. C



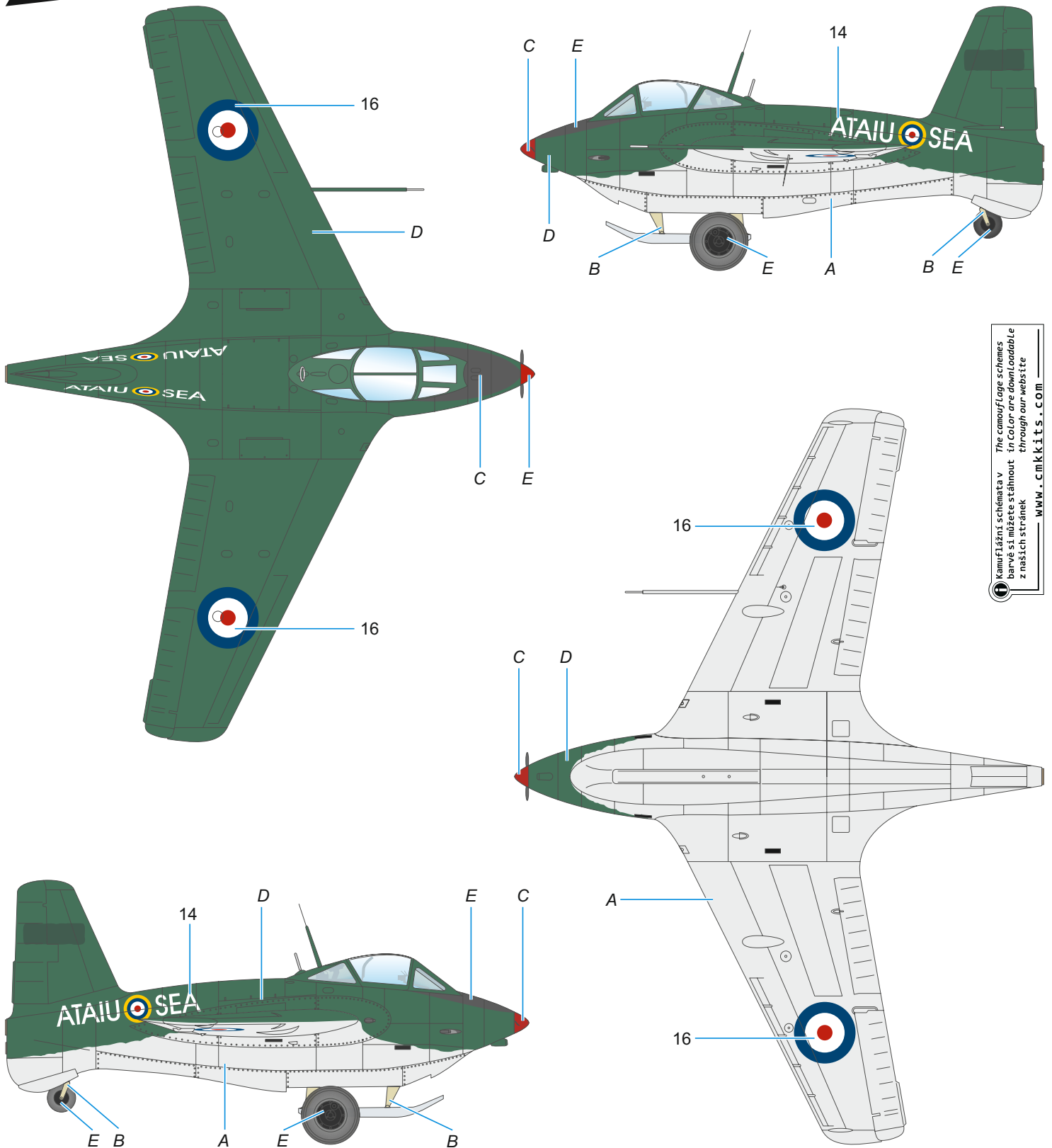
Kamuflažní schémata v barvě si můžete stáhnout z našich stránek
 The camouflage schemes in color are downloadable through our website
 WWW.CMK115.COM

- | | | | | |
|---|--|--|--|--|
| A  | B  | C  | D  | E  |
| žlutooranžová
Orange Yellow
H24/C58 | šedozeleňá
Grey Green
H70/C60 | červená
Red
H327/C327 | IJN zelená
IJN Green
H59/C15 | černá
Black
H12/C33 |

Messerschmitt Me-163C-2, zkoušen u ATAIU-SEA
(Allied Technical Air Intelligence - South East Asia),
základna Tebrau, Malajsko, 1946.

Messerschmitt Me-163C-2, tested by ATAIU-SEA,
(Allied Technical Air Intelligence - South East Asia),
Tebrau AB, Malaya 1946

CAM. C



Kamuflažní schémata v
barvě si můžete stáhnout
z našich stránek
www.cmkkits.com

The camouflage schemes
in color are downloadable
through our website
www.cmkkits.com

- | | | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| A | B | C | D | E |
| IJN světle šedivá
IJN Light Grey
H61/C35 | šedozelená
Grey Green
H70/C60 | Červená
Red
H327/C327 | IJN zelená
IJN Green
H59/C15 | Černá
Black
H12/C33 |