

Messerschmitt Me 261V-2 Adolfine



1:72
PLT 231

One of the triumphs in the newly formed Third Reich was the Olympic Games in Berlin 1936. Even German aviators scored successes in several disciplines. This prosper from the next Olympic Games in Tokyo in 1940. Messerschmitt A.G. Company designed long range record machine that should carry on board the need of intermediate landing. This ambitious project P.1064 was a twin-engined aircraft with five crew members and was designed along the shape of Zerstörer Bf and by the use of the proven technologies of simple and light all-metal structure. P.1064 though, was much bigger. The big single spar wing with thick profile was inner parts that were connected to the fuselage were rather complex. Not only it supported the engine nacelles with main undercarriage, landing flaps and liquid coolers at the outer ends but mainly its interior served as a segmented integral fuel tank. The outer wing parts were light, simple and featured ailerons only. The slats were not used. The oil coolers were located under the nacelles. The total fuel tanks' capacity including the fuselage ones was around 17.000 litres. The main undercarriage was folded flat, turned by 90 degrees, into the nacelles; tail wheel was retracted to fuselage. The first and second prototypes were powered by Daimler-Benz DB 606A 1/B 1 (coupled DB 601 with joint carters) liquid cooled 24-cylinder inverted-vee engines with take-off output 1955 KW/ 2660 HP each. These engines drove 2 four bladed variable pitch VDM propellers (clockwise and anti clockwise) of 4,60m diameter. The later third prototype was powered by more powerful DB 610A 1/B 1 (coupled DB 605) with 2279 KW/ 3100 HP output at 2500m. The fuselage was of small diameter monocoque design with non-pressurized glazed cockpit in the nose for two pilots seating side by side. Radio operator/ navigator station was located behind the pilots' cockpit. The flight engineer and "long range" navigator station was separately located behind the wing spar. There was also small crew rest-cabin or for passenger and cargo. The tail planes featured non split horizontal stabilizer and 2 egg-shaped vertical stabilizers at the outer ends.

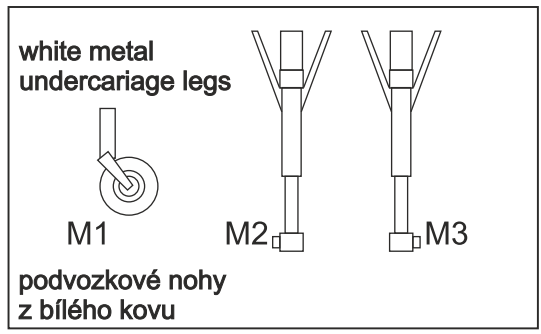
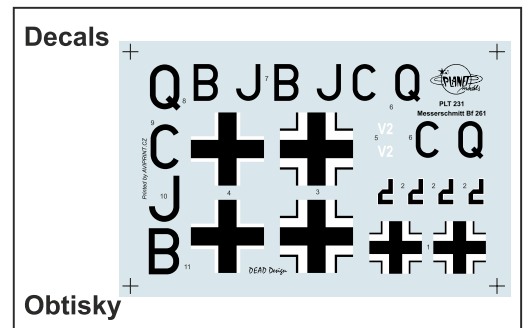
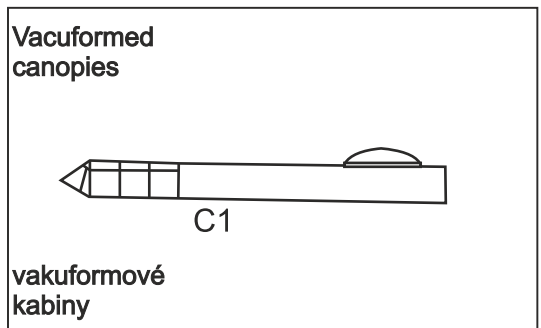
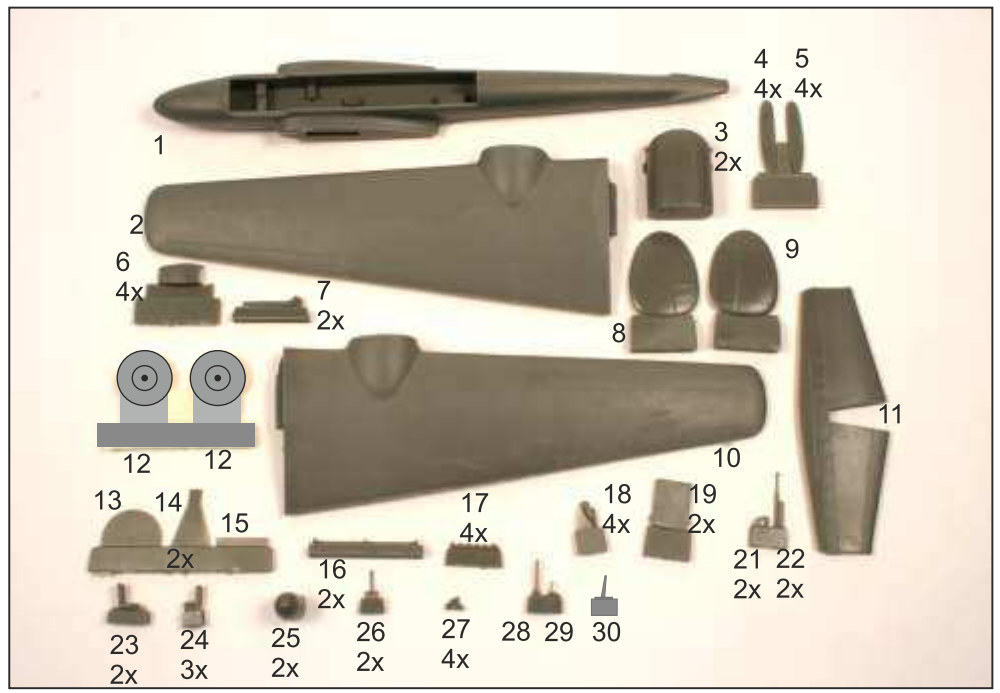
Reich's Ministry of Aviation (RLM) had authorized Project P.1064 and designated it Bf 261. Herman Göring himself showed off its project to Führer. Adolf Hitler was thrilled by this project and promised his personal support to the Germany-Japan flight without intermediate landing. The grateful employees of Messerschmitt A.G. then begun to call Bf 261 "Adolfine".

The building of the first prototype begun in 1939; in winter and spring 1940 was the aircraft to be tested and in summer 1940 had to be prepared for the long range flight to Tokyo. Since the war broke out in September 1939 the Bf 261 program was slowed down and without any priority the first prototype Bf 261V-1 (BJ+CP) was finished in winter 1941. Pilot Karl Baur first took-off with it on December 12, 1941. Since the original purpose was gone it was decided to convert this machine to the long range maritime reconnaissance aircraft for Atlantic Ocean area and to cooperate with Kriegsmarine submarines. Nevertheless, the development and manufacture of further specimens continued.

Bf 261V-2 (BJ+CQ) was test flown in spring 1942. It featured deepened fuselage with re-designed crew compartments behind the wing spar. RLM had requested defensive weapons installation even for the price of lowering the fuselage fuel capacity. Shallow bomb bay (or photo cameras compartment) was located in the belly. Even though the above the modified Bf 261 had impressive range. During 1942-43 period both prototypes went through many long-lasting flights. Bf 261V-3 (BJ+CR) prototype powered by new DB 610A 1/B 1 engines was considered the final military design. New posts for two crew members were added behind the wing spar but no weapons were installed. On April 16, 1943 Karl Baur under controls and other six persons onboard V-3 flew over a 4500 km distance in less than 10 hours. Unfortunately, during the landing one landing gear had collapsed and the fuselage was damaged. Nevertheless, the machine had proven its potential and past the subsequent repair it was handed over to Aufklärungsgruppe der Oberbefehlshabers der Luftwaffe (Reconnaissance Group of Air Force Highest Command) in Oranienburg led by Oberst T. Rowehl. Bf 261V-3 flew long range (and secret) reconnaissance missions to both East and West.

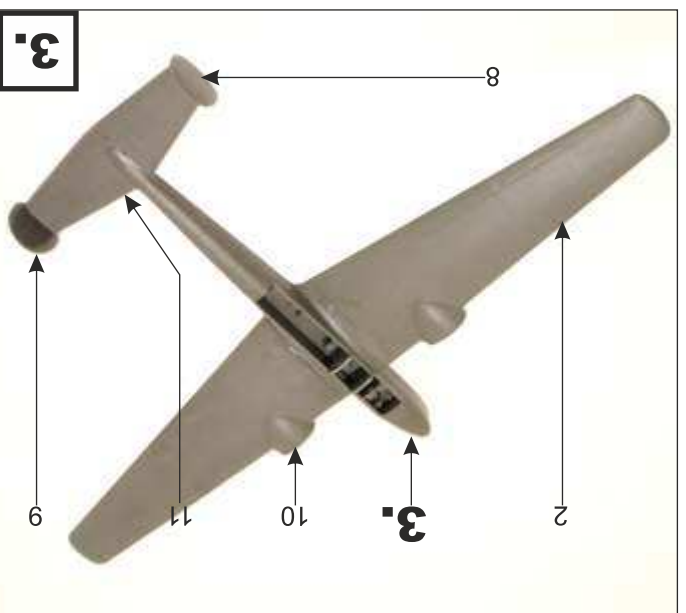
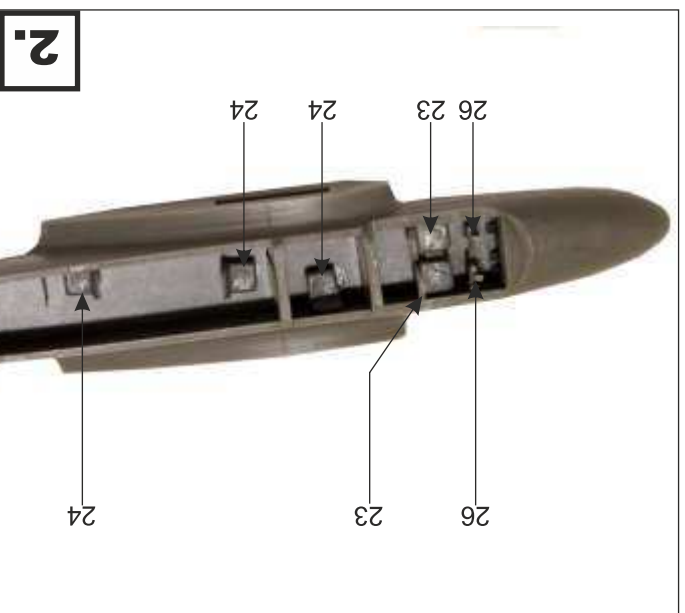
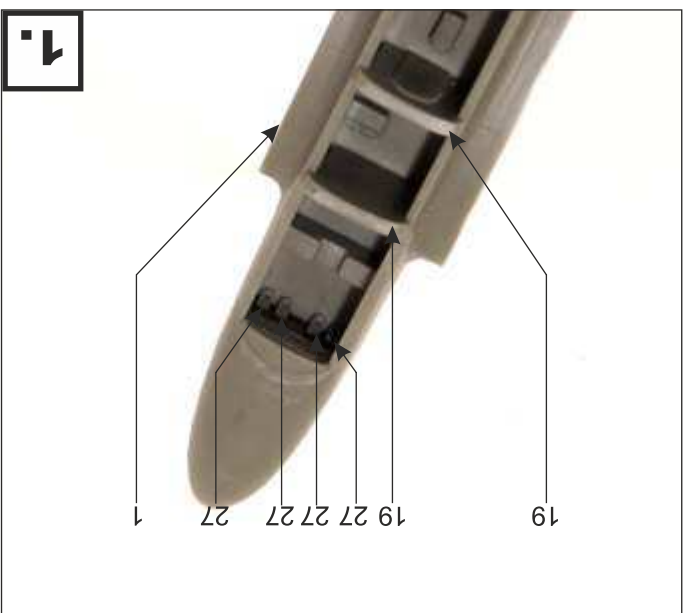
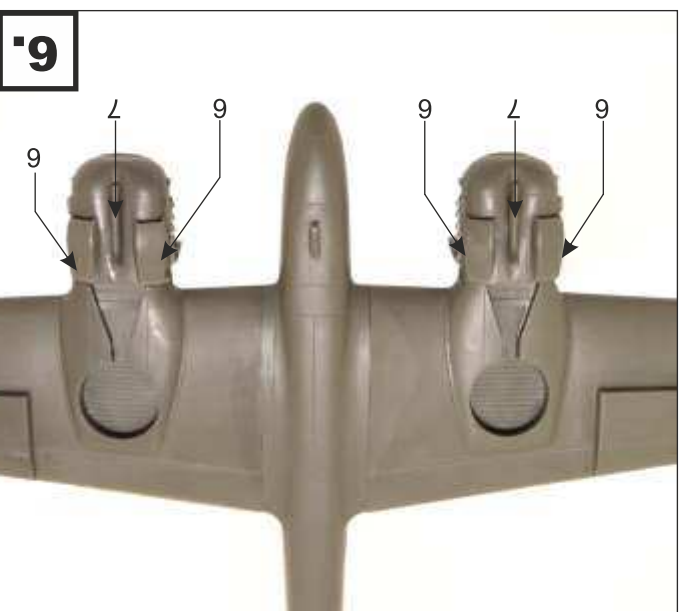
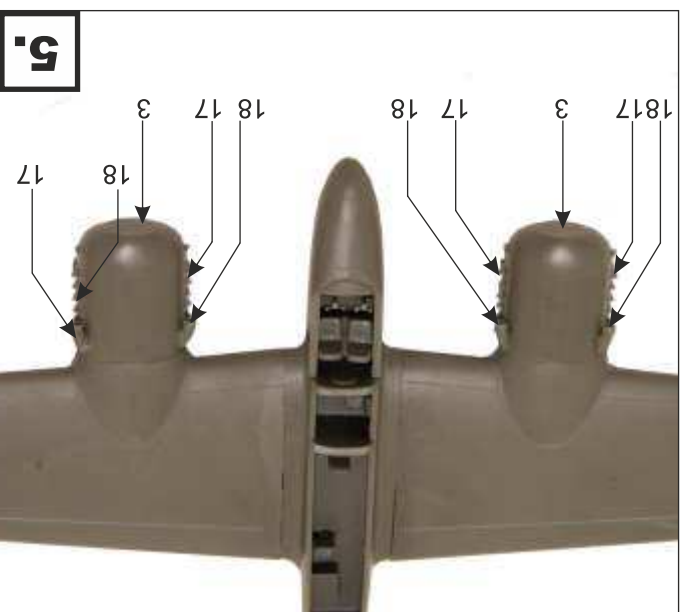
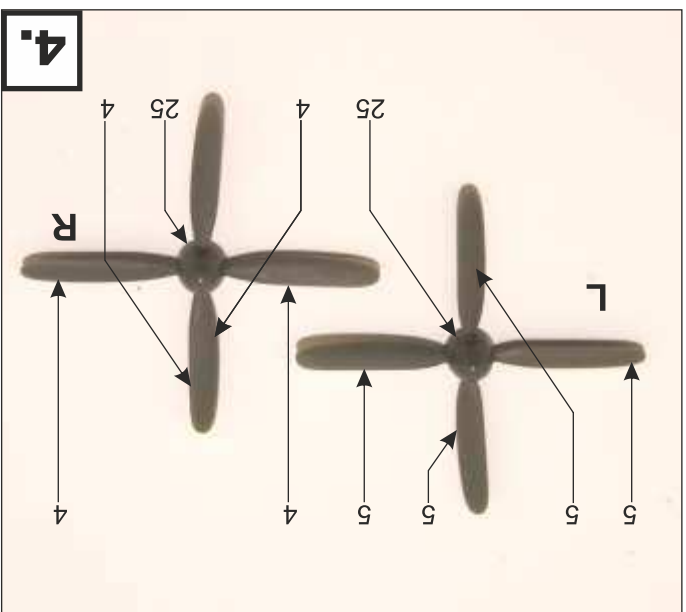
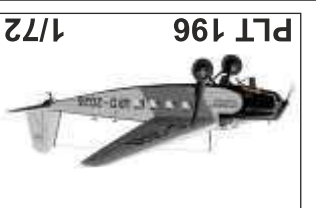
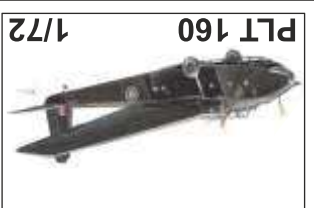
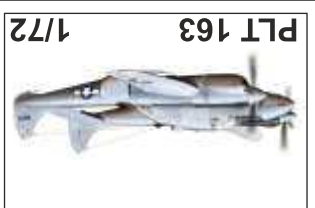
The machine was never mass produced and ended in manufacture and testing of three prototypes. Further war fate of the Bf 261V-3 is not known. Bf 261V-1 and V-2 prototypes were damaged below repairable conditions at Lechfeld airfield. "Adolfines" were scrapped in 1944 or 1945. Technical data are set for Bf 261V-3

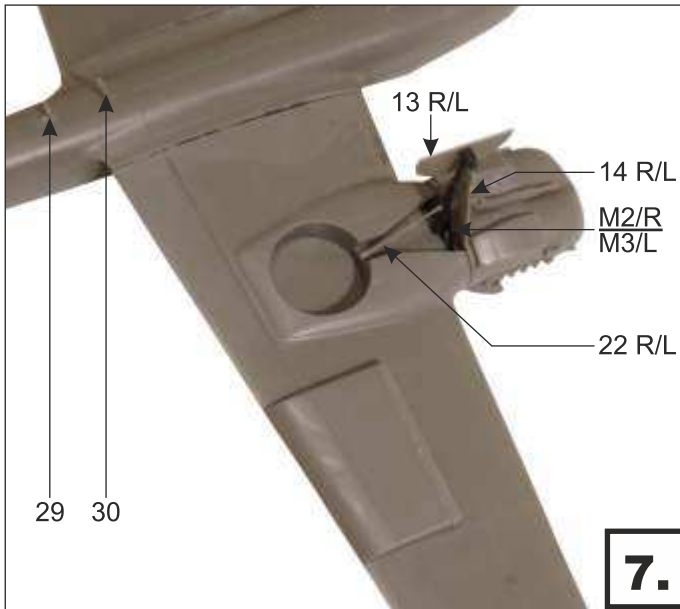
Technical Data: /wing span: 26.88 m, Length: 16.70 m, Height: 4.75 m, Airfoil: 85.00 m2, Empty wight: 12,500 kg, Take-off weight: 22,000 kg, Max. Speed: 620 kmh, Cruising speed: 405 kmh, Service Ceiling: 8,300 m, Range: 11,025 km.



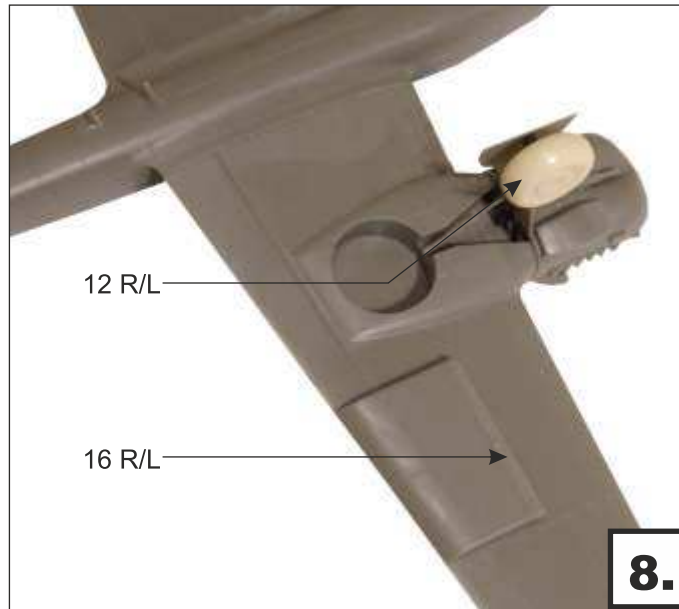
K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnány do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.

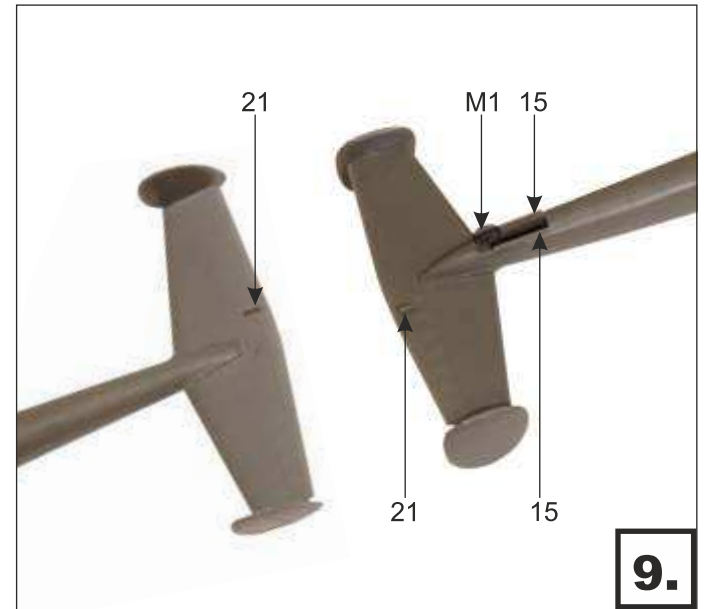




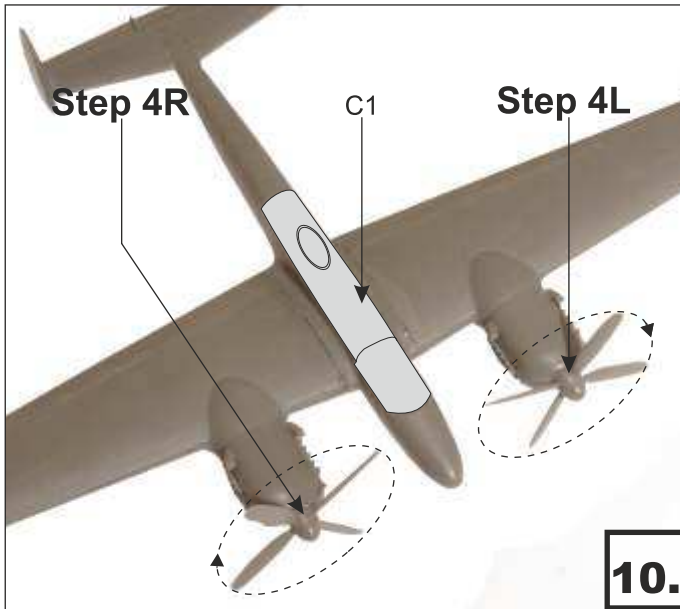
7.



8.



9.



10.

V roce 1936 byly Olympijské hry v Berlíně jedním z triumfů nové Třetí říše. Úspěchy slavili v několika disciplínách i němečtí letci. To vedlo k plánům propagandisticky využít i příští Olympiádu v Tokiu v roce 1940. Firma Messerschmitt A.G. navrhla dálkový rekordní stroj, který měl rekordním letem přenést olympijský oheň do Tokia bez mezipřistání. Ambiciózní projekt P.1064 byl dvoumotorový letoun s pětičlennou osádkou navržený v liniích dvoumotorového Zerstöreru Bf 110 (prototyp létal roku 1936) a s užitím osvědčených technologií jednoduché a lehké celokovové konstrukce. P.1064 byl ovšem mnohem větší. Velké jednonosníkové křídlo s relativně tlustým profilem se stavělo se jako čtyři celky. Vnitřní části připojované k trupu byly nejsložitější. Nesly totiž nejen gondoly motorů a v nich ukrývaný hlavní podvozek, vzletkové klapky a u vnějších konců chladiče kapaliny ale jejich vnitřní prostor byl navržen jako dělená integrální nádrž. Připojované vnější části pak byly lehké, jednoduché, jen s křídélky. Sloty užitý nebyly. Chladiče oleje byly pod gondolami. Celkový objem nádrží včetně trupových, se pohyboval kolem 17 000 l. Hlavní podvozek s velkými koly se naplocho, po otočce o 90° sklápěl do gondol motorů, ostruha s kolečkem se ukrývala v trupu. K pohonu prvního a druhého prototypu sloužily kapalinou chlazené čtyřadvacetiválcové Daimler-Benz DB 606A/B 1 (dva a dva DB 601 se společnými reduktory) se vzletovým výkonem po 1955 kW/2660 k, pohánějící stavitelné čtyřlístové vrtule VDM o průměru 4,60 m (levotočivou a pravotočivou). Pozdější třetí prototyp dostal silnější motory DB 610A/B 1 (zdvojené DB 605), dávajícími až 2279 kW/3100 k v letové výšce 2500 m. Trup, stavěný jako skořepina malého průřezu, nesl v přední nepřetlakovou prosklenou kabinu dvou pilotů vedle sebe, pracoviště radisty/navigátora bylo za pilotní kabinou. Až za průběžným nosníkem křídla byl oddělený prostor palubního mechanika a "dálkového" navigátora. Byla tam i malá kabinka pro odpočinek osádky případně pro cestující a náklad. Vodorovná ocasní plocha nesla nedělenou výškovku a na koncích dvě vejčité plochy.

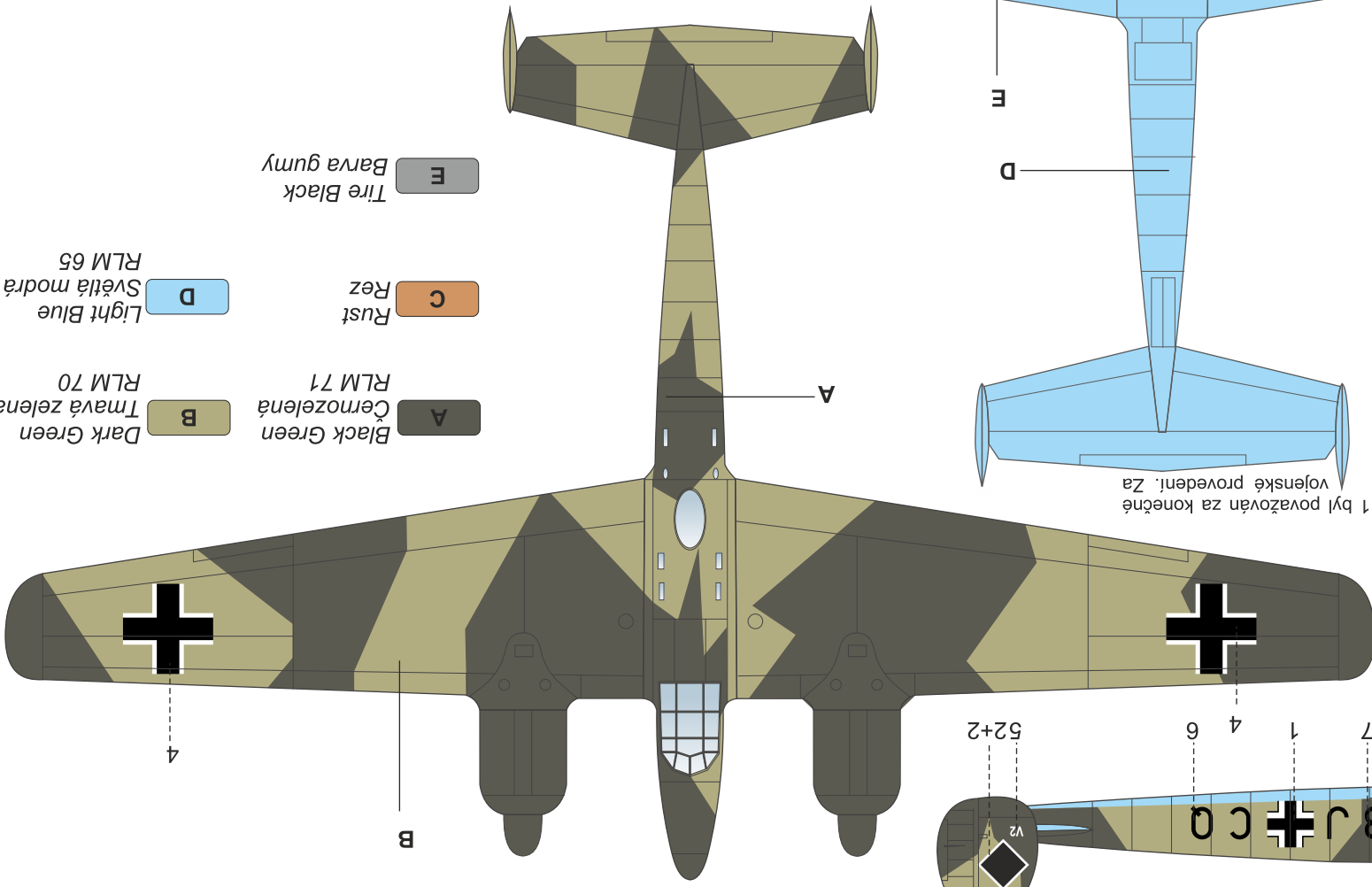
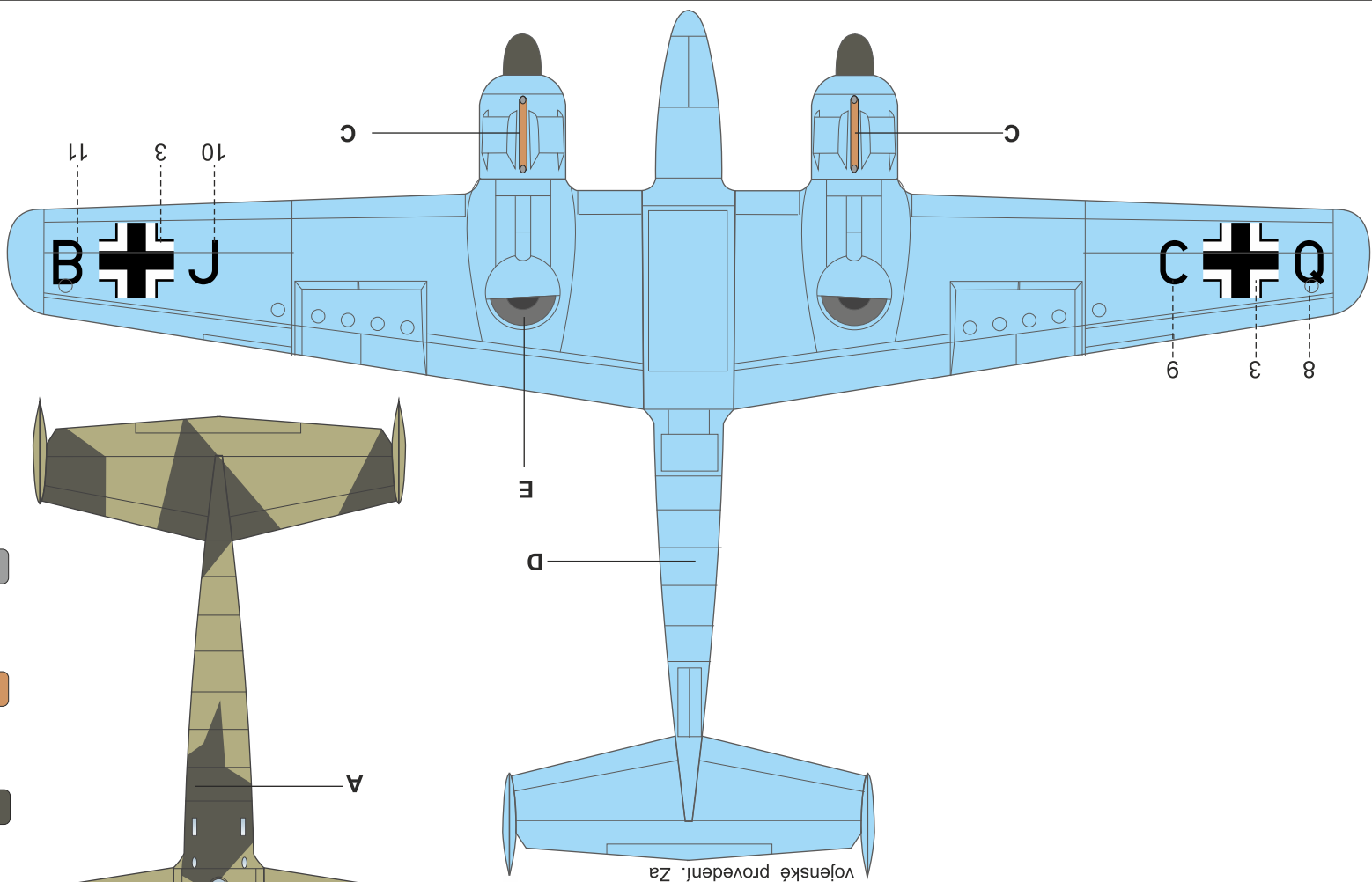
Projekt P.1064 schválilo Říšské ministerstvo letectví (RLM), které stroji dalo označení Bf 261, čímž projekt dostal zelenou. Sám H. Göring se "svým" projektem pochlubil Vůdci. A. Hitler byl projektem nadšen a letu z Německa do Japonska bez mezipřistání přislíbil osobní podporu. Vděční zaměstnanci Messerschmittu pak typu Bf 261 začali říkat "Adolfine".

Stavba prvního Bf 261V1 začala v roce 1939, v zimě a na jaře 1940 měl být letoun vyzkoušen a v létě 1940 měl být připraven k dálkovému letu do Tokia. V září 1939 však vypukla válka a program Bf 261 byl zpomalen a bez priority byl první prototyp Bf 261V-1 (BJ+CP) dostavěn až v zimě 1941. Pilot Karl Baur jej zvedl poprvé do vzduchu 23. 12. 1941. Protože původní využití nebylo možné, letoun měl být konvertován na dálkový námořní průzkumný zejména pro oblast Atlantiku a pro spolupráci s ponorkami Kriegsmarine. Vývoj a stavba dalších exemplářů tedy pokračovaly.

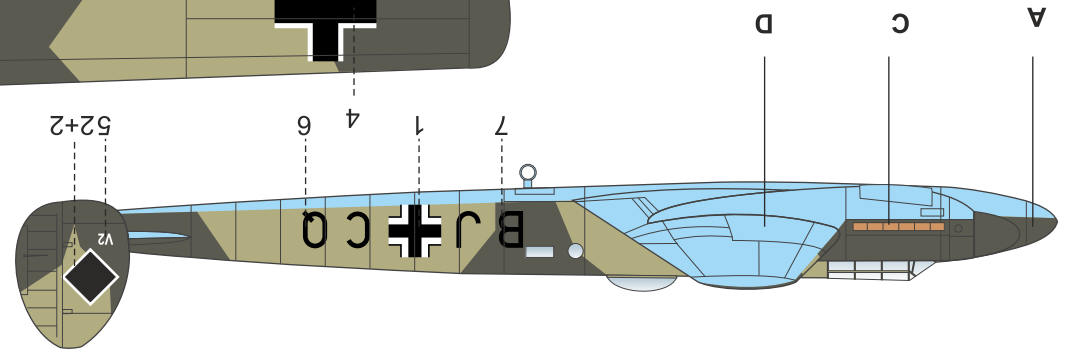
Na jaře 1942 byl zalétán Bf 261V-2 (BJ+CQ). Ten dostal hlubší trup se zcela předělanými prostory osádky za křídlem. RLM totiž požadovalo instalaci defenzivní výzbroje i za cenu snížení objemu nádrží v trupu. Ve spodku trupu objevila mělká pumovnice (či prostor pro kamery). Ale i tak měl modifikovaný Bf 261 měl impozantní dolet. V letech 1942-43 oba prototypy uskutečnily řadu dlouhotrvajících zkušebních letů.



Prototyp Bf 261V-3 (Bj+CR) s novými motory DB 610A / B 1 byl považován za konečné vojenské provedení. Za



- A** Black Green
 - B** Černozelená
 - C** Rust
 - D** Světlá modrá
 - E** Tire Black
- RLM 71
RLM 70
RLM 65



4

B

52+2

V2

6

4

1

7

D

C

A