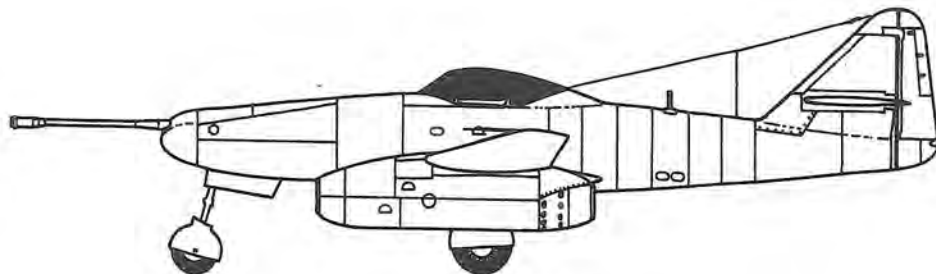




Modely Plastikovým Modelářům
Models for Plastic Modellers
Modelle für Plastikmodellbauer



PLASTIKOVÝ MODEL LETOUNU
PLASTIC AIRCRAFT KIT
PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ

MESSERSCHMITT-Me 262A 1a/U4

HISTORIE

Messerschmitt Me-262A-1a/U4

První stíhač letoun poháněný zradkovými motory, který dosáhl operačního statusu, byl Me-262.

V roce 1938 zadala říšské municeřství (Leichtes Abwehrministerium) firmě Messerschmitt A.G. na konstrukci stroje vhodného pro montáž revolučních proudových motorů, které byly vyvíjeny koncerny Junkers a BMW. První let letounu Me-262 uskutečnění pouze na pohon proudovými motory se konal 18.7.1942. Let uskutečnil 3. prototyp, Me-262V3, který měl instalované 2 motory Jumo 004.

Vývoj Me-262 pokračoval až do roku 1944, kdy vzletěl první kus z 13 předseriových Me-262A-0. První sériový model Me-262A-1a byl pojmenován Schwalbe (Vlaštovka) a byl určen k operačnímu nasazení jako záchranný stíhač.

10.1.1945 pořádal Hitler konferenci, kde se diskutovalo o způsobech, jak obnovit sílu Luftwaffe. V jedné chvíli Hitler navrhnul Goeringovi použití 50 mm kanónů do letounů Me-262 a Ar-234 - idea spočívala v tom, že takový letoun by mohl zahájit střelbu z větší vzdálenosti s mnohem ničivějšími účinky.

Byly navrženy dvě různé 50 mm kanónové zbraně, a to Rheinmetall-Borsig BK5 a Mauser MK214A, obě byly vyvíjeny současně. Vývoj Borsigu BK5 byl opuštěn ve prospěch MK214A, druhý prototyp této zbraně (V2) byl instalován do Me-262 (W.Nr. 111899). Kanón byl umístěn v prostoru přídě trupu, kde byly normálně instalovány 4 kanóny MK 108. Kanón přitom vyčníval 2 metry z přídě.

Letoun uskutečnil první let koncem února 1945 a výroba se připravovala pod označením Me-262A-1a/U4.

Po zkouškách se střelbou na pozemní cíle, uskutečnil pilot Herget dva operační lety proti svazu amerických bombardérů, ale v obou případech došlo k zaseknutí a selhání kanónu.

Druhý letoun vyzbrojený kanónem MK214V3 měl vř. číslo W.Nr. 170083, ale není známa, zda tento letoun vzletěl ještě před koncem války.

Když americká armáda obsadila koncem války letiště Lechfeld, byl tento 2. prototyp ukofistěn nepoškozený. Původně byl pojmenován "Wilma Jeanne", později jako "Happy Hunter II". Tento letoun později havaroval během přeletu z Melun ve Francii.

HISTORY

Messerschmitt Me-262A-1a/U4

The first turbojet-driven fighter to attain operational status was the Me-262.

In 1938 the Reichsluftfahrtministerium placed an order with the Messerschmitt A.G. for the design of an airplane suitable to accommodate the revolutionary new turbojets that were being developed by the Junkers and BMW. The first flight solely on turbojet power was made on July 18, 1942, by the 3rd prototype, the Me-262V3, two Jumo 004s were installed.

The development of Me-262 continued till 1944 when the first of the 13 pre-production Me-262A-0 fighters had been flown. The initial production model, the Me-262A-1a, was named Schwalbe (Swallow) and was intended solely for the interceptor role.

On January 10, 1945 Hitler held a conference at which various ways of restoring the Luftwaffe's force were discussed. At one point Hitler suggested to Goering that a 50 mm cannon be installed in the Me-262 and Ar-234, the idea being that the aircraft would be able to open fire at longer ranges with more devastating results.

Two different 50 mm weapons were proposed for the fighter, the Rheinmetall Borsig BK5 and the Mauser MK214A. These guns were developed simultaneously. Borsig BK5 was abandoned in favor of the MK214A, the 2nd prototype of which, the V2, was installed in the Me-262 W.Nr. 111899. It was fitted in the space normally occupied by the four MK108, projecting some 2 m forward of the nose.

The aircraft made its first flight late in February 1945, production being proposed under the designation Me-262A-1a/U4. After practicing against a ground target, pilot Herget flew two operational missions against a U.S. bomber formation, but on both occasions the gun jammed. A second aircraft W.Nr. 170083 was fitted with the MK214V3, but it is doubtful whether this aircraft was flown before the end of the war.

When American forces marched into Lechfeld airfield at the end of the war, they captured the second MK214 armed Me-262 (initially named "Wilma Jeanne" and later "Happy Hunter II").

This aircraft later crashed during a transfer from Melun in France.

HISTORIE

Messerschmitt Me-262A-1a/U4

První stíhač letoun poháněný zradkovými motory, který dosáhl operačního statusu, byl Me-262.

V roce 1938 zadala říšské municeřství (Leichtes Abwehrministerium) firmě Messerschmitt A.G. na konstrukci stroje vhodného pro montáž revolučních proudových motorů, které byly vyvíjeny koncerny Junkers a BMW. První let letounu Me-262 uskutečnění pouze na pohon proudovými motory se konal 18.7.1942. Let uskutečnil 3. prototyp, Me-262V3, který měl instalované 2 motory Jumo 004.

Vývoj Me-262 pokračoval až do roku 1944, kdy vzletěl první kus z 13 předseriových Me-262A-0. První sériový model Me-262A-1a byl pojmenován Schwalbe (Vlaštovka) a byl určen k operačnímu nasazení jako záchranný stíhač.

10.1.1945 pořádal Hitler konferenci, kde se diskutovalo o způsobech, jak obnovit sílu Luftwaffe. V jedné chvíli Hitler navrhnul Goeringovi použití 50 mm kanónů do letounů Me-262 a Ar-234 - idea spočívala v tom, že takový letoun by mohl zahájit střelbu z větší vzdálenosti s mnohem ničivějšími účinky.

Byly navrženy dvě různé 50 mm kanónové zbraně, a to Rheinmetall-Borsig BK5 a Mauser MK214A, obě byly vyvíjeny současně. Vývoj Borsigu BK5 byl opuštěn ve prospěch MK214A, druhý prototyp této zbraně (V2) byl instalován do Me-262 (W.Nr. 111899). Kanón byl umístěn v prostoru přídě trupu, kde byly normálně instalovány 4 kanóny MK 108. Kanón přitom vyčníval 2 metry z přídě.

Letoun uskutečnil první let koncem února 1945 a výroba se připravovala pod označením Me-262A-1a/U4. Po zkouškách se střelbou na pozemní cíle, uskutečnil pilot Herget dva operační lety proti svazu amerických bombardérů, ale v obou případech došlo k zaseknutí a selhání kanónu.

Druhý letoun vyzbrojený kanónem MK214V3 měl vř. číslo W.Nr. 170083, ale není známa, zda tento letoun vzletěl ještě před koncem války.

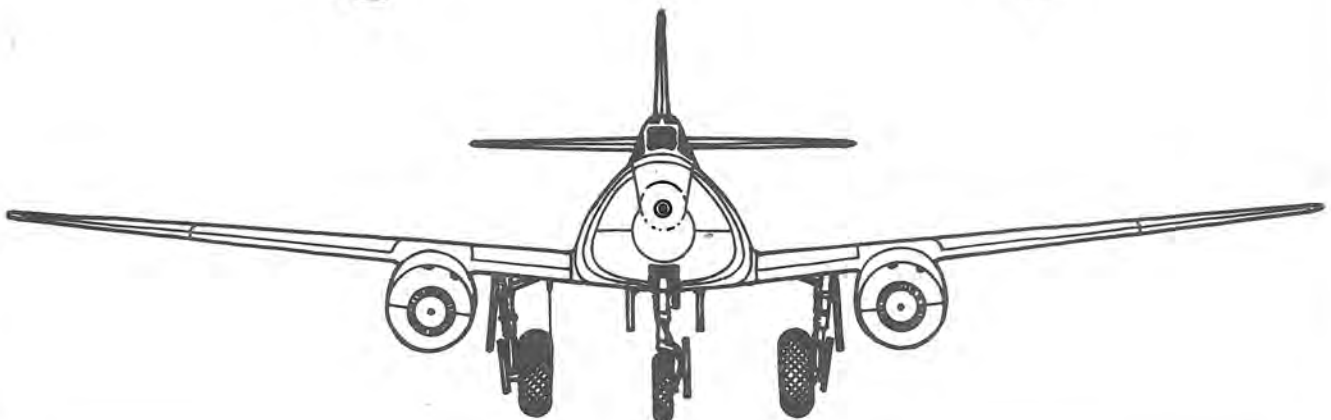
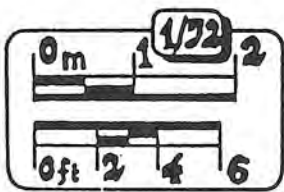
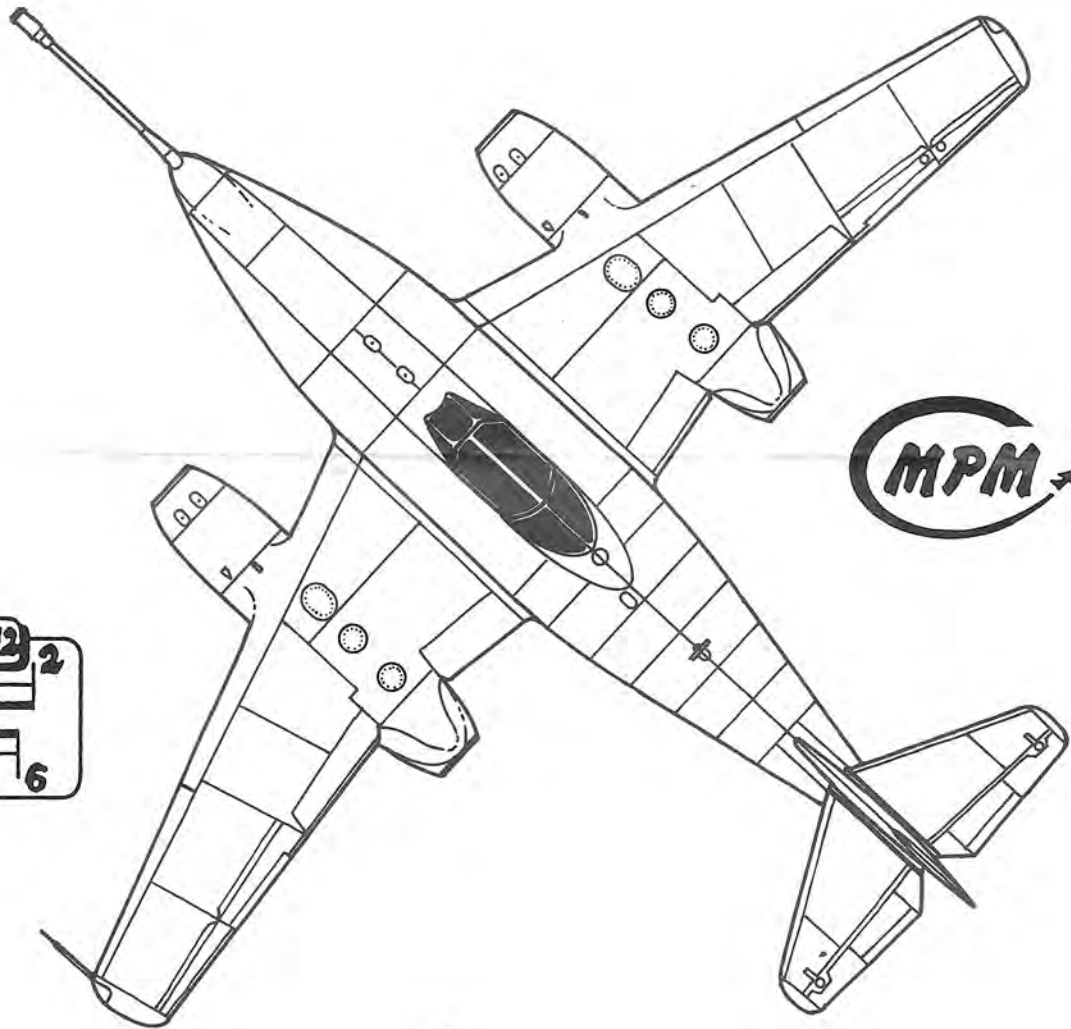
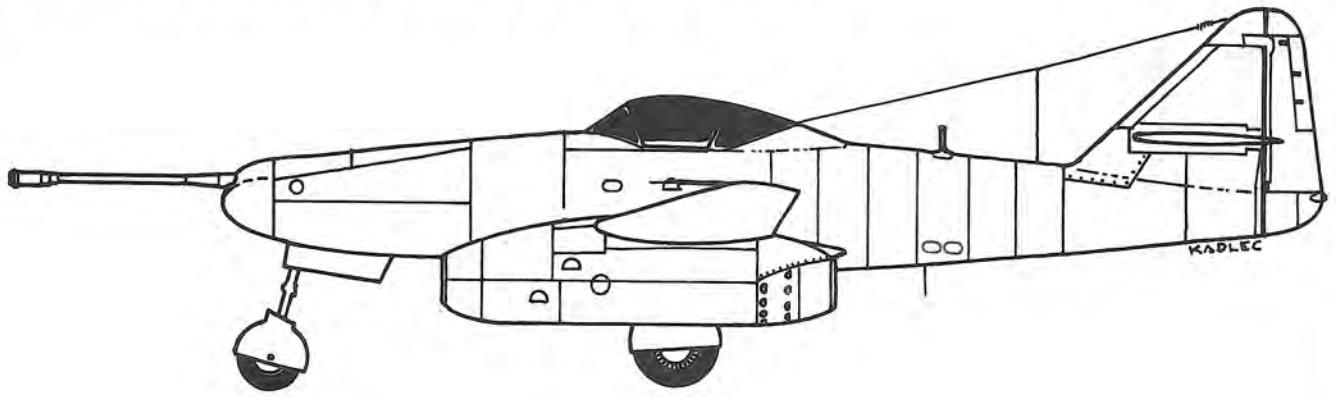
Když americká armáda obsadila koncem války letiště Lechfeld, byl tento 2. prototyp ukofistěn nepoškozený. Původně byl pojmenován "Wilma Jeanne", později jako "Happy Hunter II". Tento letoun později havaroval během přeletu z Melun ve Francii.

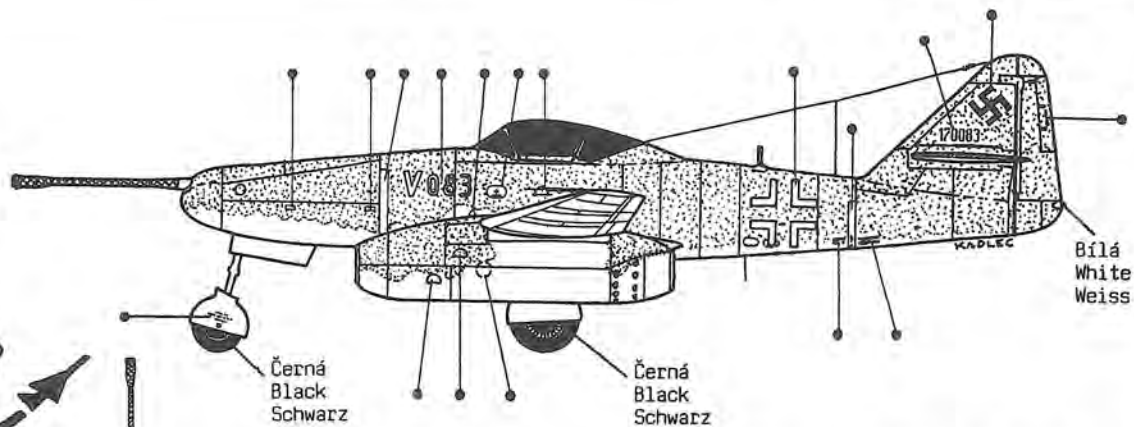
Rozpětí 12,51 m
Délka 10,60 m
Max. rychlost 870 km/h v 6000 m
Dolet 1 050 m
Operační dostup 11 450 m

Span 12,51 m
Length 10,60 m
Max. speed 870 km/h v 6000 m
Range 1 050 m
Operational ceiling 11 450 m

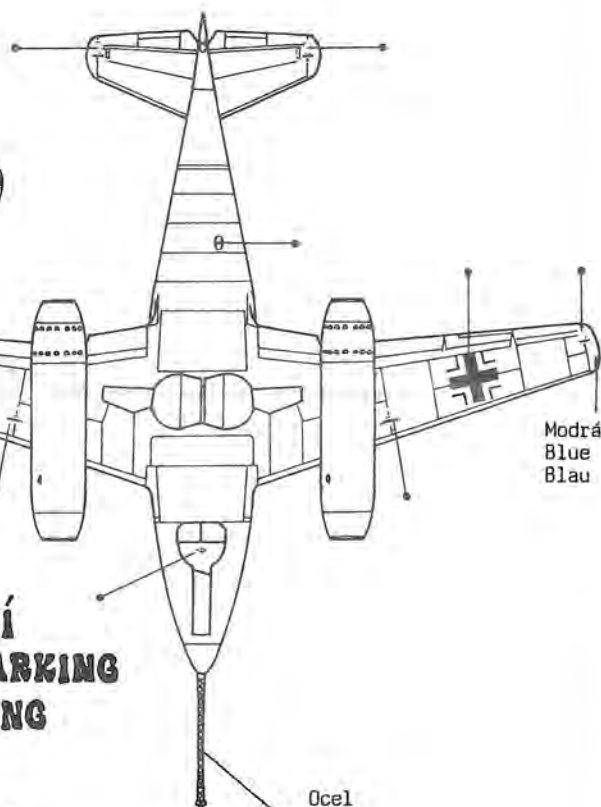
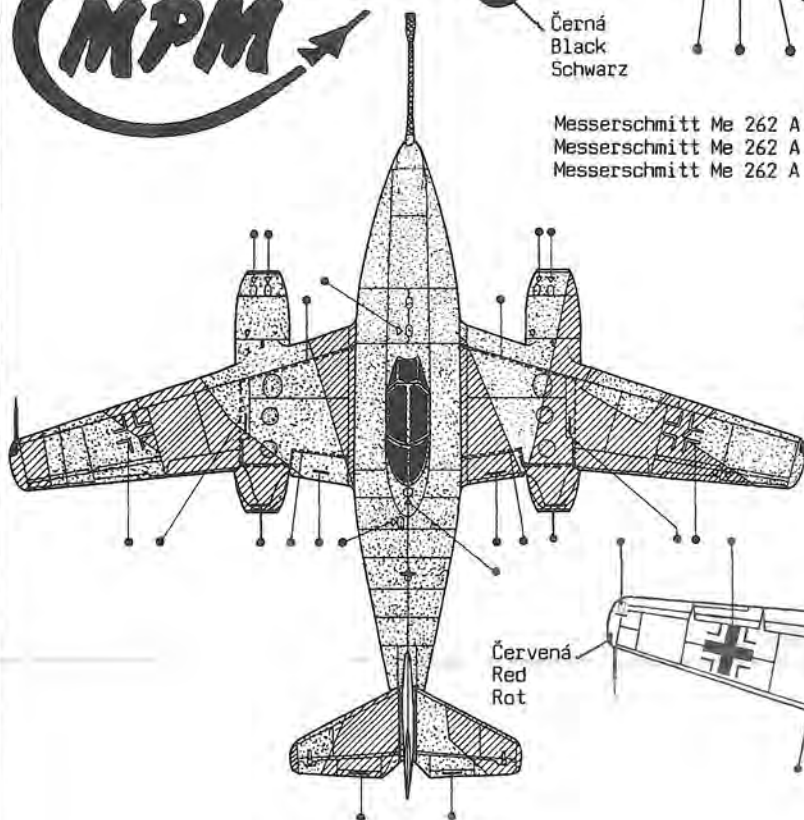
Spannweite 12,51 m
Laenge 10,60 m
Max. Geschwindigkeit 870 km/h v 6000 m
Flugweite 1 050 m
Dienstgipfelhoehe 11 450 m

MESSERSCHMITT-Me 262A 1a/U4

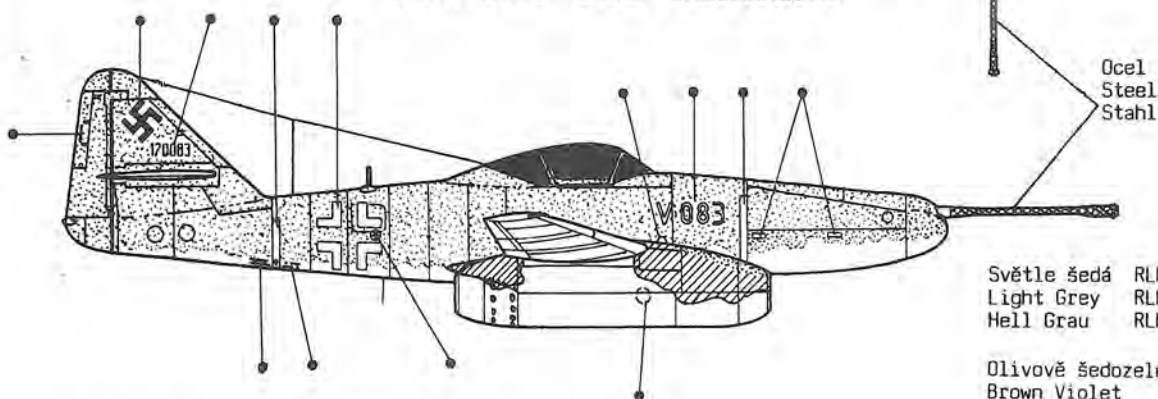




Messerschmitt Me 262 A - 1a/U4 - druhý prototyp v.č. 170083 (Německo 1945)
 Messerschmitt Me 262 A - 1a/U4 - second prototype W.No. 170083 (Germany 1945)
 Messerschmitt Me 262 A - 1a/U4 - zweite prototyp W.Nr. 170083 (Deutschland)



**ZBARVENÍ A OZNAČENÍ
 CAMOUFLAGE AND MARKING
 TARNUNG UND KENNUNG**



Interiér kabiny
 Podvozkové šachty
 Cockpit interior
 Undercarriage rooms
 Führerraum
 Fahrwerkschachte

Černošedá RLM 66
 Stříbrná RLM 66
 Black Grey RLM 66
 Silver RLM 66
 Schwarzgrau RLM 66
 Silber

Světle šedá RLM 76
 Light Grey RLM 76
 Hell Grau RLM 76

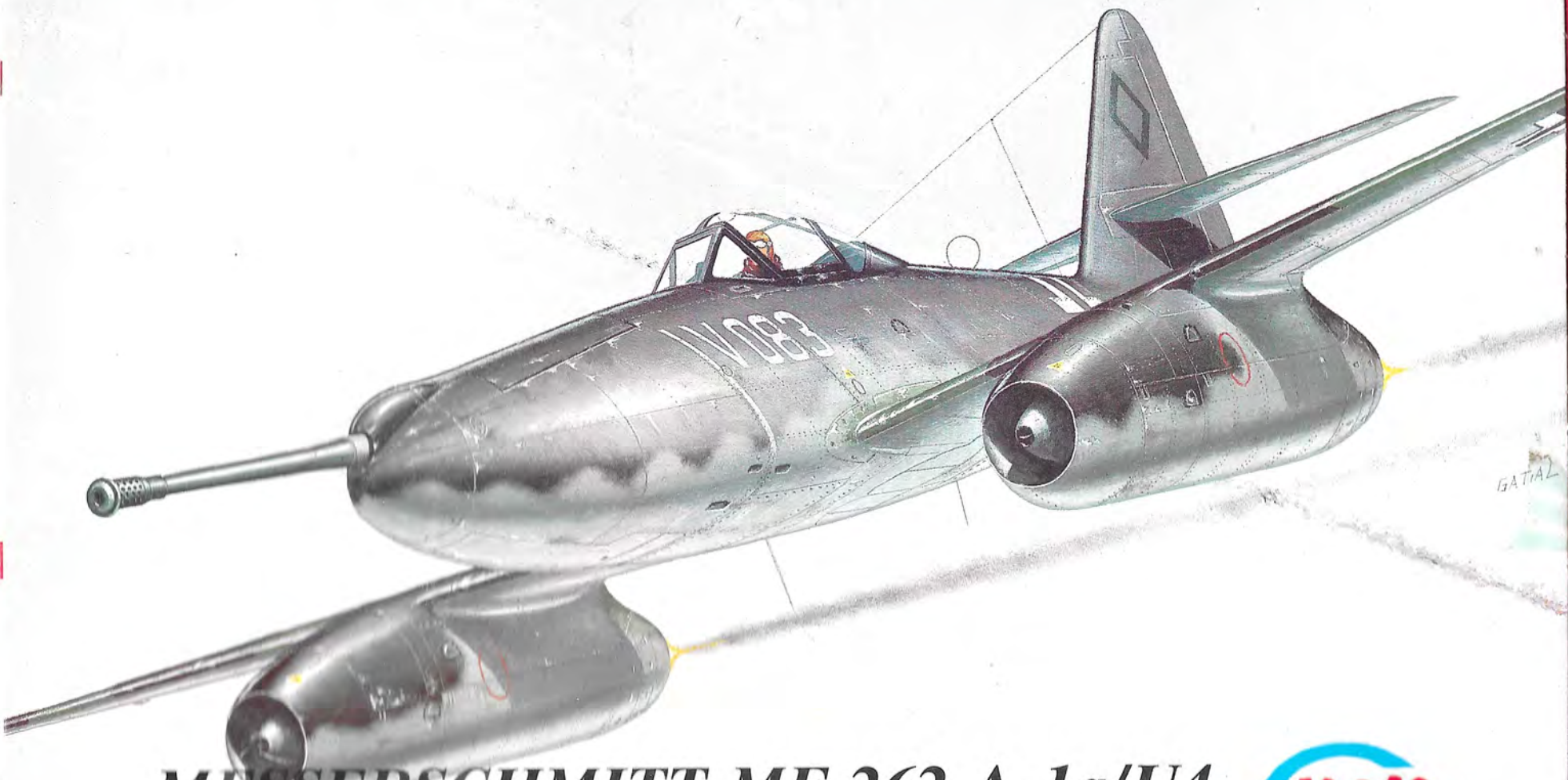
Olivově šedozelená RLM 81
 Brown Violet RLM 81
 Braunviolett RLM 81

Temně zelená RLM 82
 Dark Green RLM 82
 Dunkelgruen RLM 82

Otvářka
 Decal
 Anzettelband



MESSERSCHMITT-Me 262A 1a/U4



MESSERSCHMITT ME 262 A-1a/U4

VSTRIKOVANÝ MODEL - LIMITOVANÁ SERIE * INJECTION MODEL KIT - LIMITED EDITION

