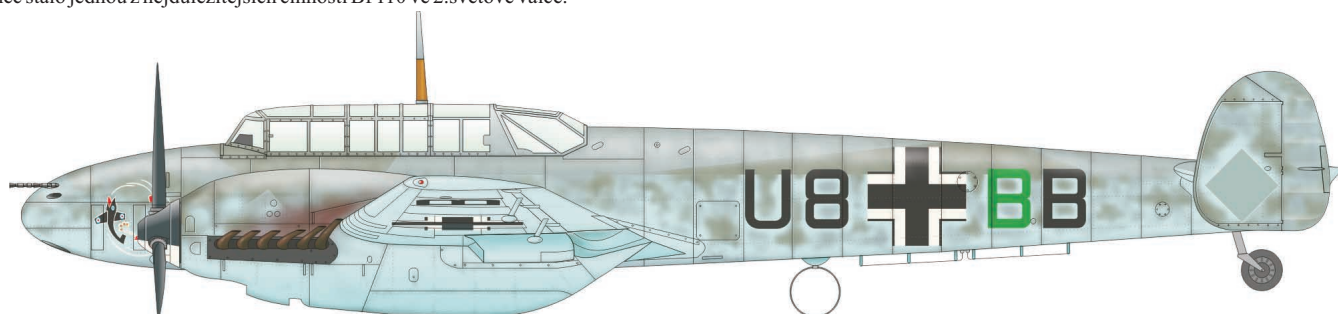


GERMAN WW II HEAVY FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT

Messerschmitt Bf 110 intro

The first pages of history for the famous Zerstörer Bf 110 were written at the end of 1934, when C-Amt RLM (the technical branch of the Reich's Air Ministry) issued a specification for a two seat, twin engined aircraft to fulfill a need within the Kamfzerstörer category. Submitted proposals came from Focke-Wulf (Fw 57), Henschel (Hs 124) and BFW (Messerschmitt Bf 110). In the spring of 1935, the RLM changed its thinking on the spec, and cancelled the universal Kamfzerstörer category in favor of two specific types, the Schnellbomber and the Zerstörer. The new concept of a heavy fighter of the RLM were best satisfied by the Messerschmitt design, which wasn't really dictated as much by the original specifications. The first prototype, the Bf 110 V1, first flew May 12, 1936, and the modified second prototype V2 was submitted to the Erprobungstelle in Rechlin on January 14, 1937. Four development aircraft, A-01 to A-04, powered by JUMO 210Da engines, were delivered at the beginning of 1938. A production run of 45 Bf 110Bs began in July, powered by JUMO 210Ga engines, delivering some 500kW (680hp). At the end of 1938, the production line for the high performance DB 601 finally got going, and these were mounted into the first major Bf 110 version, the Bf 110C. The Bf 110C, as was the case with the Bf 110B, was armed with two MG FF cannon, mounted in the fuselage below the cockpit floor, four MG 17 machine guns mounted in the nose and one rear firing MG 15 machine gun manned by the gunner/radio operator. There was a crew of two. The Luftwaffe received a total of 169 Bf 110Cs by September, 1939. The first combat experience of the type in Norway and France uncovered a small operational radius, unsuitable for an escort fighter. The first attempt to remedy the shortcoming came in the form of a large, underfuselage conformal type external fuel tank, called the Dackelbauch. The Bf 110C-3, adapted to carry this tank, were redesignated D-0. Results were not entirely satisfactory with the D version, and so there was a reconstruction of the fuel system, after which aircraft of the D version carried two drop tanks under the wings, and a small oil tank under the fuselage. The Bf 110D also standardized a longer fuselage, by way of an extension at the rear carrying a life raft and other emergency survival gear. This was a feature also evident on some subsequent Bf 110Es, which were equipped with bomb racks under the fuselage and wings. The majority of Bf 110Es were powered by the DB 601N engines. The following Bf 110F received the DB 601F engines housed in reshaped nacelles, with newer, more rounded spinners, aerodynamic features taken from the Bf 109F. Upgrading efforts were noted in the armament as well, where the MG FF were replaced by MG 15s. Significant changes came with the Bf 110G, powered by new DB 605 engines. The rear firing MG 82Z double gun appeared on the G-2, and with the G-4 came the replacement of four forward firing machine guns with two 30mm MK 108 cannon. The G-4 also saw larger rudders mounted. The Bf 110 went through not only technical changes throughout its career, but also through a development of its operational use. It entered the war as a heavy escort and attack fighter. By the time of the Battle of Britain, it became apparent that the aircraft, in the role of escort fighter, had been pushing the envelope of its capabilities. On the contrary, as a defensive weapon against British bombers, the Bf 110 made an extremely good showing of itself, and remained a deadly foe through to the end of the war. The placement of RAF bombing operations within nighttime hours from 1941 brought the Bf 110 into the realm of nightfighting on the Western Front. On the Eastern Front, they excelled as fast fighter bombers. Their earlier role as a day attack fighter was still fulfilled not only on the Eastern Front (where they were employed throughout the war successfully even as the originally envisioned escort fighter), but also on the Western Front into the depths of the summer of 1944, where the role was abandoned primarily, and finally, due to the effectiveness of American fighter escorts. As a nightfighter in the G-4 version, thanks to a heavy forward firing armament and radar, they soldiered on literally until the very end of the war. As such, it was the nightfighter role that would prove to be the most significant for the Bf 110 during the course of the Second World War.

Historie slavného Zerstörera Bf 110 se začala psát na konci roku 1934, kdy C-Amt RLM (Technický úřad Říšského ministerstva letectví) vydal specifikace pro dvoumístné dvoumotorové letouny kategorie Kamfzerstörer. Do konkurzu vstoupily firmy Focke-Wulf (Fw 57), Henschel (Hs 124) a BFW (Messerschmitt Bf 110). Na jaře 1935 RLM své názory přehodnotilo, univerzální kategorii Kamfzerstörer zrušilo ve prospěch dvou specializovaných kategorií Schnellbomber a Zerstörer. Požadavkům RLM na těžký stíhač stroj Zerstörer nejlépe vyhovovala Messerschmittova konstrukce, která se příliš nevázala na původní zadání. První prototyp Bf 110 V1 byl zalétán 12.5.1936, modifikovaný druhý prototyp V2 byl do Erprobungstelle v Rechlinu předán 14.1.1937. Čtyři stroje zkušební série A-01 až A-04, poháněné motorem JUMO 210Da, byly dodány začátkem roku 1938, v červenci pak začala výroba 45 kusů série Bf 110B, poháněné motory JUMO 210Ga o max. výkonu 500kW (680 k). Na konci roku 1938 se konečně rozběhla výroba výkonných motorů DB 601, které byly montovány do první velkosériové verze C. Verze C, stejně jako předchozí B, měla výzbroj tvořenou dvěma kanóny MG FF, montovanými do trupu pod podlahou prostoru posádky, čtyřmi kulomety MG 17 lafetovanými v nose letounu, a jedním vzad střelícím kulometem MG 15, obsluhovaným radistou/střelcem. Posádka byla dvoučlenná. Do září 1939 dostala Luftwaffe 169 strojů Bf 110C. Již první bojové zkušenosti z Norska a Francie ukázaly na malý operační dolet, nevyhovující pro doprovodné stíhačky. Prvním řešením tohoto problému byla známá velká podtrupová přídavná nádrž zvaná Dackelbauch. Stroje verze C-3, adaptované k nesení této nádrže, byly přeznačeny na D-0. Výsledky nebyly zcela uspokojivé, v verze D proto došlo k rekonstrukci palivové soustavy, po které stroje řady D nesly dvě přídavné nádrže pod křídly a malou přídavnou olejovou nádrž pod trupem. Stroje Bf 110D měly také standardně prodloužený trup, v nástavci za ocasem byl uložen záchranný člun a další vybavení pro přežití posádky při nouzovém přistání. Prodloužené trupy zůstaly i na některých sériích následující verze Bf 110E, která byla vybavena pumovými závěsníky pod trupem a pod křídlem. Většina Bf 110E byla poháněna motory DB 601N. Následující verze Bf 110F dostala nové motory DB 601F v nově tvarovaných kapotách, s novými, mohutnějšími vrtulovými kužely - aerodynamika stroje byla zjemněna ve stylu Bf 109F. Modernizaci prošla i výzbroj, staré kanóny MG FF byly nahrazeny modernějšími MG 151. Významnou změnu přinesly stroje řady Bf 110G, poháněné novými výkonnými motory DB 605. Od verze G-2 byl instalován vzad střelící dvojkulomet MG 82Z, u verze G-4 pak byly čtyři kulometry vpředu nahrazeny dvěma 30 mm kanóny MK 108. U G-4 byly také zvětšeny směrovky. Bf 110 prošel během své válečné služby nejen řadou technických změn, k významným změnám došlo také v jeho operačním nasazení. Do války typ vstupoval jako těžký doprovodný a přepadový stíhač. Již v době Bitvy o Anglii bylo zřejmé, že role doprovodné stíhačky je na hranicích možností stroje. Naopak v obranných bojích proti britským bombardérům se Bf 110 velmi osvědčily a jako přepadový těžký stíhač byl Bf 110 smrtelně nebezpečným protivníkem až do konce války. Vzhledem k přesunu bombardovacích operací RAF do nočních hodin pak od roku 1941 Bf 110 přecházely na západě do role nočních stíhaček. Na východní frontě se zase významně prosadily jako rychlé stíhače bombardéry. Svoji původní úlohu těžké denní přepadové stíhačky přesto plnily dál jak na východě (zde po celou válku úspěšně bojovaly i ve své původní roli doprovodných stíhaček), tak na západě až hluboko do léta roku 1944, kdy jí pro těžké ztráty, způsobované především americkými doprovodnými stíhačkami, definitivně opustily. Jako noční stíhačky ve verzi G-4, díky silné hlavňové výzbroji a instalovanému radaru, ovšem efektivně bojovaly až do samotného konce války. Noční stíhání se tak nakonec stalo jednou z nejdůležitějších činností Bf 110 ve 2. světové válce.



TECHNICAL SPECIFICATIONS:

Span: 16.25m
 Length: 12.07m
 Empty Weight: 4,890kg
 Take-Off Weight: 6,028kg
 Maximum Speed (6,000m): 540km/h
 Maximum Speed (sea level): 473km/h
 Cruising Speed: 423km/h
 Ceiling: 10,000m
 Range: 1400km
 Powerplant: Two DB601A, 1100hp (820kw)
 Armament: four 7,9mm MG 17 machine guns, one 7,9mm MG 15 machine gun and two 20mm MG FF cannon

TECHNICKÁ DATA:

rozpětí: 16,25 m
 délka: 12,07 m
 prázdná váha: 4 890 kg
 vzletová váha: 6 028 kg
 maximální rychlost (v 6 000 m): 540 km/h
 maximální rychlost (v 0 m): 473 km/h
 cestovní rychlost: 423 km/h
 dostup: 10 000 m
 dolet: 1 400 km
 motor: 2x DB601A, 1100hp (820kw)
 výzbroj: 4 kulometry MG 17 ráže 7,9 mm, 1 kulomet MG 15 ráže 7,9 mm a 2 kanóny MG FF ráže 20 mm



eduard

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před začátkem stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.



lire soigneusement la fiche d' instructions avant d' assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d' une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOU
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L'INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘIZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

PARTS



DÍLY



TEILE

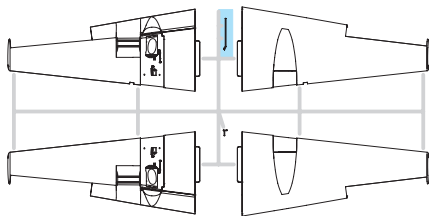


PIÈCES

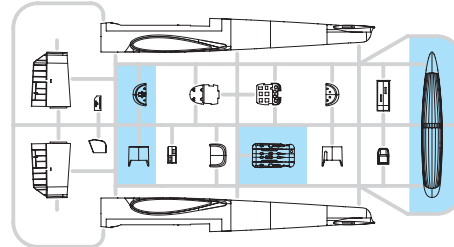


部品

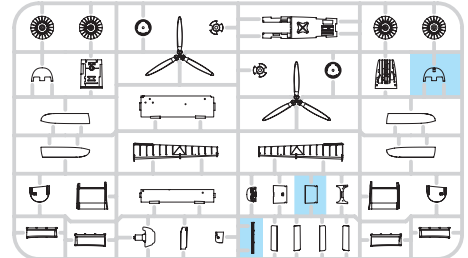
A>



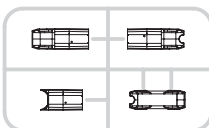
B>



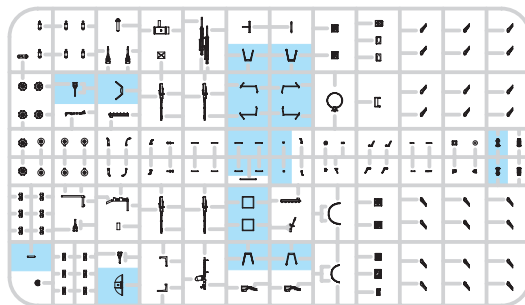
C>



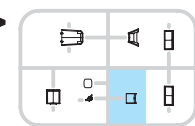
E>



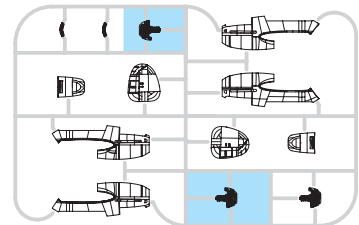
G>



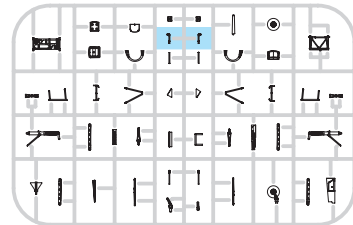
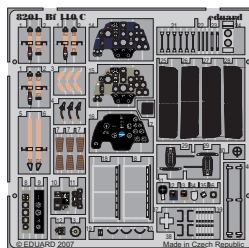
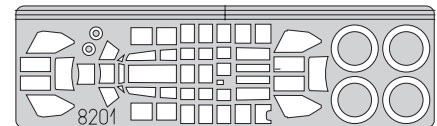
F>



H>



J>

PE - PHOTO
ETCHED
DETAIL
PARTSeduard
MASK

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



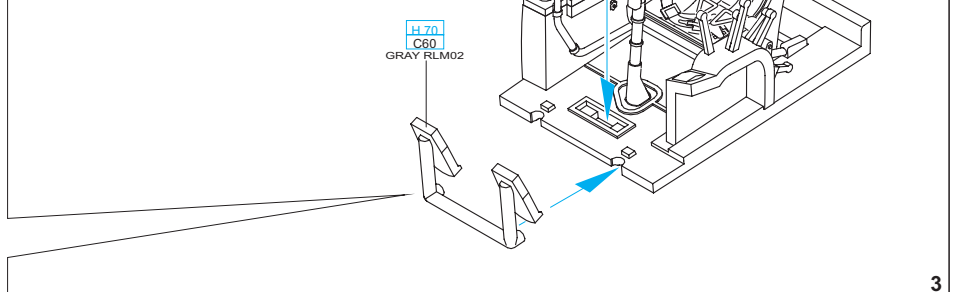
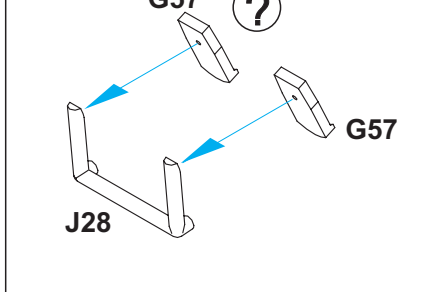
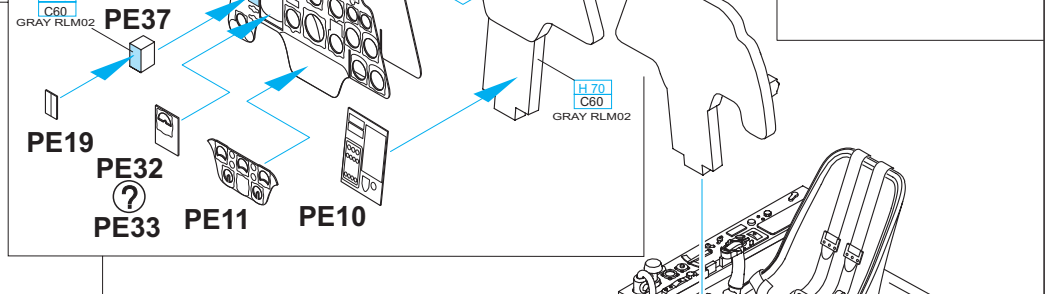
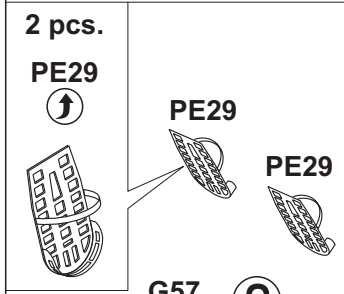
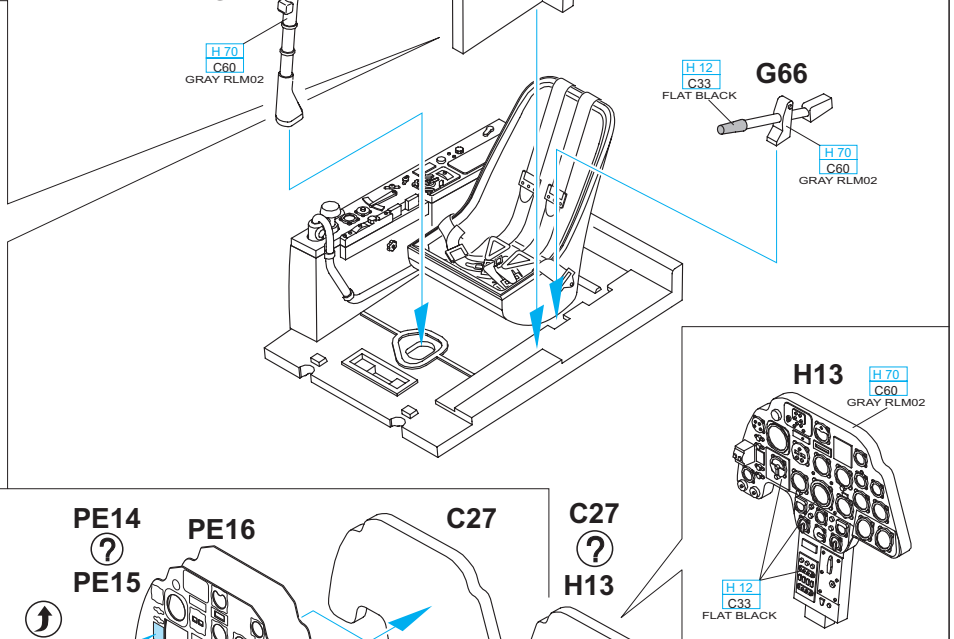
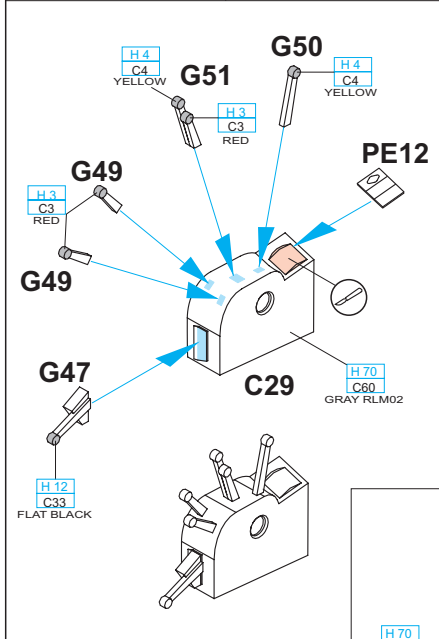
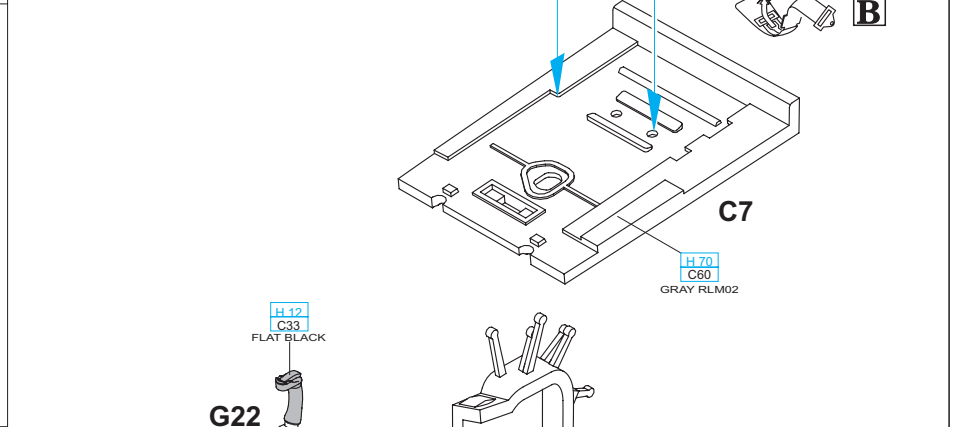
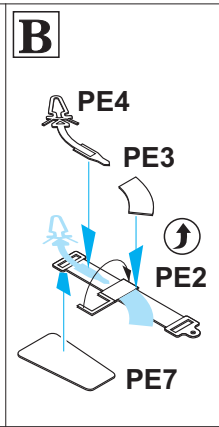
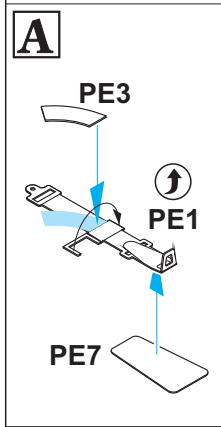
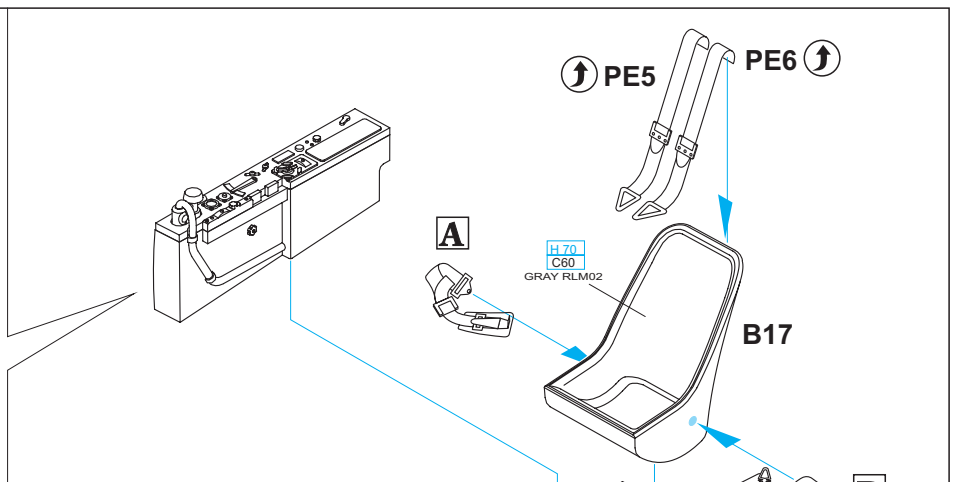
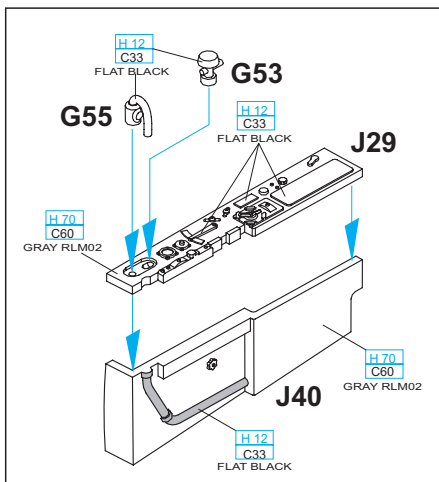
PEINTURE

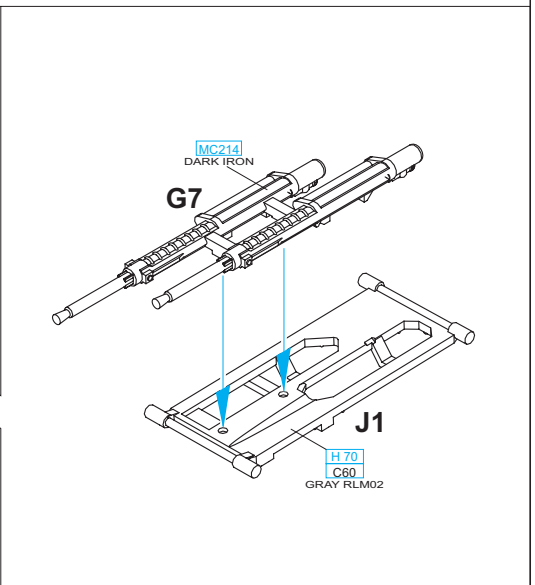
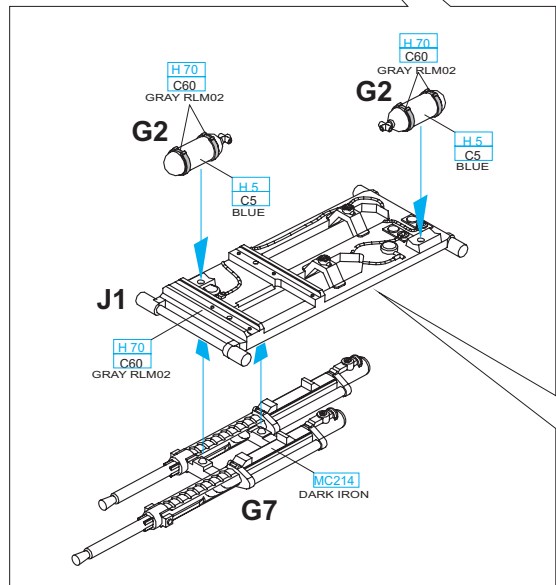
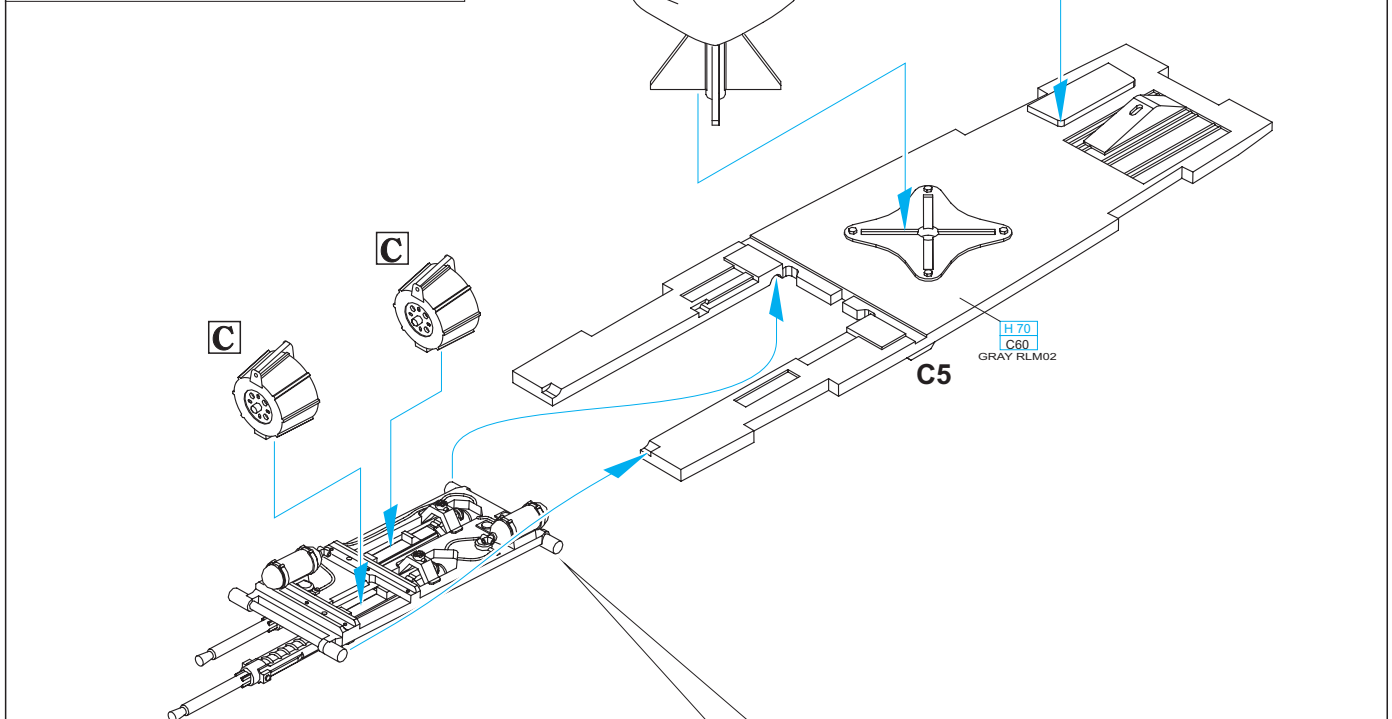
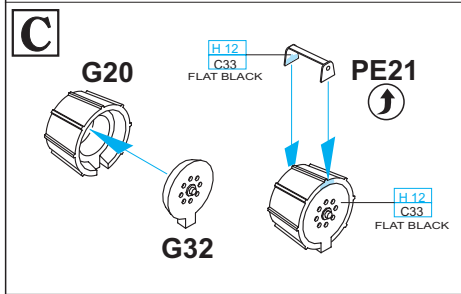
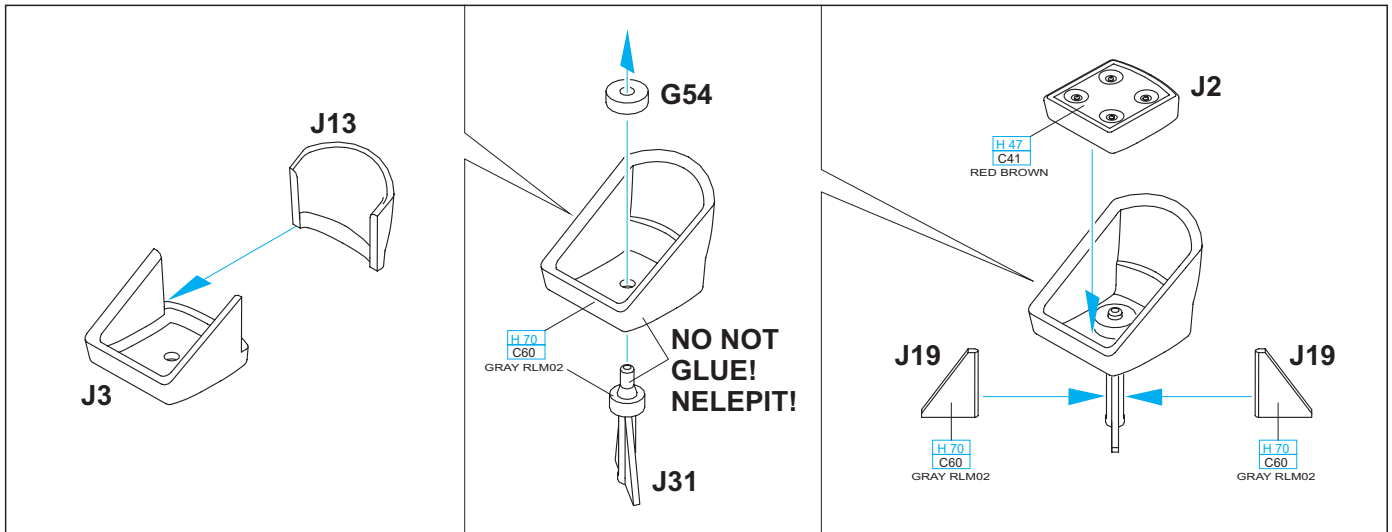


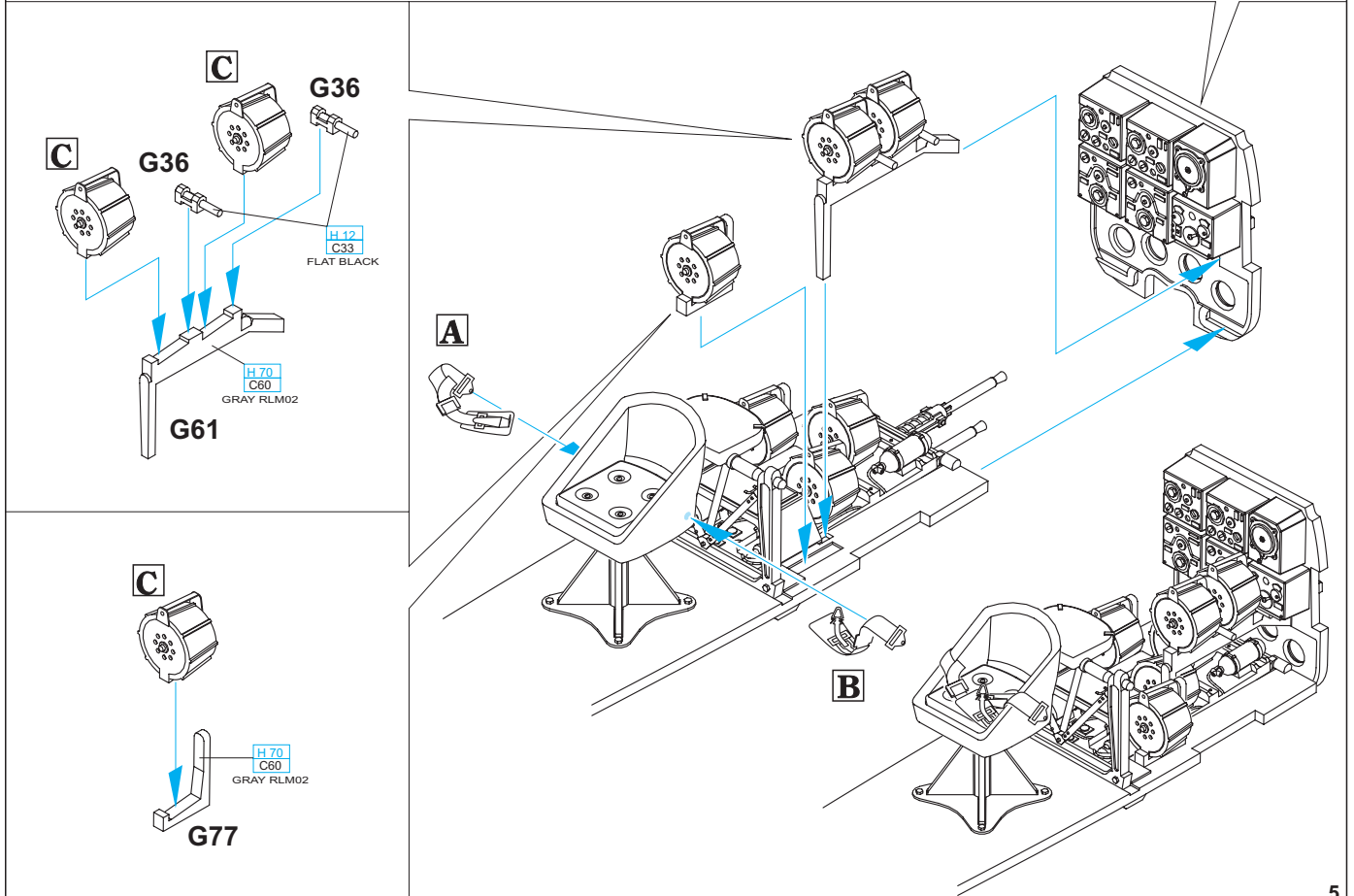
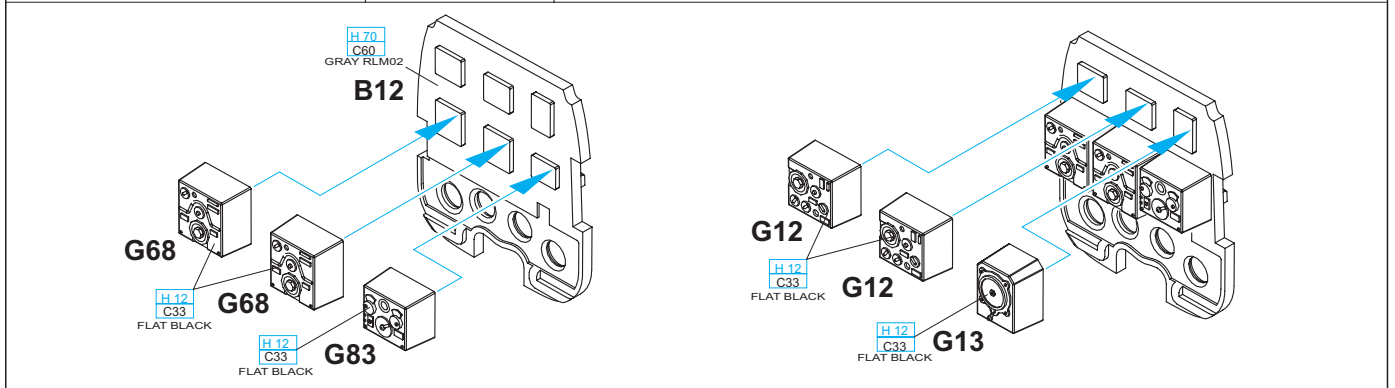
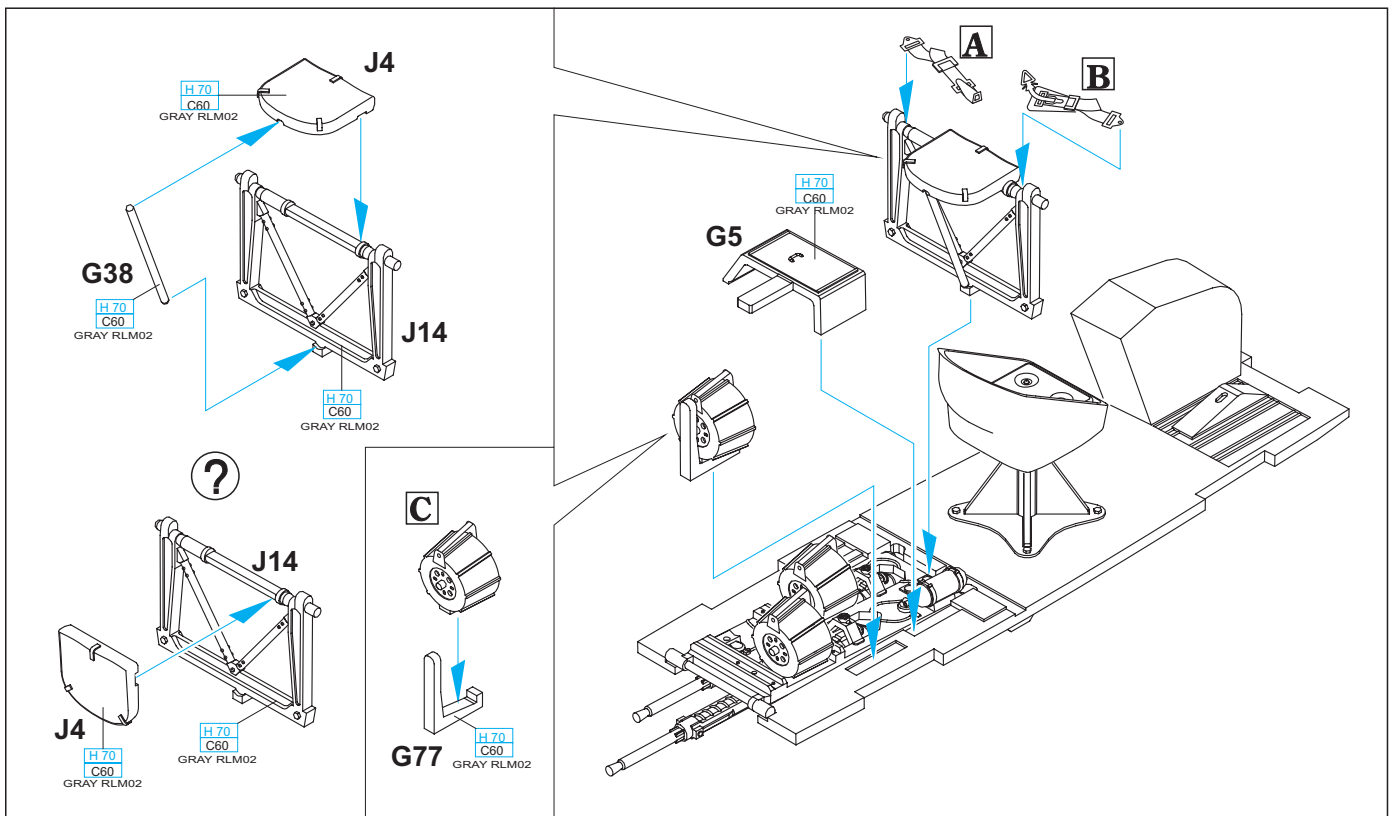
色

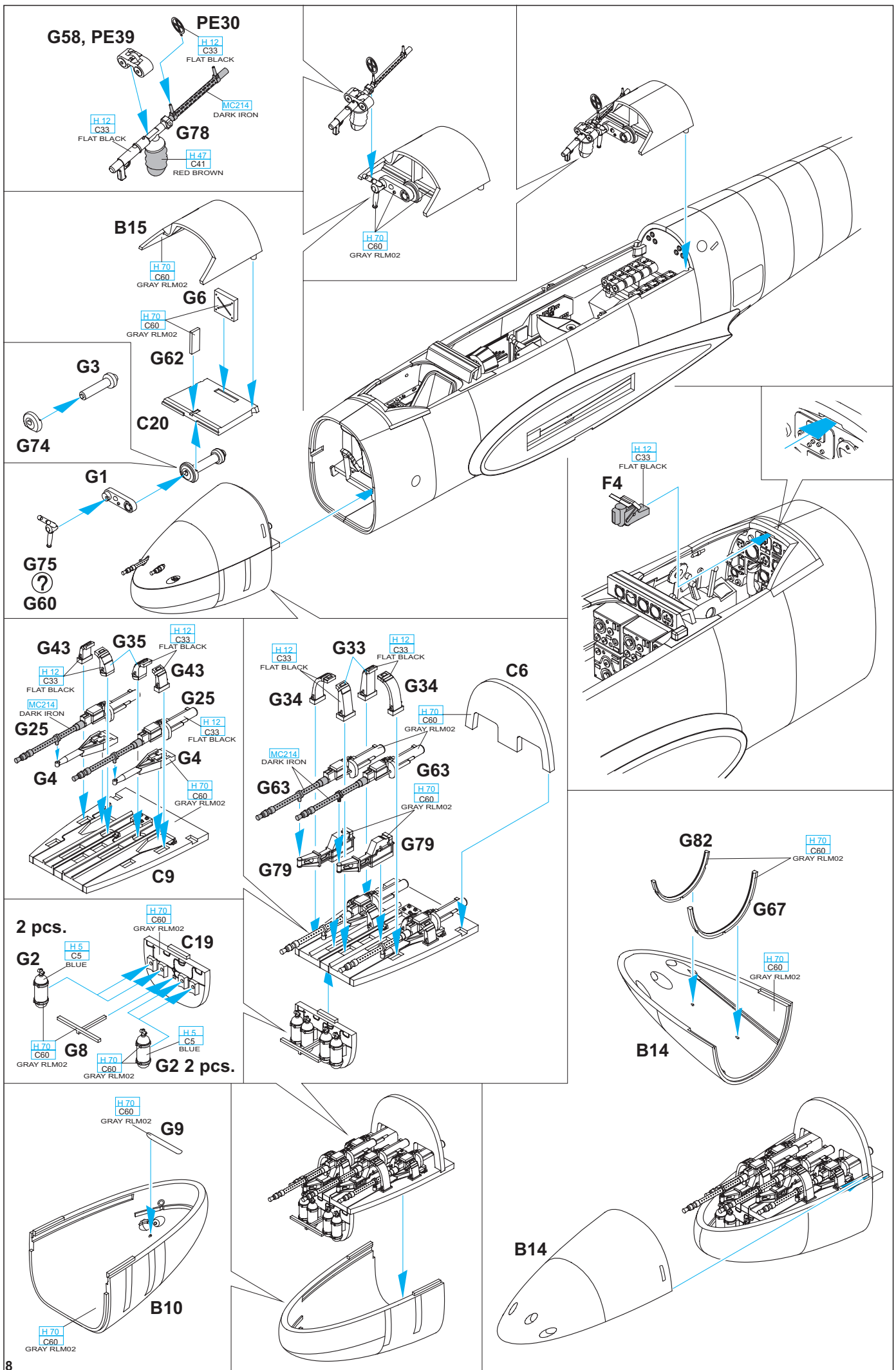
| GSI Creos (GUNZE) | | |
|-------------------|----------|------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | |
| H 3 | C3 | RED |
| H 4 | C4 | YELLOW |
| H 5 | C5 | BLUE |
| H 6 | C6 | GREEN |
| H 7 | C7 | BROWN |
| H 11 | C81 | WHITE |
| H 12 | C33 | FLAT BLACK |
| H 37 | C43 | WOOD BROWN |
| H 47 | C41 | RED BROWN |

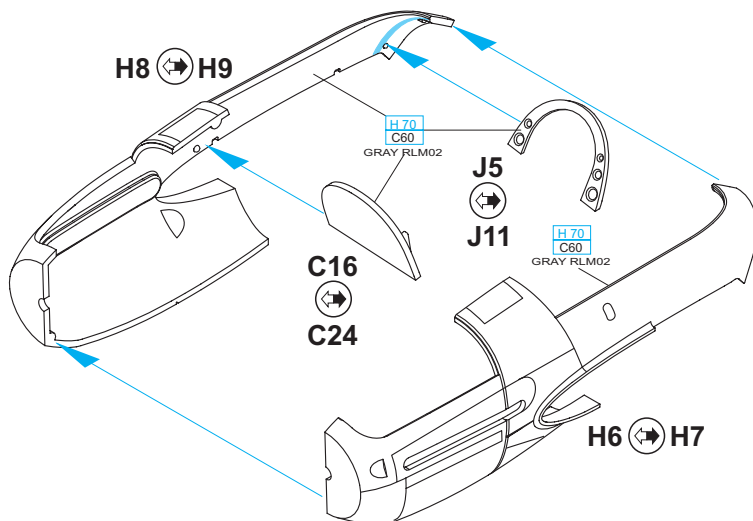
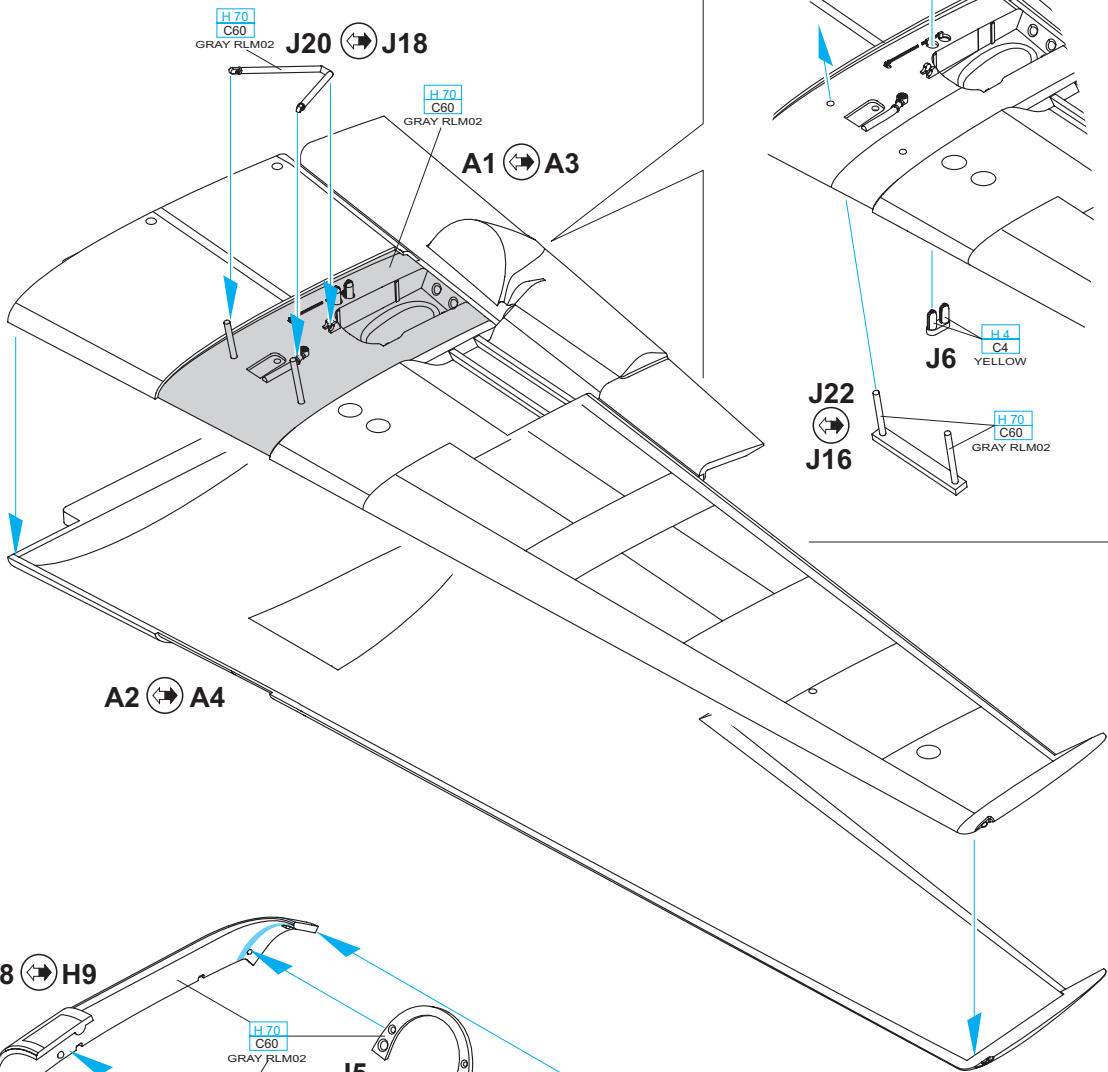
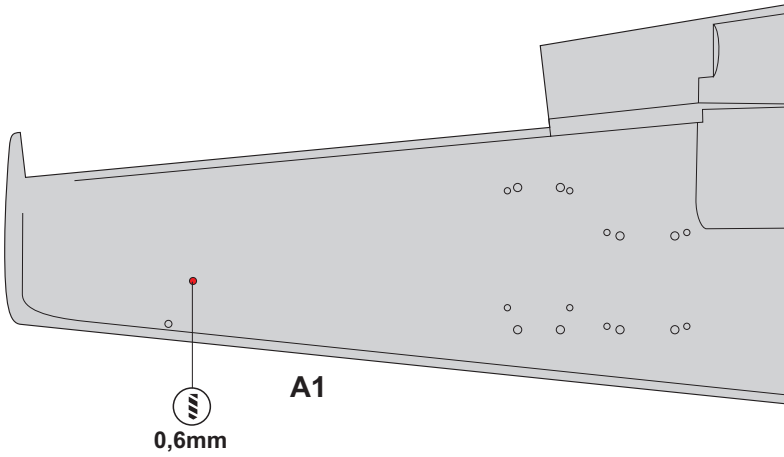
| AQUEOUS | Mr.COLOR | | |
|----------------|----------|-------------|-------|
| H 69 | C37 | GRAY | RLM65 |
| H 70 | C60 | GRAY | RLM02 |
| H 77 | C137 | TIRE BLACK | |
| H 84 | C17 | BLACK GREEN | RLM71 |
| H 65 | C18 | DARK GREEN | RLM70 |
| H 344 | | RUST | |
| | C117 | GRAY | RLM76 |
| Mr.METAL COLOR | | | |
| | Mc214 | DARK IRON | |
| | Mc219 | BRASS | |







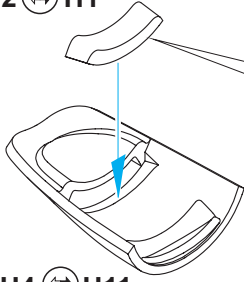




RIGHT - H8+ C36 > C16+ J5
 H6+ C35

LEFT - H9+ C25 > C24+ J11
 H7+ C26

H2 ↔ H1



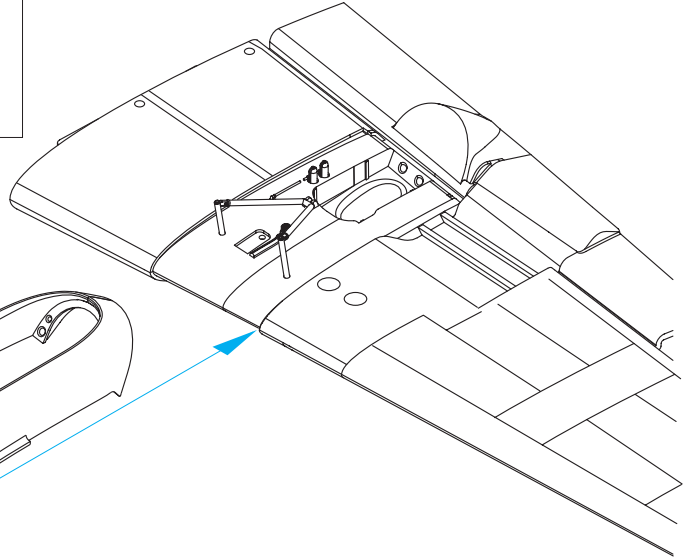
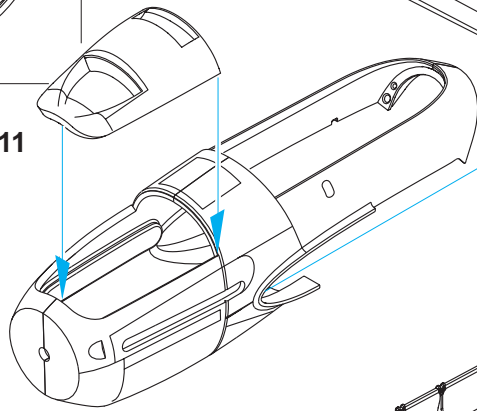
H2 ↔ H1

H 12
C33
FLAT BLACK

H 70
C60
GRAY RLM02

H4 ↔ H11

H4 ↔ H11



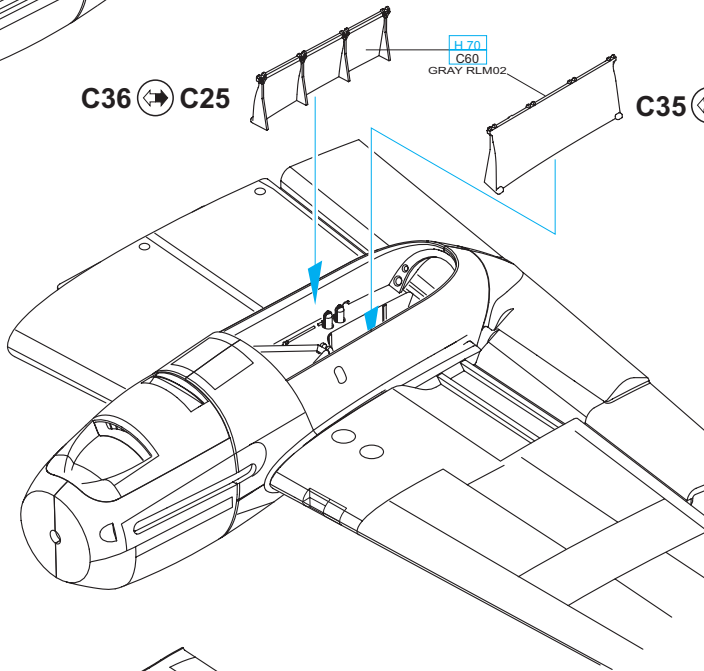
C36 ↔ C25

H 70
C60
GRAY RLM02

C35 ↔ C26

GLUE THE WHEEL WELL SIDES
STRICTLY AFTER THE ENGINE
NACELLES ARE GLUED ONTO
THE WING!

BOKY PODVOZKOVÉ ŠACHTY
LEPTE AŽ PO NALEPENÍ
MOTOROVÉ GONDOLY
NA KŘÍDLO!



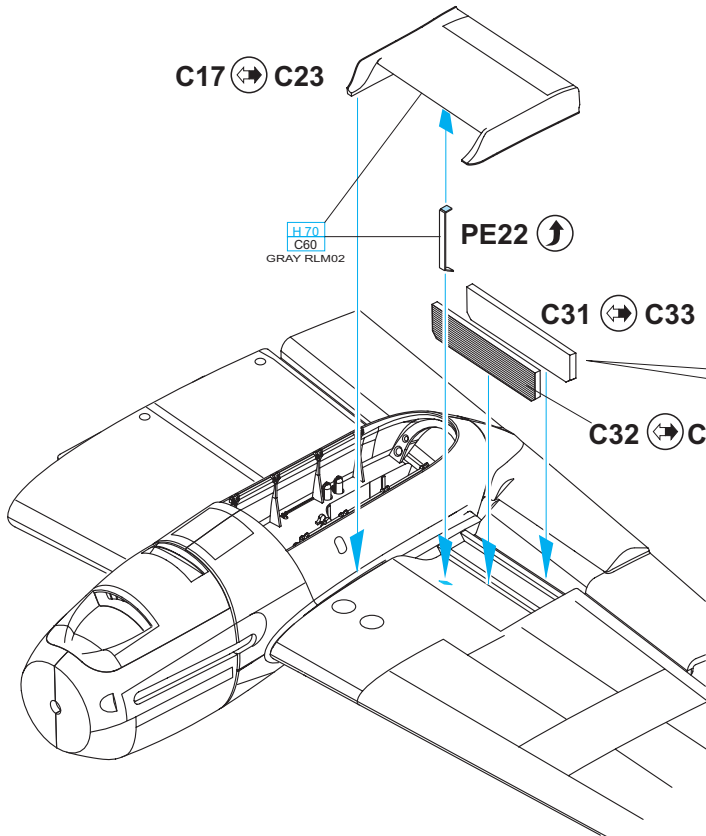
C17 ↔ C23

H 70
C60
GRAY RLM02

PE22 ↑

C31 ↔ C33

C32 ↔ C34



PE28 ↔ PE26

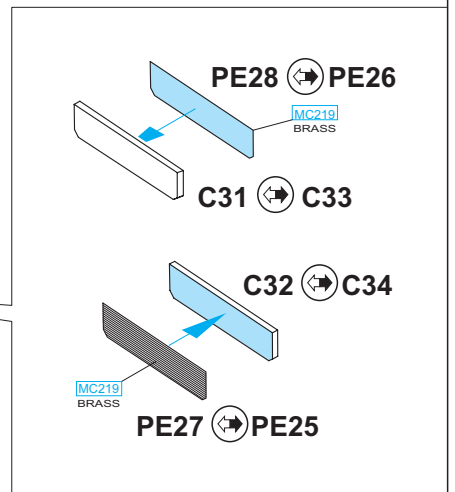
MC219
BRASS

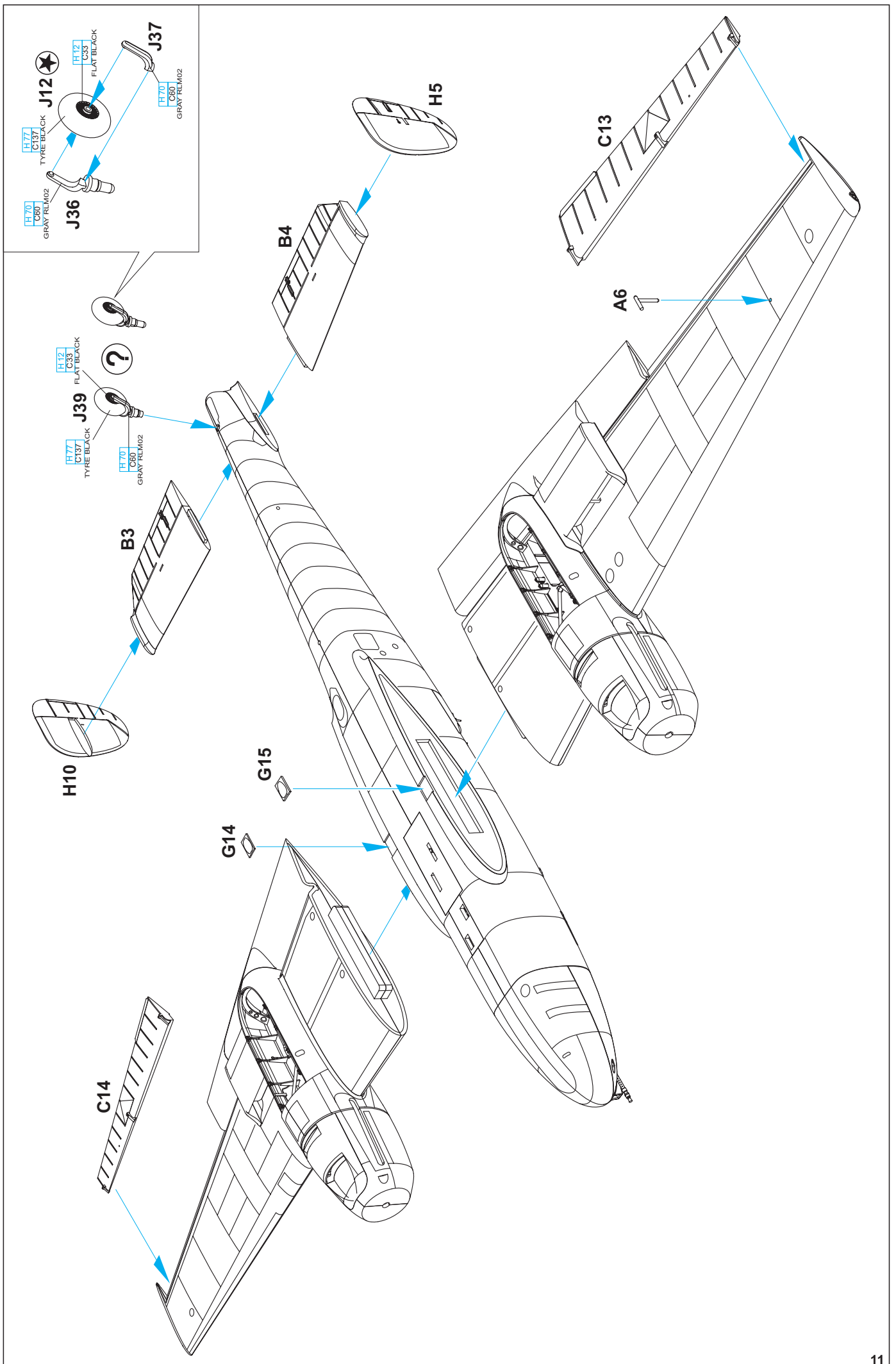
C31 ↔ C33

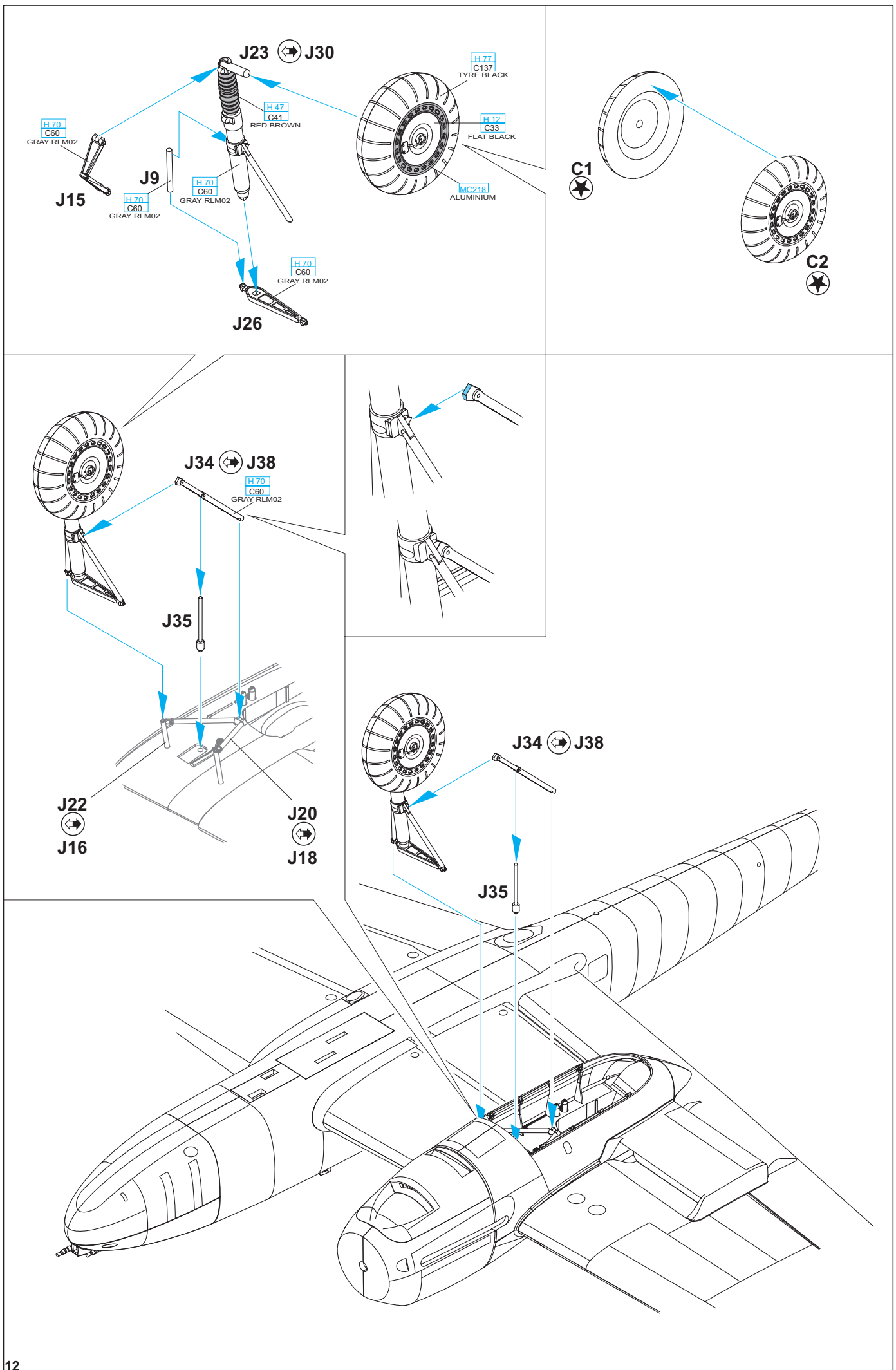
C32 ↔ C34

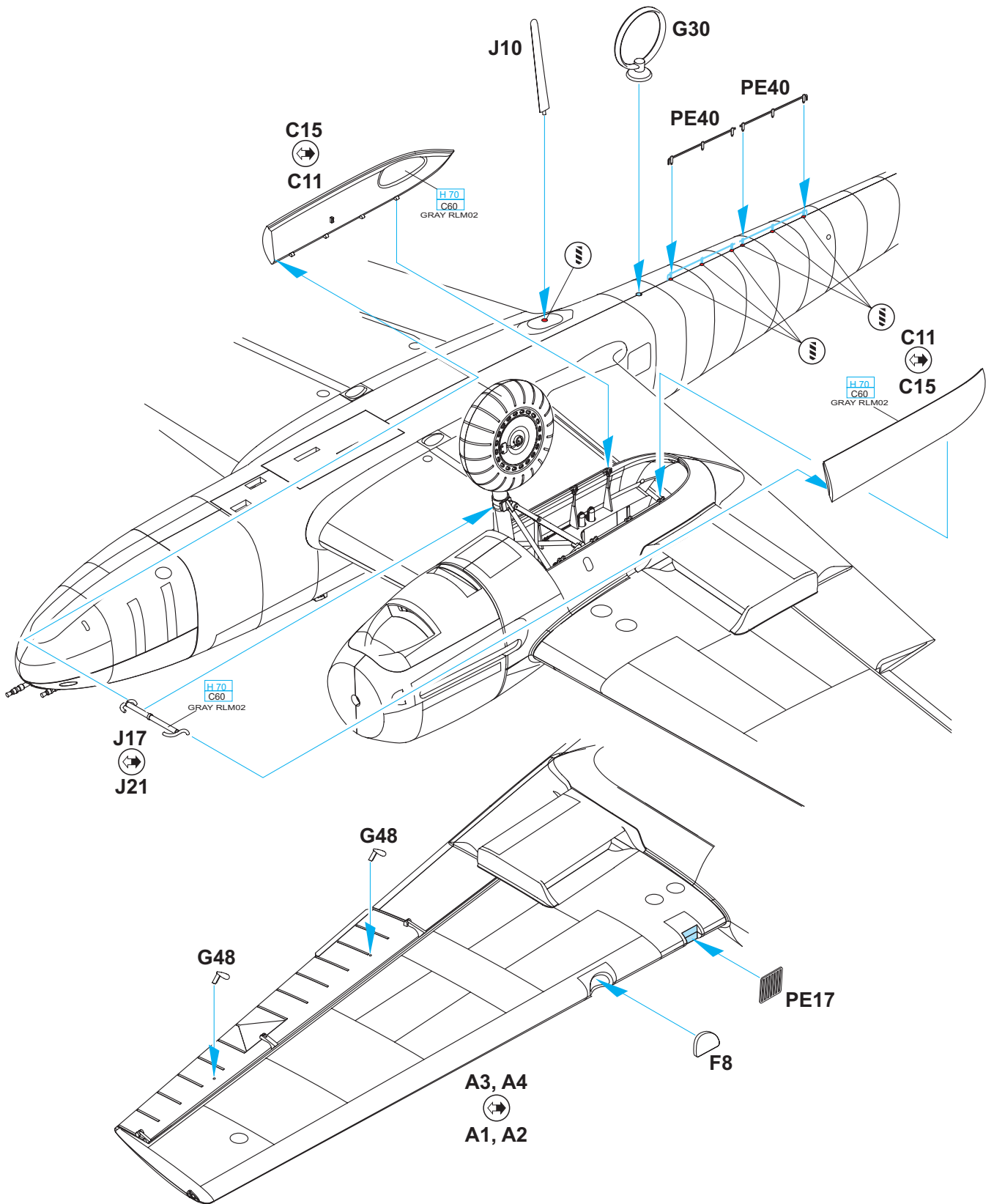
MC219
BRASS

PE27 ↔ PE25



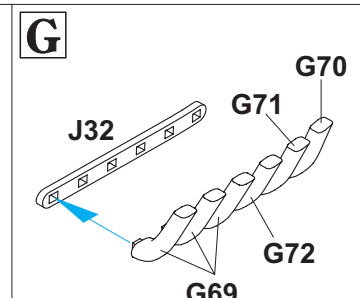
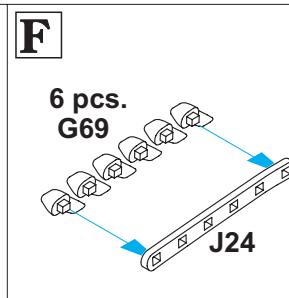
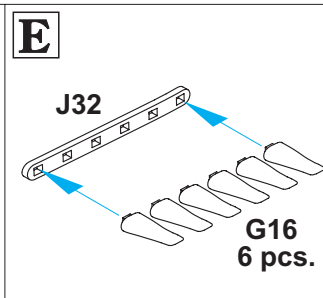
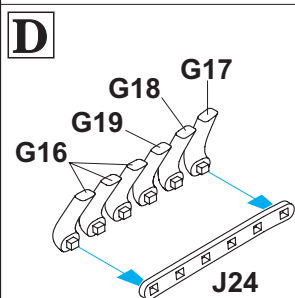


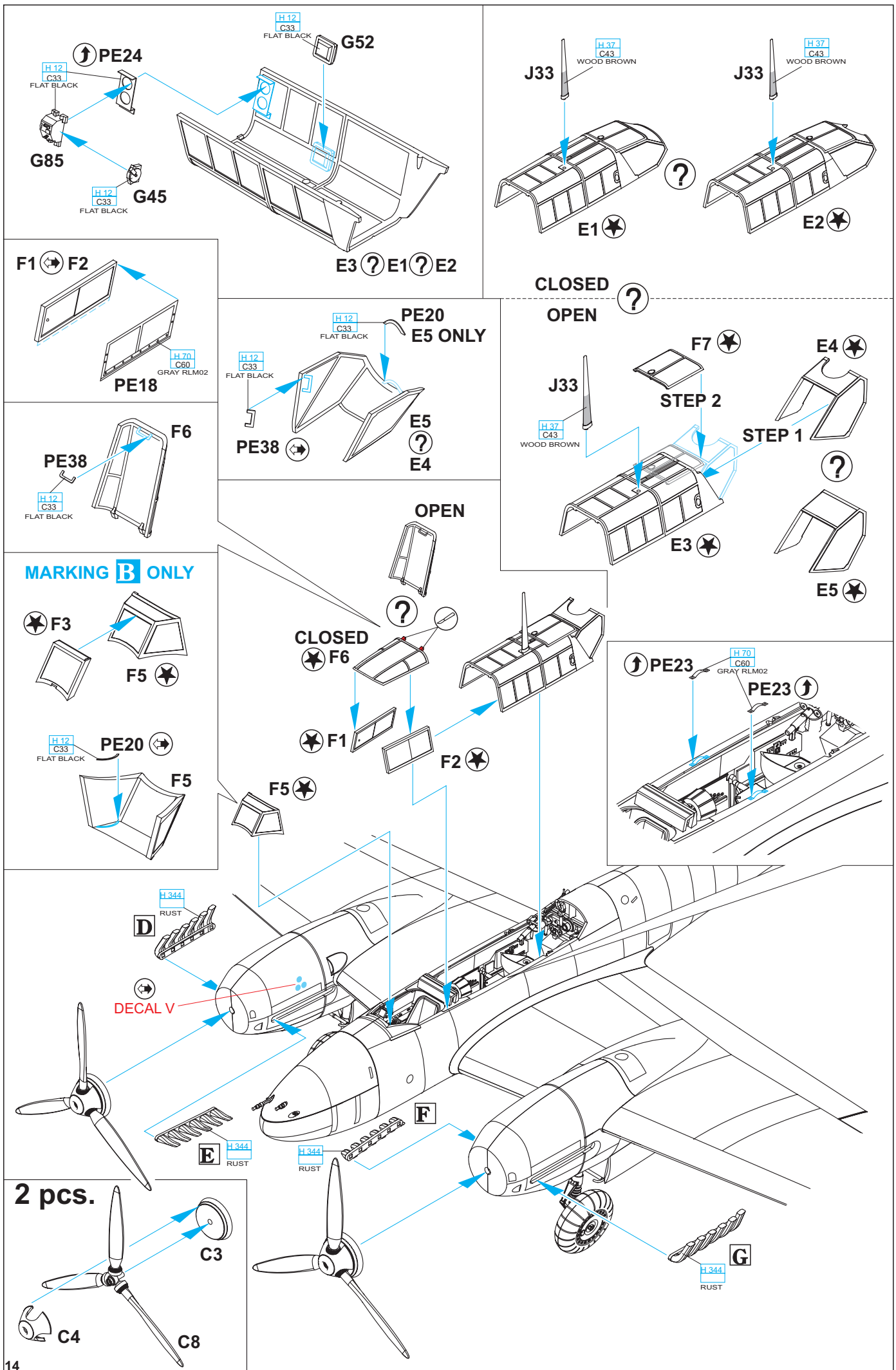




WE RECOMMEND TO GLUE J24/J32 EXHAUST BASES TO ENGINE NACELLES FIRST, NEXT GLUE THE EXHAUST PIPES TO THE BASES.

DOPORUČUJEME NEJPRVE NALEPIT ZÁKLADNY VÝFUKŮ J24/J32 DO MOTOROVÝCH GONDOL, TEPRVE POTÉ VLEPOVAT JEDNOTLIVÉ VÝFUKY DO SESTAVY.

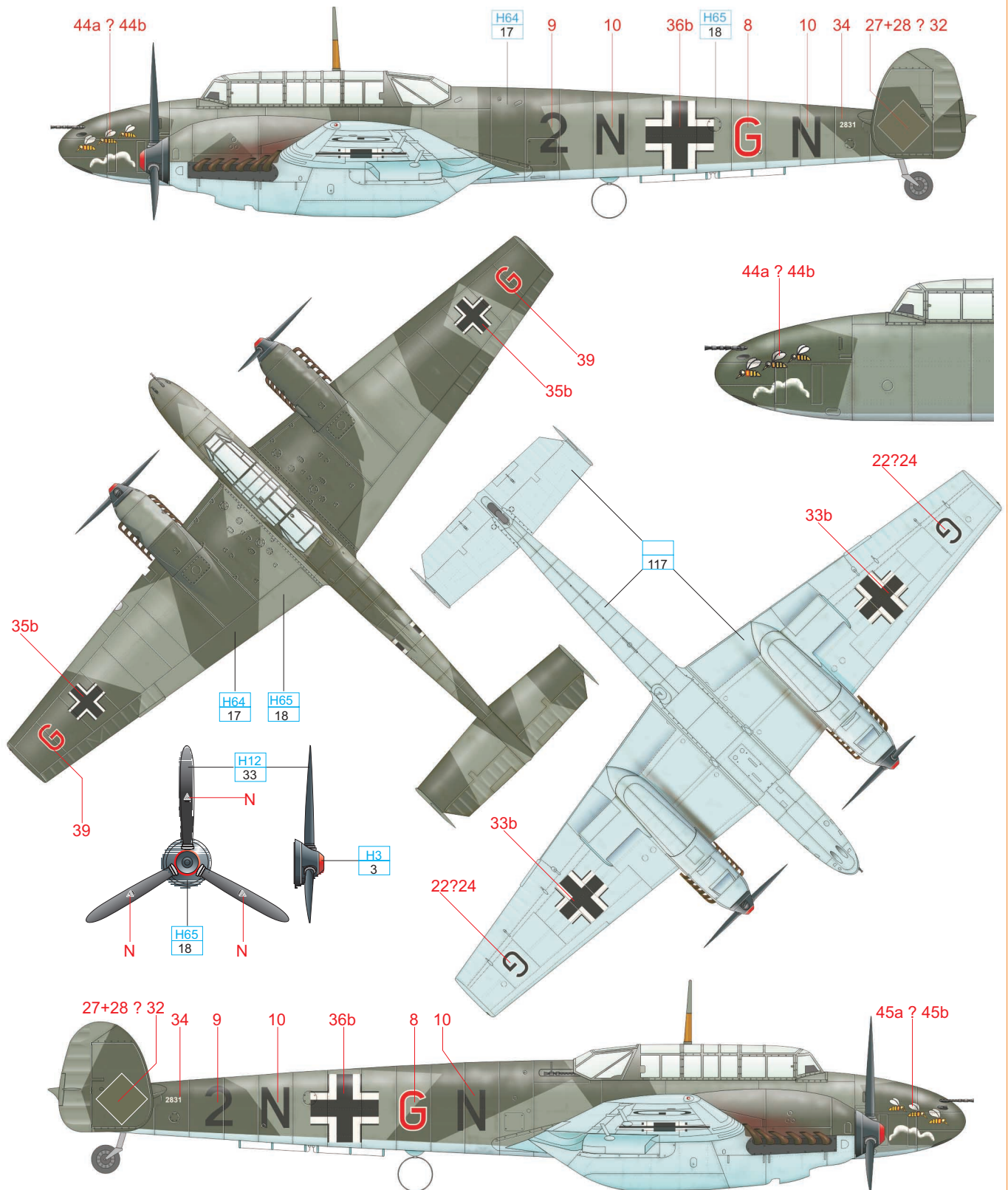




A W.Nr.2831, 2N+GN, 5./ZG 1, flown by Fw.Manfred Dähne, Bordfunker Ogfr. Herbert Klinke.

This crew, during the Battle of France on June 8, 1940, came into conflict with units of the Swiss armed forces. 2N+GN first flew into concentrated anti-aircraft fire over Belfort (France), and was subsequently attacked by French fighters. With a damaged starboard engine and an escort from another -110, an attempt was made to reach friendly airspace. Due to a navigational error, the Swiss border was breached. Over Breitenbach, further AA was encountered, followed by an attack by Swiss Bf-109s, 2N+GN was made to force land at Oberkirchen. The crew was temporarily interned before being repatriated. Manfred Dähne returned to combat duty, but lost his life over England on August 25, 1940. Herbert Klinke bore the brunt of having shot down a Swiss aircraft, went on to fly over the Russian Front, and unlike Dähne, survived the war.

Tato posádka se v době Bitvy o Francii, 8. června 1940, dostala do konfliktu se švýcarskými ozbrojenými silami. 2N+GN nejprve vletěl do silné protiletadlové palby nad Belfortem (Francie), poté byl napaden francouzskými stíhači. S poškozeným pravým motorem se pilot v doprovodu další stodesítky pokoušel dosáhnout vlastního území, ale díky špatnému odhadu kursu vletěl do švýcarského vzdušného prostoru. U Breitenbachu se stroje opět dostaly do protiletadlové palby a po následném útoku švýcarských Bf-109 byl 2N+GN nucen u Oberkirchenu nouzově přistát. Posádka byla na krátkou dobu internována a poté repatriována do Německa. Manfred Dähne se vrátil k bojovým letům, ale 25.8.1940 zahynul nad Anglií. Herbert Klinke, který strávil několik měsíců rekonvalescenci, vznesl nárok na sestřelení švýcarského stroje. Později létal na ruské frontě, a na rozdíl od Dähneho válku přežil.

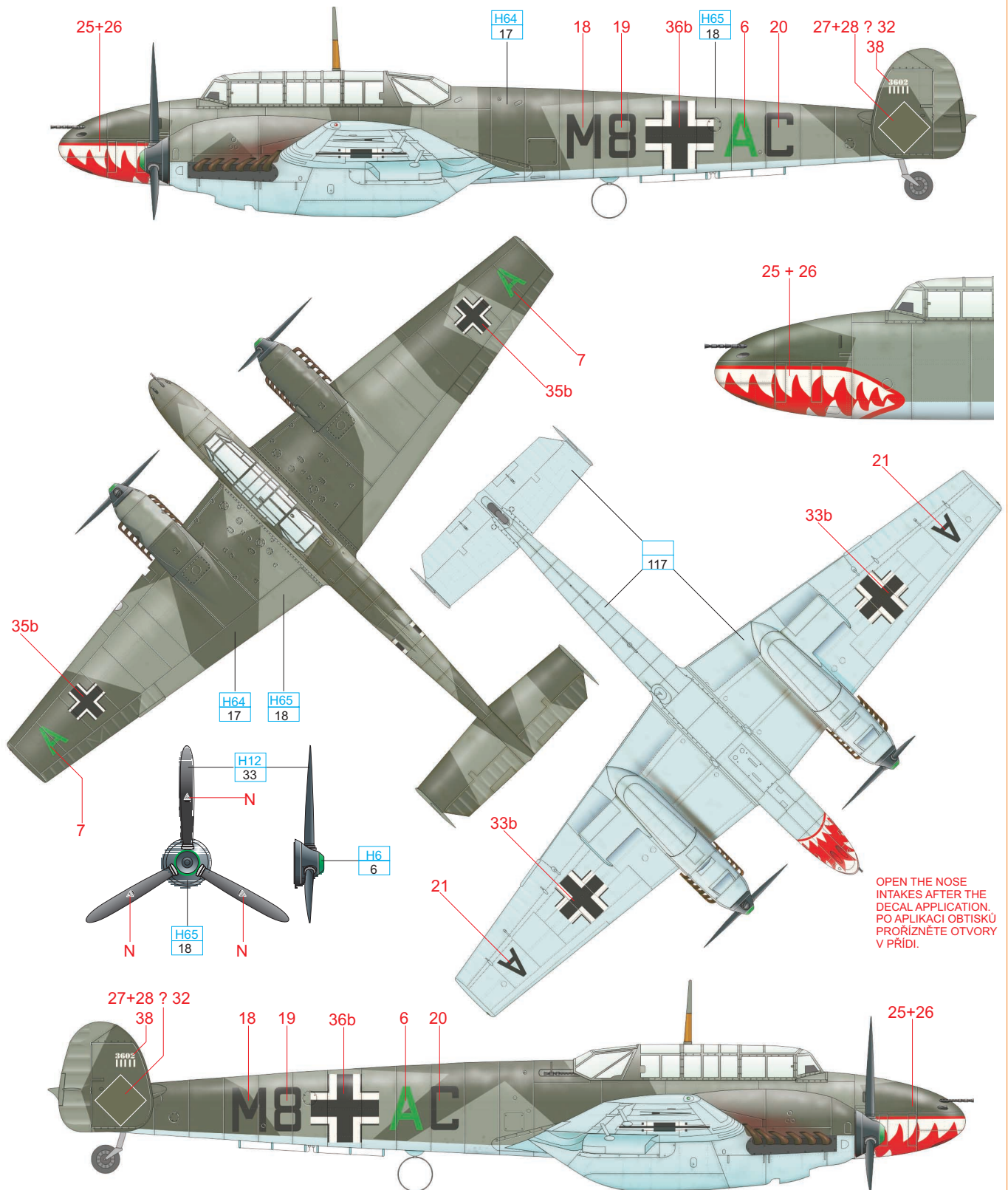


| | | | | | | | | | | |
|--------|-----|--------|-----|----|--------|-----|----|-----|----|---|
| RLM 76 | 117 | RLM 71 | H65 | 18 | RLM 70 | H64 | 17 | RED | H3 | 3 |
|--------|-----|--------|-----|----|--------|-----|----|-----|----|---|

B W.Nr.3602, M8+AC, Stab II./ZG76, flown by Maj.Erich Groth.

An emergency landing was carried out with this aircraft by pilot Oblt. Hermann Weeber and gunner Uffz. Max Michael on September 4, 1940 at Cousley Wood in the vicinity of Sussex. Both crew were captured. Same as the aircraft depicted on the previous page, this plane carried the initial camouflage scheme consisting of sharply demarked fields of RLM 70/71/65. At the front end, it carried the identifier for II./ZG76, a large sharkmouth in red and white. The kill markings on the vertical tail belonged to the unit CO, Erich Groth. Groth reached a total of thirteen kills prior to, on August 12, 1941, fatally crashing near Stavanger in Norway. (His gunner, Ofw. Herbert Muche also died.) He was posthumously awarded the Knight's Cross.

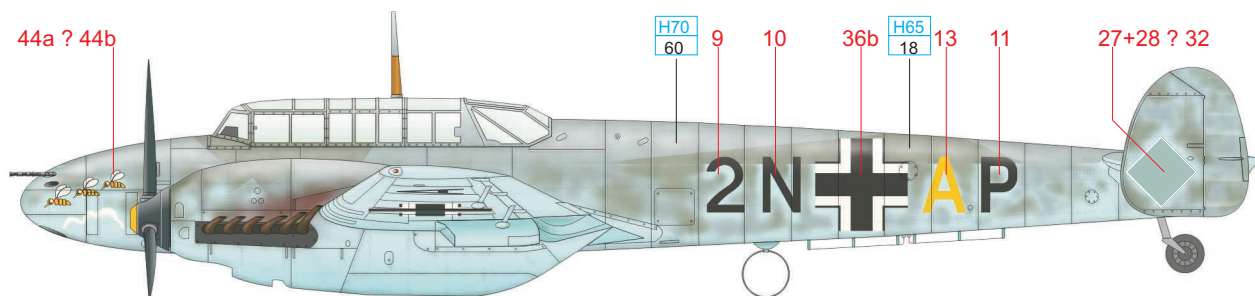
S tímto strojem nouzově přistál pilot Oblt. Hermann Weeber a střelec Uffz. Max Michael 4. září 1940 v Cousley Wood v hrabství Sussex. Oba členové posádky skončili v britském zajetí. Stejně jako letoun na předchozí stránce, i tento nesl první podobu kamuflážního schématu, ostře lomená pole barev RLM 70/71/65. Na přídi měl rozpoznávací znak II./ZG76, velkou červenobílou „žraločí“ tlamu. Sestřely na směrovce patří veliteli II./ZG76, majoru Erichu Grothovi. Groth dosáhl celkem 13 vítězství. 12.8.1941 smrtelně havaroval poblíž Stavangeru v Norsku, při této havárii zahynul i jeho střelec, Ofw. Herbert Muche. Erich Groth byl posmrtně vyznamenán Rytířským křížem.



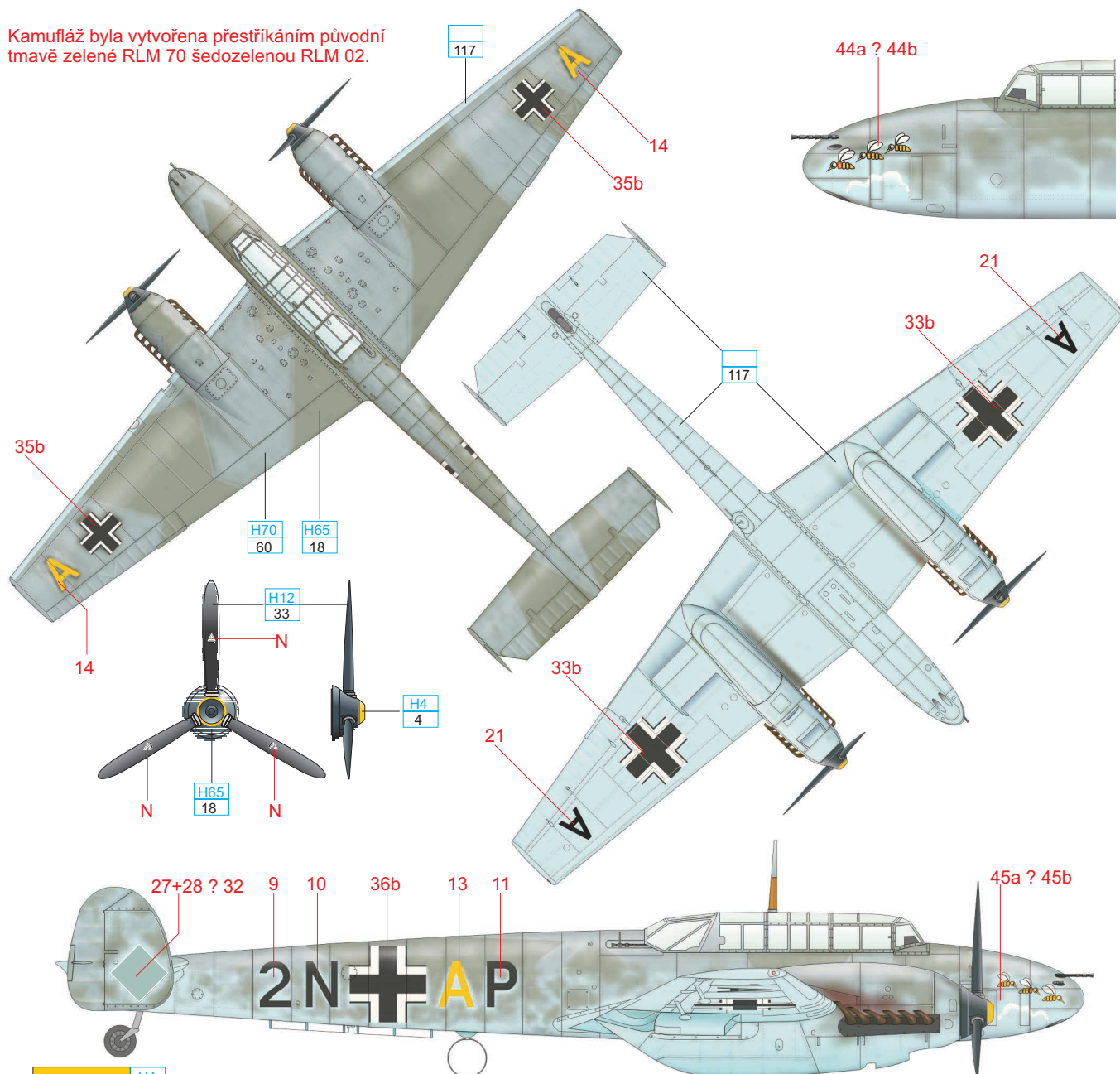
C 2N+AP, 9./ZG 76, flown by Obl.Urban Schlaffer, Bordfunker Gefr.Frantz Obser.

This aircraft, crewed by pilot Obl. Urban Schlaffer and gunner Gefr. Frantz Obser, was damaged in combat with No.602 Squadron, RAF, Spits on August 16, 1940, to the extent that no other choice other than a forced landing near Clapham in south Sussex was possible. The machine carried the original codes of 6./ZG76, from which the 9th Staffel was formed. The camouflage pattern was an innovated scheme, designed to lighten the otherwise very dark silhouette of the plane. The scheme was the result of overspraying the original dark green RLM70 with the light grey-green RLM02. The bottom color of RLM65 lightly crossed over the leading edge of the wing.

Tento letoun, s posádkou pilot Obl. Urban Schlaffer a střelec Gefr. Frantz Obser, byl dne 16.08.1940 v souboji se Spitfiry 602 Squadrony RAF poškozen natolik, že nezbylo nic jiného, než s ním nouzově přistát poblíž Claphamu v Západním Sussexu. Stroj nesl ještě původní kódové označení 6./ZG76, z níž 9.Staffel vznikla. Na letadle je aplikováno inovované kamuflážní schéma, zasnvětující původně velmi tmavou siluetu letadla. Schéma vzniklo přestříkáním původních tmavě zelených polí (RLM 70) světlou šedo-zelenou barvou RLM 02. Spodní světle modrá RLM 65 přechází na křídlech mírně nad náběžnou hranu křídla.



Kamufláž byla vytvořena přestříkáním původní tmavě zelené RLM 70 šedo-zelenou RLM 02.



YELLOW H4
4

RLM 76 117

RLM 02 H70
60

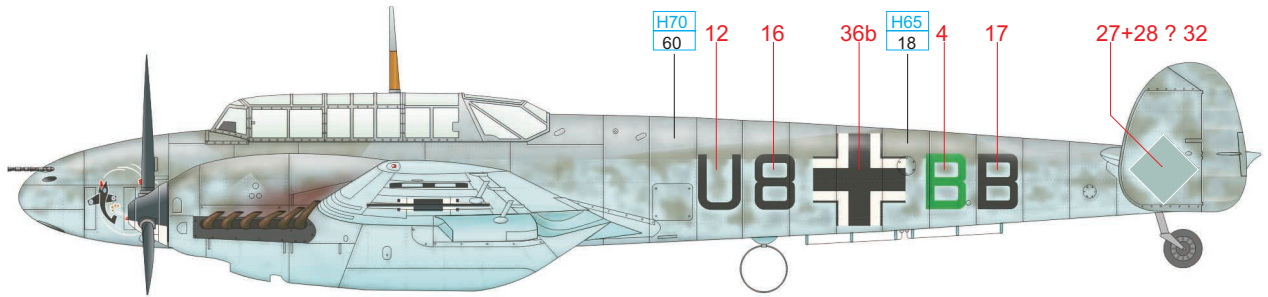
RLM 71 H65
18

RLM 70 H64
17

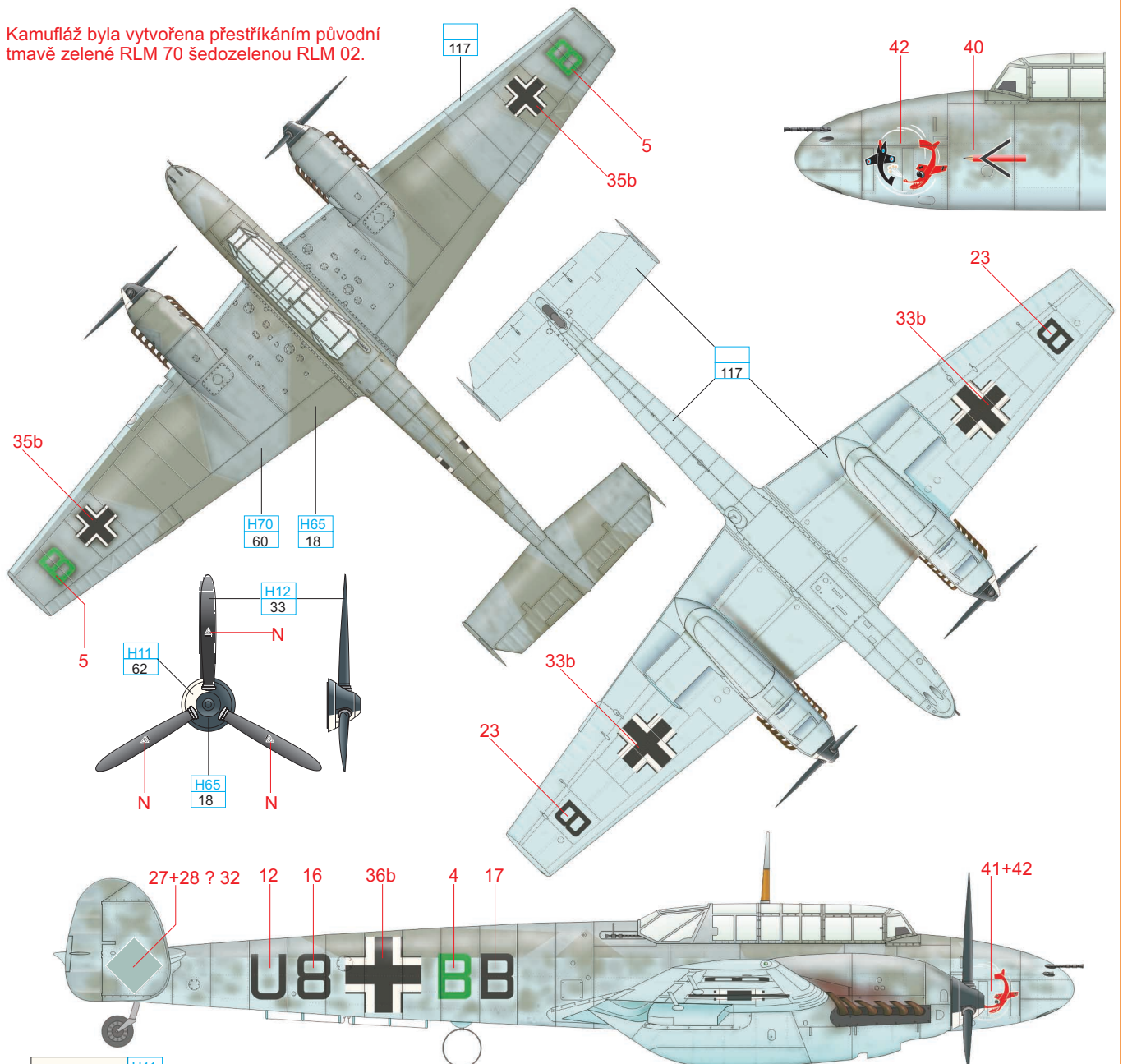
D W.Nr 3102, U8+BB, Stab I./ZG 26, flown by Oblt. Rüdiger Proske, Bordfunker Hans Möbius.

In this aircraft, on August 18, 1940 Gruppenadjutant Oblt. Rudiger Prosk and Bordfunker Hans Mobius were shot down by No.64 Sqdn, RAF, S/Ldr MacDonnell. After a forced landing at Lydd, Kent, both were made POWs. This aircraft carried the newer camouflage scheme in RLM71/02/65. Similarly to the previous aircraft, the light blue color extends up over the leading edge of the wing, and also up on the fuselage sides and the outside surfaces of the vertical tail units, which were then oversprayed with irregular squiggles of RLM02 and RLM71.

S tímto strojem byl dne 18.8.1940 S/Ldr. MacDonnellem od 64 Sqdn RAF sestřelen Gruppenadjutant Oblt. Rüdiger Proske a Bordfunker Hans Möbius. Po nouzovém přistání u Lyddu v Kentu skončili oba v zajetí. I tento stroj nesl novější kamuflážní schéma v barvách RLM 71/02/65. Stejně jako u předchozího letounu, i zde přechází světle modrá barva nejen nad náběžnou hranu křídla, ale i na boky trupu a na vnější plochy směrovek, kde je přes spodní světle modrou nastříkáno množství skvrn barvami RLM 02 a RLM 71.



Kamufláž byla vytvořena přestříkáním původní tmavě zelené RLM 70 šedo-zelenou RLM 02.



WHITE H11 62

RLM 76 117

RLM 02 H70 60

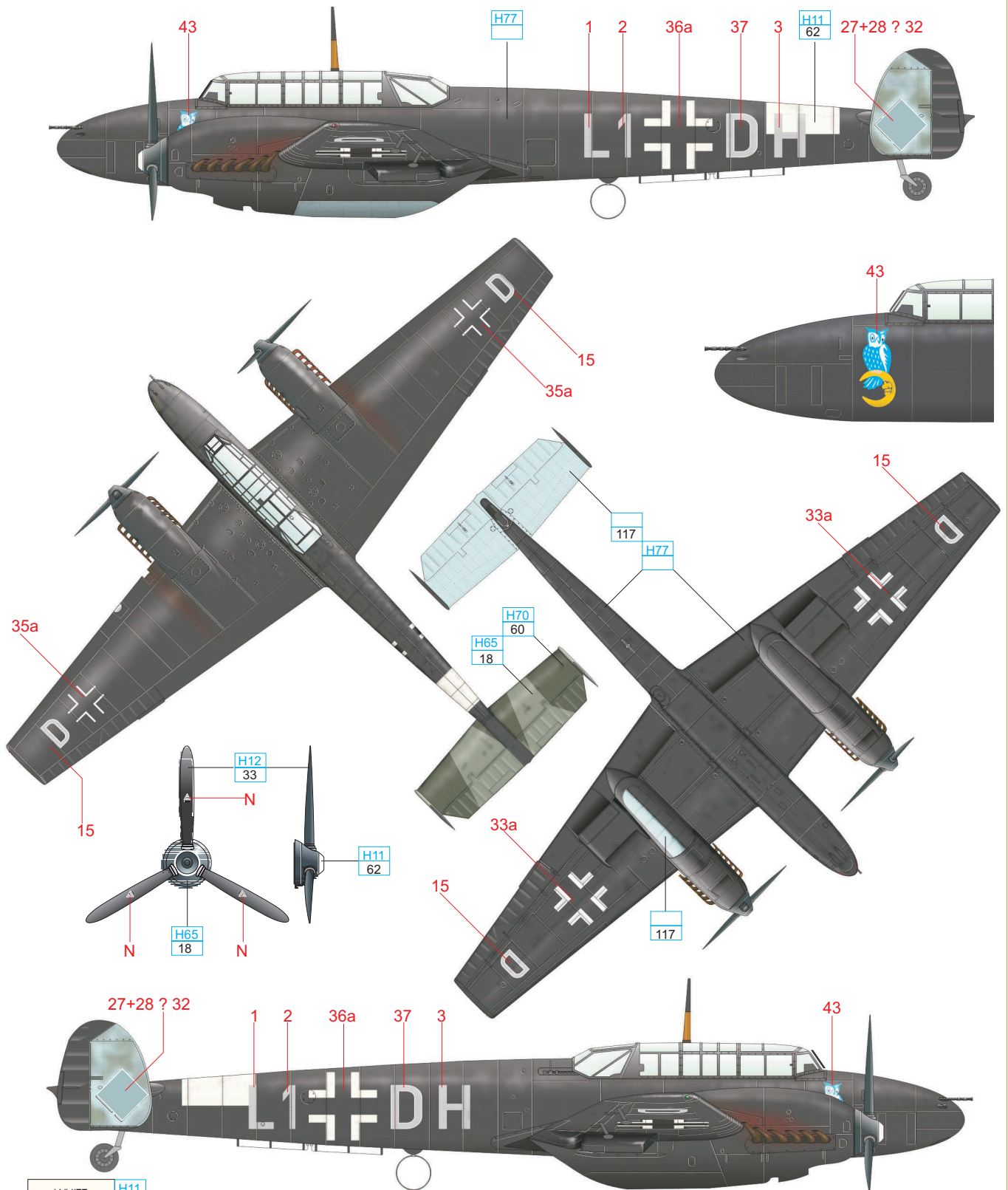
RLM 71 H65 18

RLM 70 H64 17

E L1+DH, 1./NJG3, North Africa, summer, 1941.

This nightfighting -110 is illustrated as it appeared in MTO operations between February and October, 1941. The original camouflage scheme was oversprayed with black on all surfaces. Both sides of the nose carried the 1./NJG3 emblem. The fuselage, ahead of the tail unit, carried the identifier of Axis aircraft for this theatre of operations, a white band, which was often carried only around the top surface of the fuselage on aircraft of NJG3. An interesting feature of this plane were components carrying the standard day camouflage, likely the result of cannibalization of other machines. The day scheme was evident on the elevators, the left vertical tail, and apparently the left door of the left landing gear as well. This aircraft flew later than the others represented in this kit, and as such, and as opposed to, also carried the armoured windscreen.

Tato noční stodesítka je zobrazena v podobě, v jaké operovala na středomořském bojišti v rozmezí února až října 1941. Původní kamufláž byla nahrazena jednotlým černým nátěrem na všech plochách. Stroj nesl na obou stranách přídě emblém 1./NJG3. Na trupu před ocasními plochami je rozpoznávací znak letadel Osy pro tuto operační oblast, bílý pruh, který byl u NJG3 obvykle ponechán jen na horní polovině trupu. Zajímavé je použití součástek nesoucích denní kamufláž, pravděpodobně získaných kanibalizací jiného stroje. Denní kamufláž prokazatelně nesla výškovka, levá kýlová plocha směrovky a zřejmě i levý kryt levé podvozkové šachty. Tento stroj byl operačně používán výrazně později než stroje na ostatních profilech v této stavebnici, a na rozdíl od nich nesl i přídatné pancéřování čelního štítu kabiny.



WHITE H11
62

RLM 76 117

RLM 02 H70
60

RLM 71 H65
18

RLM 70 H64
17

RLM 22 H77

