

S-199 ERLA canopy

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

EDUARD BRASSIN
HYBRID

Avia S-199 se stala letounem, který navzdory svým nepříliš dobrým výkonům a letovým vlastnostem sehrál důležitou roli jak při obnově poválečného československého letectva, tak při obraně nově vzniklého státu Izrael.

S koncem druhé světové války získaly nacistickým Německem okupované či zabrané země opětovně svobodu. Zároveň před nimi vystal úkol obnovit své ozbrojené síly, letectvo nevyjímaje. Pro zdecimovaný průmysl i ekonomiku to nebyl v řadě zemí snadný úkol. Poválečné Československo získalo letouny, se kterými přiletěli příslušníci zahraničního odboje, ať již z východní nebo západní fronty, nebylo jich ovšem dost. Válkou zbídačená země navíc postrádala finanční prostředky pro nákup většího množství moderních stíhacích letounů, které potřebovala nejvíce. Odhadované náklady ve výši jedné miliardy korun představovaly celou tehdejší finanční rezervu republiky ve zlatě. Přesto bylo třeba vybudovat letecké pluky a cvičit nové piloty. Řešení se nabízelo ve formě využití draků německých Messerschmittů Bf 109 verzí G a K a motorů DB 605 různých provedení, jichž se na území Československa nacházelo v různém stavu poměrně velké množství, přičemž další draky byly zakoupeny z Bulharska. Celkem bylo zkompletováno 21 kusů letounu Avia S-99, který de facto představoval až na detaily německý Bf 109G-10. Tyto stroje prošly armádními zkouškami, sloužily ovšem až na jednu výjimku pouze u jednotek Bezpečnostního letectva.

Další produkci S-99 zhatila nejen mohutná exploze v areálu někdejšího cukrovaru Krásné Březno, která zničila množství tam uskladněného vojenského materiálu včetně motorů DB 605, ale také typová nesourodost zbylých DB 605 nacházejících se na našem území v použitelném stavu. Jako náhrada byl tedy vybrán motor Jumo 211 a 211F, který byl dostupný v ještě větším počtu (až 4270 kusů). Jednalo se o nouzové řešení, protože tyto motory byly určeny pro pohon bombardérů a pro pohon stíhacích letounů byly nevhodné. Ještě méně vhodné byly vrtule Jumo VS-11. Měly dřevěné vrtulové listy, které byly těžké a široké, což vyhovovalo bombardérům, stíhacím letounům ovšem nikoli. Mimo jiné proto, že vyvozovaly při startu nadměrný reakční moment, což byl problém, který vedl k řadě nebezpečných situací a havárií. Zejména pro tuto vlastnost si S-199 vysloužila přezdívku Mezek, která zároveň souzněla s původem stroje (Messerschmitt).

Úpravy na verzi s motorem Jumo byly provedeny v továrně Avia (Automobilové závody, n. p., závod 2), zálet upraveného stroje označeného ještě jako C-210 (protože původně mělo jít pouze o cvičný stíhací letoun) provedl 25. dubna 1947 tovární zalétávací pilot Petr Široký. Výroba běžela také v Aeru (Letecké závody, n. p., výroba Letňany), motory dodávaly Letecké závody, n. p., výroba Malešice a Letecké závody, n. p., výroba Jinonice dodávaly vrtulové kužely a vrtule. Dodávky k útvarům započaly 2. února 1948, jako první obdržely S-199 letecké pluky 7 a 8, spadající do 3. letecké divize v Brně. Výroba probíhala až do roku 1949.

Navzdory všem problémům s kvalitou kořistní techniky, nevhodnosti motoru Jumo 211 a jeho vrtule pro stíhací letoun a bohužel i navzdory mnohdy nekvalitní práci domácího leteckého průmyslu



item No. 948011

při výrobě a opravách těchto letounů se postupně podařilo takto vzniklými S-199 vybavit v průběhu let 1948 až 1950 všechny stíhací útvary československého letectva a zajistit díky nim kontinuitu bojového výcviku, včetně výchovy nových stíhacích pilotů.

Za standardem doby

Takto vzniklý stíhací letoun měl letové výkony, které zdaleka neodpovídaly době jeho vzniku. Za nejlepšími pístovými stroji zaostával v maximální rychlosti zhruba o 180 až 200 km/h. Bylo to dáno především nevhodným motorem, kterému i na nejméně výkonné provedení původního DB 605 scházelo 80 kW (107 k), ovšem oproti verzi DB 605AM až 317 kW (426 k) a v porovnání s předními pístovými stroji té doby byl jeho výkonový deficit až 850 kW (1140 k)! Není divu, že S-199 nemohla svými letovými výkony moderním stíhacím letounům konkurovat. Bylo však možno s ní létat plnou akrobacií, tedy i nácivky vzdušných bojů a také střelecký výcvik.

Celkem bylo na sklonku roku 1947 objednáno celkem 510 jednomístných a 47 na dvoustítnou verzi konvertovaných Messerschmittů. Přesný počet skutečně vyrobených kusů je ale nejasný a odhaduje se mezi 450 až 500 kusy S-199, k nimž bylo nakonec vyrobeno také 82 kusů cvičných dvoustítných CS-199.

Tato stavebnice: S-199 ERLA canopy

První vyrobené S-199 se od Bf 109G/K lišily v podstatě pouze použitým motorem a s tím souvisejícími vynucenými úpravami kapoty motoru. Ta dostala kvůli mohutnějšímu motorovému loži úzké podélné výstupky navazující na „boule“ nad zbraněmi, nasávání vzduchu ke karburátoru bylo přemístěno na pravou stranu a na vrtulový kužel menšího průměru navazoval nový prstencový přechod. Již zanedlouho ale začalo docházet ke změnám. Nejviditelnější bylo jednak zrušení klasického chladiče oleje a jeho nahrazení tepelným výměníkem, jednak nahrazení klasického překrytu „Erla Haube“ novým polokapkovitým překrytem, který zlepšoval výhled z kabiny a také zvětšoval prostor v oblasti hlavy pilota. Další změnou byla změna úhlu ukotvení kol hlavního podvozku. Původně byla tato kola téměř ve shodném úhlu s podvozkovými nohami, což bylo pro provoz na betonových plochách nevhodné, proto byla kola „srovnána“ do víceméně svislé polohy. Změn doznala také výzbroj. Ta sestávala původně pouze ze dvou kulometů MG 131 ráže 13 mm v přídi, poté dostaly některé letouny další dvojici stejné zbraně také do křídla. O něco později pak byla namísto kulometů instalována pod křídlo pouzdra s kanony MG 151/20 ráže 20 mm. Díky kořistním závěsníkům 4 × ETC 50 mohl probíhat také bombardovací výcvik. Původní překryt Erla mohl být kombinován prakticky s jakoukoli variantou výzbroje nebo polohou kol, řada těchto raných S-199 měla také podvozkové šachty s lichoběžníkovým zakončením. To se v rámci oprav měnilo na kruhový tvar s plechovou výstelkou.



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 započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel 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.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOL

*

記号の説明

- OPTIONAL
VOLBA
- BEND
OHNOUT
- SAND
BROUSIT
- OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE
ODRÍZNOUT
- REVERSE SIDE
OTOČIT
- APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

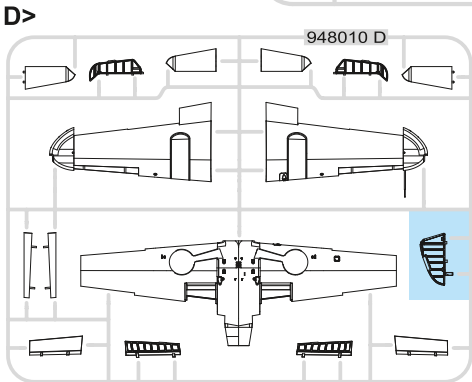
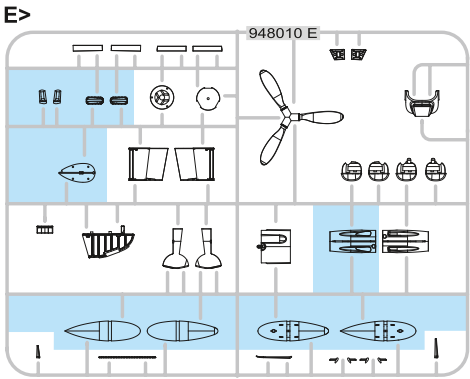
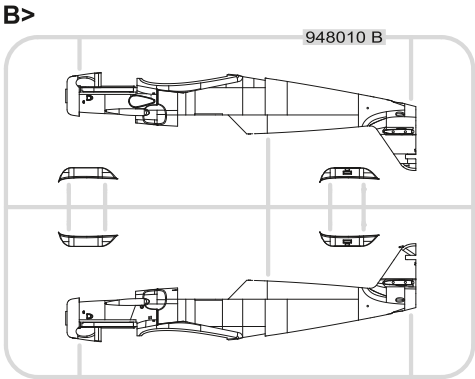
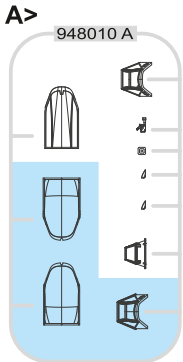
*

PIÈCES

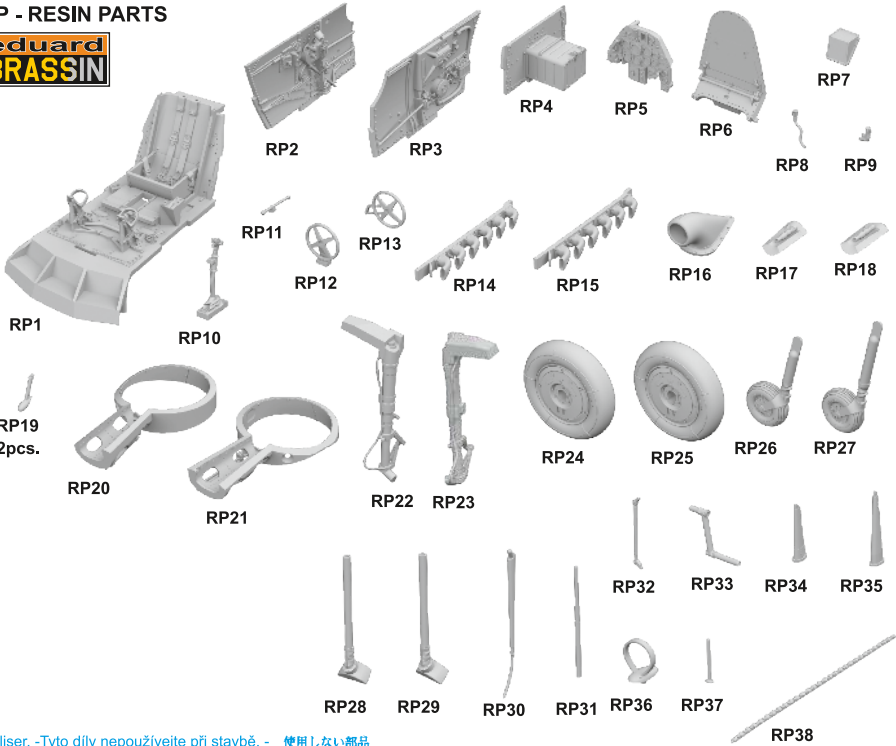
*

部品

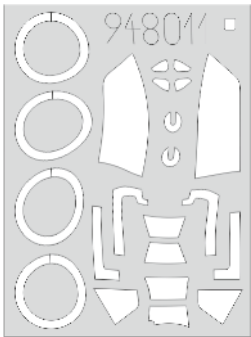
PLASTIC PARTS



RP - RESIN PARTS



eduard
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

*

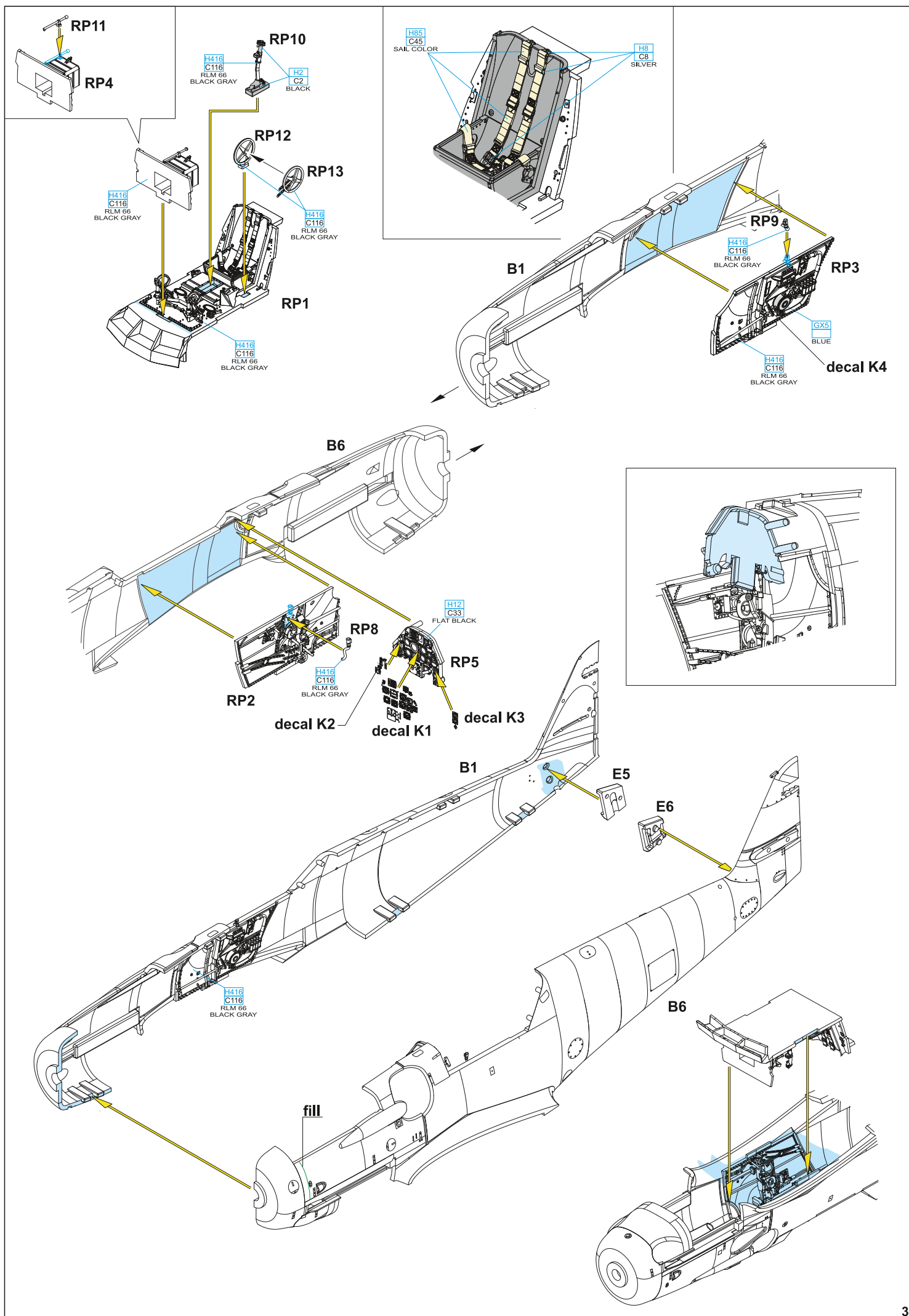
PEINTURE

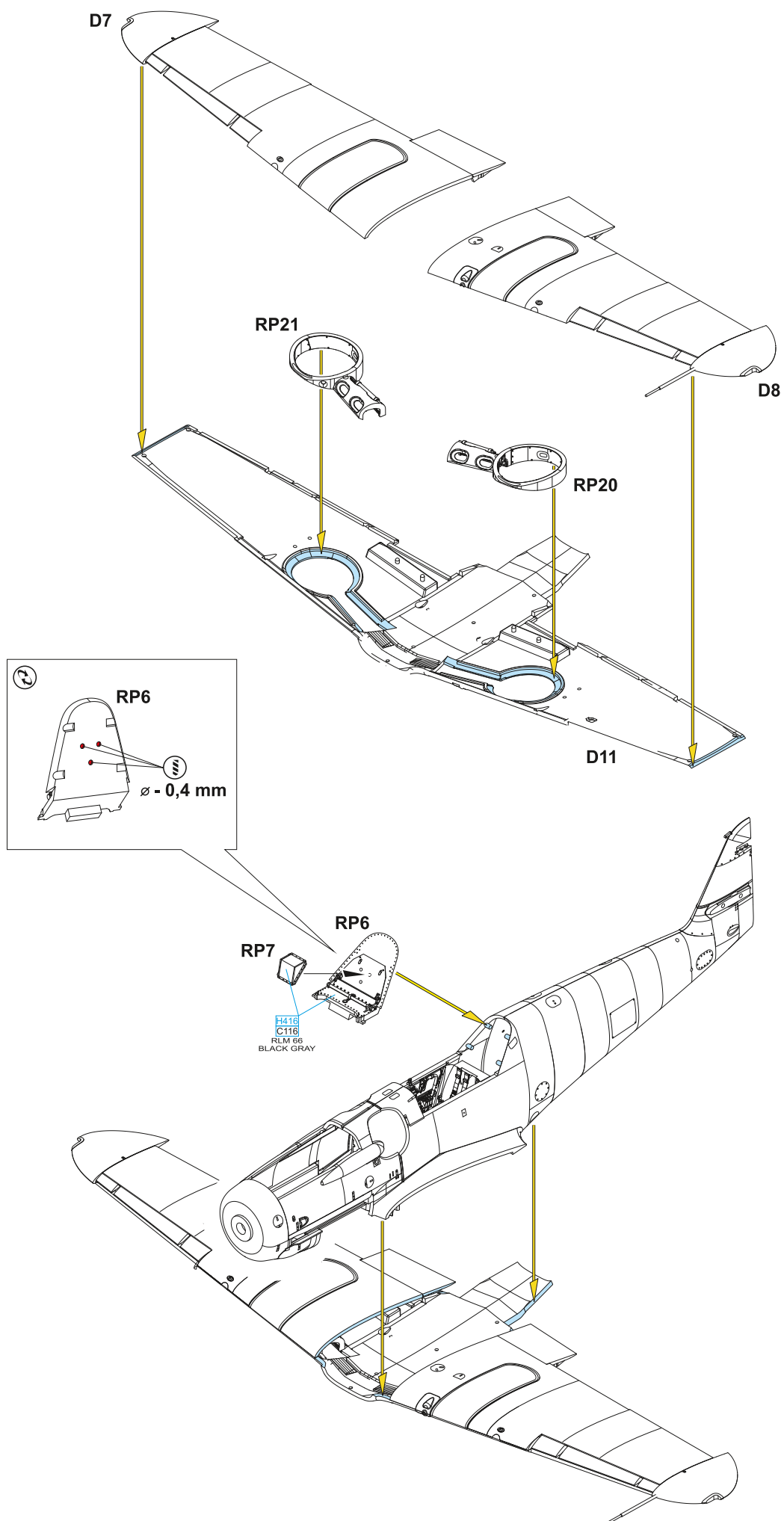
*

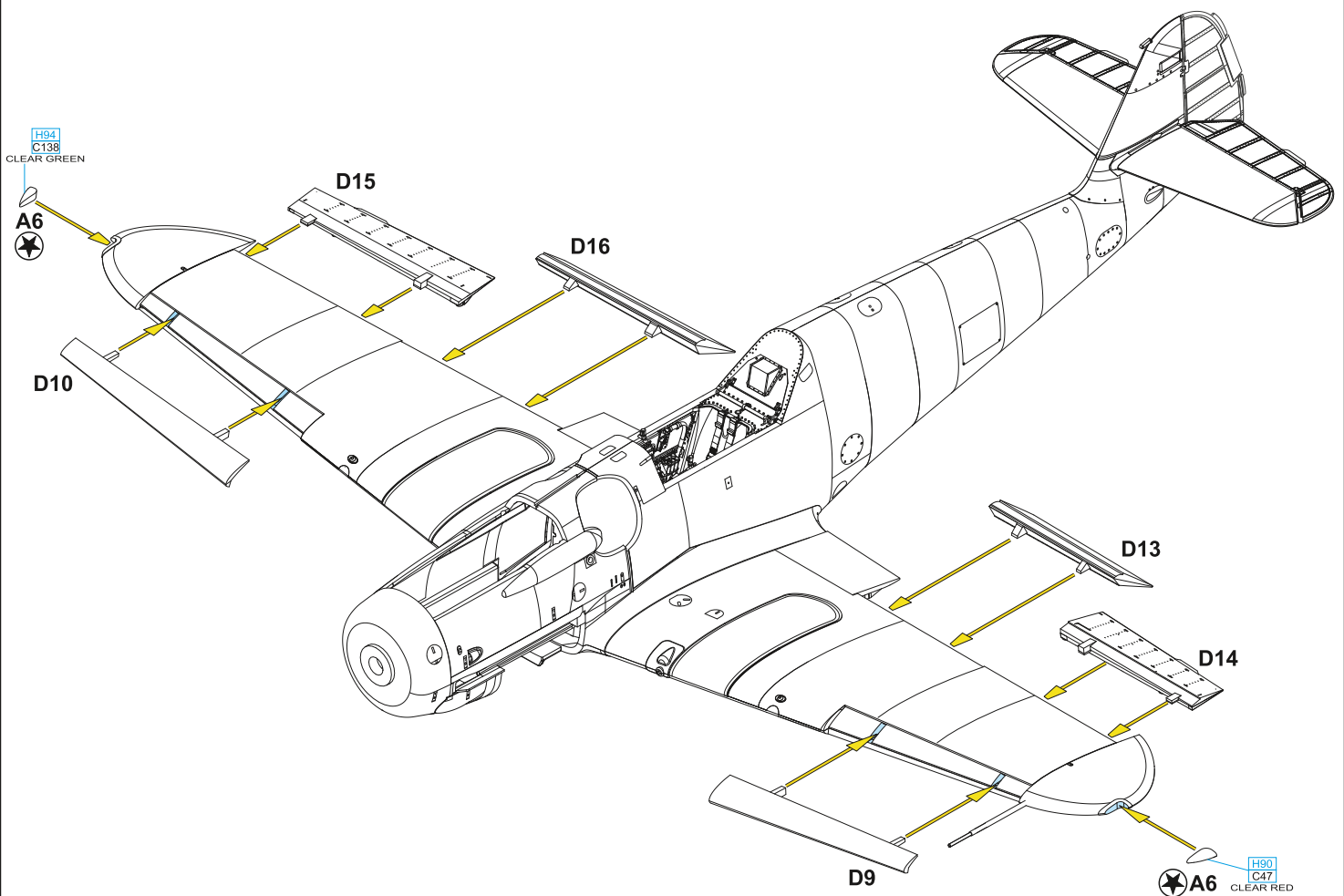
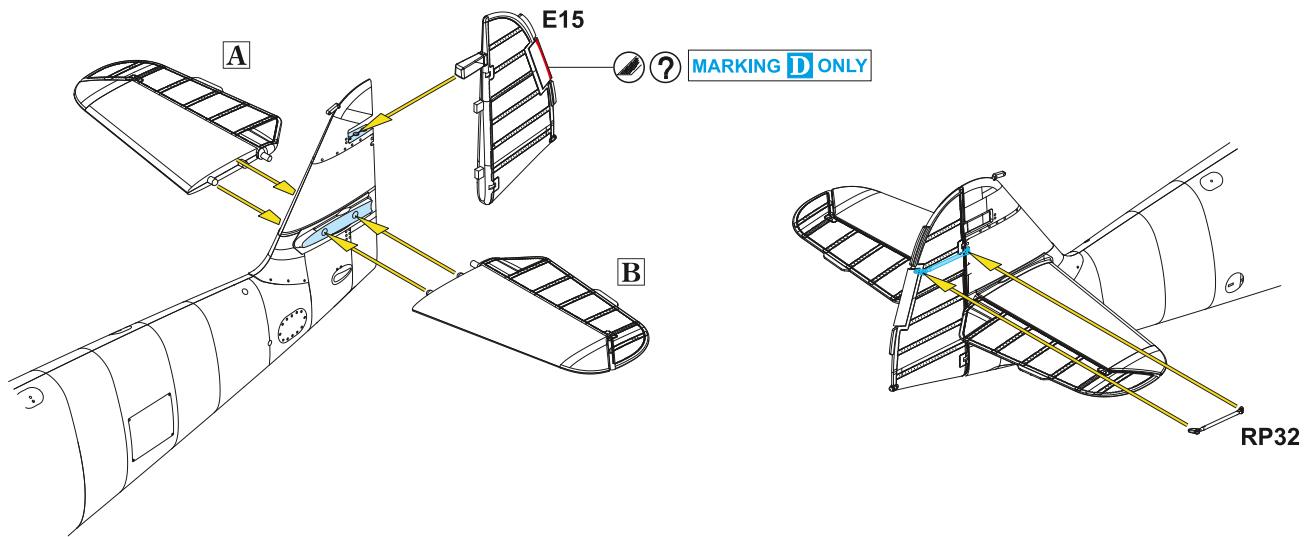
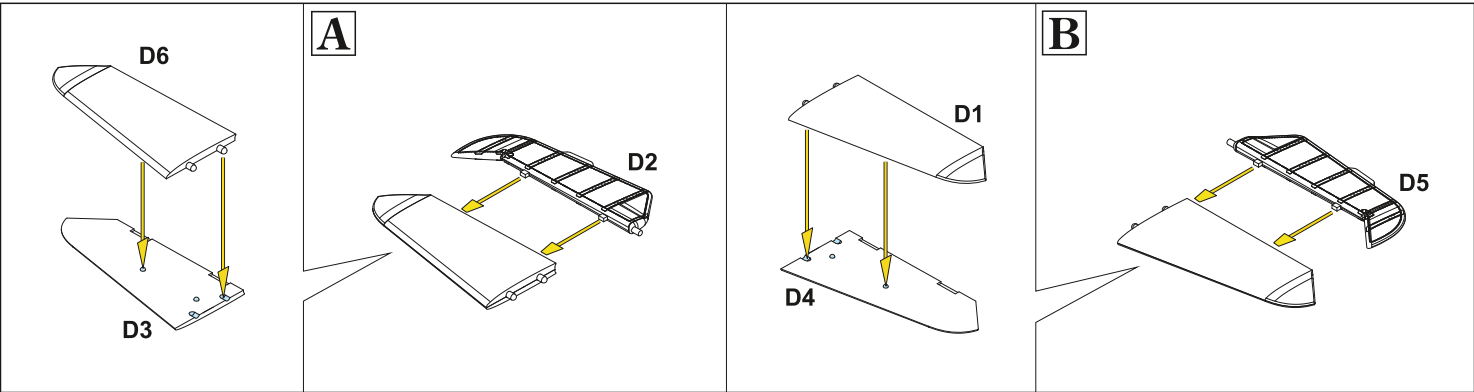
色

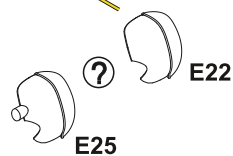
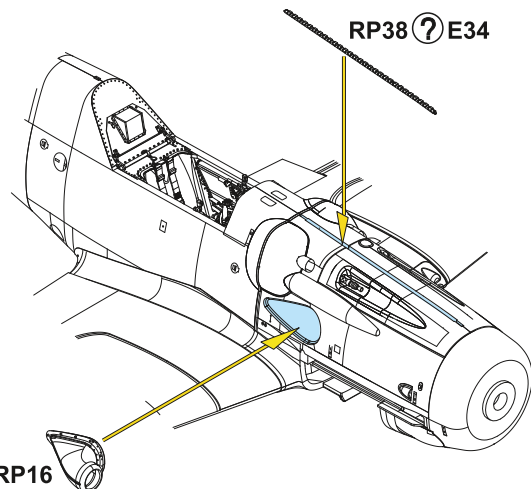
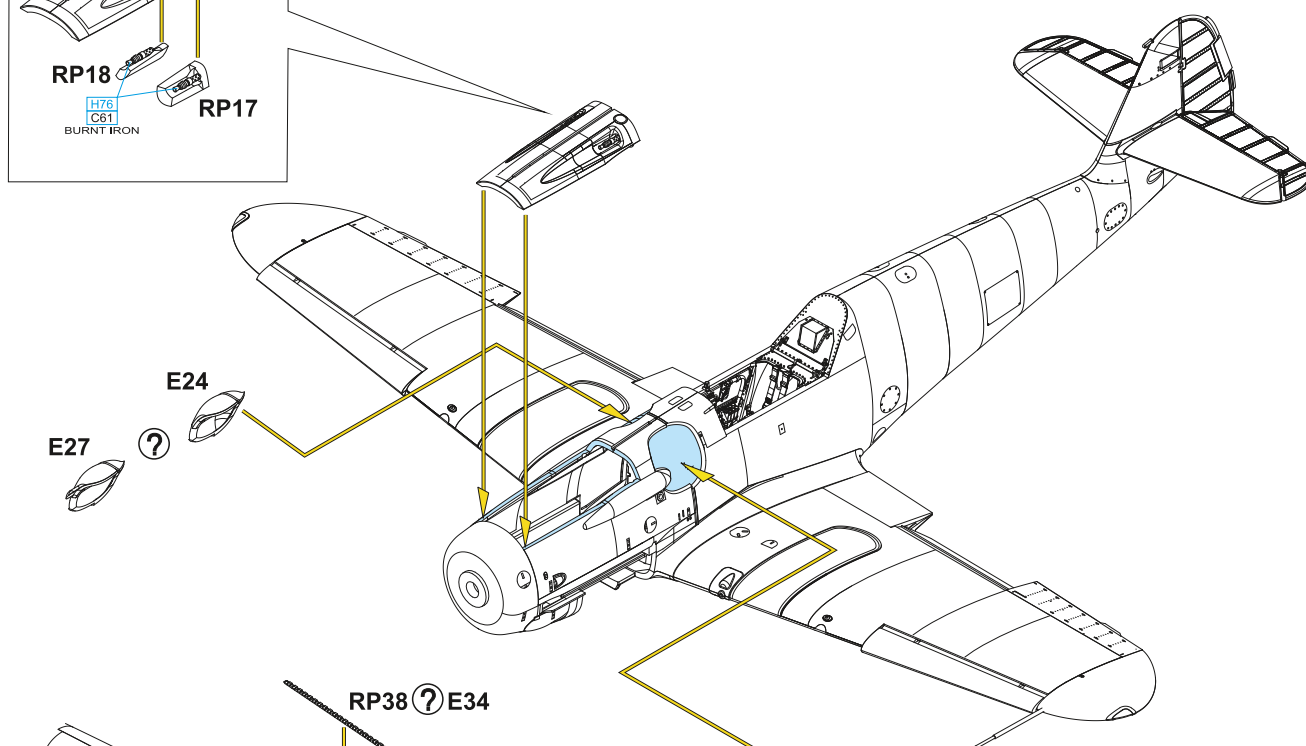
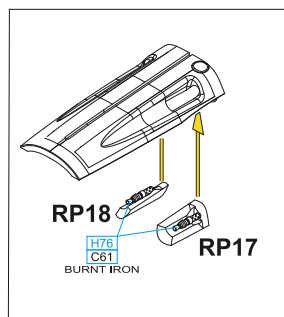
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H3	C3	RED
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H70	C60	GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H85	C45	SAIL COLOR
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H315	C315	GRAY
H336	C336	HEMP
H416	C116	BLACK GRAY
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	LIGHT GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM206		SUPER CHROME SILVER
Mr.COLOR GX		
GX5		SUSIE BLUE

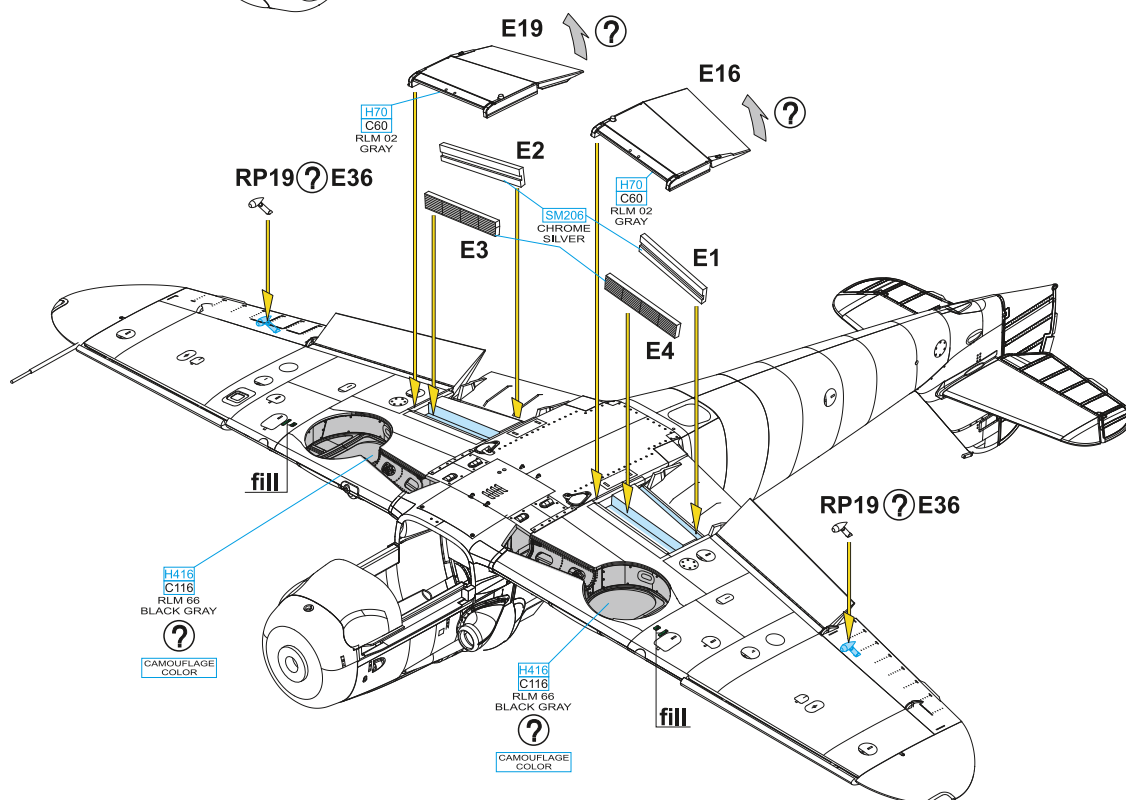




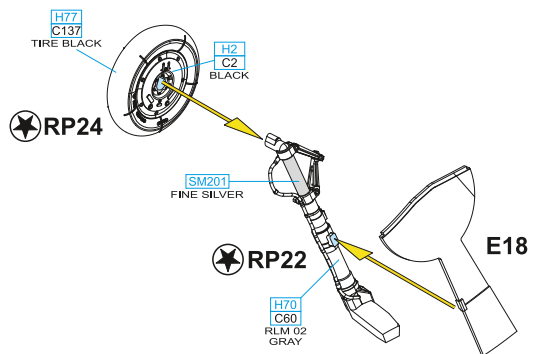




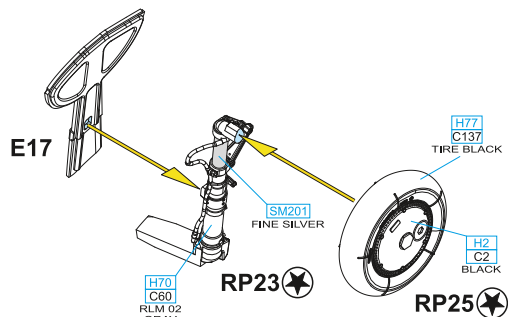
E25, E27 - MARKINGS **A, B, F**
E22, E24 - MARKINGS **C, D, E**



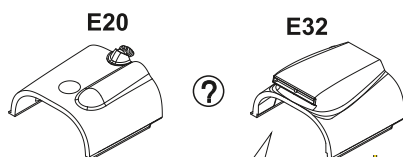
C



D

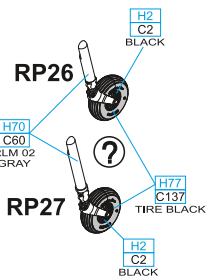
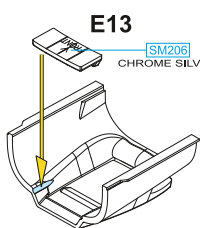


E32 - MARKING C ONLY

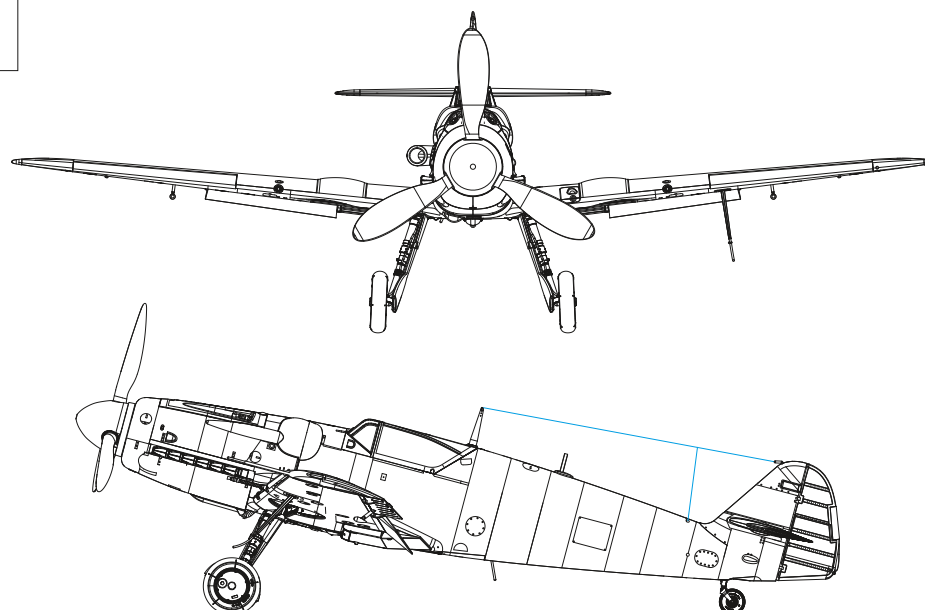


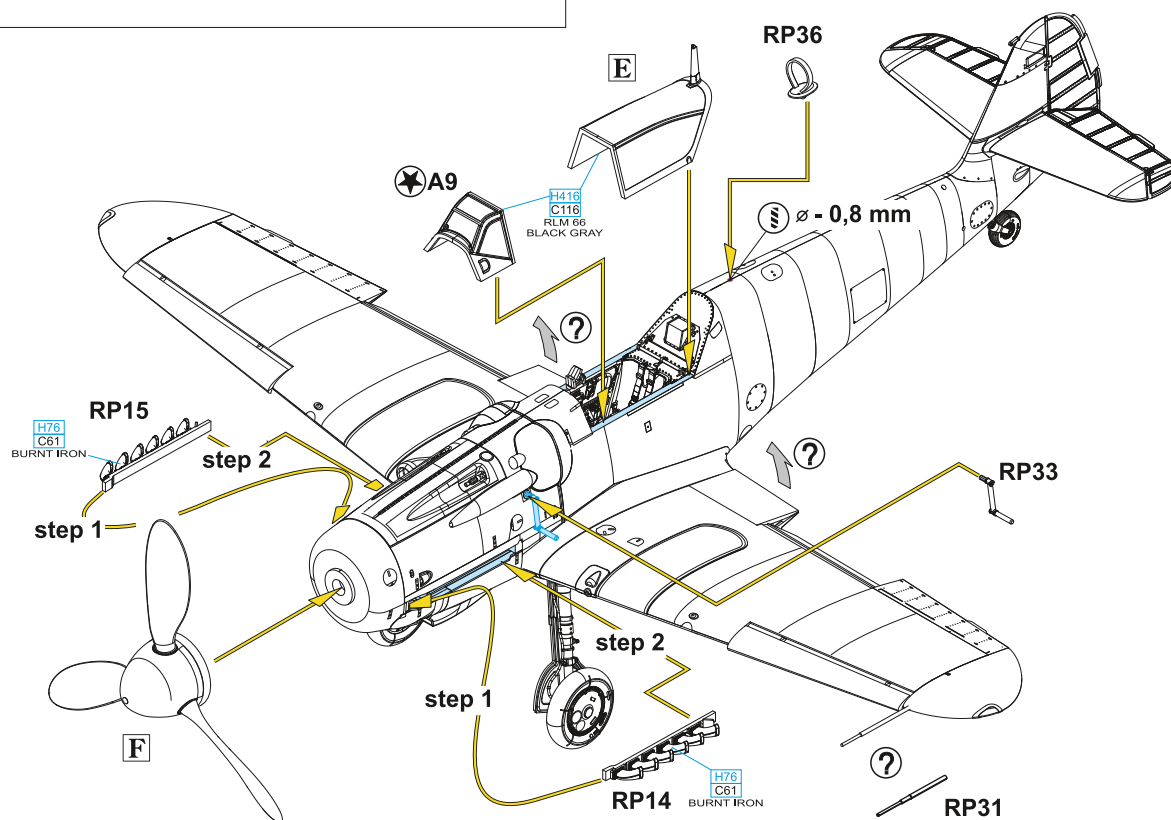
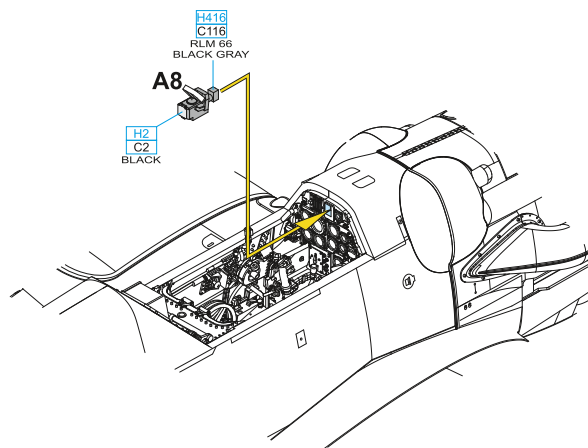
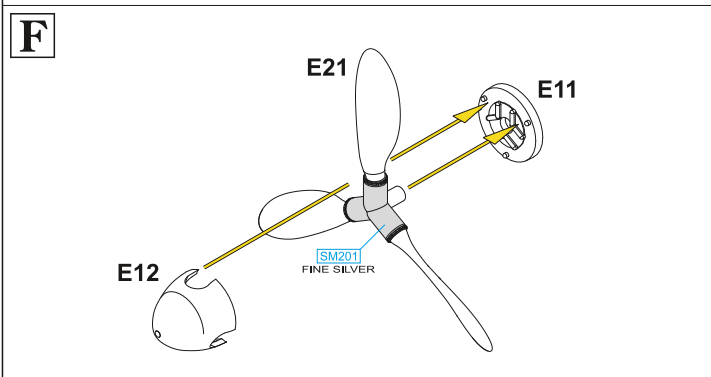
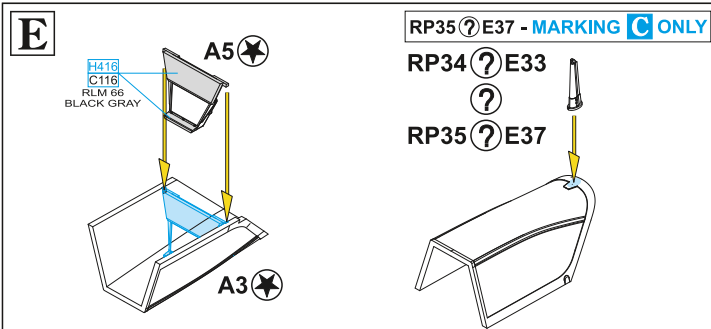
E13

SM206
CHROME SILVER

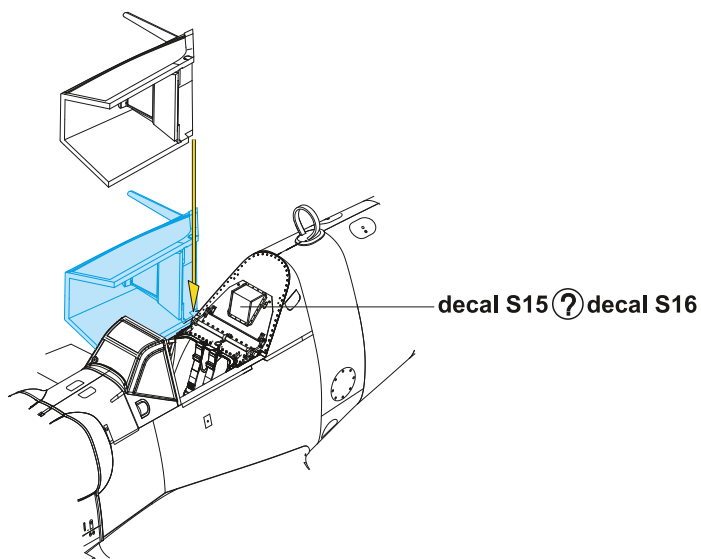


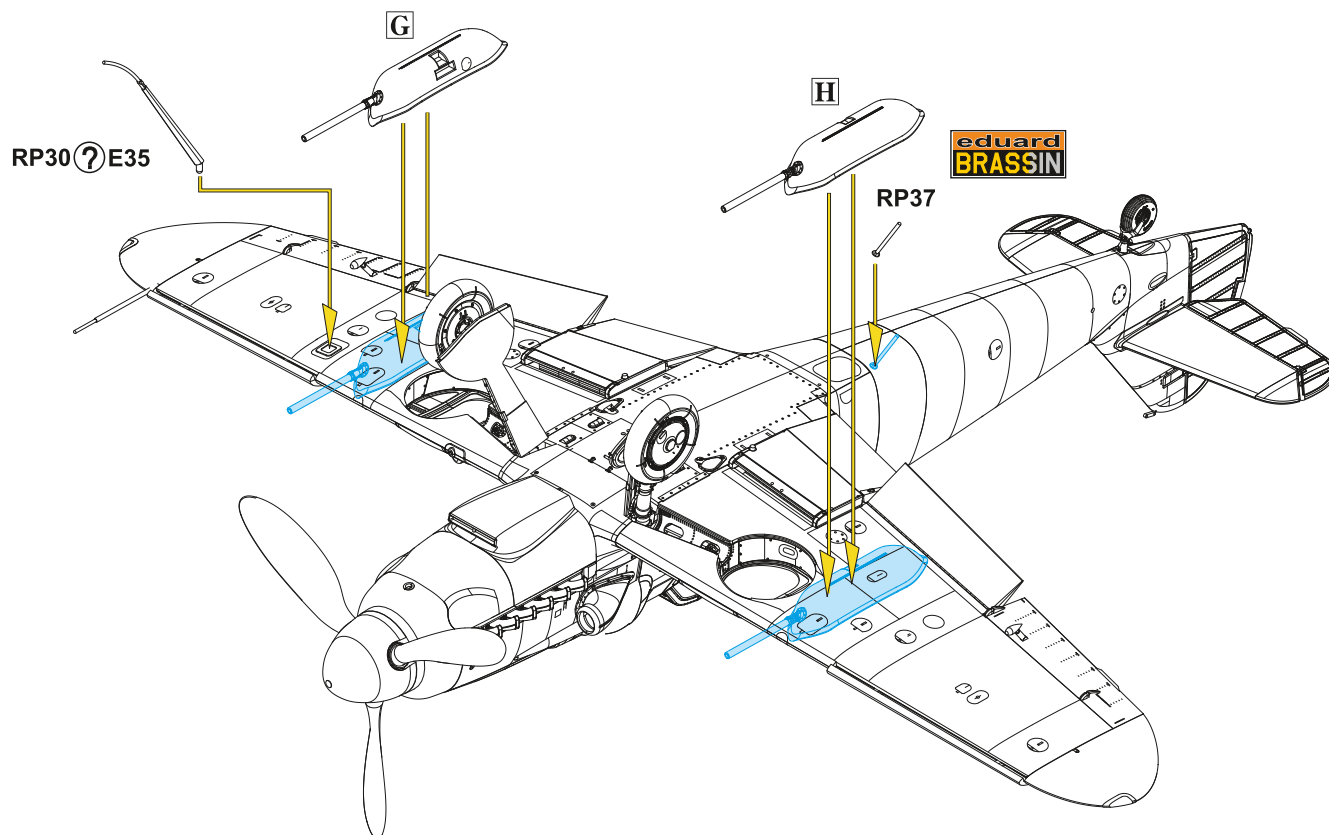
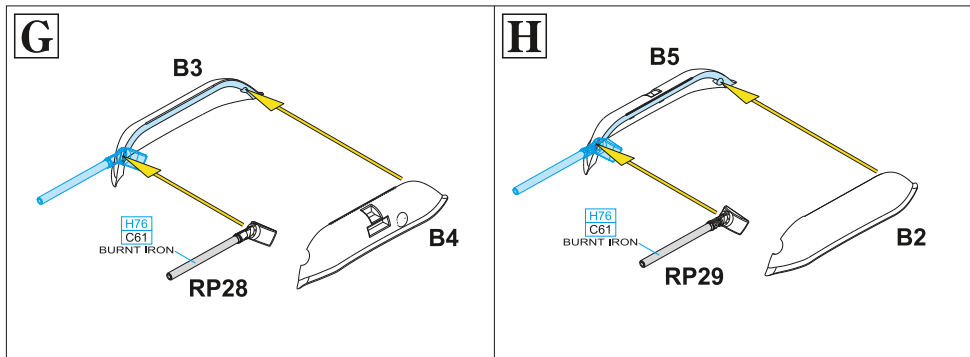
RP27 - MARKING C ONLY





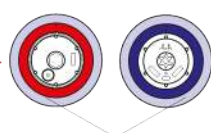
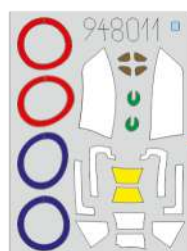
OPEN CANOPY





eduard
MASK

948011



RP26

?
RP27



A5



A6

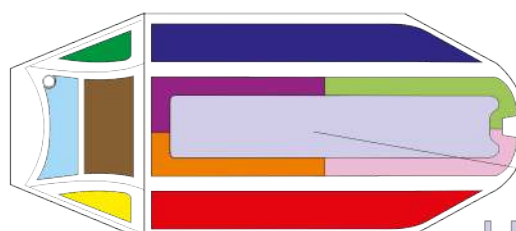


A7



A3

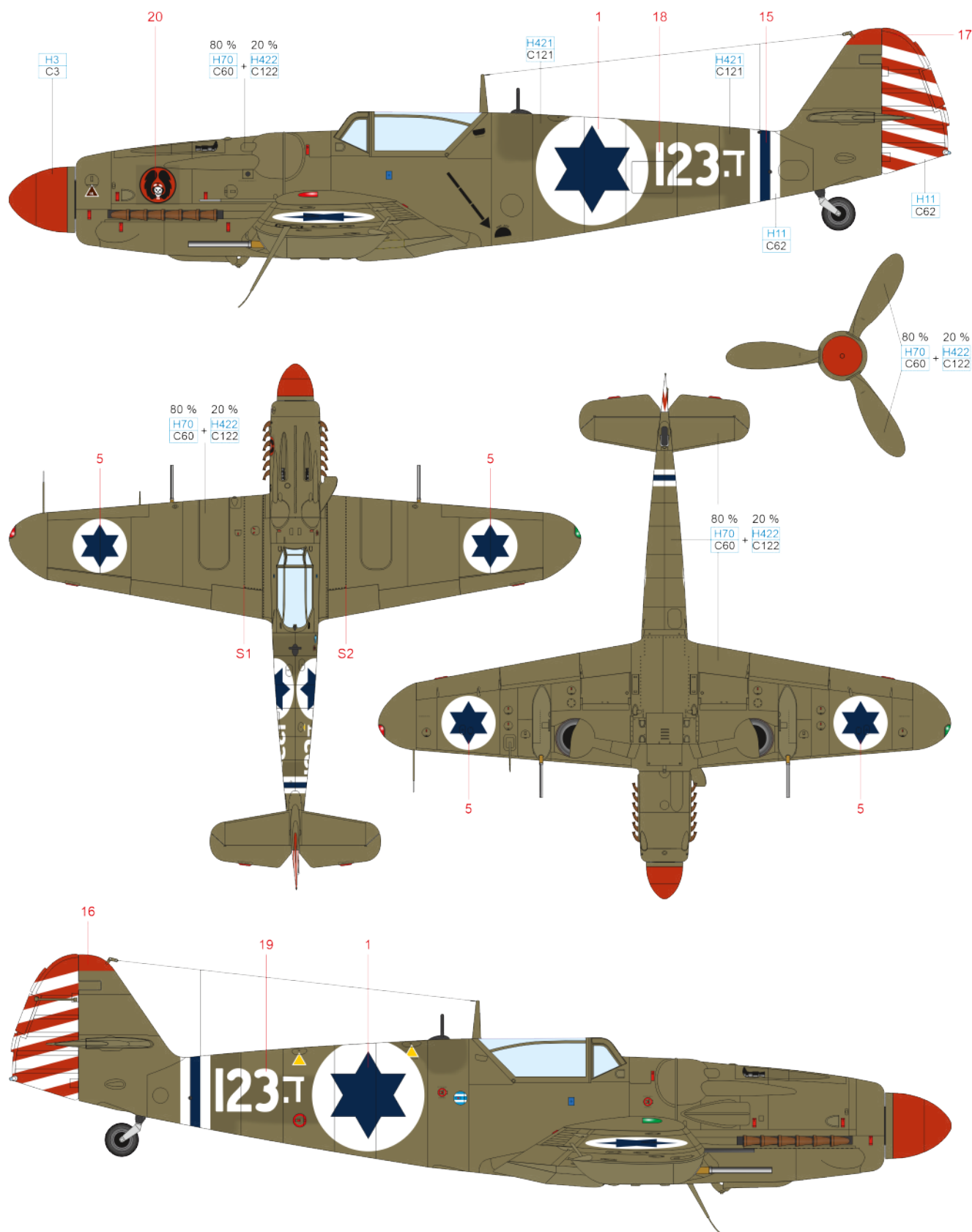
A9



LIQUID MASK

A 101. tajaset, Cheyl Ha'avir, Chazor, Izrael, říjen 1948

Letoun označený D-123 byl do Izraele dodán 28. července na palubě letu Balak č. 79 a do bojů se zapojil 15. srpna 1948. Měsíc předtím nakreslil bývalý pilot USAAF Stan Andrews znak 101. tajaset v podobě okřídlené lebky smrti v letecké přilbě a brýlích. Lebka symbolizuje židovskou víru v povstání mrtvých, kteří vytvoří velkou armádu, až na zem přijde mesiáš. Insignie byla natištěna na plakátový papír a nalepena na levou stranu přídě letounů 101. tajaset. V rámci příprav na operaci Deset ran (15.–22. října 1948), později přejmenovanou na Yoav, získaly stíhací letouny 101. tajaset označení sestávající z červených vrtulových kuželů a červených a bílých pruhů na směrových kormidlech, aby se odlišily od egyptských Spitfirů. K dalšímu odlišení izraelských stíhacích letounů byly poprvé použity výsostné znaky s Davidovou hvězdou na horních plochách křídla. Během operace Yoav si Rudi Augarten na D-123 nárokoval v první den ofenzívy, tedy 16. října, sestřelení Spitfiru Mk.IXc Egyptského královského letectva. Sestřel nebyl zpravodajskou službou IAF potvrzen a je tak považován pouze za poškození. V listopadu dostal D-123 v rámci zavedení nového systému označování vojenských letounů číslo 1905. Na fotografiích je patrné, že byly na několika místech provedeny opravy tmavší barvou. To vedlo některé badatele k domněnce, že letoun dostal na horních plochách dvoubarevnou kamufláž. Jedná se však pouze o kontrast staršího a novějšího nátěru přibližně stejného odstínu zelené barvy.

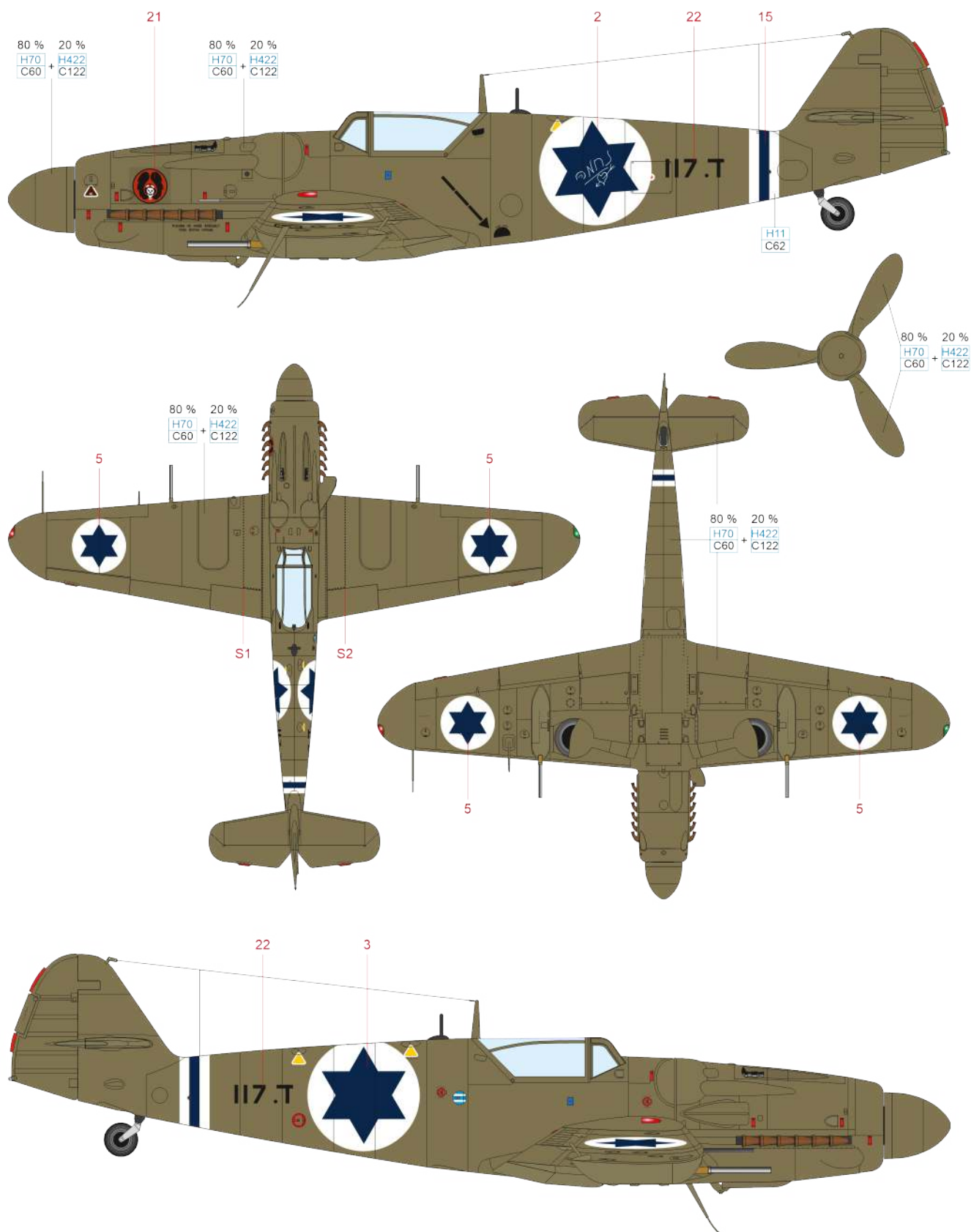


GRAY	H70 C60	LIGHT GREEN	H422 C122	GREEN	H421 C121	RED	H3 C3	FLAT WHITE	H11 C62
------	------------	-------------	--------------	-------	--------------	-----	----------	------------	------------

eduard

B 101. tajemství, Cheyl Ha'avir, Herclija, Izrael, červenec-srpen 1948

Jedním z „Messerů“, které přežily první arabsko-izraelskou válku, byl letoun s označením D-117. Byl dodán 15. července 1948 na palubě letu Balak č. 63 a svůj první operační vzlet uskutečnil 21. července. V létě 1948 se šéfmechanik 101. tajemství Eli Reuveni zamiloval do dívky jménem Nechama. Tuto událost si připomněl fotografií, na níž pózuje vedle D-117 s Nechaminým jménem vepsaným křídou do Davidovy hvězdy na levé straně trupu. Nechama se později stala Reuveniho ženou. Na D-117 však čekala méně romantická budoucnost; 20. srpna 1948 měl první nehodu, když se při nouzovém přistání s Mitchellem Flintem v kokpitu převrátil na záda. K druhému vážnému poškození došlo 17. října, kdy s ním po zásahu pozemní palbou nouzově přistál Giddy Lichtman na letecké základně Aqir. Spolu s provedenými opravami byl D-117 vybaven kamerou s vysokým rozlišením pro provádění fotoprůzkumných misí. V listopadu 1948 změnilo izraelské letectvo svůj alfanumerický systém číslování letounů na čtyřmístné identifikační číslo a D-117 byl přechíslován na 1901, kde 19 znamenalo typ letounu a 01 první letoun v seznamu strojů letky.

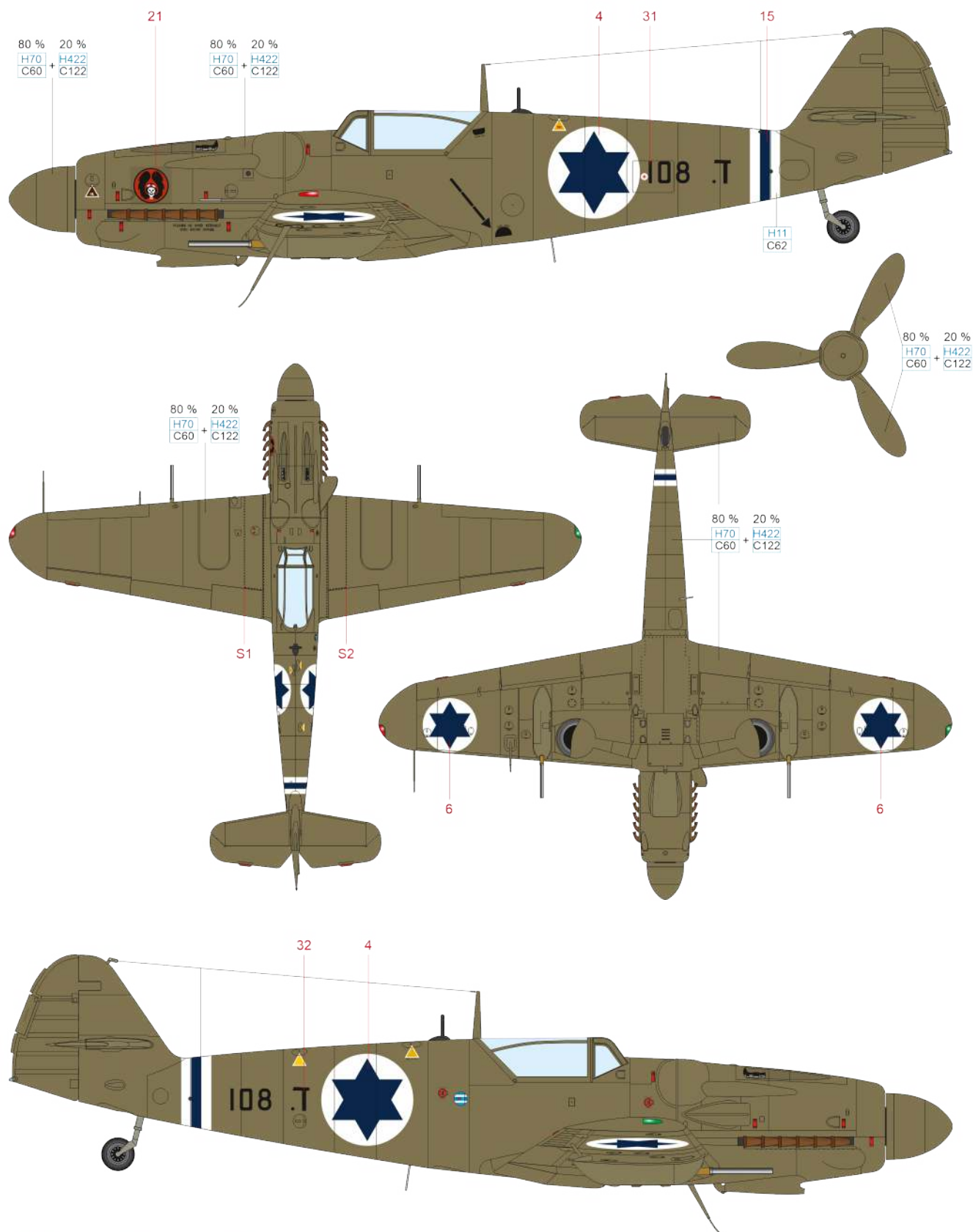


GRAY H70 C60 LIGHT GREEN H422 C122 FLAT WHITE H11 C62

eduard

C 101. tajaset, Cheyl Ha'avir, Herclija, Izrael, červenec 1948

D-108 byl součástí první dodávky S-199, které byly poslány z Československa do Izraele, aby tam byly bojově nasazeny v arabsko-izraelské válce v roce 1948. D-108, jak lze usuzovat z označení, byl mezi posledními exempláři, které dorazily v první sérii, a tak zmeškal úplně první mise izraelských S-199. D-108 byla plně sestavena a připravena k boji v rámci 101. tajaset někdy na začátku června spolu s D-107 a D-109, v době jejich sestavení mělo izraelské letectvo pouze pět operačních S-199. Aby se vyhnula egyptským náletům, přemístila se 101. tajaset na improvizovanou prašnou přistávací dráhu vytvořenou u města Herclija. Mitchell Flint s D-108 havaroval 21. srpna při přistání a tato událost letoun vyřadila z provozu po značnou část války. Nehoda zároveň znamenala konec Flintova působení u jednotky. D-108 byl znovu uveden do služby po rozsáhlých opravách 21. listopadu, kdy byla 101. tajaset přesunuta do Qastiny. V té době byl systém číslování v izraelském letectvu změněn a D-108 obdržel označení 1906. S ním se zúčastnil koncem prosince 1948 operace Horev. Mimo jiné doprovázel například Beaufighter TF Mk.X při útoku na letiště El Arish 24. prosince, nebo Spitfire D-130 při fotografické průzkumné misi nad Gazou. Na konci války byl jedním ze čtyř provozuschopných S-199, které přežily arabsko-izraelskou válku, a jediným, který ji přežil z první dodané série S-199. Definitivně byl sešrotován někdy po 15. říjnu 1950.

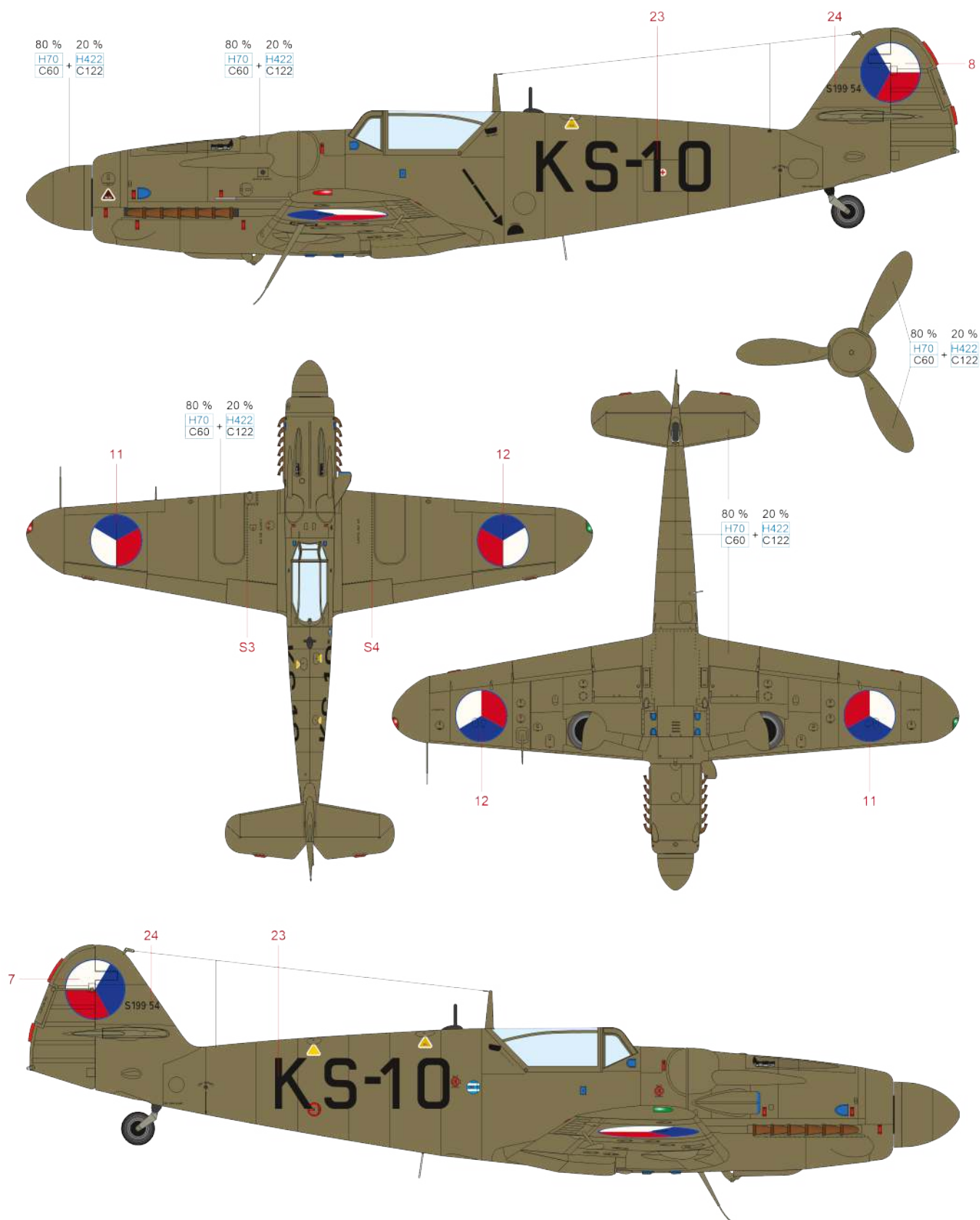


GRAY H70 LIGHT GREEN H422 FLAT WHITE H11
C60 C122 C62

eduard

D S-199.54, rt. František Novák, 2. letka, Letecký pluk 4, České Budějovice, ČSR, květen 1948

Úlety vojenských pilotů na západ nebyly po komunistickém převratu ničím neobvyklým. Za hranice se vydávali příslušníci RAF, kteří buď tušili, nebo dokonce věděli, že na ně dolehnou perzekuce, opustit zemi se však odhodlala i řada mladších pilotů. Patřil mezi ně i rt. František Novák, v té době frekventant II. turnusu Stíhacího výcvikového střediska (SVS), který ulétl 24. května 1948 do tehdejšího Západního Německa. Letoun byl poté uskladněn v Mnichově a do Československa byl po různých peripetiích dopraven pozemní cestou až v březnu 1950. Od 31. března se až do 24. října 1950 nacházel v továrně Avia, kde prošel generální revizí. Poté sloužil u 4. leteckého pluku. Letoun z výroby továrny Avia nesl standardní zbarvení barvou MNO Smalt Avion 2036.02 na všech plochách a byl jako desátý ve výrobě této továrny vybaven výměníkem namísto původního chladiče. Kabina však byla ještě staršího provedení a letoun neměl kulomety v křídle ani kanóny v pouzdrech.

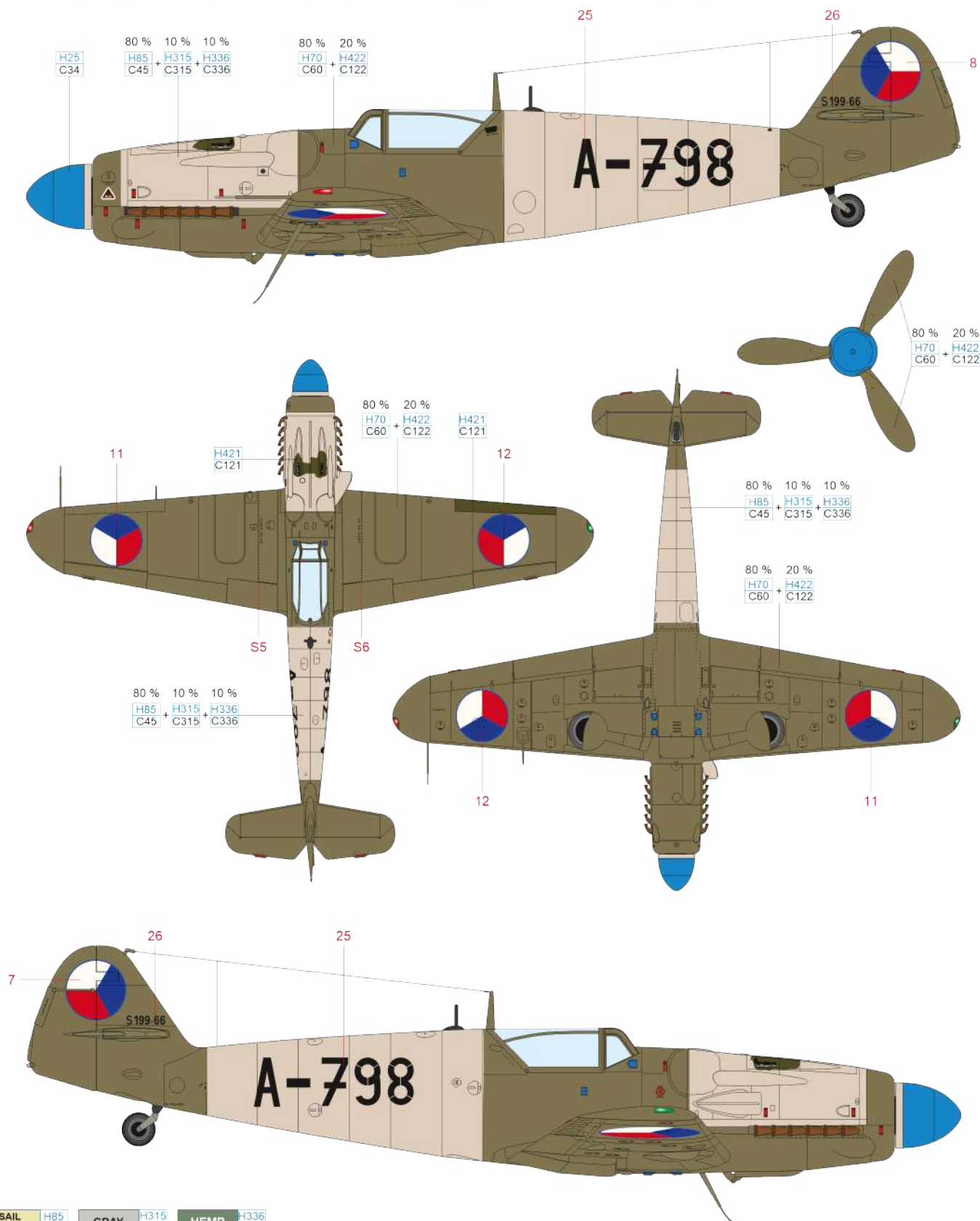


GRAY H70 LIGHT GREEN H422
C60 C122

eduard

E S-199.66, ak. Ladislav Strnad, Letecká vojenská akademie, Hradec Králové, ČSR, červen 1950

Tento letoun byl přidělen k Leteckému pluku 7 dne 4. srpna 1948 a 10. května 1950 byl odeslán k Letecké vojenské akademii (LVA), kde byl poškozen při startu z pardubického letiště. Díky kvalitní fotografii havarovaného letounu lze odvodit velmi zajímavé zbarvení, neboť zadní část trupu a kryt motoru mají zřetelně odlišný odstín světlejší barvy oproti původní zelené. Teorii o zbarvení tohoto letounu by mohlo být hned několik. Přikláníme se k tomu, že na zadní části trupu bylo třeba provést drobné opravy (nebo jen přemalovat původní trupový kód) a protože u LVA neměli standardní zelenou barvu, byla použita krémová barva určená pro C-104. A protože bylo v určitém okamžiku třeba vyměnit i kryt motoru, byl „kanibalizován“ díl z tmavě zeleného letounu a přetřen stejnou barvou jako zadní část trupu. Nový nátěr však kolem hlavní kulometů ve výstřelných kanálcích oprýskal až na původní tmavší zelenou. Pravý slot je také v tmavší zelené barvě. Otazník visí nad výsostnými znaky na horních plochách křídla. Na fotografii to vypadá, že tam žádné nebyly, ale dost možná se jedná jen o efekt přexponované, přímým sluncem osvětlené plochy. Absence znaků by byla velmi nestandardní. Zajímavá je také zřejmá absence většiny popisek a výstražných symbolů. Přední trupový prstenec a křídlo vykazují silné známky olétání, zatímco zelená na středu trupu i zadní krémová část vypadají jako nové. Kryt motoru naopak vykazuje několik oprýskání krémového nátěru a jeho oprav.



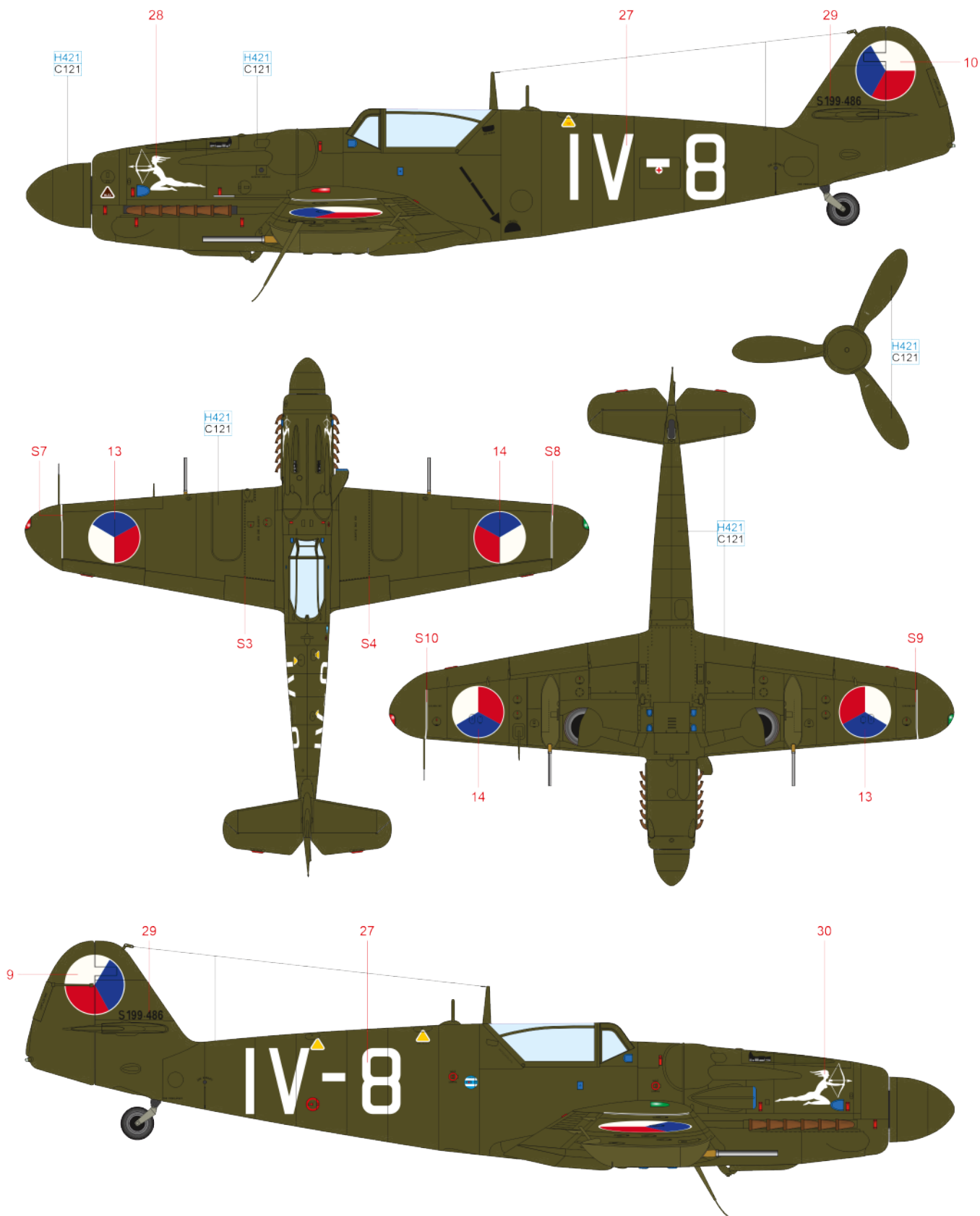
SAIL COLOR	H85 C45	GRAY	H315 C315	HEMP	H336 C336
------------	------------	------	--------------	------	--------------

GRAY	H70 C60	LIGHT GREEN	H422 C122	GREEN	H421 C121	SKY BLUE	H25 C34
------	------------	-------------	--------------	-------	--------------	----------	------------

eduard

F

Tohoto „Mezka“ zalétal tovární pilot Antonín Kraus 12. prosince 1949, 24. ledna 1950 byl letoun převzat vojenskou správou a 7. února téhož roku byl přidělen k LP 7 distokovanému na letišti Brno-Černovice. Dostal kódové označení IV-8 a podle vzpomínek pamětníků a kroniky leteckého pluku také kresbu Diany s nataženým lukem. Autorkou kresby byla přítelkyně a později manželka zástupce velitele letky a velitele roje Františka Fořta. Podle pamětníků byly stejným emblémem opatřeny i stroje dalších dvou velitelů rojů, poručíků Jaromíra Jecha a Jiřího Váni. Jak je v kronice pluku uvedeno, různými emblémy bylo alespoň pro určitý čas opatřeno více strojů. Jsou v kronice dokonce nakresleny, není však jasné, k jakým konkrétním letounům se vztahují. Letoun byl již údajně opatřen náterem tmavší zelenou barvou na všech plochách. V té době příslušela letounům 3. letecké divize, pod kterou spadaly i brněnské LP 7 a LP 8, bílá barva vrtulového kužele. Ne všechny stroje však byly takto označeny a podle vzpomínek mezi ně pravděpodobně patřil také IV-8, jehož podoba bohužel není fotograficky doložena.



Avia S-199 ERLA canopy

STENCILING POSITIONS

Decals S1, S2, S16, S25, S26, S27, S28, S29, S30, S31, S32, S46, S47, S48, S49, S50 for markings A, B, C only.

decals	MARKING
S26	B
S27	A, C

decals	MARKING
S60	D, F
S61	B
S62	A, C

