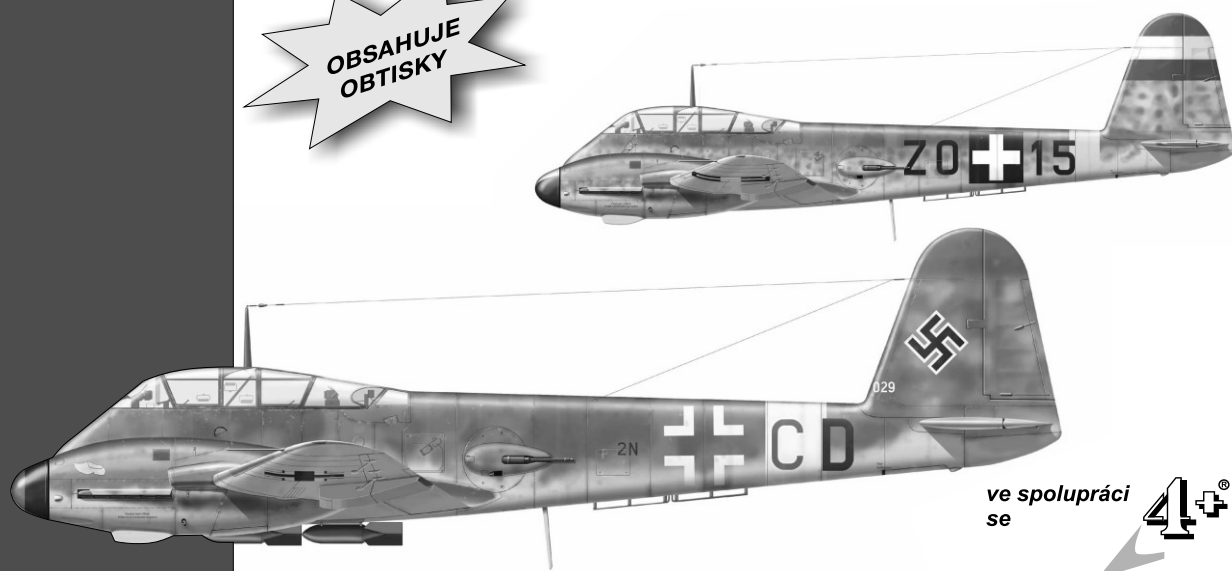




Messerschmitt Me 210/410 zbarvení & označování

OBSAHUJE
OBTISKY



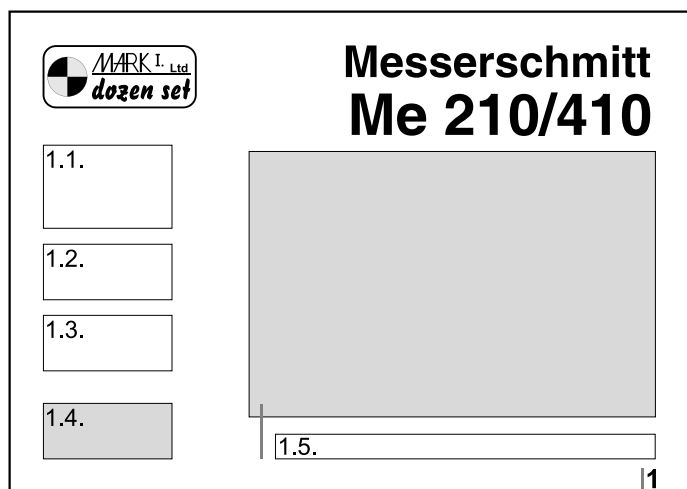
ve spolupráci
se



Publikace MARK I - Dozen set

Messerschmitt Me 210/410

český text



1.1.

Autoři textu - Michal Ovčáčík, Karel Susa
Barevné kresby - Martin Lébl

Řada publikací - manuálů „Dozen Set“ („Tucet“) je určena zejména plastikovým modelářům. Každý titul popisuje dvanáct letadel, která jsou zde fotograficky podchycena, a kromě celkových záběrů přináší i detailní snímky využitelné při stavbě modelů. Součástí publikace je rovněž sada obtisků, umožňující dokončit vzhled popsaných letounů v modelové podobě.

1.2.

Fotografie (pokud není uvedeno jinak) - Michal Ovčáčík, Karel Susa, archiv MARK I
Lito - Protisk plus Ltd., Skuteč
Tisk - Libertas a.s., Praha 5

1.3.

PODĚKOVÁNÍ

Nakladatelství děkuje za spolupráci při přípravě této publikace pánům Malcolm V. Lowemu a Petru Stachurovi.

4+ ® je chráněná obchodní značka

Vydal MARK I s.r.o., PO Box 10, 100 31 Praha 10 - Strašnice, Česká republika

© MARK I s.r.o., 1. vydání, Praha 2010

1.4.

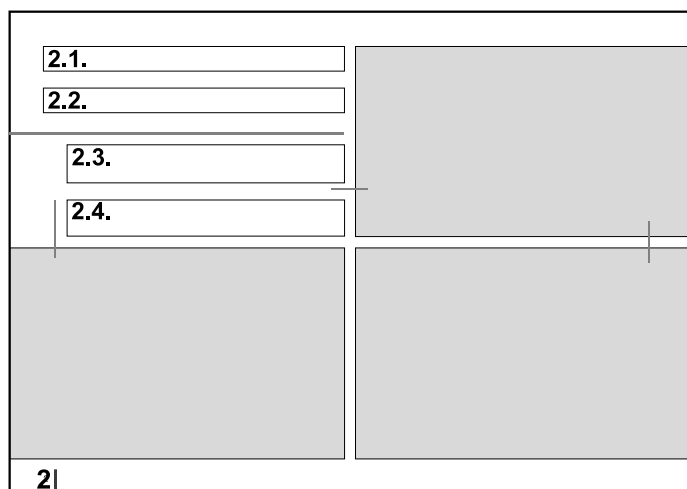
COPYRIGHT © 2009 MARK I s.r.o.

Veškerá autorská práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být reprodukována ani přejata v jakékoliv formě elektronicky, elektricky, chemicky, mechanicky, opticky, xerograficky, ani jiným způsobem bez předchozího písemného souhlasu nakladatelství. Vystavení publikace či její části na webových stránkách není dovoleno.

1.5.

Messerschmitt Me 210 byl navržen v souladu s koncepcí tzv. Zerstöreru, tj. těžkého stíhače-bombardéru, a zkonstruován byl těsně před začátkem 2. sv. války. Konstrukce tohoto stroje však nebyla příliš úspěšná, zejména co se týká jeho letových vlastností. Po přepracování a odstranění nedostatků byl jeho nástupce - Me 410 Hornisse (Sršeň) - vyráběn v nezanedbatelném množství a v řadě variant a zasáhl do bojových operací v Itálii a Severní Africe a také nad Německem a střední Evropou. Vylepšený typ Me 210 byl za války rovněž vyráběn v licenci v Maďarsku.

Tyto kanónem vybavené Me 410B-1/U4 sloužily u operační zkušební jednotky v rámci ZG 26, která měla na jaře roku 1944 základnu na letišti Neumark. (sbírka Petera Waltera via Malcolm V. Lowe)



2.1.

Me 210A-0(1), černá GT+VH

I./ZG 1 'Wespen' (Vosy), Luftwaffe, letiště Landsberg/Lech, Bavorsko, leden 1942

2.2.

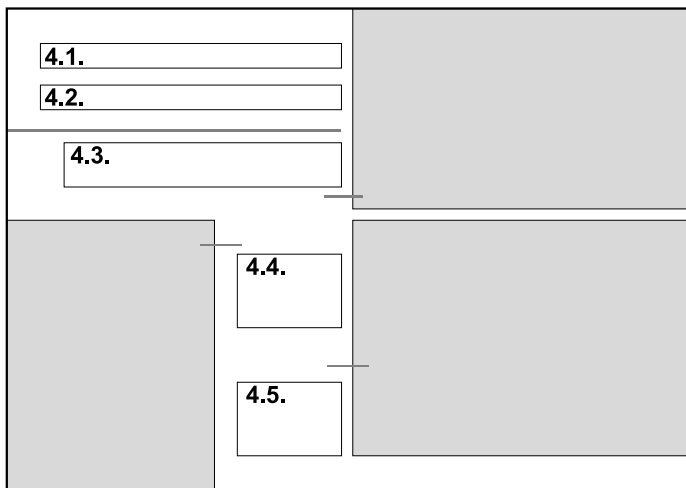
Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

2.3

Vpravo a vpravo dole: Tento Me 210A-0 výrobního čísla 090, upravený na standard A-1, havaroval v Landsbergu dne 31. ledna 1942. V tomto období se jednotka ZG 1 (donedávna ještě označovaná jako zkušební jednotka SKG 210) potýkala s vážnými problémy plynoucími ze špatné stability těchto letounů během některých fází letu, snažila se je vyřešit a zavést typ do běžné operační služby. (sbírka Petra Stachury)

2.4.

Všechny letouny Me 210 a 410 byly zbarveny v souladu s firemním předpisem Oberflächenschutzliste 8 Os 210 odstíny barev RLM 74/75/76 (tmavě šedá/ šedofialová/světle šedá). Boky trupu a svislé ocasní plochy doplňovaly nepravidelné skvrny barvami RLM 74 a 75, a velmi pravděpodobně rovněž RLM 02, které tvořily pozvolný barevný přechod mezi odstíny na horních a spodních plochách. Výsostné znaky - trámové kříže - na letounu na tomto snímku byly používány do poloviny ledna 1943. (sbírka Malcolm V. Lowe)



4.1.

Me 210A-1, černá SO+MJ

Messerschmitt AG, letiště Augsburg-Haunstetten, Německo, léto 1942

4.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

4.3.

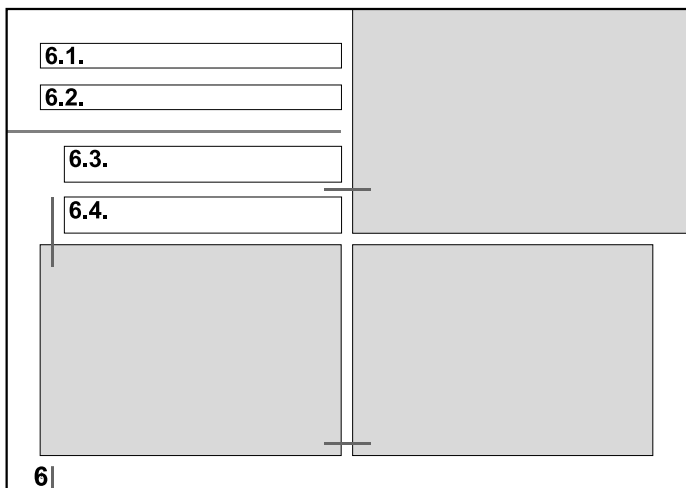
Vpravo: Tento zbrusu nový Me 210A-1 výrobního čísla 270 byl vyroben během dvanáctiměsíčního období počínajícího květnem 1941 v rámci série čítající 144 letouny. Tyto „dvěstědesítky“ měly krátké trupy a řada z nich byla později přestavěna buď na „dlouhotrupé“ Me 210A-1 nebo na další letouny řady Me 410A. Čtyřpísmenné kódové označení (Stammkennzeichen) doplňovalo trámové kříže malované na trupu a na spodní straně křídla.

4.4.

Vlevo: Díky dokumentaci drobného poškození vrtulového kuželu a lapače vzduchu na krytu motoru pro vyšetřovací spis nehody se tento detailní záběr zachoval až do dnešní doby. Na letounech byla použita kovová stavitelná vrtule VDM s konstantními otáčkami.

4.5.

Vpravo: Detail vstupu vzduchu ke kompresoru. Tento lapač byl umístěn pouze na levé straně každé motorové jednotky; na prototypch a prvních sériových strojích měl hranatý tvar, na letounech Me 210 verze A-1 a výše byl jeho tvar zakulacený. (všechny fotografie ze sbírky Dénese Bernáda)



6.1.

Me 210A-1, 2N+ER

I./ZG 1 ‚Wespen‘ (Vosy), Luftwaffe, letiště Trapani, Sicílie, konec roku 1942

6.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

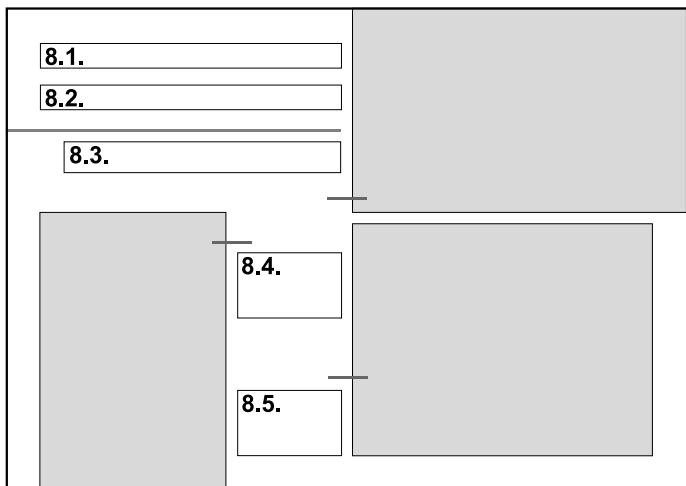
6.3.

Vpravo: Tento boční pohled pěkně dokumentuje prodloužený trup a krátké motorové gondoly pozdějších Me 210A-1. Všimněte si lemovaného individuálního písmene letounu a umístění malé obdélníkové přístrojové desky na zadní části motorového krytu. Tyto štítky byly později odstraněny a přístroje pro kontrolu chodu motoru byly přesunuty do kabiny pilota. (sbírka Dénese Bernáda)

6.4.

Dole: Pohled do pilotní kabiny Me 210A-1; umístění přístrojové desky a zaměřovače Revi C/12D a tvar řídicí páky KG 14 jsou dobře patrné. Povšimněte si dvou madel na rámu čelního štítku usnadňujících nástup do kabiny.

Vpravo dole: Pozorovatel, radiooperátor a zadní střelec v jedné osobě seděl zády ke směru letu a k zaměřování bočních trupových kulometů měl k dispozici zaměřovací zařízení VSE-B 210/1C vybavené třemi reflexními zaměřovači Revi 25B, popřípadě Revi 16B; madlo zaměřovače je upevněno uprostřed.



8.1.

Me 210A-1, 2N+CD

štáb III./ZG 1 ,Wespen' (Vosy), Luftwaffe, letiště Sfax, Tunisko, jaro 1943

8.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

8.3.

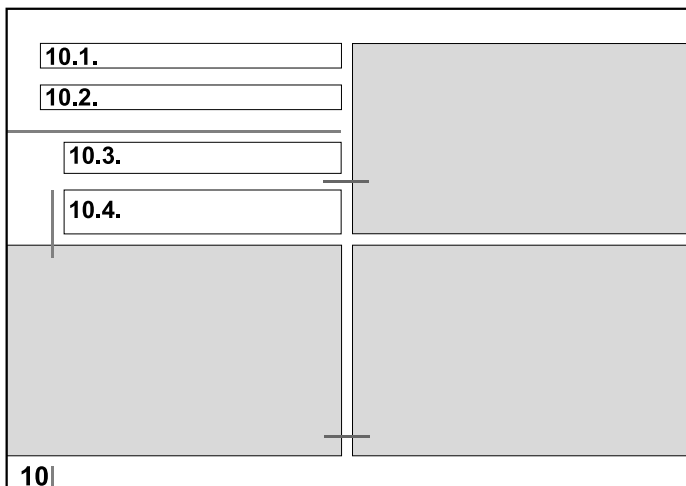
Vpravo: Me 210A-1 výrobního čísla 029 zachycený v letu nízko nad zemí během útočné mise na pozemní cíle v Tunisku (všimněte si čtyř bomb SC 50 zavěšených pod střední částí křídla). Jedná se o stroj z počátku sériové výroby a zároveň o jeden z prvních letounů dodaných jednotce ZG 1. Ta měla jeden čas základnu na letišti Sfax v Tunisku, kde byl tento Messerschmitt také začátkem dubna 1943 postupujícími spojeneckými vojsky zničen. Letoun má kolem zadní části trupu bílý pruh - taktické označení severoafrického válčiště. (sbírka Malcolm V. Lova)

8.4.

Vlevo: Záběr na před letounu Me 210A ve stíhací-bombardovací konfiguraci. V této podobě byl letoun vybaven dvěma pevnými kulomety a dvěma kanóny uprostřed, pumovnicí ve spodní části krytou dvěma dvířky a čtyřmi pumovými závěsníky ETC 50/VIII d upevněnými ve dvojicích za sebou pod kořeny každé poloviny křídla. (sbírka Dénese Bernáda)

8.5.

Vpravo: Detailní záběr překrytu kabiny Me 210A-1. Ve střední pevné části jsou dvě krytky umožňující zavedení nábojových pásů při doplňování střeliva pro vpřed střelící kulomety MG 17 a kanóny MG 151/20, uprostřed pod kabinou je pak prostor pro umístění nábojových schránek jednotlivých zbraní.



10.1.

Me 210Ca-1, černá Z0+15

bombardovací perut' 2/102 ,Tygři', Maďarské královské letectvo, letiště Hajdúböszörmény, léto 1944

10.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

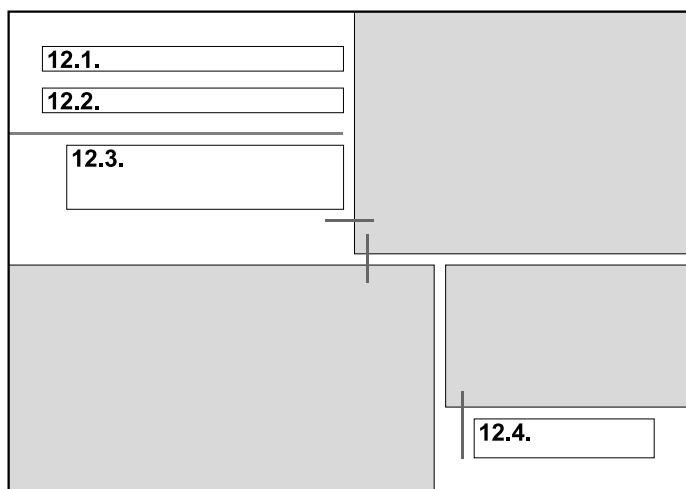
10.3.

Vpravo: Tento letoun Me 210Ca-1 s trupovým označením Z0+15 sloužil u Tygří peruti, poslední jednotky Maďarského královského letectva vybavené tímto typem letounu. Tyto stroje byly využívány hlavně jako lehké bombardéry a také pro leteckou podporu jednotek během útoků na postupující vojska Rudé armády. Všimněte si tmavě šedých a bílých segmentů na vrtulových kuželech, jež byly znakem zmíněné peruti.

10.4.

Dole: V období od dubna 1943 do září 1944 vyrobily Dunajské letecké závody v městě Horthyliget celkem 272 licenčních Me 210Ca-1, z nichž 158 kusů bylo dodáno čtyřem jednotkám Maďarského královského letectva a zbytek převzala německá Luftwaffe. Za povšimnutí stojí plně vysunuté klapky na křídle.

Vpravo dole: Detail překrytu kabiny, odklopné části byly v otevřené poloze zajištěny vzpěrkami. Pod střední pevnou částí kabiny je patrná ochranná trubková konstrukce pro případ překlolení letounu při havárii. (všechny fotografie ze sbírky Ference Zsáka)



12.1.

Me 410A-3, F6+WK

2.(F)/122, Luftwaffe, letiště Trapani, Sicílie, léto 1943

12.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

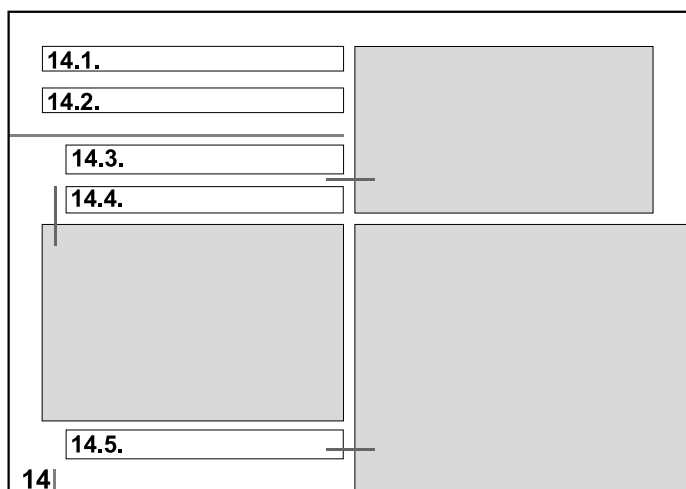
12.3.

Vpravo a dole: Tento letoun výrobního čísla 018 byl ukořistěn Američany na Sicílii v srpnu 1943 a posléze převezen do USA, odkud pocházejí oba tyto záběry. Byl vyroben jako Me 210A-1, obdržel kódové označení DI+NN, a později byl upraven do podoby průzkumné verze Me 410A-3. Povrchová úprava tohoto stroje, včetně listů vrtulí, je již značně omšelá, na řadě míst na trupu a na špičce svislé ocasní plochy je patrné přetření původní kamufláže. Letoun je vybaven neobvyklými tlumiči výfukových plynů a má zachovány malé přístrojové panely na motorových gondolách. Naopak rámová anténa systému pro přistání bez vidu FuBI, stejně tak jako tyčová anténa FuG 25 identifikačního systému pod trupem, jsou u tohoto stroje demontovány.

12.4.

Vpravo dole: Detail vstupu vzduchu k olejovému chladiči levého motoru. Zadní část krytu chladiče byla opatřena jednoduchou regulační klapkou.

(František Kořán)



14.1.

Me 410A-3, F6+QK

2.(F)/122, Luftwaffe, letiště Perugia, Itálie, podzim 1943

14.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

14.3.

Tento Me 410A-3 výrobního čísla 10253 byl vyfotografován po nouzovém přistání na břehu řeky Sangro poblíž italského Bari dne 26. listopadu 1943. Za povšimnutí stojí zašlé výsostné označení na trupu a umístění malého bílého výrobního čísla stroje u kořene kýlové plochy.

(sbírka Malcolma V. Lowa)

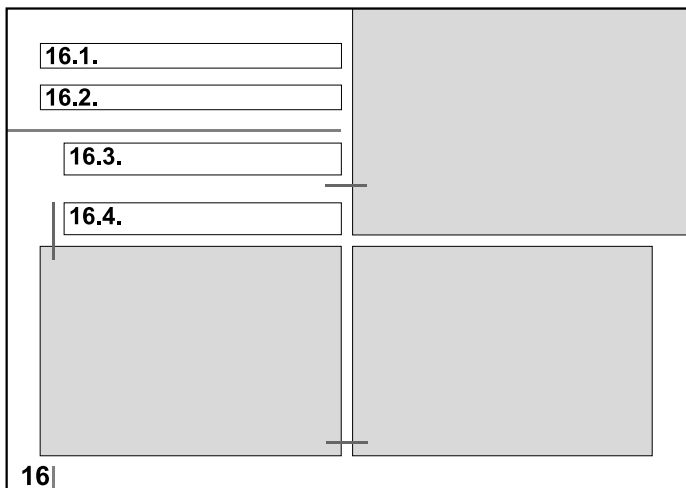
14.4.

Dole: Pěkný záběr na tentýž letoun pořízený nějakou dobu před tím, než havaroval; na snímku je dobře vidět charakteristický tvar předě průzkumných strojů s větší pumovnicí a prosklením pro dvě fotokomory. Všimněte si různé barvy vrtulových kuželů.

14.5.

Vpravo: Jedinečným prvkem obranné výzbroje letounů Me 210/410 byla dvě boční střeliště FDSL-B 131 vybavená kulomety MG 131. Jimi účinně postřelovaný prostor byl ve vodorovné rovině ohraničen úhlem 43°, ve svislé rovině byl dán elevací zbraní 80° a jejich depresi 41°.

(František Kořán)



16.1.

Me 410B-1/U4, 3U+BN

5./ZG 26 ,Horst Wessel', Luftwaffe, letiště Neumark, Německo, jaro 1944

16.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

16.3.

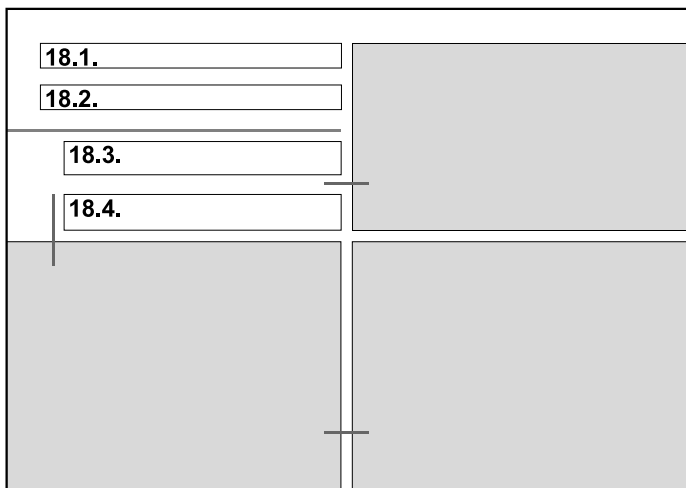
Vpravo: Me 410B-1/U4 výrobního čísla 420020 patřící zkušební jednotce určené k testování palubních kanónů BK 5. Na trupu má namalováno individuální označení stroje červeným, bíle lemovaným písmenem B, na motorovém krytu je nakreslen dřevák - emblém II Gruppe ZG 26.

(sbírka Petera Waltera via Malcolm V. Lowe)

16.4.

Dole: Tento zaměřovač ZFR 4A, určený pro míření příďového kanónu, byl běžně montován do letounů Me 410B-1/U4 a B-2/U4 (a rovněž do některých Me 410B-2).

Vpravo dole: Detail zadní části kapalinového chladiče pod levou polovinou křídla vybaveného dvěma nastavitelnými klapkami. (František Kořán)



18.1.

Me 410A-3, TF209

Ústřední zkušební ústav stíhacích letounů, britské Královské letectvo (RAF), základna RAF Tangmere (letiště Ford), podzim 1944

18.2.

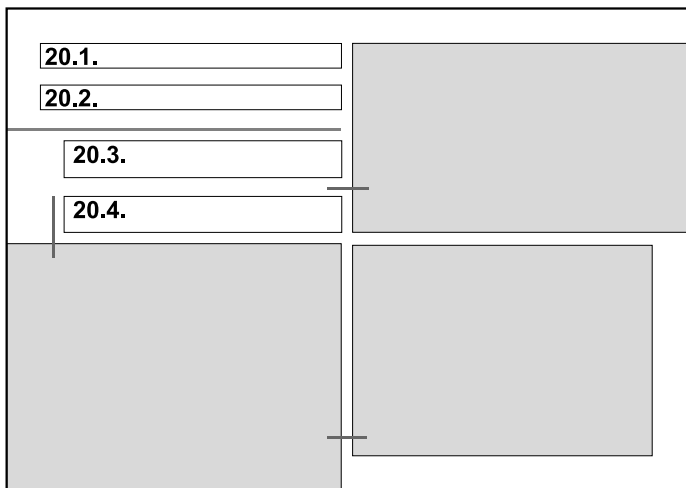
Letoun je shora opatřen britskou kamufláží skládající se z tmavě zelené a tmavě šedé, na spodních plochách je zachována původní světle šedá barva (RLM 76 Hellgrau).

18.3.

Zobrazený letoun Me 410A-3 výrobního čísla 10259 byl původně s kódovým označením F6+OK ve stavu jednotky 2.(F)/122 v Itálii, kde se v listopadu 1943 dostal do britských rukou. Horní plochy byly přestříkány kamufláží RAF a na trup přibylo „prototypové“ označení žlutým písmenem P v kružnici. Nejdříve byl tento stroj zkoušen v Královském leteckém ústavu (RAE), později byl převeden do Ústředního zkušebního ústavu stíhacích letounů (CFE). Za pozornost stojí nestandardní antény umístěné vně podkřídelních chladičů. (sbírka MMP)

18.4.

Dole a vpravo dole: Tyto dvě fotografie zachycují zatahovací otočnou ostruhu upevněnou na trupovém rámu č. 8 a její šachtu se dvěma dvířky na bocích. Za povšimnutí stojí konstrukce interiéru šachty, zatahovací mechanismus ostruhy, pianový závěs dvířek a táhla ovládání jejich uzavírání. Letouny ve službě měly normálně kolem hydraulického tlumiče ochrannou koženou manžetu. (všechny fotografie František Kořán)



20.1.

Me 410B-6, bílá AIR MIN-V3

Královský letecký ústav, britské Královské letectvo (RAF), letiště Farnborough, září 1945

20.2.

Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau). Zadní část trupu přestříkána světle šedou.

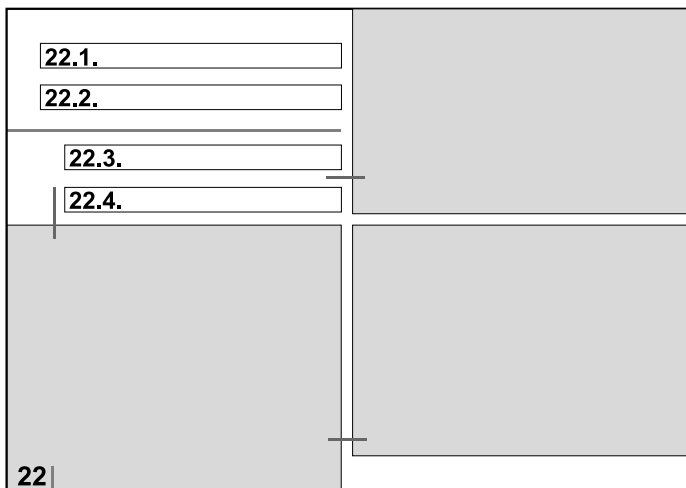
20.3.

Vpravo: Snímek tohoto Me 410B-6 byl pořízen během výstavy kořistní německé letecké techniky v září 1945 a pravděpodobně se jedná o jediný exemplář této verze, který byl kdy dokončen. Ukořistěn byl britskými jednotkami v dánském Vaerlose (odtud také písmeno V obsažené v nápisu AIR MIN) a zde je zachycen s přetřenou zadní částí trupu a vnějšími spodními plochami křídla. (sbírka MMP)

20.4.

Dole: Me 410B-6 byl navržen jako těžký stíhač-bombardér pro ničení lodí; byl vybaven vyhledávacím radarem FuG 200 Hohentwiel s řadou antén na přídi trupu. Pevně zabudovaná výzbroj sestávala ze dvou kulometů MG 131 a zbraňového kontejneru WB 103 se dvěma kanóny MK 103 ráže 30 mm v pumovnici. (sbírka MMP)

Vpravo dole: Uložení nafukovacího záchranného člunu FI 29720 v trupu v prostoru před střelištěm.



22.1.

Me 410B-2/U4, černá 130379

Vědecko-výzkumný ústav VVS, VVS KA (Vojenské vzdušné síly Rudé armády), letiště Ramenskeje, SSSR, 1945

22.2.

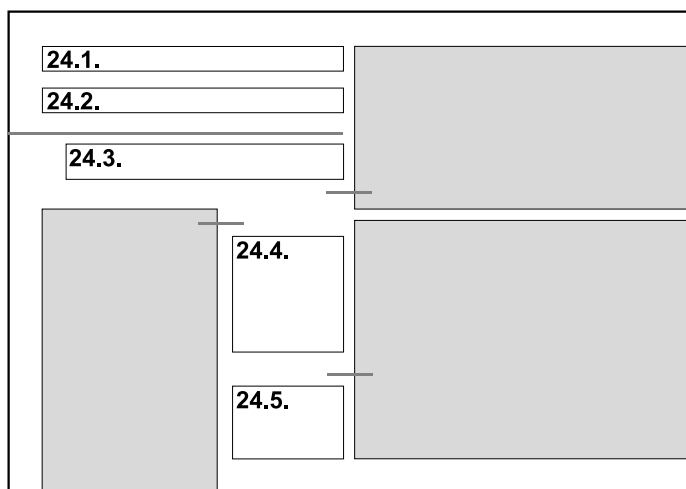
Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

22.3.

Vpravo: Tento Me 410B-2/U4 byl na jaře 1945 v nepoškozeném stavu zabaven vojáky 1. běloruského frontu Rudé armády. Snímek pochází z pozdějšího období, kdy byl zkoušen ve Vědecko-výzkumném ústavu sovětských Vojenských vzdušných sil. Za pozornost stojí černé výrobní číslo a nepravidelný tvar hvězdy na kýlovce.

22.4.

Dole a vpravo dole: Detailní záběr na pevný kanón BK 5 ráže 50 mm v přídi trupu (všimněte si výstupku pro fotokulomet ESK 2000b) a na dálku ovládaná pohyblivá střeliště FDSL-B 131, pro obranu zadní polosféry letounu vybavená dvěma 13mm kulomety MG 131. (všechny fotografie ze sbírky Gennadije Petrova)



24.1. Me 210A-1

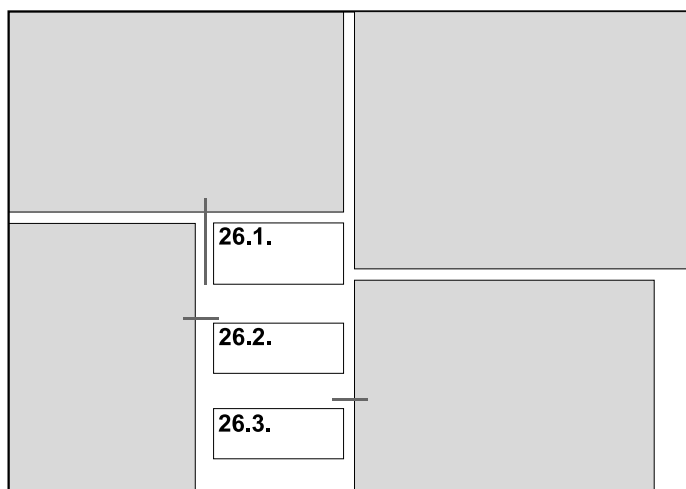
Císařské japonské armádní letectvo, Japonsko, jaro 1943

24.2.
Letoun je shora opatřen kamufláží sestávající z tmavě šedé (RLM 74 Dunkelgrau) a šedofialové (RLM 75 Grauviolett), spodní plochy jsou světle šedé (RLM 76 Hellgrau). Skvrny jsou v odstínu šedofialové (RLM 75), tmavě šedé (RLM 74) a šedé barvy (RLM 02 Grau).

24.3.
V rámci Japonsko-německé smlouvy o technické výměně byl v lednu 1943 do Japonska dodán k otestování jeden Me 210A-1. Šlo o jeden ze šesti starších strojů Me 210, ale již s dlouhým trupem a vylepšeným vybavením, které zpočátku používali v továrně Messerschmitt pro zkoušky související s novými „čtyřistadesítkami“. Na letounu byla ponechána původní německá kamufláž, japonské výsostné znaky Hinomaru byly umístěny na obvyklých šesti pozicích.

24.4.
Vlevo: Letouny Me 210/410, upravené na rychlé bombardéry, mohly v pumovnici v předí trupu nést bomby o maximální hmotnosti 1000 kg. Na tomto snímku otevřené pumovnice je do jejího prostoru „vměstnáno“ celkem osm pum SC 50 ráže 50 kg. Povšimněte si dvou malých krytů v místě styku polovin křídla a trupu, jež se otvíraly zároveň s dvířky pumovnice. (sbírka MMP)

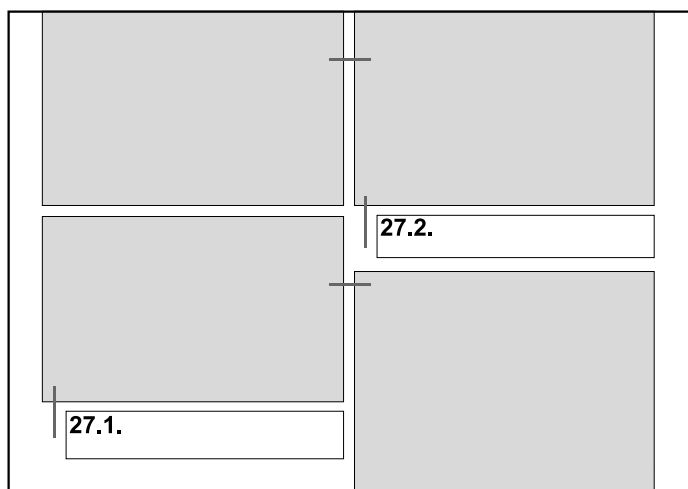
24.5.
Vpravo: Detail pravé poloviny stabilizátoru a krytu jeho přechodu do trupu. Stabilizátor byl potažen duraluminiovým plechem, zatímco výškové plochy měly potah plátěný. Všimněte si vyrovnávací plošky a táhla jejího ovládání. (František Kořán)



26.1.
Nahoře: Celkový záběr na podlouhlou kabinu Me 410B-2. Její střední díl byl pevný, zatímco přední a zadní část překrytu se otvíraly nahoru a vpravo. Všimněte si dodatečného pancéřového skla pod čelním štítkem kabiny. Vpravo nahoře: Nezvyklý pohled do kokpitu pilota, pěkně znázorňující těsné umístění sedačky mezi dvěma bočními konzolami. (František Kořán)

26.2.
Vlevo: Pilotní prostor těžkého stíhače Me 410A-1/U-2. Za povšimnutí stojí dvoudílná přístrojová deska, umožňující pilotovi lepší výhled vpřed skrze prosklenou před, tvar pedálů směrového řízení a stehenní podušky před sedačkou. (sbírka MMP)

26.3.
Vpravo: Přední pilotní kabina stíhacího bombardéru Me 410A-1. Na rámu čelního štítku kabiny je pod malým vybouleným krytem upevněn zaměřovač Stuvi 5B určený pro střemhlavé bombardování. Všimněte si nespočetného umístění madel na rámu kabiny.



27.1.

Vlevo nahoře: Levá strana pilotní kabiny s boční přístrojovou konzolou a plynovou pákou. Nápadné ovladače ve tvaru kola a kohoutů po levé straně sloužily k ovládání vyvažovacích plošek směrového a výškového kormidla a křídélek. Všimněte si tvaru řídicí páky a na ní umístěných odpalovacích tlačítek.

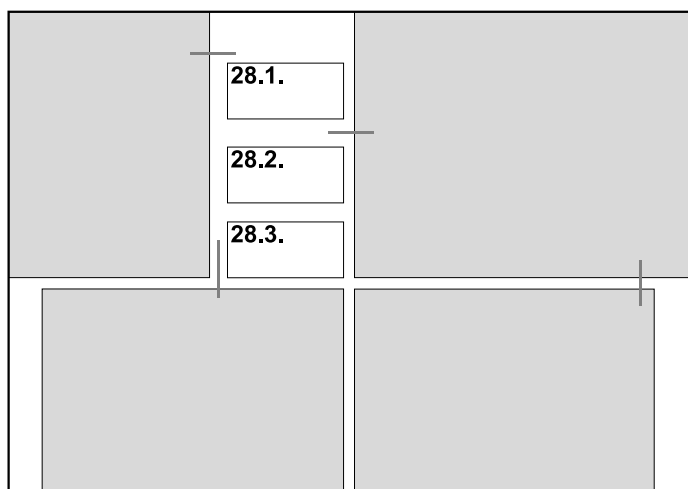
Nahoře: Na pravé přístrojové konzole byly umístěny ovládací panely radiostanice a odhozu bomb, a také regulátor kyslíku a ovladač klapek přístupu vzduchu do chladiče kapaliny.

(všechny fotografie na této stránce od Františka Kořána)

27.2.

Nahoře: Z plechu zhotovená sedačka operátora (stejně tak jako pilotova) byla uzpůsobena pro sedový padák. Kompas umístěný před sedačkou byl součástí radiovybavení stanice FuG 10.

Vpravo: Pohled do zadní části kokpitu ukazuje rámování a „vyboulení“ překrytu kabiny a poněkud složitý zaměřovač VSE-B 210/1C. Na zadní přepážce byly za normálních okolností umístěny radiové a navigační přístroje letounu.



detaily podvozku

28.1.

Vlevo: Záběr na levý hlavní podvozek s jednoduchou nohou VDM, hydropneumatickým tlumičem, hadicí brzdového systému a kolem vybaveným bubnovou brzdou. Povšimněte si předního krytu nohy a vpřed směřujícími „protistříhovými“ nůžkami.

28.2.

Vpravo a vpravo dole: Vnitřek levé podvozkové šachty ukazující kabely elektrické vedení, hadičky hydraulického systému a pracovní válce pro ovládání podvozku a krytů šachet.

28.3.

Dole: Vnitřní strana vnějšího krytu levé podvozkové šachty s vybráními pro kolo a podvozkovou nohu. Po vysunutí podvozku se kryty šachet podvozku okamžitě zavíraly a otvíraly se až těsně před startem.

(všechny fotografie František Kořán)