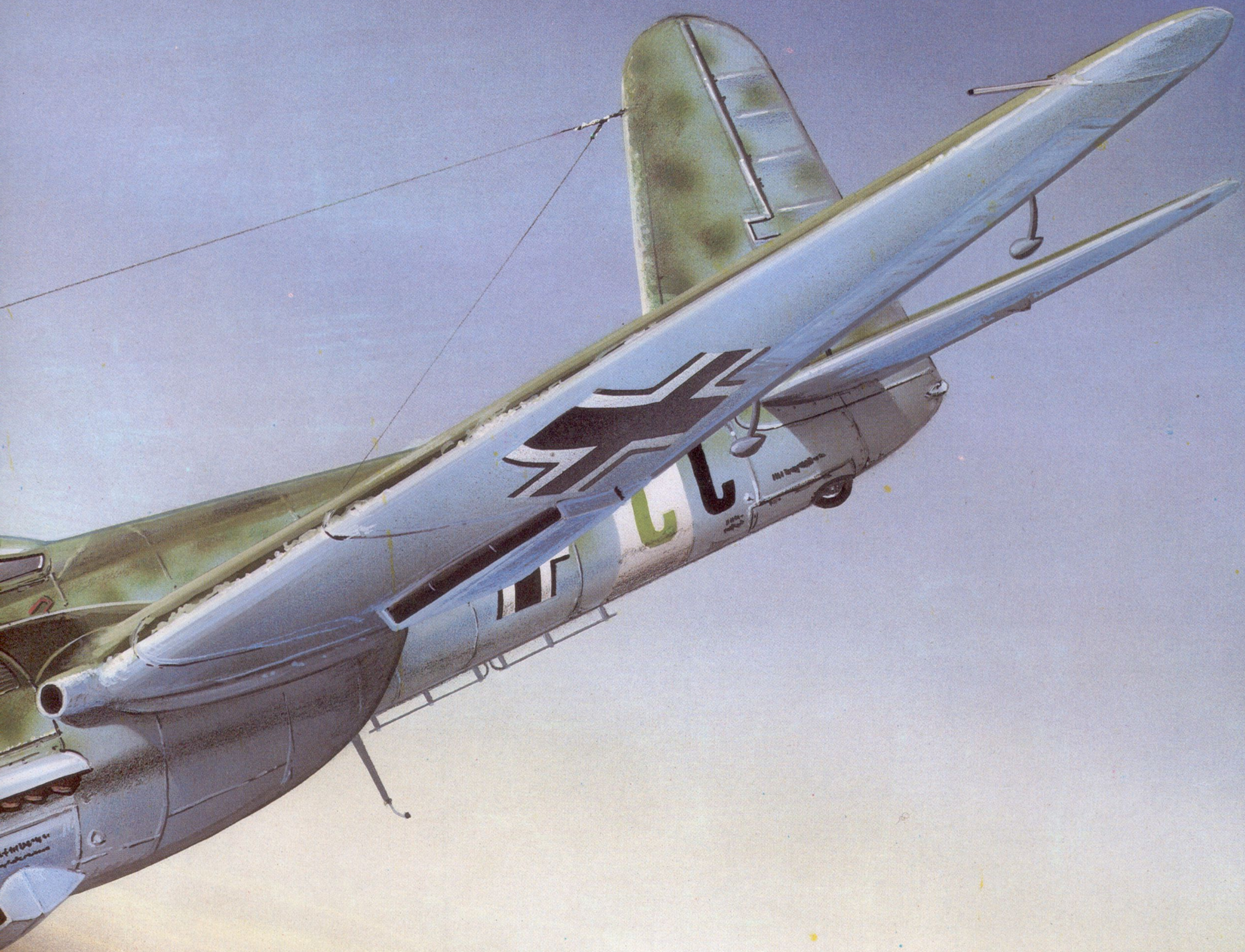


# ME-410





# Fly Model<sup>®</sup>

## Nr 52

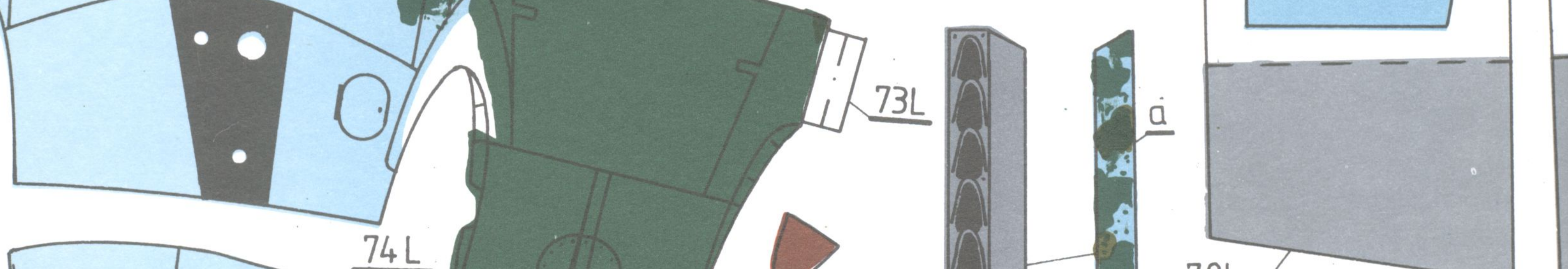
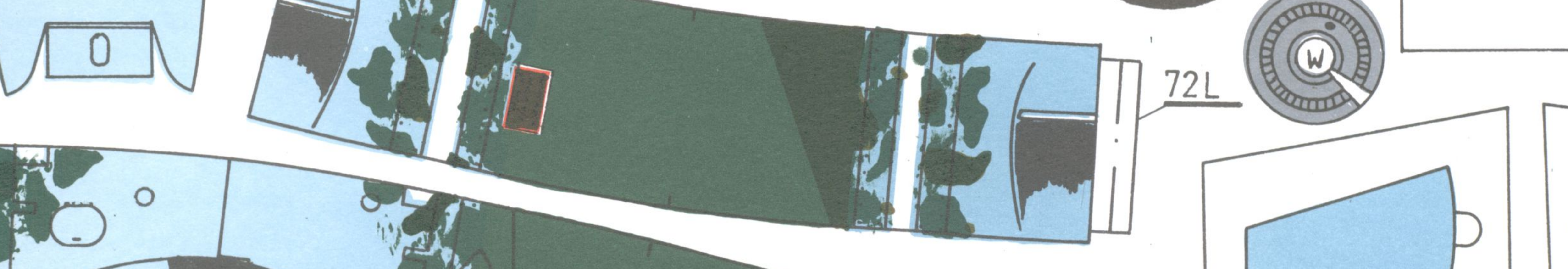
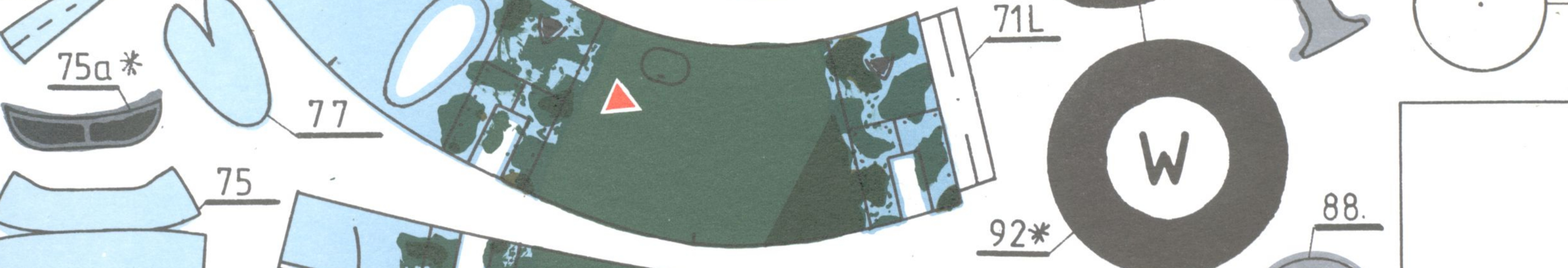
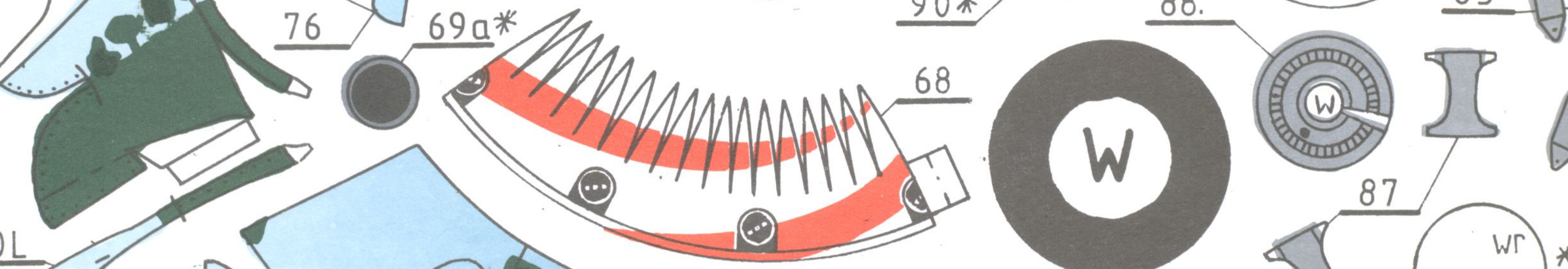
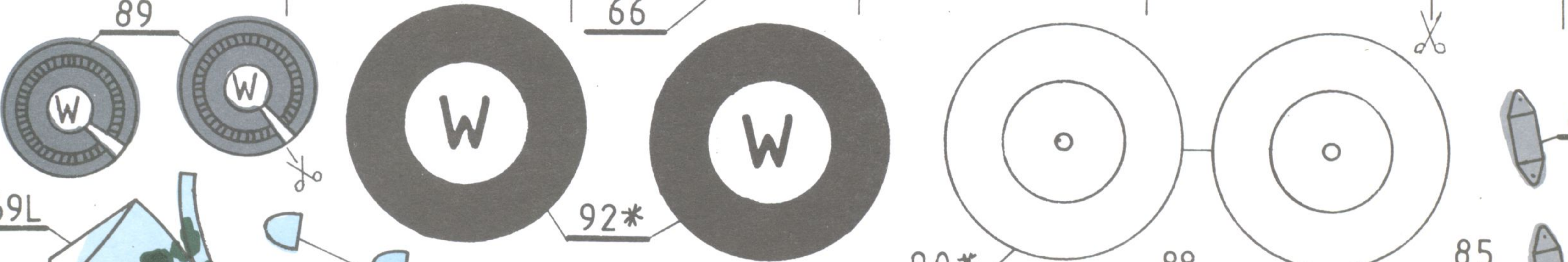
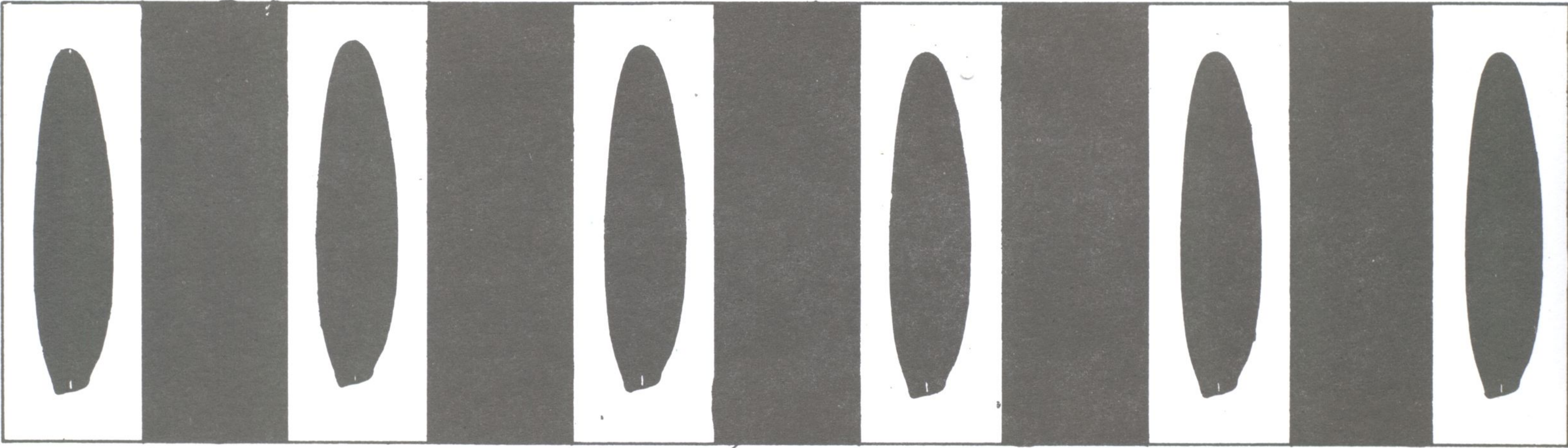
ISSN 1233-9423  
WYDANIE II

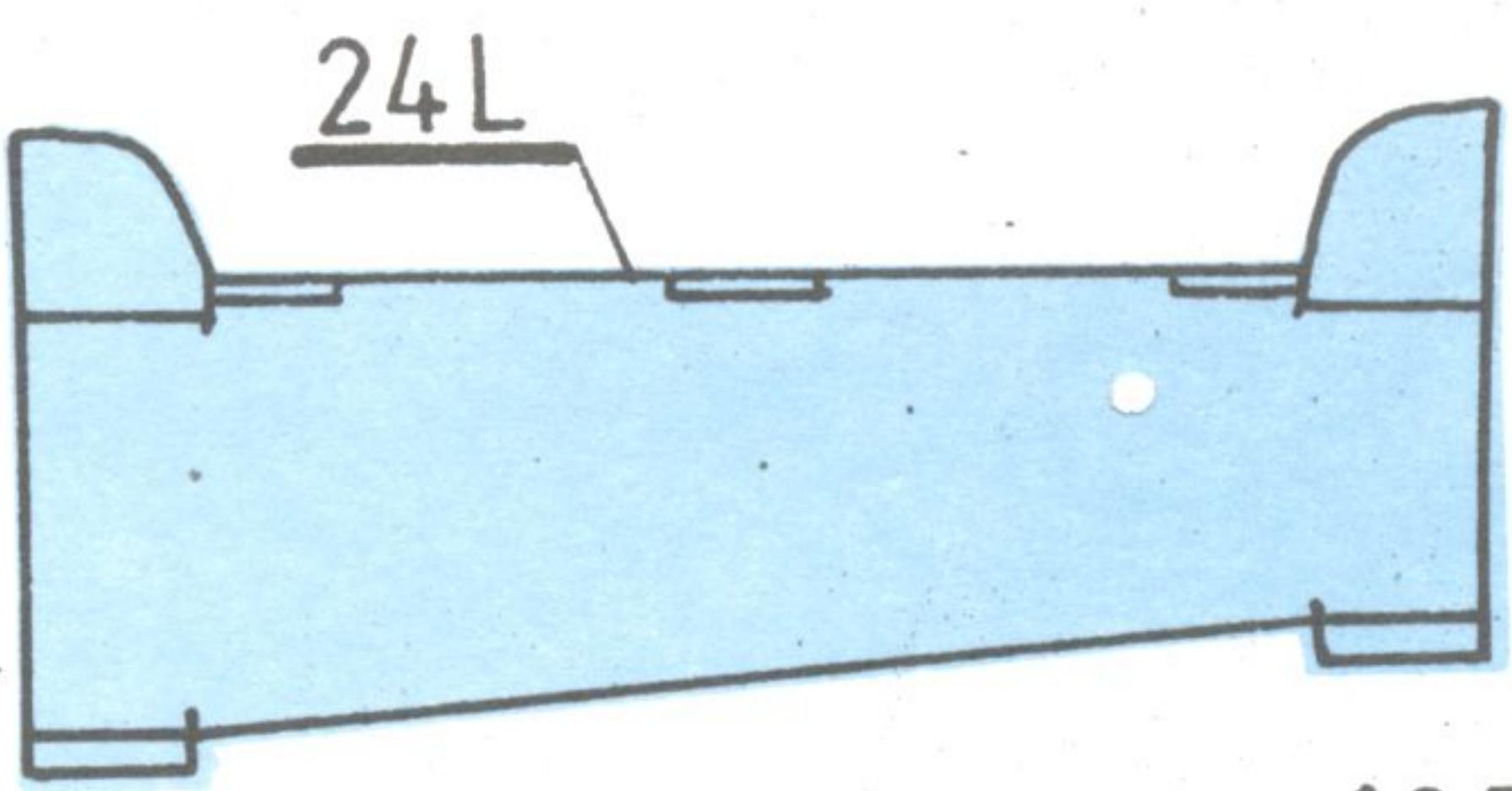
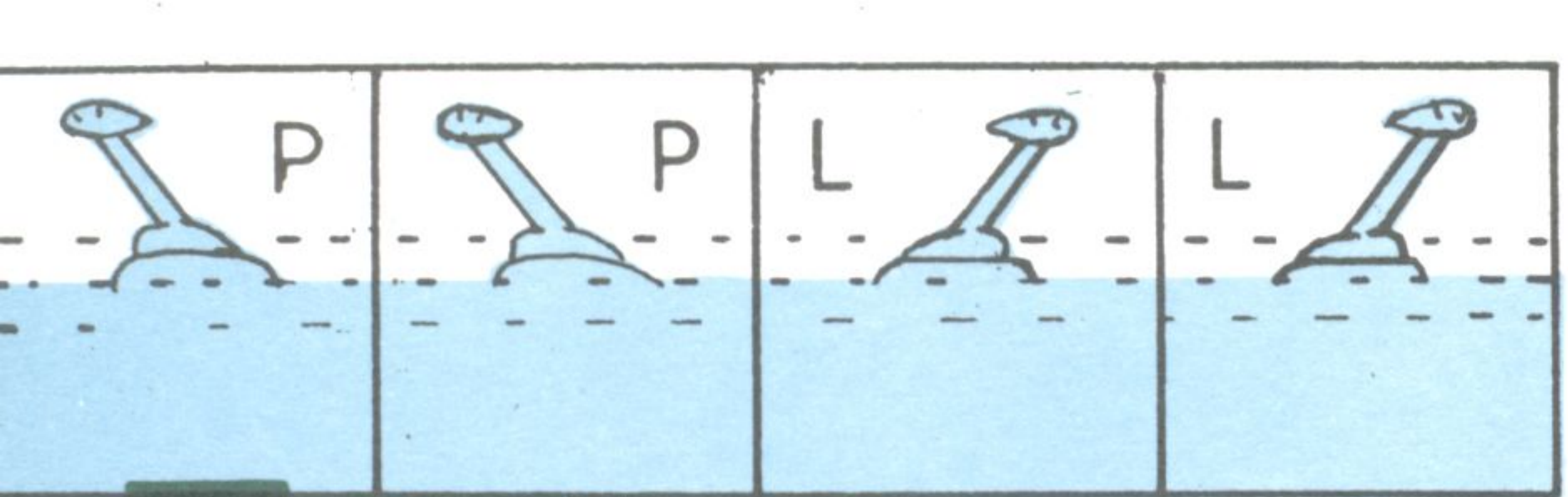












# Me.410 ar.3

29

1 ab.

26L\*

25L\*

23\*

11P

11L

27L\*

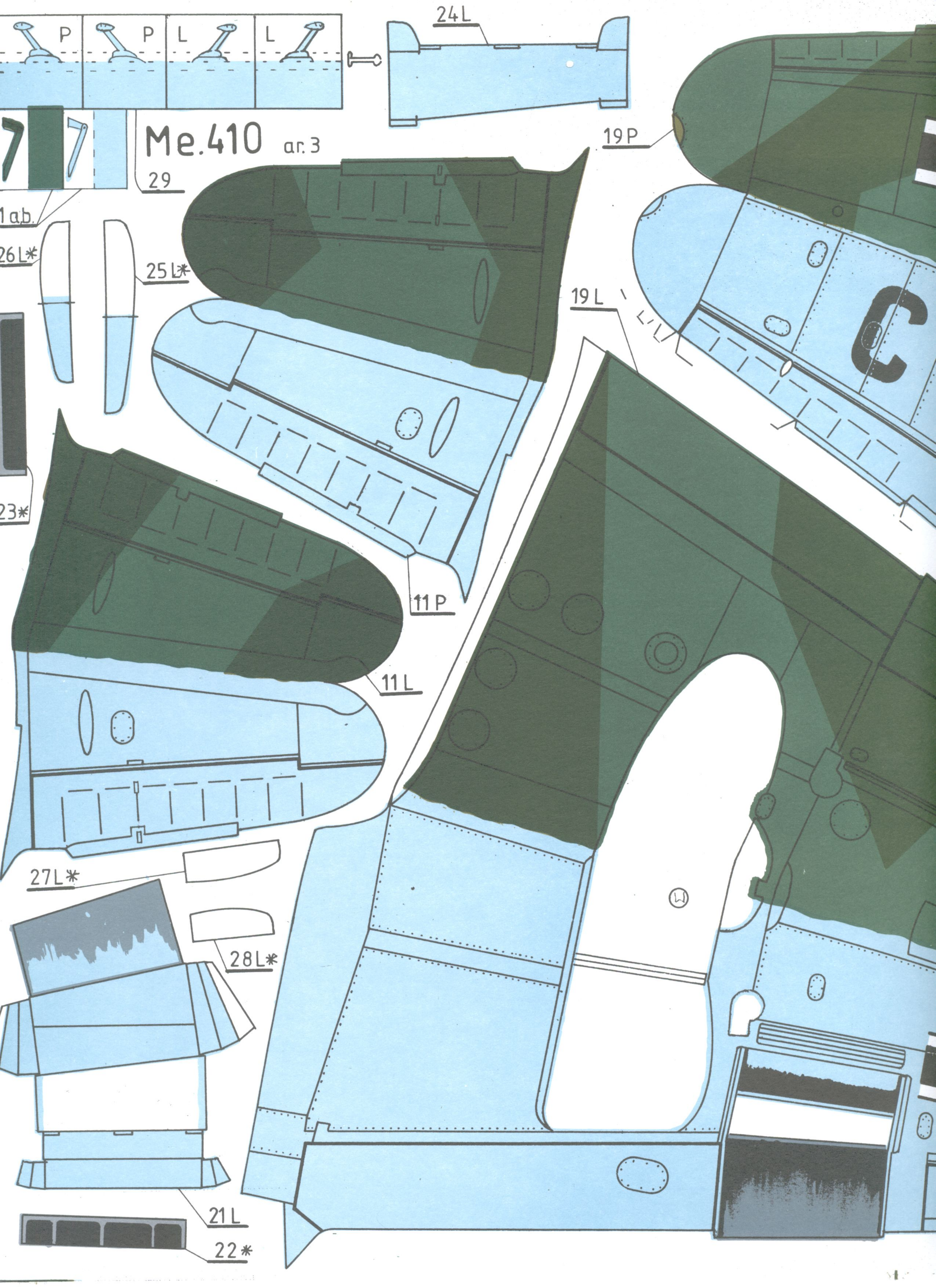
28L\*

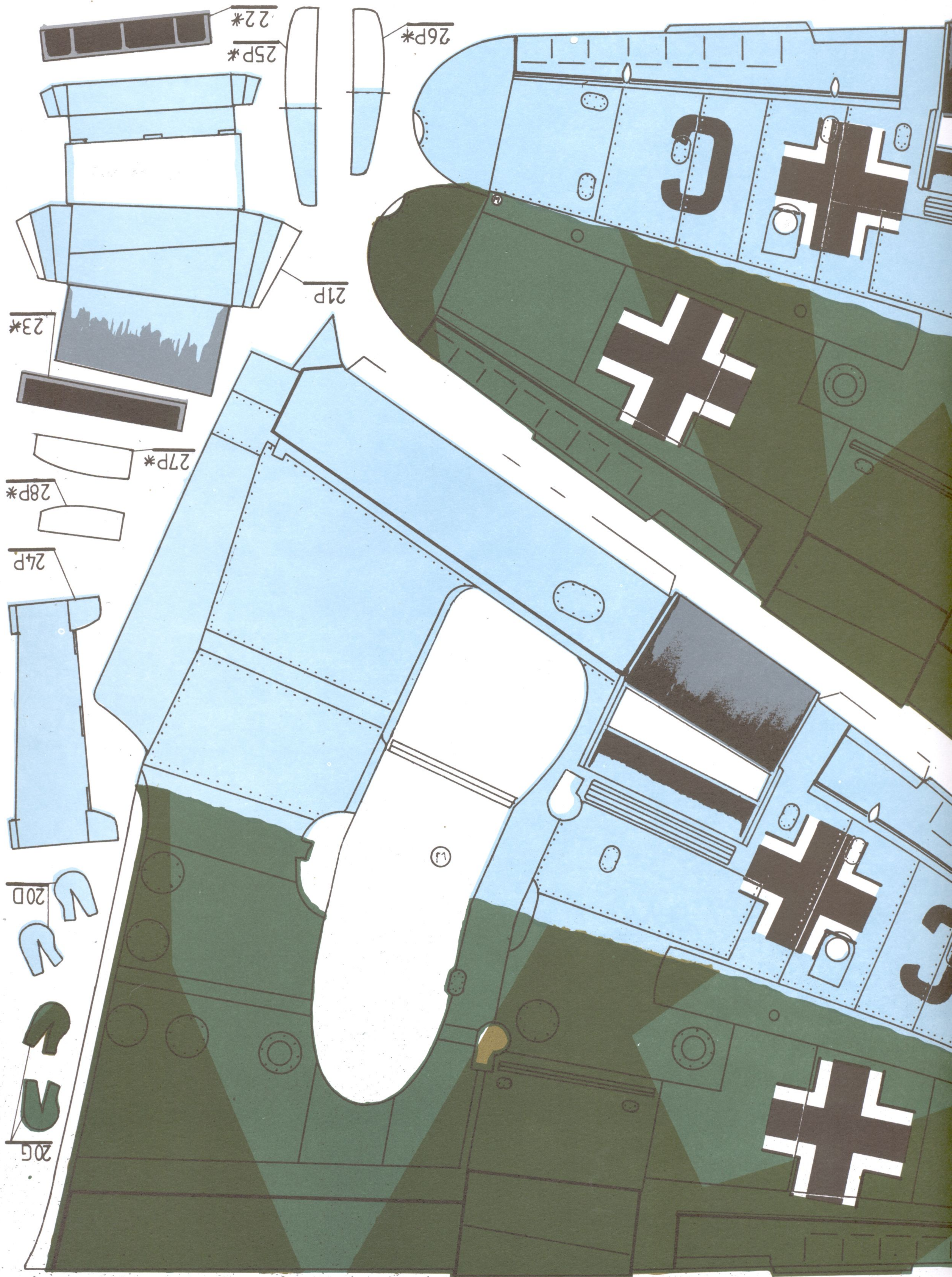
21L

22\*

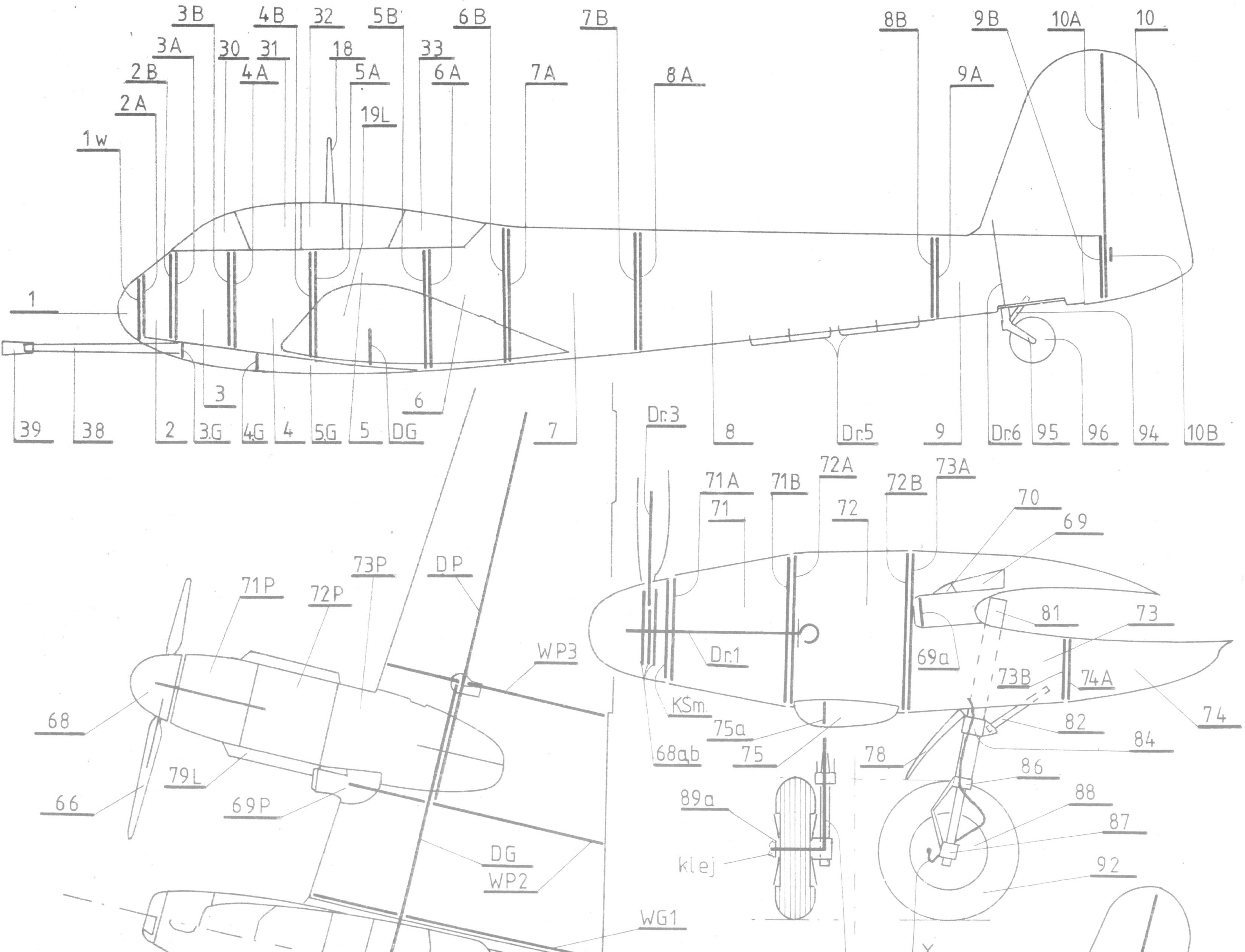
19P

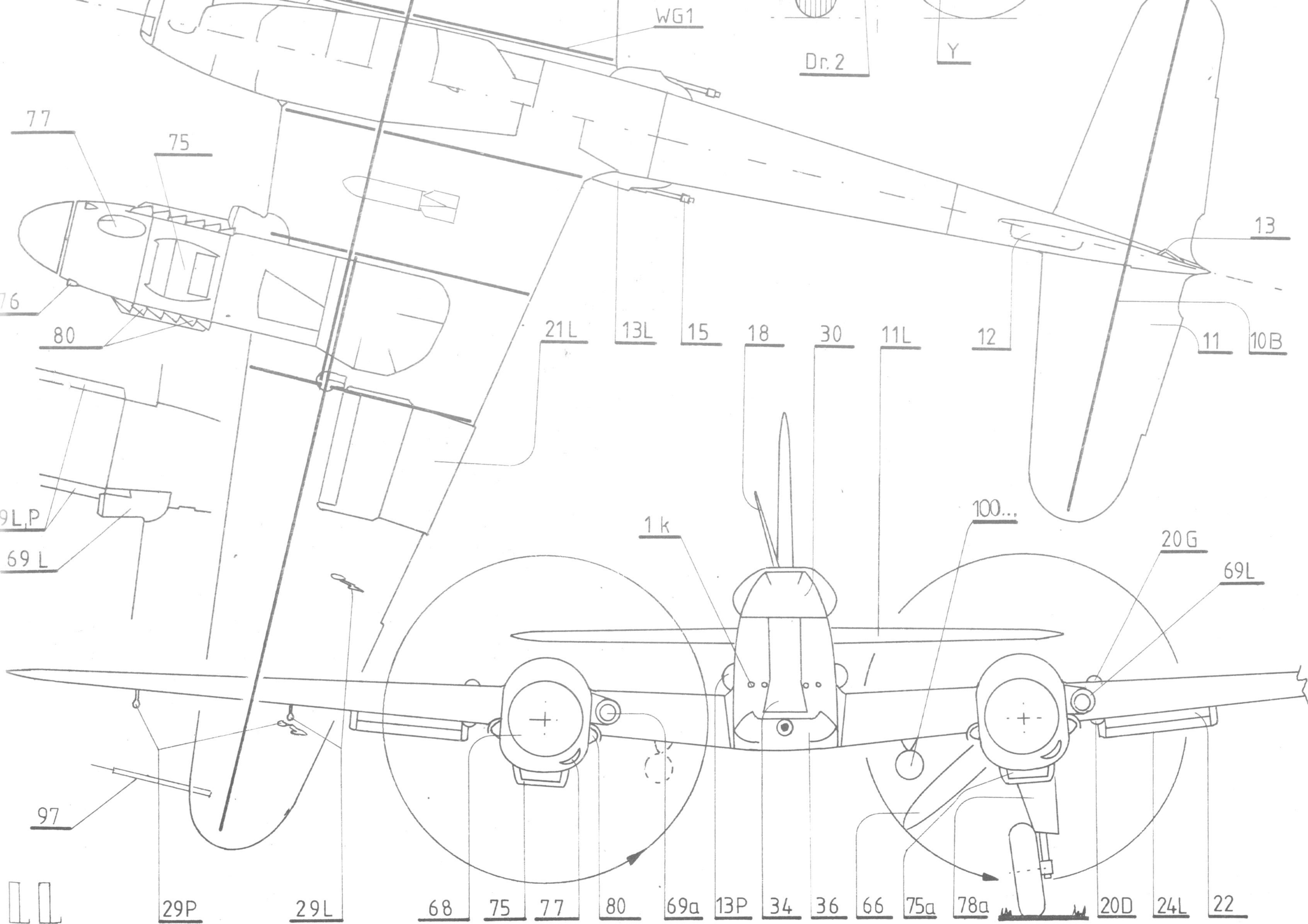
19L











# SAMOLOT BOJOWY Me 410

Jeszcze w 1937r. w wyniku prób użytkowych niszczyciela Me-110, zapadła decyzja opracowania jego mocniejszej i bardziej uniwersalnej odmiany Me-210. Prace projektowe rozpoczęto w 1938r., a 1939-09-02 oblatano 1 prototyp Me-210 V1. Od poprzednika różnił się przede wszystkim bardziej opływowym kształtem części kabinowej w samym przodzie kadłuba. Usterzenie pionowe zostało od 2 prototypu Me-210 V2 zastąpione nowym pojedynczym. Nowe było uzbrojenie obronne, złożone z 2 k. masz. 13 mm umieszczonych z boków kadłuba w dwóch symetrycznych wieżyczkach sterowanych odległościowo. Stałe uzbrojenie zaczepne składało się z 2 działek MG-151 (20 mm) i 2 k. masz. MG-17 (7,9 mm), zabudowanych w przodzie kadłuba. Samolot mógł unieść aż 2000 kg bomb (2 bomby po 1000 kg). Do napędu użyto 12-cylindrowych chłodzonych cieczą silników DB-601F o mocy 1025 kW (w prototypie DB-601A, 810 kW).

Me-210 zaskoczył konstruktorów niestatecznością podłużną, która objawiła się już w pierwszych próbach 1 prototypu i pozostała pomimo licznych modyfikacji i przeróbek następnych prototypów. Ale produkcja seryjna została rozpoczęta jeszcze przed oblataniem prototypu i samoloty z serii informacyjnej A-0 pojawiły się w jednostkach ćwiczebnych w końcu 1940, a od 1941 zaczęły się już regularnie dostawy sprzętu w odmianach A-1 (niszczyciel) i A-2 (myśliwiec-bombowiec) do jednostek bojowych. Nastąpiła seria katastrof, zmuszających do wprowadzenia przeróbek w już gotowych samolotach (m. in. przedłużono kadłub aż o 1,1 m). Pomimo to skierowano Me-210 na front wschodni w końcu 1941r. Dopiero duża liczba wypadków w jednostkach frontowych skłoniła do wydania w kwietniu 1942 decyzji o zaprzestaniu produkcji samolotu. Do tej chwili wyprodukowano ok. 200 samolotów, a zapasy części i materiału były już przygotowane na dalsze 800. Straty zakładów Messerschmitt wyniosły 30 mln. marek, co omal nie spowodowało dymisji prof. W. Messerschmitta ze stanowiska naczelnego dyrektora. Nieco później wprowadzono skrzela na krawędzi natarcia płatów, co znacznie poprawiło własności lotne samolotu. Przebudowano istniejące samoloty i po wznowieniu produkcji wykonano jeszcze 150 zmodyfikowanych Me-210.

Niepowodzenie z Me-210 zmusiło wytwórnię do opracowania poprawonej odmiany rozwojowej. Zaniechano prac nad Me-310 z kabiną ciśnieniową i do produkcji skierowano mniej skomplikowaną odmianę Me-410 nazwaną Hornissen (szerszeń). Samolot był w zasadzie identyczny ze zmodyfikowanym Me-210 (z przedłużonym kadłubem i skrzelami), jednakże zastosowano mocniejsze silniki DB-603A (2X1290 kW), co przedłużyło samolot o 0,2 m. Zmianie uległo uzbrojenie, które też różniło się w poszczególnych odmianach. Me-410 B-2/U-3 był przeznaczony do zwalczania celów morskich i miał radar FuG-200. Usunięto w nim 2 k. masz. MG-131 (13 mm) z dziobu, ale dodano 2 działka Mk-103 (30 mm) w komorze bombowej i wyrzutnik dla torpedy pod kadłubem. Łącznie wszystkich odmian Me-410 zbudowano 1120, w tym 110 w wytwórni na Węgrzech.

## DANE TECHNICZNE

długość - 12.5 m  
rozpiętość - 16.36 m  
wysokość - 4.3 m  
masa własna - 6140 kg

## OSIĄGI

prędkość max - 625 km /h  
pułap - 10000 m  
zasięg - 2300 km

## Opis budowy

### Uwaga:

1. Przed sklejeniem należy dokładnie zapoznać się z planem ogólnym modelu i rysunkami montażowymi.
2. Każdy rysunek montażowy stanowi zespół z kompletną numeracją części potrzebnych do jego wykonania.
3. Części oznaczone literą L sklejemy jak części oznaczone literą P.
4. Części oznaczone \*) naklejamy na tekturę o grubości od 0.5 do 0.8mm.
5. Stosujemy zasadę pasowania części na sucho przed ich sklejeniem.
6. Przy sklejeniu segmentów kadłuba należy zwrócić szczególną uwagę na symetrię ich wykonania.
7. Kolejność budowy modelu odpowiada kolejności numeracji części.
8. Części osłony kabiny malujemy od strony niezadrukowanej szarą farbą.
9. Gotowy model można wyretuszować i polakierować.

Model opracowano w skali 1:33 na podstawie materiałów zamieszczonych w książce AIR CRAFT ARCHIVE.

Model opracował: Leszek Lewandowski - Sanniki

Okładka: Andrzej Cieśliski - Łódź

### **FLY MODEL**

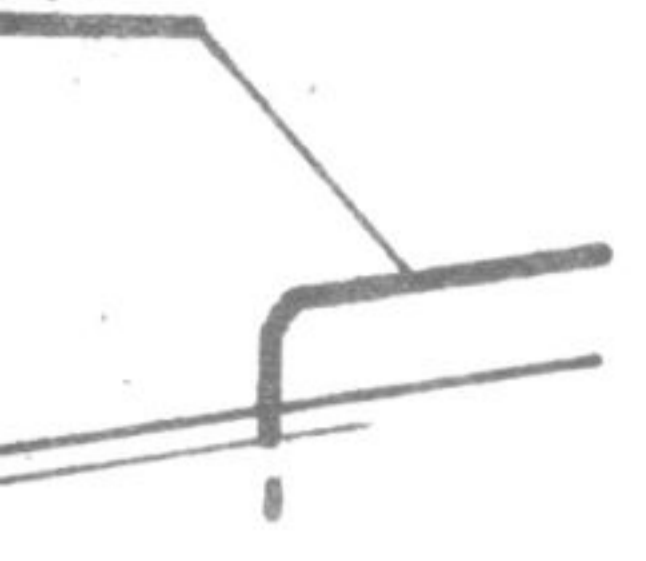
*Wojciech Kowalczyk*

09-500 Gostynin

skr. pocztowa 50

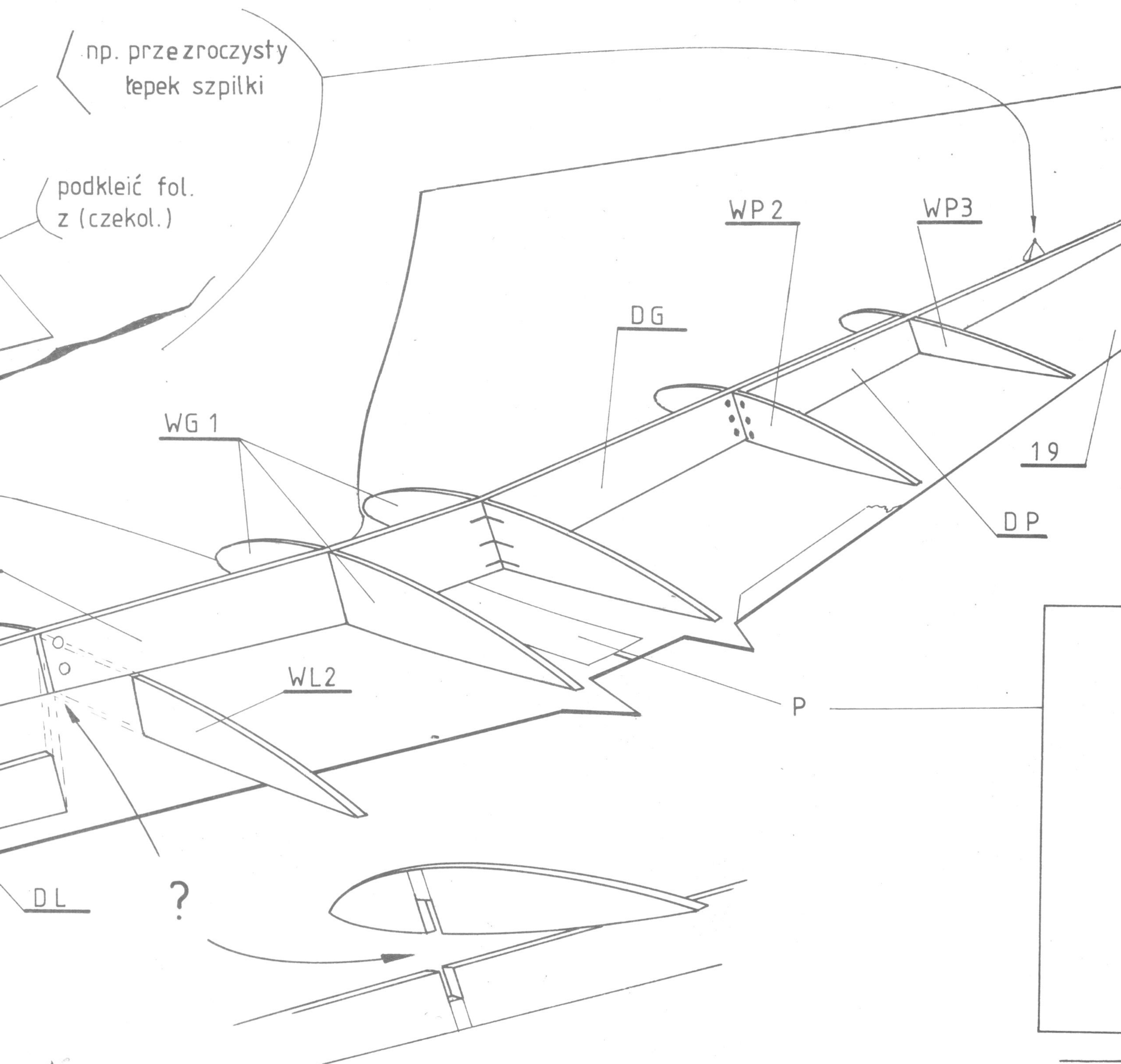
tel. 58-78

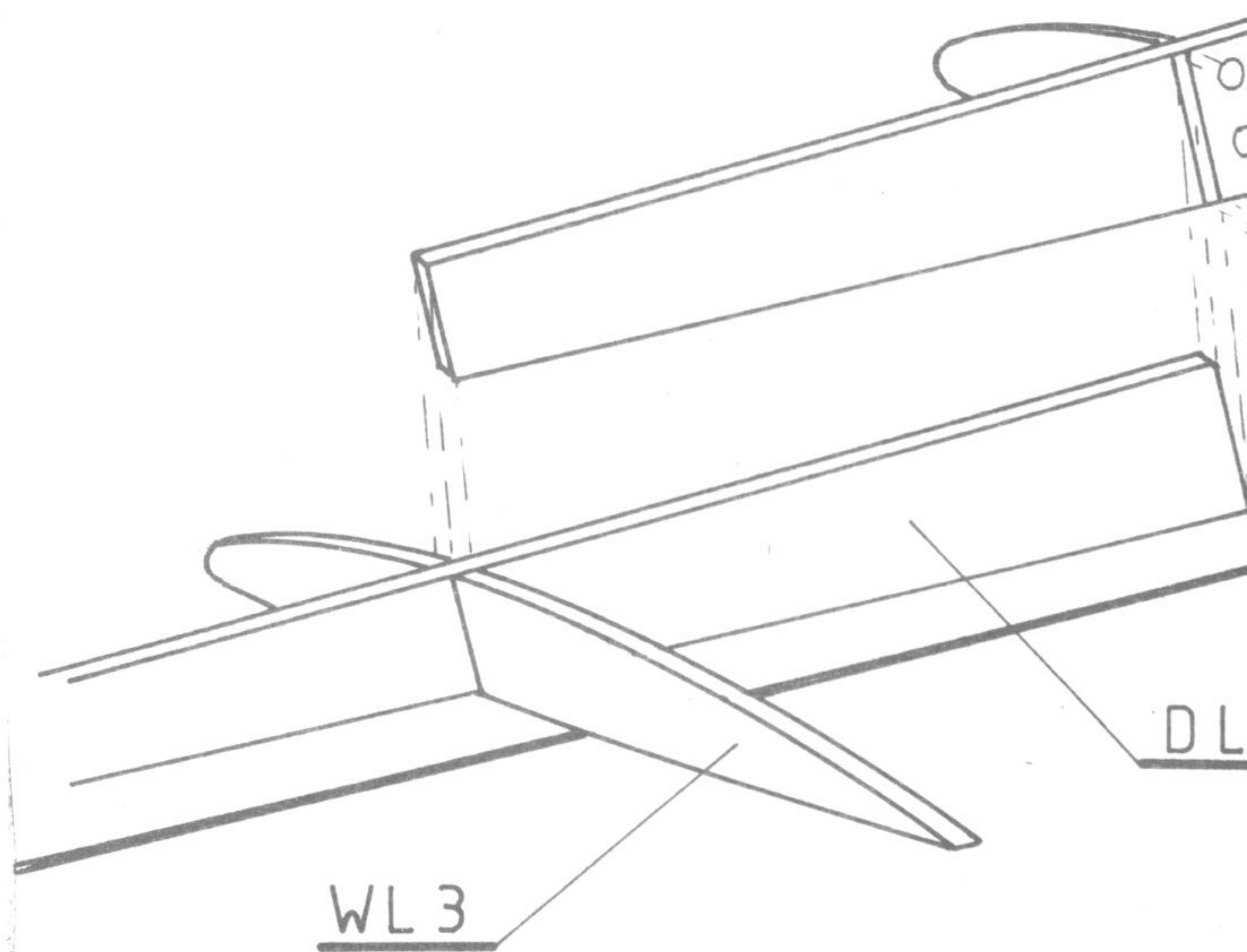
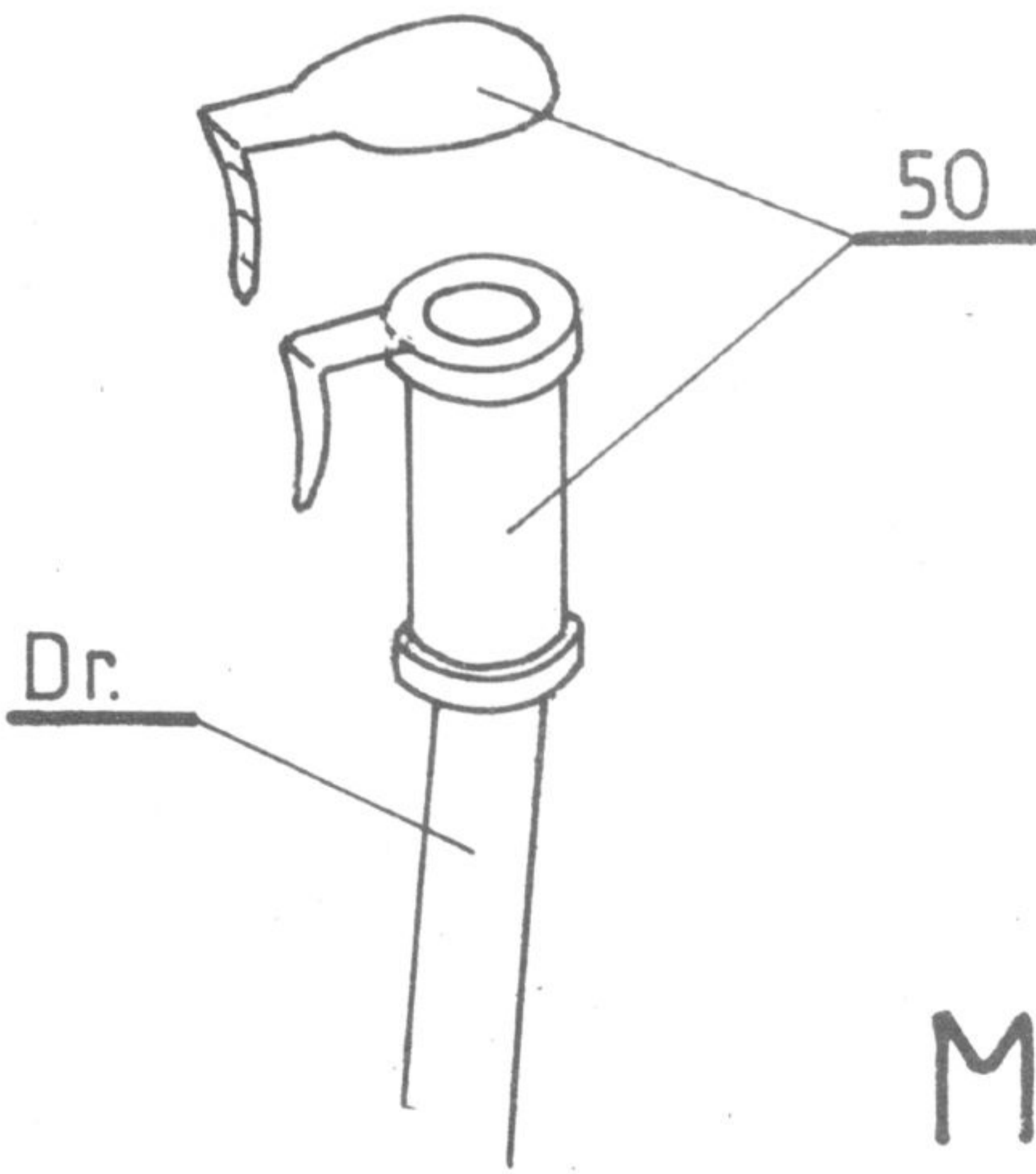
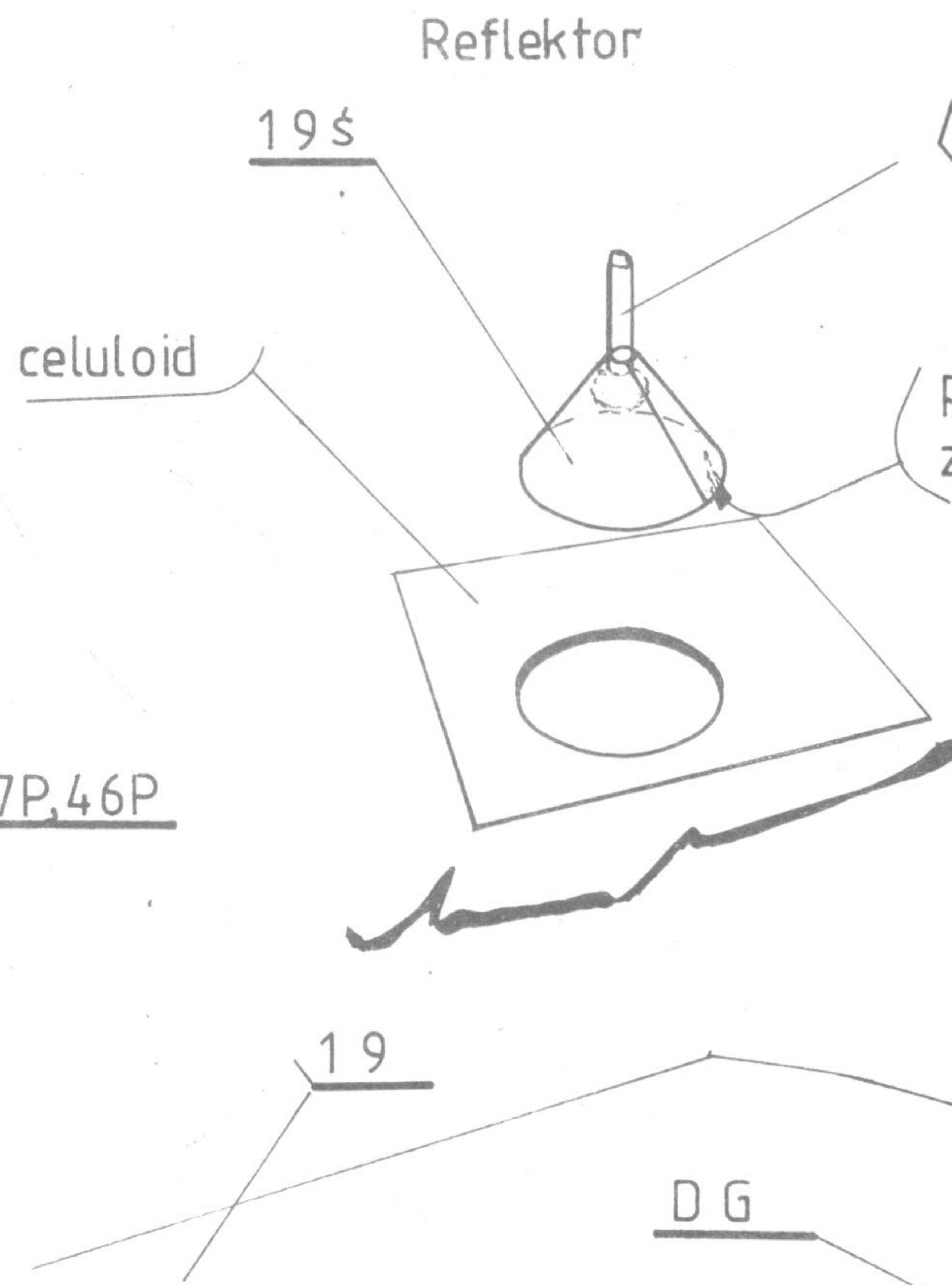
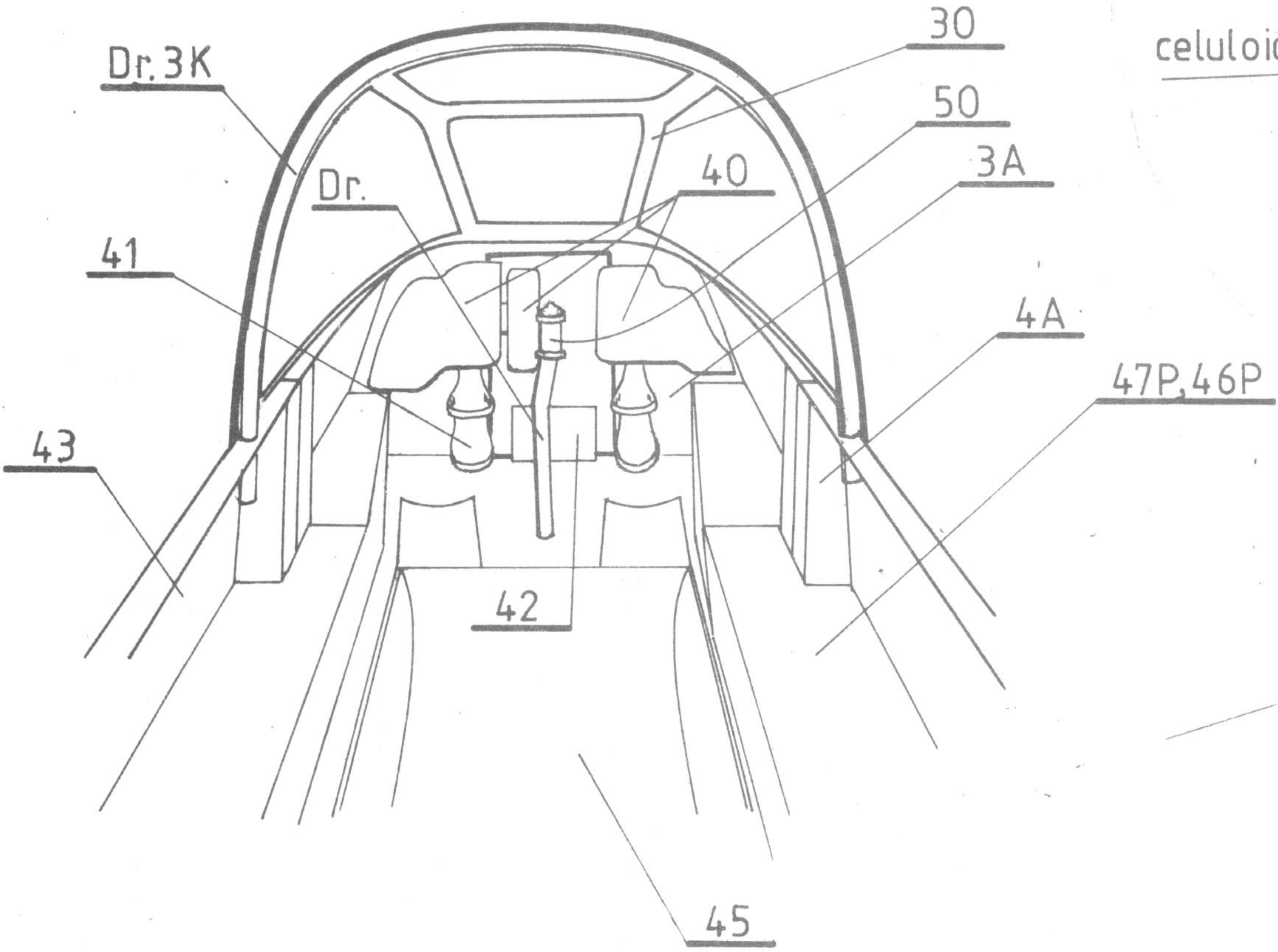
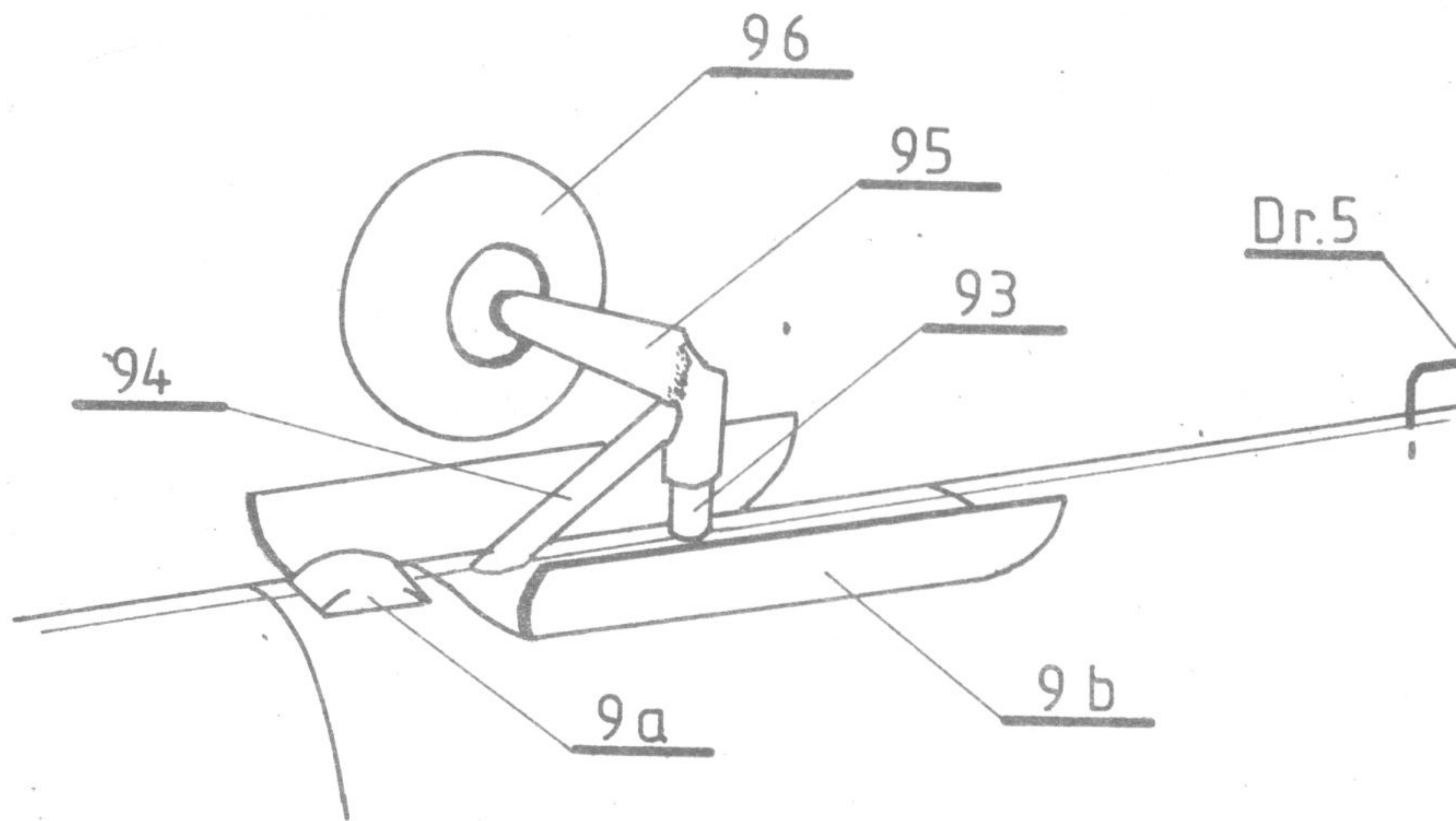
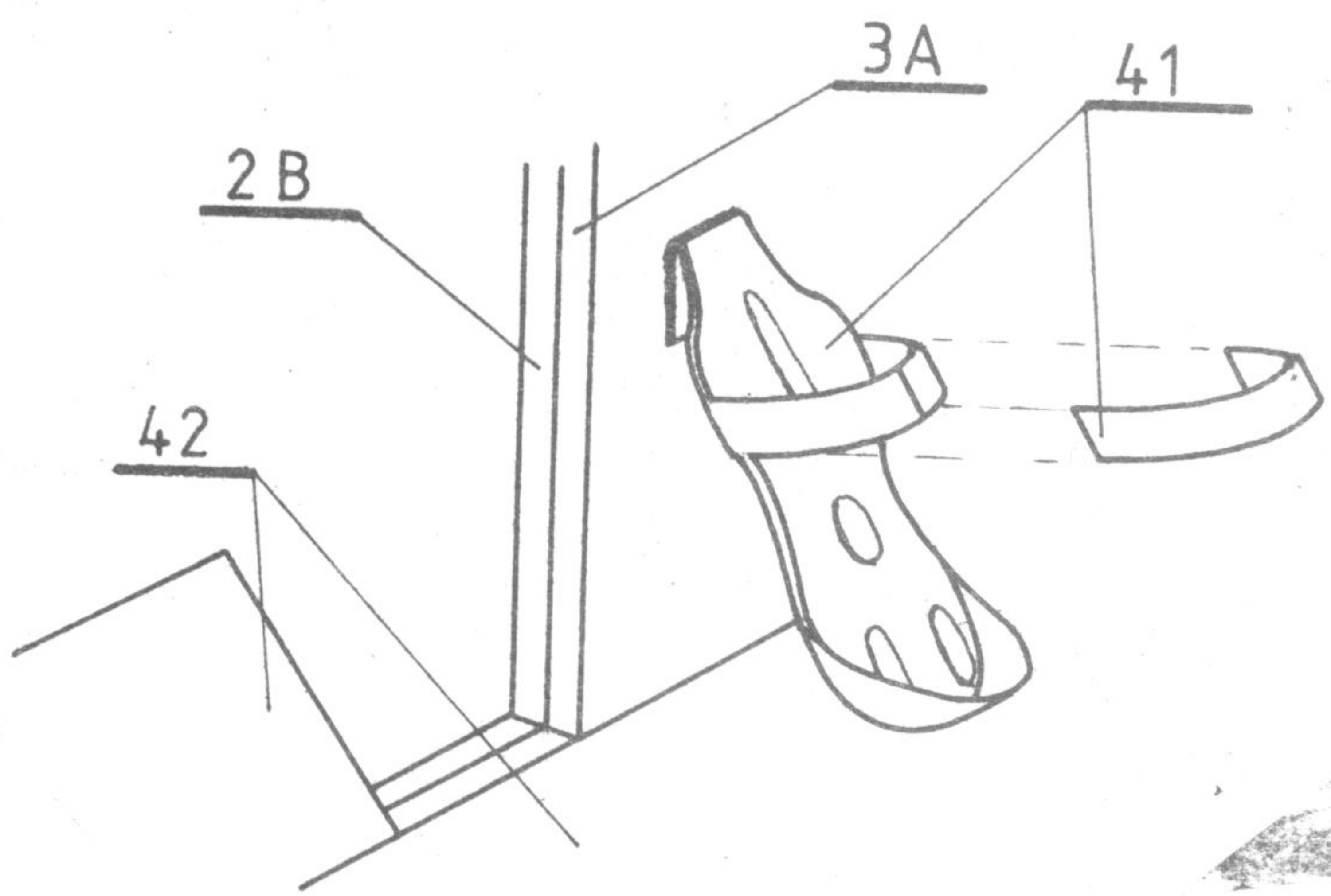
r.5



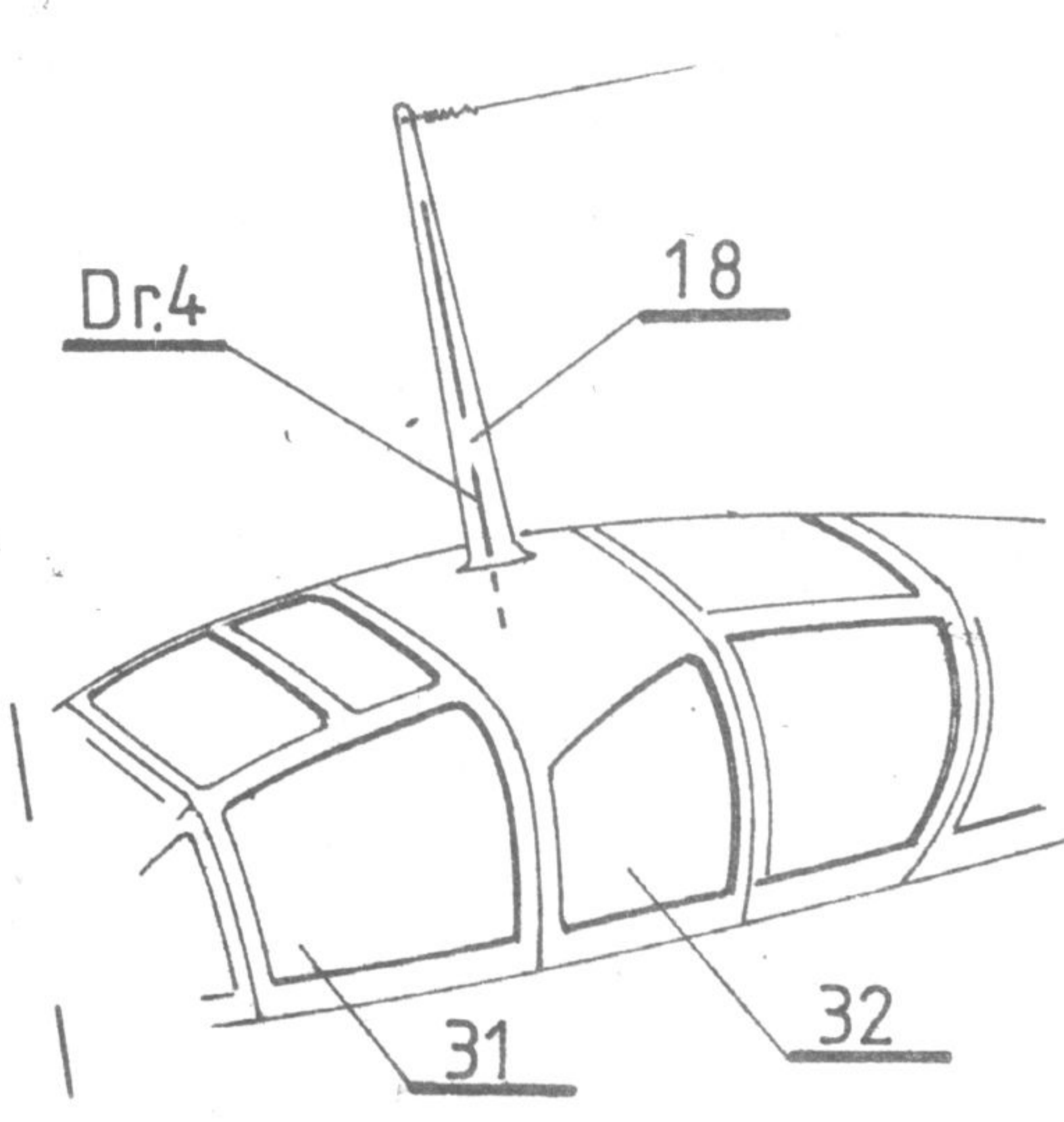
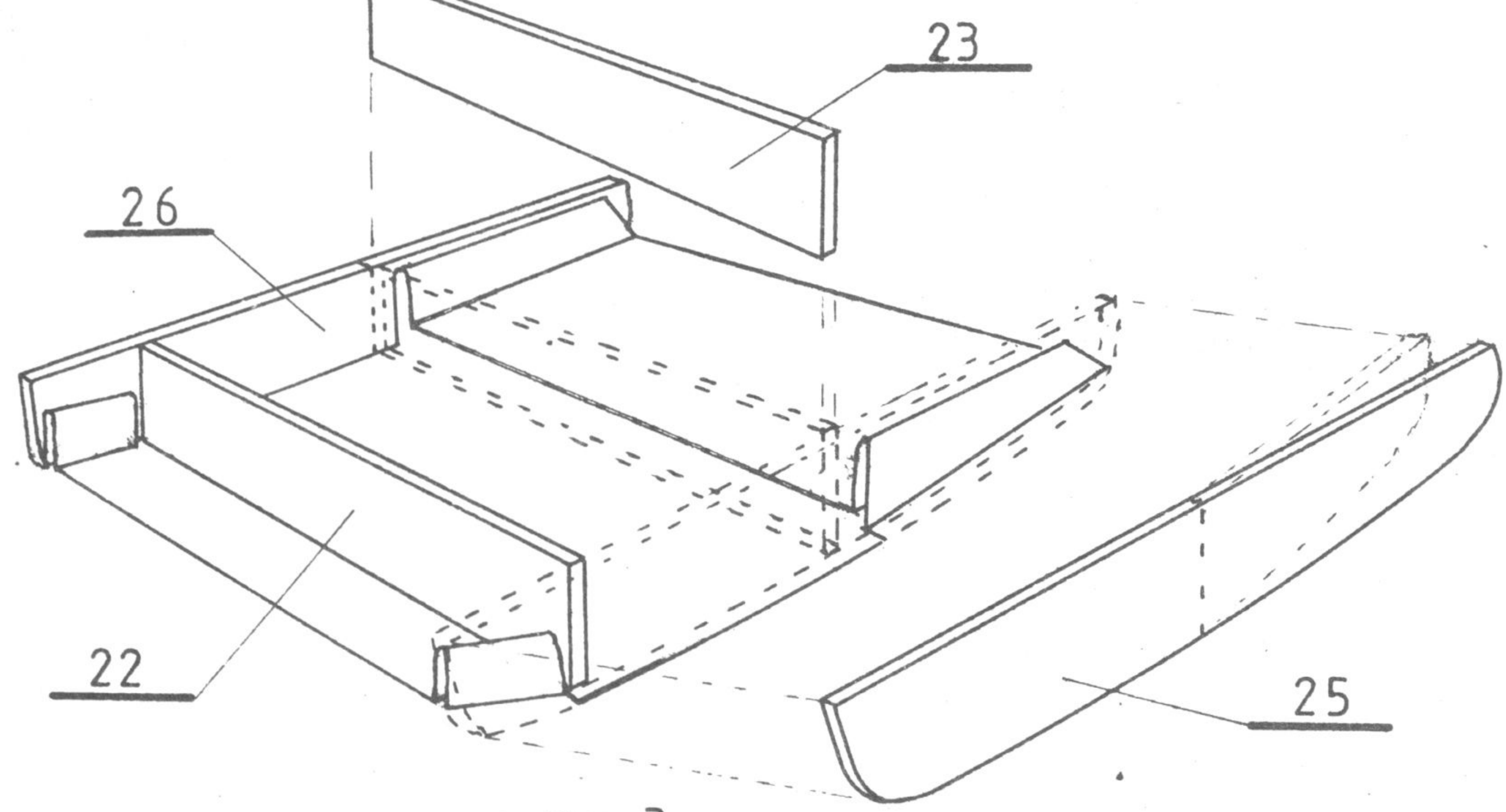
np. przezroczysty  
łeppek szpilki

podkleić fol.  
z (czekol.)

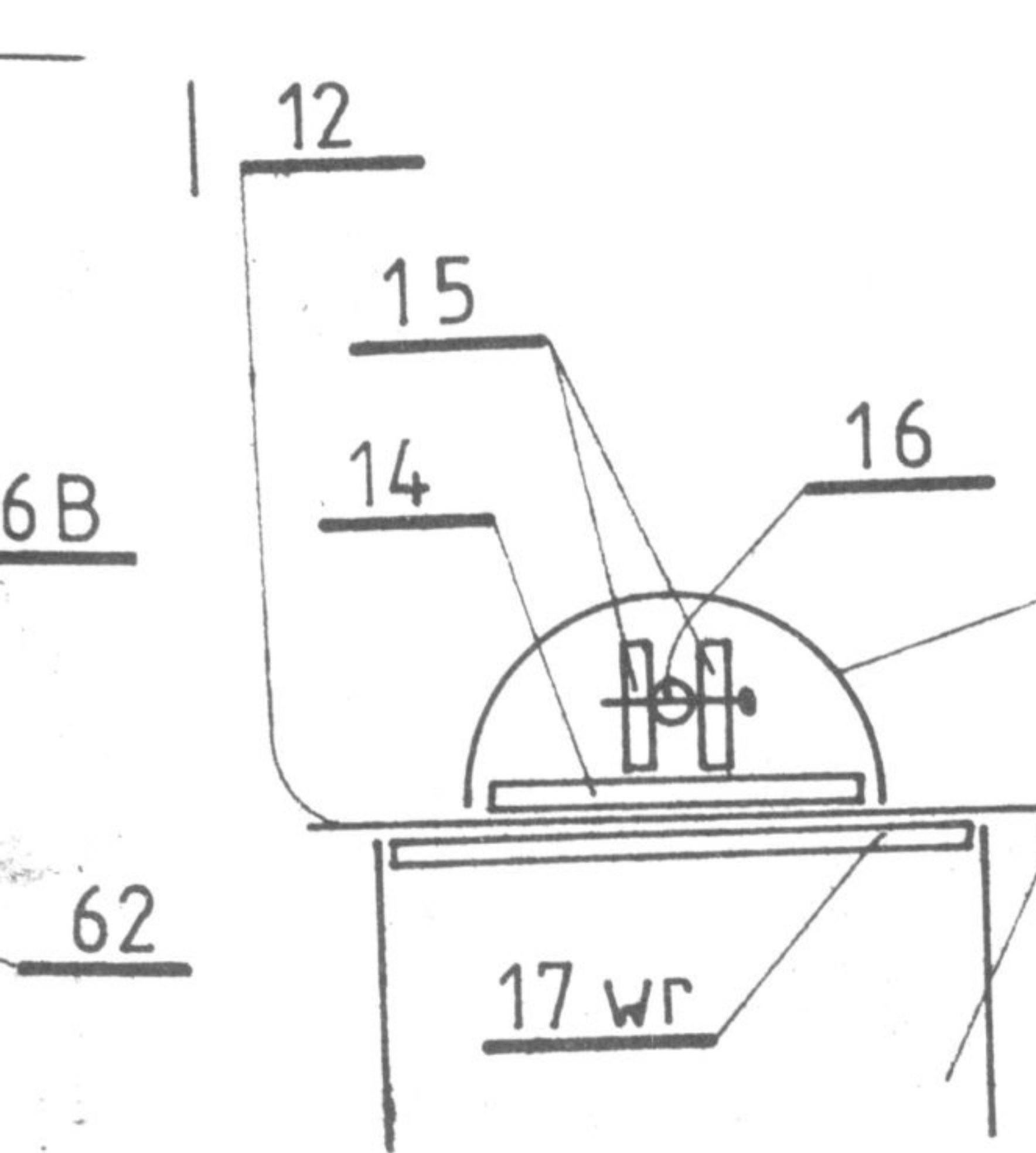
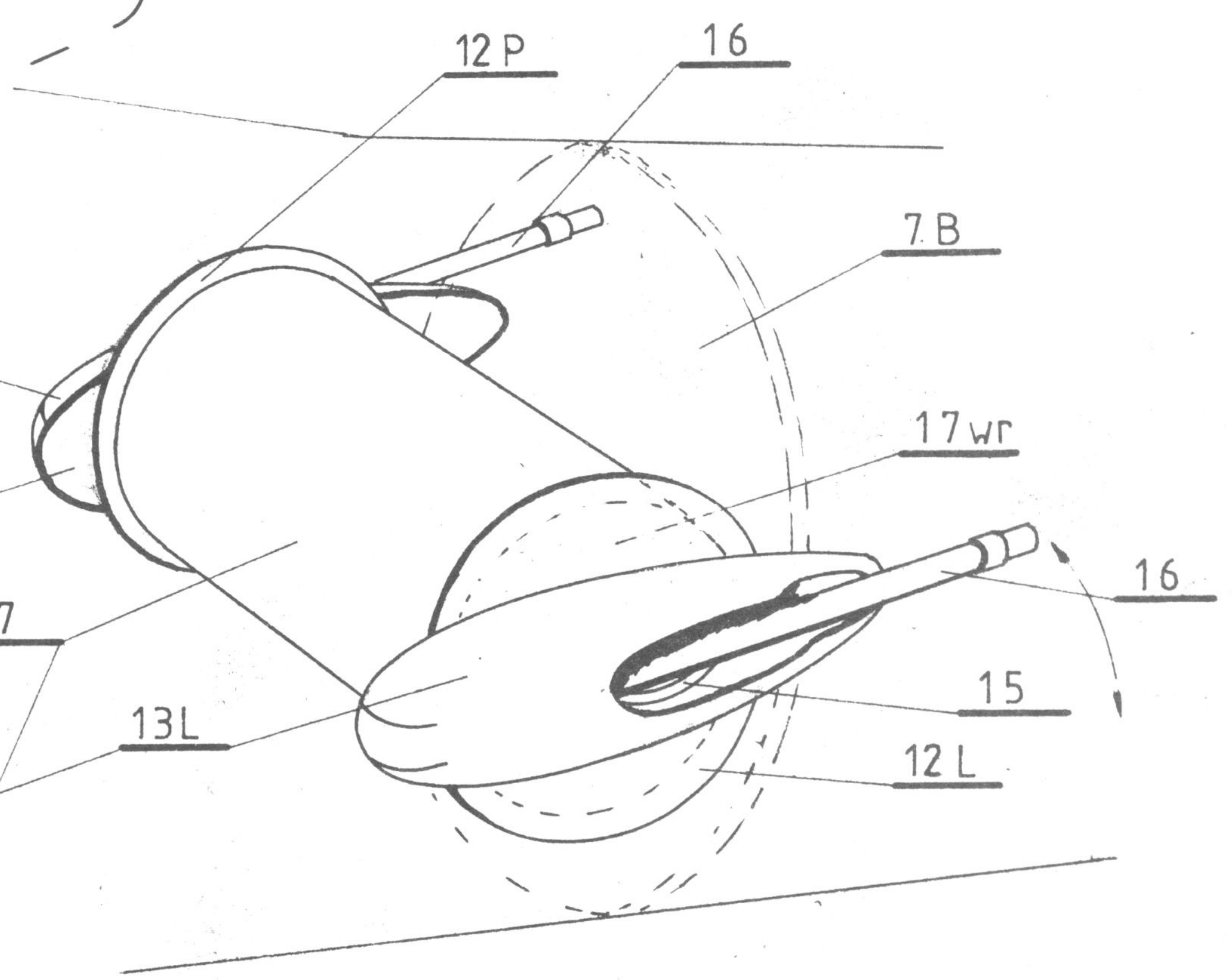
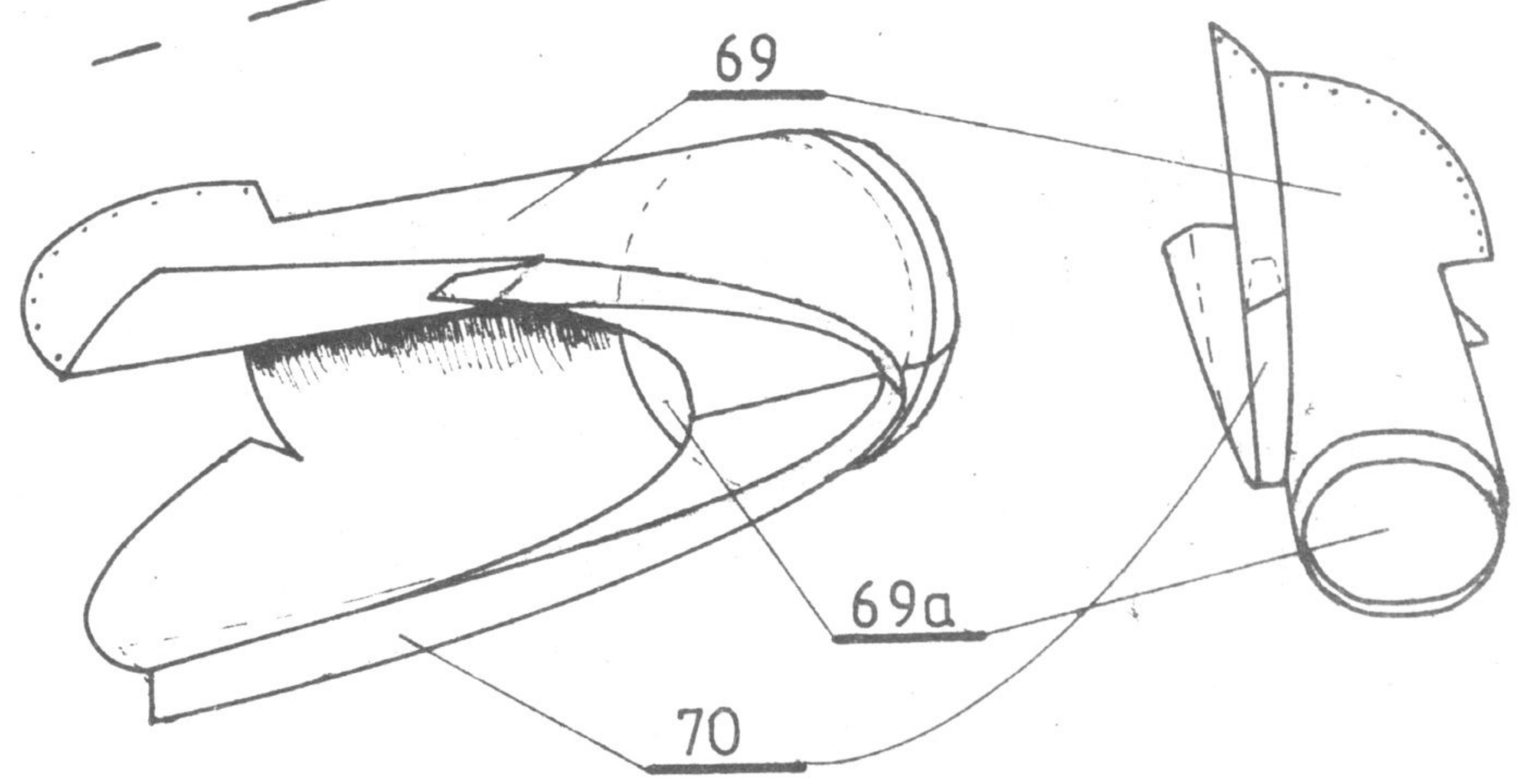
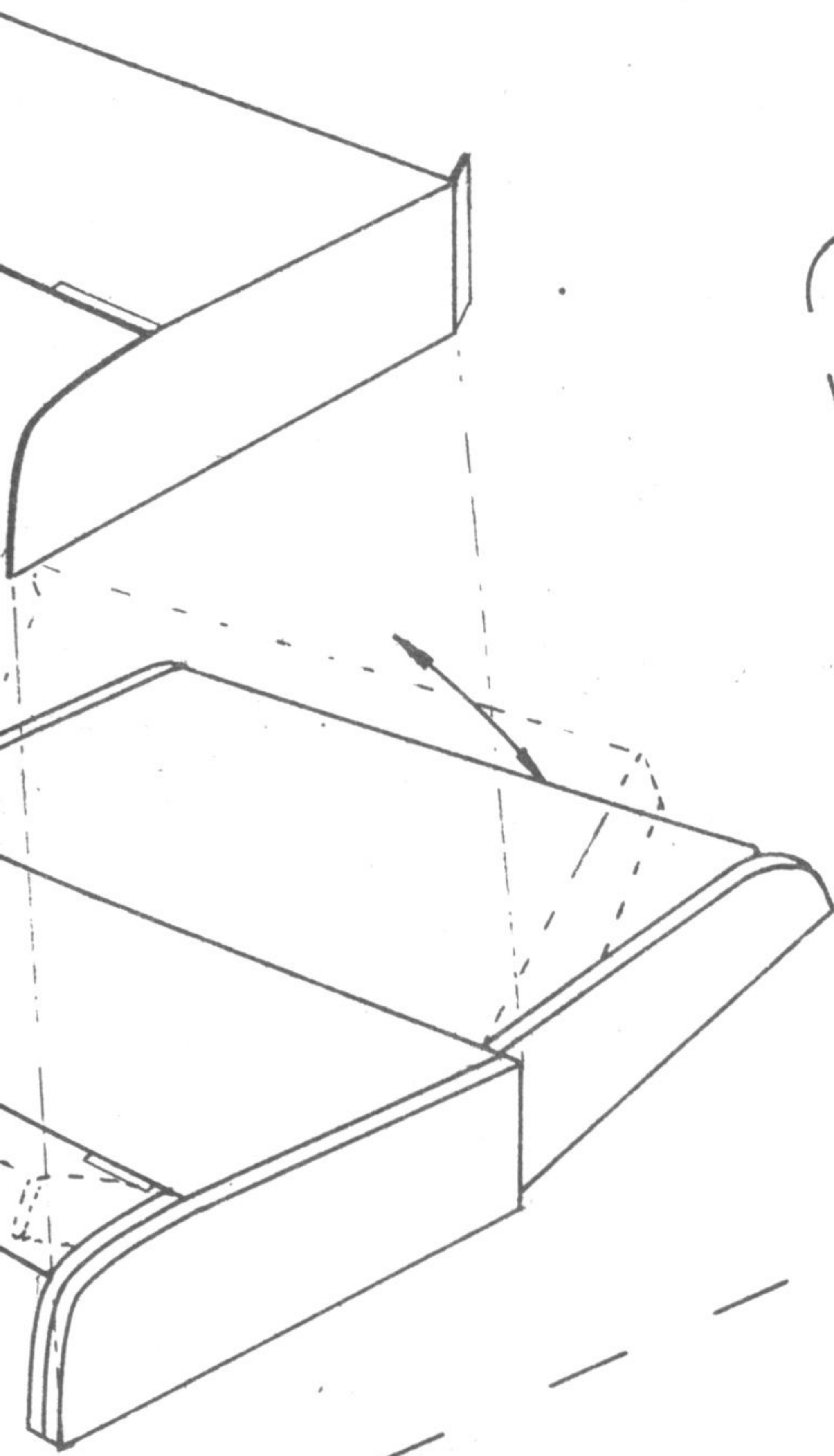


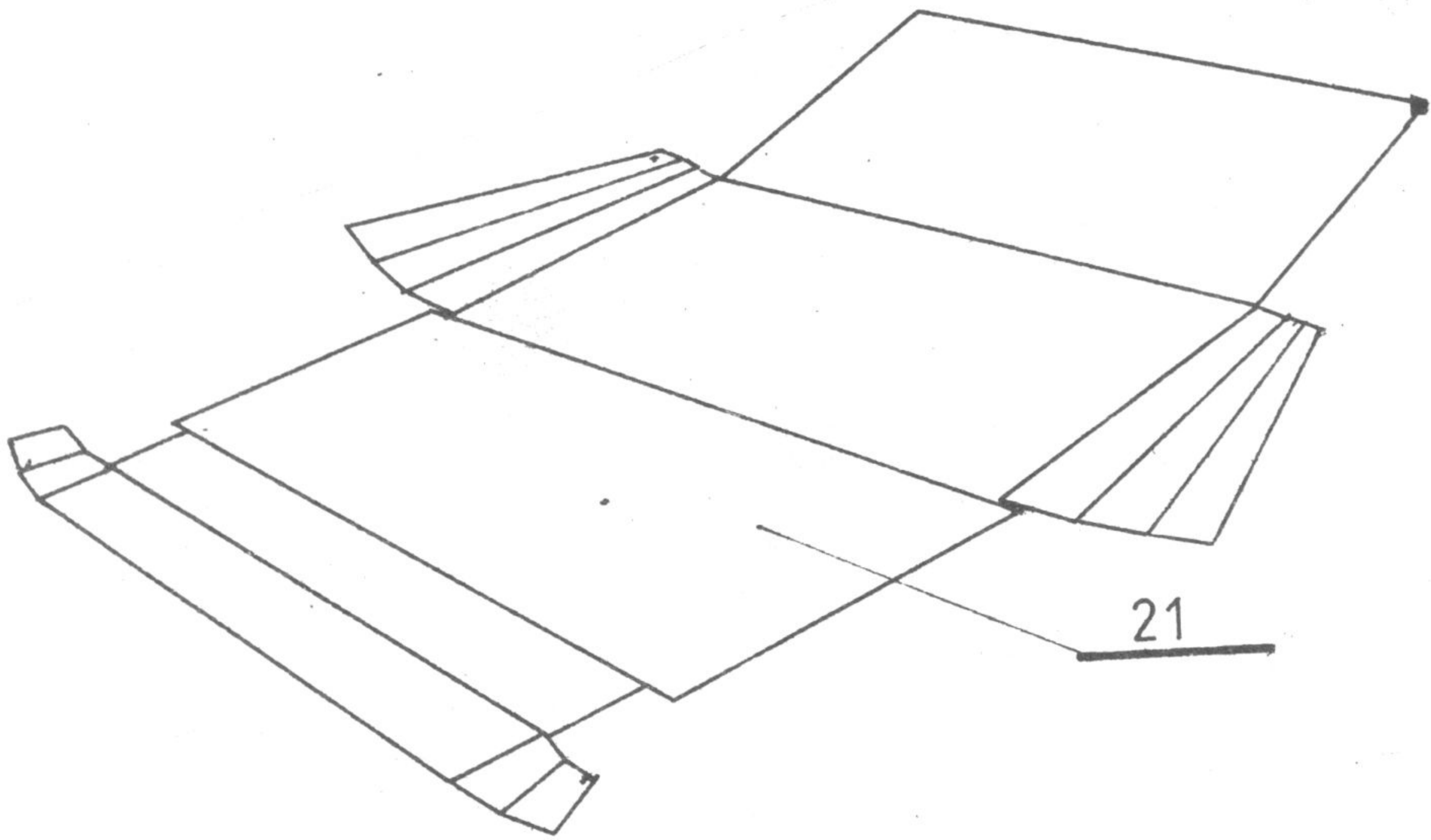


Me 410



rys. 3

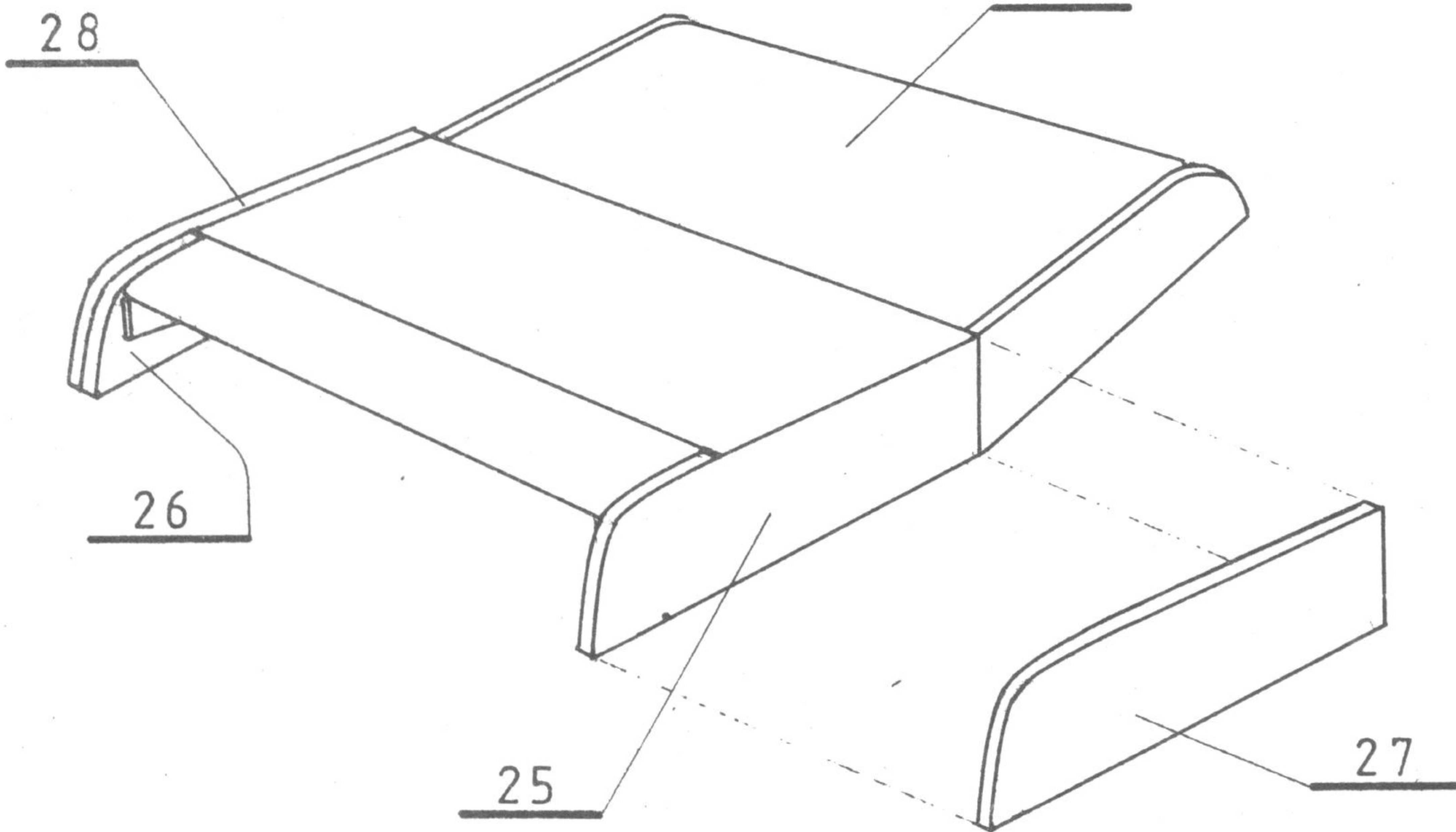




rys.1

21

24



rys.4

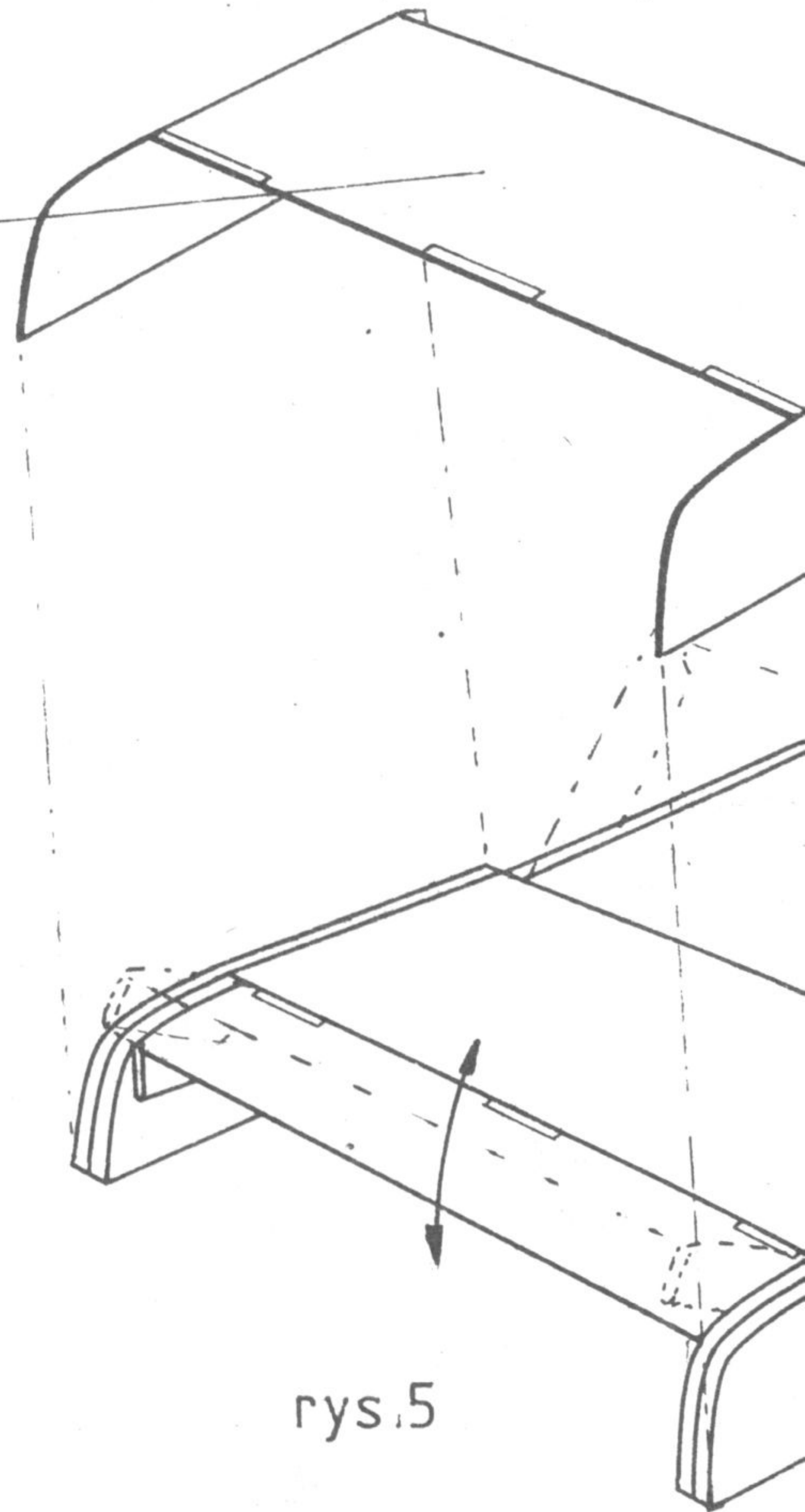
28

21

26

25

27



rys.5

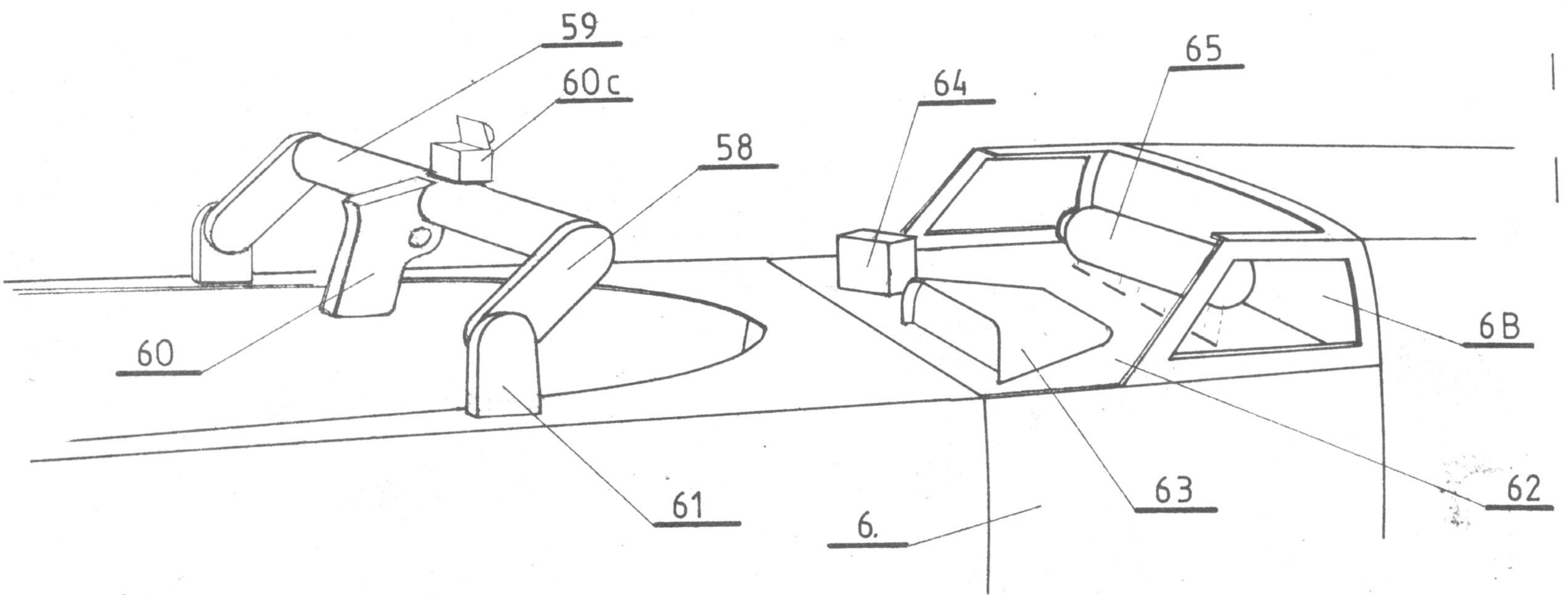
24

21

26

25

27



59

60c

58

60

61

6.

64

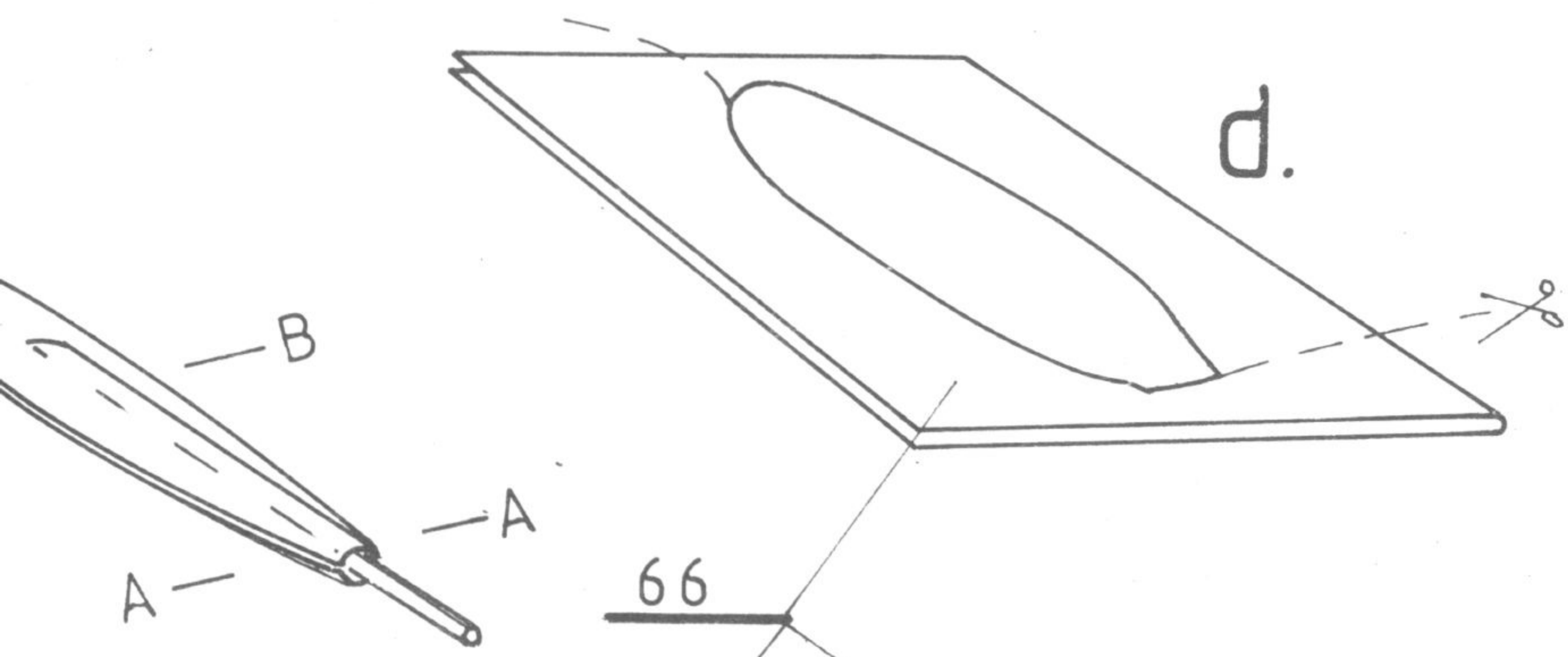
63

65

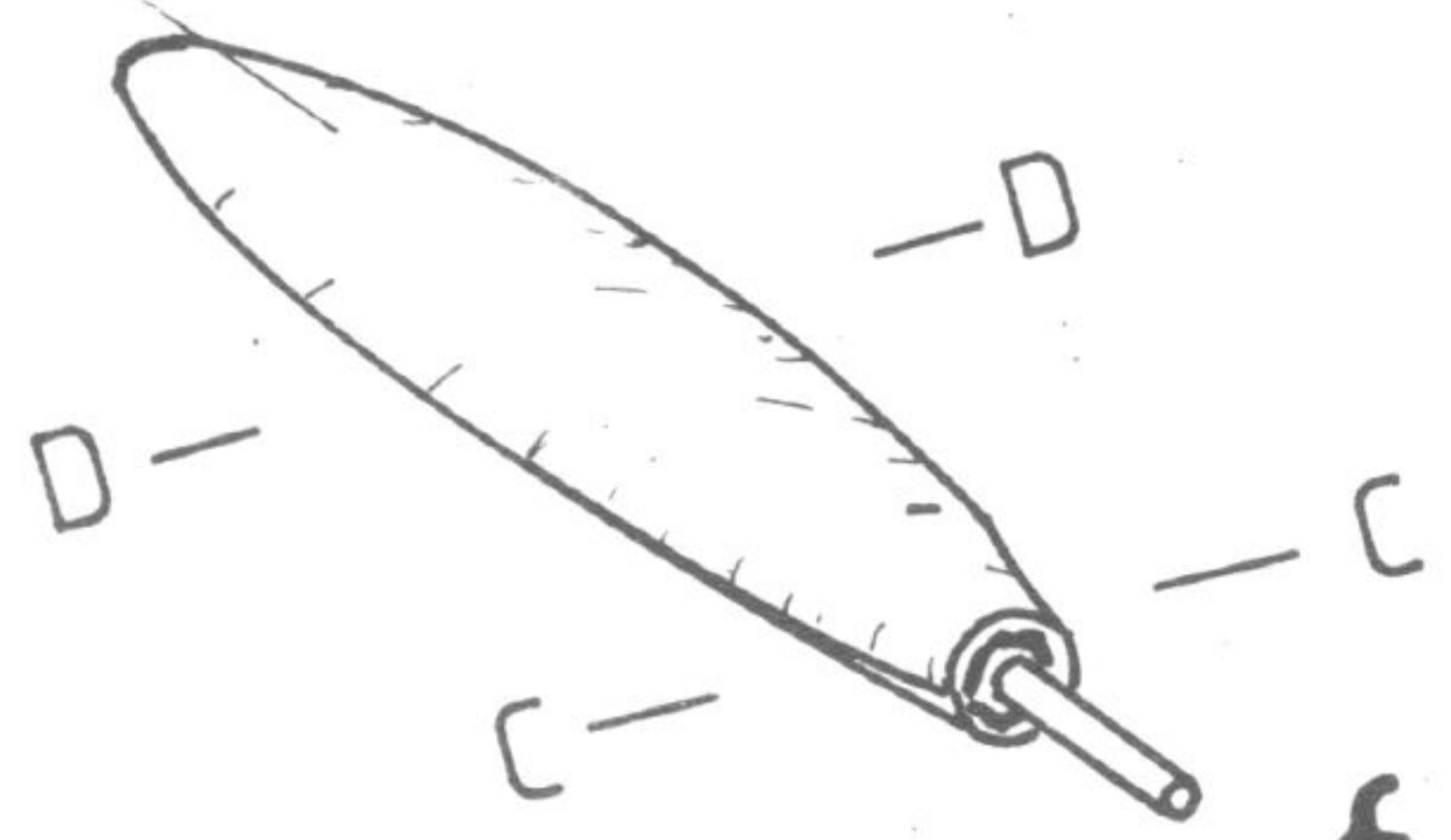
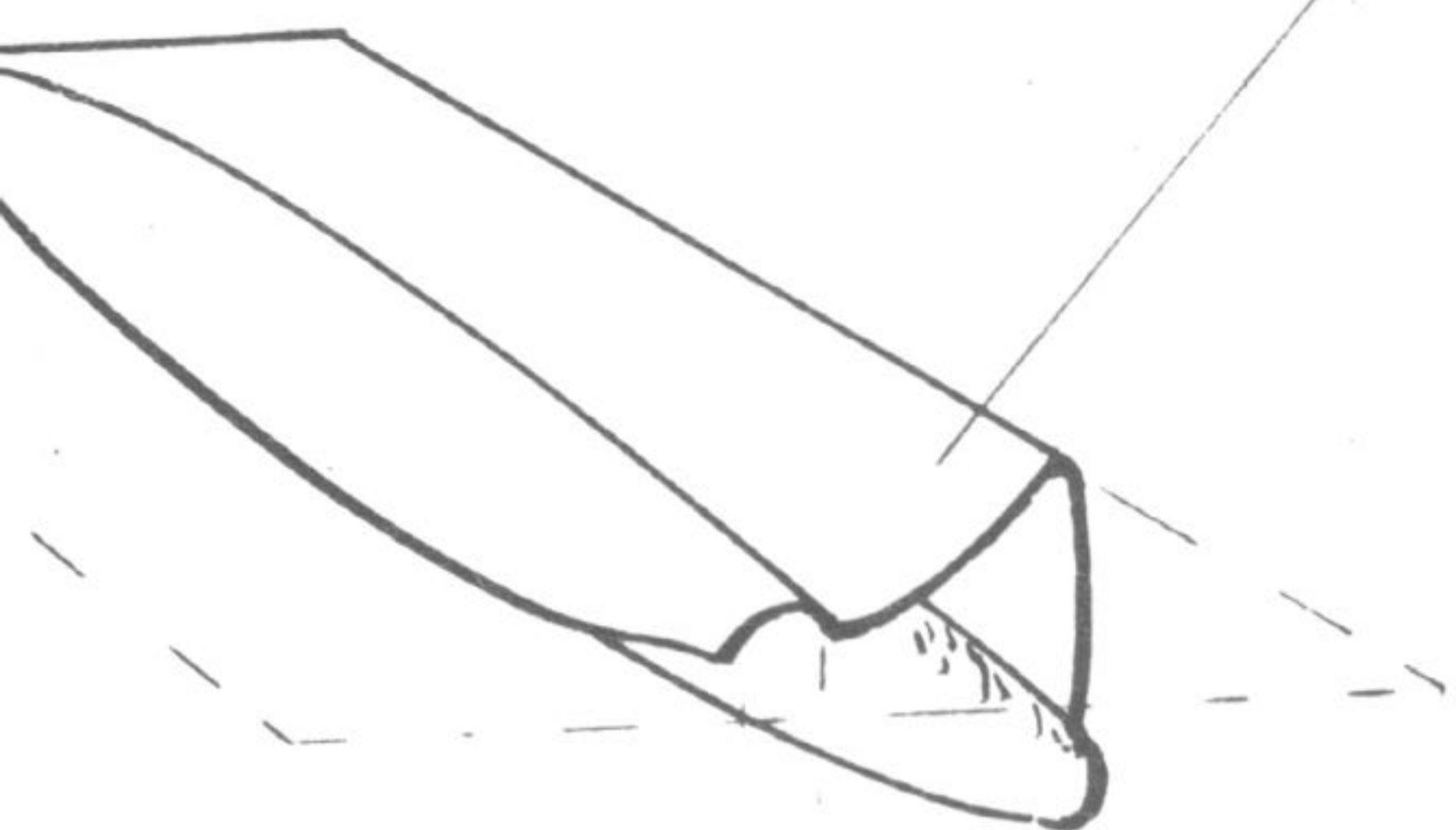
6B

62



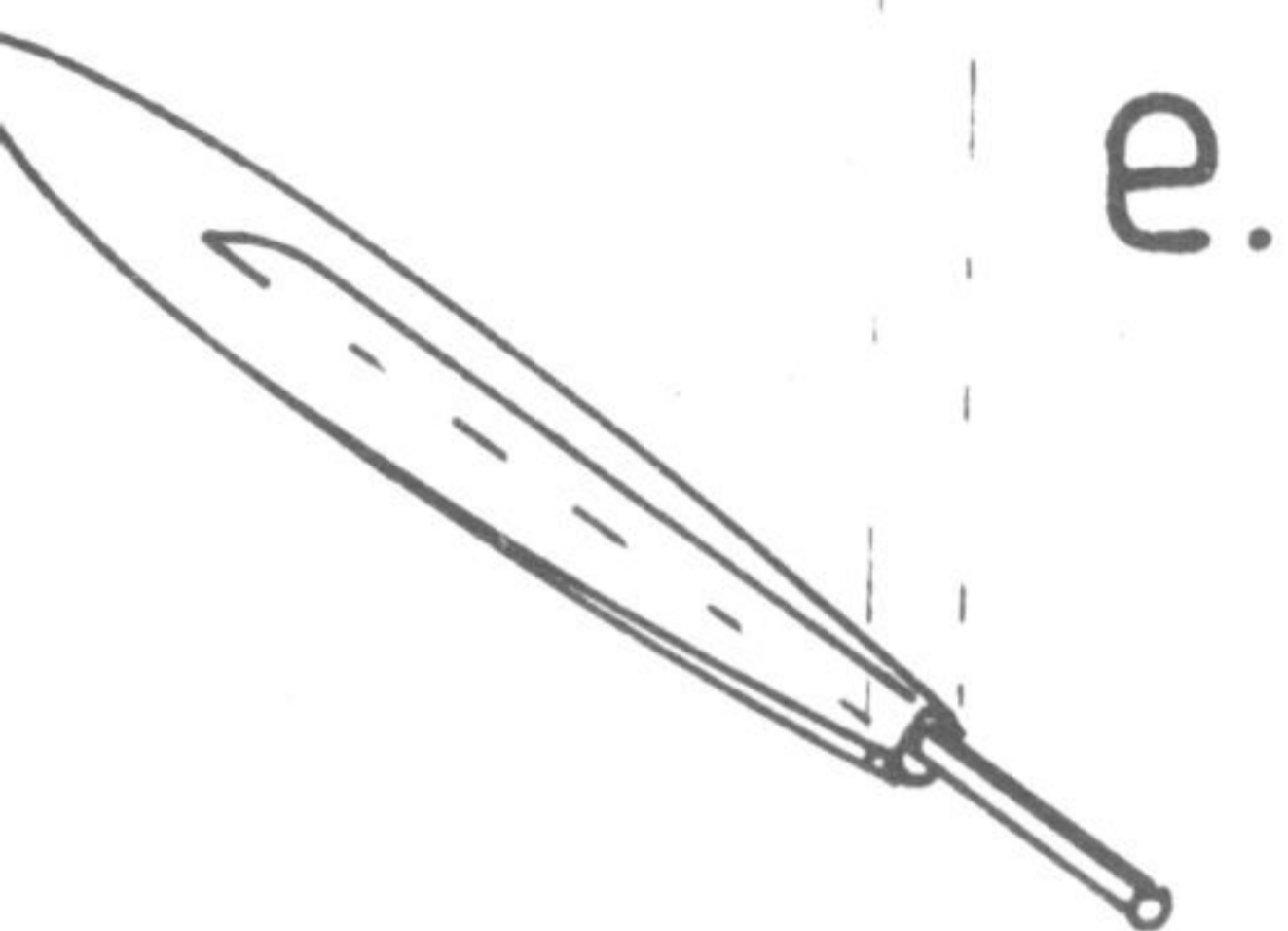


Dr. 5 szt. 2.



Dr. 7. szt. 1.

Dr. 6 szt. 1.



e.



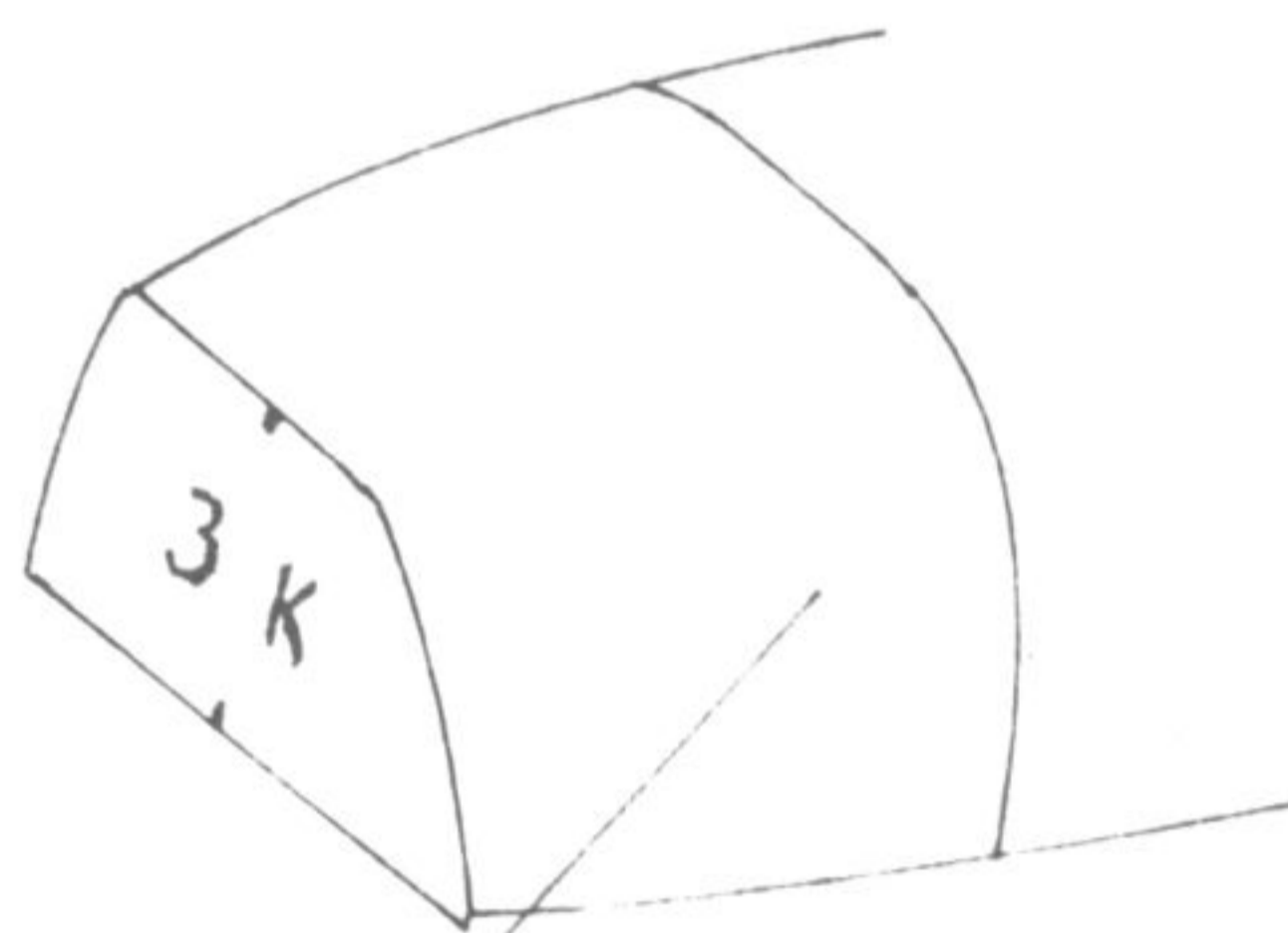
C - C



D - D

Dr. 1. szt. 2.

Dr. 2 szt. 2.

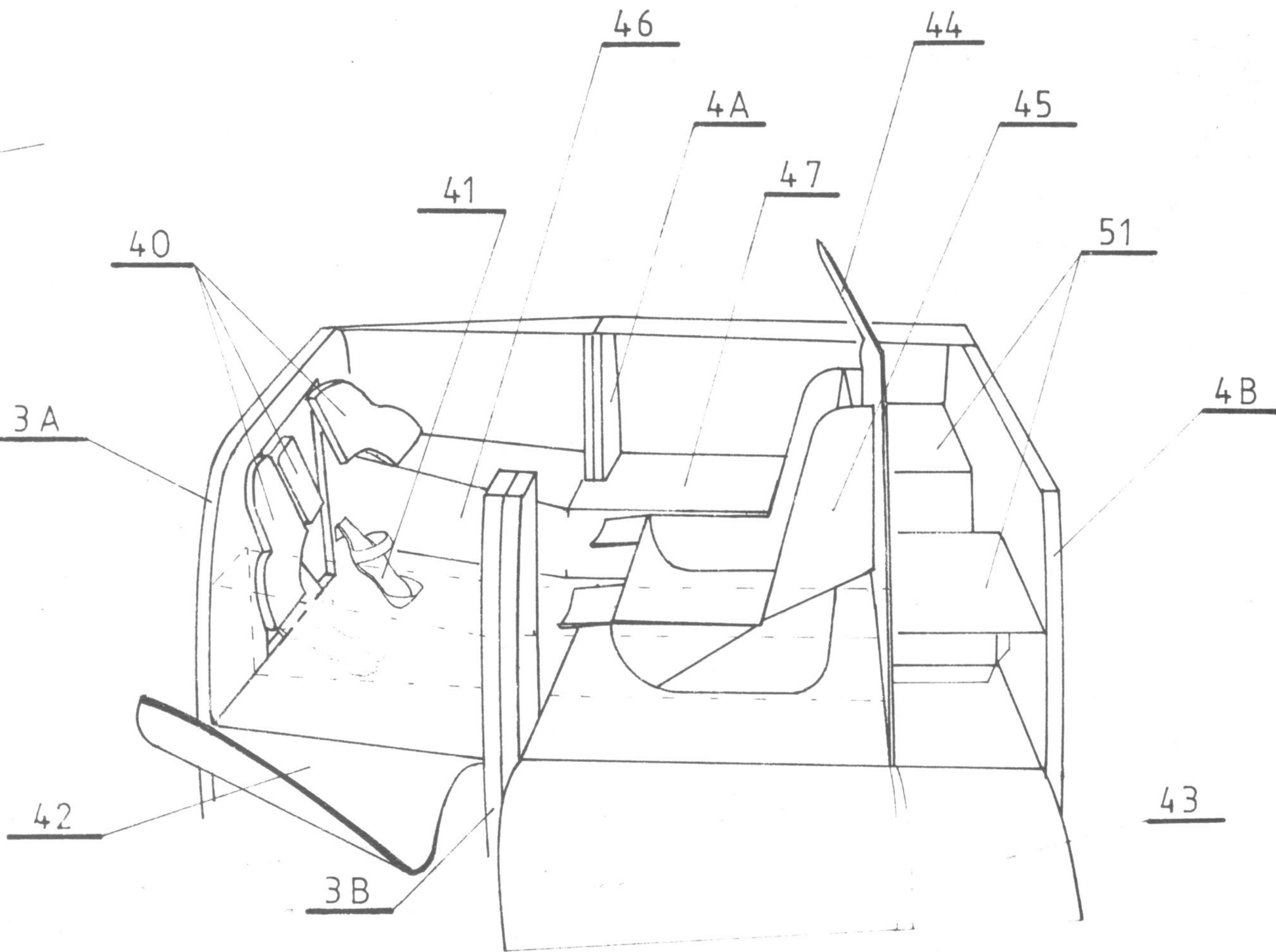


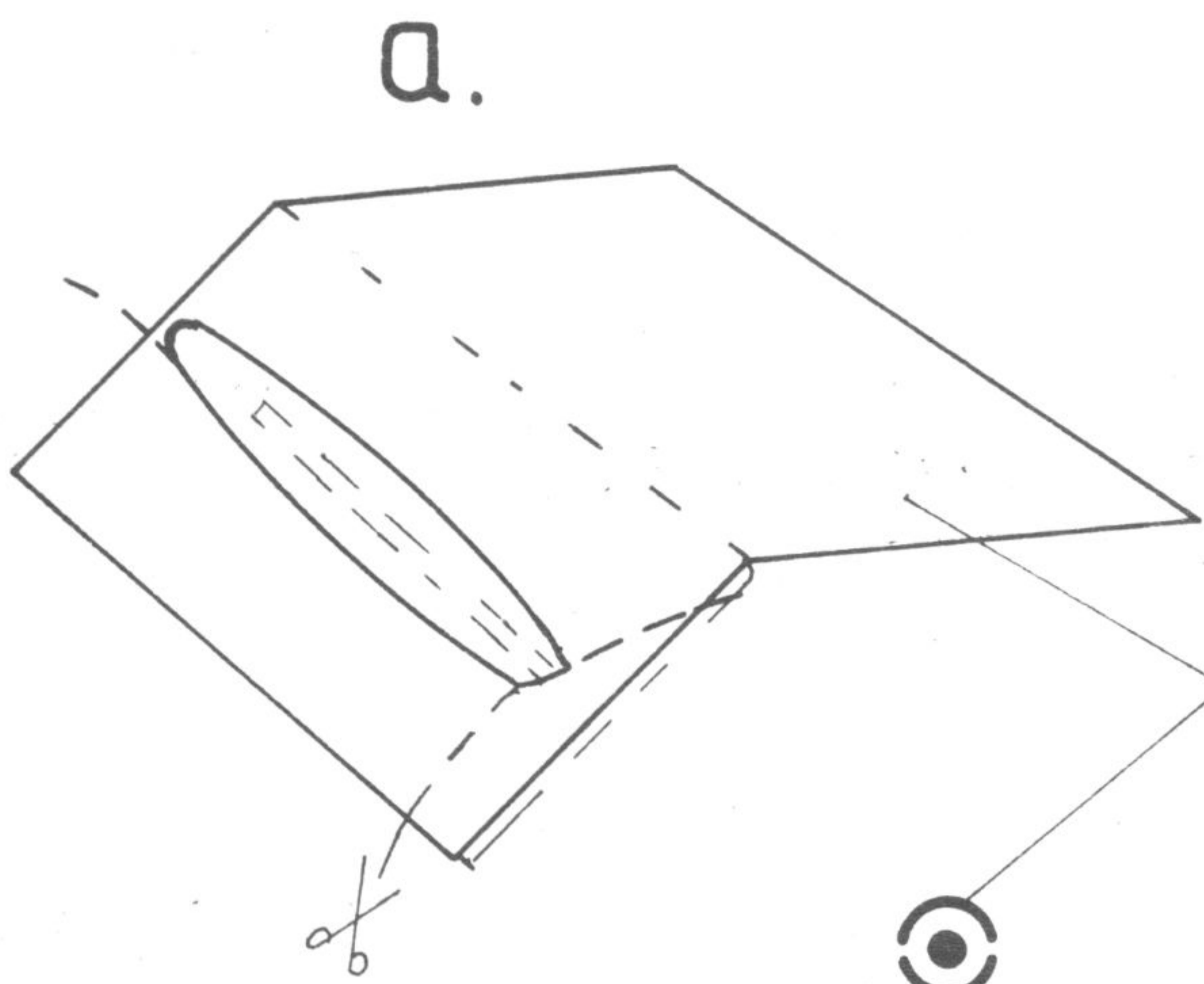
31



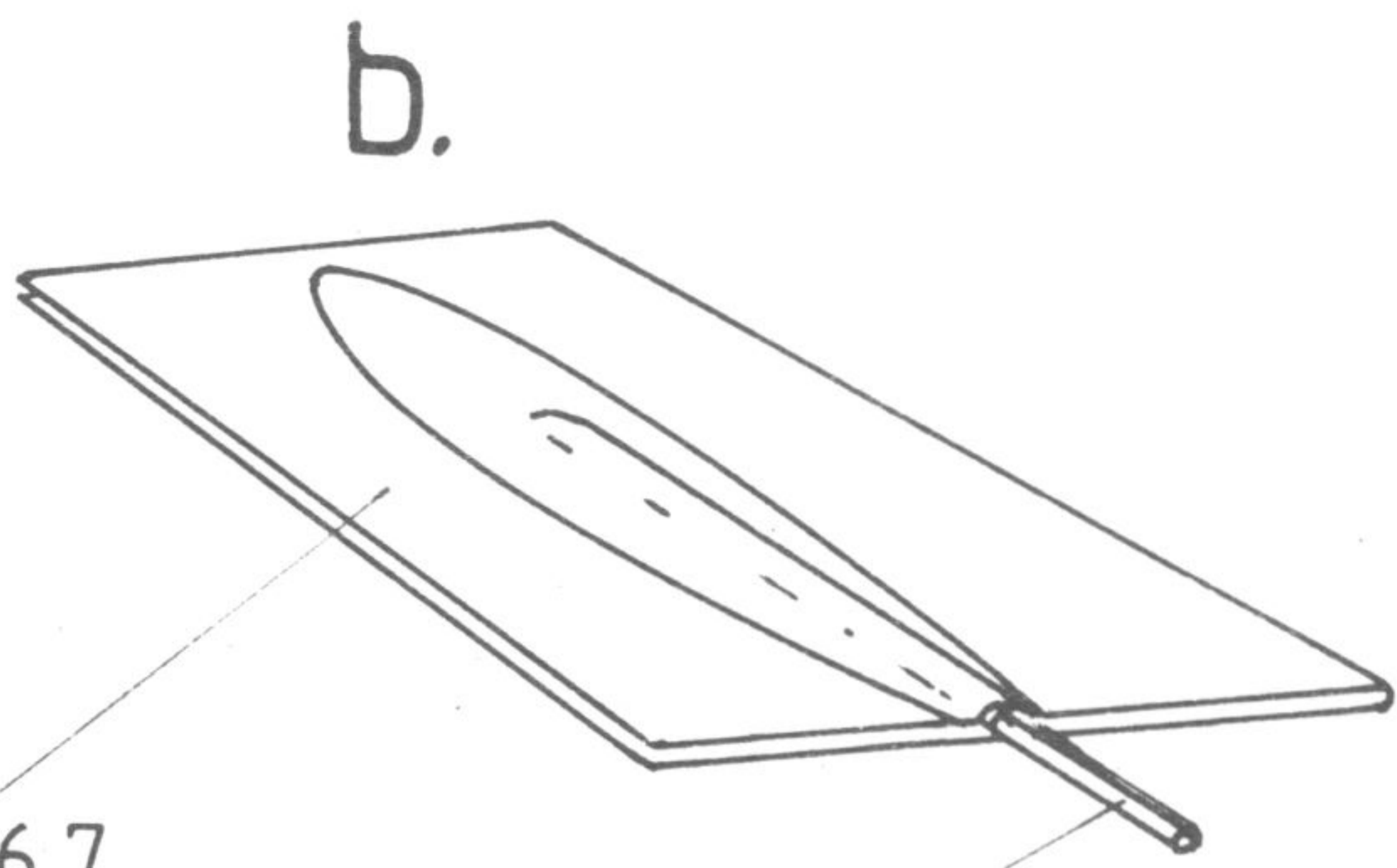
5K

wnętrza kabiny.

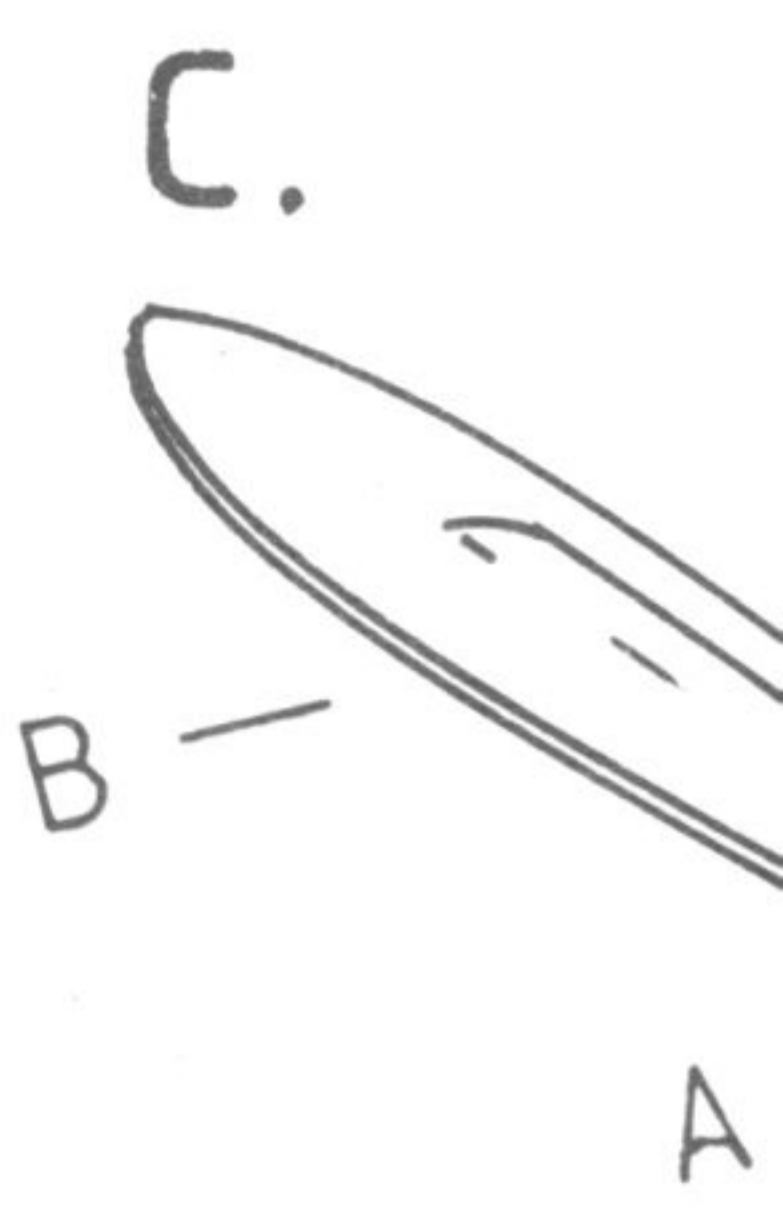




a.



b.



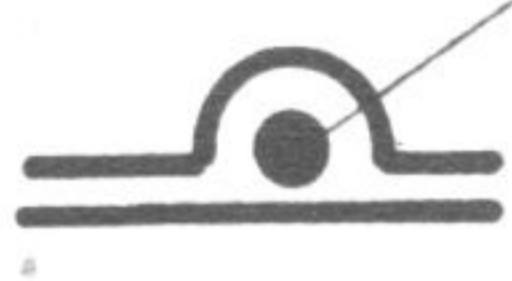
c.

67

Dr3



A-A

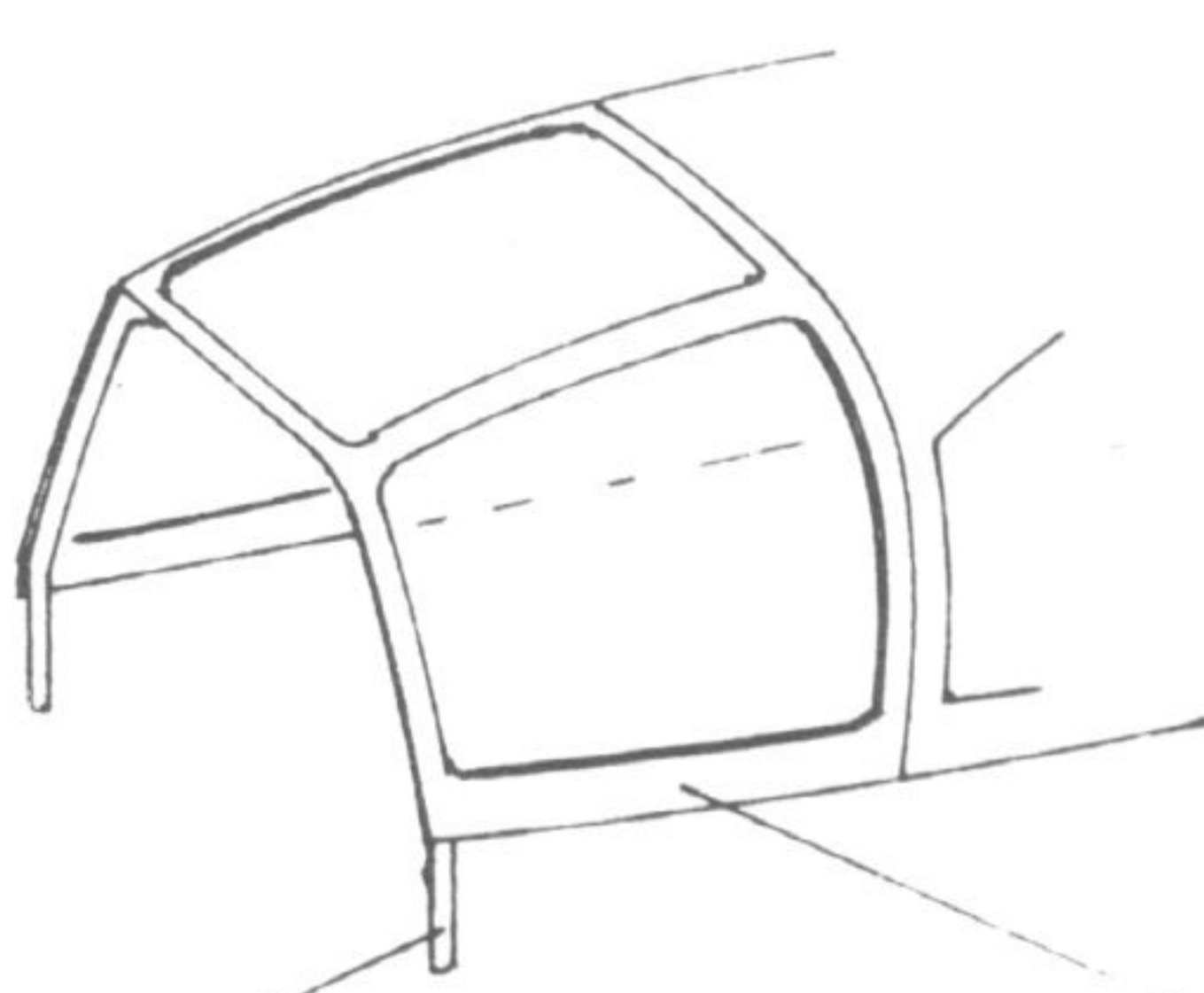
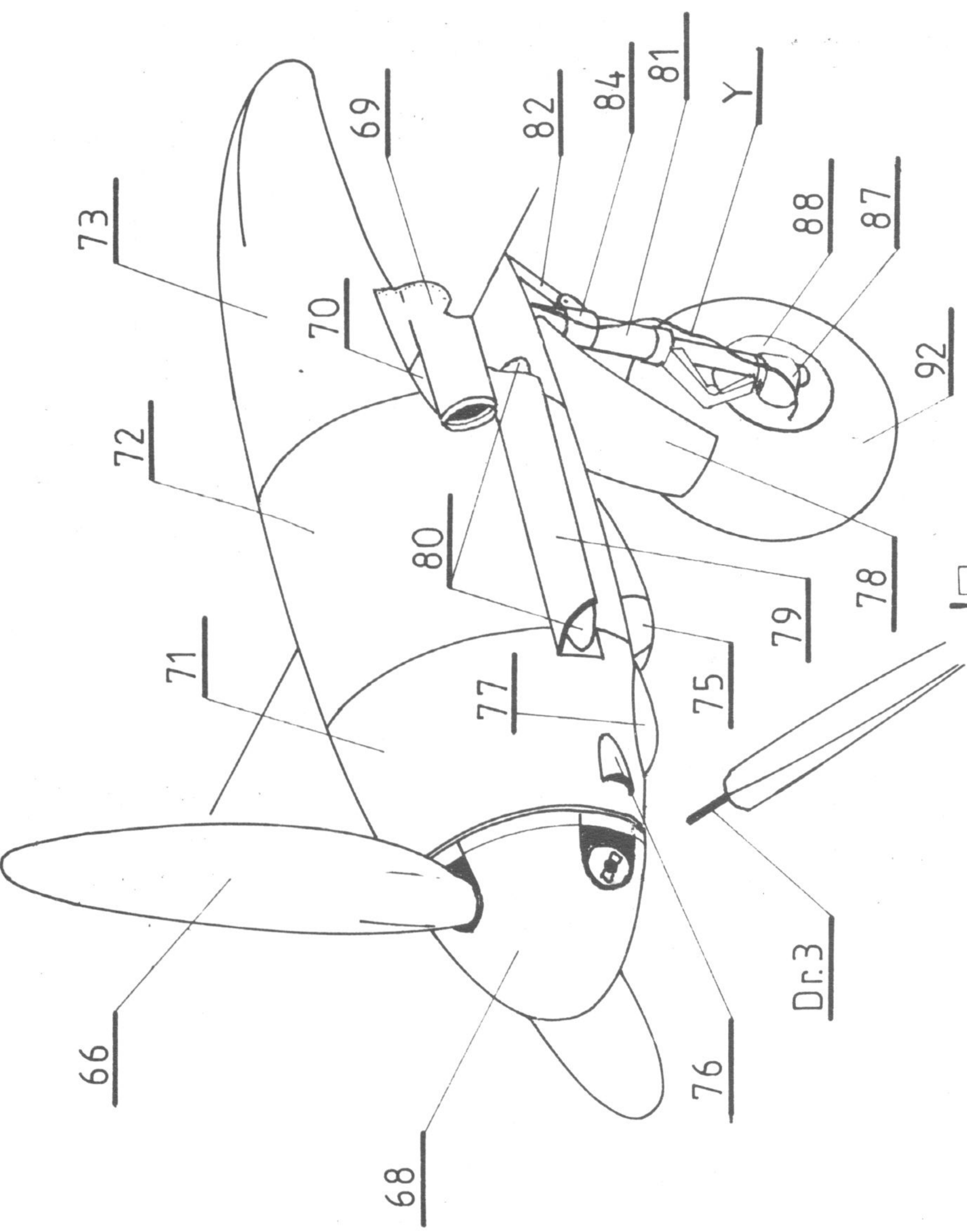


B-B

Me 410

Dr. 3 szt. 6.

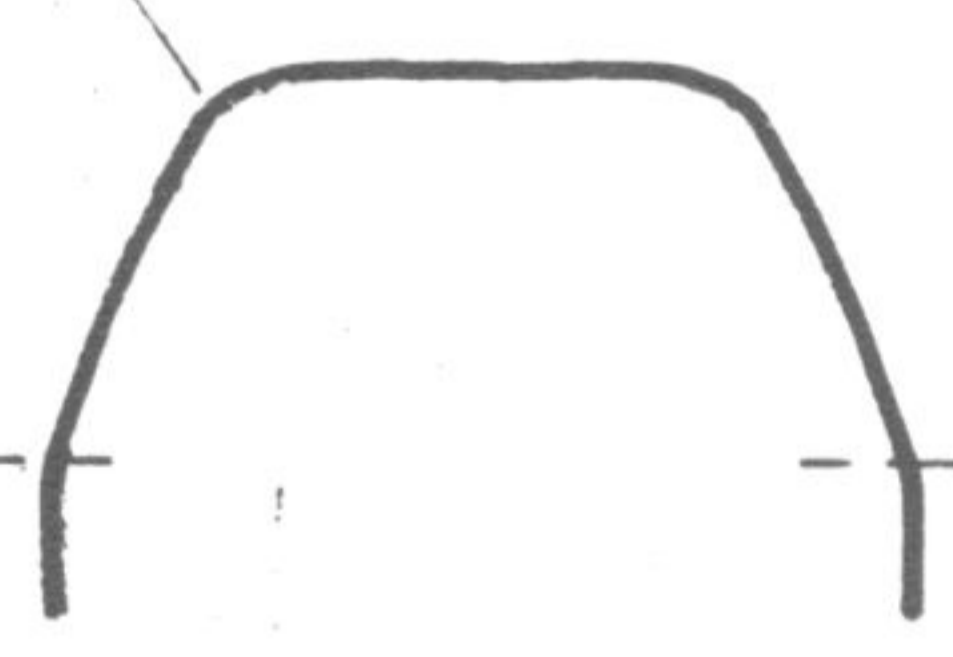
Dr. 4 szt. 1.



?

31

Dr 3K



Dr. 3K



.. 4 K

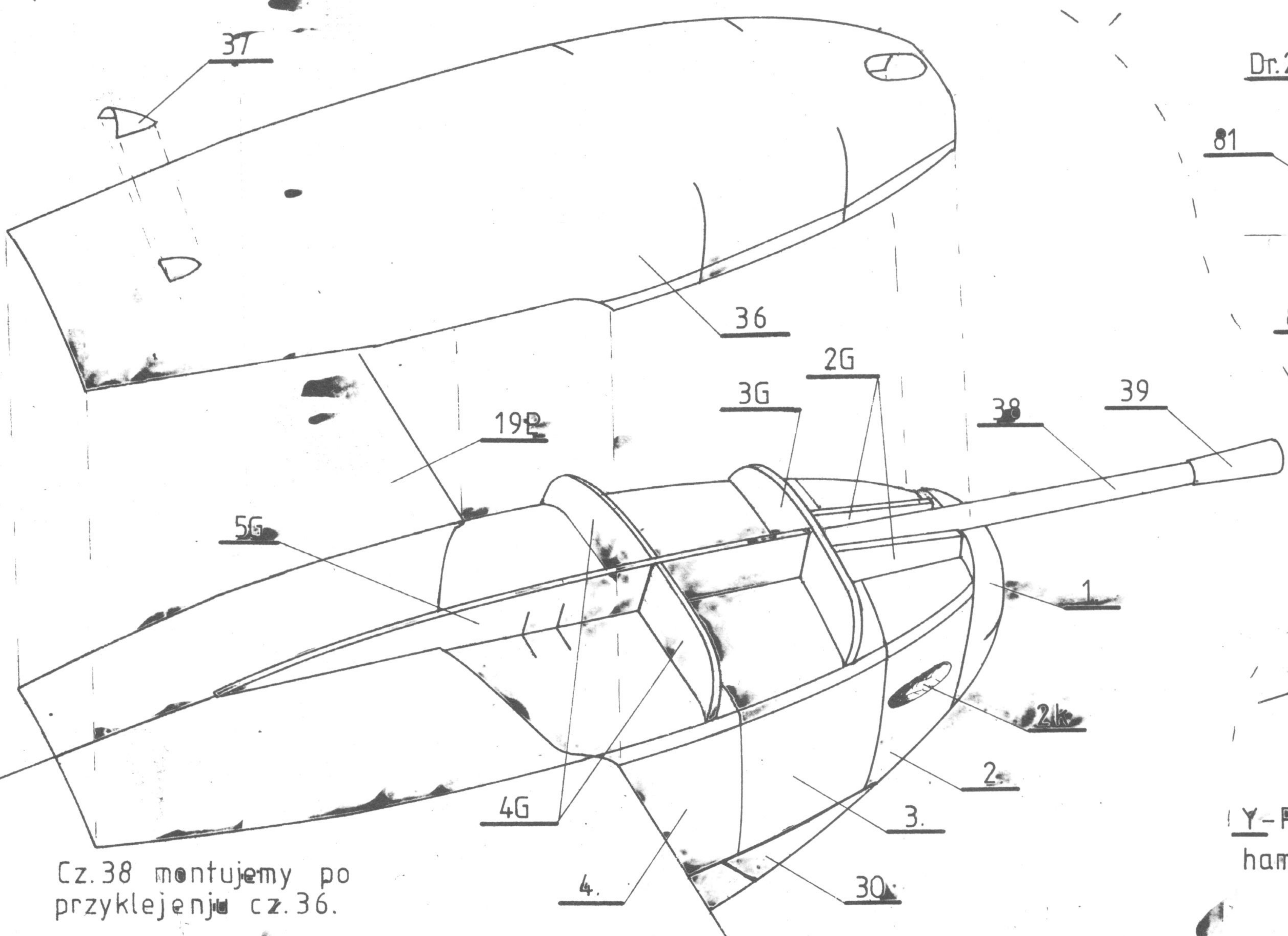
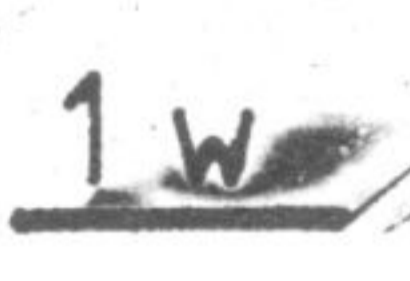
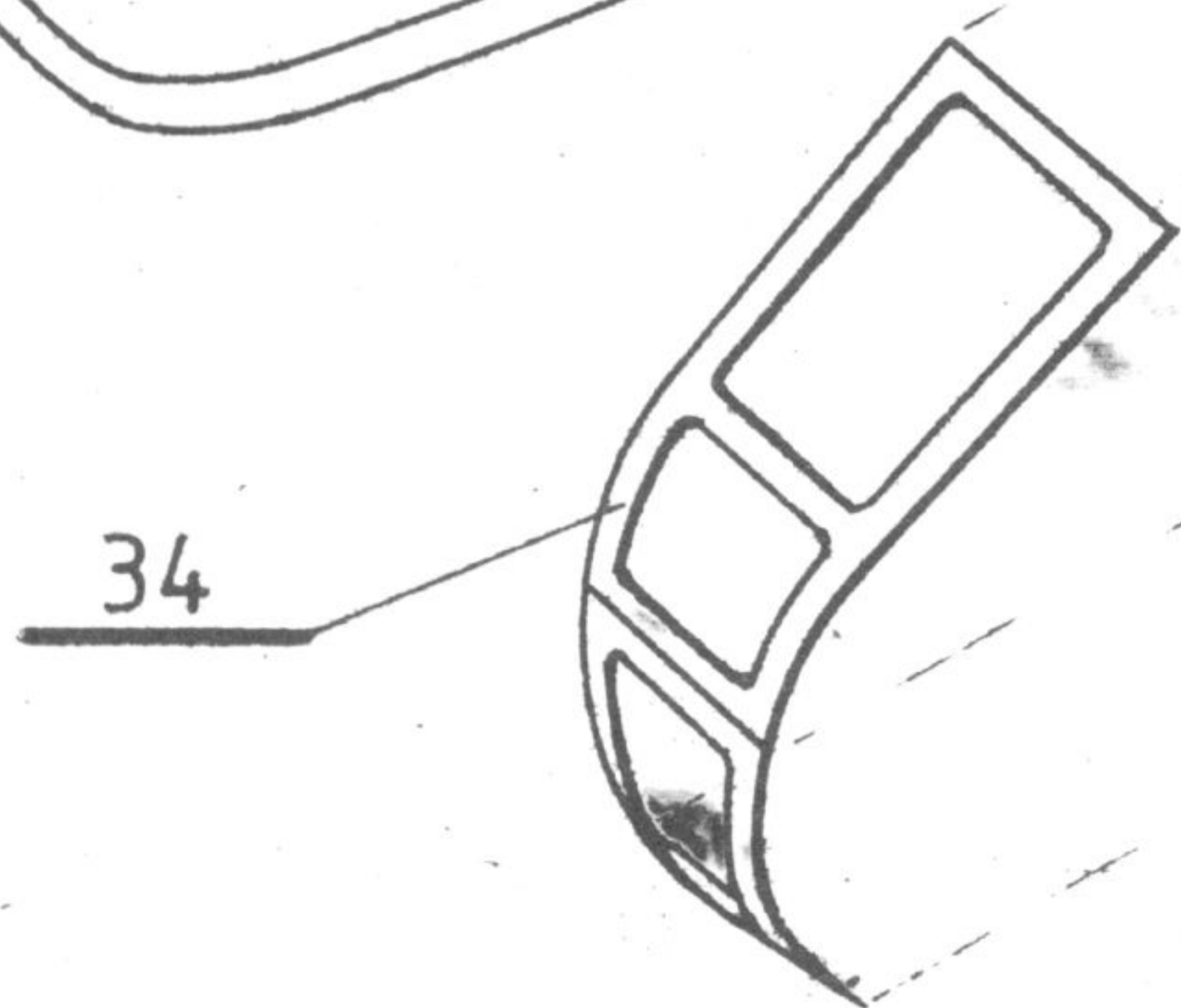
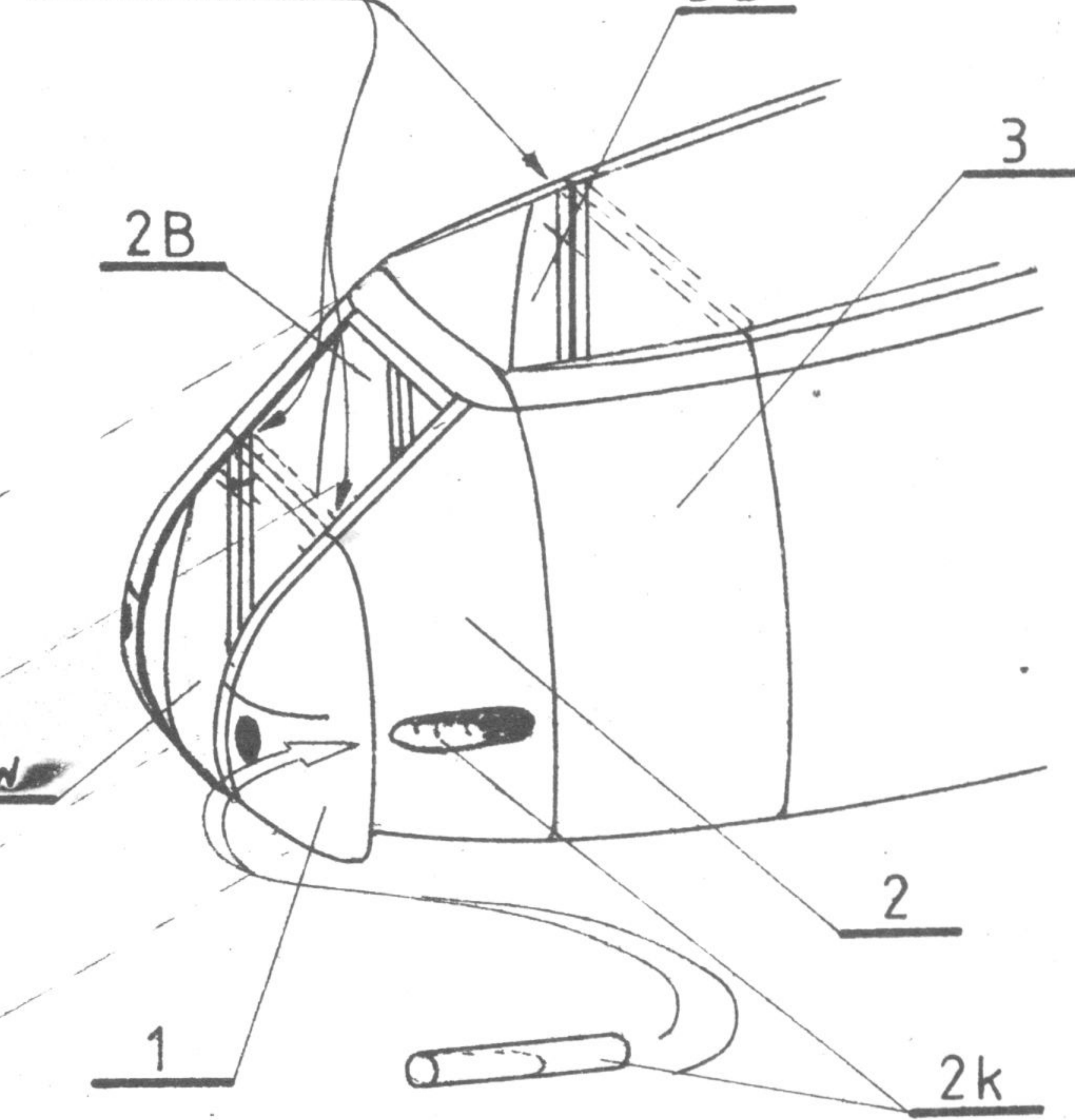
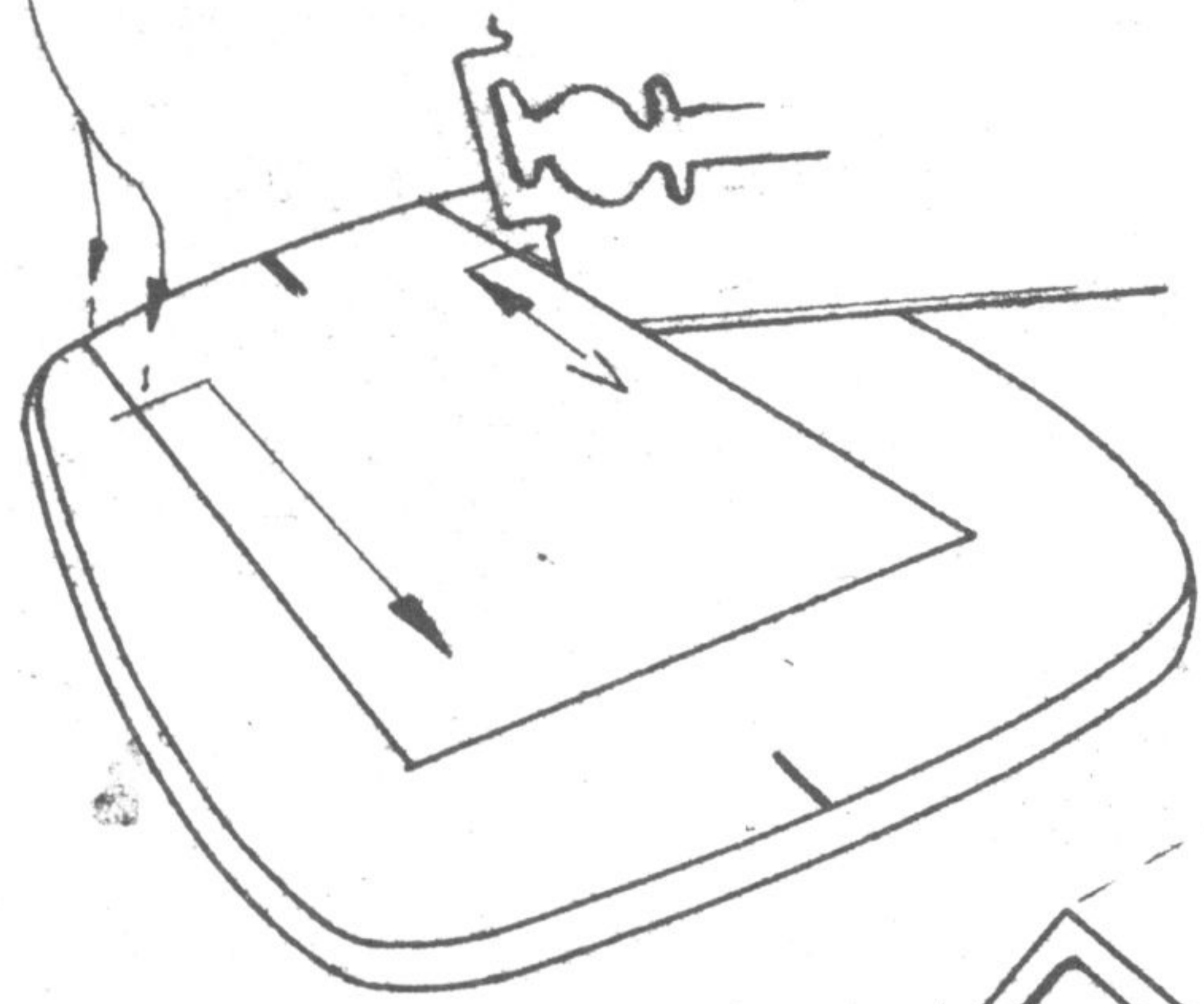


6 K

Kszt. drutów do montazu wnetrz  
(wers. oszklona)

Nie przecinać!  
przed oklejeniem

Teraz przeciąć



Cz. 38 montujemy po  
przyklejeniu cz. 36.

Dr. 2

81

8

Y-P  
ham

