

2-3. ÁBRA.

DOKUMENTUMELEMZÉS

A vadászgéproncs 1945 nyarán a klagenfurti repülőtéren, egy Me 262-esen (Forrás: John McIlmurray és Fülöp Sándor gyűjteménye)

A teóriák szerint szürke, zöld, sárga, kék és piros színnel készülhetett a 12-es szám. A 101. Vadászpilóta Ezred dokumentumai kizárják a zöldet és a szürkét, mivel ilyen színeket soha nem használtak a lajstromszámokhoz. Minden legenda, mely ezen színek igazolására szolgál, nélkülözi a történelmi bizonyítékokat. Háromra lehet tehát szűkíteni a szóba jöhető színeket, ezek a sárga, a kék és a piros. A Neubibergbe került magyar gép gyártási száma 612769 volt, amely a 101. Vadászpilóta Ezred Me 109-es gépállományáról 1945. április 10-én készült listájában [1] már nem szerepel. Az április 10. és a kapituláció közötti időszakban érkezett Me 109-esek gyári számai az eredeti dokumentumokból ismertek, de nincs köztük a 612769, ezért ez a gép korábban került a magyar légierőhöz. A sárga 12-es április 16-án megsemmisült egy alacsonytámadás során. A később érkezett Me 109-esek gyári számai eredeti dokumentumokból ismertek, de nincs köztük a 612769. A kék 12-es március 16-án semmisült meg balesetben. Az ennek a pótlására érkezett Me 109 más jelzést kaphatott, mert a jelentésekben többé nem szerepel kék 12-es. A piros 12-es március 19-én légi harcban leborított és eltűnt, a pilótája, Galánfy Lajos hadnagy a bevetés után visszatért az alegységéhez. [1] Nem tudni, hogy pontosan mi történt a géppel, mindenesetre a magyar légierő állományából leírták és 1945. május 8-án a II./JG. 52 pilótái repülték át Neubibergbe.

A Luftflotte 4 által kiadott, 1945. március 7-től érvényes taktikai jelzéseket, vagyis az 50 cm széles sárga orrgyűrűt és a sárga oldalkormányt nem viselte a 12-es, míg a II./JG 52 kötelé-



kében átrepült minden más Messerschmitt Bf 109-en azonosíthatóak a sárga felületek. [2] A Luftflotte 4 parancsa az MKHL állományára is vonatkozott. Fényképekkel igazolható tény, hogy a bevetett gépeken a megkülönböztető jelzések felfestése nem történt meg egyik napról a másikra. (A harci cselekmények miatt – ekkor indult meg a *Tavaszi Ébredés* fedőnevű, német offenzíva – fontosabb volt a gépek harckészültségének biztosítása.) Az azonban szinte kizárt, hogy a parancs kiadása után, a veszteségek pótlására érkezett Messerschmittek a taktikai számok felfestésével egyidejűleg ne kapták volna meg a sárga azonosító jelzéseket is. A bevetési állomány átfestése is fokozatosan megtörtént. Önmagában ez a tény is elégséges lenne az esetleges „pótlás kék 12” és „sárga 12” teóriák kizárására, hiszen azokon már megjelent volna az orrgyűrű és az oldalkormány sárga festése.

AZ EREDETI FOTÓK ELEMZÉSE

Az eredeti fotókon jól látszanak a gépen a sérülések. Sérüléssel javítás van az oldalkormányvásznon borításán, amit vászonfolttal javítottak, de álcázó fes-

tést nem kapott. A pilótafülke oldalán feltehetőleg lövedék okozta sérülés látható, amelyet valószínűleg ugyanúgy egy vászon javítófolttal takartak le. A fotókon látszik, hogy a folt később leszakadt, csak a ragasztás nyoma maradt meg. A javítási folton újabb lemezsérülés látható, ám valószínű, hogy ez már a roncslelőhelyi mozgatás közben keletkezett. Ezek arra utalnak, hogy március 19-én Galánfy hadnagy gépe bevetés közben megsérült. A fotók alapján az is egyértelmű, hogy a motor feletti két MG 131-es géppuskát a Neubibergbe való átrepülés előtt kiszerezték, mert már a leszállásnál sem látható. Ez azt bizonyítja, hogy a gépet repülésre alkalmas állapotba hozták, de (feltehetőleg a sérülések és a fegyverzet hiánya miatt) bevetésre alkalmatlan volt. Ez lehet a magyarázata annak, hogy a felségjelzéseket nem festették át, emellett hiányoznak a gépről a Luftflotte 4 taktikai jelzései (az 50 cm széles sárga orrgyűrű és a sárga oldalkormány), melyeket minden olyan gépnek viselnie kellett, amely alkalmas volt a bevetésre. Ezek a könnyen észlelhető jelzések a légvédelem számára az egyértelmű azonosítást biztosították, légi harcban pedig a barát-ellenség felismerést.

Van egy fotó, amely szintén a piros oldalszámszín bizonyítja. A roncslelőhelyen tárolt egyik FW 190-es az aktív szolgálata alatt bizonyíthatóan először piros 7-es taktikai számot kapott, amit később sárga 11-re változtattak. A német repülőműszaki katonák a piros számra ráfestették a sárgát, így mindkettő látható maradt. Szerencsére készült olyan fénykép, melyen a magyar piros 12 és a német piros 7 is látszik, és azonos az árnyalatuk.

HIVATKOZÁSOK

- [1] HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum
Hadtörténelmi Levéltár, 101. Vadászpilóta
Ezred iratai. 110. doboz
- [2] Merrick, K.A. – Kiroff, Jürgen: Luftwaffe
Camouflage And Markings 1933-1945.
Volume Two. Classic Publications, 2006, 295.



ADATLAP

Készlet:	Messerschmitt Bf 109G-10 WNF/Diana
Megjelenés éve:	2019
Gyártó:	Eduard
Cikkszám:	82161
Méretarány:	1/48
Anyagok:	fröccsöntött műanyag, réz, 3D nyomtatott
Alkatrészek száma:	198



4. ÁBRA.
A kész makett
pilótafülkéje

A MAKETT

A mikor 2019-ben megjelent a piacon az Eduard cég 1/48-as méretarányú Me 109G-10 sorozata, elhatároztam, hogy a következő makettem egy magyar G-10-es lesz. Elkezdtem gyűjteni a dokumentációkat és referenciaképeket, közben ráakadtam az SBS nevű cég matricaívére, ahol felfigyeltem a magyar felségjelzésű, piros 12-es oldalszámú, Diana gyártású G-10 vadászgépre, amely Neubibergben fejezte be háborús pályafutását.

Mielőtt nekikezdtem az építésnek, beszereztem néhány kiegészítőt: egy Eduard gyanta pilótafülkét, illetve HGW hevedereket a realisztikusabb megjelenítés érdekében. Csak a pilótafülke összeállítása és festése több hetet vett igénybe, mivel nem minden passzolt tökéletesen a helyére. Itt is ugyanazt a metódust követtem, mint minden festeni kívánt felületen, miszerint előárnyékolást alkalmaztam az oldalfalakon és a pilótaülésen egyaránt. A pilótafülke megkapta a standard RLM 66 sötétszürke festést, majd a magasabb és fénytel jobban bevilágított részein az alapszín fehérrel világosított változatával fújtam át finoman az apró részleteket.

Ezt követően sötétbarna művészolajos befolytatást alkalmaztam a fülkében, hogy tovább növeljem a finom kontrasztokat. Matt lakkozás után középszürke színű festéssel szárazecseteltem a felületet, majd egy 5/0-s ecsettel különböző színekkel festettem ki az aprócska kapcsolókat, az oxigénvezetéket, a botkormányt, a pedálokat stb. A folyamat végén, a kopásnak kitett felületeken ezüstszínű akvarellceruzával kiemeltam a

részleteket, továbbá a padlóra felvittem egy kevés European dust pigmentet is.

Ezután összeállítottam a törzsfeleket, melyekbe előzőleg beragasztottam a teljes fülkét az Eduard előre nyomtatott és a készlethez adott műszerfallal együtt. A szárnyak összeállításánál talákoztam az első rendkívül bosszantó problémával, miszerint óriási beszívódások és öntési hibák voltak az alkatrészekben. Nem tudom,



5. ÁBRA.
A pilótafülke részei
összeállítás előtt



6. ÁBRA.
A futó és a futóműakna

7. ÁBRA.
A futómű és a
kipufogósor

8. ÁBRA.
A kész makett

ez miből adódhatott, talán a fröccsöntő szerszám volt már kopott, de a baloldali szárnyvég egyik sarka konkrétan hiányzott. Mintha oda már nem jutott volna öntőanyag. Nem volt mit tennem, egy hosszú csiszolás és tömítés elé néztem, melyet követően pár részletet és panelvonalat is újra kellett karcolnom.

Megrendeltem az Eduard akkor frissen megjelent 3D nyomtatott futóaknáját is, mely tökéletesen passzolt a makett szárnyaiba. Ez a körömníki kis készlet hihetetlenül részletes és pontos, a létező összes vezeték és mozgó rudazat fel van rajta tüntetve. Az aknában talál-

ható vászonborításon még a zsinórzás és a cipzár is kivehető! Miután beragasztottam az aknákat az alsó szárnyfelekbe, lefestettem RLM02 színűre, árnyékoltam, világosítottam, majd paneleztem a felületeket művészolajjal. Tamiya olajfestékekkel festettem meg a részleteket, s ezt követően összeállítottam a szárnyakat.

A szárny és a törzs összeállítása problémamentesnek volt mondható, eltekintve az alsó szárnyfél-törzs találkozásától. Itt az illesztési vonalat el kell tömíteni, hisz az eredeti gépeken ezen a ponton nem volt lemezosztás. Az én esetemben itt egy akkora

árok húzódott, hogy kétkomponensű autós gittet kellett alkalmaznom az eltüntetéséhez.

Ezután beragasztottam a vízszintes vezérsíkokat, a kormánylapokat és a féklapokat is, majd előkészítettem a makettet az alapozó festéshez. Ez nálam legtöbbször tiszta alkoholos lemosást jelent, ami után (beleértve a festés teljes fázisát) már csak gumikesztyűben nyúlok a maketthez. Legtöbb esetben alapozáshoz a Mr. Hobby fekete színű Surfacer 1200 alapozóját használom, melyre különböző színű előárnyékolást vagy foltozást viszek fel, attól függően, hogy milyen lesz a fedőszín.

A következő fázisban a szárnytövekre, a kopásnak kitett területekre alumínium színt vittem fel, melyre koptatófolyadék (chipping fluid) került. A festés során próbáltam körültekintő lenni, így a Magó Károly Ék és kereszt című könyvében található leírás, illetve Fülöp Sándor elemzése és instrukciói alapján, a John McMurray által készített grafika, valamint az eredeti fotók felhasználásával készítettem el a festés végleges mintázatát. Több gyártó festékét is használtam, így AK (RLM81), Mr. Hobby (világosított RLM75) és MRP (RLM76) színeket egyaránt. Mindegyiket kifújtam műanyag kanalakra, azonos színből többet is, és a Magó Karcsi könyvében lévő színmintákkal hasonlítgatva próbáltam a végleges színeket összeállítani. Mindegyikből kevertem világosabb és sötétebb árnyalatot is, ezekkel végeztem színenként bizonyos részletek kieme-





9.

lését. Egyes paneleket (főleg a hasi részen) más-más gyártó termékével fújtam át vékonyan, ezzel is megtörve a szín egyhangúságát. A nagyobb foltok elkészítéséhez egyenként sablonokat készítettem papírból, azok segítségével fújtam a kontúrvonalakat, melyeket később szabadkézi fújással finomítottam. Az apró foltok elkészítéséhez elővettem a H&S 0,15 Infinity pisztolyomat, majd erősen hígított festékekkel, több rétegben fújtam fel a megfelelő mintákat. A matricáiv mintái alapján lézervágott maszkokat készítettem egy grafikus céggel, melyek segítségével piros színnel felfújtam az oldalanként más méretű és formájú 12-es számokat, illetve sötétszürkével a felségjeleket.

Lakkozás előtt a szárnytöveken nedves ecset és fogpiszkáló segítségével visszakoptattam a festéket, hogy előtűnjön alóla az alumíniumszín. Ezt követően az egész gépet Mr. Hobby GX 100 fényes lakkal fújtam le, hogy megóvjam a festés finom átmeneteit és részleteit. A gépet ebben a 80%-os állapotában elvittem a szolnoki makettkiállításra, ahol néhány kedves makettező barátom véleményezte a félkész munkámat, majd Fülöp Sándor is ellátott pár jó tanáccsal az apró részleteket illetően. Az építés következő fázisában felkerült pár HGW stencil a gépre, majd művészlajokkal, színenként eltérő árnyalatokkal paneleztem a felületeket. A repülő végső fényét a Mr. Hobby GX Super Smooth matt lakkjával állítottam be, amely egy igen el-

lenálló, enyhén selyemfényű felületet eredményezett.

Befejezésül különböző akvarellce-ruzákkal, művészlajokkal és pigmentekkel készítettem kopásokat és fakításokat a gép egész felületére, attól függően, hogy mennyire volt kitéve a használatból adódó amortizációnak. A gépre jellemző és a jobb oldalán található két vászon javítófolt tényleg egy-egy folt, amelyeket papír zsebkendő egyetlen lehetetvékony rétegből készítettem, majd ragasztottam a felületre hígított PVA ragasztóval és festettem le Rotbraun színre. Beragasztottam a fém futószárakat a gyantából készült ke-



10.

9. ÁBRA.
A motorblokk

10. ÁBRA.
A farokrész és a farokfutó

rekekkkel, valamint a 3D nyomtatott légcavart, illetve elkészítettem szintetikus póthajból az antennahuzalt. Utolsó fázisként Micro Kristal Klear segítségével helyére ragasztottam a nyitott állapotban lévő kabintetőt és a szárnyvégeken található lámpabúrákat is.

A történeti leírást Magó Károly és Fülöp Sándor készítette, az építési leírás Molnár Ferenc munkája. A cikk készítői köszönetet mondanak azon makettezőknek, akik a történelmi háttér kutatásához és a makett megépítéséhez segítséget nyújtottak. ■

11. ÁBRA.
A kész makett

