

GERMAN WWII FIGHTER

1:32 SCALE PLASTIC KIT



eduard

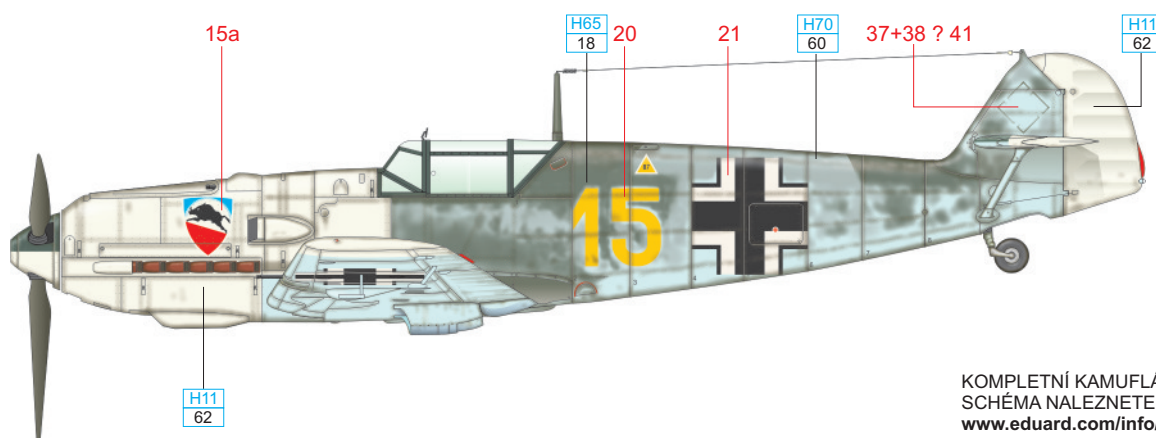
Bf 109 intro

Žádný jiný stroj německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu ve které vznikl, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa, až do jeho hořkého konce. Historie letounu se začíná v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorové jednoplošné stíhačky. Projektu se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož popularita se nesla na vlně úspěchu nedávno dokončeného kurýrního Bf 108. Jeho cílem bylo vytvořit letoun s co největším poměrem výkonu k celkové hmotnosti, velikosti a aerodynamickým vlastnostem. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Letoun byl poměrně malý, oproti stávajícím zvyklostem relativně jemný, s revolučními konstrukčními prvky, jako byla dolnokřídla koncepce, použití zatahovacího podvozku, křídlo s velmi úzkým profilem, vysouvací sloty, přistávací klapky, zbraně střídající osou vrtule, atd. Dokonce uzavíratelný překryt kabiny, nebo skořepinová konstrukce, nebyly čtyři roky před začátkem 2. světové války tak obvyklým jevem, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již z počátku svého vývoje, i přes problémy s pohonnou jednotkou, velmi nadějným projektem. Problémy s pohonem vyřešila až zástavba motoru DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s úspěchy Bf 109. Dvouřadý dvanáctiválec v invertním V poháněl několik desítek tisíc vyrobených „stodevítek“ ve více než 25 verzích a variantách. K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriové výroby měly především ukázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J.88 Legie Condor začaly dostávat i seriové stroje varianty Bf 109B-1. Snaze Německa ukazovat svou leteckou sílu potenciálním protivníkům napomáhala i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítingu v Zurichu v létě 1937 byl doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h. Ve velmi krátkých časových úsecích následovaly verze C, D a E. Přesto však doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, který by si velitelé mohli přát. Ještě v srpnu roku 1938 tvořila výzbroj letouny Bf 109 méně než polovinu ze 643 stíhačů první linie. Ovšem během následujících měsíců roku se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo. V okamžik přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě sta Bf 109) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla na kontinentální Evropě vyrobena. S technickou i množství převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Fatherlandu, blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. S jednou nohou vykročenou přes Kanál La Manche zahájila Luftwaffe v letních měsících roku 1940 útoky na Anglii. V tu dobu se mj. projevil jeden vážný nedostatek Bf 109 - nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Anglií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v r. 1940 napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ dosáhla vrcholu. Po bojích nad Kanálem a severní Francií, spíše již defenzivního charakteru, se Bf 109F zapojily i do útočných akcí a to zejména při operaci Barbarosa na východě, nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě, i do obrany Říše v letech 1943 - 1945, se zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K. Ačkolí na konci války bylo jasné, že koncepce letounu Bf 109 se po deseti letech služby dostala na hranici možností, po celou dobu své bojové činnosti dokázaly jednotlivé varianty držet krok se svými stíhacími protivníky. Kromě svého prioritního určení stíhacího letounu se Bf 109 objevily i v rolích stíhací-bombardovací, průzkumná, noční stíhací, palubní stíhač, cvičná, nebo rammkjäger.

Nebe se pro Bf 109 nezavřelo ani po skončení války. Několik strojů sloužilo až do roku 1949 ve Švýcarsku, mnohé létaly v balkánských zemích, v osvobozeném Československu, a to jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě s motory Jumo 211. Zejména tyto stroje později tvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko opustilo své HA-1109-1112, přestavěné Bf 109, dokonce až v roce 1967. Legendární dolnoplošník profesora Messerschmitta tak přežil i svou vlastní, uznání hodnou, historii.

Bf 109E-3

Varianta E-3 byla sesterskou k E-1, a obě byly vyvinuty z prototypu Bf 109V15. „Emil“ byl první verzí, kde byl motor Jumo 210 nahrazen motorem DB 601. Nejen, že se tak pozměnila před stroje, letoun také dostal novou třílistou stavitelnou vrtuli. Standardní výzbroj E-3 sestávala z dvojice kulometů MG 17 nad motorem a dvou 20 mm kanonů MG/FF v křídlech (obě varianty E-1 a E-3 byly vyráběny zároveň, rozdílnou byla pouze výzbroj). Verze „E“ bylo vyrobeno přibližně 6000. Nejčastějšími protivníky „Emila“ byly D-520, Spitfire a Hurricane, které E-3 převyšovala ve stoupavosti, výzbroji, stabilitě a také díky systému přímého vstřikování. Jeho největším nedostatkem však byl malý dosah, dovolující pouze několikaminutový boj nad Anglií, než musel pilot otočit zpět k vlastnímu letišti. Brzy po bitvě o Británii byly E-3 a E-1 nahrazovány dokonalejšími variantami „E“ a později verzí „F“.



KOMPLETNÍ KAMUFLÁŽNÍ
SCHÉMA NALEZNETE NA
www.eduard.com/info/photos/3002

E Uffz. Karl Wolff, 3./JG 52, Pihen/Calais, Francie, srpen 1940

Velmi působivou kamufláž nesl Bf 109E-3 „Bílá 15“, se kterým Uffz. Karl Wolf 30. srpna 1940 při přistání havaroval. Standardní schéma RLM 02/71/65 s převážující modrou RLM 65 na bocích trupu. Spodní modrá, která zároveň přecházela přes náběžné hrany křídla, byla později na bocích ztmavena skvrnami barev použitých na horních plochách. Navíc letoun dostal působivou bílou barvu přídě, směrovky, konců křídla a výškovky, což sloužilo v první řadě k rychlé identifikaci. Emblem na přídě náležel I. Gruppe JG 52. Měsíc po tvrdém přistání s „Bílou 15“ byl Uffz. Wolf sestřelen nad Anglií a padl do zajetí.

Jagdgeschwader 52 se stala nejúspěšnější stíhací jednotkou Luftwaffe především díky svému působení na východní frontě. Ovšem svou slávu si začala získávat již v době bojů o Francii a později v Bitvě o Británii. Již na konci roku 1940 bylo jejím pilotům uznáno 177 vítězství. Ovšem i ztráty byly relativně vysoké. Jen v období Bitvy o Británii padlo nebo bylo zajato 53 jejích pilotů. JG 52 byla zvláštní také tím, že její bojový letecký park tvořily po celou válku výhradně Bf 109.

Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*



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 započatím 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.



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。

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBÔLES

*

記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOOUT
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
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
AND PAINT
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

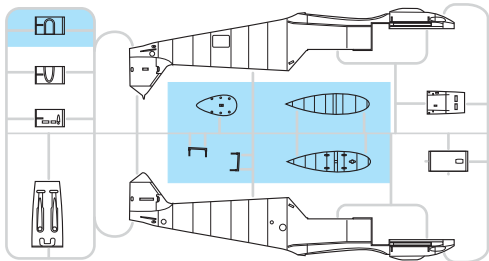
PIÈCES

*

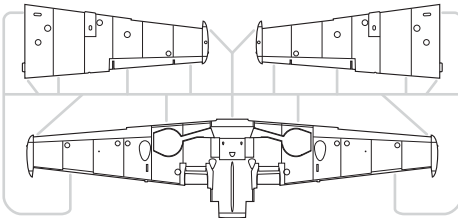
部品

PLASTIC PARTS

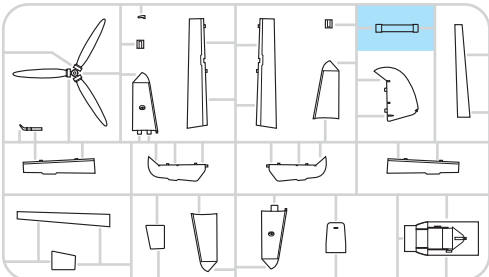
A>



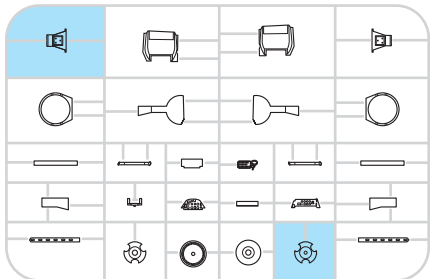
B>



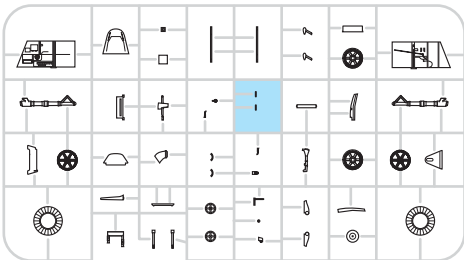
D>



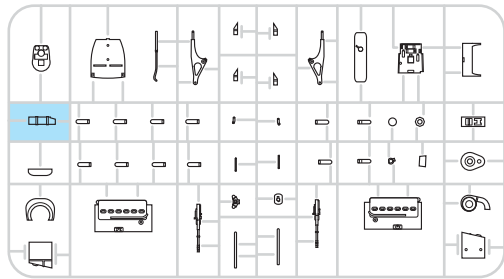
E>



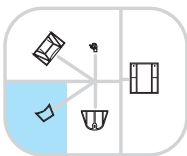
F>



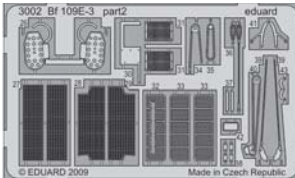
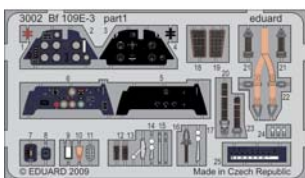
G>



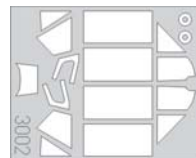
J>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL 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

*

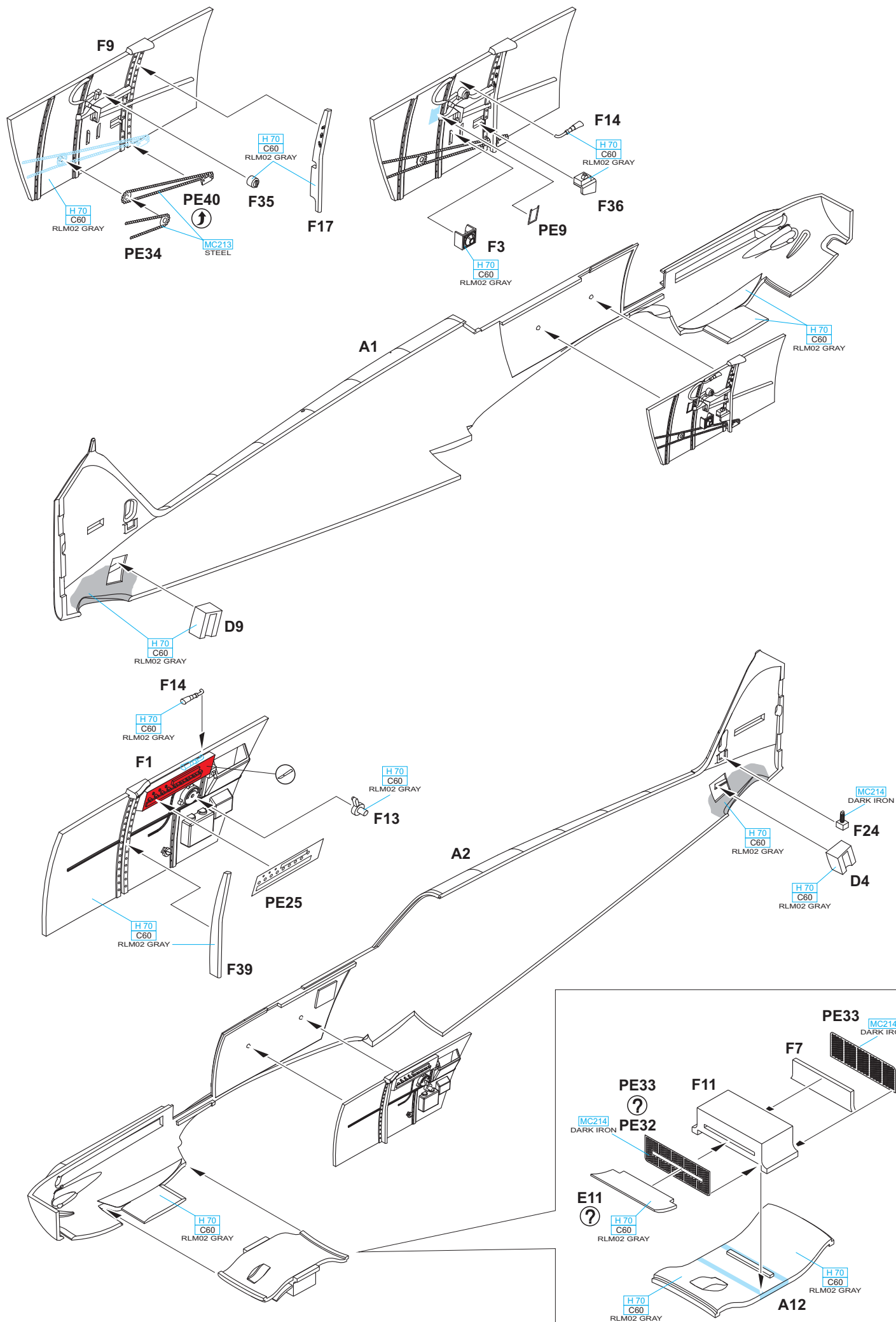
PEINTURE

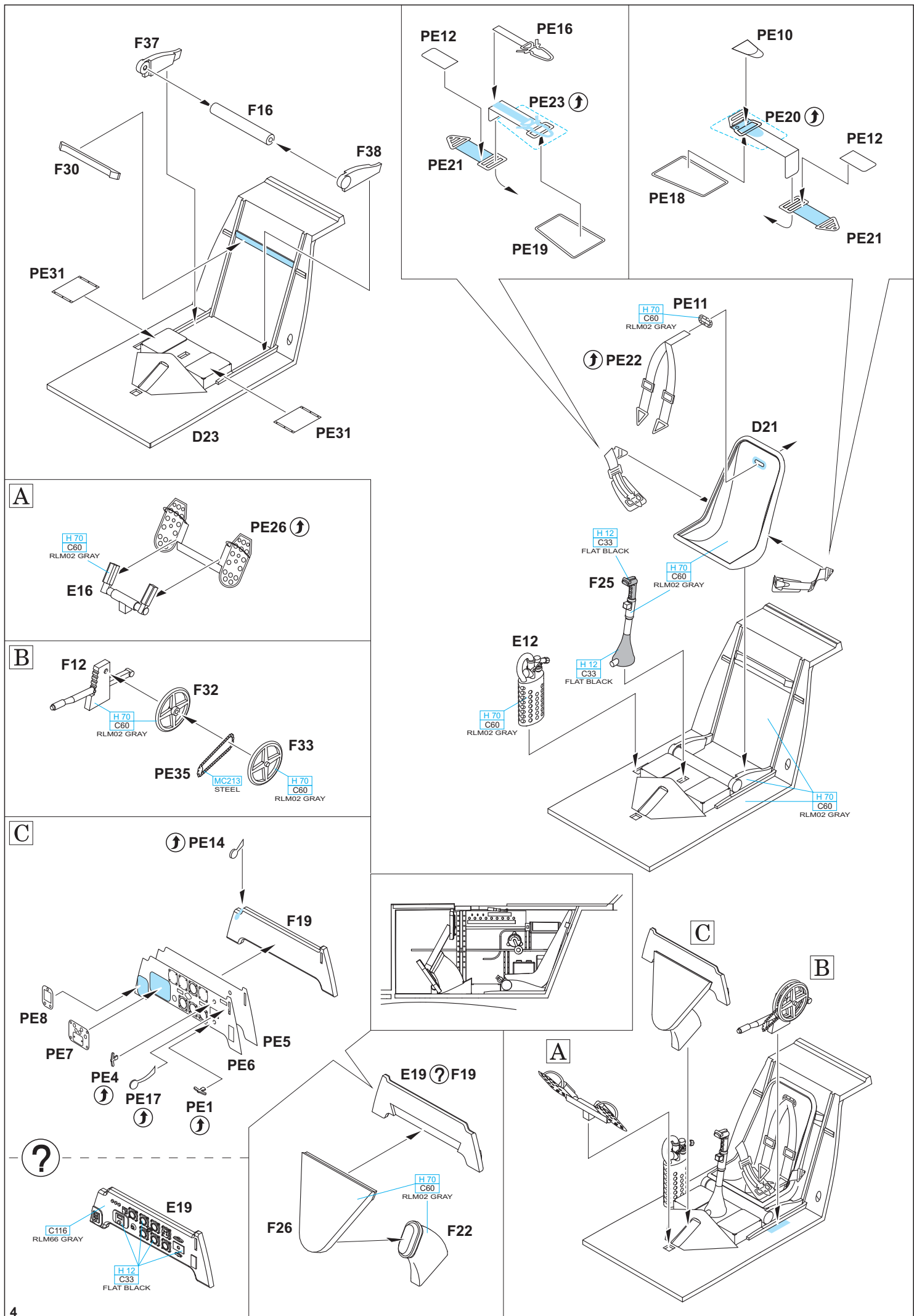
*

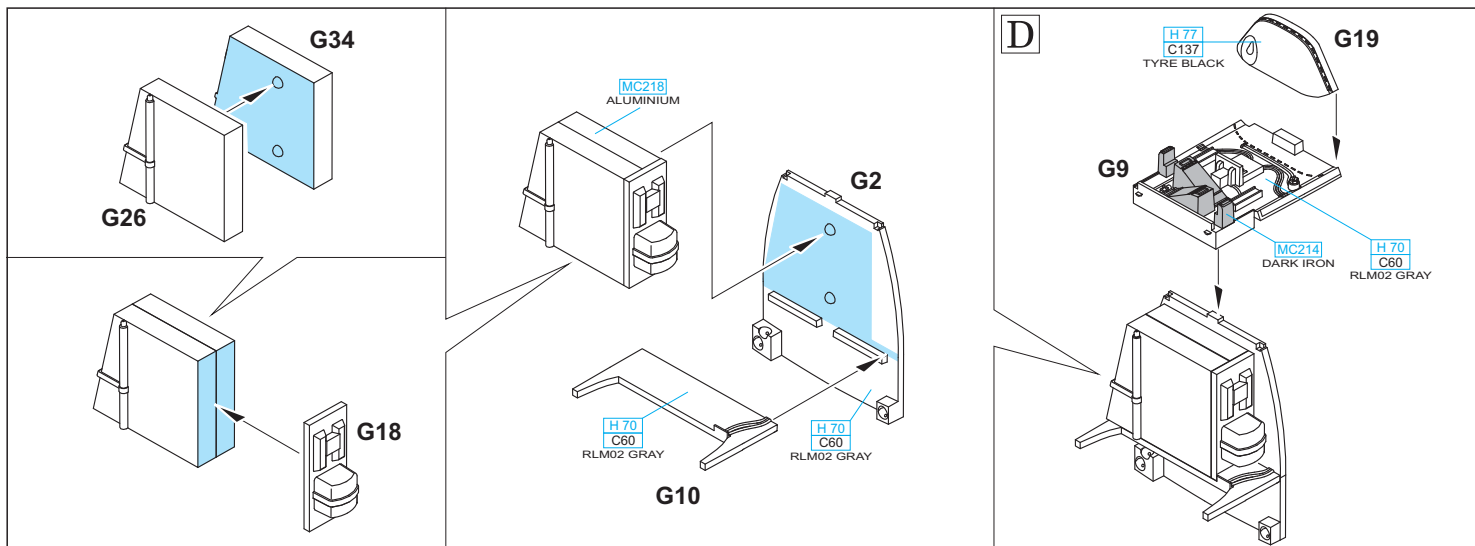
色

GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	DARK GREEN
H65	C18	BLACK GREEN
H70	C60	GRAY
H77	C137	TIRE BLACK

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H344		RUST
	C113	YELLOW
	C116	BLACK GRAY
	C117	LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM





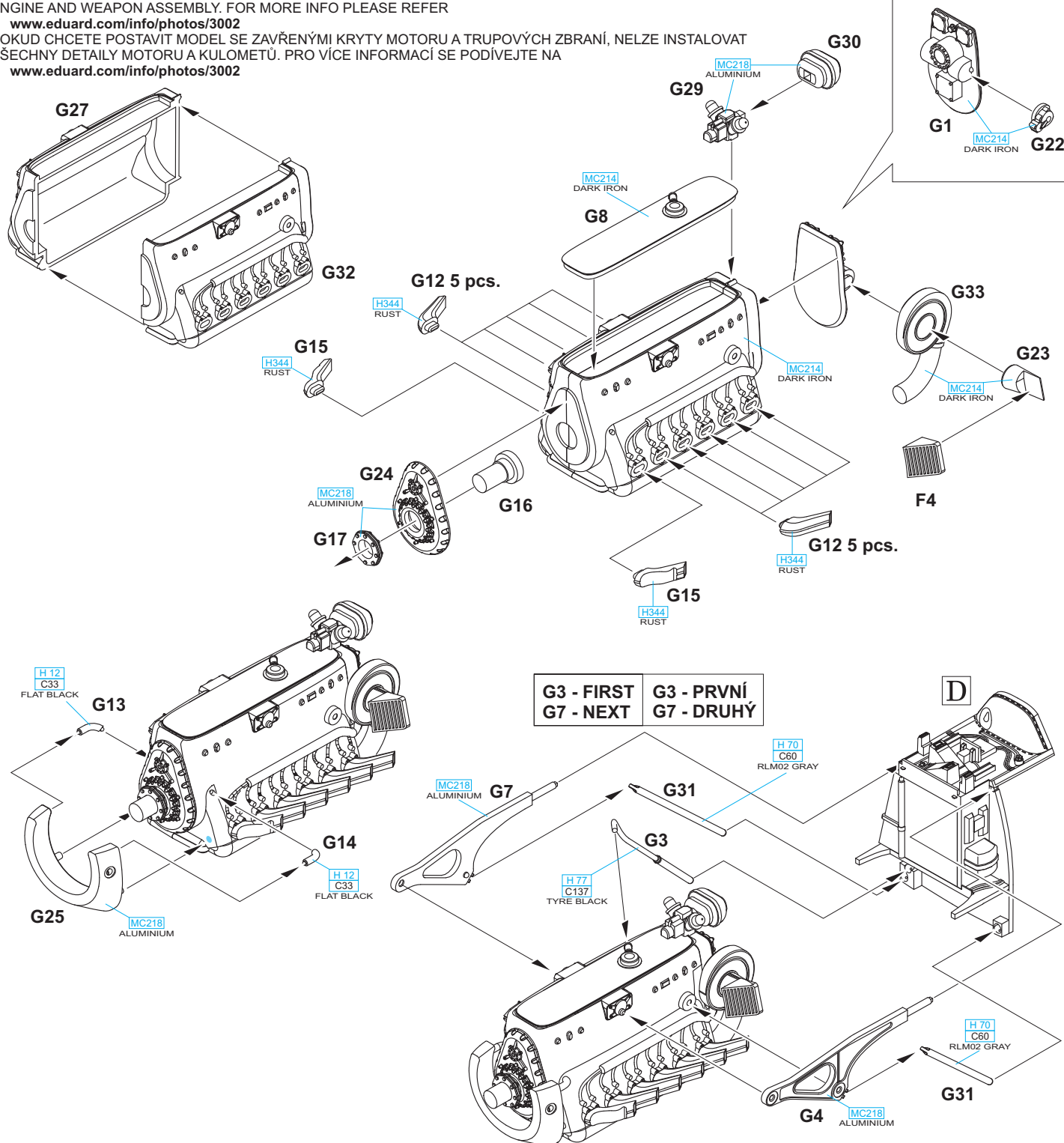


TO BUILD THE MODEL WITH THE CLOSED ENGINE COWLING AND THE WEAPON COVER, YOU CAN'T INSTALL THE COMPLETE ENGINE AND WEAPON ASSEMBLY. FOR MORE INFO PLEASE REFER

www.eduard.com/info/photos/3002

POKUD CHCETE POSTAVIT MODEL SE ZAVŘENÝMI KRYTY MOTORU A TRUPOVÝCH ZBRANÍ, NELZE INSTALOVAT VŠECHNY DETAILY MOTORU A KULOMETŮ. PRO VÍCE INFORMACÍ SE PODÍVEJTE NA

www.eduard.com/info/photos/3002



?

E24

G16

D

ALTERNATIVE ASSEMBLY FOR
CLOSED ENGINE COWLING.
ALTERNATIVNÍ SESTAVA PRO
ZAVŘENÝ KRYT MOTORU.

A2

F2

H 70
C60
RLM02 GRAY

A1

F2

D23

D5

D8

D20

D11

D17

D19

D18

D2

F40

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 77
C137
TYRE BLACK

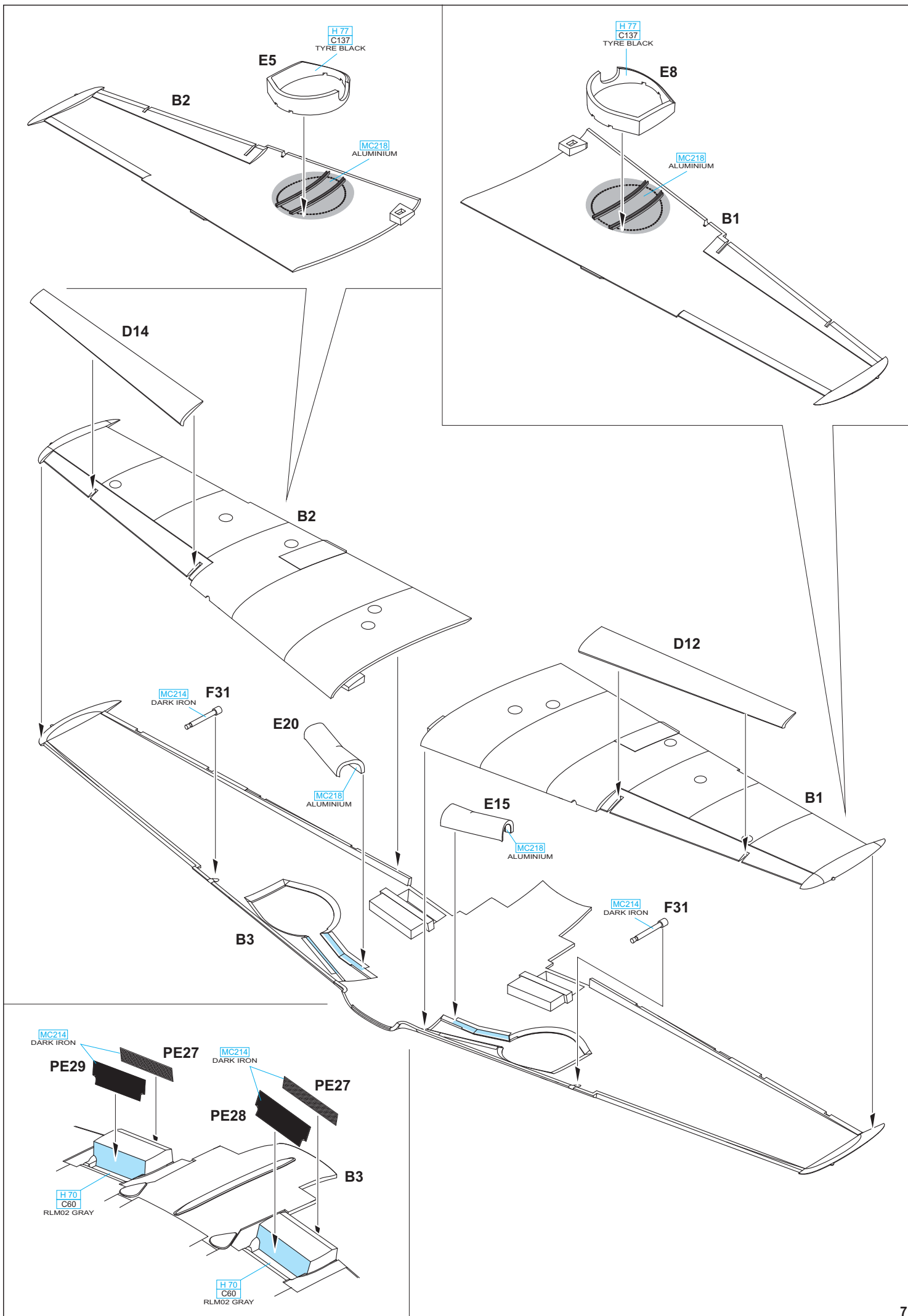
C116
RLM66 GRAY

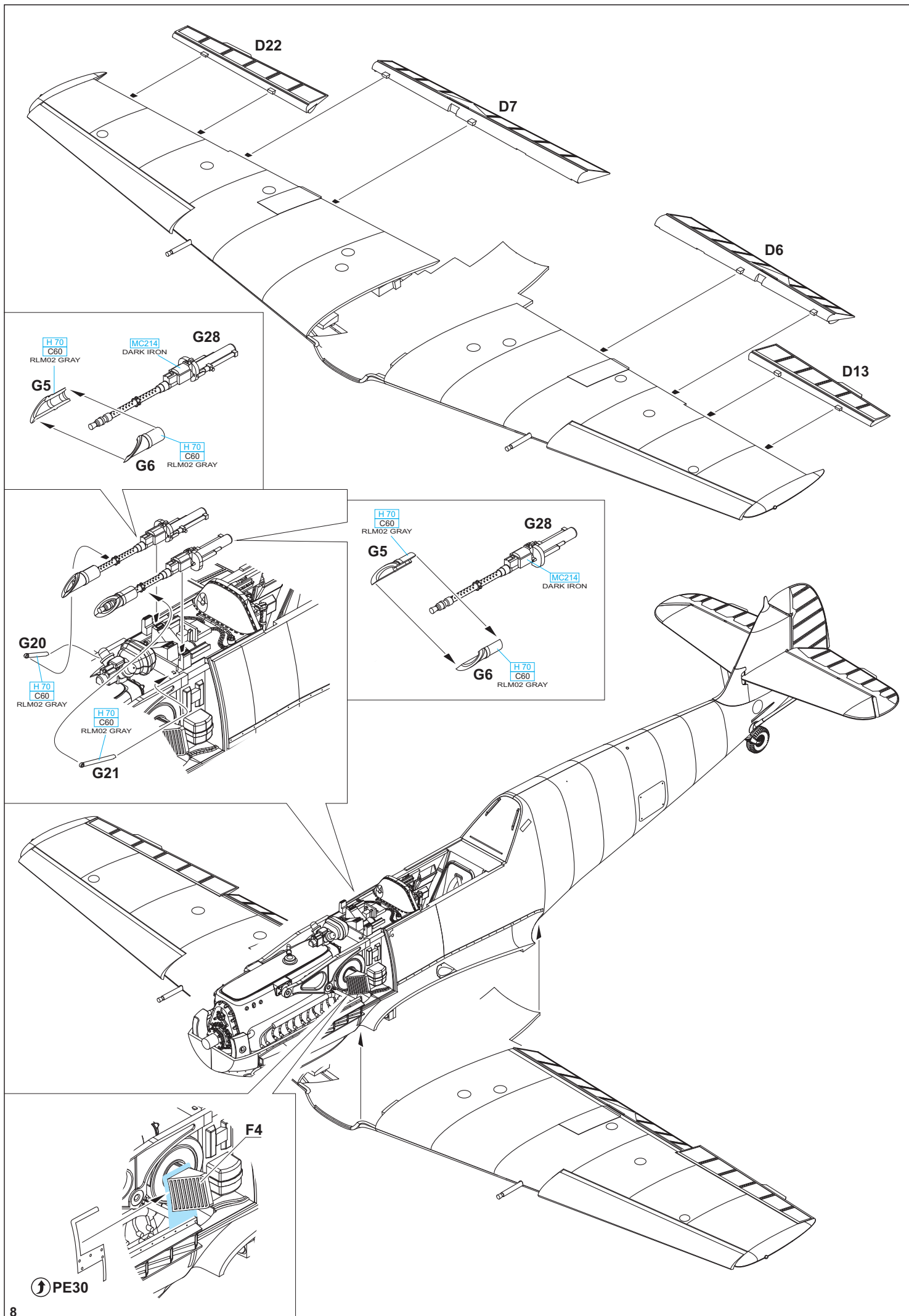
D3

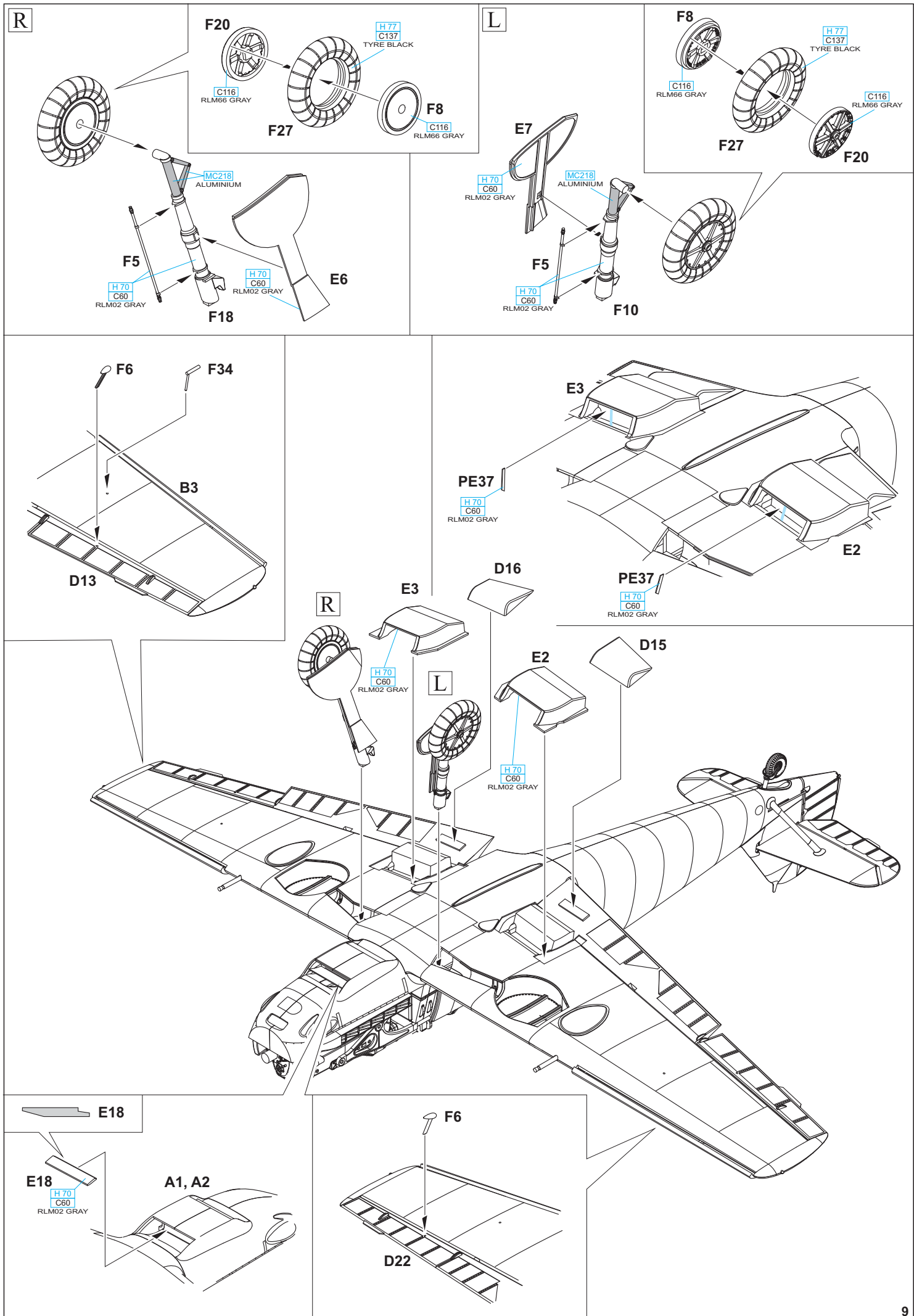
E13

E10

PE39

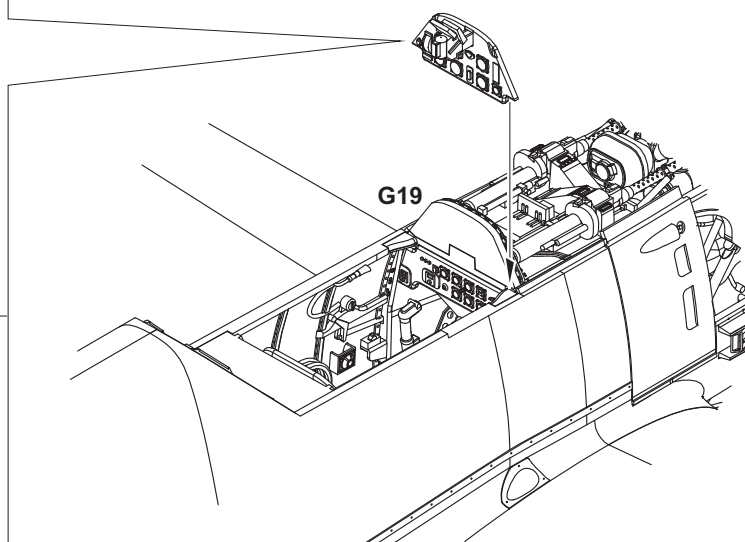
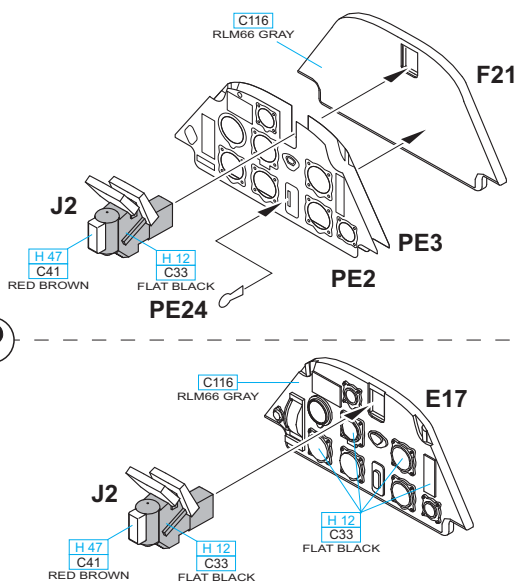
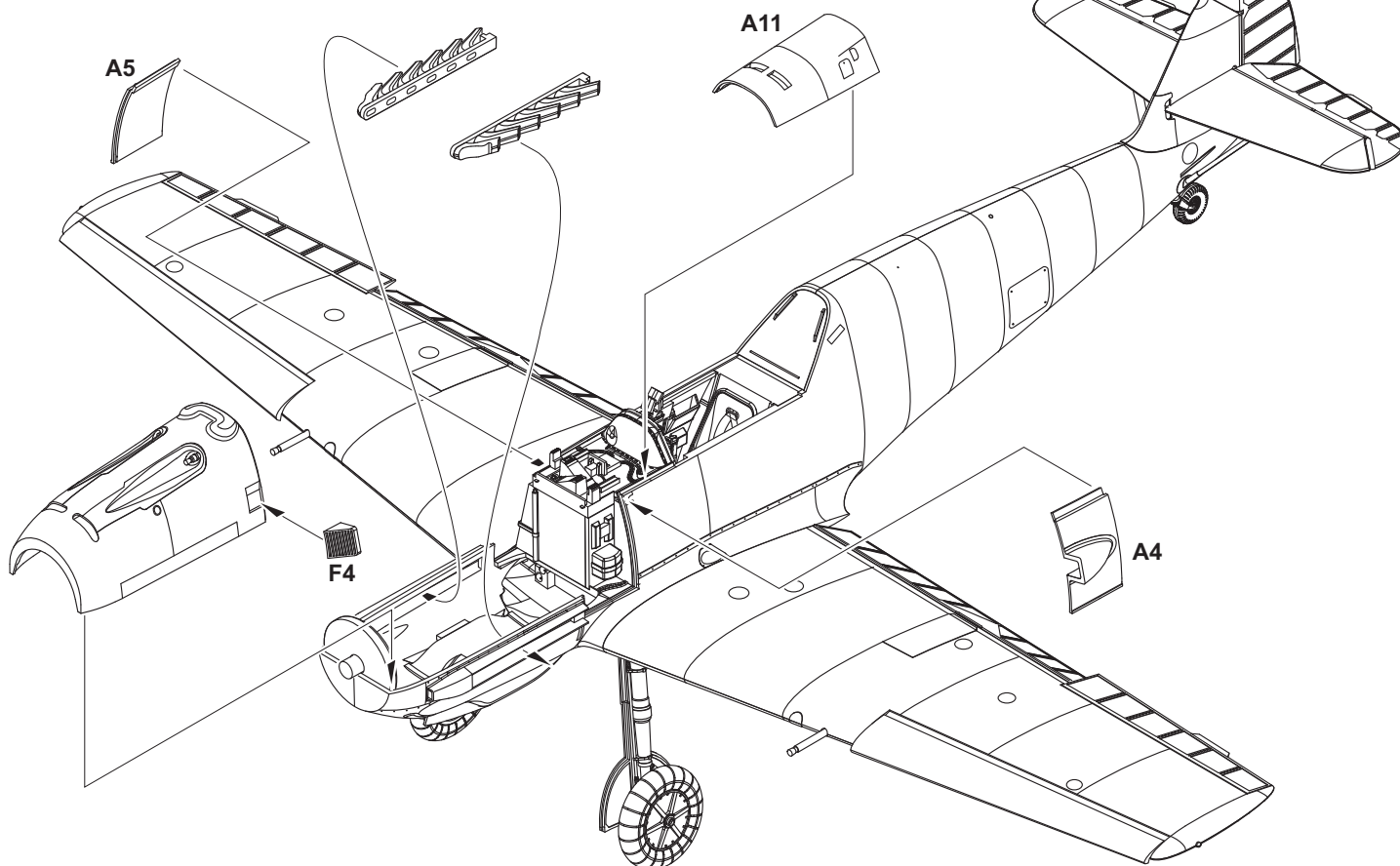
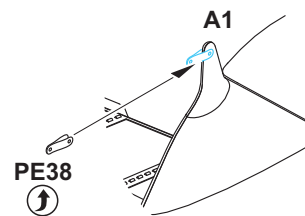
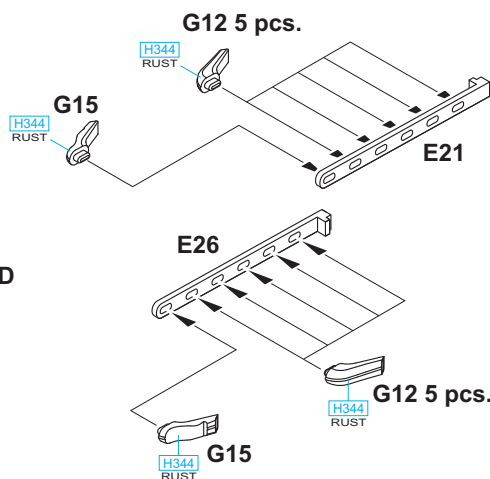
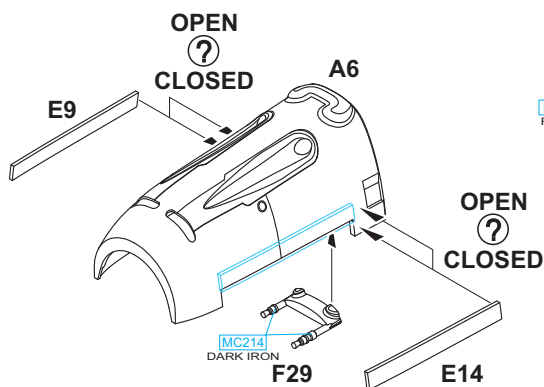




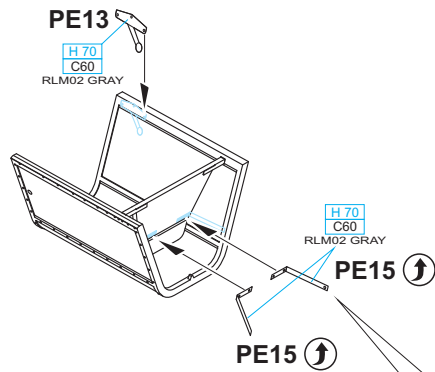
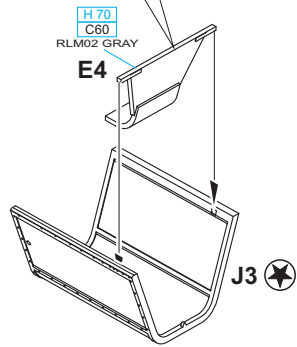




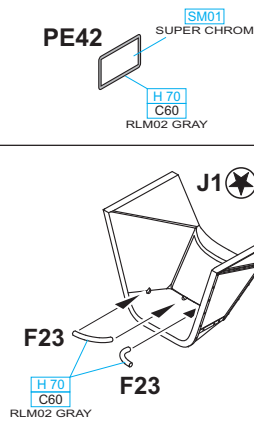
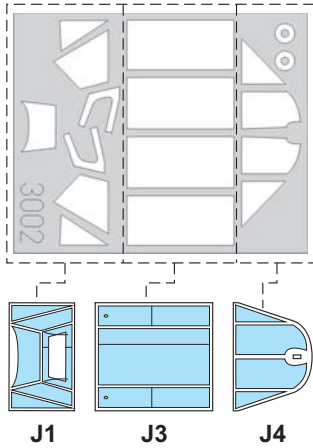
ALTERNATIVE ASSEMBLY FOR CLOSED ENGINE COWLING. ALTERNATIVNÍ SESTAVA PRO ZAVŘENÝ KRYT MOTORU.



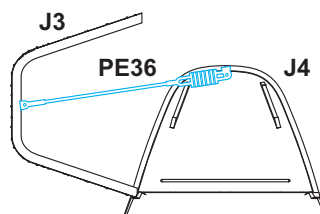
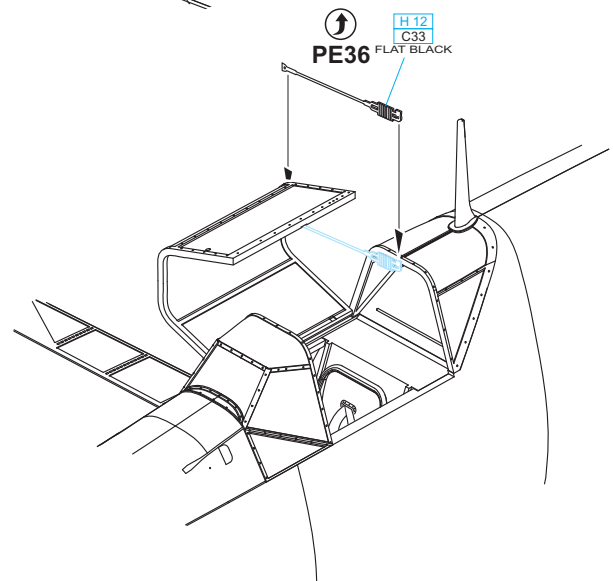
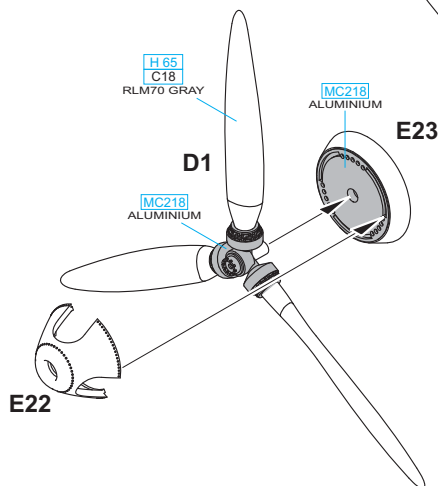
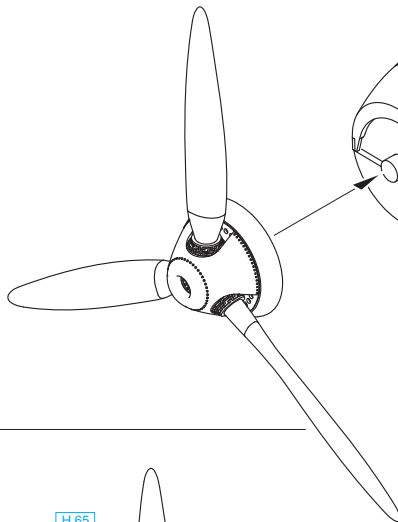
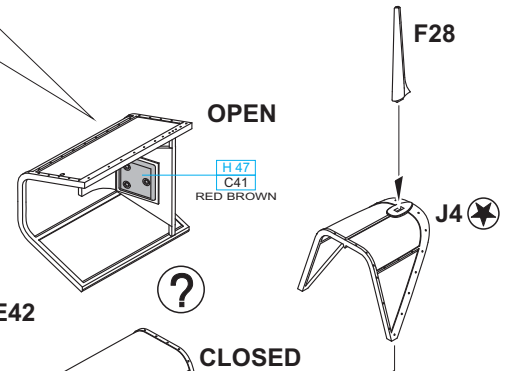
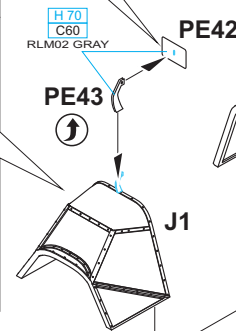
E4 - MARKING **E** ONLY



PE15 - MARKING **E** ONLY

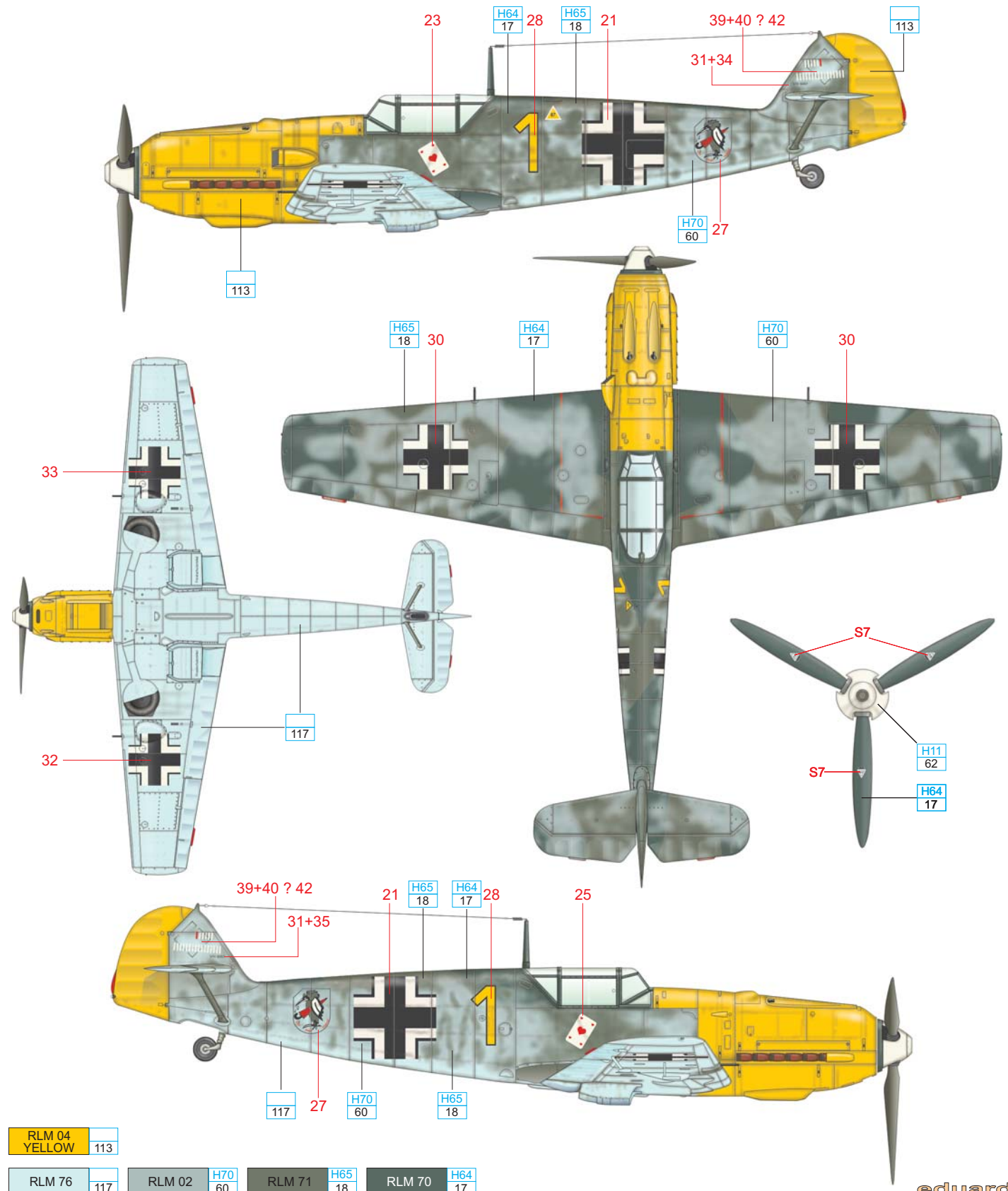


PE41, PE43 - MARKING **E** ONLY



„Žlutá 1“ W.Nr. 5057 velitele 6. Staffel JG 51 Josefa Prillera prošla během svého působení řadou barevných úprav. Podle některých zdrojů sestávala původní kamufláž ze schématu RLM 70/71/65. Potvrdit si jistotou lze její pozdější podobu, kdy byla světle modrá ze spodních ploch rozšířena až na boky trupu a to vcelku vysoko. Poté následovalo opětovné ztmavení trupu nepravděpodobnými skvrnami barev RLM 02 a 71. Navíc bylo schéma horní plochy křídla, původně tvořené lomenými čarami, rozbito skvrnami a vlnovkami stejných barev jaké byly použity na trupu. To je stav z podzimu 1940, který zobrazuje náš profil. V tu dobu stroj také obdržel žlutou barvu přidě a směrového kormidla. Rozsah žluté na přídí je předmětem spekulací. Některé zdroje uvádějí podobu zobrazenou na titulním obrázku krabice tohoto modelu, podle jiných byla žlutá barva aplikována pouze na motorovém krytu a vrtulovém kuželu, jak ukazuje tento profil. Emblém II./JG 51 „Gott strafe England!“ (Gott punish England!) zobrazený na zadní části trupu je nastříkan bez obvyklého bílého pozadí, pouze s černým lemem okolo postavy havrana s deštníkem, imitujícího ministerského předsedu Chamberlaina. Emblém karty srdcového esa – znak Staffel – se stal později společným rysem následujících prillerových letounů jako jeho osobní emblém. Ten zde ještě nenese známý nápis „Jutta“. Symboly prillerových vítězství na směrovce (sestavající ze svislých čárek s daty) částečně zakrývají svastiku. Pivovarský sládek Josef Priller v období 1939 – 45 dosáhl 101 vítězství v 1307 operačních letech. Zobrazený letoun po něm zdědil další známý pilot Luftwaffe, Hptm. Herbert Ihlefeld, který se s ním v roce 1941 zúčastnil balkánského tažení.

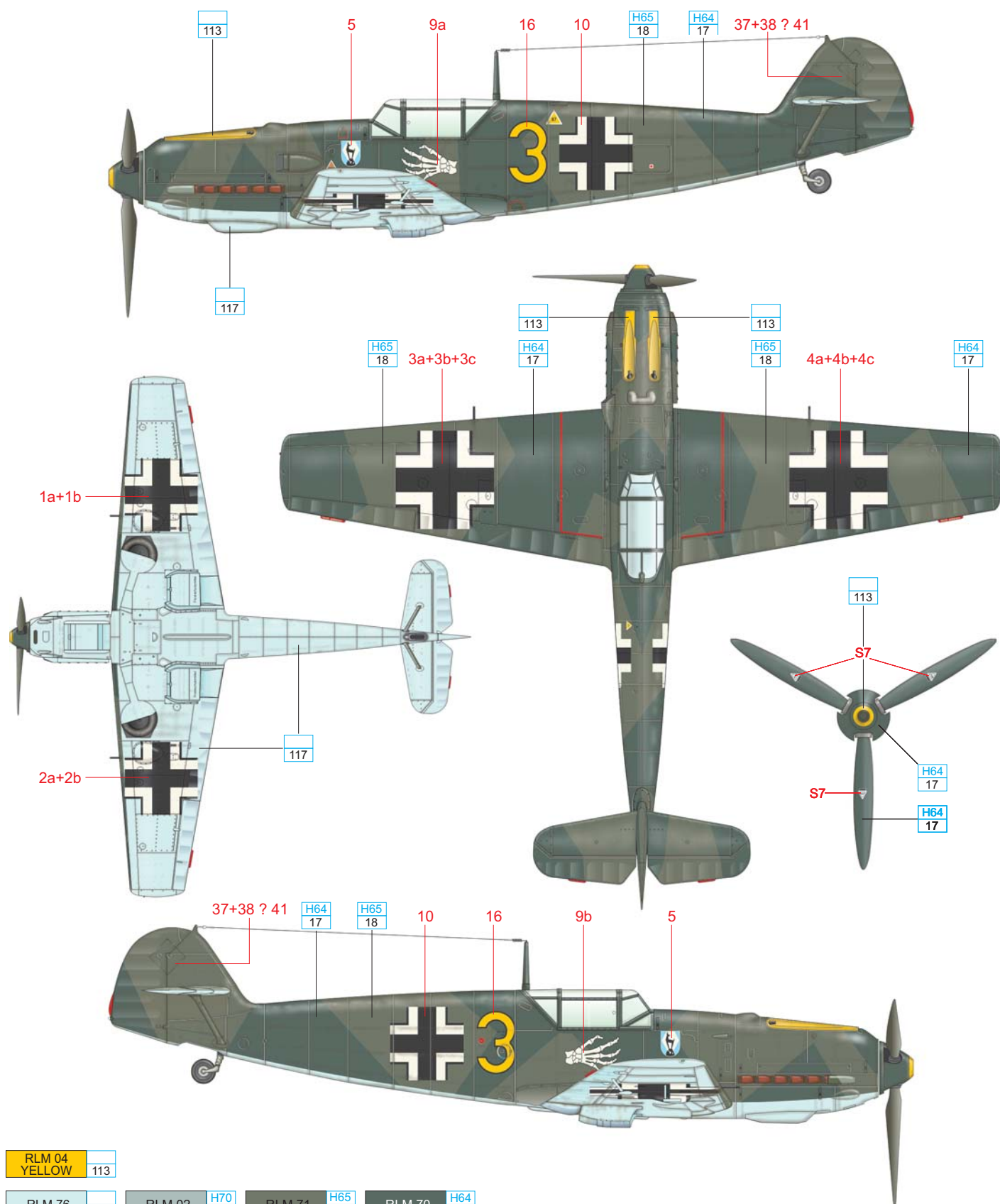
Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*



B 3./JG 51, Mannheim-Sandhofen, zima 1939-1940

Zobrazený letoun je příkladem rané varianty kamufláže a výsostného označení objevujících se koncem roku 1939, především v období „Sitzkriegu“ a obrany Německa proti prvním rozpačitým náletům RAF. Letoun je na horních plochách zbarven standardním schématem sestávajícím z barev RLM 70 a 71. Provozním opotřebením a zašpiněním povrchu letounu působí celá kamufláž vrchních ploch velmi jednoduše. Spodní plochy jsou zbarveny světlou modrou RLM 65. Nejzvláštnějším prvkem je velmi velká varianta výsostného označení na nosných plochách, která se v tomto období sporadicky objevuje. Také trupový kříž má neobvykle zeslabenou střední černou plochu. Kresba umrlčí ruky (Totenhand) pod kabinou pilota je znakem 3./JG 51, zatímco emblém s kamzíkem (Kitzbüheler Gams), který I./JG 51 používala od svého začátku, byl připomínkou příchodu rakouských pilotů do jednotky v roce 1938, v době, kdy nesla označení I./JG 233.

Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*



RLM 04
YELLOW 113

RLM 76 117

RLM 02 H70 60

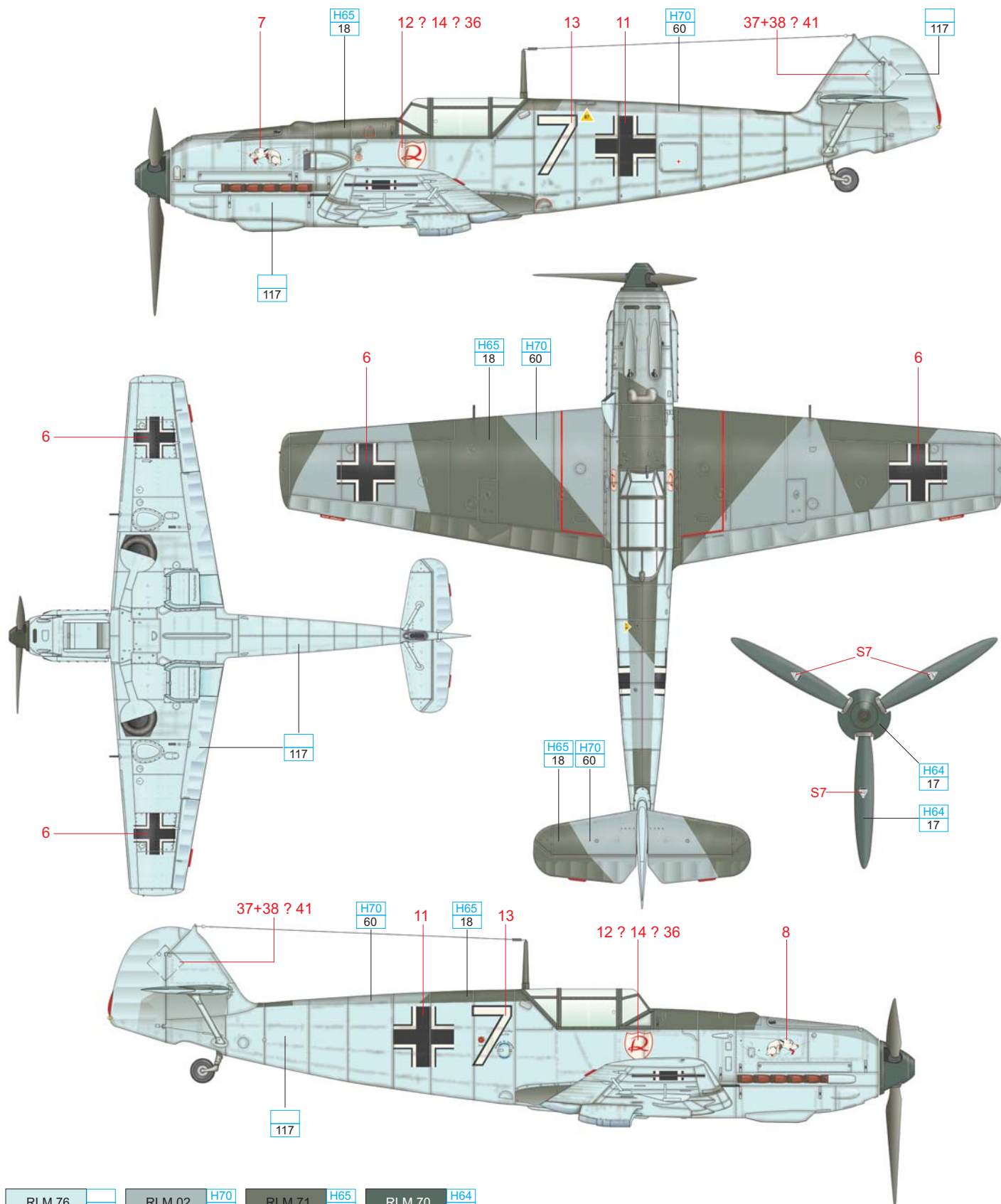
RLM 71 H65 18

RLM 70 H64 17

eduard

Zobrazená Bílá 7 létala na jaře 1940 v 1. Staffel JG 2 pod velením veterána občanské války ve Španělsku Oblt. Otto Bertrama. Stroj nese standardní kamufláž té doby sestávající ze schématu RLM 02/71 na horních plochách. Doplnující RLM 65 spodních ploch je protažena na bocích s rozhraním vysoko na hřbetu trupu. Zvláštností zobrazeného stroje je aplikace výsostného označení staršího typu na této novější kamufláži ve velmi brzkém období jejího používání. Svědčí o tom neobvykle menší trupový kříž s velmi slabými okraji a především umístění svastiky na rozhraní pohyblivé části směrovky a jejího stabilizátoru. Emblém JG 2 Richthofen se nacházel z obou stran trupu stroje pod kabinou. Stejně tak byl na obou stranách aplikován znak Staffel – pes Bonzo na vodítku, který pro svou Staffel vytvořil Otto Bertram. Vzorem se mu stala postavička ze známého komixu „Bonzo the Dog“ britského výtvarníka George Studdy, jehož kresbičky se paradoxně objevovaly na letounech obou bojujících stran.

Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*

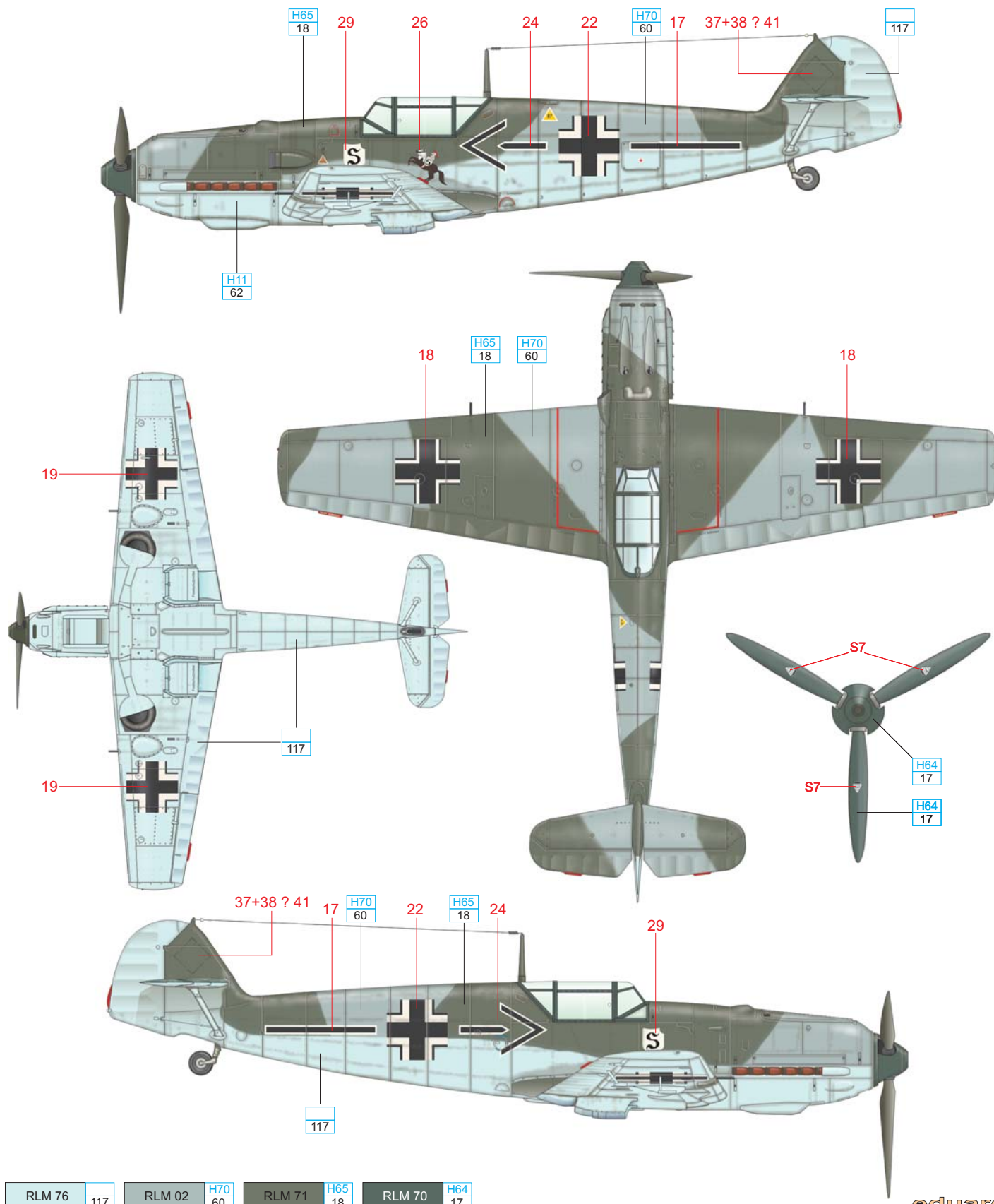


RLM 76	117	RLM 02	H70 60	RLM 71	H65 18	RLM 70	H64 17
--------	-----	--------	-----------	--------	-----------	--------	-----------

D Obstlt. Hans-Hugo Witt, Geschwaderkommodore JG 26, Dortmund, Německo, květen 1940

Pro dané období neobvyklou kamufláž nesl letoun, se kterým v dubnu 1940 létal velitel JG 26, Obstlt. Hans-Hugo Witt. Horní plochy sestávaly z kamuflážních polí barev RLM 02 a 71, spodní nesly standardní RLM 65. Taktické označení Geschwaderkommodora bylo doplněno zjednodušenou variantou „Schlageter“, emblému JG 26. Kresba jezdce na koni byla emblémem Stab/JG 26 a nacházela se pouze z levé strany trupu. Jagdgeschwader 26 se v tomto období účastnila bojů proti Francii. Hans-Hugo Witt ji vedl až do 23. června 1940, kdy jako devětatřicetiletý odešel na různé štábní funkce ve velení Luftwaffe. Witt byl mimo jiné znám také jako jeden z přeživších cestujících osádky havarované vzducholodi Hindenburg 6. května 1937.

Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*



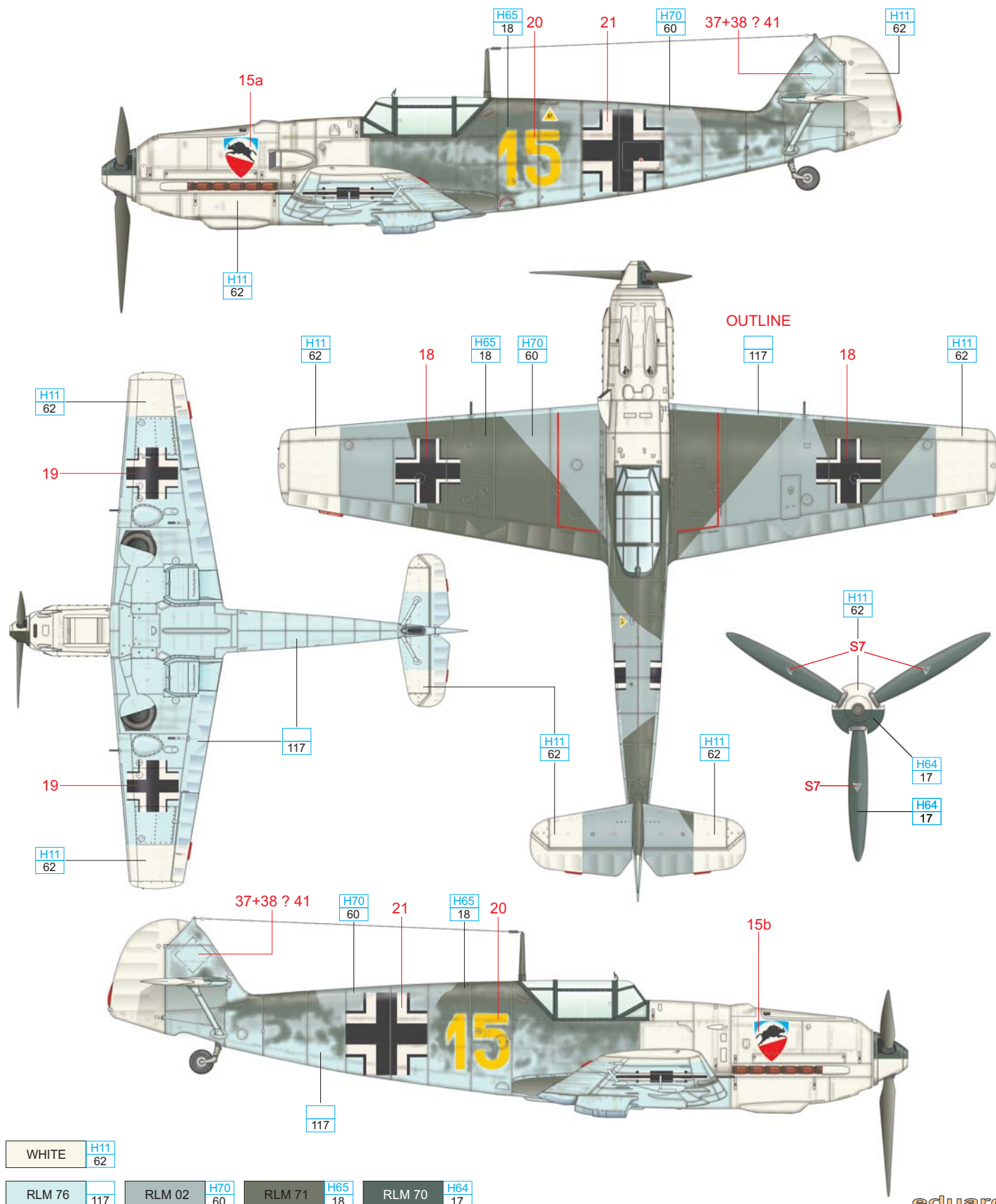
RLM 76	117	RLM 02	H70	60	RLM 71	H65	18	RLM 70	H64	17
--------	-----	--------	-----	----	--------	-----	----	--------	-----	----

E Uffz. Karl Wolff, 3./JG 52, Pihen/Calais, Francie, srpen 1940

Velmi působivou kamufláž nesl Bf 109E-3 „Bílá 15“, se kterým Uffz. Karl Wolf 30. srpna 1940 při přistání havaroval. Standardní schéma RLM 02/71/65 s převažující modrou RLM 65 na bocích trupu. Spodní modrá, která zároveň přecházela přes náběžné hrany křídél, byla později na bocích ztmavena skvrnami barev použitých na horních plochách. Navíc letoun dostal působivou bílou barvu příď, směrovky, konců křídél a výškovek, což sloužilo v první řadě k rychlé identifikaci. Emblém na přídi náležel I. Gruppe JG 52. Měsíc po tvrdém přistání s „Bílou 15“ byl Uffz. Wolf sestřelen nad Anglií a padl do zajetí.

Jagdgeschwader 52 se stala nejúspěšnější stíhací jednotkou Luftwaffe především díky svému působení na východní frontě. Ovšem svou slávu si začala získávat již v době bojů o Francii a později v Bitvě o Británii. Již na konci roku 1940 bylo jejím pilotům uznáno 177 vítězství. Ovšem i ztráty byly relativně vysoké. Jen v období Bitvy o Británii padlo nebo bylo zajato 53 jejích pilotů. JG 52 byla zvláštní také tím, že její bojový letecký park tvořily po celou válku výhradně Bf 109.

Další zdroje: *Classic Colours: Jagdwaffe / Attack in the West and Battle of Britain series by Eric Mombeek*



Bf 109E-3 STENCIL DATA

