

Bf 109G-14

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition

Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho velmi progresivní konstrukce poskytovala od počátku mnoho prostoru pro další vývoj.

Historie Bf 109 se začala psát na konci března 1933, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikaci L. A. 1432/33 na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejjistší aerodynamiku.

V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně kompaktní až malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střelející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Messerschmittův Bf 109 byl tedy již od počátku svého vývoje i přes problémy s pohonnou jednotkou velmi nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad konstrukcemi renomovanějších konkurentů. Problémy s hnací jednotkou vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevítek“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriové výroby měly především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J88 Legion Condor začaly ve Španělsku dostávat i sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro demonstraci své letecké síly i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc o několik měsíců později doplněn ustanovením rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které přicházely díky intenzivnímu vývoji krátce po sobě. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a při přepadení Polska tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. Přitom se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nemožnost nést přídatnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodech bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe



item No. 70161

v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 dosáhla u „Friedricha“ svého 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 Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě nebo do obrany Říše v letech 1943–1945 se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K.

Ačkoli bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě role čistě stíhacího letounu se Bf 109 uplatnil také jako stíhací-bombardovací, průzkumný, noční stíhací, cvičný nebo záchytný stroje.

Poválečná služba

Messerschmittův Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 švýcarské letectvo, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v osvobozeném Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199). Zejména tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko své HA-1109 a 1112 provozovalo dokonce až do roku 1967.

Tato stavebnice: Bf 109G-14

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl dalším vývojem DB 601. Vznikla řada verzí, všechny pozdější varianty však byly de facto modifikacemi nejpočetnější verze G-6. Na začátku roku 1944 byl k dispozici motor DB 605AS s větším kompresorem, stejně jako zařízení pro vstříkávání vody do válců MW-50, které zvyšovalo výkon v malých a středních výškách (DB 605AM). Kombinací obou těchto vylepšení vznikl motor DB 605ASM.

Bf 109G-14 se k jednotkám dostal v červnu 1944 a představoval záměr vytvořit standardní typ, který by v sobě spojoval četná vylepšení, ke kterým v průběhu vývoje verze G-6 docházelo. Tyto kontinuálně prováděné modifikace vedly k množství subverzí, což komplikovalo výrobu. Nový typ poskytl zvýšené letové výkony, neboť zařízení MW-50 zvýšilo výkon motoru na 1324 kW (1775 hp). Standardem se pro G-14 stal překryt kabiny Erla. V polovině roku 1944 již bylo také běžné nahrazování některých původně kovových částí překližkovými z důvodu nedostatku kovů. Jedním takovým dílem byl i zvýšený směrový stabilizátor s kormidlem, který dostalo mnoho G-14. Tyto díly vyráběla celá řada malých dodavatelů.

Kromě základního provedení Bf 109G-14 vznikly další čtyři subvarianty: G-14AS (výškový stíhač, motor DB 605ASM, MW-50); G-14/ASy (výšková velitelská verze), G-14y (velitelská verze) a G-14/U4 (standardní G-14 ale s „motorkanone“ Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 ráže 20 mm). Celkem bylo podle odhadů vyrobeno asi 5500 Bf 109G-14.



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

*

SYMBLES

*

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

*

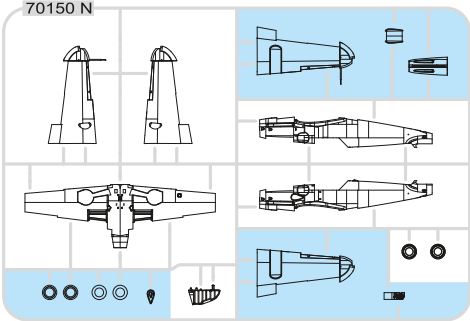
PIÈCES

*

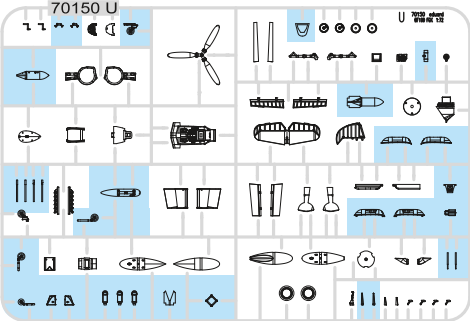
部品

PLASTIC PARTS

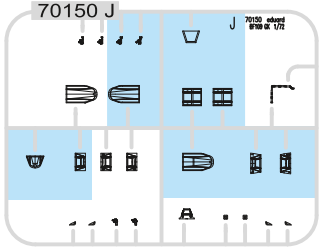
N2>



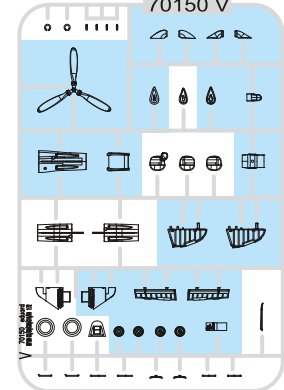
U>



J>



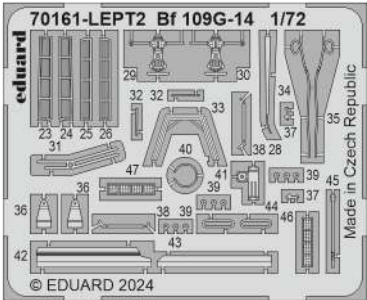
V>



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS 2 pcs.



-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

*

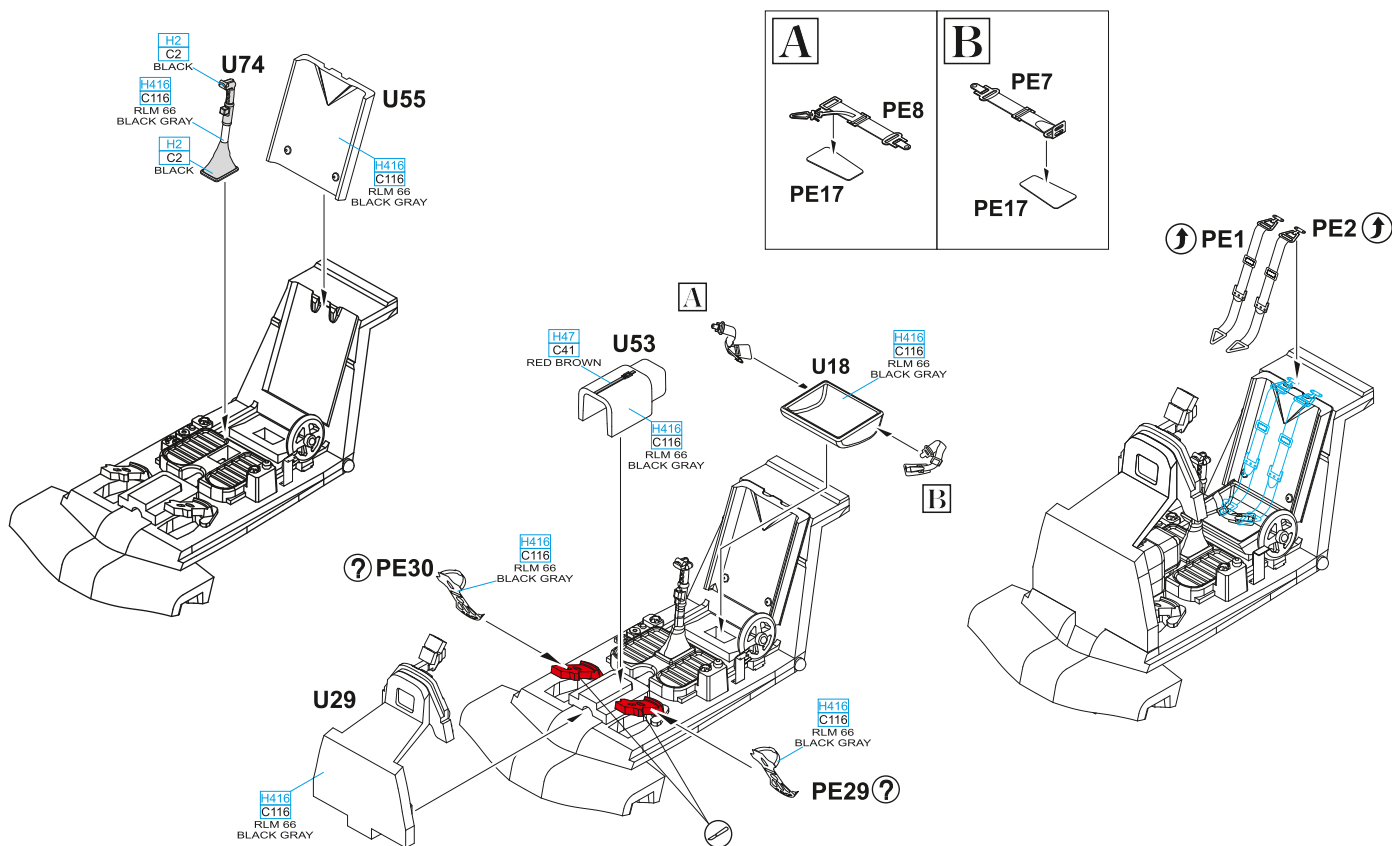
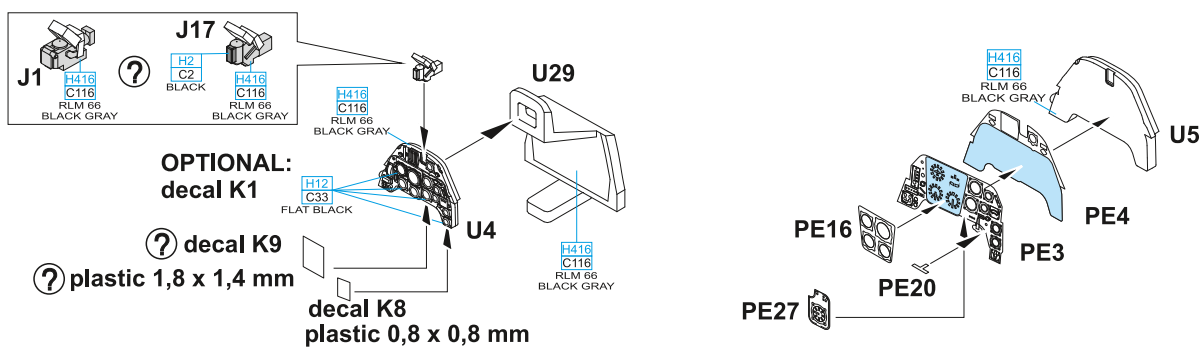
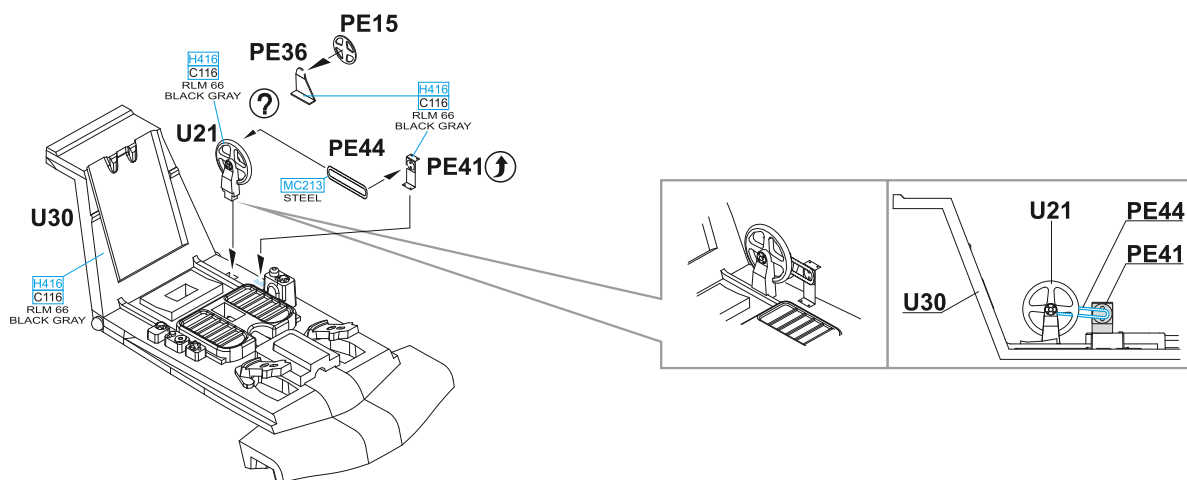
PEINTURE

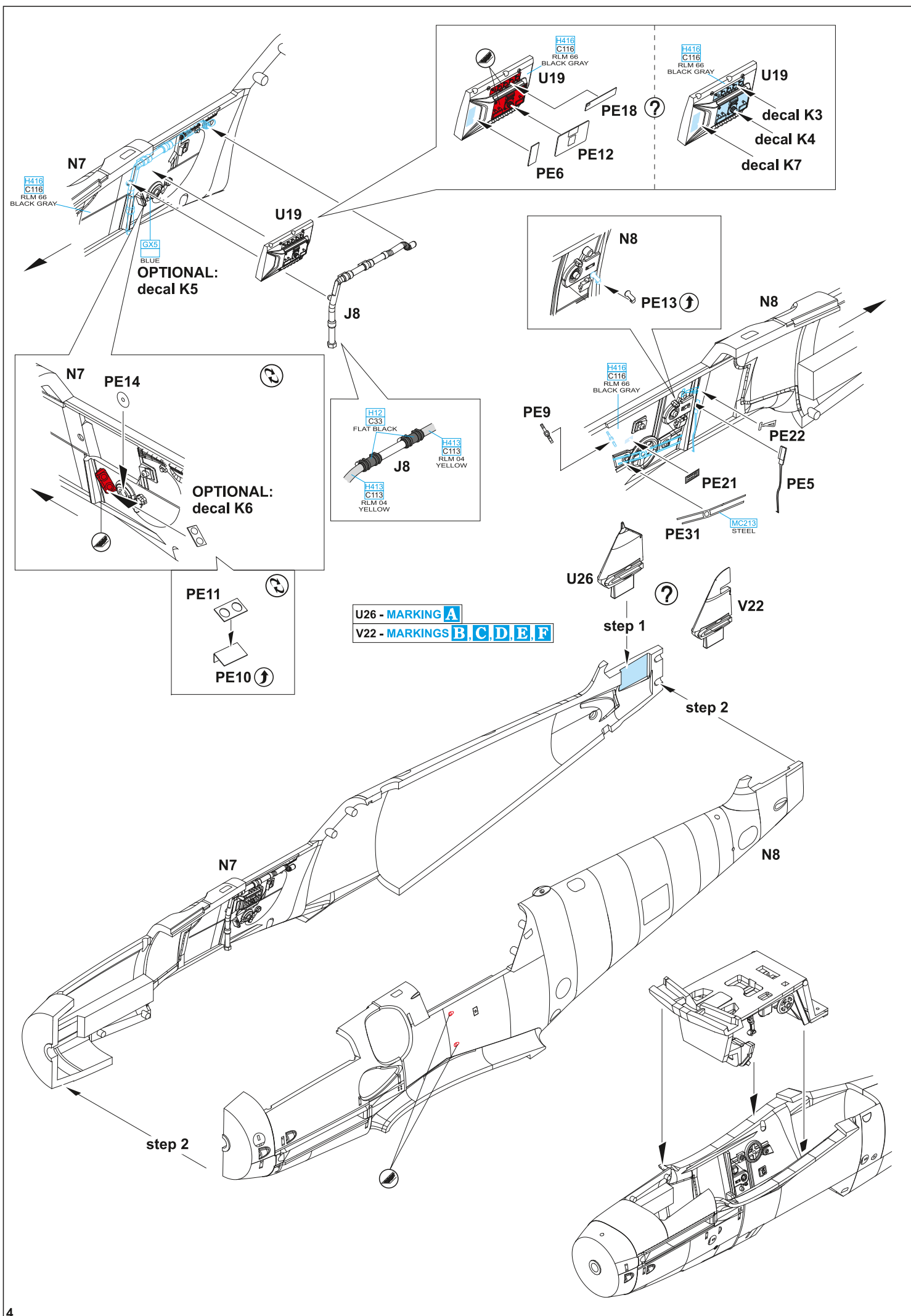
*

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H324	C324	LIGHT GRAY
H413	C113	RLM04 YELLOW

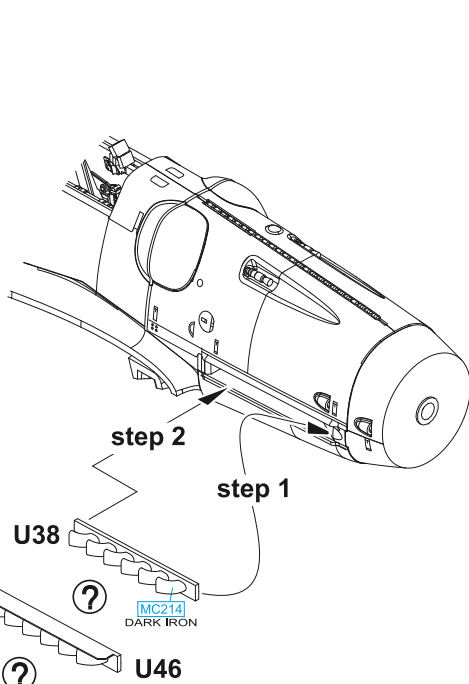
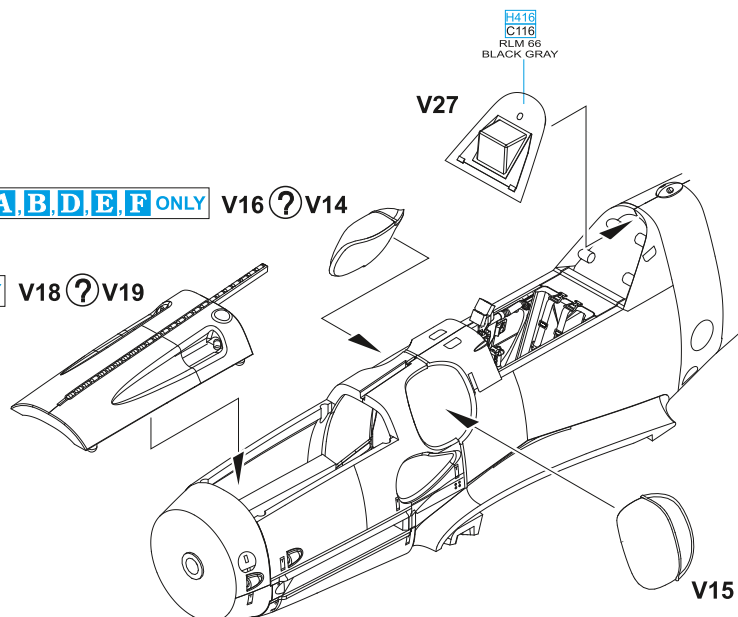
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



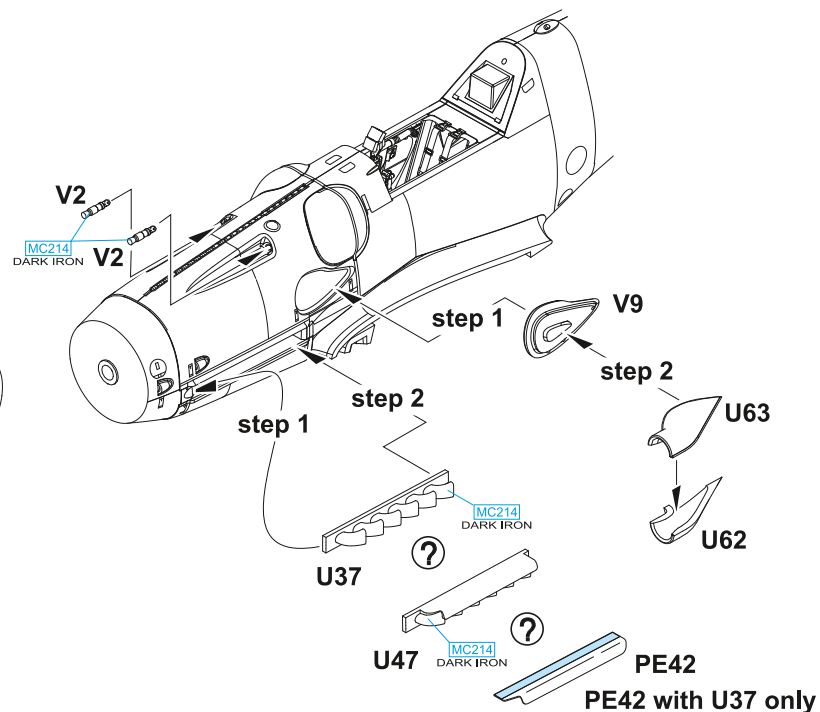


V14 - MARKINGS **A, B, D, E, F** ONLY V16 ? V14

V19 - MARKINGS **A, B, D, E, F** ONLY V18 ? V19

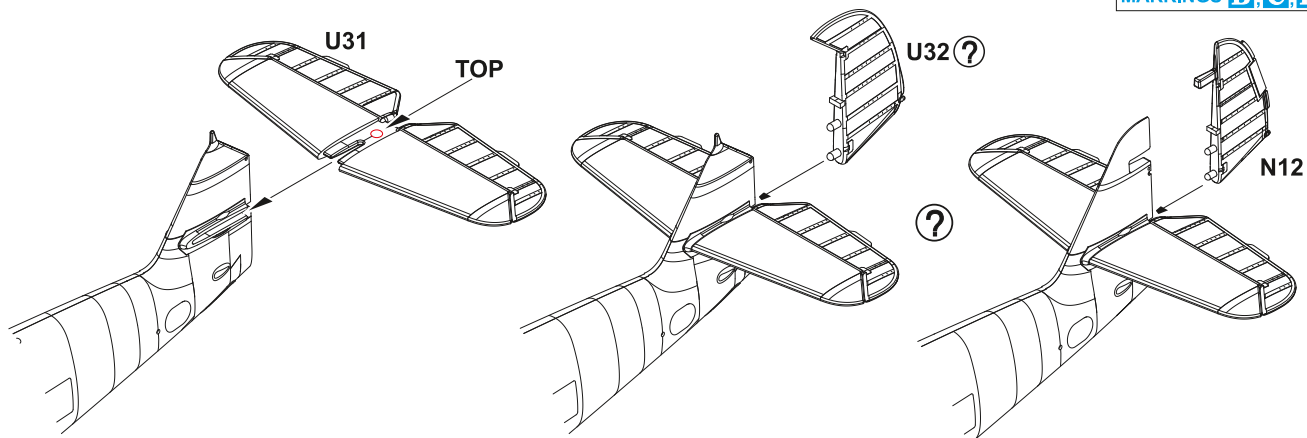


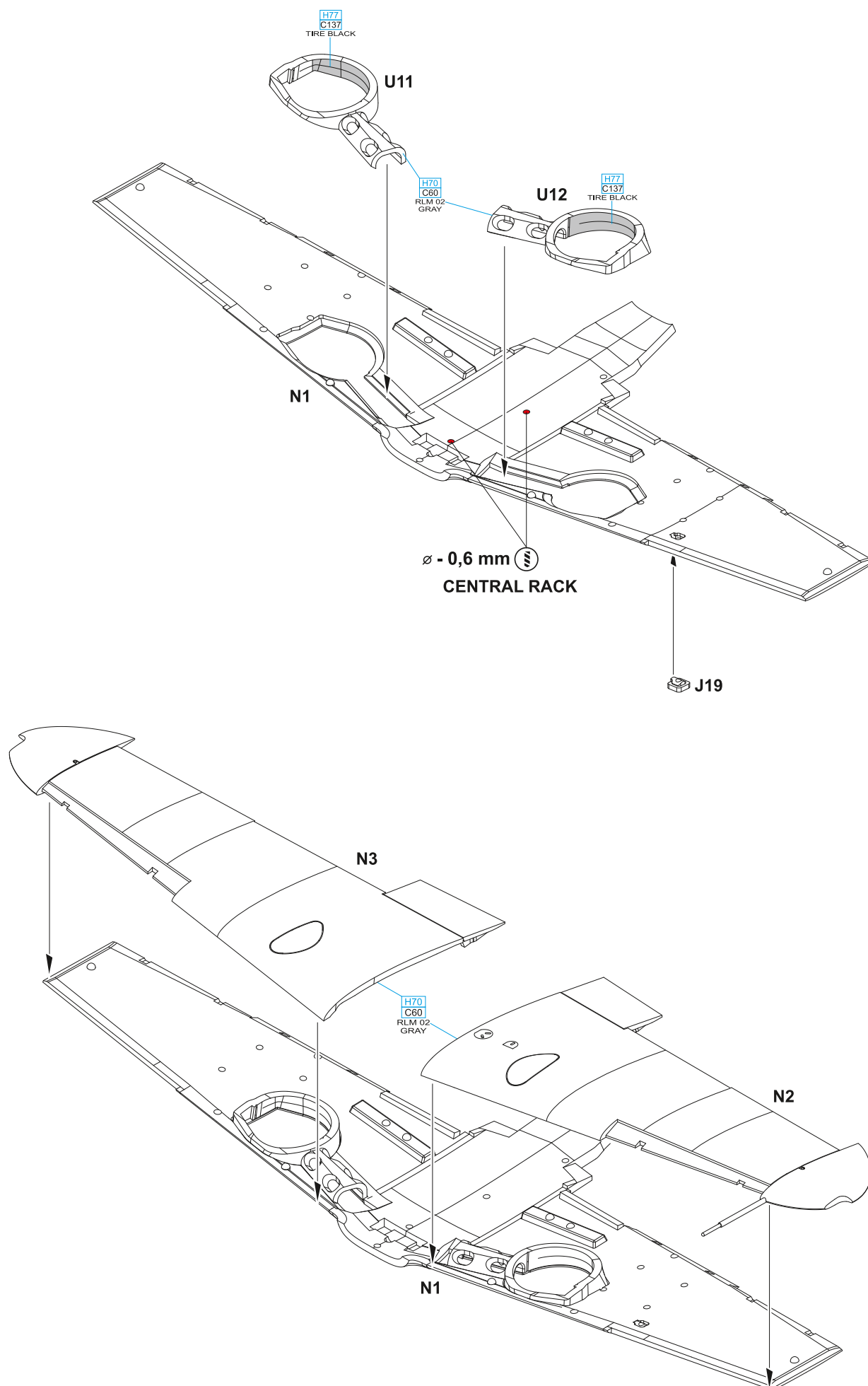
PE43
PE43 with
U38 only



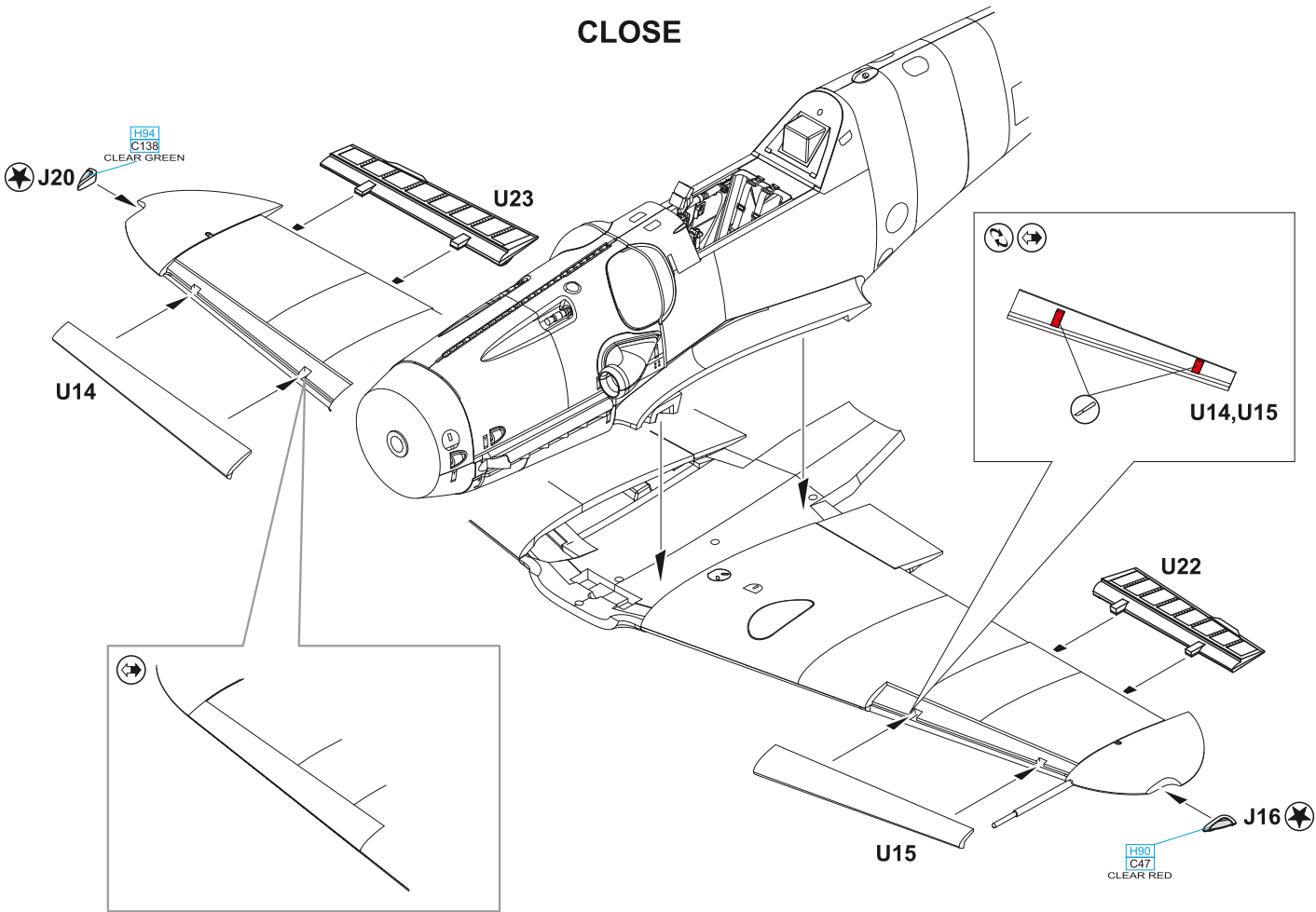
U32 - MARKING **A** ONLY

MARKINGS **B, C, D, E, F** ONLY

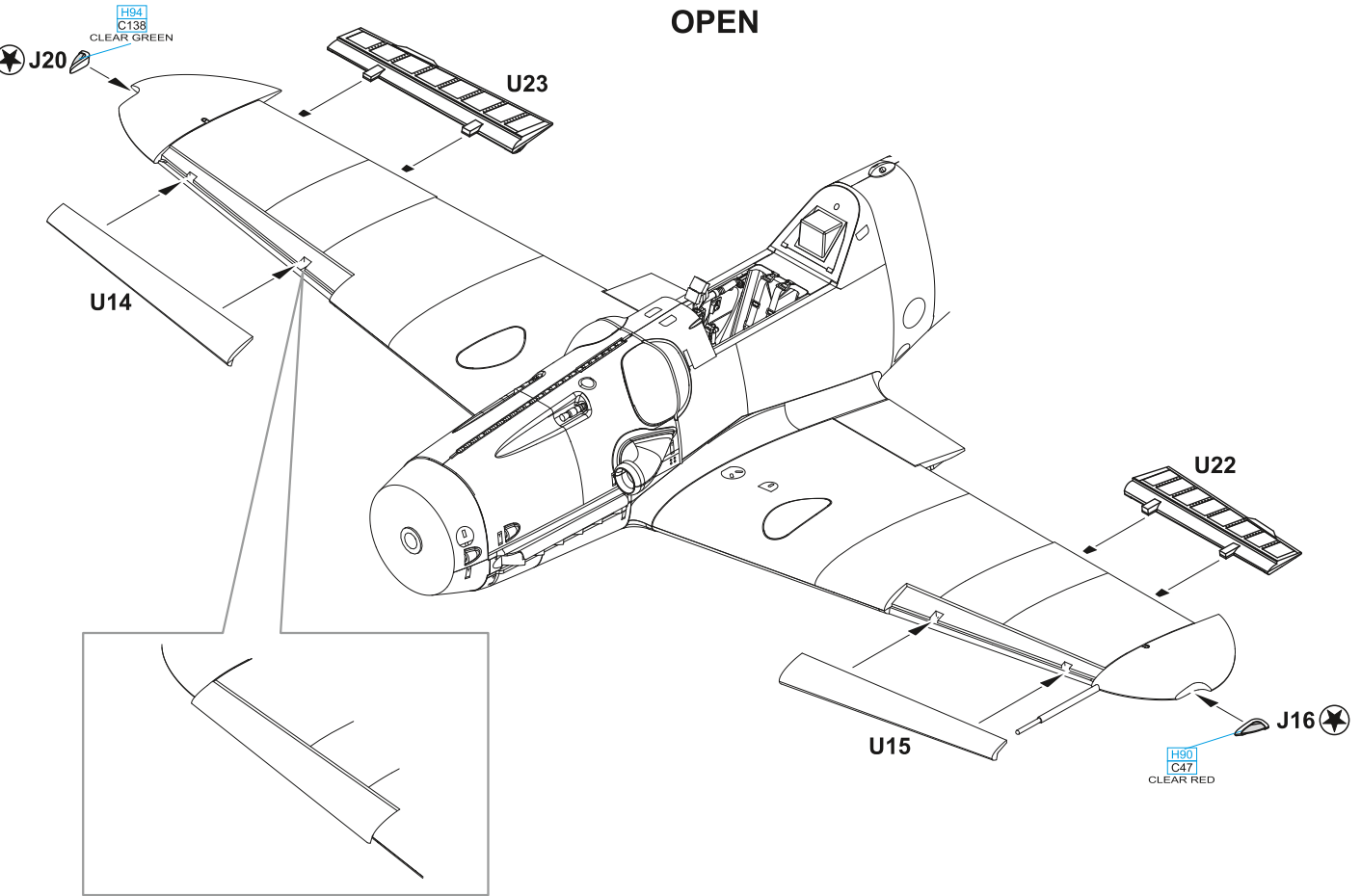


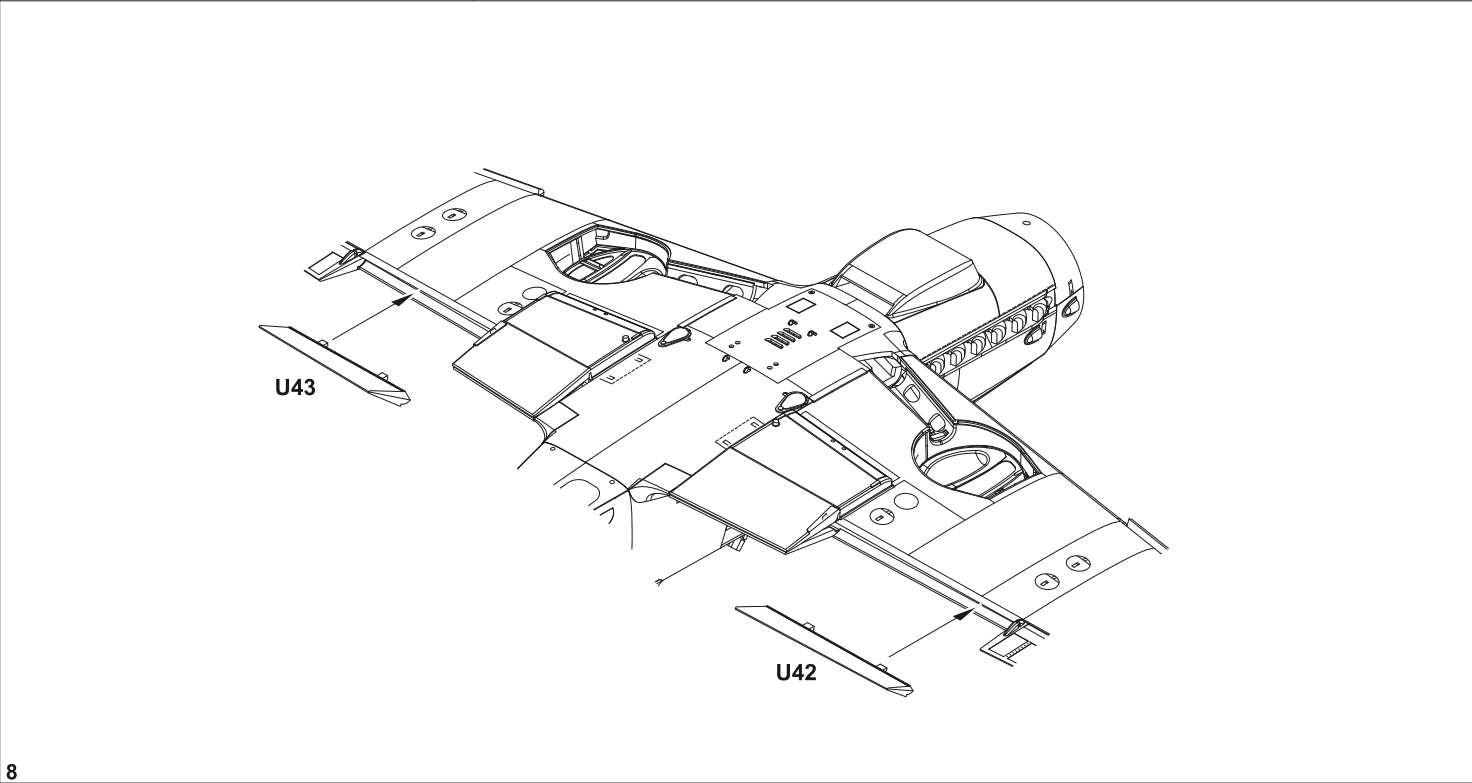
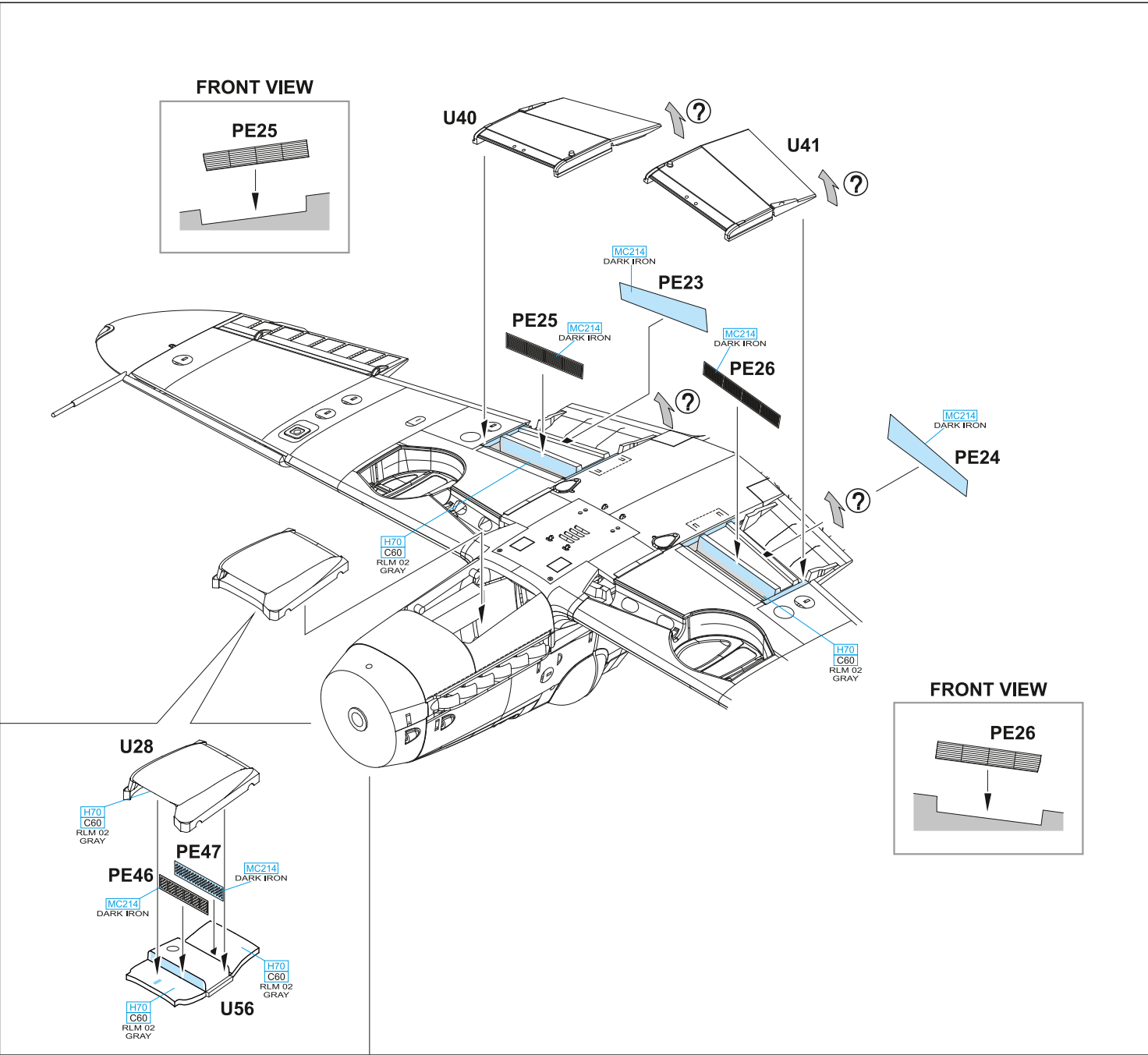


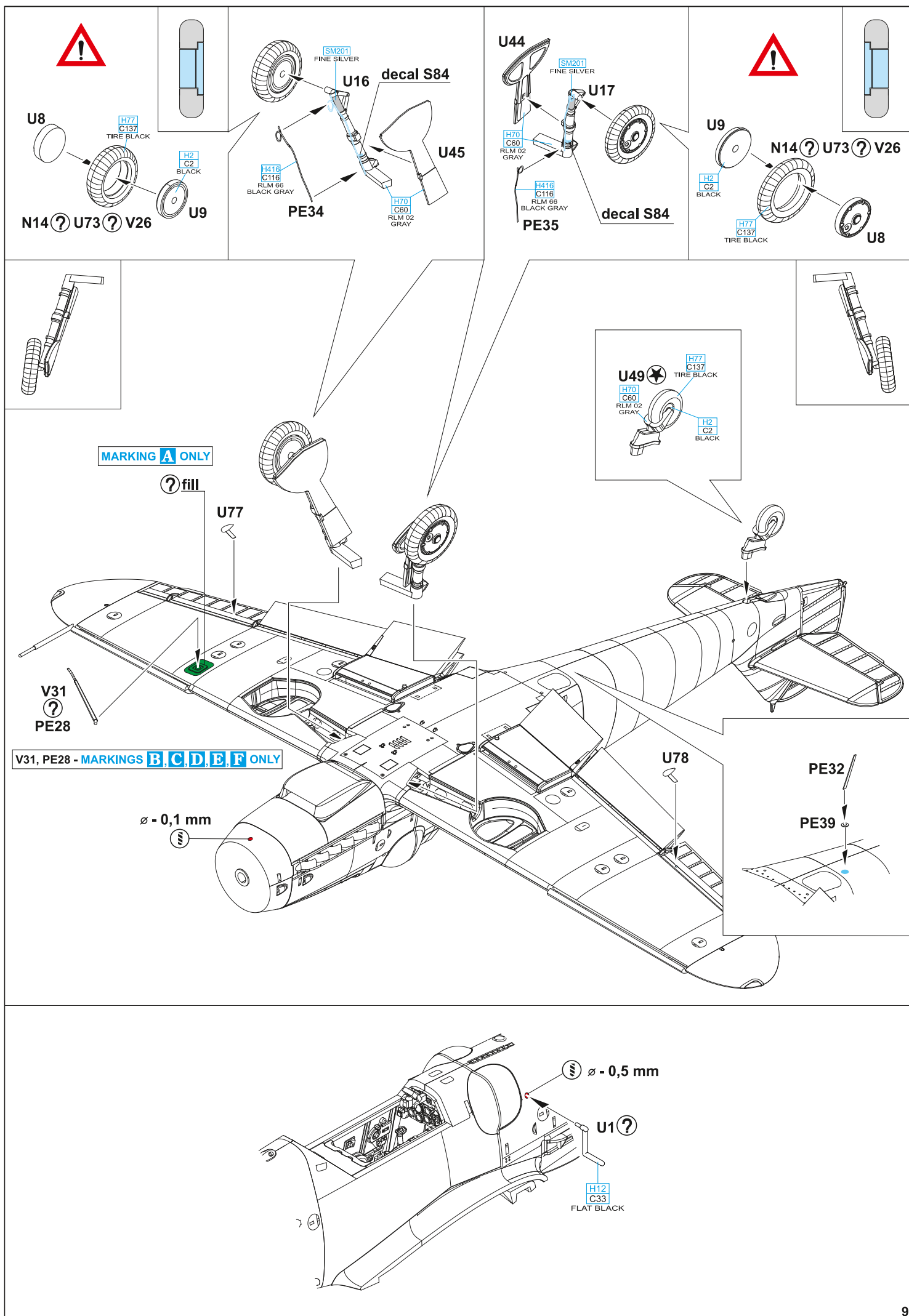
CLOSE

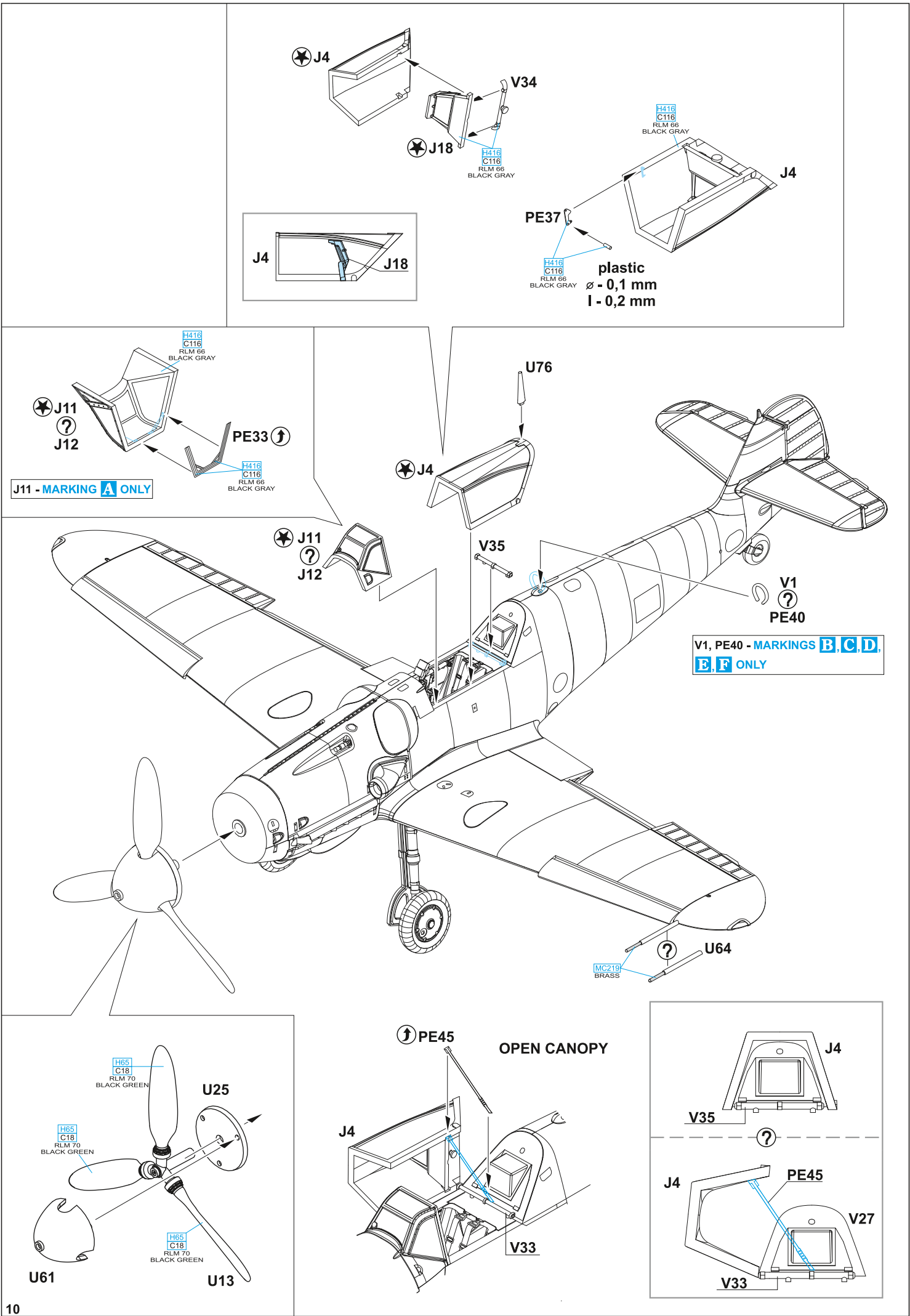


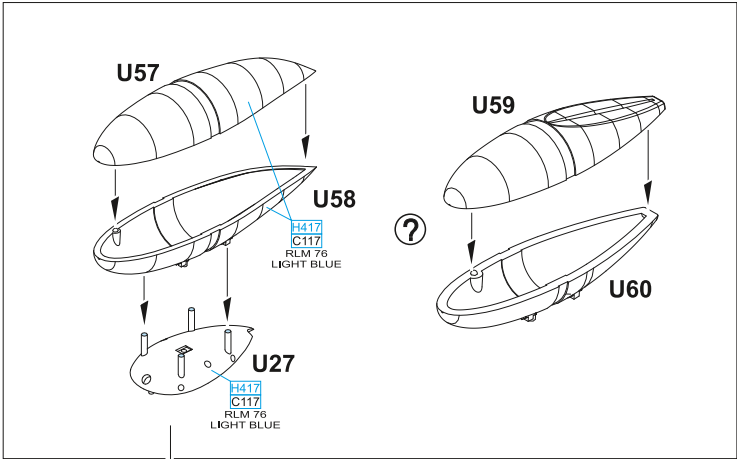
OPEN



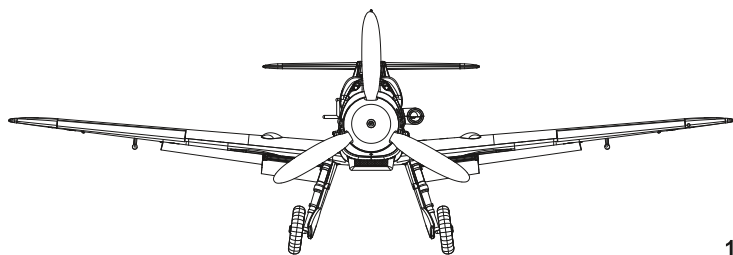
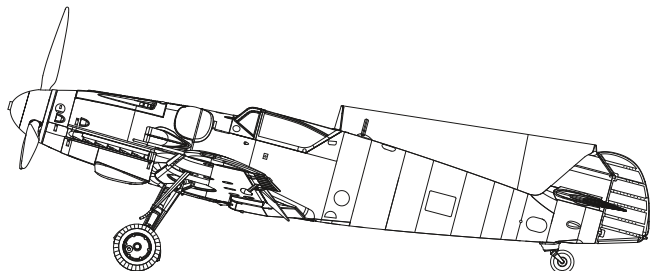
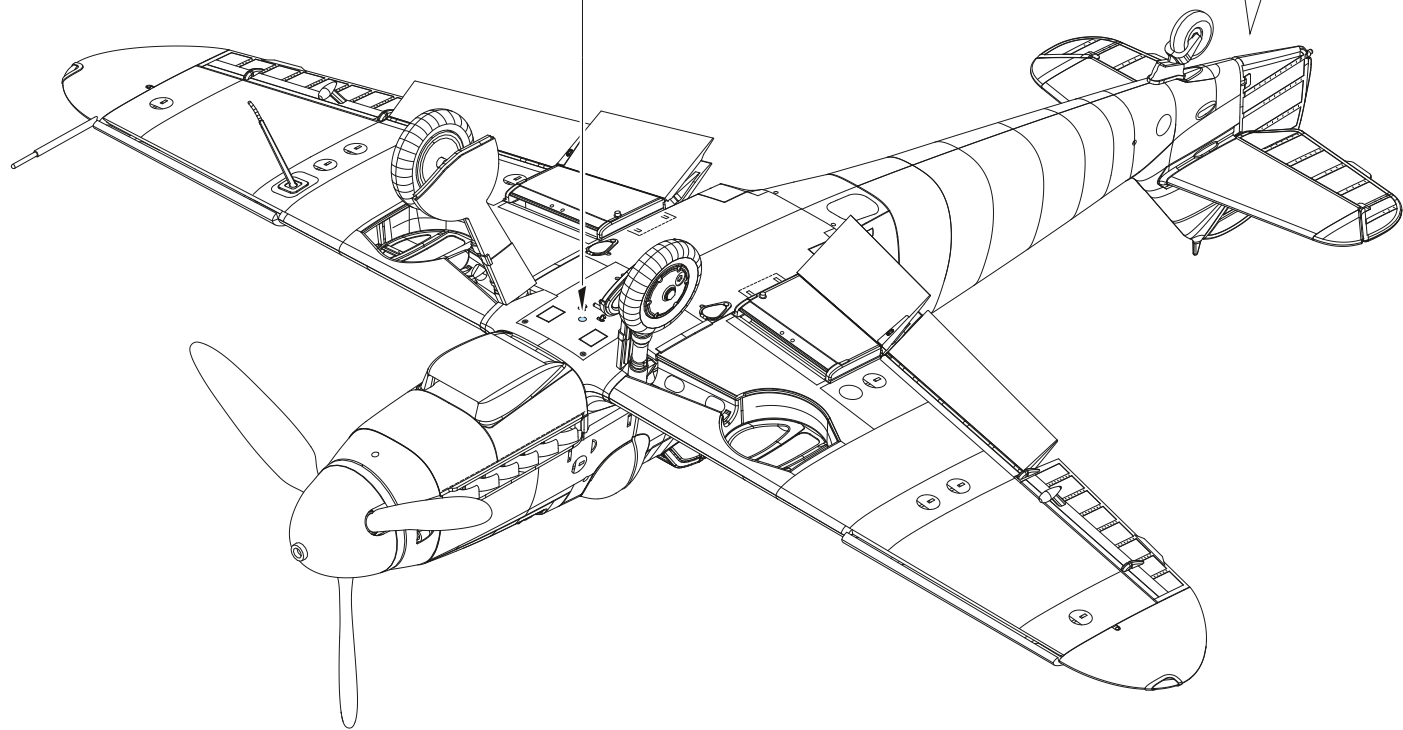
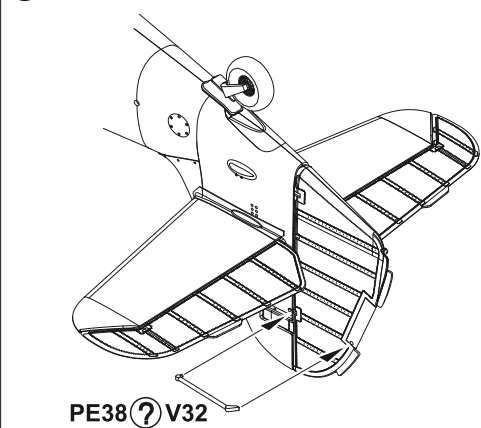






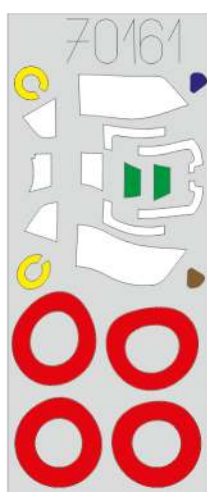


MARKINGS B, C, D, E, F ONLY

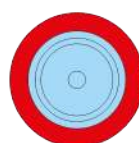
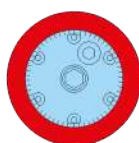


eduard
MASK

70161



N14 ? U73 ? V26



U49



J16



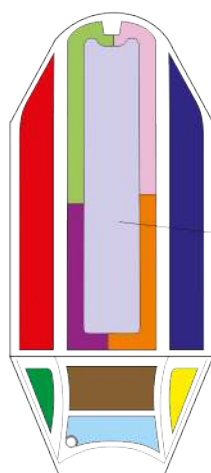
J18



J20



J4

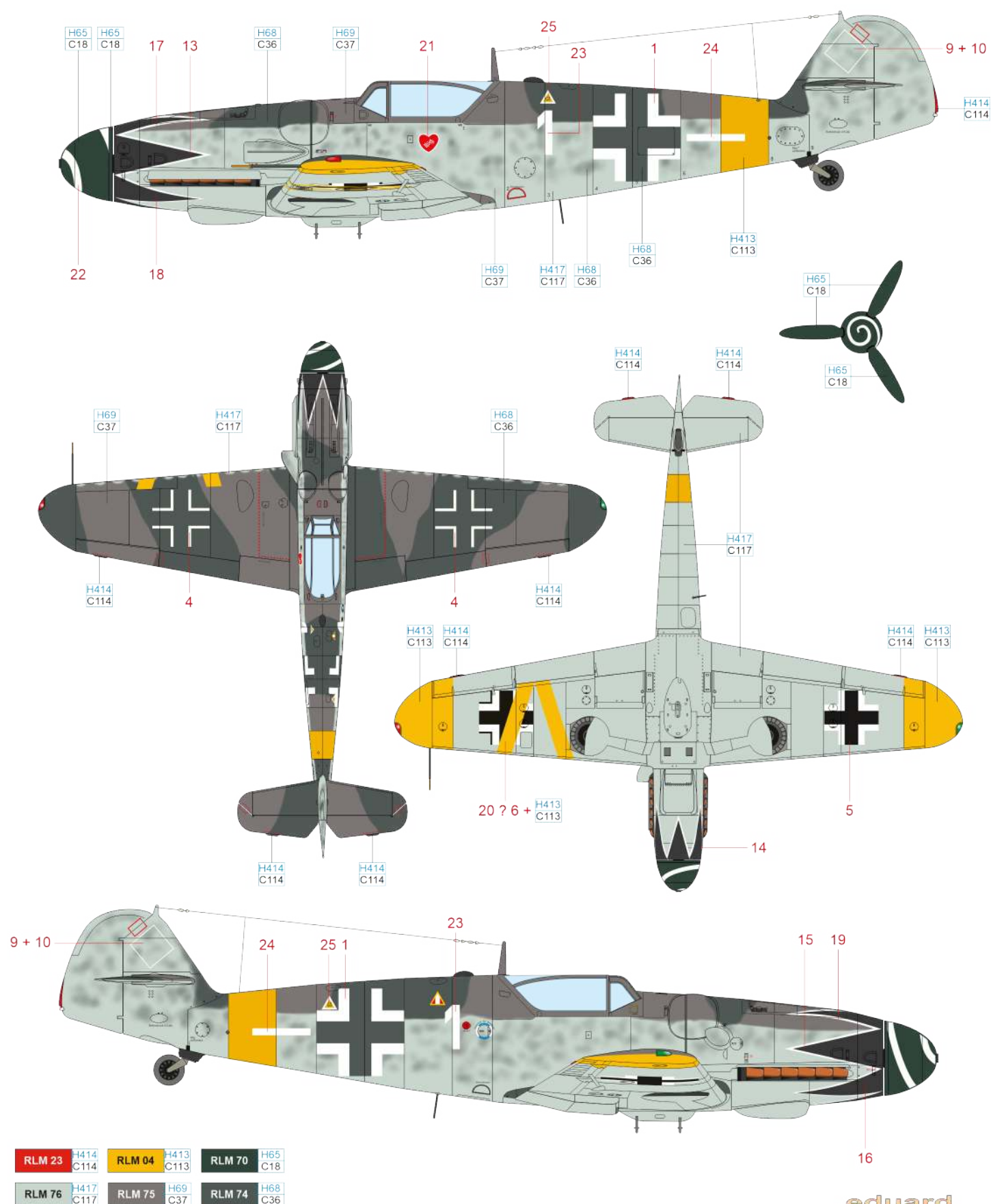


LIQUID MASK

J11 ? J12

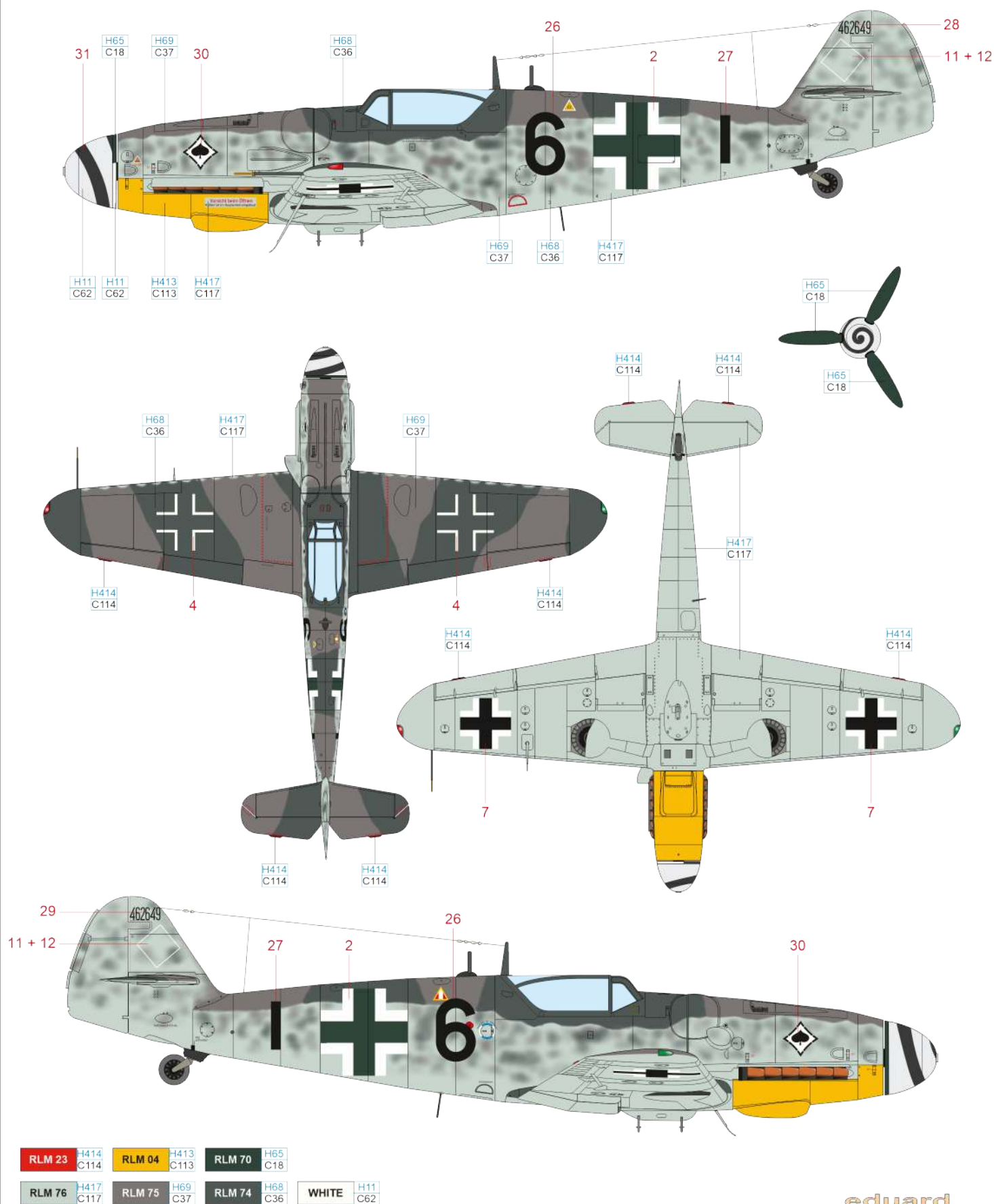
A Hptm. Erich Hartmann, 4./JG 52, Csór, Maďarsko, listopad 1944

Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, zahájil svou kariéru u 7. Staffel JG 52, ke které byl přidělen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe a s 352 sestřely na kontě. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce padl do zajetí a byl převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Následující rok vstoupil do řad západoněmecké Luftwaffe a ujal se velení JG 71, první německé stíhací jednotky vyzbrojené proudovými letouny. Do důchodu odešel v roce 1970 a zemřel 20. září 1993. Standardní kamufláž stíhacích letounů Luftwaffe byla na Hartmannově Bílé 1 v době jeho velení 4. Staffel doplněna o černý, bíle lemovaný tulipán na přídi. Pod kabinou na levé straně přibýlo srdce se jménem Hartmannovy ženy. Žluté spodní plochy koncových oblouků křídla a pruh okolo zádě trupu označovaly stroje sloužící na východní frontě. Podle fotografie příde tohoto stroje byl motorový kryt stejného provedení jako u strojů vyrobených v továrně Erla v Lipsku.



B WNr. 462649, Hptm. Alfred Grislawski, III./JG 53, Paderborn, Německo, září 1944

Alfred Grislawski se narodil 2. listopadu 1919 ve Wanne-Eickel v Porúří. V červenci 1940 nastoupil ke III./JG 52. Po krátké službě na západní frontě se III./JG 52 přesunula do Rumunska. Zde měla v létě 1941 na starosti obranu Plojești, poté se podílela na bojích na jižním úseku fronty v SSSR. V dubnu 1943 dosáhl Alfred Grislawski stého sestřelu. V červnu 1943 byl zraněn výbuchem německé pozemní miny, když si šel se dvěma kolegy zaplavat do zátoky u Tamanu. Po uzdravení a rekonvalescenci byl v srpnu 1943 přeložen na západní frontu k JG 50 a v listopadu 1943 byl přeložen k JG 1, kde sloužil ve velitelských funkcích. V srpnu 1944 byl pověřen velením 11./JG 53. Dne 26. září 1944 sestřelil P-38 a bylo to jeho 133. a poslední vítězství. Jen chvíli nato jej totiž sestřelil Col. Hubert Zemke na P-51. Grislawski vyskočil ze své Bf 109G-14, ale protože se obával, že by na něj nepřítel mohl střílet, otevřel padák až v malé výšce. Na zem dopadl velmi tvrdě a poranil si páteř. Musel podstoupit léčbu v Bad Gasteinu, kde také v květnu 1945 padl do amerického zajetí. Do Bundesluftwaffe kvůli svým válečným zraněním nevstoupil. Stroj Černá 6 byl poměrně nový, jen krátce před sestřelem vyrobený v továrně Erla v Lipsku. Rekonstrukce kamufláže byla provedena na základě popisu Alfreda Grislawskiho.



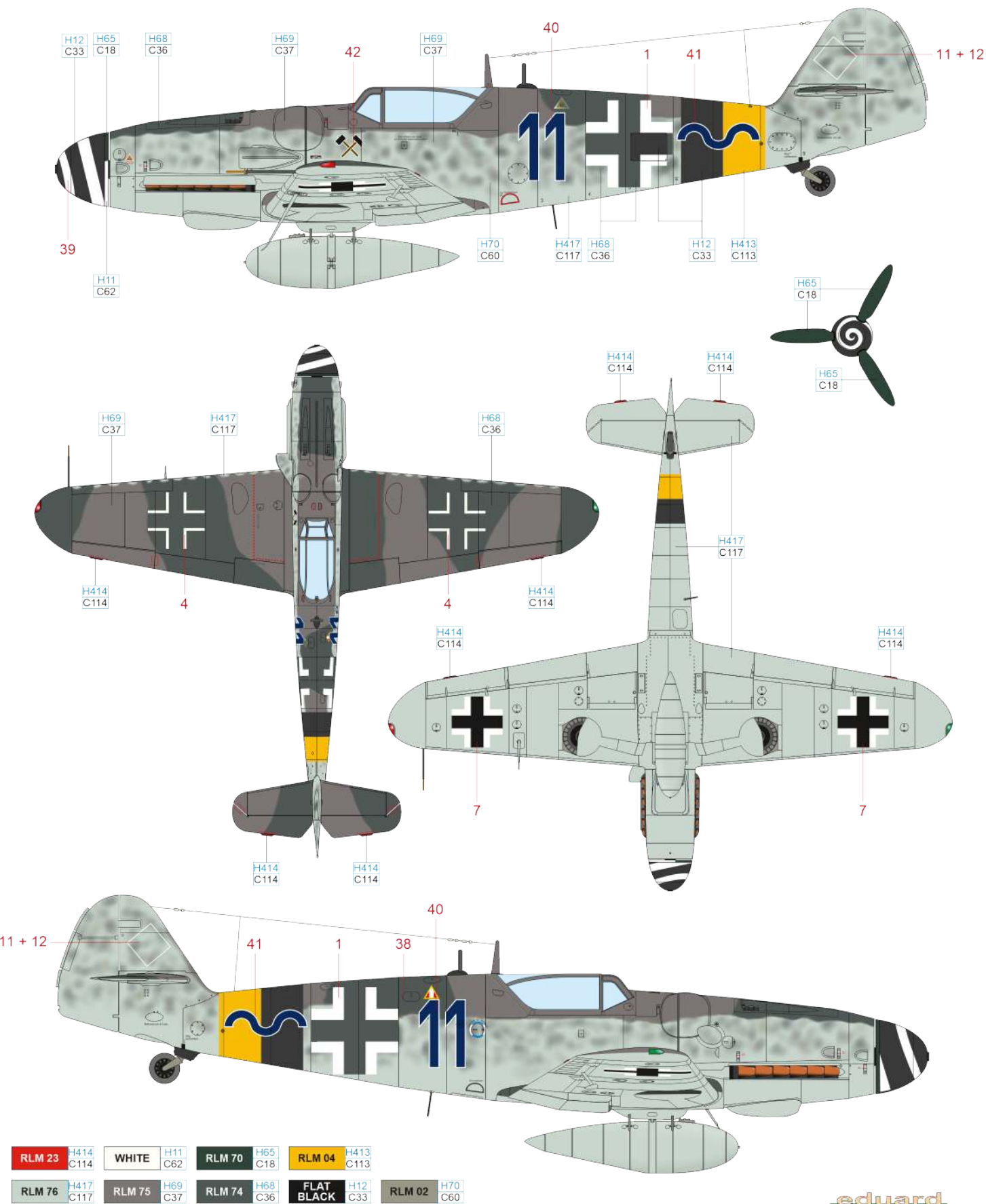
C

Cílem I. a III. Gruppe JG 4 bylo při misi z 1. ledna 1945 letiště Le Culot, ale ani jeden z pilotů na něj nezaútočil kvůli silné protiletadlové obraně. Namísto toho zřejmě zaútočila 4. Staffel na letiště Ophoven. V její sestavě byl i 21letý Werner Zetschke, který byl sestřelen poblíž města Sittard a dopadl do jeho ulic. Při nárazu byl pilot vymrštěn z kokpitu a během několika minut na následky svých zranění zemřel. Pohřben je na německém válečném hřbitově v Ysselsteynu. Rekonstrukce tohoto stroje vychází z podoby strojů stejného výrobního bloku a strojů používaných u I./JG 4. Kamufláž nastříkaná barvami RLM 74/75/76 byla doplněna o černo-bílo-černý pás na zádi trupu, který nosily stroje JG 4 zapojené do Obrany říše. Na levé straně motorového krytu byl namalován znak JG 4, pravá strana nesla znak I./JG 4, stylizovaného kohouta na modrém podkladu, odkazujícího na dřívějšího velitele I. Gruppe JG 4 – Franze Hahna.

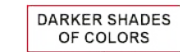


D

Po svém založení v polovině roku 1942 měla IV./JG 5 za úkol operovat proti jednotkám západních Spojenců ze základen v Norsku. Avšak od srpna 1944 do začátku listopadu byla nasazena ve Finsku a jejím úkolem byl nejen boj proti sovětským jednotkám, novými protivníky se stali i Finové, kteří přešli na stranu Spojenců. V říjnu 1944 byla ke třem Staffel této Gruppe doplněna nově vytvořena čtvrtá Staffel pod označením 16./JG 5. Jejím velitelem se stal Lt. Hans Vollet, který dříve sloužil u III./JG 5 a II./JG 54. Úkolem 16./JG 5 bylo především krytí plavidel u norského pobřeží. První vítězství si 16. Staffel připsala, když 28. prosince 1944 nárokoval Uffz. Walter Smejkal sestřelení Mustangu RAF. Lt. Vollet dosáhl 11. ledna 1945 vítězství nad Mosquitem a připsal si tak svůj jedenáctý a zároveň poslední sestřel. V březnu 1945 se velení nad 16./JG 5 ujal Lt. Adolf Gillet, ale 11. dubna zahynul při seskoku padákem, poté co jej sestřelil Mustang z No. 65 Sqn RAF. Jednotku pak administrativně vedl Lt. Höhn, ale v boji ji velel Fw. Heinz Halstrick.

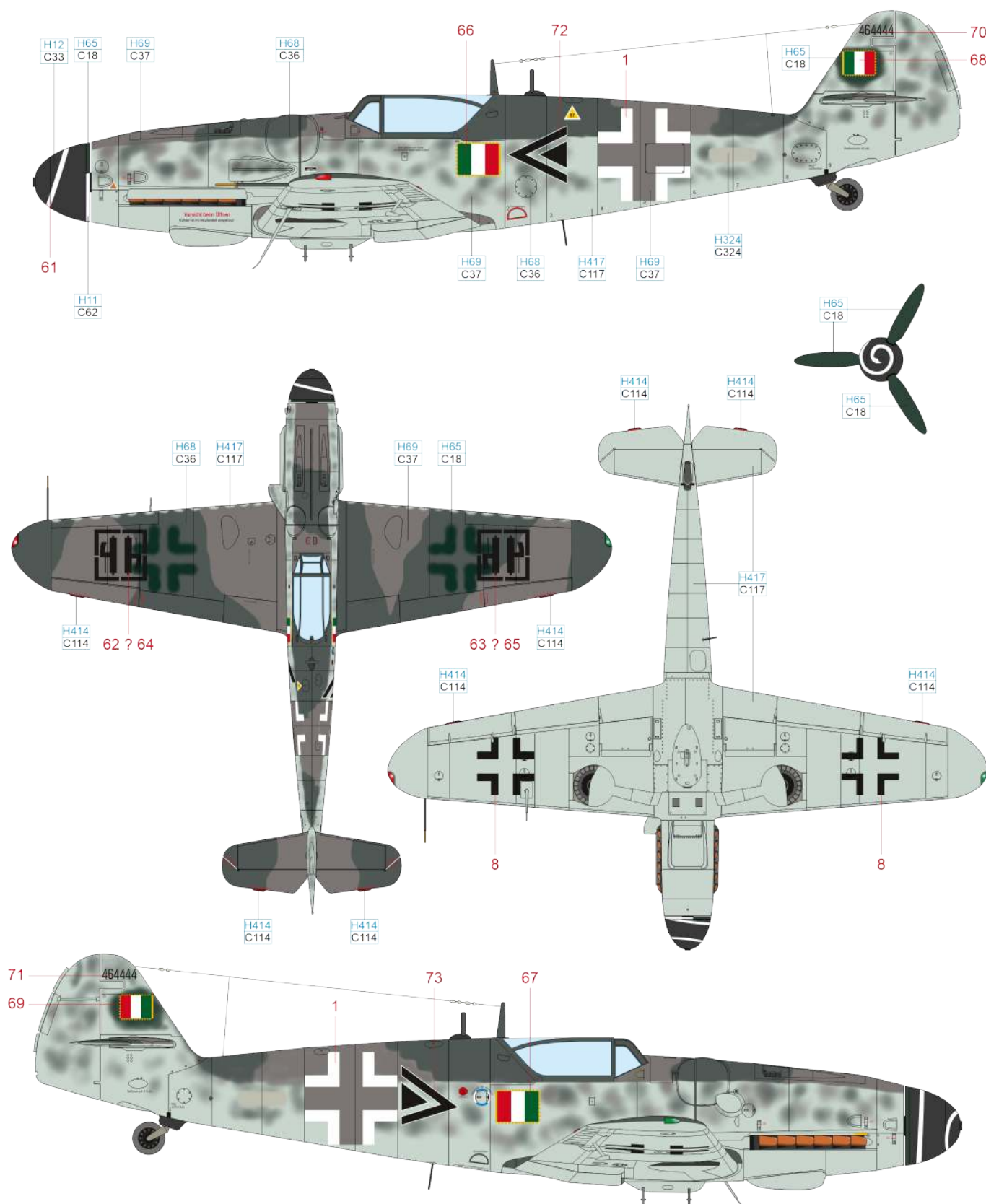


Po letní ofenzivě Rudé armády na jižním úseku fronty v roce 1944 a vstupu jejích vojsk na území Maďarska a Rumunska muselo německé vrchní velení řešit zabezpečení svých pozic na Balkáně. Jednou ze složek ozbrojených sil bylo i chorvatské letectvo. Pro jeho posílení bylo v říjnu 1944 ujednáno dodání třiceti nových Bf 109G ve třech etapách. Již v listopadu 1944 si Chorvaté převzali prvních deset strojů Bf 109G, které dne 1. prosince 1944 přistály na letišti Lučko u Záhřebu a byly přiděleny k 2. ZLJ. Poté byla 2. ZLJ začleněna do Obrany Říše a umístěna na letiště Borongaj. V lednu 1945 byly dodány další Bf 109G a 2. ZLJ byla jedinou bojeschopnou jednotkou na tomto úseku fronty. Její bojová činnost byla rozmanitá, bojovala se sovětskými a domácími komunistickými silami a také s jednotkami USAAF a RAF. Černá 10 měla původní německé kříže přetřený, přetřen byl i žlutý pruh na trupu a také žluté V na spodní ploše křídla. S tímto strojem uletěl str. Josip Ceković 16. dubna 1945 na letiště lesi v Itálii.

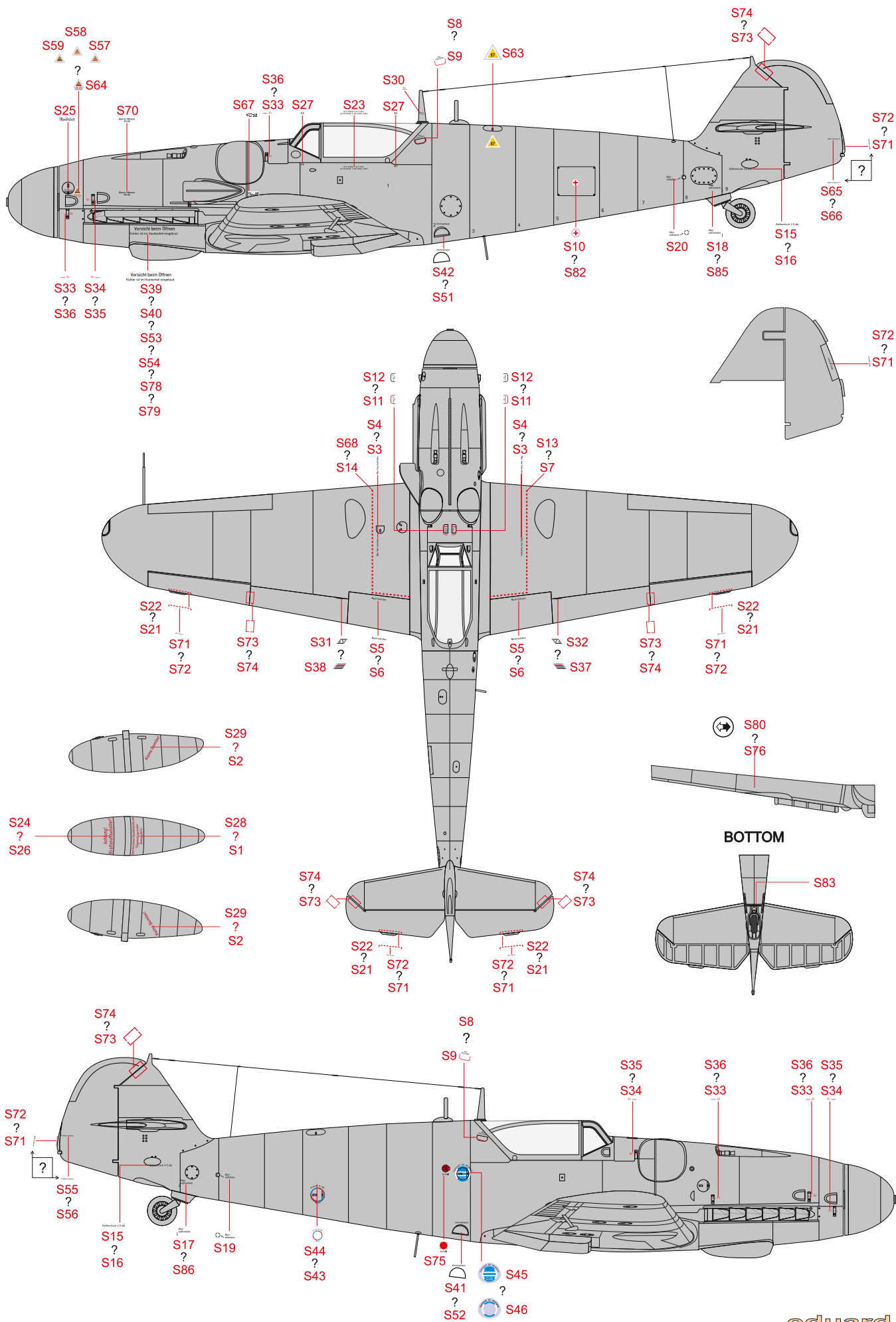


F WNr. 464444, Maj. Carlo Miami, 2° Gruppo Caccia, ANR, Aviano, Itálie, únor 1945

Poté, co byla 18. září 1943 vyhlášena Italská sociální republika, bylo tomuto loutkovému státu na území Itálie, obsazenému německou brannou mocí a vedenému Benitem Mussolinim, povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana, sestávala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několika transportních letek. Obě stíhací skupiny létaly v roce 1945 s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 2° Gruppo Caccia byl v té době Maggiore Carlo Miami. Jeho stodevítka byla kamuflována barvami RLM 74/75/76. Štábní označení bylo na pravé straně trupu ztvárněno nesymetricky, pravděpodobně z důvodu umístění elektrické přípojky na 24 V. Německé kříže byly zachovány, pouze na horní ploše křídla byly zastříhány tmavě zelenou barvou a doplněny o italské označení. Označení na trupu bylo doplněno italskými znaky ve tvaru poštovní známky.

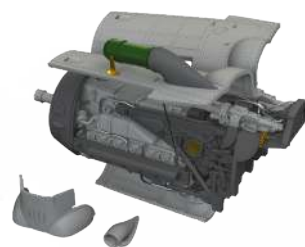


RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	LIGHT GRAY	H324 C324
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	FLAT BLACK	H12 C33



- 672292 Luftwaffe rudder pedals PRINT (Brassin)
- 672329 Bf 109 balance weights PRINT (Brassin)
- 672338 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 672344 Bf 109G radio compartment PRINT (Brassin)
- 672346 Bf 109G propeller PRINT (Brassin)
- 672347 Bf 109G-5/G-6 cockpit PRINT (Brassin)
- 672348 Bf 109G-5/G-6 wheels PRINT (Brassin)
- 672352 Bf 109G-6 engine PRINT (Brassin)
- 672355 Bf 109G-5/G-6 gun barrels PRINT (Brassin)
- D72048 Bf 109G stencils (Decal Set)

672352



672329



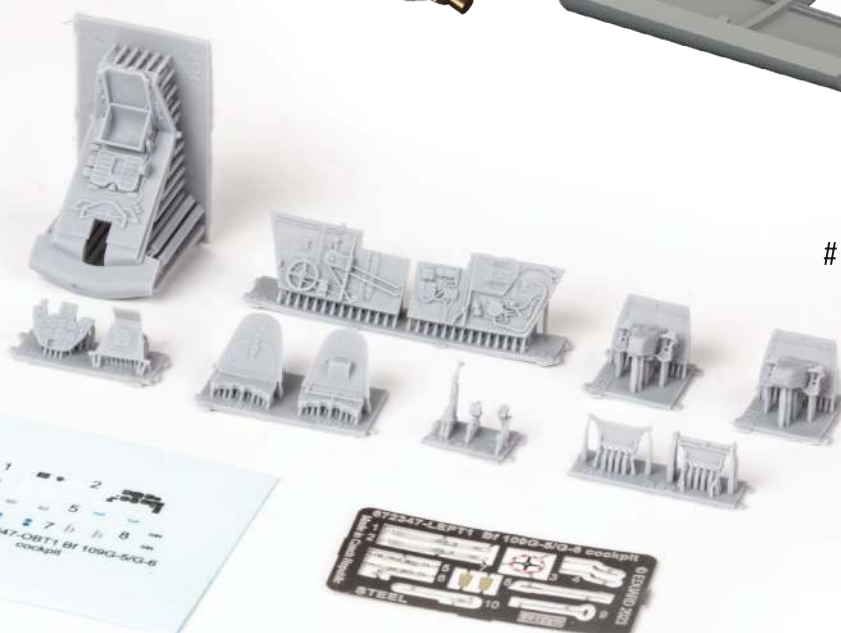
672338



672292



672344



672347

