

Bf 109G-10 Erla

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition

Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to její skutečný válečný tažný kuň...

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikl, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho konce. Historie letounu se začala psát v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované firmě působil na postu technického ředitele profesor 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 nejčistší aerodynamiku. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty nebo zbraň střelící osou vrtule. Messerschmittův Bf 109 byl tedy již od počátku svého vývoje i přes problémy s pohonnou jednotkou velmi nadějný a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad renomovanějšími konkurenty. 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 vyrobených „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů 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./J/88 Legion Condor dostaly i seriové 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 doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 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 v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množstevní převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila



item No. 70162

svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. Přitom se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídatné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe 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 u „Friedricha“ přitom dosáhla 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.

Tato stavebnice: Bf 109G-10 Erla

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl dalším vývojem DB 601. Vzniklo několik verzí a subverzí Bf 109G jak s přetlakovým, tak nepřetlakovým kokpitem a vývoj pomalu směřoval k nové verzi Bf 109K, pro kterou byl připraven nový motor DB 605D. Ten byl ovšem využit také pro přechodné řešení, které vzniklo v továrně Erla. Byl pro něj využit drak dřívějšího provedení G-14, které se objevilo již v červenci 1944 jako náhrada za G-6, přičemž zahrnovalo všechna dílčí vylepšení do té doby na G-6 provedená. DB 605D dostal stejně jako DB 605AS větší kompresor z motoru DB 603 a také automatické ovládání otáček kompresoru v závislosti na výšce letu. V létě 1944 byly zahájeny dodávky motorů DB 605DM a DMO, hlavními produkčními verzemi pak byly DB 605DB pro použití benzínu B4 se systémem MW50, a DB 605DC, poháněné 96oktanovým benzínem C3, bez instalovaného systému MW50. Motory DB 605D byly instalovány výhradně společně s většími chladiči oleje typu FO 987, větší 54 litrovou olejovou nádrží a větším sáním vzduchu ke kompresoru. Produkce Bf 109G-10 běžela od podzimu 1944, jejich společným znakem byly také větší křídelní chladiče ALF 907C místo původních ALF 750B, větší sání vzduchu ke kompresoru a větší vrtule typu VDM 9-12159 se širšími vrtulovými listy. Standardem byl také překryt kabiny se zjednodušeným rámováním Erlahaube a vysoká směrovka.

Bf 109G-10 byly vyráběny v závodech tří firem: Erla Lipsko, Messerschmitt AG Regensburg a Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Provedení vycházející z továrny Erla bylo jasně rozlišitelné od ostatních odlišným tvarováním kapotáže motoru s absencí boulí na přídi před a pod výfuky. Ty si u Mtt Regensburg a WNF vynutila širší kliková skříň motoru a odlišná olejová instalace. V továrně Erla se s problémem vypořádali kompletní změnou kapotáže motoru. Celkem bylo vyrobeno 2600 ks verze G-10, výroba byla ukončena v březnu 1945.



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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

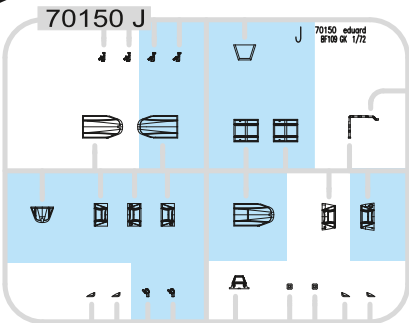
PIÈCES

*

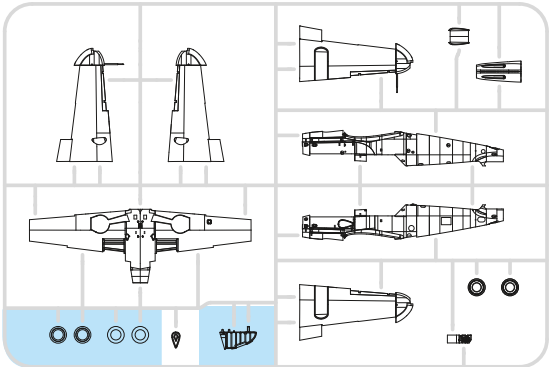
部品

PLASTIC PARTS

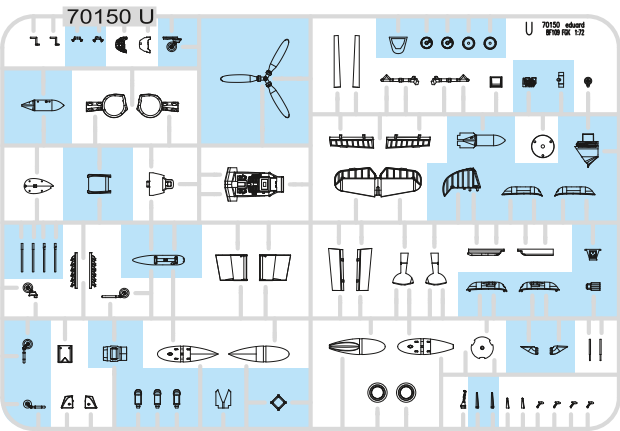
J>



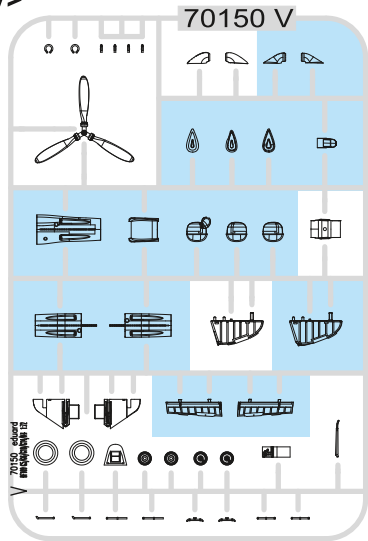
O>



U>



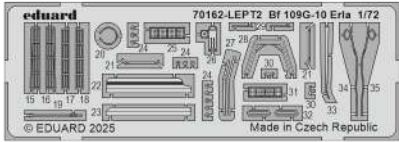
V>



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

*

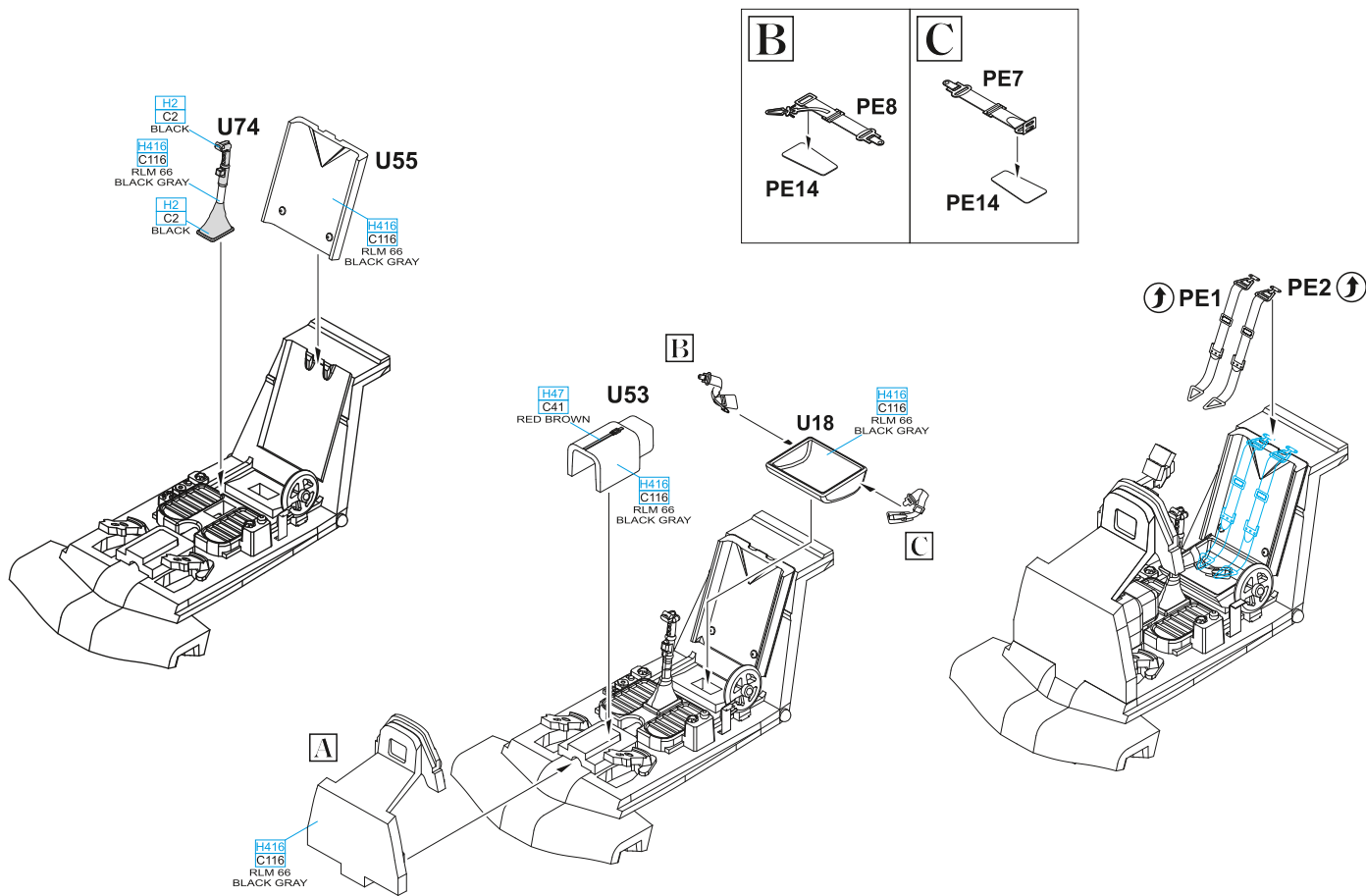
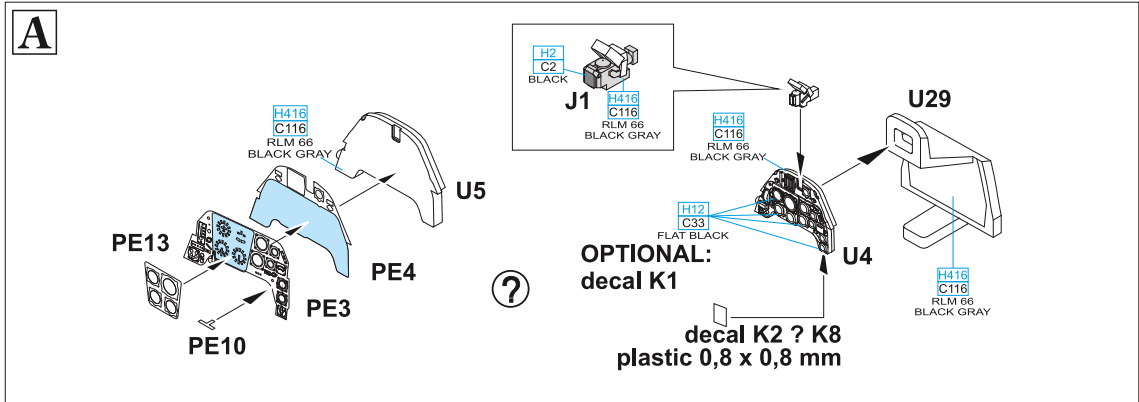
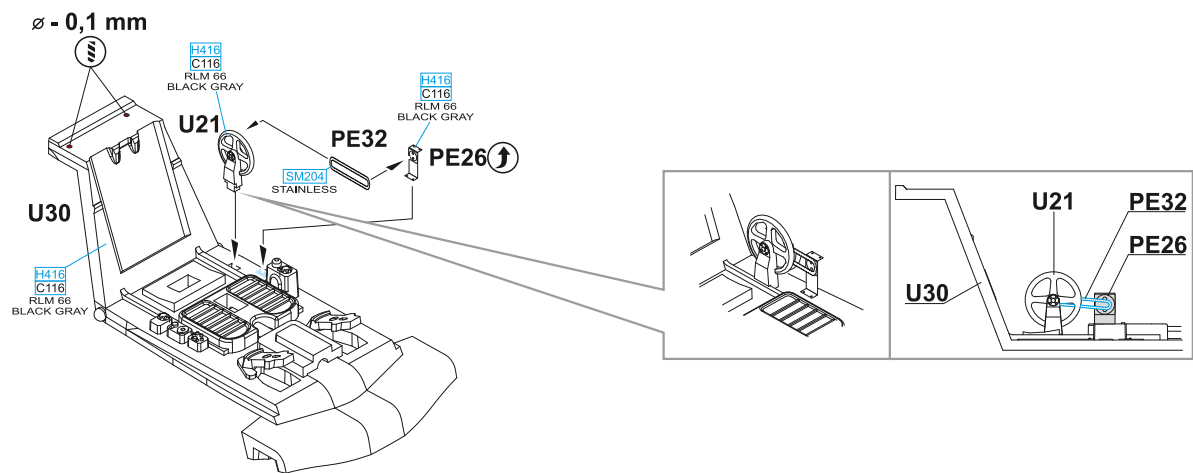
PEINTURE

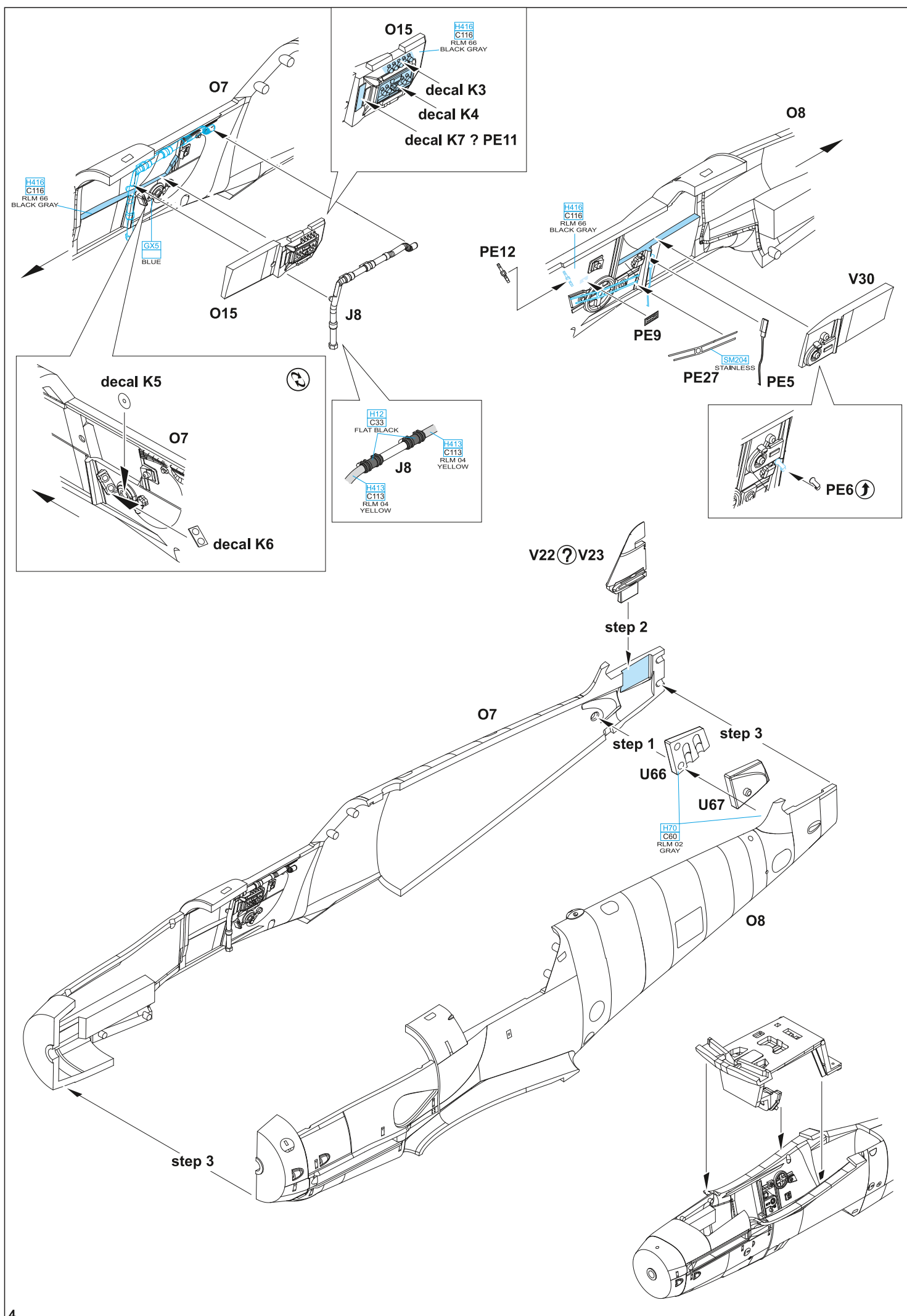
*

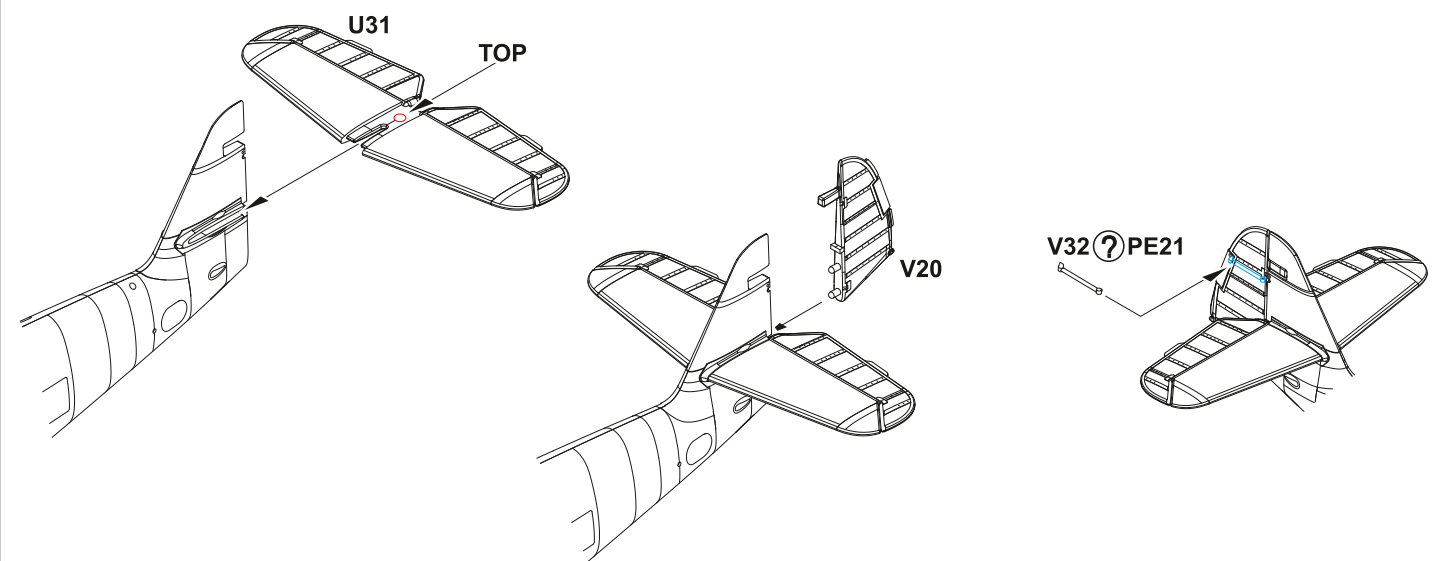
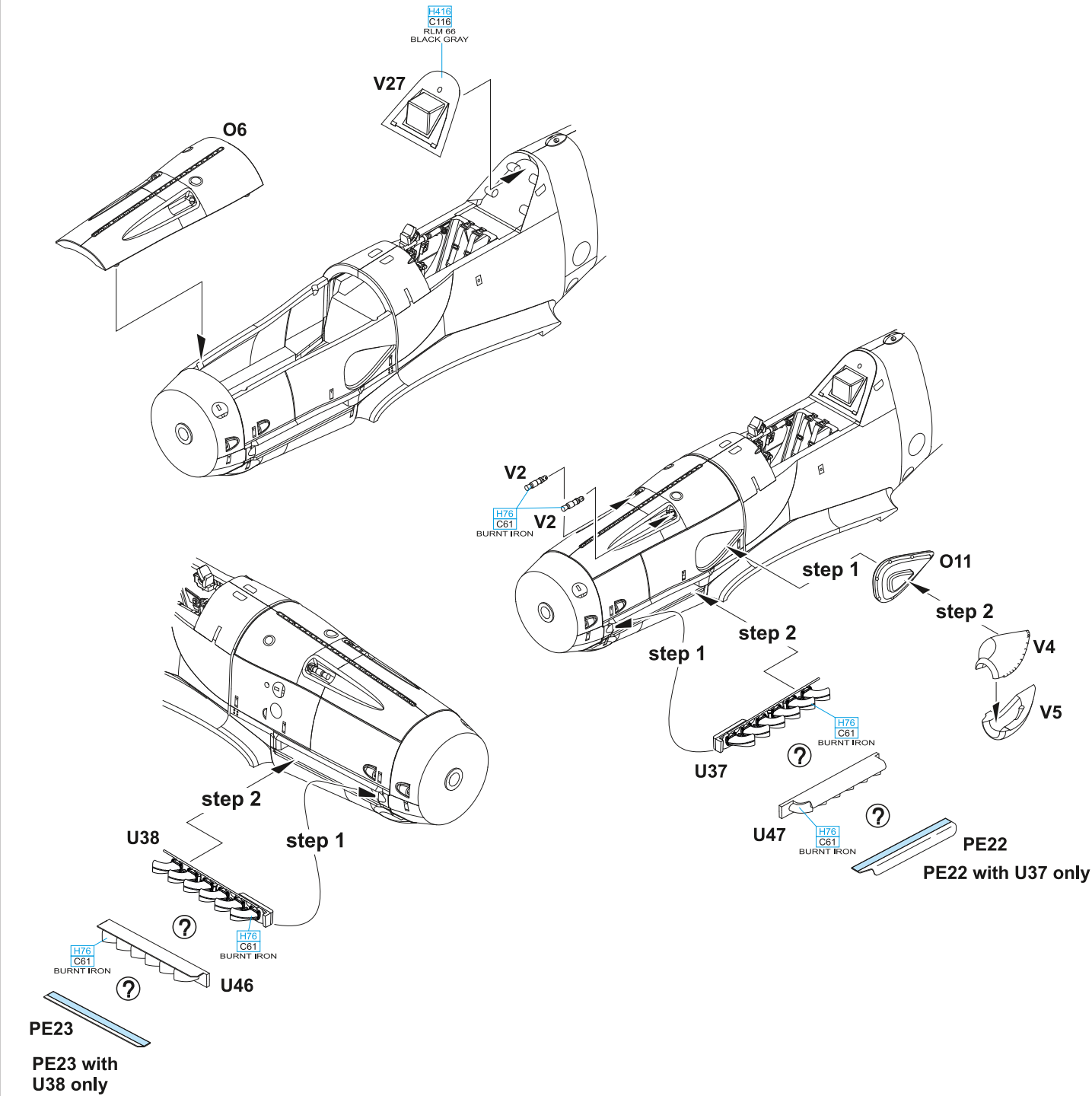
色

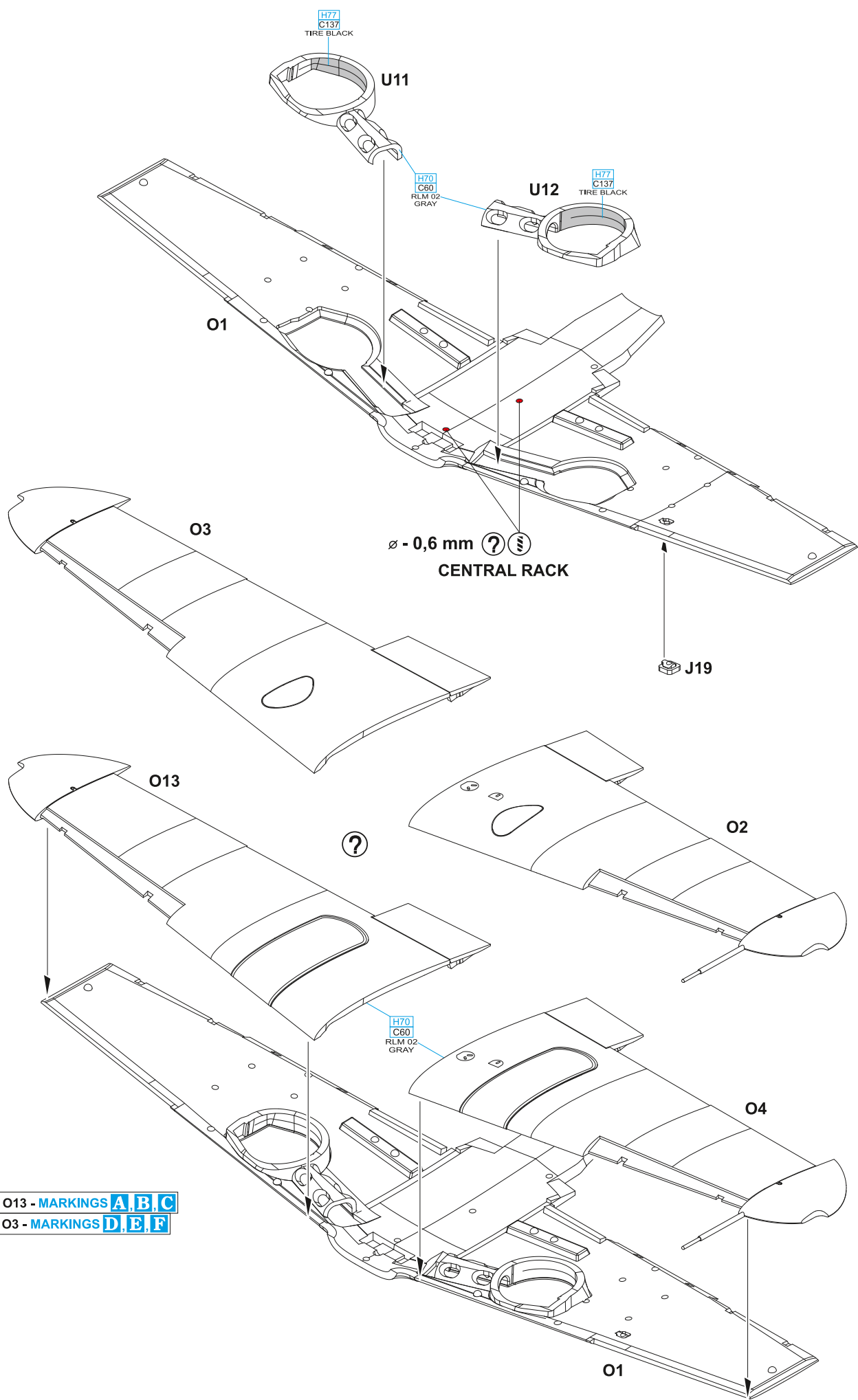
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H5	C5	BLUE
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H319	C319	LIGHT GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
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.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM204		SUPER STAINLESS
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

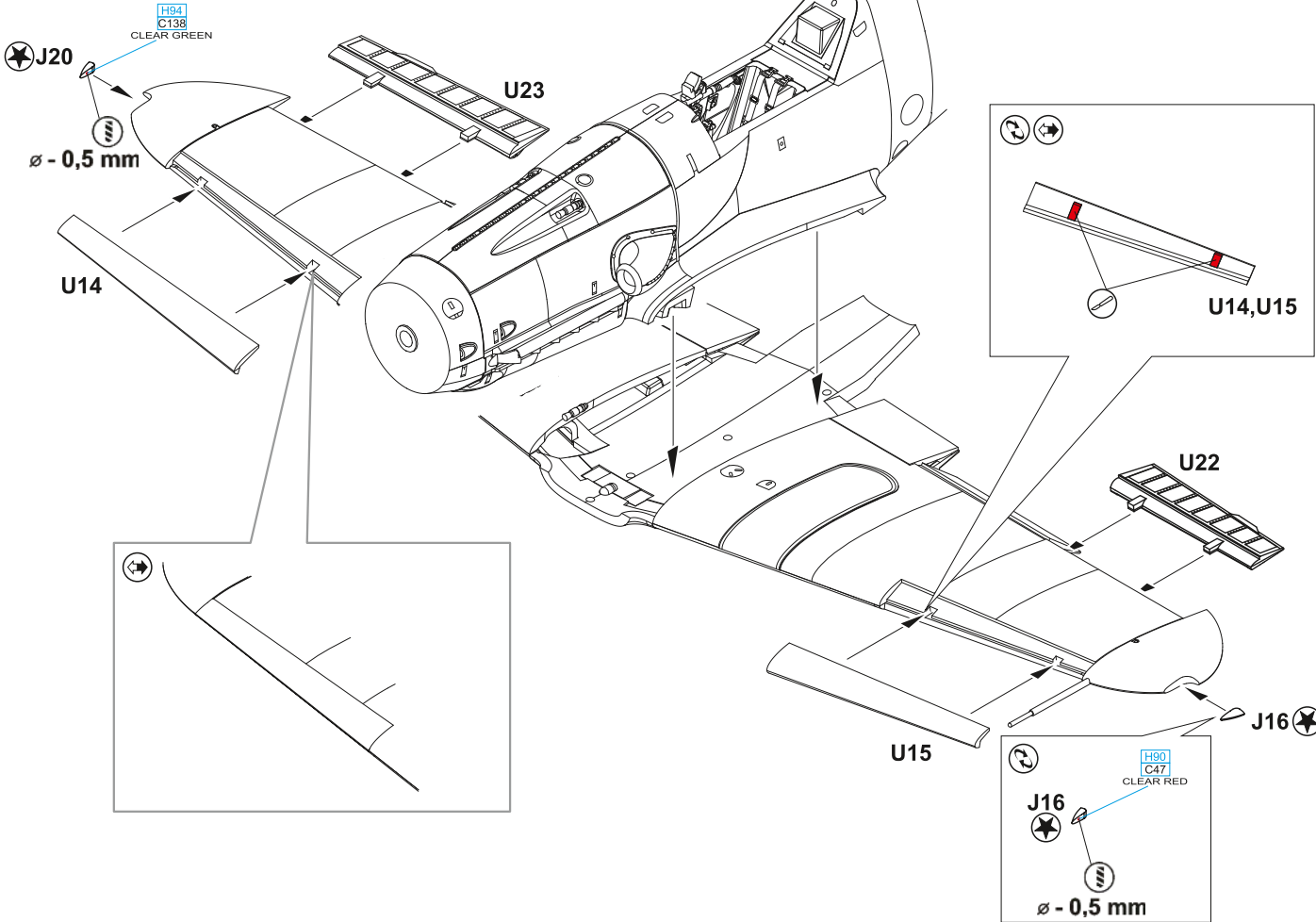




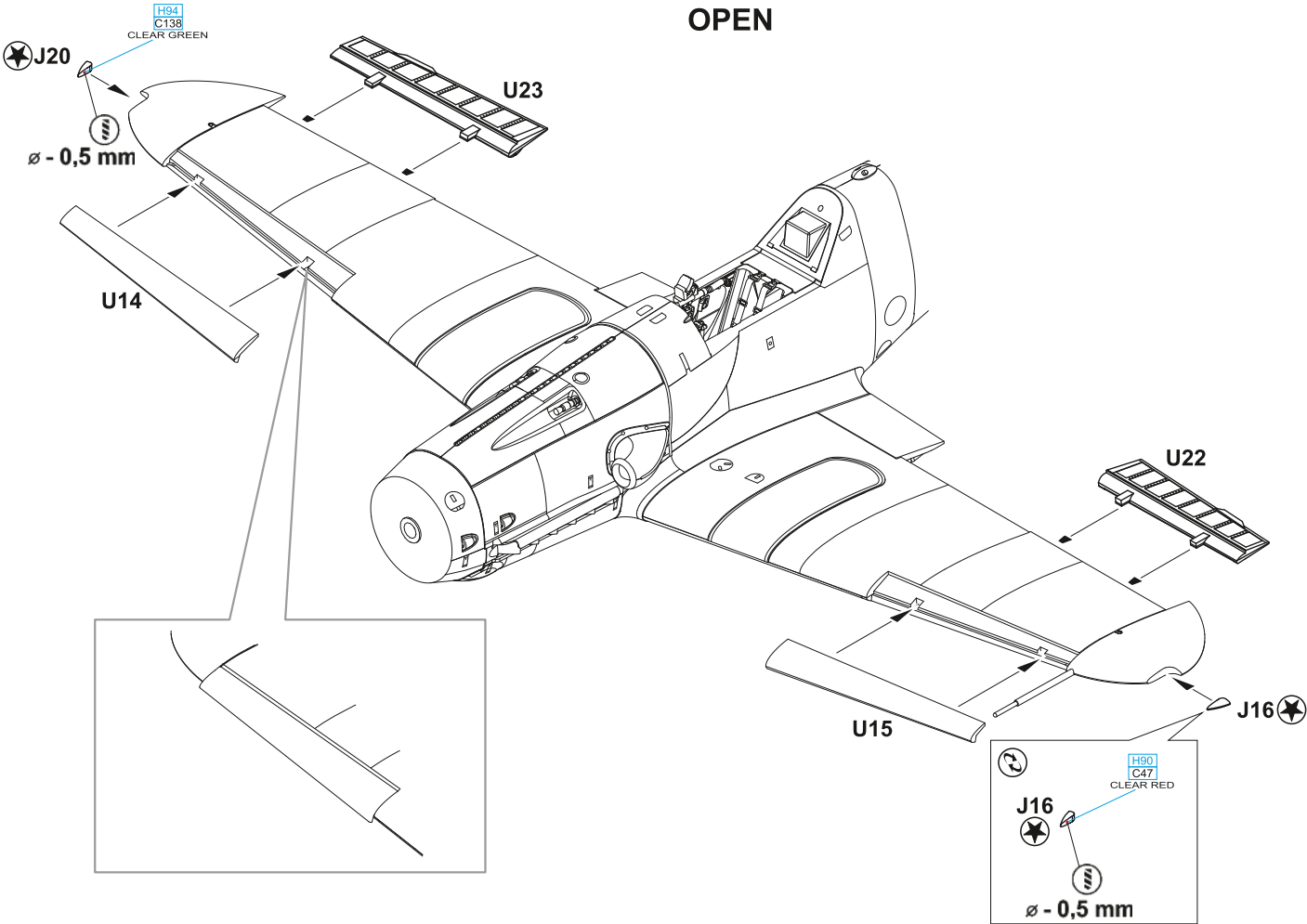




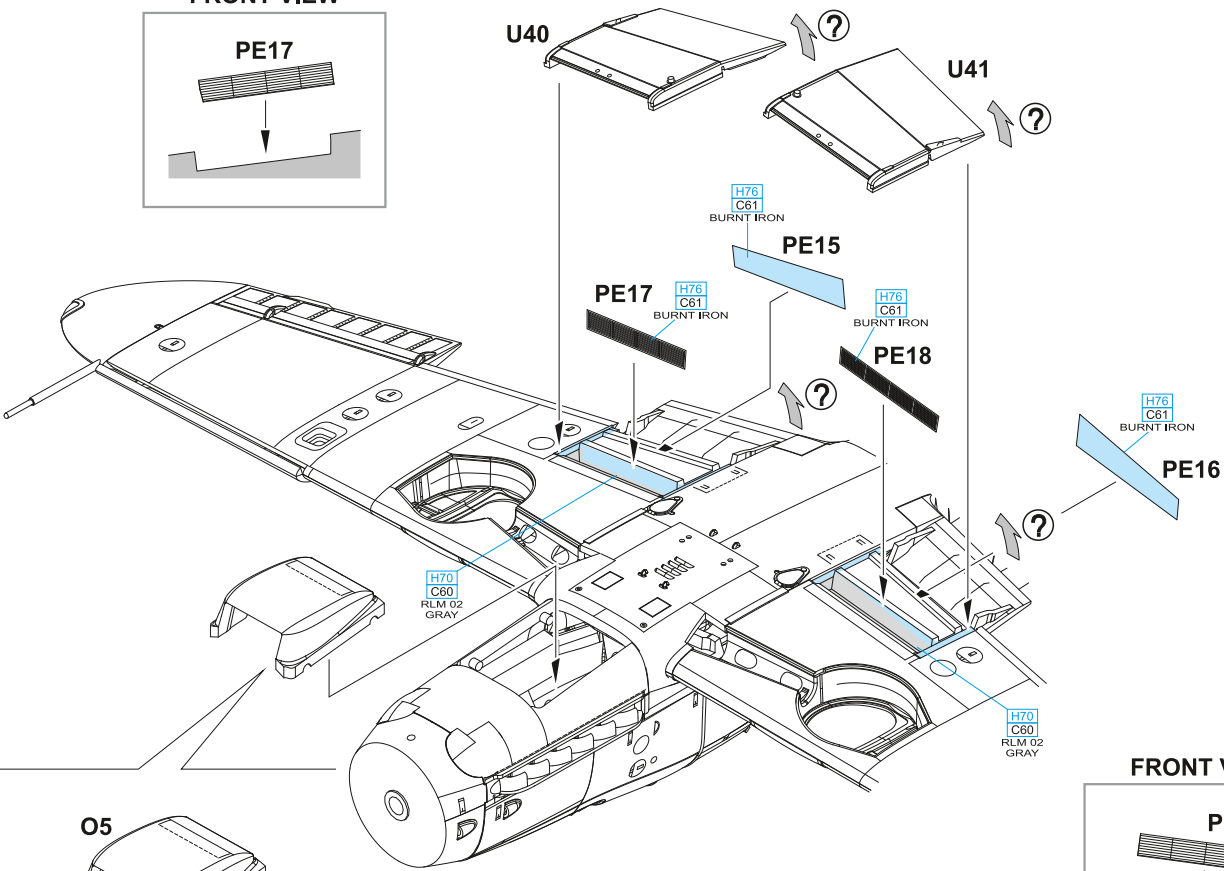
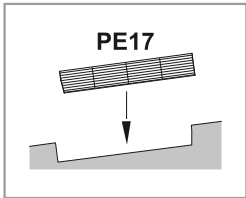
CLOSE



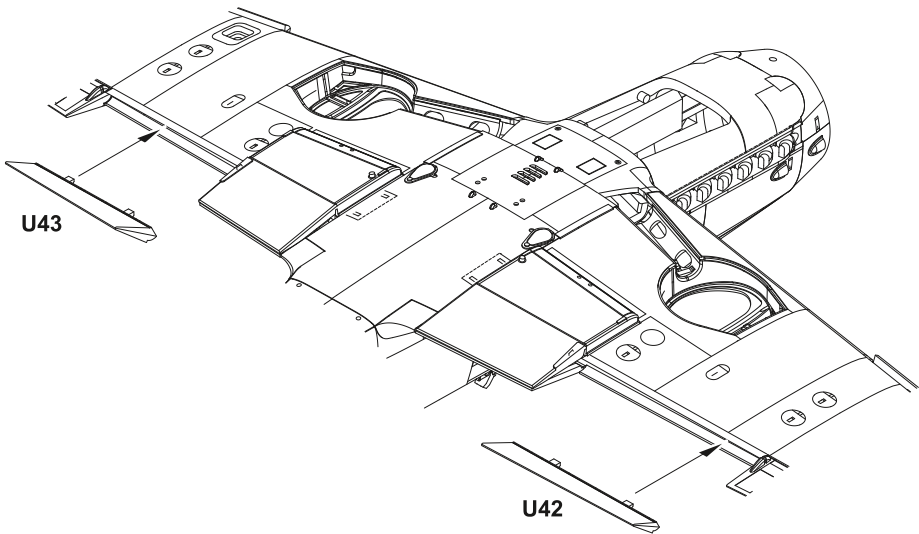
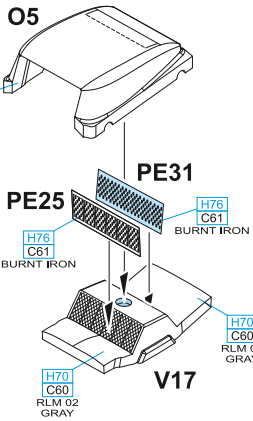
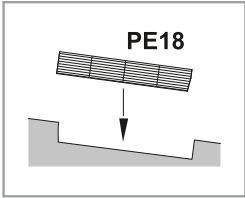
OPEN

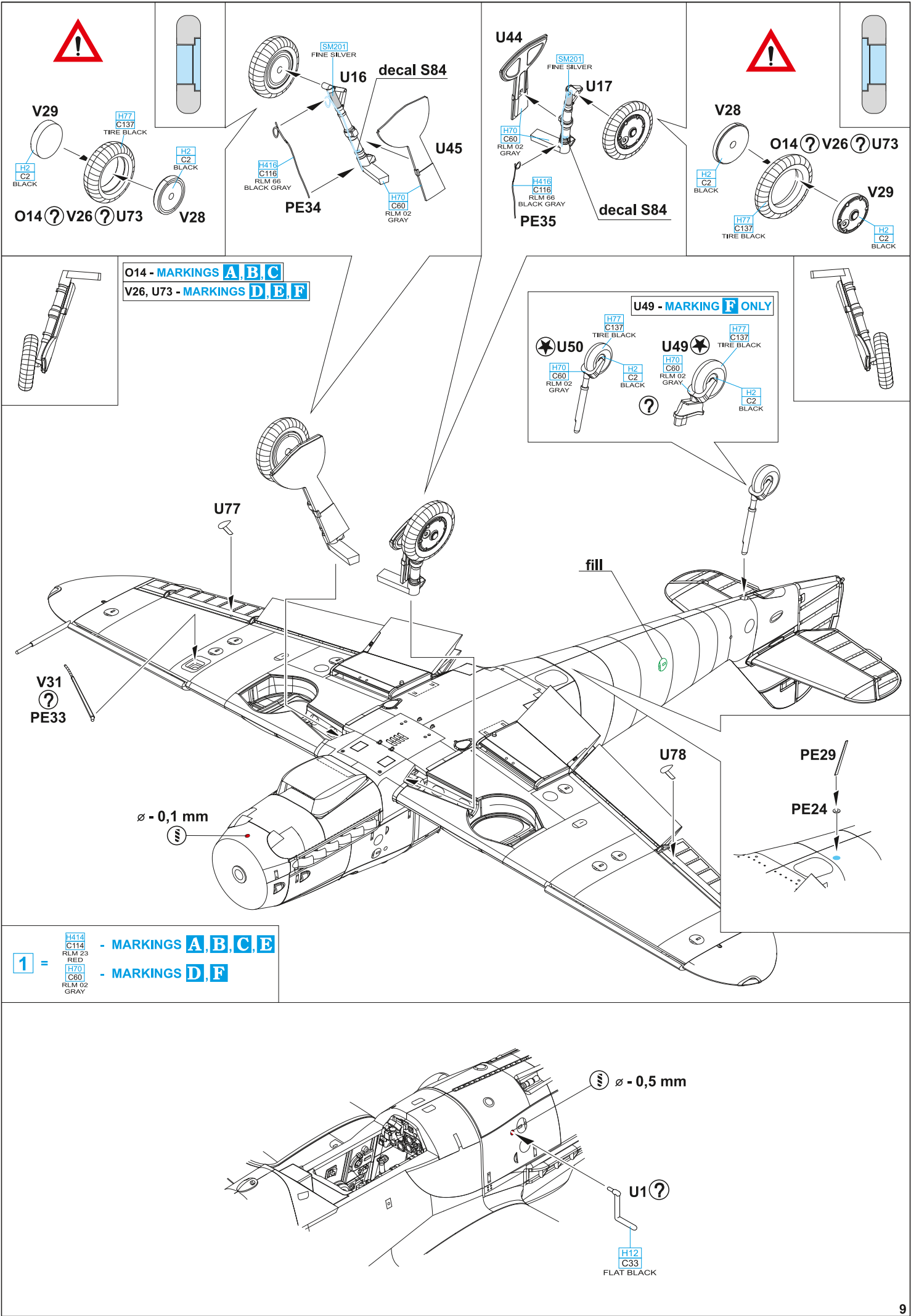


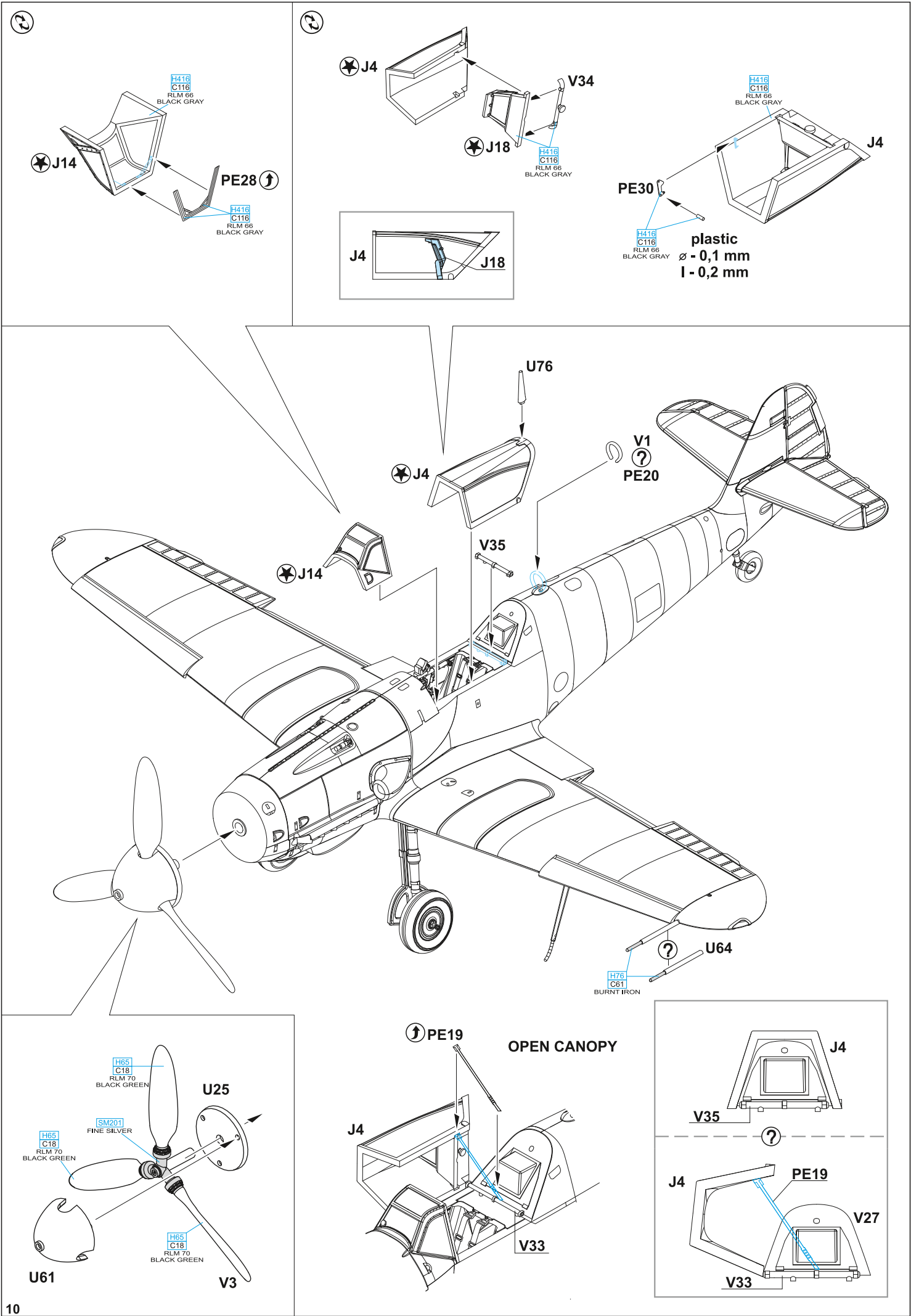
FRONT VIEW

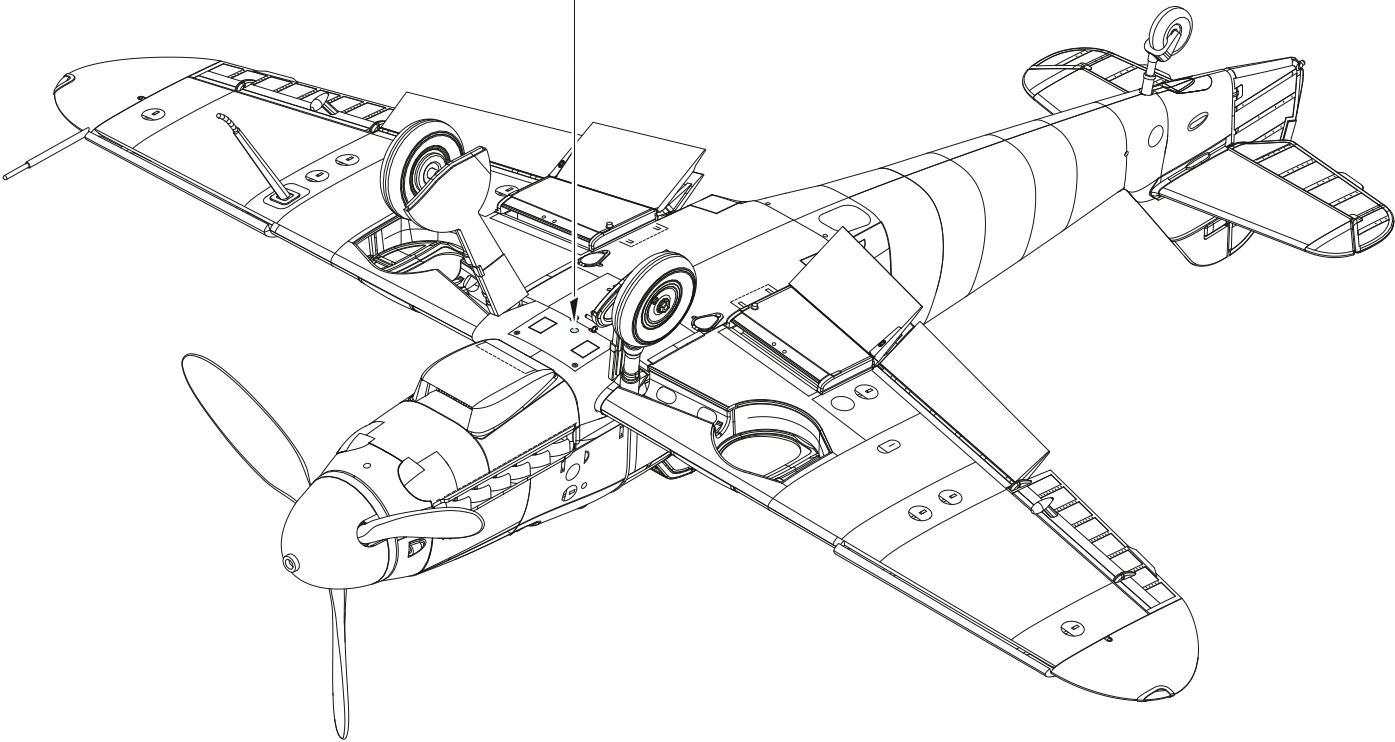
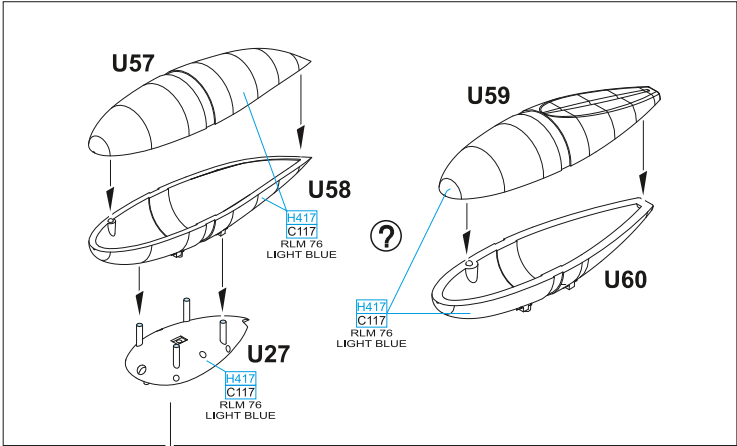


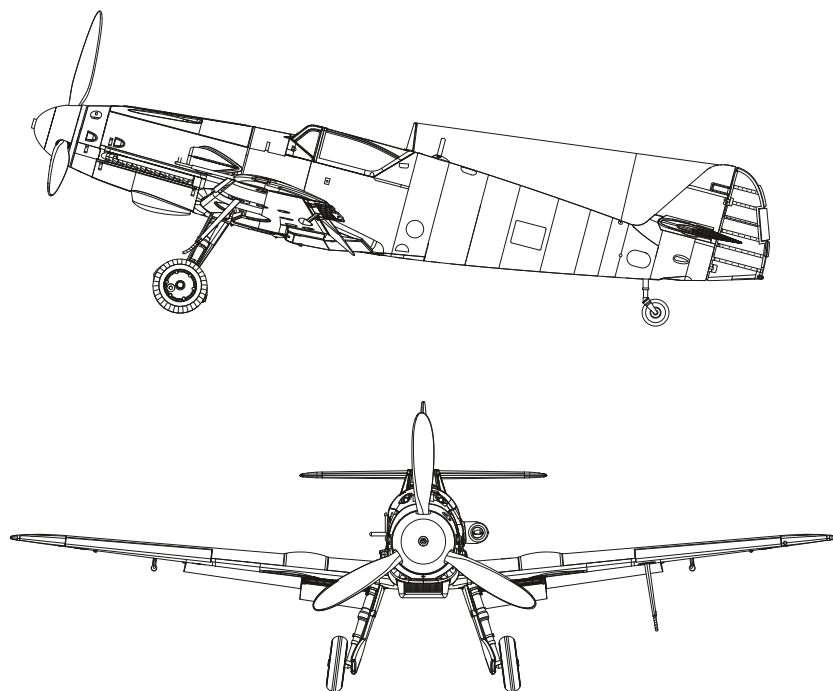
FRONT VIEW











eduard
MASK

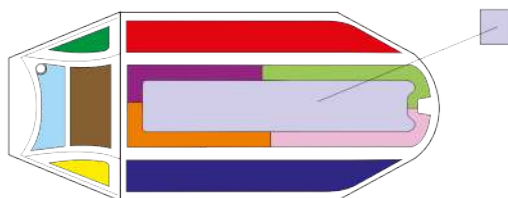
70162



J14

J4

**LIQUID
MASK**



U49

U50

J18

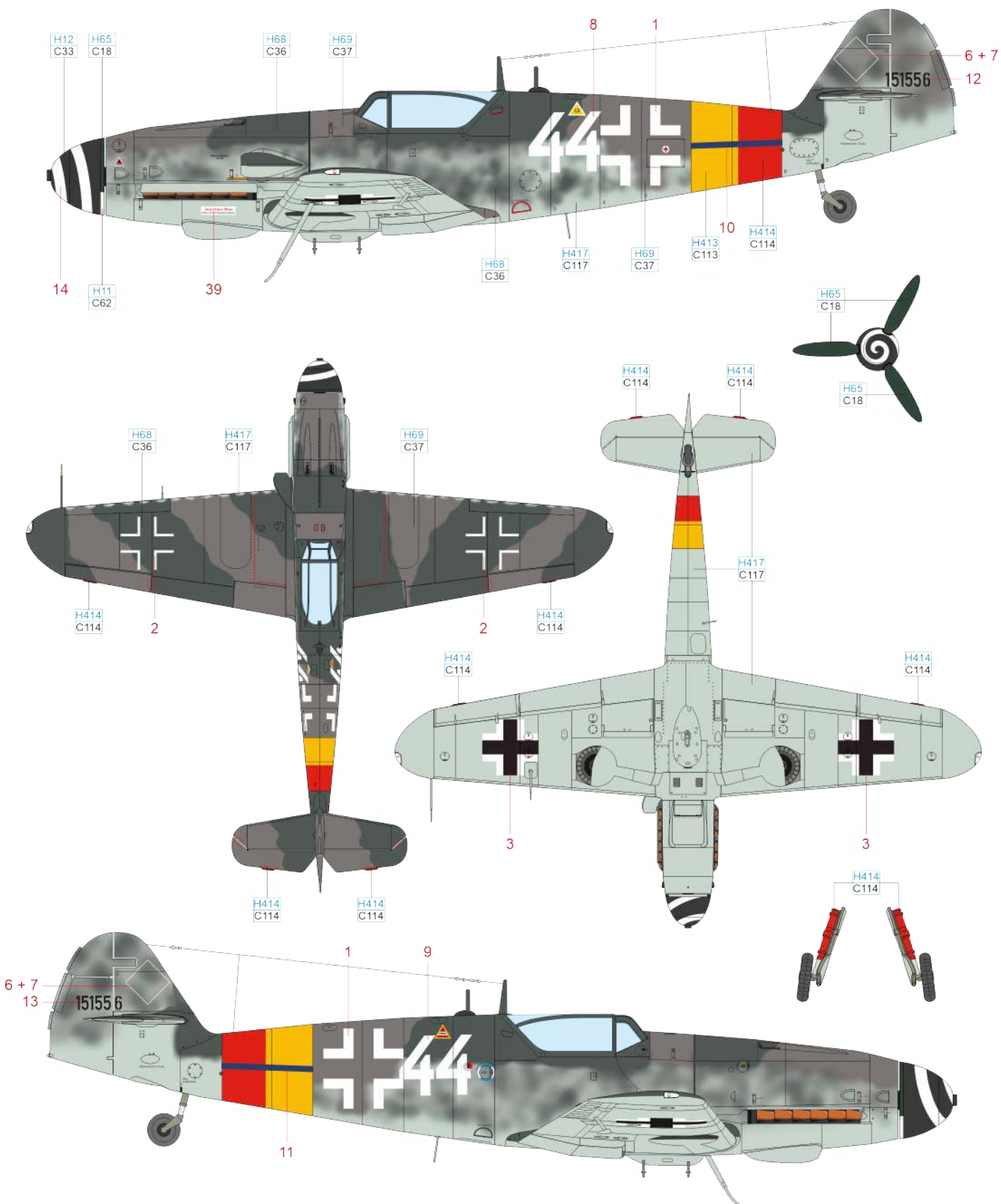
J16

J20



A

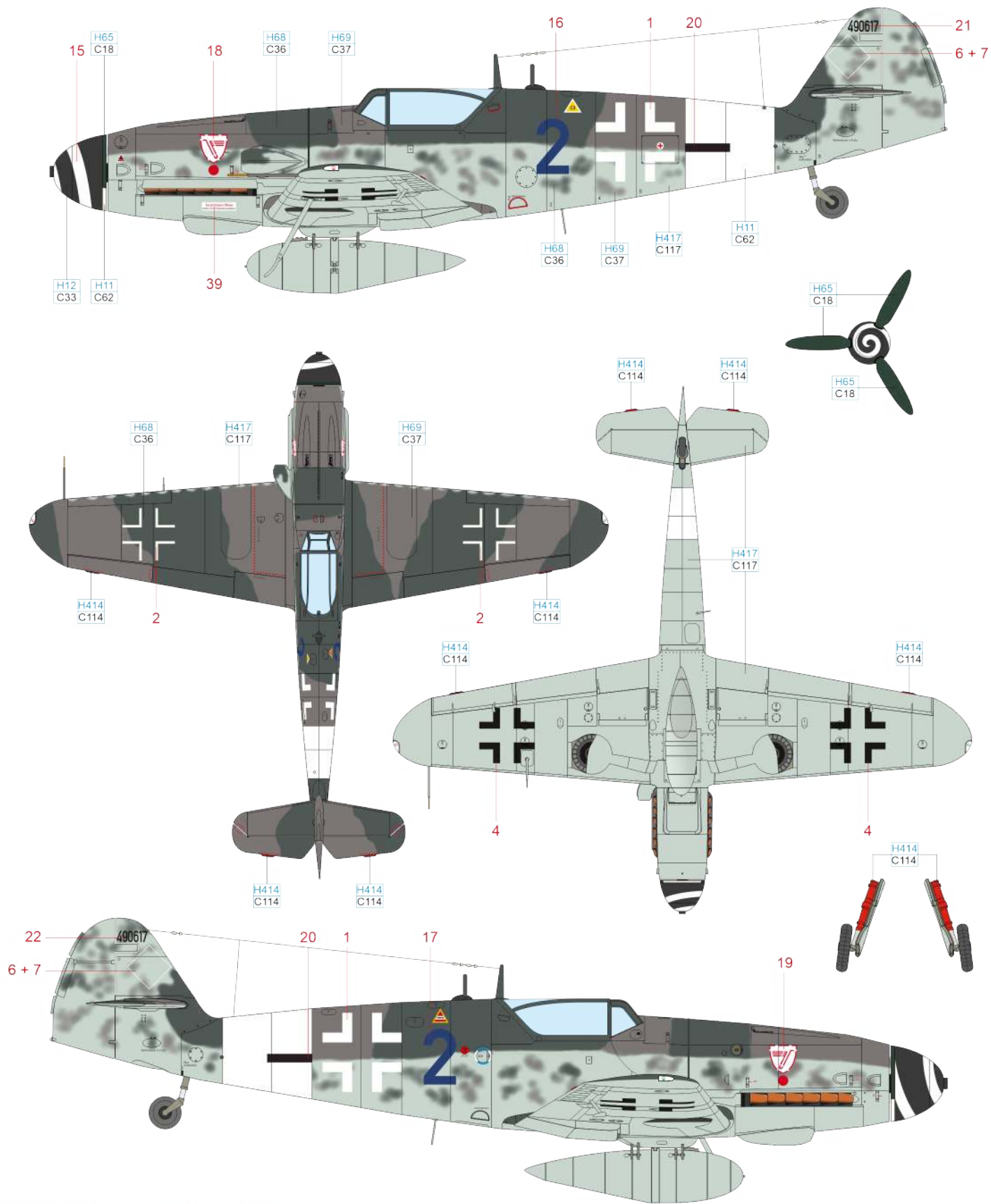
IV. Gruppe byla založena 24. listopadu 1944 v Gardelegenu. Odsud ihned začala podnikat svoje letecké protiútoky proti sovětským silám, které se snažily o přechod řeky Odry. Poté, co se jim to podařilo, byla IV. Gruppe zapojena do letecké obrany Berlína, ale po velkých ztrátách pilotů a techniky byla jednotka 19. března 1945 rozpuštěna. Došlo k tomu opět v Gardelegenu. V důsledku intenzivních bojů se piloti na letounech střídali a bílá 44 tak patřila k těm strojům, které byly využívány více piloty. V.Nr 151556 je příkladem Bf 109G-10 série 151, vyrobeného továrnou Erla v Lipsku. Tyto stroje byly charakteristické křídlem s velkými boulemi nad podvozkovou šachtou. Další podrobnosti o tomto stroji nejsou známy.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	FLAT BLACK	H12 C33	RLM 04	H413 C113
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18

B

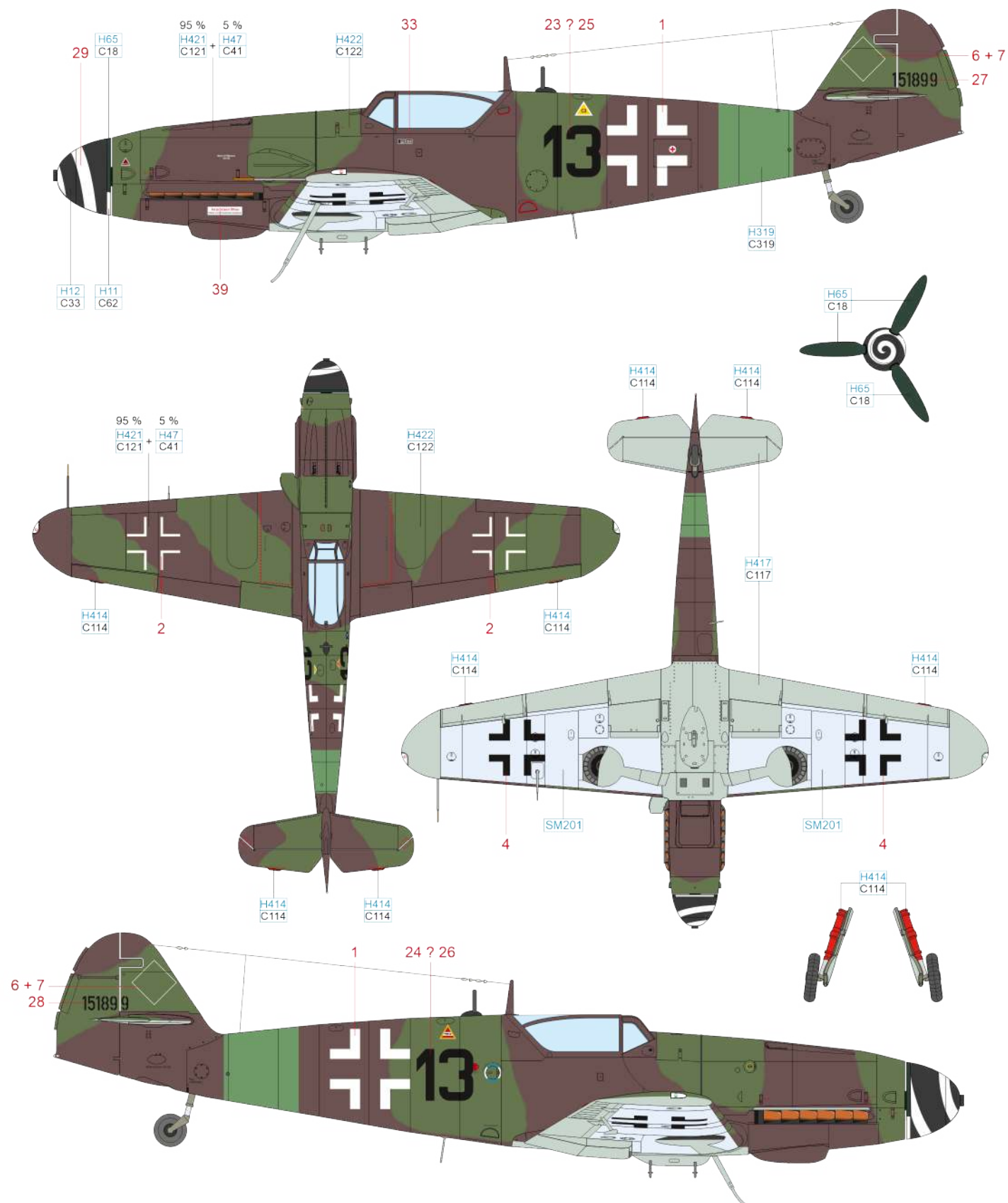
Dne 2. listopadu 1944 utrpěla celá JG 3 těžké ztráty během útoku Sturmjägerů od IV.(Sturm)/JG 3 na formaci B-17 od 91st BG severozápadně od Halle. Nejhuře dopadla II. Gruppe, která během chvíle přišla o patnáct stodevitek a dalších jedenáct jich bylo poškozeno. Během útoku amerických stíhačů zahynulo 12 pilotů. Jedním ze strojů, které měly tyto rány zacelit, byl i tento Messerschmitt Bf 109G-10, vyrobený v továrně Erla v Lipsku, který byl přidělen Uffz. Reiherovi a obdržel označení motoré 2. Marking stroje dále doplnil i znak jednotky na obou stranách přidě a bílý pás, obepínající záď trupu, což bylo označení strojů JG 3 v rámci Obrany říše.



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

C 2./JG 27, Grossenhain, Německo, duben 1945

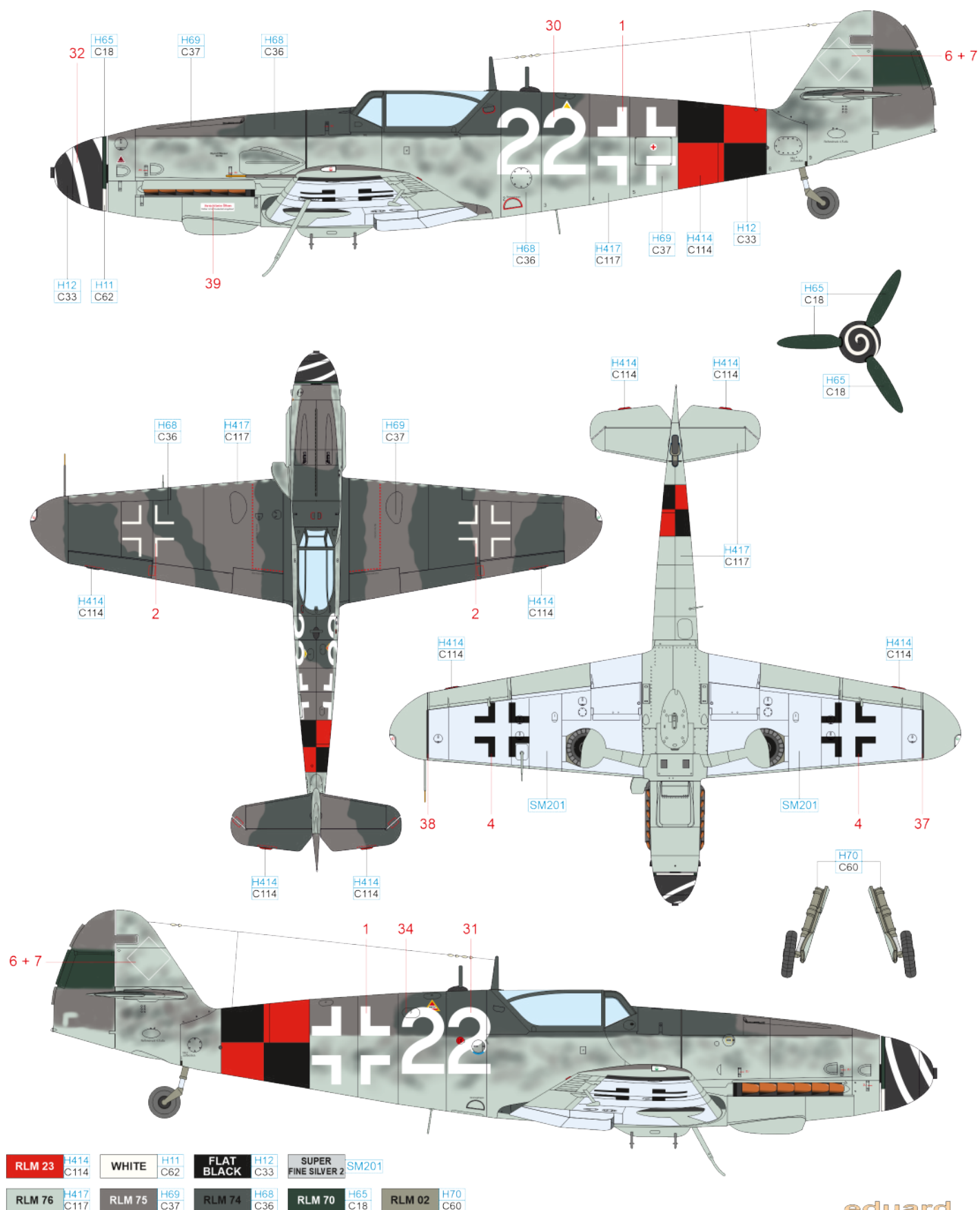
Piloti a pozemní personál od 2./JG 27 se i se svou technikou tak jako mnoho dalších jednotek Luftwaffe od počátku roku 1945 neustále stěhovali podle situace a intenzity bojů na frontě. Postupně ustupovali od Rýna přes celou Německou říši a v dubnu 1945 se objevili i v Praze-Kbely. V květnu zakončili boje druhé světové války v Salzburgu odchodem do amerického zajetí. Černá 13 byla letounem z produkce 151 s kamufláží v barvách RLM 81 a RLM 82. Spodní plochy křídla měly mnohé části v barvě kovu. Řada autorů uvádí číslo 13 jako červené, na obtiskovém aršíku naleznete obě varianty, tedy jak červené, tak černé.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	FLAT BLACK	H12 C33	RED BROWN	H47 C41	SUPER FINE SILVER 2	SM201
RLM 76	H417 C117	RLM 70	H65 C18	RLM 81	H421 C121	RLM 82	H422 C122	LIGHT GREEN	H319 C319

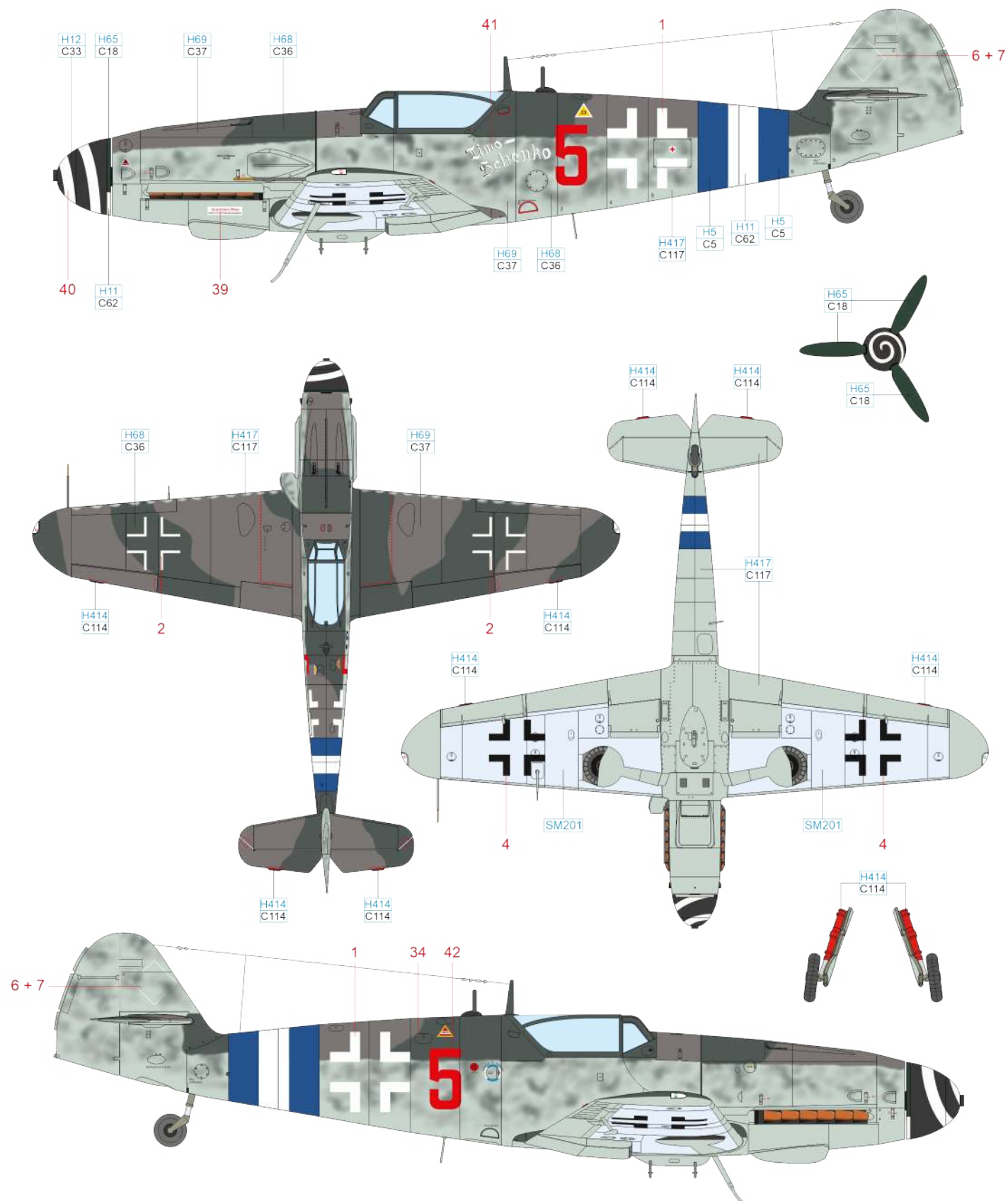
D I./KG(J) 6, Bad Aibling, Německo, květen 1945

Rozhodnutí o rozpuštění bombardovacích jednotek Luftwaffe, které bylo přijato v září 1944, a s tím související přesun pilotů bombardérů ke stíhacím úkolům, si vynutily vznik přeškolovacích útvarů. V listopadu 1944 vznikla v Gerstungenu I./KG(J) 6 z KG 77. Ta zde odevzdala své bombardovací stroje a přesunula se spolu se štábem do Protektorátu Čechy a Morava na letiště Praha-Kbely. Spolu s ní došlo k přesunu zbývajících jednotek KG(J) 6, a to Gruppe II./KG(J) 6 na letiště Praha-Klečany a III./KG(J) 6 na letiště Praha-Ruzyně. Zde se piloti seznamovali s Bf 109G nebo Bf 109K a proudovými Me 262. Přestože se německý průmysl na začátku roku 1945 potýkal s mnoha problémy v důsledku spojeneckých náletů a nepříznivého vývoje na bojištích, obdržela I./KG(J) 6 ještě v březnu 1945 nové stroje Bf 109G/K a III./KG(J) 6 převzala dokonce i Me 262. Od počátku března 1945 američtí stíhači, kteří doprovázeli bombardovací svazy, využili všechny příležitosti k útokům na pražská letiště. Výcvik u KG(J) 6 tím byl značně omezen a němečtí piloti byli nuceni podstoupit ostré bojové akce při ochraně vlastních letišť. Na konci dubna a počátkem května 1945 pak začal přesun letuschopných strojů do Bad Aiblingu. Stroje KG(J) 6 měly na trupu červeno-černý kostkovaný pruh a velké bílé číslice.



E Lt. Friedrich-Wilhelm Schenk, 2./JG 300, Borkheide, Německo, únor 1945

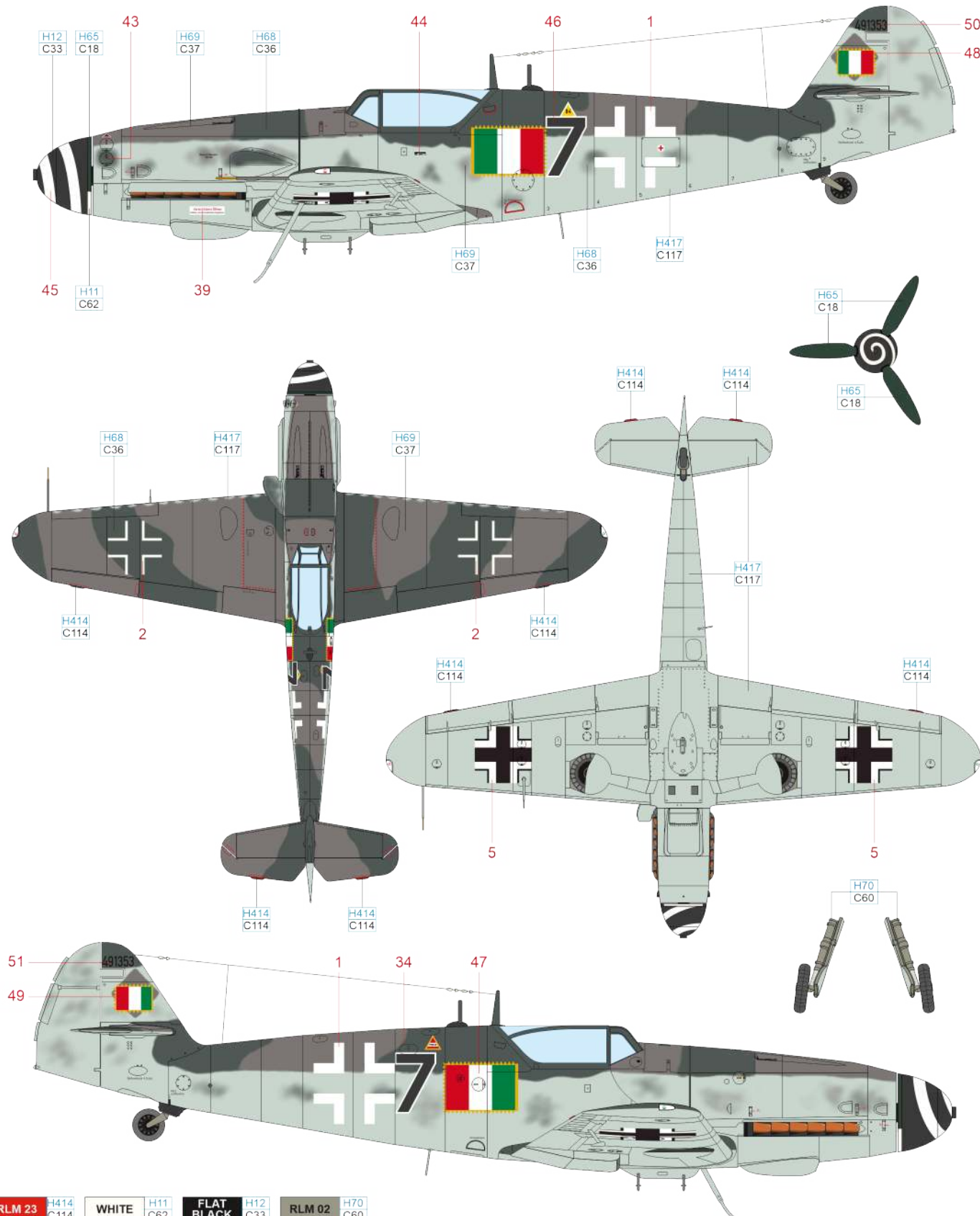
Schenkovi přátelé z řad leteckého personálu vymysleli tomuto pilotovi přezdívku Timo-Schenko. Měl to být žert využívající jméno sovětského maršála Semjona Konstantinoviče Timošenka, který se však rychle ujal a mechanici tuto přezdívku namalovali i na trup Schenkova stroje. Friedrich-Wilhelm Schenk létal u JG 300 od července 1944 až do března 1945, kdy byl převelen k JG 7, u níž pilotoval proudové stíhačky Me 262. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem sedmi sestřelů a po jejím skončení létal u společnosti Lufthansa.

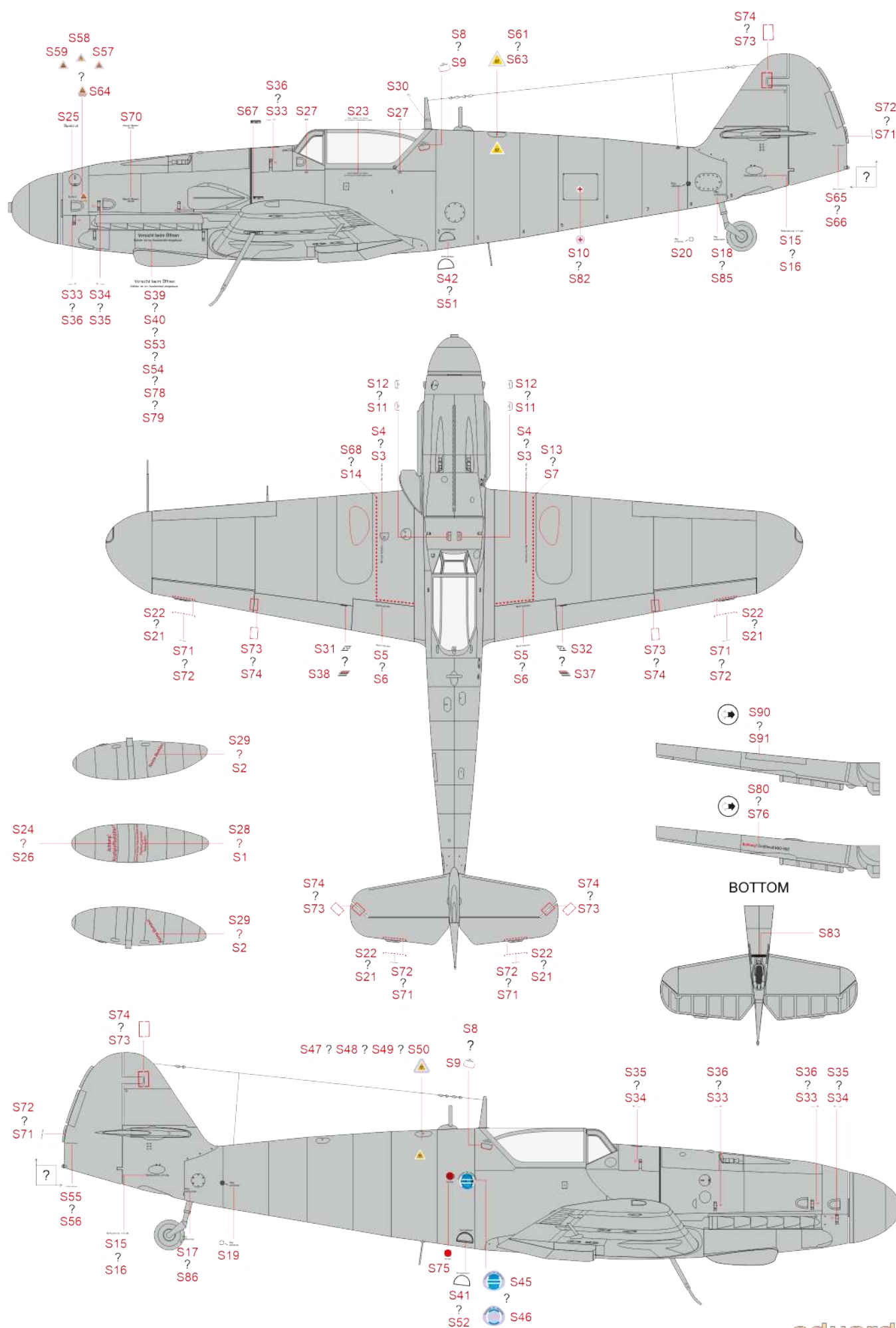


RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	FLAT BLACK	H12 C33	SUPER FINE SILVER 2	SM201
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18
						BLUE	H5 C5

F W.Nr. 491353, Cap. Ugo Drago, 4^a Squadriglia, 2^o Gruppo, ANR, Aviano, Itálie, únor 1945

Italská sociální republika byla loutkovým státem pod vedením Benita Mussoliniho. Byla vytvořena na území Itálie, obsazeném německou brannou mocí dne 18. září 1943 a mohla si vytvořit i vlastní 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 Messerschmittu Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 4^a squadriglia, nesoucí název Gigi Tre Osei, byl v té době Capitano Ugo Drago, který dosáhl sedmnácti sestřelů a v dubnu 1945 obdržel německý Rytířský kříž. Po válce emigroval do Argentiny, kde se živil jako instruktor létání, ale v roce 1953 se vrátil zpět do Itálie a byl přijat k letecké společnosti Alitalia, u níž létal až do roku 1973. Zemřel v Římě 22. dubna 2007. Ke konci války už nebylo ze strojů používaných ANR většinou odstraňováno označení v podobě křížů na trupu a na křídle, pouze svastika na kýlovce byla zastříkána a nahrazena označením v podobě italské vlajky olemované žlutými trojúhelníky, které bylo doplněno i na boky trupu.



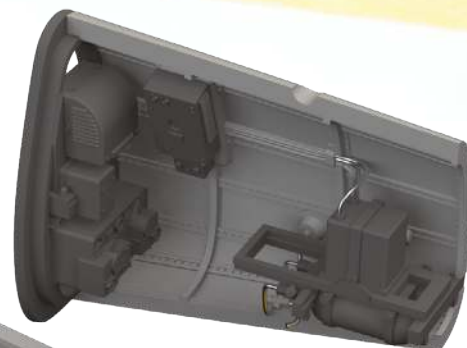
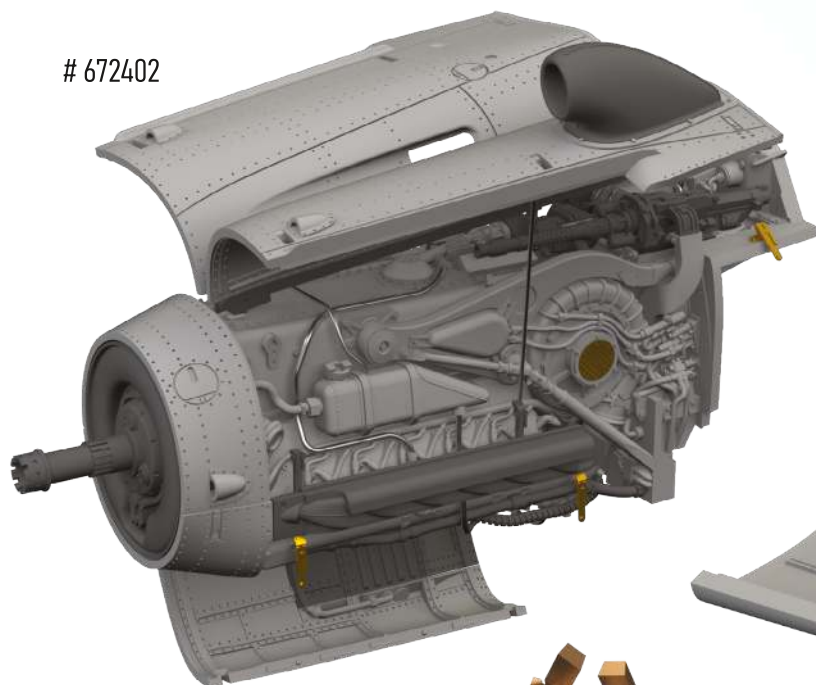


- 674018 Bf 109G-10 LööK (Brassin)
- 674020 Bf 109G-10 LööKplus (Brassin)
- 672338 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 672344 Bf 109G radio compartment PRINT (Brassin)
- 672383 Bf 109G-10/K-4 propeller (Brassin)
- 672385 Bf 109G-10 wheels (Brassin)
- 672388 Bf 109G-10 cockpit PRINT (Brassin)
- 672402 Bf 109G-10 Erla engine PRINT (Brassin)
- CX678 Bf 109G-10 (Mask)



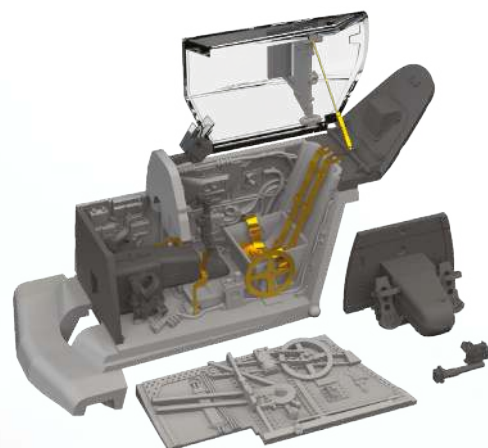
674020

672402



672344

672338



672388

