

Bf 109G-10 WNF/Diana

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. Byl to její skutečný tažný kůň...

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 začala psát v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky 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 poměrně 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 tak obvyklé, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. 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 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 „stodevítek“ 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 začaly dostávat i sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro demonstraci své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům 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



item No. 70164

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 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 přídavné 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 WNF/Diana

Verze Bf 109G (Gustav) byla pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl přímým vývojem DB 601. Vzniklo několik verzí a subverzí jak s přetlakovým, tak nepřetlakovým kokpitem a vývoj směřoval k nové verzi Bf 109K, pro kterou byl připraven nový motor DB 605D. Ten byl nakonec využit také pro přechodné řešení, verzi G-10, která původně vznikla v továrně Erla. Tam využili draků již vyráběných G-14, které měly být náhradou za G-6 a zahrnovaly všechna vylepšení do té doby na „gé šestkách“ provedená. Zároveň měly G-10 standardně montováno zařízení pro zvýšení výkonu vstříkovaním vody MW 50 a výhled z kabiny byl zlepšen zavedením překrytu Erla. Tyto stroje začaly být zaváděny do služby od listopadu 1944. Ve výrobě nahrazovaly G-6 nejen u Erla, ale také v továrnách v Mtt Regensburg a WNF/Diana. Mezi specifika poslední jmenované továrny patřily velké boule na křídlech, jaké byly typické pro K-4. Dostala je většina strojů. Všechny byly také osazeny kanónem Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 ráže 20 mm. Stroje z rané výroby dostávaly kovové směrovky, později byly montovány dřevěné všech vyráběných typů. Řada strojů z WNF/Diana byla vyrobena v průzkumné verzi R2 s kamerou Rb 50/30 montovanou za kokpitem.

Vyboulení za motorovými kryty bylo podobné jako u strojů z Mtt Regensburg, ale s trochu menším zaoblením. Stroje z těchto továren měly také vyboulení na spodku přídě před výfuky, které si u Mtt Regensburg a WNF/Diana vynutila širší kliková skříň motoru a odlišná olejová instalace. V továrně Erla se naproti tomu 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

P>

U>

J>

V>

70150 J

70150 V

70164

70164-LEPT1 1/72

70164-LEPT2 BF 109G-10 WNF/Diana 1/72

eduard MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

70164-LEPT1 1/72

70164-LEPT2 BF 109G-10 WNF/Diana 1/72

-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

*

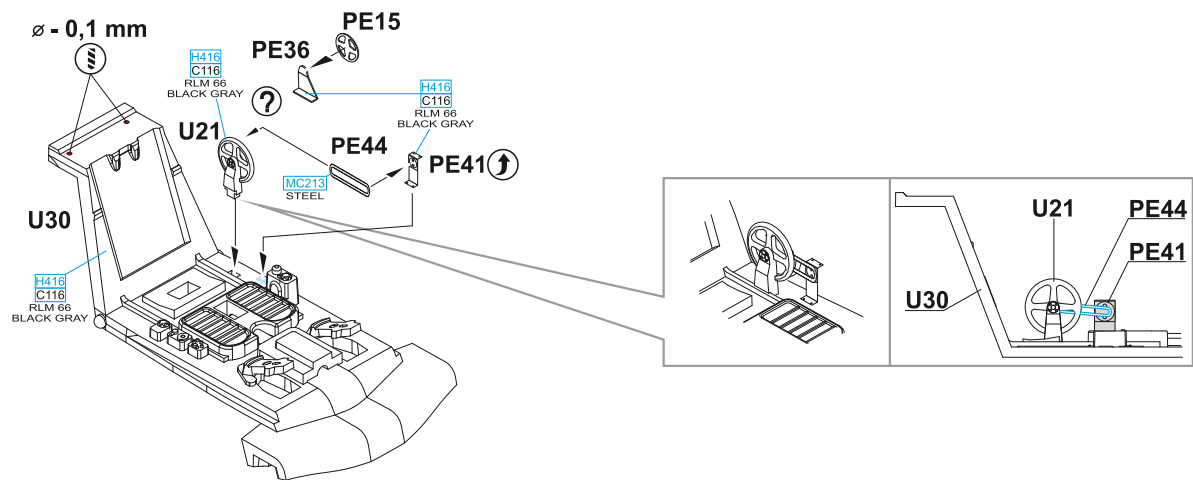
PEINTURE

*

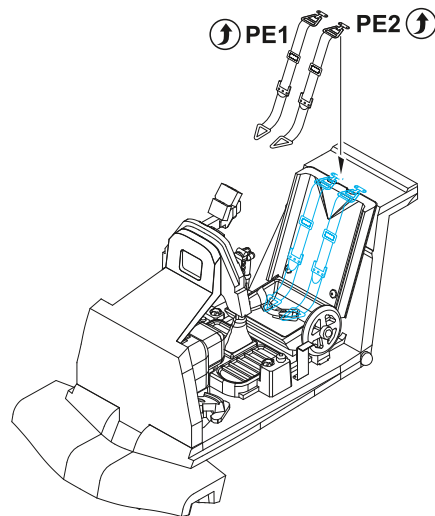
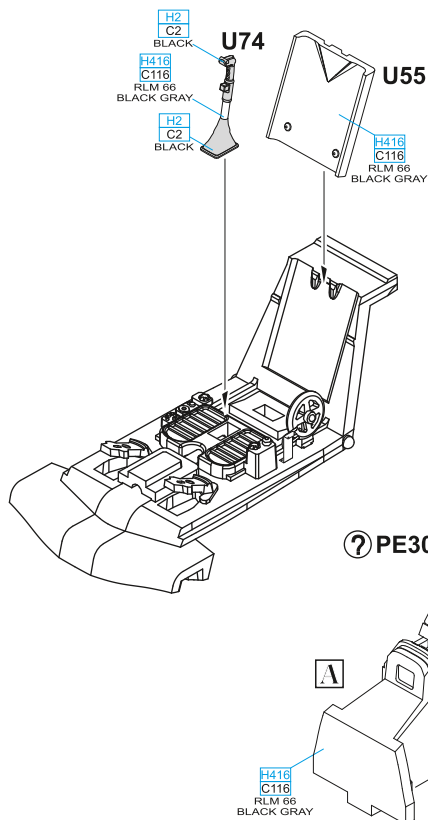
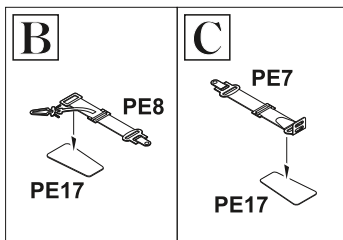
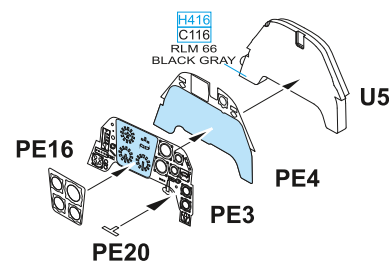
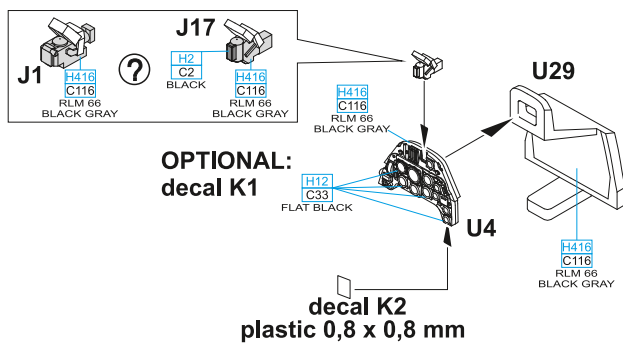
色

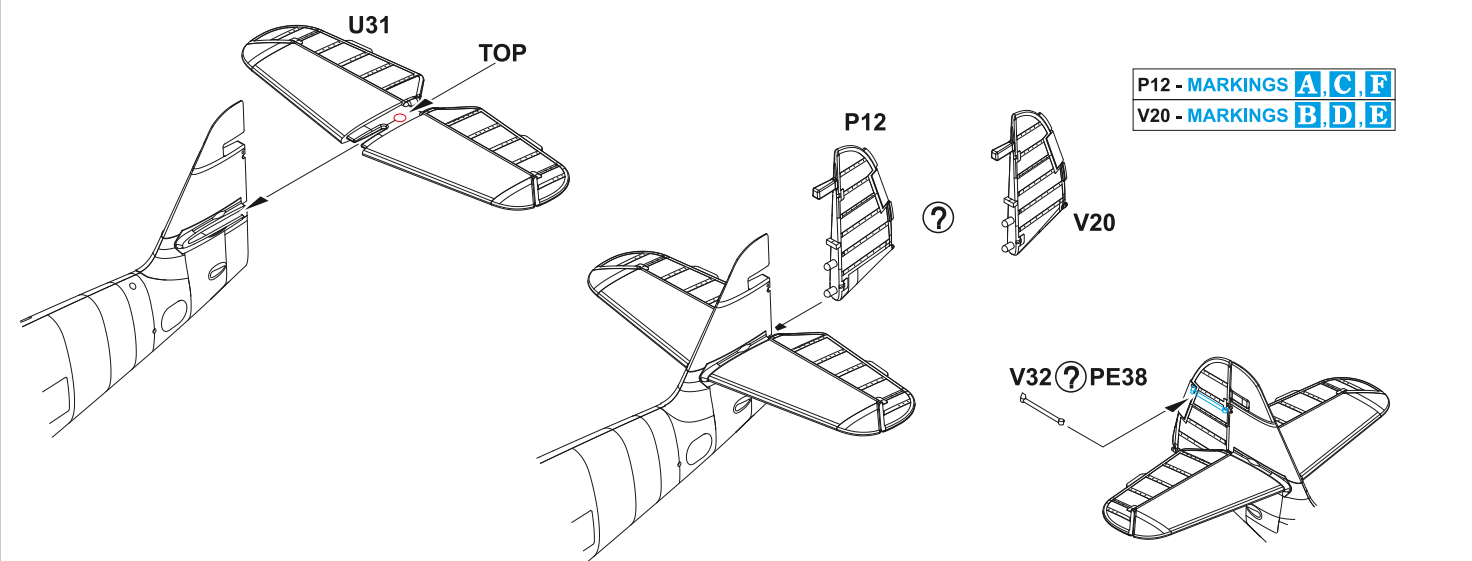
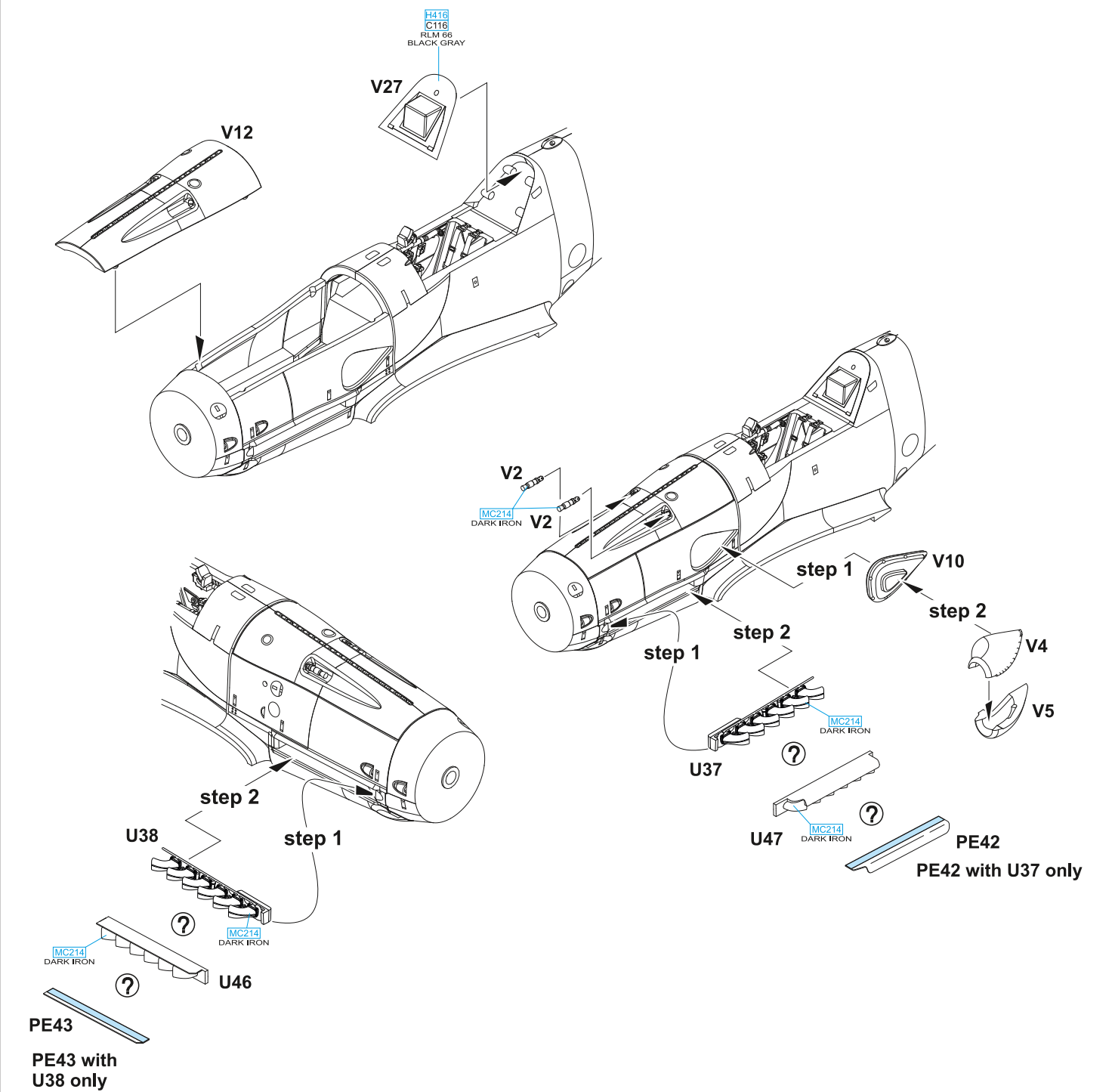
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H43	C100	WINE RED
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H74	C26	GREEN BLUE
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C319	LIGHT GREEN
H324	C324	LIGHT GRAY

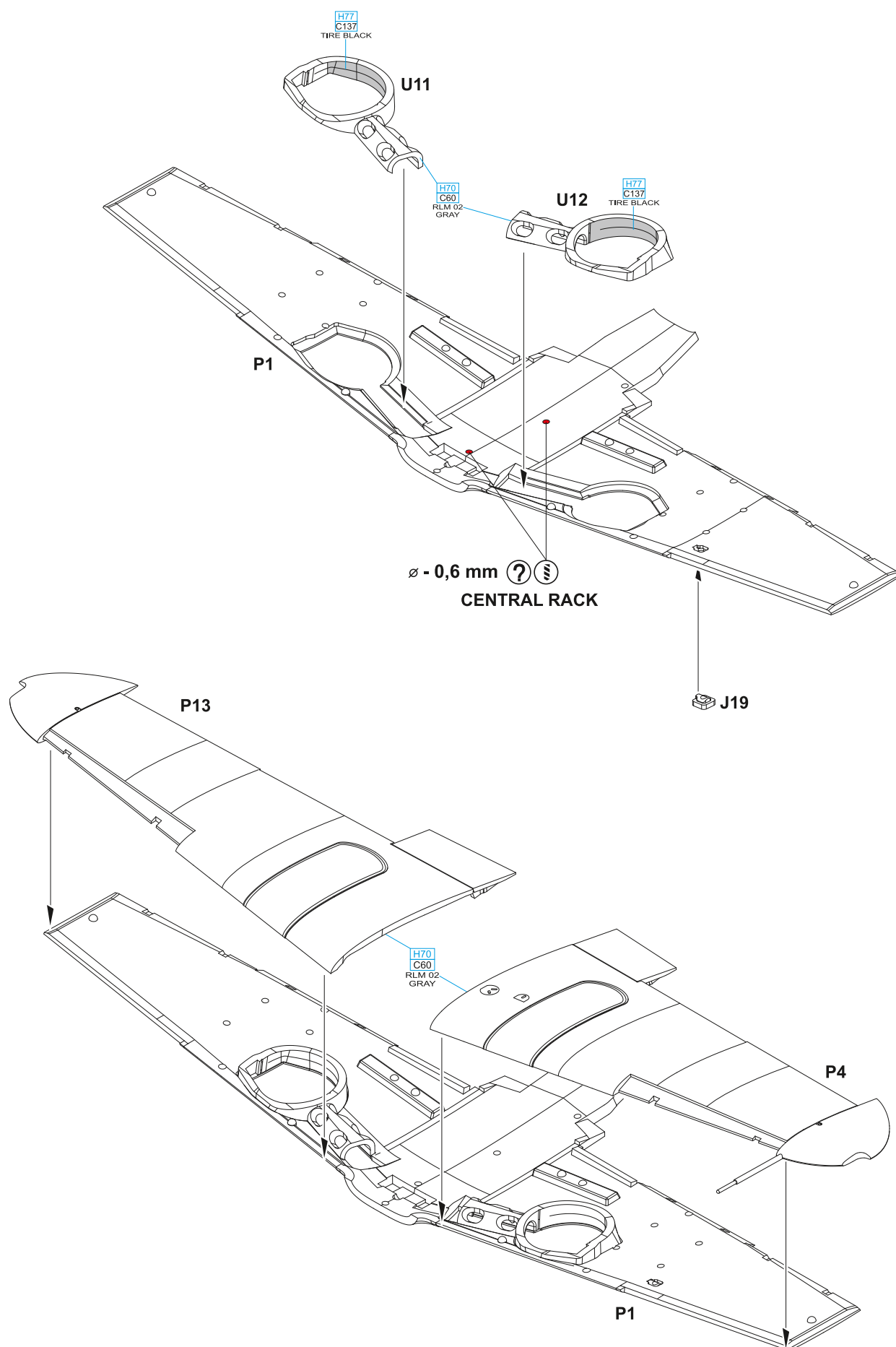
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



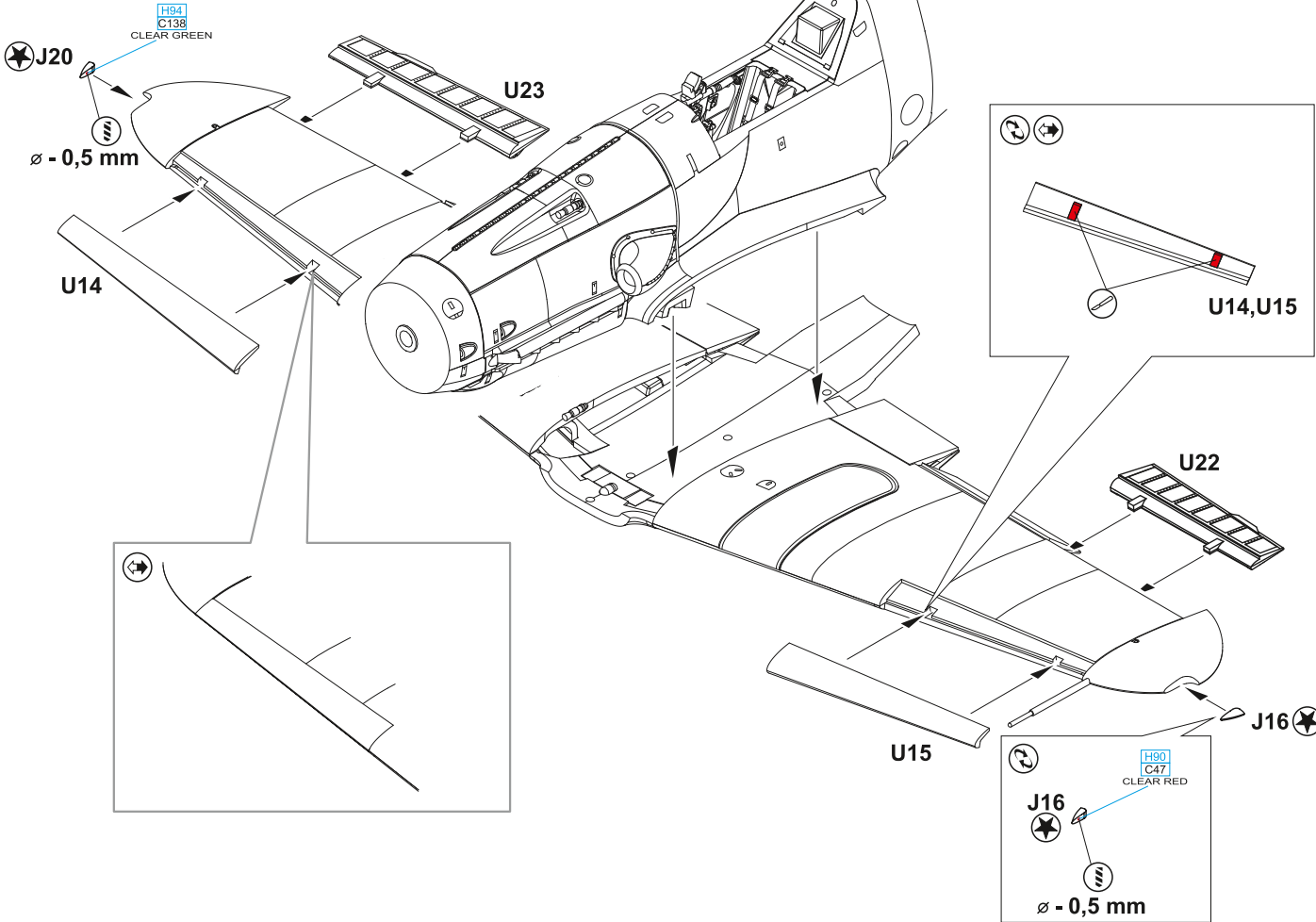
A



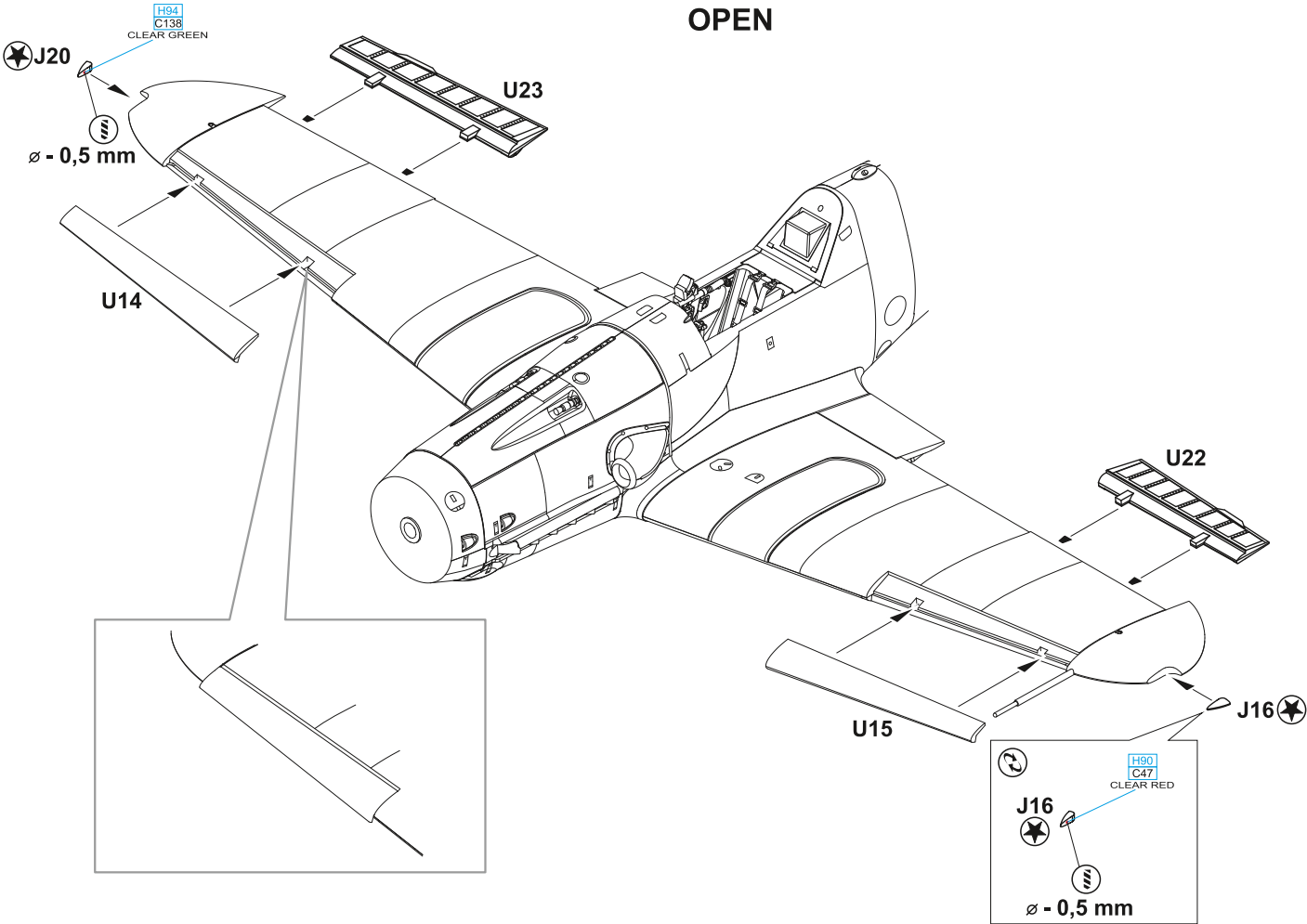


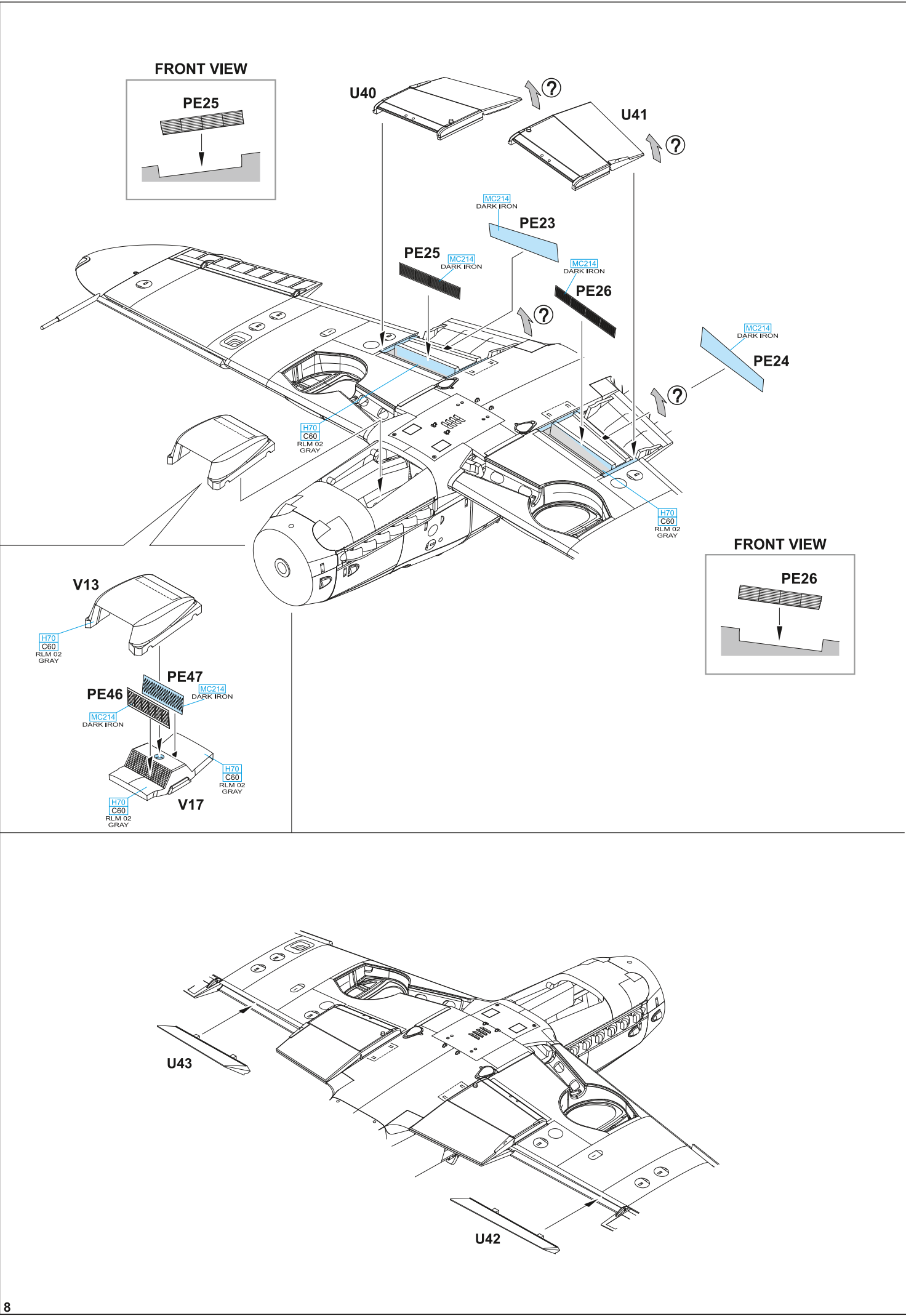


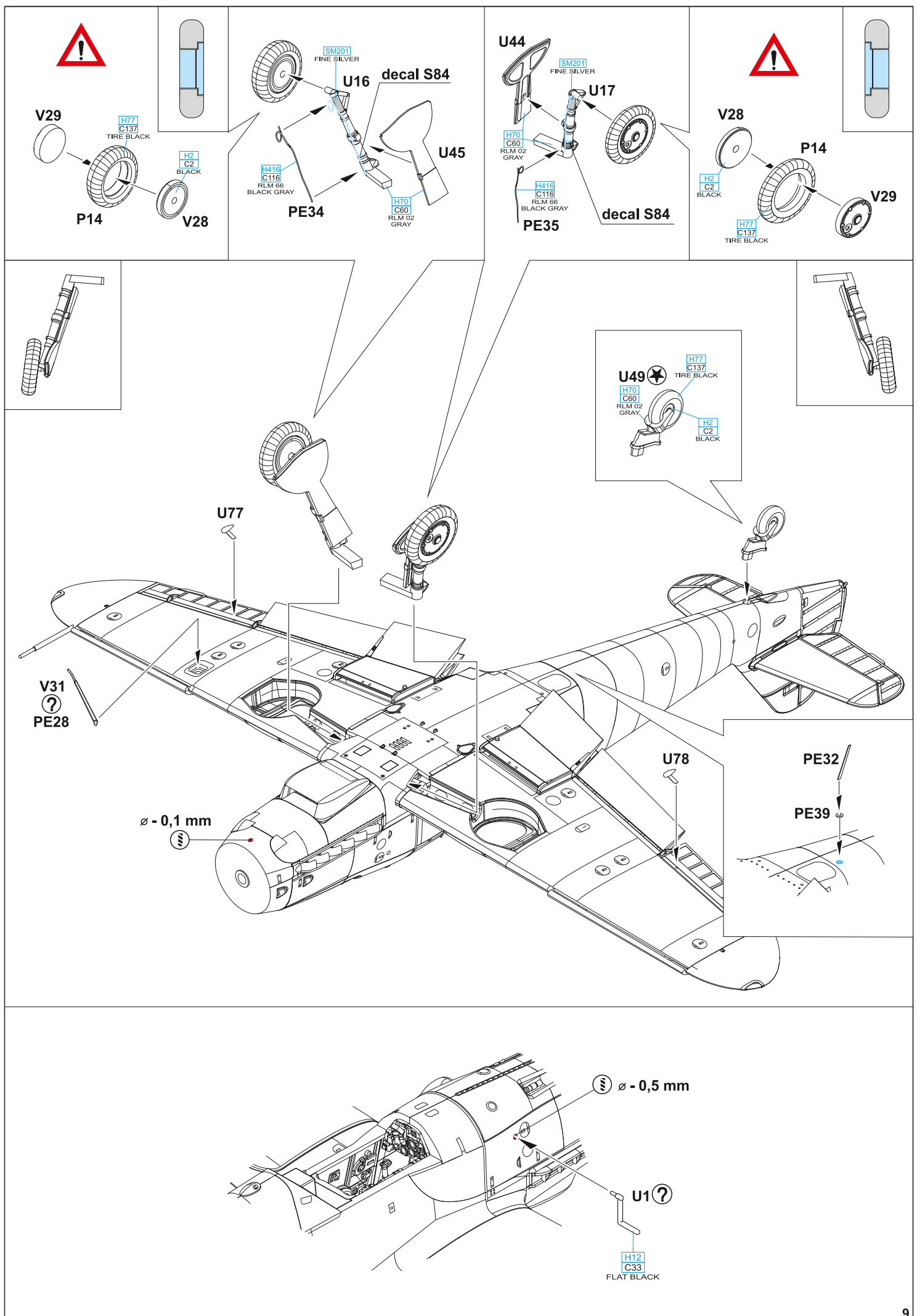
CLOSE

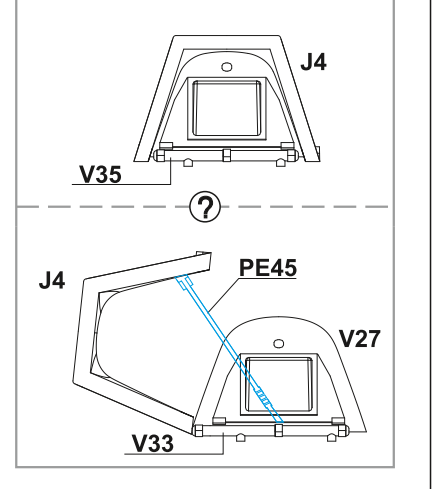
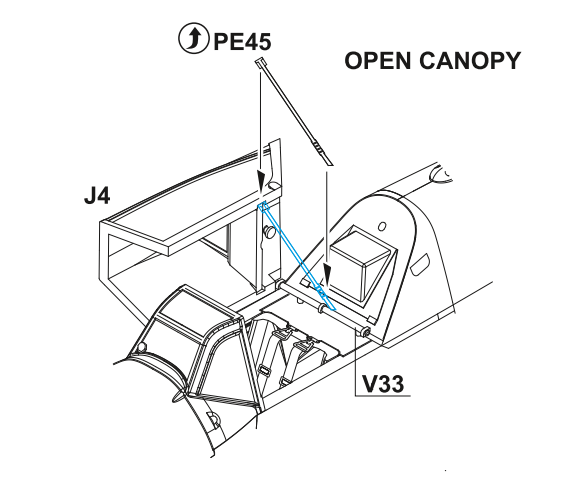
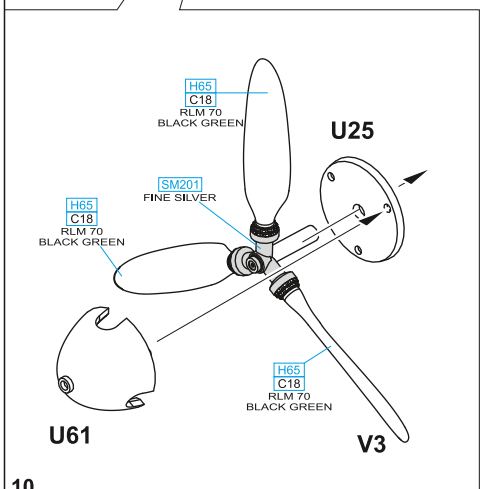
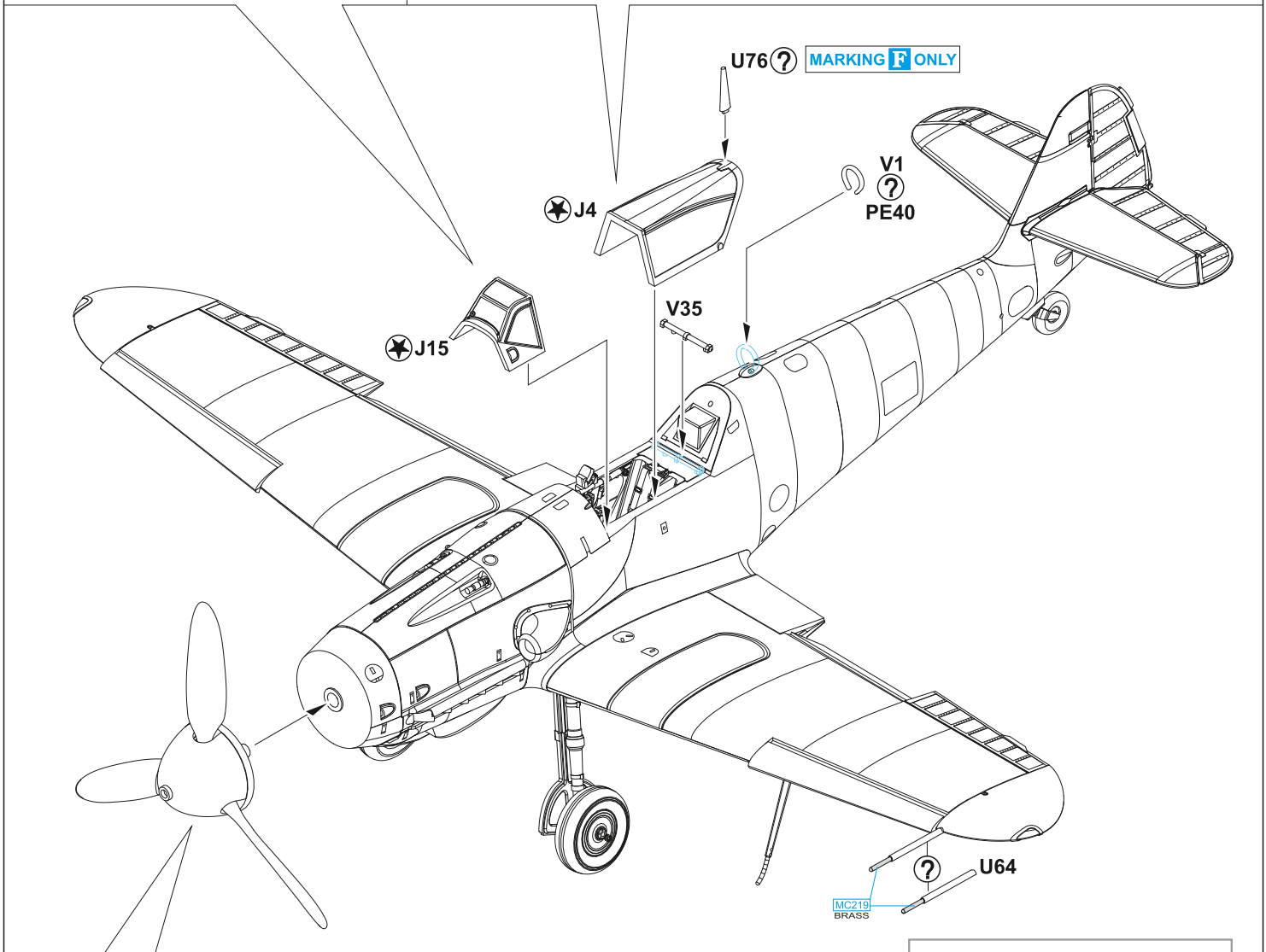
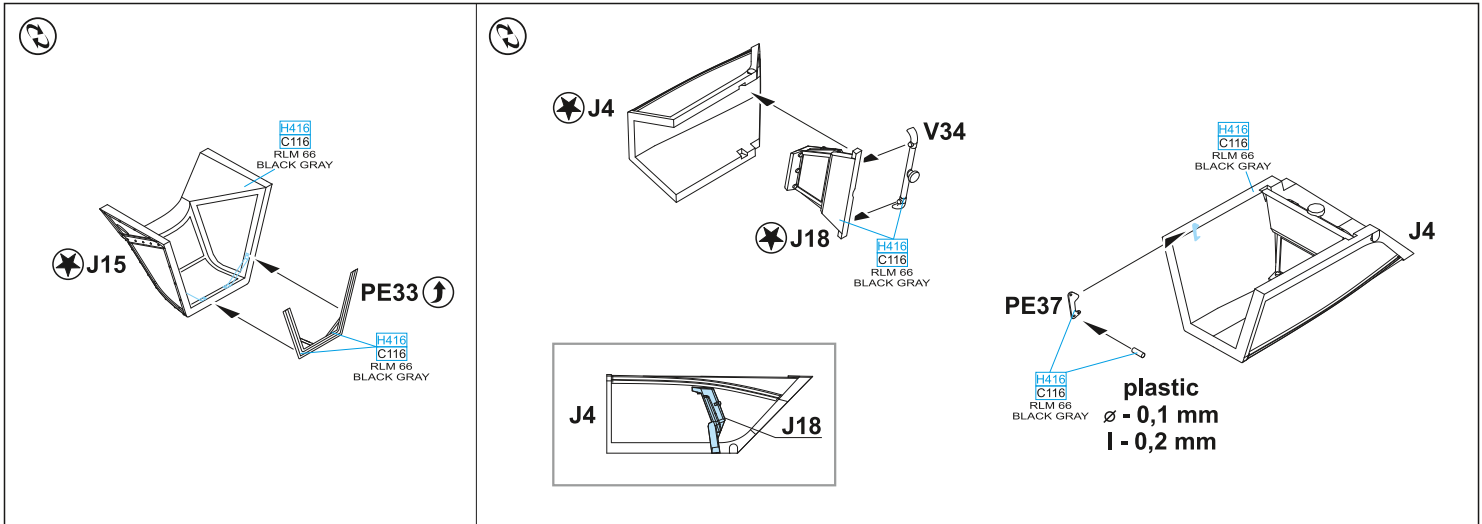


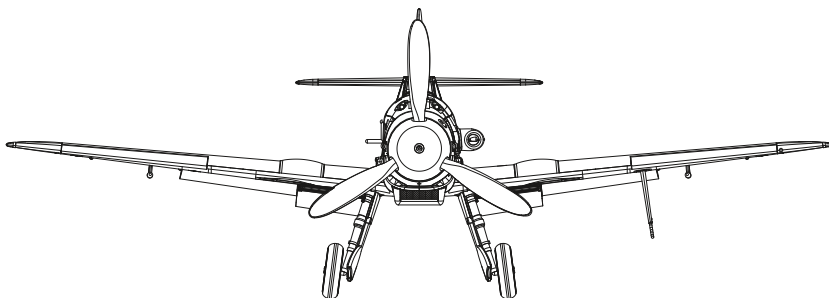
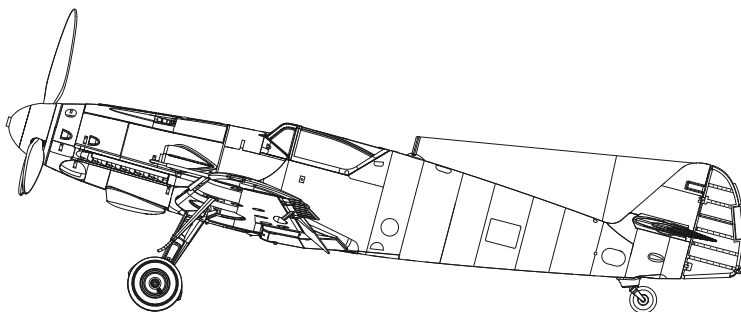
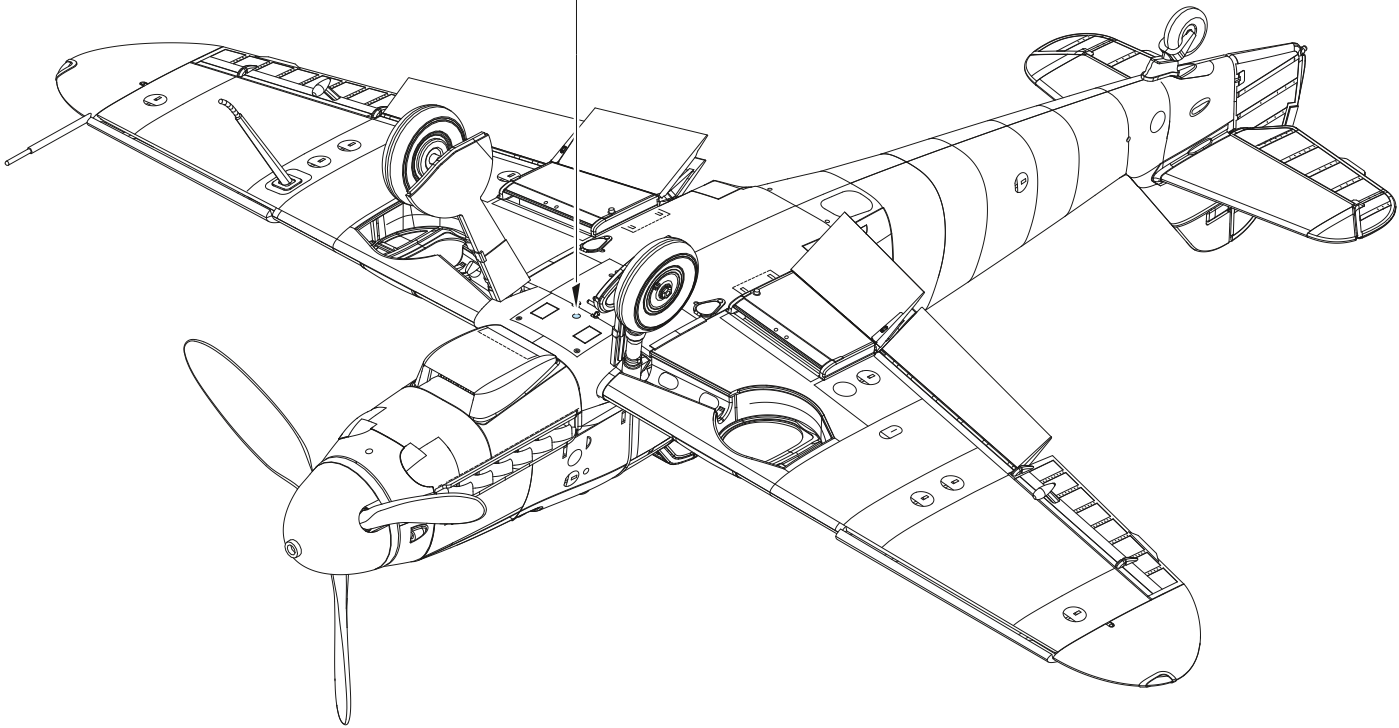
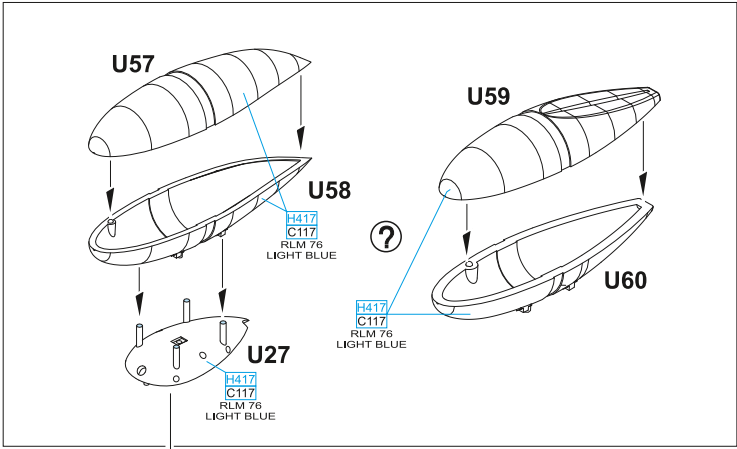
OPEN

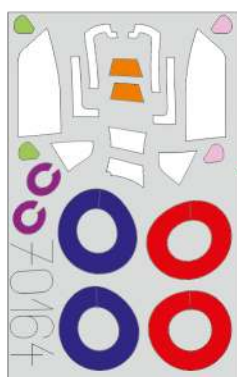
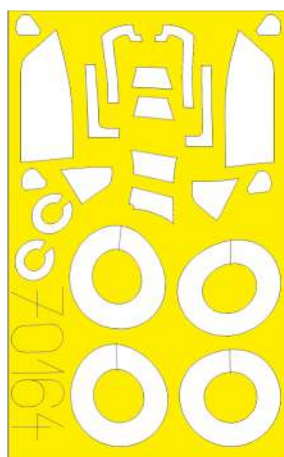








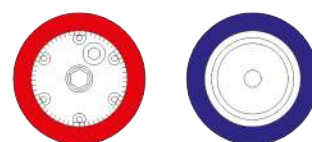




U49



P14



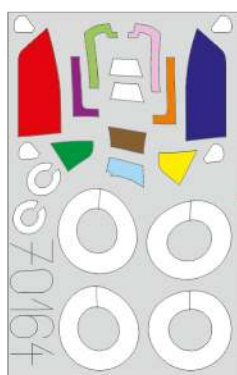
J18



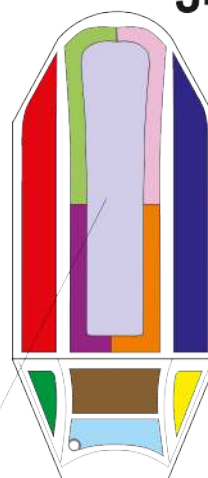
J16



J20



J4



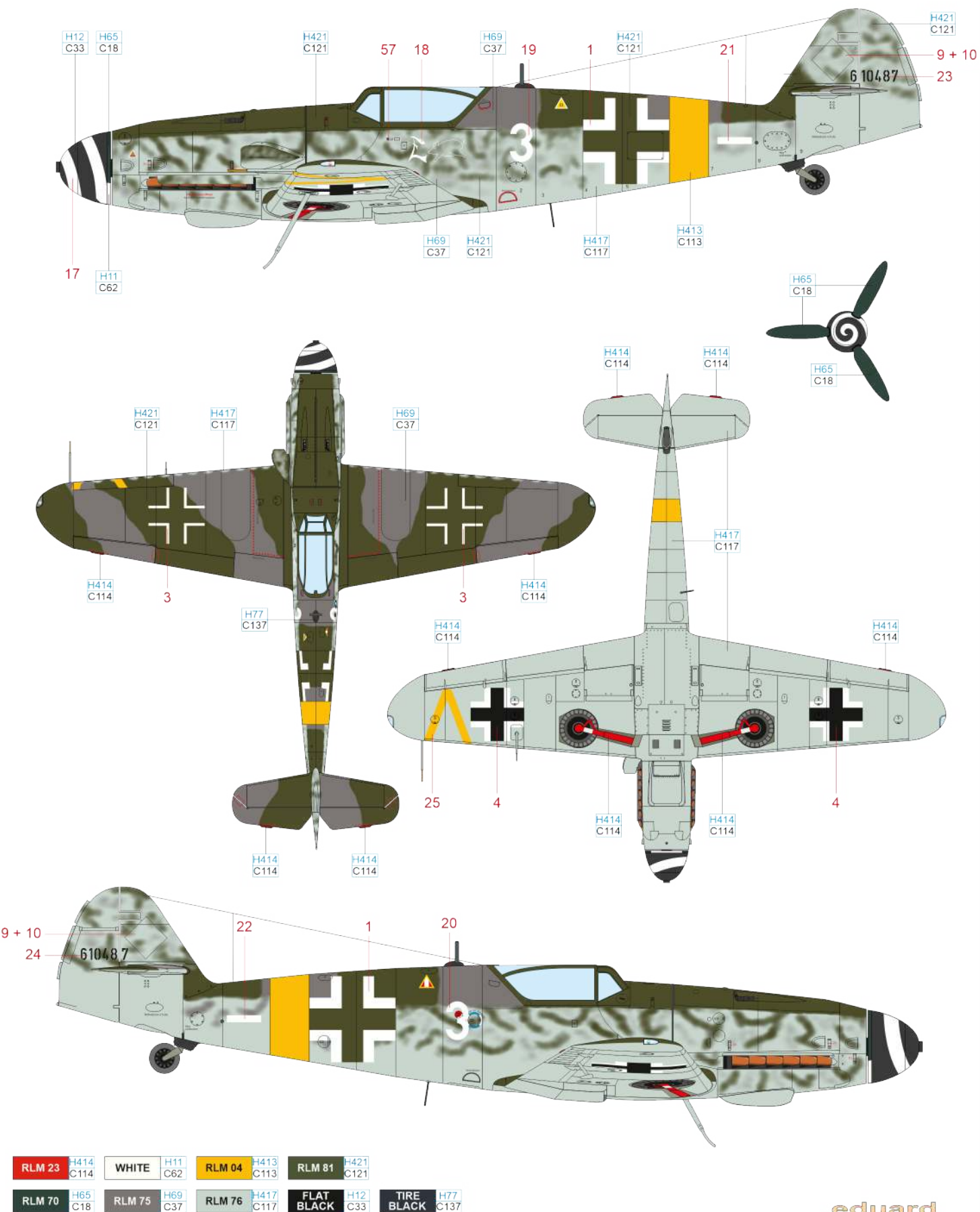
J15

LIQUID MASK



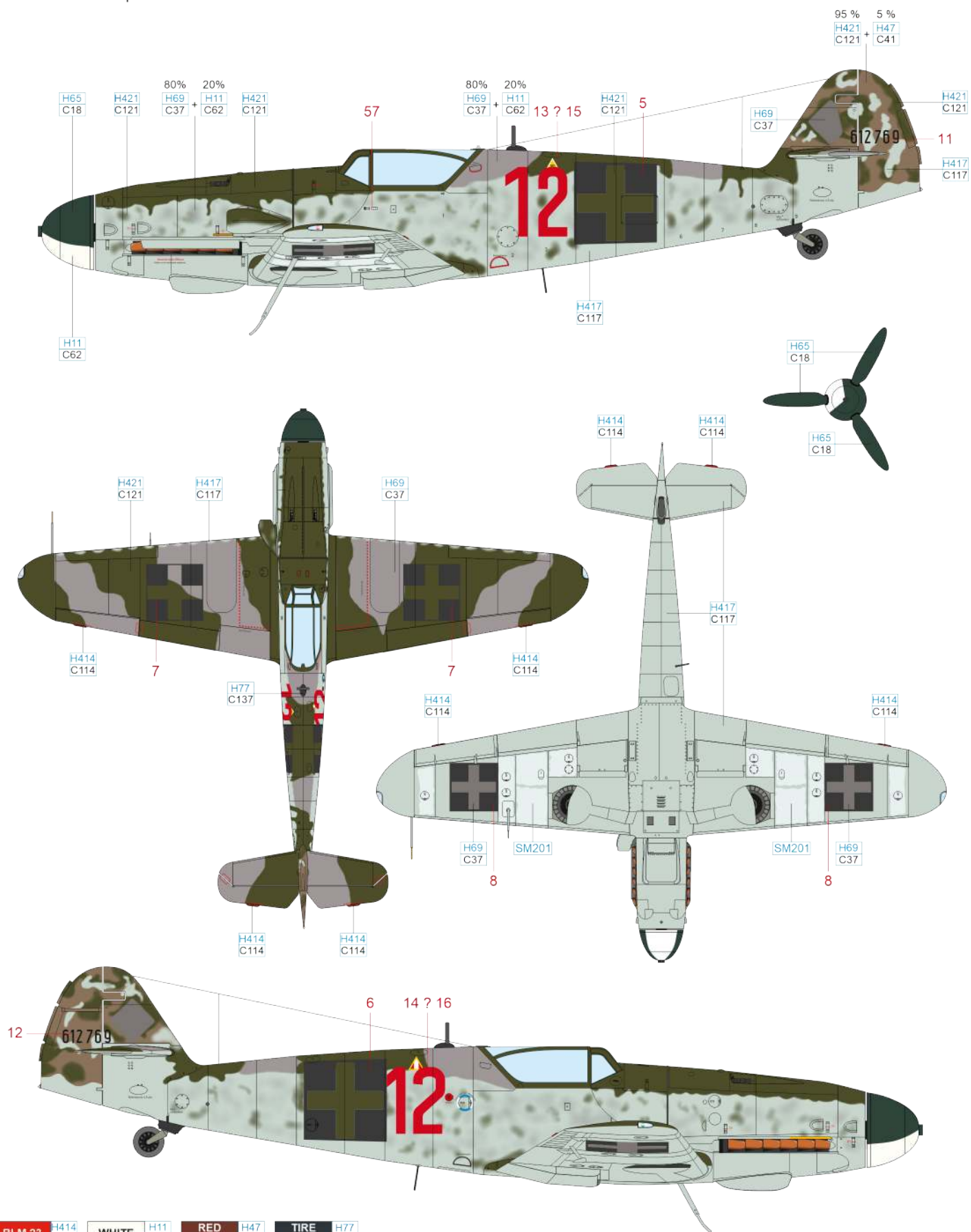
A

Heinz Ewald se narodil 1. září 1922 v Sopotech u svobodného města Gdaňsk. Dne 1. prosince 1941 se dobrovolně přihlásil do vojenské služby a po základním výcviku u Fl.Ausb.Rgt. 23 absolvoval pilotní výcvik. Na podzim 1943 byl přidělen k 6./ JG 52 na východní frontě. Často létal jako wingman Gerharda Barkhorna. Dne 12. listopadu 1943 dosáhl svého prvního sestřelu. Dne 24. června 1944 utrpěl vážné zranění poté, co sestřelil bombardér B-24 u Plojești a následně byl sám sestřelen doprovodnými stíhači. Po uzdravení se vrátil v říjnu 1944 k II./JG 52, která byla v té době v Maďarsku. Svůj 50. sestřel zaznamenal 2. ledna 1945 a během následujícího dne dosáhl pěti sestřelů. V posledních měsících bojů byl zapojen do obrany Vídně. Svého 84. a zároveň i posledního vítězství dosáhl 16. dubna 1945. O čtyři dny později byl vyznamenán Rytiřským křížem. Během své kariéry byl několikrát sestřelen a měl pověst pilota, jehož se drží štěstěna.



B

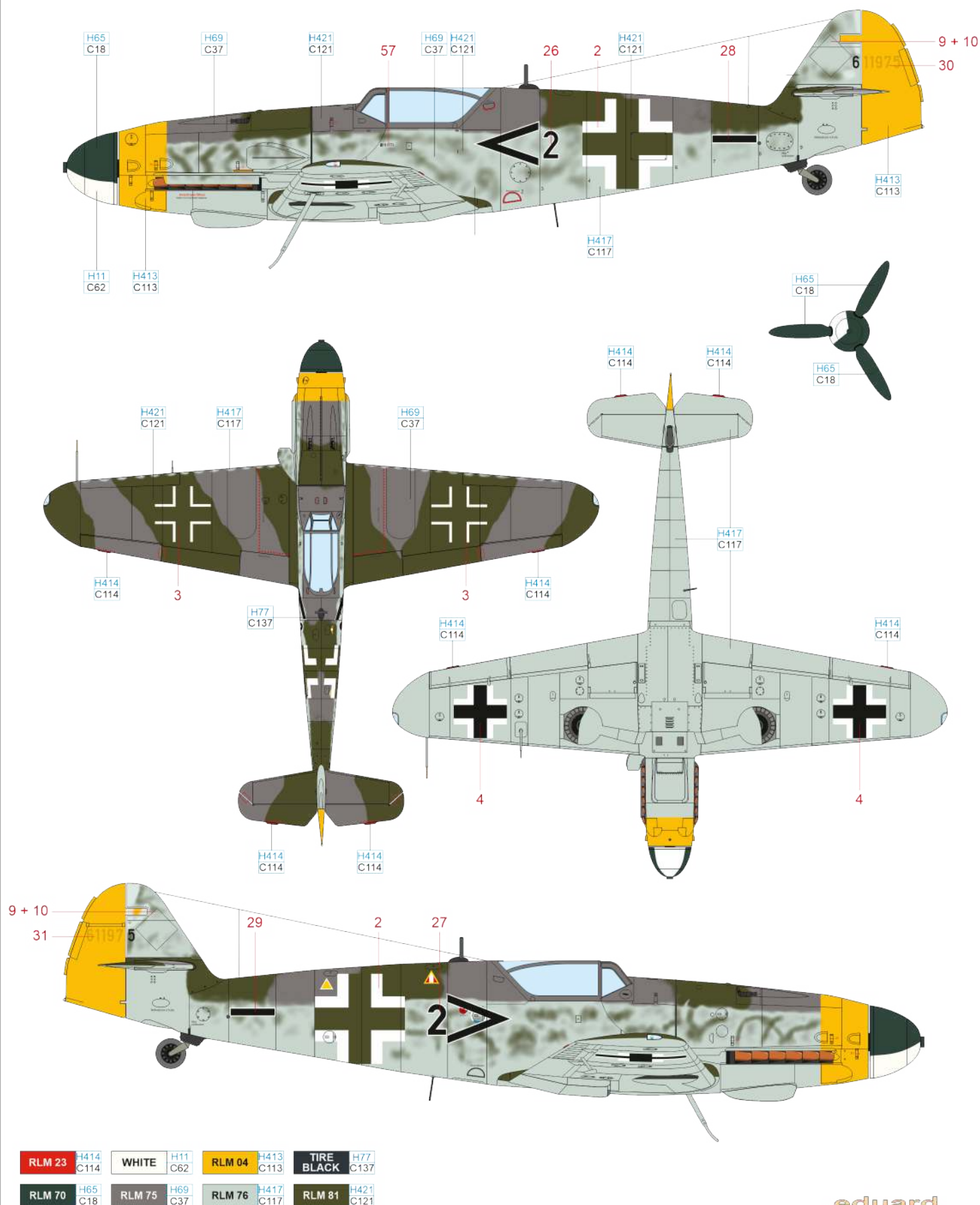
Na konci března 1945 se zbytky maďarských leteckých jednotek soustředily na letišti Tulln v Rakousku, odkud prováděly bojové lety do oblasti Vídně a Brna. Po přiblížení fronty k Tullnu se 5. dubna přesunuly na letiště Raffelding, odkud pokračovaly v letecké podpoře pozemních sil v okolí Vídně. Na konci války se maďarští letci stejně jako jejich němečtí kolegové raději nechali zajmout americkou armádou a proto piloti 101. vadászezred se zbylými stroji ulétli do bavorského Neubibergu. Stroje z továrny Diana byly kamuflvány stejnými barvami jako stroje z výroby ve Vídeňském Novém městě. Z fotografií stroje červená 12 je patrné, že maďarské výsostné označení bylo nastříkáno přímo na kamufláž, německé označení nebylo aplikováno vůbec. Část spodních ploch křídla zůstala v původní barvě kovu.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RED BROWN	H47 C41	TIRE BLACK	H77 C137
RLM 70	H65 C18	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117	RLM 81	H421 C121
						SUPER FINE SILVER 2	SM201

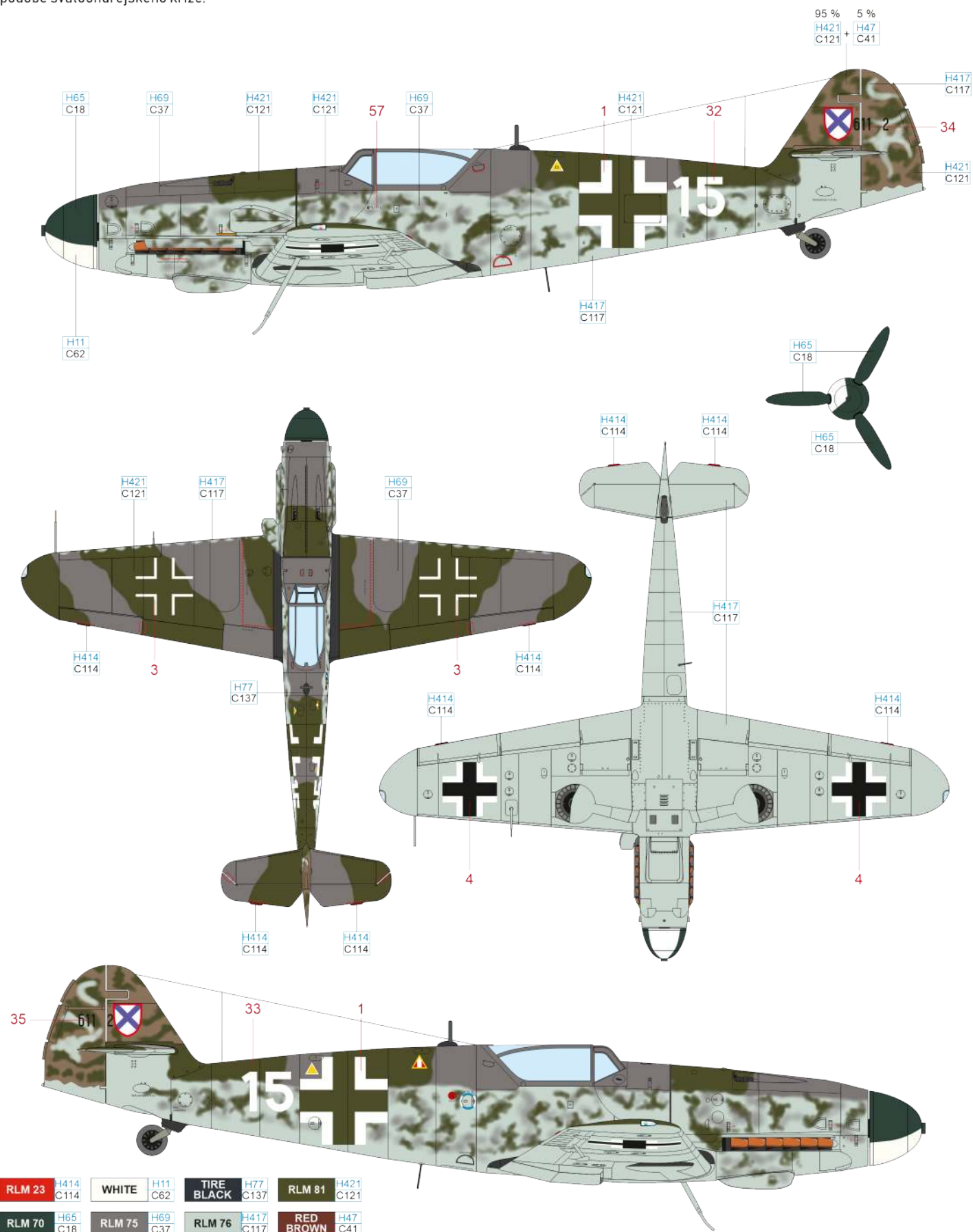
C WNr. 611975, Stab II/JG 52, Neubiberg, Německo, květen 1945

Označení identifikuje tento letoun jako stroj wingmana velitele II./JG 52, Maj. Wilhelma Batze. V únoru 1943 byl Batz přidělen ke štábu II./JG 52 na východní frontě. Prvního vítězství dosáhl 11. března a v květnu byl jmenován velitelem 5./JG 52. V březnu 1944 docílil stého vítězství a v dubnu se stal velitelem III./JG 52. Na počátku února 1945 převzal Batz vedení II./JG 52, která v té době bojovala v Maďarsku. Své 237. a zároveň poslední vítězství, zaznamenal 16. dubna 1945. O pět dnů později obdržel Meče k Rytířskému kříži s dubovou ratolestí. Batz se svou jednotkou přelétl 8. května 1945 do zajetí z rakouského Zeltwegu do Bad Aiblingu v Bavorsku, v závěrečné části trasy německé stíhače doprovázela formace Thunderboltů. Po válce vstoupil do Bundesluftwaffe a postupně velel Flugzeugführerschule 5 a Lufttransportgeschwader 63. Konec druhé světové války zastihl tento konkrétní stroj na letišti Neubiberg u Mnichova. Do zajetí s ním přelétl Uffz. Anton Kellmayer (3 vítězství) z 7./JG 52.



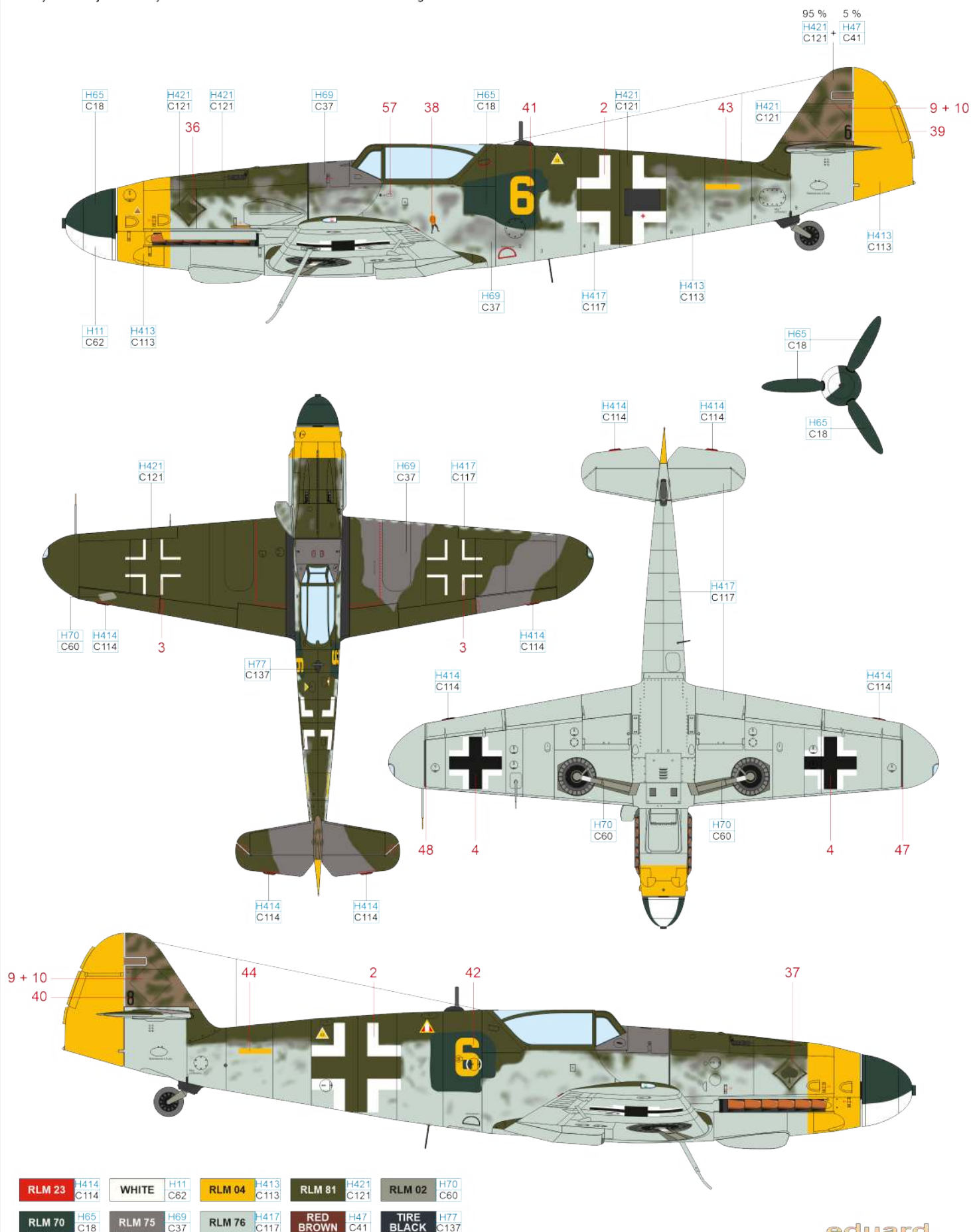
D

Jasta 5 Ruské osvobozenécké armády (ROA) byla na základnu v Německém Brodu (v současnosti Havlíčkův Brod) umístěna na začátku března 1945. Spolu s Nachtschlachtstaffel 8 der ROA, vyzbrojenou střemhlavými bombardéry Ju 87D-5, se Jasta 5 účastnila ústupových bojů německých jednotek během bitvy o Brno v dubnu 1945. Velitelem jednotky byl Major Semjon Trofimovič Byčkov, bývalý sovětský letec. Na letounech Hurricane, Jak-7 a La-5 dosáhl 15 vítězství, absolvoval 230 bojových letů a obdržel prestižní vyznamenání Hrdina sovětského svazu. V době služby u 482. IAP byl 10. prosince 1943 sestřelen flakem a padl do zajetí. S Luftwaffe začal nejdříve spolupracovat při přelétávání letounů, později se zapojil do protipartyzánských leteckých operací v Pobaltí a nakonec se stal velitelem stíhací jednotky Jasta 5 „Oberst Kazakov“. Na konci války se vzdal Američanům, ale později byl vydán Sovětům a 4. listopadu 1946 byl popraven. Stroj v typické kamufláži strojů pocházejících z výroby v továrně WNF nesl na kýlovce označení letounů ROA v podobě svatoondřejského kříže.



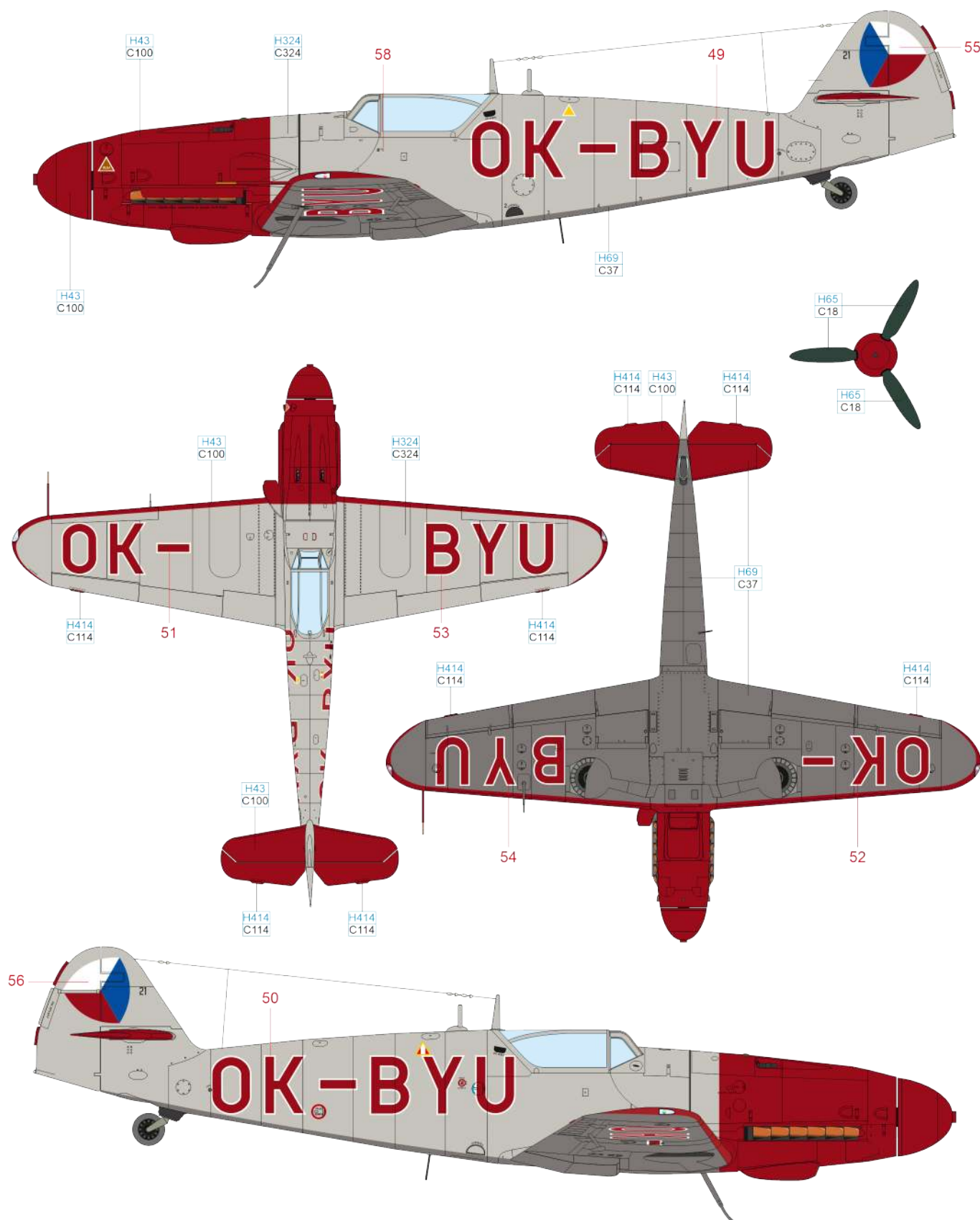
E II./JG 52, Ainring, Německo, květen 1945

Tato stodevítka byla na konci prosince 1944 dodána k I./JG 53. Tam obdržela spolu se žlutým pruhem znak jednotky na přídi, pikové eso. Na trupu přibýlo štábní označení a směrovka byla natřena žlutou barvou, přičemž na levé straně kýlovky zůstala z výrobního čísla první číslice 6 a na pravé straně poslední číslice 8. Pravděpodobně v dubnu 1945, po rozpuštění I./JG 53, letoun převzala II./JG 52. Zde bylo označení předchozího uživatele přetřeno kamuflážní barvou. Těžištěm činnosti této jednotky v roce 1945 byl boj proti silám Rudé armády na území Maďarska a Rakouska. V dubnu 1945 se II./JG 52 krátce operovala z území Protektorátu Čechy a Morava, kde prováděla lety na podporu německých jednotek proti sovětské ofenzivě v bojích o Brno. Fotografie zachytila stroj označený žlutá 6 dne 8. května 1945 na letišti Ainring v Bavorsku.



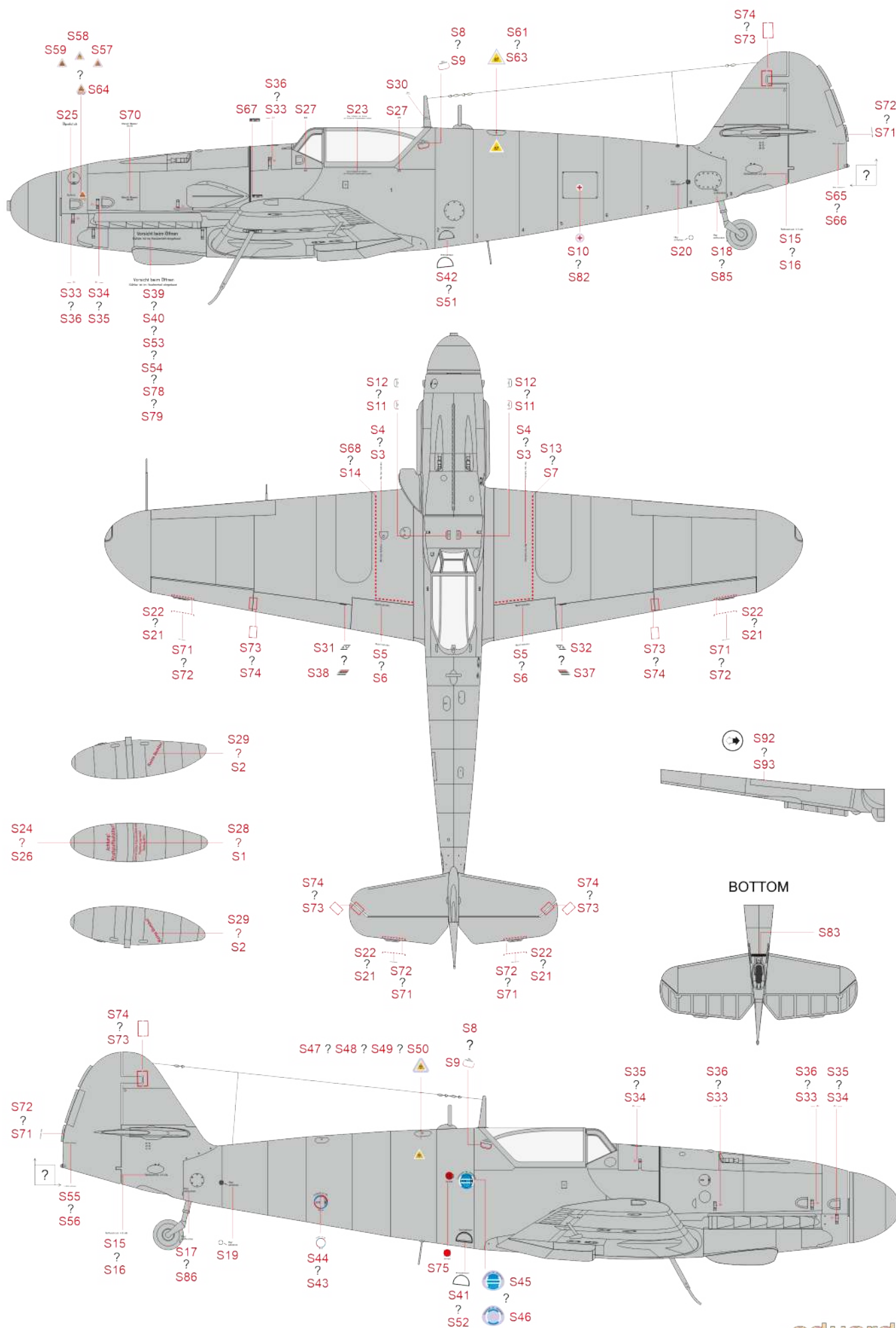
F Avia S-99.21, Letecká hlídka SNB/BL, Praha-Ruzyně, 1947-1950

Tento stroj byl posledním kusem, sestaveným na jaře roku 1947 v továrně Avia v Čakovicích. Po zalétání a kontrolních letech byl předán v polovině července 1947 na ruzyňské letiště, kde s jedenapůlroční přestávkou kvůli opravě po havárii sloužil do léta 1950 u tamější letecké hlídky SNB. Od poloviny prosince 1947 nesly název letecké hlídky Bezpečnostního letectva ministerstva vnitra. Zbarven byl na horních a bočních plochách ocelově šedou barvou, spodní plochy byly natřeny tmavší šedou barvou. Stroje hlídek SNB/BL měly motorové kryty, náběžné hrany křídla a výšková kormidla včetně stabilizátorů natřeny šarlatovou barvou. Evidenční označení na bocích trupu a na horní a dolní ploše křídla bylo provedeno stejnou barvou s bílým lemem. Výsostné označení mělo tvar sférického trojúhelníku, které nosily stroje Leteckých hlídek. U této Avie byly bez bílého lemu.



LIGHT GRAY	H324 C324	RLM 75	H69 C37	WINE RED	H43 C100	RLM 70	H65 C18	RLM 23	H414 C114
------------	-----------	--------	---------	----------	----------	--------	---------	--------	-----------

eduard



MARKING **F** ONLY

