

Bf 109G-6

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 7475

Žádný jiný letoun Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to její skutečný válečný tažný kůň.

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl svou dobu, 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 jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované společnosti 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 dolnokřídlová koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje i přes problémy s motorem velmi nadějným projektem a v soutěži tak navzdory počátečním předpokladům překvapivě zvítězil nad konkurenty renomovanějších firem. Problémy s pohonnou jednotkou ovšem 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 „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 první sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na mezinárodním leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením světového rychlostního rekordu hodnotou 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 ze 643 stíhacích letounů prvoliniových útvarů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a v době přepadení Polska (kterého se zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici,

v dostatečných počtech. S technickou i množství převahou pak 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. V tom okamžiku 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 nabyté v bojích roku 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance „stodevítky“ přitom dosáhla u „Friedricha“ svého vrcholu. Po spíše již defenzivních bojích nad Kanálem a nad severní Francií 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 (Gustav) a v posledních měsících války pak také verze K (Kurfürst).

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 svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnil také jako stíhací-bombardovací, průzkumný, noční stíhací, palubní stíhací, cvičný nebo záchytný stroje.

Poválečná služba

Messerschmittu 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 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). Tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nového státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 v roce 1954 a Španělsko své HA-1112 provozovalo dokonce až do roku 1965.

Tato stavebnice: Bf 109G-6

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F a zaváděna byla od poloviny roku 1942. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem svého předchůdce, tedy verze DB 601. Hlavního rozdílu, většího zdvihového objemu motoru, bylo dosaženo zvětšením vrtáním (o 4 mm), což zajistilo nárůst z 33,9 l na 35,7 l. Další změnou bylo zvýšení kompresního poměru. Maximální vzletový výkon vzrostl z 993 kW (1350 k) u provedení DB 601E na 1080 kW (1450 k) u DB 605. Bf 109G-6 byl hlavní výrobní variantou celé řady „Gustav“ a také první, která byla standardně vybavena dvojicí kulometů MG 131 ráže 13 mm spolu s 20mm kanónem MG 151/20 montovaným v ose vrtule. Změna výzbroje si vynutila typické vyboulení nad většími závěry kulometů MG 131. Celkem bylo vyrobeno přes 12 000 kusů této verze.



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

J>

70150 J

N>

70150 N

V>

70150 V

U>

70150 U

-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

*

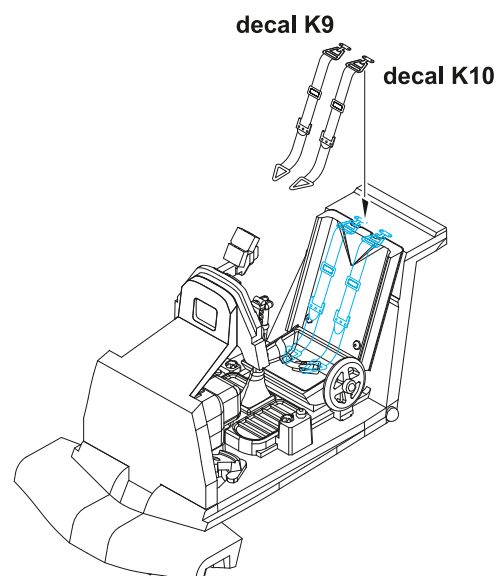
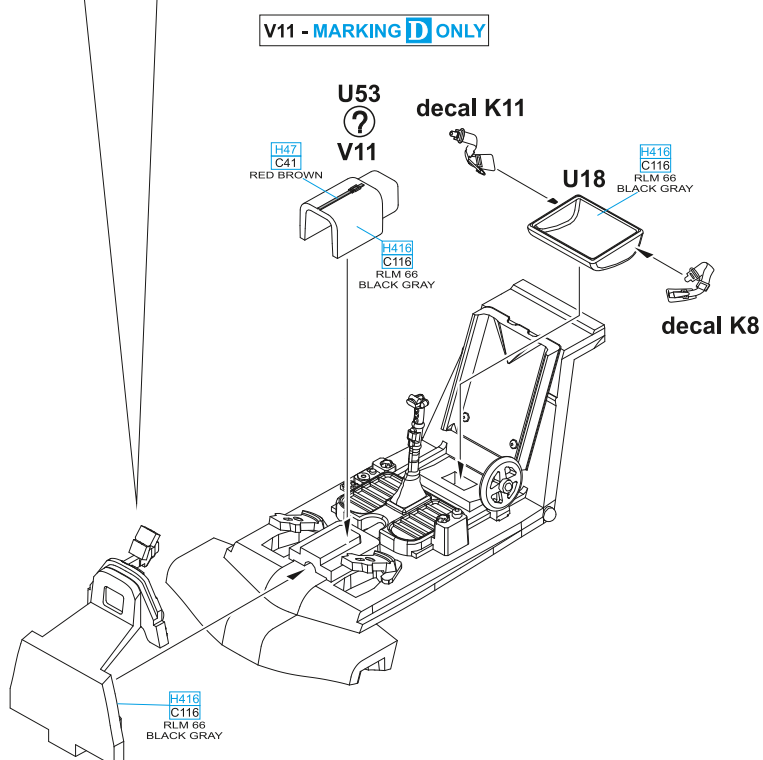
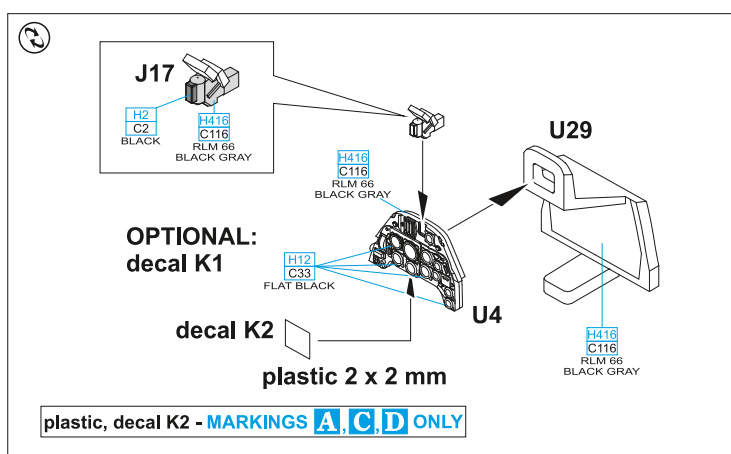
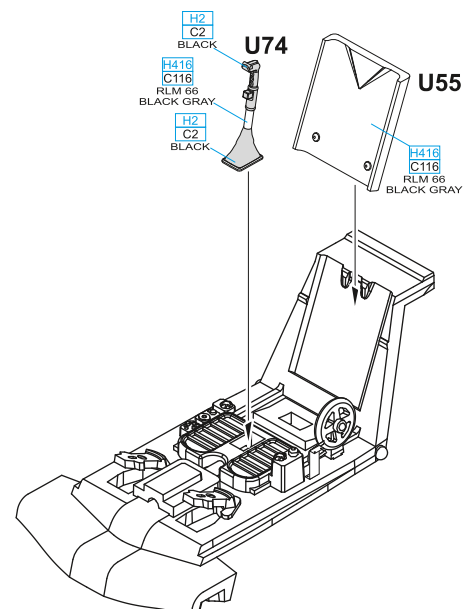
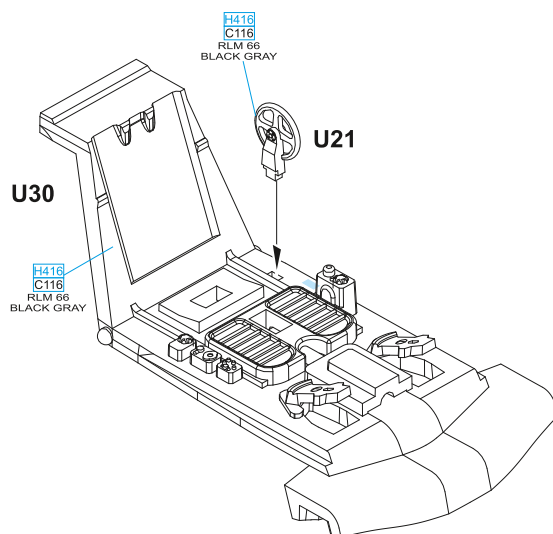
PEINTURE

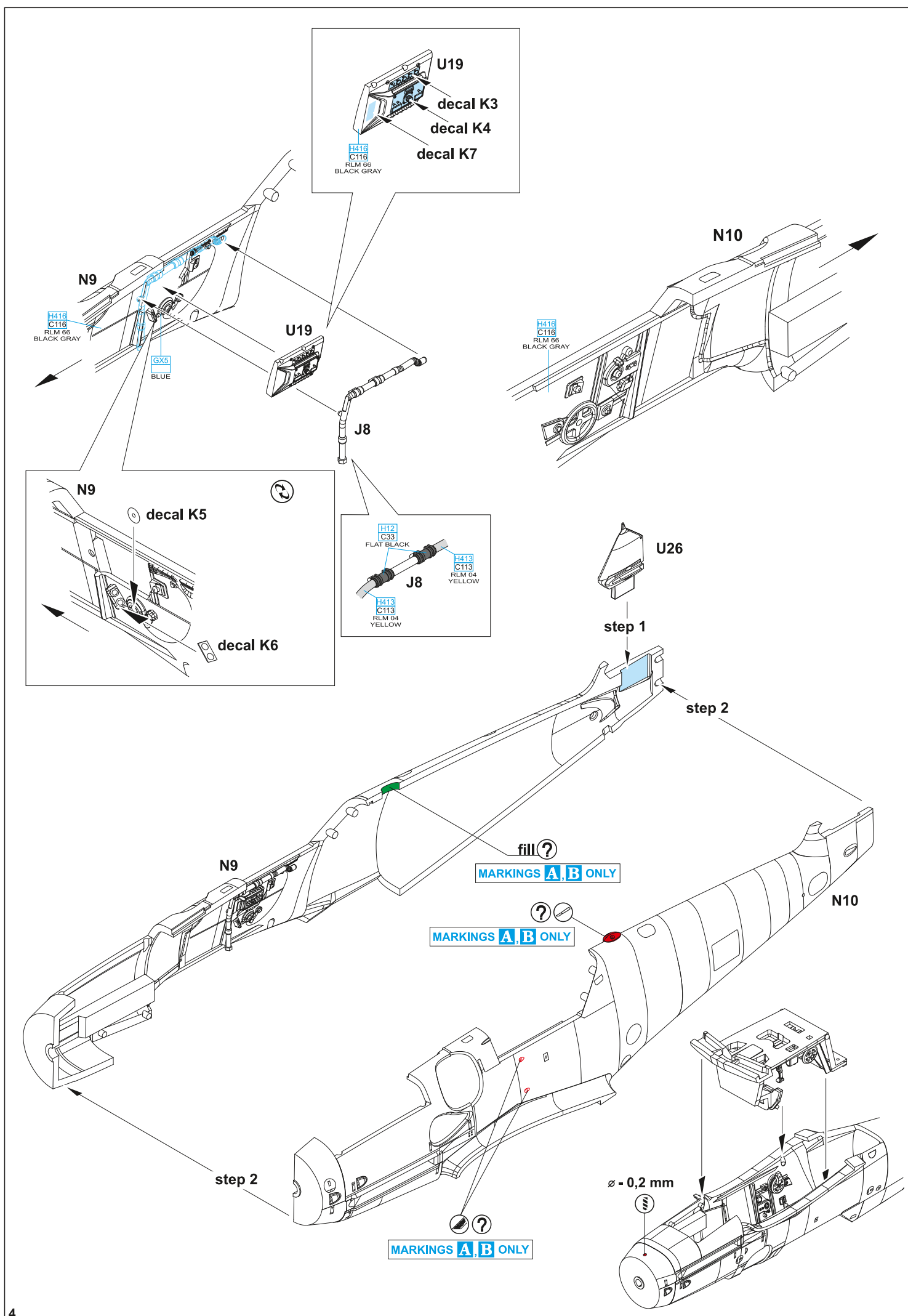
*

色

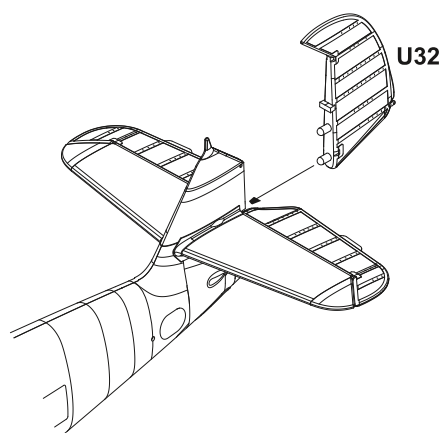
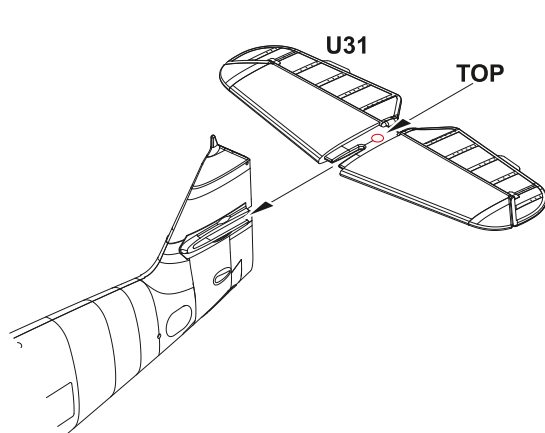
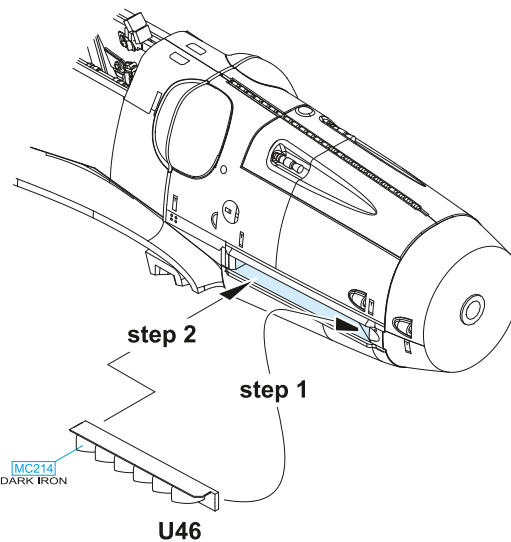
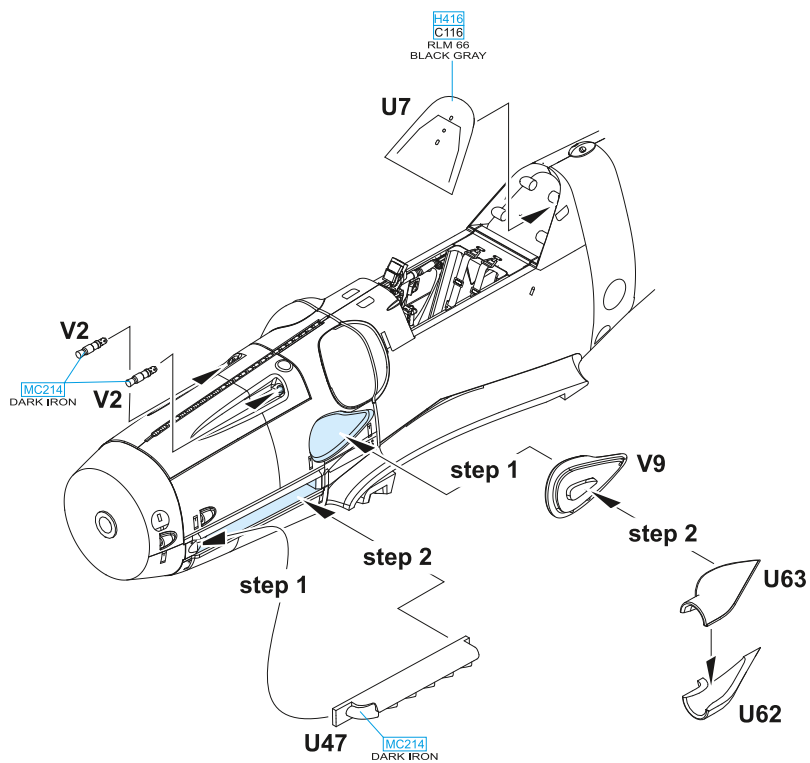
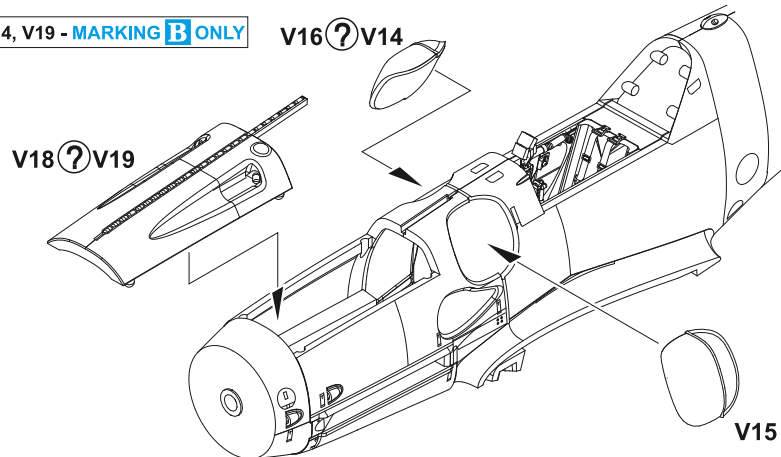
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H25	C34	SKY BLUE
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

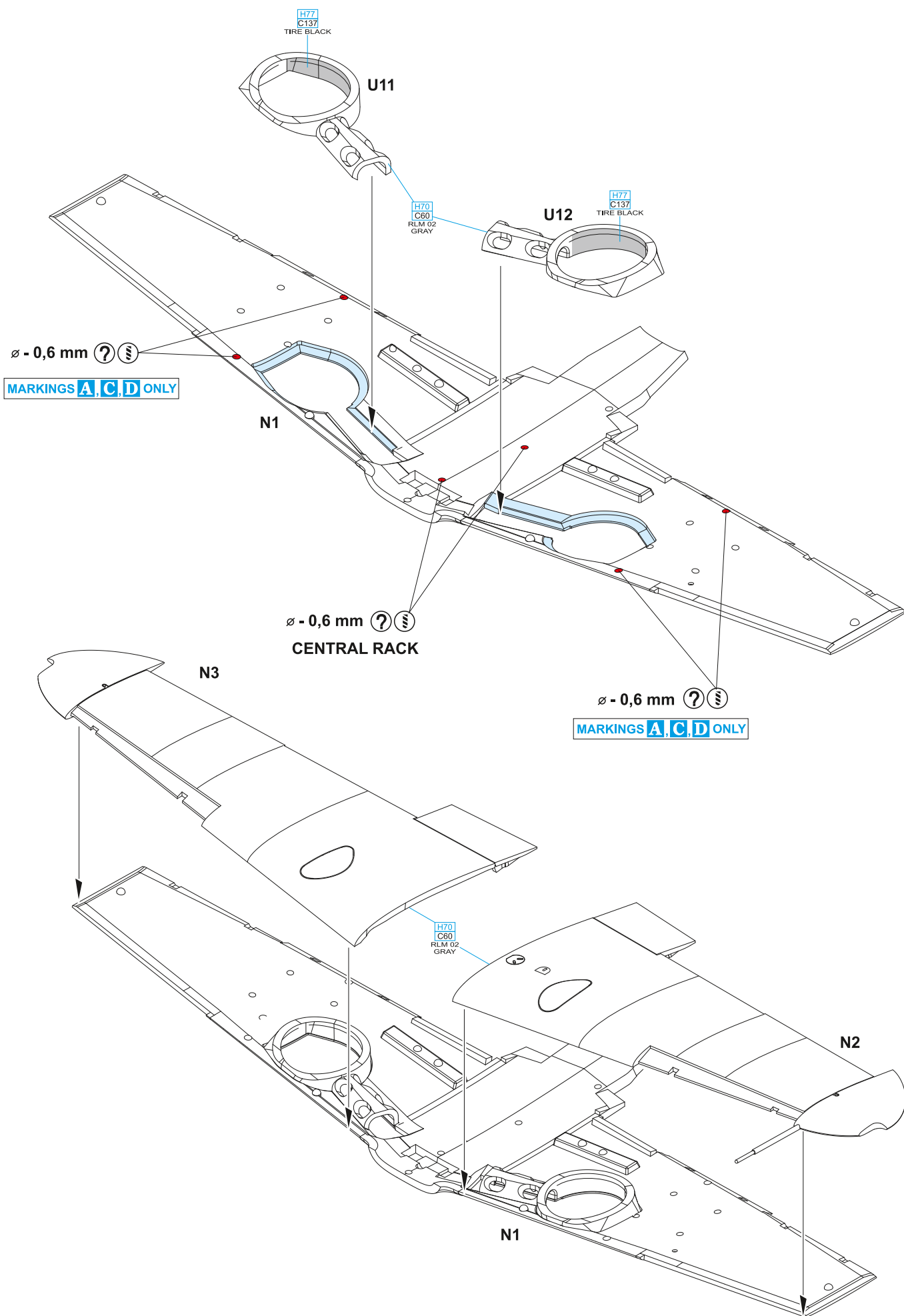
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



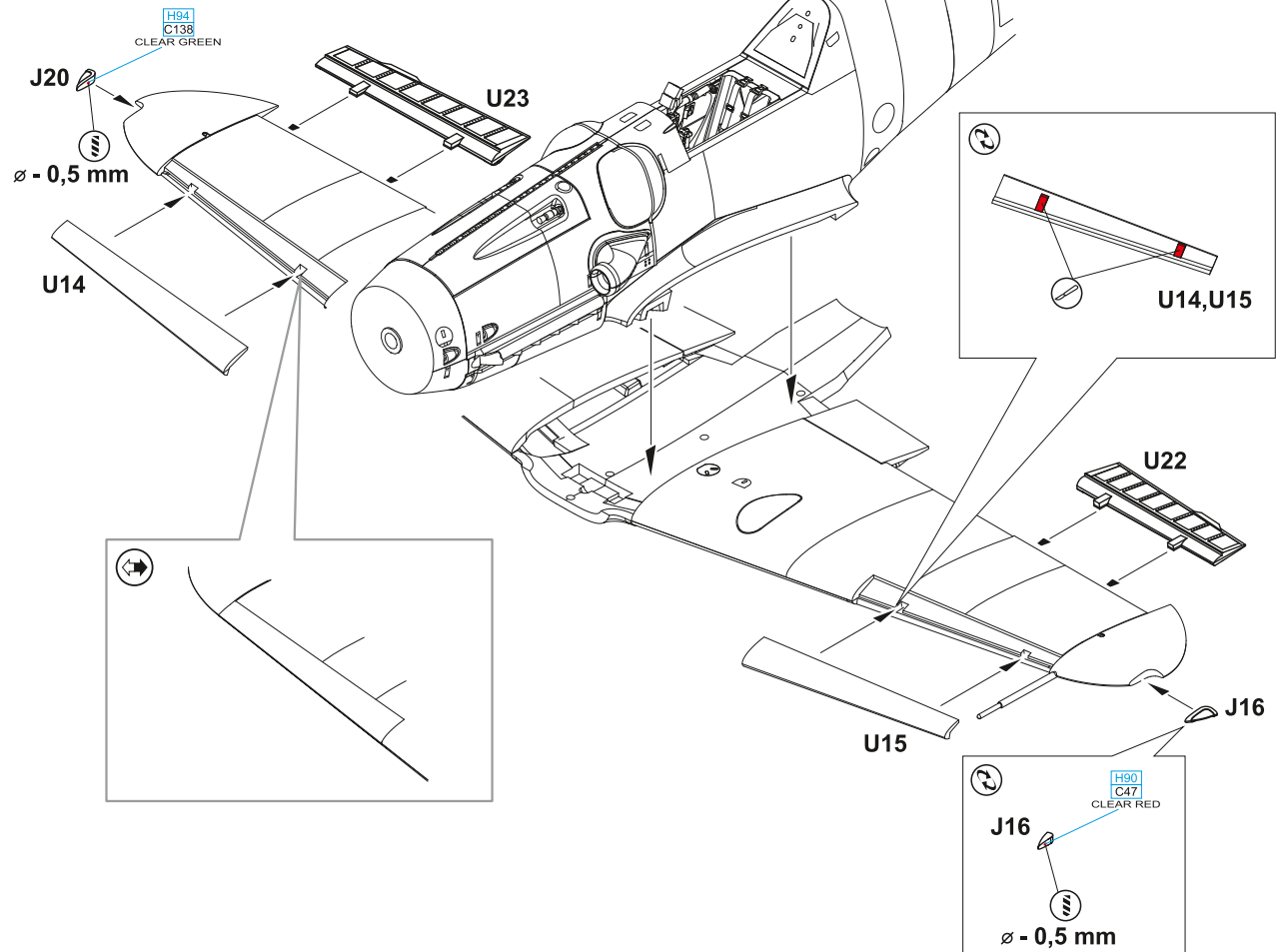


V14, V19 - MARKING B ONLY

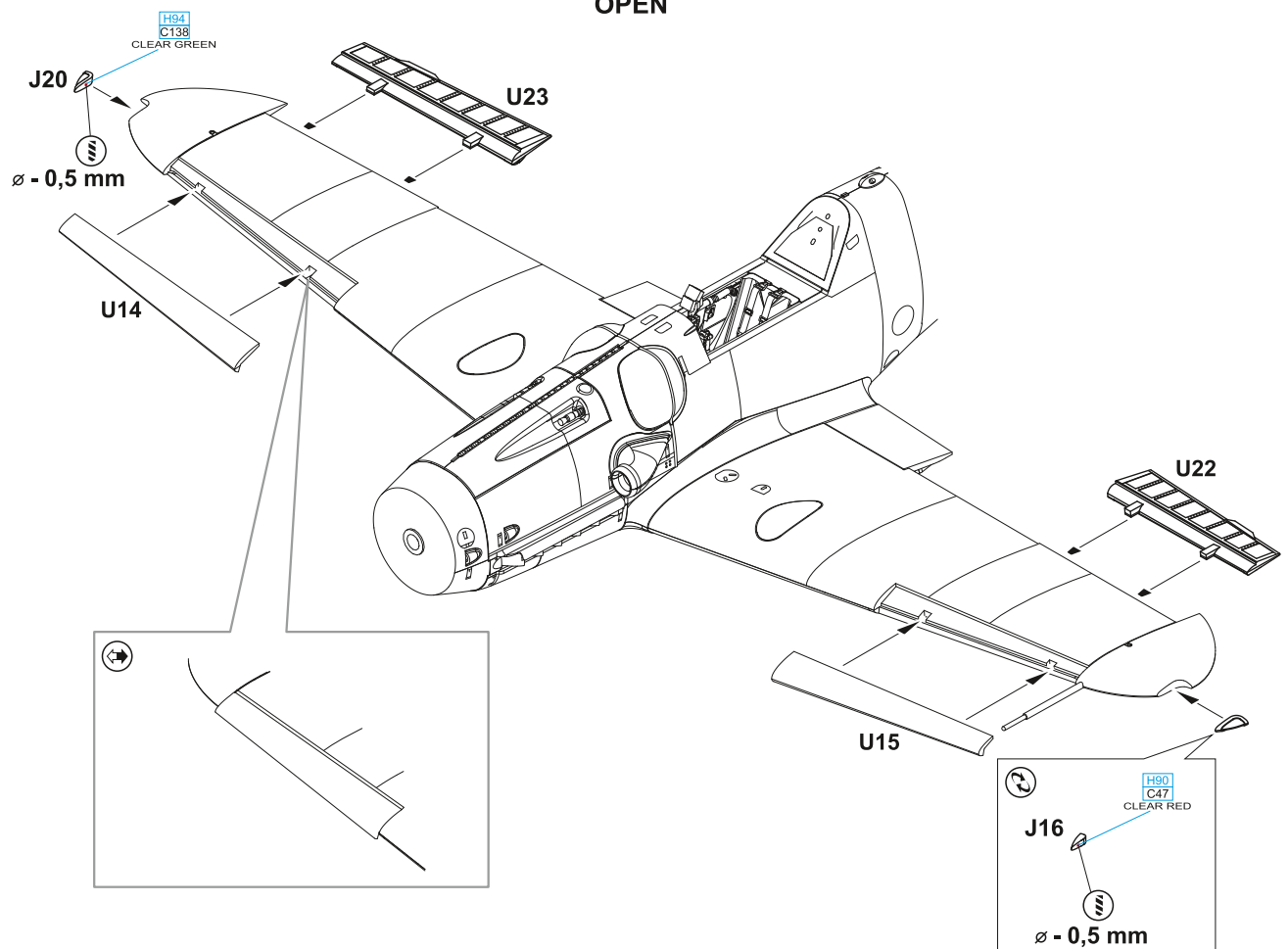


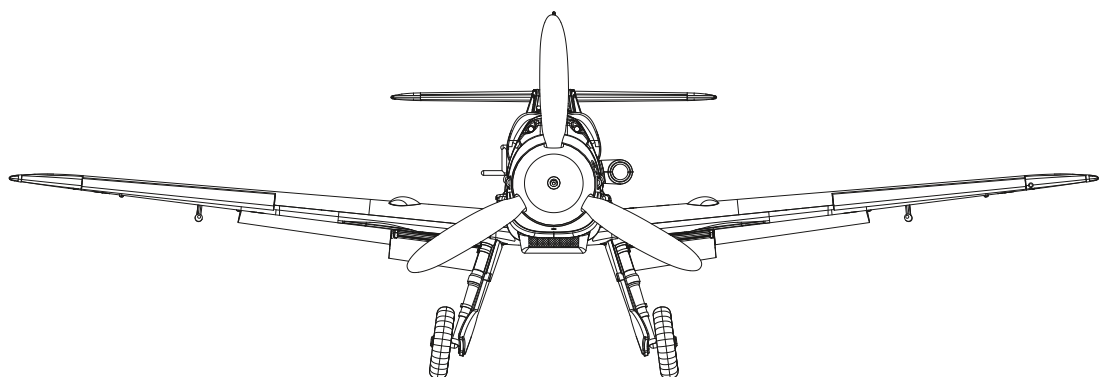
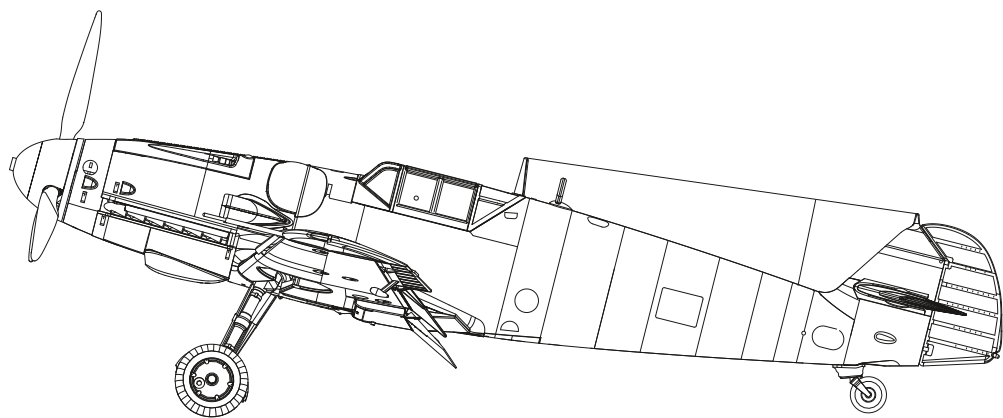
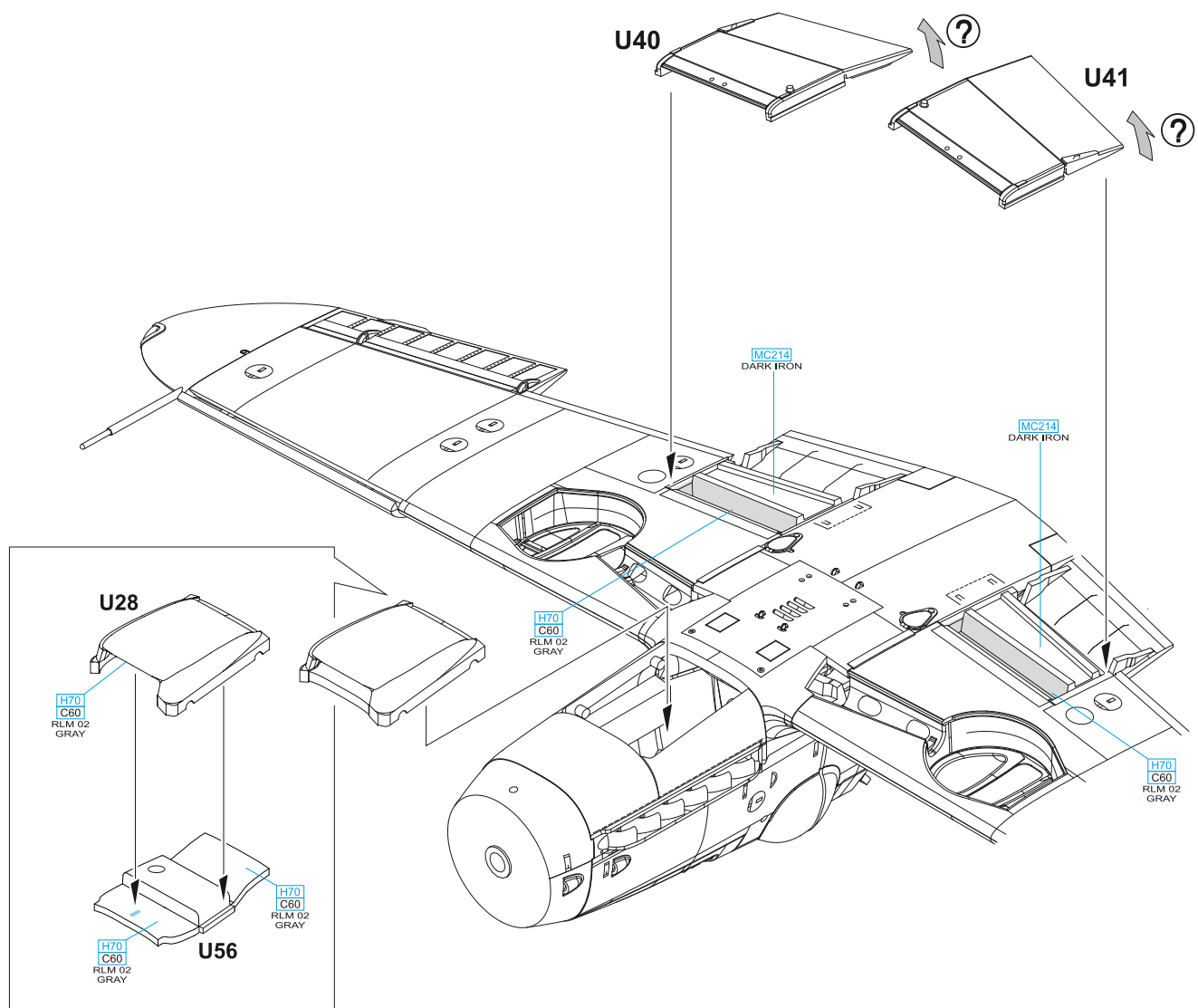


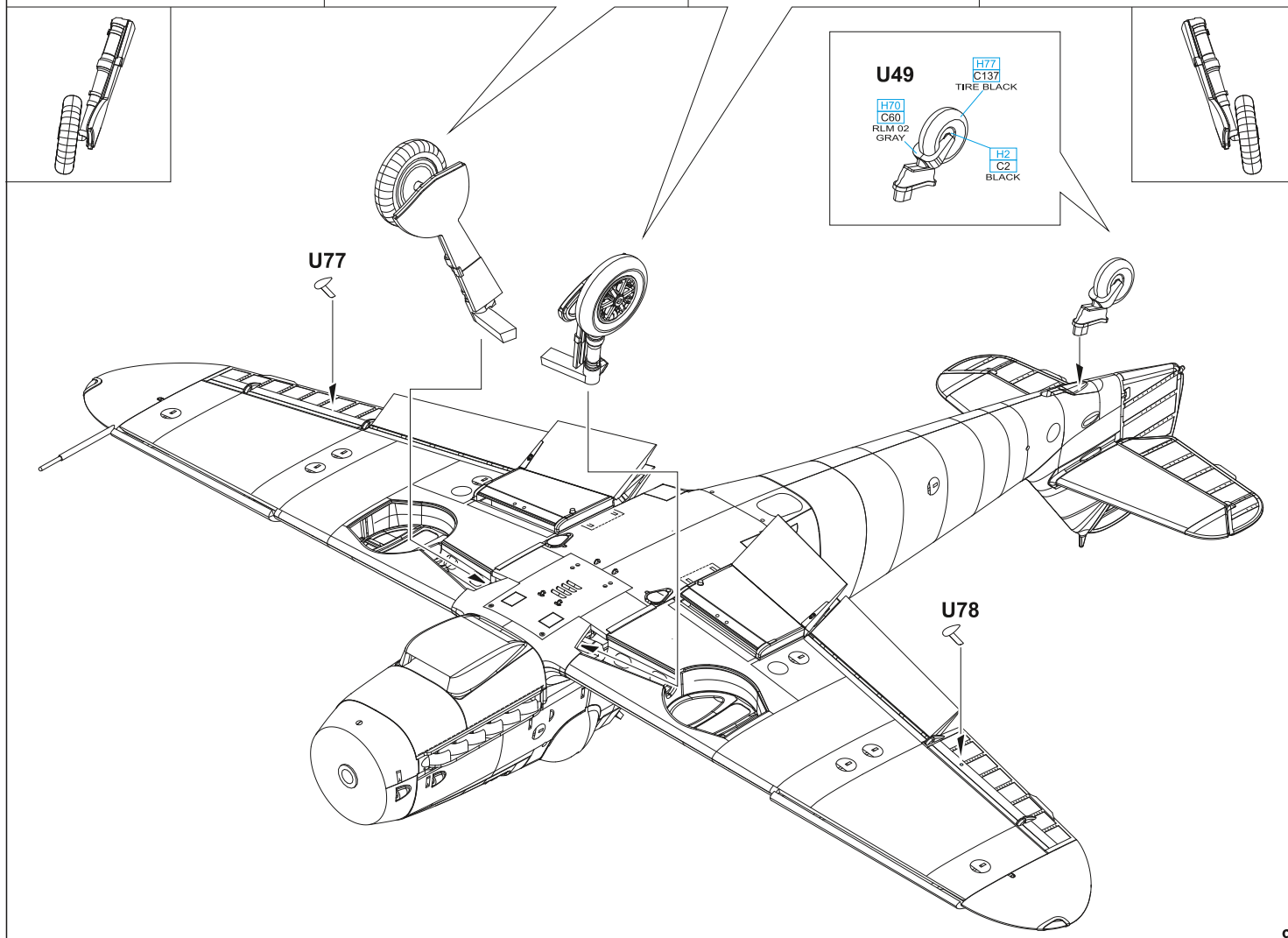
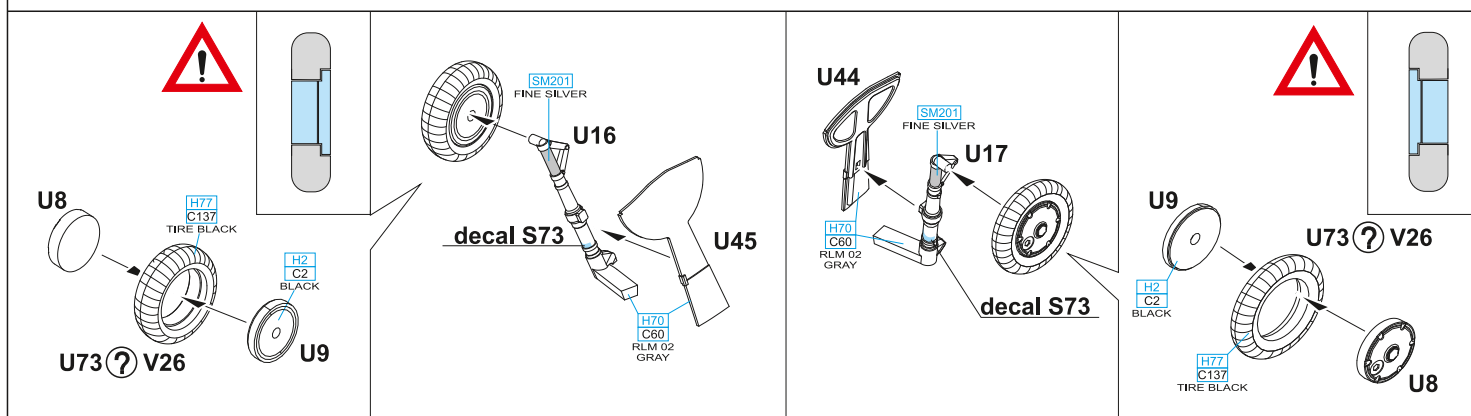
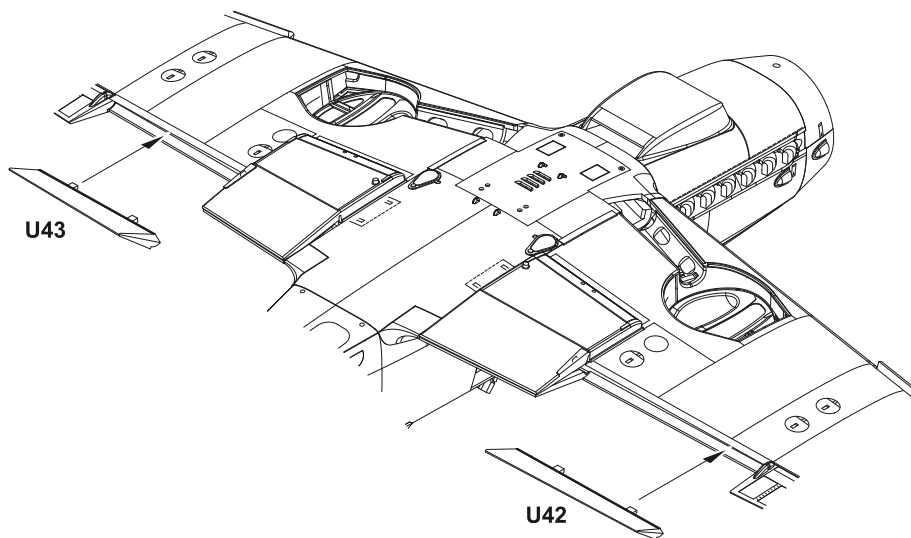
CLOSE



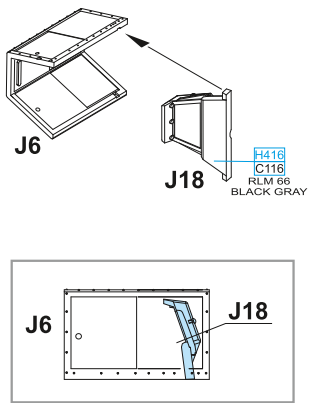
OPEN



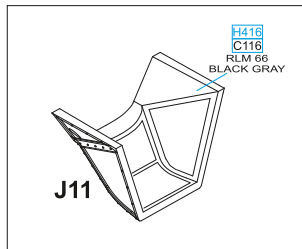
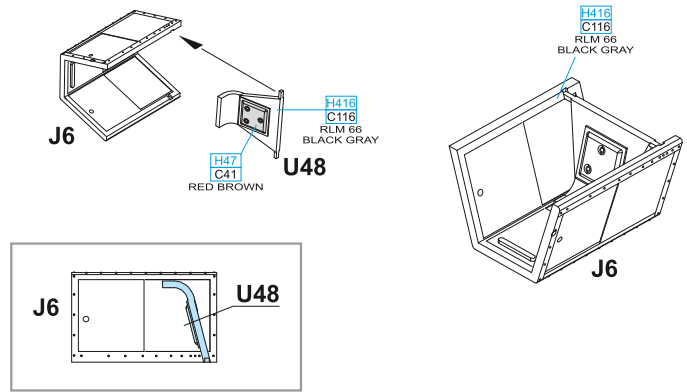




MARKINGS **C, D** ONLY

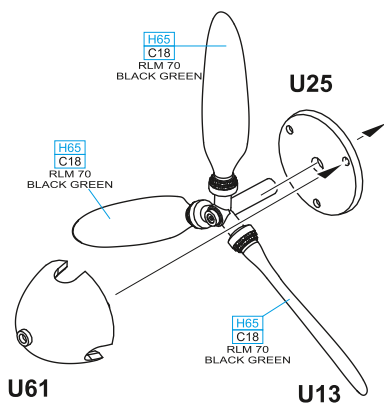
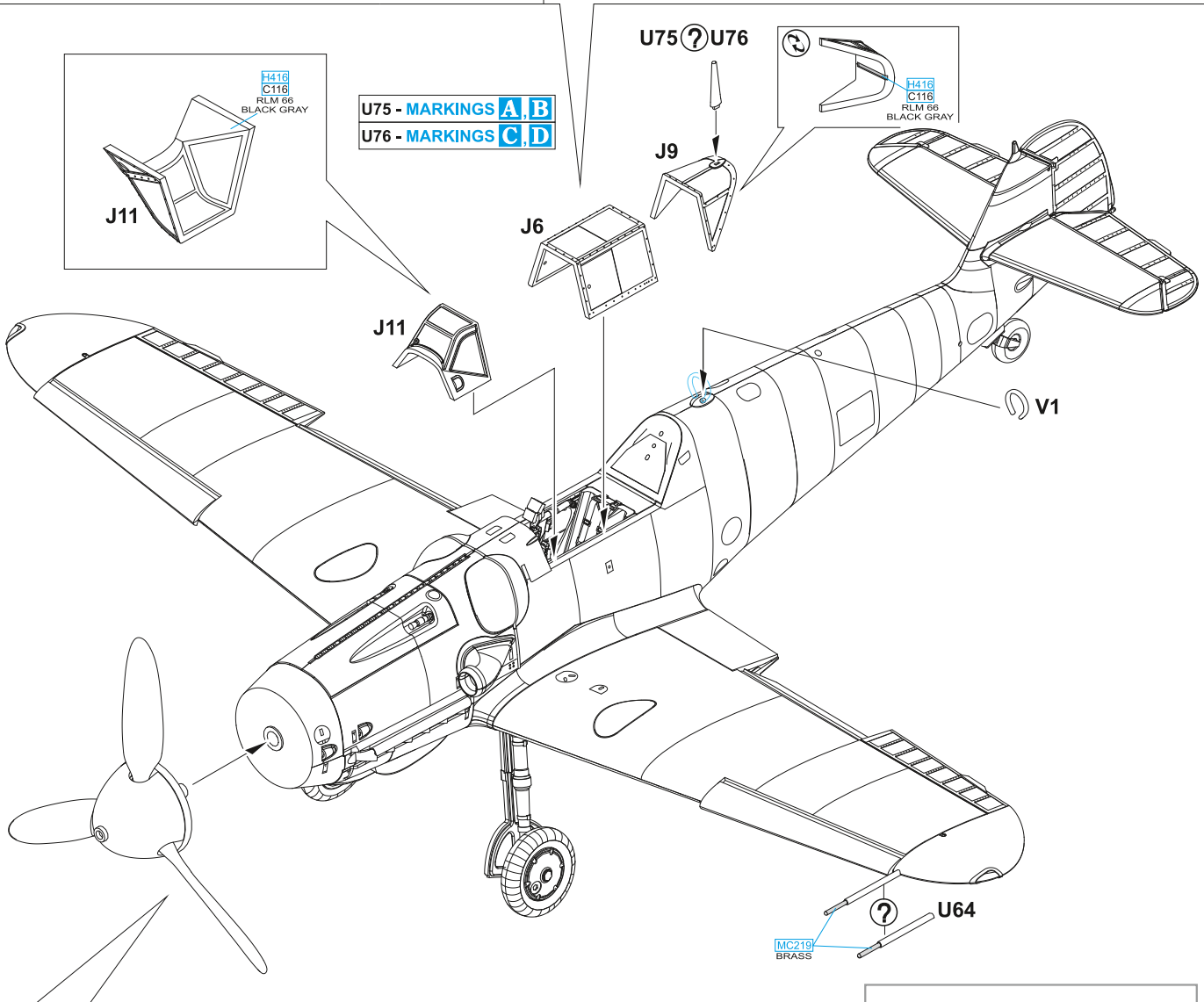
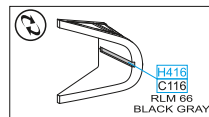


MARKINGS **A, B** ONLY

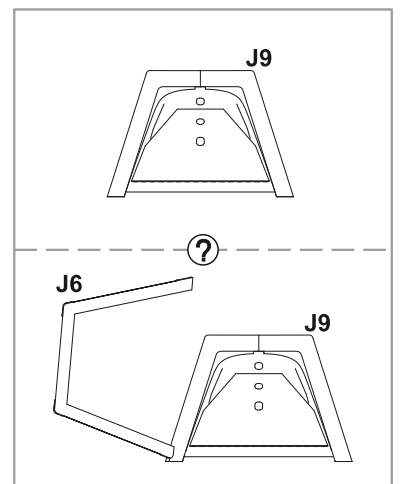
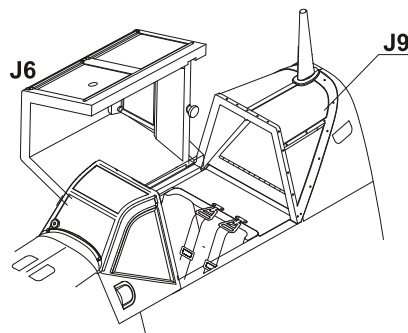


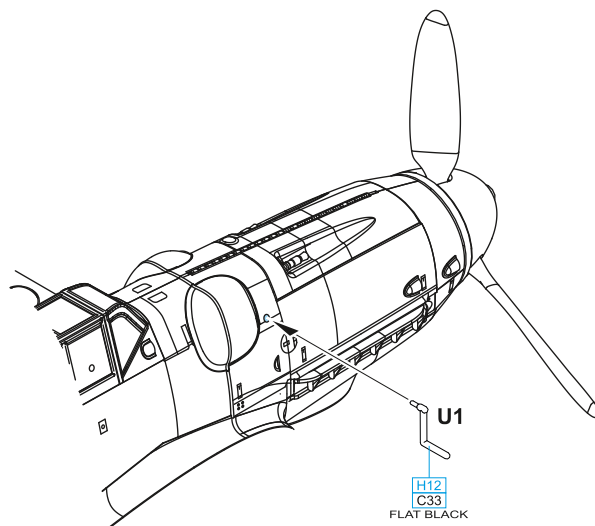
U75 - MARKINGS A, B
U76 - MARKINGS C, D

U75 ? U76

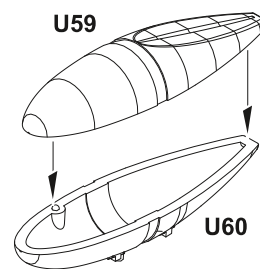
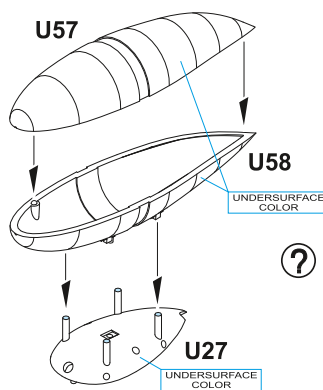
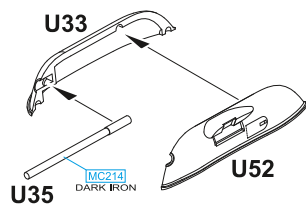


OPEN CANOPY

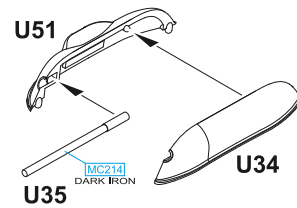




MARKINGS **A, C, D** ONLY

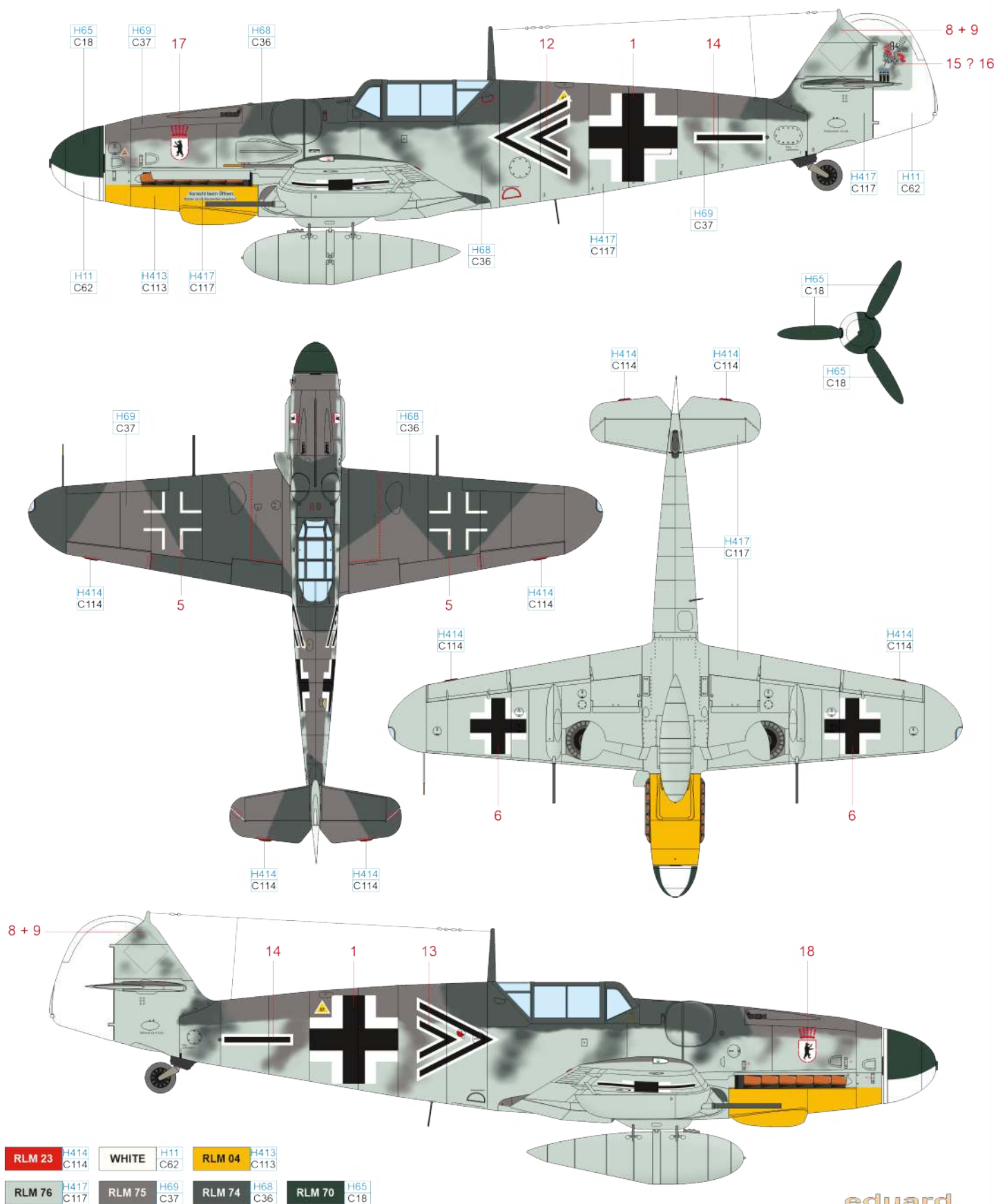


MARKINGS **A, C, D** ONLY



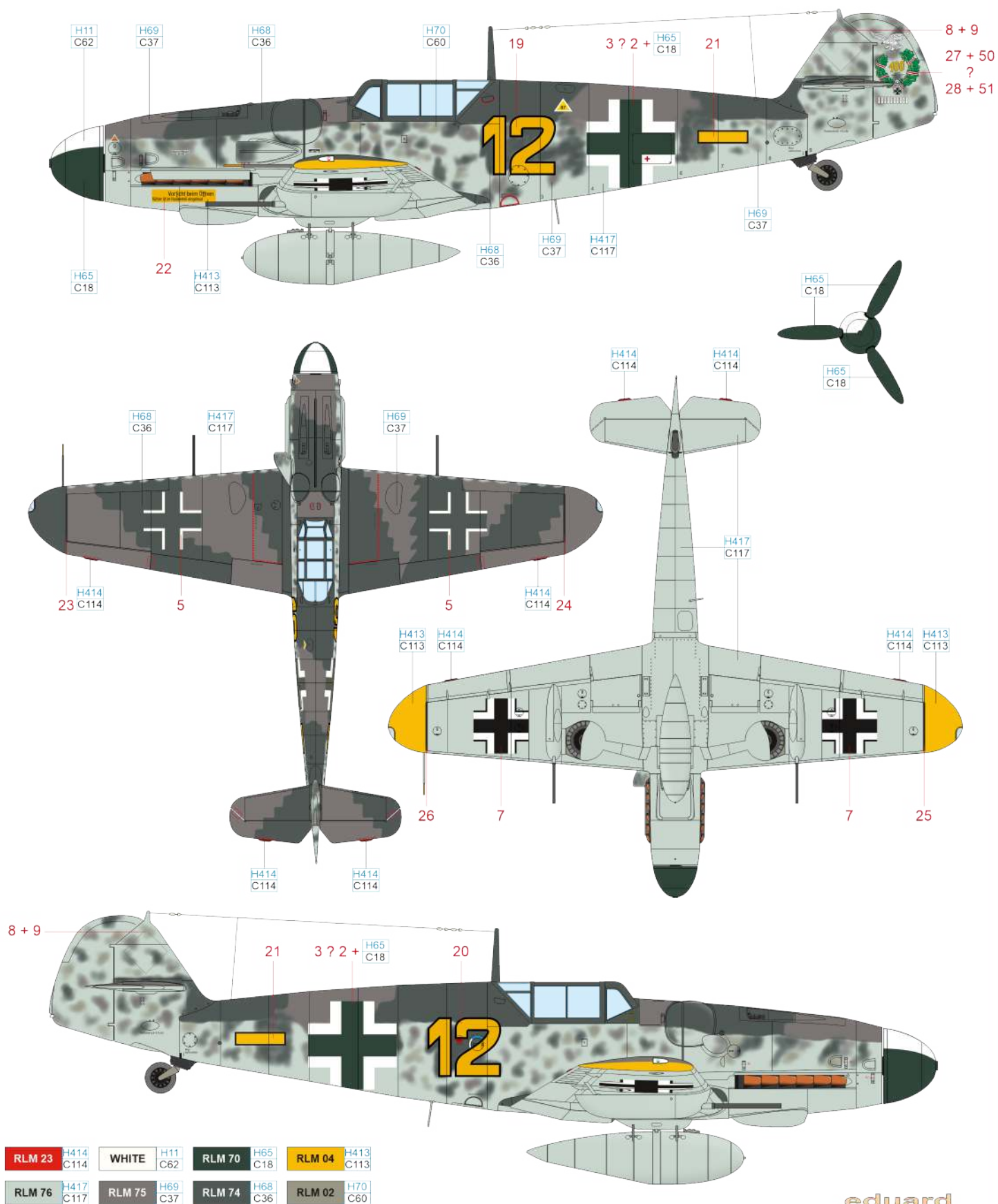
A

Werner Schroer se narodil 12. února 1918. V roce 1937 vstoupil do řad Luftwaffe jako člen pozemního personálu. Později dokončil letecký výcvik a v srpnu 1940 byl zařazen k I./JG 27, která byla převelena do severní Afriky. Zde dosáhl 19. dubna 1941 prvního vzdušného vítězství a v červnu 1942 byl jmenován Staffelkapitánem 8./JG 27. V dubnu 1943 byl Schroer jmenován Gruppenkommandeurem II./JG 27. Na konci roku 1942 byla II./JG 27 odvelena do Německa a březnu 1943 obdržela nové Bf 109G-6. Po několikaměsíčním nasazení v Itálii pak byla přesunuta do Německa. Na boxartu této stavebnice je zachcen první střet jednotky s formací B-17, k němuž došlo 6. září 1943 při americkém náletu na Stuttgart. Velitelský stroj Wernera Schroera měl bílou směrovku, na její levé straně bylo namalováno 84 symbolů sestřelů. Po tomto souboji přibýly tři sestřely B-17. Obě varianty obsahuje obtiskový aršík. V březnu 1944 byl Schroer jmenován do čela III./JG 54 a v únoru 1945 převzal velení JG 27. Dosáhl celkem 114 leteckých vítězství včetně sestřelů 26 čtyřmotorových bombardérů. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a mečí. Zemřel 10. února 1985.



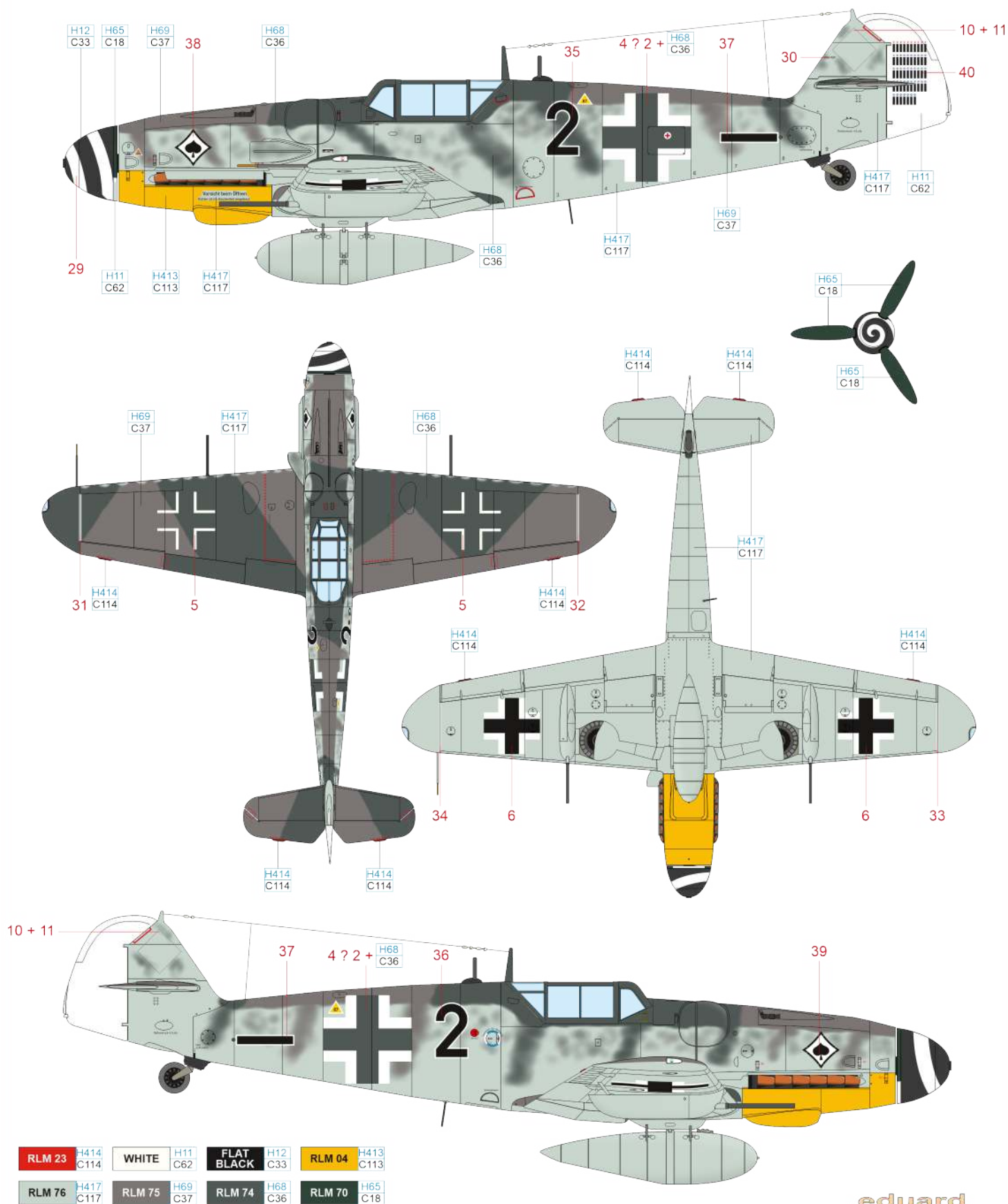
B

Heinrich Ehrler zahájil svou vojenskou kariéru v roce 1935 u protiletadlového dělostřelectva a ve španělské občanské válce bojoval jako dělostřelec v řadách 3.F/88. Na počátku roku 1940 absolvoval stíhací výcvik a poté byl zařazen ke 4./JG 77, následně přeznačené na 4./JG 5, se základnou v Norsku. Na konci května 1942 byl Ehrler převelen k 6./JG 5 v Petsamu a v srpnu se stal jejím velitelem. Svého stého vítězství dosáhl 8. června 1943. V tomto období létal na Bf 109G-6 žlutá 12 v tovární kamufláži továrny Erla, na jehož levé straně směrovky byly namalovány symboly sestřelů. Ehrler byl jako velitel JG 5 zodpovědný za vzdušnou obranu bitevní lodi Tirpitz, jež kotvila v Norsku. Po jejím potopení byl neprávem odsouzen, rozsudek se však podařilo zmírnit a 27. února 1945 se jeho domovskou jednotkou stala JG 7, vyzbrojená proudovými Me 262. V boji s americkými Liberatory dne 4. dubna 1945 se mu podařilo sestřelit dva čtyřmotoráky a třetí taranovat. Podle svědků, kteří slyšeli poslední Ehrlerova slova, provedl sebevražedný útok. Počet jeho vítězství se tím zastavil na čísle 208. Za tyto úspěchy byl dekorován Rytířským křížem s dubovou ratolestí.



C Bf 109G-6/R6/Trop, W.Nr. 1607xx, Obfw. Herbert Rollwage, 5./JG 53, Wien-Seyring, Rakousko, prosinec 1943

Herbert Rollwage se narodil 24. září 1916. V roce 1936 vstoupil do řad Luftwaffe. V roce 1941 byl zařazen k 5./JG 53. Během prvního dne operace Barbarossa, tedy 22. června 1941, dosáhl Rollwage svého prvního sestřelu. Dne 5. října 1941 si připsal celkem 11 sestřelů. Poté se II./JG 53 přesunula do Nizozemska, kde už delší dobu působila jedna z jejích Staffel. V prosinci 1941 se II./JG 53 přesunula na Sicílii a zapojila se do kampaně proti Maltě. Rollwage při náletech na tento ostrov docílil do října 1942 celkem 20 vítězství. Při spojeneckém vylodění na Sicílii byl Rollwage 10. července 1943 zraněn ve stíhacím souboji, ale podařilo se mu přistát zpět na základně. V polovině října 1943 se II./JG 53 přesunula do Rakouska k obraně Říše. Bílá směřovka nového Rollwageho stroje, který obdržel po svém vyléčení v listopadu 1943, má na levé straně namalováno 47 sestřelů. V květnu 1944 byl povýšen do hodnosti Leutnant a v srpnu se stal velitelem 5./JG 53. V prosinci převzal velení nad výcvikovou 2./JG 106. Během služby u JG 53 docílil 70 vítězství a není známo, že by u JG 106 získal další úspěchy. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí. Po válce sloužil v Bundeswehru a v roce 1968 odešel do výslužby v hodnosti Hauptmann. Zemřel 4. ledna 1980.



D Bf 109G-6/U4/R6/Trop, W.Nr. 440180, Fw. Friedrich Ungar, 9./JG 54, Lüneburg, Německo, březen 1944

Friedrich Ernst Willi Ungar se narodil 21. února 1920. Po výcviku u JG 107 a Jagdgruppe West byl v říjnu 1943 přidělen k 9./JG 54 v Německu, vyzbrojené letouny Bf 109G-6. Dne 6. března 1944 byl ve své žluté 6 sestřelen nad Homfeldem, jeho protivníkem byl pravděpodobně Lt. Barney Casteel s letounem P-47D z 56th FG nebo 2/Lt. Marvin H. Becker z 356th FG. Friedrich Ungar nouzově přistál u Homfeldu, utrpěl zranění nohou a jeho Bf 109G-6 žlutá 6 byl poškozen ze třetici procent. Dne 9. října 1943 byl Ungar sestřelen v Bf 109G-6 žlutá 10 nad Nakskovem v Dánsku, ale nouzově přistál bez zranění. Na konci prosince 1944 obdržel Fw 190D-9 W.Nr. 210008 bílá 3. Na tomto stroji dosáhl jednoho sestřelu Typhoonu od No. 439 Sqn. RCAF. Ungar byl jedním z mála letců III./JG 54, kteří přežili několik střetnutí se spojeneckými stíhači 29. prosince 1944. V té době spadala III./JG 54 pod velení JG 26 a na jaře se z ní stala IV./JG 26. V roce 1958 založil aeroklub a po dobu 17 let působil jako vedoucí instruktor létání a navigace. Ungar se podílel na výstavbě letiště Oldenburg-Hatten a v březnu 1966 z něj provedl první vzlet. V roce 1980 obdržel od Německého aeroklubu výkonnostní odznak FA1 pro motorový let ve zlaté a v roce 1985 čestnou zlatou jehlicí Aeroklubu. Zemřel 16. prosince 2012.

