

Bf 109F-4

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item No. 7478

Žádný jiný letoun Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem během druhé světové války, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Díky tomu, že byl ve své době mimořádně pokrokovou konstrukcí, poskytoval velký potenciál dalšího vývoje, čehož také bylo plně využito.

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikal, 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 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, křídla s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraně střídající 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. Bf 109 byl 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 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 před sériové 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 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 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 technikou 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. V tom okamžiku 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 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 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 svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchranné stroje.

Tato stavebnice: Bf 109F-4

Série Bf 109F (Friedrich) byla zásadním pokrokem ve vývoji tohoto typu. Oproti předchozímu Bf 109E byla provedena celá řada aerodynamických změn, které daly Messerschmittu Bf 109 jeho téměř definitivní tvarové linie. Zcela přepracován byl kryt motoru, který dostal oblejší a aerodynamičtější tvar, zatímco vrtulový kužel byl zvětšen, takže navazoval plynule na trup. Také chladič oleje pod přídíl byl přepracován a dostal aerodynamičtější tvar. Křídlo pozbylo svého do té doby typického lichoběžníkového tvaru, protože dostalo oblé konce. Výzbroj byla také upravena. Nově sestávala ze dvou trupových kulometů MG 17 ráže 7,92 mm montovaných nad motorem a kanonu ráže 20 mm, který byl uložen mezi bloky válců motoru a střílel osou vrtule. Nová verze byla piloty přijata kladně, neboť se jednalo o nejlépe ovladatelný Bf 109 vůbec. Verze Bf 109F-4 dostala vrtuli VDM 9-12010 se širšími vrtulovými listy a také nový kanon MG 151/20. První stroje tohoto typu se dostaly k frontovým jednotkám v červnu 1941 a výroba běžela od května toho roku až do května 1942. Za tu dobu bylo vyrobeno 1841 kusů Bf 109F-4.



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
ODŘÍZNOUT
- 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

H> 70150 H

L> PLASTIC PARTS 70150 L

U> 70150 U

W> 70150 W

-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

*

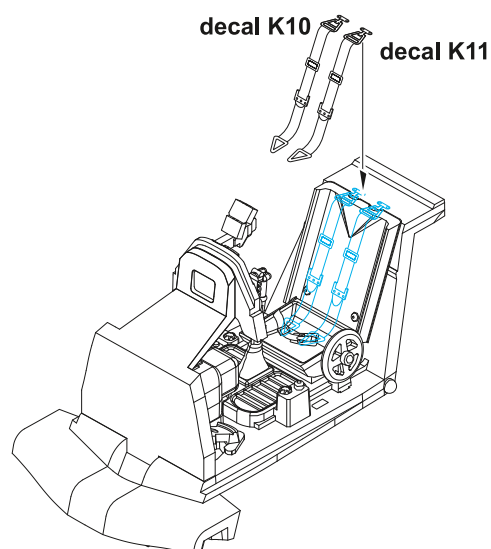
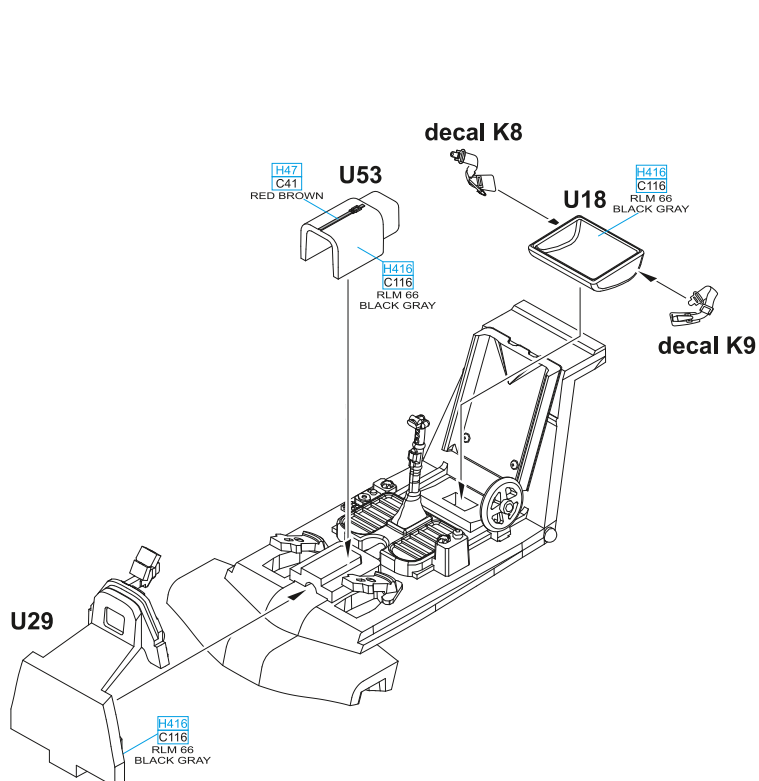
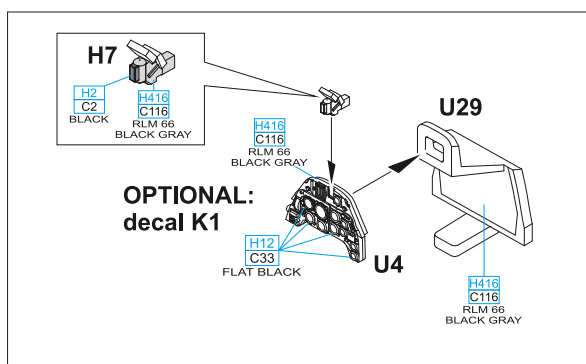
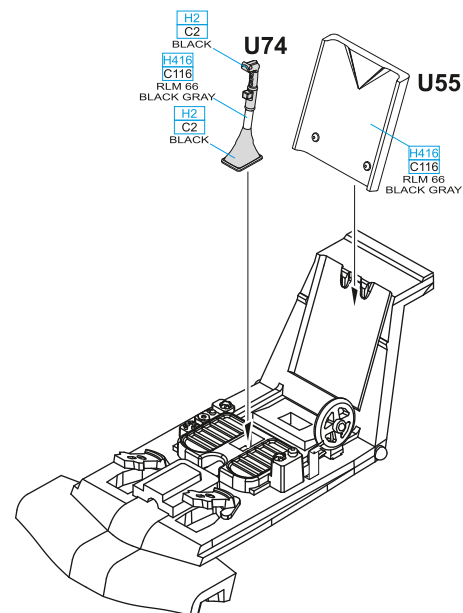
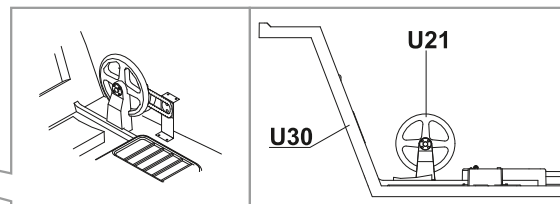
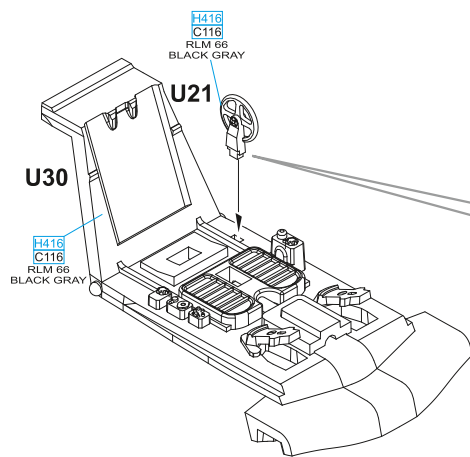
PEINTURE

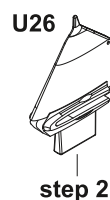
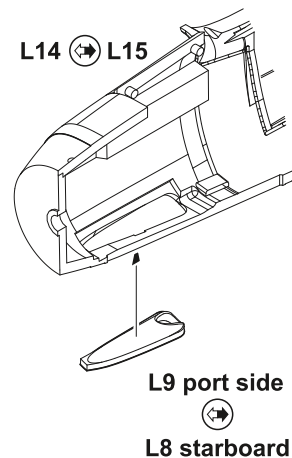
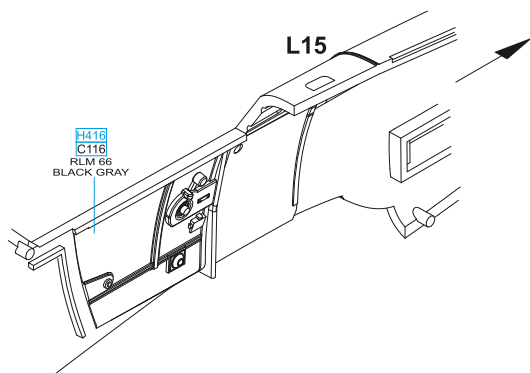
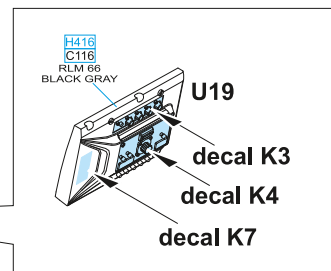
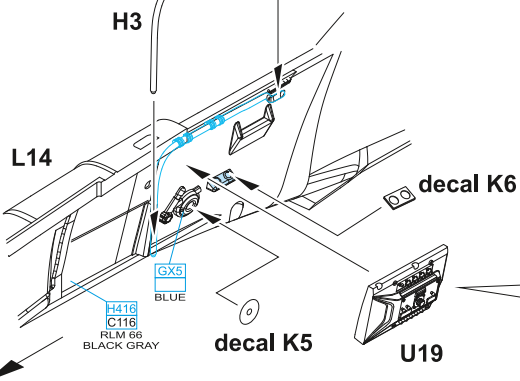
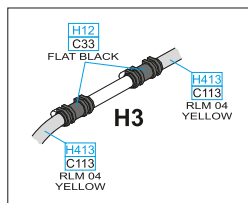
*

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
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
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

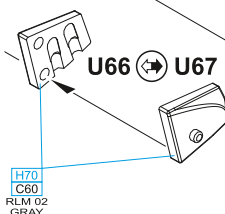
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM202		GOLD
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



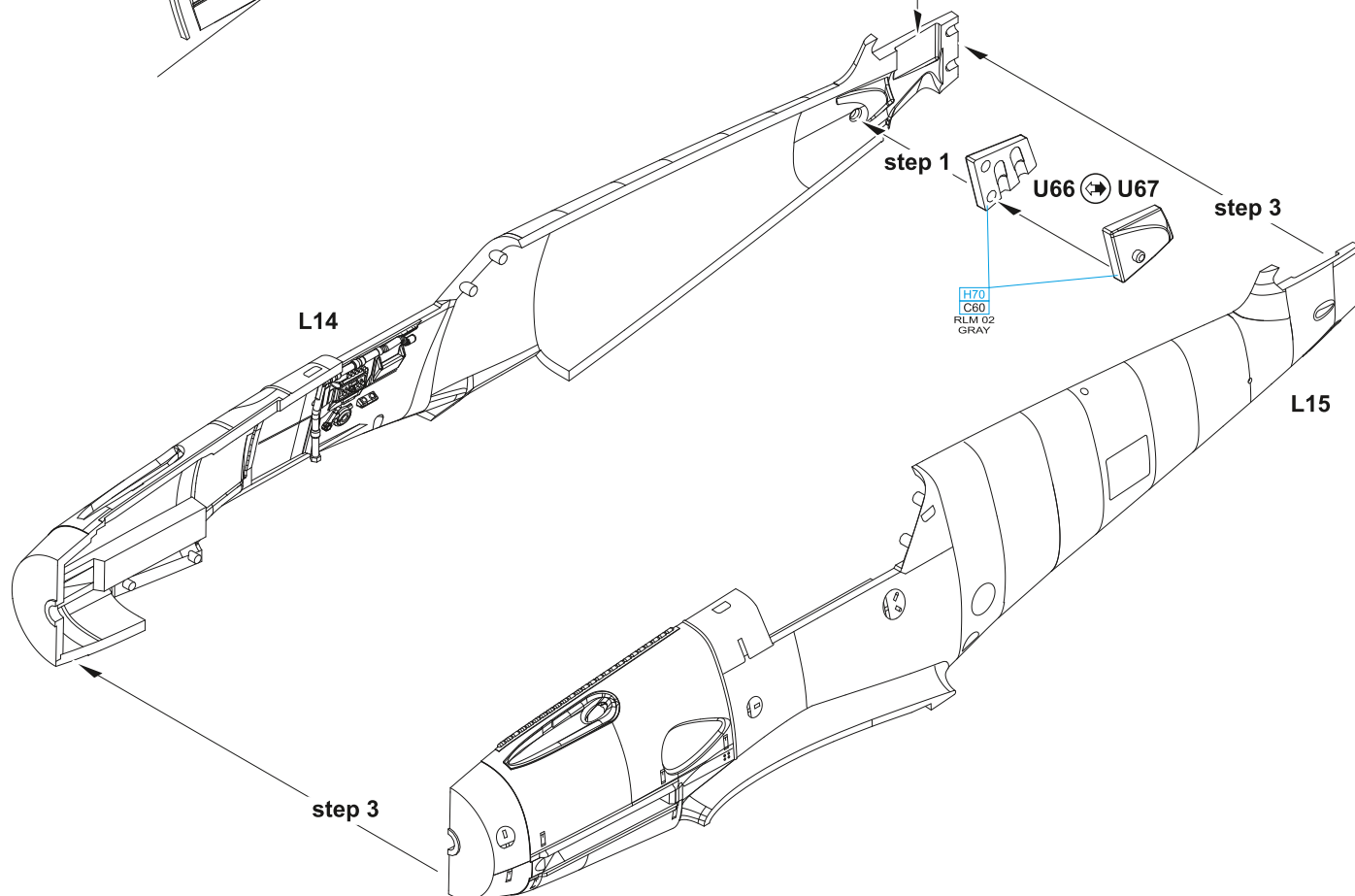


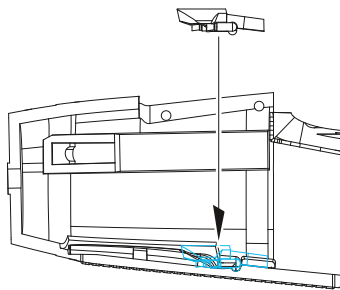
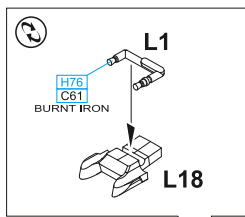
step 2

step 1

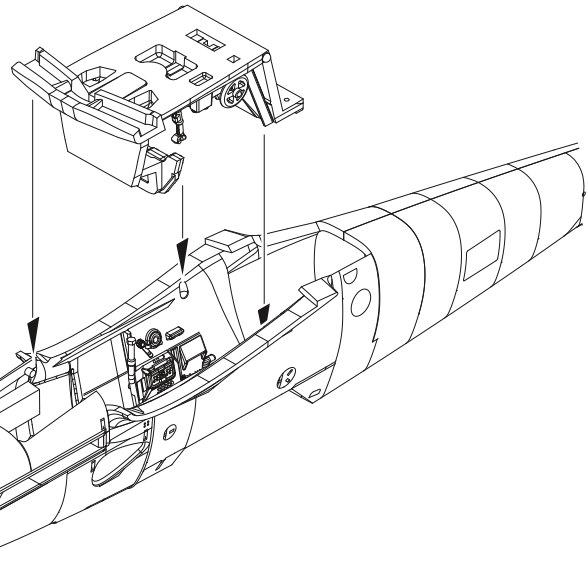


step 3



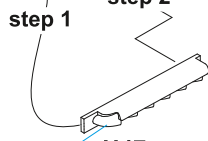
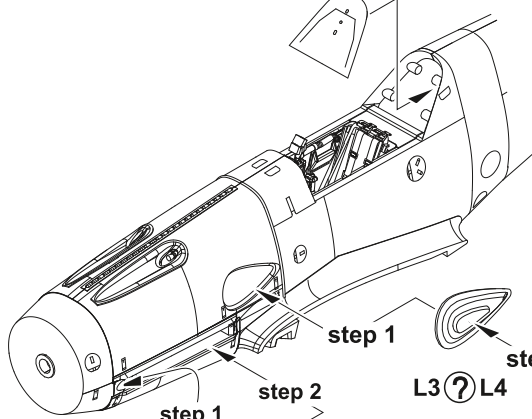


ø - 0,2 mm



H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

U7

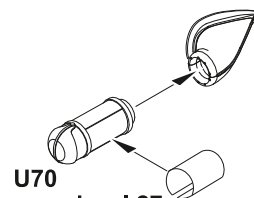
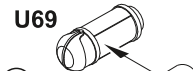
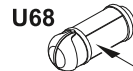


H76
C61
BURNT IRON

L3 - MARKINGS A, C, E

L4 - MARKINGS B, D

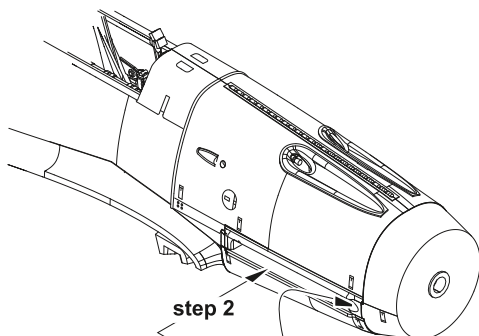
MARKING C ONLY



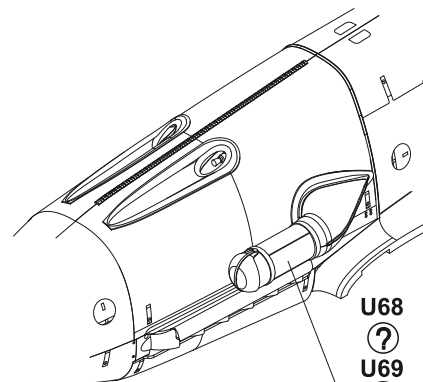
MARKINGS B, D

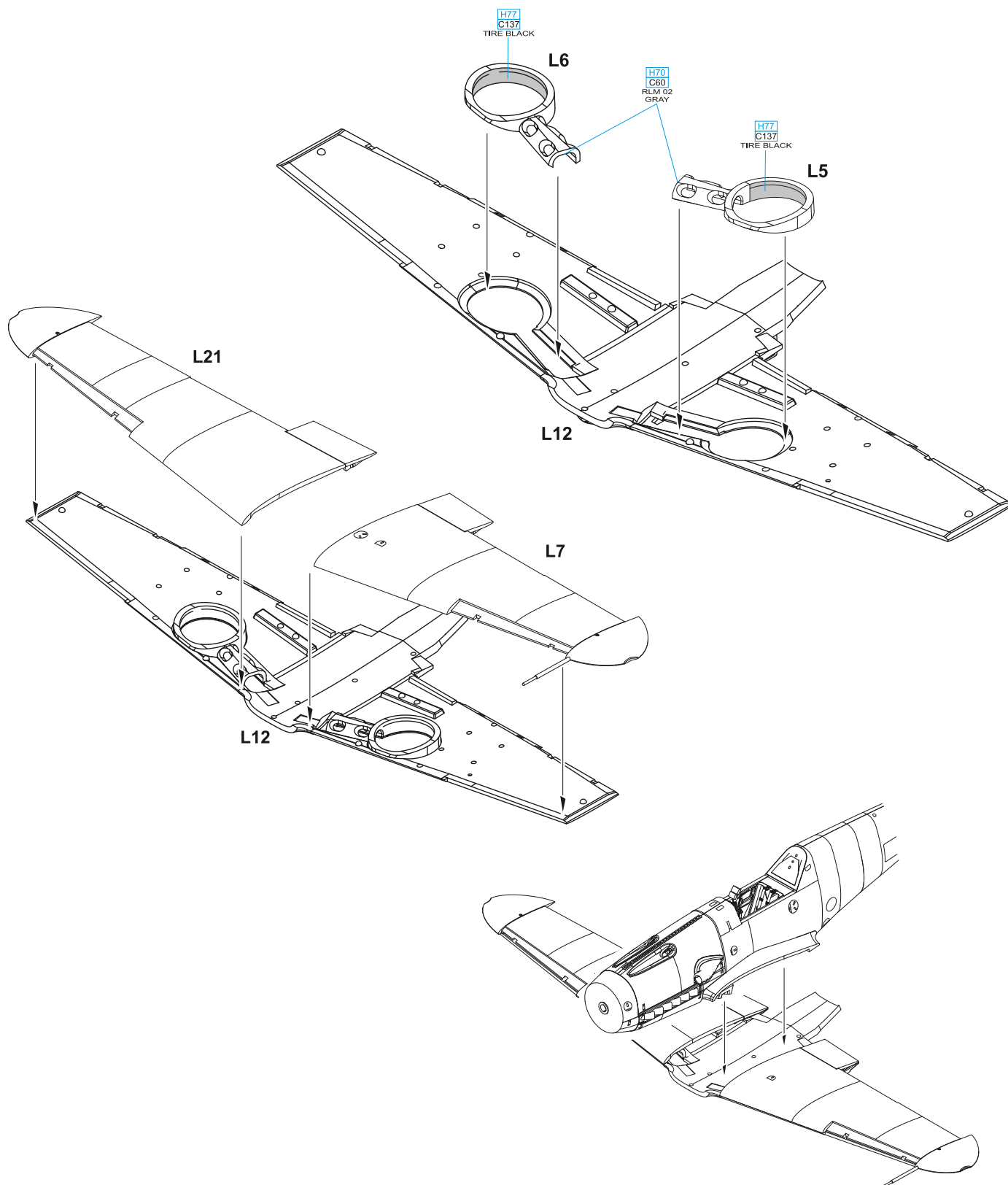
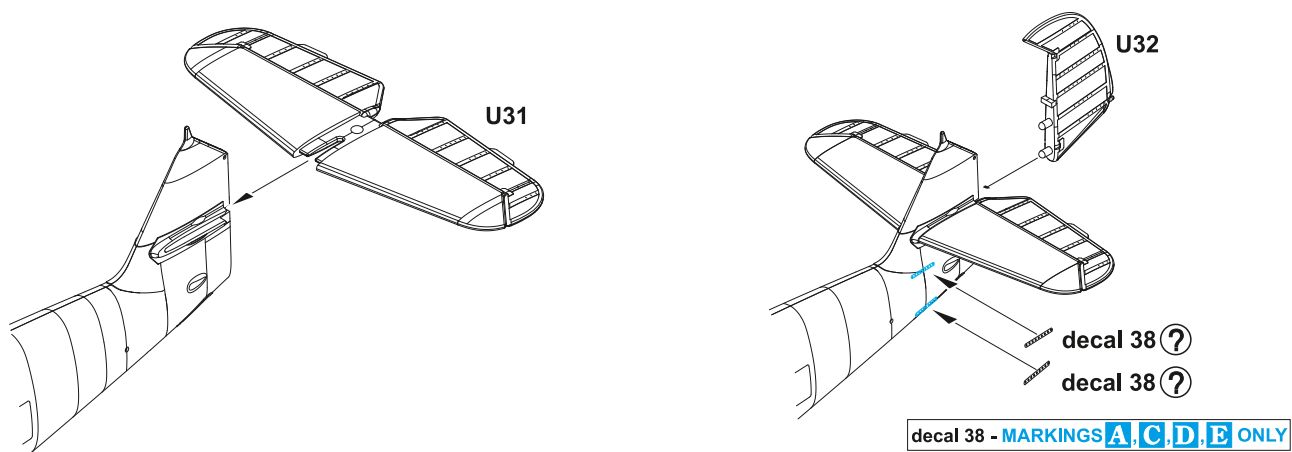


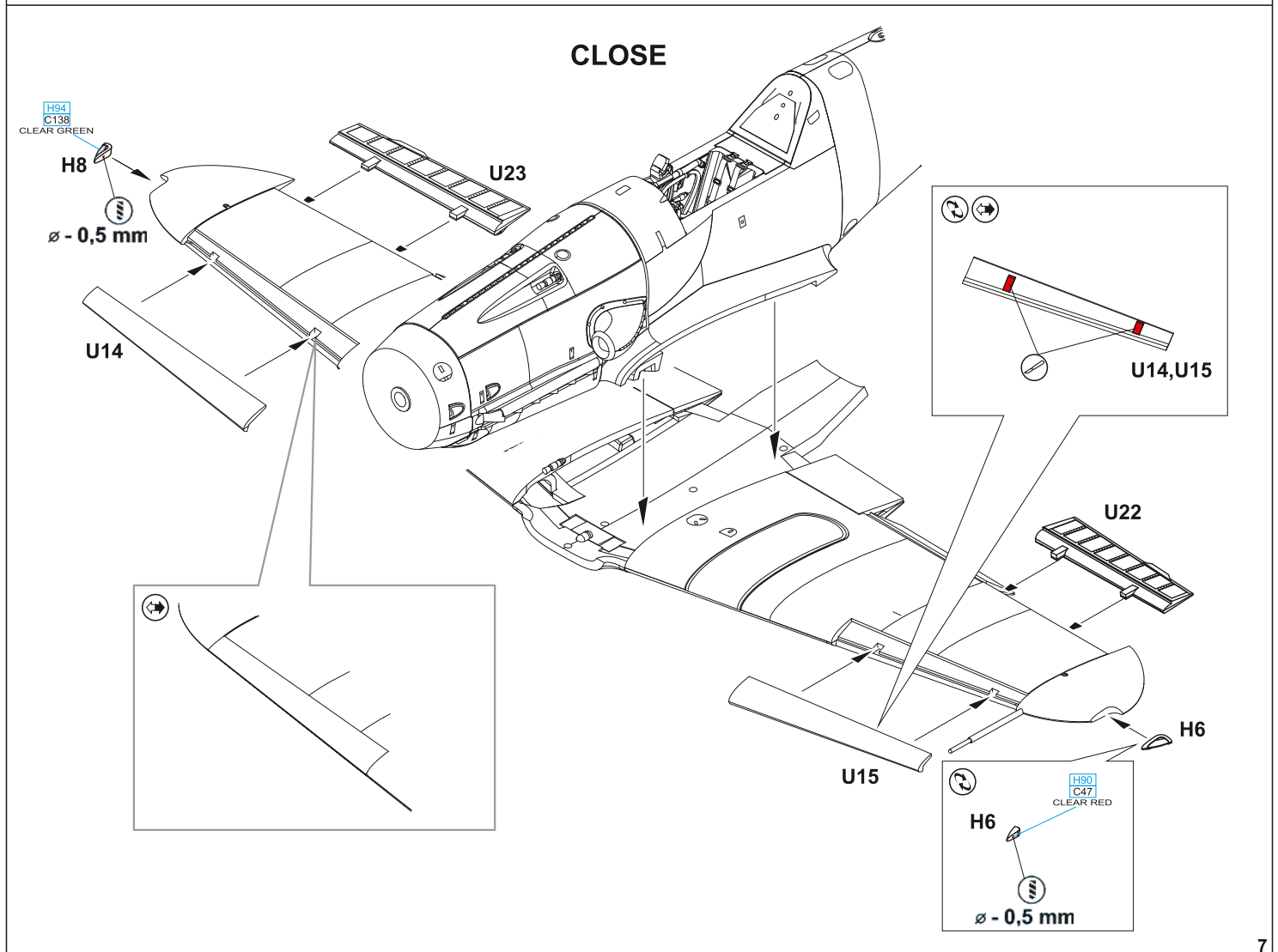
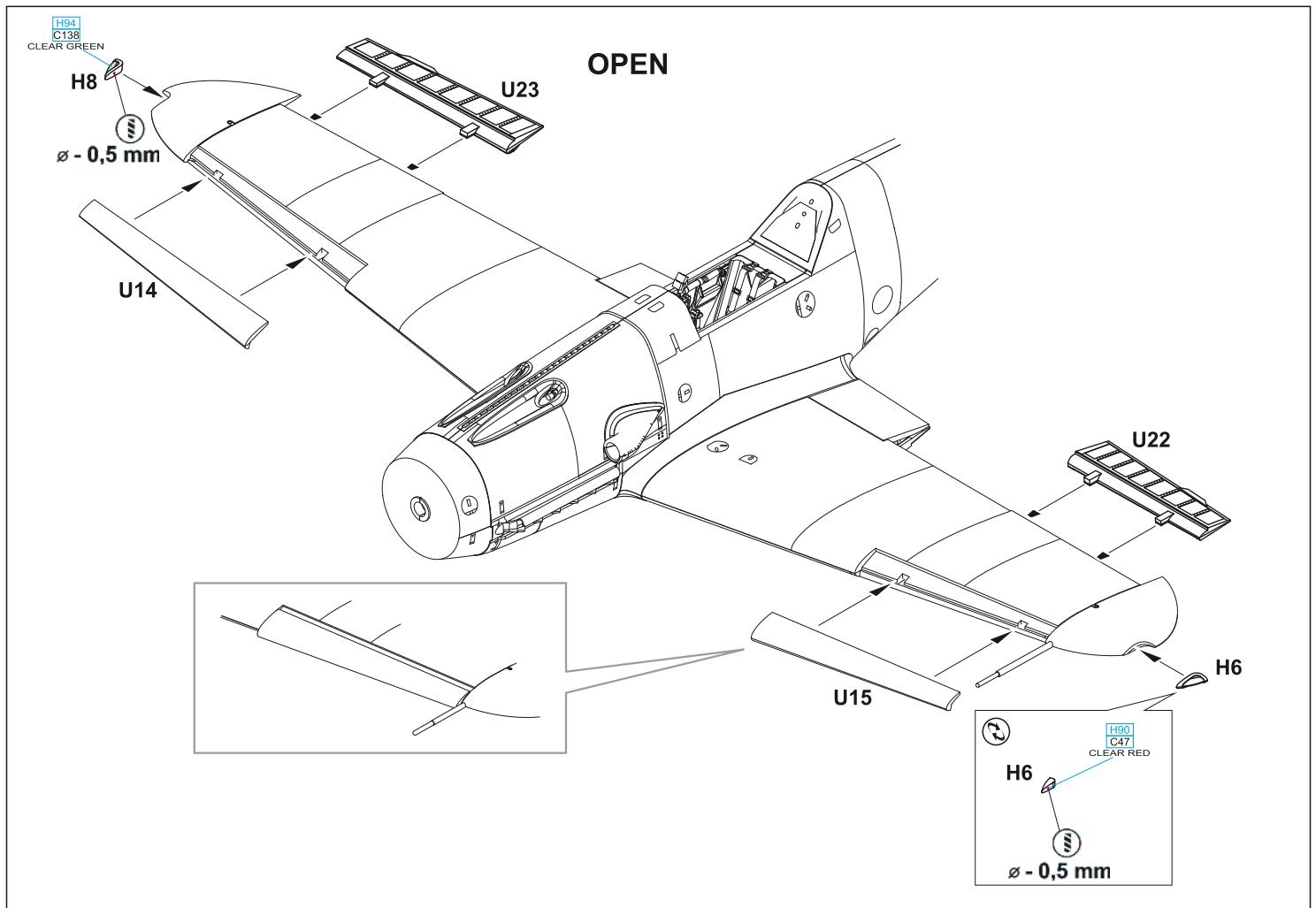
MARKINGS A, C, E

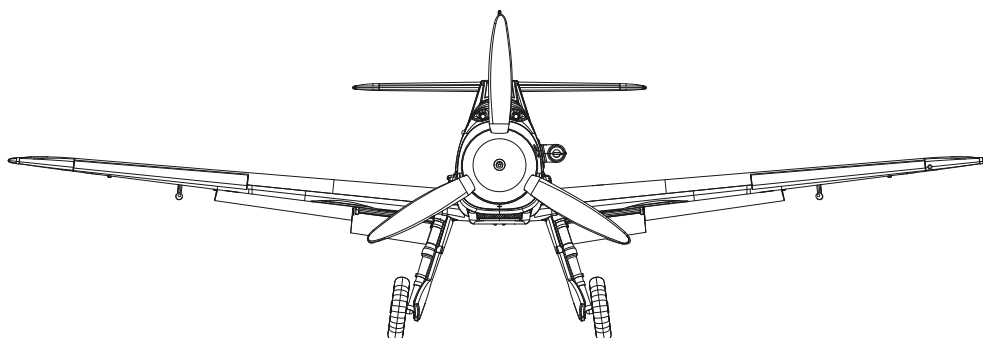
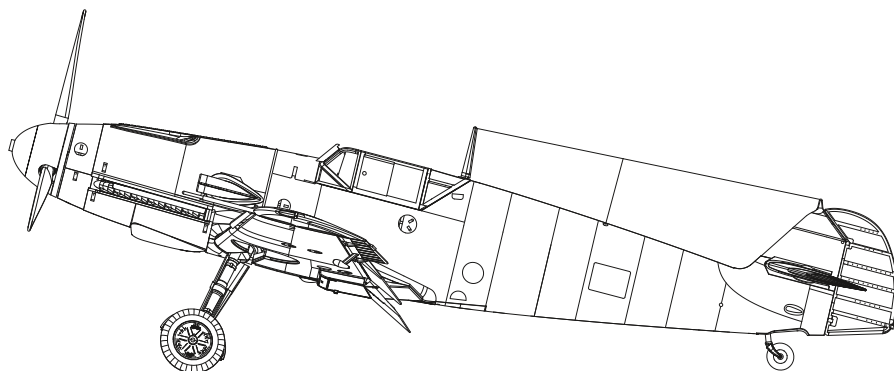
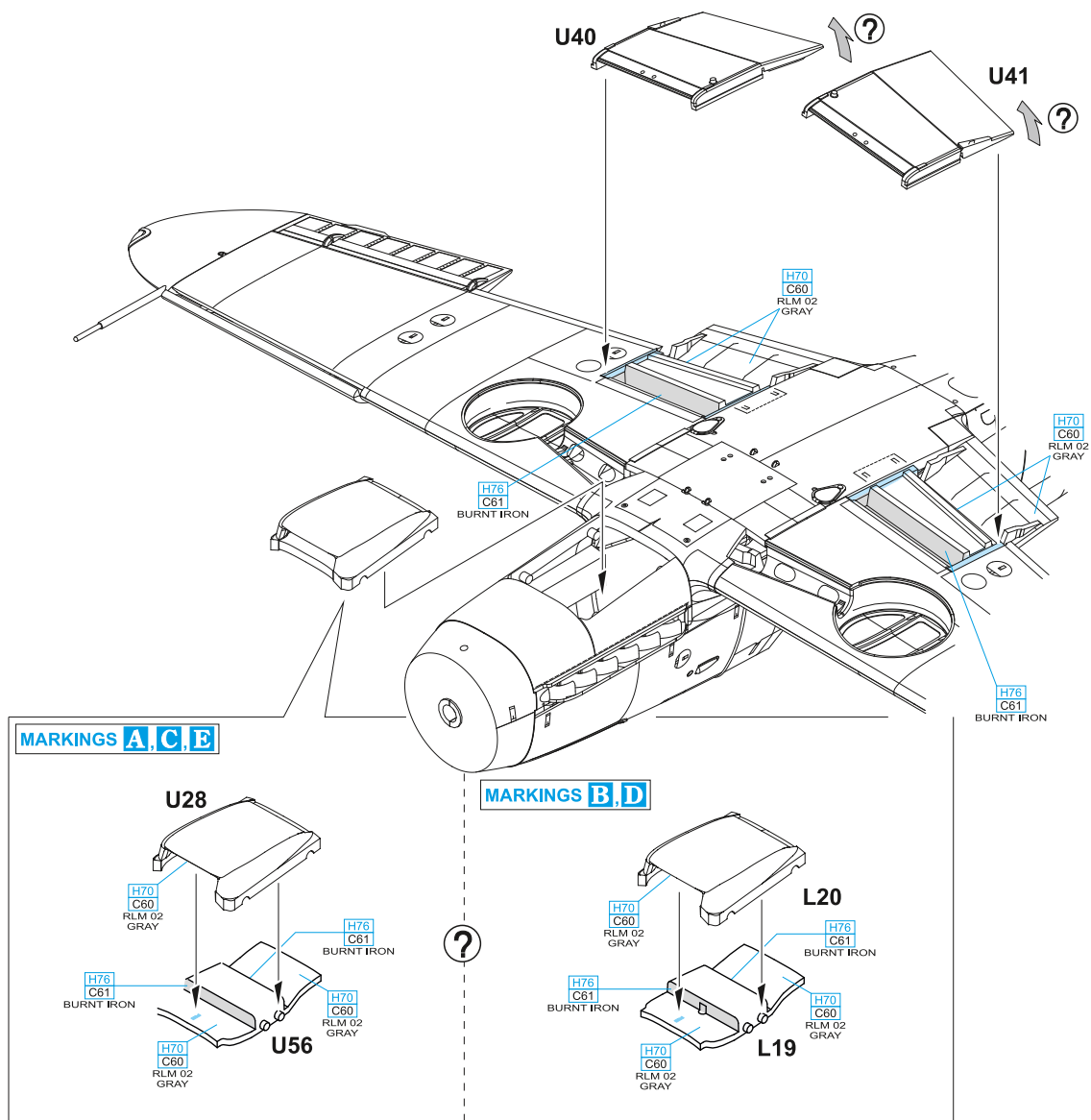


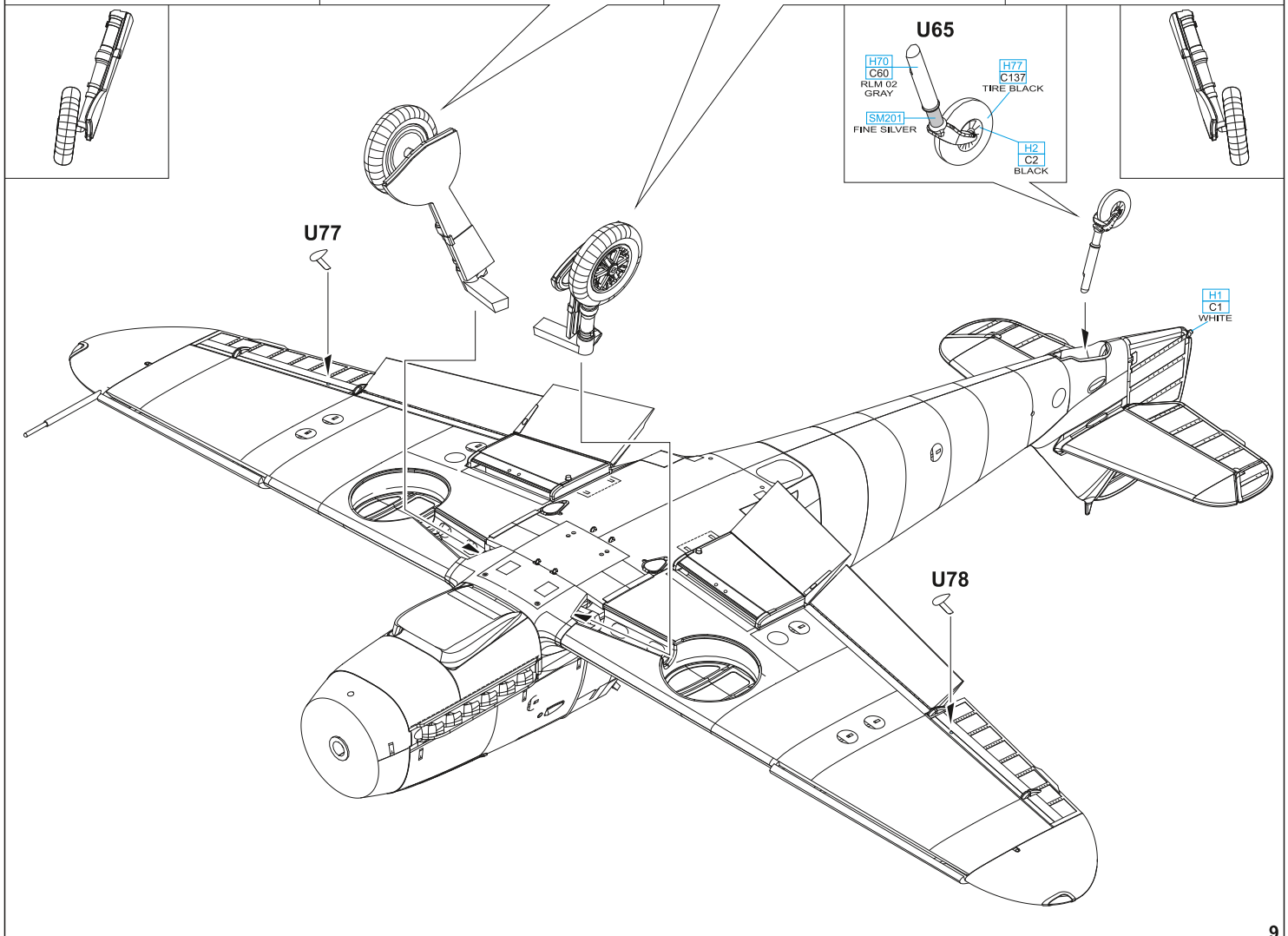
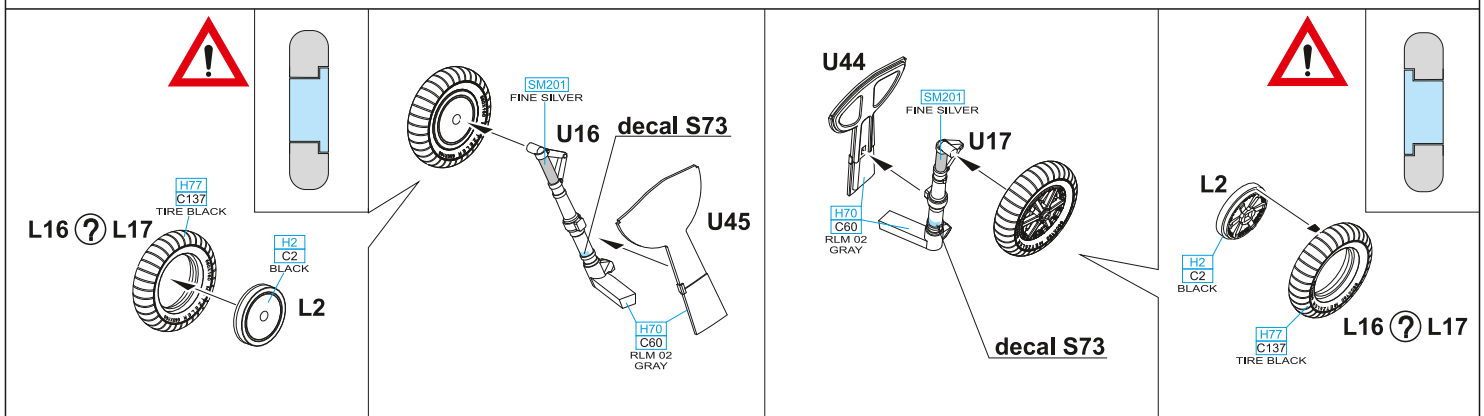
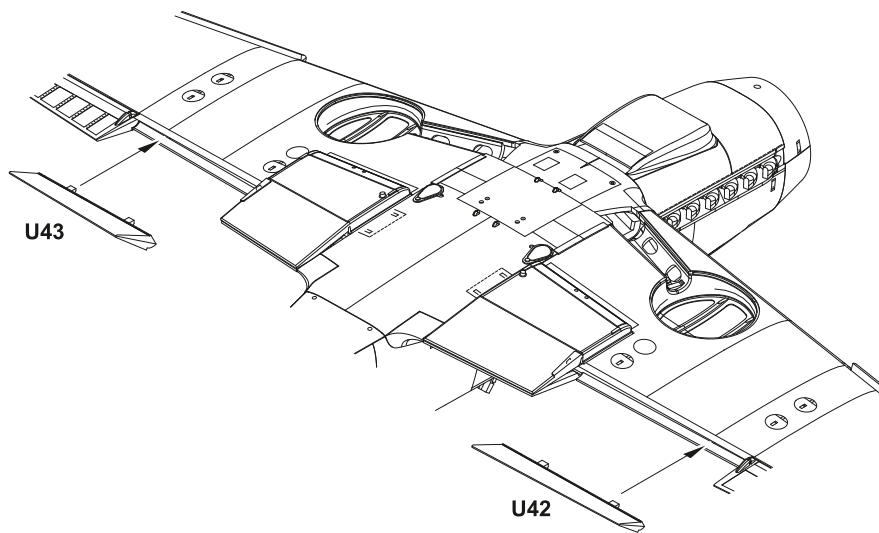
H76
C61
BURNT IRON

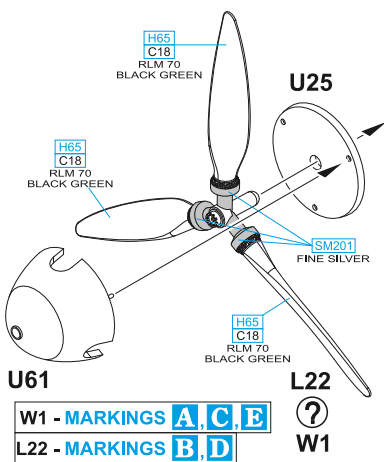
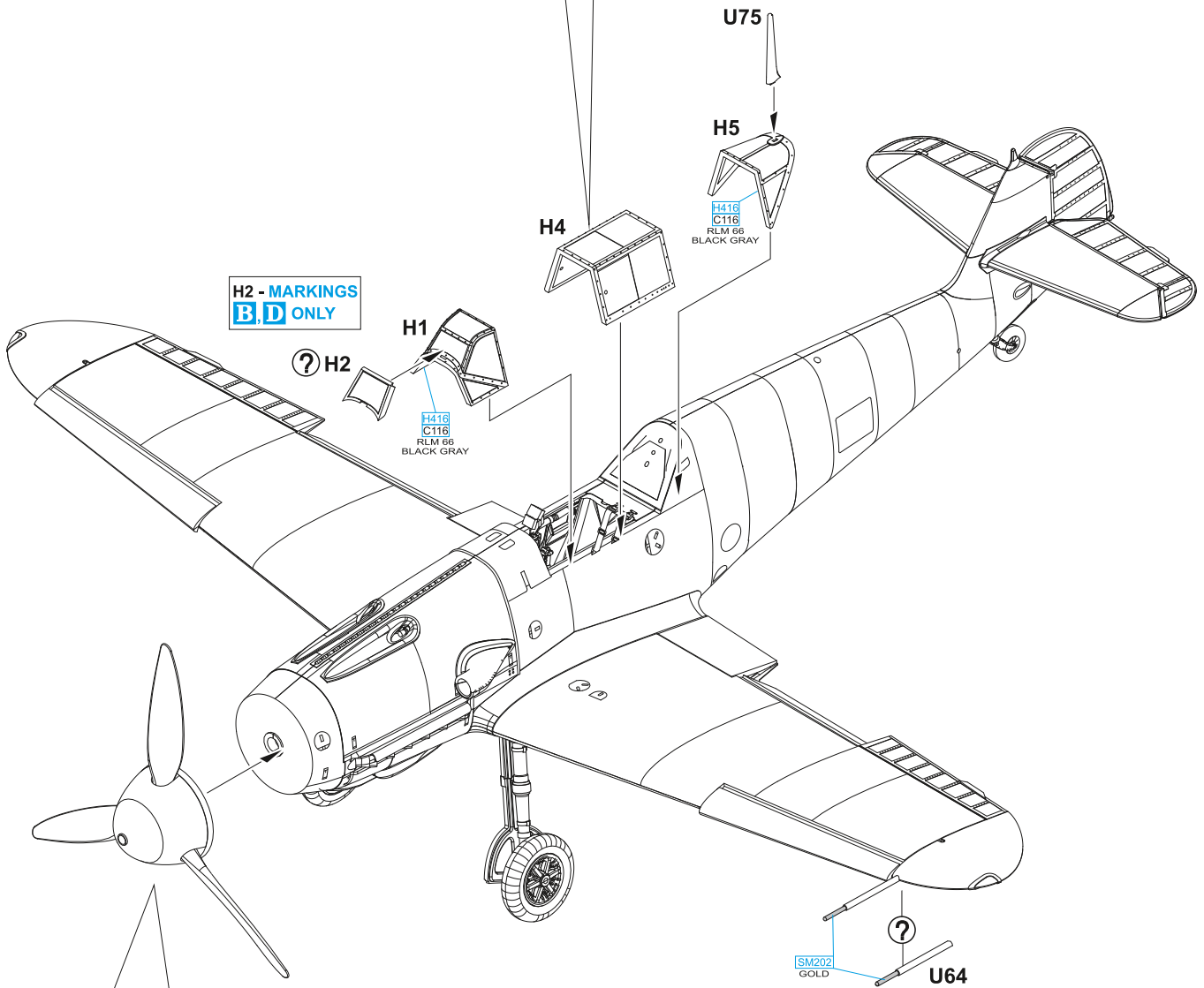
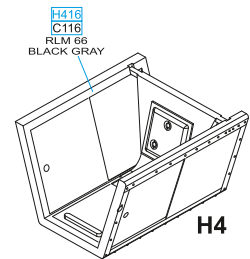
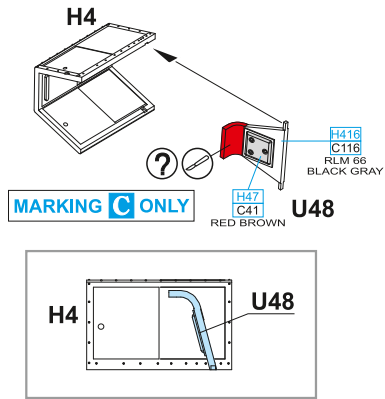
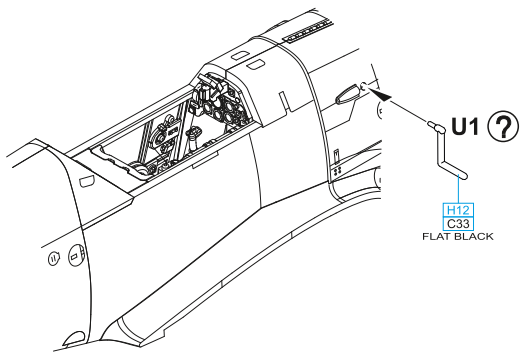




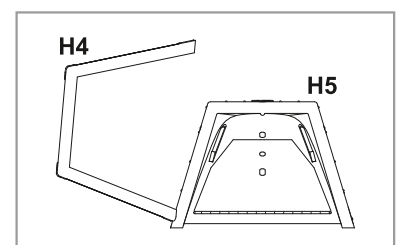
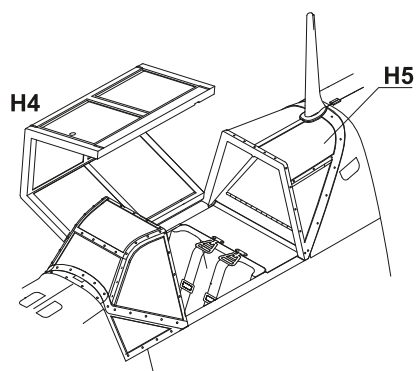








OPEN CANOPY



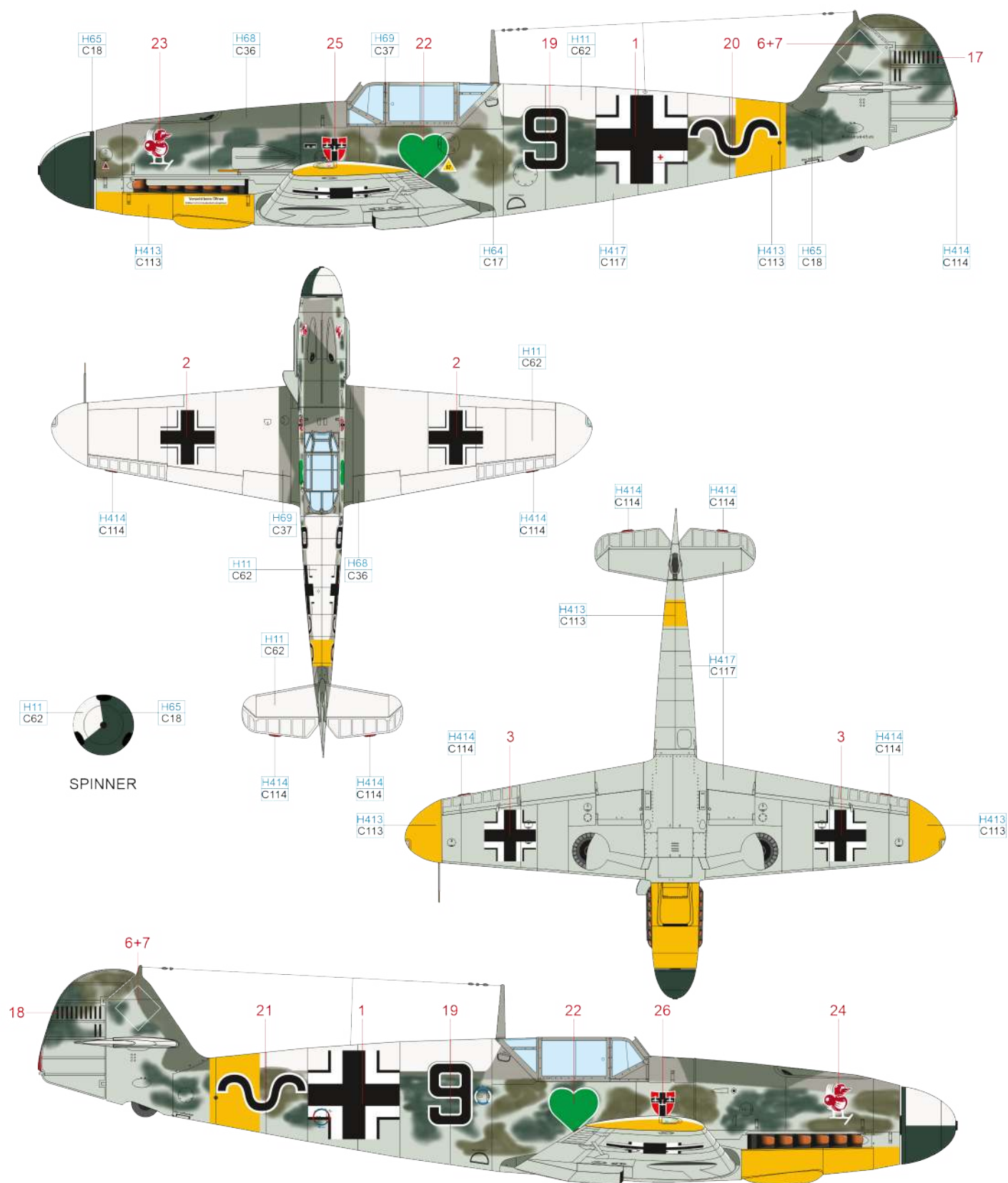
A

K2



B Bf 109F-4, Lt. Hans-Joachim Heyer, 8./JG 54, Siverskaja, SSSR, duben 1942

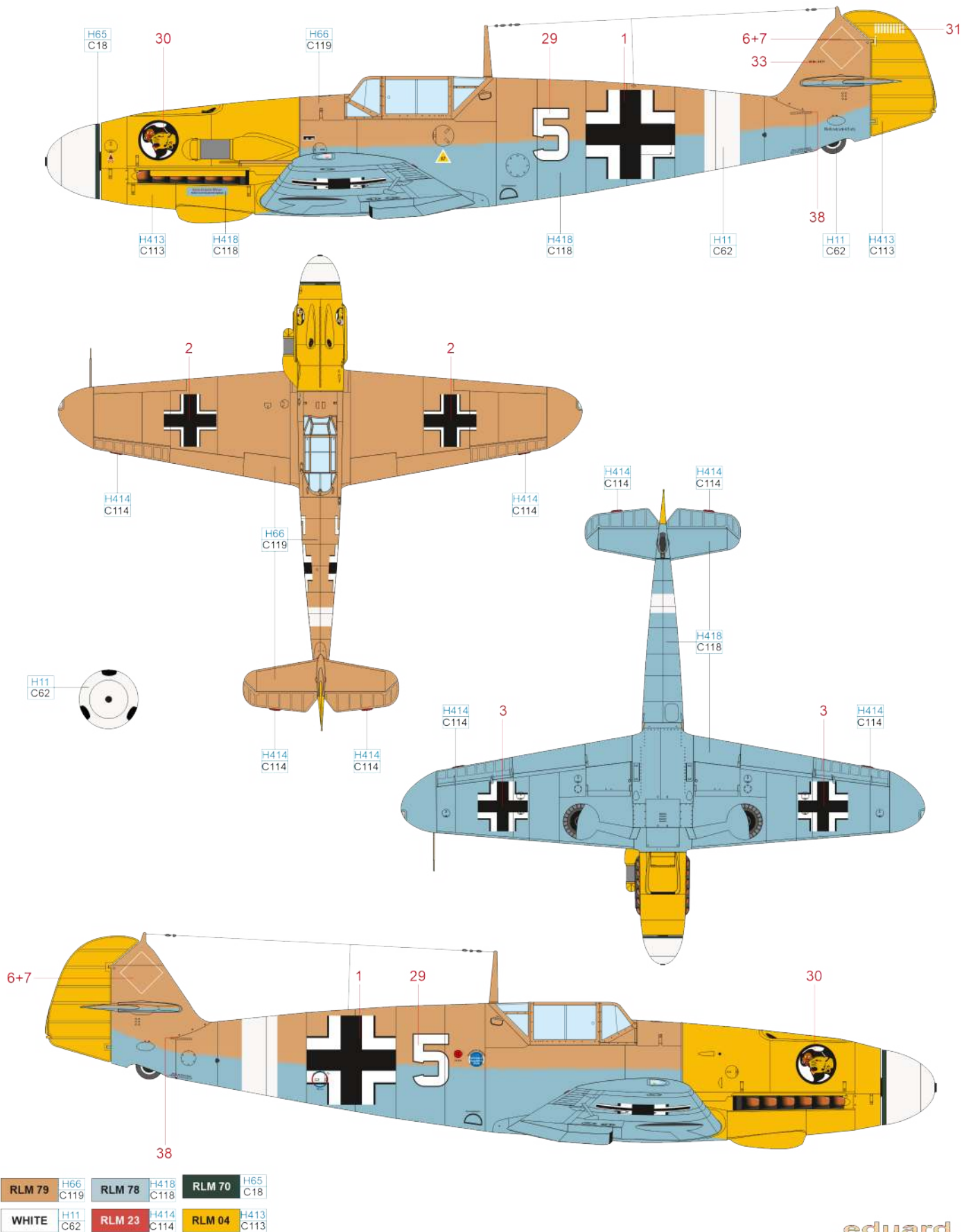
Budoucí držitel Rytířského kříže Hans-Joachim Heyer se narodil 20. dubna 1922 v Rehungenu. Celou svou leteckou kariéru sloužil u 8./JG 54. Svůj první sestřel zaznamenal již první den napadení SSSR, 22. června 1941. Jeho obětí byl sovětský stíhací Polikarpov I-15. Heyerův stroj černá 9 z období jara 1942 je kamuflovaný barvami RLM 74/75/76, boky trupu byly doplněny skvrnami RLM 70 a RLM 71. Vrchní plochy křídla, hřbet trupu za kabinou a VOP byly natřeny smývatelnou bílou barvou. Pod čelním štítkem měl letoun na obou stranách trupu namalovaný znak III./JG 54 a na levé straně trupu pod kabinou nesl znak JG 54 – zelené srdce. Na směrovce byly z obou stran nakresleny značky sestřelů. Hans-Joachim Heyer byl sestřelen u Leningradu 9. listopadu 1942 a zahynul. Posmrtně mu byl 25. listopadu 1942 udělen Rytířský kříž. Všechny 53 vzdušných vítězství dosáhl na východní frontě.



RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	WHITE	H11 C62
RLM 71	H64 C17	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114

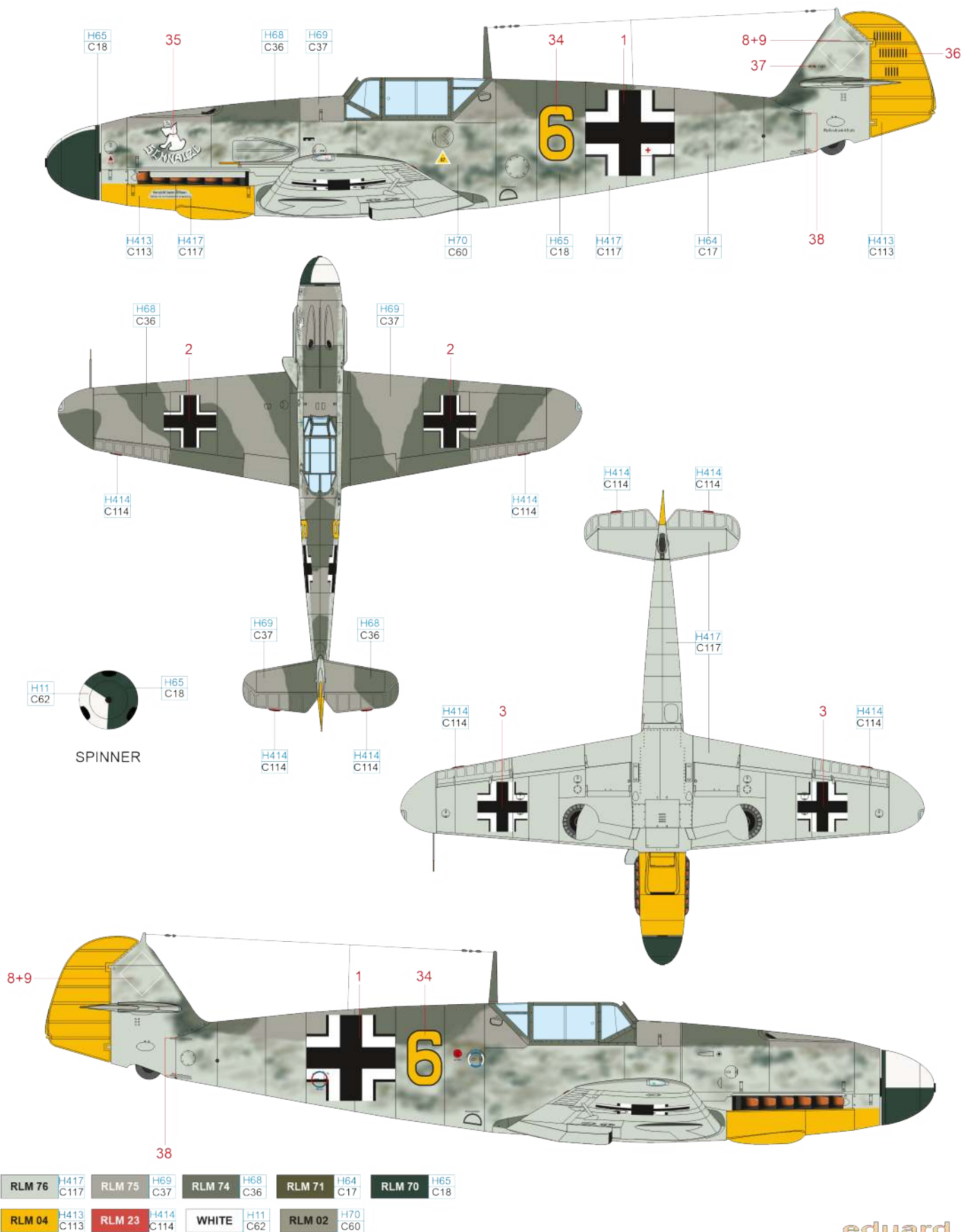
C

Albert Espenlaub se narodil 25. srpna 1913 v Balzholtu. V roce 1937 vstoupil do armády a na konci roku 1940 dokončil letecký výcvik. Zařazen byl k I./JG 27 a zapojil se do bojů na africkém bojišti. První sestřel zaznamenal 21. dubna 1941. Dne 13. prosince 1941 byl po souboji s Hawker Hurricane sestřelen, nouzově přistál a zajali ho Angličané. Dosáhl 14 sestřelů. Dne 25. února 1942, při pokusu o útěk ze zajateckého tábora, byl zastřelen anglickým strážným. Se zobrazeným Messerschmittem létal Espenlaub v listopadu 1941. V té době byly přídě letounů v Africe natřeny žlutou barvou. Na směrovce bylo namalováno 11 proužků znázorňujících Espenlaubovy sestřely.



D

Josef Heinzeller se narodil 10. června 1915 v Innsbrucku. Po dokončení leteckého výcviku v řadách Luftwaffe byl zařazen k 2.(J)/LG 2. Zde při tažení do Francie zaznamenal 31. května 1940 první sestřel. Poté sloužil v 5./JG 3, odkud byl v červnu 1942 převelen k 3./JG 2 Richthofen. Poté se přesunul k 2./JG 54, která působila na východní frontě. Tam se v květnu 1944 stal velitelem 1./JG 54. Během druhé světové války dosáhl 35 sestřelů a dožil se jejího konce. Všechny jeho stroje na motorovém krytu zdobila kresba psa a nápis SCHNAUZL.



E Bf 109F-4/Trop, WNr. 8477, Ofw. Albert Espenlaub, 1./JG 27, Ain-el-Gazala, Libye, prosinec 1941

Toto barevné schéma zobrazuje podobu Bf 109F-4/trop Ofw. Alberta Espenlauba po nouzovém přistání dne 13. prosince 1941 a opravách, které prodělal od listopadu 1941. Měl vyměněné kryty motoru, rozšířený bílý pruh na trupu, přidán byl bílý symbol sestřelu na směrovce, na které byl také viditelný opravený průstřel.

