

Bf 109G-6 late series

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82111

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 „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 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 „stodevíték“ 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 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchytné 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 zvětšeným 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. SYMBOLY

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBOLES

*

記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



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 INSTRUCTION ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

H>

82110 H

I>

82110 I

J>

82110 J

N>

82110 N

K>

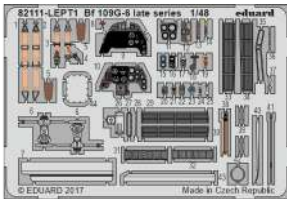
82110 K

T>

82110 T



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

*

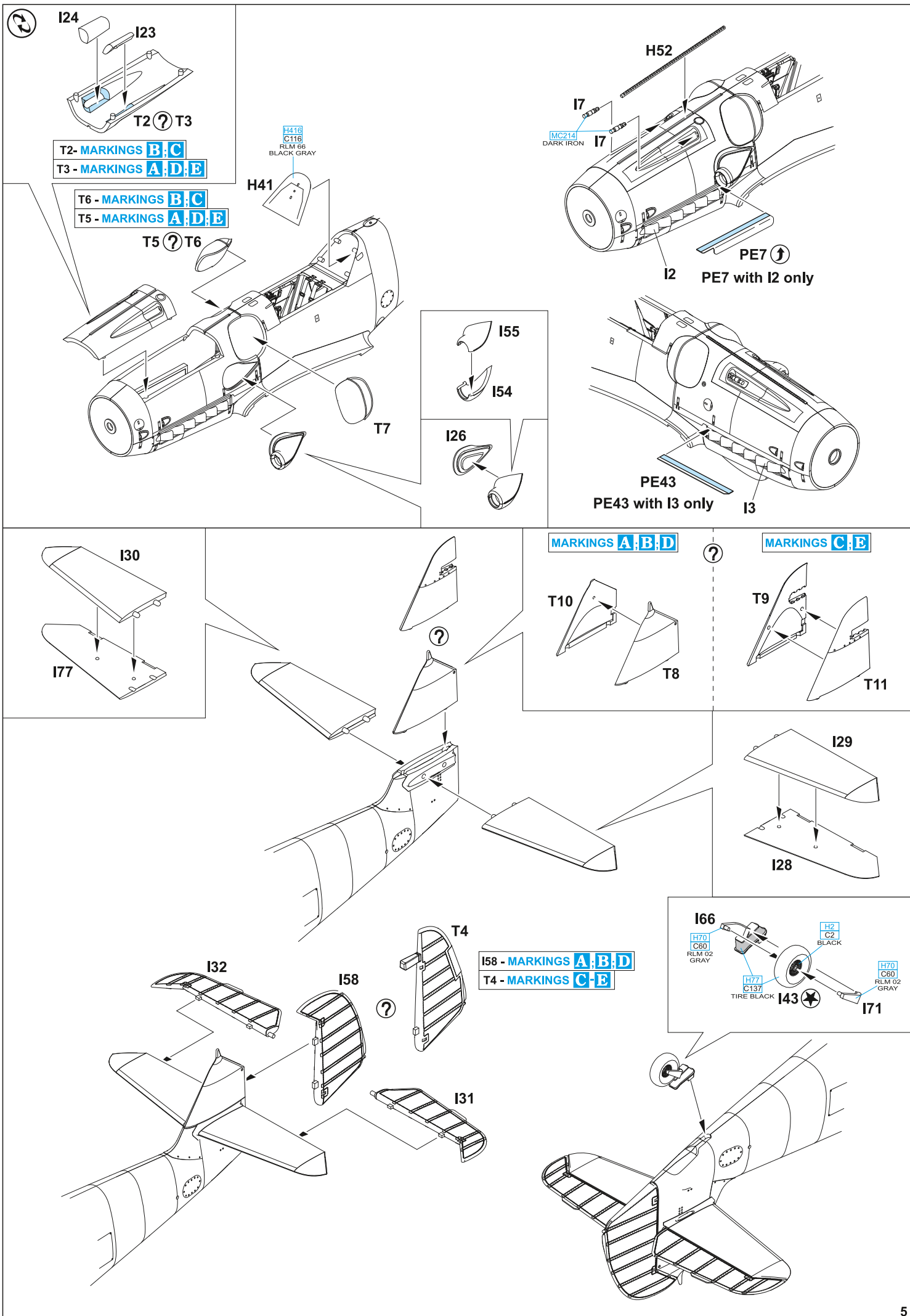
PEINTURE

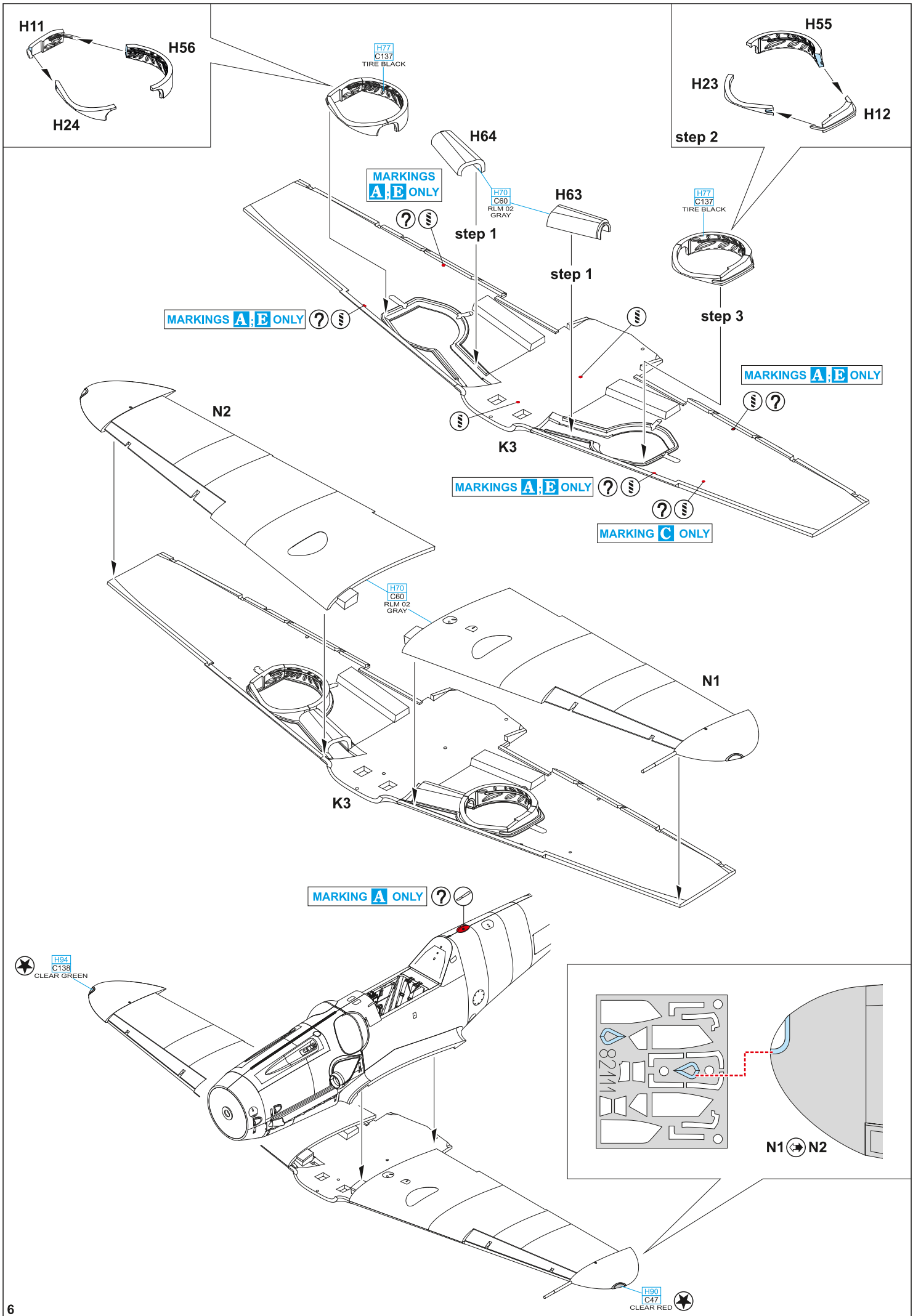
*

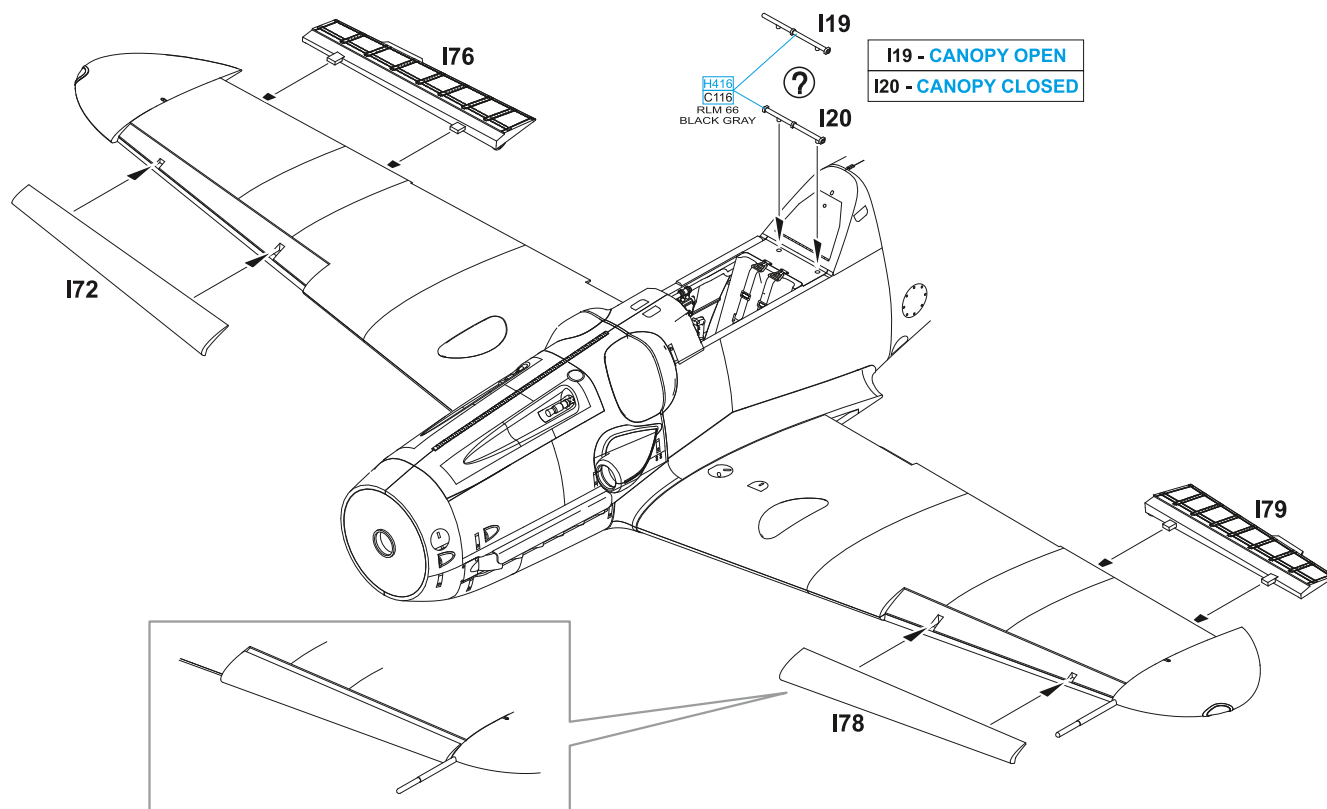
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H8	C8	SILVER
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
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

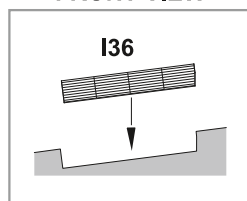
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C119	LIGHT GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR GX		
GX5		SUSIE BLUE



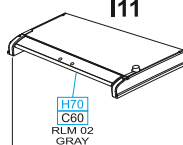




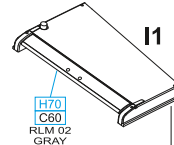
FRONT VIEW



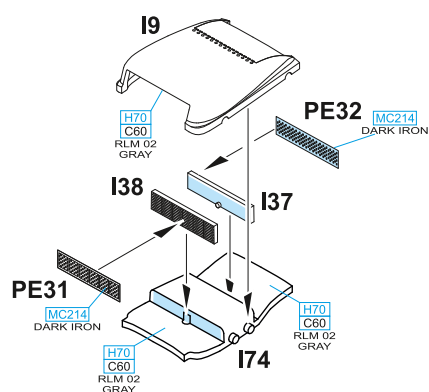
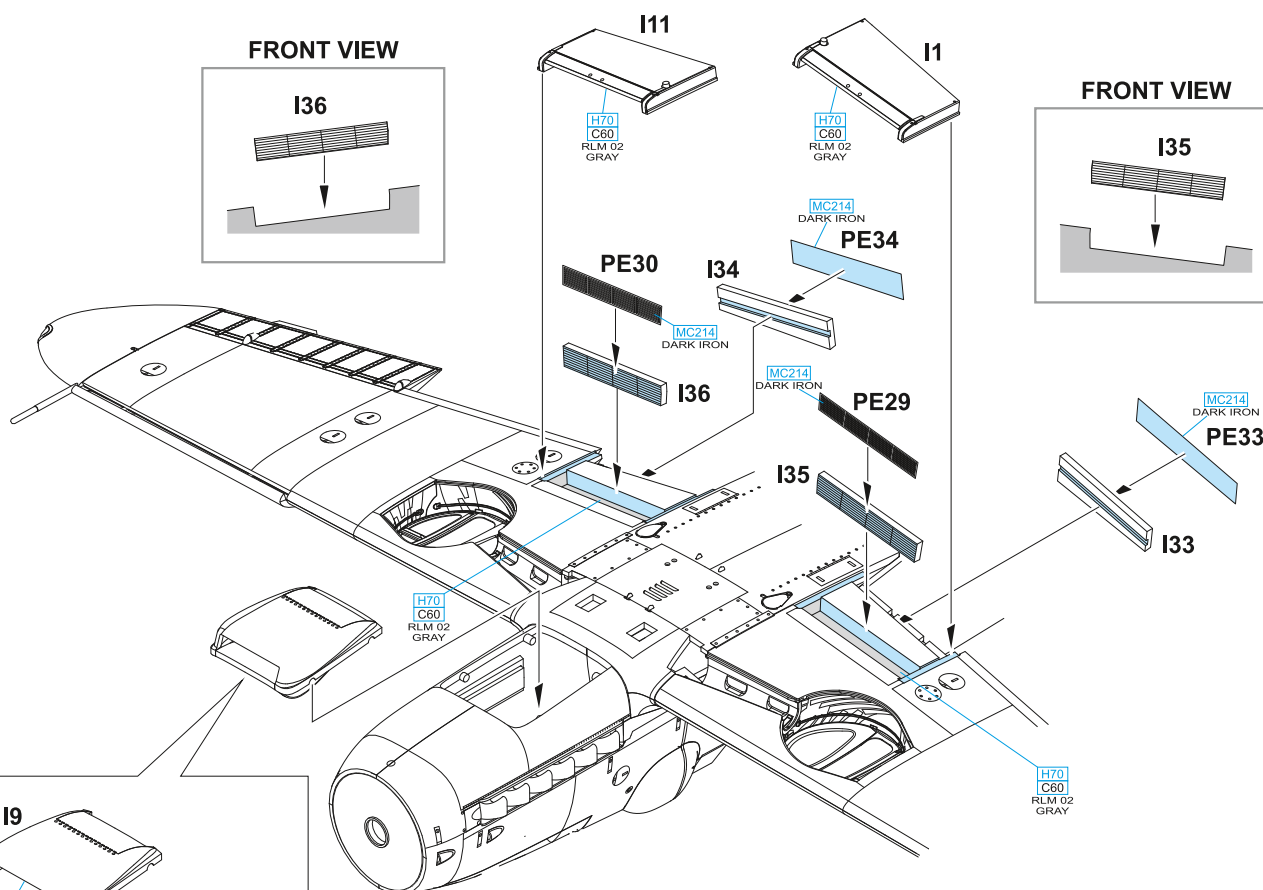
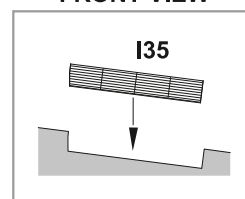
I11



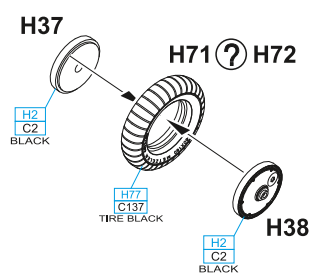
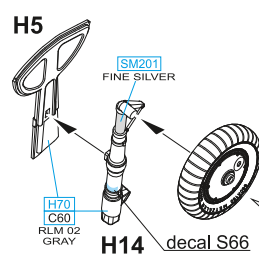
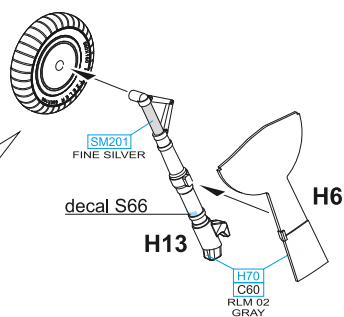
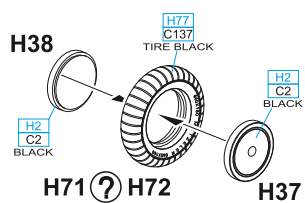
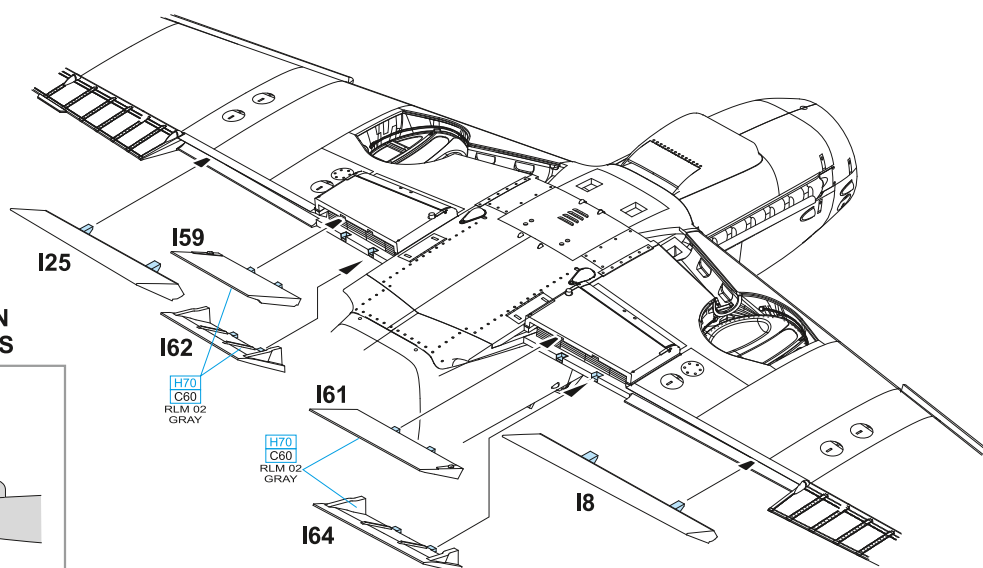
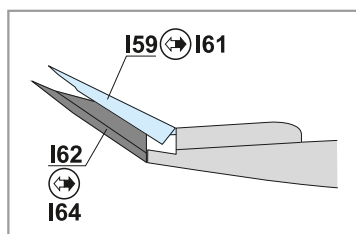
I1



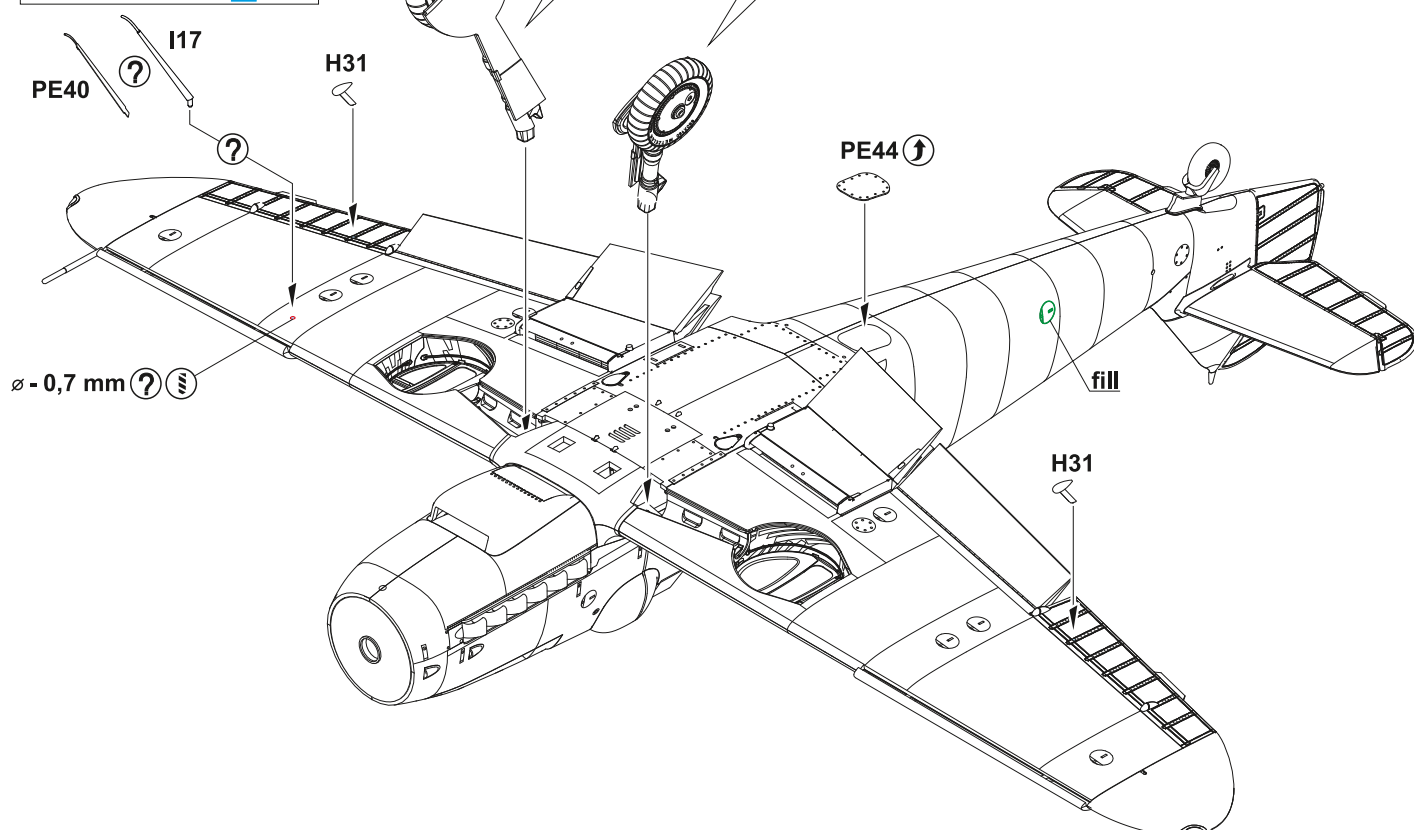
FRONT VIEW

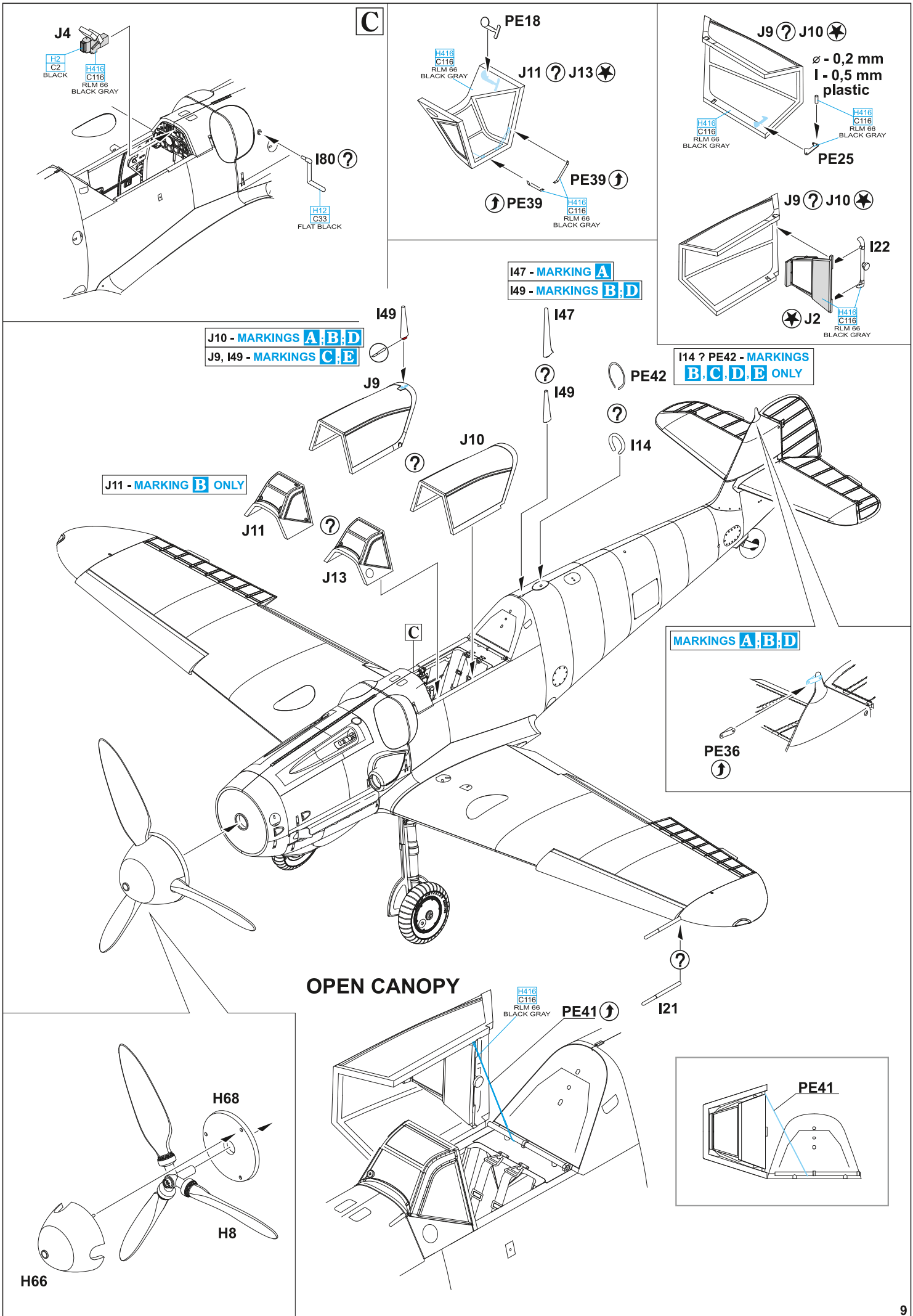


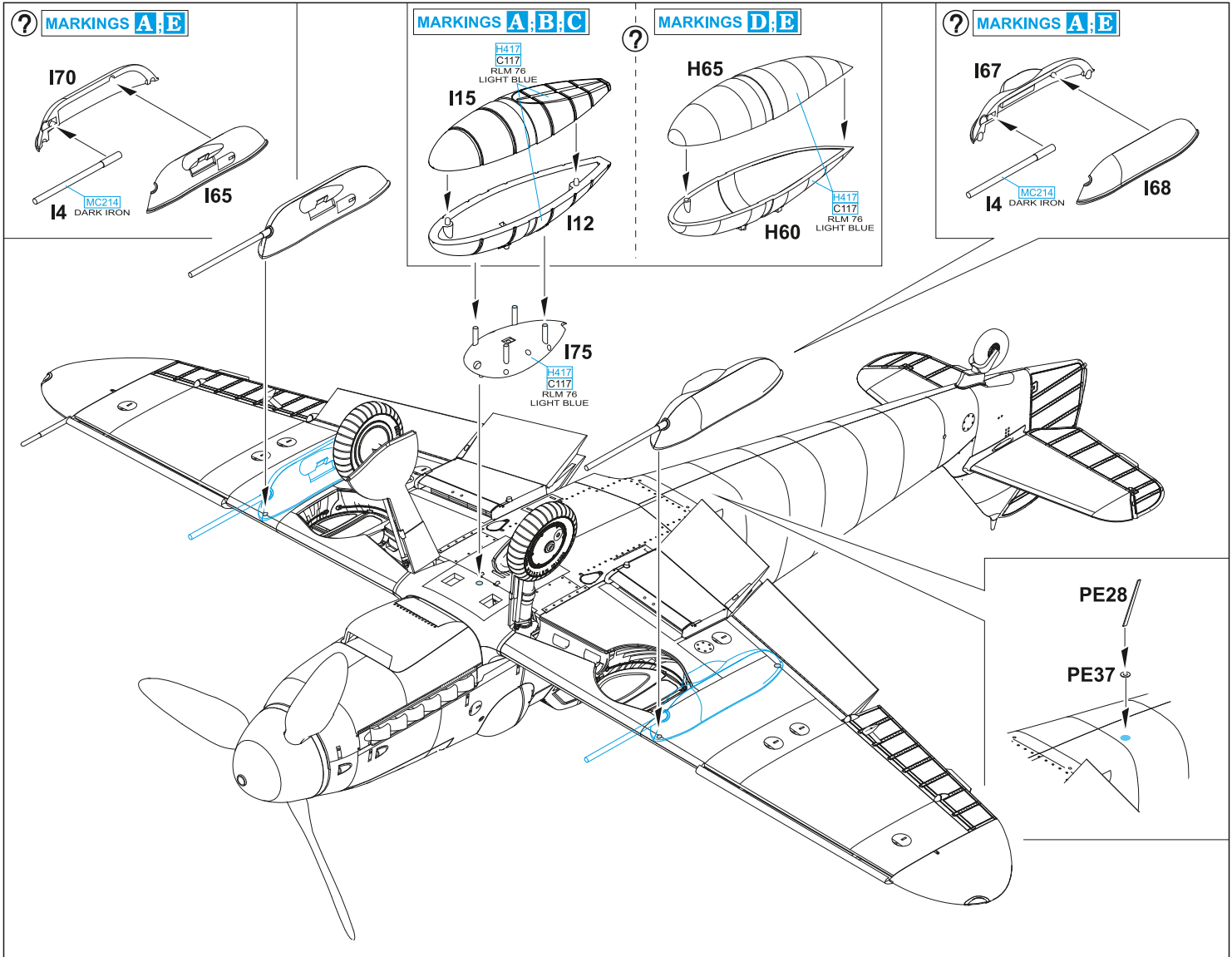
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



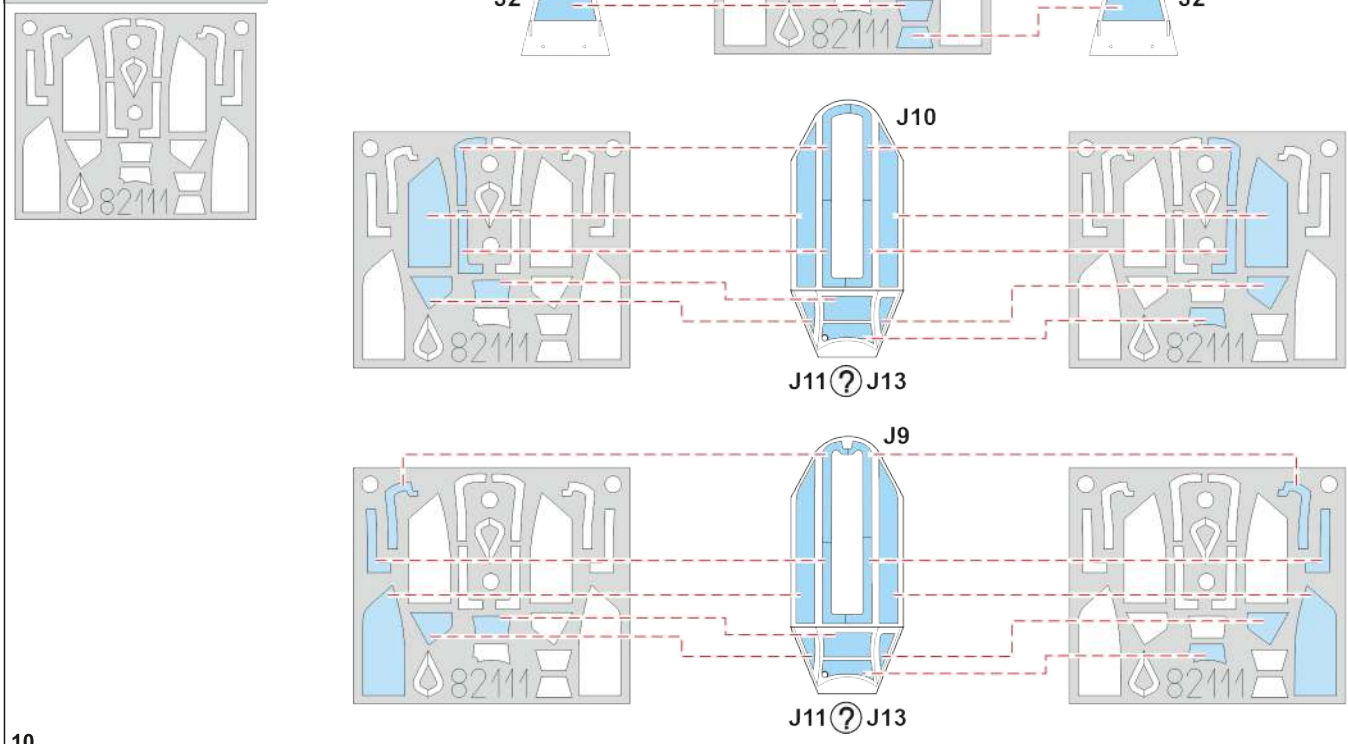
I17 ? PE40 - MARKING C ONLY





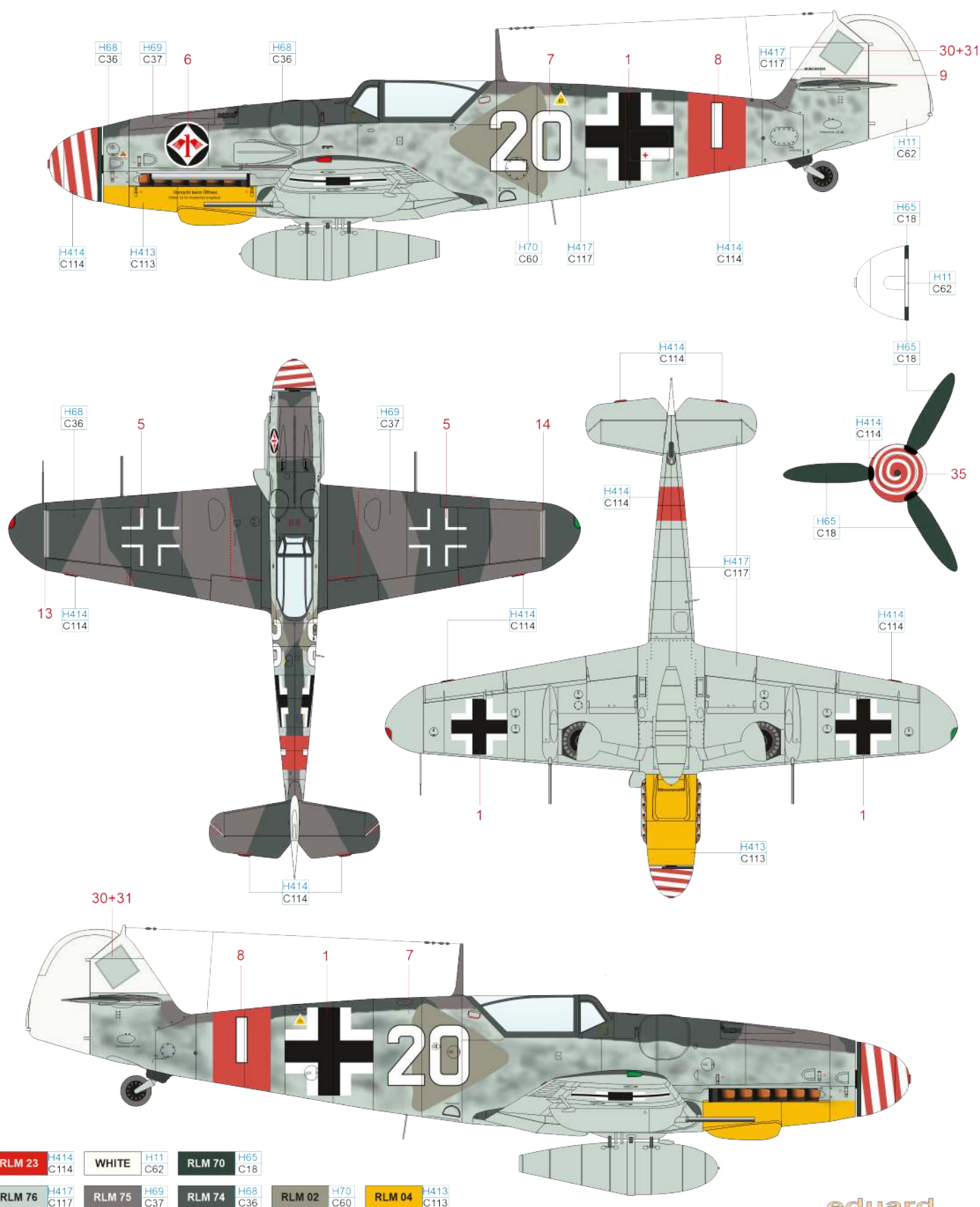


eduard
MASK
82111



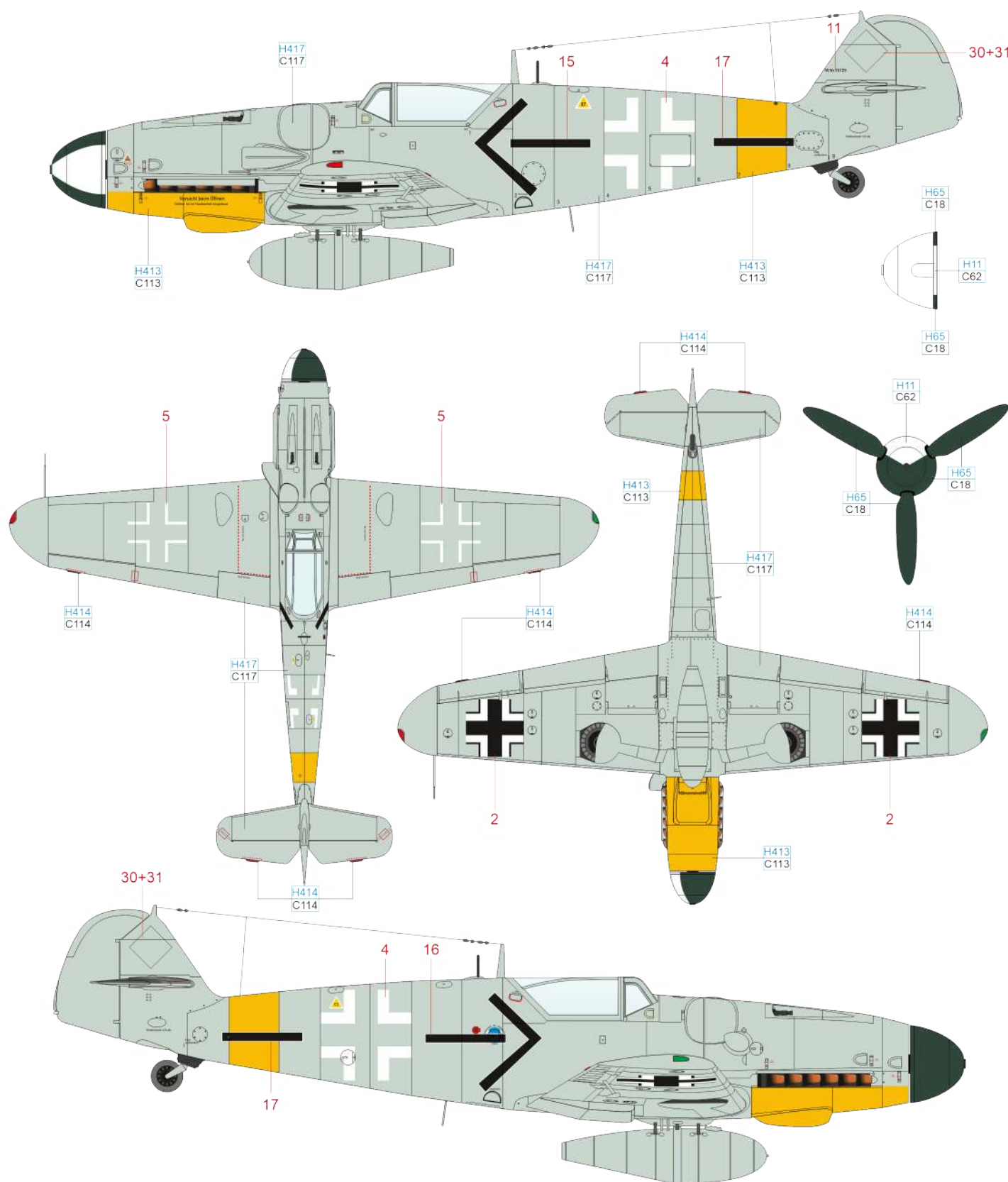
A WNr.160303, Hptm. Friedrich Eberle, III./JG 1, Volkel, Nizozemsko, listopad 1943

V tomto letounu byl dne 30. ledna 1944 sestřelen Hptm. Friedrich Eberle. Eberle v té době velel III. Gruppe JG 1 a jeho přemožitelem se stal Lt. Robert Booth, z 369th FS, 359th FG letící v Thunderboltu. Sám Booth byl sestřelen 8. června 1944 v kokpitu P-51B a padl do německého zajetí. Eberle byl jeho první obětí, celkové Boothovo skóre se zastavilo na čísle osm. Eberle sestřelení přežil, byť se zraněním, a v čele III. Gruppe zůstal do 27. dubna 1944. V červenci se ujal role velitele III./JG 4 a na tomto postu se na Nový rok 1945 zúčastnil operace Bodenplatte. Tato operace však pro něj neskončila šťastně, protože byl postaven před válečný soud pro zbabělost. Nakonec byl zbaven obvinění a válku ukončil s 33 uznanými sestřely. Eberleho letoun byl původně označen dvojítm klínem, v souladu s praxí Luftwaffe však jako stroj velitele dostal číselné označení. Znak JG 1 byl pouze na levé straně přídě.



B WNr. 15729, Obstlt. Hermann Graf, Stab./JG 11, Jever, Německo, zima 1944

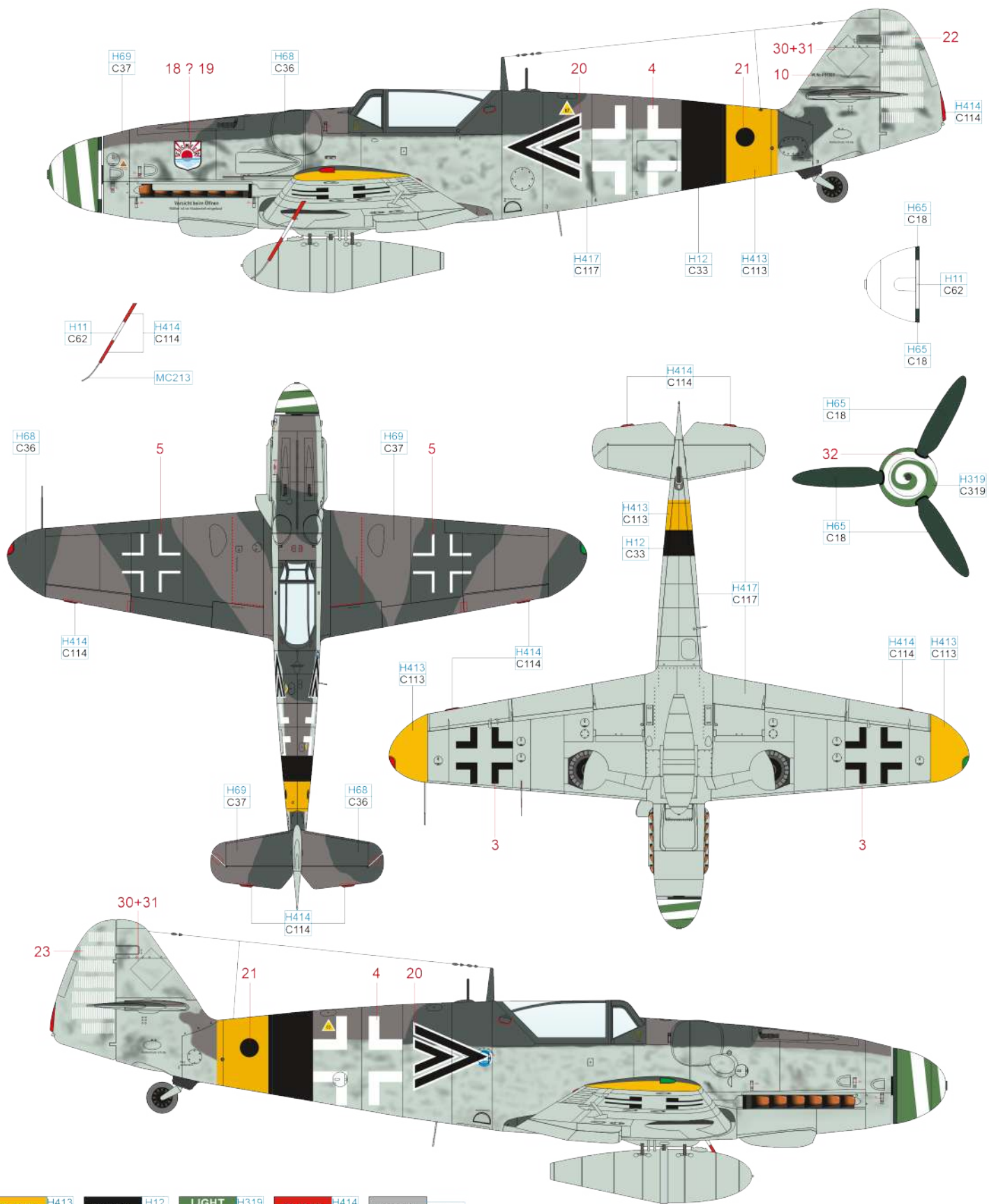
Tento letoun byl postaven továrnou Erla jako výškový stíhací Bf 109G-5, později však prošel přestavbou na standard Bf 109G-6. Upomínkou na původní verzi jsou kapsle proti kondenzaci vlhkosti v prosklení kabiny. Netypické je zbarvení letounu – původní kamuflážní schéma je na všech plochách přestříkáno světlou barvou, zřejmě RLM 76. Lehce přestříkáno bylo také štábní označení. Graf velel JG 11 od 11. listopadu 1943 do 29. března 1944 a i přes zákaz létat zde dosáhl posledních sedmi z 212 uznaných vzdušných vítězství. Navázal tak na 202 sestřelů z doby působení u JG 52 na východní frontě a tři vítězství dosažená v roli velitele JGr. 50. Úspěchy ve vzduchu se dočkaly ocenění jak za války, tak i po ní. Jako pátý v pořadí byl 29. září 1942 vyznamenán Brilianty k Rytířskému kříži s dubovou ratolestí a meči. Stal se součástí propagandistických kampaní, dokonce byl členem fotbalového týmu Luftwaffe. Na konci války velel JG 52 a ustupoval s ní z Východního Pruska, přes Slezsko až do Čech. Kapituloval 8. května 1945 v Písku do rukou Američanů. Ti jej však promptně předali Rusům. V zajetí pak strávil více než čtyři roky.



RLM 76 H417 C117 RLM 70 H65 C18 RLM 04 H413 C113 WHITE H11 C62 RLM 23 H414 C114

eduard

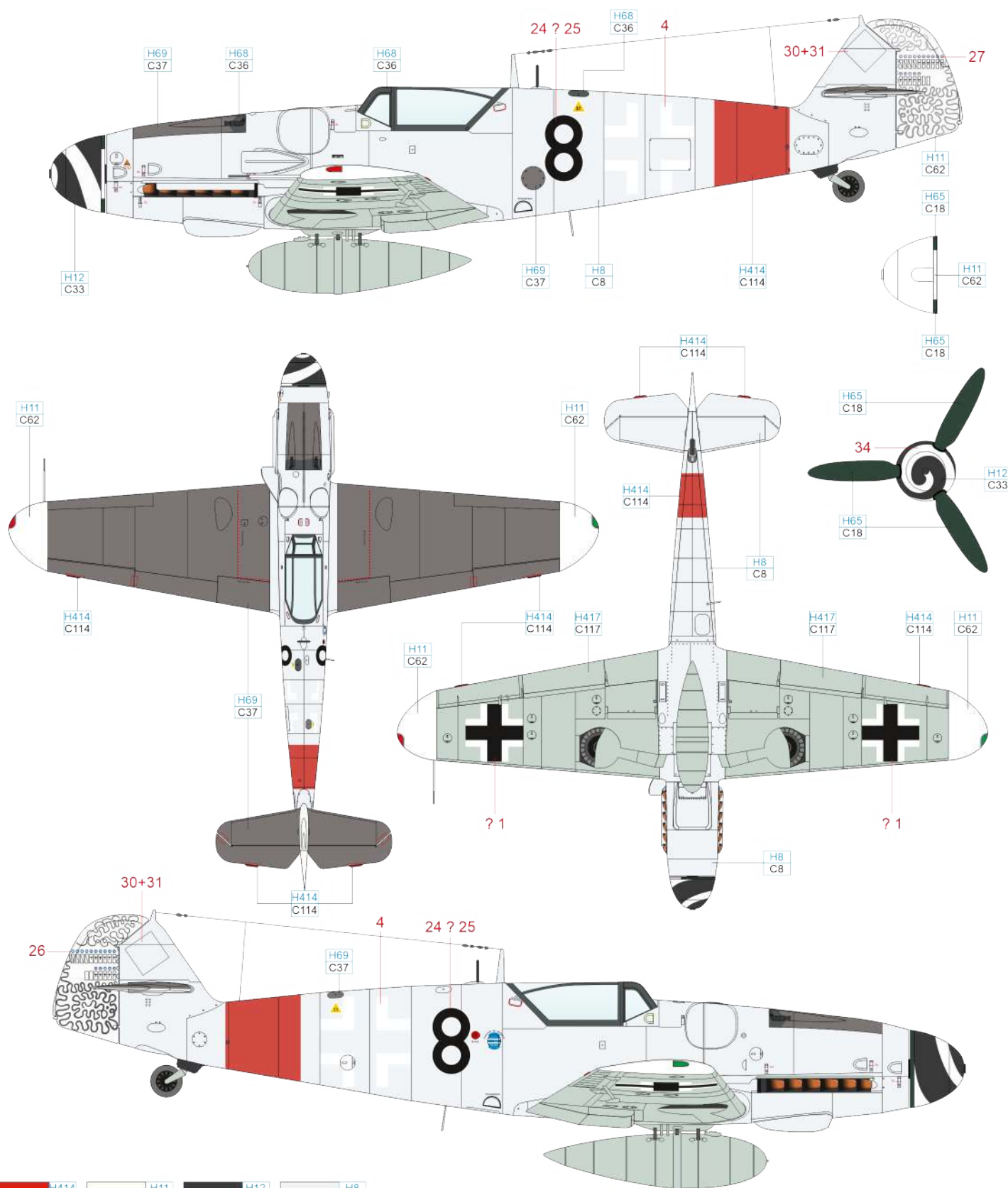
Franz Dörr dosáhl prvního sestřelu jako příslušník 1.(Erg.)/JG 3, jeho obětí se 29. září 1941 stal Wellington. K datu 1. ledna 1942 byla tato jednotka přeznačena na 7./JG 5. Na počátku května 1944 se ujal velení III. Gruppe JG 5 a zůstal v jejím čele až do konce války. Na severní frontě postupně získal 122 vítězství. Jeho skóre je také zaznamenáno na směrovce osobního letounu. Dne 19. srpna 1944 se stal držitelem Rytířského kříže. Letoun byl vyroben v továrně Erla a nesl charakteristické znaky tamní výroby – odlišné výstřelné kanály na motorovém krytu a malou bouli na pravé straně motorového krytu. Barva vrtulového kužele není fotograficky potvrzena, mohl být také černý s bílou spirálou. Malý kruh na zádi letounu identifikoval letouny sloužící u III. Gruppe.



RLM 04	H413 C113	BLACK	H12 C33	LIGHT GREEN	H319 C319	RLM 23	H414 C114	STEEL	MC213
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18	WHITE	H11 C62

D Oblt. Kurt Gabler, 8./JG 300, základna Jüterbog – Waldlager, Německo, červenec 1944

Osobní letoun Oblt. Kurta Gablera byl zbaven kamuflážního nátěru. Bílá směrovka a konce křídla identifikovala letoun velitele formace, protože Gabler od 20. června 1944 dočasně velel III./JG 300. Červený pruh okolo zádě pak identifikoval stroje patřící JG 300. Gablerovo skóre na směrovce ukazuje 17 vítězství. Na konci září byl Gabler během bojů nad Arnhemem zraněn, což jej vyřadilo z bojů až do konce války. Absence kamuflážního nátěru a tím snížená hmotnost letounu a lepší obtékání vzduchem měly zřejmě pilotovi pomoci ve stíhání rychlých Mosquit. Křídlo a VOP se zdají být shora nastříkané jednou barvou, zřejmě RLM 75. Výsostné znaky na spodní ploše křídla nejsou fotograficky doložené. Horní část motorového krytu, rámování kabiny a část krytek mohly nést původní kamuflážní nátěr, vyloučen však není ani tmavší odstín přírodního kovu.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	BLACK	H12 C33	SILVER	H8 C8
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18

E

V Kabině tohoto letounu byl Hafner zachycen v srpnu 1944, když jeho jednotka působila z letiště u města Tilsit (česky Tylže) ležícího ve Východním Prusku. Dnes se nazývá Sovětsk a je hraničním přechodem mezi ruskou Kaliningradskou oblastí a Litvou. Hafner dosáhl celkem 204 vítězství, všechny v řadách JG 51. S jednotkou prošel též boji v Tunisku, kde byl také sestřelen a zraněn, ale drtivou většinu úspěchů dosáhl na východní frontě. Osudným se mu stal souboj s poslední obětí dne 17. října 1944, kdy sestřelil Jak-9, ale poté nezvládl letoun a narazil do stromů. Náraz nepřežil. Dne 23. srpna 1943 se stal držitelem Rytířského kříže a 11. dubna 1944 k němu získal Dubovou ratolest. Zobrazena je částečná rekonstrukce letounu. Mohl mít standardní nízkou směrovku. Boční plochy trupu nesou řadu nastříkaných skvrn barev RLM 74 a 75.



