

Bf 109F-4

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82114

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 válečný tažný kůň...

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 střelící 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 vyprodukovaných „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 seriové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkem i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později rychlostním rekordem 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 veliteli Luftwaffe přáli. 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 dis-

pozici. S technickou i množství 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 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.

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 osvobozeném 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). Zejména tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko své HA-1109 a 1112 provozovalo dokonce až do roku 1967.

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 obléjší a aerodynamičtější tvar, zatímco vrtulový kužel byl zvětšen a 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 střelil osou vrtule. Nová verze byla piloty přijata kladně, neboť se jednalo o nejlepší ovladatelný Bf 109 vůbec. Verze F-4 dostala vrtuli VDM 9-12010 se širšími vrtulovými listy a také nový kanon Mauser 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.

ATTENTION

*

UPOZORNĚNÍ

*

ACHTUNG

*

ATTENTION

*

注意



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 započetím 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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

H>

82110 H

I>

82110 I

M>

82110 M

L>

82110 L

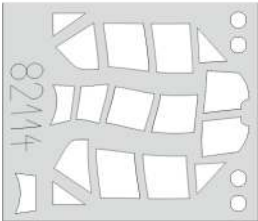
R>

82110 R

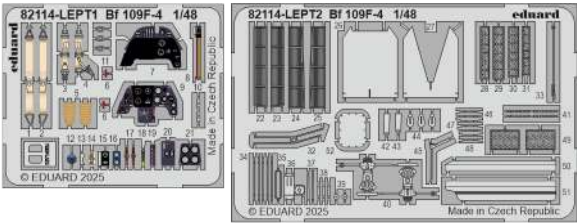
Z>

82110 Z

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

*

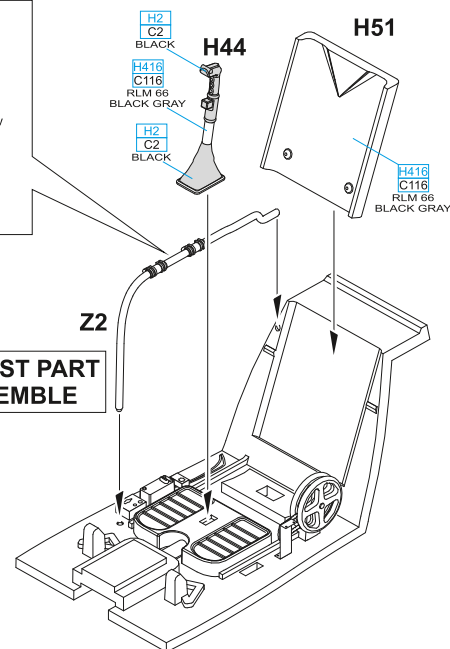
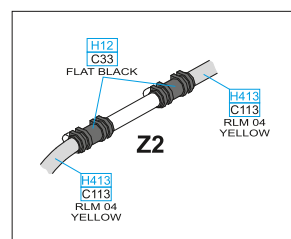
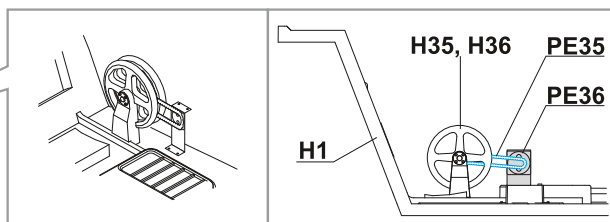
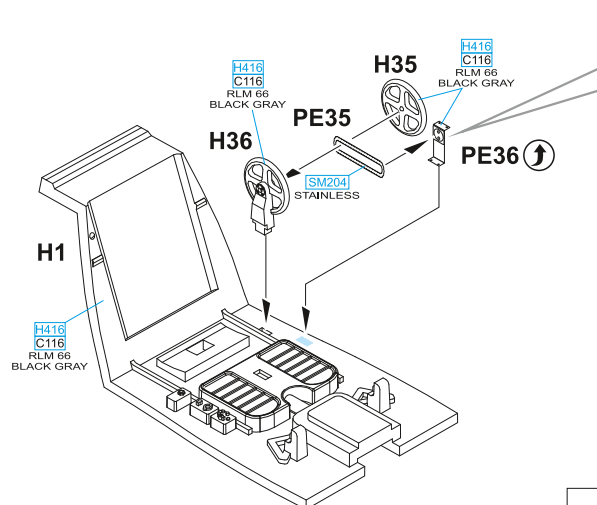
PEINTURE

*

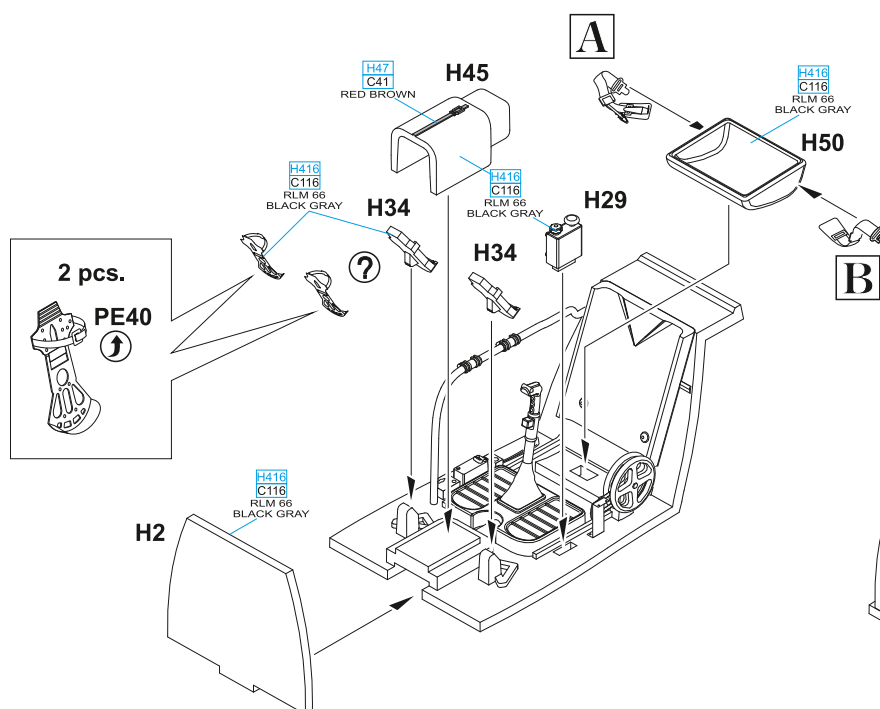
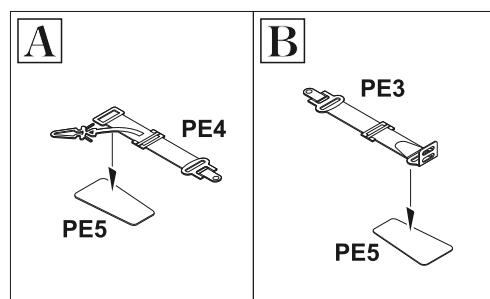
色

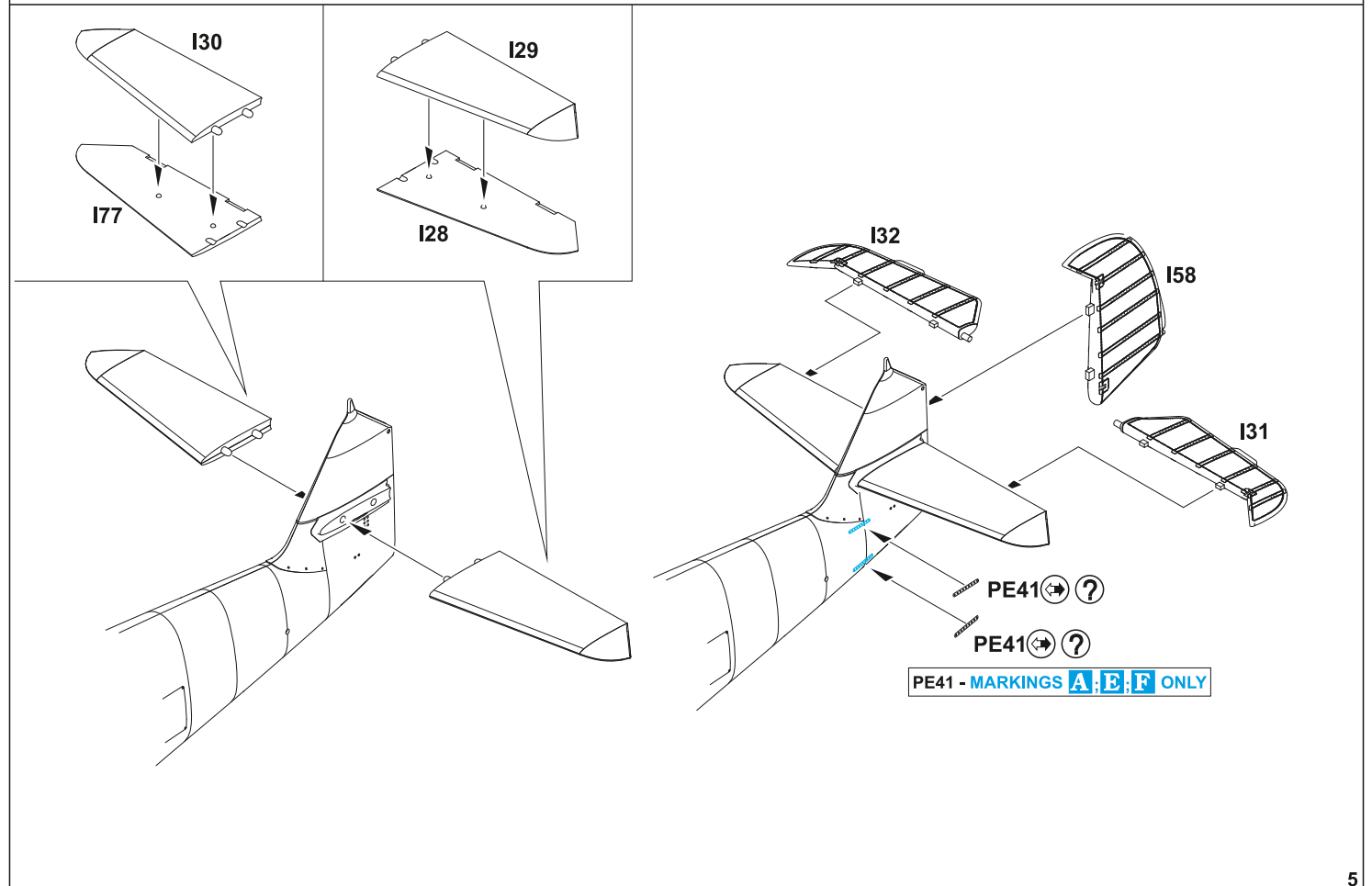
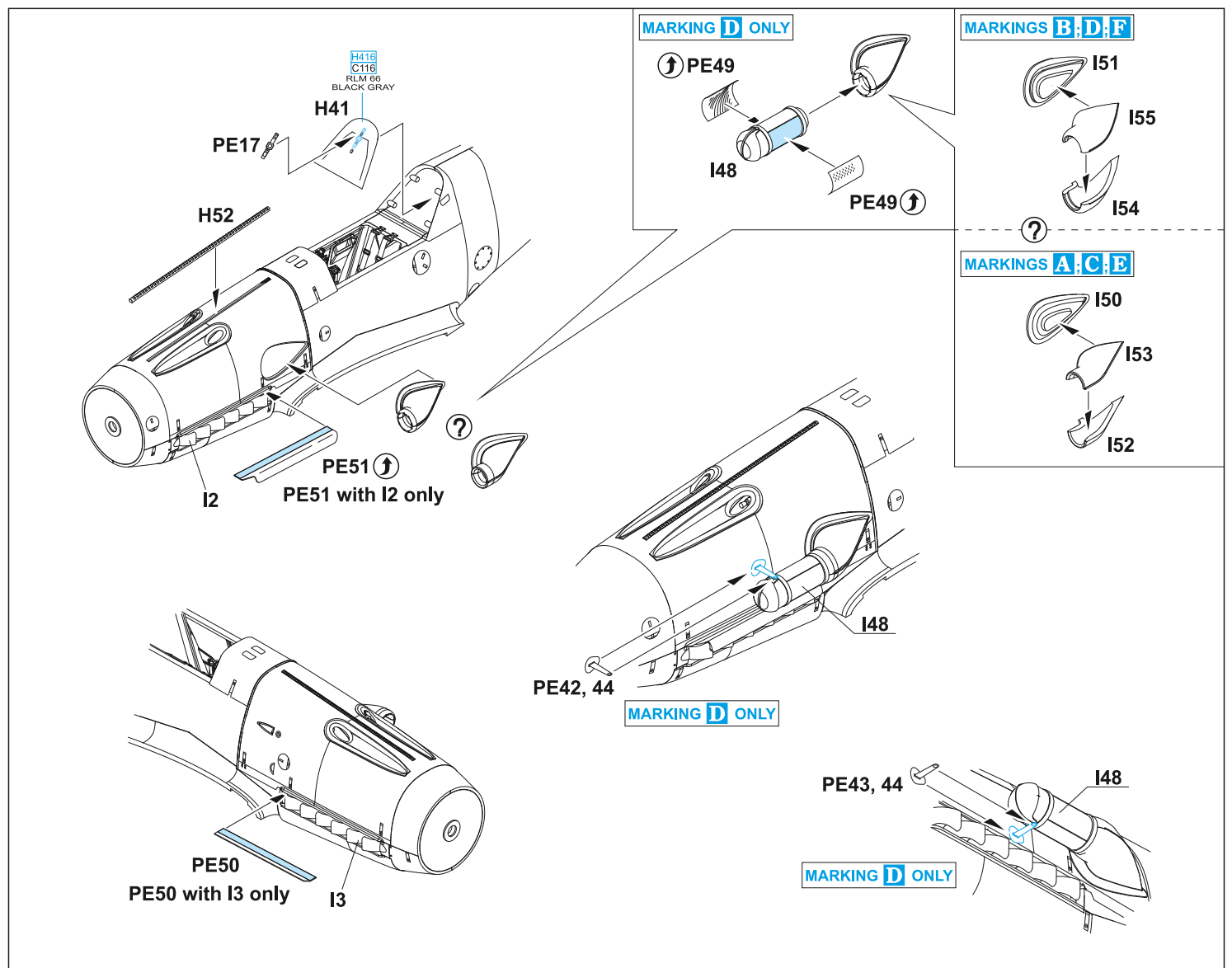
GSI Creos (GUNZE)	
AQUEOUS	Mr.COLOR
H2	C2
H11	C62
H12	C33
H47	C41
H51	C11
H65	C18
H66	C119
H68	C36
H69	C37
H70	C60
H76	C61
H77	C137
H80	C54
	BLACK
	FLAT WHITE
	FLAT BLACK
	RED BROWN
	LIGHT GULL GRAY
	RLM70 BLACK GREEN
	RLM79 SAND YELLOW
	RLM74 DARK GRAY
	RLM75 GRAY
	RLM02 GRAY
	BURNT IRON
	TIRE BLACK
	KHAKI GREEN

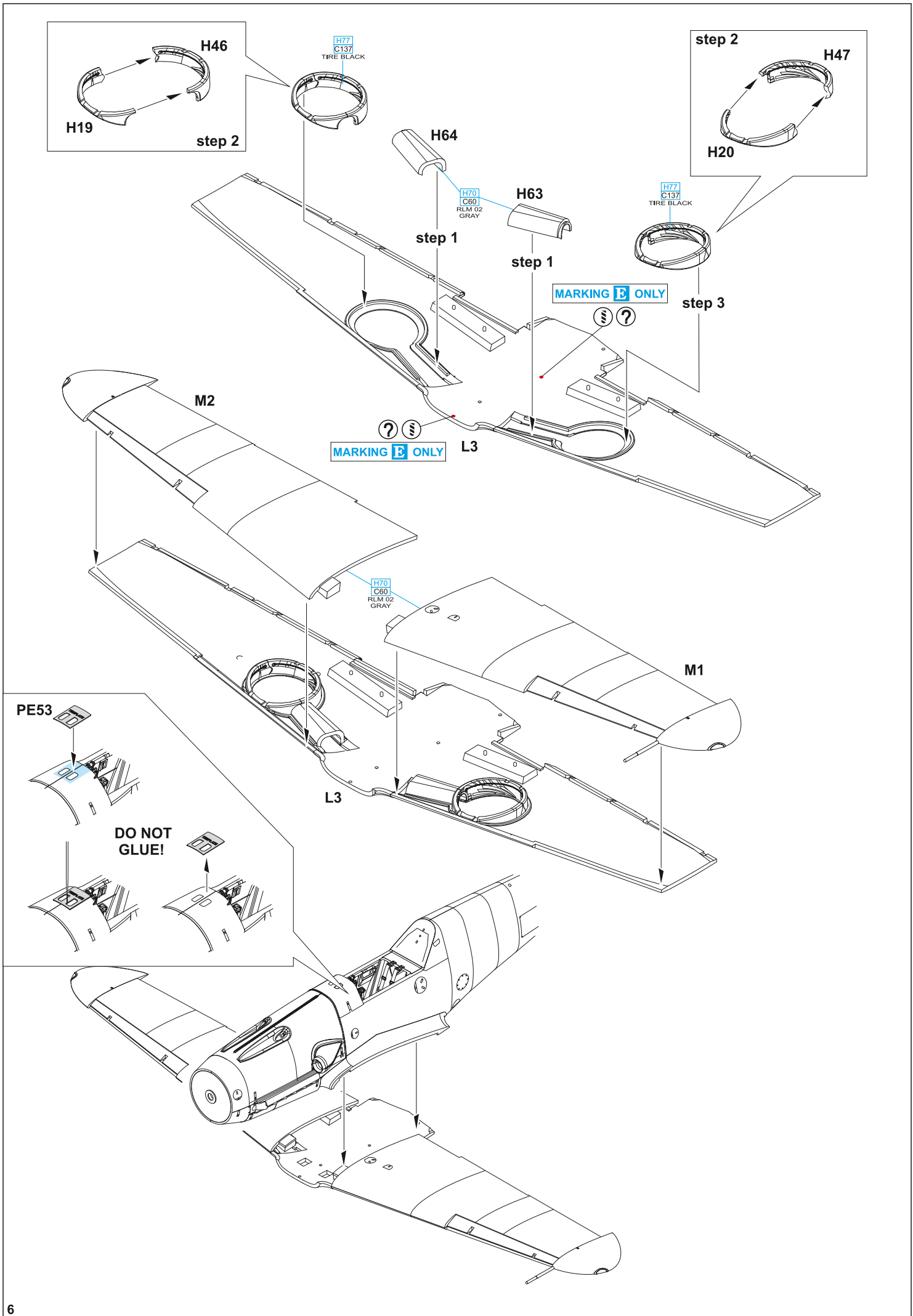
GSI Creos (GUNZE)	
AQUEOUS	Mr.COLOR
H90	C47
H94	C138
H413	C113
H414	C114
H416	C116
H417	C117
H418	C118
Mr.COLOR SUPER METALLIC	
SM201	SUPER FINE SILVER
SM204	SUPER STAINLESS
Mr.COLOR GX	
GX05	SUSIE BLUE
	CLEAR RED
	CLEAR GREEN
	RLM04 YELLOW
	RLM23 RED
	RLM66 BLACK GRAY
	RLM76 LIGHT BLUE
	RLM78 LIGHT BLUE



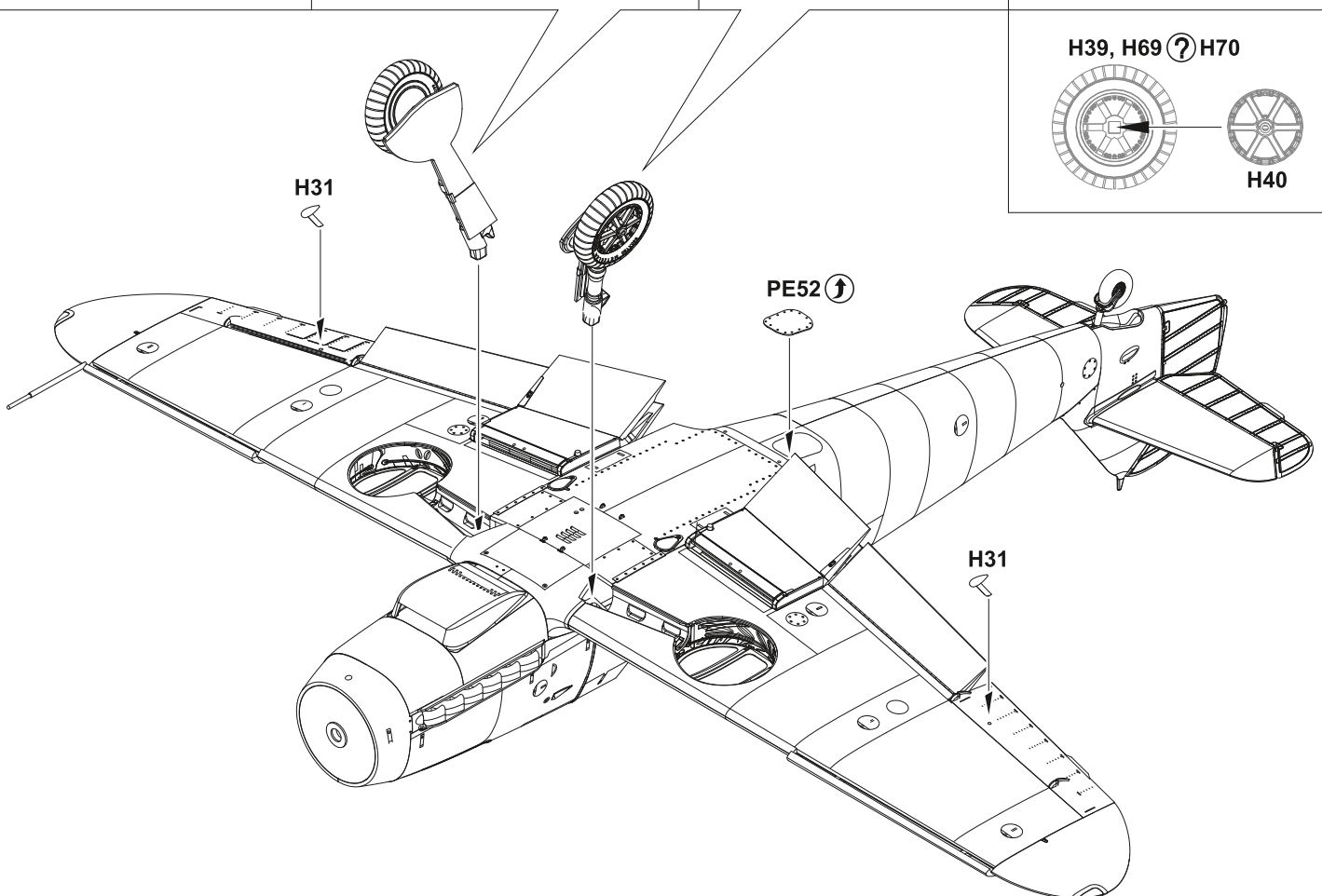
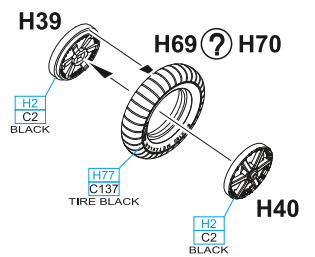
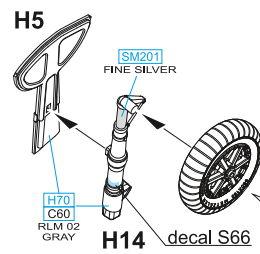
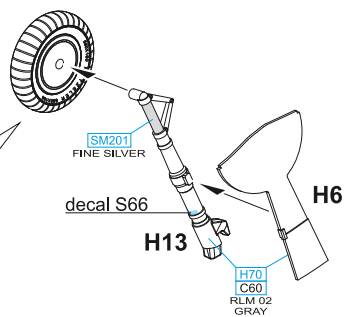
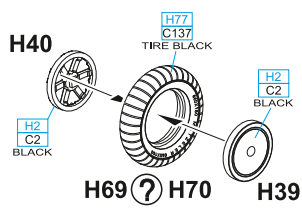
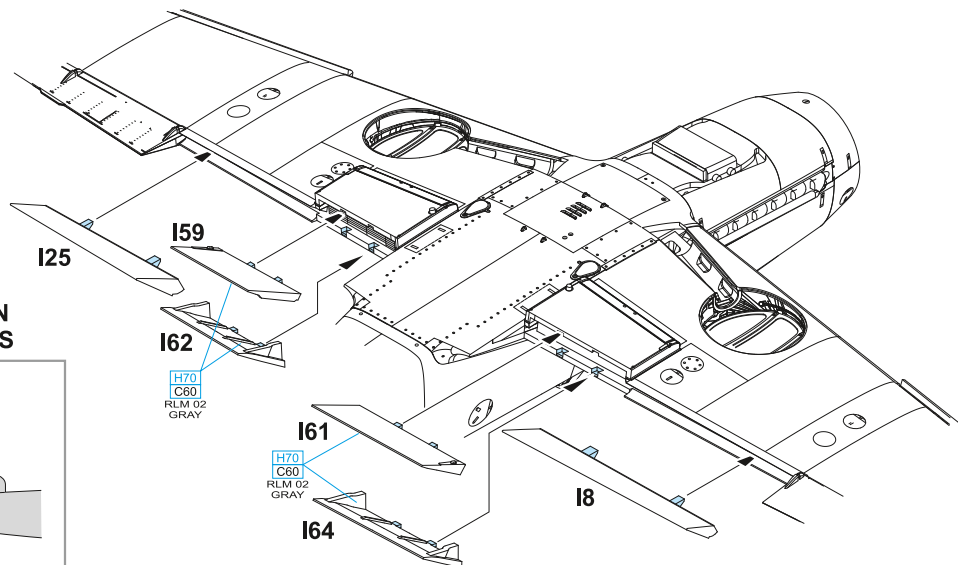
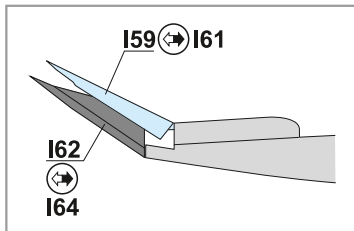
THE LATEST PART
TO ASSEMBLE

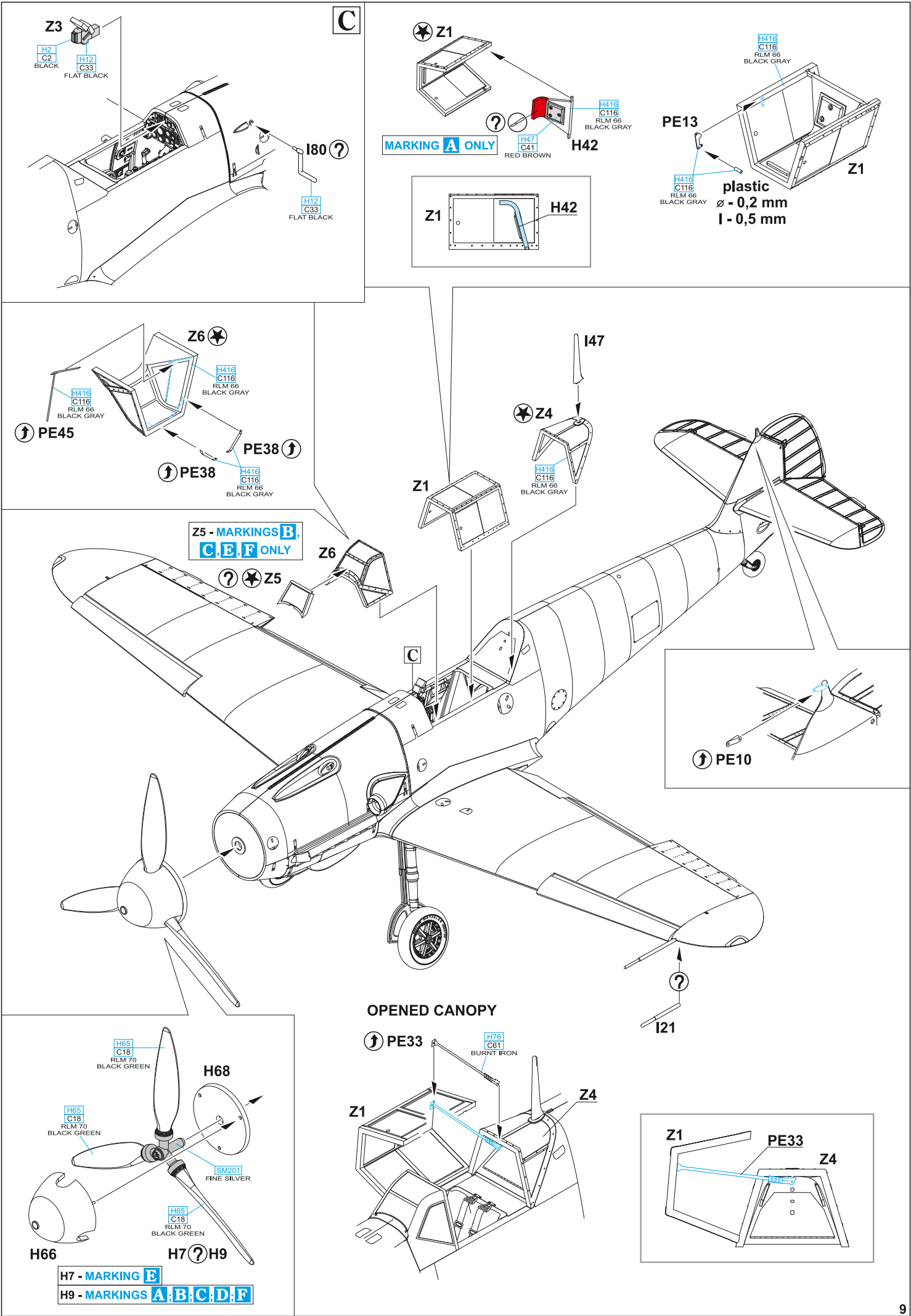




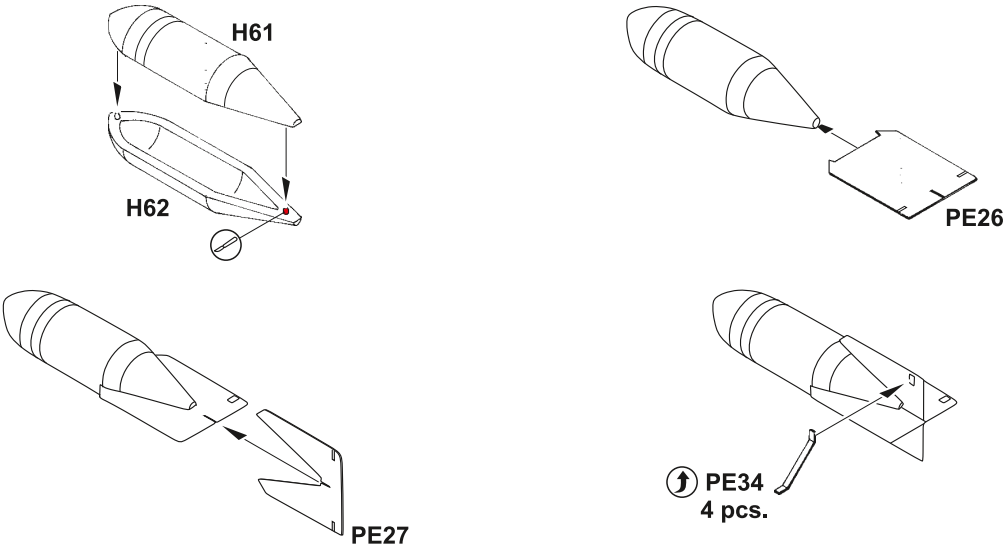


**CORRECT POSITION
OF RADIATOR FLAPS**

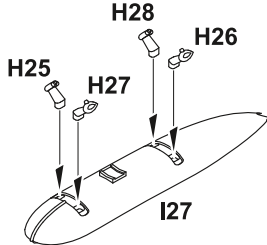




MARKING **E** ONLY



MARKING **E** ONLY



H12 C33 FLAT BLACK
H51 C11 GRAY
H70 C60 RLM 02 GRAY
H80 C54 KHAKE GREEN

Ø - 0,3 mm

PE11

H417 C117 RLM 76 LIGHT BLUE

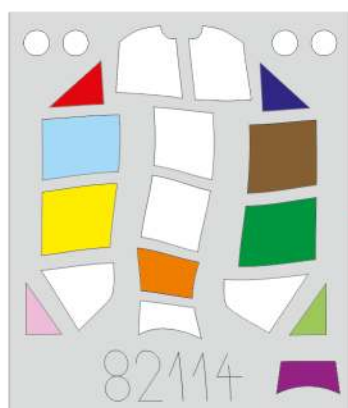
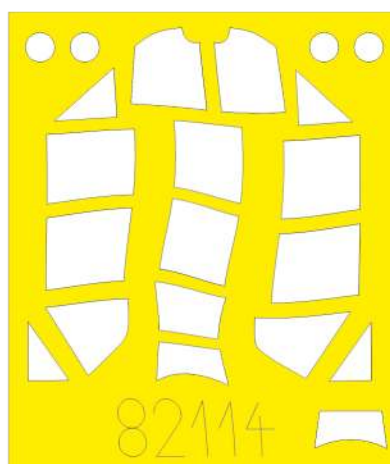
MARKINGS **A, C** ONLY

PE37

PE39

eduard
MASK

82114

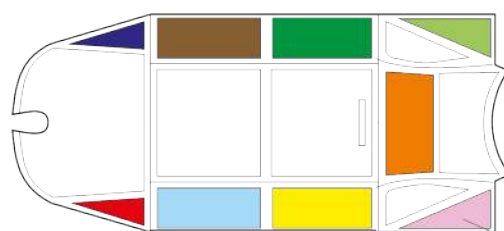


Z4

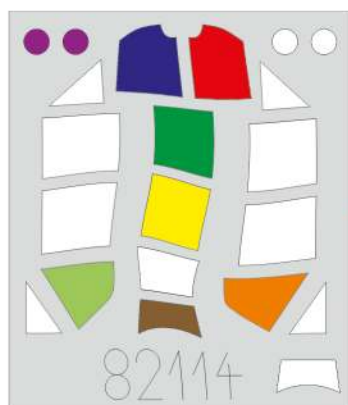
Z1

Z6

Z5



MARKING **A** ONLY

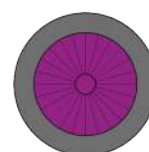
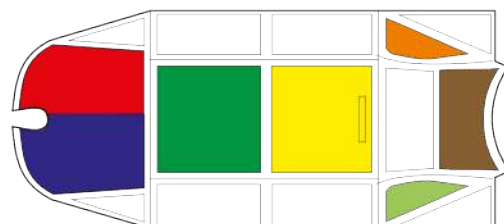


Z4

Z1

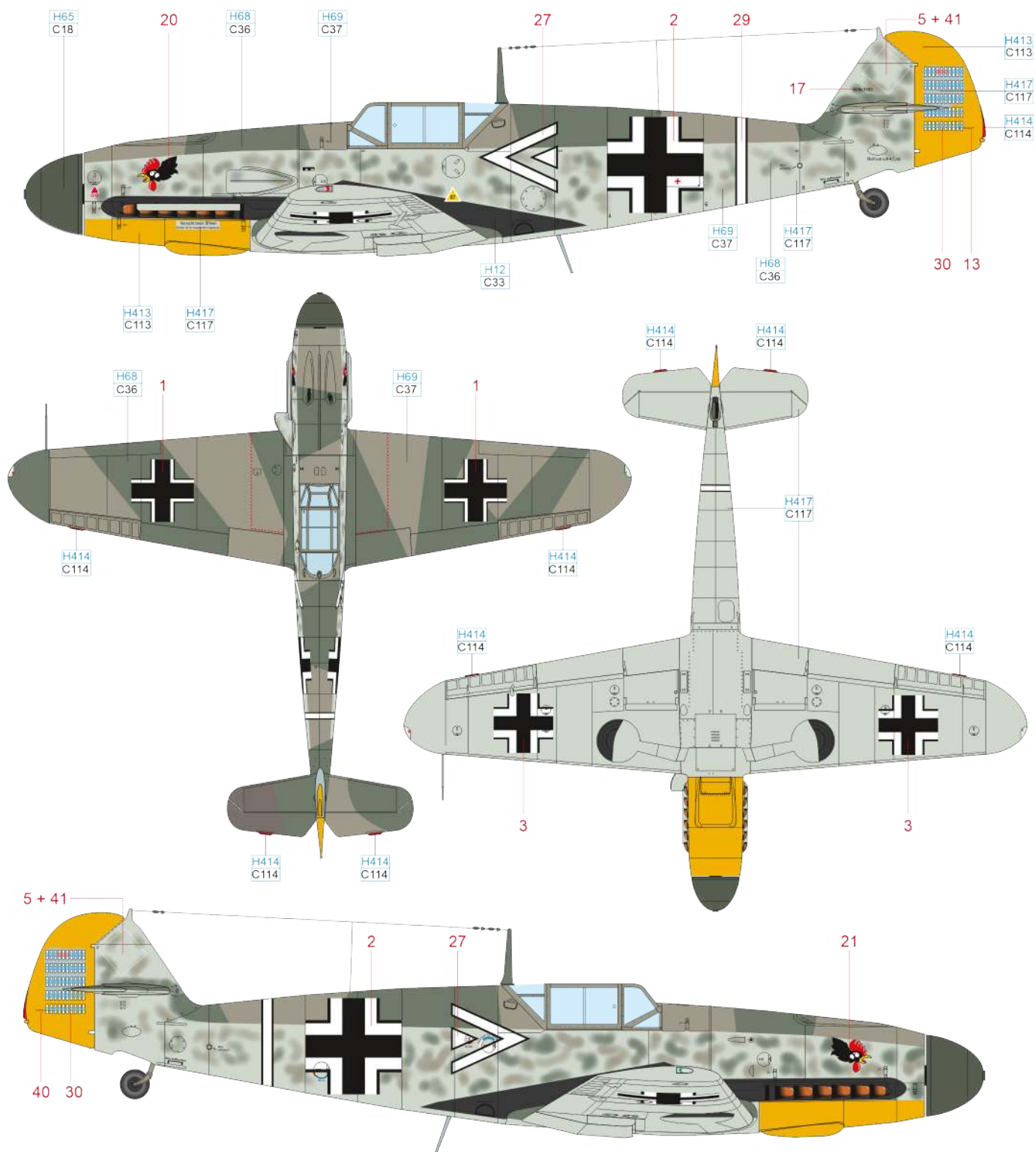
Z6

I44



A

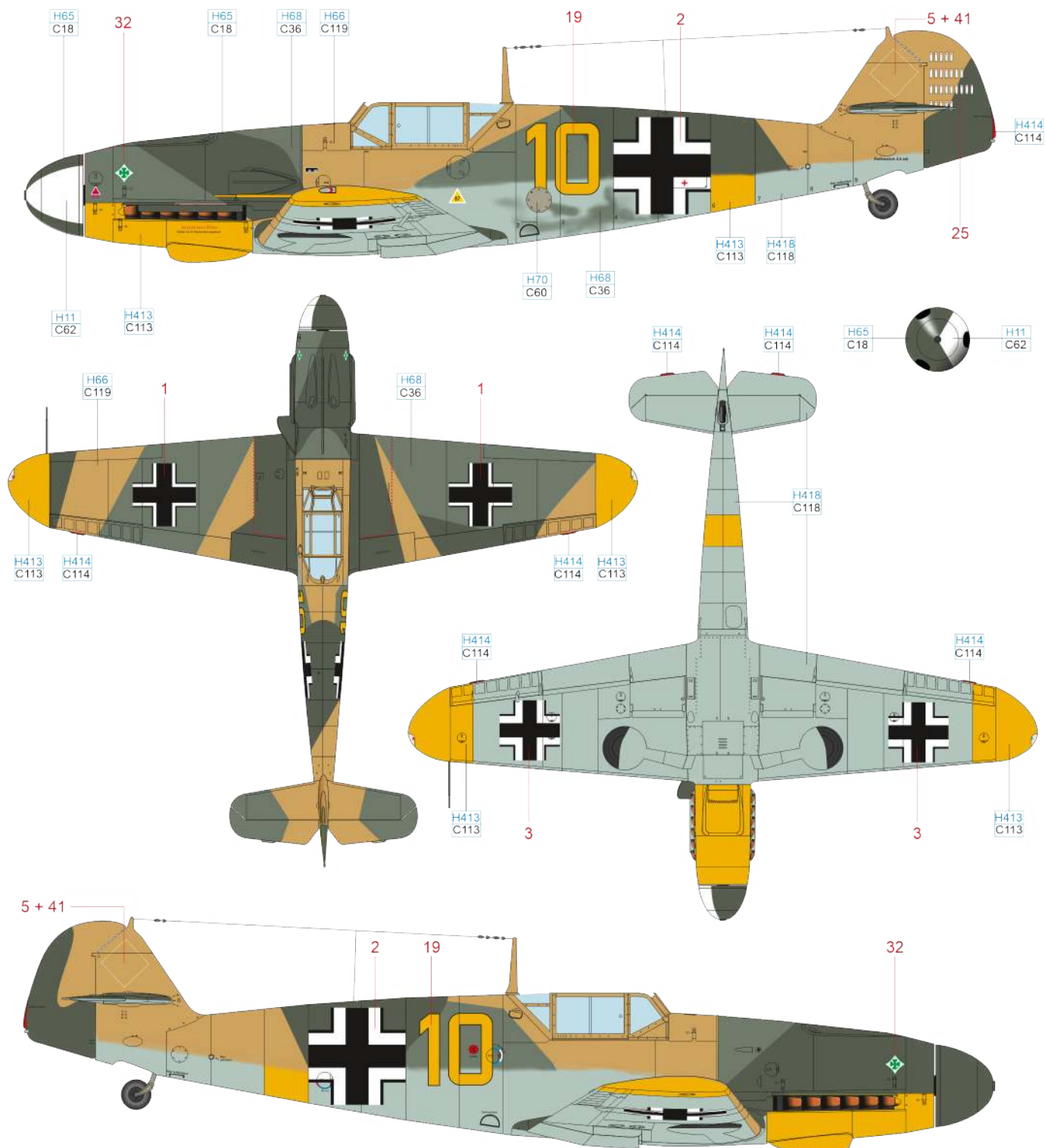
Hans „Assi“ Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, velel od prosince 1939 jednotce 4./JG 2 a od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Celkem 50 symbolů sestřelů na směrovce se váže právě k „Assiho“ působení na západní frontě. Padesátého vítězství dosáhl dne 13. října 1941 poblíž Boulogne-sur-Mer sestřelem jednoho Spitfira. Počínaje 1. listopadem 1942 převzal velení II./JG 54 a tuto Gruppe vedl až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1950 (napsal o svých zážitcích ve vězení knihu Zajatcem v Rusku). Do svého sestřelení dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Hlava kohouta na jeho stroji je označením letadel štábu III. Gruppe JG 2 a je odvozena od Hahnova příjmení (der Hahn znamená v němčině kohout).



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

B Bf 109F-4, Uffz. Hans Döbrich, 6./JG 5, Petsamo, Finsko, září 1942

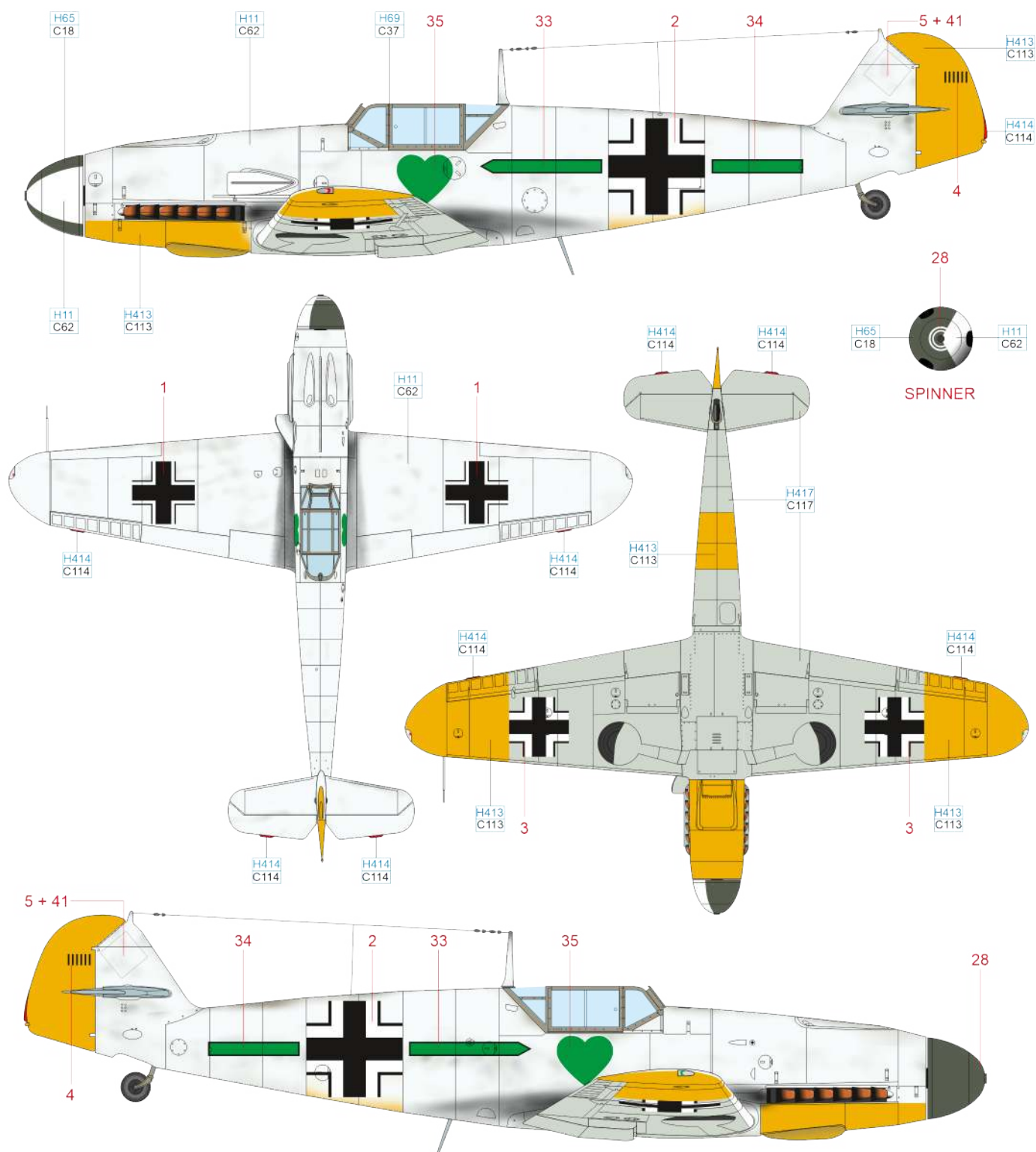
Hans Döbrich, držitel Rytířského kříže s 65 sestřely na kontě, používal tento stroj v bojích proti pilotům Sovětského svazu. Během své kariéry byl třikrát sestřelen, přičemž po posledním sestřelení dne 16. července 1943 byla jeho zranění natolik závažná, že se k operačnímu létání již nevrátil. Jednotka II./JG 5 obdržela v druhé polovině roku Friedrichy původně určené na bojiště v severní Africe, čemuž odpovídala i kamufláž tvořená na vrchních plochách barvou RLM 79 a na spodních RLM 78. Toto zbarvení bylo v polních leteckých opravách v Pori na horních a bočních plochách doplněno o pole barev RLM 74/70 (někdy jsou uváděny barvy RLM 75/71). Takto upravená kamufláž měla v podmínkách severní Evropy pomoci skrýt letouny před případnými pozorovateli. Žlutý marking na křídle a zadní části trupu je označením strojů operujících na východní frontě. Zelený čtyřlístek na přední letounu měla jako svůj znak 6. Staffel JG 5.



RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18	RLM 23	H414 C114	RLM 02	H70 C60
RLM 79	H66 C119	RLM 74	H68 C36	RLM 78	H418 C118	WHITE	H11 C62

C Bf 109F-4, W.Nr. 7243, Oblt. Otto Kath, Stab/JG 54, Staraja Russa, Sovětský svaz, začátek prosince 1941

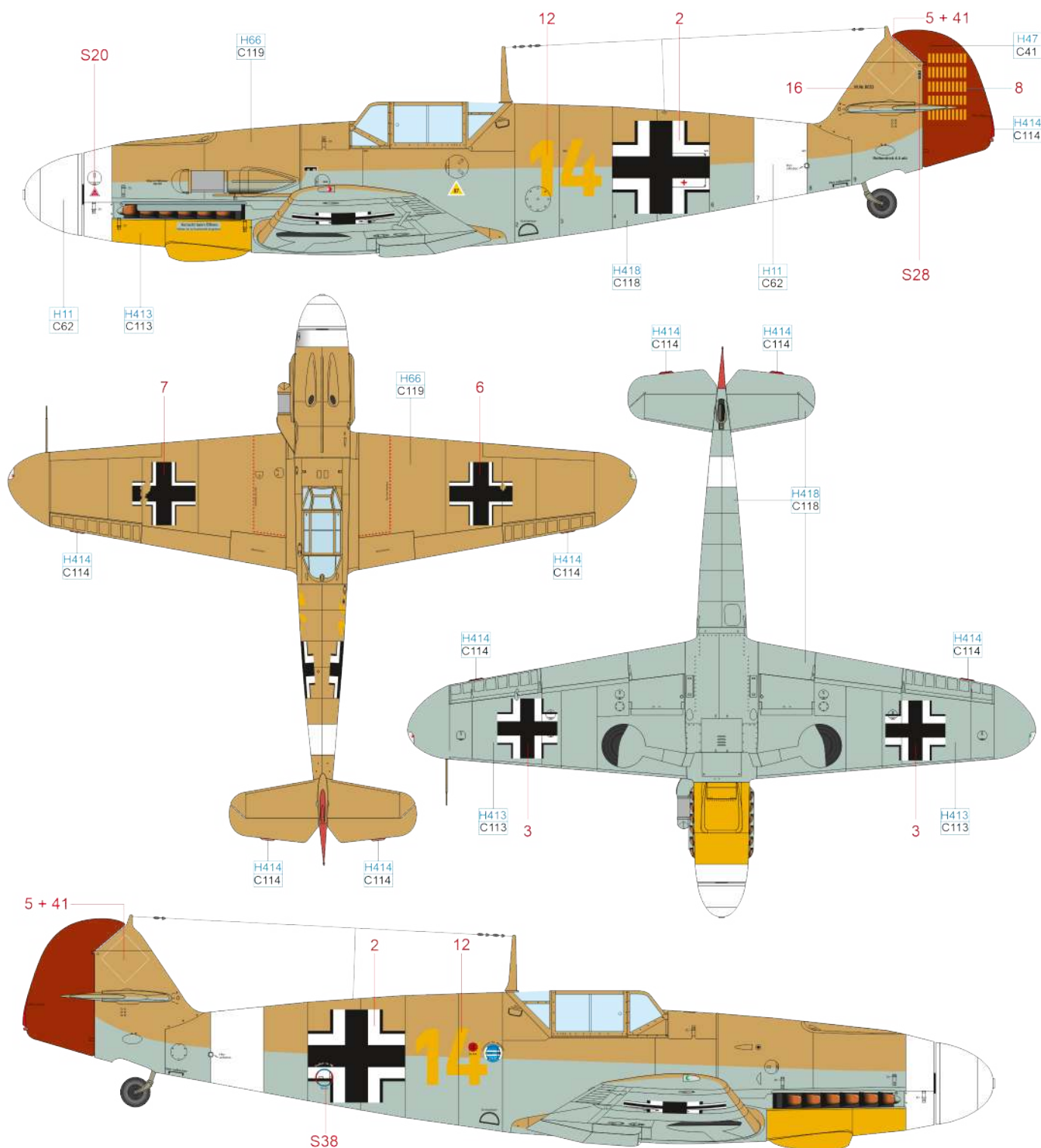
Otto Kath působil od března 1941 do září 1943 jako Geschwaderadjutant známého stíhacího esa a velitele JG 54 Hannese Trautlofta, který si jej přivedl ze svého dřívějšího působení u I./JG 20. Kath dosáhl celkem šesti vítězství. Zobrazený stroj měl s výjimkou rámování kabiny přestříkání původní kamufláž RLM 74/75/76 na horních plochách smytnou bílou barvou. Šlo o dočasný nátěr pro zimní období. Neobvyklé označení příslušnosti ke štábu Geschwader je provedeno zeleně, což byla barva určená pro označování štábních strojů. Zelené srdce symbolizovalo příslušnost k JG 54 Grünherz. Spodní plochy křídla, směrovka a trup nesou žluté prvky označující stroje z východní fronty.



WHITE	H11 C62	RLM 75	H69 C37
RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18
		RLM 23	H414 C114
		RLM 76	H417 C117

D Bf 109F-4/trop, W.Nr. 8693, Lt. Hans-Joachim Marseille, 3./JG 27, severní Afrika, únor 1942

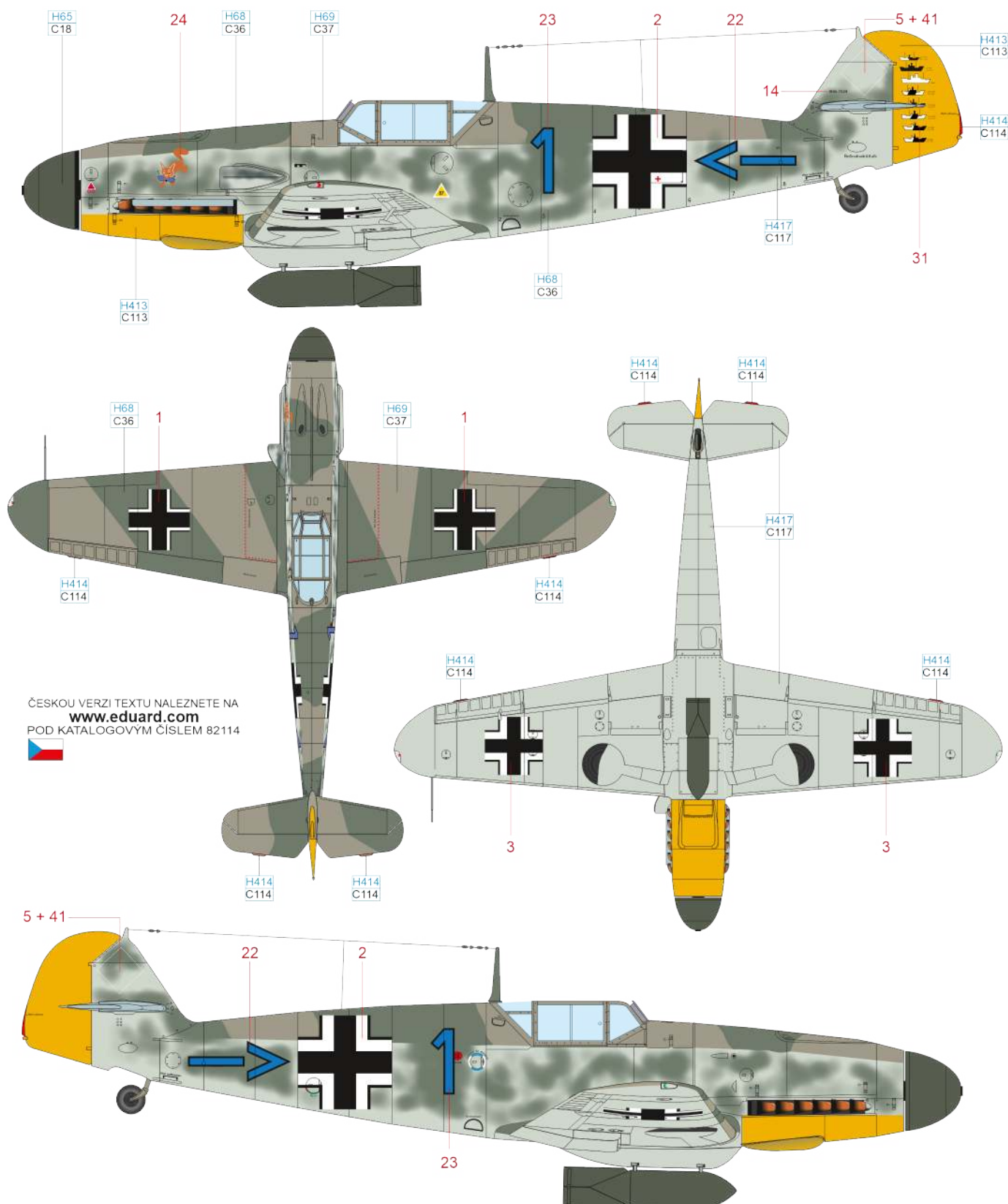
Hans-Joachim Marseille, nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, meči a brilianty, patří k nejznámějším německým stíhacím esům. Dosáhl celkem 158 sestřelů, přičemž všech vítězství dosáhl v bojích proti západním spojencům. Dařilo se mu rychle navyšovat skóre díky řadě vícenásobných vítězství v jednom dni, čehož využila německá propaganda a zajistila mu značnou popularitu. Rychle se zvyšující skóre však utnula nehoda 30. září 1942, při které Marseille zahynul. Kamufláž jeho stroje byla tvořena jednotlým nátěrem RLM 79 Sandgelb na horních a RLM 78 Himmelblau na spodních plochách. Směrové kormidlo, nesoucí 50 Abschußmarken, tedy proužků symbolizujících jednotlivé sestřely, bylo pravděpodobně v základové červenohnědé barvě. Svého 49. a 50. sestřelu dosáhl Marseille 21. února 1942, kdy se jeho obětí staly dva Kittyhawky. Bílé koncové oblouky křídla a bílý pruh před ocasními plochami označovaly stroje Luftwaffe nasazené ve Středomoří.



WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114
RLM 04	H413 C113	RLM 79	H66 C119
		RED BROWN	H47 C41
		RLM 78	H418 C118

E Bf 109F-4/B, W.Nr. 7629, Oblt. Frank Liesendahl, 10. (Jabo)/JG 2, Francie, červen 1942

Koncem roku 1941 uvažovala Luftwaffe o obnovení bombardování Velké Británie a příbřežní lodní dopravy. Bylo stanoveno, že z každé stíhací jednotky bojující proti Velké Británii bude vyčleněna jedna Staffel, určená k provádění útoků typu „udeř a uteč“. V rámci JG 2 působila v této roli 10.(Jabo) Staffel. Pod velením Oblt. Franka Liesendahla potopila během čtyř měsíců 20 lodí s celkovým výtlačkem 630 000 BRT. Liesendahl zahynul 17. července 1942 v Fw 190A-3 při útoku na nákladní loď u Brixhamu. Posmrtně byl povýšen do hodnosti Hauptmann a obdržel Rytířský kříž. Liesendahlův stroj nesl standardní kamufláž denních stíhačů Luftwaffe tvořenou barvami RLM 74/75/76. Liška která překusuje loď, byla znakem 10.(Jabo) Staffel. Na směrovém kormidle měl Liesendahl vyznačena potopená či poškozená plavidla.

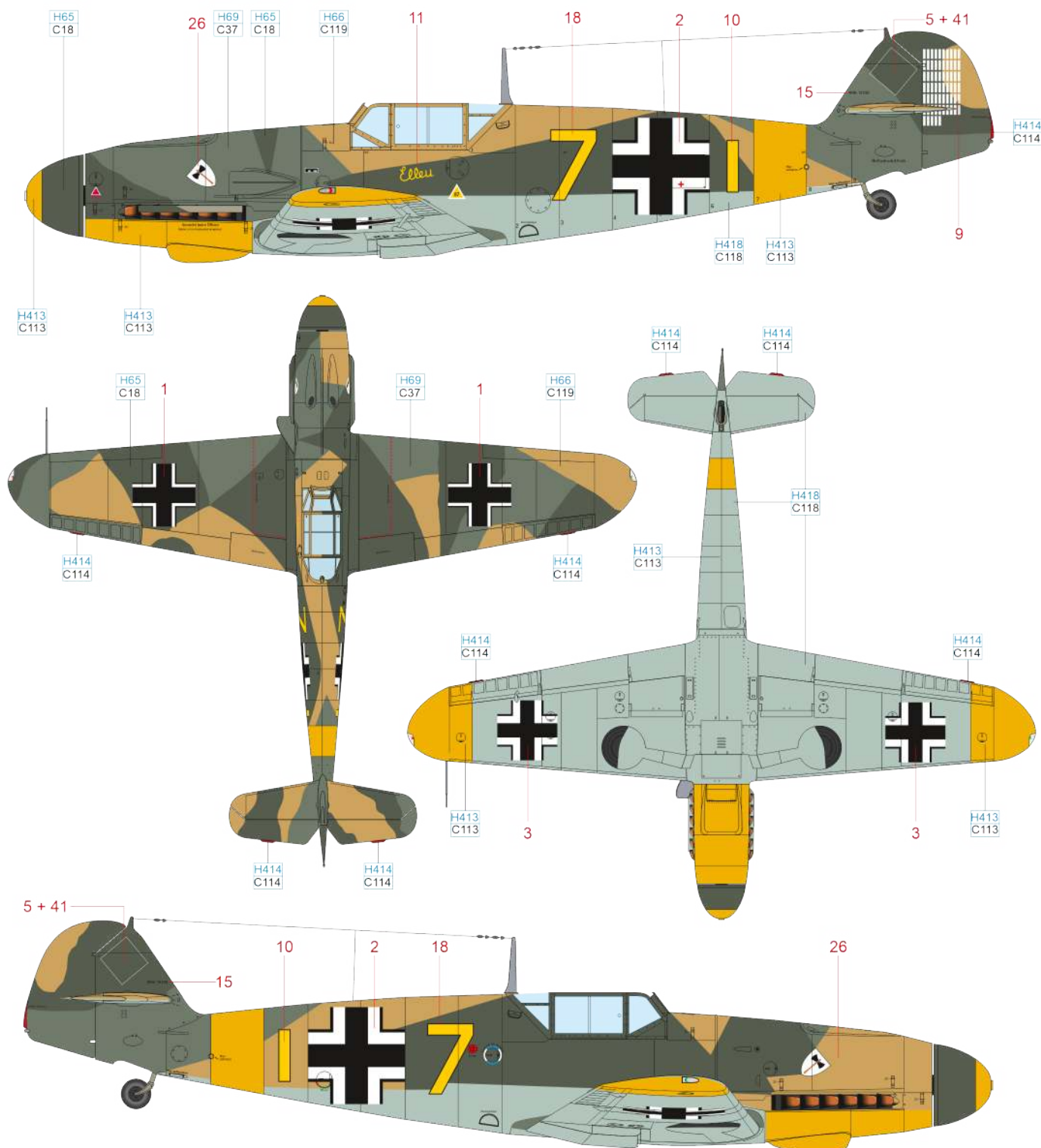


ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 82114

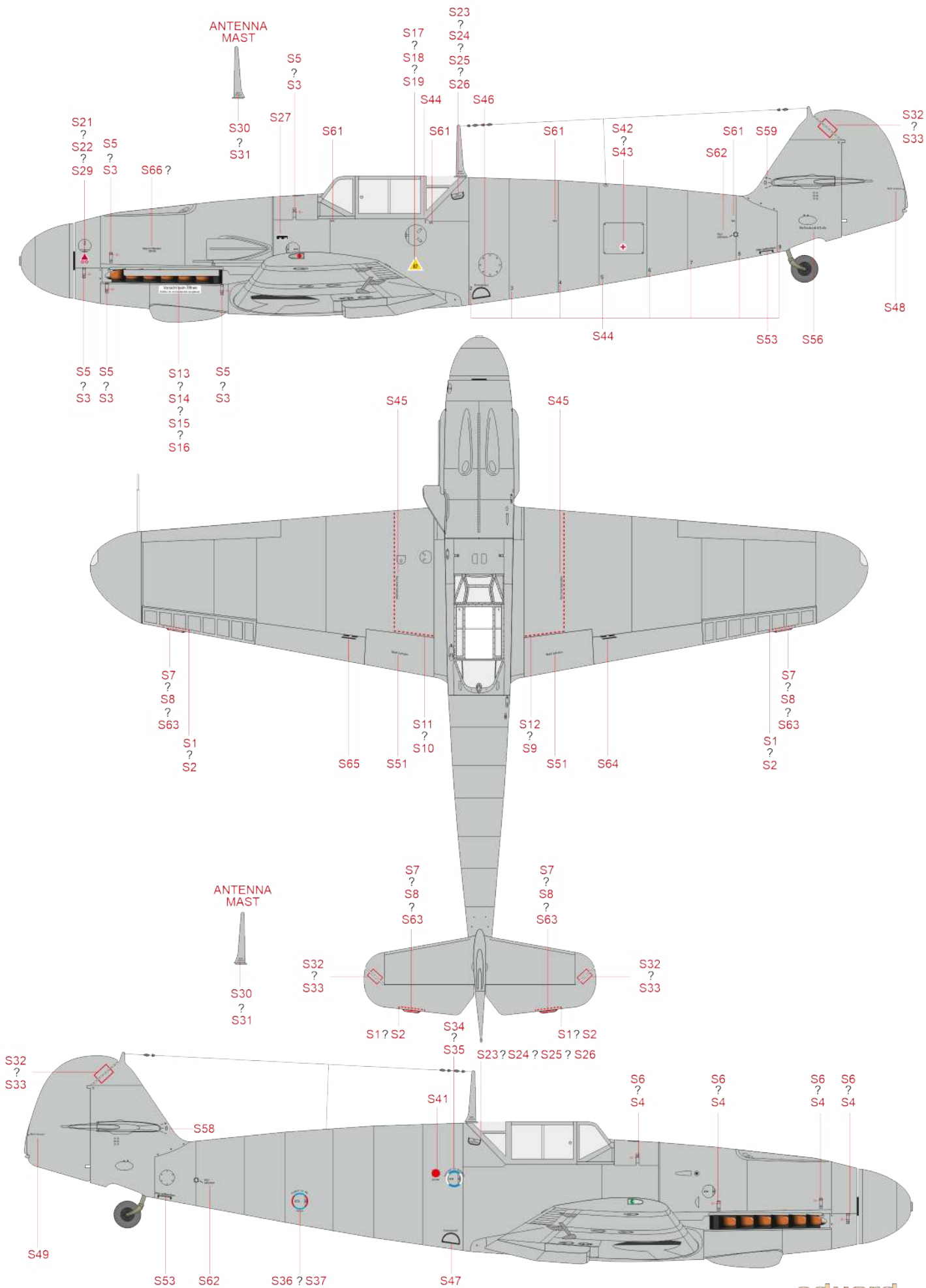


F Bf 109F-4, W.Nr. 13325, Oblt. Viktor Bauer, 9./JG 3, Ščigry, Sovětský svaz, červen 1942

Tento letoun používal Viktor Bauer, držitel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, eso se 106 sestřely, získanými převážně v bojích proti sovětským letcům. Bauer s ním létal v létě 1942 při postupu německé Skupiny armád A ke Stalingradu. Jednotka byla vyzbrojena stroji původně určenými k bojům v jižní Africe, proto letadla nesla kamufláž tvořenou barvami RLM 78/79, která byla po odeslání letounů na východní frontu doplněna na horních a bočních plochách o segmenty tvořené pravděpodobně barvami RLM 74/70 (někdy je uváděna i možnost RLM 75/71). Původně pískově žluté stroje tak byly v prostředí východní fronty lépe maskovány. Žluté doplňky na křídle, zádi trupu a na krytu motoru nosily letouny působící na východní frontě. Před nese znak III. Gruppe JG 3, u níž stroj pravděpodobně sloužil předtím, než jej začal používat Staffelkapitän Bauer. Ženské jméno Ellen, napsané pod kabinou, patřilo Bauerově manželce. Bauer dosáhl svého 106. a posledního vítězství 9. srpna 1942 severovýchodně od Stalingradu. Den nato byl jeho stroj ve vzduchu zasažen a zraněný Bauer musel nouzově přistát. Po vyléčení působil na velitelských postech u doplňovacích jednotek.



RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18	RLM 23	H414 C114
RLM 79	H66 C119	RLM 74	H69 C37	RLM 78	H418 C118



Eduard goodies for

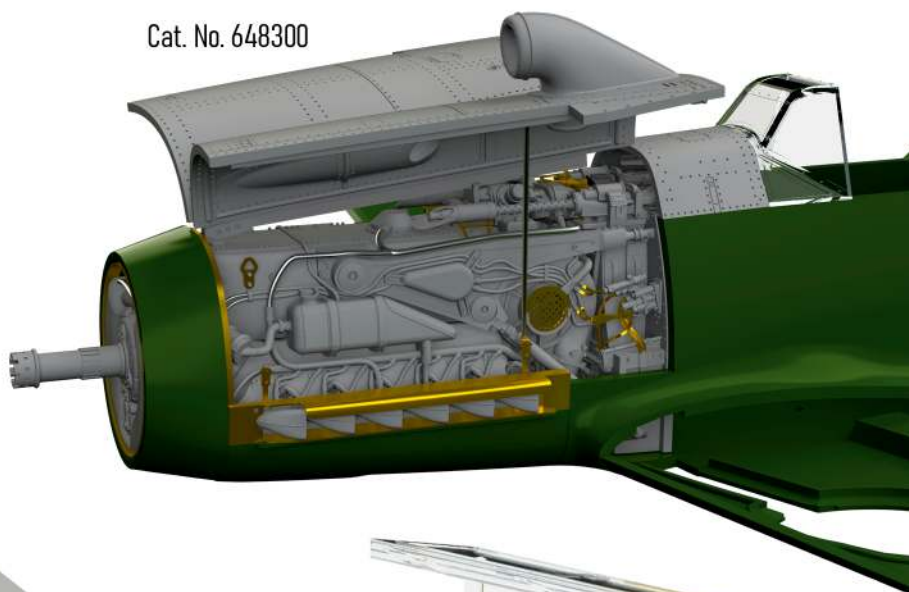
Bf 109F-4 1/48

- 48899 Bf 109F-4 (PE-Set)
- 49095 Seatbelts Luftwaffe WWII fighters STEEL (PE-Set)
- 644010 Bf 109F LööK (Brassin)
- 648279 Bf 109F cockpit (Brassin)
- 648282 Bf 109F wheels (Brassin)
- 648288 Bf 109F propeller LATE (Brassin)
- 648289 Bf 109F propeller EARLY (Brassin)
- 648291 Bf 109F landing flaps (Brassin)
- 648292 Bf 109F control surfaces (Brassin)
- 648300 Bf 109F engine and fuselage guns (Brassin)
- 648308 Bf 109F undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648332 Bf 109F&G Pitot tubes (Brassin)
- 648365 Bf 109F radio compartment (Brassin)
- EX588 Bf 109F TFace 1/48 (maska)

Cat. No. 644010



Cat. No. 648300



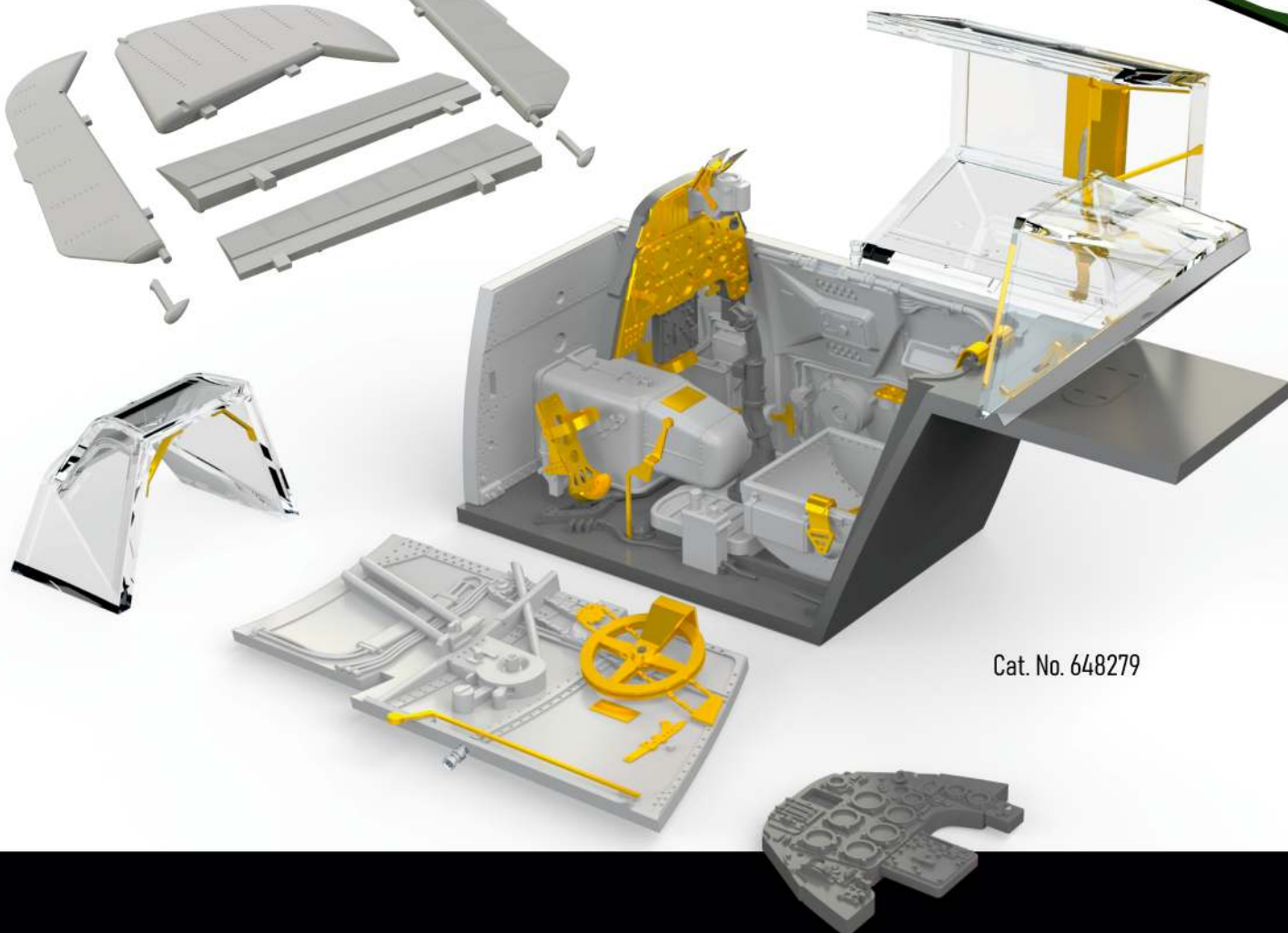
Cat. No. 648365



Cat. No. 648292



Cat. No. 648279

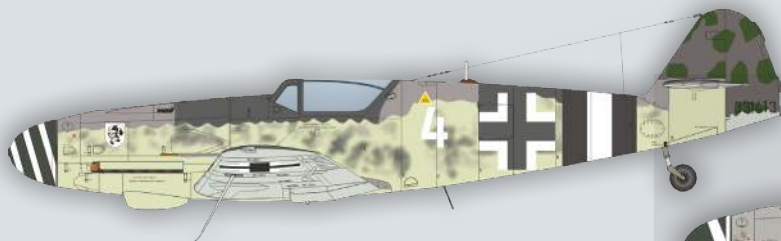


Bf 109K-4

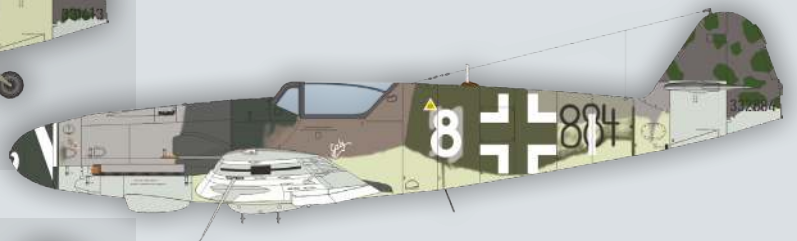
eduard

1/48

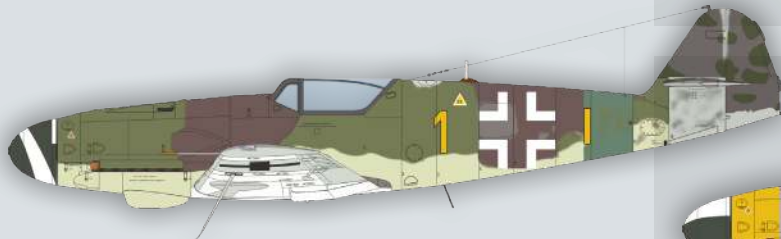
ProfiPACK
edition



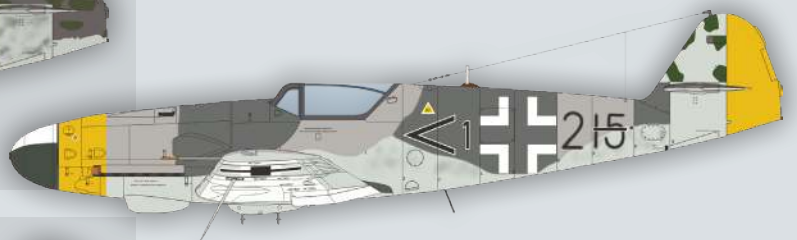
W.Nr. 331413, 1./JG 4, Berlin-Schönefeld, Germany,
February-March 1945



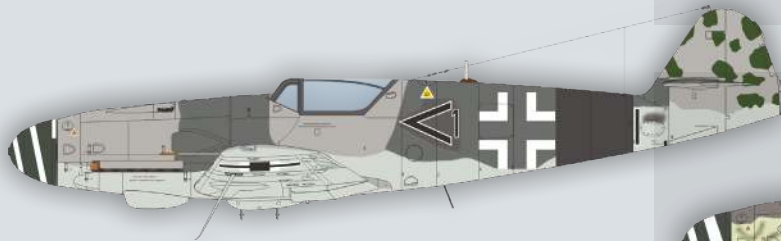
W.Nr. 332884, 9./JG 3, Leck, Germany, May 1945



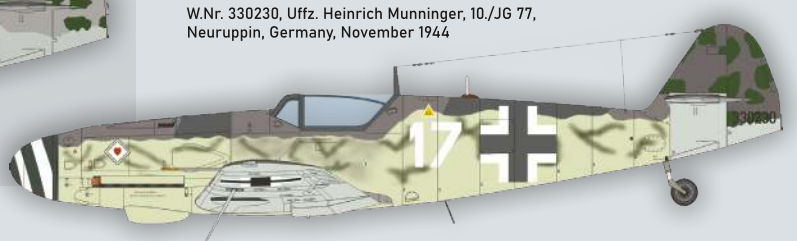
W.Nr. 334xxx, 11./JG 27, Goslar, Germany, April 1945



W.Nr. 335215, Lt. Willy van de Kamp, Stab II./JG 52,
Neubiberg, Germany, May 1945



W.Nr. 335xxx, Lt. Ernst-Dieter Bernhard, Stab III./JG
53, Kaufbeuren, Germany, April 1945



W.Nr. 330230, Uffz. Heinrich Munninger, 10./JG 77,
Neuruppin, Germany, November 1944