

Bf 109G-6/AS

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82163

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 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 jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele 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 nejjistší 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 motorem ovšem vyřešila až výměna Juma 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvánáctiválec 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./J88 Legion Condor začaly dostávat i seriové 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 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 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. 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 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.

Ačkoli bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení se Bf 109 uplatnil také jako stíhací-bombardovací, průzkumný, noční 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 osvobozeném Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě s motorem DB 605, tak v přestavěné variantě, poháněné motorem 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 109G-6/AS

Nejpočetnější verzí letounu Bf 109 byla řada G s mnoha subvariantami a modifikacemi. Messerschmitt Bf 109G se vyvíjel v několika oblastech a jednou z nich byl i používaný motor. K dispozici totiž byly i nejnovější vývojové stupně motoru DB605, včetně výškových verzí. Bf 109G poháněné těmito agregáty se objevily na frontě počátkem roku 1944, poháněné motorem DB 605AS s větším kompresorem z motoru DB 603 pro lepší výkon ve velkých výškách. Druhou vývojovou variantou byly stroje s motorem DB 605AM se systémem vstřikování vody MW-50 pro zvýšení výkonů v malých výškách. Výšková varianta byla označena jako Bf-109G-6/AS. Instalace většího kompresoru si vyžádala úpravu tvaru kapotáže motoru i některé další změny oproti standardním Bf 109G-6.

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 * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



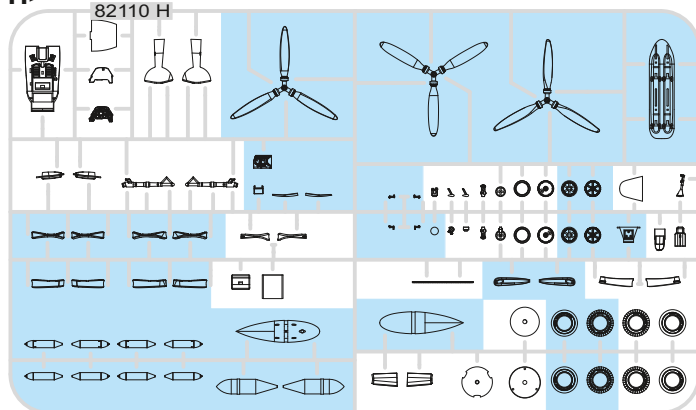
PIÈCES



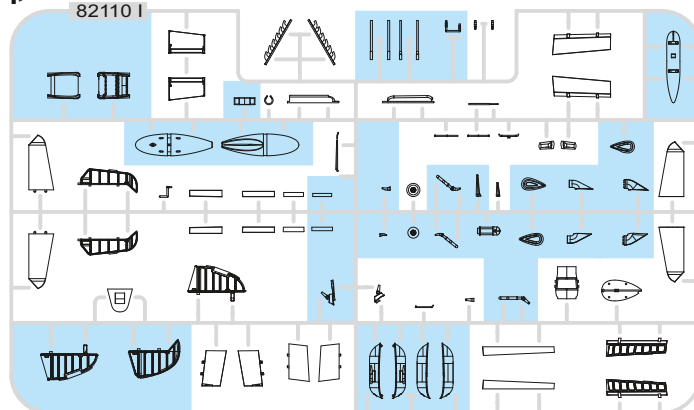
部品

PLASTIC PARTS

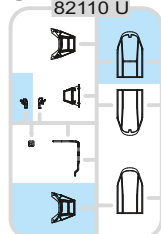
H>



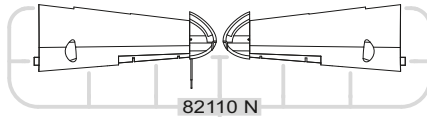
I>



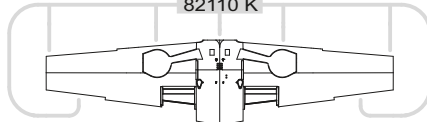
U>



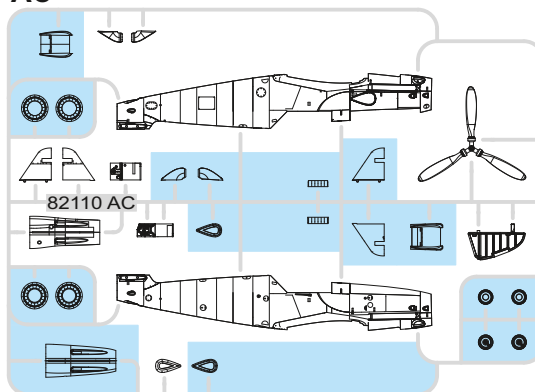
N>



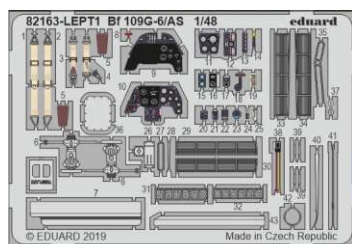
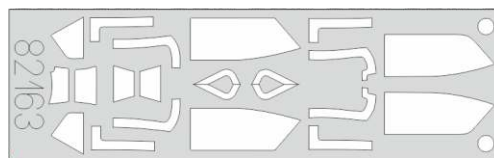
K>



AC>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-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



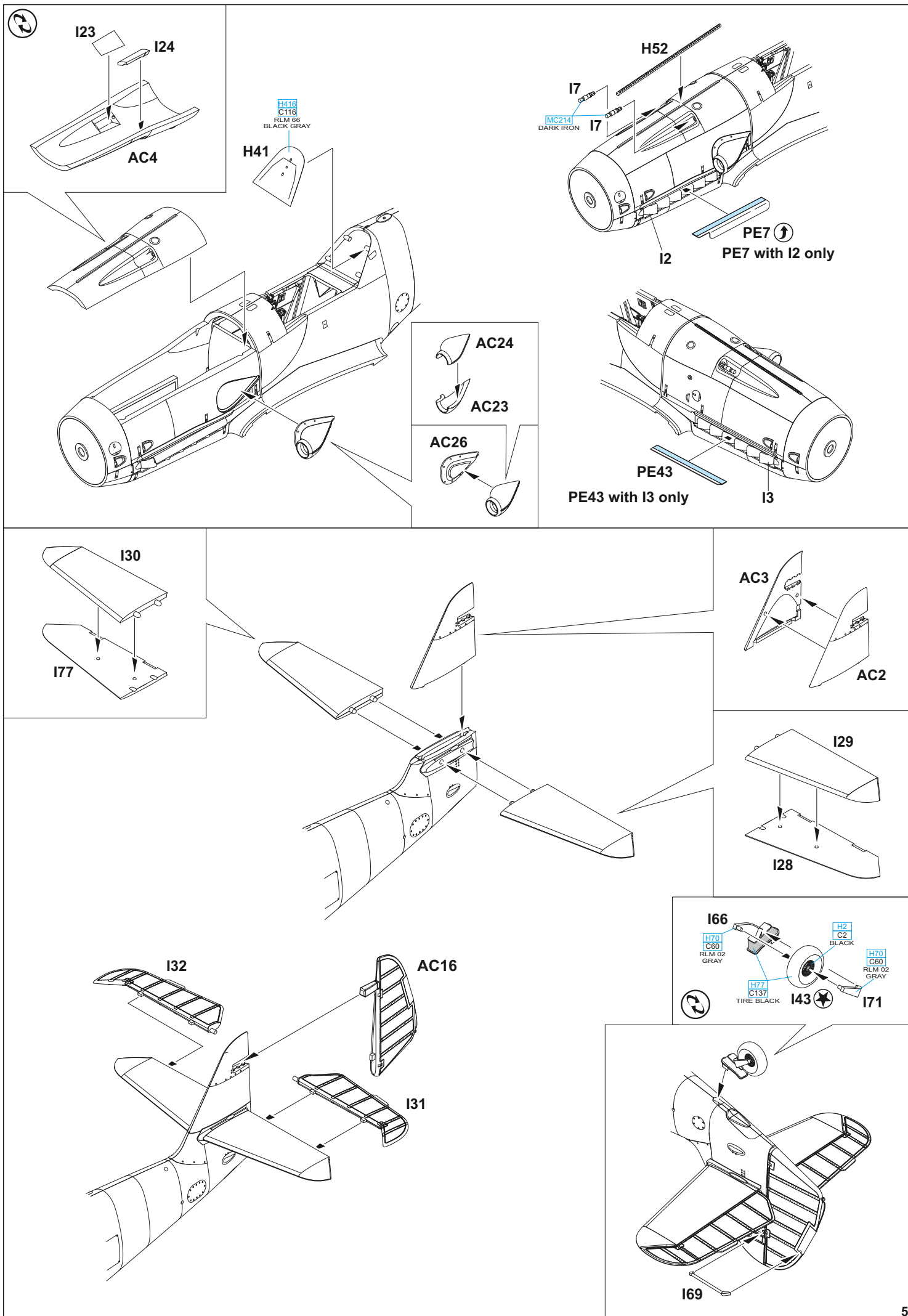
PEINTURE



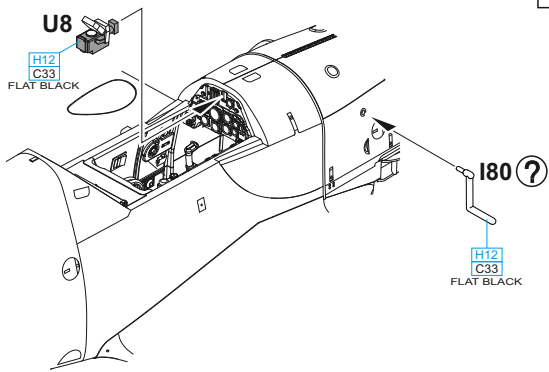
色

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
H72	C22	DARK EARTH
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

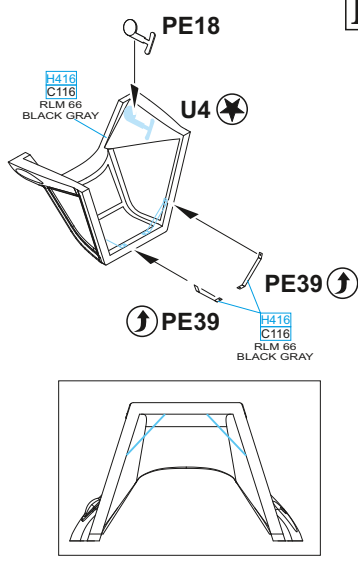
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H319	C319	LIGHT GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



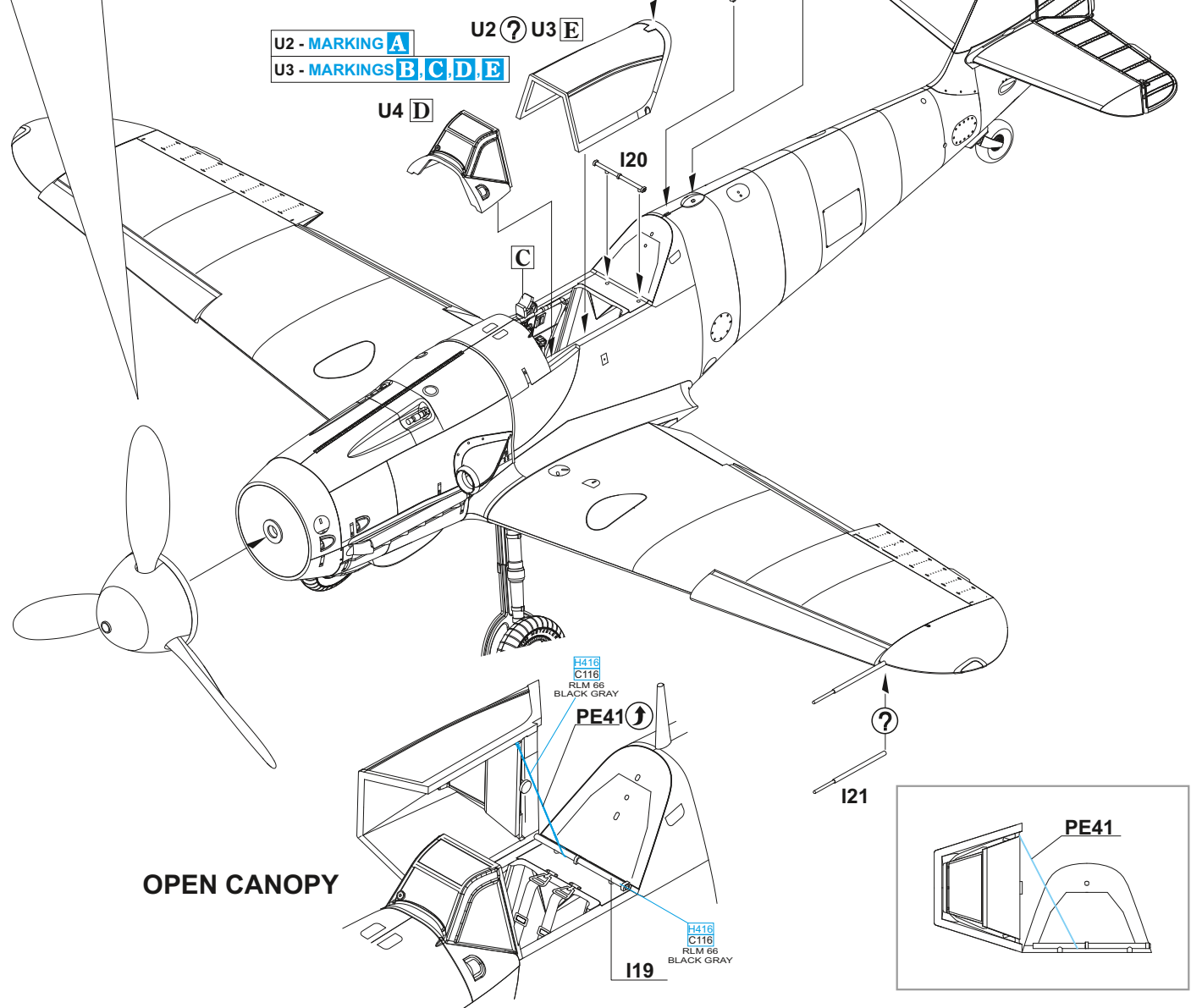
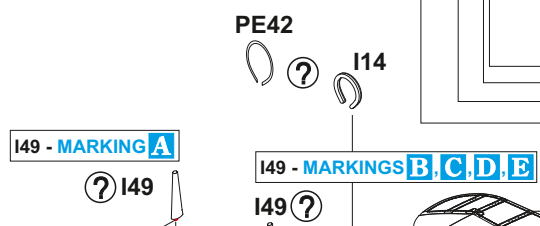
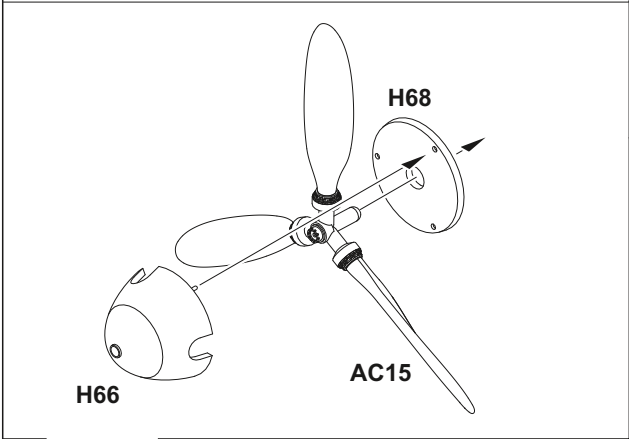
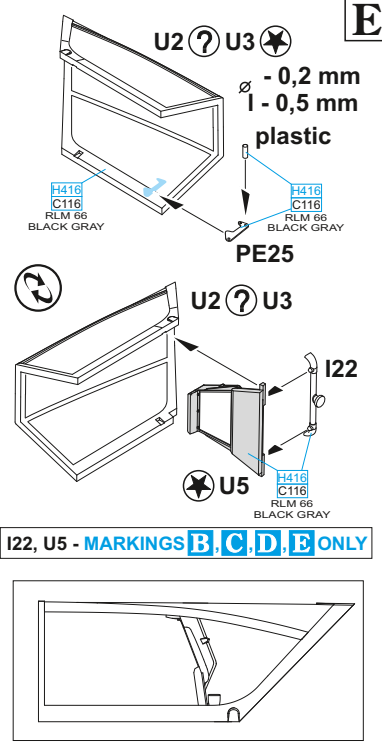
C



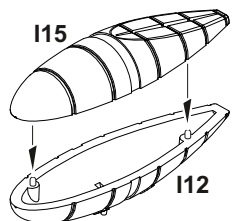
D



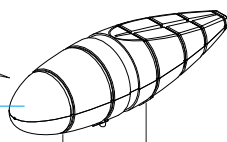
E



MARKING D ONLY

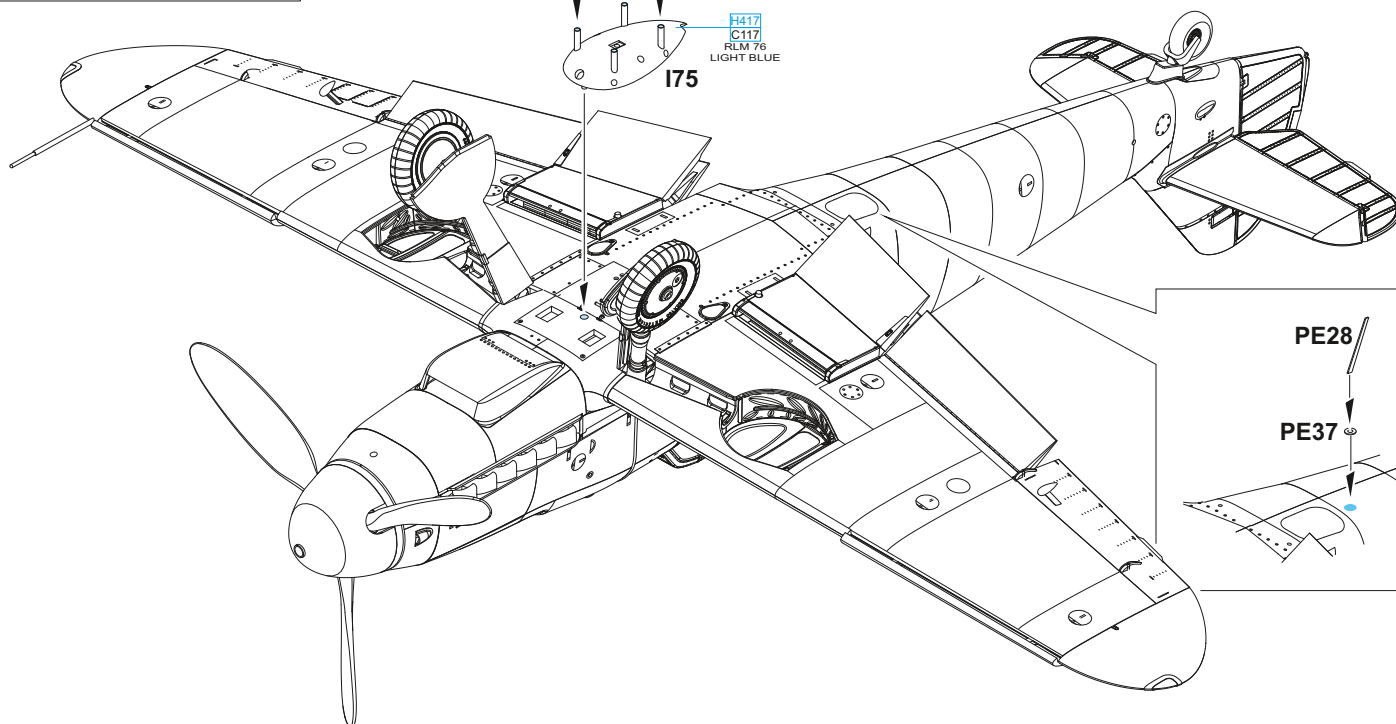


H417
C117
RLM 76
LIGHT BLUE



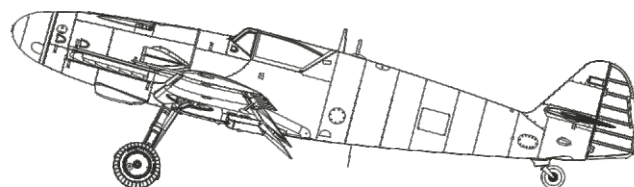
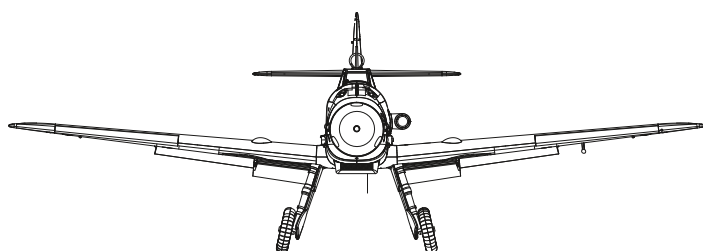
H417
C117
RLM 76
LIGHT BLUE

I75



PE28

PE37

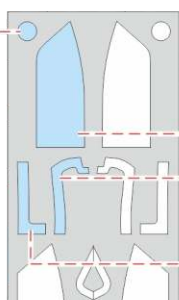


eduard
MASK

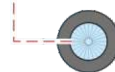
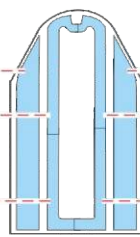
82163



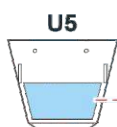
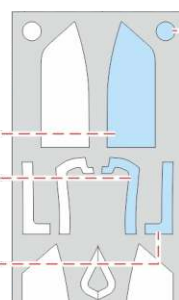
I43



U2



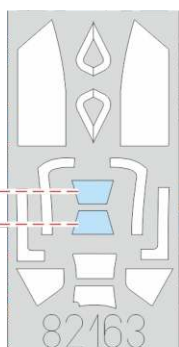
I43



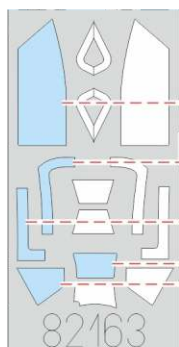
U5



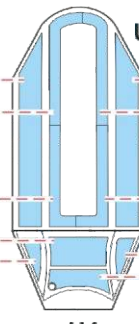
U5



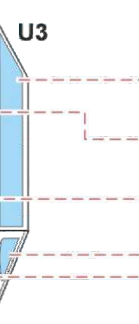
82163



82163

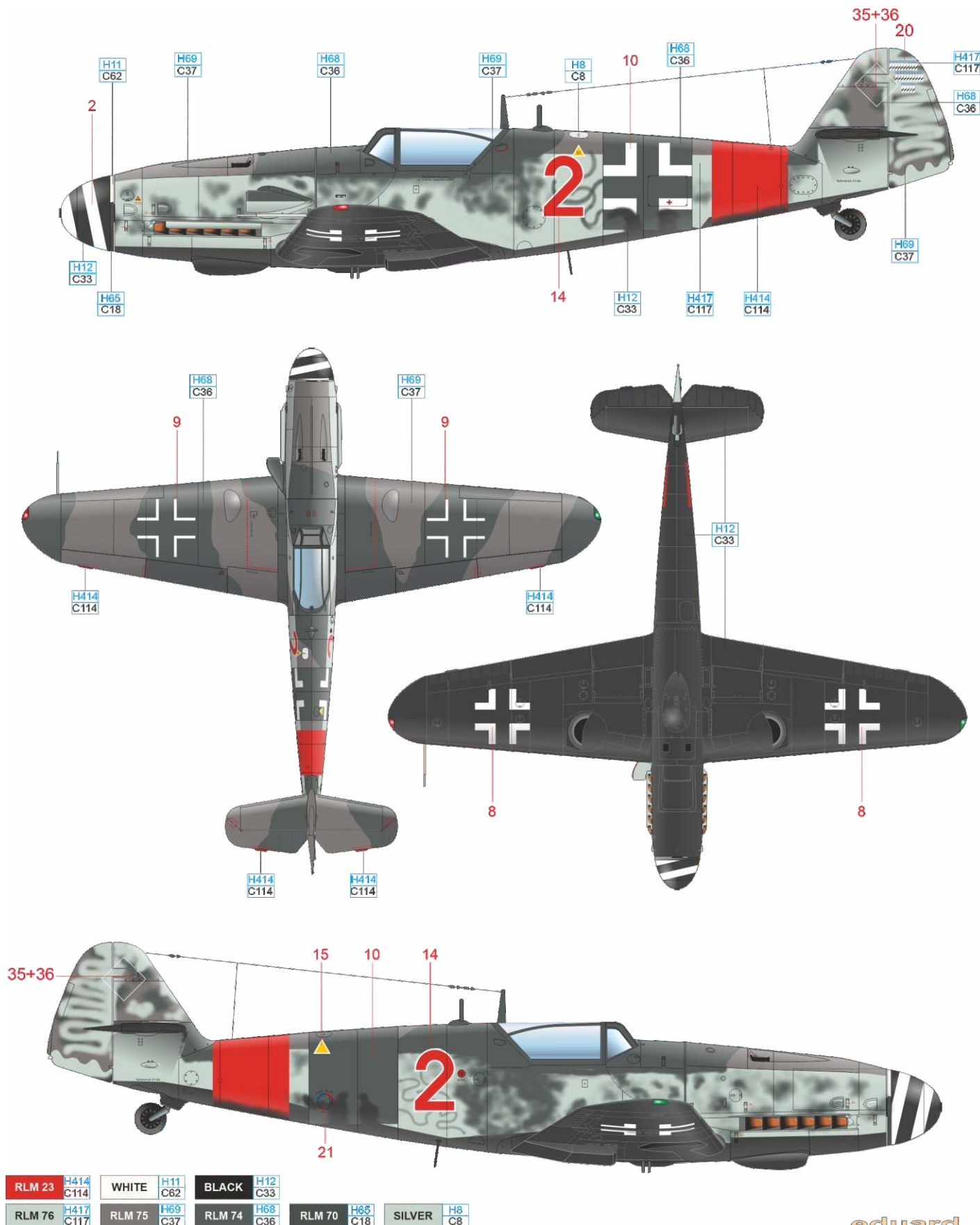


U4

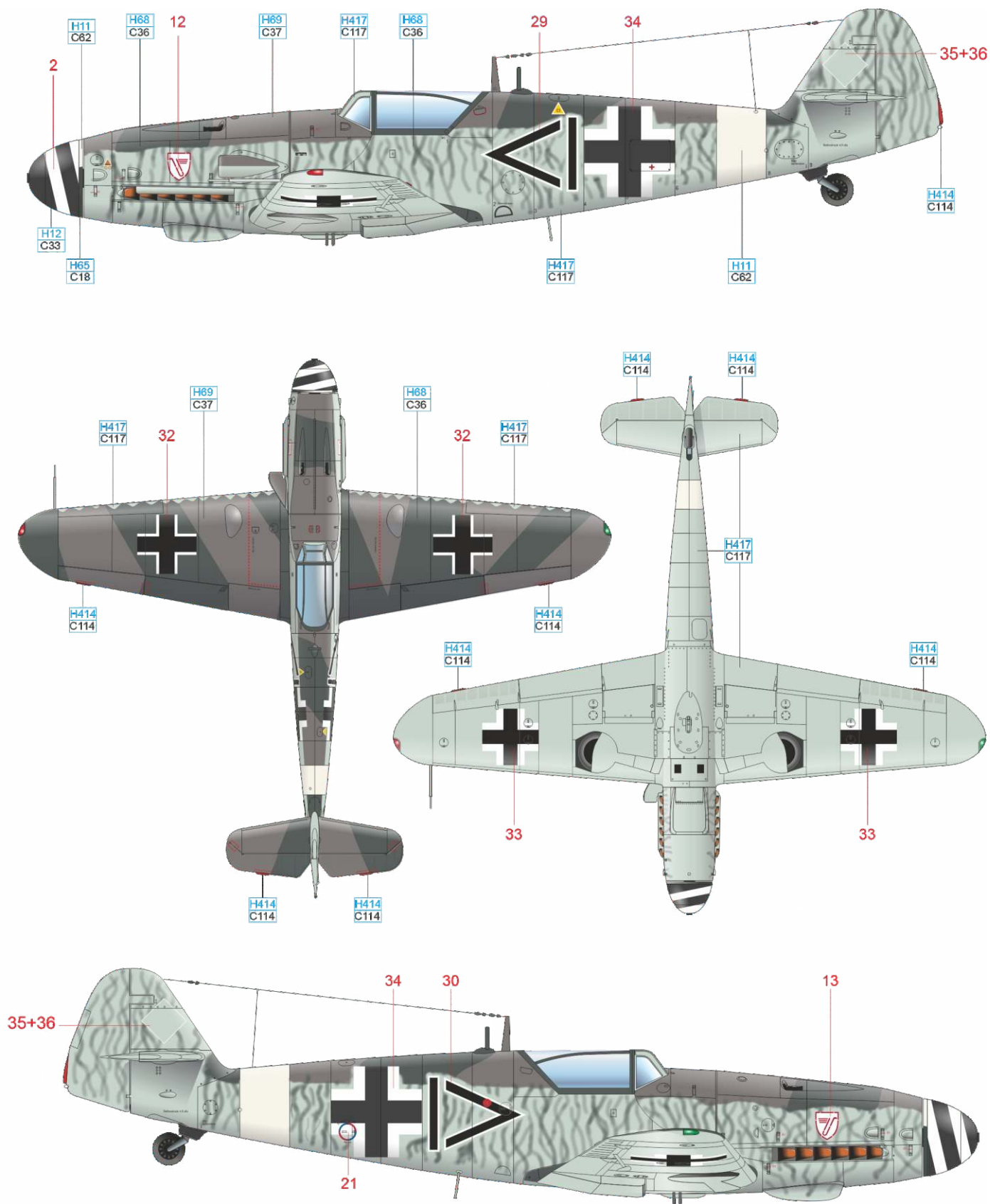


82163

Friedrich-Karl Müller, budoucí držitel Rytířského kříže a eso s 30 nočními sestřely nepřátelských letadel, se narodil 4. prosince 1912 v Sultzbachu v Sársku. V roce 1934 absolvoval letecký výcvik a nastoupil k Lufthanse. Po vypuknutí 2. světové války byl povolán k letectvu, kde nejprve létal jako dopravní pilot, posléze působil jako instruktor létání podle přístrojů. V prosinci 1942 byl přesunut ke KG 50, létající na stroji He 177, v létě následujícího roku uposlechl výzvy Hajo Hermanna a požádal o převelení k JG 300 používající taktiku Wilde Sau (používání jednomotorových letounů bez radaru pro noční stíhání). U této jednotky dosáhl devatenácti sestřelů a v lednu 1944 dostal rozkaz vybudovat I./NGr. 10. V srpnu 1944 byl jmenován velitelem I./NJG 11 a tuto jednotku vedl až do konce 2. světové války. Zemřel 2. listopadu 1987. Spodní a částečně i boční plochy jeho letounu byly natřeny černě kvůli lepšímu maskování v noci. Zád trupu obepínal červený pás, označující původního uživatele tohoto stroje v rámci Obrany říše, JG 300. Na obou stranách kormidla bylo vyznačeno pilotovo skóre k červenci 1944 v podobě 25 proužků s vyznačením státní příslušnosti protivníka a datem sestřelu.

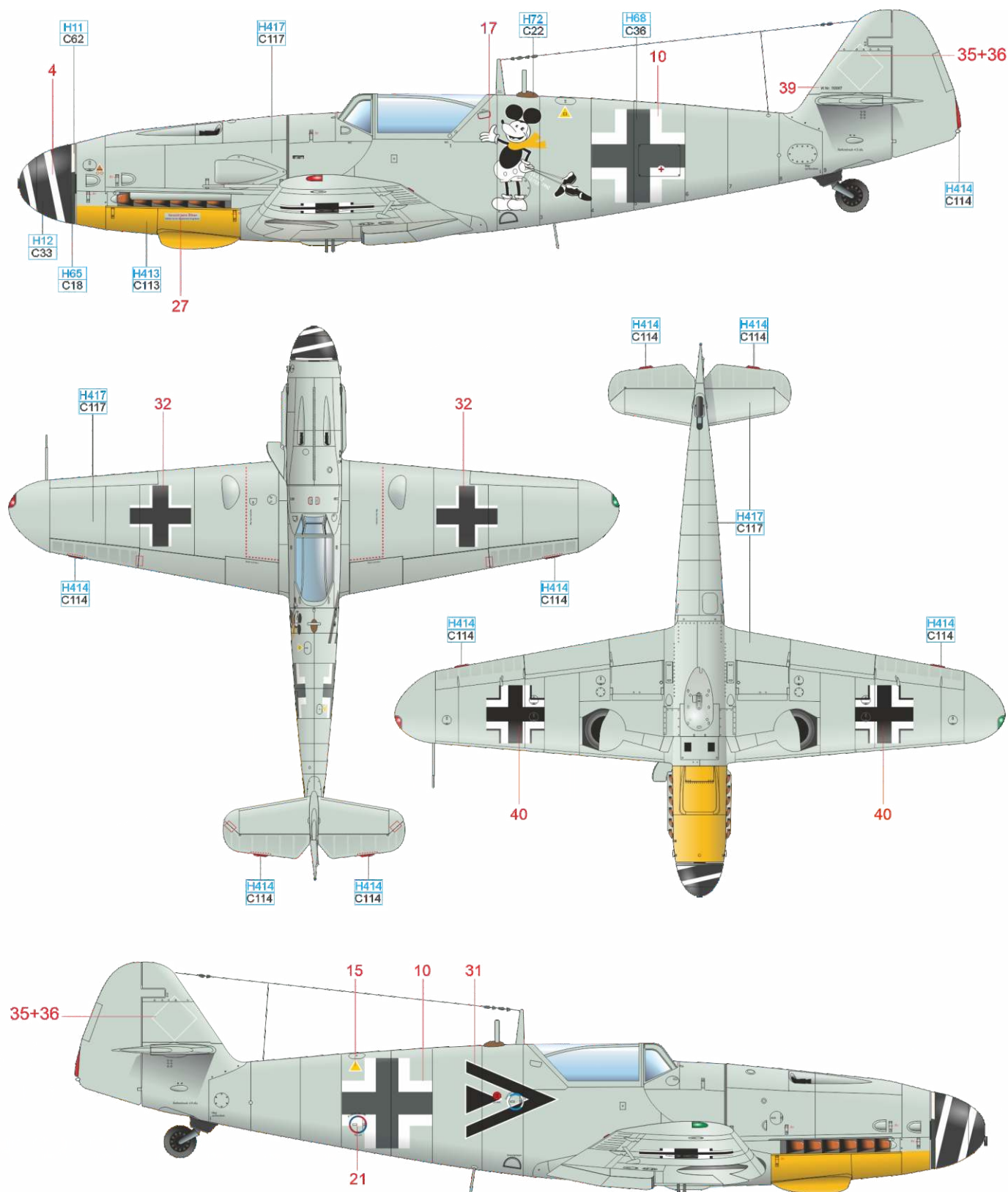


Na původně celošedý (RLM 76) stroj byla u jednotky doplněna pole barev RLM 74/75, přičemž boky trupu, ocasních ploch a motorového krytu byly přestříkány nepravidelnými pruhy barvou RLM 74. Bílý pás, obepínající záď trupu, označoval stroje JG 3 působící v rámci Obrany říše. Na obou stranách motorového krytu byl nastříkán znak JG 3.



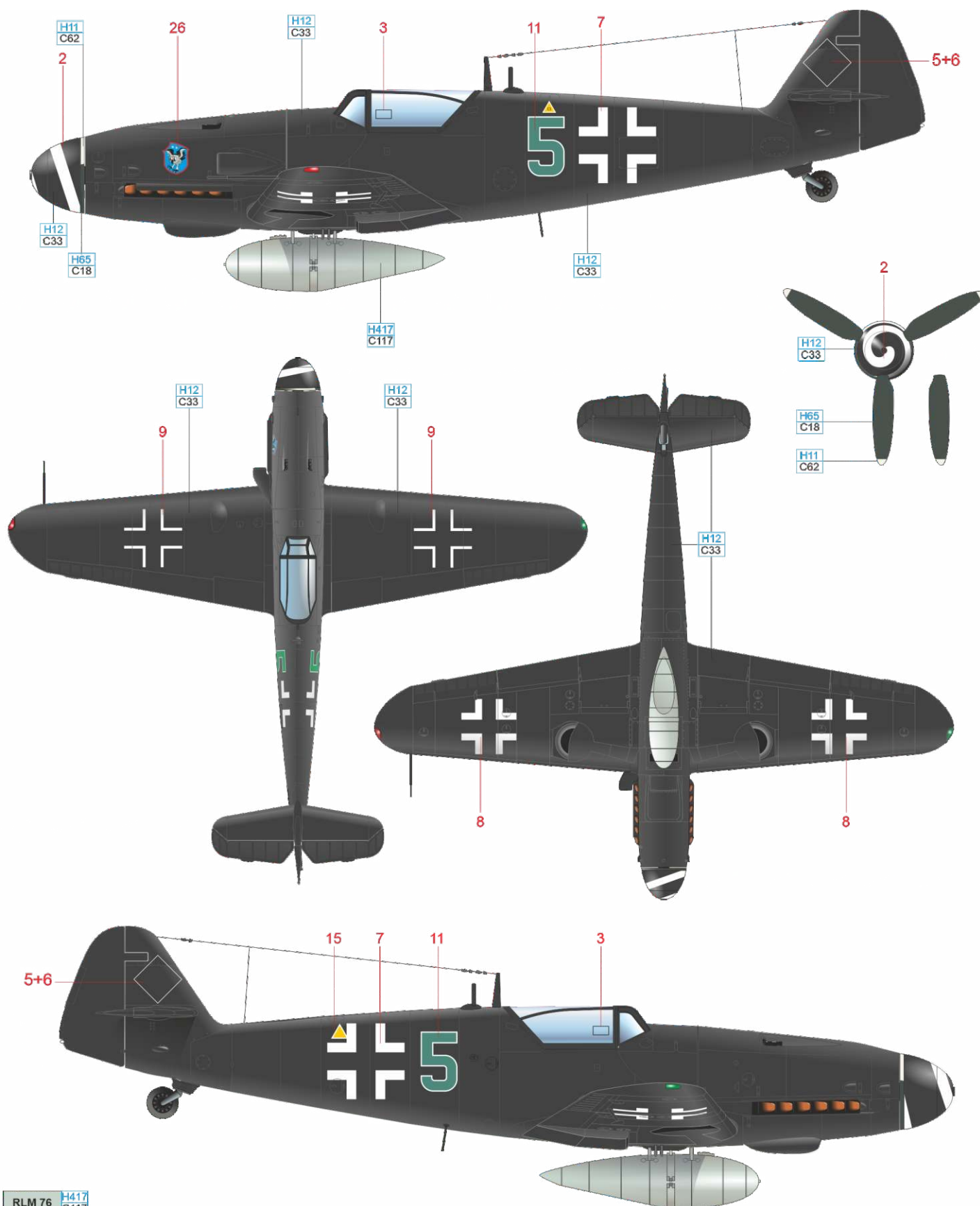
RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	BLACK	H12 C33
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36
				RLM 70	H65 C18

První bojovou jednotkou, ke které tehdy dvaadvacetiletý Lt. Carganico po ukončení výcviku nastoupil, byla na počátku války JG 1. Následovala služba u JG 77, s níž se zúčastnil bojů v Norsku a následně Bitvy o Británii. Dne 1. ledna 1941 následoval návrat do Norska, kde působil ve funkci velitele I./JG 77. Dne 25. září 1941 byl Carganico po dosažení 27. sestřelu vyznamenán Rytířským křížem. V březnu 1942 byla Carganicoova jednotka přejmenována na 6./JG 5, ale již v dubnu 1942 převzal velení nad celou II. Gruppe. Dne 26. března 1944 byl jmenován velitelem I./JG 5, která se účastnila bojů proti Spojencům v rámci Obrany říše. Dne 27. května téhož roku vzlétl major Carganico naposledy. Během útoku na svaz B-17 byl jeho Bf 109G-5 těžce poškozen, při pokusu o nouzové přistání zavadil o vedení vysokého napětí a havárii poblíž francouzského města Chevry pilot nepřežil. Celkové Carganicovo skóre se zastavilo na šedesáti sestřelech během 600 misí. Stroje Bf 109G-6/AS byly určeny ke stíhání ve vyšších letových hladinách, a proto tvořil jejich kamufláž jednotlý nástřík barvou RLM 76. Hptm. Carganico nechal na levý bok namalovat myšáka Mickeyho, kterého nosily i jeho předchozí stroje. Pravá strana trupu není fotograficky zdokumentována, je možné, že nesla dvojitý klín – označení letounu velitele Gruppe.



RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	BLACK	H12 C33	DARK EARTH	H72 C22
RLM 76	H417 C117	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18	WHITE	H11 C62

Ergänzungsnachtjagstaffel byla založena 9. března 1944 v Ludwigslustu a jejím úkolem byl operační výcvik pilotů jednomotorových nočních stíhaček, kteří měli po výcviku zamířit k JG 300, JG 301, JG 302 a později i k NJG 10 a NJG 11. Koncem července došlo k rozšíření Staffel na Gruppe (EJGr. 2), na začátku listopadu se změnil název na EJG 2. Mezitím došlo k přesunu na letiště Hagenow. V září dorazily k jednotce Messerschmitty Bf 109G-6/AS a G-14/AS, s nimiž měli instruktoři létat v noci proti britským Mosquitům. Na rozdíl od cvičných strojů, které nesly označení v podobě barev jednotlivých Staffel (1. Staffel bílá, 2. Staffel červená, 3. Staffel žlutá, 4. Staffel modrá), byly tyto bojové stroje označovány číslicemi v zelené barvě. Původní kamufláž zelená byla přestříkána černou barvou kvůli lepšímu krytí v noci, na levé straně přídě nesla znak EJG 2.



RLM 76	H417 C117
WHITE	H11 C62
BLACK	H12 C33
RLM 70	H65 C18

Začátkem dubna 1944 obdržely první stroje Bf 109G-6/AS jednotky JG 1, JG 5 a JG 11, následující měsíce bylo několik strojů dodáno k JG 3 i k JG 27, v té době sídlící na letišti Fels am Wagram v Rakousku. Žlutá 2, kamuflovaná barvami RLM 74/75/76, nese na zádi trupu označení strojů Obrany říše působících u JG 27, tedy zelený pás. Nepravidelné pruhy na bočních krytech motoru barvou RLM 74 jsou polní úpravou kamufláže. Pod trupem je umístěna anténa systému FuG 16.



