

Bf 109K-4

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82166

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 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 stíhacího jednoplošníku. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované firmě 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, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlačkové klapky nebo zbraň střílející osou vrstule. 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. Messerschmittův Bf 109 byl tedy 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 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 „stodeváték“ 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 demonstraci 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. Přitom 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 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 záchranný stroje.

Tato stavebnice: Bf 109K-4

Na základě závěrů porady v RLM z 9. srpna 1943 probíhaly přípravné práce na konstrukci Bf 109K-1 a K-3, vybavených přetlakovou kabinou, a Bf 109K-2, standardního stíhacího letounu, poháněného motorem DB 605D nebo DB 605AS, vyzbrojeného motorovým kanónem MK 108 ráže 30 mm a dvěma kulomety MG 131 ráže 13 mm. Po další sérii jednání došlo k přehodnocení priorit ve vývoji a výrobě nových letounů a finální koncepce nového typu byla schválena v červnu 1944. Řada součástí spojených s instalací motoru byla převzata z Bf 109G-10 vyráběných továrnou v Regensburgu, včetně velkého chladiče oleje Fö 987 a krytu motoru. Uvažovalo se o použití nedeficitních materiálů (Ersatz), ale původní myšlenka celodřevěného křídla byla opuštěna a zůstalo celokovové. Pouze ocasní plochy a některé další díly byly vyrobeny ze dřeva, zatímco některé podélníky trupu byly z oceli namísto lehkých slitin. Významnou změnou na křídle bylo zesílení podvozku, zavedení mechanických ukazatelů polohy podvozku na horní ploše křídla a především zatahovacích krytů vnějšího podvozku. Ty se při zatahování zavíraly tlakem kola na mechanickou páku. Pneumatiky měly zvětšený rozměr 690 × 190 mm, což si vyžádalo vytvoření velkých podlouhlých výčnělků nad podvozkovou šachtou, stejných jako u sériových Bf 109G-10/U4 WNF/Diana a některých sériových letounů Erla. V pravém křídle byly také umístěny kyslíkové láhve, zatímco v levém křídle byl prostor pro tlakové láhve systému GM-1, kterým byly některé stroje vybaveny. Standardní výbavu však tvořil systém MW 50, jehož umístění v trupu bylo upraveno tak, že zásobník již nezasahoval do zadní stěny pilotní kabiny a nebylo tedy zapotřebí vyčnívajícího krytu, jako u verzí Bf 109G-14 a G-10. Rádiové vybavení bylo shodné s verzí G-10, ale drátová anténa neměla u většiny letounů stožár na krytu kabiny nebo za ním, ale byla vedena přímo do trupu na vrcholu druhého trupového segmentu.



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

*

SYMBOL

*

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

PLASTIC PARTS

AK>

82110 AK

BK>

82110 BK

CK>

82110 CK

DK>

82110 DK

EK>

82110 EK

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

*

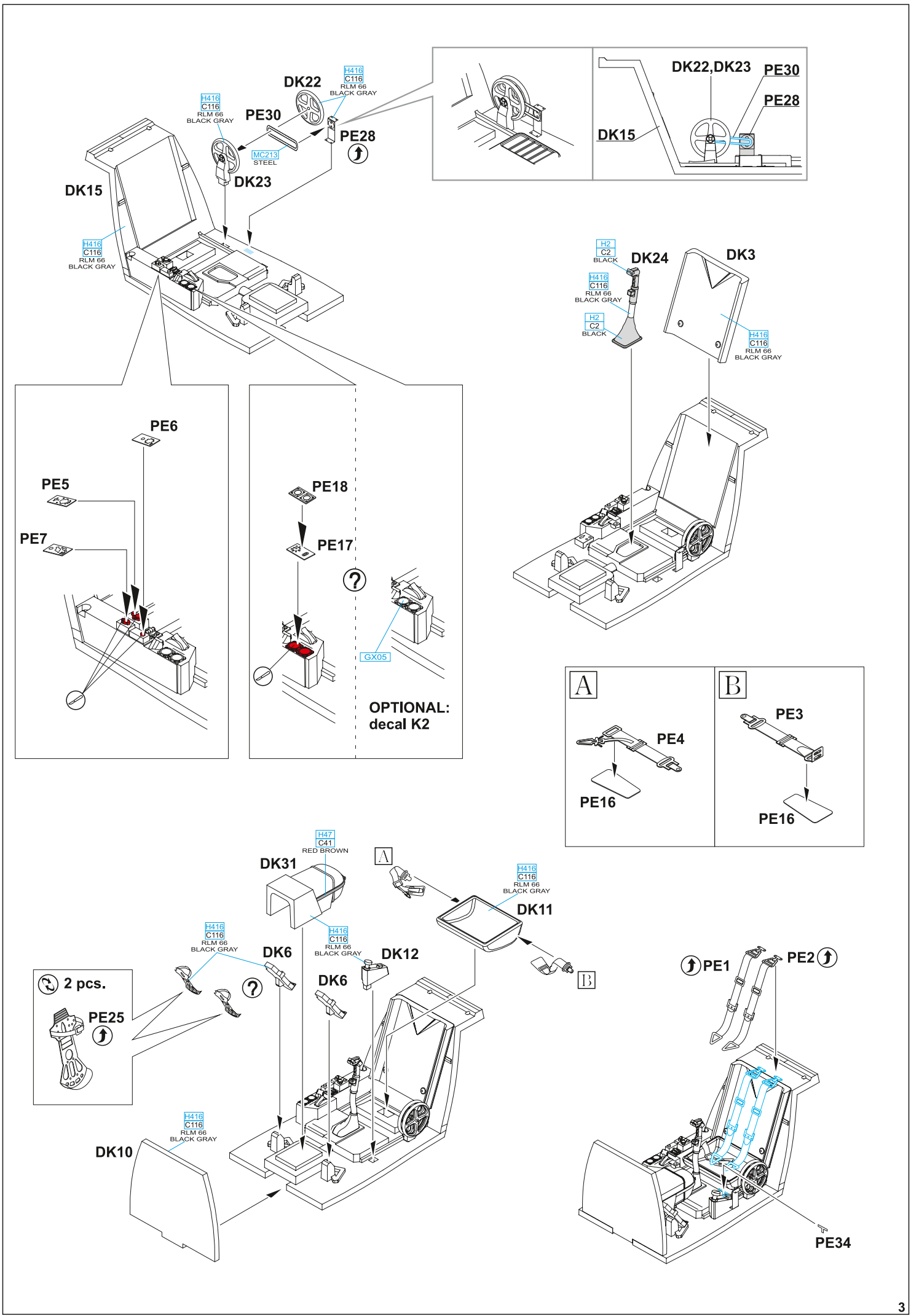
PEINTURE

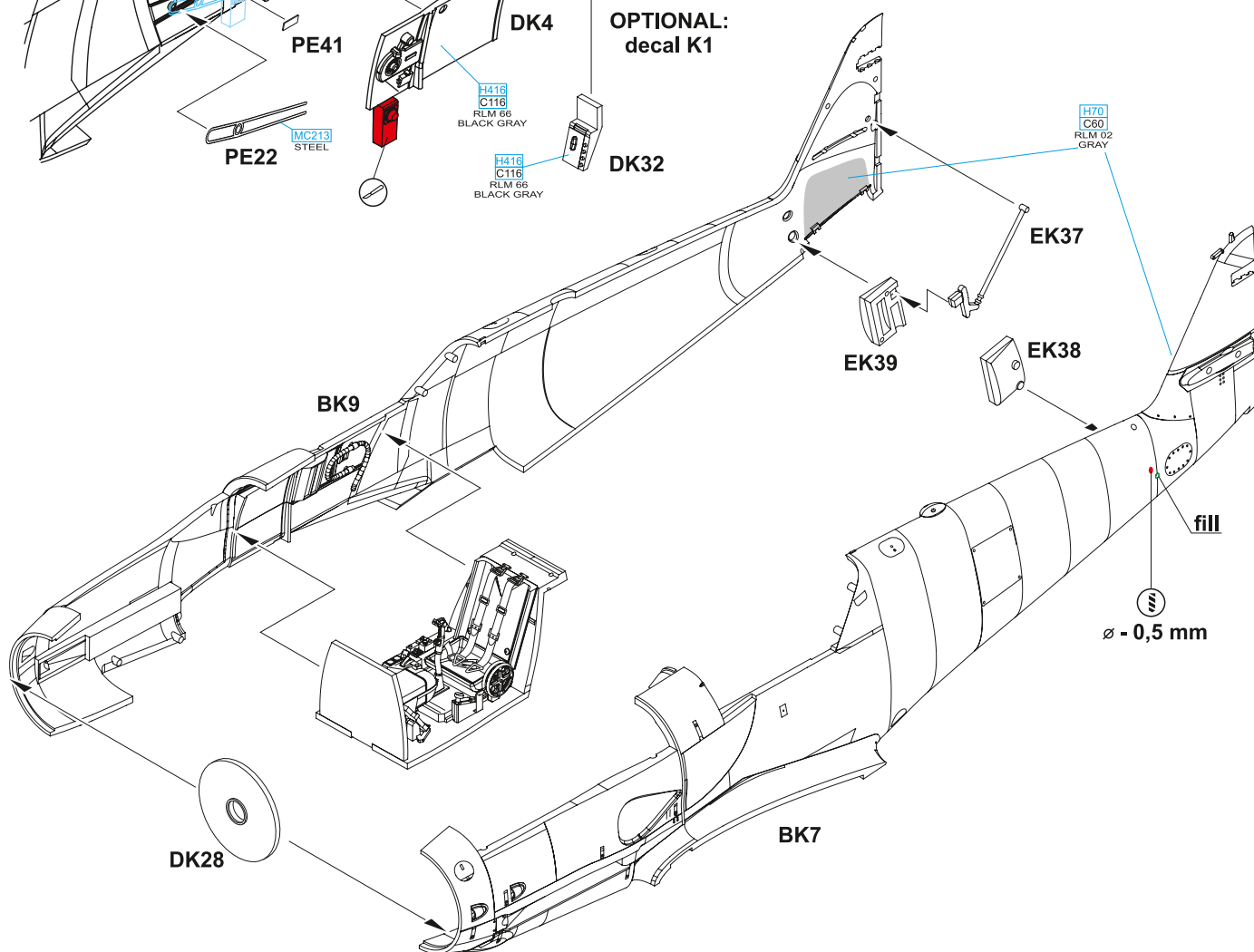
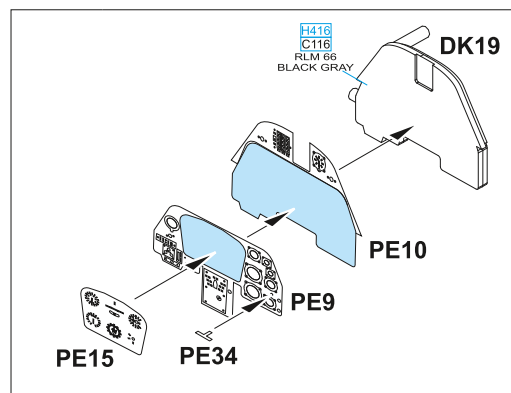
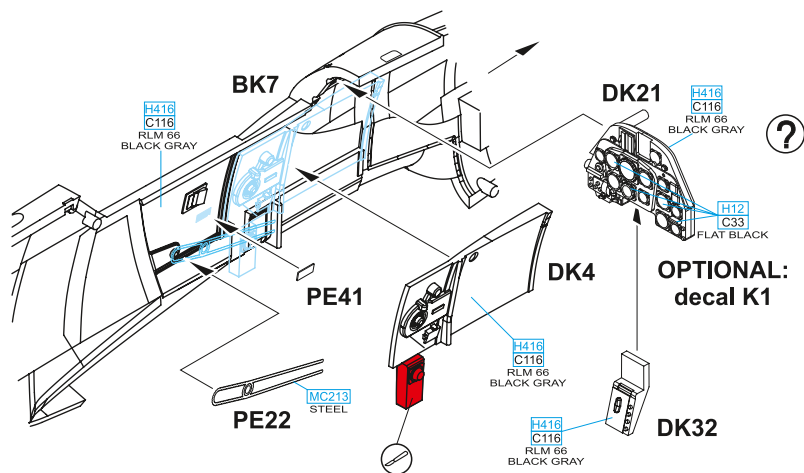
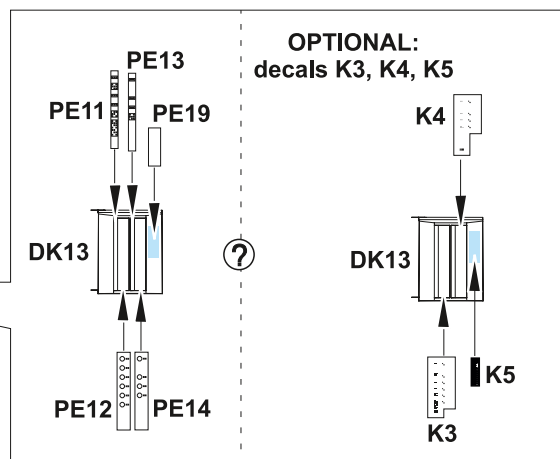
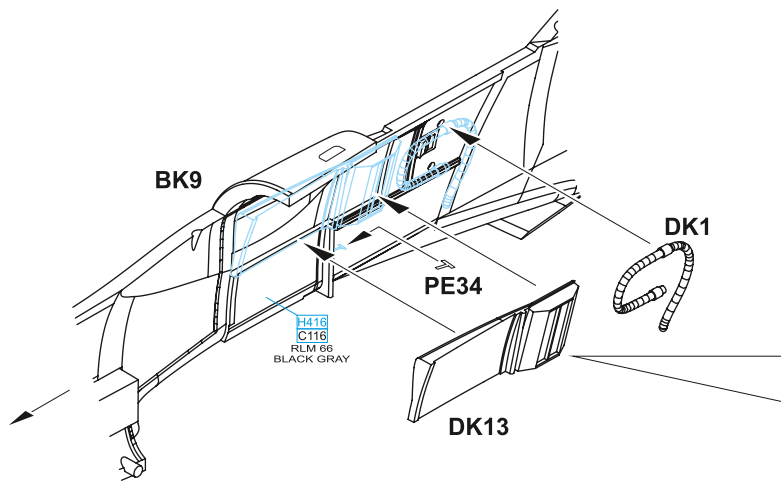
*

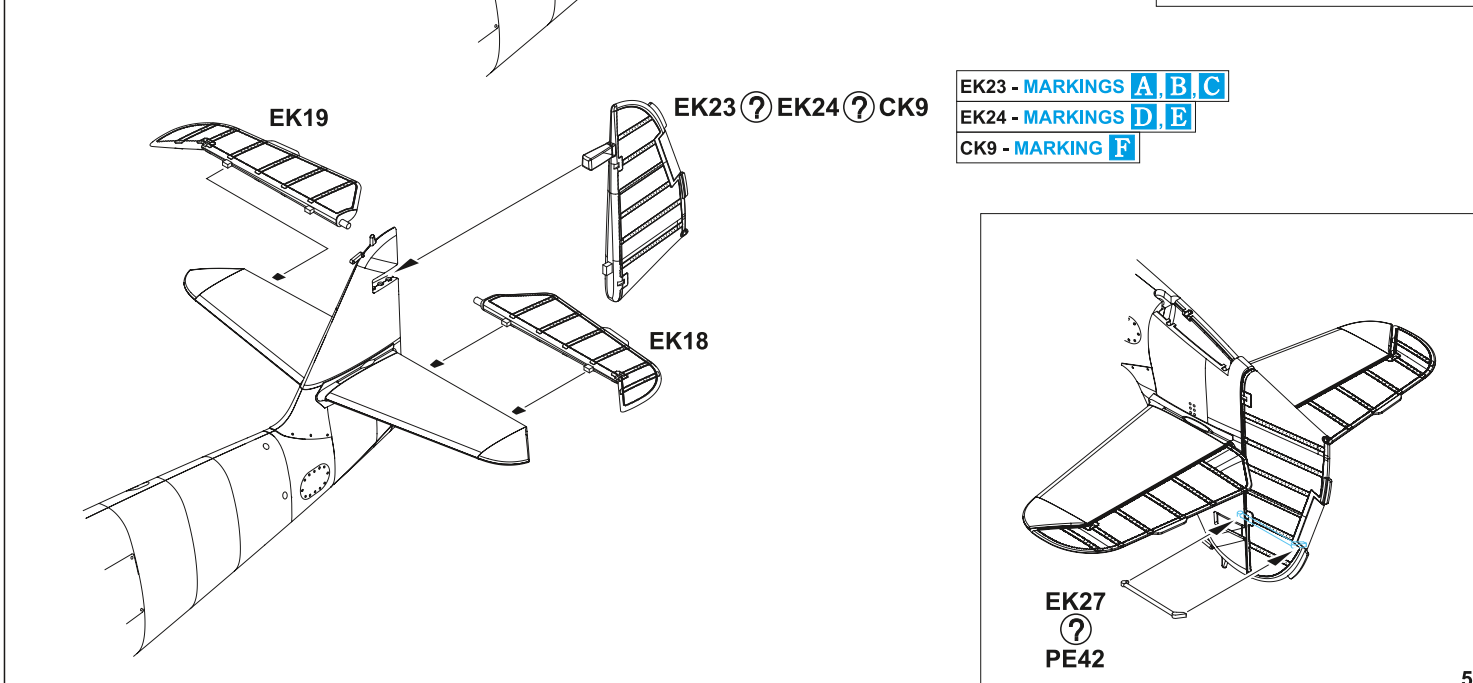
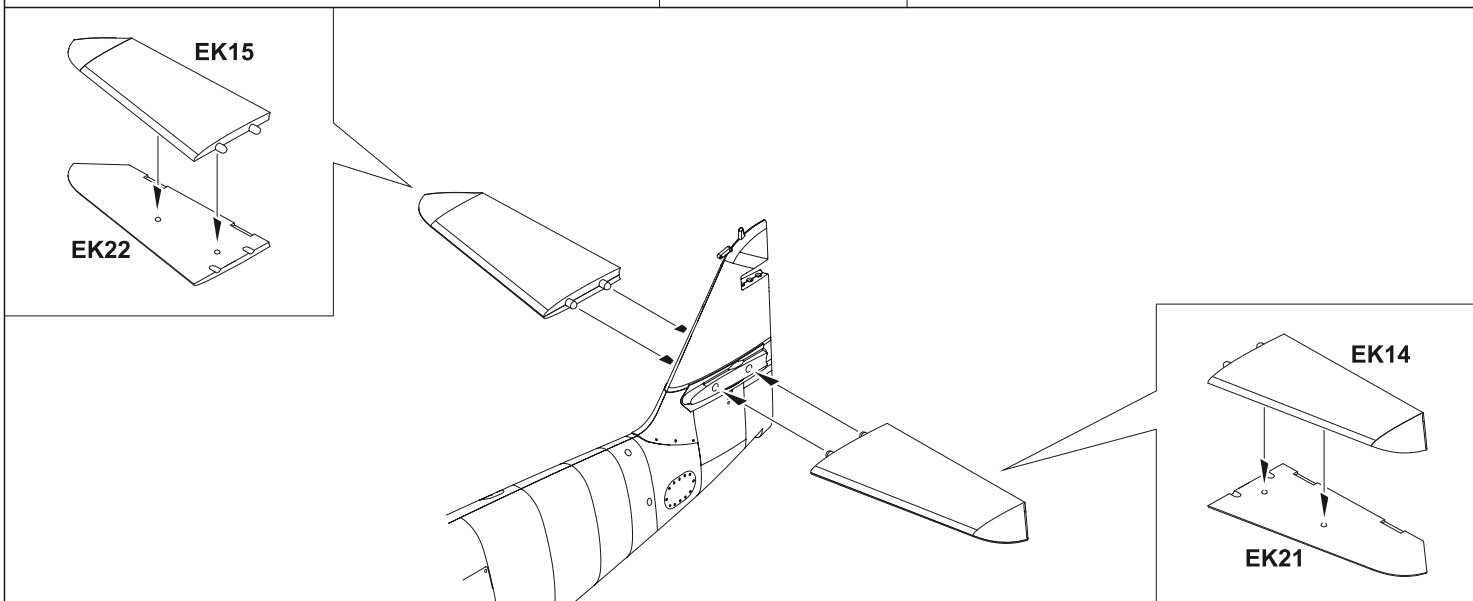
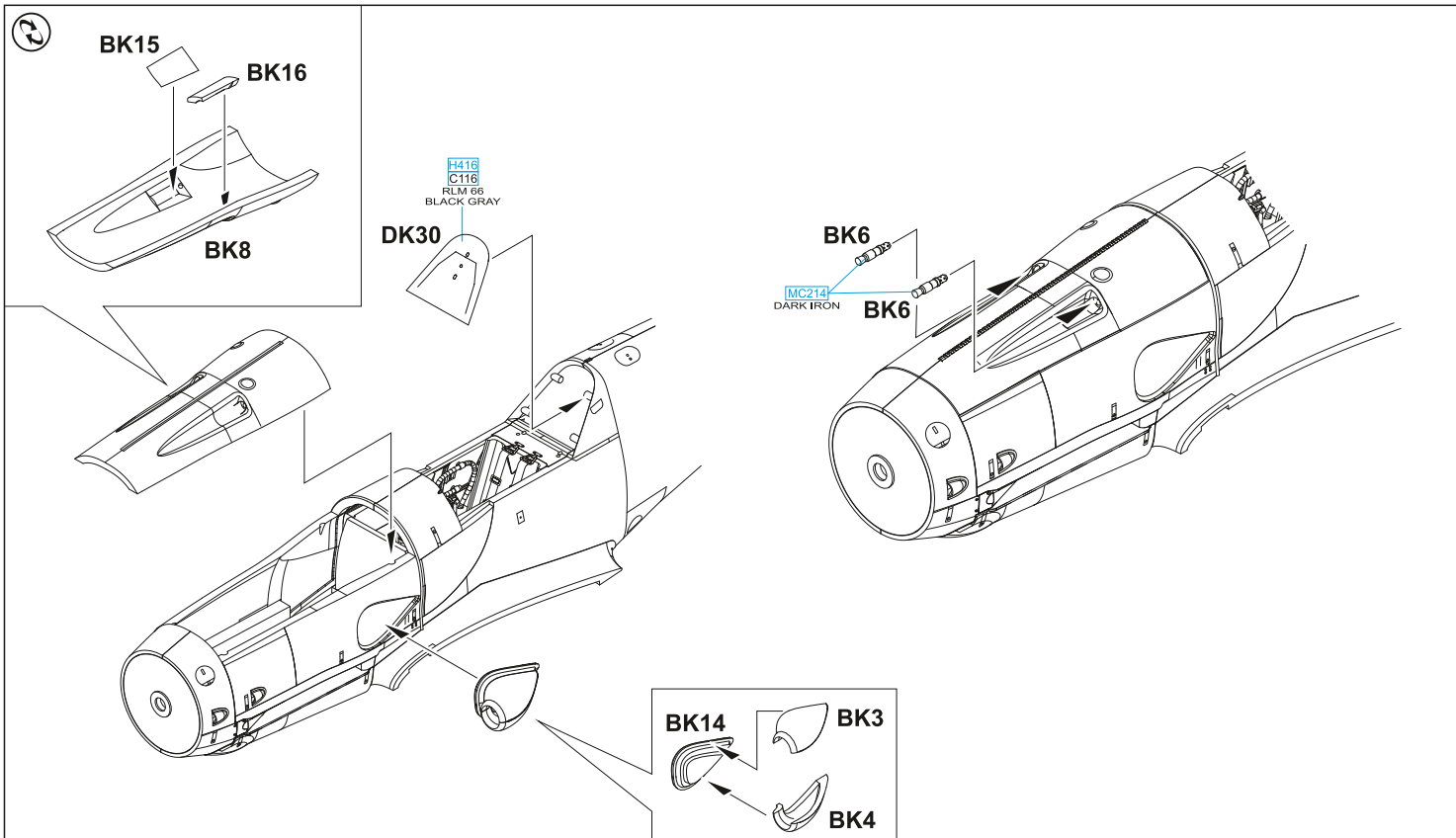
色

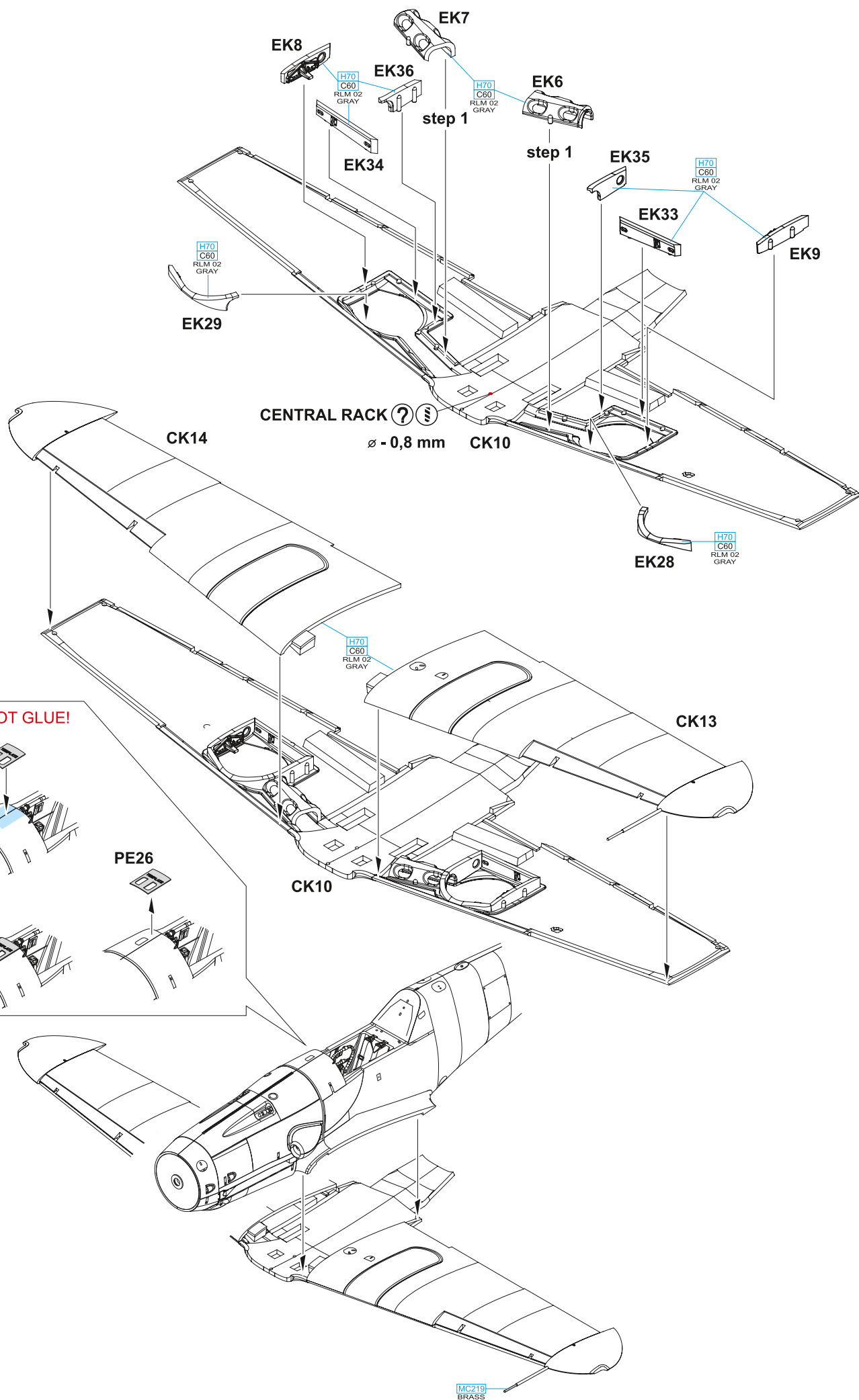
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C319	LIGHT GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW

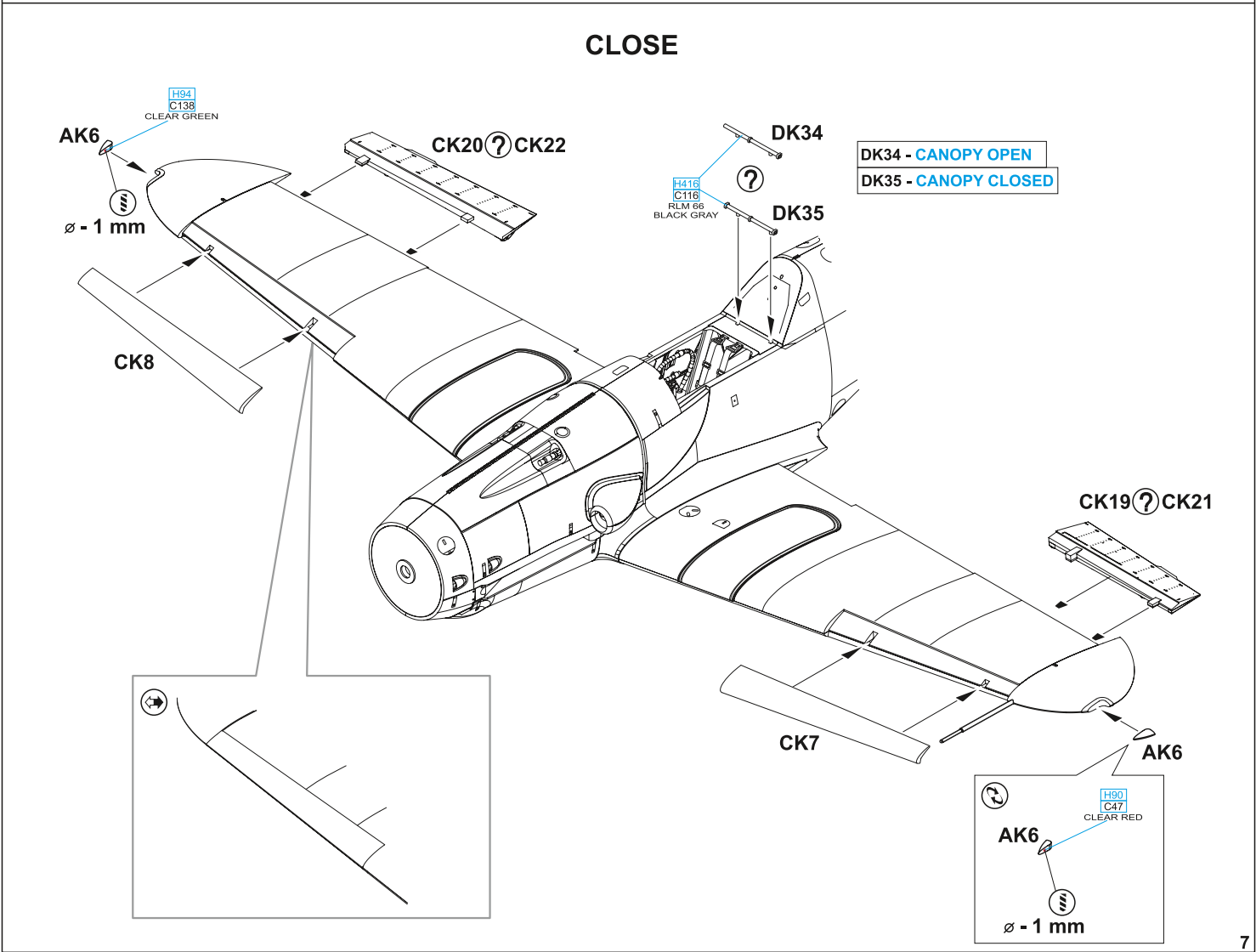
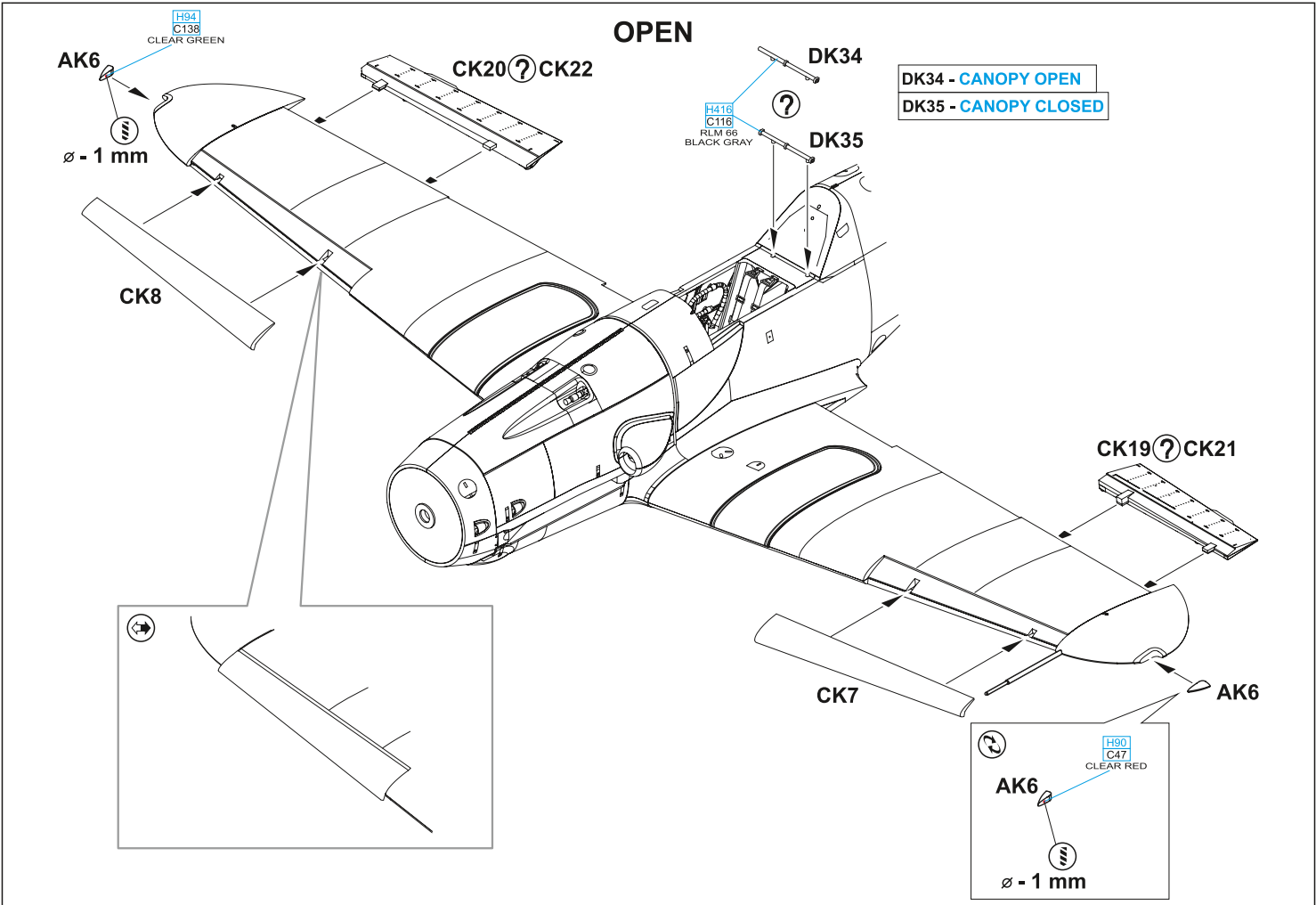
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
H423	C123	DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER CHROME
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

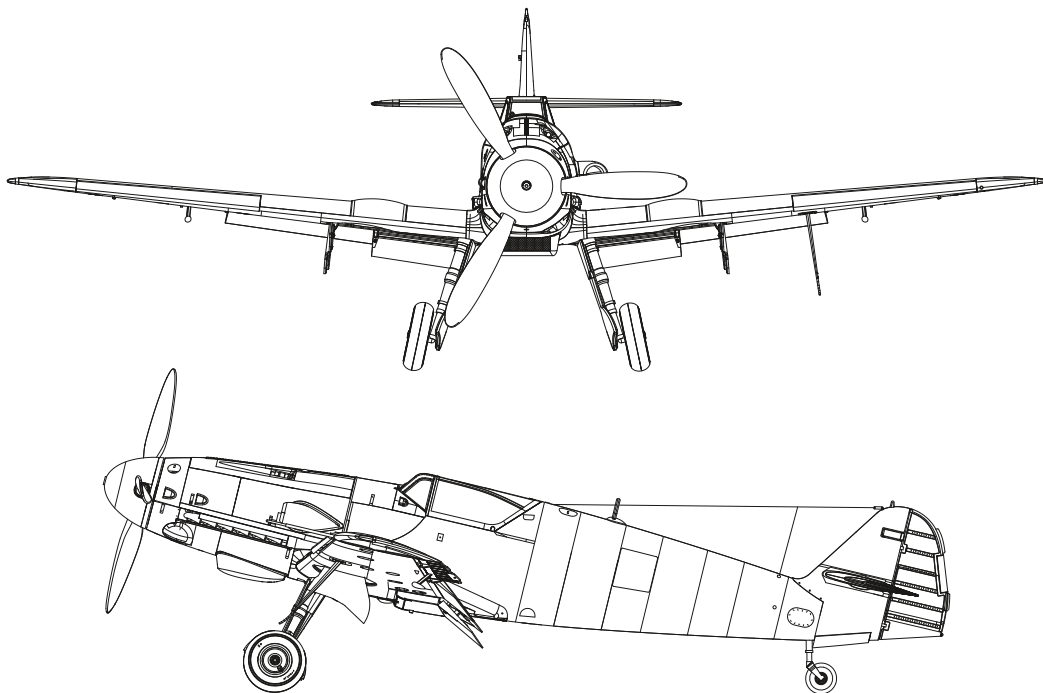
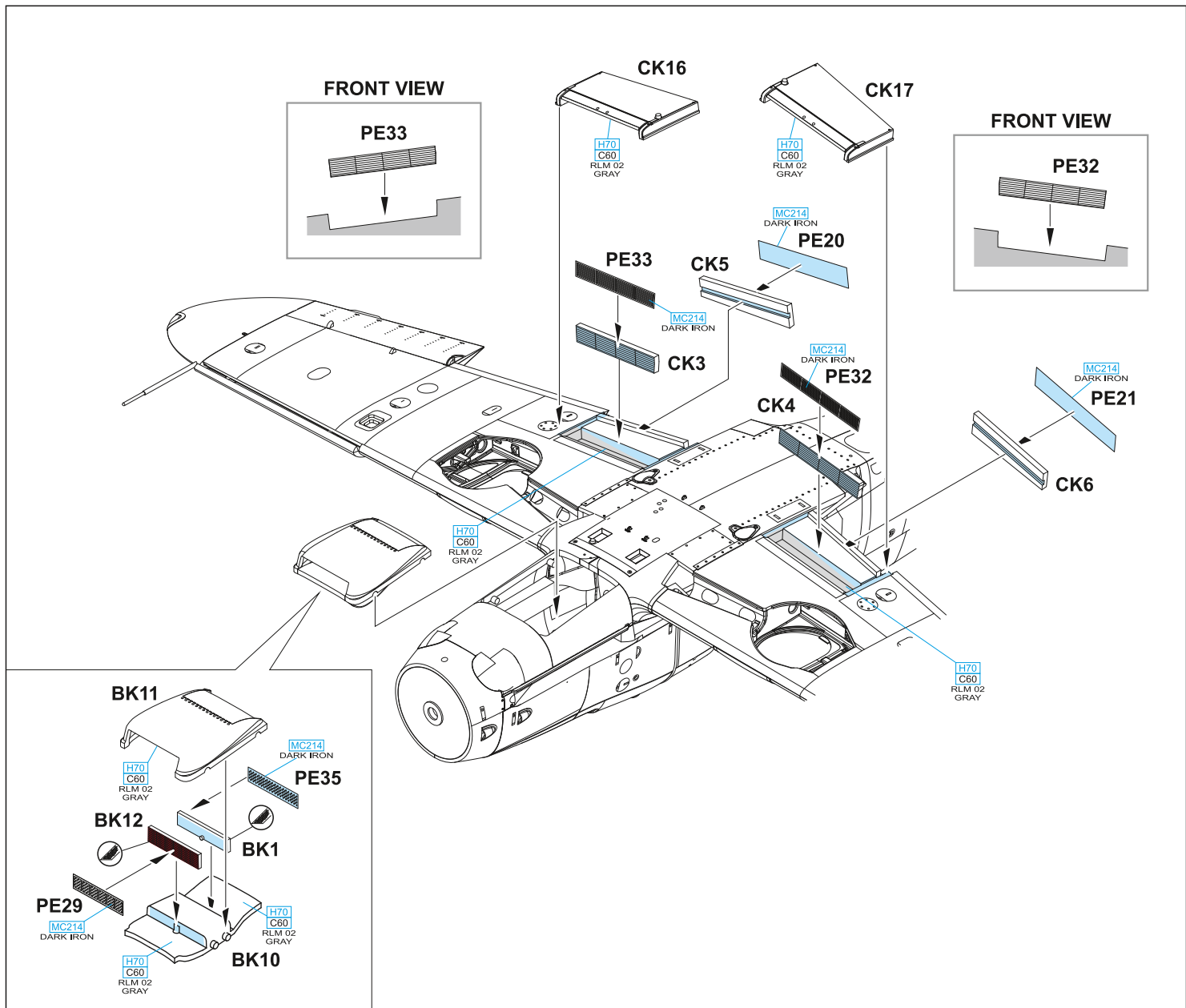




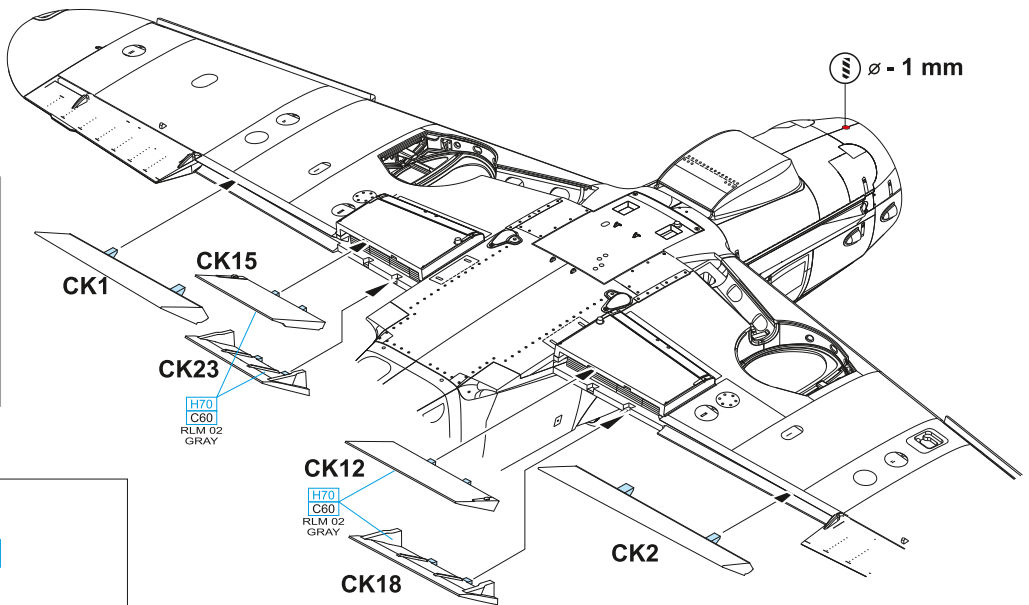
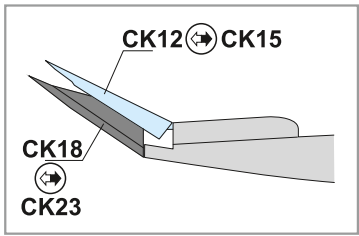




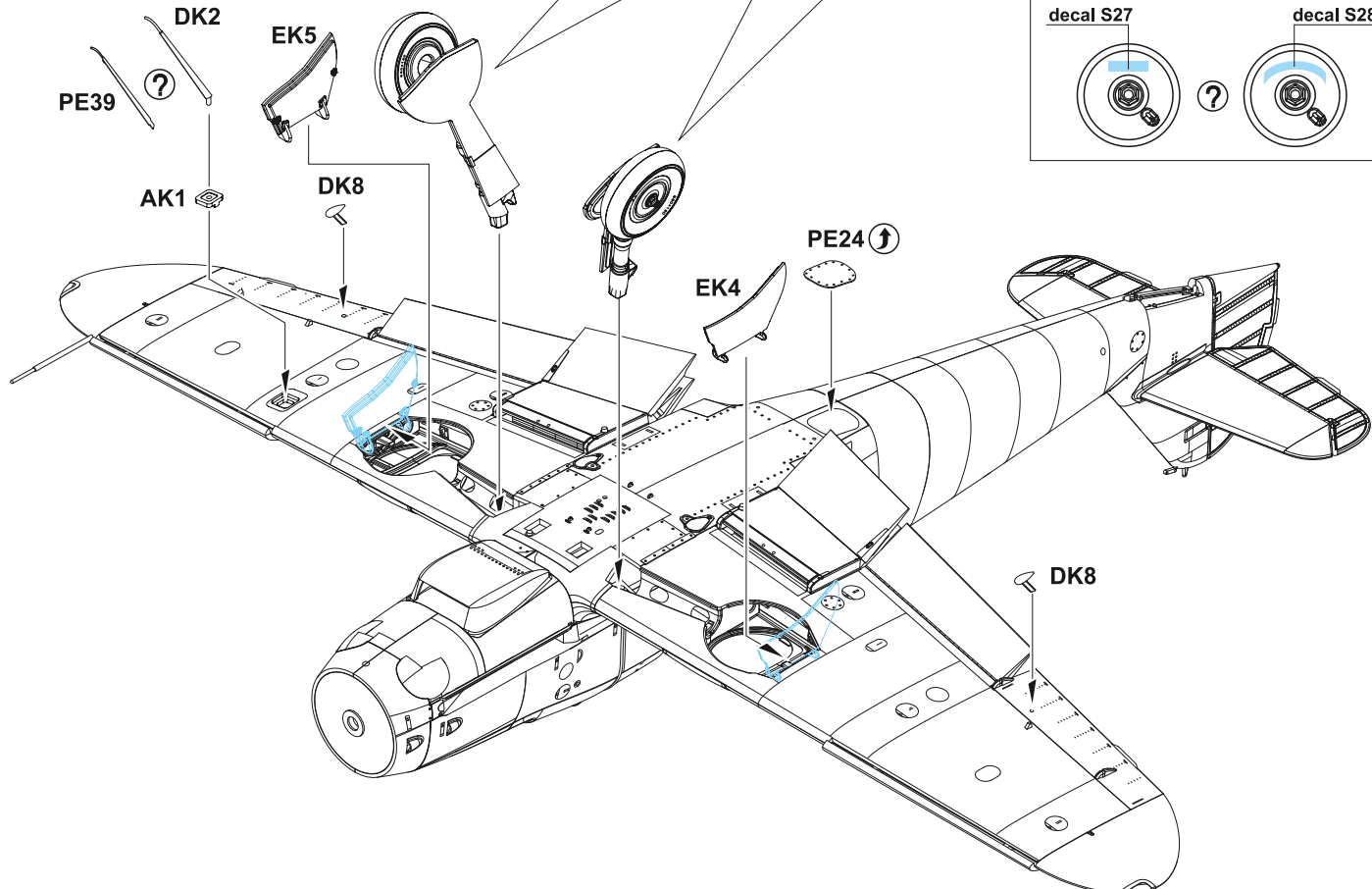
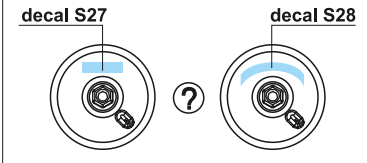
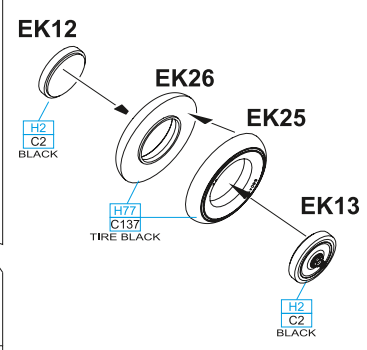
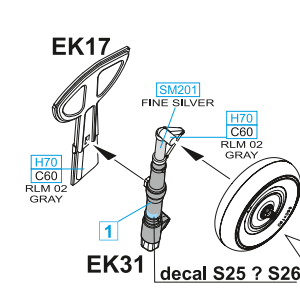
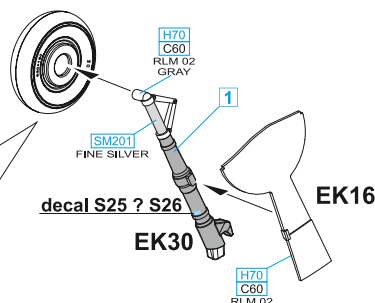
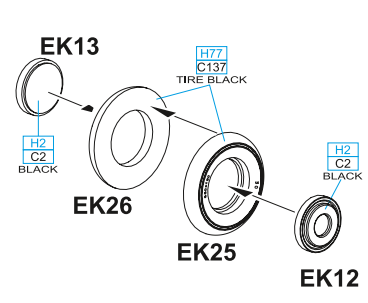


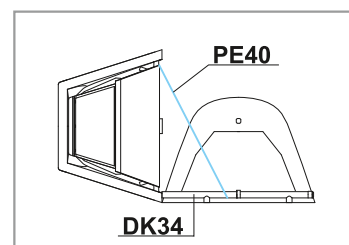
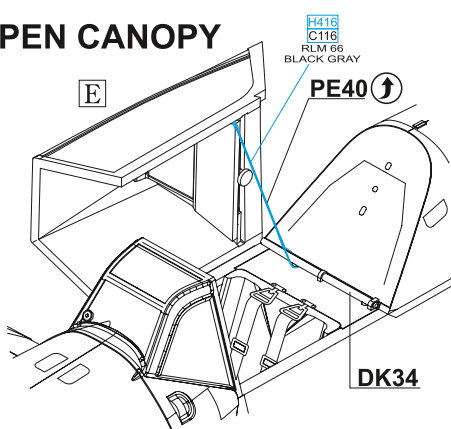
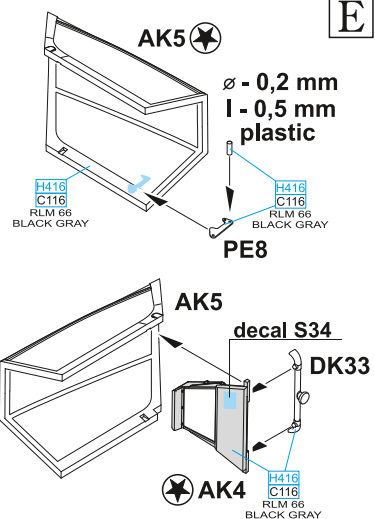


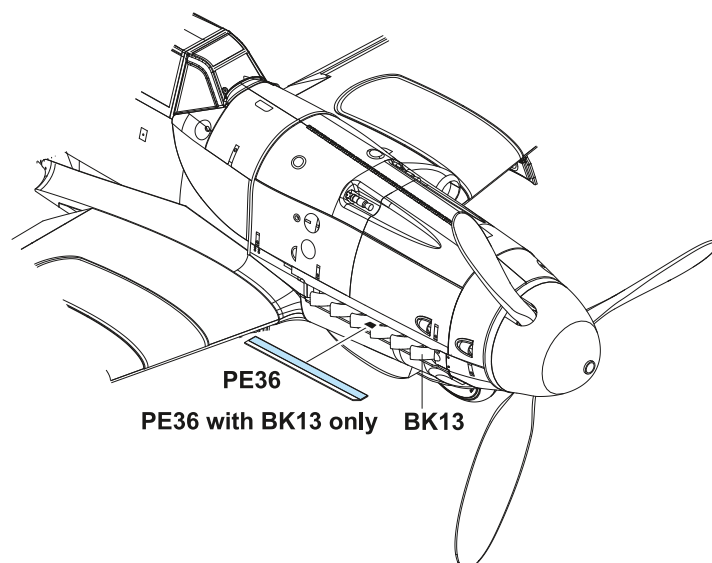
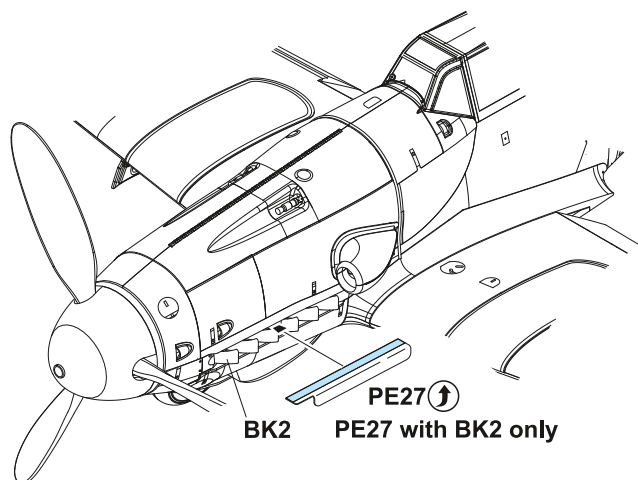
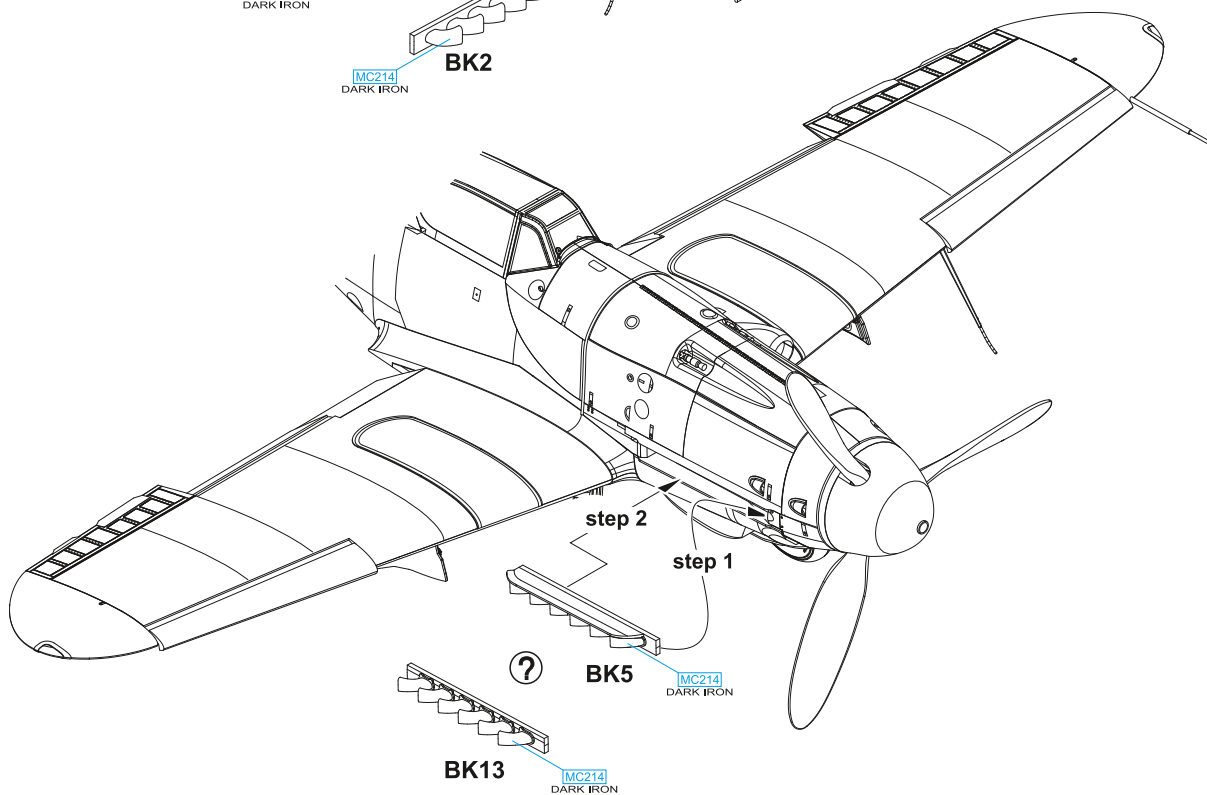
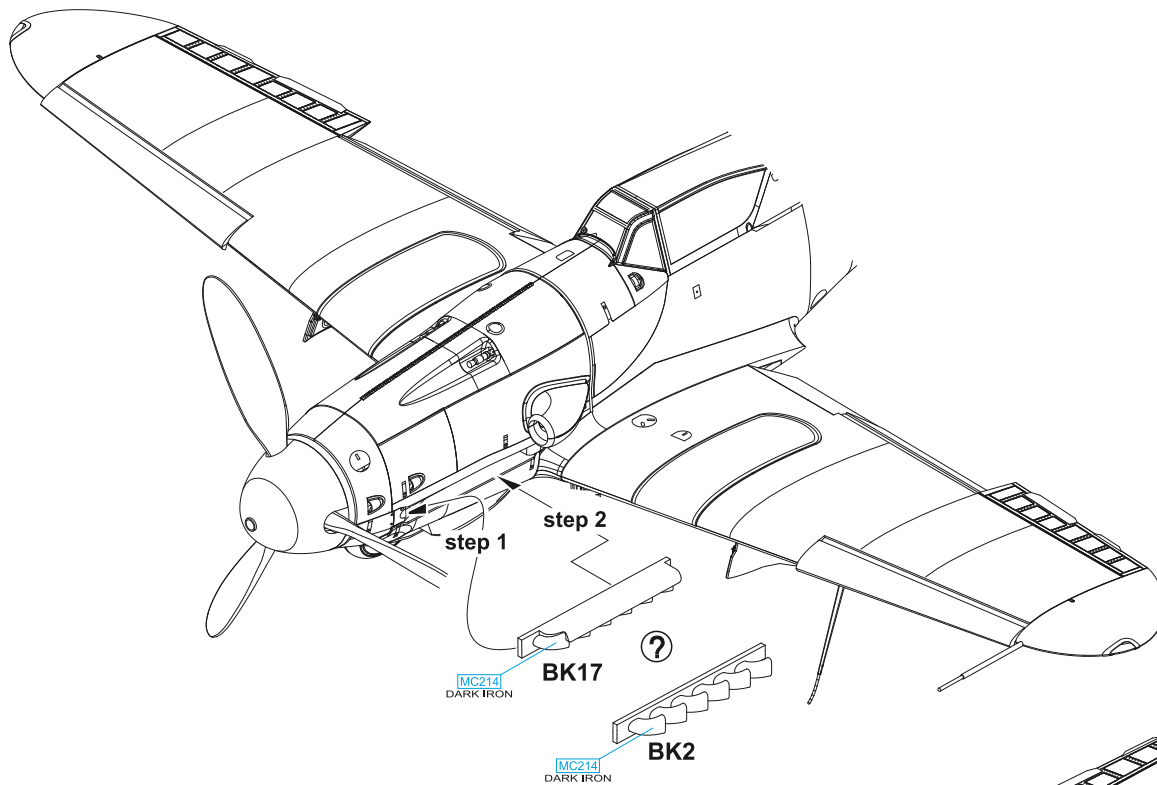
**CORRECT POSITION
OF RADIATOR FLAPS**

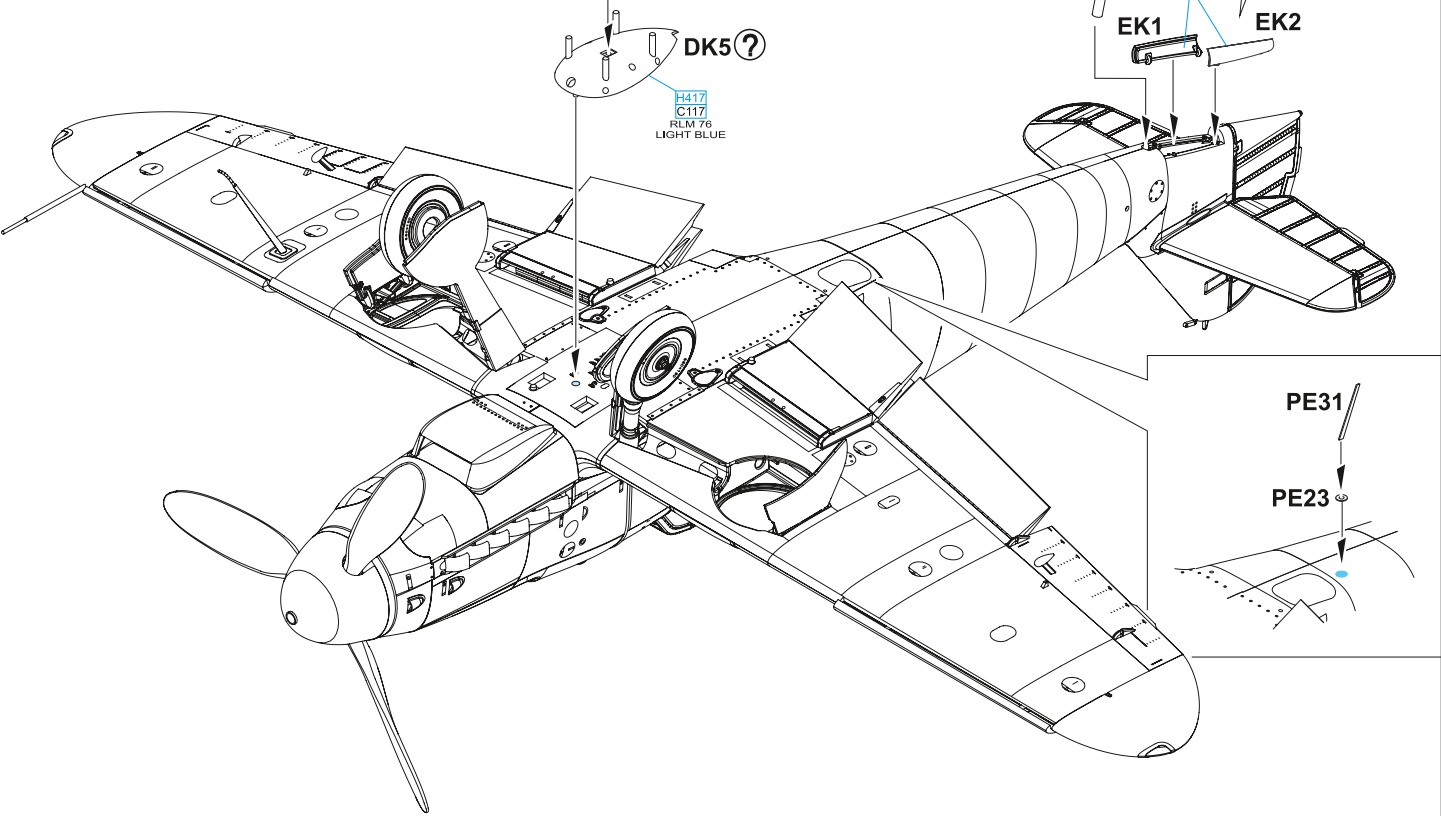
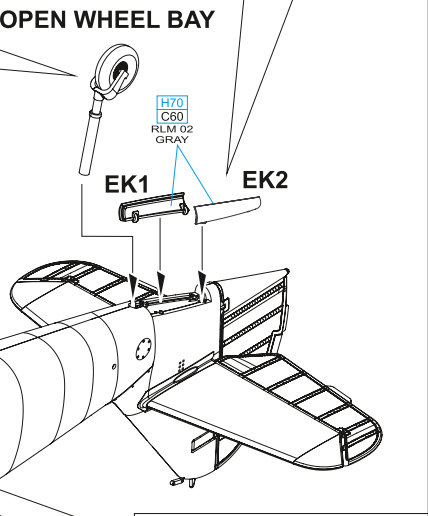
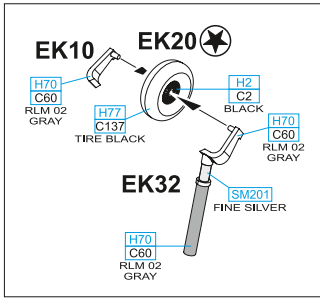
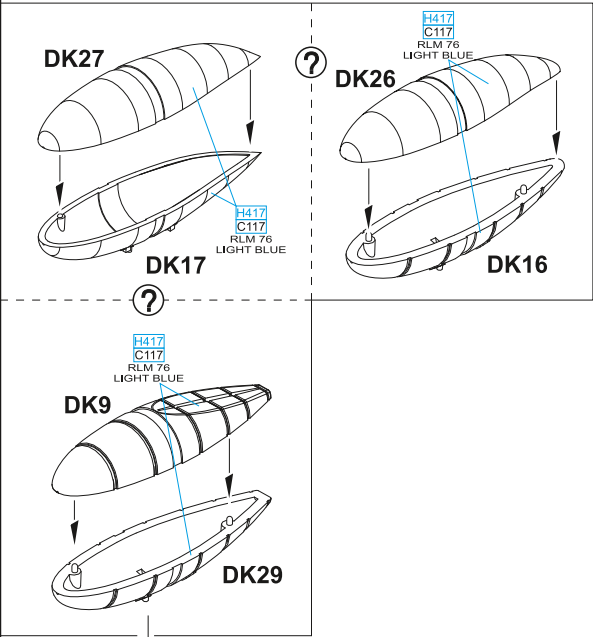


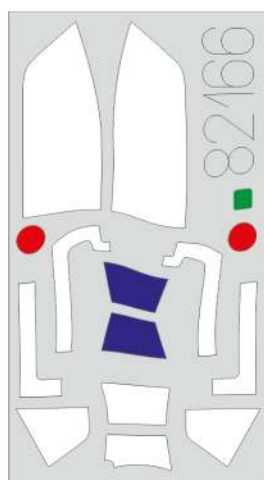
- 1** =
- MARKINGS A; F**
H414
C114
RLM 23
RED
 - MARKINGS B; C; D**
H70
C60
RLM 02
GRAY
 - MARKING E**
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY







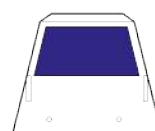




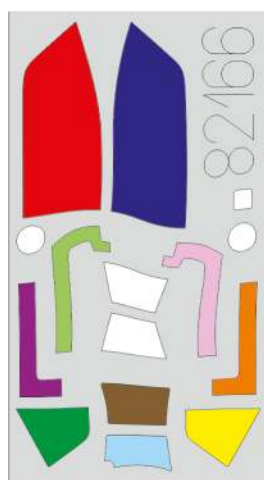
EK20



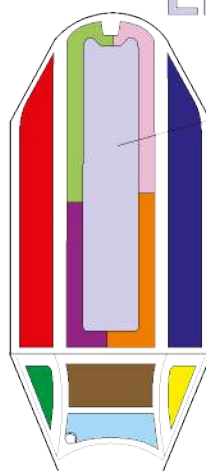
AK4



AK1



LIQUID MASK



AK5

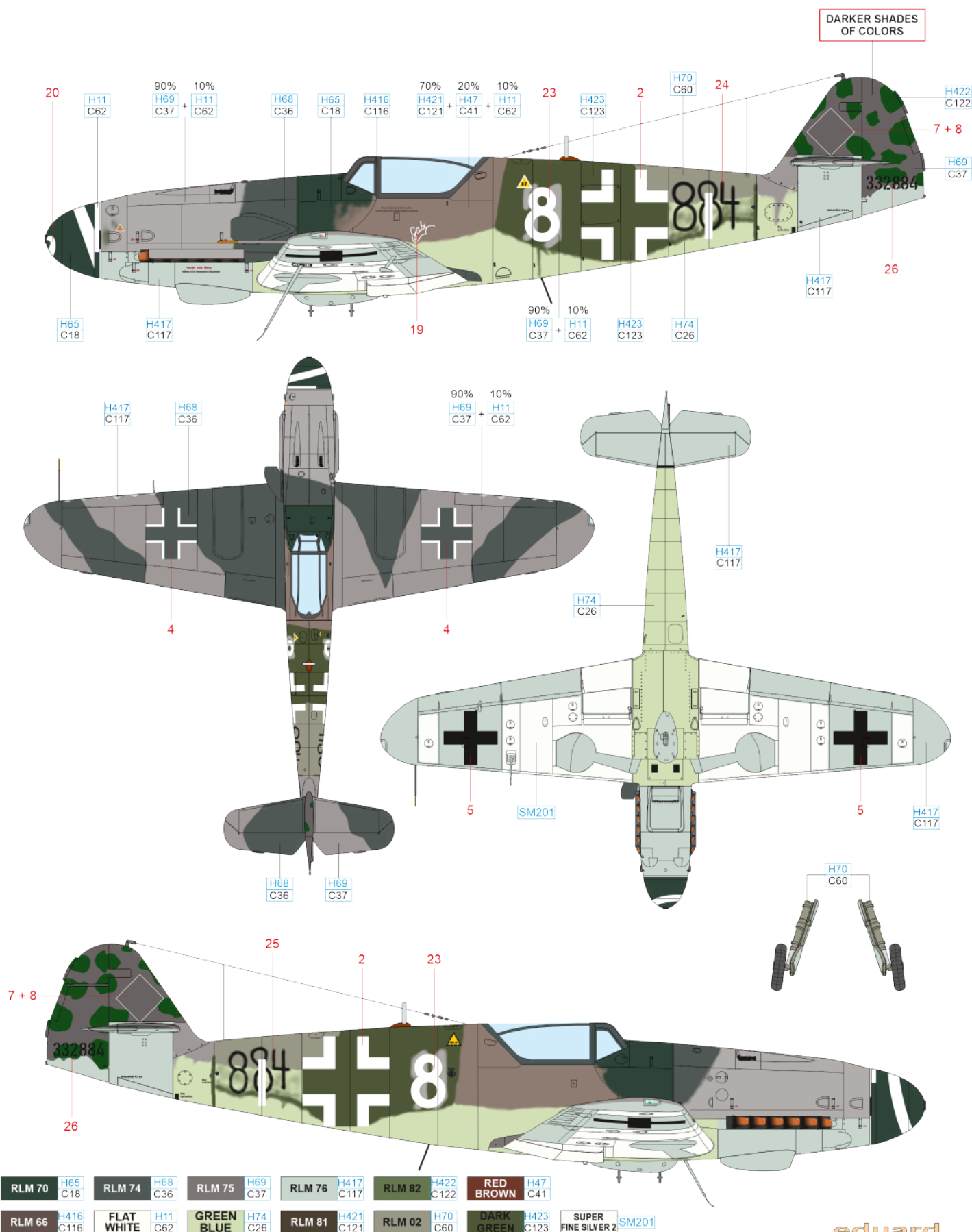
AK3

Stíhací jednotka 1./JG 4 byla zformována v srpnu 1943 v Mizil (Rumunsko) z 1./JG 77 k obraně ropných polí a plošin poblíž Ploesti. Po těžkých bojích s 15th AF USAAF a ústupu z Itálie byla 1./JG 4 v létě 1944 reorganizována v Kasselu. Poté se zapojila do bojů s doprovodnými P-51 a P-47 z 8th AF a 9th AF USAAF. Od listopadu 1944 do ledna 1945 se nacházela 1./JG 4 na letišti Darmstadt-Griesheim. Odsud se zúčastnila operace Bodenplatte a ztratila velké množství pilotů. Od února 1945 byla umístěna na letišti Berlín-Schönefeld a zde byla 19. března 1945 rozpuštěna. Posledním známým velitelem 1./JG 4 byl Oblt. Alfred Neumayer, který po zranění 1. ledna 1945 prošel rekonvalescencí a i přes své bojové zkušenosti byl po vyléčení přidělen k pětote. Po pětichotím výcviku v Čechách je od dubna 1945 nezvěstný. Bílá 4 měla kamufláž tvořenou barvami RLM 74/75/76 a znaky odpovídaly výrobní řadě 331xxx. Bílá spirála měla černé lemy, které mechanici aplikovali u JG 4. Na levé straně přídě byl znak JG 4 a na pravé straně kresba kohouta.



B WNr. 332884, 9./JG 3, Leck, Německo, květen 1945

Od vylovení spojenců v Normandii v červnu 1944 byla 9./JG 3 tak jako ostatní jednotky na západní frontě pod neustálým tlakem spojeneckých stíhačů a bombardérů. Během operace Bodenplatte byla JG 3 jednou z mála úspěšných jednotek, přesto pro ni byla ztráta šestnácti pilotů citelná. Od ledna 1945 se 9./JG 3 často přesouvala na různá německá letiště a konec války zastihl bílou 8 na základně Leck. Od poloviny roku 1944 vedl 9./JG 3 Lt. Oskar Zimmermann, který byl vyznamenán Rytířským křížem a na svém kontě měl 34 vítězství, z toho 14 čtyřmotorových bombardérů. V polovině března onemocněl a na konci války padl do českého zajetí, z nějž byl po roce propuštěn. Do konce války byl velitelem Hptm. Willy Althof. Základní kamufláž trupu tohoto letounu byla provedena barvami RLM 81/82, a kamuflážní pole odpovídala výrobní řadě 332xxx. Na mnoha místech byla opravována barvami RLM 82 a RLM 02. Kryty motoru byly v barvách RLM 74/75/76 světlejších odstínů. Na levé straně trupu pod kabinou byl umístěn bílý nápis Gabi. Pod bílou 8 bylo barvou RLM 75 přetřeno předchozí označení. Před ocasními plochami pak bylo od ruky namalováno černé číslo 884.

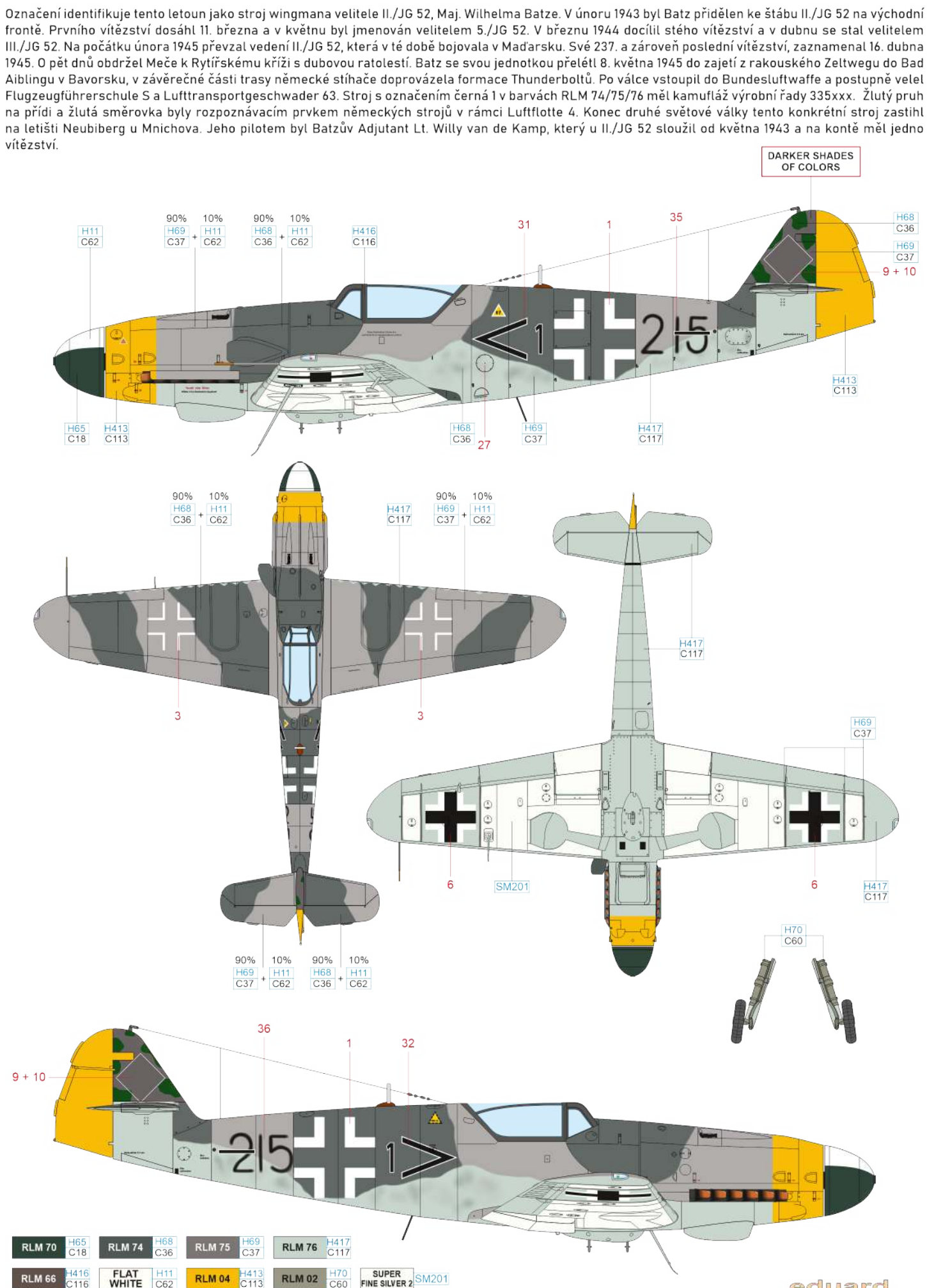


Velitelem III./JG 27 byl od října 1944 do konce války Rakušan Hptm. Dr. Peter Werfft (26 sestřelů). Ve stejném měsíci přezbrojila jednotka na Bf 109K-4. Od února zastupoval Werffta ve funkci velitel 12./JG 27 Oblt. Emil Clade a v posledním měsíci války vedl 1./JG 27 již jako oficiálně jmenovaný Gruppenkommandeur. Po válce pracoval jako pilot aerolinek, věnoval se sportovnímu létání a v roce 1996 vydal paměti. V době své služby u II./JG 27 v Africe sestřelil v srpnu 1942 letoun, na jehož palubě zahynul velitel britské osmé armády Lt. Gen. W. H. E. Gott. Na jeho místo byl jmenován Lt. Gen. Montgomery. Na konci války byla III./JG 27 nasazena v severním Německu. Žlutá 1 z 11./JG 27 byla nalezena postupujícími spojeneckými jednotkami v dubnu 1945 na základně Goslar v Německu. Na tomto letišti byla dislokována od 29. března do 8. dubna 1945. Později operovala z Čech, Bavorska a Rakouska. Od prosince 1944 do konce války vedl 11. Staffel Oblt. Heinz-Günther Hennig, který dříve velel 2./JG 53 a 2./JG 102 a na svém kontě měl dvě vítězství. Kamoufláž na trupu v barvách RLM 81/82 má provedení výrobní řady 334xxx.



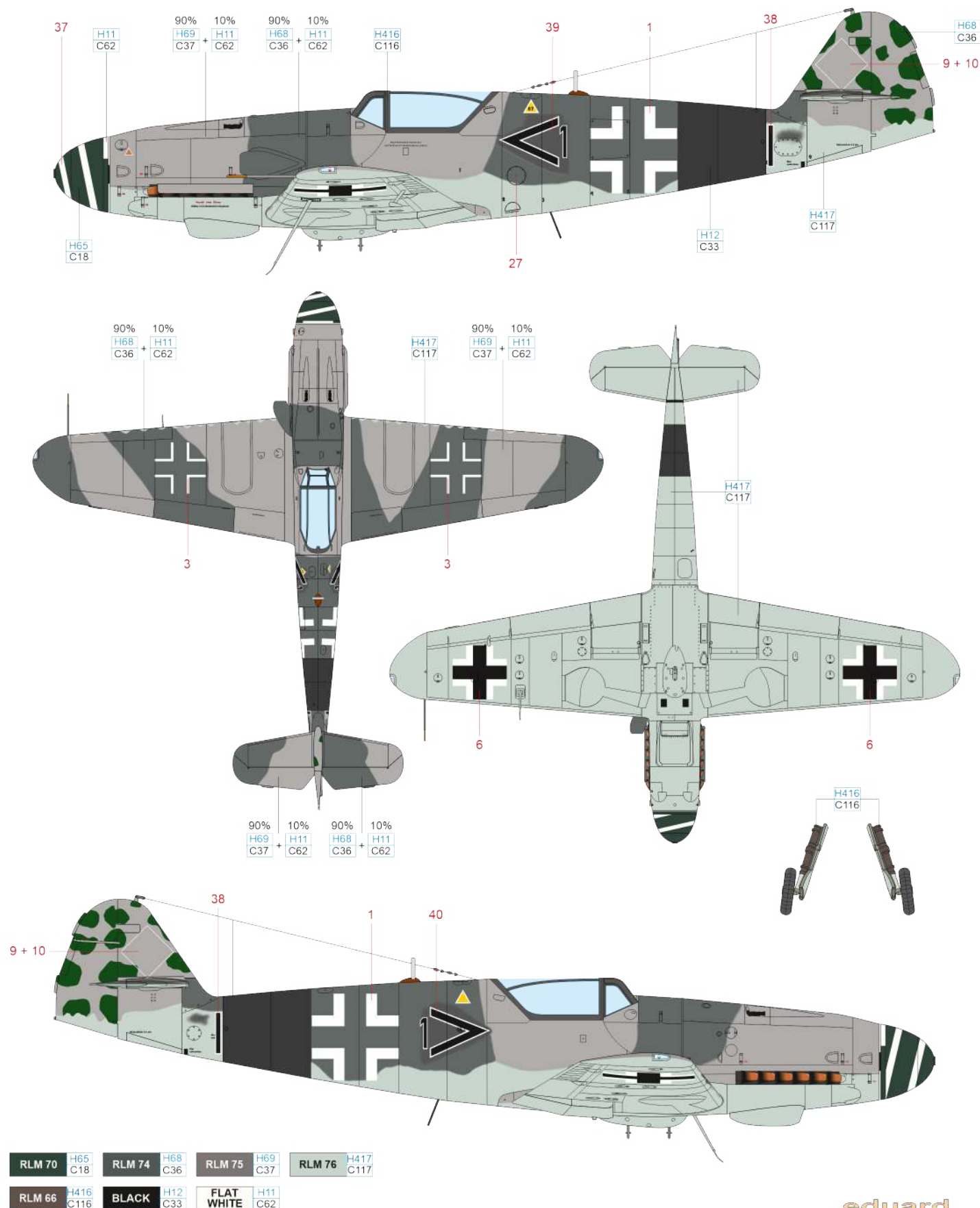
D

Označení identifikuje tento letoun jako stroj wingmana velitele II./JG 52, Maj. Wilhelma Batze. V únoru 1943 byl Batz přidělen ke štábu II./JG 52 na východní frontě. Prvního vítězství dosáhl 11. března a v květnu byl jmenován velitelem 5./JG 52. V březnu 1944 docílil stého vítězství a v dubnu se stal velitelem III./JG 52. Na počátku února 1945 převzal vedení II./JG 52, která v té době bojovala v Maďarsku. Svě 237. a zároveň poslední vítězství, zaznamenal 16. dubna 1945. O pět dnů obdržel Meče k Řítyřskému kříži s dubovou ratolestí. Batz se svou jednotkou přelétl 8. května 1945 do zajetí z rakouského Zeltwegu do Bad Aiblingu v Bavorsku, v závěrečné části trasy německé stíhače doprovázela formace Thunderboltů. Po válce vstoupil do Bundesluftwaffe a postupně velel Flugzeugführerschule 5 a Lufttransportgeschwader 63. Stroj s označením černá 1 v barvách RLM 74/75/76 měl kamufláž výrobní řady 335xxx. Žlutý pruh na přídi a žlutá smérovka byly rozpoznávacím prvkem německých strojů v rámci Luftflotte 4. Konec druhé světové války tento konkrétní stroj zastihl na letišti Neubiberg u Mnichova. Jeho pilotem byl Batzův Adjutant Lt. Willy van de Kamp, který u II./JG 52 sloužil od května 1943 a na kontě měl jedno vítězství.



E WNr. 335xxx, Lt. Ernst-Dieter Bernhard, Stab III./JG 53, Kaufbeuren, Německo, duben 1945

JG 53 vznikla v roce 1937 a byla jednou z nejstarších německých stíhacích jednotek druhé světové války. Její III. Gruppe prošla po tažení na Západě boji úvodních měsíců bojů v SSSR a od konce roku 1941 byla nasazena ve Středomoří. Po přesunu z Itálie v červnu 1944 se nacházela v Bad Lippspringe a operovala proti spojeneckým náletům na Říši. V září 1944 se podílela na odražení operace Market Garden. Od konce roku 1944 se jednotka postupně stahovala pod nátlakem spojeneckých vojsk do jižní části Německa. Pilotem tohoto stroje byl Lt. Ernst-Dieter Bernhard, který v prosinci 1944 nastoupil k 12./JG 53. V polovině března byl jmenován Adjutantem velitele III./JG 53, jímž byl v té době Hptm. Siegfried Luckenbach. Po Luckenbachově nehodě během přistání v dubnu 1945 jej v závěrečných týdnech války zastupoval Hptm. Wolfgang Ernst s 36 vítězstvími na kontě. Se zobrazeným strojem Lt. Bernhard havaroval 19. dubna 1945 kvůli defektu podvozku při přistání v Kaufbeurenu po boji s formací Marauderů doprovázených Thunderbolty. Na Bernhardově kontě byl jeden těžce poškozený Mustang.



F WNr. 330230, Uffz. Heinrich Munninger, 10./JG 77, Neuruppin, Německo, listopad 1944

V říjnu 1944 se III./JG 77 stala první stíhací jednotkou Luftwaffe, která byla kompletně přezbrojena na Bf 109K-4 a disponovala 68 stroji. Jejím velitelem byl zkušený veterán JG 77 Major Armin Köhler (40 sestřelů, RK). Po zalétání a seznámení s novým typem byla 2. prosince 1944 jednotka bojově nasazena. Letecké souboje vrcholily při bitvě v Ardenách. Uffz. Heinrich Munninger, narozený 30. června 1923, letěl 1. ledna 1945 při operaci Bodenplatte s bílou 17 jako wingman Uffz. Johanna Twietmeyera. Při útoku na letiště RAF v Antverpách-Deurne (B.70) byl zasažen flakem, snažil se nouzově přistát poblíž Tilburgu v Nizozemsku, havaroval a zahynul. Pohřben je v Lommel. Při této operaci přišla III./JG 77 o 11 strojů a pilotů. Od poloviny ledna 1945 byla nasazena na východní frontě. V závěru války bojovala v Horním Slezsku se základnou v Dolním Benešově (Beneschau) na Hlučínsku. Bílá 17 byla z produkce 330xxx s vysokým rozhraním kamuflážních barev RLM 74/75 na bocích trupu. Z obou stran byl na přídí znak III./JG 77, červené srdce.

