

Bf 109G-6

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82167

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 dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střelící 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 „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 první sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálními protivníky 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 „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 (Gustav) a v posledních měsících války pak také verze K (Kurfürst).

Ačkolí 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, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchytné stroje.

Poválečná služba

Messerschmitty 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 zavedena 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 zvětšením 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.

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 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



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

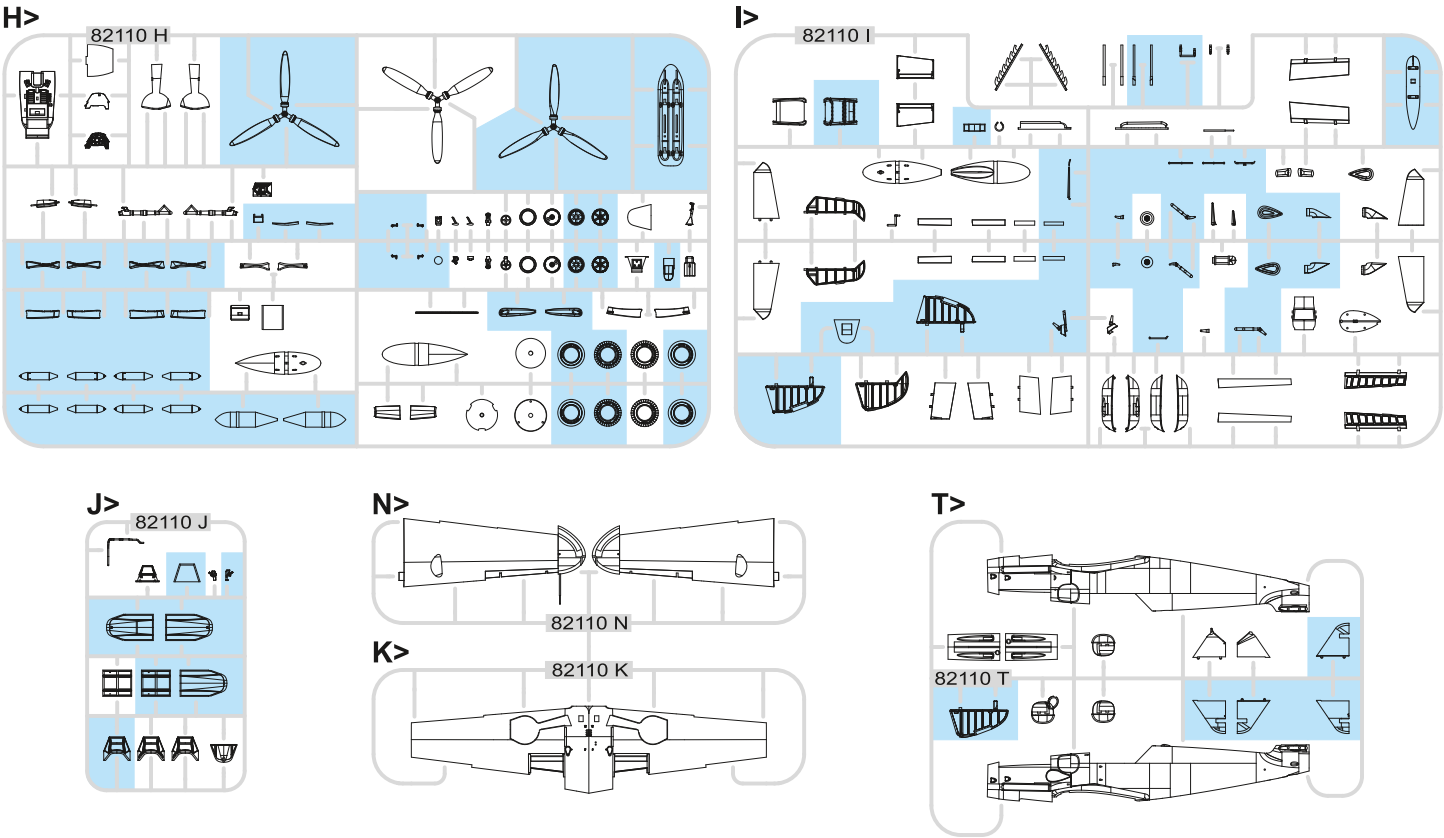
*

PIÈCES

*

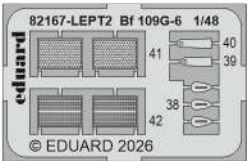
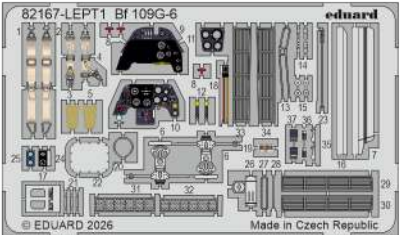
部品

PLASTIC PARTS



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

*

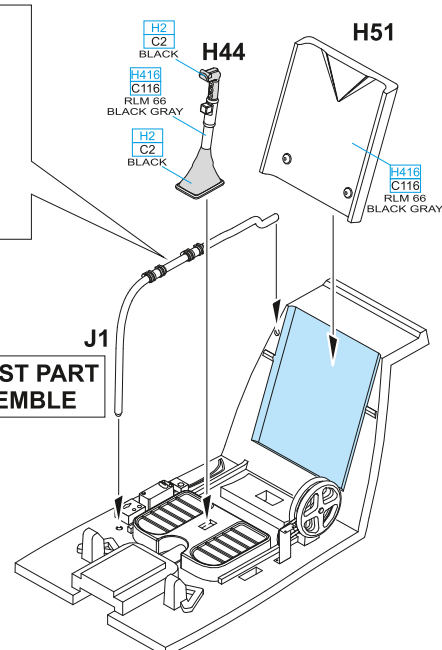
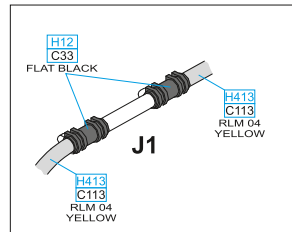
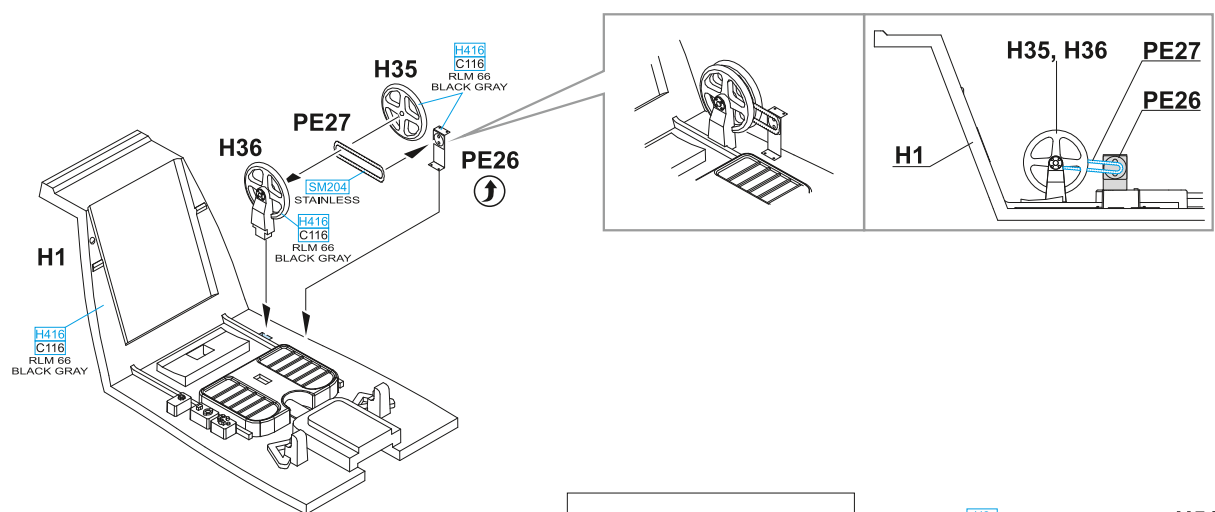
PEINTURE

*

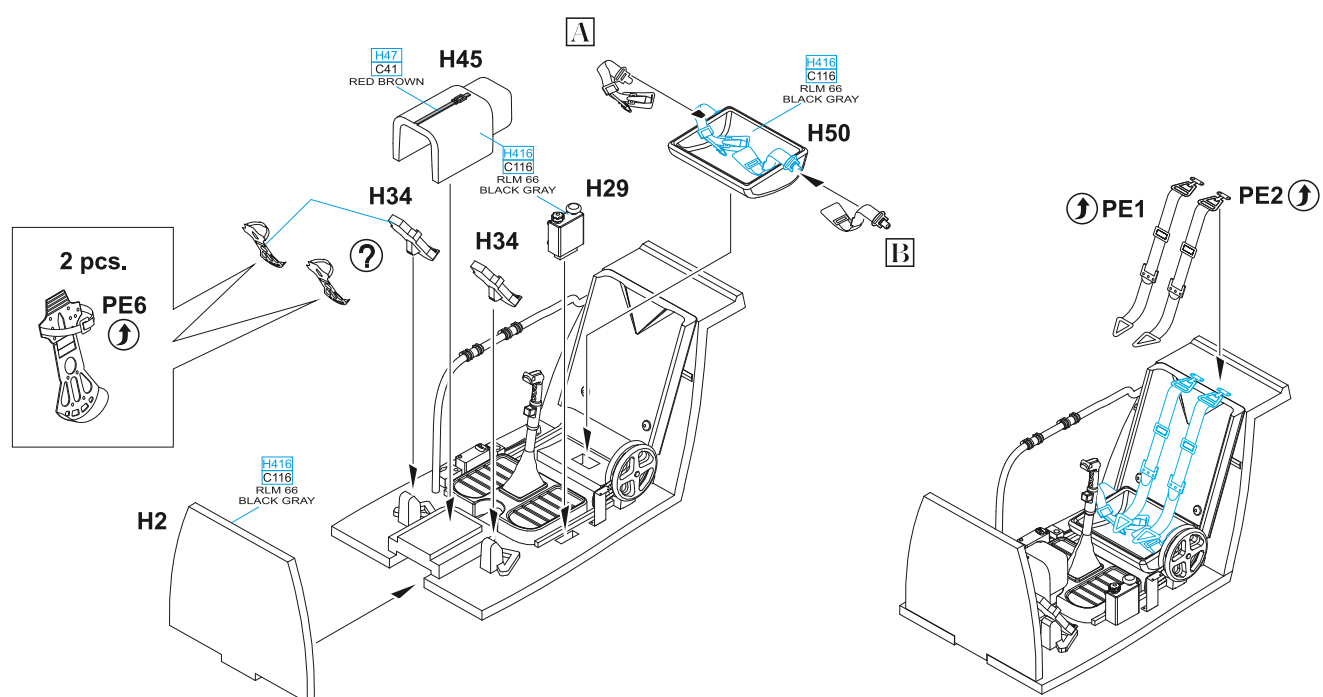
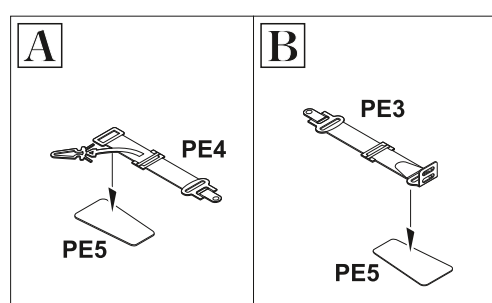
色

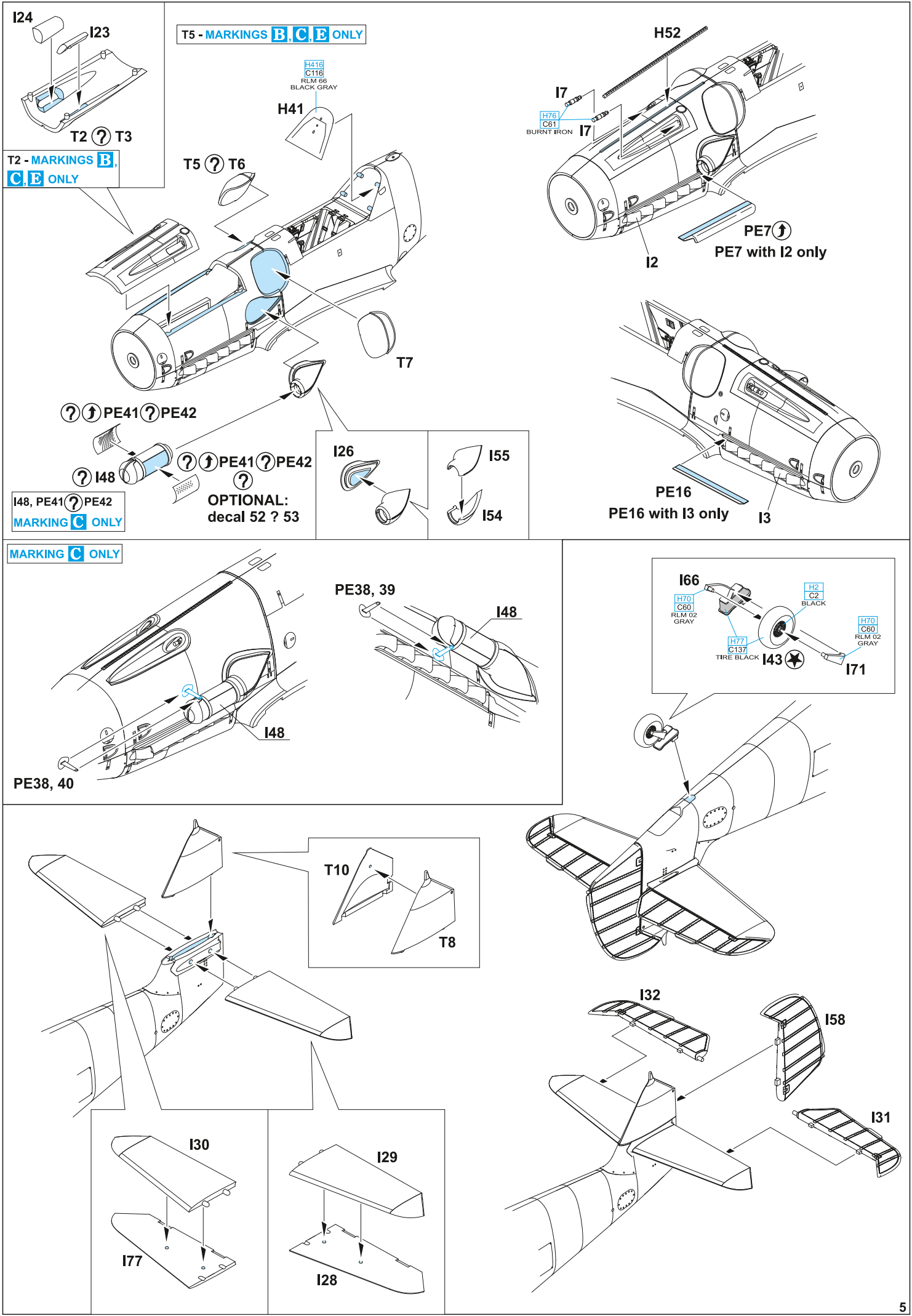
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

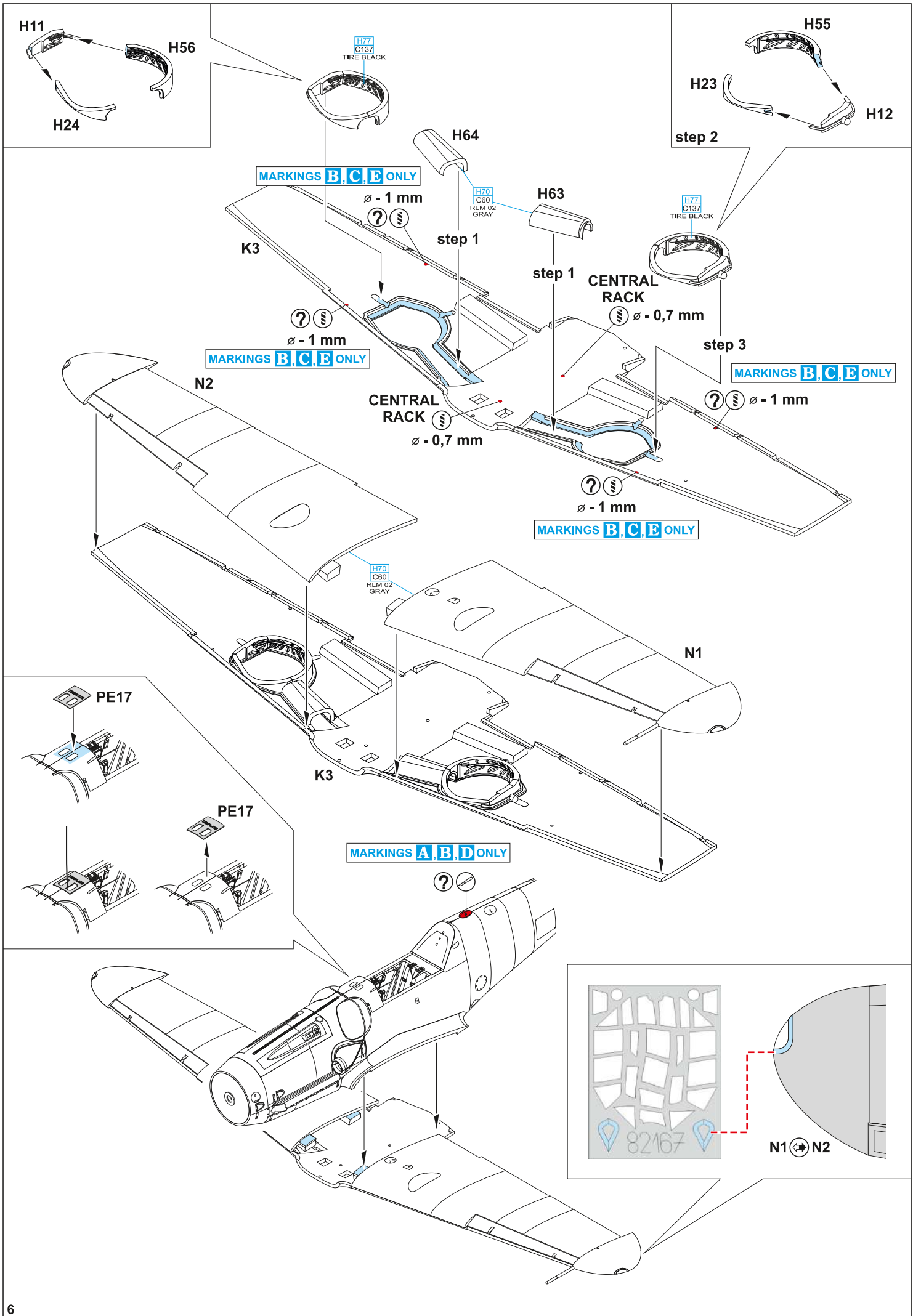
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM204		SUPER STAINLESS
Mr.COLOR GX		
GX6		BLUE

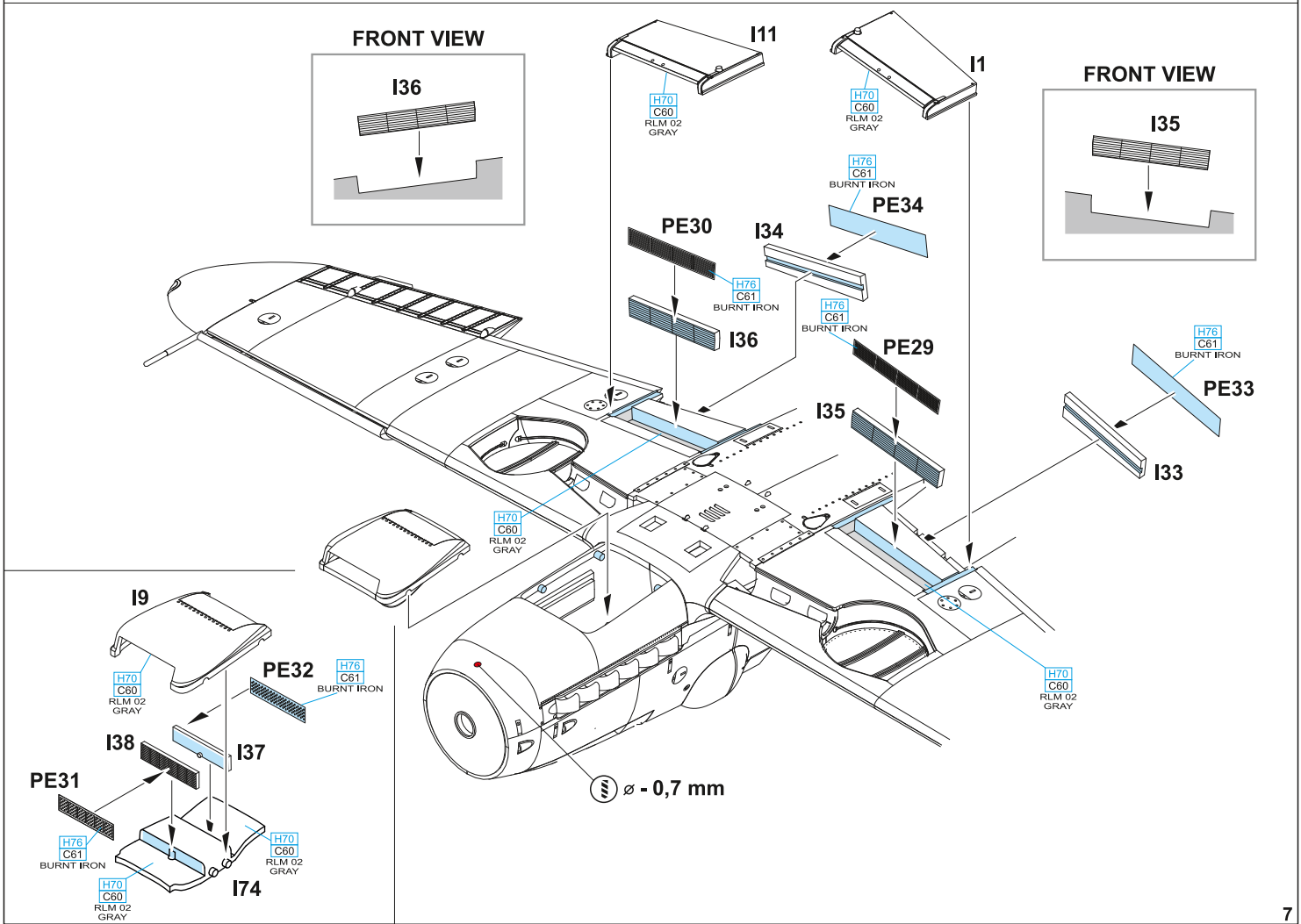
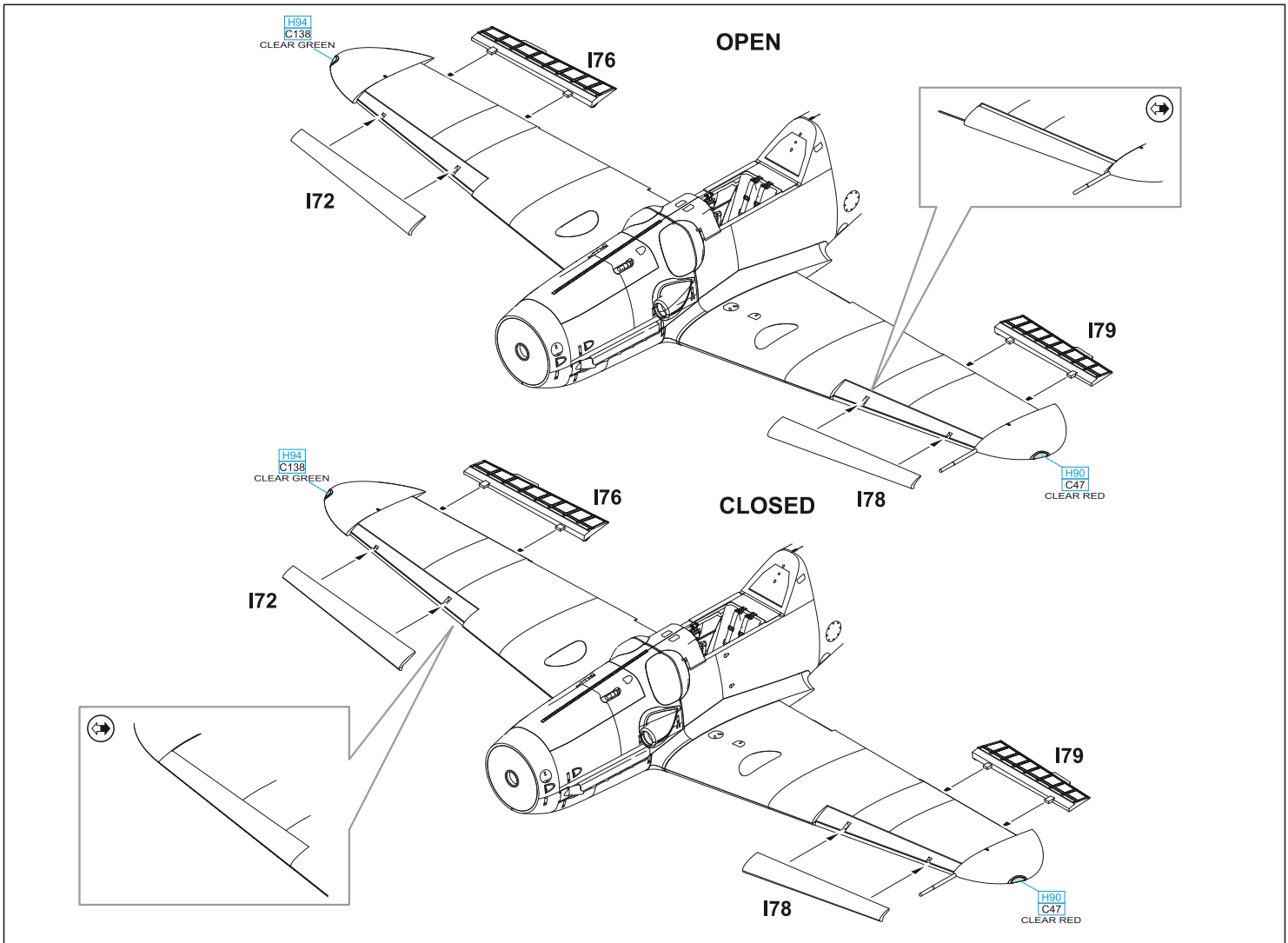


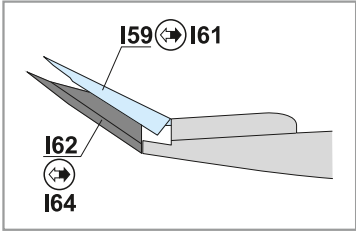
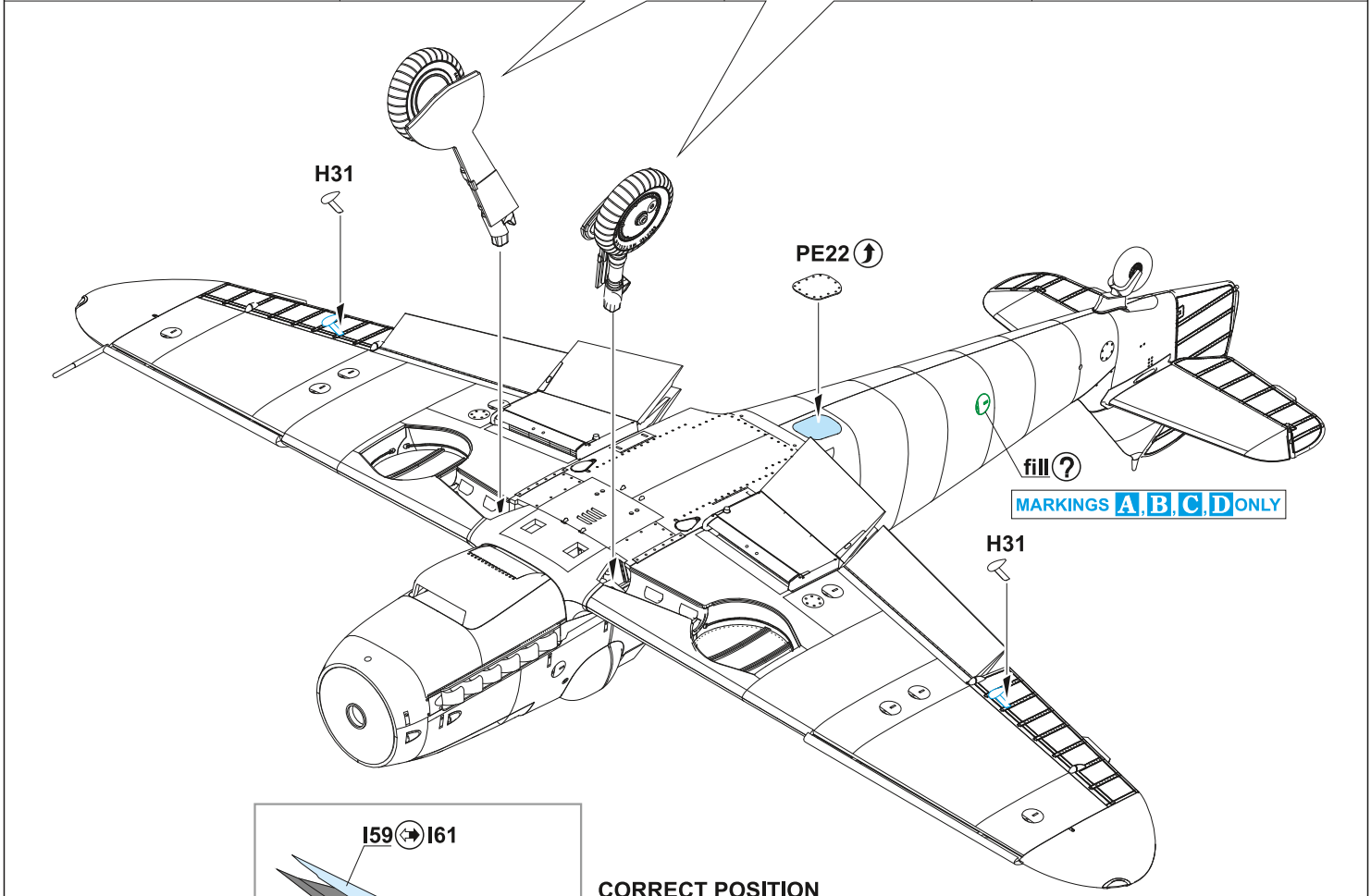
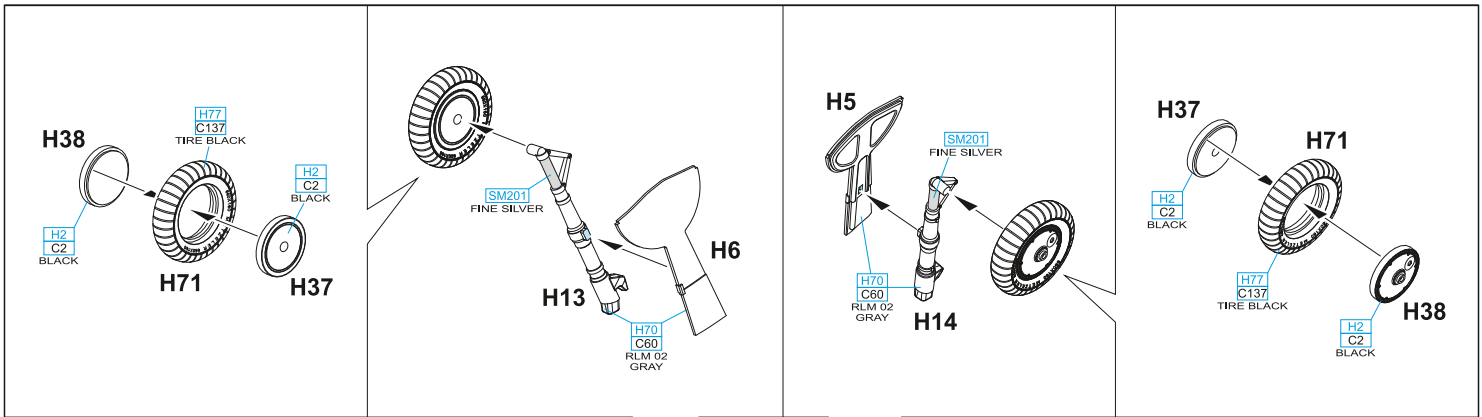
THE LATEST PART
TO ASSEMBLE



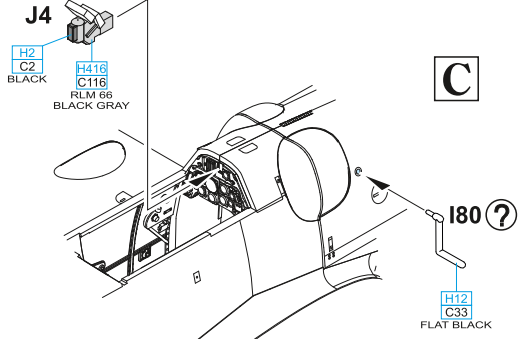
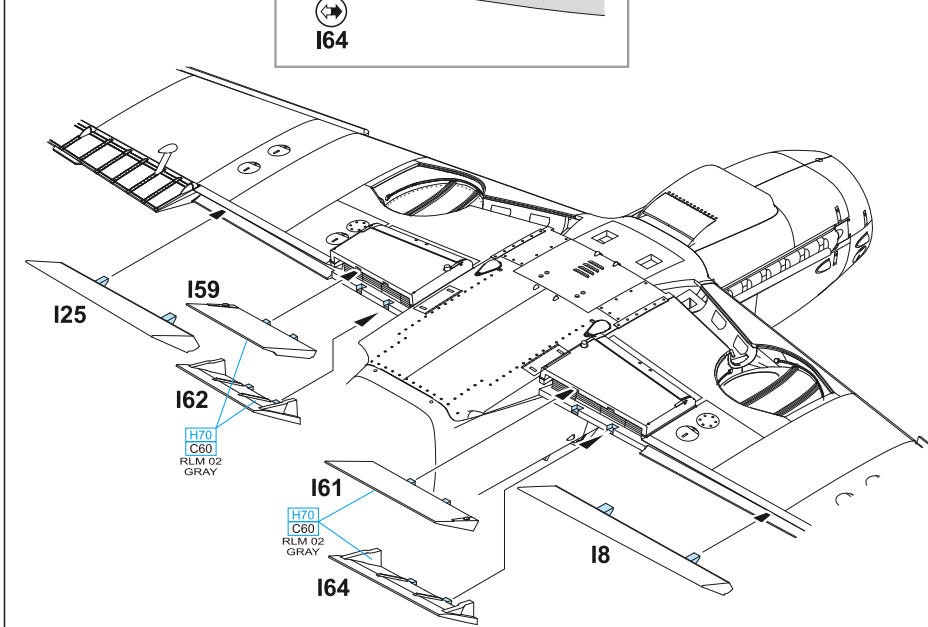




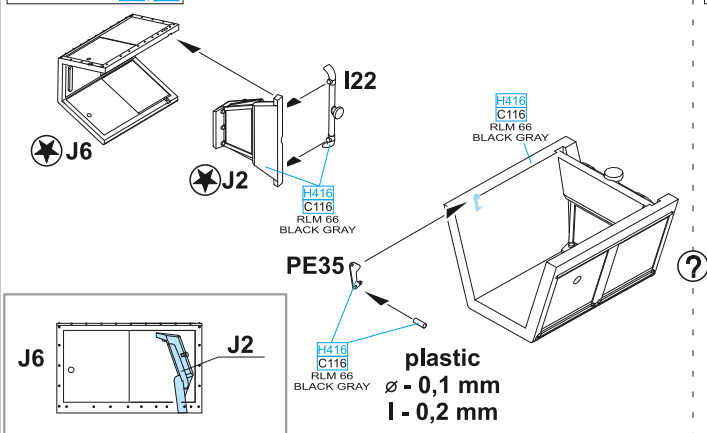




CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

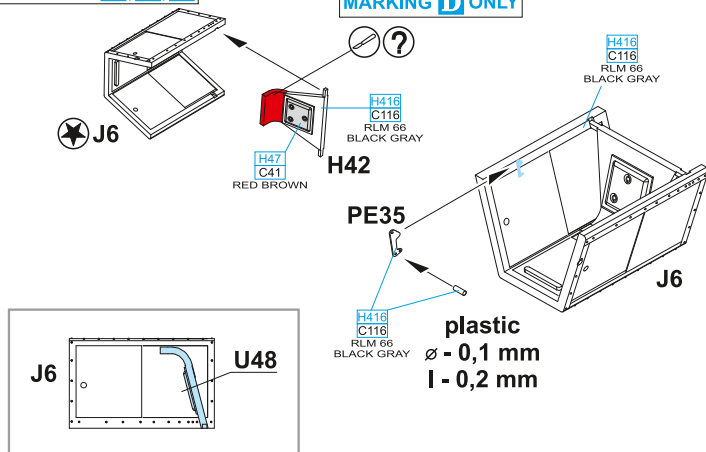


MARKINGS B, E



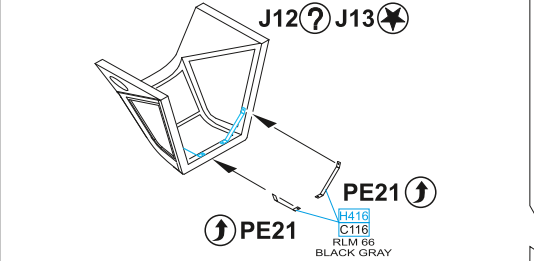
MARKINGS A, C, D

MARKING D ONLY



J12 - MARKINGS A, B, E

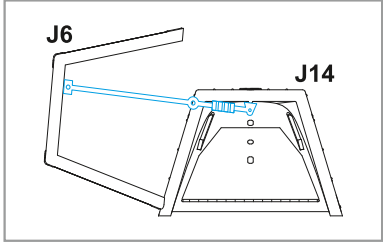
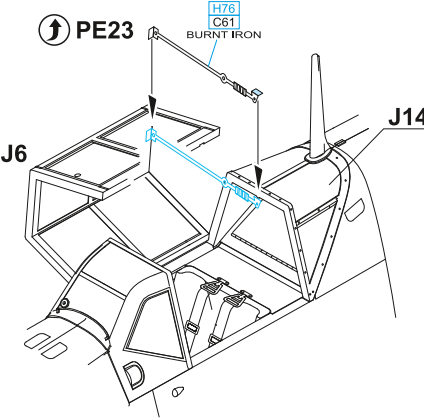
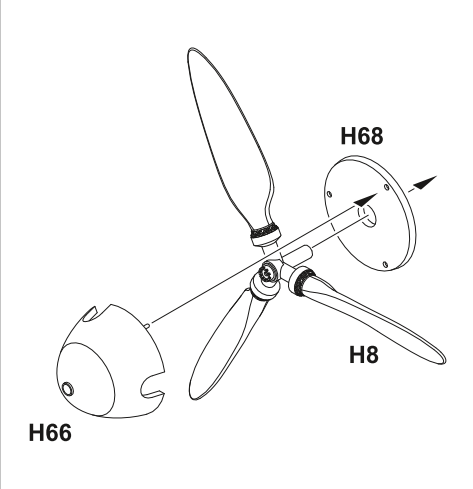
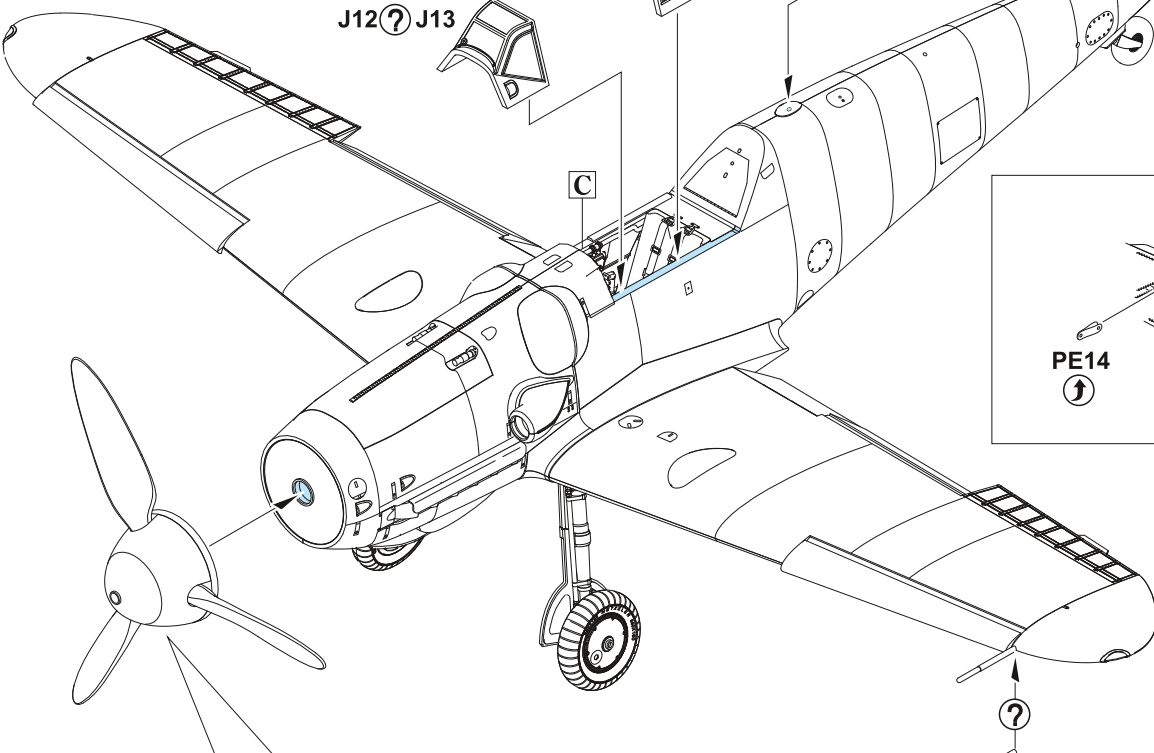
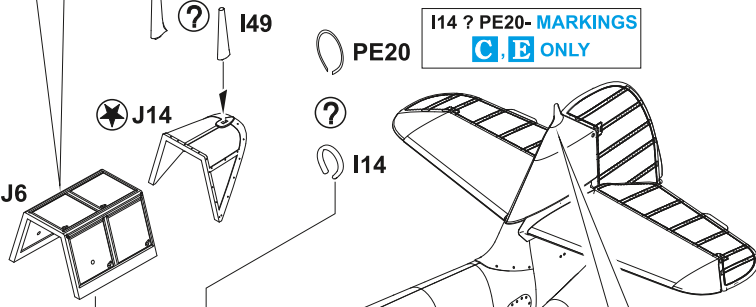
J13 - MARKINGS C, D

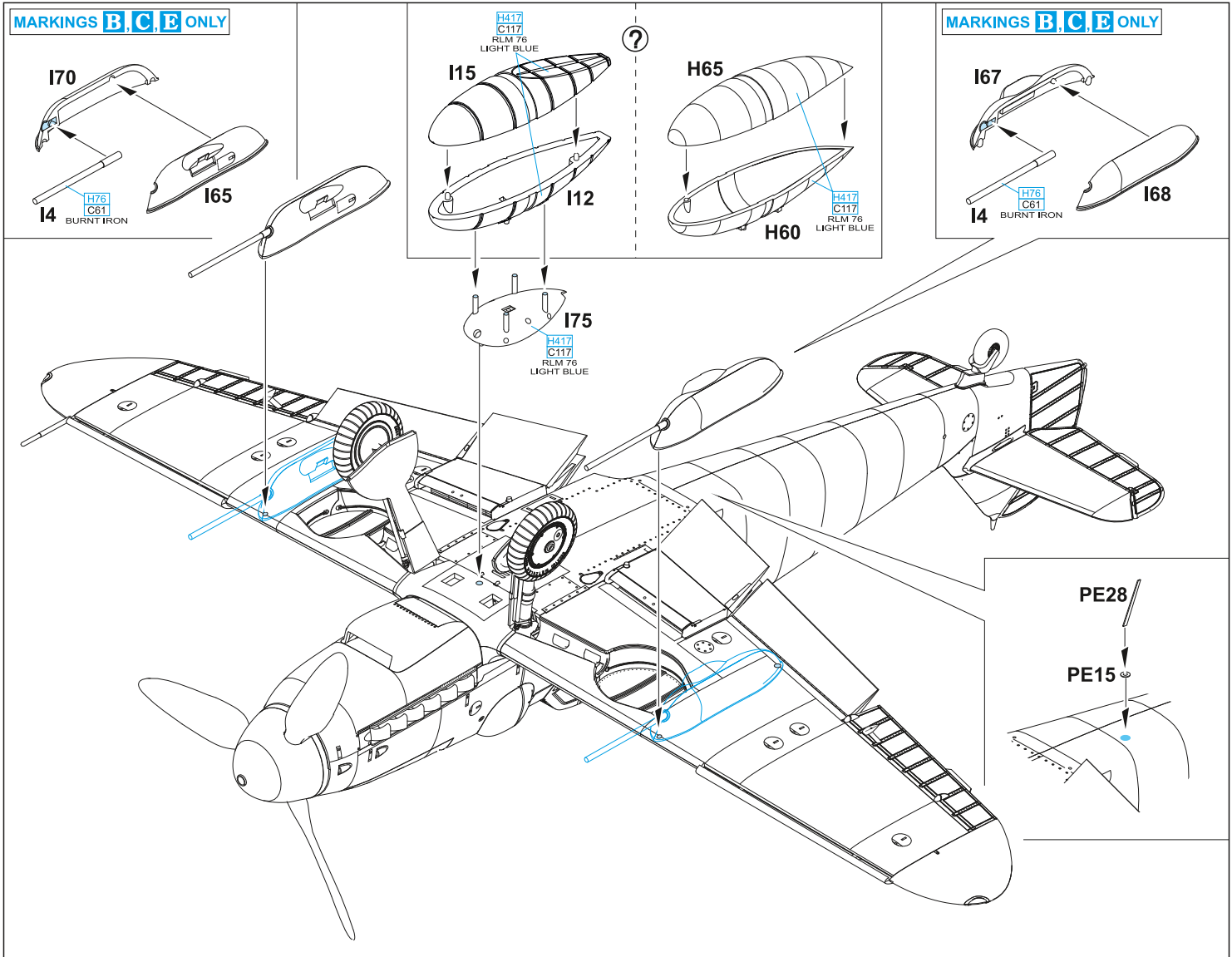


I47 - MARKINGS A, B, D

I49 - MARKINGS C, E

I14 ? PE20 - MARKINGS C, E ONLY





eduard
MASK

82167

J6

J12 ? J13

I43

J14

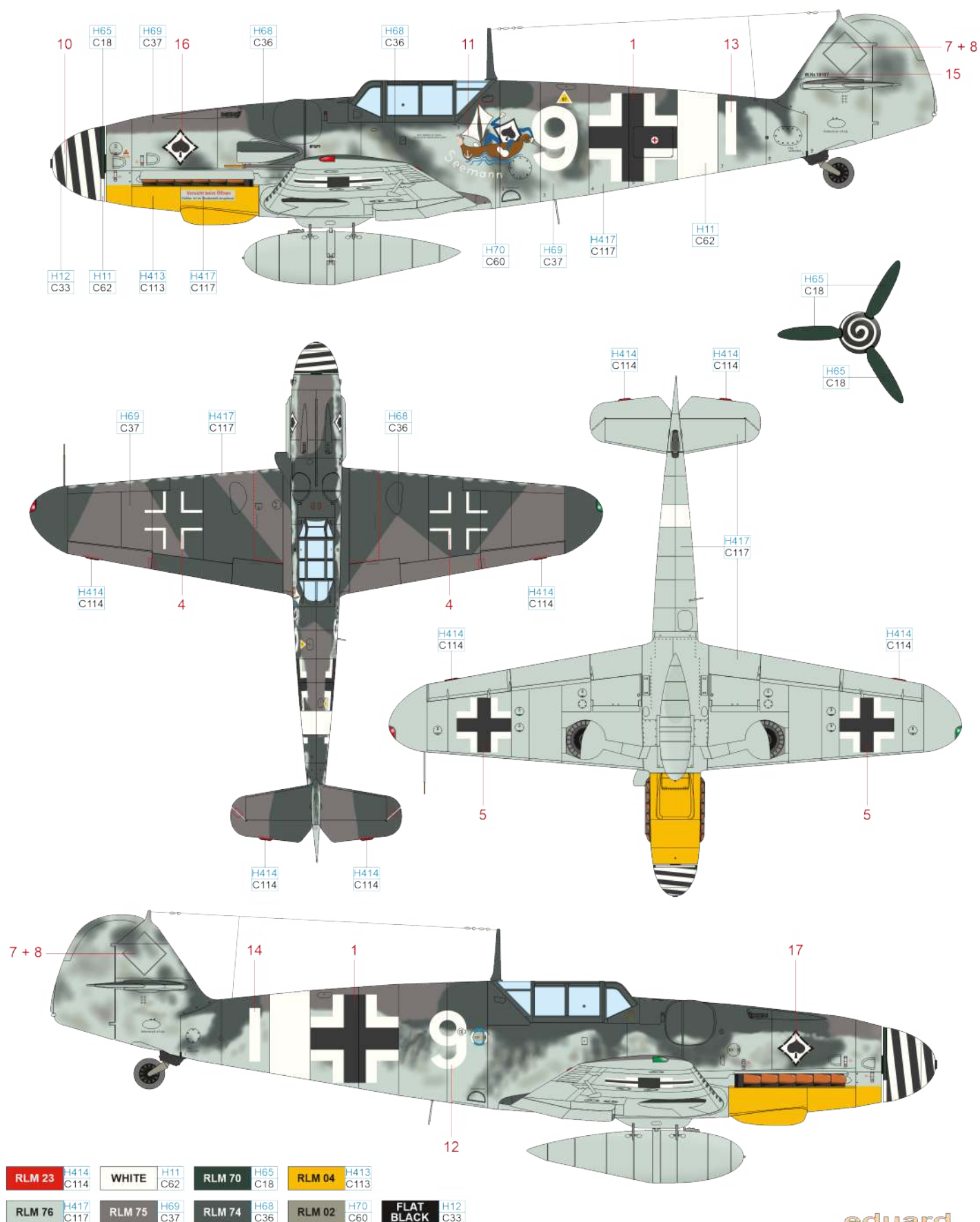
outer side

J14

inner side

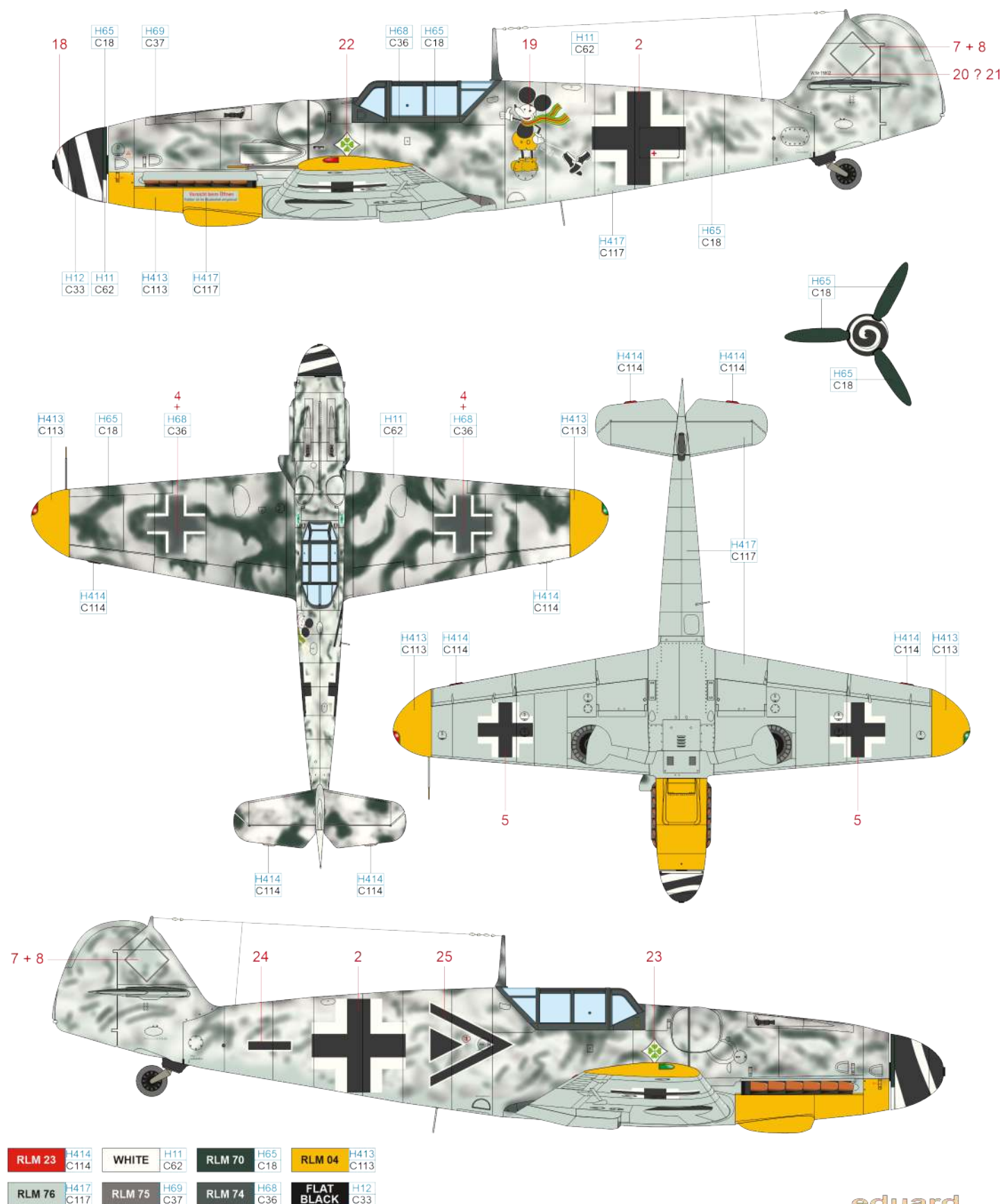
A Bf 109G-6, W.Nr. 18107, Uffz. Georg Amon, 7./JG 53, Torazzo-Katanie, Sicílie, červen 1943

Georg Amon se narodil 1. července 1920 a do Luftwaffe vstoupil v roce 1941. Stíhací výcvik zahájil v lednu 1942, v září 1942 byl zařazen k 7./JG 53, jež se v té době nacházela na africkém bojišti. V létě 1943 byla Luftwaffe pod velkým tlakem náletů spojenců, což mělo za následek ústup z afrického bojiště a následně obsazení Sicílie s ústupem německých sil do Itálie. Tento letoun byl vyroben v dubnu či začátkem května 1943 v závodu Messerschmitt v Regensburgu. Kamufláž nastříkaná barvami RLM 74, 75 a 76 byla na bocích trupu doplněna skvrnami RLM 02. Barva končetin piky plující v lodičce není zcela potvrzená, modrá barva vychází z teorie, že der Seemann, tedy námořník – což byla Amonova přezdívka – nosí modré oblečení. Letoun byl ztracen 3. července 1943, kdy s ním byl sestřelen Uffz. Walter Reinicke, který padl do zajetí. Od ledna 1944 působil Georg Amon jako stíhací instruktor na jihu Francie. Posledním dnem jeho válečné kariéry se stal 2. duben 1945, kdy byl sestřelen palbou amerických protiletadlových halftracků. Vyskočil z nízkého letícího hořícího stroje a s vážnými popáleninami byl zajat. Válku ale přežil a dosáhl během ní devíti uznaných vítězství.



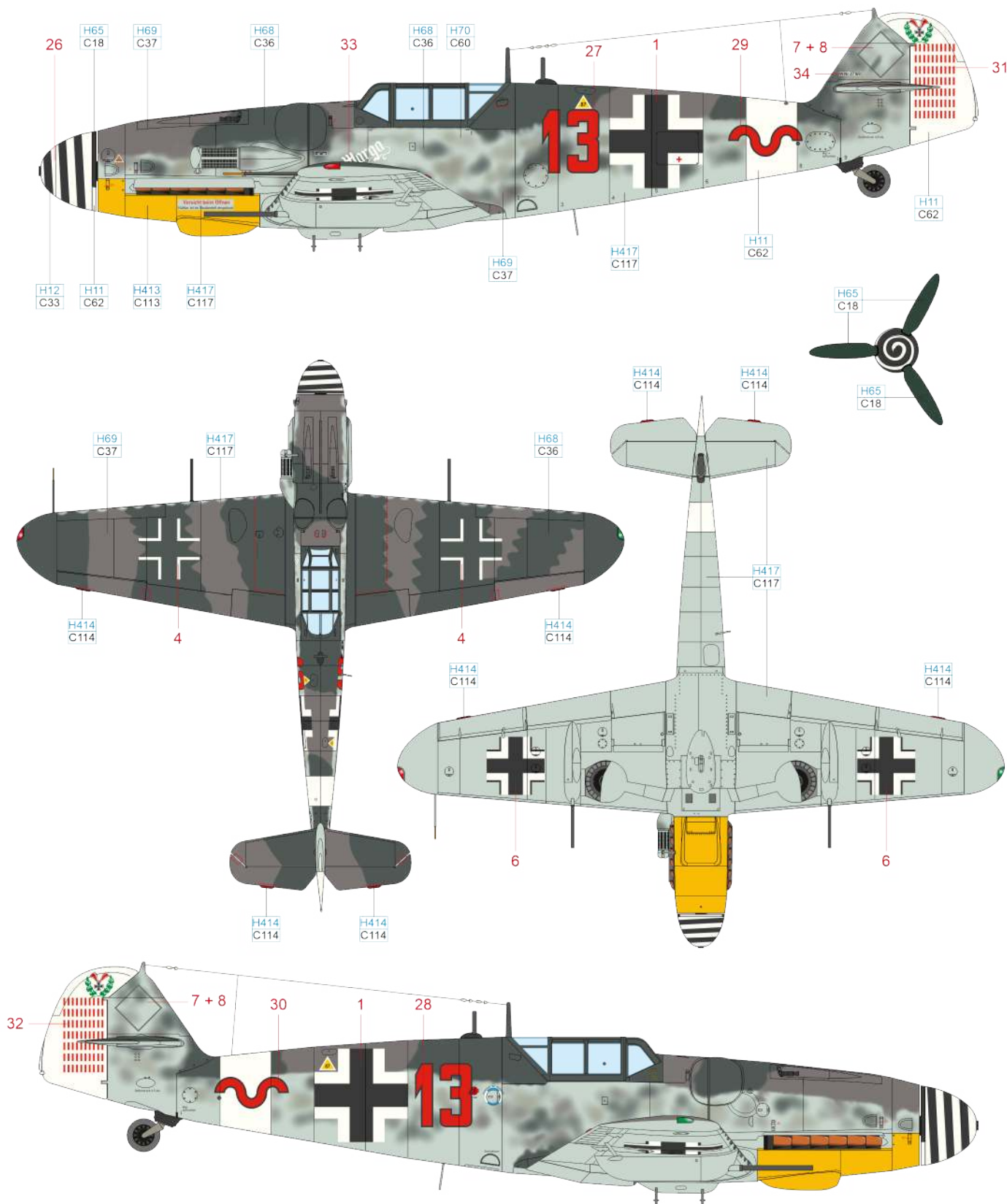
B Bf 109G-6/R6, W.Nr. 18502 nebo 18503, Hptm. Horst Carganico, II./JG 5, Pskov-jih, SSSR, začátek 1944

Horst Carganico se narodil 27. září 1917 v Breslau (nyní Wrocław v Polsku). 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 Carganicova 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 participovala v bojích proti Spojencům v rámci Obrany říše. Dne 27. května téhož roku vzletl Major Carganico naposledy, během útoku na svaz B-17 byl jeho Bf 109G-5 těžce poškozen a při pokusu o nouzové přistání zavadil o vedení vysokého napětí. Havárii poblíž francouzského města Chevry nepřežil. Carganicovo skóre čítá šedesát sestřelů během 600 misí. Kamufláž jeho stroje byla na horních plochách přestříkána bílou barvou a RLM 70. Pod kokpitem bylo z obou stran označení strojů II./JG 5 a na levé straně trupu za pilotním prostorem Carganicův osobní znak – Mickey Mouse, táhnoucí za sebou boty s daty připomínajícími pilotovy cesty k jednotce po nouzových přistáních za nepřátelskými liniemi. Na pravé straně trupu stroj pravděpodobně nesl označení velitele Gruppe – dvojitý klín a vodorovný pruh.



C

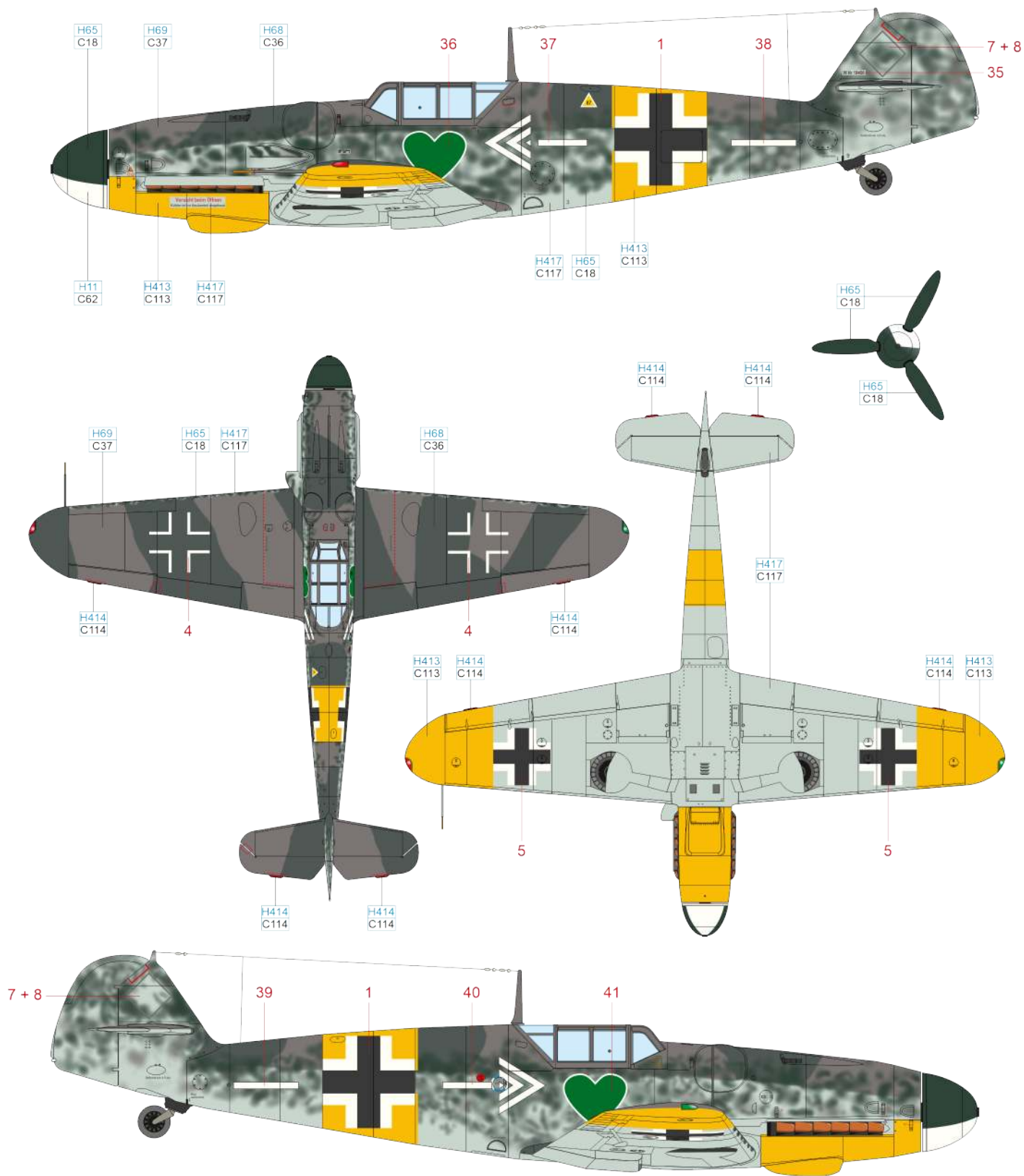
Rakušan Heinrich Bartels se narodil 13. července 1918 v Linci. Svou kariéru stíhacího letce zahájil nad Kanálem, kde jako příslušník Erg./JG 26 sestřelil v srpnu 1941 dva Spitfirey. Poté pokračoval v řadách JG 5 na severu Evropy, kde si v bojích proti sovětskému letectvu připsal 47 vítězství. Zbytku z celkového počtu 99 vítězství dosáhl v řadách JG 27. Osudným se Bartelsovi stalo setkání s americkými stíhači 23. prosince 1944. Podařilo se mu sice sestřelit jeden z Thunderboltů, na základnu se však již nevrátil. Trosky jeho stroje se podařilo nalézt až o čtvrtstoletí později, v lednu 1968. V koptivu byl nalezen nepoužitý padák, který je dnes vystaven v berlínském Deutsches Technikmuseum. Bartelsův Bf 109G-6 je zobrazen v podobě, v jaké jej zachytily fotografie pořízené u příležitosti dosažení 70. sestřelu. Fotografie tak lze datovat k 17. listopadu 1943. Celkem 70 Abschußbalken je namalováno na směrovce společně s Rytířským křížem, který Bartels dostal o rok dříve, 13. listopadu 1942. Pilovité rozhraní kamuflážních barev na horní ploše křídla je typické pro část strojů vyrobených v továrně Erla v roce 1943.



RLM 23	H144 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113
RLM 76	H17 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60
						FLAT BLACK	H12 C33

D

Tento letoun byl původně vyroben jako Bf 109G-4 s továrním kódem CL+OQ a byl přidělen k 6./JG 27 ve Středomoří. Po vážném poškození v Trapani 10. května 1943 byl při generální opravě přestavěn na standard verze G-6 a obdržel jej štáb generála stíhačů Adolfa Gallanda. Během léta a podzimu 1943 jej používal inspektor pro stíhací jednotky na východní frontě Oberst Trautloft. Stroj nesl označení, které se váže k jeho předchozímu velení JG 54. V jeho kokpitu byl vyfotografován i Günther Lützow, tehdejší inspektor pro stíhací jednotky na Západě a ve Středomoří. Hannes Trautloft zahájil svoji bojovou kariéru v občanské válce ve Španělsku. Létal zde s Bf 109 a podílel se na vypracování taktiky nasazení tohoto typu. Létal také v polské kampani či ve francouzském tažení. Během každého konfliktu si připsal alespoň jedno vítězství. Dne 25. srpna 1940 se stal velitelem nově zformované JG 54. V jejím čele se také zapojil do operace Barbarossa, útoku proti Sovětskému svazu, a vedl ji až do 5. července 1943. Trautloftovo celkové skóre čítá celkem 58 vítězství, Rytířský kříž si mohl připsnout 27. července 1941. Letoun používaný v tomto období, nesl standardní kamuflážní schéma RLM 74/75/76, na trupu doplněné skvrnami, pravděpodobně zelenou barvou RLM 70.



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

eduard

E Bf 109G-6/R3/R6, W.Nr. 26048, Oblt. Friedrich Brock, 8./JG 54, Ludwiglust, Německo, leden 1944

Friedrich Brock se narodil 6. května 1916 v Pertachu. V srpnu 1939 zahájil výcvik v Schule/Flieger-Ausbildungs-Regiment 23 v Kaufbeurenu. V listopadu 1940 přešel do Flugzeugführerschule A/B 63 v Mariánských Lázních. V březnu 1942 nastoupil do Jagdfliegervorschule 3 ve Vidni-Schwechat. Výcvik stíhacího letce dokončil 12. listopadu 1942 u Ergänzungss-Jagdgruppe Ost ve Francii. Jeho prvním bojovým útvarem se stalo 8./JG 54 na základně Siverskaja. V lednu 1943 byla 8./JG 54 převelena do Oldenburgu k obraně severního Německa. Zde Brock dosáhl 13. června 1943 prvního sestřelu. V soubojích s americkými svazky B-17 byl několikrát sestřelen, ale 8. dubna 1944 byl vážně zraněn. Jeho stroj s označením černá 8 nesl všechny identifikační prvky tohoto období. Na přední znak 8./JG 54, pod kabinou znak III./JG 54 a na zádi modrý identifikační pruh. Na tomto stroji byl 9. dubna 1944 sestřelen a zahynul Uffz. Günther Sahl. Po vyléčení se Friedrich Brock v říjnu 1944 stal operačním důstojníkem III./JG 54 (později přeznačená na IV./JG 26) a do bojů již nezasahoval. V květnu 1945 byl zajat a po propuštění v září 1945 se věnoval své profesi zubního lékaře. Zemřel 3. května 1994 v Berlíně.

