

Bf 109G-6/AS

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84169

Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to 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 jako technický ředitel profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo zkonstruovat 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, vztlačkové 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 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 vidlicový dvanáctiválec poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevítetek“ 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 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 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, takže v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen nějakých vě 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 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.

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 záchranné 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 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 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 vstřikováním 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. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



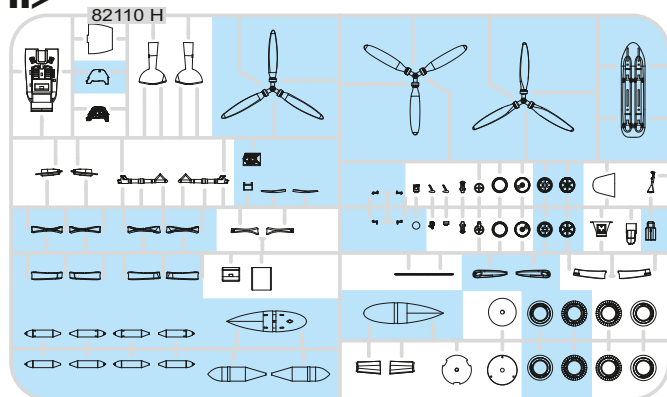
PIÈCES



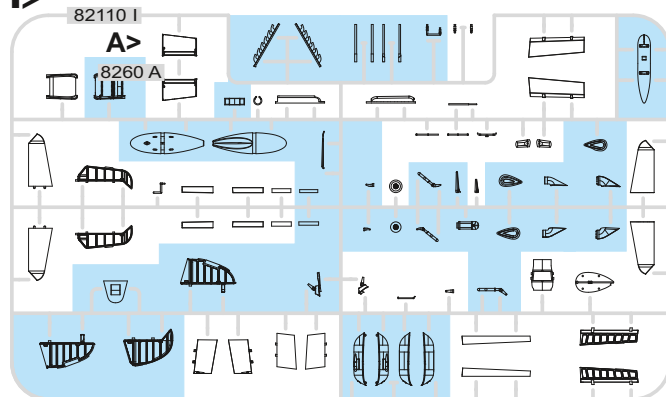
部品

PLASTIC PARTS

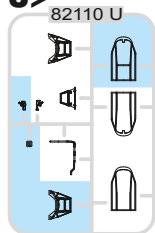
H>



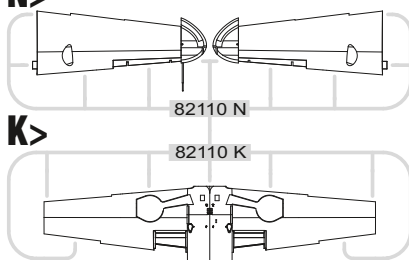
I>



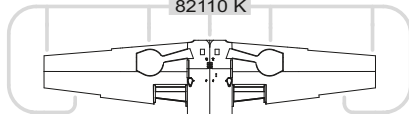
U>



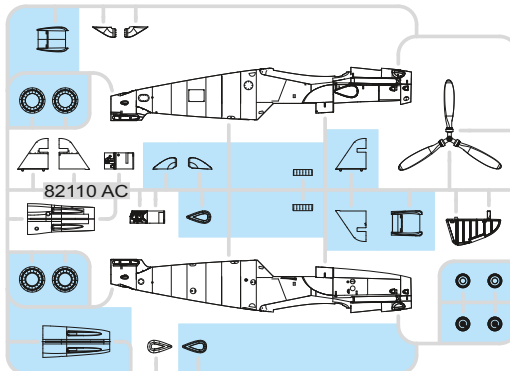
N>



K>



AC>



-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

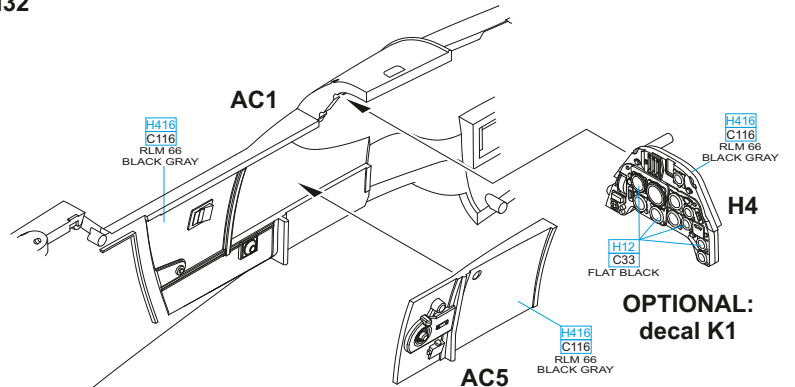
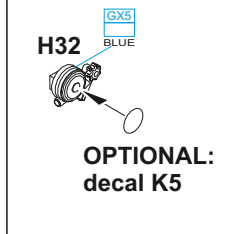
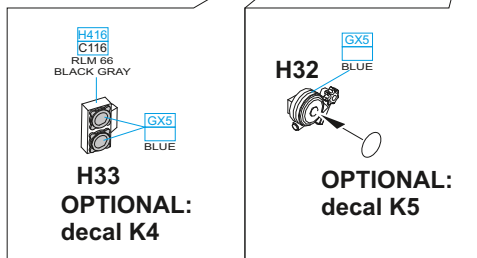
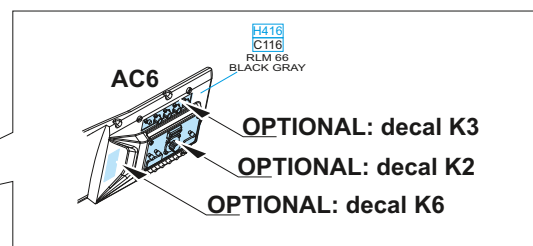
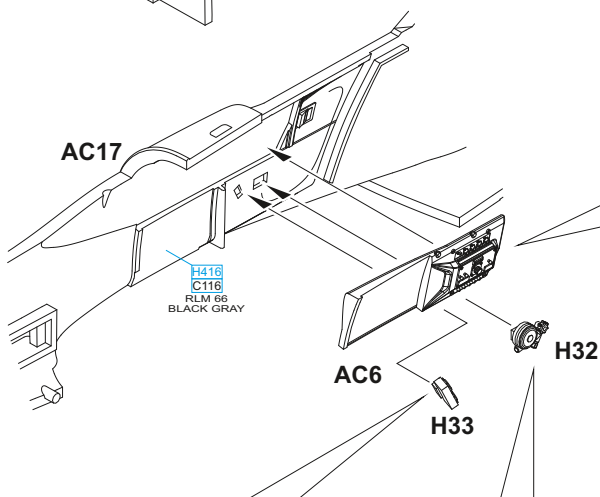
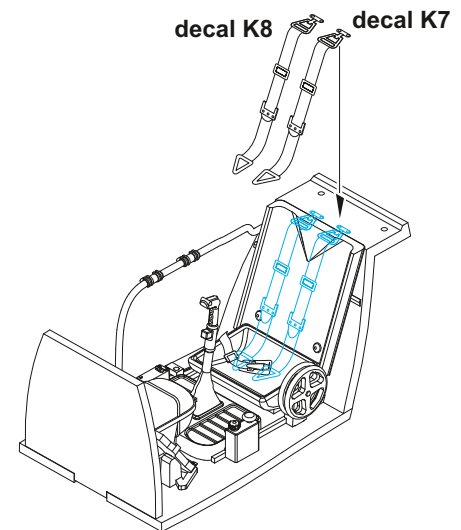
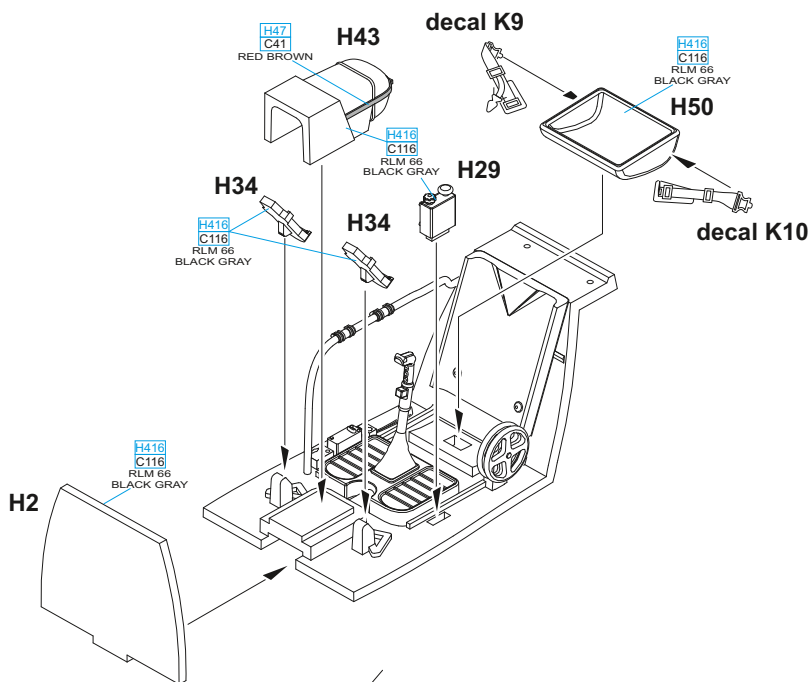
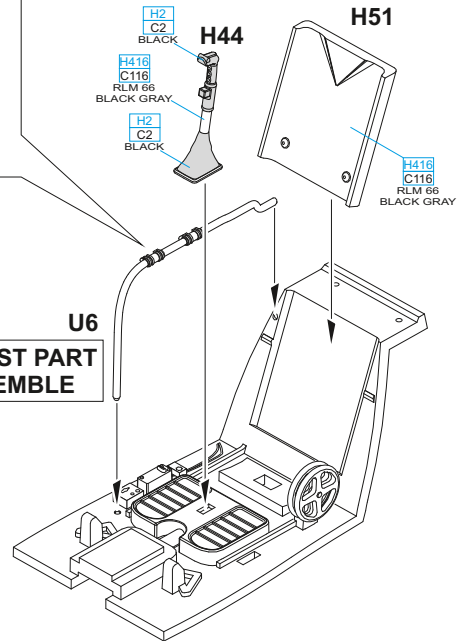
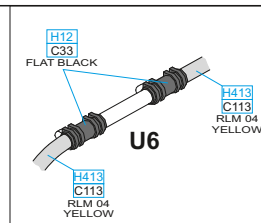
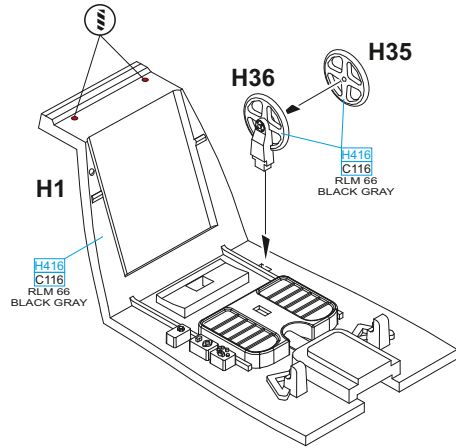


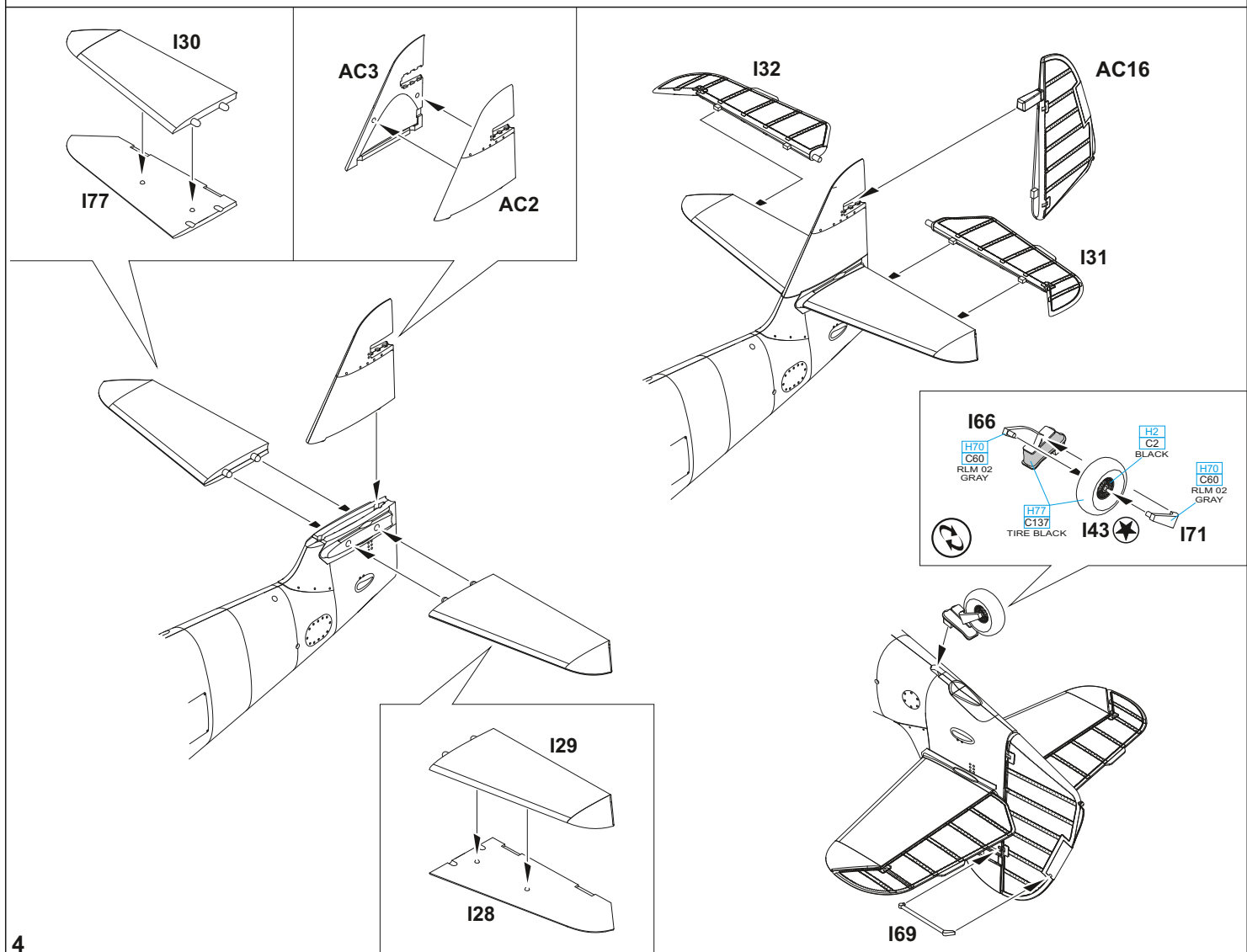
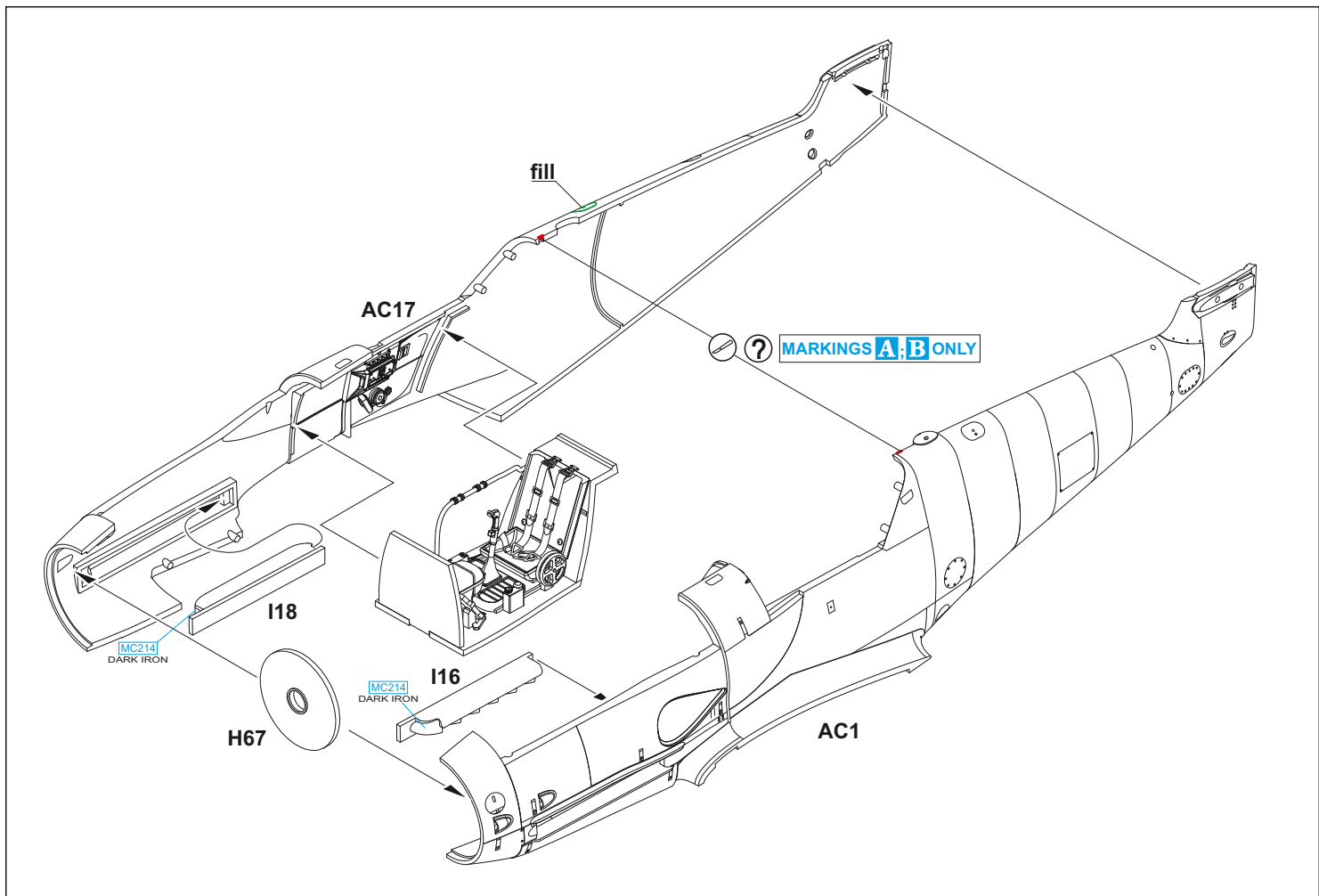
色

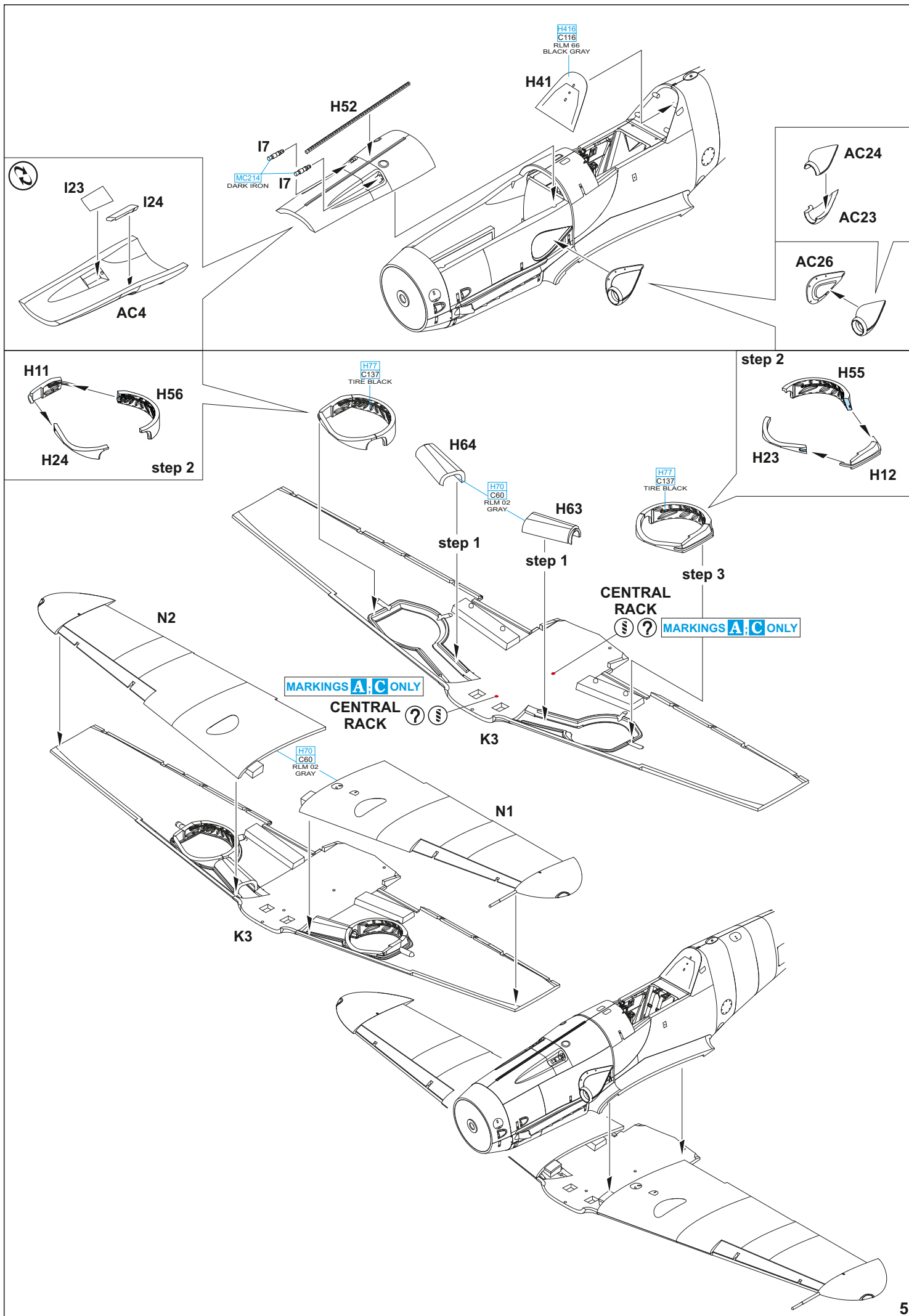
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H78	C38	OLIVE GREEN
H90	C47	CLEAR RED

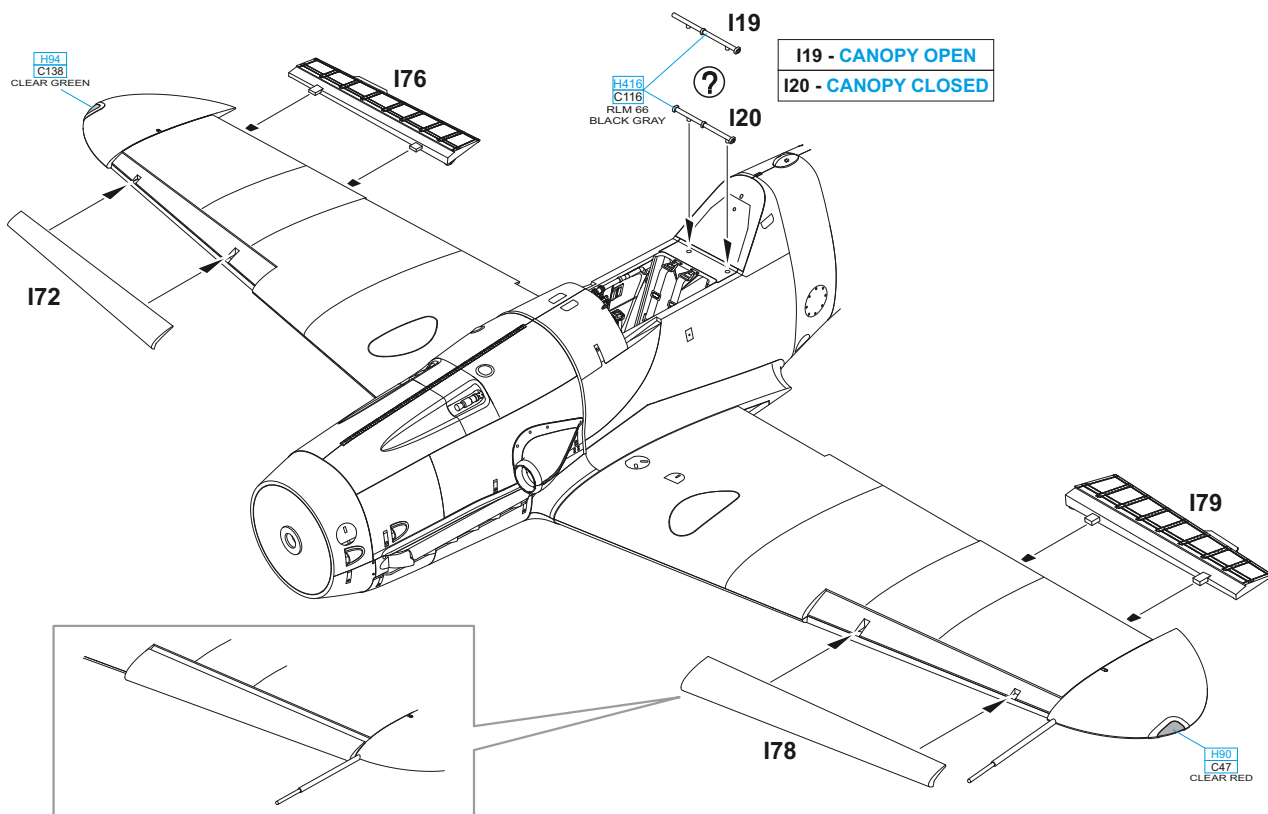
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

Ø - 0,2 mm

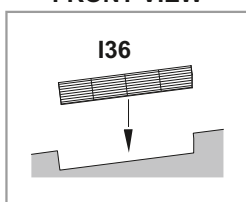




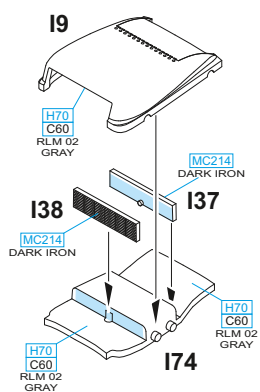
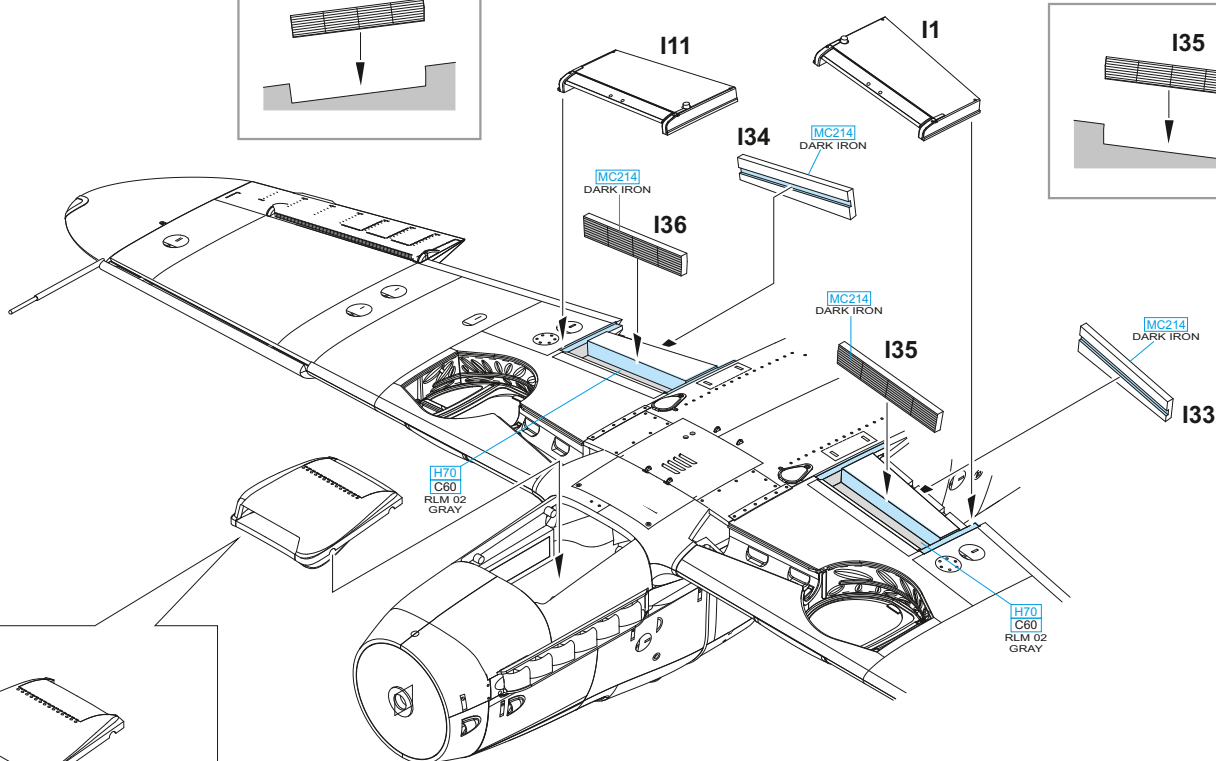
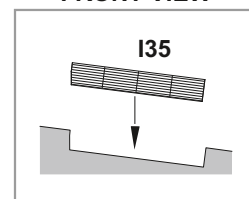




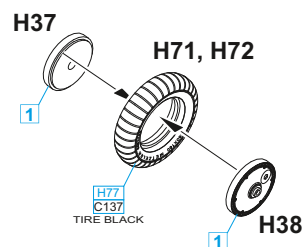
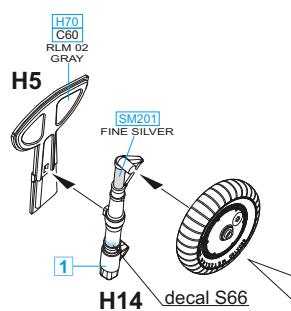
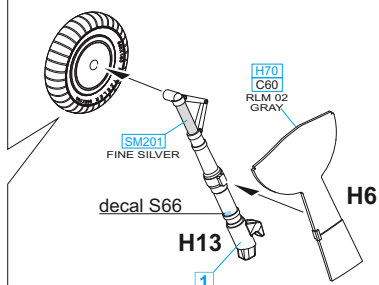
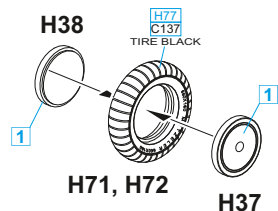
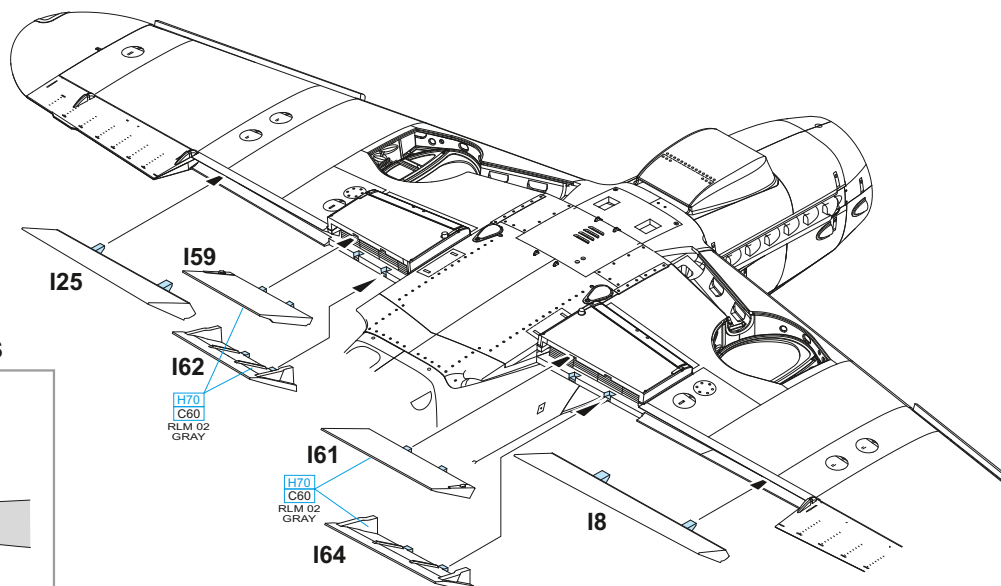
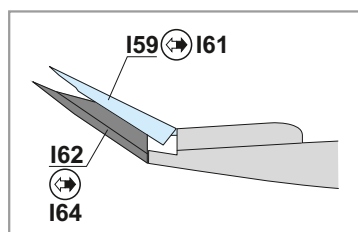
FRONT VIEW



FRONT VIEW



CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

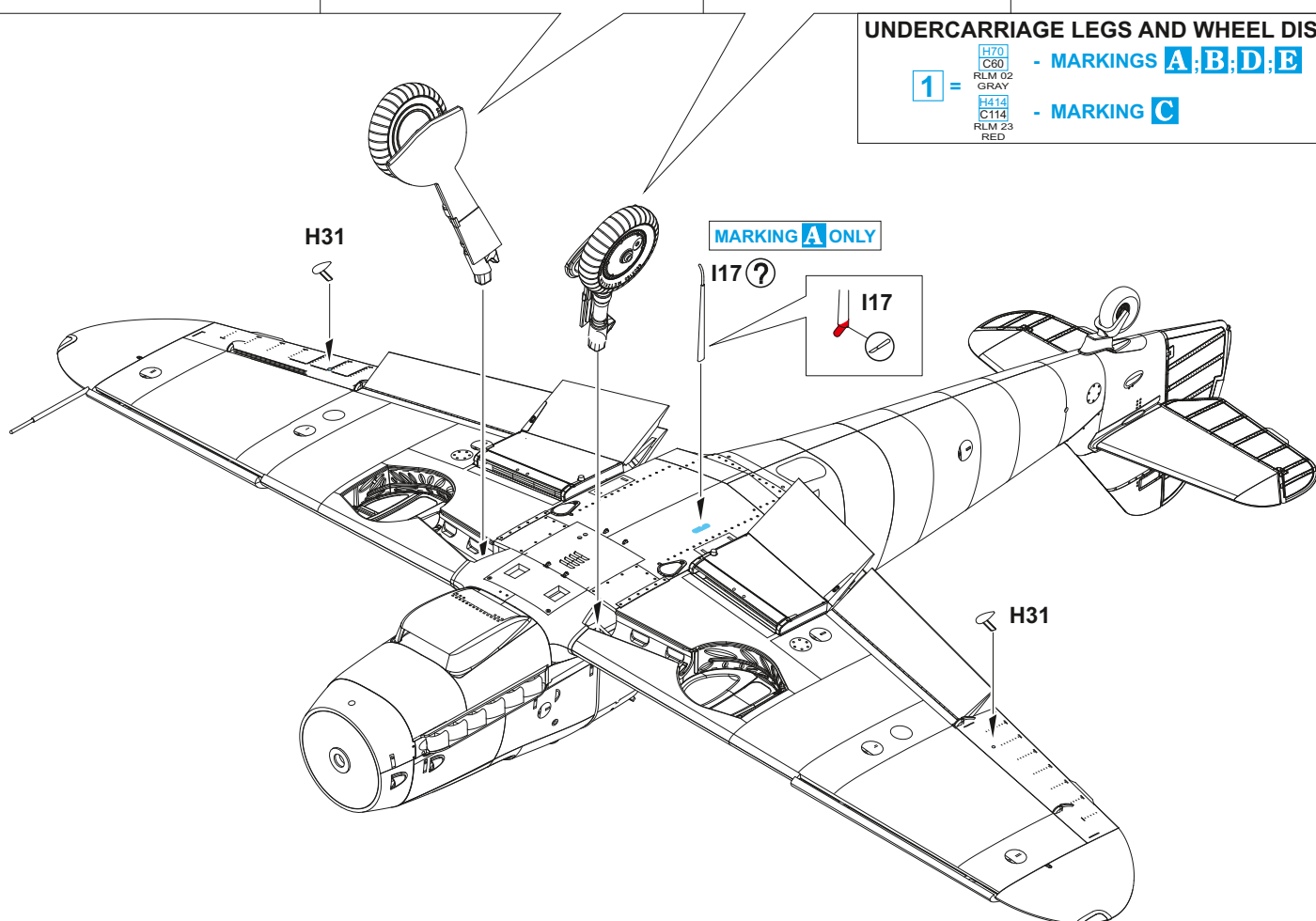
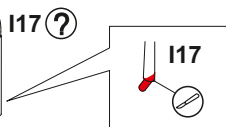


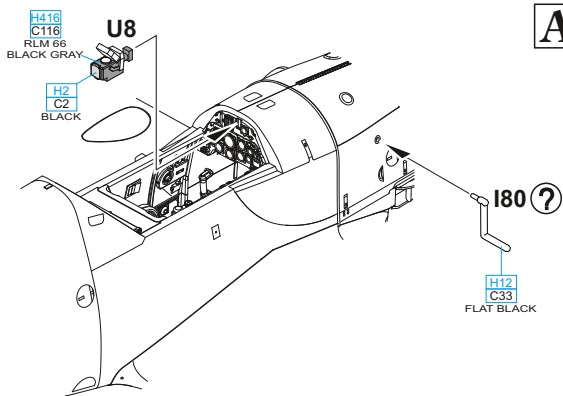
UNDERCARRIAGE LEGS AND WHEEL DISCS

1 =
H70
C60
RLM 02
GRAY
H414
C114
RLM 23
RED

- MARKINGS **A;B;D;E**
- MARKING **C**

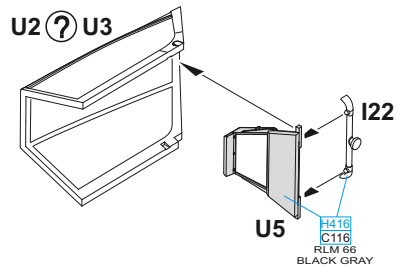
MARKING **A** ONLY





A

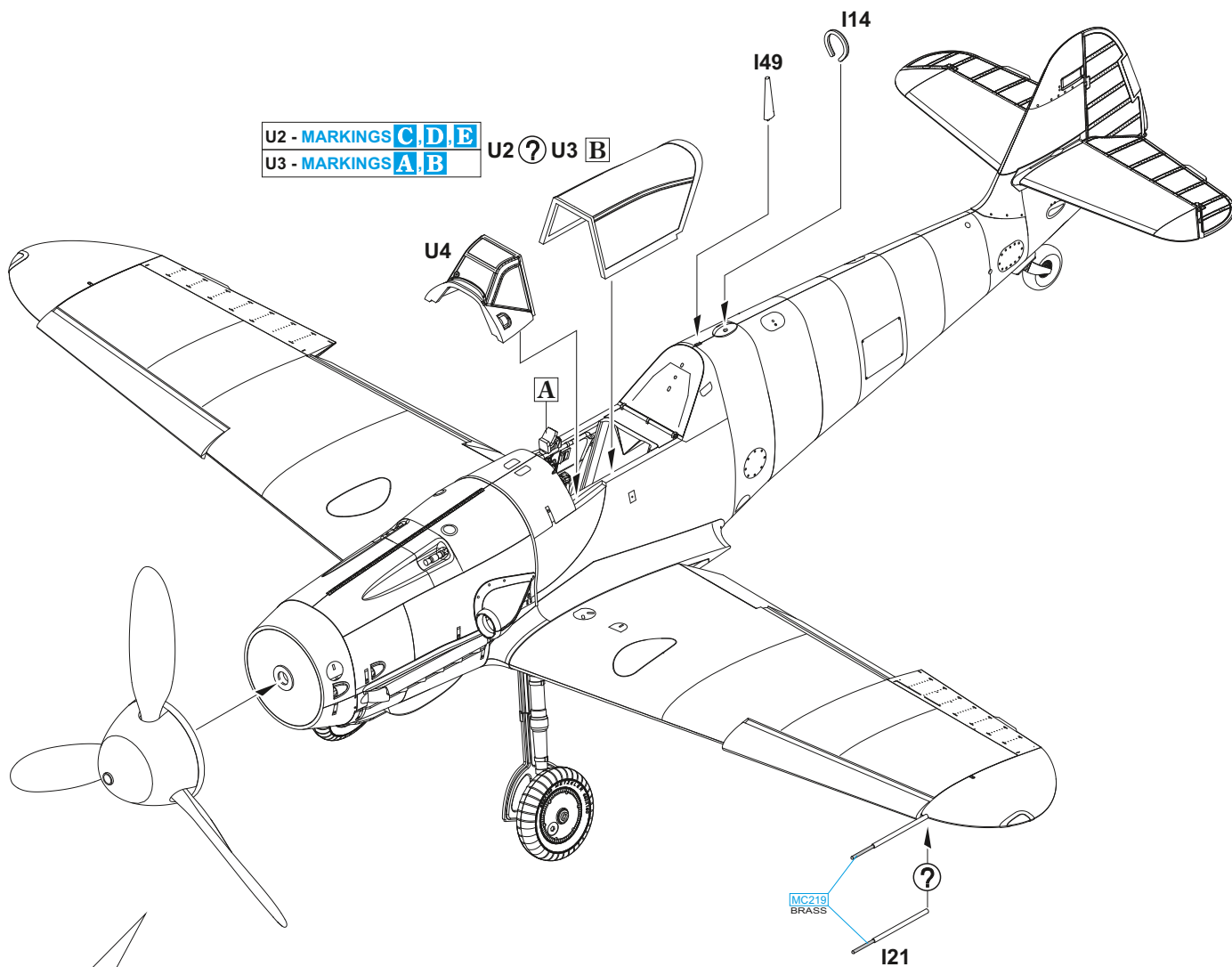
B



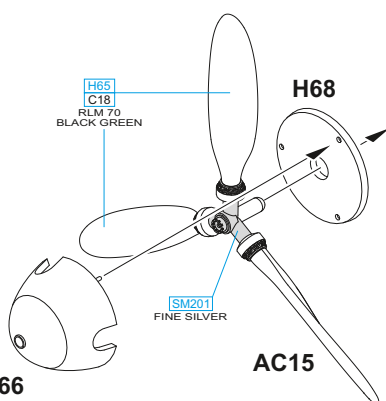
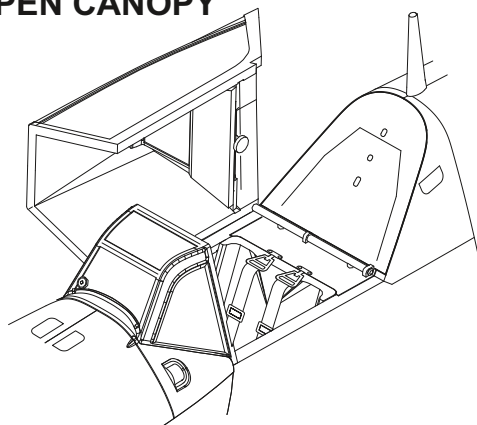
I22, U5 - MARKINGS **A, B, D, E** ONLY

U2 - MARKINGS **C, D, E**
U3 - MARKINGS **A, B**

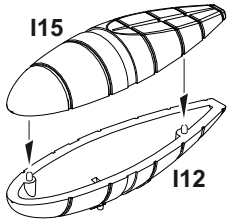
U2 ? U3 **B**



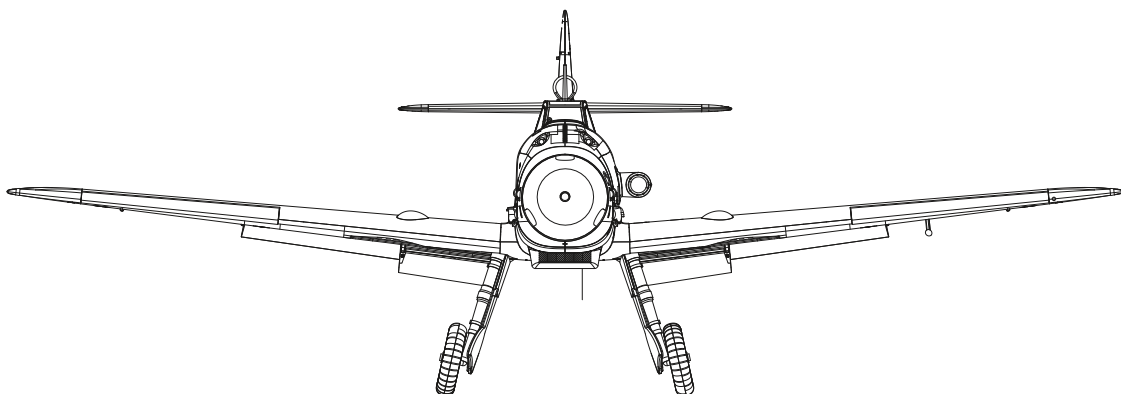
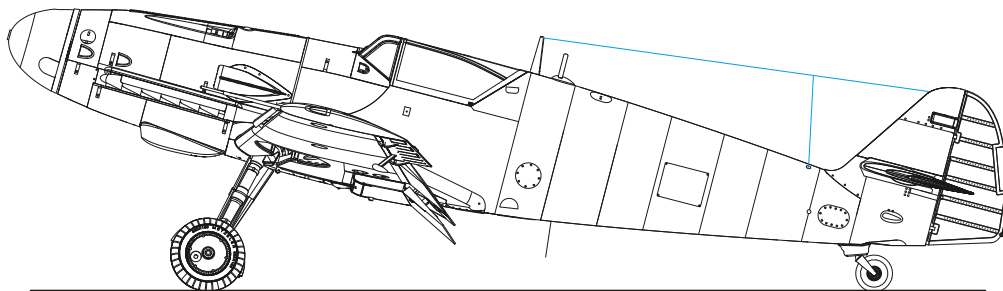
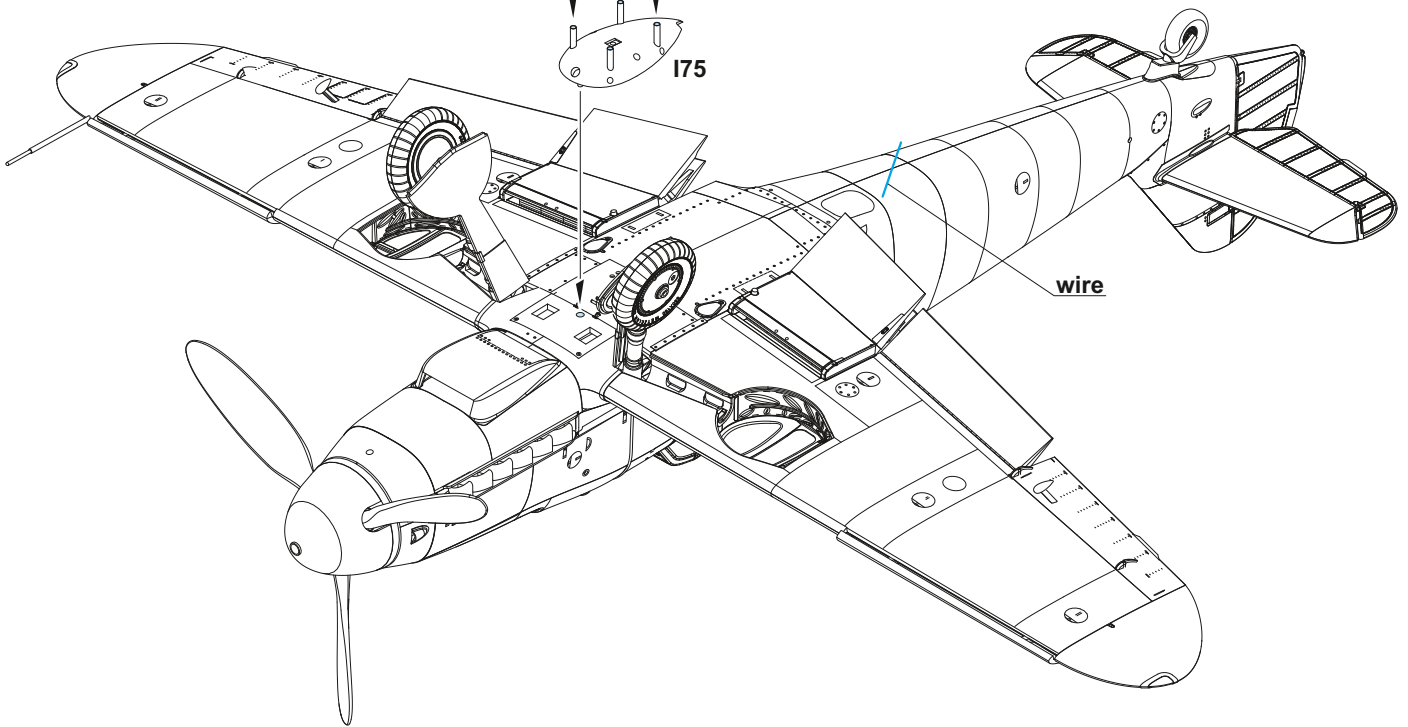
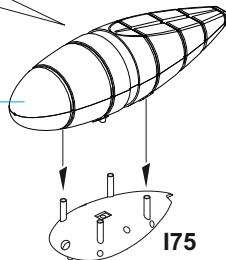
OPEN CANOPY



MARKINGS A, C ONLY



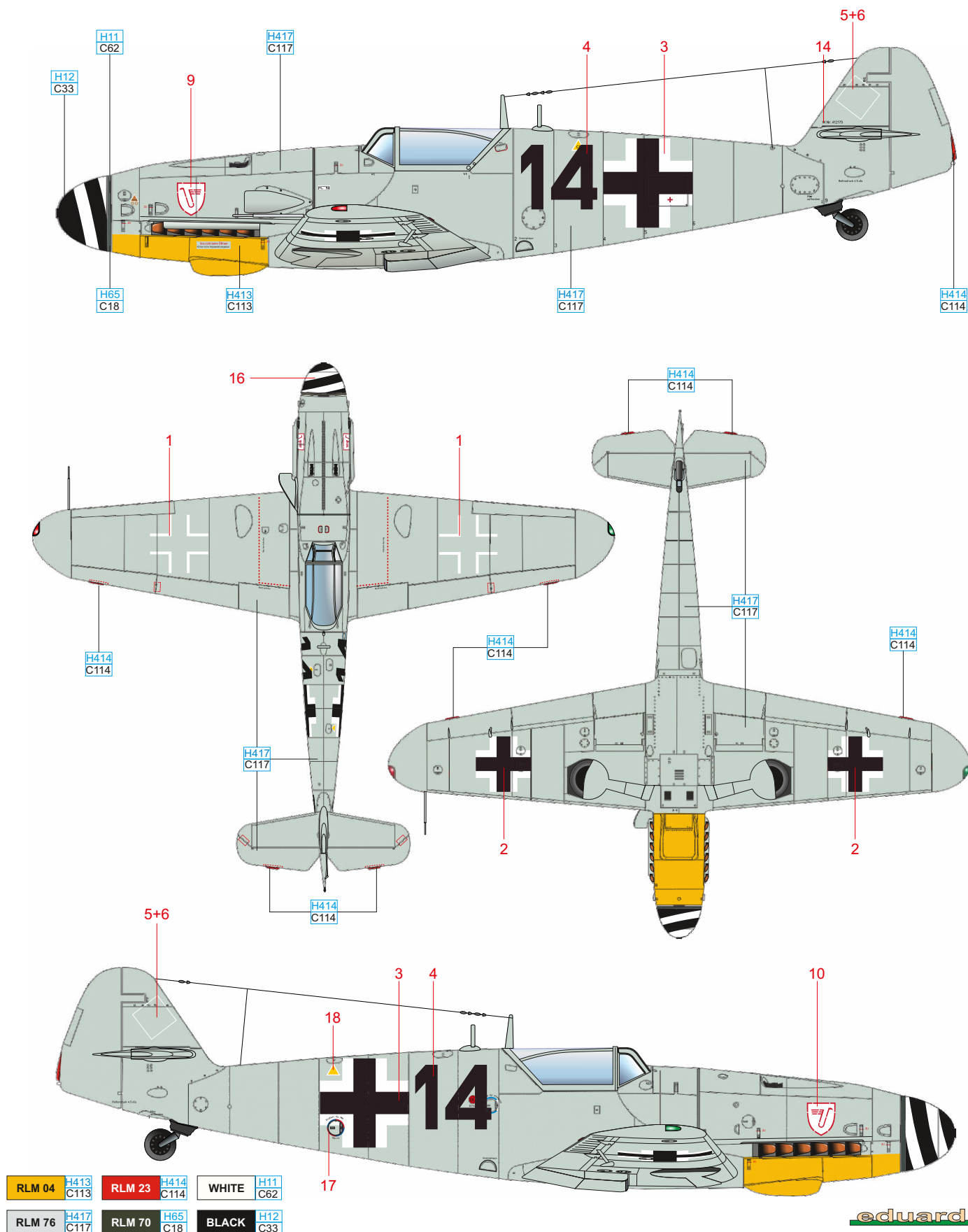
F417
C117
RLM 76
LIGHT BLUE



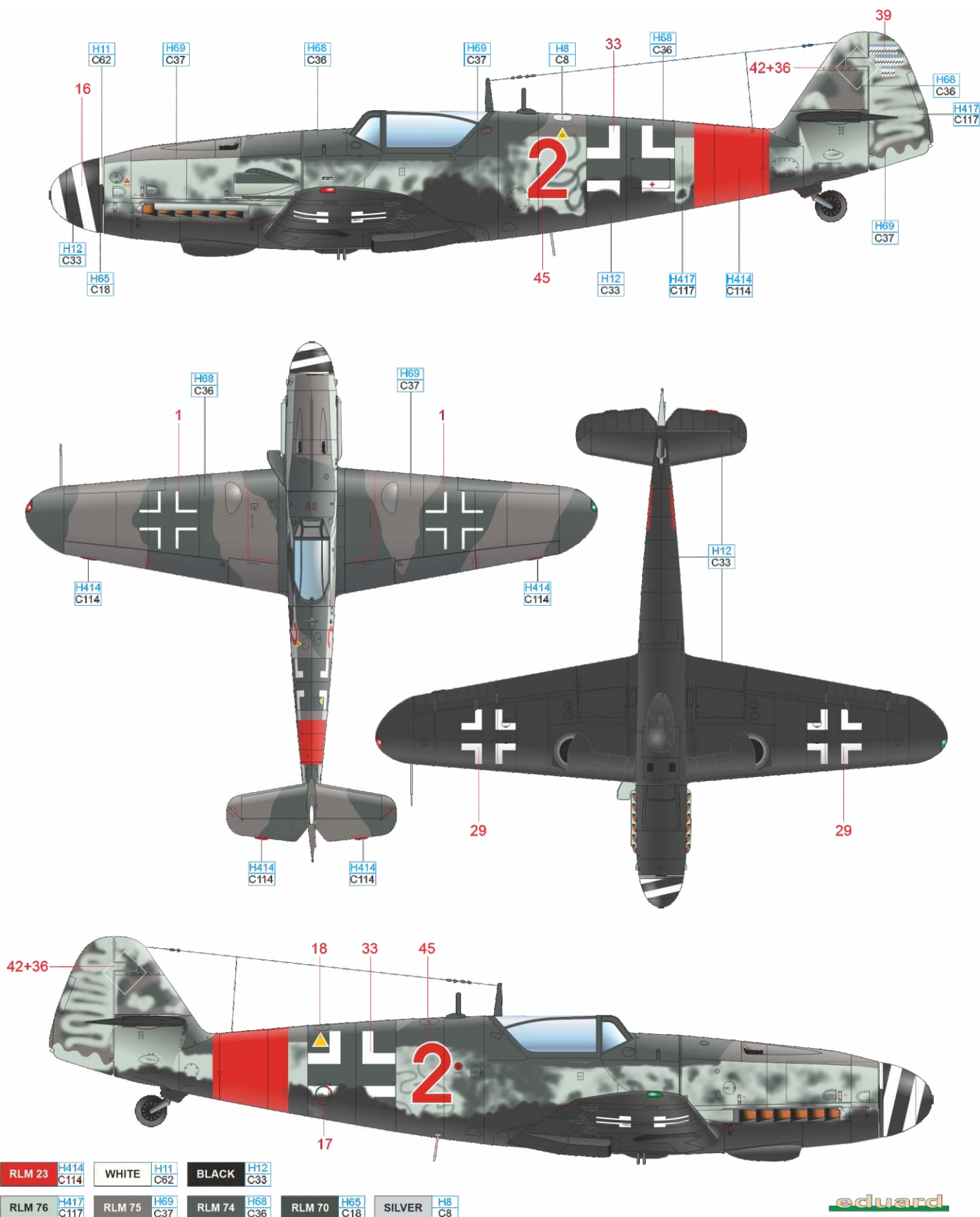
Stroje Bf 109G-6/AS byly určeny ke stíhání ve vyšších letových hladinách a proto jejich kamufláž tvořil jednoduchý nástřík barvou RLM 76. U jednotek byly tyto stroje často na horních a bočních plochách opatřeny kamufláží provedenou tehdy standardními barvami k tomuto účelu používanými – RLM 74 a RLM 75. Na přídi se nacházel znak JG 1, okřídlené číslo jedna ve čtverci postaveném na roh. Na fotografii stroje žlutá 14 je zřetelně vidět červený pruh na zádi trupu, používaný k označování strojů JG 1 v rámci Obrany říše. V něm umístěný svislý pruh byl označením strojů III. Gruppe, provedeným vždy barvou Staffel, v případě 9. Staffel žlutou barvou. Některé zdroje uvádějí, že označení bílá 14 překrývalo starší označení v podobě číslice 3, jiné zase, že se jedná o zatřené tovární označení TO či TQ. Nabízíme vám proto obě varianty.



Horst Petzschler se narodil v Berlíně 1. září 1921 a do Luftwaffe vstoupil 1. dubna 1941. Po ukončení stíhacího výcviku byl k 23. srpnu 1943 zařazen do stavu JG 51, u níž dosáhl prvních tří sestřelů. Dne 13. dubna 1944 byl převelen k 2./JG 3, zařazené k jednotkám Obrany říše, ale v červnu 1944 se vrátil k JG 51 na východní frontu. Dne 4. května 1945 obdržela III./JG 51 rozkaz k přesunu z Východního Pruska do Šlesvicka – Holštýnska. Tam však Horst Petzschler nedoletěl, kvůli navigační chybě přistál ve Švédsku na letišti Bulltofta, kde byl internován a v lednu 1946 jej švédské orgány vydaly do Sovětského svazu. Ze zajetí byl propuštěn 22. září 1949. Po návratu pracoval u berlínské policie, v roce 1953 emigroval nejprve do Kanady, později do USA, kde pracoval v leteckém průmyslu. Do důchodu odešel v roce 1988. Během bojů 2. světové války sestřelil 26 protivníků. Během svého působení u 2./JG 3 létal Uffz. Petzschler na stroji označeném černá 14. Stroj byl na celém povrchu z výroby nastříkán barvou RLM 76, na přídě nesl znak JG 3. Dne 30. května 1944 byl v tomto stroji během leteckého souboje nad Belzigem sestřelen Fw. Otto Bülsow.



Budoucí držitel Rytířského kříže, eso s 30 nočními sestřely nepřátelských letadel, se narodil 4. prosince 1912 v Sulzbachu v Sársku. V roce 1934 absolvoval letecký výcvik a nastoupil k Lufthanse. Po vypuknutí 2. světové války byl povolán k letectvu, nejprve létal jako dopravní pilot, posléze působil jako instruktor létání bez vidu. V prosinci 1942 byl přesunut ke KG 50, létající na strojích He 177, v létě následujícího roku uposlechl výzvy Hajo Hermanna a požádal o převelení k JG 300 používající taktiku Wilde Sau (používání jednomotorových stíhaček v noci) u JG 300. U této jednotky dosáhl devatenácti sestřelů a v lednu 1944 dostal rozkaz vybudovat 1./NJGr. 10. V srpnu 1944 byl jmenován velitelem 1./NJG 11 a tuto jednotku vedl až do konce 2. světové války. Zemřel 2. listopadu 1987. Spodní a částečně boční plochy letounu byly natřeny černě kvůli lepšímu maskování v noci. Zád trupu obepínal červený pruh označující původního uživatele tohoto stroje v rámci Obrany říše, JG 300. Na obou stranách kormidla bylo vyznačeno pilotovo „skóre“ k červenci 1944 v podobě 23 proužků s vyznačením státní příslušnosti protivníka a datem sestřelu.

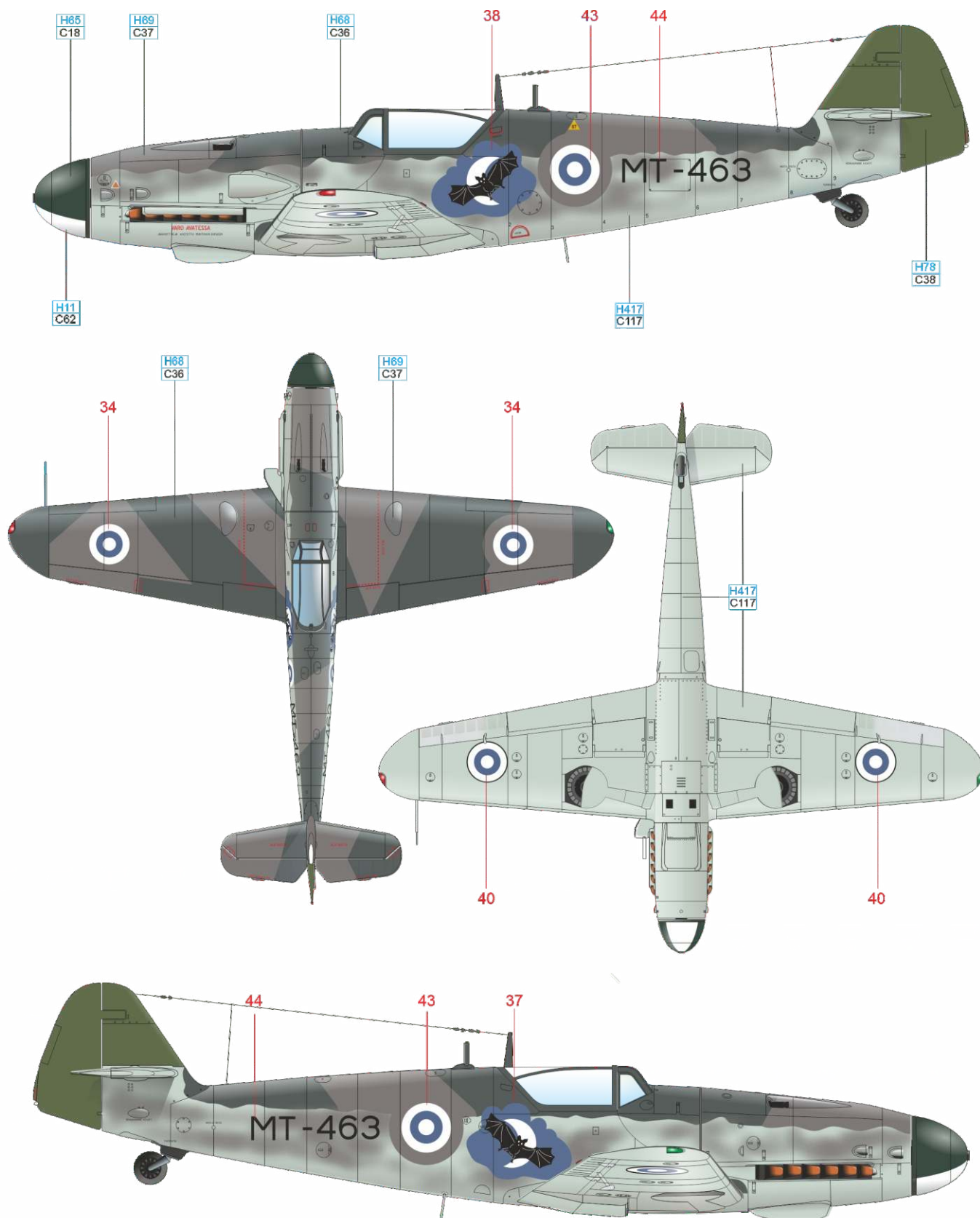


V dodávkách Messerschmittů Bf 109 verzí G-2 a G-6 finskému spojenci se objevily i dva stroje verze G-6/AS. Ve finském letectvu obdržely kódy MT-463 a MT-471. Stroj MT-463 byl po dodání 28. června 1944 přesunut k HLeLv 24, kde s ním kromě jiných pilotů létal ylikersanti Järvi, který na tomto stroji dosáhl dvou sestřelů ze svých celkových dvaceti sedmi. Dalších pět sestřelů na tomto stroji dosáhli čtyři různí piloti. Stroje Bf 109G-6/AS nebyly pro finské letectvo v boji se sovětskými piloty výhodou, neboť většina bojů se odehrávala pod výškou 3 000 metrů, zatímco motory DB 605AS byly vyvinuty pro lety ve vyšších letových hladinách. Kamufláž tohoto stroje byla nastříkána barvami RLM 74/75/76 a doplněna o modré hákové kříže na bílém kruhu na křídle a trupu, označení stroje MT-463 bylo namalováno na trupu před ocasními plochami. Žluté číslo označující stroj v rámci jednotky bylo namalované mezi trupovým označením a kabinou. Fotografie stroje z jeho válečného nasazení u HLeLv 24 není známa, ale podle známých čísel dalších strojů odvozujeme, že byl tento stroj označen číslicí 2, 4 nebo 6.



E MT-463, HLeLv 31, Utti, Finsko, léto 1948

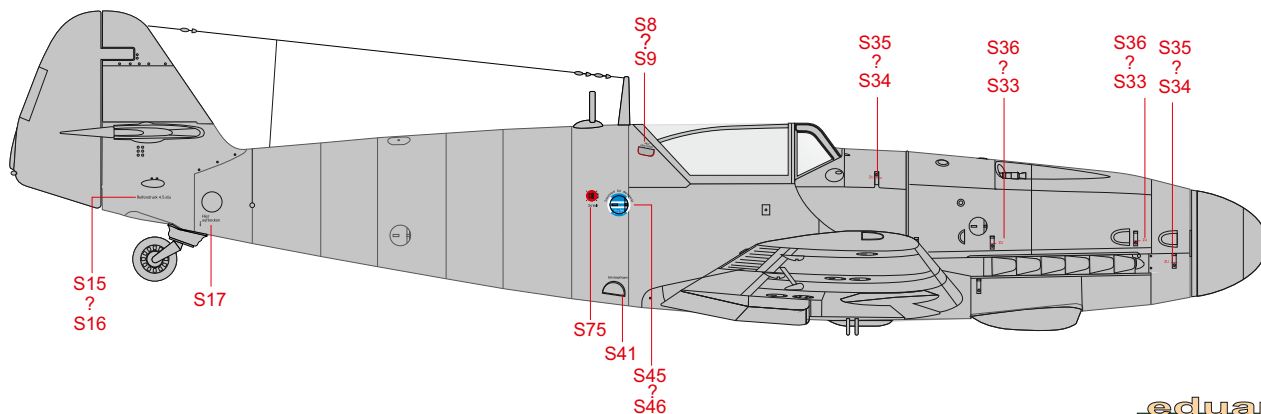
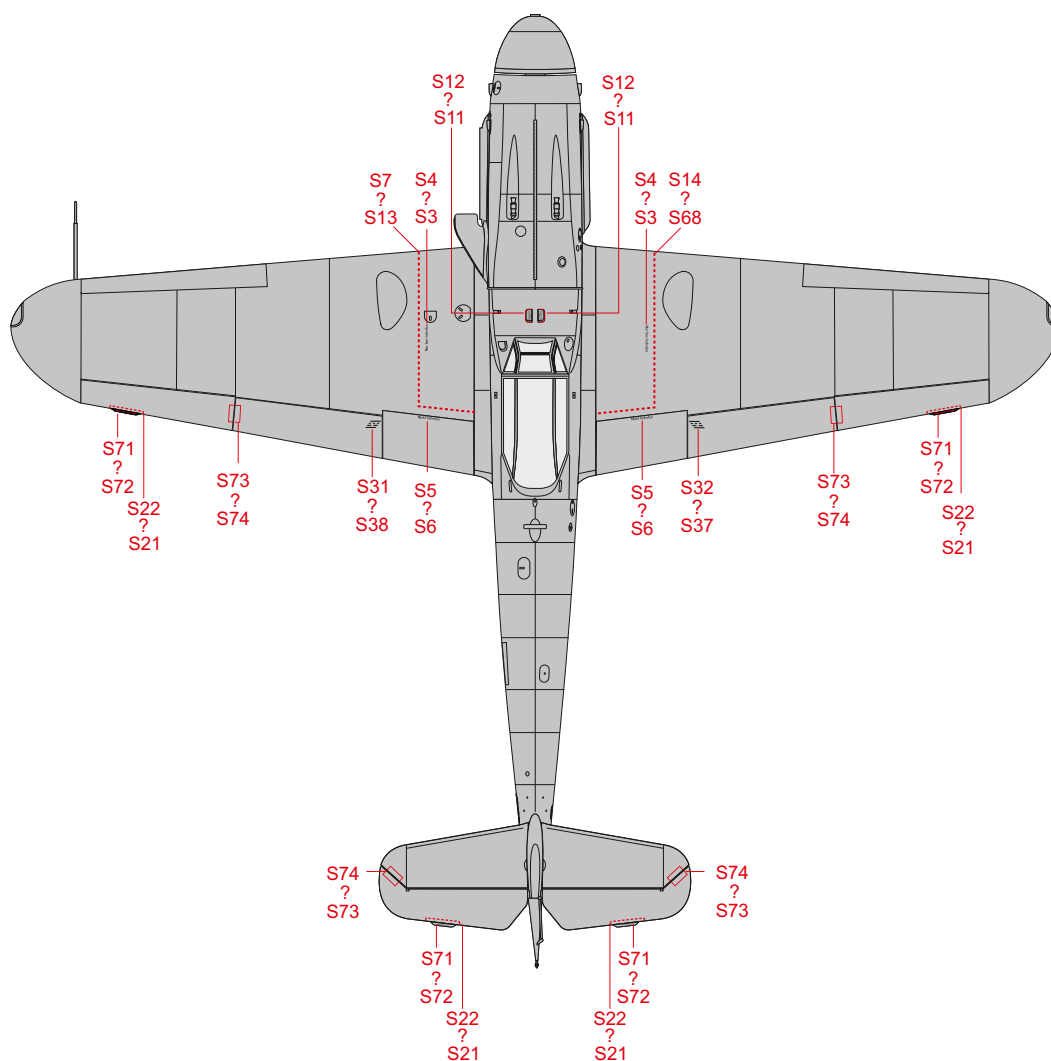
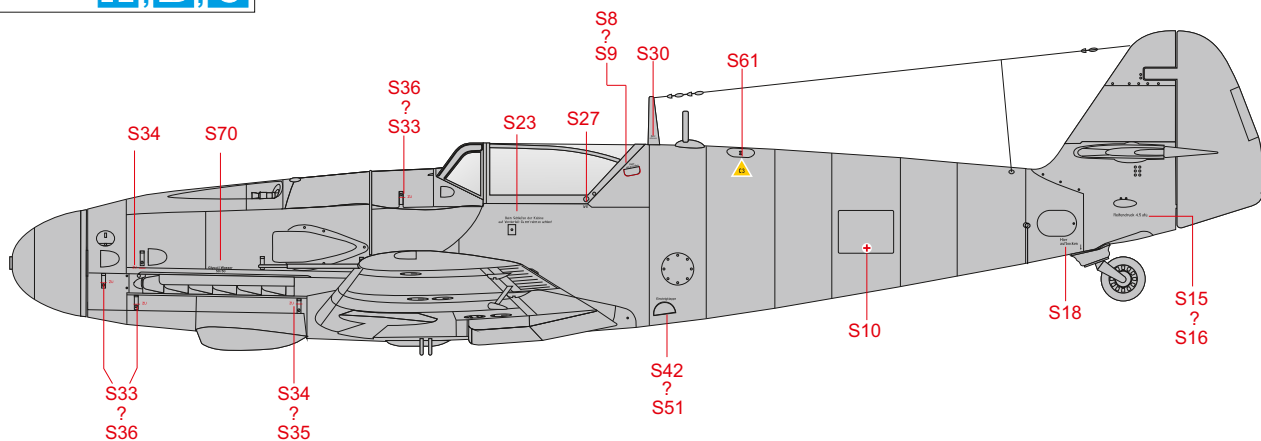
Ukončení bojů se Sovětským svazem znamenalo příměří z 5. září 1944. Jednou z podmínek byla i změna označování vojenských letadel Finska, kdy modrý hákový kříž byl nahrazen kokardou v národních barvách Finska, v modré a bílé barvě. Lentolaivue 24, jejíž piloti na Messerschmittch Bf 109G dosáhli celkem 304 vzdušných vítězství, si ponechala tyto stroje i v mírové službě. Dne 4. prosince 1944 byla přejmenována na HLeLv 31. Tato jednotka je stále aktivní a v současnosti její piloti létají na strojích F-18C Hornet. Jedná se o stejný stroj, jako na předchozím barevném profilu, ale již v poválečné službě, což dokazují kokardy ve finských národních barvách, zavedené od 1. dubna 1945. Označení stroje doplňuje kresba netopýra na modrém mraku a měsíci, označení strojů HLeLv 31 nočních stíhačů. Měsíc býval bílý nebo žlutý, na stroji MT-463 je bílé barvy. Kormidlo bylo přestříkáno pravděpodobně finskou zelenou olivovou barvou.



WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	OLIVE	H78 C38
RLM 76	H417 C117	RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37

eduard

MARKINGS **A**; **B**; **C**



MARKINGS **D;E**

USE STENCILS FROM DECAL SHEET NO. 84169 - OBT2

