

Bf 109E-4

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84196

Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho rané verze se staly symbolem nadvlády německých stíhačů nad protivníky.

Letoun, který koncepčně 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 působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a rozměrům. 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 dolnokřídlová 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 (počínaje verzí E-1). 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 109A došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly 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 stíhačích 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, převážně verze D) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepšími stíhačkami, 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, které již ležely plně na bedrech verze Bf 109E. Zde se ovšem projevil jeden vážný nedostatek konstrukce, a to nemožnost

nést přídatnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 byly nicméně využity při dalším vývoji Messerschmittovy konstrukce, který na „Emila“ navázal verzí F (Friedrich) a dále pokračoval pozdními verzemi G (Gustav) a K (Kurfürst).

Emil přichází

Série Bf 109E představuje přelom ve vývoji Bf 109. Došlo u ní totiž k nahrazení motoru Jumo 210 výkonnějším, spolehlivějším a také větším a těžším agregátem Daimler-Benz DB 601, který poháněl třílistou vrtuli VDM. Větší a výkonnější motor potřeboval také větší chladič chladicí kapaliny. Namísto velkého „podbradku“ přídě, který by výrazně zvýšil aerodynamický odpor, bylo chlazení přesunuto do plochých chladičů na spodní části křídla. Toto přemístění zároveň pomohlo vybalancovat zvýšenou hmotnost motoru a vrtule, vyžádalo si však zároveň překonstruování celého křídla. Pro ověření změn konstrukce byly postaveny prototypy V14 a V15 lišící se výzbrojí. První jmenovaný měl dvojici kulometů MG 17 ráže 7,92 mm doplněnou dvěma kanóny ráže 20 mm po jednom v každé polovině křídla. Prototyp V15 měl pouze dva kulomety.

Výroba prvního sériového provedení „Emila“, verze E-1, byla zahájena na začátku roku 1939 a zvýšení výkonu motoru o 223 kW oproti předchozímu Jumo 210 zajistil také příslušné zvýšení letových výkonů. Verze E-1 byla vyzbrojena čtveřicí kulometů MG 17, další vývoj laboroval především s výzbrojí. Verze E-2 dostala namísto dvou křídelních kulometů kanón MG FF montovaný mezi bloky válců motoru a střelící osou vrtule. I když se nakonec tato konfigurace stala standardem pozdních verzí G a K, v případě E-2 se neosvědčila. Přesto byl „Motorkanone“ ponechán i ve verzi E-3, která však měla zároveň dva kanóny MG FF v křídle. Kvůli vibracím při střelbě byla ale centrální kanon mnohdy demontován. Mimo jiné proto, že kombinace dvou kulometů a dvou kanónů představovala i tak velmi silnou palebnou sílu.

Tato stavebnice: Bf 109E-4

Na začátku Bitvy o Británii začaly nahrazovat Bf 109E-4 verze E-3. První stroje se objevily v červenci 1940 a rychle vytlačovaly předchůdce. Řada strojů verze E-3 byla také na standard E-4 přestavěna. Rozdíly mezi oběma verzemi byly relativně malé. Bf 109E-4 především obdržel vylepšené křídelní kanóny MG FF/M s vyšší kadencí a možností střelit novým typem explozivní munice. Dále došlo k vylepšení pancéřové ochrany za hlavou pilota a přepracování byl také překryt kabiny. V zájmu zjednodušení výroby byl typ s oblými rohy nahrazen „krabicovým“ typem s rovnými skly vsazenými do svařovaného rámu. Nový překryt přitom také zlepšoval pilotův výhled z kabiny. Některé Bf 109E-4 a pozdější verze „Emila“ dostaly vylepšený výškový motor DB 601N o výkonu 864 kW (1159 koní). Byly označeny jako E-4/N. Podobně jako v případě verze E-1 vznikla také stíhací-bombardovací verze, označená buď E-4/B (s motorem DB 601A) nebo E-4/BN (s motorem DB 601N). Mohla nést buď jednu bombu ráže 250 kg, nebo čtyři bomby ráže 50 kg. Celkem bylo vyrobeno 561 kusů Bf 109E-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. SYMBOLY

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

PARTS



DÍLY



TEILE



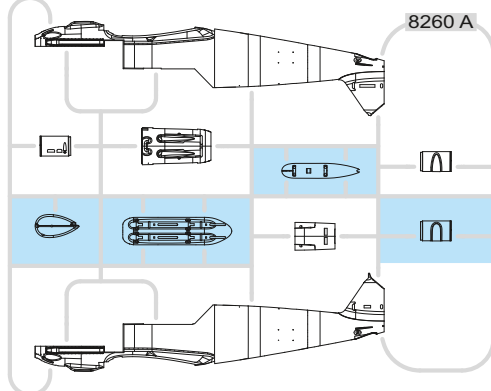
PIÈCES



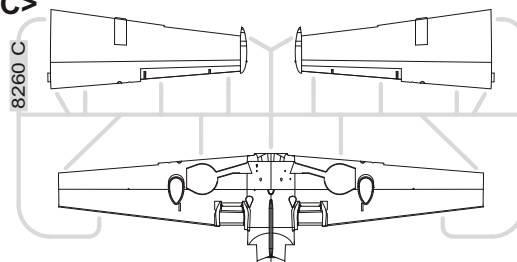
部品

PLASTIC PARTS

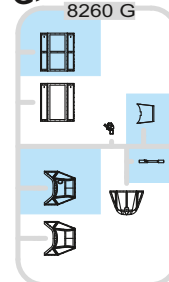
A>



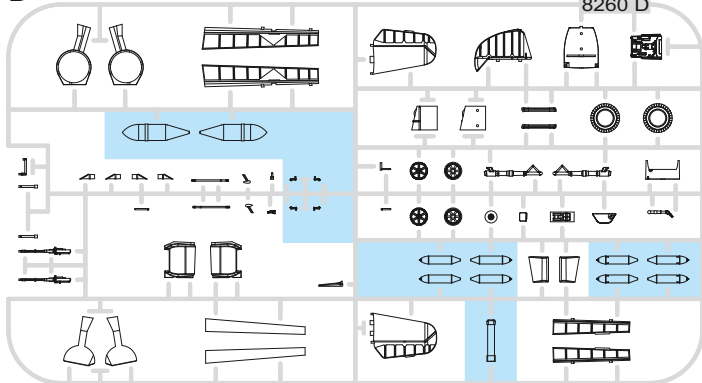
C>



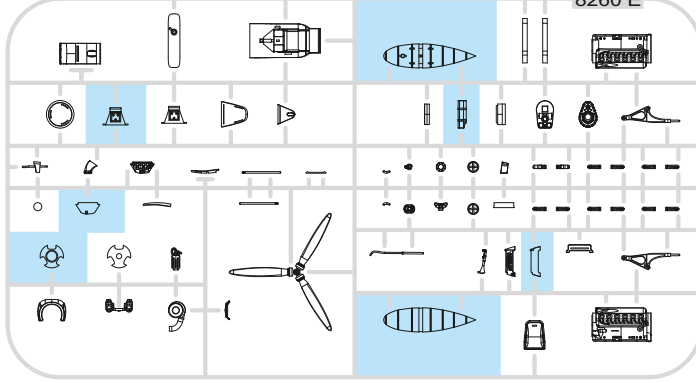
G>



D>



E>



-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



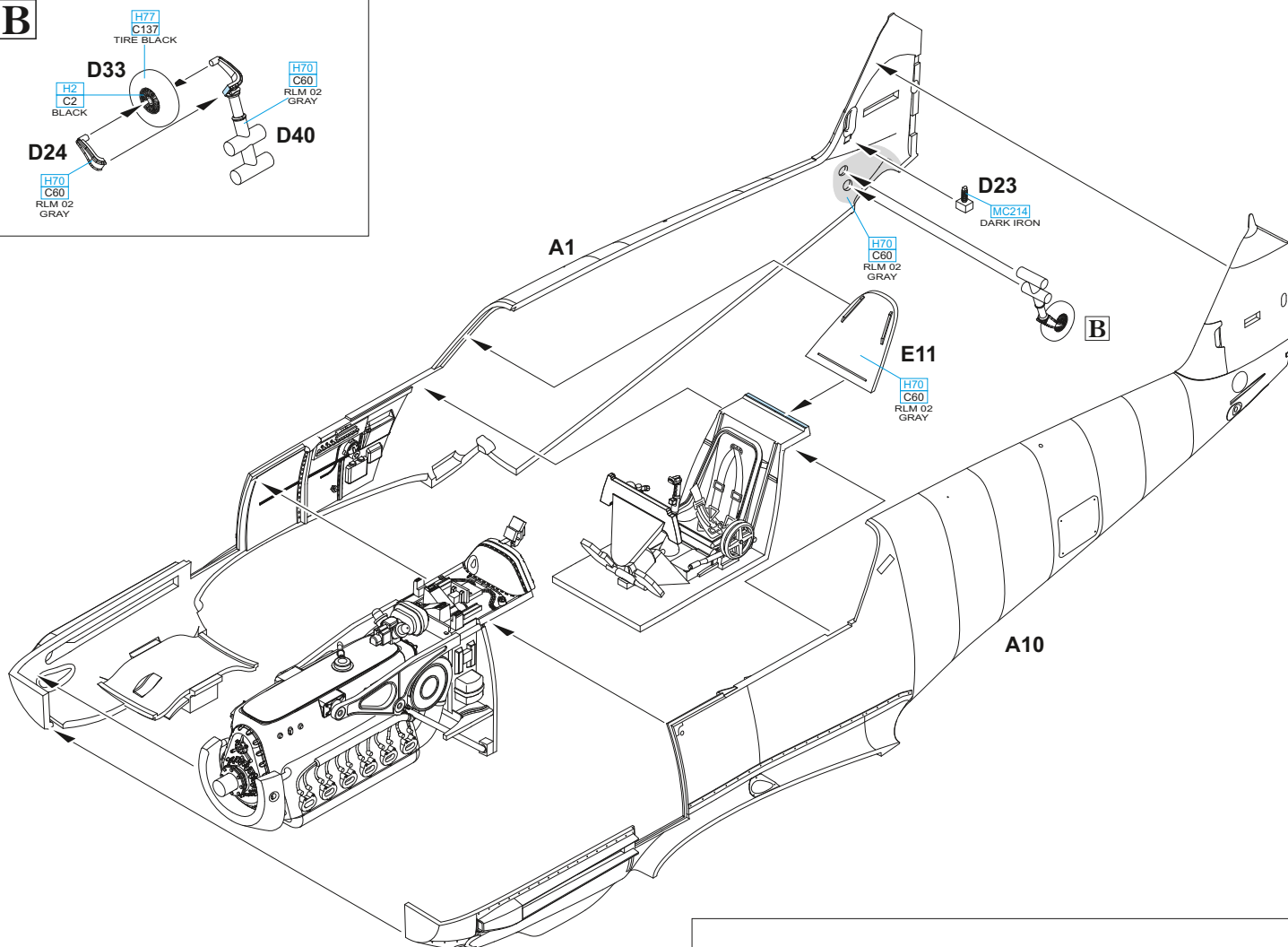
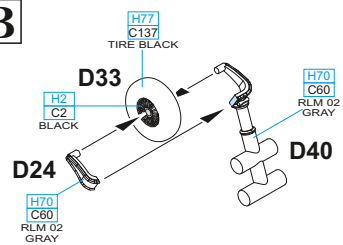
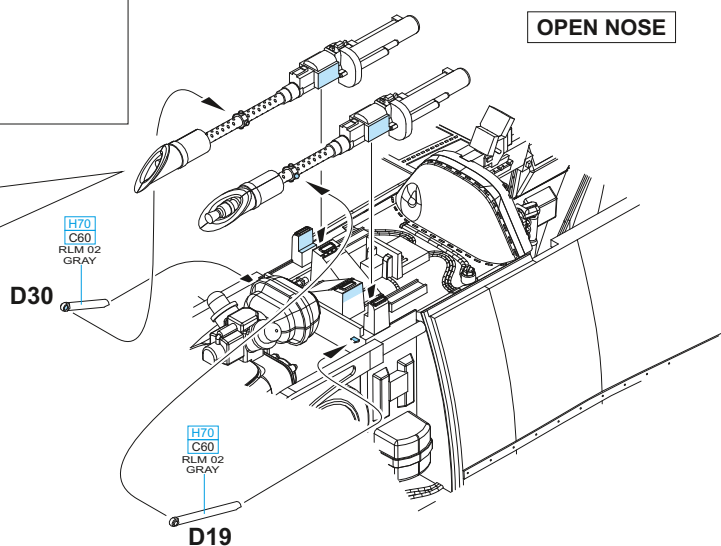
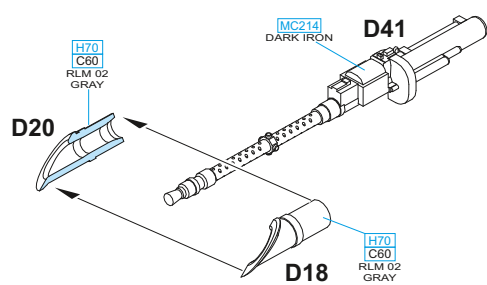
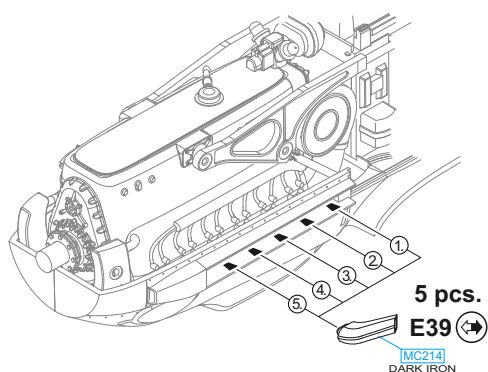
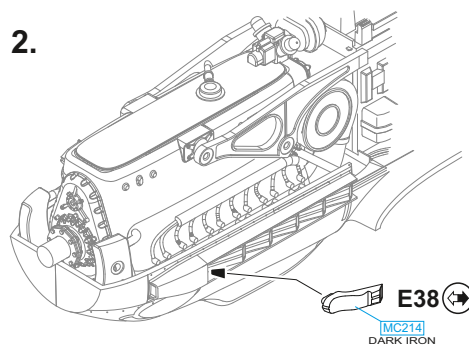
PEINTURE

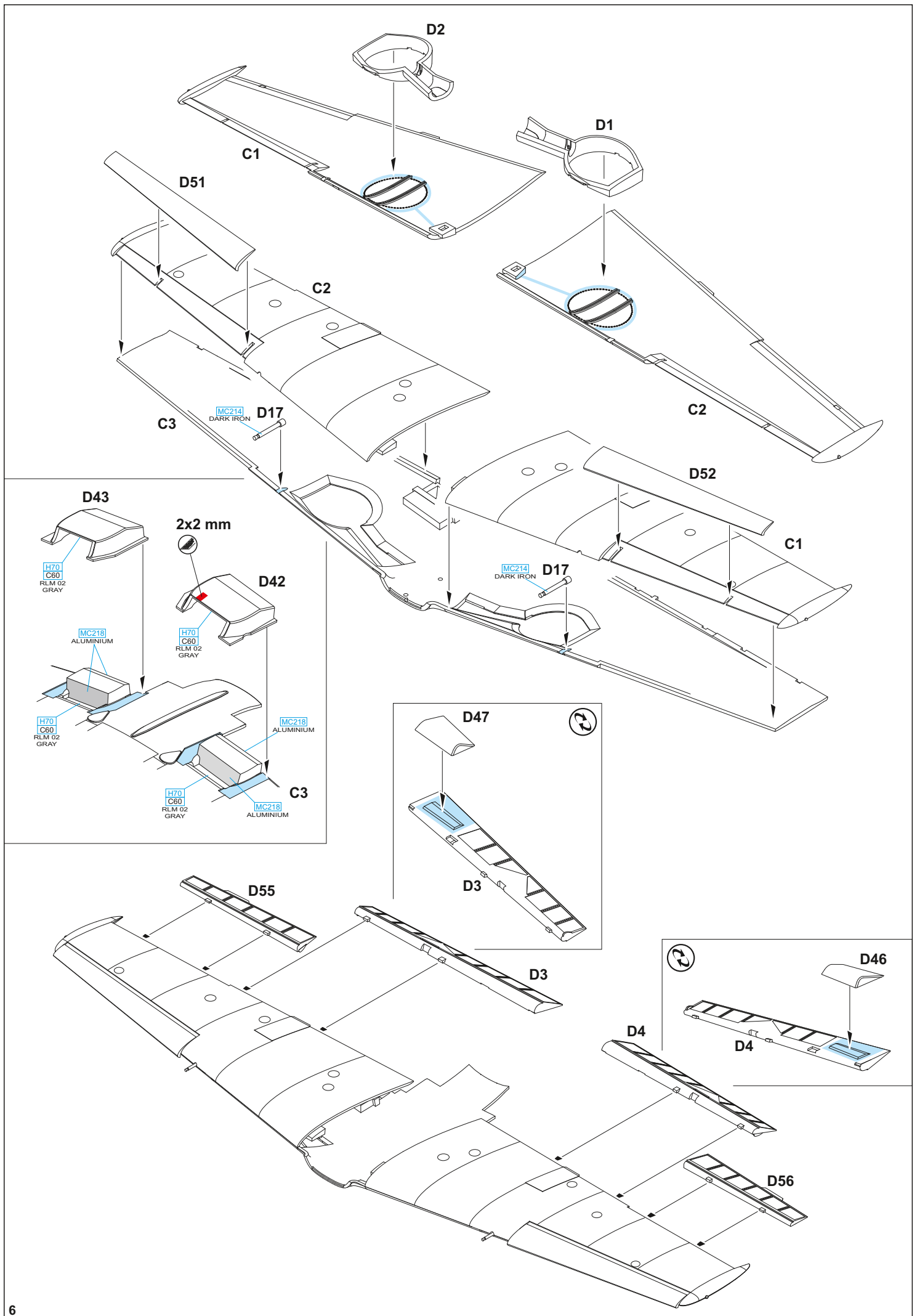


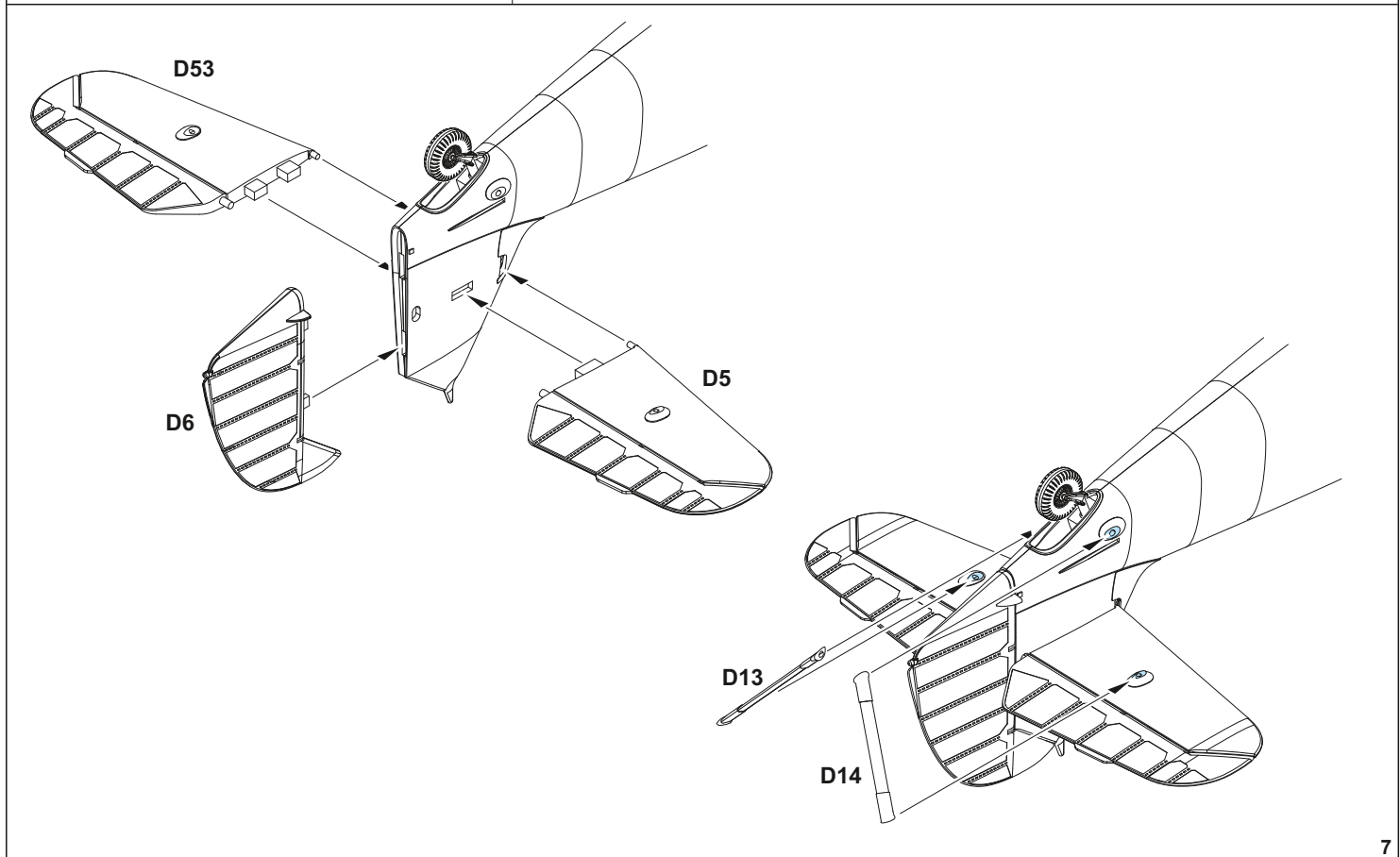
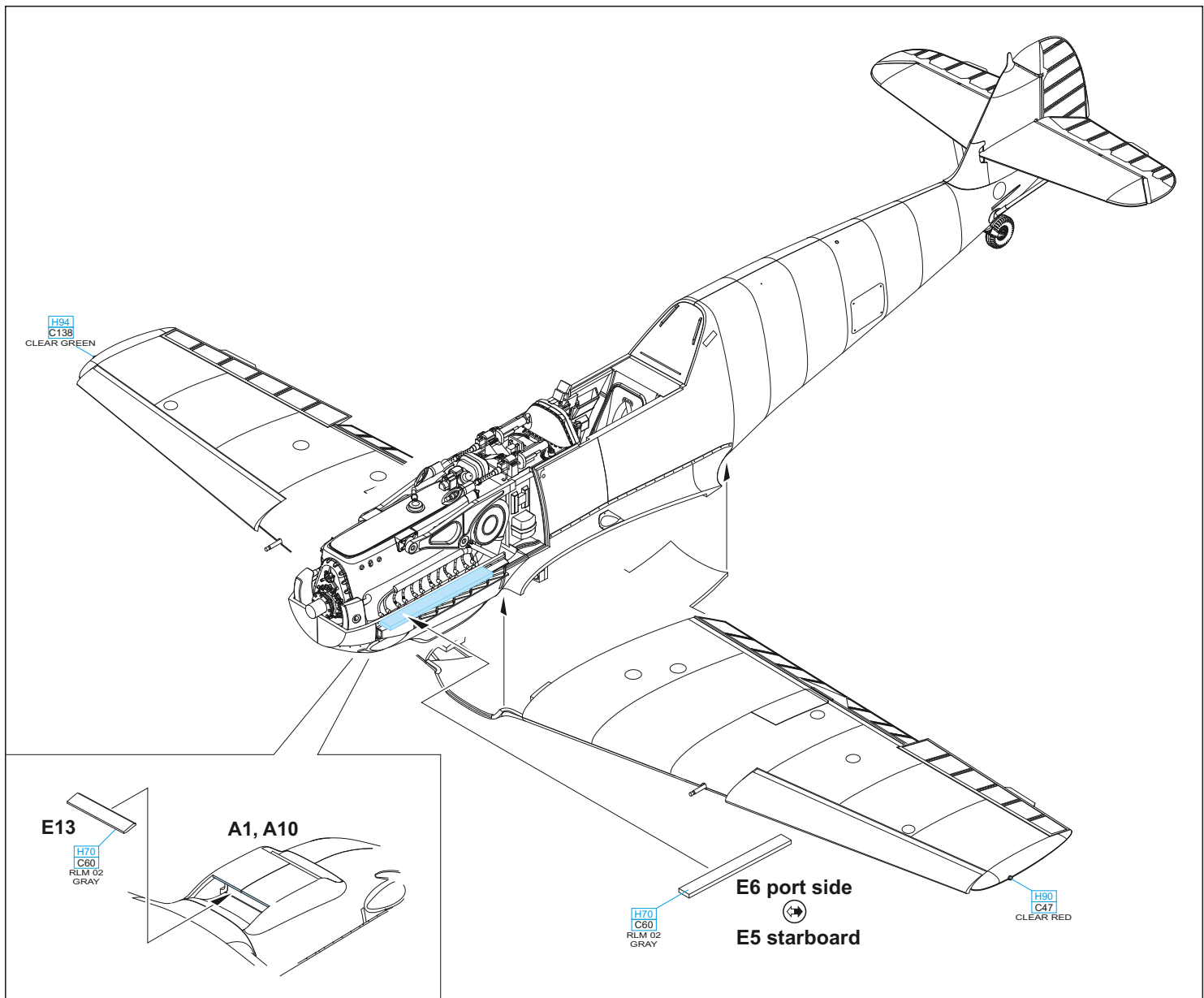
色

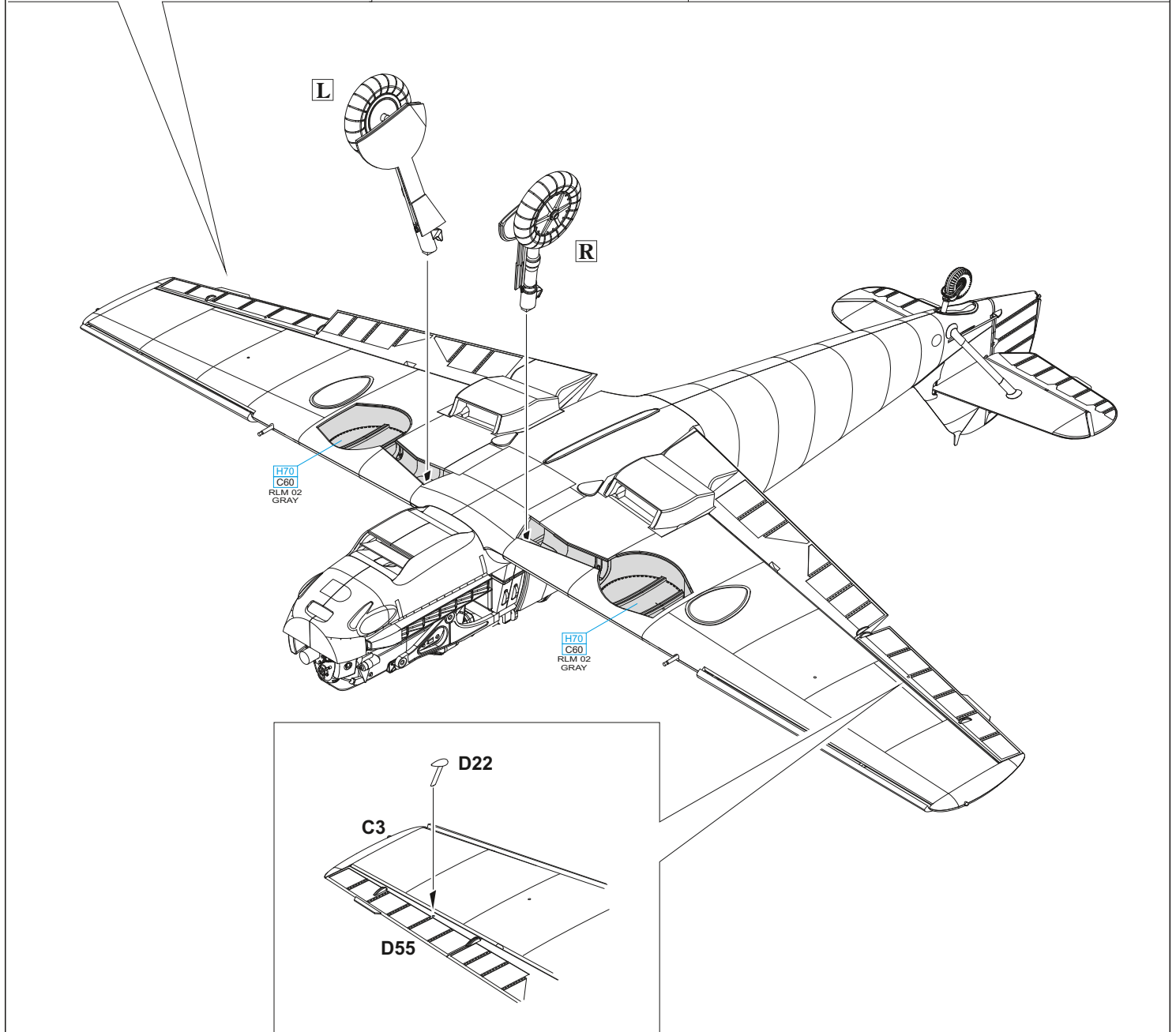
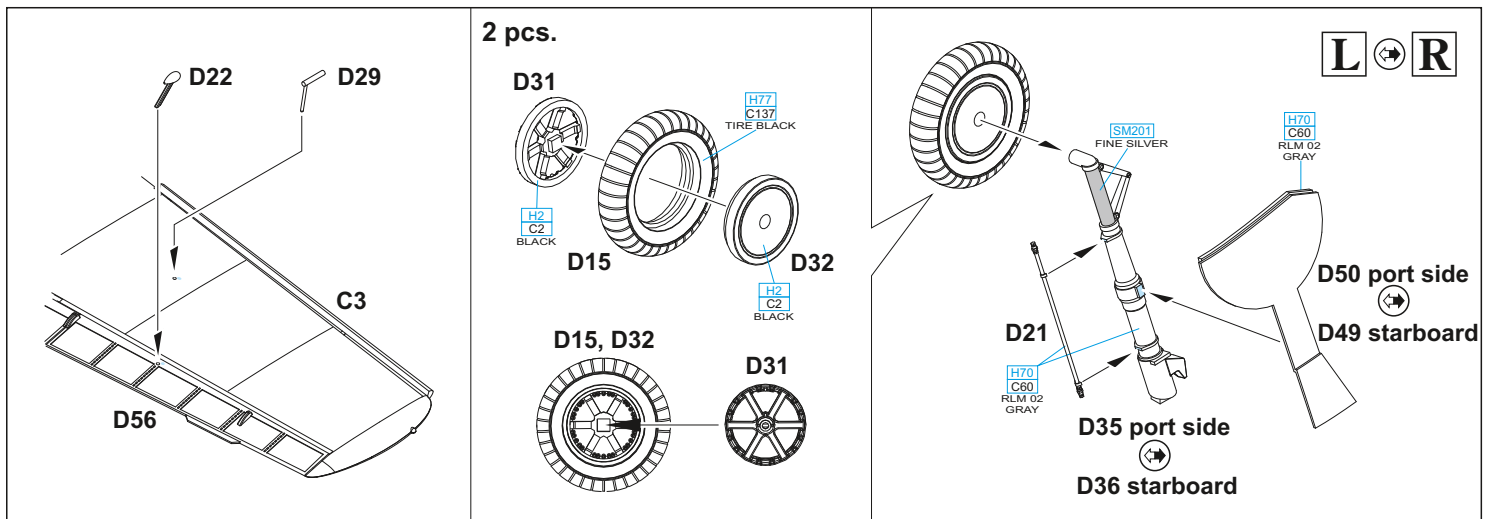
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H6	C6	GREEN
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

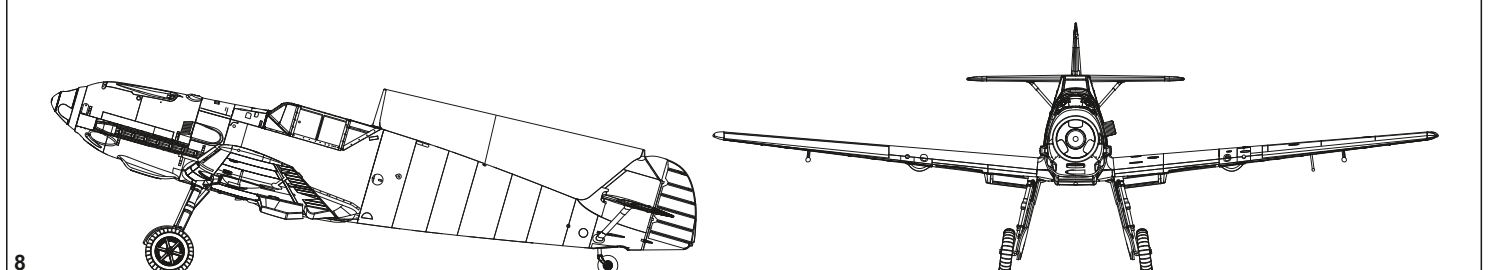
B**2 pcs.****EXHAUST PIPES INSTALATION****1.****2.**



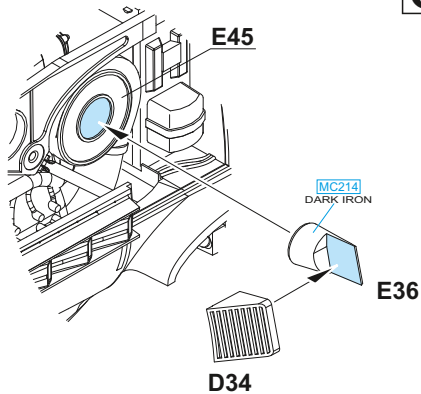
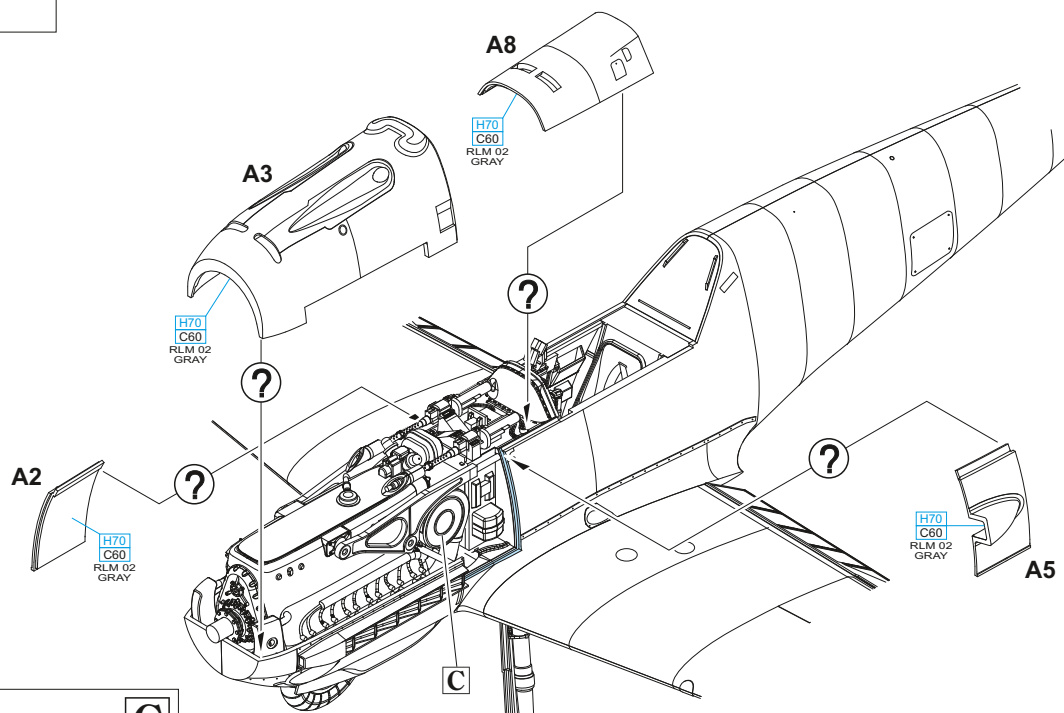




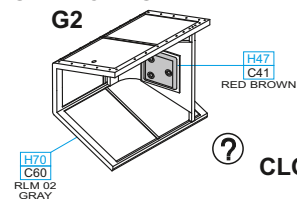
THE CORRECT POSITION OF THE UNDERCARRIAGE LEGS



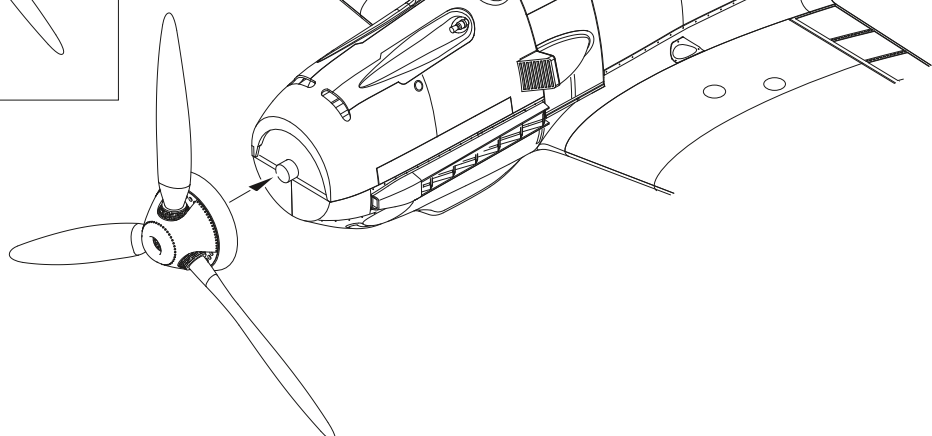
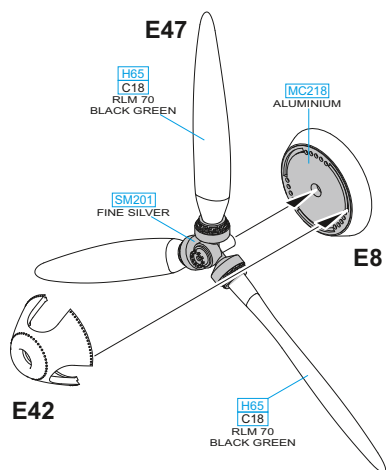
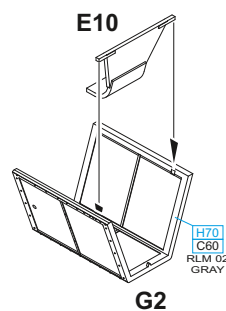
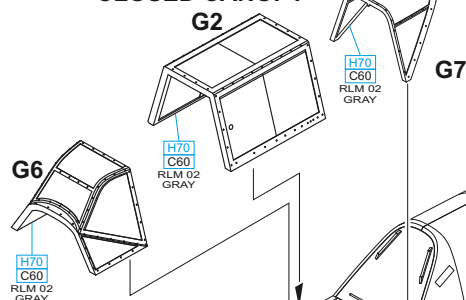
FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 9



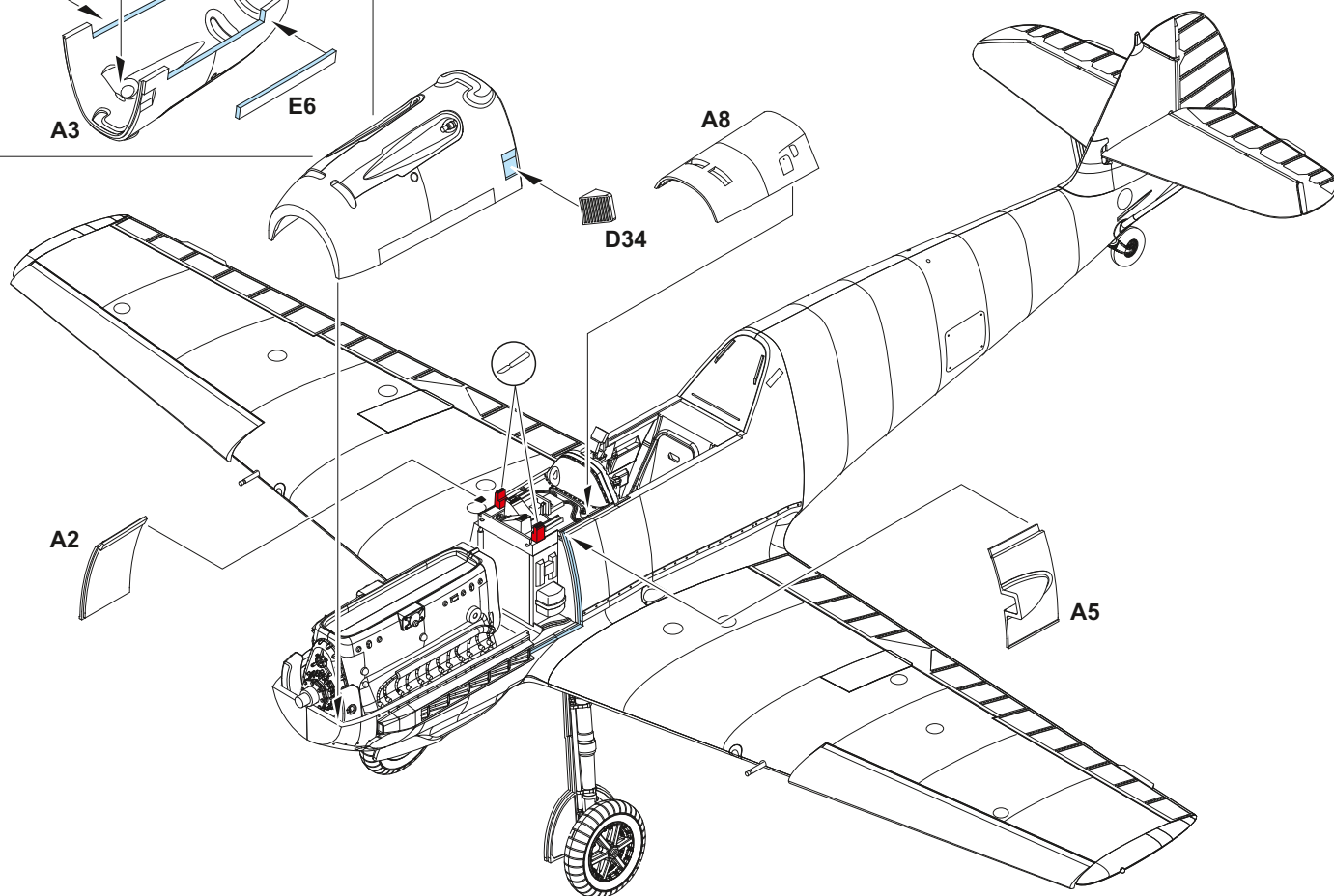
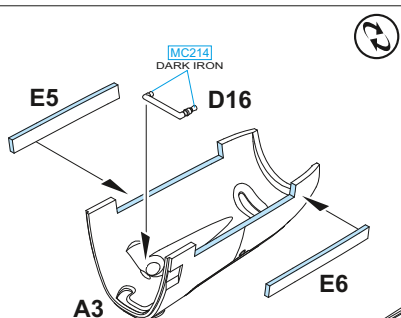
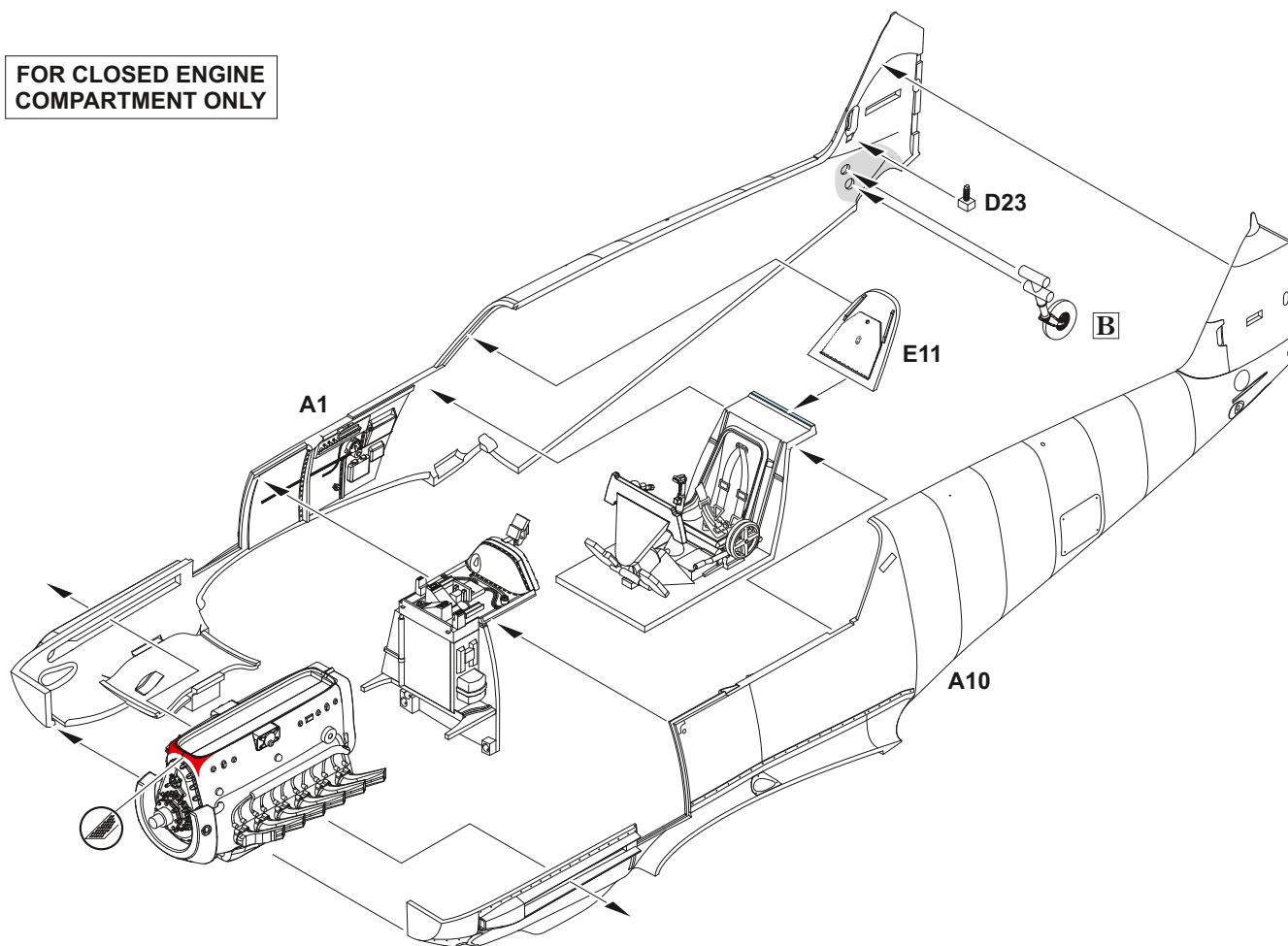
OPEN CANOPY
G2



CLOSED CANOPY
G2

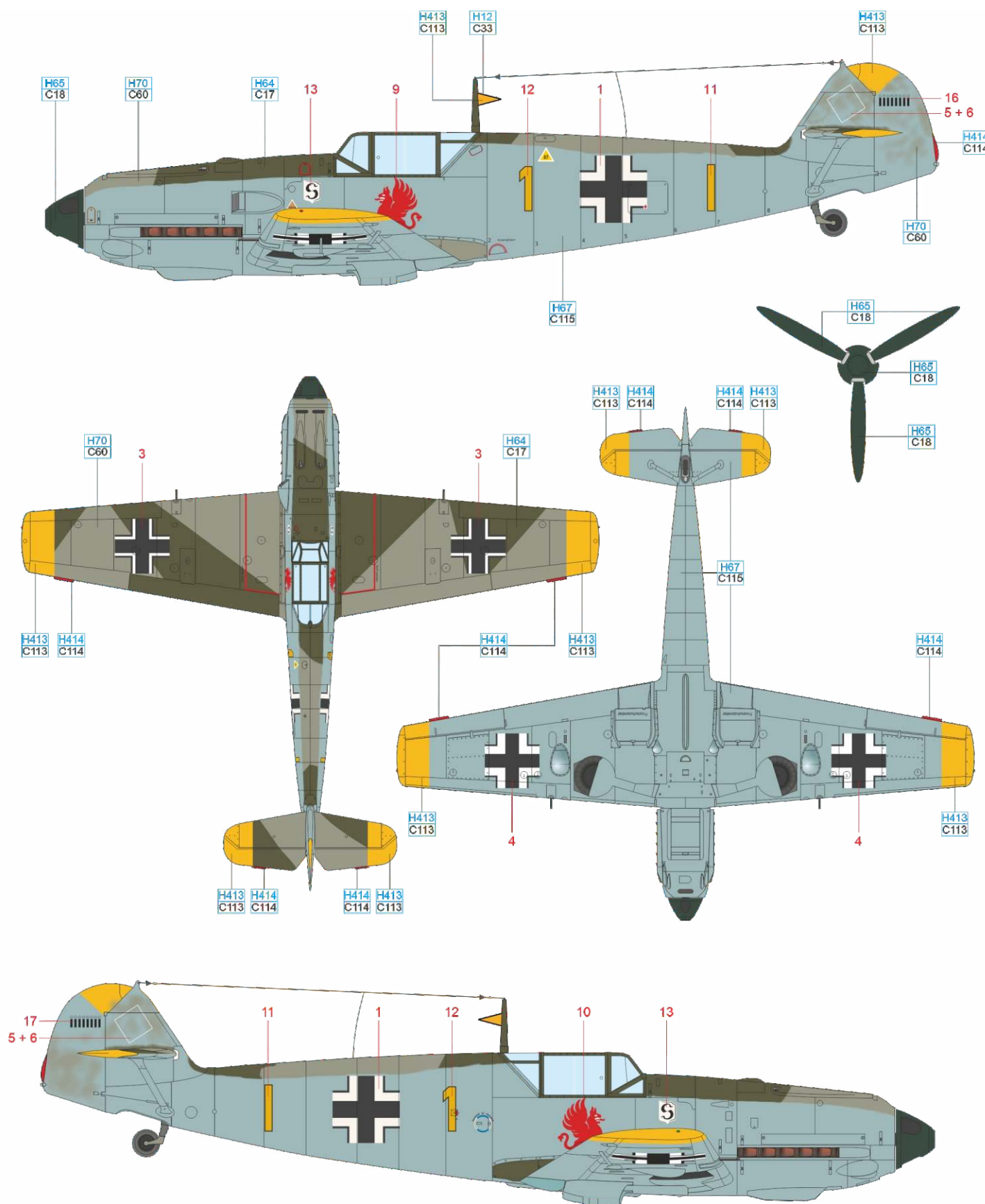


FOR CLOSED ENGINE
COMPARTMENT ONLY



A Oblt. Gerhard Schöpfel, III./JG 26, Caffiers, Francie, srpen 1940

Gerhard Schöpfel se narodil 19. prosince v Erfurtu. V roce 1936 vstoupil do Luftwaffe a v září 1939 se stal velitelem III./JG 26. Svého prvního sestřelu dosáhl 19. května 1940 v bitvě o Francii, následně zaznamenal v Bitvě o Británii další vzdušná vítězství. Největšího úspěchu docílil 18. srpna 1940, kdy mu byly přiznány sestřely čtyř Hurricaneů Mk.I. Bf 109E-4 Oblt. Gerharda Schöpfela měl standardní kamufláž tohoto období sestávající z barev RLM 71/02/65. V Bitvě o Británii byla kamufláž doplněna o žluté identifikační prvky, kterými jsou žluté konce křídla, výškovky a žlutý trojúhelník na vrcholu SOP. Žlutý praporek na anténním sloupku označoval velitele skupiny. Od ledna 1943 zastával Schöpfel různé štábní pozice u Luftwaffe. V květnu 1945 padl do sovětského zajetí, z něhož se vrátil v prosinci 1949. Zemřel 17. května 2003.

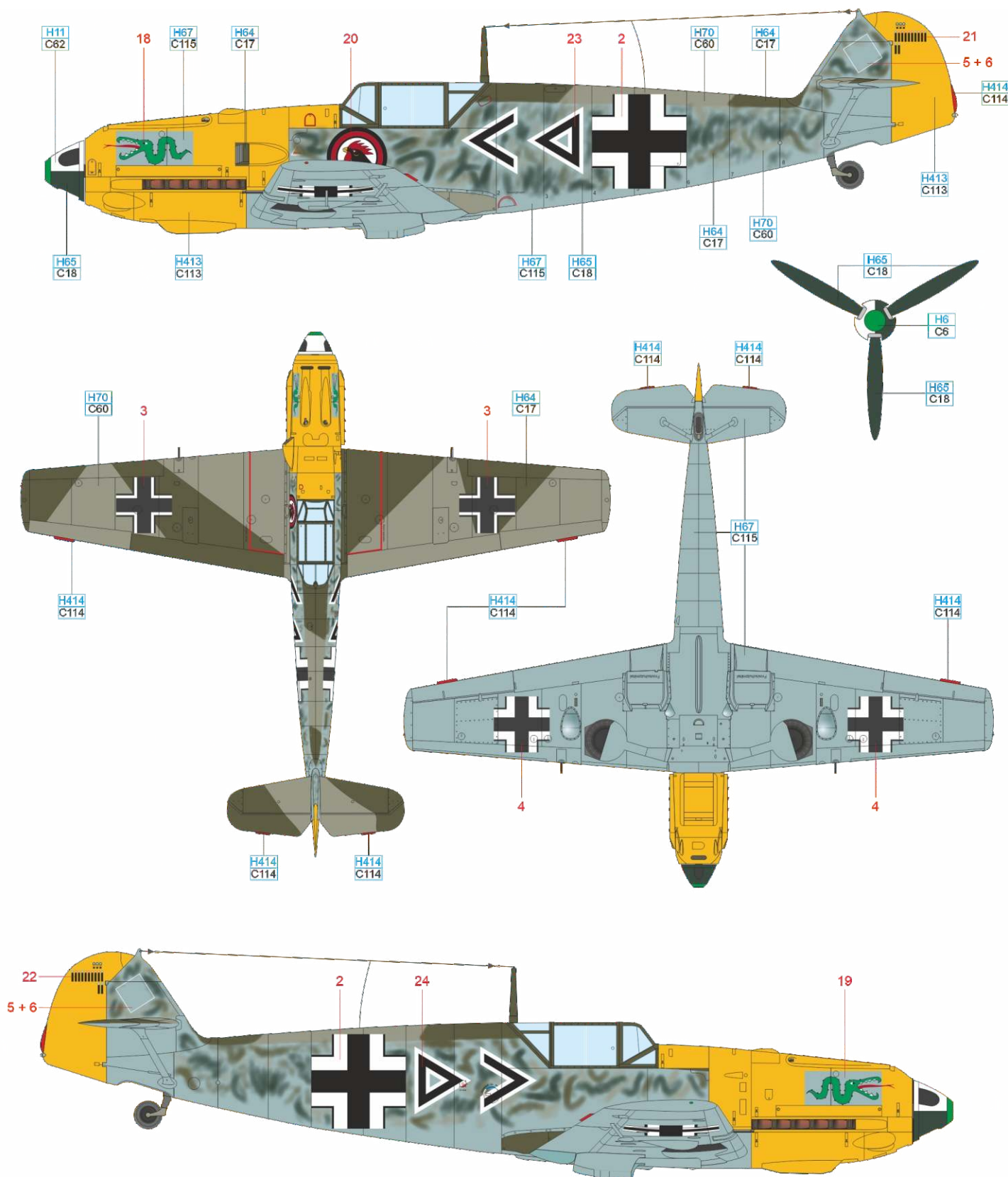


RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114 FLAT BLACK H12 C33 RLM 70 H65 C18 RLM 71 H64 C17 RLM 02 H70 C60 RLM 65 H67 C115

eduard

B WNr. 1433, Hptm. Hans von Hahn, I./JG 3, Grandvillers, Francie, září 1940

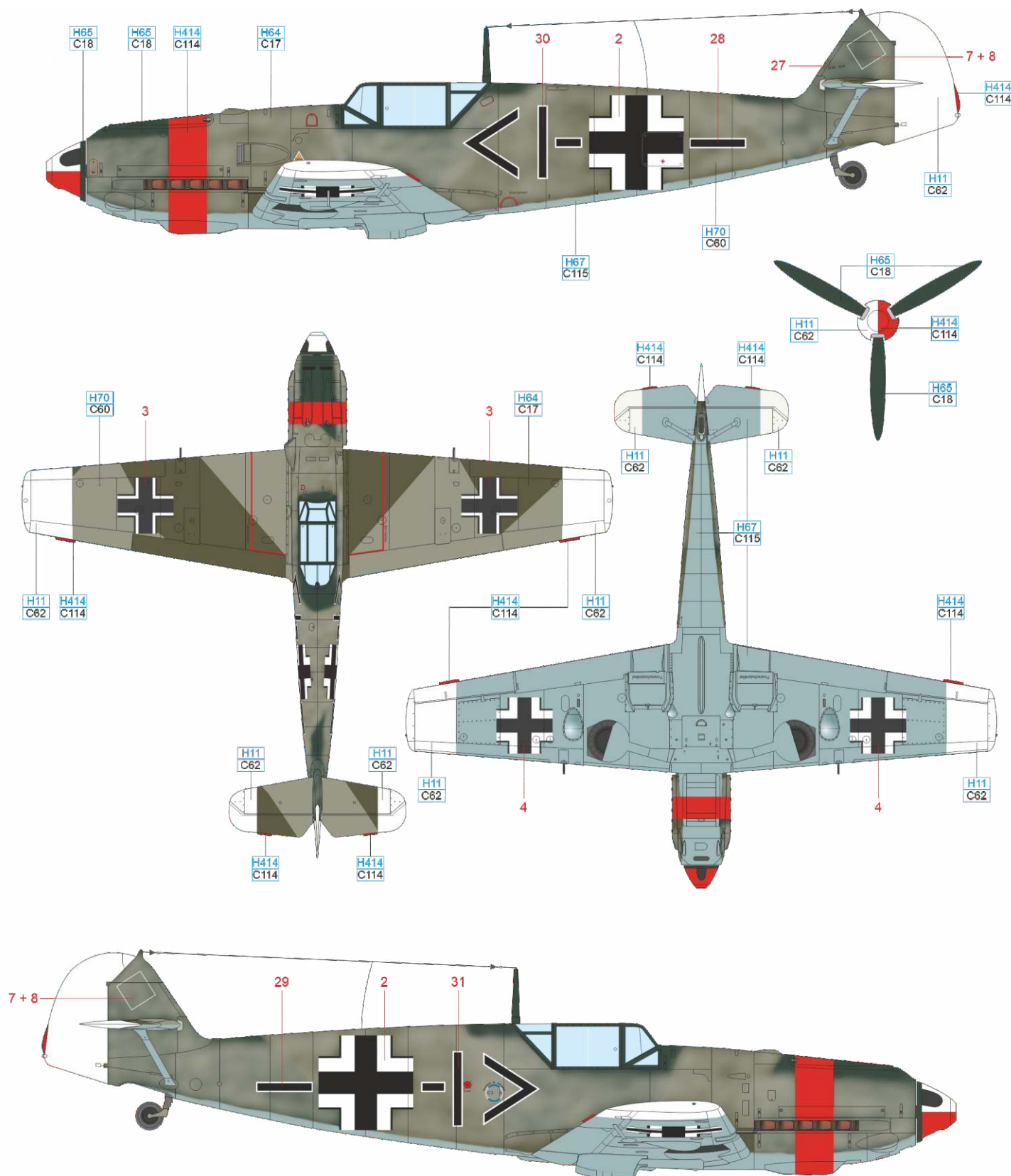
Hans von Hahn se narodil 7. srpna 1914 ve Frankfurtu nad Mohanem. Do Luftwaffe nastoupil v roce 1935 po službě u Kriegsmarine. Dne 18. září 1939 byl jmenován velitelem 8./JG 53 a svého prvního sestřelu dosáhl 22. prosince 1939. Dne 27. srpna 1940 převzal velení I./JG 3 po Hptm. Güntheru Lützowovi. Převzal i jeho velitelský letoun WNr. 1433, kamuflovaný barvami RLM 71/02/65, které byly doplněny o stříkané kroužky RLM 70 a nepravidelné skvrny barvy RLM 71 a RLM 02 na bocích trupu. Před stroje nesla znak I./JG 3 – bájného červa Tatzelwurma zelené barvy, pod čelním štítkem byl na levé straně osobní znak pilota – kohout v kruhu. Na směrovce byly zaznamenány sestřely Hanse von Hahna v podobě černých proužků s kokardami a tří balónů. Do konce 2. světové války sestřelil von Hahn 31 nepřátelských letadel. Válku přežil a zemřel 5. listopadu 1957.



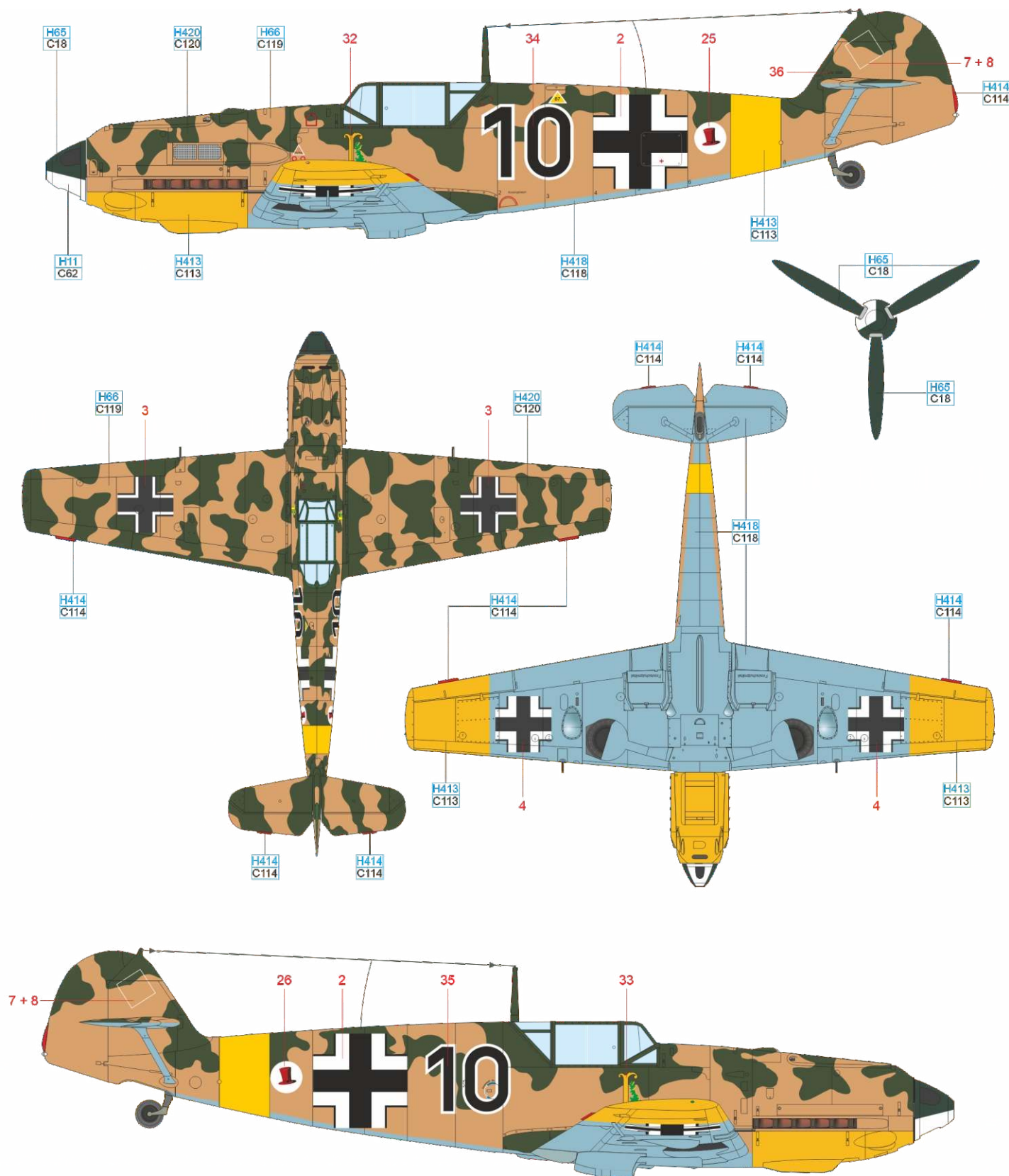
RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	FLAT WHITE	H11 C62	GREEN	H6 C6	RLM 70	H65 C18	RLM 71	H64 C17	RLM 02	H70 C60	RLM 65	H67 C115
--------	--------------	--------	--------------	---------------	------------	-------	----------	--------	------------	--------	------------	--------	------------	--------	-------------

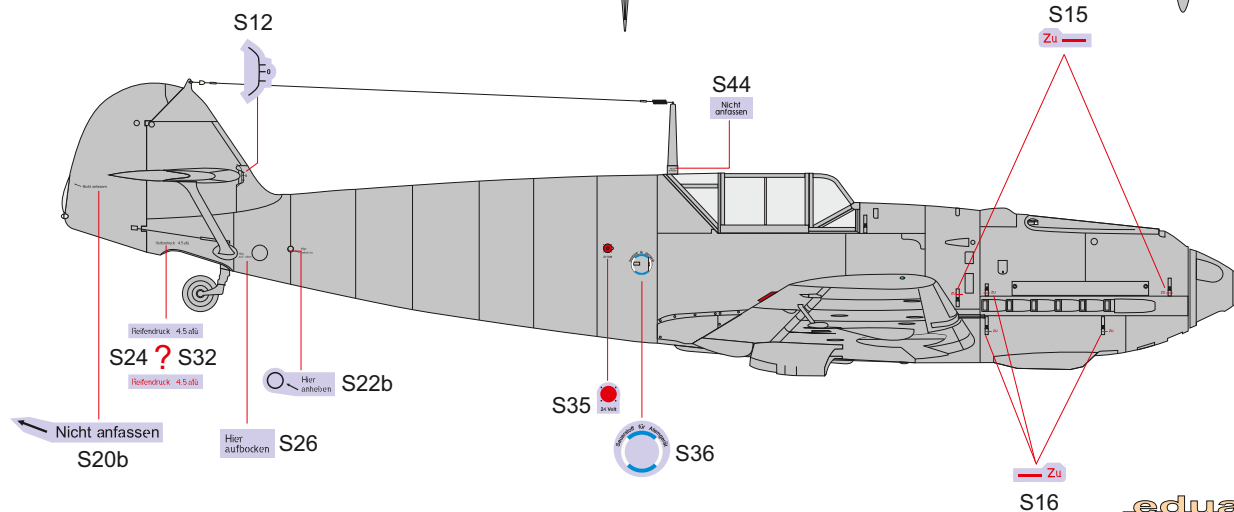
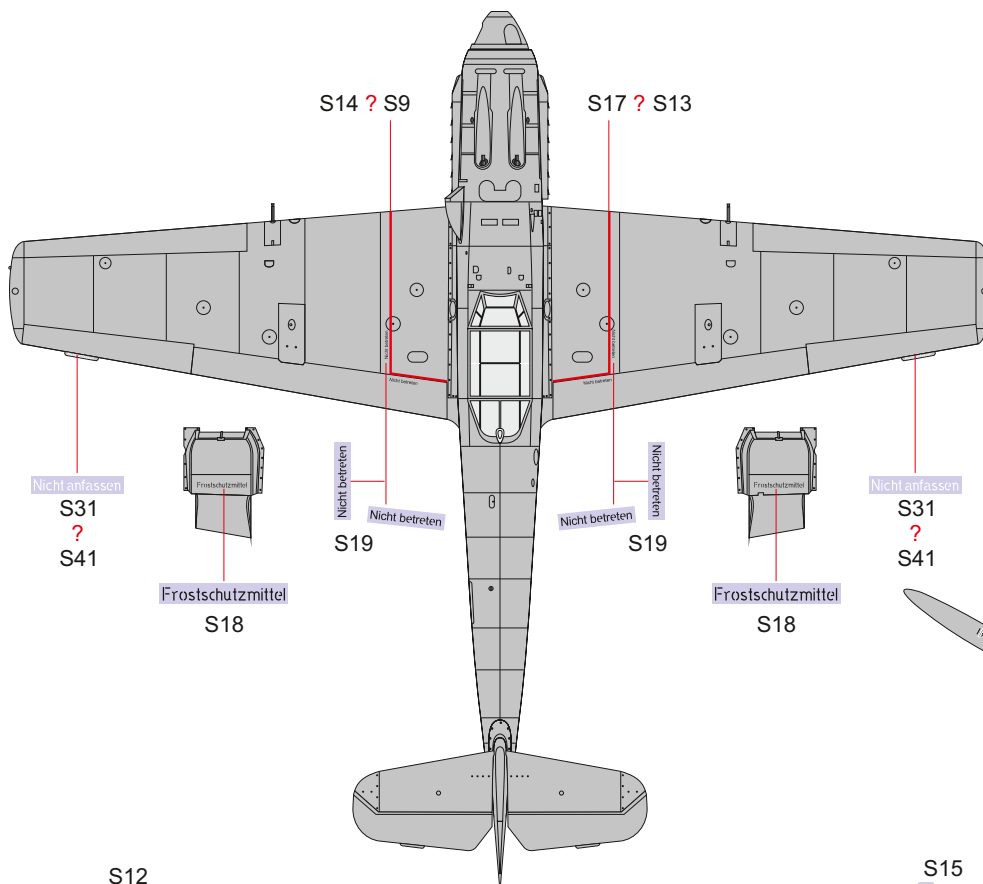
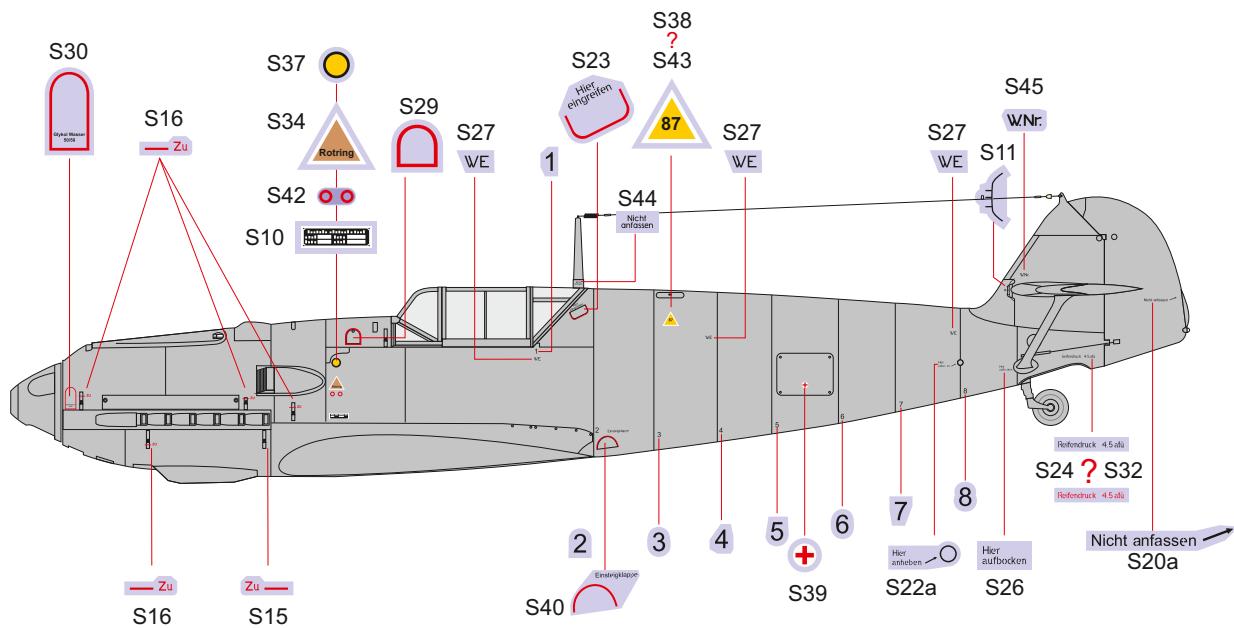
eduard

Wilhelm Meyerweissflog se narodil v roce 1889 a během první světové války sloužil v armádě. Po válce žil zřejmě ve Švýcarsku a jako obchodník často cestoval do USA. V JG 53 Pik As sloužil jako administrativní důstojník u štábu eskadry. Byl to právě jeho letoun, který je zachycen na známé fotografii při doplňování paliva na bývalé britské základně La Villiaze na ostrově Guernsey na okupovaných Normanských ostrovech. Hptm. Meyerweissflog padl do zajetí 5. září 1940 poté, co vzlétl „na vlastní pěst“ za startující formací JG 53 a nad Anglií zasáhl jeho palivovou nádrž Spitfire, pravděpodobně pilotovaný F/Lt. Hughesem od No. 234 Sqn. Letoun nesl původně kamuflážní schéma tvořené barvami RLM 70 a 71, které bylo přestříkáno na provedení RLM 71 a 02, a to včetně bočních ploch trupu. Na přídi, kolem kabiny a před ocasními plochami ale zůstaly patrné zbytky barvy RLM 70. Červený pás na předních letounů Stab/JG 53 se objevil poté, co bylo přímo Göringem nařízeno nahradit jím znak jednotky, pikové eso. Měl to být trest za zjištění, že manželka velitele JG 53, Maj. Hanse-Jürgena von Cramon-Taubadela, měla židovské předky. Bílé konce křídel a směrovka patřily ke standardním rozlišovacím prvkům letounů Luftwaffe na západní frontě.



Stejně jako JG 77, byla i Lehrgeschwader 2 po ukončení řeckého tažení stažena k odpočinku a dozbrojení, k němuž mělo dojít v Bělehradu. V polovině července následoval přesun na rumunské území, kde Messerschmitty Bf 109E vyzbrojená LG 2 (některé byly ve stíhací-bombardovací konfiguraci) vyčkávala na své bojové nasazení proti Sovětskému svazu. Do operace Barbarossa se zapojila 22. července v ranních hodinách. Stroj „černá 10“, který si ponechal kamufláž z bojů nad Řeckem a Krétou a byl vybaven tropickým filtrem, byl sestřelen 10. července 1941 sovětskými I-16. Pilot je dodnes veden jako nezvěstý. Označení stroje doplňují znaky I.(J)/LG 2 pod čelním štítkem a 2.(J)/LG 2 na boku za trupovým křížem.



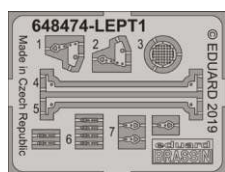
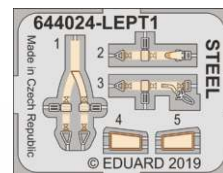


Eduard goodies for

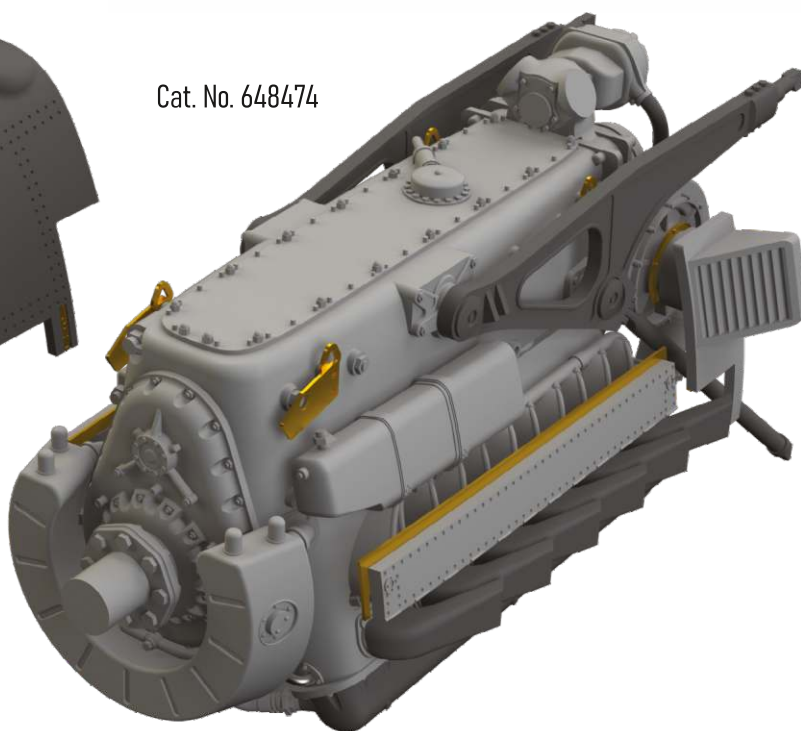
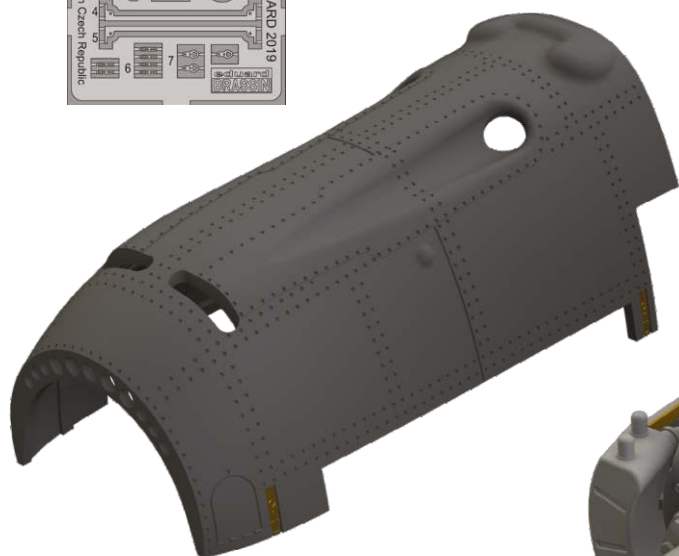
Bf 109E-4 1/48

- FE1403 Bf 109E-4 Weekend (PE-Set)
- 644024 Bf 109E LööK (Brassin)
- 648058 Bf 109E wheels (Brassin)
- 648472 Bf 109E cockpit & radio compartment (Brassin)
- 648474 Bf 109E engine (Brassin)
- 3DL48049 Bf 109E-4 SPACE (3D Decal Set)
- EX400 Bf 109E-4/E-7 Weekend (Mask)
- EX995 Bf 109E-4 TFace (Mask)

Cat. No. 644024



Cat. No. 648474



Cat. No. 648472

