

Bf 109F-2

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84212

Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Progresivní konstrukce měla od počátku velký prostor pro další vylepšení a Messerschmittův tým jej plně využil.

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 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 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, 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. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec poháněl několik desítek tisíc vyrobených „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./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 vedení 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 technikou i množstevní převahou absol-

vovala 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 1943–45 se pak zapojovaly především Bf 109 verzí řady G a v posledních měsících války pak také verzí řady 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 či cvičné 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 bránců svobody nově budovaného státu Izrael.

Tato stavebnice: Bf 109F-2

Řada Bf 109F (Friedrich) představovala významné vylepšení předchůdce Bf 109E. Došlo k četným aerodynamickým změnám, které daly Bf 109 tvary, které se přiblížily „definitivnímu“ vzhledu tohoto typu. Zcela přepracováno bylo zakrytování motoru, které dostalo obléjší a aerodynamičtější tvar, zatímco vrtulový kužel byl zvětšen a navazoval plynule na trup. Také chladič oleje pod přídílí byl přepracován a dostal aerodynamičtější tvar. Křídlo pozbylo svého do té doby typického lichoběžníkového tvaru, protože dostalo oblé konce. Přepracována byla také výzbroj, kterou tvořily dva kulomety MG 17 ráže 7,92 mm umístěné v přídílí nad motorem a jeden 15mm kanón MG 151 střelící dutou osou vrtule. Nová verze byla piloty přijata kladně, neboť se jednalo o nejlépe ovladatelný Bf 109 vůbec. Verze F-2 používala vrtuli VDM 9-11207, kterou poháněl motor DB 601N. První Bf 109F-2 dorazily v říjnu 1940 a výroba běžela až do srpna 1941. Během tohoto období bylo vyrobeno přibližně 1230 kusů Messerschmittu Bf 109F-2.



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

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

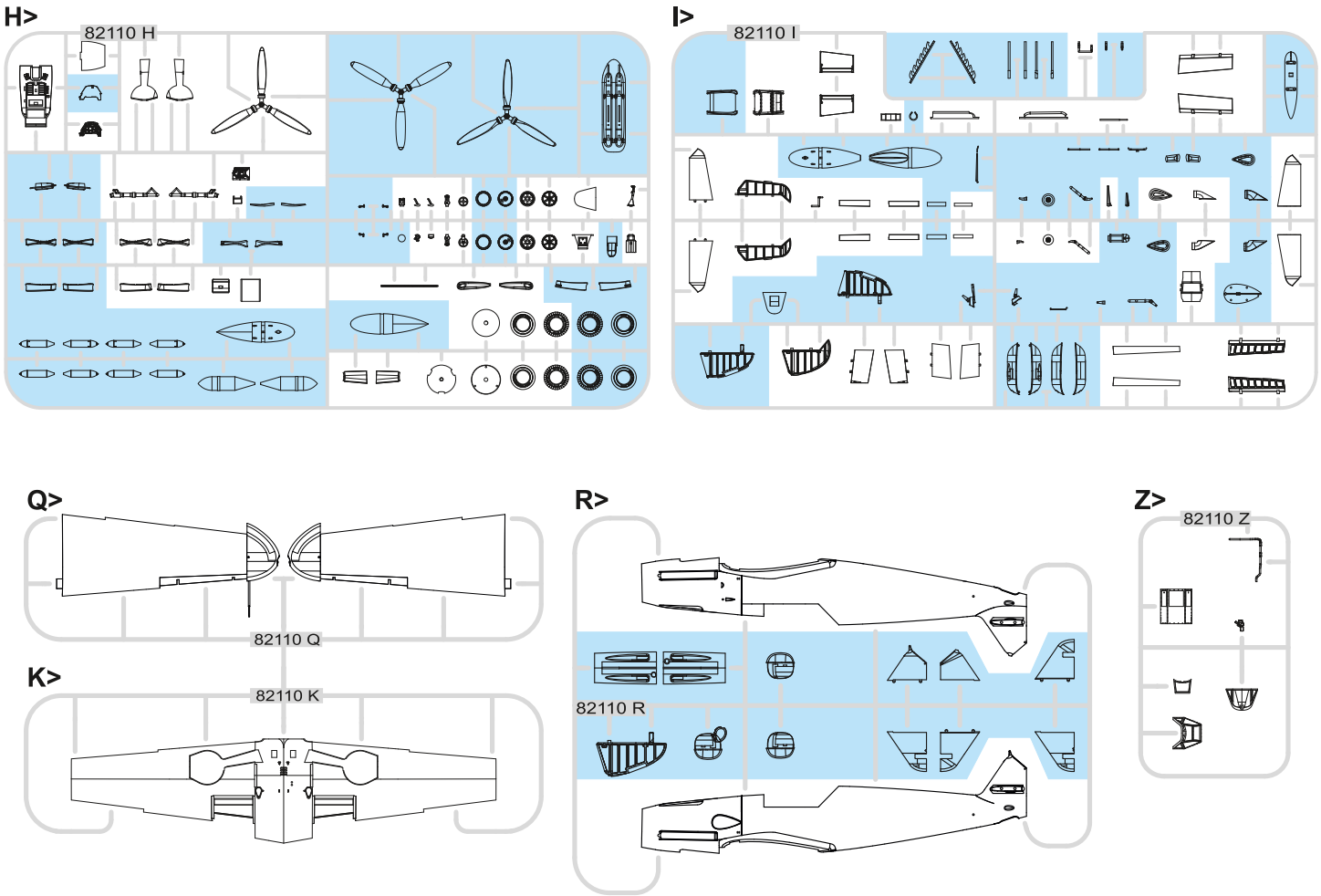
*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC 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

*

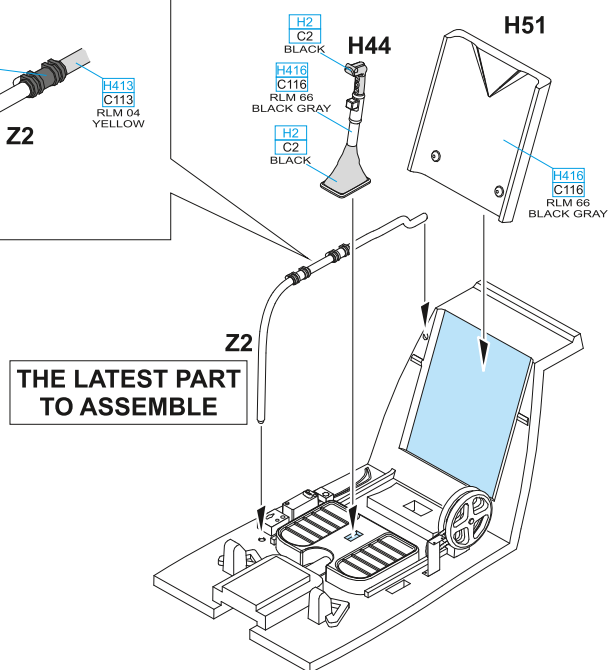
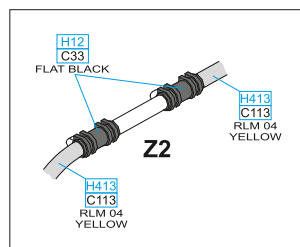
PEINTURE

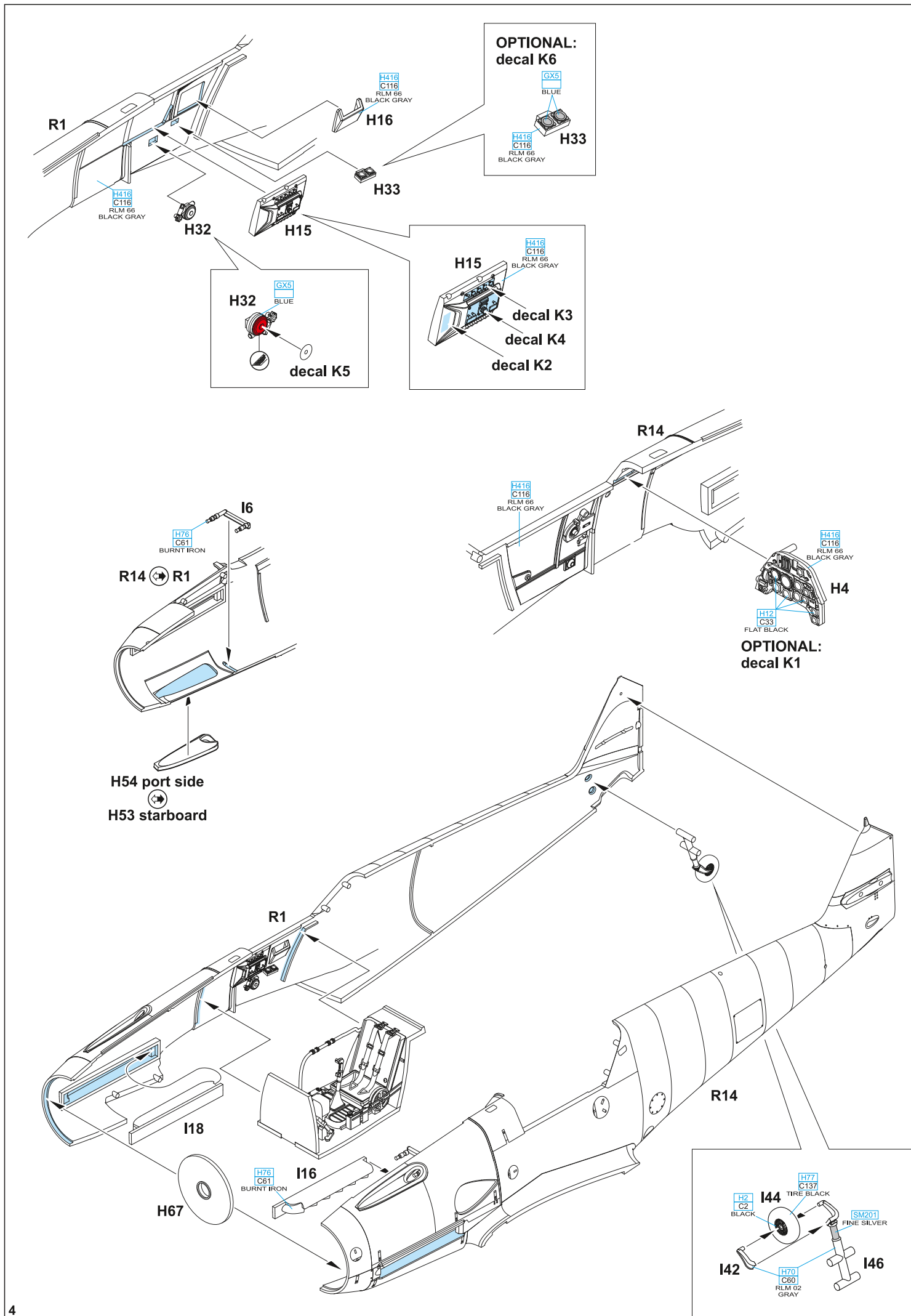
*

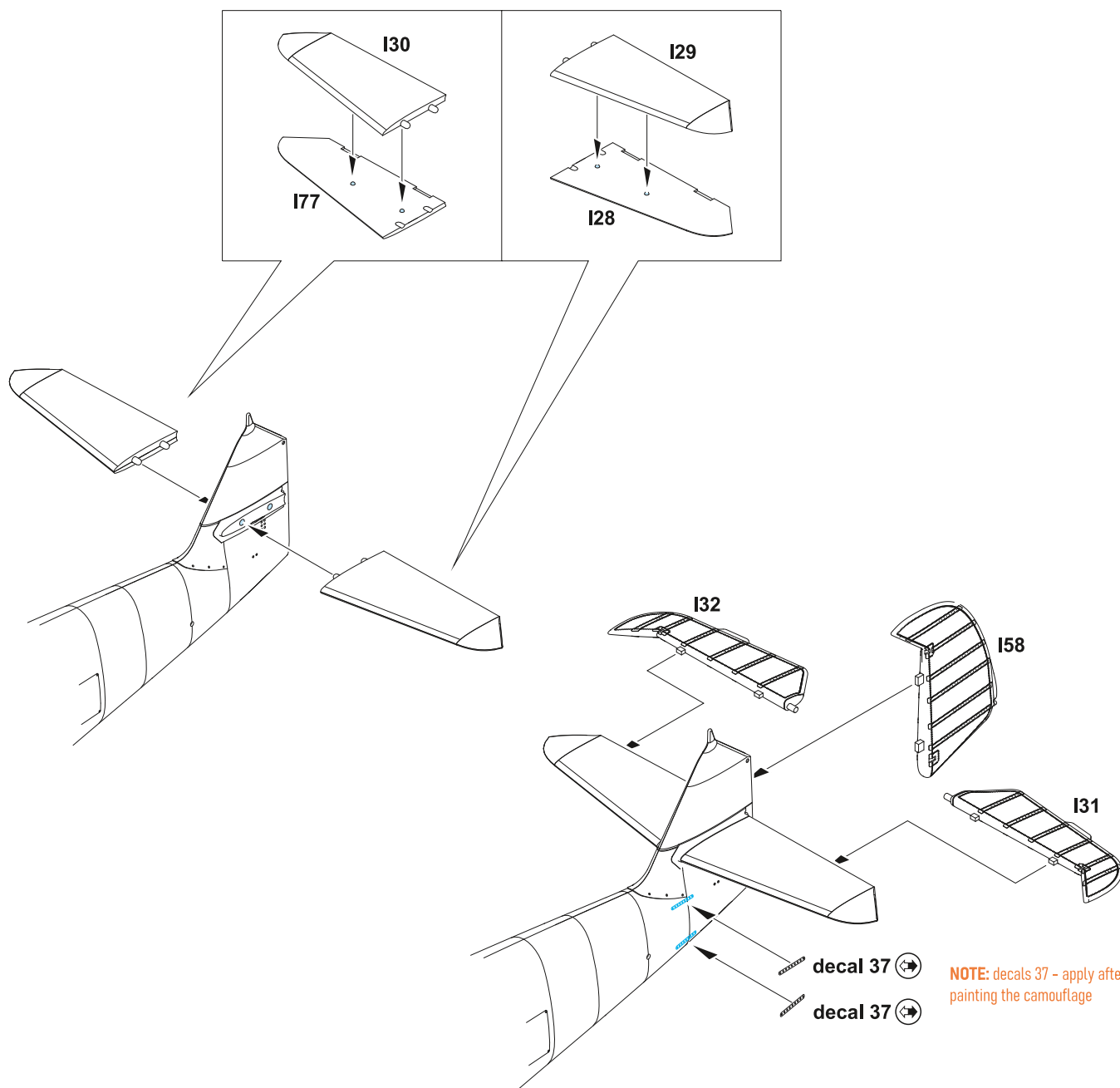
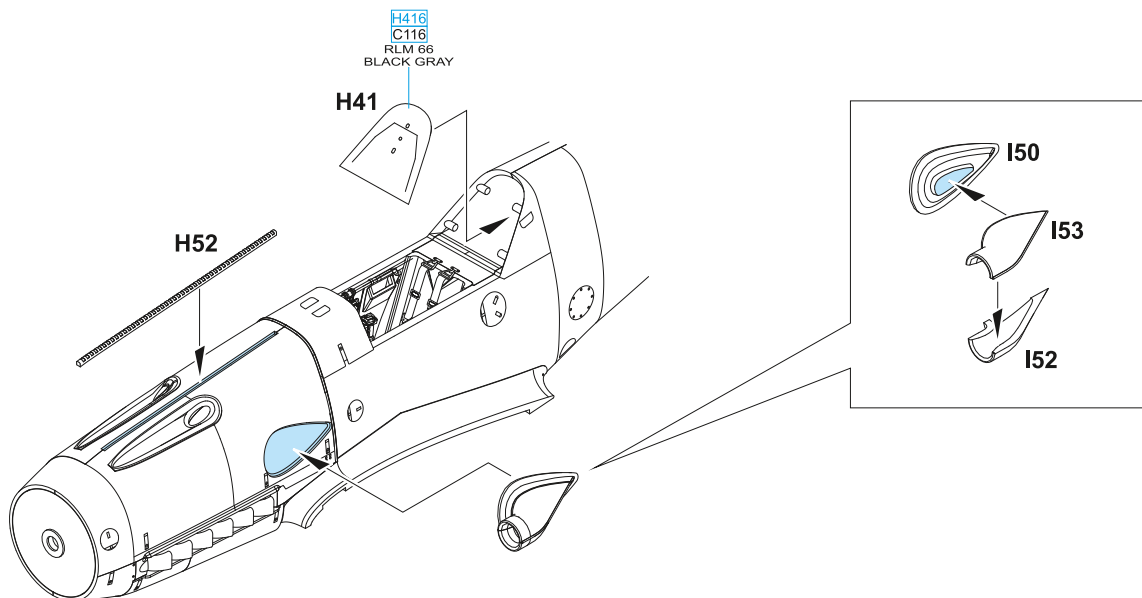
色

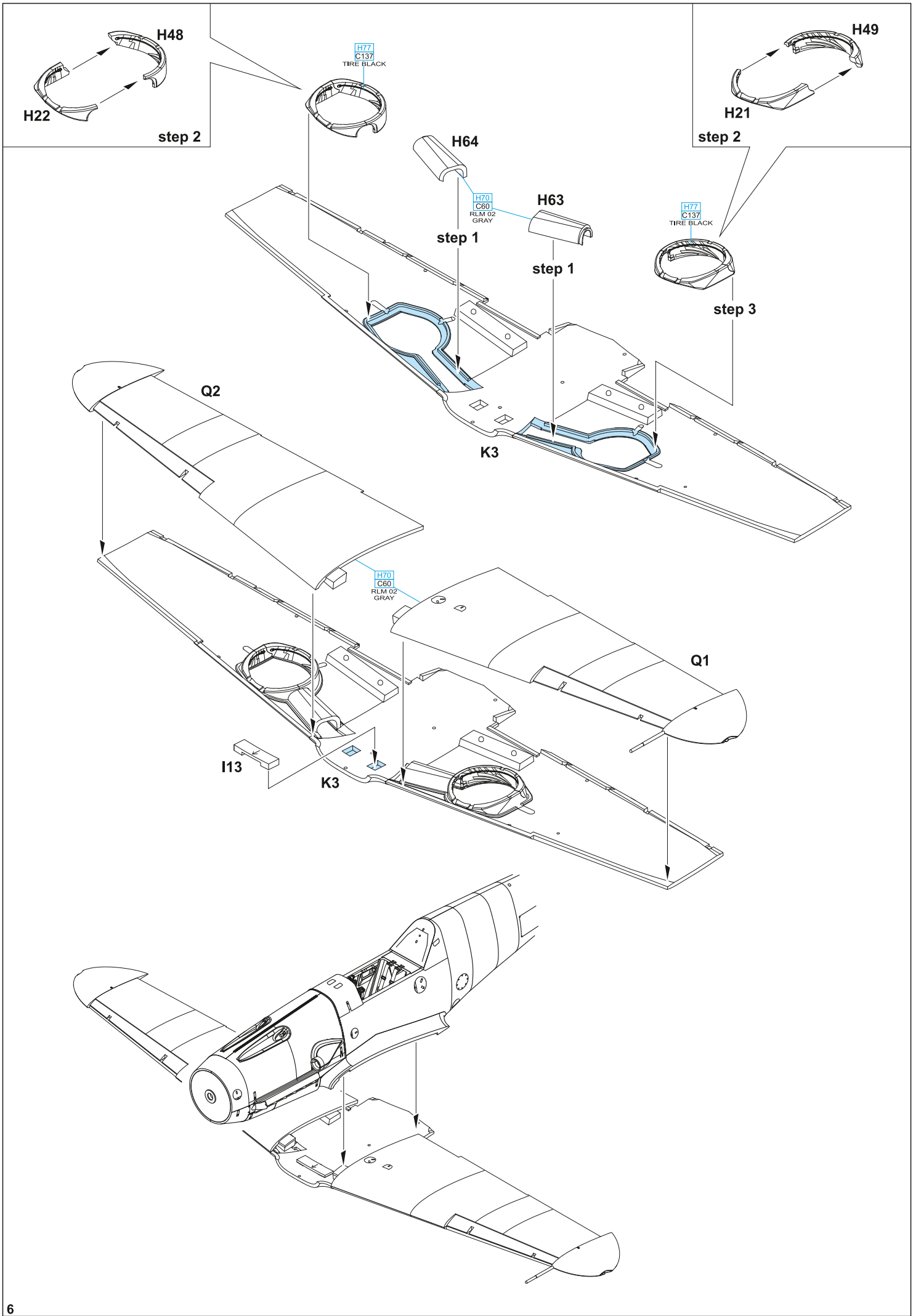
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
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 2
SM202		SUPER GOLD
Mr.COLOR GX		
GX5		SUSIE BLUE

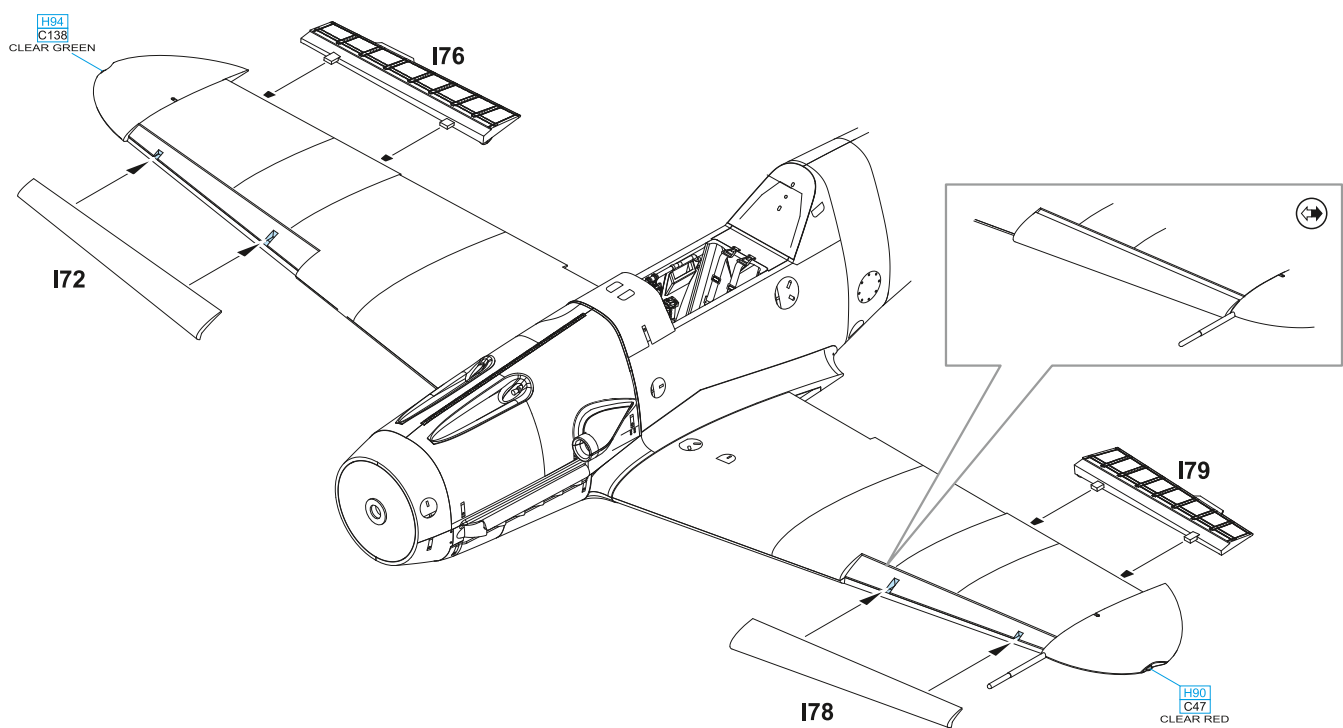




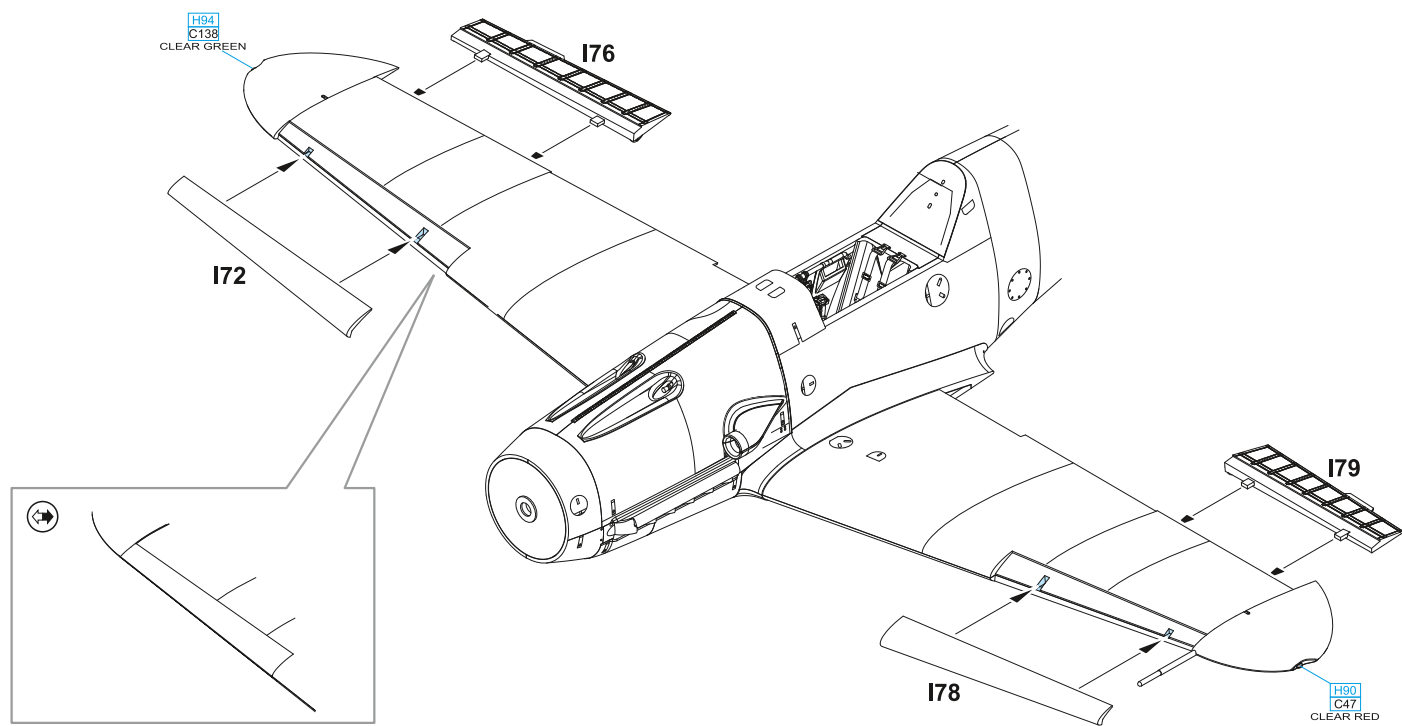




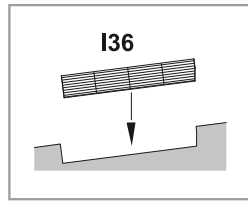
OPEN



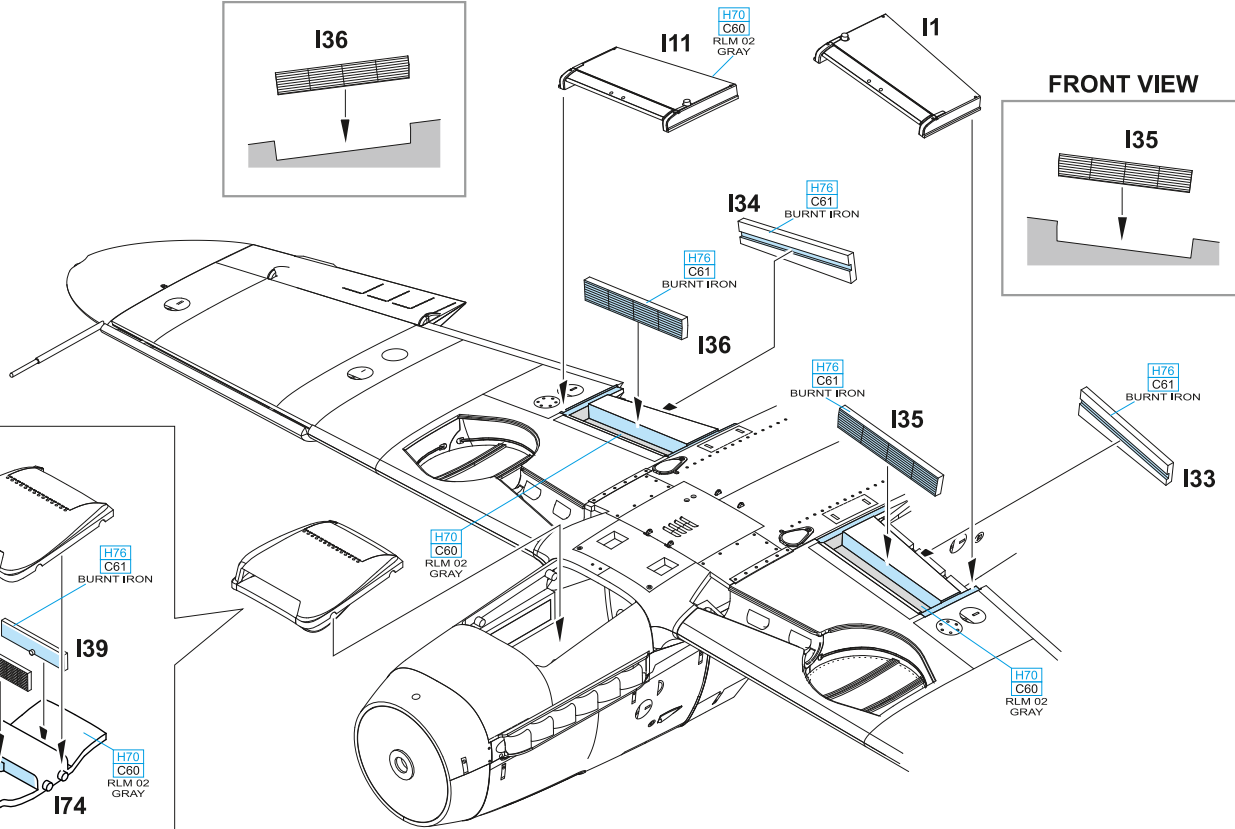
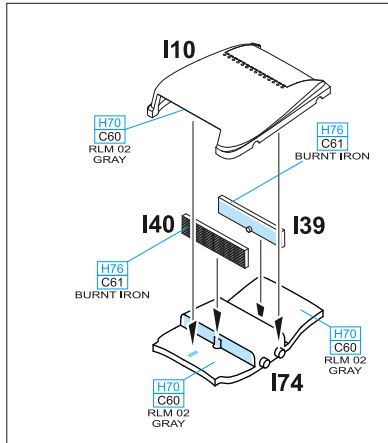
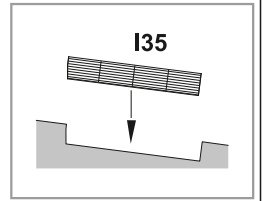
CLOSED



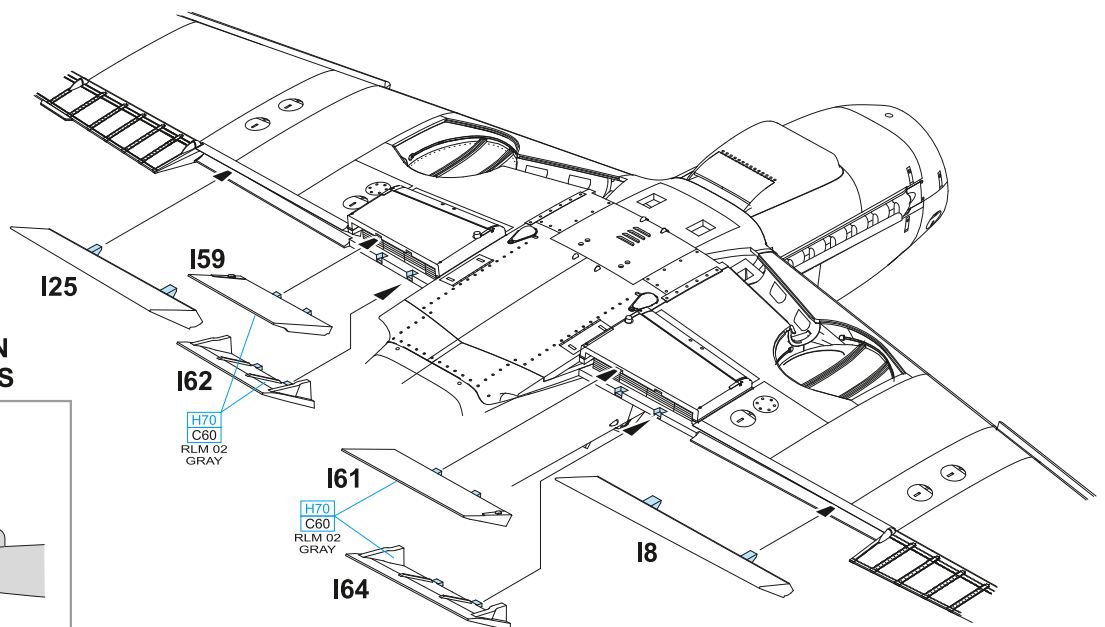
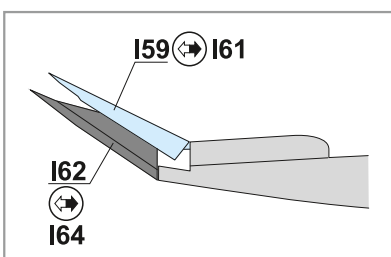
FRONT VIEW

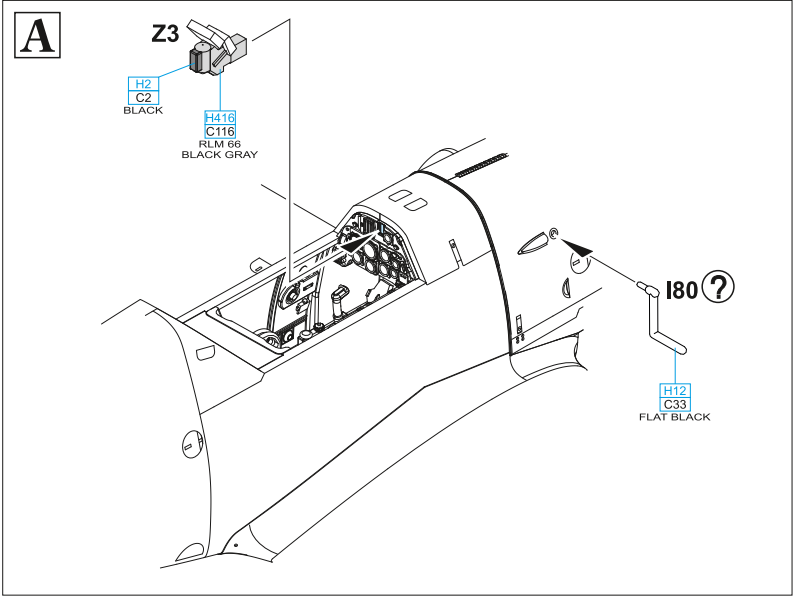
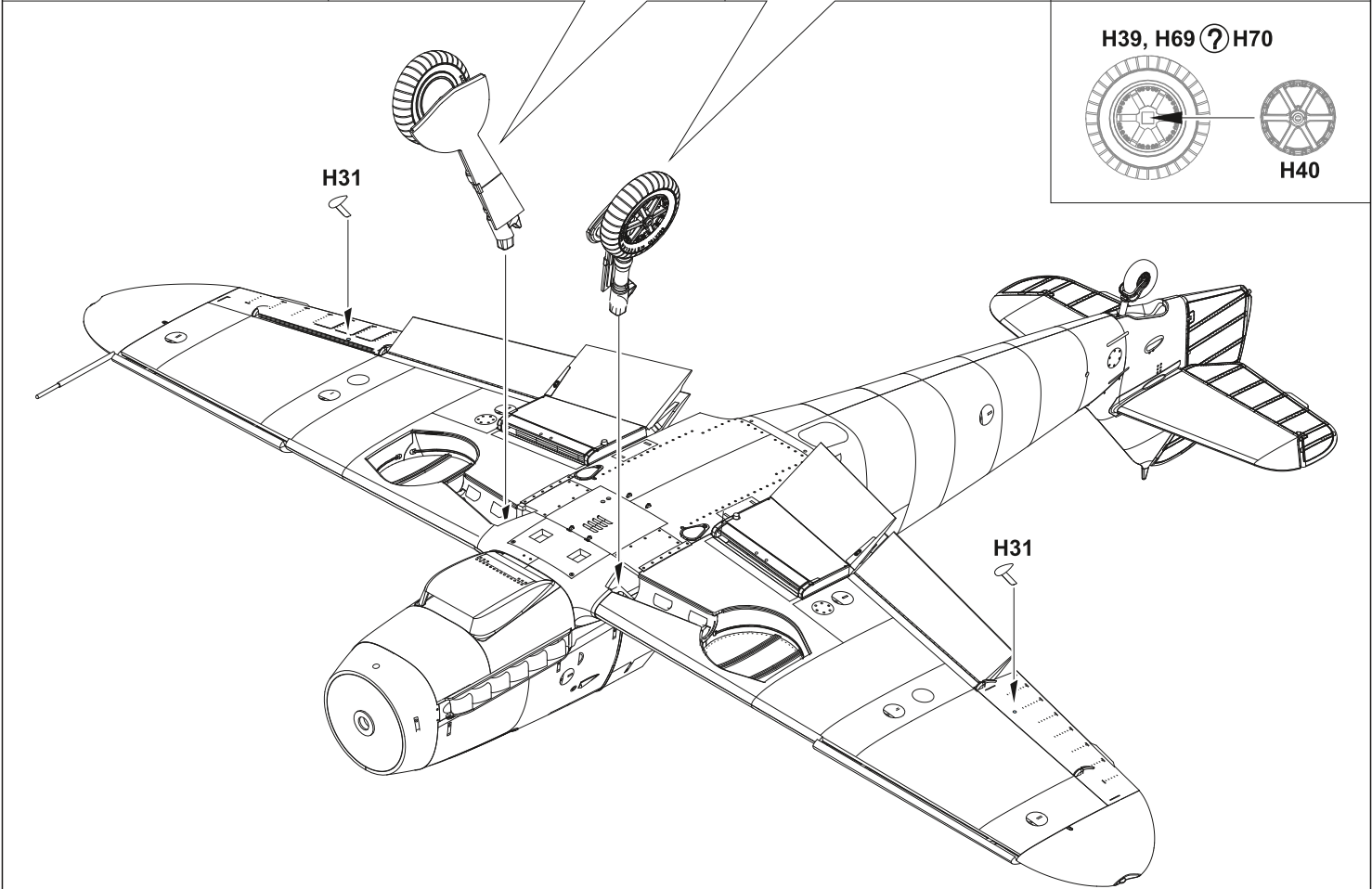
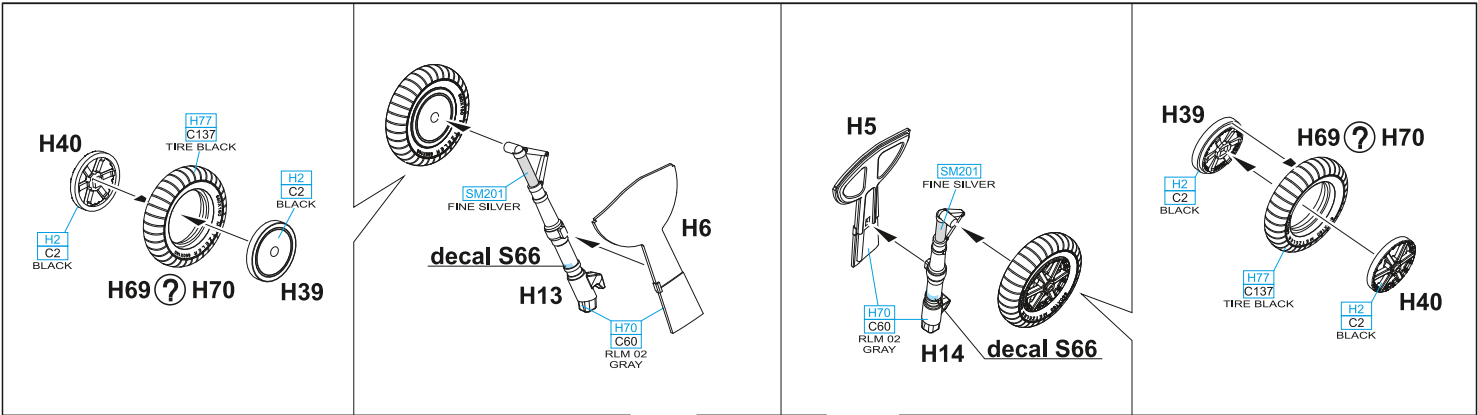


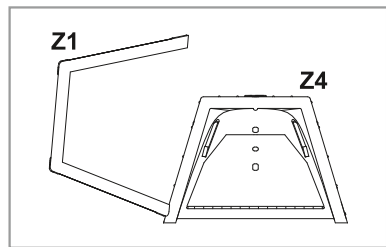
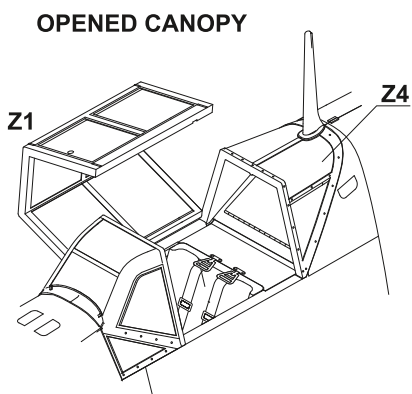
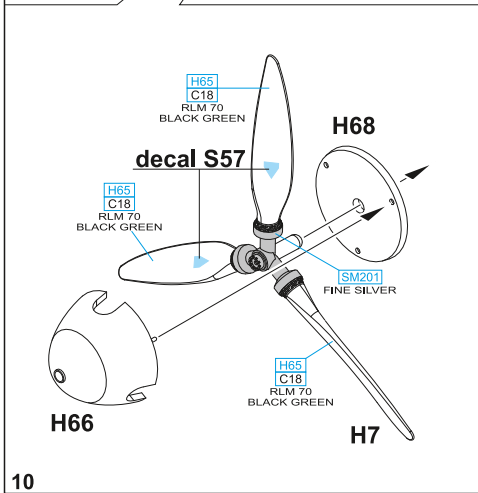
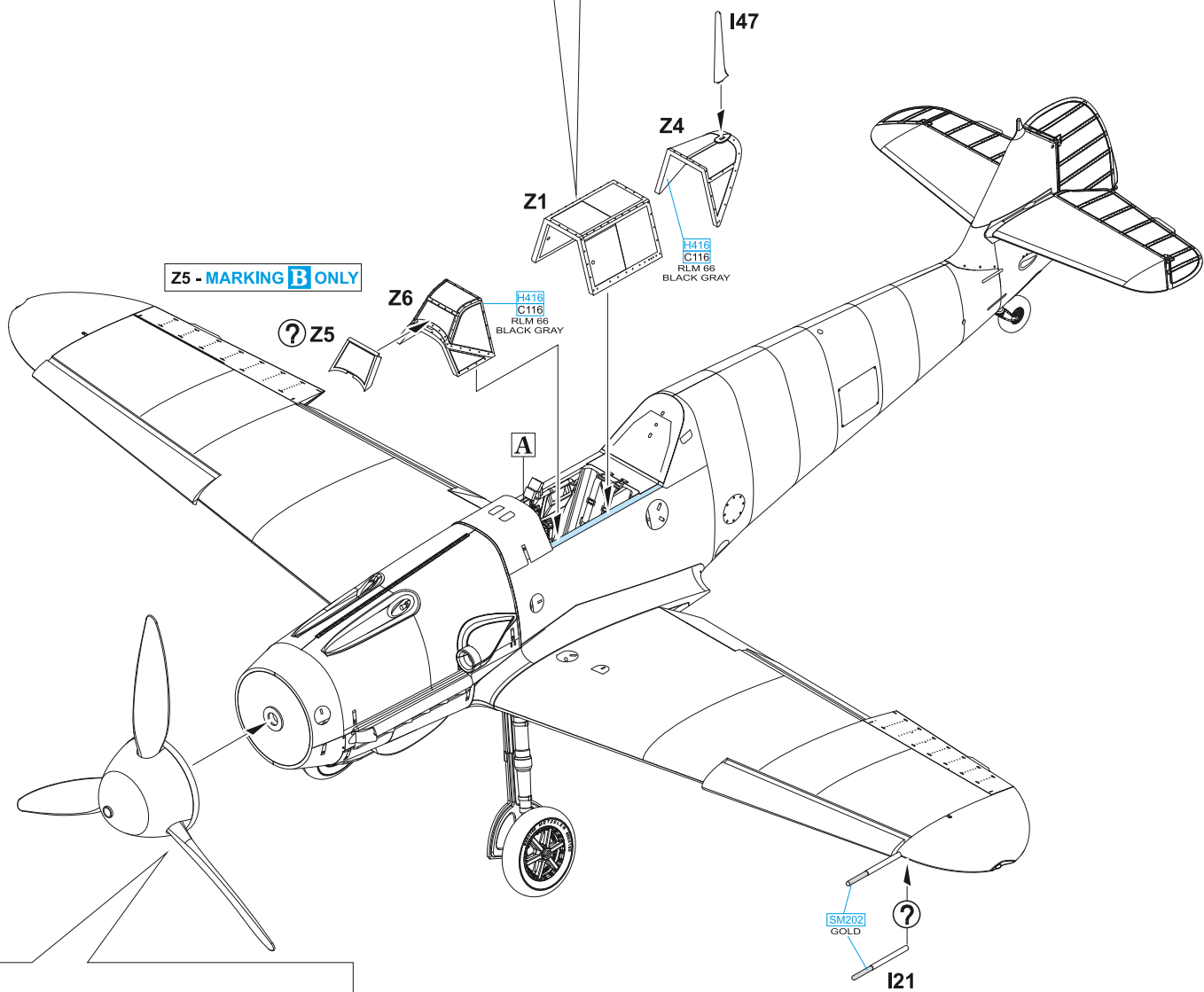
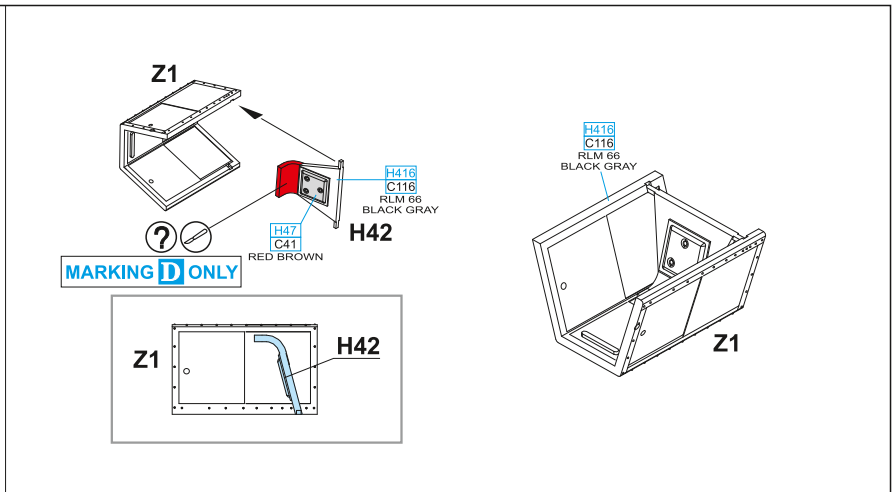
FRONT VIEW



CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

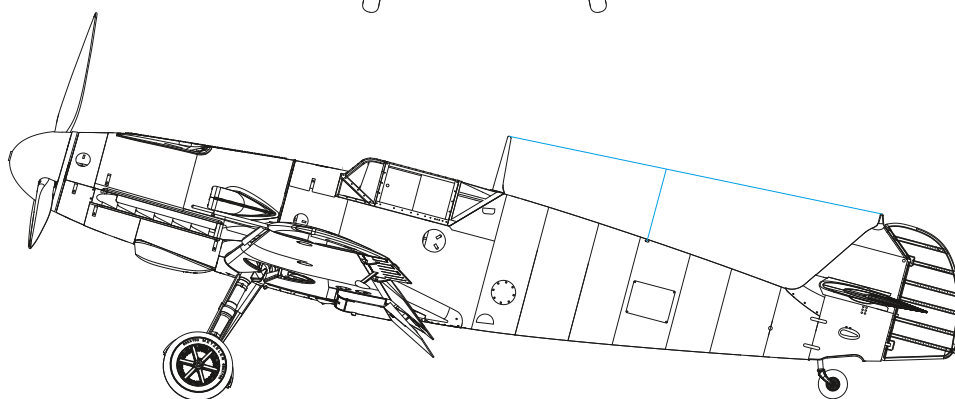
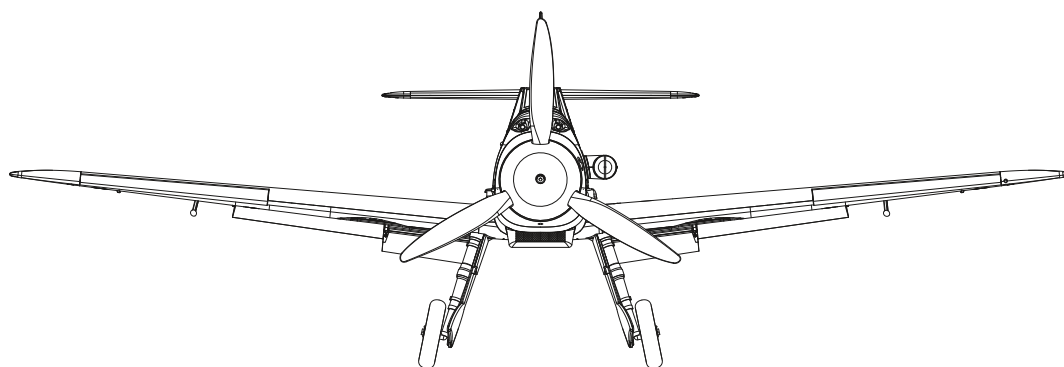
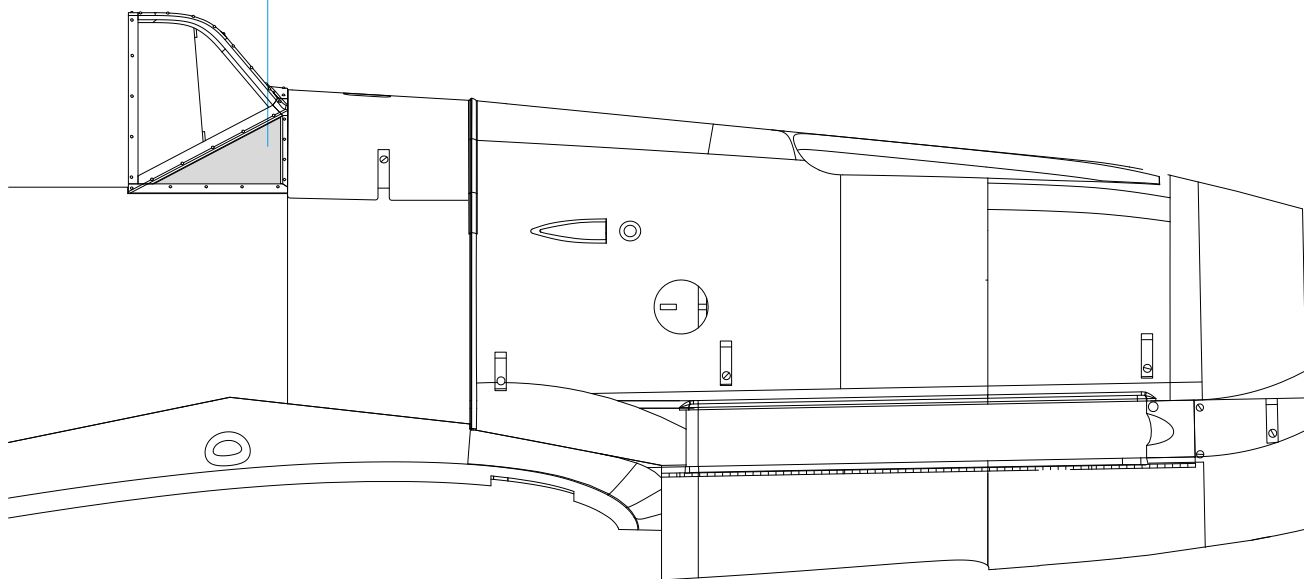






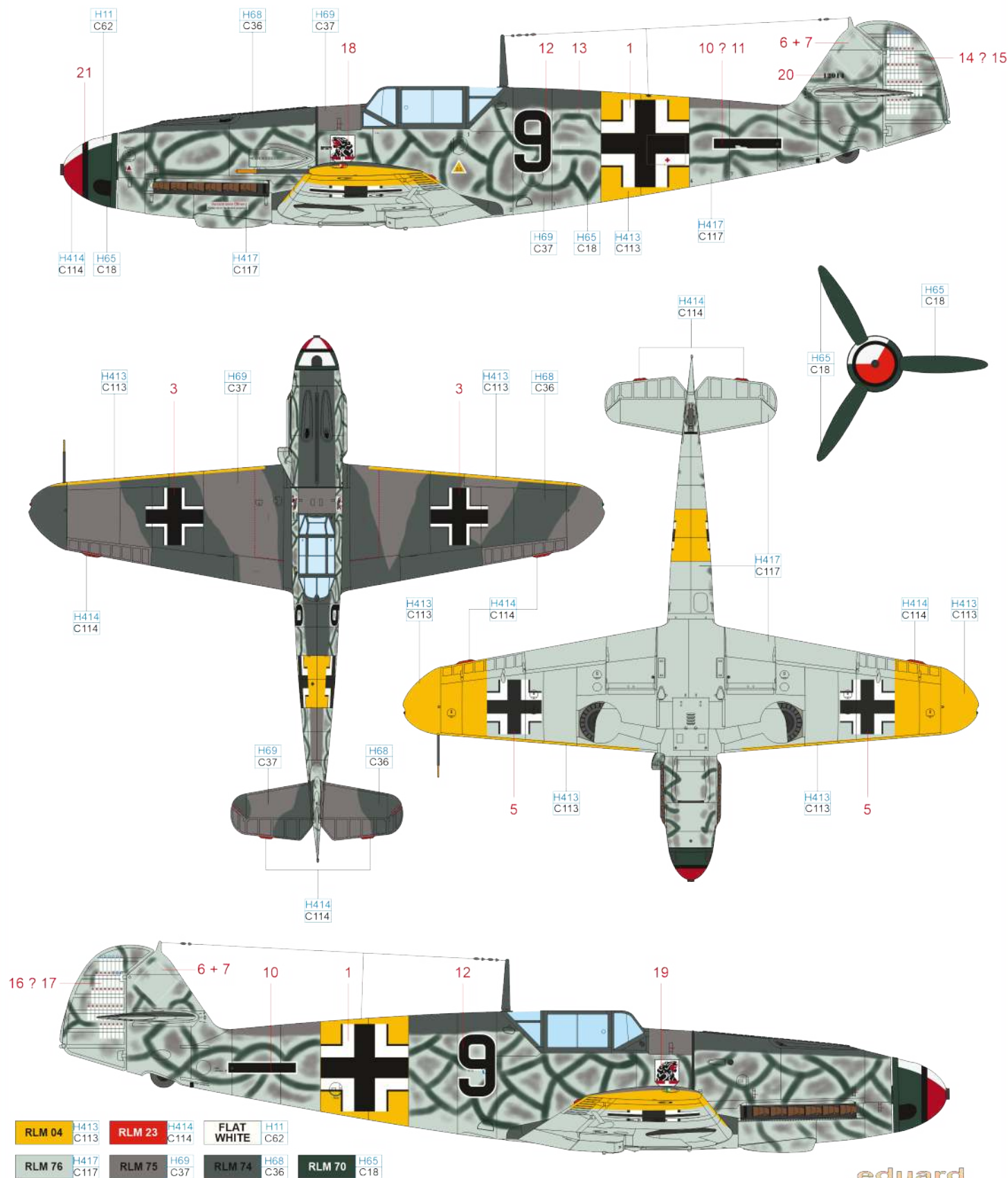
MARKINGS **A, B, C** ONLY

CAMOUFLAGE
COLOR



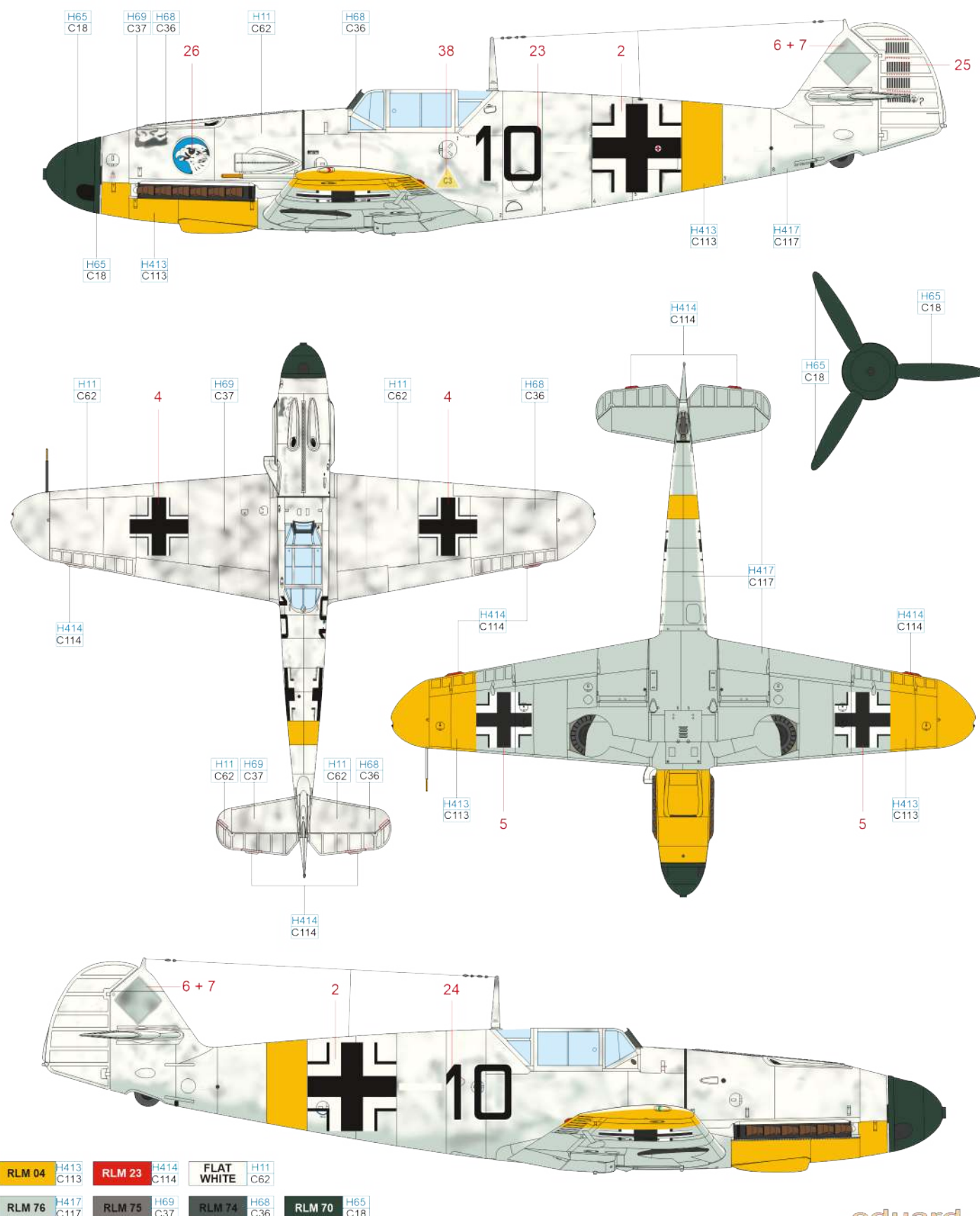
A W.Nr. 12914, Oblt. Wolfgang Späte, 5./JG 54, Staraja Russa, SSSR, září 1941

Stroj byl vyroben v létě 1941 u firmy AGO a převzala jej 5./JG 54, která se v roce 1941 podílela na invazi do Pobaltí a bojích u Leningradu. Původně byl za pilota tohoto stroje považován Rakušan Josef Pöhs (43 v., RK), ale novější datace fotografie identifikuje Oblt. Späteho jako jeho pilota. Wolfgang Späte (1911-1997) před válkou létal závodně na větroních. Polského a francouzského tažení se zúčastnil jako průzkumný pilot. Po přeškolení na stíhacího letce byl v lednu 1941 zařazen k JG 54 u níž s přestávkami sloužil do září 1944. Späte byl velitelem jednotky Erprobungskommando 16, které se podílelo na vývoji a zkouškách Me 163. S těmito letouny velel jednotce JG 400 až do jejího rozpuštění, poté bojoval v řadách III./JG 7 na Me 262. Celkem dosáhl 99 vítězství, z toho 5 na Me 262. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratoletí. Stroj W.Nr. 12914 od II./JG 54 později převzala II./JG 51 a 3. září 1942 byl zničen při sovětském náletu na základnu Dugino. V jeho kokpitu byl vážně zraněn Lt. Herbert Puschmann (54 v., RK) z 4. Staffel.

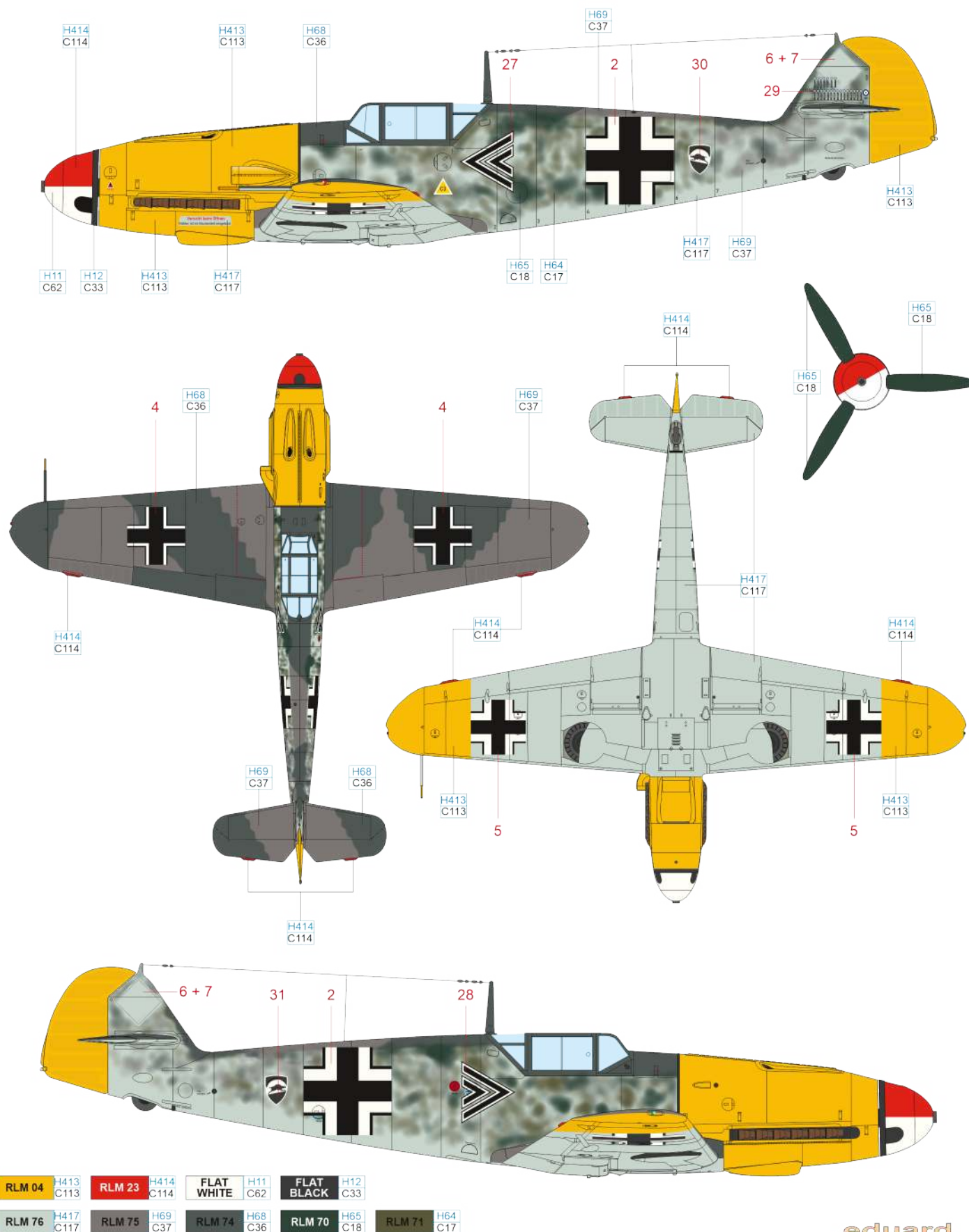


B W.Nr. 8239, Lt. Hans Strelow, 5./JG 51, Brjansk, SSSR, březen 1942

Hans Strelow se narodil 26. března 1922 v Berlíně. V roce 1939 dobrovolně vstoupil do Luftwaffe. Po výcviku v únoru 1941 byl přidělen k 5./JG 51 a o počátku operace Barbarossa létal na východní frontě. Svého prvního sestřelu dosáhl 25. června 1941 a v lednu 1942 byl jmenován Staffelkapitänem 5./JG 51. Dne 24. března 1942 se stal nejmladším držitelem Železného kříže s dubovými ratolestmi. Jeho černá 10 byla v zimním období přetřena bílou barvou na horních plochách. Z obou stran na přídě nesla znak JG 51. Žlutý pruh za křížem a žluté spodní konce křídla byly rozpoznávacím prvkem východní fronty. Na levé straně směrovky byly nakresleny dosažené sestřely. Dne 22. května 1942 byl Hans Strelow sestřelen osádkou Pe-2 a donucen nouzově přistát za sovětskými liniemi. Z obavy před možným zajiťím Rudou armádou se zastřelil.



Karl-Heinz Leesmann se narodil 3. května 1915 v Osnabrücku. Po pilotním výcviku u Luftwaffe se zúčastnil tažení do Francie i Bitvy o Británii v řadách JG 52. Dne 27. srpna 1940 byl jmenován Staffelkapitänem 3./JG 52 a 24. května 1941 se stal Gruppenkommandeurem I./JG 52. Jeho stroj W.Nr. 8165 měl na levé straně kýlovky pod svastikou zakresleny sestřely dosažené na západní frontě. Před zahájením operace Barbarossa se I./JG 52 přesunula na východní frontu a 6. listopadu byl Leesmann v boji se sovětskými stroji zasažen. S roztržštěným pravým předloktím nouzově přistál u Ruzy. Po dlouhé hospitalizaci a zotavování se v květnu 1942 vrátil k I./JG 52. V březnu 1943 přešel k III./JG 11 a 26. července 1943 byl v Bf 109G-6 sestřelen při útoku na svaz B-17 nad Severním mořem u Helgolandu. Jeho tělo bylo 16. srpna 1943 vyplaveno na břeh. Pohřben byl v Recklinghausenu.



D

Hans „Assi“ Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, velel od prosince 1939 jednotce 4./JG 2 a od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Celkem 31 symbolů sestřelů na směrovce se váže právě k „Assiho“ působení na západní frontě. Jednatřicátého vítězství dosáhl 10. července 1941 poblíž Saint-Omeru sestřelem dvou Spitfirů. Počínaje 1. listopadem 1942 převzal velení II./JG 54 a tuto Gruppe vedl až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1949 (o svých zážitcích ve vězení napsal knihu Zajatec v Rusku). Do svého sestřelení dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Hlava kohouta na jeho stroji byla označením letadel štábu III. Gruppe JG 2 a byla odvozena od Hahnova příjmení (der Hahn znamená v němčině kohout). Hans Hahn zemřel v roce 1982 a jeho žena se později provdala za nočního stíhacího letce Wolfganga Falcka.

