

Bf 109G-5

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84215

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 dolnokřídlová koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílející 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 „stodevíték“ 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./88 Legion Condor začaly dostávat i první 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 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 velel 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 množstevní 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 nejtěžší 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 „stodevíték“ 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).

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

Messerschmittu 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-5

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F a zaváděna 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. Došlo také k zásadním změnám výzbroje. Kulometry MG 17 ráže 7,92 mm byly nahrazeny výkonnějšími kulometry MG 131 ráže 13 mm. Změna výzbroje si vynutila typické vyboulení nad většími závěry kulometů MG 131. Tyto zbraně doplňoval 20mm kanón MG 151/20 střílející osou vrtule.

Verze Bf 109G-5 byla zavedena v září 1943 a od verze Bf 109G-6, která byla mnohem rozšířenější, se odlišovala přetlakovou kabinou, která pilotům usnadňovala lety ve velkých výškách. Na druhou stranu byla údržba přetlakového systému v polních podmínkách náročná. Bf 109G-5 tak bylo nakonec vyrobeno pouze asi 475 kusů.



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

*

SYMBLES

*

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

*

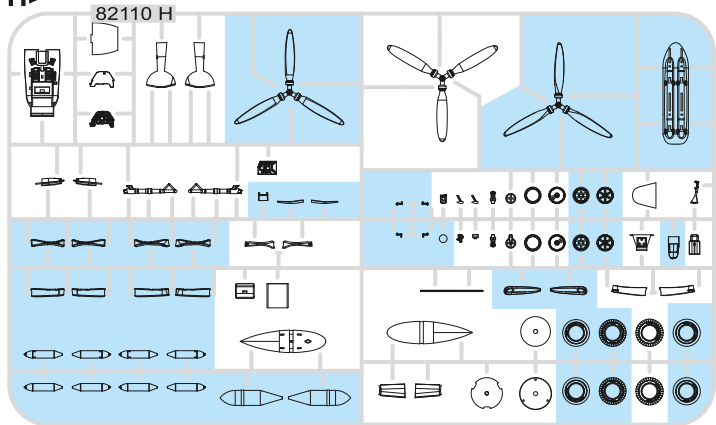
PIÈCES

*

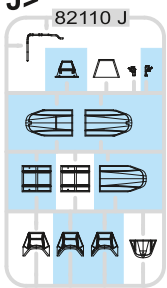
部品

PLASTIC PARTS

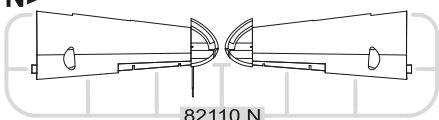
H>



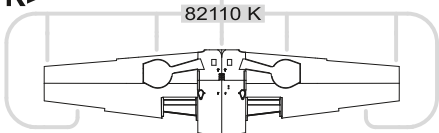
J>



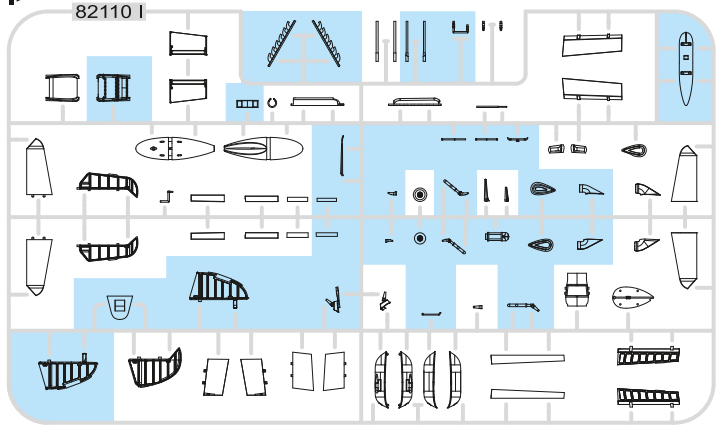
N>



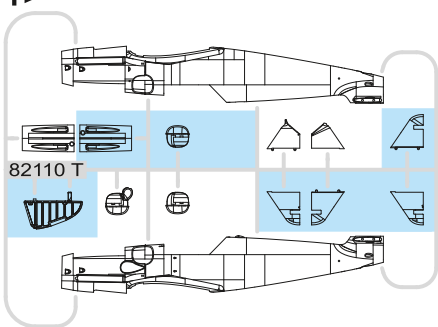
K>



I>



T>



 -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

*

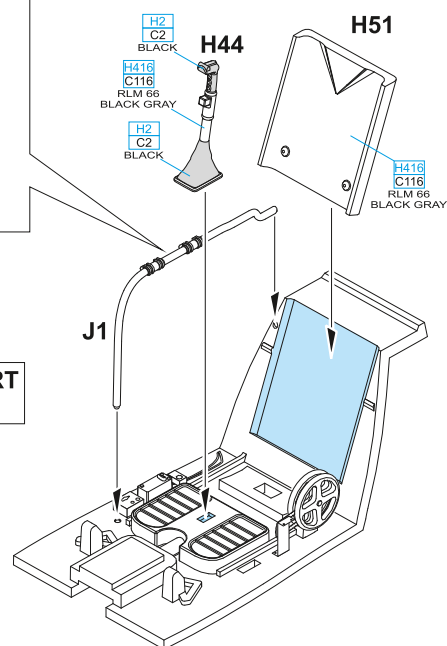
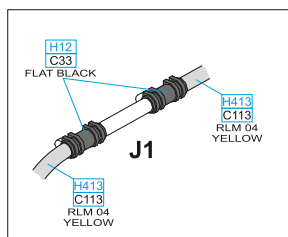
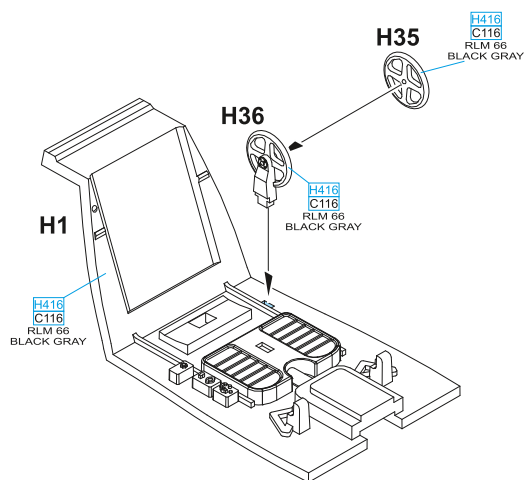
PEINTURE

*

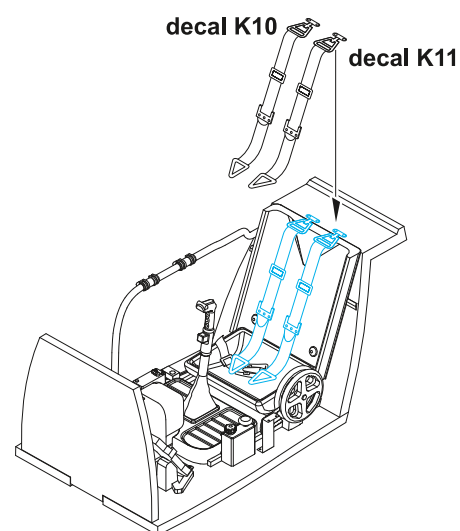
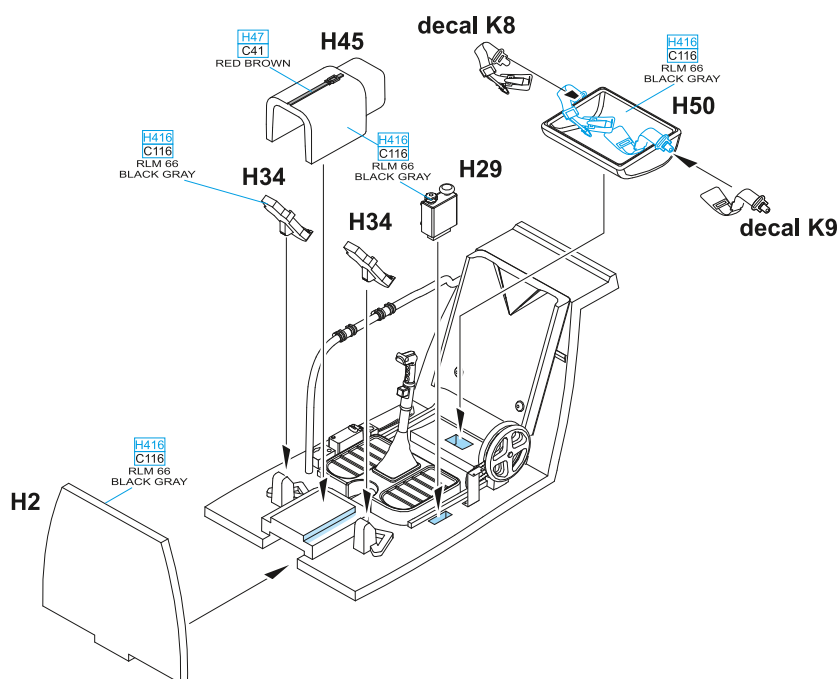
色

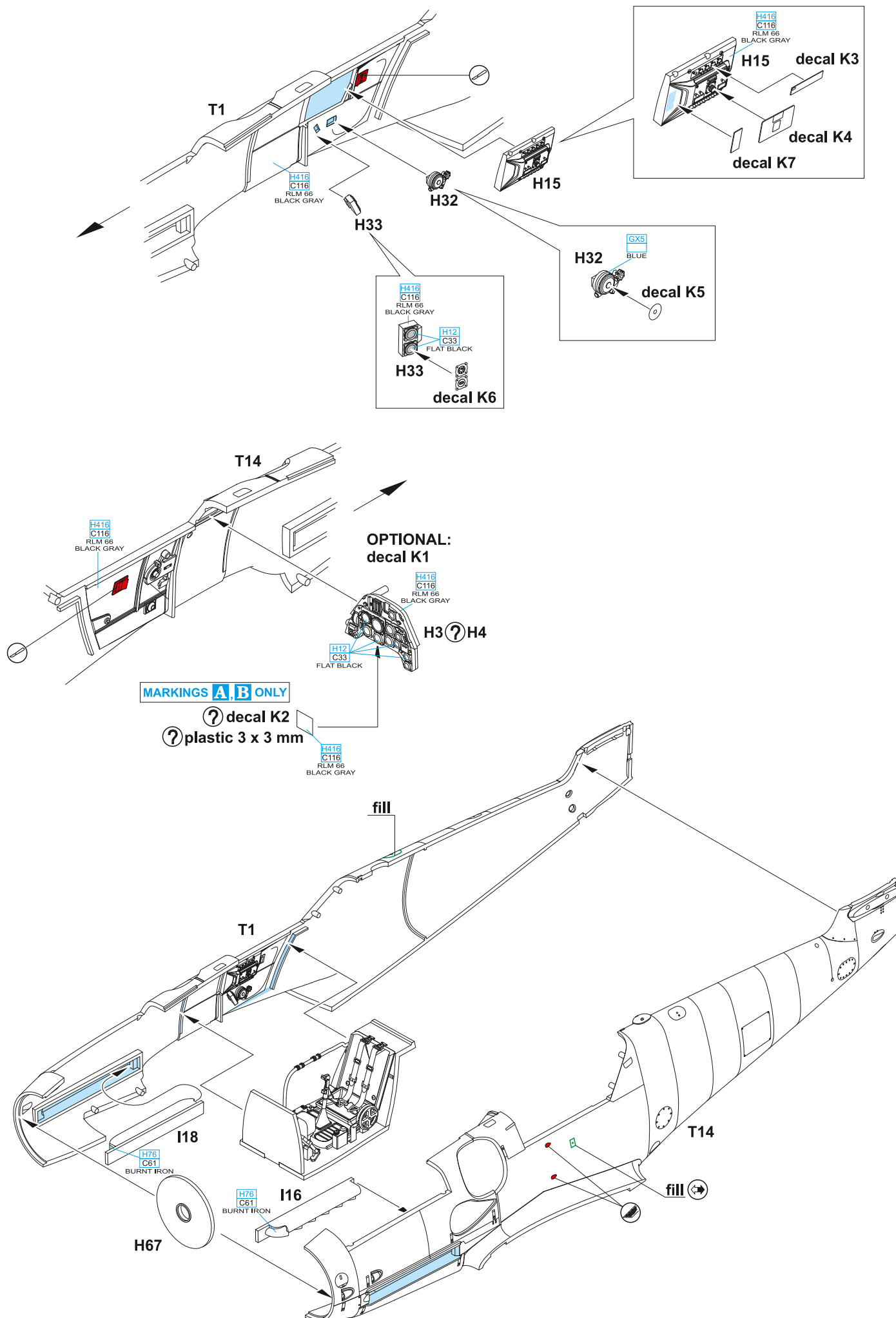
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	GRAY
H76	C67	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

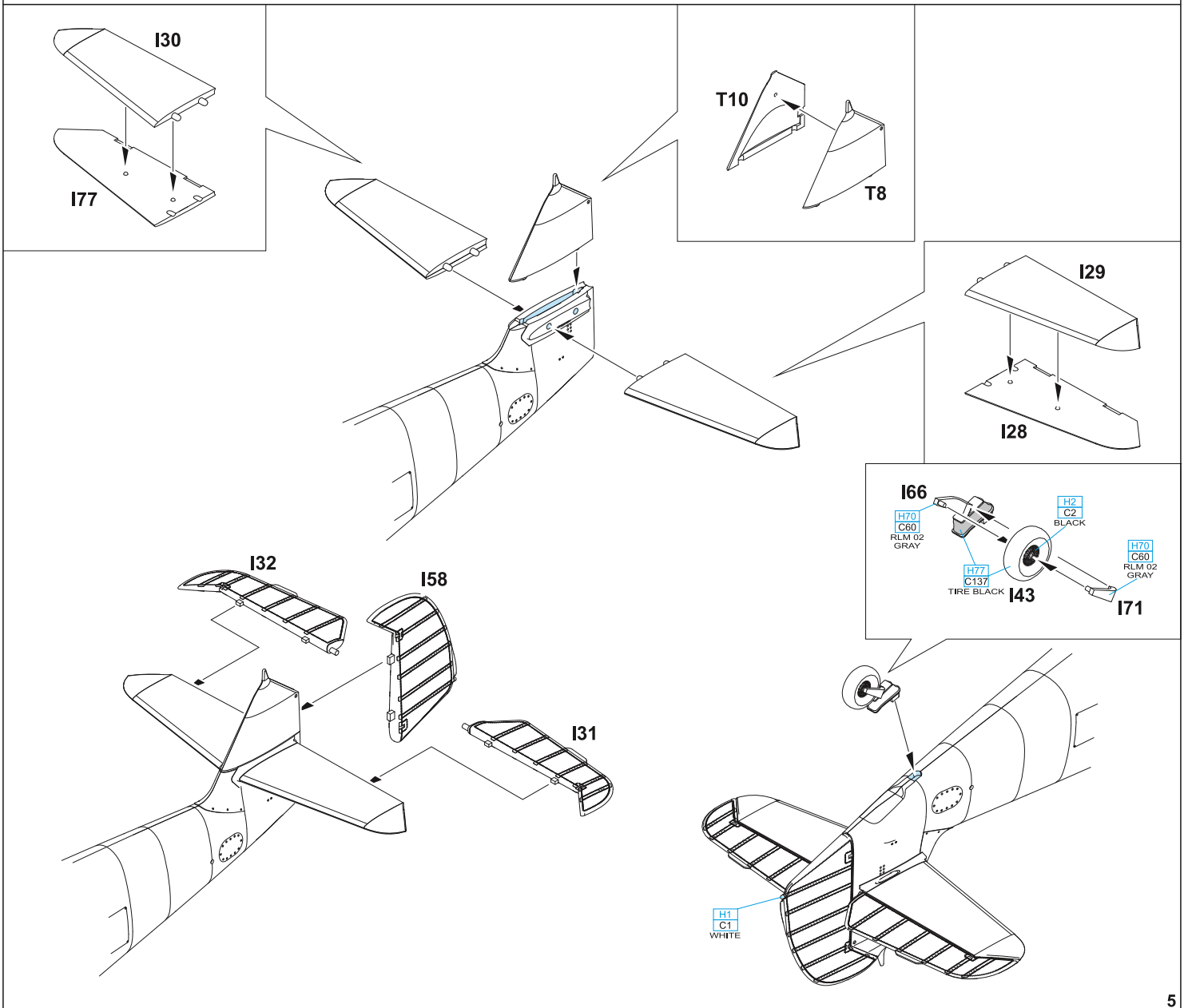
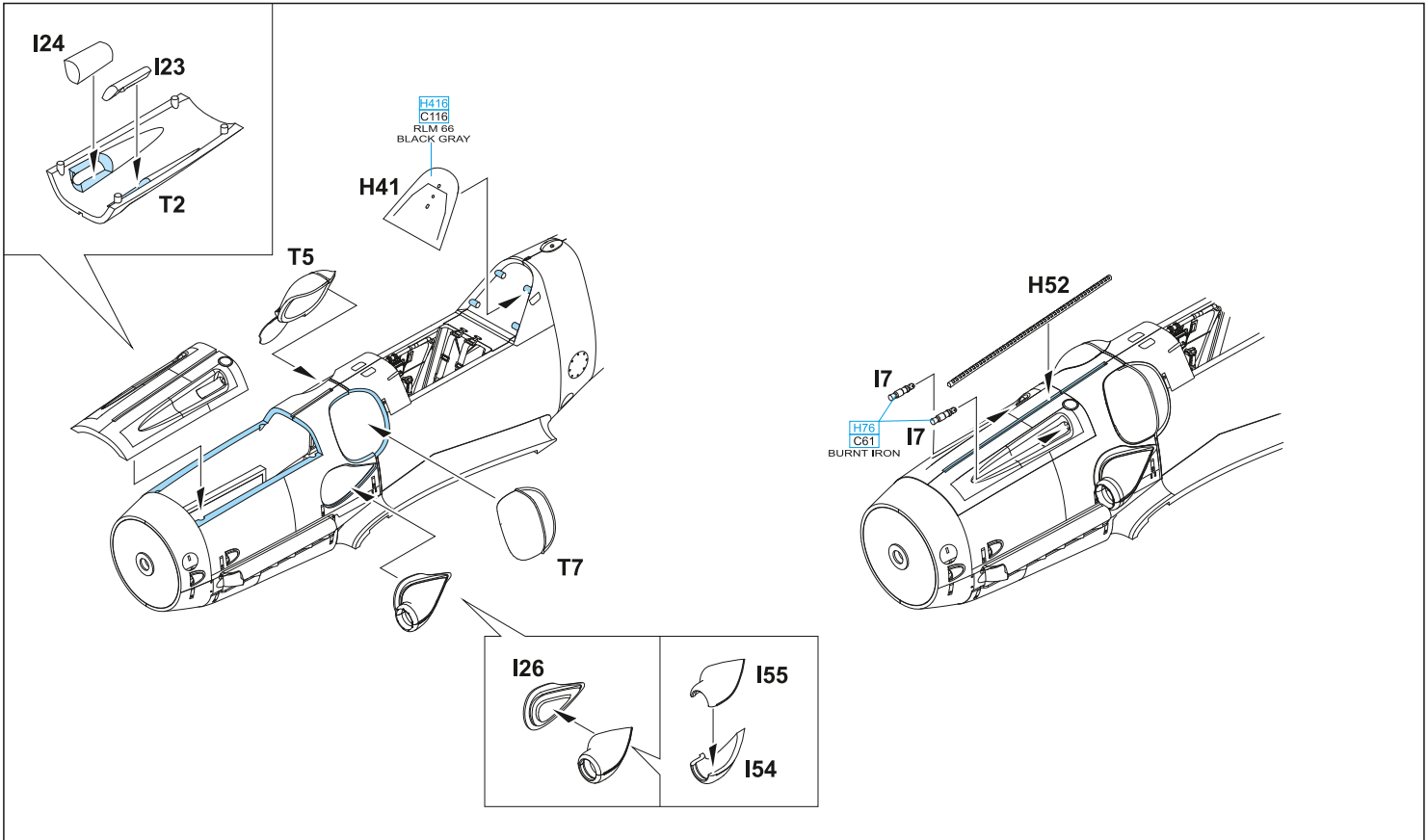
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX5		BLUE

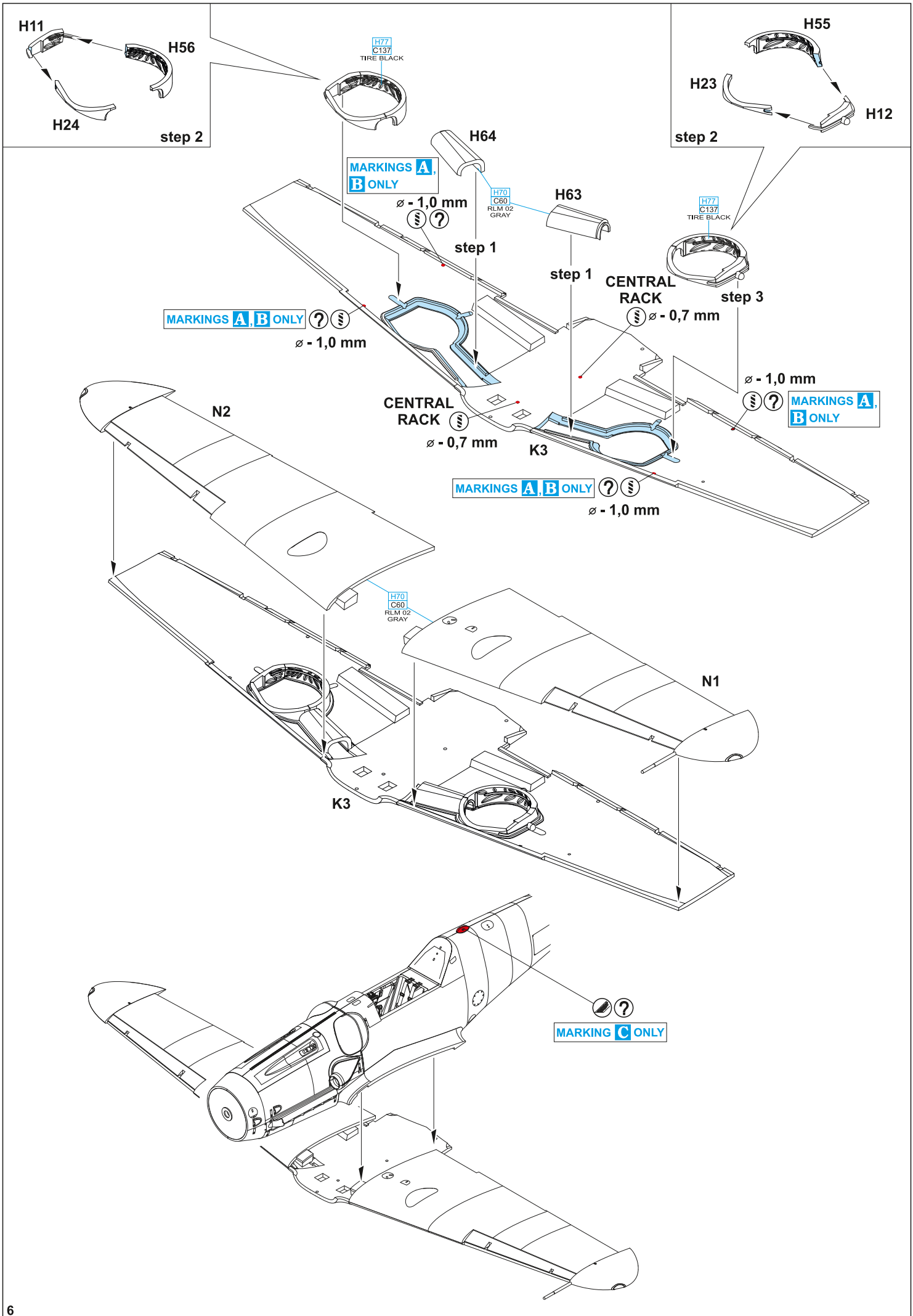


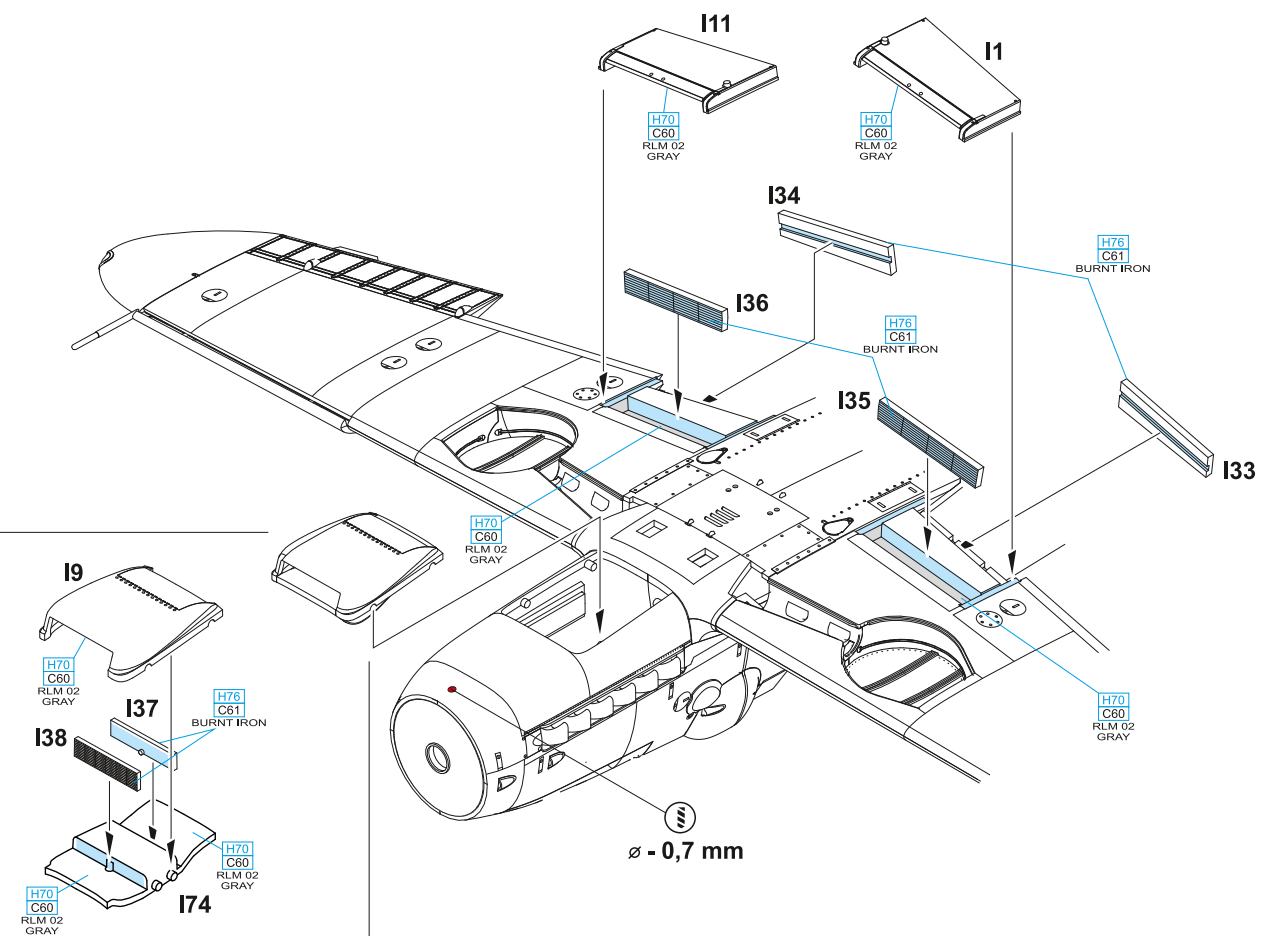
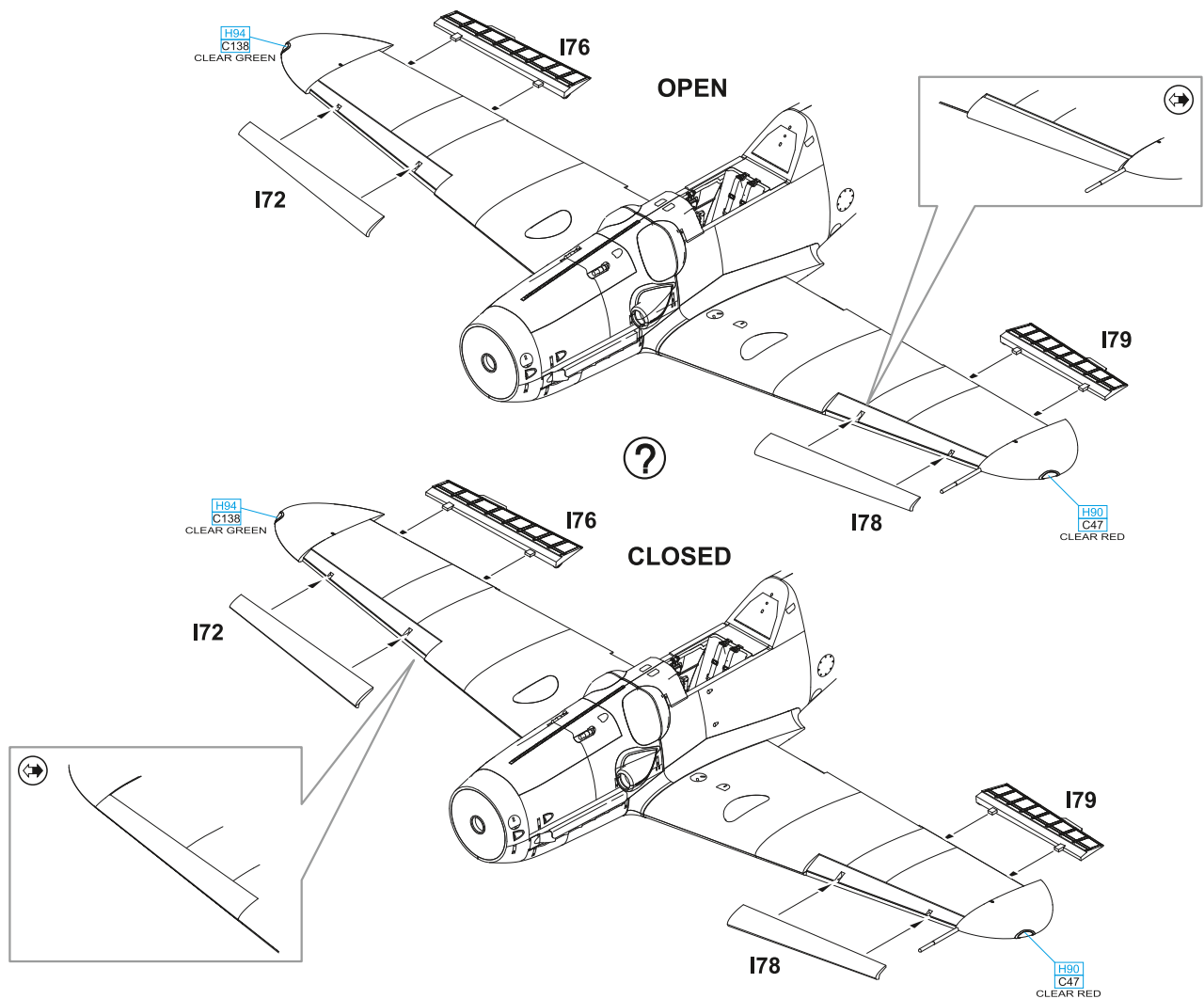
THE LATEST PART
TO ASSEMBLE



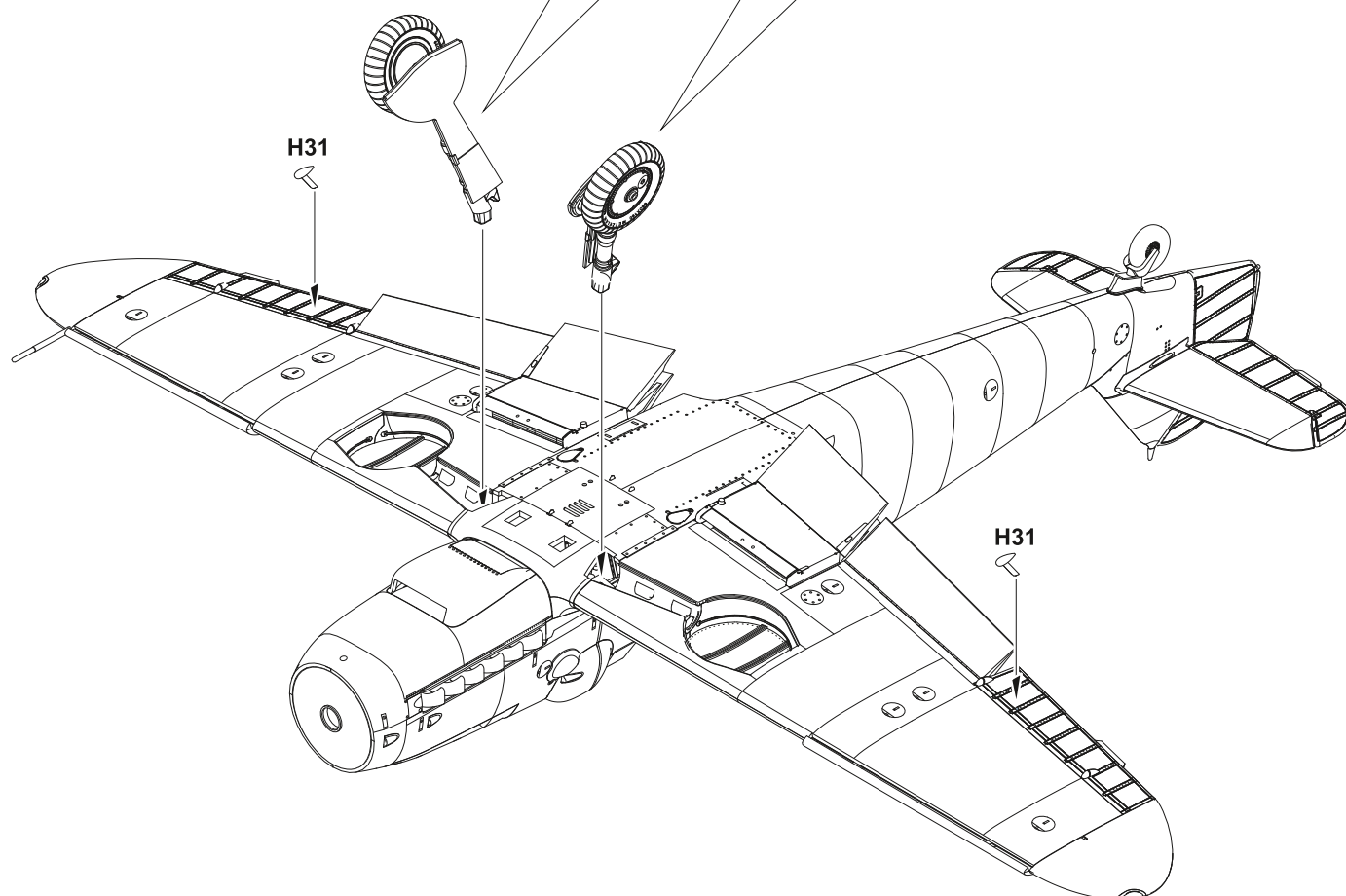
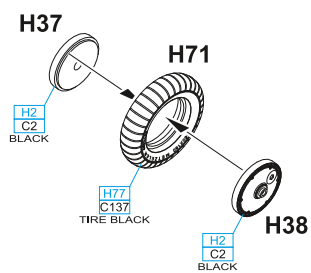
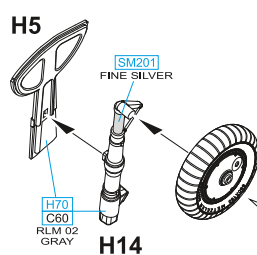
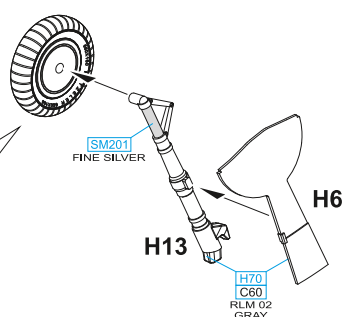
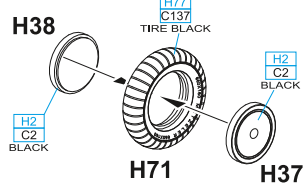
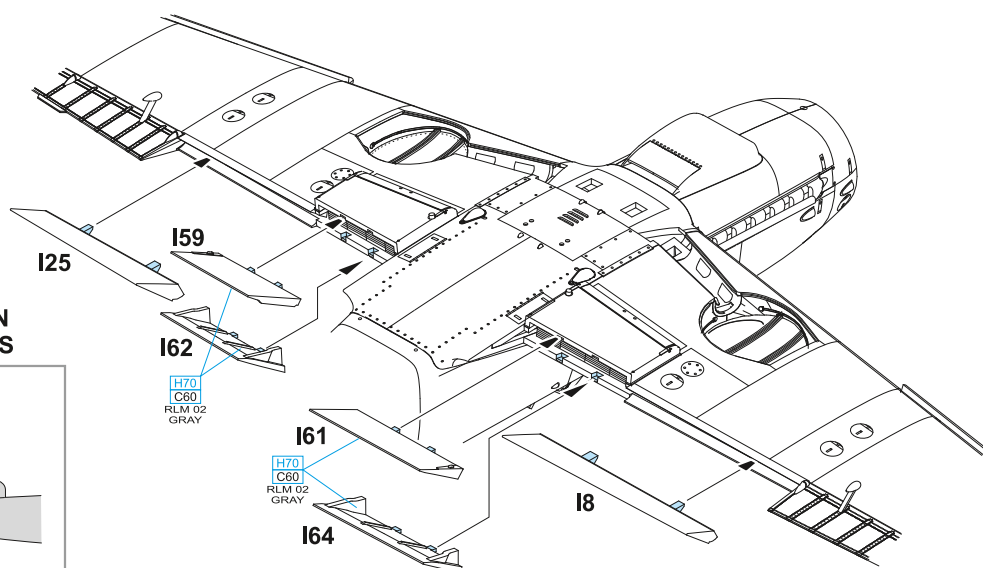
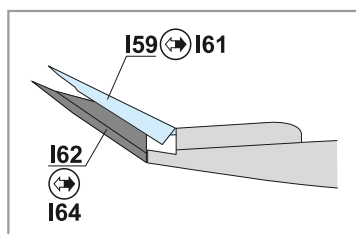


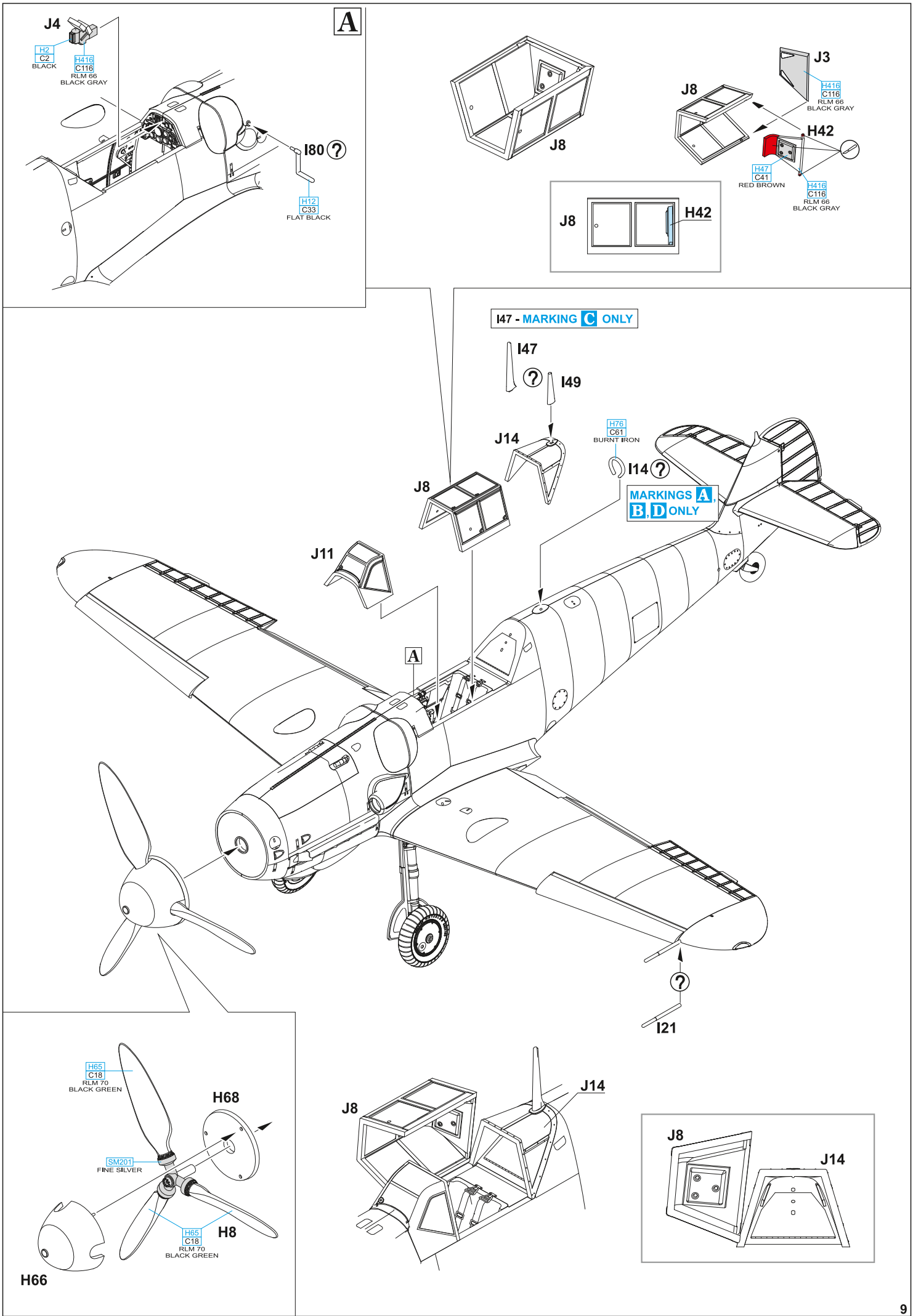




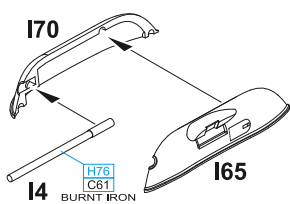


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

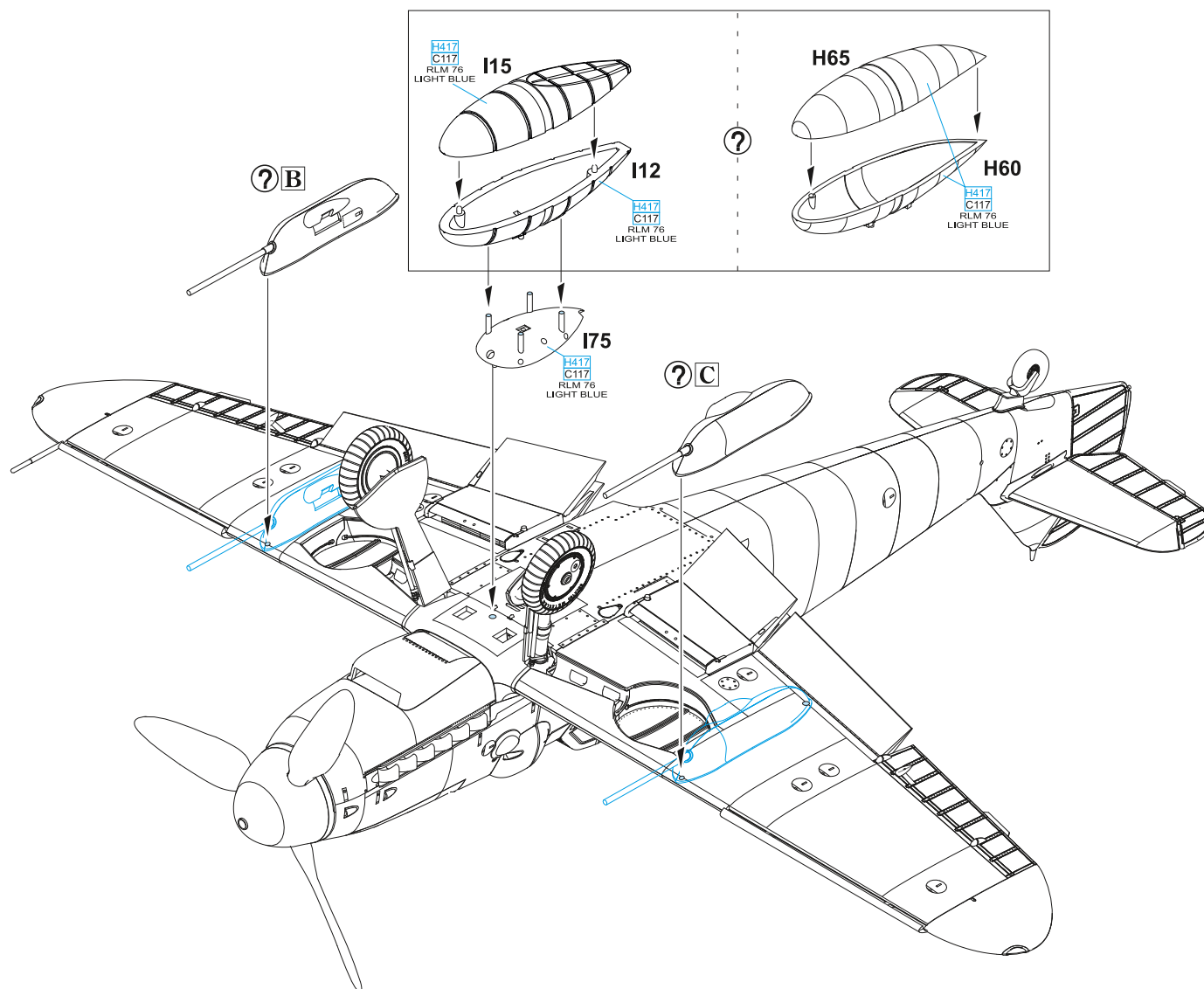
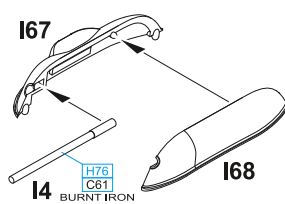




B ? MARKINGS **A, B** ONLY

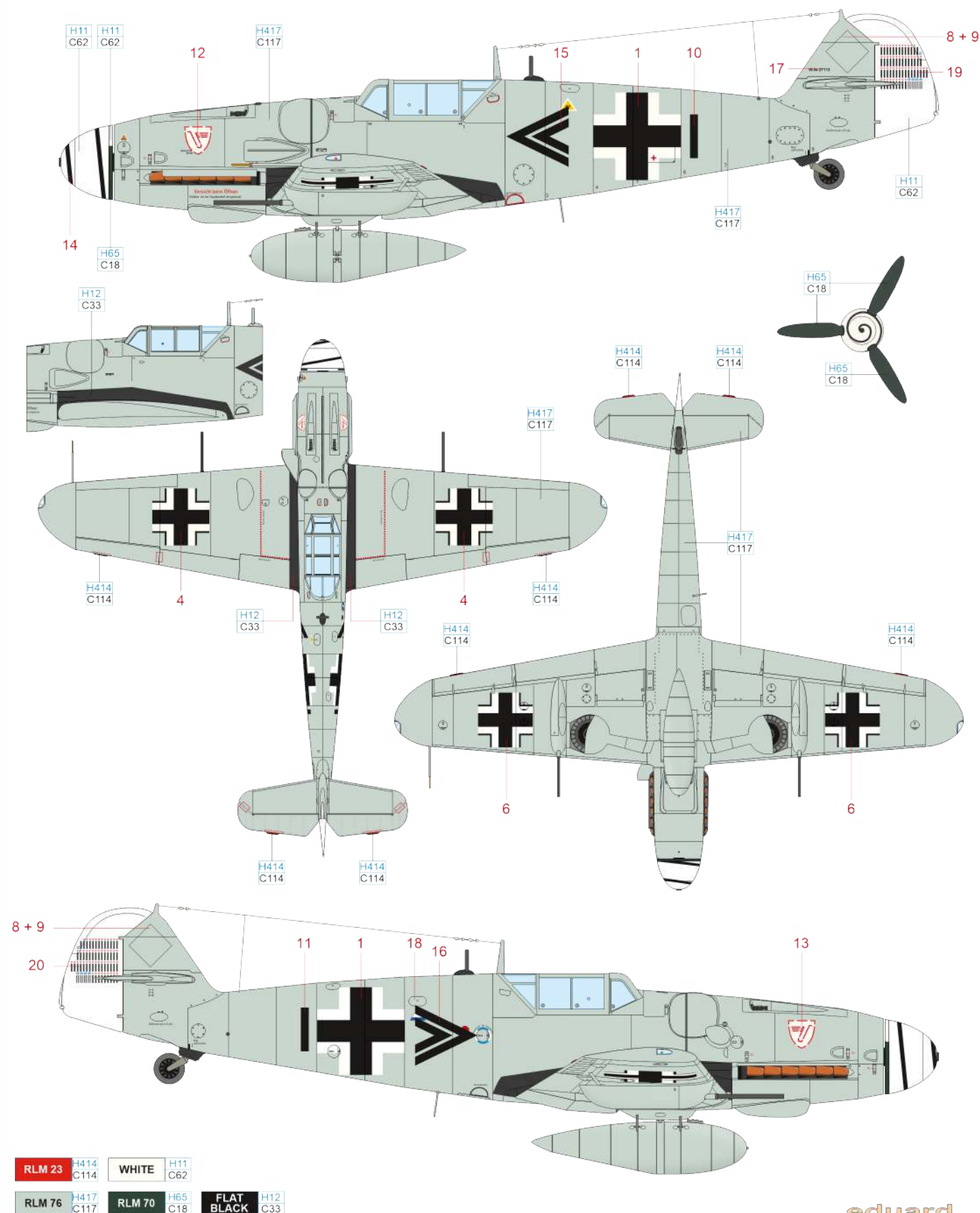


C ? MARKINGS **A, B** ONLY



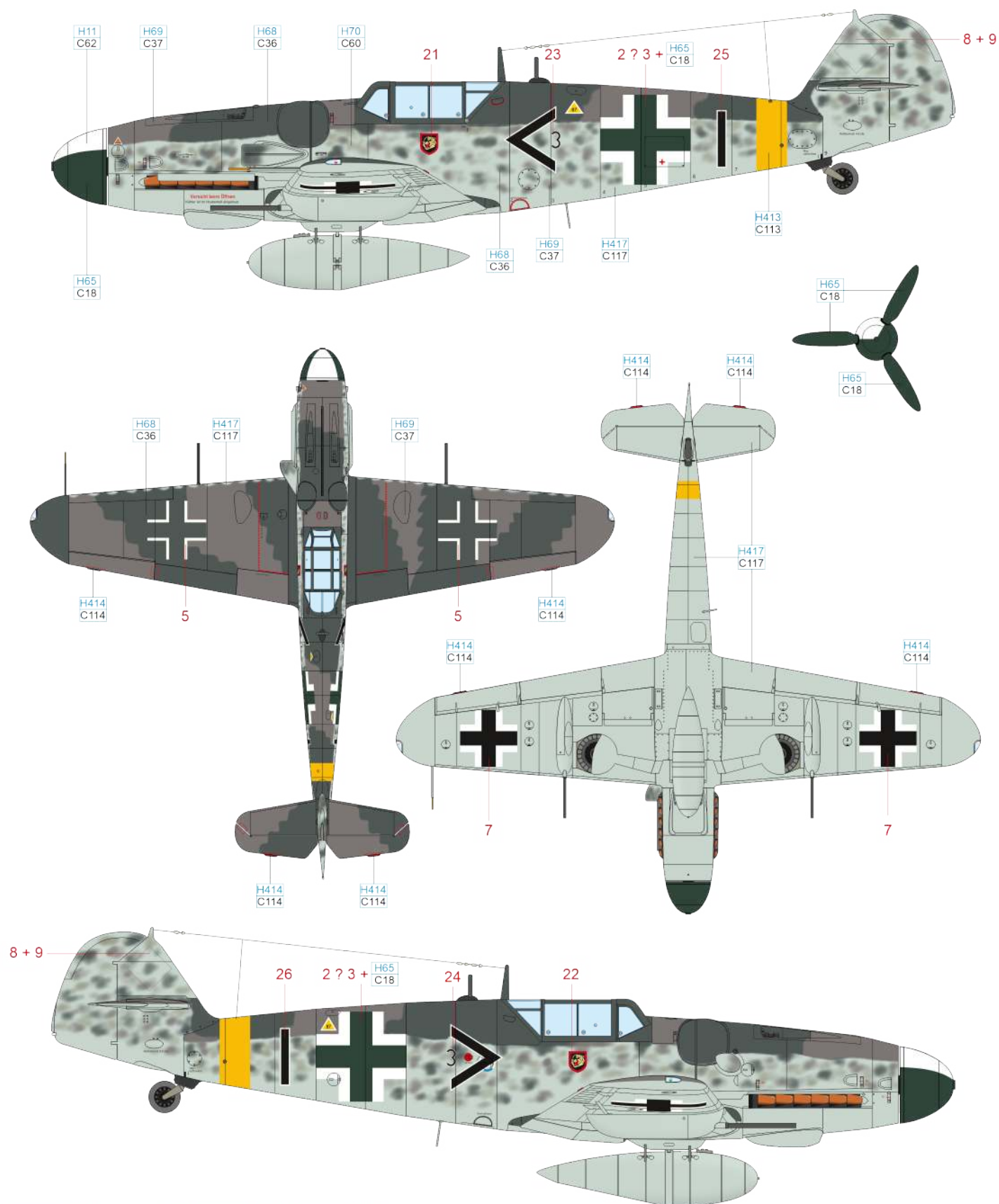
A Bf 109G-5/U2/R3/R6, W.Nr. 27112, Maj. Walther Dahl, III./JG 3, Bad Wörishofen, Německo, prosinec 1943

Maj. Walther Dahl se narodil 27. března 1916 v Lugu. Do řad Luftwaffe vstoupil 1. května 1939 a stal se stíhacím pilotem. V květnu 1941 byl přidělen k JG 3. Svého prvního vítězství dosáhl 22. června 1941 v Sovětském svazu, posledního pak 26. dubna 1945. Dne 20. července 1943 byl jmenován velitelem III./JG 3 na východní frontě, v srpnu se jeho jednotka přesunula do západní Evropy. V té době byla vyzbrojena stroji Bf 109G-6, ale v říjnu obdržela tři kusy letounů verze G-5 a do konce roku se jejich počet zvýšil na devět. Na levé straně směrovky Dahlova stroje bylo vyznačeno 51 vítězství z východní fronty, mezi nimiž byl i jeden sestřel Spitfiru nad Maltou. Snímky letounu byly pořízeny někdy mezi 14. říjnem a 19. prosincem 1943, během nichž Dahl docílil svého čtvrtého a pátého vítězství v boji proti americkým bombardérům. Pravá strana směrovky není zdokumentována, proto je na ní obtisk se sestřely označen otázníkem. Dahlovo celkové skóre činí 128 sestřelů, za své úspěchy byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí. Bf 109G-5 W.Nr. 27112 byl na všech plochách nastříkán barvou RLM 76. Walther Dahl válku přežil a zemřel 25. listopadu 1985.



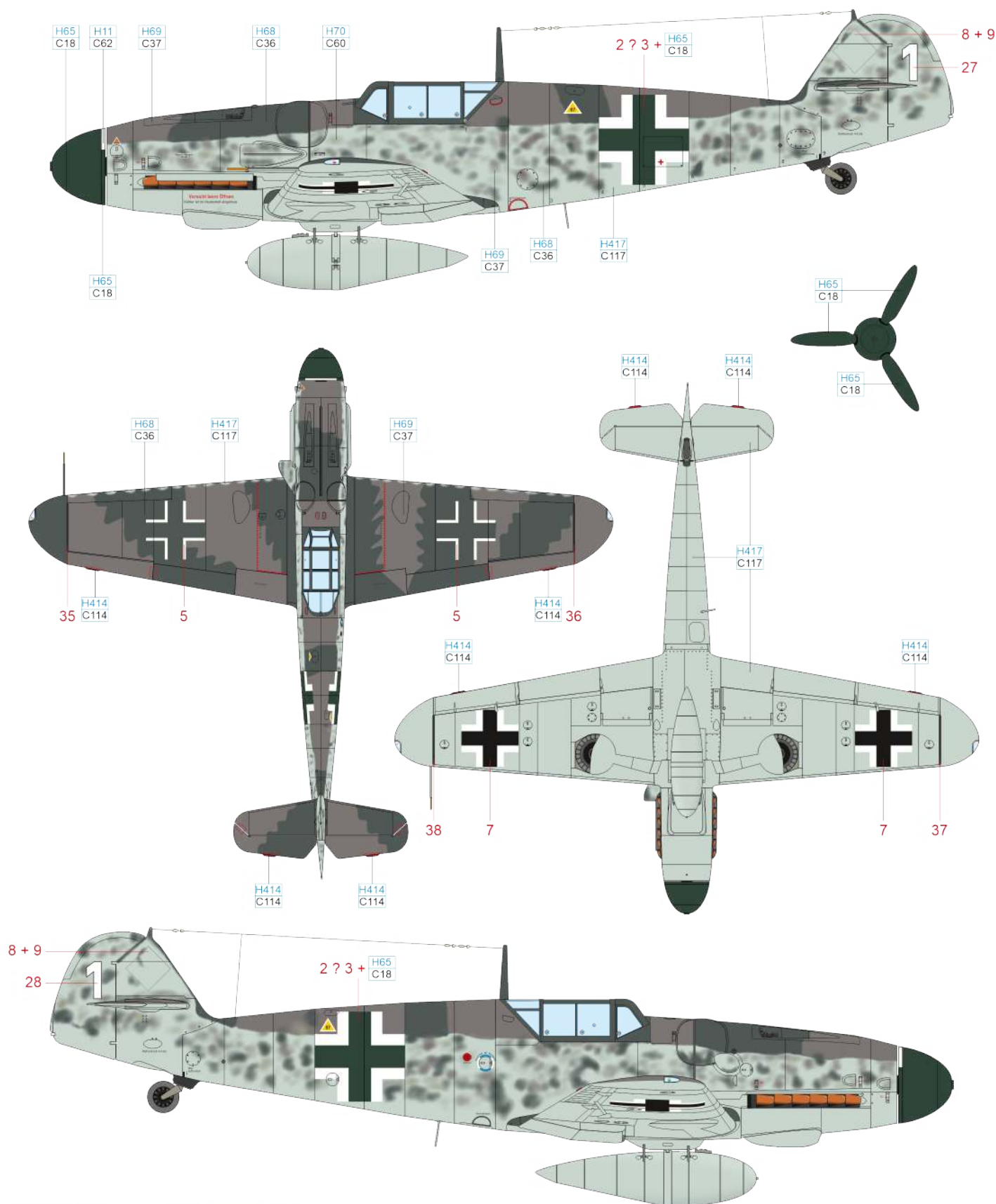
B Bf 109G-5/R3/R6, Stab III./JG 11, Oldenburg, Německo, září 1943

JG 11 vznikla v květnu 1943 v německém Neumünsteru a operovala zejména na západní frontě a při obraně říše z Oldenburgu. Vzrůstající počet denních náletů spojeneckých bombardovacích svazů na německá města si vynutil navýšení počtů stíhačů pro obranu vzdušného prostoru Říše. Z toho důvodu byla JG 11 spolu s III./JG 54 rozmístěna podél severoněmecké pobřežní linie. Od července 1943 do jara 1944 se tak JG 11 ocitla v první obranné linii bojů s bombardéry USAAF a setrvala v ní až do samotného konce. Zanikla teprve 4. dubna 1945. Tento Bf 109G-5 byl vyroben v továrně Erle v Lipsku. Z obou stran měl pod kabinou umístěn znak III./JG 11 a byl kamuflován v barvách RLM 74 a RLM 75 v typickém zbarvení továrny Erle v Lipsku s kruhovými skvrnami na bocích trupu.



C Bf 109G-5/R3, 1./JG 50, Wiesbaden-Erbenheim, Německo, červenec-říjen 1943

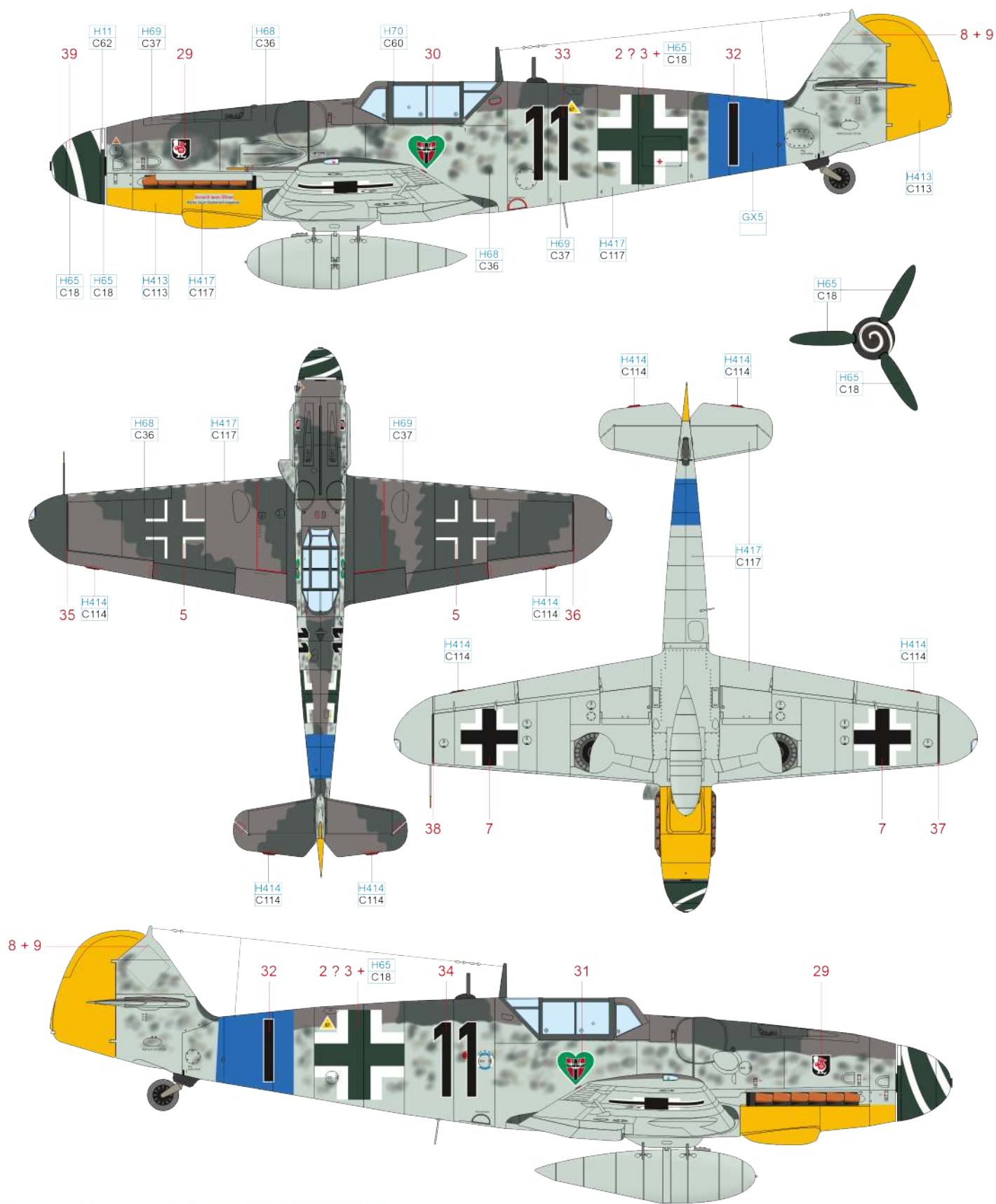
Jagdgruppe Süd der ObdL vznikla 21. července 1943 pod velením esa Hermanna Grafa a byla primárně určena k zachytávání rychlých dvoumotorových britských bombardérů de Havilland Mosquito. Jednotku tvořili zkušení piloti, kteří byli vybráni od jiných útvarů. Dne 15. srpna 1943 byla tato jednotka přejmenována na JG 50. Spolu s JG 25 sice nezaznamenala proti Mosquitům mnoho úspěchů, nicméně obě Gruppe byly hodnoceny jako úspěšné při nasazení proti americkým formacím těžkých bombardérů během denní ofenzivy nad Evropou v létě 1943. Bf 109G-5 bílá 1 nesla tovární zbarvení Erla a povrch strojů u JG 50 byl velmi pečlivě vyleštěný. U JG 50 nenosily stroje velitelské označení, pouze číslice. Jednotka nakonec neměla dlouhé trvání, na konci října 1943 byla rozpuštěna a začleněna do I./JG 301. Hermann Graf byl v listopadu 1943 jmenován velitelem JG 11.



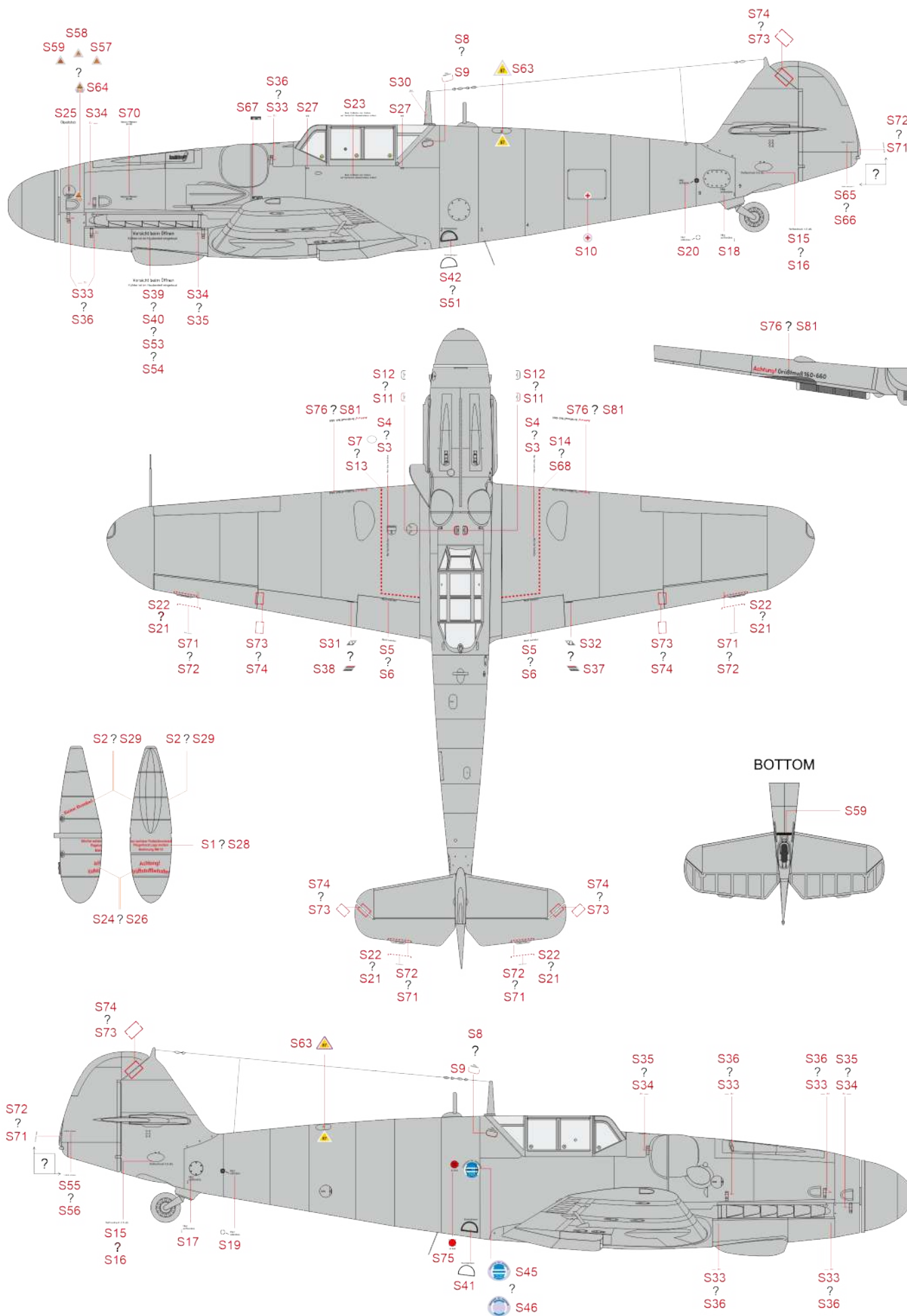
RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36
		RLM 02	H70 C60		

D

Od prosince 1943 do 25. února 1944 se 8./JG 54 nacházela na základně u Ludwigslustu, severozápadně od Berlína směrem na Hamburg. Tento Bf 109G-5 zde používal Lt. Ingomar Feldmann. Z důvodu zvýšené letecké aktivity spojeneckých bombardovacích svazů se piloti Luftwaffe často střídali na bojeschopných strojích a nižší šarže neměly k dispozici osobní stroje. Bf 109G-5 černá 11 měl na přídí z obou stran znak 8./JG 54, pod kabinou byl znak III./JG 54. Na trupu před ocasními plochami byl modrý pruh, jež řadil JG 54 do svazů Obrany Říše. Lt. Ingomar Feldmann zahynul 10. února 1944 v Bf 109G-6 W.Nr. 20221 černá 6, v níž byl sestřelen nad Hannoverem v oblasti jezera Steinhuder. Dnes se pozůstatky jeho Bf 109G-6 (zejména poškozený zadní trup) nacházejí ve sbírkách Shoreham Aircraft Museum u Kentu.



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	RLM 02	H70 C60



Eduard goodies for

Bf 109G-5 1/48

FE910	Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
648247	Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
648265	Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
6481170	Bf 109G undercarriage legs PRINT (Brassin)
6481186	Bf 109G wheel bays angular PRINT (Brassin)
D48025	Bf 109G stencils (Decal Set)
EX509	Bf 109G camo scheme - Mtt (Mask)
EX510	Bf 109G camo scheme - Erla (Mask)
EX511	Bf 109G camo scheme - WNF (Mask)
EX512	Bf 109G spinner spirals (Mask)
EX582	Bf 109G classic canopy TFace (Mask)



6481170

Another Bf 109G kits 1/48

82167



84169



84201



82165



82161



84203

