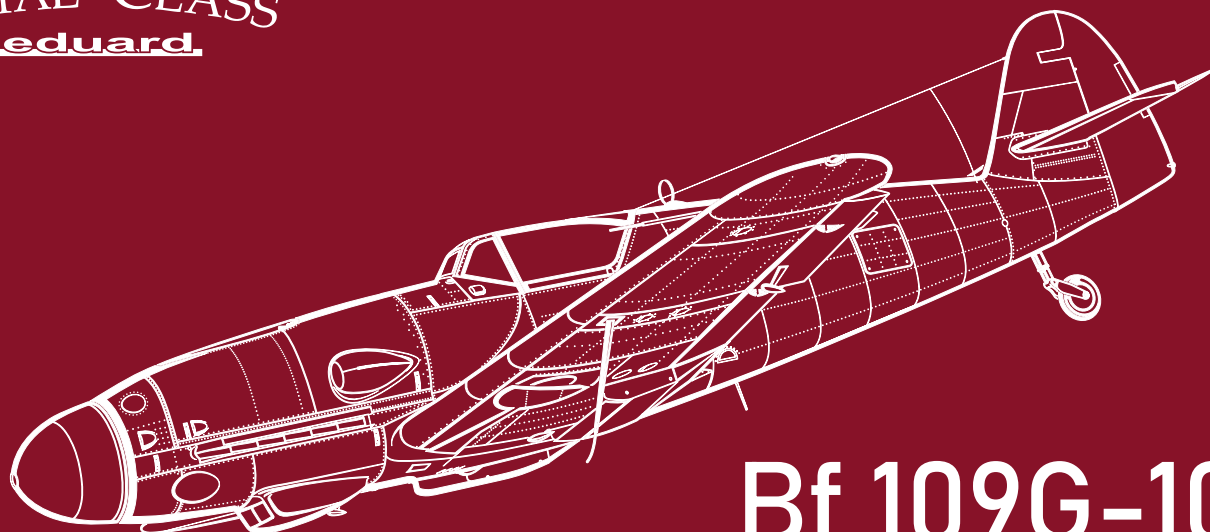




Bf 109G-10

item No. R0022

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 vznikal, 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, vztlačové 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 do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stoděvitek“ 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 seriové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl 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 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 technickou i množství 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 přídatné 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 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 uplatnil také jako stíhací-bombardovací, průzkumný, noční stíhací, palubní stíhací, cvičný nebo záchytný stroje.

Tato stavebnice: Bf 109G-10

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem řady Bf 109F (Friedrich). Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem DB 601. Bylo vyrobeno několik exemplářů s přetlakovanou i nepřetlakovanou kabinou a vývoj směřoval k nové etapě, variantě Bf 109K (Kurfürst). Pro ni byla určena nová verze motoru DB 605D-2, kterou však továrna Erla použila pro přechodné řešení, kterým byl Bf 109G-10. Ve skutečnosti šlo o pokračování vývoje verze G-14, která se objevila v červenci 1944 coby nový standardní typ nahrazující G-6. Do G-14 byly promítnuty četné změny, které se postupně objevovaly během produkce G-6. Nový typ nabízel lepší výkony díky systému MW 50 pro zvýšení výkonu vstřikováním vody. Viditelnost zlepšoval jednodílný překryt kabiny Erla Haube.

Jakmile byl motor DB 605D-2 k dispozici, bylo rozhodnuto o jeho zástavbě do G-14, čímž vznikl „Bastard z továrny Erla“. Ve službě se objevil v listopadu 1944 a nahradil dřívější letouny řady G vyráběné nejen v továrně Erla, ale také v továrnách WNF a Mtt Regensburg. Bf 109G-10 Erla byly od ostatních výrobců snadno rozpoznatelné, protože postrádaly kapkovité „boule“ na kapotáži motoru. Ty si vynutila větší kliková skříň motoru a také odlišné rozvody oleje. Továrna Erla vyvinula novou kapotáž motoru, zatímco WNF a Mtt Regensburg aplikovaly na původní kryty kapotáže zmíněné „boule“. Bylo vyrobeno asi 2600 kusů Bf 109G-10, výroba byla ukončena v březnu 1945.

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 započatím 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 * 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
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

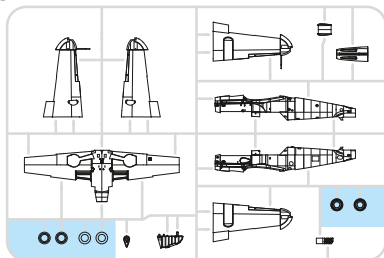


PIÈCES



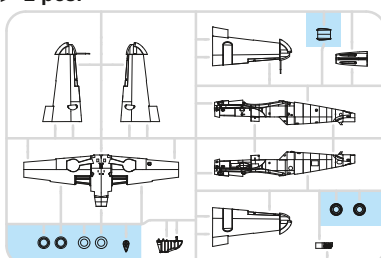
部品

O>

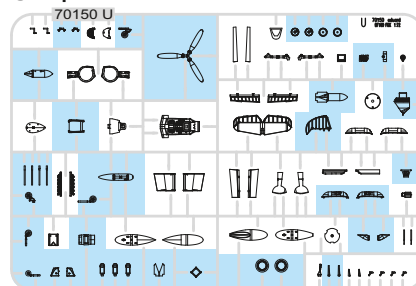


P> 2 pcs.

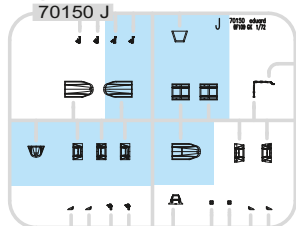
PLASTIC PARTS



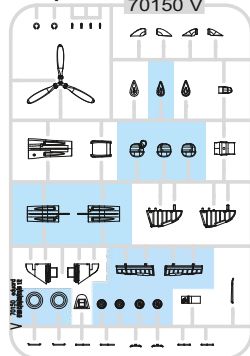
U>2 pcs.



J> 2 pcs.



V> 2 pcs.



RP - RESIN PARTS

RP14
2 pcs.RP13
2 pcs.

RP65 2pcs.



RP66 2pcs.



RP111

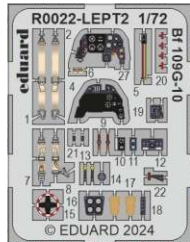
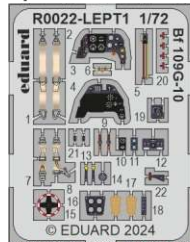


RP110

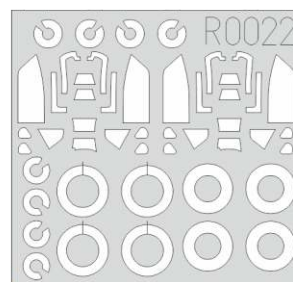
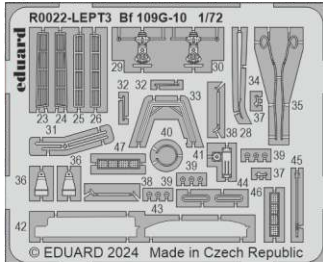
RP112
2 pcs.

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

2 pcs.



2 pcs.



-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



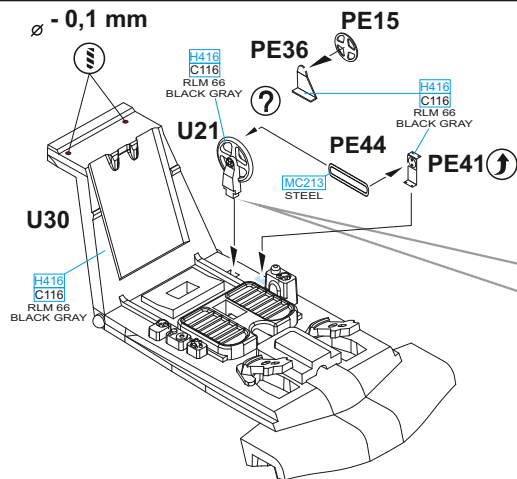
PEINTURE



色

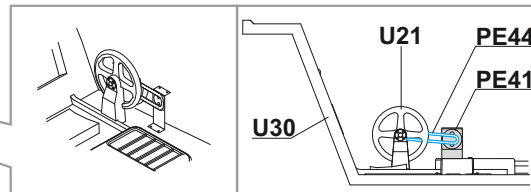
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H43	C100	WINE RED
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H74	C26	GREEN BLUE
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C319	LIGHT GREEN
H324	C324	LIGHT GRAY

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE



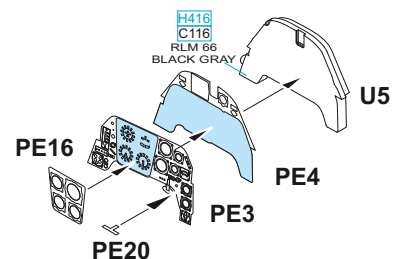
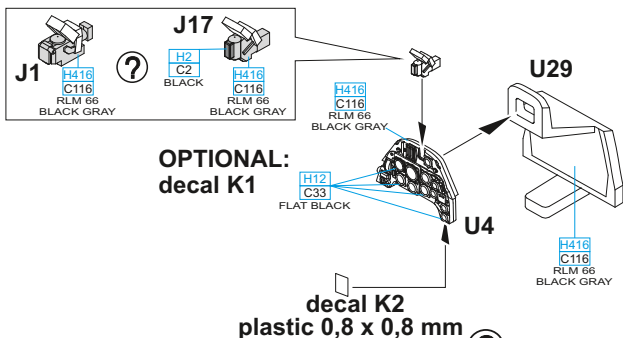
R0022 - LEPT1 - MARKINGS **A, B, C, D, E, F, G, H**

R0022 - LEPT2 - MARKINGS **I, J**

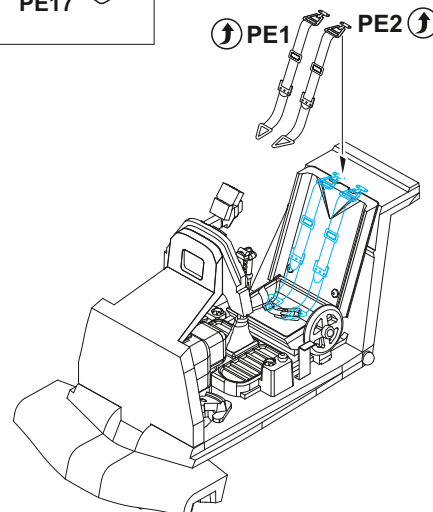
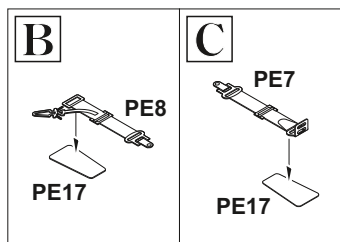
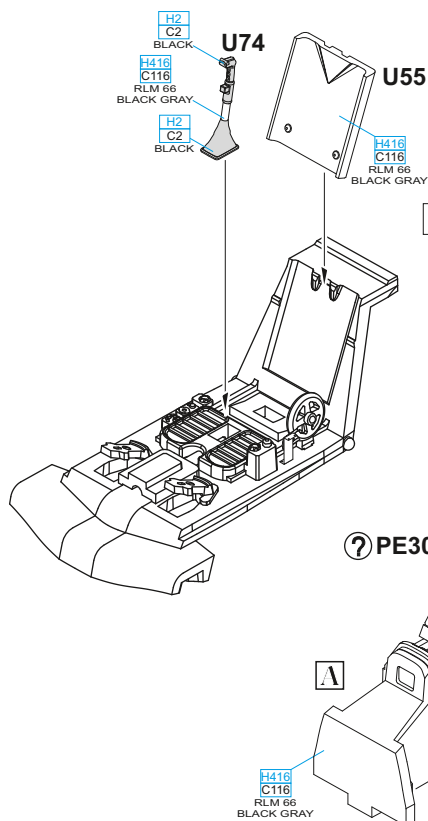
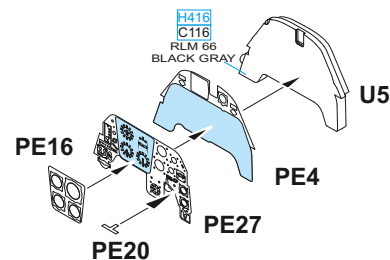
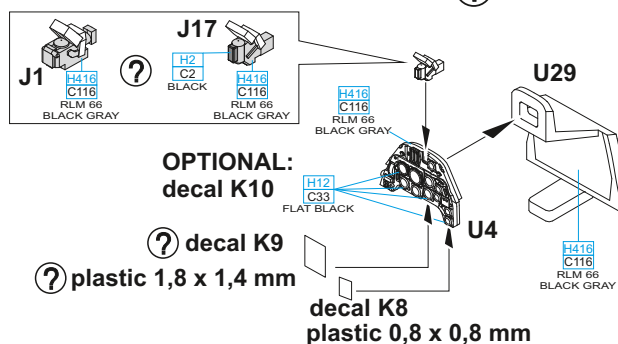


A

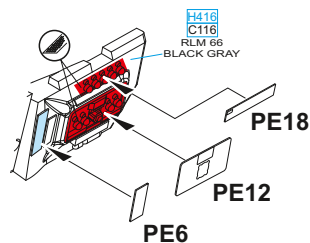
MARKINGS **A, B, C, D, E, F, G, H**



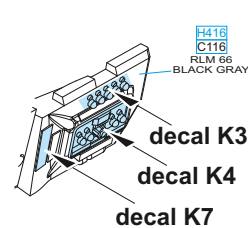
MARKINGS **I, J**



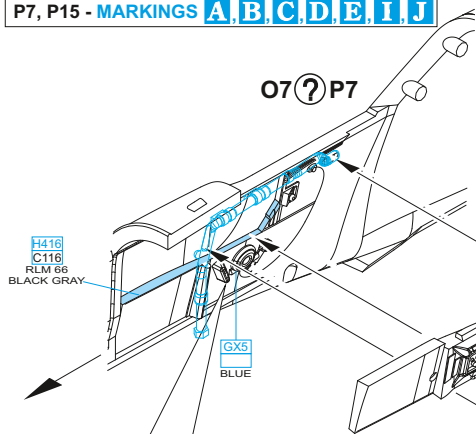
O7, O15 - MARKINGS **F, G, H**
P7, P15 - MARKINGS **A, B, C, D, E, I, J**



?

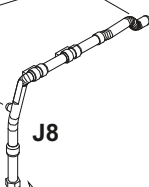


O8 - MARKINGS **F, G, H**
P8 - MARKINGS **A, B, C, D, E, I, J**



O7 ? P7

O15 ? P15



PE9

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

PE21

MC213
STEEL

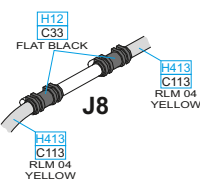
V30

O8 ? P8

PE14 ? decal K5

?

PE11, PE10
? decal K6



PE11

?

PE10

V23 - MARKINGS **A, B, C, D, E, F, G, H**
V22 - MARKINGS **I, J**



step 1

O7 ? P7

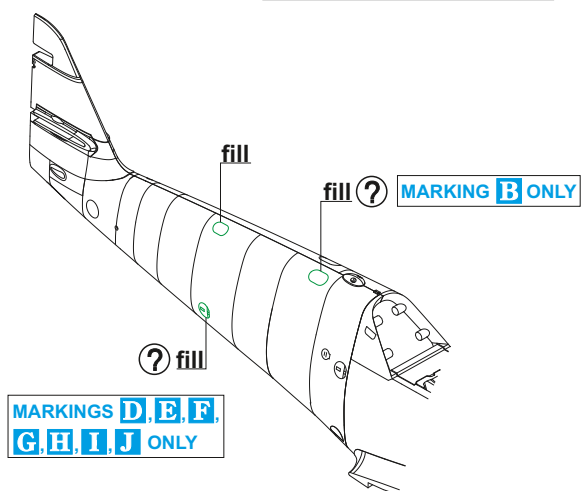
step 2

P7, P8 - MARKINGS **A, B, C, D, E, I, J**
O7, O8 - MARKINGS **F, G, H**

O8 ? P8

step 2

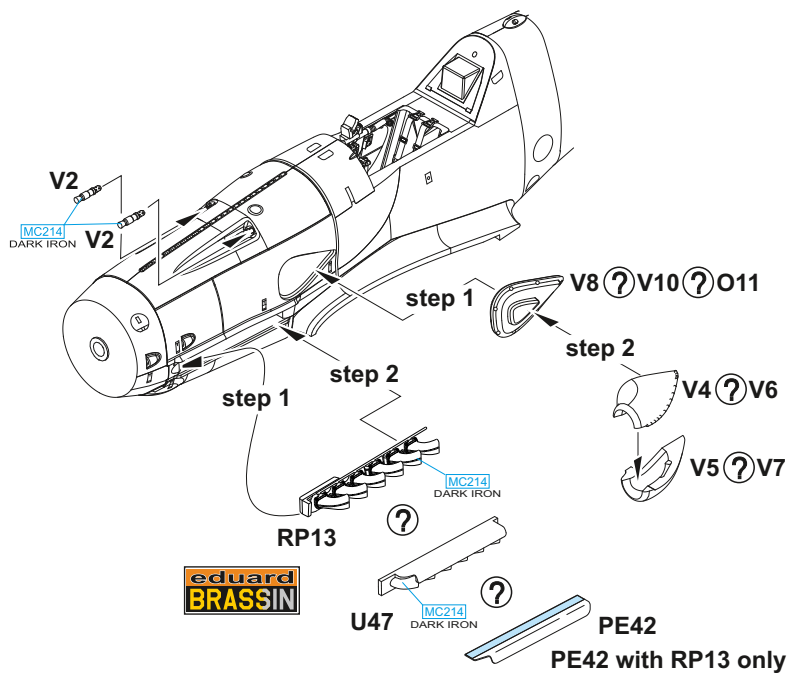
V12 - MARKINGS **A, B, C, D, E, I, J**
 O6 (P6) - MARKINGS **F, G, H**



V12
 ?
 O6 (P6)

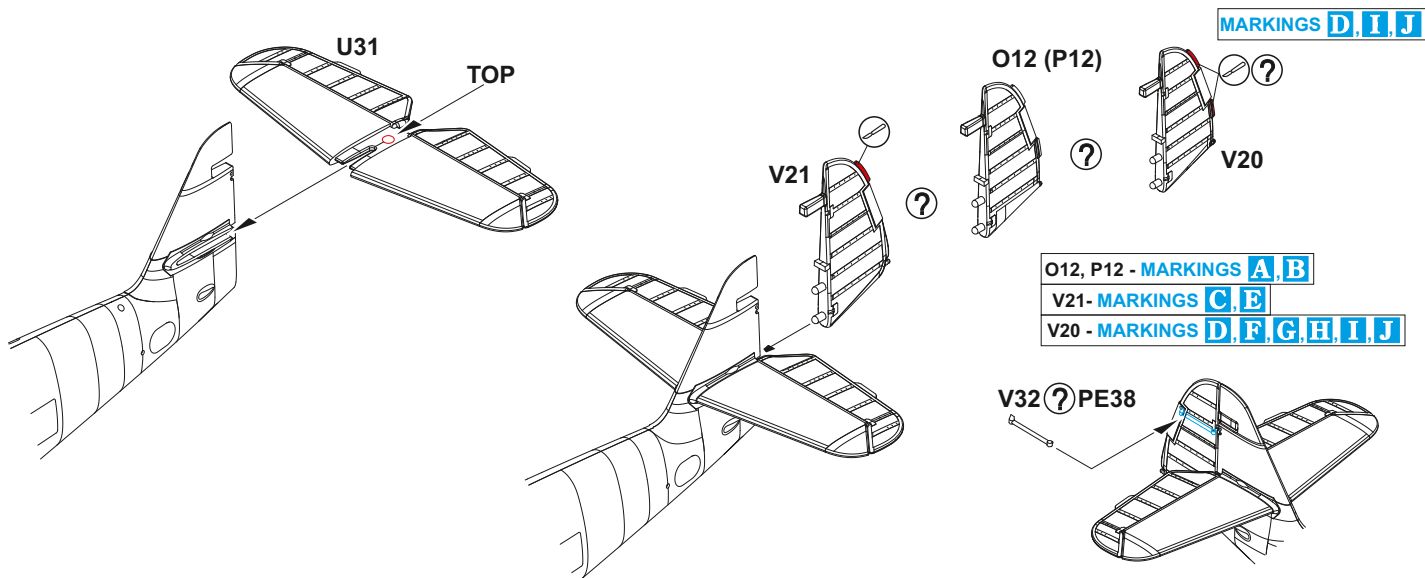
H416
 C116
 RLM 66
 BLACK GRAY

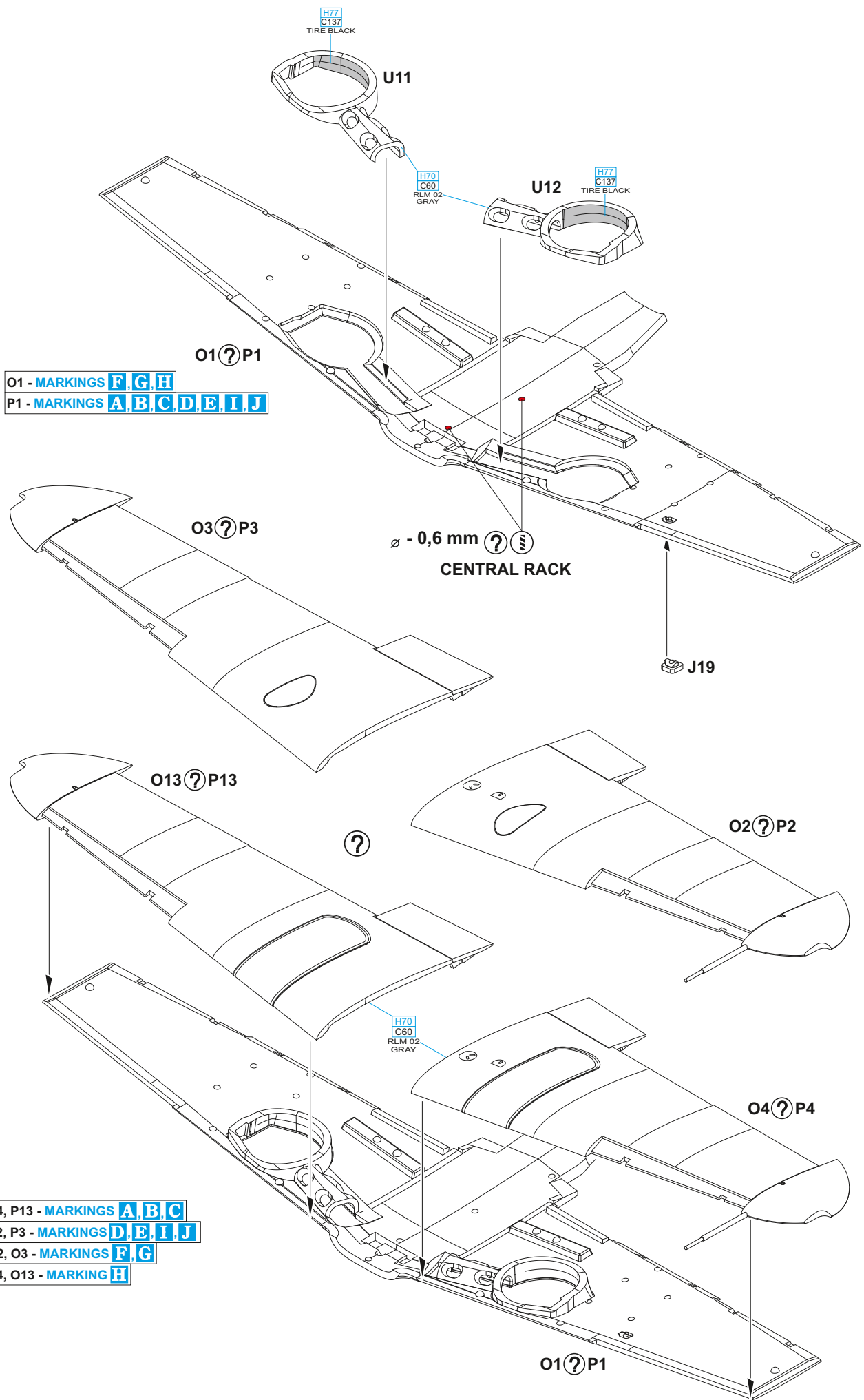
V27



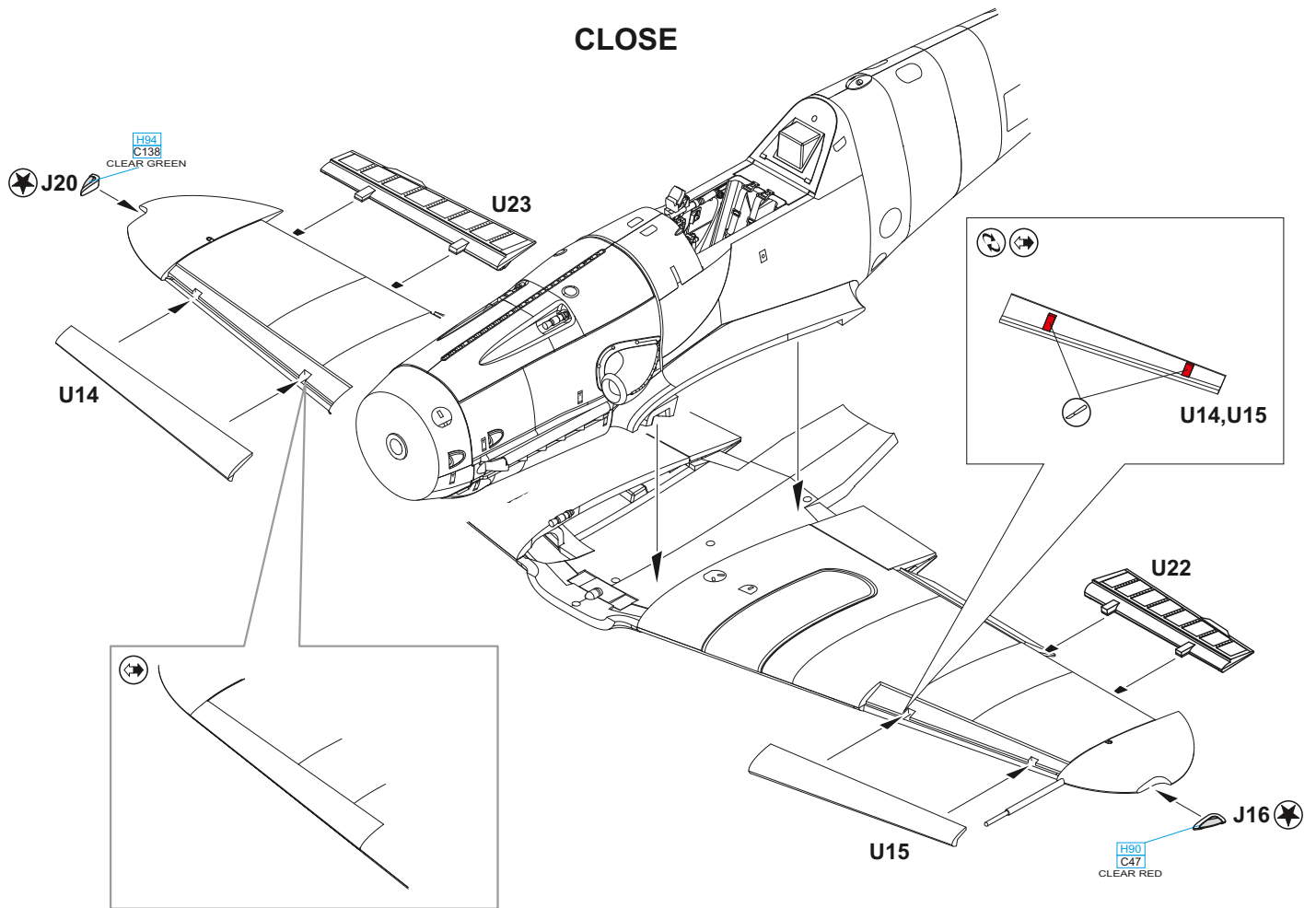
V4, V5, V10 - MARKINGS **A, B, C, D, E**
 V4, V5, O11 - MARKINGS **F, G, H**
 V6, V7, V8 - MARKINGS **I, J**

PE43
 PE43 with
 RP14 only

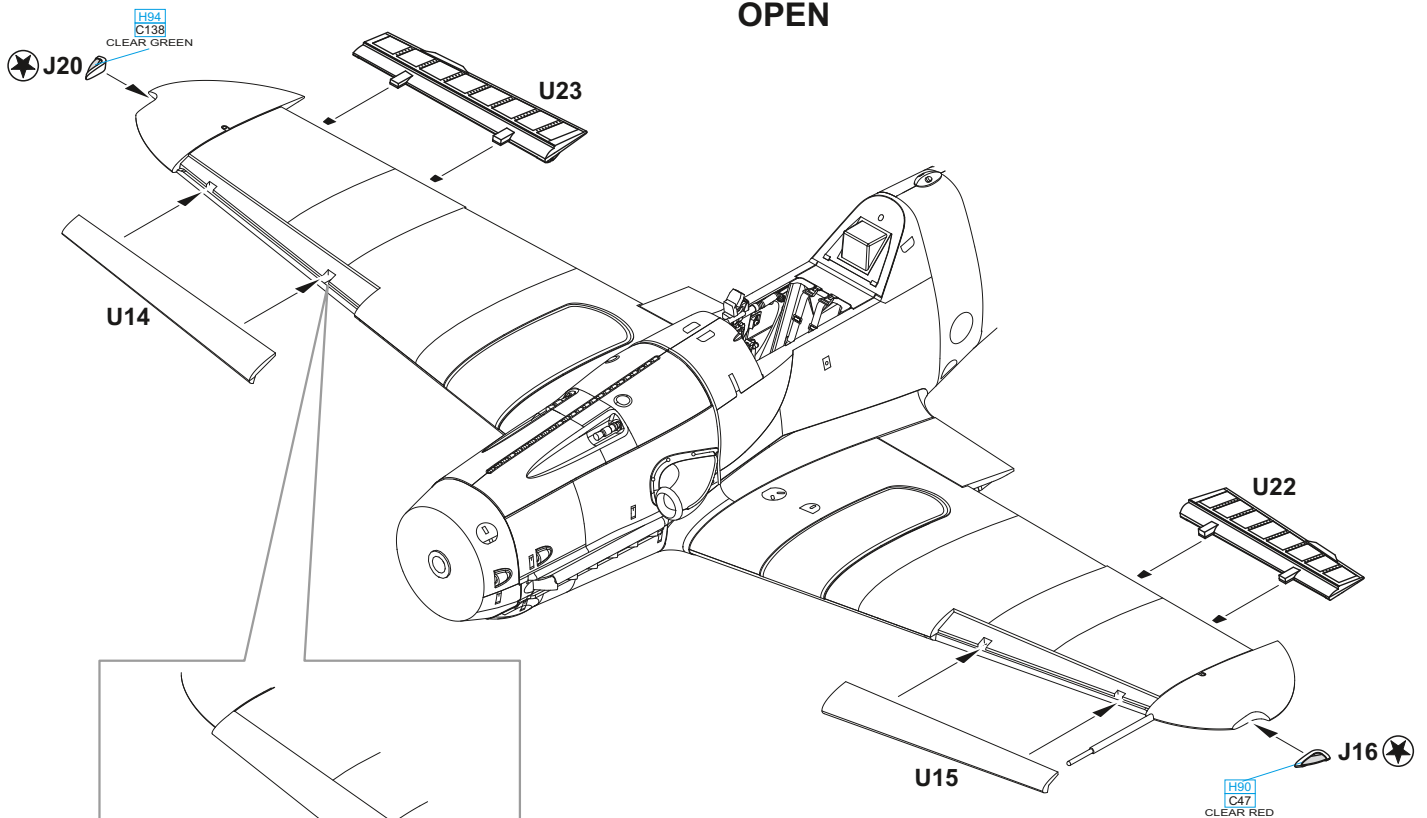




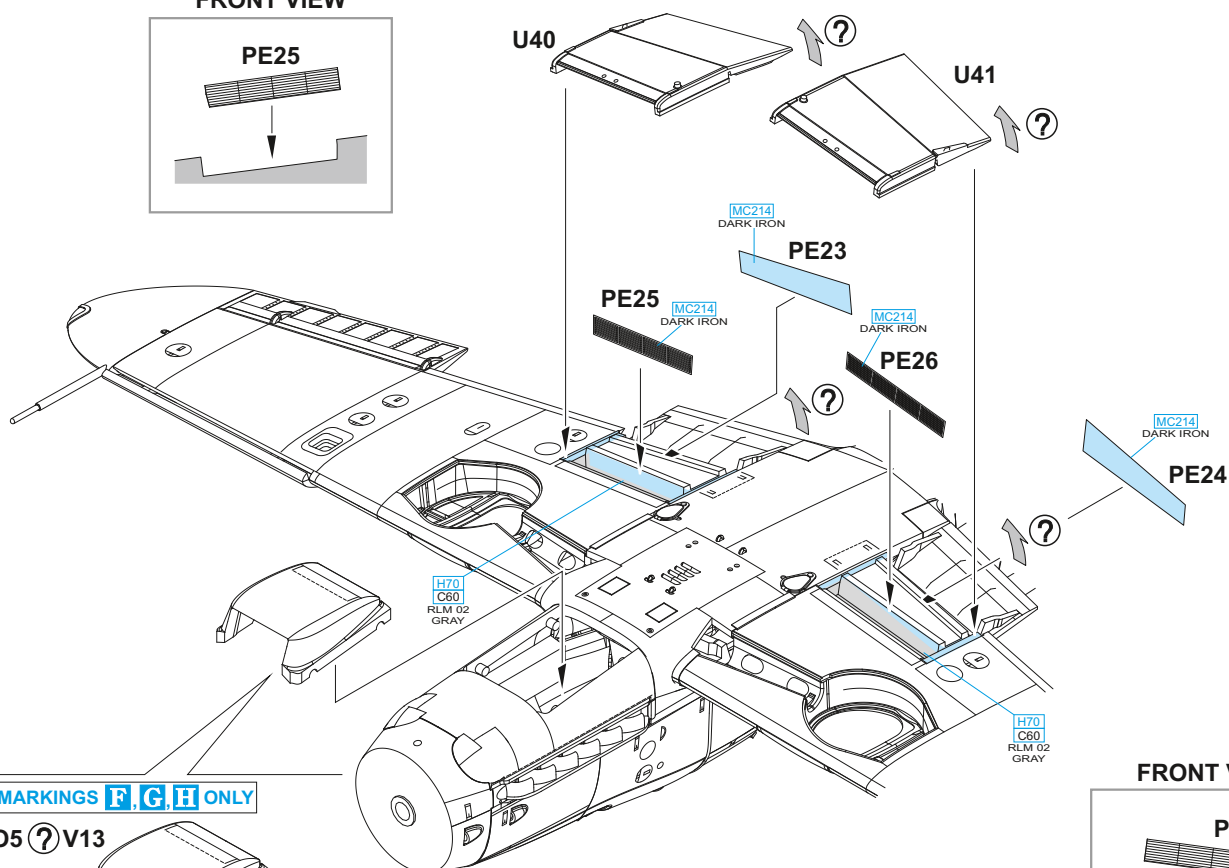
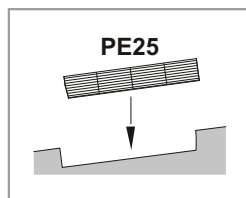
CLOSE



OPEN

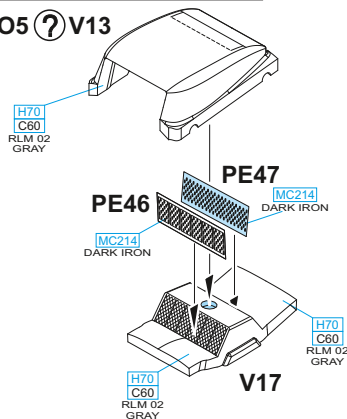


FRONT VIEW

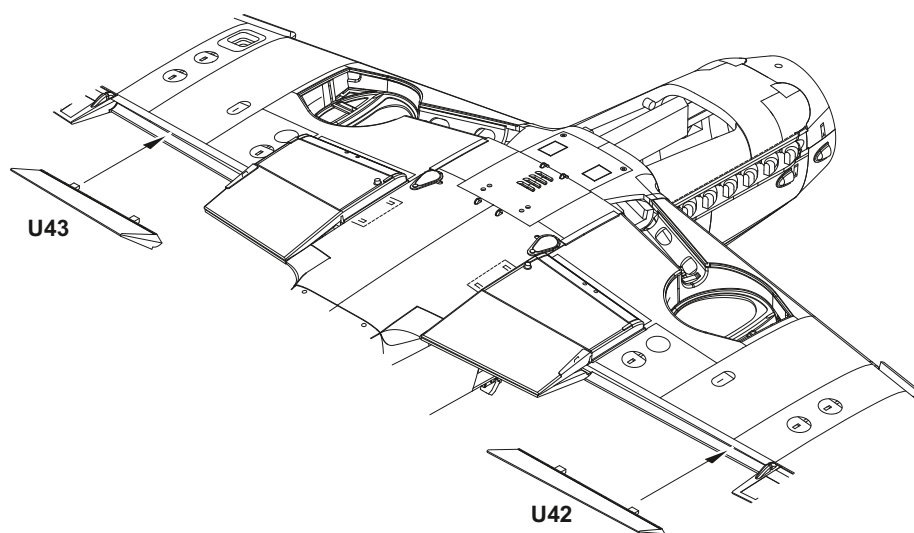
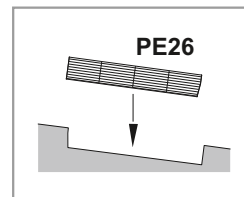


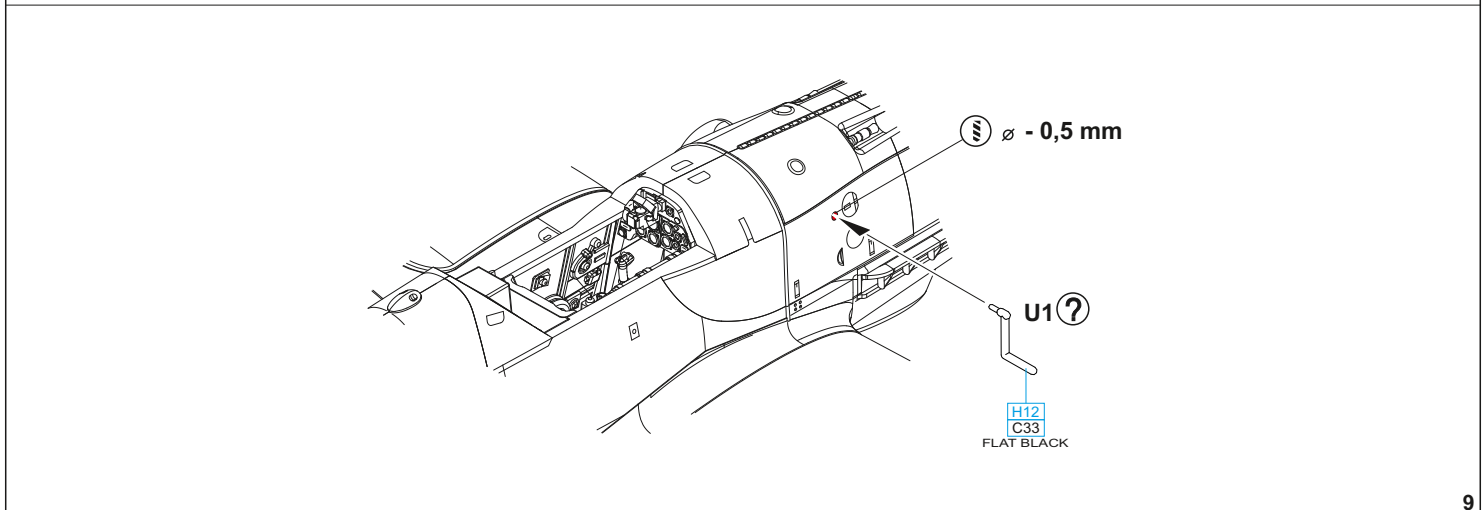
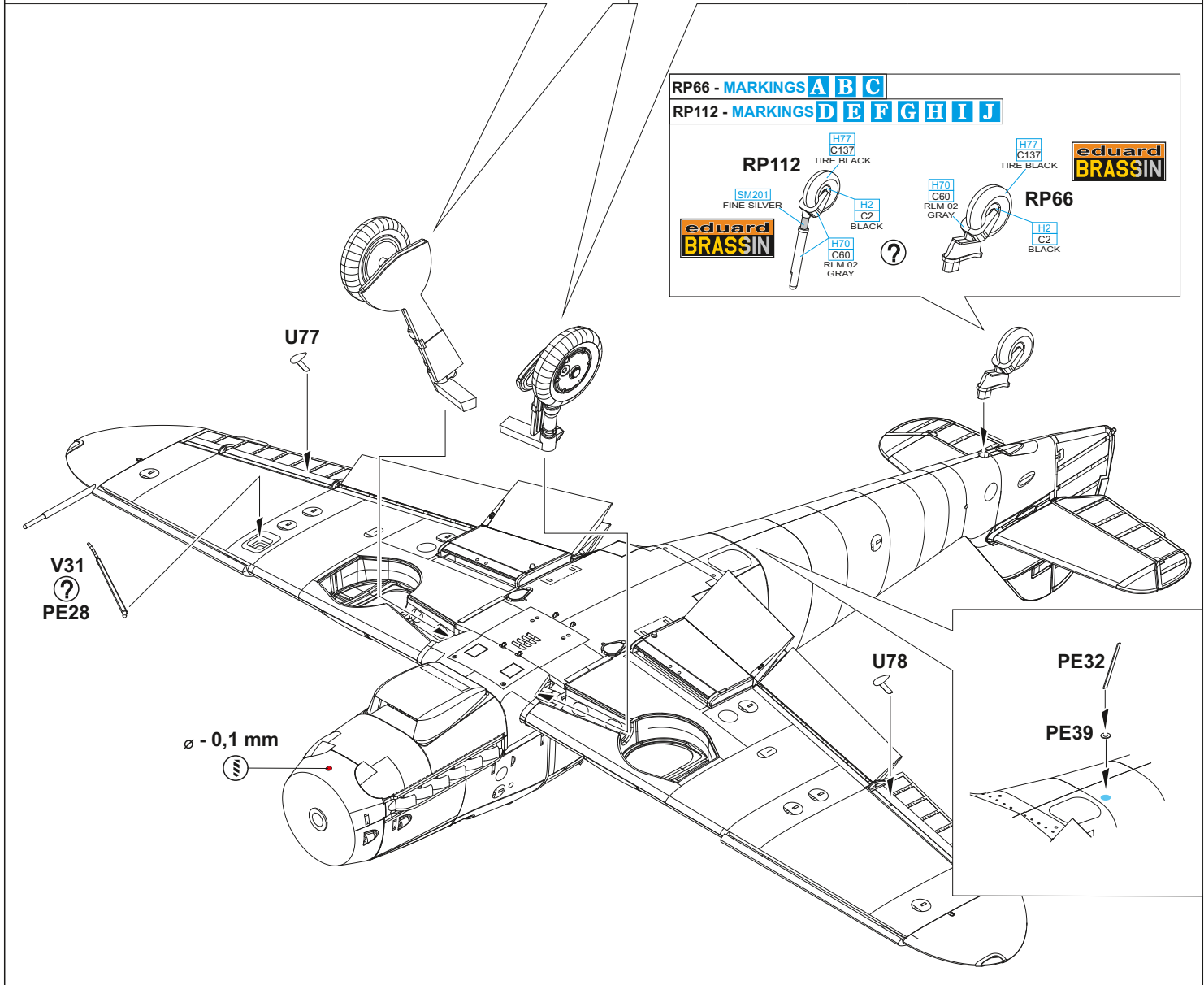
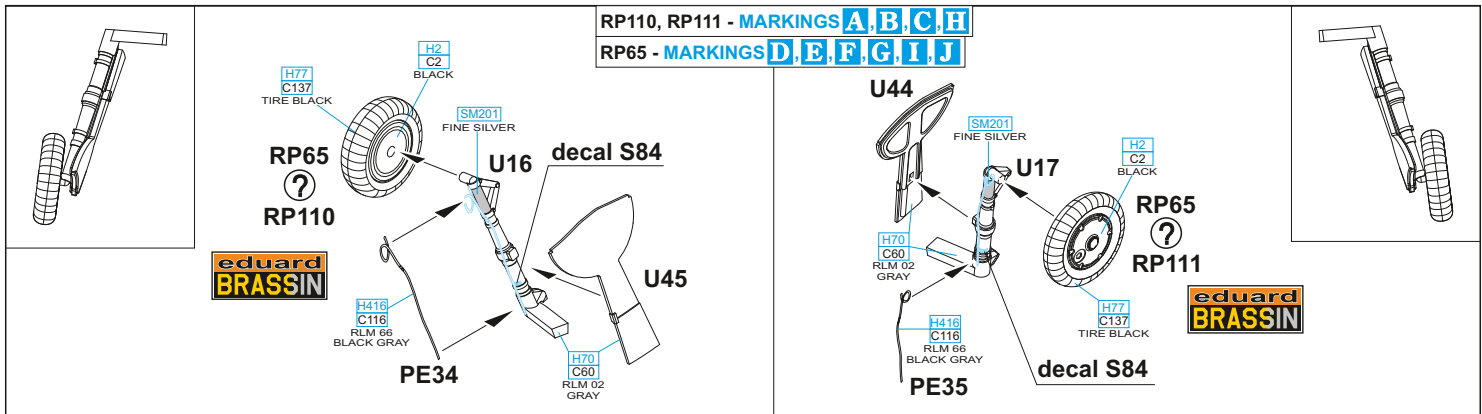
O5 - MARKINGS **F, G, H** ONLY

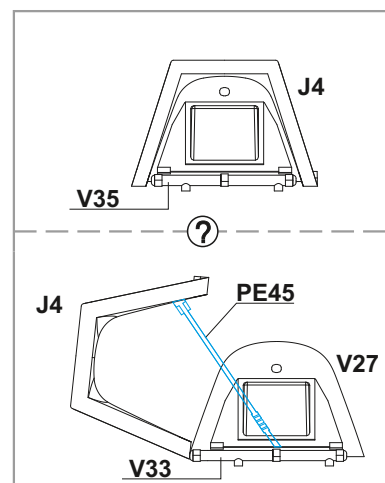
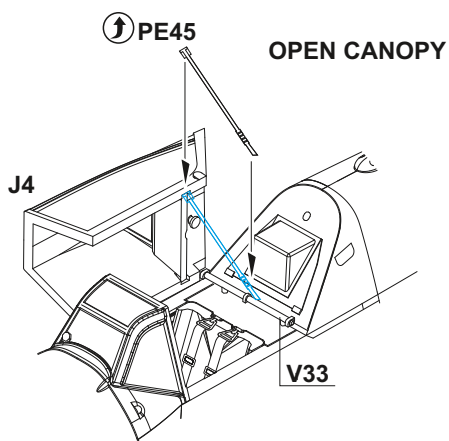
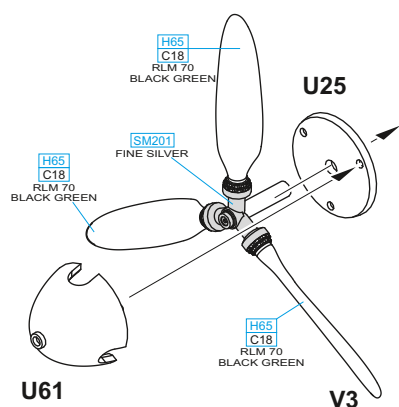
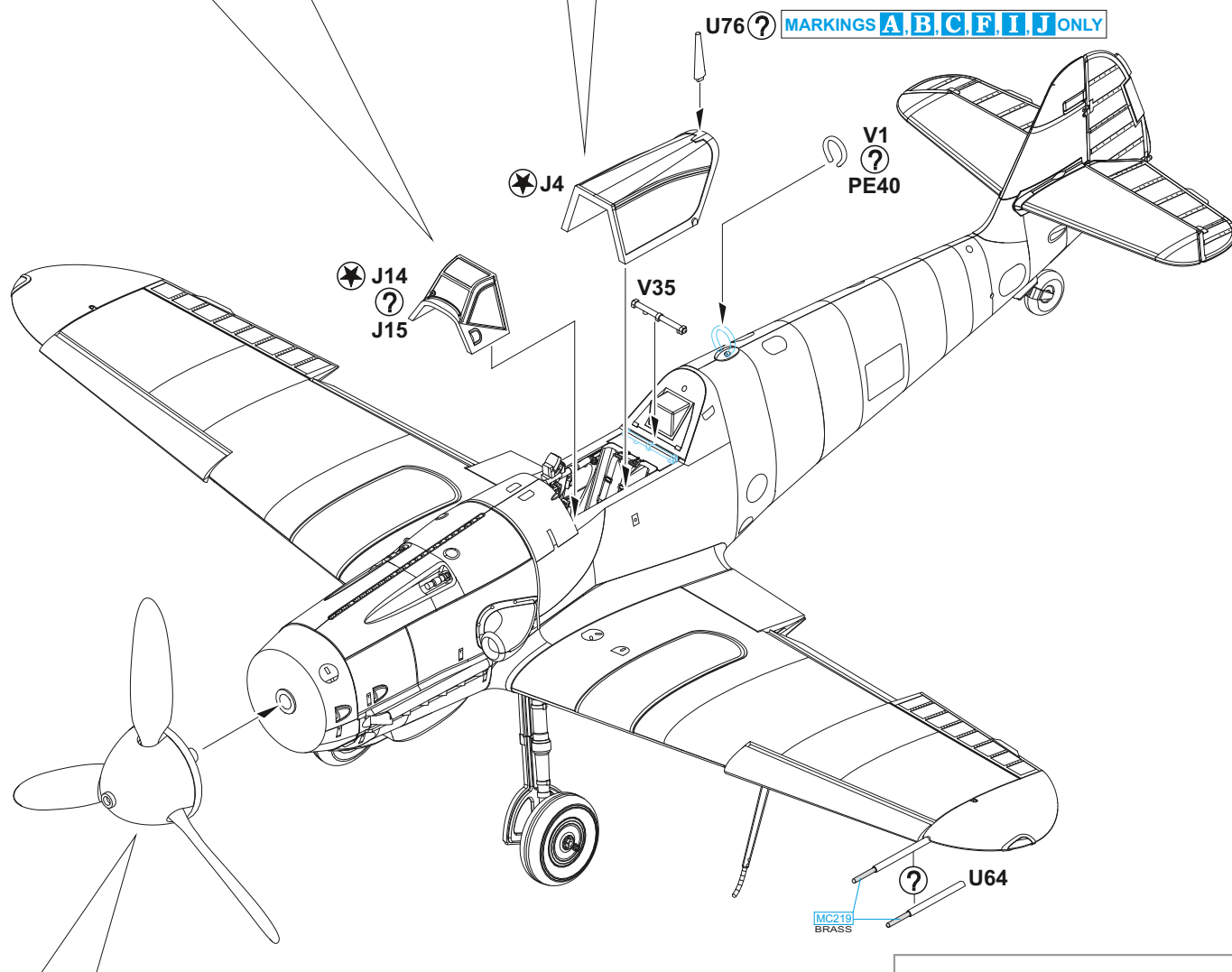
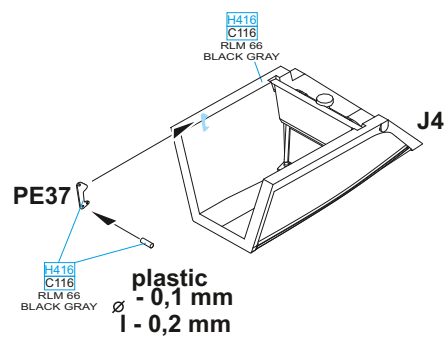
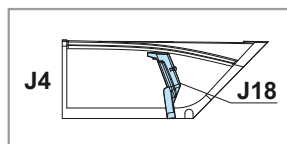
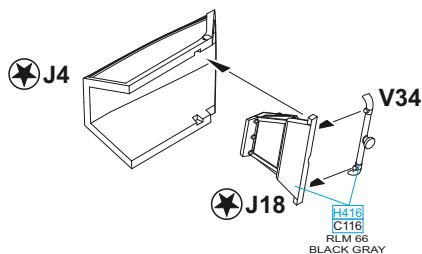
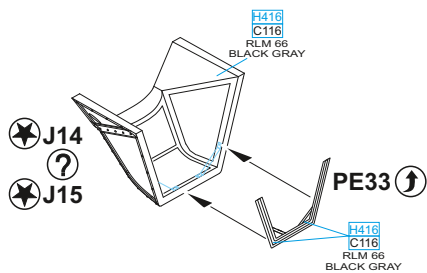
O5 ? V13

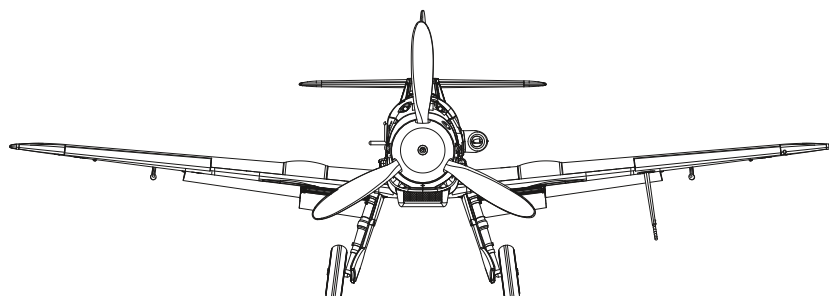
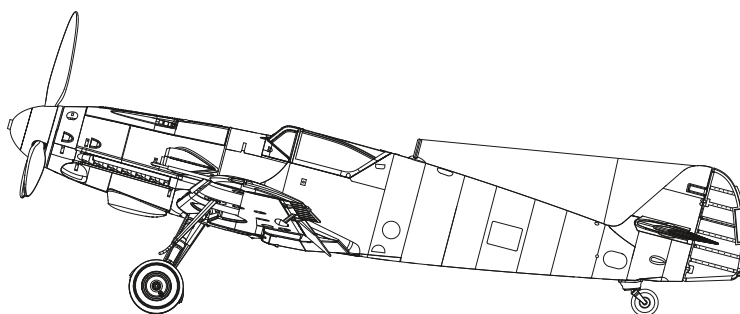
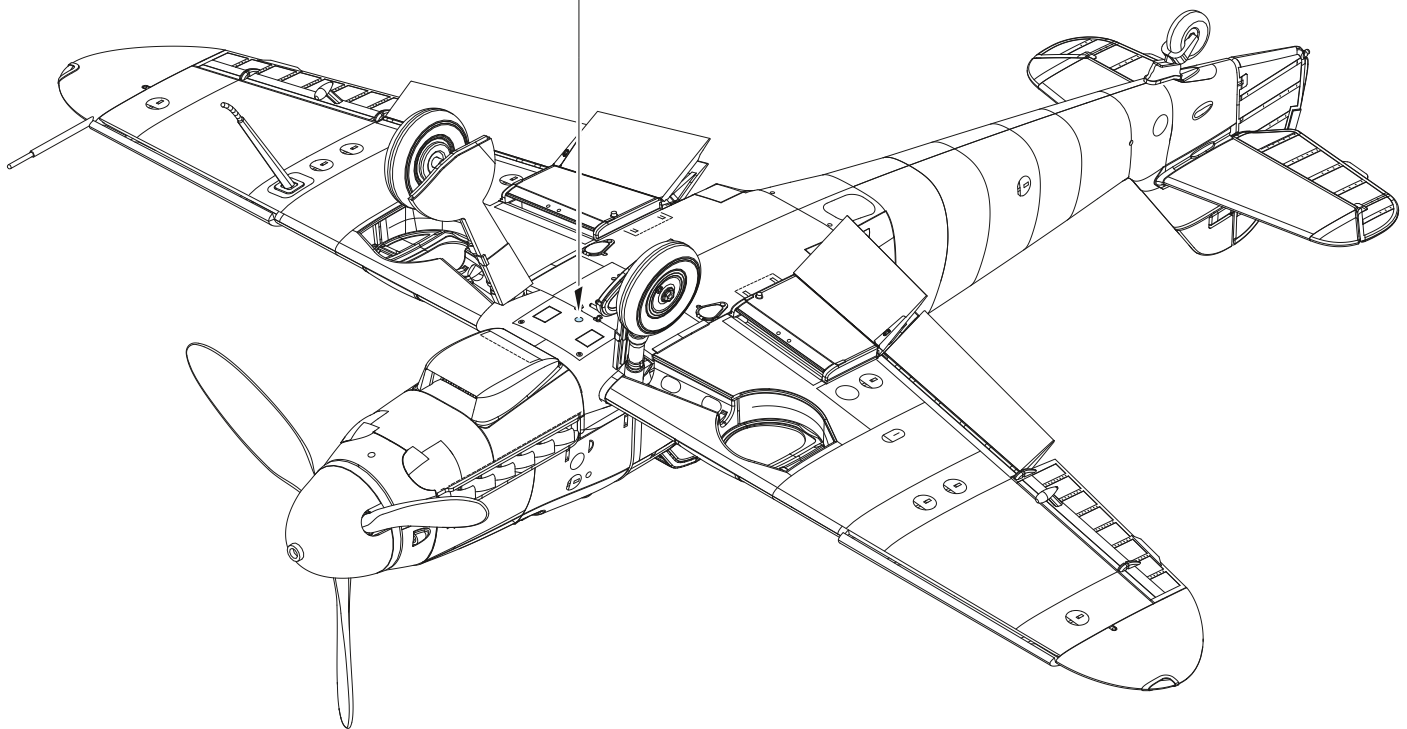
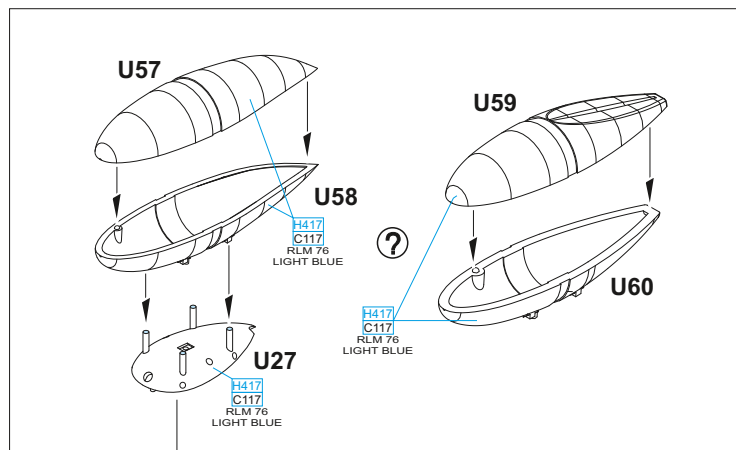


FRONT VIEW

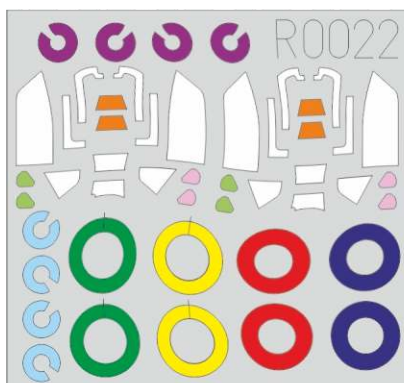




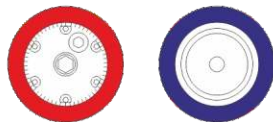




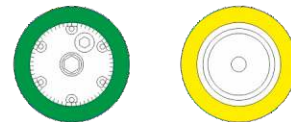
R0022



RP111 ? RP112



RP65



RP66



RP112



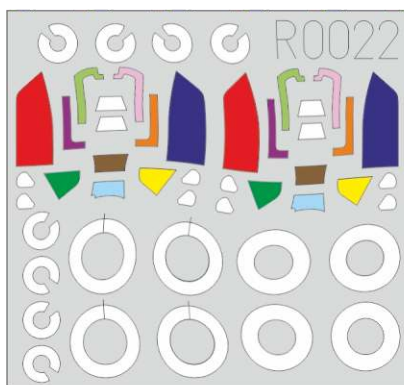
J18



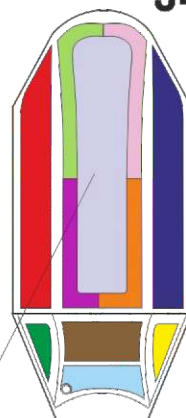
J16



J20



J4

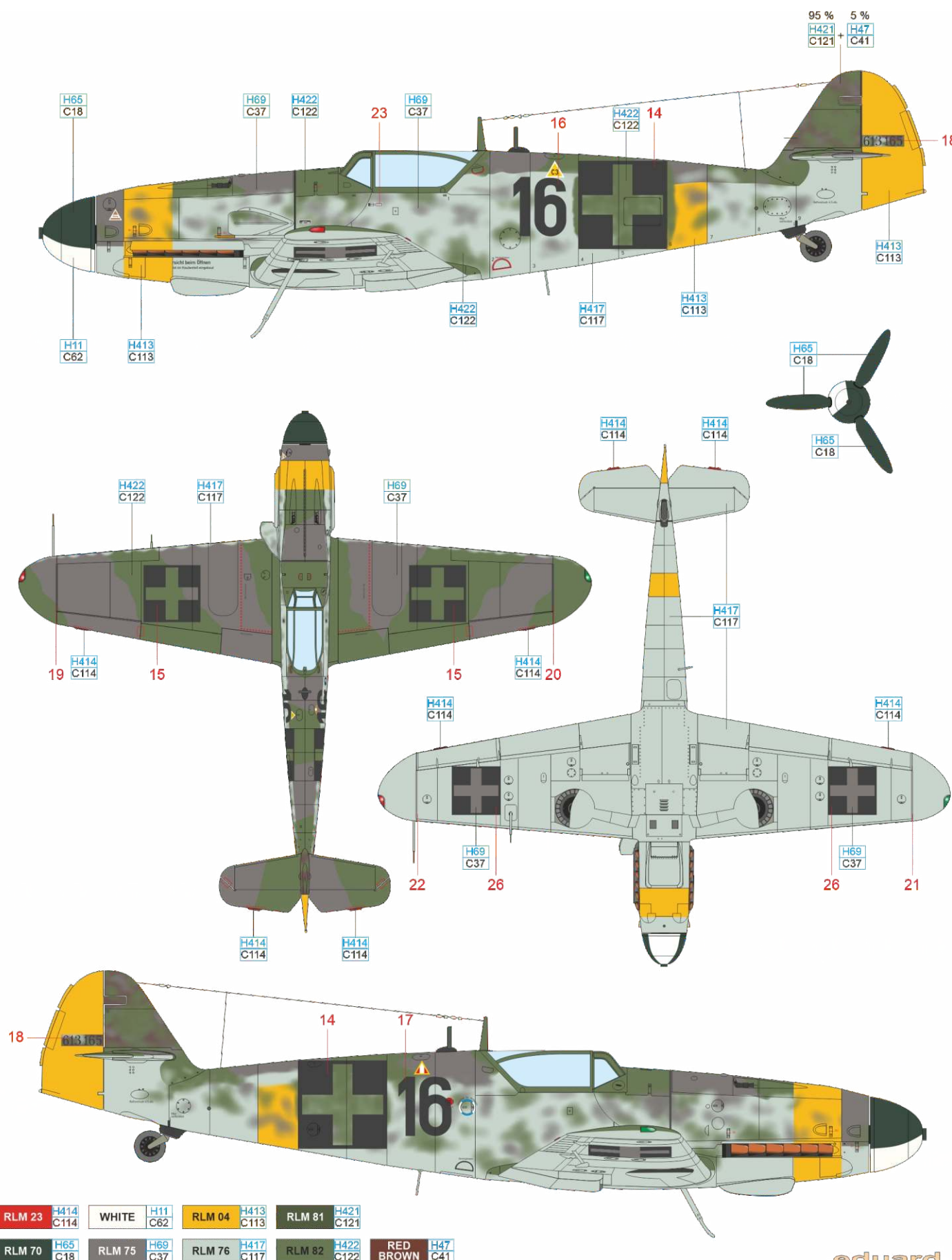


J14 ? J15

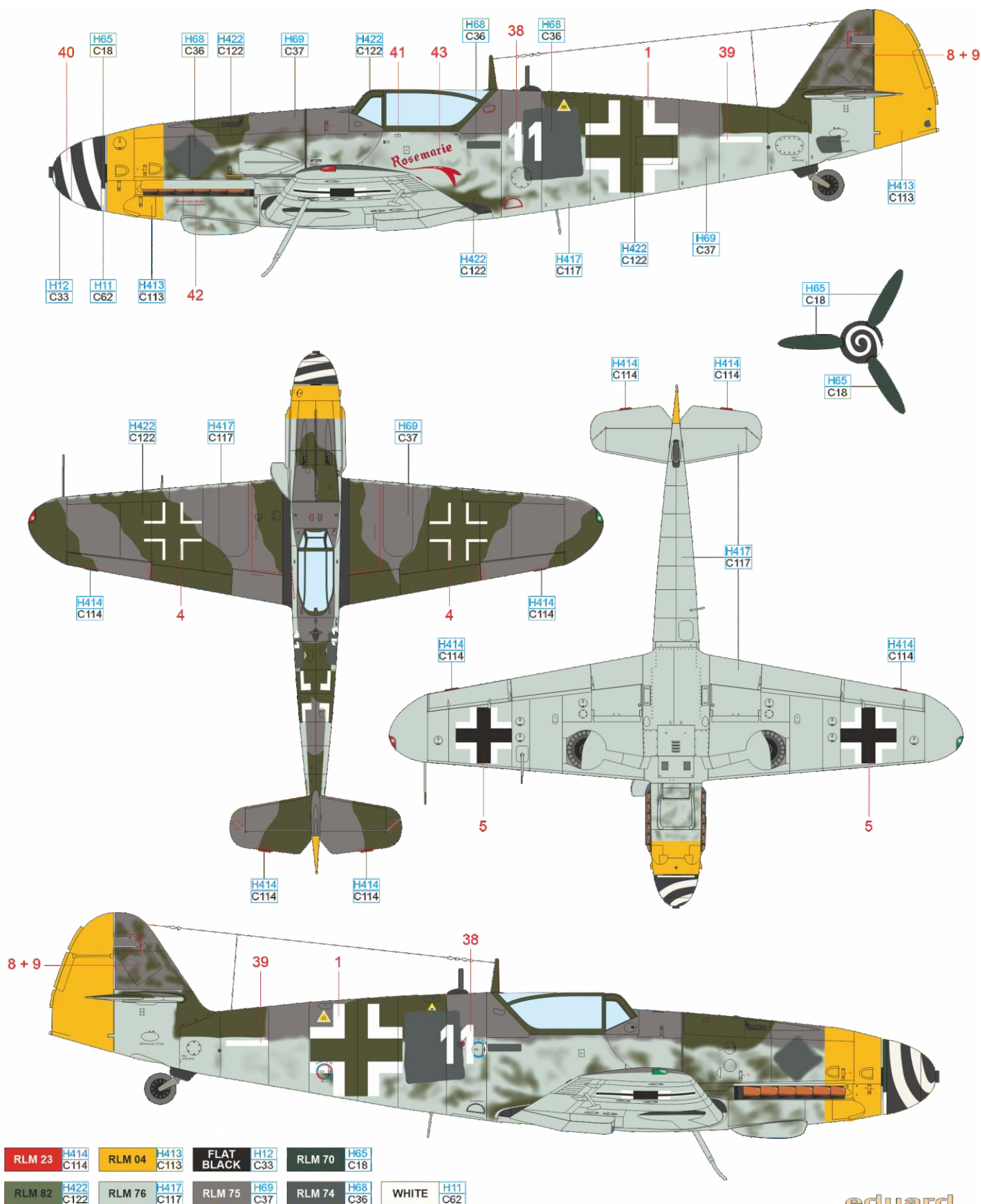
LIQUID MASK



Na konci března 1945 se zbytky maďarských leteckých jednotek soustředily na letišti Tulln v Rakousku, odkud prováděly bojové lety do oblasti Vídně a Brna. Po přiblížení fronty k Tullnu se 5. dubna tyto jednotky přesunuly na letiště Raffelding, odkud pokračovaly v letecké podpoře pozemních sil v okolí Vídně. Na konci války se maďarští letci nechali stejně jako jejich němečtí kolegové raději zajmout americkou armádou a proto piloti 101. osztlázy utlíli se zbylými stroji 8. května 1945 do bavorského Neuburgu. Stroje z továrny Diana byly kamuflované stejnými barvami jako stroje z výroby ve Wiener Neustadtu. Z fotografií stroje černá 16 je patrné, že maďarské výsostné označení bylo nastříkáno přímo na kamufláž, německé označení nebylo nastříkáno vůbec.

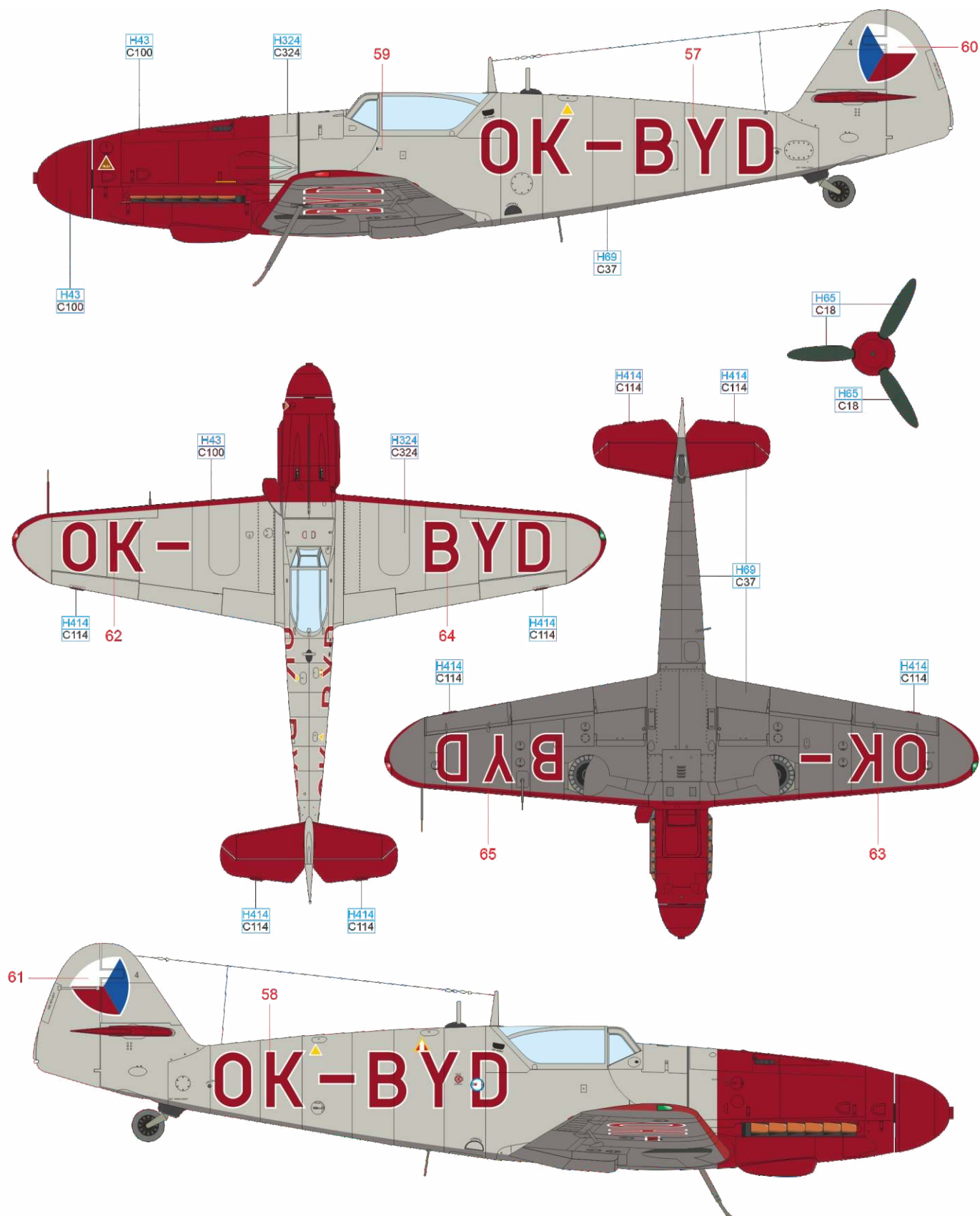


V závěrečných týdnech bojů v Rakousku a na Moravě na jaře 1945 docházelo i v této části evropského bojiště k rušení stíhacích jednotek Luftwaffe. Nejdříve byla 12. dubna rozpuštěna II./JG 51, o pět dnů později stejný osud čekal na I./JG 53. Část letounů i pilotů obou jednotek přešla pod II./JG 52, jíž velel Wilhelm Batz. Nějak takto se dostala tato stodevítka s označením bílá 11, vyrobená v továrně ve Vídeňském Novém Městě, k 7./JG 52, jíž velel Heinz Ewald. Pod kabinou měla nápis Rosemarie a nesa přetřený znak JG 53 a II./JG 51. Do amerického zajetí v Neubibergu měl s bílou 11 přeletět 8. května 1945 Ofw. Richter, který však k II./JG 52 nepatřil. Heinz Ewald byl z amerického zajetí ve Fürstenfeldbrucku propuštěn 22. června 1945.



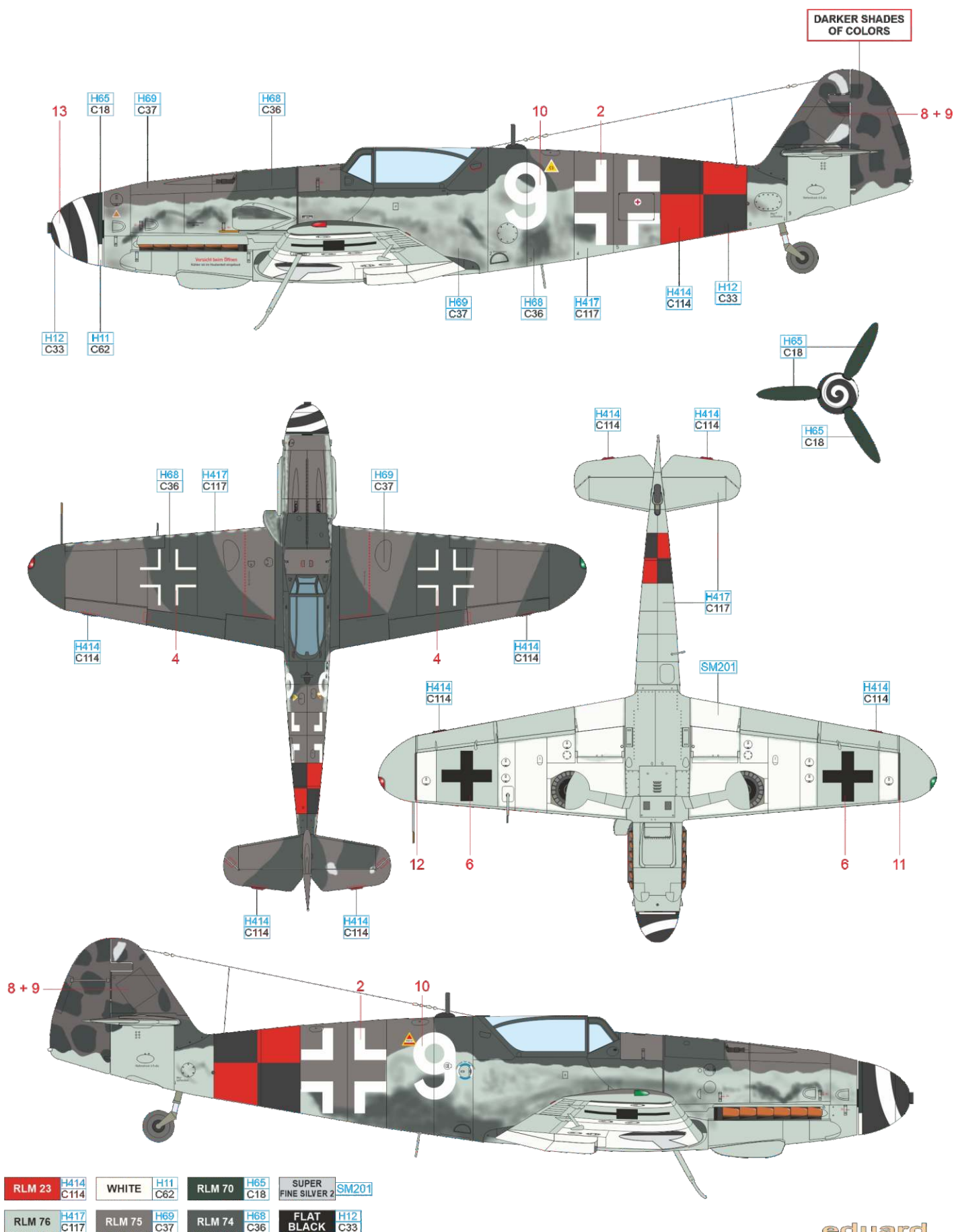
C Avia S-99, Letecká hlídka SNB, Praha-Kbely, 1947

Tento stroj, určený pro potřeby letecké složky SNB, se dostal poprvé do vzduchu v létě 1946. Zbarven byl na horních a bočních plochách ocelově šedou barvou, spodní plochy byly nastříkány tmavší šedou barvou. Stroje Leteckých hlídek SNB měly motorové kryty, náběžné hrany křídla a výšková kormidla včetně stabilizátorů natřeny šarlatovou barvou. Evidenční označení na bocích trupu a na horní a dolní ploše křídla bylo provedeno stejnou barvou s bílým lemem. Výsostné označení mělo tvar sférického, bíle lemovaného trojúhelníku. Na kýlovce tohoto letounu bylo malé černé číslo 4.

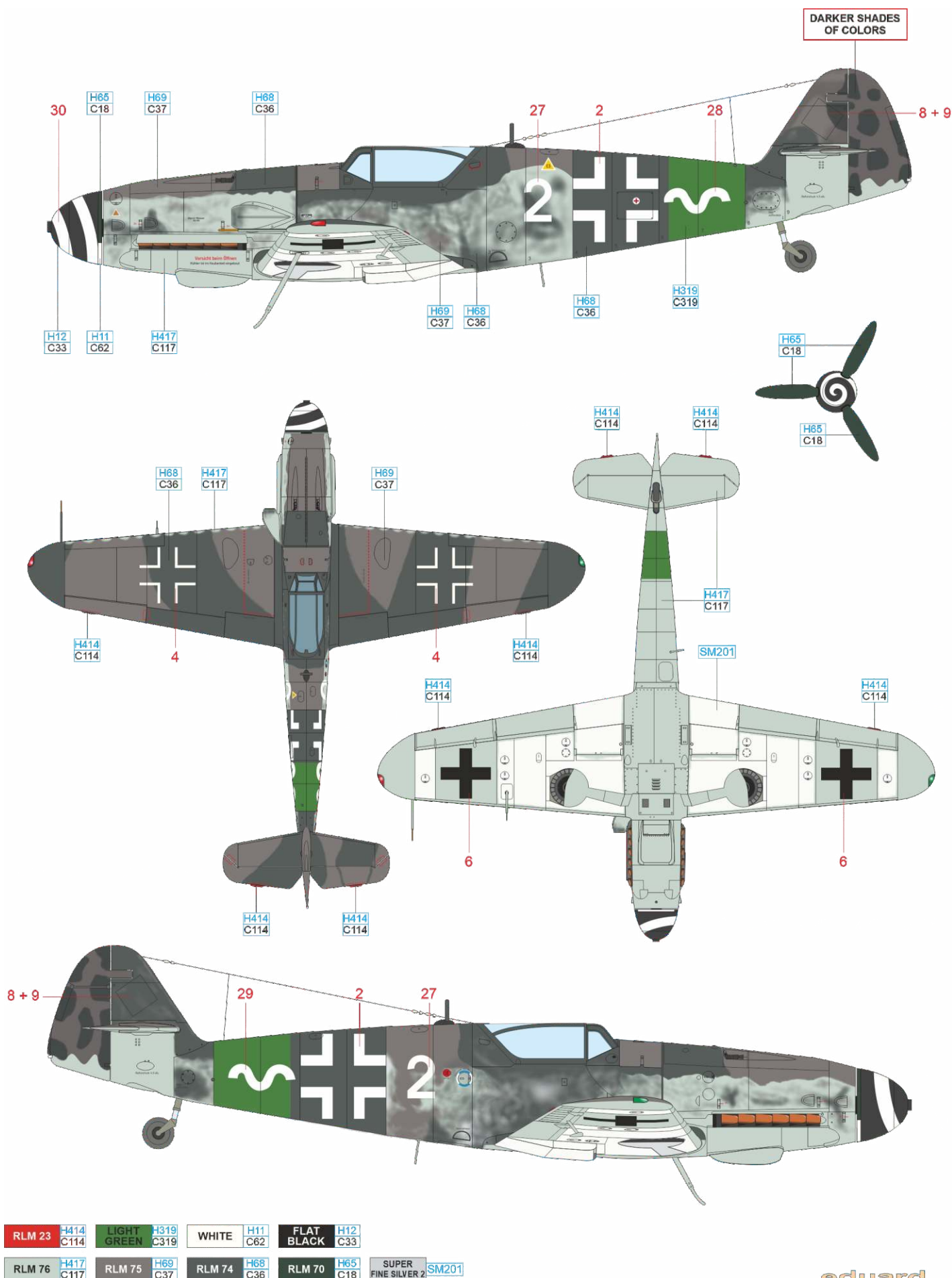


LIGHT GRAY	H324 C324	RLM 75	H69 C37	WINE RED	H43 C100	RLM 70	H65 C18	RLM 23	H414 C114
------------	-----------	--------	---------	----------	----------	--------	---------	--------	-----------

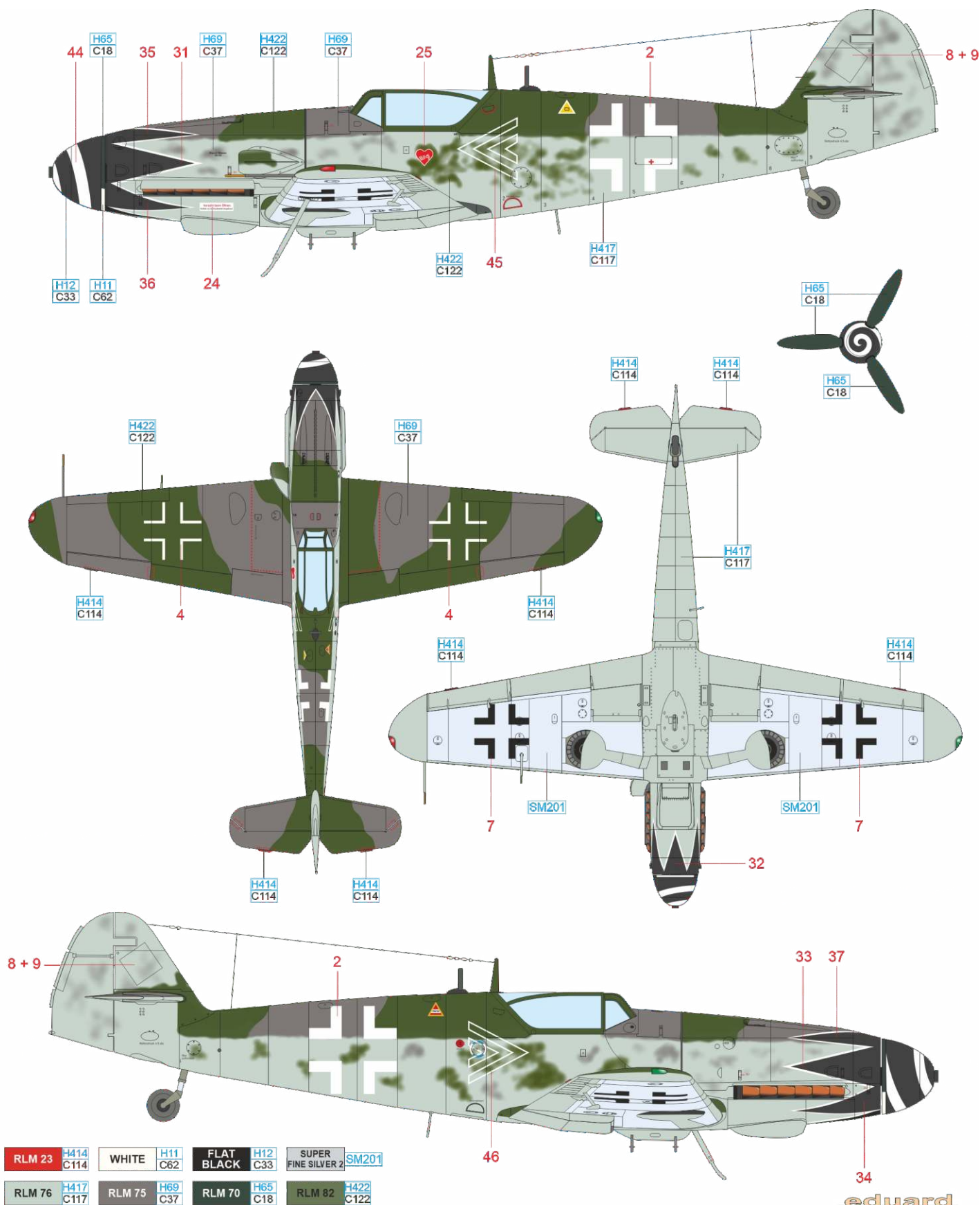
Obrovské ztráty stíhacích jednotek Luftwaffe byly jednou z příčin, které vedly v říjnu 1944 k rozhodnutí redukovat počty bombardovacích útvarů a jejich personál po nezbytném výcviku nasadit v roli stíhačů. Jednou z Geschwader, kterých se tato změna týkala, byla KG 6. Její název byl změněn na KG(J) 6 a byla přezbrojena na letouny Bf 109G-10 a K-4. Výcvik probíhal na letištích Praha-Kbely, Praha-Ruzyně a Klecany. Dne 31. března se letouny KG(J) 6 střetly nad Prahou s Mustangy z 309th FS / 31st FG. Vysoké ztráty však vedly již 9. dubna k rozpuštění jednotky. Tento stroj, vyrobený v továrně Messerschmitt v Řezně, byl zřejmě kvůli poruše ponechán na letišti ve Kbelích, kde byl po válce vyfotografován. Příslušnost ke KG(J) 6 značí černo-červený šachovnicový pás na zádi letounu.



Po vyložení Spojenců v Normandii byla IV. Gruppe JG 27 přesunuta začátkem června 1944 z Maďarska na francouzské letiště Champfleury-la-Perthe a zapojila se do bojů na západní frontě. Po velkých ztrátách putovala na odpočinek a k doplnění stavů do Dolního Saska. Zařazena byla mezi jednotky Obrany říše. K 31. březnu 1945 byla rozpuštěna a její piloti doplnili stavy zbylých Gruppe JG 27. Bílá vlnovka na zádi trupu značí, že tento stroj, vyrobený v Řezně, patřil do IV. Gruppe, zelená barva pruhu pak identifikovala v rámci Obrany říše letouny patřící JG 27.

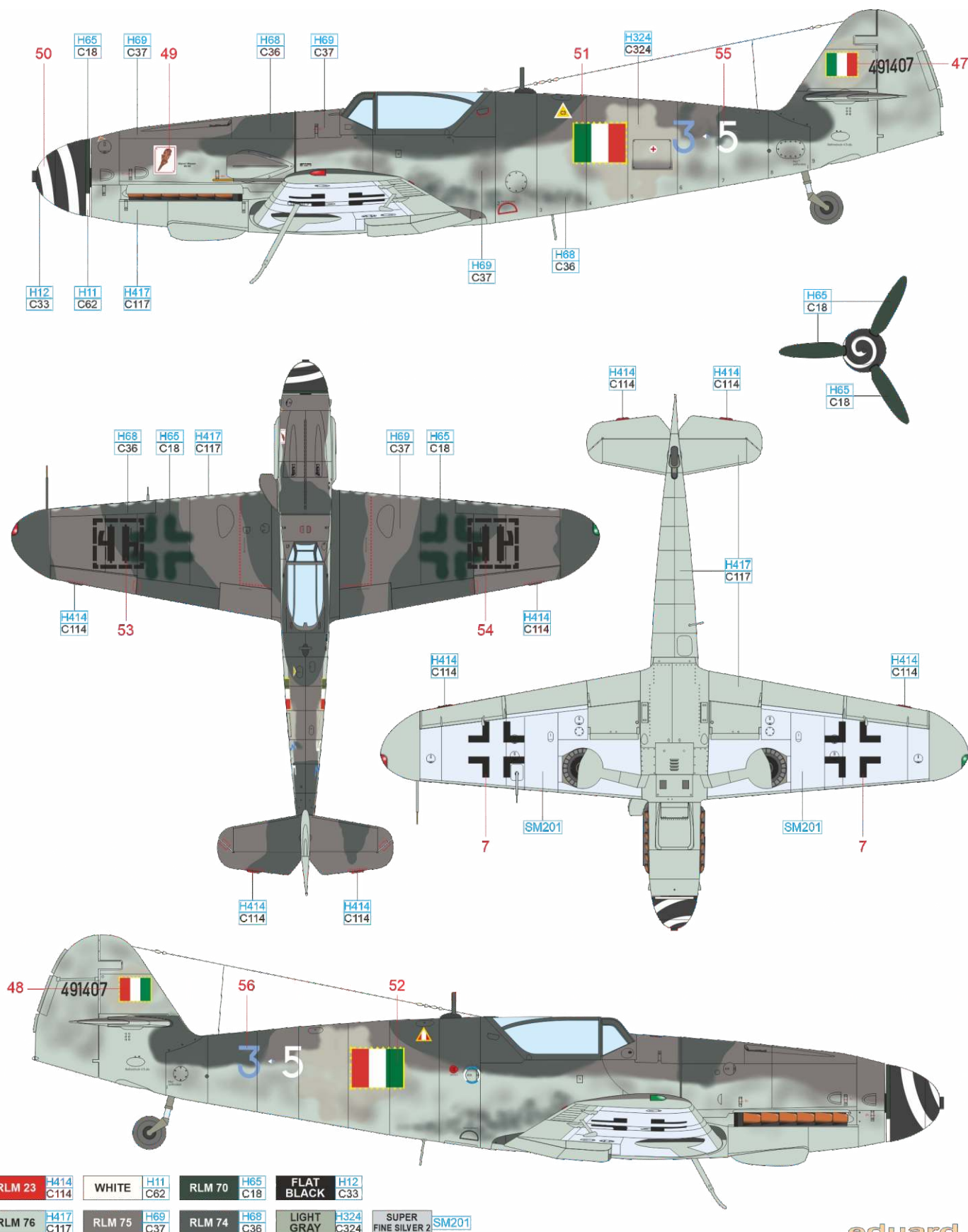


Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, přičichl k řemeslu stíhače poprvé u 7. Staffel JG 52, do níž byl zařazen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe. Počet jeho sestřelů se zastavil na čísle 352. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce byl převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Následující rok vstoupil do řad západoněmecké Luftwaffe a ujal se velení JG 71, první stíhací jednotky poválečné Luftwaffe, která byla vyzbrojena proudovými stíhačkami. Do důchodu odešel v roce 1970 a zemřel 20. září 1993. Hartmannův letoun, pocházející z výroby v továrně Erla v Lipsku, nesl černý, bíle lemovaný tulipán na přídí. Pod kabinou na levé straně bylo namalováno srdce se jménem Hartmannovy manželky. Označení stroje velitele Gruppe v podobě dvojitého klínu bylo provedeno pouze bílým lemem.



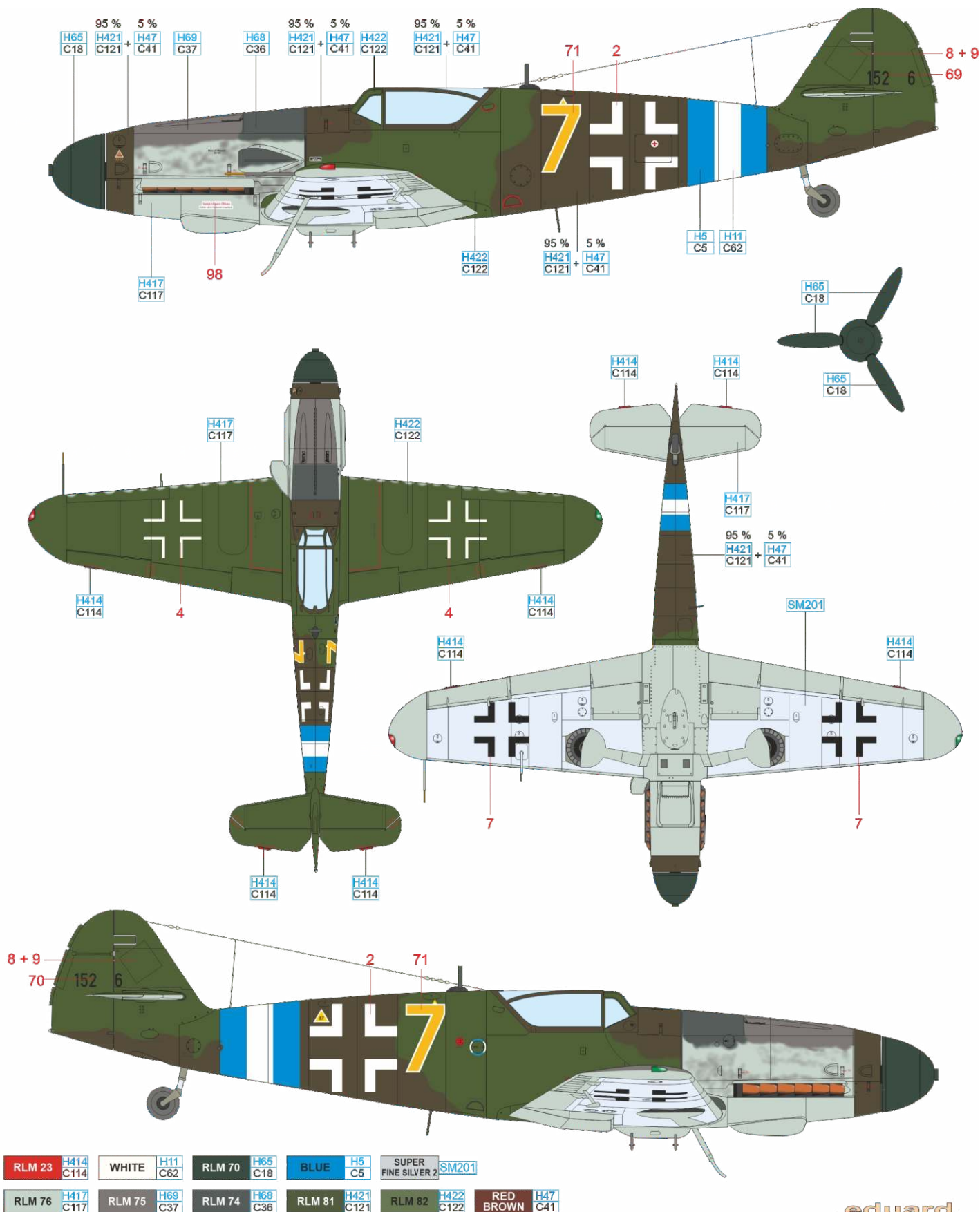
G Bf 109G-10, WNr. 491407, Capt. Cesare Marchesi, 3^a Squadriglia, 1^o Gruppo Caccia, ANR, Lonate Pozzolo, Itálie, březen 1945

Po vyhlášení Italské sociální republiky dne 18. září 1943, loutkového státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, bylo tomuto státu Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divízi. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), skupiny torpédových bombardérů (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několik transportních letek. 1^o Gruppo Caccia (Asso di Bastoni) nejprve používala Macchi C.205, následně od listopadu 1944 do února 1945 prošla v Holzkirchenu v Německu přeškolením na Messerschmitty Bf 109. V únoru jednotka obdržela Messerschmitty Bf 109 verzi G-10 (vyrobené v továrně Erlo v Lipsku), G-14 a G-14/AS a několik K-4. Původní německé označení bylo přestříkáno italskými barvami a stroje obdržely označení italské. Německé kříže byly ponechány pouze na spodní straně křídla. Na levé straně přídě byl nastříkán znak 1^o Gruppo.



H Bf 109G-10, WNr. 152xx6, 11./JG 300, Praha-Kbely, Československo, květen 1945

Stroj, nalezený na konci války před hangárem na letišti Praha-Kbely, pochází z výrobní série 152xxx z produkce továrny Erla v Lipsku. Stroje z této výrobní série byly vybaveny křídlem s většími boullemi na horní ploše umožňujícími používání větších kol, tedy kol stejného typu, jaký se používal u strojů Bf 109G-10 vyráběných v továrně WNF a její pobočce Diana. Trup a horní plochy křídla jsou pravděpodobně nastříkány barvami RLM 81/82, i když někteří badatelé se přiklání k jednobarevné variantě kamufláže nastříkané barvou RLM 81. Spodní plochy křídla zůstaly bez nátěru, pouze části dodávané externími dodavateli byly nastříkány barvou RLM 76. Motorový kryt, pocházející z jiného letounu, je kamuflovaný barvami RLM 74/75/76. U výrobního čísla na svítlé ocasní ploše je čitelná první trojice číslic (152) a poslední číslice (6).



Jednou z posledních nově založených jednotek Luftwaffe byla v červenci 1944 Jagdgeschwader 6. Její štáb, plus I. a II. Gruppe vznikly v tehdejší Königsbergu (nyní Kaliningrad) a byly vyzbrojeny stíhacími Fw 190A. Její III. Gruppe vznikla až v říjnu 1944 přejmenováním I./JG 5 a byla vyzbrojena Messerschmittův Bf 109G. Celá jednotka se 1. ledna 1945 zúčastnila operace Bodenplatte, což byl útok stíhacích jednotek na spojenecká letiště na osvobozených územích západní Evropy. Bf 109G-14/AS s označením zelená 1 byl vyfotografován v květnu 1945 na letišti v Twente. Uvádí se, že zde přistál pravděpodobně v důsledku poruchy motoru po návratu z operace Bodenplatte. Stroje JG 6 nosily označení červeno-bílo-červenými pruhy na konci trupu, na této stodeváté bylo označení provedeno pouze dvěma pruhy.



Chorvatský pilot Vladimir Sandtner, jehož rodina pocházela ze Slovenska, prošel jako příslušník chorvatského letectva v roce 1943 výcvikem u JG 104 a II./EJG 1. V dubnu 1944 byl provizorně zařazen k 3./JG 52 na východní frontě, neboť jednotka s chorvatskými letci, 15.(kroat.)/JG 52, byla v té době z fronty stažena. Během bojů nad Rumunskem v červnu 1944 dosáhl potvrzeného sestřelu Il-2 a další vítězství nad Jakem-9 mu uznáno nebylo. Na jaře 1945 sloužil Sandtner v hodnosti střížník (Feldwebel) u stíhači jednotky 2. zrakoplovno lovačko jato, která byla zapojena do protipartyzánských operací a občas se střetávala se stíhači RAF. Během průzkumného letu 16. dubna v okolí Senj dezertoval společně se str. Josipem Cekovićem do Itálie a přistáli na letištích Falconara (Sandtner) a Iesi (Ceković). Sandtnerův letoun měl v chorvatském letectvu registrační číslo 2104. Na obou stranách trupu pod kabinou měl letoun namalovaného kozorožce.



