

Bf 109G-14

eduard

GERMAN WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82118



INTRO

No other aircraft of the German Luftwaffe is so intimately connected with its rise and fall in the course of the Second World War than the Messerschmitt Bf 109. This type, by whose evolution outlived the era in which it was conceptualized, bore the brunt of Luftwaffe duties from the opening battles of Nazi Germany through to her final downfall. The history of the aircraft begins during 1934-35, when the Reich Ministry of Aviation formulated a requirement for the development of a single-engined monoplane fighter. Proposals were submitted by Arado, Heinkel, Focke-Wulf and Bayerische Flugzeugwerke. The last mentioned firm featured a technical director named Professor Willy Messerschmitt, who was riding a wave of popularity based on the success of his recent liaison aircraft, the Bf 108. His goal was to conceive of an aircraft with the best possible performance for the specified weight, size, and aerodynamic qualities. Over the subsequent months, several prototypes were built that served first and foremost in development flights and further modifications. The aircraft was relatively small, and compared to the prevailing trends of the time, docile with revolutionary features such as low wing design, the use of a retractable landing gear, a wing with a very narrow profile, wing slats, landing flaps, weapons firing through the prop hub, and so on. Even the enclosed cockpit and the method of construction were not very common just four years prior to the beginning of the Second World War. At its conception, the Bf 109 was a very promising asset despite some powerplant troubles. These were solved by the introduction of the DB 601. This engine, together with its extrapolated development DB 605, is umbilically connected to the types success. These two-row, twelve cylinder inverted V engines powered several tens of thousands of 109s in over 25 versions and variants.

The first combat use was by three developmental Bf 109s in the Spanish Civil War, where they were delivered in December 1936. The pre-series airframes were to, first of all, validate the aircraft's abilities in modern aerial combat. Shortly thereafter, production machines in the form of the Bf 109B-1 began to reach 2./J/88, the Legion Condor. The desire of Germany to demonstrate her aerial prowess to potential foes was advanced further in international sport meets. The triumphs attained in Zurich in the summer of 1937 were complemented several months later by grabbing the speed record of 610.95 kph. In very short order, the progressive developments represented by the C, D and E versions appeared. Despite this, the delivery of the types to combat units did not sustain a rate that was desired by military brass. Even by August 1938 the Bf 109 accounted for less than half of the 643 front line fighters in service. The later months saw an increase in these rates. By the time of the invasion of Poland (which saw the participation of only a little more than 200 aircraft) the Luftwaffe possessed the best fighter produced in continental Europe. With both a qualitative and quantitative advantage, the fighter wing of the Luftwaffe entered the Polish campaign, the first defenses of the Fatherland, Blitzkrieg against the West, and the Battle for France. With one foot in the door that was the English Channel, the Luftwaffe embarked on the attacks on Britain in the summer months of 1940. Here, the first weakness of the Bf 109 was revealed: the inability to carry drop tanks that would have enabled the type to effectively escort bombers to England. This was one of the factors that made the defeat of the Luftwaffe in the Battle of Britain possible. Experiences gained in 1940 led to the development of the 'F' version prior to the spring of 1941. The elegance of the Bf 109 crested with the 'Friedrich'. Following a largely defensive stance over the Channel and northern France, the Bf 109F took on a more offensive role in Operation Barbarossa in the east, and in northern Africa. In later duties with the 'Jagdwaaffe' during the second phase of the war in the east, and in the 'Defense of the Reich' from 1943 to 1945, the Bf 109 served in the form of the 'G' version, followed by the 'K'. Even if by the end of the war it was clear that the development of the Bf 109 was exhausted, during its combat career, the type was able to keep pace with the foes that it encountered. Besides its primary function as fighter, the Bf 109 also appeared as a fighter-bomber, reconnaissance platform, night fighter, trainer and rammjäger.

The disappearance of the Bf 109 from the skies over Europe was not spelled out by the end of the war. Several examples were in Swiss service up to 1949, and many flew in the air force of Czechoslovakia in both original form with a DB 605 powerplant and as aircraft built out of necessity with surplus Jumo 211s. The latter type also served as the first fighter to fight for the independence of the newly formed state of Israel. Finland retired the type as recently as 1954, and Spain didn't retire its HA-1109-1112, re-engined Bf 109s, until 1967. The legendary low-wing fighter of Professor Willy Messerschmitt survived the state that developed it.

ÚVODEM

Žádný jiný stroj německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve 2. světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. 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 začíná v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorové jednoplošné stíhačky. Projektu se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož popularita se nesla na vlně úspěchu nedávno dokončeného kurýrního Bf 108. Jeho cílem bylo vytvořit letoun s co největším poměrem výkonu k celkové hmotnosti, velikosti a aerodynamickým vlastnostem. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Letoun byl poměrně malý, oproti stávajícím zvyklostem relativně jemný, s revolučními konstrukčními prvky jako byla dolnokřídla koncepce, použití zatahovacího podvozku, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky, zbraně střelící osou vrtule, atd.

Dokonce uzavíratelný překryt kabiny nebo skofepinová konstrukce nebyly čtyři roky před začátkem 2. světové války tak obvyklým jevem, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již z počátku svého vývoje, i přes problémy s pohonnou jednotkou, velmi nadějným projektem. Problémy s pohonem vyřešila až zástavba motoru DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s úspěchy Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách. K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z před sériové výroby měly především ukázat 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. Snaze Německa ukazovat svou leteckou sílu potenciálním protivníkům napomáhala i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h. Ve velmi krátkých časových úsecích následovaly verze C, D a E. Přesto však doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, který by si velení mohlo přát. Ještě v srpnu roku 1938 tvořila výzbroj letouny Bf 109 méně než polovinu z 643 stíhaček první linie. Ovšem během následujících měsíců roku se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo. V okamžik přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajisté nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě vyrobena. S technickou i množství převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Vaterlandu, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. S jednou nohou vykročenou přes kanál La Manche zahájila Luftwaffe v letních měsících roku 1940 útoky na Británii. V tu dobu se mj. projevil jeden vážný nedostatek Bf 109 - 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 r. 1940 napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ dosáhla 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 Jagdwaaffe ve druhé fázi války na východě i do obrany Říše v letech 1943 - 1945 se zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K. Ačkoli na konci války bylo jasné, že koncepce letounu Bf 109 se po deseti letech služby dostala na hranici možností, po celou dobu své bojové činnosti dokázaly jednotlivé varianty držet krok se svými stíhacími protivníky. Kromě svého prioritního určení stíhacího letounu se Bf 109 objevily i v rolích stíhací-bombardovací, průzkumná, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo jako rammjäger.

Nebe se pro Bf 109 nezavřelo ani po skončení války. Několik strojů sloužilo až do roku 1949 ve Švýcarsku, mnohé létaly v balkánských zemích, v osvobozeném Československu, a to jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě s motory Jumo 211. Zejména tyto stroje později tvořily základ letectva bráničů svobodu nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko opustilo své HA-1109 a 1112 dokonce až v roce 1967.

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 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

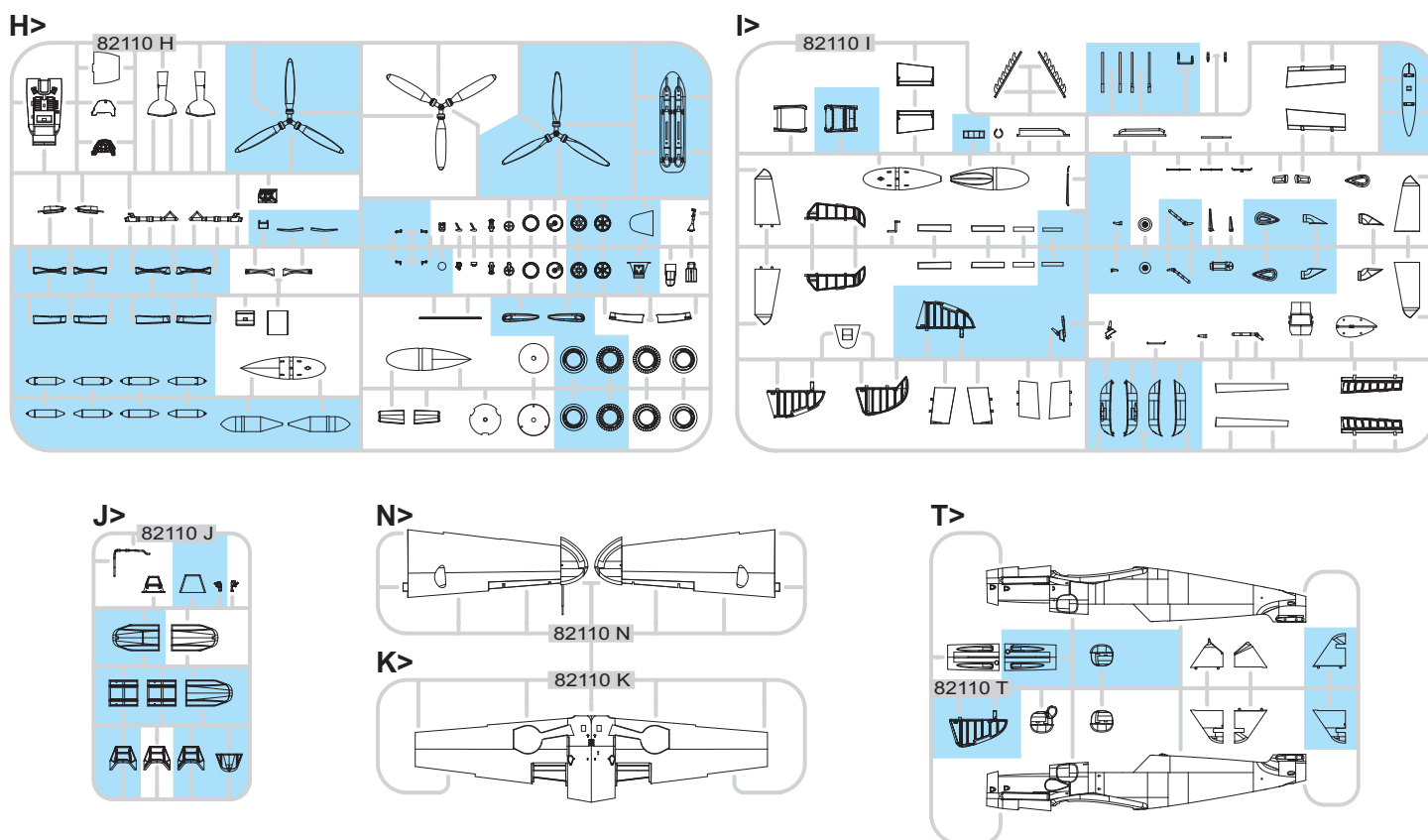
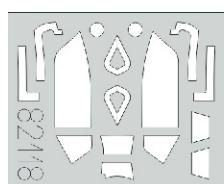


PIÈCES

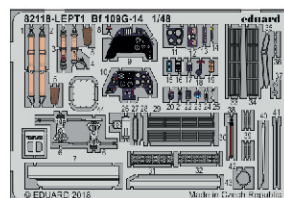


部品

PLASTIC PARTS

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL 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



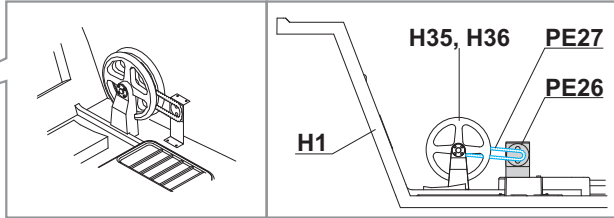
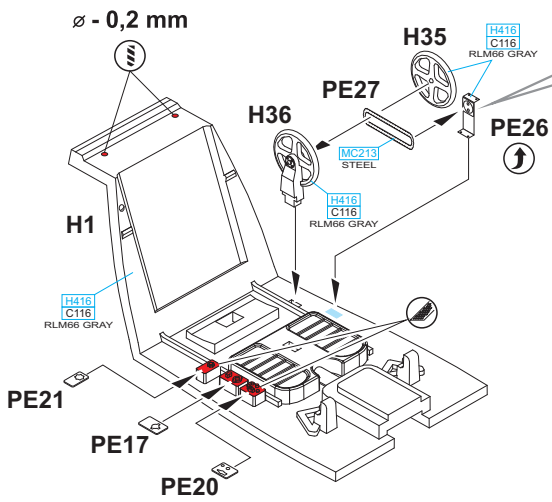
PEINTURE



色

| GSI Creos (GUNZE) | | | |
|-------------------|----------|-------------|-------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | | |
| H2 | C2 | BLACK | |
| H8 | C8 | SILVER | |
| H11 | C62 | FLAT WHITE | |
| H12 | C33 | FLAT BLACK | |
| H25 | C34 | SKY BLUE | |
| H47 | C41 | RED BROWN | |
| H65 | C18 | BLACK GREEN | RLM70 |
| H68 | C36 | DARK GRAY | RLM74 |
| H69 | C37 | GRAY | RLM75 |
| H70 | C60 | GRAY | RLM02 |
| H77 | C137 | TIRE BLACK | |

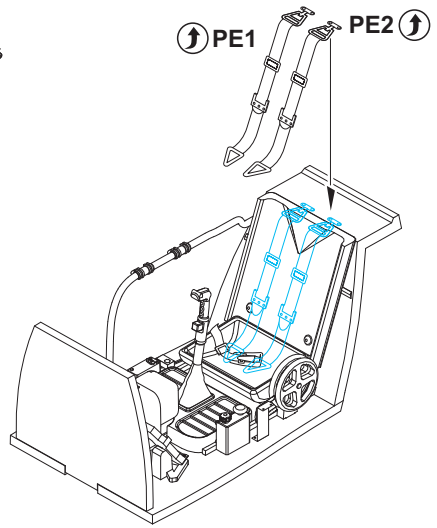
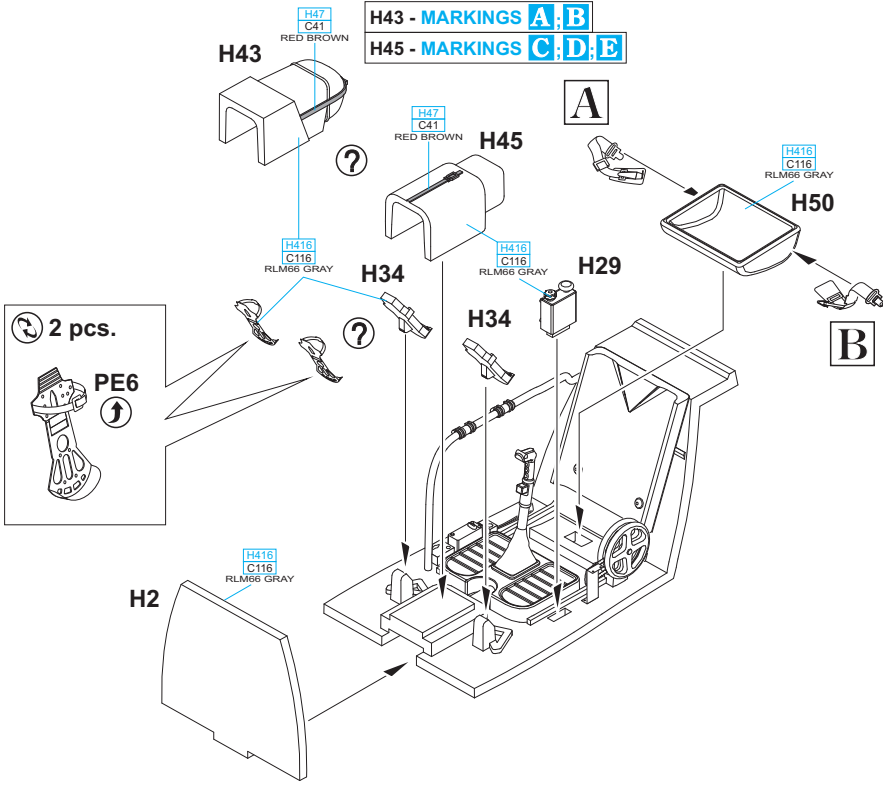
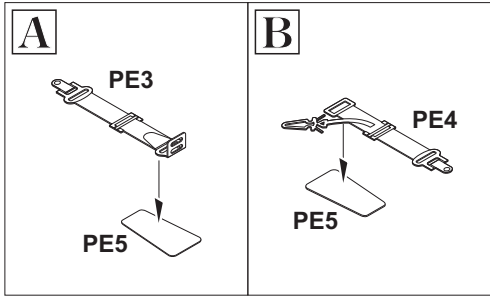
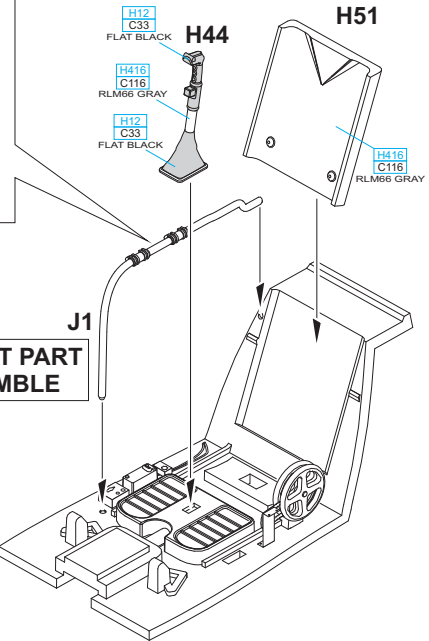
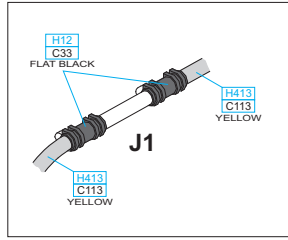
| AQUEOUS | Mr.COLOR | | |
|----------------|----------|--------------|-------|
| H90 | C47 | CLEAR RED | |
| H94 | C138 | CLEAR GREEN | |
| H319 | C319 | LIGHT GREEN | |
| H413 | C113 | YELLOW | RLM04 |
| H414 | C114 | RED | RLM23 |
| H416 | C116 | BLACK GRAY | RLM66 |
| H417 | C117 | LIGHT BLUE | RLM76 |
| H421 | C121 | BROWN VIOLET | RLM81 |
| H422 | C122 | LIGHT GREEN | RLM82 |
| Mr.METAL COLOR | | | |
| MC213 | | STAINLESS | |
| MC214 | | DARK IRON | |

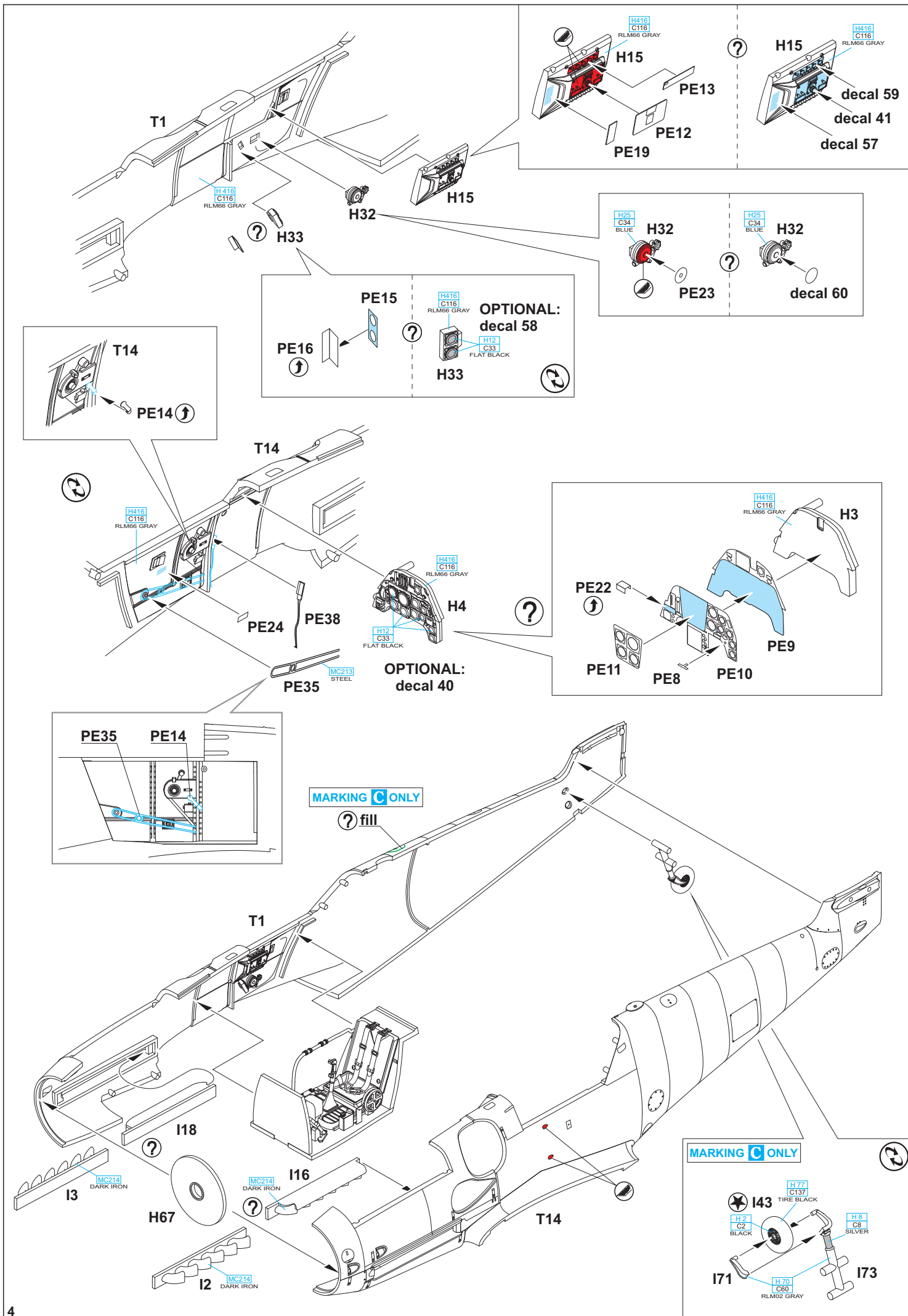


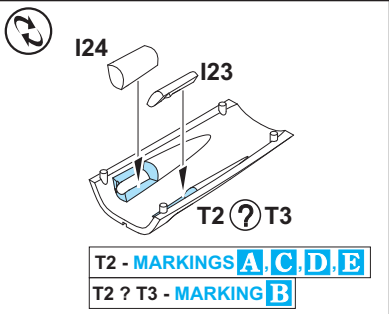
PE21

PE17

PE20



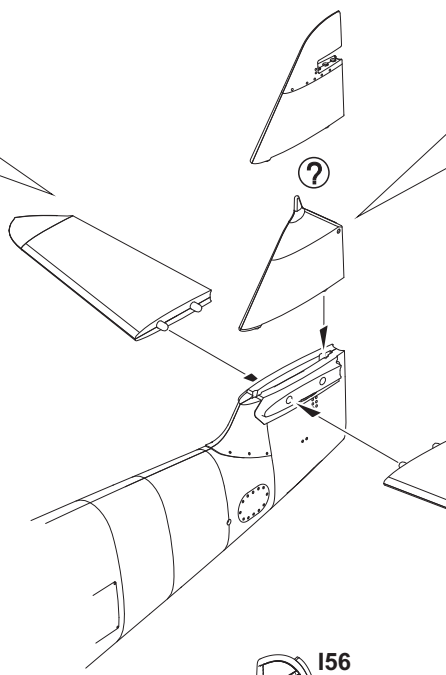
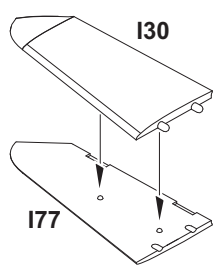
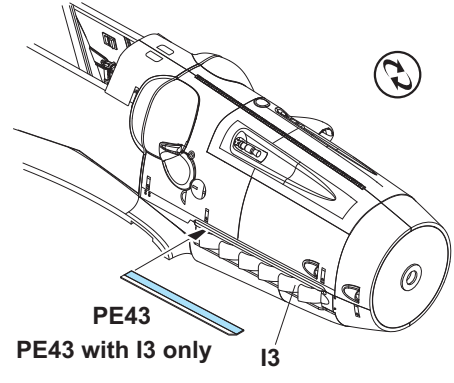
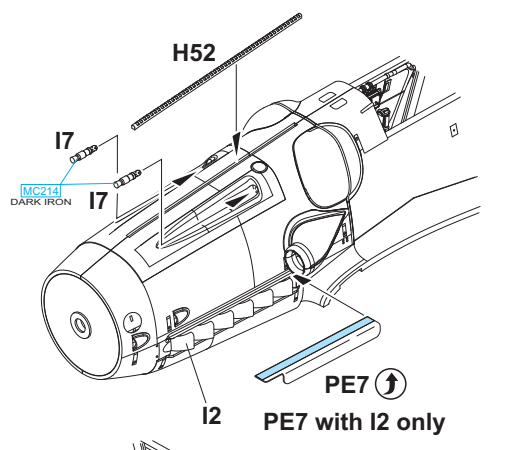
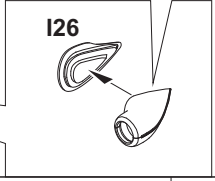
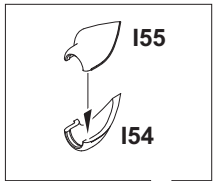
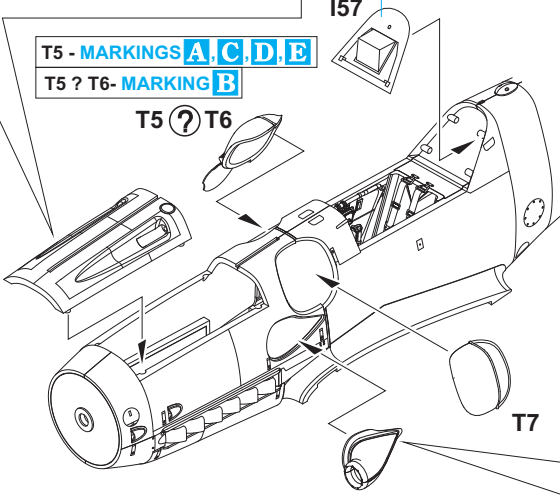




T2 - MARKINGS **A, C, D, E**
T2 ? T3 - MARKING **B**

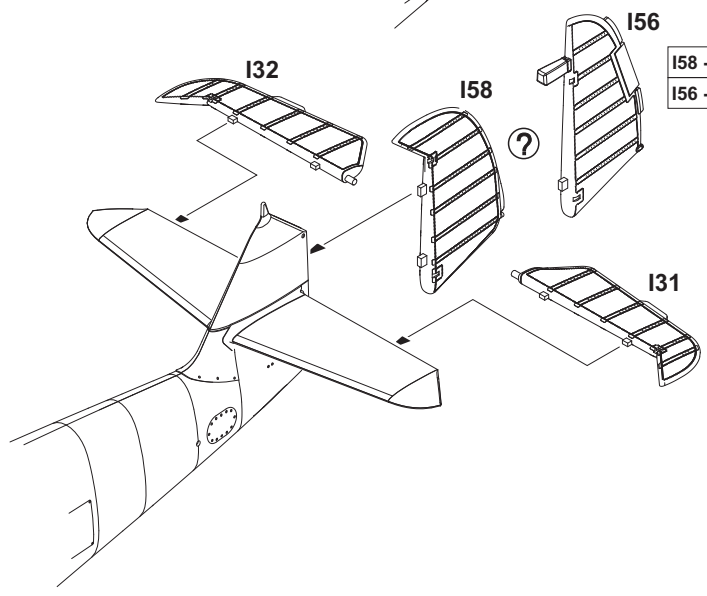
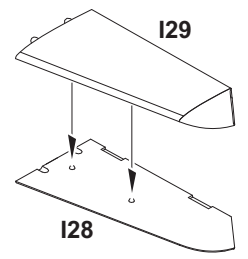
H416
C116
RLM66 GRAY

T5 - MARKINGS **A, C, D, E**
T5 ? T6 - MARKING **B**

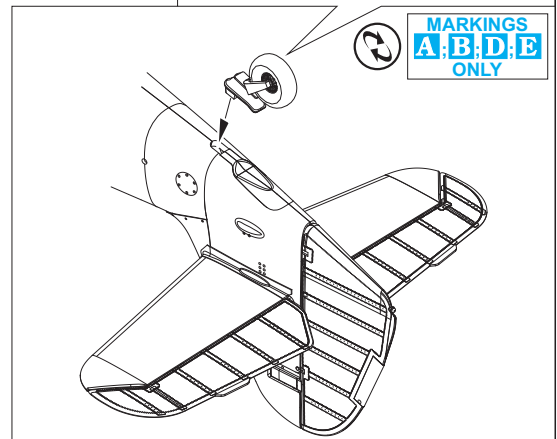
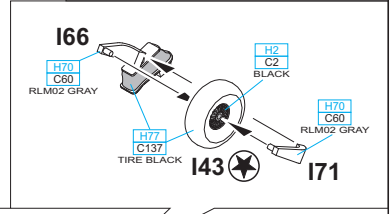


MARKINGS **A, B**

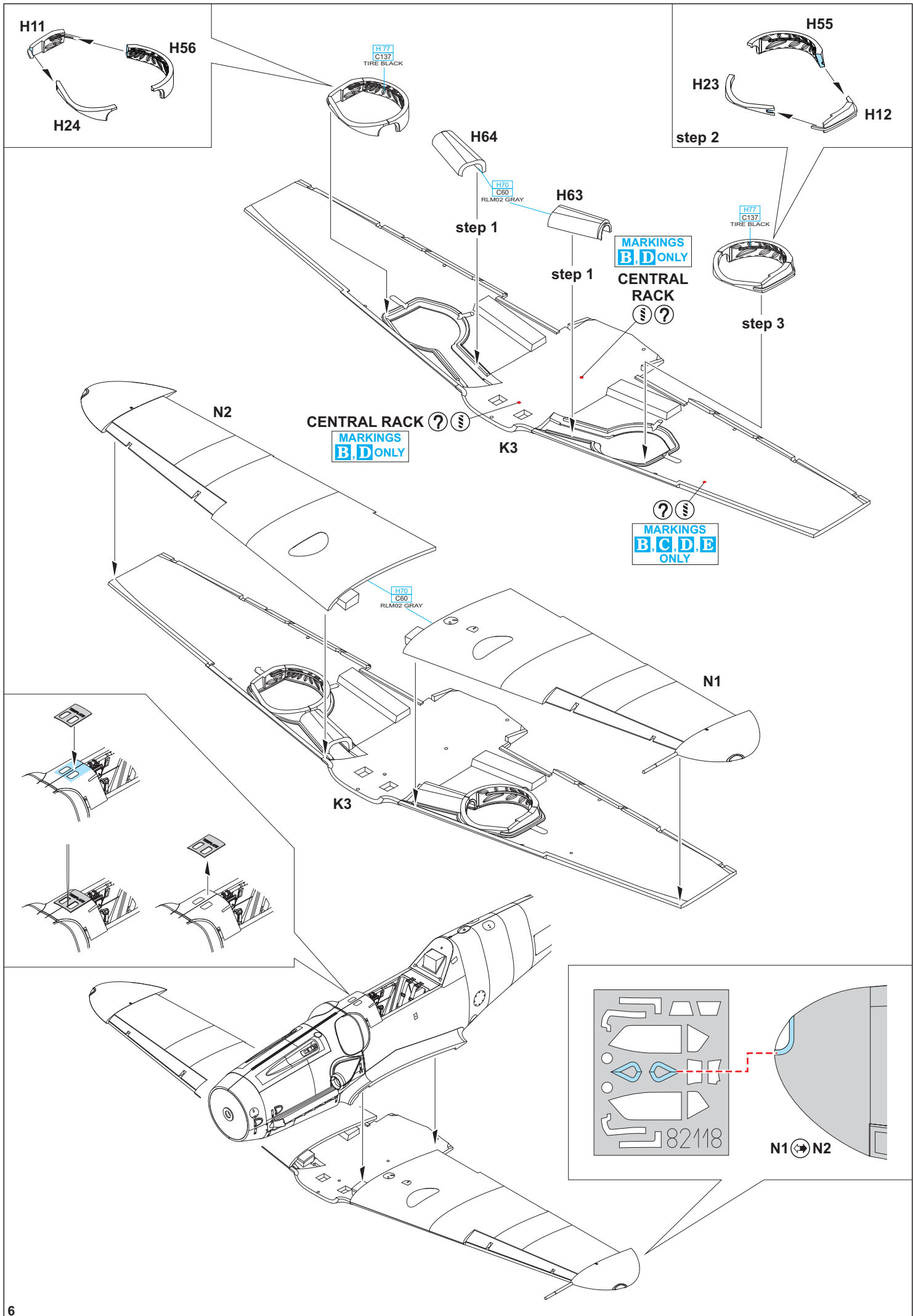
MARKINGS **C, D, E**

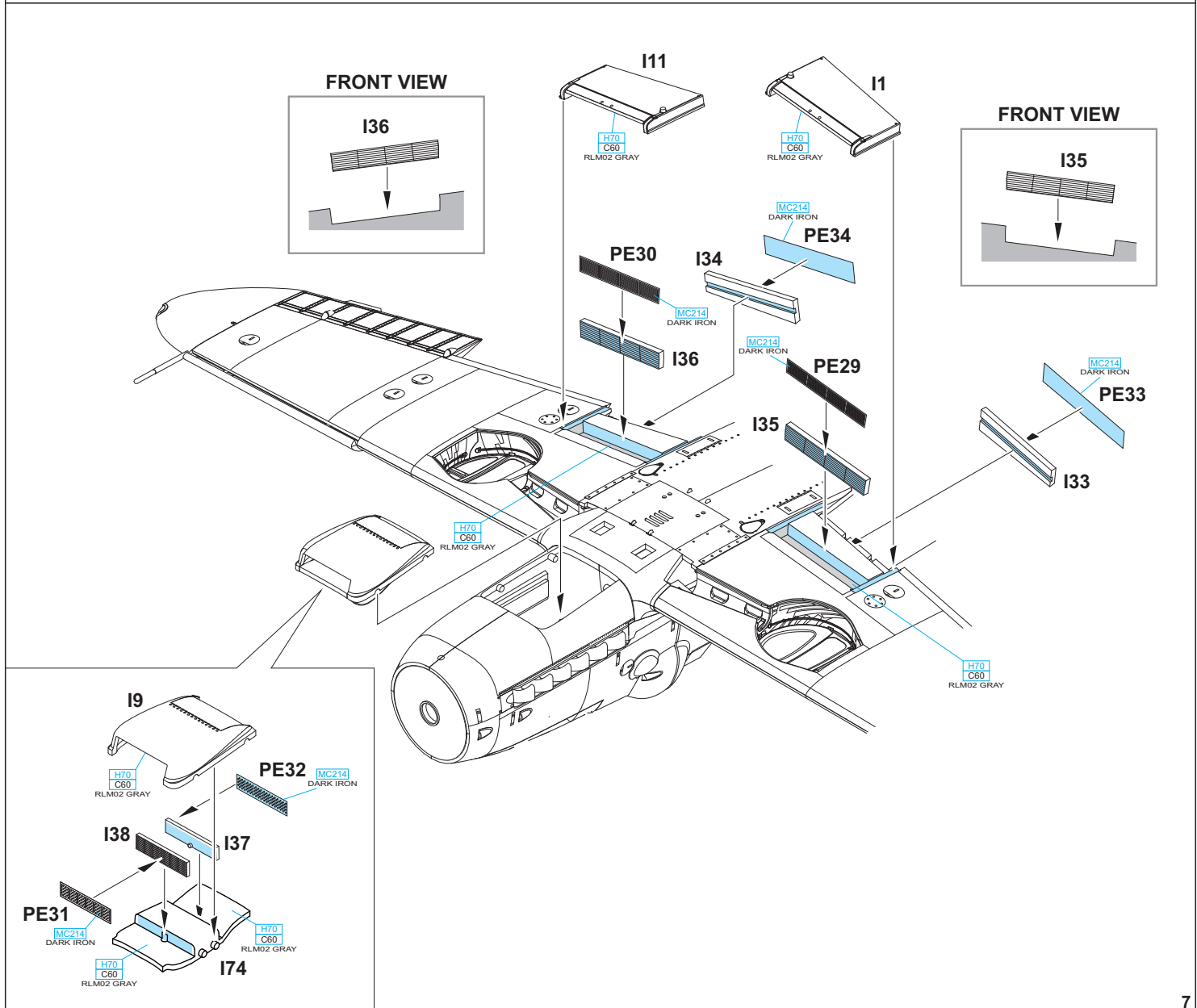
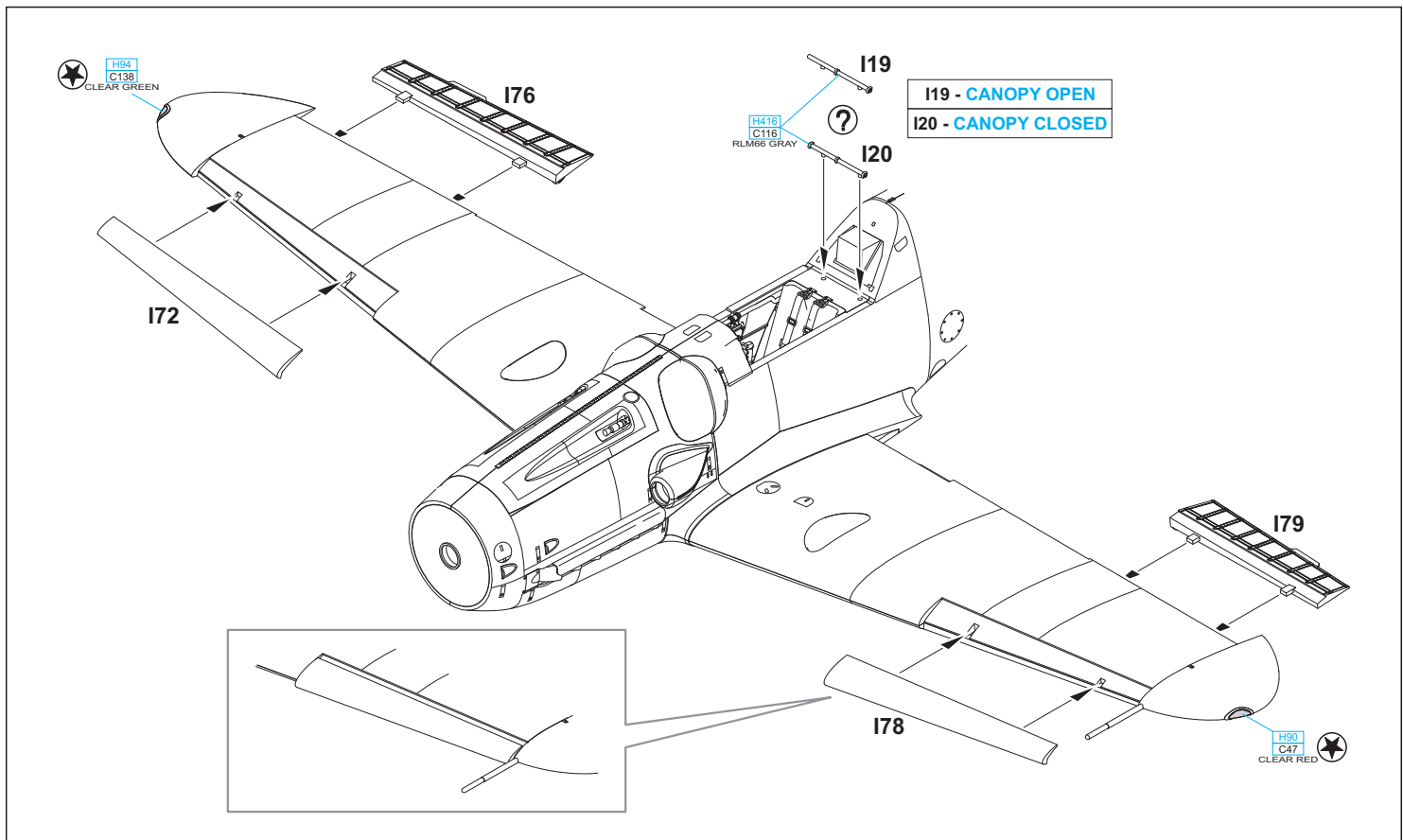


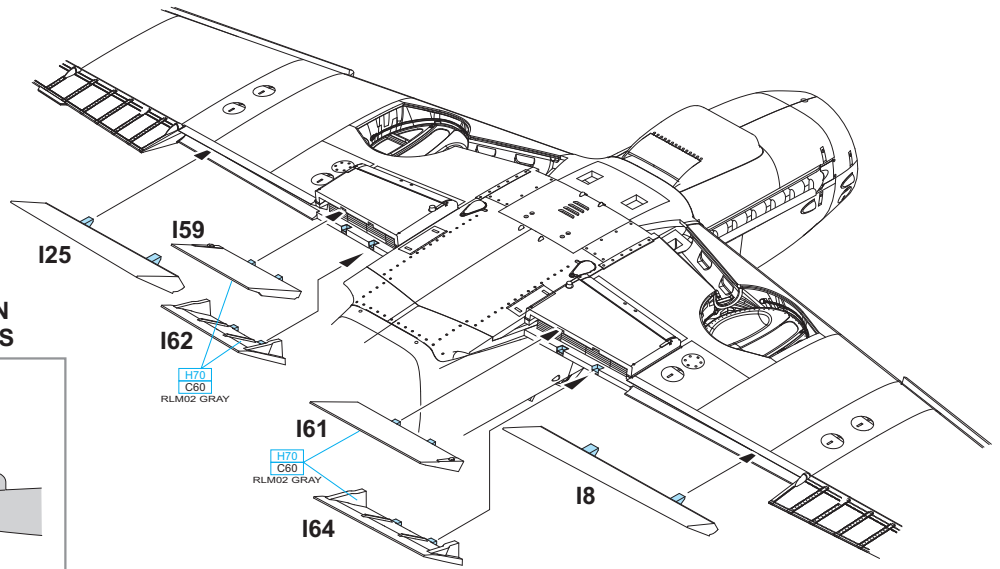
I58 - MARKINGS **C, D, E**
I56 - MARKINGS **A, B**



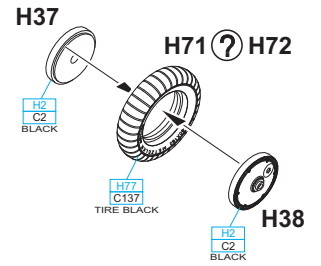
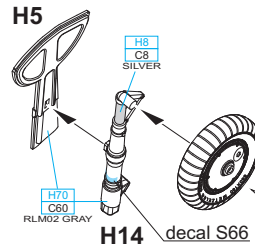
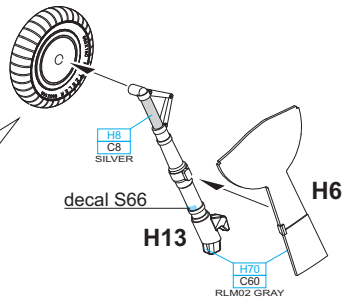
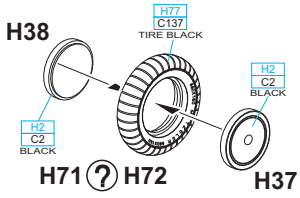
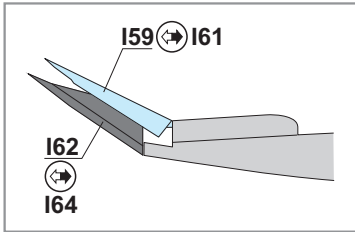
MARKINGS **A, B, D, E**
ONLY



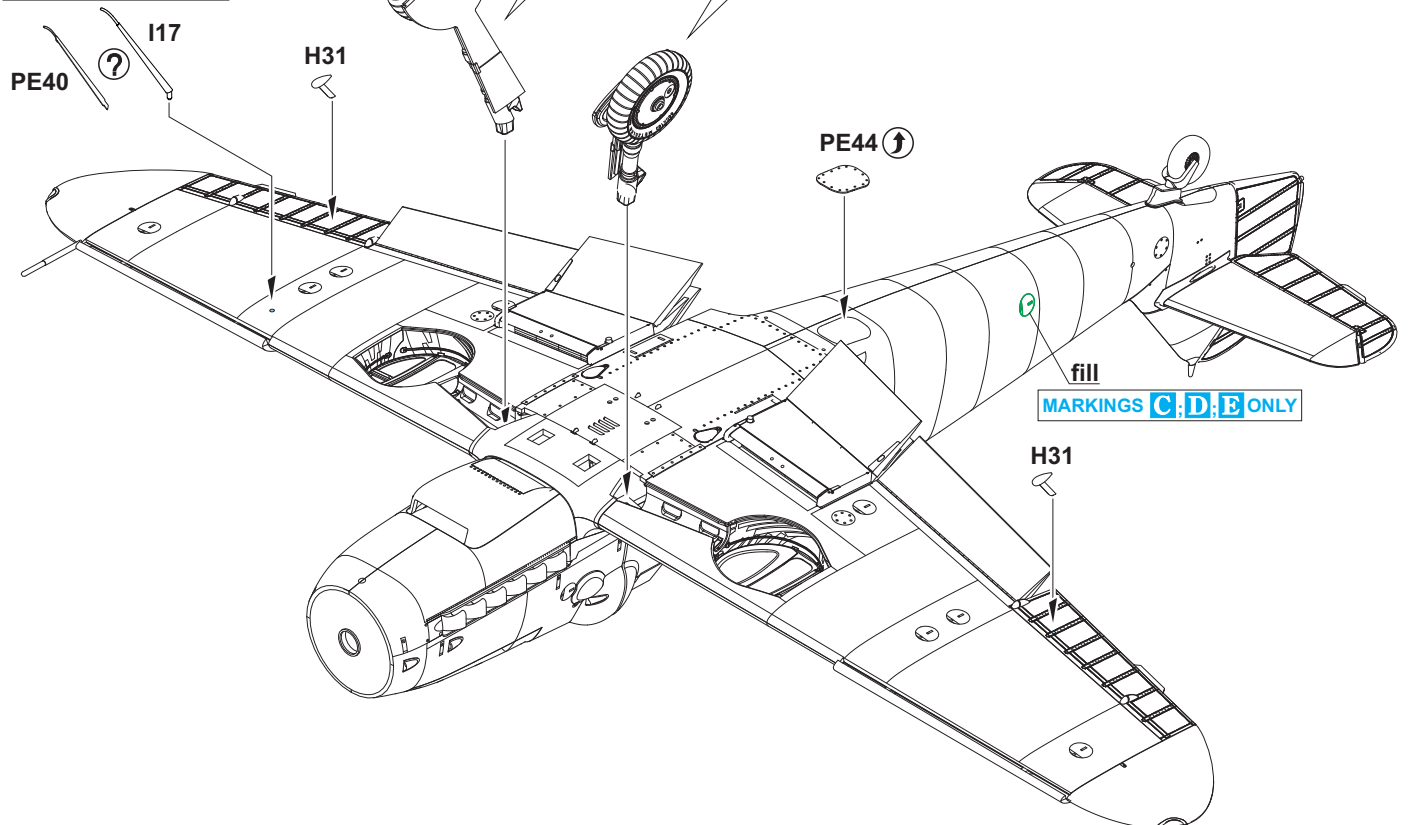


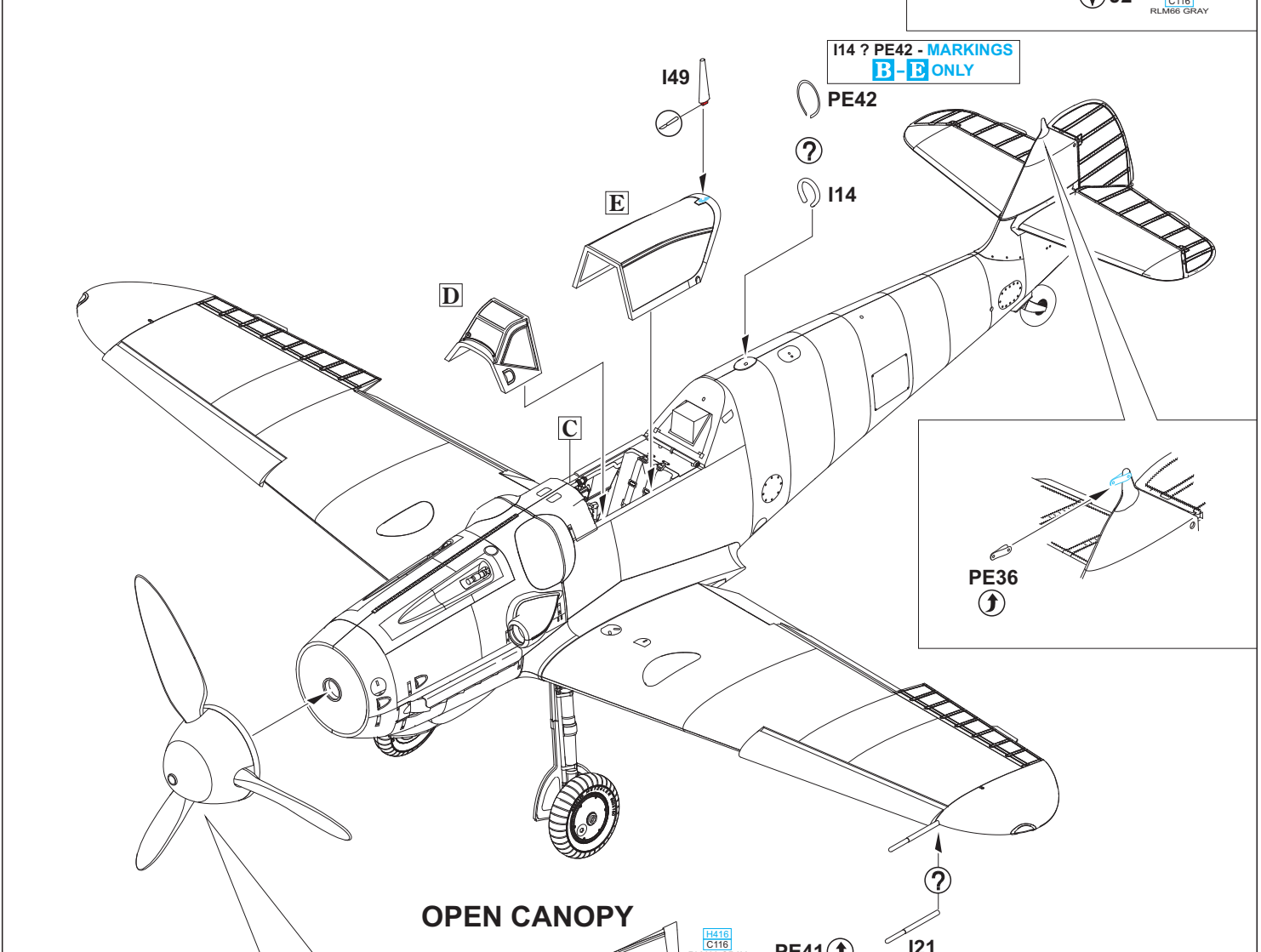
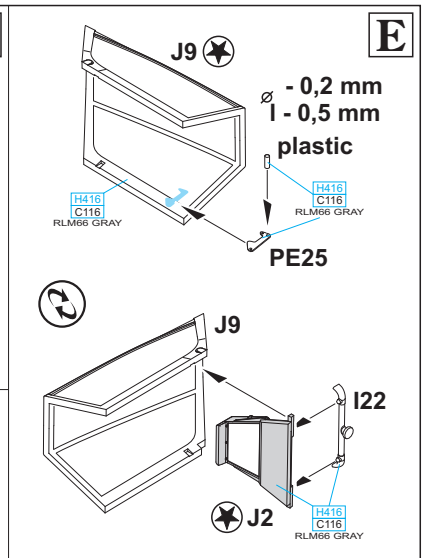
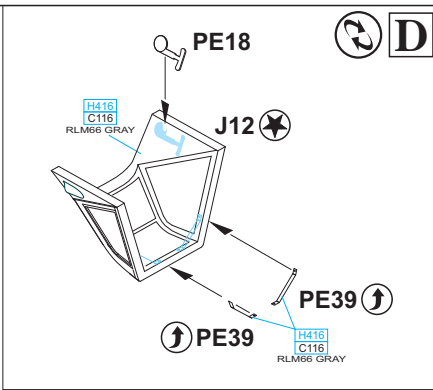
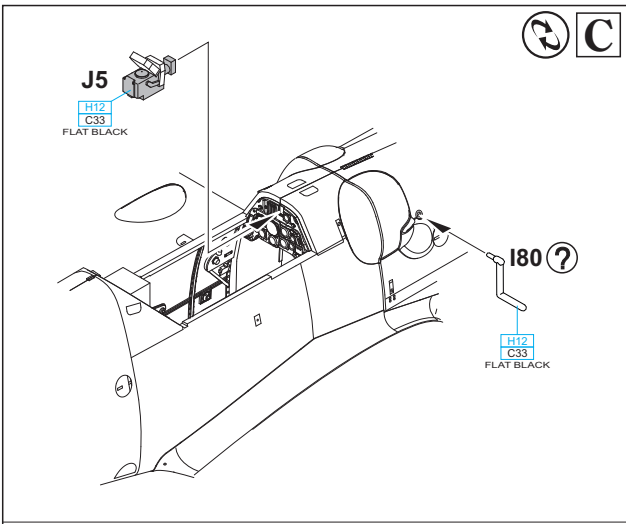


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

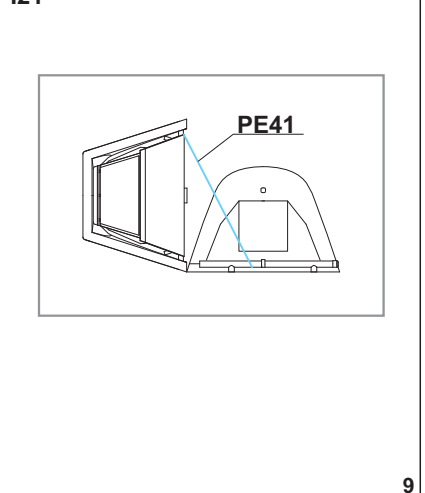
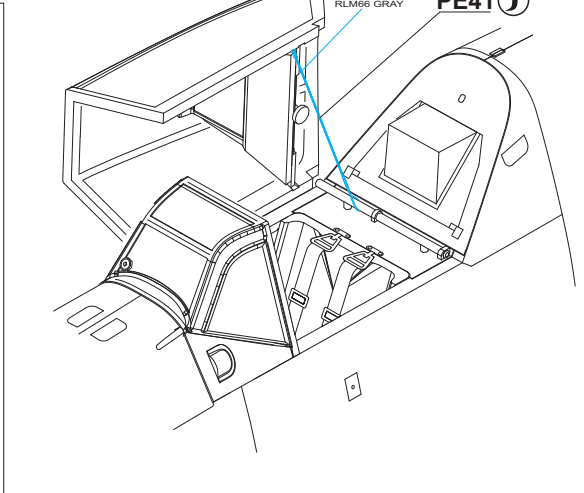
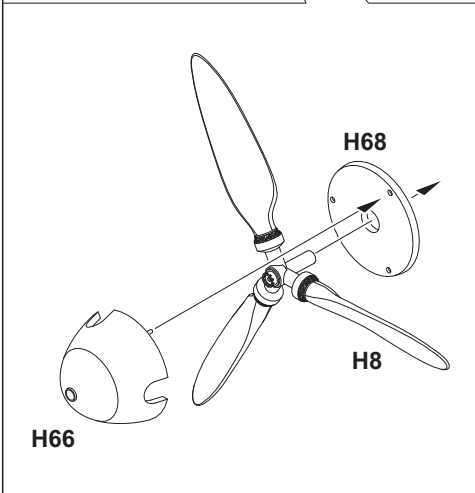


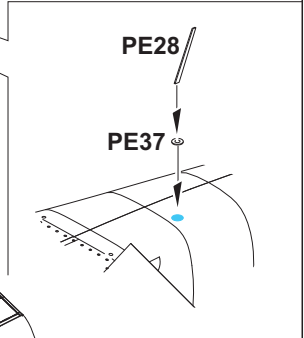
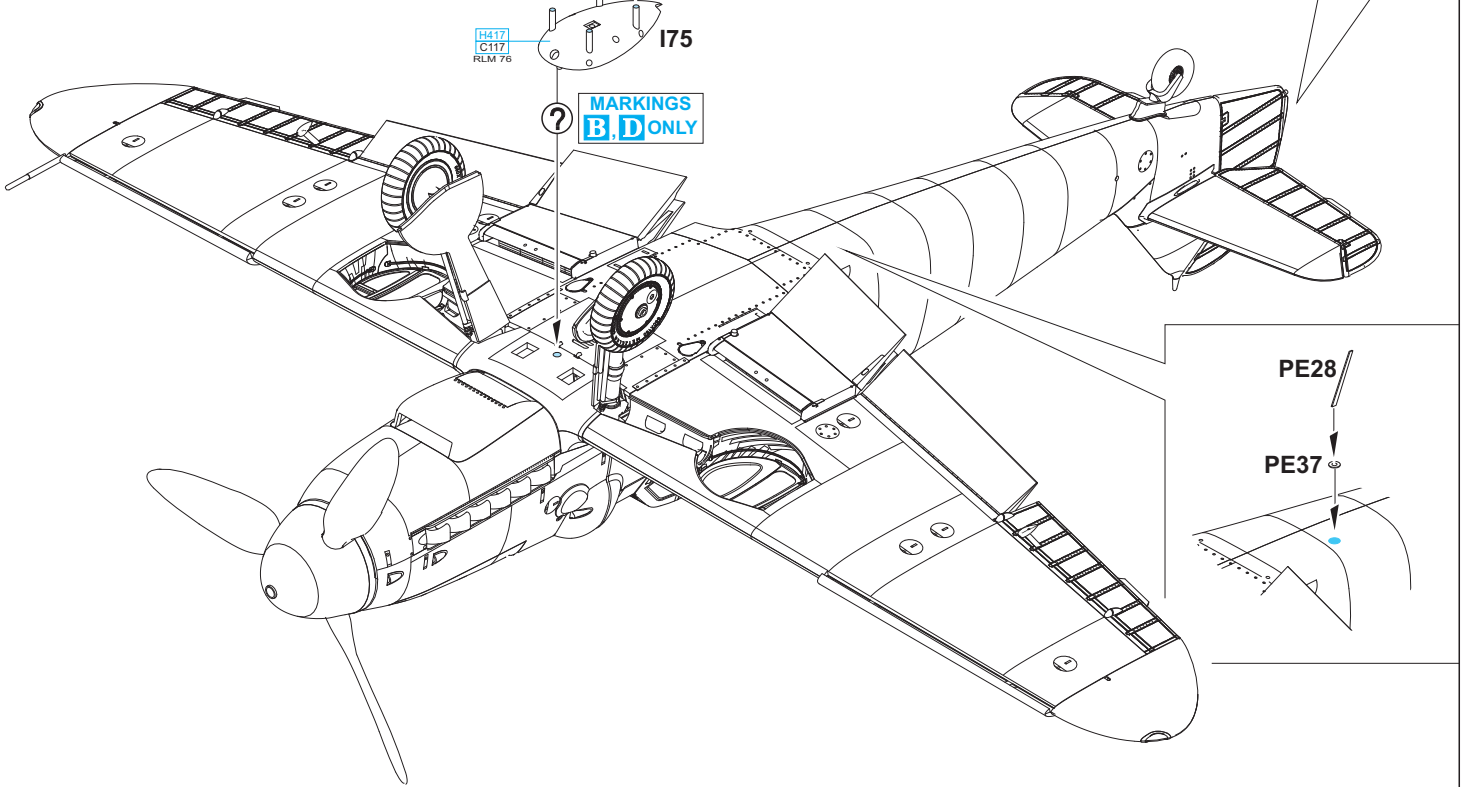
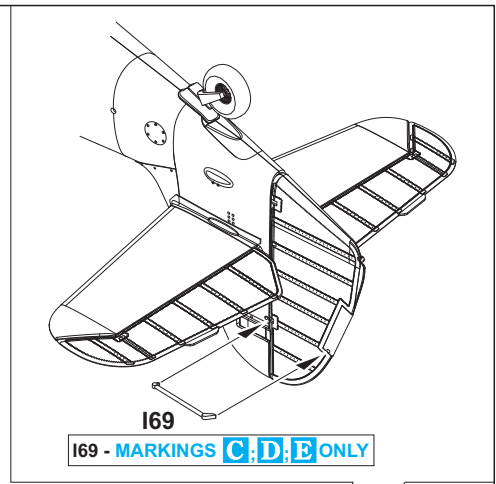
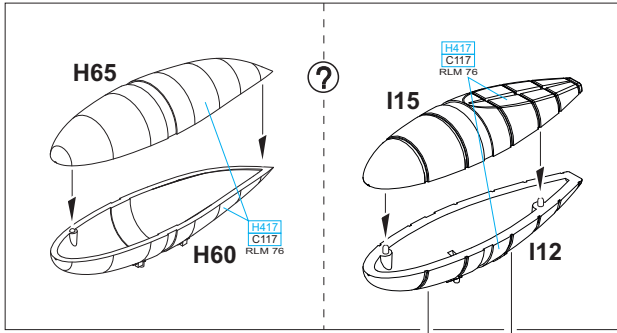
I17 ? PE40 - MARKINGS B-E ONLY



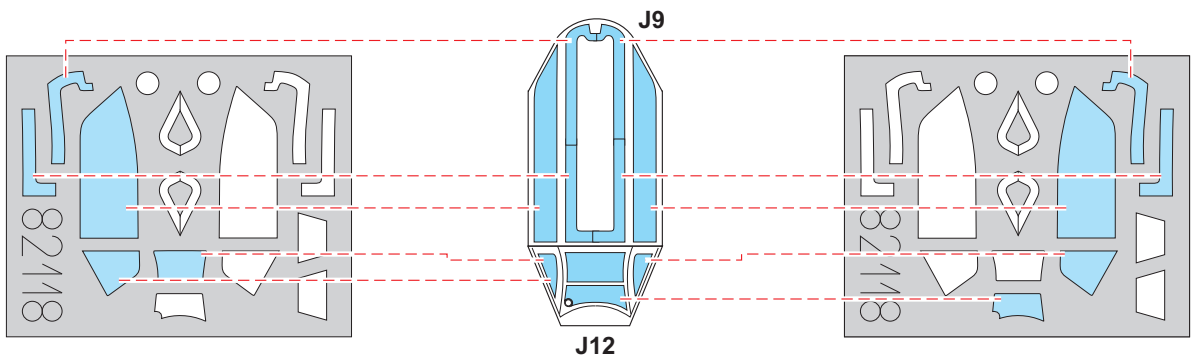
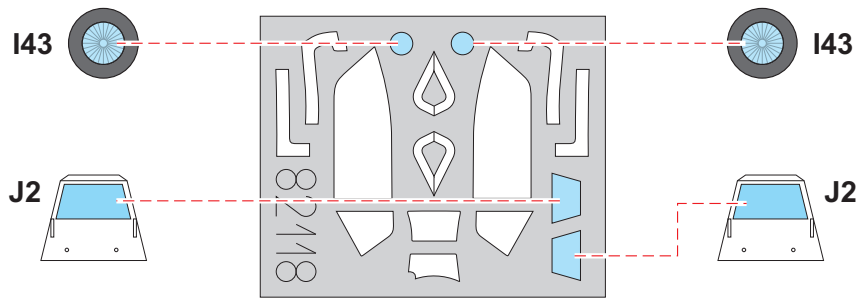


OPEN CANOPY



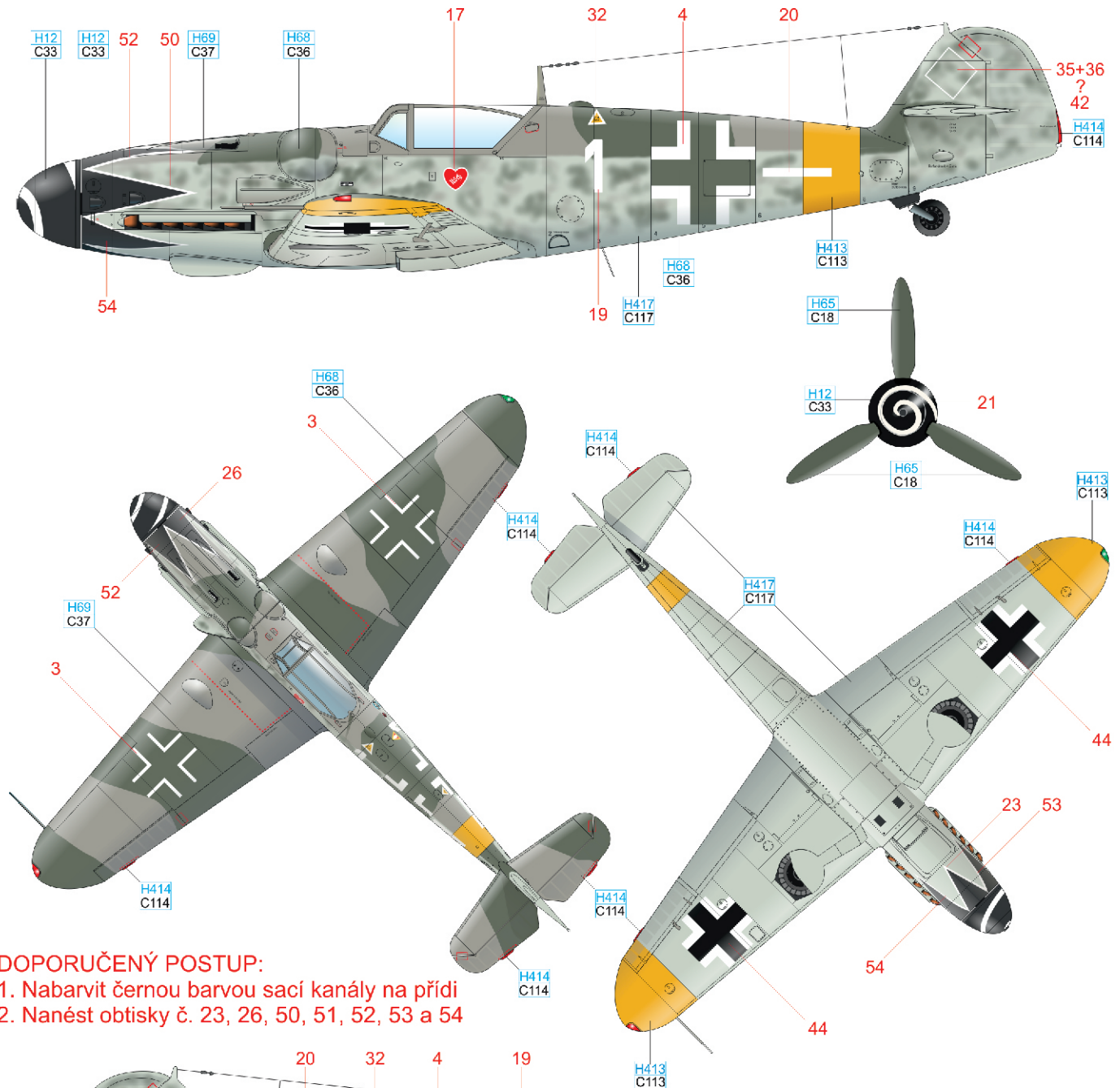


eduard
MASK
82118



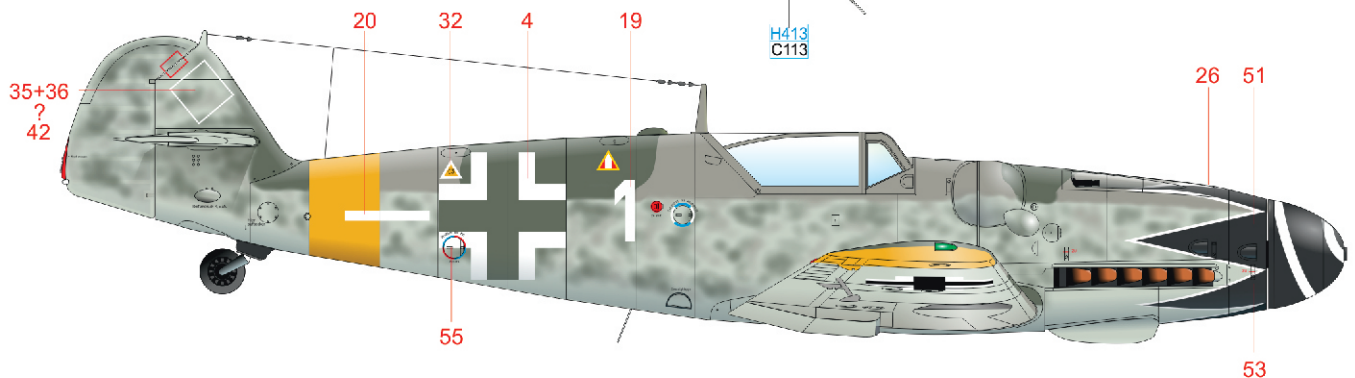
A Bf 109G-14/U4, Hptm. E. Hartmann, 4./ JG 52, Csór, Maďarsko, říjen 1944

Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, přičinil 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. Ujal se velení JG 71, první stíhací jednotky Luftwaffe vyzbrojené proudovými stíhačkami. Do důchodu odešel v roce 1970. Zemřel 20. září 1993. Standardní kamufláž stíhaček Luftwaffe byla na Hartmannově bílé 1 v době jeho velení 4. Staffel doplněna o černý, bíle lemovaný tulipán na přídí. Pod kabinou na levé straně přibýlo srdce se jménem Hartmannovy ženy. Žluté spodní plochy koncových oblouků křídla a pruh okolo zádi trupu označovaly stroje sloužící na východní frontě. Podle fotografie přídě tohoto stroje je možné identifikovat, že motorový kryt je stejného provedení jako u strojů vyrobených v továrně Erla v Lipsku.



DOPORUČENÝ POSTUP:

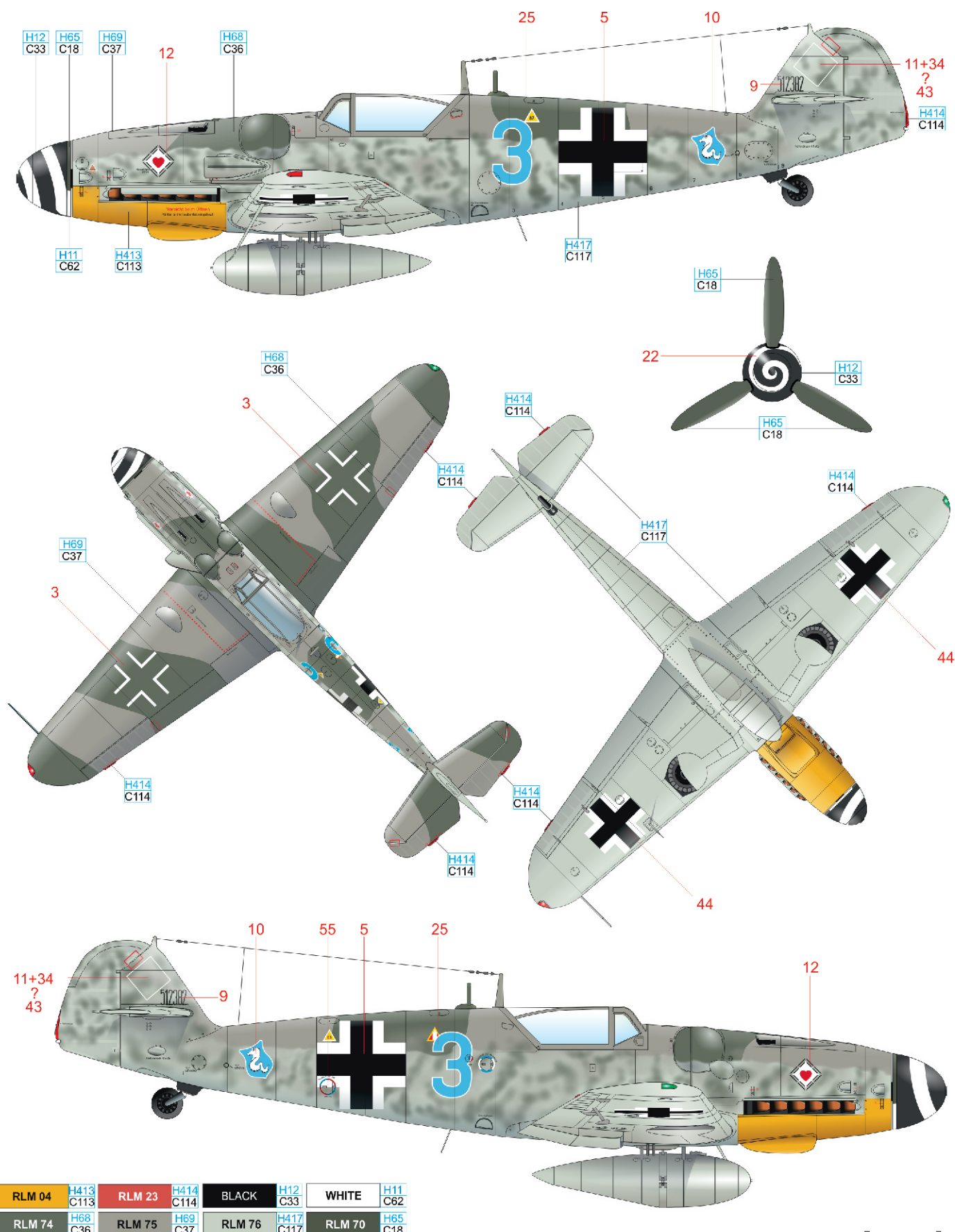
1. Nabarvit černou barvou sací kanály na přídí
2. Nanést obtisky č. 23, 26, 50, 51, 52, 53 a 54



| | | | | | |
|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|
| RLM 04 | H413 C113 | RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 |
| RLM 74 | H68 C36 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 76 | H417 C117 |
| | | | | RLM 70 | H65 C18 |

B Bf 109G-14/U4, W. Nr. 512382, Lt. H. Schlick, 4./ JG 77, Schönwalde, Německo, listopad 1944

V době, kdy Horst Schlick používal tento stroj, byl již zkušeným veteránem JG 77, v jejíž řadách v průběhu let 1942 až 1945 dosáhl celou sestřelů na východní frontě a dalších minimálně třiceti na západní. Většinu času sloužil jako příslušník její 1. Staffel. Změna přišla na podzim roku 1944, kdy byl přeřazen 4. Staffel, v níž stihl sestřelit svého posledního protivníka. Na jaře 1945, byl převelen nejprve k výcvikové EJG 2, poté k JG 7, vybavené proudovými letouny Me 262. Zde již však žádného dalšího úspěchu nedosáhl. Během války se zúčastnil 480 bojových letů, při nichž dosáhl 32 sestřelů (uvádí se i 34 sestřelů). Barevné schéma zobrazuje Schlickův stroj z produkce firmy WNF krátce poté, co dosáhl 31. sestřelu. Je možné, že tento stroj měl motorový kryt používaný u strojů z produkce firmy Erla v Lipsku. Emblem na zadní části trupu je novým označením strojů 4. Staffel, na předí je znak Jagdgeschwader 77.

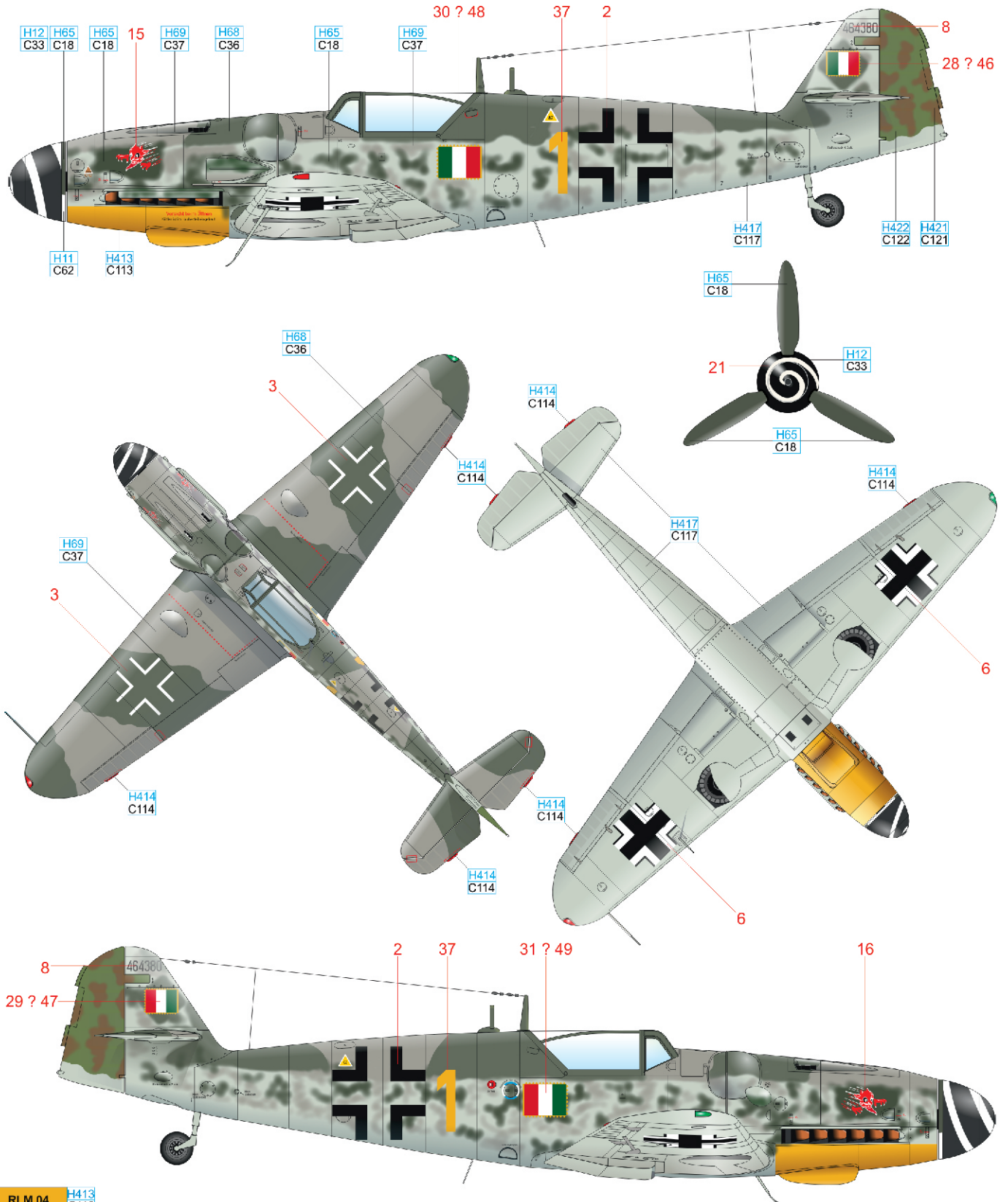


| | | | | | | | |
|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|------------|
| RLM 04 | H413 C113 | RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 | WHITE | H11 C62 |
| RLM 74 | H68 C36 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 70 | H65 C18 |

eduard

C Bf 109G-14, W. Nr. 464380, Magg. M. Bellagambi, 5^a Squadriglia, 2^o Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Osoppo, Itálie, březen 1945

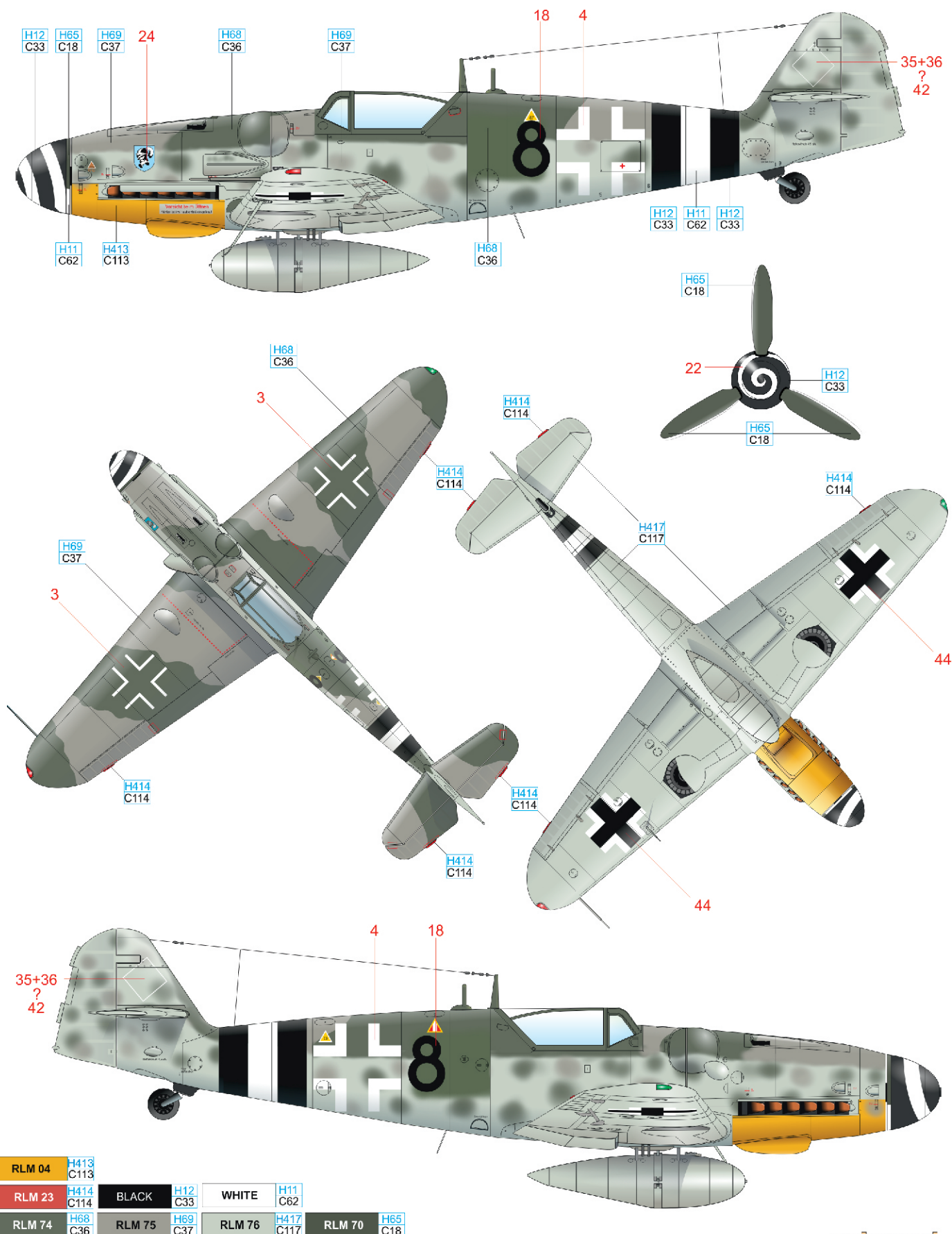
Po vyhlášení Italské sociální republiky dne 18. září 1943, loutkového státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, bylo tomuto státu Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několik transportních letek. Obě stíhací skupiny v roce 1945 létaly s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 5^a squadriglie, nesoucí název Diavoli Rossi, byl v té době Maggiore Mario Bellagambi, stíhací eso se čtrnácti sestřely na kontě. Po válce, v roce 1949 byl opět přijat do řad italského letectva, kde před odchodem do výslužby dosáhl hodnosti Generale di brigata aerea. Zemřel ve Florencii 25. července 2001. Bellagambiho stodevítka je kamuflována barvami RLM 74/75/76, boky trupu jsou pravděpodobně ztmaveny italskou barvou Verde Oliva Scuro 2. Stejnou barvou je nastříkána i skvrna pod emblémem 5. squadriglie, červeným čertem. Kormidlo, dodané jedním ze subdodavatelů, nese kamufláž barvami RLM 81 a 82. Je možné, že spodní motorový kryt byl žlutý či přestříkán barvou RLM 76. Žluté lemování trupového označení strojů ANR na trupu je oproti znakům na jiných strojích buď otočené, nebo má žluté trojúhelníčky okolo celé vlajky.



| | | | | | | | |
|--------|--------------|--------|------------|--------|--------------|--------|--------------|
| RLM 04 | H413 C113 | | | | | | |
| RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 | RLM 81 | H421 C121 | RLM 82 | H422 C122 |
| RLM 74 | H68 C36 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 70 | H65 C18 |
| | | | | | | WHITE | H11 C62 |

D Bf109G-14, Oblt. R. Schlegel, 10./ JG 4, Jüterbog – Damm, Německo, březen 1945

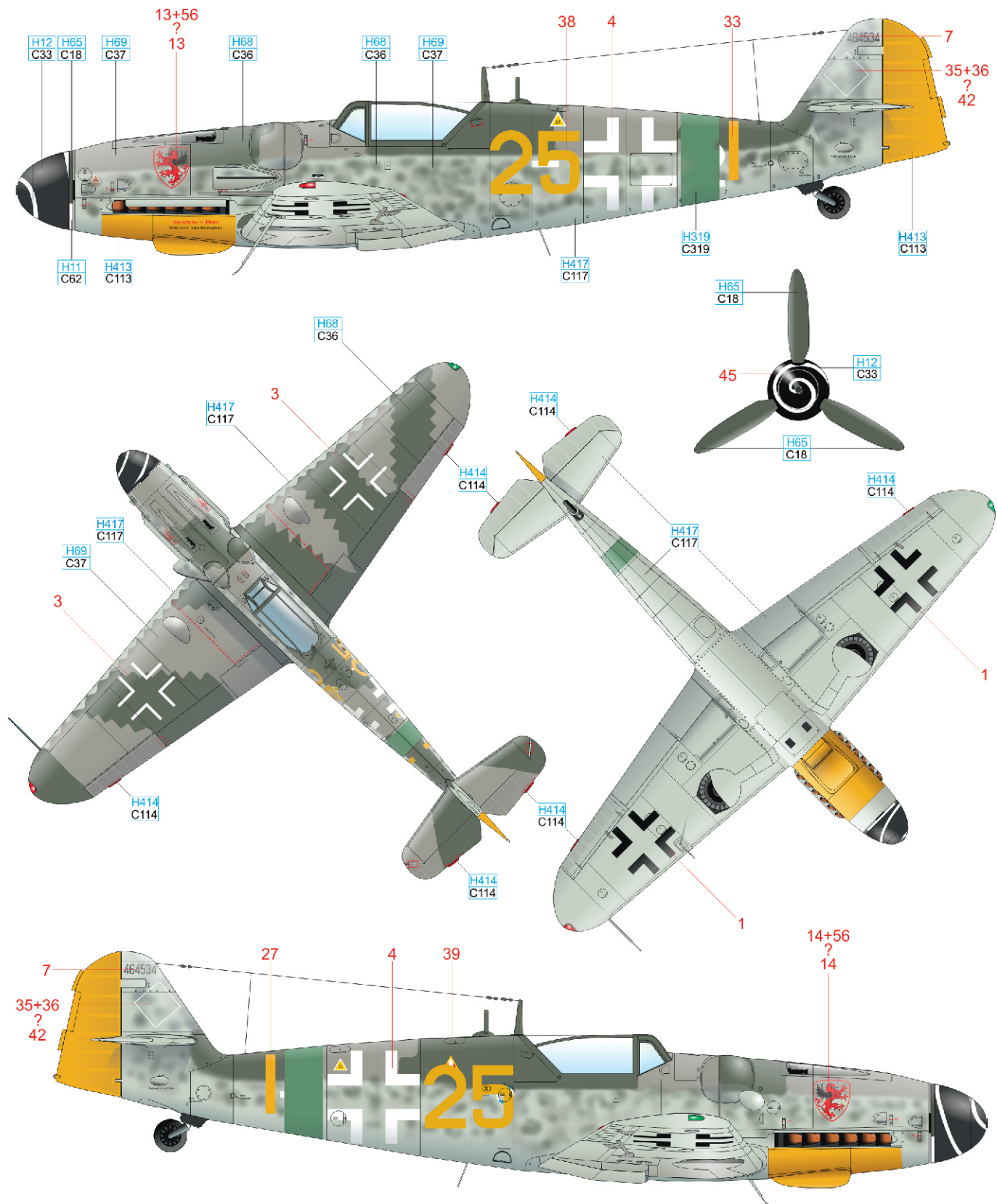
Rolf Schlegel se narodil 14. června 1922 v Sasku a po absolvování stíhacího výcviku byl zařazen do 11./ JG 2, která v té době bojovala s britskými letci nad Kanálem. S touto jednotkou se zanedlouho přesunul na africké bojiště. Zde utrpěl zranění a po rekonvalescenci směřovaly jeho kroky k EKdo 16, zkušební jednotce určené k testování raketového Me 163. V létě 1944 již sloužil u JG 4, jmenovitě u její Sturmgruppe, létající s těžce vyzbrojenými Fw 190A-8/R2. Později létal u III. Gruppe JG 4 na strojích Bf 109. Před koncem války byl převelen k JG 7, používající proudové Messerschmitty 262. Během bojů dosáhl dvou sestřelů. Stroj v typické kamufláži pozdních stodevítek vyrobených v Lipsku v továrně Erla má původní označení stroje přestříkané čerstvou barvou RLM 74 a na přední nese emblém strojů JG 4. Široké pruhy okolo zádi letounu označovaly stroje této JG 4 působící v rámci Obrany Říše (Reichsverteidigung).



| | | | | | | |
|--------|--------------|--------|------------|--------|--------------|--------|
| RLM 04 | H413 C113 | | | | | |
| RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 | WHITE | H11 C62 | |
| RLM 74 | H68 C36 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 70 |
| | | | | | H65 C18 | |

E Bf 109G-14, W. Nr. 464534, E.J.G. 2, Plzeň, Československo, květen 1945

Jedním z letounů, které byly po válce nalezeny na plzeňském letišti, je také tento Bf 109G-14. Uživatel stroje není zcela jasný. Pod posledním markingem je zřetelné i označení předchozího uživatele. Znak na přídí patřil KG 55. Tato původně bombardovací jednotka létala až do září 1944 s dvoumotorovými He 111. Situace na bojišti však v druhé polovině roku 1944 vyžadovala spíše stíhací než bombardovací jednotky, a tak byly tři Gruppe KG 55 přeznačeny na KG(J) 55 a místo Heinkelů měly dostat proudové Me 262. Ty však k jednotce nikdy neodrazily a piloti se museli spokojit s Bf 109G a Fw 190A. V Plzni však byla dislokována pouze IV. Gruppe, ta však byla převedena pod Erg. KG(J). V lednu přišlo přeznačení na I./EKG(J) a v březnu 1945 pak na V./EJG 2. V Plzni zůstala až do konce války její 19. Staffel (původně 4./EKG(J)). Stroj nese kamuflážní schéma továrny Erla v Lipsku, používané převážně u předchozích verzí Bf 109G, vyznačující se klikatým přechodem mezi barvami RLM 74 a RLM 75 na křídle. Je možné, že směrové kormidlo, původně žluté barvy, bylo přestříkáno jednou z kamuflážních barev. Znak KG 55 (mýtický pták Noh ve štítu) je na tomto stroji pravděpodobně bez barevného podkladu.



| | | | | | | | |
|--------|--------------|--------|------------|--------|--------------|-------------|--------------|
| RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 | RLM 04 | H413 C113 | LIGHT GREEN | H319 C319 |
| RLM 74 | H68 C36 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 70 | H65 C18 |
| | | | | | | WHITE | H11 C62 |

