

Bf 110G-4

eduard

GERMAN WWII NIGHTFIGHTER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#7094



ÚVODEM

Historie slavného Zerstöreru Bf 110 se začala psát na konci roku 1934, kdy C-Amt RLM (Technický úřad Říšského ministerstva letectví) vydal specifikace pro dvoumístné dvoumotorové letouny kategorie Kampferstörer. Do konkurzu vstoupily firmy Focke-Wulf (Fw 57), Henschel (Hs 124) a BFW (Messerschmitt Bf 110). Na jaře 1935 RLM své názory přehodnotilo, univerzální kategorii Kampferstörer zrušilo ve prospěch dvou specializovaných kategorií Schnellbomber a Zerstörer. Požadavkům RLM na těžký stíhací stroj Zerstörer nejlépe vyhovovala Messerschmittova konstrukce, která se příliš nevázala na původní zadání. První prototyp Bf 110V1 byl zalétán 12. 5. 1936, modifikovaný druhý prototyp V2 byl do Erprobungsstelle v Rechlinu předán 14. 1. 1937. Čtyři stroje zkušební série A-01 až A-04, poháněné motorem JUMO 210Da, byly dodány začátkem roku 1938, v červenci pak začala výroba 45 kusů série Bf 110B, poháněné motory JUMO 210Ga o max. výkonu 500 kW (680 k). Na konci roku 1938 se konečně rozběhla výroba výkonných motorů DB 601, které byly montovány do první velkosériové verze C.

Verze C, stejně jako předchozí B, měla výzbroj tvořenou dvěma kanóny MG FF, montovanými do trupu pod podlahou prostoru posádky, čtyřmi kulomety MG 17 lafetovanými v nose letounu, a jedním vzad střelícím kulometem MG 15, obsluhovaným radistou/střelcem. Posádka byla dvoučlenná. Do září 1939 dostala Luftwaffe 169 strojů Bf 110C. Již první bojové zkušenosti z Norska a Francie ukázaly na malý operační dolet, nevyhovující pro doprovodné stíhačky. Prvním řešením tohoto problému byla známá velká podtrupová přídavná nádrž zvaná Dackelbauch. Stroje verze C-3, adaptované k nesení této nádrže, byly přeznačeny na D-0. Výsledky nebyly zcela uspokojivé, u verze D proto došlo k rekonstrukci palivové soustavy, po které stroje řady D nesly dvě přídavné nádrže pod křídly a malou přídavnou olejovou nádrž pod trupem. Stroje Bf 110D měly také standardně prodloužený trup, v nástavci za ocasem byl uložen záchranný člun a další vybavení pro přežití posádky při nouzovém přistání. Prodloužené trupy zůstaly i na některých sériích následující verze Bf 110E, která byla vybavena pumovými závěsníky pod trupem a pod křídlem. Většina Bf 110E byla poháněna motory DB 601N. Následující verze Bf 110F dostala nové motory DB 601F v nově tvarovaných kapotách, s novými, mohutnějšími vrtulovými kužely – aerodynamika stroje byla zjemněna ve stylu Bf 109F. Modernizací prošla i výzbroj, staré kanóny MG FF byly nahrazeny modernějšími MG 151. Významnou změnu přinesly stroje řady Bf 110G, poháněné novými výkonnými motory DB 605. Od verze G-2 byl instalován vzad střelící dvojkulomet MG 81Z, u verze G-4 pak byly čtyři kulometry v přídě nahrazeny dvěma 30 mm kanóny MK108. U G-4 byly také zvětšeny směrovky.

Bf 110 prošel během své válečné služby nejen řadou technických změn, k významným změnám došlo také v jeho operačním nasazení. Do války typ vstupoval jako těžký doprovodný a přepadový stíhač. Již v době Bitvy o Británii bylo zřetelné, že role doprovodné stíhačky je na hranicích možností stroje. Naopak v obranných bojích proti britským bombardérům se Bf 110 velmi osvědčily jako přepadový těžký stíhač byl Bf 110 smrtelně nebezpečným protivníkem až do konce války. Vzhledem k přesunu bombardovacích operací RAF do nočních hodin pak od roku 1941 Bf 110 přecházely na západě do role nočních stíhaček. Na východní frontě se zase významně prosadily jako rychlé stíhací bombardéry. Svoji původní úlohu těžké denní přepadové stíhačky přesto plnily dál jak na východě (zde po celou válku úspěšně bojovaly i ve své původní roli doprovodných stíhaček), tak na západě až hluboko do léta roku 1944, kdy jí definitivně opustily. Jako noční stíhačky ve verzi G-4, díky silné hlavňové výzbroji a instalovanému radaru, ovšem efektivně bojovaly až do samotného konce války. Noční stíhání se tak nakonec stalo jednou z nejdůležitějších činností Bf 110 ve 2. světové válce.

Verze G-4

Evolučním pokračovatelem Bf 110 měl být v roce 1941 nasazený Me 210, vycházející z původní konstrukce a dosavadních bojových zkušeností. Vleklé potíže s prototypy Me 210 a nevalné bojové výkony vedly k ukončení projektu po necelých třech stovkách vyrobených kusech. V úloze těžké stíhačky a stíhacího bombardéru pro Luftwaffe musel pokračovat Bf 110, který však vyžadoval řadu úprav a modernizací.

Zabudování nově vyvinutých motorů DB 605B (1085 kW ve zvýšeném výkonu) umožnilo vznik silnější a aerodynamicky dokonalejší verze G, bojově zastoupené variantami G-2 a G-4.

Zatímco verze G-2 (Eduard Cat. No. 7085) se uplatnila zejména jako těžký denní stíhací letoun, doménou G-4 bylo noční stíhání. Noční letecká válka nad Německem v roce 1943 nebyla již nesmělými výpady RAF proti německým průmyslovým a dopravním cílům. Byla to cílevědomá a propracovaná mašinérie, která měla své zákonitosti na obou bojujících stranách. Téměř každou noc mířily proudy čtyřmotorových Lancasterů a Halifaxů nad německá města, továrny a přístavy. Noční stíhací Mosquita měla za úkol pátrat po německých záchytných stíhačích dříve, než se dostanou k jejich velkým bratrům. Na straně Luftwaffe to byl naopak propracovaný systém radarových stanic a centrální, spojených se systémem letišť nočních stíhačů.

Letecký boj v noci se velmi odlišuje od denních soubojů a to nejen podmínkami, ale i taktikou. Místo akrobatických prvků denních stíhačů zde přicházelo na řadu pomalé a nepozorované přiblížení a poté silný úder. A pochopitelně nutnost nepřítel nalézt za velmi špatné viditelnosti. Stroje proto musely v tehdejší noční letecké válce nést silnou a těžkou výzbroj a elektronické vybavení. Proto se v této roli příliš neprosadily upravené denní jednomotorové stíhačky, ačkoli úspěšné pokusy v bojovém nasazení existovaly s Bf 109 i Fw 190. Hlavní tíhu této obrany nesly dvoumotorové stroje, jako Bf 110, Ju 88, Do 217, He 219, Me 262 (Eduard 4421), a další. Bf 110G-4 z nich dosáhla největšího významu. Nezbytným vybavením byl palubní radar, většinou FuG 202, FuG 220, FuG 212 (+SN-2) a FuG 218. Obvyklou úpravou byla také instalace 30 mm kanonu MK 108 v přídě a šikmo vzhůru mířících kanonů 20 mm Schräge Musik (slangový termín pro Jazz, hudbu v nacistickém Německu zakázanou).

Ačkoli se Luftwaffe nepodařilo zastavit masu bombardérů RAF, které se až do jara 1945 objevovaly nad Německem ve stoupající síle, letouny Bf 110G-4 a jejich osádky zasluhují za své bojové úspěchy velký respekt.



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.



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



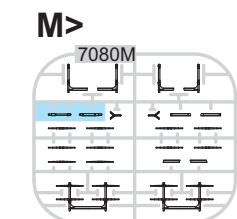
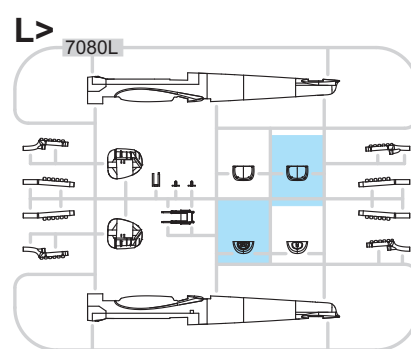
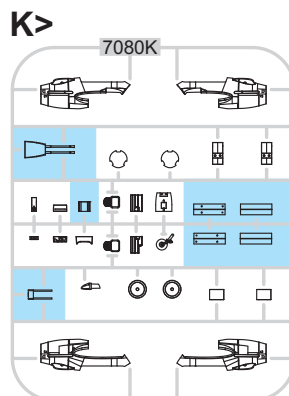
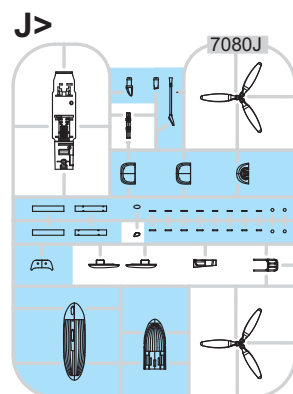
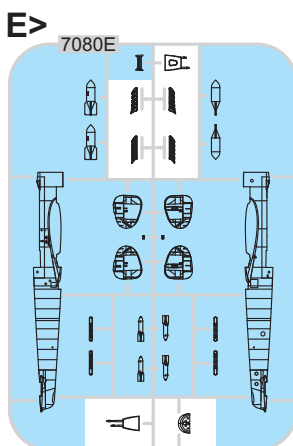
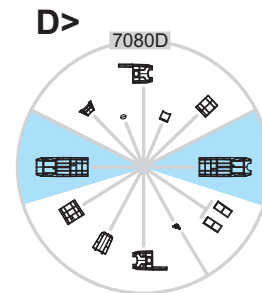
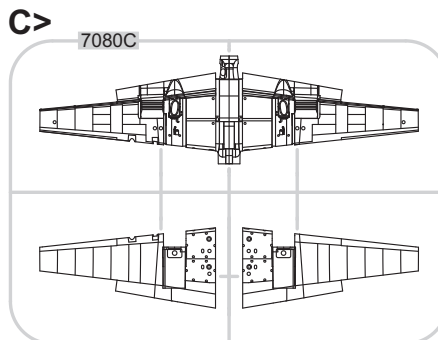
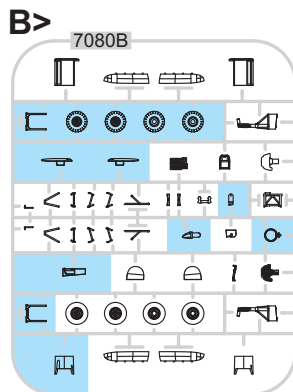
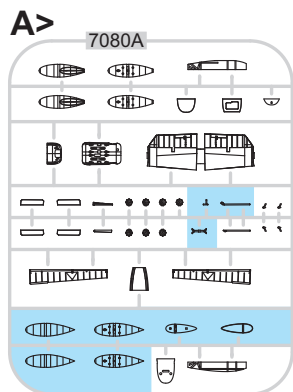
REVERSE SIDE
OTOČIT



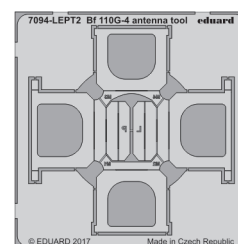
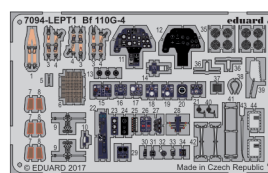
APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT



PLASTIC PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

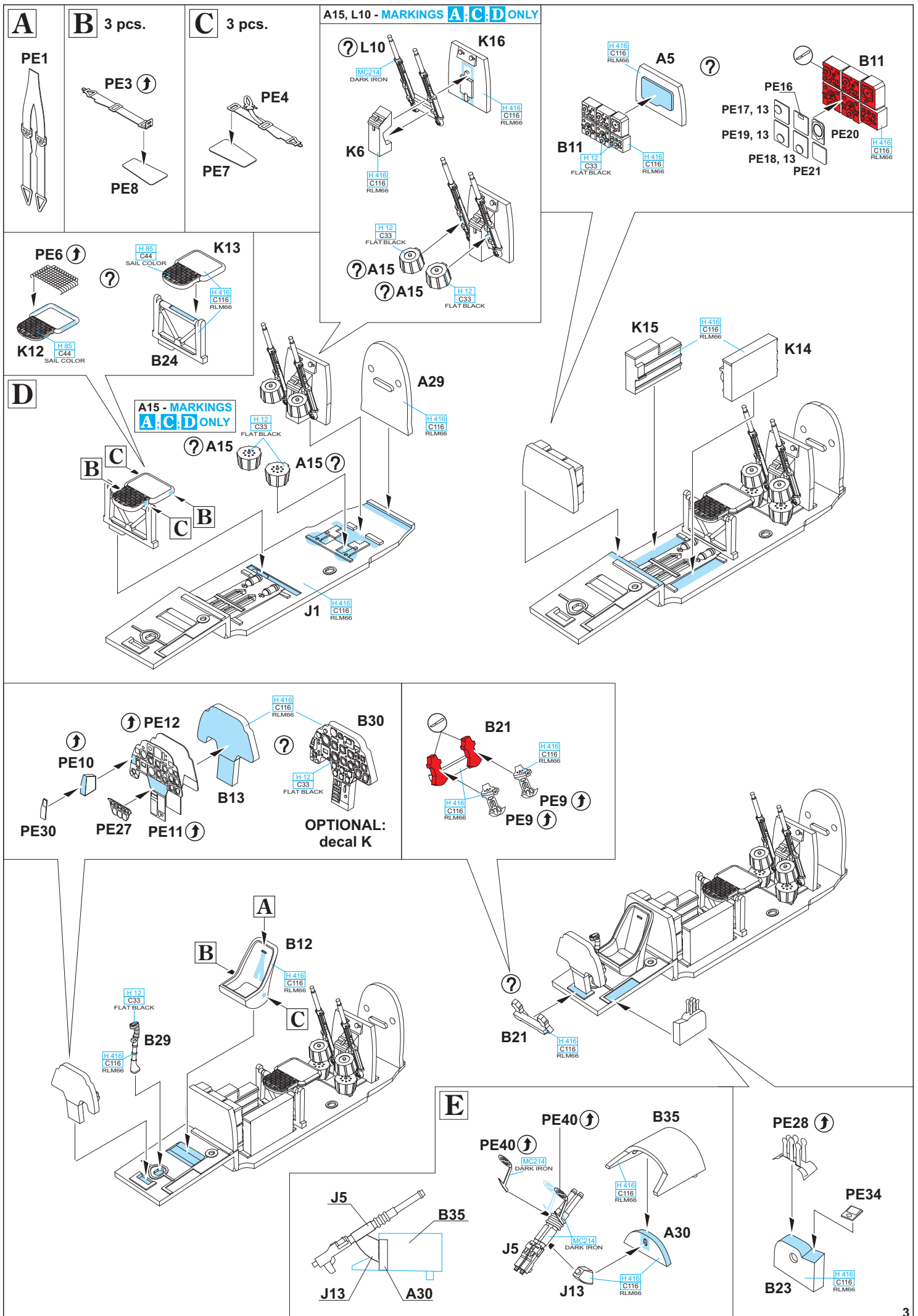


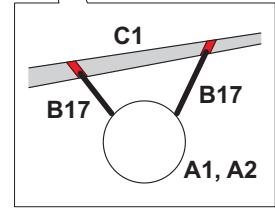
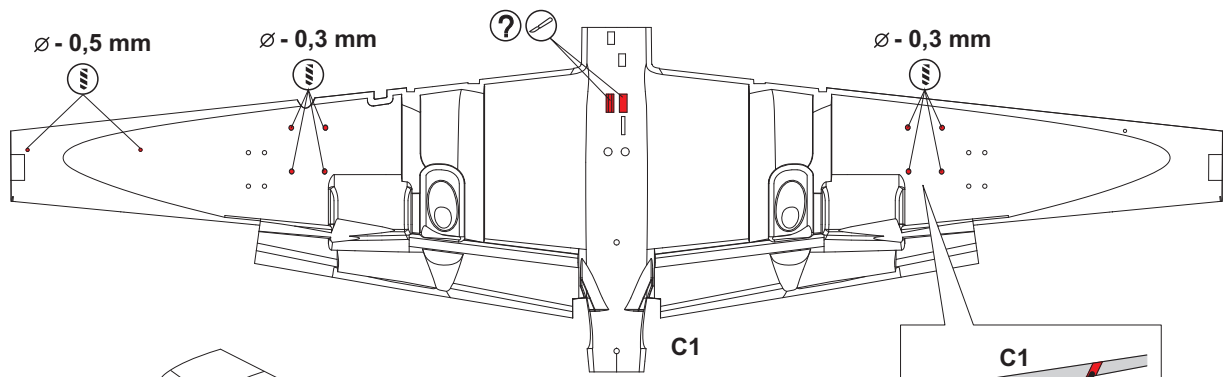
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品



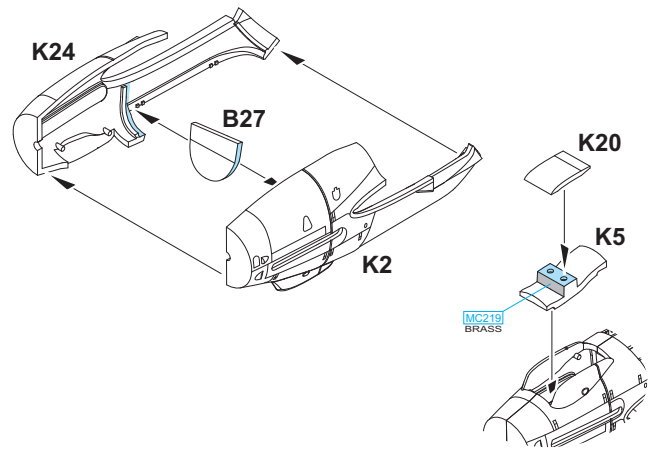
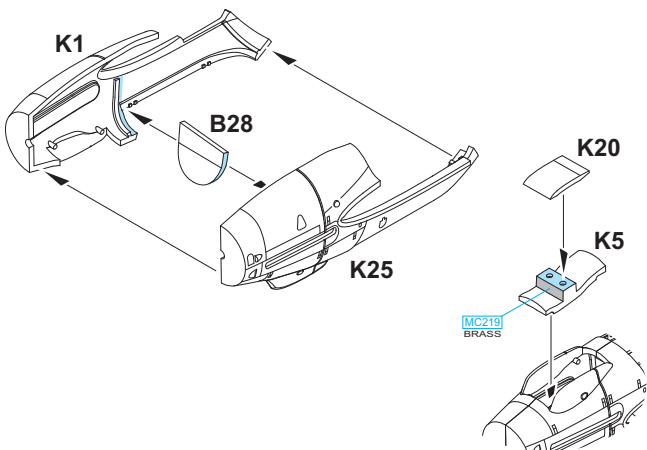
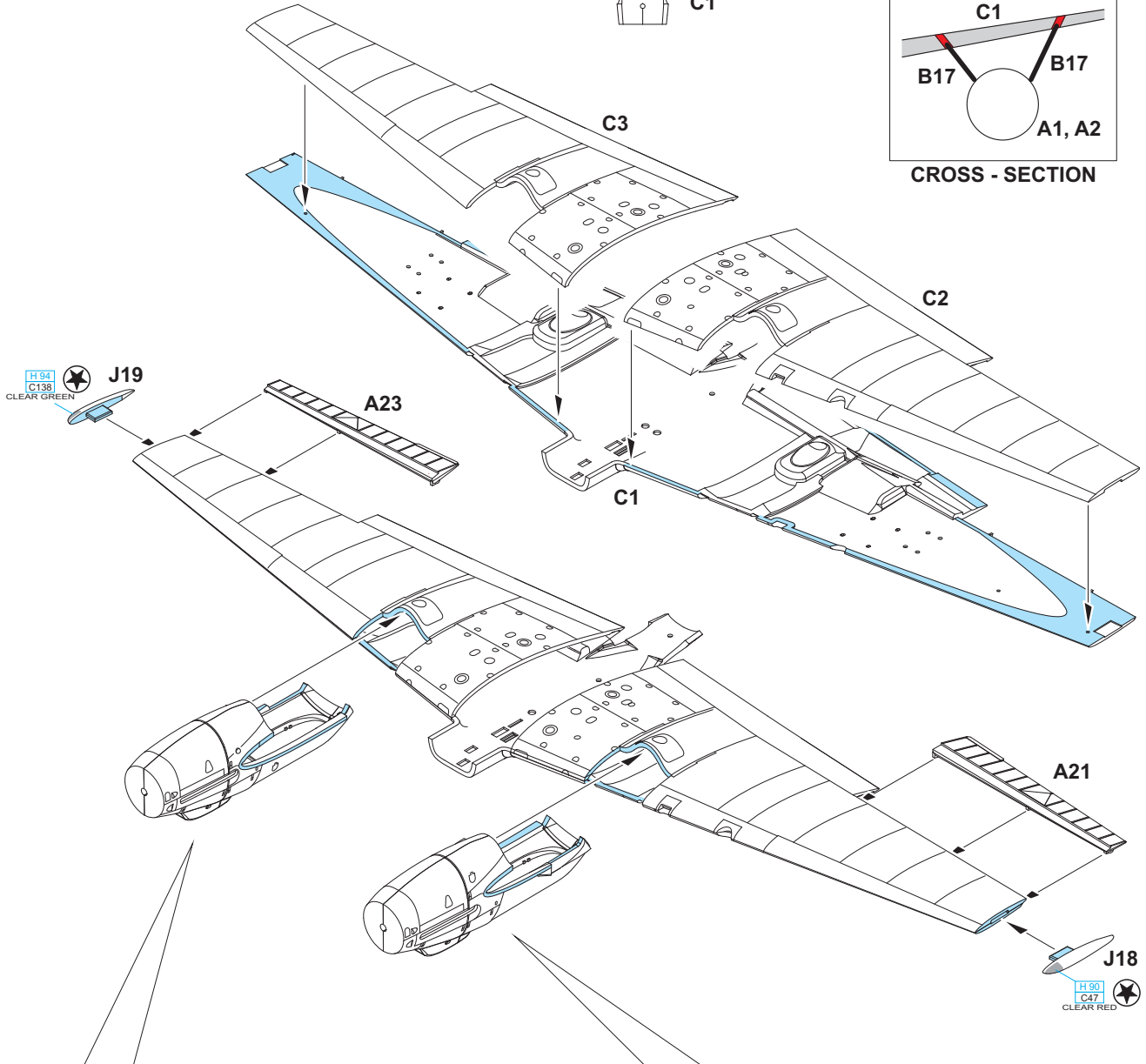
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H 2	C 2	BLACK	
H 11	C 62	FLAT WHITE	
H 12	C 33	FLAT BLACK	
H 33	C 81	RUSSET	
H 37	C 43	WOOD BROWN	
H 47	C 41	RED BROWN	
H 65	C 18	BLACK GREEN	RLM70
H 68	C 36	GRAY	RLM74
H 69	C 37	GRAY	RLM75
H 70	C 60	GRAY	RLM02

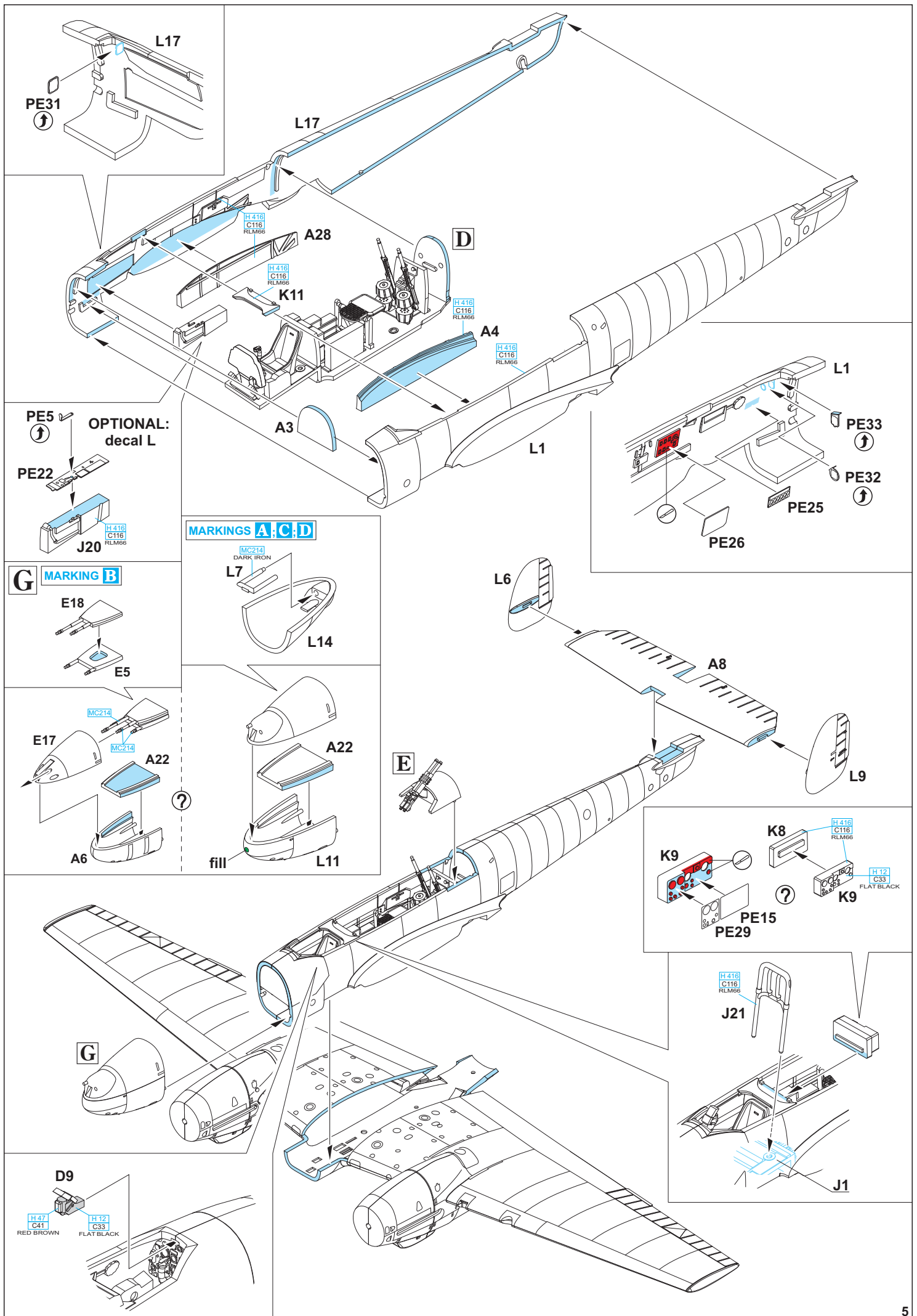
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H 77	C 137	TIRE BLACK	
H 85	C 44	SAIL COLOR	
H 90	C 47	CLEAR RED	
H 94	C 138	CLEAR GREEN	
H 414	C 114	RED	RLM23
H 416	C 116	BLACK GRAY	RLM66
H 417	C 117	LIGHT BLUE	RLM76
Mr.METAL COLOR			
MC 214		DARK IRON	
MC 219		BRASS	

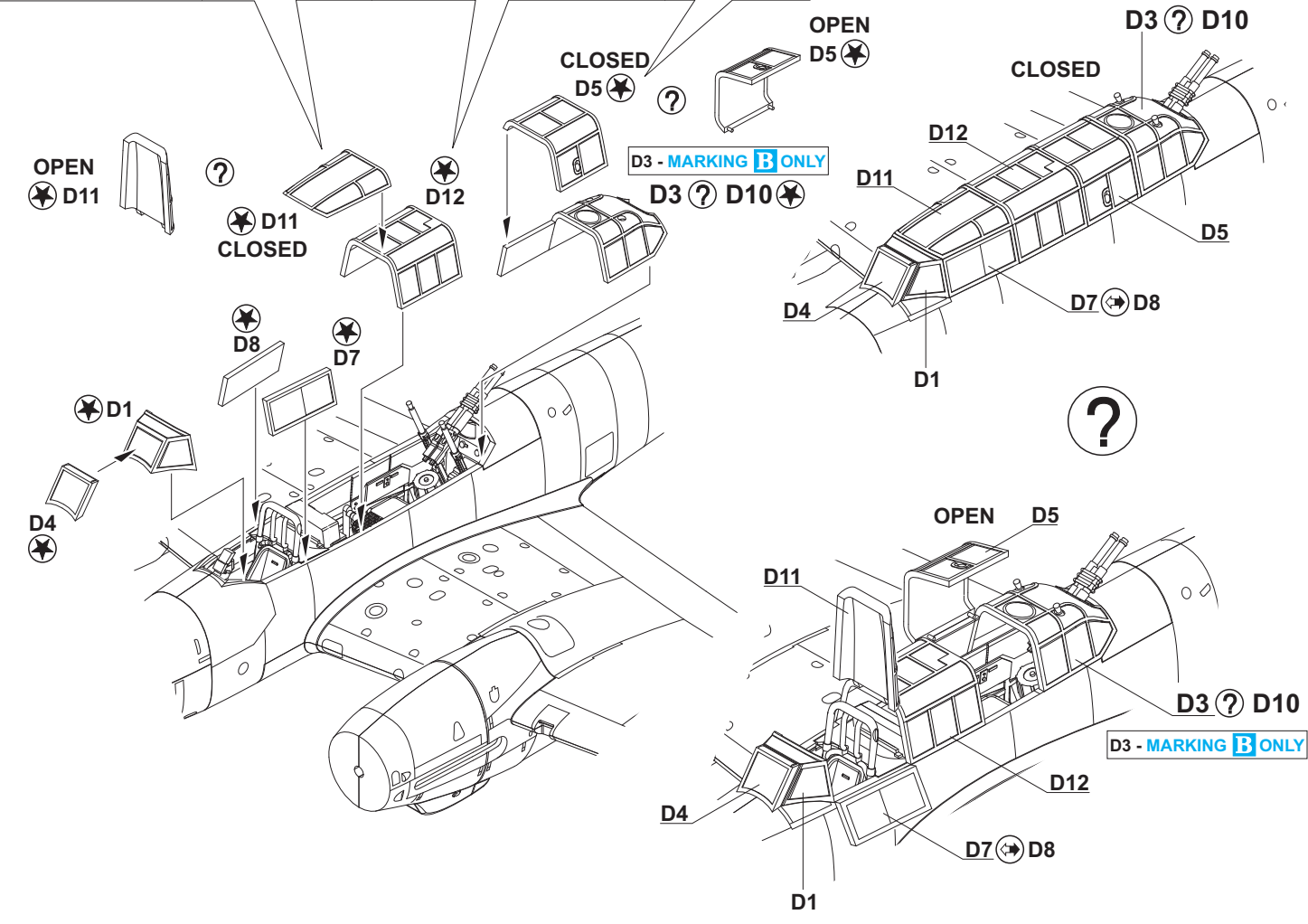
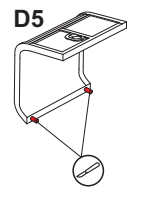
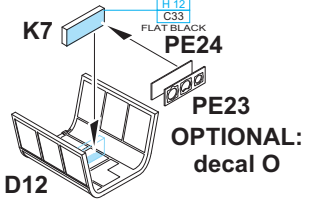
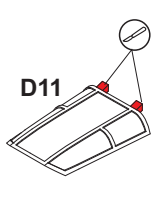
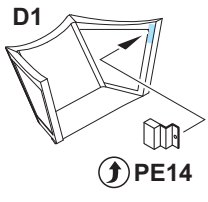
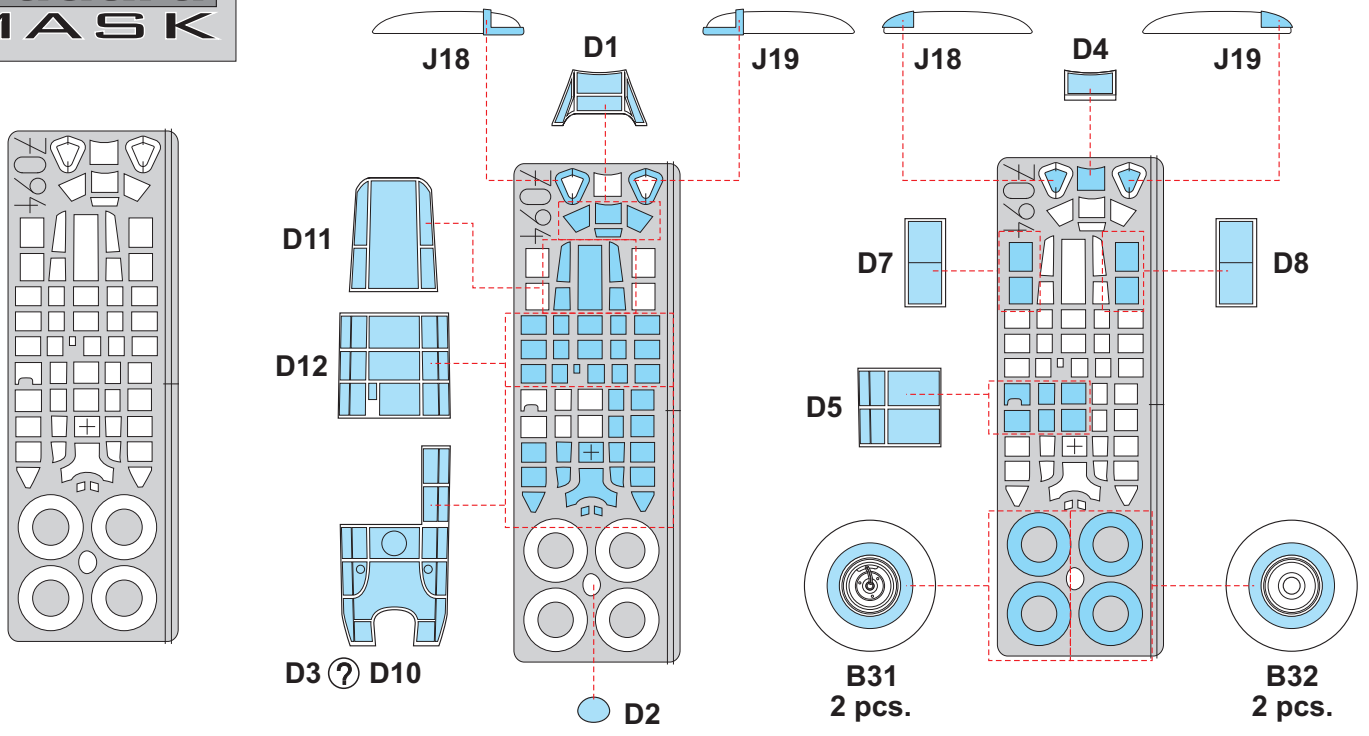


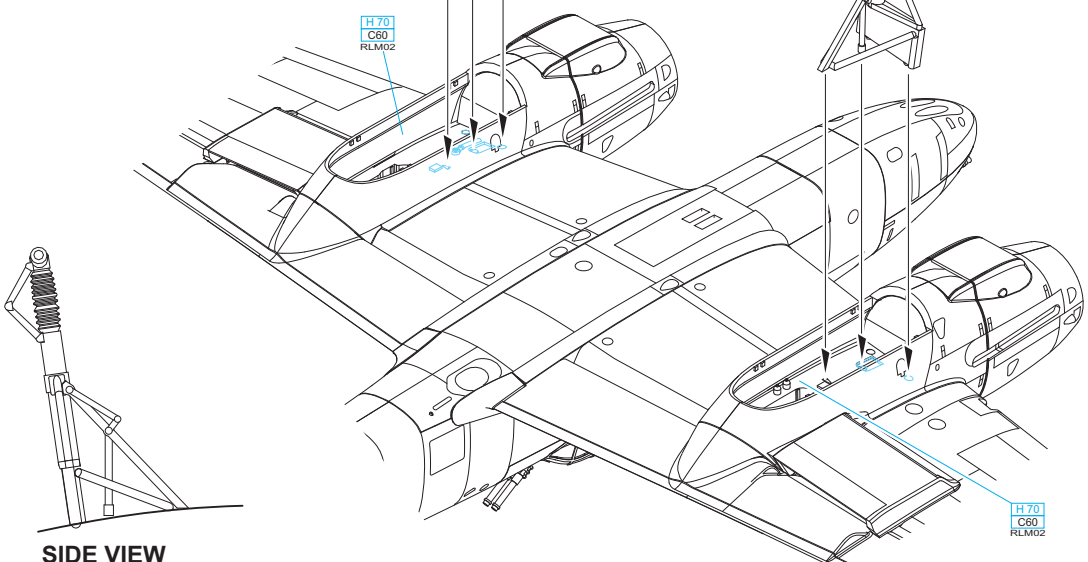
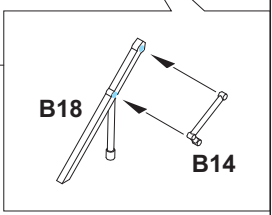
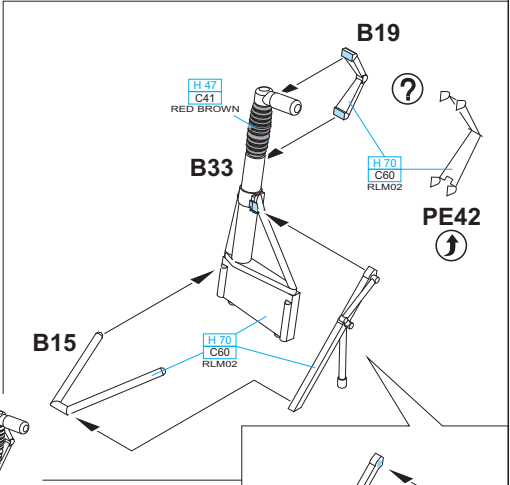
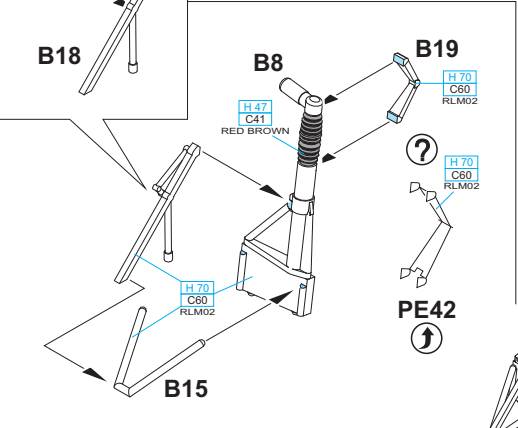
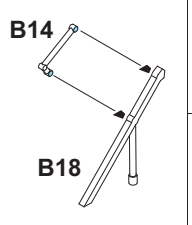
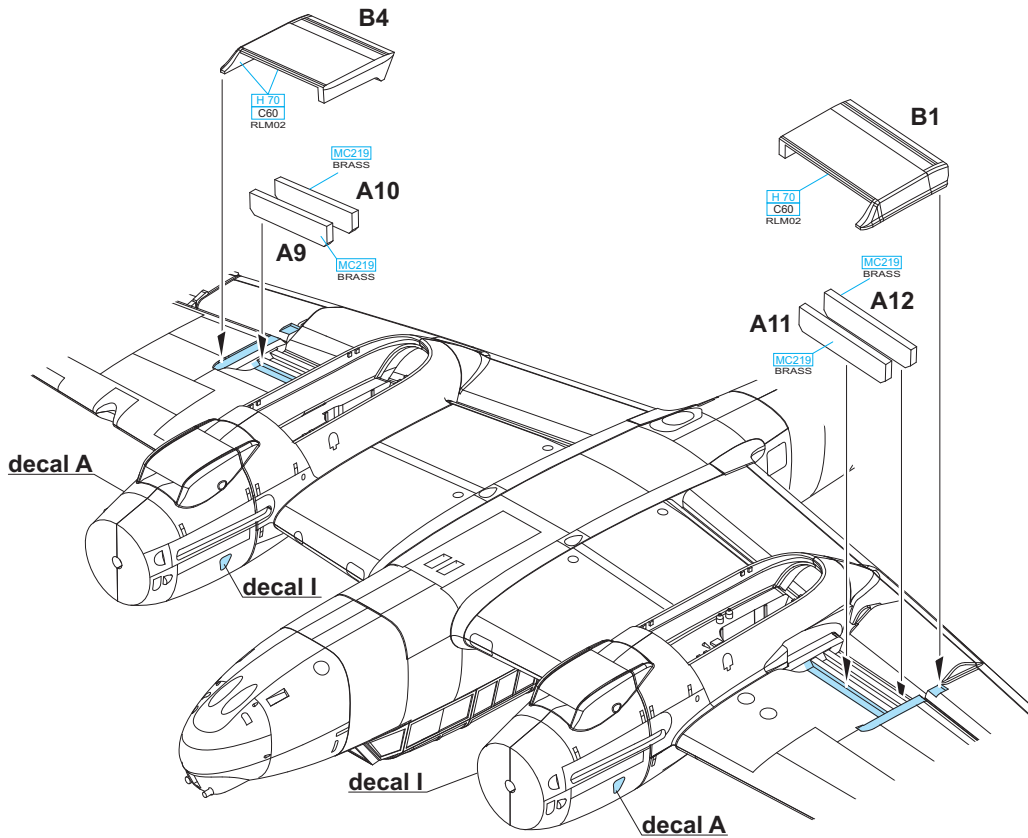


CROSS - SECTION

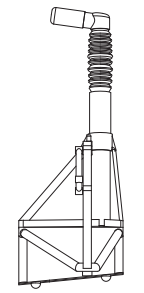




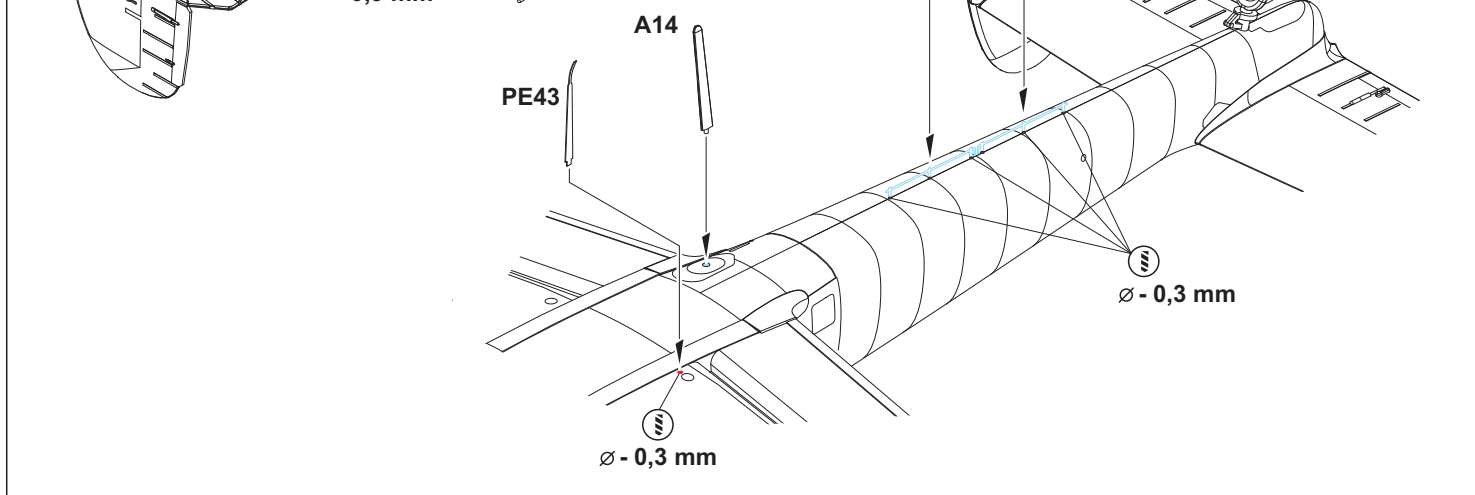
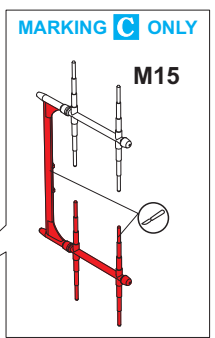
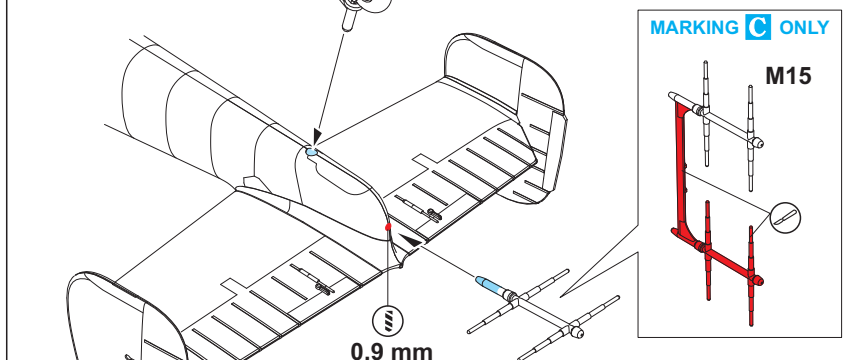
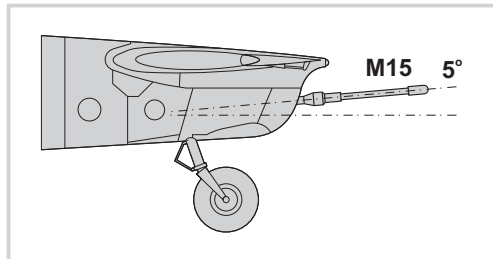
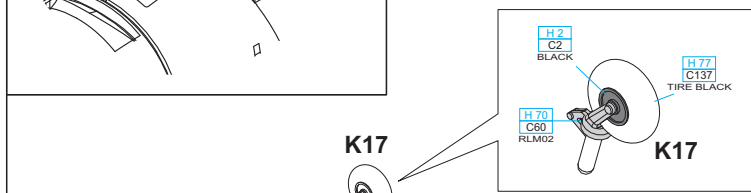
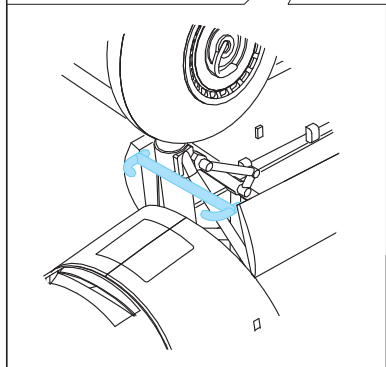
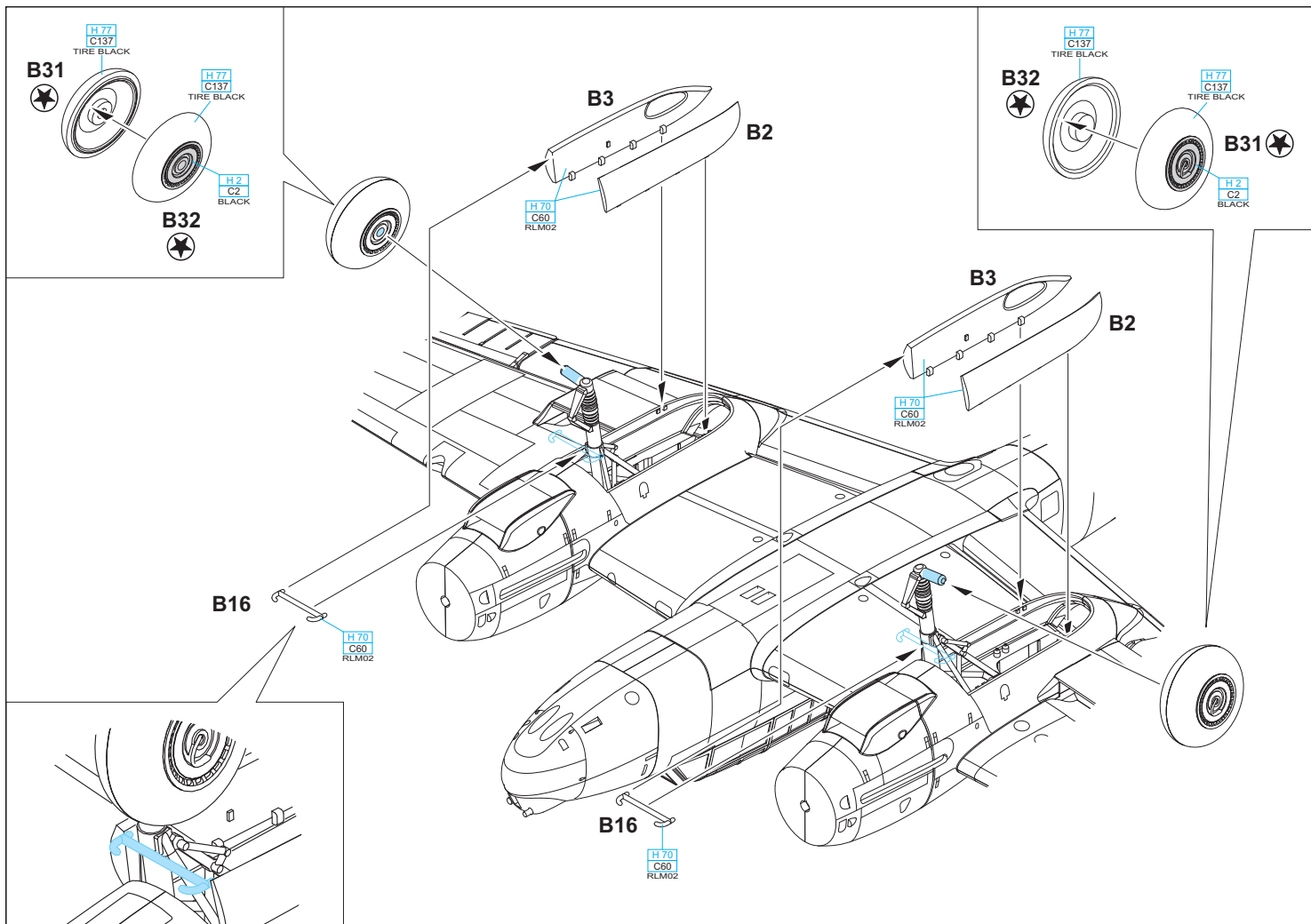


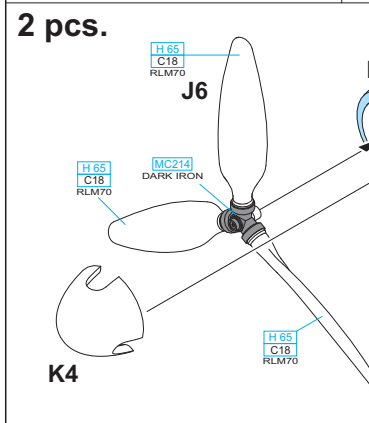
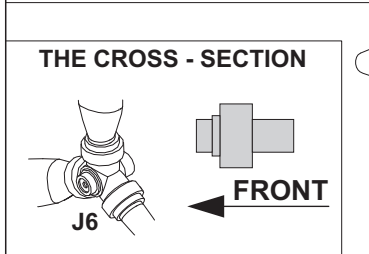
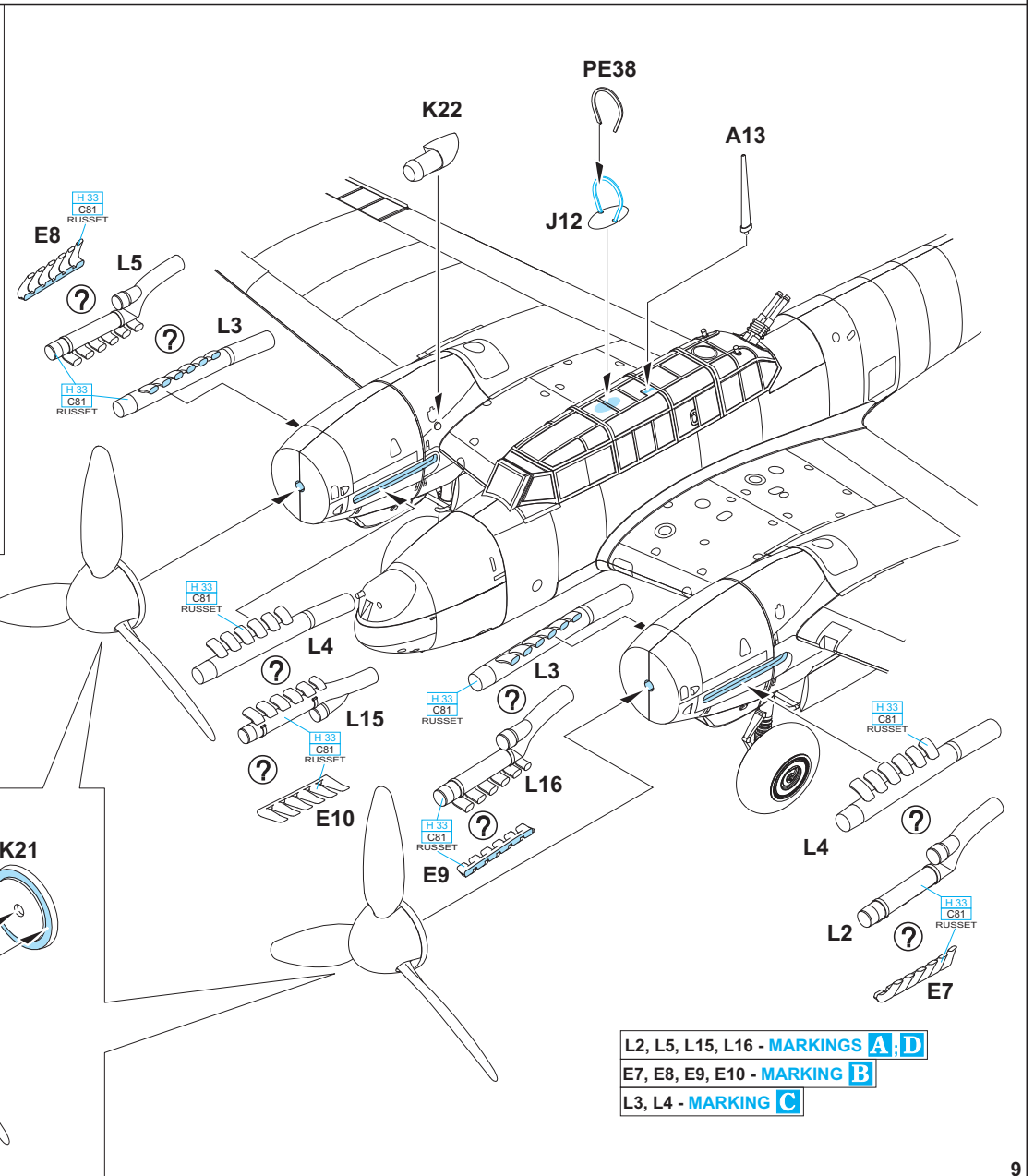
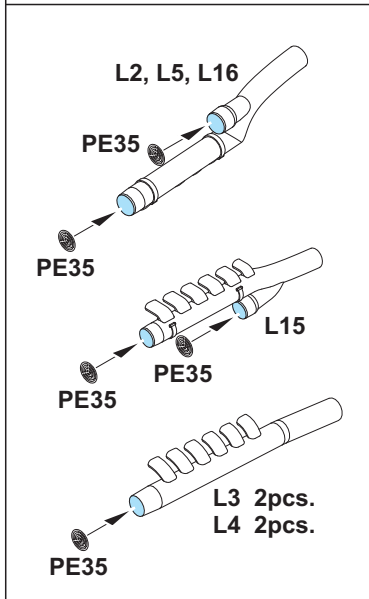
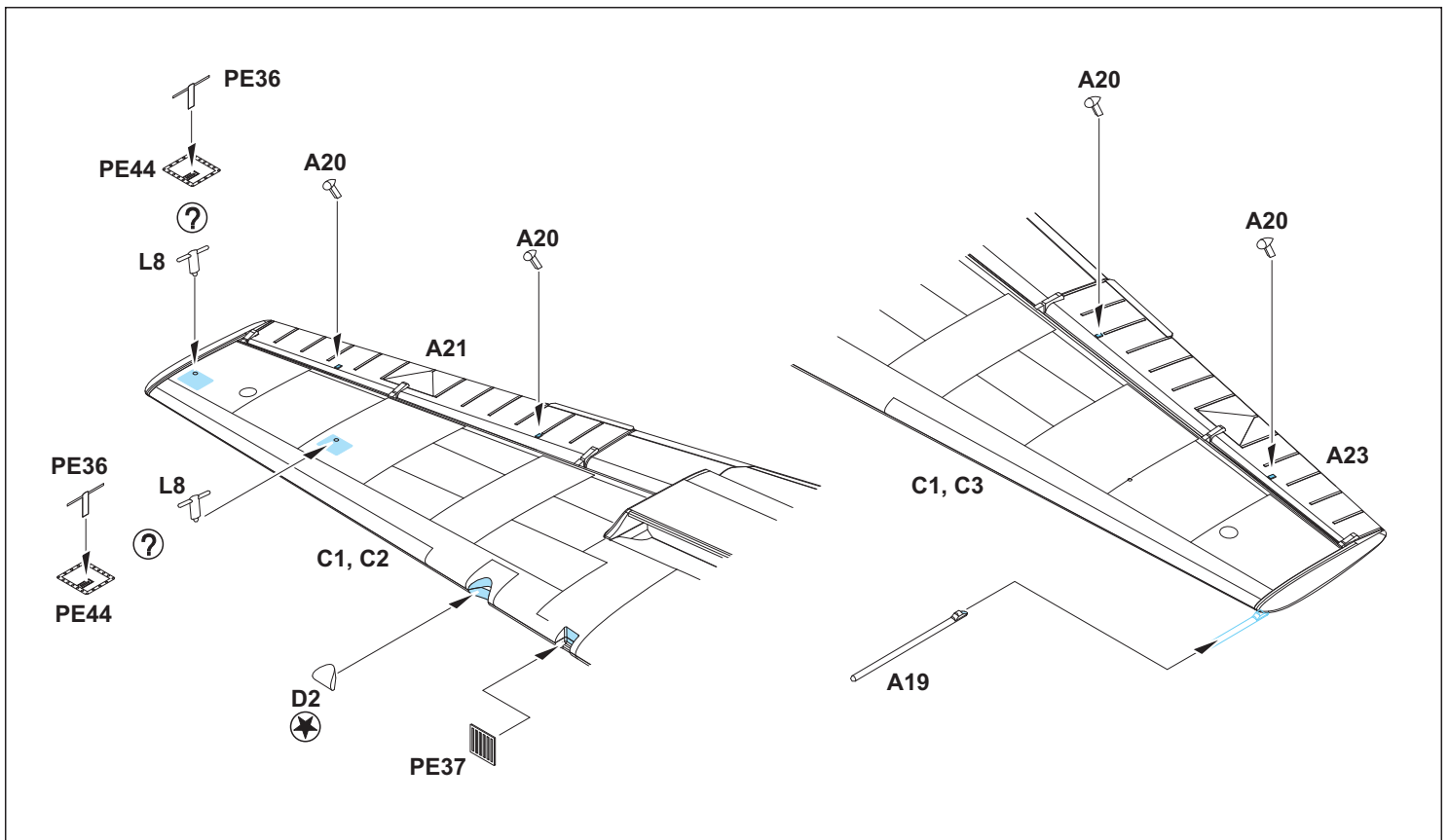


SIDE VIEW

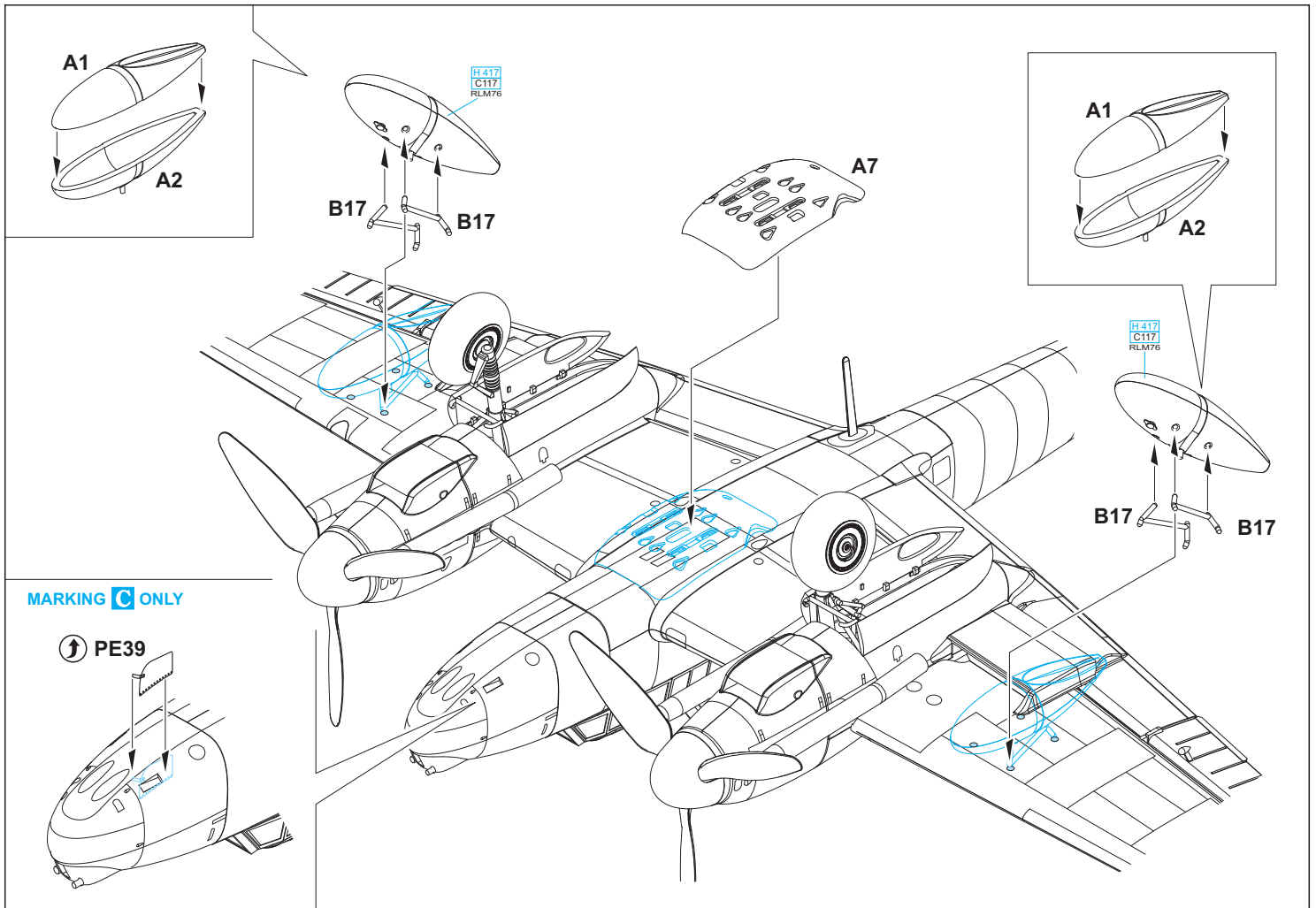


REAR VIEW

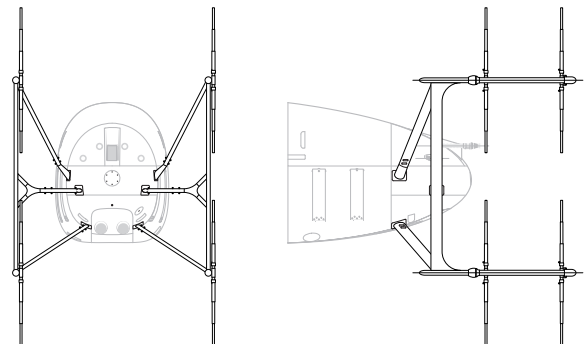
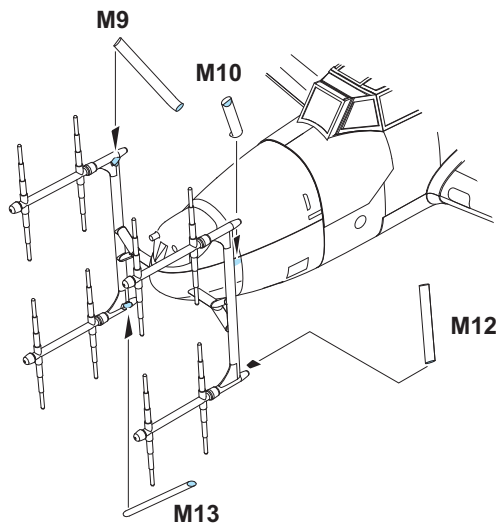
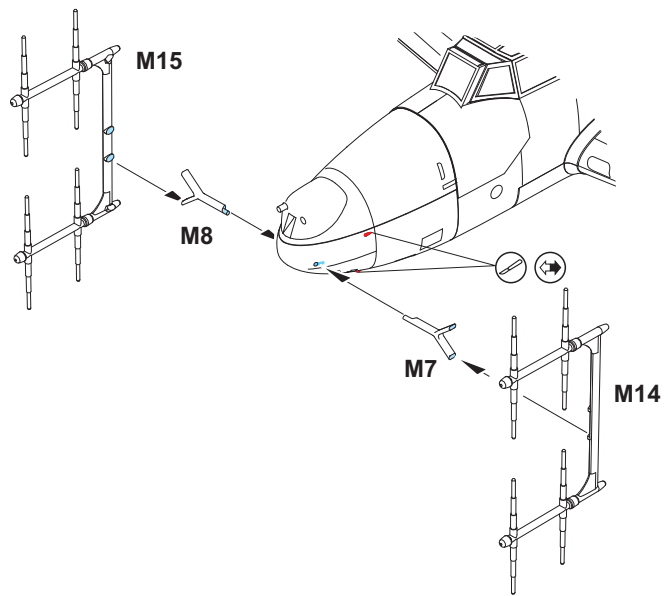
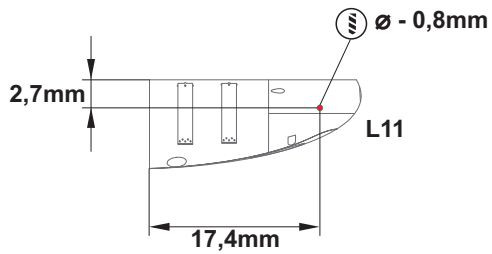


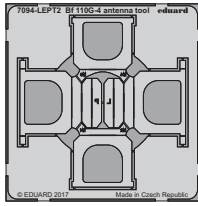


L2, L5, L15, L16 - MARKINGS **A**:**D**
 E7, E8, E9, E10 - MARKING **B**
 L3, L4 - MARKING **C**

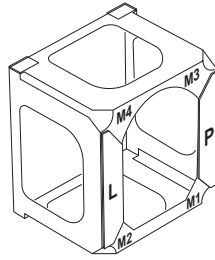


MARKING A

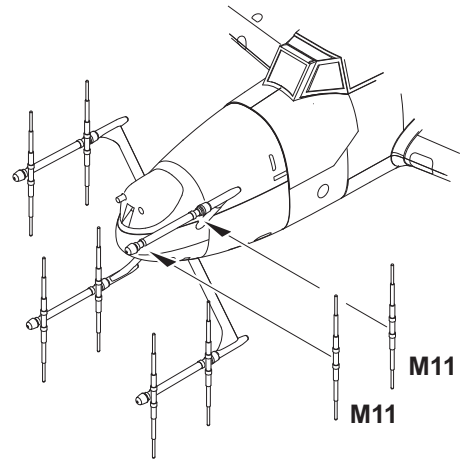
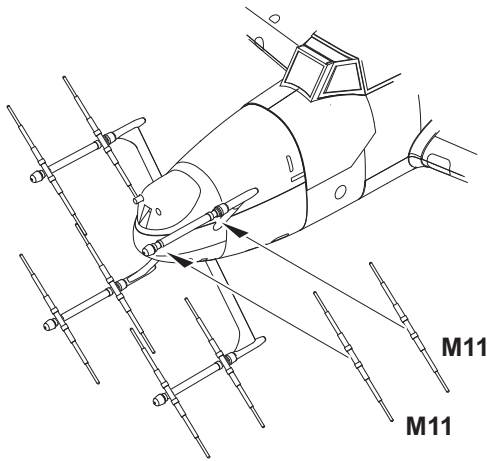
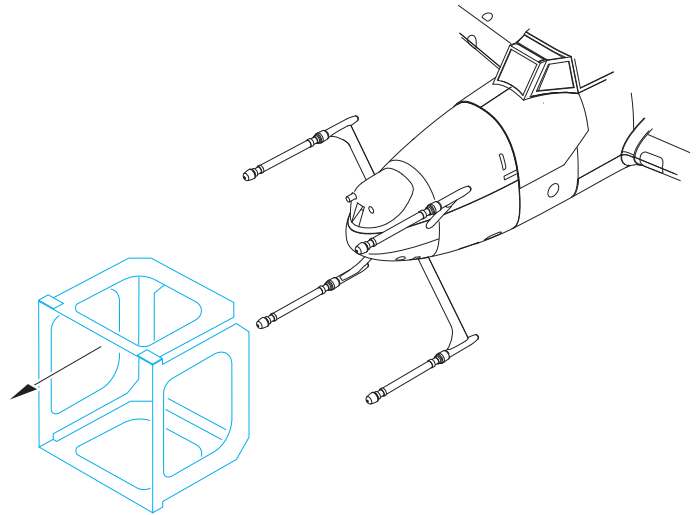
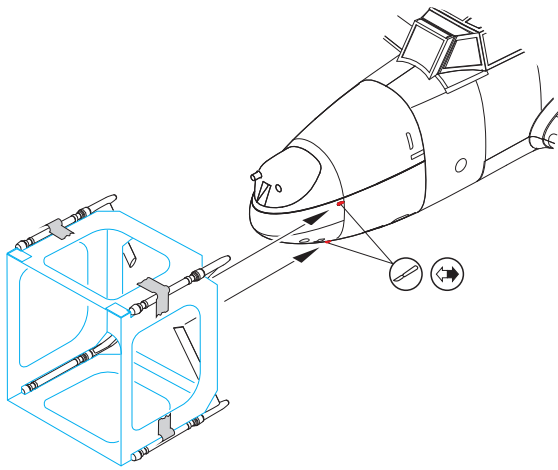
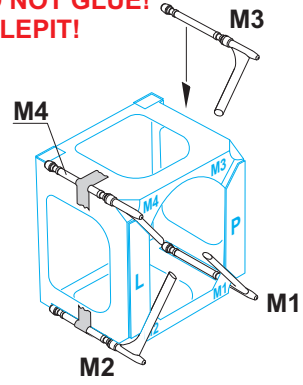




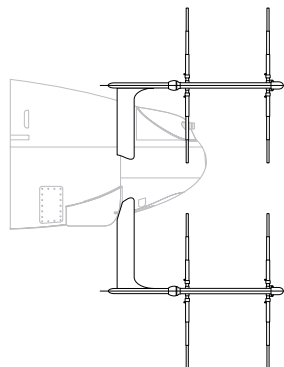
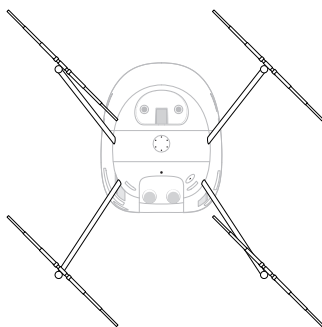
TEMPLATE



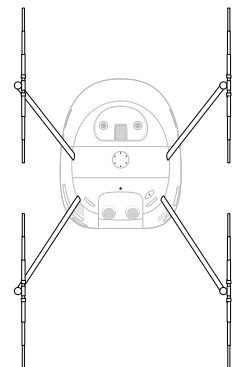
**DO NOT GLUE!
NELEPIT!**



MARKING **C**

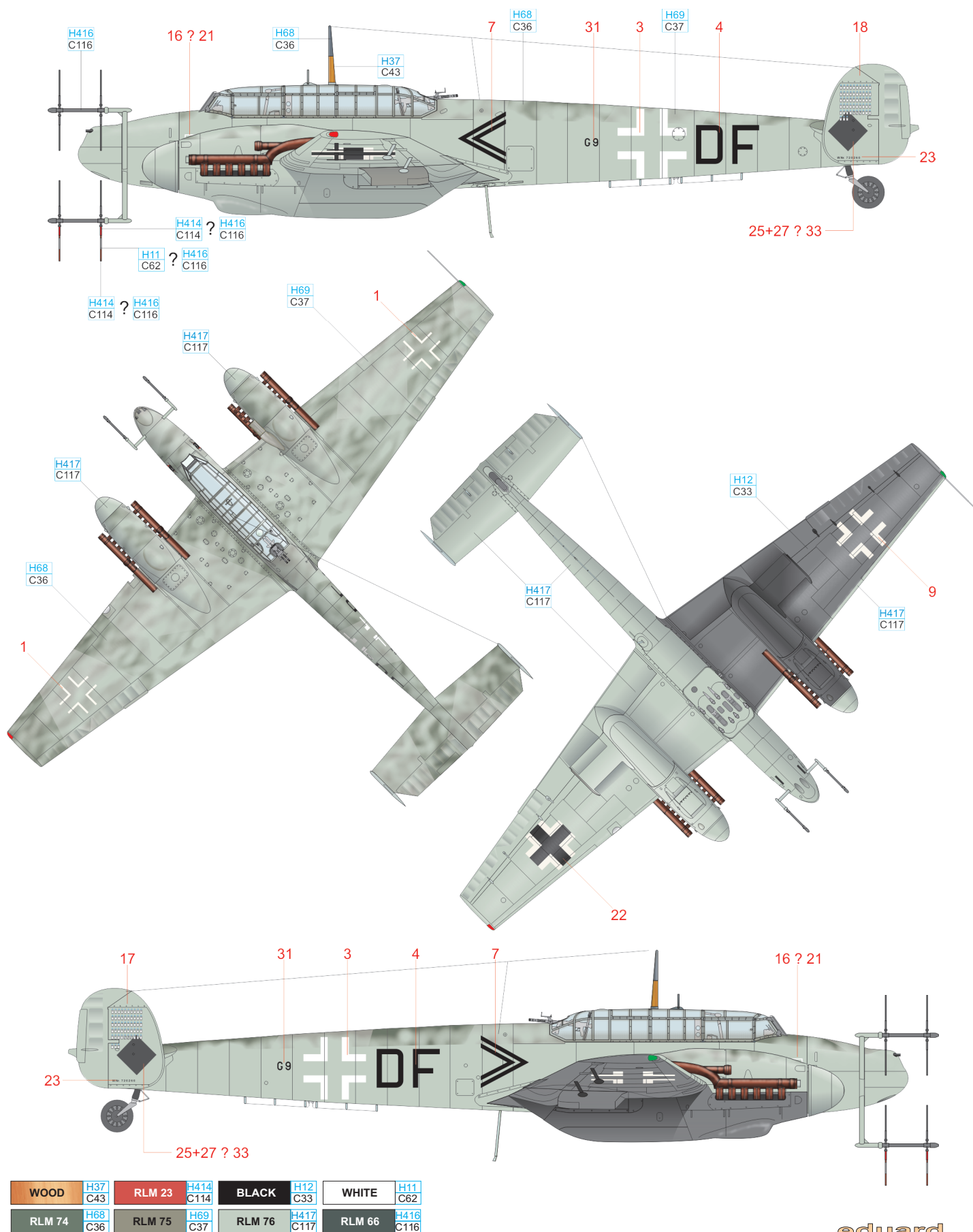


MARKING **D**



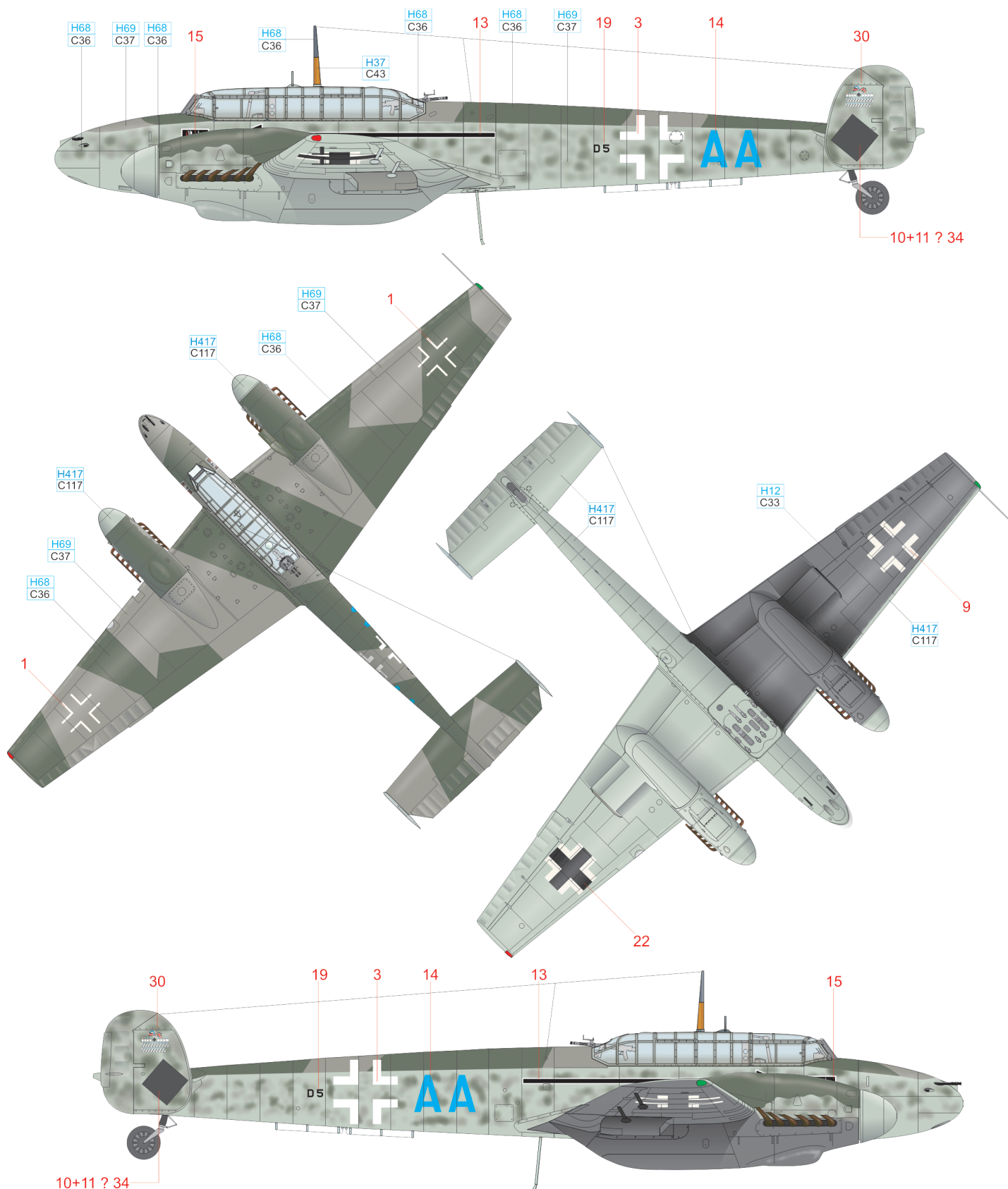
A W.Nr. 720260, Oblt. Heinz-Wolfgang Schnauffer, Stab IV./ NJG 1, St. Trond, Belgie, duben 1944

Heinz-Wolfgang Schnauffer, nejmúspěšnější noční stíhací eso všech dob, nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, meči a brilianty, sloužil od počátku své kariéry vojenského letce v řadách nočních stíhacích jednotek. Sestřelil celkem 121 nepřátelských letadel, v převážné většině čtyřmotorové britské bombardéry. Během války byl pouze jednou zraněn a nikdo z jeho osádky nebyl nikdy během válečného létání zraněn. Válku přežil a po jejím skončení se věnoval rodinnému vinařství. Zemřel dne 15. června 1950, dva dny po srážce jeho osobního vozu s nákladním automobilem v Cestas poblíž Bordeaux ve Francii. „Strašidlo ze St. Trond“ – jak se přezdívalo Heinzi-Wolfgangovi Schnaufferovi - pilotoval tento letoun v jarních měsících roku 1944, kdy převzal velení IV. Gruppe Nachtjagdgeschwader 1. Stroj byl přes původní kamufláž tvořenou shora barvami RLM 74 a RLM 75 přestříkán barvou RLM 76, již místy prosvítaly původní barvy. Spodní a boční plochy zůstaly v původním nátěru RLM 76, pravá spodní polovina křídla byla v černé barvě.



B Maj. Helmut Lent, velitel NJG 3, Stade, Německo, září 1944

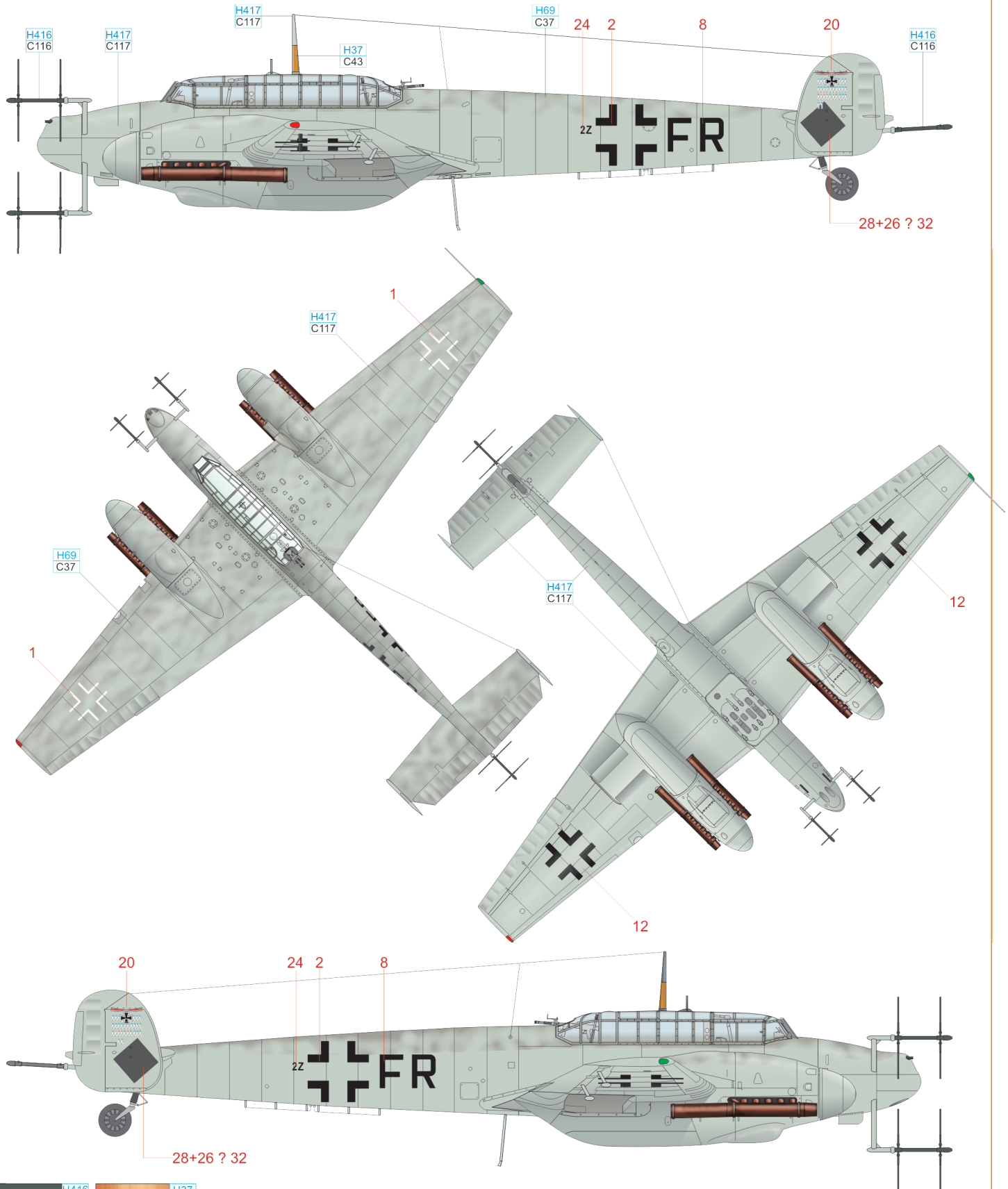
Helmut Lent zahájil svůj letecký výcvik ještě v předválečné době, v roce 1936, kdy nastoupil dráhu stíhacího letce. Dne 1. května 1939 byla jeho mateřská jednotka II./JG 141 přeznačena na I./ZG 76 a vyzbrojena dvoumotorovými stíhačkami Bf 110. Během bojů nad Polskem, Norskem a Francií sestřelil v řadách této Geschwader sedm nepřátelských letadel, dalších 101 sestřelů přidal během služby u NJG 1, NJG 2 a NJG 3. Dne 1. srpna 1943 převzal pětadvacetiletý Mjr. Lent velení nad celou NJG 3. Na této pozici setrval až do 5. října 1944, kdy během přiblížení na přistání selhal levý motor jeho Ju 88G-6. Celá Lentova osádka zemřela na následky zranění z této havárie v následujících dvou dnech. Za své válečné úspěchy byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Lentův Messerschmitt Bf 110G-4 byl nastříkán standardní denní stíhací kamufláží, barvami RLM 74/75/76. Pravá spodní část křídla včetně spodku pravé motorové gondoly byla přestříkána černou barvou. Letoun na trupu nesl pro noční stíhací jednotky netypické označení velitele Geschwader. Toto označení mělo kořeny ve zvyklostech panujících u štábu ZG 26, z něhož Stab NJG 3 vznikl.



WOOD	H37 C43	BLACK	H12 C33
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37
		RLM 76	H417 C117

C Hptm. Wilhelm Johnen, 7./NJG6, Neubiberg, Německo, 1945

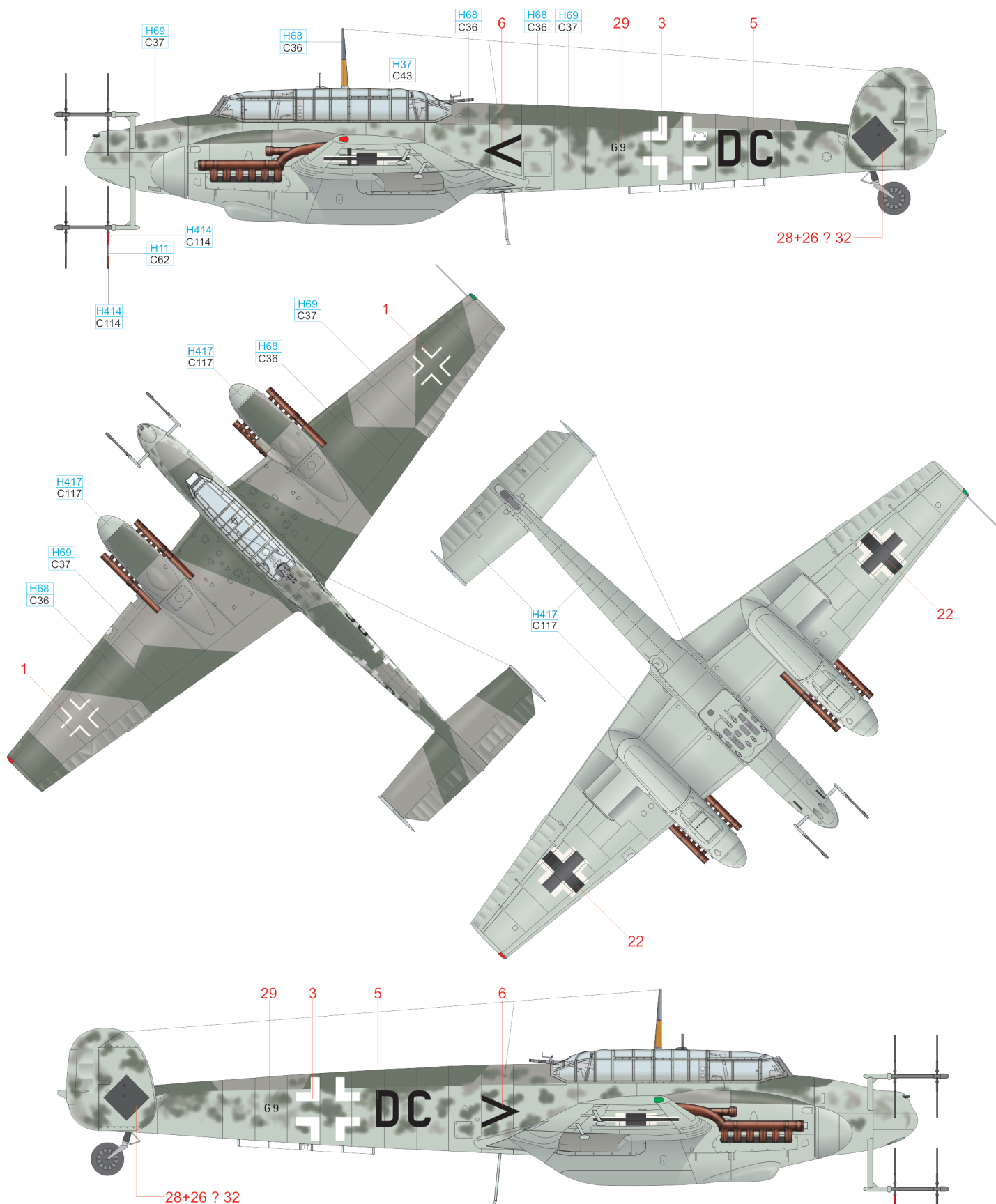
Messerschmitt Bf 110G-4 '2Z+FR z 7./NJG6, byl jedním ze strojů, jež našli Spojenci na konci války na jaře roku 1945 v Neubibergu. Přestože stroj podle kódů nesl označení 7. Staffel, jednalo se o osobní stroj velitele III./NJG 6, Hauptmanna Wilhelma Johnena. Tento stroj není tak známý jako jeho stroj C9+EN s nímž byl pro poškození jednoho motoru nucen nouzově přistát ve Švýcarsku v noci z 27. na 28. dubna 1944. Jedná se o jeho poslední stroj z pozdější produkční řady, jež byl vybaven anténním systémem FuG 220 SN-2d s dipóly antén natočenými v úhlu 45°, výfuky typu Eberspächer a kanony sytemu Schrage Musik. Kamufláž byla tvořena barvou RLM 76 na dolních a bočních plochách, na horních plochách pak barvou RLM 75. Horní plochy byly navíc zesvětleny doplněním nepravidelných „hadů“ barvou RLM 76 tak, že pod nimi prosvítaly pouze malé flíčky původní tmavě šedé barvy.



RLM 66	H416 C116	WOOD	H37 C43
RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117

D Stab II./NJG1, Bad Langensalza, Německo, 1945

Jedná se o stroj vybavený anténním systémem FuG 220 SN-2c se svislými dipóly antén. Stroj nesl kamufláž tvořenou lomenými poli barev RLM 74 a RLM 75 na horních plochách a barvou RLM 76 na spodních plochách, stejně jako nosily denní stíhačky. Kamuflážní pole však již v tomto období měly méně výrazné barevného rozhraní, ale stále ještě byly tvořeny třemi barvami. Později byla barva RLM 74 z horních ploch vypuštěna a stroje začaly dostávat zjednodušené schéma s pouze jednou barvou na horních plochách. Stroj G9+DC nesl na trupu kromě kódu i úhelník, označující jeho příslušnost ke štábu jednotky. Jako pilot bývá uváděn Lt. Dr. Leo Baro.



WOOD	H37 C43	RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117

