

Bf 109G-6 late series

eduard

GERMAN WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82111



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 stíhačů 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.



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 * SYMBOLES * 記号の説明



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

PARTS



DÍLY



TEILE

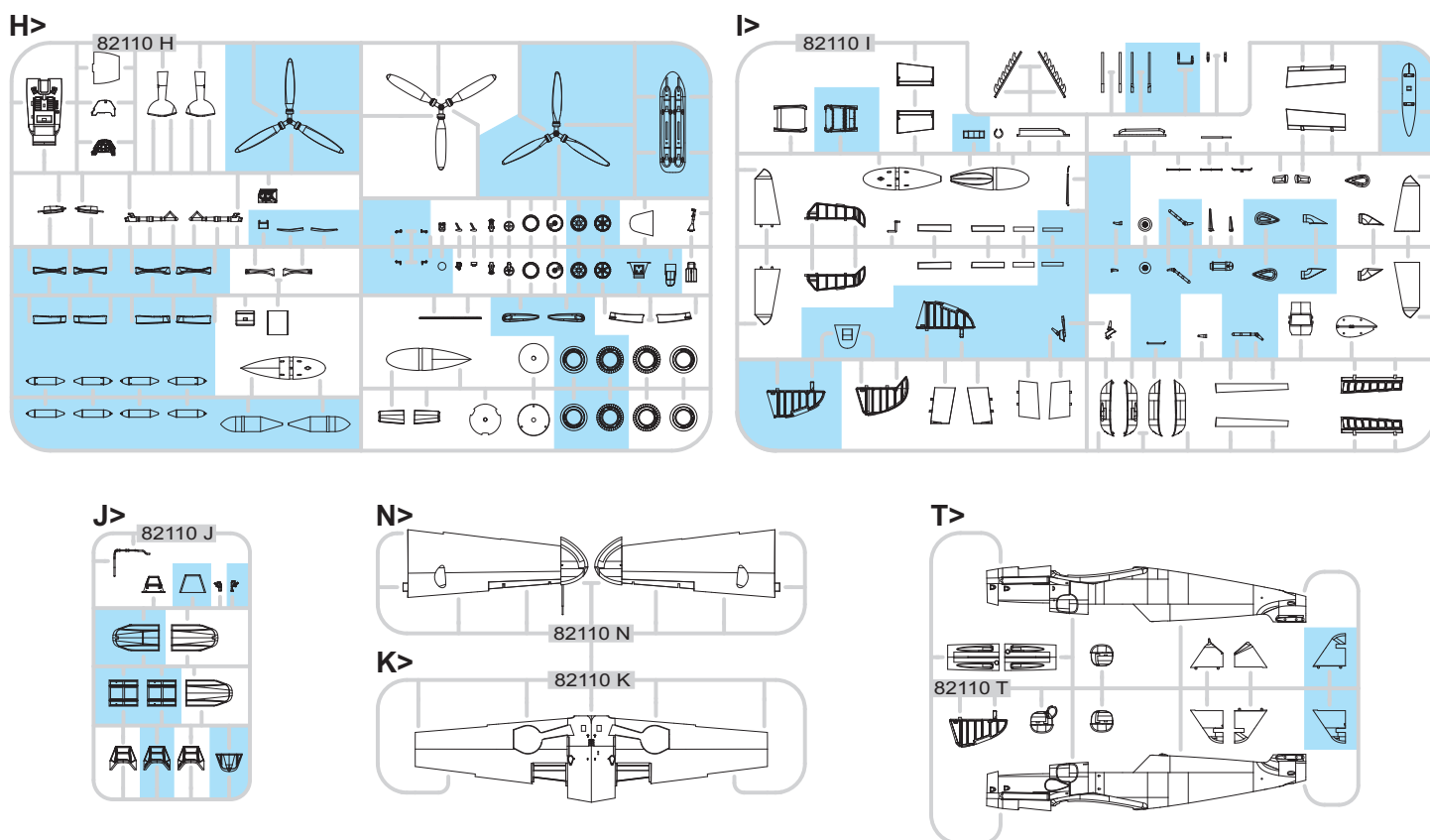


PIÈCES

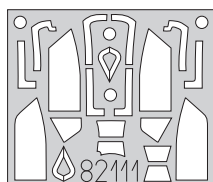


部品

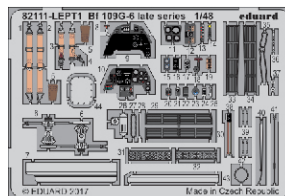
PLASTIC PARTS



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



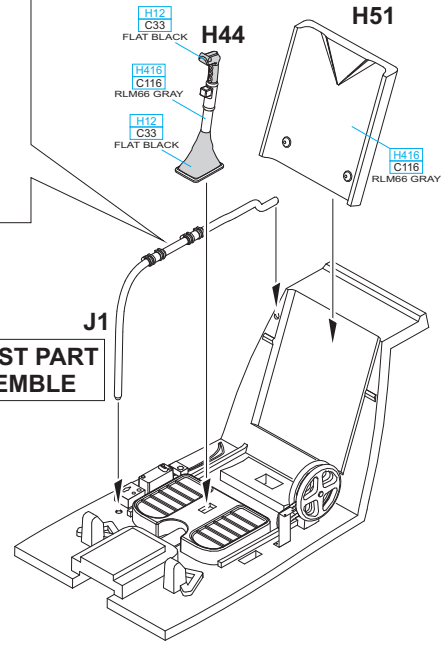
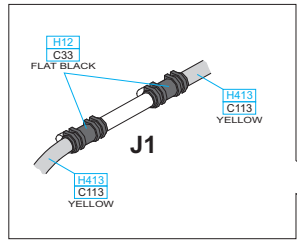
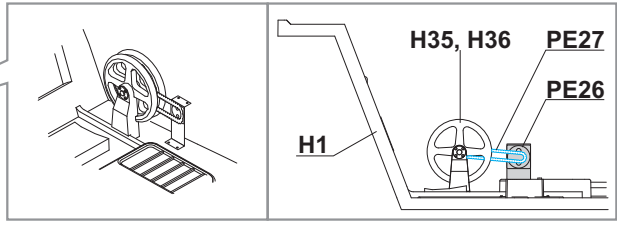
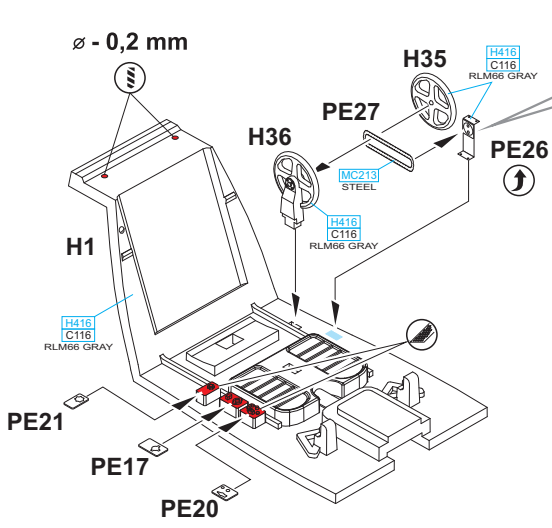
PEINTURE



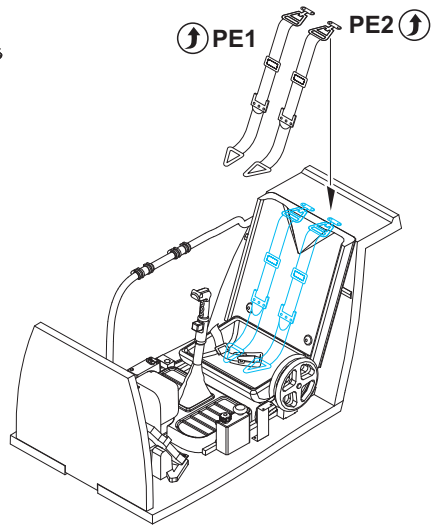
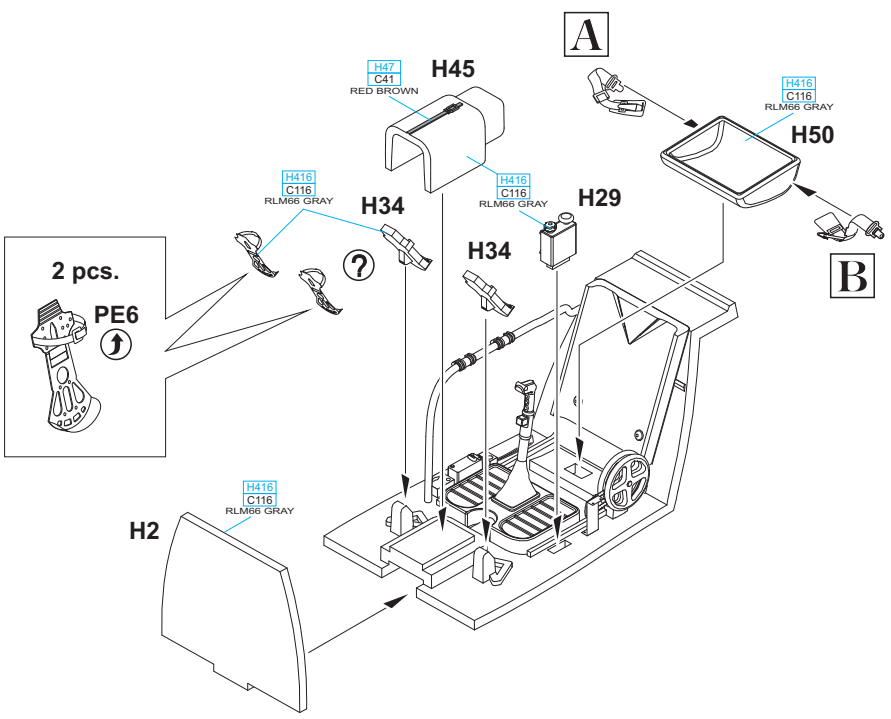
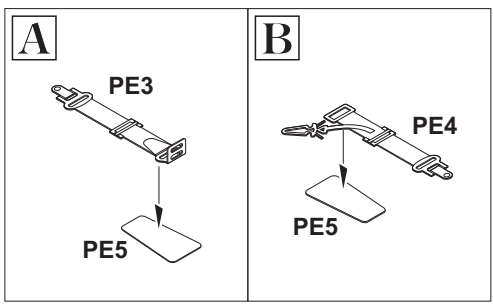
色

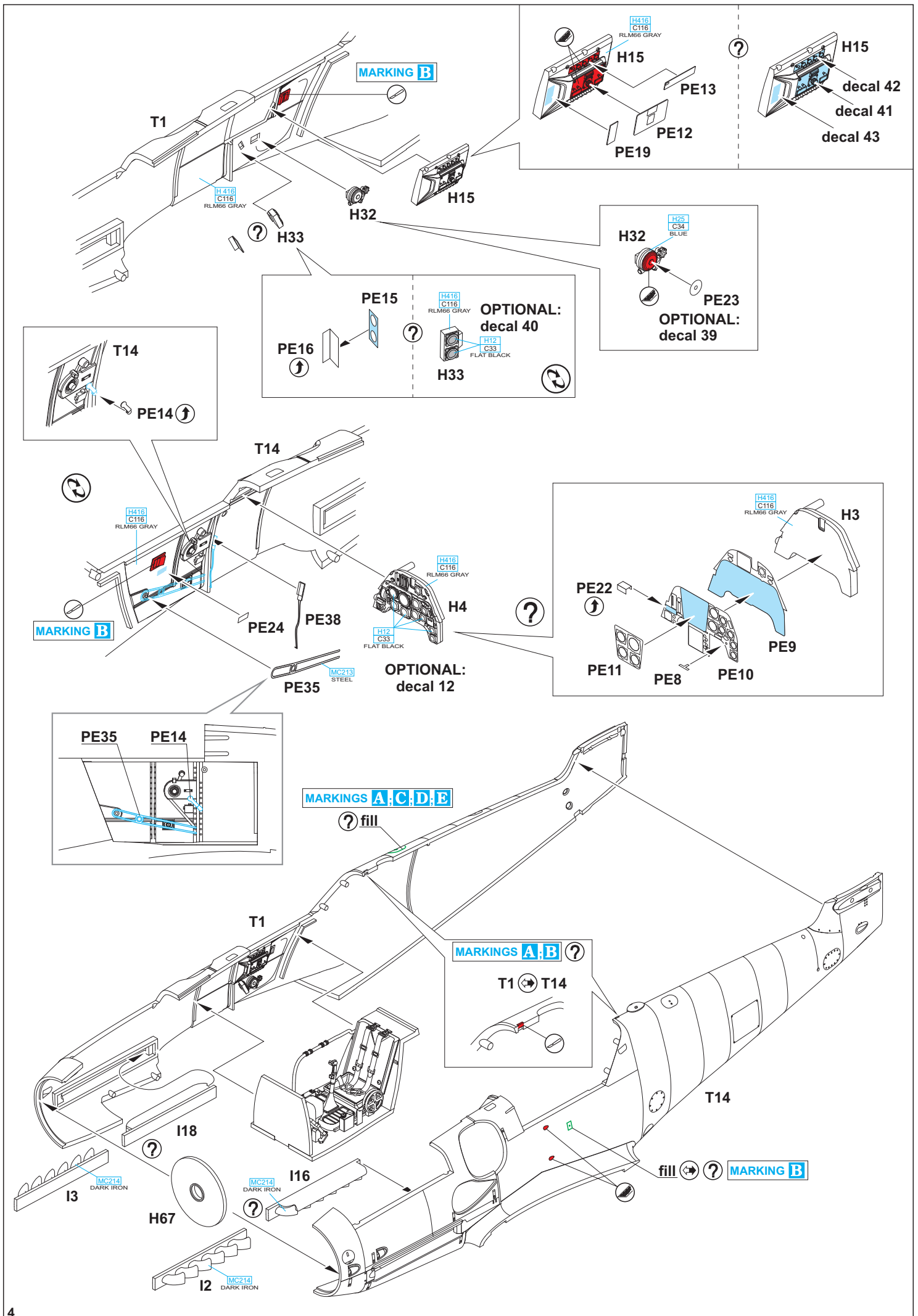
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H2	C2	BLACK	
H8	C8	SILVER	
H11	C62	WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H25	C34	SKY BLUE	
H26	C66	BRIGHT GREEN	
H47	C41	RED BROWN	
H65	C18	BLACK GREEN	RLM70
H68	C36	DARK GRAY	RLM74
H69	C37	GRAY	RLM75

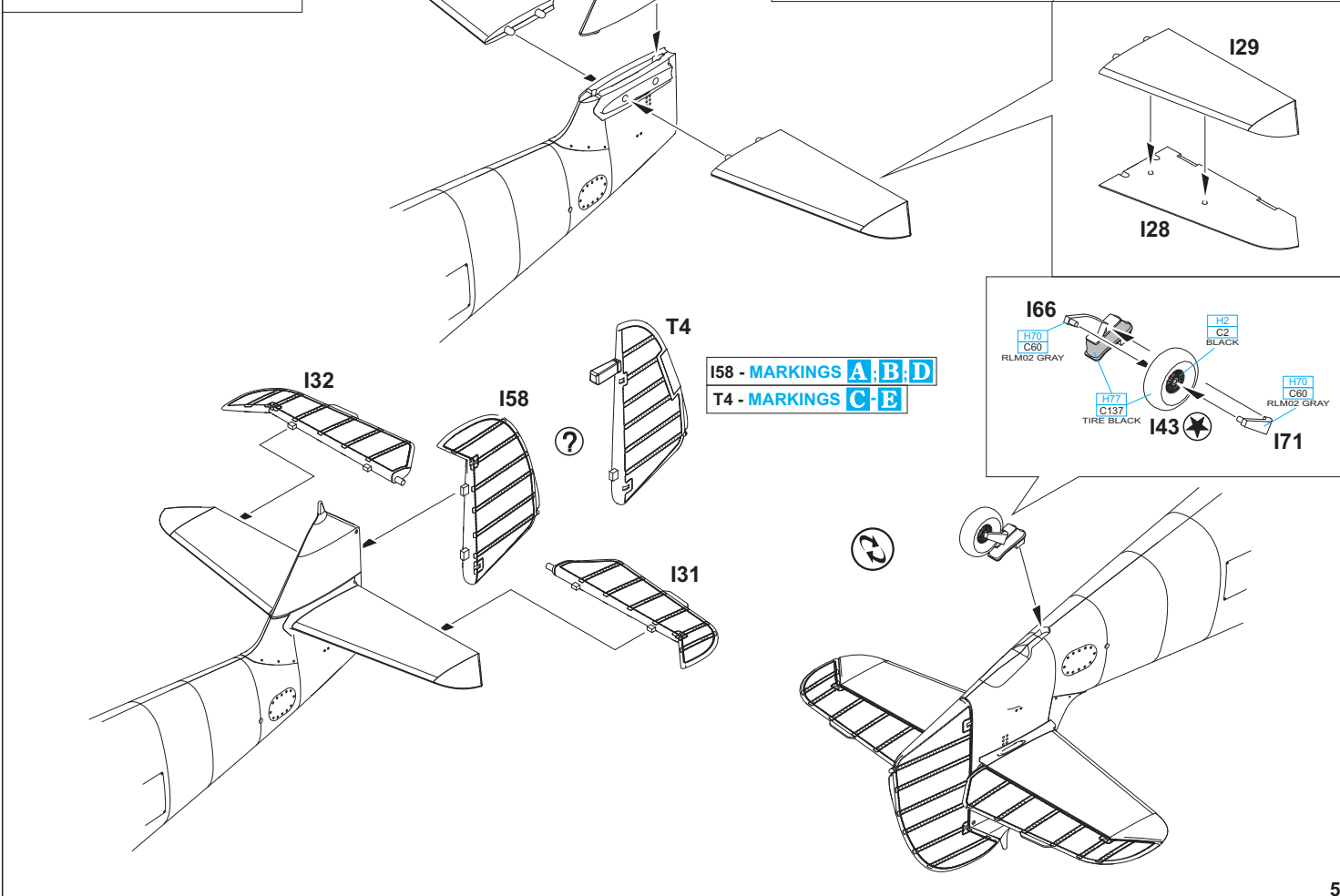
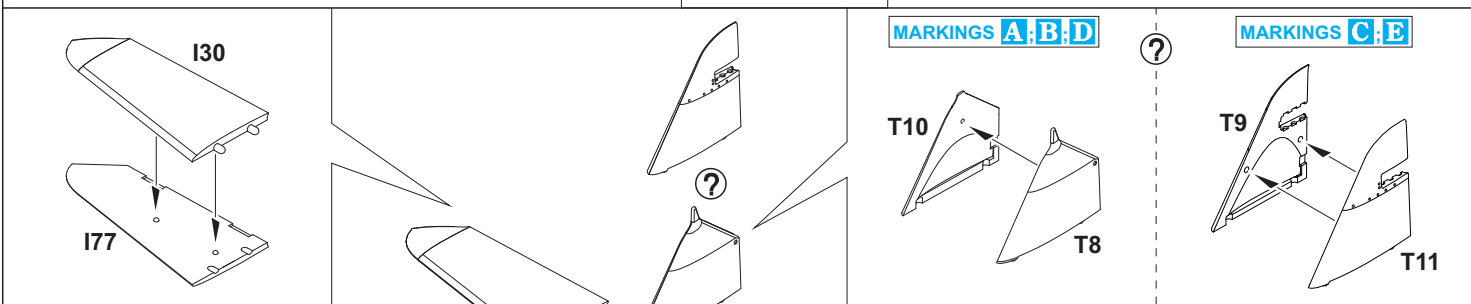
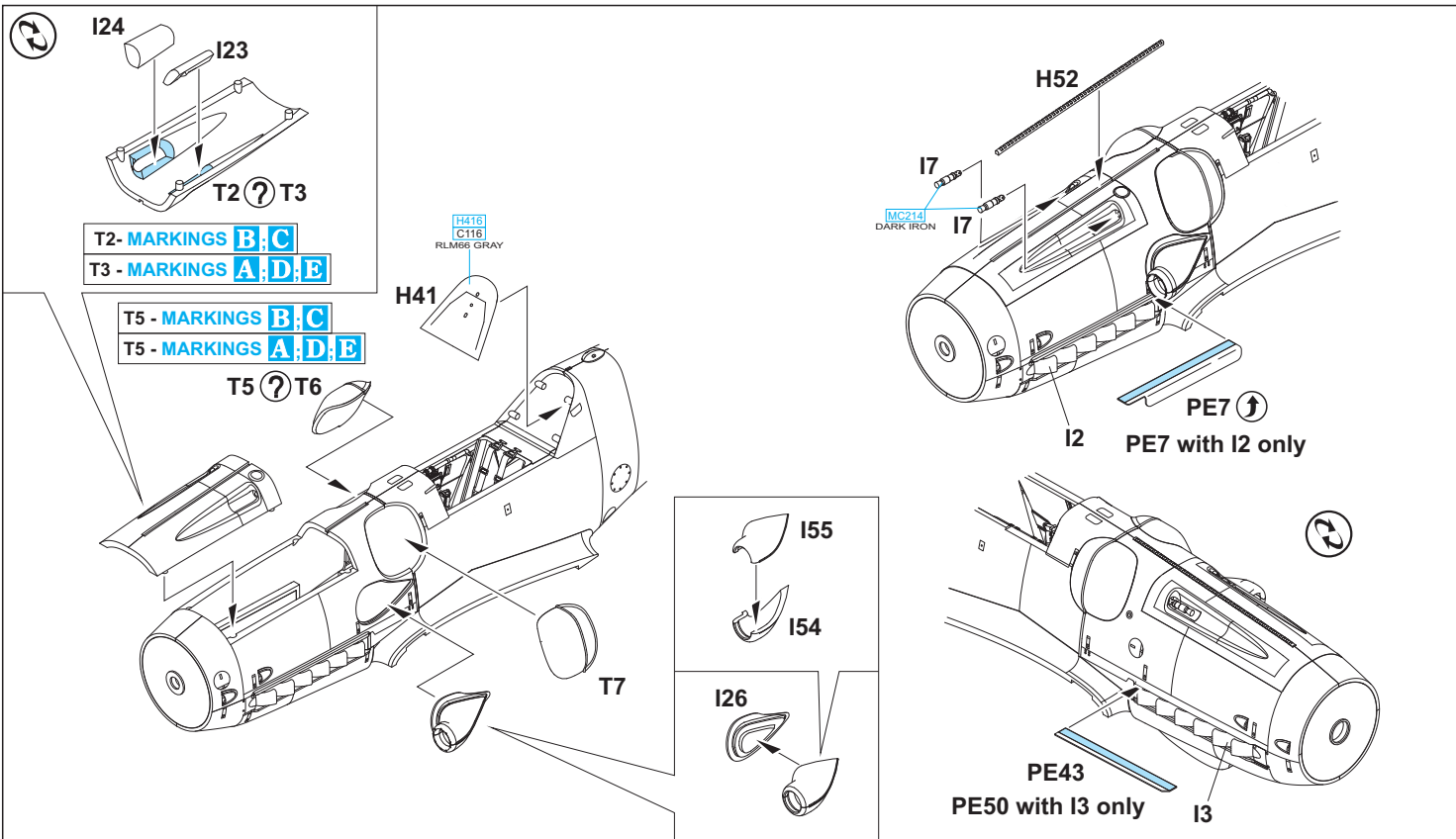
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H70	C60	GRAY	RLM02
H77	C137	TIRE BLACK	
H90	C47	CLEAR RED	
H94	C138	CLEAR GREEN	
H413	C113	YELLOW	RLM04
H414	C114	RED	RLM23
H416	C116	BLACK GRAY	RLM66
H417	C117	LIGHT BLUE	RLM76
Mr.METAL COLOR			
MC213		STAINLESS	
MC214		DARK IRON	

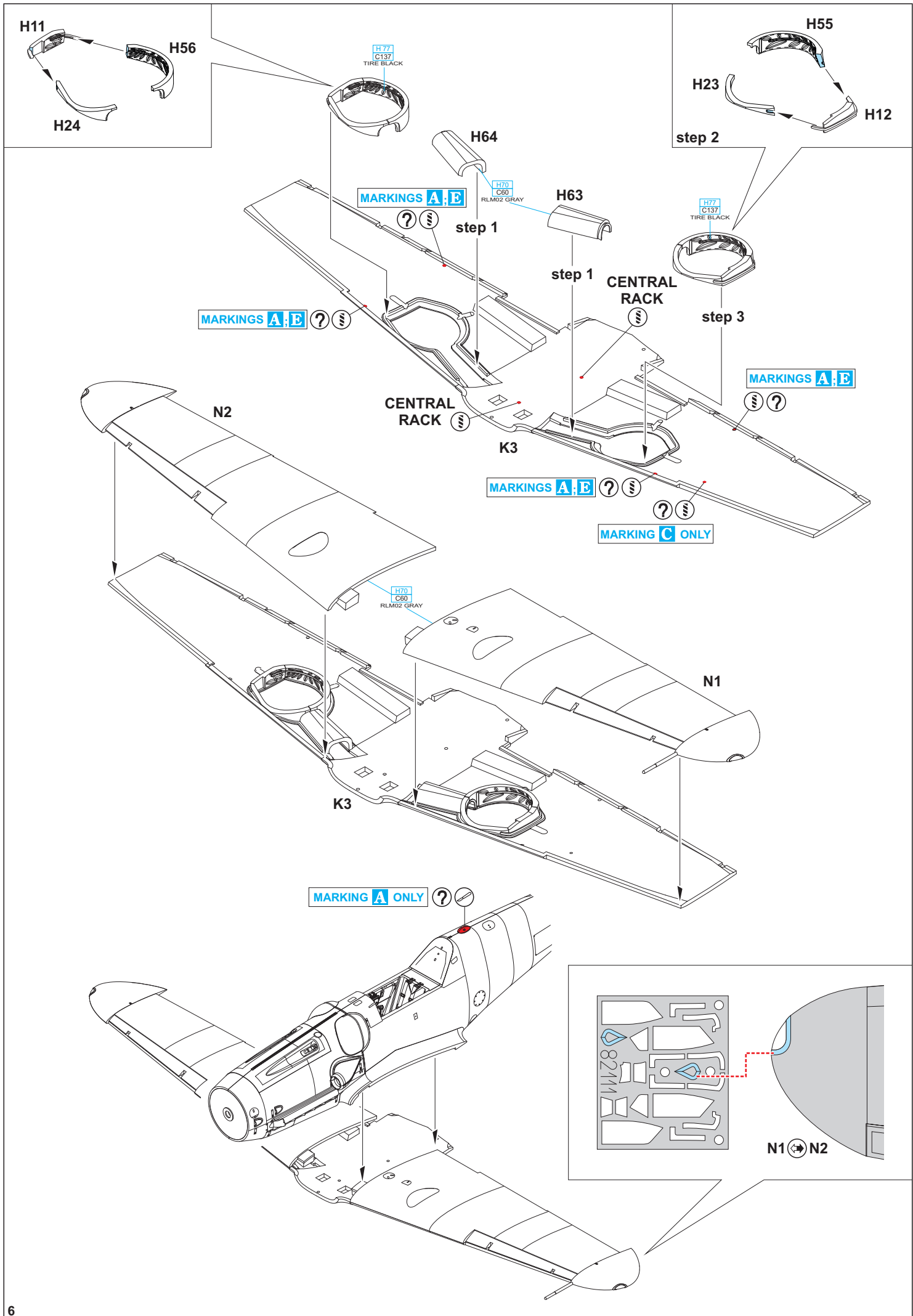


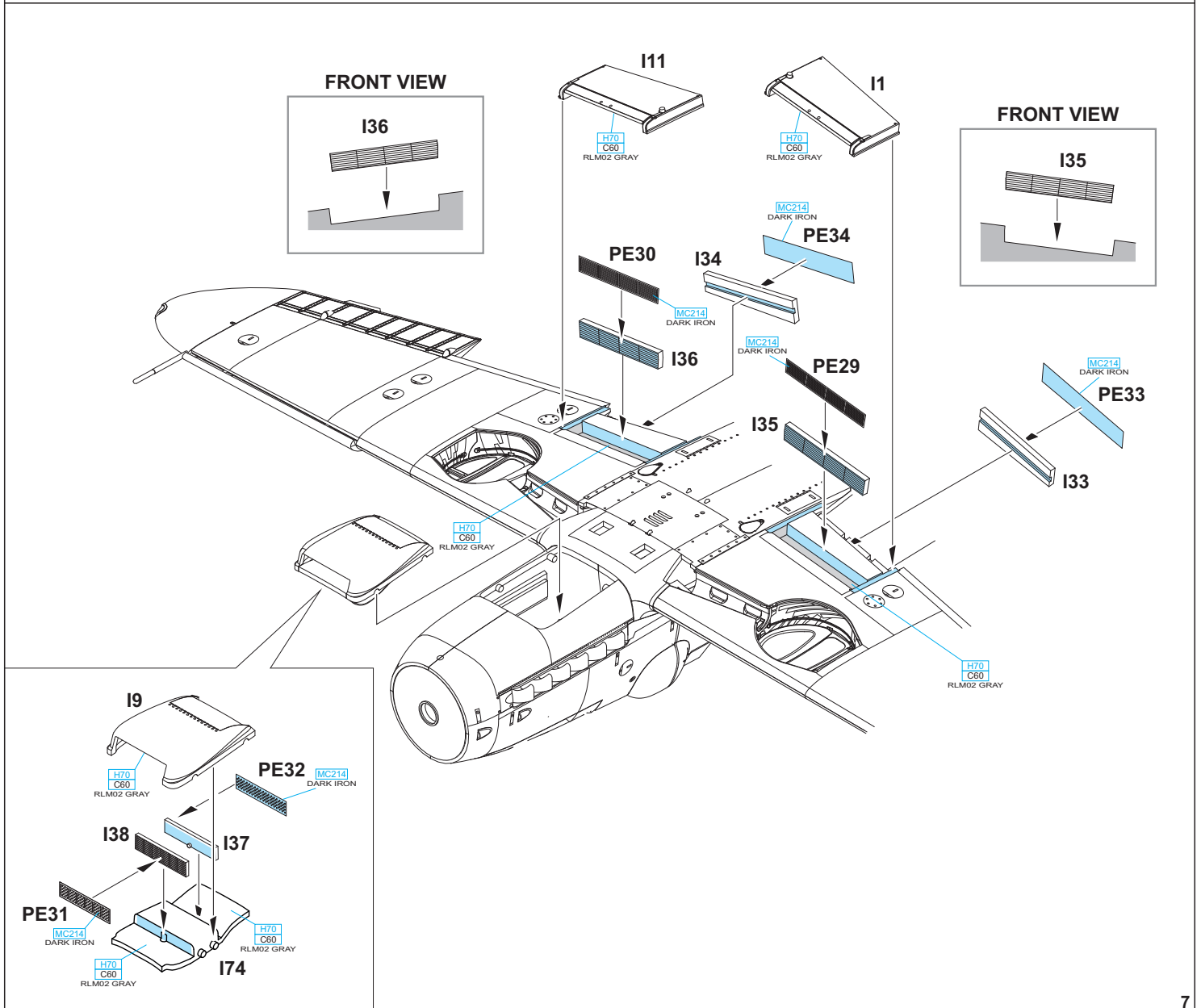
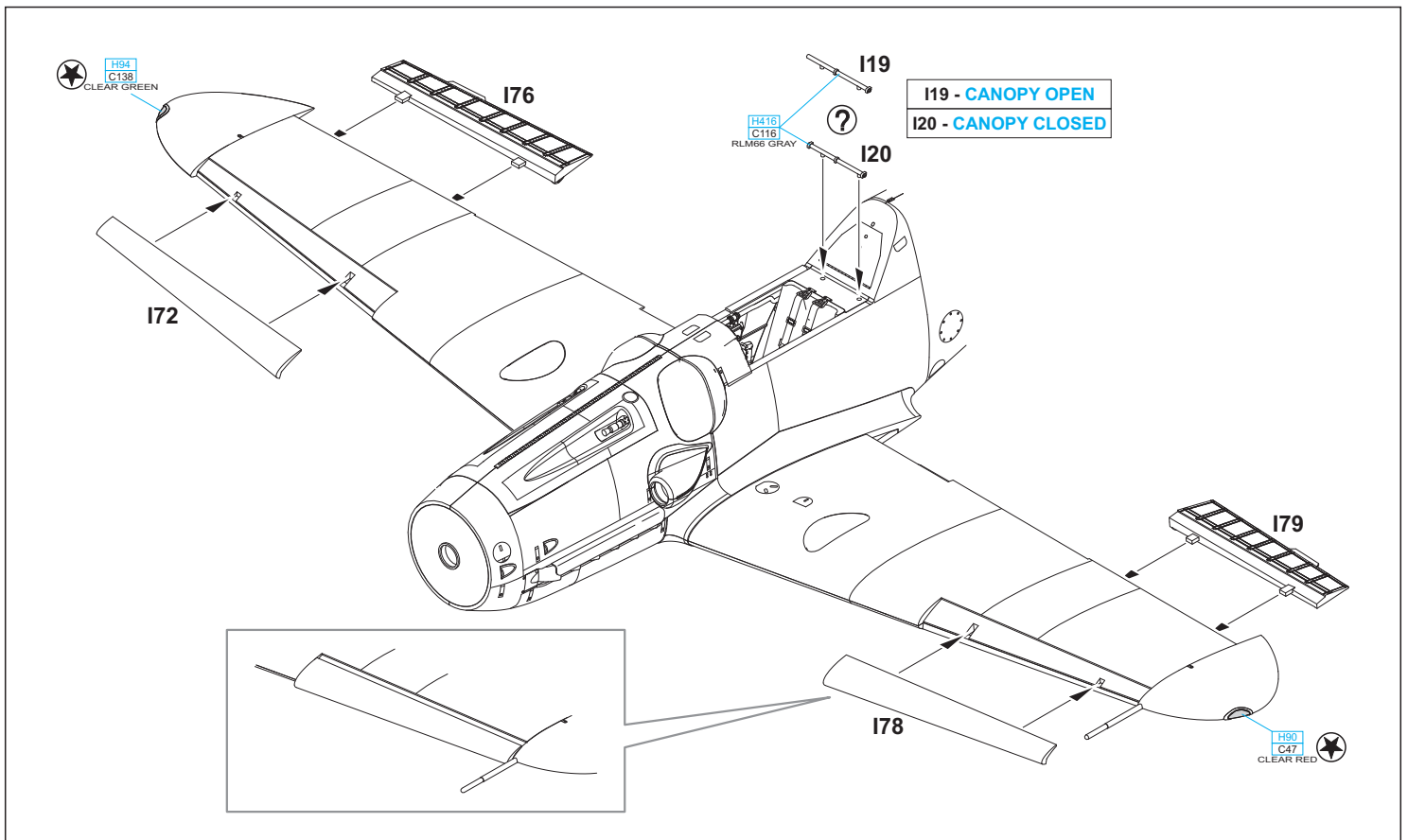
THE LATEST PART TO ASSEMBLE

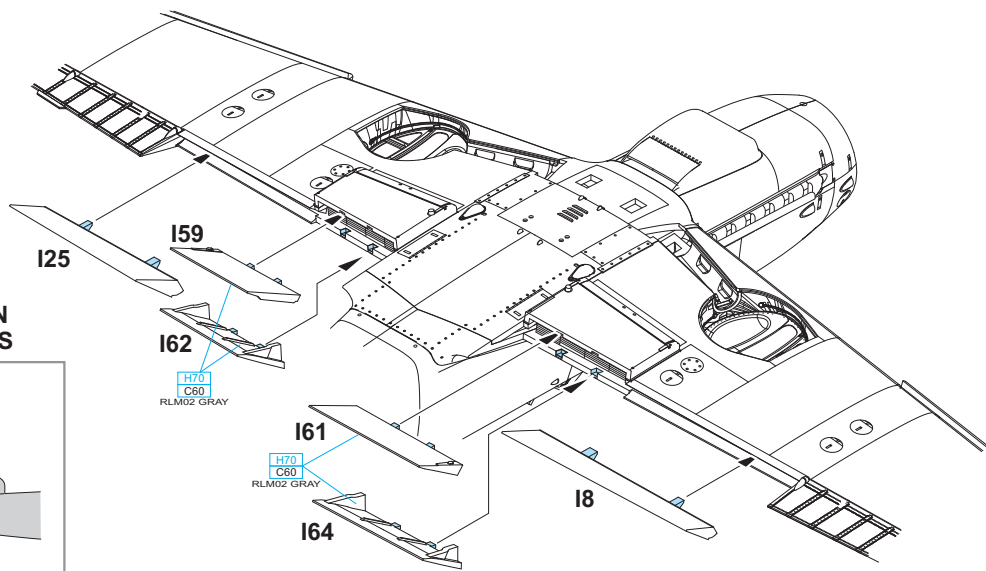




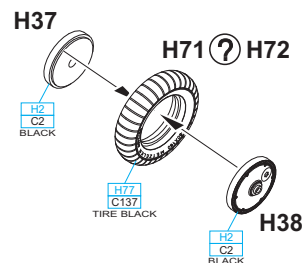
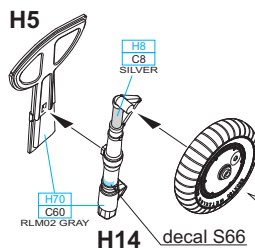
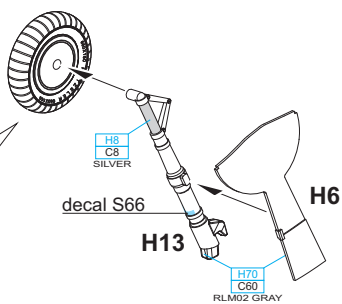
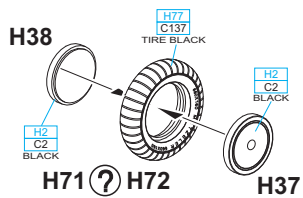
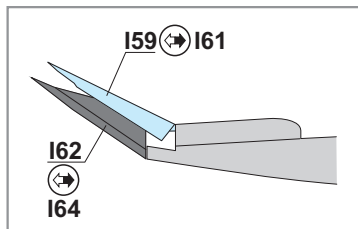




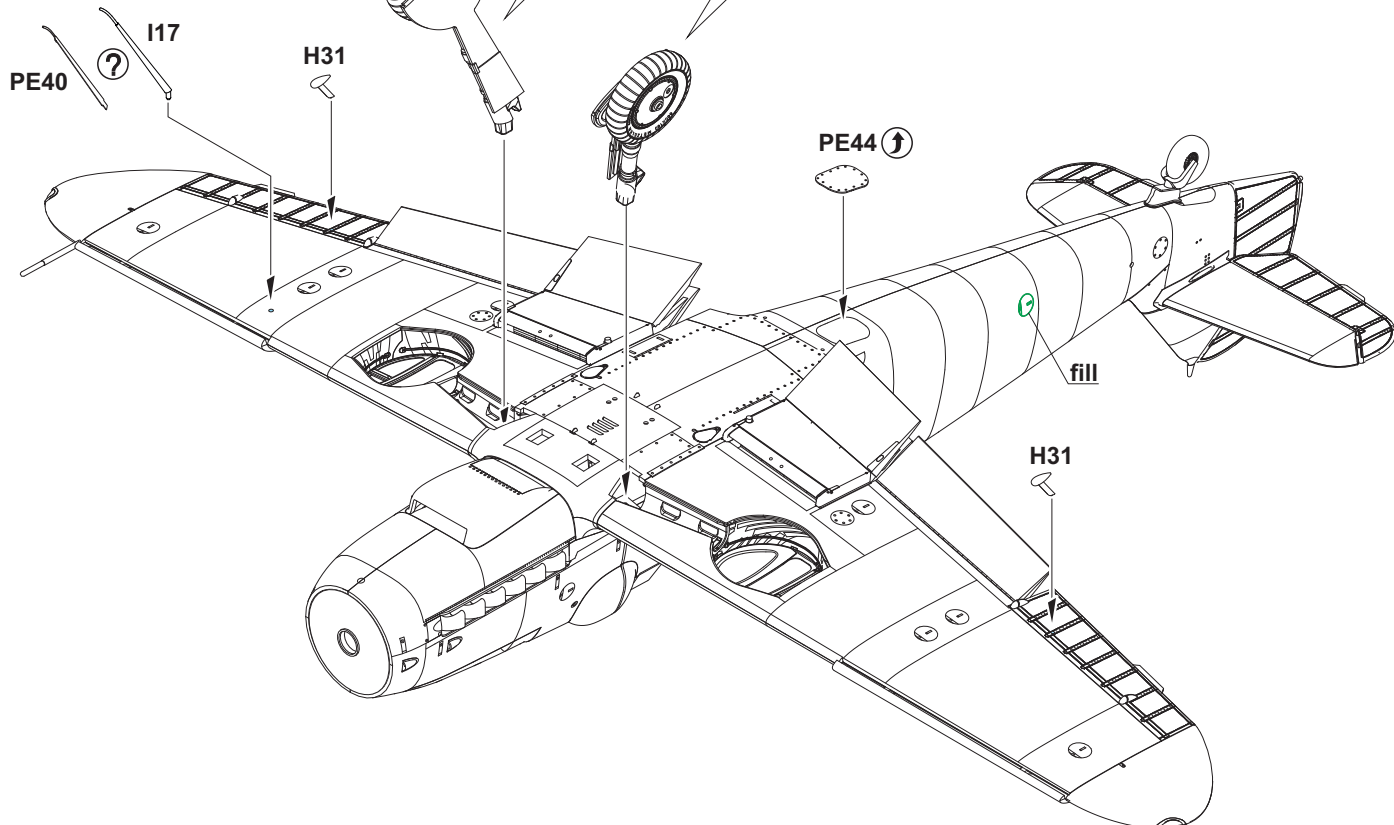


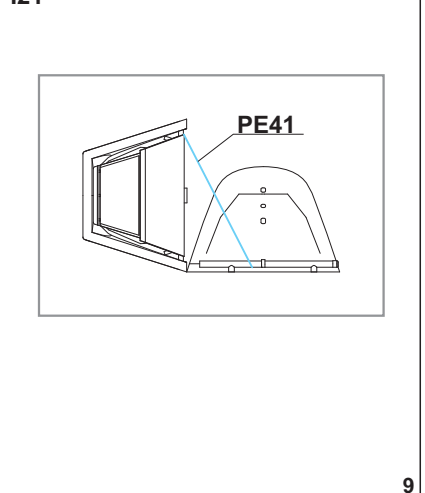
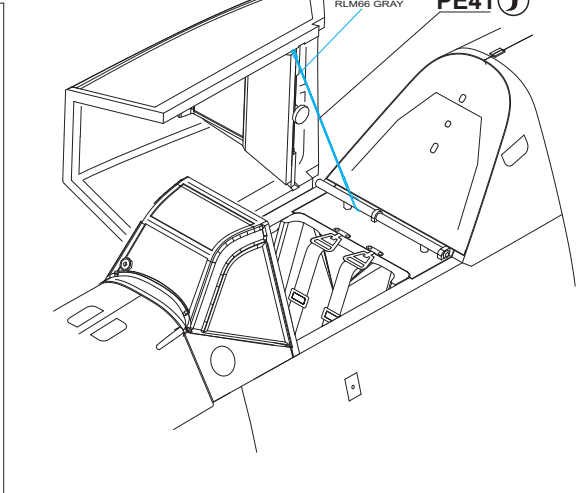
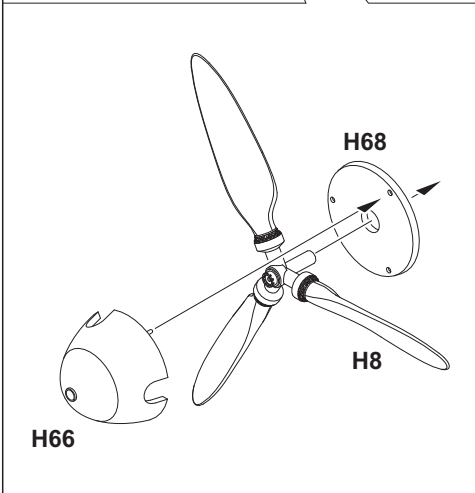
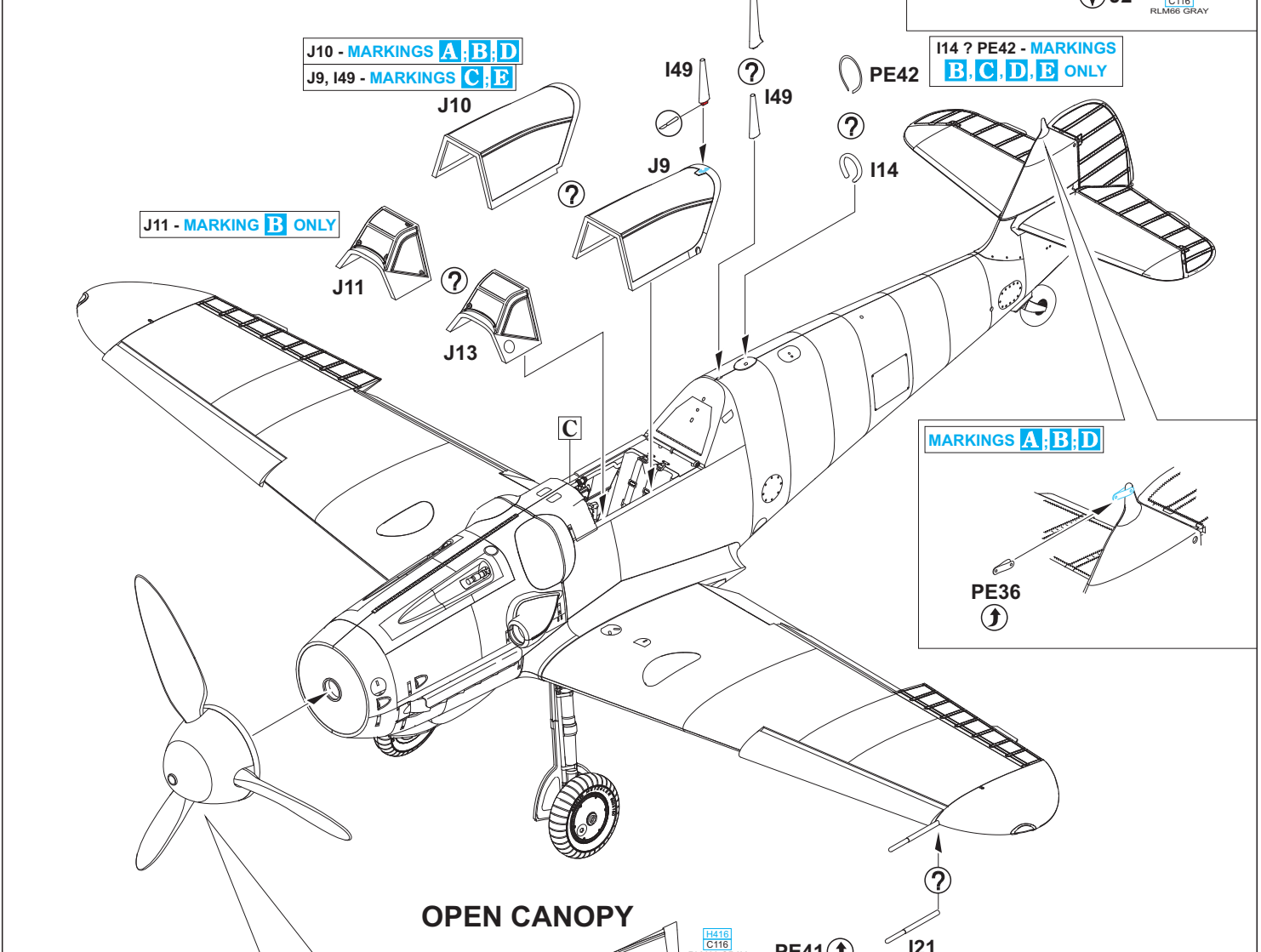
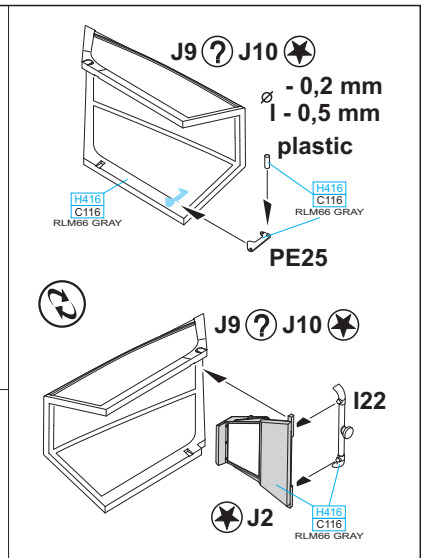
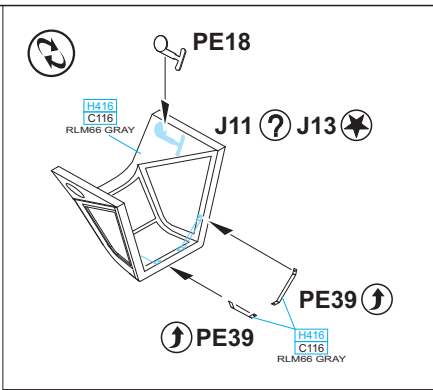
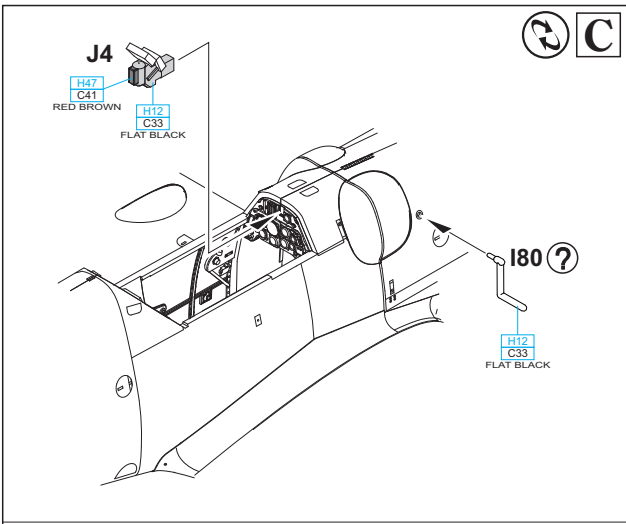


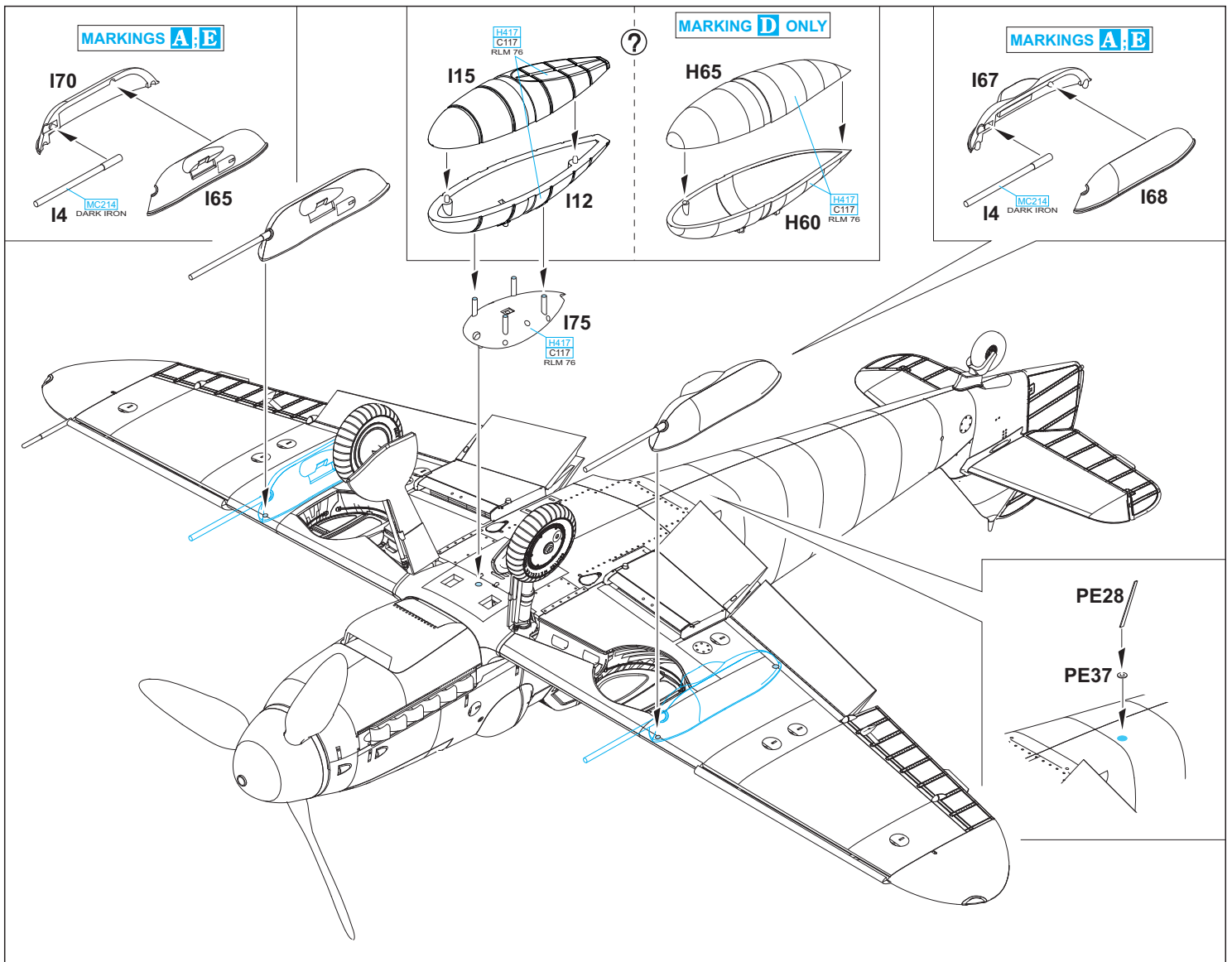
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



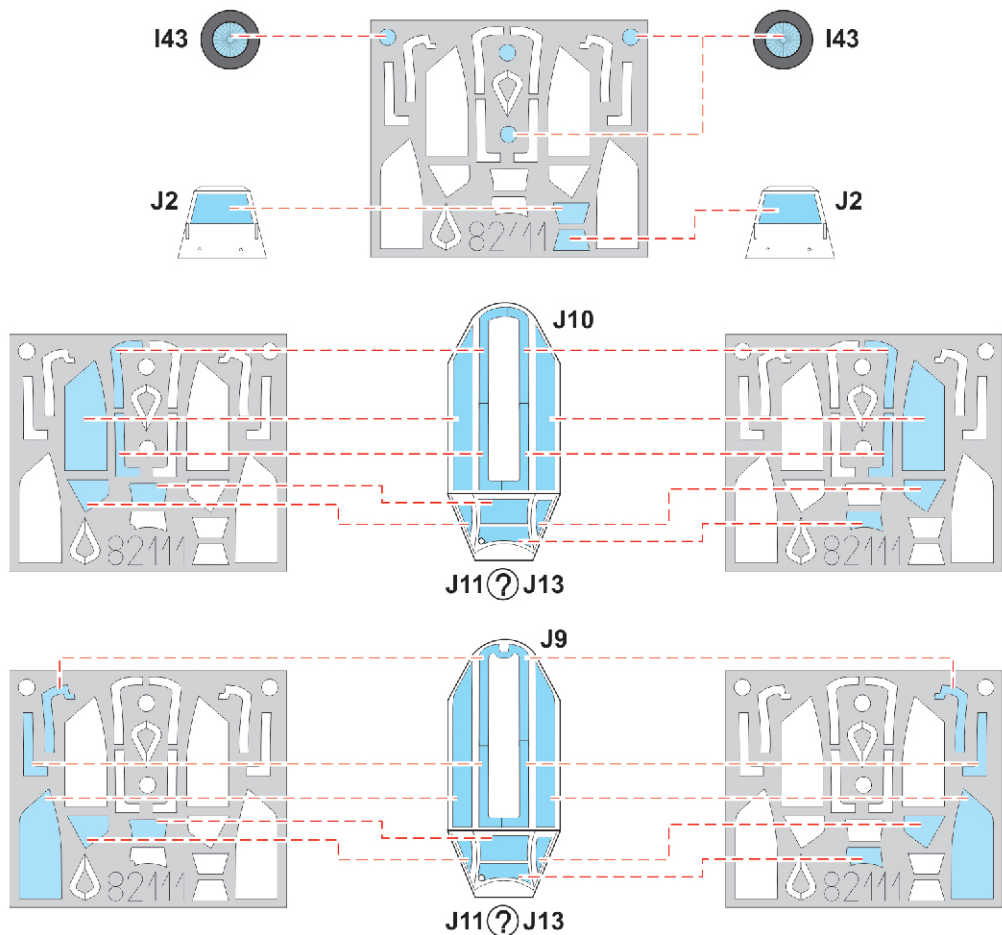
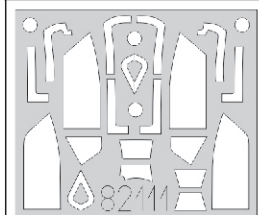
I17 ? PE40 - MARKING C ONLY



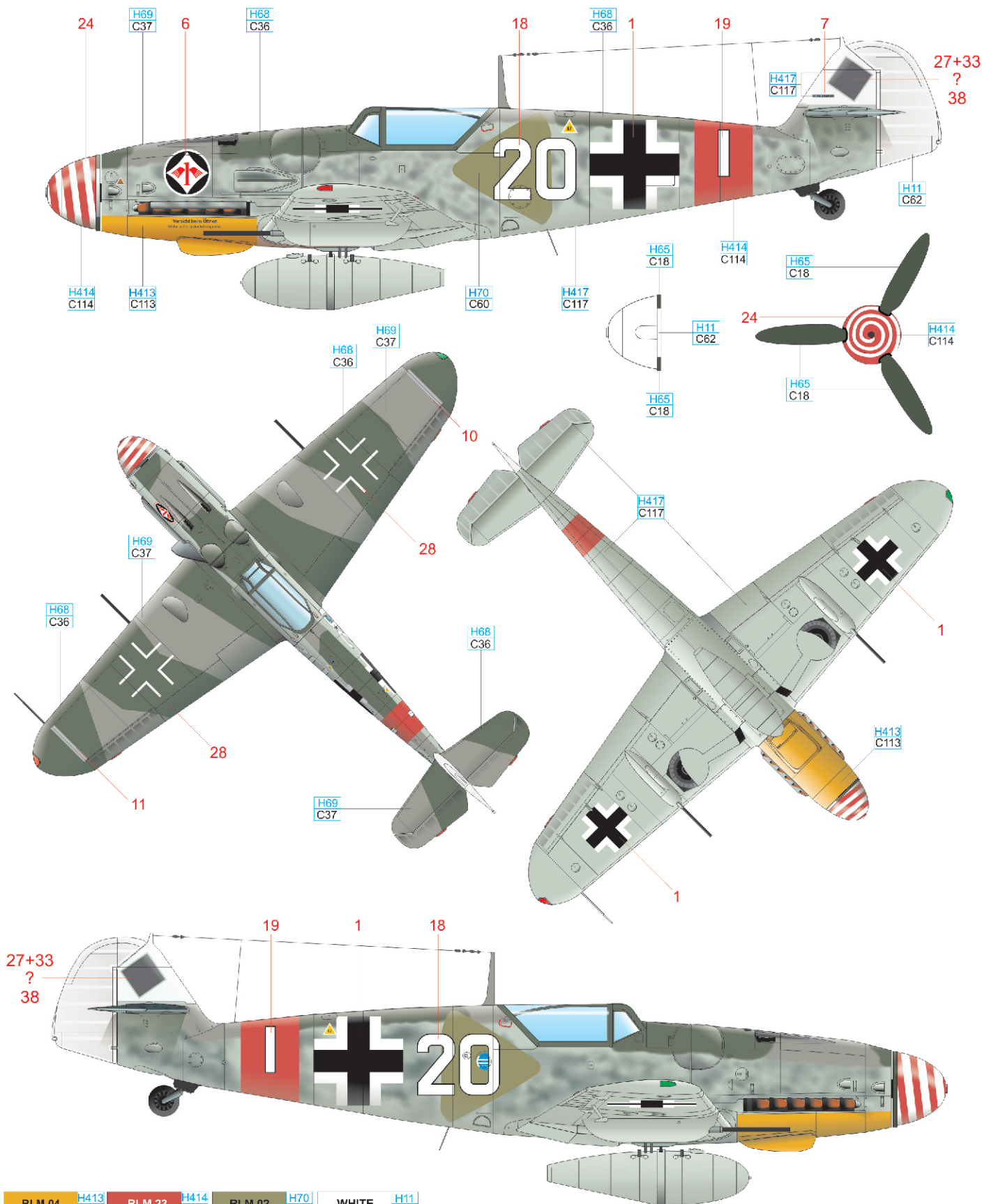




eduard
MASK
82111



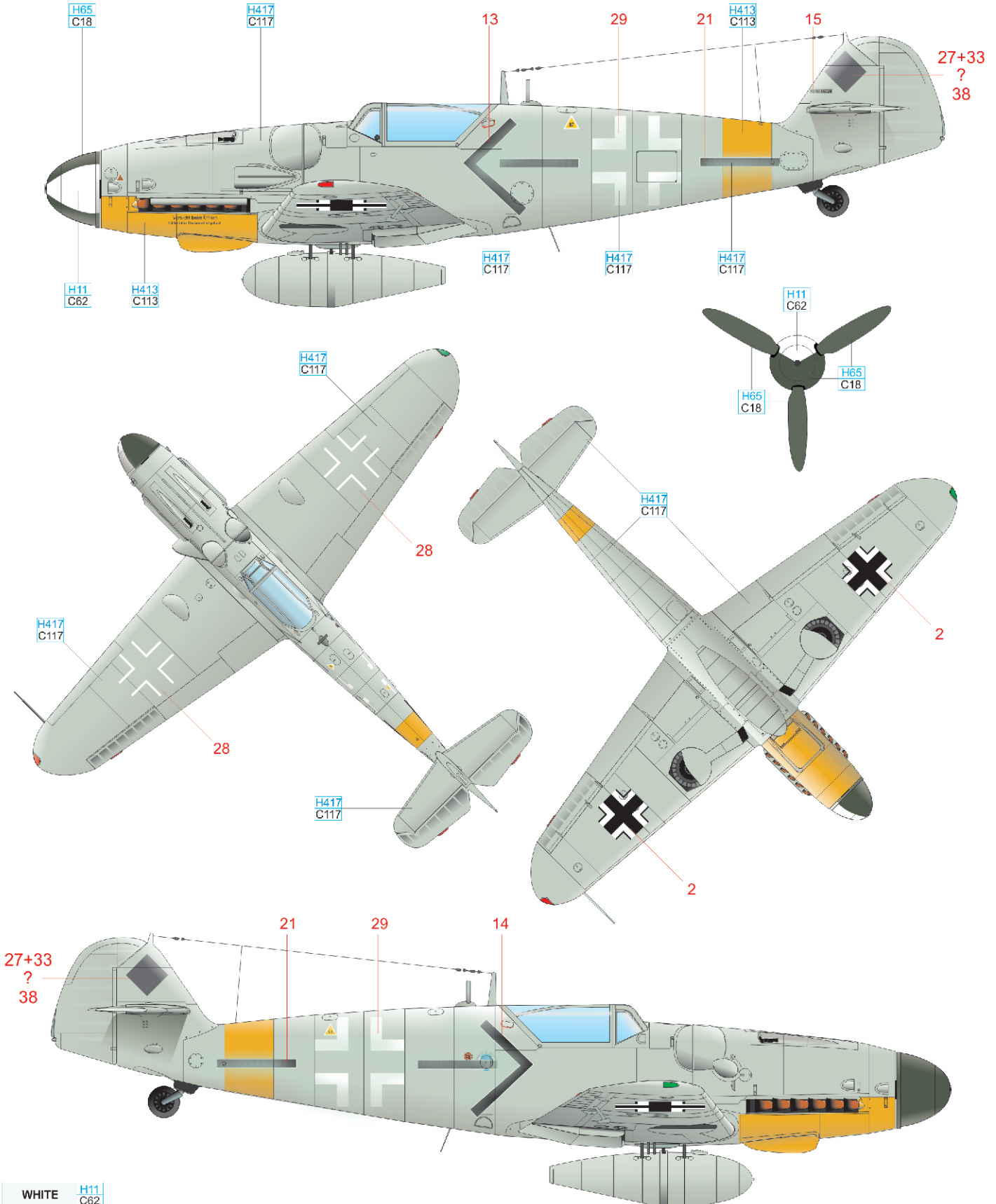
V tomto letounu byl dne 30. ledna 1944 sestřelen Hptm. Friedrich Eberle. Eberle v té době velel III. Gruppe JG 1 a jeho přemožitelem se stal Lt. Robert Booth, z 369th FS / 359th FG letící v Thunderboltu. Sám Booth byl sestřelen 8. června 1944 v kokpitu P-51B a padl do německého zajetí. Eberle byl jeho první obětí, celkové Boothovo skóre se zastavilo na čísle osm. Eberle sestřelení přežil, byl se zraněním, a v čele III. Gruppe zůstal do 27. dubna 1944. V červenci se ujal role velitele III./JG 4 a na tomto postu se na Nový rok 1945 zúčastnil operace Bodenplatte. Tato operace však pro něj neskončila šťastně, protože byl postaven před válečný soud pro zbabělost. Nakonec byl zbaven obvinění a válku ukončil s 33 uznanými sestřely. Eberleho letoun byl původně označen dvojitým klínem, v souladu s praxí Luftwaffe však jako stroj velitele dostal číselné označení. Znak JG 1 byl pouze na levé straně přídě. Zadní část trupu je zesvětlena skvrnami barvy RLM 76.



RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	RLM 02	H70 C60	WHITE	H11 C62
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117	RLM 70	H65 C18

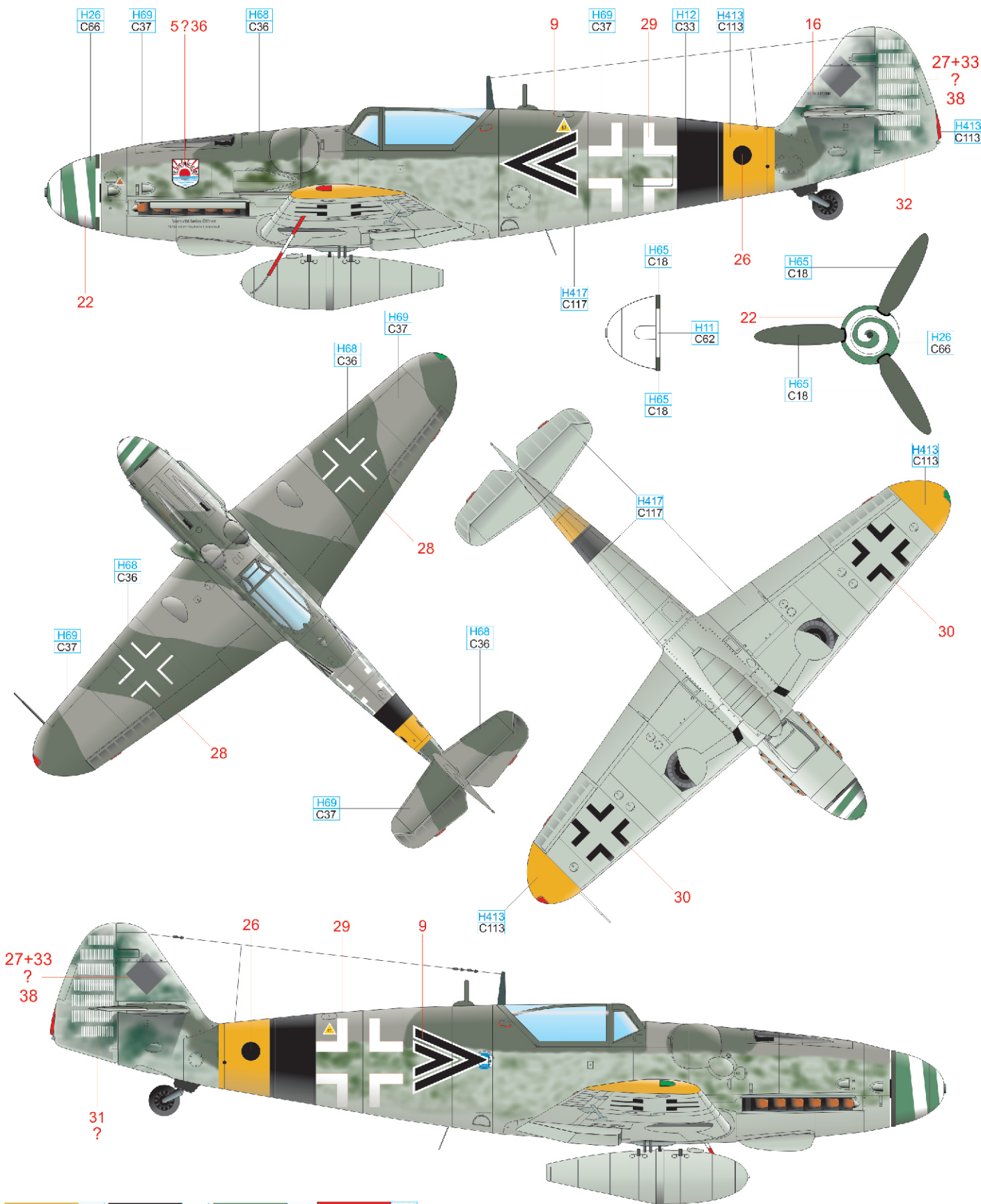
B W.Nr. 15729, Obstlt. Hermann Graf, Stab./JG11, Jever, zima 1944

Tento letoun byl postaven továrnou Erla jako výškový stíhací Bf 109G-5, později však prošel přestavbou na standard Bf 109G-6. Upomínkou na původní verzi jsou kapsle proti kondenzaci vlhkosti v prosklení kabiny. Netypické je zbarvení letounu – původní kamuflážní schéma je na všech plochách přestříkáno světlou barvou, zřejmě RLM 76. Lehce přestříkáno bylo také štábní označení. Graf velel JG 11 od 11. listopadu 1943 do 29. března 1944 a i přes zákaz létat zde dosáhl posledních sedm z 212 uznaných vzdušných vítězství. Navázal tak na 202 sestřelů z doby působení u JG 52 na východní frontě a tři vítězství dosažená v roli velitele JGr 50. Úspěchy ve vzduchu se dočkaly ocenění jak za války, tak i po ní. Jako pátý v pořadí byl 29. září 1942 vyznamenán Brilianty k Rytířskému kříži s dubovou ratolestí a meči. Stal se součástí propagandistických kampaní, dokonce byl členem fotbalového týmu Luftwaffe. Na konci války velel JG 52 a ustupoval s ní z Východního Pruska, přes Slezsko až do Čech. Kapituloval 8. května 1945 v Písku do rukou Američanů. Ti jej však promptně předali Rusům. V zajetí pak strávil více než čtyři roky.



WHITE	H11 C62	RLM 04	H413 C113	RLM 76	H417 C117	RLM 70	H65 C18
-------	------------	--------	--------------	--------	--------------	--------	------------

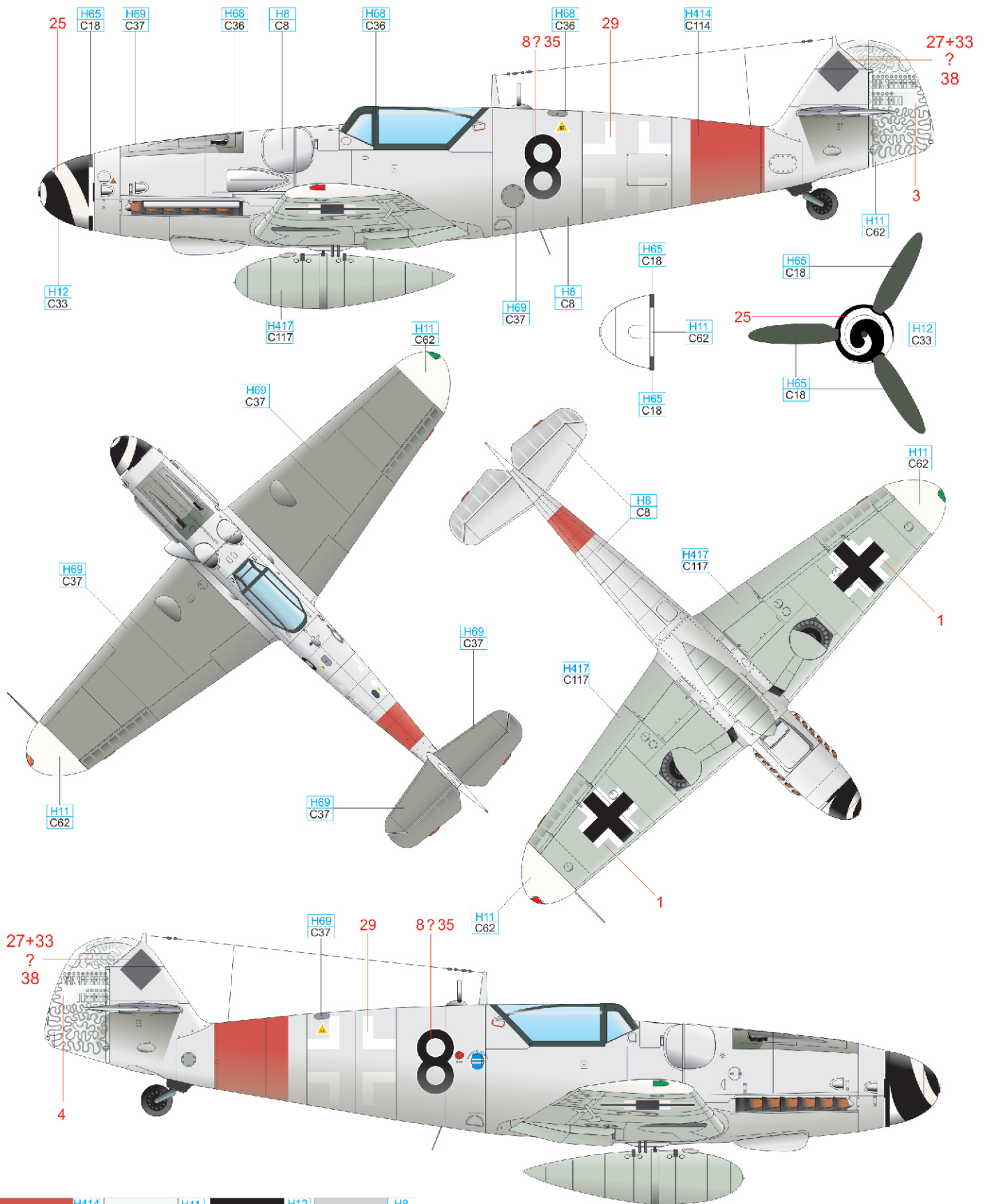
Franz Dörr dosáhl prvního sestřelu jako příslušník 1.(Erg.)/JG 3, jeho obětí se 29. září 1941 stal Wellington. K datu 1. ledna 1942 byla tato jednotka přeznačena na 7./JG 5. Na počátku května 1944 se ujal velení III. Gruppe JG 5 a zůstal v jejím čele až do konce války. Na severní frontě postupně získal 122 vítězství. Jeho skóre je také zaznamenáno na směrovce osobního letounu. Dne 19. srpna 1944 se stal držitelem Rytířského kříže. Letoun byl vyroben v továrně Erba a nesl charakteristické znaky tamní výroby – odlišné výstředné kanály na motorovém krytu a malou bouli na pravé straně motorového krytu. Barva vrtulového kužele není fotograficky potvrzena, mohl být také černý s bílou spirálou. Malý kruh na zádi letounu identifikoval letouny sloužící u III. Gruppe.



RLM 04	H413 C113	BLACK	H12 C33	RLM 25	H26 C66	RLM 23	H413 C113
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117	RLM 70	H65 C18

D Bf 109G-6, Oblt. Kurt Gabler, 8./JG 300, základna Jüterbog – Waldlager, Německo, červenec 1944

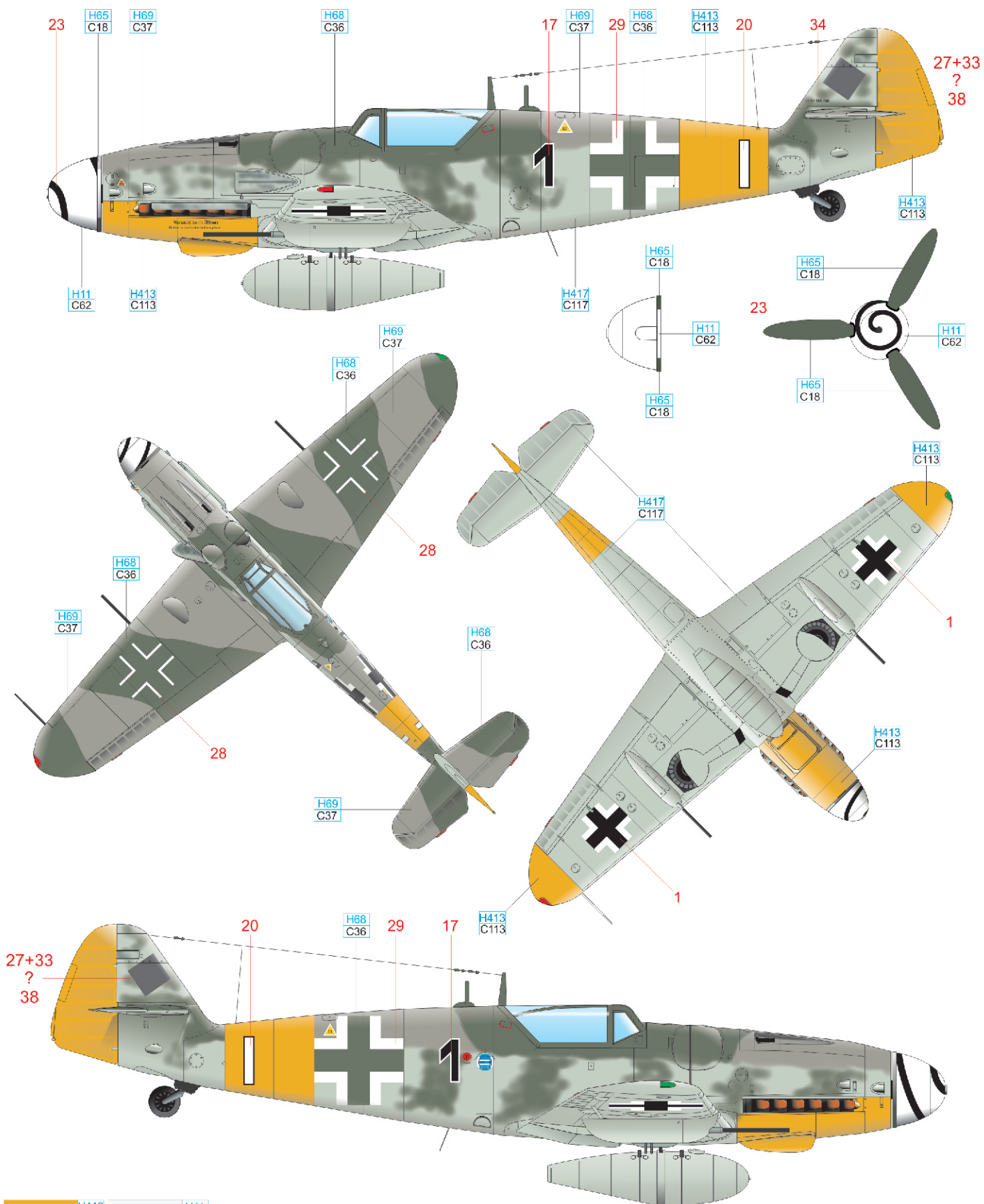
Osobní letoun Oblt. Kurta Gablera byl zbaven kamuflážního nátěru. Bílá směrovka a konce křídla identifikovala letoun velitele formace, protože Gabler od 20. června 1944 dočasně velel III./JG 300. Červený pruh okolo zadě pak identifikoval stroje patřící JG 300. Gablerovo skóre na směrovce ukazuje 17 vítězství. Na konci září byl Gabler během bojů nad Arnhemem zraněn, což jej vyřadilo z bojů až do konce války. Absence kamuflážního nátěru a tím snížená hmotnost letounu a lepší obtékání vzduchem měly zřejmě pilotovi pomoci ve stíhání rychlých Mosquit. Křídlo a VOP se zdají být shora nastříkané jednou barvou, zřejmě RLM75. Výsostné znaky na spodní ploše křídla nejsou fotograficky doložené. Horní část motorového krytu, rámování kabiny a část krytek mohly nést původní kamuflážní nátěr, vyloučen však není ani tmavší odstín přírodního kovu.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	BLACK	H12 C33	SILVER	H8 C8
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117	RLM 70	H65 C18

E W.Nr. 165350, Lt. Anton Hafner, velitel 8./JG 51, Tilsit-Ost, srpen 1944

V kabině tohoto letounu byl Hafner zachycen v srpnu 1944, když jeho jednotka působila z letiště u města Tilsit (česky Tylže) ležícího ve Východním Prusku. Dnes se nazývá Sovětsk a je hraničním přechodem mezi ruskou Kaliningradskou oblastí a Litvou. Hafner dosáhl celkem 204 vítězství, všechny v řadách JG 51. S jednotkou prošel též boji v Tunisku, kde byl také sestřelen a zraněn, ale drtivou většinu úspěchů dosáhl na východní frontě. Osudným se mu stal souboj s poslední obětí dne 17. října 1944 sestřelil Jak-9, ale poté nezvládl letoun a narazil do stromů. Náraz nepřežil. Dne 23. srpna 1943 se stal držitelem Rytířského kříže a 11. dubna 1944 k němu získal Dubovou ratolest. Zobrazena je částečná rekonstrukce letounu. Boční plochy trupu nesou řadu nastříkaných skvrn barev RLM 74 a 75.



RLM 04	H413 C113	WHITE	H11 C62
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37
		RLM 76	H417 C117
		RLM 70	H65 C18

