

Bf 109G-2

eduard

GERMAN WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82116



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 outlined 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 'Jagd' 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 zvyklým 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 skořepinová konstrukce nebyly čtyři roky před začátkem 2. světové války tak obvyklým jevem, 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. Problémy s pohonem vyřešila až zástavba motoru DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelné spojení s úspěšným Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyrobených „stoděvítek“ ve více než 25 verzích a variantách.

K prvnímu bojovému nasazení tři zkušební kusy Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriesové výroby měly především ukázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení v 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 předání 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 vyrobena. S technickou i množství převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Váterlandu, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. S jednou nohou vykročenu 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 předávné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británii. 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 Jagd' 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 bráničného svobody 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. SYMBOL * 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

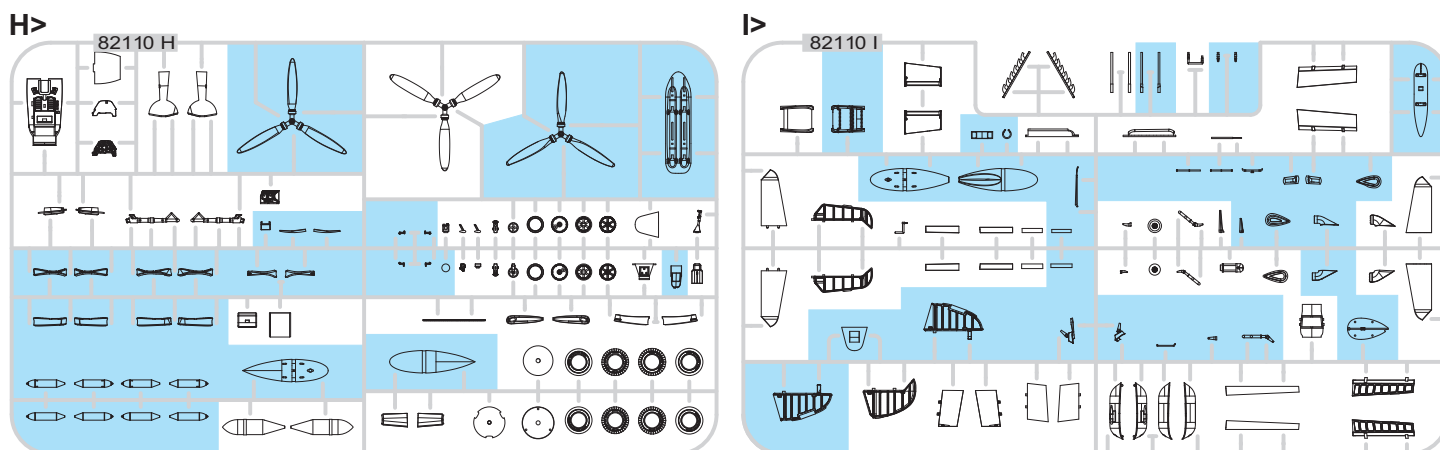


PIÈCES

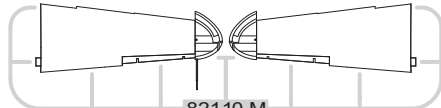


部品

PLASTIC PARTS

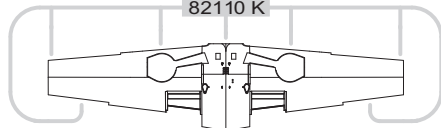


M>



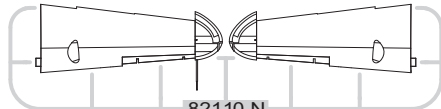
82110 M

K>



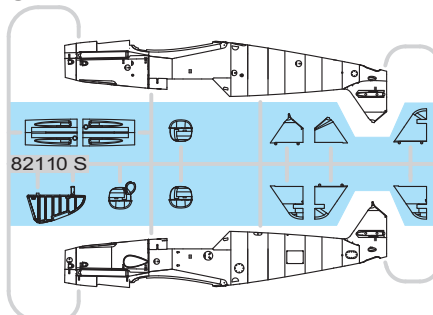
82110 K

N>



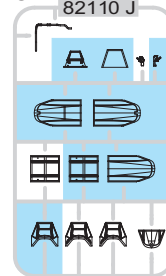
82110 N

S>

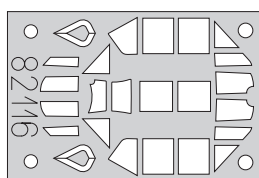


82110 S

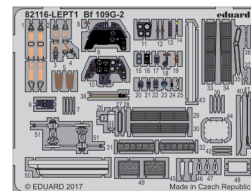
J>



82110 J

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



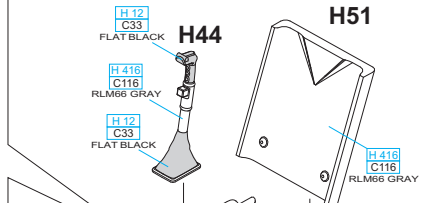
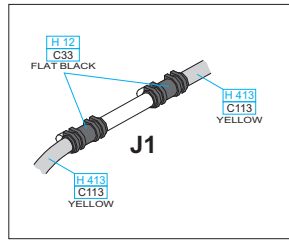
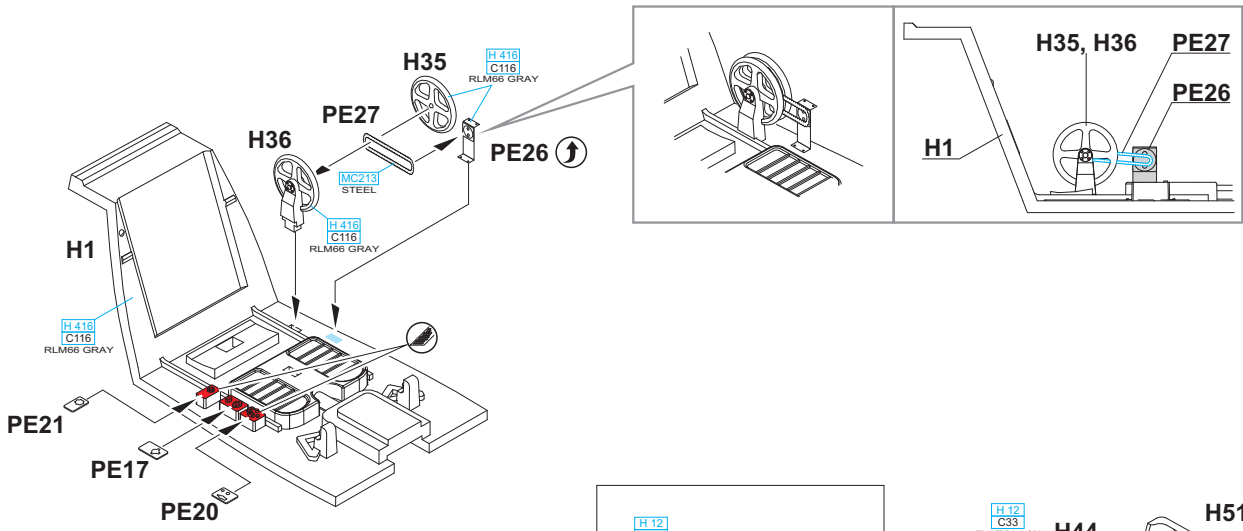
PEINTURE



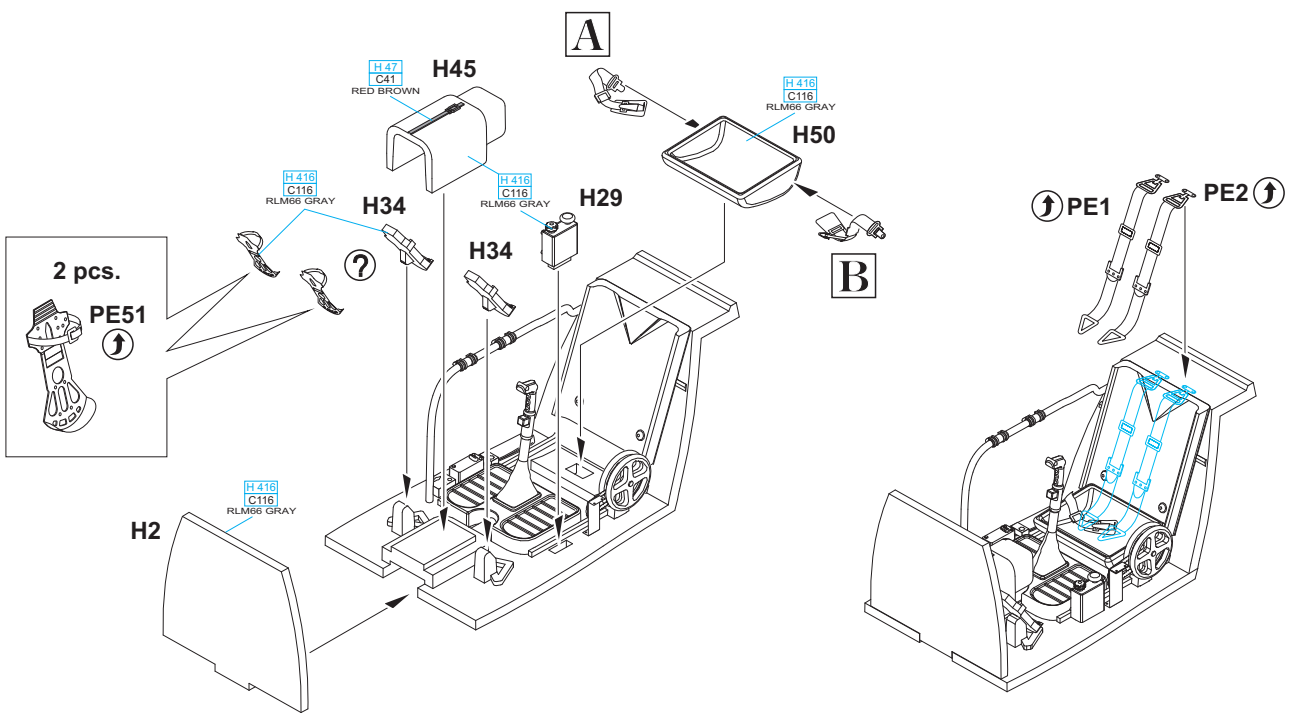
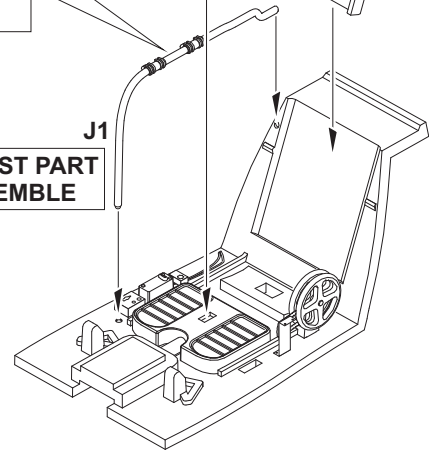
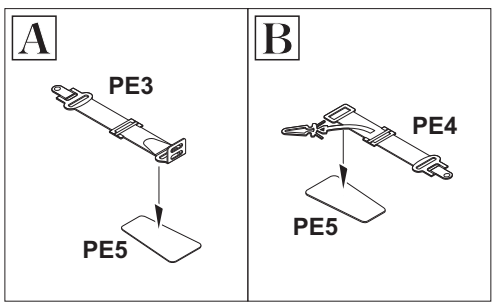
色

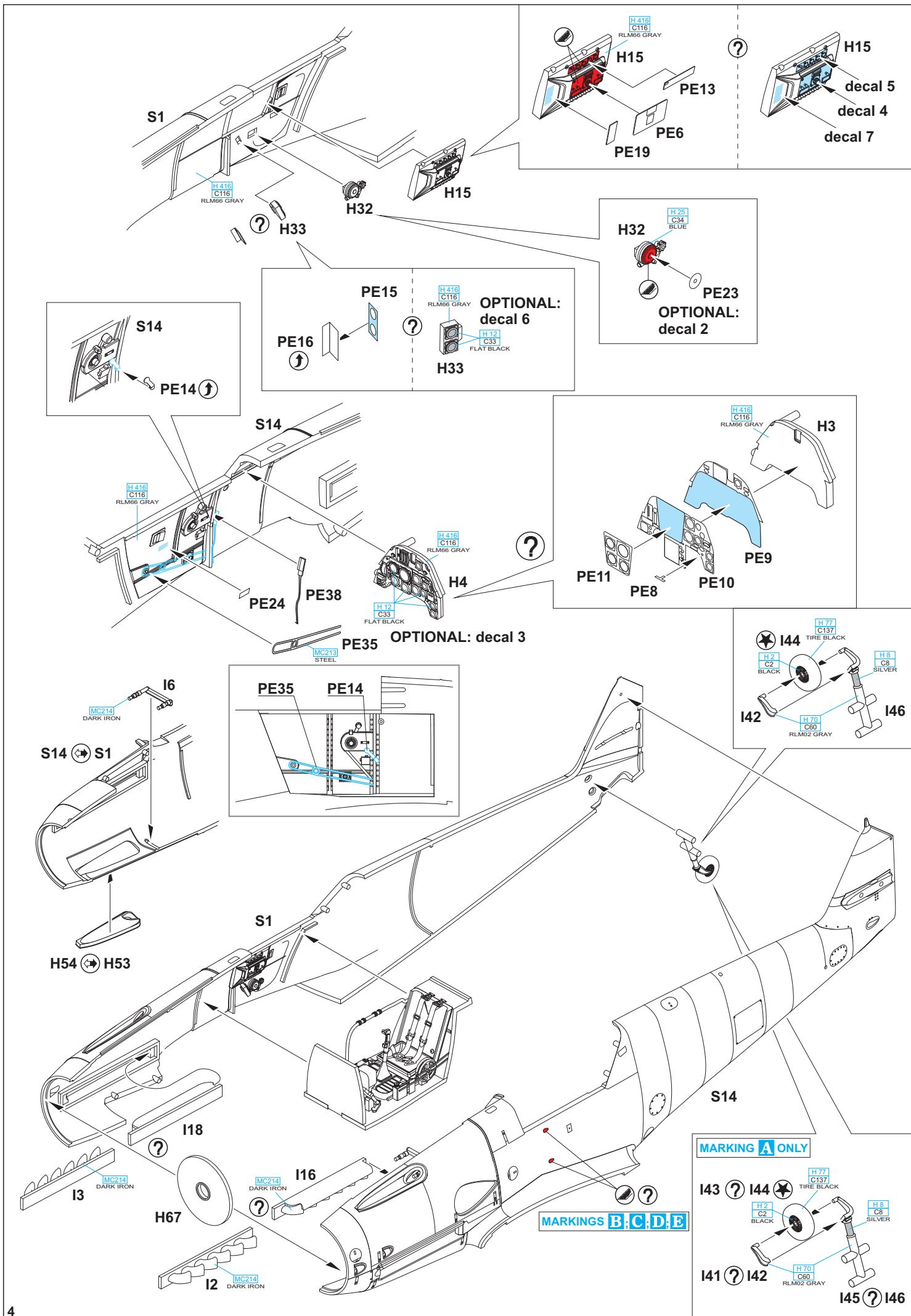
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C2	BLACK
H 8	C8	SILVER
H 11	C62	WHITE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 25	C34	SKY BLUE
H 47	C41	RED BROWN
H 64	C17	DARK GREEN
H 65	C18	BLACK GREEN
H 66	C119	SANDY BROWN
H 68	C36	DARK GRAY
H 69	C37	GRAY
H 70	C60	GRAY
		RLM71
		RLM70
		RLM79
		RLM74
		RLM75
		RLM02

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 77	C137	TIRE BLACK
H 80	C47	CLEAR RED
H 94	C138	CLEAR GREEN
H 413	C113	YELLOW
H 414	C114	RED
H 416	C116	BLACK GRAY
H 417	C117	LIGHT BLUE
H 418	C118	LIGHT BLUE
H 420	C120	OLIVE GREEN
		RLM04
		RLM23
		RLM66
		RLM76
		RLM78
		RLM80
Mr.METAL COLOR		
MC213		STAINLESS
MC214		DARK IRON

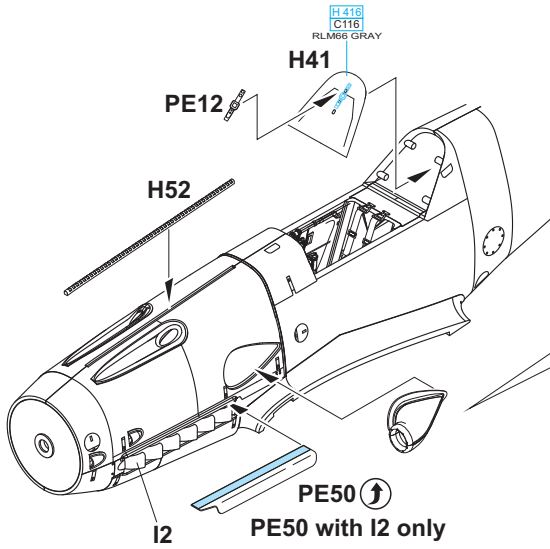


THE LATEST PART TO ASSEMBLE

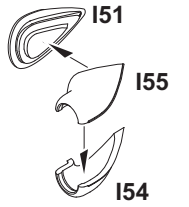
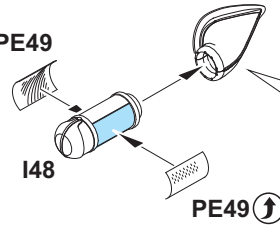




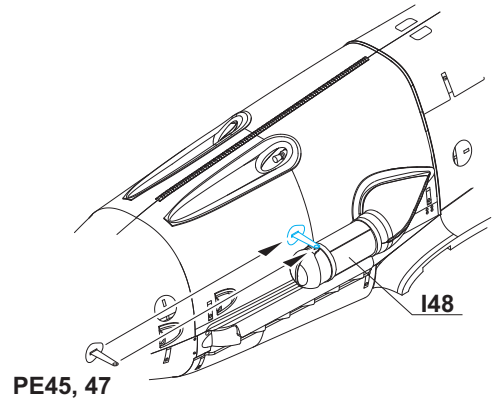
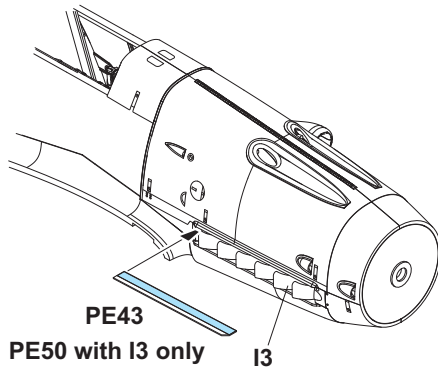
MARKING A ONLY



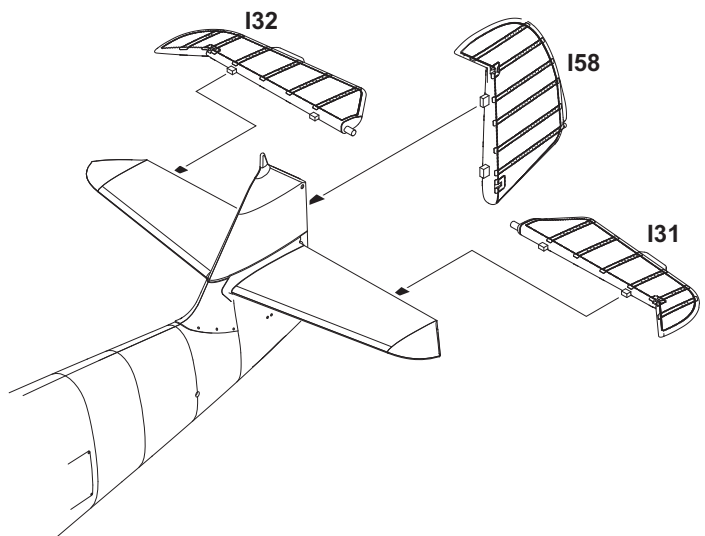
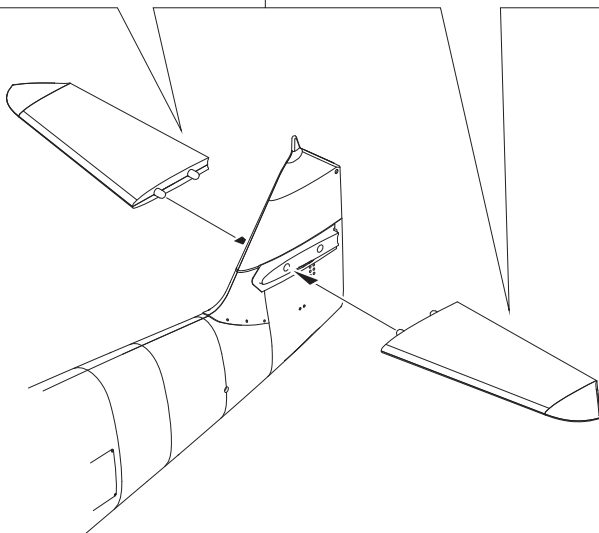
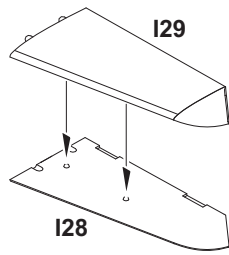
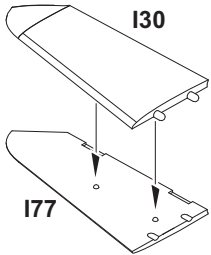
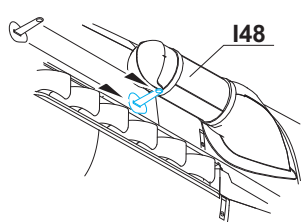
↑ PE49

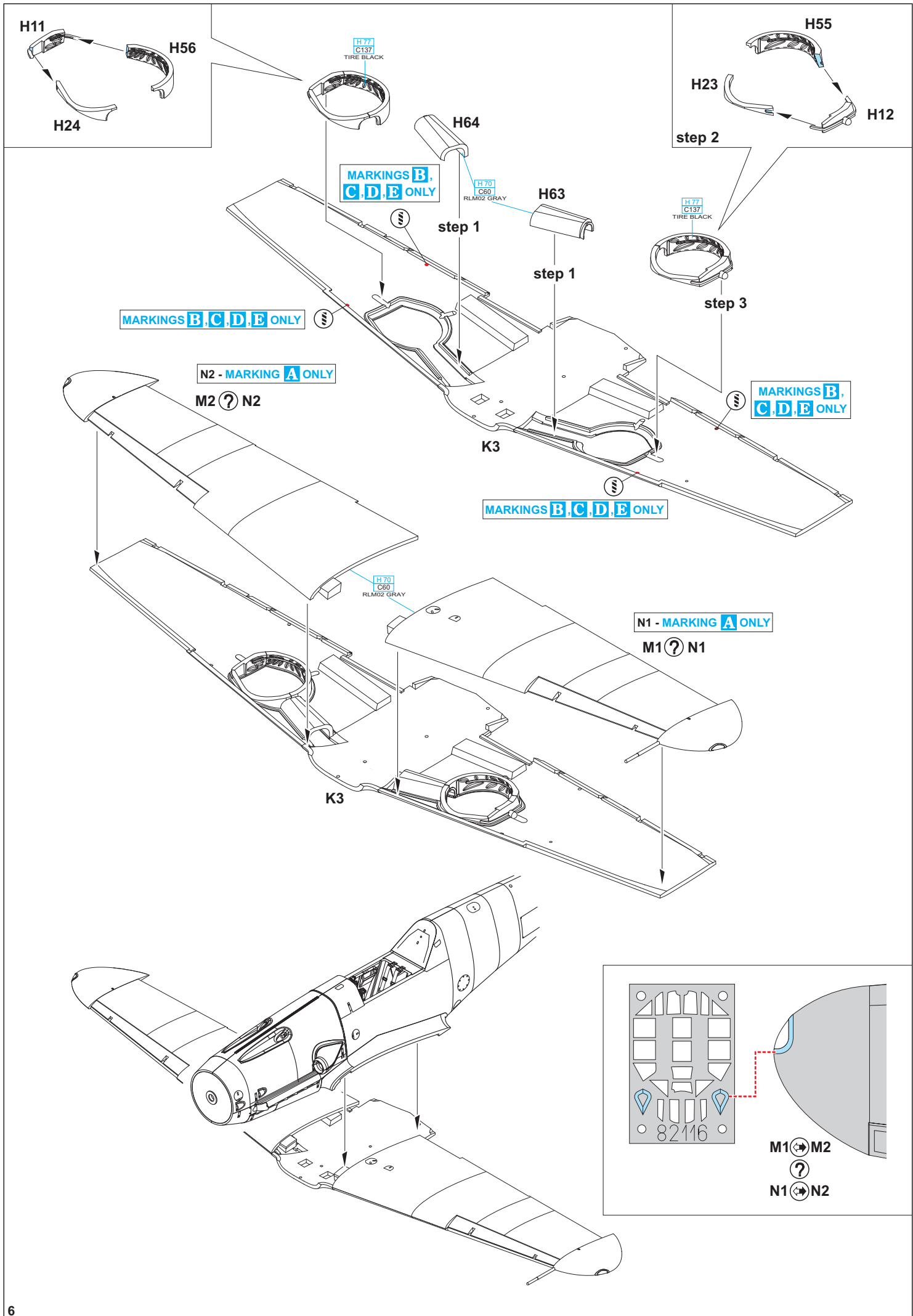


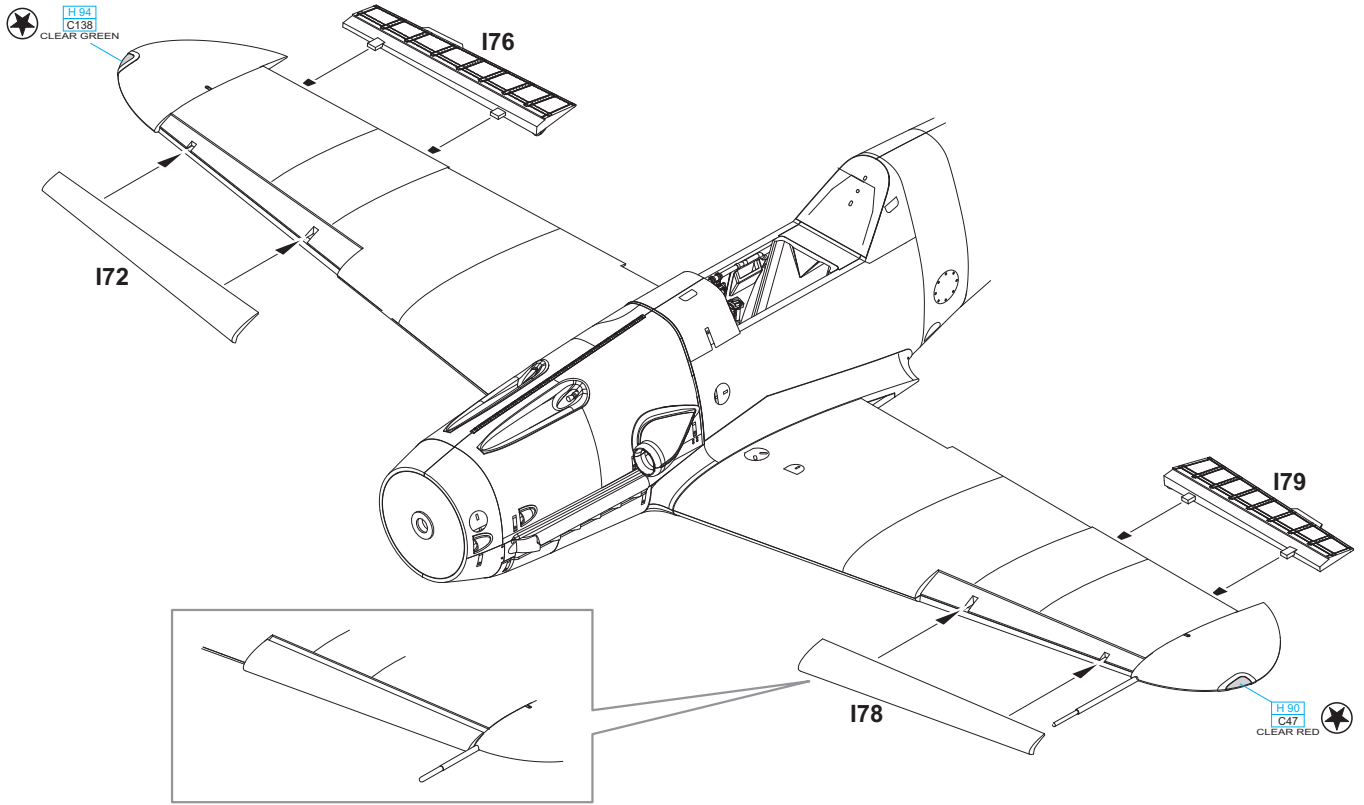
MARKING A ONLY



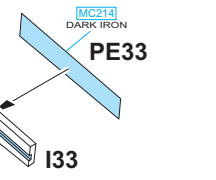
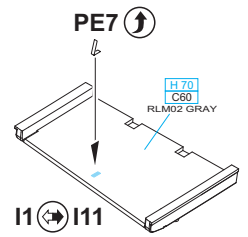
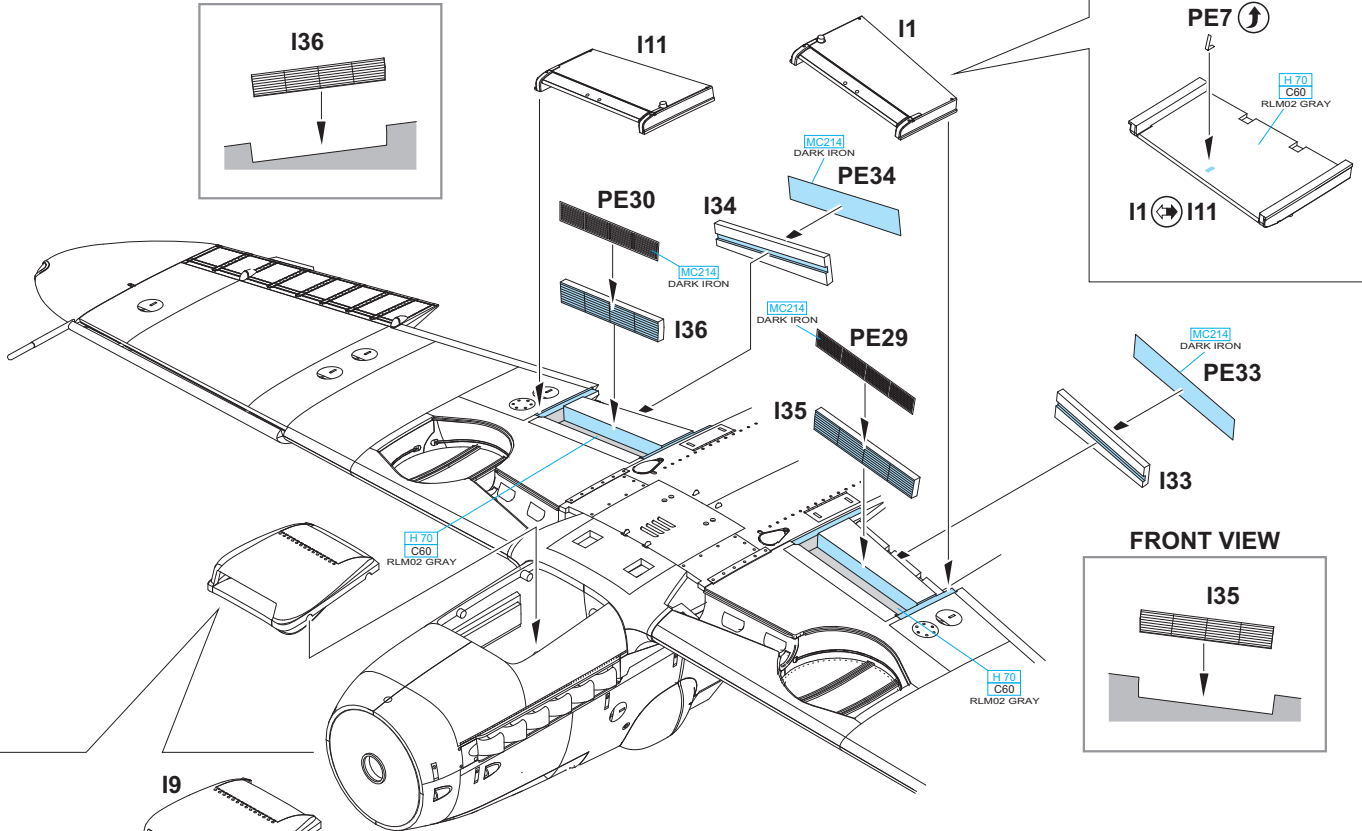
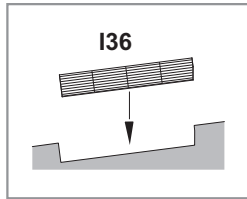
PE46, 47



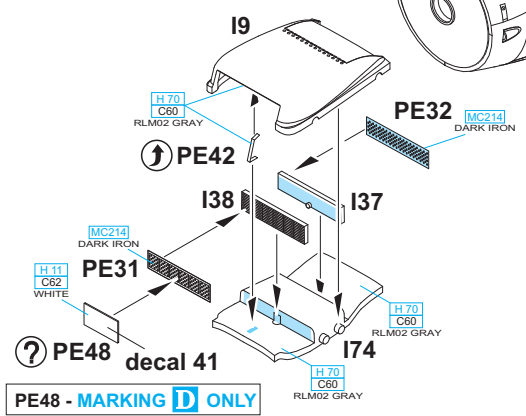
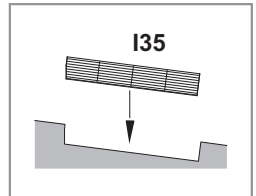




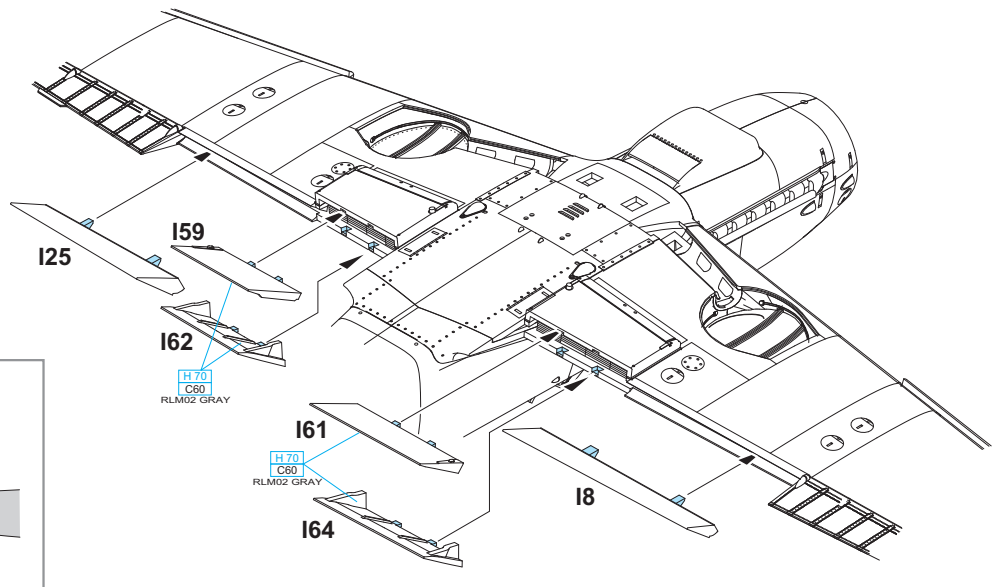
FRONT VIEW



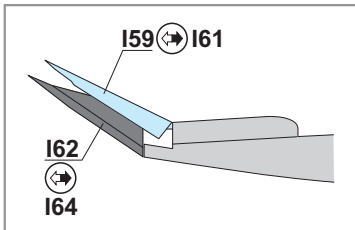
FRONT VIEW



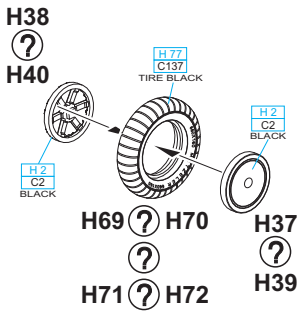
PE48 - MARKING **D** ONLY



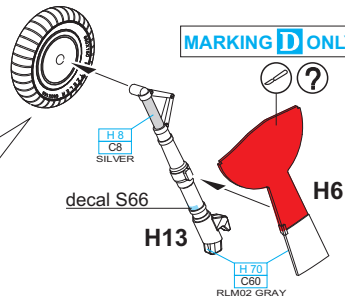
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



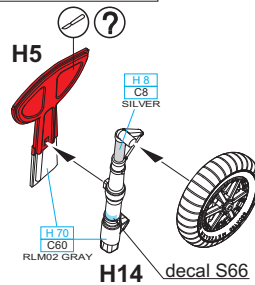
H37, H38, H71 ? H72 - MARKING A ONLY



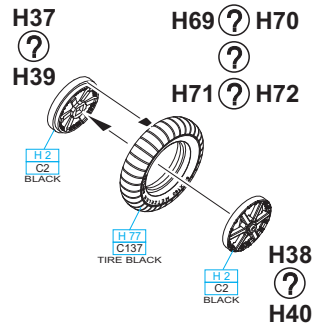
MARKING D ONLY



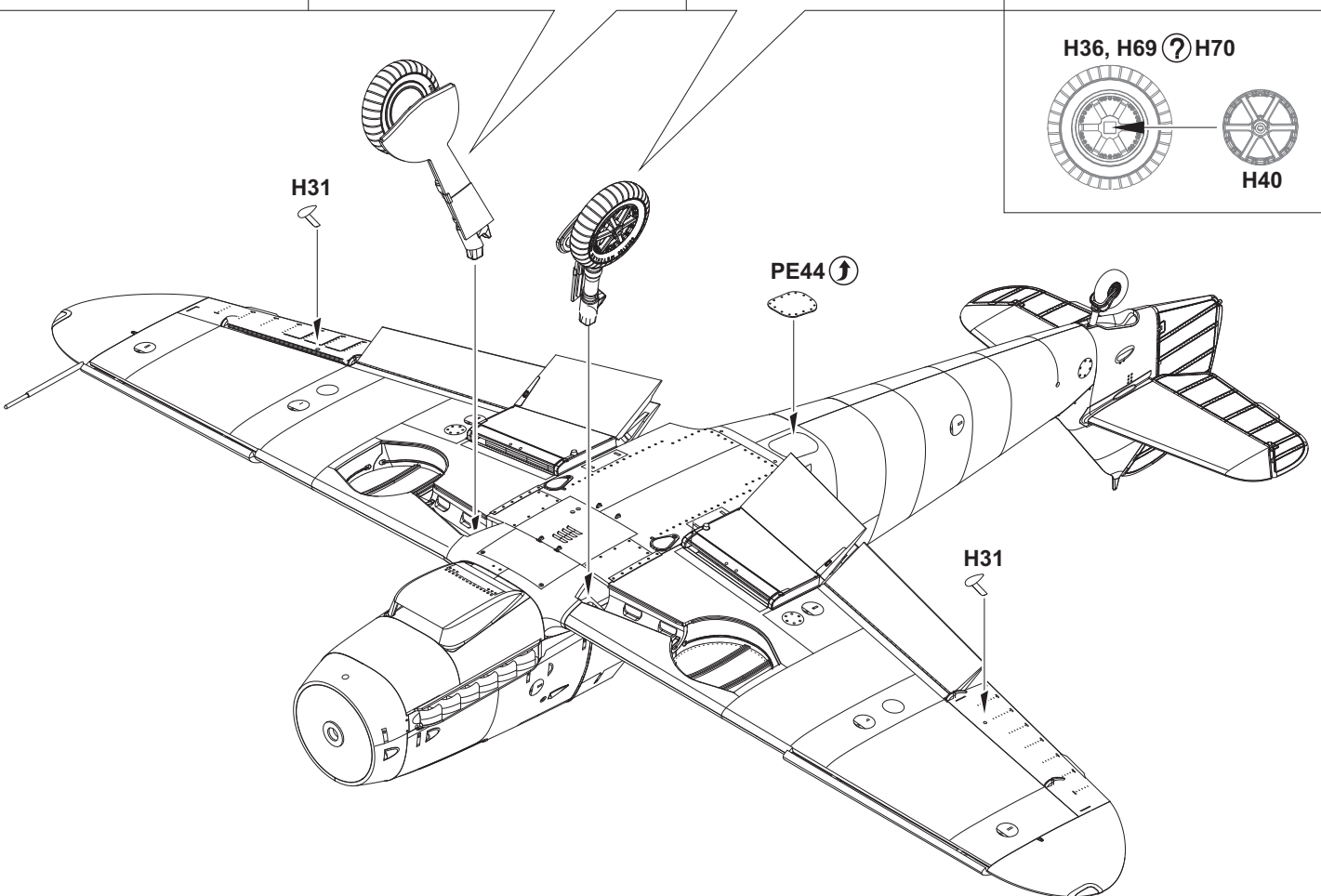
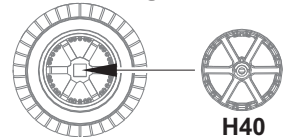
MARKING D ONLY

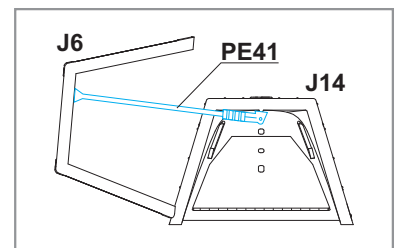
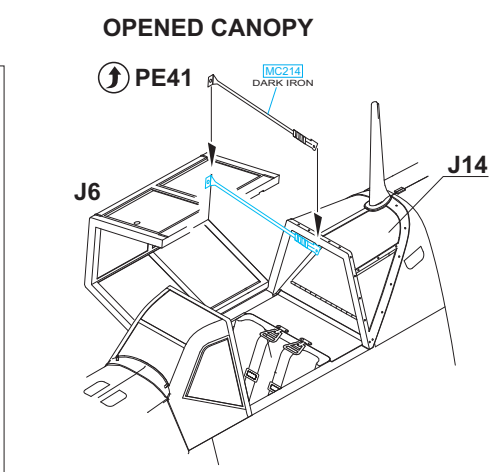
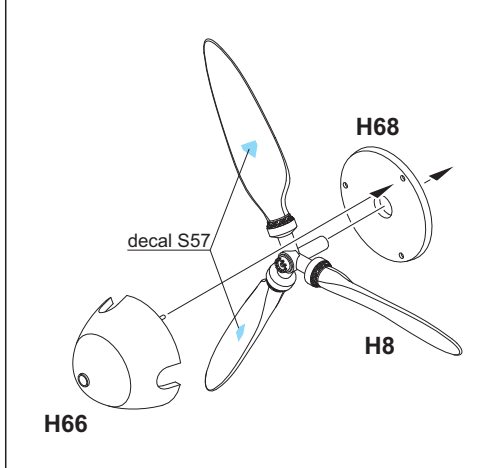
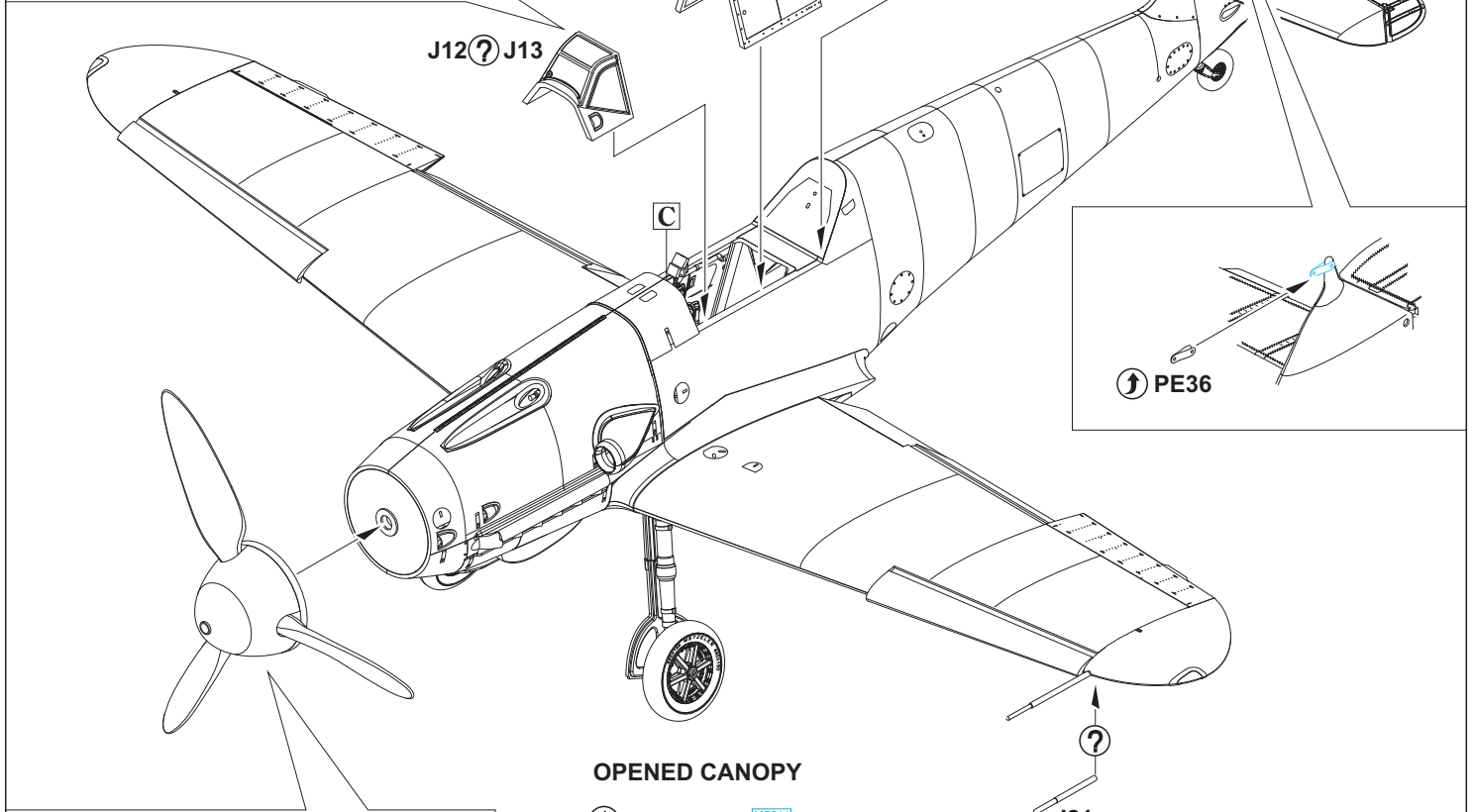
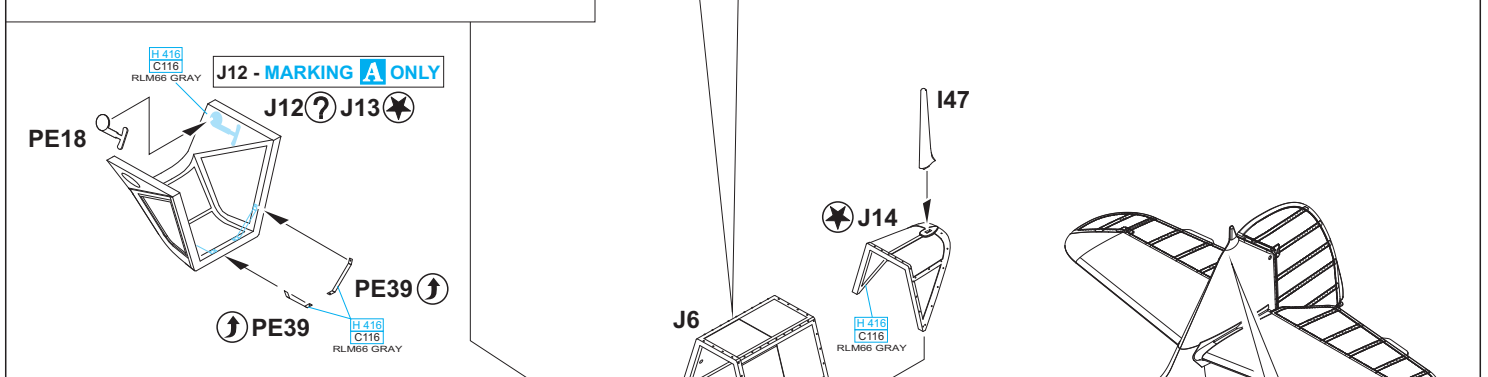
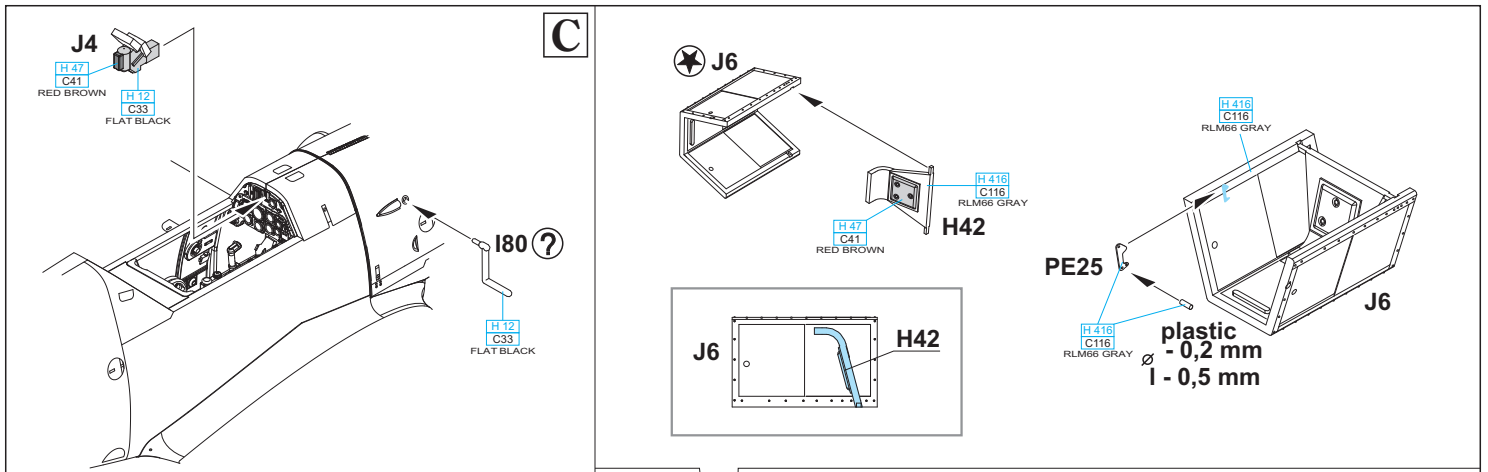


H37, H38, H71 ? H72 - MARKING A ONLY

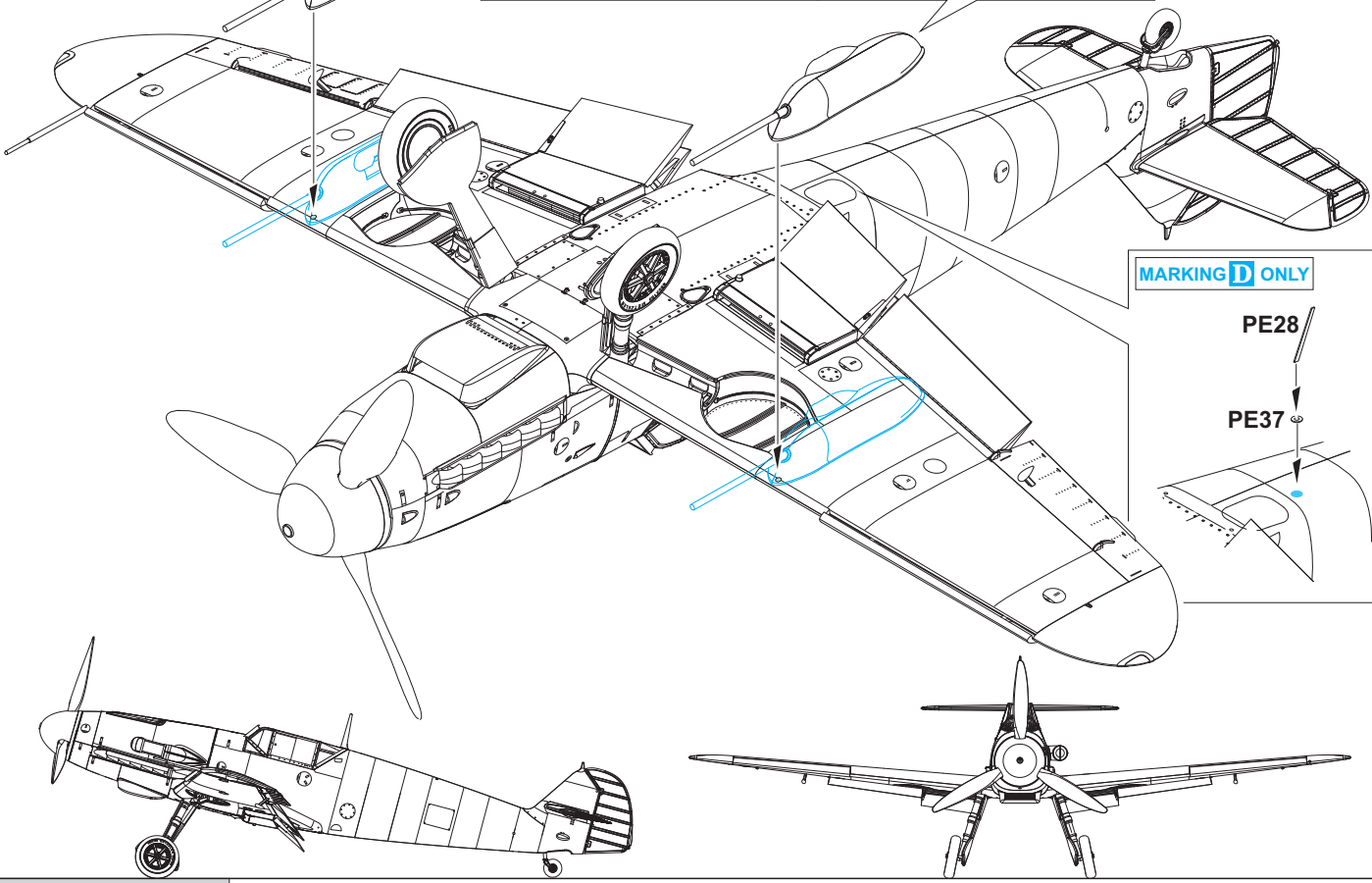
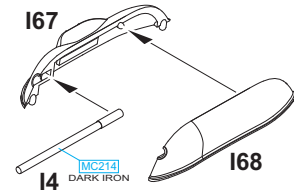
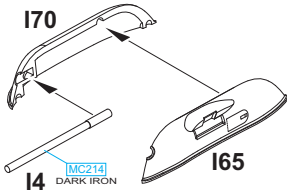


H36, H69 ? H70





MARKINGS B, C, D, E ONLY



MARKING D ONLY

PE28

PE37

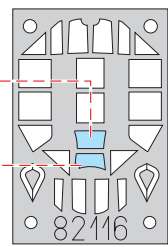
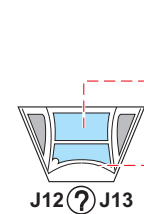
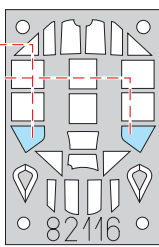
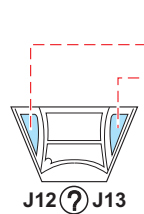
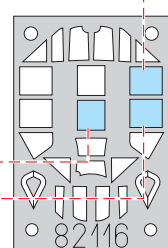
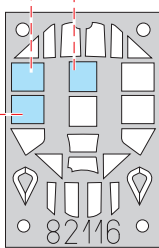
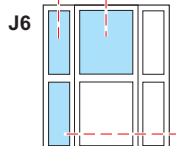
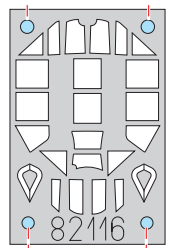
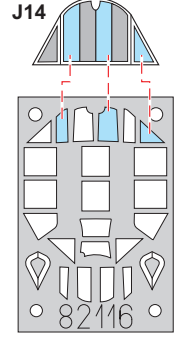
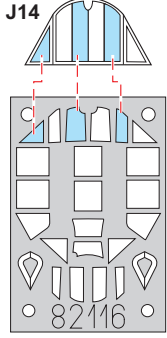
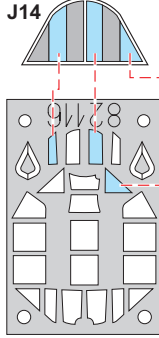
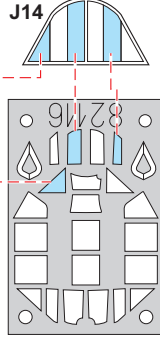
eduard
MASK
82116

inner side

inner side

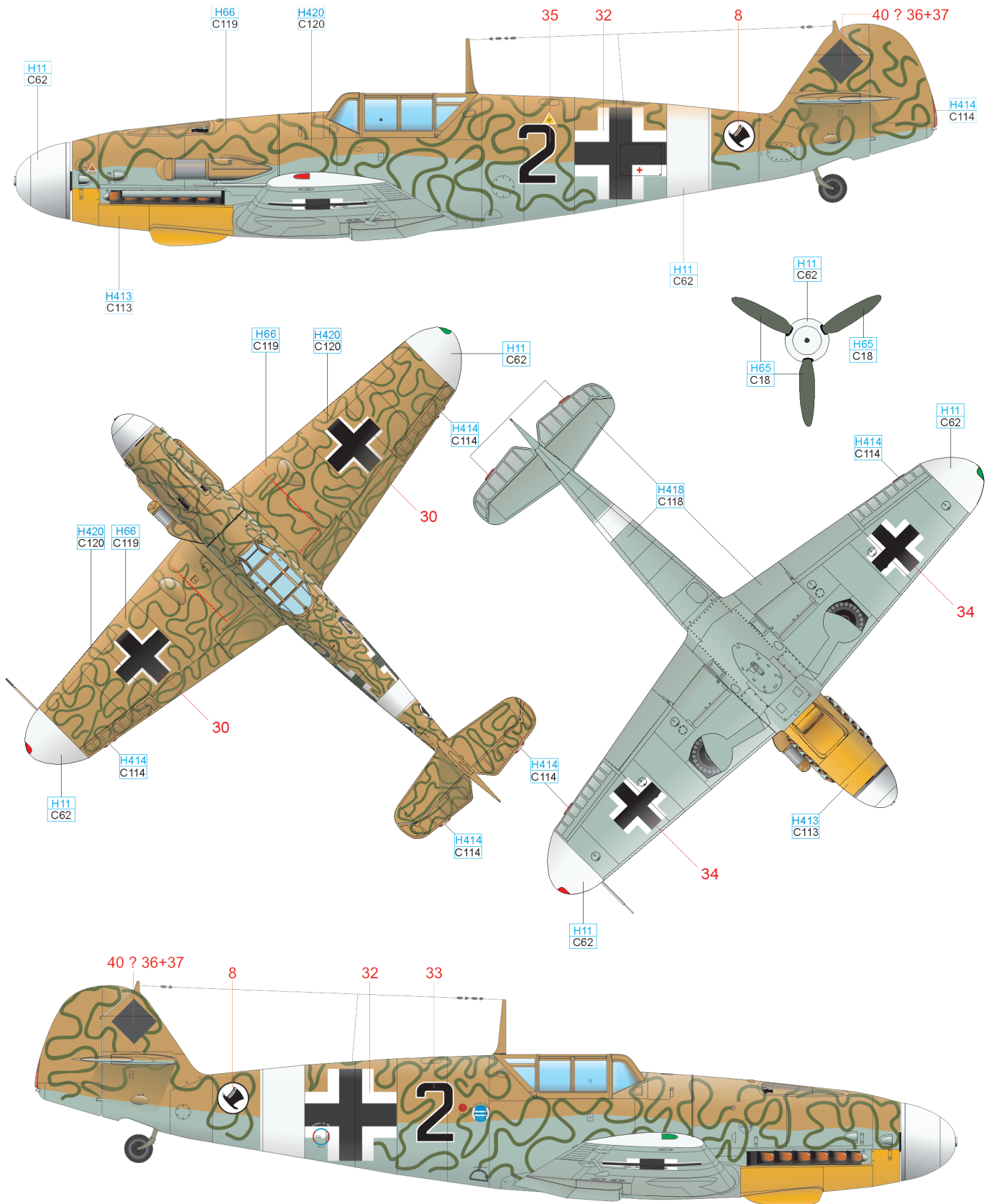
outer side

outer side



A Bf 109G-2/trop, 2./ JG 77, Matmata, Tunisko, začátek roku 1943

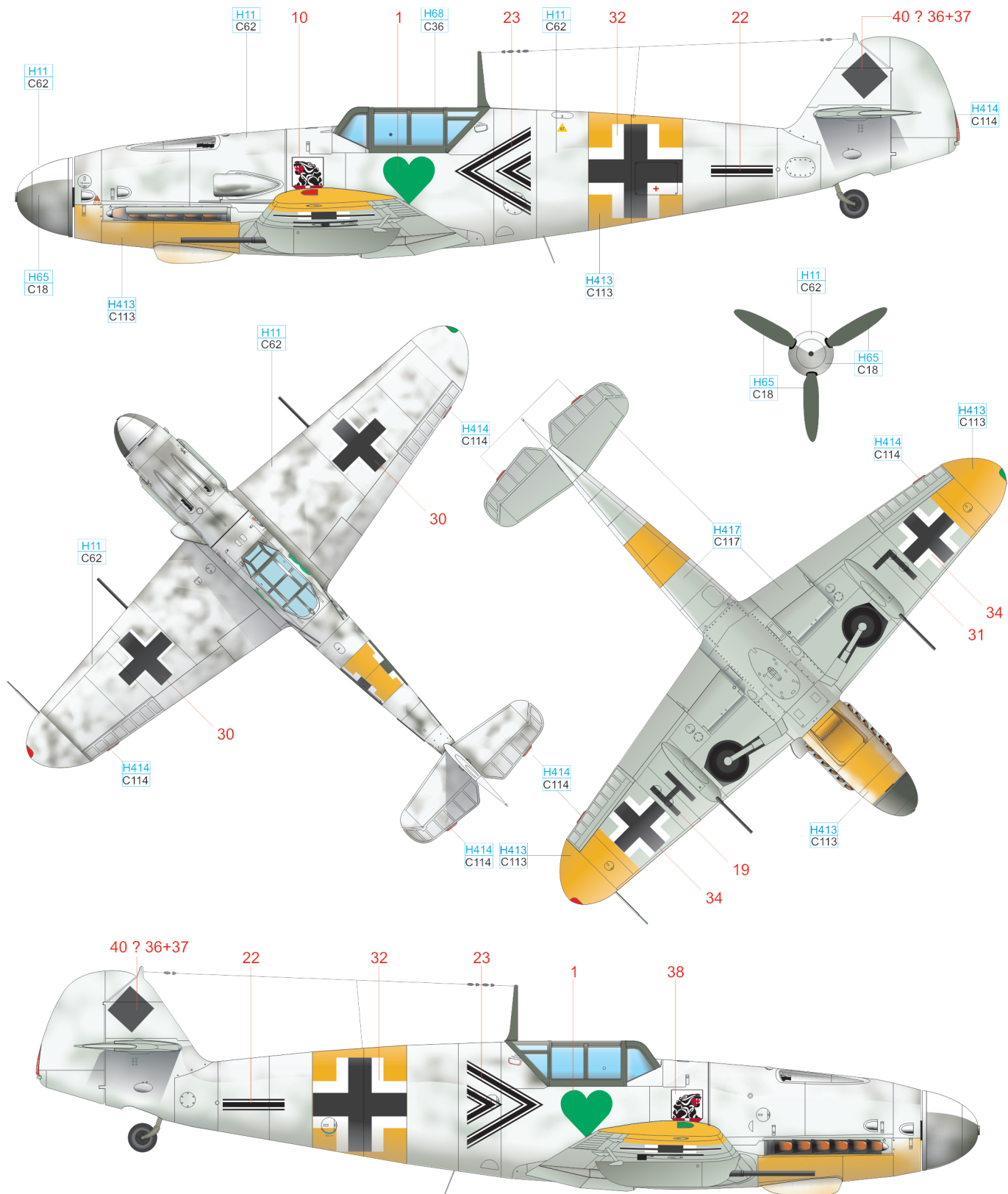
Stíhací jednotky Luftwaffe po upravených Messerschmittech Bf 109F-4 obdržely i vylepšenou verzi G-2/trop, kterou používaly i jednotky I. Gruppe Jagdgeschwader 77. Messerschmitt Bf 109G-2/trop od 2./ JG 77 původně nesl standardní kamufláž strojů nasazených v severní Africe, horní plochy byly nastříkány barvou RLM79, spodní pak barvou RLM78. Pravděpodobně v důsledku poškození dostal místo křídla typických pro verzi G-2 křídlo určené pro verzi G-4 s boulemi nad podvozkovými šachtami, případně se jedná o jeden z posledních strojů verze G-2, na který již bylo namontováno křídlo G-4. Následně byly horní plochy doplněny o háčky v barvě RLM80 na horních a bočních plochách. Stroj dále nese identifikační prvky typické pro středomořské bojiště – bílé konce křídla a bílý pruh na trupu. Před ocasními plochami je znak 2./ JG 77, černý cylinder v bílém kruhu.



WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 70	H65 C18
RLM 04	H413 C113	RLM 78	H418 C118	RLM 79	H66 C119
				RLM 80	H420 C120

D Bf 109G-2/R6 W. Nr. 13949, Mjr. Hans Hahn, II./ JG 54, Rjelbicy, SSSR, leden 1943

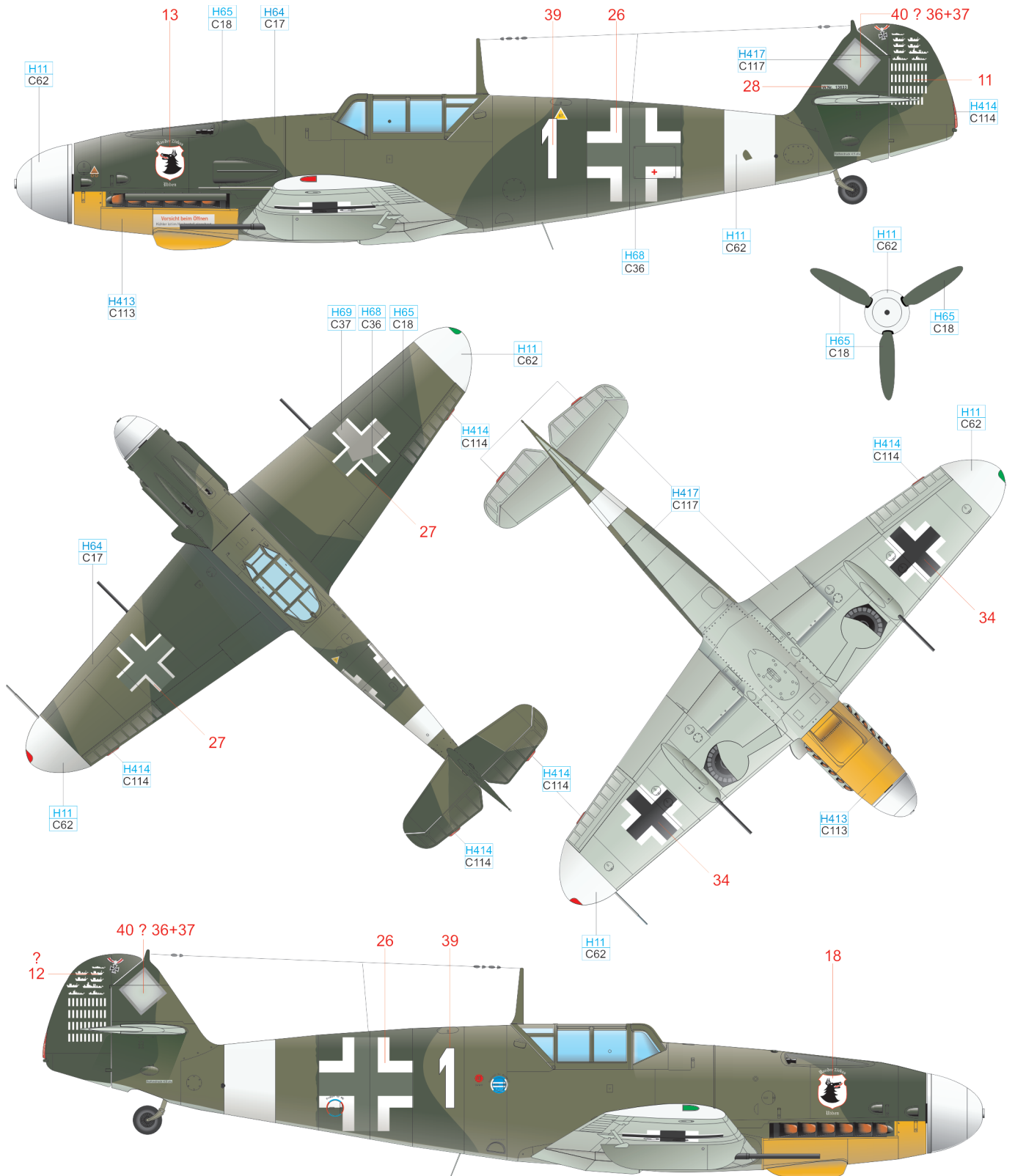
Hans Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí prošel za svou kariéru řadou velitelských postí. Od prosince 1939 velel 4./JG 2, od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Počínaje 1. listopadem 1942 převzal velení II./JG 54 a v čele této Gruppe stál až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1950. Do okamžiku zajetí dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Podle ruských zdrojů byl „Assi“ Hahn sestřelen sovětským esem poručíkem P. Graždaninovem. Sám Hahn uvádí, že po sestřelení La-5 obdržel zásahy do levého křídla a kvůli přehřátí motoru musel přistát na území ovládaném Rudou armádou, kde byl zajat. Stroj je na horních i bočních plochách přestříkán bílou barvou kvůli lepšímu maskování v zimním období. Dvojitý klín a vodorovný proužek na zádi trupu je označením velitele II. Gruppe, pod čelním štítkem je znak této Gruppe, lev z Aspernu. Zelené srdce – Grünherz - označovalo stroje JG 54. Vrtulový kužel i boky spodního krytu motoru jsou také lehce přestříkány bílou barvou.



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

E Bf 109G-2/R6, W. Nr. 13633, Hptm. Wolf-Dieter Huy, 7./ JG 77, Tanyet Harun, Egypt, říjen 1942

Wolf-Dieter Huy vstoupil v roce 1935 do řad Kriegsmarine, 1. října 1937 přešel do řad Luftwaffe, kde absolvoval stíhací výcvik. Jeho působištěm se měla stát (J)/ TrGr. 186, stíhací jednotka určená pro letadlovou loď Graf Zeppelin. Tato loď však nebyla nikdy dokončena a jednotka byla přejmenována na III./ JG 77. Huy s ní absolvoval boje nad Francií, Velkou Británií, v bojích na Balkáně plnili její příslušníci roli stíhacích bombardérů. Z v bojích o Krétu její piloti dosáhli významných úspěchů. Za tyto úspěchy a 22 sestřelů nepřátelských letadel obdržel Huy dne 5. června 1941 Rytířský kříž, v březnu 1942 k němu přibyla Dubová ratolest. Po útoku na Sovětský svaz se III. Gruppe přesunula na jih SSSR, v říjnu 1942 pak putovala na sever Afriky, do Egypta. Zde byl Wolf-Dieter Huy dne 29. října 1942 sestřelen budoucím esem J. H. Nicholsem pilotujícím Spitfire Mk. Vc z 601. squadrony a padl do zajetí. Bf 109G-2 Wolf-Dietera Huye byl v této podobě zachycen během přesunu jednotky z východní fronty do Afriky. Neobvyklou kamufláž tvoří pole barev RLM 70 a RLM 71 (někdy se uvádí i použití ruské zelené barvy AMT-4). Žlutý pruh za trupovým křížem, označující letadla působící na východní frontě, byl narychlo z části přetřen čerstvou barvou (RLM 71 či ruskou zelenou), z části nahrazen pruhem bílé barvy označující letadla působící na jižní frontě. Bílou barvou byly také nastříkány konce křídla. Na kormidle jsou zaznamenány pilotovy úspěchy i obdržené vyznamenání.



WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 70	H65 C18	RLM 71	H64 C17
RLM 04	H413 C113	RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117

