

### ProfiPACK edition



## Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109.

Letoun, který koncepcí výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie Bf 109 se začala psát v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil jako technický ředitel profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo zkonstruovat letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejnižší aerodynamiku. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji.

Výsledkem Messerschmittova snažení byl kompaktní letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty nebo vztlakové klapky. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad renomovanějšími konkurenty. Problémy s hnací jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 spojen s celým vývojem a službou Bf 109. Řadový invertní vidlicový dvanáctiválec poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevítka“ ve více než 25 verzích a variantách.

### Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriové výroby měly osvědčit 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. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo, takže v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen nějakých vě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajisté nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici.

S technickou i množstevní převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. V tom okamžiku se ovšem

projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídatné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. 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 severní Africe. Do pozdějších bojů se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K.

Ačkoliv bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchranné stroje.

Messerschmitt Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 švýcarské letectvo, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v osvobozeném Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199). Zejména tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael.

### Tato stavebnice: Bf 109G-14

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který představoval další vývoj agregátu DB 601. Vznikla řada verzí „Gustava“, všechny pozdější varianty však byly de facto modifikacemi nejpočetnější verze G-6. Na začátku roku 1944 byl k dispozici motor DB 605AS s větším kompresorem, stejně jako zařízení pro vstřikování vody do válců MW-50, které zvyšovalo výkon v malých a středních výškách (DB 605AM). Kombinací obou těchto vylepšení vznikl motor DB 605ASM.

Bf 109G-14 se k jednotkám dostal v červnu 1944 a představoval záměr vytvořit standardní typ, který by v sobě spojoval četná vylepšení, ke kterým v průběhu vývoje verze G-6 docházelo. Tyto kontinuálně prováděné modifikace vedly k množství subverzí, což komplikovalo výrobu. Nový typ poskytly zvýšené letové výkony, neboť zařízení MW-50 zvýšilo výkon motoru na 1324 kW (1775 hp). Standardem se pro G-14 stal překryt kabiny Erla. V polovině roku 1944 již bylo také běžné nahrazování některých původně kovových částí překližkovými z důvodu nedostatku kovů. Jedním takovým dílem byl i zvýšený směrový stabilizátor s kormidlem, který dostalo mnoho G-14. Tyto díly vyráběla celá řada malých dodavatelů.

Kromě základního provedení Bf 109G-14 vznikly další čtyři subvarianty: G-14AS (výškový stíhač, motor DB 605ASM, MW-50); G-14/ASy (výšková velitelská verze), G-14y (velitelská verze) a G-14/U4 (standardní G-14 ale s „Motorkanone“ Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 ráže 20 mm). Celkem bylo podle odhadů vyrobeno asi 5500 Bf 109G-14.

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  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

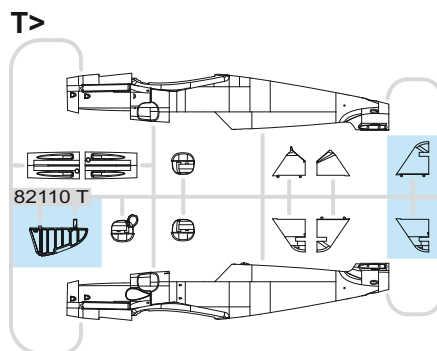
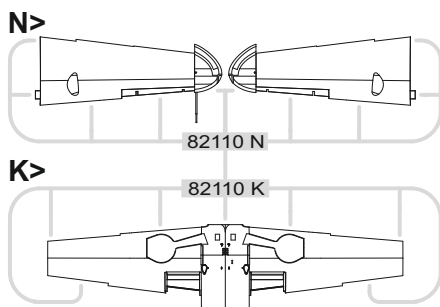
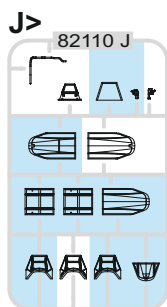
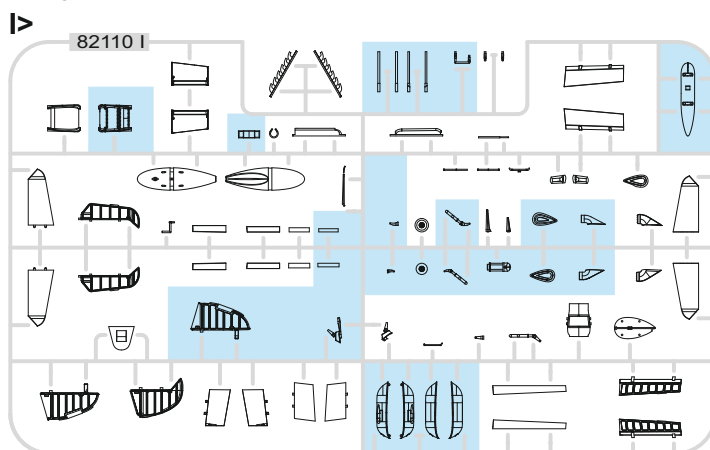
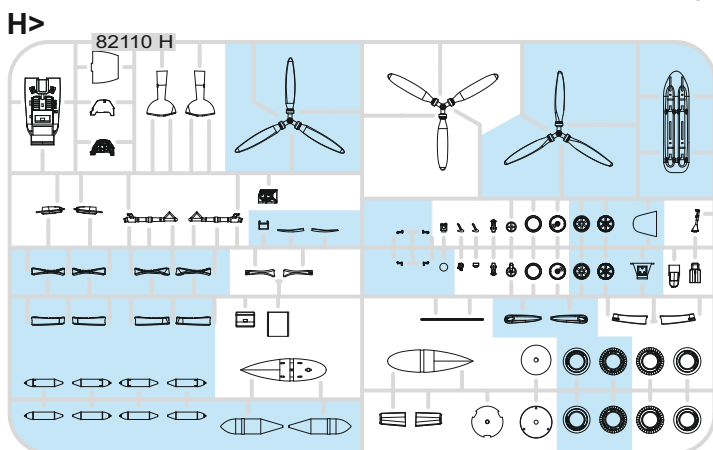
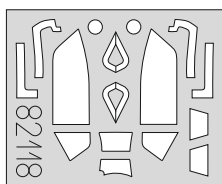


PIÈCES

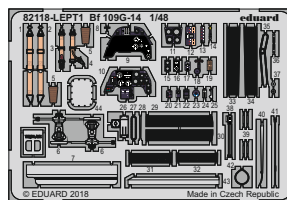


部品

## 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



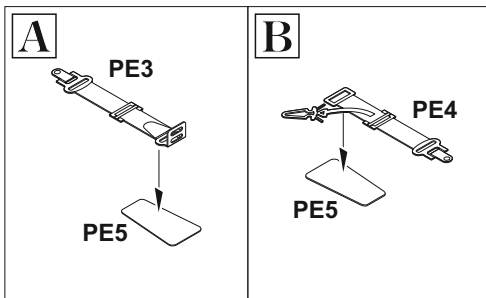
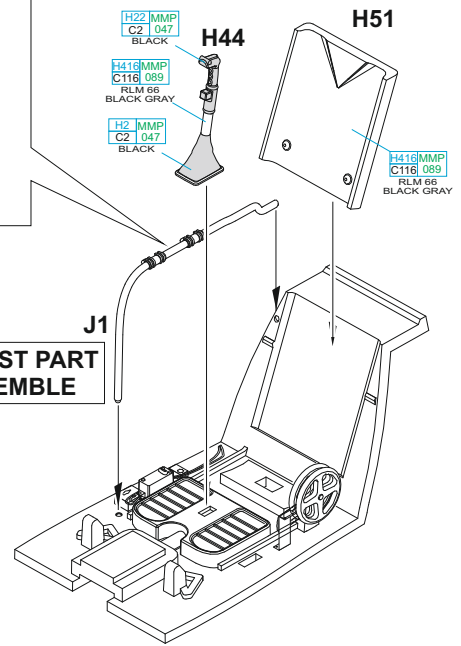
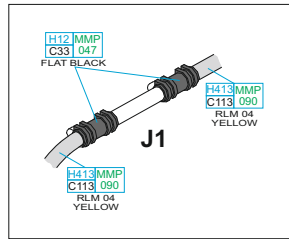
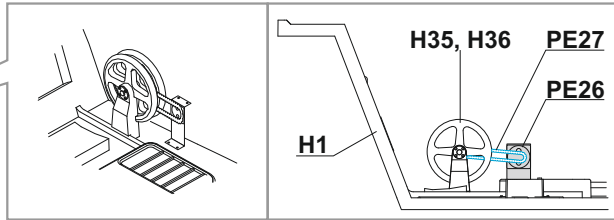
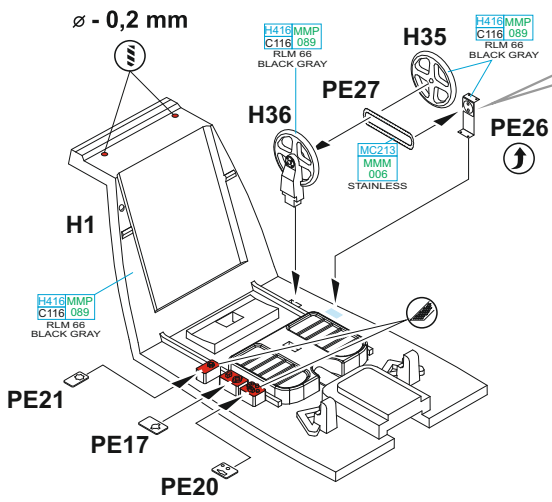
PEINTURE



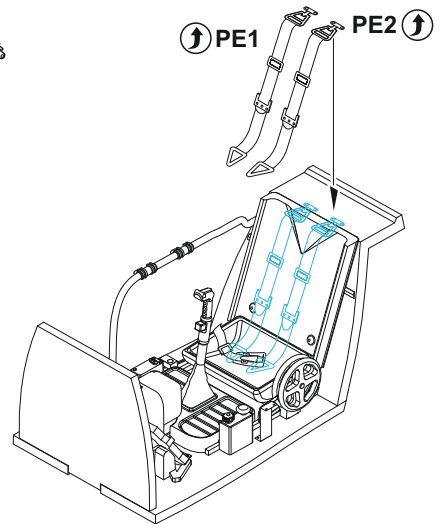
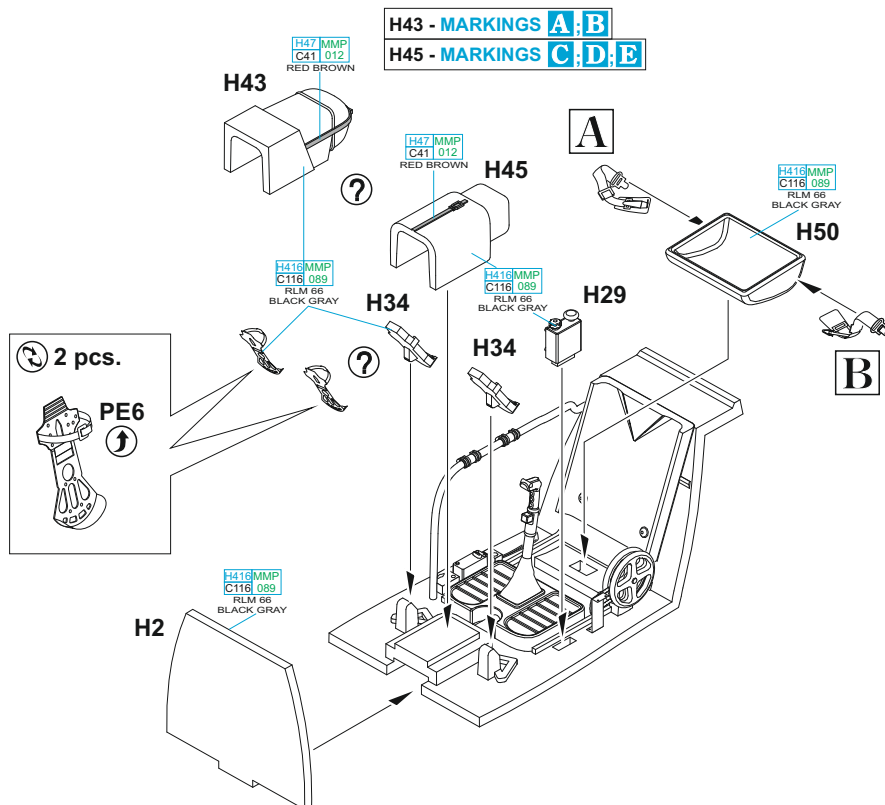
色

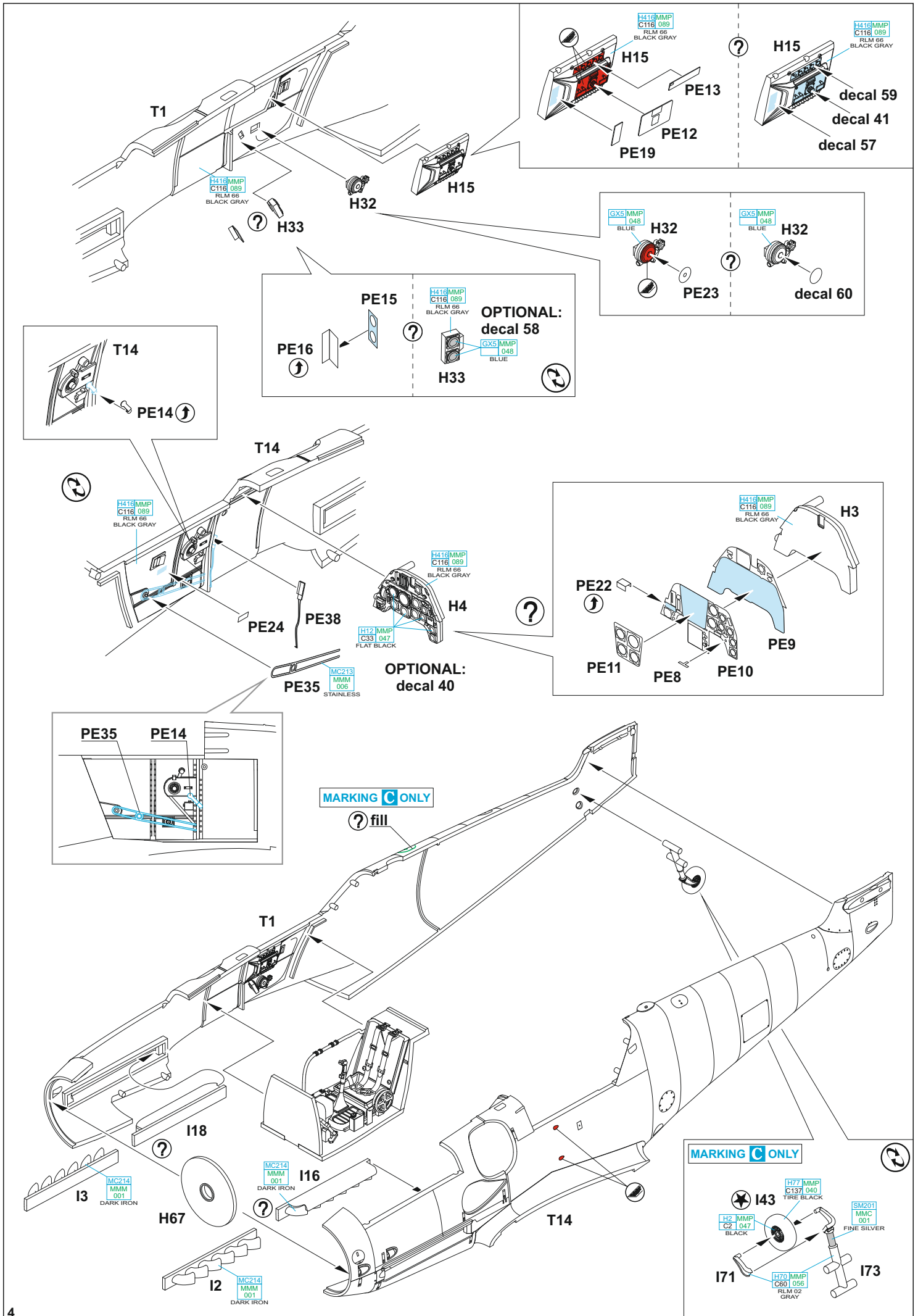
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H328	C328		BLUE
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW

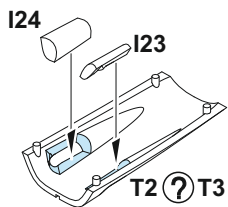
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER 2
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX05			SUSIE BLUE



THE LATEST PART TO ASSEMBLE







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

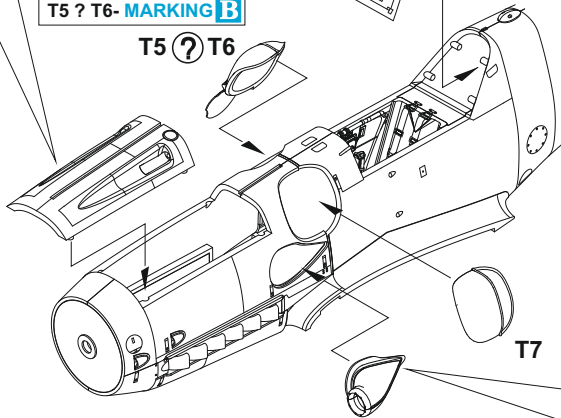


H416 MMP  
 C116 039  
 RLM 66  
 BLACK GRAY

I57

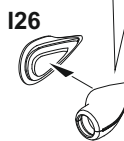
T5 - MARKINGS **A, C, D, E**  
 T5 ? T6 - MARKING **B**

T5 ? T6

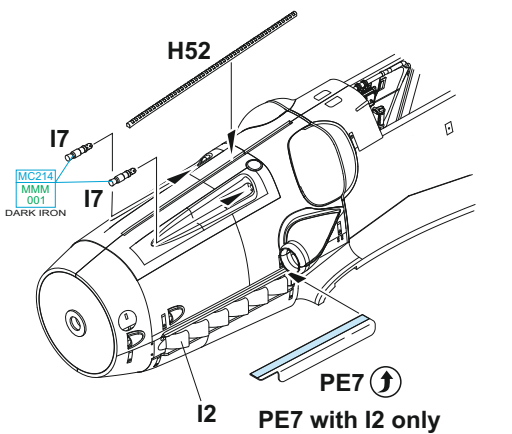


I55

I54



I26



PE7 with I2 only



PE43  
 PE43 with I3 only

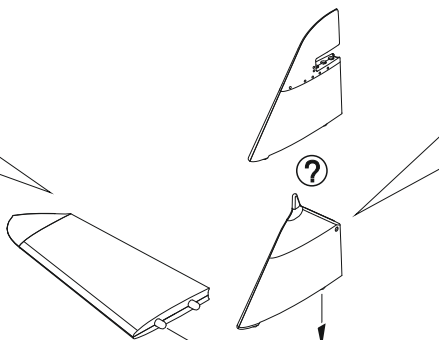
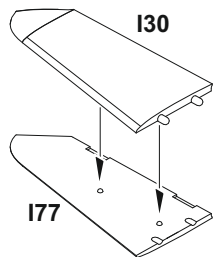
MARKINGS **C, D, E**

MARKINGS **A, B**



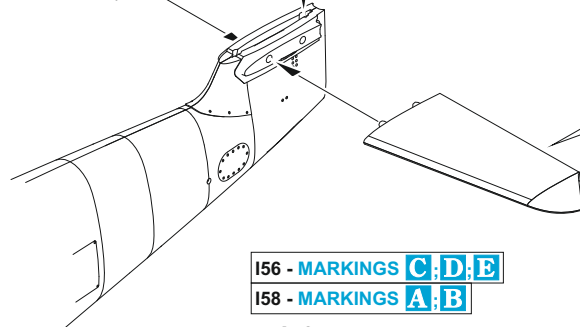
T10

T9



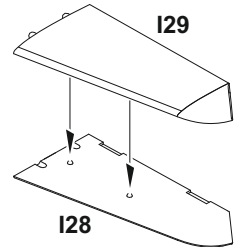
T8

T11



I29

I28



I56 - MARKINGS **C, D, E**

I58 - MARKINGS **A, B**

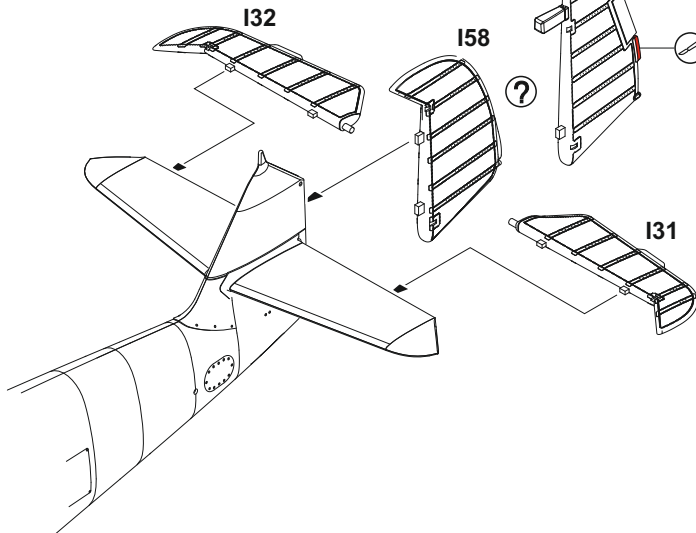
I56

I58

MARKING **E** ONLY

I32

I31



I66

H70 MMP  
 C60 056  
 RLM 02  
 GRAY

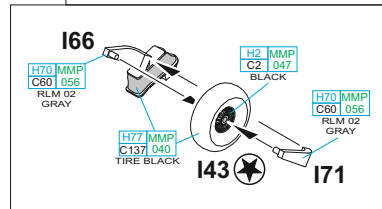
H2 MMP  
 C2 047  
 BLACK

H77 MMP  
 C137 040  
 TIRE BLACK

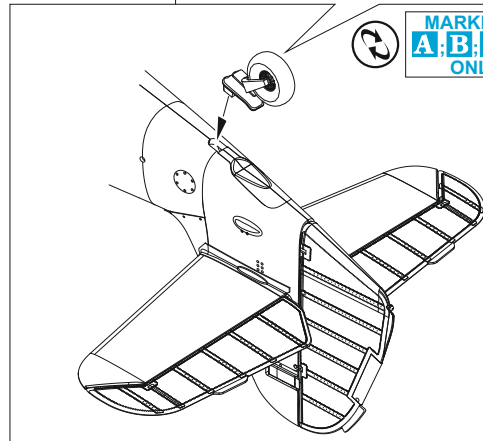
H70 MMP  
 C60 056  
 RLM 02  
 GRAY

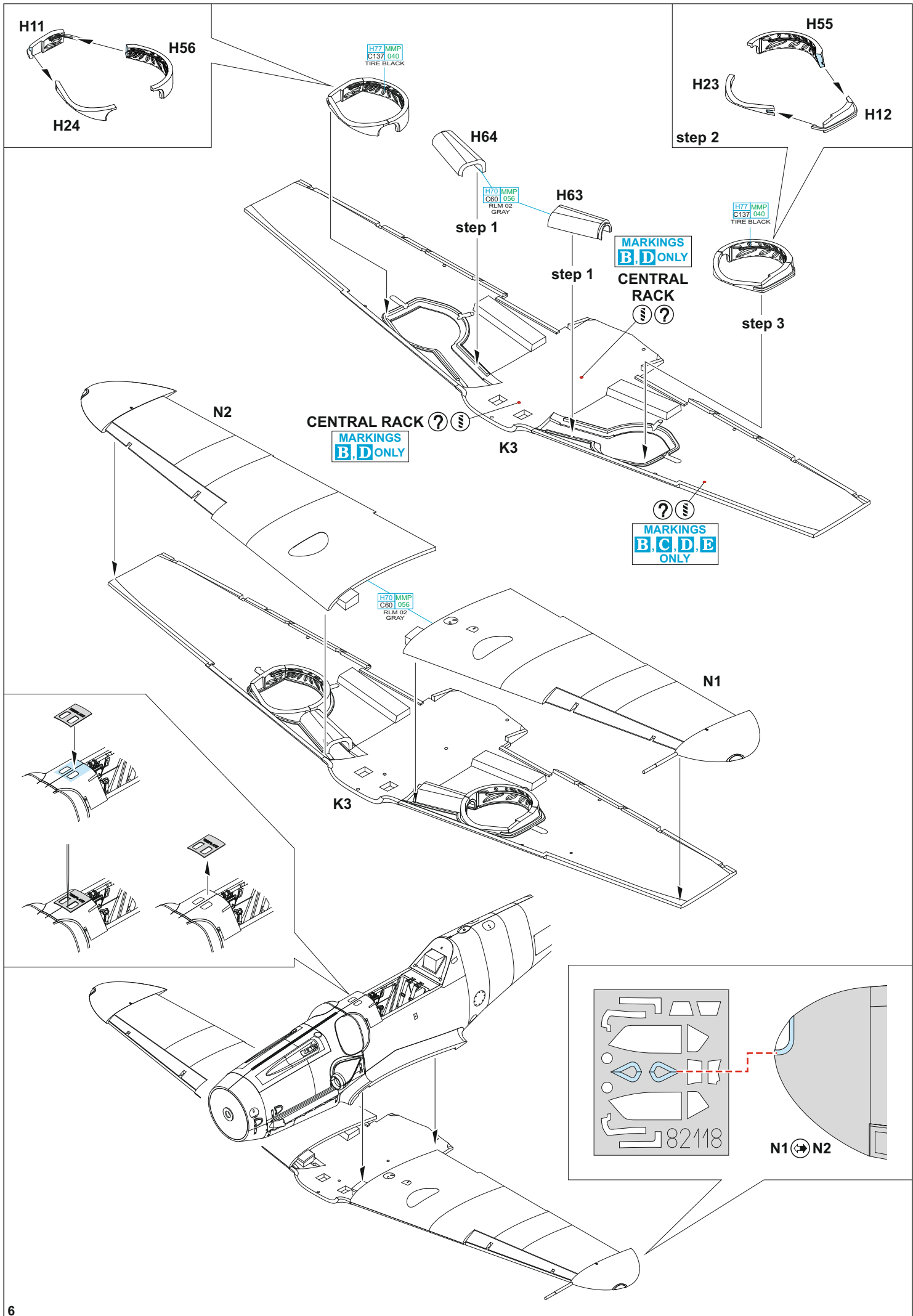
I43

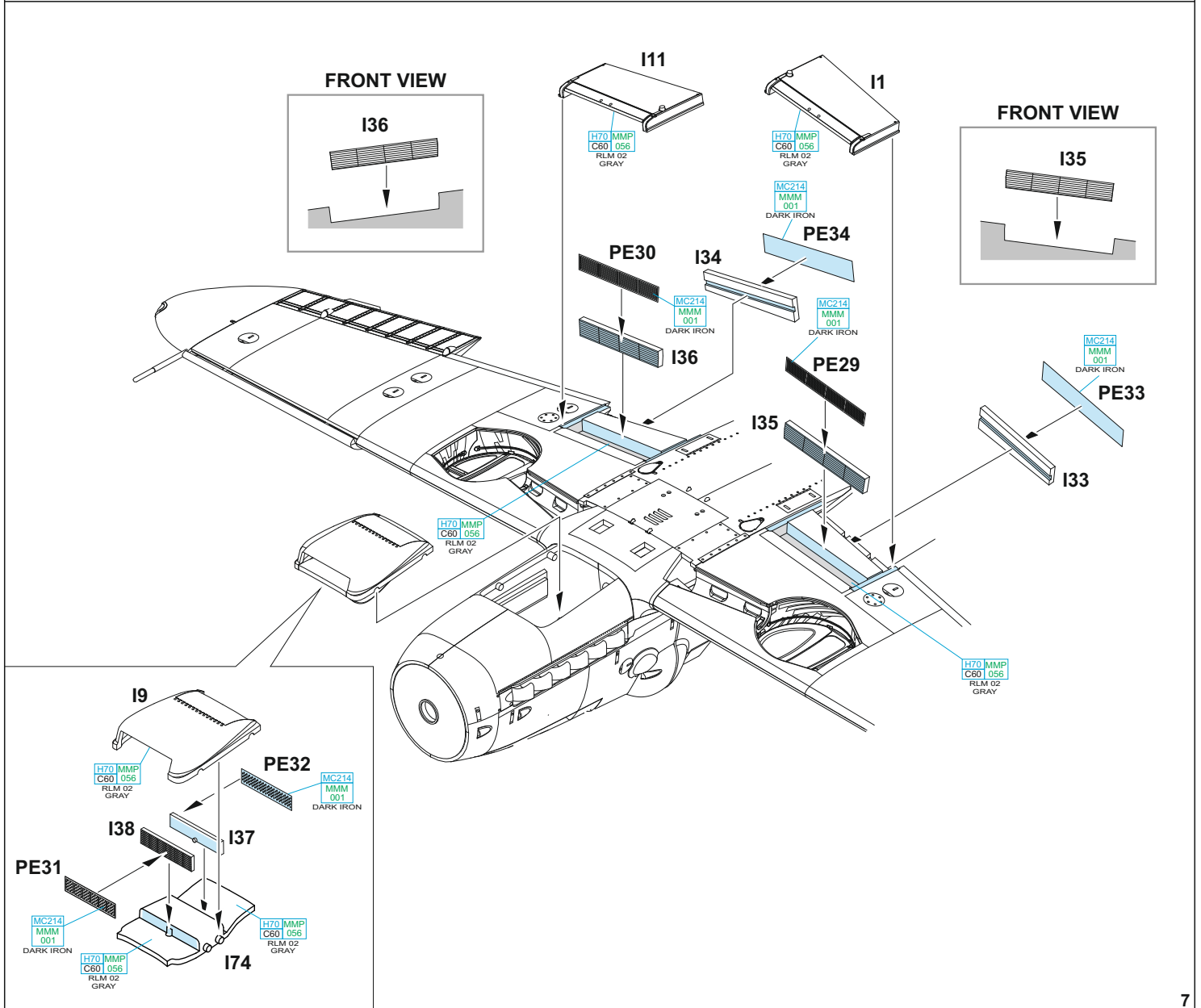
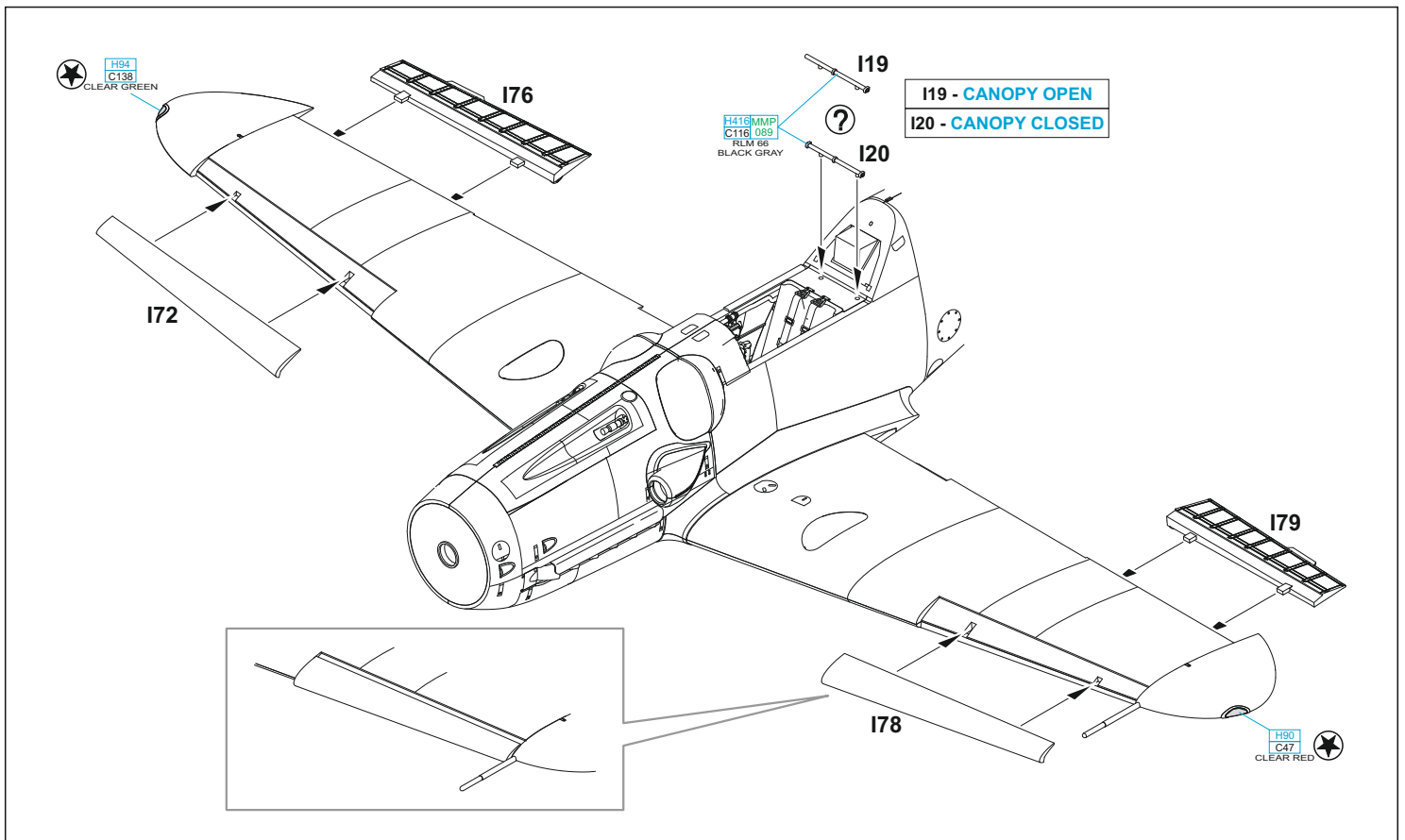
I71

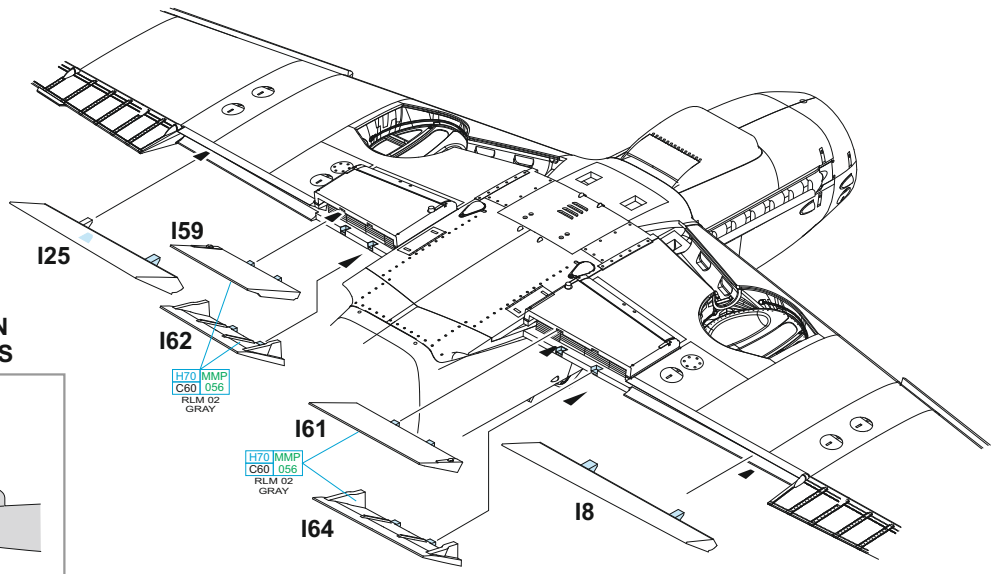


MARKINGS **A, B, D, E**  
 ONLY

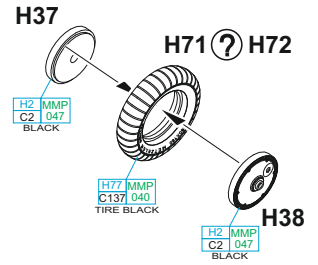
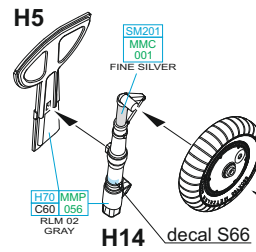
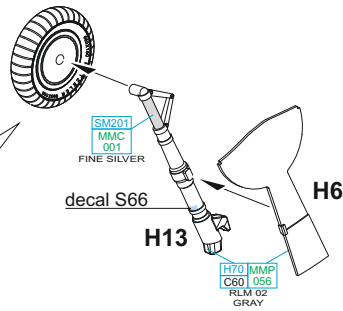
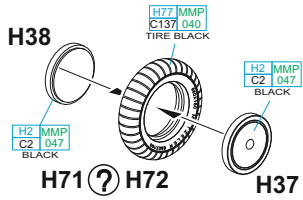
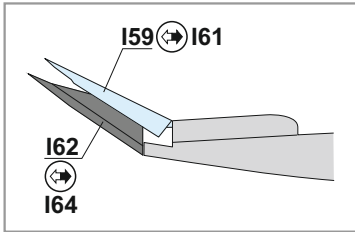




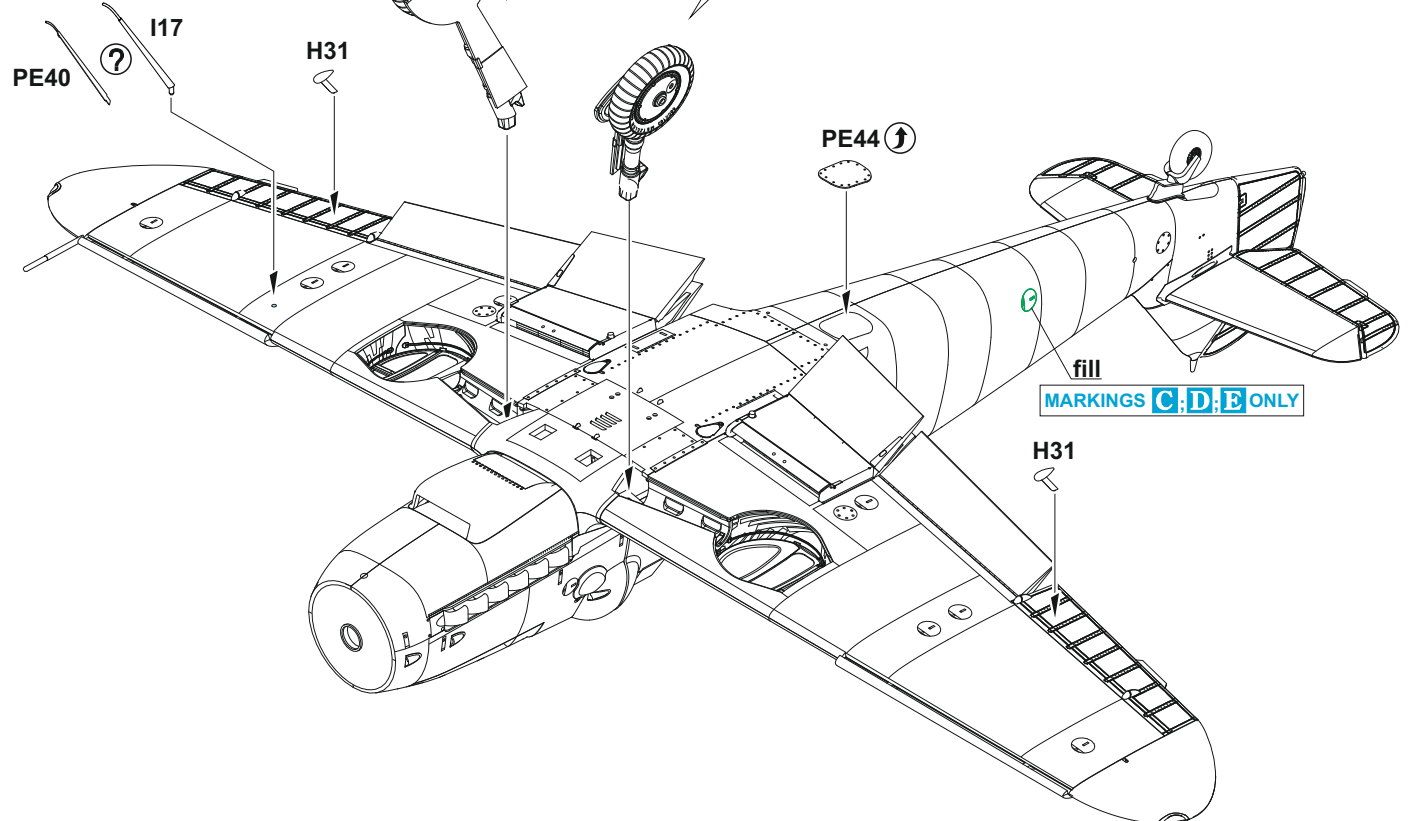




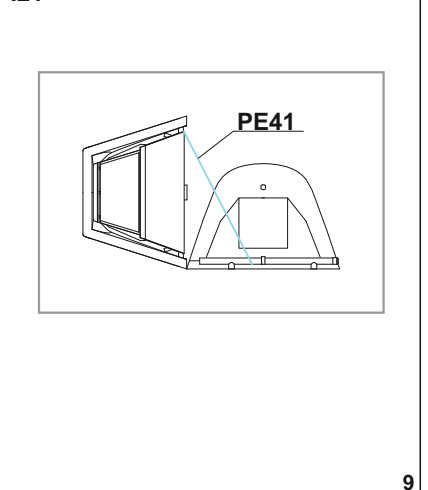
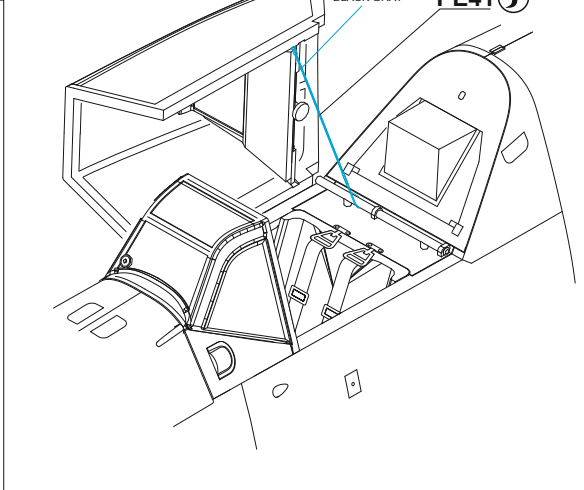
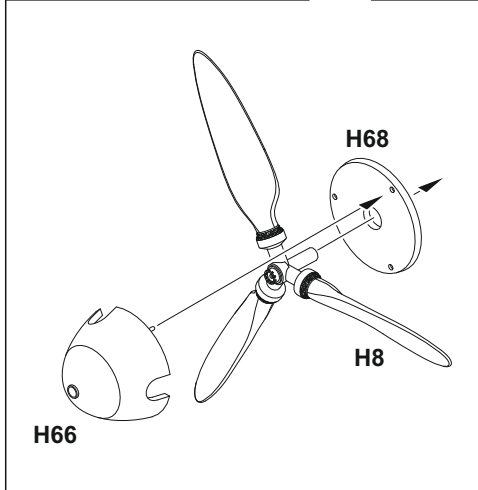
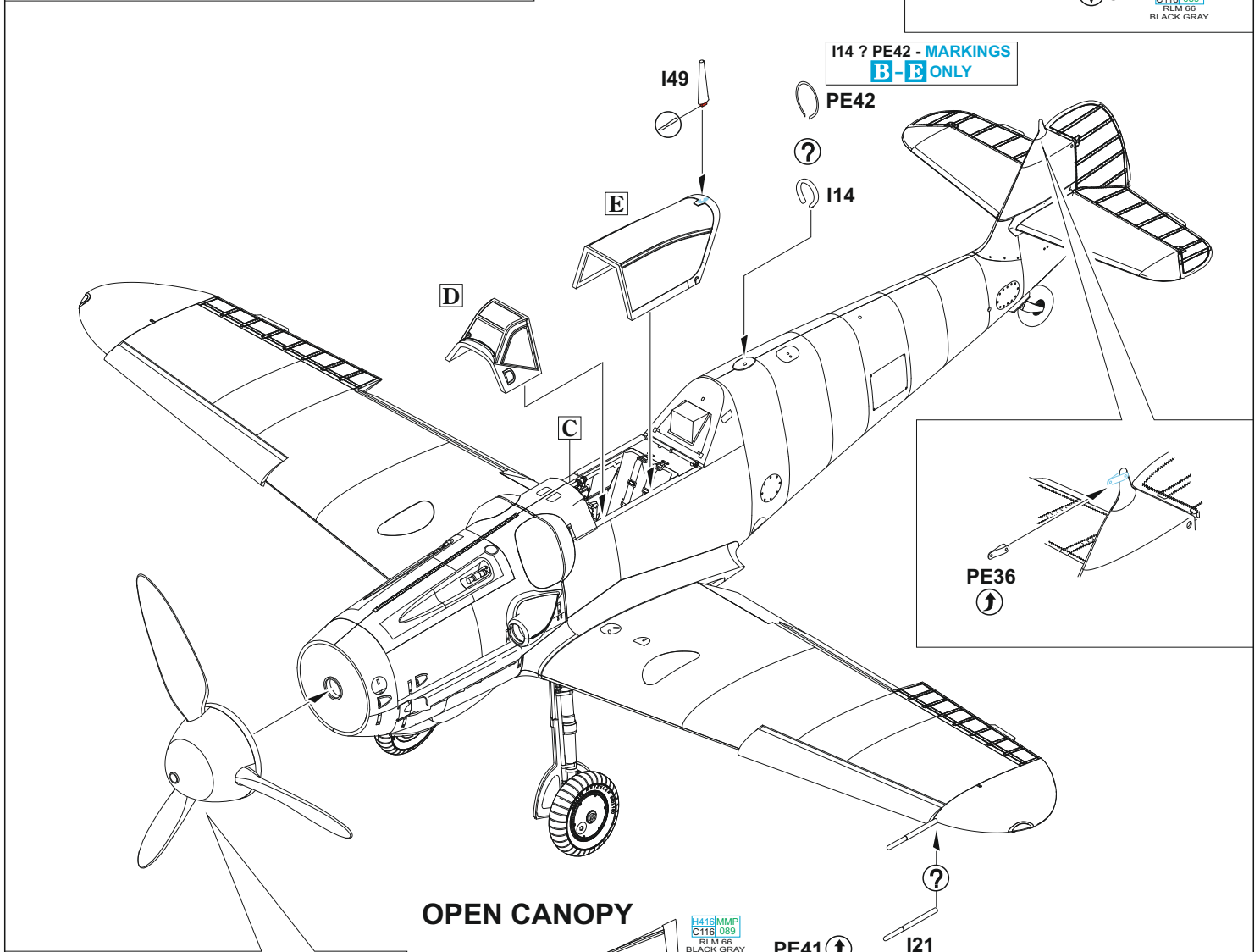
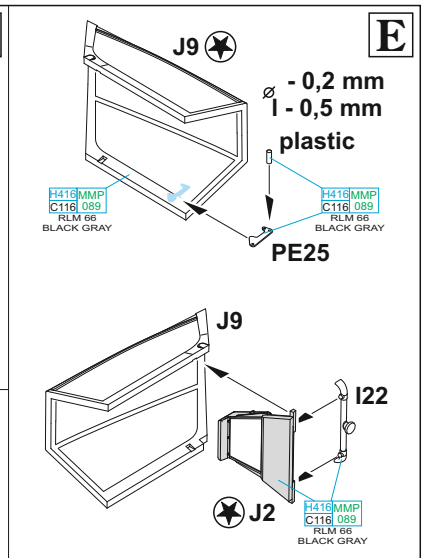
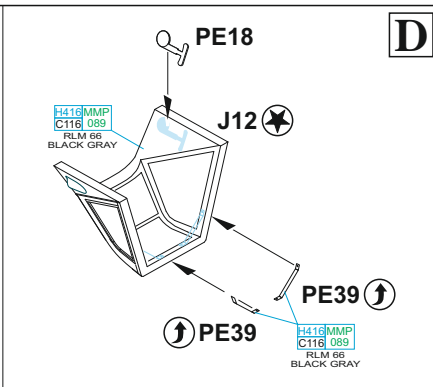
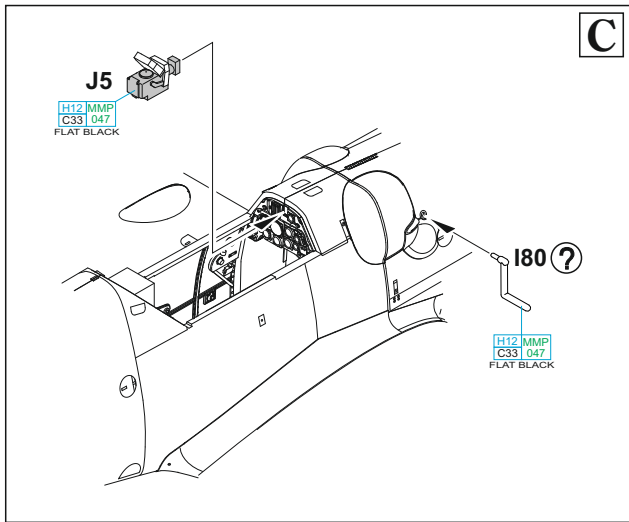
**CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS**

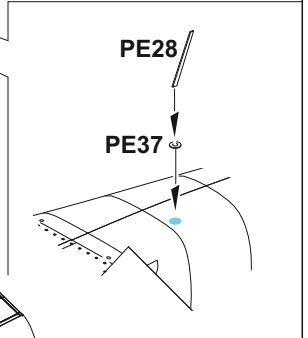
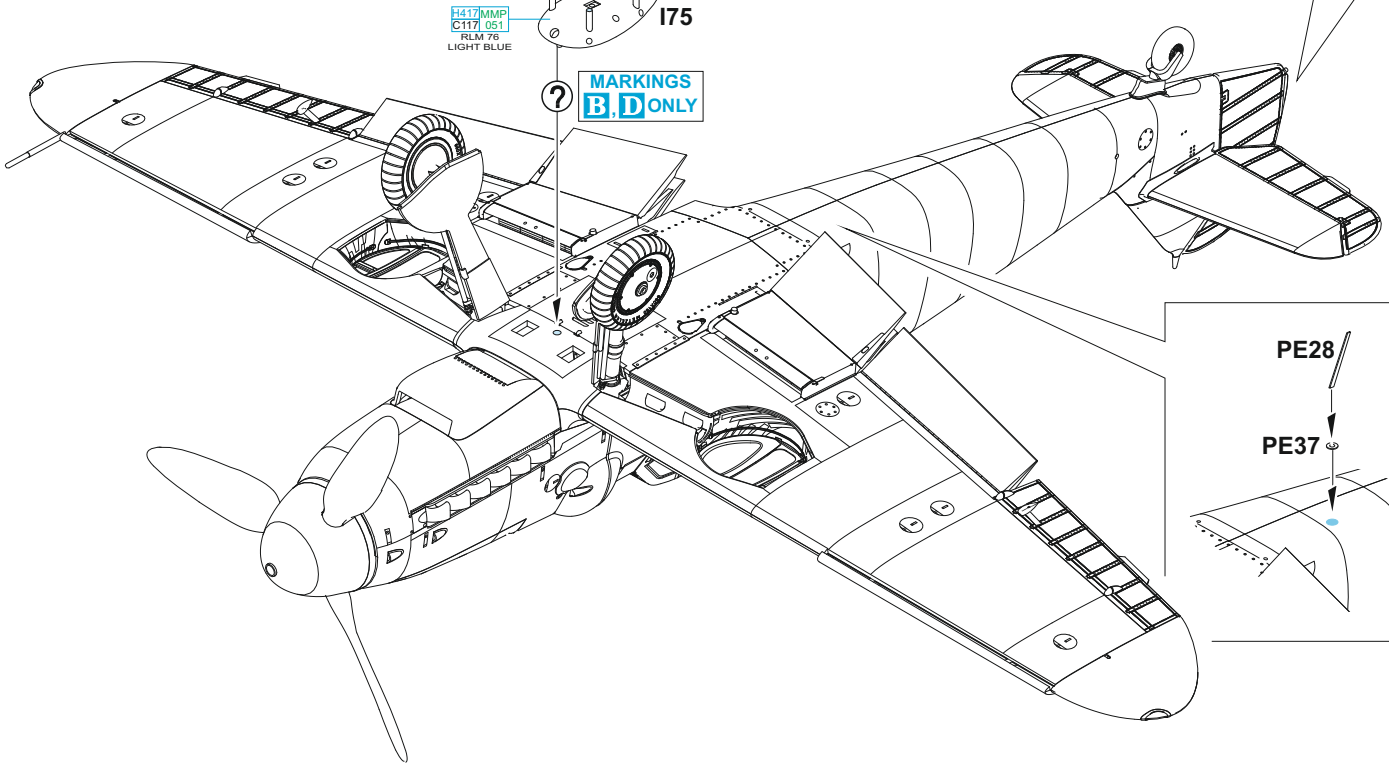
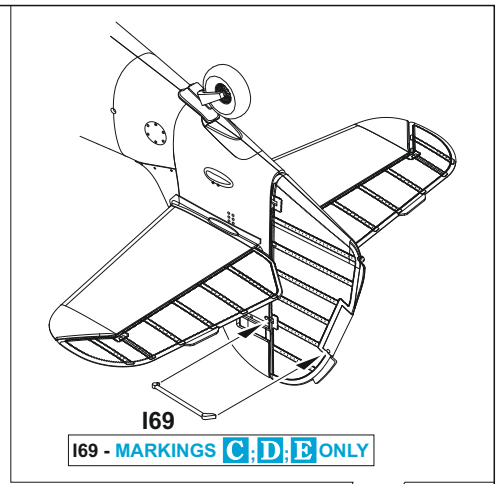
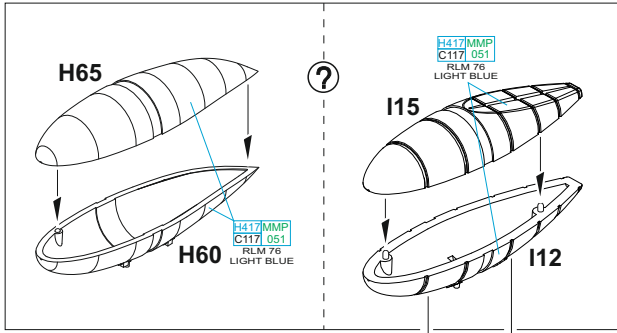


**I17 ? PE40 - MARKINGS B-E ONLY**



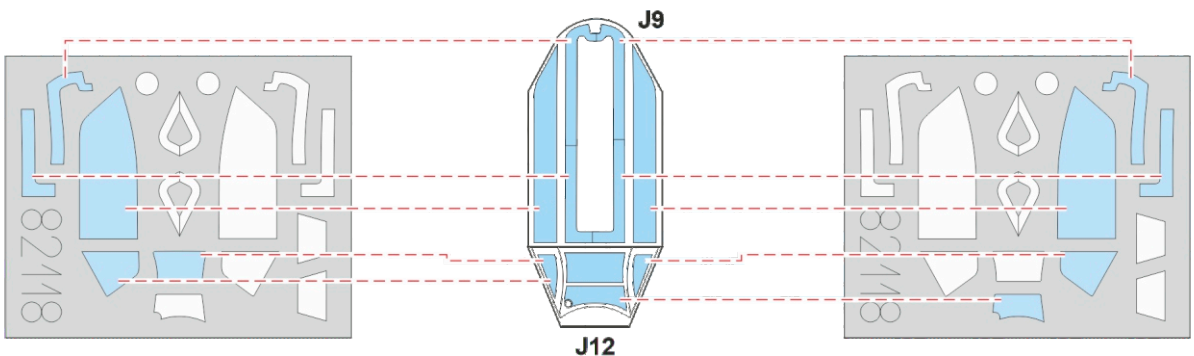
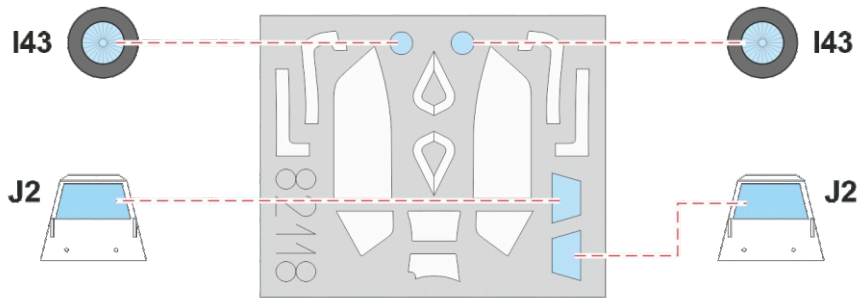






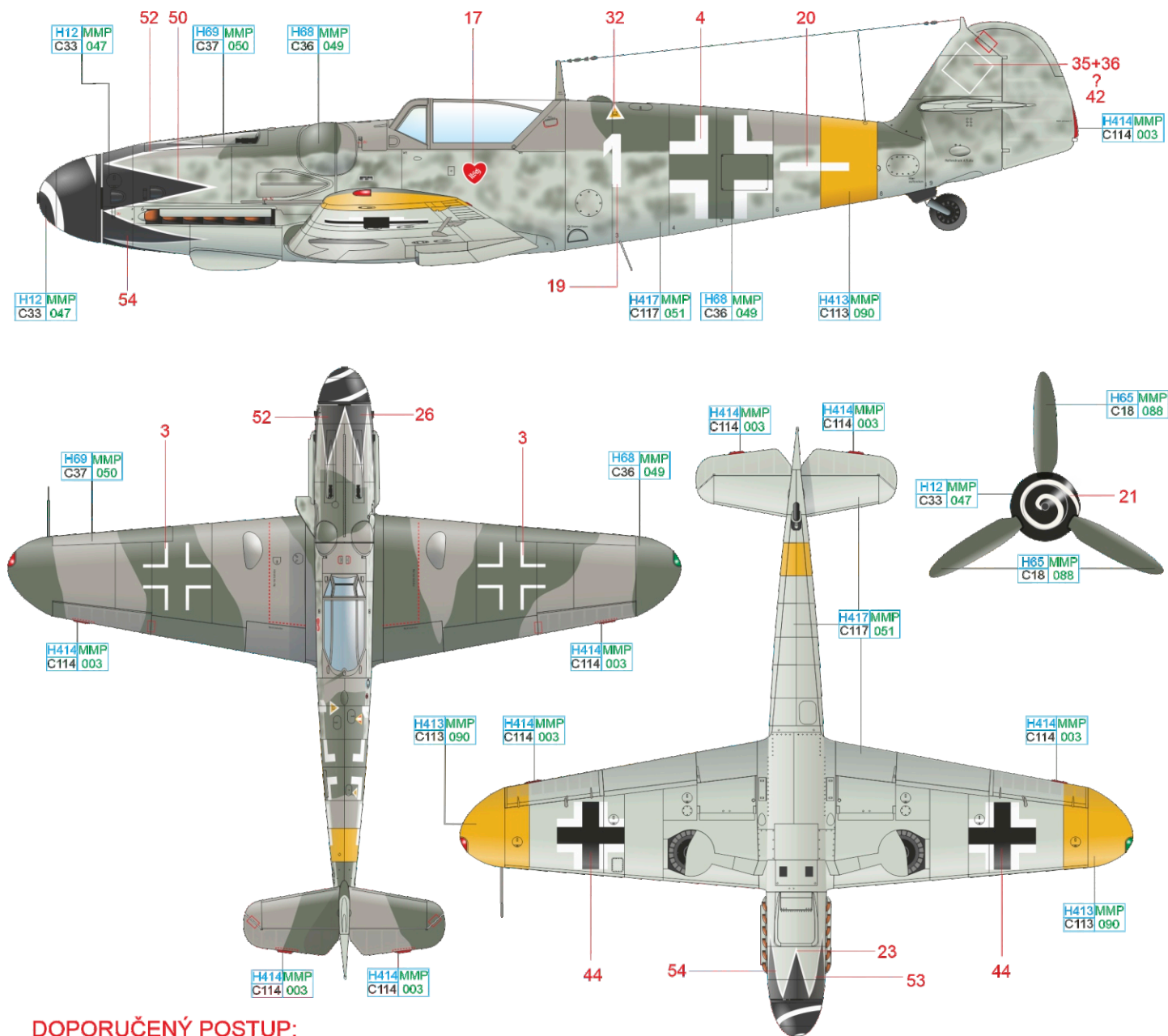
**eduard**  
**MASK**

**82118**



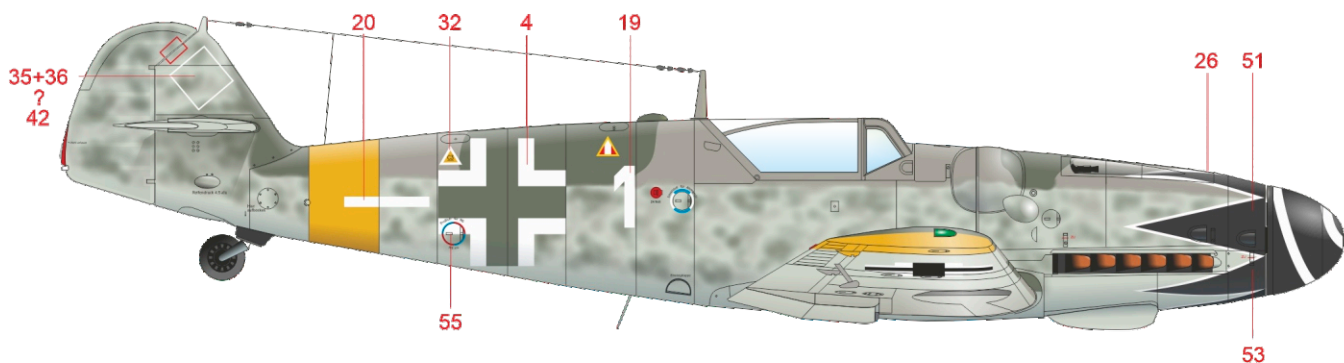
# A Bf 109G-14/U4, Hptm. E. Hartmann, 4./JG 52, Csór, Maďarsko, říjen 1944

Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, přičichl k řemeslu stíhače poprvé u 7. Staffel JG 52, do níž byl zařazen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe. Počet jeho sestřelů se zastavil na čísle 352. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce byl převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Následující rok vstoupil do řad západoněmecké Luftwaffe a ujal se velení JG 71, její první stíhací jednotky vyzbrojené proudovými stíhačkami. Do důchodu odešel v roce 1970. Zemřel 20. září 1993. Standardní kamufláž stíhaček Luftwaffe byla na Hartmannově „bílém 1“ v době jeho velení 4. Staffel doplněna o černý, bíle lemovaný tulipán na přídi. Pod kabinou na levé straně přibýlo srdce se jménem Hartmannovy ženy. Žluté spodní plochy koncových oblouků křídla a pruh zádí trupu označovaly stroje sloužící na východní frontě. Podle fotografie přídě tohoto stroje je motorový kryt stejného provedení jako u strojů vyrobených v továrně Erla v Lipsku.



## DOPORUČENÝ POSTUP:

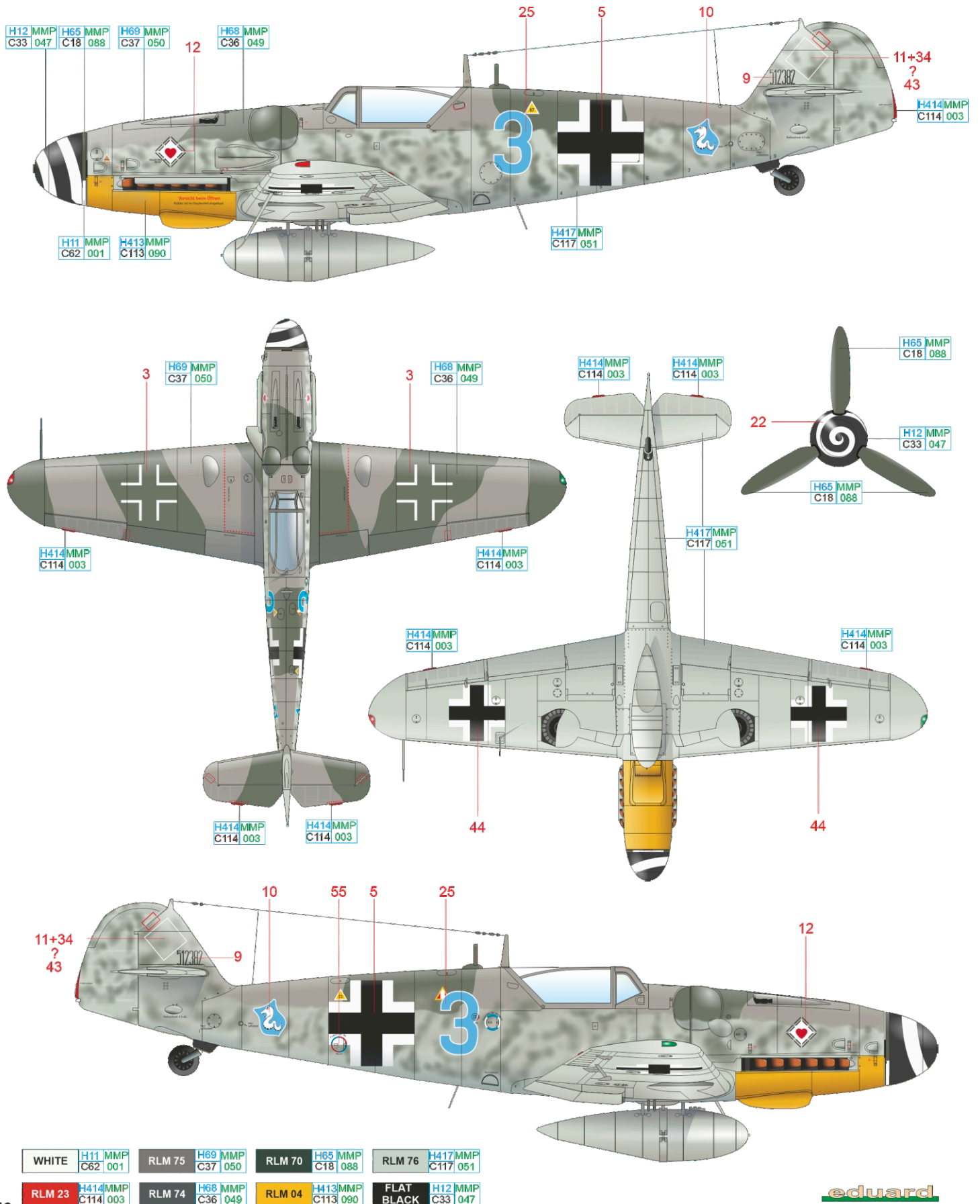
1. Nabarvit černou barvou sací kanály na přídi
2. Nanést obtisky č.. 23, 26, 50, 51, 52, 53 a 54



RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050
				FLAT	H12 MMP C33 047
				BLACK	

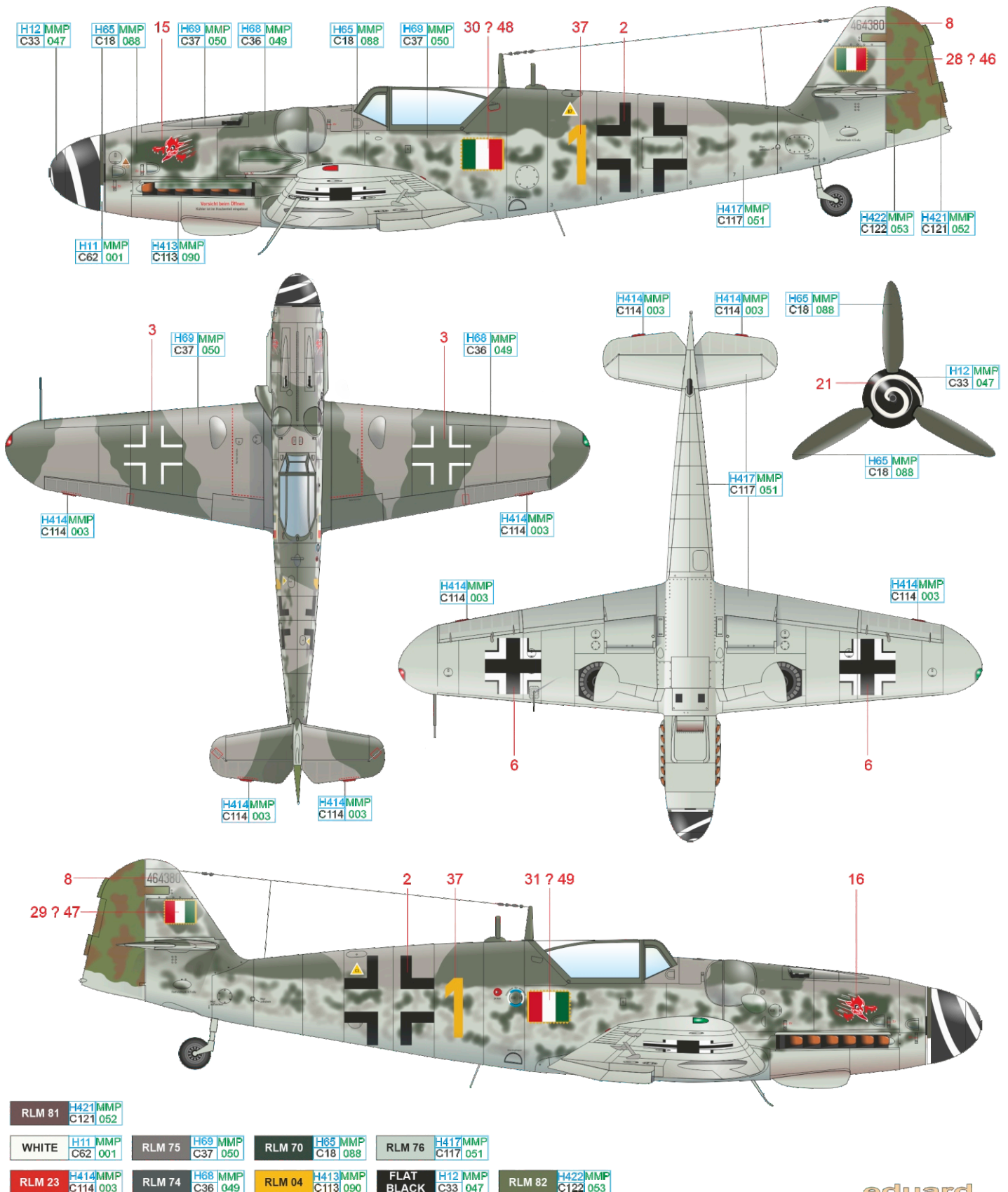
# B Bf 109G-14/U4, WNr. 512382, Lt. H. Schlick, 4./JG 77, Schönwalde, Německo, listopad 1944

V době, kdy Horst Schlick používal tento stroj, byl již zkušeným veteránem JG 77, v jejíž řadách dosáhl v průběhu let 1942 až 1945 dvou 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 ke 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 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 byl novým označením strojů 4. Staffel, na přídi byl znak Jagdgeschwader 77.



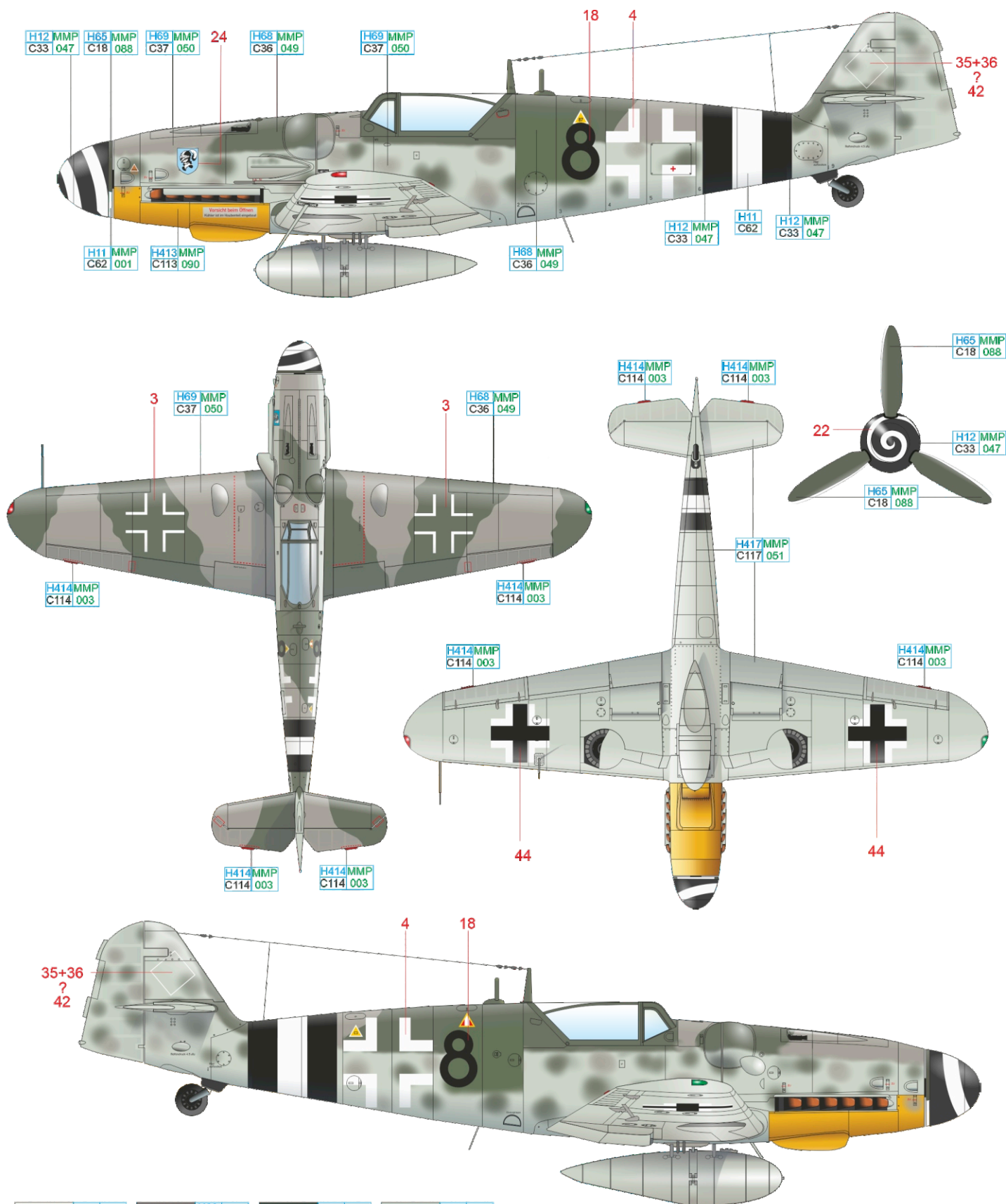
**C** Bf 109G-14, WNr. 464380, Magg. M. Bellagambi, 5<sup>a</sup> Squadriglia, 2<sup>o</sup> Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Osoppo, Itálie, březen 1945

Po vyhlášení Italské sociální republiky 18. září 1943, bylo tomuto loutkovému státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a vedeného Benitem Mussolinim 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 Aeropilanti Buscaglia) a několika transportních letek. Obě stíhací skupiny létaly v roce 1945 s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 5<sup>a</sup> squadriglie, nesoucí název Diavoli Rossi, byl v té době Maggiore Mario Bellagambi, stíhací eso se čtrnácti sestřely. Ten byl v roce 1949 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 byla 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. Směrové kormidlo, dodané jedním ze subdodavatelů, nese kamufláž barvami RLM 81 a RLM 82. Žluté lemování trupového označení strojů ANR na trupu je oproti znakům na jiných strojích buď otočené, nebo má žluté trojúhelníčky okolo celé vlajky.



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

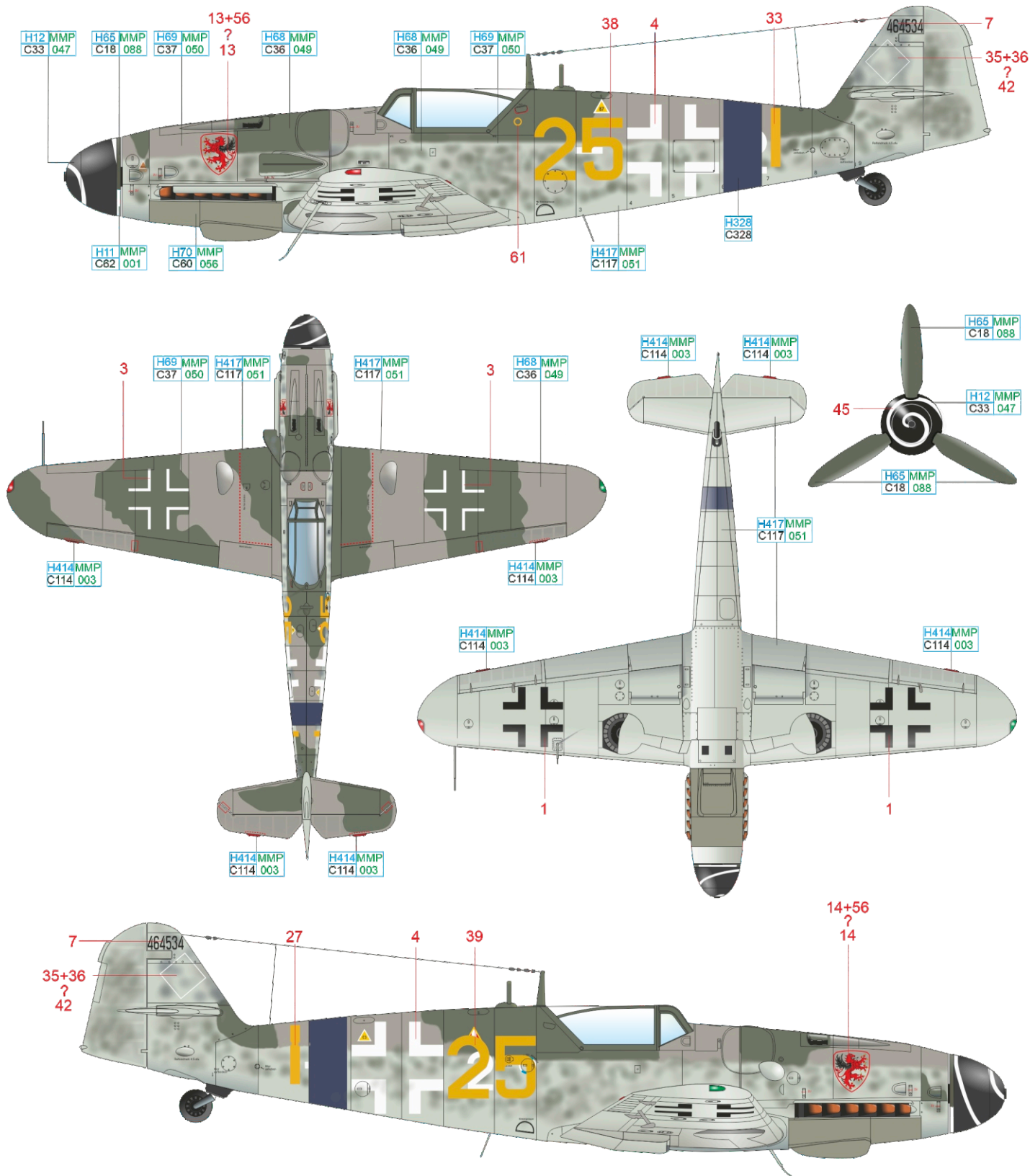
Rolf Schlegel se narodil 14. června 1922 v Sasku a po absolvování stíhacího výcviku byl zařazen k 11./JG 2, která v té době bojovala s britskými letci nad Kanálem. S touto jednotkou se zanedlouho přesunul na africké bojiště. Zde utrpěl zranění a po rekonvalescenci směřovaly jeho kroky k EKdo 16, zkušební 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, létající s proudovými Me 262. Během bojů dosáhl dvou sestřelů. Stroj v typické kamufláži pozdních stodevíték vyrobených v Lipsku v továrně Erla má původní označení stroje přestříkané čerstvou barvou RLM 74 a na přídi nese emblém strojů JG 4. Široké pruhy okolo zádě letounu označovaly stroje této JG 4 působící v rámci Obrany Říše (Reichsverteidigung).



WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 76	H417 MMP C117 051
RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 04	H413 MMP C113 090	FLAT BLACK	H12 MMP C33 047
						RLM 82	H422 MMP C122 053

# E Bf 109G-14, WNr. 464534, EJG 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 označení předchozí jednotky. Znak na přídi patří 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 nedorazily a piloti se museli spokojit s Bf 109G a Fw 190A. V Plzni byla dislokována pouze IV. Gruppe, ta však byla převedena pod Erg. KGr (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. Byla charakteristická 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.



WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 76	H417 MMP C117 051
RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 74	H68 MMP C36 049	FLAT BLACK	H12 MMP C33 047	BLUE	H328 C328
						RLM 02	H70 MMP C60 056

# Bf 109G-14

# STENCILING POSITIONS

