

GERMAN WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

intro

ProfiPACK



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 DB601. 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, vzlakové 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 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 „stodevíttek“ 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 předsériové 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 napomohla 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 letounu 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 sta 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 a 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, průběhové a cvičné nebo jako rammjäger.

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

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tete.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管して下さい。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



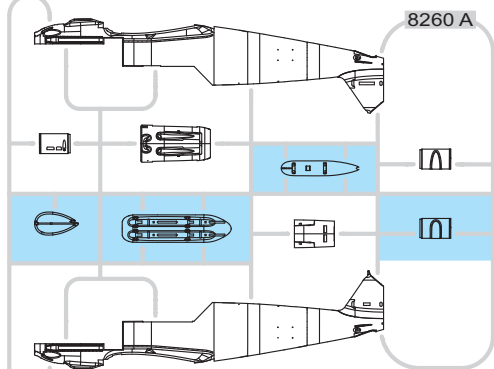
PIÈCES



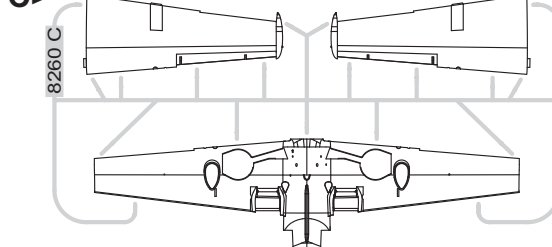
部品

A>

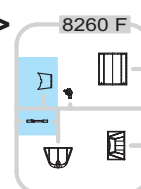
PLASTIC PARTS



C>

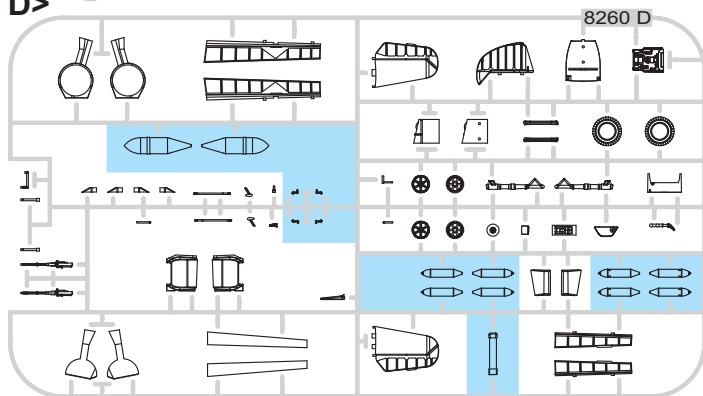


F>

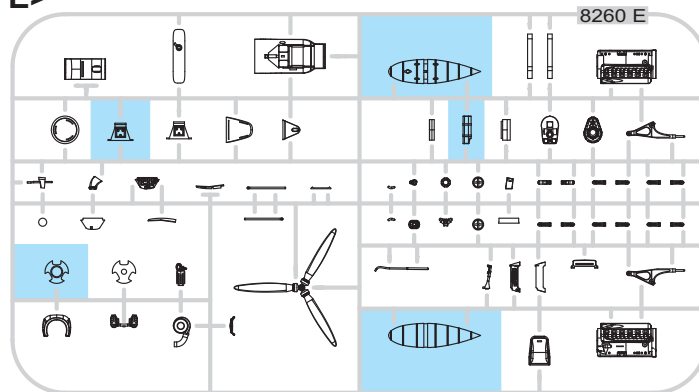


-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser.
-Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

D>



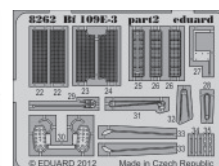
E>



eduard
MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



COLOURS



BARVY



FARBEN



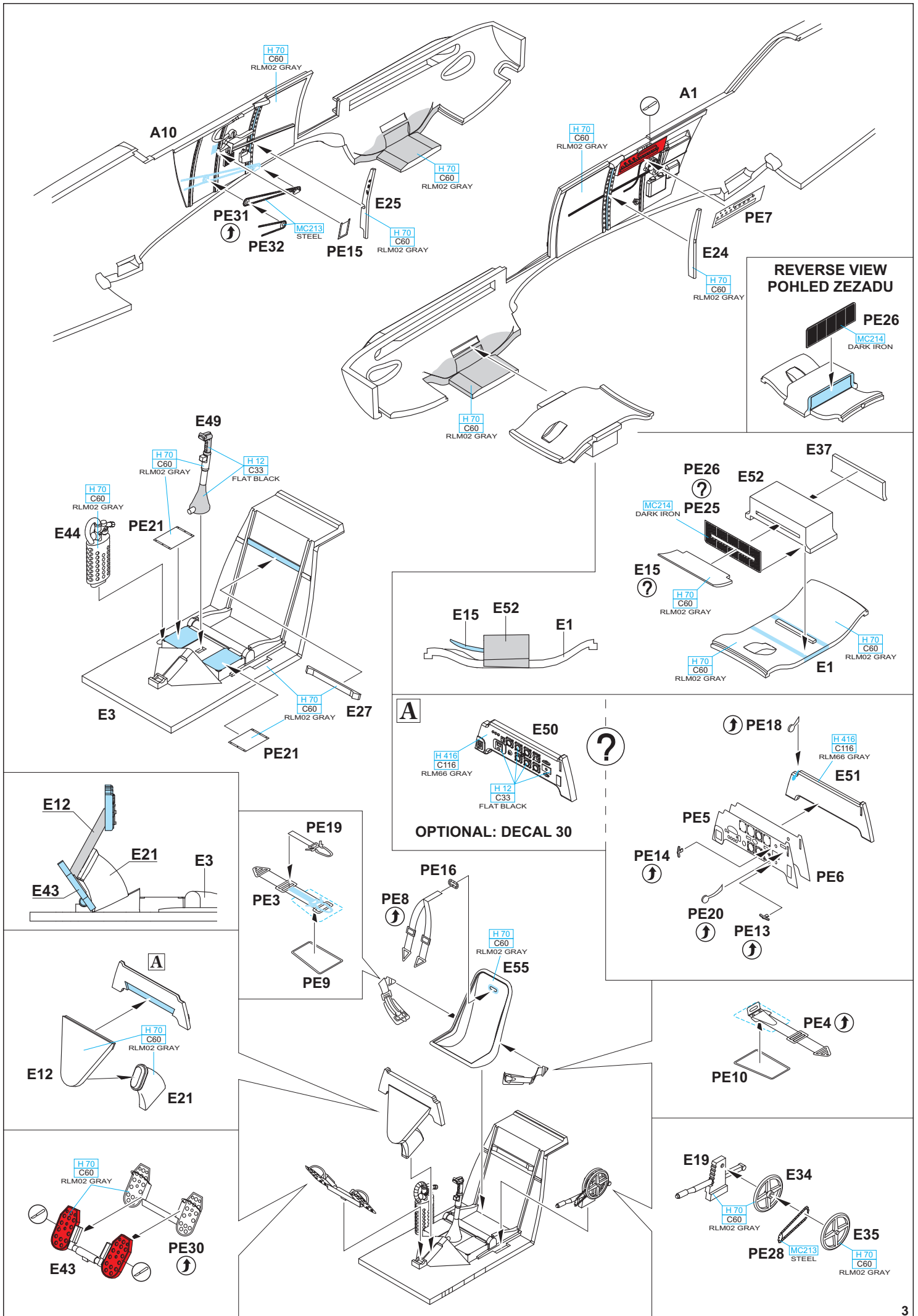
PEINTURE

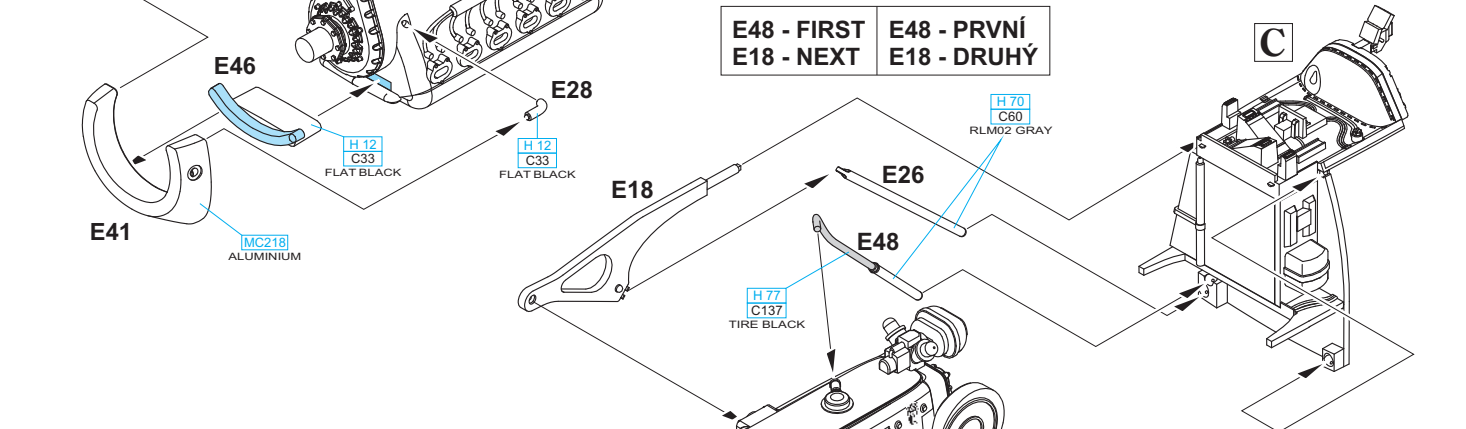
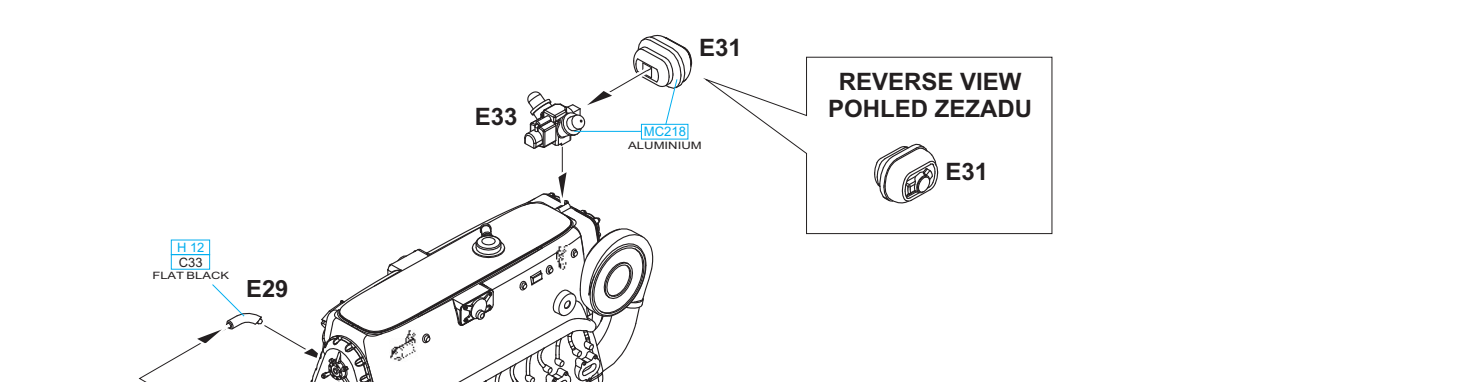
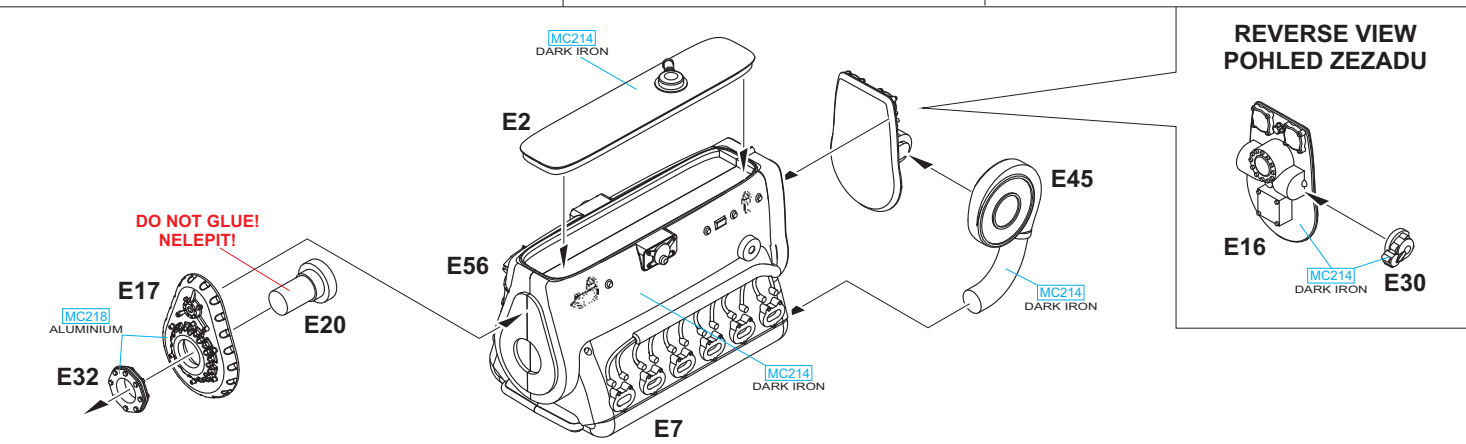
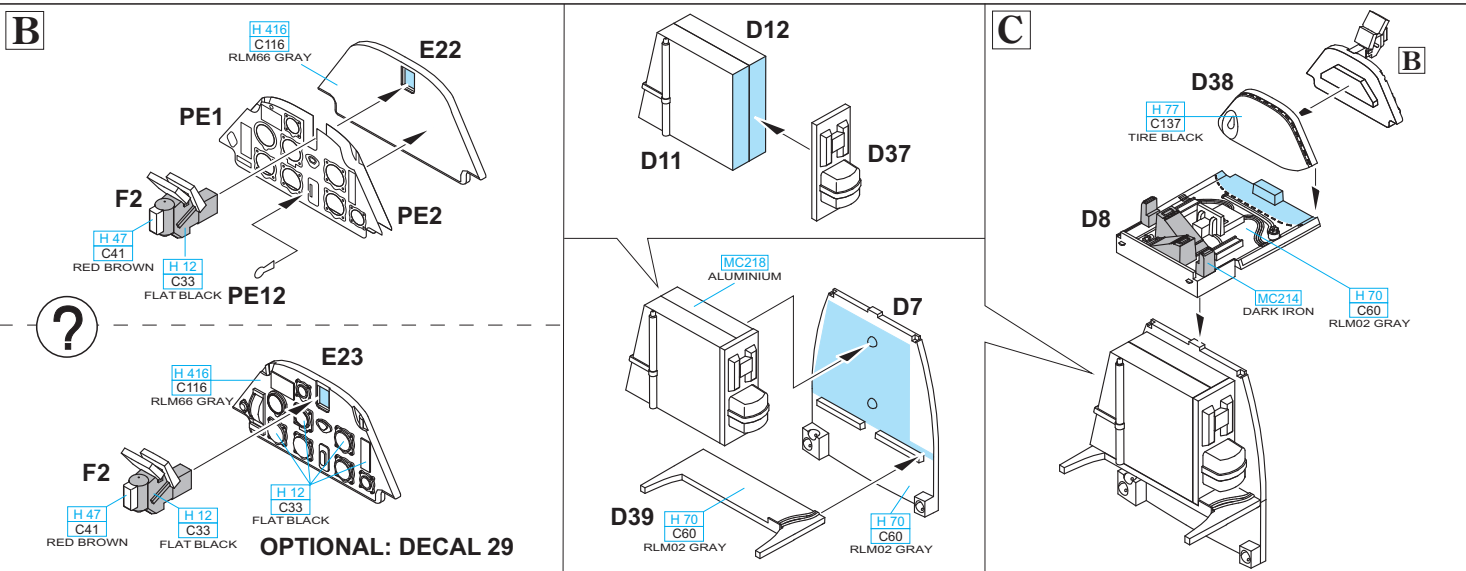


色

GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H11	C62	FLAT WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H47	C41	RED BROWN	
H64	C17	DARK GREEN	RLM 71
H65	C18	BLACK GREEN	RLM 70
H70	C60	GRAY	RLM 02
H77	C137	TIRE BLACK	

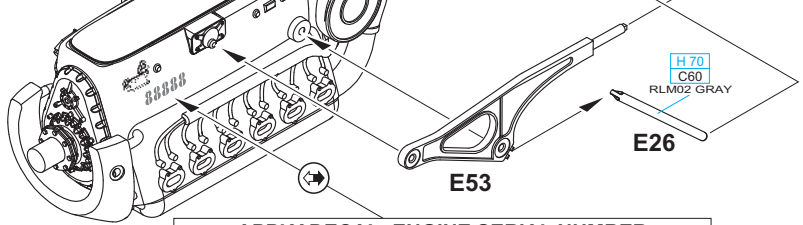
AQUEOUS	Mr.COLOR		
	C81	RUSSET	
H413	C113	YELLOW	RLM 04
H416	C116	BLACK GRAY	RLM 66
H417	C117	LIGHT BLUE	RLM 76
Mr.METAL COLOR			
	MC213	STEEL	
	MC214	DARK IRON	
	MC218	ALUMINIUM	



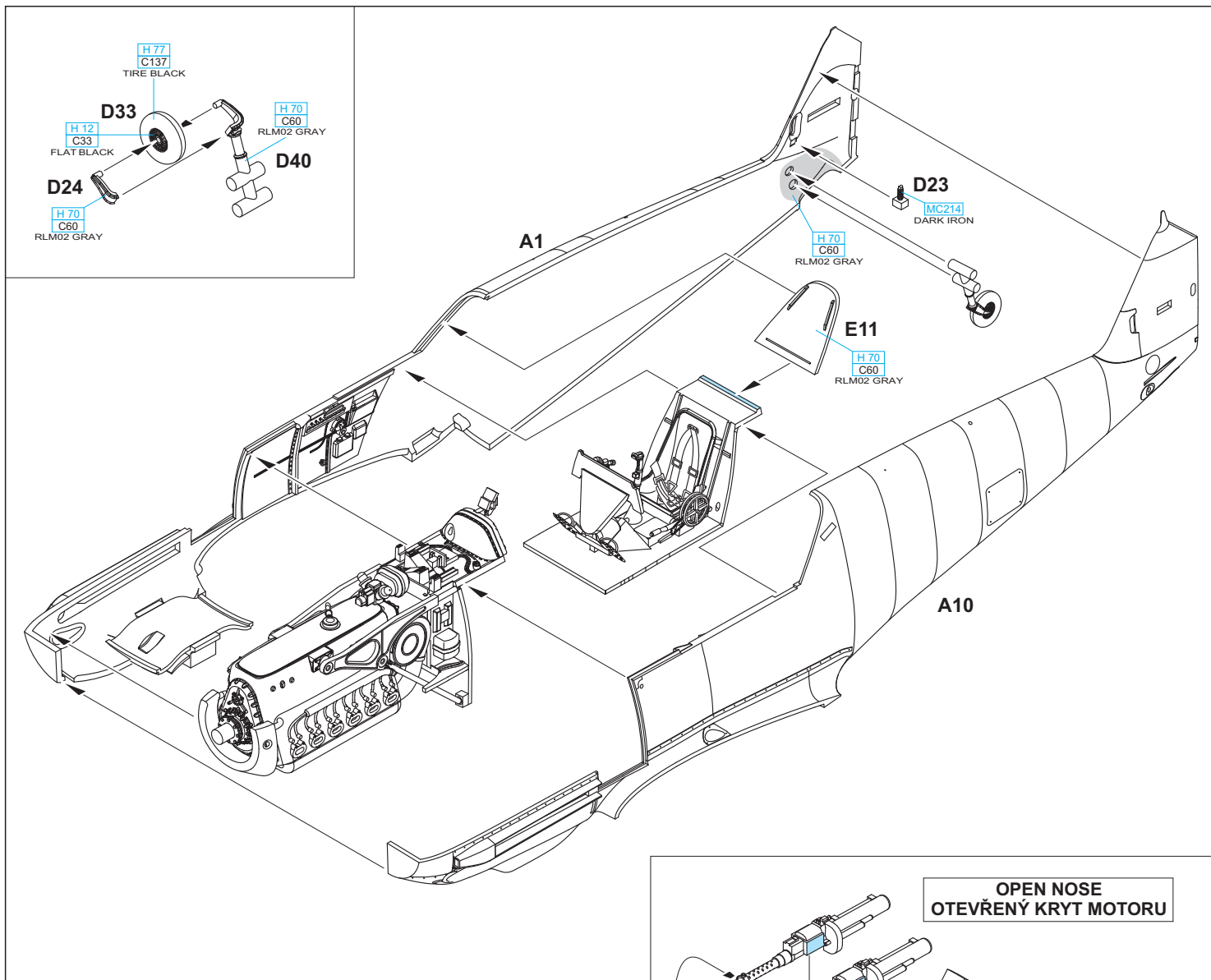


FOR CLOSED ENGINE & GUN COWLING GO TO THE PAGE 10.
DO NOT USE FOLLOWING PARTS :
 E2, E16, E18, E26, E28, E29,
 E30, E31, E33, E45, E48, E53

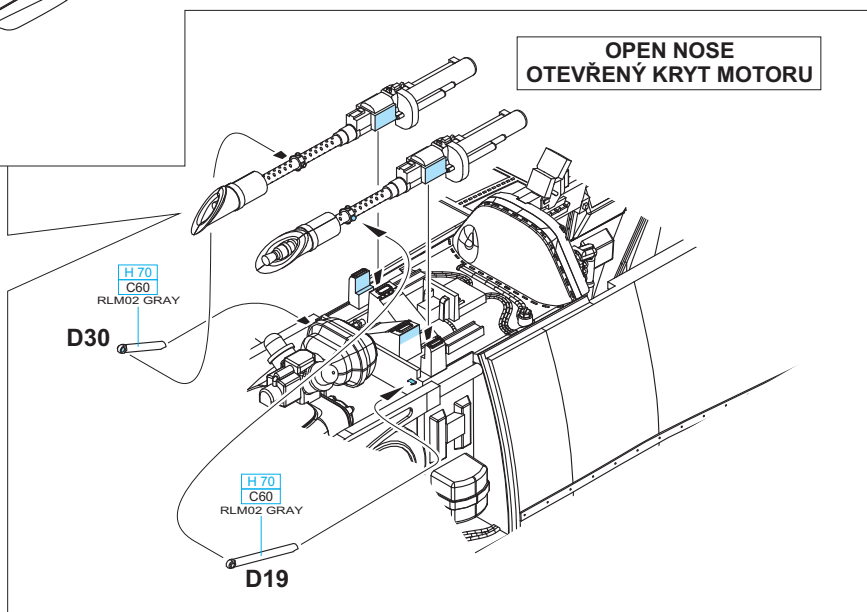
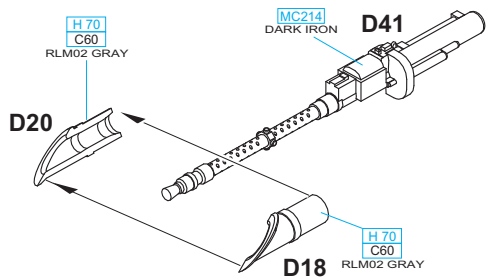
PRO UZAVŘENÝ KRYT MOTORU A ZBRANÍ JDĚTE NA STRANU 10.
NEPOUŽÍVEJTE DÍLY :
 E2, E16, E18, E26, E28, E29,
 E30, E31, E33, E45, E48, E53



APPLY DECAL- ENGINE SERIAL NUMBER
SEE YOUR REFERENCE FOR THE EXACT NUMBER
SÉRIOVÉ ČÍSLO MOTORU- POUŽIJTE OBTISK
DĚLE VLASTNÍCH PODKLADŮ

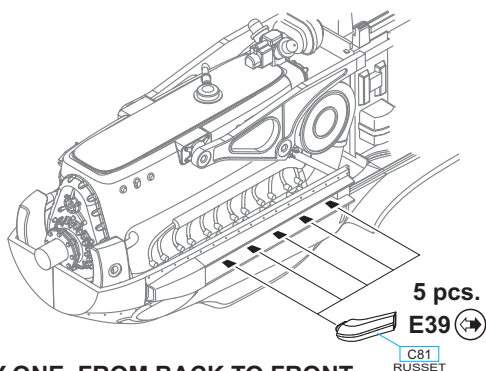


2 pcs.

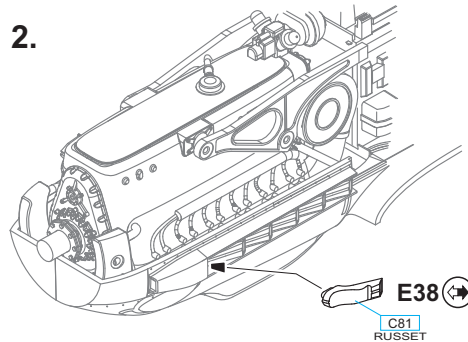


**EXHAUST PIPES INSTALLATION
INSTALACE VÝFUKOVÝCH NÁTRUBKŮ**

1.

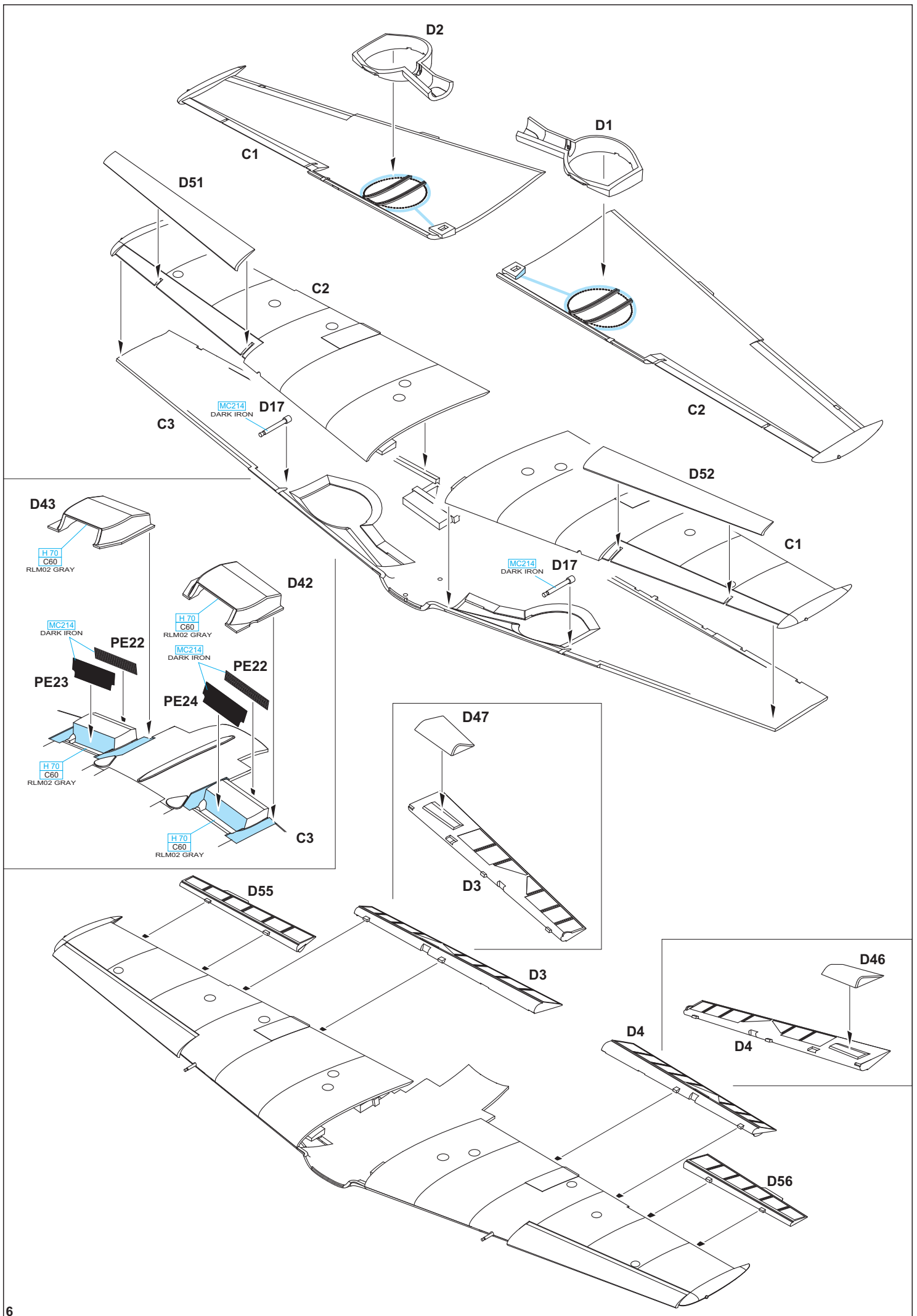


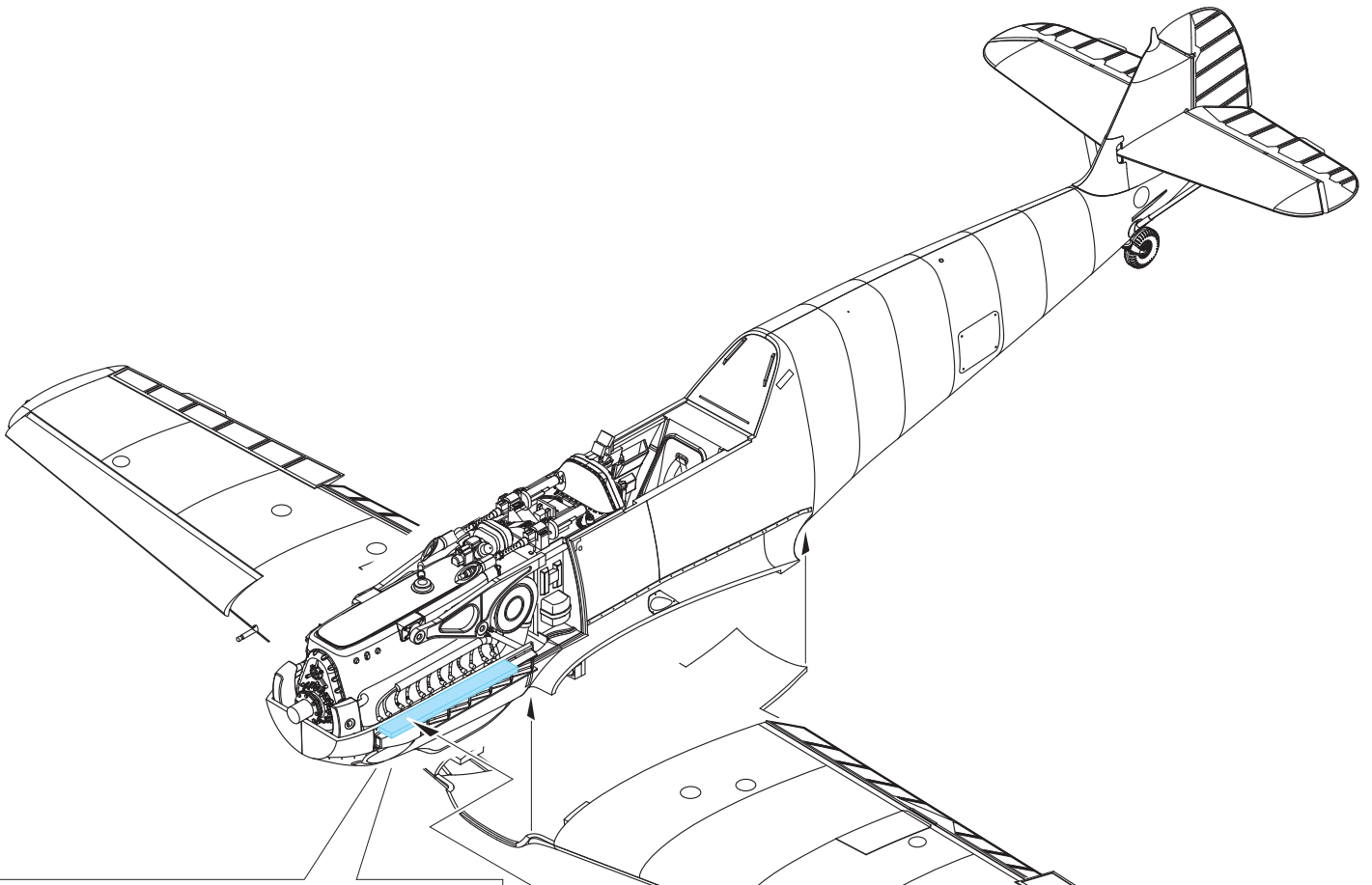
2.



- ONE BY ONE, FROM BACK TO FRONT
- JEDEN PO DRUHÉM, ODZADU DOPŘEDU

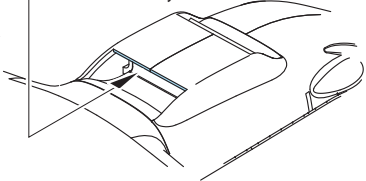
- E38 FITS WITHOUT THE GLUE
- E38 NENÍ NUTNÉ LEPIT



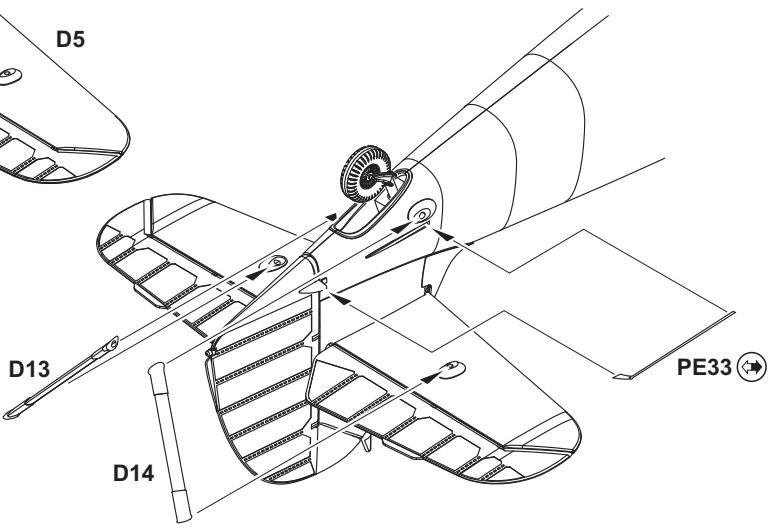
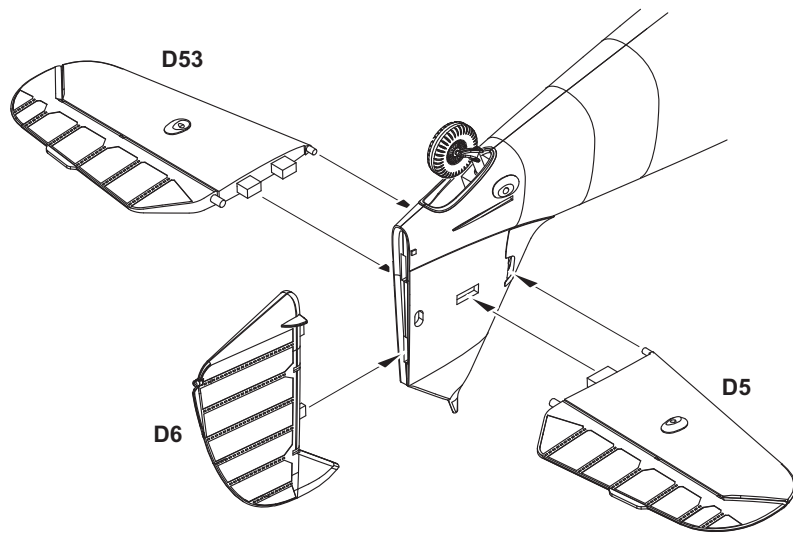


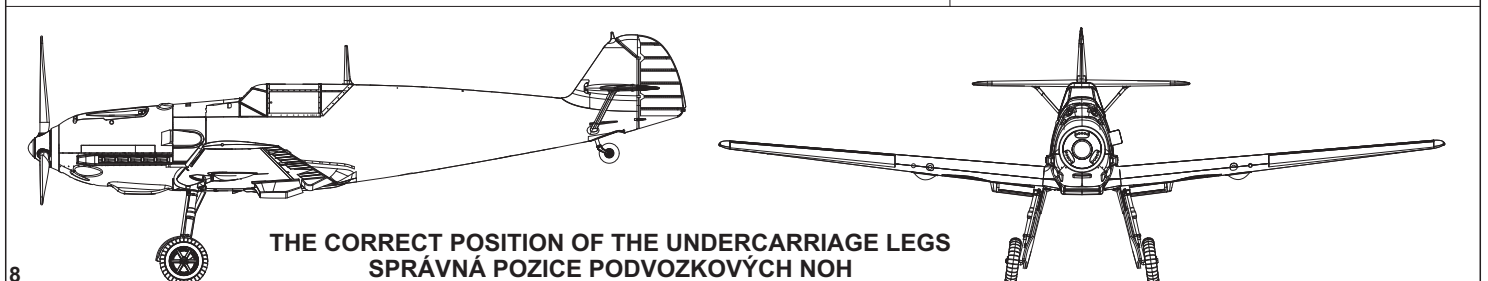
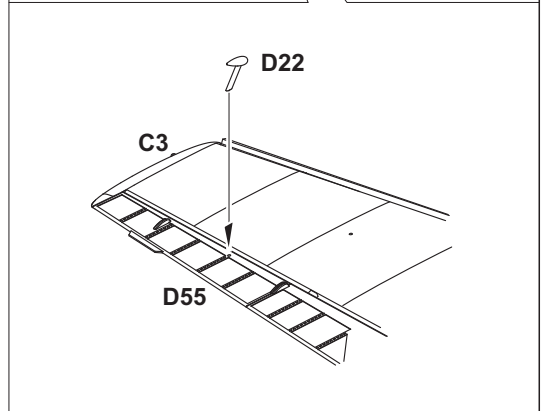
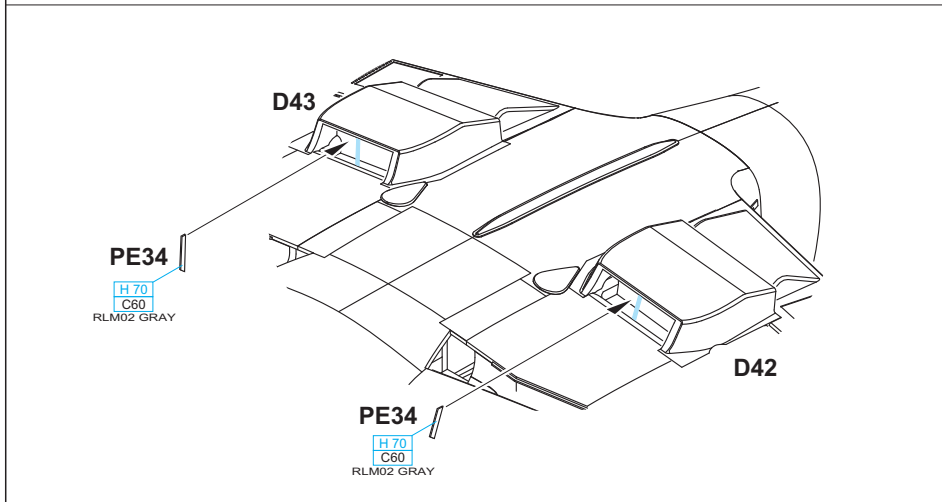
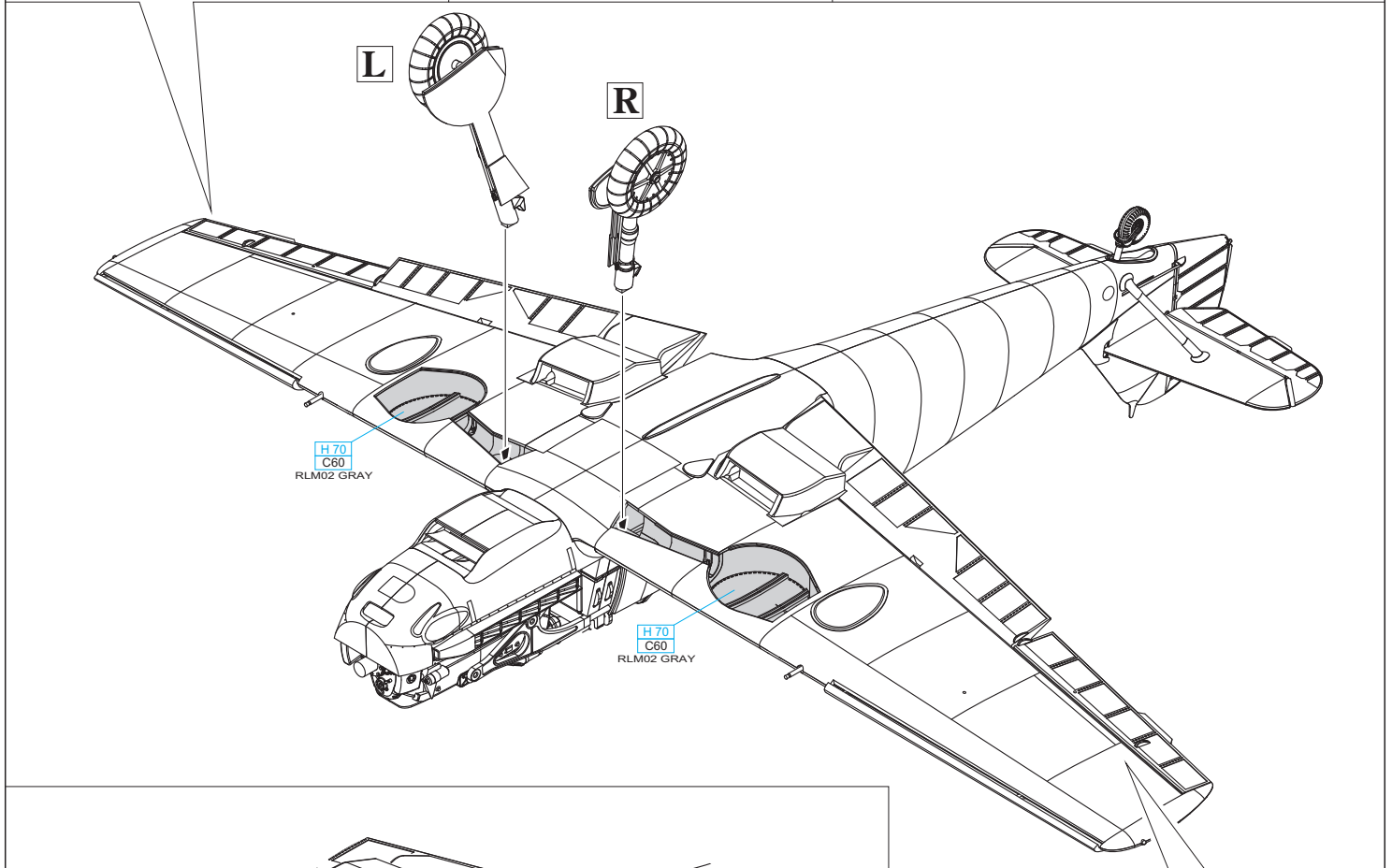
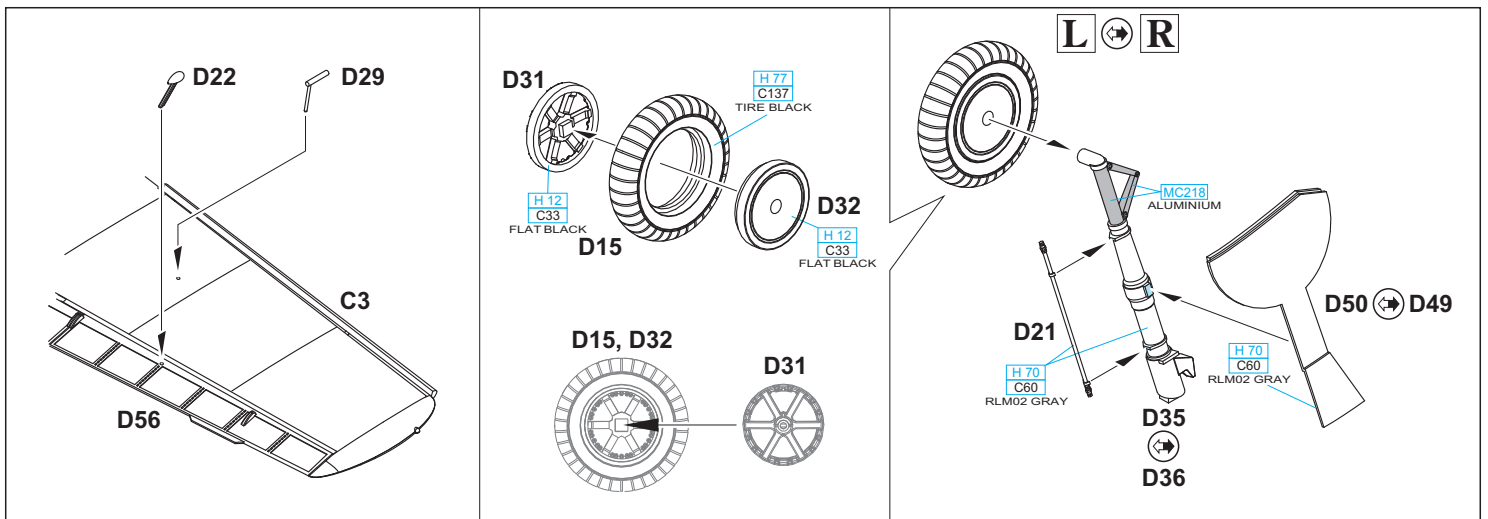
E13
 H 70
 C60
 RLM02 GRAY

A1, A10

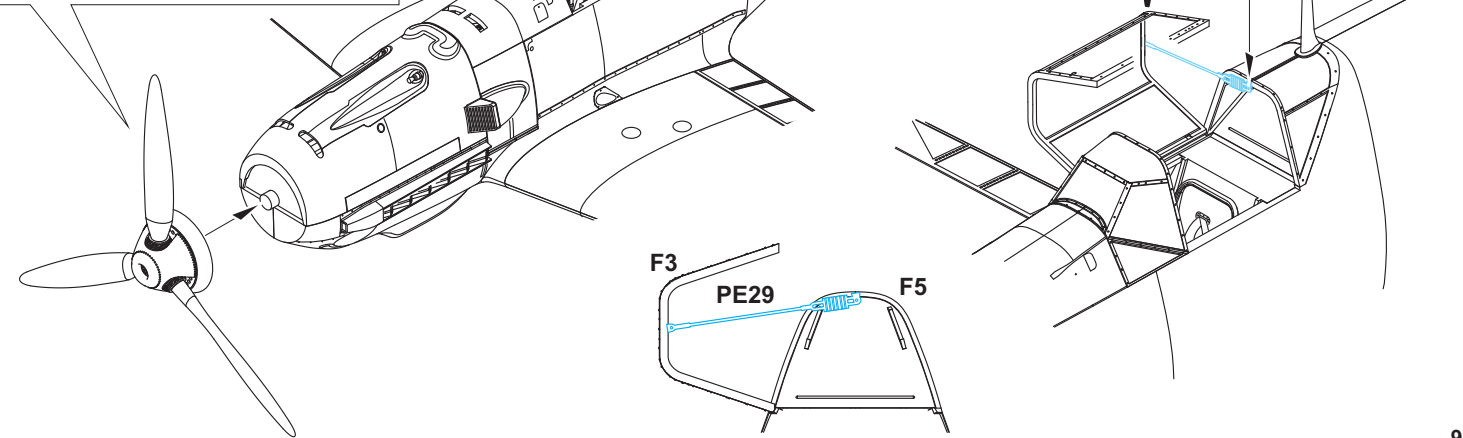
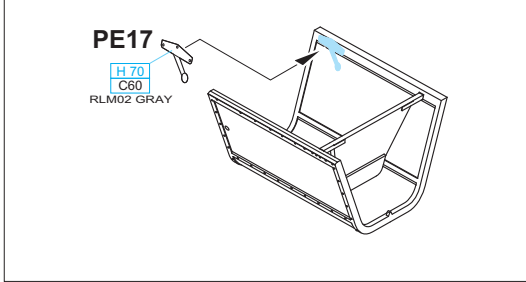
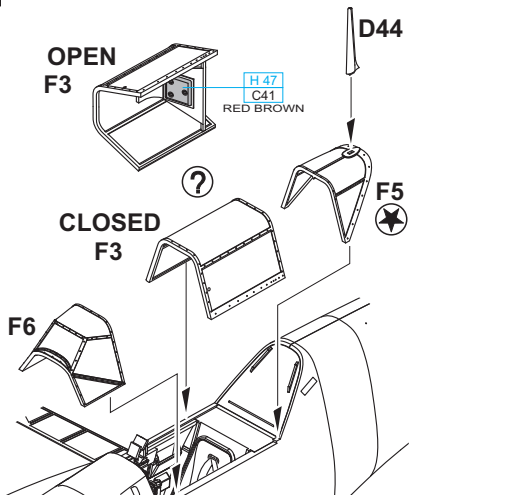
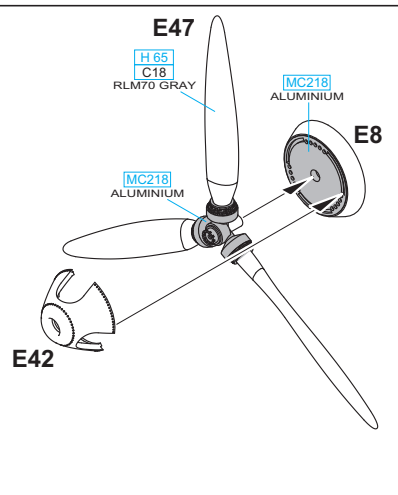
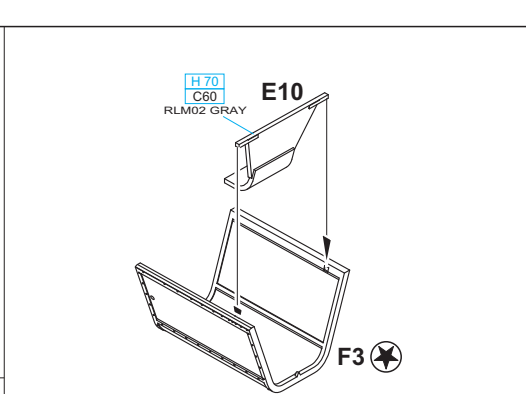
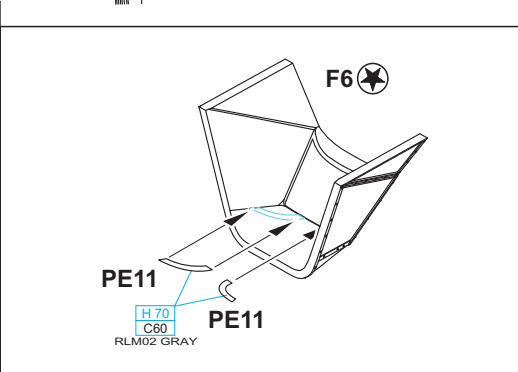
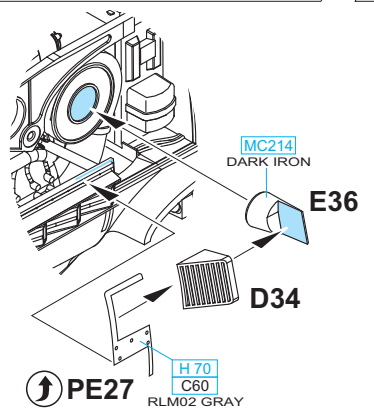
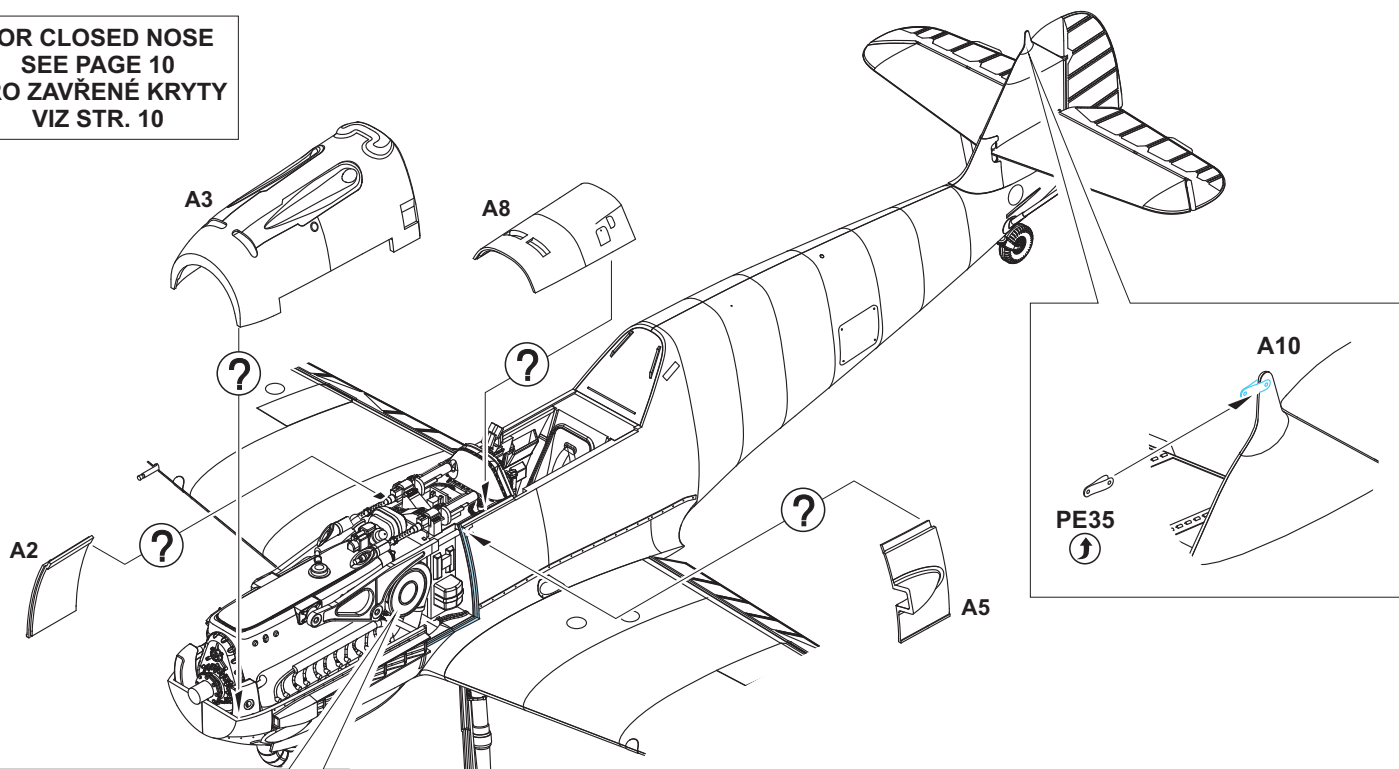


E6 → **E5**
 H 70
 C60
 RLM02 GRAY

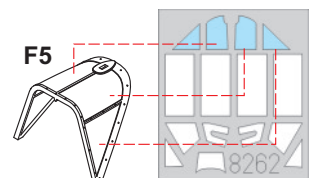
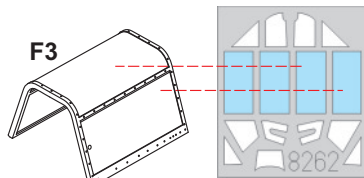
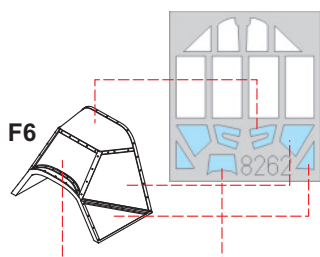
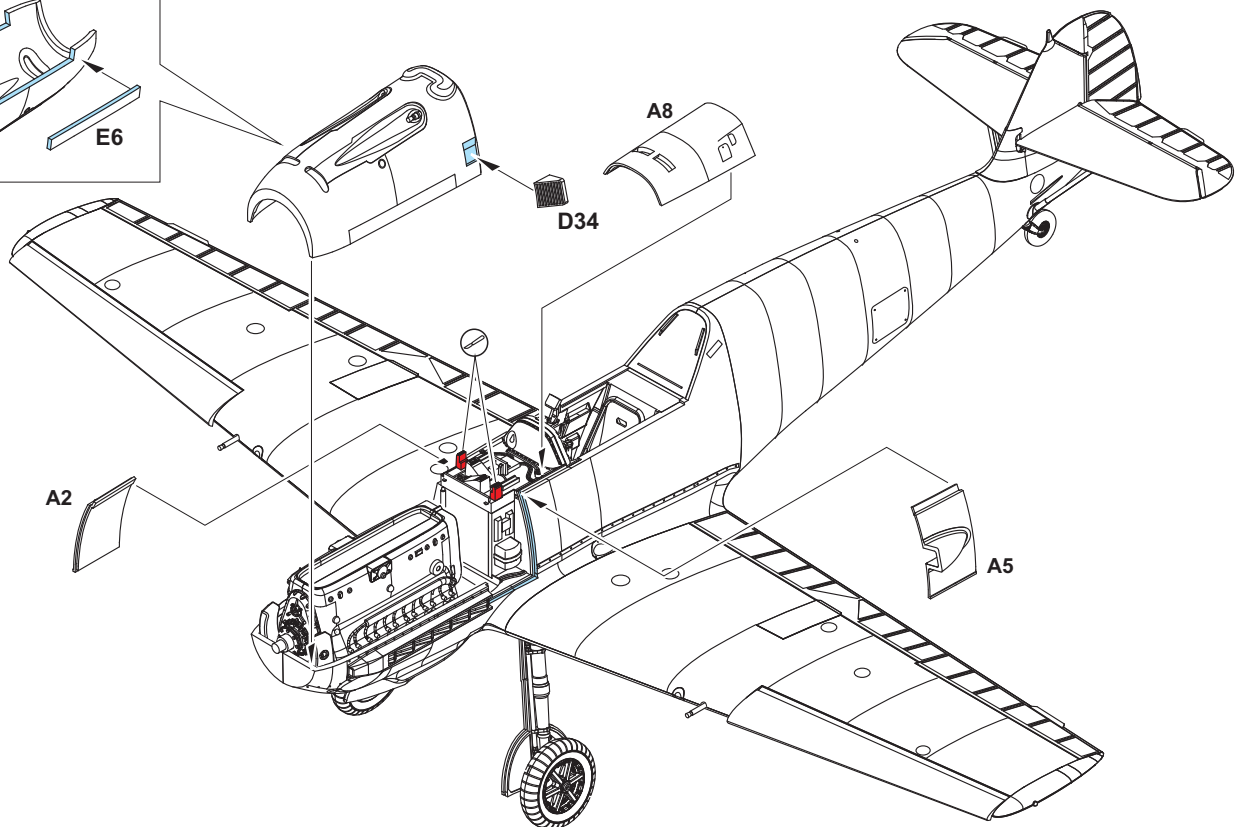
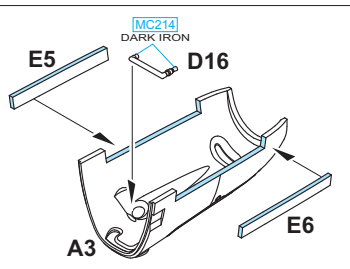
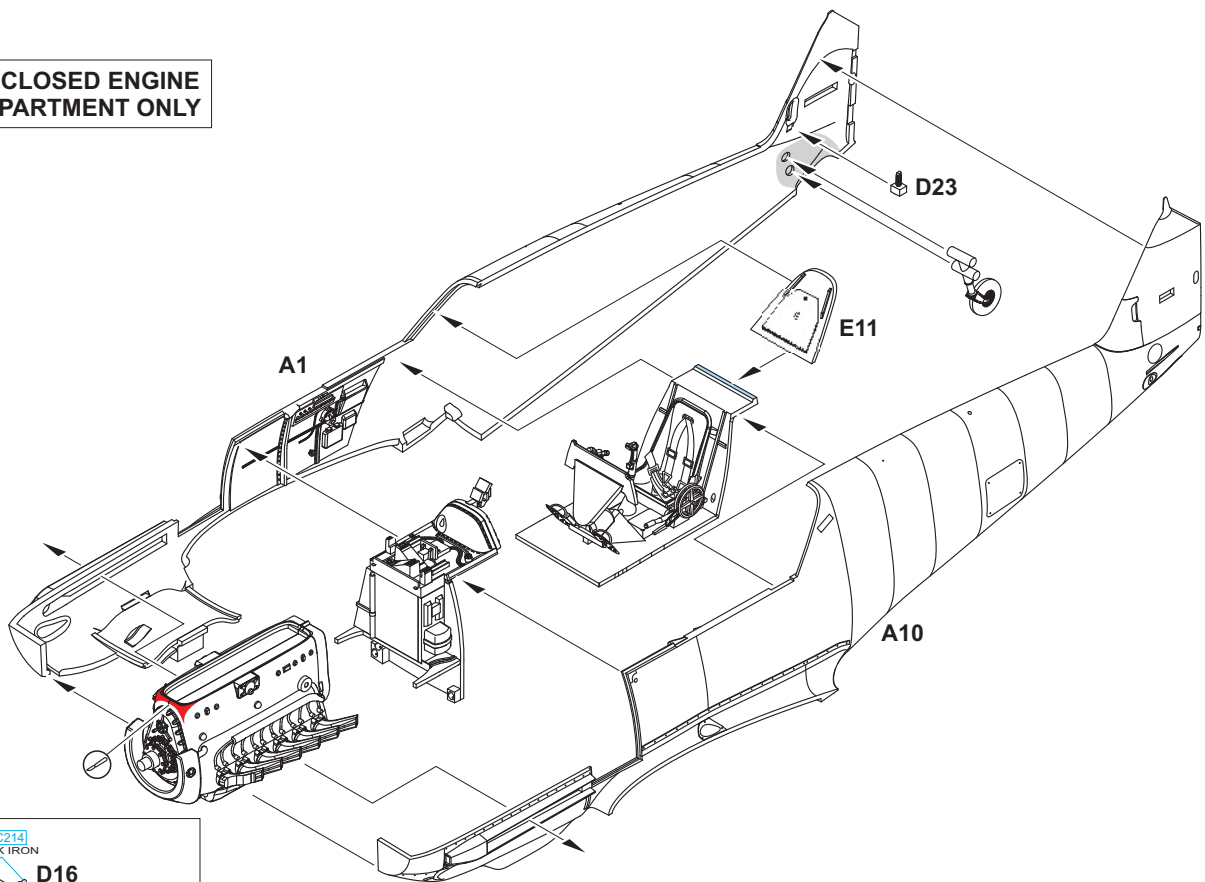




FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 10
PRO ZAVŘENÉ KRYTY
VIZ STR. 10



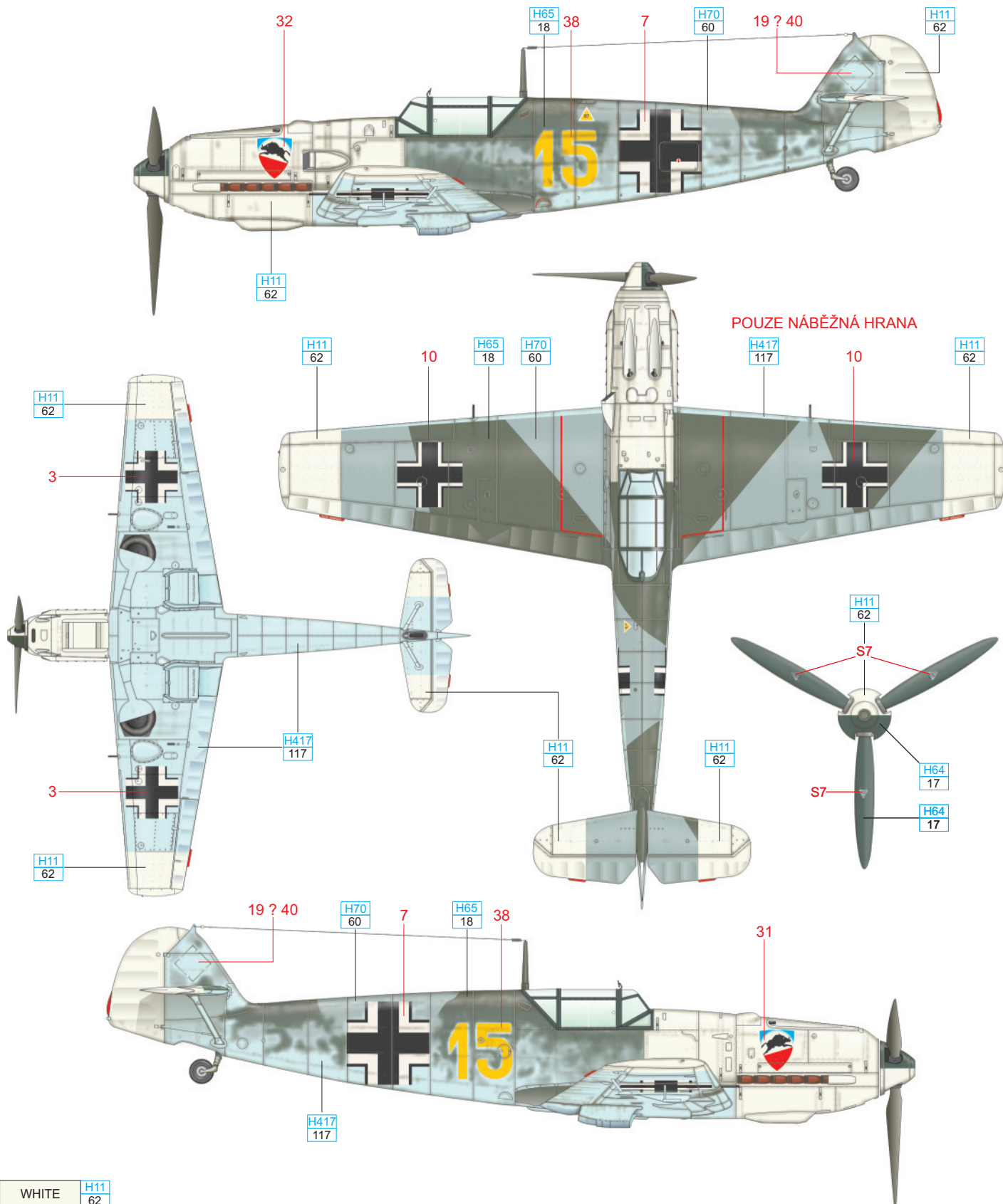
FOR CLOSED ENGINE COMPARTMENT ONLY



A Uffz. Karl Wolff, 3./JG 52, Pihen/Calais, Francie, srpen 1940

Velmi působivou kamufláž nesl Bf 109E-3 „Bílá 15“, se kterým Uffz. Karl Wolf 30. srpna 1940 při přistání havaroval. Standardní schéma RLM 02/71/65 s převažující modrou RLM 65 na bocích trupu. Spodní modrá, která zároveň přecházela přes náběžné hrany křidel, byla později na bocích ztmavena skvrnami barev použitých na horních plochách. Navíc letoun dostal působivou bílou barvu příďe, směrovky, konců křidel a výškovek, což sloužilo v první řadě k rychlé identifikaci. Emblem na přídi náležel I. Gruppe JG 52. Měsíc po tvrdém přistání s „Bílou 15“ byl Uffz. Wolf sestřelen nad Anglií a padl do zajetí.

Jagdgeschwader 52 se stala nejúspěšnější stíhací jednotkou Luftwaffe především díky svému působení na východní frontě. Ovšem svou slávu si začala získávat již v době bojů o Francii a později v Bitvě o Británii. Již na konci roku 1940 bylo jejím pilotům uznáno 177 vítězství. Ovšem i ztráty byly relativně vysoké. Jen v období Bitvy o Británii padlo nebo bylo zajato 53 jejích pilotů. JG 52 byla zvláštní také tím, že její bojový letecký park tvořili po celou válku výhradně Bf 109.



WHITE	H11 62
-------	-----------

RLM 76	H417 117
--------	-------------

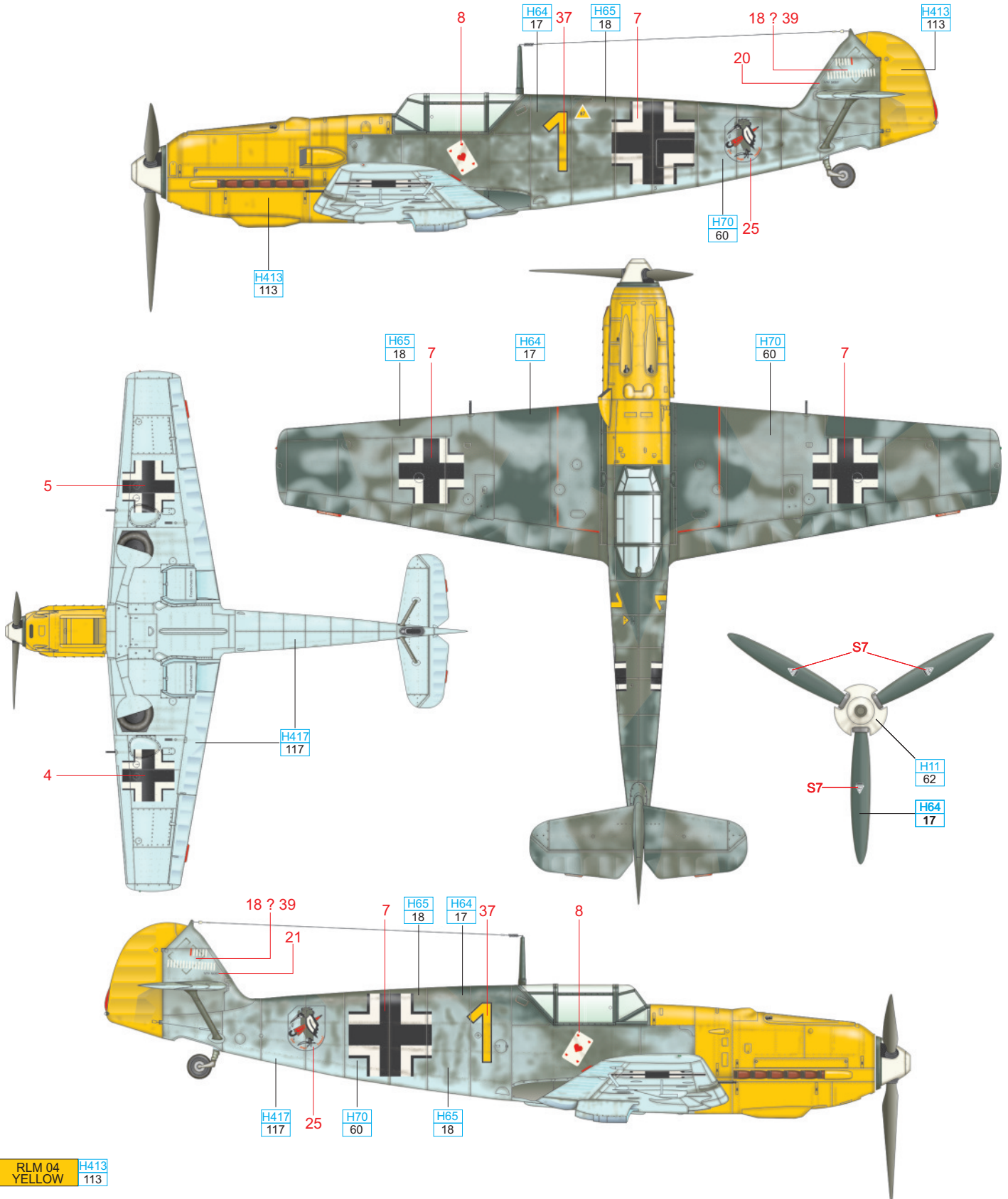
RLM 02	H70 60
--------	-----------

RLM 71	H65 18
--------	-----------

RLM 70	H64 17
--------	-----------

B Oblt. Josef Priller, Staffelkapitän 6./JG 51, Francie, podzim 1940

„Žlutá 1“ W.Nr. 5057 velitele 6. Staffel JG 51 Josefa Prillera prošla během svého působení řadou barevných úprav. Podle některých zdrojů sestávala původní kamufláž ze schematu RLM 70/71/65. Potvrdit s jistotou lze její pozdější podobu, kdy byla světle modrá ze spodních ploch rozšířena až na boky trupu a to vcelku vysoko. Poté následovalo opětovné ztmavení trupu nepravidelnými skvrnami barev RLM 02 a 71. Navíc bylo schéma horní plochy křídla, původně tvořené lomenými čarami, rozbito skvrnami a vlnovkami stejných barev jaké byly použity na trupu. To je stav z podzimu 1940, který zobrazuje náš profil. V tu dobu stroj také obdržel žlutou barvu přídě a směrového kormidla. Rozsah žluté na přídě je předmětem spekulací. Některé zdroje uvádějí podobu zobrazenou na titulním obrázku krabice tohoto modelu, podle jiných byla žlutá barva aplikována pouze na motorovém krytu a vrtulovém kuželu, jak ukazuje tento profil. Emblém II./JG 51 „Gott strafe England!“ (Gott punish England!) zobrazený na zadní části trupu je nastříkán bez obvyklého bílého pozadí, pouze s černým lemem okolo postavy havrana s deštníkem, imitujícího ministerského předsedu Chamberlaina. Emblém karty srdcového esa – znak Staffel – se stal později společným rysem následujících prillerových letounů jako jeho osobní emblém. Ten zde ještě nenese známý nápis „Jutta“. Symboly prillerových vítězství na směrovce (sestavující ze svislých čárek s datumi) částečně zakrývají svastiku. Pivovarský sládek Josef Priller v období 1939 – 45 dosáhl 101 vítězství v 1307 operačních letech. Zobrazený letoun po něm zdědil další známý pilot Luftwaffe, Hptm. Herbert Ihlefeld, který se s ním v roce 1941 zúčastnil balkánského tažení.



RLM 04 YELLOW H413 113

RLM 76 H417 117

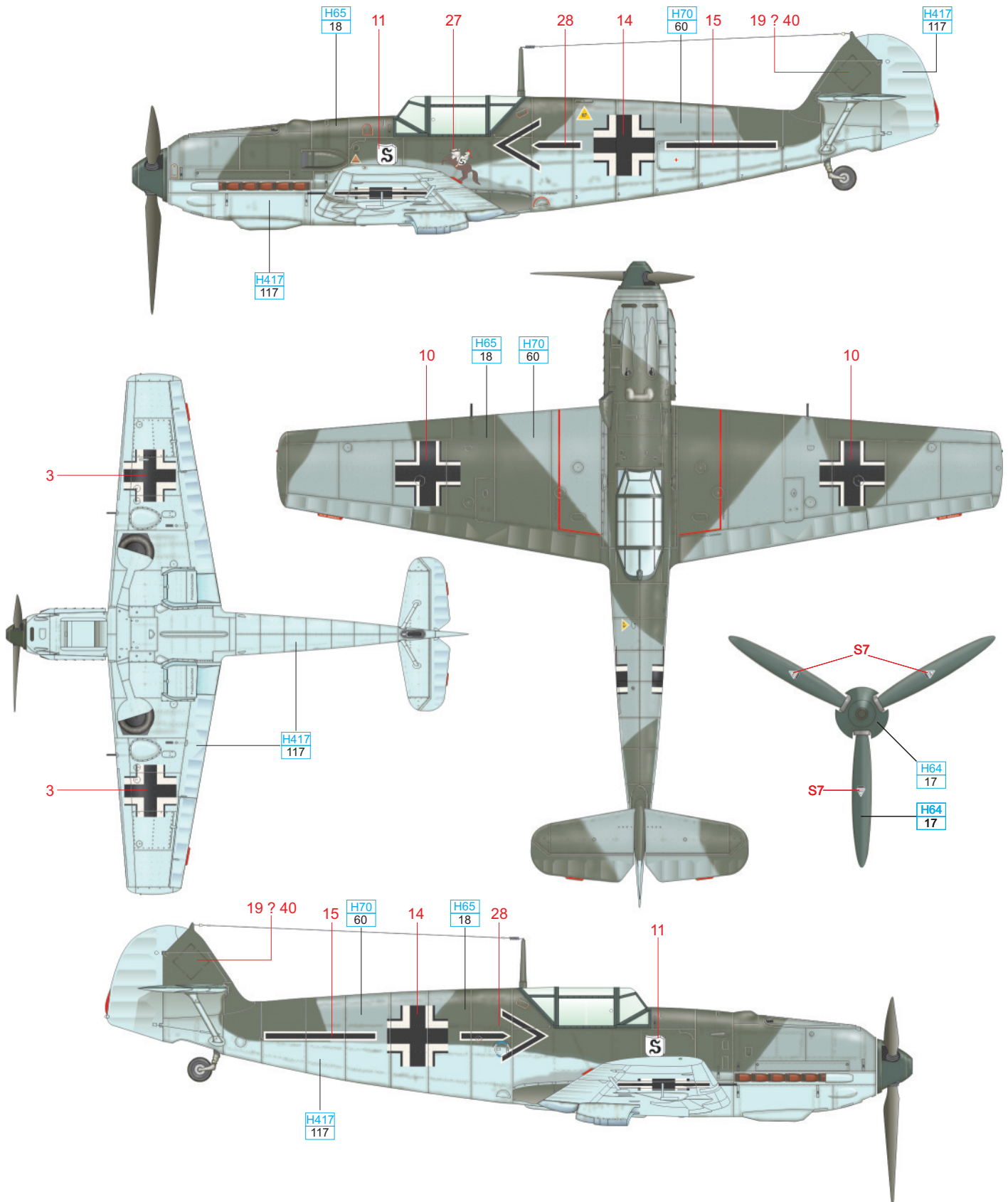
RLM 02 H70 60

RLM 71 H65 18

RLM 70 H64 17

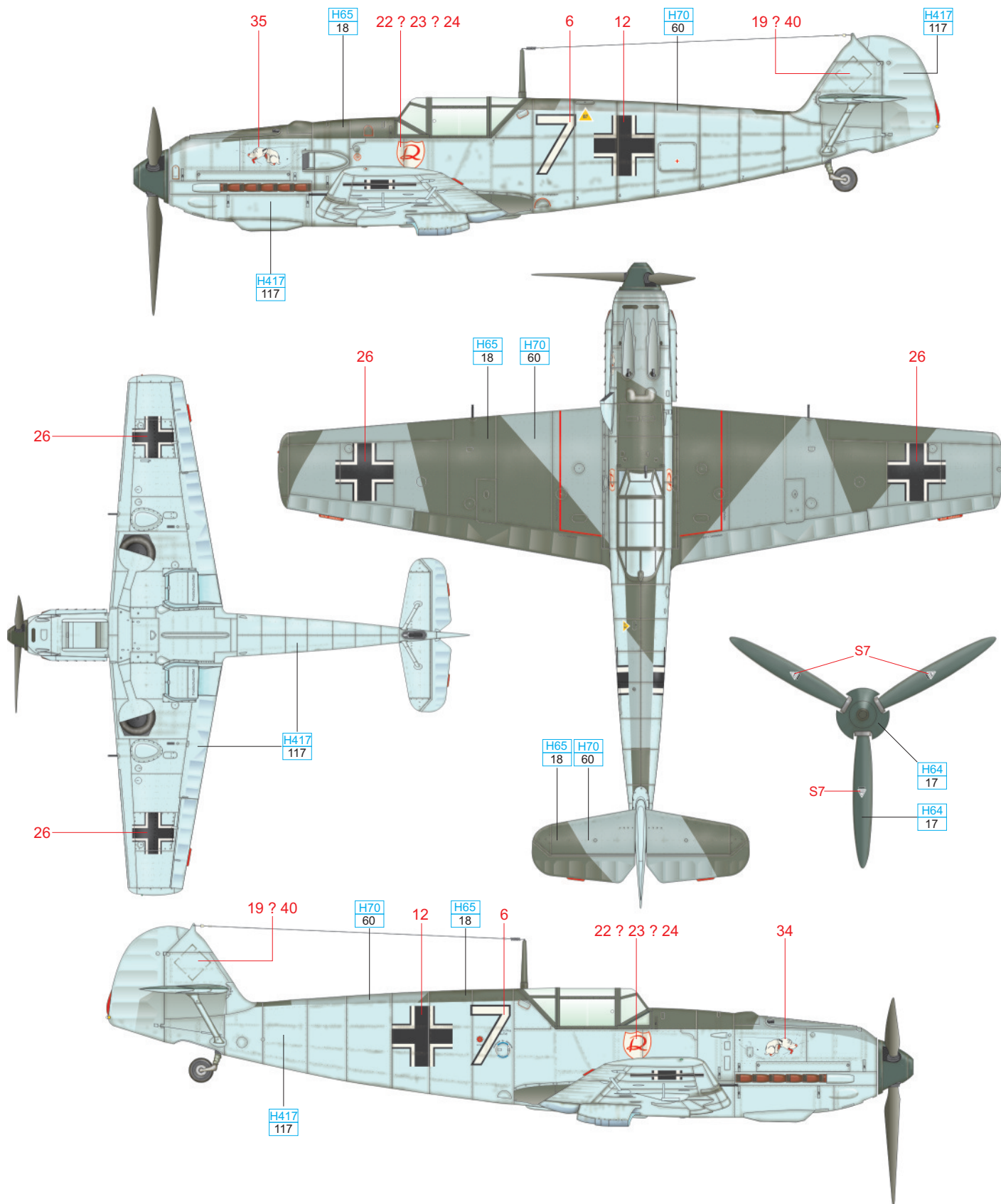
C Obstlt. Hans-Hugo Witt, Geschwaderkommodore JG 26, Dortmund, Německo, květen 1940

Pro dané období neobvyklou kamufláž nesl letoun, se kterým v dubnu 1940 létal velitel JG 26, Obstlt. Hans-Hugo Witt. Horní plochy sestávaly z kamuflážních polí barev RLM 02 a 71, spodní nesly standardní RLM 65. Taktické označení Geschwaderkommodora bylo doplněno zjednodušenou variantou „Schlageter“, emblému JG 26. Kresba jezdce na koni byla emblémem Stab/JG 26 a nacházela se pouze z levé strany trupu. Jagdgeschwader 26 se v tomto období účastnila bojů proti Francii. Hans-Hugo Witt ji vedl až do 23. června 1940, kdy jako devětatřicetiletý odešel na různé štábní funkce ve velení Luftwaffe. Witt byl mimo jiné znám také jako jeden z přeživších cestujících osádky havarované vzducholodi Hindenburg 6. května 1937.



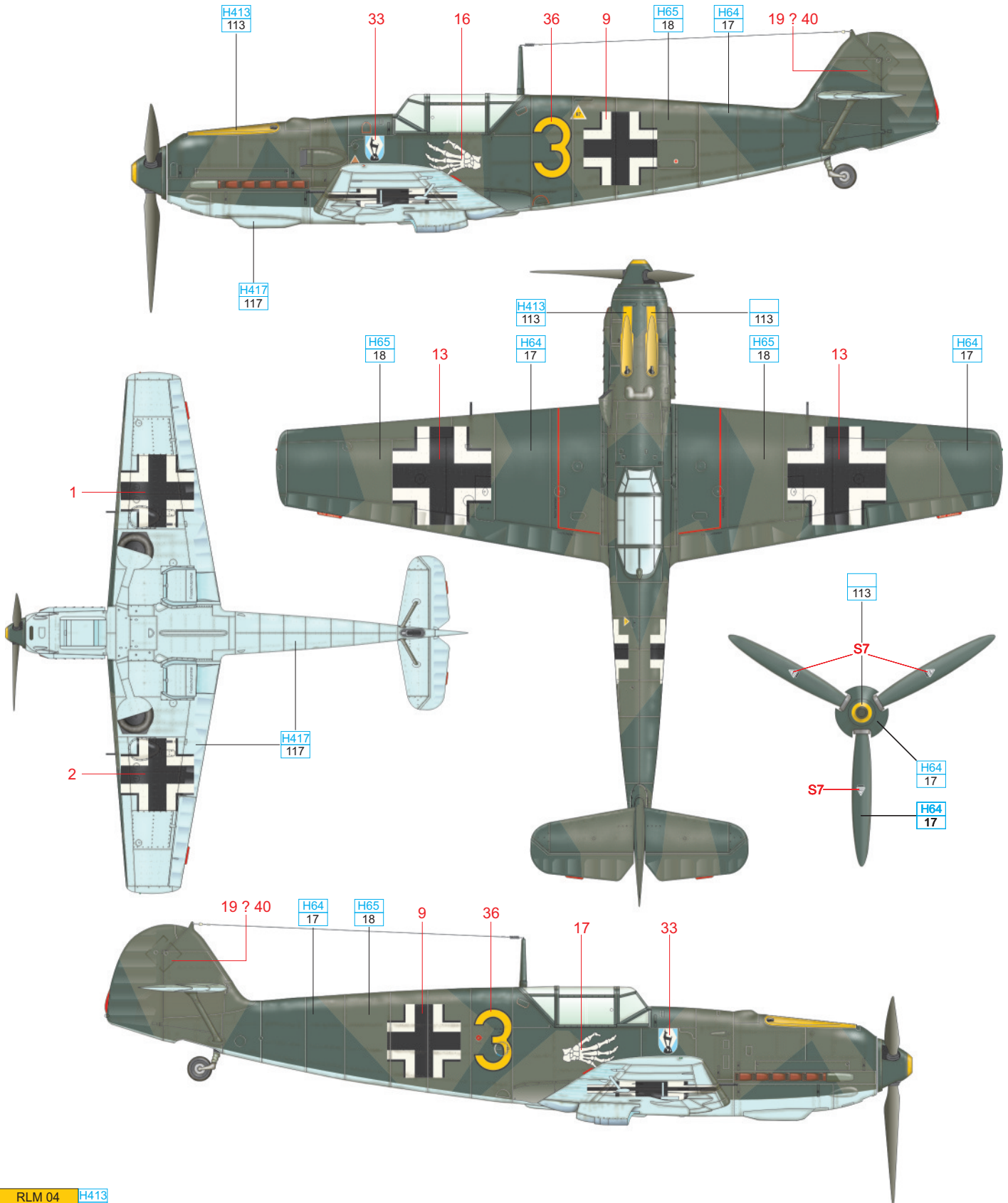
D 1./JG 2, Bassenheim, Germany, květen 1940

Zobrazená Bílá 7 létala na jaře 1940 v 1. Staffel JG 2 pod velením veterána občanské války ve Španělsku Oblt. Otto Bertrama. Stroj nese standardní kamufláž té doby sestávající ze schématu RLM 02/71 na horních plochách. Doplnující RLM 65 spodních ploch je protažena na bocích s rozhraním vysoko na hřbetu trupu. Zvláštností zobrazeného stroje je aplikace výstředného označení staršího typu na této novější kamufláži ve velmi brzkém období jejího používání. Svědčí o tom neobvykle menší trupový kříž s velmi slabými okraji a především umístění svastiky na rozhraní pohyblivé části směrovky a jejího stabilizátoru. Emblem JG 2 Richthofen se nacházel z obou stran trupu stroje pod kabinou. Stejně tak byl na obou stranách aplikován znak Staffel – pes Bonzo na vodítku, který pro svou Staffel vytvořil Otto Bertram. Vzorem se mu stala postavička ze známého komixu „Bonzo the Dog“ britského výtvarníka George Studdy, jehož kresbičky se paradoxně objevovaly na letounech obou bojujících stran.



E 3./JG 51, Mannheim-Sandhofen, zima 1939-1940

Zobrazený letoun je příkladem rané varianty kamufláže a výsostného označení objevujících se koncem roku 1939, především v období „Sitzkriegu“ a obrany Německa proti prvním rozpačitým náletům RAF. Letoun je na horních plochách zbarven standardním schématem sestávajícím z barev RLM 70 a 71. Provozním opotřebením a zašpiněním povrchu letounu působí celá kamufláž vrchních ploch velmi jednoduše. Spodní plochy jsou zbarveny světlou modrou RLM 65. Nejzvláštnějším prvkem je velmi velká varianta výsostného označení na nosných plochách, která se v tomto období sporadicky objevuje. Také trupový kříž má neobvykle zeslabenou střední černou plochu. Kresba umřlí ruky (Totenhand) pod kabinou pilota je znakem 3./JG 51, zatímco emblém s kamzíkem (Kitzbüheler Gams), který I./JG 51 používala od svého začátku, byl připomínkou příchodu rakouských pilotů do jednotky v roce 1938, v době, kdy nesla označení I./JG 233.



RLM 04 **H413**
YELLOW **113**

RLM 76 **H417**
117

RLM 02 **H70**
60

RLM 71 **H65**
18

RLM 70 **H64**
17

