

GERMAN WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



ProfiPACK



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 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, 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 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 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 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 Fatherlandu, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. S jednou nohou vykořenou 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.

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
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



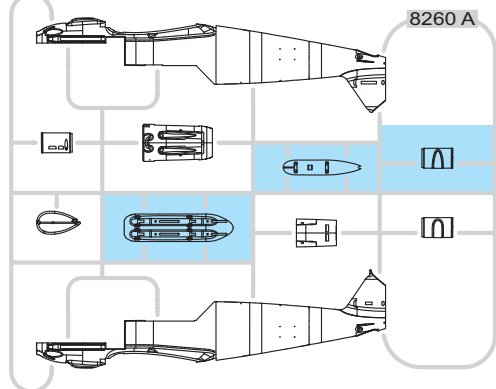
PIÈCES



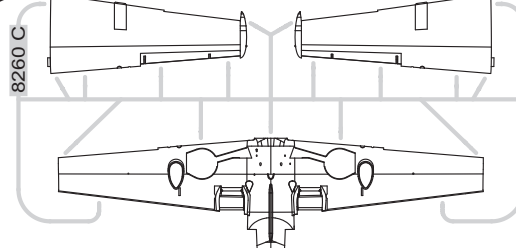
部品

PLASTIC PARTS

A>



C>

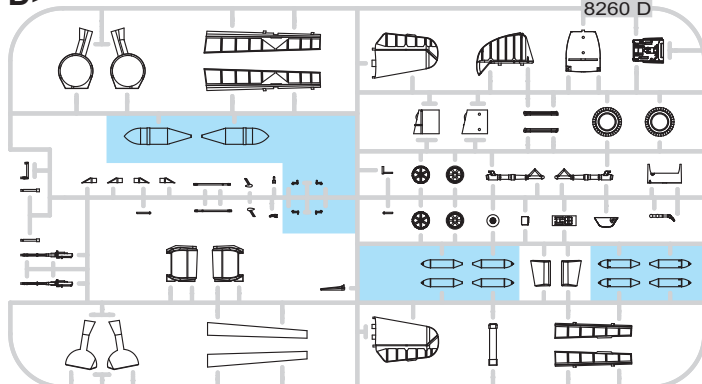


G>

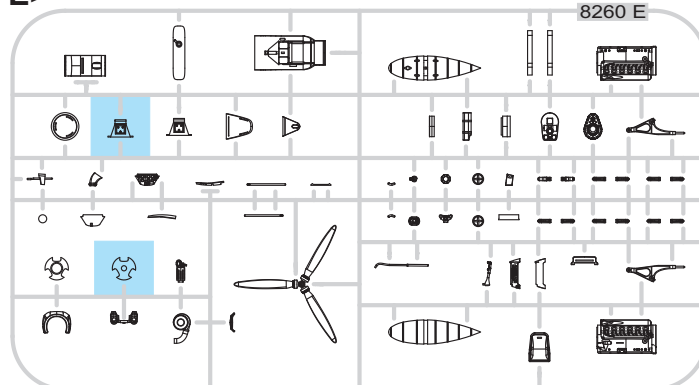


-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces a ne pas utiliser.
-Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

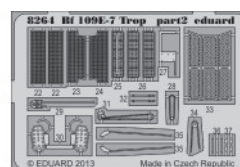
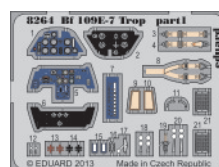
D>



E>

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



COLOURS



BARVY



FARBEN



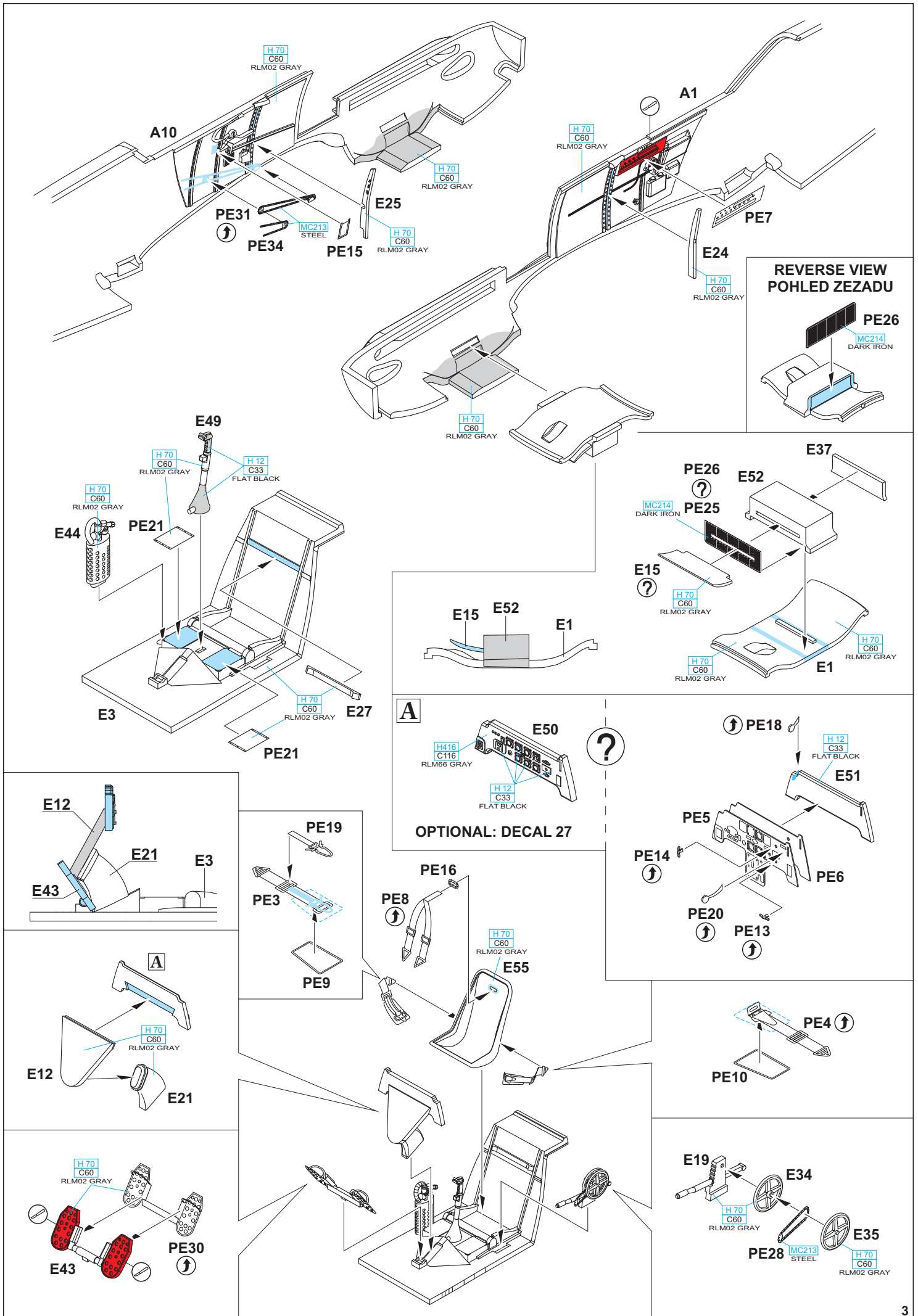
PEINTURE

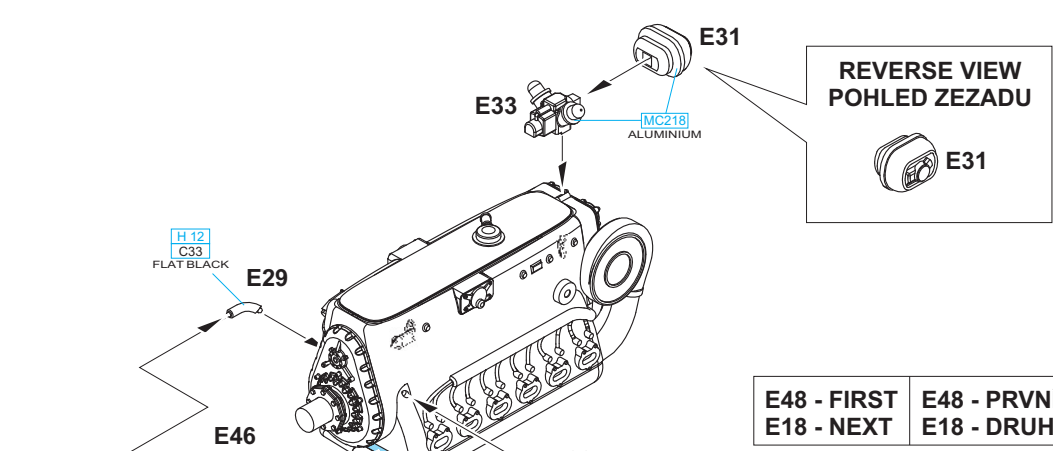
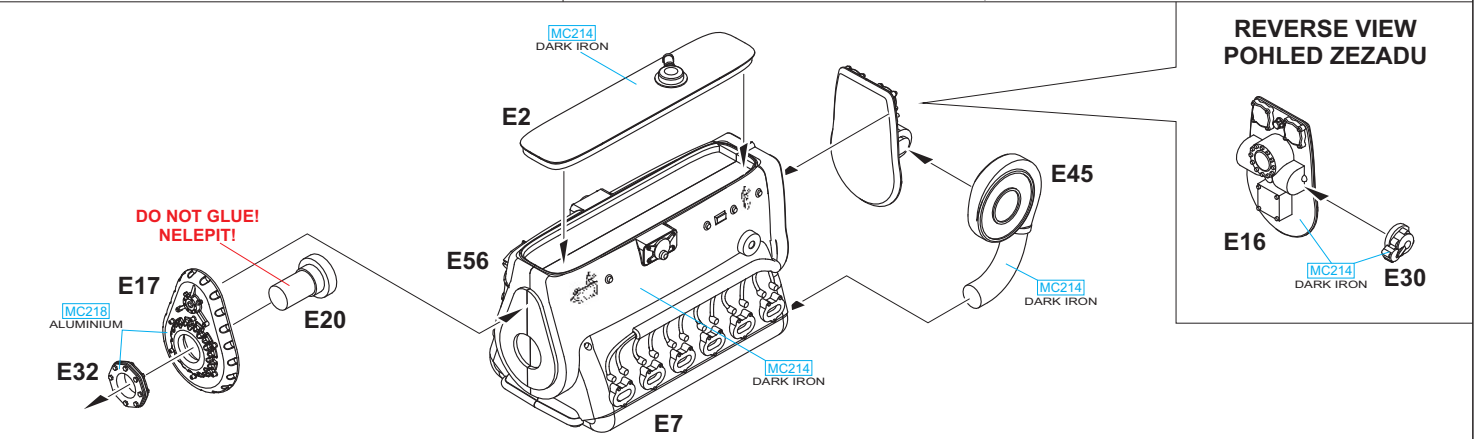
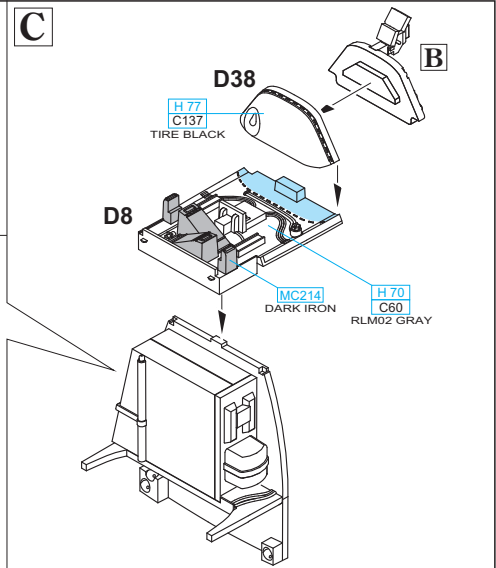
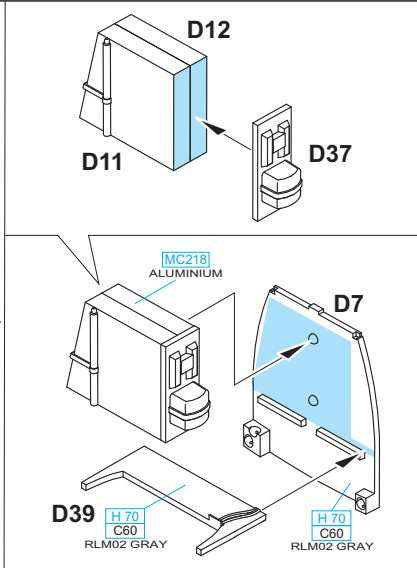
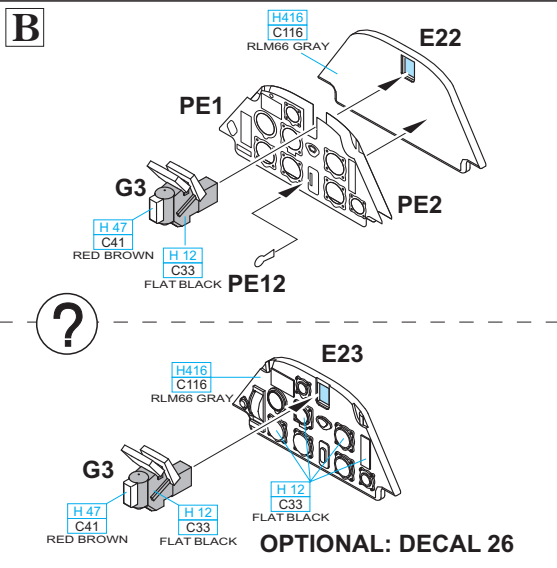


色

GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H6	C6	GREEN	
H11	C62	FLAT WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H13	C3	FLAT RED	
H47	C41	RED BROWN	
H51	C11	LIGHT GULL GRAY	
H64	C17	DARK GREEN	RLM 71
H65	C18	BLACK GREEN	RLM 70
H66	C119	SANDY BROWN	RLM 79
H67	C115	LIGHT BLUE	RLM 65
H70	C60	GRAY	RLM 02

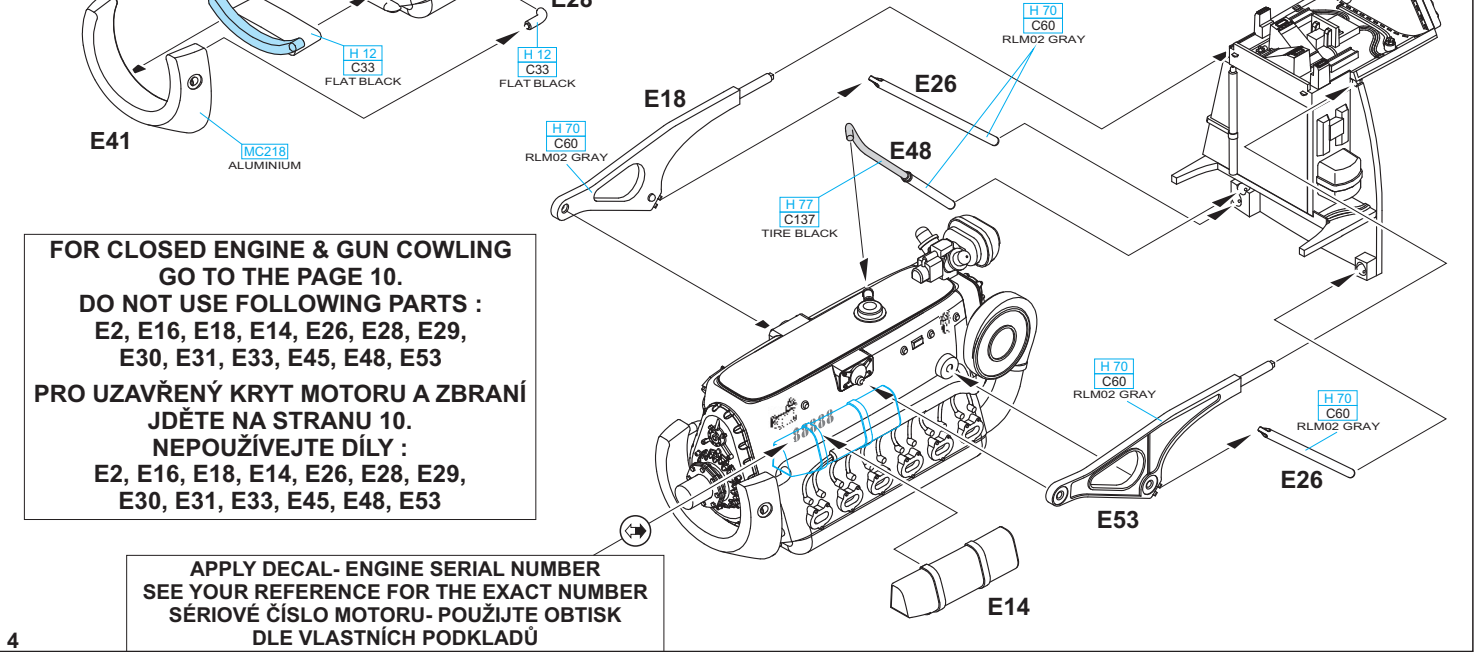
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H77	C137	TIRE BLACK	
H344		RUST	
H413	C113	YELLOW	RLM 04
H416	C116	BLACK GRAY	RLM 66
H418	C118	LIGHT BLUE	RLM 78
H420	C120	OLIVE GREEN	RLM 80
Mr.METAL COLOR			
	MC213	STEEL	
	MC214	DARK IRON	
	MC218	ALUMINIUM	

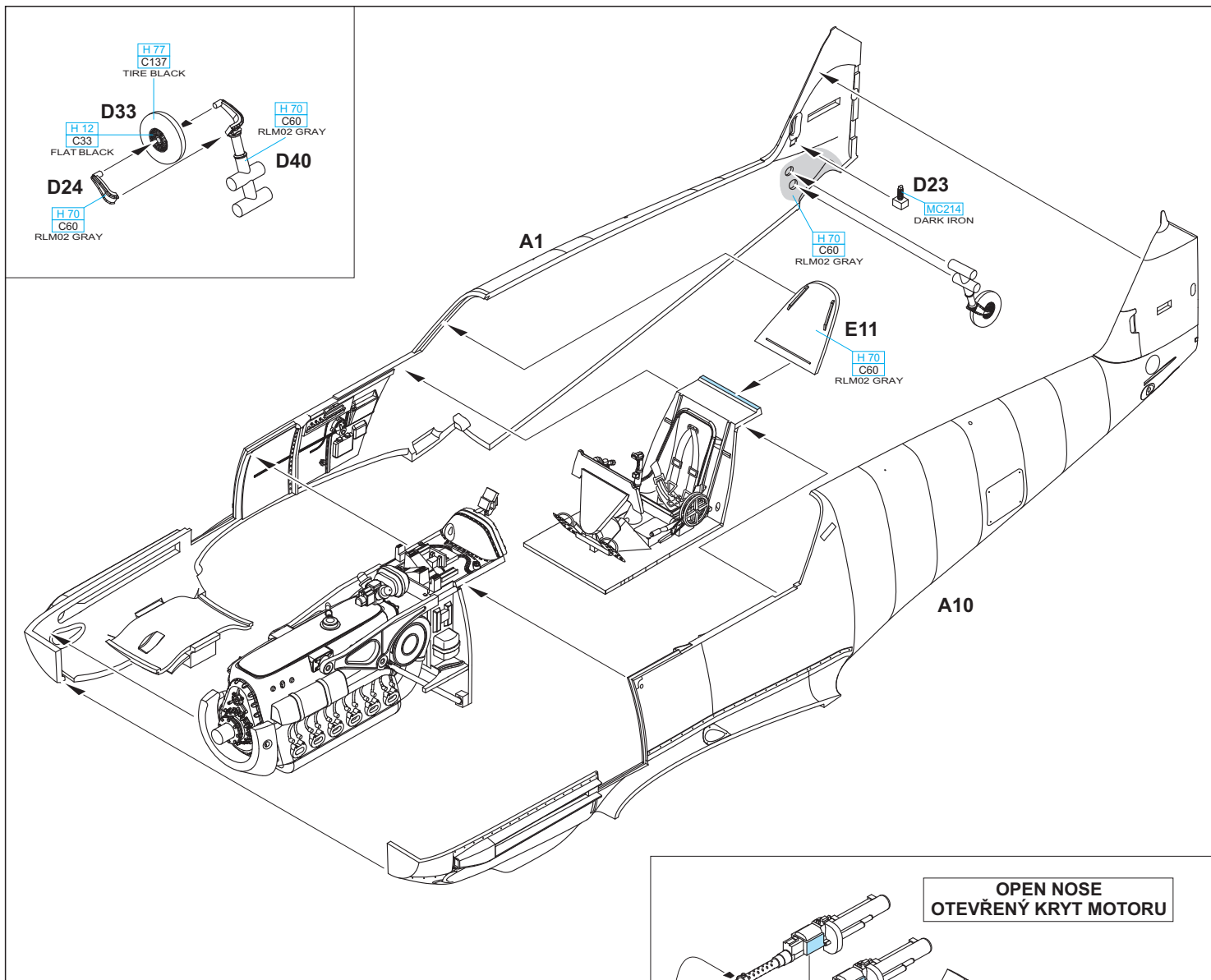




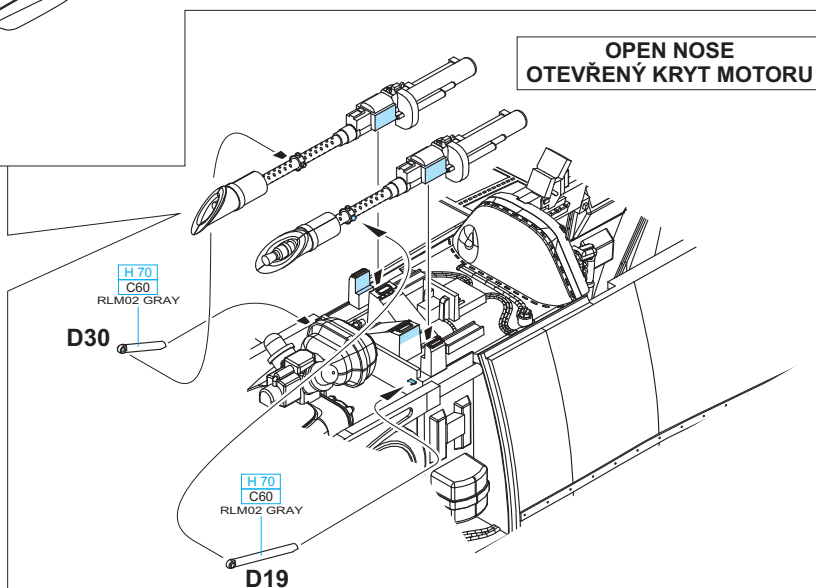
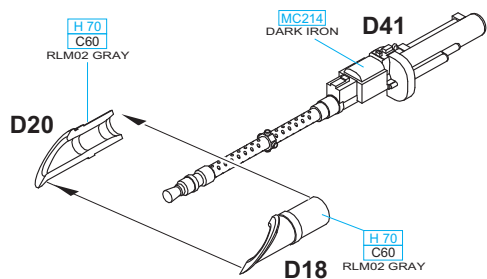
E48 - FIRST
E18 - NEXT

E48 - PRVNÍ
E18 - DRUHÝ



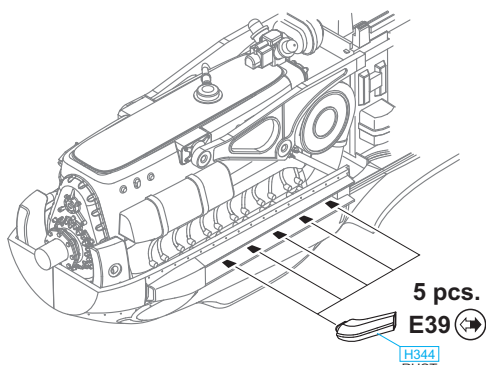


2 pcs.

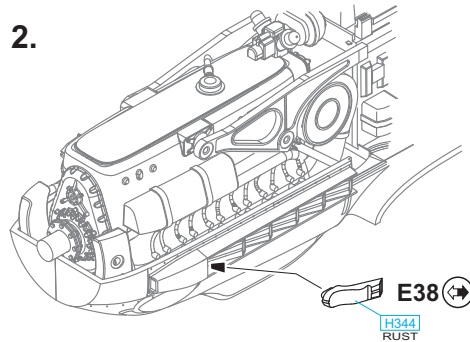


**EXHAUST PIPES INSTALLATION
INSTALACE VÝFUKOVÝCH NÁTRUBKŮ**

1.

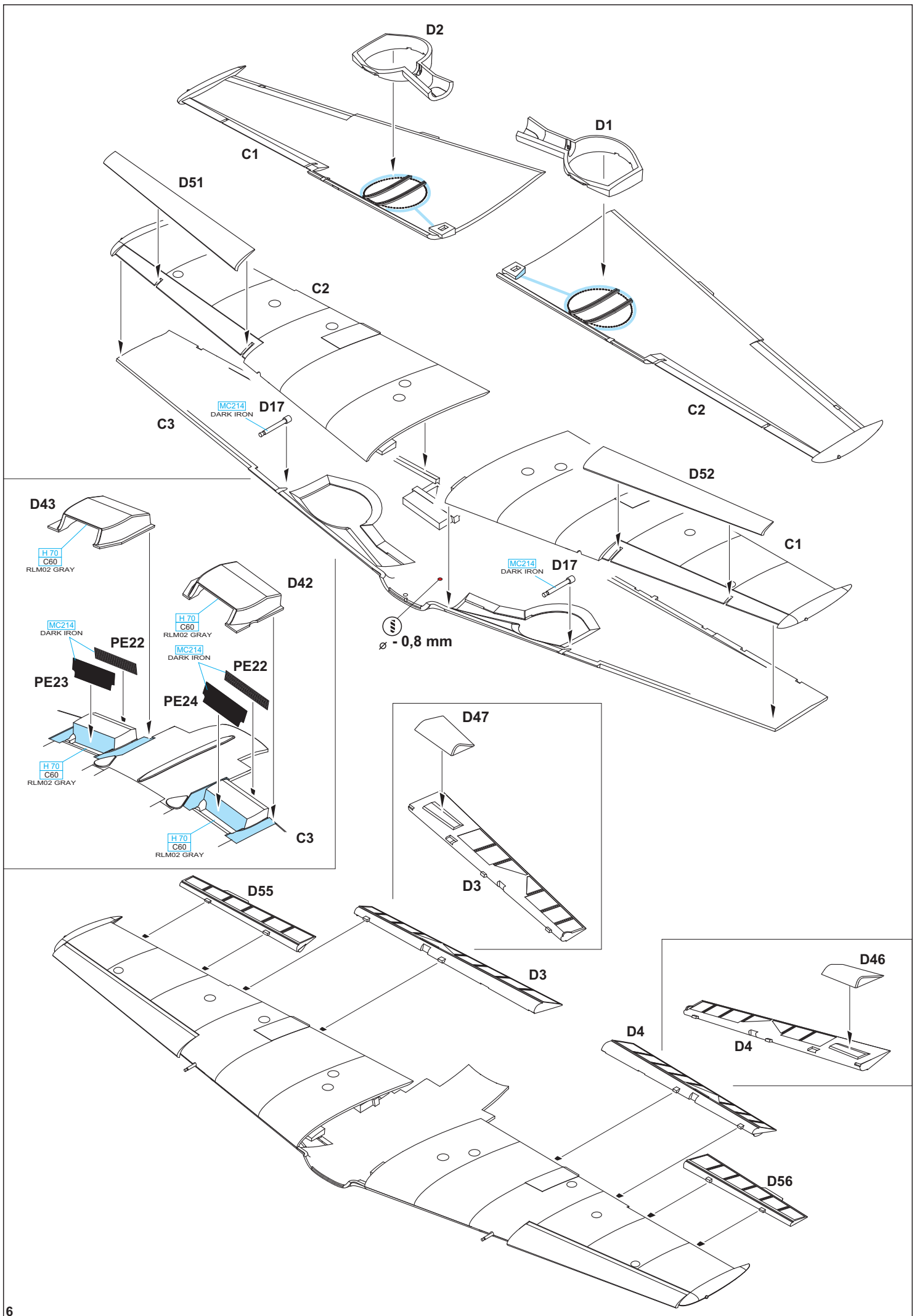


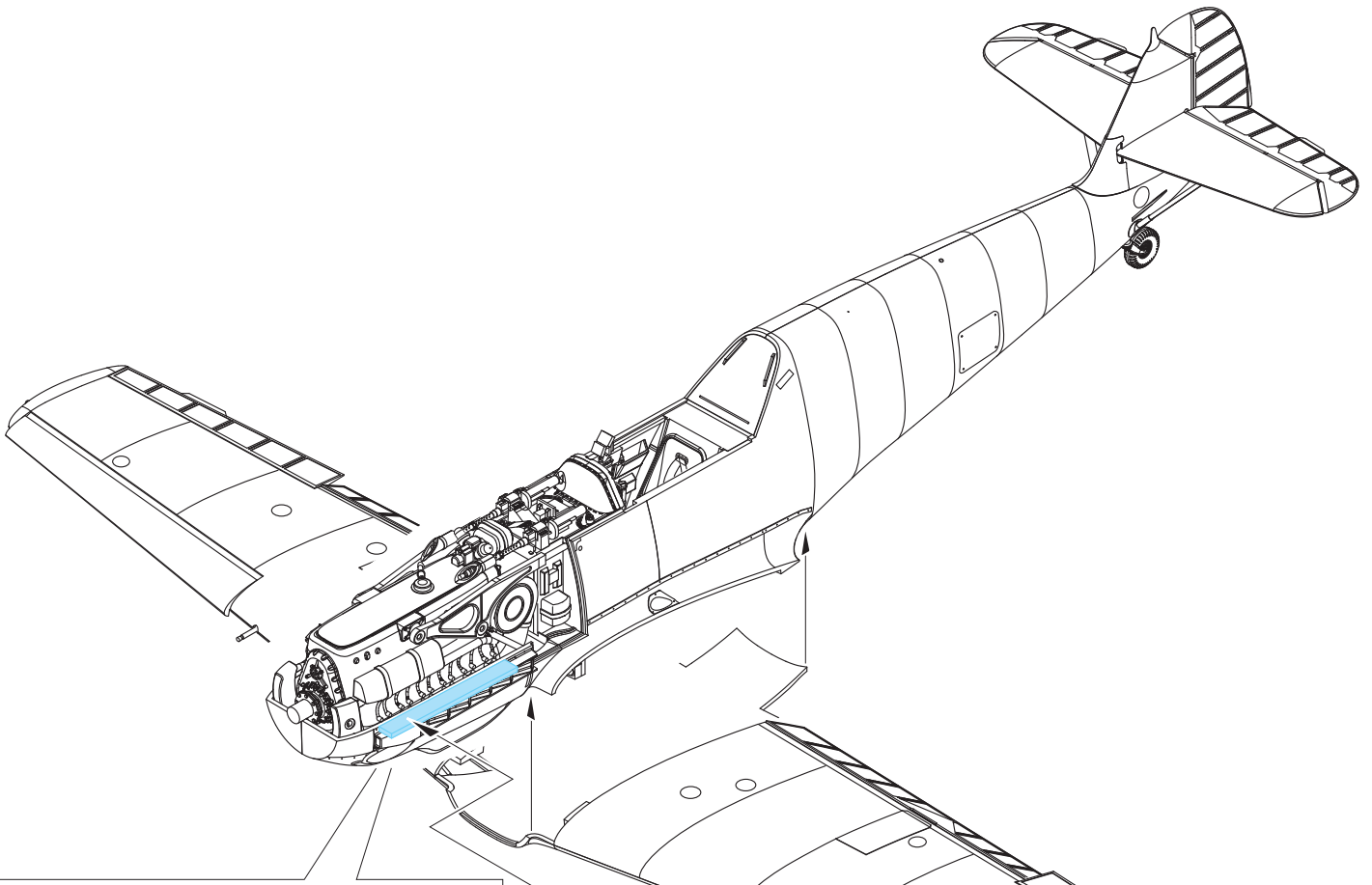
2.



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

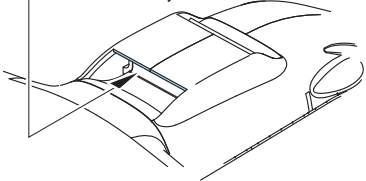
- E38 FITS WITHOUT THE GLUE
- E38 NENÍ NUTNÉ LEPIT



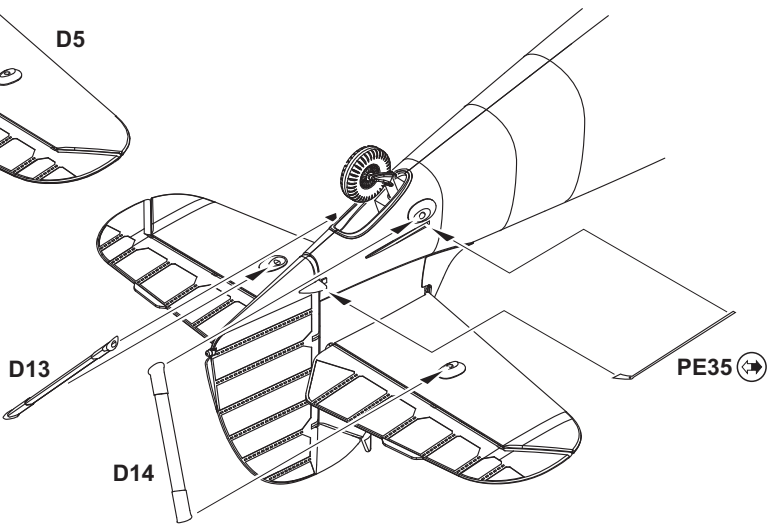
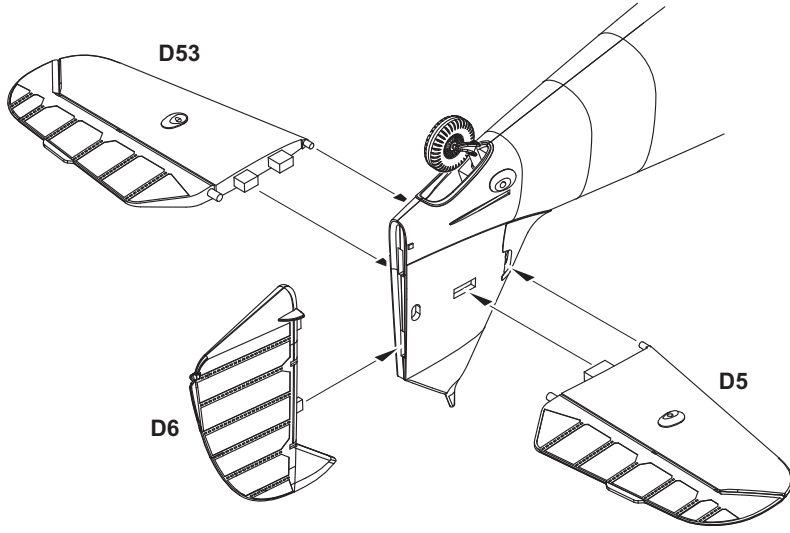


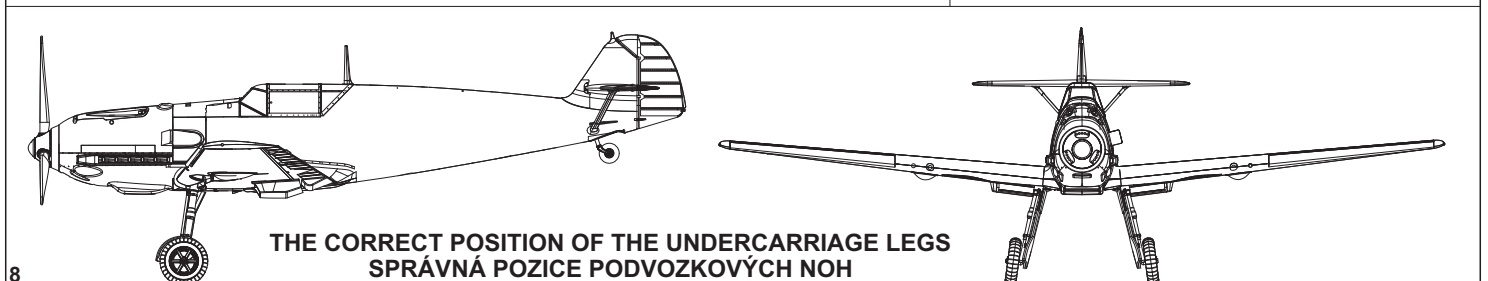
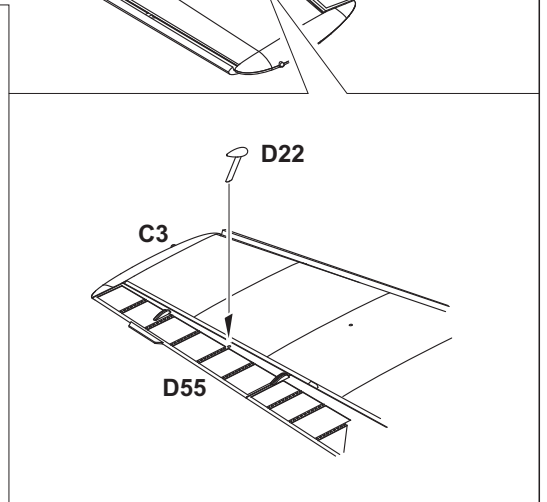
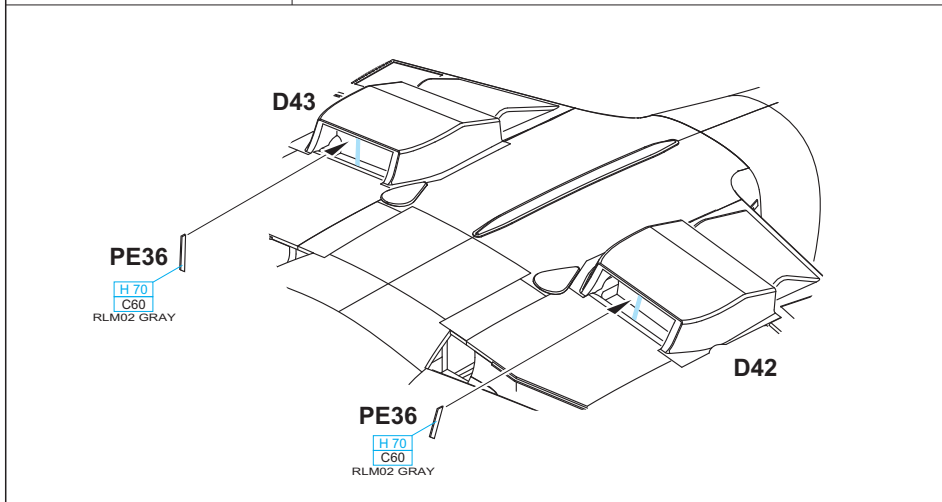
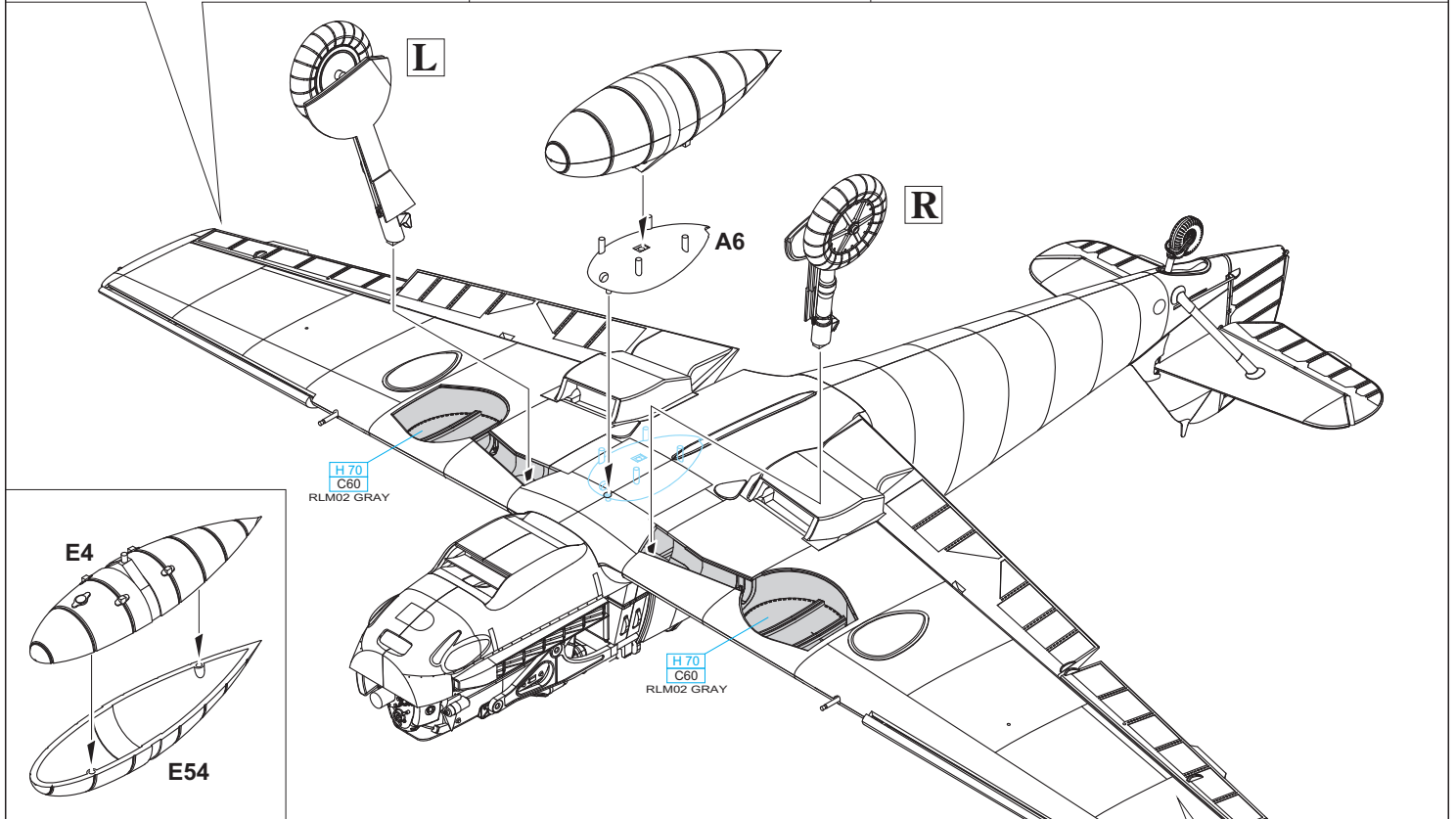
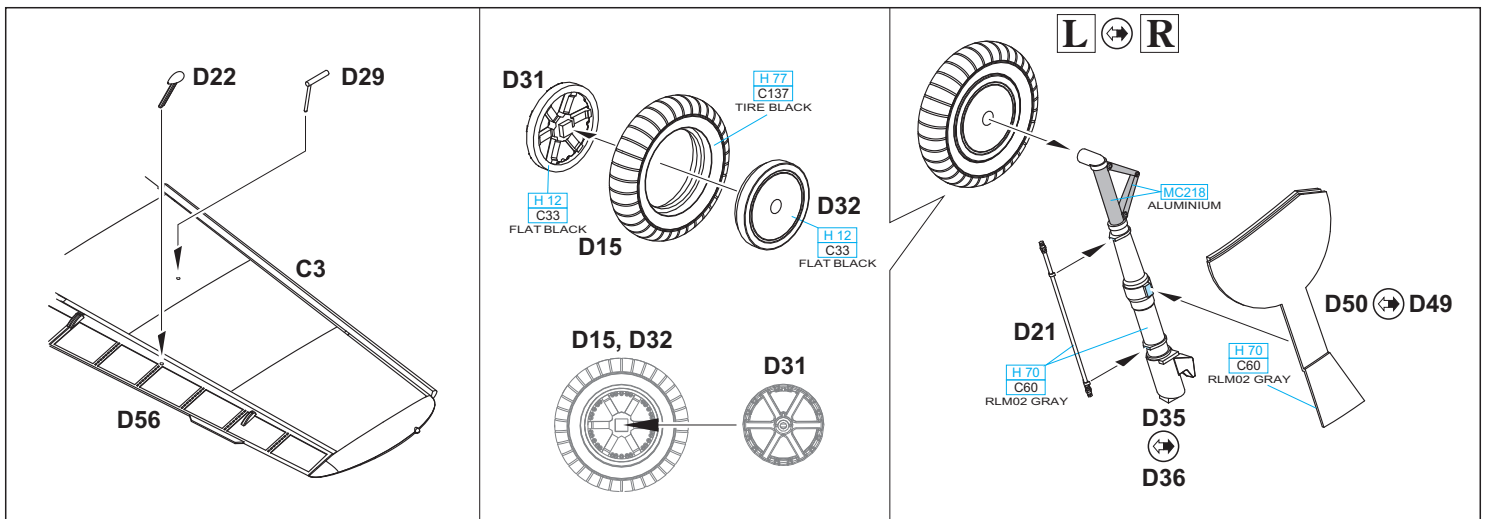
E13
 H 70
 C60
 RLM02 GRAY

A1, A10

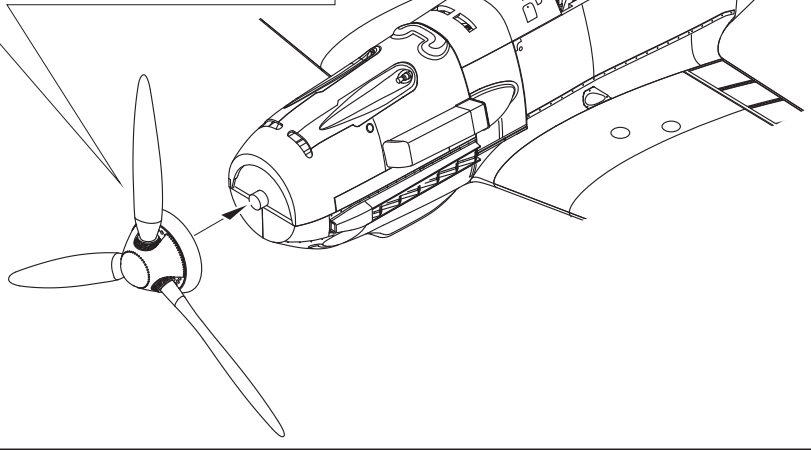
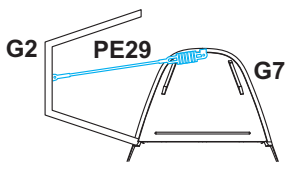
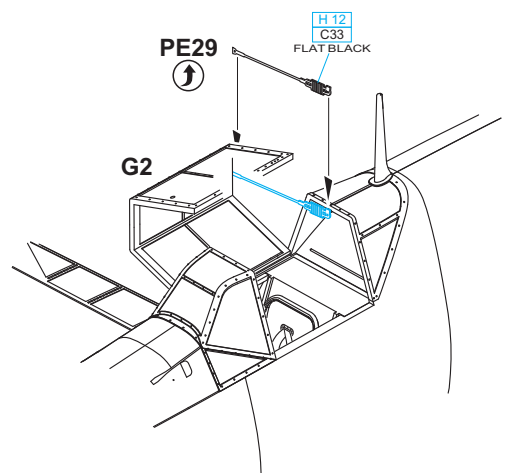
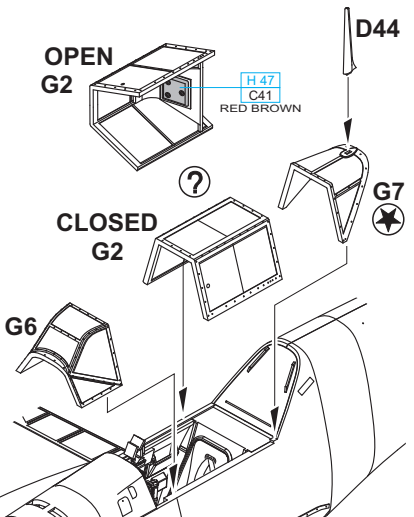
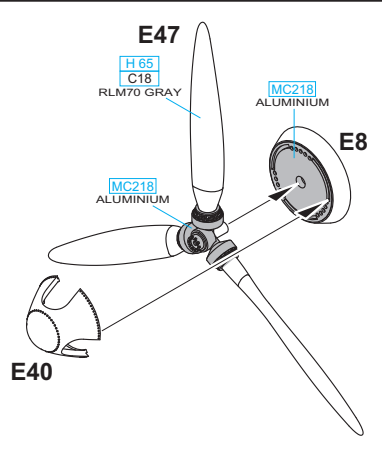
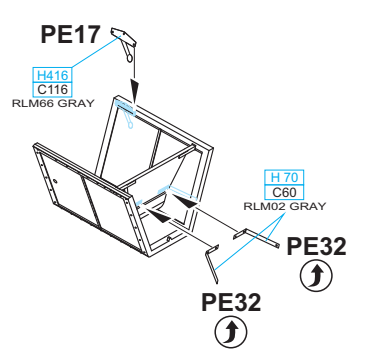
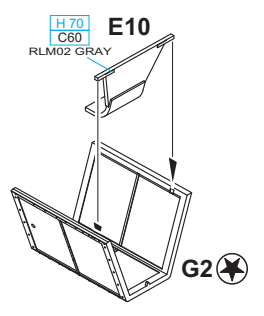
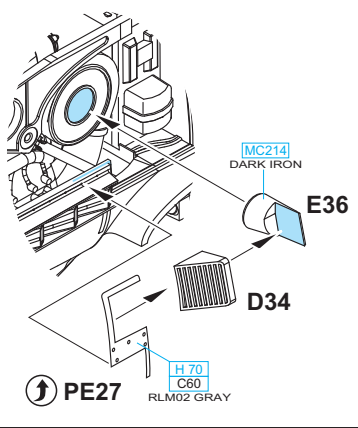
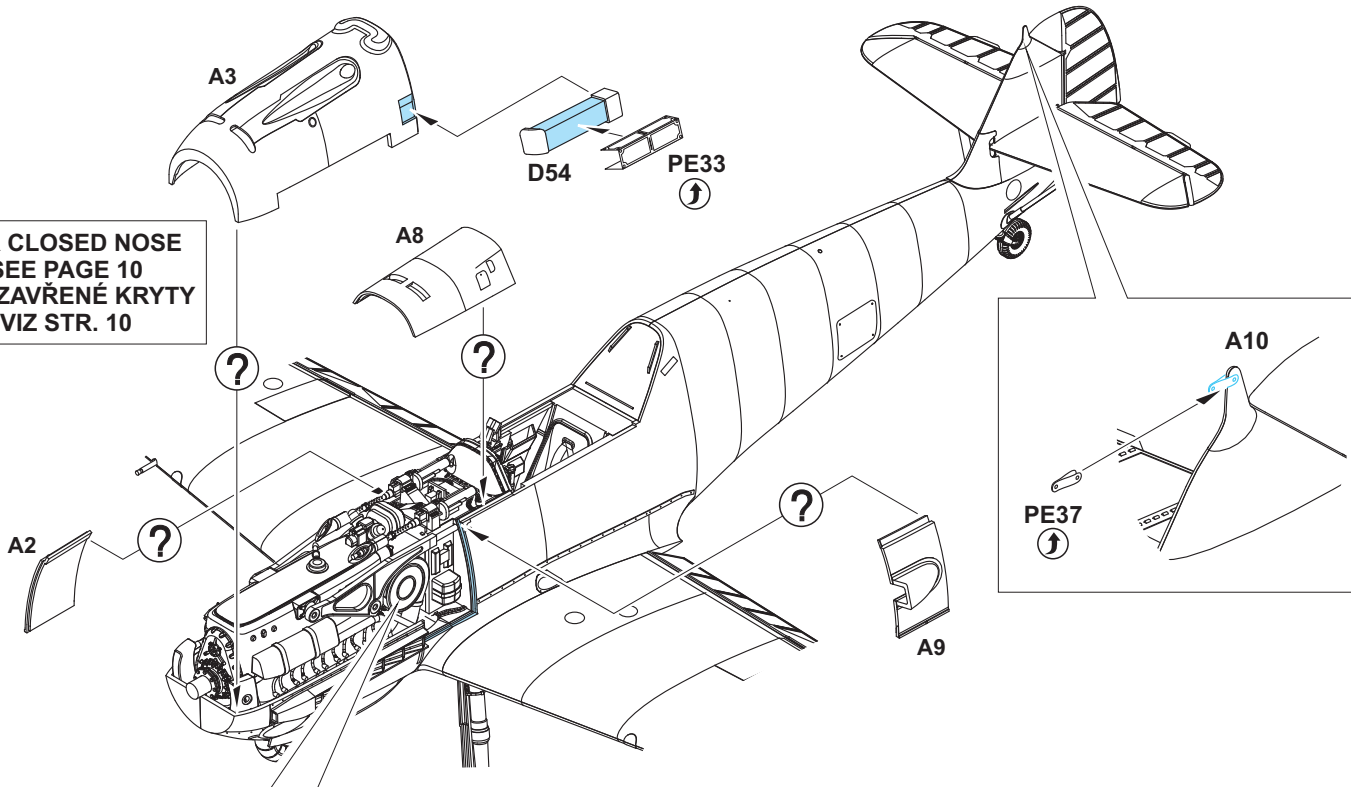


E6 → **E5**
 H 70
 C60
 RLM02 GRAY

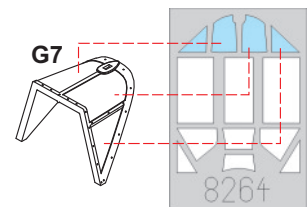
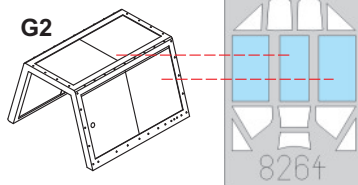
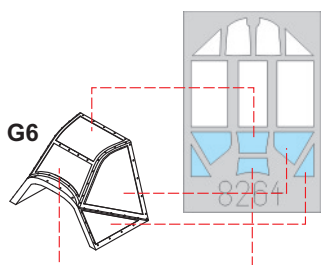
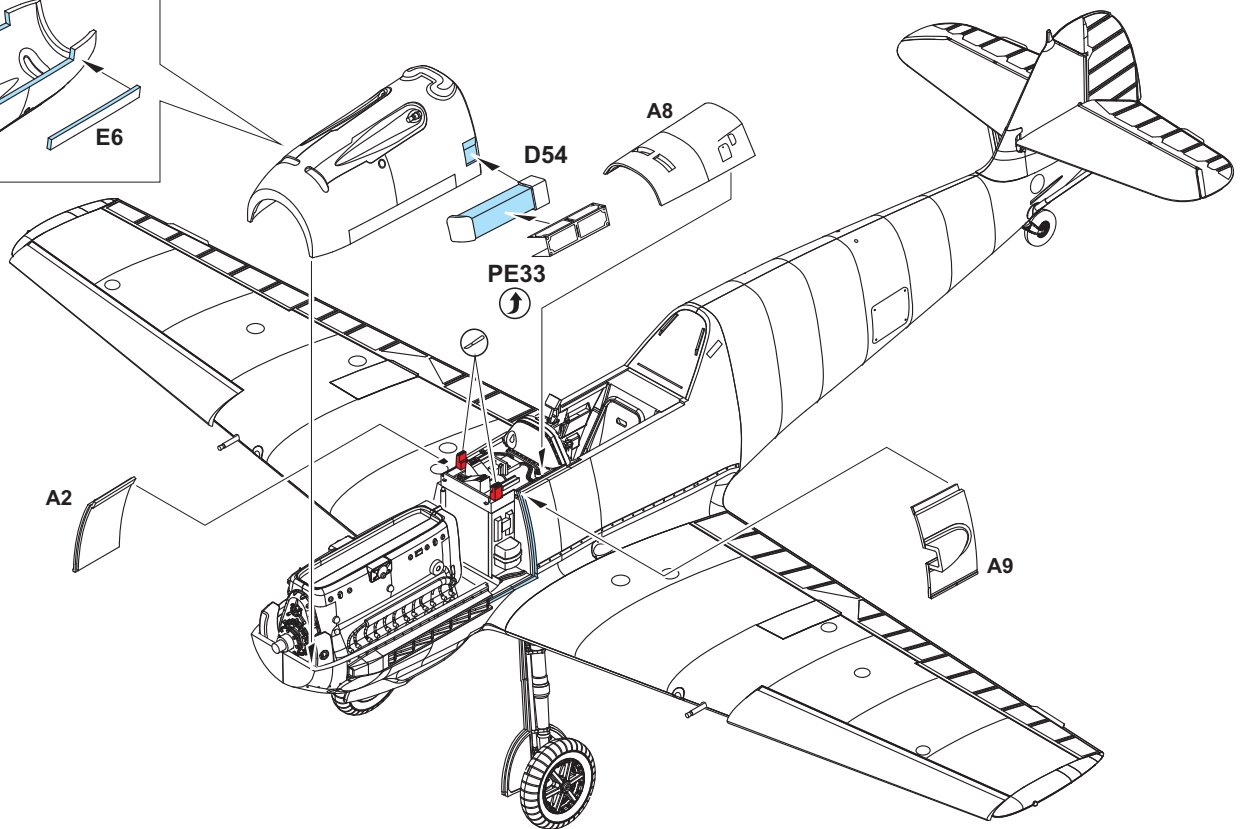
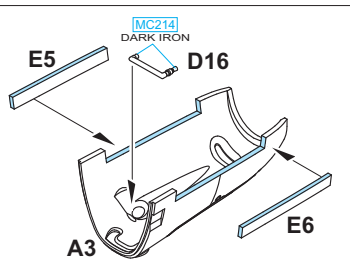
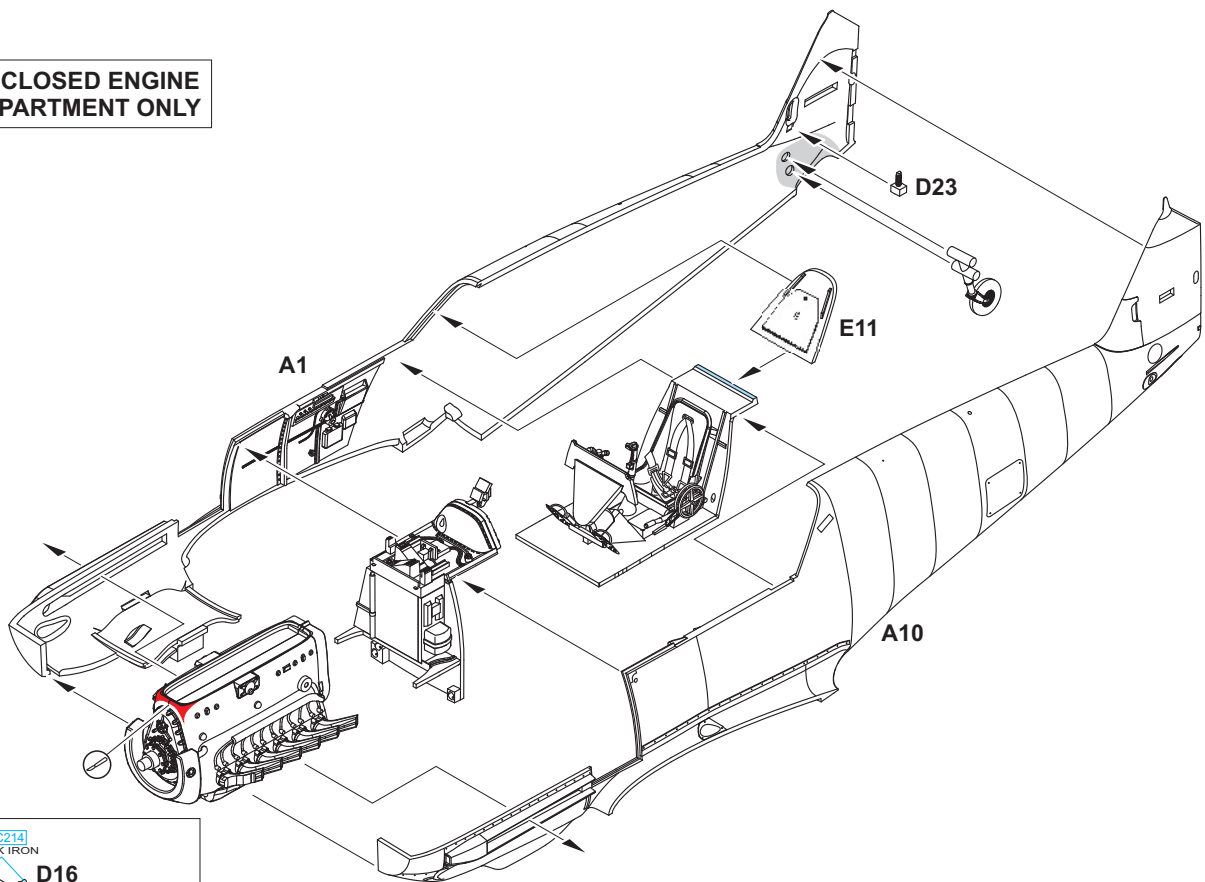




FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 10
PRO ZAVŘENÉ KRYTY
VIZ STR. 10



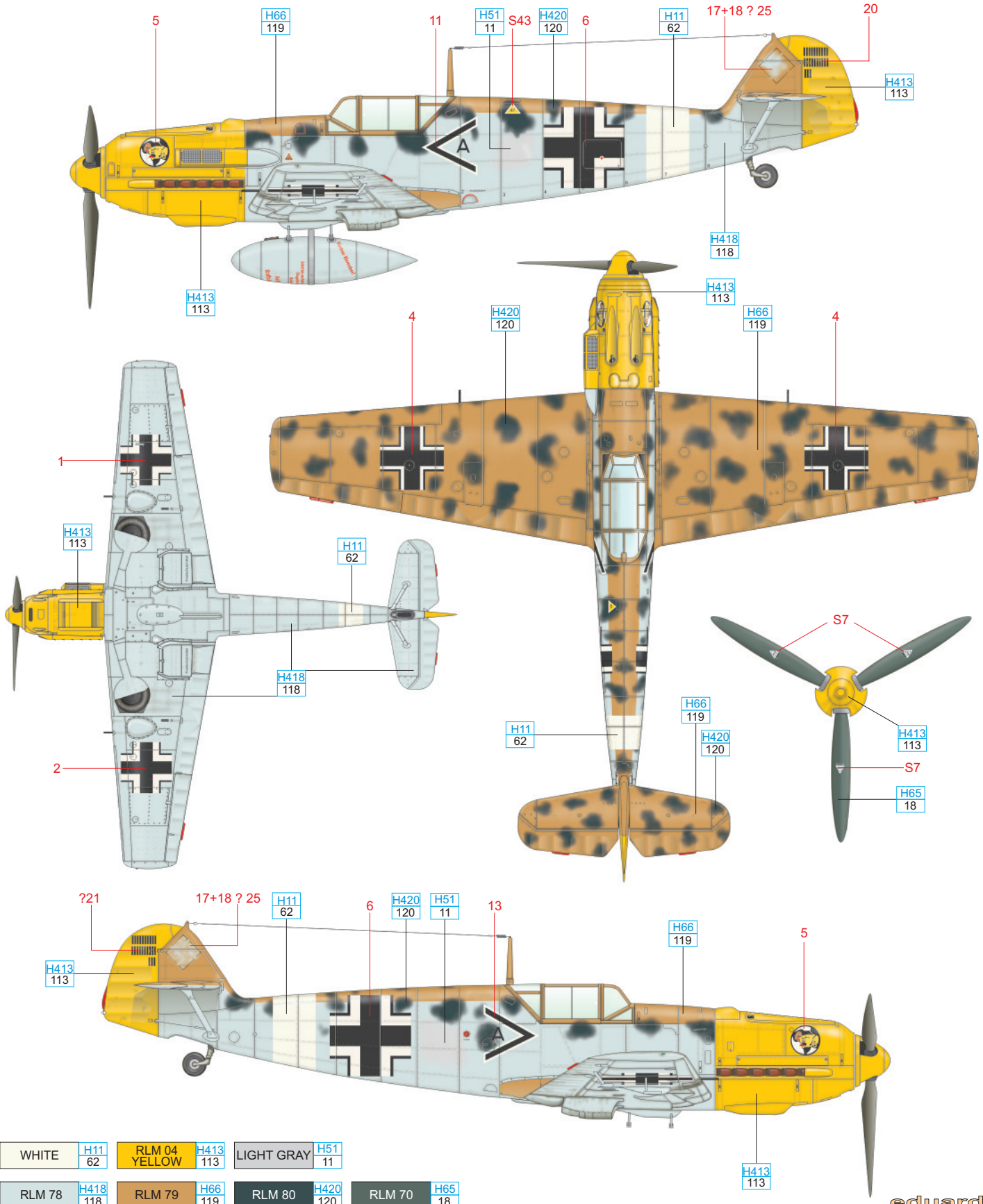
FOR CLOSED ENGINE COMPARTMENT ONLY



A flown by Oblt. Ludwig Franzisket, Stab I./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya, June 1941

Ludwig Franzisket served as a Gruppenadjutant of I./JG 27 by December 5, 1941 when he took over the command of 1st Staffel of JG 27 from the hands of Karl-Wolfgang Redlich. He led 3rd Staffel in the period from June to August 1941 simultaneously. The evidence of pilot's fuction within the unit is a Black chevron and a letter „A“ on the fuselage. Twentythree Abschussbalken on the rudder show Franzisket's score as of September 9, 1941. He shoot down 24 enemy aircraft over Africa in addition to 14 victories scored previously. War end saw him a commanding officer of JG 27 with 43 kills to his score (incl. 4 four-engined bombers). He was awarded with Ritterkreuz on July 23, 1942 for 22 victories in 204 missions.

Ludwig Franzisket působil jako Gruppenadjutant I./JG 27 až do 5. prosince 1941, kdy převzal od Karla-Wolfganga Redlicha velení 1. Staffel JG 27. Během června až srpna 1941 velel také 3. Staffel. O Franzisketově zařazení svědčí černý klín s písmenem A na trupu. Třídvačet Abschussbalken na směrovce představuje jeho skóre k 9. září 1941. Celkem Franzisket sestřelil nad Afrikou 24 nepřátelských letadel, které přidal ke dřívějším 14 vítězstvím. Válku ukončil jako velitel JG 27 s celkovým skóre 43 sestřelů (včetně čtyř viermot - čtyřmotoráků). Byl držitelem Rytířského kříže, jímž byl vyznamenán 23. července 1942 za 22 sestřelů v 204 bojových misích.

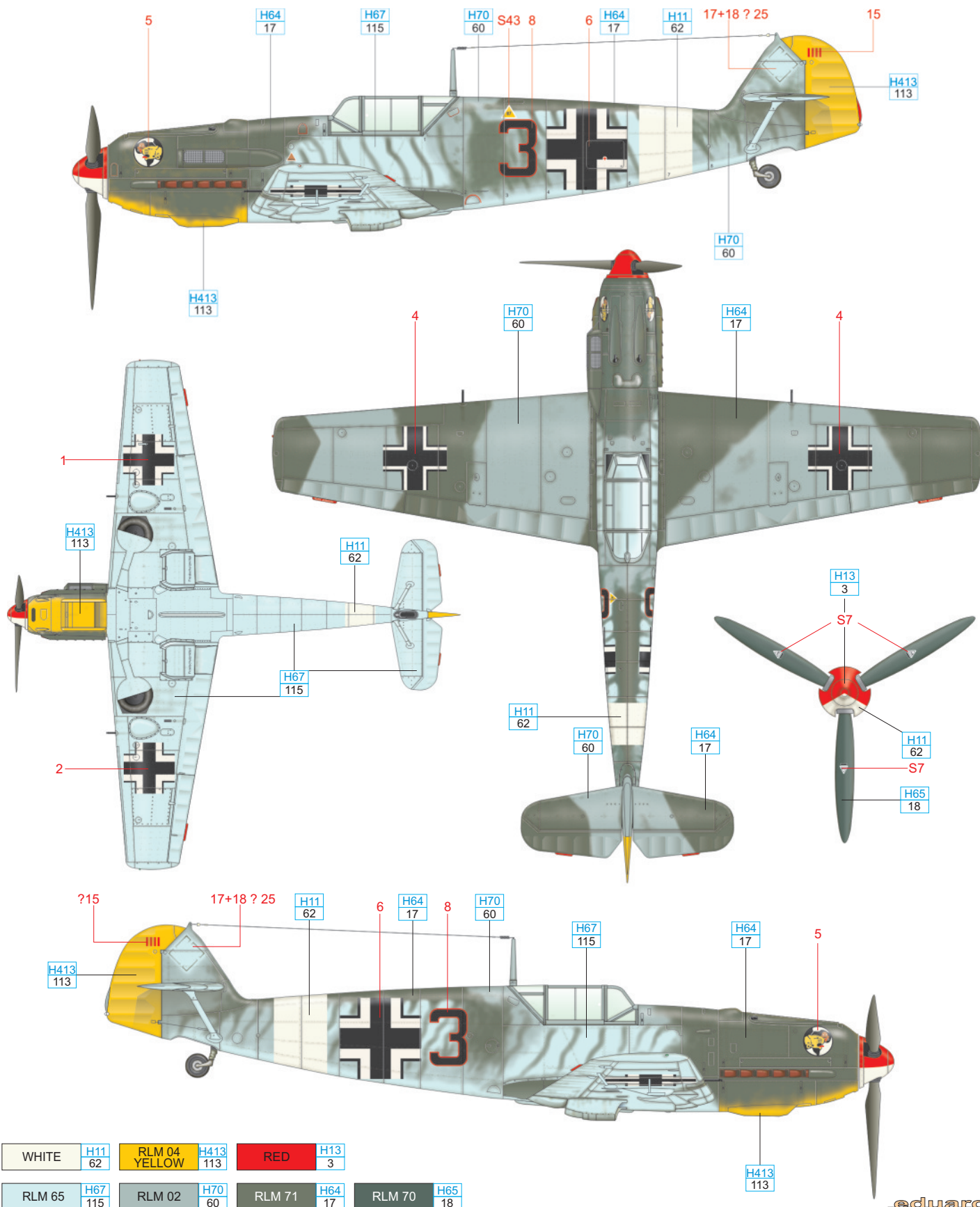


WHITE	H11 62	RLM 04 YELLOW	H413 113	LIGHT GRAY	H51 11
RLM 78	H418 118	RLM 79	H66 119	RLM 80	H420 120
				RLM 70	H65 18

B 2./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya 1941

One of the most interesting tropical Emilis is „Black 3“. She wore typical European camouflage scheme of RLM 71 and 02 on the upper sides and RLM 65 on the undersides. It was darkened with Dark Green (RLM 71 in all probability) stripes on the fuselage. This modification was done by the ground personnel of another unit in Europe probably as similarly camouflaged Emil was photographed in JG 3 service. Formerly all-Yellow cowling was overpainted with the same colour on its upper sides. The older fuselage number was overpainted with RLM 02 and replaced by „Black 3“ with thin Red outline.

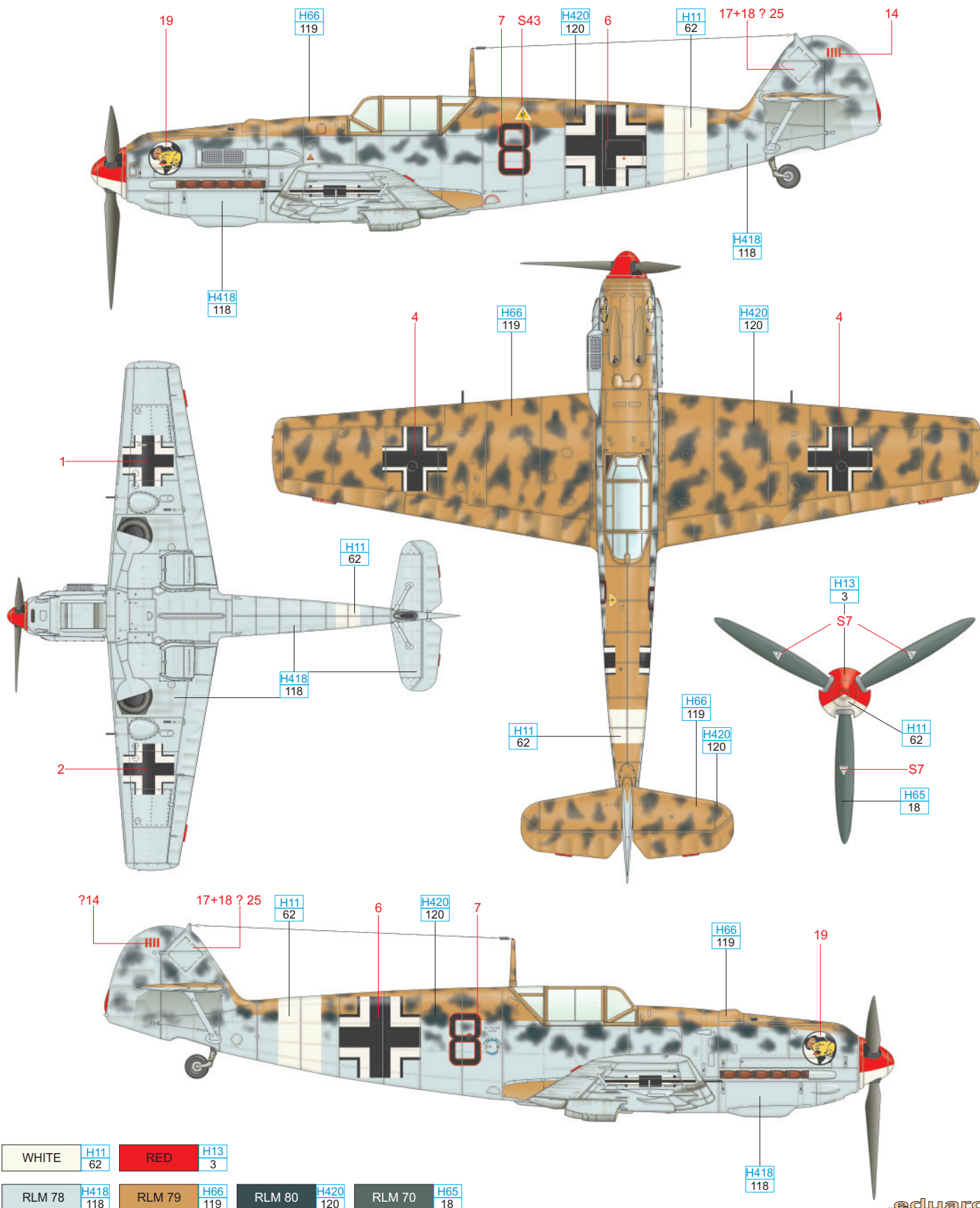
Jedním z nejzajímavějších kamuflovaných tropických Emilů je „černá 3“. Na africký kontinent se dostal v původní tovární kamufláži tvořené nepravidelnými poli barev RLM 71 a RLM 02 na horních plochách a barvou RLM 65 na plochách bočních a spodních. Pravděpodobně ještě v Evropě bylo toto kamuflážní schéma na bocích trupu ztmaveno stříkanými pruhy tmavé barvy, zřejmě RLM 71. Tuto úpravu s velkou pravděpodobností provedl pozemní personál jiné jednotky než I./JG 27, podobně zbarvený stroj létal u JG 3. Stejným odstínem byla zřejmě přestříkána horní a boční část původně žlutého krytu motoru. Starší číselné označení na trupu bylo přestříkáno barvou RLM 02 nahrazeno černou „3“.



C 2./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya 1941

This aircraft used to be accounted to Lt. Werner Schroer, a member of 1st Staffel of JG 27 in some sources. This seasoned pilot achieved 61 kills on the African sky. The first of them was a Hurricane downed on April 19, 1941 over Tobruk, Libya. Later on Schroer served as a Gruppenadjutant of I./JG 27. War end saw him a Geschwaderkommodore of JG 3 with 114 kills to his account (including 26 four-engined bombers). He was awarded with Ritterkreuz on October 21, 1942 and on April 19, 1945 he became a recipient of Schwerter. Nevertheless this Emil belonged to the 2nd Staffel of JG 27 in all probability and Schroer never served within this part of JG 27. So, four kill marks on the rudder belonged to another, unidentified pilot. Red spinner and red outline of the fuselage number identify 2nd Staffel.

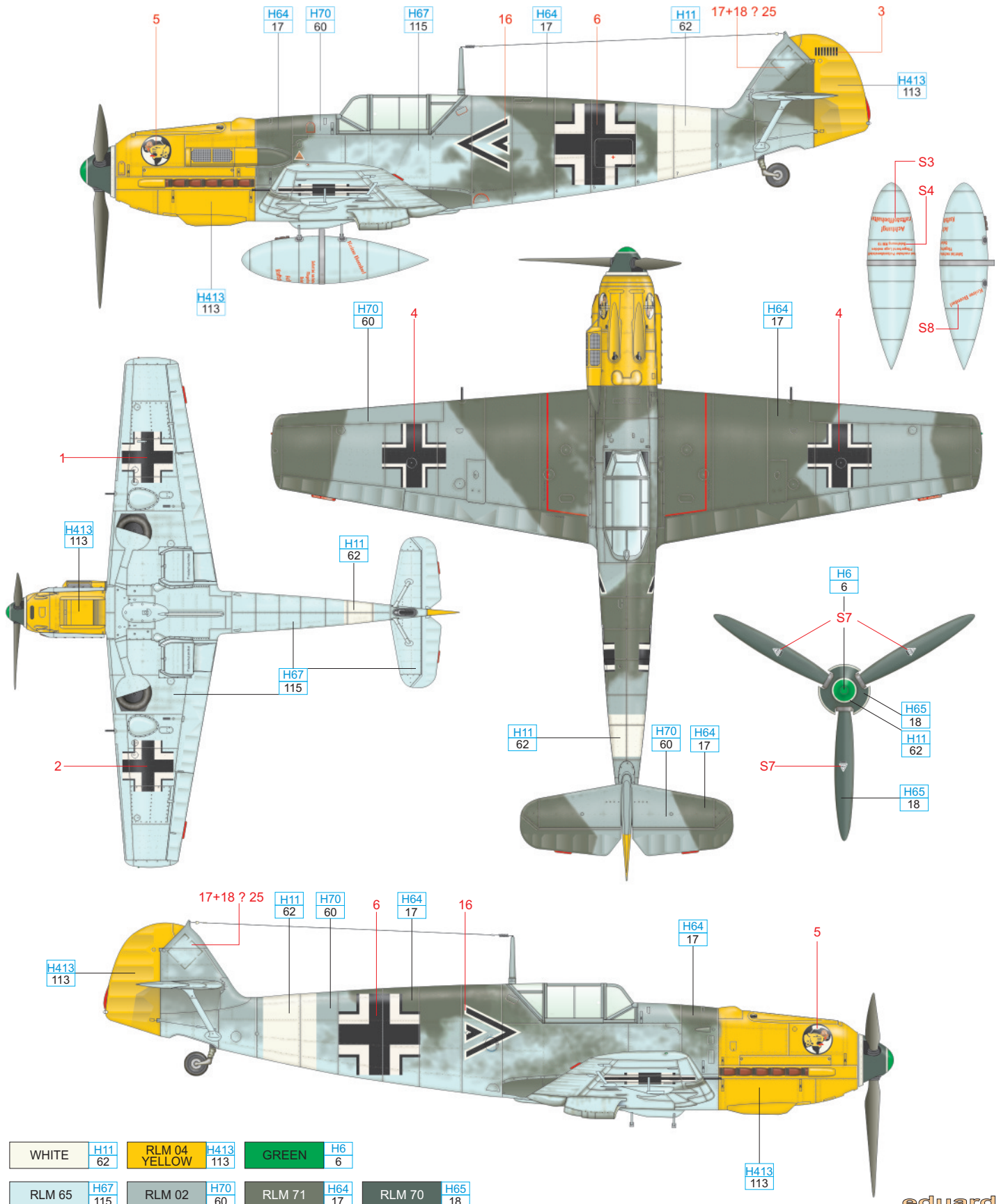
Tento stroj bývá v některých pramenech připisován Lt. Werneru Schroerovi, příslušníkoví 1. Staffel JG 27. Tento zkušený pilot dosáhl pod africkým nebem celkem 61 sestřelů, první z nich 19. dubna 1941 nad Tobrukem, kdy mu padl za oběť Hurricane. Později, od dubna do června 1942 působil Schroer ve funkci Gruppenadjutanta I./JG 27. Válku ukončil jako velitel JG 3 se 114 vítězstvími, včetně 26 čtyřmotoráků. Dne 21. října 1942 byl vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 19. dubna 1945 přibyl meč. Zobrazený Emil však nejspíše patřil do 2. Staffel JG 27, kde Schroer v době dosažení čtvrtého sestřelu nepůsobil. Symboly sestřelů na směrovce tedy patří jinému, dosud neustanovenému pilotovi. Červený vrtulový kužel a lem trupového čísla značily příslušnost ke 2. Staffel.



D flown by Hptm. Eduard Neumann, Gruppenkommandeure of I./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya, Summer 1941

Eduard „Edu“ Neumann achieved his first kill within JG 27 on July 20, 1940 when he downed a Blenheim over Canal. He served as a commanding officer (Gruppenkommandeure) of I./JG 27 from July 1940 to June 10, 1941. Next day he assumed command of the whole JG 27. Seven kill marks (Abschussbalken) on the rudder appeared on the Neumann's Emil around June 15, 1941 when he shoot down his seventh „African“ victim. Double chevron on the fuselage identifies Gruppenkommandeure's personal mount. Neumann downed 13 enemy aircraft in total during WWII (incl. 2 during Spanish Civil War).

Prvního sestřelu v řadách JG 27 dosáhl „Edu“ Neumann 20. července 1940, kdy nad Kanálem sundal Blenheim. Ve funkci Gruppenkommandeure I./JG 27 působil od července 1940 do 10. června 1941, kdy převzal velení celé JG 27. Sedm symbolů sestřelů (Abschussbalken) na směrovce ukazuje, že v této podobě stroj létal okolo 15. června, kdy Neumann dosáhl sedmého sestřelu nad Afrikou. Dvojitý klín na trupu symbolizuje letoun pilotovaný velitelem Gruppe. Celkové Neumannovo válečné skóre činilo 13 sestřelů, včetně dvou během španělské občanské války.



WHITE	H11 62	RLM 04 YELLOW	H413 113	GREEN	H6 6
RLM 65	H67 115	RLM 02	H70 60	RLM 71	H64 17
				RLM 70	H65 18

E 3./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya, spring / summer 1941

This aircraft is depicted on the series of shots made by official German photographer shortly after 3rd Staffel's arrival to North Africa. This Emil ended his life in Cyrenaika when he fell into British hands during German retreat. Later on the fuselage without engine was seen at a wreckyard. The camouflage scheme consists of RLM 78 undersides and RLM 79 Sand Yellow uppersides. Dark Green RLM 80 dots on the uppersides imitate a typical look of North-African desert.

Tento letoun se dostal do hledáčku oficiálního fotografa pouhých několik dní poté, co 3. Staffel přilétla na africké bojiště. Tento stroj svou pouť v Africe také skončil, když během ústupu padl do rukou Britů. Jeho vrak byl na konci roku 1941 k vidění na jednom z vrakovišť. Kamuflážní schéma tvořila modrá RLM 78 na spodních a bočních plochách. Pískovou RLM 79 na horních plochách doplňovaly skvrny tmavě zelené RLM 80, díky čemuž perfektně splývaly s typickou podobou severoafrické pouště.

