



Žádný jiný letoun Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to její skutečný válečný tažný kuň...

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikal, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie letounu 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 na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídla s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraně střelící osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války tak obvyklé, 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 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 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc „stodevítel“ 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 předseriesové výroby měly především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J/88 Legion Condor začaly dostávat i první 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 a v okamžiku přepadení Polska (kterého se zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajiště nejlepší stíhacíkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technikou 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 nabyté v bojích roku 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance „stodevítky“ přitom dosáhla u „Friedricha“ svého vrcholu. Po spíše již defenzivních bojích nad Kanálem a nad severní Francií se Bf 109F zapojily i do útočných akcí, a to zejména při operaci Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě nebo do obrany Říše v letech 1943-1945 se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K.

Ačkoli 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 záchytné stroje.

Poválečná služba

Messerschmittu 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 bránců svobody nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko své HA-1109 a 1112 provozovalo dokonce až do roku 1967.

Tato stavebnice: Bf 109G-6

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem modelu DB 601. Hlavní rozdíly, většího zdvihového objemu motoru, bylo dosaženo zvětšením vrtáním (o 4 mm), což zajistilo nárůst objemu z 33,9 l na 35,7 l. Další změnou bylo zvýšení kompresního poměru. Maximální vzletový výkon vzrostl z 993 kW (1350 k) u provedení DB 601E na 1080 kW (1450 k) u DB 605. Bf 109G-6 byl hlavní výrobní variantou celé řady „Gustav“ a také první, která byla standardně vybavena dvojicí kulometů MG 131 ráže 13 mm spolu s 20 mm kanónem MG 151/20 montovaným v ose vrtule. Rané provedení Bf 109G-6 si ponechalo nízkou směrovku, rámový překryt kabiny a kratší nohu záďového kola, jako tomu bylo u předchozí řady F. Takové provedení nabízí i tato stavebnice.

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
OHNOUSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

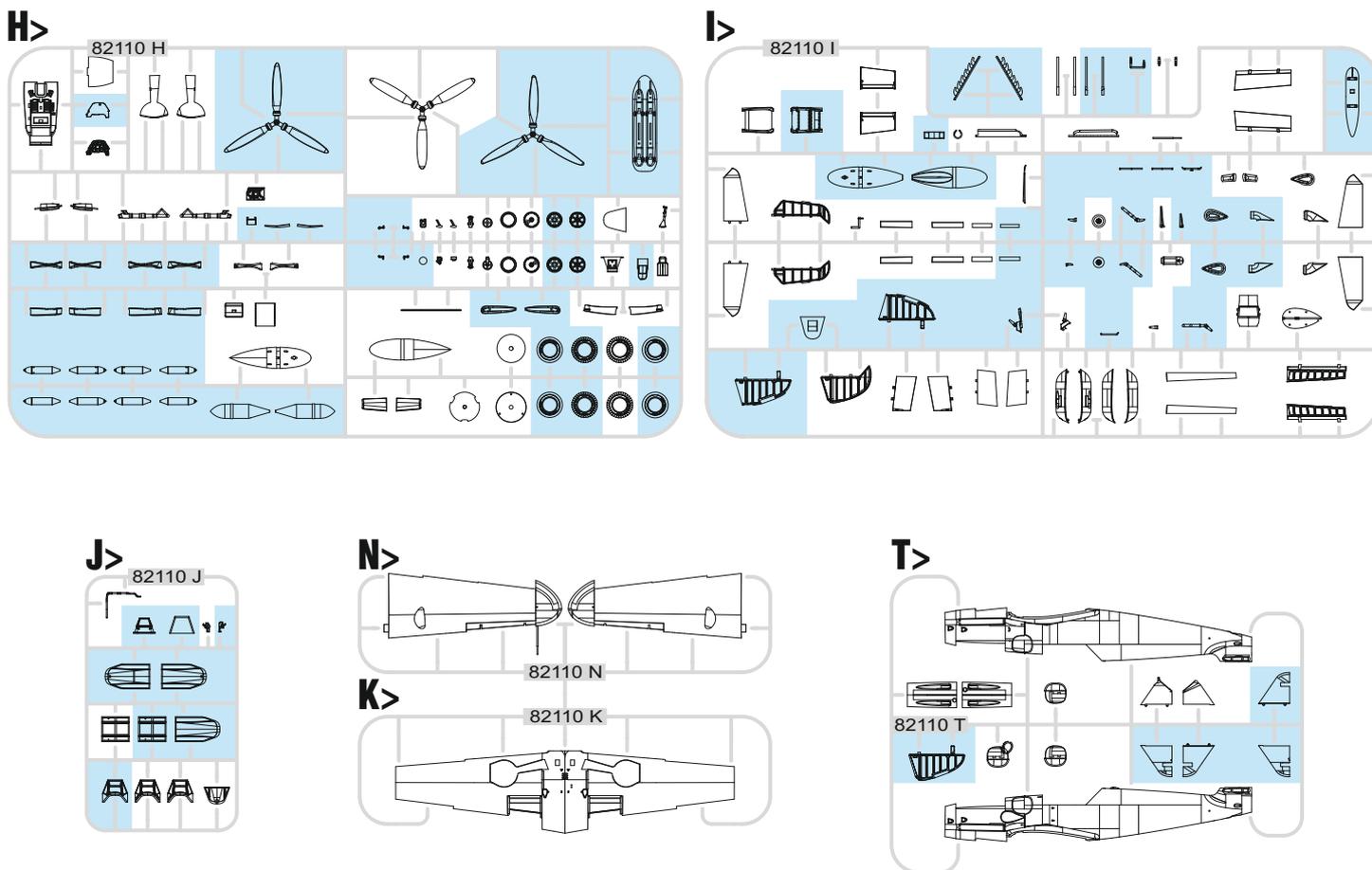


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



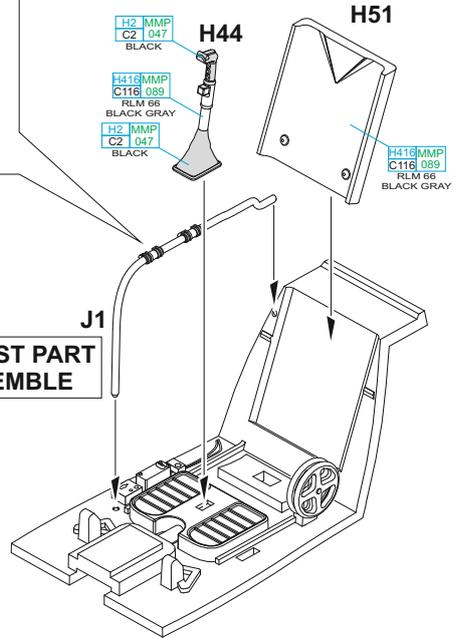
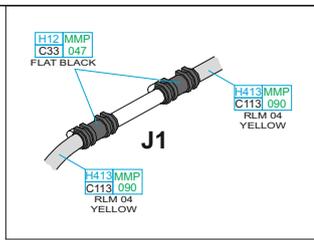
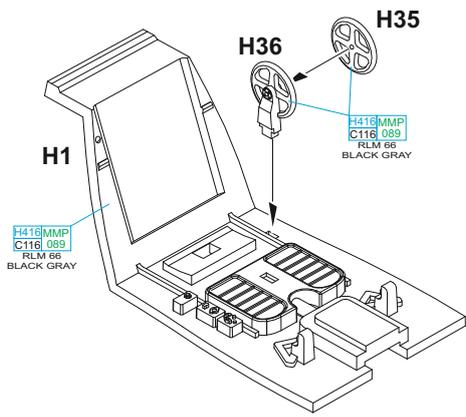
PEINTURE



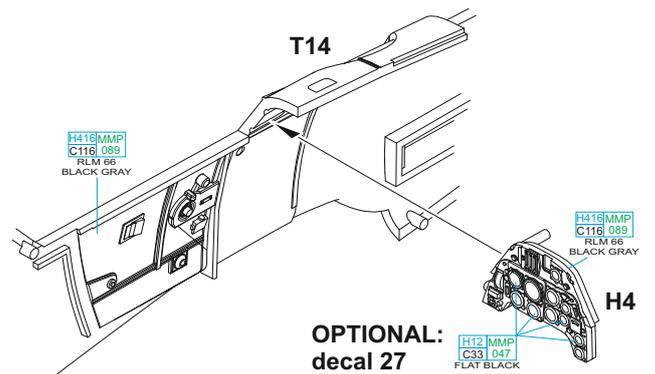
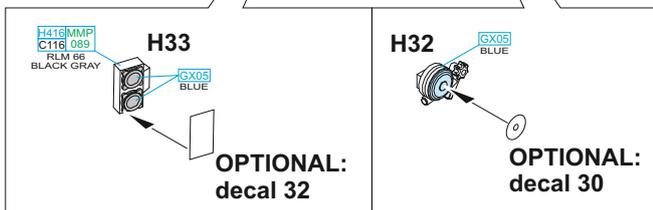
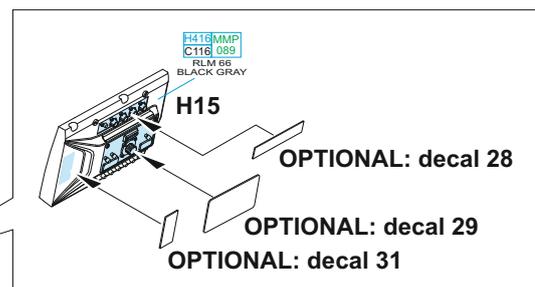
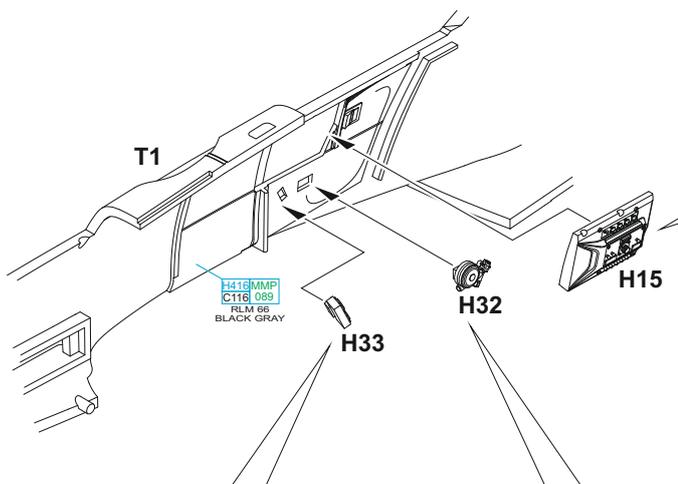
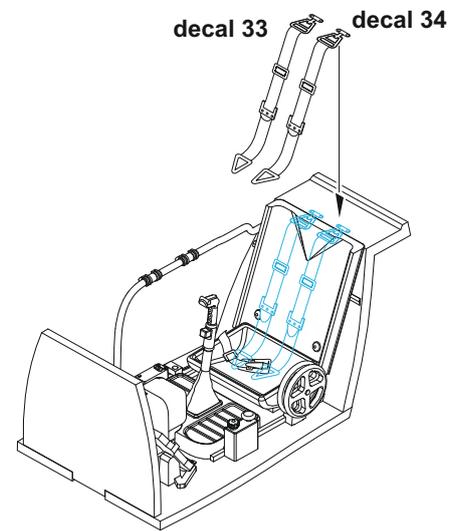
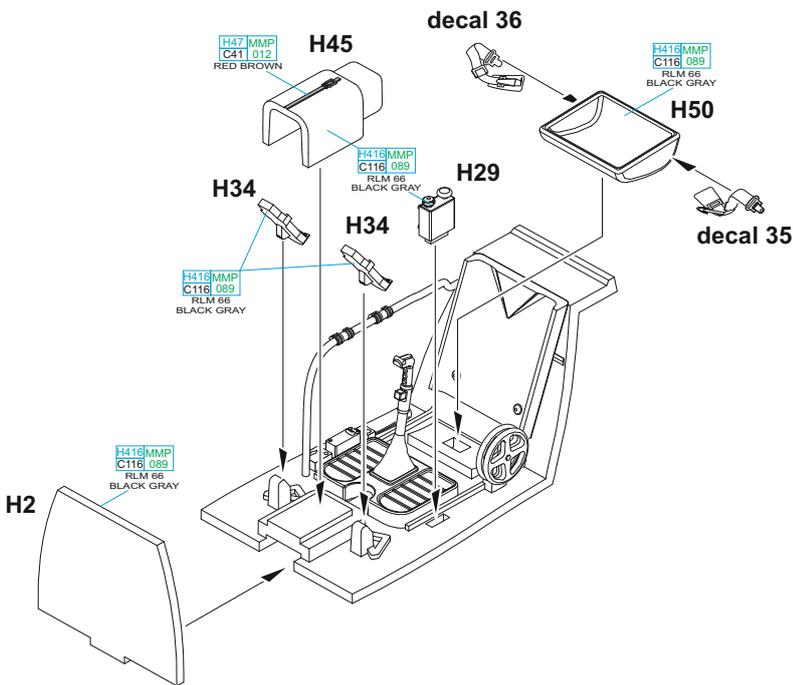
色

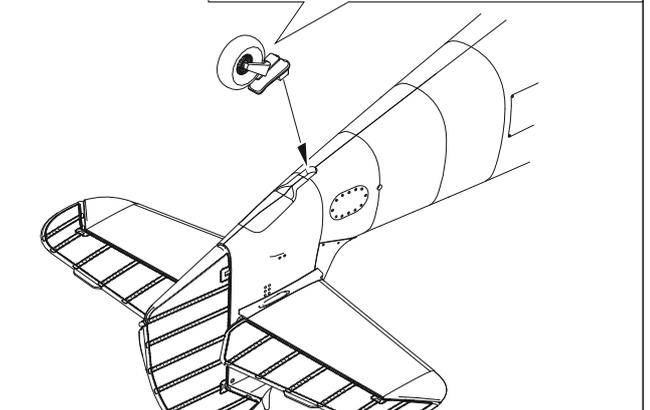
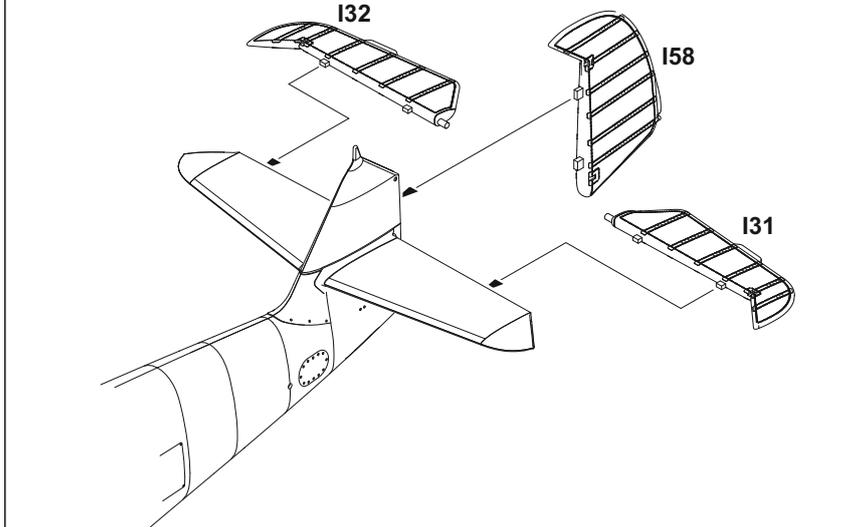
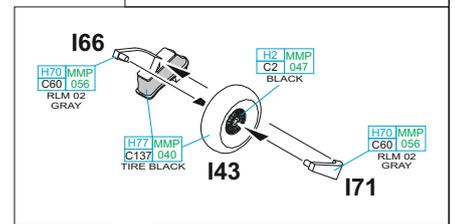
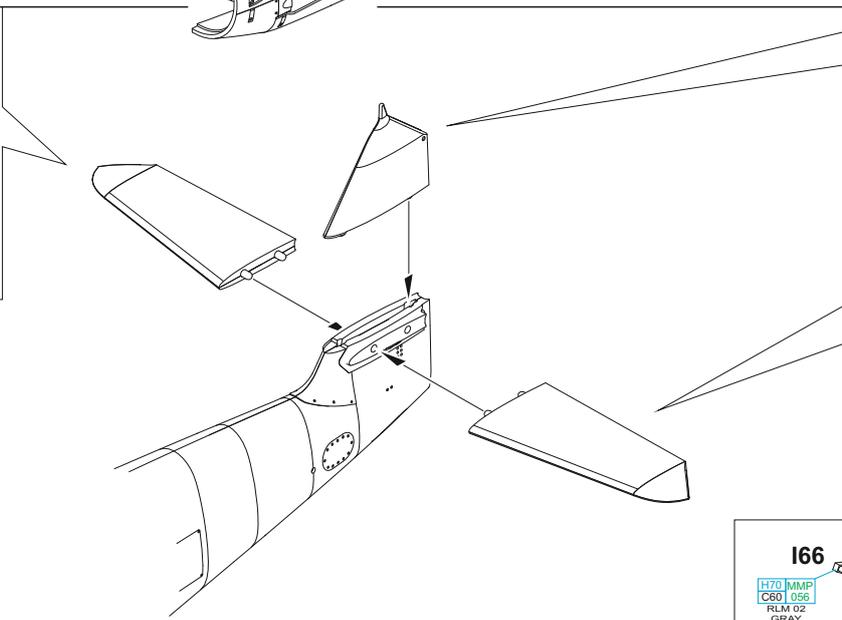
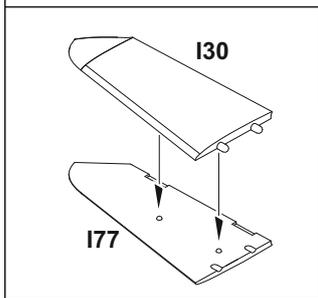
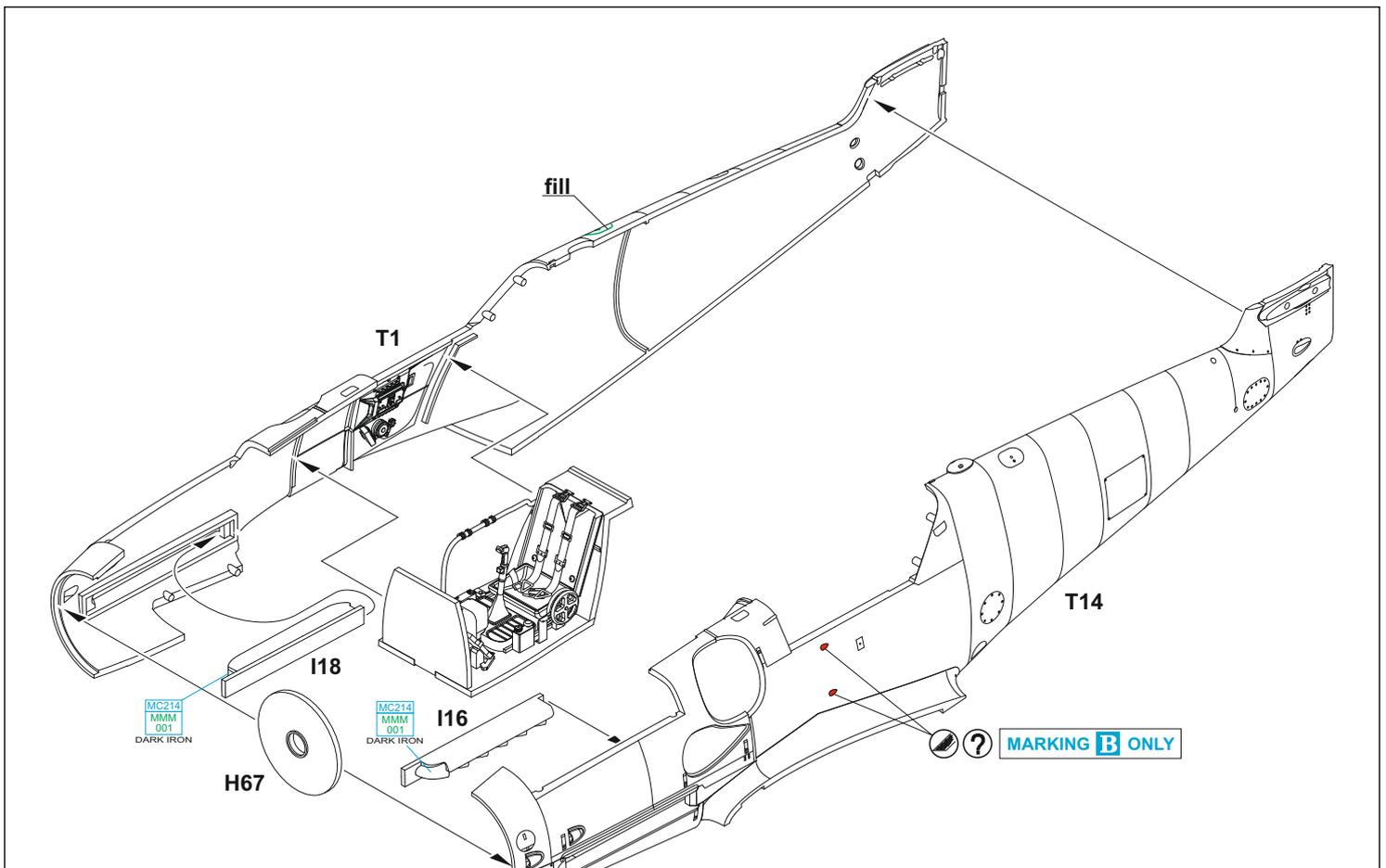
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H6	C6	MMP-004	GREEN
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

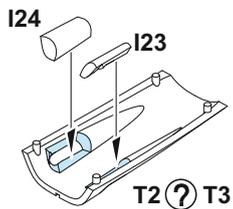
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX05			SUSIE BLUE



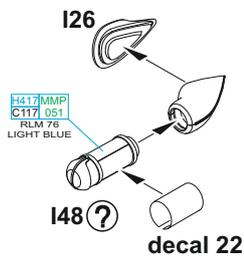
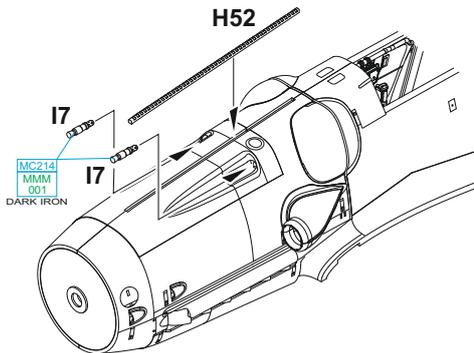
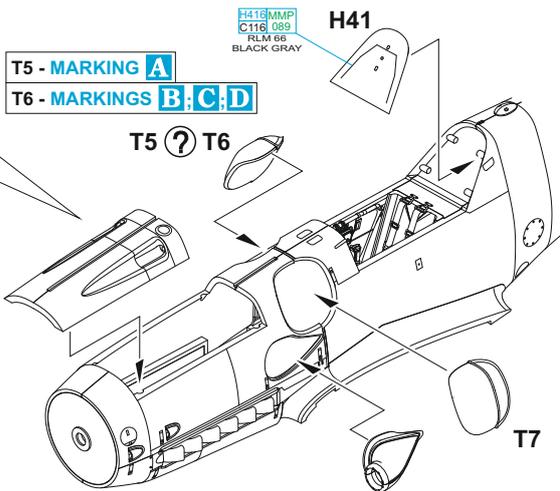
THE LATEST PART TO ASSEMBLE



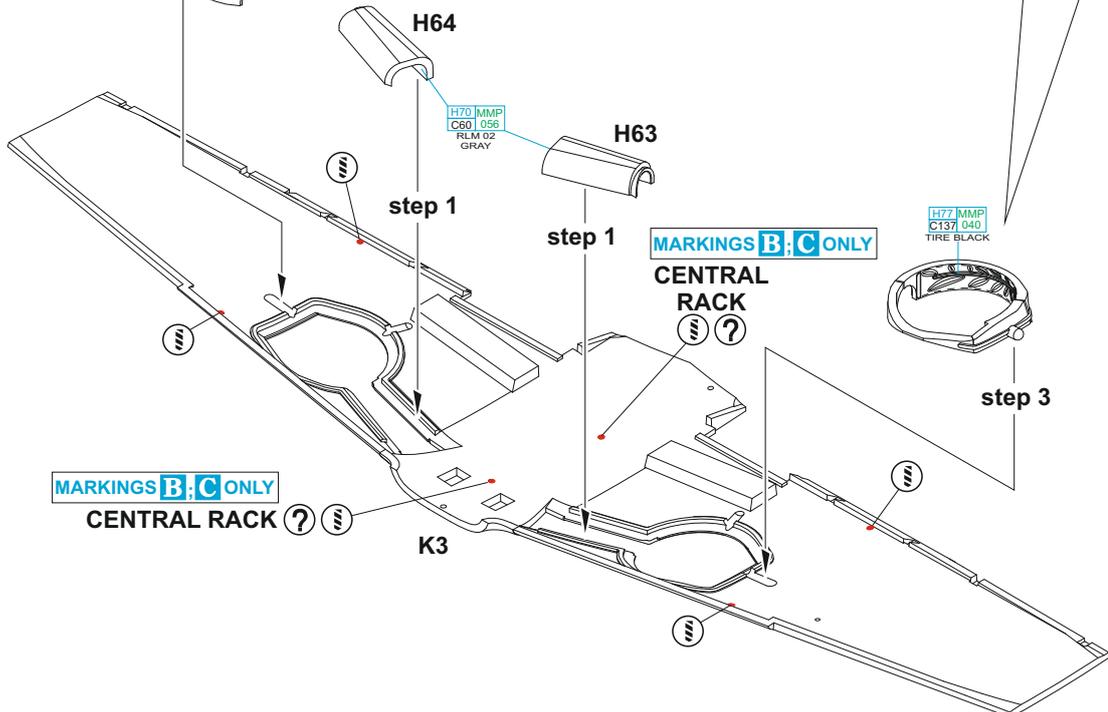
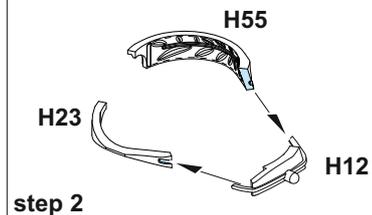
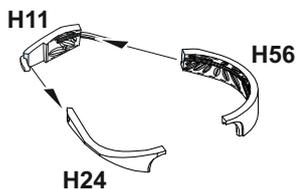
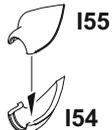


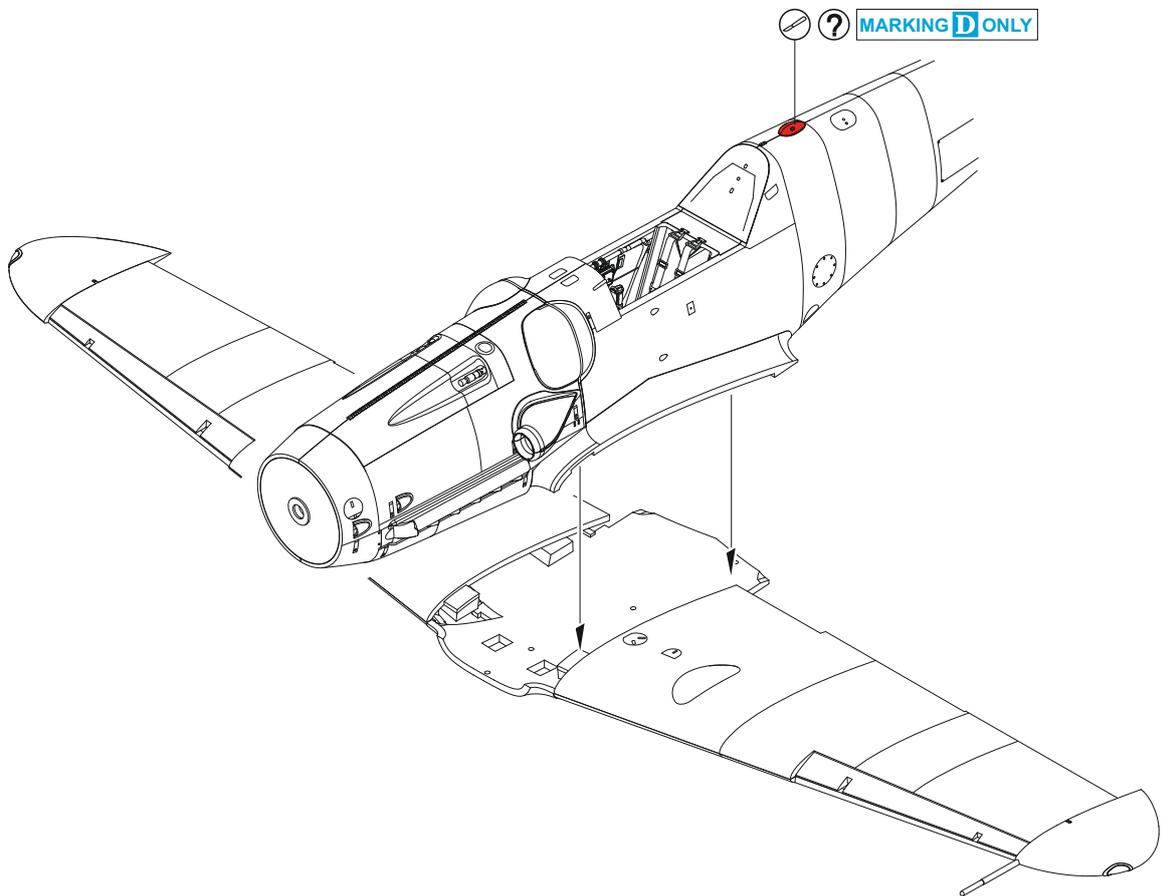
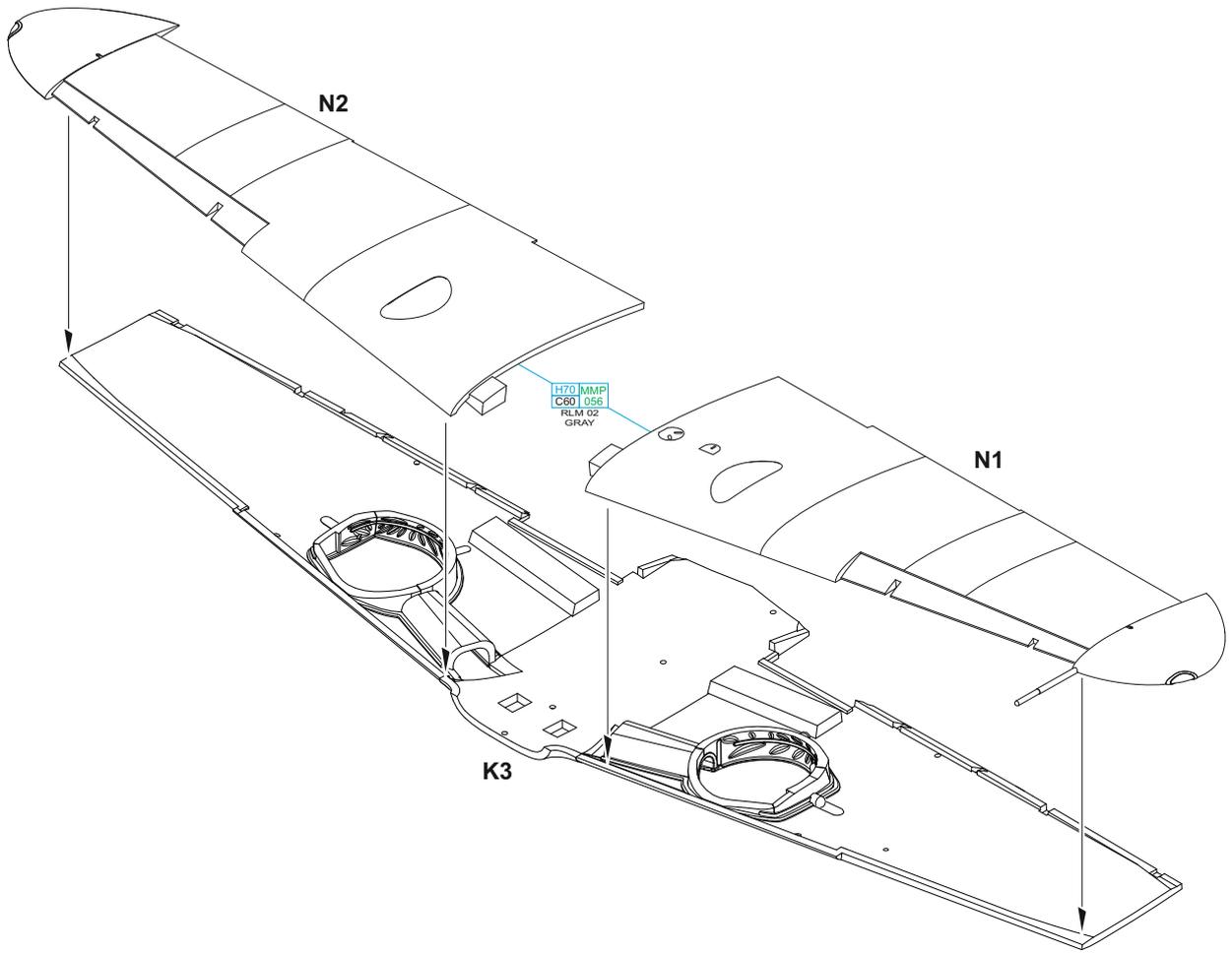


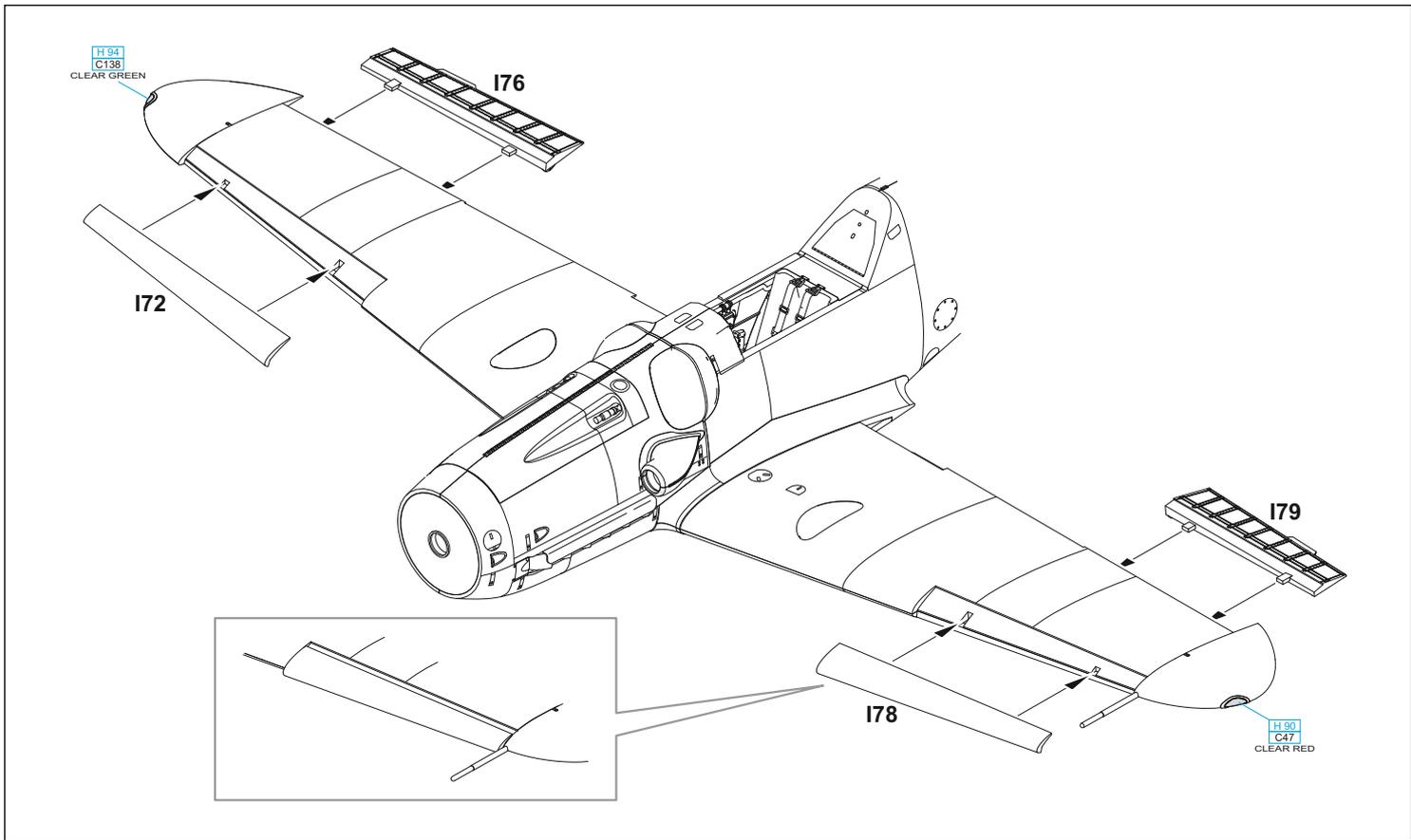
T2 - MARKING **A**
T3 - MARKINGS **B;C;D**



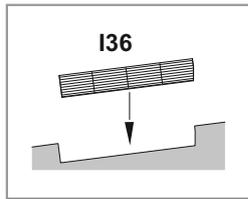
I48 - MARKINGS **A;D** ONLY



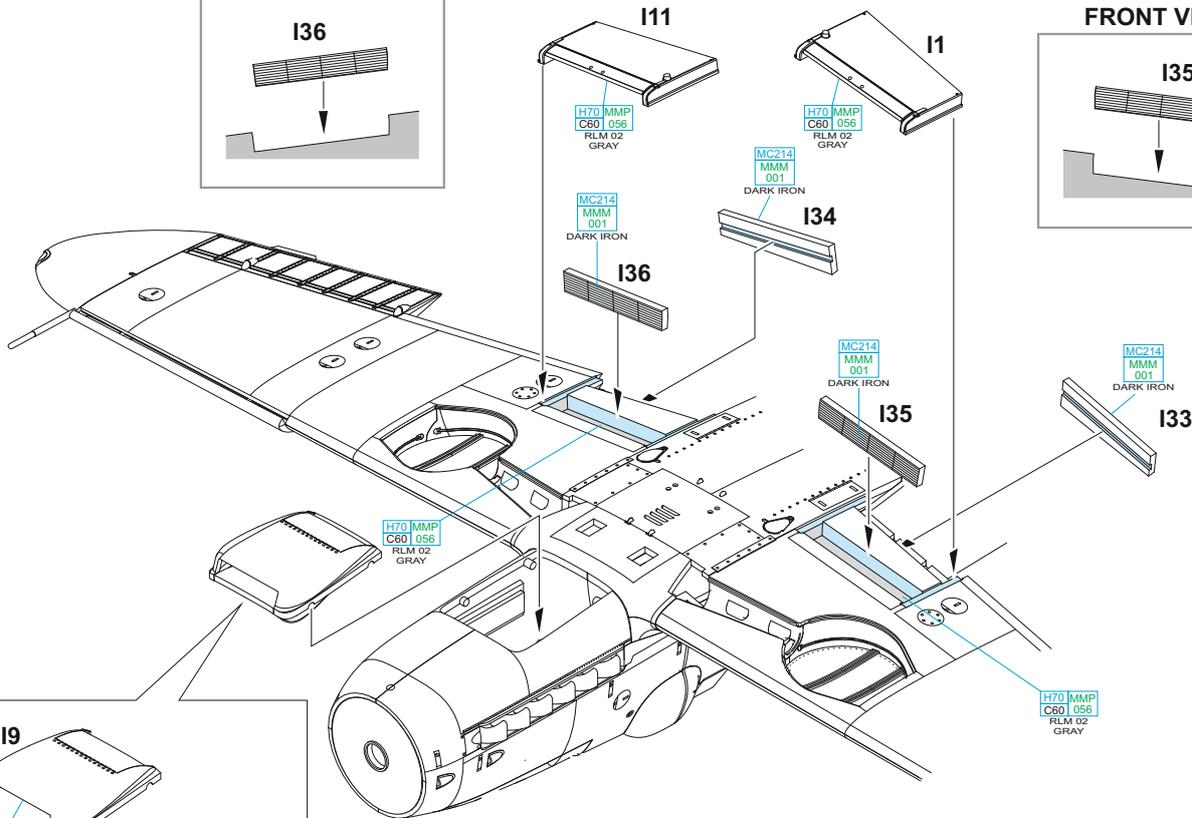
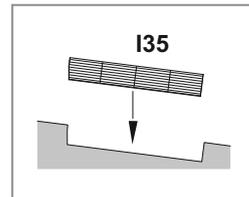




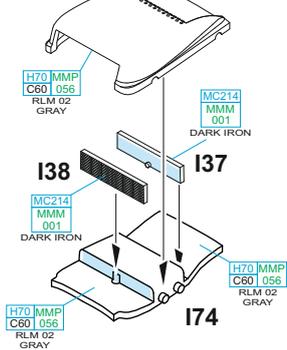
FRONT VIEW

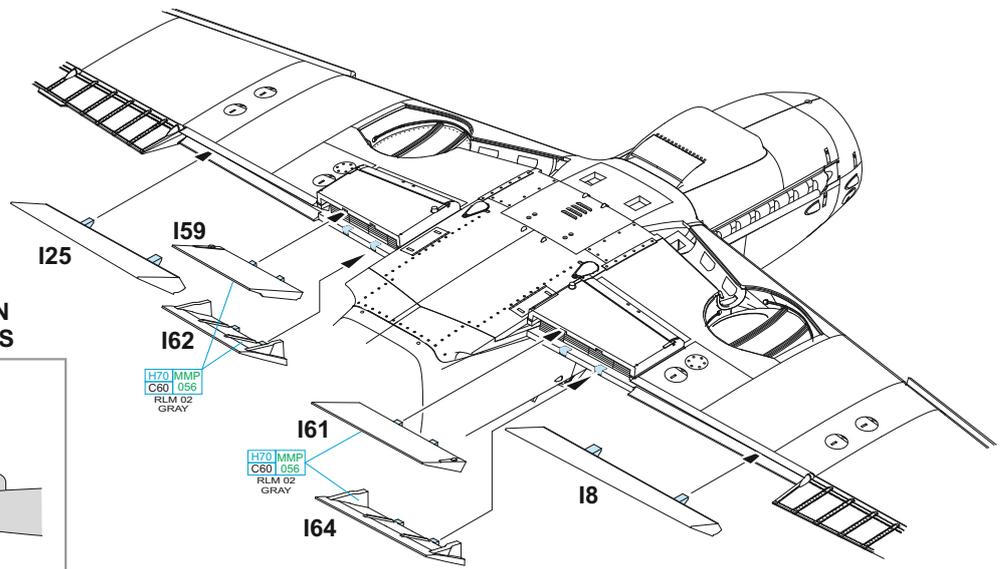


FRONT VIEW

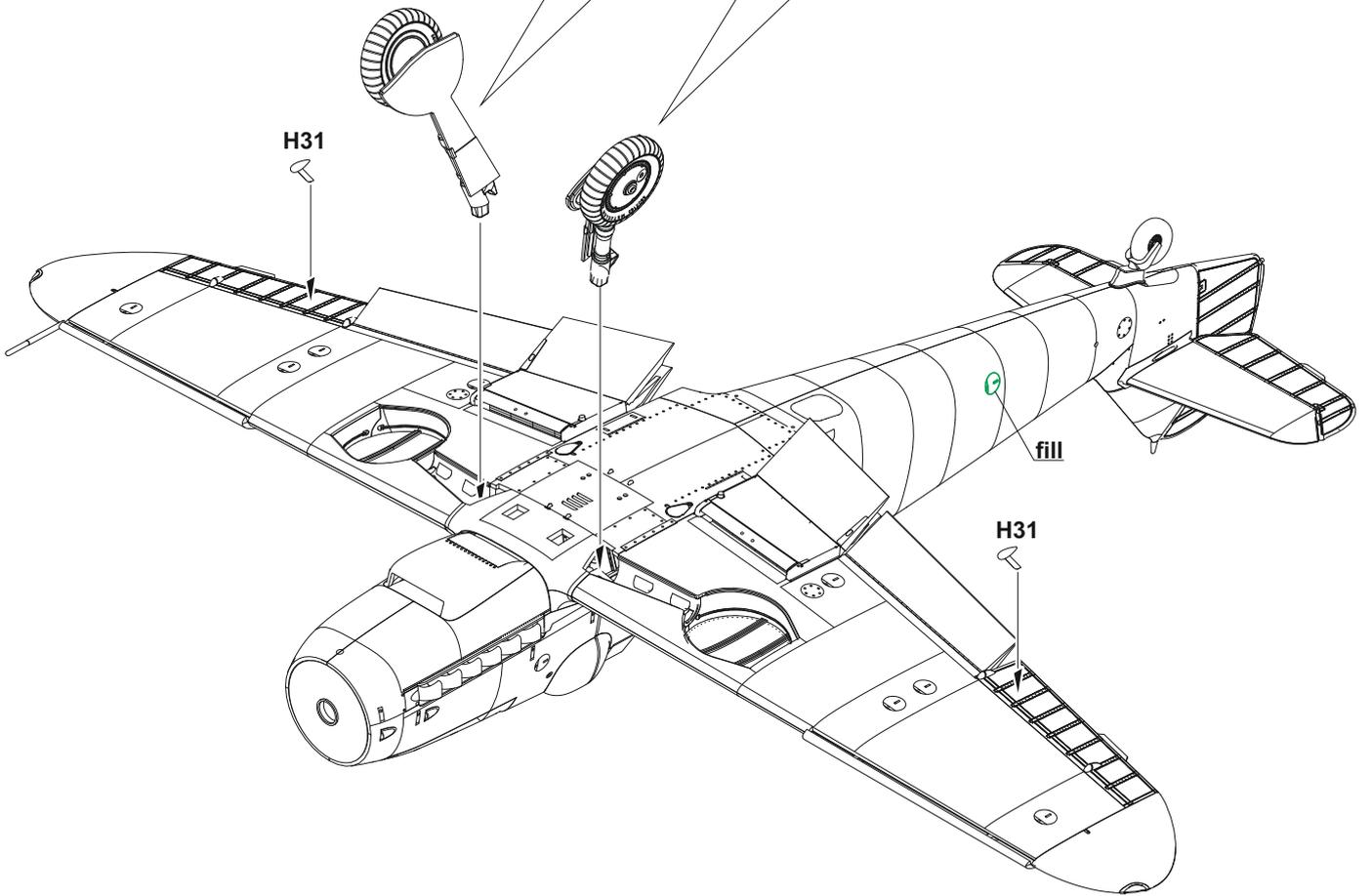
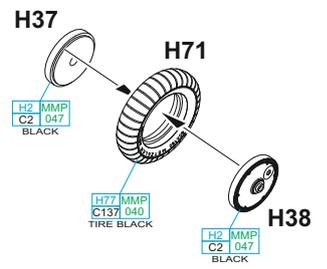
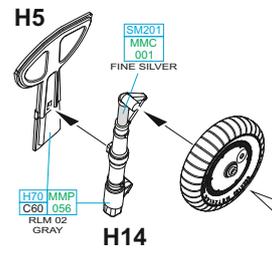
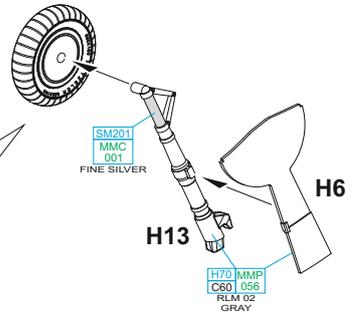
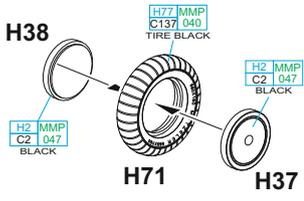
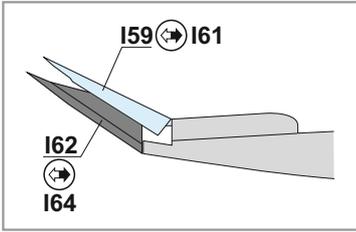


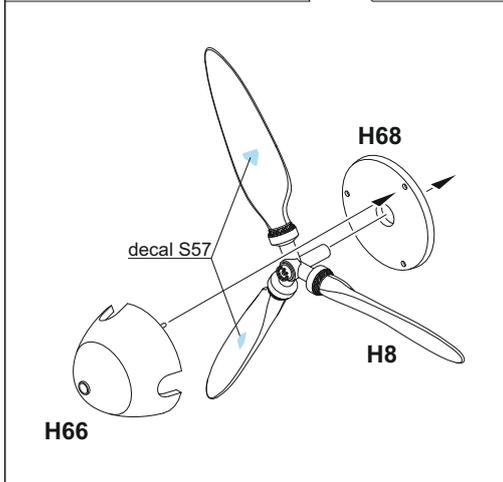
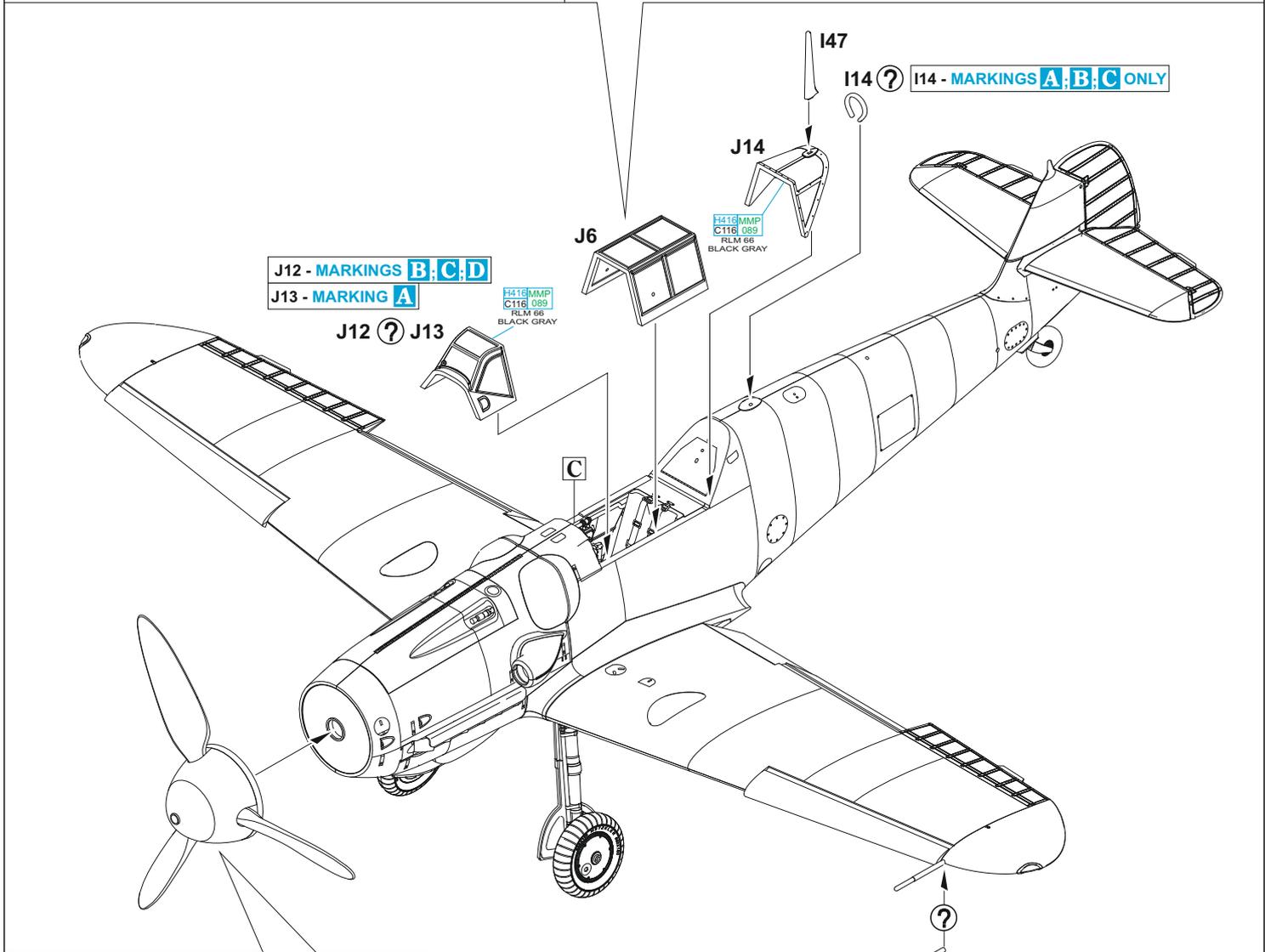
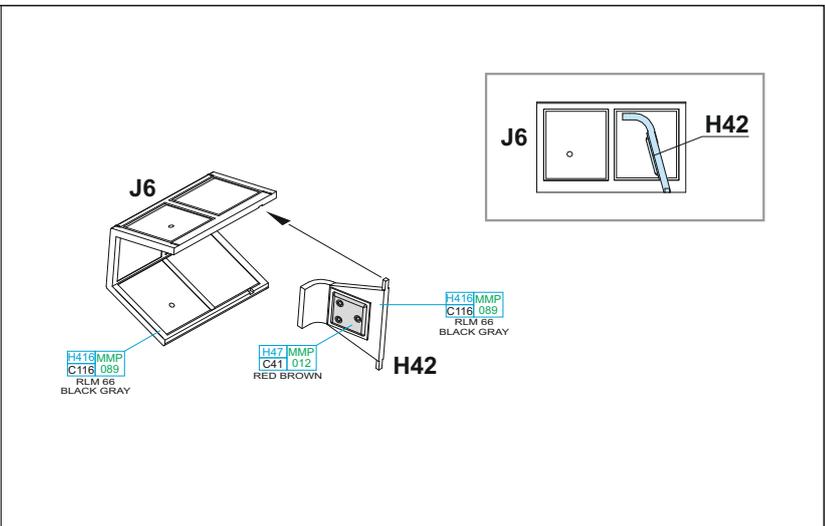
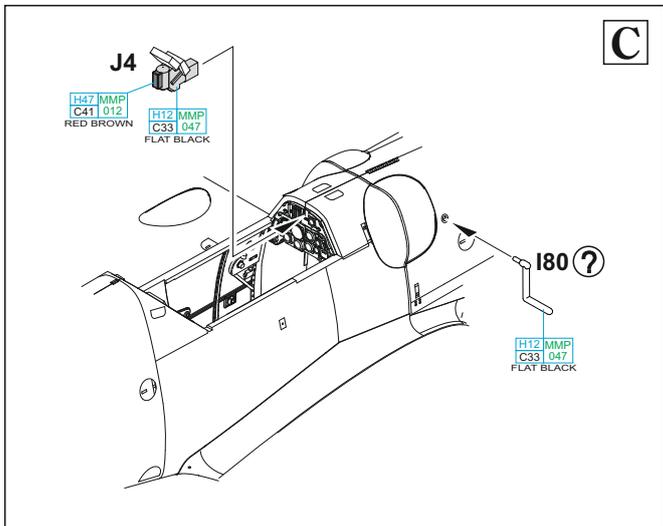
19



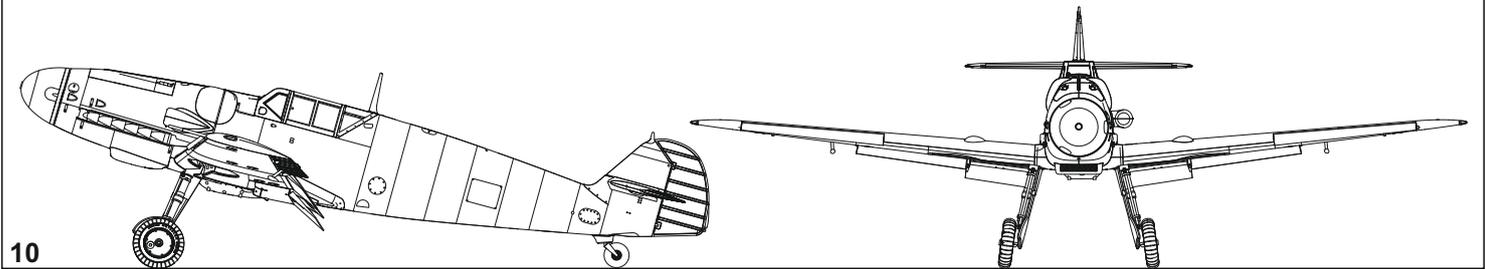
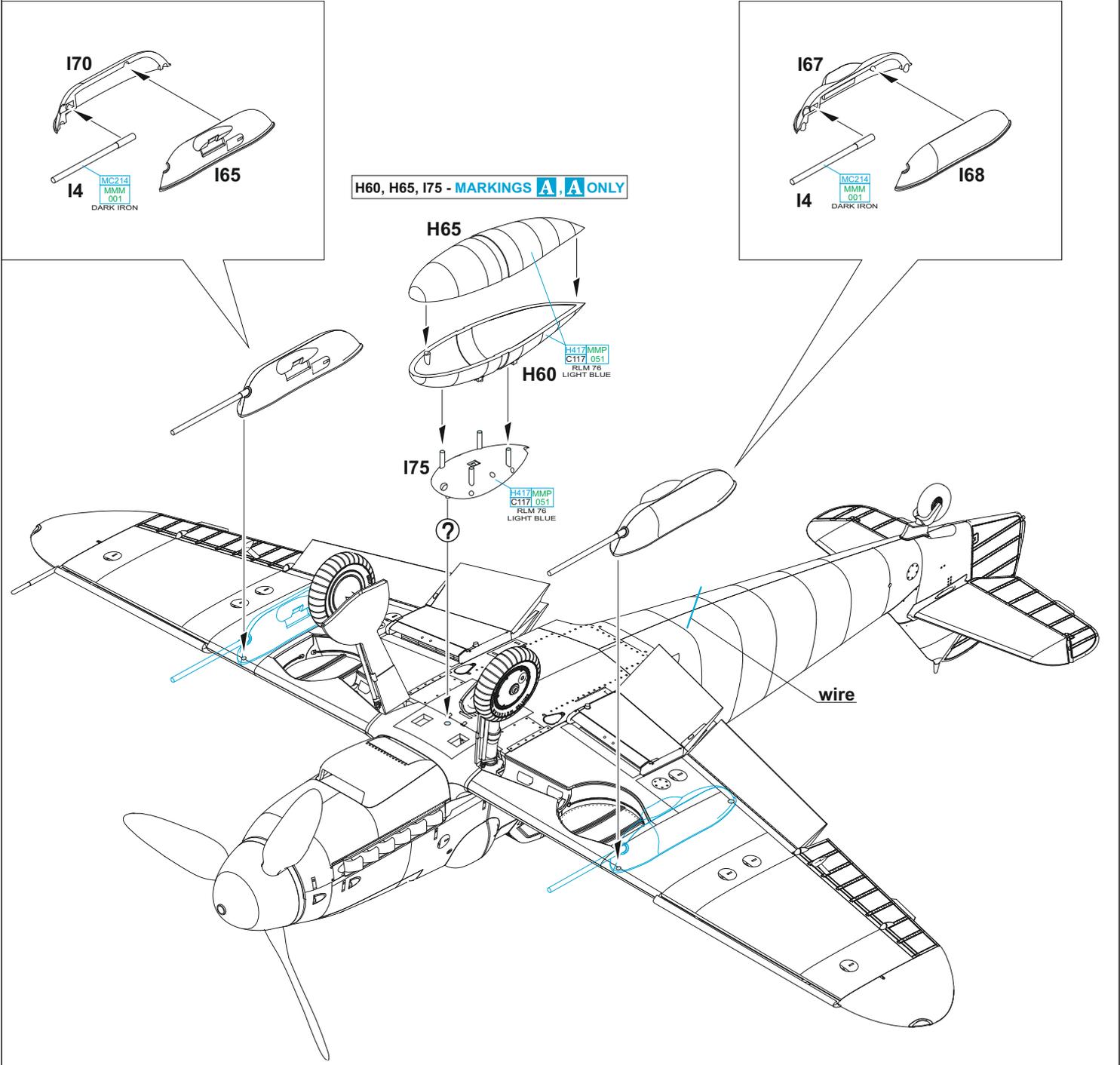


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



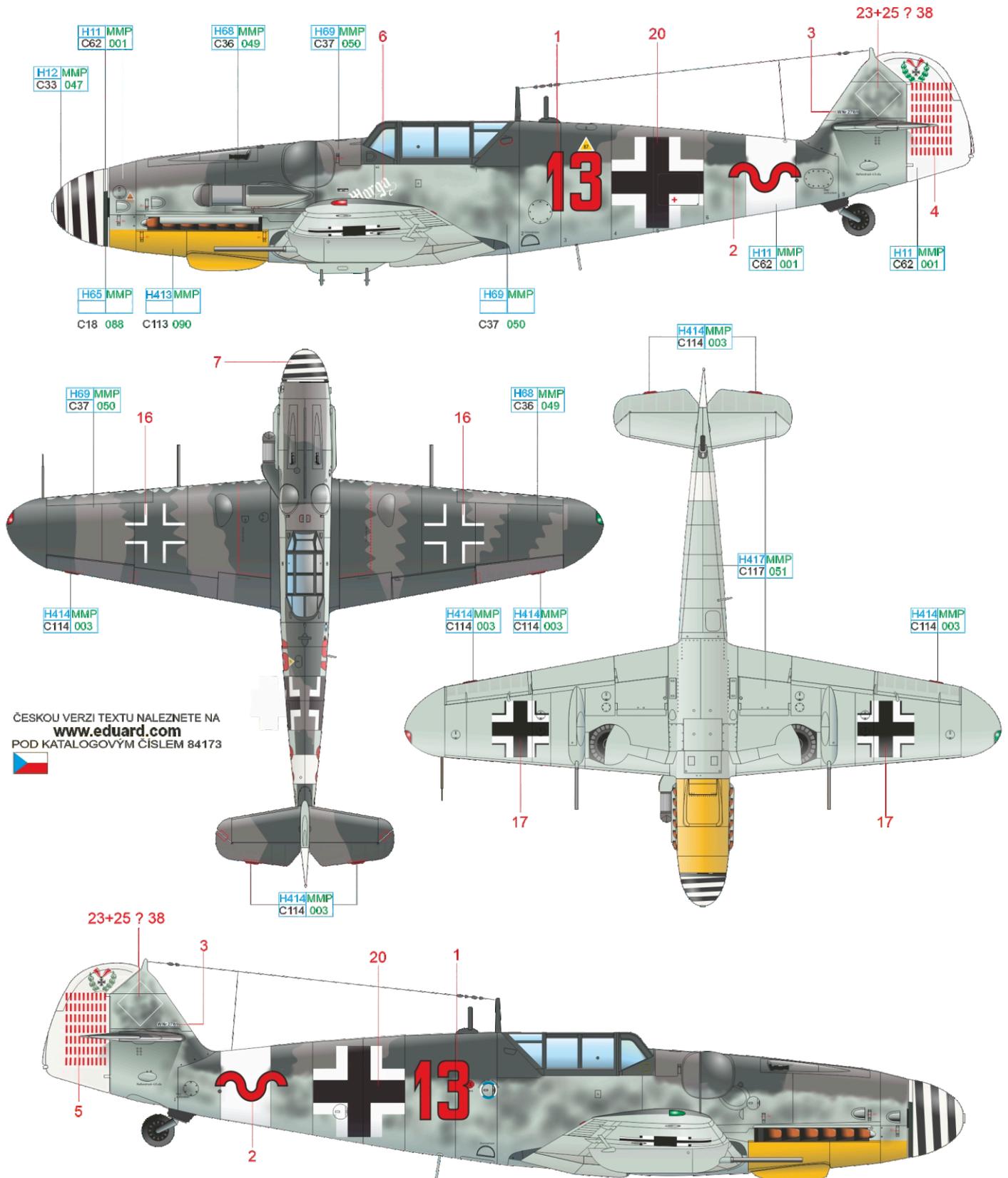


H60, H65, I75 - MARKINGS **A**, **A** ONLY



A WNr. 27169, flown by Fw. Heinrich Bartels, 11./JG 27, Kalamaki Airfield, Greece, November 1943

Heinrich Bartels's military career was launched on the Western Front. In August 1941, as a member of Erg./JG 26, Bartels downed two Spitfires over the Channel. Afterwards he served with JG 5 in Northern Europe and managed to shoot down 47 Soviet aircraft. As a member of JG 27, he downed 50 more enemy ones. Bartels met his ultimate fate on December 23rd, 1944. He clashed with American Thunderbolts, and despite managing to bag one of them, he failed to return to his home field. His fate remained unknown till January 1968, when remains of his Bf 109G were discovered. The unused parachute found in the cockpit is exhibited in the Deutsches Technikmuseum Berlin. Photographs of Bartels's G-6 were taken on November 15th, 1943, (or a few days thereafter) when Bartels achieved his 70th victory (although the four allegedly shot down P-38s were not missed by the USAAF). Seventy kill marks (Abschussbalken) are painted on the rudder along with the Knight's Cross. Bartels was awarded this medal a year before, on November 13th, 1942. Note the saw-toothed demarcation between the camouflage colors on the wings, typical for part of Erlo production planes in 1943.



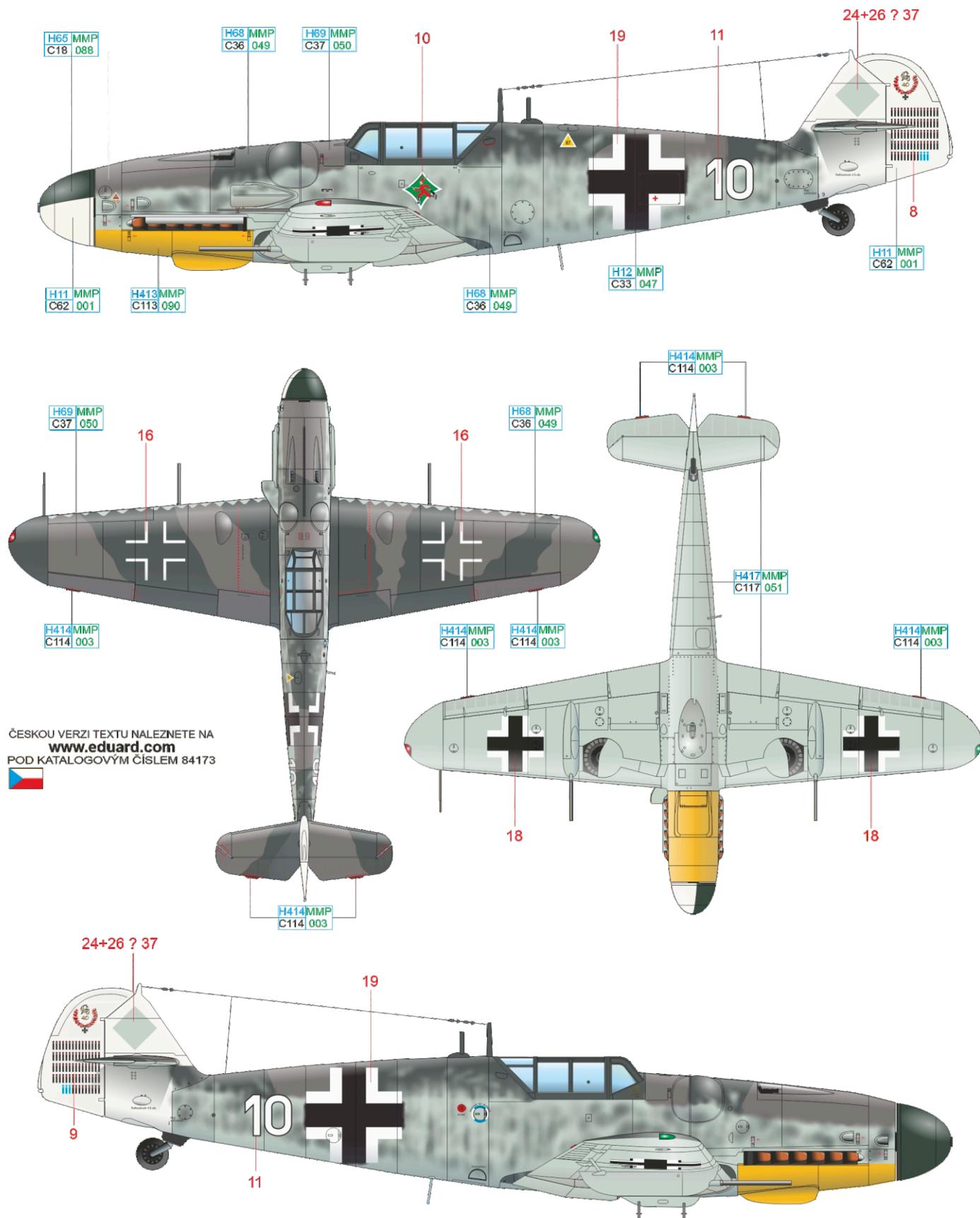
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84173



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

B flown by Oblt. Alfred Grislawski, CO of I./JGr. 50, Wiesbaden-Erbenheim Air Base, Germany, September 1943

Jagdgruppe 50 was created on August 15th, 1943 from Jagdgruppe Süd der ObdL that was formed as a high altitude fighter unit on July 21st, 1943 to combat recce Mosquitos. JGr.50 was led by Hermann Graf who gave birth to the unit's crest painted under the canopy. The Red Hunter symbolized the German Luftwaffe soccer team known under the nickname "die Roten Jäger". Graf was a member of this team, along with then German national team members. The unit existed for only a few months, and in October 1943 was incorporated into I./JG 301. Alfred Grislawski was the CO of I./JGr.50 and the formation leader, as can be seen from the white tail. He served with JG 1 and JG 53 afterwards, and his total score accounted for 133 victories. Grislawski was awarded the Knight's Cross on July 1st, 1943 and with Oak Leaves on April 11th, 1944.



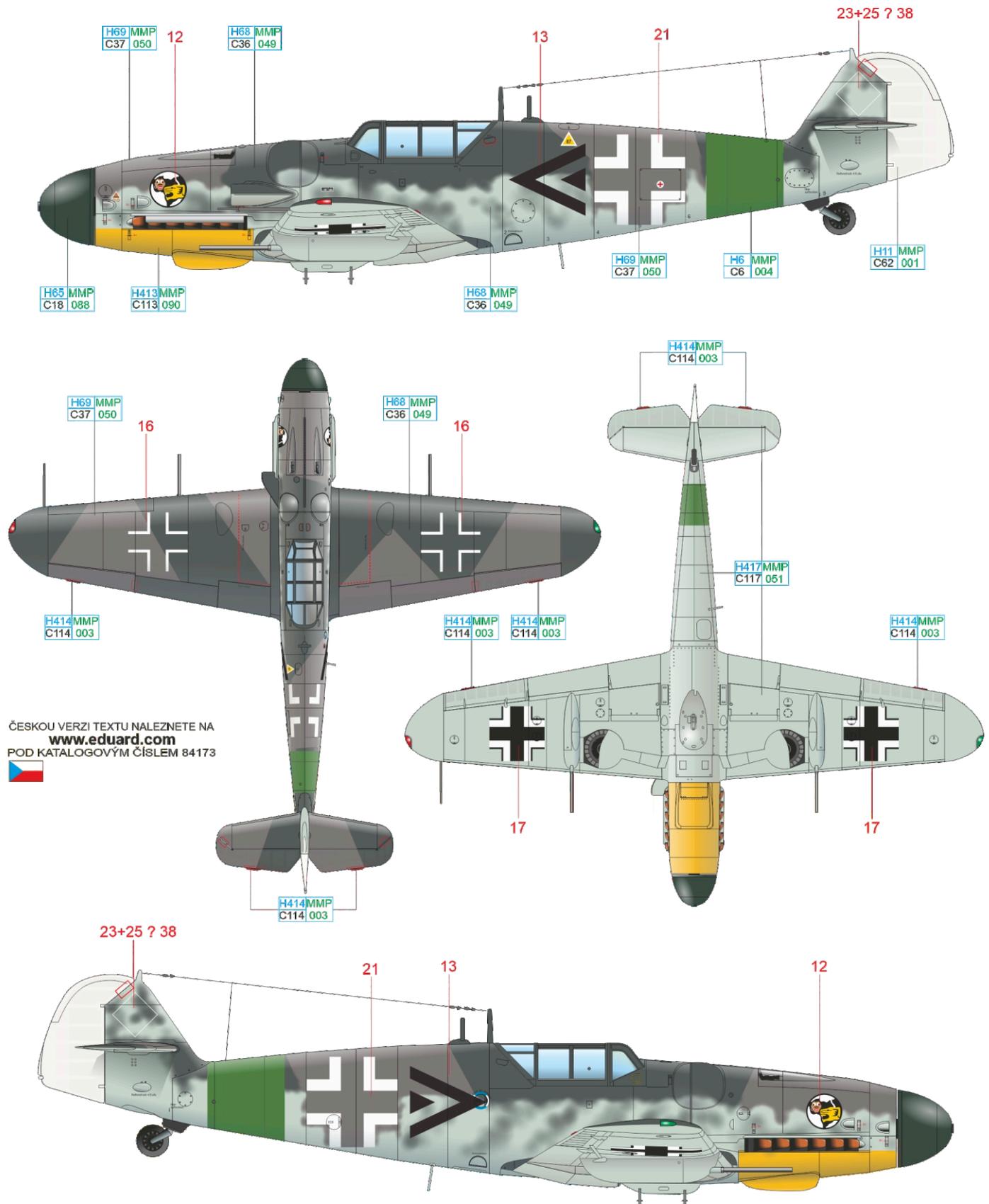
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84173



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

C flown by Maj. Ludwig Franzisket, CO of I./JG 27, Fels am Wagram, Austria, early 1944

Ludwig Franzisket achieved his first victory in May 1940 over the Netherlands as a member of I./JG 1. He took part in the battle of France and fought in North Africa with JG 27. He was awarded the Ritterkreuz (Knight's Cross) on July 23rd, 1941 for 22 victories. In the summer of 1943, he became the CO of I./JG 27. His unit was tasked with the opposing of Allied raids over Germany. Among other victories, Franzisket added two B-17s downed over Schweinfurt to his score on October 14th, 1943. By the end of the war, Franzisket managed to shoot down 43 enemy airplanes including four B-17s. The wide green tail band identifies aircraft flown by JG 27 as part of the Defence of the Reich. The JG 27 badge, painted on both sides of the cowling, refers to the geschwader's combat deployment in Africa. The double chevron was painted on airplanes flown by Gruppe leaders and the white rudder is a marking of formation leaders.



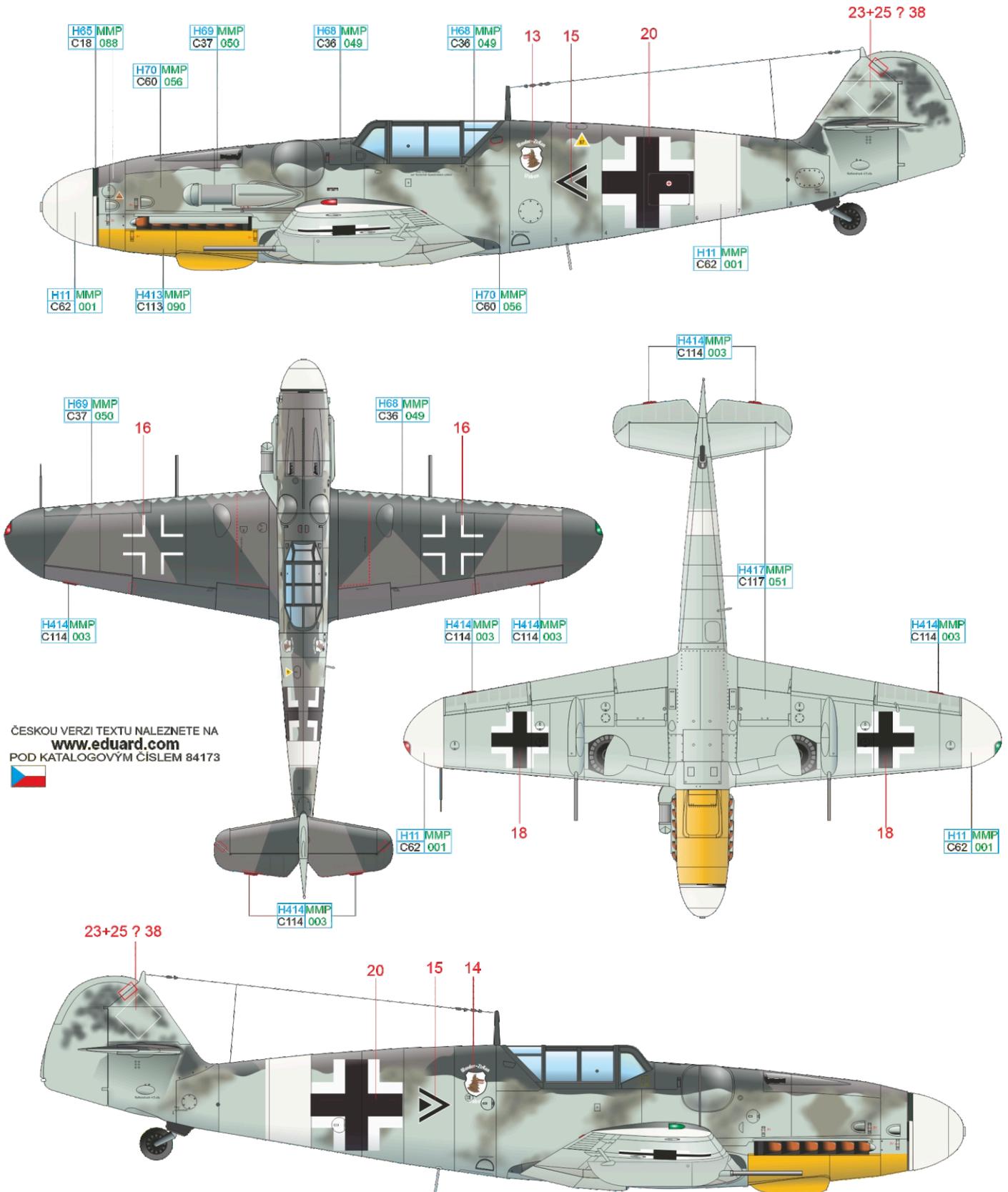
ČESKOU VERZÍ TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84173



RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 04	H413 MMP C113 090	GREEN	H6 MMP C6 004
RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	WHITE	H11 MMP C62 001

D flown by Maj. Kurt Ubben, CO of III./JG 77, Foggia, Italy, May 1943

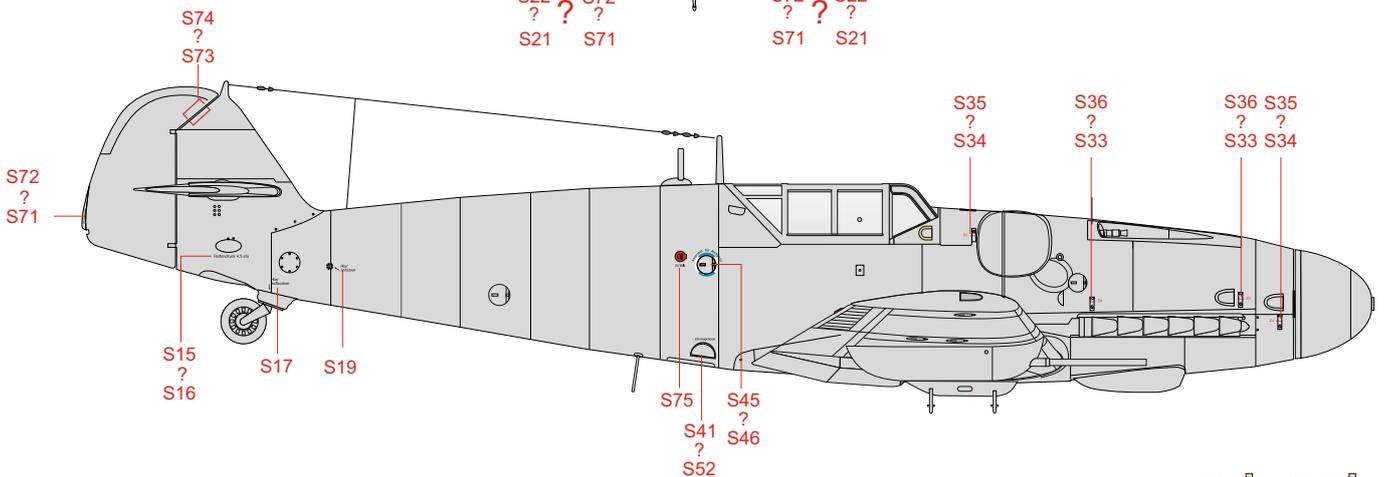
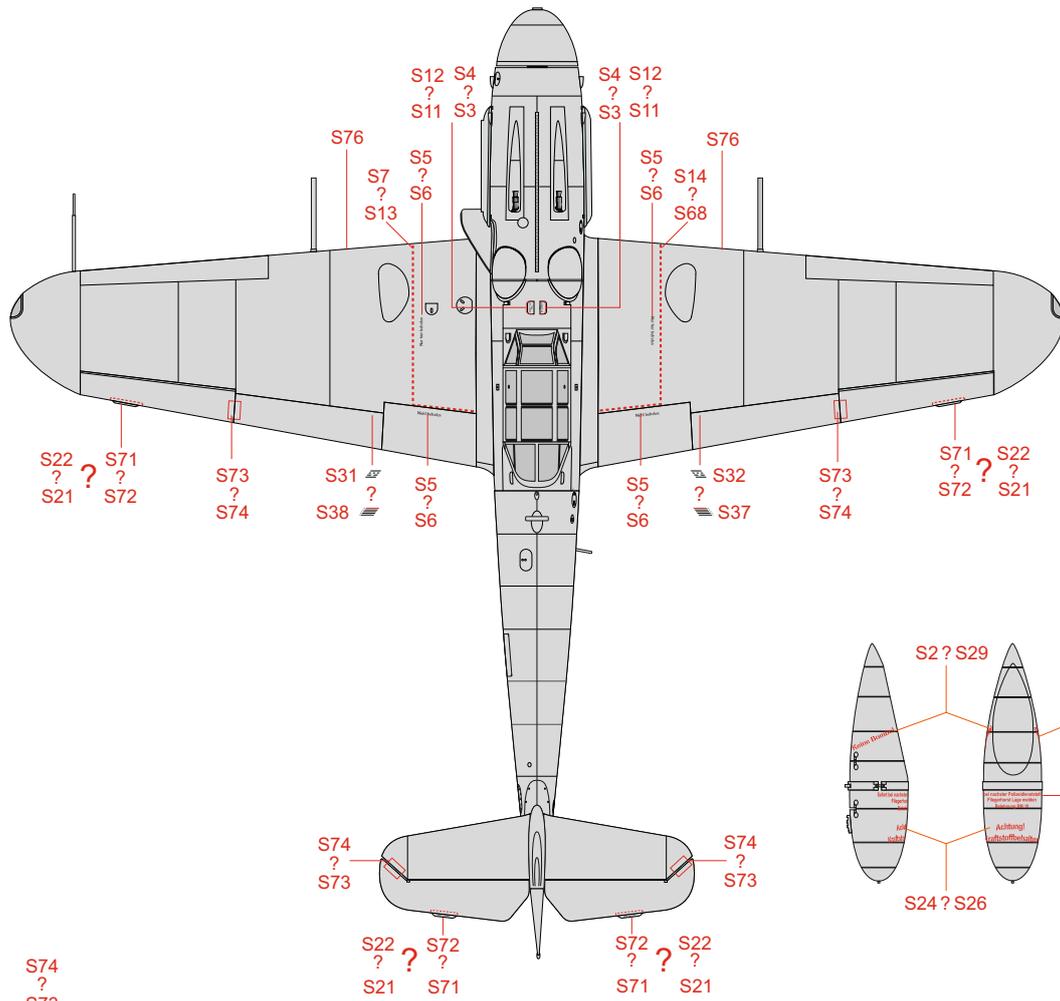
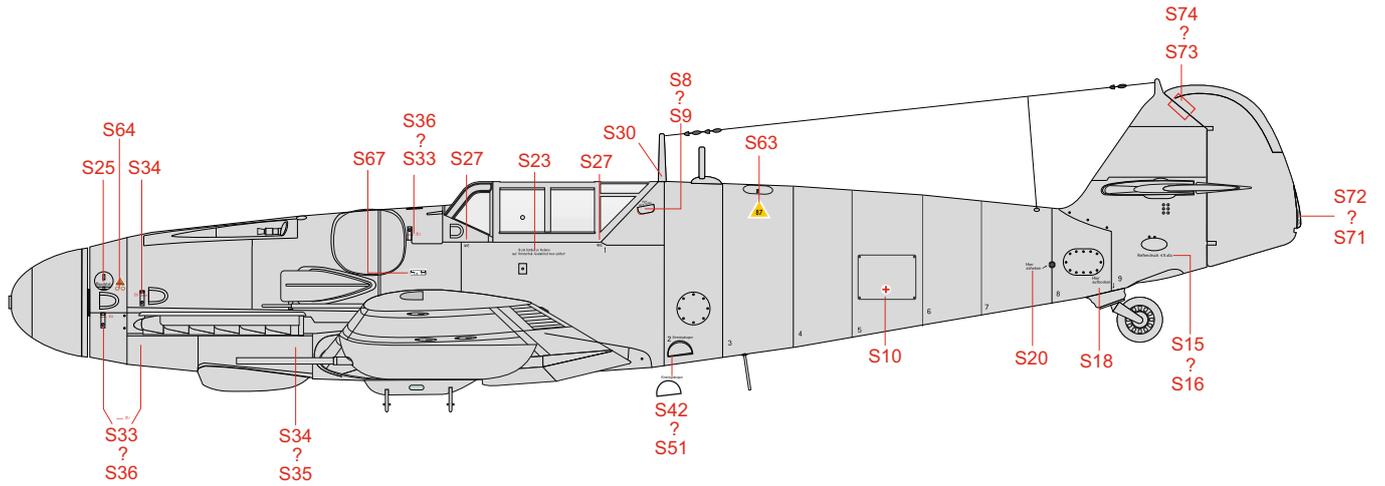
The aircraft was manufactured by Messerschmitt GmbH and had the typical camouflage applied by this plant. The crest with a wolf's head and the inscription Wander-Zirkus Ubben (Ubben's Wandering Circus) is the emblem of III./JG 77. This nickname was given to the unit during the retreat in North Africa. "Kudde!" Ubben joined the Navy in 1931 and served in several naval air units, including the 5.(Jagd)/186 T designated for the aircraft carrier Graf Zeppelin. He achieved his first victory, the Fokker D.XXI, in May 1940. The unit was redesignated 8./JG 77 and in July 1940 Ubben became its commander. He went through campaigns in Norway, the Balkans and Crete. During the campaign in Russia at the beginning of September 1941 he was appointed commander of III./JG 77 and was awarded with the Knight's Cross. In March 1942 he received an Oak Leaves. Ubben achieved a total of 110 victories, of which 90 on the Eastern Front. In March 1944 he was appointed Kommodore JG 2 and died on April 27th while fighting American fighters.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84173

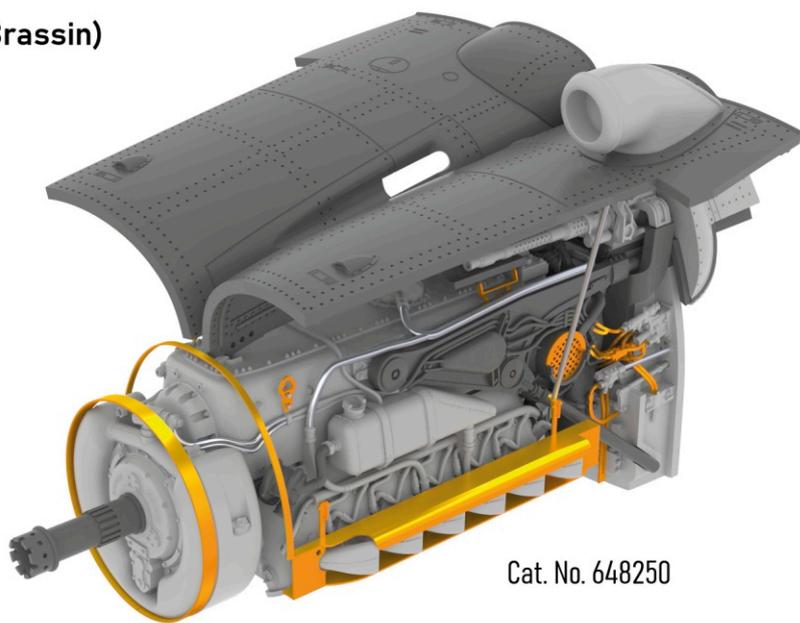


RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 02	H70 MMP C60 056
RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	WHITE	H11 MMP C62 001



- 48885 Bf 109G-6 (PE-Set)
- FE910 Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644003 Bf 109G-6 LööK (Brassin)
- 644060 Bf 109G-6 LööKplus (Brassin)
- 648239 Bf 109G-6 radio compartment (Brassin)
- 648240 Bf 109G-6 cockpit (Brassin)
- 648246 Bf 109 cannon pods (Brassin)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
- 648250 Bf 109G-6 engine & fuselage guns (Brassin)
- 648255 Bf 109G-6 propeller (Brassin)
- 648261 Bf 109G-6 wheels (Brassin)
- 648265 Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
- 648309 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648310 Bf 109G control surfaces (Brassin)
- SIN64824 Bf 109G-6 ADVANCED (Brassin)
- D48025 Bf 109G stencils (Decal)
- D48027 Bf 109G Balkenkreuze (Decal)
- D48028 Bf 109G svastikas (Decal)
- 3DL48014 Bf 109G-6 SPACE (3D Decal)
- EX509 Bf 109G camo scheme - Mtt (Mask)
- EX510 Bf 109G camo scheme - Erla (Mask)
- EX511 Bf 109G camo scheme - WNF (Mask)
- EX512 Bf 109G spinner spirals (Mask)
- EX525 Bf 109G-6 classic canopy (Mask)
- EX582 Bf 109G classic canopy TFace (Mask)

Cat. No. 644003



Cat. No. 648250

Cat. No. 648309



Cat. No. 648240