

Bf 109G-4

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84203

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 kůň...

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl svou dobu, 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 společnosti 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, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje i přes problémy s motorem velmi nadějným projektem a v soutěži tak navzdory počátečním předpokladům překvapivě zvítězil nad konkurenty renomovanějších firem. Problémy s pohonnou 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 „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 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 mezinárodním leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením světového 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 ze 643 stíhacích letounů prvoliniových útvarů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a v době přepadení Polska (kterého se zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe dispono-

vala nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici, v dostatečných počtech. S technickou i množstevní převahou pak 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 „stodevítka“ 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 (Gustav) a v posledních měsících války pak také K (Kurfürst).

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 záchranné stroje.

Tato stavebnice: Bf 109G-4

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem svého předchůdce, agregátu DB 601. Hlavního rozdílu, většího zdvihového objemu motoru, bylo dosaženo zvětšeným vrtáním (o 4 mm), což zajistilo nárůst 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. Verze G-2 si zachovala zatahovací ostruhové kolo, stejně jako schéma výzbroje s jedním kanónem MG 151/20 a dvěma kulomety MG17 ráže 7,92 mm. Přibyla VKV radiostanice FuG 16 s trojnásobným dosahem oproti předchozí krátkovlnné stanici. Kvůli nárůstu hmotnosti byla použita větší kola hlavních podvozkových nohou (660 × 160 mm místo 650 × 150 mm). Pozice kol otevřeného podvozku byla navíc svislejší, nebyla již montována téměř rovnoběžně s osou podvozkových nohou. Sestava tak byla při zasunutí do křídla vyšší, což si vynutilo přidání kapkovitých vyboulenin na horním potahu křídla. Také ostruhové kolo bylo zvětšeno; z původního rozměru 290 × 110 mm na 350 × 135 mm. Větší ostruhové kolo se ale nevešlo do šachty, proto byl zatahovací mechanismus odpojen a ostruha zůstávala zafixována v otevřené poloze. Do července 1943 bylo vyrobeno 1242 kusů Bf 109G-4, další čtyři kusy byly vyrobeny v továrnách Győr a WNF v druhé polovině roku 1943.

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. SYMBOLY



INSTRUKTION SINNBILDEN



SYMBOLES

記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

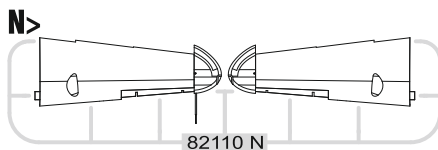
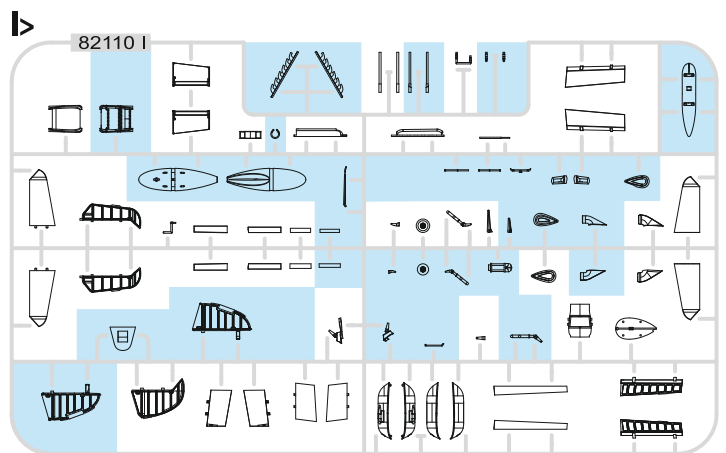
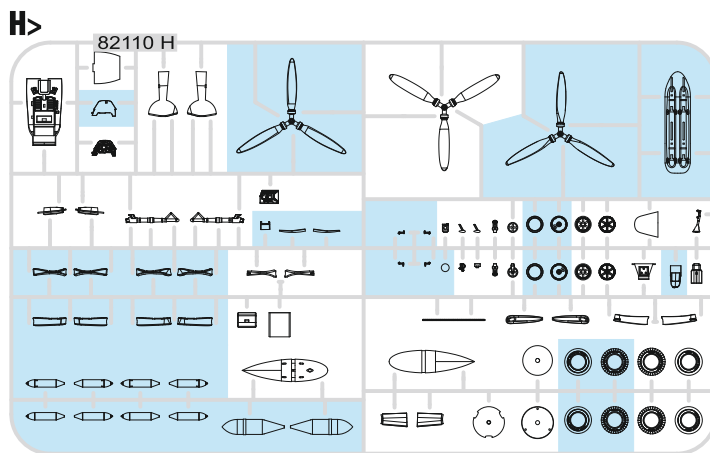


PIÈCES

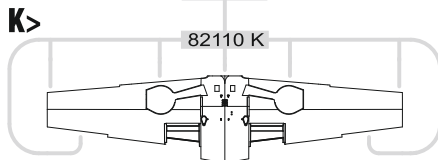


部品

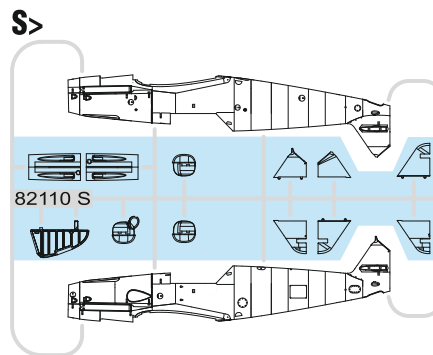
PLASTIC PARTS



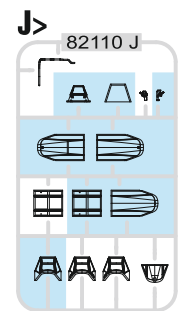
82110 N



82110 K



82110 S



82110 J

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

COLOURS



BARVY



FARBEN



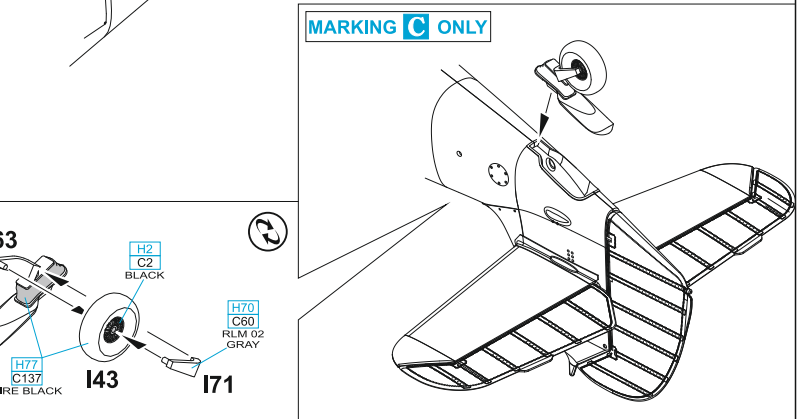
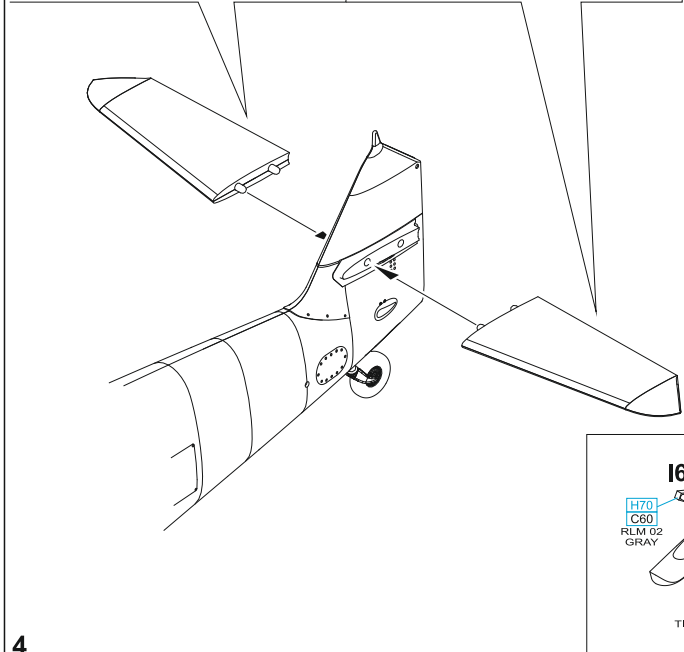
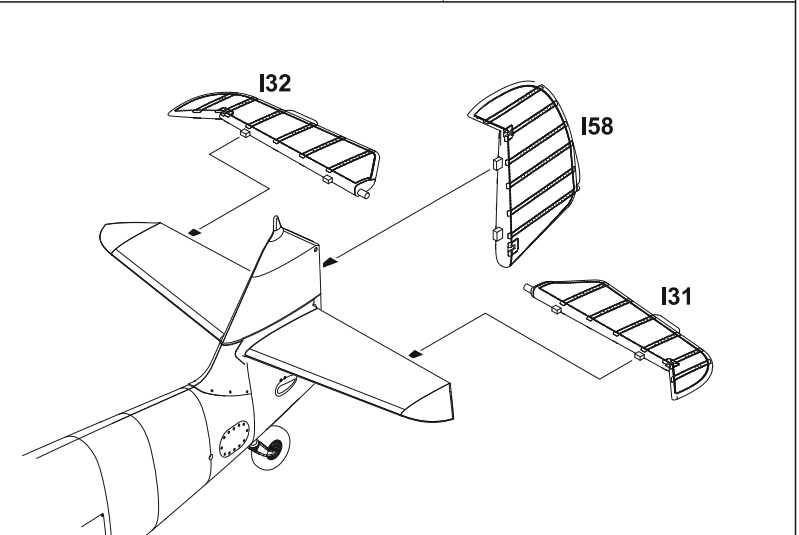
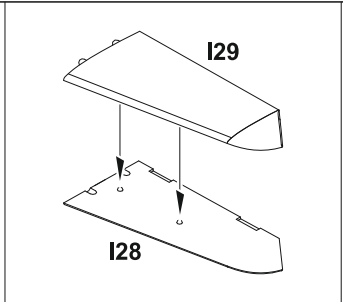
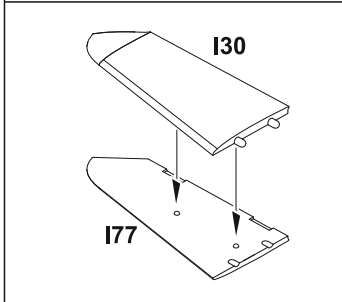
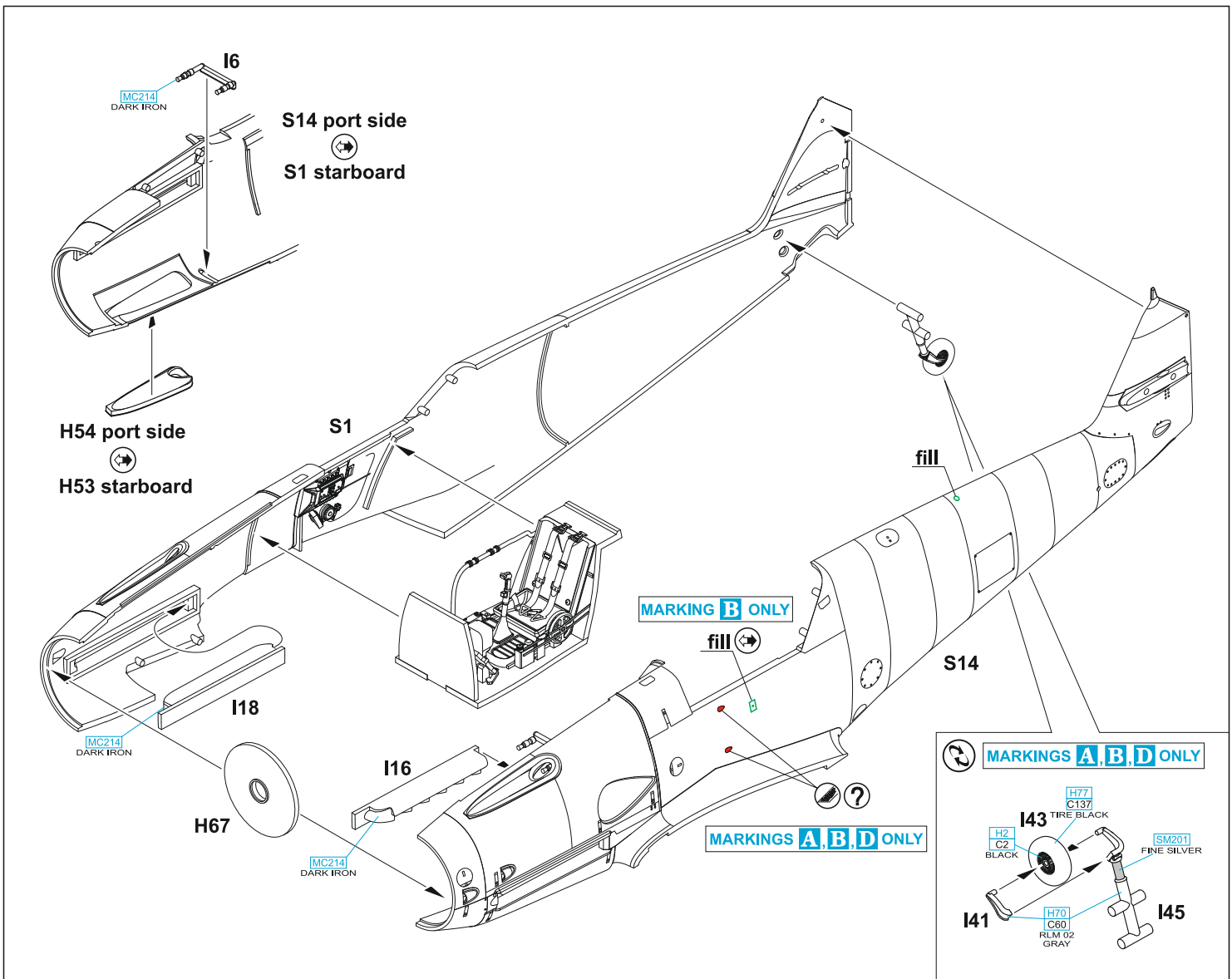
PEINTURE



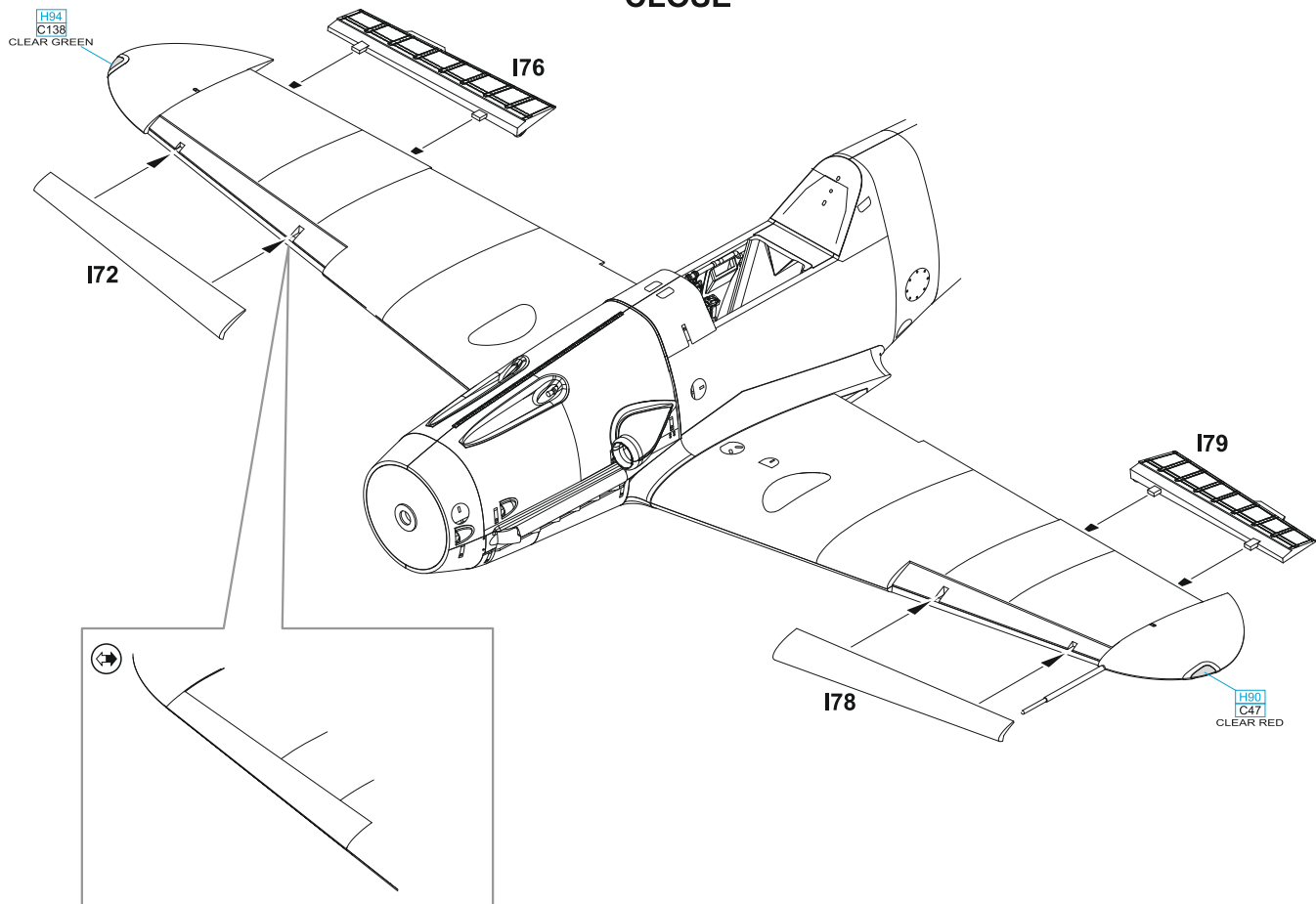
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C119	LIGHT GREEN

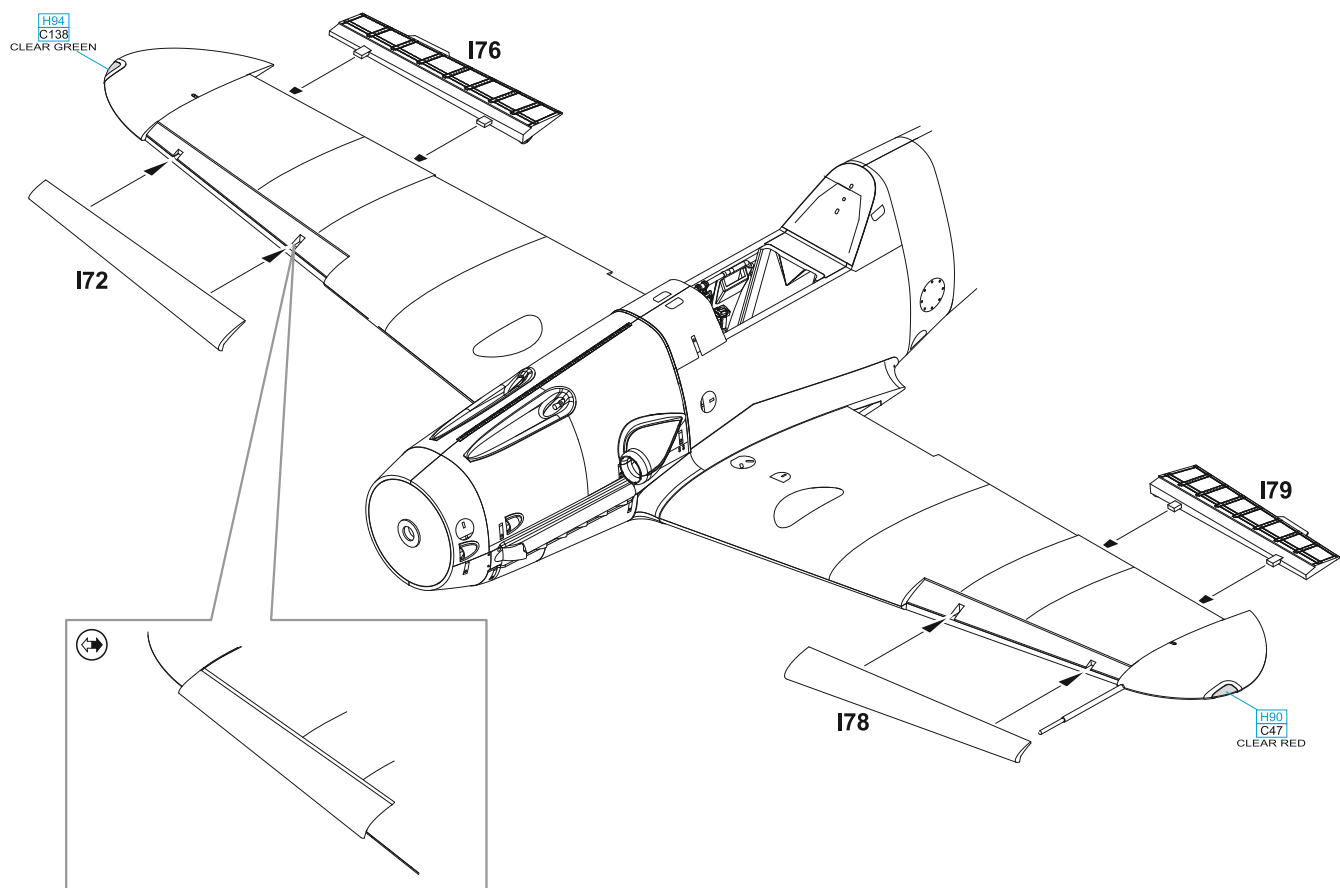
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX5		SUSIE BLUE



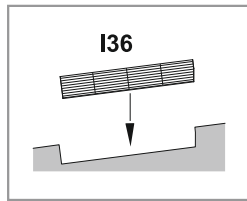
CLOSE



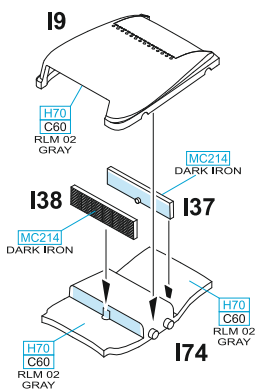
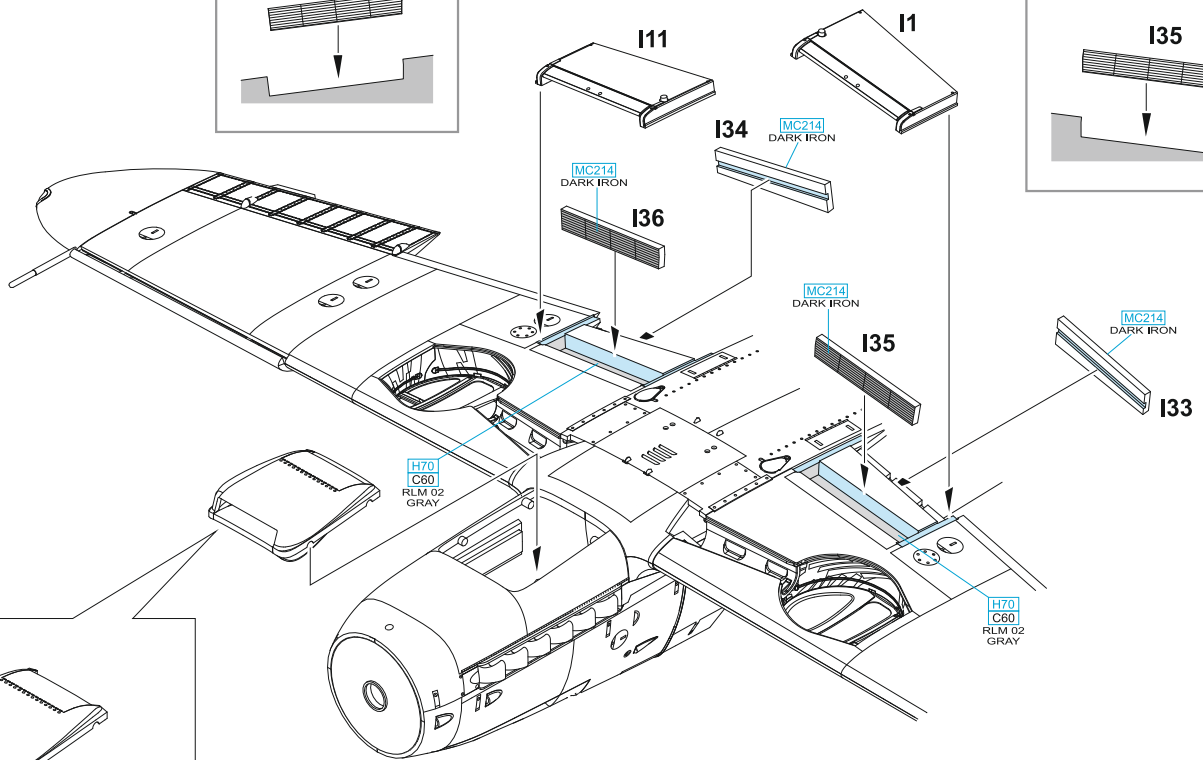
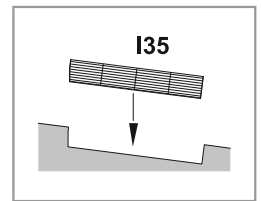
OPEN



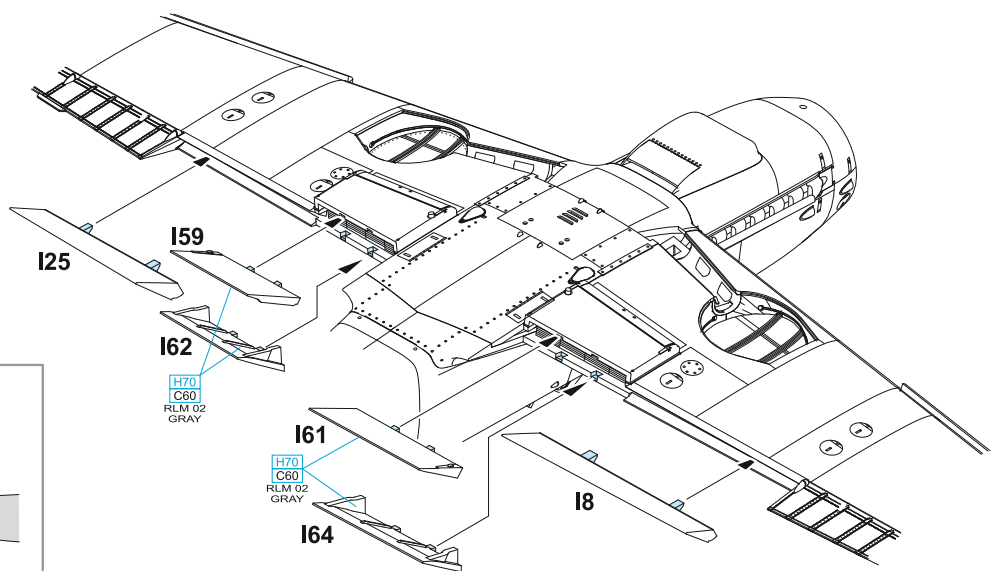
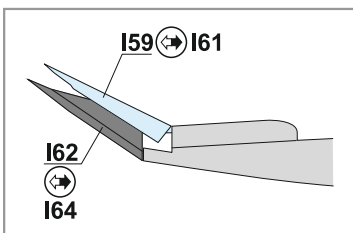
FRONT VIEW

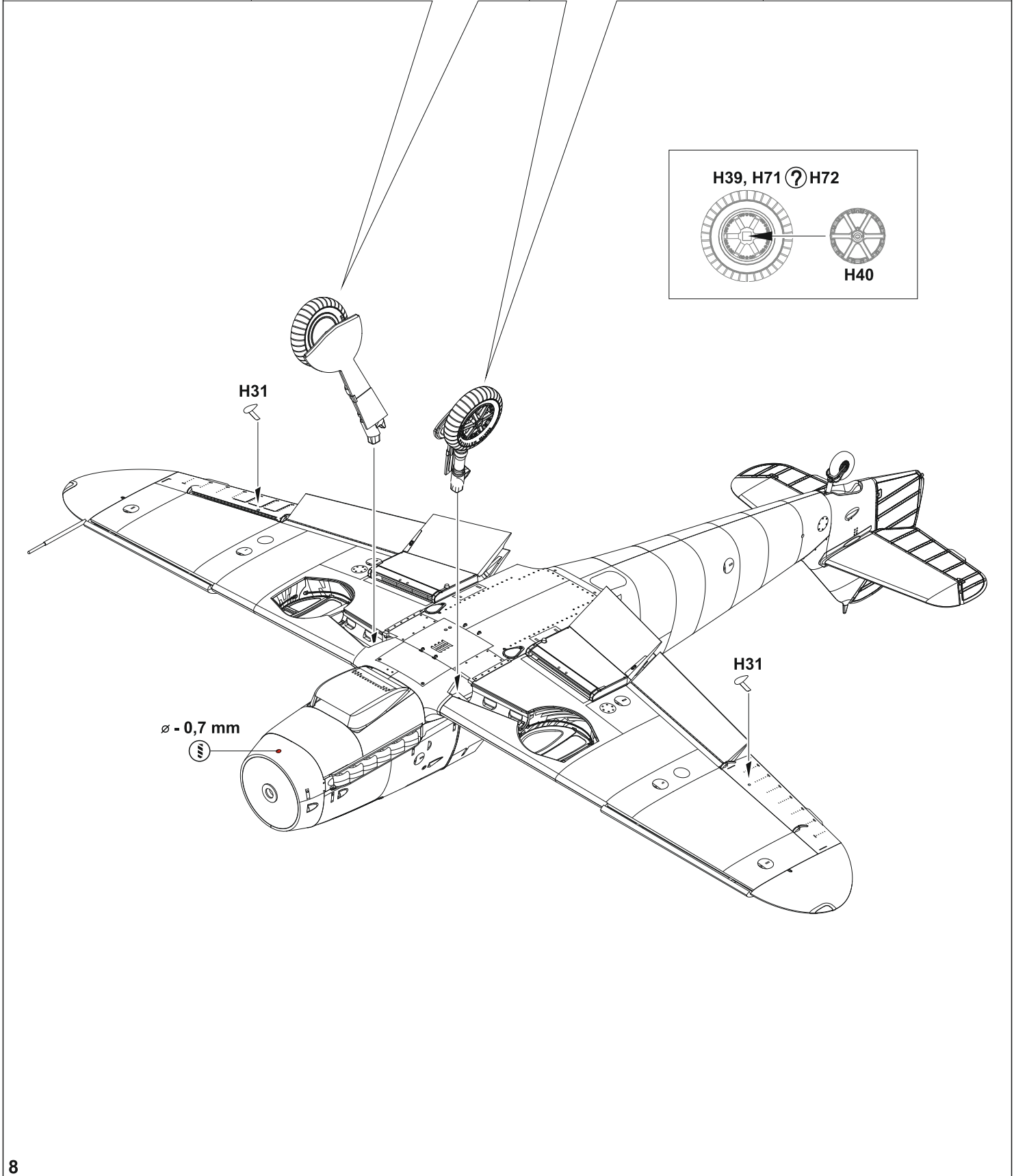
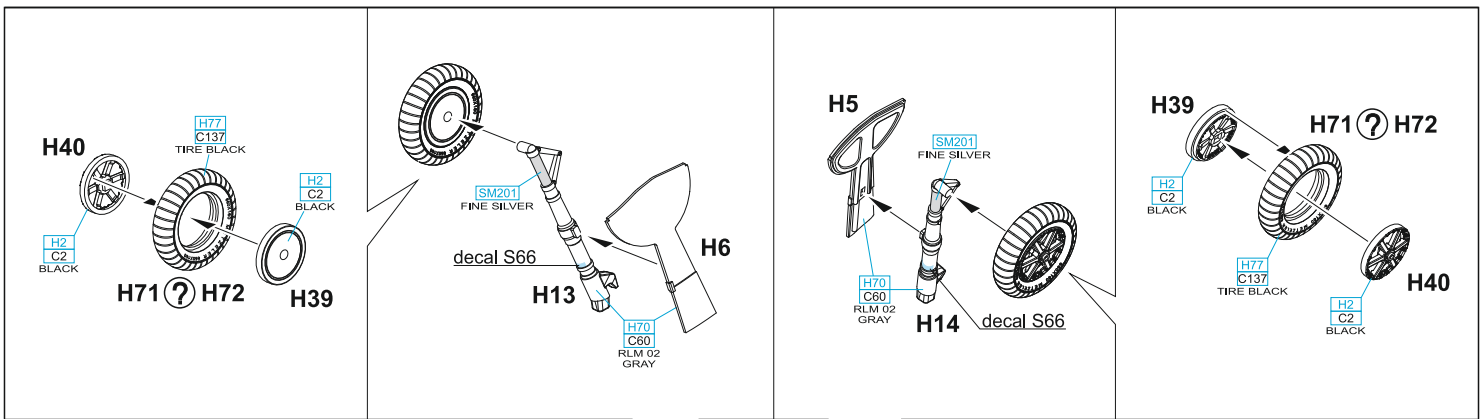


FRONT VIEW

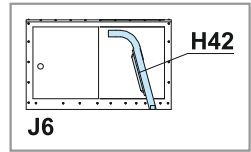
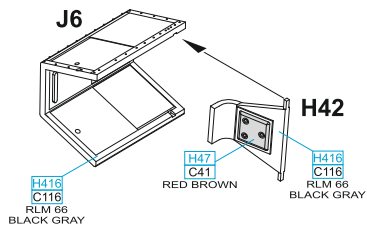
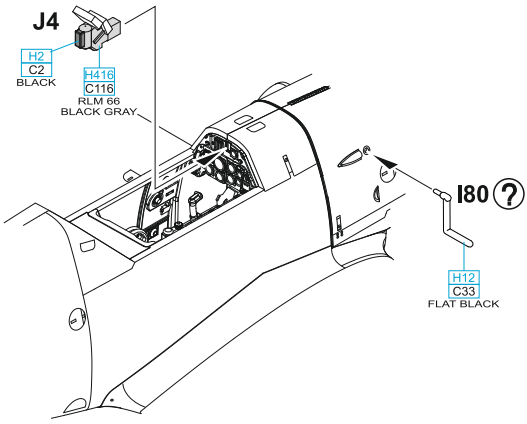


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

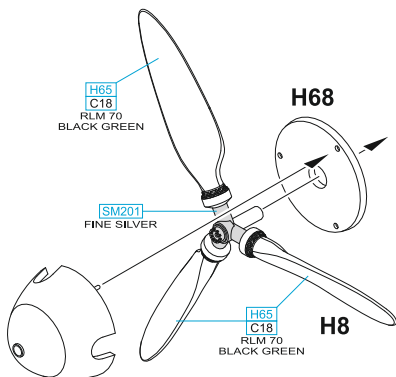
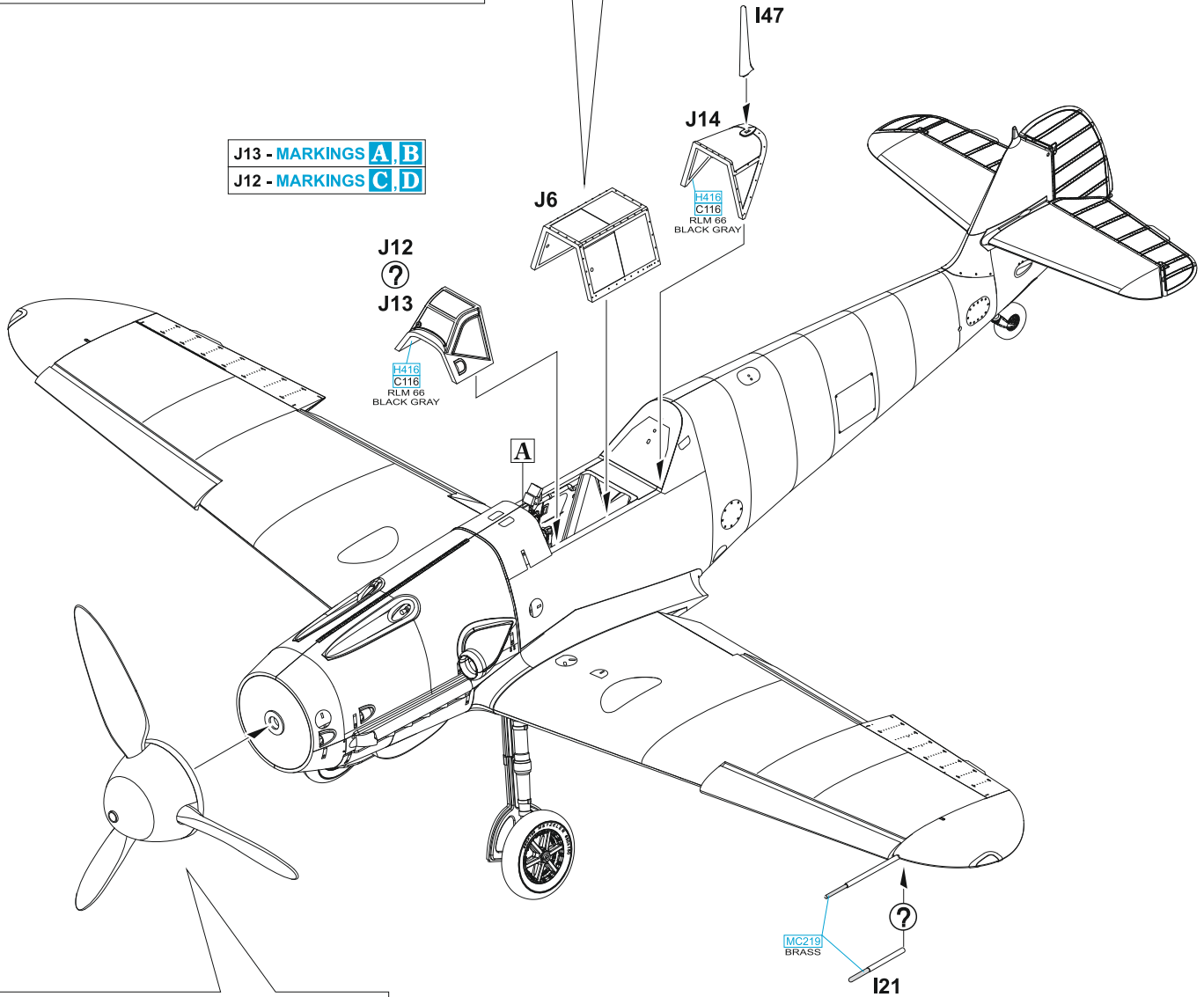




A

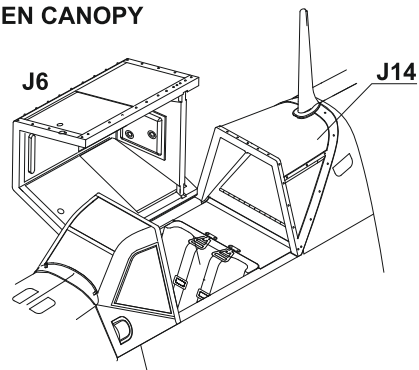


J13 - MARKINGS **A, B**
 J12 - MARKINGS **C, D**

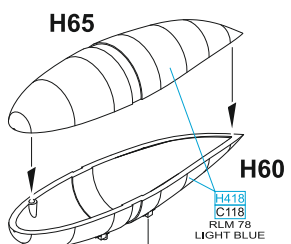
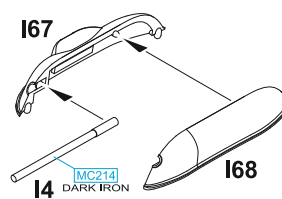
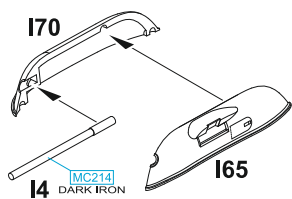


H66

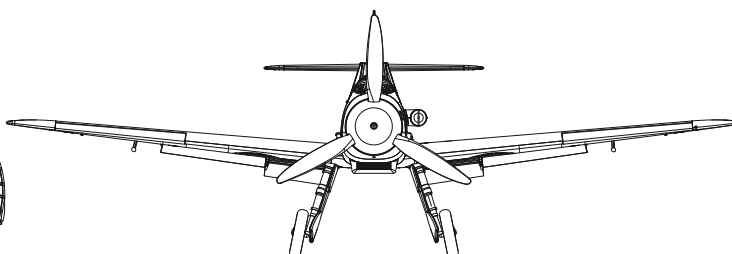
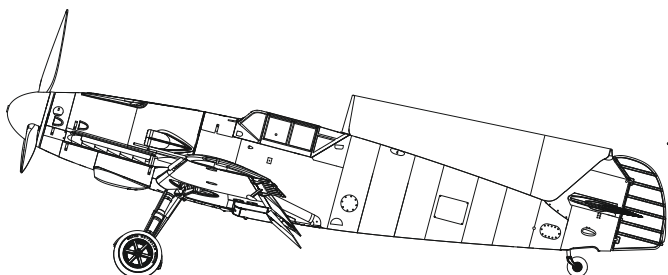
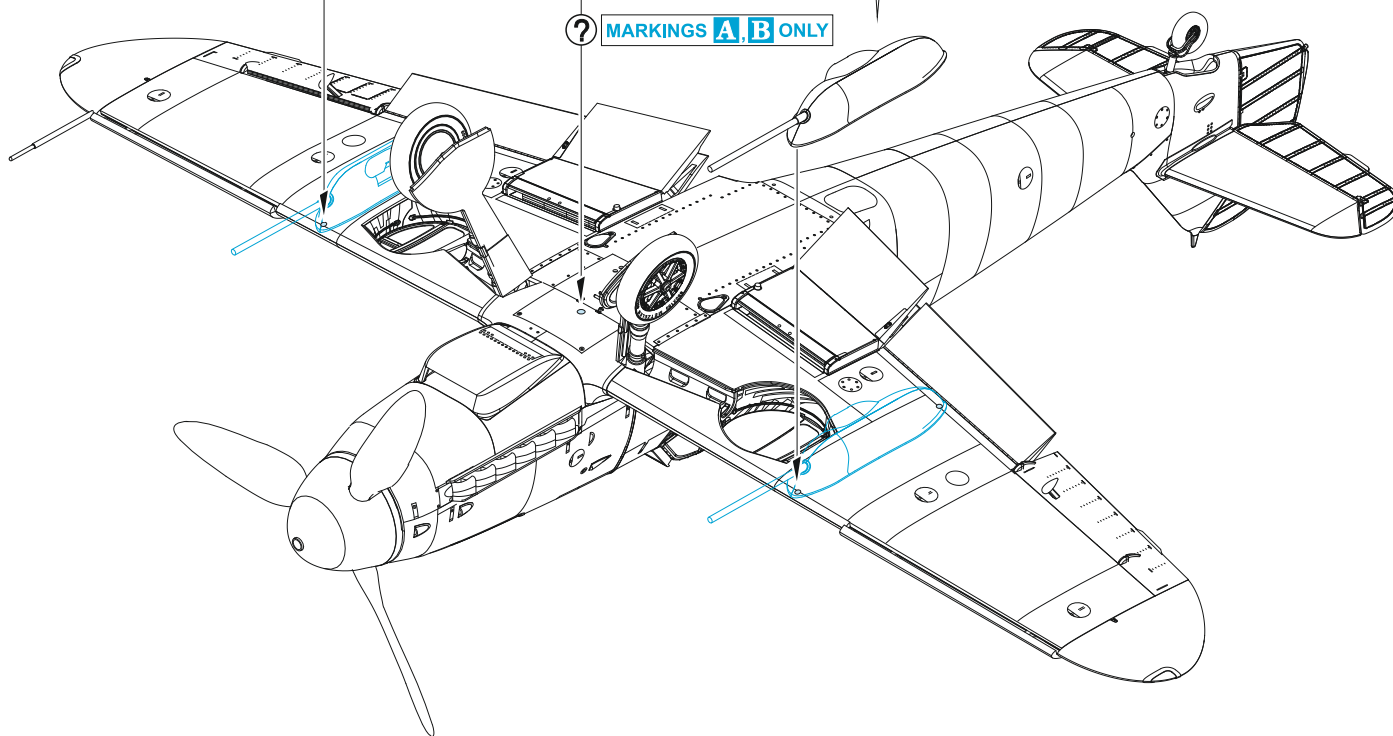
OPEN CANOPY



MARKINGS A, B, D ONLY

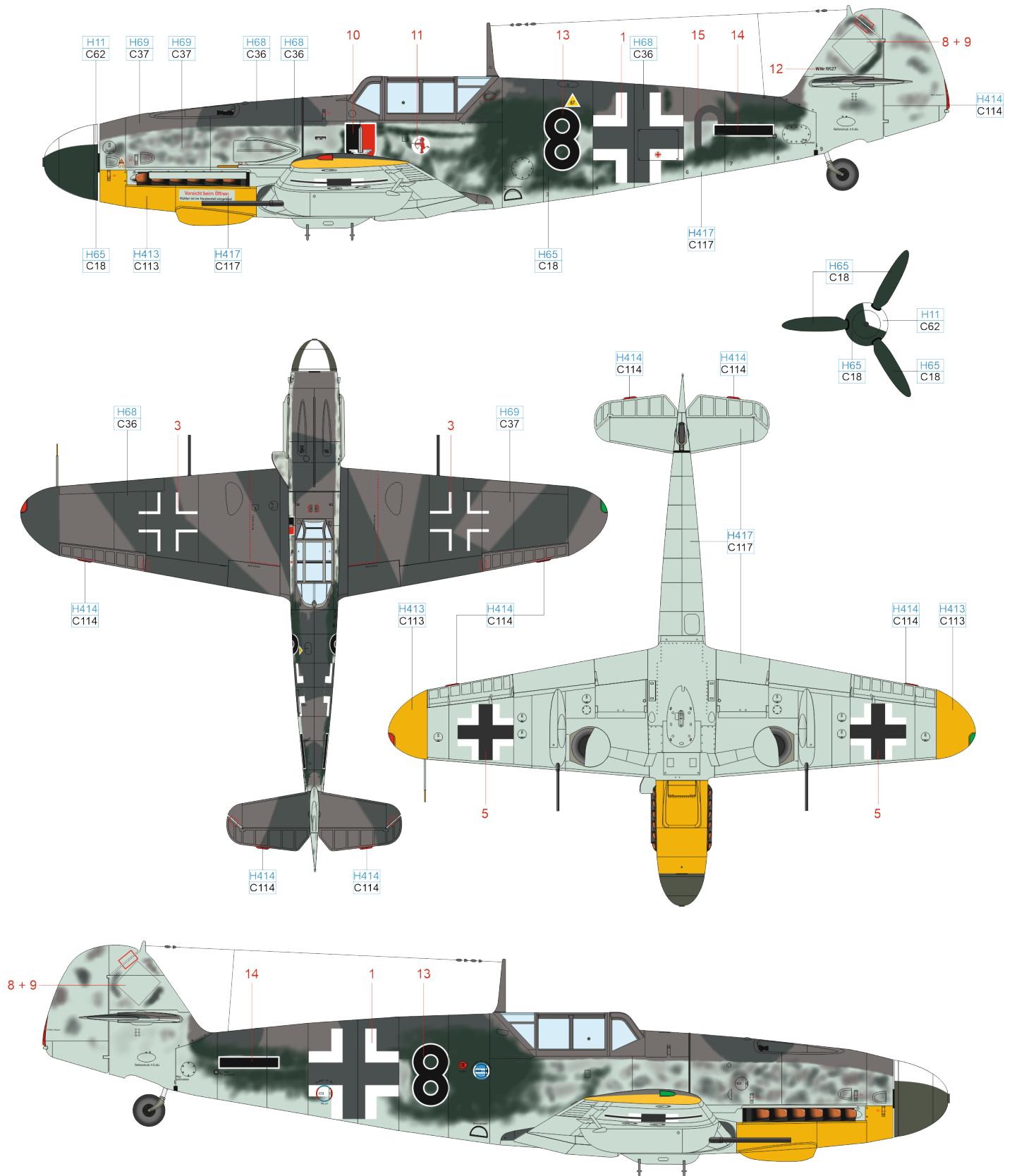


? MARKINGS A, B ONLY



A Bf 109G-4, WNr. 19527, Fw. Viktor Petermann, 5./JG 52, Anapa, Sovětský svaz, červen 1943

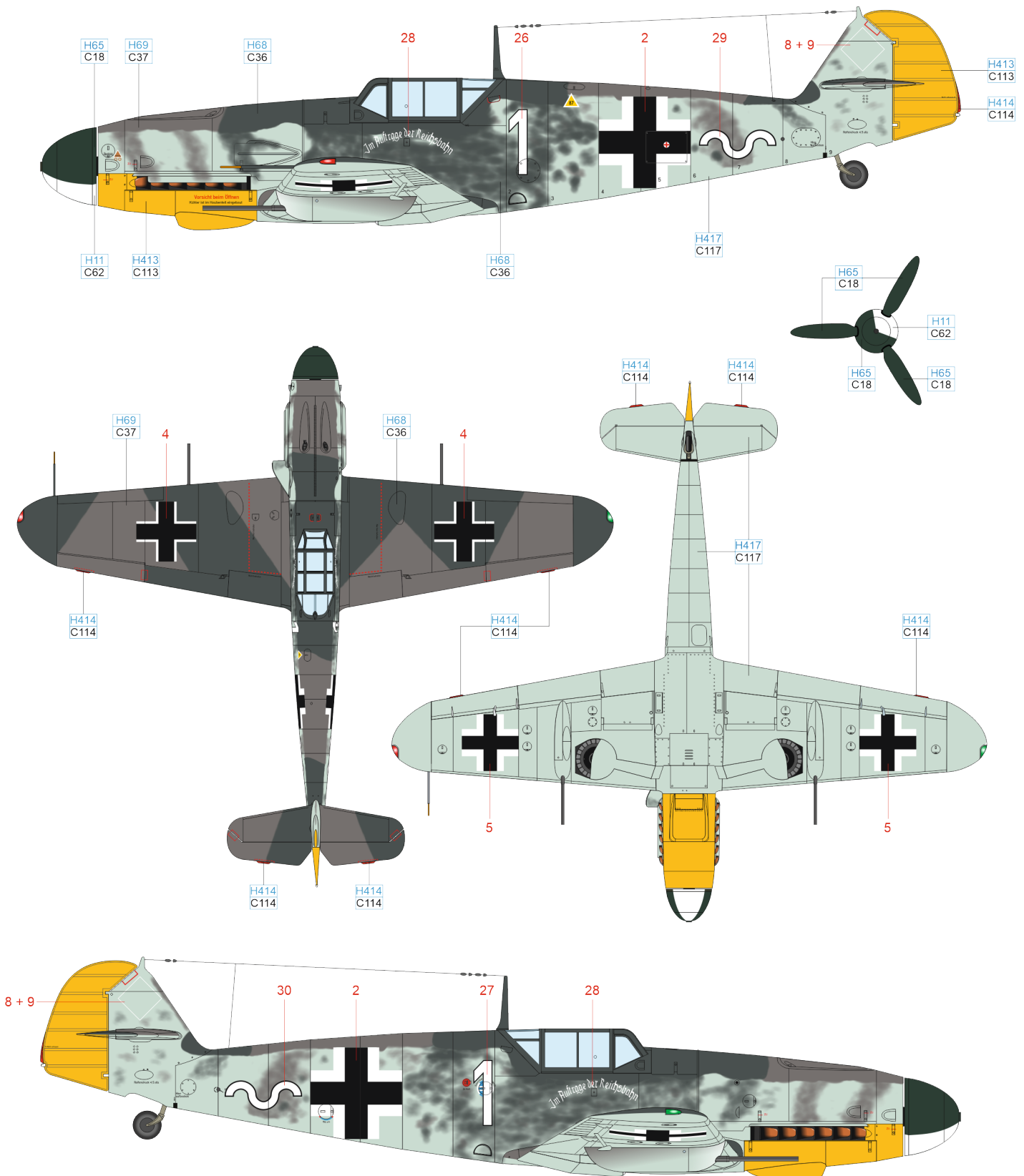
V kokpitu tohoto letounu byl Viktor Petermann sestřelen 6. června 1943 sovětským stíhačem nad Kubání, ale po několika dnech se mu podařilo dostat zpět k vlastním jednotkám. Pod kabinou letounu byl namalován znak JG 52, malý čertík byl znakem 5. Staffel. Dříve se u tohoto stroje někdy mylně uvádělo výrobní číslo 19257. Petermann, rodák z krušnohorských Vejprt, sestřelil během války celkem 64 nepřátelských letadel. Svou bojovou kariéru zahájil v roce 1942 jako číslo Gordona Golloba, Kommodora JG 52. Dne 29. února 1944 byl vyznamenán Rytířským křížem. V té době však bojově nelétal, protože jej 1. října 1943 sestřelil vlastní flak. Petermann musel nouzově přistát a přišel o levé předloktí. Přes tento handicap se k bojovému létání vrátil, podařilo se mu dosáhnout čtyř dalších sestřelů a dokonce absolvoval výcvik na proudových Me 262.



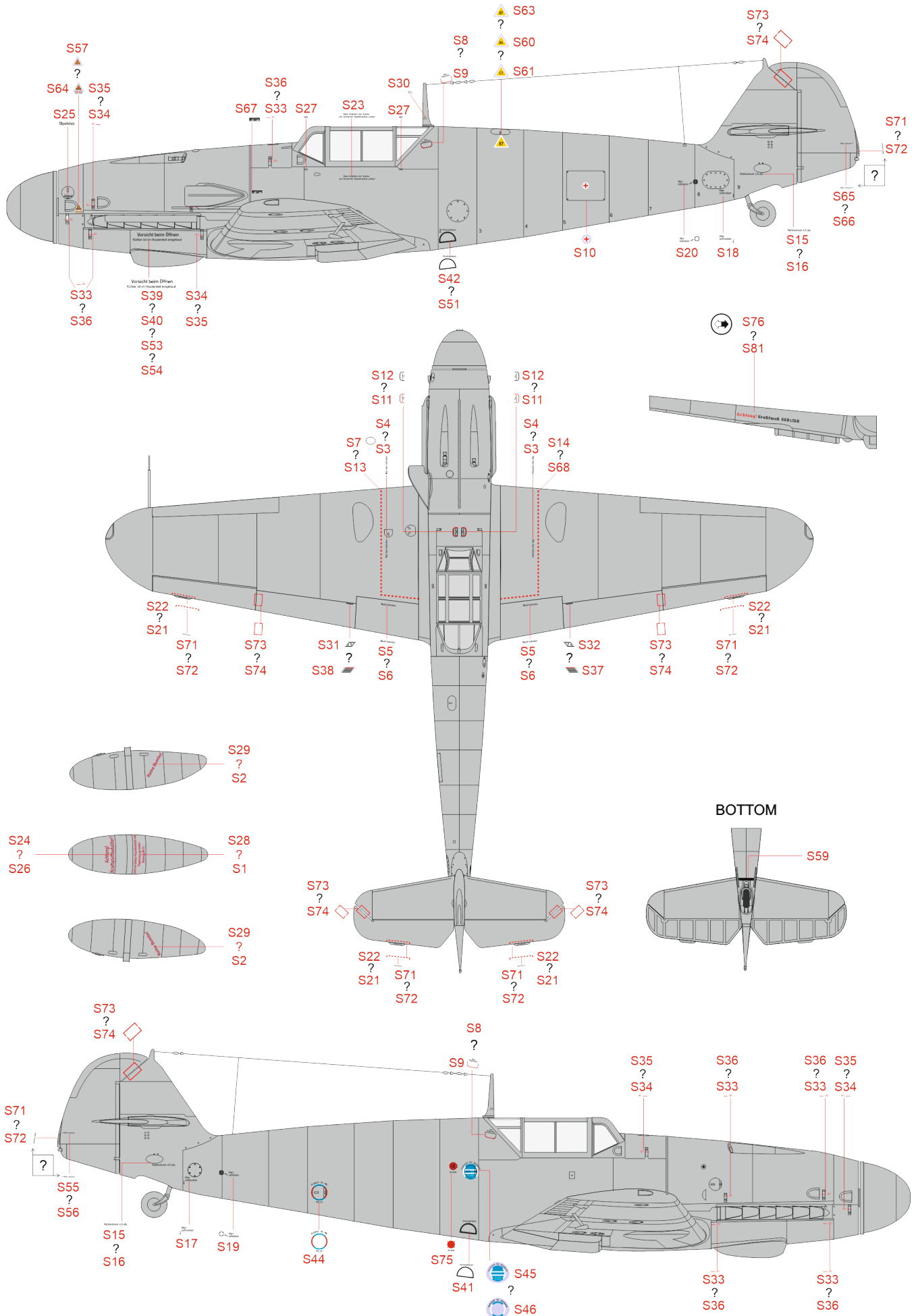
FLAT WHITE	H11 C62	RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114
RLM 70	H65 C18	RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37
			RLM 76	H417 C117	

D Bf 109G-4/R6, Hptm. Waldemar Wübke, 7./JG 54, Lille-Vendeville, Francie, březen 1943

Waldemar Wübke byl jedním z mála stíhacích pilotů Luftwaffe, kteří přežili bojovou službu trvající celou válku. Připsal si celkem 15 sestřelů, přičemž boje zahájil jako Leutnant u 9. Staffel, III./JG 54 během bitvy o Británii a ukončil ji jako Hauptmann, létající na Fw 109D-9 z „Papagai Staffel“, která kryla Me 262 Gallandovy JV 44 při návratu z misí. JG52 začala válku na západní frontě, ale během operace Barbarossa byla přidělena ke skupině armád Sever jako součást Luftflotte 1. V únoru 1943 ale byla III./JG 54 převelena zpět na západ. Zde měla nahradit jednu z Gruppe JG 26. Dne 1. února 1943 byla z Heiligenbeilu odeslána 7. a 9. Staffel do Lille – Vendeville, kde tyto jednotky převzaly nové Bf 109G-4. Nicméně již 25. března 1943 dostala celá III./JG 54 rozkaz k přesunu do Oldenburgu, aby se stala součástí systému Obrany říše. Bf 109G-4 přicházely k 7. Staffel JG 54 z větší části od jiných jednotek. Stroje III. Gruppe byly na trupu označovány vlnkou v barvě Staffel. Spodní část motorového krytu byla nastříkána žlutou barvou, stejně jako směrové kormidlo.



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



Eduard goodies for

Bf 109G-4 1/48

- FE910 Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
- 648265 Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
- 648309 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648720 Bf 109G-4 wheels (Brassin)
- 648935 Bf 109G-4 cockpit PRINT (Brassin)
- D48025 Bf 109G stencils (Decal Set)
- 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)
- EX582 Bf 109G classic canopy TFace (Mask)

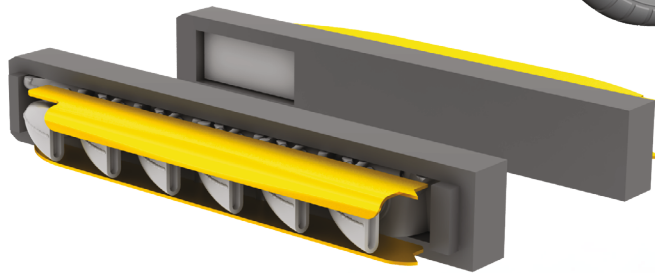


648309

648720



648247



648935

