

WEEKEND
edition



item # 84201

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

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 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 Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouhou 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 nejjistší 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 motorem ovšem vyřešila až výměna Juma 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvánáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ 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 seriové 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 však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe

disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství 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 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 roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ přitom dosáhla svého 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 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 na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, cvičné nebo záchranné 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 bránícího svobodu 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 Erla

Nejpočetnější verzí letounu Bf 109 byla řada G s mnoha subvariantami a modifikacemi. Messerschmitt Bf 109G se vyvíjel v několika oblastech a jednou z nich byl i používaný motor. K dispozici totiž byly i nejnovější vývojové stupně motoru DB605, včetně výškových verzí. Bf 109G poháněné těmito agregáty se objevily na frontě počátkem roku 1944, poháněné motorem DB 605AS s větším kompresorem z motoru DB 603 pro lepší výkon ve velkých výškách. Druhou vývojovou variantou byly stroje s motorem DB 605AM se systémem vstříkávání vody MW-50 pro zvýšení výkonů v malých výškách. Výšková varianta byla označena jako Bf-109G-6/AS. Instalace většího kompresoru si vyžádala úpravu tvaru kapotáže motoru i některé další změny oproti standardním Bf 109G-6.

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 lepidla 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. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

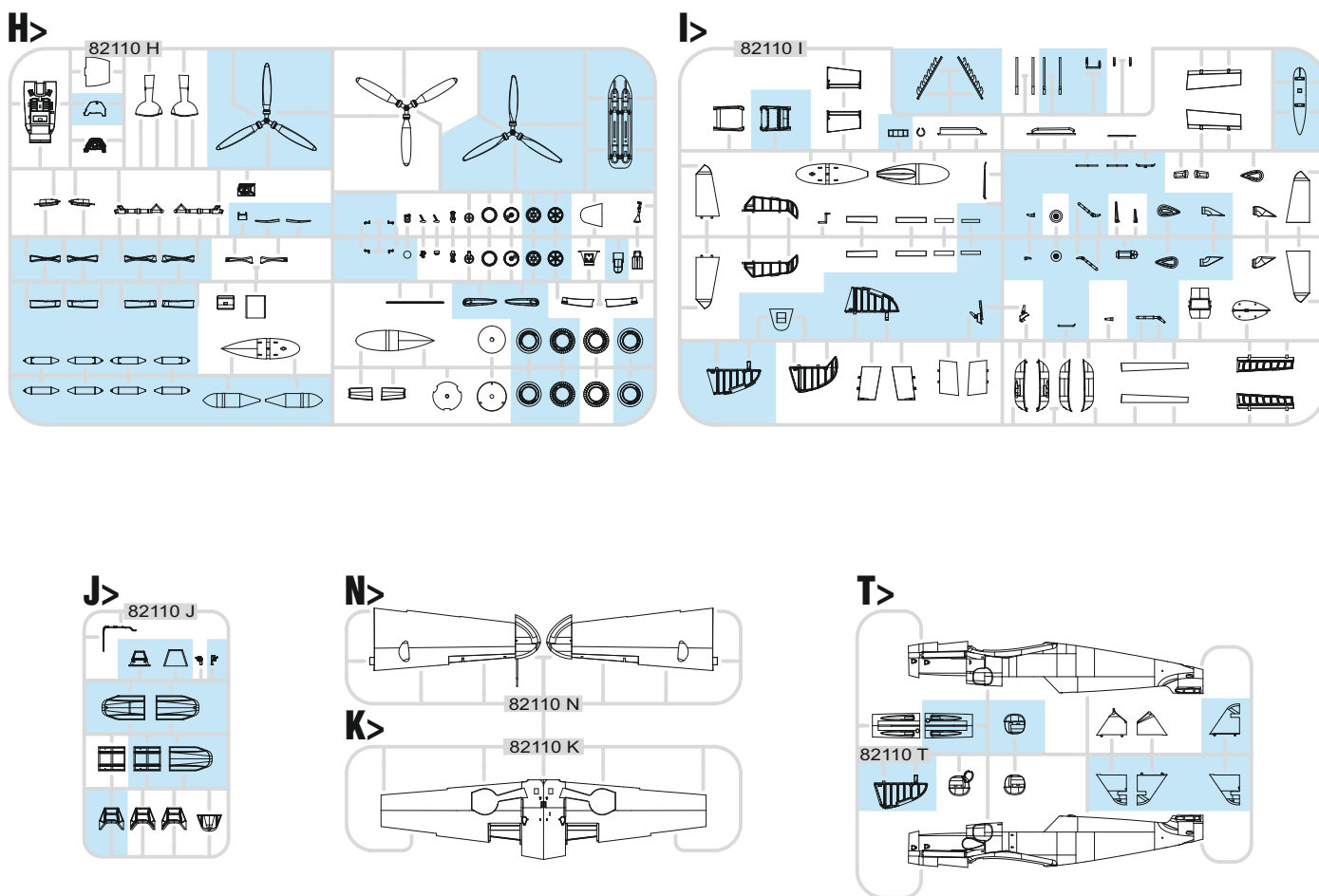


PIÈCES



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



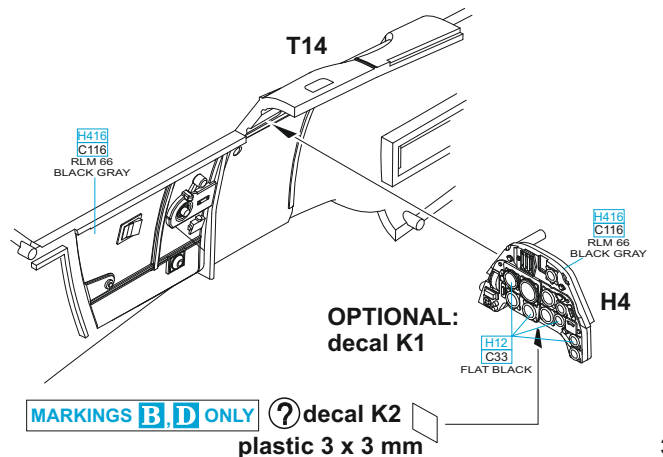
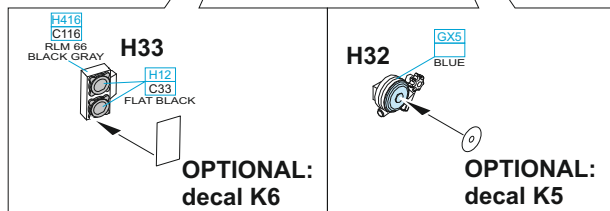
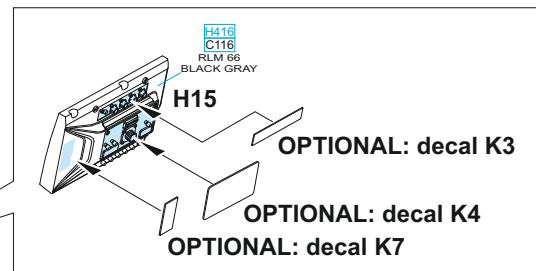
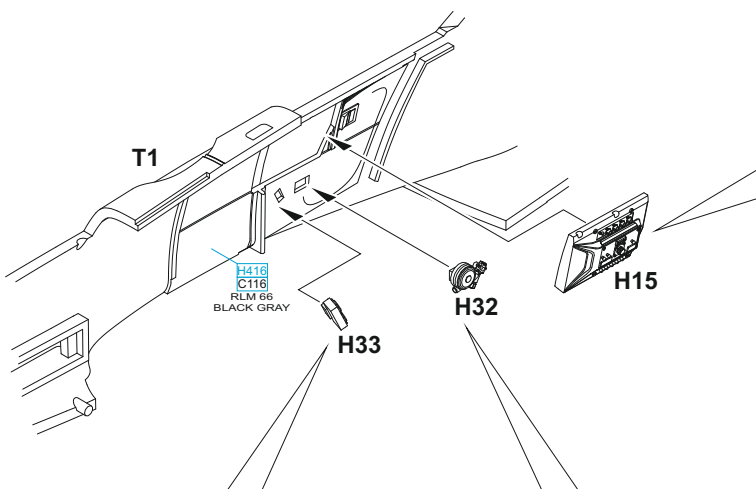
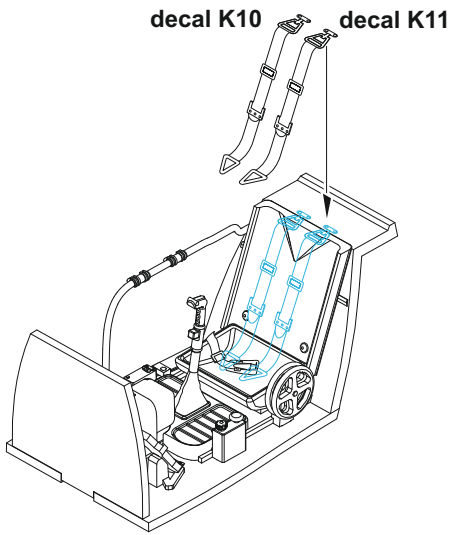
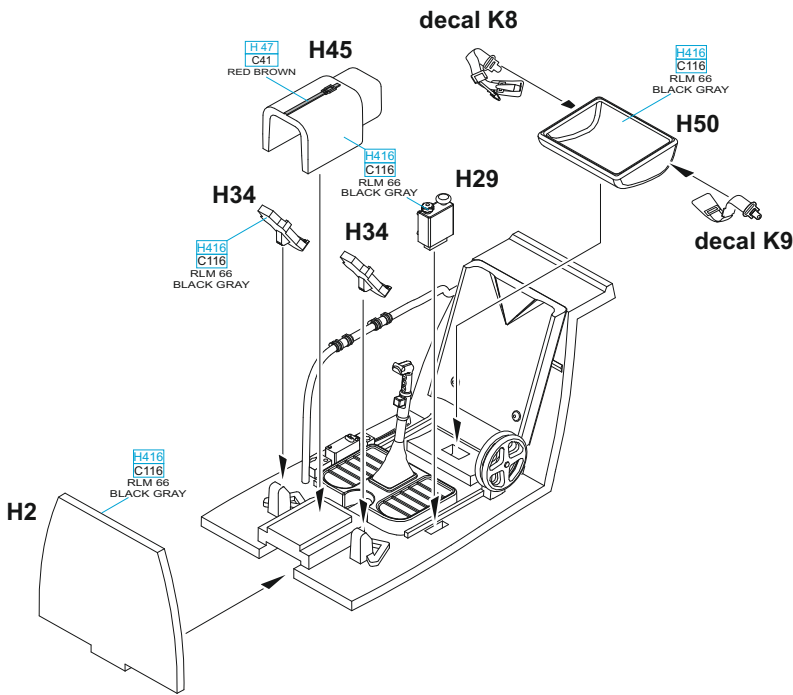
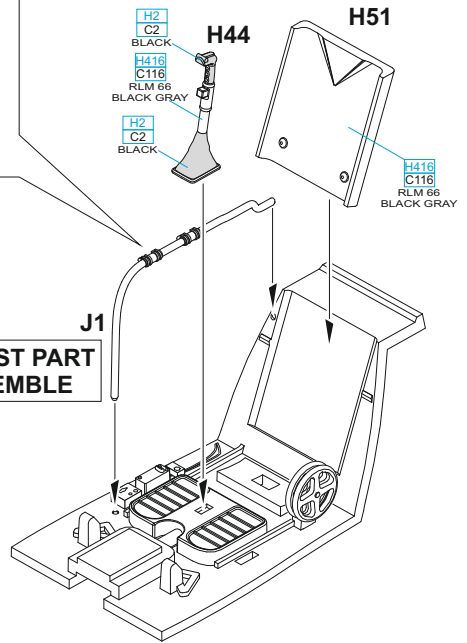
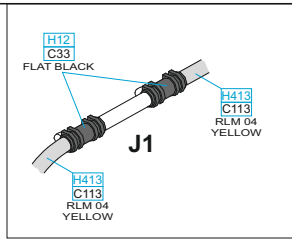
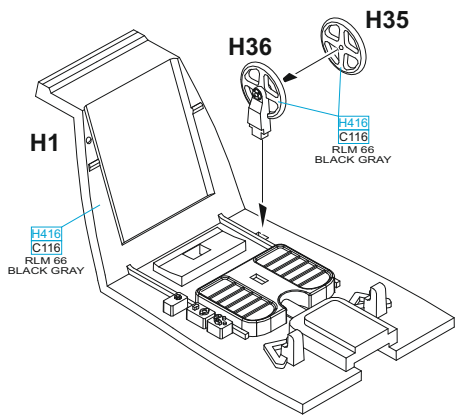
PEINTURE

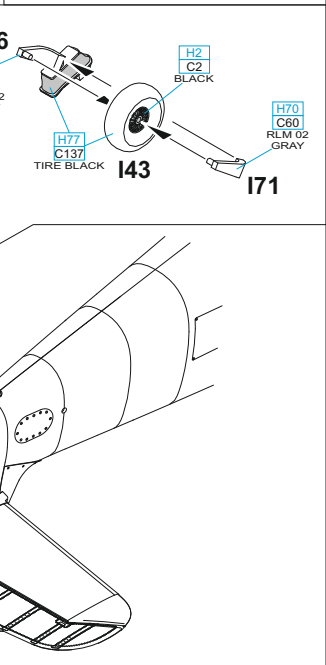
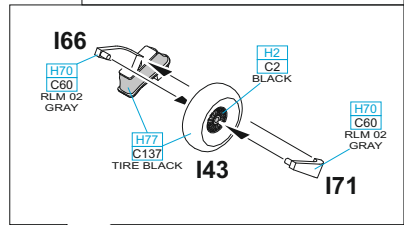
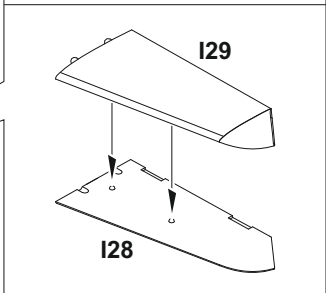
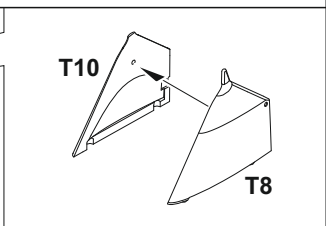
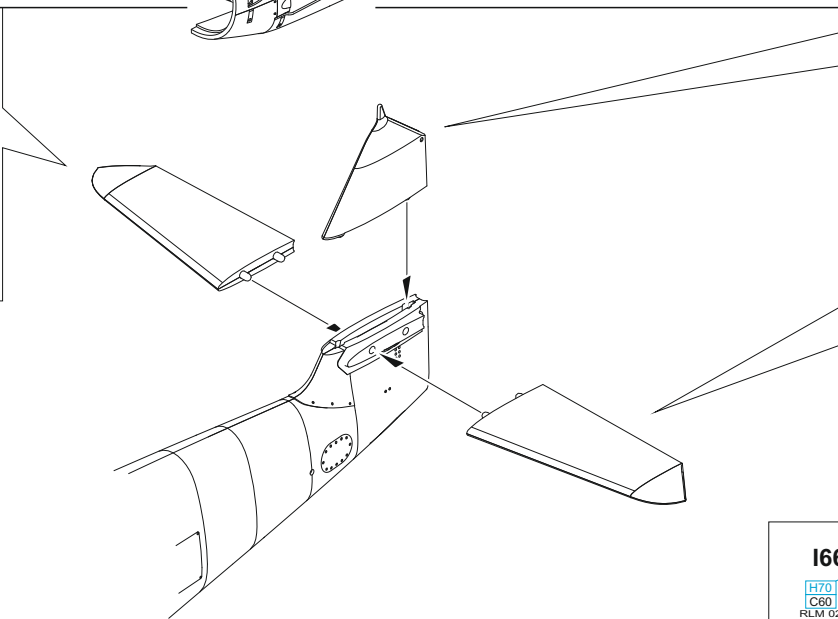
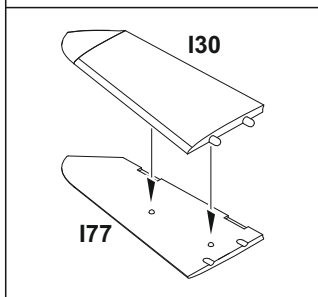
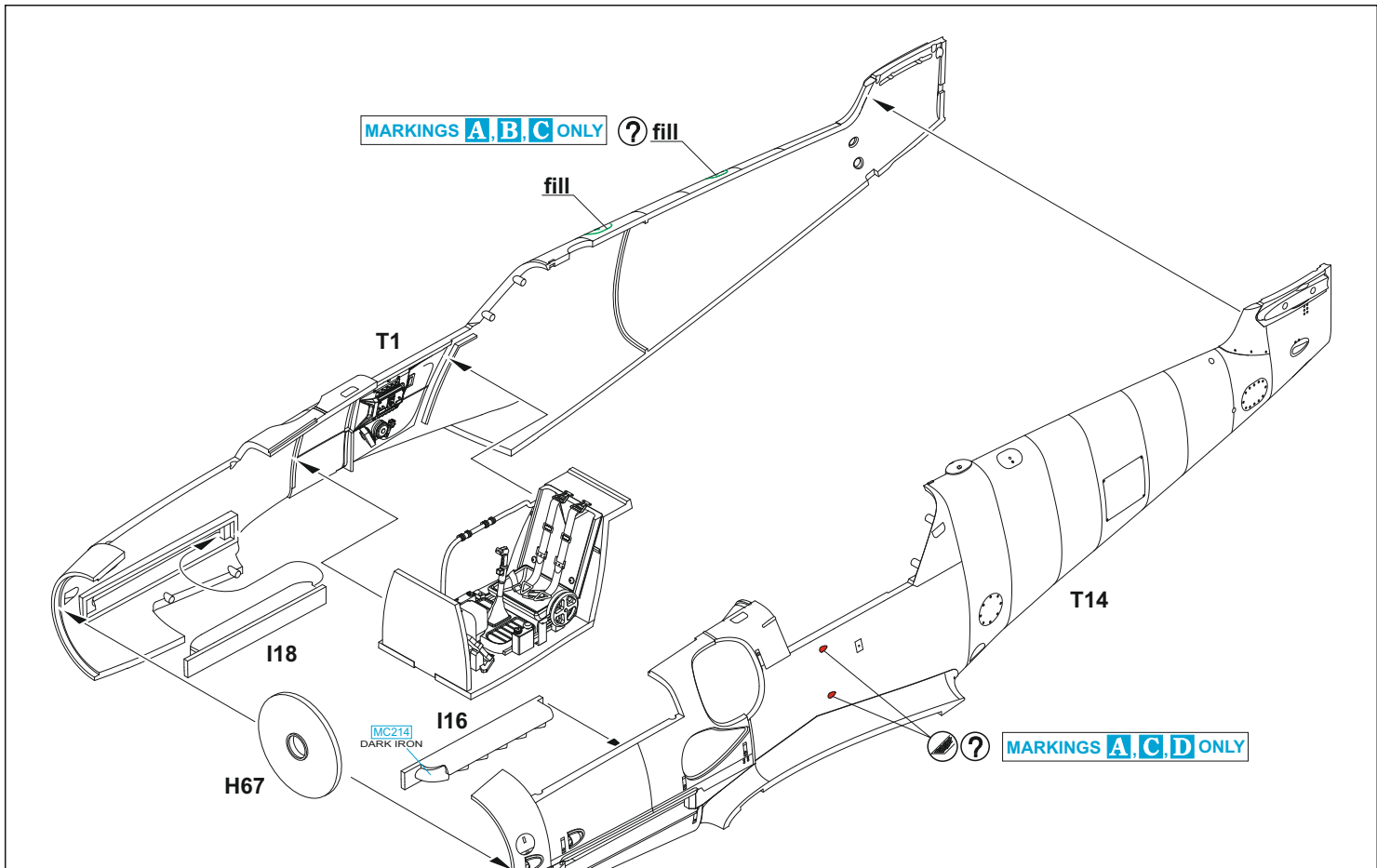


色

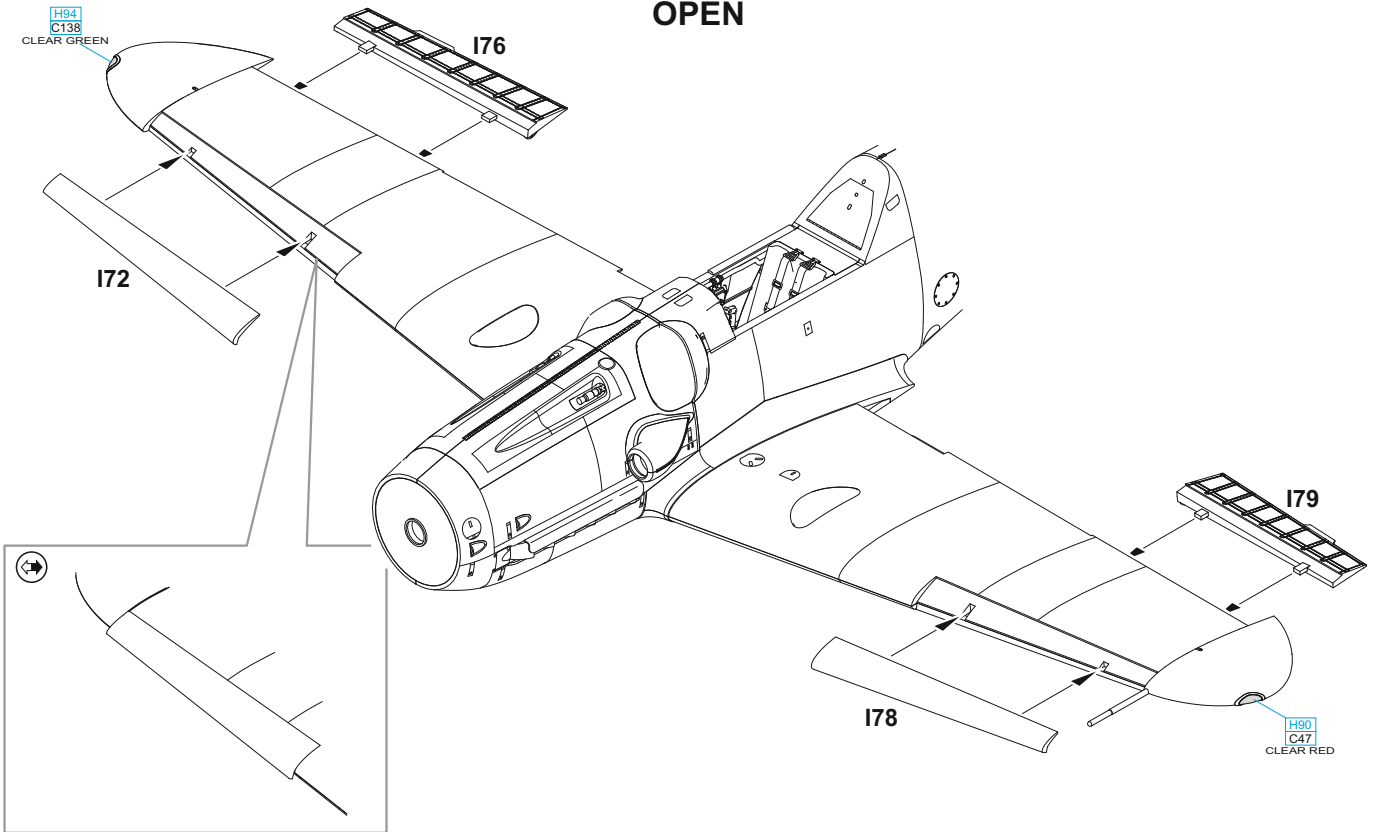
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

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

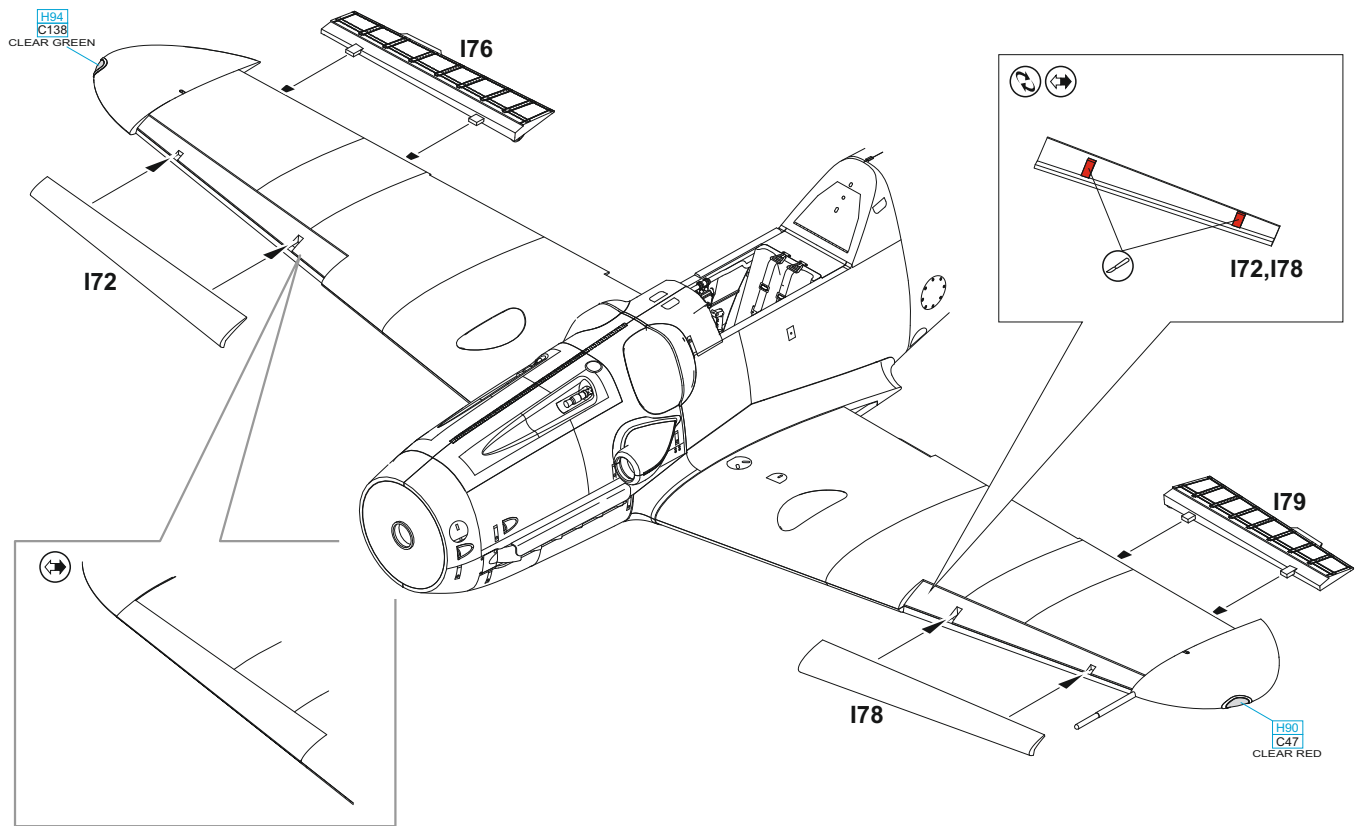




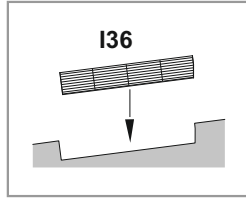
OPEN



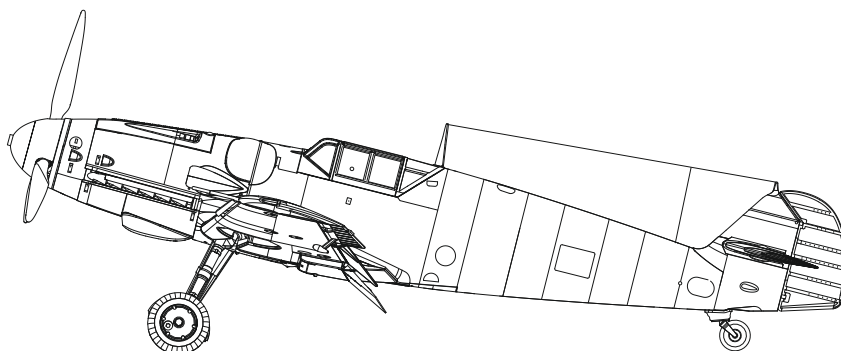
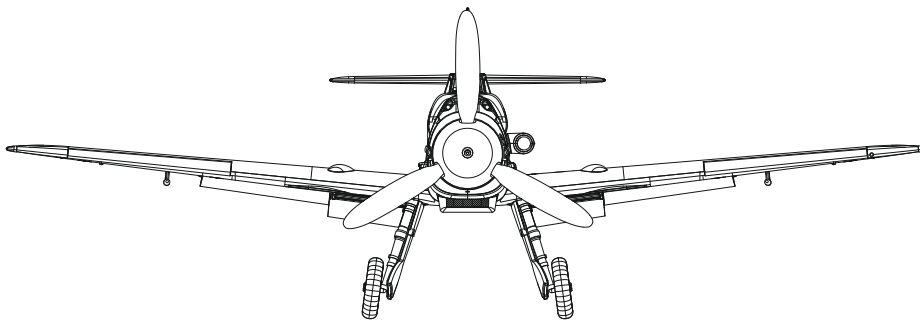
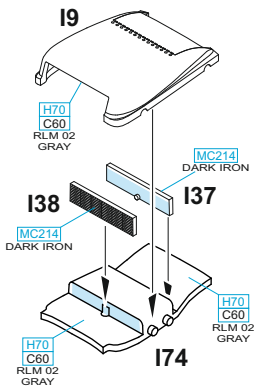
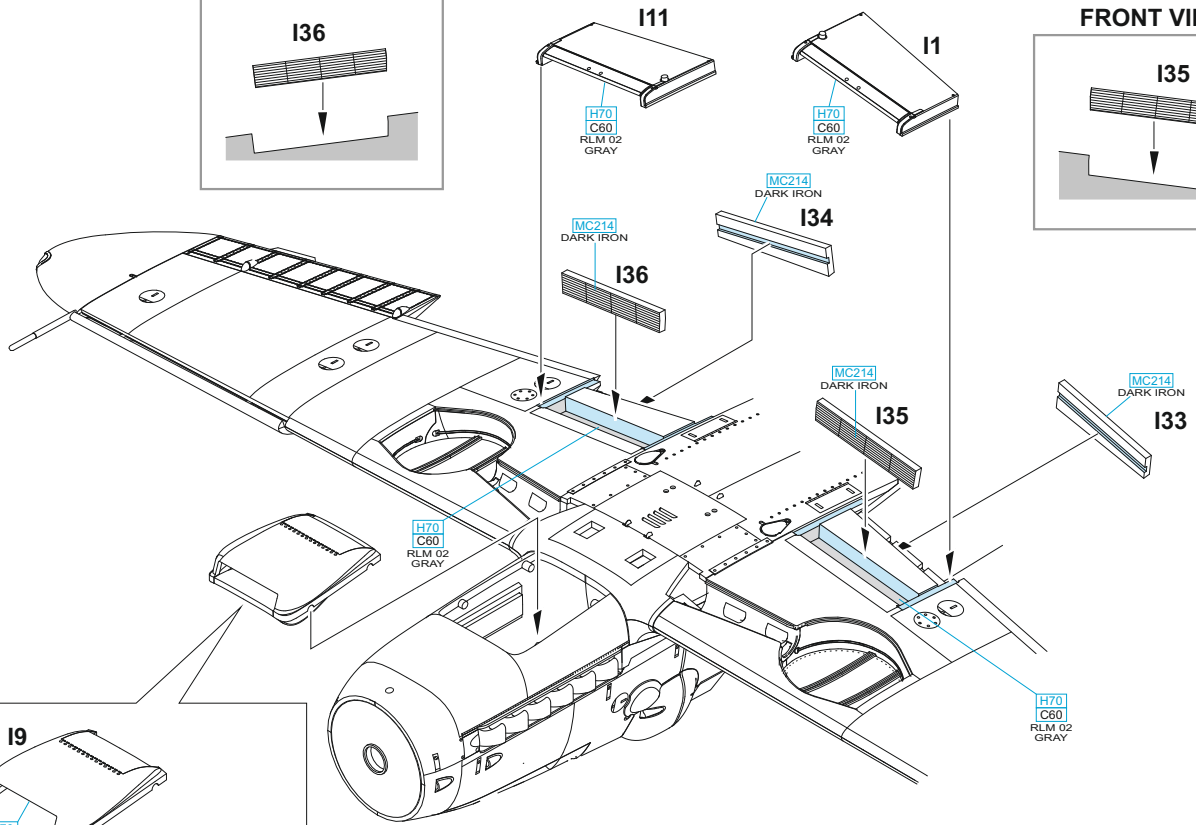
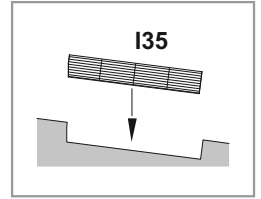
CLOSE



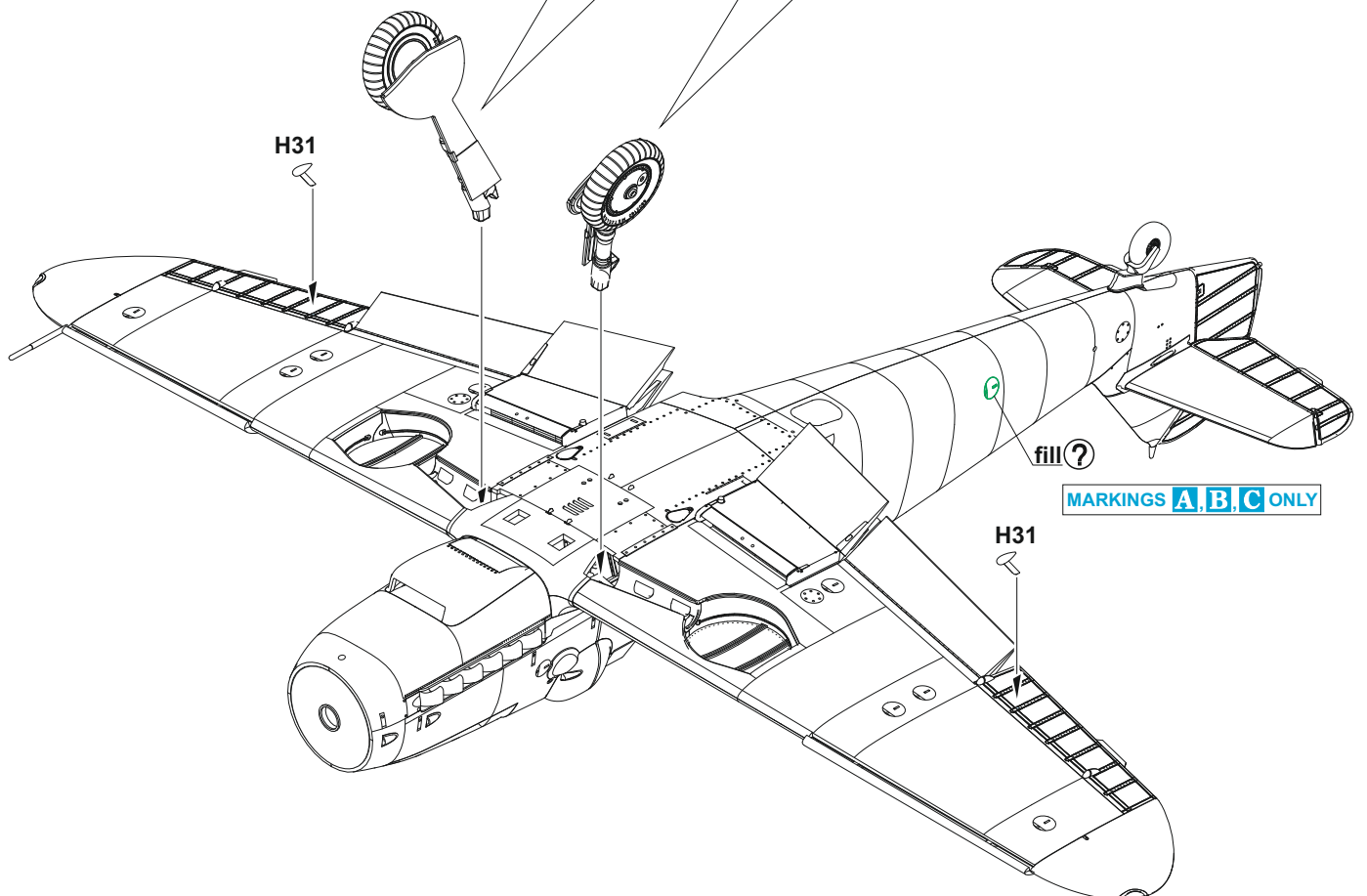
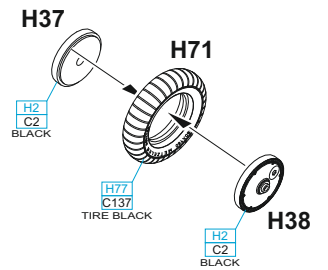
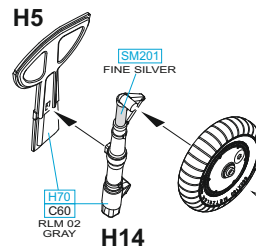
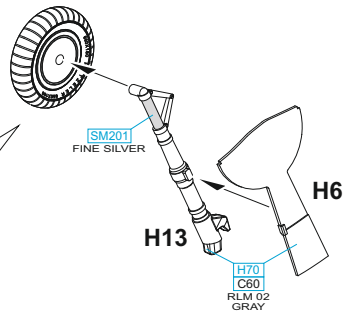
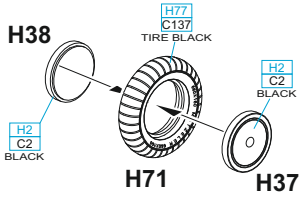
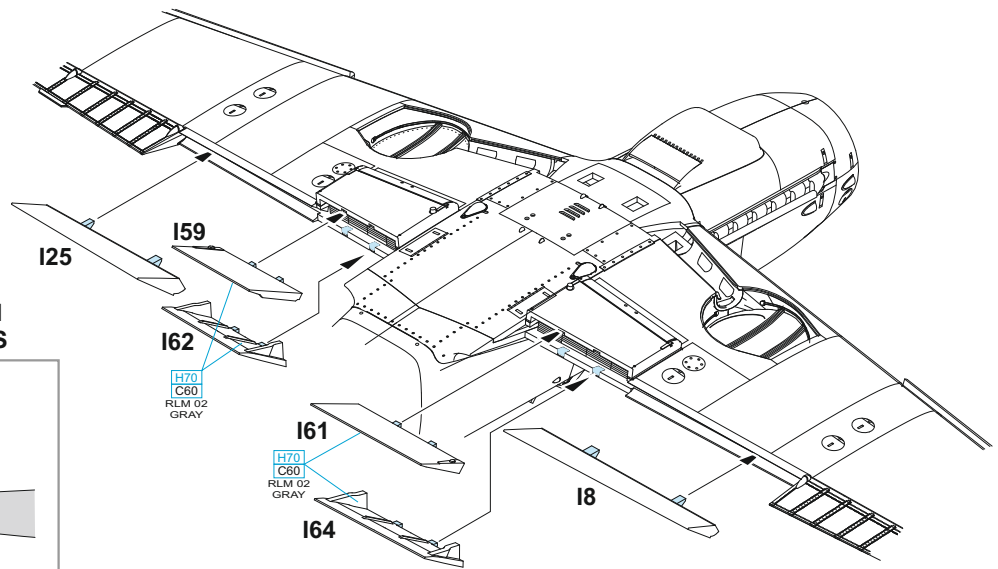
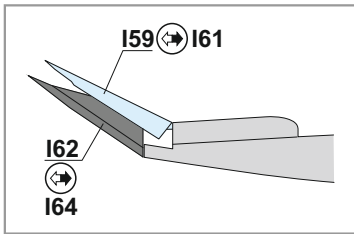
FRONT VIEW



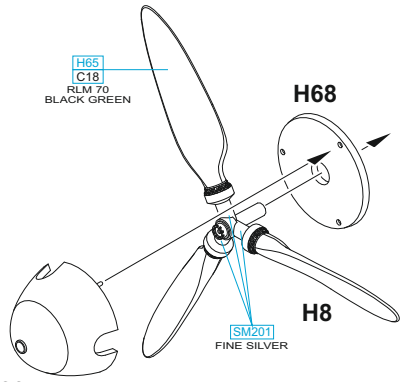
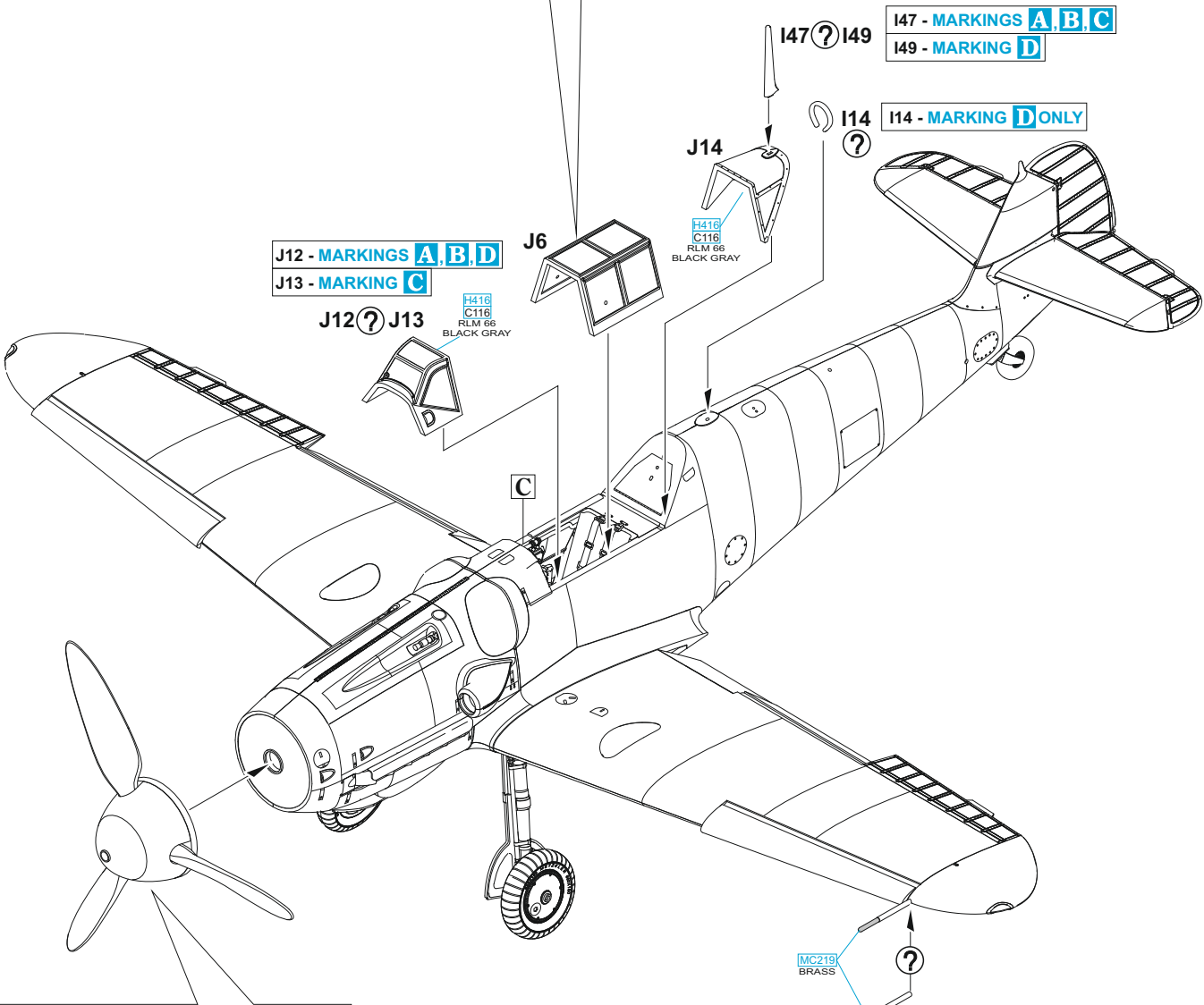
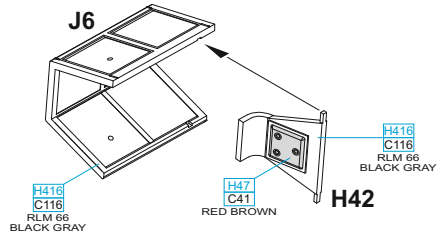
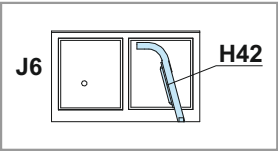
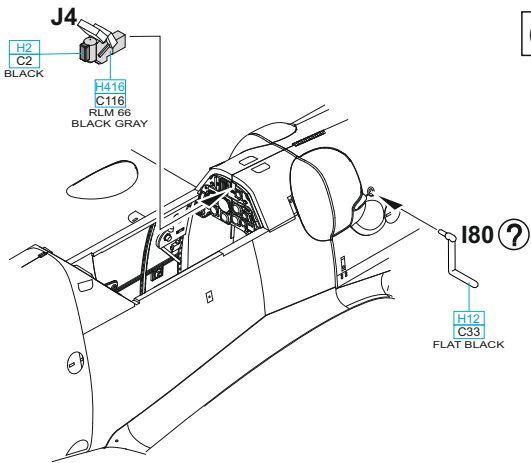
FRONT VIEW



CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

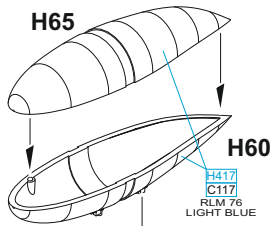


C

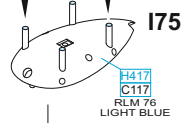
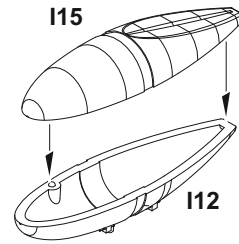


H66

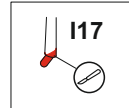
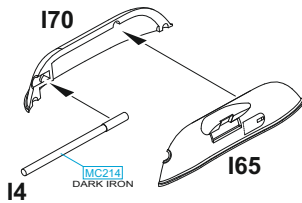
? MARKINGS A, B, D ONLY



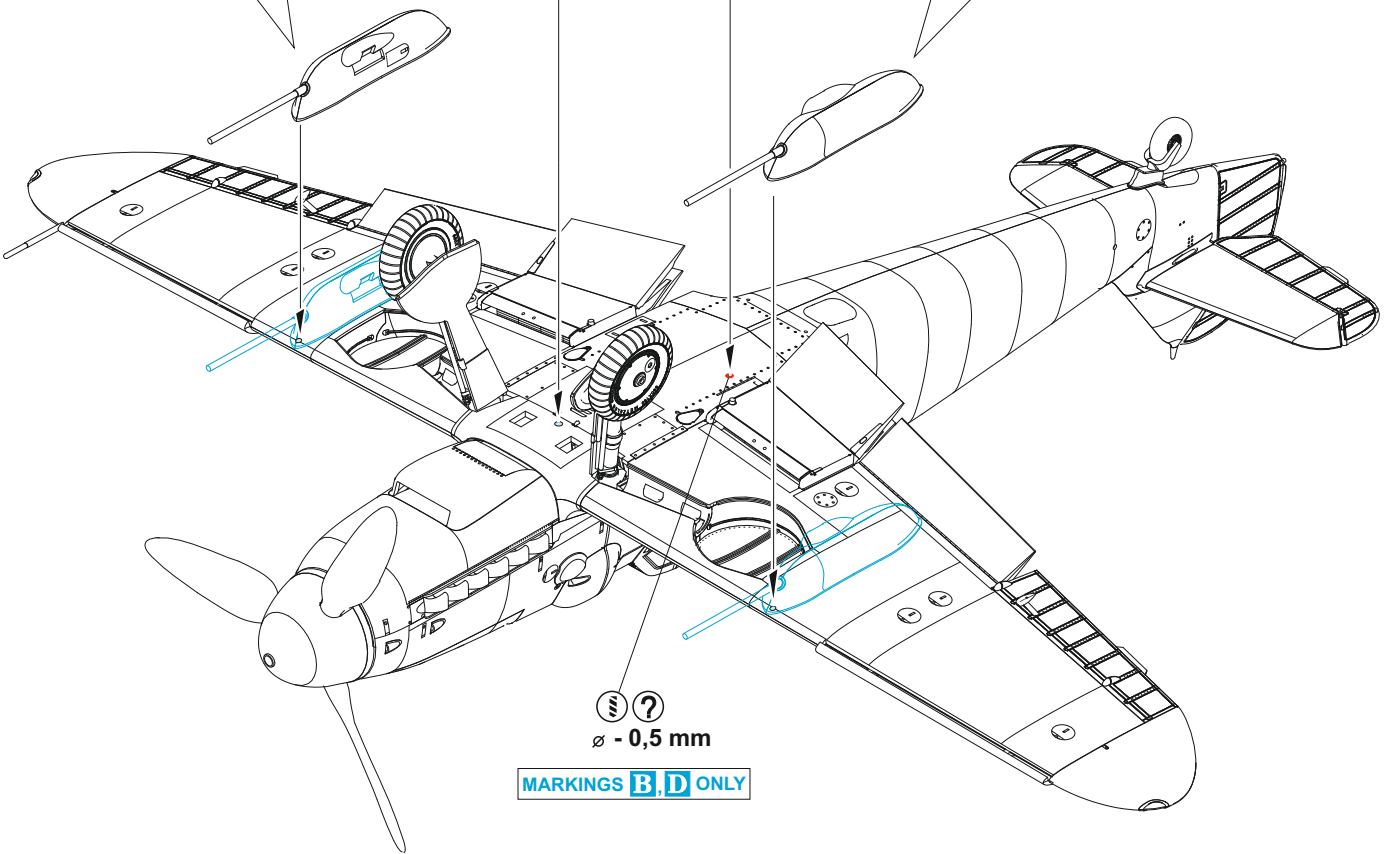
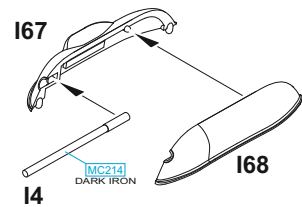
?



? MARKINGS B, D ONLY



? MARKINGS B, D ONLY

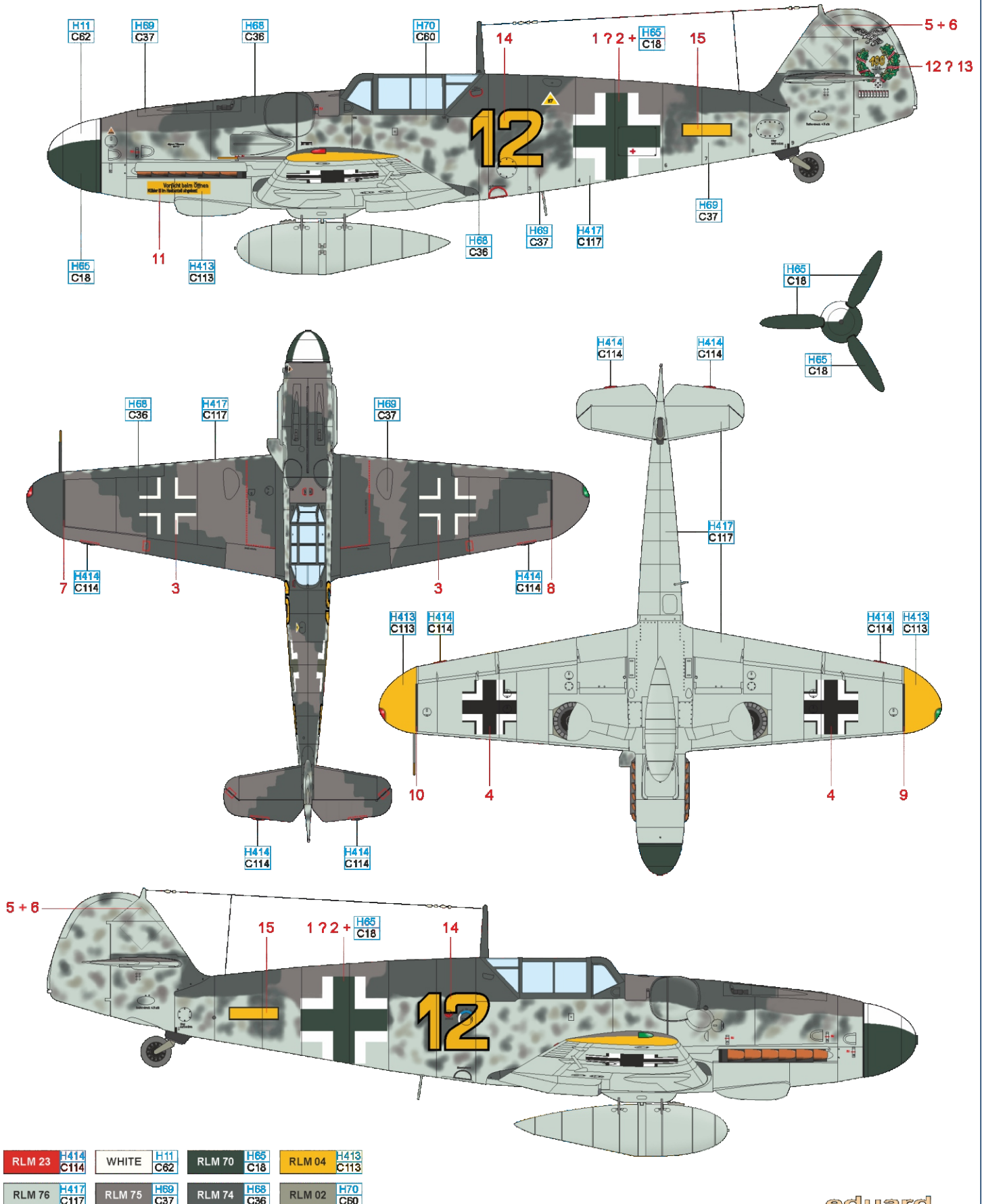


⌀ - 0,5 mm

MARKINGS B, D ONLY

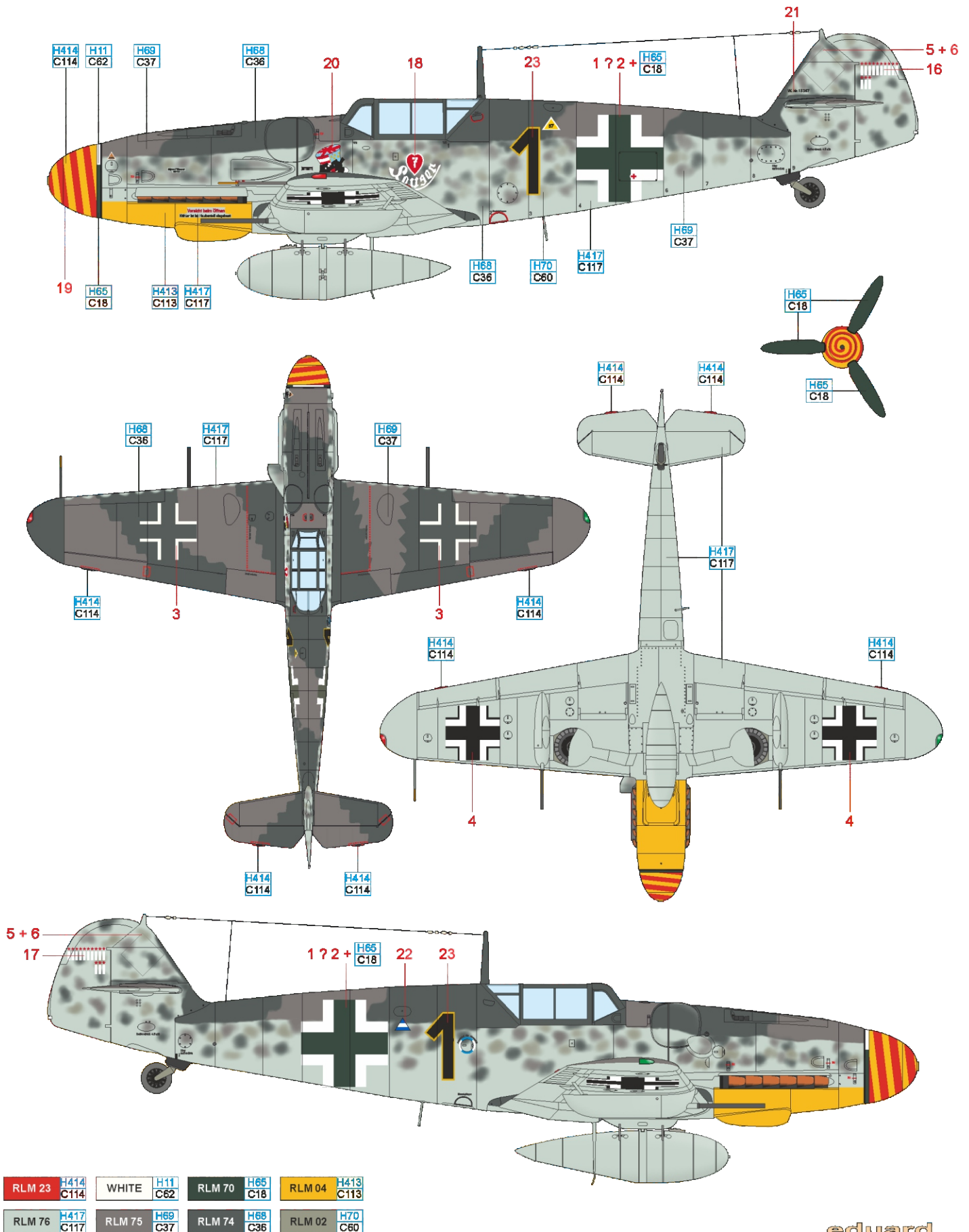
A Bf 109G-6, Hptm. Heinrich Ehrler, 6./JG 5, Alakurtti, Finsko, červenec 1943

Heinrich Ehrler zahájil svou vojenskou kariéru v roce 1935 u protiletadlového dělostřelectva a ve španělské občanské válce bojoval jako dělostřelec v řadách 3.F/88. Na počátku roku 1940 absolvoval stíhací výcvik a poté byl zařazen ke 4./JG 77, následně přeznačené na 4./JG 5, se základnou v Norsku. Na konci května 1942 byl Ehrler převelen k 6./JG 5 v Petsamu a v srpnu se stal jejím velitelem. Svého stého vítězství dosáhl 8. června 1943. V tomto období létal na Bf 109G-6 žlutá 12 v tovární kamufláži Erla, na jehož levé straně směrovky byly namalovány symboly sestřelů. Ehrler byl jako velitel JG 5 zodpovědný za vzdušnou obranu bitevní lodi Tirpitz, jež kotvila v Norsku. Po jejím potopení byl neprávem odsouzen, rozsudek se však podařilo zmírnit a 27. února 1945 se jeho domovskou jednotkou stala JG 7, vyzbrojená proudovými Me 262. V boji s bombardéry Liberator dne 4. dubna 1945 se mu podařilo sestřelit dva B-24 a třetí taranovat. Podle svědků, kteří slyšeli poslední Ehrlerova slova, provedl sebevražedný útok. Počet jeho vítězství se tím zastavil na čísle 208, za tyto úspěchy byl dekorován Rytířským křížem s dubovou ratolestí.



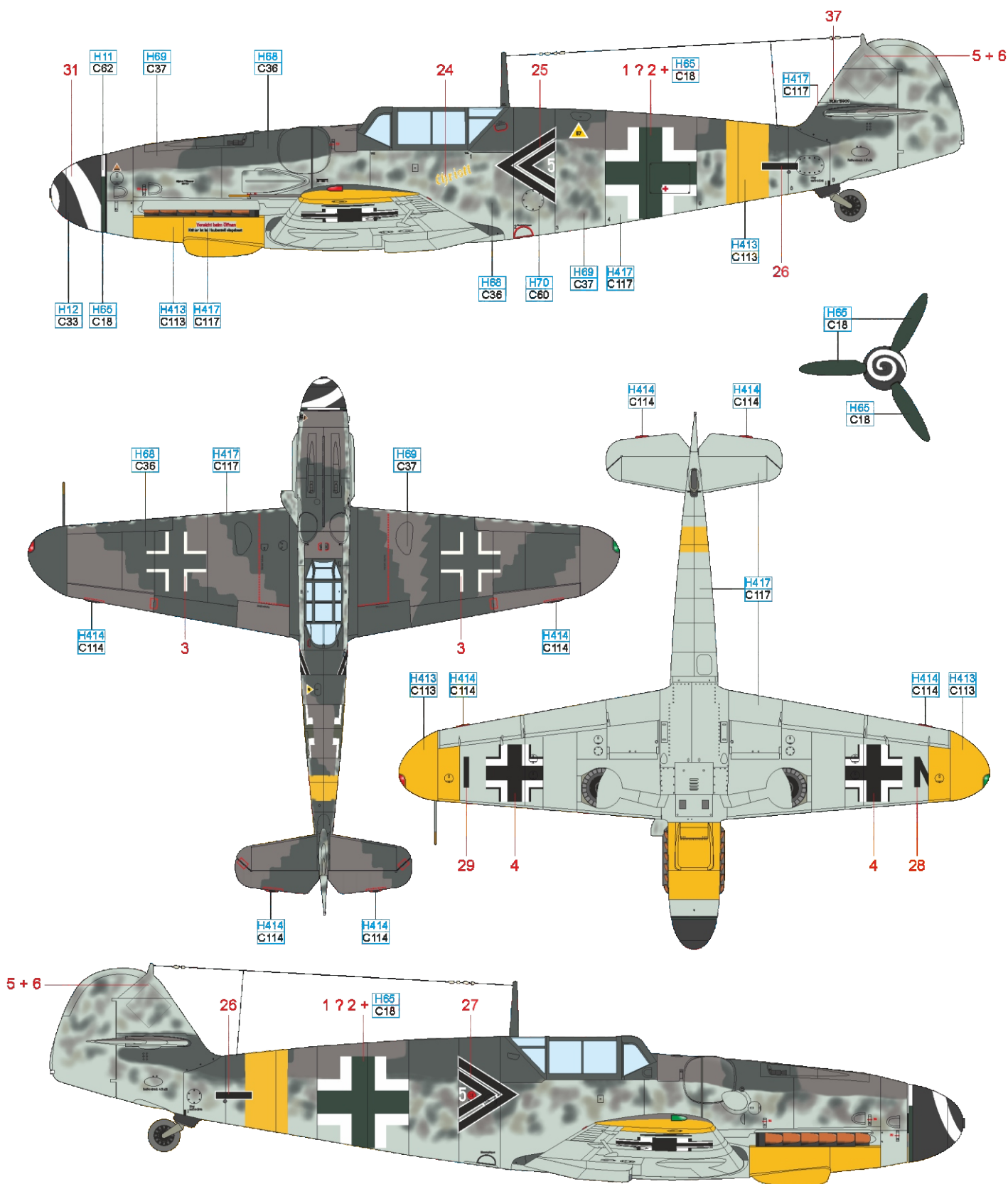
B Bf 109G-6/R6, WNr. 15367, Oblt. Herwig Zuzic, 8./JG 1, Leeuwarden, Nizozemsko, červenec 1943

Herwig „Lauser“ Zuzic se narodil 23. června 1917 v rakouském Oberweissburgu. V době operace Barbarossa létal u 4./JG 77. Dne 24. září 1941 se severně od Perekopu srazil ve svém Bf 109E-4/B s Bf 109E-7 Ofw. Eugena Wintergesta. Oba se dostali do sovětského zajetí a byli využiti propagandou k přesvědčování pilotů Luftwaffe, aby dezertovali a vstoupili do řad sovětského letectva. Po několika měsících byli oba jmenováni vysazení v Rumunsku, ale okamžitě se nahlásili německým úřadům a byli zařazeni zpět do služeb Luftwaffe, ovšem nikoli na východní frontě. Na počátku roku 1943 sloužil Zuzic v hodnosti Oberleutnant u IV./JG 1 a v březnu 1943 byl jmenován velitelem 8./JG 1. Na svém Bf 109G-6 černá 1 měl na levé straně směrovky namalováno 13 sestřelů z východní fronty. Svého 14. a posledního vítězství dosáhl 27. července 1943, když sestřelil B-17. Poté se 19. srpna 1943 srazil ve vzduchu s jiným Bf 109G-6 během leteckého souboje nad Zuidzande a zahynul.



C Bf 109G-6, WNr. 15909, Hptm. Gerhard Barkhorn, Stab II./JG 52, Anapa, SSSR, září 1943

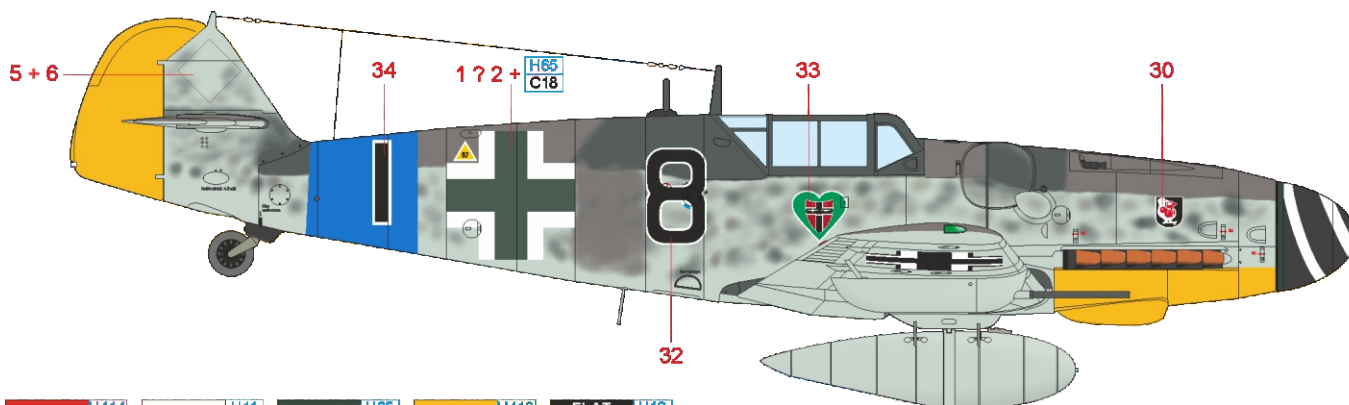
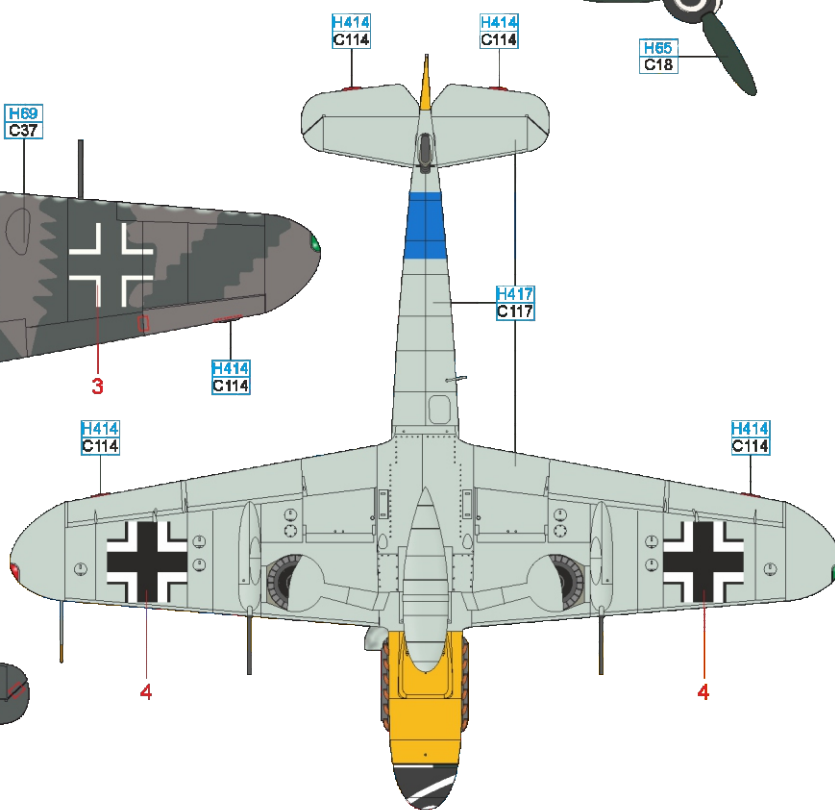
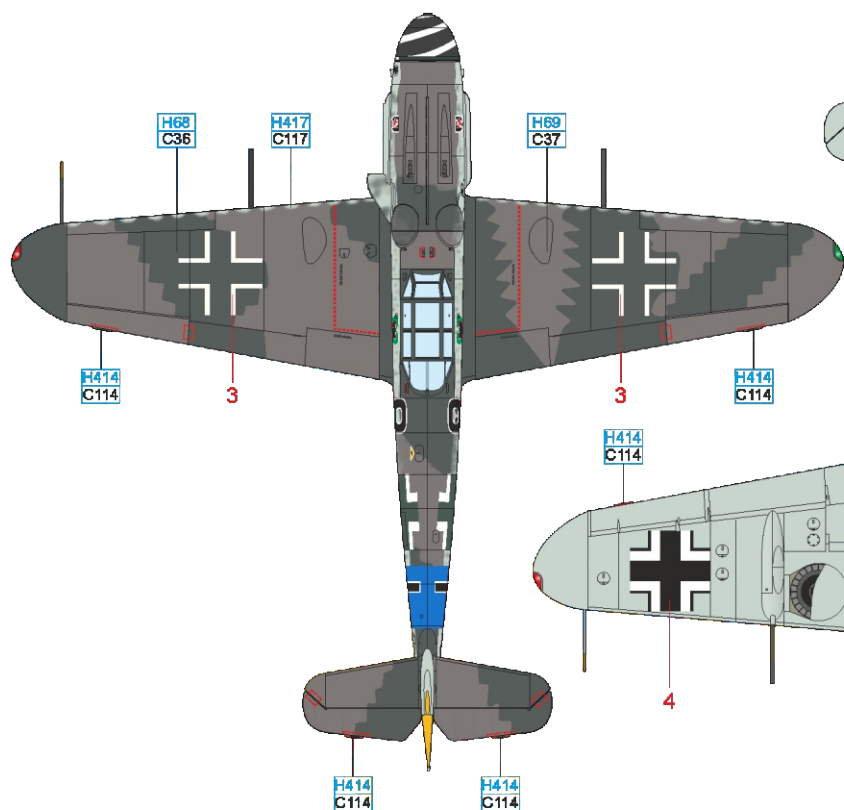
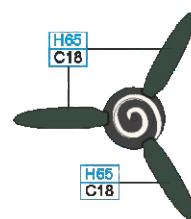
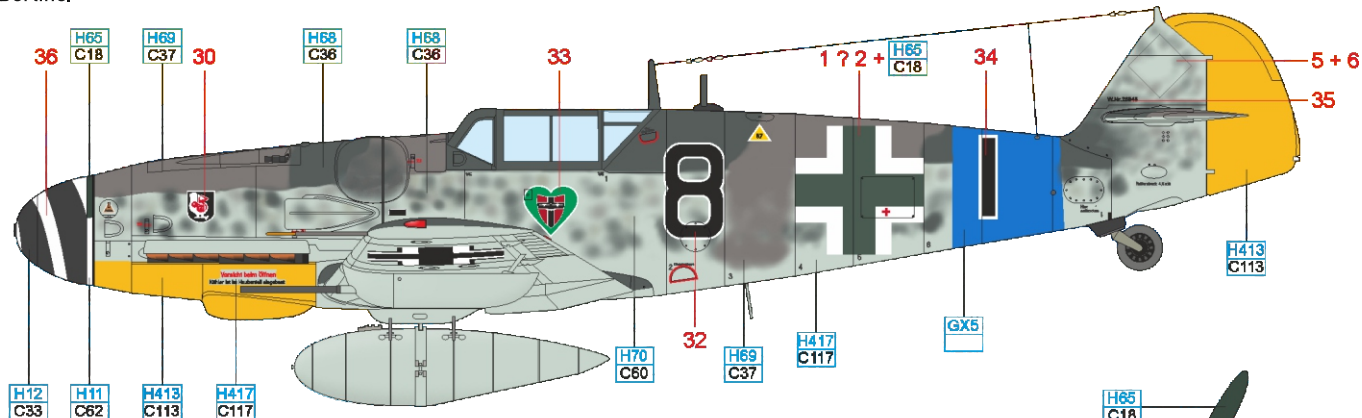
Osobní stroj velitele II. Gruppe JG 52 Gerharda Barkhorna byl vyroben továrnou Erla. Minimálně část G-6 z produkce tohoto závodu měla kryty motoru stejné jako verze G-5, tedy s další matou boulí na pravé straně. Jméno „Christ!“ pod kabinou je zdrobnělinou jména Barkhornovy manželky Christy. Dvojitý černý klín na trupu identifikuje letoun velitele Gruppe. Během války dosáhl Barkhorn celkem 301 vítězství, což jej řadí na druhé místo v žebříčku nejúspěšnějších stíhacích es. Všechny sestřely si připsal v řadách JG 52. Prvního dosáhl 2. července 1941 a posledního 5. ledna 1945. Poté velitel JG 6 a na samém konci války se stal příslušníkem JV 44 vyzbrojené proudovými Me 262. Po válce sloužil v Bundesluftwaffe. Za dosažené úspěchy v boji byl 23. srpna 1942 vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 11. ledna 1943 přibyla dubová ratolest a 2. března 1944 meče.



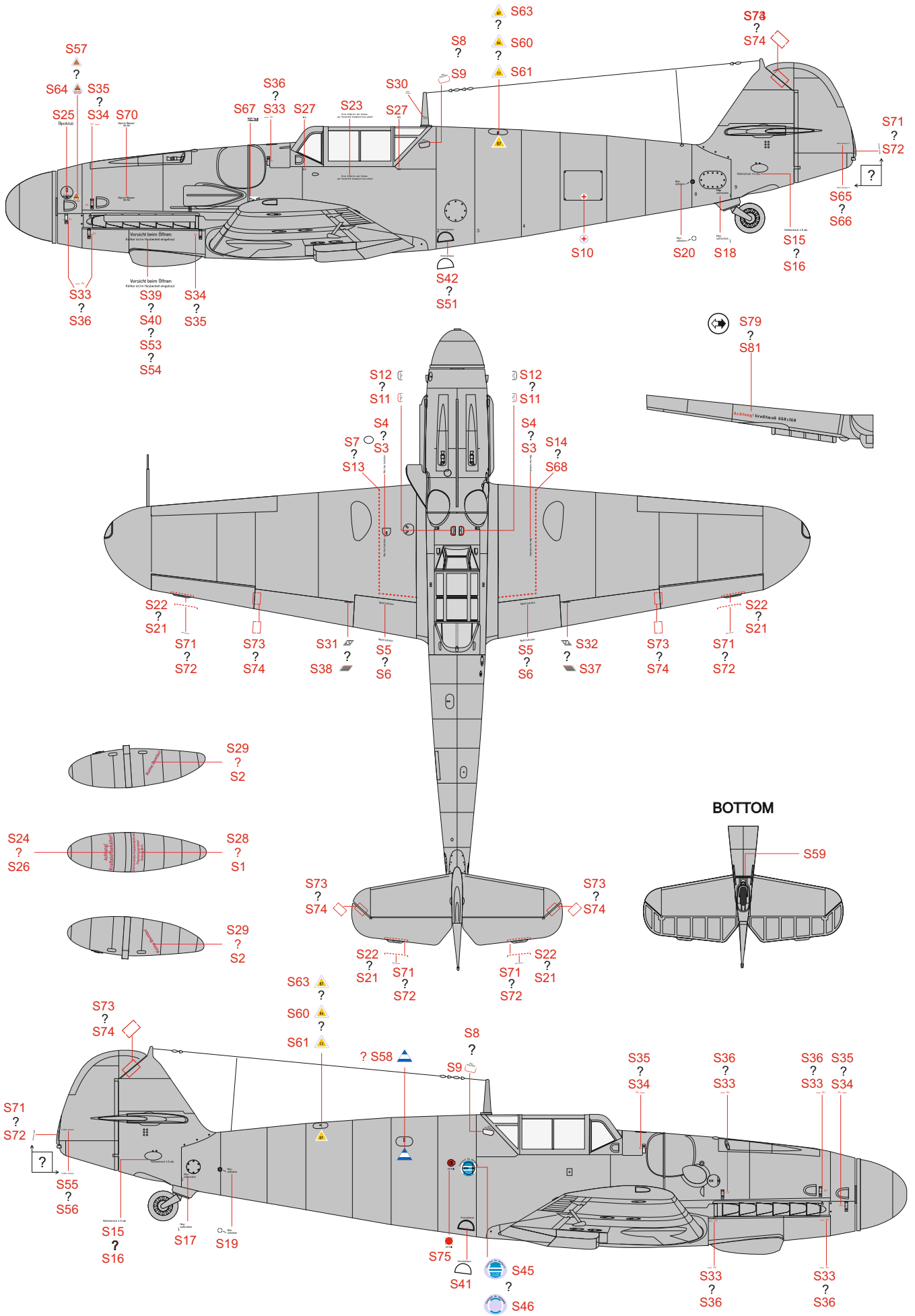
RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60
		FLAT BLACK	H12 C33				

D Bf 109G-6/R6, WNr. 26048, Oblt. Friedrich Brock, 8./JG 54, Ludwigslust, Německo, leden 1944

Friedrich Brock se narodil 6. května 1916 v Perlachu. V srpnu 1939 zahájil výcvik v Schule/Flieger-Ausbildungs-Regiment 23 v Kaufbeurenu. V listopadu 1940 přešel do Flugzeugführerschule A/B 63 v Mariánských Lázních. V březnu 1942 nastoupil do Jagdflieger-Verschule 3 ve Vídni-Schwechatu a výcvik stíhacího letce dokončil 12. listopadu 1942 u Ergänzungs-Jagdgruppe Ost ve Francii. Jeho prvním bojovým útvarem se 13. listopadu 1942 stala 8./JG 54 na základně Siverskaja. V lednu 1943 byla III./JG 54 převelena do Oldenburgu k obraně severního Německa. Zde dosáhl Brock 13. června 1943 svého prvního sestřelu. V soubojích s americkými svazy B-17 byl několikrát sestřelen a 8. dubna 1944 byl vážně zraněn. Jeho stroj černá 8 nesl všechny identifikační prvky tohoto období. Na přídi znak 8./JG 54, pod kabinou znak III./JG 54 a na zádi modrý identifikační pruh. Na tomto stroji byl 9. dubna 1944 sestřelen Uffz. Günther Sahl a zahynul. Po vyléčení se Friedrich Brock v říjnu 1944 stal operačním důstojníkem III./JG 54 (později přeznačena na IV./JG 26) a do bojů již nezasahoval. V květnu 1945 byl zajat a po propuštění v září 1945 se věnoval své profesi zubního lékaře. Zemřel 3. května 1994 v Berlíně.



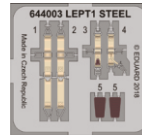
RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113	FLAT BLACK	H12 C33
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60	BLUE	GX5



Eduard goodies for

Bf 109G-6 Erla 1/48

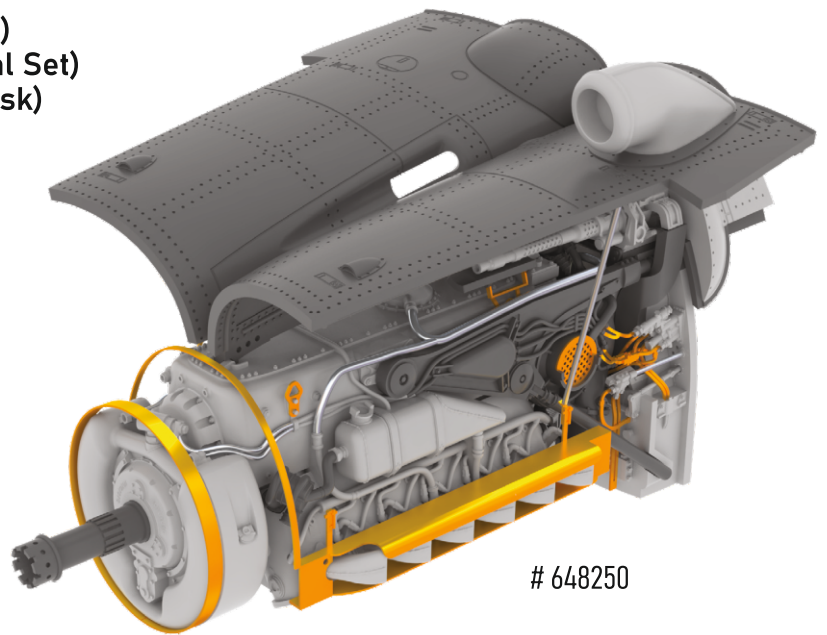
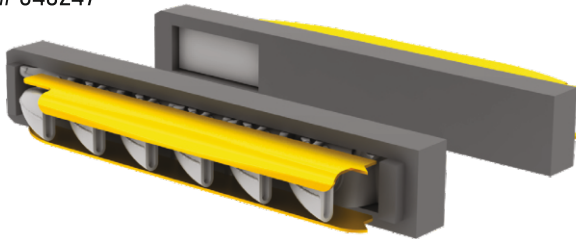
- 48885 Bf 109G-6 (PE-Set)
- FE910 Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
- FE1170 Bf 109G-6 Weekend (PE-Set)
- 644003 Bf 109G-6 LööK (Brassin)
- 644060 Bf 109G-6 LööKplus (Brassin)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
- 648250 Bf 109G engine & fuselage guns (Brassin)
- 648255 Bf 109G-6 propeller (Brassin)
- 648261 Bf 109G-6 wheels (Brassin)
- 648265 Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
- 648309 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648843 Bf 109G-6 cockpit PRINT (Brassin)
- 3DL48014 Bf 109G-6 SPACE (3D Decal Set)
- D48025 Bf 109G stencils (Decal Set)
- D48027 Bf 109G Balkenkreuze (Decal Set)
- D48045 Bf 109G-6 national insignia (Decal Set)
- EX510 Bf 109G camo scheme - Erla (Mask)
- EX512 Bf 109G spinner spirals (Mask)
- EX525 Bf 109G-6 classic canopy (Mask)



644003



648247



648250



648309



648843

1 s. 2
5 7 8 9
648843-0011 Bf 109G-6 cockpit

