

Bf 109 G-10 WNF/Diana

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit



ProfiPACK
edition

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 vznikal, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konca. Historie letounu se začala psát v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované firmě 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 dolnokrídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloužebnice, vztlakové klapky nebo zbraň střílející 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. Messerschmittův Bf 109 byl tedy 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 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 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 odesány v prosinci 1936. Stroje z předsériové výroby měly především prokázat 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. Německo využívalo pro demonstraci své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítingu 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 útvaram 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 útvaram zrychlilo a v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajisté nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální

Evropě v té době k dispozici. S technickou 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 Britániю. Přitom 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 malichernost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británií. Zkušenosti z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvaram 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 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.

Tato stavebnice: Bf 109G-10 WNF/Diana

Verze Bf 109G (Gustav) byla pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnéjší motor DB 605, který byl přímým vývojem DB 601. Vzniklo několik verzí a subverzí jak s přetlakovým, tak nepřetlakovým kokpitem a vývoj směřoval k nové verzi Bf 109K, pro kterou byl připraven nový motor DB 605D. Ten byl nakonec využit také pro přechodné řešení, verzi G-10, která původně vznikla v továrně Erla. Tam využili draků již vyráběných G-14, které měly být nahradou za G-6 a zahrnovaly všechna vylepšení do té doby na „gé šestkách“ provedená. Zároveň měly G-10 standardně montováno zařízení pro zvýšení výkonu vstříkováním vody MW 50 a výhled z kabiny byl zlepšen zavedením překrytu Erla. Tyto stroje začaly být zaváděny do služby od listopadu 1944. Ve výrobě nahrazovaly G-6 nejen u Erly, ale také v továrnách v Mtt Regensburg a WNF/Diana. Mezi specifika posledně jmenované továrny patřily velké boule na křidlech, jaké byly typické pro K-4. Dostala je většina strojů. Všechny byly také osazeny kanónem Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 ráže 20 mm. Stroje z rané výroby dostávaly kovové směrovky, později byly montovány dřevěné všech vyráběných typů. Řada strojů z WNF/Diana byla vyrobena v průzkumné verzi R2 s kamerou Rb 50/30 montovanou za kokpitem. Vyboulení za motorovými kryty bylo podobné jako u strojů z Mtt Regensburg, ale s trochu menším zaoblením. Stroje z těchto továren měly také vyboulení na spodku přídě před výfuky, které si u Mtt Regensburg a WNF/Diana vynutila širší kliková skříň motoru a odlišná olejová instalace. V továrně Erla se naproti tomu s problémem vypořádali kompletní změnou kapotáže motoru. Celkem bylo vyrobeno 2600 kusů verze G-10, výroba byla ukončena v březnu 1945.

item No. 82161

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 započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobré 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 SINNBILDER * SYMBOLES * 記号の説明

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

PARTS

DÍLY

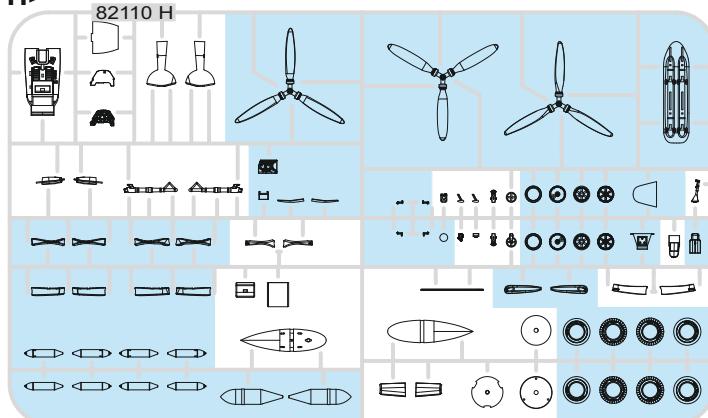
TEILE

PIÈCES

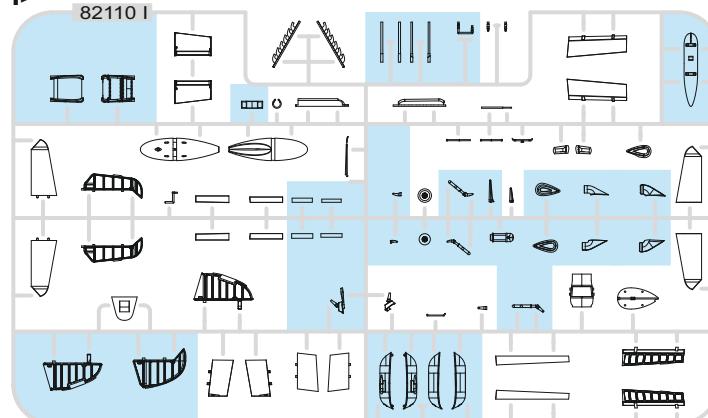
部品

PLASTIC PARTS

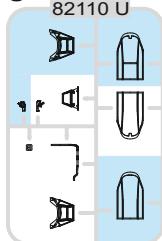
H>



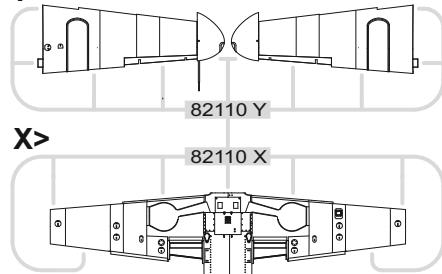
I>



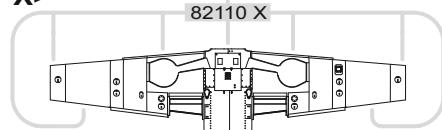
U>



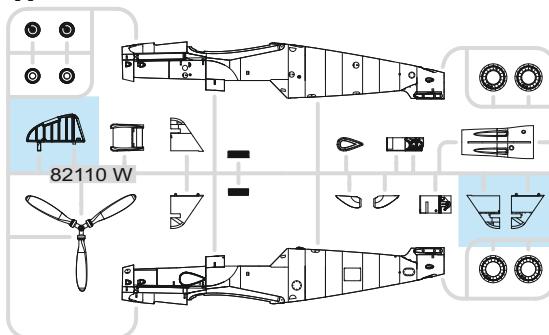
Y>



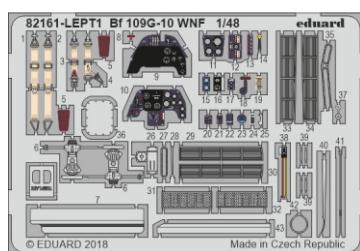
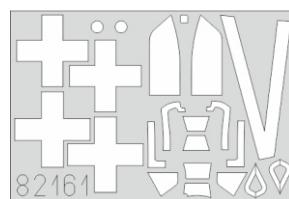
X>



W>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

 -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

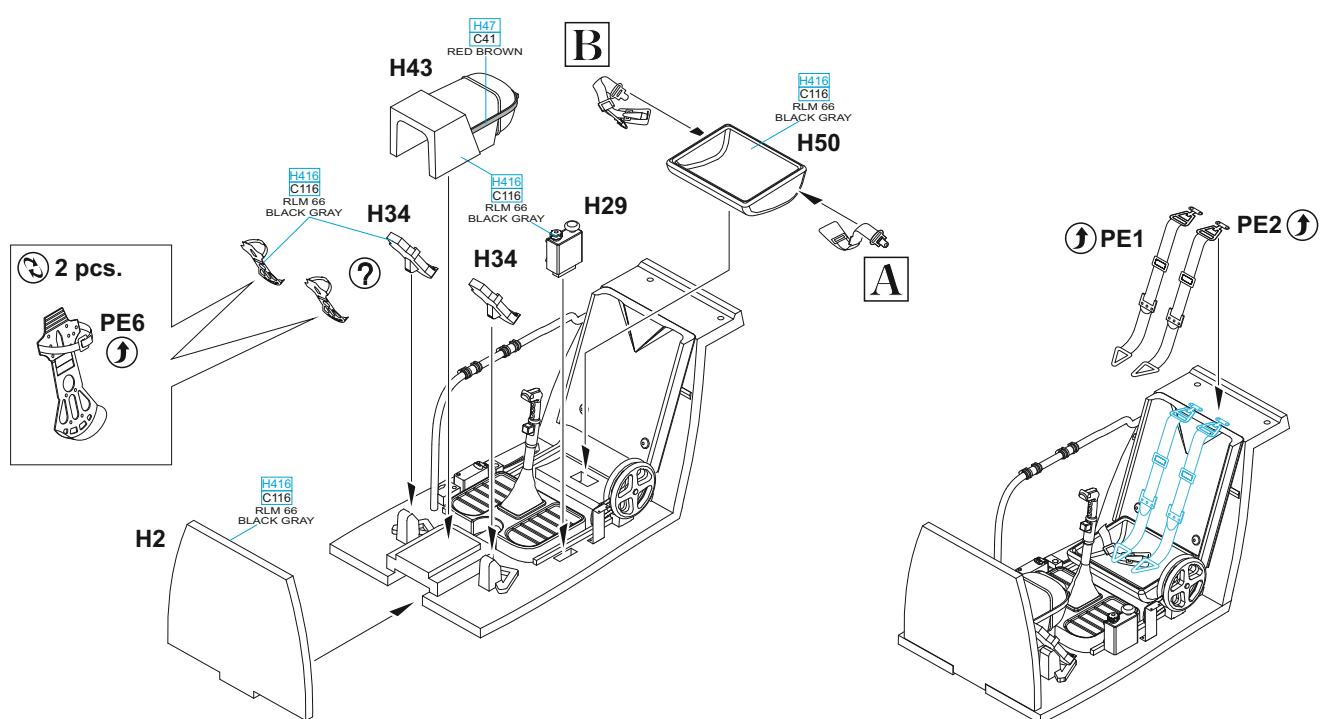
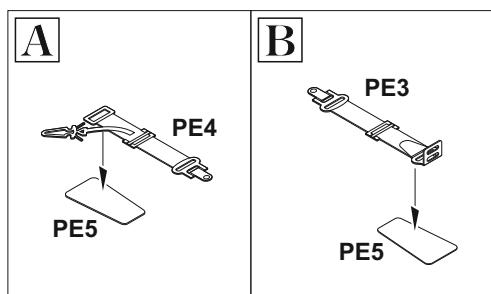
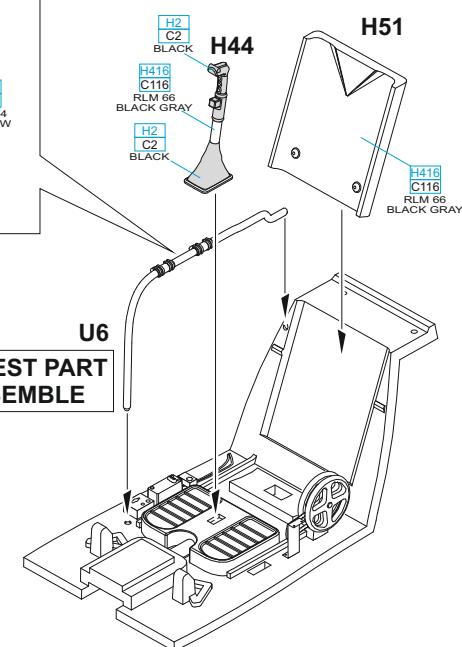
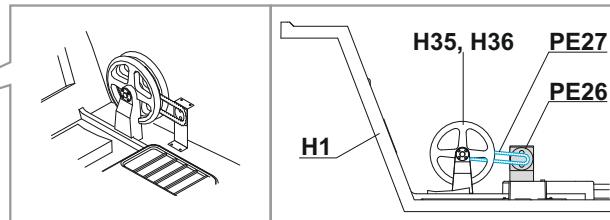
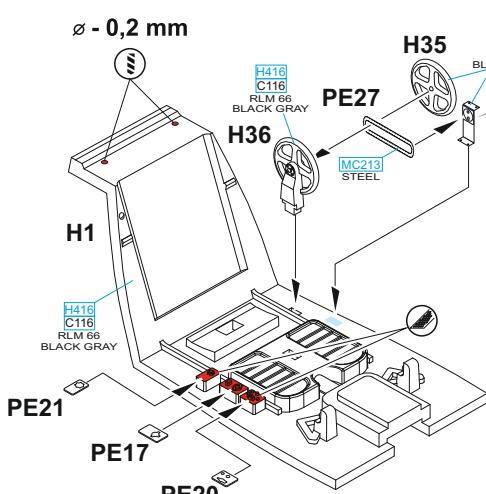
FARBEN

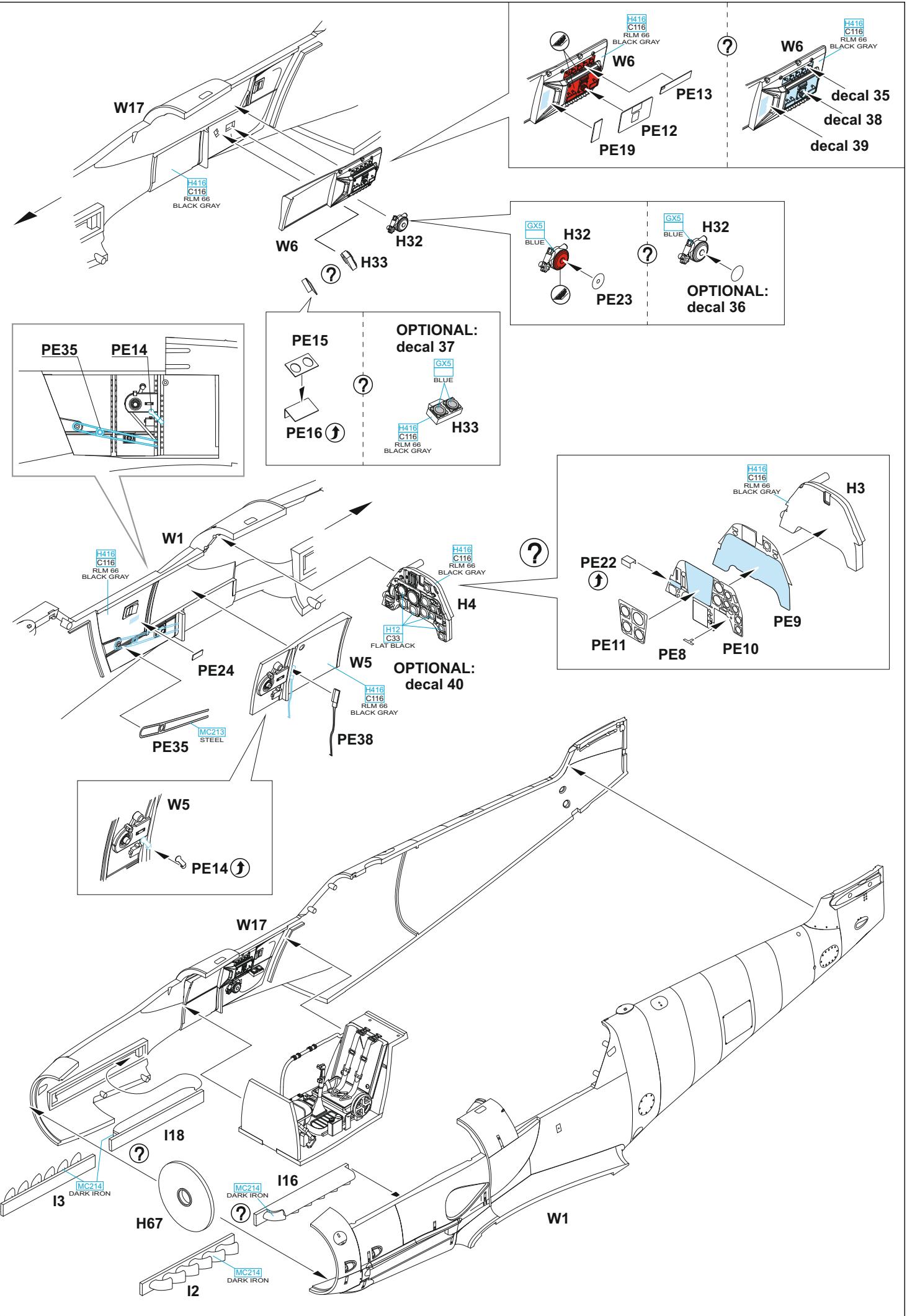
PEINTURE

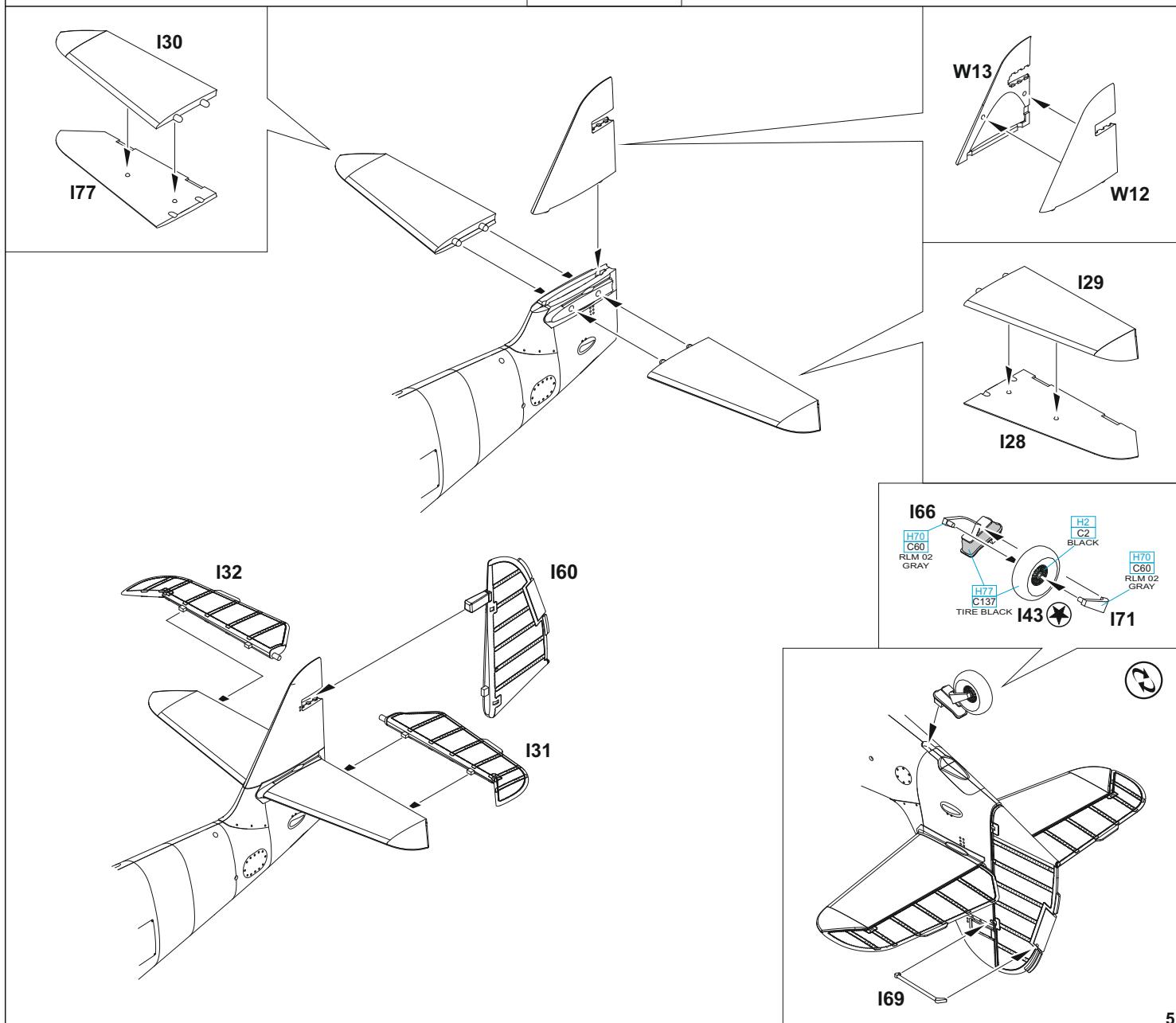
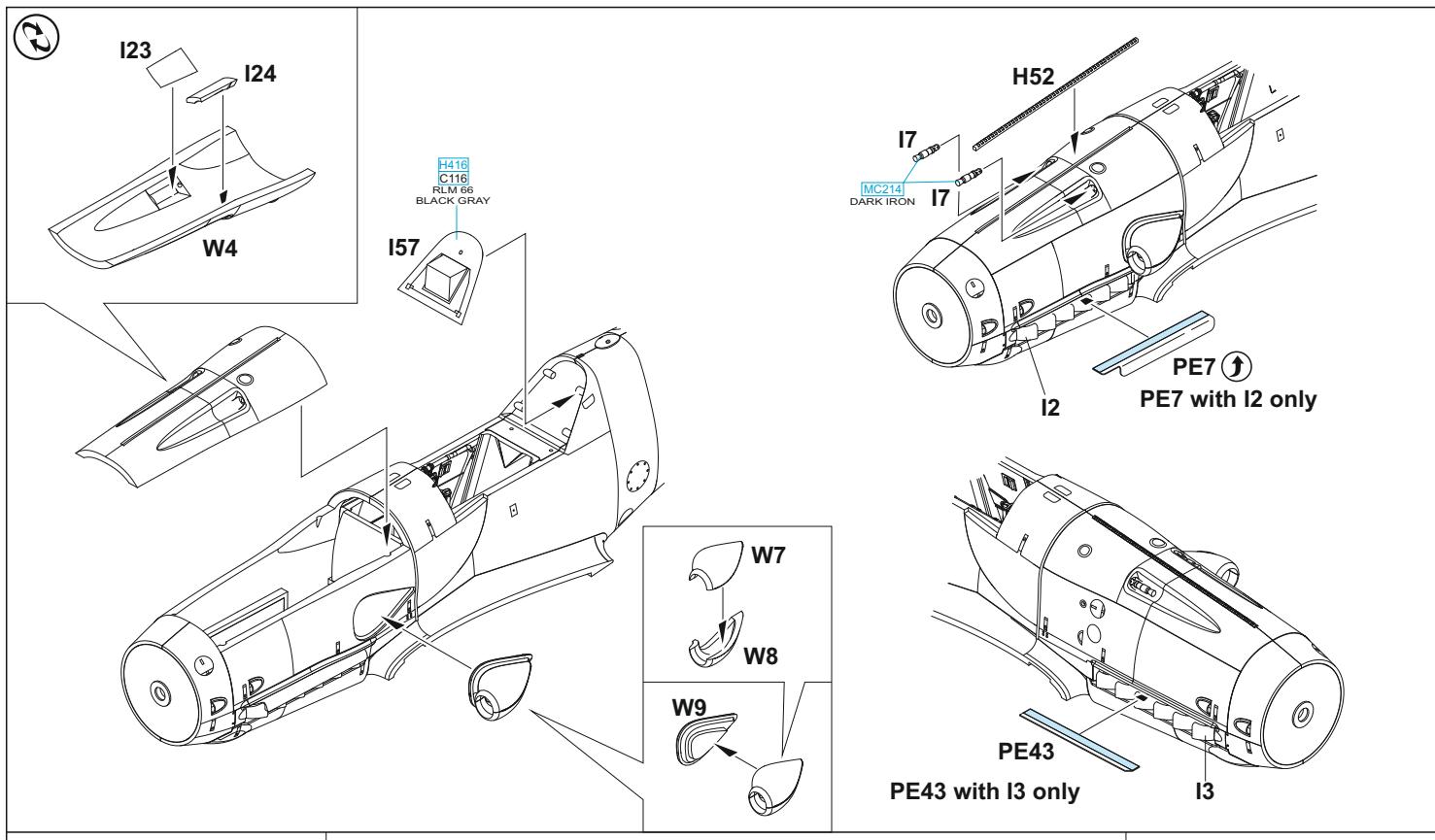
色

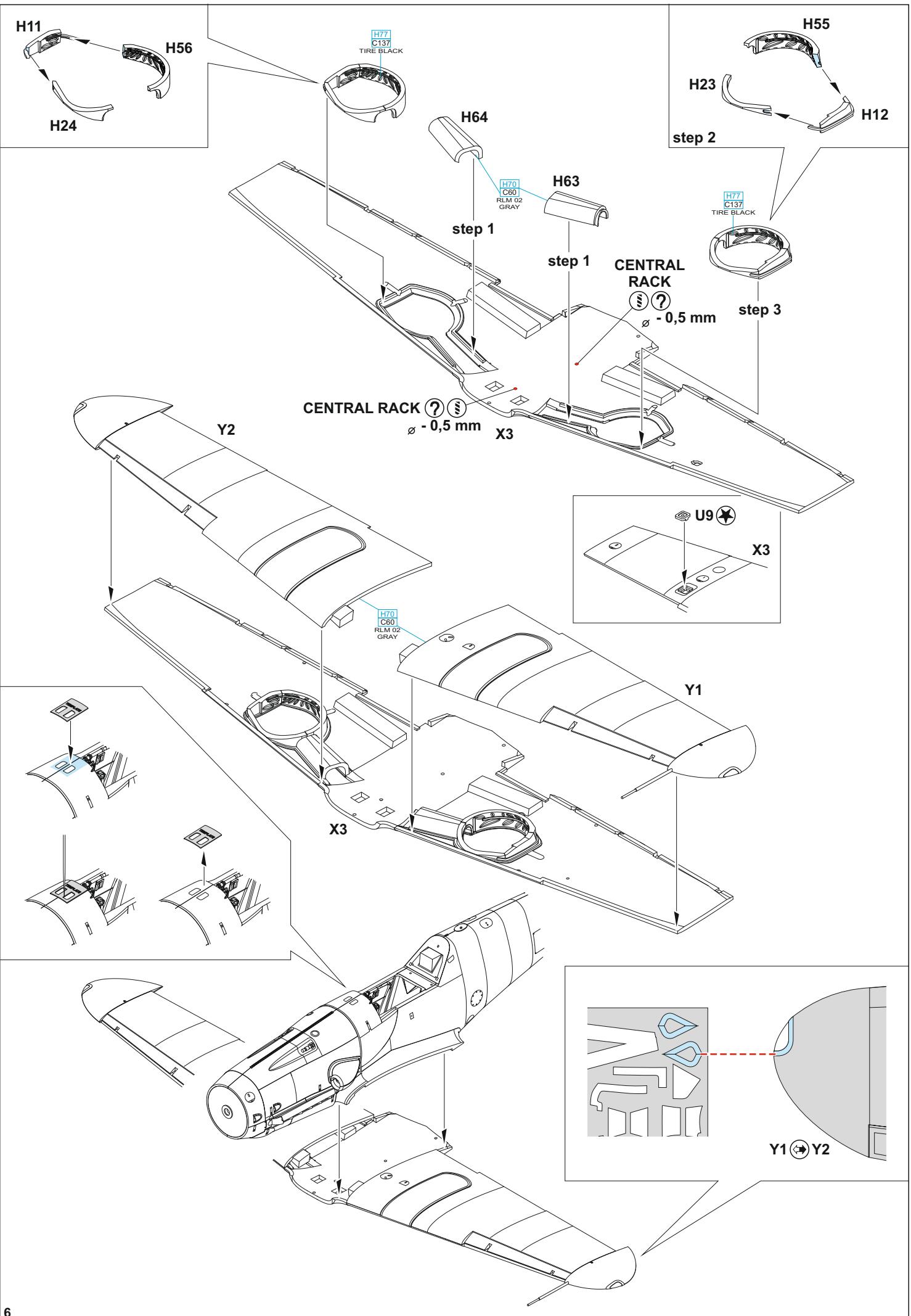
GSi Creos (GUNZE)	
AQUEOUS	Mr.COLOR
[H2]	[C2]
[H11]	[C62]
[H12]	[C33]
[H47]	[C41]
[H65]	[C18]
[H68]	[C36]
[H69]	[C37]
[H70]	[C60]
[H77]	[C137]
[H90]	[C47]
[H94]	[C138]
[H413]	[C113]
BLACK	
FLAT WHITE	
FLAT BLACK	
RED BROWN	
RLM70 BLACK GREEN	
RLM74 DARK GRAY	
RLM75 GRAY	
RLM02 GRAY	
TIRE BLACK	
CLEAR RED	
CLEAR GREEN	
RLM04 YELLOW	

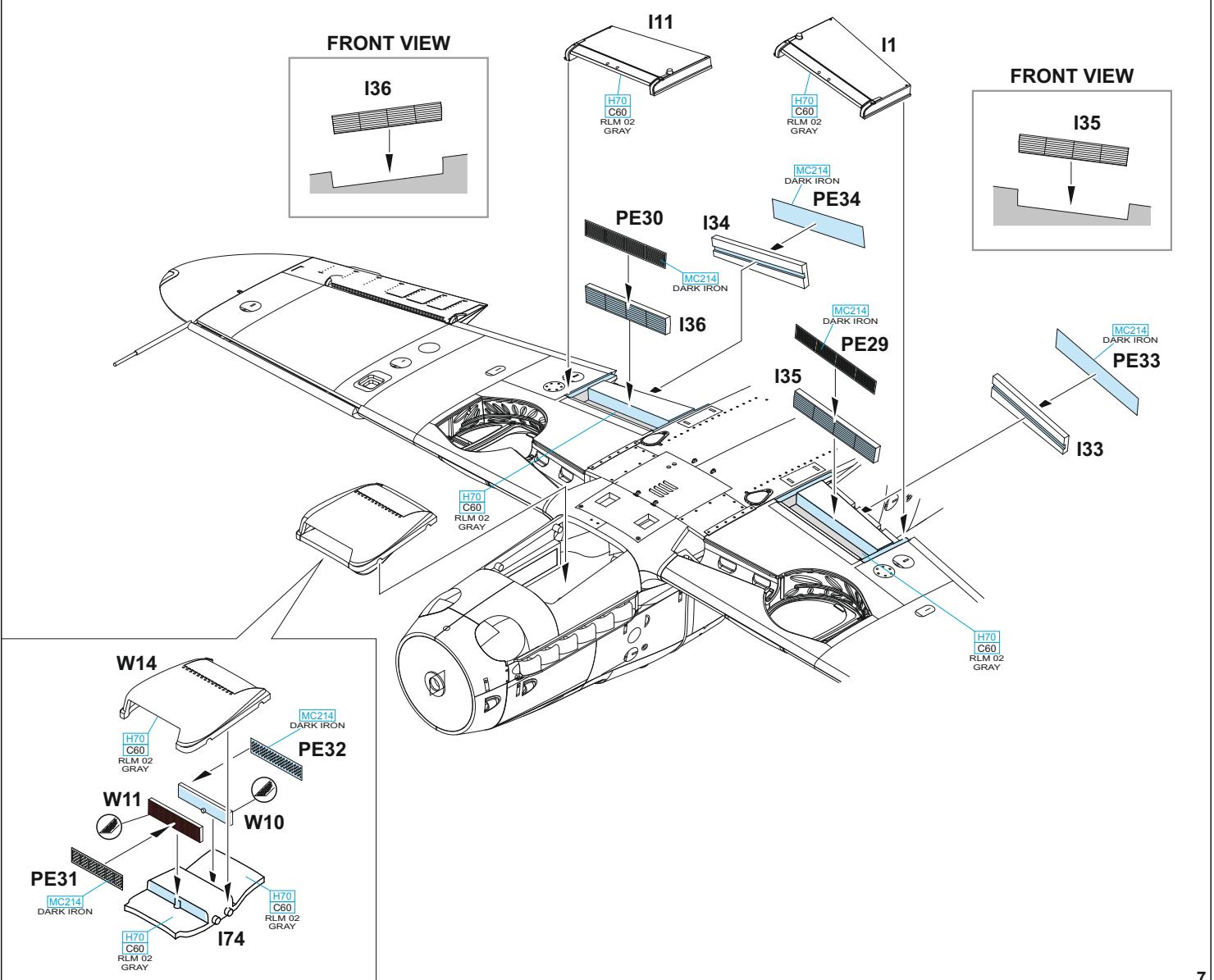
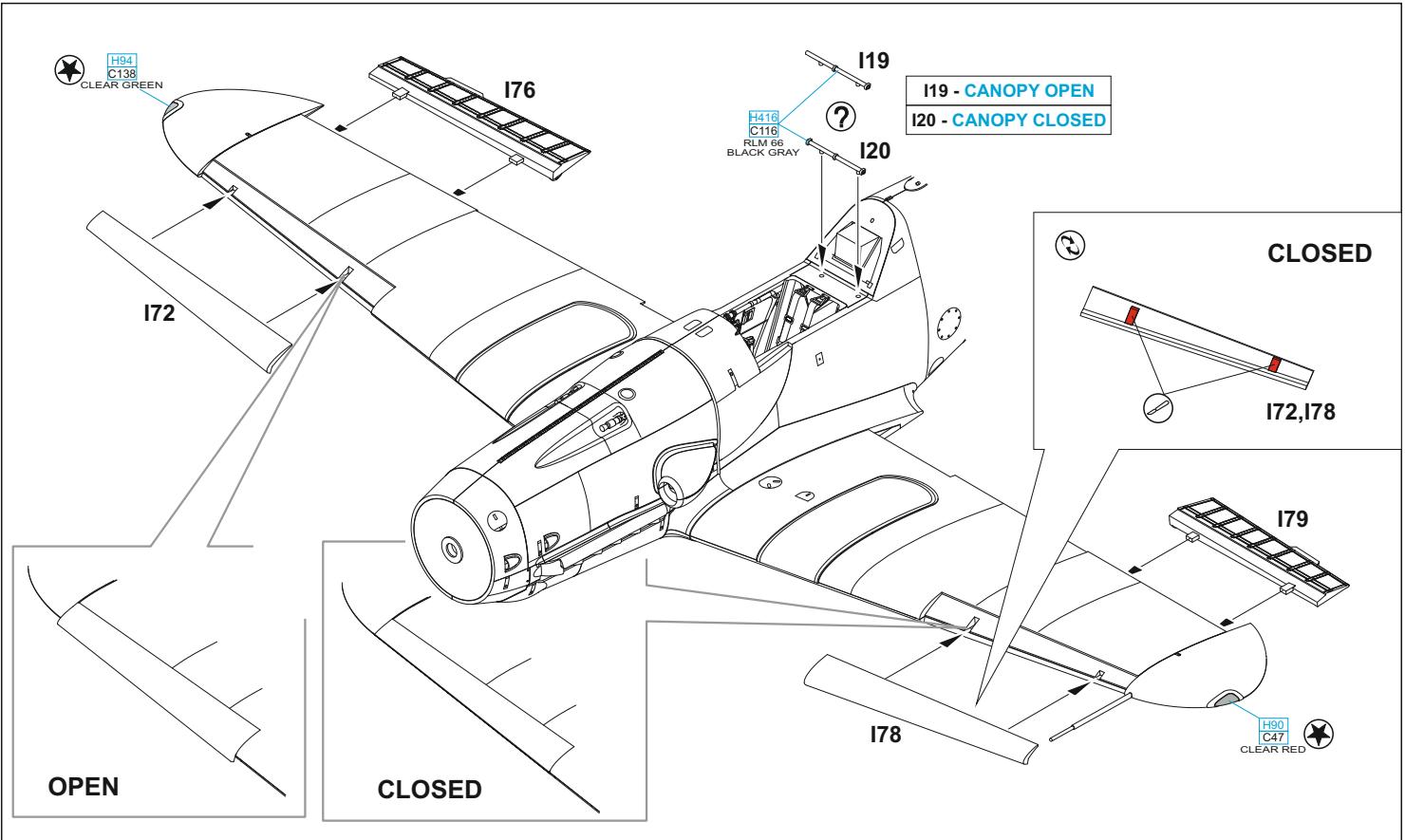
GSi Creos (GUNZE)	
AQUEOUS	Mr.COLOR
[H416]	[C116]
[H417]	[C117]
[H421]	[C121]
[H422]	[C122]
Mr.METAL COLOR	
[MC213]	STEEL
[MC214]	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC	
[SM201]	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX	
[GX05]	SUSIE BLUE

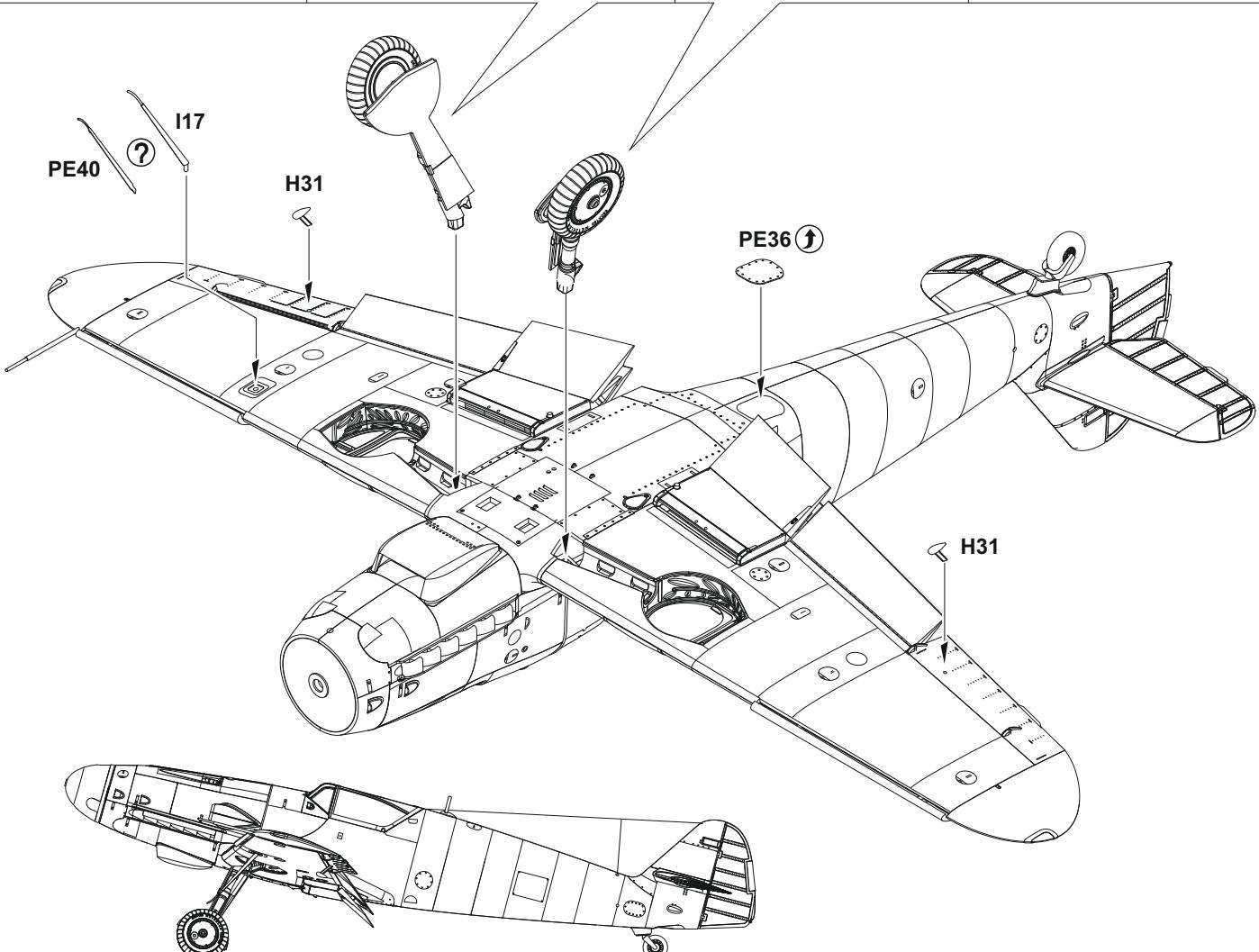
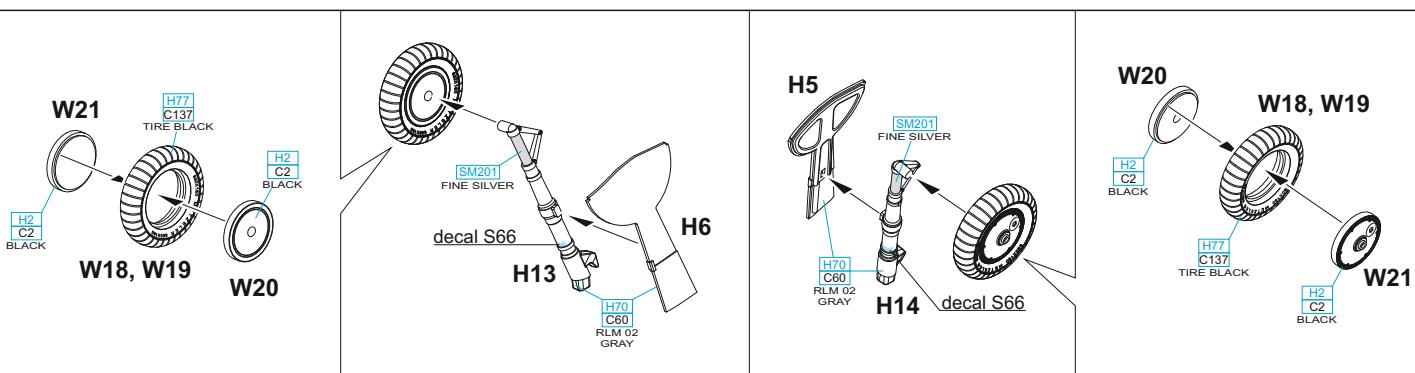
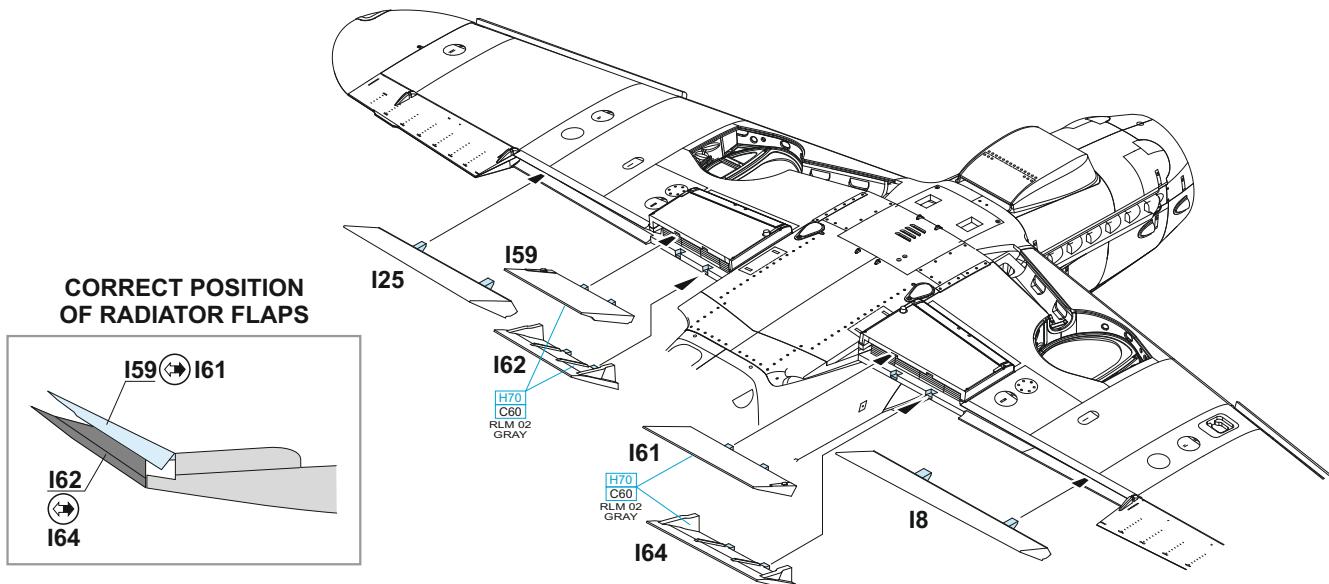


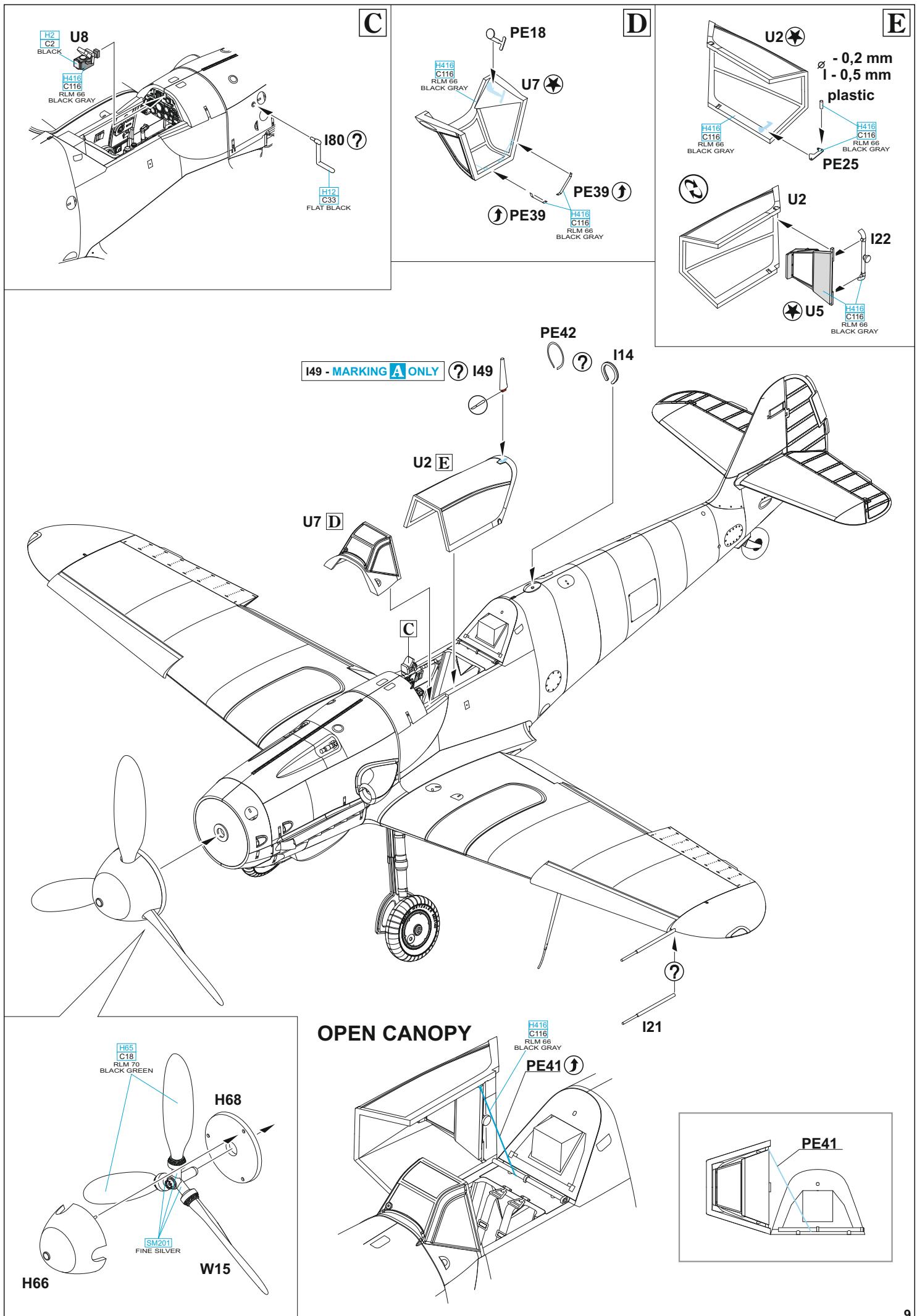


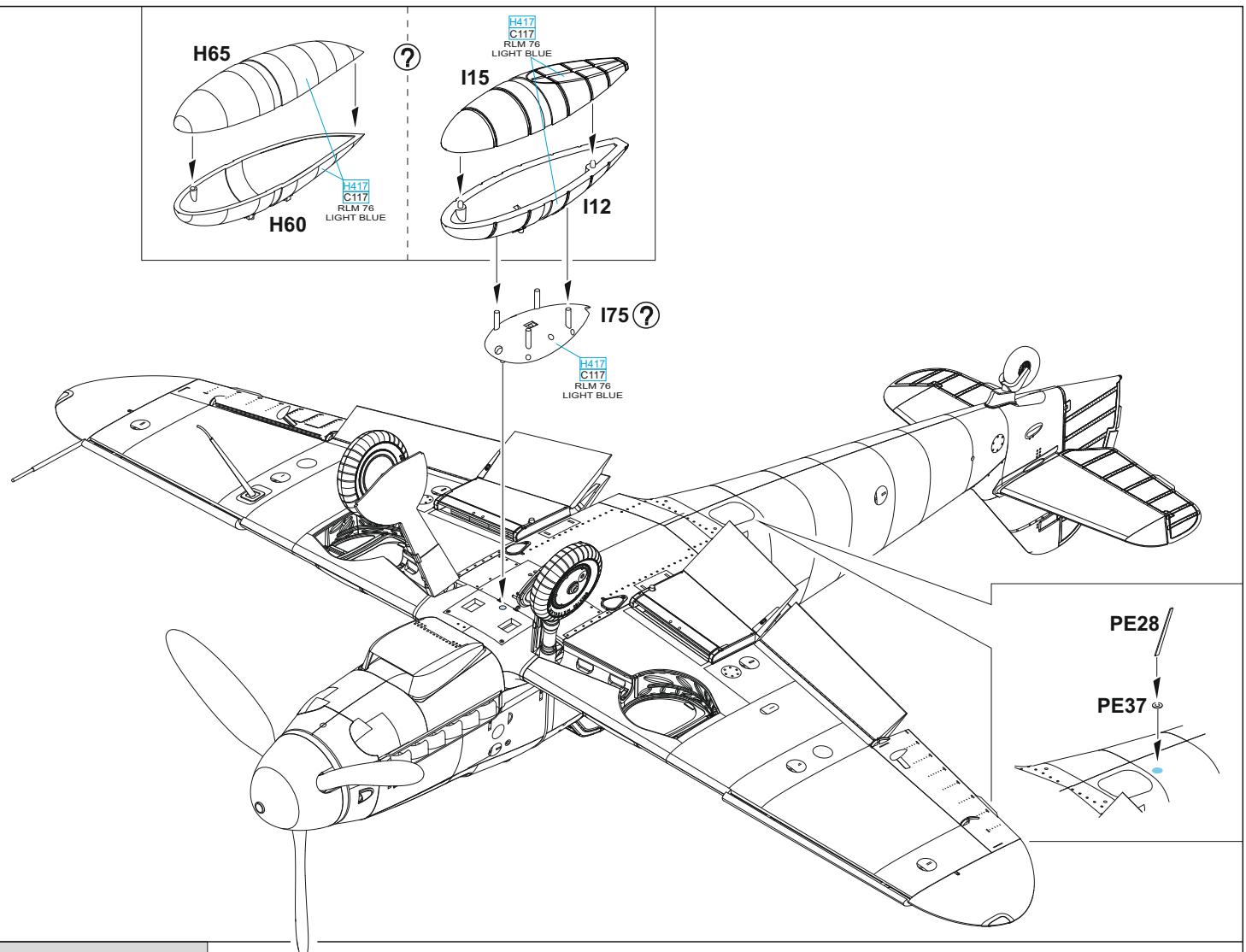






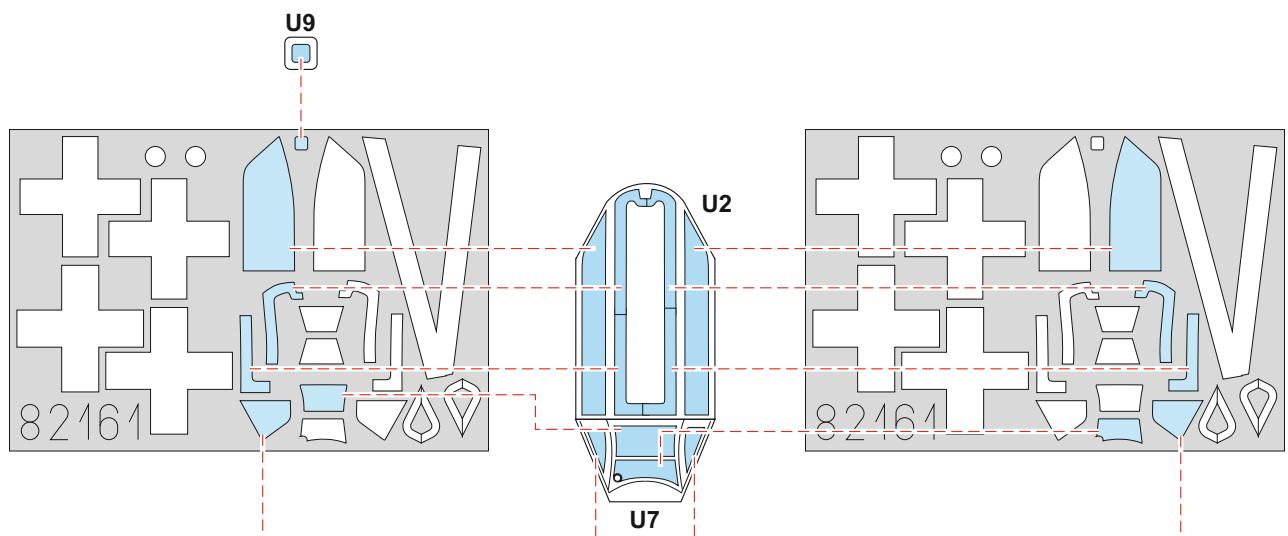
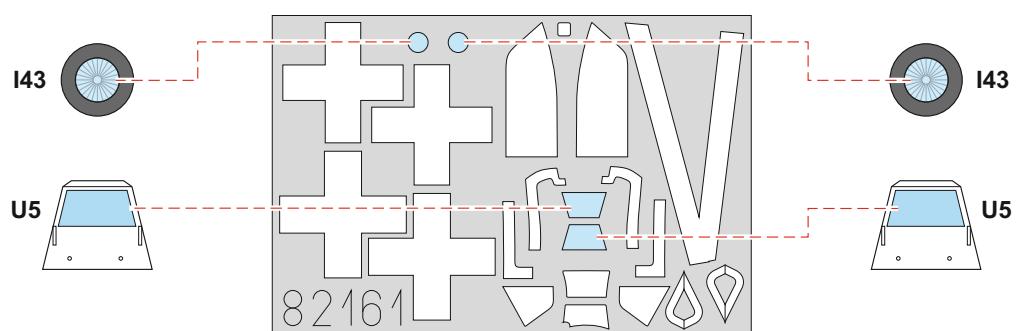






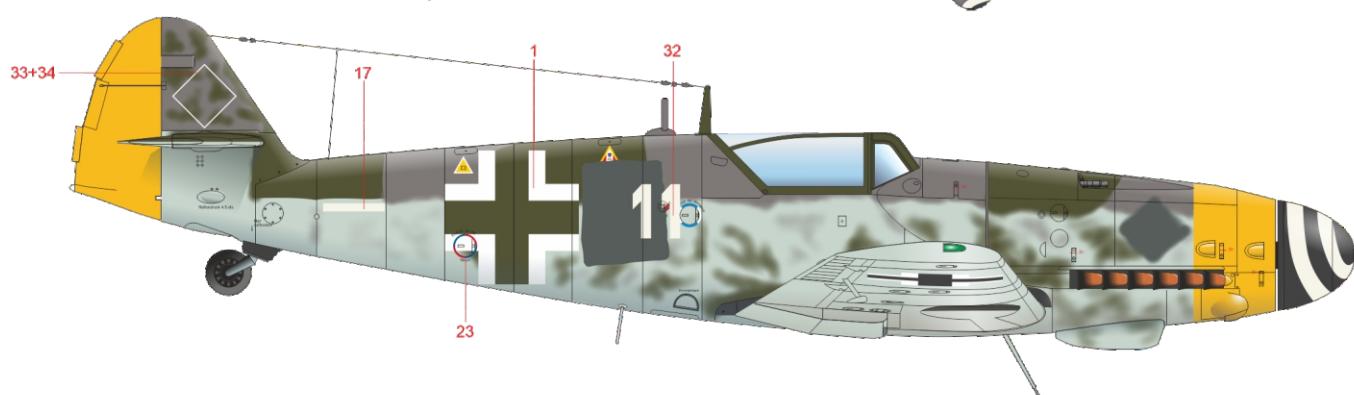
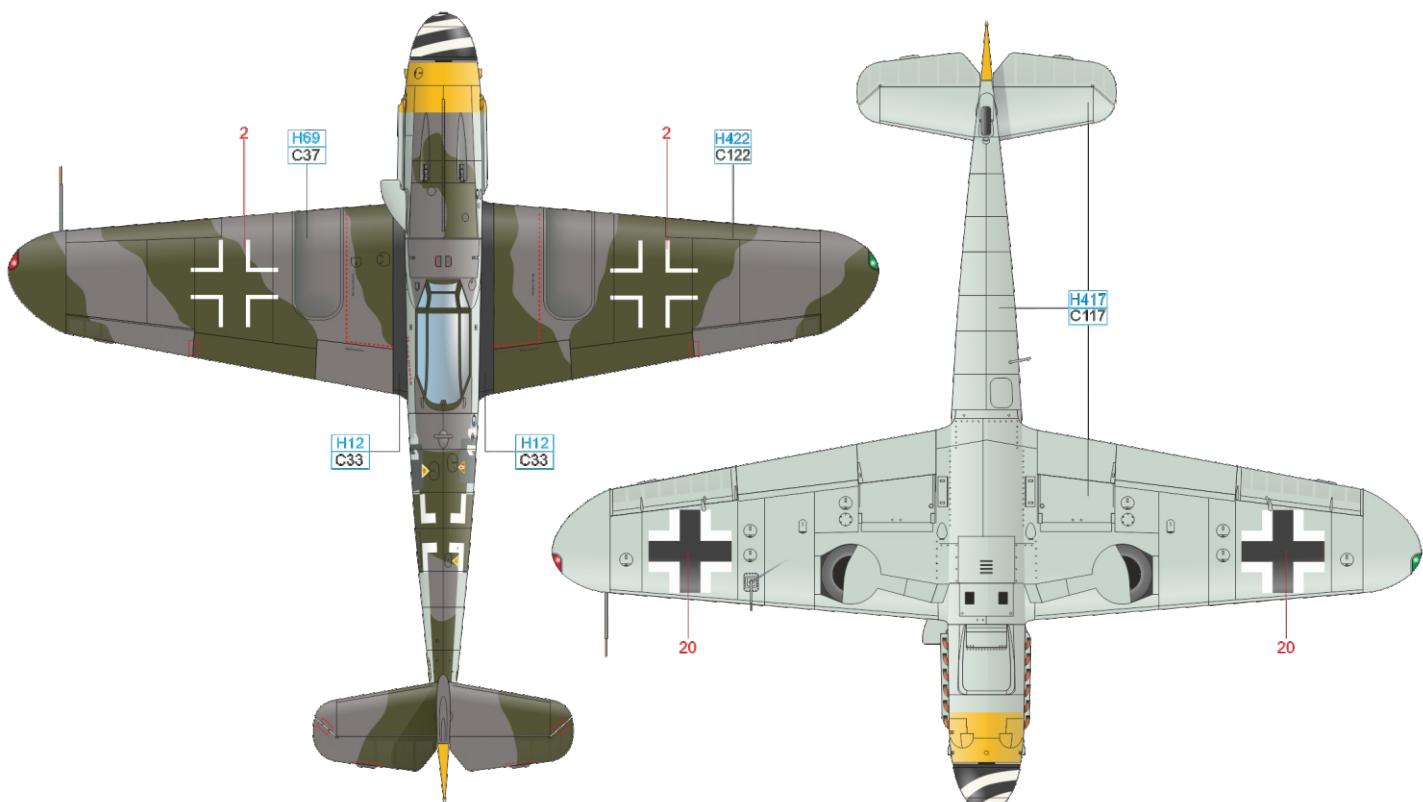
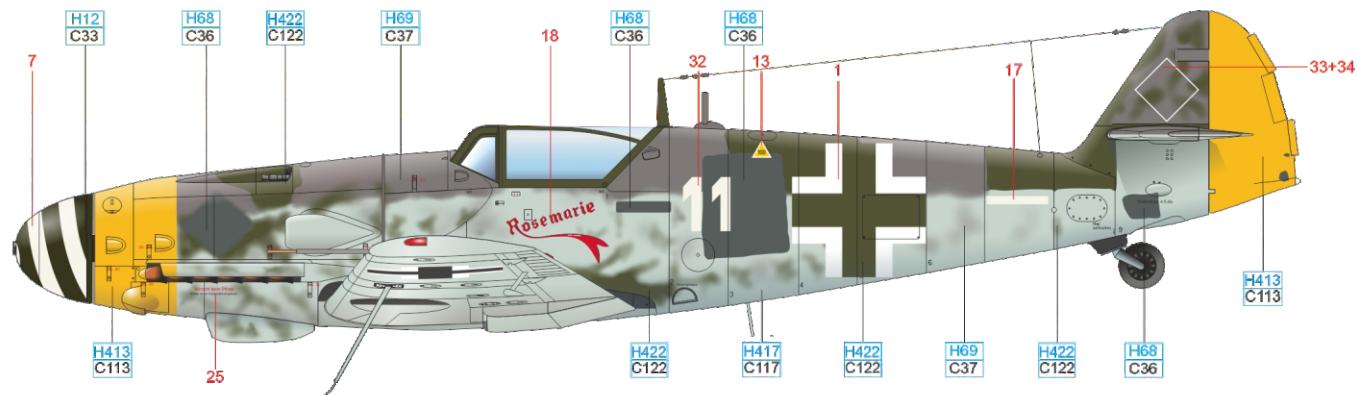
**eduard
MASK**
82161

82161



A Bf 109G-10/U4, II./JG 52, Brno, Protektorát Čechy a Morava, duben 1945

Po rozpuštění II./JG 51 dne 5. dubna 1945 na letišti Fels am Wagram byla spolu s částí pilotů přesunuta k II./JG 52 také její výzbroj. Jednou ze stodevítek, které byly od II./JG 51 přesunuty, byl i stroj pojmenovaný Rosemarie. Původního uživatele prozrazuje zatřené označení, které na svých strojích nosila na tomto místě pouze II./JG 51.



RLM 04 H413
C113

BLACK H12
C33

RLM 74 H68
C36

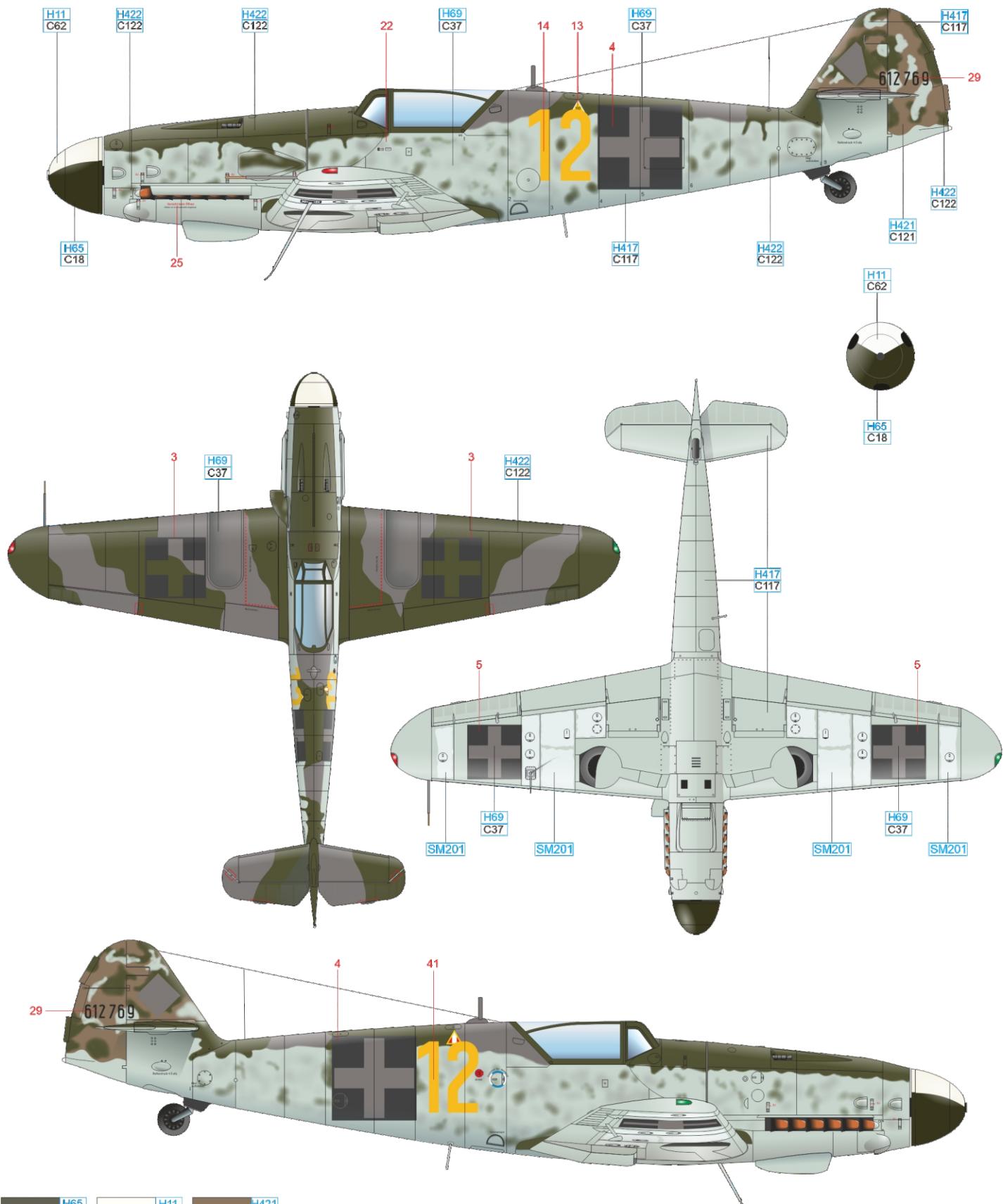
RLM 82 H422
C122

RLM 75 H69
C37

RLM 76 H417
C117

B Bf 109G-10/U4, WNr. 612769, 101. vadászszázad, Neubiberg, Německo, květen 1945

Na konci března 1945 se zbytky maďarských leteckých jednotek soustředily na letiště Tulln v Rakousku, odkud prováděly bojové lety do oblasti Vídně a Brna. Po přiblížení fronty k Tullnu se 5. dubna přesunuly na letiště Raffelding, odkud pokračovaly v letecké podpoře pozemních sil v okolí Vídně. Na konci války se maďarskí letci stejně jako jejich němečtí kolegové raději nechali zajmout americkou armádou a proto piloti 101. vadászszázad se zbylými stroji ulétli do bavorského Neubibergu. Stroje z továrny Diana byly kamufovány stejnými barvami, jako stroje z výroby ve Vídeňském Novém městě. Z fotografií stroje žlutá 12 je patrné, že maďarské výsostné označení bylo nastříkáno přímo na kamufláž, německé označení nebylo vůbec aplikováno. Část spodních ploch křídla zůstala v původní barvě kovu.



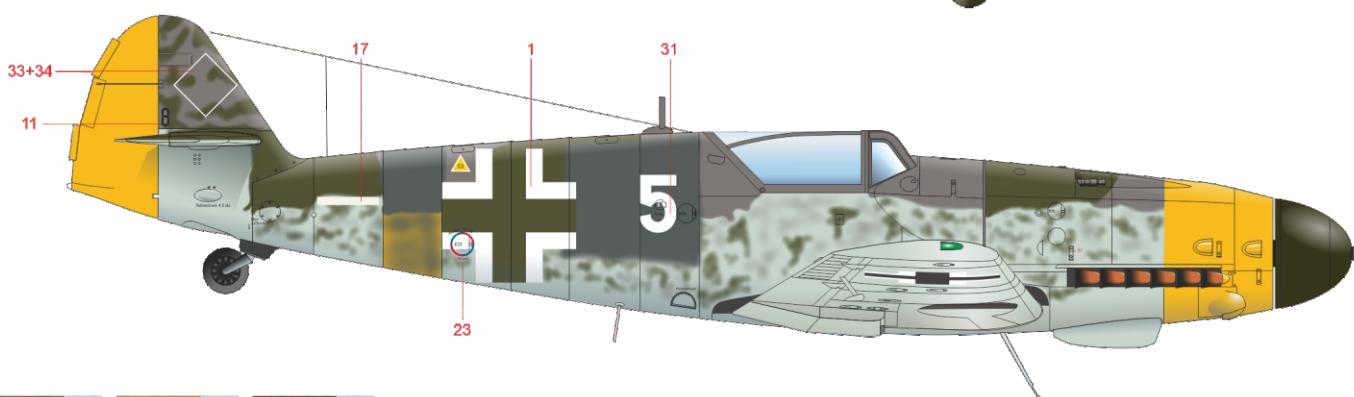
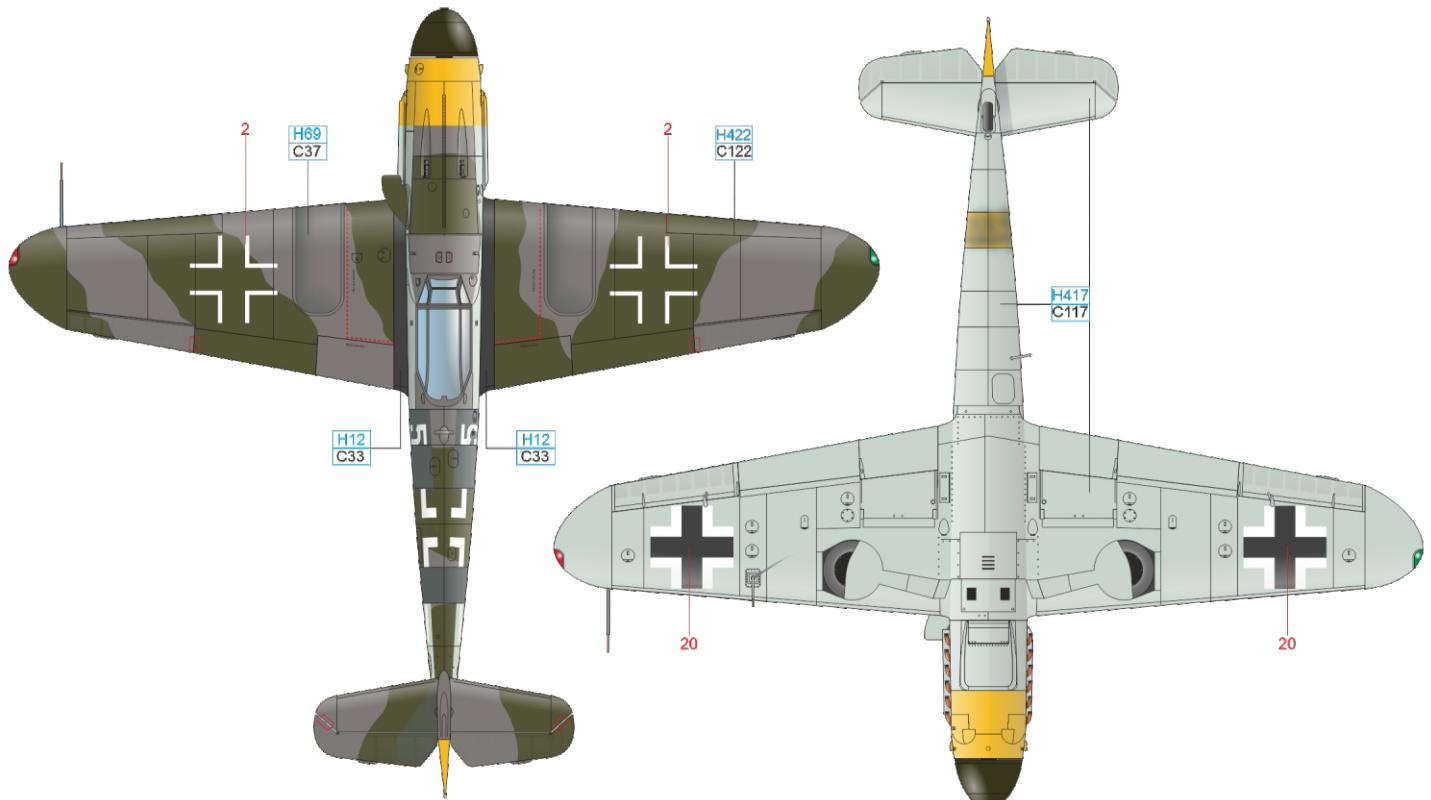
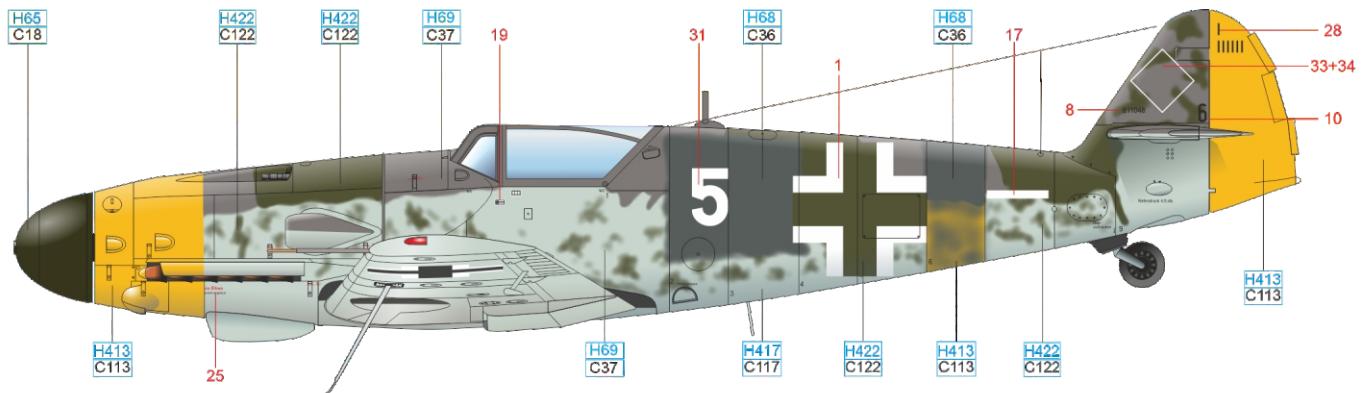
RLM 70	H65 C18	WHITE	H11 C62	RLM81	H421 C121
RLM 82	H422 C122	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117

SUPER
FINE SILVER 2

eduard

C Bf 109G-10/U4, WNr. 611048, II./JG 52, Neubiberg, Německo, květen 1945

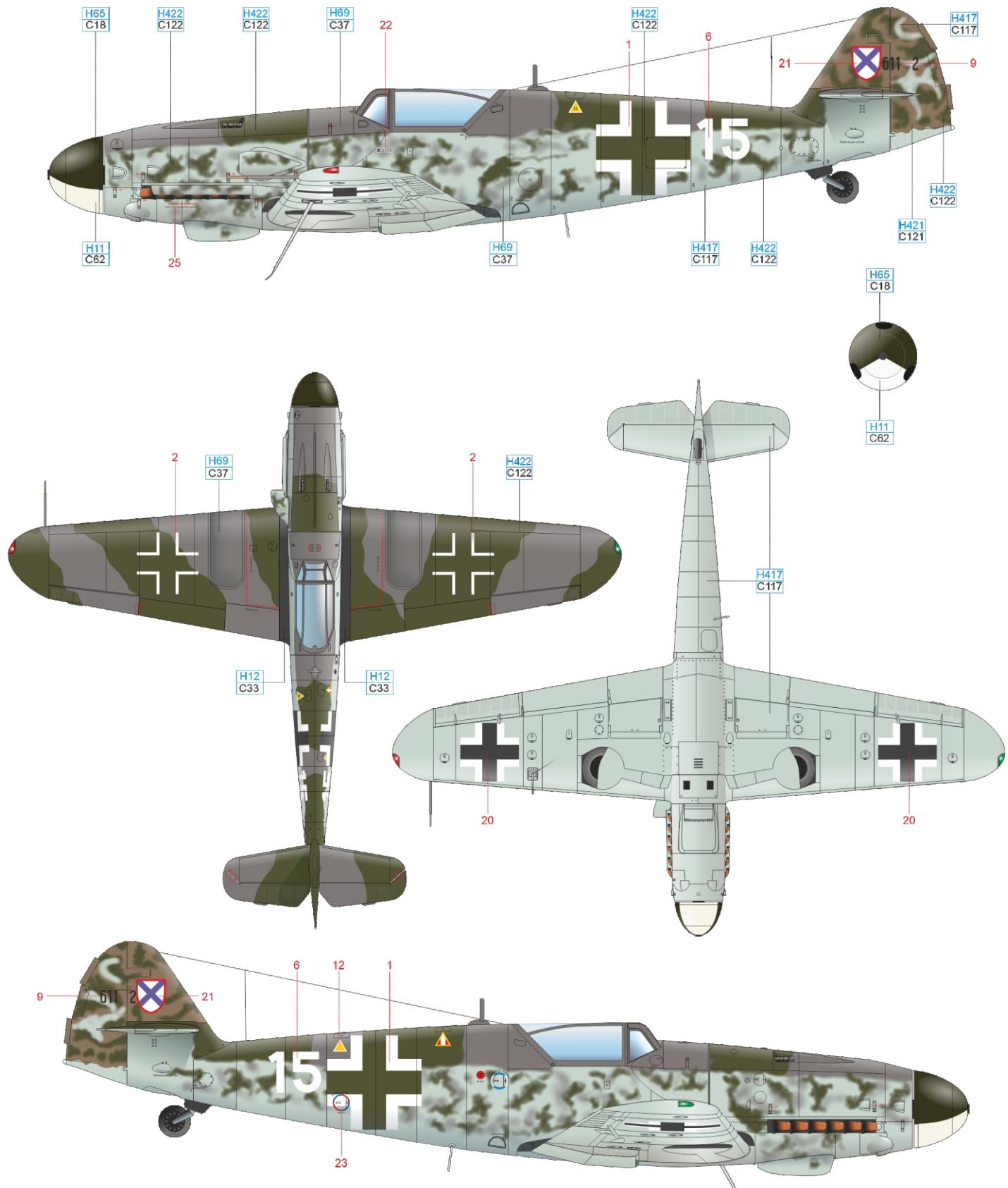
V polovině dubna 1945 se II./JG 52 z letiště Fels am Wagram přesunula na letiště Hörsching, odkud prováděla lety na podporu německých jednotek jak proti sovětské ofenzívě v bojích o Brno, tak i stíhací lety nad Rakouskem a jižními Čechami proti americkým jednotkám. Na začátku května následoval přesun na letiště Zeltweg, z něhož 8. května 1945 odstartovaly letuschopné stroje k přeletu do bavorského Neubibergu, kde byli piloti zajati americkou armádou. Kamufláž tohoto stroje byla nastříkána barvami RLM 75/83 na horních plochách a barvou RLM 76 na spodních. Doplnil ji rozpoznávací marking strojů Luftflotte 4, zavedený 7. března 1945 v podobě žlutě natřené přídě a směrového kormidla. Stroj před zařazením k II./JG 52 sloužil u jiné jednotky, jeho původní označení je zatřené kamuflážní barvou. Na směrovce má znázorněno sedm sestřelů



RLM 70 H65 C18	RLM 04 H413 C113	BLACK H12 C33	
RLM 82 H422 C122	RLM 75 H69 C37	RLM 76 H417 C117	RLM 74 H68 C36

D Bf 109G-10/U4, Jasta 5 der ROA, Německý Brod, Protektorát Čechy a Morava, květen 1945

Jasta 5 Ruské osvobozenecí armády, které velel major S. T. Byčkov, byla na základnu v Německém Brodu (v současnosti Havlíčkův Brod) umístěna na začátku března 1945. Spolu s Nachtschlachtstaffel 8 der ROA, vyzbrojenou střemhlavými bombardéry Ju 87D-5, se Jasta 5 účastnila ústupových bojů německých jednotek během bitvy o Brno v dubnu 1945. Některé ze strojů používaných touto jednotkou byly po válce nalezeny na letišti v Německém Brodu. Stroj v typické kamufláži strojů pocházejících z výroby v továrně WNF nesl na kýlovce označení letounů ROA v podobě svatoondřejského kříže.



RLM 70 [H65
C18]

WHITE [H11
C62]

RLM81 [H421
C121]

RLM 82 [H422
C122]

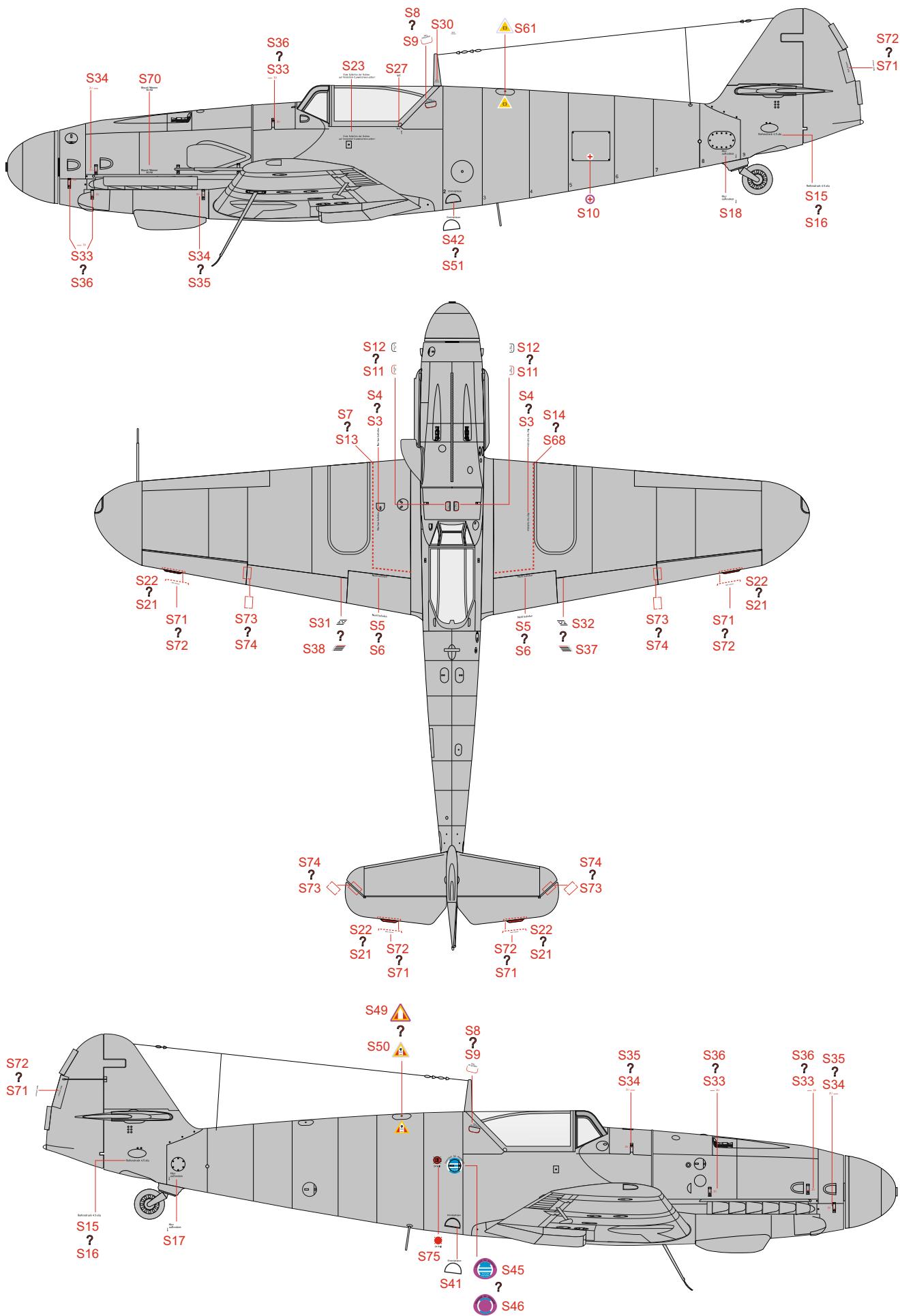
RLM 75 [H69
C37]

RLM 76 [H417
C117]

BLACK [H12
C33]

Bf 109G-10 WNF/Diana

STENCILING POSITIONS



Bf 109G-10 WNF/Diana

1/48

#82161
ProfiPACK
edition

RELATED PRODUCTS:

- 49094 Bf 109G seatbelts SUPERFABRIC 1/48 (PE-set)
- 49095 Seatbelts Luftwaffe WWII fighters STEEL 1/48 (PE-Set)
- 644004 Bf 109G-10 Löök 1/48 (Brassín)
- 648158 Bf 109G-10 wheels 1/48 (Brassín)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks 1/48 (Brassín)
- 648265 Bf 109G external fuel tanks 1/48 (Brassín)
- 648309 Bf 109G undercarriage legs BRONZE 1/48 (Brassín)
- 648422 Bf 109G-10 cockpit 1/48 (Brassín)
- 648441 Bf 109G-10 engine 1/48 (Brassín)
- EX609 Bf 109G-10 TFace 1/48 (Mask)

