

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82164



ÚVODEM

Bf 109G-10 Erla výrobní blok 49xxxx a 15xxxx

Vznik těchto pozdních verzí Bf 109G, vyráběných v řadě navzájem si podobných výrobních variantách, byl reakcí německého leteckého průmyslu na požadavek urychleného vývoje a dodávek výkonných stíhacích letadel pro jednotky Luftwaffe, čelících na jaře 1944 sílící spojenecké bombardovací ofenzivě. Po příchodu strojů P-51B a P-51D Mustang ke stíhacím útvarům americké 8. letecké armády a 15. letecké armády bylo evidentní narůstající výkonové zaostávání německých stíhaček a potřeba výkonnějších strojů byla kritická. Předpokládaná náhrada v té době standardních Messerschmittů Bf 109G-6/G-14 novou verzí Bf 109K, poháněnou výkonným motorem DB 605D, nebyla na jaře 1944 možná z důvodu zdržení vývoje jak draku, tak motoru nové stíhačky. Řešení našli konstruktéři firmy Messerschmitt v Regensburgu (česky Řezno) v instalaci motoru DB 605AS do draku Bf 109G-6 a G-14, přičemž pro tuto v podstatě nouzovou motorovou zástavbu byly využity již konstrukčně hotové a výrobně připravené prvky motorové instalace a kapotáže motoru z vyvíjené Bf 109K.

Motory DB 605AS a DB 605D vznikly, zjednodušeně řečeno, instalací většího kompresoru z motoru DB 603 na motor DB 605A. Výkon (výstupní tlak) těchto kompresorů byl zhruba o 25% vyšší, než výkon kompresoru motoru DB 605A. První vývojovou verzí motoru DB 605, vybavenou větším kompresorem, byla verze DB 605AS, původně značená DB 605A (Sonder). Motory DB 605AS byly použity jako pohonné jednotky pro Bf 109G-6/AS a Bf 109G-14/AS, vyráběných v závodech Messerschmitt v Regensburgu a Erla v Lipsku a dodávané bojovým jednotkám od dubna 1944.

V létě 1944 byly zahájeny dodávky od roku 1942 vyvíjeného výkonného motoru DB 605D s barometrickým automatickým ovládním otáček kompresoru v závislosti na výšce letu. Po náběhových verzích DB 605DM a DMO byly tyto motory dodávány ve dvou hlavních produkčních verzích, DB 605DB pro použití benzínu B4 se systémem MW50, a DB 605DC, poháněné 96 oktanovým benzinem C3, bez instalovaného systému MW50. Nicméně motory DB 605DC měly připojovací ventily systému MW50, umožňující jeho instalaci a konverzi motoru DB 605DC na motor DB 605DB a naopak. Motory DB 605D byly instalovány výhradně společně s většími chladiči oleje typu FO.987, větší 54 litrovou olejovou nádrží a větší sáním vzduchu ke kompresoru.

Na produkci Bf 109G-6/AS a G-14/AS tak navázala na podzim 1944 výroba Bf 109G-10, poháněných motory DB 605D různých verzí. Společným znakem všech verzí Bf 109G-10 byla, kromě zmíněné instalace některé z verzí motoru DB 605D a s ní spojené široké motorové kapoty (personálem Luftwaffe familiárně nazývané koňská prdel), instalace většího předového olejového chladiče FO.987 místo původních FO.870 u G-6/G-14, větších křídelních chladičů ALF 907C místo původních ALF 750B, většího sání vzduchu ke kompresoru a větší vrtule typu VDM 9-12159 se širšími vrtulovými listy. Standardem byl také překryt kabiny se zjednodušeným rámováním Erlahaube a vysoká směrovka. Bf 109G-10 byly vyráběny v závodech tří firem: Erla Leipzig, Messerschmitt AG Regensburg a Wiener Neustädter Flugzeugwerke. G-10 měla být přechodným typem před náběhem výroby výrazně modernizované Bf 109K, poháněné rovněž motorem DB 605D. Ve skutečnosti ovšem přišly první G-10 z produkce Erly Leipzig k jednotkám Luftwaffe až v říjnu 1944, v podstatě ve stejnou dobu jako první Bf 109K-4.

Lze říct, že geneze verze G-10 je u každého z těchto výrobců jiná a každý z těchto tří výrobců řešil konstrukci tohoto typu svými vlastními prostředky. Tři základní subverze Bf 109G-10 jsou tedy de facto svébytnými konstrukcemi. Jako první začala s konstrukcí i produkcí verze G-10 firma Erla, která byla pověřena zpracováním konstrukčního řešení Bf 109G-10 jako rychlé dočasné náhrady za zdržující se projekt Bf 109K-4. Výroba v Erle začala v září 1944, celkem dala ve dvou výrobních blocích 1709 kusů. Messerschmitt Regensburg vyrobil v listopadu a prosinci asi 120 kusů montáží motorů DB 605D do draků Bf 109G-14/AS. Šlo o dobůh výroby Bf 109G-14/AS s motory DB 605D, přičemž je zajímavé, že část strojů s motory DB 605D zůstala označená jako Bf 109G-14/AS. Mtt. Regensburg se poté věnoval výhradně stavbě strojů Bf 109K-4. V prosinci 1944 začala výroba Bf 109G-10/U4 ve WNF/Diana. Konstrukce těchto strojů vycházela ze zástavby DB 605D do draku Bf 109G-14/U4 s motorem DB 605A a byla svébytnou konstrukcí, odlišnou od konstrukčního řešení firmy Erla. Pravděpodobným důvodem zavedení výroby vlastní konstrukční verze Bf 109G-10 namísto v té době již v Regensburgu vyráběné K-4 byly očekávané potíže při potenciálním náběhu výroby Bf 109K-4 ve spojeneckým bombardováním značně postižených závodech WNF a složitá koordinace zavádění všech výrobních změn v rozsáhlé a rozptýlené síti subdodavatelů. Pro pochopení tohoto rozhodnutí je nutno mít na zřeteli, že závody WNF byly v té době ze všech výrobců Bf 109 pod největším tlakem spojeneckého bombardování a byly také nejbližší frontě. Výroba v podnicích WNF dala do konce války pravděpodobně necelých 800 strojů. Celkem bylo vyrobeno asi 2600 Bf 109G-10.

Bf 109G-10/R6 Erla (výrobní bloky 15xxxx a 49xxxx)

Erla Leipzig byla pověřena konstrukční úpravou Bf 109G-6 na G-10, jako nouzovým řešením zpoždění náběhu výroby Bf 109K-4 v Mtt. Regensburg. Nové G-10 z Erly se od G-6/AS a G-14/AS opticky výrazně lišily díky aerodynamickému vyduťtí kapoty motoru na levé straně, kde chyběla pro ostatní stroje řady G-10, G-14/AS a G-6/AS charakteristická velká nanýťovaná boule. Chladič oleje byl větší, typu FO.987, se specifickou kapotáží firmy Erla, která nebyla tak hluboká, jako u ostatních verzí Bf 109G-10 s tímto chladičem. Opticky byl chladič velikostně mezi klasickou G-6 s chladičem FO.870 a G-10 WNF/Diana s chladičem FO.987. Aerodynamicky čistě byla tvarována celá spodní kapota motoru, bez boulí pod olejovými čerpadly na přídi, charakteristických pro G-10 z produkce Mtt. Regensburg a WNF. Pro Erly typický byl také horní kryt motoru s delšími výstřelnými kanály kulometů. Výroba začala výrobním blokem 49xxxx v září 1944, navázala na ni výroba bloku 15xxxx. Podstatná část (pokud ne všechny) těchto strojů byla vybavena autopilotem PKS 12 a značena Bf 109G-10/R6. První stroje přicházely k jednotkám Luftwaffe ve druhé polovině října. Aby to nebylo tak jednoduché, zhruba 50 prvních G-10 z produkce Erly Leipzig bylo poháněno motory DB 605ASM. Ve starší literatuře jsou tyto stroje zmiňovány jako G-10/AS, současní autoři toto označení popírají. Celkem bylo vyrobeno 1709 Bf 109G-10 výrobních bloků 49xxxx a 15xxxx.

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

PARTS



DÍLY



TEILE

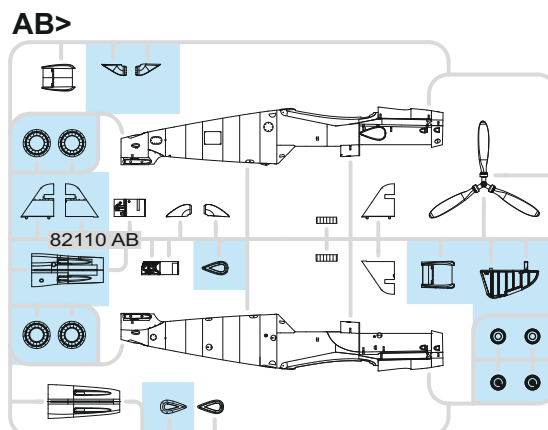
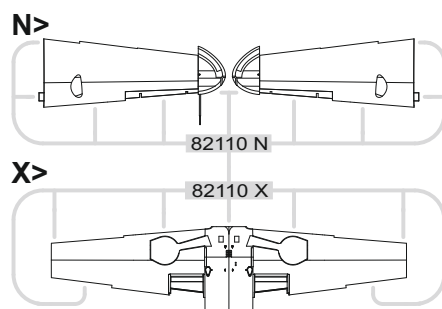
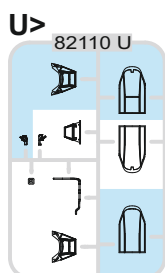
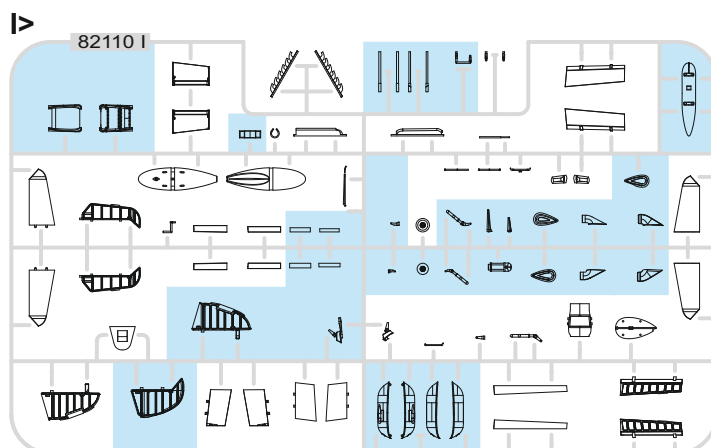
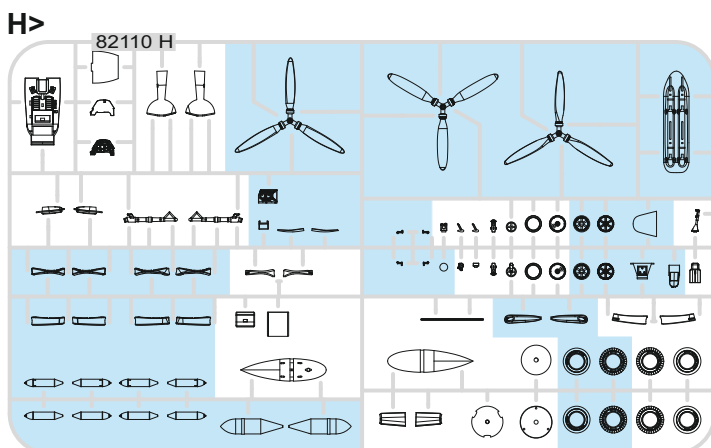


PIÈCES

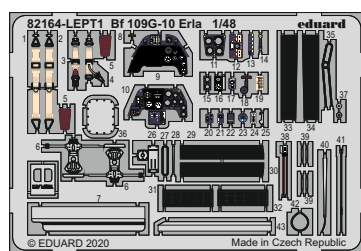
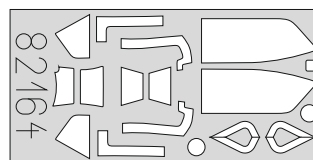


部品

PLASTIC PARTS



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



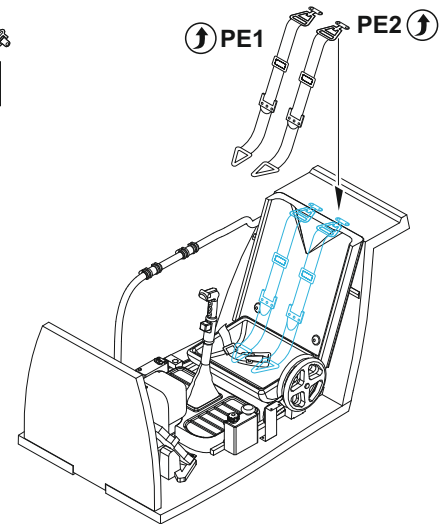
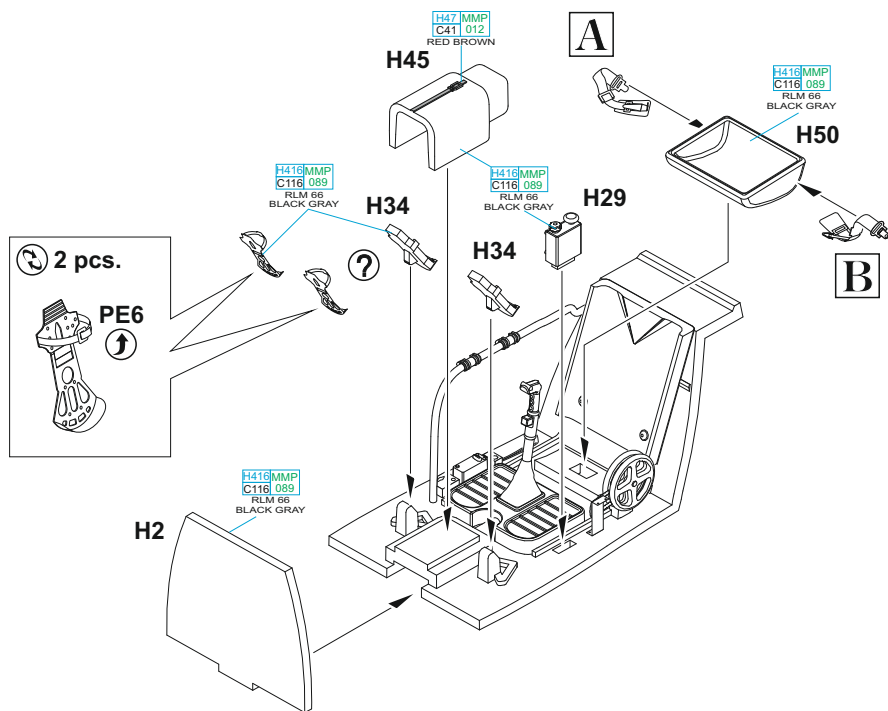
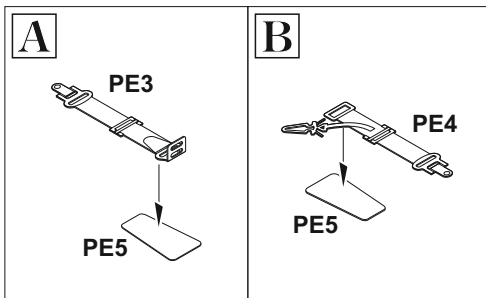
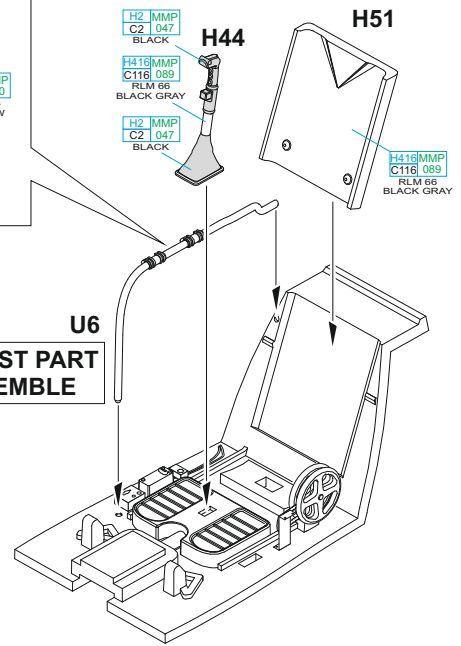
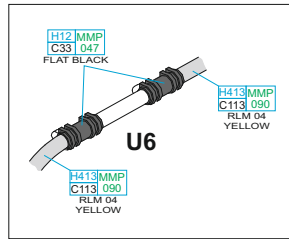
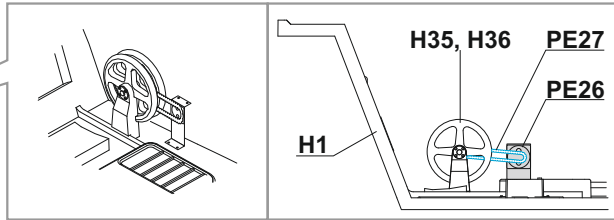
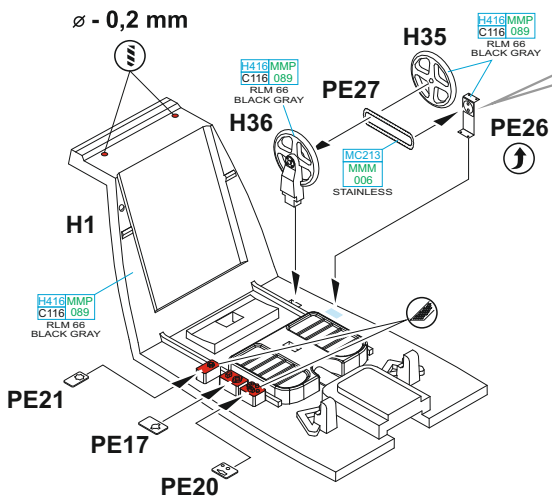
PEINTURE

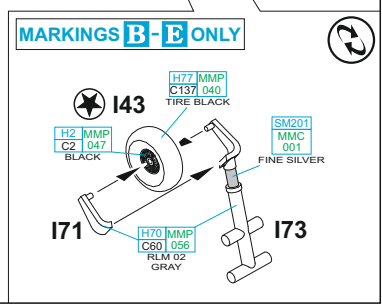
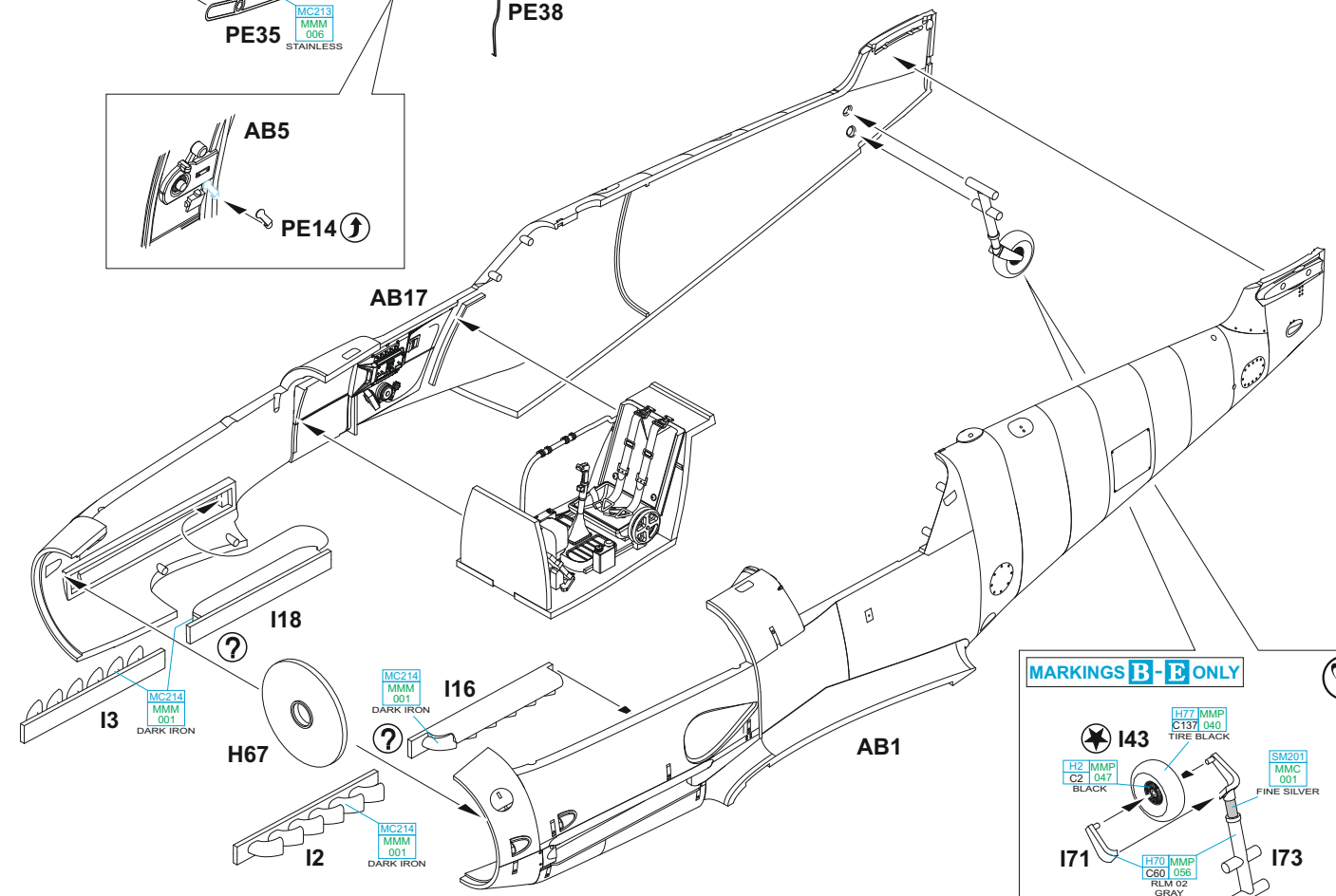
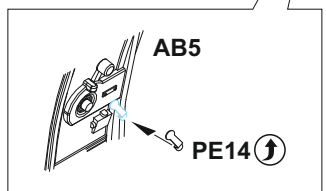
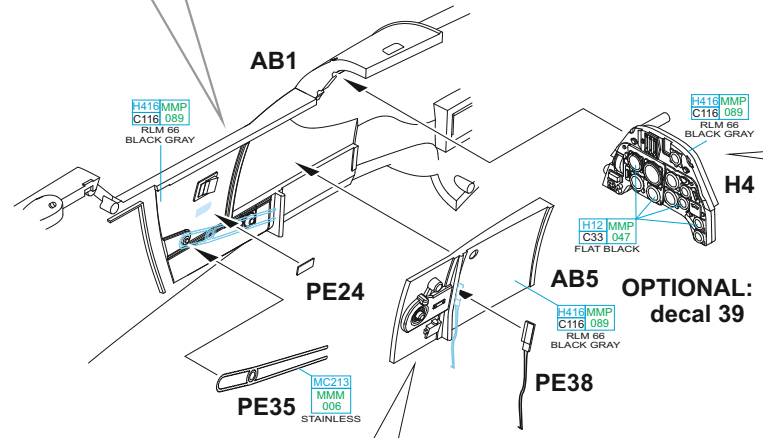
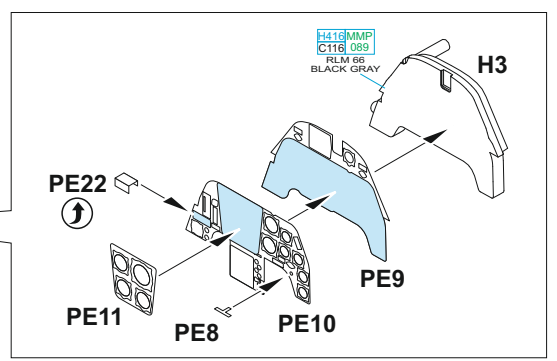
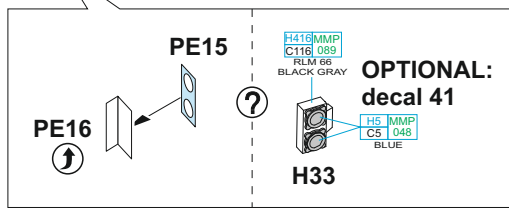
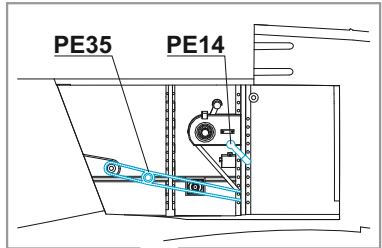
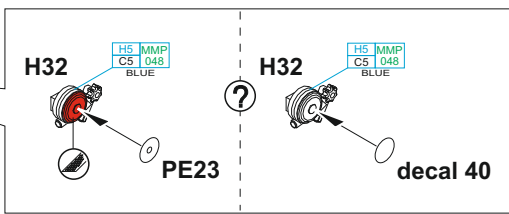
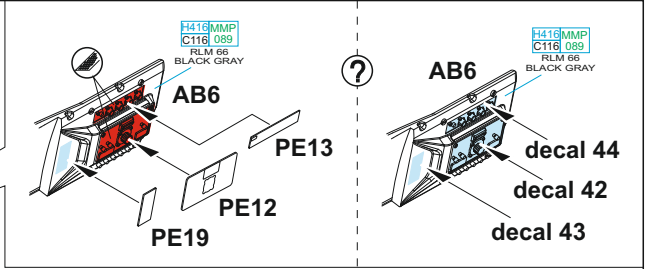
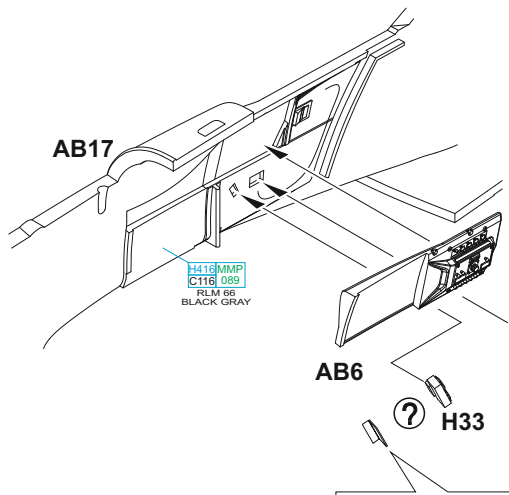


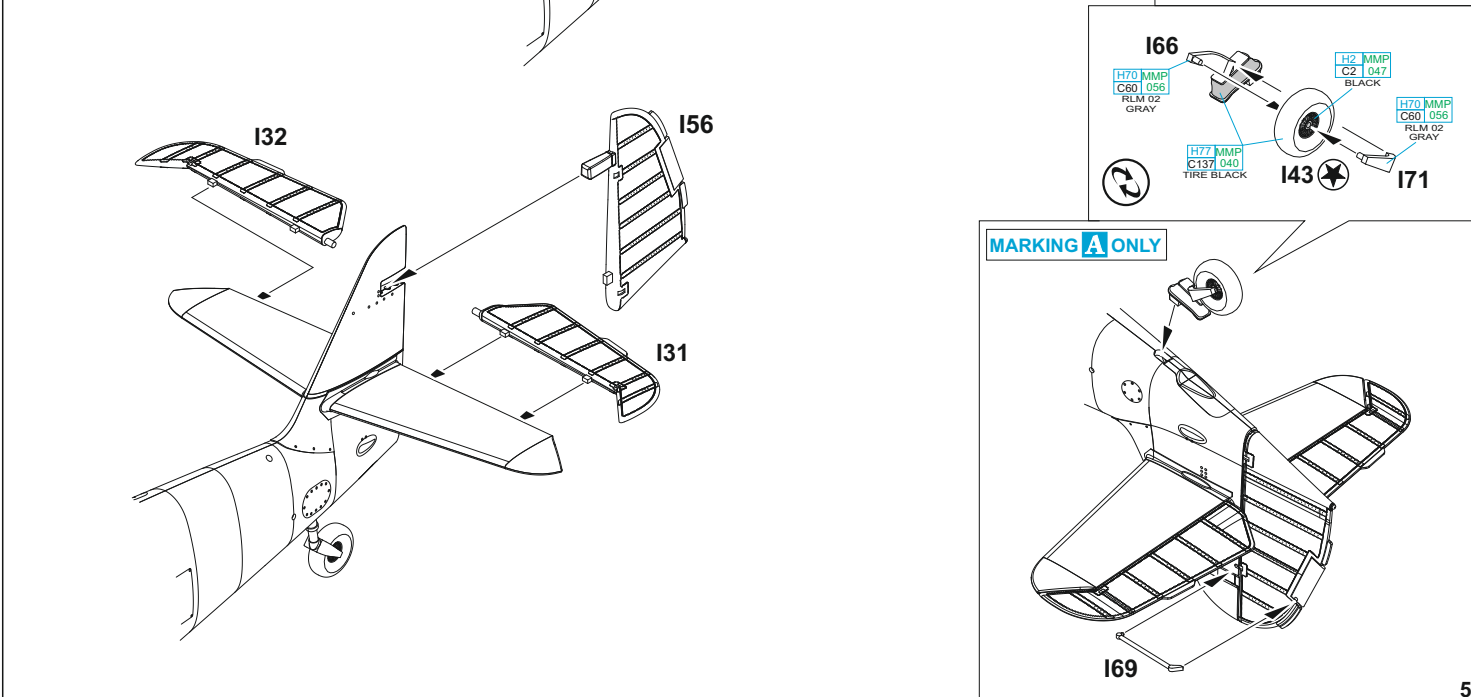
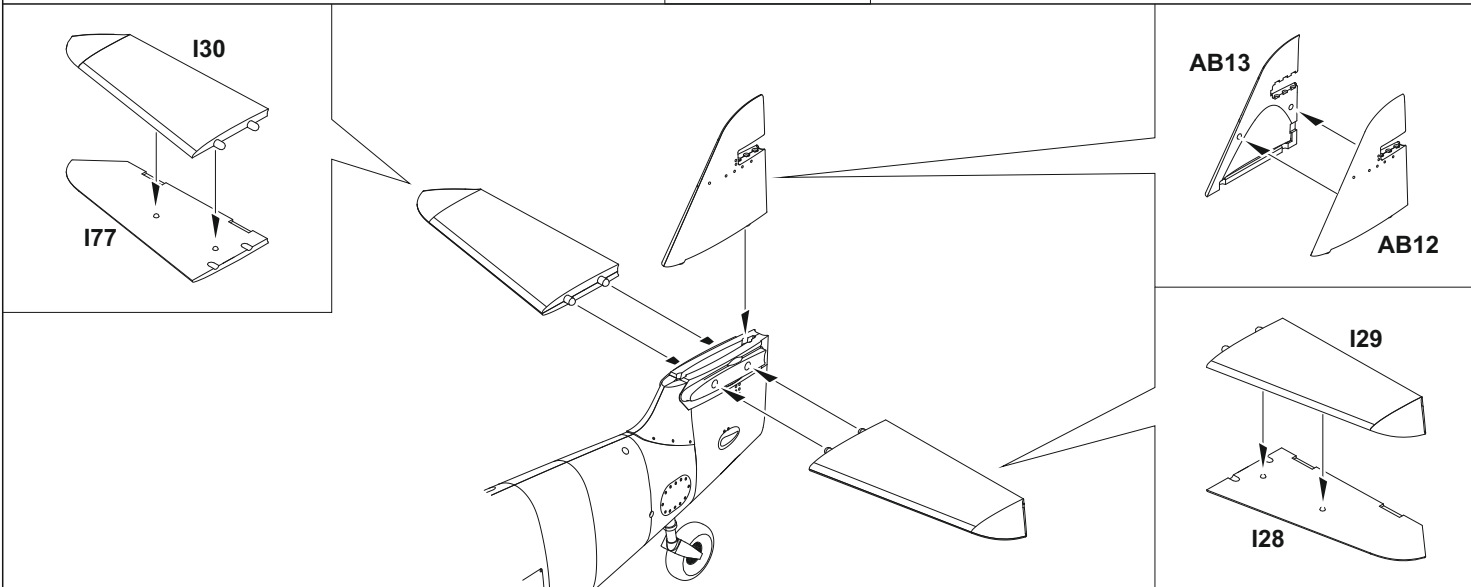
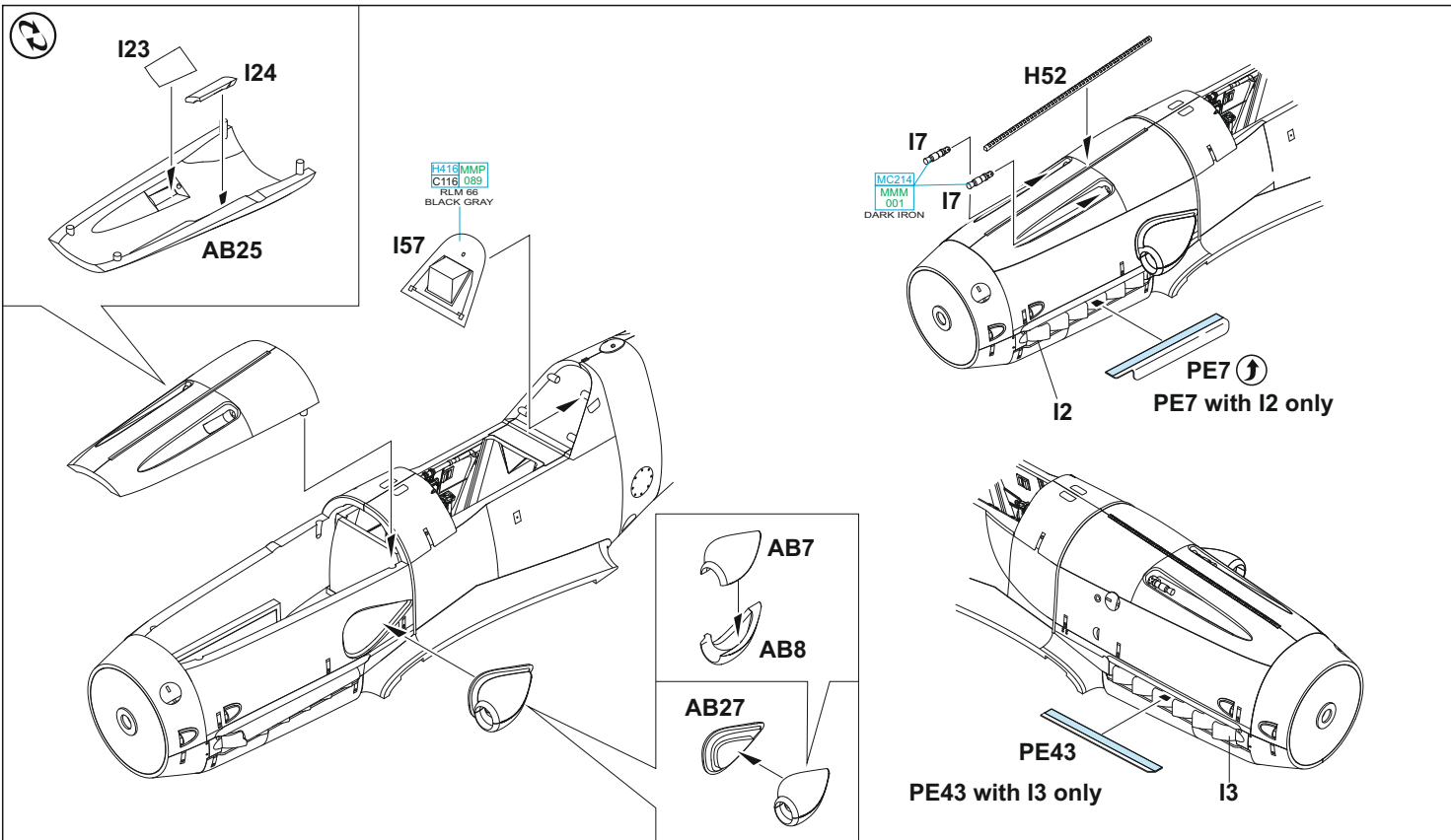
色

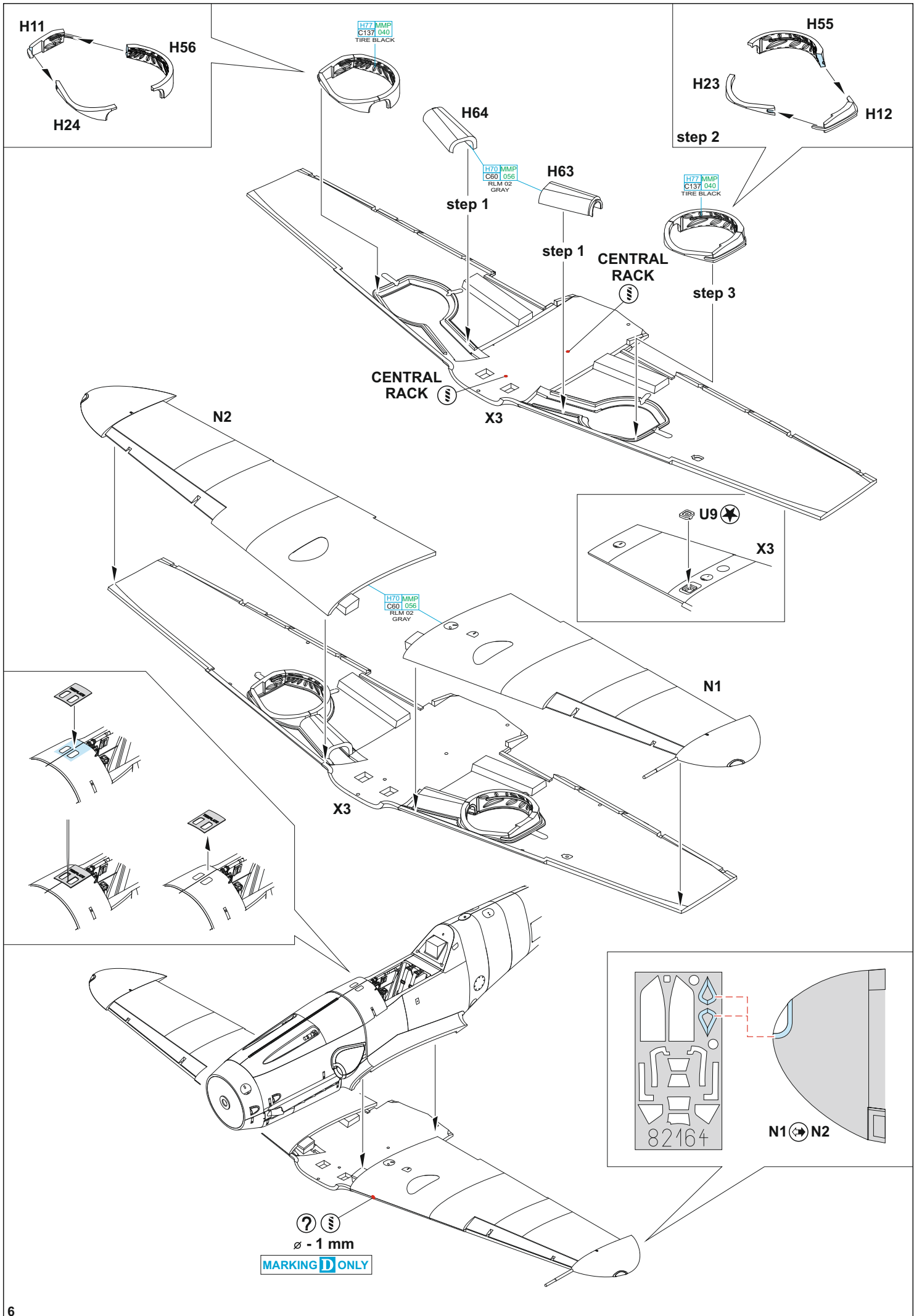
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H5	C5	MMP-048	BLUE
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

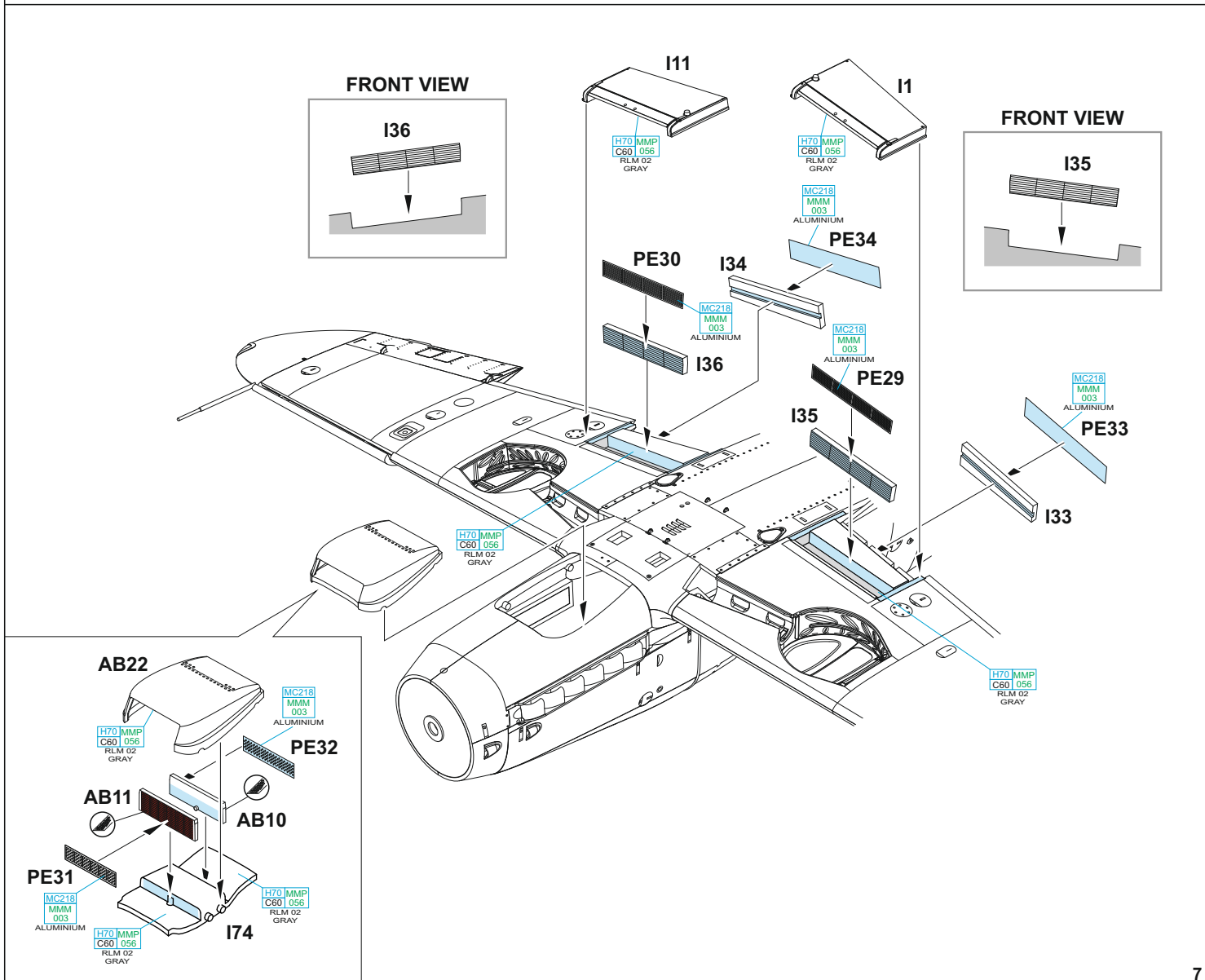
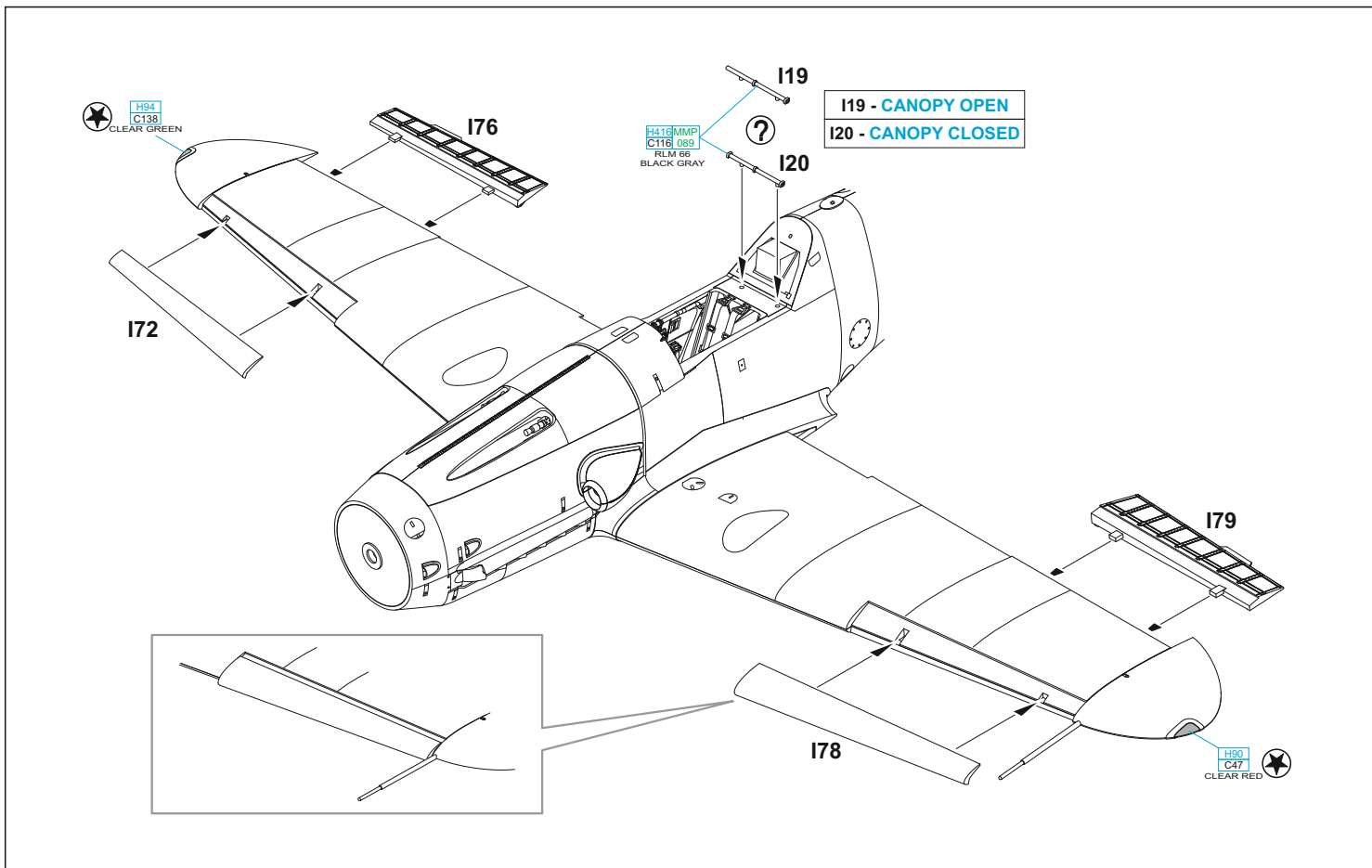
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H319	C319	MMP-064	LIGHT GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

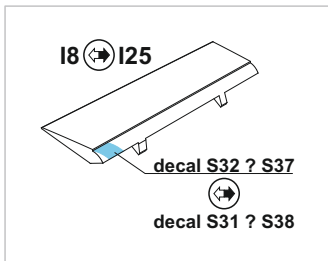




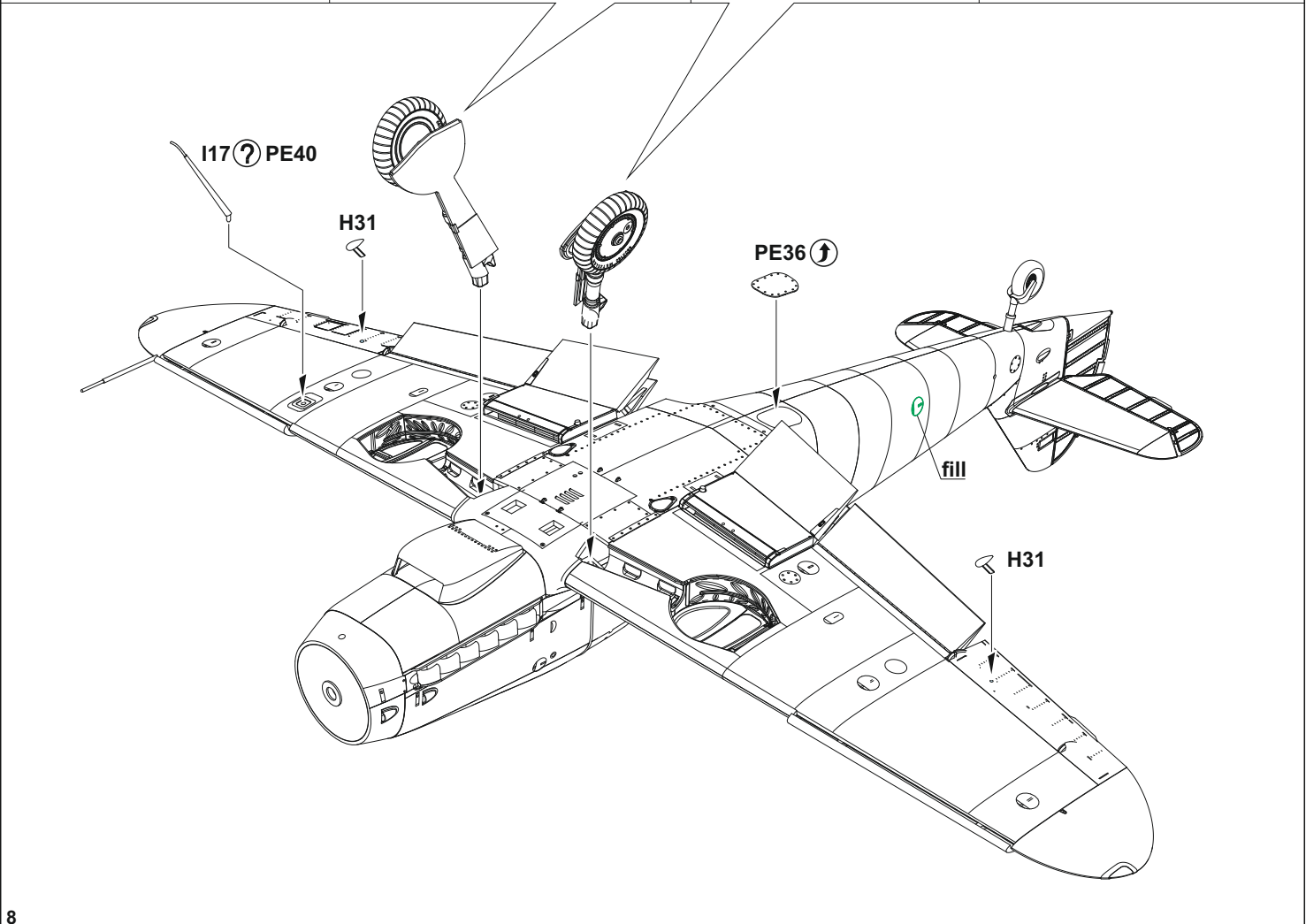
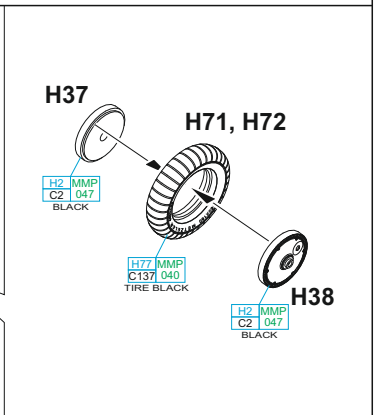
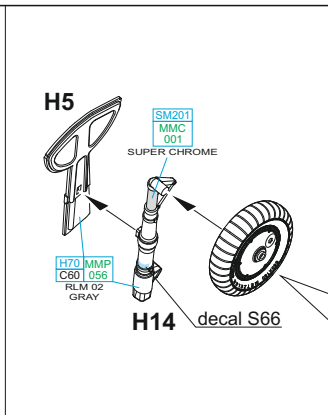
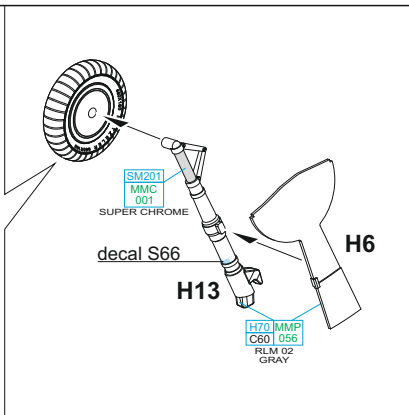
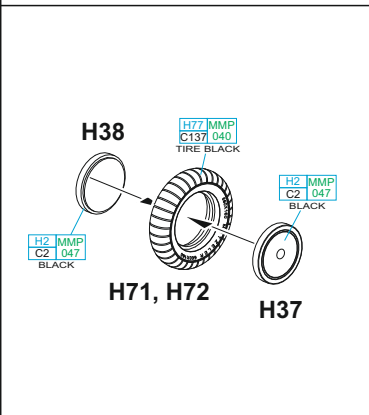
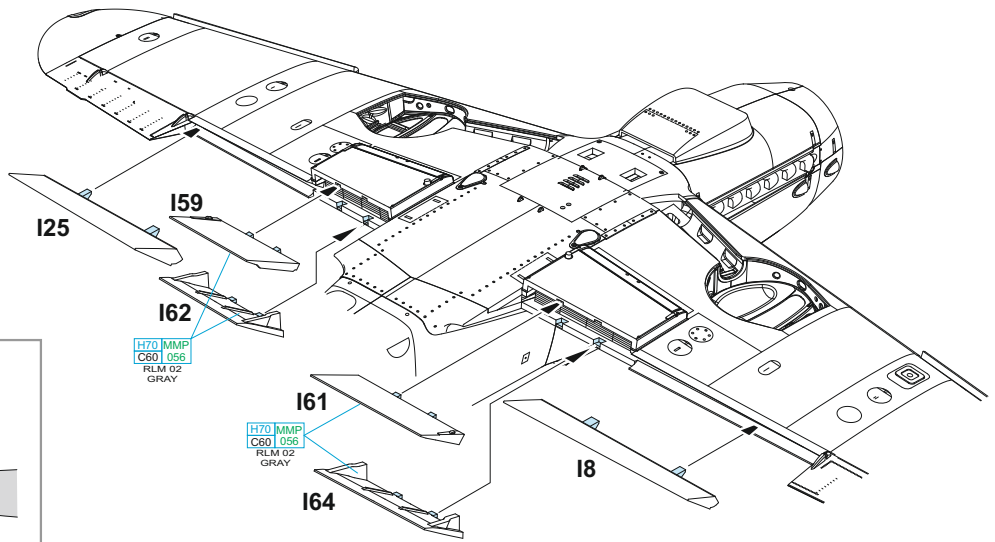
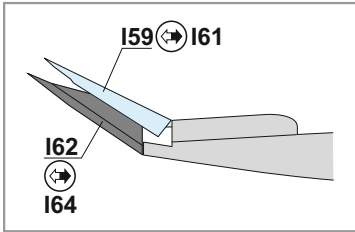


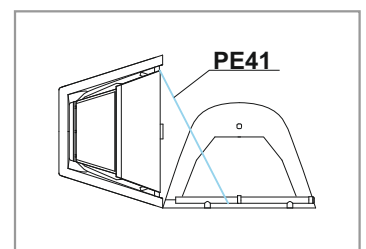
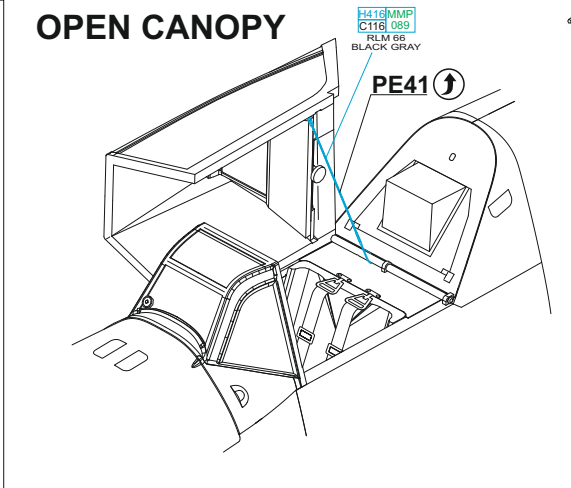
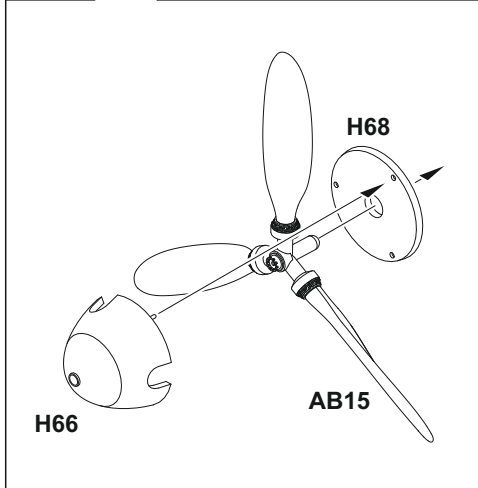
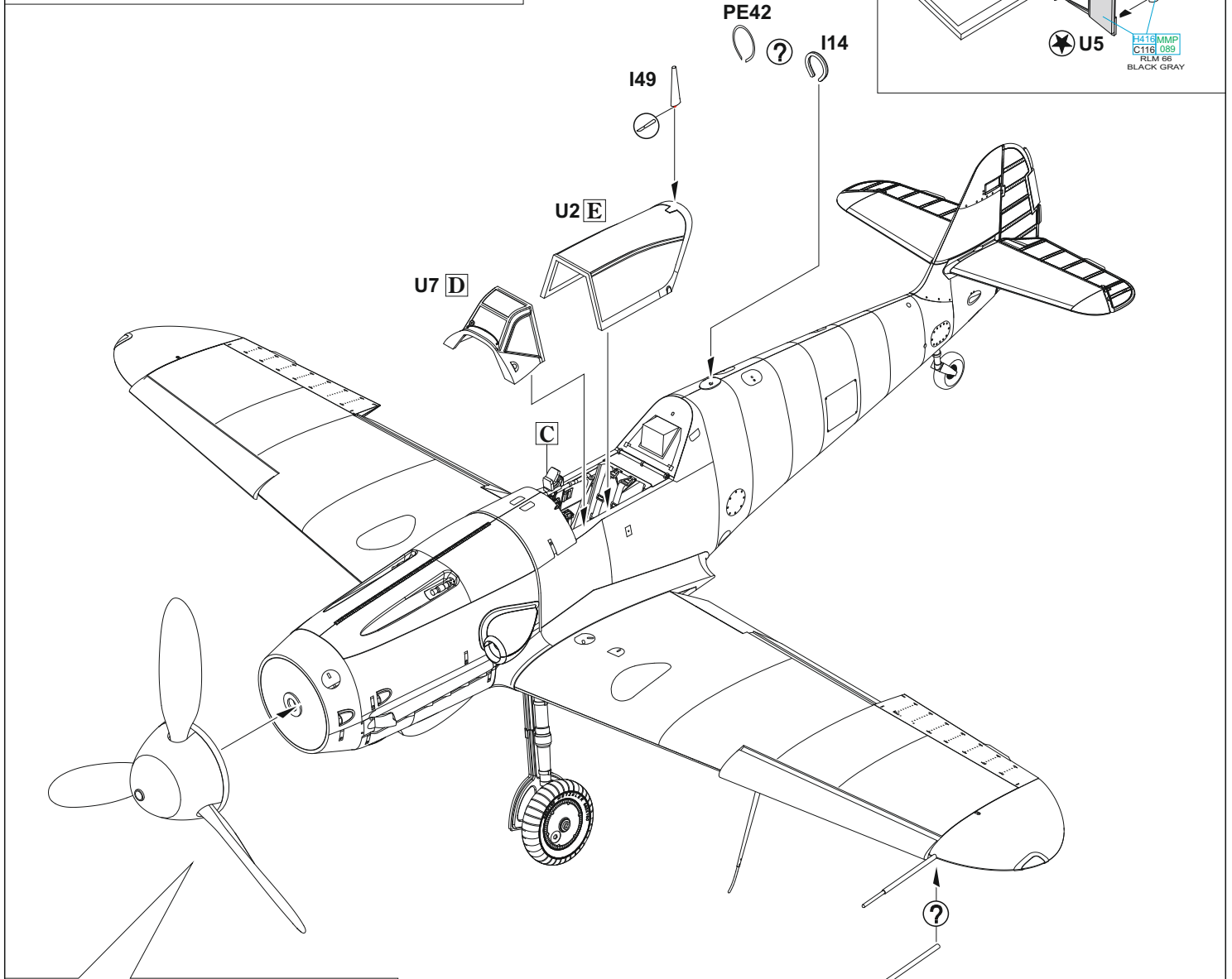
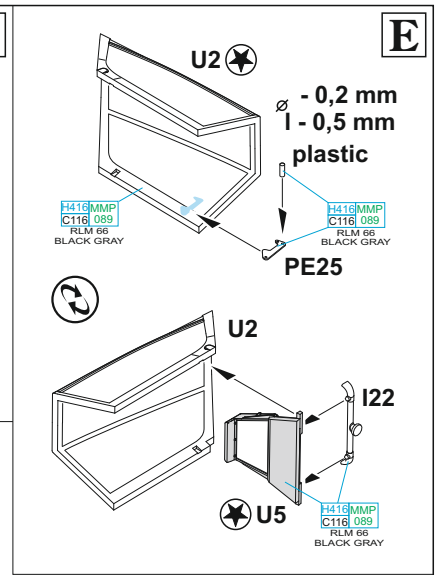
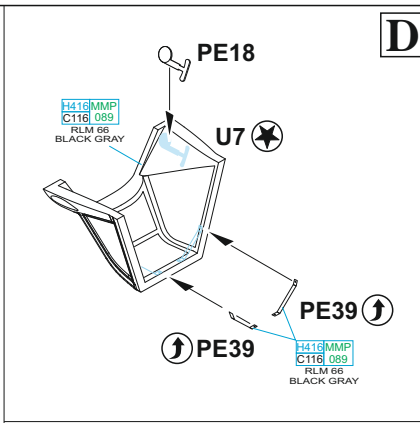
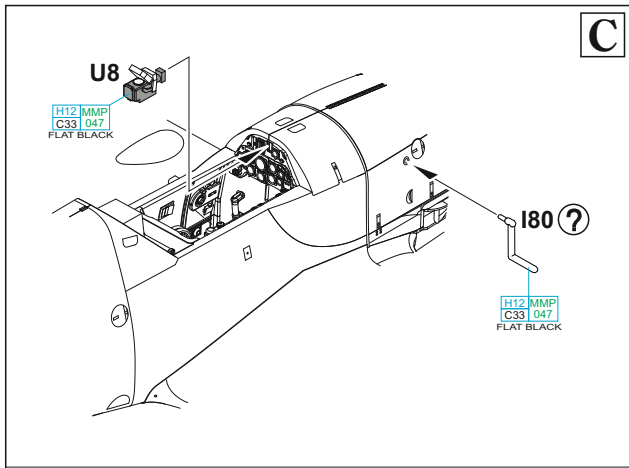


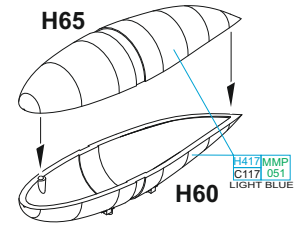
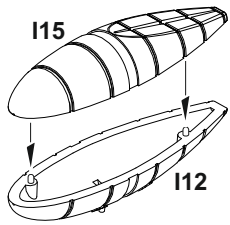




CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



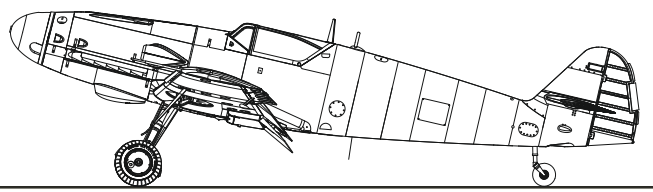
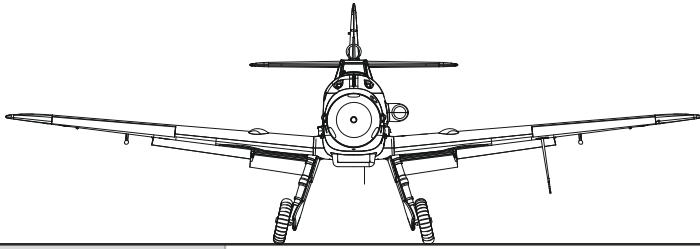
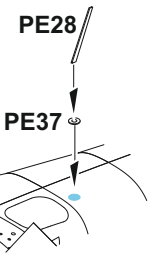
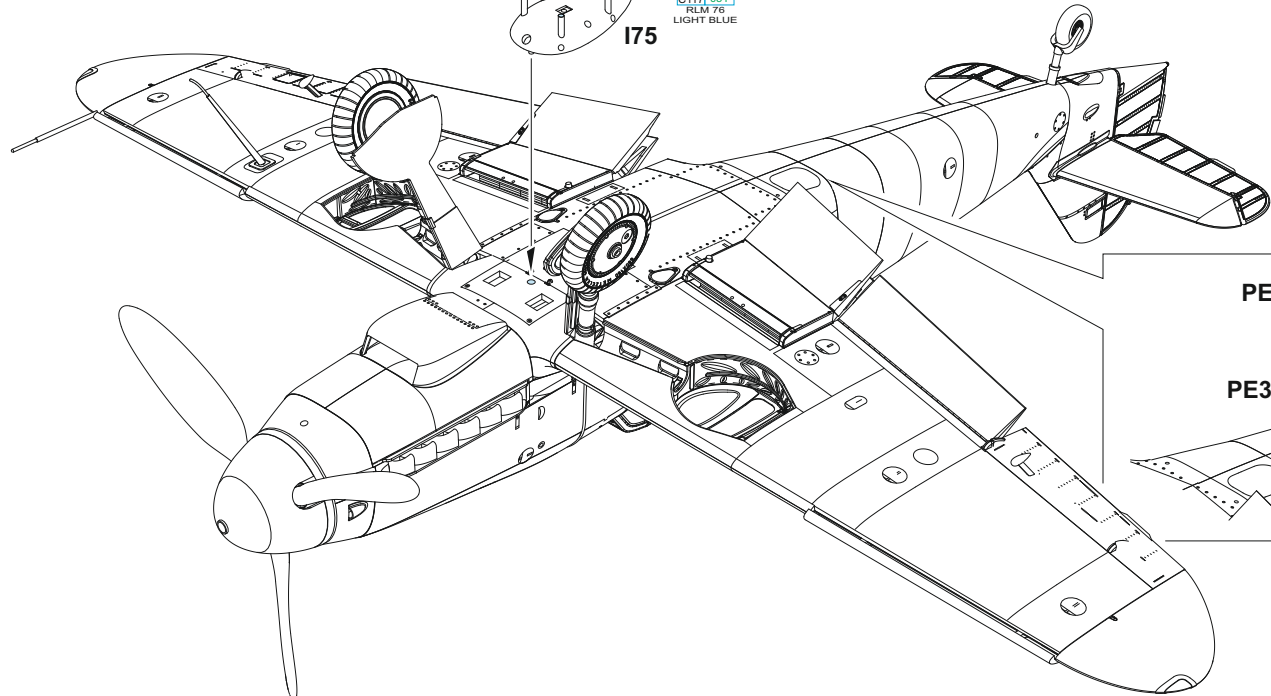




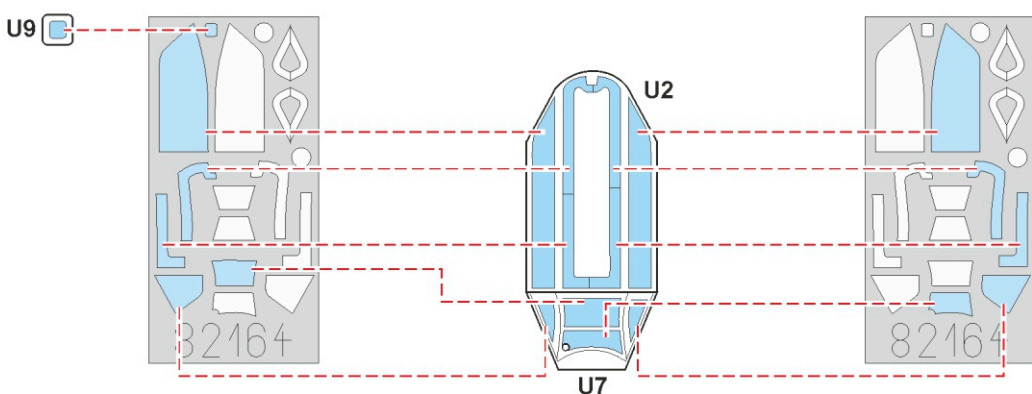
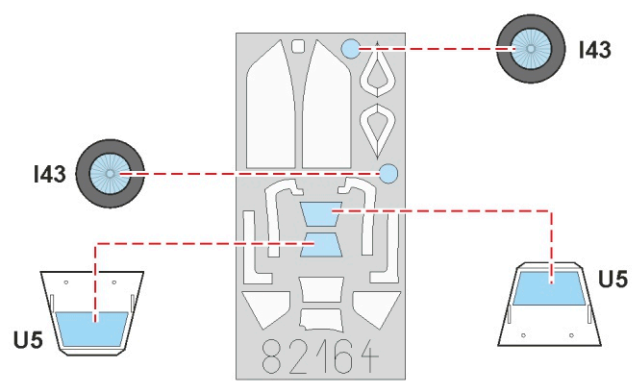
H417/MMP
C117 051
RLM 78
LIGHT BLUE

H417/MMP
C117 051
LIGHT BLUE

H417/MMP
C117 051
RLM 78
LIGHT BLUE

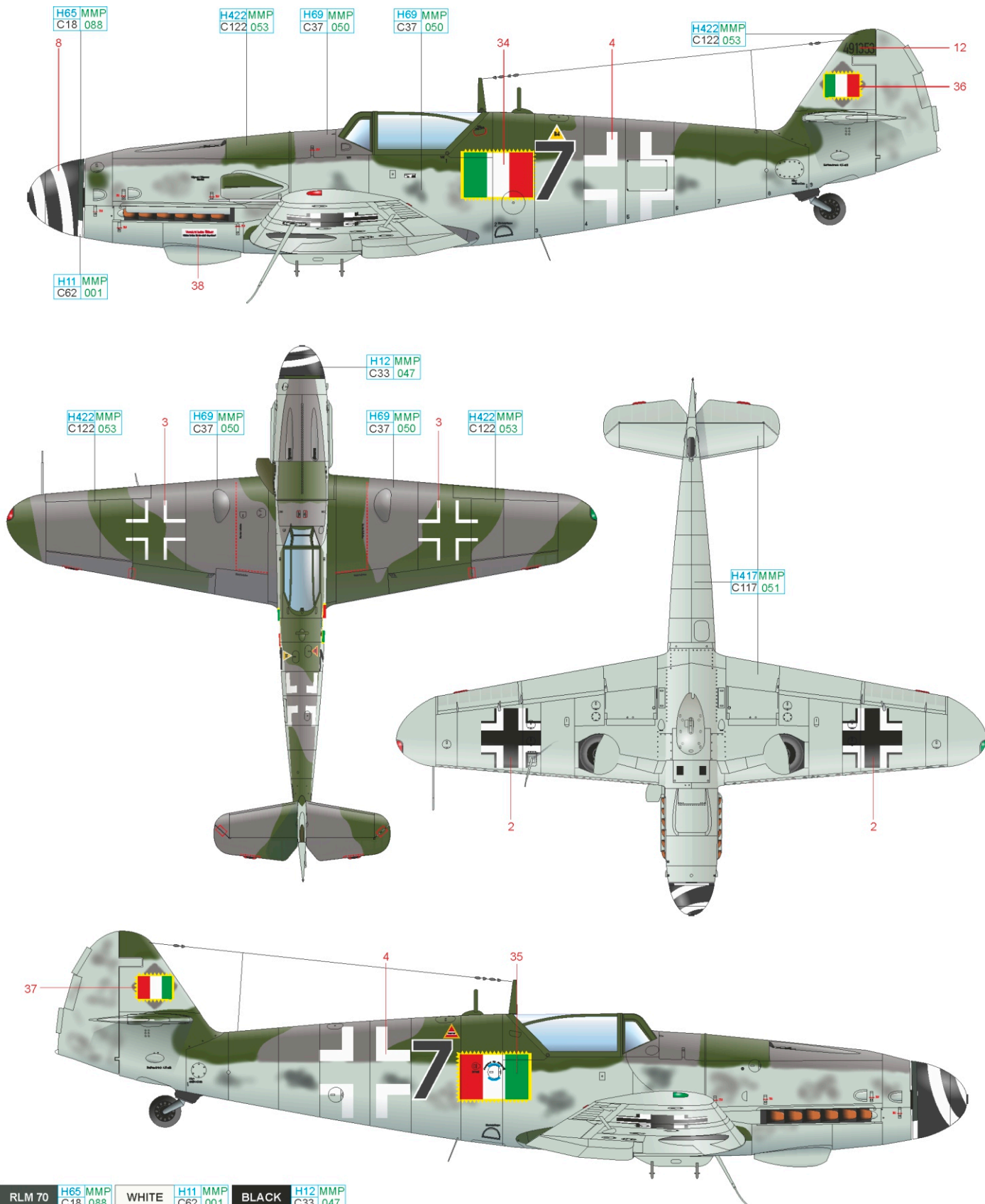


eduard
MASK
82164



A W. Nr. 491353, Cap. Ugo Drago, 4a Squadriglia, 2o Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Aviano, Itálie, únor 1945

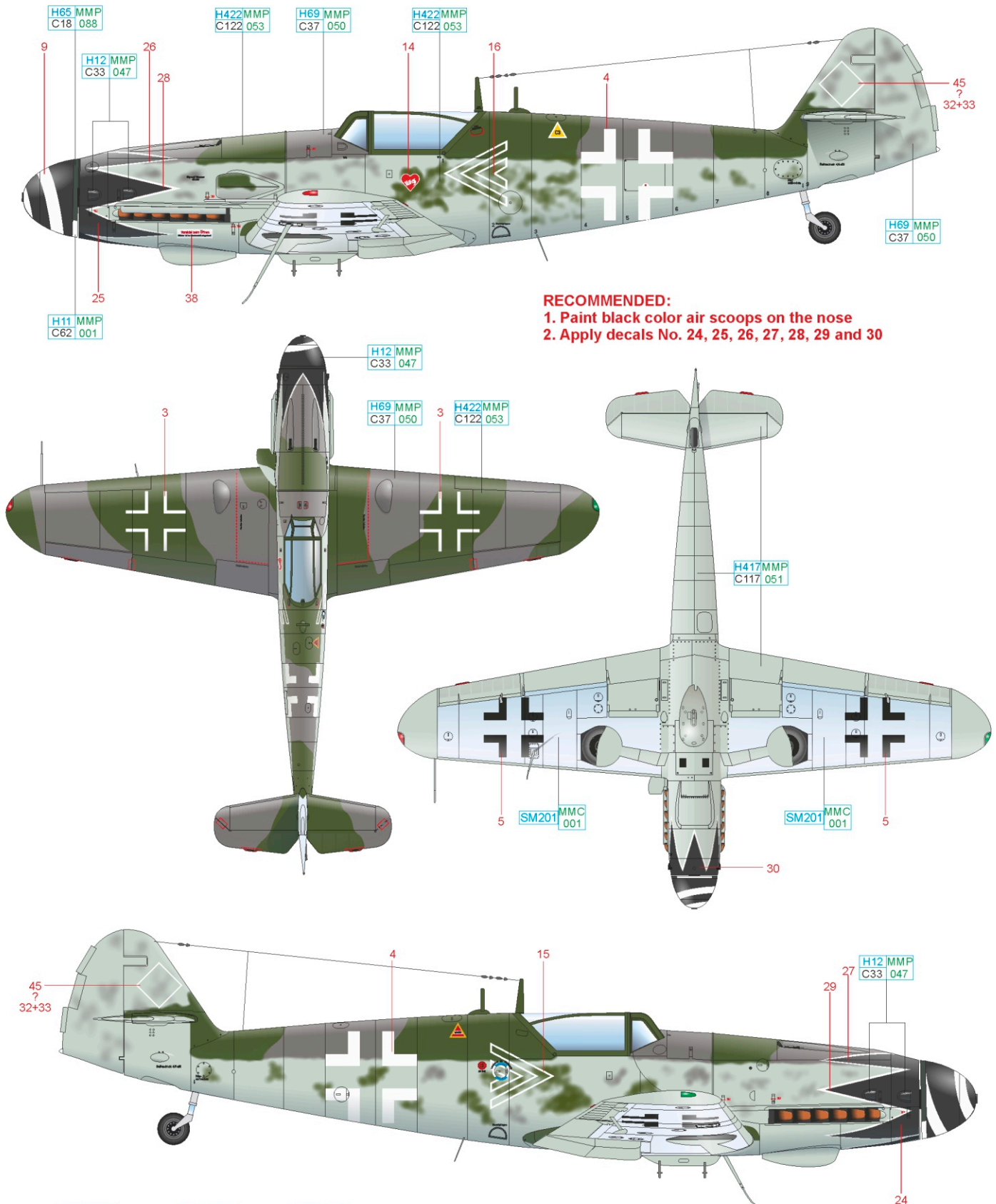
Po vyhlášení Italské sociální republiky dne 18. září 1943, loutkového státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, bylo tomuto státu Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několik transportních letek. Obě stíhací skupiny v roce 1945 létaly s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 4a squadriglie, nesoucí název Gigi Tre Osei, byl v té době Capitano Ugo Drago, stíhací eso se sedmnácti sestřely na kontě. V dubnu 1945 obdržel německý Rytířský kříž. Po válce emigroval do Argentiny, kde se živil jako instruktor létání, ale v roce 1953 se vrátil zpět do Itálie, byl přijat do letecké společnosti Alitalia, u níž létal až do roku 1973. Zemřel v Římě 22. dubna 2007. Ke konci války už nebylo ze strojů používaných ANR většinou odstraňováno označení v podobě křížů na trupu a křídle, pouze svastika na kýlovce byla zastříkána a nahrazena označením italských strojů. Toto označení v podobě italské vlajky olemované žlutými trojúhelníky bylo doplněno i na boky trupu.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417MMP C117 051	RLM 82	H422MMP C122 053

B Hptm. Erich Hartmann, I./JG 52, Görlitz, Německo, duben 1945

Erich Hartmann, nejúspěšnější stíhač všech dob, přičinil k řemeslu stíhače poprvé u 7. Staffel JG 52, do níž byl zařazen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe. Počet jeho sestřelů se zastavil na čísle 352. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce byl převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Následující rok vstoupil do řad západoněmecké Luftwaffe. Ujal se velení JG 71, první stíhací jednotky Luftwaffe vyzbrojené proudovými stíhačkami. Do důchodu odešel v roce 1970. Zemřel 20. září 1993. Hartmannův letoun nese černý, bíle lemovaný tulipán na přídi. Pod kabinou na levé straně přibýlo srdce se jménem Hartmannovy ženy. Označení stroje velitele Gruppe v podobě dvojitého klínu bylo provedeno pouze bílým lemem.



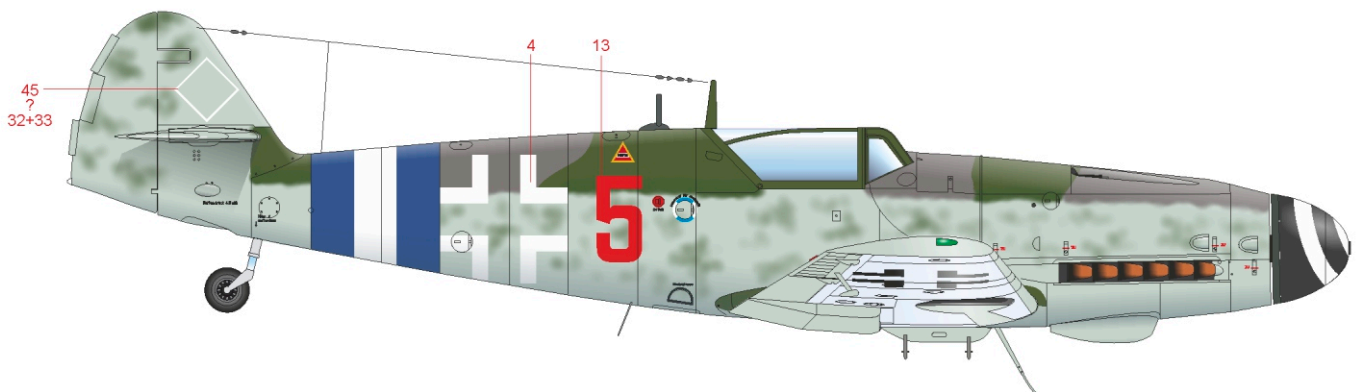
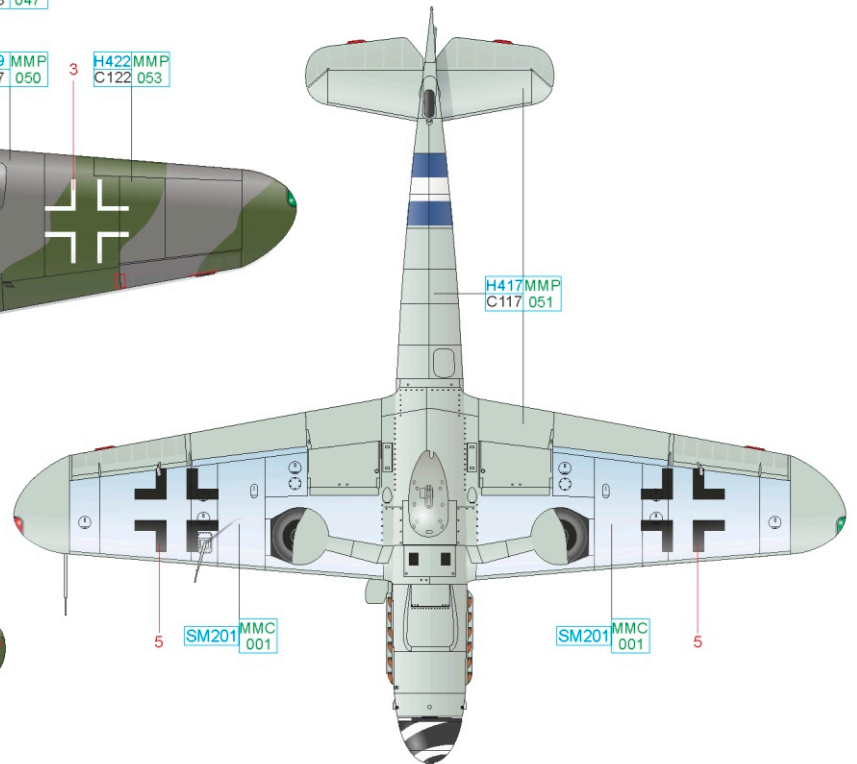
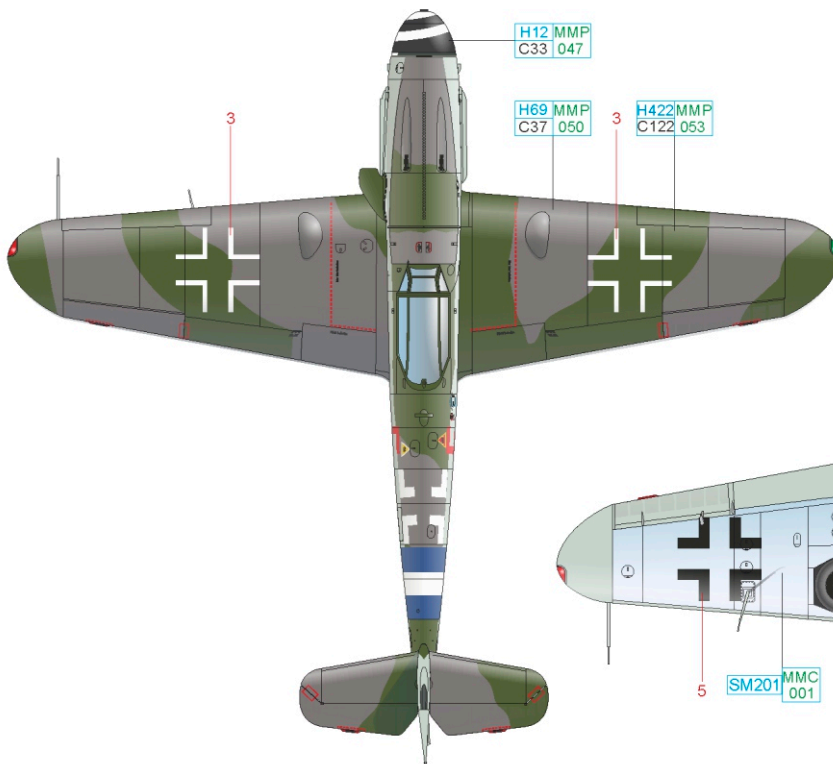
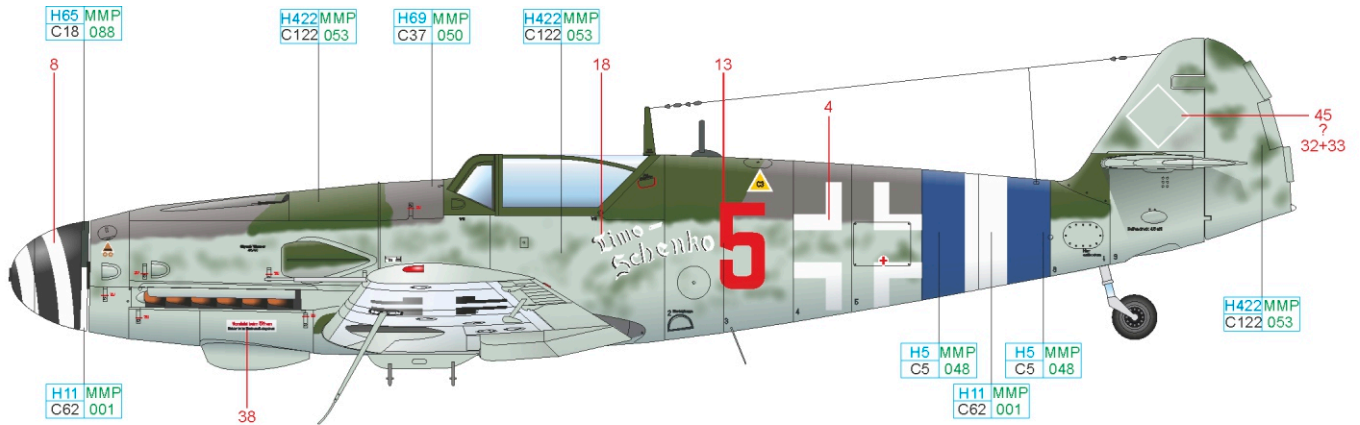
RECOMMENDED:

1. Paint black color air scoops on the nose
2. Apply decals No. 24, 25, 26, 27, 28, 29 and 30

RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417MMP C117 051	RLM 82	H422MMP C122 053
			SUPER FINE SILVER	SM201	MMC 001

C Lt. Friedrich-Wilhelm Schenk, 2./JG 300, Borkheide, Německo, únor 1945

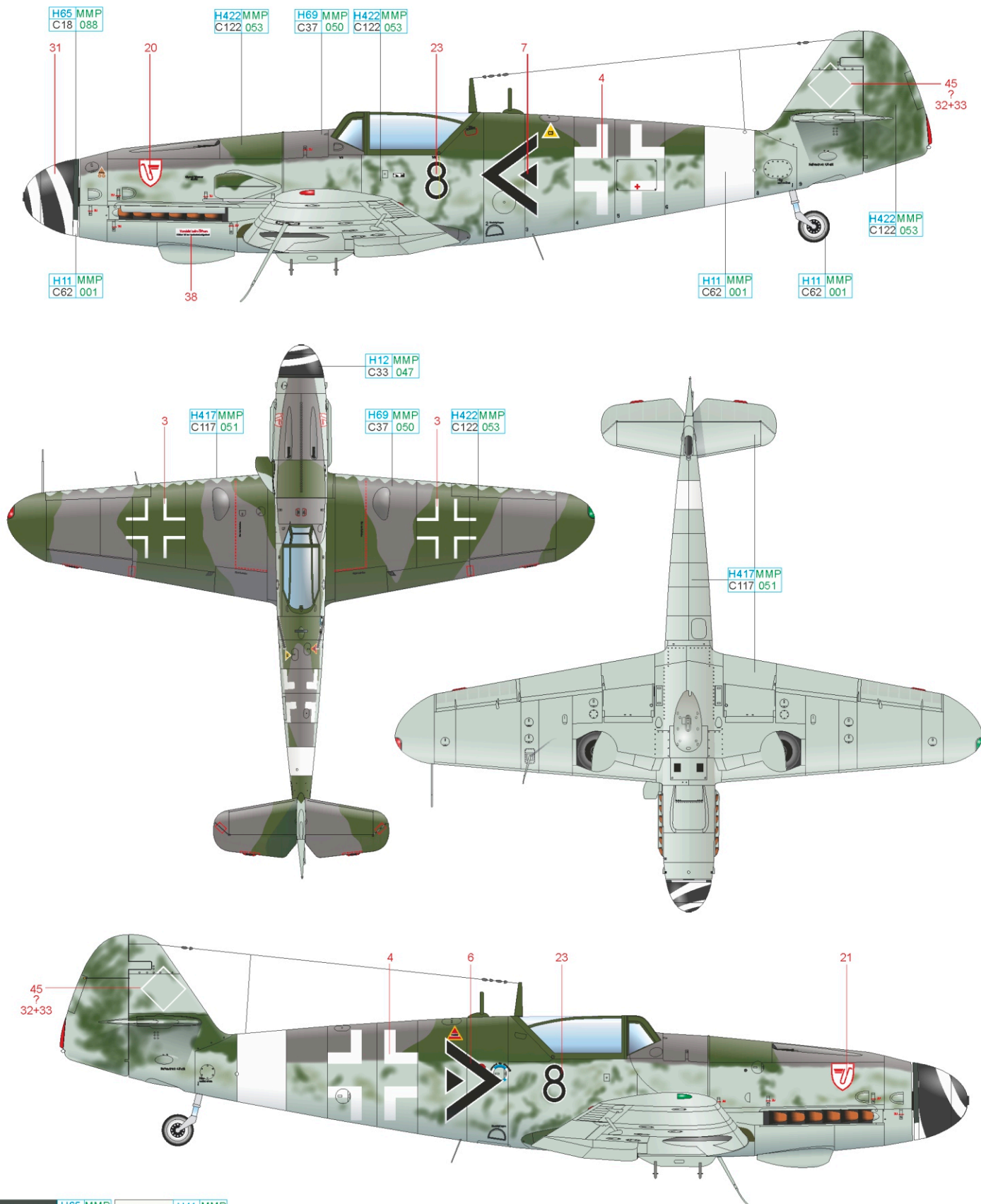
Schenkovi přátelé z řad leteckého personálu vymysleli tomuto pilotovi přezdívku Timo-Schenko. Měl to být žert využívající jméno sovětského maršála Semjona Konstantinoviče Timošenka, který se však rychle ujal a mechanici tuto přezdívku namalovali i na trup Schenkova stroje. Friedrich Wilhelm Schenk létal u JG 300 od července 1944 až do března 1945, kdy byl převelen k JG 7, u níž pilotoval proudové stíhačky Me 262. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem 7 sestřelů protivníkových letadel. Po válce létal u společnosti Lufthansa.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
RLM 82	H422MMP C122 053	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417MMP C117 051
				BLACK	H12 MMP C33 047
				BLUE	H5 MMP C5 048

D Oblt. Alfred Seidl, I./JG 3, Paderborn, Německo, 2. polovina prosince 1944

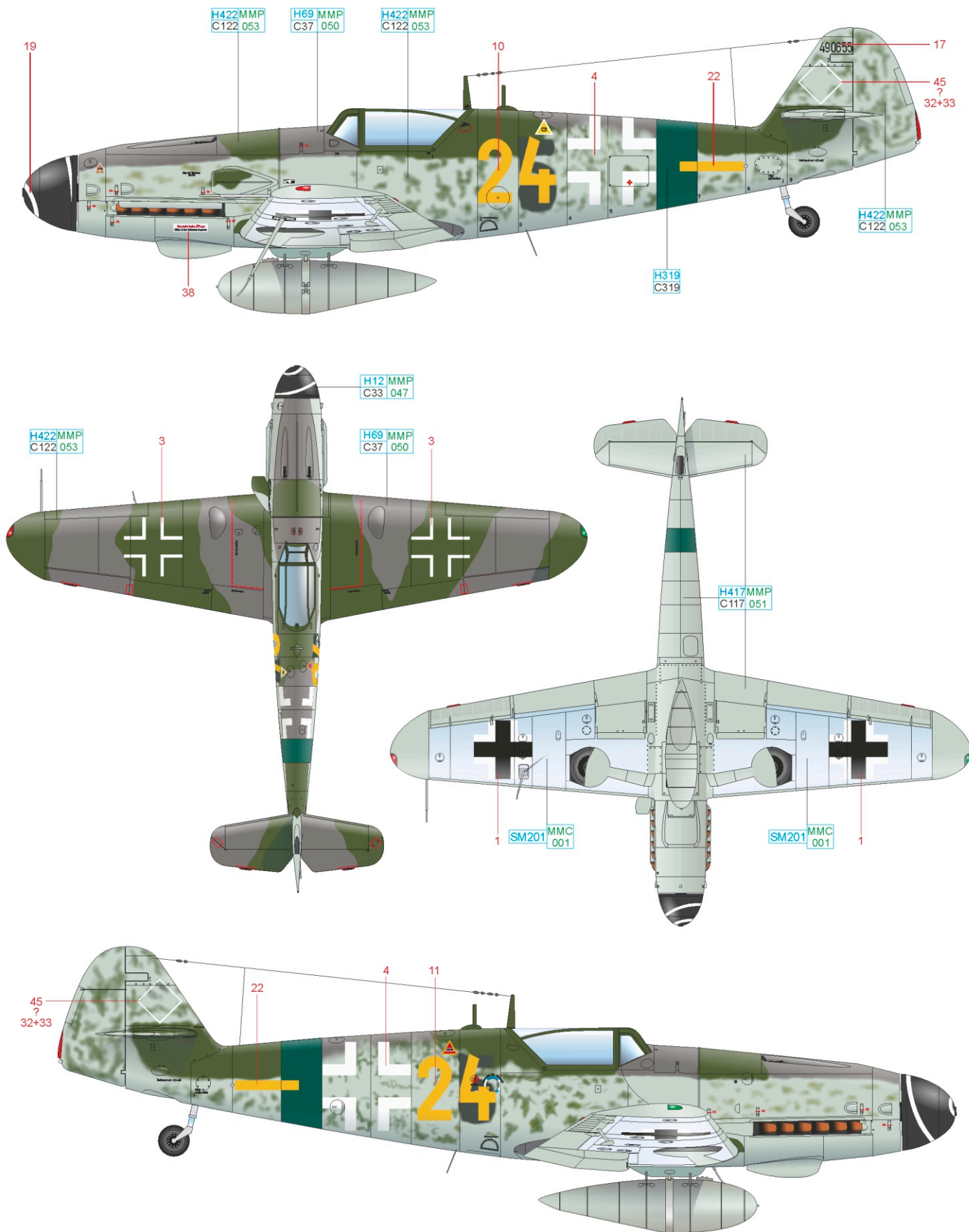
V prosinci 1944 obdržel velitel I. Gruppe Oblt. Seidl nový stroj Bf 109G-10 z výroby v továrně Erla v Lipsku. Gruppe v té době sídlila na letišti Paderborn, odkud podnikala lety proti americkým a britským jednotkám. S největší pravděpodobností vedl Oblt. Seidl v tomto stroji jednotku při operaci Bodenplatte dne 1. ledna 1945. Cílem útoku bylo letiště v Eindhoven. Marking stroje byl doplněn o bílý pruh před ocasními plochami, který označoval stroje JG 3 v rámci jednotek Obrany říše, před trupovými kříži bylo namalováno označení stroje velitele Gruppe a pod odklopnou částí kabiny si nechal pilot domalovat osobní označení v podobě číslice 8. Toto označení nosily Seidlovy stroje během jeho služby u JG 53, u níž získal všech svých 31 vzdušných vítězství. Zvláštností jsou chybějící kříže na spodní ploše křídla. Stroj byl vybaven fotokulometem.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WHITE	H11 MMP C62 001
RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 75	H69 MMP C37 050
		RLM 76	H417 MMP C117 051
		BLACK	H12 MMP C33 047

E W. Nr. 490655, Lt. Antonius Wöffen, 6./JG 27, Rheine-Hopsten, Německo, začátek března 1945

Antonius Wöffen se zúčastnil leteckých bojů u JG 27 od května 1943, kdy byla nasazena na jižní frontě, až do 11. března 1945, kdy byl v zobrazeném stroji sestřelen protiletadlovou palbou poblíž městečka Rheinberg a po úspěšném nouzovém přistání zajat americkými vojáky. Během 2. světové války dosáhl pěti potvrzených vítězství. Na fotografiích pořízených po přistání je vidět, že pod žlutým číslem 24 je zřetelné starší označení v podobě číslice 5. Marking doplňuje zelený pruh před ocasními plochami, jenž identifikoval stroje jednotky JG 27 v rámci Obrany říše.



RLM 82 H422MMP C122 053 RLM 75 H69 MMP C37 050 RLM 76 H417MMP C117 051 BLACK H12 MMP C33 047 RLM 25 H319 C319 SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001

