

# Bf 109G-10 Erla

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

**WEEKEND**  
edition



item # 84174

**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 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 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 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 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 vyprodukovaných „stoděvíték“ 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 ukázkou 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 veleční 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 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 přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdanlivá 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 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.

## Tato stavebnice: Bf 109G-10 Erla

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem řady Bf 109F (Friedrich). Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem DB 601. Bylo vyrobeno několik exemplářů s přetlakovanou i nepřetlakovanou kabinou a vývoj směřoval k nové etapě, variantě Bf 109K (Kurfürst). Pro ni byla určena nová verze motoru DB 605D-2, kterou však továrna Erla použila pro přechodné řešení, kterým byl Bf 109G-10. Ve skutečnosti šlo o pokračování vývoje verze G-14, která se objevila v červenci 1944 coby nový standardní typ nahrazující G-6. Do G-14 byly promítnuty četné změny, které se postupně objevovaly během produkce G-6. Nový typ nabízel lepší výkony díky systému MW 50 pro zvýšení výkonu vstříkovaním vody. Viditelnost zlepšoval jednodílný překryt kabiny Erla Haube. Jakmile byl motor DB 605D-2 k dispozici, bylo rozhodnuto o jeho zástavbě do G-14, čímž vznikl „Bastard z továrny Erla“. Ve službě se objevil v listopadu 1944 a nahradil dřívější letouny řady G vyráběné nejen v továrně Erla, ale také v továrnách WNF a Mtt Regensburg. Bf 109G-10 Erla byly od ostatních výrobců snadno rozpoznatelné, protože postrádaly kapkovité „boule“ na kapotáži motoru. Ty si vynutila větší kliková skříň motoru a také odlišné rozvody oleje. Továrna Erla vyvinula novou kapotáž motoru, zatímco WNF a Mtt Regensburg aplikovaly na původní kryty kapotáže zmíněné „boule“. Bylo vyrobeno asi 2600 kusů Bf 109G-10, výroba byla ukončena v březnu 1945.

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

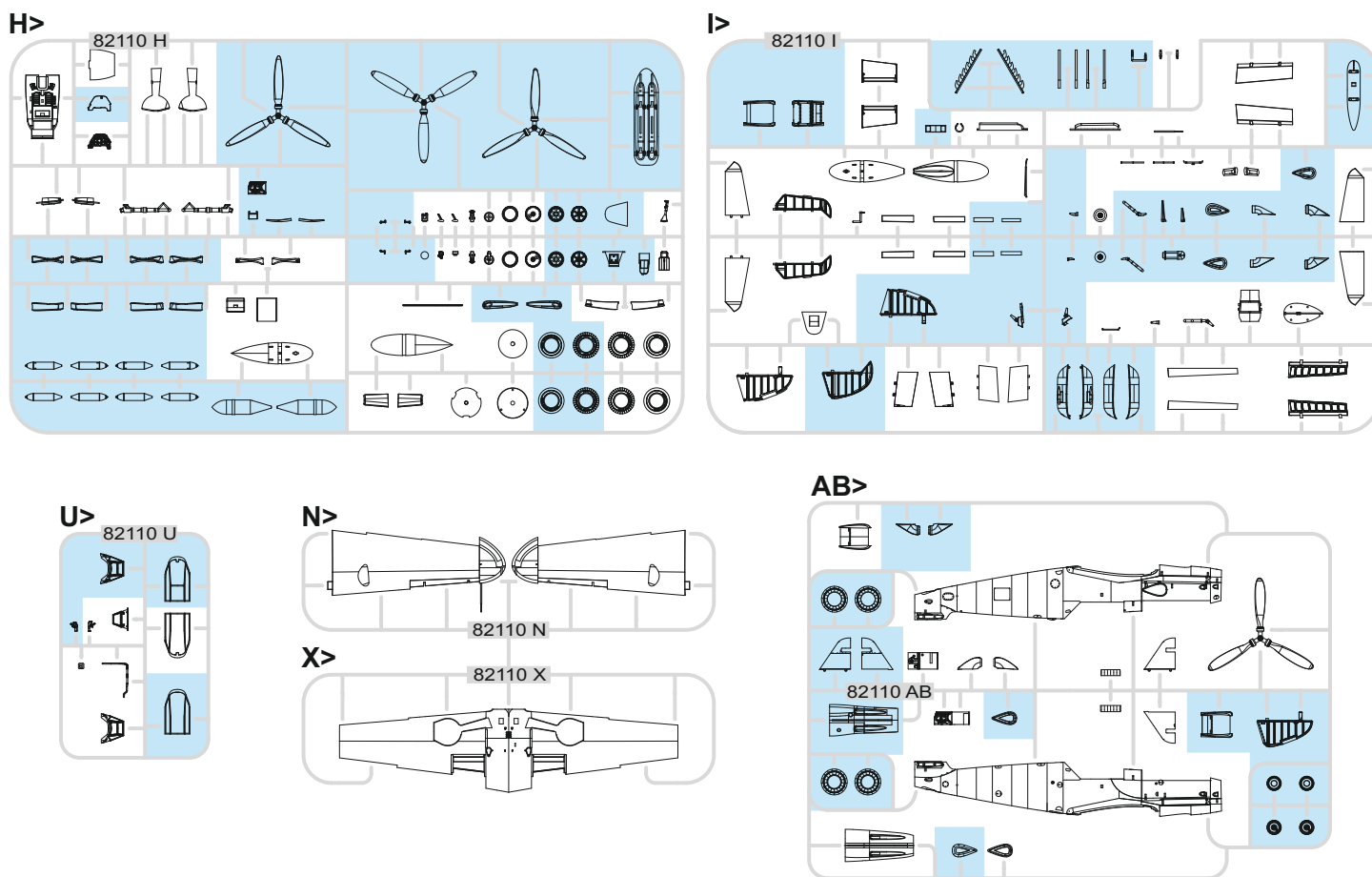


PIÈCES



部品

## PLASTIC PARTS



-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



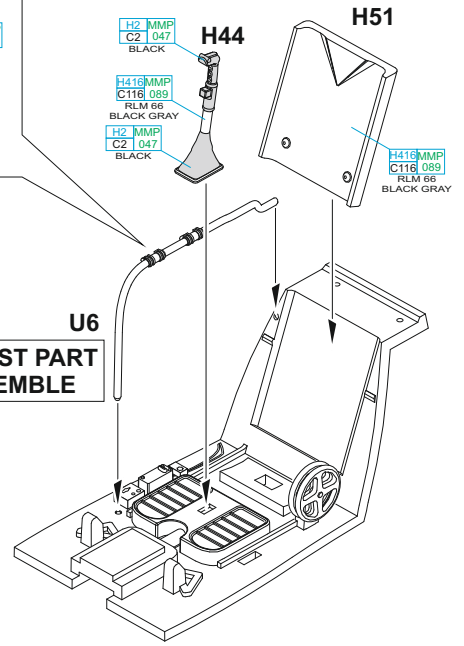
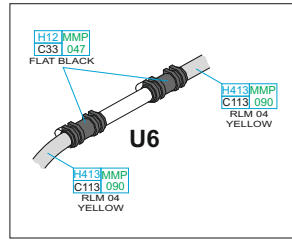
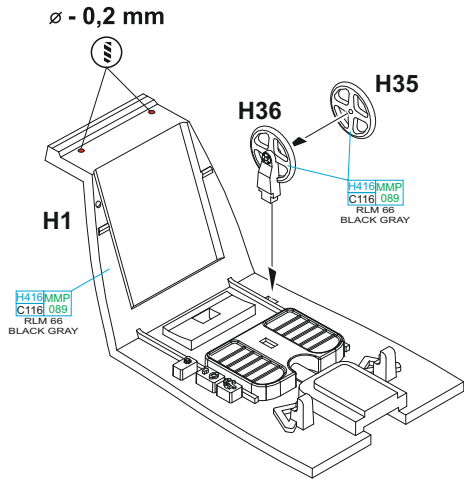
PEINTURE



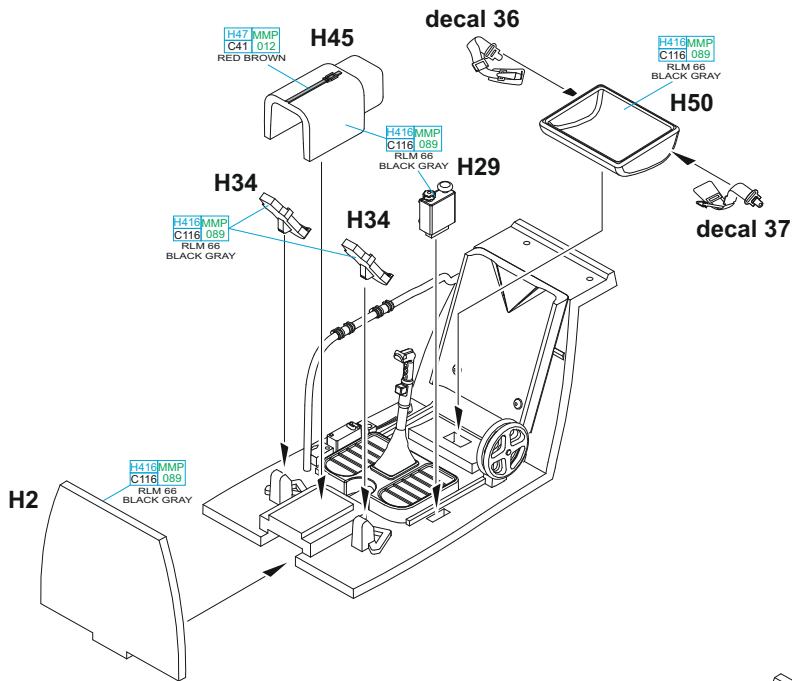
色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
<a href="#">H2</a>	<a href="#">C2</a>	<a href="#">MMP-047</a>	BLACK
<a href="#">H5</a>	<a href="#">C5</a>	<a href="#">MMP-048</a>	BLUE
<a href="#">H11</a>	<a href="#">C62</a>	<a href="#">MMP-001</a>	FLAT WHITE
<a href="#">H12</a>	<a href="#">C33</a>	<a href="#">MMP-047</a>	FLAT BLACK
<a href="#">H47</a>	<a href="#">C41</a>	<a href="#">MMP-012</a>	RED BROWN
<a href="#">H65</a>	<a href="#">C18</a>	<a href="#">MMP-088</a>	RLM70 BLACK GREEN
<a href="#">H68</a>	<a href="#">C36</a>	<a href="#">MMP-049</a>	RLM74 DARK GRAY
<a href="#">H69</a>	<a href="#">C37</a>	<a href="#">MMP-050</a>	RLM75 GRAY
<a href="#">H70</a>	<a href="#">C60</a>	<a href="#">MMP-056</a>	RLM02 GRAY
<a href="#">H77</a>	<a href="#">C137</a>	<a href="#">MMP-040</a>	TIRE BLACK
<a href="#">H90</a>	<a href="#">C47</a>		CLEAR RED
<a href="#">H94</a>	<a href="#">C138</a>		CLEAR GREEN
<a href="#">H319</a>	<a href="#">C319</a>	<a href="#">MMP-064</a>	LIGHT GREEN

GSI Creos (GUNZE)			MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
<a href="#">H324</a>	<a href="#">C324</a>	<a href="#">MMP-116</a>	LIGHT GRAY
<a href="#">H413</a>	<a href="#">C113</a>	<a href="#">MMP-090</a>	RLM04 YELLOW
<a href="#">H414</a>	<a href="#">C114</a>	<a href="#">MMP-003</a>	RLM23 RED
<a href="#">H416</a>	<a href="#">C116</a>	<a href="#">MMP-089</a>	RLM66 BLACK GRAY
<a href="#">H417</a>	<a href="#">C117</a>	<a href="#">MMP-051</a>	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
<a href="#">MC214</a>		<a href="#">MMM-001</a>	DARK IRON
<a href="#">MC218</a>		<a href="#">MMM-003</a>	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
<a href="#">SM201</a>		<a href="#">MMC-001</a>	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
<a href="#">GX05</a>			SUSIE BLUE



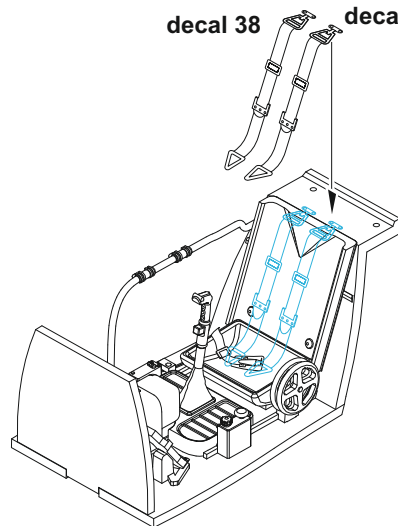
THE LATEST PART  
TO ASSEMBLE

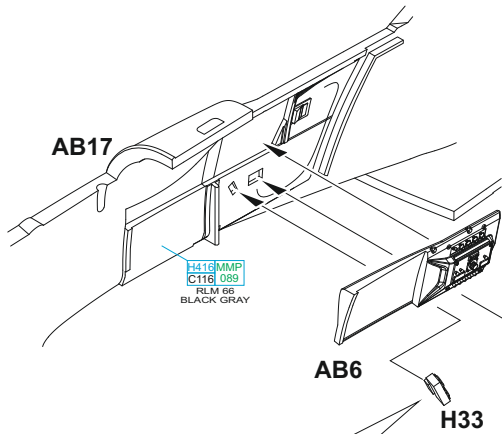


decal 36

decal 37

decal 38    decal 39



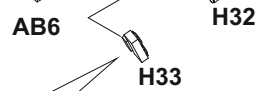


H416 MMP  
C116 089  
RLM 66  
BLACK GRAY

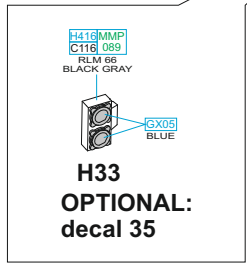
AB6

H416 MMP  
C116 089  
RLM 66  
BLACK GRAY

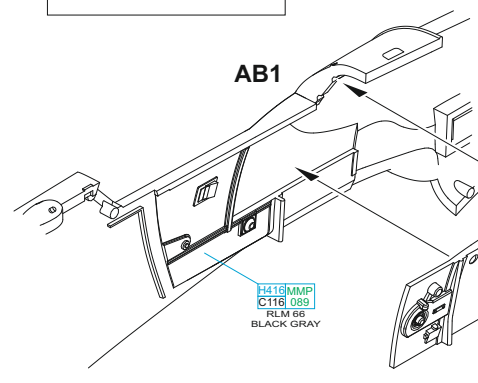
OPTIONAL: decal 40  
OPTIONAL: decal 41  
OPTIONAL: decal 34



OPTIONAL:  
decal 33



H33  
OPTIONAL:  
decal 35



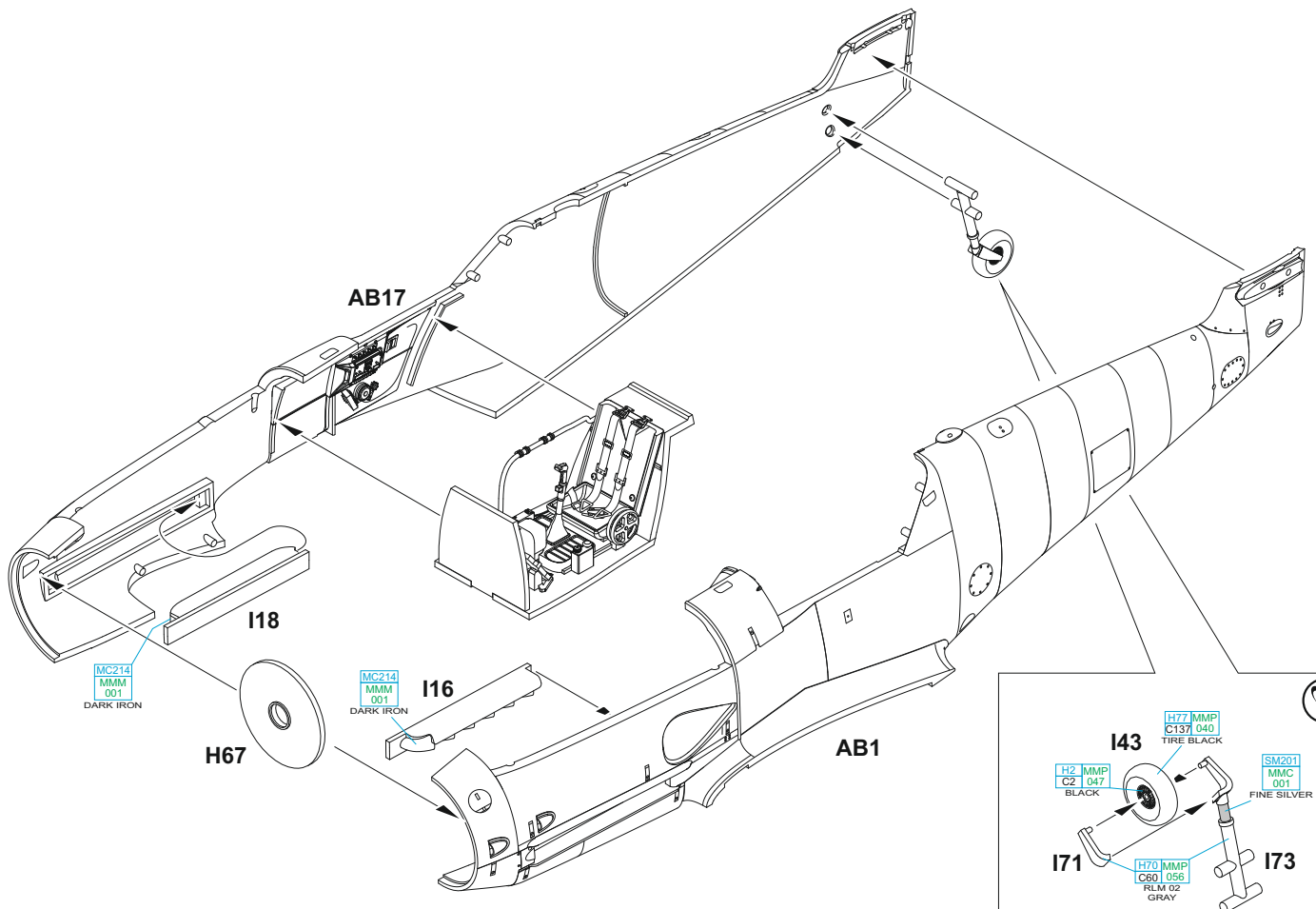
H416 MMP  
C116 089  
RLM 66  
BLACK GRAY

H4

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

AB5 OPTIONAL:  
decal 32

H416 MMP  
C116 089  
RLM 66  
BLACK GRAY



MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

H67

MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

I16

H2 MMP  
C2 047  
BLACK

I71

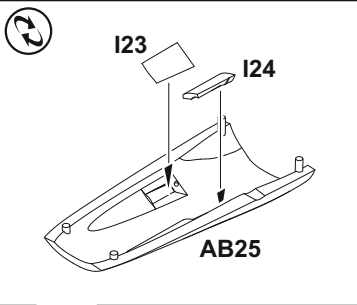
H77 MMP  
C137 040  
TIRE BLACK

I43

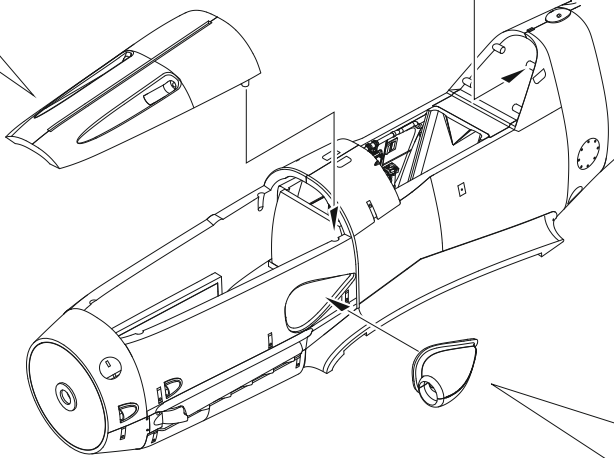
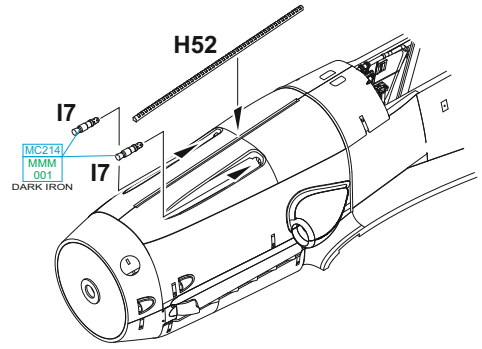
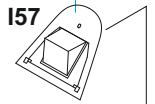
SM201  
MMC  
001  
FINE SILVER

I73

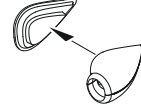
H70 MMP  
C60 056  
RLM 02  
GRAY



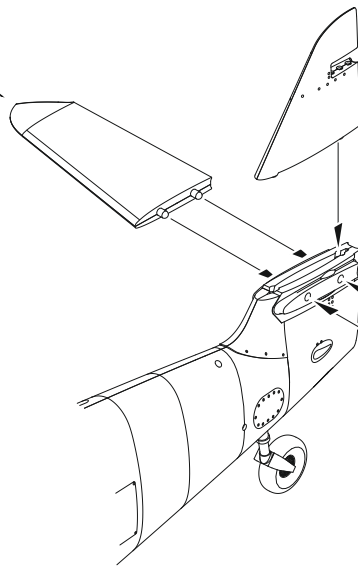
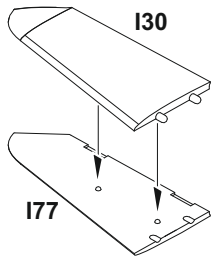
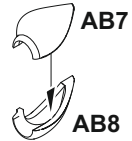
H416MMP  
C116 089  
RLM 66  
BLACK GRAY



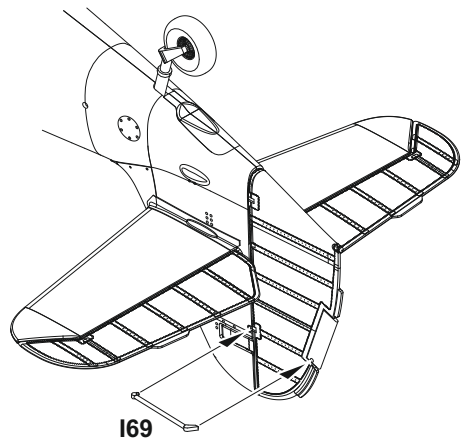
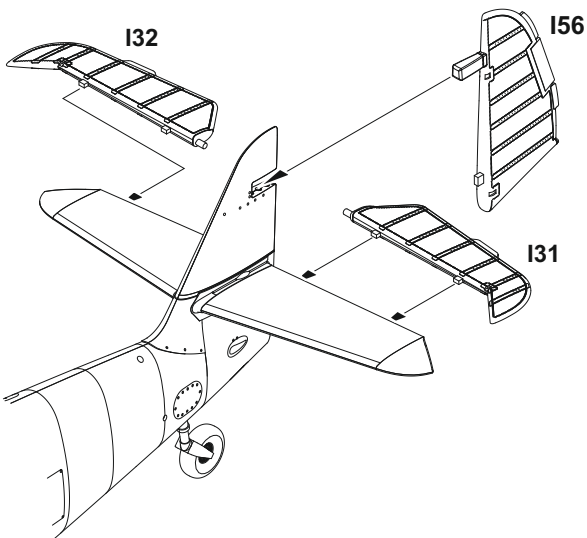
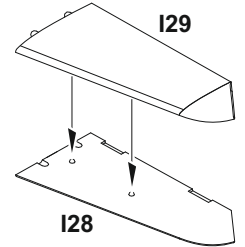
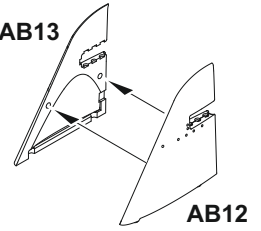
AB27

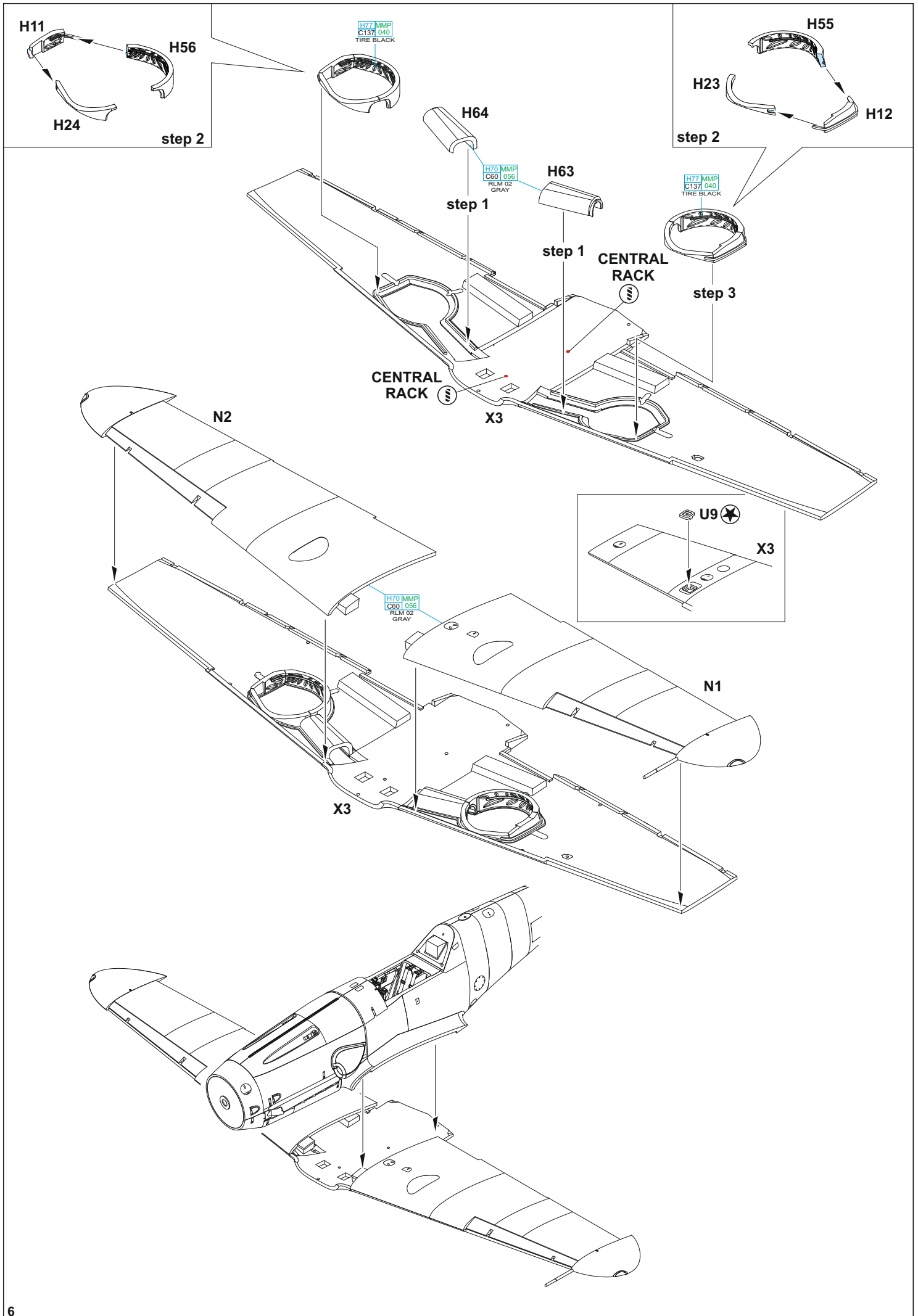


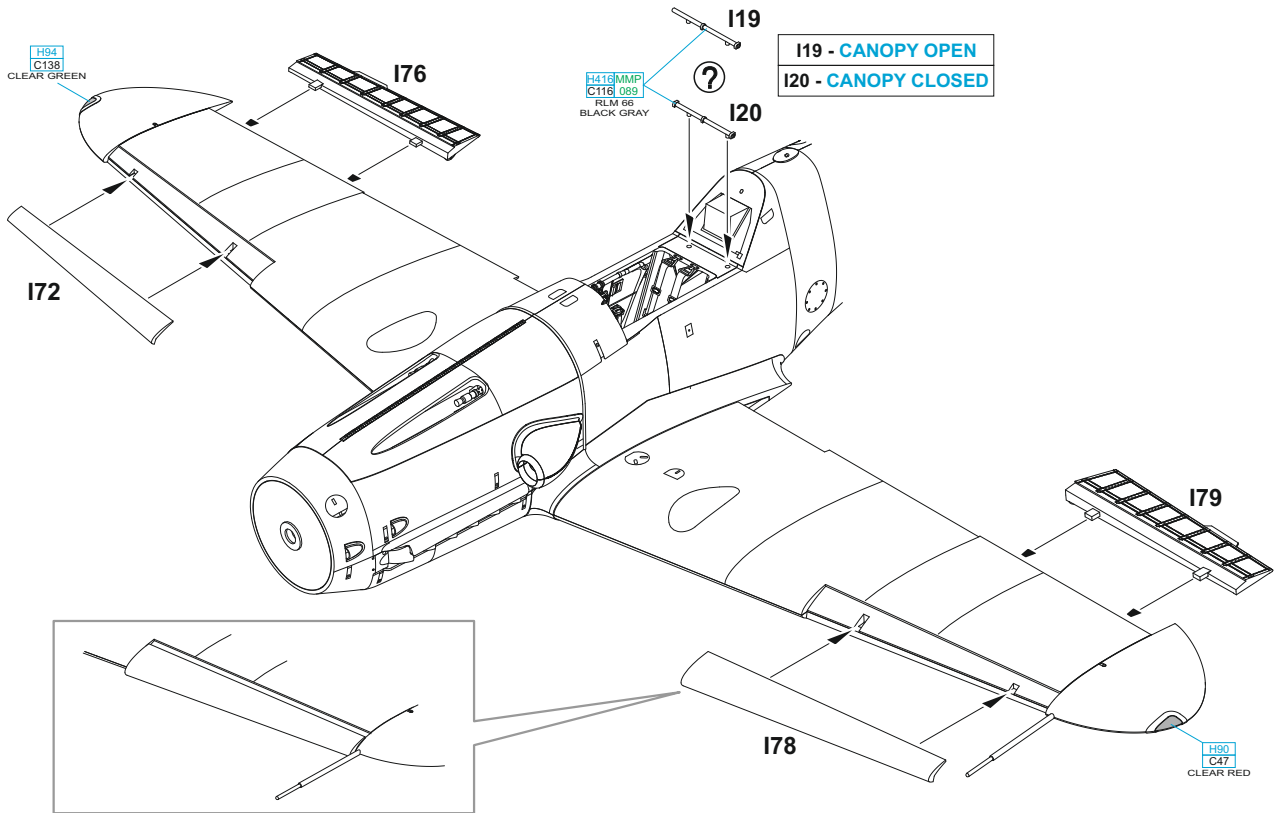
AB7



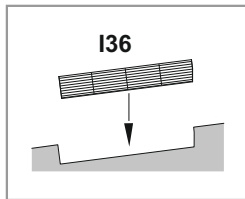
AB13



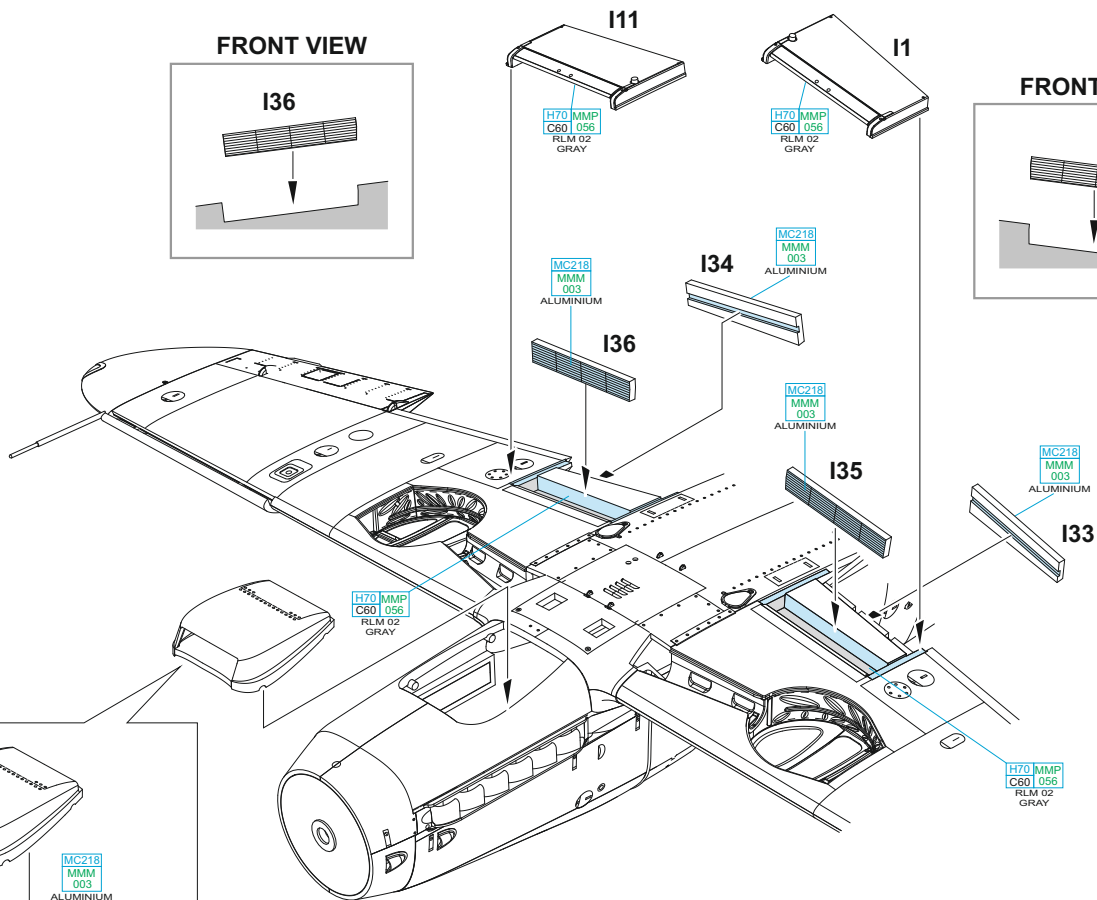
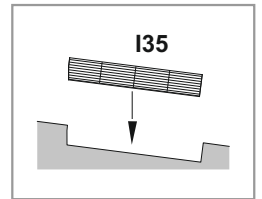




**FRONT VIEW**



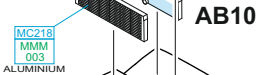
**FRONT VIEW**



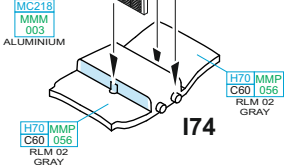
**AB22**



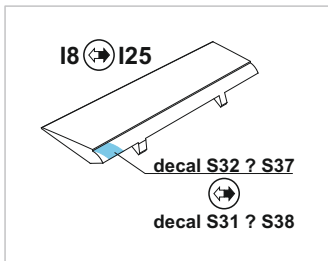
**AB11**



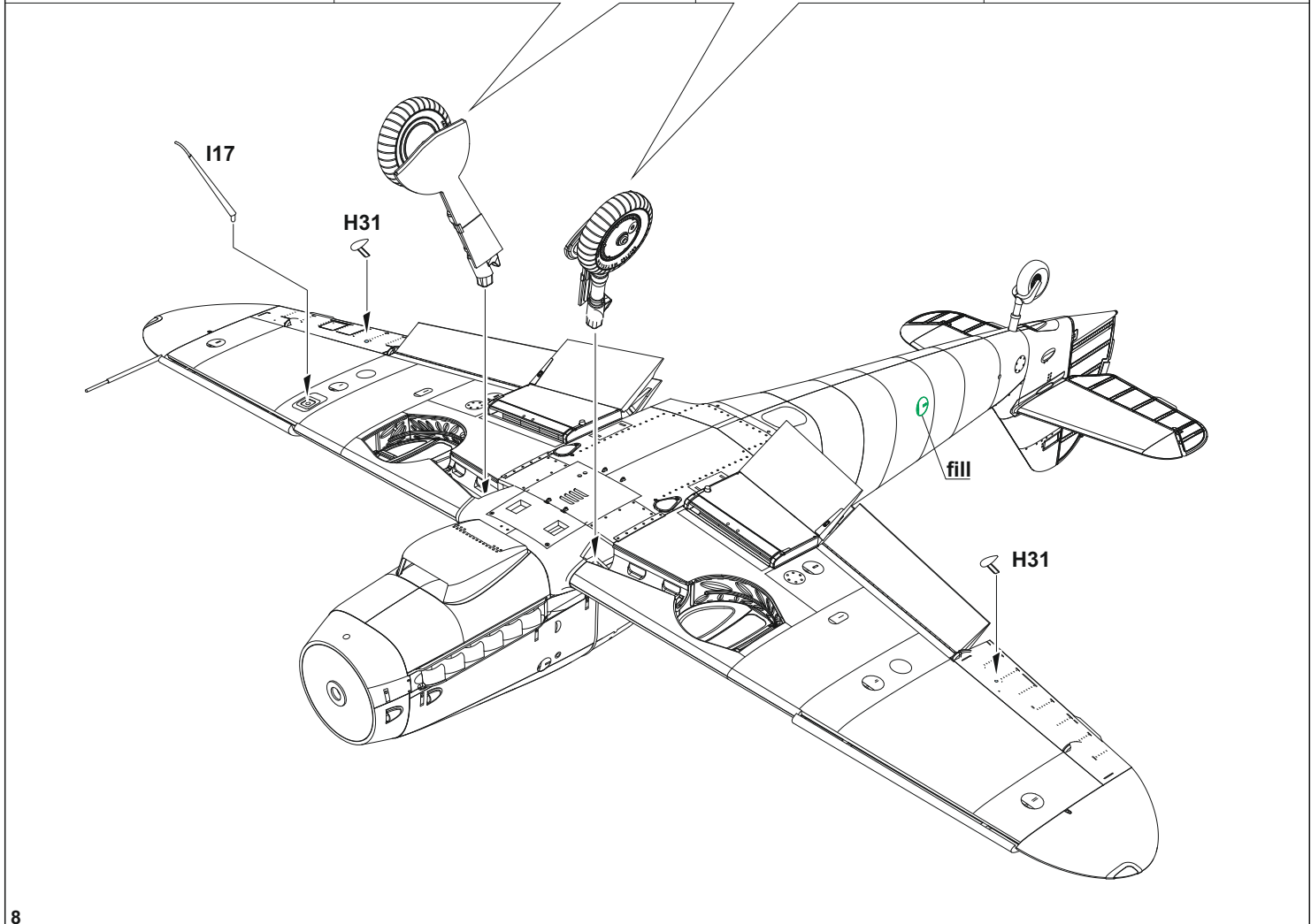
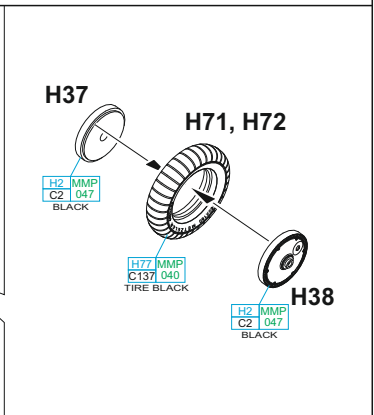
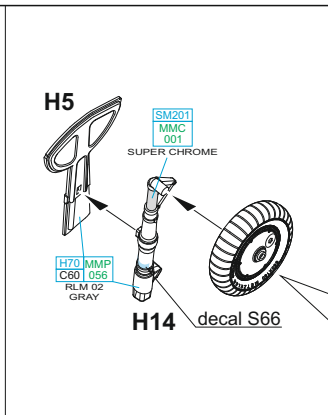
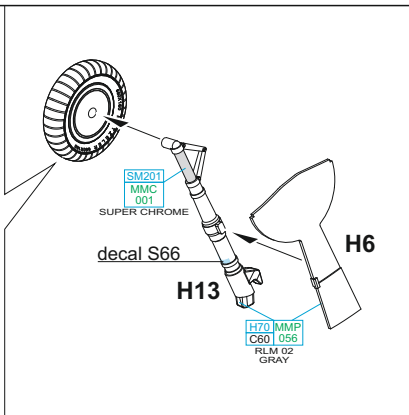
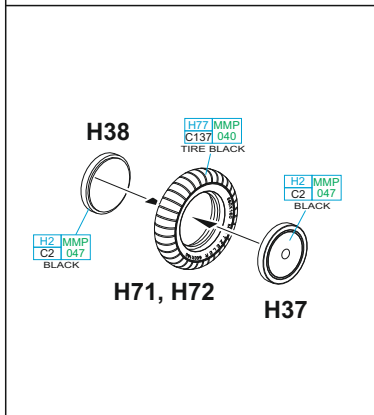
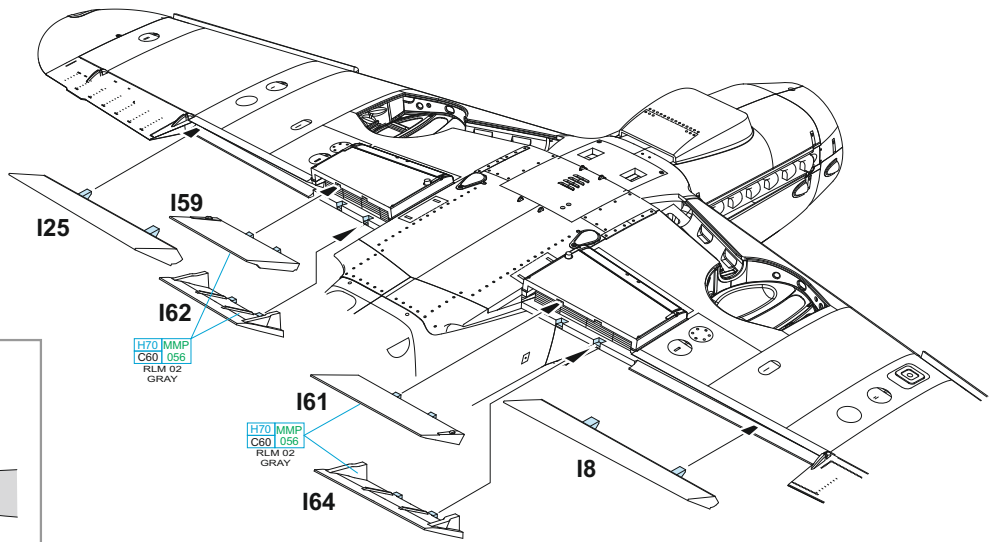
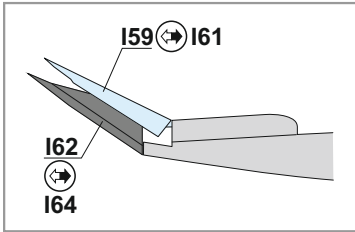
**AB10**



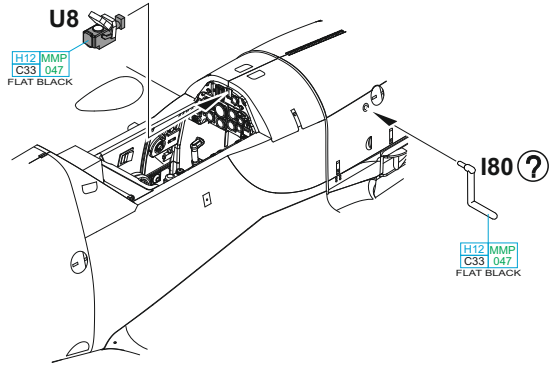
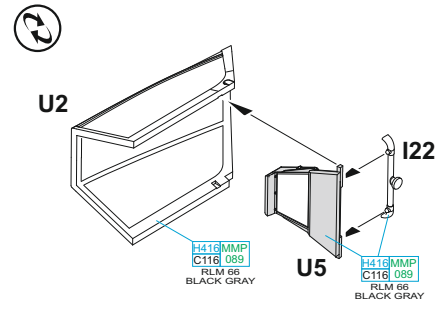
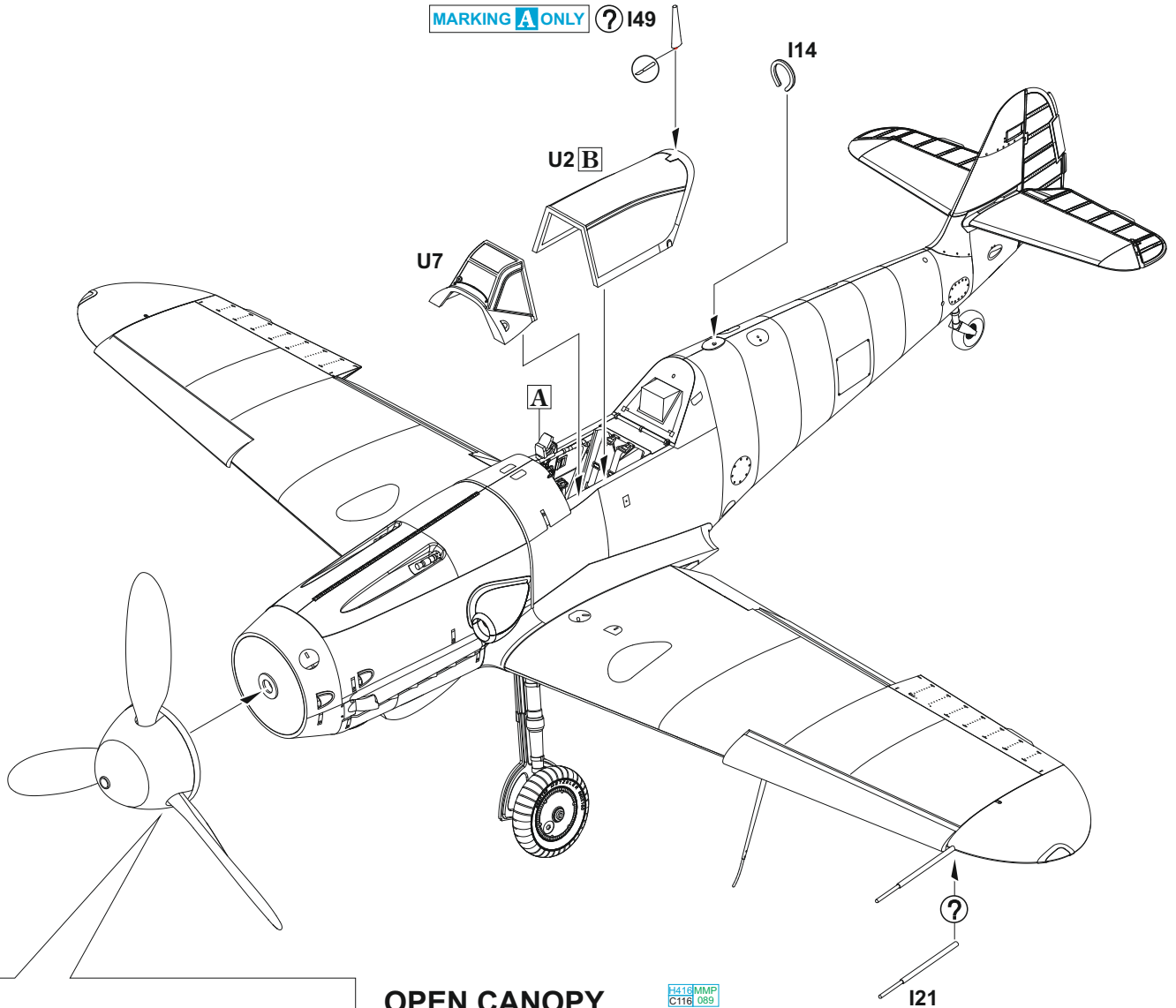
**I74**



**CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS**

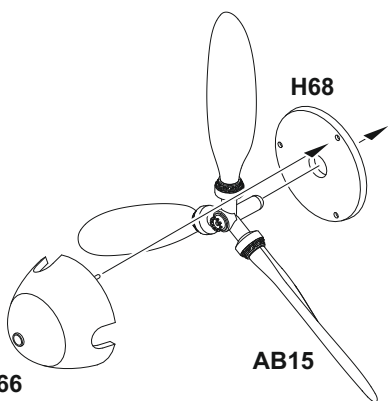
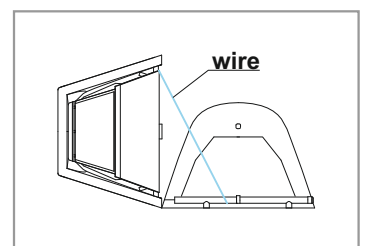
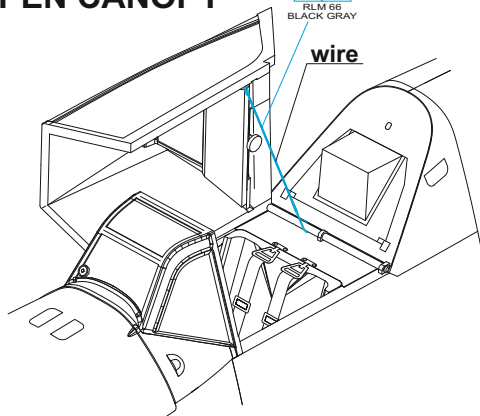


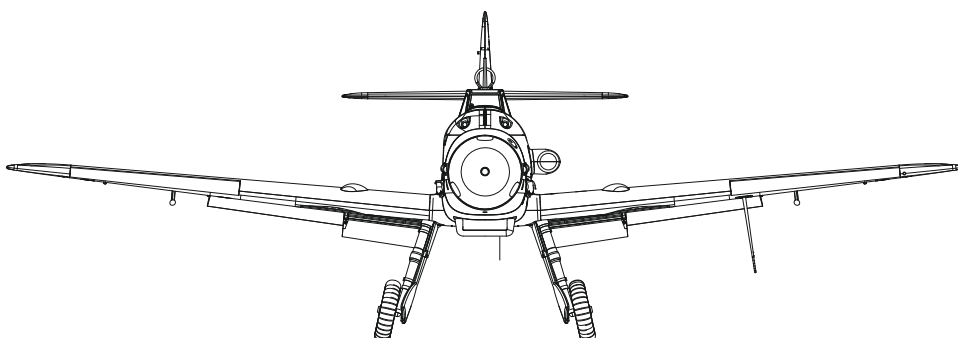
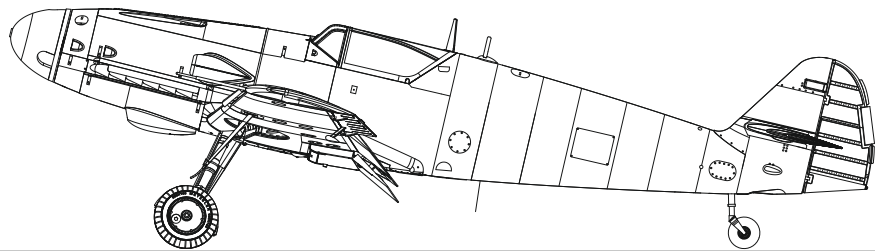
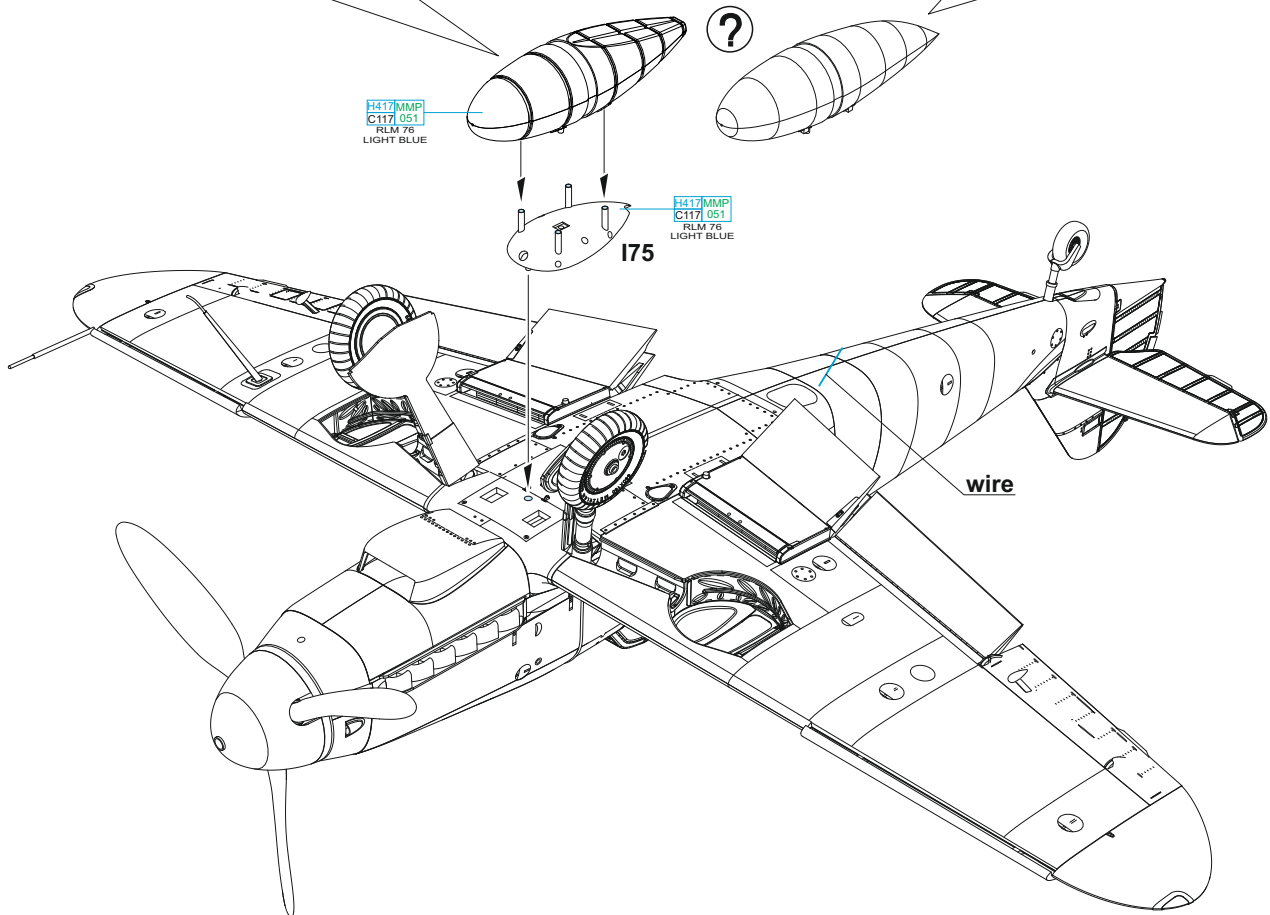
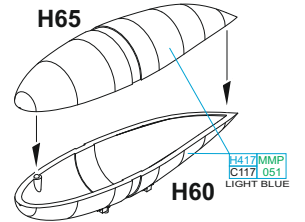
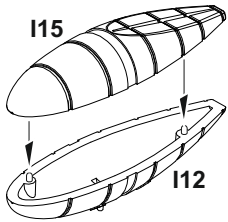


**A****B**MARKING **A** ONLY ? I49**OPEN CANOPY**

H416 MMP C116 089 RLM 66 BLACK GRAY

wire

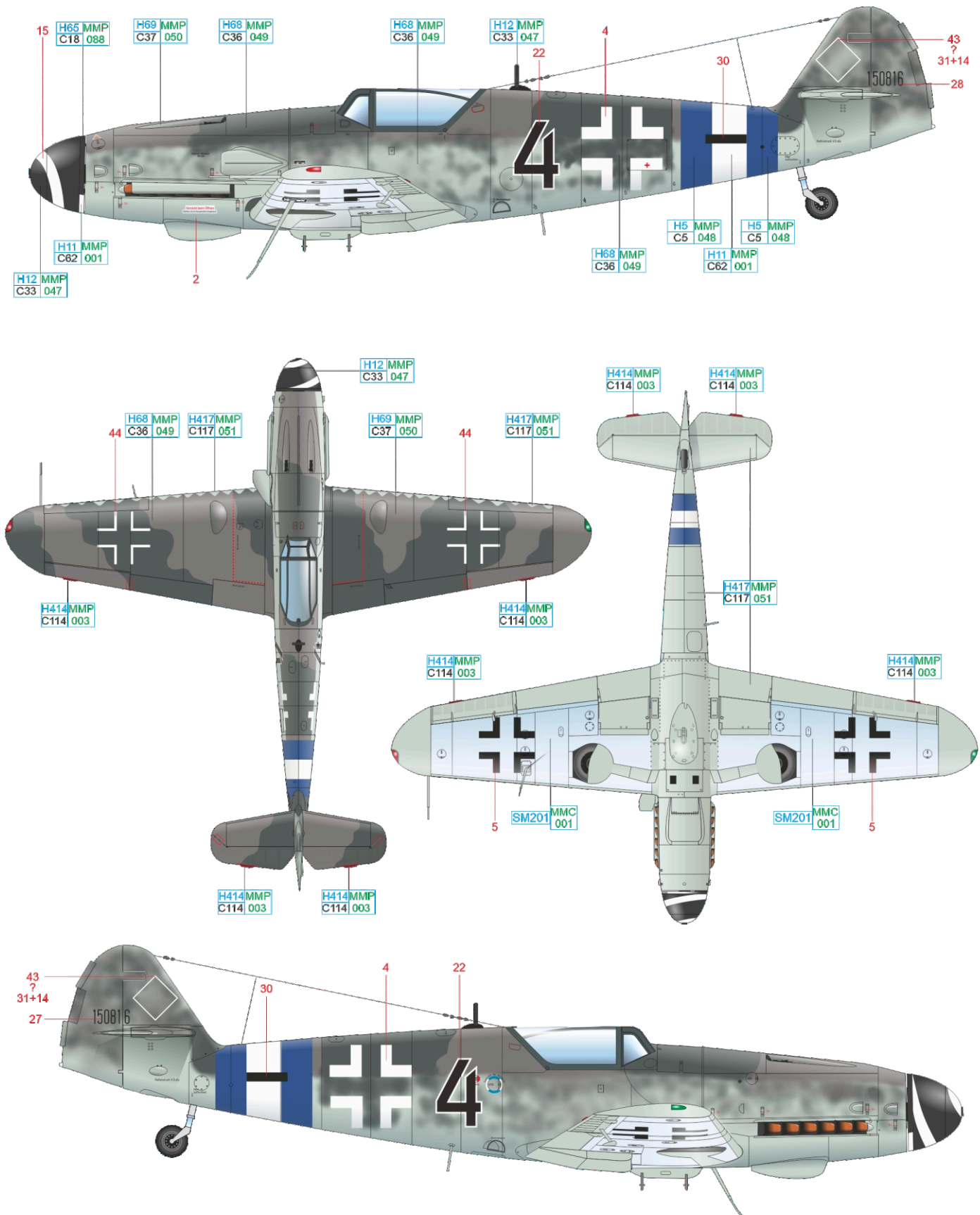








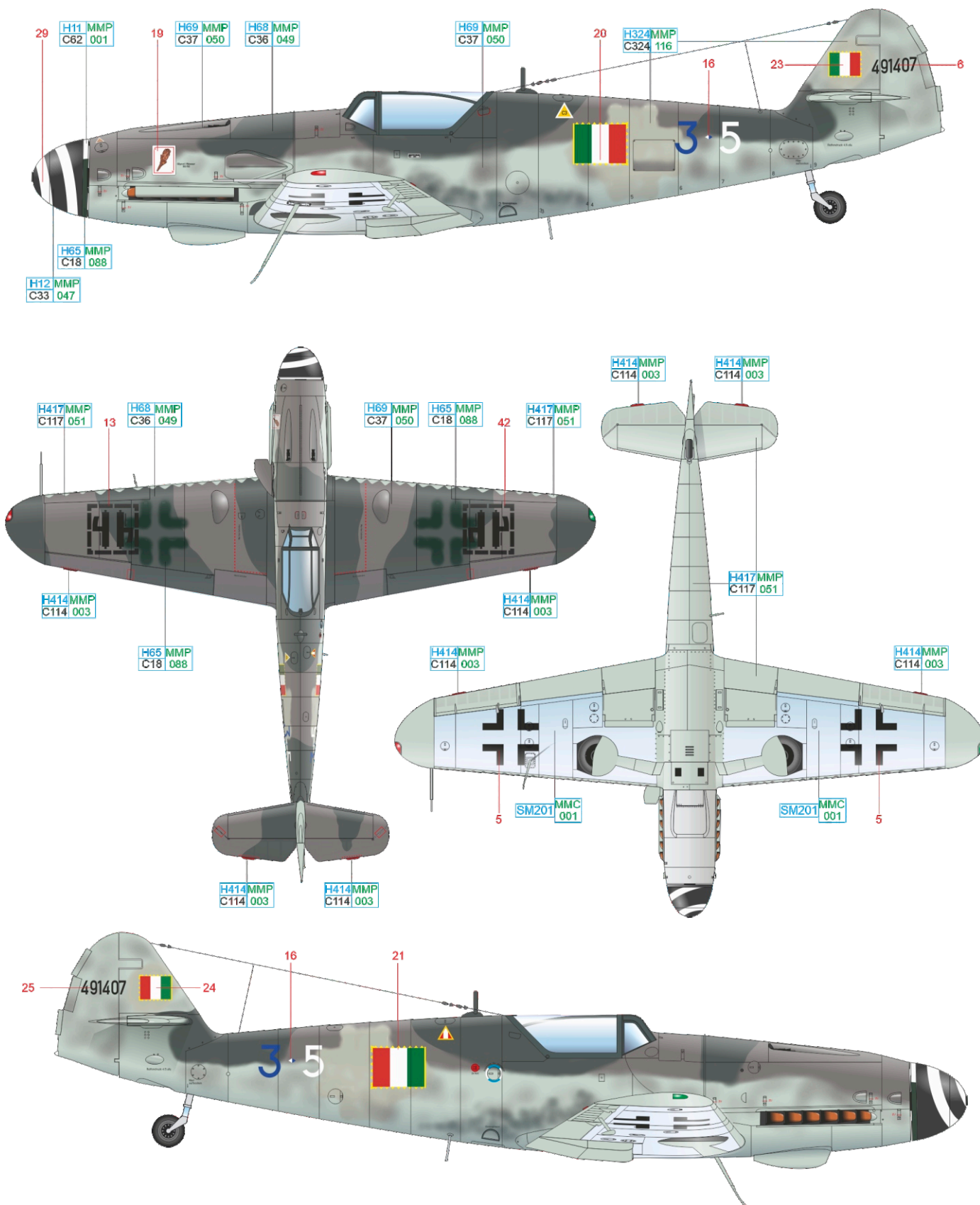
U tohoto stroje není zcela jasné, ke které jednotce Luftwaffe patřil. Někteří badatelé jej přisuzují JG 2, jiní k JG 51 a další k JG 300, protože na fotografiích je zřetelně vidět označení v rámci Obrany říše sestávající ze tří pruhů. Ale žádná Gruppe od JG 2 v roce 1945 Messerschmitty Bf 109G nepoužívala a stroje od II./JG 51 byly označovány jinak. Letiště Bad Langensalza je také značně vzdáleno od oblasti, kde JG 51 v roce 1945 působila. Vzhledem ke skutečnosti, že se toto letiště nacházelo v operačním prostoru JG 300, se s největší pravděpodobností jedná o stroj z III./JG 300. Vodrovinný pruh za trupovým křížem (označení II. Gruppe) vnáší do problematiky další otázku, neboť II./JG 300 používala stroje Fw 190. Možným vysvětlením je převzetí tohoto stroje jinou jednotkou, jejíž mechanici vodrovinný pruh na trup přimalovali.



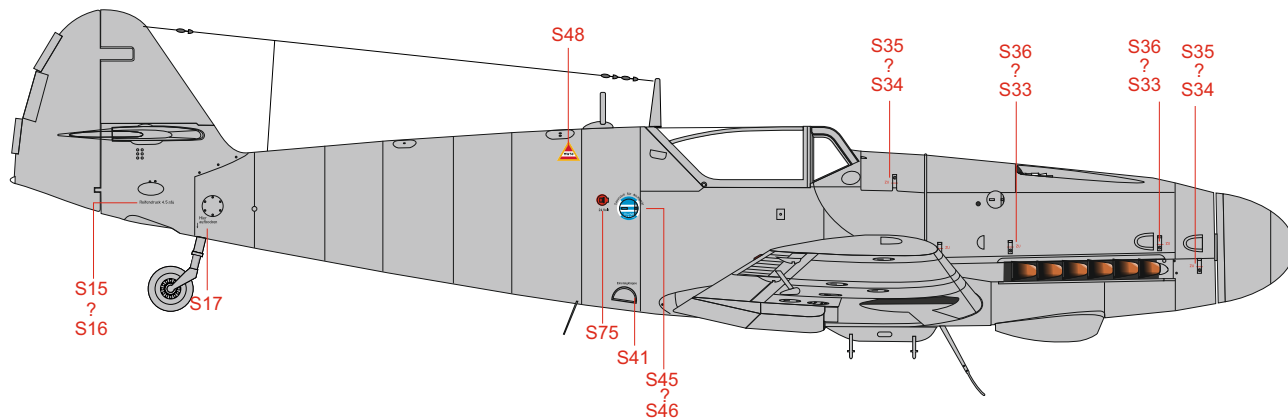
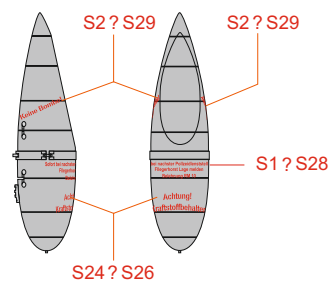
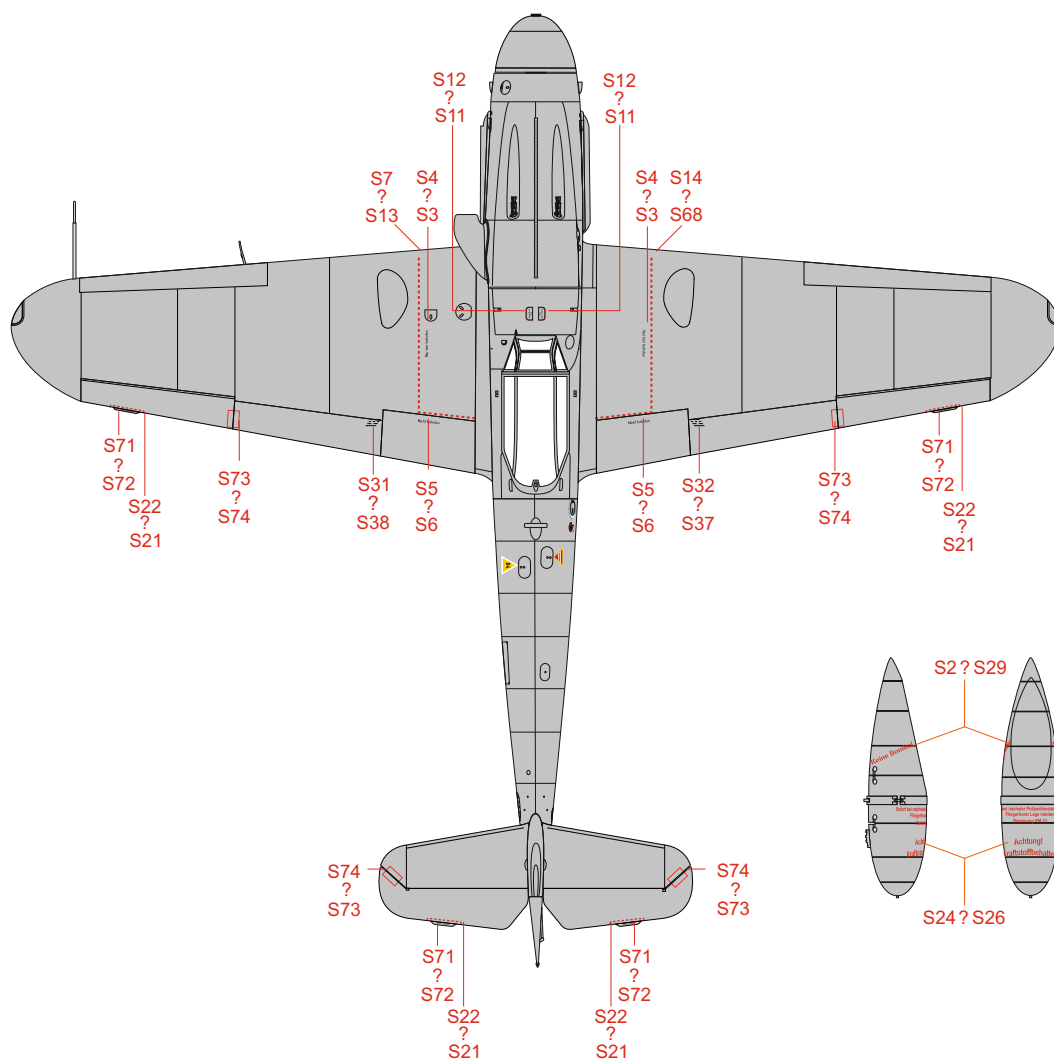
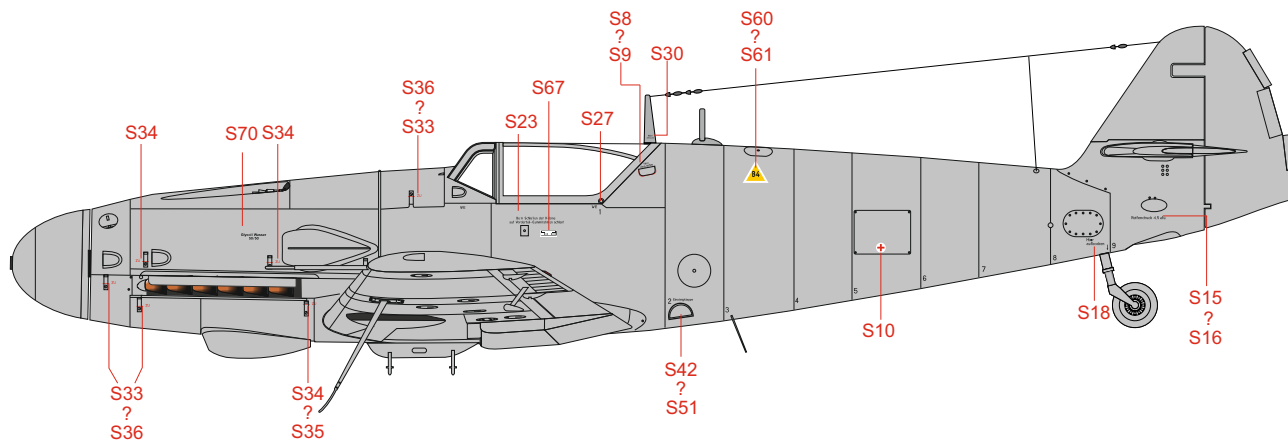
WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	BLUE	H5 MMP C5 048
						SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001

# D WNr. 491407, Capt. Cesare Marchesi, 3a squadriglia, 1° Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Lonate Pozzolo, Itálie, březen 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 divízií. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), skupiny torpédových bombardérů (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několik transportních letek. 1° Gruppo Caccia (Asso di Bastoni) nejprve používala Macchi C.205, následně od listopadu 1944 do února 1945 prošla v Holzkirchenu v Německu přeškolením na Messerschmitty Bf 109. V únoru jednotka obdržela Messerschmitty Bf 109 verzí G-10 (vyrobené v továrně Erla v Lipsku), G-14 a G-14/AS a několik K-4. Původní německé označení bylo přestříkáno italskými barvami a stroje obdržely označení italské. Německé kříže byly ponechány pouze na spodní straně křídla. Na levé straně přídě byl nastříkán znak 1° Gruppo.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414MMP C114 003
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417MMP C117 051	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
						GRIGIO AZURRO CHIARO 1	H324MMP C324 116



Eduard goodies for

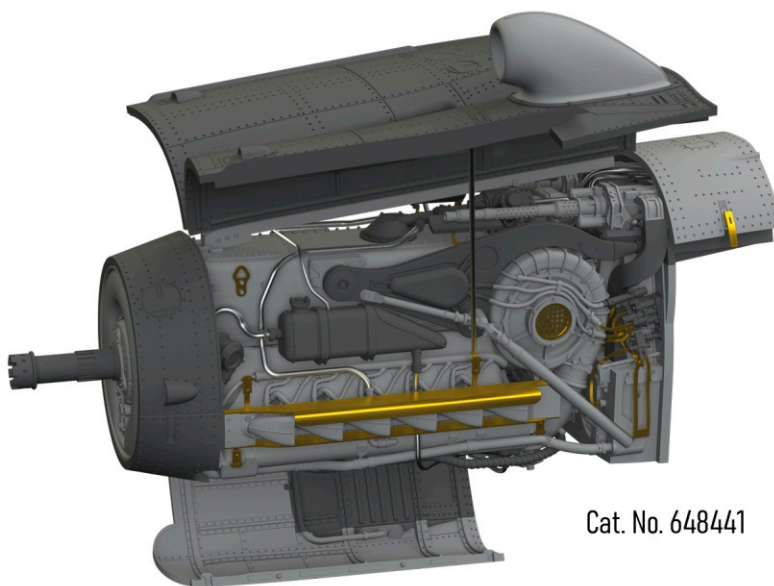
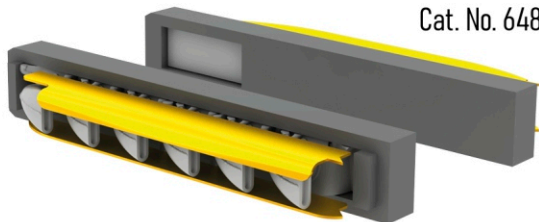
# Bf 109G-10 Erla 1/48

- FE910 Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
- FE1191 Bf 109G-10 ERLA Weekend (PE-Set)
- 481006 Bf 109G-10 Erla (PE-Set)
- 644004 Bf 109G-10 LööK (Brassin)
- 644045 Bf 109G-10 w/ early wheels LööKplus (Brassin)
- 648239 Bf 109G-6 radio compartment (Brassin)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks (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)
- 648422 Bf 109G-10 cockpit (Brassin)
- 648441 Bf 109G-10 engine (Brassin)
- EX608 Bf 109G-10 (Mask)
- EX609 Bf 109G-10 TFace (Mask)

Cat. No. 644004

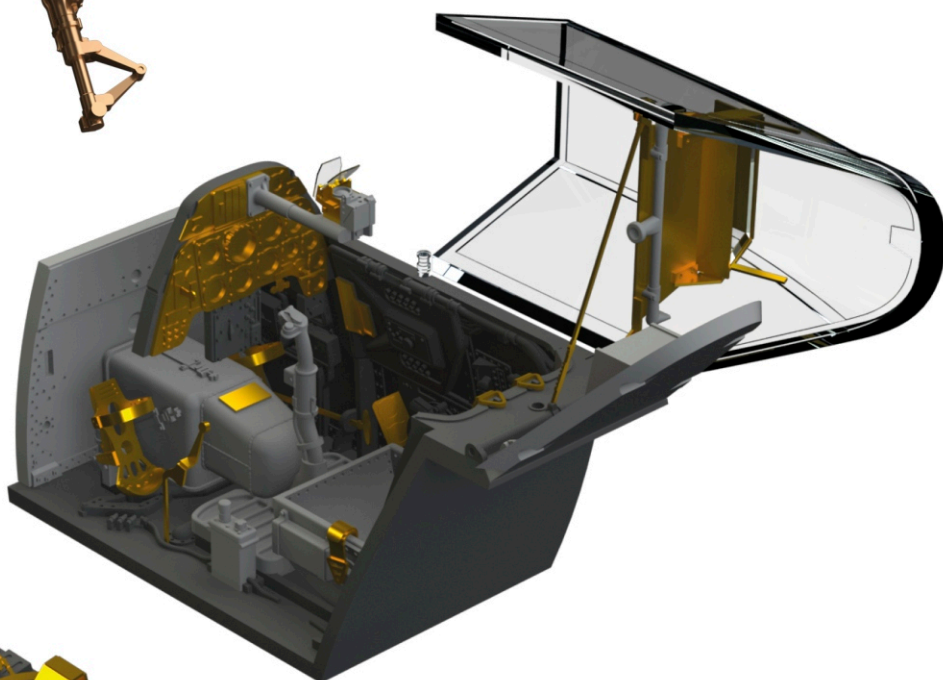


Cat. No. 648247



Cat. No. 648441

Cat. No. 648309



Cat. No. 648422

