

# Bf 190 G-14/AS

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

**ProfiPACK**  
edition



item No. 82162

**Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho velmi progresivní konstrukce poskytovala od počátku mnoho prostoru pro další vývoj.**

Historie Bf 109 se začala psát na konci března 1933, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikaci L. A. 1432/33 na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. 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 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 nejjistší aerodynamiku.

V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně kompaktní až malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílejší osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. 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 konstrukcemi renomovanějších konkurentů. 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 „stodávitek“ ve více než 25 verzích a variantách.

## Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních 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 ve Španělsku dostávat i seriové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro demonstraci své letecké síly i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc o několik měsíců později doplněn ustanovením rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které přicházely díky intenzivnímu vývoji krátce po sobě. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvotiniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a při přepadení Polska 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. Přitom se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nemožnost nést přídatnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodech 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 dosáhla u „Friedricha“ 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 po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě role čistě stíhacího letounu se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, cvičné nebo záchytné stroje.

## Tato stavebnice: Bf 109G-14/AS

Verze Bf 109G (Gustav) byla prvním pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavní rozdíl představoval výkonnější motor DB 605, který byl dalším vývojem DB 601. Vznikla řada verzí, všechny pozdější varianty však byly de facto modifikacemi nejpočetnější verze G-6. Na začátku roku 1944 byl k dispozici motor DB 605AS s větším kompresorem, stejně jako zařízení pro vstříkávání vody do válců MW-50, které zvyšovalo výkon v malých a středních výškách (DB 605AM). Kombinací obou těchto vylepšení vznikl motor DB 605ASM.

Bf 109G-14 se k jednotkám dostal v červnu 1944 a představoval záměr vytvořit standardní typ, který by v sobě spojoval četná vylepšení, ke kterým v průběhu vývoje verze G-6 docházelo. Tyto kontinuálně prováděné modifikace vedly k množství subverzí, což komplikovalo výrobu. Nový typ poskytl zvýšené letové výkony, neboť zařízení MW-50 zvýšilo výkon motoru na 1324 kW (1775 hp). Standardem se pro G-14 stal překryt kabiny Erla. V polovině roku 1944 již bylo také běžné nahrazování některých původně kovových částí překližkovými z důvodu nedostatku kovů. Jedním takovým dílem byl i zvýšený směrový stabilizátor s kormidlem, který dostalo mnoho G-14.

Kromě základního provedení Bf 109G-14 vznikly další čtyři subvarianty: G-14AS (výškový stíhač, motor DB 605ASM s MW-50); G-14ASy (výšková velitelská verze), G-14y (velitelská verze) a G-14/U4 (standardní G-14 ale s kanónem Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 menší ráže 20 mm). Celkem bylo podle odhadů vyrobeno asi 5500 Bf 109G-14.

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  
OHNOUOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



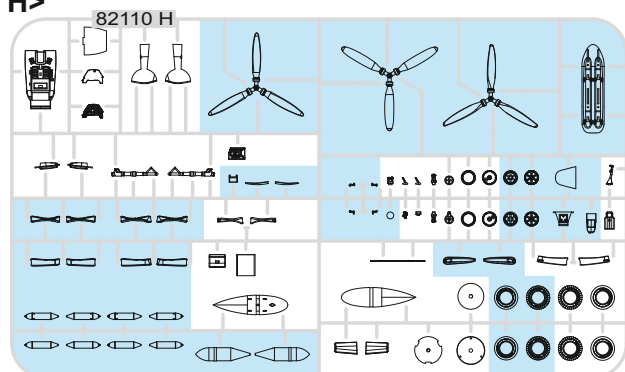
PIÈCES



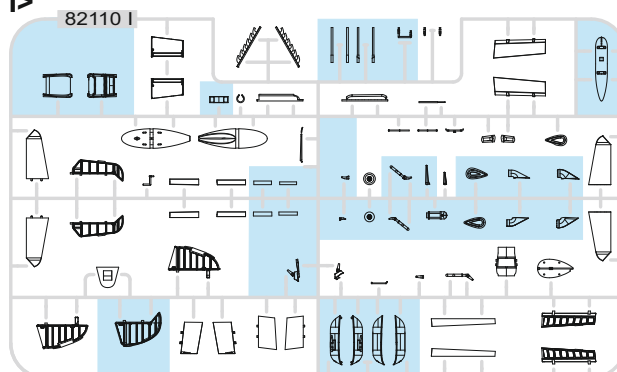
部品

## PLASTIC PARTS

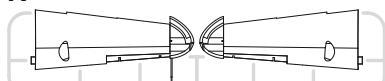
H&gt;



I&gt;

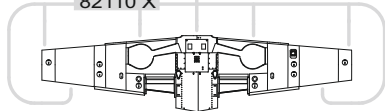


N&gt;



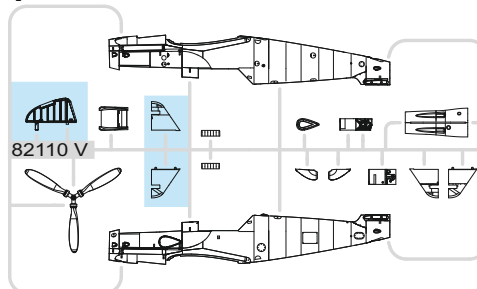
82110 N

X&gt;



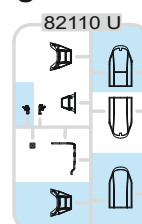
82110 X

V&gt;



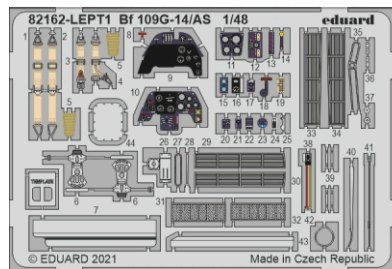
82110 V

U&gt;



82110 U

## 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



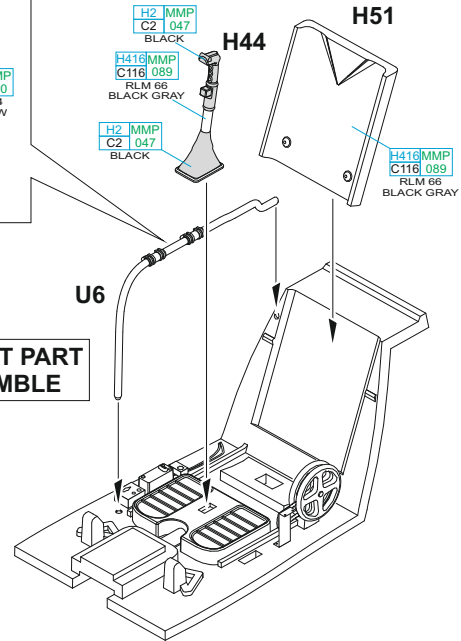
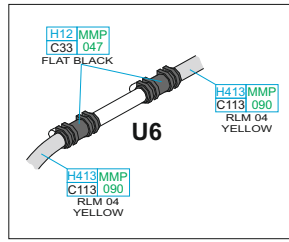
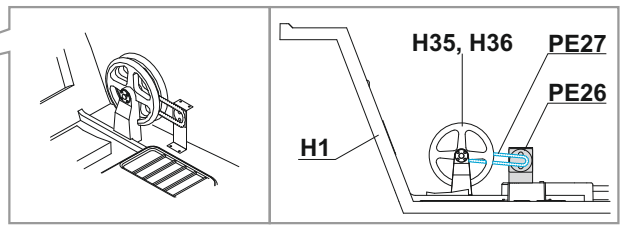
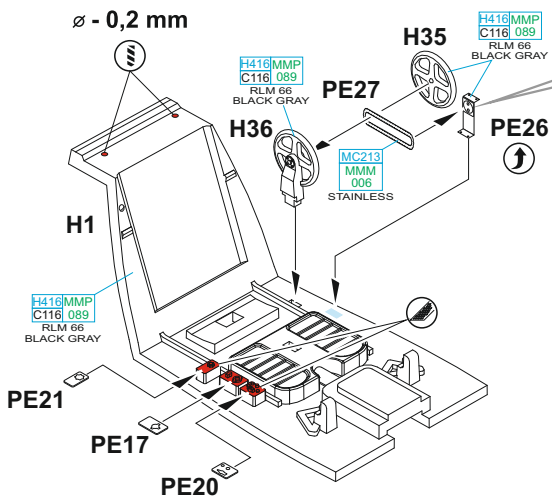
PEINTURE



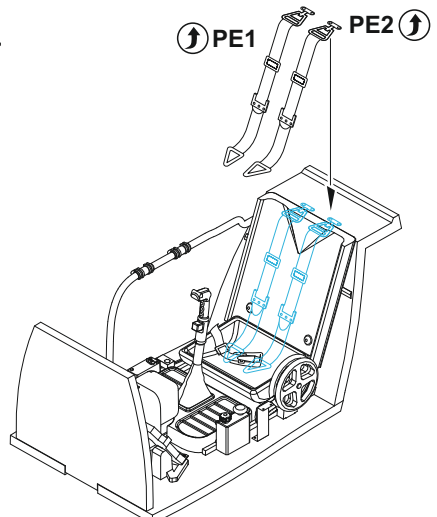
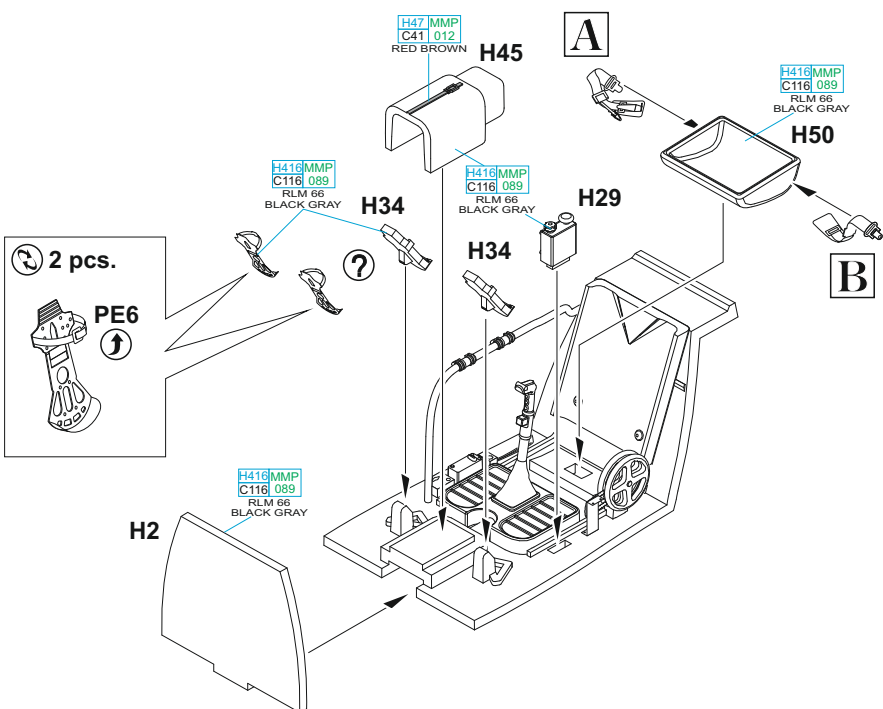
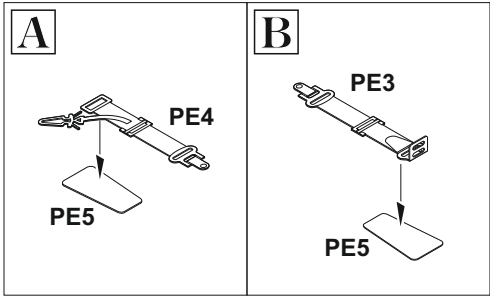
色

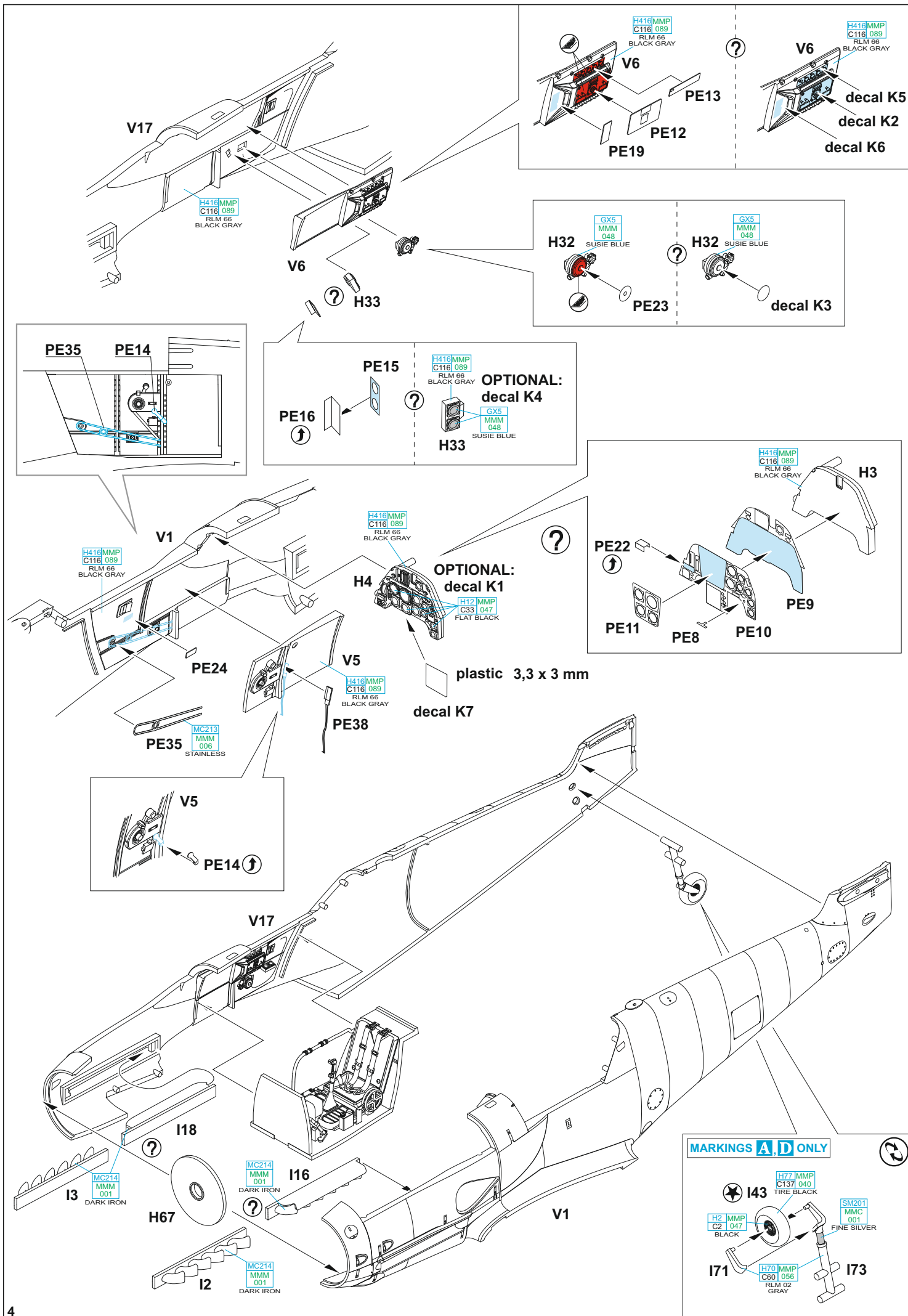
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H324	C324	MMP-116	LIGHT GREY
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		RLM23 RED

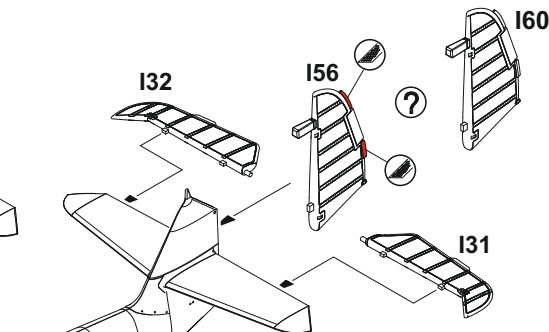
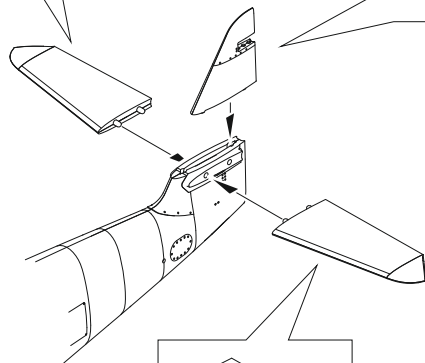
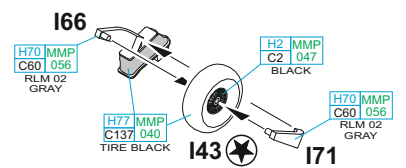
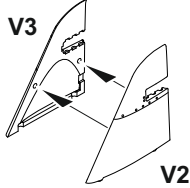
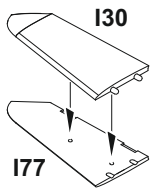
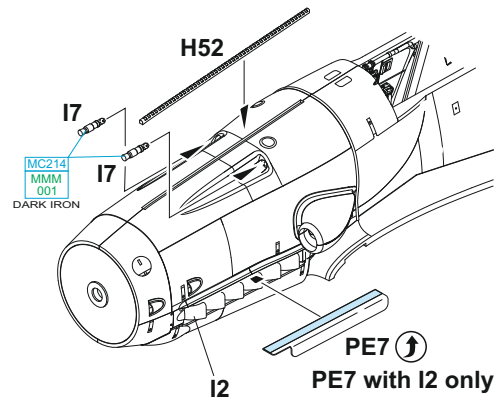
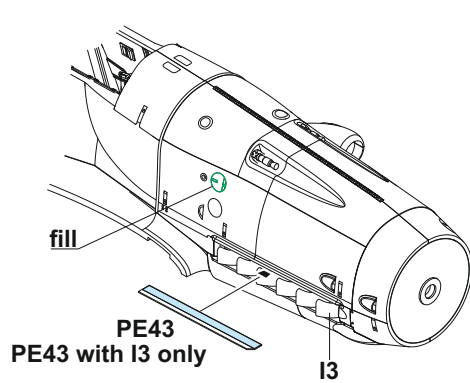
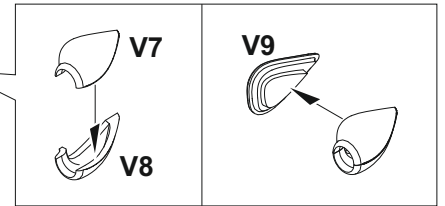
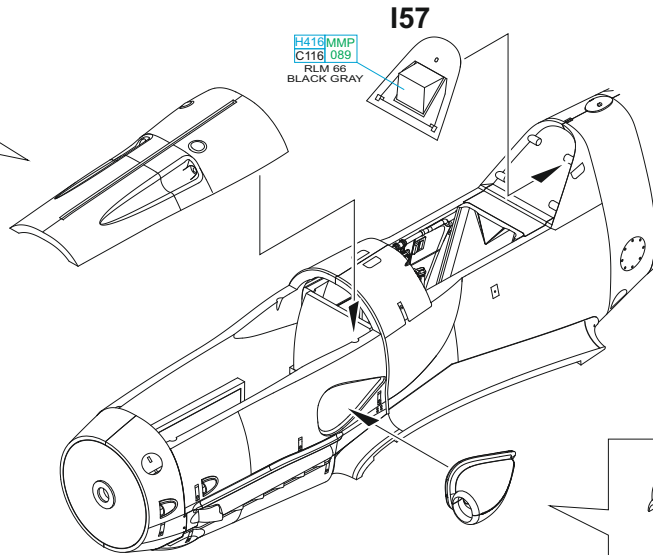
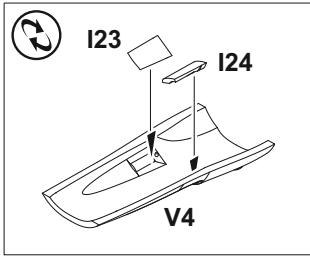
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
	C26	MMP-080	DUCK EGG GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX5		MMC-048	SUSIE BLUE



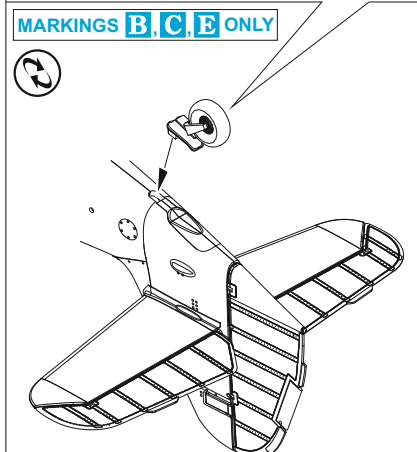
THE LATEST PART TO ASSEMBLE

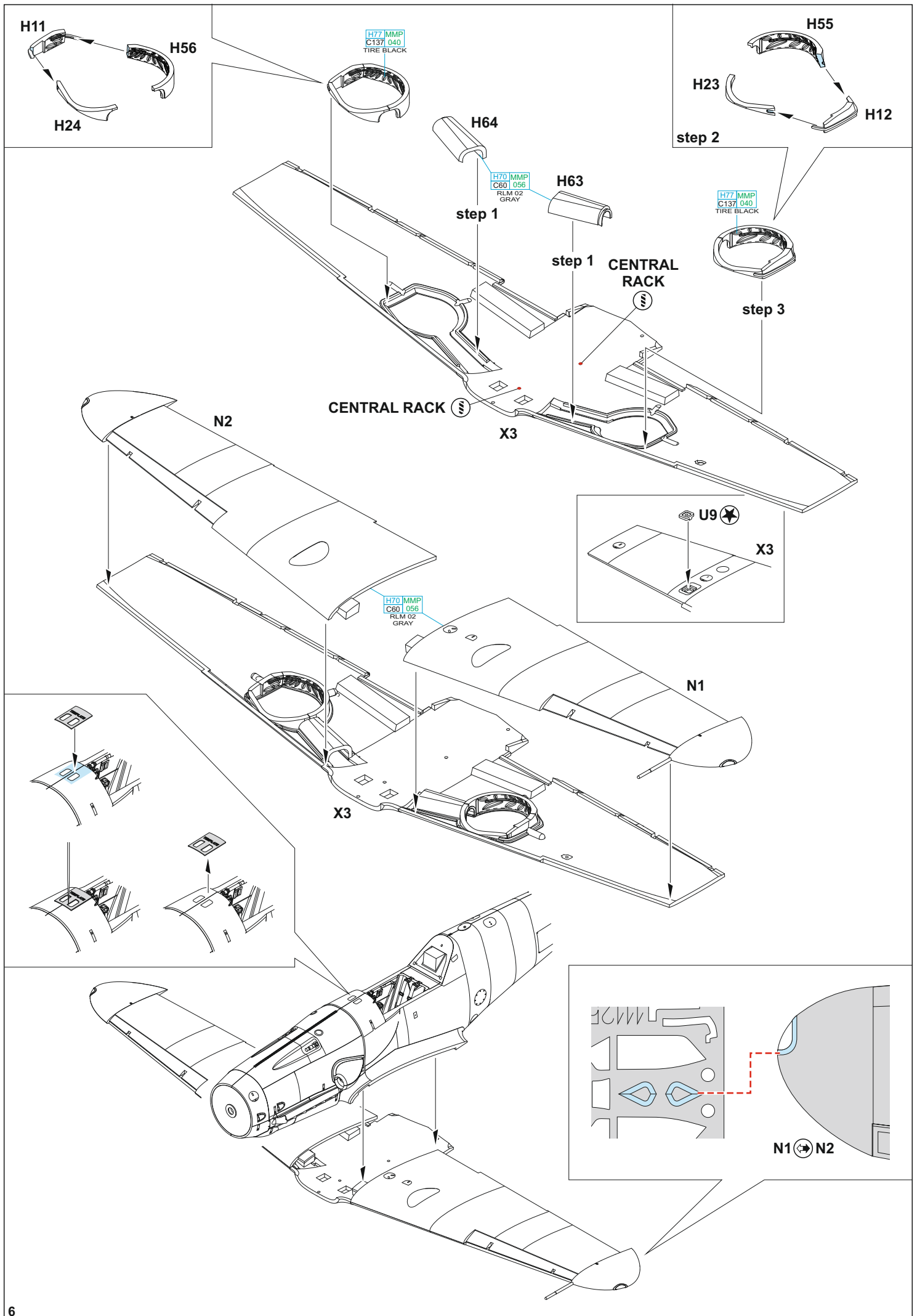


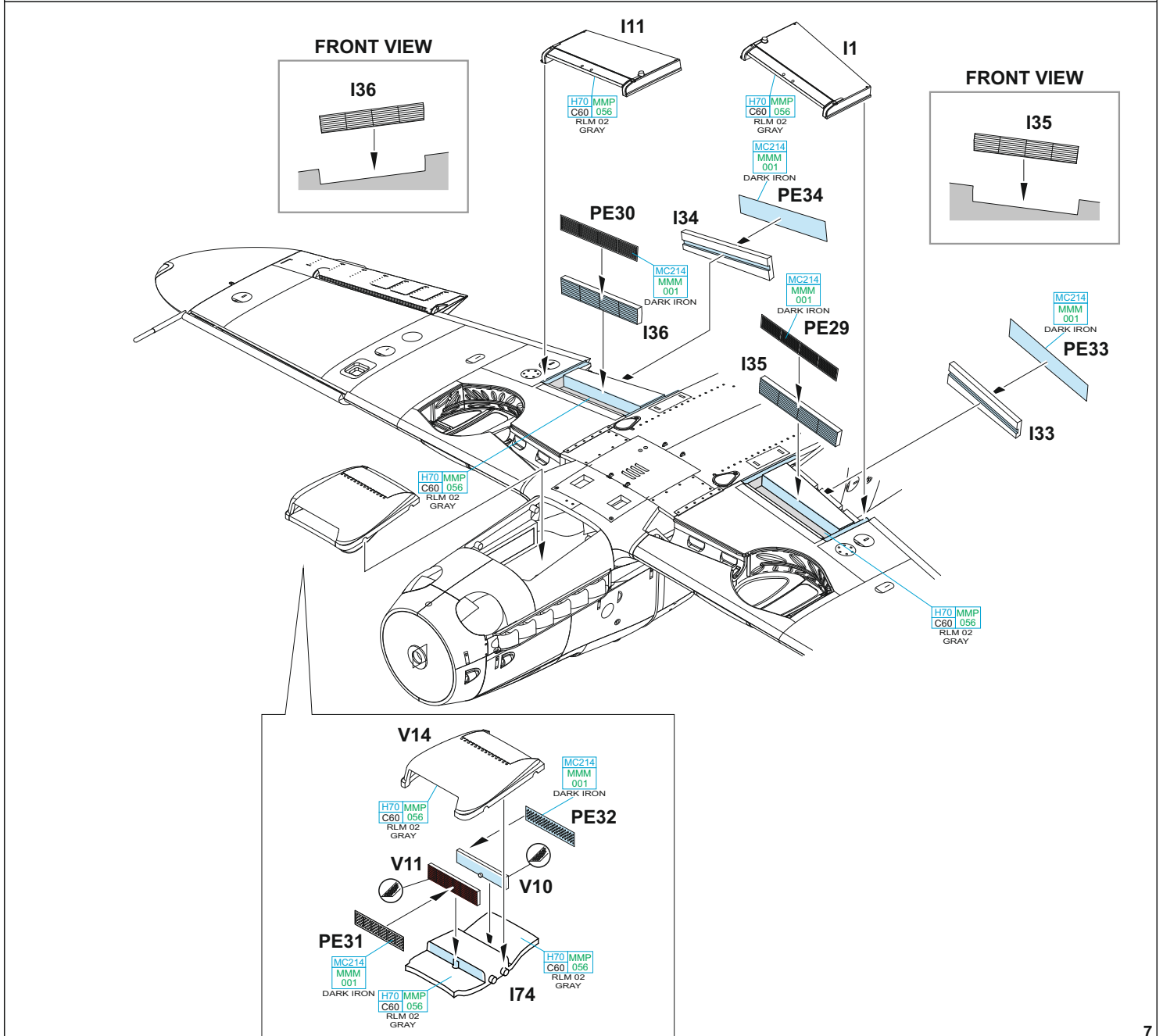
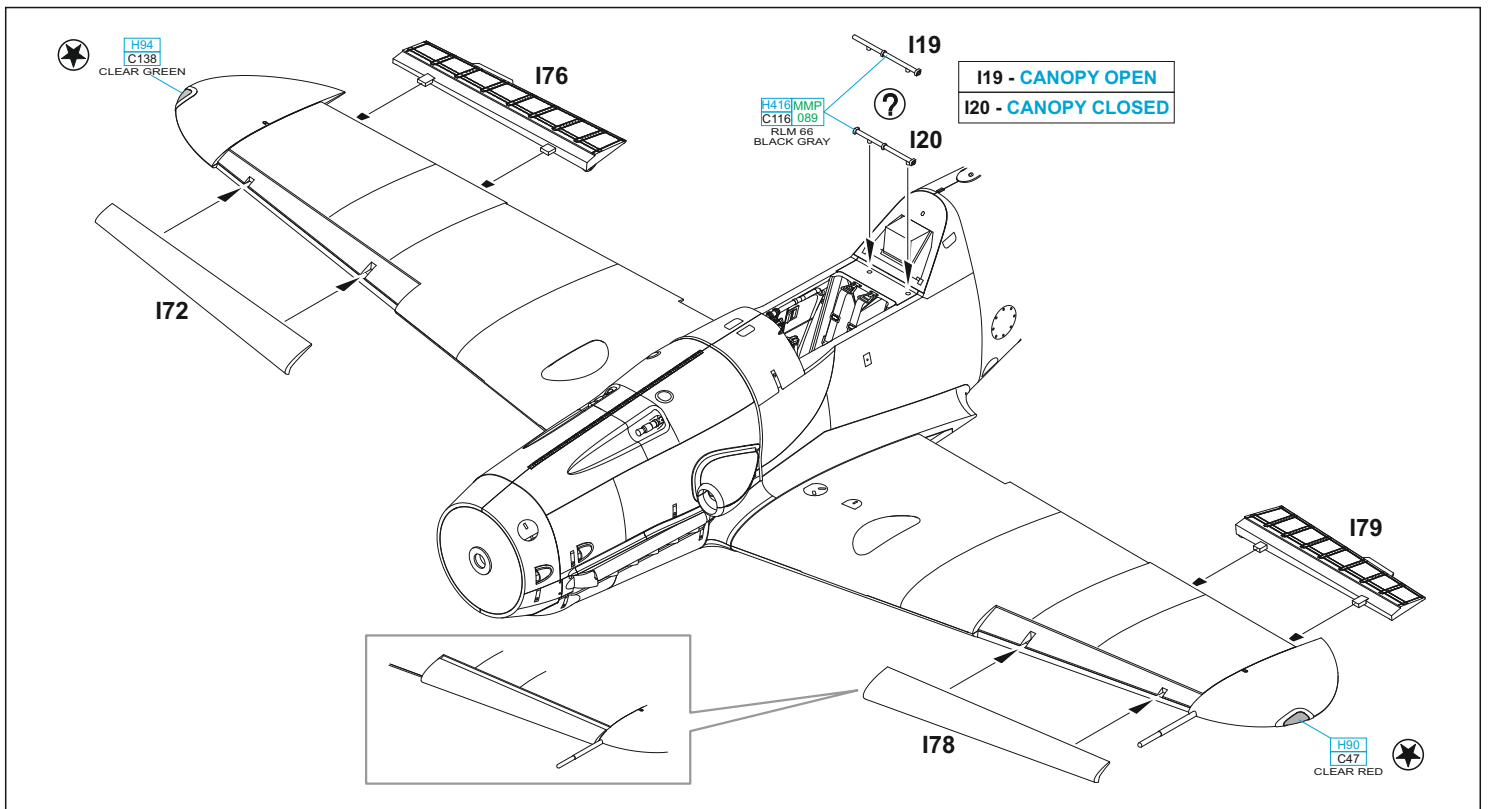


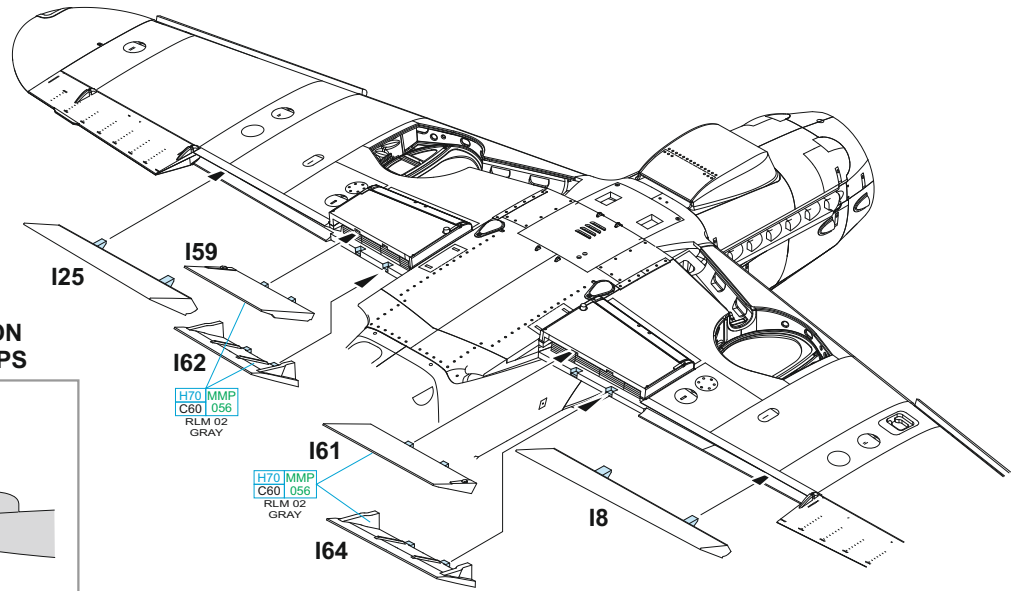


I56 - MARKINGS A, B, C  
I60 - MARKINGS D, E

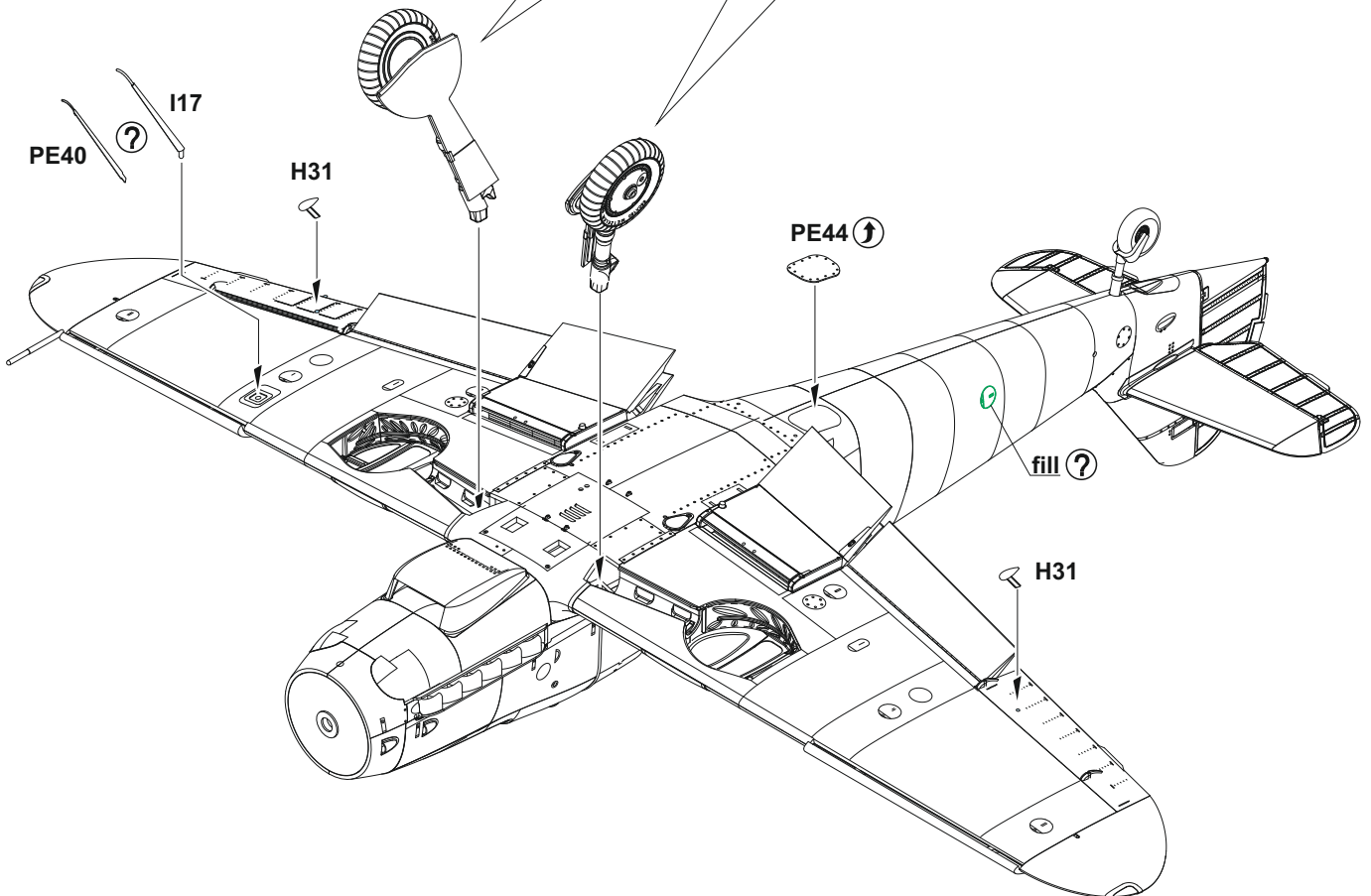
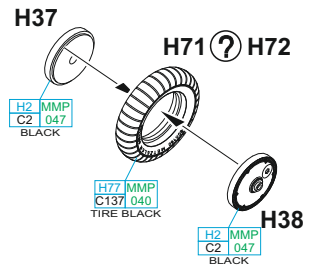
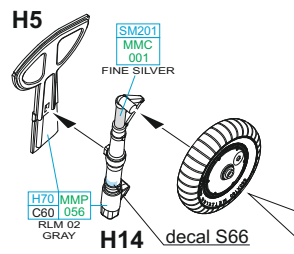
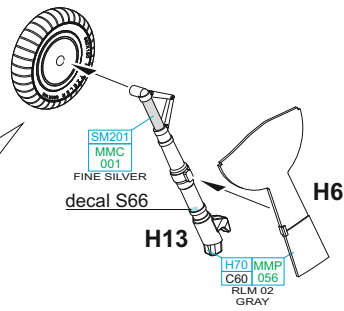
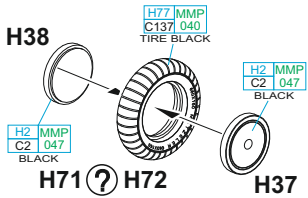
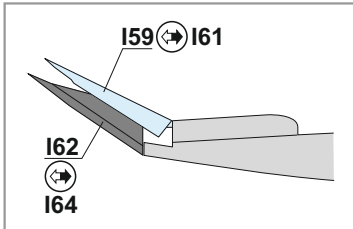




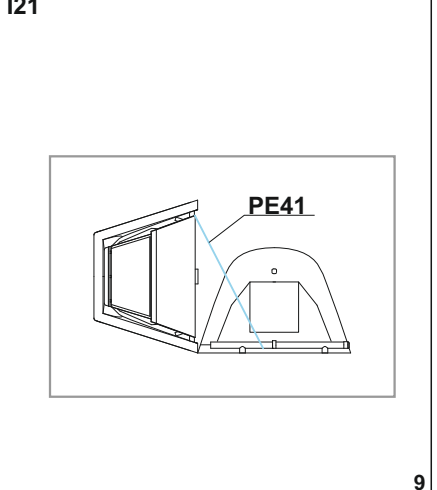
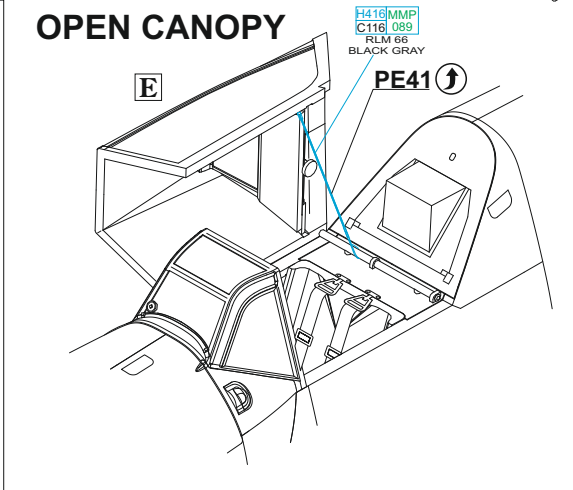
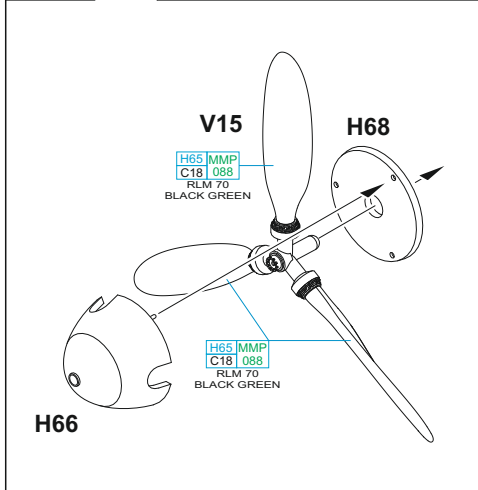
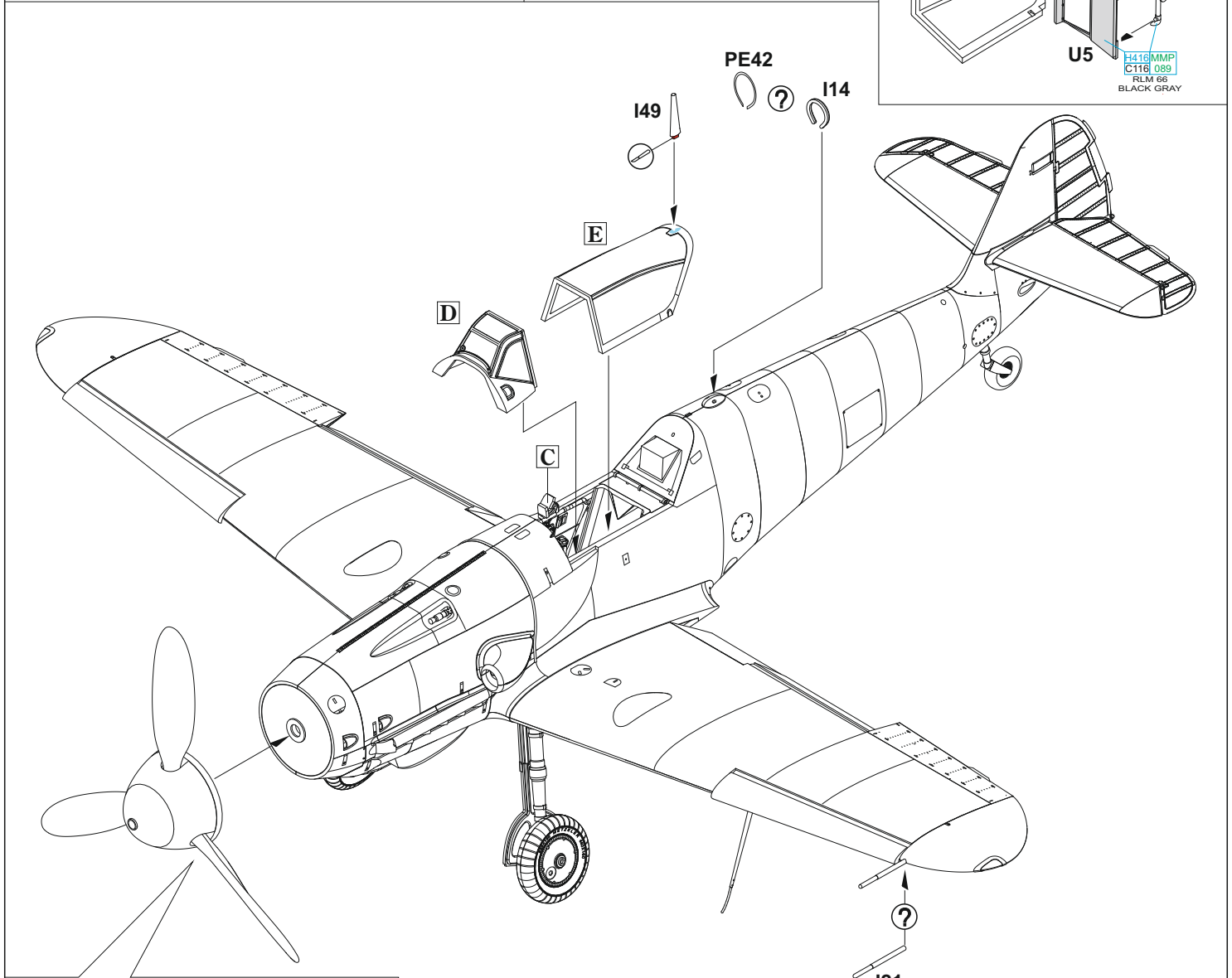
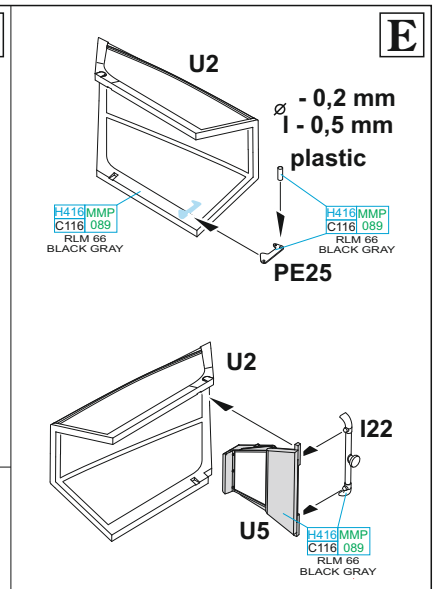
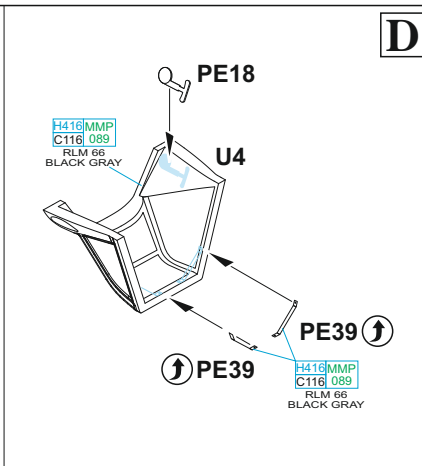
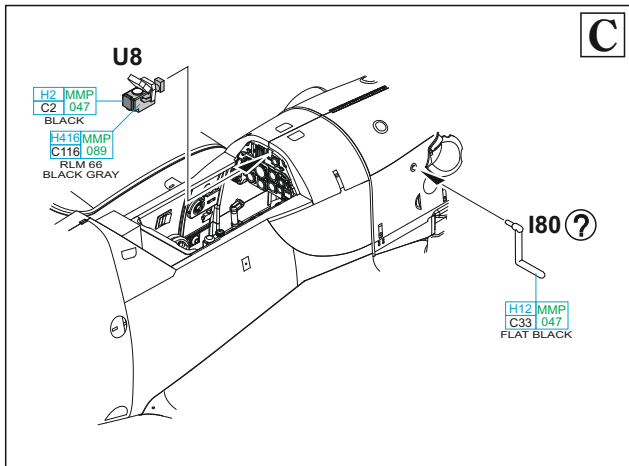


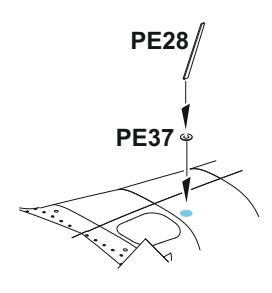
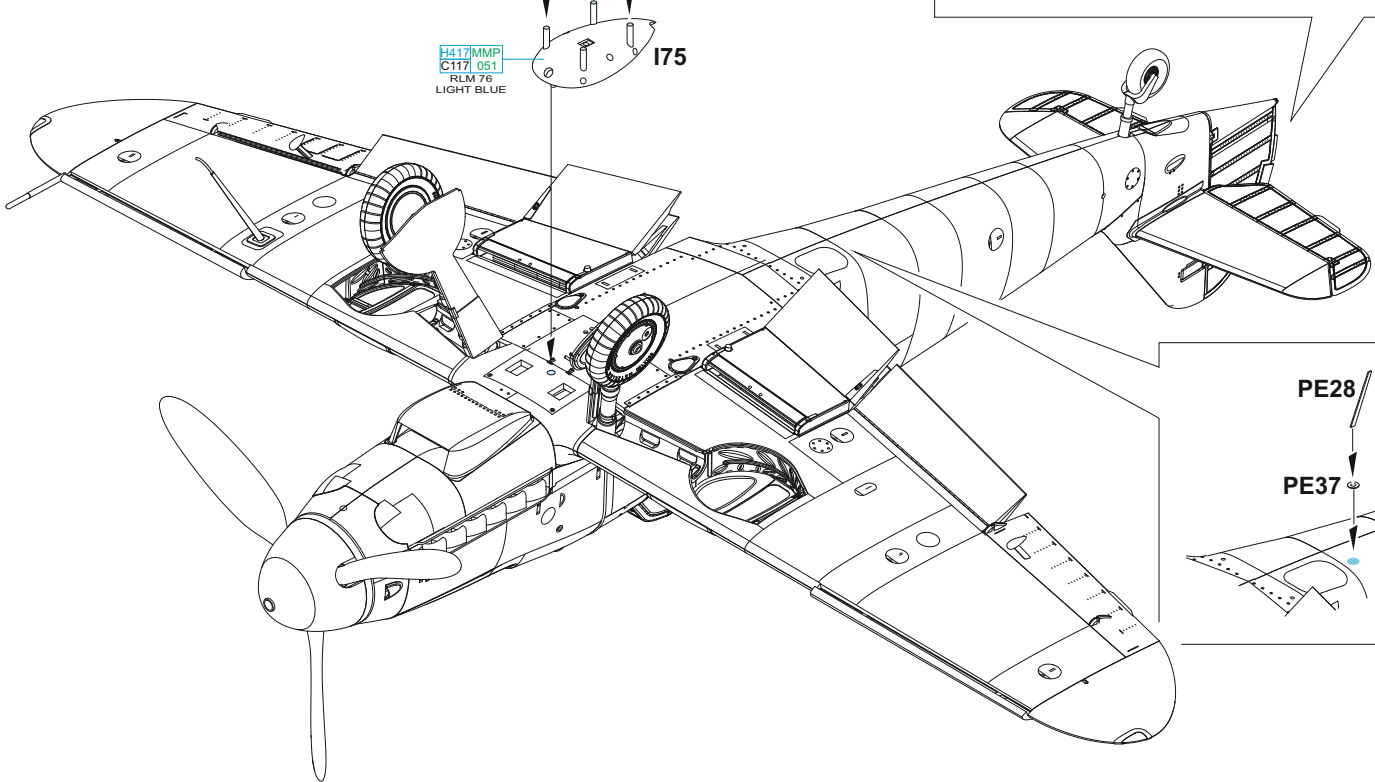
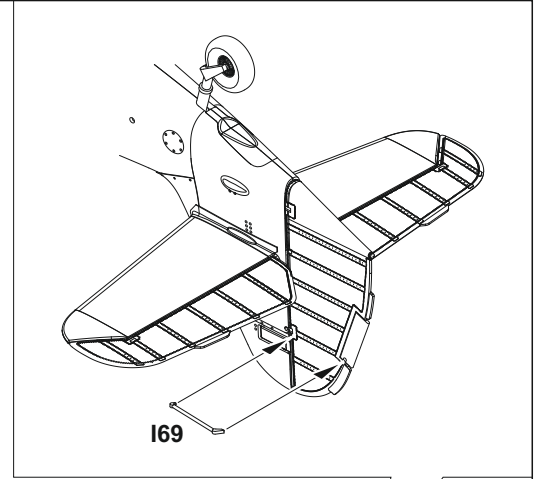
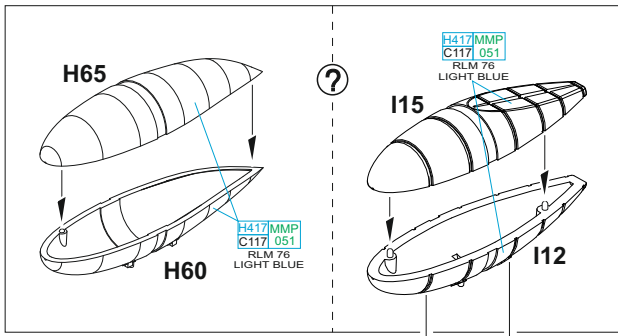


**CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS**

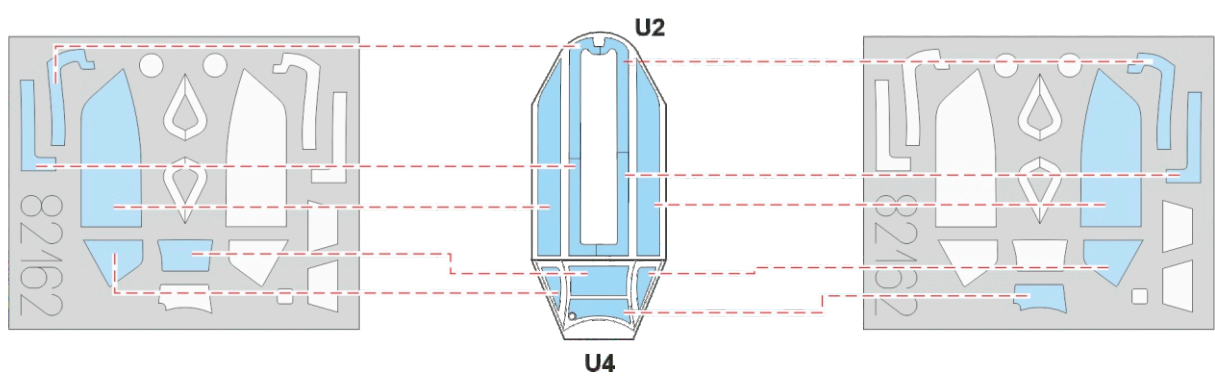
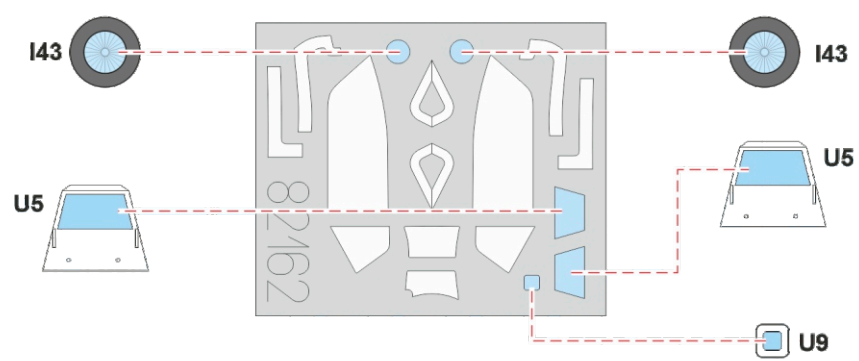




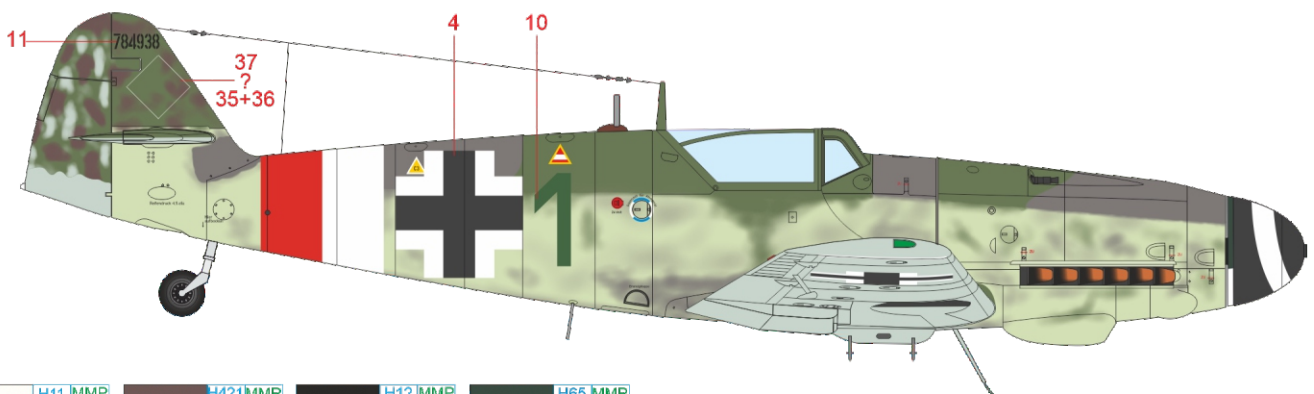
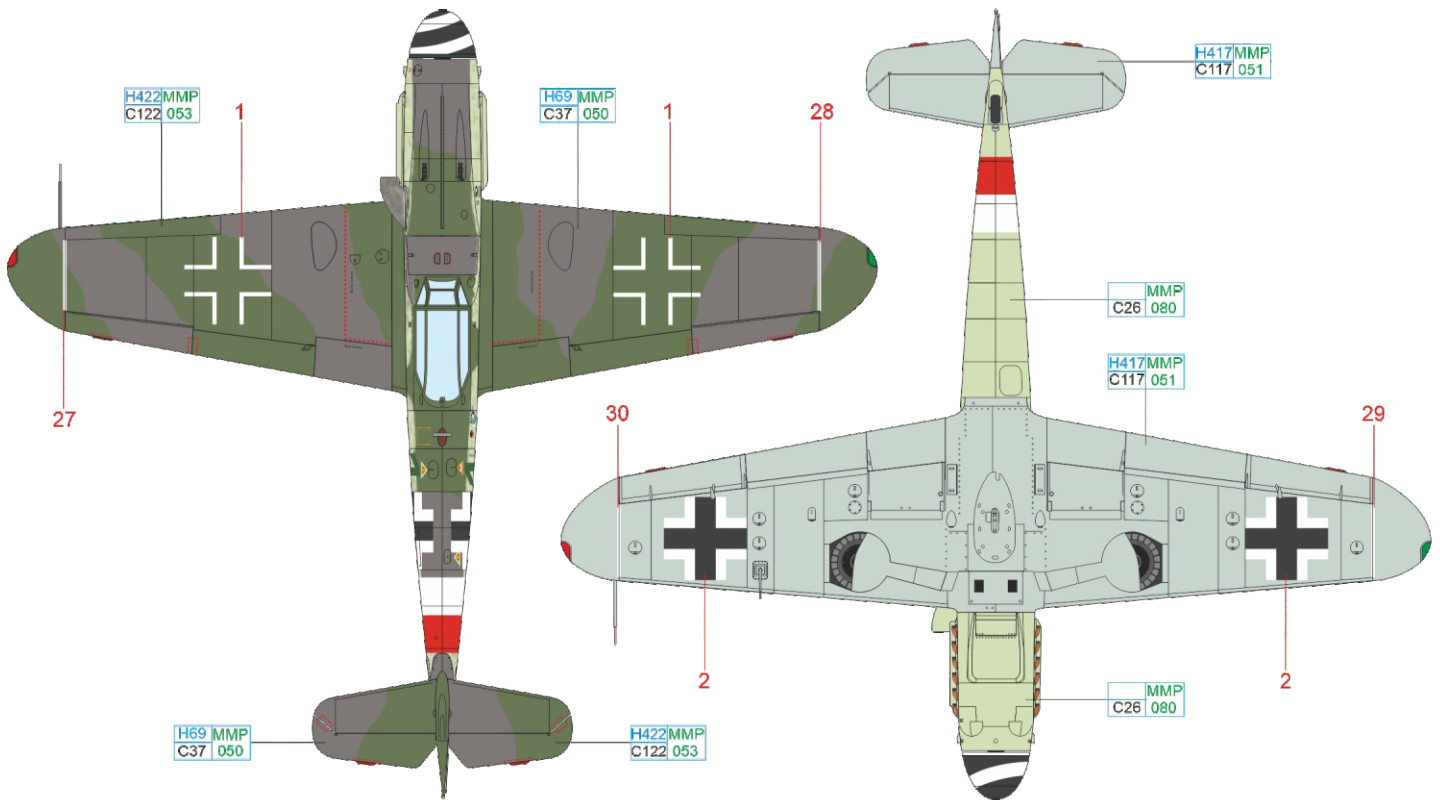
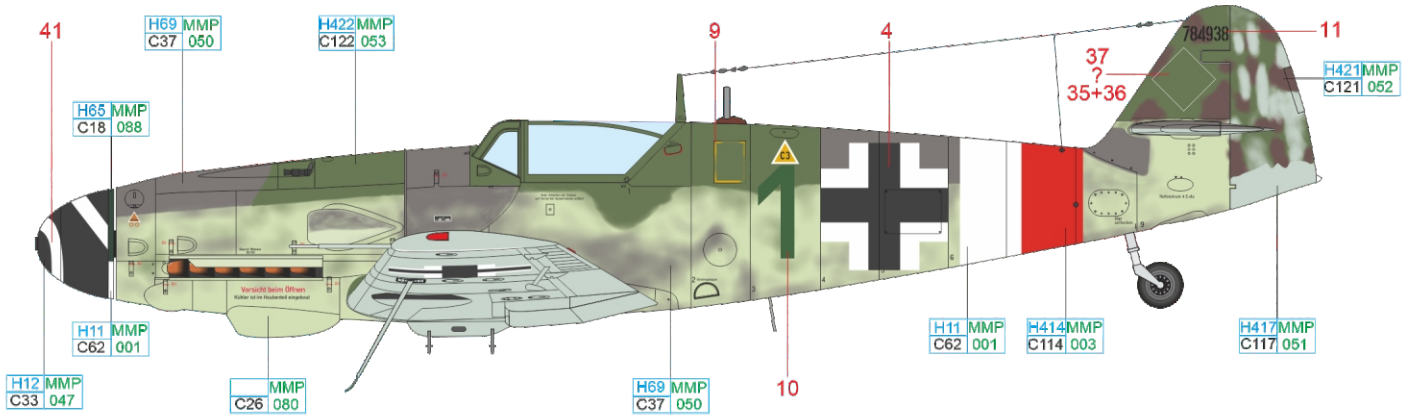




**eduard**  
**MASK**  
**82162**



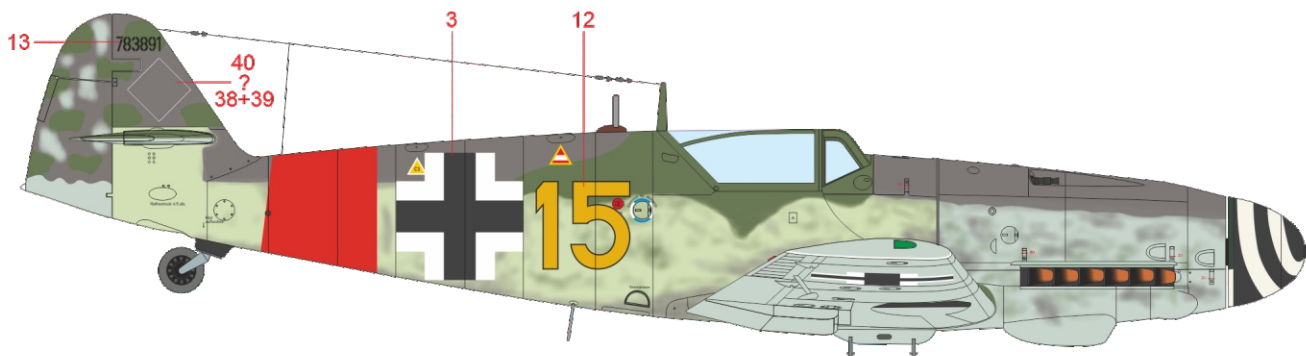
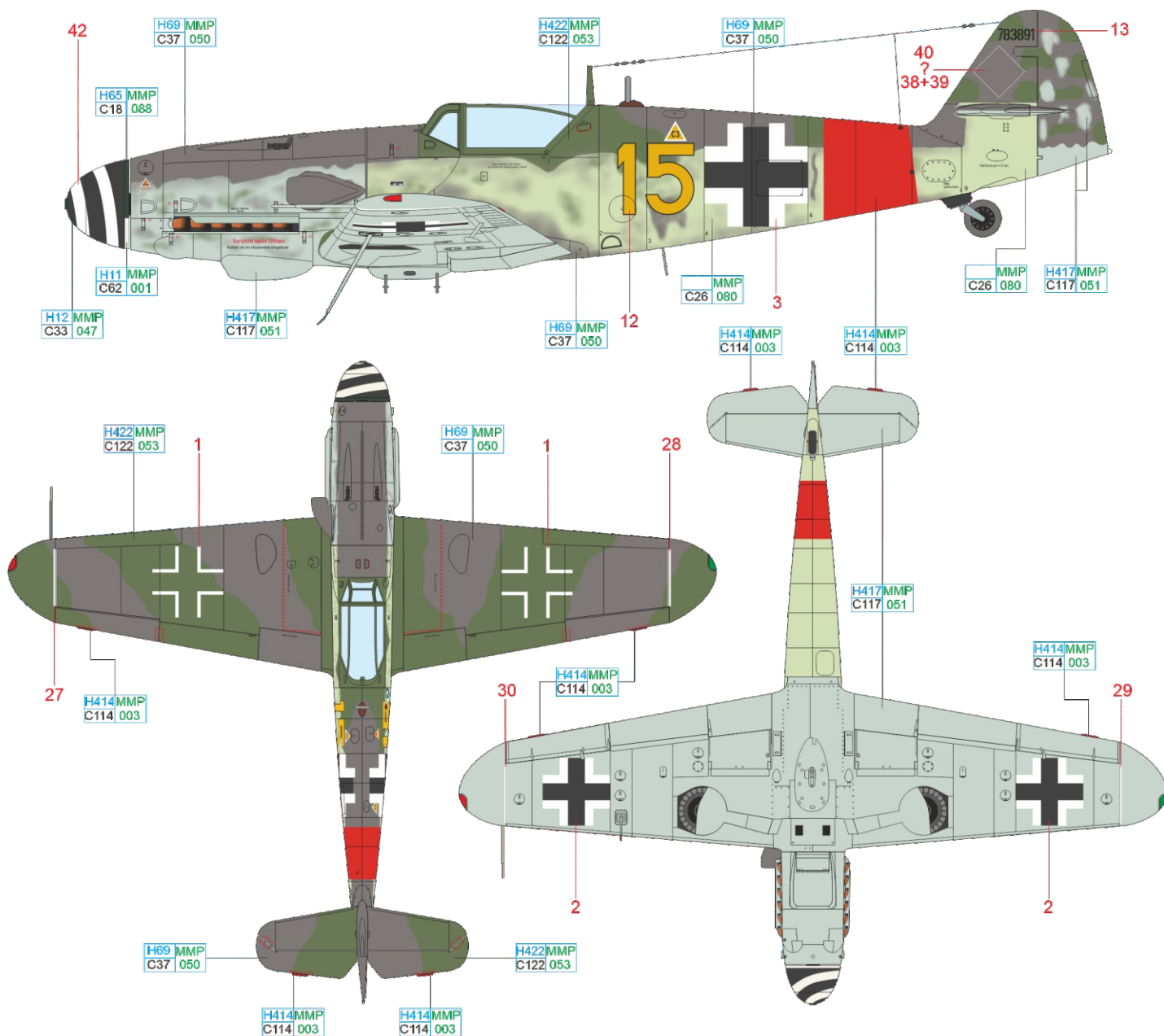
Jednou z posledních nově založených jednotek Luftwaffe byla v červenci 1944 Jagdgeschwader 6. Její štáb, plus I. a II. Gruppe vznikly v tehdejší Königsbergu (nyní Kaliningrad) a byly vyzbrojeny stíhacími Fw 190A. Její III. Gruppe vznikla až v říjnu 1944 přejmenováním I./JG 5 a byla vyzbrojena Messerschmitty Bf 109G. Celá jednotka se 1. ledna 1945 zúčastnila operace Bodenplatte, což byl útok stíhacích jednotek na spojenecká letiště na osvobozených územích západní Evropy. Bf 109G-14/AS s označením zelená 1 byl vyfotografován v květnu 1945 na letišti v Twenthe. Uvádí se, že zde přistál pravděpodobně v důsledku poruchy motoru po návratu z operace Bodenplatte. Stroje JG 6 nosily označení červeno-bílo-červenými pruhy na konci trupu, na této „stodevítce“ bylo označení provedeno pouze dvěma pruhy.



WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 81	H421 MMP C121 052	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 76	H417 MMP C117 051	DUCK GREEN	MMP C26 080
						RLM 23	H414 MMP C114 003

# B WNr. 783891, Fw. Heinz-Paul Müller, 9./JG 300, Jüterbog-Damm, Německo, podzim 1944

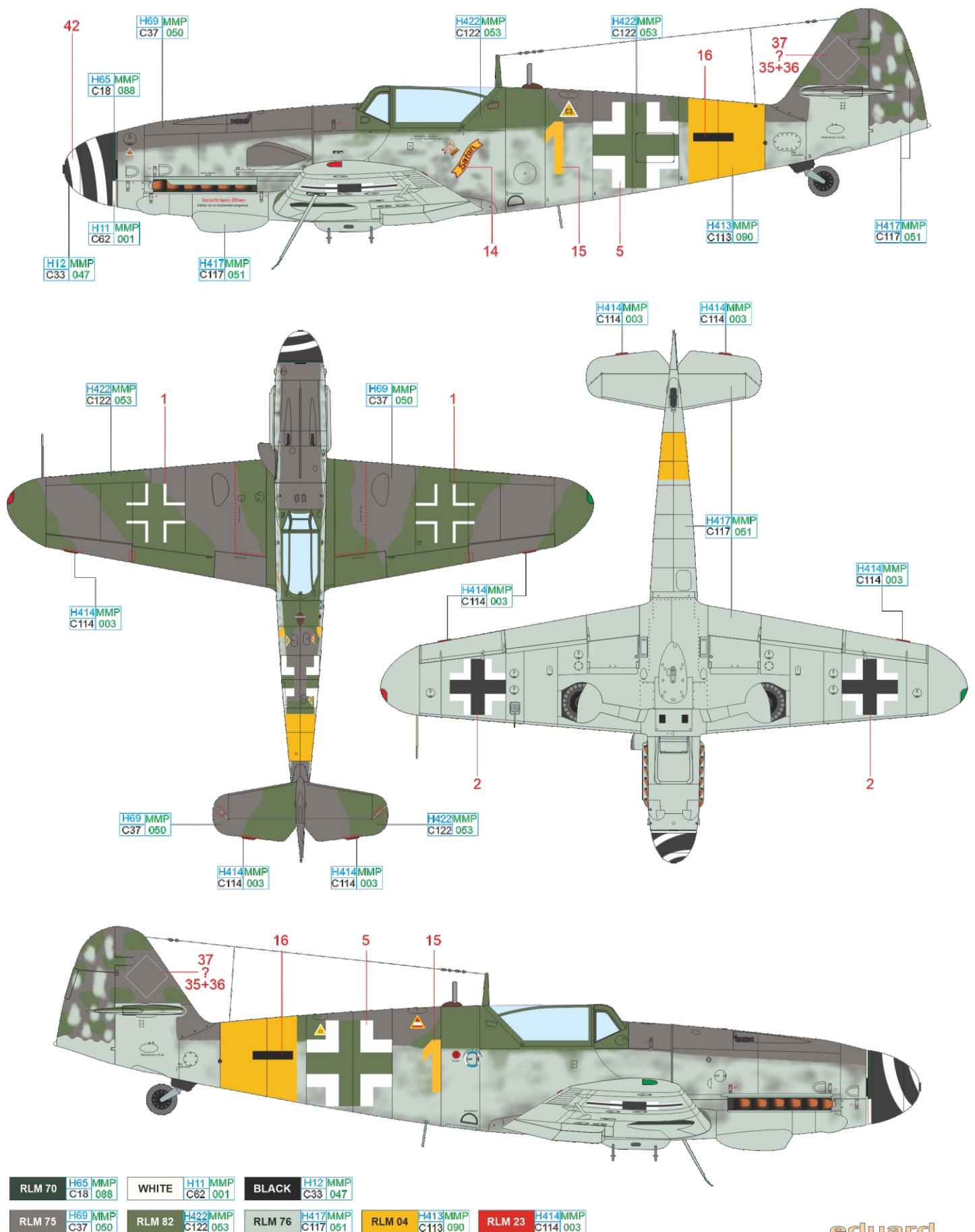
S tímto Messerschmittem Bf 109G-14/AS výrobního čísla 783891 a trupovým označením žlutá 15 létal u 9./JG 300 Fw. Heinz-Paul Müller. Dosáhl s ním dvou sestřelů Mustangů. Služba tohoto stroje u Luftwaffe se uzavřela 27. listopadu 1944 nad Clausthalle-Zellerfeldem, kdy byl sestřelen a pilot zraněn. JG 300, operující nad Německem v rámci Obrany říše, označovala na podzim roku 1944 své stroje červeným pruhem, obepínajícím trup za výsostným označením.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 76	H417 MMP C117 051
		GREEN YELLOW	MMP C26 080	RLM 23	H414 MMP C114 003

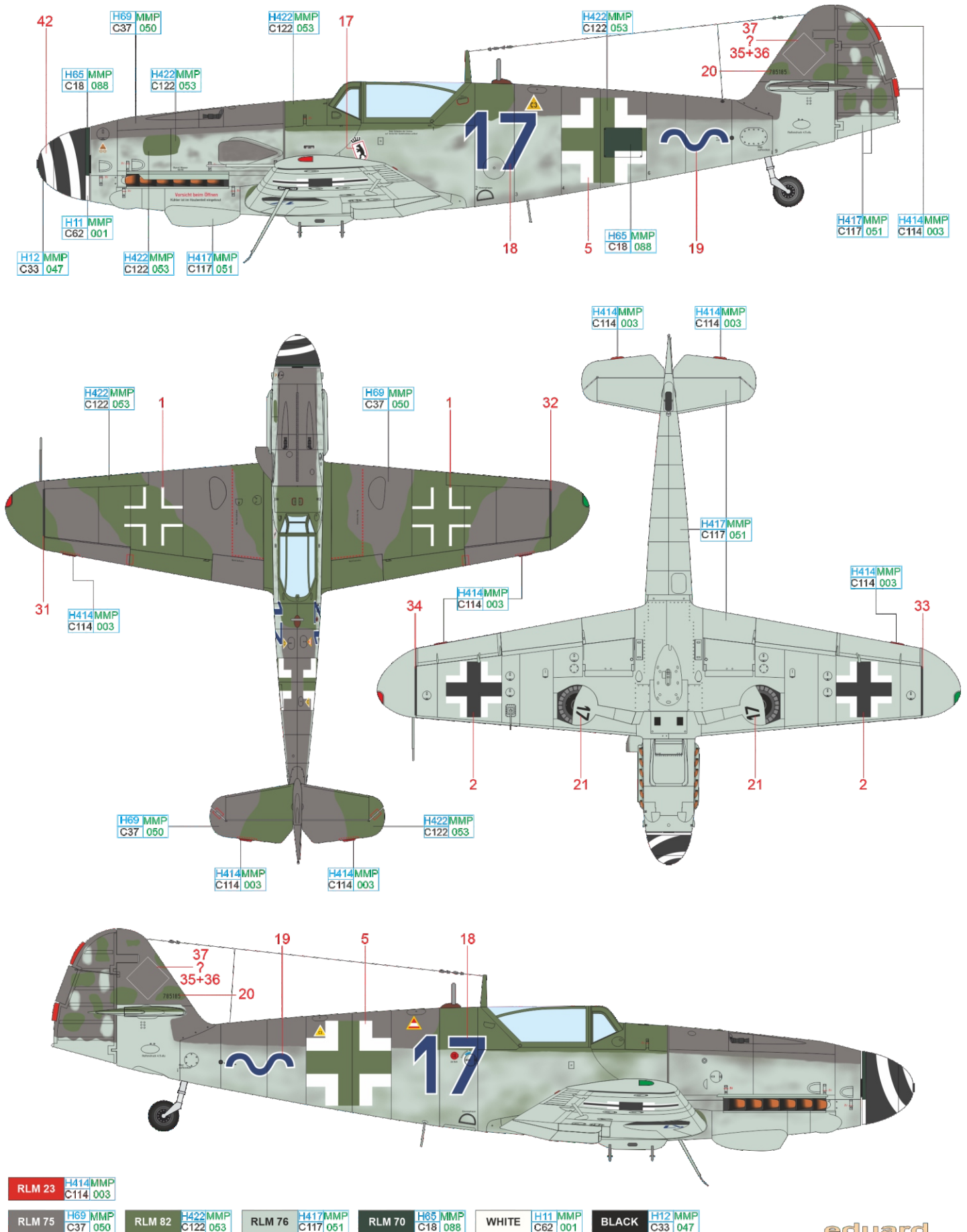
# C Lt. Walter Köhne, 6./JG 11, Wunsdorf, Německo, říjen 1944

Zatímco Fw 190A-5, s nímž létal Uffz. Walter Köhne u 1./JG 1, nesl pod kokpitem jméno pilotovy angorské kočky Uschi, jeho Bf 109G-14/AS, který používal v e funkci velitele u 6./JG 11, nesl pod kabinou kresbu hlavy ovčáckého psa a jeho jméno Satan. Velení 6. Staffel JG 11 bylo Lt. Köhnenmu svěřeno 14. července 1944, v té souvislosti musel také absolvovat přeškolení na Messerschmitt Bf 109G, neboť u předchozí jednotky létal na Focke-Wulfch. V době převzetí nové funkce byl esem s dvaceti osmi sestřely, do konce války přidal ještě další dva. Jednotce velel až do jejího rozpuštění na začátku dubna 1945, poté byl převelen do Landsbergu k přeškolení na proudové Me 262.



# D WNr. 785185, Lt. Heinz Schüler, 16./JG 5, Stavanger-Forus, Norsko, březen 1945

V listopadu 1944 ve Stavangeru byla 16. Staffel Jagdgeschwader 5 vytvořena proto, aby doplnila stav IV. Gruppe na čtyři Staffel. Výzbroj IV./JG 5 byla v této době unifikována na Bf 109G-14, přestože pár Fw 190 u jednotky zůstalo až do konce roku 1944. S Bf 109G-14/AS, označenou modrá 17, létal Lt. Heinz Schüler, který si pod čelní štítek nechal namalovat znak Berlína. Marking stroje doplňuje modrá, bíle lemovaná vlnovka, označující stroje IV. Gruppe. Na fotografiích tohoto letounu je patrné, že v té době nenesl na trupu označení jednotek v rámci Obrany říše, přestože 27. března 1945, kdy s ním nouzově přistál Lt. Schüler na letišti Stavanger-Sola, již černý a žlutý pruh (označení strojů JG 5) za trupovým křížem měl.



Po vyhlášení Italské sociální republiky 18. září 1943, což byl loutkový stát na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, jí bylo Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana, sestávala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), skupiny torpédových bombardérů (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několika 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 i několik K-4. Původní německé označení bylo přestříkáno italskými barvami a stroje obdržely také italské označení. Německé kříže byly ponechány pouze na spodní straně křídla.

