

Bf 109G-10

Vznik pozdních verzí Bf 109G, poháněných motory DB 605AS a DB 605D a vyráběných v řadě navzájem si podobných výrobních variant, byl reakcí německého leteckého průmyslu na požadavek urychleného vývoje a dodávek výkonných stíhacích letadel pro jednotky Luftwaffe, čelících na jaře 1944 silící spojenecké bombardovací ofenzívě. Po příchodu strojů P-51B a P-51D Mustang k 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, 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). Tyto motory používaly 87 oktanový benzin B4. První motory DB 605AS byly k dispozici začátkem roku 1944. Na přelomu jara a léta 1944 byl připraven motor DB 605ASM, využívající 96 oktanový benzin C3. Později byly vyvinuty další verze motoru AS (ASCM, ASMO, ASB, ASC), používající různé kombinace benzinů B4 nebo C3 a různých forzážních systémů GM-1 nebo MW50 a jeho variant. Systémy GM-1 a MW50 mohly být v některých případech v jednom stroji instalovány společně, ale jejich společné použití ve stejnou dobu bylo zakázané (a také prakticky nemožné). V závislosti na různých subverzích použitých motorů byly letouny vybavovány různými verzemi chladičů, olejových nádrží a sání vzduchu ke kompresoru. Motory DB 605AS poháněly letouny Bf 109G-6/AS a Bf 109G-14/AS, a také menší počet Bf 109G-10.

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 54litrovou olejovou nádrží a větším sáním vzduchu ke kompresoru.

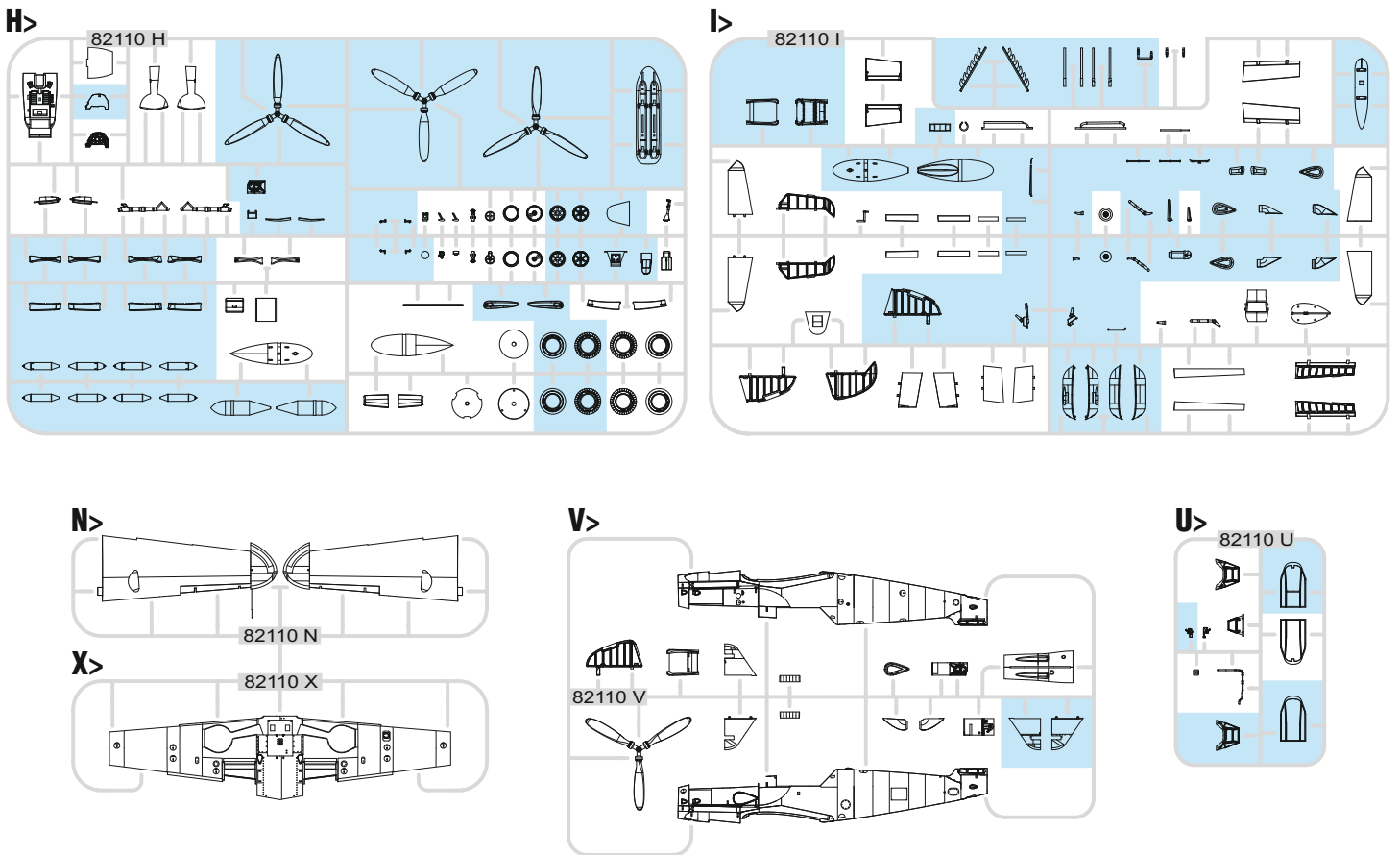
Na produkci Bf 109G-6/AS a G-14/AS tak navázala na podzim 1944 výroba Bf 109G-10, poháněných motory DB 605D různých verzí. Společným znakem všech verzí Bf 109G-10 byla, kromě zmíněné instalace některé z verzí motoru DB 605D a s ní spojené široké motorové kapoty (koňská prdel), instalace většího předového 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 ve závodech tří firem: Erla v Lipsku, Messerschmitt AG v Regensburgu 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 v Lipsku 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 době 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 spojeneckém bombardování 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 Mtt. Regensburg, výrobní blok 13xxxx

Mateřská továrna Messerschmitt v Regensburgu vyrobila v listopadu a v prosinci 1944 120 (některé zdroje udávají 123) kusů Bf 109G-10, vesměs konvertovaných z Bf 109G-14/AS zástavbou motoru DB 605D. Poslední tři kusy byly dodány v lednu 1945. Tyto stroje jsou vnějškově prakticky identické s pozdějšími G-14/AS z produkce Mtt. Regensburg (blok 78xxxx), liší se jen několika maličkostmi.

PLASTIC PARTS



GUNZE	MISSION MODELS		
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	BLACK GREEN RLM70
H68	C36	MMP-049	DARK GRAY RLM74
H69	C37	MMP-050	GRAY RLM75
H70	C60	MMP-056	GRAY RLM02
H77	C137	MMP-047	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	YELLOW RLM04
H414	C114	MMP-003	RED RLM23
H416	C116	MMP-089	BLACK GRAY RLM66
H417	C117	MMP-051	LIGHT BLUE RLM76

MC METAL COLOR	METALLICS		
MC213	MMP-006	STEEL	
MC214	MMP-001	DARK IRON	
MICRO METAL SUPER METAL	METALLICS		
SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER	
MICRO COLOR GX	PAINTS		
GX05		SUSIE BLUE	

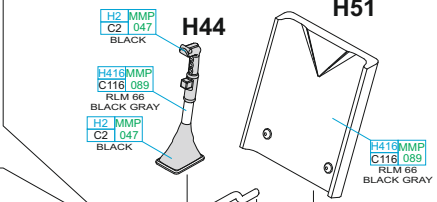
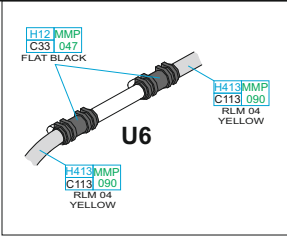
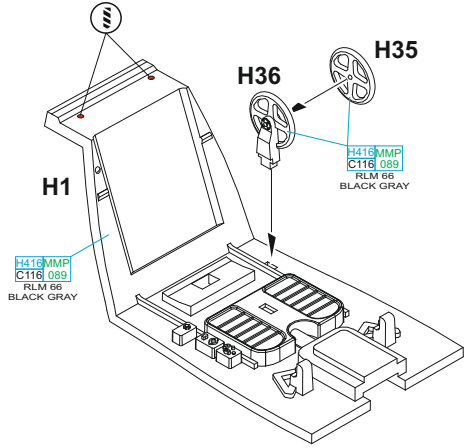
ATTENTION * UPOZORNĚNÍ * ACHTUNG * ATTENTION

- (GB)** 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.
- (CZ)** Před započatím 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.
- (D)** Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** Lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

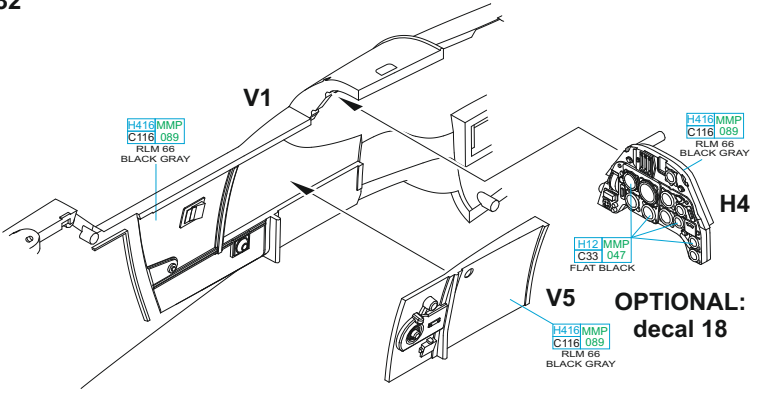
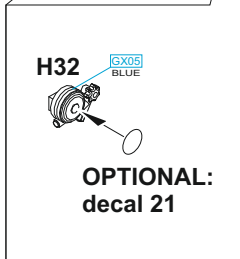
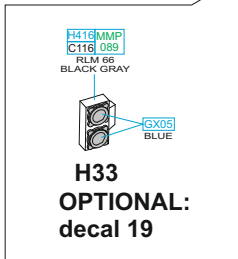
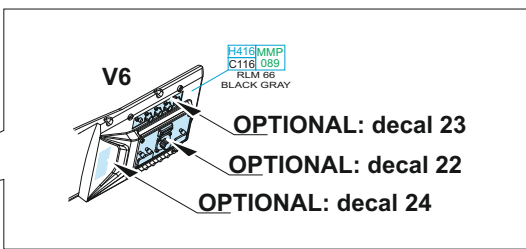
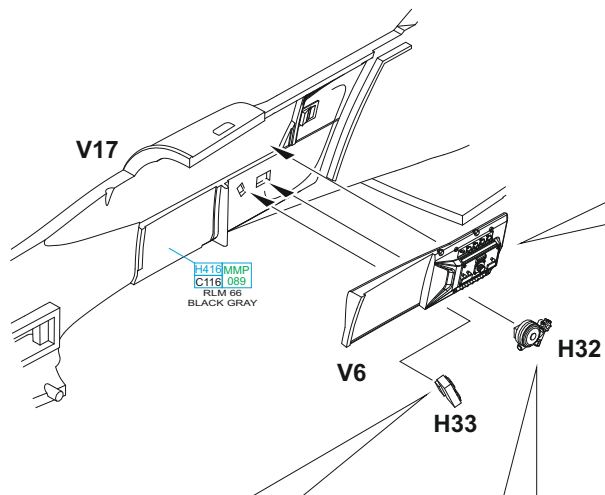
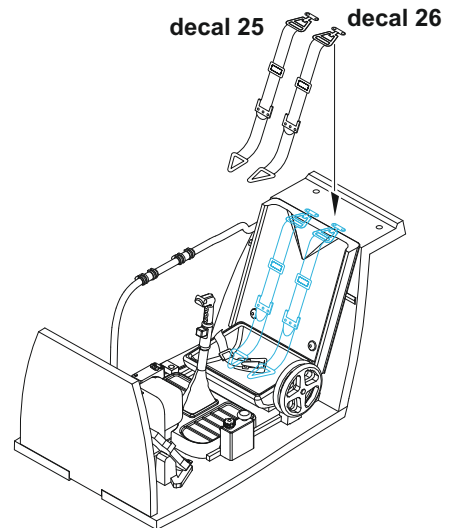
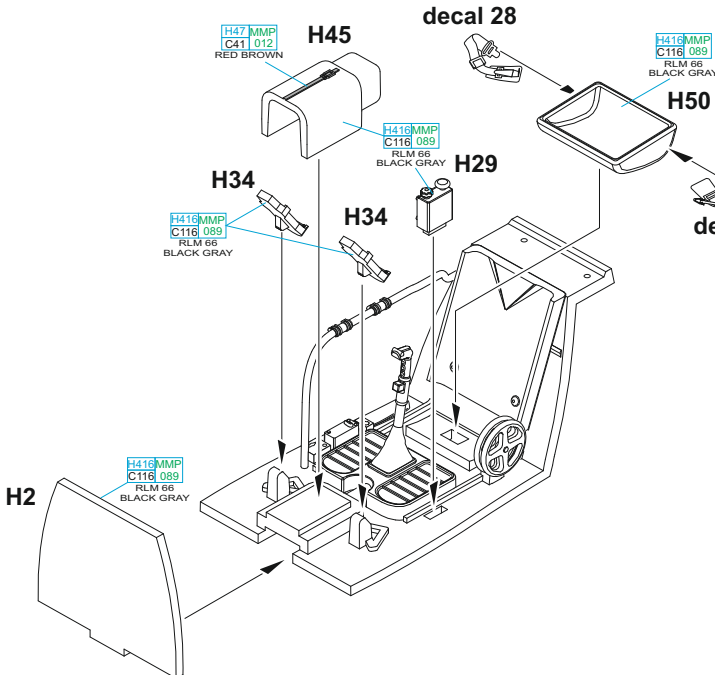
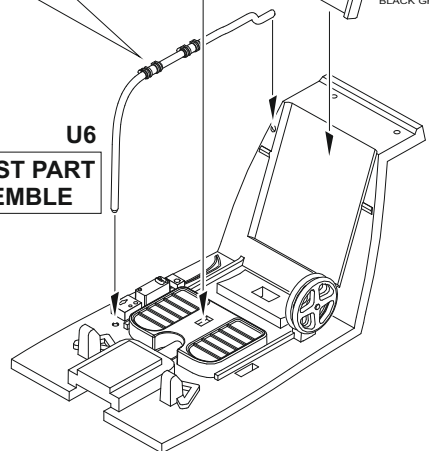
INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES

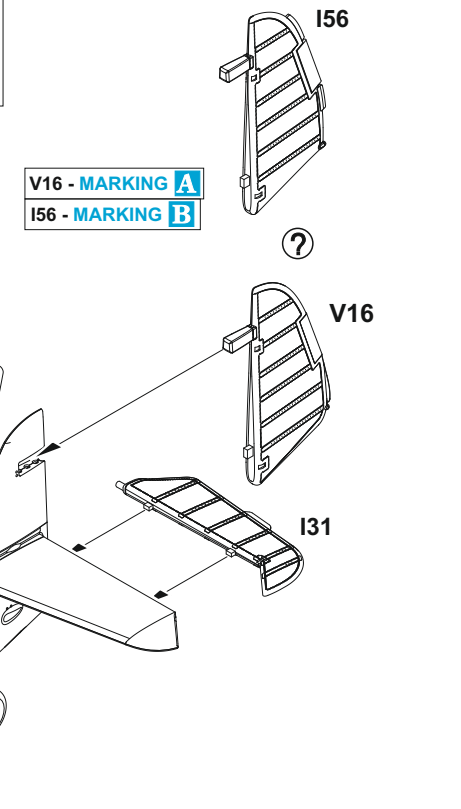
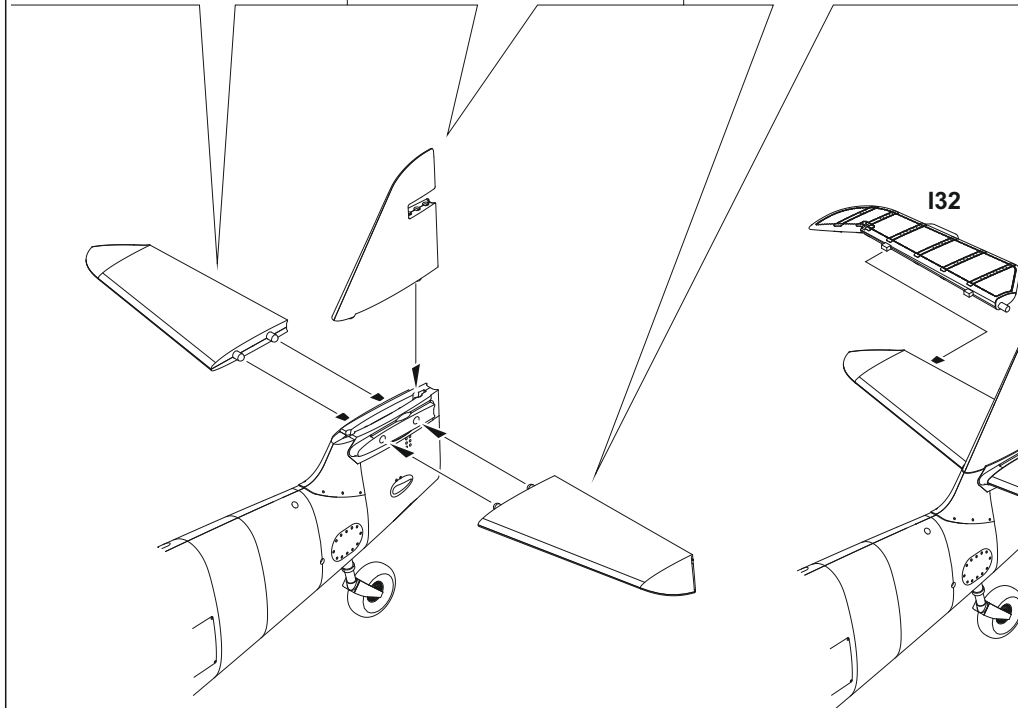
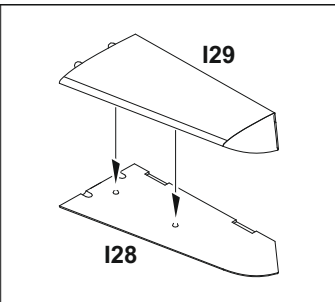
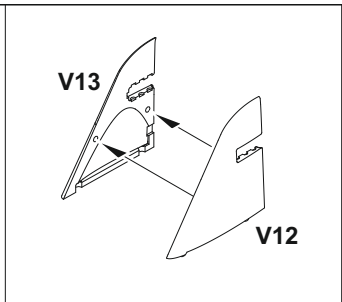
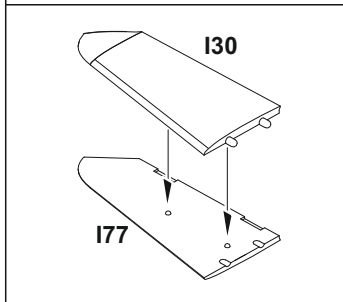
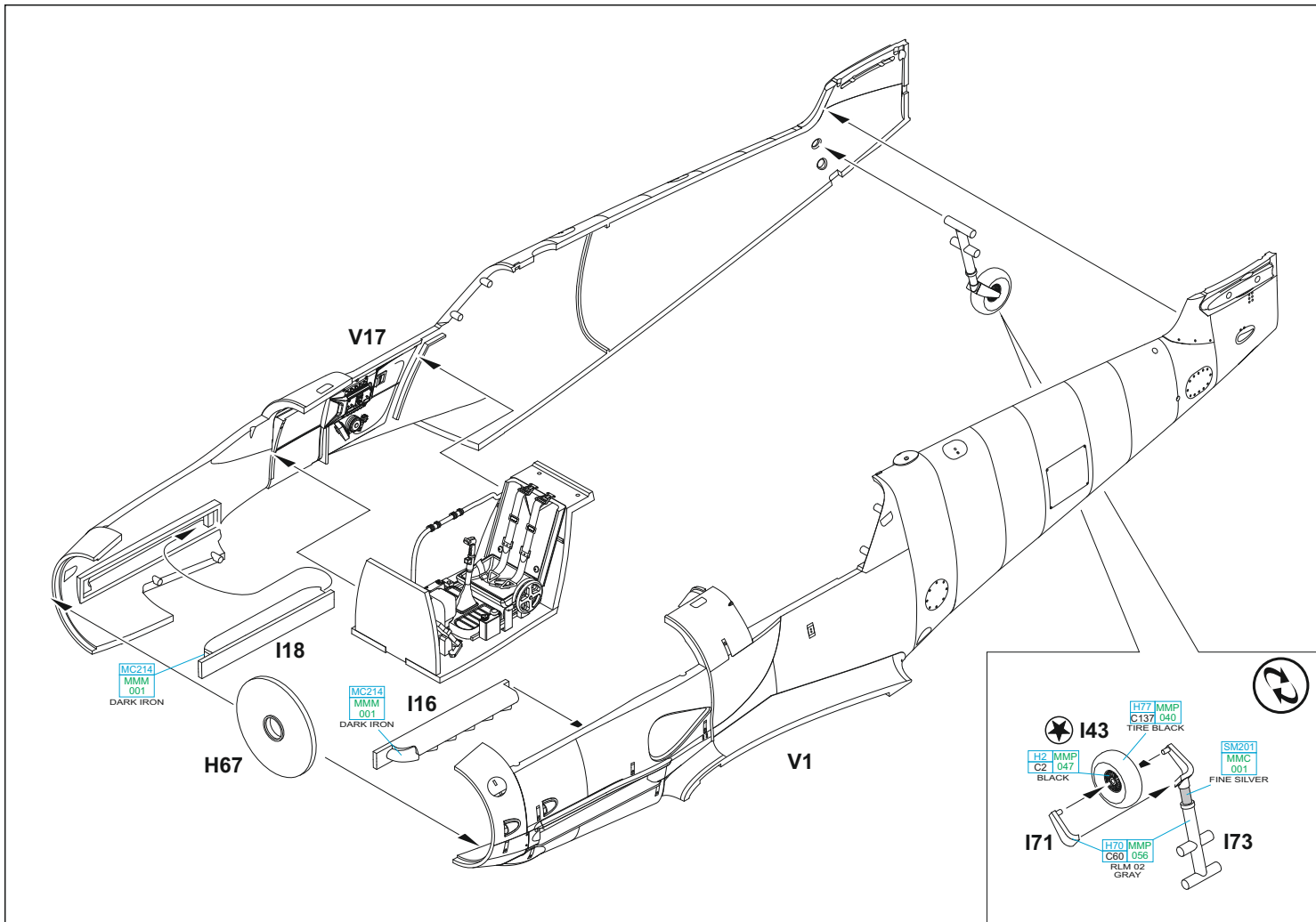
- (?)** OPTIONAL VOLBA
- (↶)** BEND OHNOUT
- (↷)** SAND BROUSIT
- (⊘)** OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- (↔)** SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- (✂)** REMOVE ODŘÍZNOUT
- (↻)** REVERSE SIDE OTOČIT
- (★)** APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

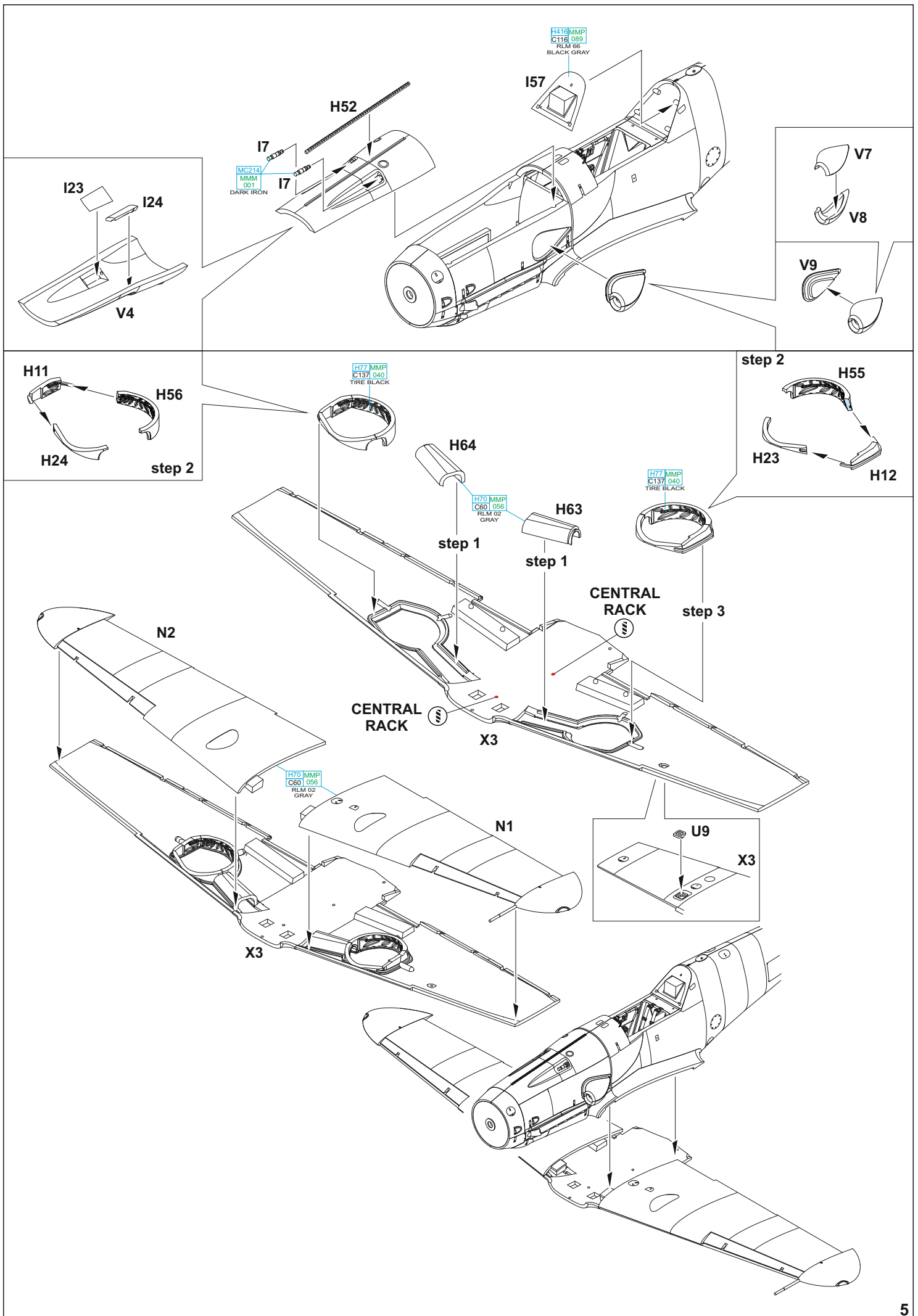
∅ - 0,2 mm

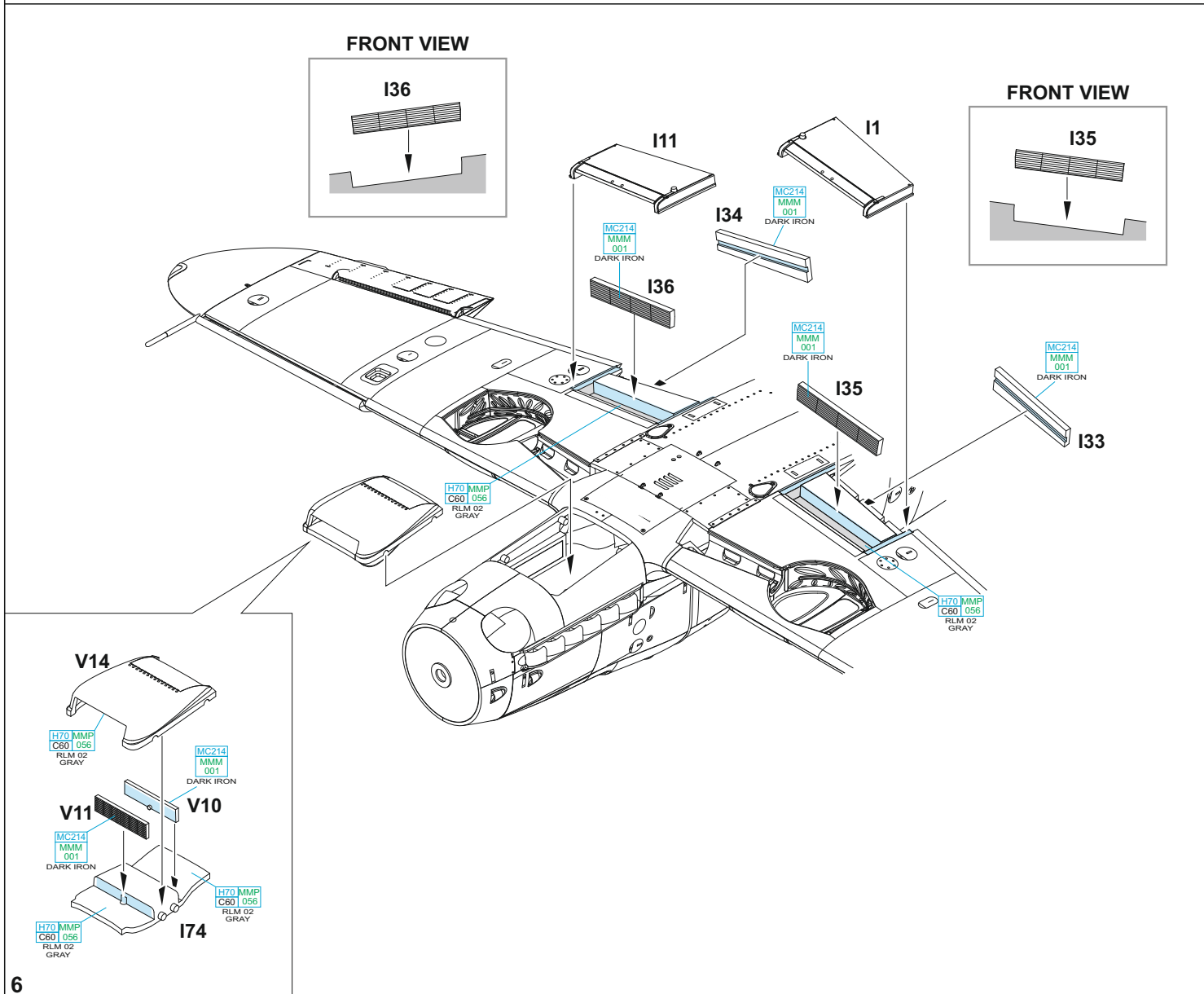
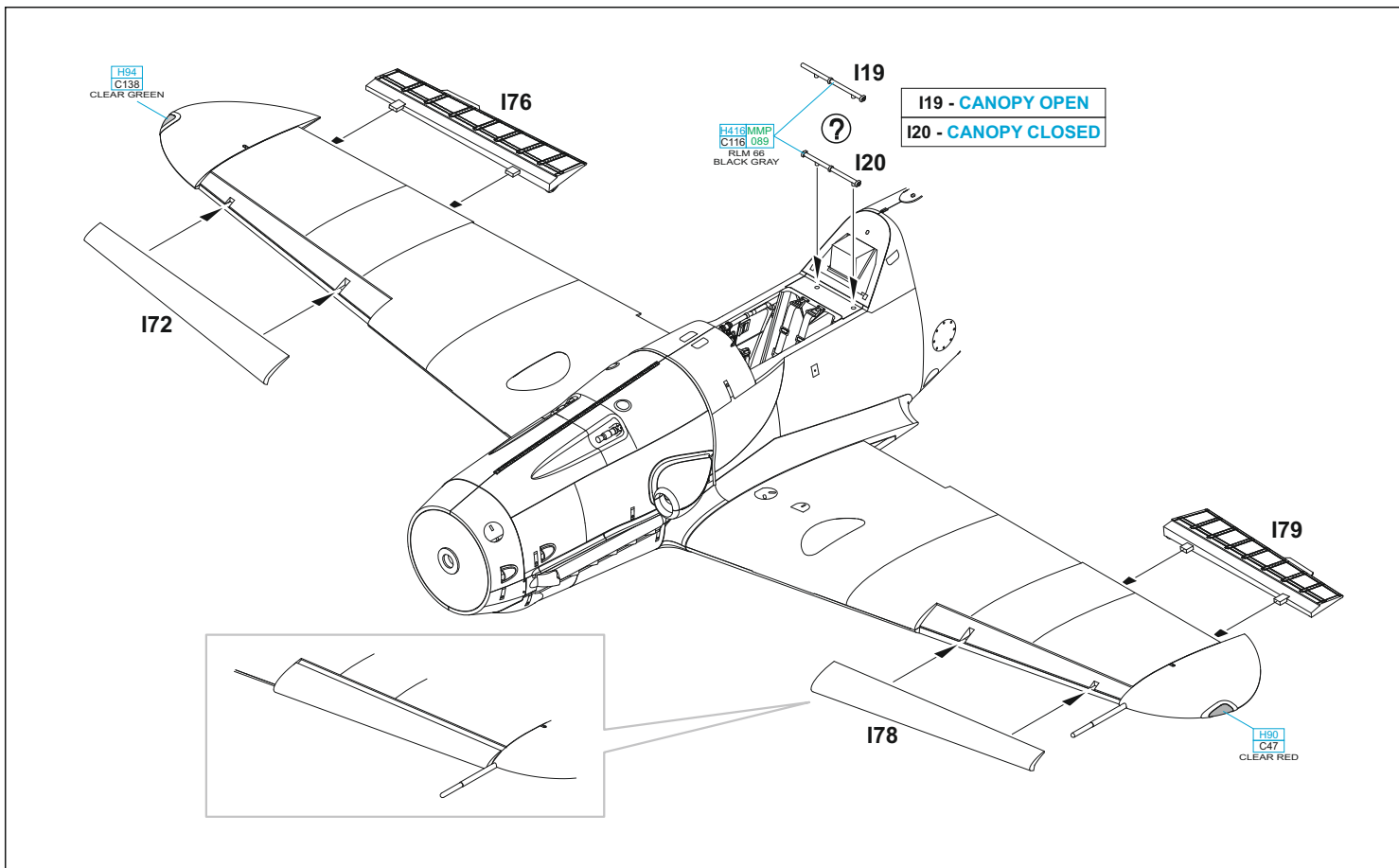


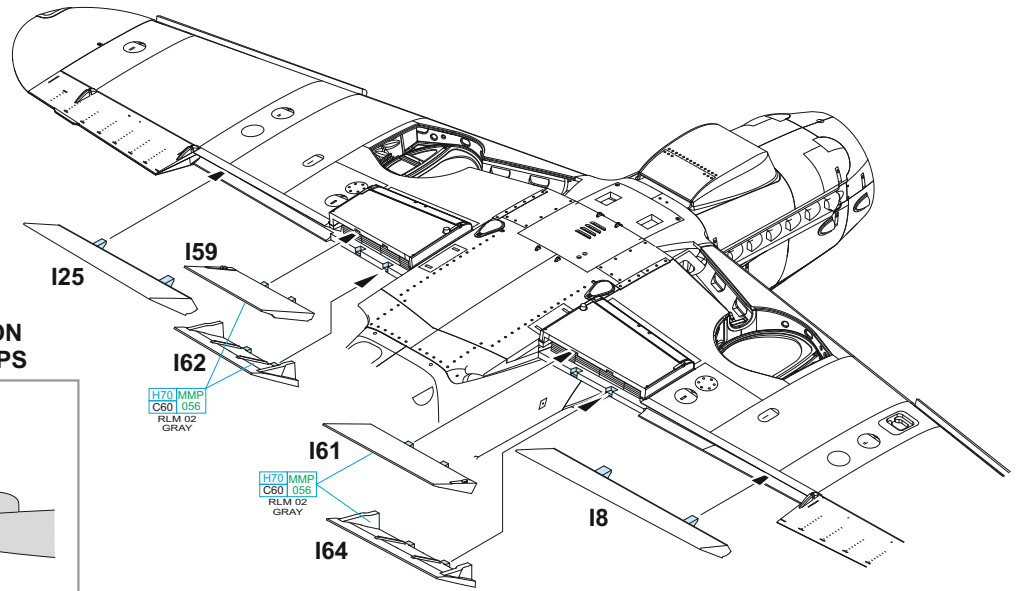
THE LATEST PART TO ASSEMBLE



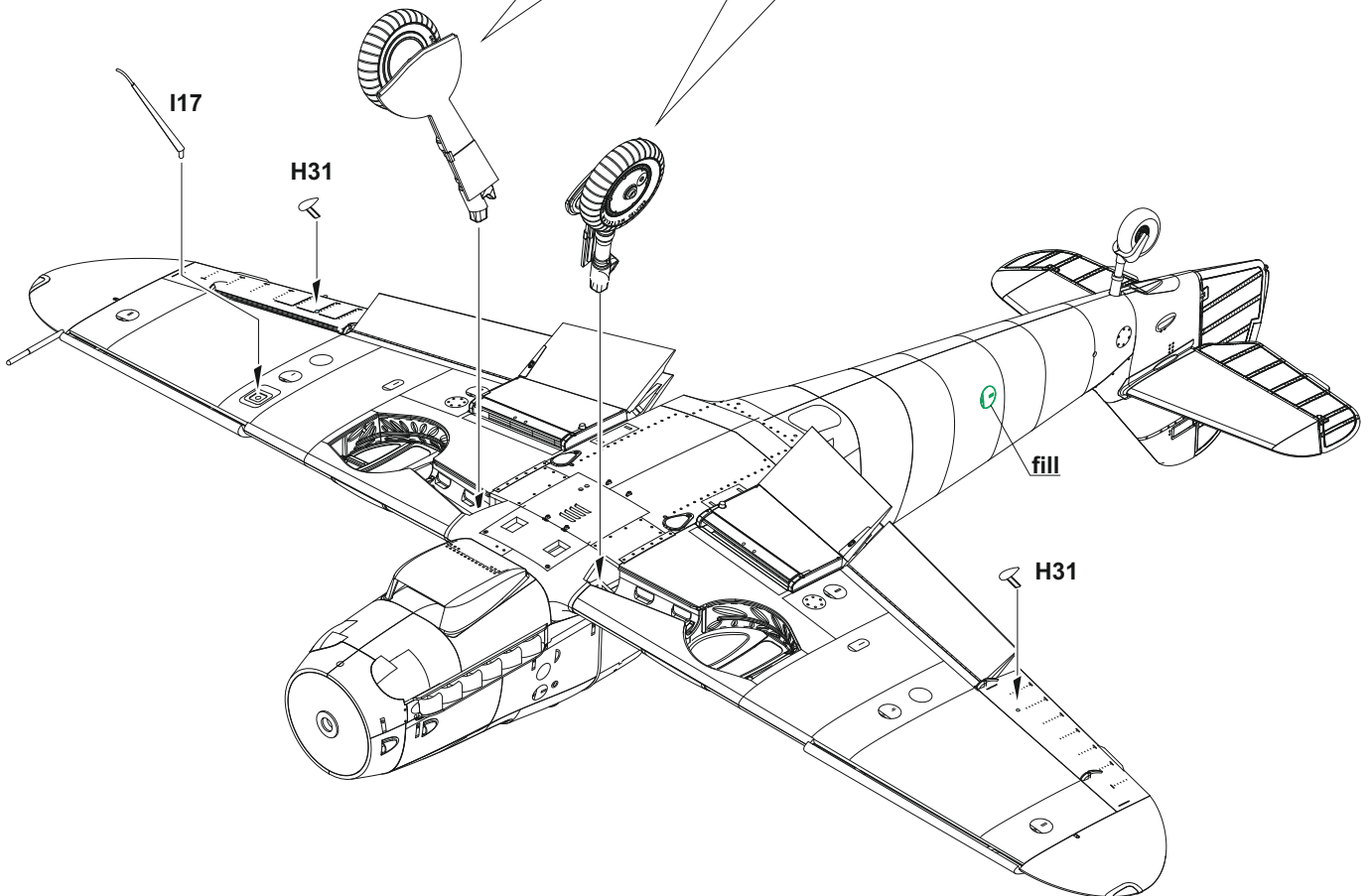
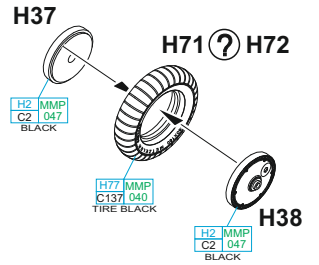
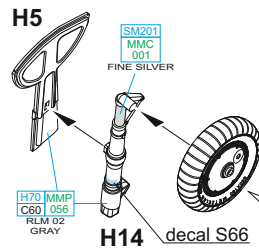
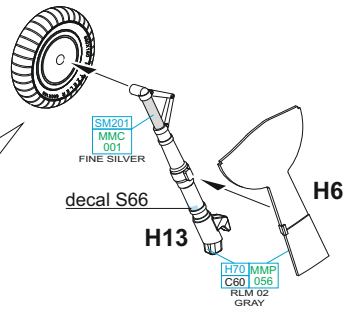
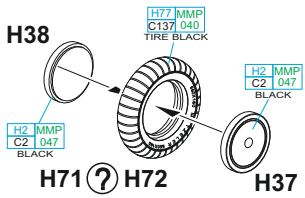
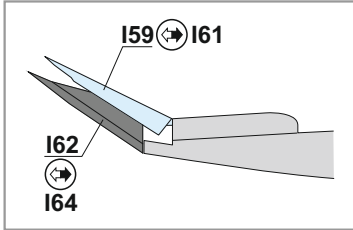


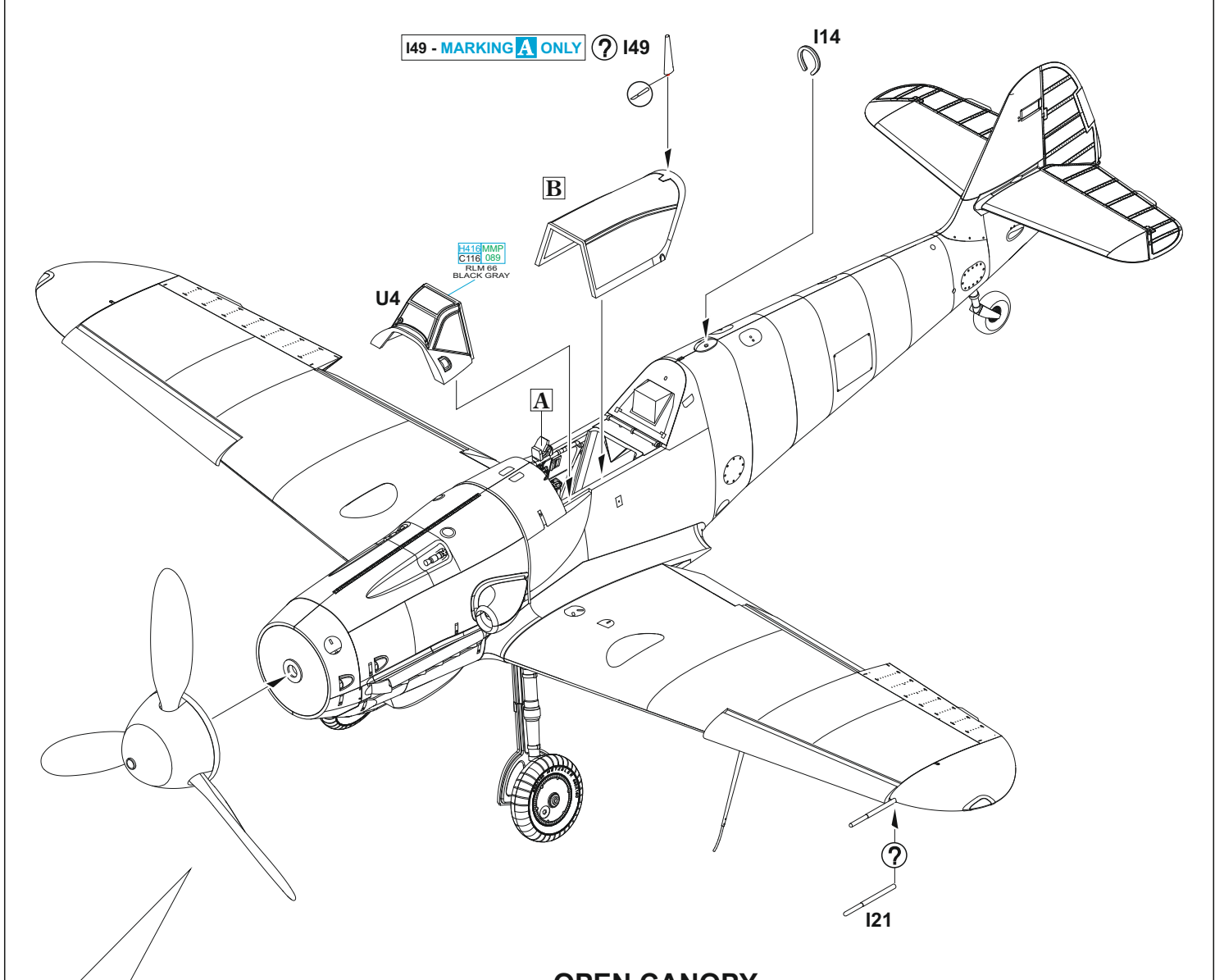
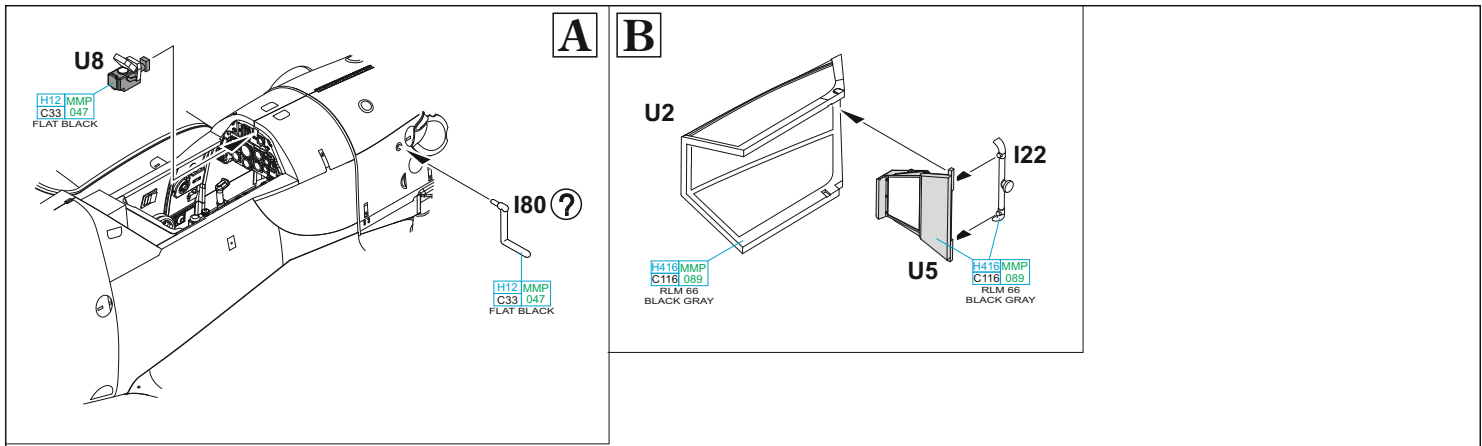




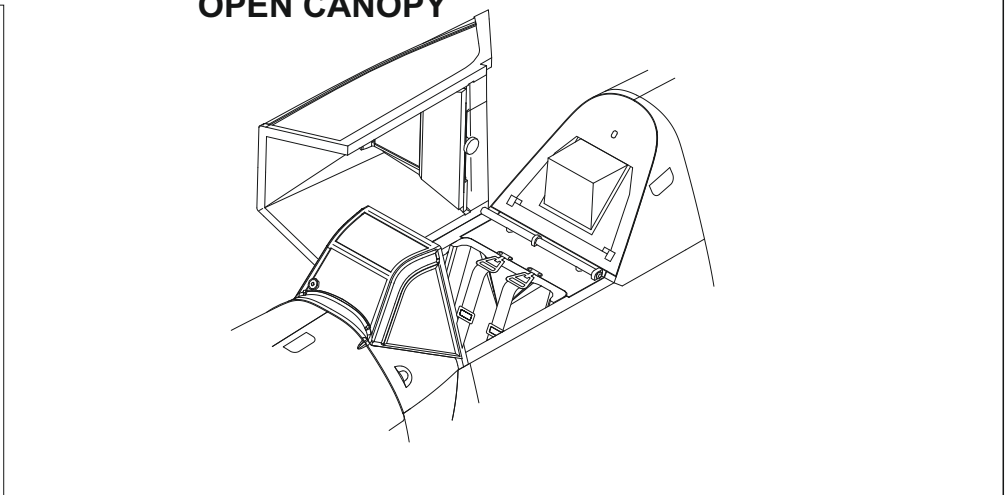
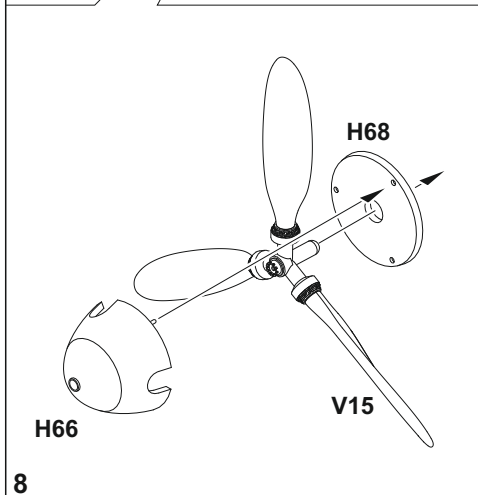


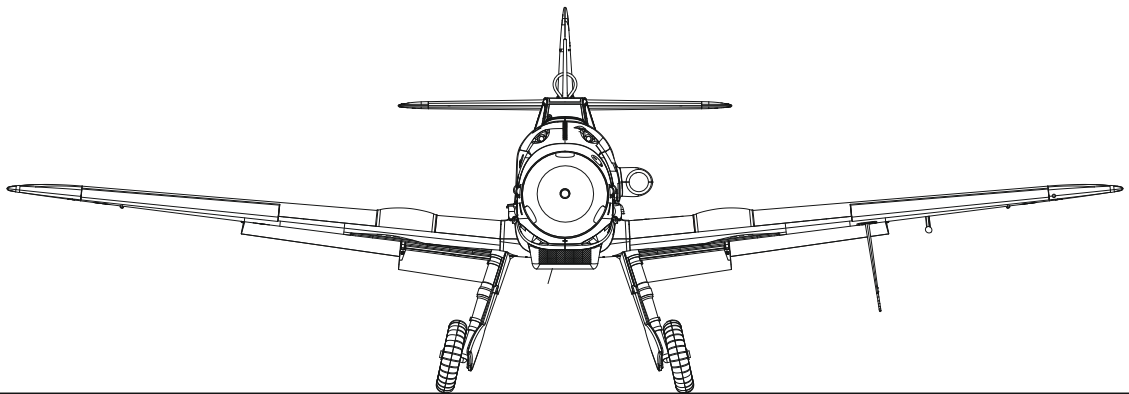
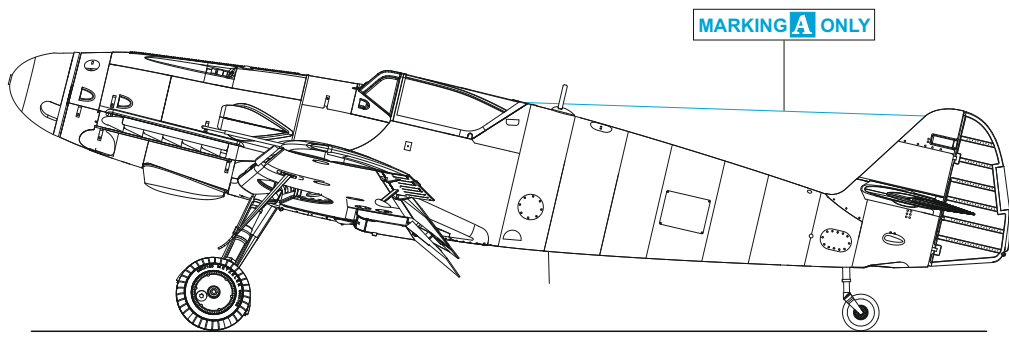
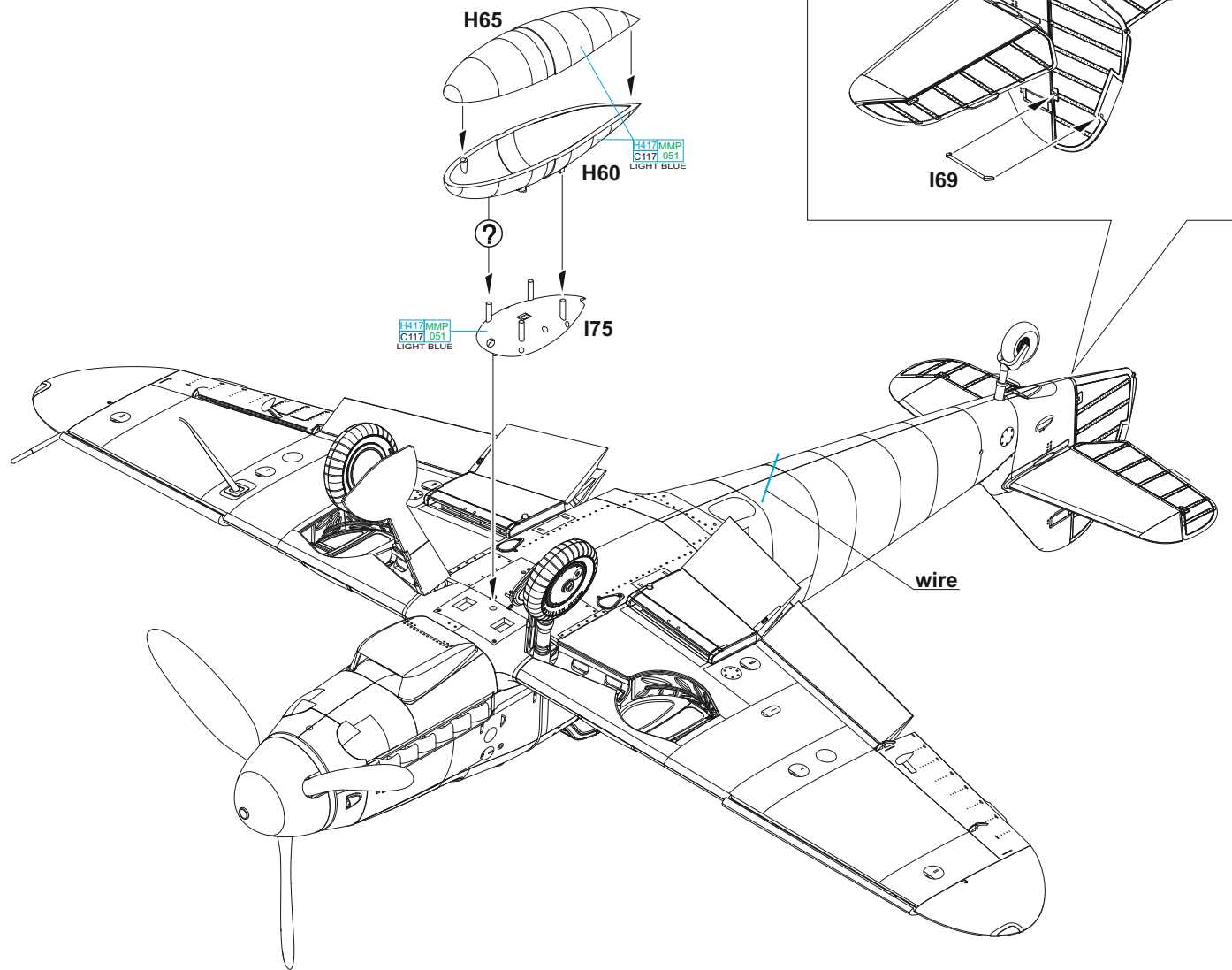
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS





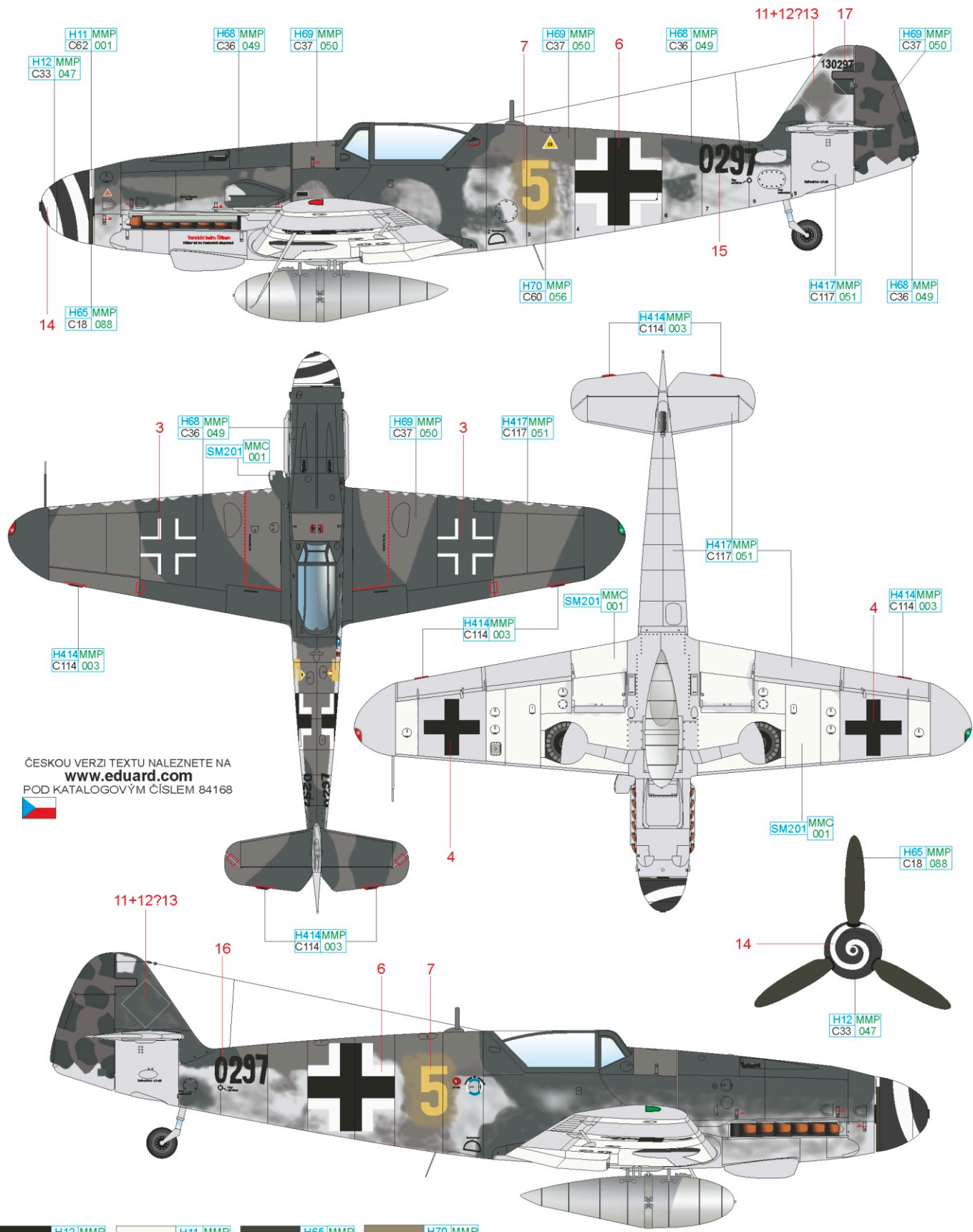
OPEN CANOPY





A W. Nr. 130297, Fw. Horst Petzschler, 10./ JG 51, Bulltofta, Švédsko, květen 1945

Horst Petzschler se narodil v Berlíně 1. září 1921 a do Luftwaffe vstoupil 1. dubna 1941. Po ukončení stíhacího výcviku byl k 23. srpnu 1943 zařazen do stavu JG 51, u níž dosáhl prvních tří sestřelů. Dne 13. dubna 1944 byl převelen k 2./ JG 3, zařazené k jednotkám Obrany říše, ale v červnu 1944 se vrátil k JG 51 na východní frontu. Dne 4. května 1945 obdržela III./ JG 51 rozkaz k přesunu z Východního Pruska do Šlesvicka – Holštýnska. Tam však Horst Petzschler nedoletěl, kvůli navigační chybě přistál ve Švédsku na letišti Bulltofta, kde byl internován a v lednu 1946 jej švédské orgány vydaly do Sovětského svazu. Ze zajetí byl propuštěn 22. září 1949. Po návratu pracoval u berlínské policie, v roce 1953 emigroval nejprve do Kanady, později do USA, kde pracoval v leteckém průmyslu. Do důchodu odešel v roce 1988. Během bojů 2. světové války sestřelil 26 protivníků. Před ocasioními plochami je štětcem napsané číslo 0297 – poslední čtyřčíslí z výrobního čísla. Všechny části spodní plochy křídla nejsou přestříkány barvou RLM 76, ale z důvodu úspory či nedostatku barev jsou ponechány v barvě kovu.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.com POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84168

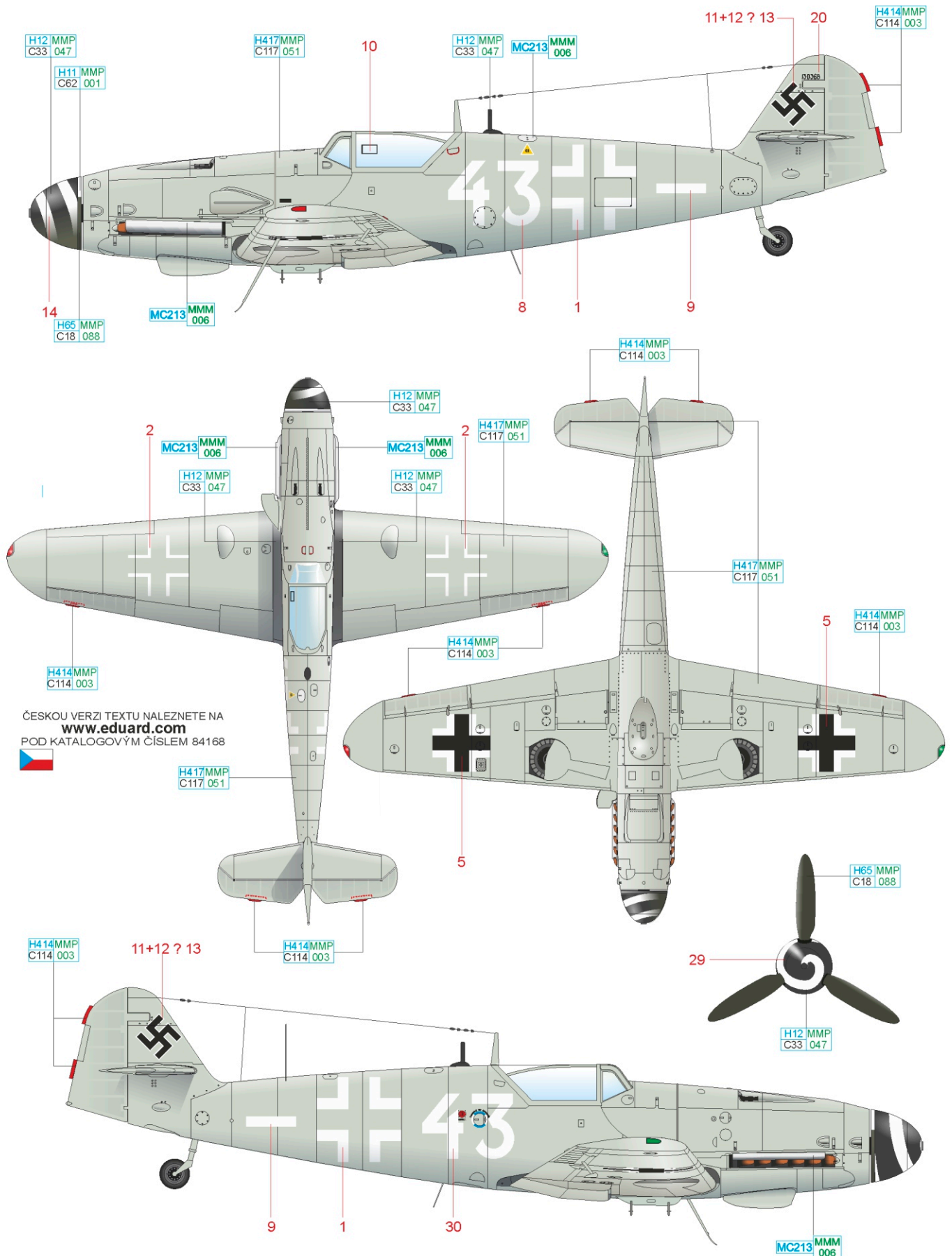


BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 02	H70 MMP C60 056
RLM 76	H417MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 23	H414MMP C114 003
		SUPER FINE SILVER		SM201 MMC 001			

eduard

B W. Nr. 130368, 5./NJG 11, Fassberg, Germany 1945

The all-grey painting of aircraft with 5./NJG 11 was used on the so-called 'Mosquito Hunters' from the 5./NJG 11 at the beginning of 1945. The surface of the aircraft was polished for maximum aerodynamic effectiveness. The last combat against Mosquitos took place through March 1945, after which these aircraft were pressed into service in night attacks against Allied ground equipment.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 84168



- RLM 76 H417MMP C117 051
- RLM 70 H65 MMP C18 088
- BLACK H12 MMP C33 047
- WHITE H11 MMP C62 001
- RLM 23 H414MMP C114 003
- STAINLESS MC213 MMM 006



Bf 109G-10 Mtt Regensburg STENCILING POSITIONS

