

eduard

DUAL COMBO
1/48



WILDE SAU

Episode Two: Saudämmerung

INSTRUCTION SHEET

Limited Edition

III48-NAVI

WILDE SAU

Episode Two: Saudämmerung

Během první poloviny roku 1942 provedla RAF v rámci operace Arabian Nights tři velké, takzvané tisícovkové nálety na německá průmyslová města. První nálet, operaci Millennium, provedlo v noci z 30. na 31. května 1942 během necelých devadesáti minut 1047 bombardérů. Dohromady nesly asi 1480 tun pum, zhruba jednu třetinu představovaly zápalné bomby. RAF přišla při náletu celkem o 41 bombardérů, což byla necelá čtyři procenta nasazených letounů. To byly z pohledu Bomber Command přijatelné ztráty vzhledem k tomu, jaké byly nepříteli způsobeny škody. Ty totiž byly nemalé. Na 3330 budov bylo zcela zničeno, 2090 těžce poškozeno a 7420 lehce poškozeno. Značné byly také ztráty na lidských životech. Celkem 486 osob zahynulo a 5027 jich bylo zraněno.

Druhý „tisícovkový“ nálet provedl Bomber Command RAF o dva dny později, v noci z 1. na 2. června 1942, kdy zaútočilo na Essen 960 bombardérů. Výsledky byly tentokrát vinou špatného počasí výrazně horší, ztráty však činily jen 31 strojů (3,24 %). Třetí nálet operace Arabian Nights mířil v noci z 25. na 26. června na Brémy. Tentokrát útočilo 960 bombardérů, ztraceno bylo pět procent z nich, tedy celkem 48 strojů. Při tomto náletu byly použity dvoutunové pumy, z nichž jedna doslova rozmetala jednu z montážních hal firmy Focke-Wulf. Ačkoli nad primární cíl proniklo necelých 700 bombardérů, byl tento nálet hodnocen jako poměrně úspěšný.

Na limitu možnosti

V rámci této bombardovací ofenzivy, která byla reakcí Bomber Command RAF na direktivu britského Ministerstva letectví (Air Ministry) č. 5 ze dne 14. února 1942, známou jako Area Bombing Directive, provedla RAF řadu dalších, rozsahem menších náletů. Proběhly před i po zmíněných tisícovkových náletech, patří mezi ně i známý nálet na Plzeň, který se odehrál během noci z 23. na 24. dubna 1942. V náletech s tak velkým nasazením sil, jaké proběhly v rámci operace Arabian Nights, však už RAF dále nepokračovala, protože je byla schopna uskutečnit pouze za cenu nasazení všech dostupných letounů, včetně letounů Coastal Command a cvičných jednotek. Obzvláště nasazení cvičných jednotek se ukázalo jako neefektivní a přineslo velké ztráty. Například No. 91. (OTU) Group ztratila při náletu na Brémy celkem 23 ze 198 nasazených strojů, tedy téměř 12 procent. Bomber Command nicméně pilně pracovalo jak na výstavbě nových perutí vyzbrojených moderními čtyřmotorovými bombardéry Stirling, Halifax a především Lancaster, tak na vývoji nových taktických prvků. Na jaře 1943 mělo Bomber Command RAF k dispozici zhruba 65 perutí těžkých bombardérů, připravených odvést svoji práci během pokračování noční bombardovací ofenzivy proti Německu.

Ohnivě peklo

Noční stíhací jednotky Luftwaffe se v těchto nových podmínkách jevily jako nedostatečné jak počtem, tak efektivitou nasazení. To se plně projevilo během týden trvající série náletů na Hamburk, provedených pod krycím názvem „Operace Gomora“ a zahájených v noci 24. července 1943 náletem 791 bombardérů. Šlo převážně o Lancastery, které svrhly téměř 2400 tun bomb za cenu ztráty pouhých 12 strojů. Ve dnech 25. a 26. července následovaly dva menší nálety USAAF, před půlnocí 27. července přišel nálet 729 Lancasterů a Halifaxů RAF, při němž bylo na město svrženo 2400 tun pum, z velké části zápalných M69, které proměnily centrum města v ohnivě inferno.

Další nálety, již s menšími ztrátami, byly provedeny během nocí z 29. na 30. července a z 2. na 3. srpna. Ztráty na životech byly enormní, udává se, že zahynulo 42 500 lidí, převážně civilistů. Ve městě propukla první známá ohnivá bouře, během níž plameny šlehalo do několikakilometrové

výše. Efektivita protivzdušné obrany byla zoufale nízká, mimo jiné proto, že jak radary pozemní radarové sítě, tak palubní radary těžkých nočních stíhaček byly oslepeny hliníkovými pásky „Windows“ vypouštěnými britskými letouny. Otřes, způsobený nízkou účinností protivzdušné obrany i ohnivou bouří, otevřel cestu k nasazení nového konceptu volného nočního stíhání prováděného klasickými jednomotorovými denními stíhačkami. Jeho propagátorem byl úspěšný a vysokými vyznamenáními oceněný bombardovací pilot, Oberst Hans-Joachim Herrmann, přezdívaný „Hajo“ Herrmann, který navrhoval vyzkoušení této taktiky již na sklonku roku 1942. Během jara 1943 pak možnosti nasazení denních jednomotorových stíhaček k nočnímu stíhání osobně vyzkoušel a dosáhl souhlasu sestavit zkušební jednotku.

Komando Herrmann

Stab/Versuchskommando Herrmann byl oficiálně ustanoven 26. června 1943 v Deelenu. Jednotka byla sestavena ze zkušených letců, z velké části pilotů bombardovacích a dopravních letadel se zkušenostmi s létáním bez vidu. Stroje byly zapůjčeny od JG 1 a JG 11. Herrmannova jednotka, operující z letiště Bonn-Handgeier, prošla prvním operačním nasazením během náletu na Kolín nad Rýnem v noci ze 3. na 4. července 1943. Herrmannovi piloti sestřelili deset britských letadel za cenu ztráty jediného vlastního stroje. Jednoho sestřelu dosáhl Herrmann osobně.

Poté, co začali počínaje náletem na Hamburk spojenci používat pásky „Windows“, se piloti této jednotky považovali za jedinou bojeschopnou sílu, kterou má Luftwaffe po „oslepení“ radarových stíhaček k dispozici. Pro jejich taktiku stíhacího boje bez palubního radarového navádění na cíl, kdy se stíhačky měly volně pohybovat v operačním prostoru nepřátelských bombardovacích svazů a řídit mezi nimi jako divočák v lese, se vžil název Wilde Sau – Divoká svine.

Zkušební komando bylo v červenci 1943 přetransformováno do Jagdgruppe Herrmann, zařazené do svazku II./JG 1. Jednotka I./JG 300 byla oficiálně založena v srpnu 1943, v první fázi své existence sdílela letouny s denními jednotkami II./JG 11 a III./JG 11. Další dvě vyšší jednotky, JG 301 a JG 302, byly ustaveny později, během podzimu 1943, ale nedostatek nových letadel způsobil, že pouze jedna Gruppe (skupina) z těchto Jagdgeschwader disponovala vlastními letouny. Zbývající Gruppe, zvané Aufsitzer nebo také „prasečí prdel“, musely nadále využívat zapůjčené stroje od denních útvarů. Všechny tři jednotky Wilde Sau, JG 300, 301 a 302, byly v září 1943 pod Herrmannovým velením sdruženy do 30. Jagddivision v podřízenosti Luftwaffebefehlshaber Mitte.

Slepi noční dravci

Letouny Bf 109G-5 a G-6 používané u jednotek Wilde Sau nesly pouze minimální úpravy pro létání v noci. Piloti museli být ve všech případech dobře vycvičení jak v létání bez vidu, tak ve střelbě na cíle v noci. Jako

preventivní opatření proti oslnění pilota záblesky z výfuků byly nad výfuky na obou stranách motoru nainstalovány stínící plechy, takzvané Blend-schutzleiste. V oblasti cíle náletu, obvykle hořících aglomerací, byly siluety útočících bombardérů viditelné na zářícím pozadí, ale velmi kontrastní světelné efekty nad cílem, rozprasky granátů protiletadlové palby, světla vyhledávacích reflektorů, záře požárů odrážející se od mraků, kouř a jiné efekty, vedly mnohdy k oslnění a dezorientaci pilotů stíhaček. Důležité palubní přístroje byly zdvojeny pro zajištění důležitých funkcí v případě poškození letounu a instalovány na panelu pro létání bez vidu. Navigační světla i přistávací reflektor zůstávaly povětšinou zhasnuté, stejně jako osvětlení dráhy. Start i přistání tak obvykle probíhaly v úplné tmě, pouze v případě nouze byl zapínán na konci dráhy vzhůru umístěný reflektor, který přistávajícímu nebo startujícímu pilotovi ukázal osu dráhy. Stroje nesly standardní radiovybavení, doplněné o navigační systém FuG16ZY pro navádění pomocí směrového paprsku a přístroj FuG 25a pro identifikaci vlastních strojů. K akustické identifikaci vlastních strojů, především pro jednotky lokální protivzdušné obrany, sloužily také na výfucích namontované píšťaly Eberspächer, vydávající jasně rozpoznatelný ječivý tón. K vizuální identifikaci sloužil infračervený reflektor na spodní polovině křídla, v případě nouze pilot vystřelil světlici ze signální pistole v kokpitu. Zásoba paliva vystačila u Bf 109G-6 v běžných podmínkách zhruba na osmdesát minut letu, z nichž patnáct stroj spotřeboval k dosažení operační výšky. Přídavná nádrž o objemu 300 litrů prodloužila dobu letu cestovní rychlostí o hodinu. Výzbroj obvykle tvořily dva kulometry MG 131 ráže 13 mm se zásobou 300 nábojů na zbraň, jeden kanón MG 151/20 montovaný v ose vrtule ráže 20 mm a dva stejné kanóny v gondolách pod křídlem, se zásobou 200 nábojů na zbraň. Letouny měly často odstraněné pancíře za hlavou pilota, jednak z důvodu snížení hmotnosti stroje a jednak proto, že byl pancíř považován v nočních operacích za zbytečný. Podle vzpomínek pilotů byla obranná palba bombardérů poměrně vzácná, střelci bombardérů obvykle přítomnost útočící stíhačky v obtížných světelných podmínkách nezaznamenali.

V případě poškození stroje kvůli zasažení palbou, nebo z technických důvodů, dávali piloti přednost opuštění stroje na padáku před nouzovým přistáním, které bylo v noci extrémně nebezpečné a obtížně proveditelné.

Specialisté na Mosquita

Na konci léta 1944 byla v reakci na rušivé nálety lehkých bombardérů De Havilland Mosquito z perutí velitelství Light Night Strike Force RAF ustanovena speciální „protimosquitová“ letka 10.(N)/JG 300, zvaná též Mosquito Staffel. Velel jí poručík Karl Mitterdorfer a operovala ze základny v Jüterbogu. Jejím úkolem bylo zachycovat jednotlivá Mosquita pronikající v noci nad Berlín a jiné rychlé cíle.

Mosquito Staffel byla vyzbrojena novými výkonnými stroji Bf 109G-14/AS z produkce firmy Messerschmitt v Regensburgu, poháněnými výkonným motorem DB 605D a vybavenými systémem krátkodobého zvýšení výkonu motoru vstříkáním vody do válce (MW50). Díky své vysoké maximální rychlosti ve velkých výškách kolem 10 000 m měly Bf 109G-14/AS přinejmenším teoretickou šanci rychlá Mosquita, létající v těchto operačních výškách, dostihnout a sestřelit. K navádění byl používán modifikovaný systém Wilde Sau, využívající kombinace pozemního navádění, navádění směrovým paprskem a pozemními reflektory. Ten vykázal jistou úspěšnost, byť se mu diverzní noční útoky odvrátit ani omezit nepodařilo.

Mosquito Staffel se také na podzim 1944 stala paradoxně poslední jednotkou Wilde Sau, operující v noci. Zbývající jednotky byly postupně pod tlakem spojenecké bombardovací ofenzivy postupně začleňovány do systému Obrany Říše a nasazovány do bojů za denního světla proti americkým bombardovacím svazům.

V září 1944 tak byly jednotlivé Staffel JG 300 i JG 301, vybavené letouny Bf 109G-14/AS a později (od prosince 1944) i Bf 109G-10, nasazeny jako ochrana těžkých stíhacích Fw 190A-8/R2. V soubojích se stíhací ochranou, na podzim již prakticky výhradně vyzbrojenou výkonnými P-51D Mustang, které ve většině letových parametrů Bf 109G-14/AS převyšovaly, však jednotky Wilde Sau utrpěly těžké a obtížně nahraditelné ztráty. Nešlo ani tak o kvalitu samotných letadel, ale také o další podpurné vybavení. Velkou výhodou byly kupříkladu anti-G kalhoty pilotů stíhaček USAAF, neboové a velmi účinné gyroskopické zaměřovače K-14.

Neodvratný konec

Možná nejvýznamnějším faktorem rostoucí spojenecké převahy byl kvalitní a důkladný výcvik nových pilotů na jedné straně a upadající kvalita výcviku mladých německých pilotů na straně druhé. Zásadní roli také hrála bojová taktika. Ofenzivní nasazení amerických stíhaček, kdy část stíhacího doprovodu operovala před vlastním svazem a čistila prostor od nepřátelských stíhaček, stejně jako blokáda německých letišť soustavně kolem kroužícími americkými stíhačkami a postřelování letišť i zásobovacích komunikací, to vše bylo pro Luftwaffe vražedné.

Další těžké ztráty utrpěla Luftwaffe v lednu 1945, kdy jen během jediného dne (14. ledna) přišla například JG 300 o polovinu stavu svých bojeschopných letadel. Shodou okolností ve stejnou dobu začala Viselsko-Oderská operace, během níž sovětská vojska bleskově postupovala Slezskem na pravém břehu Odry. Již 27. ledna překročili sověti Odru u Kostřína (Kostrzyn/Küstrin) a vytvořila předmostí na levém břehu řeky.

Do operací k zastavení sovětského postupu byly nasazeny i jednotlivé Staffel JG 300 a JG 301, které se postěze na konci ledna a v únoru věnovaly boji s bitevníky a stíhači sovětského letectva (VVS), provádějí útoky proti pozemním cílům a postřelovaly postupující sovětské jednotky. To byla samozřejmě činnost na hony vzdálená účelu, pro který byly stíhací jednotky Wilde Sau vytvořeny. V březnu pak byla v důsledku těžkých ztrát rozpuštěna I. Gruppe JG 300, které v té době zbývalo posledních patnáct bojeschopných letadel. Část pilotů byla zakladatelem Wilde Sau „Hajo“ Herrmannem přizvána ke vstupu do Sonderkommanda Elbe, u něhož se vyvíjela „taranová“ taktika, což byly v podstatě sebevražedné útoky na bombardéry, předpokládající vražení útočícím letounem do nepřátelského bombardéru. Část zbývajících pilotů odešla na přeškolení na proudové Me 262 Schwalbe a později byla zařazena k různým jednotkám vyzbrojeným tímto typem, jako byly Kommando Stamp nebo JG 7.

Zbytek pilotů a letadel byl začleněn do III. a IV./JG 300, které byly převeleny na západní frontu do oblasti jižního Německa, kde postupně ustupovaly na východ. Na začátku května se nacházely na bývalém vládním letišti Reichenhall-Berchtesgaden v Ainringu na německé straně rakousko-německé hranice, asi tři kilometry západně od Salzburgu. Zde dostaly 3. května rozkaz vytvořit operační jednotku Jagdgruppe 300 Ainring a přesunout se přes České Budějovice do Prahy. Tam skutečně přinejmenším část Jagdgruppe 300 těsně před vypuknutím Pražského povstání dorazila, a dostala se tak paradoxně z relativně bezpečného bavorského Ainringu, nacházejícího se v operačním pásmu americké armády, do smrtelně nebezpečné pasti v povstalecké Praze, která ležela v operačním pásmu sovětských vojsk. Část pilotů se 8. května pokusila o únik před sovětským zajištěním úletem na západ, velká část jich ale v této pasti uvízla. Množství letadel Jagdgruppe 300 je pak zdokumentováno jako vraky na fotografiích pořízených po válce na pražských letištích. Na fotografiích pořízených ve stejné době na západoněmeckých letištích jsou pak vraky strojů JG 301.

Posledním působištěm JG 300 bylo nové letiště v Žatci, kam piloti své zbývající letouny přeletěli dne 7. května. Me 262A od JG 7 startovaly ze Žatce k útokům na sovětské vojenské kolony, postupující od Drážďan směrem na Most.

Poslední sestřel a patrně také úplně poslední bojový let JG 300 ze Žatce uskutečnil Uffz. Eugen Mayer dne 8. května v 10:00, kdy startoval z hoto-vosti proti osamocenému sovětskému bombardéru Pe-2, který v blízkosti žateckého letiště sestřelil. Časně odpoledne byla zbývající letadla zničena a piloti včetně pozemního personálu zahájili přesun do Chebu, kde se zbytky jednotky vzdaly Američanům.

Pár slov o zbarvení

Na závěr ještě několik slov o zbarvení letounů v barevných profilech v této stavebnici. Zbarvení pozdních Bf 109G je v různých pramenech interpretováno různě. Protože na použitých kamuflážních barvách nepanuje shoda, používáme u většiny profilů standardní schéma RLM 74/75/76. Pokud máte za to, že byl vámi vybraný stroj kamuflován jinými barvami, bez obav se řiďte svými referenčními materiály a použijte kamuflážní barvy dle vlastního uvážení.

A tím končí náš příběh o jednotkách Wilde Sau, vyzbrojených různými verzemi Messerschmittů Bf 109G. Poslední díl trilogie stavebnic na toto téma bude věnován jednotkám, vyzbrojeným stroji Focke-Wulf Fw 190.

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

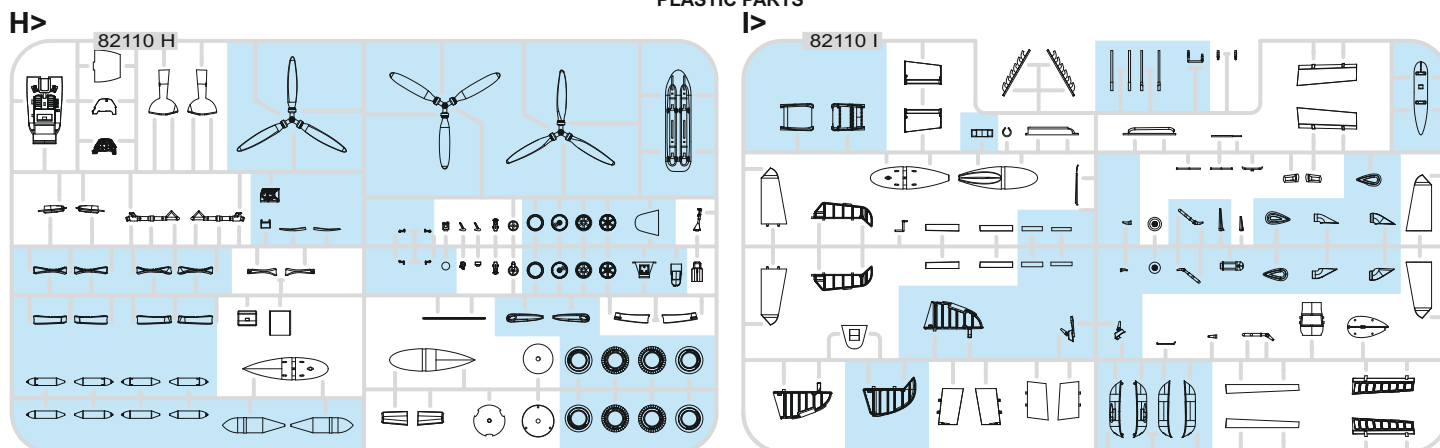


PIÈCES

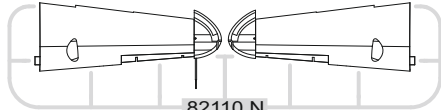


部品

PLASTIC PARTS

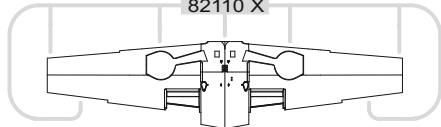


N>



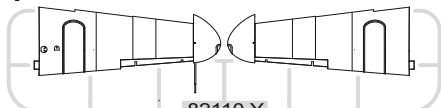
82110 N

X>



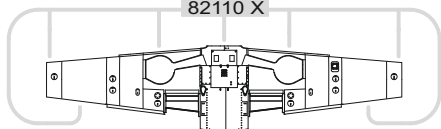
82110 X

Y>



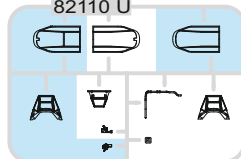
82110 Y

X>



82110 X

U>



82110 U

eduard
BRASSIN RP - RESIN PARTS

R59 2 pcs.



R82 2 pcs.

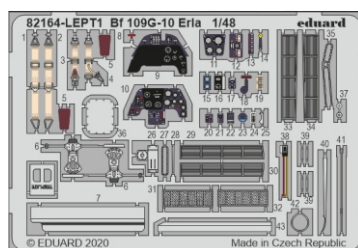


R83

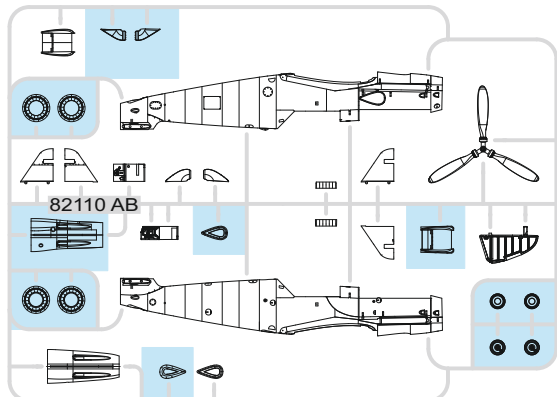


R84

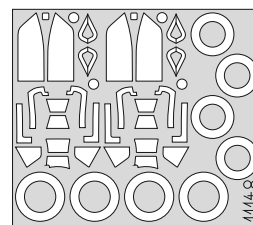
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



AB>



82110 AB

eduard
MASK

1/48

-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

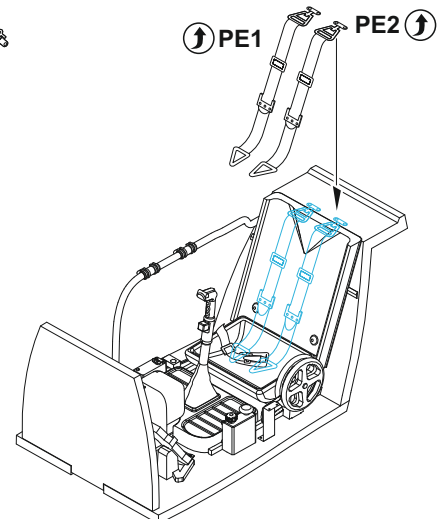
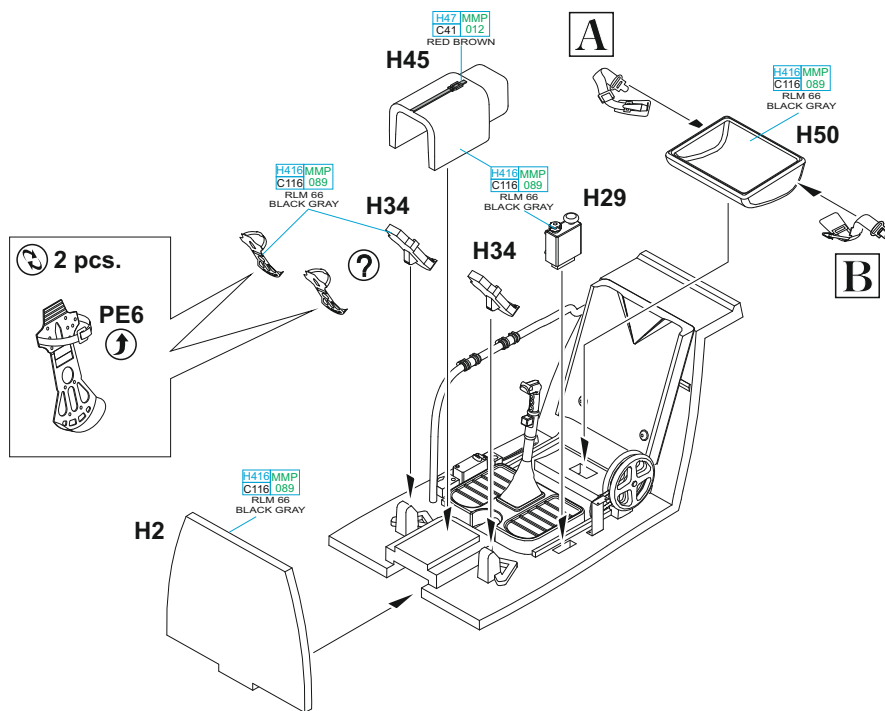
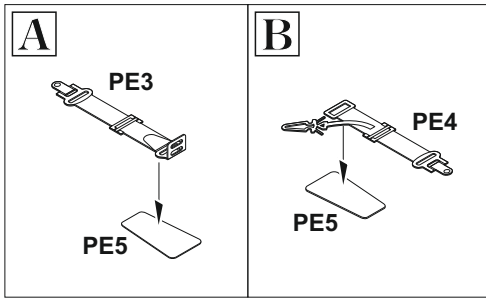
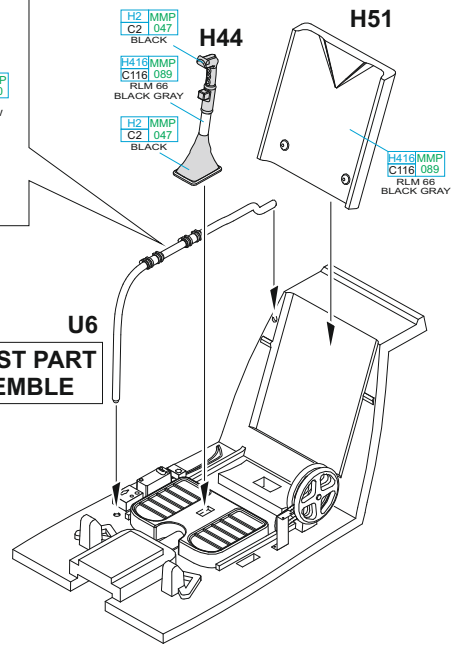
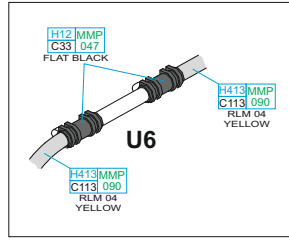
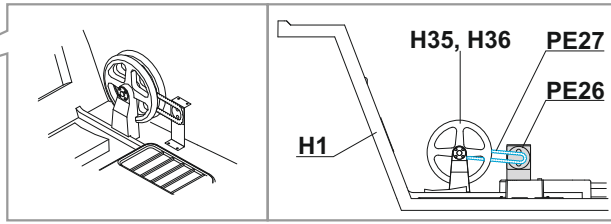
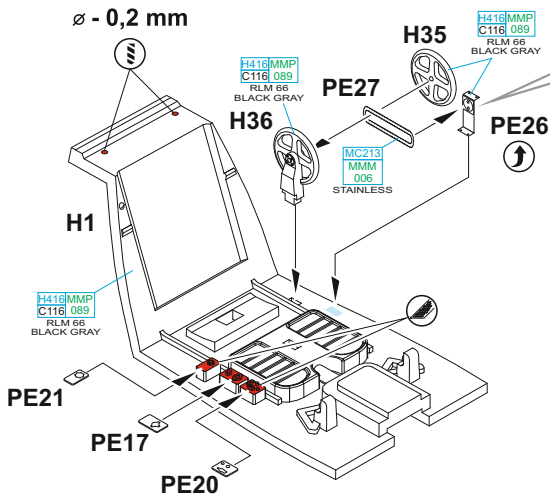


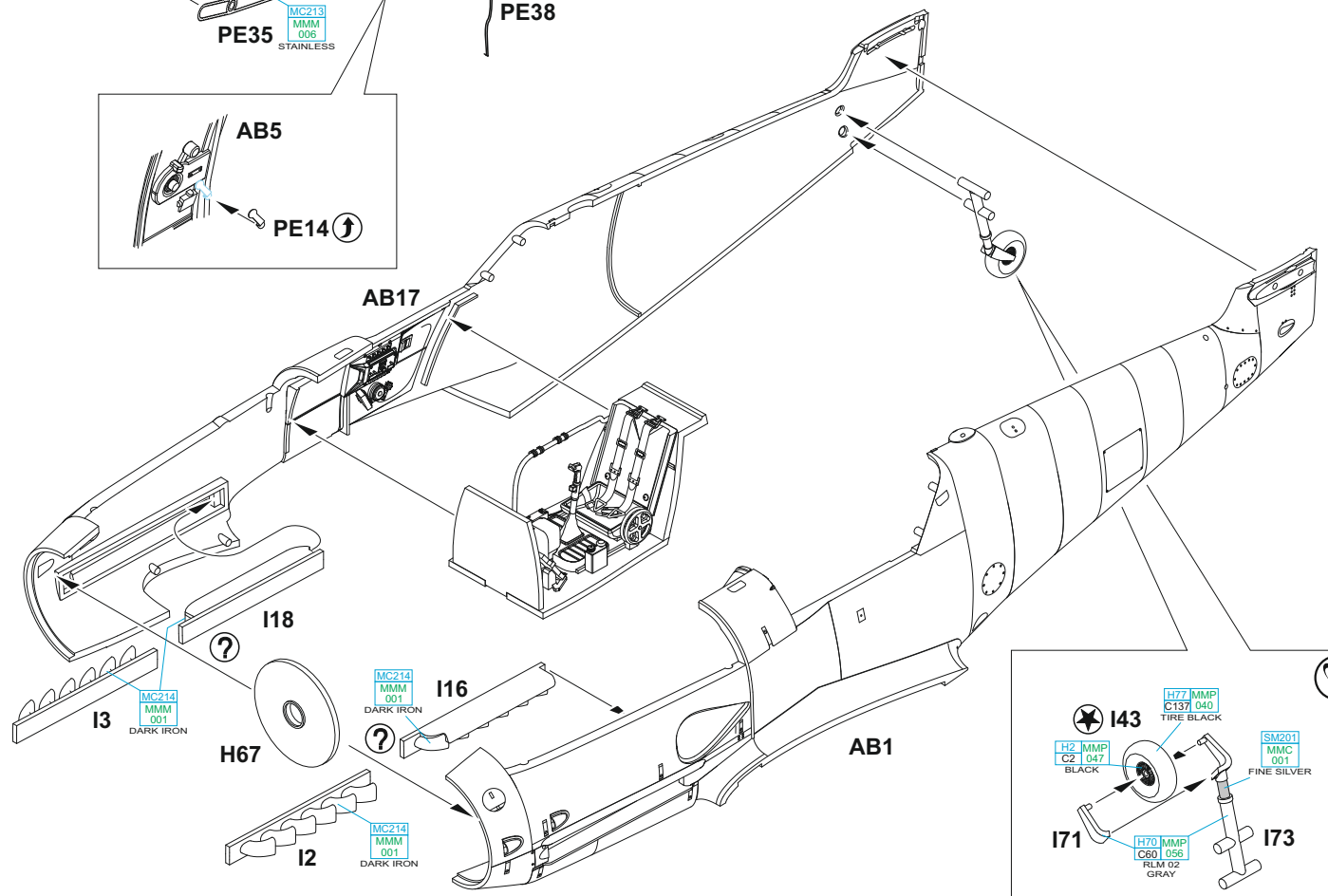
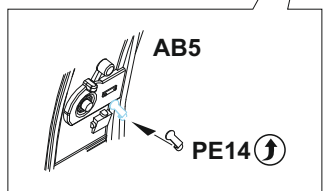
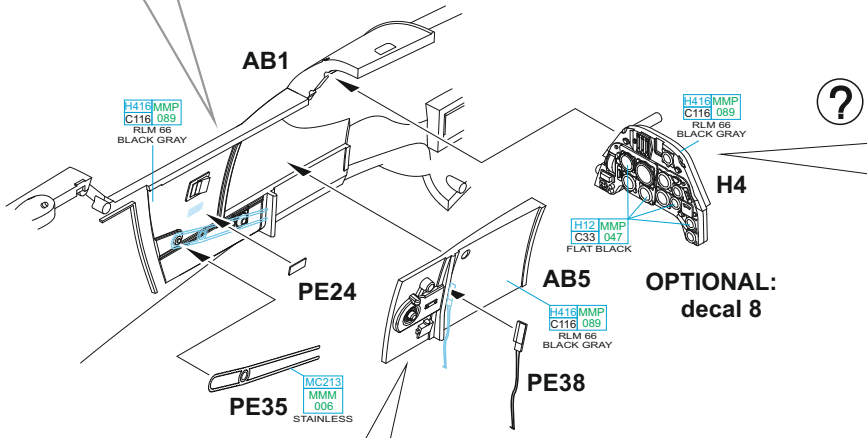
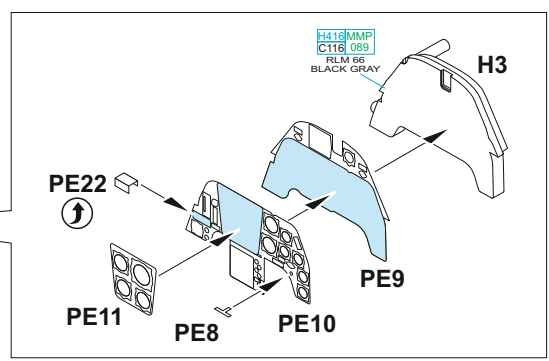
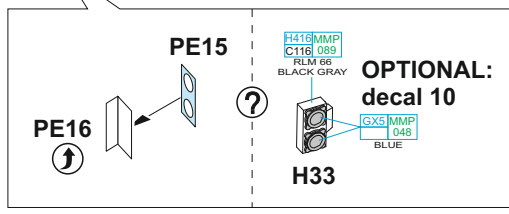
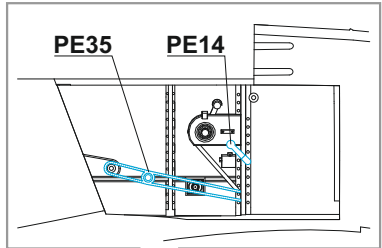
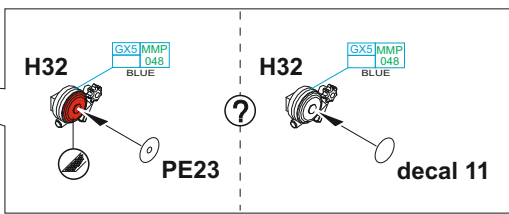
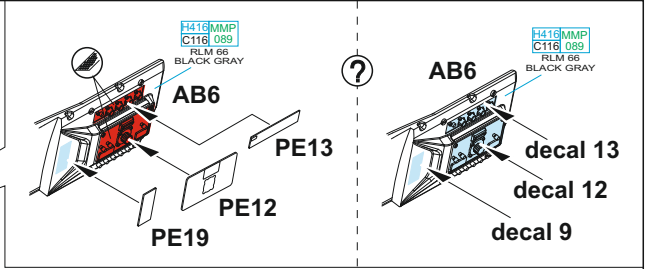
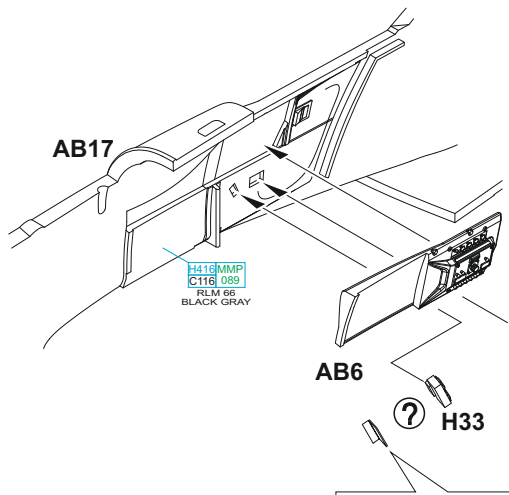
色

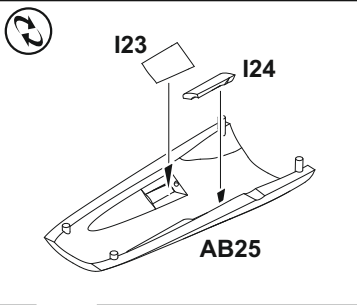
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H25	C34		SKY BLUE
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H303	C303	MMP-066	GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
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
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX05			SUSIE BLUE

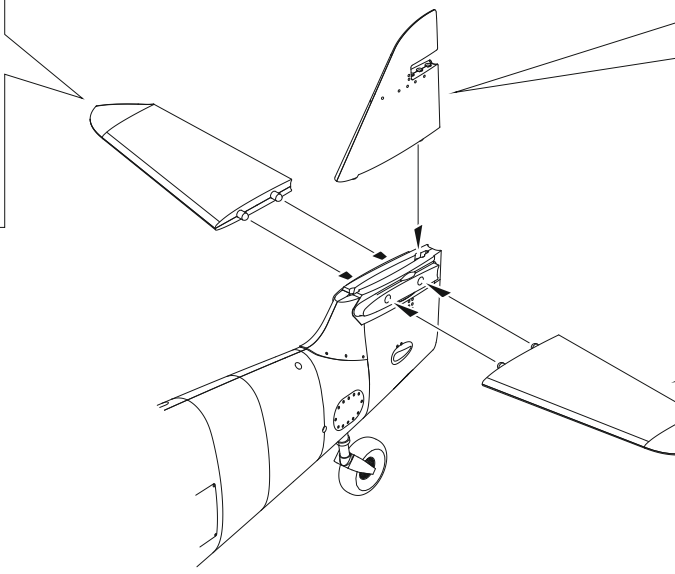
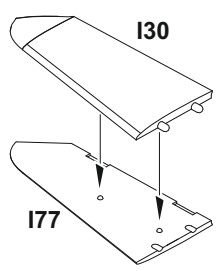
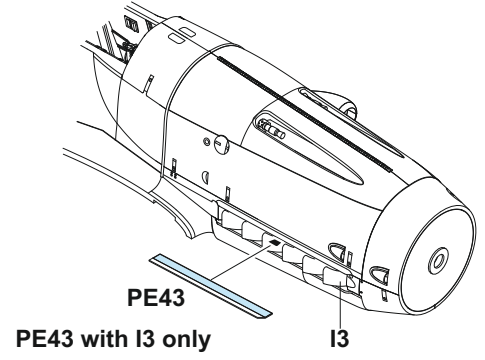
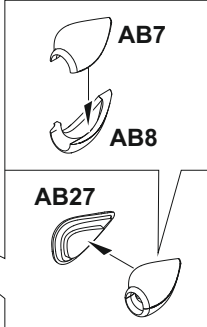
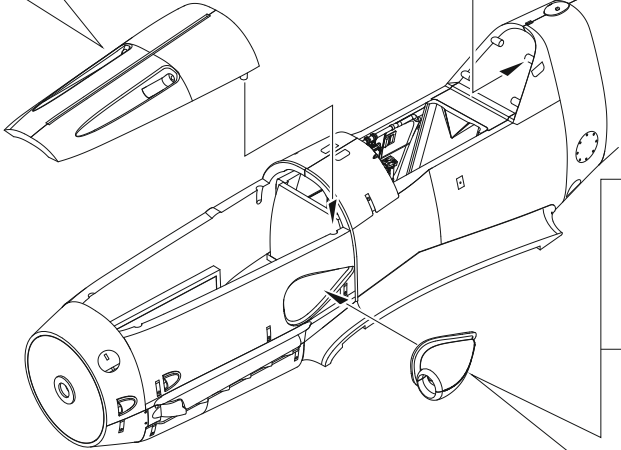
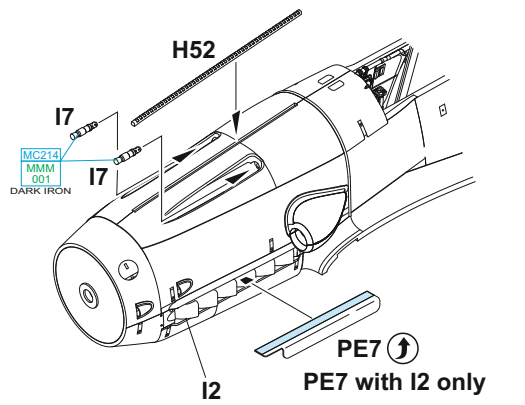
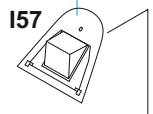
Bf 109G-10





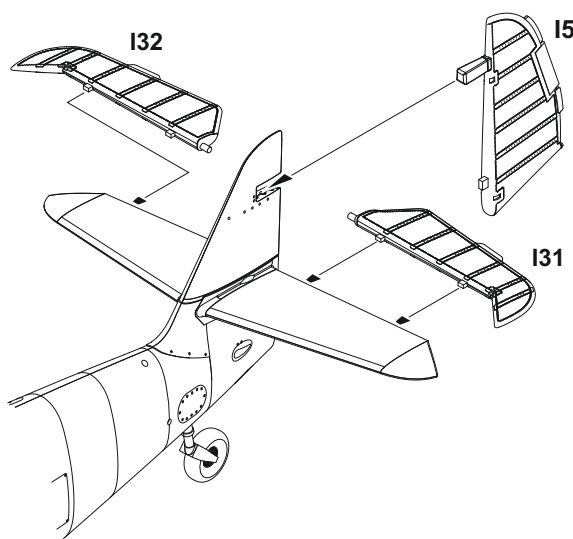
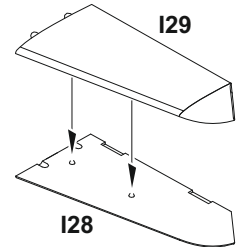
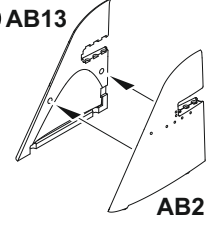


H416MMP
C116 089
RLM 66
BLACK GRAY



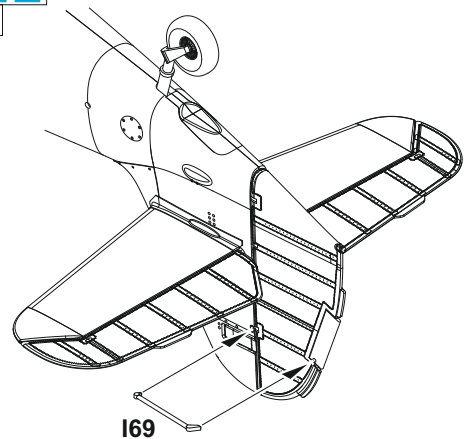
AB2, AB3 - MARKINGS **F, H, I**
AB12, AB13 - MARKINGS **G, J, K**

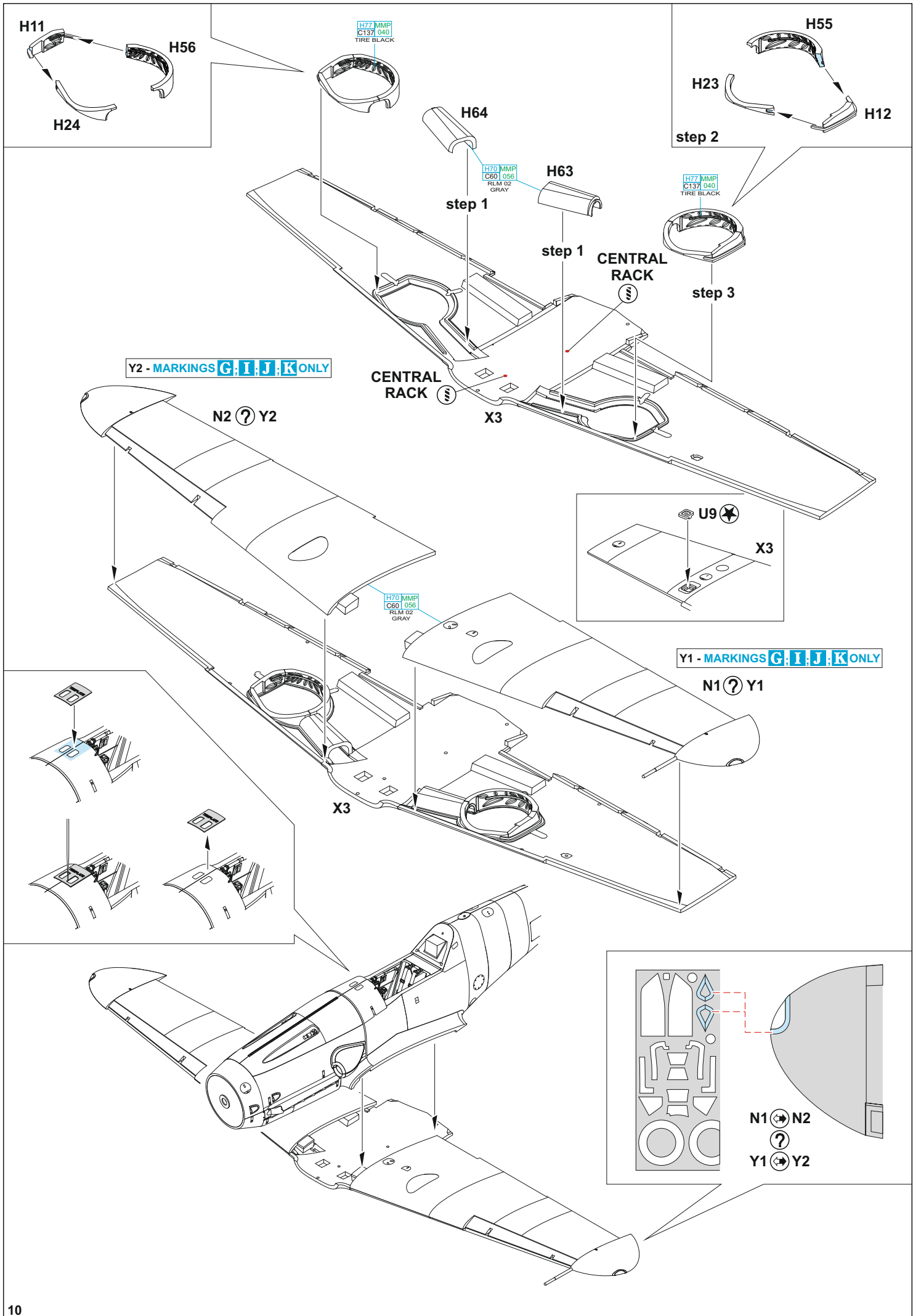
AB3 ? AB13

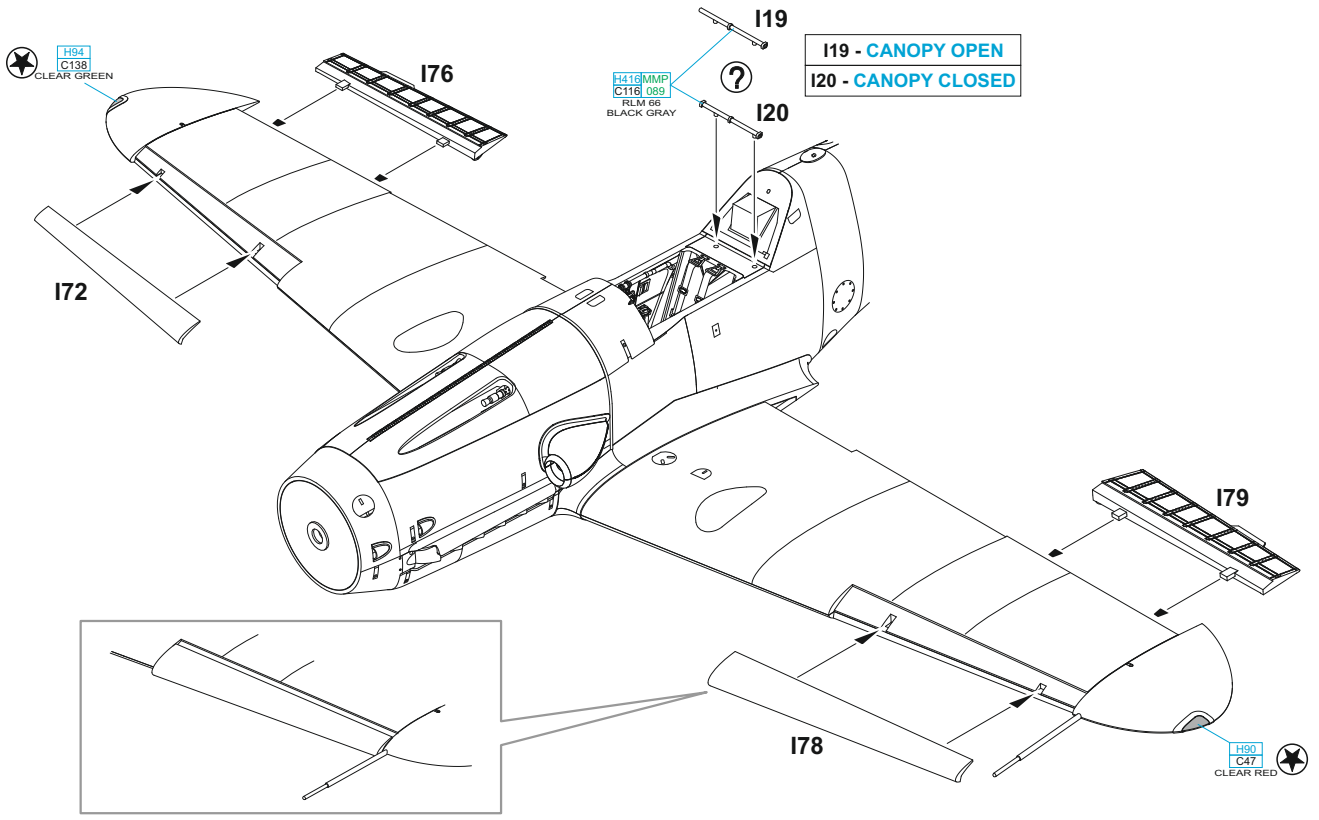


I56 ? AB16

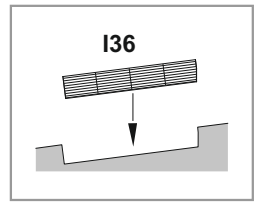
I56 - MARKINGS **G, H, J, K**
AB16 - MARKINGS **F, I**



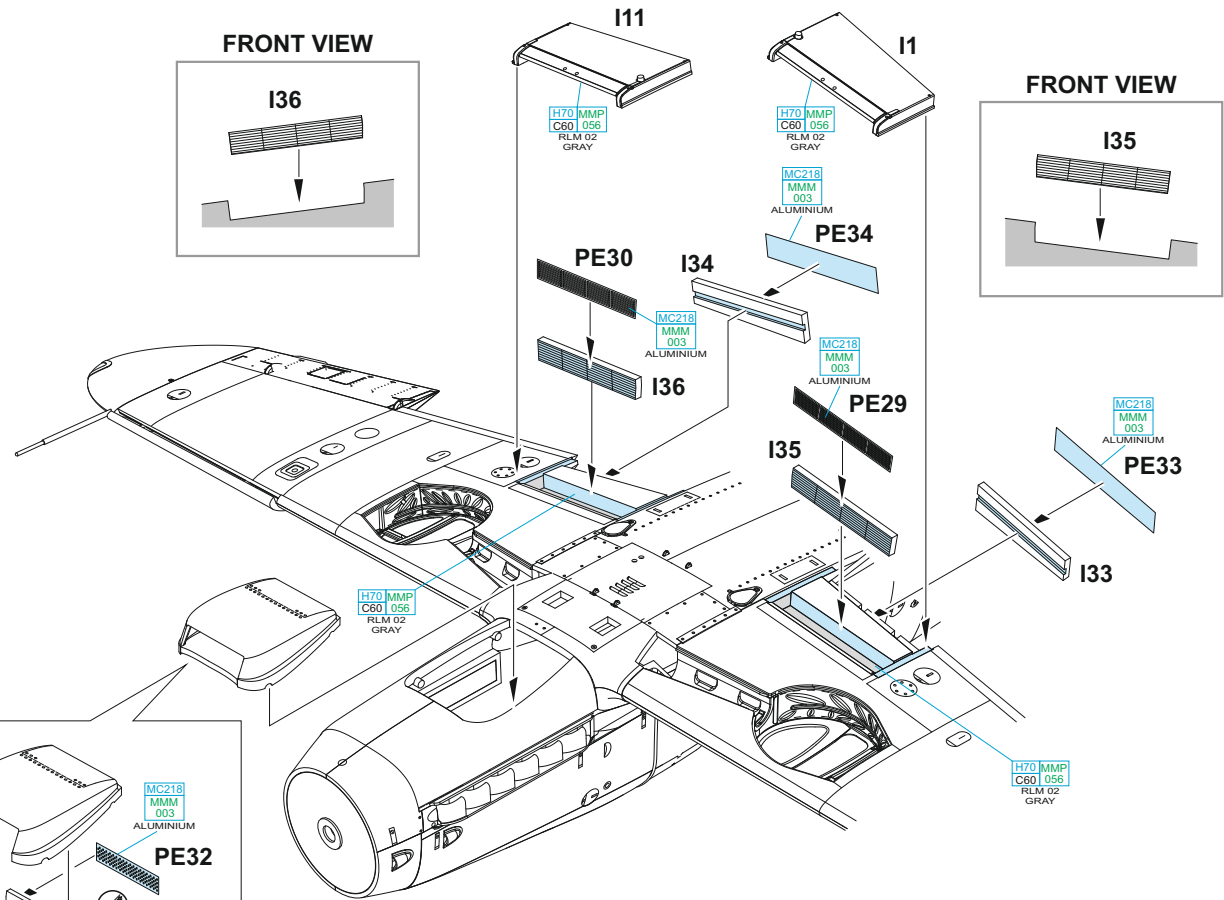
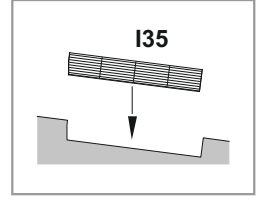




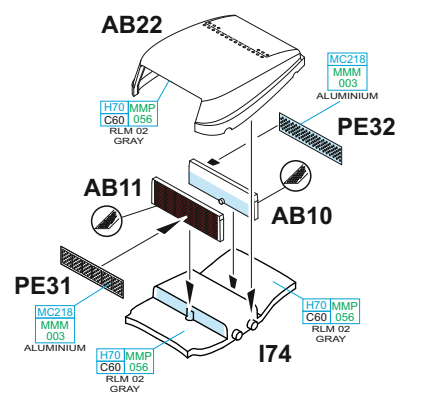
FRONT VIEW



FRONT VIEW



AB22



18 → I25

decal S32 ? S37

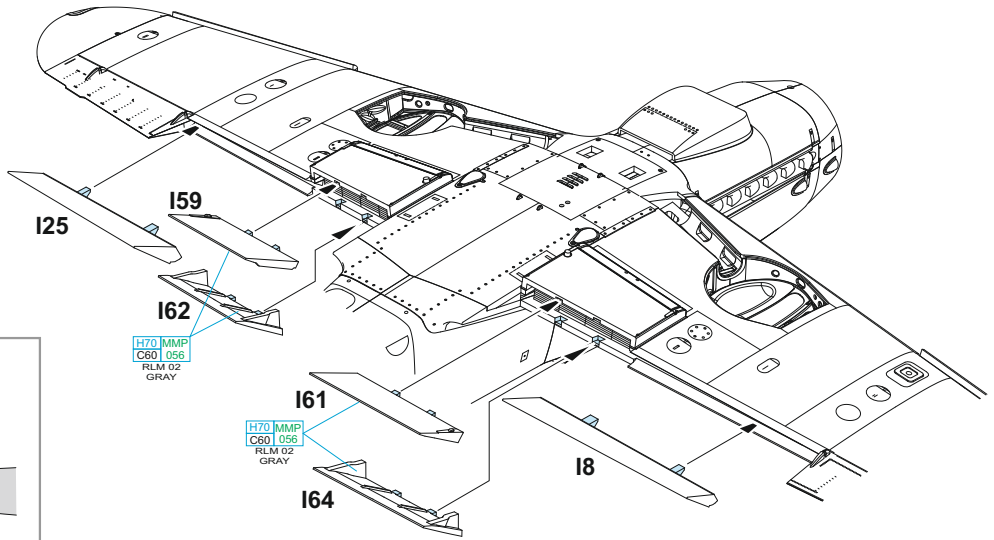
→
decal S31 ? S38

CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

I59 → I61

I62

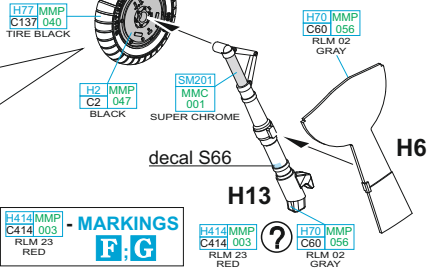
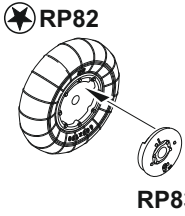
→
I64



eduard
BRASSIN

RP59 - MARKINGS **F, H**
RP82, 83 - MARKINGS **G, I, J, K**

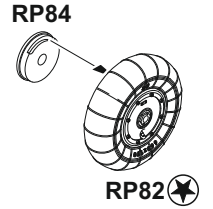
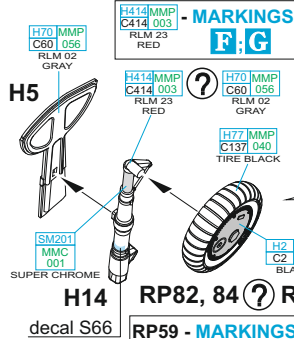
RP82, 83 ? RP59



H414 MMP C414 003 RLM 23 RED - MARKINGS **F, G**

H414 MMP C414 003 RLM 23 RED ? H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY

eduard
BRASSIN



RP82, 84 ? RP59
RP59 - MARKINGS **F, H**
RP82, 84 - MARKINGS **G, I, J, K**

I17 ? PE40

H31

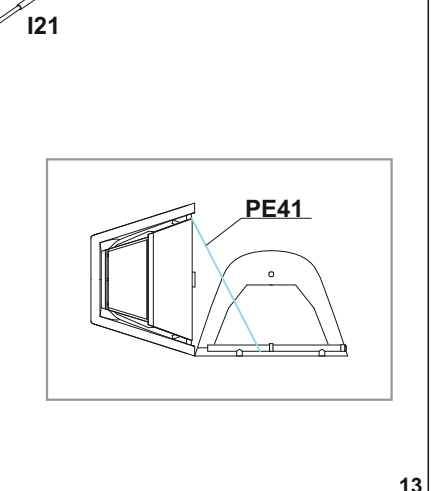
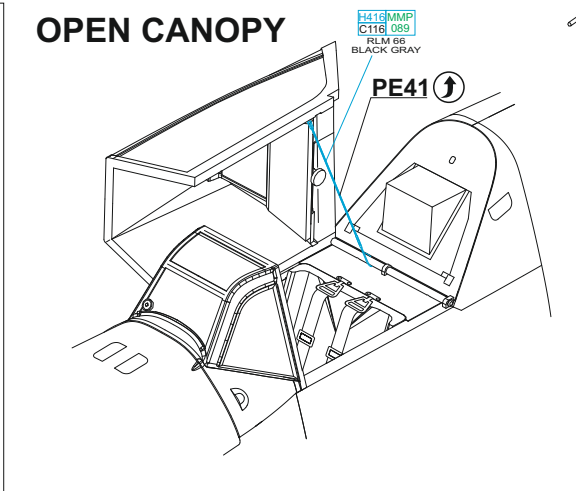
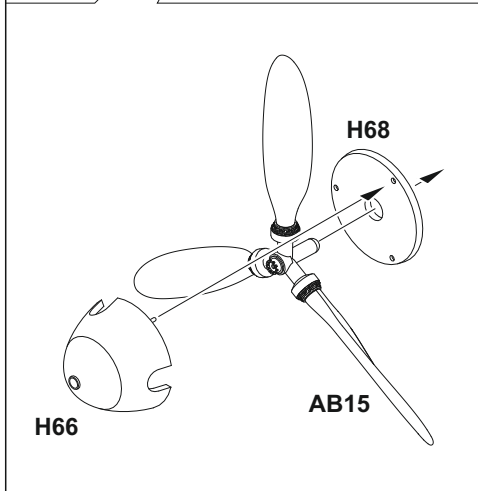
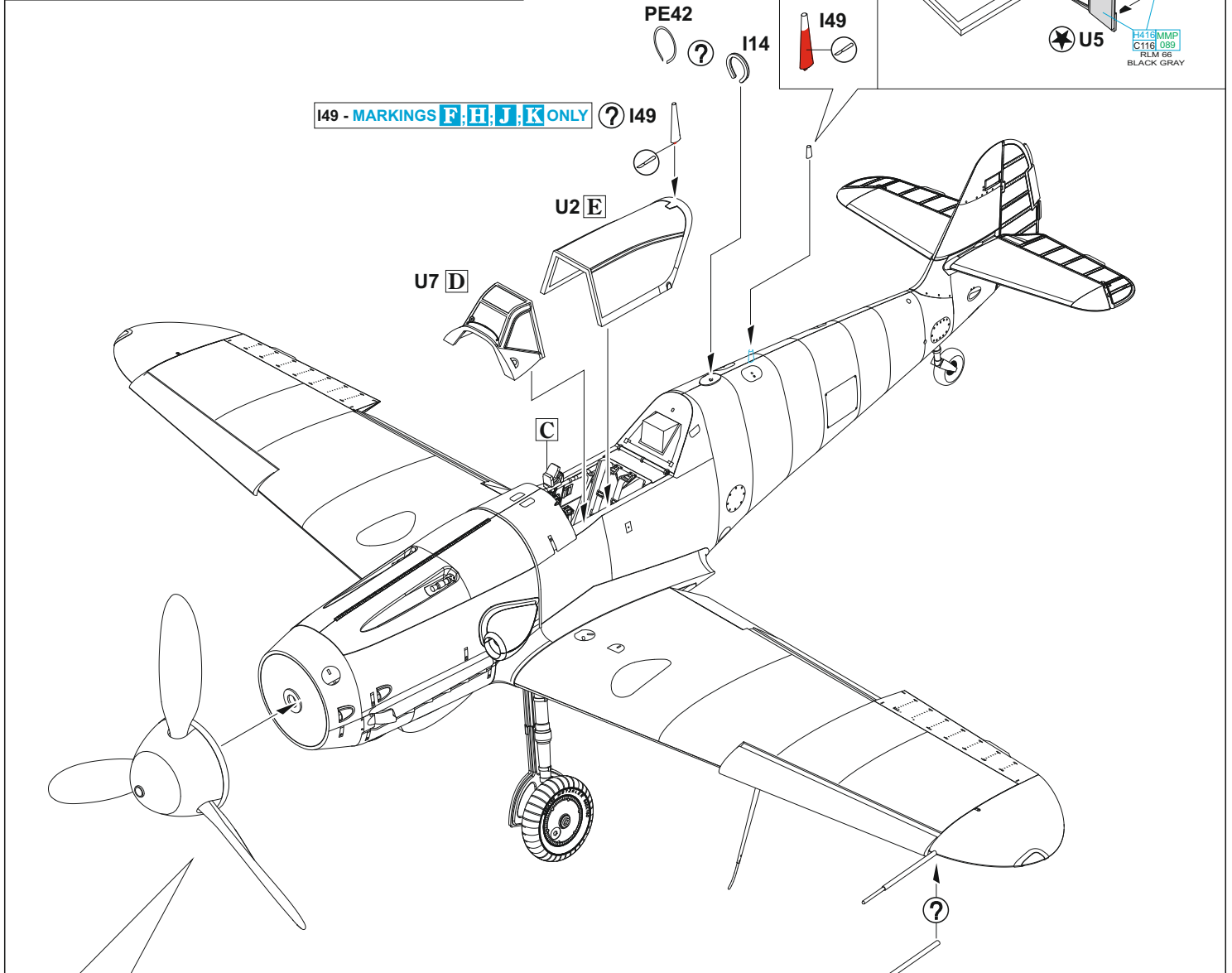
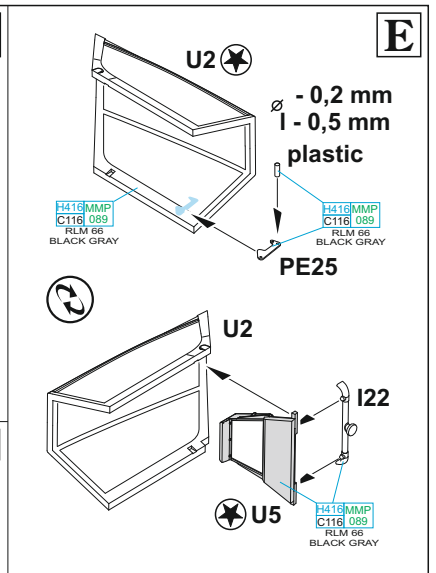
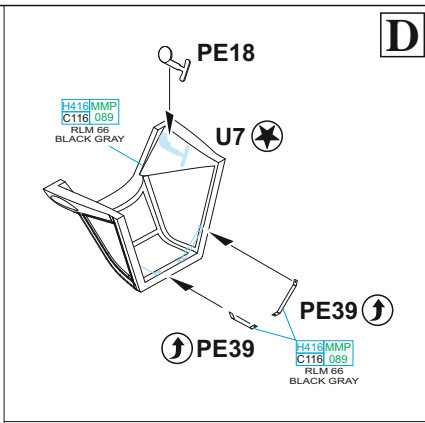
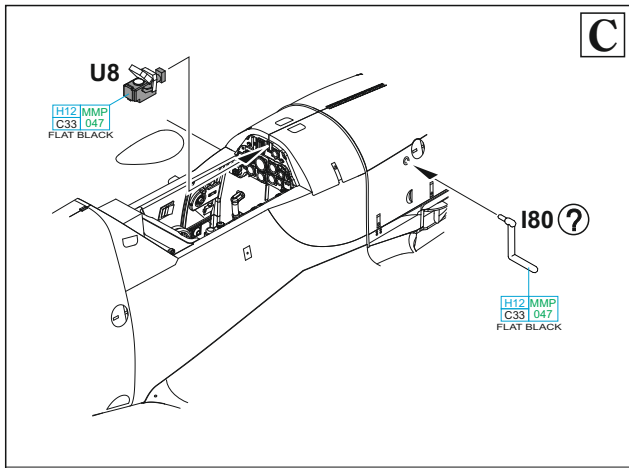
PE36

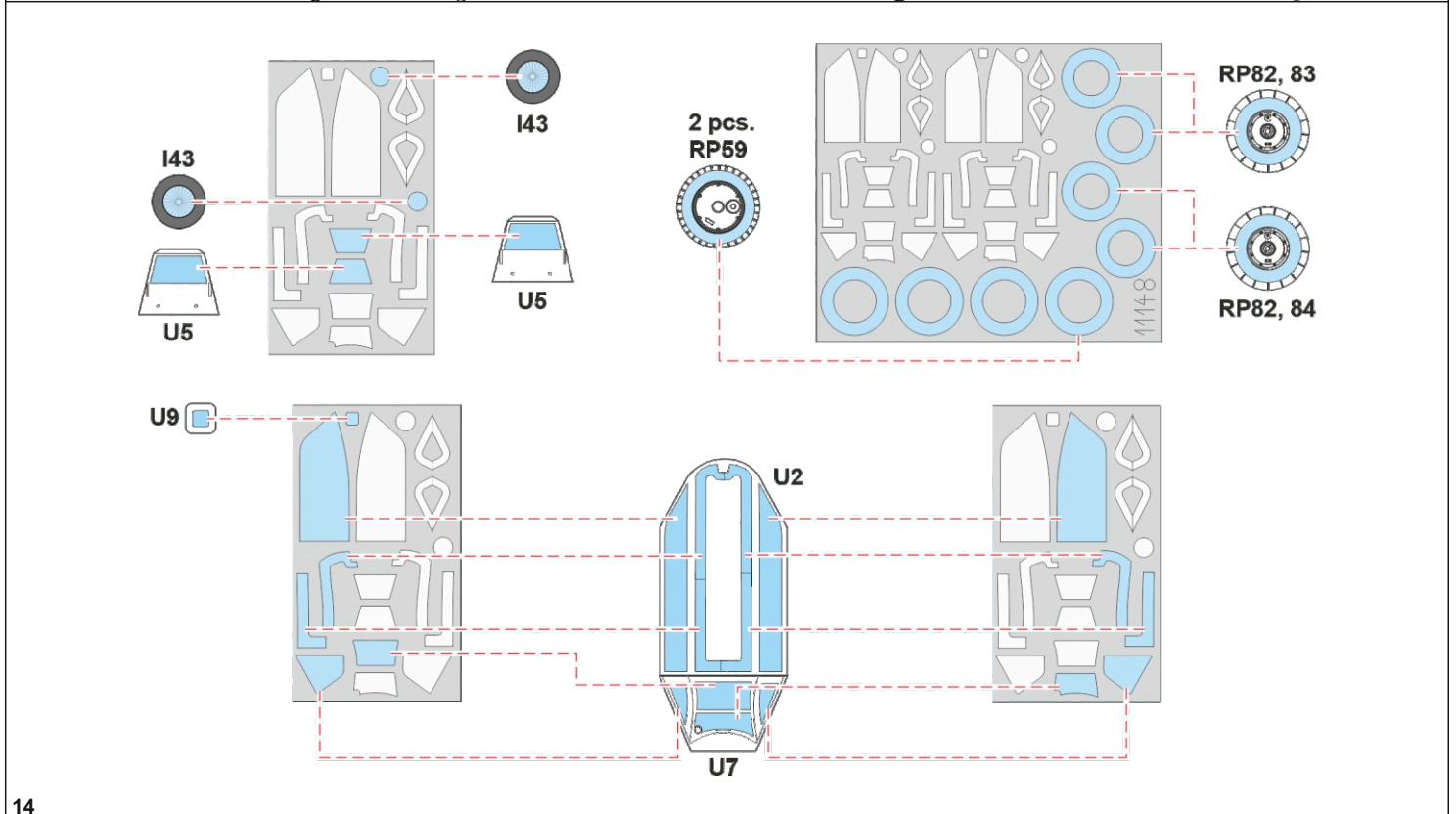
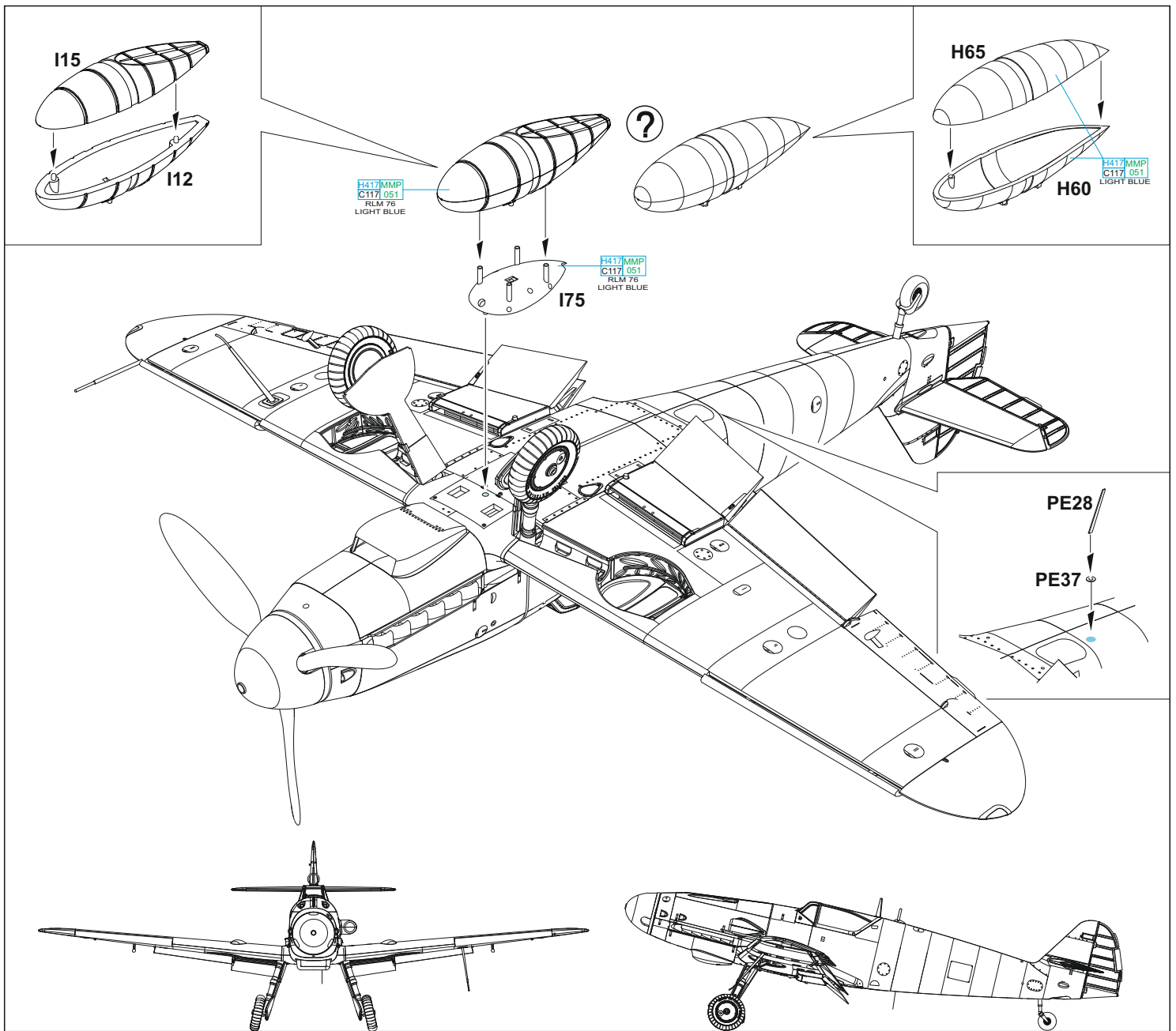
fill

H31



CORRECT POSITION OF WHEELS







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
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



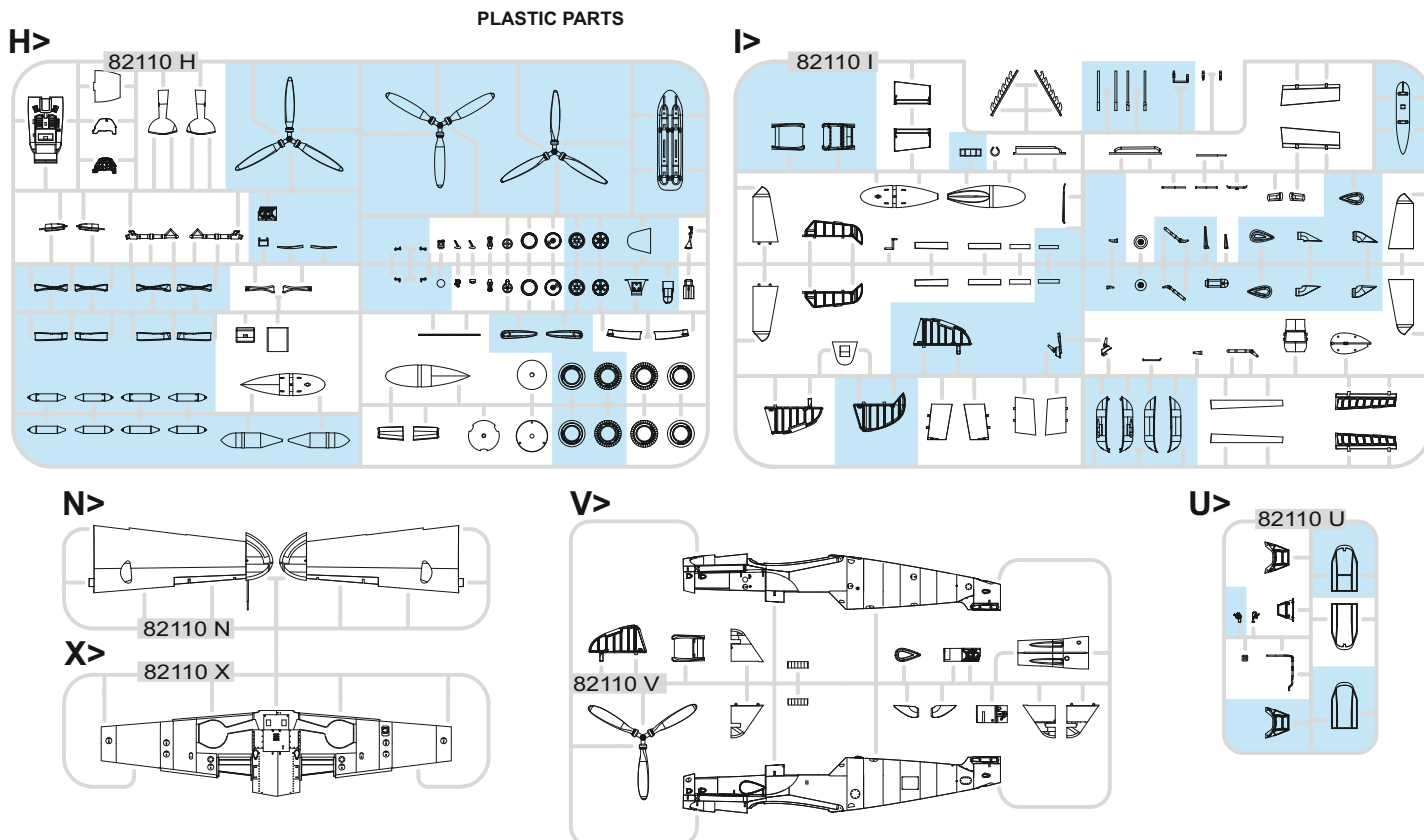
TEILE



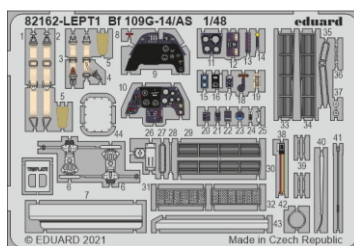
PIÈCES



部品



PE - PHOTO ETCHED DETAIL 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

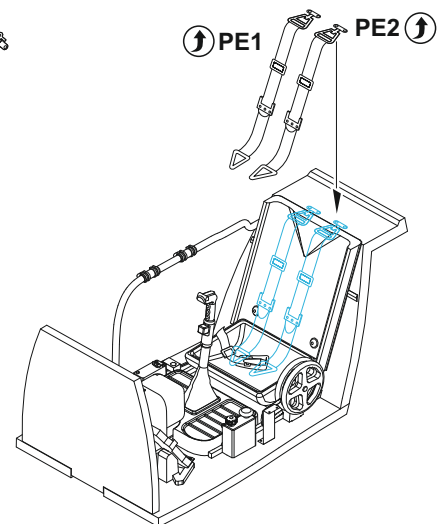
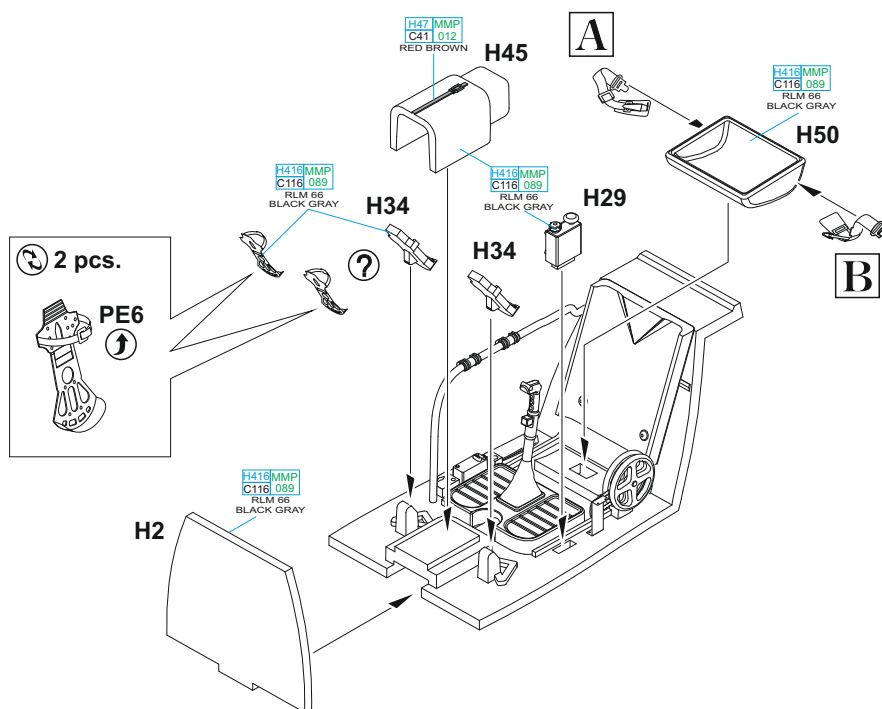
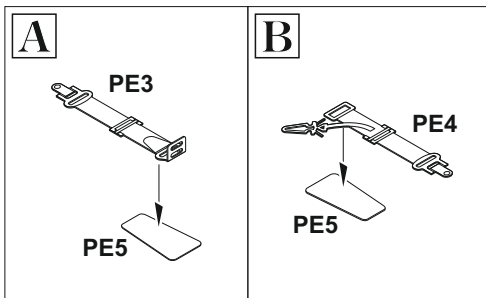
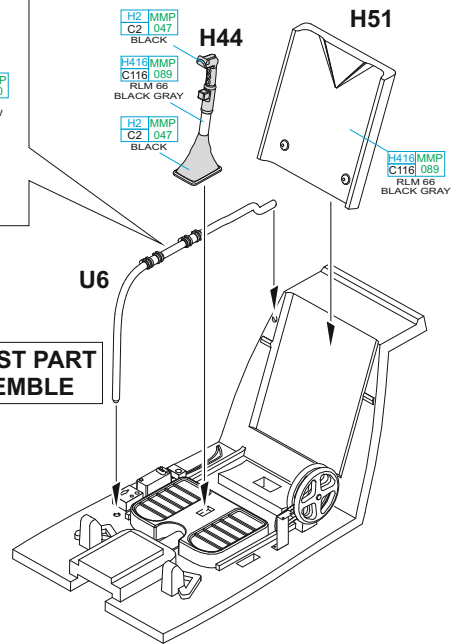
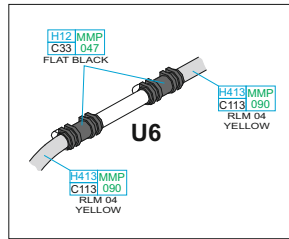
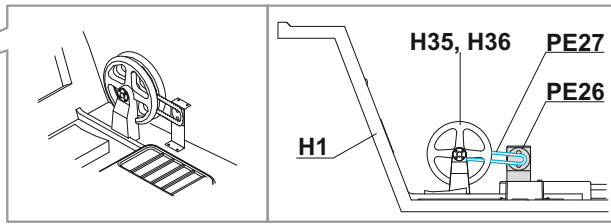
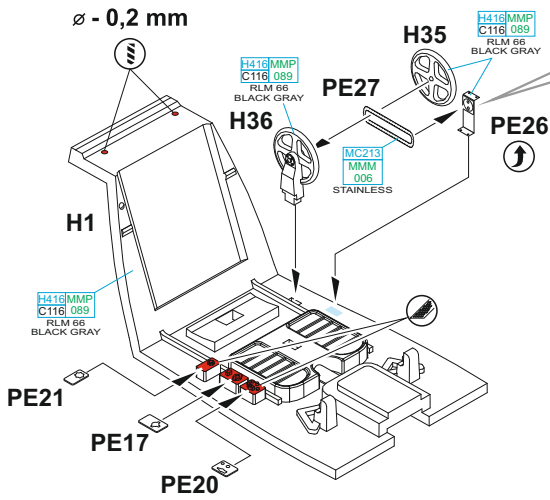


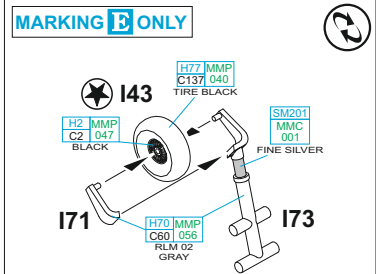
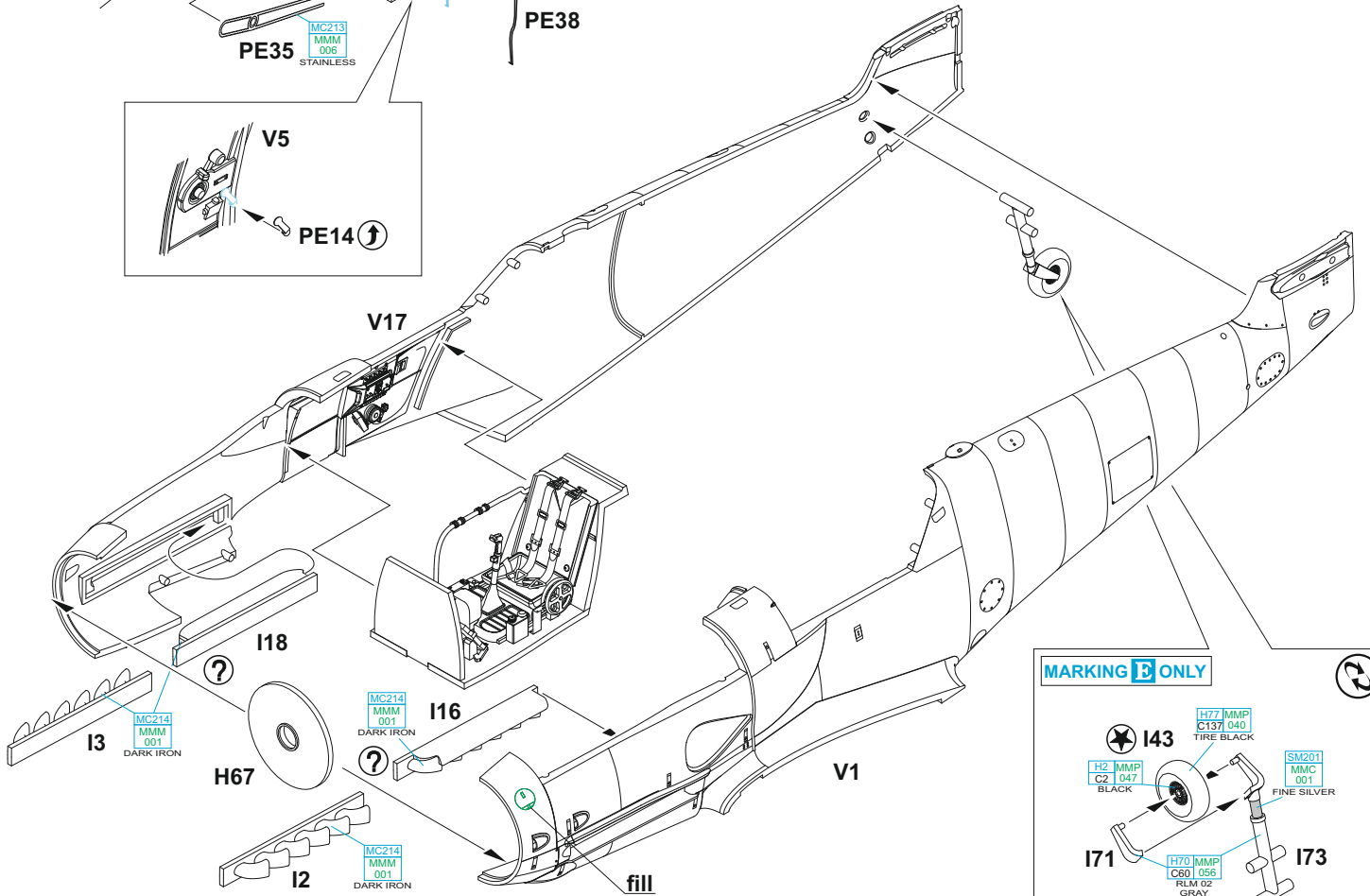
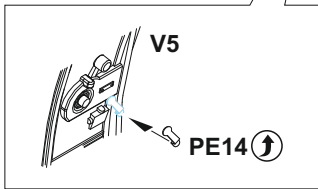
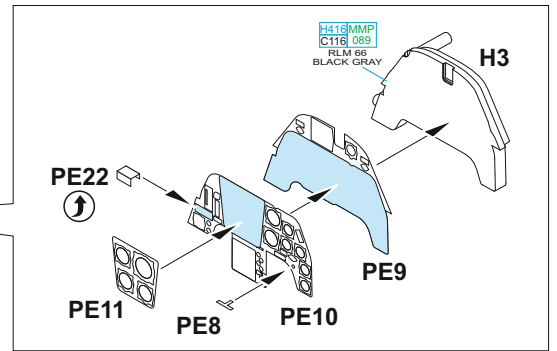
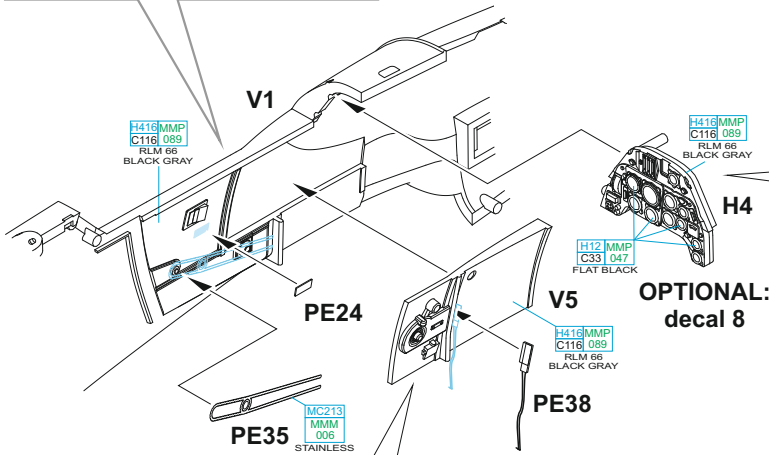
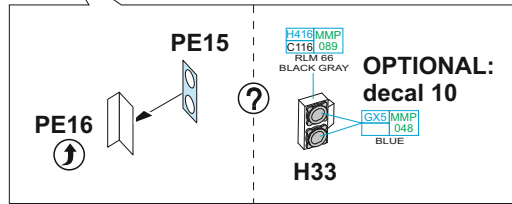
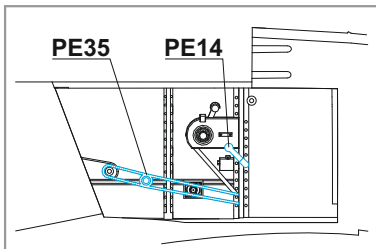
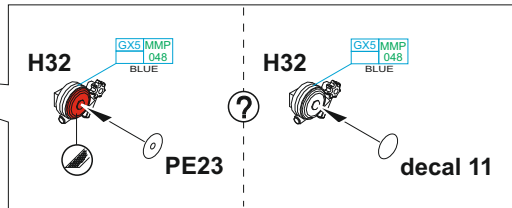
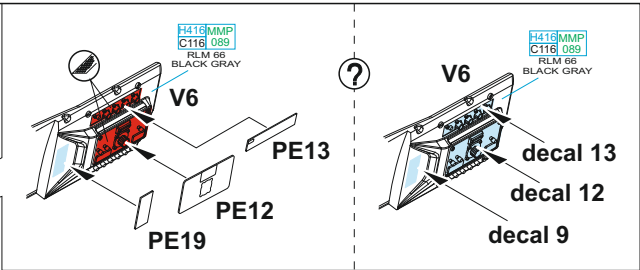
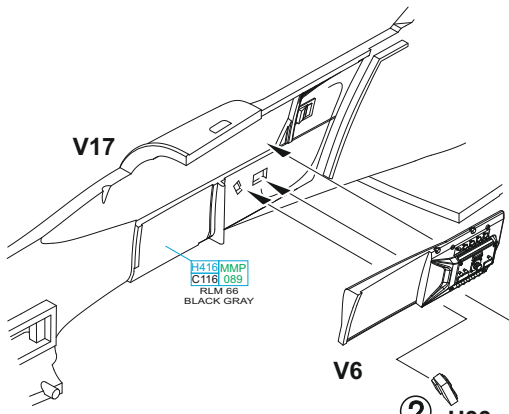
色

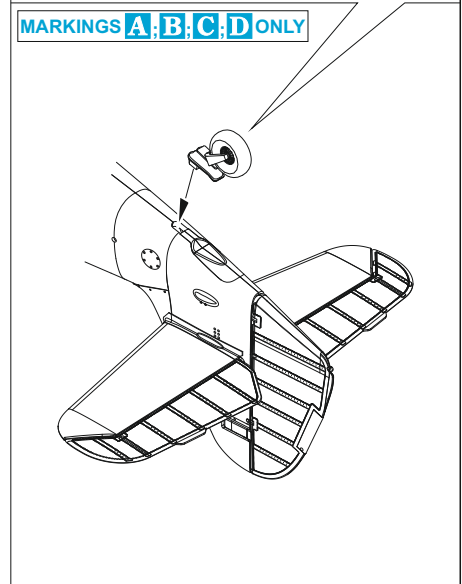
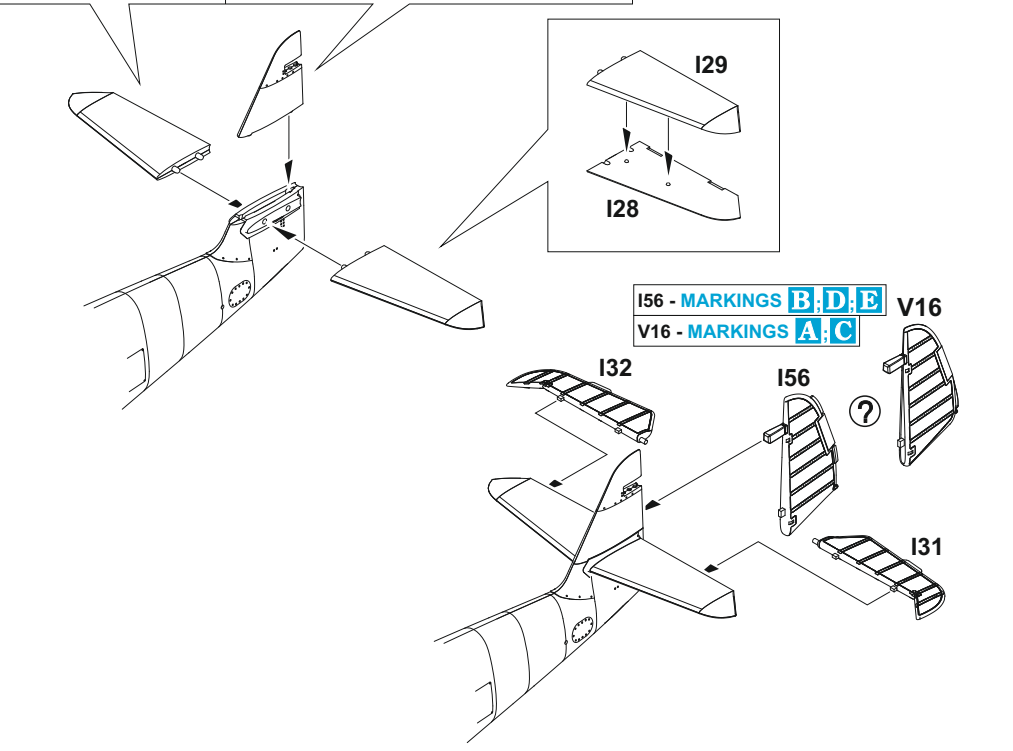
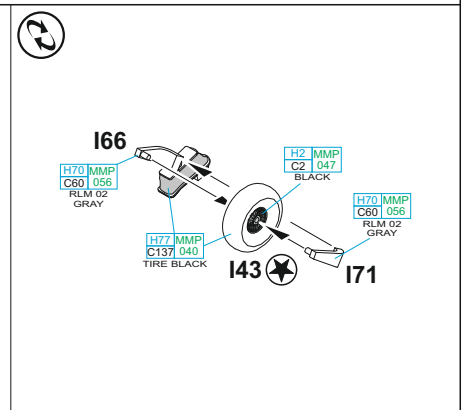
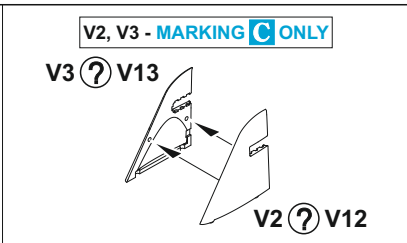
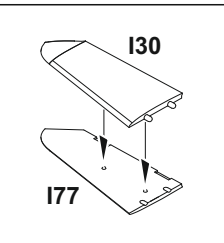
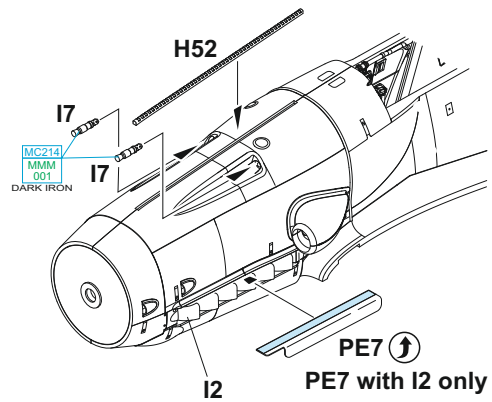
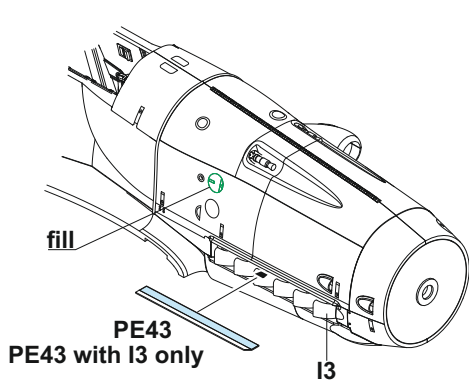
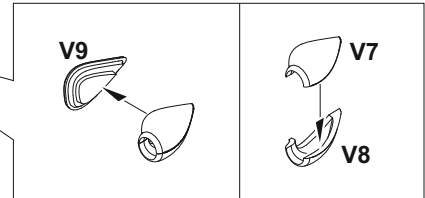
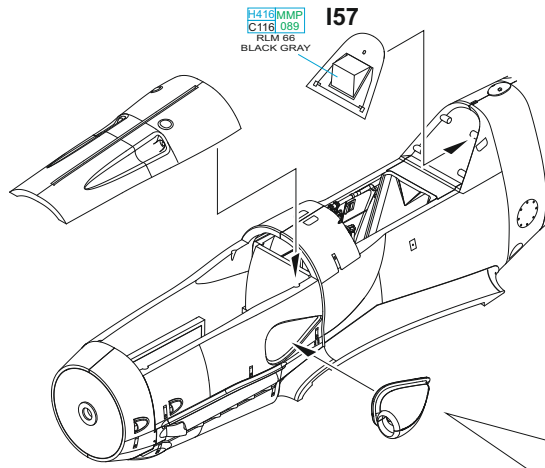
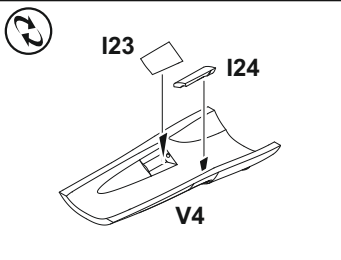
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H303	C303	MMP-066	GREEN

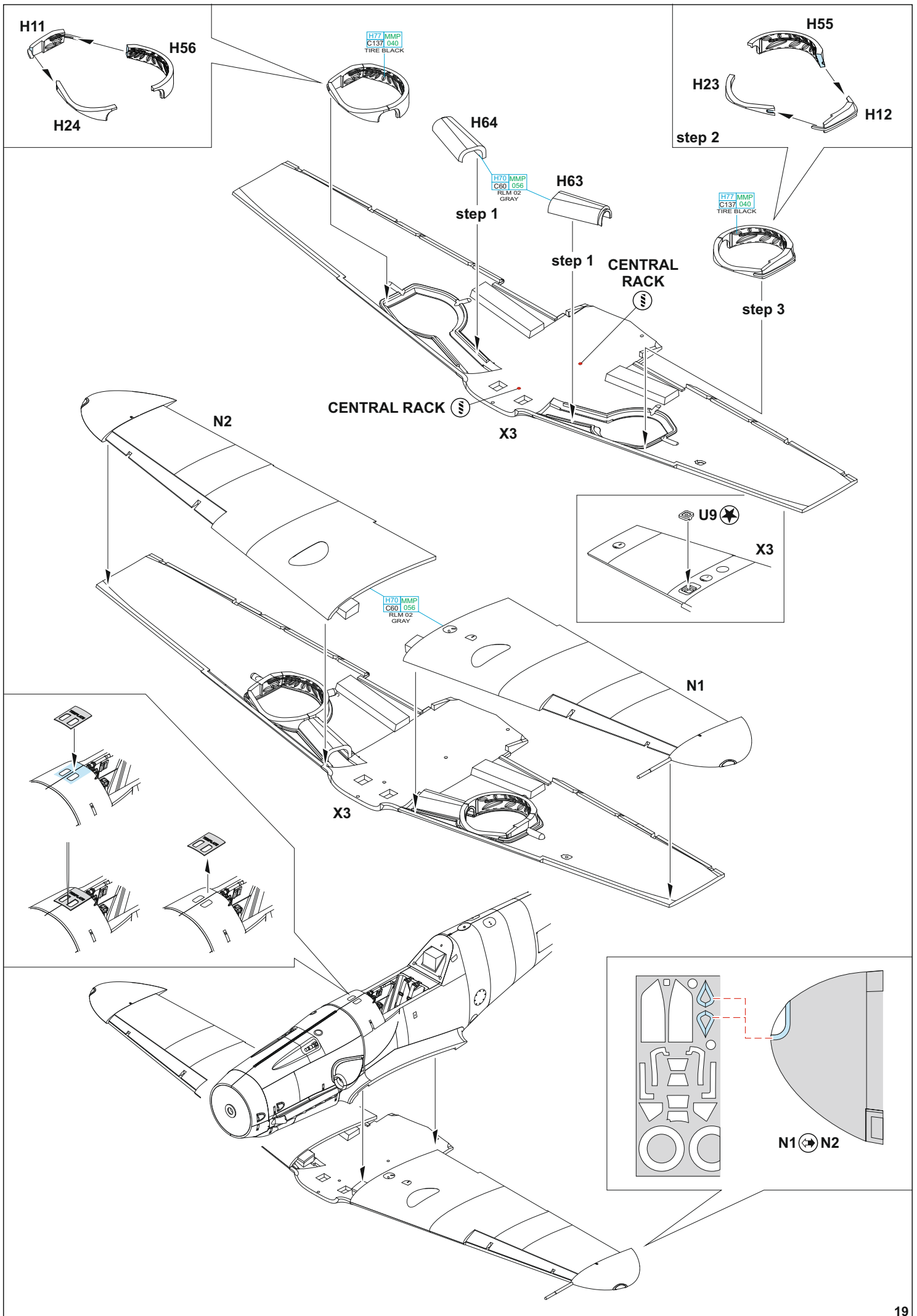
GSI Creos (GUNZE)			MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS		
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW	
H414	C114		RLM23 RED	
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY	
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE	
Mr.METAL COLOR			METALLICS	
	MC213	MMM-006	STEEL	
	MC214	MMM-001	DARK IRON	
Mr.COLOR SUPER METALLIC			METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER	
Mr.COLOR GX			METALLICS	
	GX05		SUSIE BLUE	

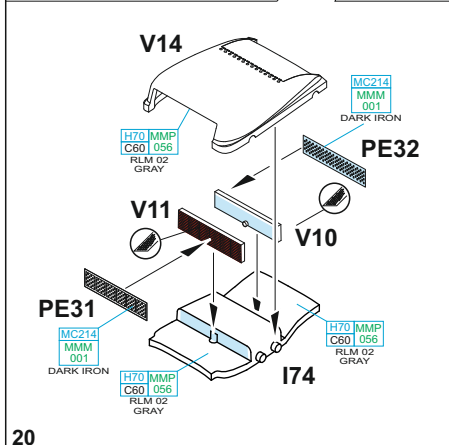
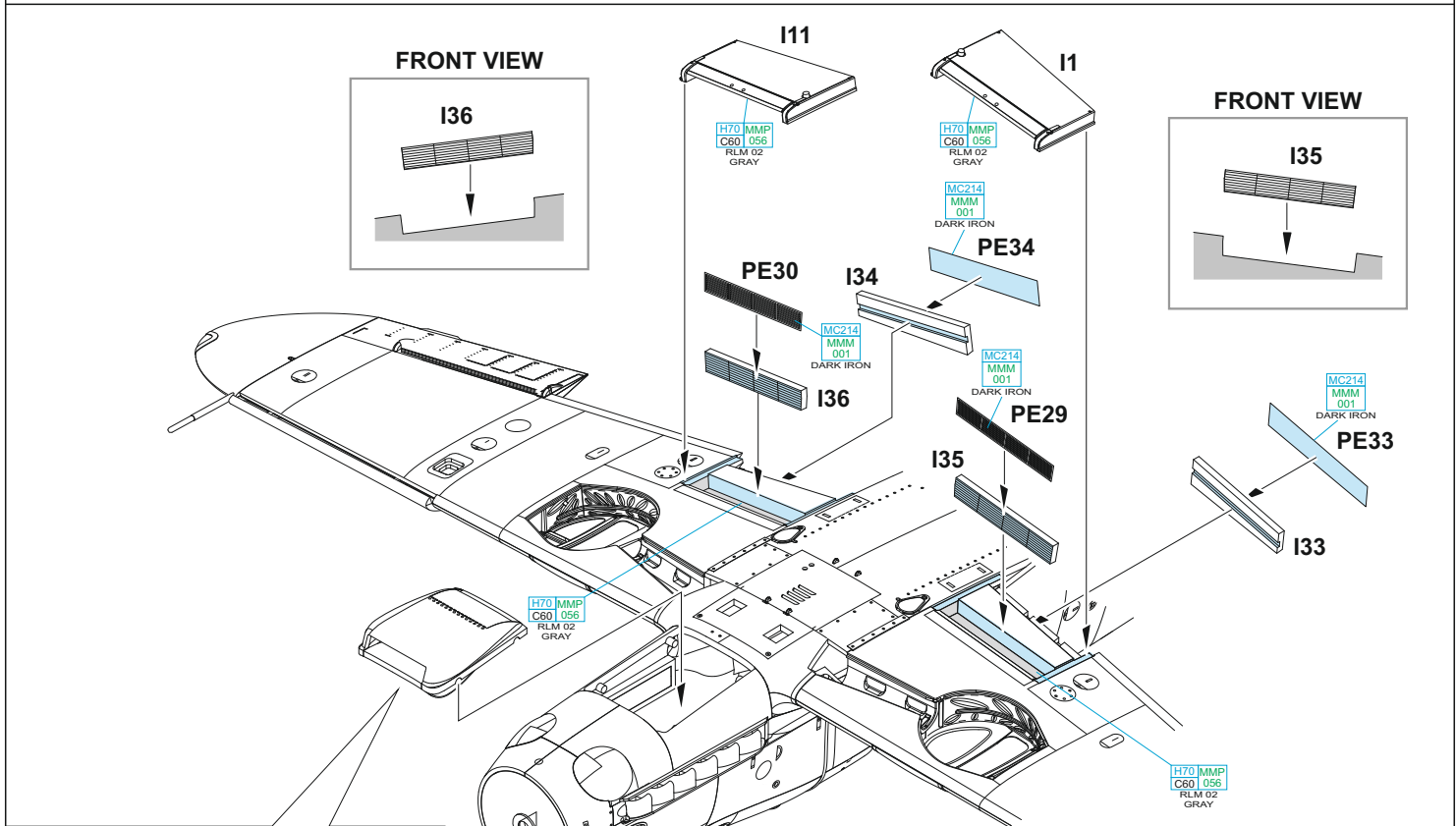
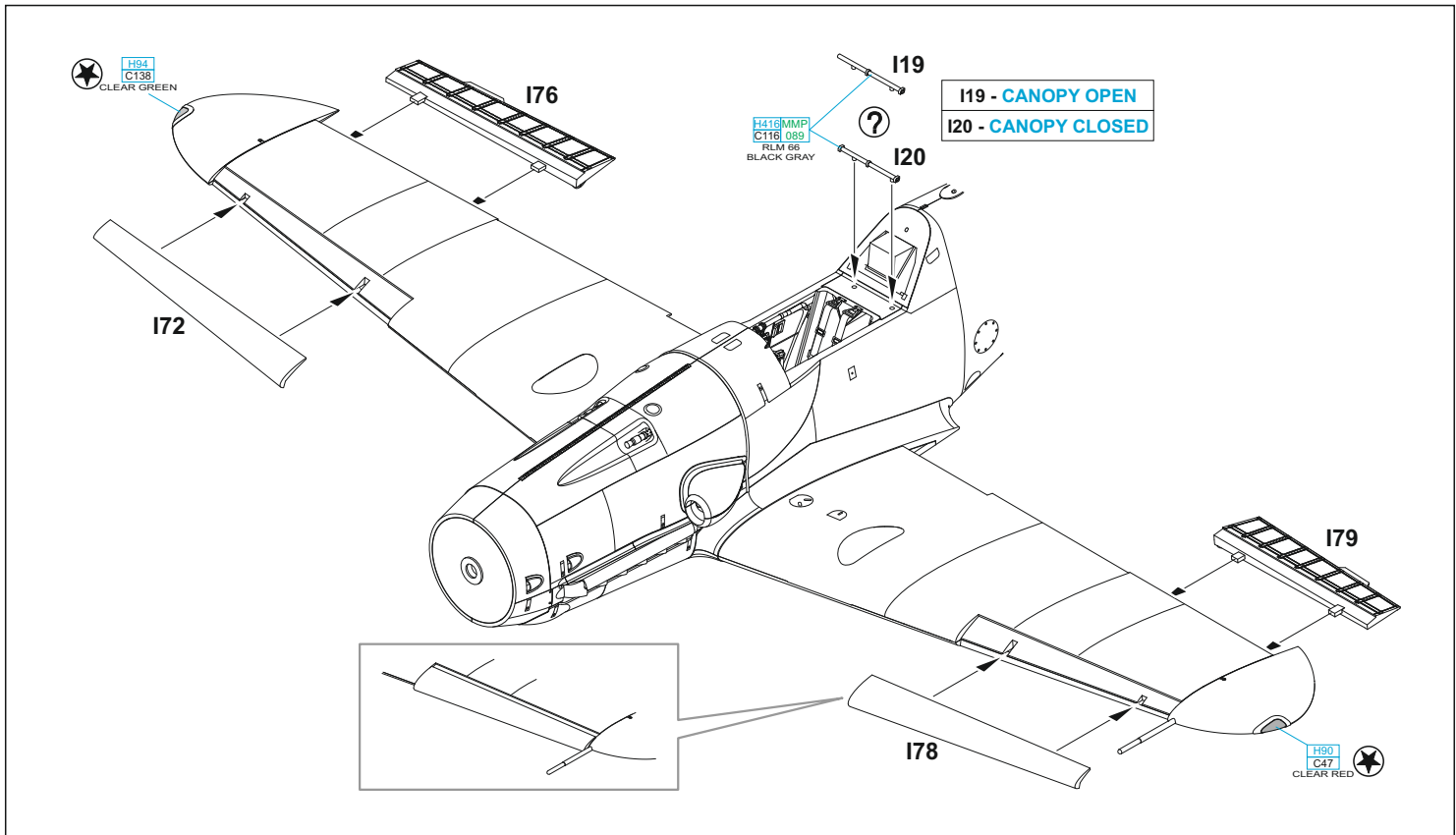
Bf 109G-14/AS

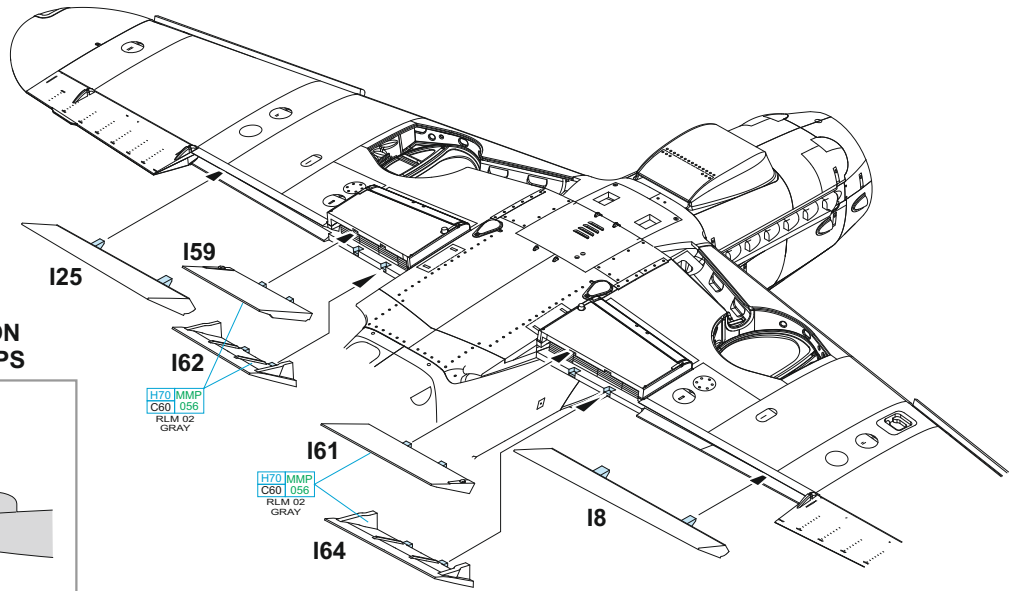




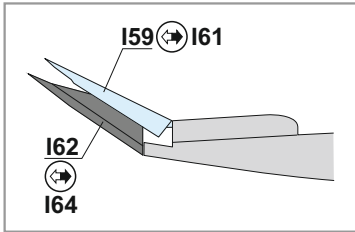






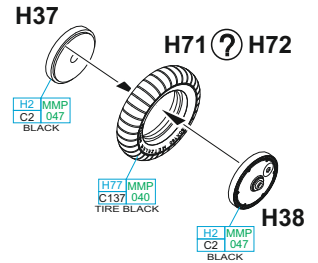
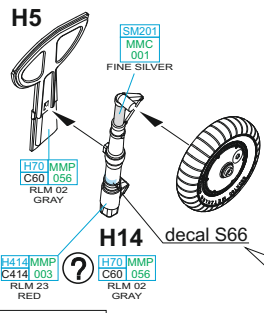
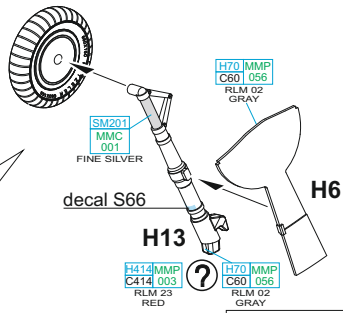
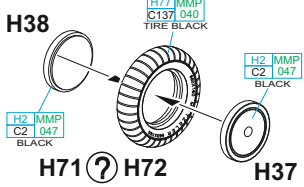


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

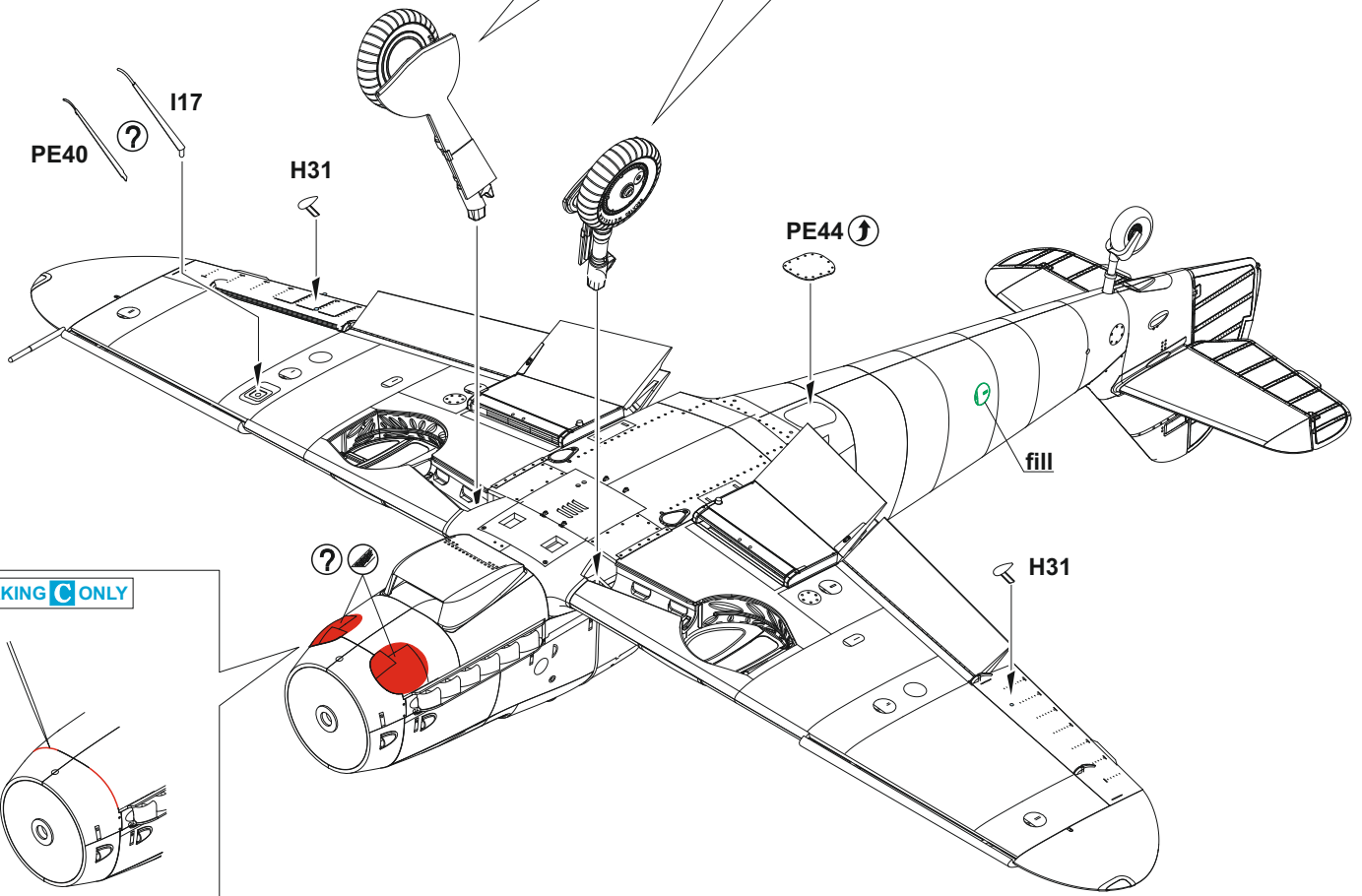


H70 MMP C60 056
RLM 02 GRAY

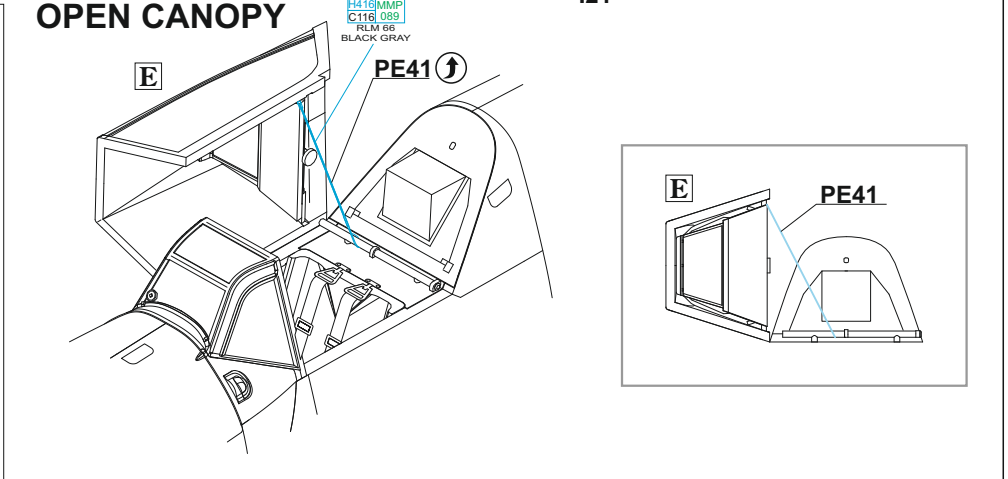
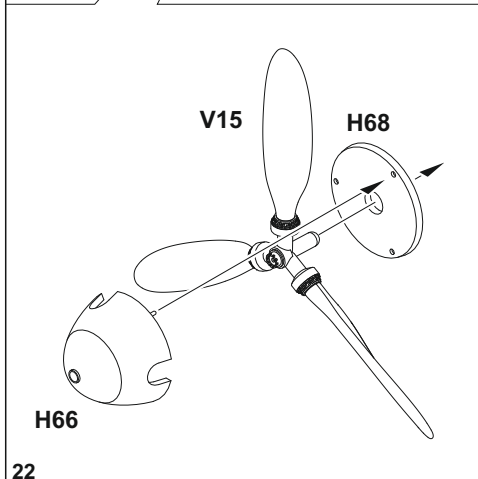
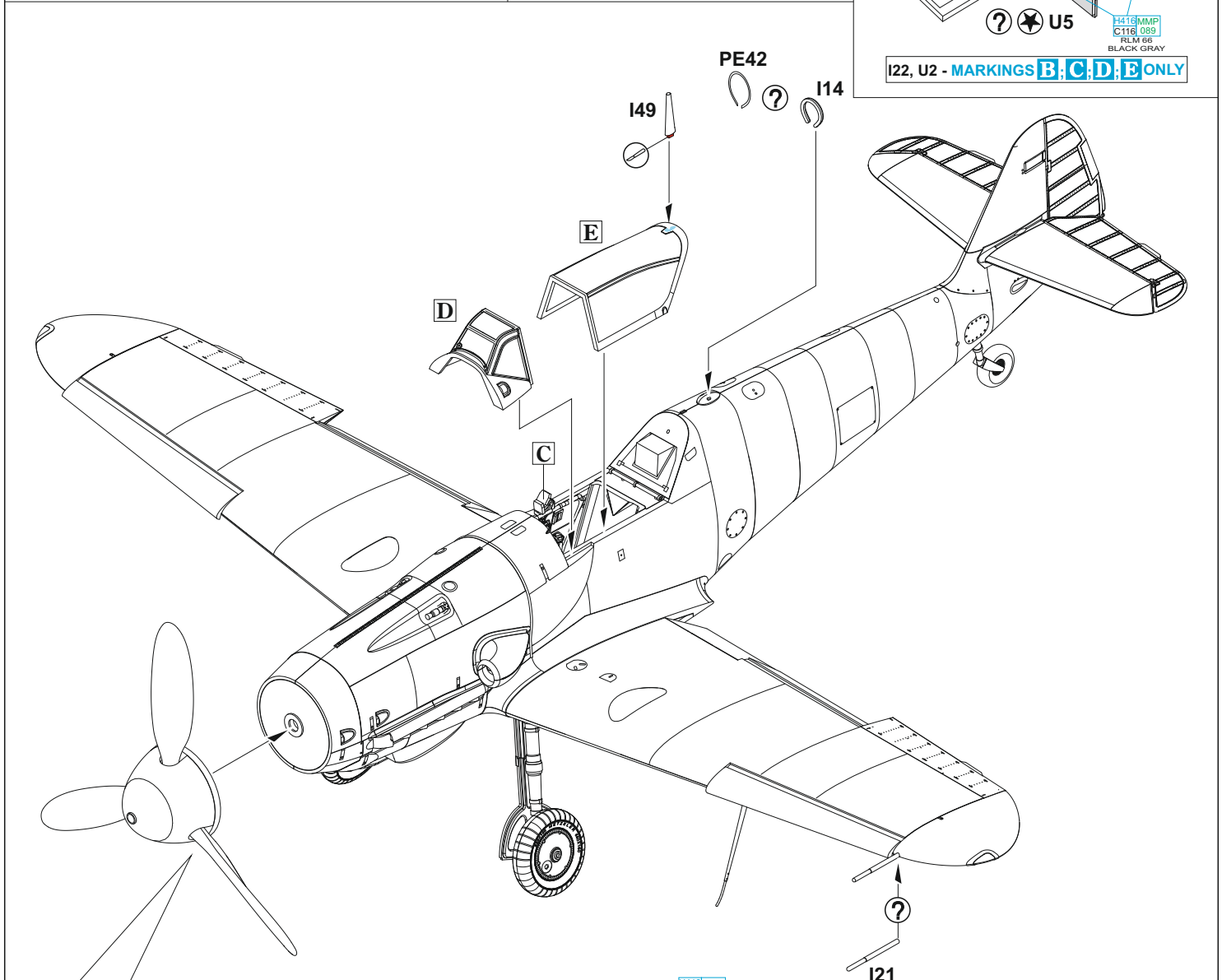
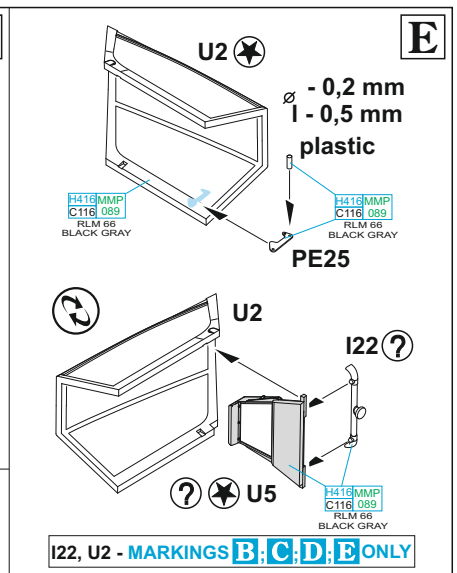
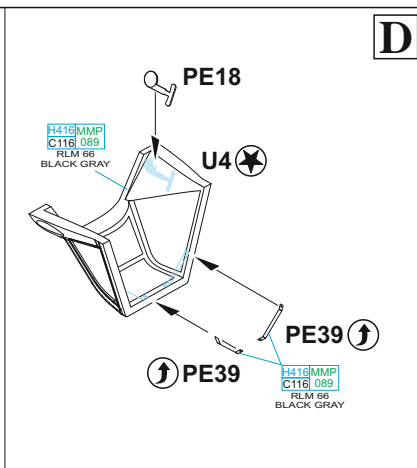
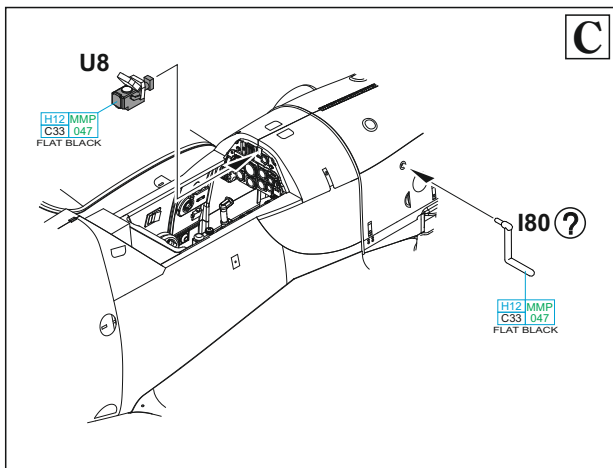
H70 MMP C60 056
RLM 02 GRAY

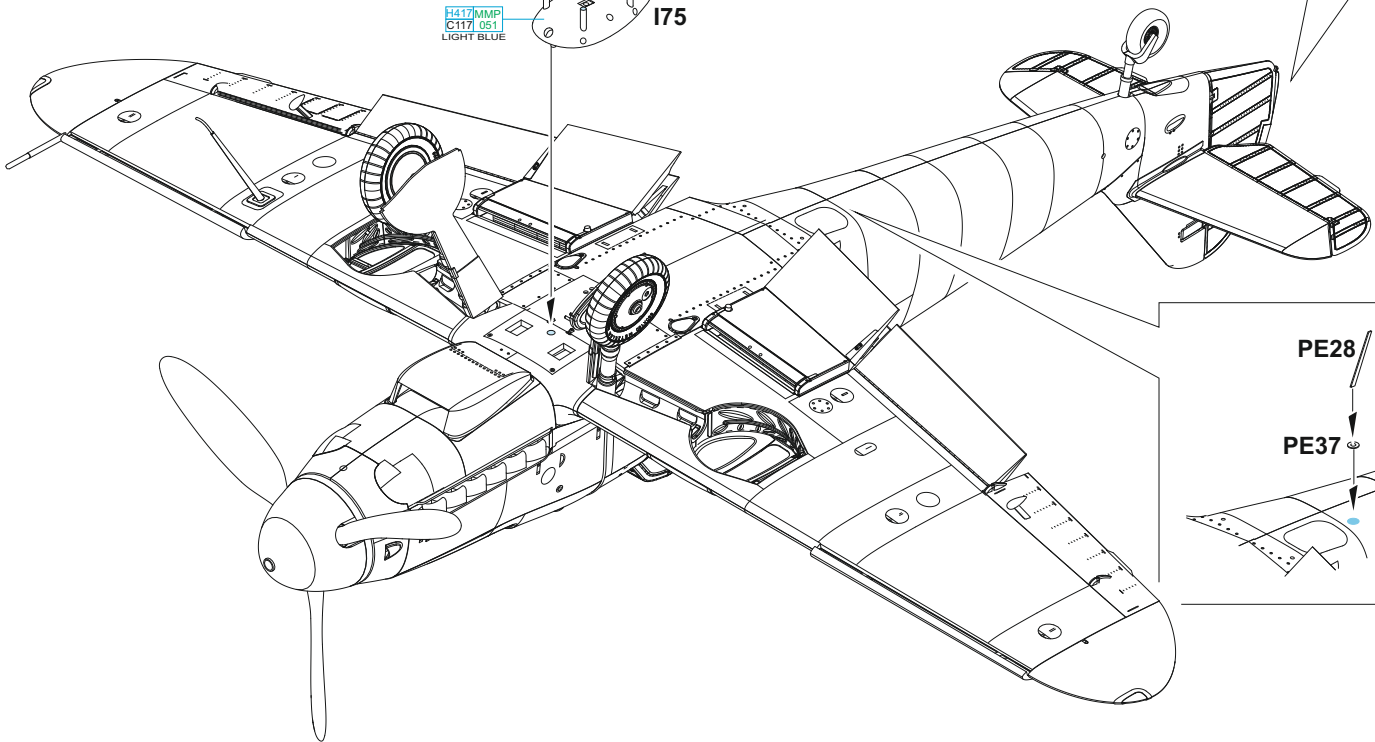
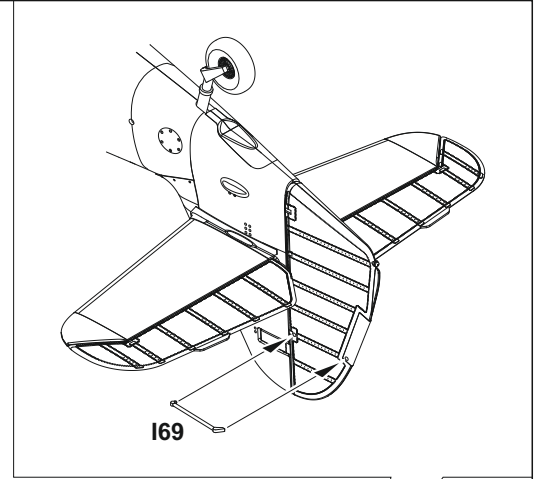
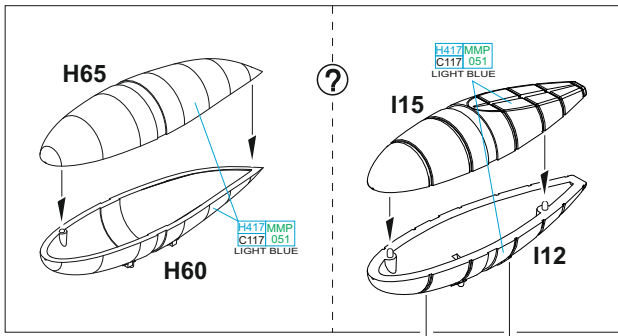


H414 MMP C414 003 RLM 23 RED **MARKINGS C, D ONLY**

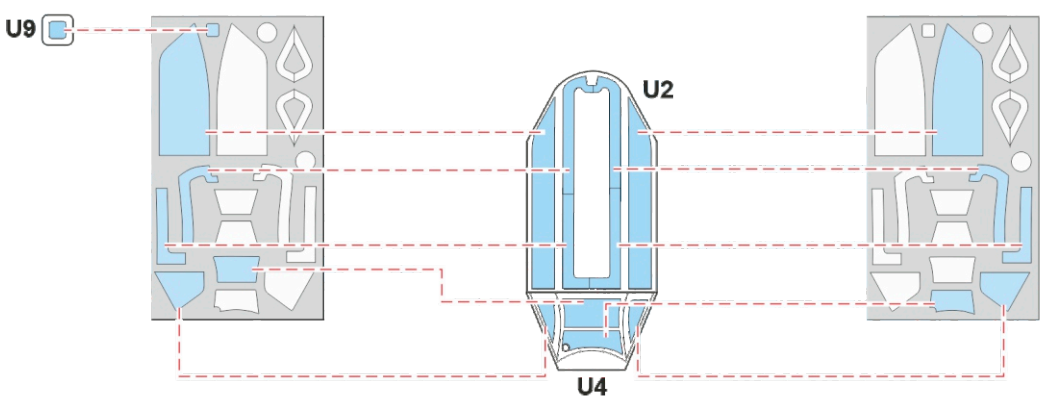
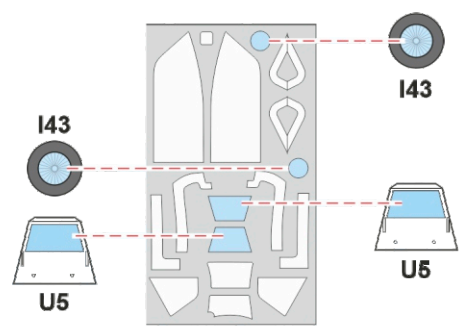


MARKING C ONLY



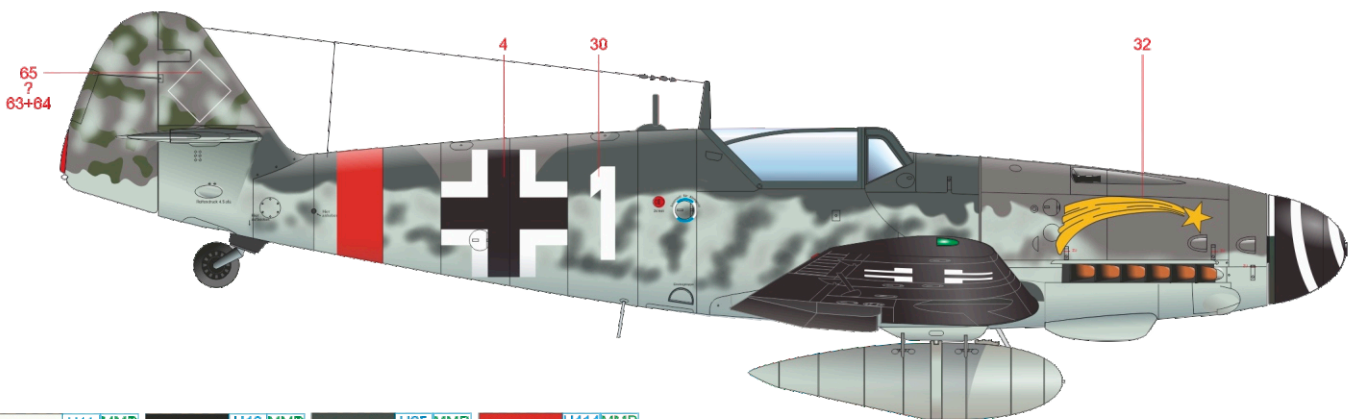
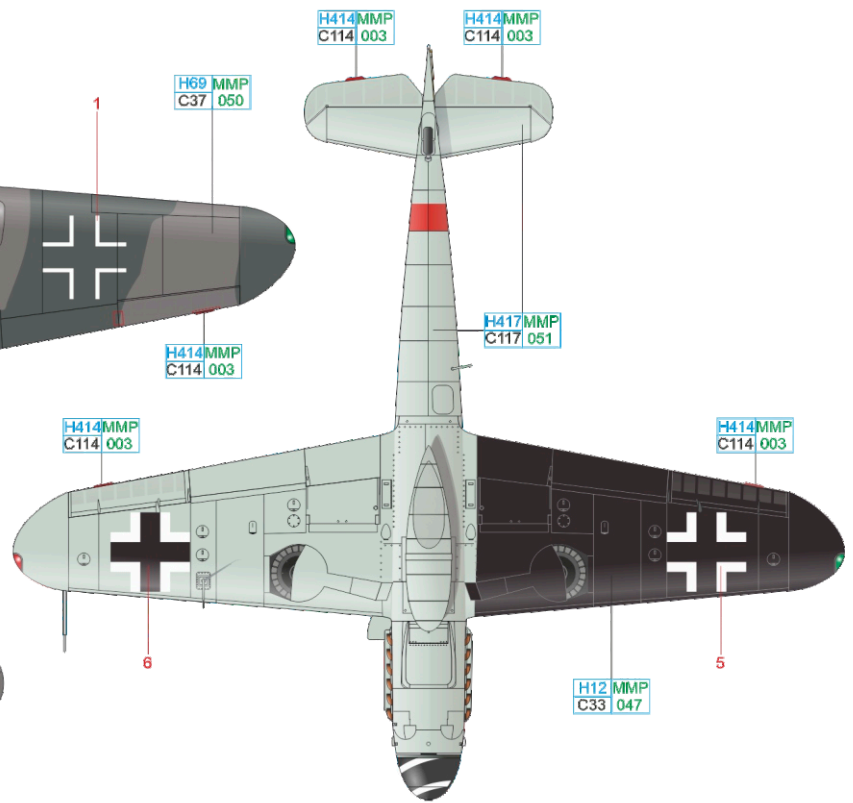
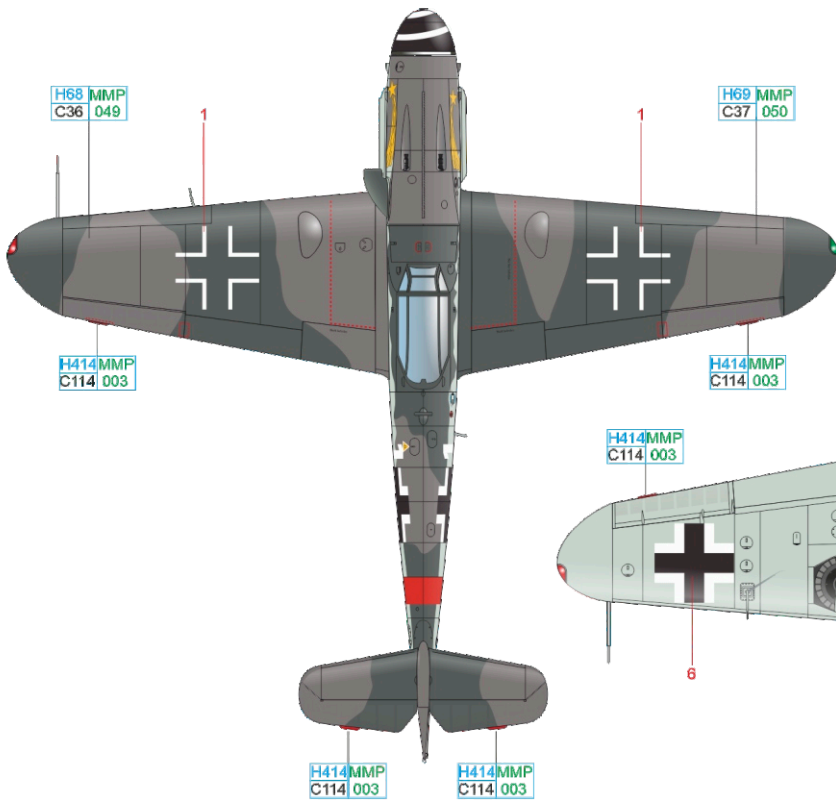
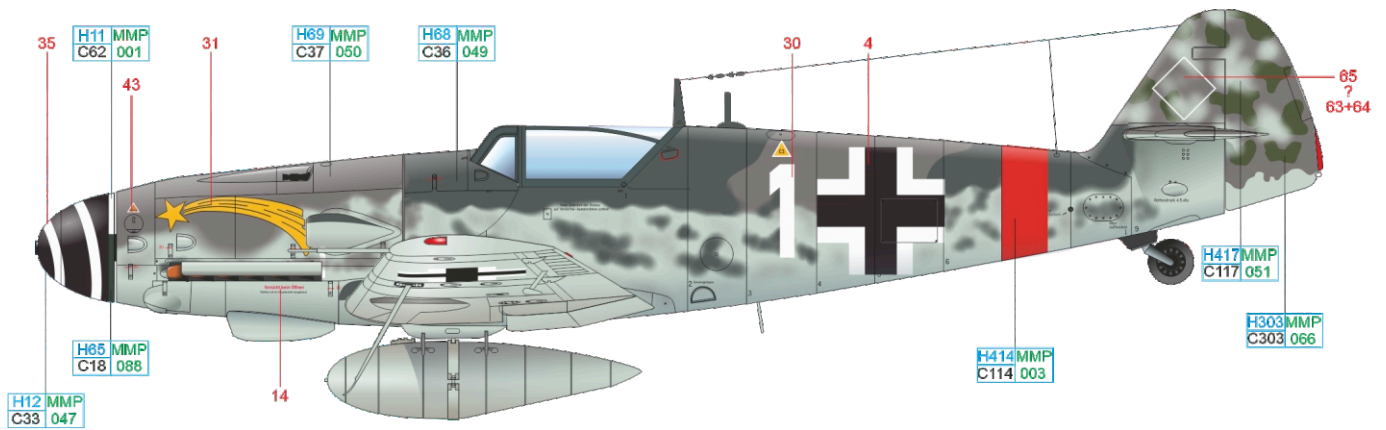


eduard
MASK
11148



A Bf 109G-14/AS, Lt. Karl Mitterdorfer, 10.(N)/JG 300, Jüterbog, Německo, září 1944

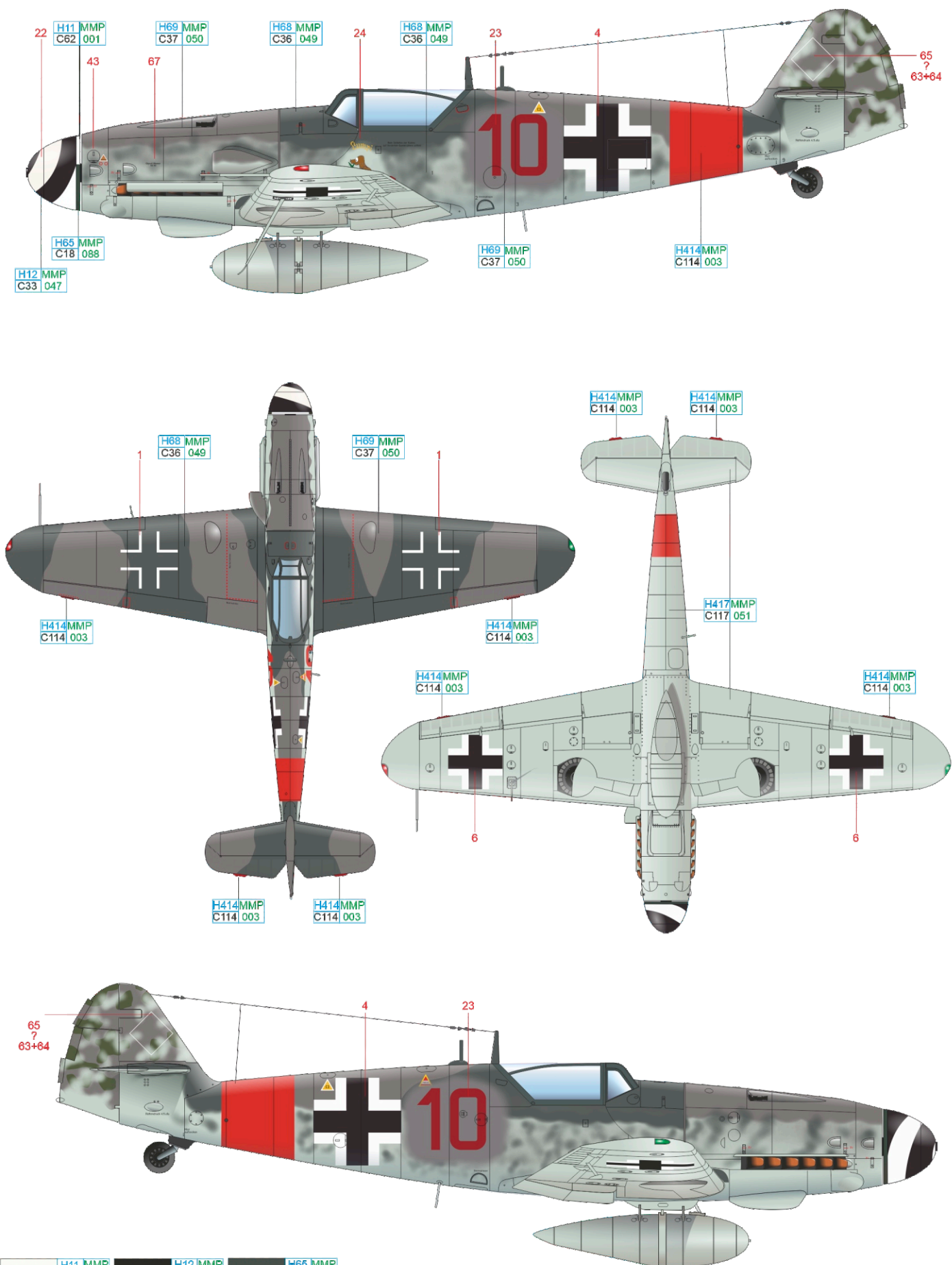
Koncem léta a začátkem podzimu 1944 vytvořila JG 300 speciální letku pro boj proti nočním náletům na Berlín, prováděným bombardéry de Havilland Mosquito jednotek Light Night Strike Force RAF. 10.(N)/JG 300 působila z Jüterbogu pod velením Staffelkapitána Karla Mitterdorfera. Jeho bílá 1 měla na obou stranách kapoty motoru emblém komety, a nesla neobvykle úzký červený pás kolem zádi trupu. Spodní plochy pravé poloviny křídla byly černé.



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	RLM 83	H303 MMP C303 066

B Bf 109G-14/AS, Fw. Wolfgang Hundsdörfer, 2./JG 300, Esperstedt, Německo, září 1944

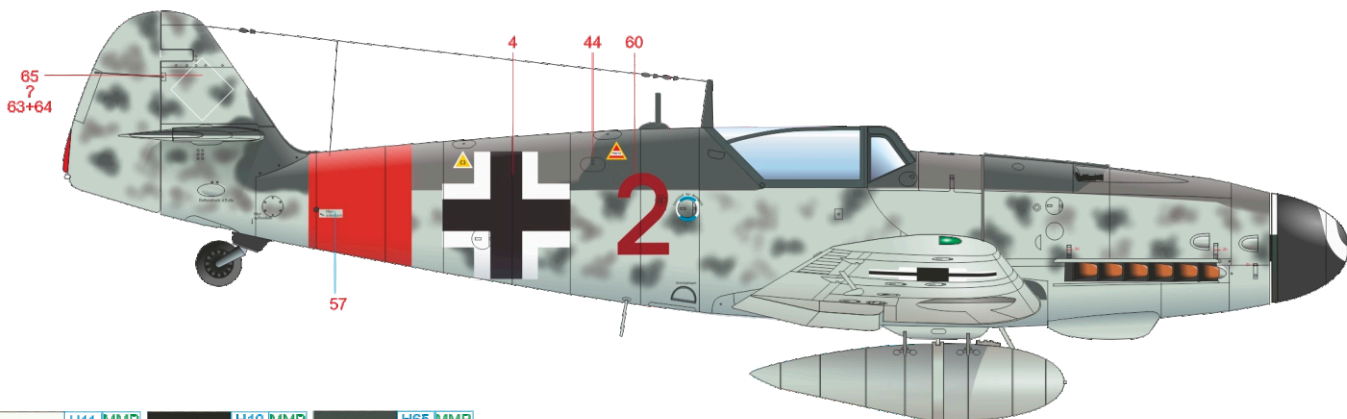
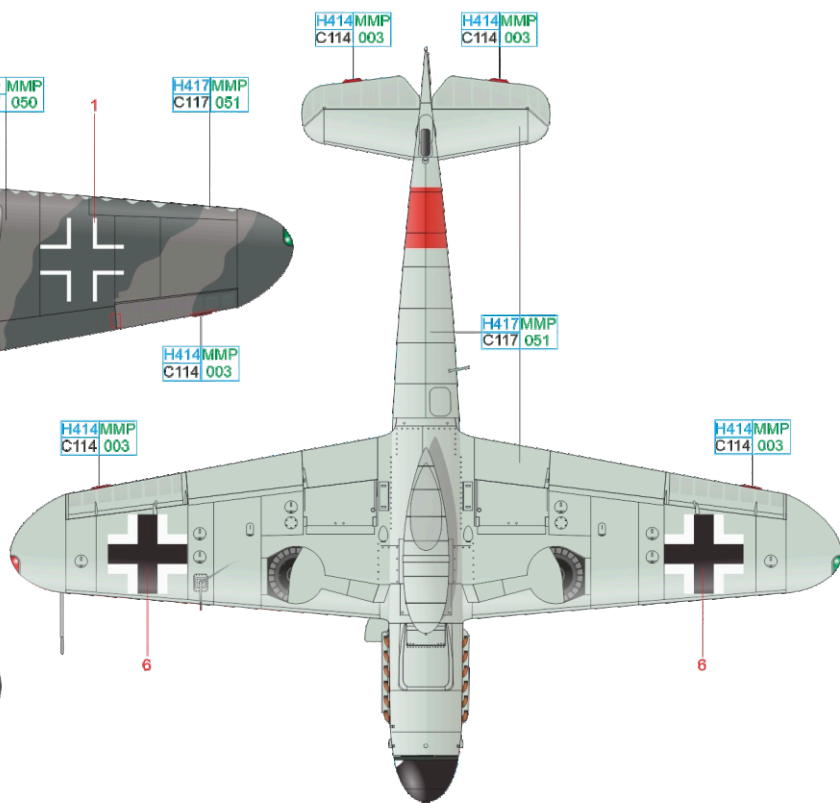
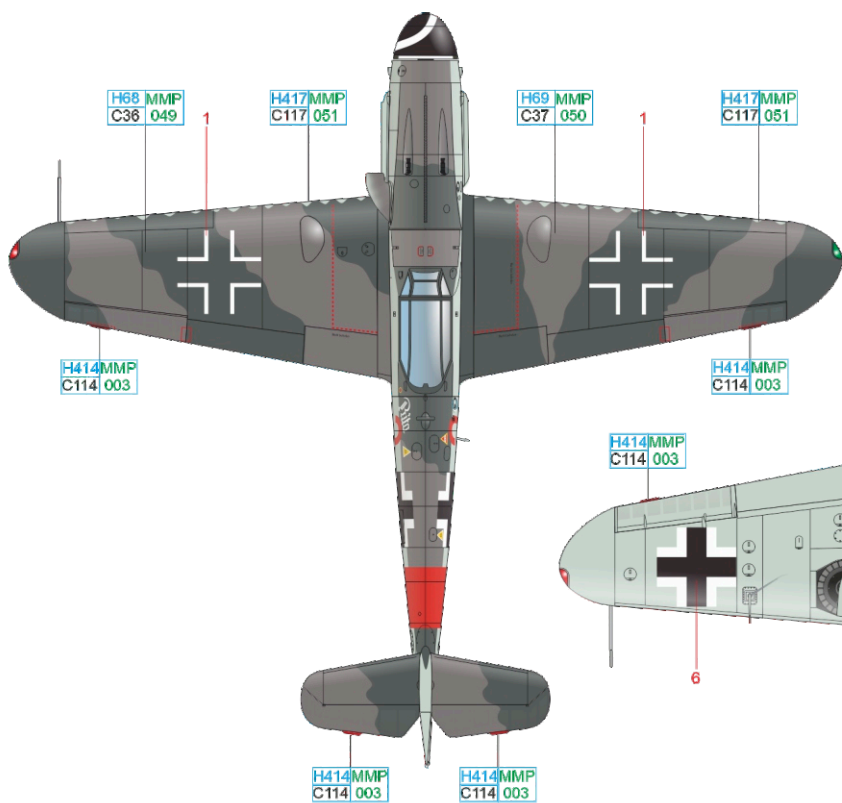
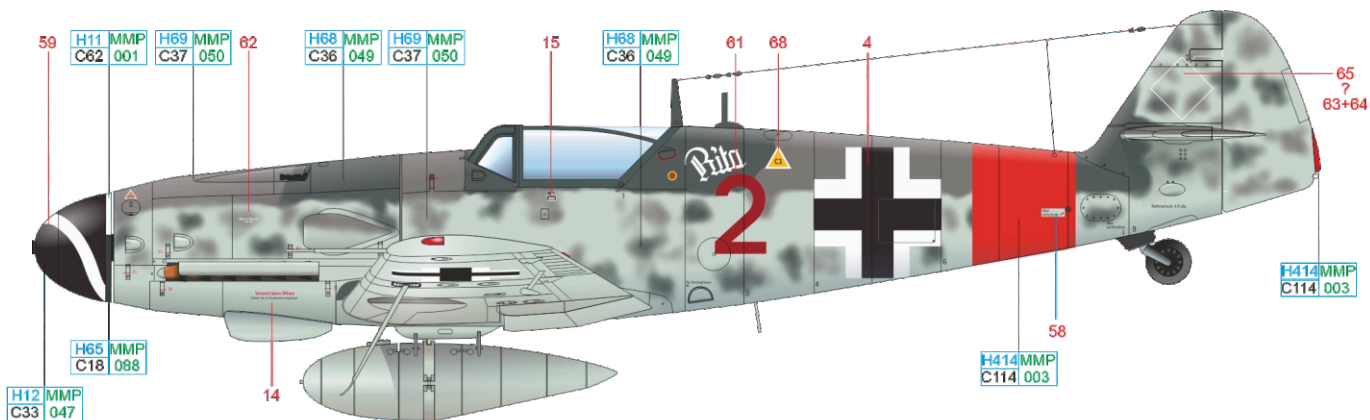
Na boku pod kabinou tohoto Bf 109G-14/AS byl emblém komiksově figurky psa s B-17 v tlamě a nápis Lumpi, což byla přezdívka Wolfganga Hundsdörfera. Na trupu před ocasními plochami nesl letoun červený pruh, označení letadel JG 300 v rámci systému Obrany Říše. V prosinci 1944 bylo toto označení změněno na bílo-modro červené pruhy.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051
				RLM 23	H414 MMP C114 003

C Bf 109G-14/AS, Fw. Eberhard Gzik, 2./JG 300, Borkheide, Německo, říjen 1944

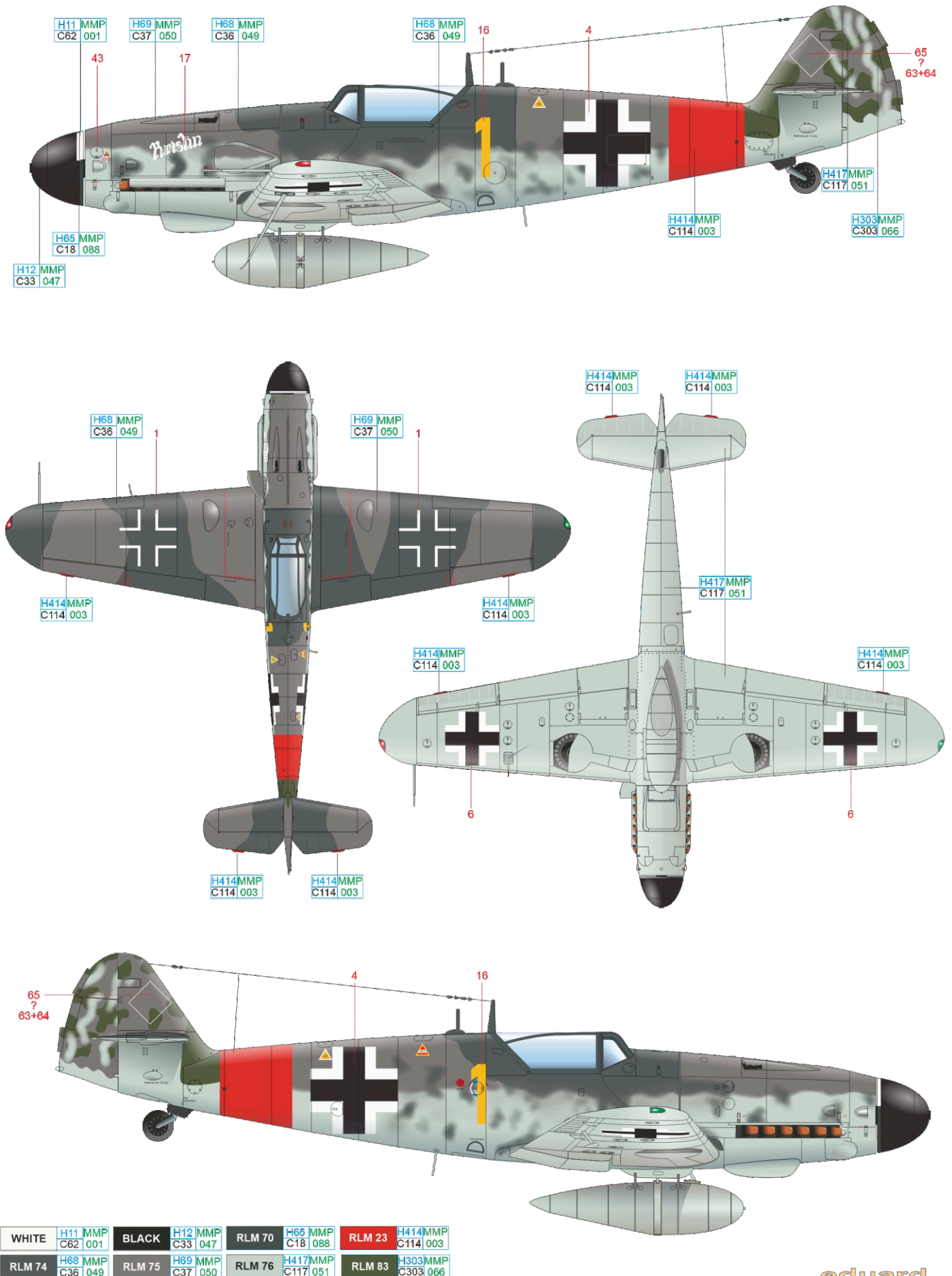
Tento Bf 109G-14/AS náležející I./JG 300 byl buď strojí série 780 vyrobené továrnou Messerschmitt v Augsburgu, nebo série 413 nebo 460, vyrobené továrnou Erla v Lipsku. V září a říjnu 1944 působila I./JG 300 vedená Hptm. Gerhardem Stampem jako stíhací krytí těžkých stíhacích Fw 190A-8/R2 Sturmbock. V těžkých bojích se stíhači USAAF utrpěla jednotka vážné ztráty. Dne 2. října přišla I./JG 300 o 19 letadel zničených a 13 poškozených při postřelování letiště v Borkheide americkými Mustangy od 355th FG. Feldwebel Eberhard Gzik byl v listopadu 1944 převelen k 9./EJG 2 a na konci války létal na Me 262 u Kommando Stamp. Za války dosáhl celkem tří sestřelů.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051
				RLM 23	H414 MMP C114 003

D Bf 109G-14/AS, Ofhr. Klaus Grothues, 9./JG 300, Mark Zwuschen, Německo, prosinec 1944

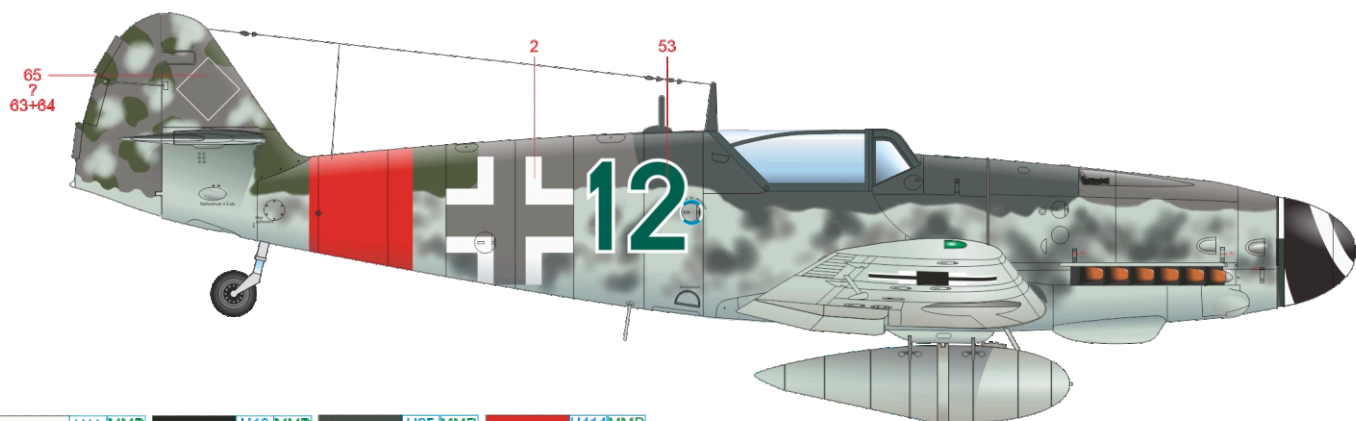
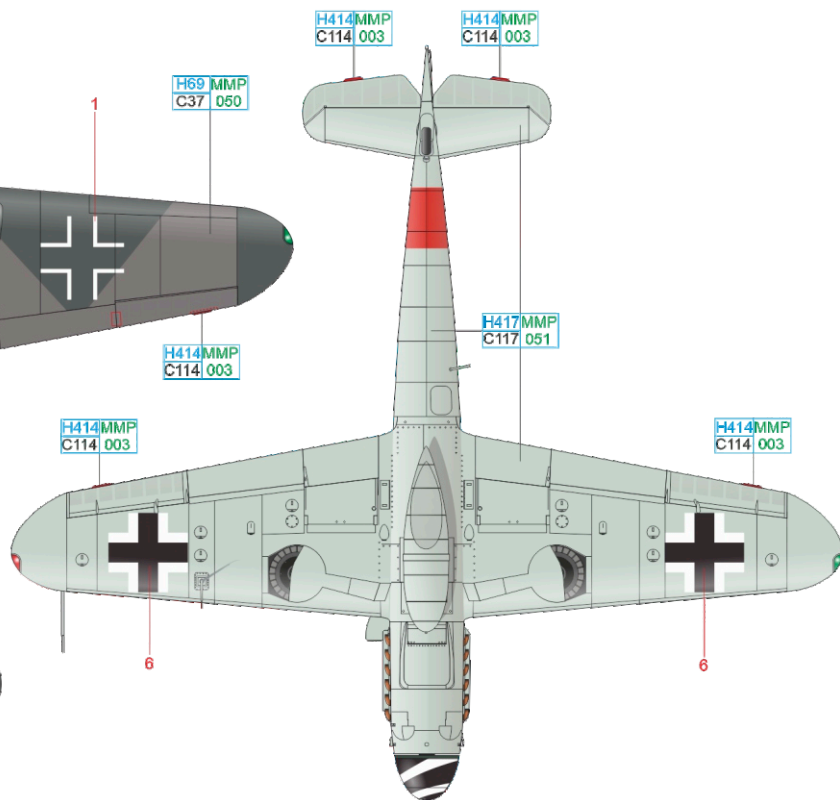
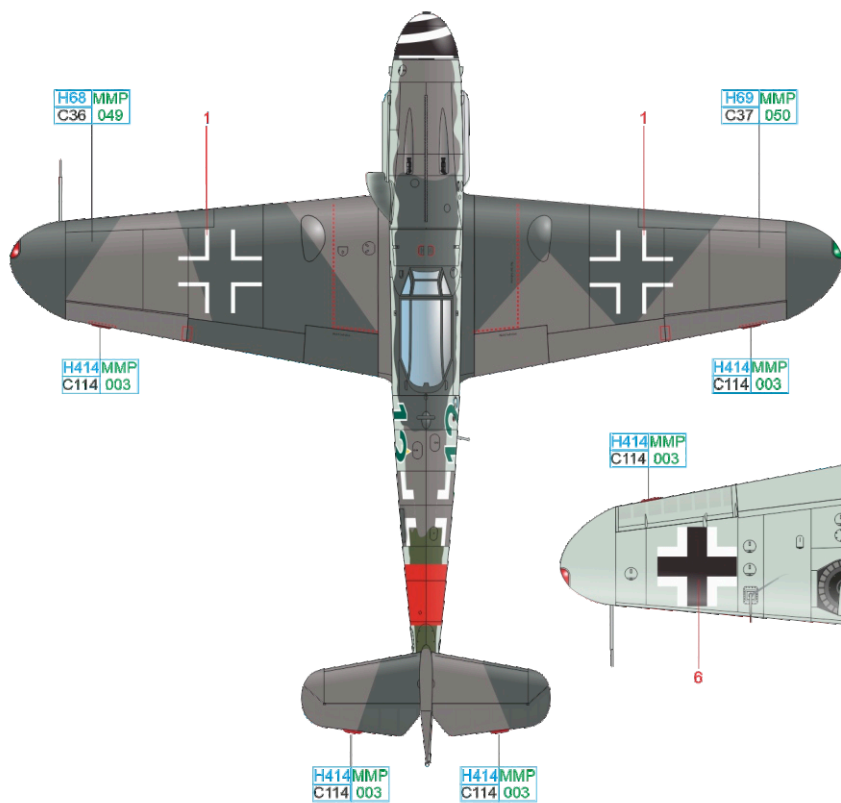
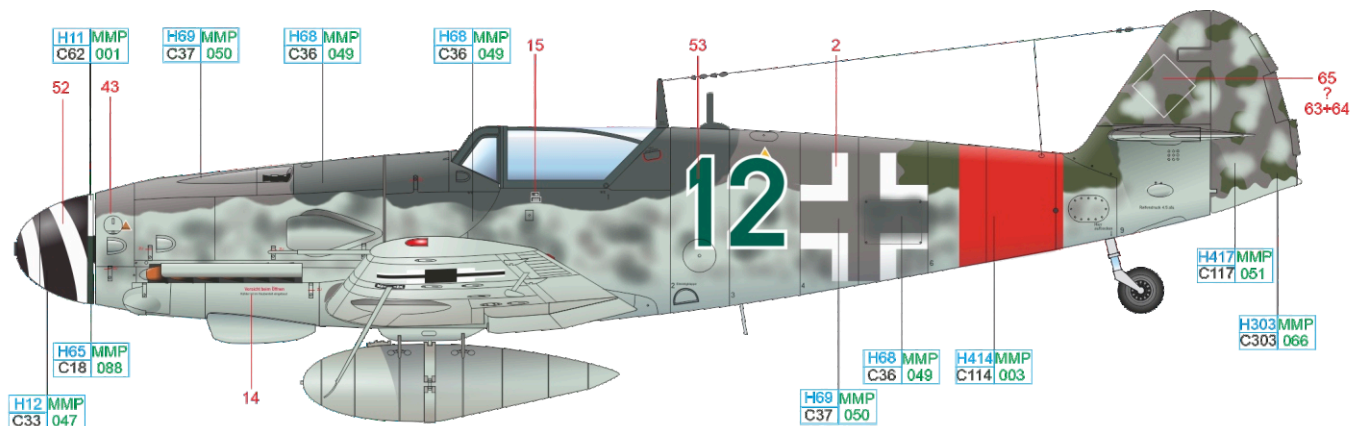
Ofhr. Klaus Grothues poškodil tuto Žlutou 1 při přistání na letišti Mark Zwuschen, když se podvozek zabořil do rozměklého terénu a došlo ke kontaktu vrtule s povrchem letištní plochy. Stroj měl červeně zbarvené podvozkové nohy. Klaus Grothues byl posledním esem III./JG 300 se 17 potvrzenými sestřely. Byl sestřelen a zahynul v Bf 109G-14 Žlutá 2 u Rathenow západně od Berlína 14. ledna 1945 při útoku na bombardovací svaz 8. letecké armády USAAF během náletu na Berlín.



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	RLM 83	H303 MMP C303 066

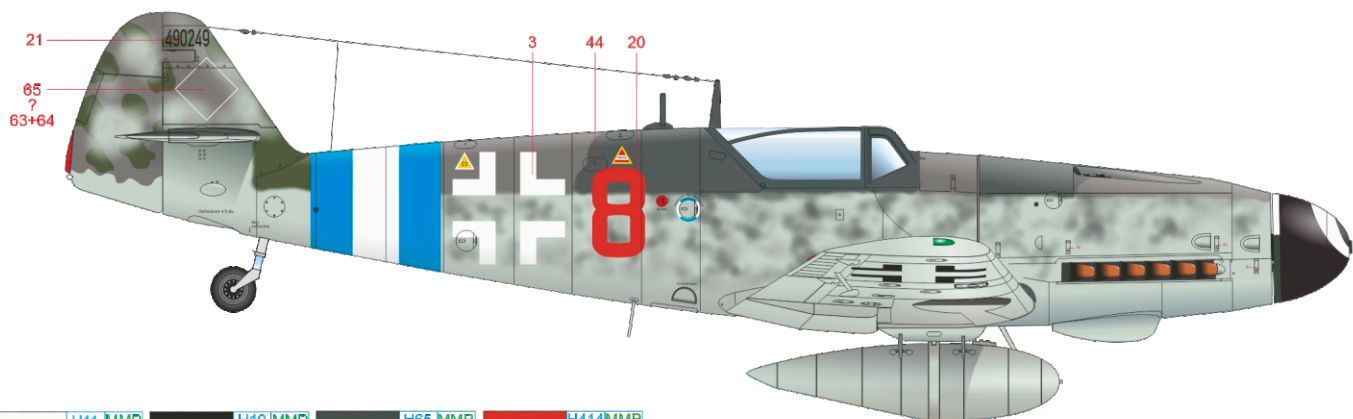
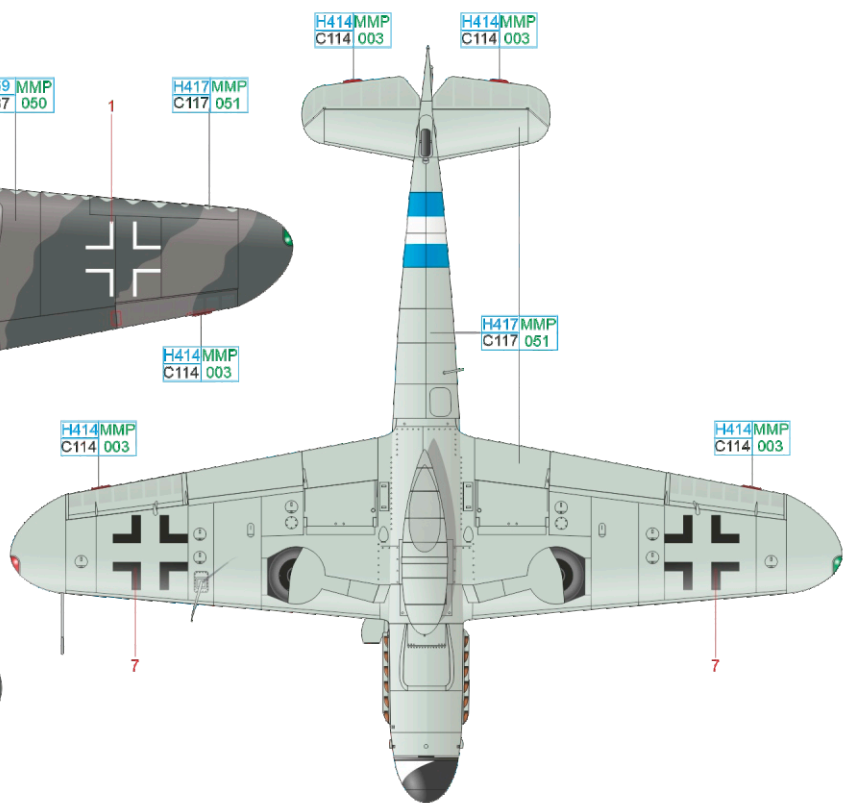
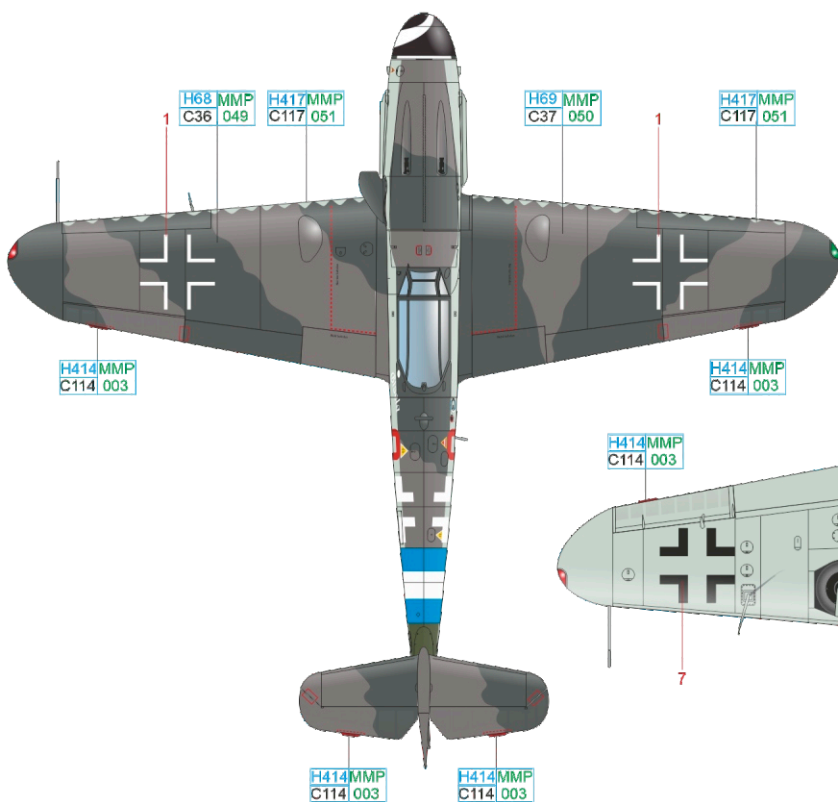
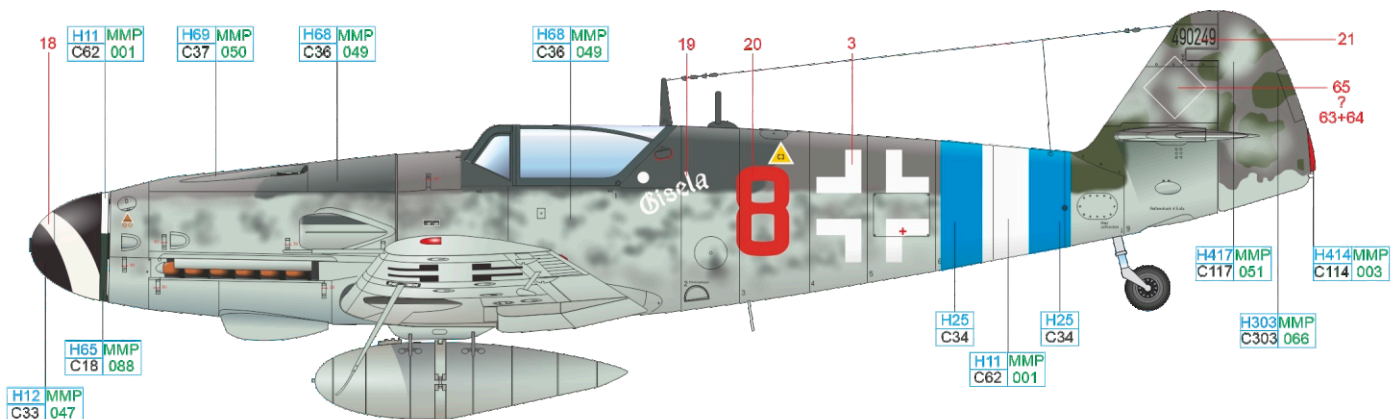
E Bf 109G-14/AS, Ofhr. Bruno Klostermann, 11./JG 300, Jüterbog-Waldlager, Německo, prosinec 1944

Ofhr. Bruno Klostermann byl bratranec francouzského stíhacího esa Pierra Clostermanna. Na rozdíl od svého slavnějšího příbuzného se konce války nedožil. Padl v boji během velkého náletu USAAF na Berlín 14. ledna 1945. 14. leden byl černým dnem jednotek Wilde Sau, když během třiceti minut ztratily JG 300 a JG 301 bezmála 90 letadel a 68 pilotů. Pro Jagdgeschwader 300 znamenala ztráta 60 letadel 50% snížení stavu bojeschopných strojů během jediného dne.



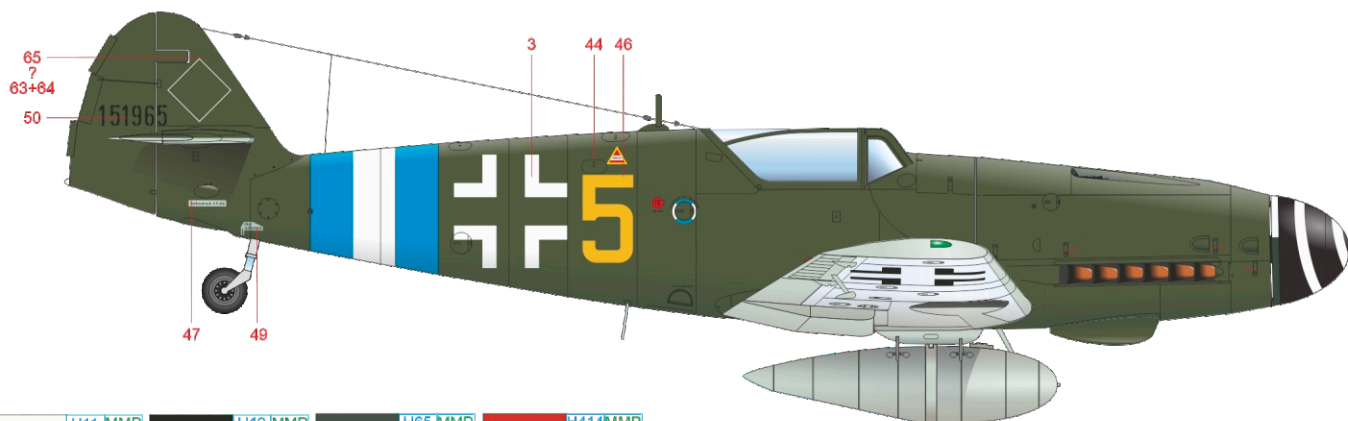
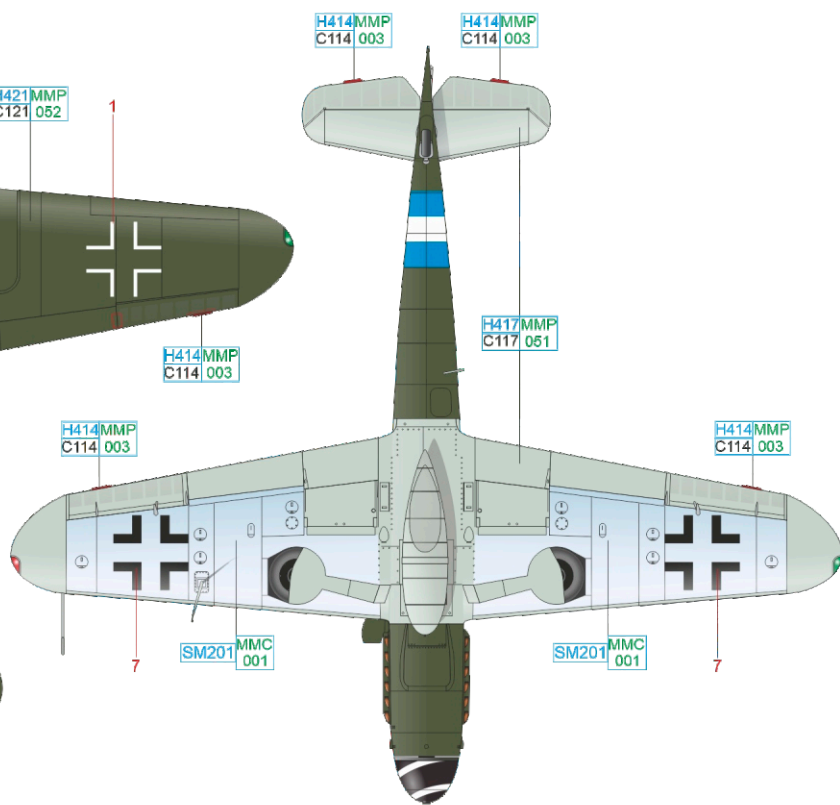
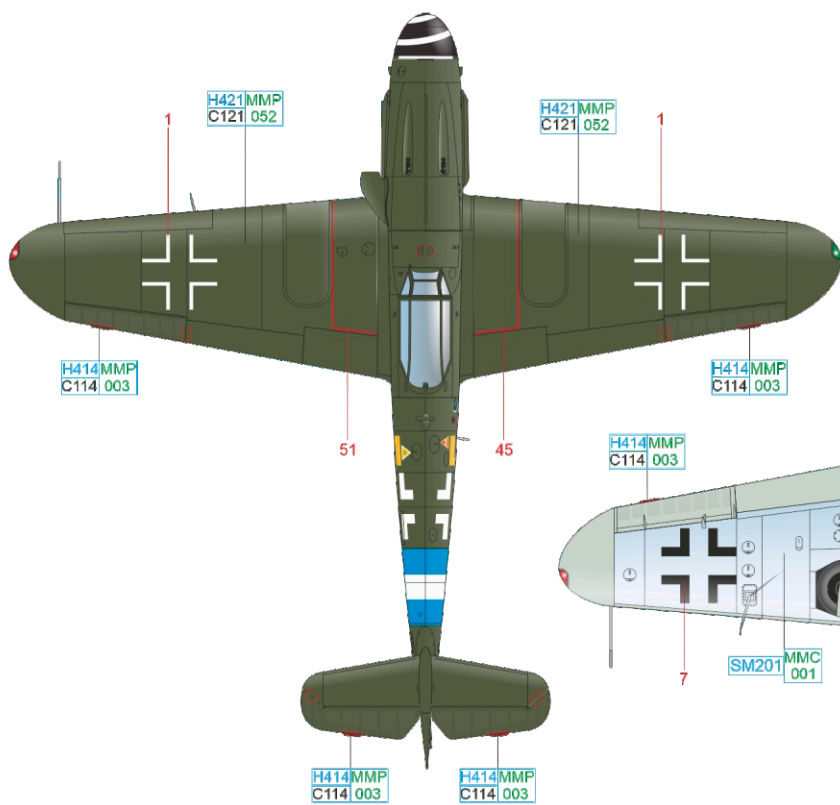
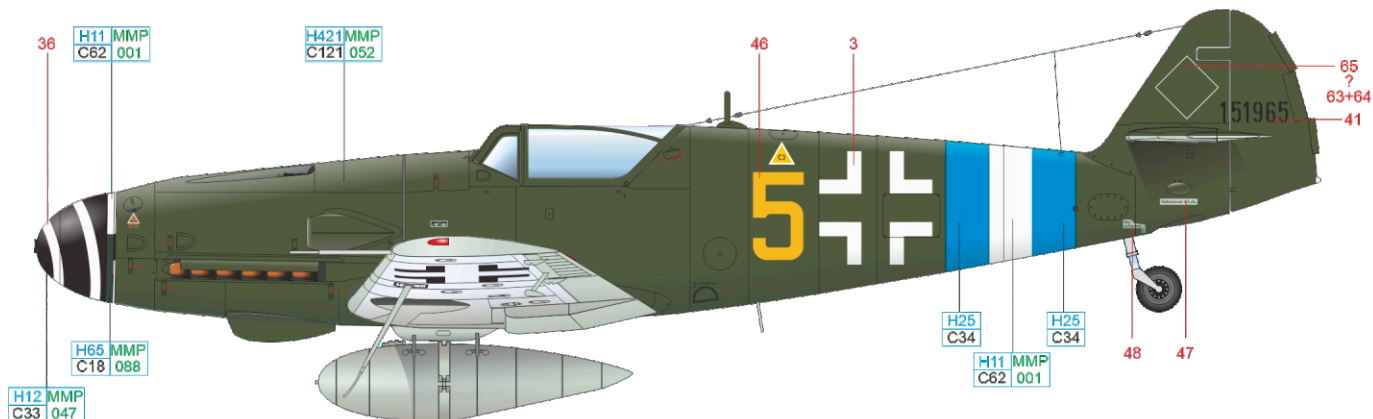
WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 83	H303 MMP C303 066

S tímto strojem, pojmenovaným Gisela, létal Uffz. Hans Dahmen v prosinci 1944 z letiště v Borkheide jihozápadně od Postupimi. Označení stroje bylo později změněno na červenou 12. V prosinci 1944 došlo ke změně označení letounů JG 300 na modro-bílo-modré pruhy na trupu. Ve druhé polovině ledna byla JG 300 nasazena na východní frontě do bojů na Odrou a prováděla protizemní útoky a postřelování postupujících sovětských jednotek. V té době měl Hans Dahmen za sebou již těžké boje podzimu 1944, v nichž 13. září sestřelil B-17, i masakr pilotů JG 300 během náletu USAAF na Berlín 14. ledna 1945.



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	RLM 83	H303 MMP C303 066
						SKY BLUE	H25 C34

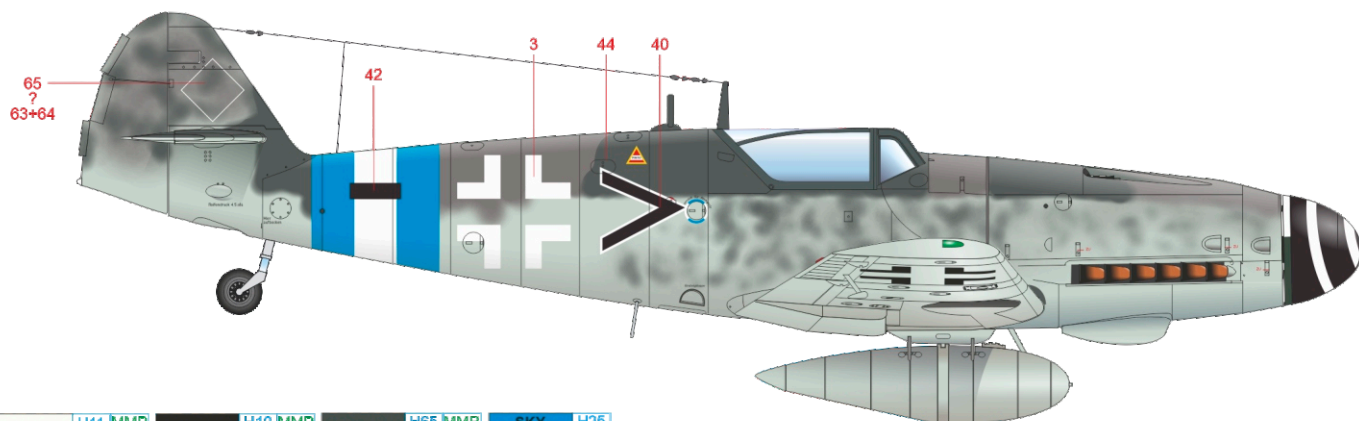
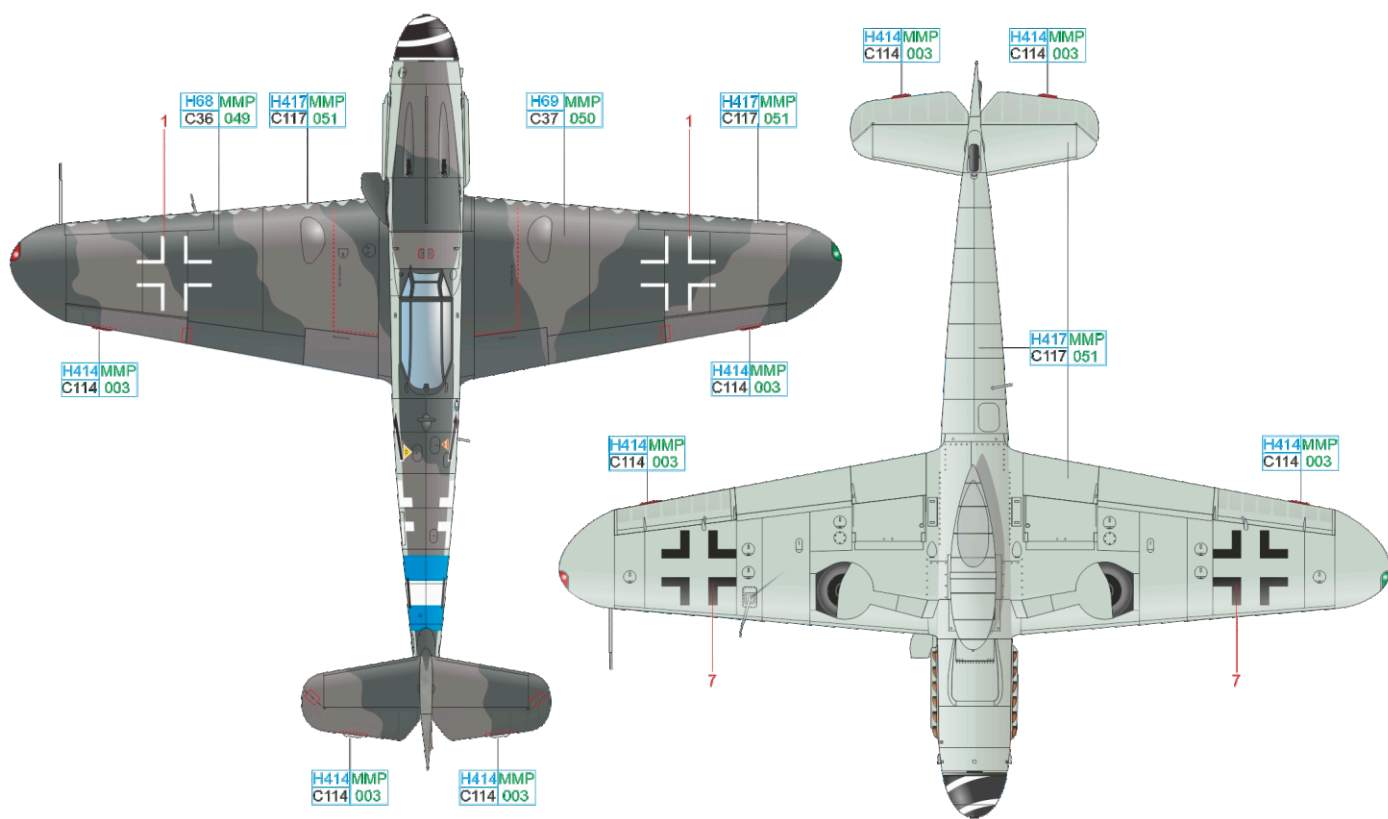
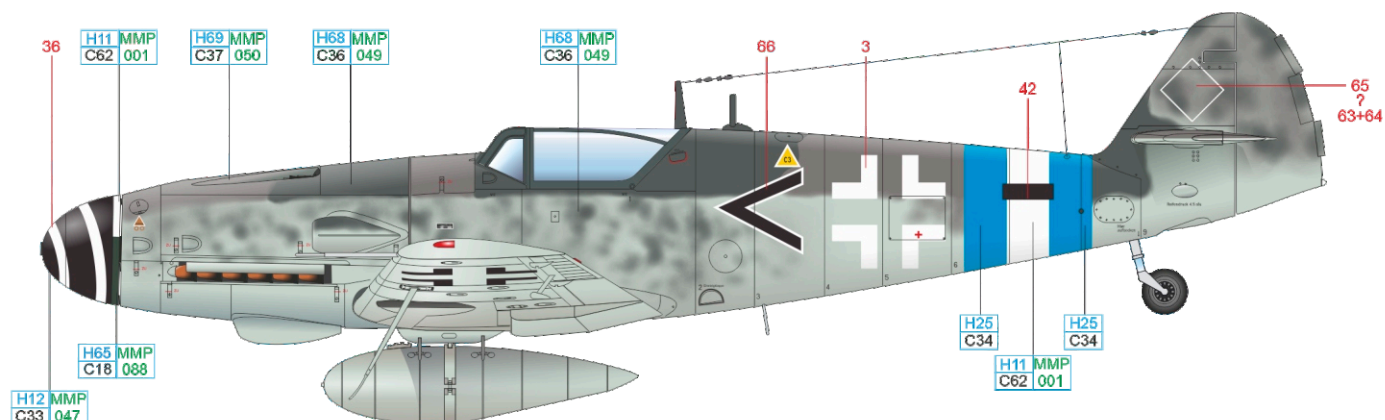
WNr. 151965 je příkladem Bf 109G-10 z produkce továrny Erla, série 151. Tyto stroje se vyznačovaly křídlem s velkými boulemi nad podvozkovou šachtou a kamufláží tmavou zelenou barvou na horních a bočních plochách, včetně spodní části trupu vyjma centropoplánu křídla. Přesný odstín této barvy není znám, mohla to být zelená varianta RLM 81, nebo stará RLM 70 nebo 71, nebo nějaká jiná tmavá zelená barva. Spodní plocha křídla včetně centropoplánu zůstala bez nátěru v původní barvě kovu, ale pohyblivé plochy, křídélka a vztlakové klapky, byly zbarveny světle modrou barvou RLM 76. Stejně byly zbarveny i spodní plochy koncových oblouků křídla a výškovky. Kříže na spodních plochách byly tvořeny pouze černými úhelníky.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 76	H417 MMP C117 051	DARK GREEN	H421 MMP C121 052	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001	SKY BLUE	H25 C34

H Bf 109G-10 Erla, Jagdgruppe 300, Ainring, Německo, počátek května 1945

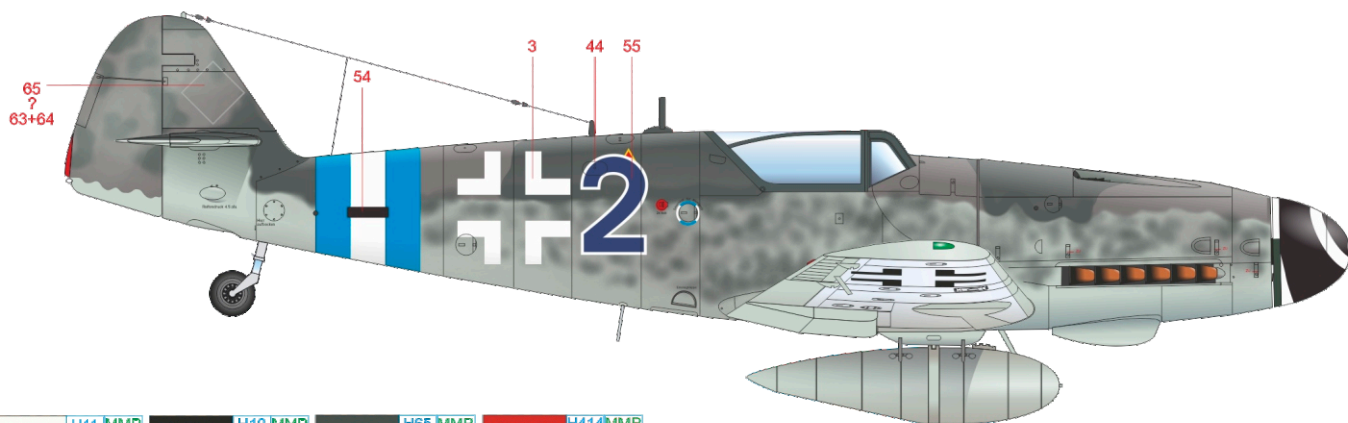
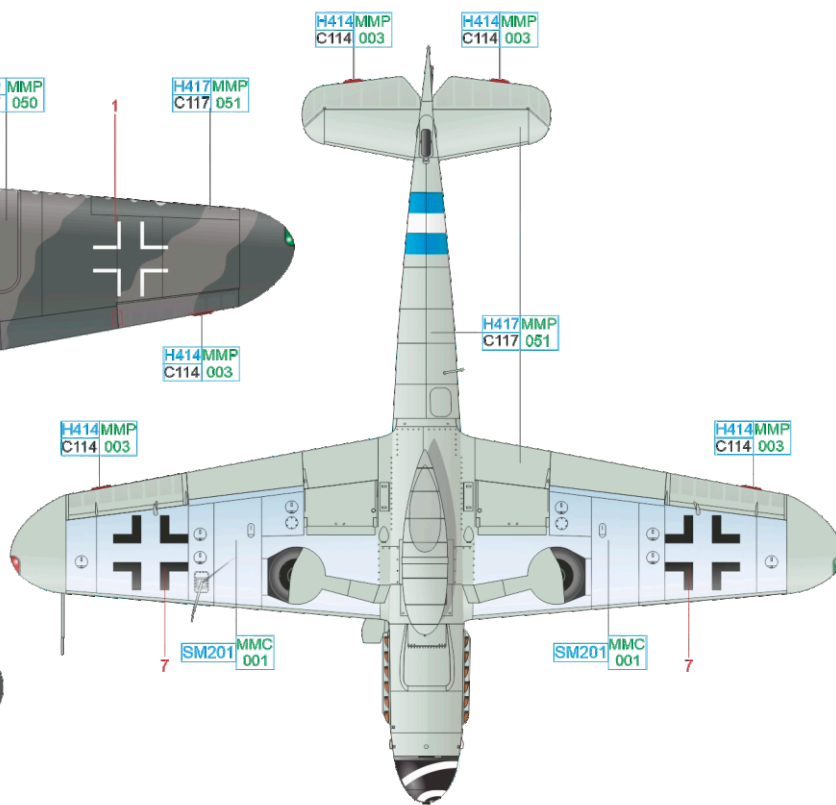
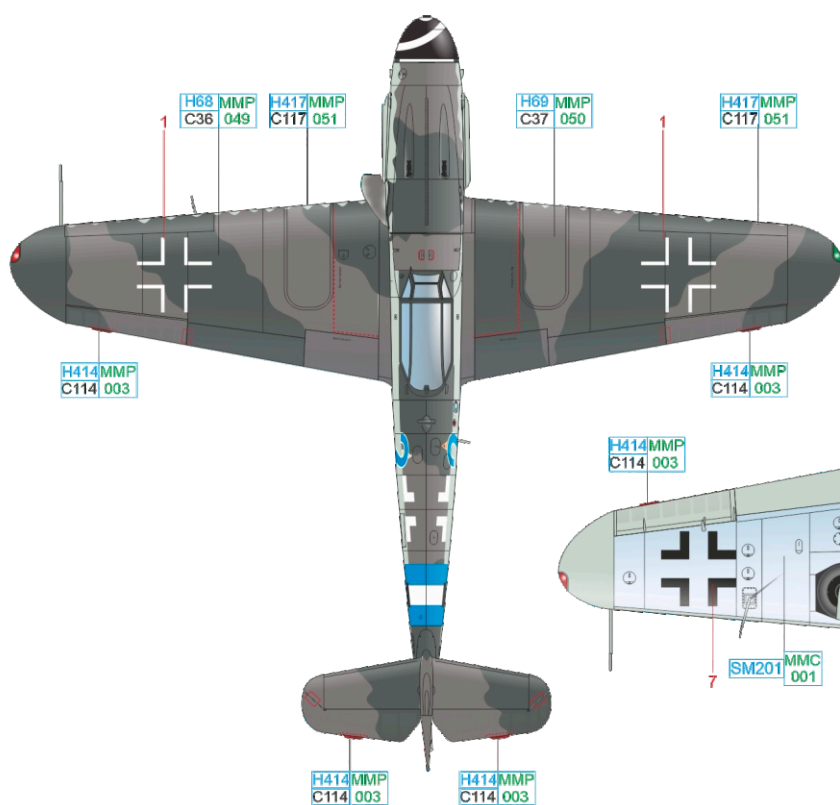
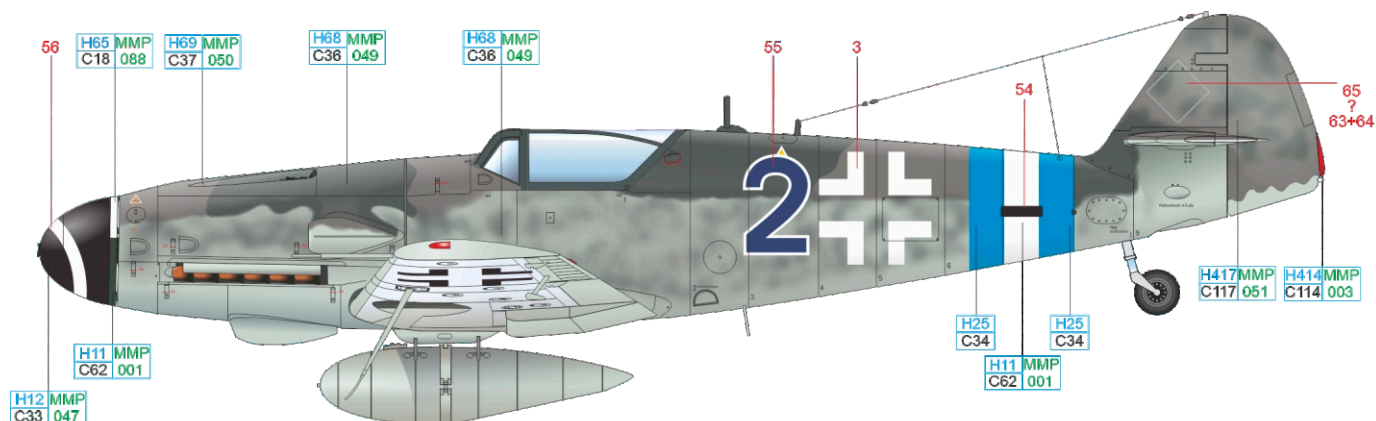
Během března 1945 byla I./JG 300 rozpuštěna a mezi 1. a 12. dubnem přešlo její zbývající provozuschopné stroje k III. a IV./JG 300. Obě tyto jednotky se pohybovaly po různých letištích v jižním Německu. Jak americké síly postupovaly dále na východ, dostaly tyto jednotky rozkaz k přesunu do Ainringu u Salcburku, a odtud se měly dále přesunout do Prahy. Dne 3. května 1945 Luftwaffekommando 6 nařídilo, aby II. a III./JG 300 byly sloučeny do Jagdgruppe 300 Ainring. K modro-bílo-modrým identifikačním pruhům letounů JG 300 byl poté přidán úzký černý vodorovný pruh, přetínající původní označení zhruba v polovině výšky trupu. Letiště Ainring, ležící na německé straně německo-rakouské hranice a známé také jako vládní letiště Reichenhall-Berchtesgaden, bylo v době války jedním ze dvou vojenských letišť v oblasti Salzburgu.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	SKY BLUE	H25 C34
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 23	H414 MMP C114 003

Bf 109G-10 Erla, Jagdgruppe 300, Praha-Kbely, Protektorát Čechy a Morava, 8. května 1945

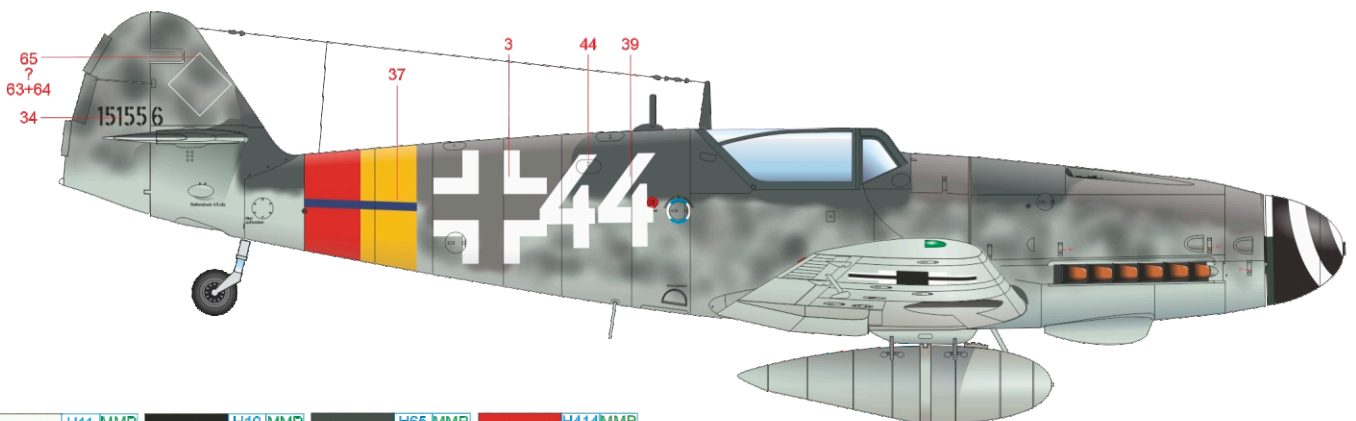
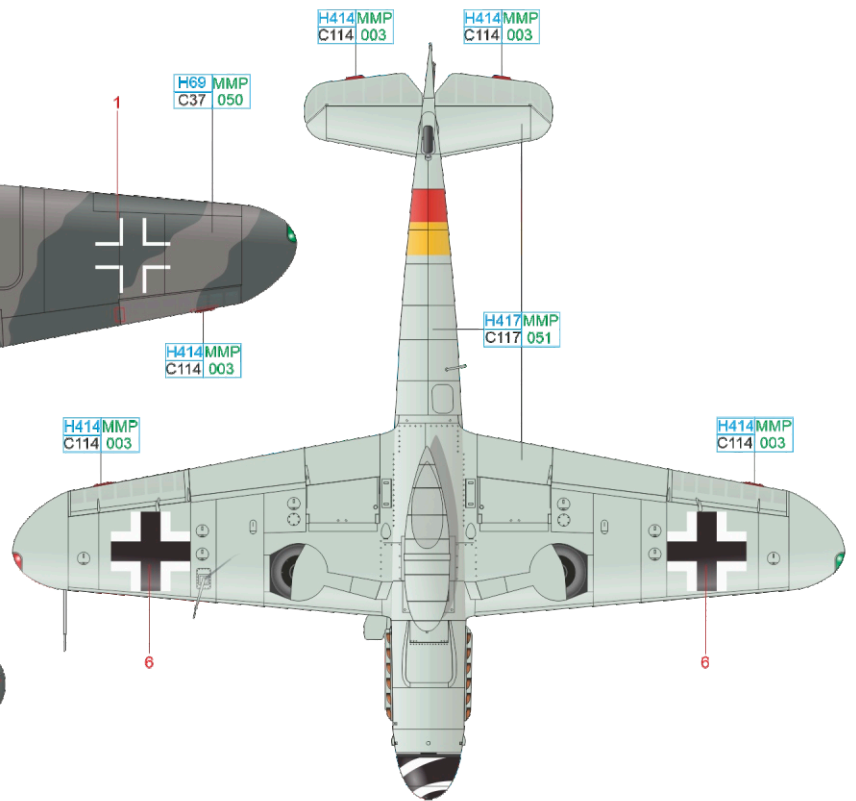
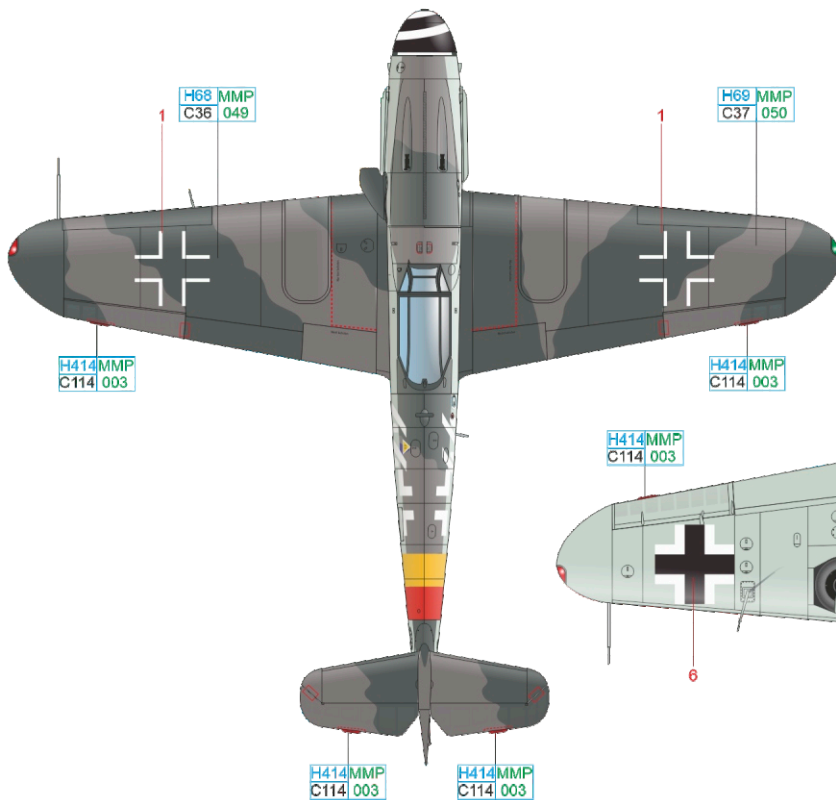
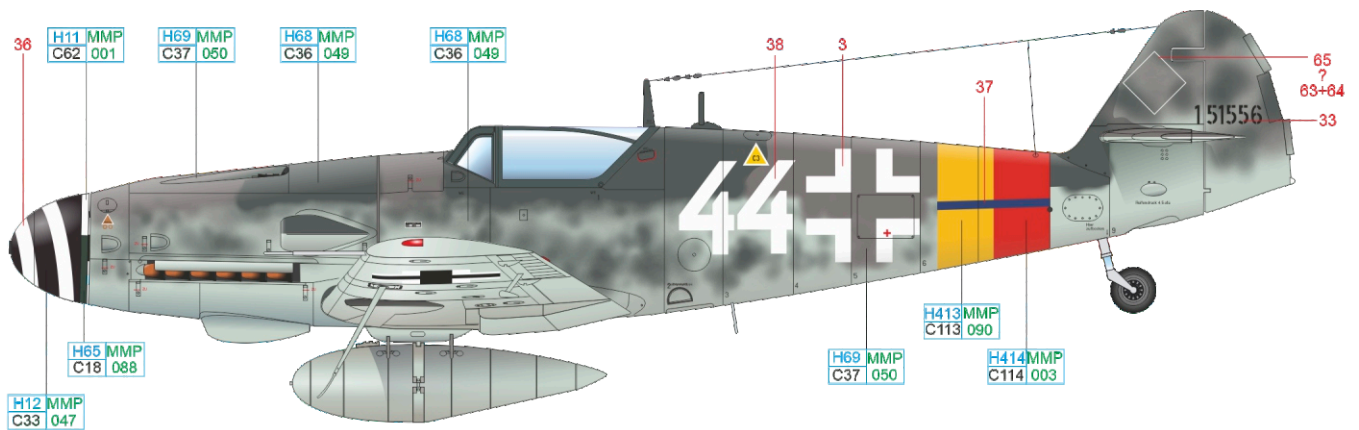
Tento letoun, původně náležející k 16./JG 300, je stroj série 150 nebo 151 z továrny Erla s velkými boulemi nad podvozkovou šachtou. S tímto strojem uletěl 8. května 1945 z letiště Praha-Kbely Fw. Josef Unminger, pilot jednotky Flugzeugüberführungsgeschwader 1. Pro nedostatek paliva musel nouzově přistát v katastru města Bochov nedaleko od Karlových Varů, a stroj byl poté ustupujícími německými vojáky zničen několika výstřely z Panzerfaustu. Unminger byl zajat Rusy, podařilo se mu ale ze zajetí uprchnout a dostat se přes Sasko a Durynsko domů do Bavorska.



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	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
						SKY BLUE	H25 C34

J Bf 109G-10 Erla, WNr. 151556, JG 301, Německo, květen 1945

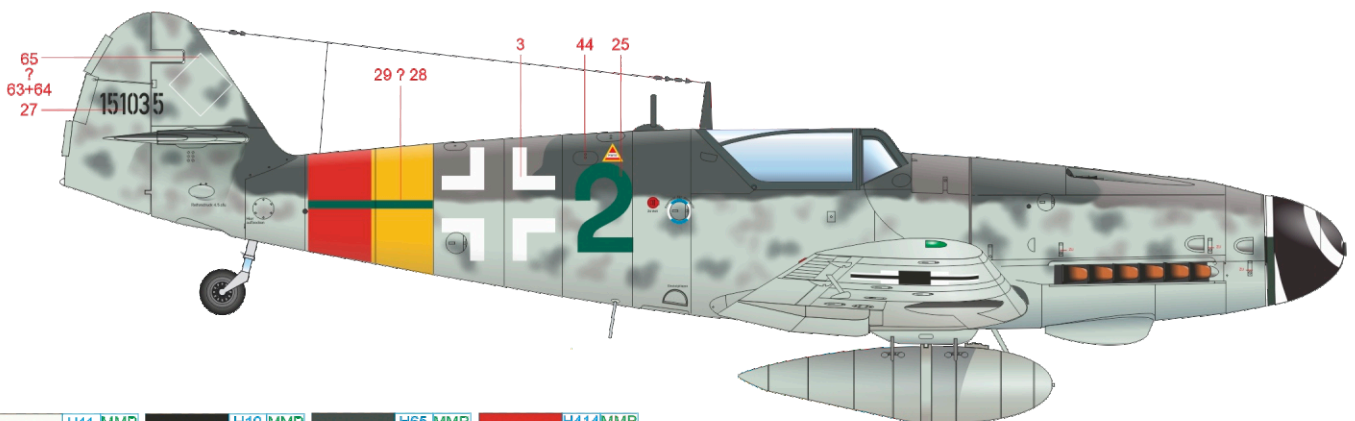
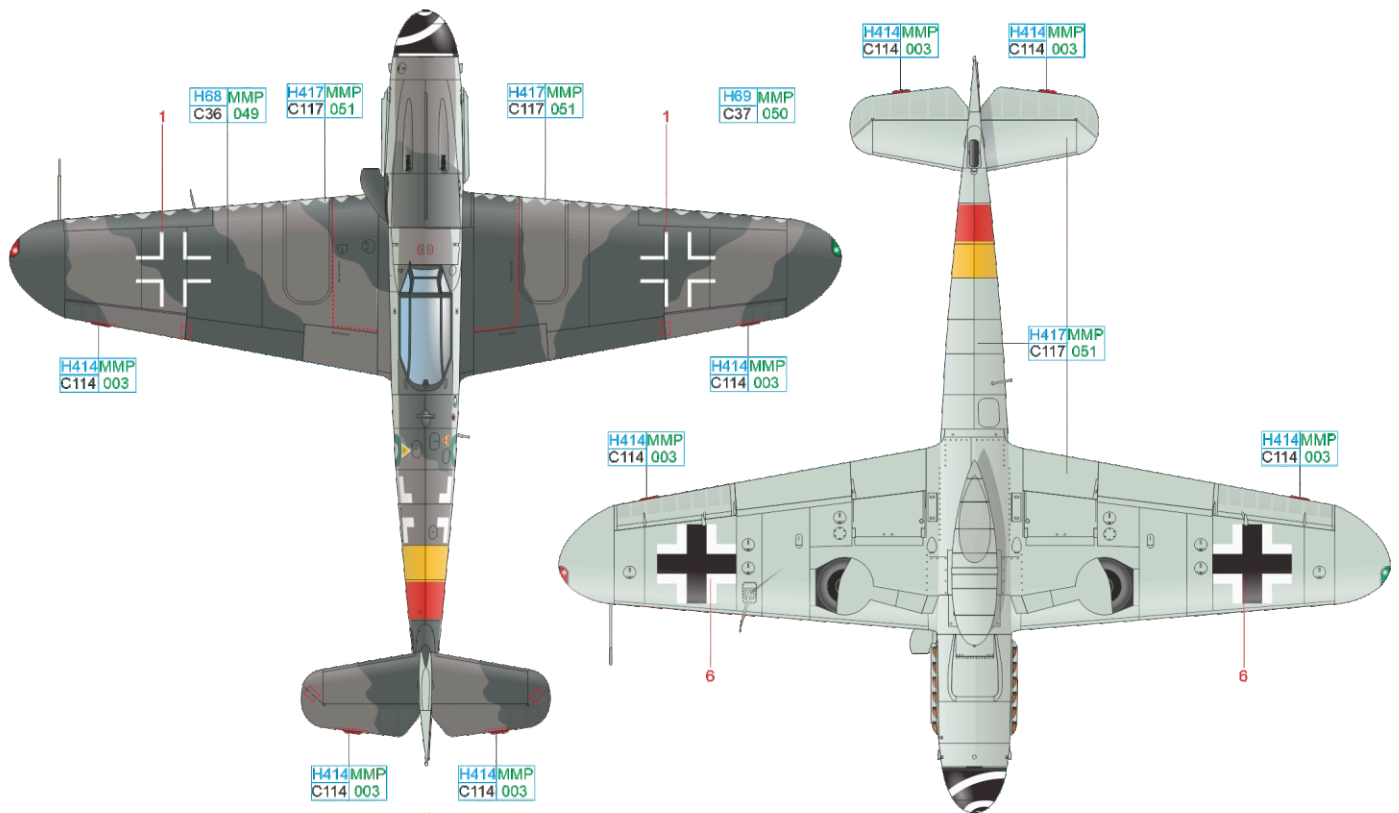
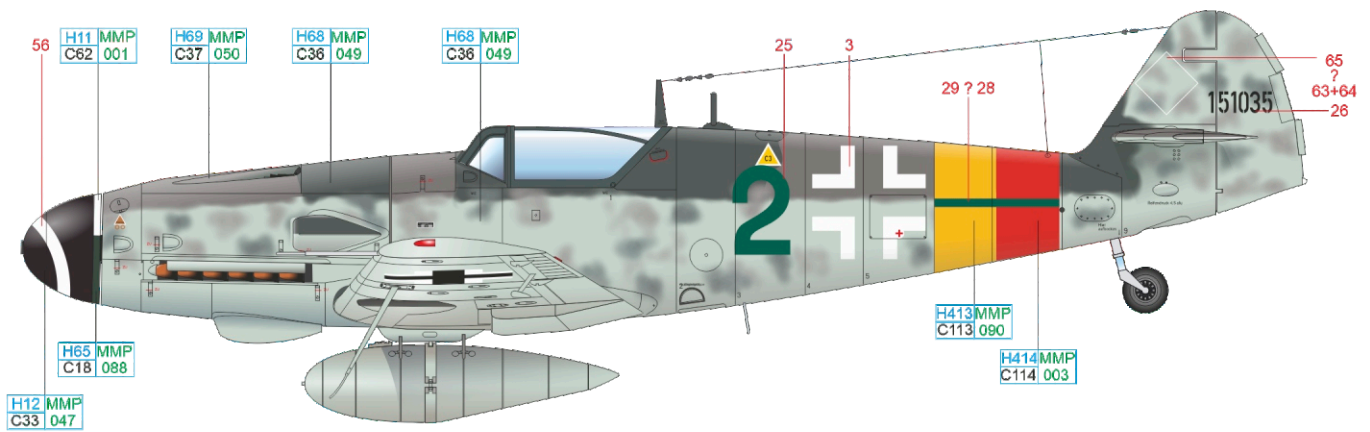
WNr 151556 je příkladem Bf 109G-10 série 151, vyrobeného továrnou Erla v Lipsku. Tyto stroje byly charakteristické křídlem s velkými boulemi nad podvozkovou šachtou. Je možné, že tento letoun byl na horních plochách kamuflován barvami RLM 81 a RLM 82, spodní a boční plochy byly v barvě RLM 76. Další podrobnosti o tomto stroji nejsou známy.



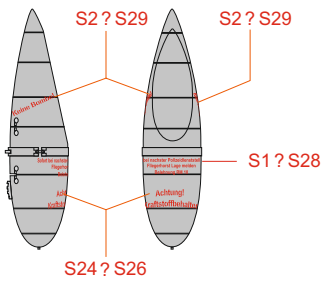
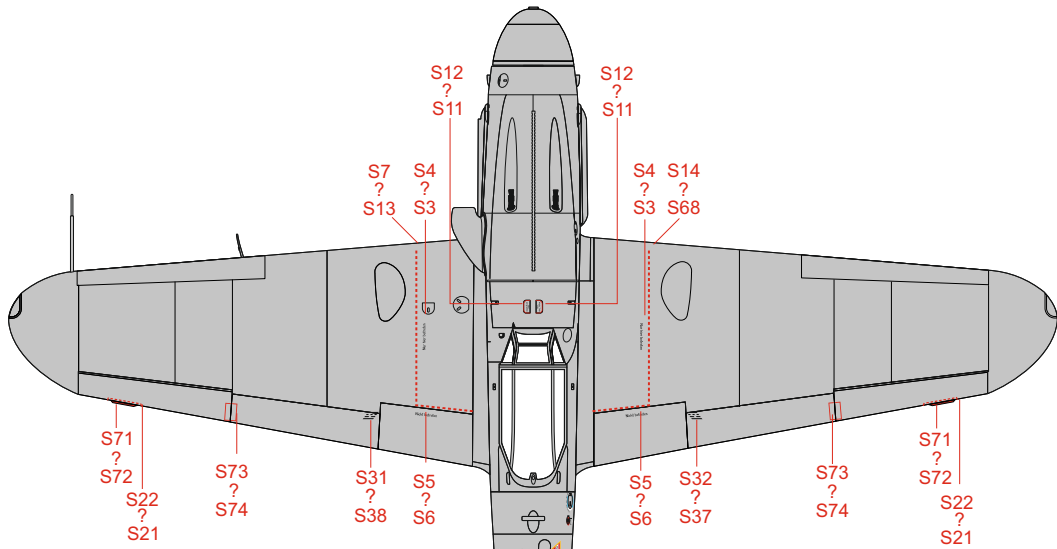
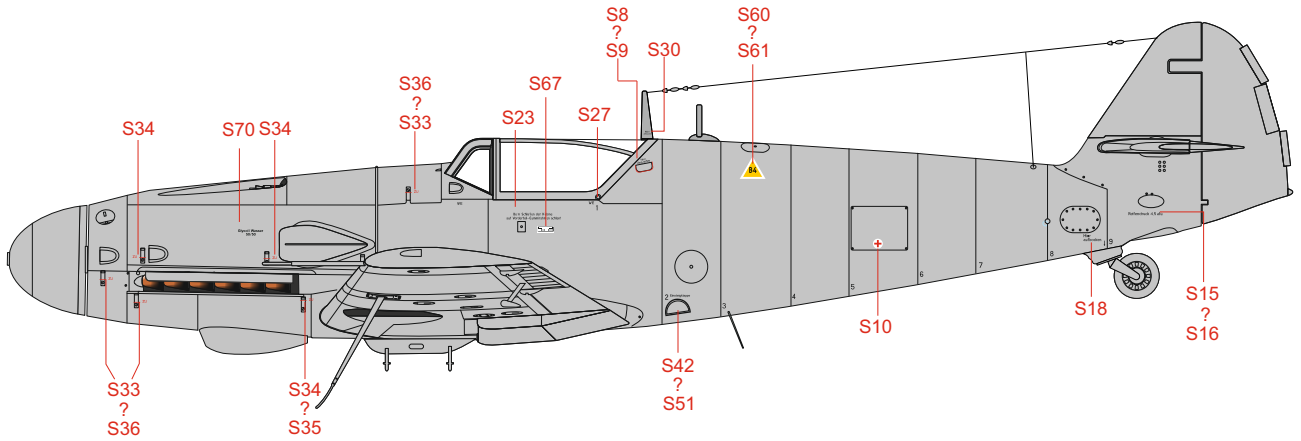
WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 04	H413 MMP C113 090

K Bf 109G-10 Erla, WNr. 151035, Stab IV./JG 301, Stendal-Borstel, Německo, počátek 1945

WNr. 151035 je příkladem letounu Bf 109G-10 série 151 z počátku produkce u firmy Erla v Lipsku. Předpokládá se, že tento letoun sloužil u štábní letky IV. Gruppe JG 301 na základně Stendal-Borstel v Sasku-Anhaltsku. Další podrobnosti o něm nejsou známy.



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	RLM 04	H413 MMP C113 090



S76 - MARKINGS **A, C, E** ONLY

