



No.18 *Messerschmitt* 1/32 **Bf 109** **G-14/U4** “Erich Hartmann”

メッサーシュミット Bf 109 G-14/U4 “エーリヒ・ハルトマン”

**造形村・SWS
設計コンセプト**
ZOUKEI-MURA SWS
Design Concept

SWS Design Concept
説明書本文中にもSWSの設計コンセプトが書き込まれています。この項目がありましたらご注意ください。The SWS Design Concepts can be found written throughout this assembly manual. Please keep an eye out for headings such as the one above.

ここでご紹介したSWSキットのコンセプトは、ほんの一例です。制作が決定いたしました「造形村コンセプトノートSWS Bf 109(仮)」に詳しく掲載の予定です。(注: 一般書店では販売しておりません。SWS取り扱い店にてご確認ください。)

You will also find the detailed information for other variations in the “ZOUKEI-MURA Concept Note SWS Bf 109” plan to be released. (Note: ZM Concept Notes are not sold in your local bookstore. Please Inquire your nearest SWS retailer.)

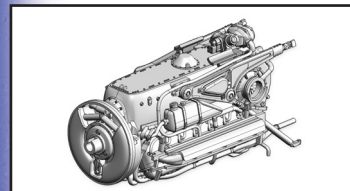
●エーリヒ・ハルトマン / “Erich Hartmann”

エーリヒ・ハルトマンは、1922年4月19日にドイツ領ヴュルテンベルク自由人民州のヴァイザッハで生まれた。飛行教官であった母親からグライダーの操縦を教わり、1937年に15歳でパイロット免許を取得した。1940年10月に軍の飛行学校に入り、1942年1月に訓練を終え、1942年10月に中尉として東部戦線の第52戦闘航空団 (JG52) に配属されることになった。1942年11月上旬に初戦果を挙げ、1943年9月中旬には100機撃墜を達成した。1943年9月2日、ハルトマンは9./JG52の中隊長に任命され、翌月には騎士鉄十字章を授与された。1944年2月には、200機撃墜を達成し、剣付騎士十字章を授与された。1944年7月1日、上級中尉に昇格。1944年8月パイロットとして初めて300機撃墜を達成し、当時のドイツ軍最高位の勲章であるダイヤモンド騎士鉄十字章を授与される。1944年9月11日に大尉に昇進し、10月1日に4./JG52飛行隊長に任命された。1945年2月1日、彼は1./JG52のグループ司令官に任命され、1945年5月8日少佐に昇進した。第二次世界大戦末期までに、ハルトマンは1404回の戦闘任務をこなし、825回の交戦を行い、最終的に歴代最高の352機撃墜を達成した。戦後、彼はロシアの裁判所で裁判にかけられ、25年の重労働を言い渡された。ソビエト連邦で10年間刑に服した後、1955年10月15日にドイツに帰郷、西ドイツ空軍に入隊しJG71の司令官となった。1970年に大佐で退役し、1993年9月20日に71歳で死去した。

Erich Hartmann was born on 19 April 1922 in Weissach in the German territory of Württemberg. He was first taught how to fly gliders by his mother who was a flight instructor and obtained his pilot licence at the age of 15 in 1937. He joined the military flight school in October 1940, completed his training in January 1942 and in October 1942 he was assigned as a Lieutenant [Lieutenant] to Jagdgeschwader 52 (JG52) on the Eastern Front. He scored his first victory in early-November 1942 and by the middle of September 1943 he reached a score of 100 victories. On 2 September 1943, Hartmann was appointed Staffelkapitän [Squadron commander] of 9./JG52. The following month he was awarded the Knight's Cross of the Iron Cross. In February 1944 he reached a score of 200 victories for which he was awarded the Swords to the Knight's Cross. On 1 July 1944 he was promoted to Oberleutnant [Senior Lieutenant]. In August 1944 he reached the 300-victory score, the first pilot ever to reach such a record, for which he was awarded the Diamonds to the Knight's Cross, the highest German military award at the time. On 1 September 1944 he was promoted to Hauptmann [Captain] and on 1 October he was appointed Staffelkapitän [Squadron Commander] of 4./JG52. On 1 February 1945 he was assigned as Gruppenkommandeur [Group Commander] of 1./JG52 and on 8 May 1945 he was promoted to Major. By the end of World War II, Hartman had flown 1404 combat missions resulting in 825 engagements and reached a final score of 352 victories, the highest of all times. At the end of the war, he was put on trial in a Russian court and sentenced to 25 years of hard labour. He served 10 years of this sentence in the Soviet Union and returned to Germany on 15 October 1955 where he joined the West German Air Force as commander of JG71. He retired with the rank of Oberst [Colonel] in 1970 and died on 20 September 1993 at the age of 71.

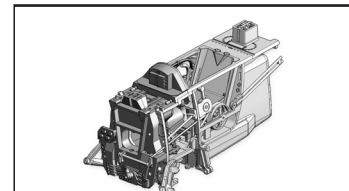
各Teilごとの項目 (A~) 順に組み立てを解説しております。: Assembly is explained in alphabetically-ordered sections for each chapter.

Teil 3-1.



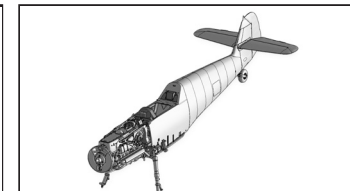
Engine ▶ 7.

Teil 3-2.



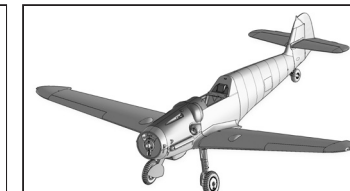
Cockpit ▶ 16.

Teil 3-3.



Fuselage ▶ 23.

Teil 3-4.



Wings and Landing Gear ▶ 30.

●外観形状 / Exterior Shape

MG 131機銃の弾帯の使用済みリンクは横方向に放出され、機銃本体の端から突き出た湾曲したシュートで回収される。このシュートを覆うために、ガンカウルに膨らんだカバーが取り付けられ、Bf 109のG型は非常に特徴的な外観を持つようになった。また、Bf 109のエンジンは非常に強力なトルクを持っていたため、車輪間隔の短さと相まって、離陸時に尾部がぶれることがあった。この現象を打ち消すため、尾翼とラダーは上から見ると翼断面が非対称になっている。The spent links for the MG 131 ammunition belts were ejected laterally and were collected by curved chutes that protruded beyond the edge of the fuselage. Noticeable bulged covers were mounted on the gun cowls in order to cover these chutes giving the Bf 109 G a very distinctive look. The Bf 109 engine had a very powerful torque, which combined with the narrow-track undercarriage caused the tail to swerve during take-off. In order to counteract this effect, the tail fin and rudder were asymmetrical with an aerofoil cross-section when viewed from above.

●航空無線 / Radio

航空無線はFuG 16無線機、38.5~42.3MHzの帯域で使用される。Bf 109はFuG 25a IFF (敵味方識別用)トランスポンダを装備していた。FuG 16 wireless telephone, broadcasting on 38.5 to 42.3 MHz. The Bf 109 was also equipped with a FuG 25a IFF [Identification Friend or Foe] transponder.

●プロペラ / Propeller

プロペラは、VDM 9-12087 A可変ピッチ3枚羽根の金属製プロペラで、直径は3,000mm。VDM 9-12087 A variable-pitch three blade metal propeller with the diameter of 3,000 mm.

●燃料容量 / Fuel Capacity

コックピットの後ろと下にあるL字型の内部燃料タンクに400リットルの燃料を搭載し、880kmの航続距離を実現。300リットルの外部燃料タンクを追加することにより、1,144kmまで延長することができる。400-litres of fuel in the L-shaped internal fuel tank located behind and below the cockpit giving a range of 880 km. This capacity could be extended with a 300-litre external fuel tank increasing the range to 1,144 km.

●コックピット装甲 / Cockpit Armour

座席の後ろに8mmの鋼板、風防の裏に60mmのガラス板、下部に13mmの鋼板と上部に60mmのガラス板を組み合わせたガーランドバンツァーを装備した。Cockpit armour: 8 mm steel plate behind the seat, 60 mm glass plate behind the windscreen, armoured headrest combining one 13mm steel plate at the bottom and one 60 mm glass plate at the top.

●脚部 / Landing Gear

降着装置は、油圧式で660×160mmの車輪を持つ全取納式。尾輪は非取納式で350×135mmの車輪を持つ。hydraulically-operated and fully-retractable with 660 × 160 mm wheels. Non-retractable fully-castering tail undercarriage with 350 × 135 mm wheel.

3-1. Engine

3-2. Cockpit

3-3. Fuselage

3-4. Wings and Landing Gear

3-5. Final Outfitting

4. Painting and Decals

5. Parts List

各組み立て項目の難易度設定: Skill Level for Each Assembly Section

レベル Level 1	! =0	各項目の図の通りに組み立てます。Assemble as shown in the illustration for each section.
レベル Level 2	! =1~2	注意点の内容に気をつけて組み立てます。Assemble by carefully following the important notes and caution notes.
レベル Level 3	! =3以上 / Three or more	仮組みを行いパーツ取り付け位置をよく確認してから組み立てます。Test-fit the parts first to confirm position.

●主翼 / Wing

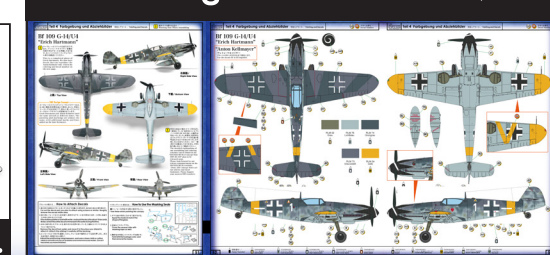
全金属製の機体で、エルロンとエレベーターは布張り。自動前縁スラット付きカンチレバー(片持ち)式。フラップは操縦席左側の大型トリムホイールで手動制御され、主翼内側には冷却用ラジエーターフラップとして機能する「クラムシェル」セクションも組み込まれていた。可動式尾翼は、操縦席左側の大型トリムホイールで手動調整可能であった。All-metal airframe with fabric-covered ailerons and elevators. Cantilever type with automatic leading-edge slats. The flaps were manually-controlled by a large trim wheel on the left side of the pilot's seat and also incorporated a "Clamshell" section at each wing root that served as a coolant radiator flap. The movable tail plane could be adjusted manually by a second large trim wheel on the left side of the pilot's seat.

フィニッシャー・アドバイス Master Advice

説明書本文中に、完成品製作者(フィニッシャー)よりのアドバイスがあります。Throughout this manual, there are tips from our master builder who assembles and paints our display models.

Teil 4

Painting and Decals ▶ 51.



Teil 5

Parts List ▶ 54.

