



Messerschmitt Bf 108 Taifun byl prvním moderním turistickým a kurýrním letounem. Jeho progresivní koncepce byla překonána až o třicet let později. Spolehlivě sloužil jak civilním uživatelům, tak vojenským, zejména Luftwaffe.

V roce 1934 se konala letecká soutěž Challenge International de Tourisme. Německo hodlalo do ní chtět přihlásit tým, který by létal se zcela novým sportovním letounem. Jeho konstrukce byla zadána společnosti Bayerische Flugzeugwerke AG (BFW), jejímž šéfkonstruktérem a spoluvlastníkem byl Willi Messerschmitt. Ten již měl za sebou několik úspěšných konstrukcí sportovních i dopravních letounů, ale také jednu nešťastnou událost, která jej v roce 1928 uvrhla v nemilost u říšského ministra letectví Erharda Milcha. Jednalo se o havárii prototypu desetimístního dopravního letounu M 20, při které zahynul Milchův blízký přítel a zalétávací pilot Lufthansy Hans Hackmack. Milchova zášť znemožňovala BFW přístup ke státním zakázkám a z toho plynoucí potíže vedly v roce 1933 k bankrotu a restrukturalizaci firmy. Díky aktivitám ředitele BFW Rakana Kokothakiho připravil Messerschmitt v těžké době krátce po bankrotu malý dopravní letoun M 36 pro rumunské aerolinie. Prototyp se osvědčil a Rumunsko zakoupilo jeho konstrukci. Tento úspěch u zahraničního zákazníka nakonec Messerschmittovi pomohl k objednávce na stavbu nového sportovního letounu s označením M 37. Jednalo se o progresivní konstrukci, která výrazně předběhla svou dobu díky celokovovému draku, zatahovacímu podvozku a prostorné, pohodlné čtyřmístné kabině s objemným zavazadlovým prostorem. První prototyp byl zalétán 13. června 1934 a následně dostal od RLM označení Bf 108 (Bf jako zkrácené BFW). Pro továrnu samotnou se jednalo o letoun, který jí pomohl nejen finančně, ale i technologicky. Na Bf 108 si Messerschmitt a jeho kolegové ověřili způsob konstrukce, který využili při přípravě stíhacího Bf 109.

Na sportovní scéně

Prototyp Bf 108 vzlétl poprvé 13. června 1934. Byl poháněn motorem Hirth HM 8U o výkonu 165 kW (224 k), spojeným s třílistou stavitelnou vrtulí VDM. Následně byl přeznačen na Bf 108V-1 a zkoušky v Rechlinu potvrdily velmi dobré letové vlastnosti i výkony nového letounu. Urychleně tedy byla zadána výroba předprodukční šestikusové série pro potřeby soutěžního týmu. Jeden letoun (D-IBUM) byl ještě před soutěží při havárii zničen, Challenge International de Tourisme se nakonec zúčastnila čtveřice strojů. Jednalo se o etapový závod dlouhý 14 313 km, který vedl přes území několika evropských zemí, nad středozemním mořem i severní Afrikou. V soutěži se hodnotila řada letových parametrů, mnohdy protichůdných a Messerschmitt se proto snažil vytvořit letoun, který by dokázal zdatně obstát ve všech. Jedním z netradičních řešení byly velké vztlakové klapky po téměř celém rozpětí křídla, zatímco ovládání okolo podélné osy zajišťovala pouze malá balanční křídélka a sloty na náběžné hraně. Toto řízení však bylo nezvykle citlivé i pro zkušené piloty. Bf 108 nakonec nenaplnily očekávání, nejlépe se umístil veterán bojů první světové války Theo Osterkamp na 4. místě.

I tak bylo evidentní, že se jedná o mimořádný letoun a Bf 108 vzbudil zájem zákazníků. V roce 1935 vyrobila BFW 32 kusů s upraveným křídlem, které dostalo standardní balanční klapky. V listopadu pak byla

do výroby připravena mírně zvětšená verze Bf 108B. Po trojici před-sériových Bf 108B-0 byla zavedena sériová výroba verze Bf 108B-1 a s ní přišla také změna pohonné jednotky na Argus AS 10C-3 o výkonu 170 kW (231 k). Byl také upraven překryt kabiny a sloty byly protaženy téměř po celé náběžné hraně křídla. Vrtule byla pevná, dřevěná, případně stavitelná VDM. Jméno Taifun získal Bf 108 díky výkonu pilotky Elly Beinhornové, která uletěla v srpnu 1935 vzdálenost 3568 km z Gleiwitz do Cařihradu za 13 hodin a 25 minut letového času.

Vojenská služba

V průběhu roku 1938 bylo vyrobeno 175 Taifunů, některé z nich jako Bf 108B-1S (Schlechtwetter) s přístrojovým vybavením pro lety za ztížených povětrnostních podmínek. Většinu těchto strojů převzala Luftwaffe, stejně jako všechny stroje verze Bf 108B-2, která dostala stavitelnou vrtuli MeP7.

V lednu 1941 byla do výroby zavedena verze Bf 108D-1 s motorem Argus As 10C nebo As 10R o výkonu 177 kW (241 k). Dostala zvětšené křídlo, změn doznal palivový systém. U BFW vzniklo 131 kusů a po kapitulaci Francie byla výroba předána továrně SNCAN, aby si BFW plně uvolnila kapacity pro výrobu stíhacích Bf 109. I tak tam v letech 1941 a 1942 vzniklo ještě 109 kusů Bf 108D. Pro potřeby Afrikakorpsu byly některé stroje konvertovány na verzi Bf 108B-2 trop a Bf 108D-1 trop. U SNACN byly Bf 108 vyráběny až do konce války i krátce po ní, a to včetně verze s příďovým podvozkem označené NORD 1101.

Spolehlivý kurýr

Za války plnily Bf 108 spolehlivě především kurýrní a spojovací úkoly. Pouze jedinkrát se tento letoun stal přímým účastníkem operace bojového významu, když přepravil dvojici pilotů-diverzantů, kteří zajišťovali z předsunuté plochy rušení spojeneckých zásobovacích tras nad severní Afrikou. Zajímavostí bylo, že pro překonání vzdálenosti 2500 km do cíle v zálivu Velké Syrty musel Taifun více než polovinu cesty absolvovat ve vleku za He 111.

Celkem bylo vyrobeno za války 885 Bf 108 všech verzí, poválečná výroba dala dalších 250 ks. Vojenských verzí Bf 108B-2 a D-1 bylo vyrobeno 626 kusů. Většinu z nich používala Luftwaffe, typ byl ovšem používán i v řadě dalších zemí. Po dvanácti Taifunech zamířilo do Švýcarska a Jugoslávie, po třech do Itálie a Rumunska, osm Taifunů mělo maďarské letectvo, šest bulharské, dva zakoupil SSSR. Po jednom kusu se dostalo do Chile, Japonska, Španělska nebo Austrálie. Jeden Bf 108B-1, označený jako XC-44, byl zakoupen vládou USA pro vojenského přídelence v Berlíně. Dva Bf 108B-1, které byly používány německým velvyslanectvím v Londýně byly v roce 1939 zabaveny a používány RAF. Ještě dlouho po válce byla řada Taifunů v provozu a těšily se velké oblibě. O nadčasovosti konstrukce svědčí i to, že se v roce 1974 Messerschmitt pokusil ve spolupráci s dalšími partnery zavést výrobu modernizované verze pod názvem Taifun 1974. Z plánů ale nakonec sešlo.



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 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.

INSTRUCTION SIGNS

*

INSTR. SYMBOL

*

INSTRUKTION SINNBILDEN

*

SYMBLES

*

記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODRÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

PLASTIC PARTS

A>

B>

C>

D>

E>

F>

G>

-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

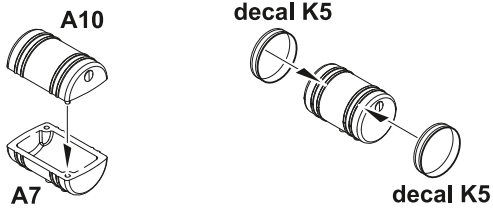
*

色

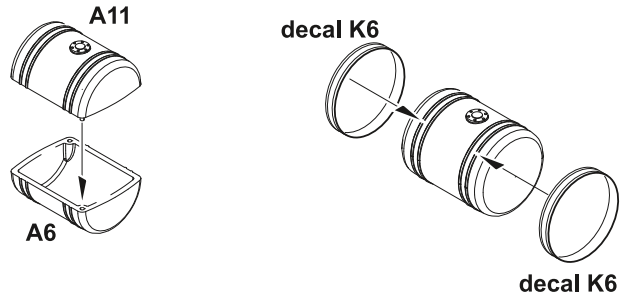
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H303	C303	GREEN
H308	C308	GRAY
H406	C406	CHOCOLATE BROWN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM212		ALUMINIUM

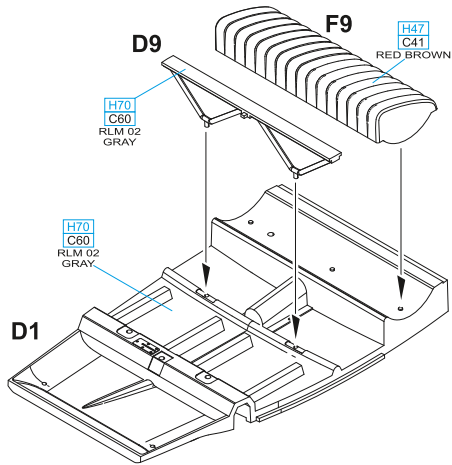
A MARKING D ONLY



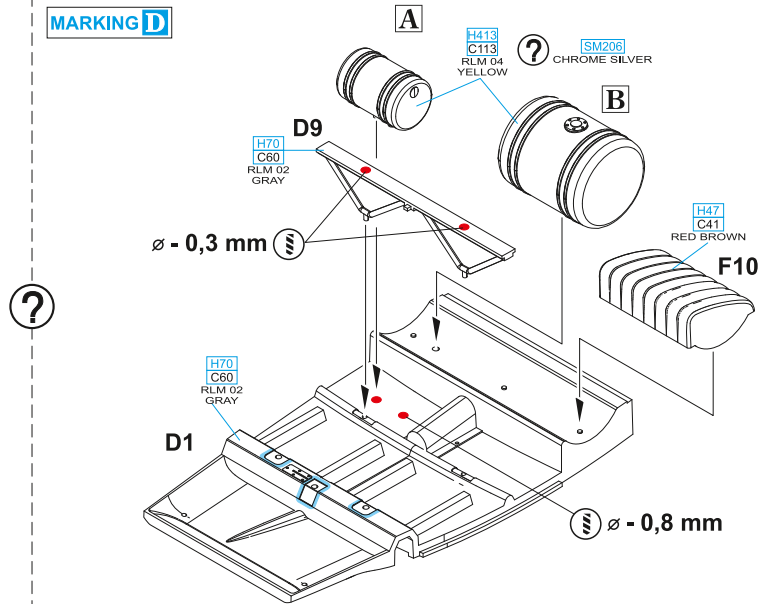
B MARKING D ONLY



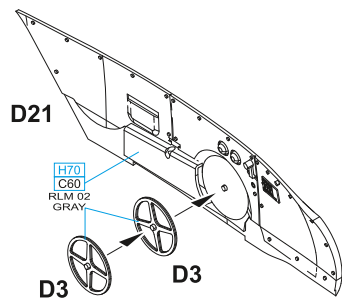
C MARKINGS A, B, C



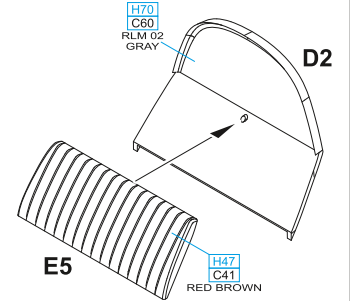
MARKING D



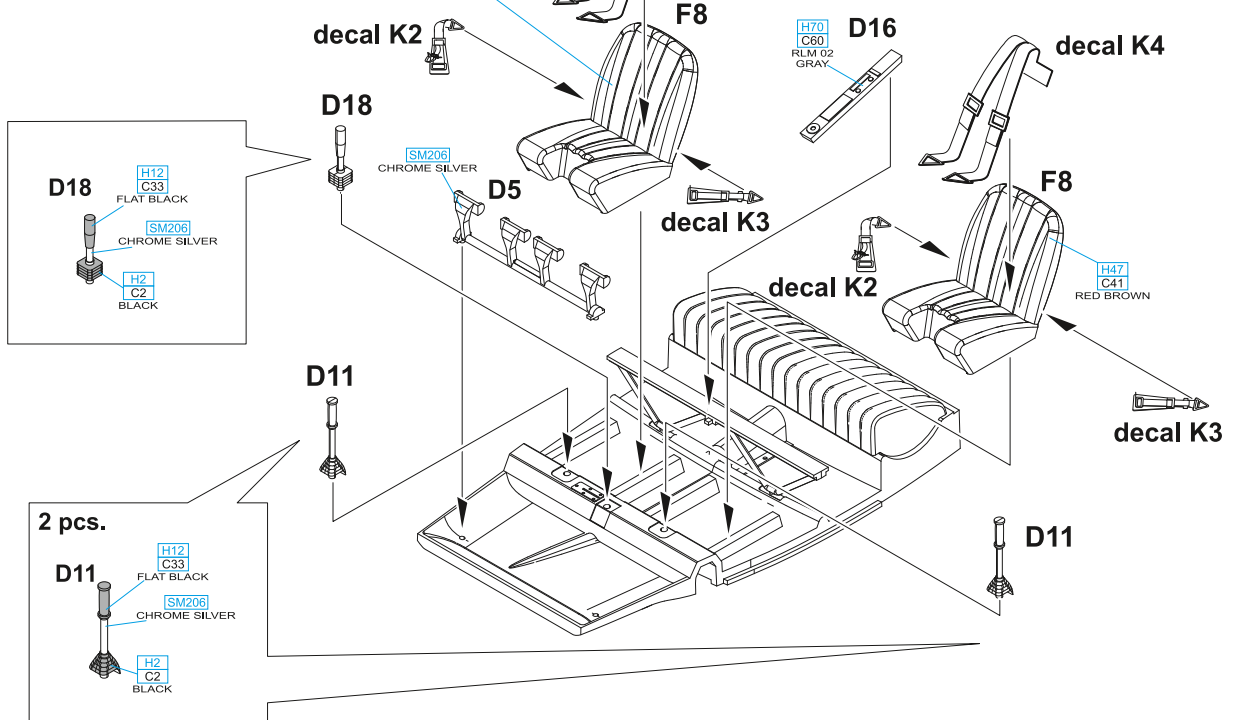
D

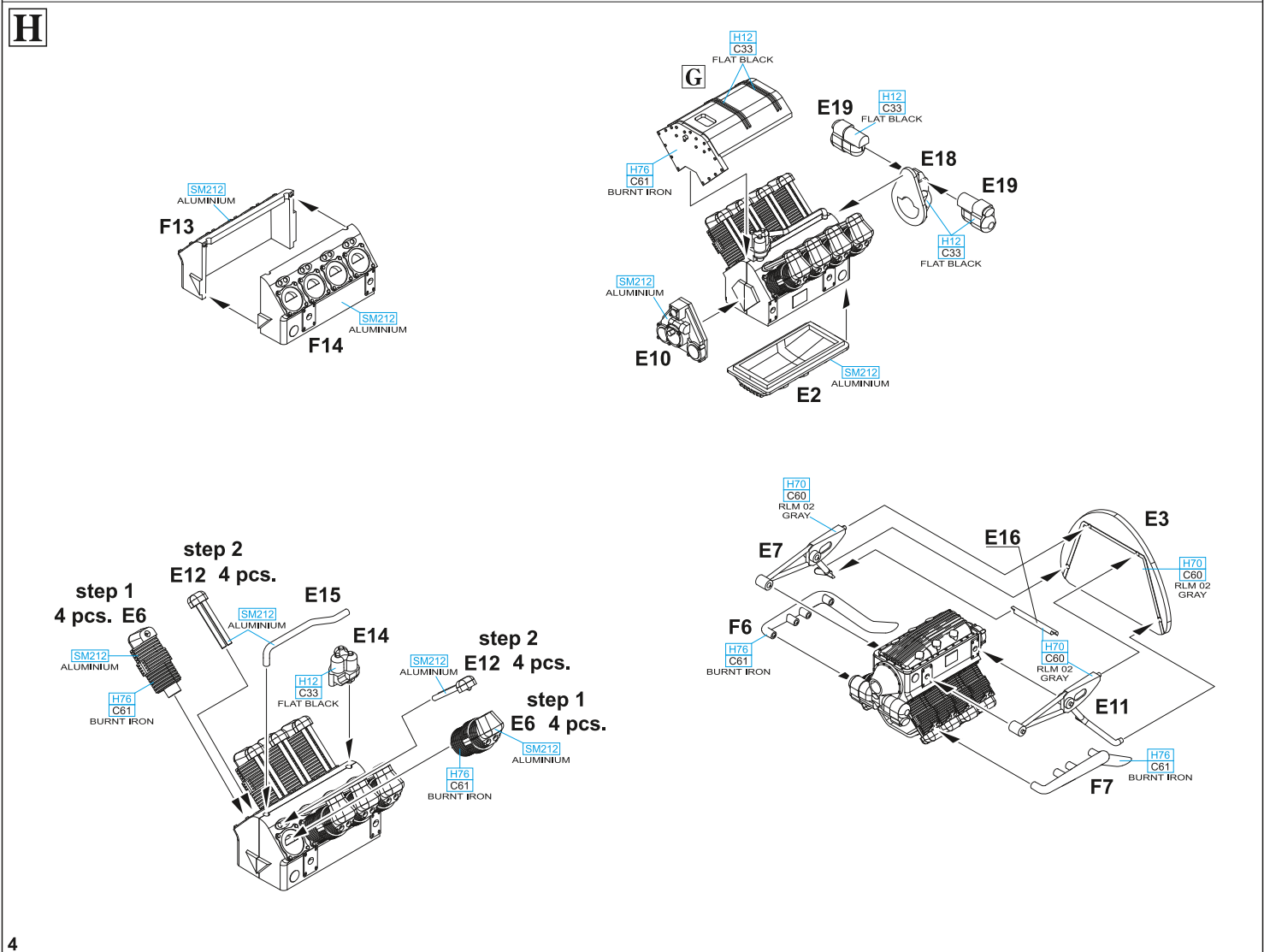
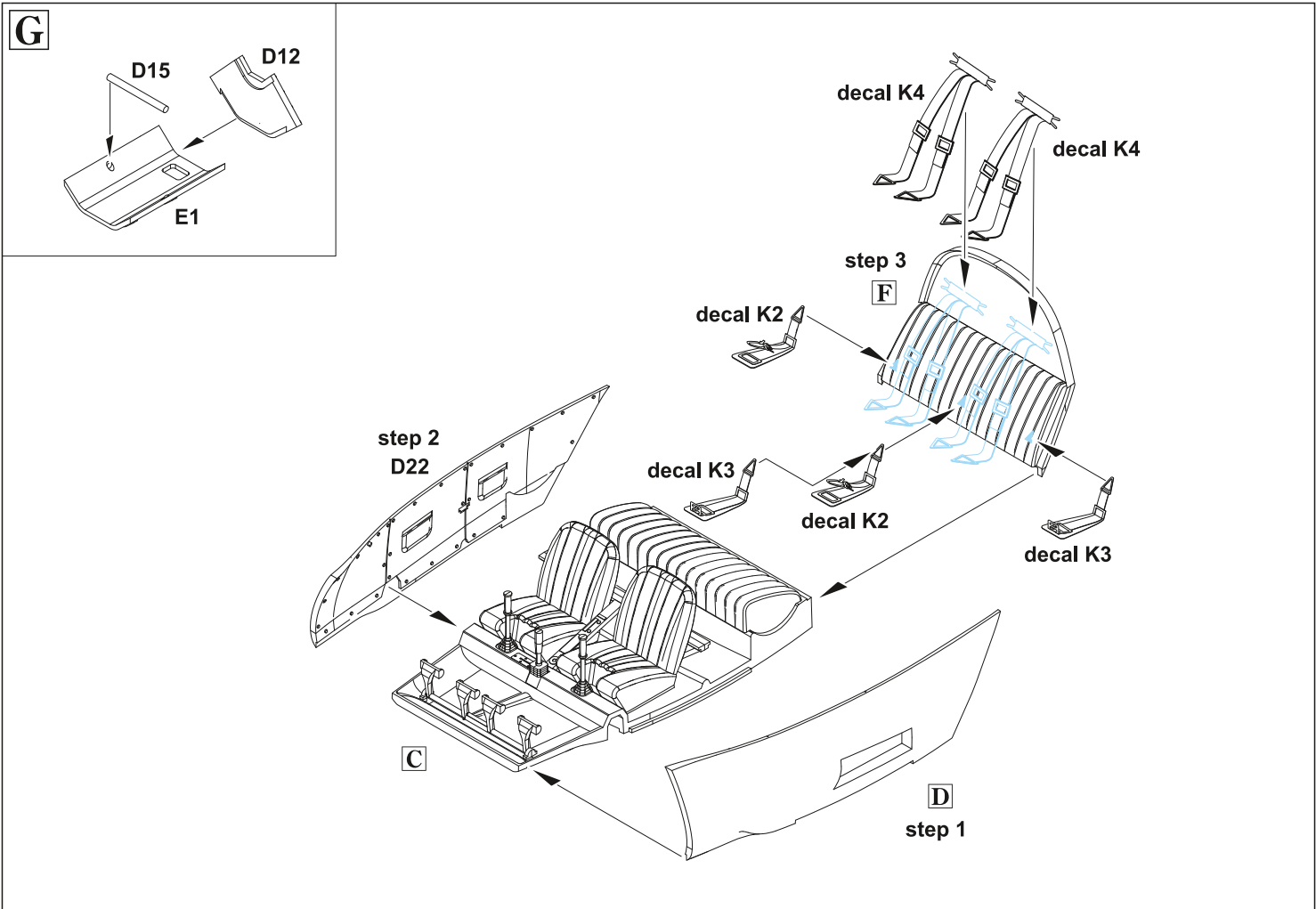


F

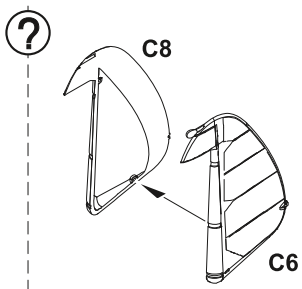
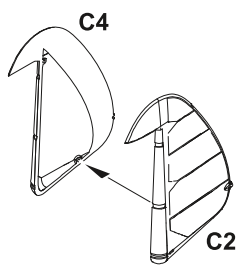


E

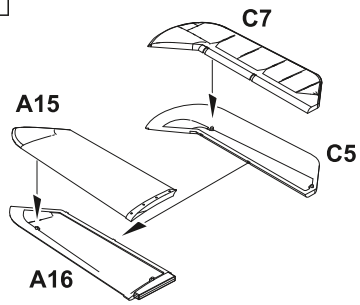




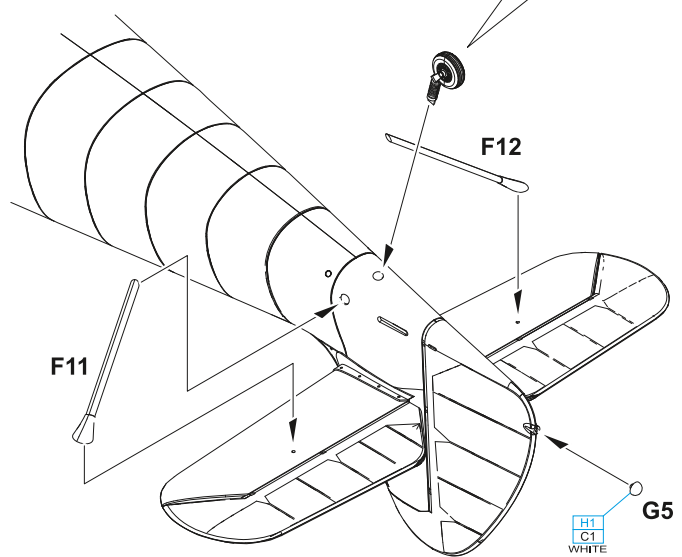
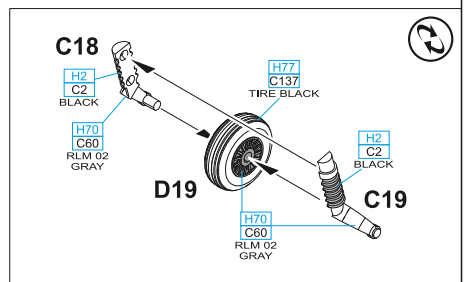
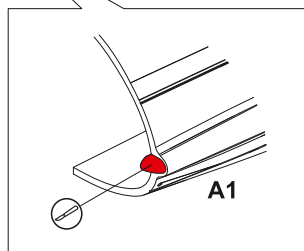
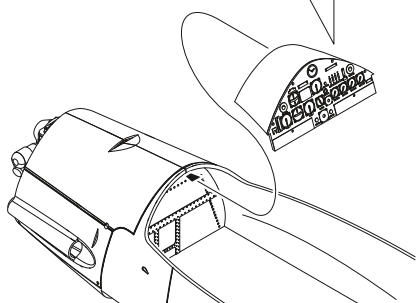
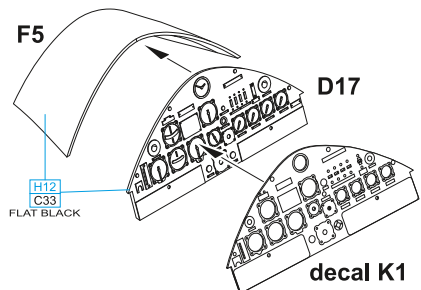
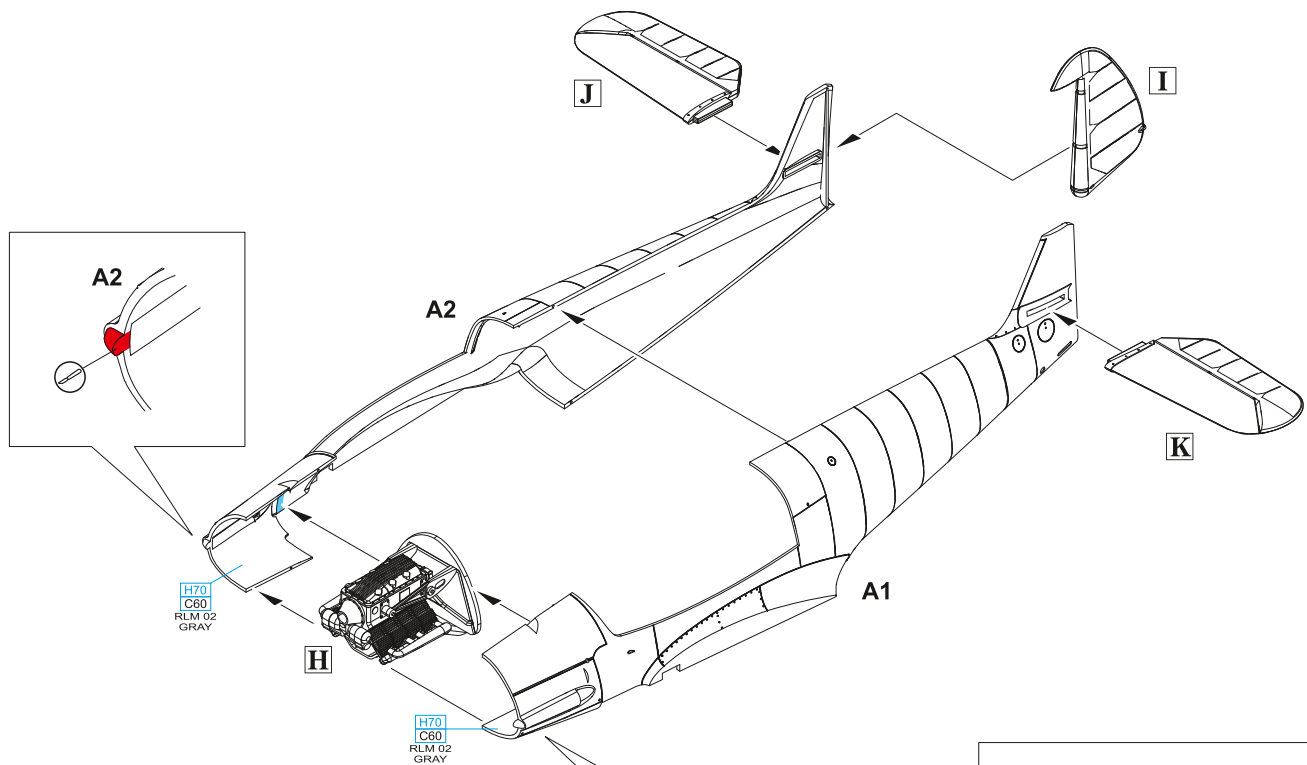
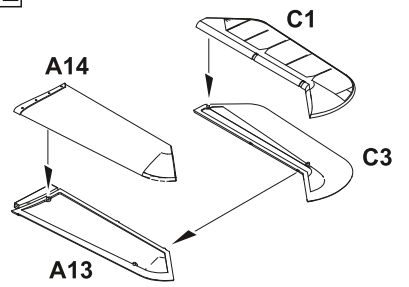
I MARKING D ONLY

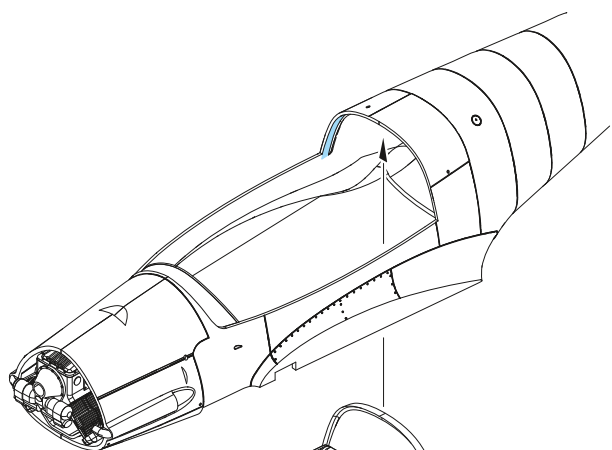


J

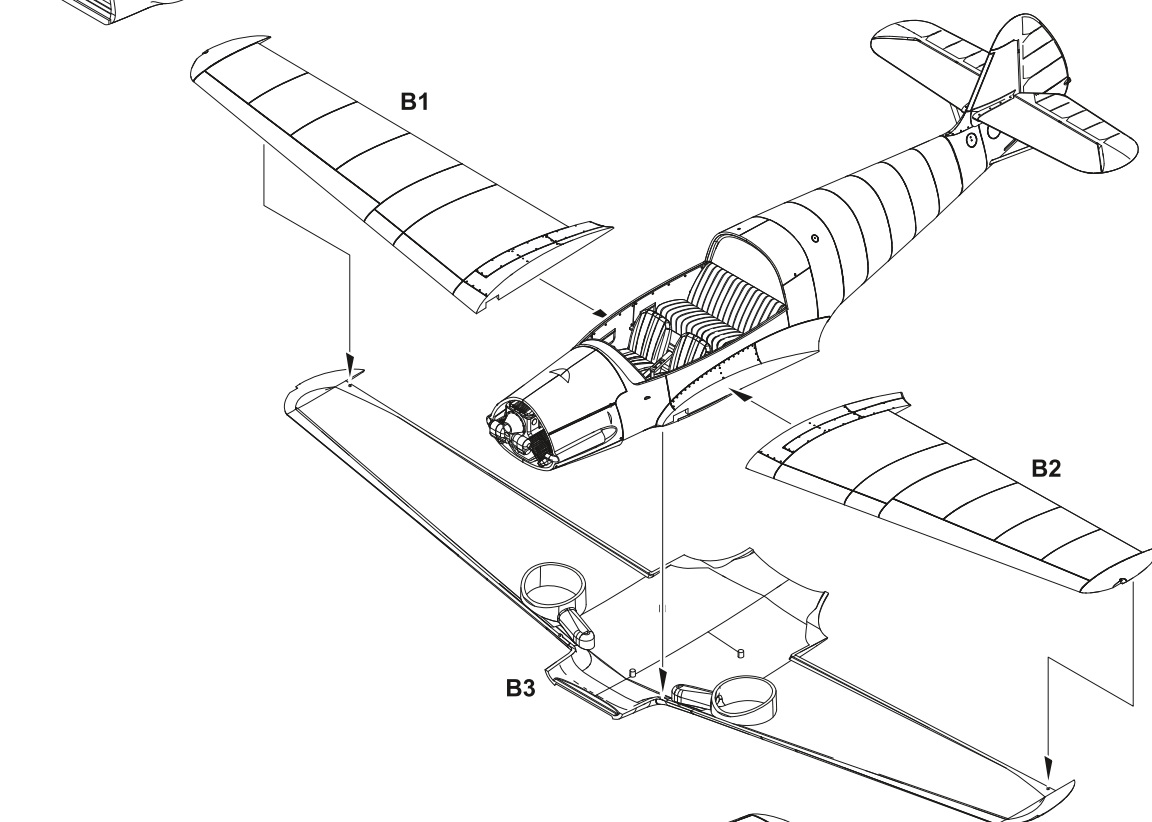


K

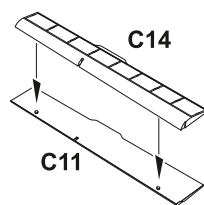




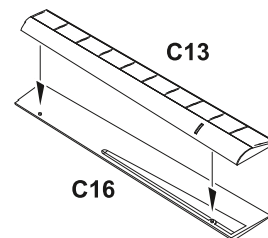
E



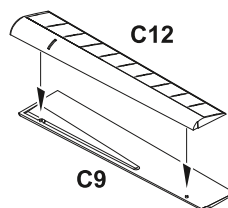
L



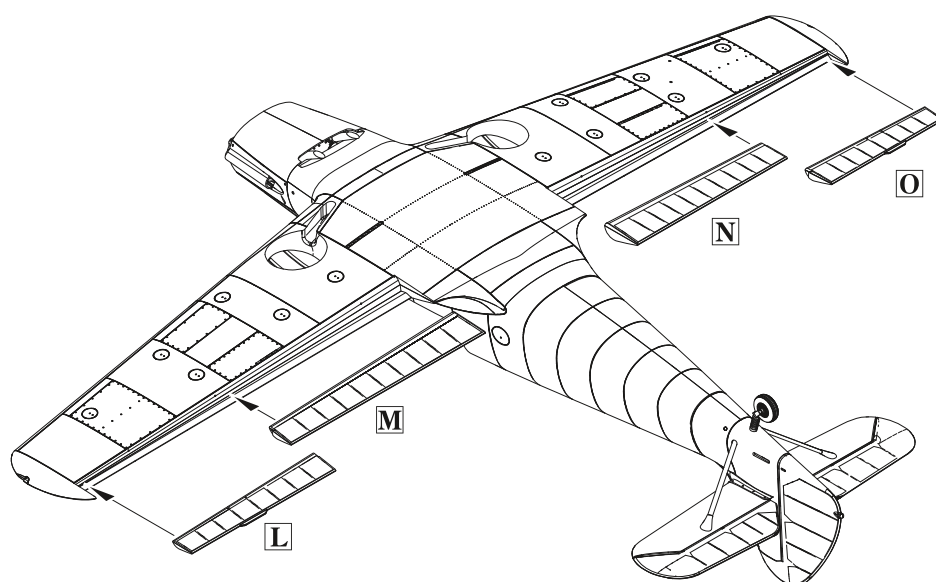
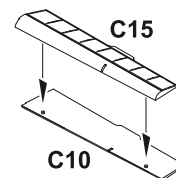
M

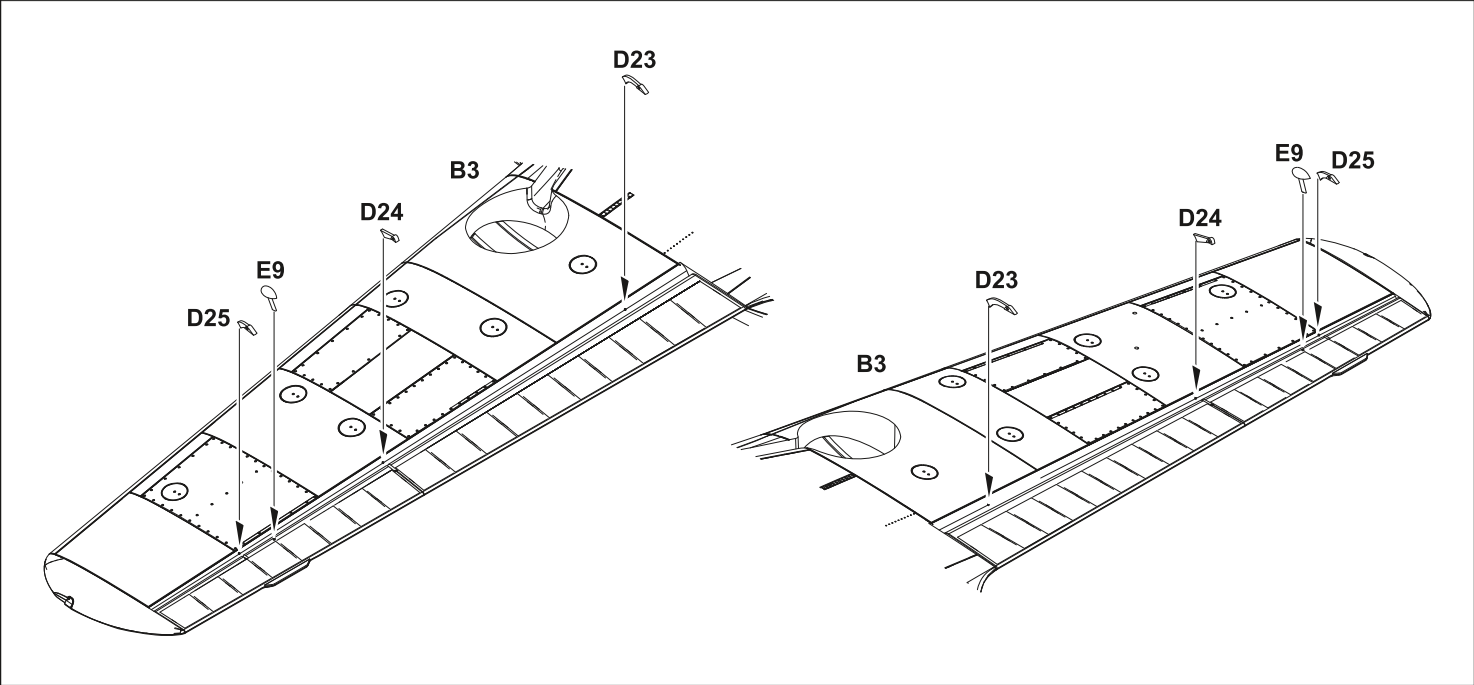
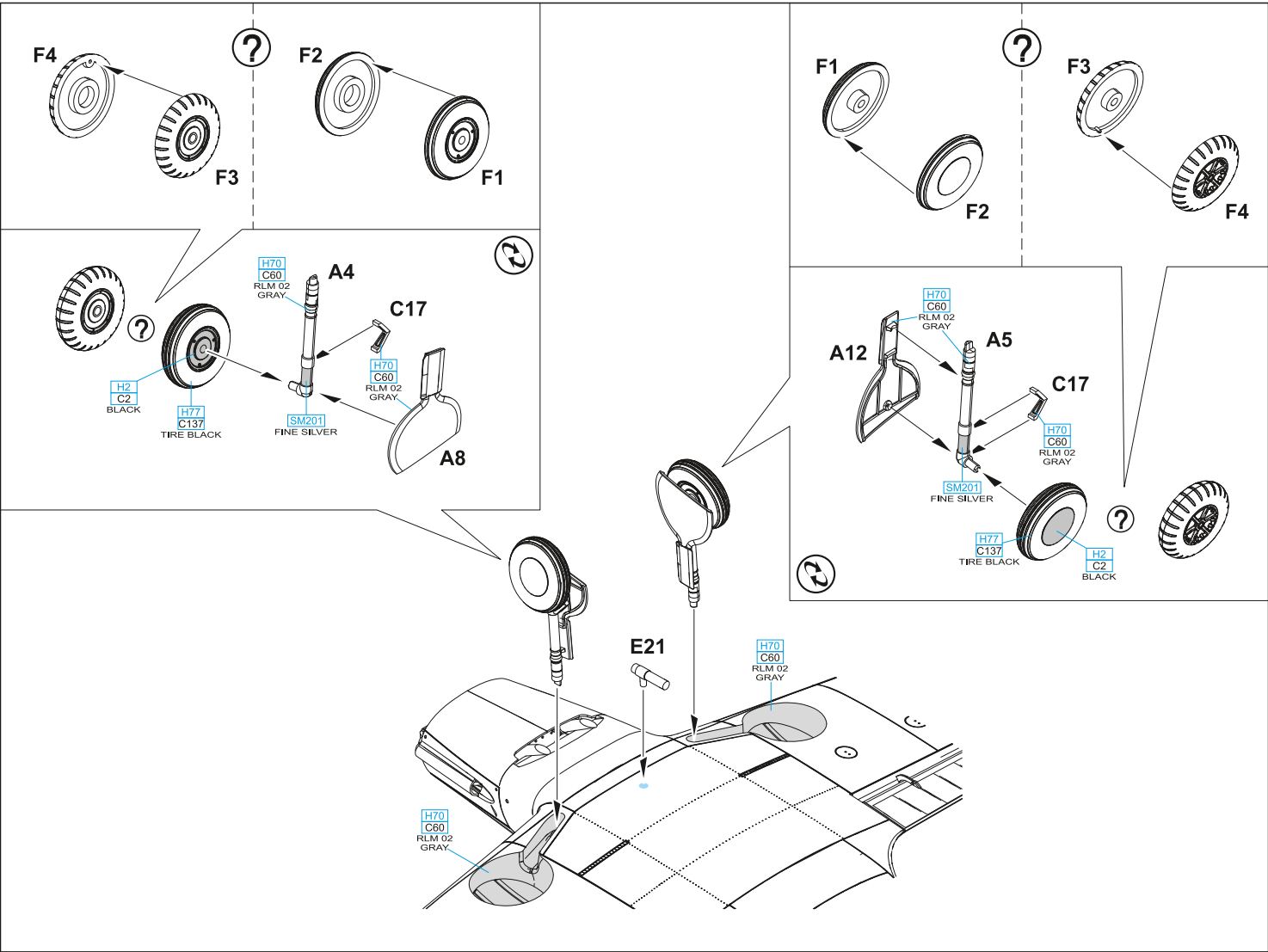


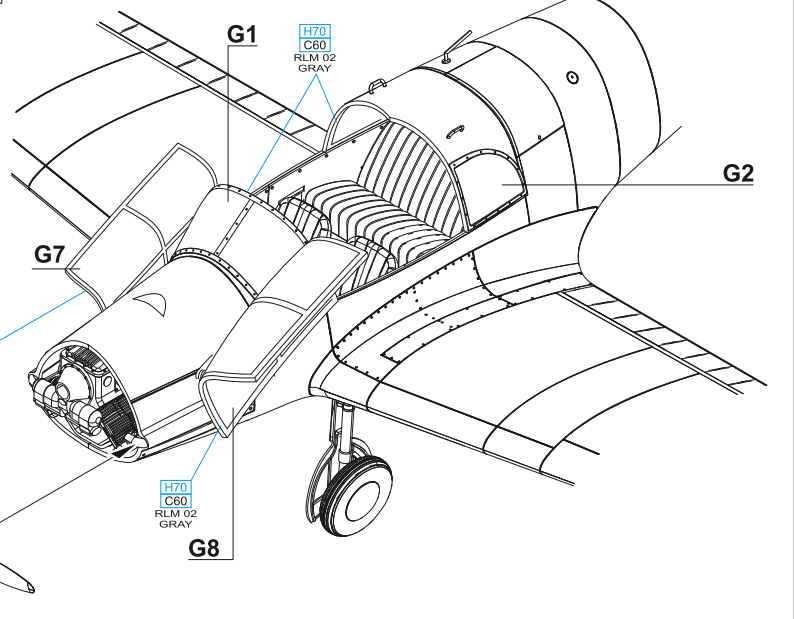
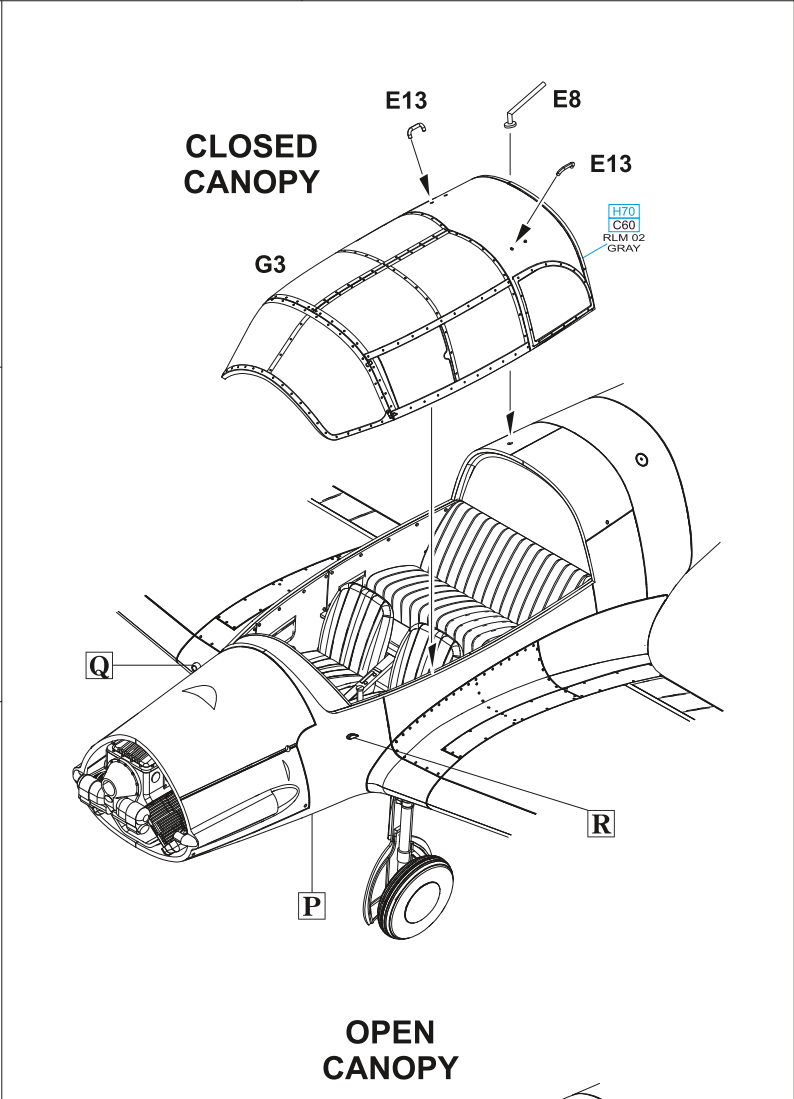
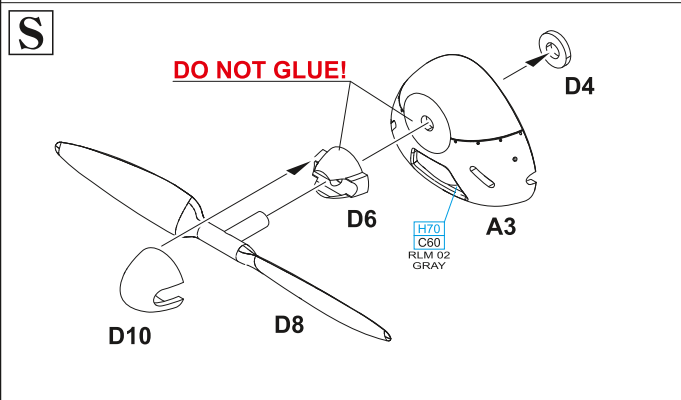
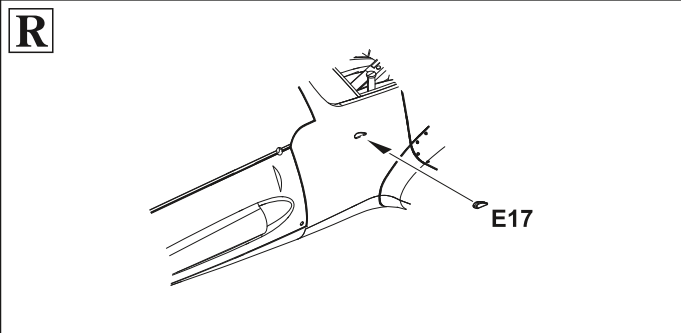
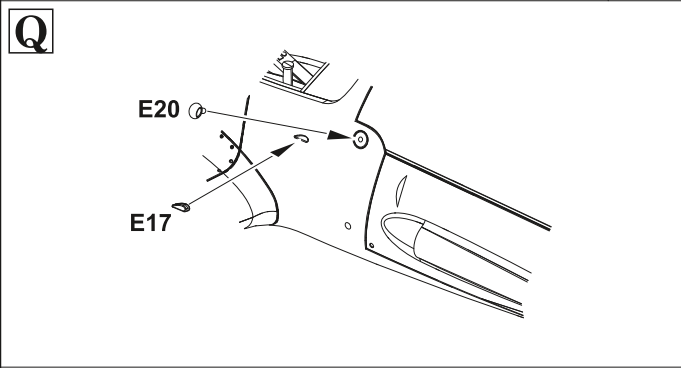
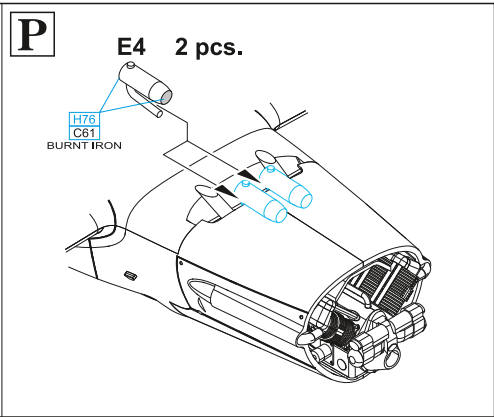
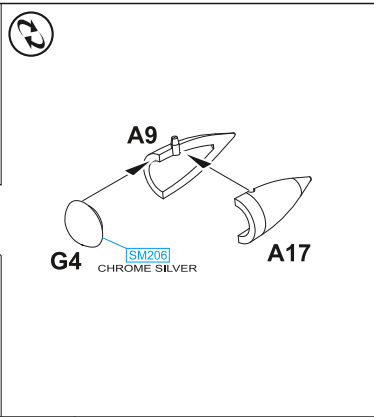
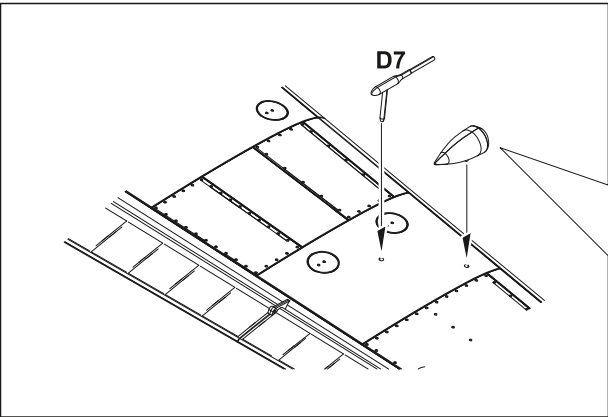
N



O

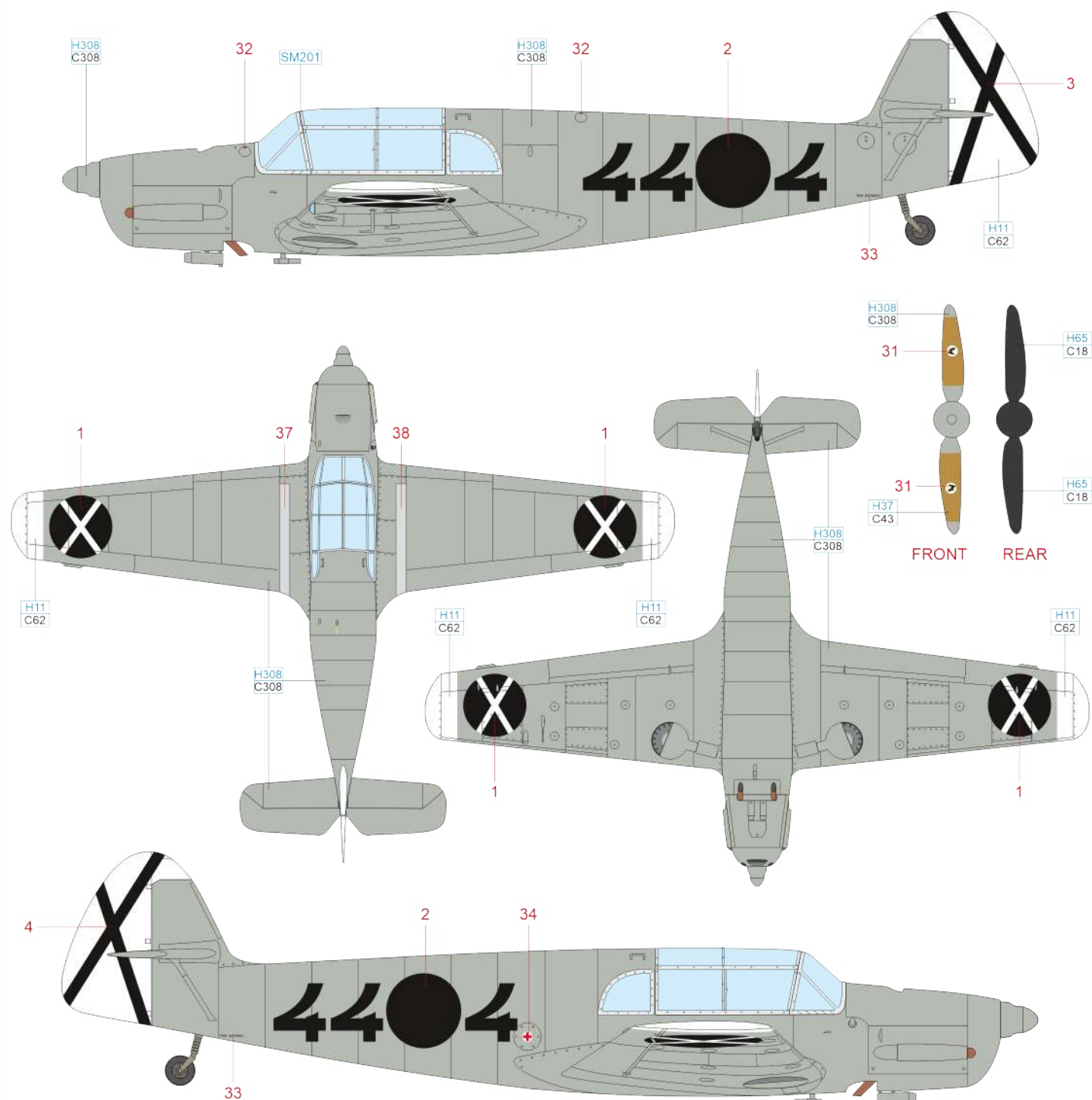






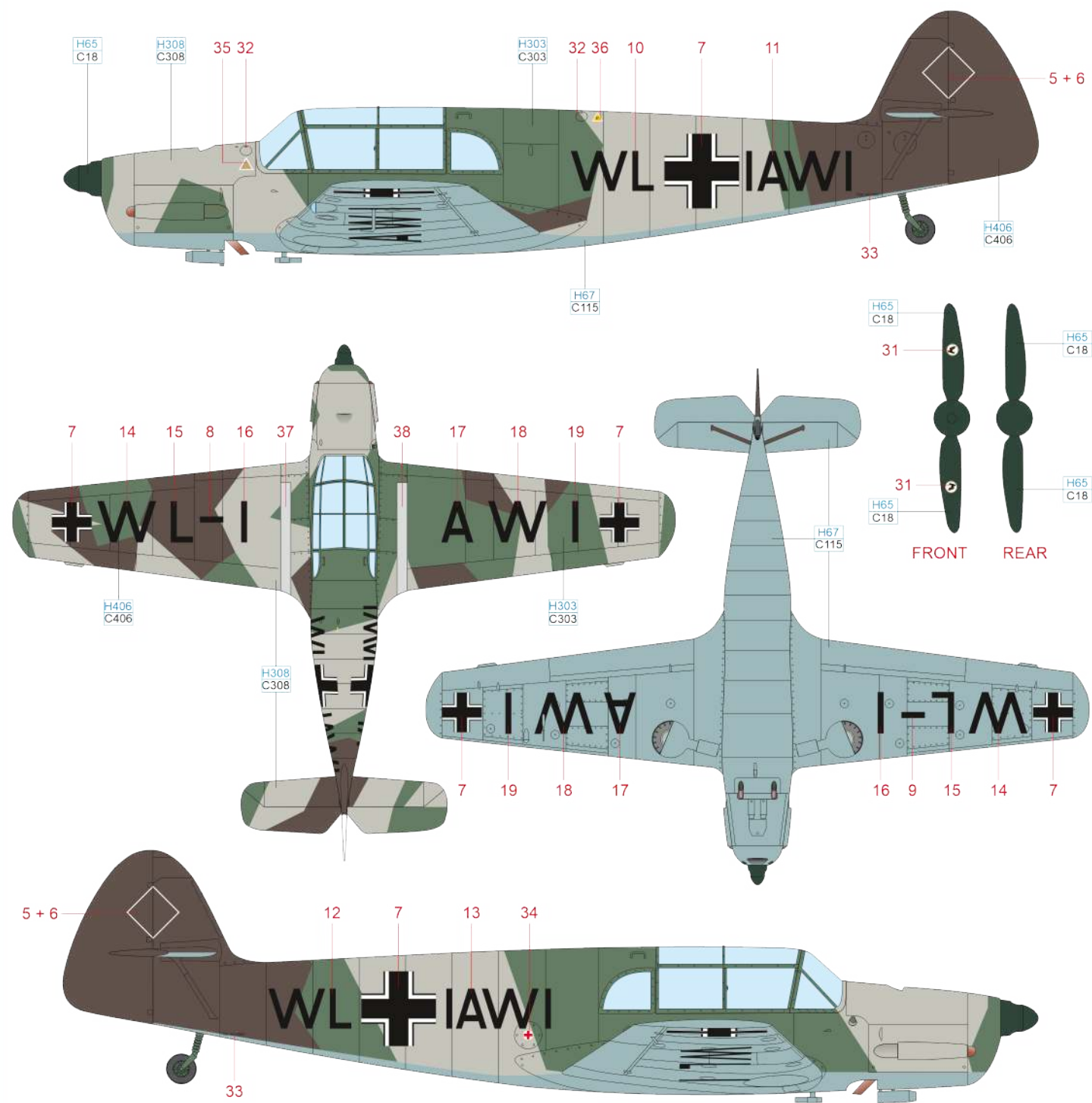
A Stab J/88, Legie Condor, Španělsko, 1938

Legie Condor byla leteckou bojovou jednotkou, vyslanou na pomoc španělským nacionalistům během tamní občanské války. Letouny Bf 108 Taifun bylo vybaveno štábní velení J/88 a používalo je pro kurýrní, pozorovací a spojovací lety. Bf 108 dodané k Legii Condor létaly na španělském nebi od července 1937 do května 1939, nasazeno tam bylo 10 až 15 strojů. Zbarvení všech ploch tvořila barva RLM 63. Bílé konce křídla, bílá směrovka s černým křížem, černé kruhy na trupu a černé kruhy s bílým křížem na křídle byly označením nacionalistických letounů.



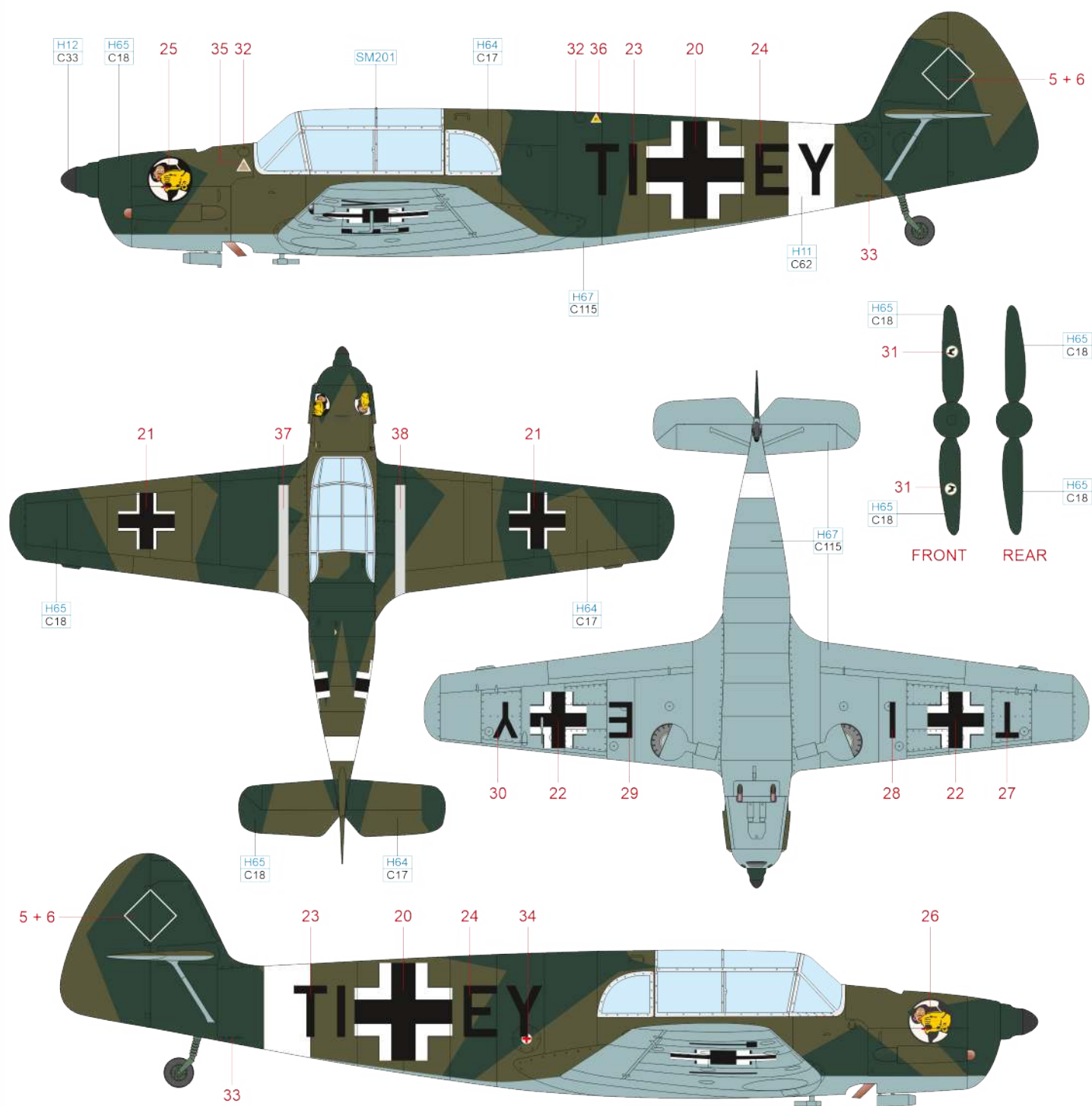
B Německo, září 1939

Tento Taifun dostal kamufláž složenou z německých předválečných barev RLM 61, RLM 62 a RLM 63 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Nátěr byl zřejmě aplikován přes tovární zbarvení, protože na letounu nejsou patrné žádné popisky.



C I./JG 27, Innsbruck, Rakousko, 1941

Tento Taifun byl kurýrním letounem I./JG 27 a je zobrazen tak, jak byl zdokumentován na základně v Innsbrucku v roce 1941. Stíhací jednotky běžně používaly tento typ pro své kurýrní, spojovací a kondiční lety. Letoun měl standardní kamuflážní schéma tvořené poli barev RLM 70/71 na horních plochách a barvou RLM 65 na spodku křídla. Imatrikulace TI+EY byla doplněna znakem I. Gruppe/Jagdgeschwader 27 na obou stranách přídě.



FLAT BLACK	H12 C33	RLM 71	H64 C17	RLM 70	H65 C18	RLM 65	H67 C115	WHITE	H11 C62	SUPER FINE SILVER	SM201
-------------------	------------	---------------	------------	---------------	------------	---------------	-------------	--------------	------------	--------------------------	-------

D Sonderkommando Blaich, Tripolis, Libye, leden 1942

Sonderkommando (speciální oddíl) Blaich, pojmenované po svém veliteli Hptm. Theo Blaichovi, bylo v roce 1942 vybaveno v Lybii letouny He 111, nicméně do stavu jednotky náležel také tento spojovací stroj. Taifun KG+EM byl upraven pro službu v tropických podmínkách a obdržel pouštní kamufláž sestávající z pískové základní barvy se zelenými skvrnami na horních a bočních plochách. Nejzajímavějším bojovým počinem této jednotky byl úspěšný bombardovací nálet na spojenecký sklad paliva ve Fort Lany 22. ledna 1942, ve kterém hrál vedlejší úlohu také zobrazený stroj.

