



Žádný jiný letoun Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to její skutečný válečný tažný kůň.

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie letounu se začala psát v období let 1934–35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované společnosti působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střelící osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje i přes problémy s motorem velmi nadějným projektem a v soutěži tak navzdory počátečním předpokladům překvapivě zvítězil nad konkurenty renomovanějších firem. Problémy s pohonnou jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriové výroby měly především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J/88 Legion Condor začaly dostávat i první sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na mezinárodním leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením světového rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h. Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu ze 643 stíhacích letounů prvoliniových útvarů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a v době přepadení Polska (kterého se zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici,

v dostatečných počtech. S technickou i množstevní převahou pak absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. V tom okamžiku se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v bitvě o Británii. Zkušenosti nabyté v bojích roku 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance „stodevítky“ přitom dosáhla u „Friedricha“ svého vrcholu. Po spíše již defenzivních bojích nad Kanálem a nad severní Francií se Bf 109F zapojily i do útočných akcí, a to zejména při operaci Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě nebo do obrany Říše v letech 1943–1945 se pak zapojovaly především Bf 109 verze G (Gustav) a v posledních měsících války pak také verze K (Kurfürst).

Ačkoli bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchytné stroje.

Poválečná služba

Messerschmitty Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 švýcarské letectvo, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199). Tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nového státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 v roce 1954 a Španělsko své HA-1112 provozovalo dokonce až do roku 1965.

Tato stavebnice: Bf 109G-6

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem Bf 109F a zaváděna byla od poloviny roku 1942. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem svého předchůdce, tedy verze DB 601. Hlavního rozdílu, většího zdvihového objemu motoru, bylo dosaženo zvětšením vrtání (o 4 mm), což zajistilo nárůst z 33,9 l na 35,7 l. Další změnou bylo zvýšení kompresního poměru. Maximální vzletový výkon vzrostl z 993 kW (1350 k) u provedení DB 601E na 1080 kW (1450 k) u DB 605. Bf 109G-6 byl hlavní výrobní variantou celé řady „Gustav“ a také první, která byla standardně vybavena dvojicí kulometů MG 131 ráže 13 mm spolu s 20mm kanónem MG 151/20 montovaným v ose vrtule. Změna výzbroje si vynutila typické vyboulení nad většími závěry kulometů MG 131. Celkem bylo vyrobeno přes 12 000 kusů této verze.

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 započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla 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. SYMBOLY

* 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

PARTS



DÍLY



TEILE



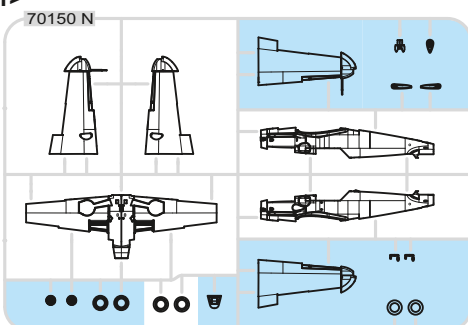
PIÈCES



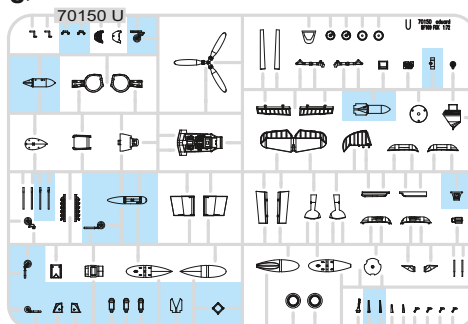
部品

PLASTIC PARTS

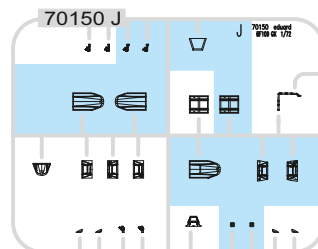
N1>



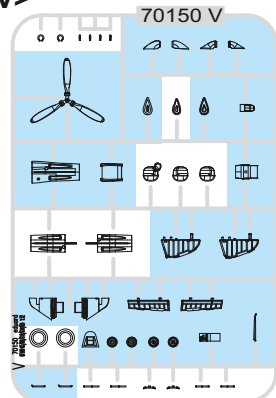
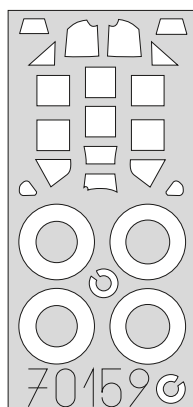
U>



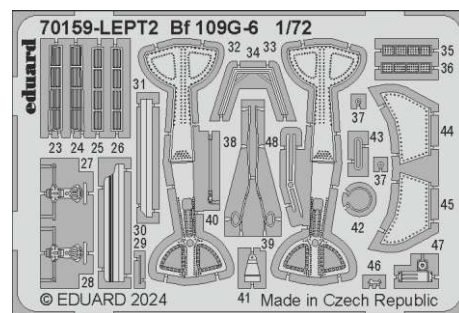
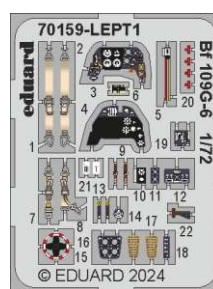
J>



V>

eduard
MASK

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



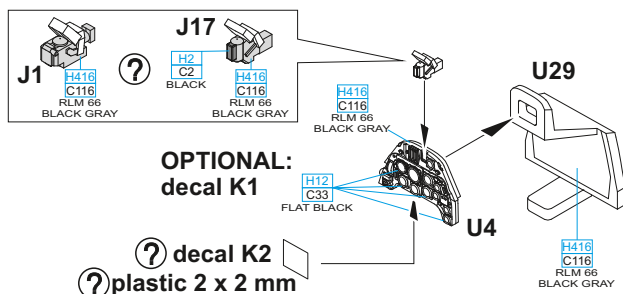
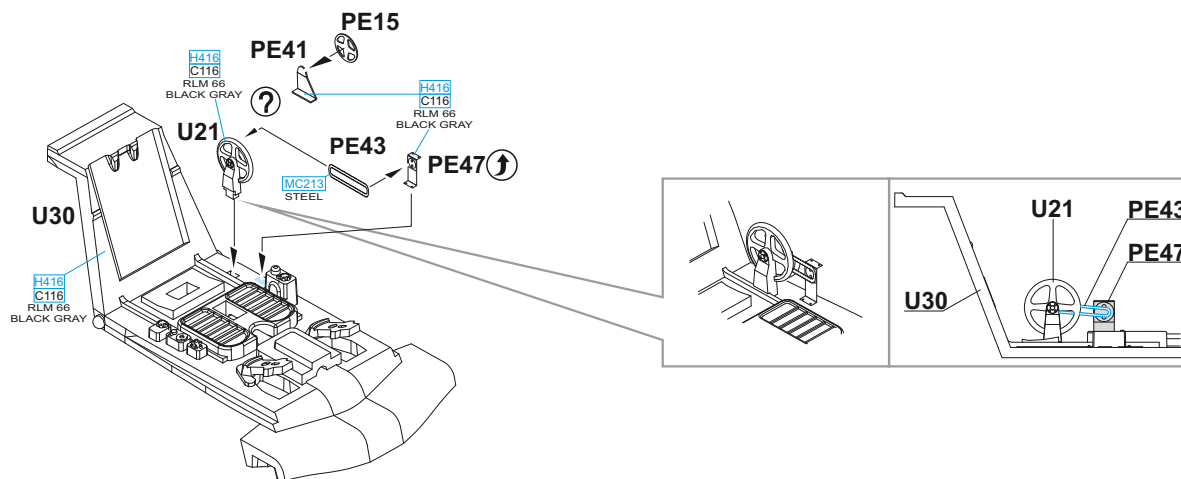
PEINTURE



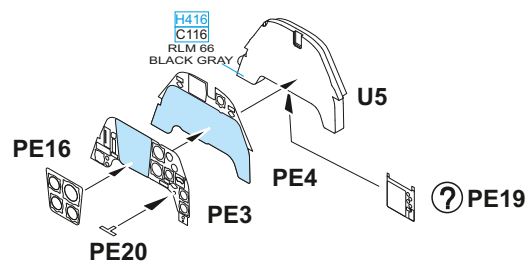
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H2]	[C2]	BLACK
[H11]	[C62]	FLAT WHITE
[H12]	[C33]	FLAT BLACK
[H47]	[C41]	RED BROWN
[H65]	[C18]	RLM70 BLACK GREEN
[H68]	[C36]	RLM74 DARK GRAY
[H69]	[C37]	RLM75 GRAY
[H70]	[C60]	RLM02 GRAY
[H77]	[C137]	TIRE BLACK
[H90]	[C47]	CLEAR RED
[H94]	[C138]	CLEAR GREEN
[H319]	[C319]	LIGHT GREEN

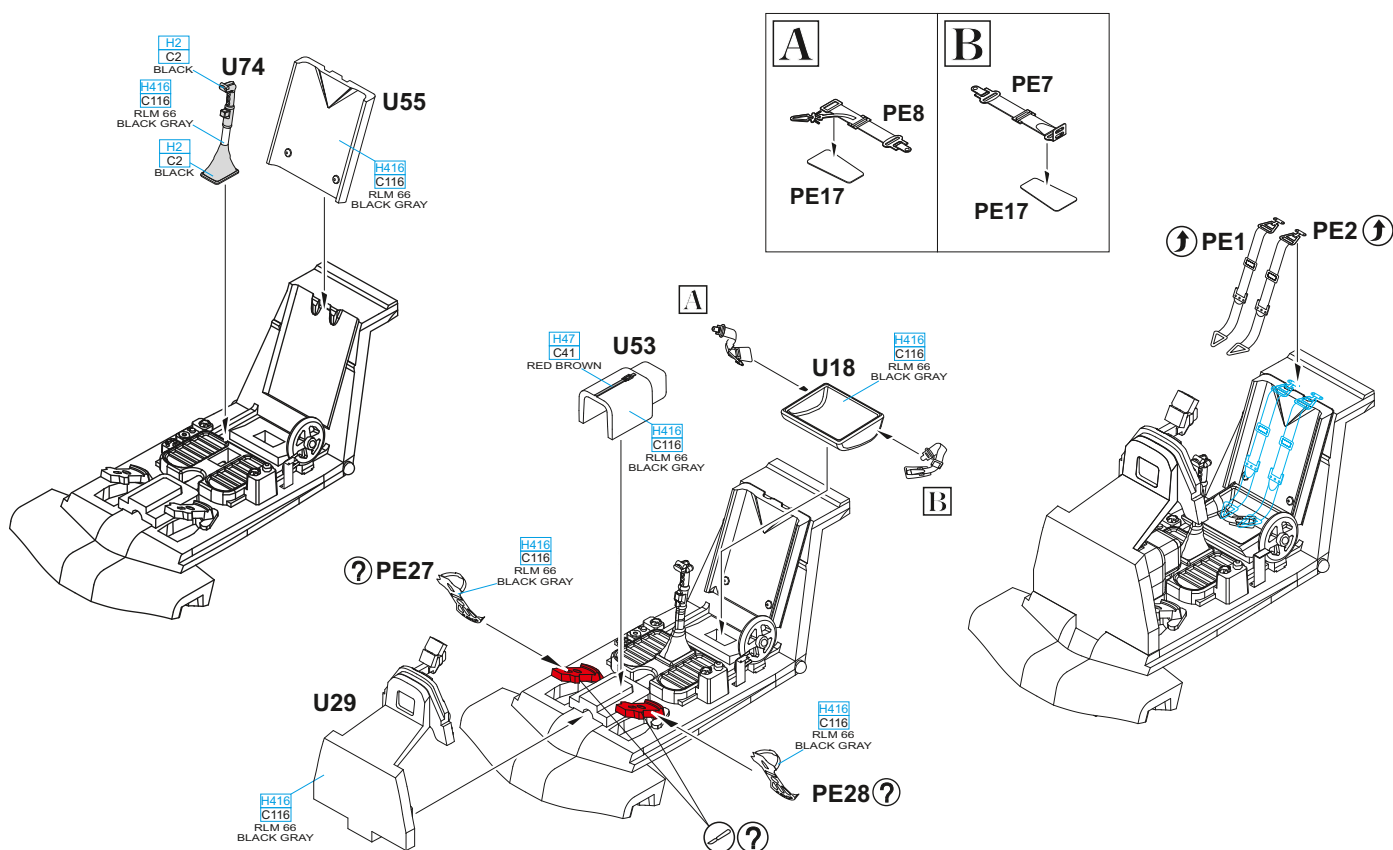
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H413]	[C113]	RLM04 YELLOW
[H414]	[C114]	RLM23 RED
[H416]	[C116]	RLM66 BLACK GRAY
[H417]	[C117]	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
[MC213]		STEEL
[MC214]		DARK IRON
[MC219]		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
[SM201]		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
[GX05]		SUSIE BLUE

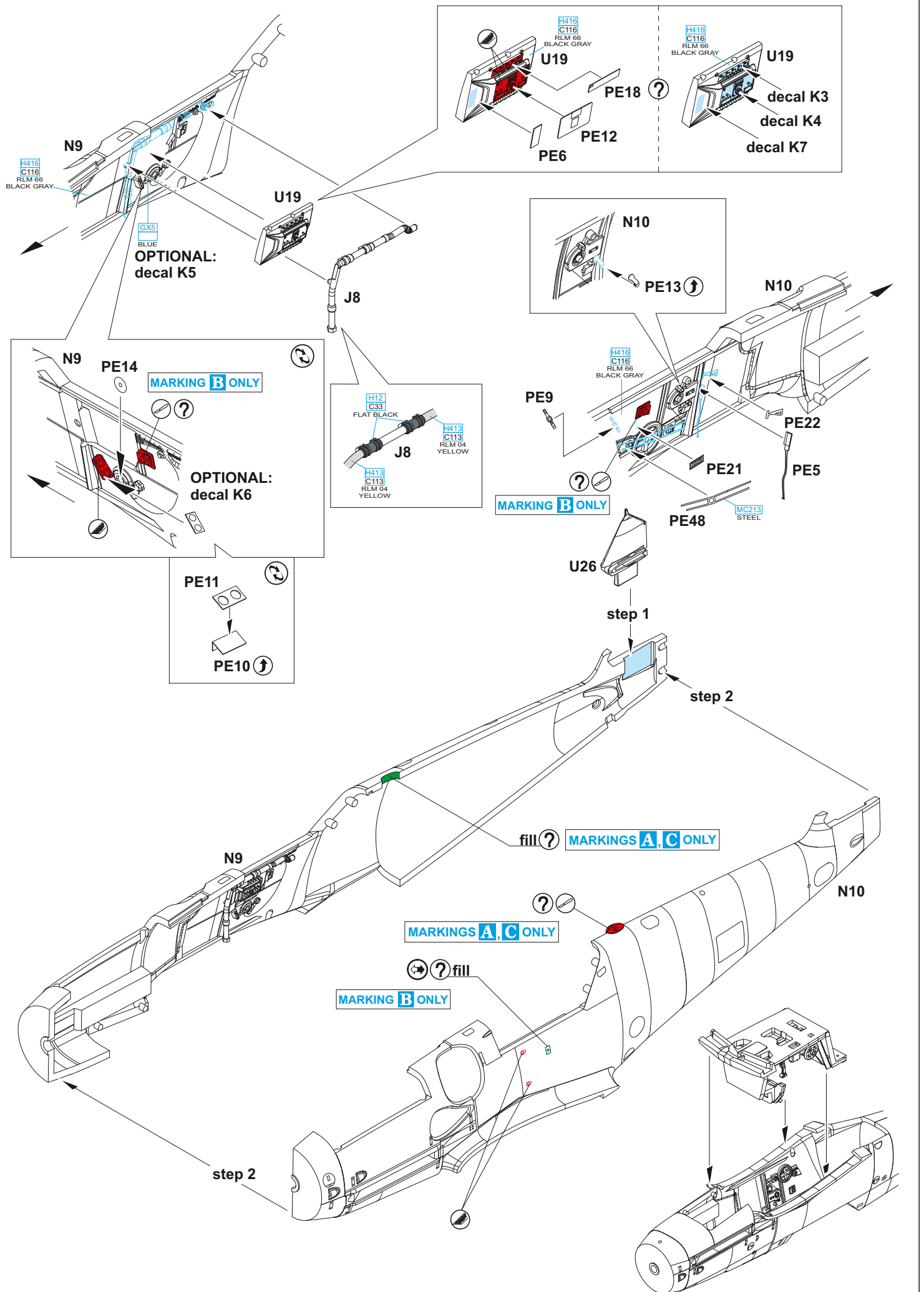


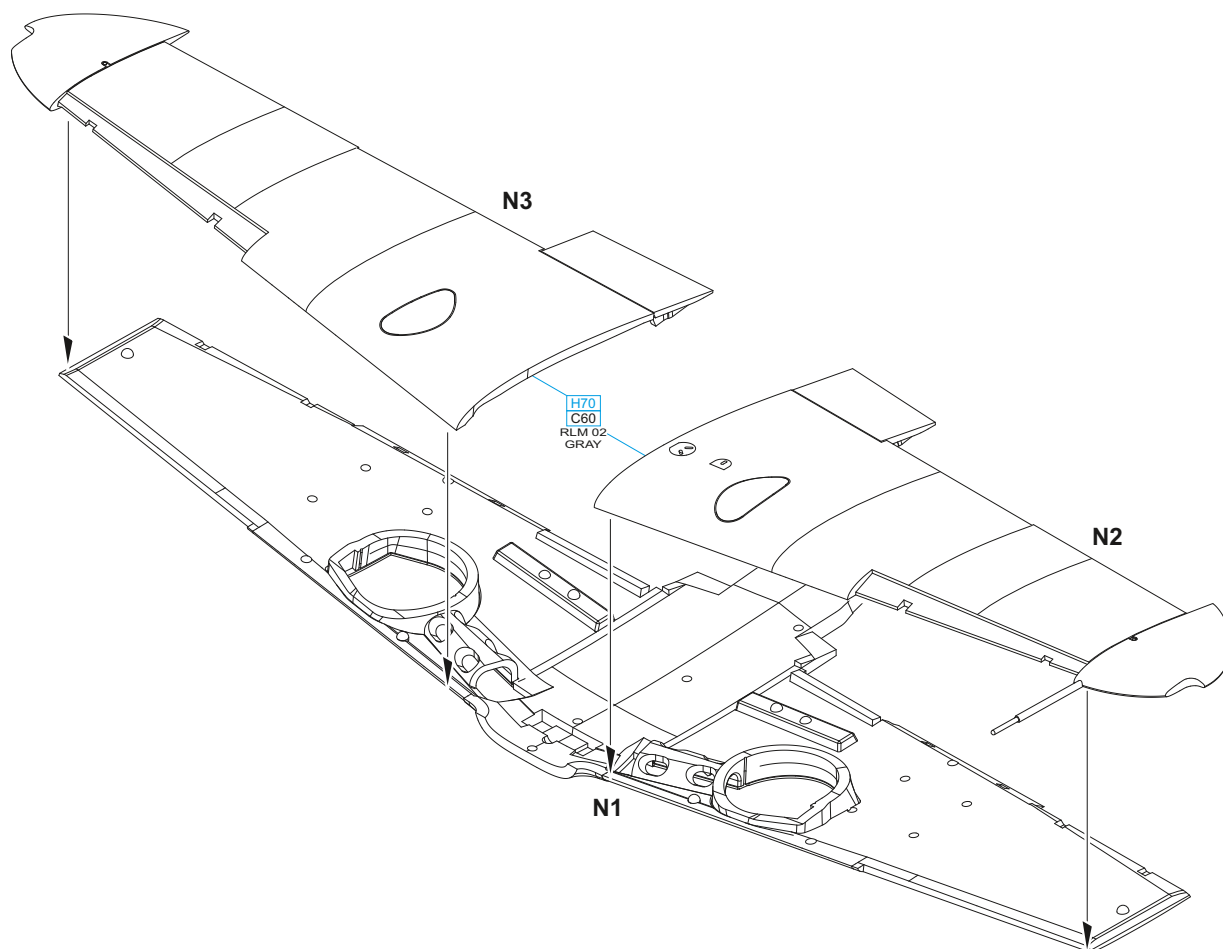
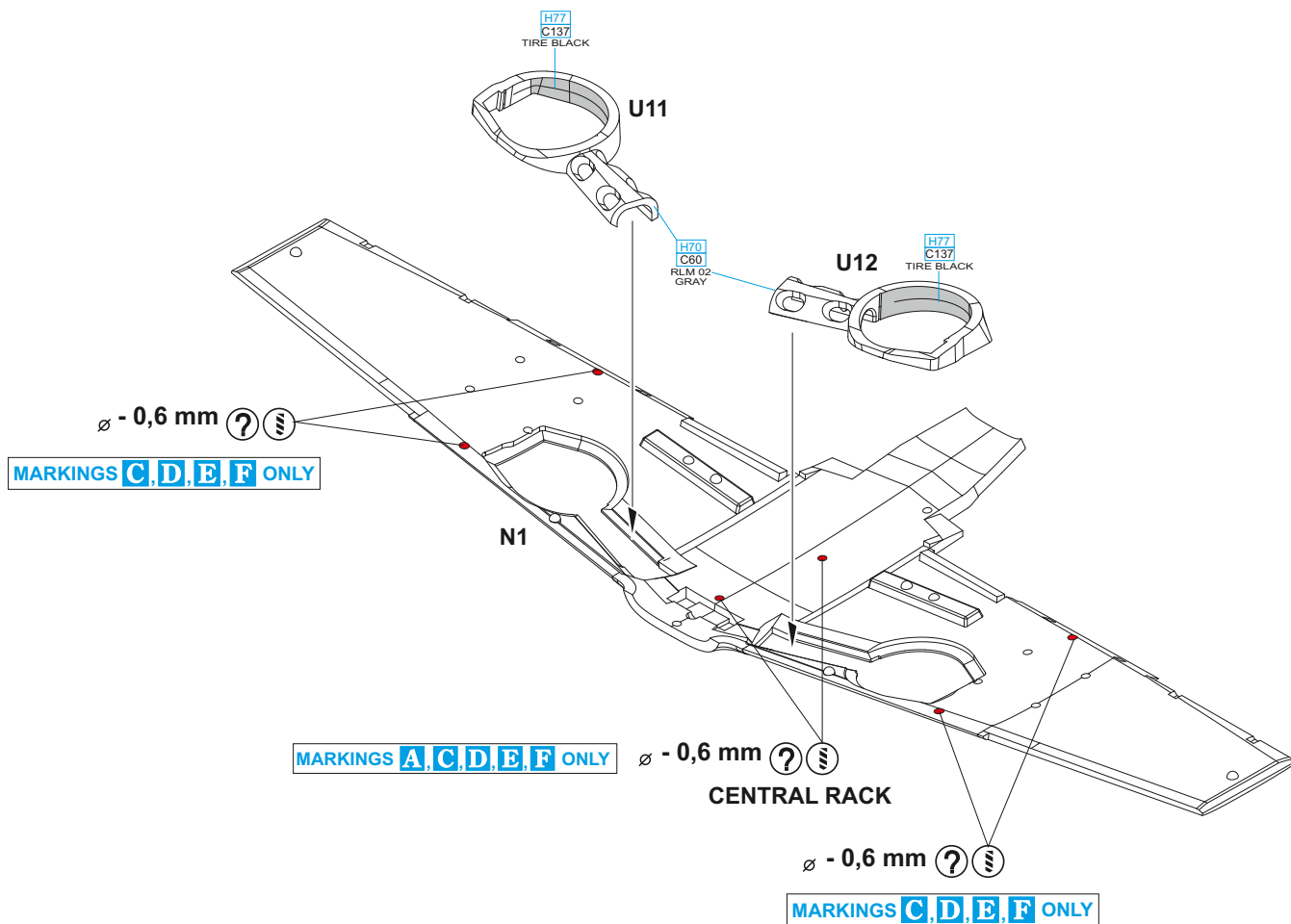
plastic, decal K2 - MARKINGS **A, C, D, E, F** ONLY



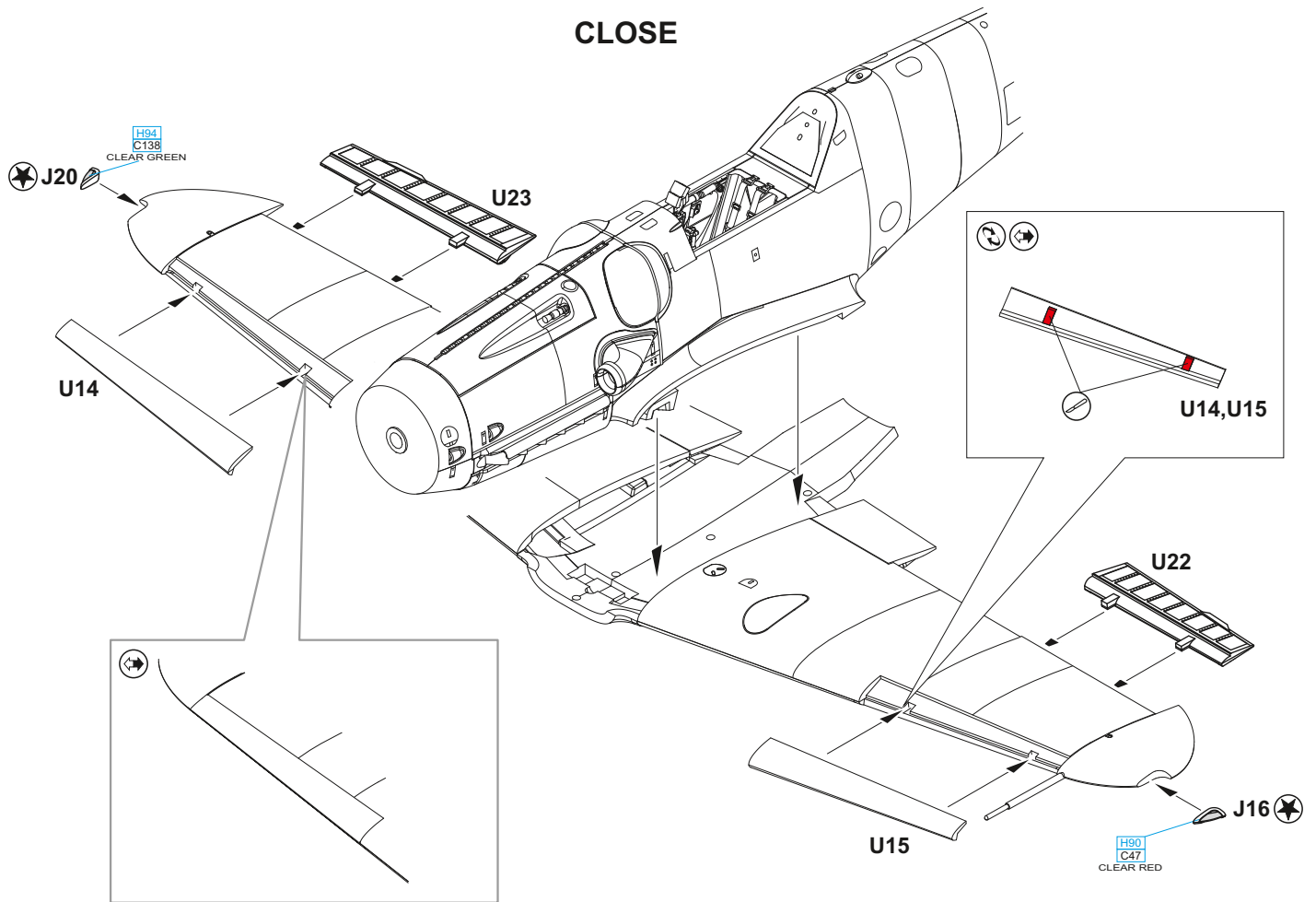
PE19 - MARKINGS **A, C, D, E, F** ONLY



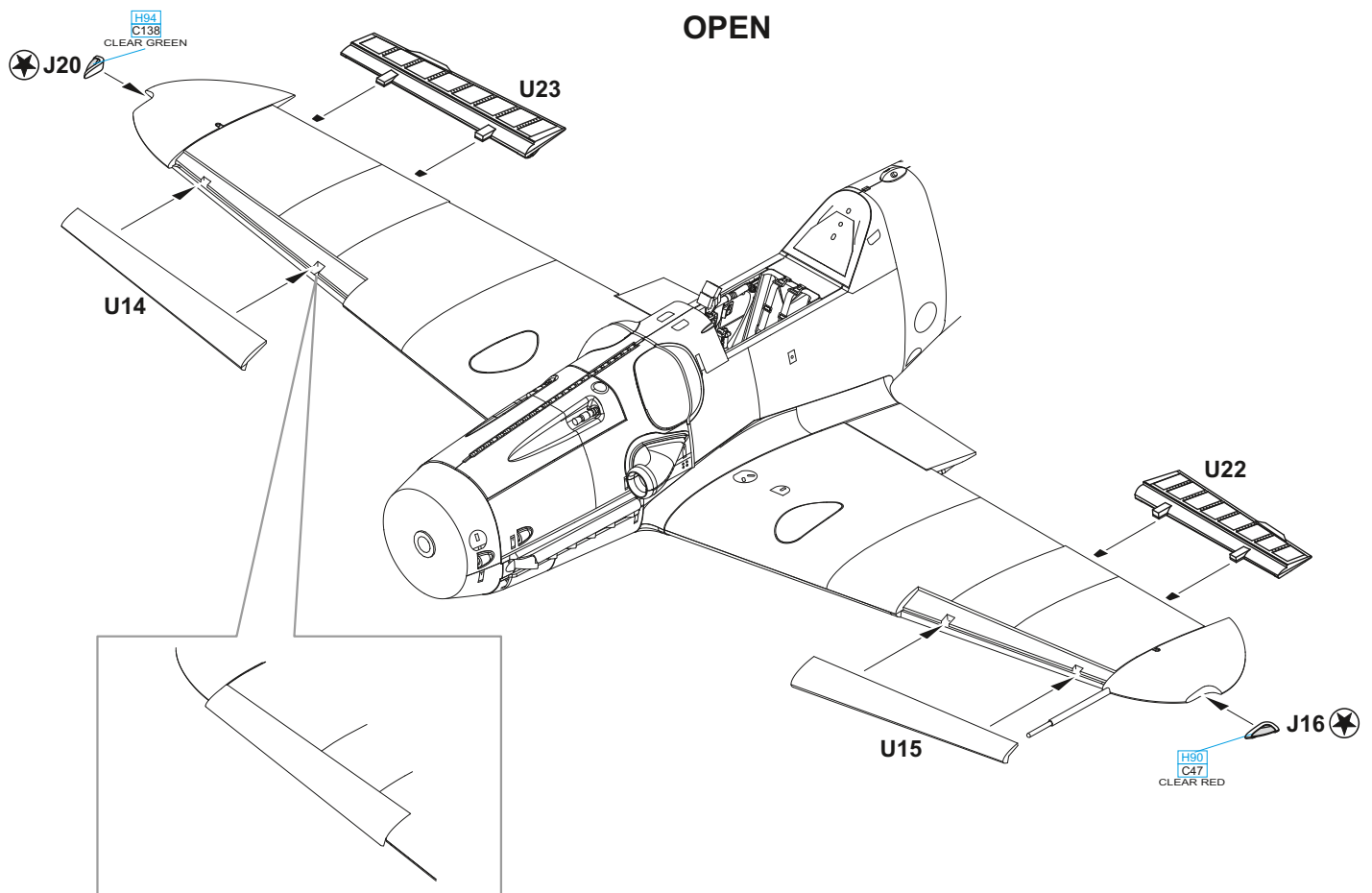




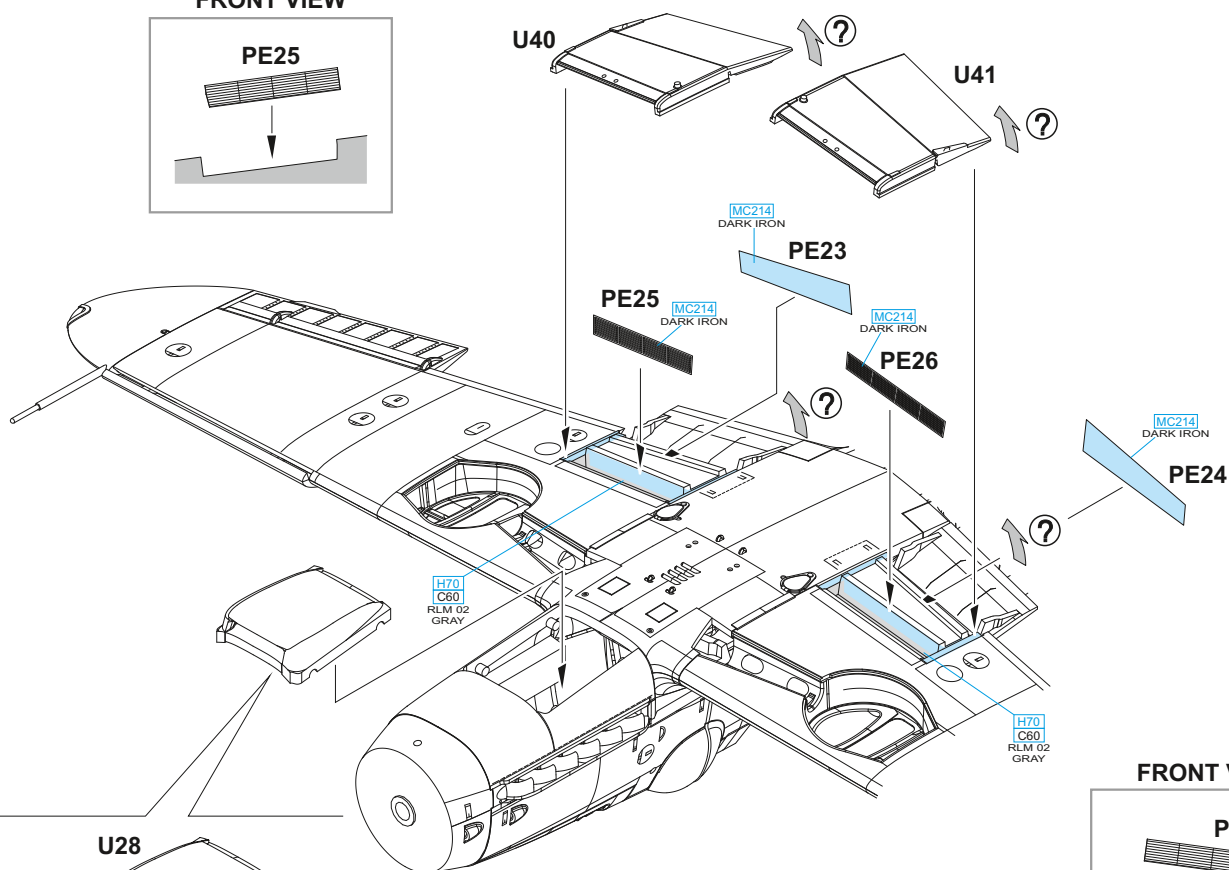
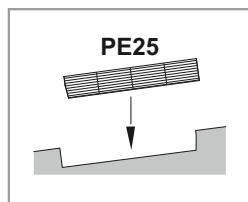
CLOSE



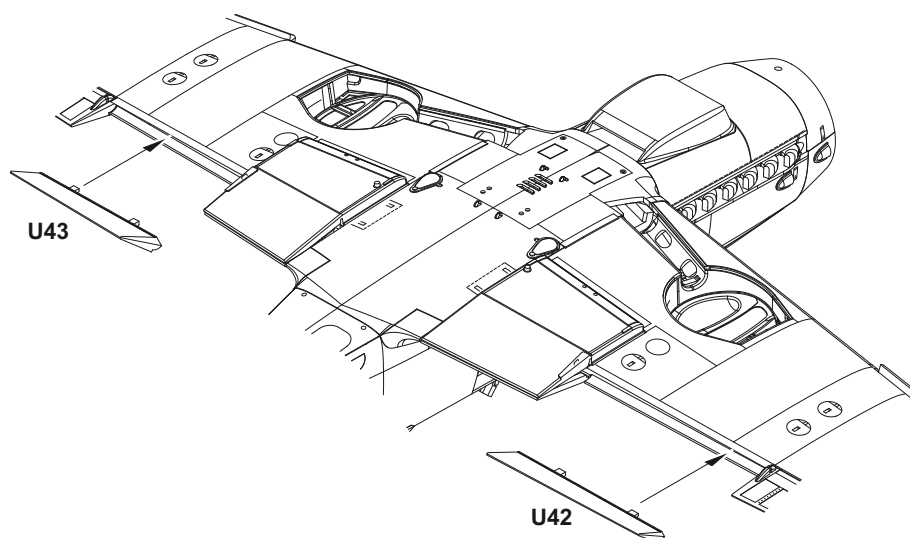
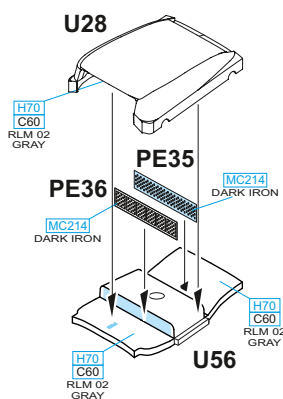
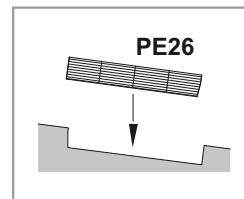
OPEN

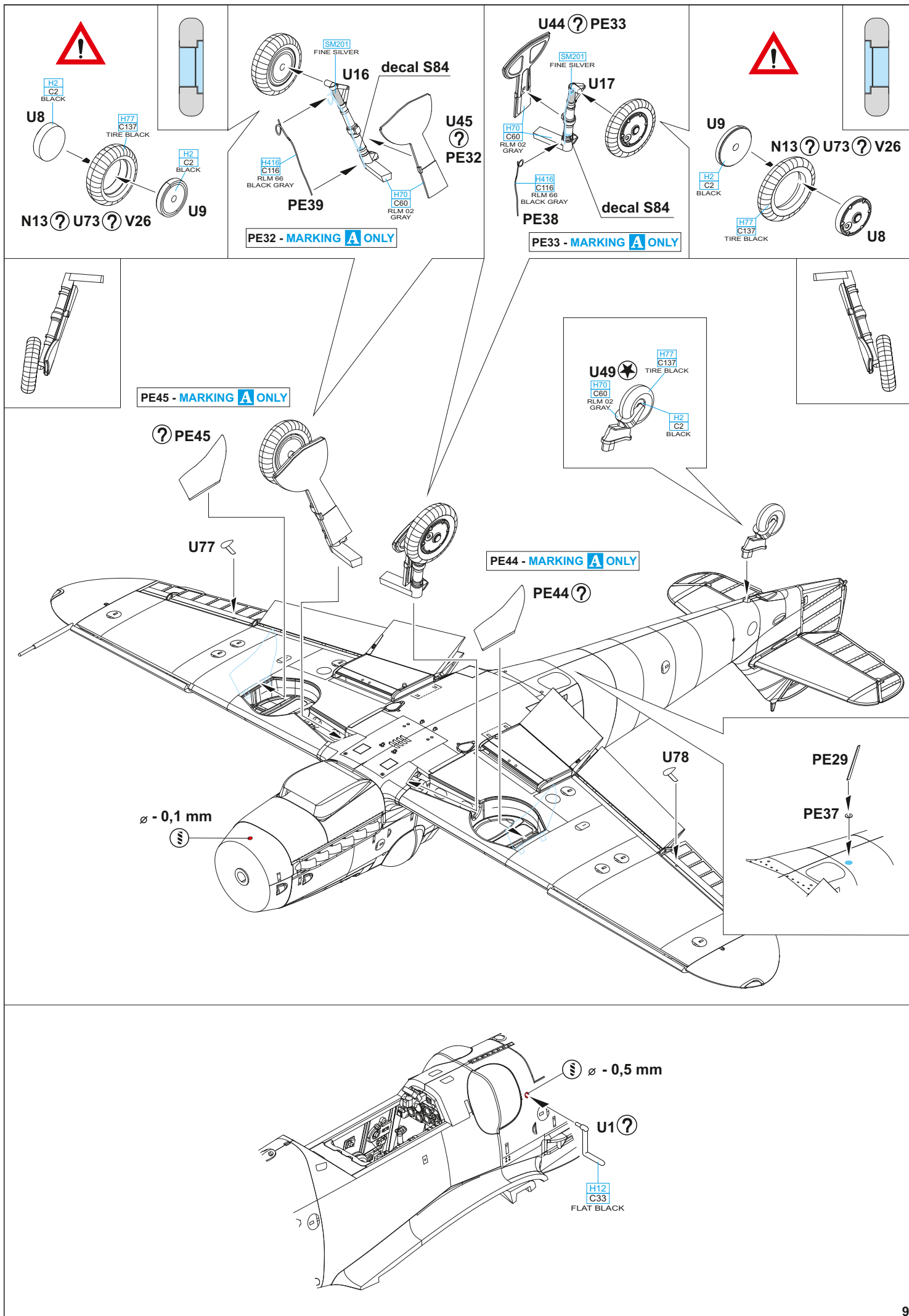


FRONT VIEW



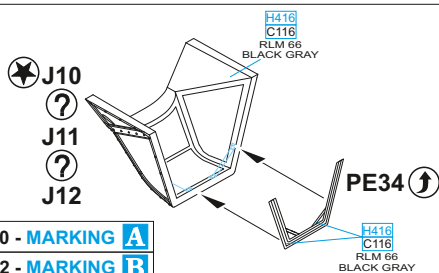
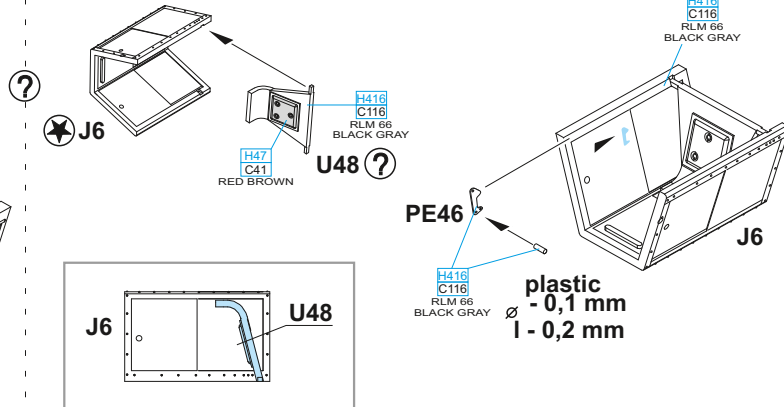
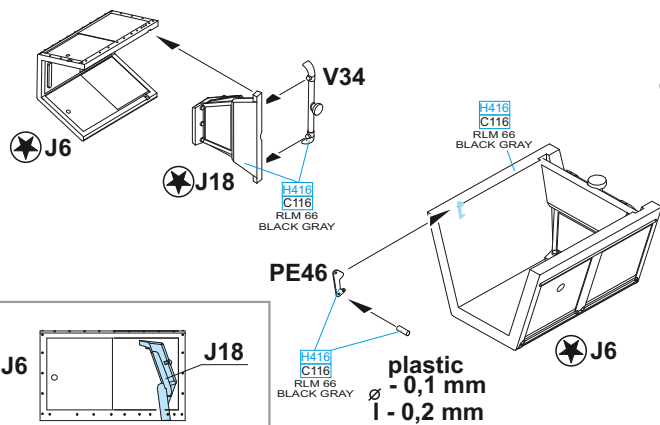
FRONT VIEW





MARKINGS B, C, D, E, F

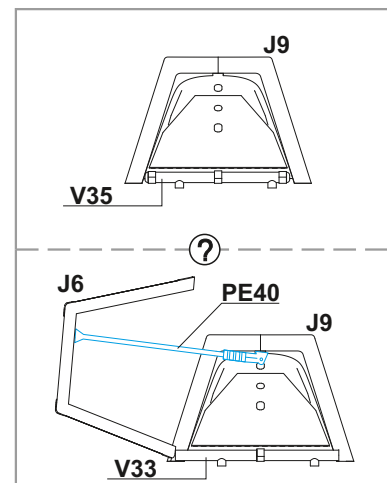
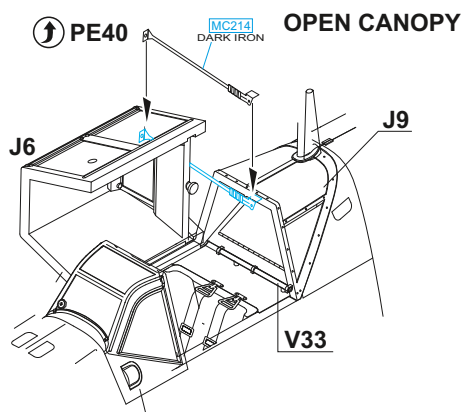
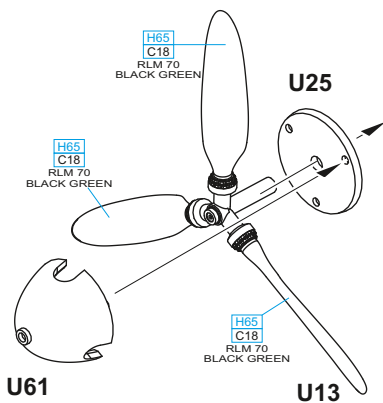
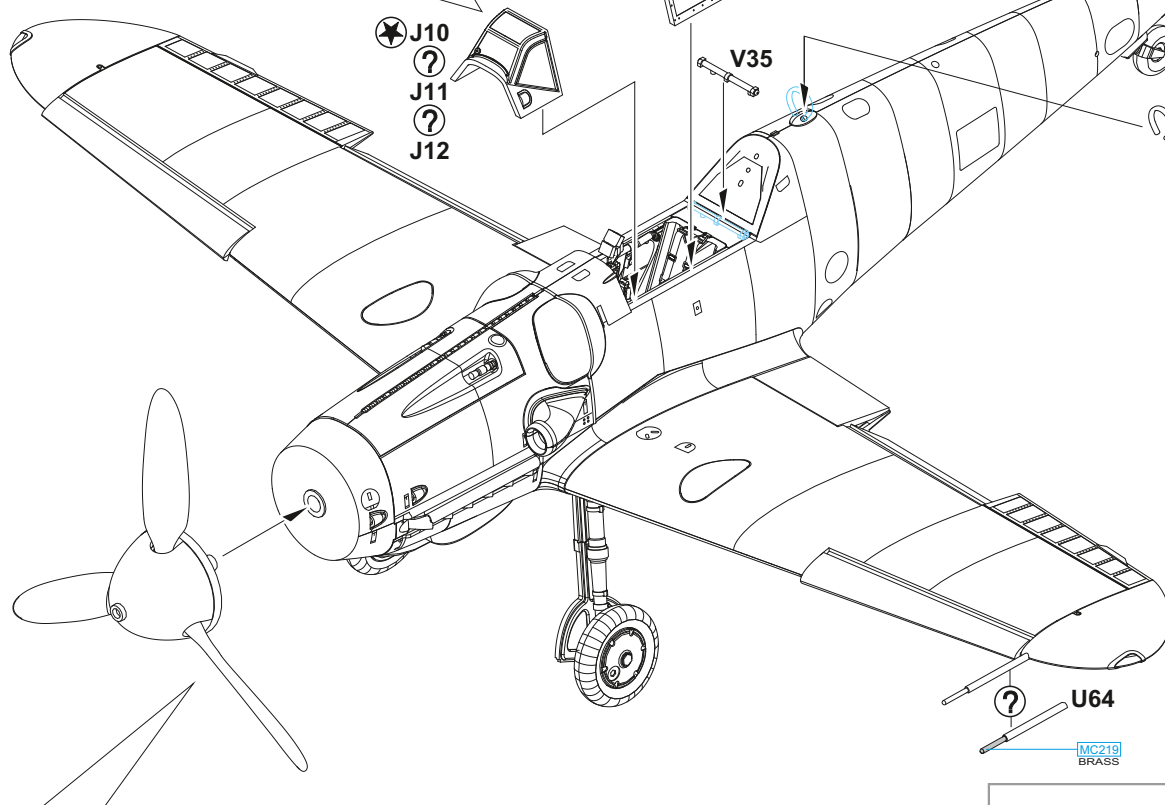
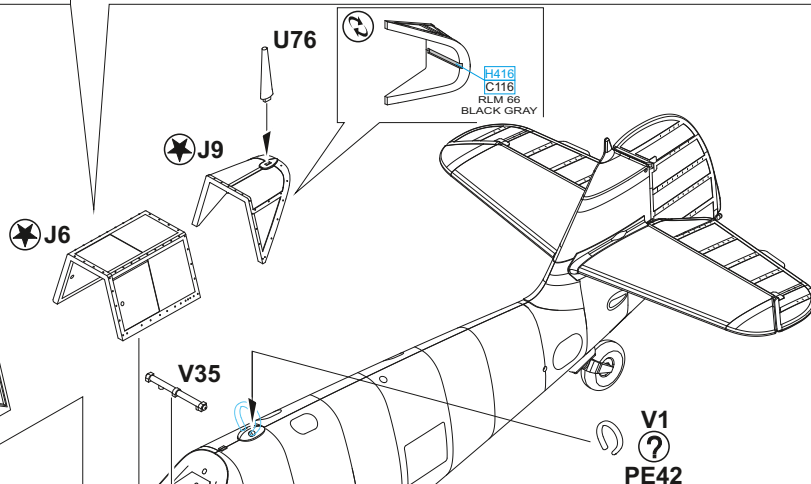
MARKING A

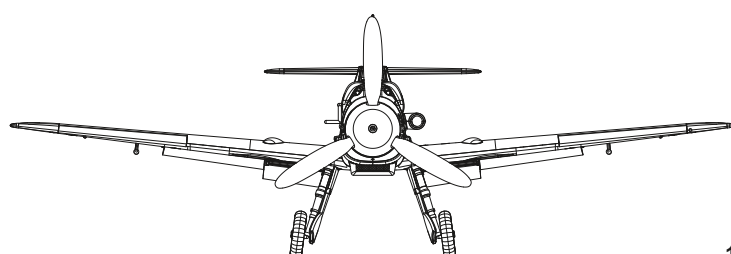
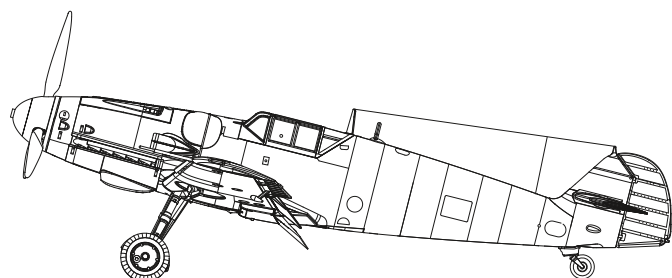
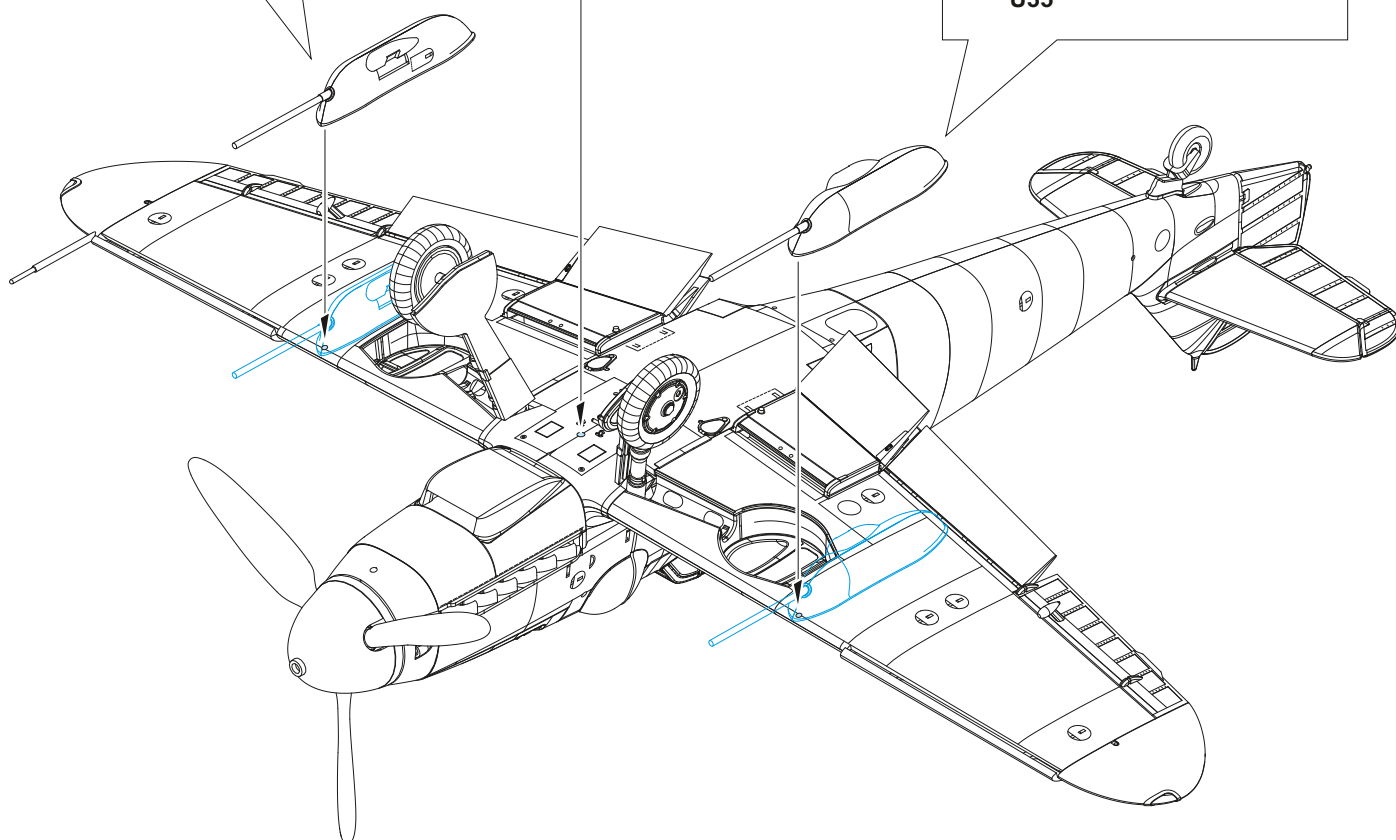
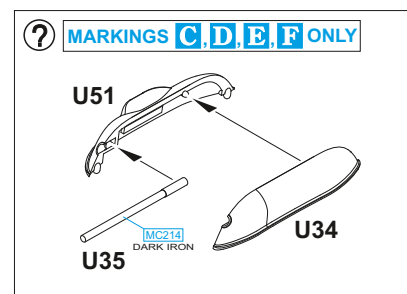
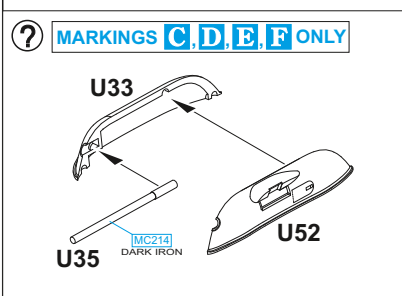
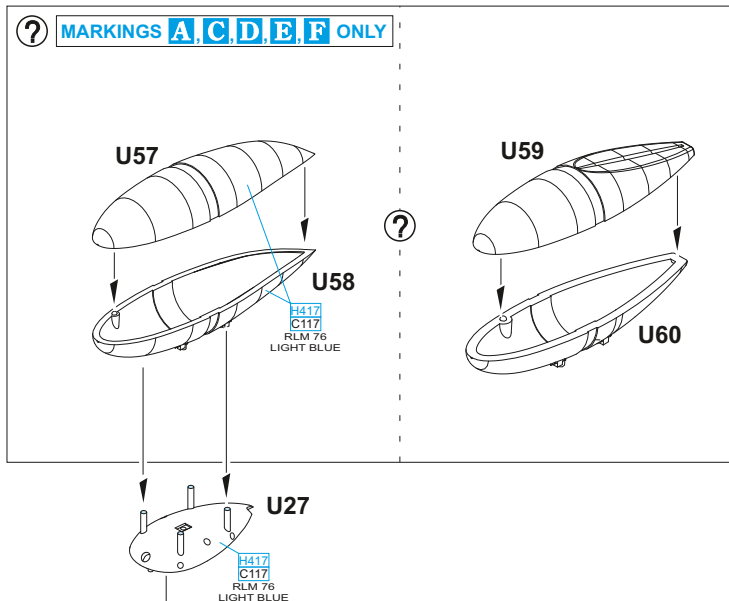


J10 - MARKING A

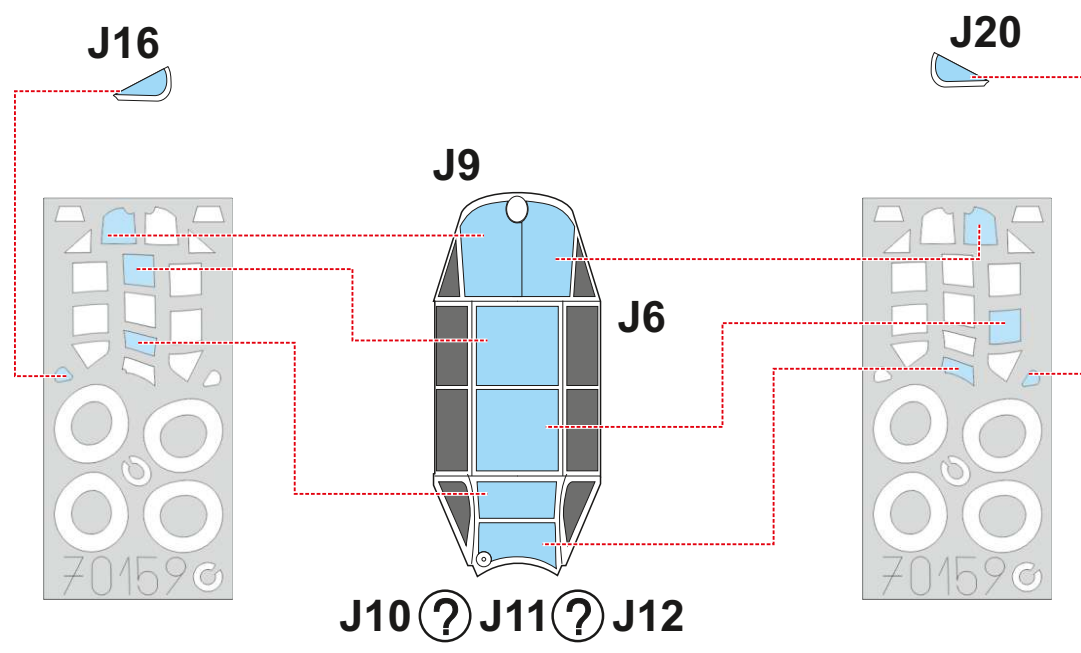
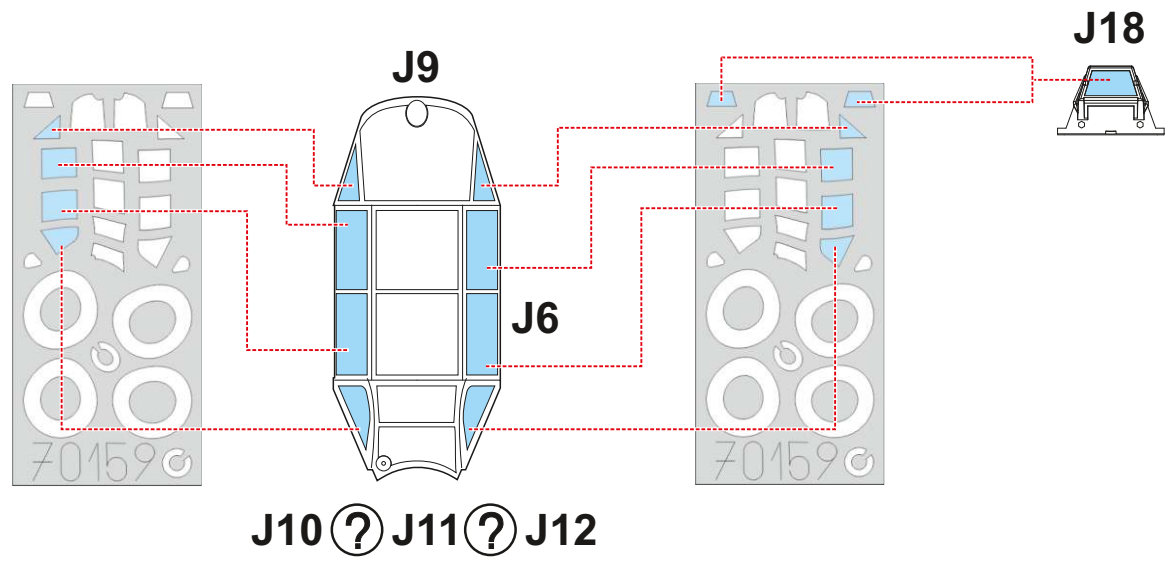
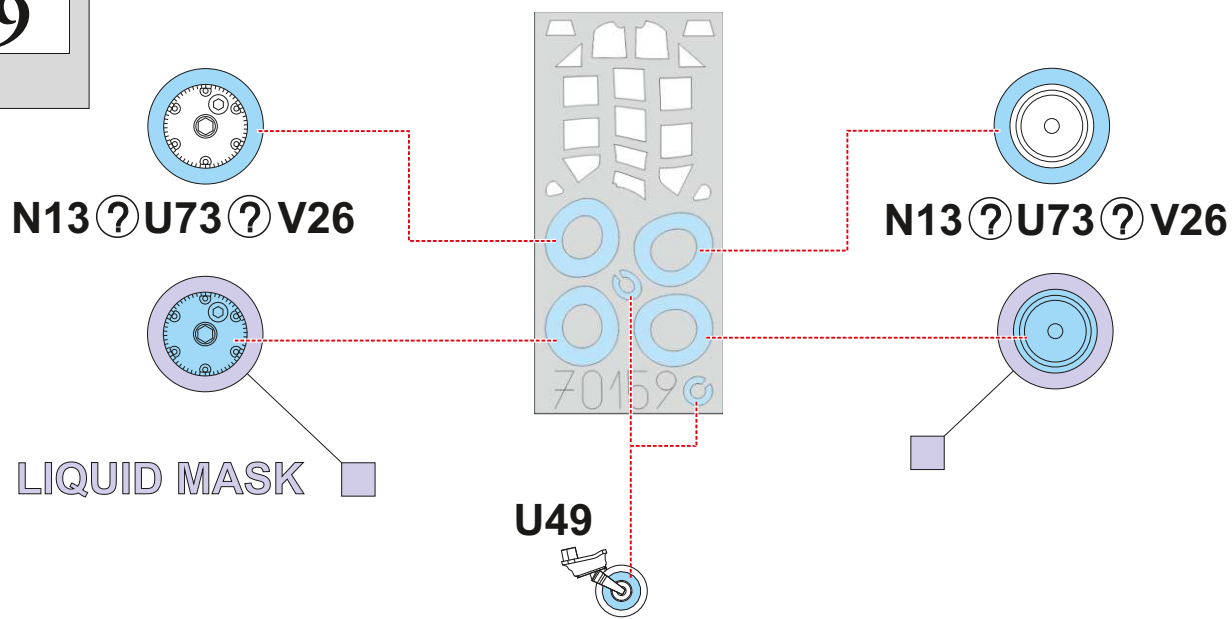
J12 - MARKING B

J11 - MARKINGS C, D, E, F



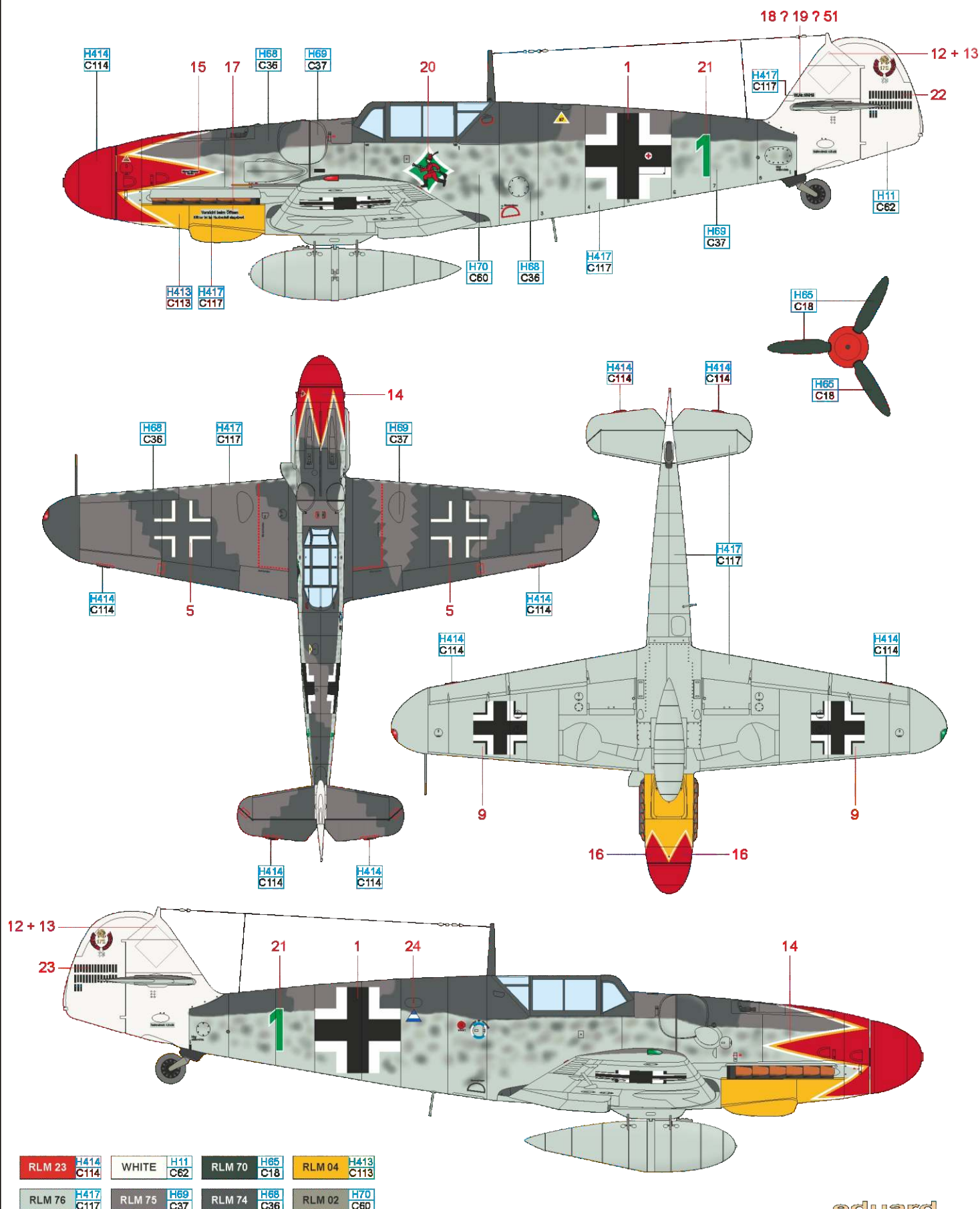


70159



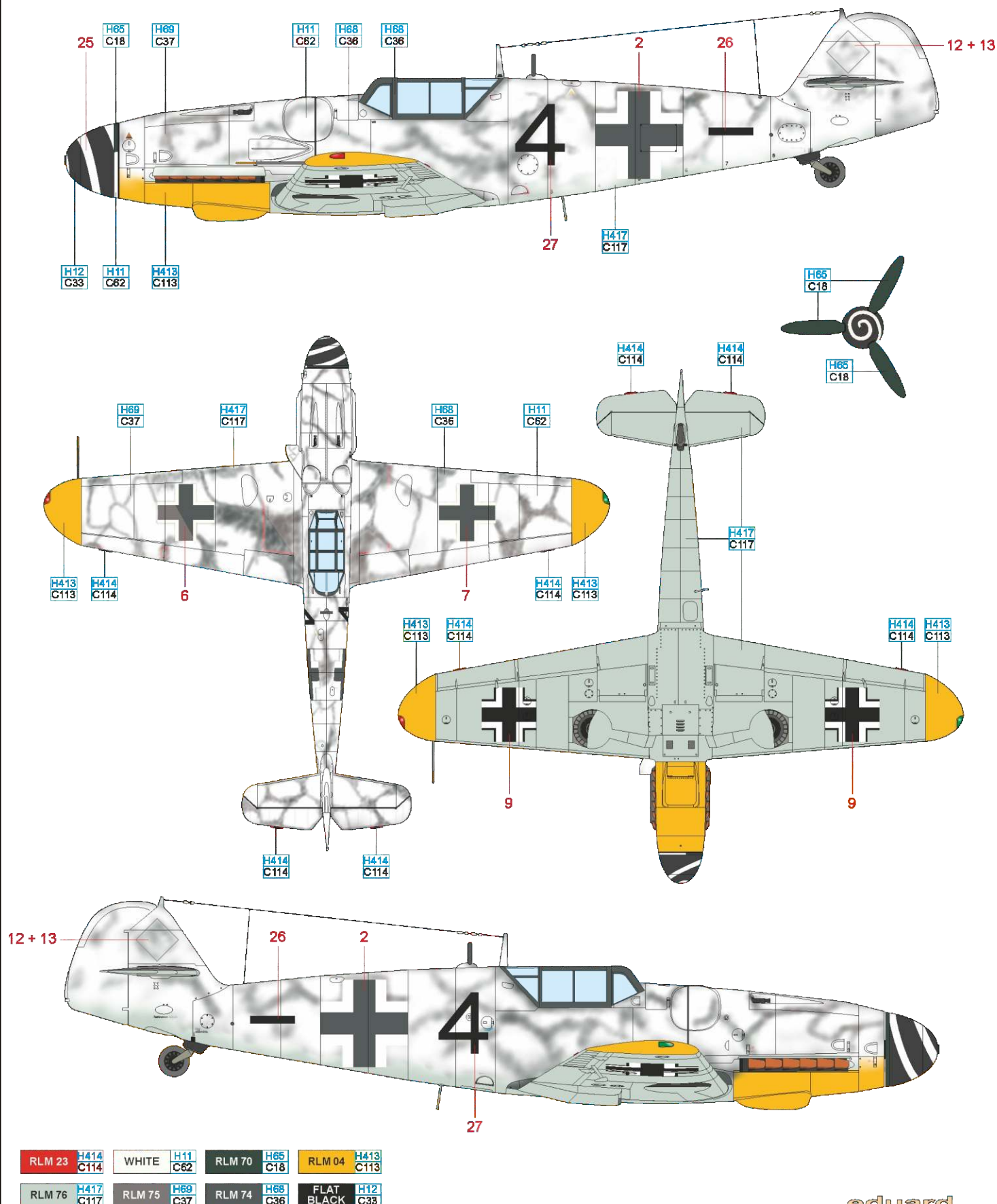
A Bf 109G-6, WNr. 15919, Maj. Hermann Graf, CO of JG 50, Wiesbaden-Erbenheim, Německo, září 1943

Hermann Graf si na své konto připsal celkem 212 sestřelů, z toho 202 na východní frontě. Dne 16. září 1942 byl za dosažení 172 vítězství vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratoletí, meči a brilianty, tehdy nejvyšším německým válečným vyznamenáním. S tímto pestře zbarveným letounem Graf létal na podzim 1943, kdy velel JG 50. Hermann Graf v červnu 1943 založil jednotku pro stíhání letounů Mosquito ve velkých výškách, jež nesla název Jagdgeschwader Süd (nezaměňovat s Jagdgruppe Süd), jež byla od 1. září přejmenována na Jagdgeschwader 50. Graf také stál za vznikem znaku jednotky namalovaným na levém boku trupu pod kabinou. Postavička roter Jäger (rudý myslivec) symbolizovala fotbalový tým Luftwaffe, v němž Graf hrál společně s řadou tehdejších německých reprezentantů a jenž byl znám právě pod názvem rote Jäger (Rudí Myslivci). V rámci JG 50 byl založen pouze štáb eskadry a I. Gruppe a jednotka byla na konci října 1943 začleněna do I./JG 301.

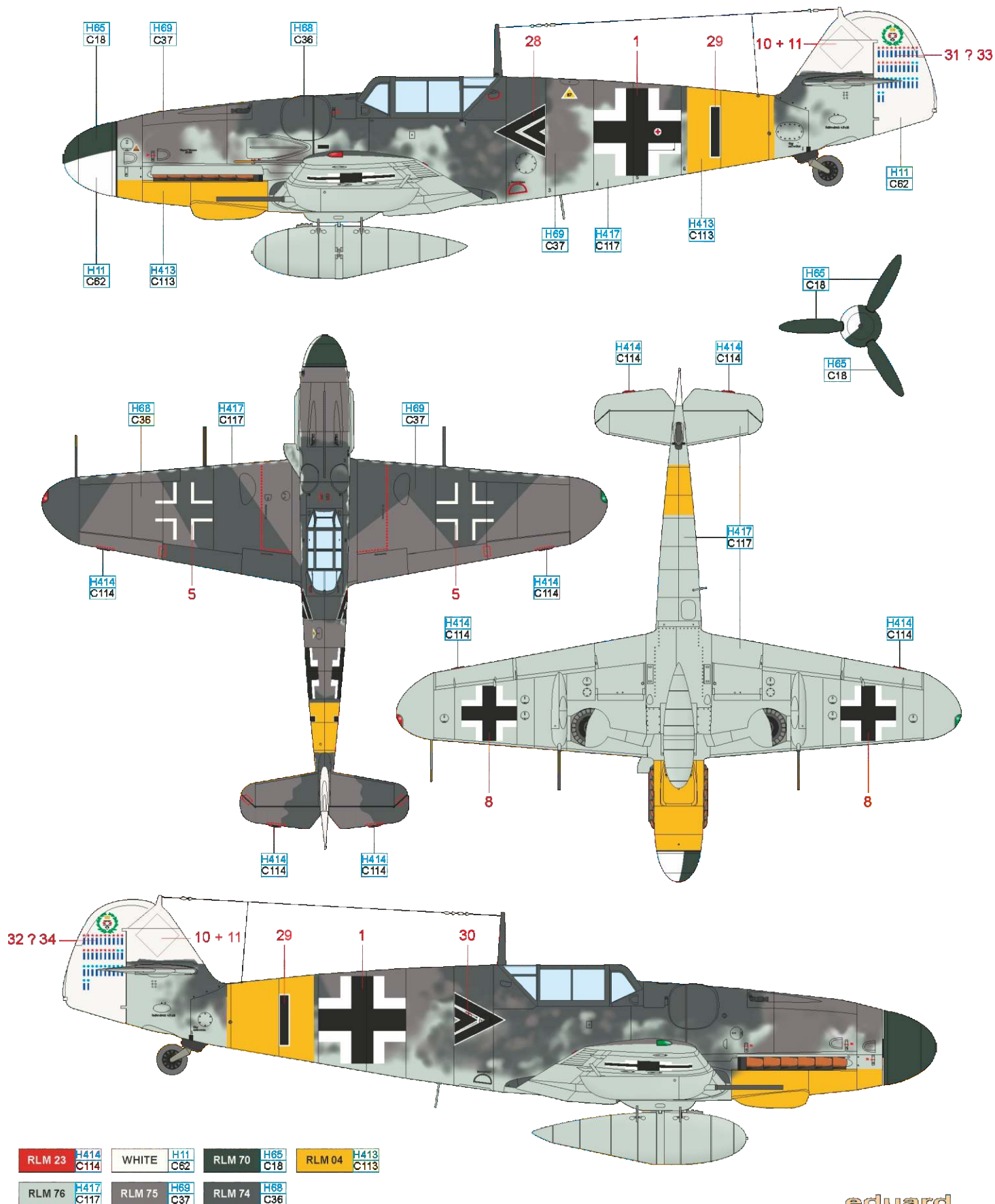


B Bf 109G-6, Oblt. Theodor Weissenberger, 6./JG 5, Idriza-Pleskau (Pskov), SSSR, leden 1944

Theodor Weissenberger se narodil 21. prosince 1914 v Mülheimu nad Mohanem. Do Luftwaffe vstoupil v říjnu 1936. Zpočátku létal na Bf 110 u 1.(Z)/JG 77, jež byla v dubnu 1942 přeznačena na 10.(Z)/JG 5. V září 1942 se stal pilotem Bf 109 u 6./JG 5. Rytířský kříž mu byl udělen v listopadu 1942 po dosažení 38 vítězství a zničení řady pozemních cílů, včetně lokomotiv. V červnu 1943 byl jmenován velitelem 7./JG 5 a na počátku srpna, po dosažení 104. vítězství, mu byla udělena Dubová ratolest. Na konci září 1943 se ujal velení 6./JG 5 a v dubnu 1944 byl jmenován velitelem celé II./JG 5. Na počátku června 1944 opustil východní frontu a stal se velitelem I./JG 5 v Normandii. V prosinci 1944 se stal velitelem I./JG 7 s proudovými Me 262 a v polovině ledna 1945 byl jmenován Kommodorem celé JG 7. Celkem dosáhl 208 vítězství, z toho 8 na Me 262. Zemřel 10. června 1950 při automobilových závodech na Nürburgringu. Jeho Bf 109G-6 černá 4 je ve standardní kamufláži Mtt Regensburg doplněna bílými skvrnami na horních plochách. Toto provedení bylo nutné pro oblast a období působení 6./JG 5 v daných klimatických podmínkách.

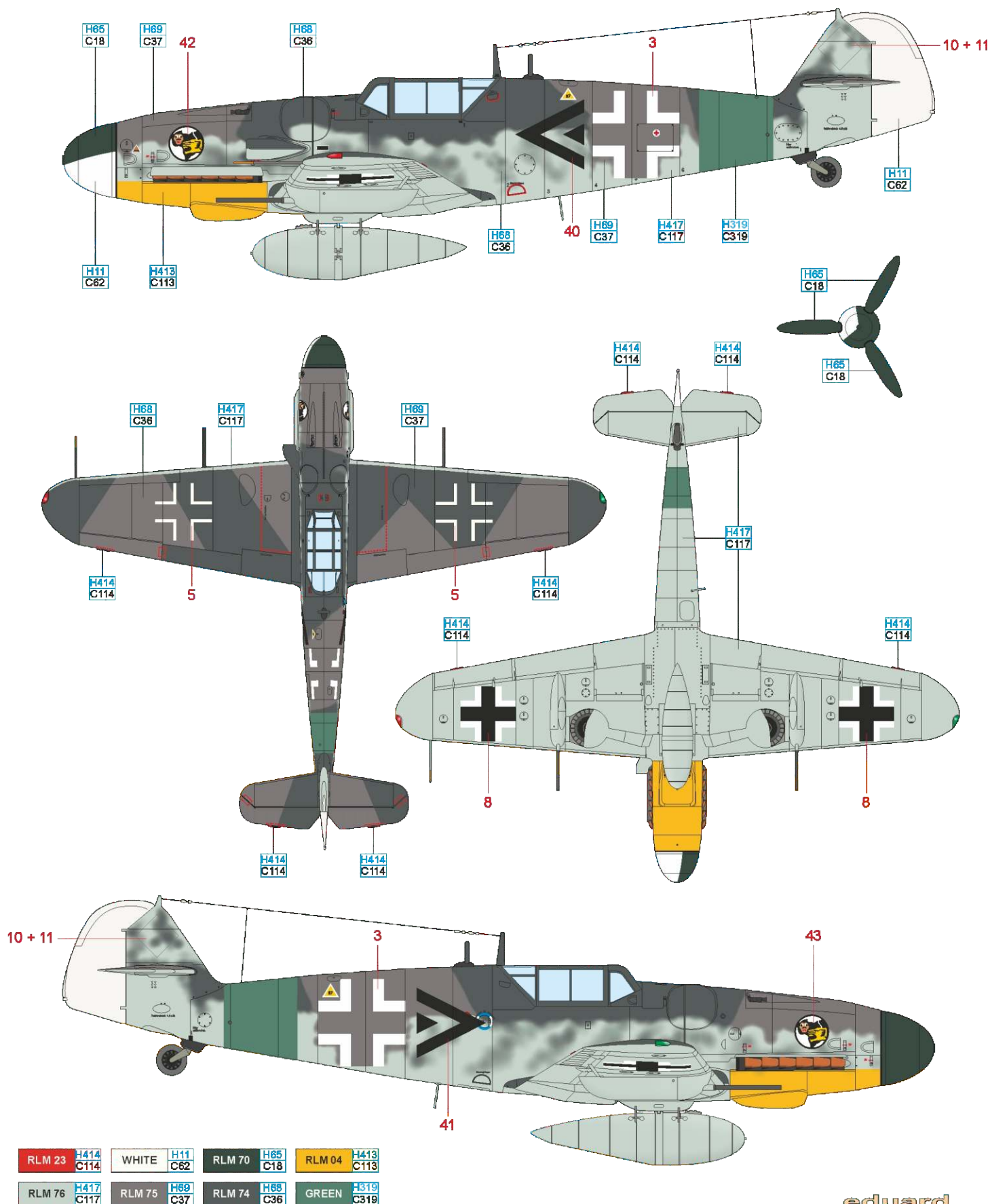


Po rekonvalescenci těžkého zranění, které Anton Hackl utrpěl v Africe 4. února 1943 během souboje s P-38 Lightning, následoval v září 1943 návrat k bojové činnosti. Hptm. Hackl, v té době již eso se 126 sestřely a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, byl převelen k III./JG 11, začleněně do jednotek Obrany říše. Následující měsíc převzal nad touto jednotkou velení. Během svého působení u JG 11, které ukončilo další zranění dne 15. dubna 1944, tentokrát v boji s americkými P-47, měl na kontě již 141 sestřelů. Během následného léčení obdržel k Rytířskému kříži meče. Po vyléčení následoval služba ve vedení dalších jednotek Luftwaffe. Uvádí se, že Anton Hackl během 2. světové války sestřelil celkem 192 nepřátelských letadel (z toho 34 čtyřmotorových bombardérů), dalších 24 je uváděno jako nepotvrzené sestřely. Zemřel 9. července 1984 ve svém rodném Rezně. Stroj Antona Hackla je nastříkán standardními kamuflážními barvami Luftwaffe strojí z továrny Messerschmitt v Rezně/Regensburgu. Ocasní část jeho stroje byla natřena bílou barvou kvůli rychlejšímu rozpoznání velitele formace ve vzdušném boji. Na zádi trupu je nastříkáno označení stroje JG 11 – žlutý pruh o šířce 900 mm.



D Bf 109G-6/R6, Maj. Ludwig Franzisket, I./JG 27, Fels am Wagram, Rakousko, leden 1944

Ludwig Franzisket zahájil bojovou kariéru u 1. Staffel JG 1 (pozdější III./JG 27) a první sestřely si připsal v květnu 1940 nad Nizozemskem. Později se zúčastnil tažení ve Francii a od září 1940 sloužil u Stab I./JG 27. Rytířský kříž obdržel v Africe 23. července 1941 po dosažení 22 sestřelů. V prosinci téhož roku byl jmenován velitelem I./JG 27. Velení celé I./JG 27 převzal v létě 1943, útvar v té době působil na nebi nad Říší, kde čelil spojeneckým náletům. Mezi Franzisketova vítězství se počítají také dvě B-17 sestřelené 14. října 1943 poblíž Schweinfurtu. Celkové skóre nakonec čítalo 43 vítězství, včetně čtyř B-17. Zelený pruh okolo zádě trupu sloužil k označování letounů JG 27 v rámci protivzdušné obrany Říše. Na motoru je namalován znak JG 27. Dvojitý černý klín na trupu symbolizoval Franzisketovu velitelskou funkci. Bílá šmírovka označovala stroj velitele bojové formace.



Alfred „Martello“ Hammer dosáhl během 2. světové války celkem 26 vítězství. Jeho prvním vítězstvím byl Spitfire sestřelený 25. října 1942 nad Maltou, poslední pak spojovací Auster zničený 14. dubna 1945. Celou svou válečnou službu absolvoval u JG 53 „Pik As“. Od listopadu 1941 procházel operačním výcvikem u Erg.Gr./JG 53 a v březnu 1942 byl přidělen k 4./JG 53. V únoru 1943 se stal pobočníkem velitele II./JG 53 a od července vedl 6./JG 53. Na počátku roku 1945 se ujal velení IV./JG 53 a na tomto postu zůstal až do konce války. S Bf 109G-6 WNr. 440190 létal během bojových operací JG 53 ze základny ve Vidni, kam se přesunula po ústupu ze Středomoří. Zřejmě v jeho kokpitu byl zraněn, když jeho stroj nad Lincem zasáhla 24. ledna 1944 odvetná palba B-17. Na přídi je pikové eso – znak JG 53. Červený pruh okolo zádě trupu také identifikuje letoun používaný v té době JG 53.



Friedrich Brock se narodil 6. května 1916 v Perlachu. V srpnu 1939 zahájil výcvik v Schule/Flieger-Ausbildungs-Regiment 23 v Kaufbeurenu. V listopadu 1940 přešel do Flugzeugführerschule A/B 63 v Mariánských Lázních. V březnu 1942 nastoupil do Jagdfliegererschule 3 ve Vídni-Schwechat. Výcvik stíhacího letce dokončil 12. listopadu 1942 u Ergänzungs-Jagdgruppe Ost ve Francii. Jeho prvním bojovým útvarem se st. listopadu 1942 stala 8./JG 54 na základně Siverskaja. V lednu 1943 byla III./JG 54 převelena do Oldenburgu k obraně severního Německa. Zde Brock dosáhl 13. června 1943 prvního sestřelu. V soubojích s americkými svazy B-17 byl několikrát sestřelen, ale 8. dubna 1944 byl vážně zraněn. Jeho stroj černá 8 nesl všechny identifikační prvky tohoto období. Na přídi znak 8./JG 54, pod kabinou znak III./JG 54 a na zádi modrý identifikační pruh. Na tomto stroji byl 9. dubna 1944 sestřelen a zahynul Uffz. Günther Sahl. Po vyléčení se Friedrich Brock v říjnu 1944 stal operačním důstojníkem III./JG 54 (později přeznačená na IV./JG 26) a do bojů již nezasahoval. V květnu 1945 byl zajat a po propuštění v září 1945 se věnoval své profesi zubního lékaře. Zemřel 3. května 1994 v Berlíně.



