



Žádný jiný letoun není výrazněji spojen se vzestupem a pádem Luftwaffe během druhé světové války, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho rané verze se staly symbolem vzdušné nadvlády německých stíhačů.

Historie Bf 109 se začala psát na konci března 1933, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikaci L. A. 1432/33 na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele 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 dolnokřídlová koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlačové klapky nebo zbraň střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Messerschmittův Bf 109 byl tedy již od počátku svého vývoje i přes problémy s pohonnou jednotkou velmi nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad konstrukcemi renomovanějších konkurentů. Problémy s hnací jednotkou 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 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 sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro demonstraci své letecké síly i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc o několik měsíců později doplněn ustanovením rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které přicházely díky intenzivnímu vývoji krátce po sobě. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhačích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a při přepadení Polska tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepším stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství převahou 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. Přitom se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nemožnost nést přídavnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodech bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 dosáhla u „Friedricha“ svého vrcholu. Po bojích nad Kanálem a severní Francií, spíše již defenzivního charakteru, 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 a v posledních měsících války pak také verze K.

Mezník jménem Emil

Série Bf 109E je přelomovou verzí vývoje Bf 109. Došlo u ní totiž k nahrazení motoru Jumo 210 výkonnějším a spolehlivějším agregátem Daimler-Benz DB 601, který poháněl třílistou vrtuli VDM (Vereinigte Deutsche Metallwerke). Větší a výkonnější motor potřeboval také větší chladič chladicí kapaliny. Namísto velkého „podbradku“ přídě, který by výrazně zvýšil aerodynamický odpor, bylo chlazení přesunuto do plochých chladicích těles na spodní části křídla. Toto přemístění zároveň pomohlo vybalancovat zvýšenou hmotnost motoru a vrtule, vyžádalo si však zároveň překonstruování celého křídla. Pro ověření změn konstrukce byly postaveny prototypy V14 a V15, lišící se výzbrojí. První jmenovaný měl dvojici kulometů MG 17 ráže 7,92 mm doplněnu dvěma kanóny ráže 20 mm po jednom v každé polovině křídla. Prototyp V15 měl pouze dva kulomety.

Výroba prvního sériového provedení „Emila“, verze E-1, byla zahájena na začátku roku 1939 a zvýšení výkonu motoru o 223 kW oproti předchozímu Jumo 210 zajistilo také příslušné zvýšení letových výkonů. Verze E-1 byla vyzbrojena čtveřicí kulometů MG 17, další vývoj laboroval především s výzbrojí. Verze E-2 dostala namísto dvou křídlových kulometů kanón MG FF, montovaný mezi bloky vrtule a střílející osou vrtule. I když se nakonec tato konfigurace stala standardem pozdních verzí G a K, v případě E-2 se neosvědčila.

Tato stavebnice: Bf 109E-3

Verze Bf 109E-3 se stala do té doby nejsilněji vyzbrojeným „Emilem“. Ponechala si totiž výzbroj verze E-2, kterou doplnily ještě dva kanóny MG FF v křídle. Kvůli vibracím při střelbě byl ale centrální kanón u jednotek v průběhu služby často demontován. I bez něj totiž představovala kombinace dvou kulometů v trupu a dvou kanónů v křídle velmi účinnou palebnou sílu. Verze E-3 sloužila do počátečních fází Bitvy o Británii, kdy začaly jednotky přebírat Bf 109E-4.



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. 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

A>

B>

C>

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

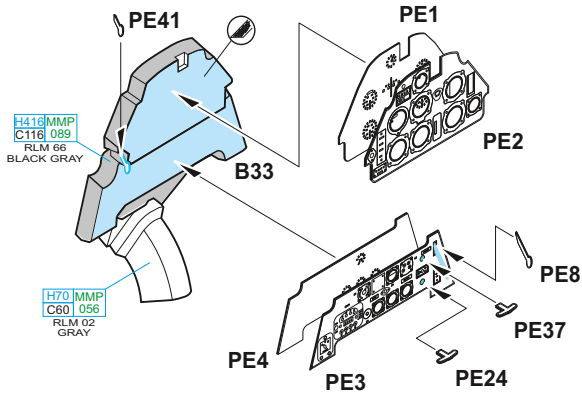
*

色

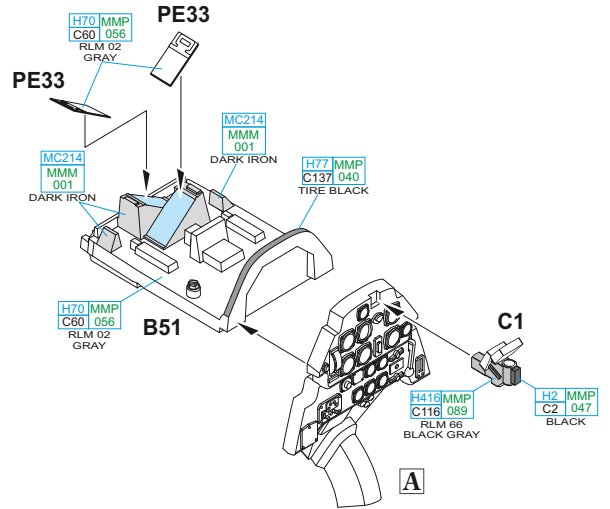
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H67	C115	MMP-057	RLM65 LIGHT BLUE
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR 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
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

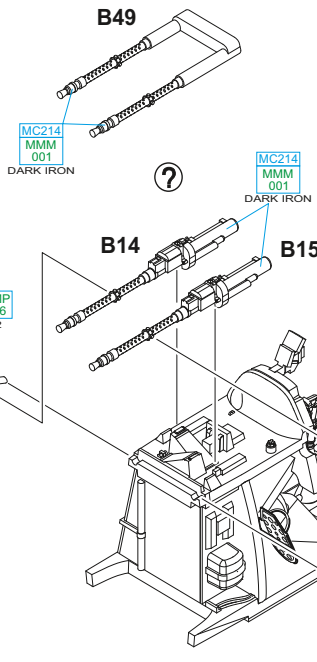
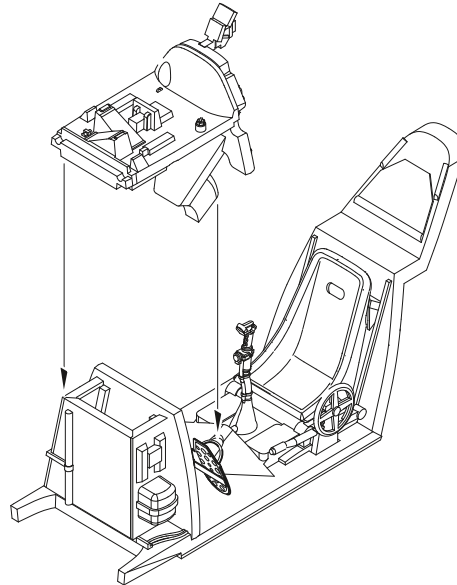
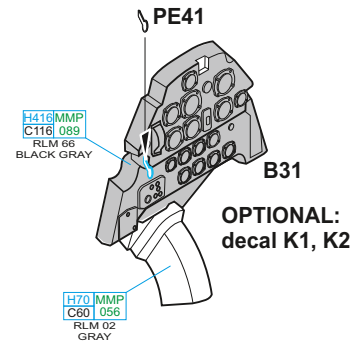
A



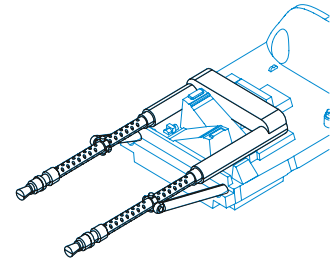
B



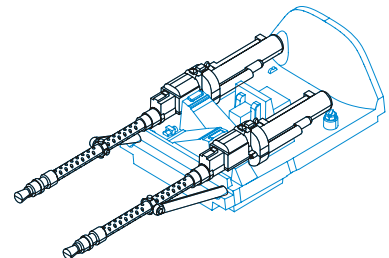
?



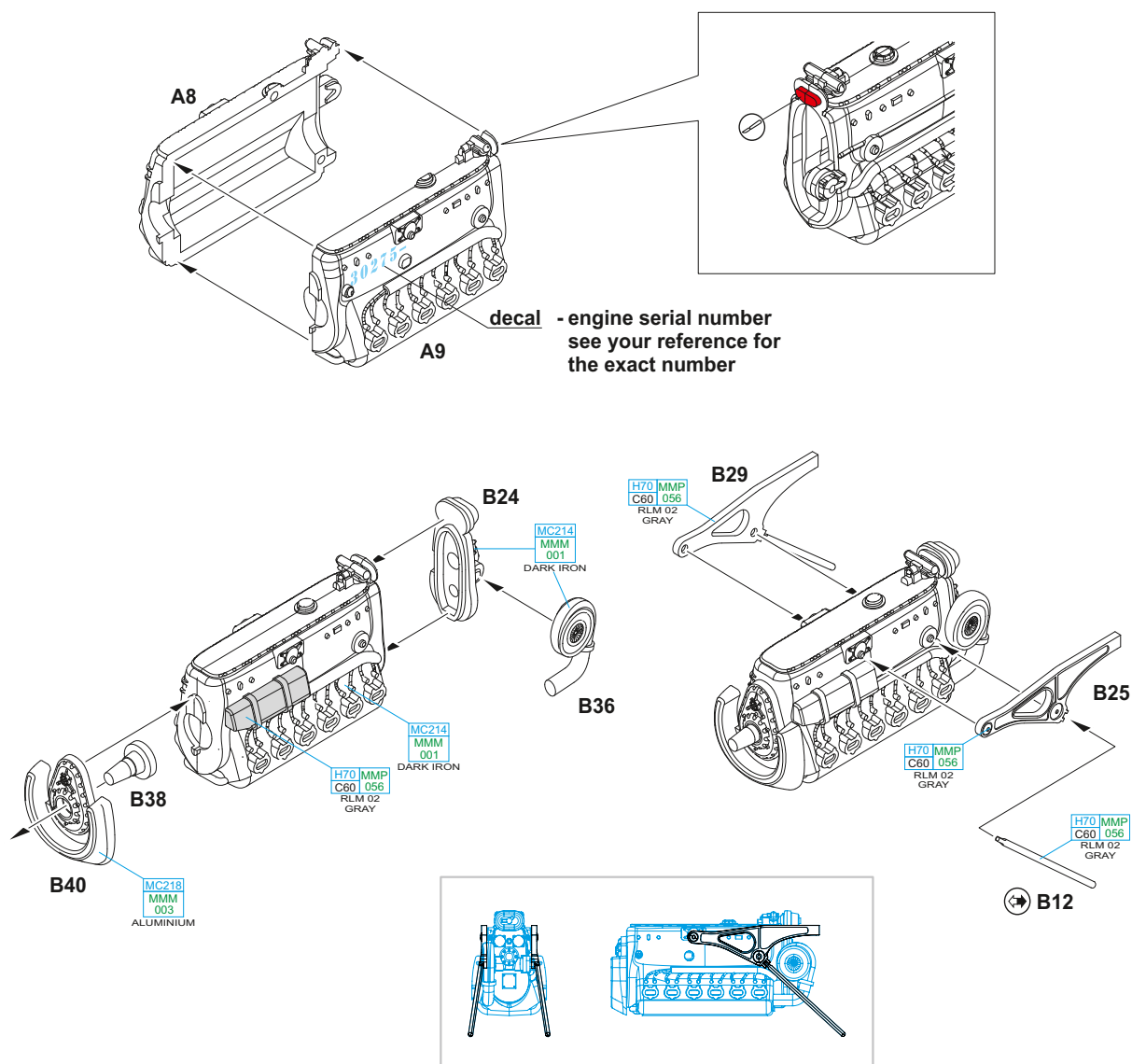
CLOSED COWLING



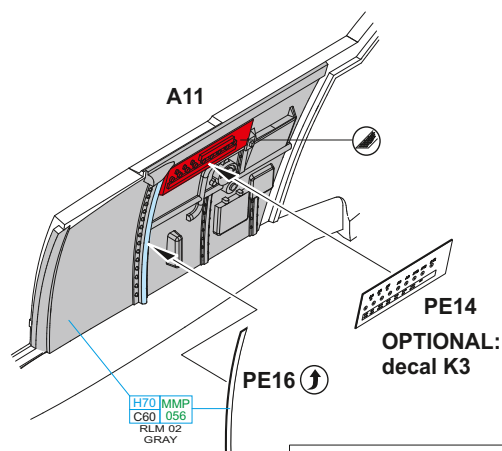
OPEN COWLING



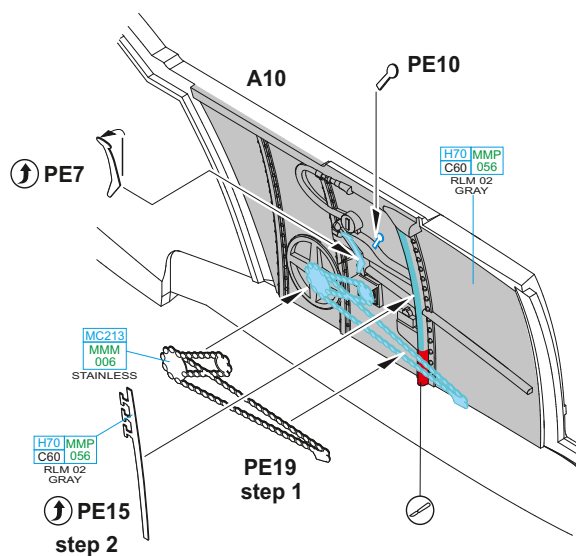
C



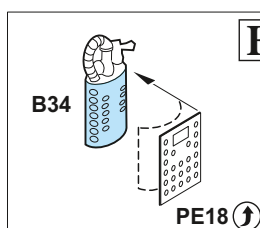
D

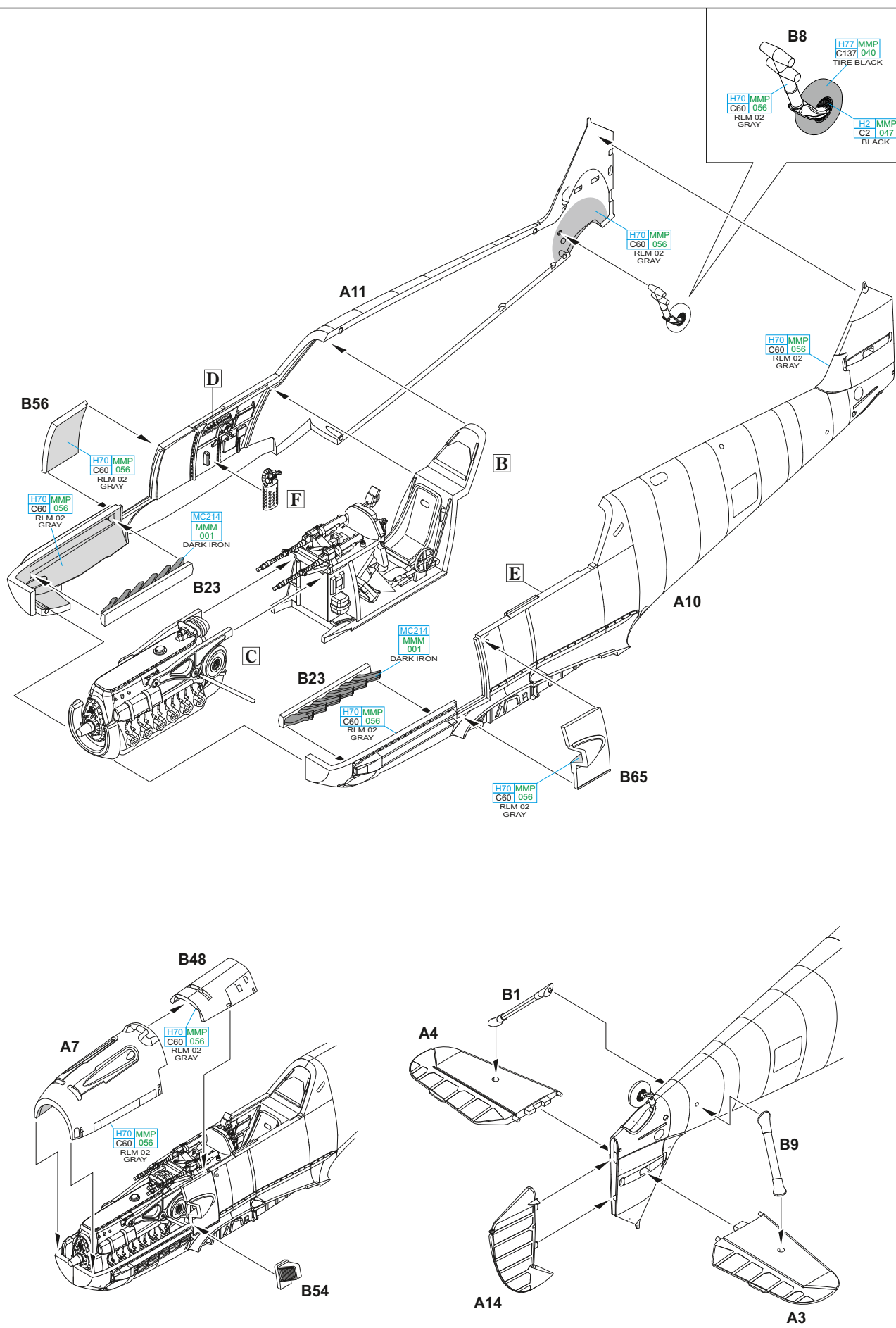


E



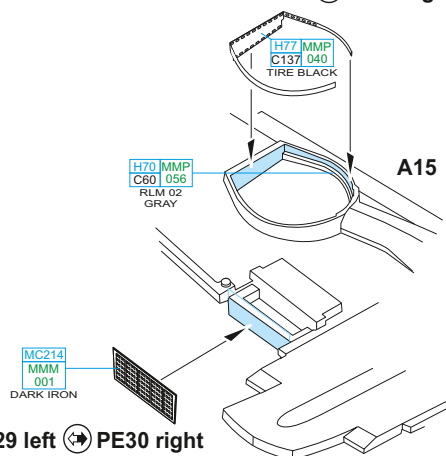
F





G

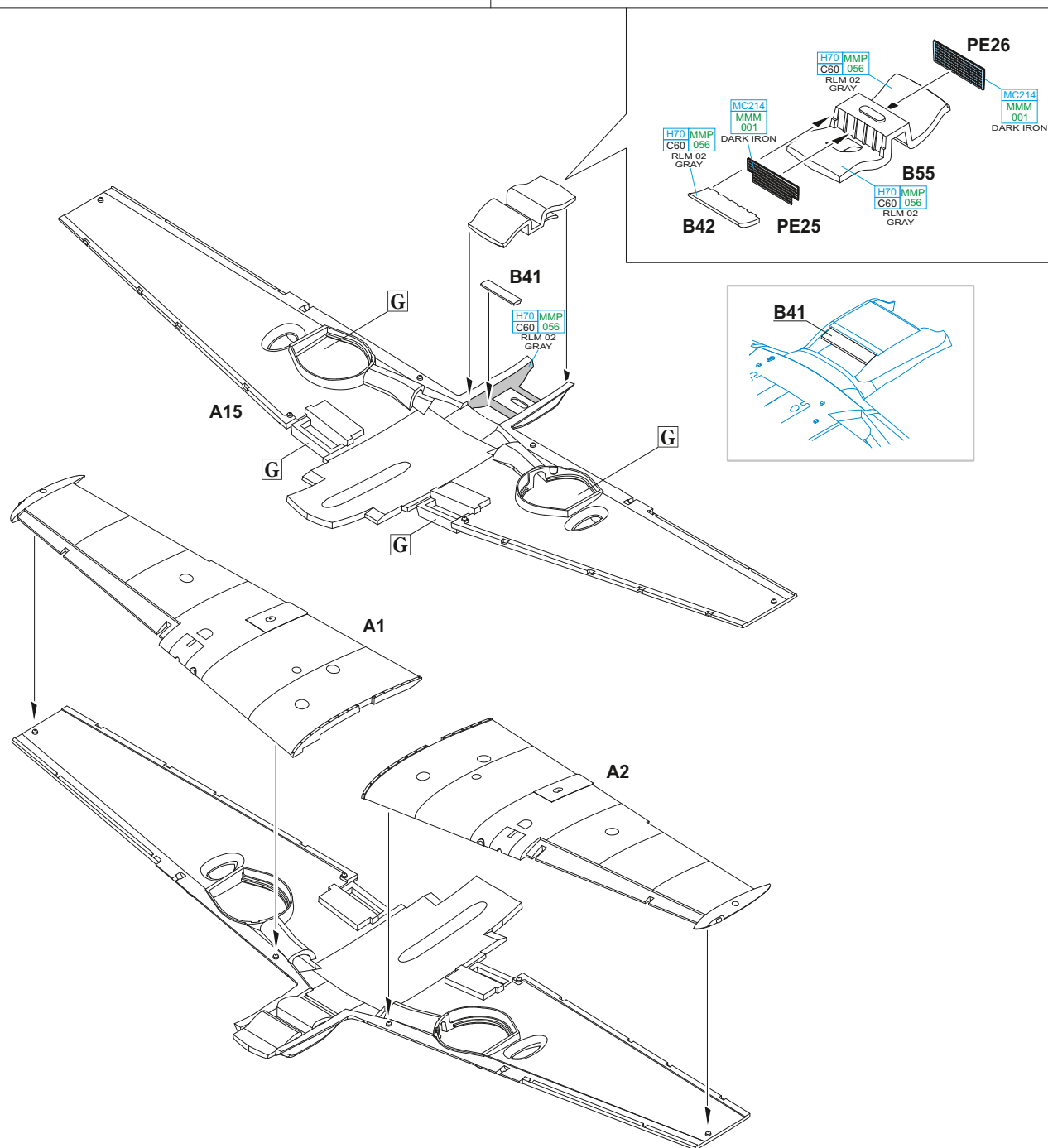
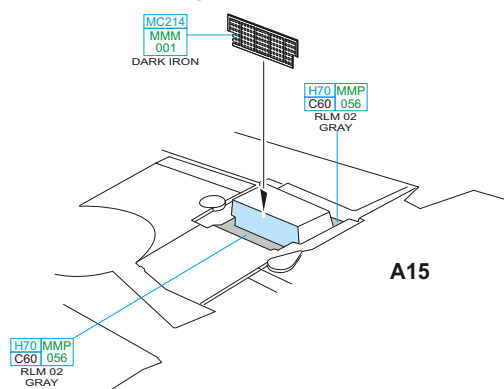
PE36 left ↔ PE35 right



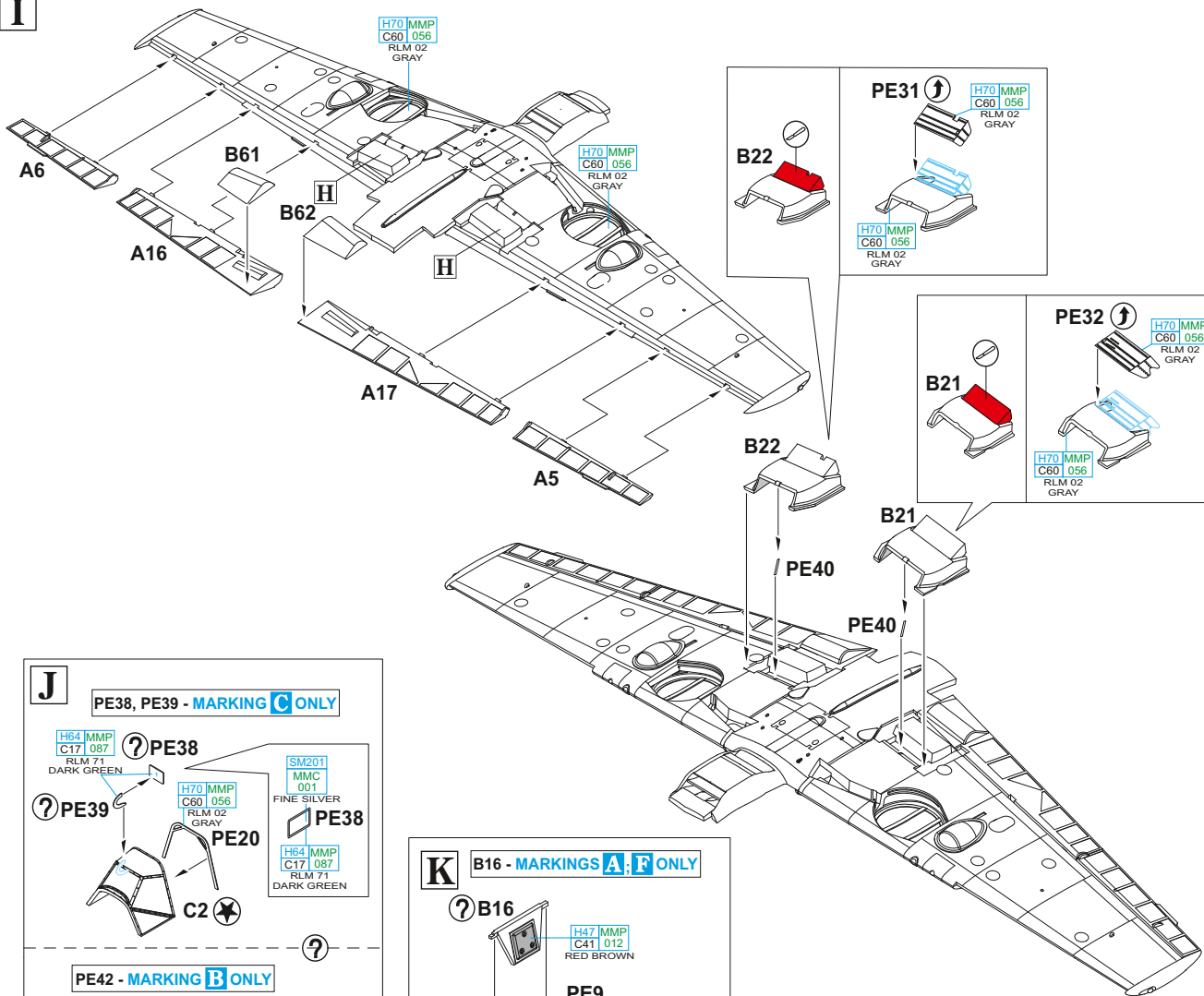
PE29 left ↔ PE30 right

H

PE27 left ↔ PE28 right

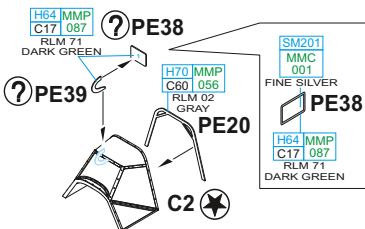


I

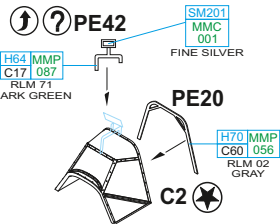


J

PE38, PE39 - MARKING C ONLY

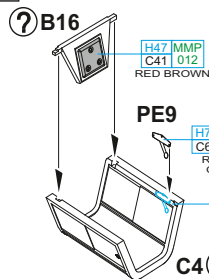


PE42 - MARKING B ONLY



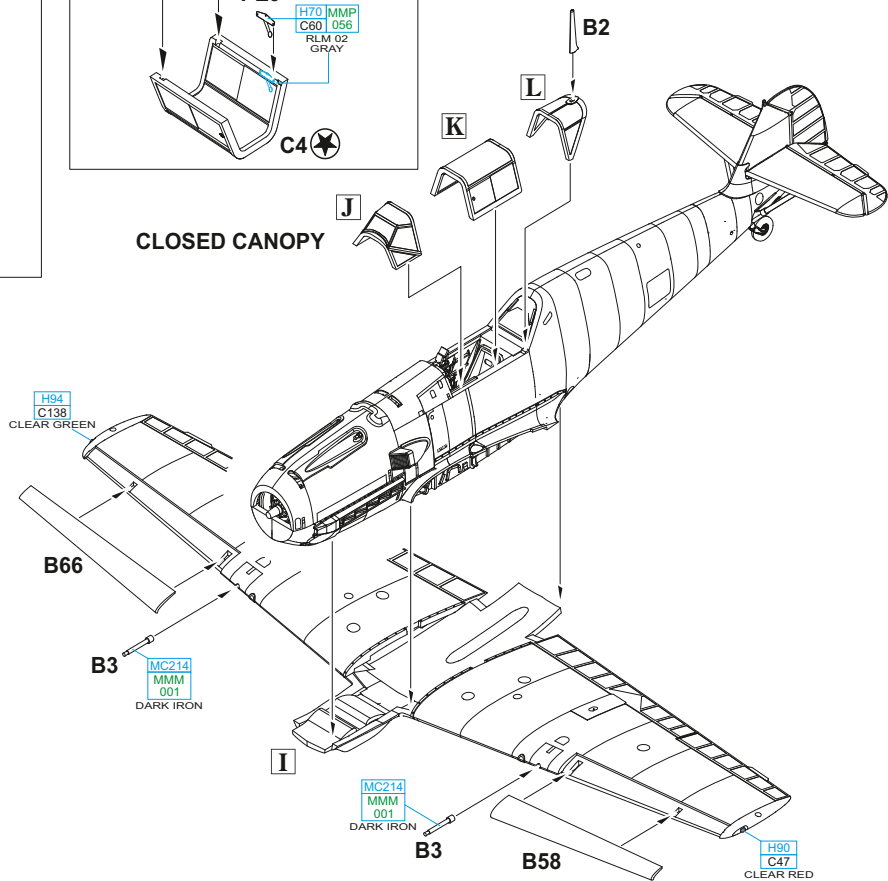
K

B16 - MARKINGS A, F ONLY

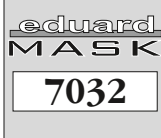
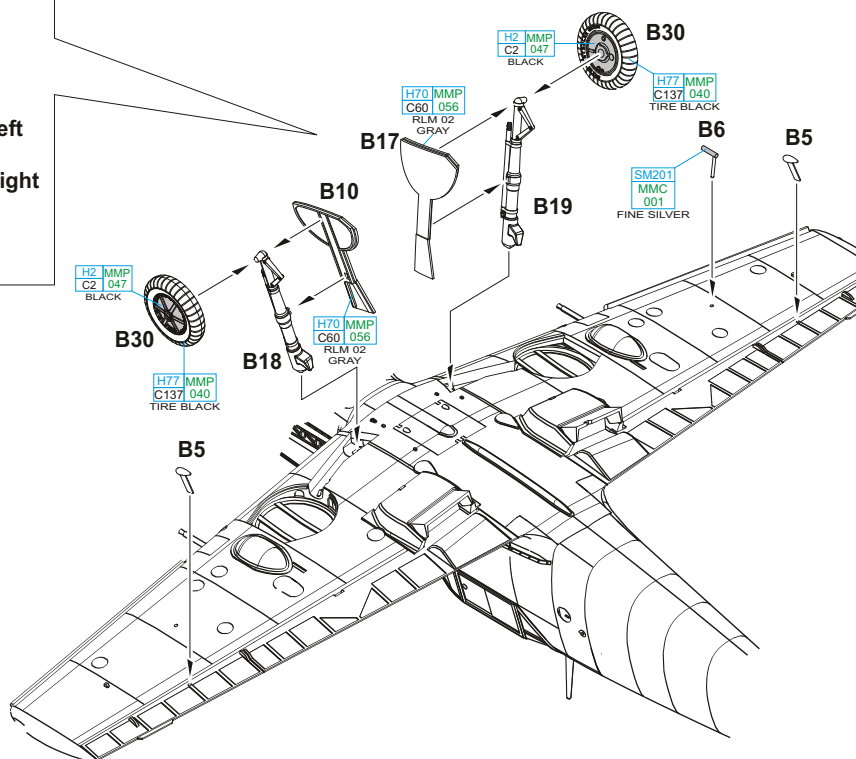
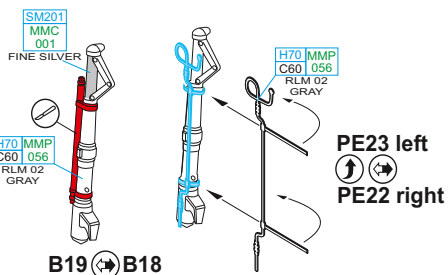
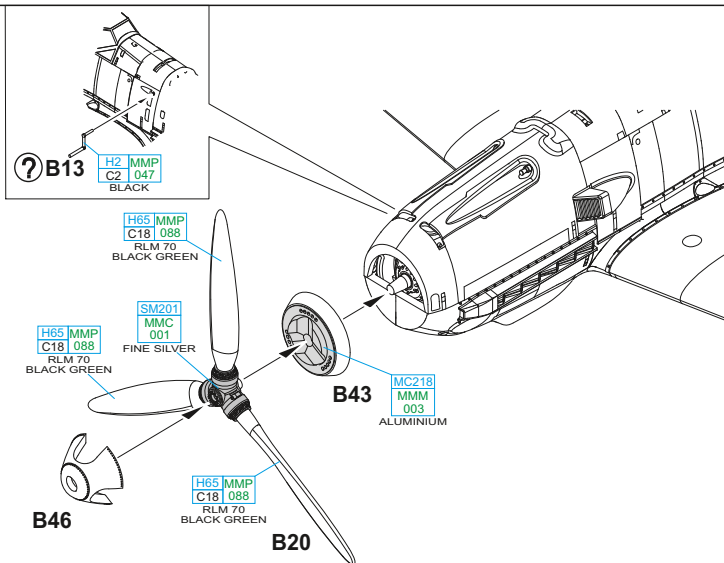
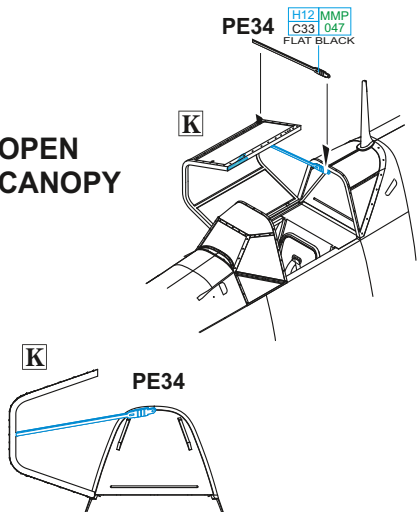


CLOSED CANOPY

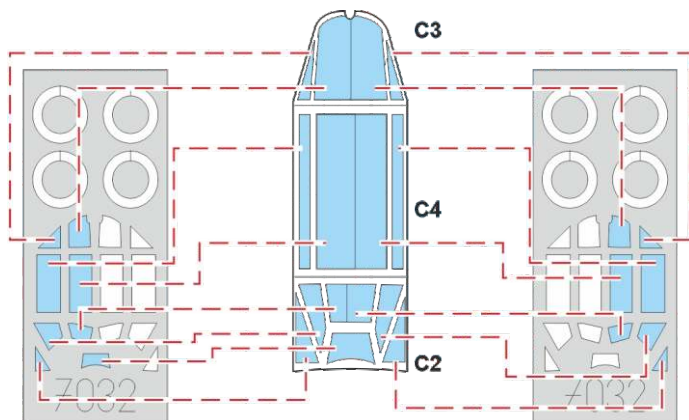
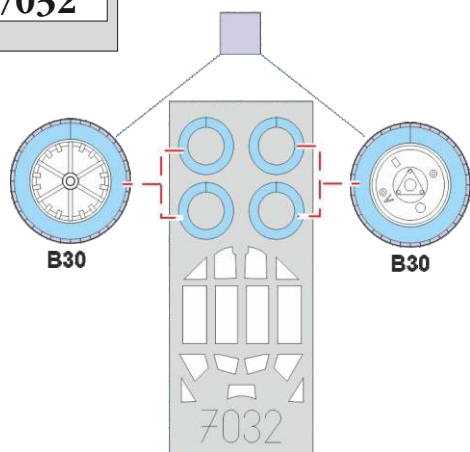
L



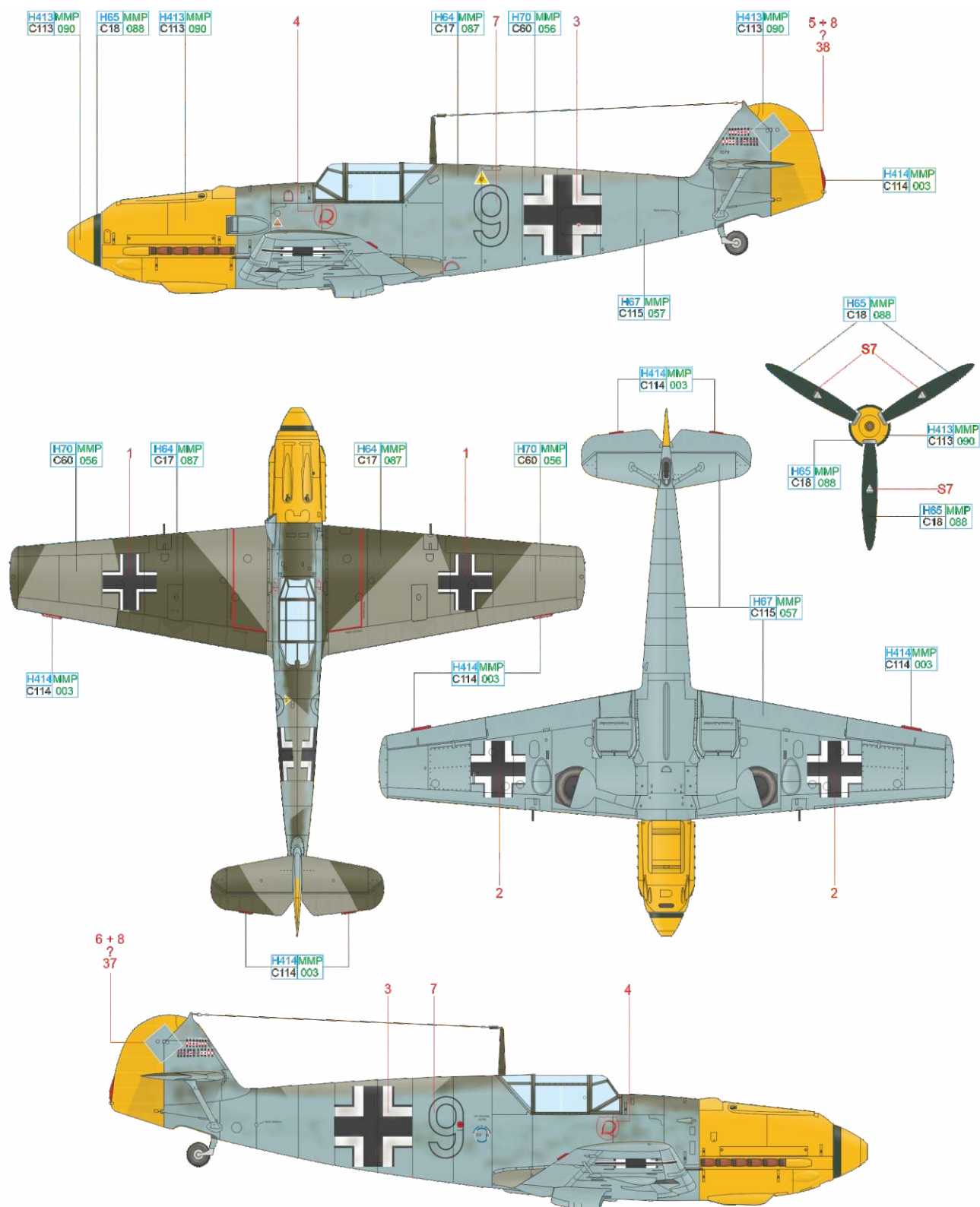
OPEN CANOPY



LIQUID MASK

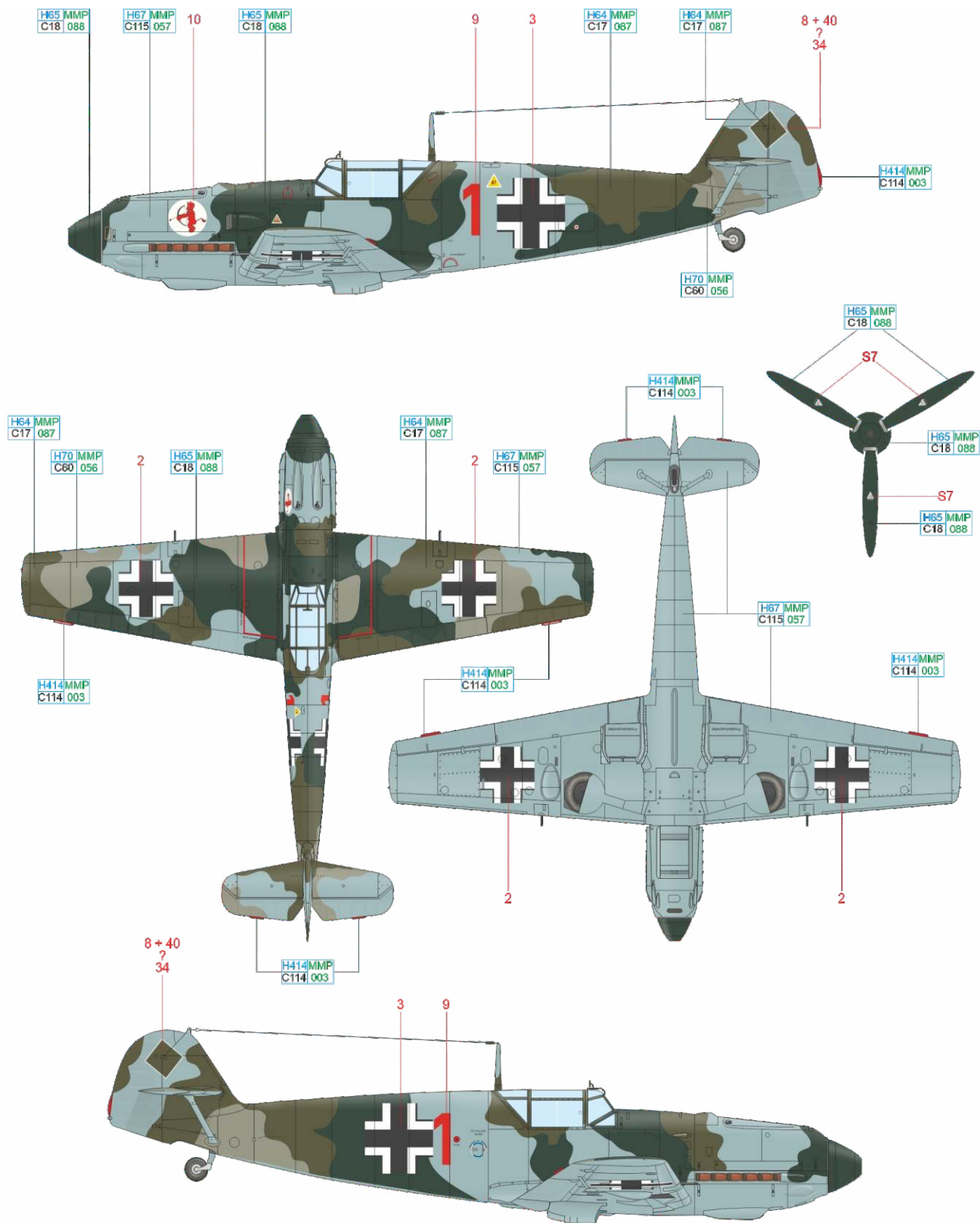


Erich Rudorffer byl přidělen 1. listopadu 1939 k 2./JG 2. Svého prvního vítězství, sestřelu francouzského Curtiss Hawku 75, dosáhl 14. května 1940. Dalších osm sestřelů zaznamenal během bitvy o Francii. Do 1. května 1941 dosáhl Leutnant Rudorffer devatenácti vítězství, za což obdržel Rytířský kříž. V listopadu 1941 byl jmenován velitelem 6./JG 2 a v dubnu 1943, během bojů v Africe, se stal velitelem celé II./JG 54. V létě krátce velel IV./JG 54 na východní frontě a poté až do počátku roku 1945 vedl II./JG 54. V lednu 1945 se stal velitelem I./JG 7 vyzbrojené proudovými Me 262. Celkem mu bylo uznáno 222 vítězství a k Rytířskému kříži obdržel dubové ratolesti a meče. Celkem absolvoval asi tisíc bojových letů a uvádí se, že byl šestnáctkrát sestřelen. Po válce létal s dopravními letouny DC-2 a DC-3 v Austrálii, poté pracoval pro Pan Am, později byl zaměstnán v Německu u Luftfahrt Bundesamt.

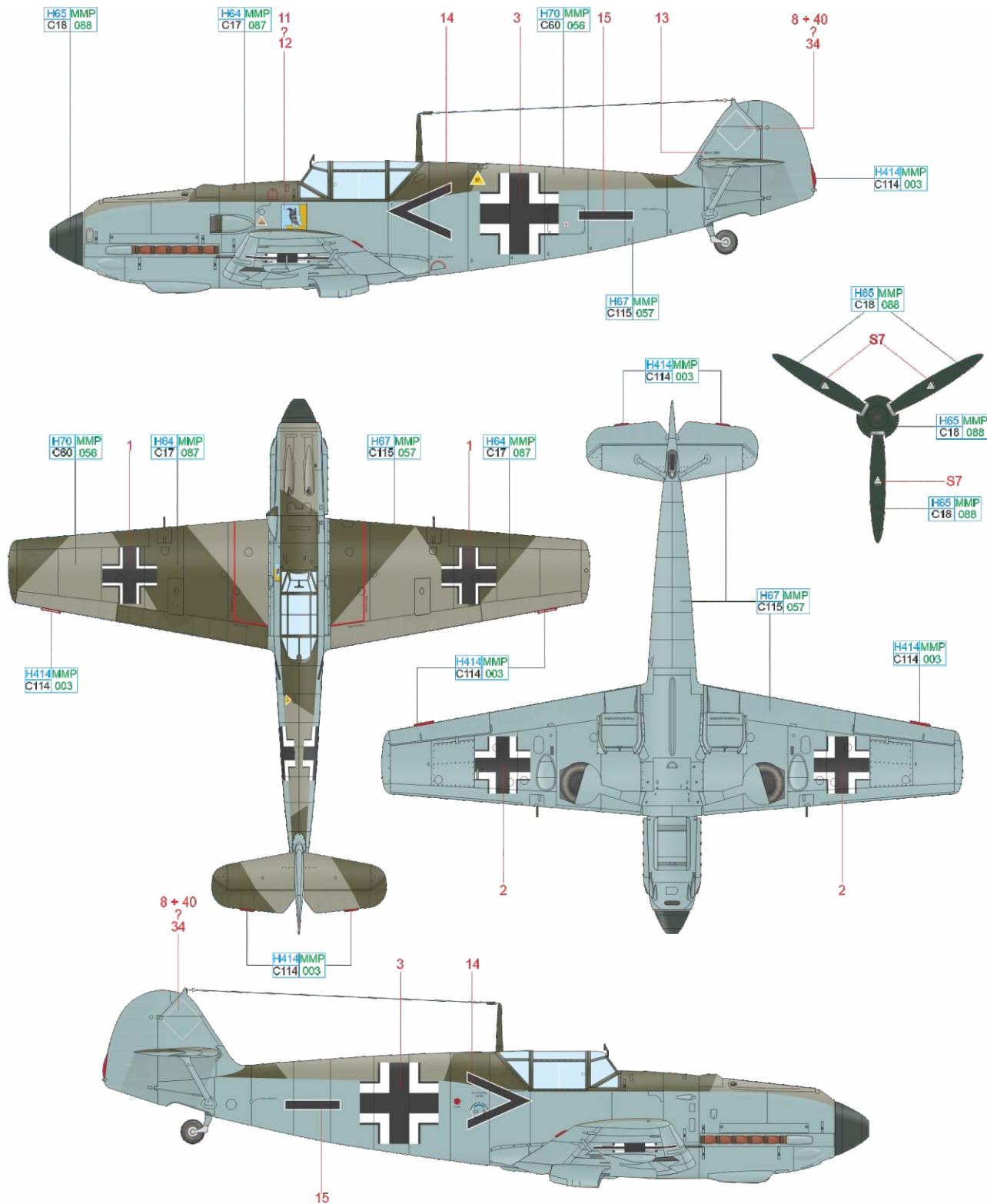


B Oblt. August-Wilhelm Schumann, 5./JG 52, Mannheim-Sandhofen, Německo, listopad–prosinec 1939

„Rabatz“ Schumann se narodil v březnu 1915 v Berlíně a po leteckém a stíhacím výcviku sloužil od října 1938 do července 1939 u Legion Condor ve Španělsku. Po krátké službě u I./JG 52 a II./JG 72 byl v září 1939 jmenován velitelem 5./JG 52. Jeho stroj nesl nestandardní kamufláž horních ploch. Právě s tímto letounem pravděpodobně dosáhl svého prvního leteckého vítězství v 2. světové válce, kdy u Weissenburgu sestřelil 8. listopadu 1939 pozorovací balón. Schumann dosáhl celkem dvaceti vítězství, z toho čtyř ve Španělsku. Zahynul na východní frontě 6. září 1941 jižně od Leningradu při srážce s jiným Bf 109.

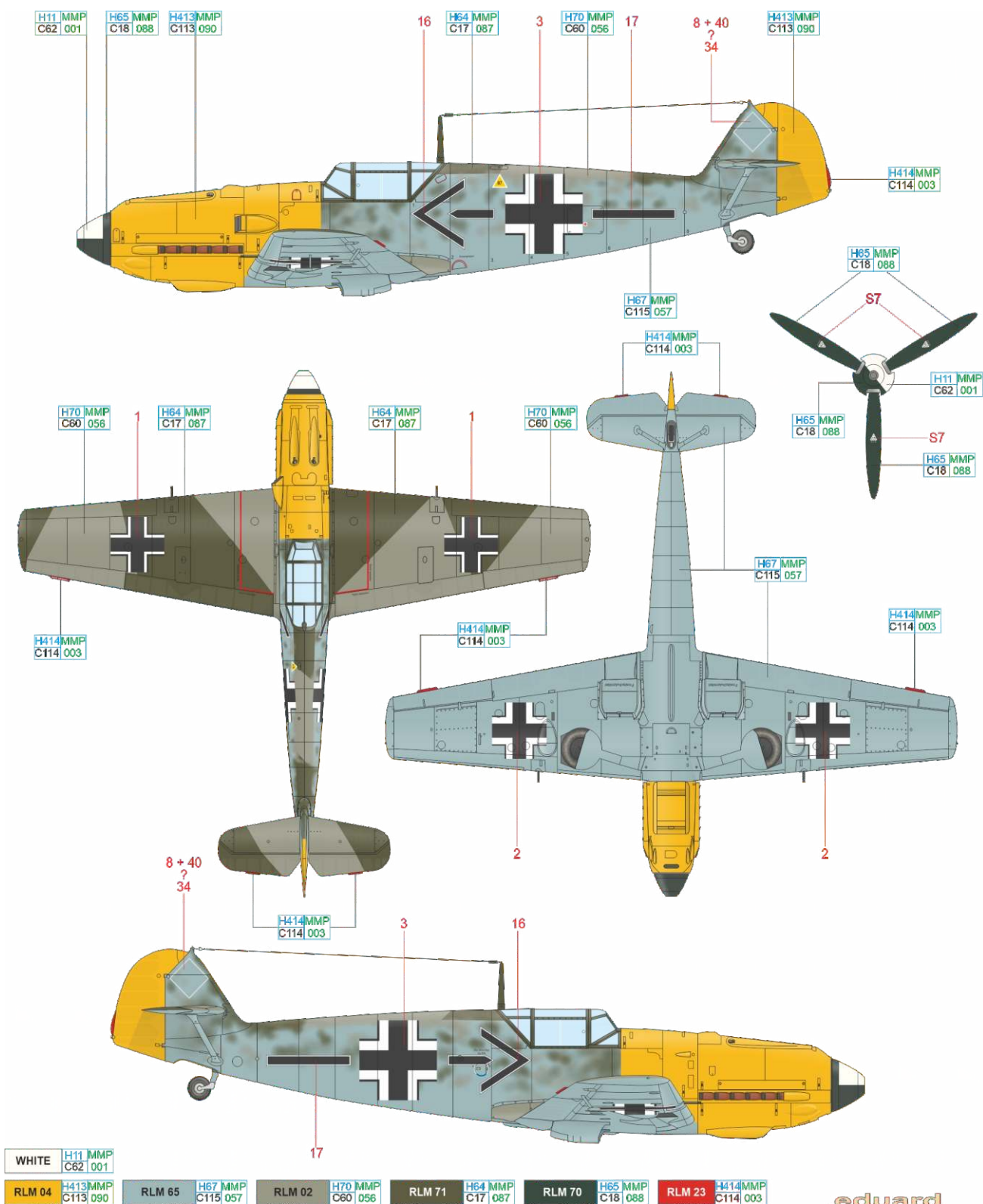


Carl-Alfred Schumacher se narodil v únoru 1896 v Rheine a během 1. světové války bojoval jako dělostřelec a později jako námořní letec. Dosáhl hodnosti Leutnant zur See a sloužil na palubě nosiče plovákových letounů SMH Answald. V roce 1933 vstoupil do Luftwaffe a velel několika námořním leteckým jednotkám. V březnu 1939 byl povýšen do hodnosti Oberstleutnant, v té době vedl II./JG 77. Po německé invazi do Polska byl v říjnu 1939 jmenován velitelem Jafü Deutsche Bucht, aby řídil všechny stíhací jednotky umístěné na severním pobřeží Německa. Dne 30. listopadu 1939 byl jmenován prvním velitelem JG 1 s umístěním v Jeveru. Své první vítězství si připsal 18. prosince, když sestřelil bombardovací Vickers Wellington. Druhého sestřelu dosáhl 27. prosince, kdy se jeho obětí stal Bristol Blenheim. Schumacherův stroj měl na levé straně trupu pod čelním štítkem znak JG 1, dále měl štábní označení v podobě klínu a vodorovných pruhů. V září 1941 byl jmenován do funkce Jagdfliegerführer Norwegen, ale 8. listopadu omylem sestřelil finský de Havilland Dragon a byl zbaven velení. Do konce války pak působil v různých administrativních funkcích.

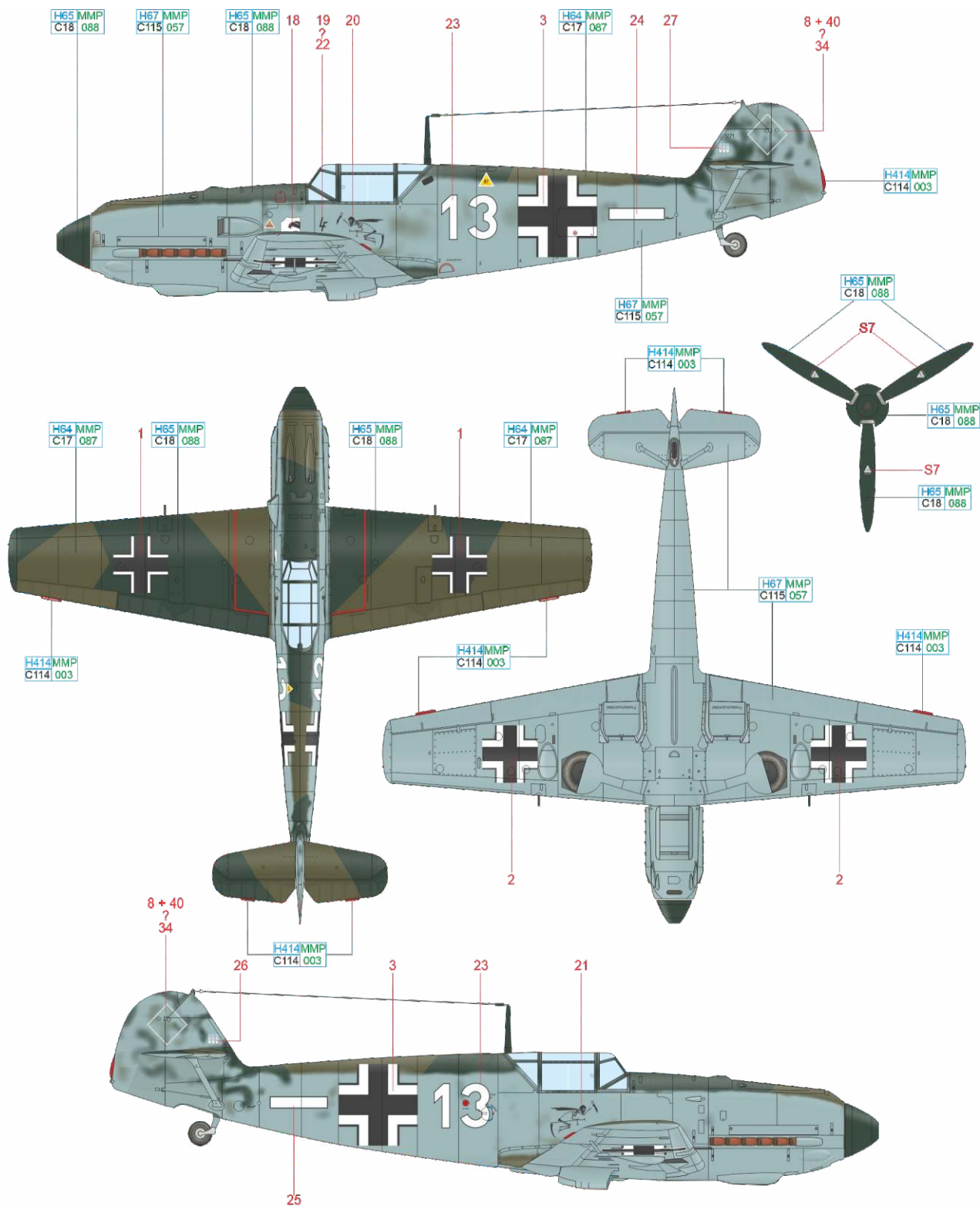


D Obstlt. Max Ibel, JG 27, Guines, Francie, září–říjen 1940

Tento letoun pravděpodobně náležel veliteli JG 27 a jako prvek rychlé identifikace má na motorovém krytu žlutý nátěr, který byl u jednotek zaveden 9. září 1940. Pilotem letounu byl pravděpodobně velitel Geschwader Max Ibel. Narodil se v Mnichově v lednu 1896 a během 1. světové války sloužil u ženistů a letectva. Z ozbrojených sil po válce neodešel a od srpna 1928 prošel intenzivním výcvikem na tajné vojenské základně v ruském Lipečku. V třicátých letech vedl několik leteckých škol a pracoval v RLM. Od roku 1936 pak sloužil u několika stíhacích jednotek, od května 1939 byl velitelem JG 3 a v říjnu 1939 se na dobu jednoho roku stal velitelem JG 27, s níž absolvoval západní tažení a Bitvu o Británii. V říjnu 1940 převzal velení nad Jagdfliegergeschule 4, ale v červnu 1941 byl jmenován do funkce Jagdfliegerführer 3. V únoru 1942, při operacích Cerberus a Donnerkeil, byl stíhacím spojovacím důstojníkem na palubě bitevní lodi Scharnhorst. V letech 1943 a 1944 byl velitelem 2. Jagddivision. Na konci války byl zajat v Tegernsee a podroben rozsáhlým výslechům v Island Farm Camp. Propuštěn byl v březnu 1948 a v říjnu 1957 vstoupil do Bundesluftwaffe, v níž se stal velitelem 1. Luftverteidigungsdivision. Do výslužby odešel v září 1964 a zemřel v roce 1981.



Helmut Henz se narodil v lednu 1911 v Berlíně. Po absolvování pilotního výcviku a převolení k I./JG 136 byl Helmut Henz odeslán k Legion Condor, aby získal pilotní zkušenosti v bojích Španělské občanské války. Začátek 2. světové války zastihl Oblt. Henze ve vedení 4. Staffelu JG 77, svého prvního vítězství dosáhl 14. prosince 1939 sestřelením britského Wellingtonu. JG 77 byla součástí invazního vojska při útoku na Norsko, její 4. Staffel pod vedením Oblt. Henze se 11. dubna 1940 přesunula na letiště Kristiansand - Kjevik. V Norsku zůstala II. Gruppe JG 77 až do listopadu 1940, kdy se přesunula na frontu u Kanálu. Letoun byl kamuflován v barvách RLM 70/71/65 s vysokým přechodem mezi horní a spodní barvou na bocích trupu (tzv. 40-er Anstrich). Na levém boku stroje se před čelním štítkem nachází znak II. Gruppe, pod kabinou je namalována černá smrtka s deštníkem, letící na kose, což byl znak 4. Staffelu. Iniciály LF patří pilotově přítelkyni. V dubnu 1941 se stal velitelem II./JG 77, ale 25. května byl v souboji s osádkou Blenheimu u Kréty sestřelen a dodnes je nezvěstný. Celkem dosáhl šesti vítězství.



U tohoto letounu se někdy mylně uvádí výrobní číslo 8508. Ve skutečnosti se pravděpodobně jednalo o stroj s výrobním číslem 5058, který byl v roce 1939 vyroben u Wiener Neustädter Flugzeugwerke GmbH. Jeho pilotem byl Arthur Haase, který si na bok letounu nechal namalovat osobní symbol, jež byl inspirován jeho příjmením (der Hase, v češtině zajíc). Malbu vytvořil mechanik Hoffmann. Na boku trupu je rovněž emblém II./JG 51, zobrazující havranu s nápisem „Gott strafe England!“ (Bůh ztrestej Anglii). Žluté zbarvení části směrůvek, konců křídla a vodorovných ocasních ploch bylo zavedeno na počátku srpna 1940. Velitelem 6./JG 51 byl legendární Josef „Pips“ Priller. Během bojů nad Francií v květnu a červnu 1940 sestřelil Haase dva Hurricane a na konci července k nim přidal jeden Spitfire. Čtvrtého a posledního vítězství dosáhl 15. srpna 1940 při souboji s Hurricaney z No. 1 Squadron RAF u Clacton-on-Sea. V boji byl však zraněn a se svým letounem nouzově přistál u Wissantu ve Francii. Fotografie z přípravy transportu poškozeného letounu zachycují Haaseho stroj s třemi vyznačenými sestřely na kýlovce. Haase zahynul 29. ledna 1944 v leteckém boji. V té době působil jako letecký instruktor v hodnosti Oberfeldwebel u 1./JG 107 ve Francii.

