



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 chtít 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 společnosti BFW přístup ke státním zakázkám a z toho plynoucí potíže vedly v roce 1933 k bankrotu a restrukturalizaci firmy. Díky aktivitám ředitele firmy 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 objednavce 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 úspěšně 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 také 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 vzletl 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 klapy pro 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 klapy.

V listopadu pak byla do výroby připravena mírně zvětšená verze Bf 108B. Po trojici předseriových Bf 108B-0 byla zavedena seriová 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 francouzské společnosti SNCAN byly Bf 108 vyráběny až do konce války i krátce po ní, a to včetně adaptace na podvozek příďového typu, která dostala označení 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 představené 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 Rumunsko, 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 přidělence 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 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. SYMBOL

*

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

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

PIÈCES

*

部品

A>

B> PLASTIC PARTS

C>

D>

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

*

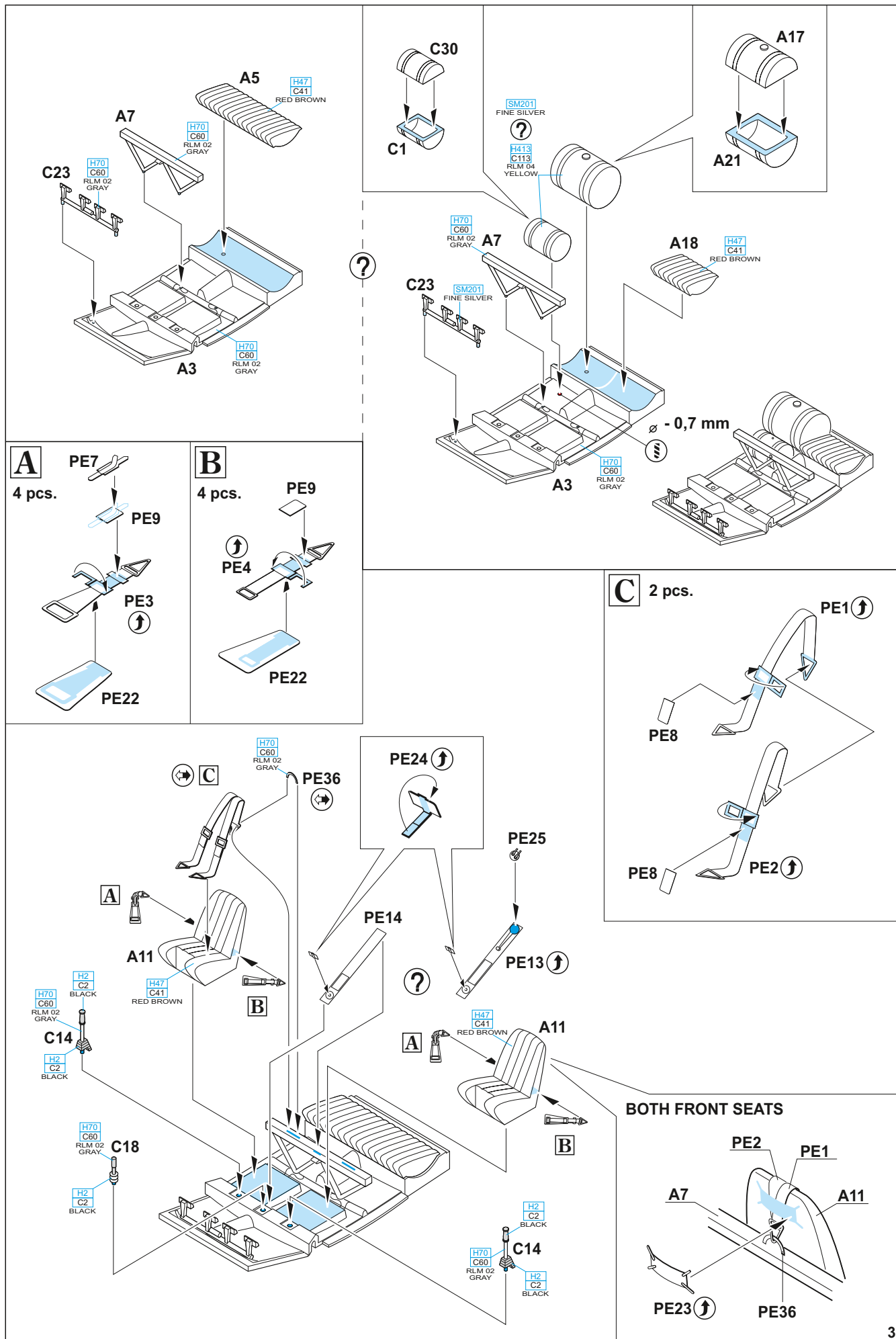
PEINTURE

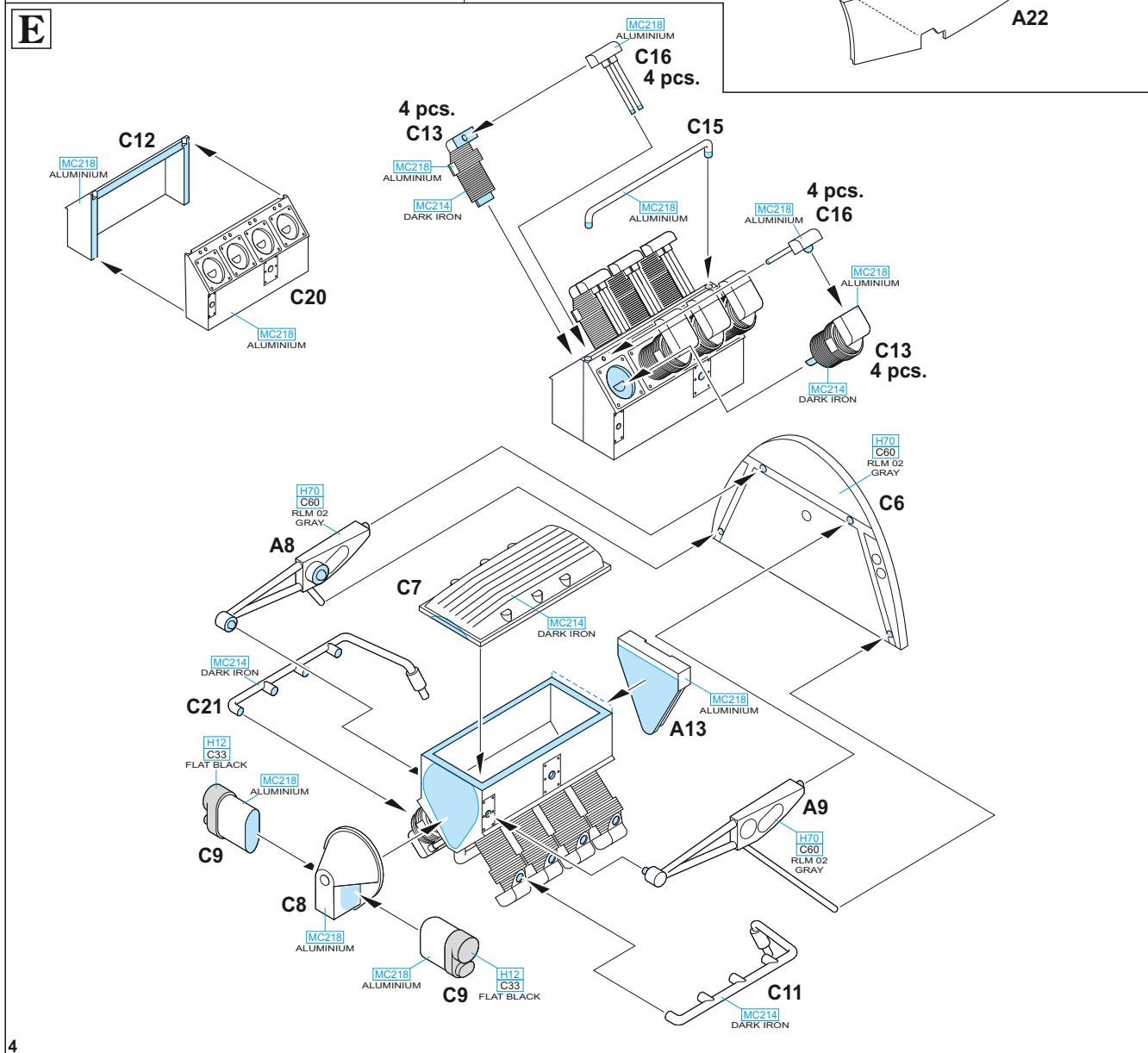
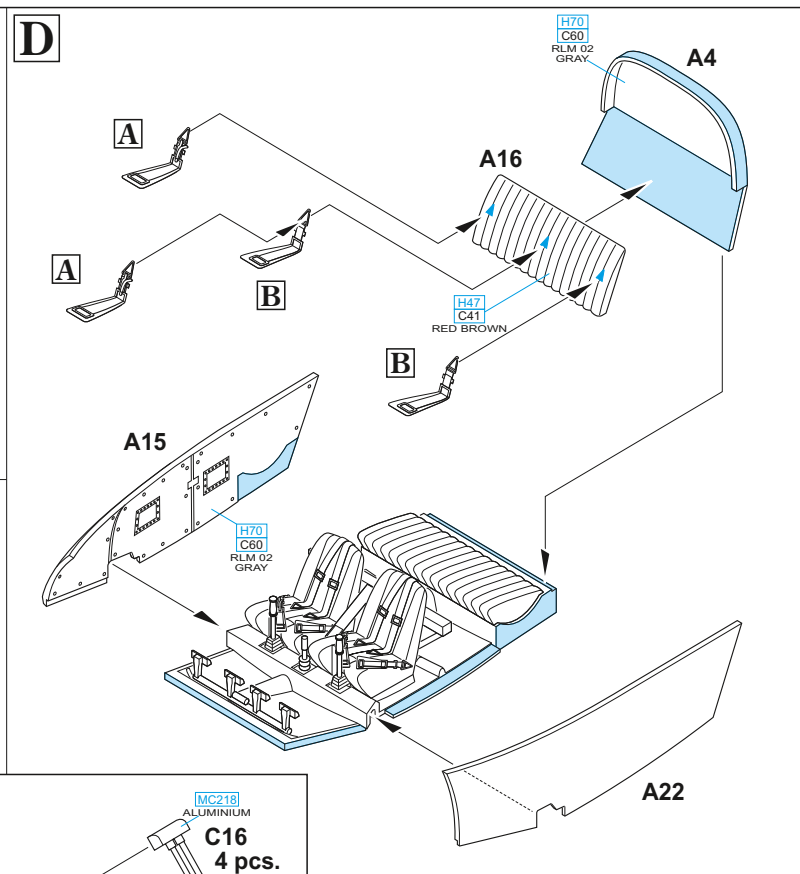
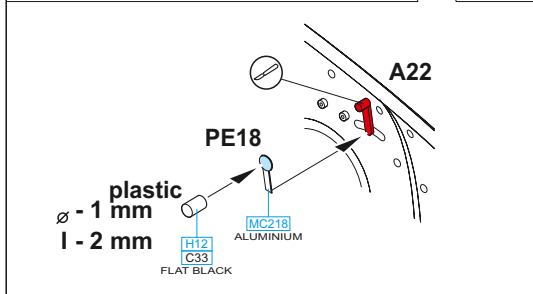
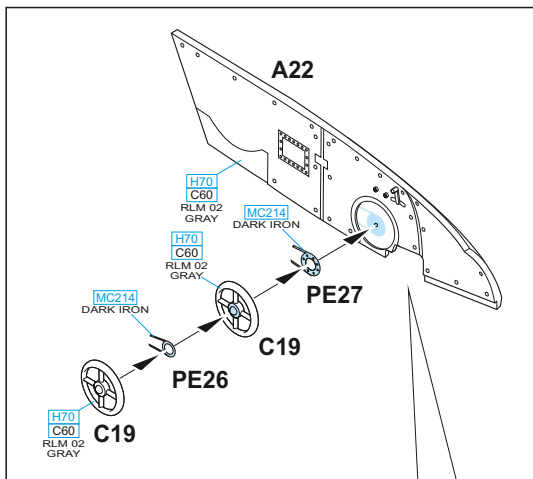
*

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H34		CREAM YELLOW
H36	C15	DARK GREEN
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H61	C35	IJA GRAY
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C19	RLM79 SANDY BROWN
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY

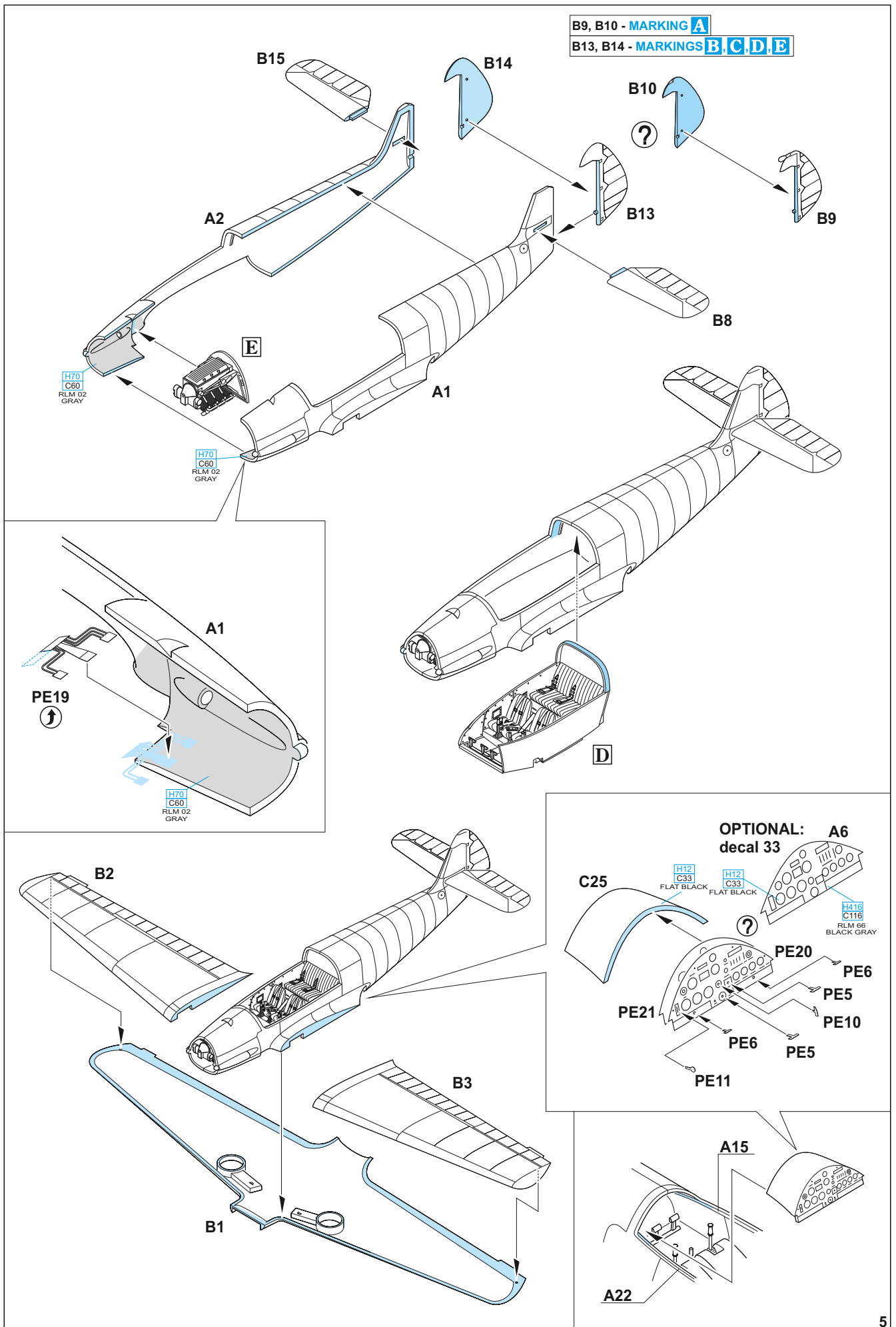
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H303	C303	GREEN
H308	C308	GRAY
H406	C406	CHOCOLATE BROWN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H420	C420	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2
SM206		CHROME SILVER

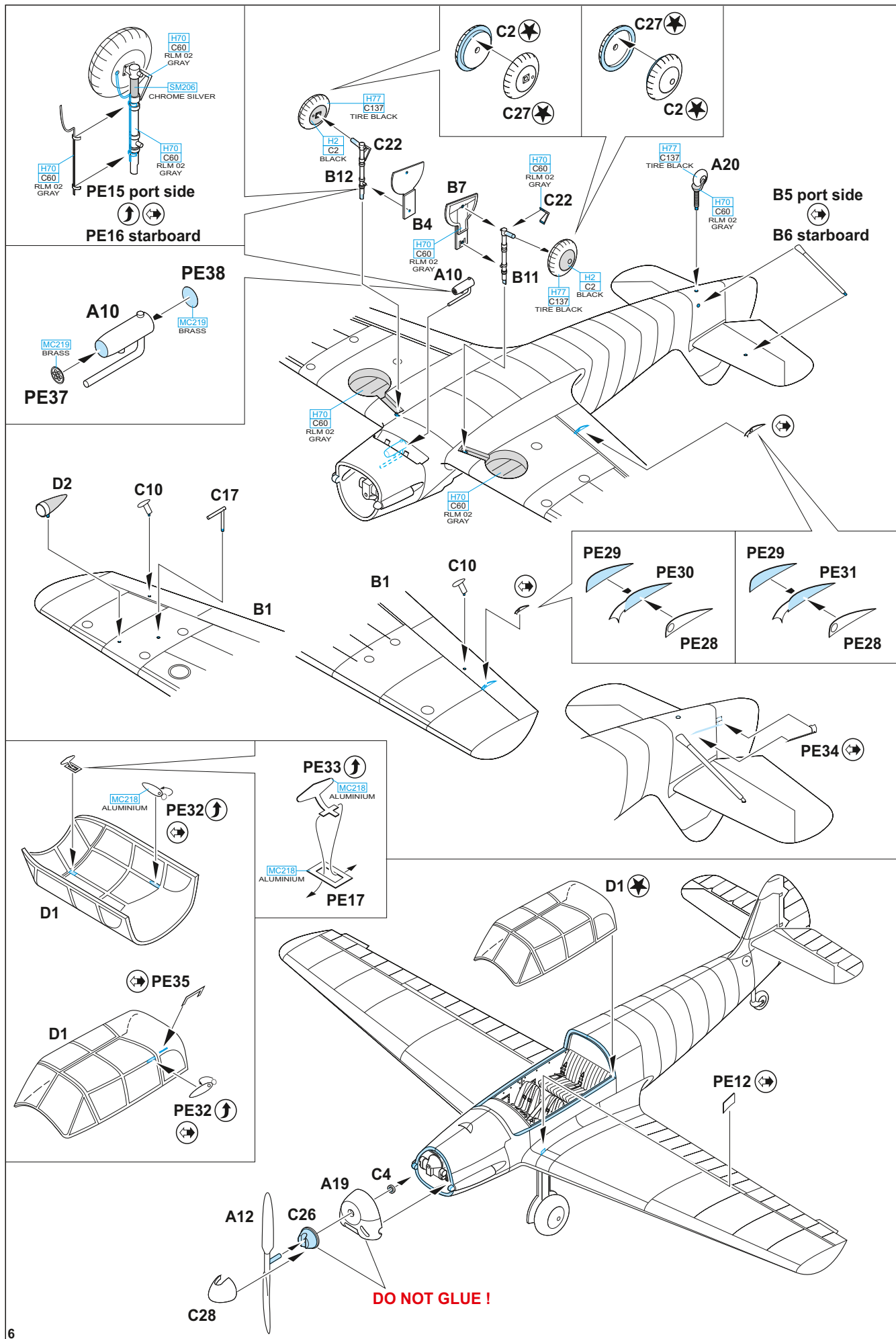




B9, B10 - MARKING **A**

B13, B14 - MARKINGS **B, C, D, E**

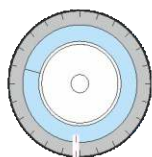




8078

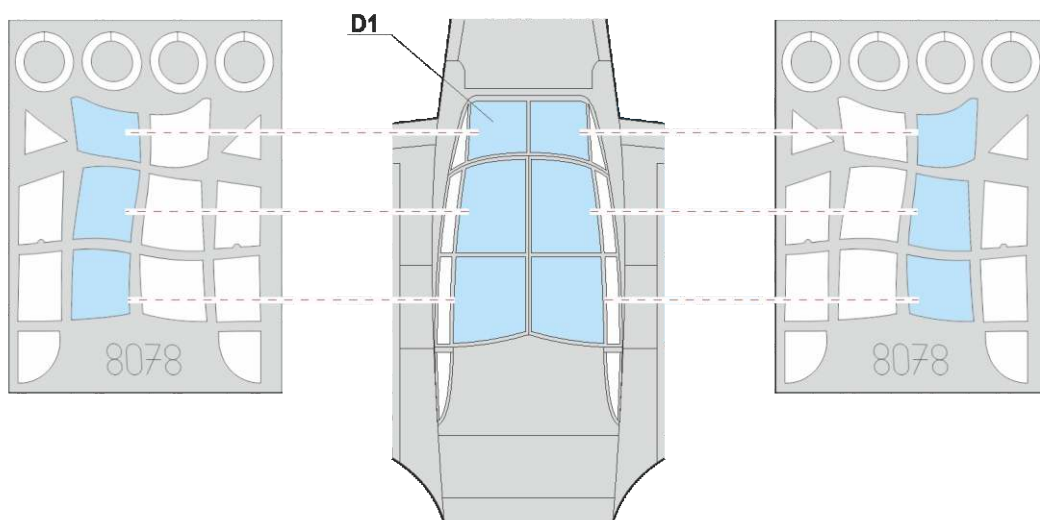
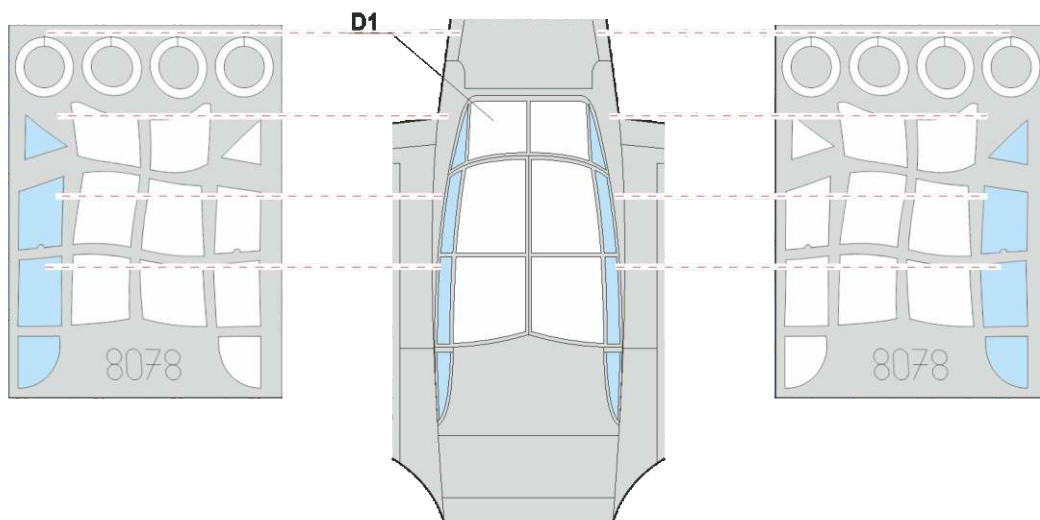
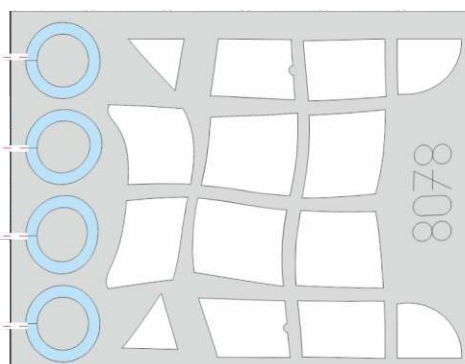
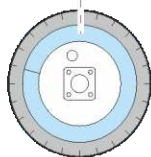
2 pcs.

C2



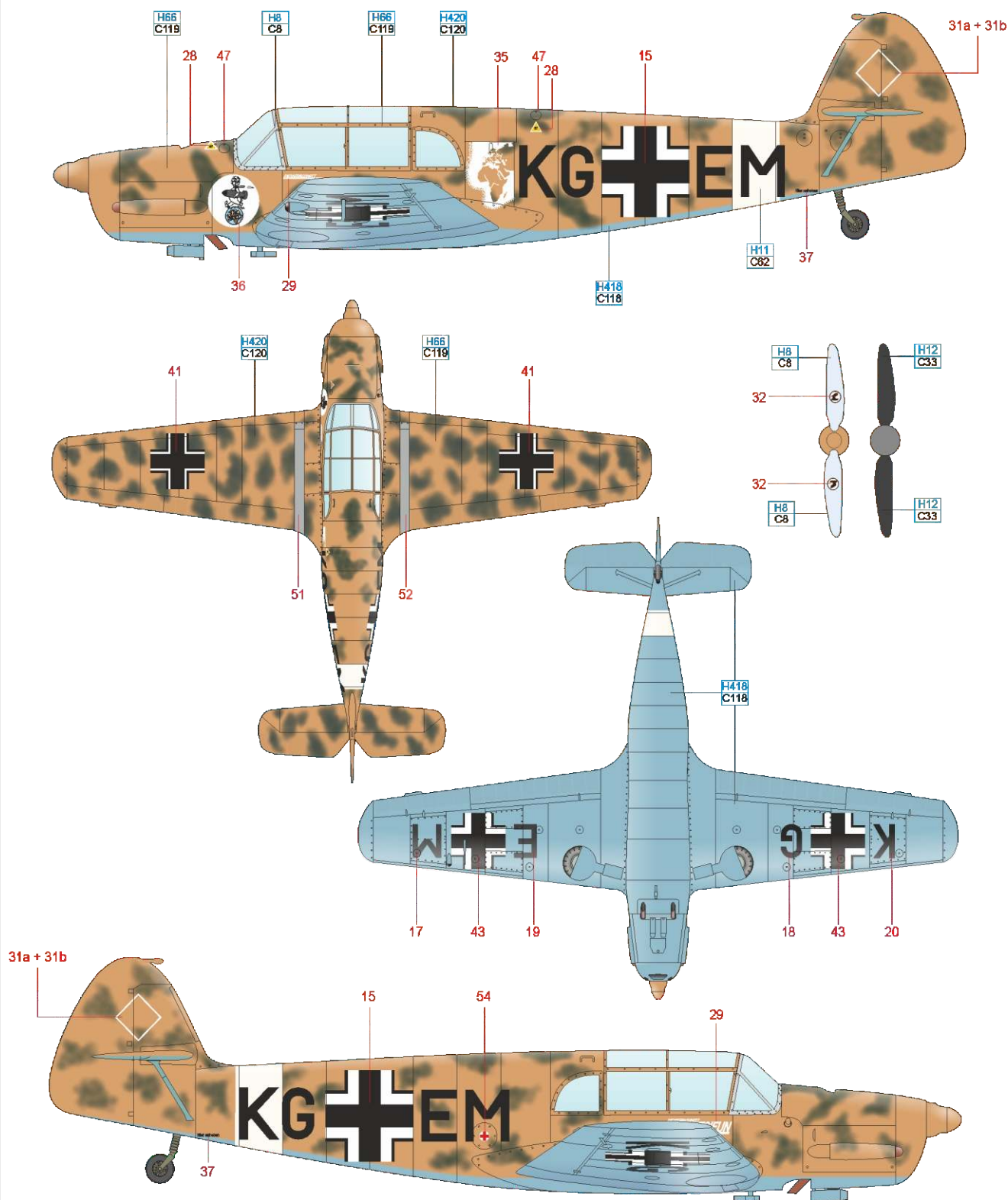
2 pcs.

C27



A Sonderkommando Blaich, Libye 1942

Speciální jednotka (Sonderkommando) Blaich, pojmenovaná po svém veliteli Hptm. Theo Blaichovi, působila s He 111 v Libyi v roce 1942 a do její flotily patřil i tento Taifun KG+EM. Ten byl upraven pro službu v tropickém prostředí a dostal také tropickou kamufláž tvořenou kamuflážním schématem pískové barvy se zelenými skvrnami na horních plochách. Nejzajímavější operací této jednotky se stal úspěšný pumový nálet na spojenecký sklad pohonných hmot ve Fort Lamy dne 22. ledna 1942, v němž částečnou roli sehrál i tento vyobrazený letoun.



SILVER H8 C8

WHITE H11 C62

RLM 78 H418 C118

RLM 79 H66 C119

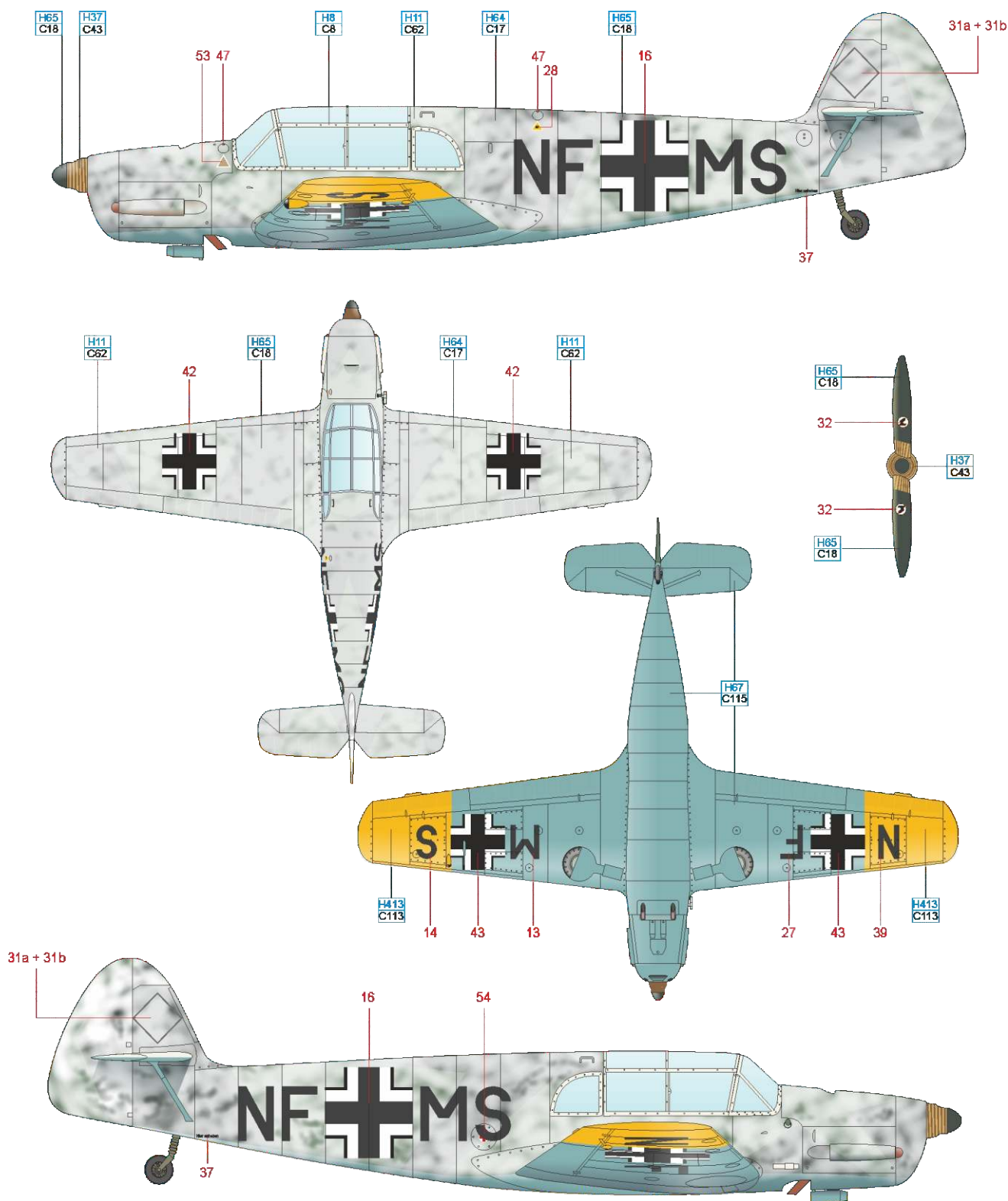
RLM 80 H420 C120

BLACK H12 C33

eduard

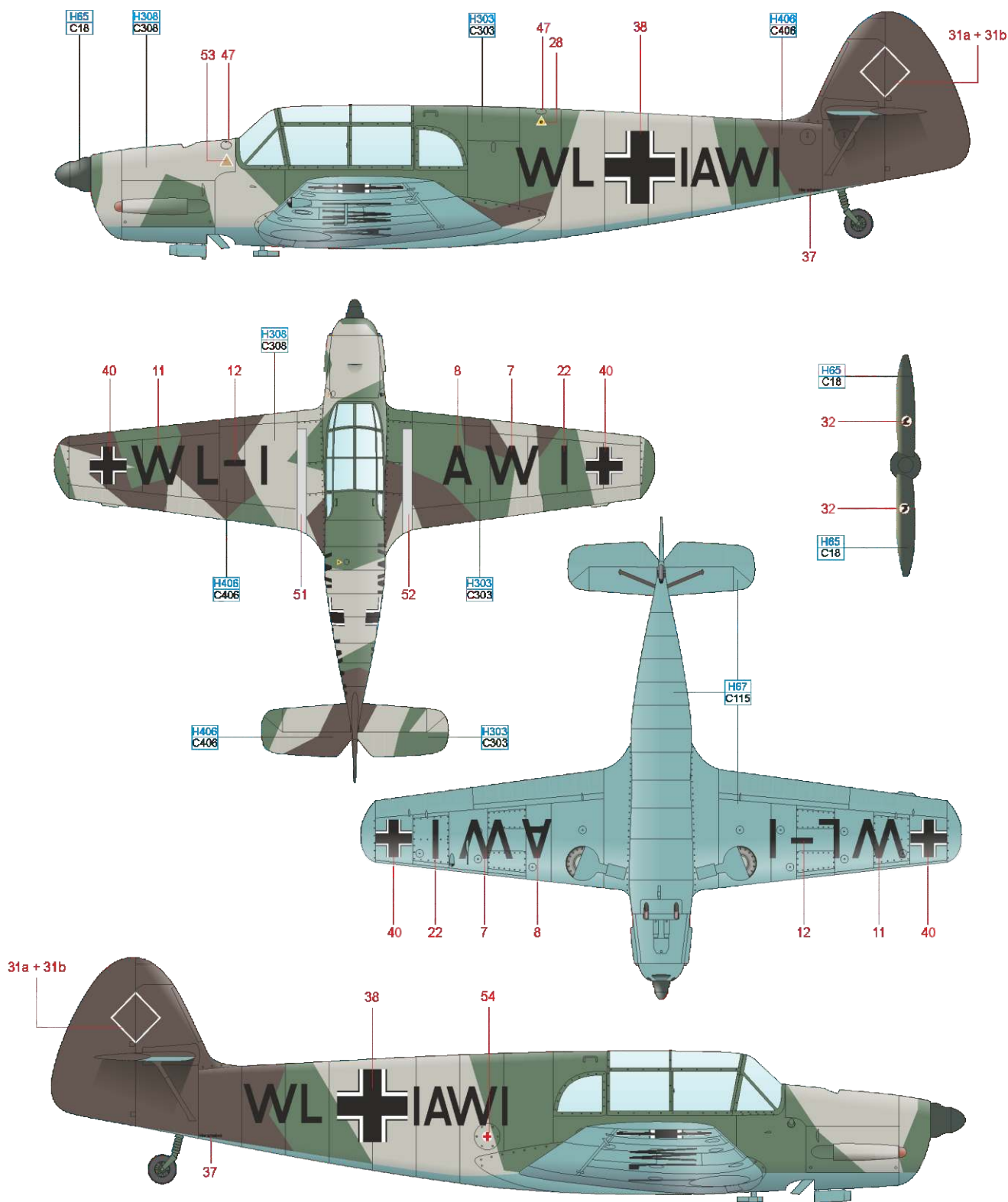
B Francie, květen 1940

Tento letoun byl nastříkán barvami RLM 24 na horních a bočních plochách a barvou RLM 65 na plochách spodních. Had na bocích trupu vznikl tak, že byl zakryt šablonou a okolí bylo nastříkáno barvou RLM 65. Imatrikulace letounu byla provedena barvou RLM 05. Na bocích trupu pod kabinou bylo vyvedeno standardní logo Messerschmitt Taifun. Rámování kabiny mohlo být buď krémové RLM 05, nebo zůstalo v barvě kovu.



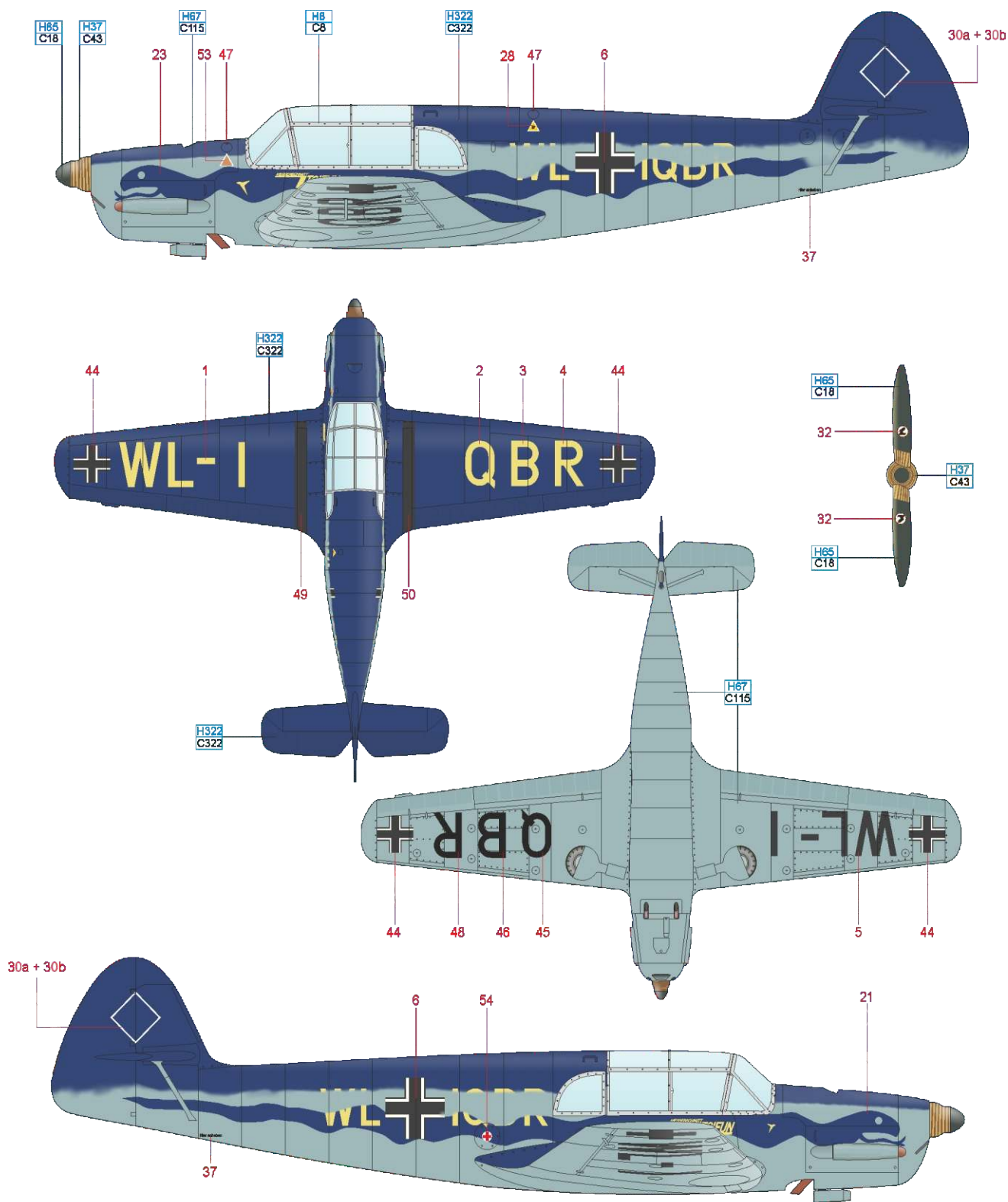
SILVER	H8 C8
WHITE	H11 C62
RLM 65	H67 C115
RLM 71	H64 C17
RLM 70	H65 C18
WOOD	H37 C43
RLM 04	H413 C113

Tento stroj dostal kamufláž tvořenou německými předválečnými barvami RLM 61, RLM 62 a RLM 63 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Nátěr byl zřejmě aplikován přes tovární zbarvení, protože nejsou vidět žádné původní popisky.



D Maďarsko, 1942–1944

Velmi neobvyklou kamufláž, tvořenou barvami RLM 74, 75 a 76, určenými pro stíhací letouny, nesl tento stroj. V této podobě létal zřejmě v Maďarsku či na východní frontě. Písmena ZS volacího znaku byla buď přestříkaná či částečně seškrábaná.



Tento stroj nesl kamuflážní nátěr ostře lomenými poli barev RLM 70, 71 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Horní a boční plochy byly přestříkány hustými bílými skvrnami. Bílý náštřík částečně zasahoval i do výsostného označení.

