



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Progresivní konstrukce setrvala v předních liniích od začátku až do úplného konce bojů.

Letoun, který koncepcí výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie Bf 109 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 působil jako technický ředitel profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo zkonstruovat letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku. Výsledkem jeho snažení byl kompaktní letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty nebo vztlakové klapky. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad renomovanějšími konkurenty. Problémy s hnací jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 spojen s celým vývojem a službou Bf 109. Řadový invertní vidlicový dvanáctiválec poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevítek“ 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 osvědčit schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J.88 Legion Condor začaly dostávat i seriové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 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 z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo, takže v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen nějakých vě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší 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. V tom okamžiku se ovšem projevila vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídatné 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 z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. 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 nebo v severní Africe. Do pozdějších bojů se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K.

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 uplatnil také jako stíhací-bombardovací, průzkumný, noční stíhací, palubní stíhací, cvičný nebo záchranný stroje.

Messerschmittův Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 Švýcarsko, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199).

Tato stavebnice: Bf 109G-10 Mtt. Regensburg

Verze Bf 109G (Gustav) byla pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl přímým vývojem DB 601. Vzniklo několik verzí a subverzí jak s přetlakovým, tak nepřetlakovým kokpitem a vývoj směřoval k nové verzi Bf 109K, pro kterou byl připraven nový motor DB 605D. Ten byl nakonec využit také pro přechodné řešení, verzi G-10, která původně vznikla v továrně Erla. Tam využili draků již vyráběných G-14, které měly být náhradou za G-6 a zahrnovaly všechna vylepšení do té doby na „gé šestkách“ provedená. Zároveň měly G-10 standardně montováno zařízení pro zvýšení výkonu vstřikováním vody MW 50 a výhled z kabiny byl zlepšen zavedením překrytu Erla. Tyto stroje začaly být zaváděny do služby od listopadu 1944. Ve výrobě nahrazovaly G-6 nejen u Erla, ale také v továrnách WNF/Diana a Mtt. Regensburg. Dvě posledně jmenované továrny vyřešily problém širší klikové skříně motoru a odlišné olejové instalace adaptací původních krytů motoru z G-6, které dostaly vyboulení na spodku přidě před výfuky. Celkem bylo vyrobeno 2600 ks verze G-10, jejíž výroba byla ukončena v březnu 1945.

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 započatím 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
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



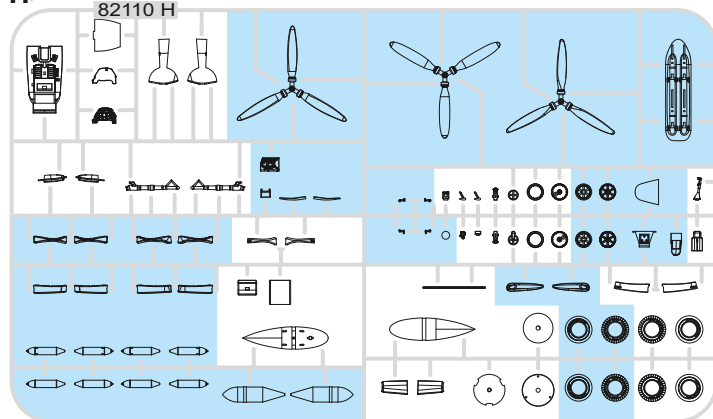
PIÈCES



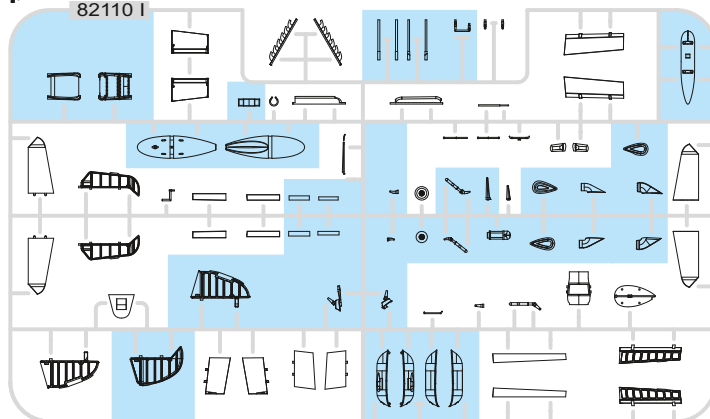
部品

PLASTIC PARTS

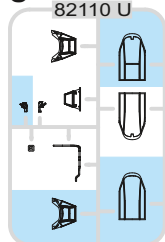
H>



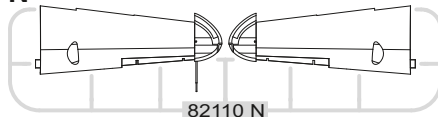
I>



U>

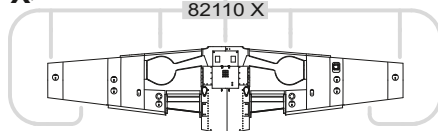


N>



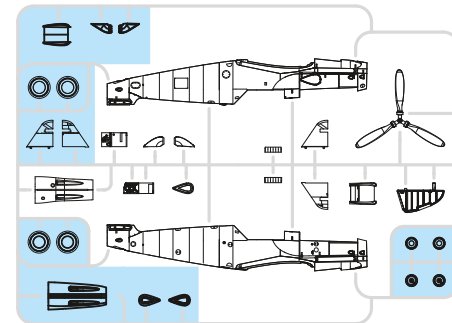
82110 N

X>

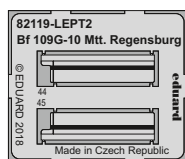
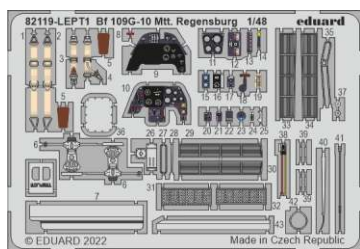
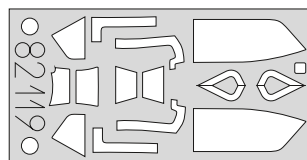


82110 X

V>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

-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



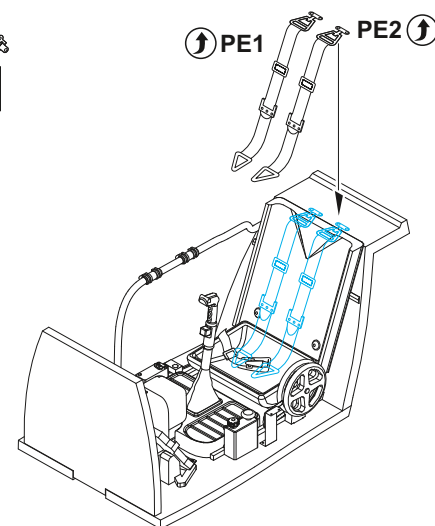
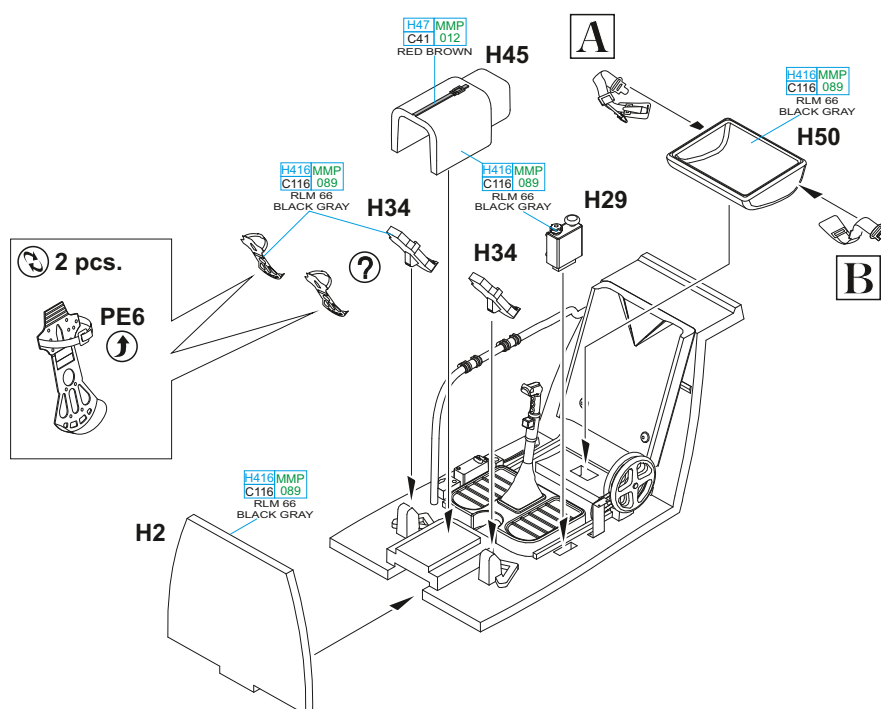
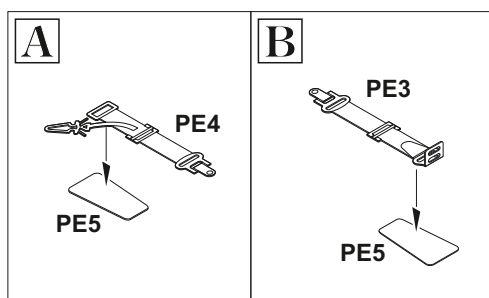
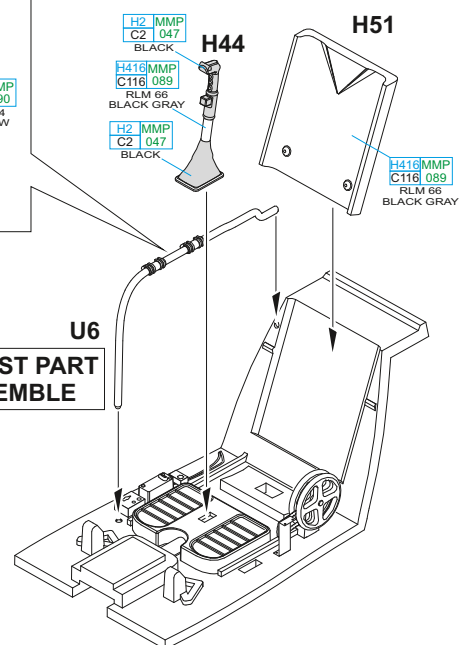
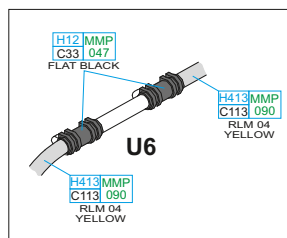
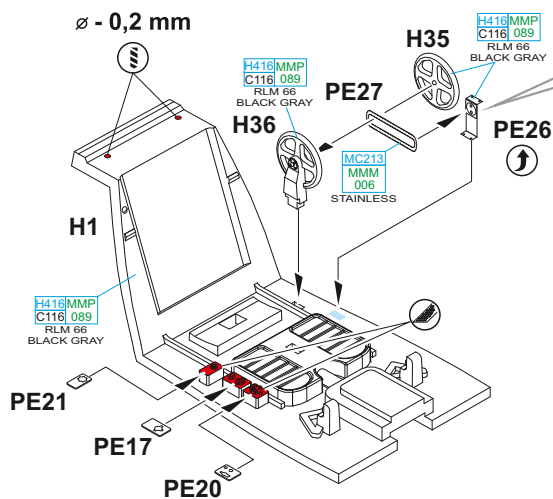
PEINTURE

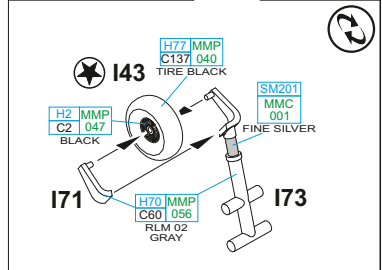
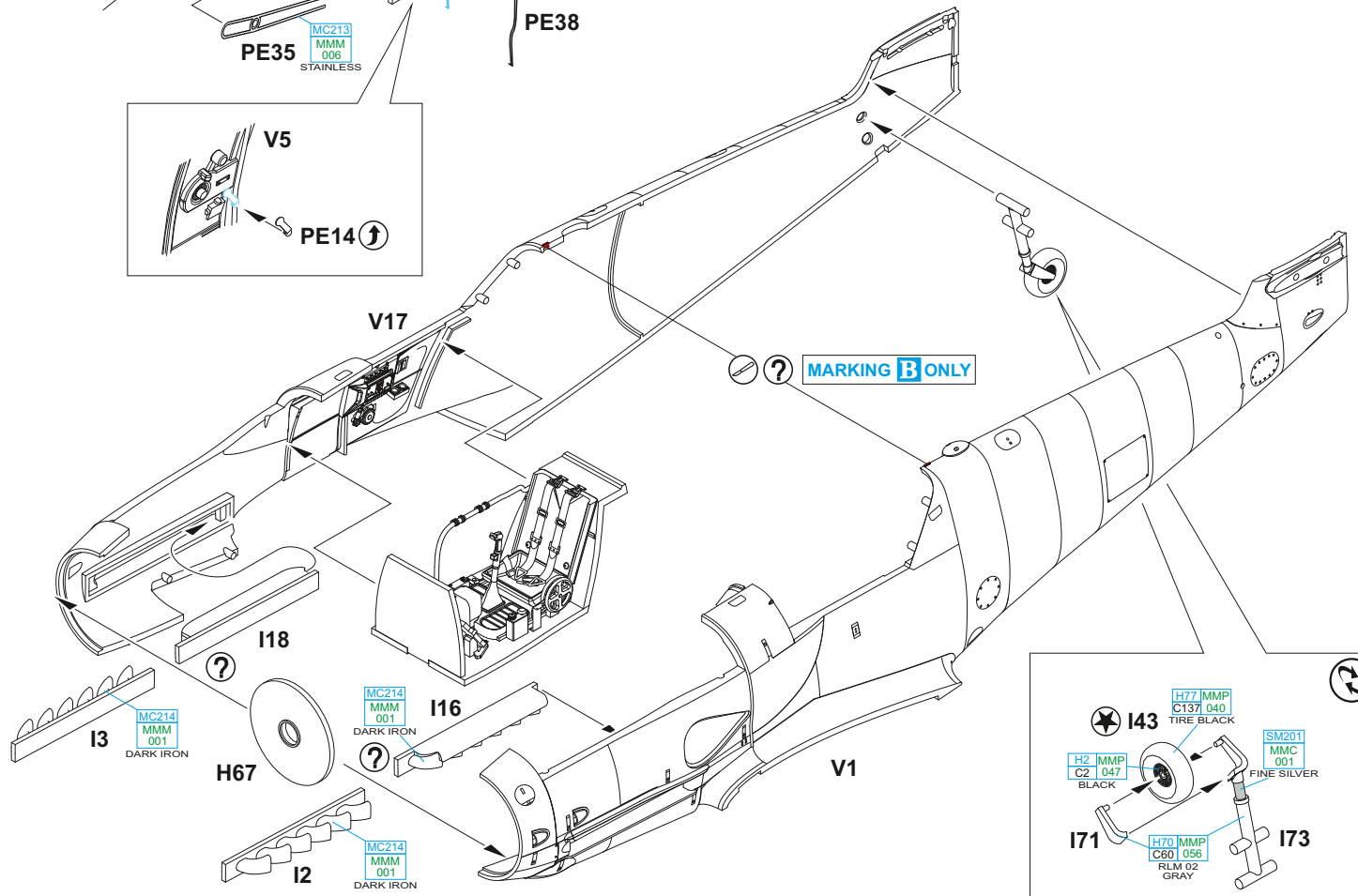
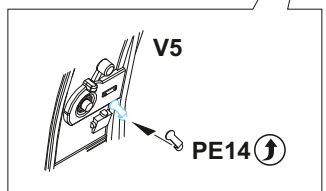
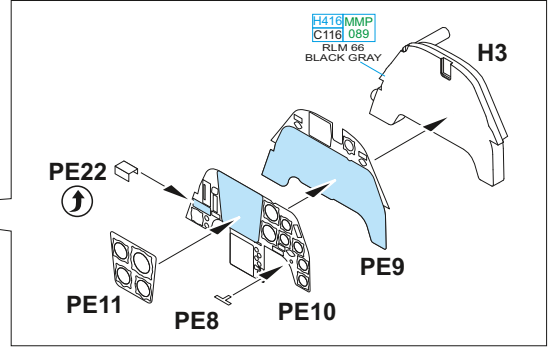
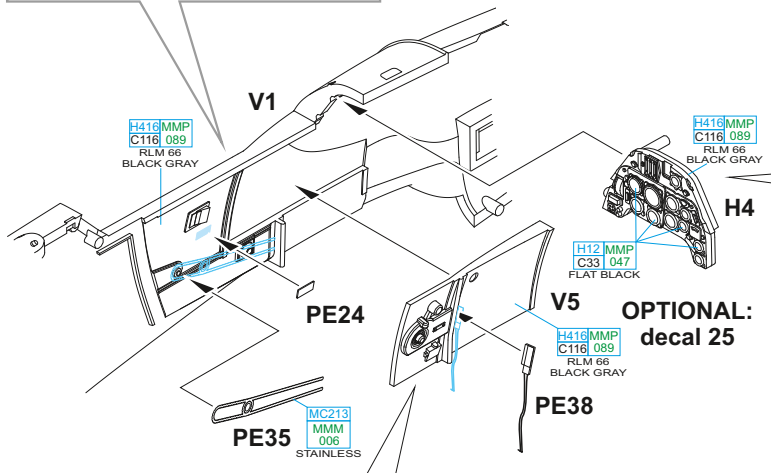
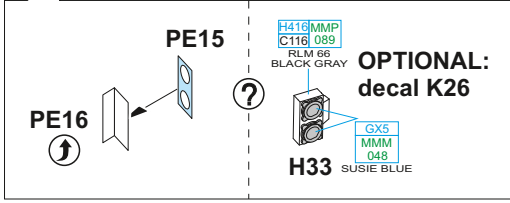
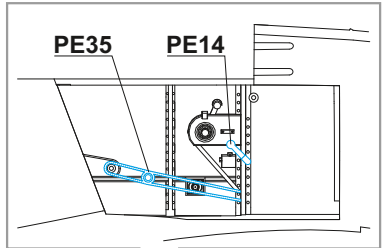
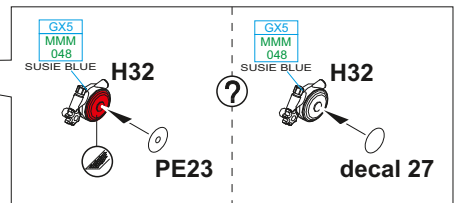
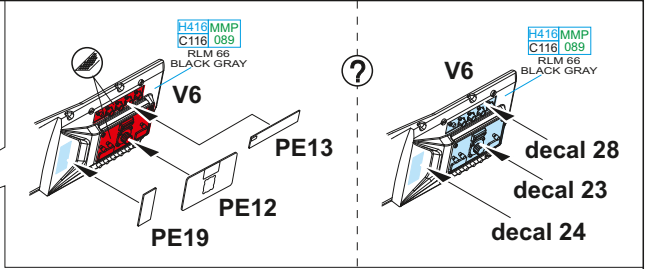
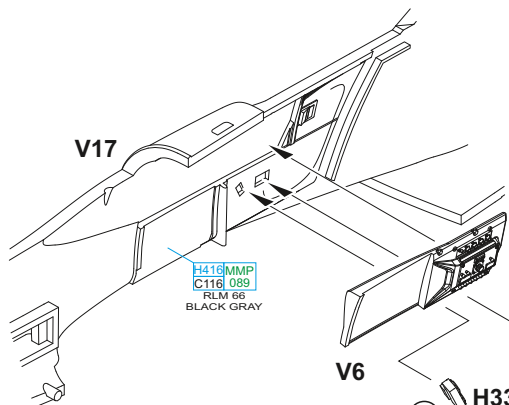


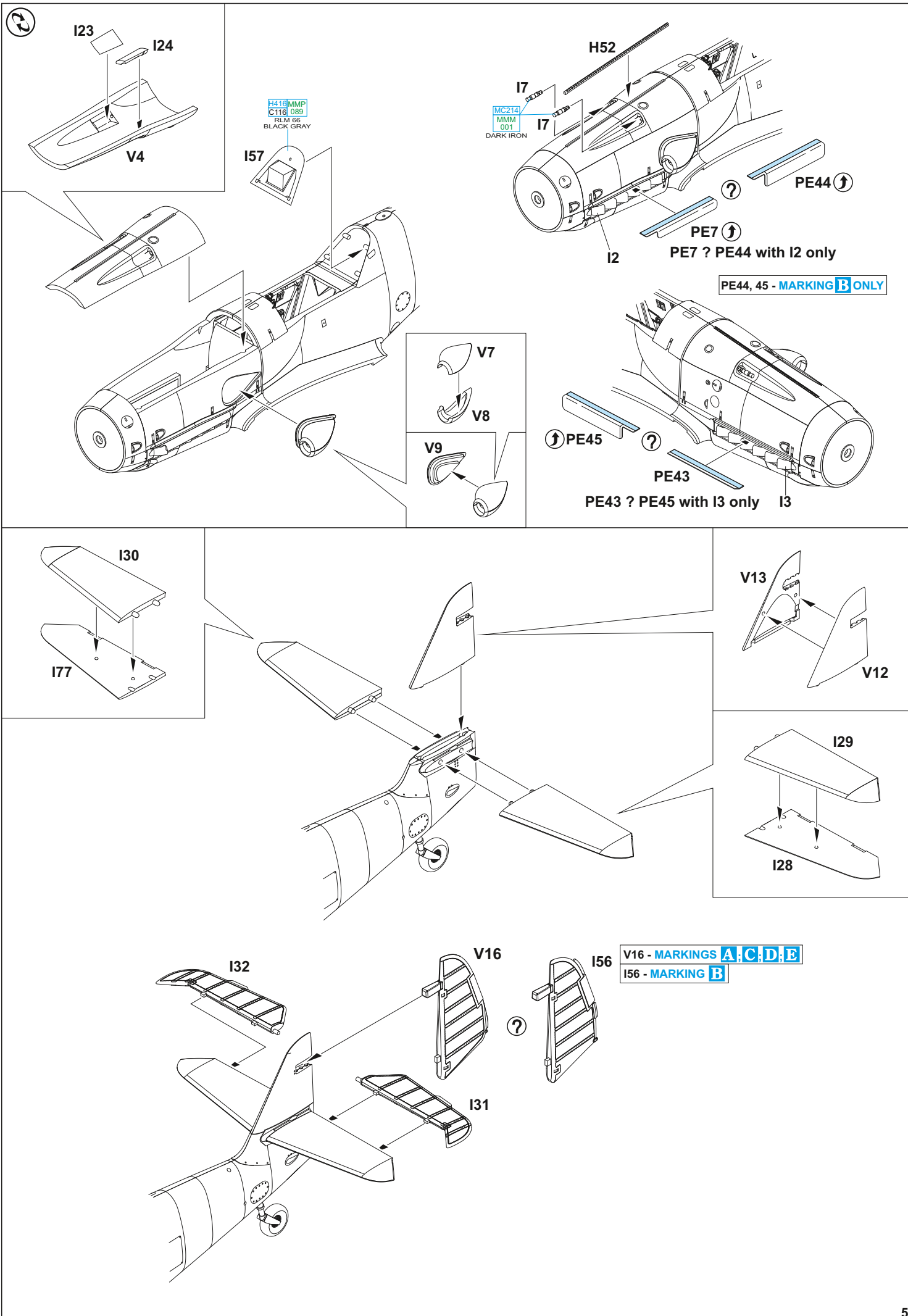
色

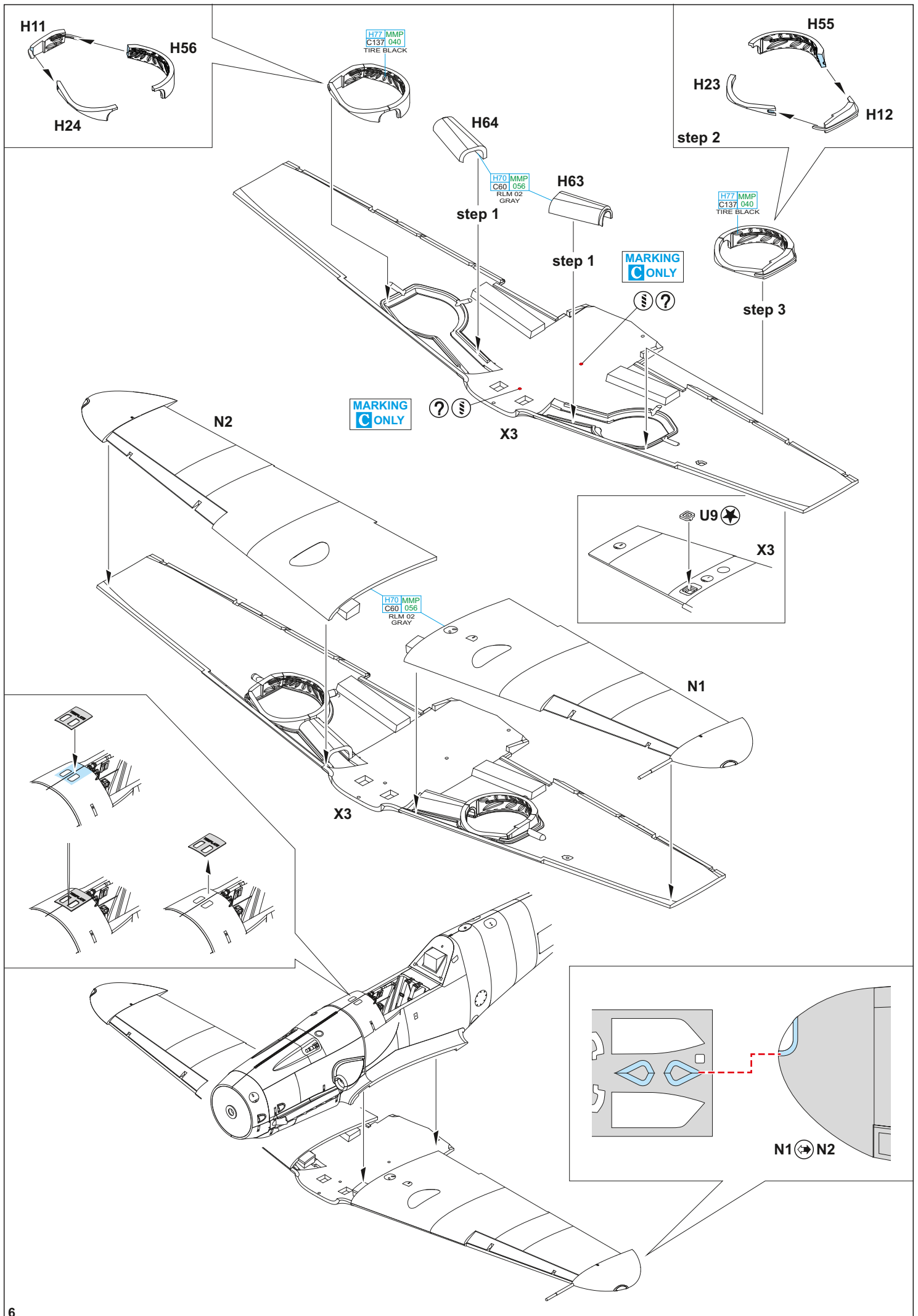
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H319	C319		LIGHT GREEN

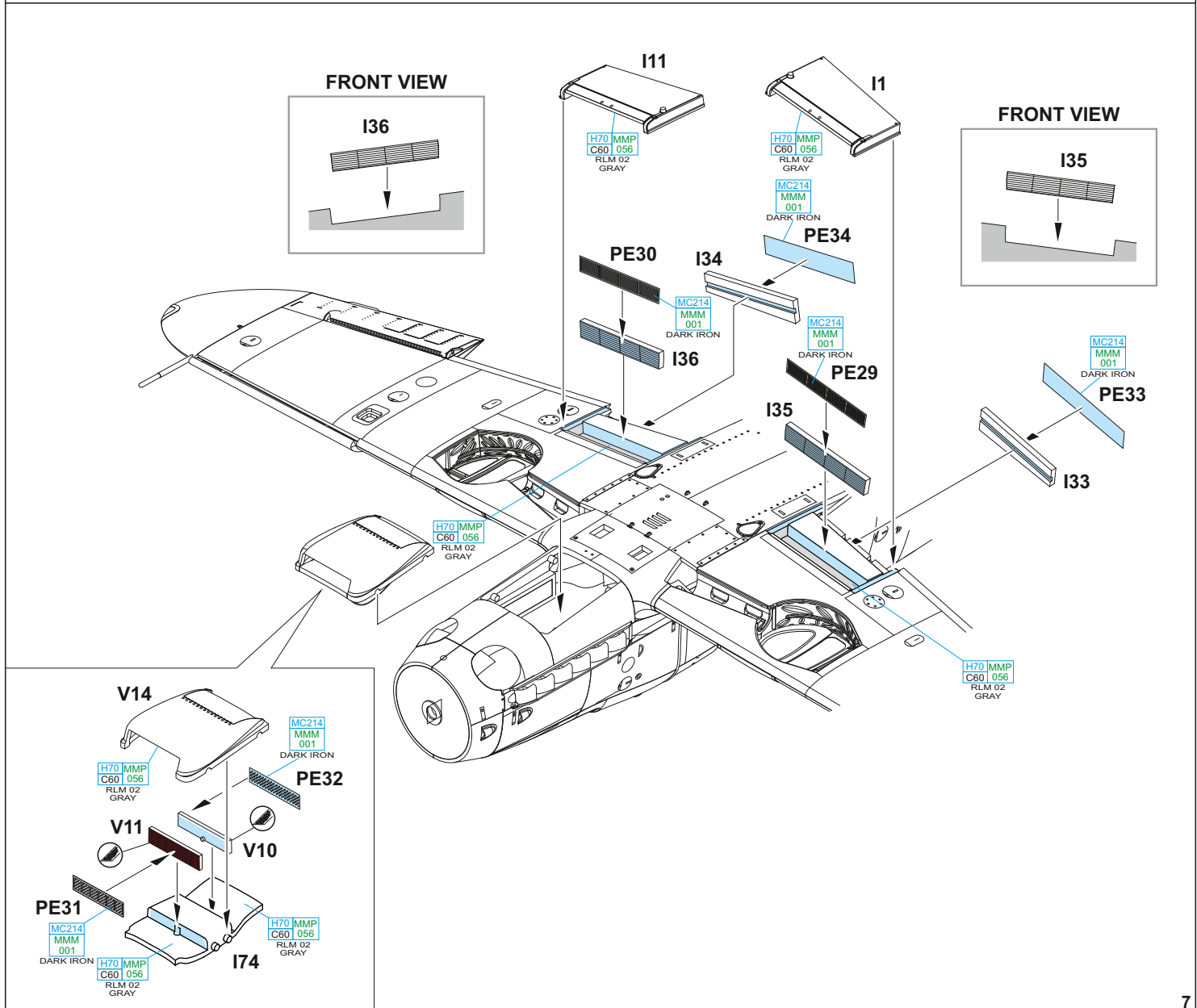
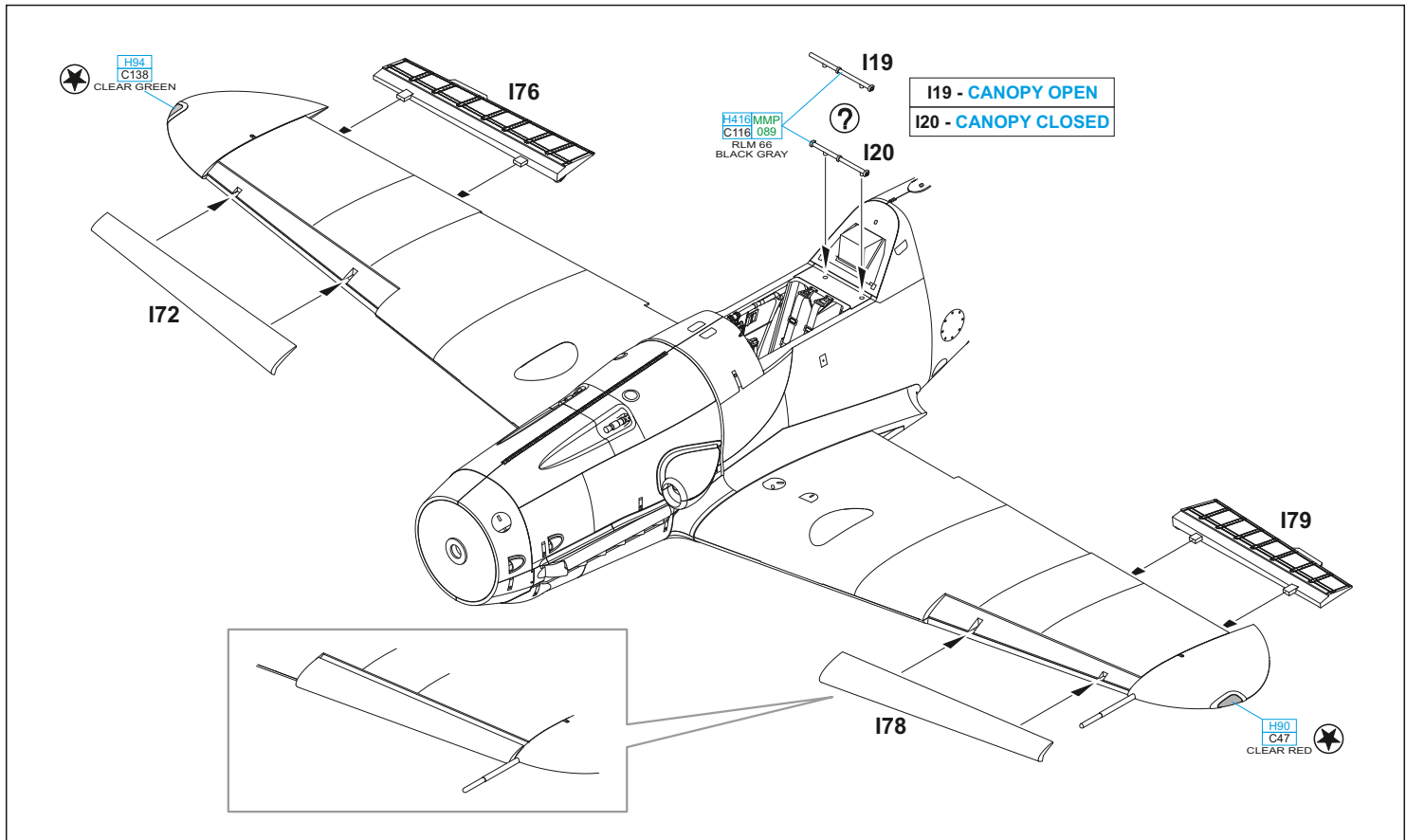
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX5		MMC-048	SUSIE BLUE

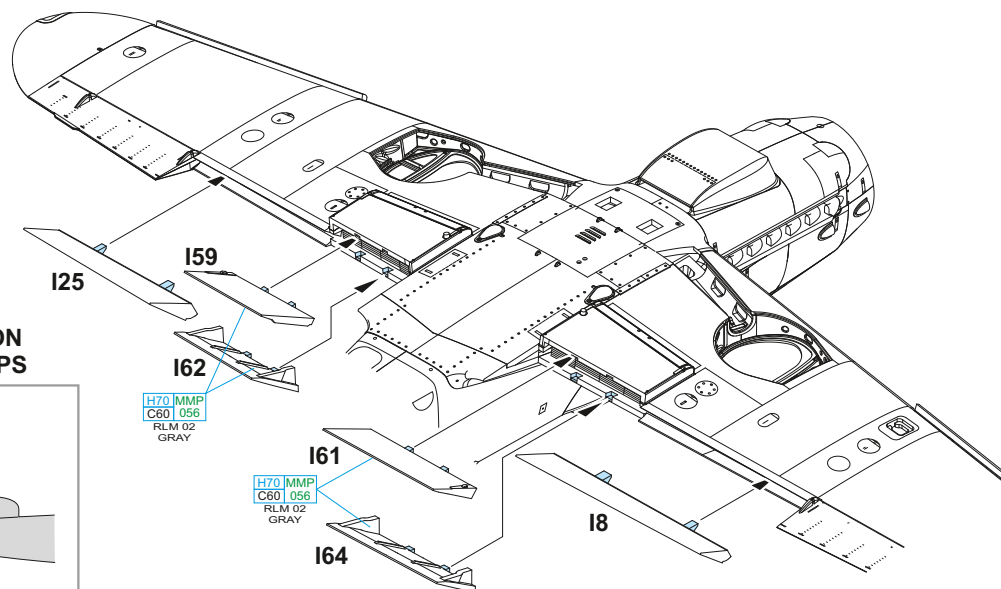




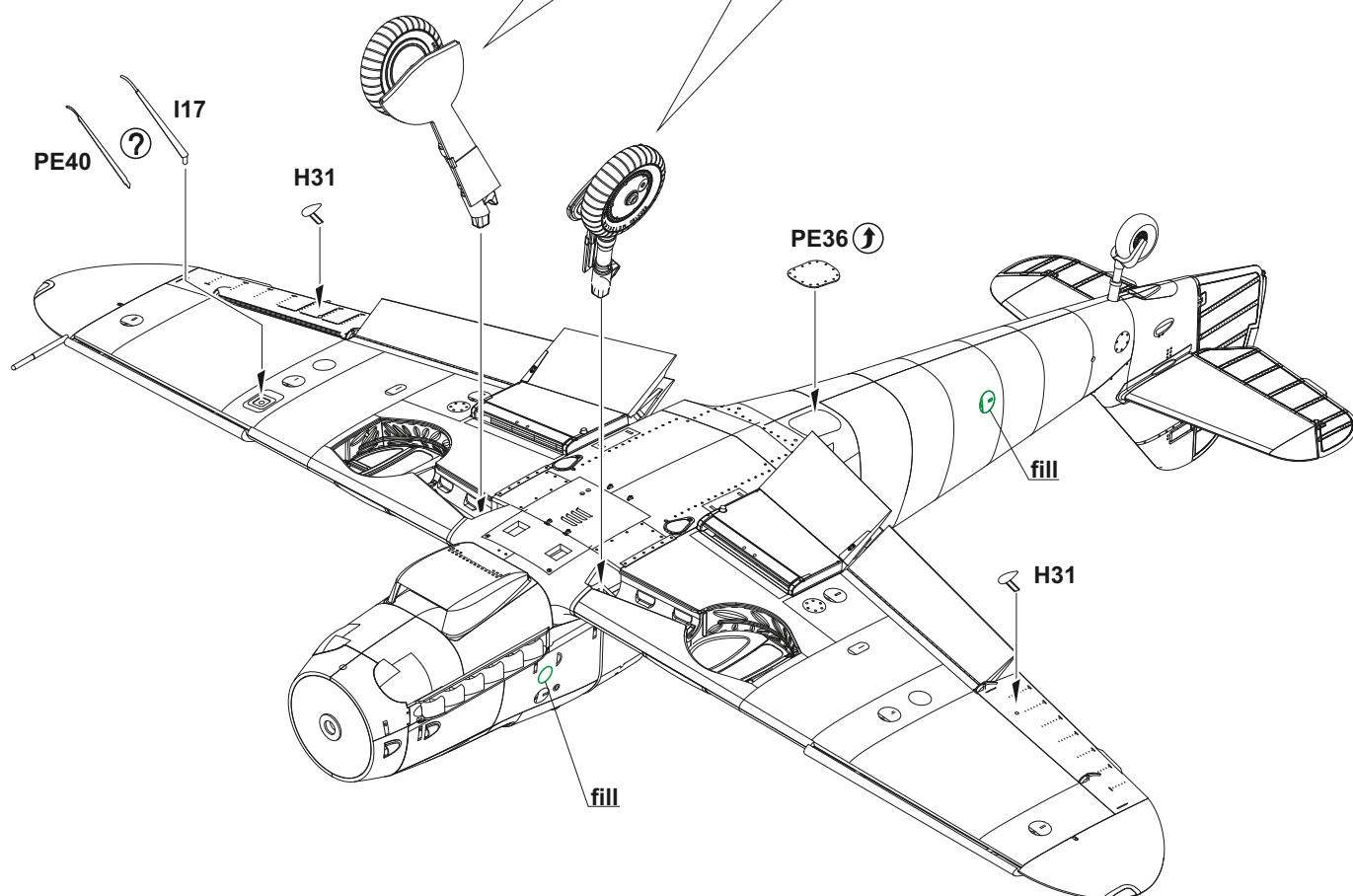
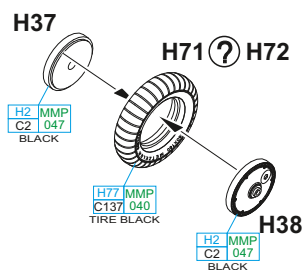
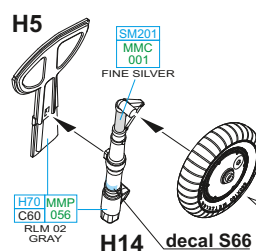
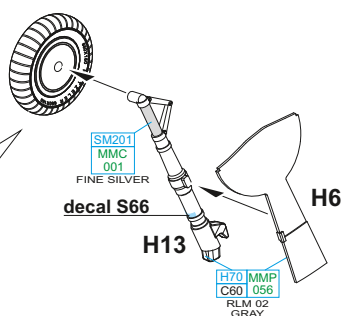
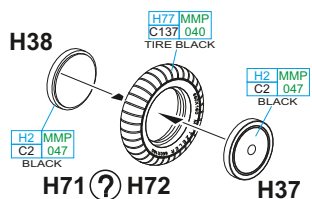
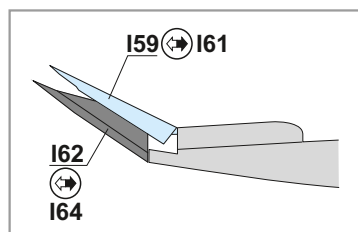


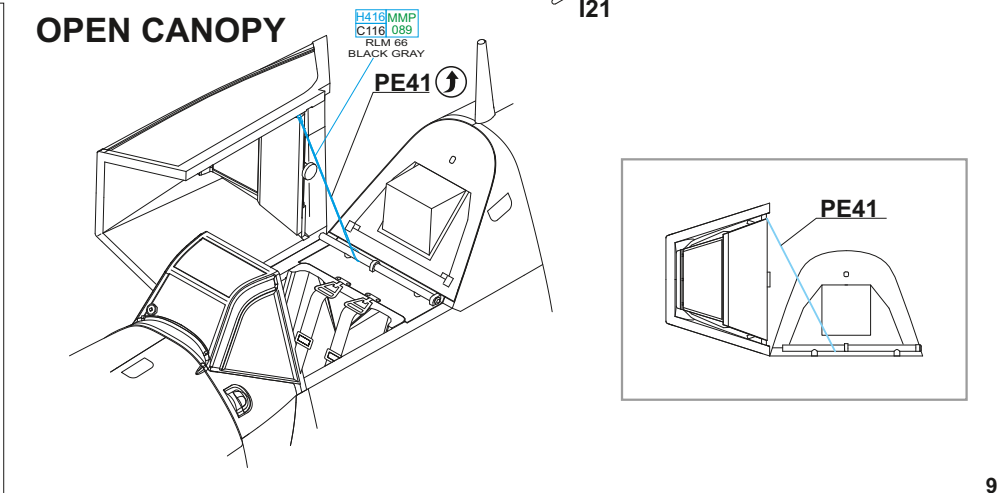
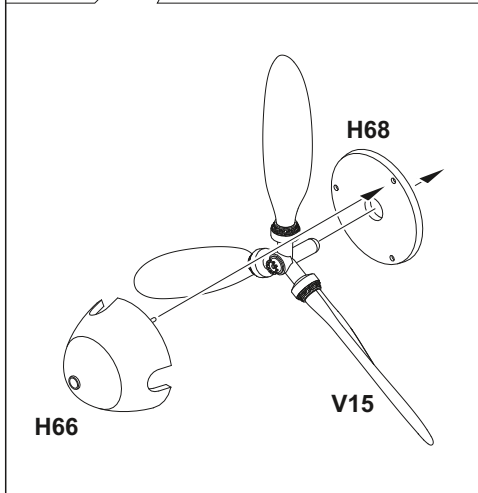
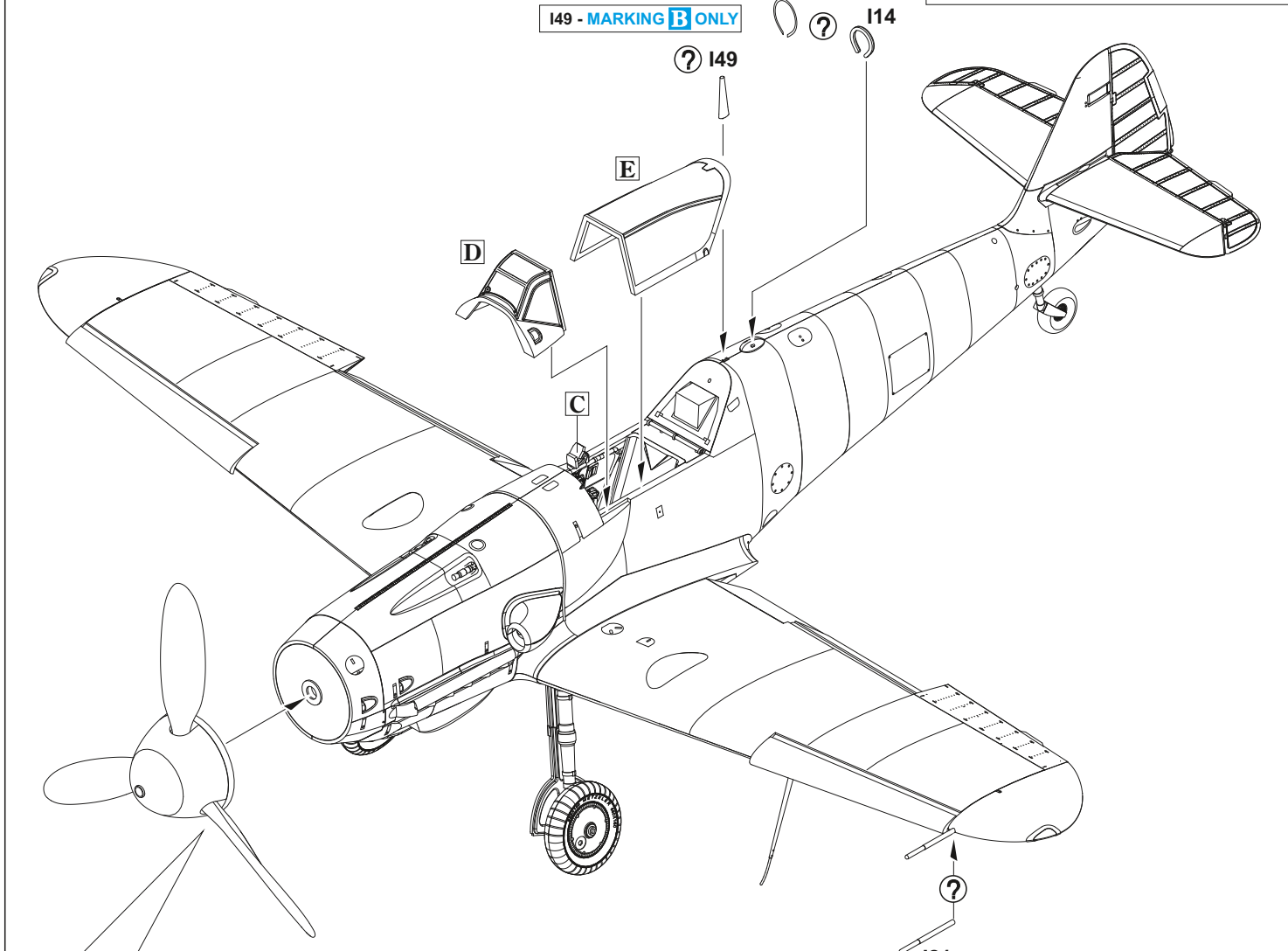
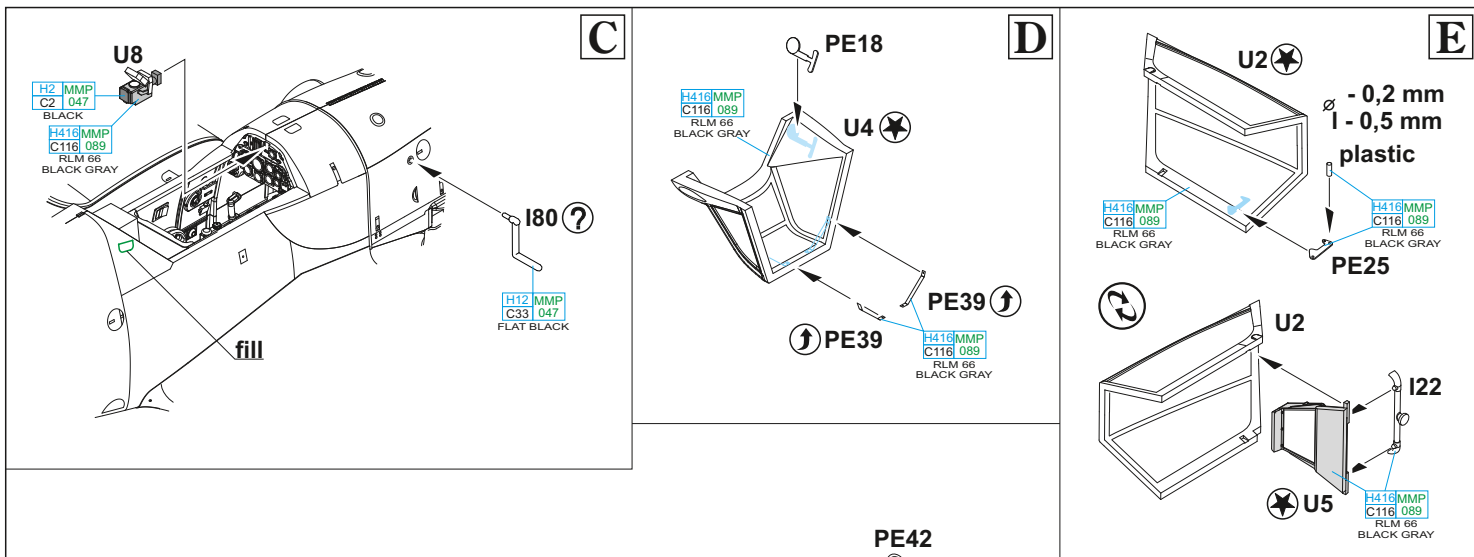


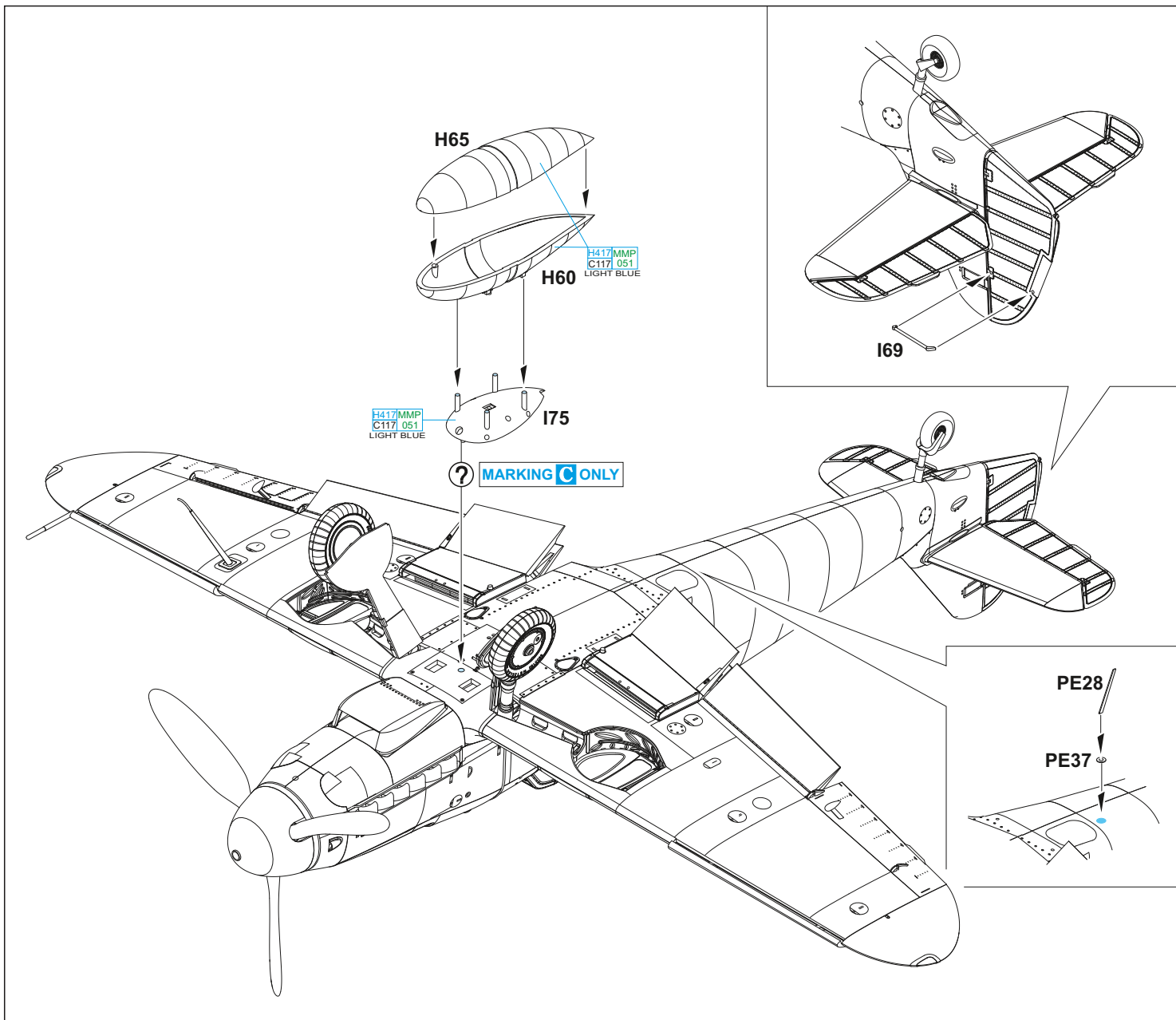




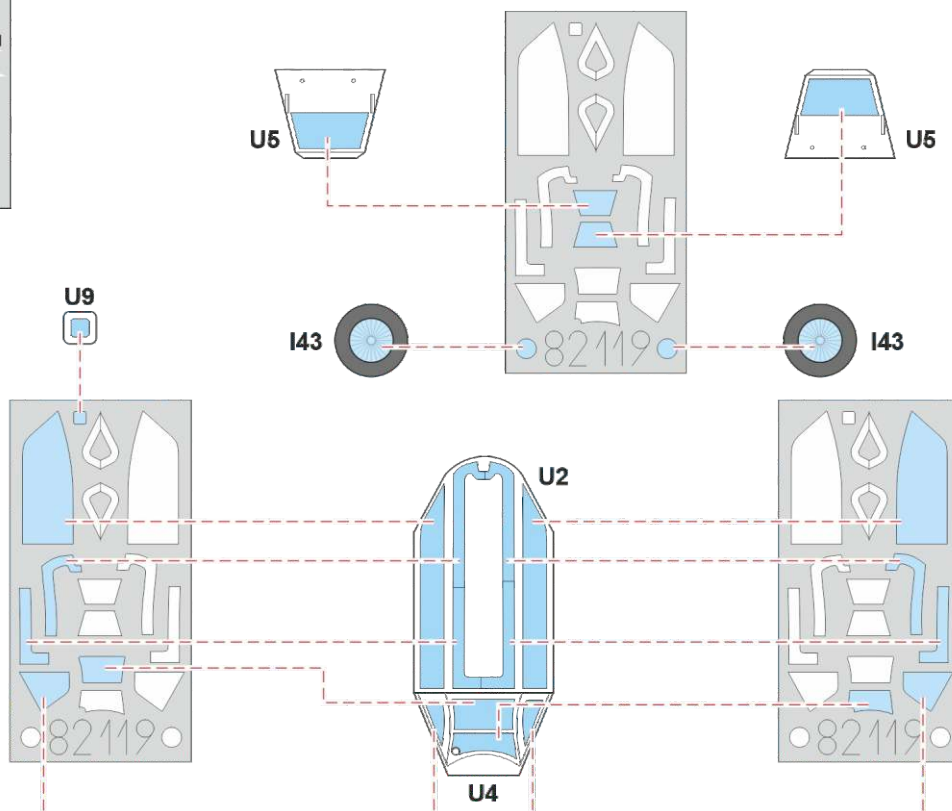
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS





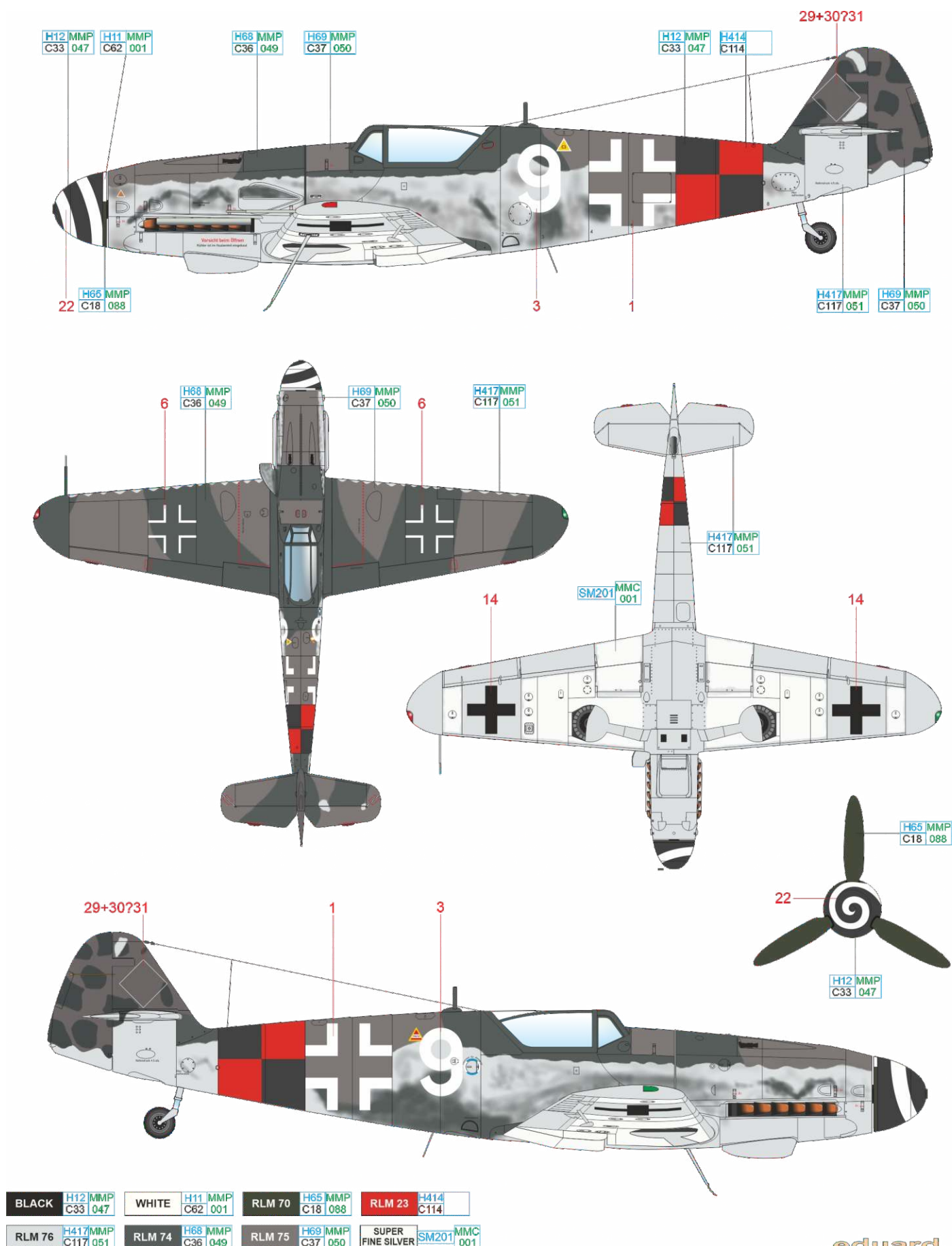


eduard
MASK
82119

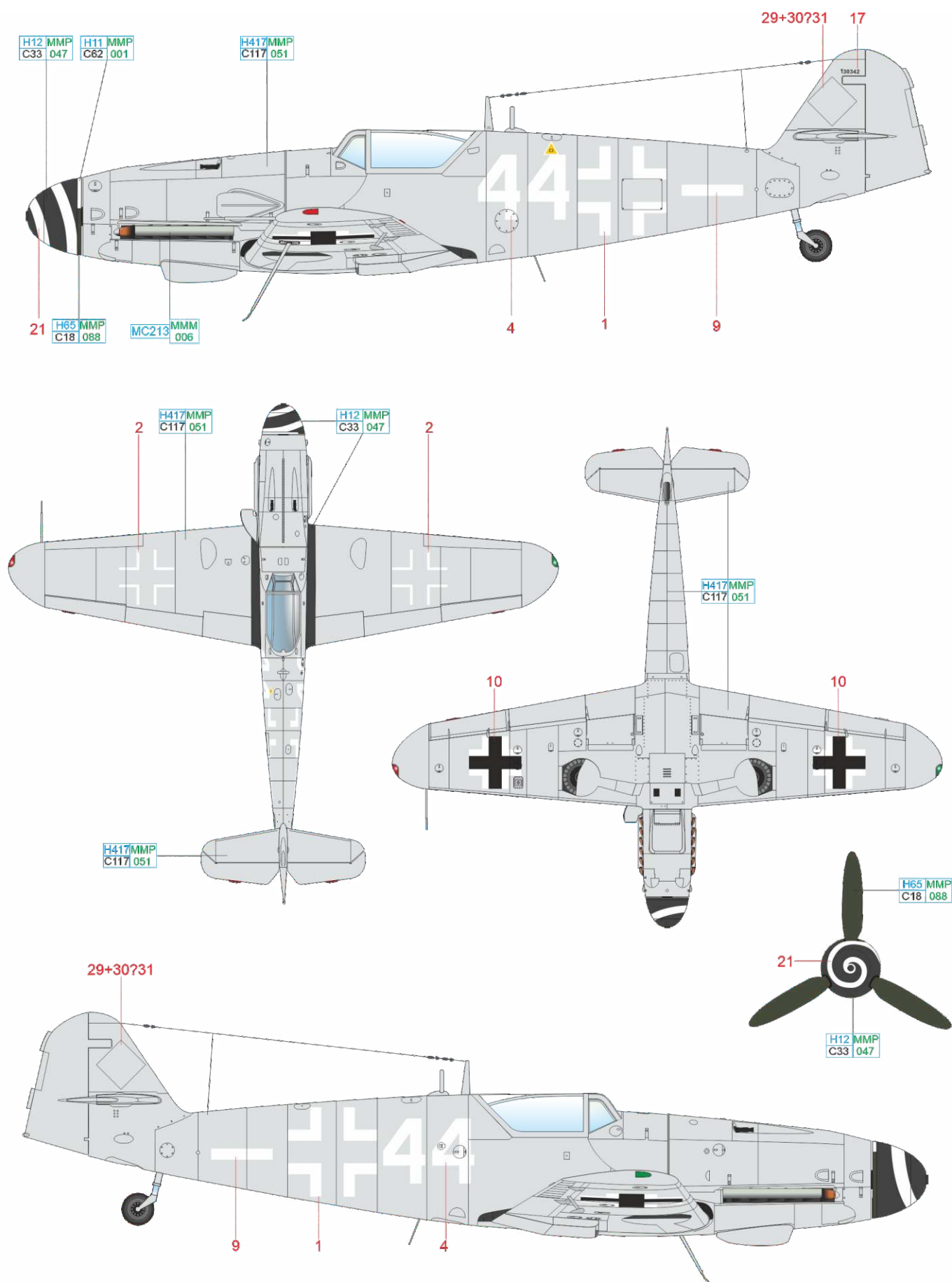


A 1./KG(J) 6, Praha-Kbely, Protektorát Čech a Morava, březén/duben 1945

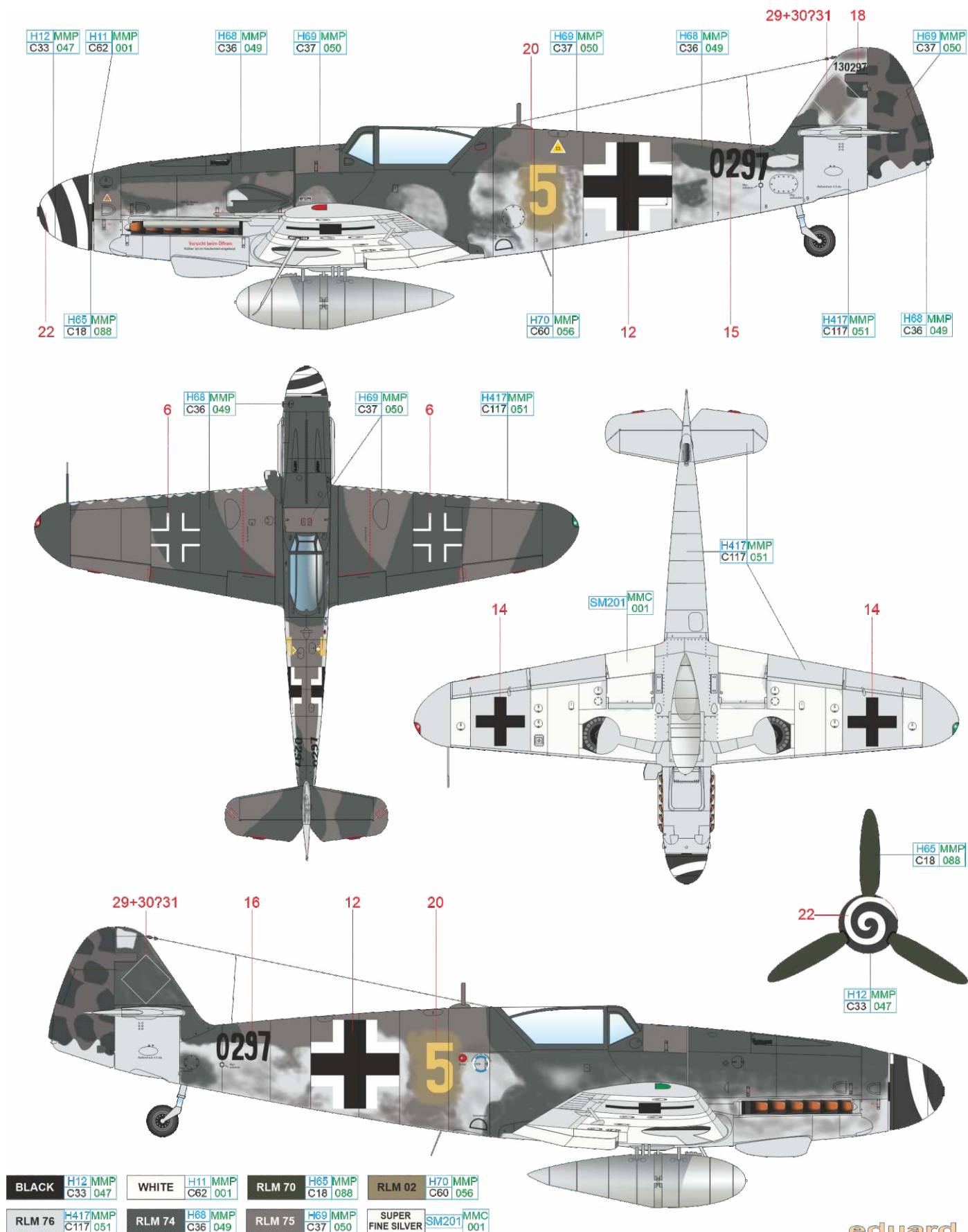
Obrovské ztráty stíhacích jednotek Luftwaffe byly jednou z příčin, které vedly v říjnu 1944 k rozhodnutí redukovat počty bombardovacích útvarů a jejich personál po nezbytném výcviku nasadit v roli stíhačů. Jednou z Geschwader, kterých se tato změna týkala, byla KG 6. Její název byl změněn na KG(J) 6 a byla přezbrojena na letouny Bf 109G-10 a K-4. Výcvik probíhal na letištích Praha-Kbely, Praha-Ruzyně a Klecany. Dne 31. března se letouny KG(J) 6 střetly nad Prahou s Mustangy z 309th FS/31st FG. Vysoké ztráty však vedly o pár dní později, 9. dubna, k rozpuštění jednotky. Tento stroj byl, zřejmě kvůli poruše, ponechán na letišti v Kbelsích, kde byl po válce vyfotografován. Příslušnost ke KG(J) 6 značí černo-červeně kostkovaný pruh na zádi letounu.



Celošedé zbarvení letounů 5./NJG 11 bylo používáno tzv. lovci Mosquit z této jednotky na začátku roku 1945. Povrch letounů byl vyleštěn pro maximální snížení aerodynamického odporu. Poslední akce proti Mosquitům proběhly během března 1945, poté byly letouny nasazovány k nočním útokům a spojeneckou pozemní techniku.

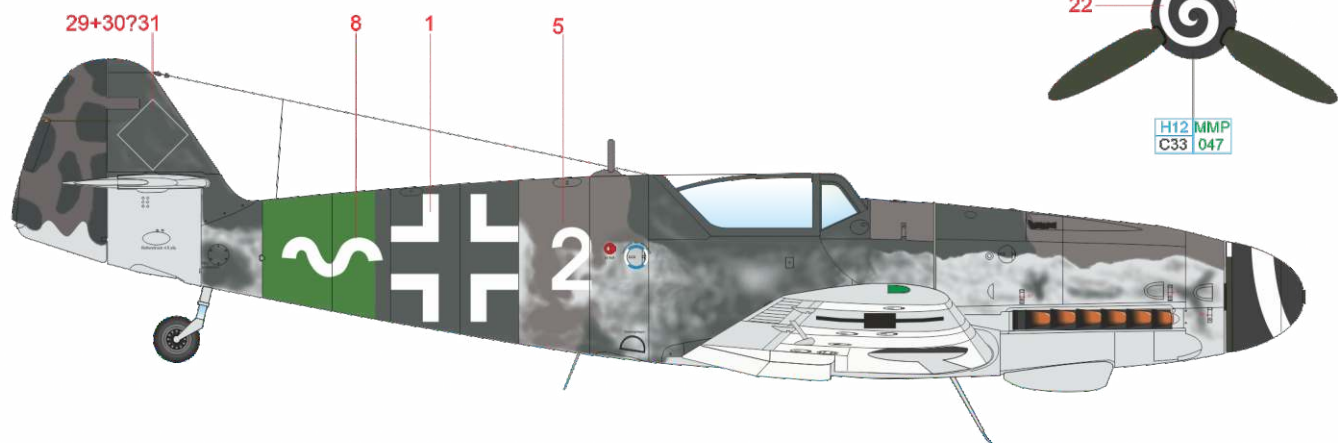
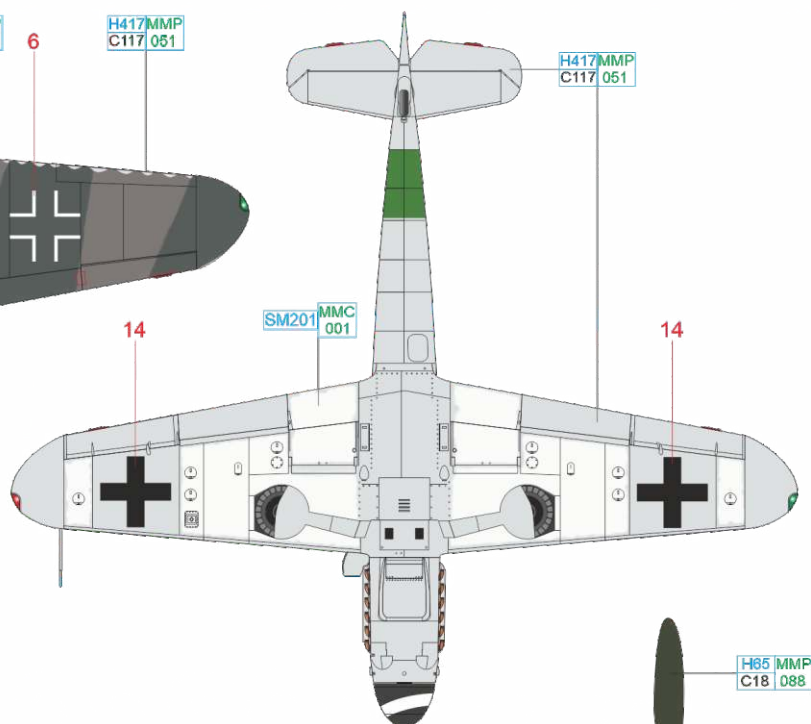
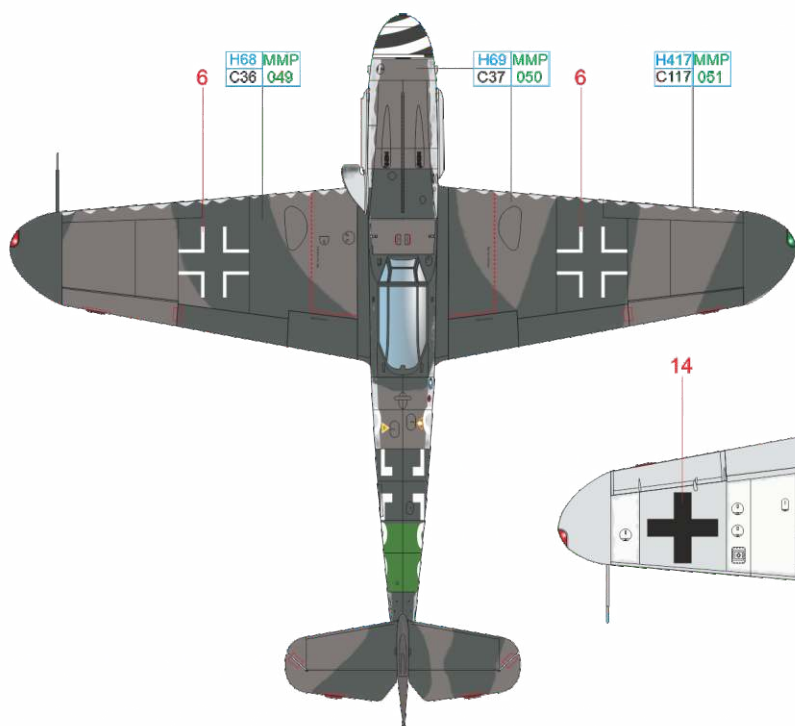
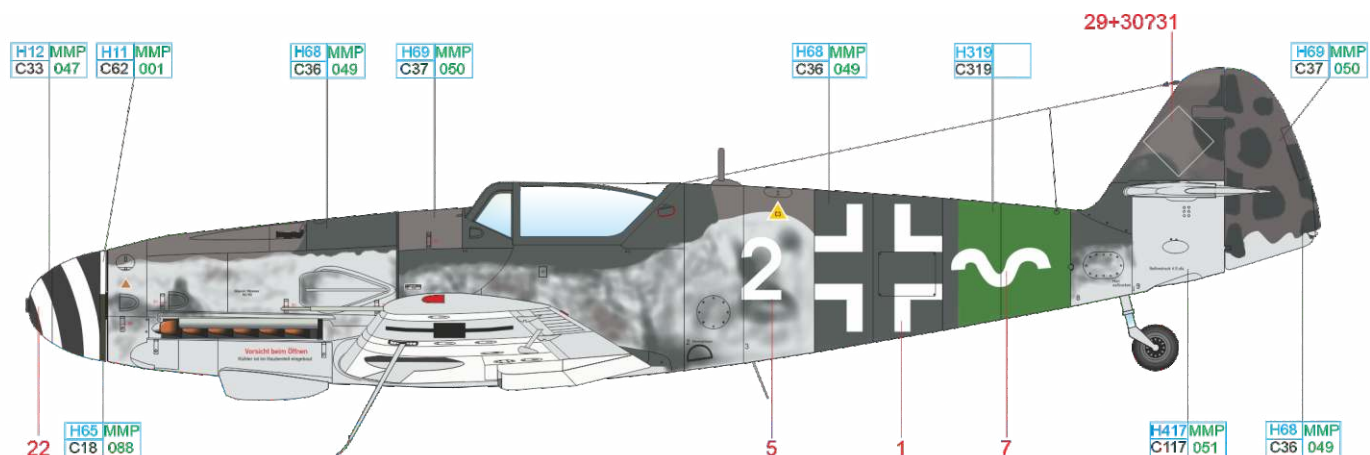


Horst Petzschler se narodil v Berlíně 1. září 1921 a do Luftwaffe vstoupil 1. dubna 1941. Po ukončení stíhacího výcviku byl k 23. srpnu 1943 zařazen do stavu JG 51, u níž dosáhl prvních tří sestřelů. Dne 13. dubna 1944 byl převelen k 2./JG 3, zařazené k jednotkám Obrany říše, ale v červnu 1944 se vrátil k JG 51 na východní frontu. Dne 4. května 1945 obdržela III./JG 51 rozkaz k přesunu z Východního Pruska do Šlesvicko-Holštýnska. Tam však Horst Petzschler nedoletěl, kvůli navigační chybě přistál ve Švédsku na letišti Bulltofta, kde byl internován a v lednu 1946 jej švédské orgány vydaly do Sovětského svazu. Ze zajetí byl propuštěn 22. září 1949. Po návratu pracoval u berlínské policie, v roce 1953 emigroval nejprve do Kanady, později do USA, kde pracoval v leteckém průmyslu. Do důchodu odešel v roce 1988. Během bojů sestřelil za 2. světové války 26 protivníků. Na jeho stroji bylo předčasními plochami štětcem nakreslené číslo 0297, což bylo poslední čtyřčíslí výrobního čísla. Spodní plochy křídla byly nastříkány barvou RLM 76, ale některé panely zůstaly z důvodu nedostatku barev v přírodní barvě kovu.



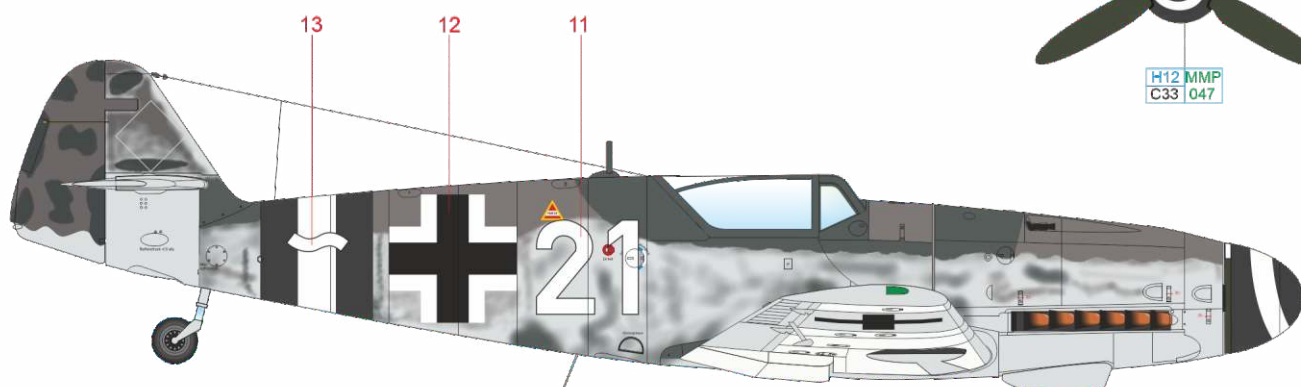
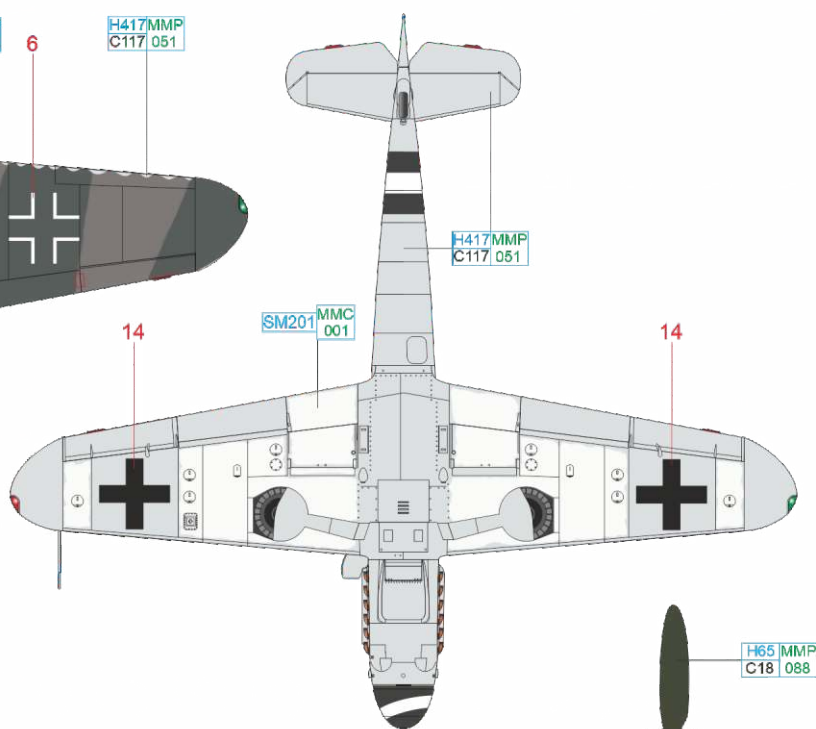
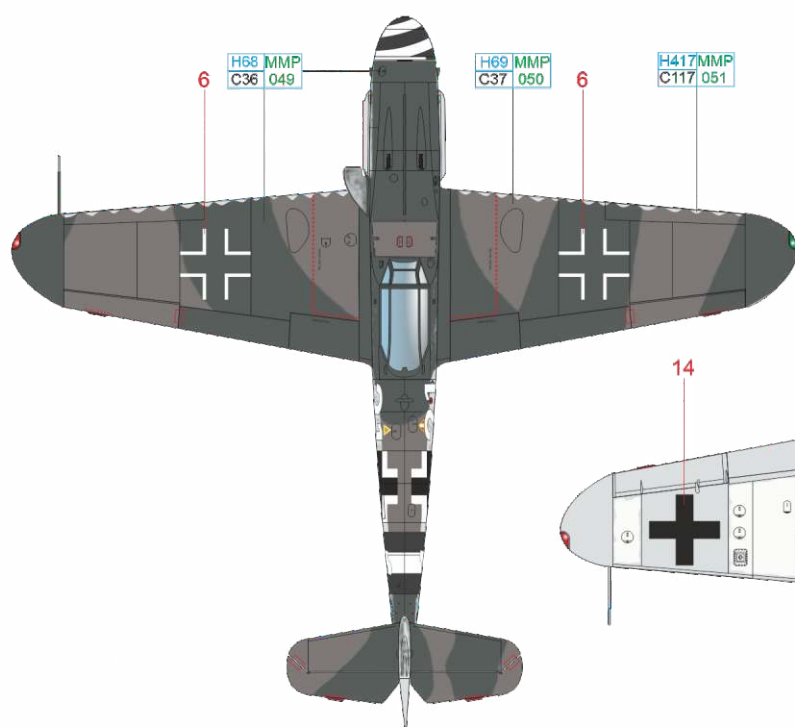
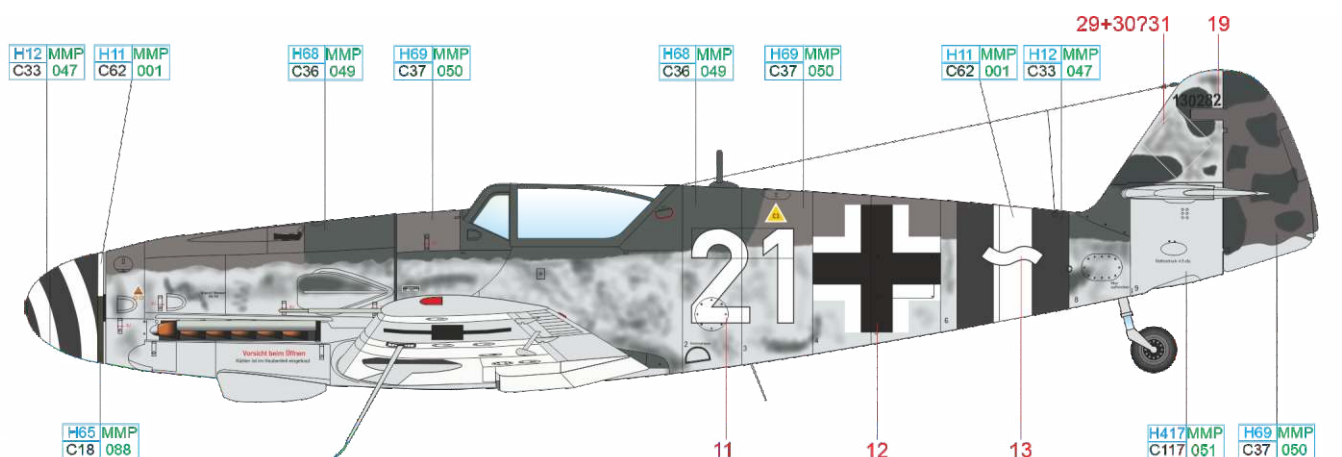
D 13./JG 27, Šlesvicko-Holštýnsko, Německo, březen 1945

Po vylodění Spojenců v Normandii byla IV. Gruppe JG 27 přesunuta začátkem června 1944 z Maďarska na francouzské letiště Champfleury-la-Perthe a zapojila se do bojů na západní frontě. Po velkých ztrátách putovala na odpočinek a k doplnění stavů do Dolního Saska. Zařazena byla mezi jednotky Obrany říše. K 31. březnu 1945 byla rozpuštěna a její piloti doplnili stavy zbylých Gruppe JG 27. Bílá vlnovka na zádi trupu značí, že stroj patřil do IV. Gruppe, zelená barva pruhu pak identifikovala v rámci Obrany říše letouny patřící JG 27. Na přídí byl namalován znak JG 27.



BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 70	H65 MMP C18 088	LIGHT GREEN	H319 C319
RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001

Franz Wienhusen narukoval v roce 1934 ke Kriegsmarine, ale již následující rok zahájil službu u Luftwaffe. Po výcviku byl převelen do okupovaného Norska. Zde působil u JG 77 a JG 5 až do října 1944, kdy byl jmenován velitelem IV./JG 4. Padl dne 3. prosince 1944, když jej poblíž Cách při průletu nad americkou kolonou zasáhla palba ze země. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem dvanácti sestřelů. Rekonstrukce vzhledu letounu vychází ze seznamu ztrát z 3. prosince 1944, v němž je uvedeno výrobní a trupové číslo Wienhusenova stroje. Je pravděpodobné, že letoun nesl stejný kamuflážní nátěr jako další stroje vyrobené v počtu necelých 130 kusů v továrně Messerschmitt v Řezně.



BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001		
RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 70	H65 MMP C18 088

Bf 109G-10 Mtt Regensburg STENCILING POSITIONS

