



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

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikal, 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 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 dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídla s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraně střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války tak obvyklé, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje, i přes problémy s pohonnou jednotkou, velmi 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 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stoděvitek“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska až k obraně Říše

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 tohoto 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 o málo více než dvě stě Bf 109) Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhač-

kou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampan, 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 z bojů v roce 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ přitom dosáhla 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 Jagdwehry 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.

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.

Poválečná služba

Messerschmittu 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 osvobozeném 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). Zejména tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko své HA-1109 a 1112 provozovalo dokonce až do roku 1967.

Tato stavebnice: Bf 109G-2

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým pokračovatelem provedení Bf 109F. Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl rovněž přímým vývojem modelu DB 601. Hlavního rozdílu, většího zdvihového objemu motoru, bylo dosaženo zvětšením vrtáním (o 4 mm), což zajistilo nárůst objemu 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-2 byl první verzí série G bez přetlakové kabiny a ponechal si z verze F zatahovací ostruhové kolečko a také výzbroj tvořenou jedním 20mm kanonem MG 151/20 a dvěma kulomety MG17 ráže 7,92 mm. Celkem bylo vyrobeno 1590 Bf 109G-2.

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

PARTS



DÍLY



TEILE



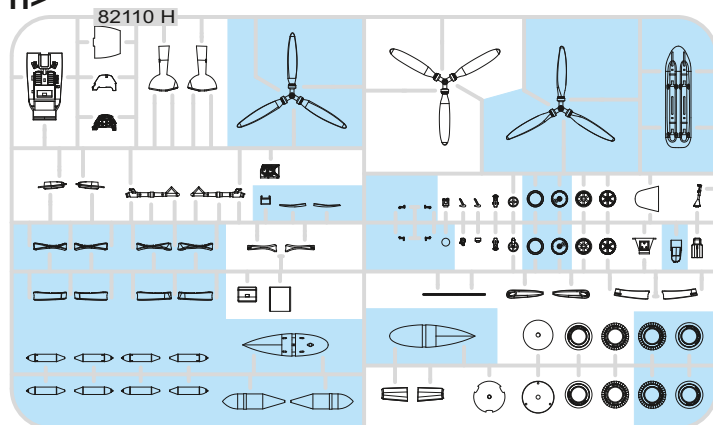
PIÈCES



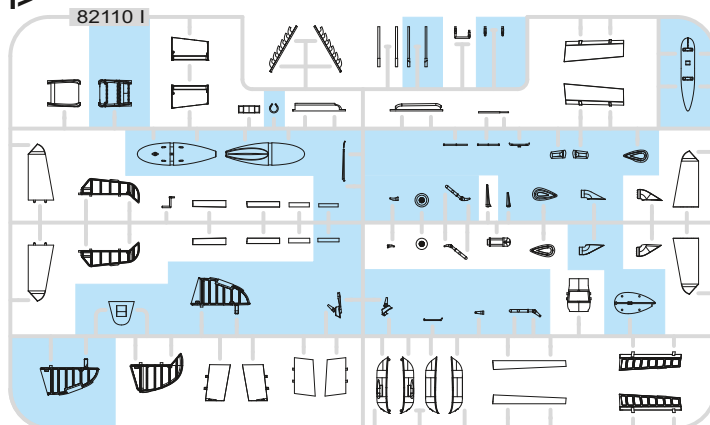
部品

PLASTIC PARTS

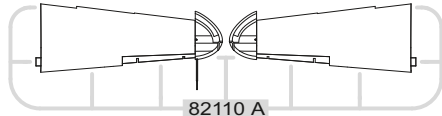
H>



I>

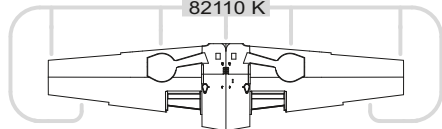


A>



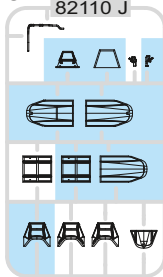
82110 A

K>



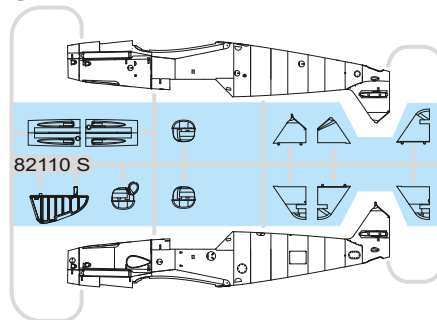
82110 K

J>

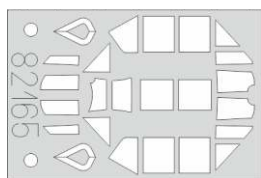


82110 J

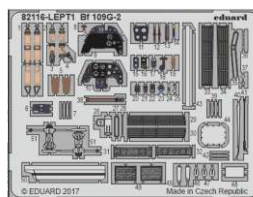
S>



82110 S

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



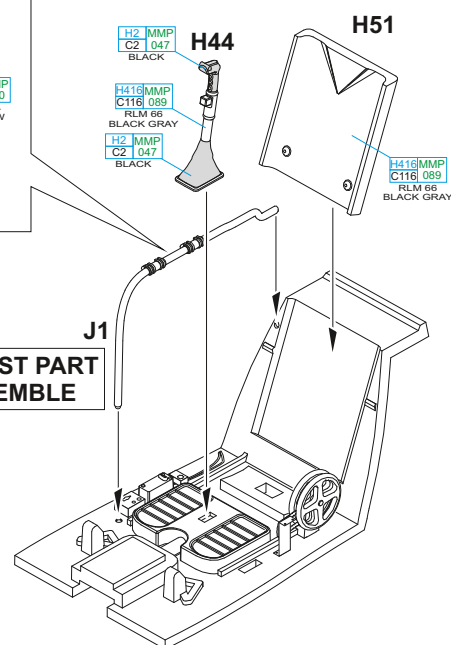
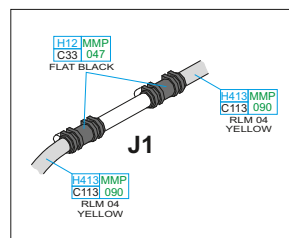
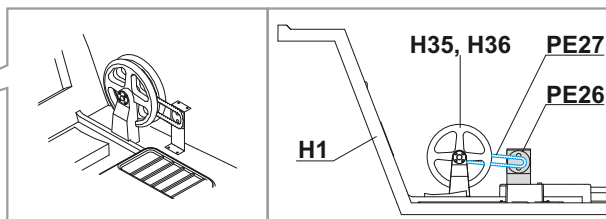
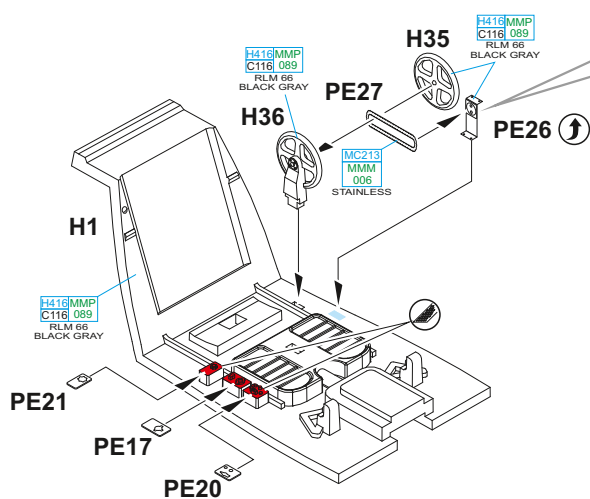
PEINTURE



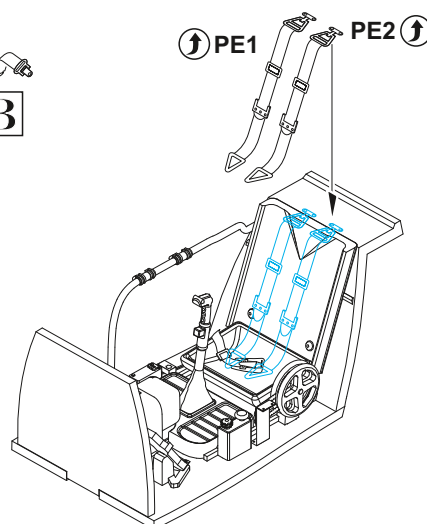
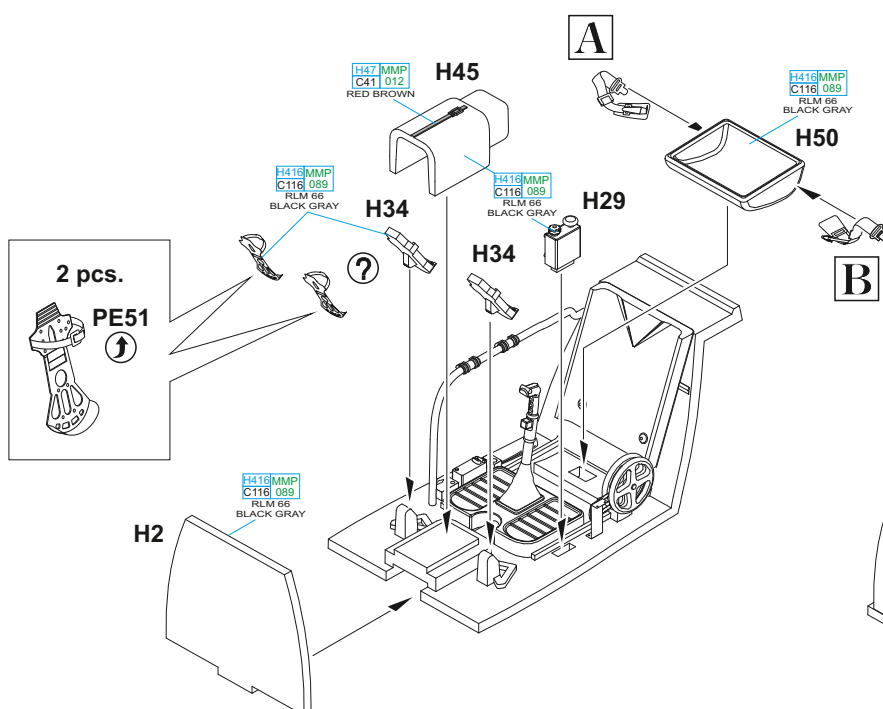
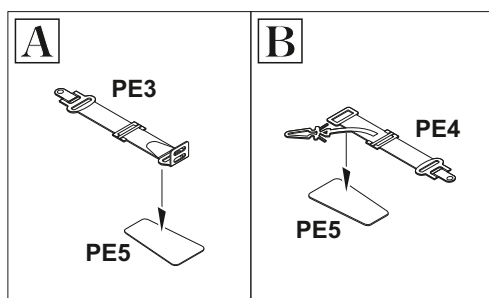
色

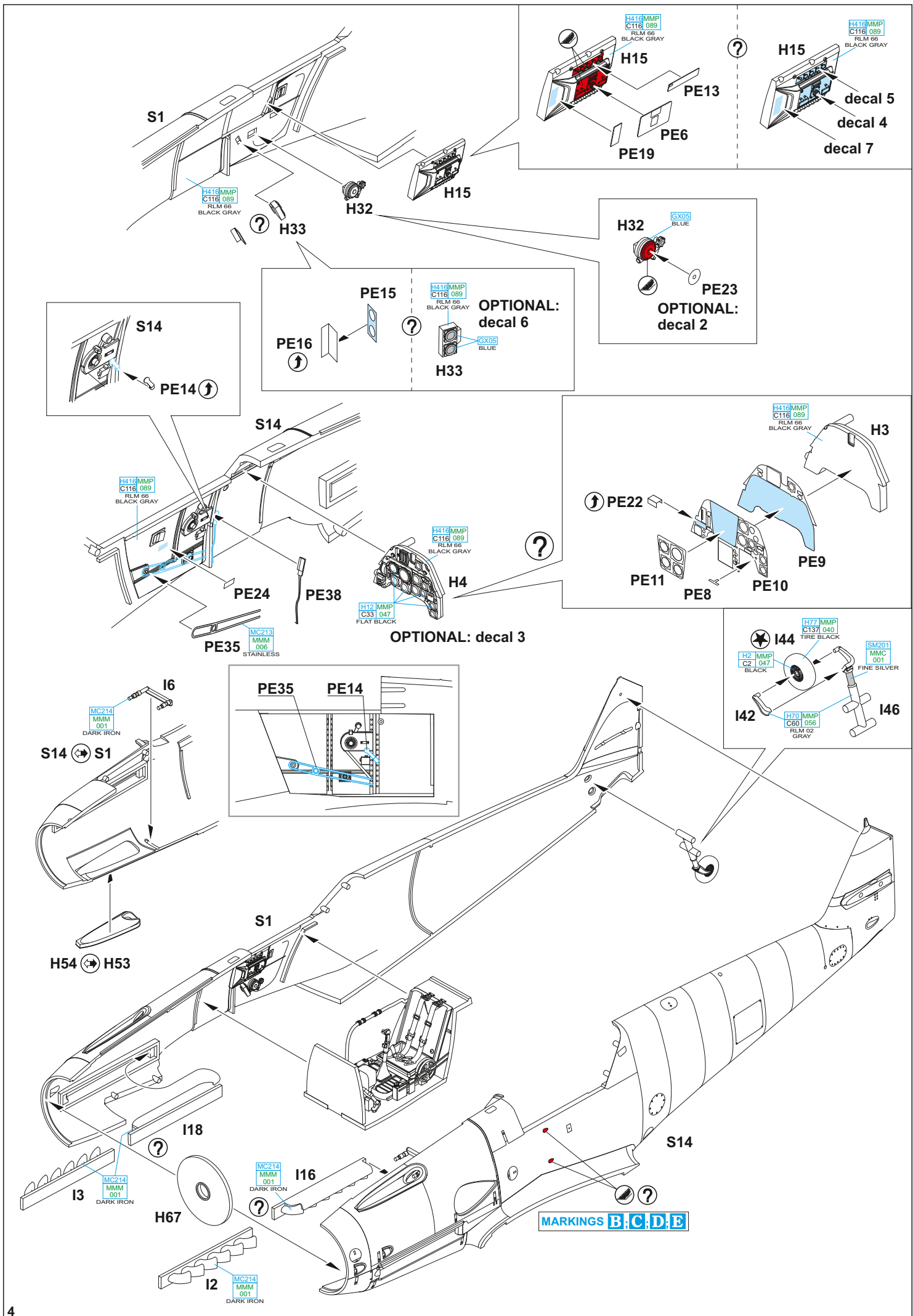
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	MMP-119	RLM79 SAND YELLOW
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

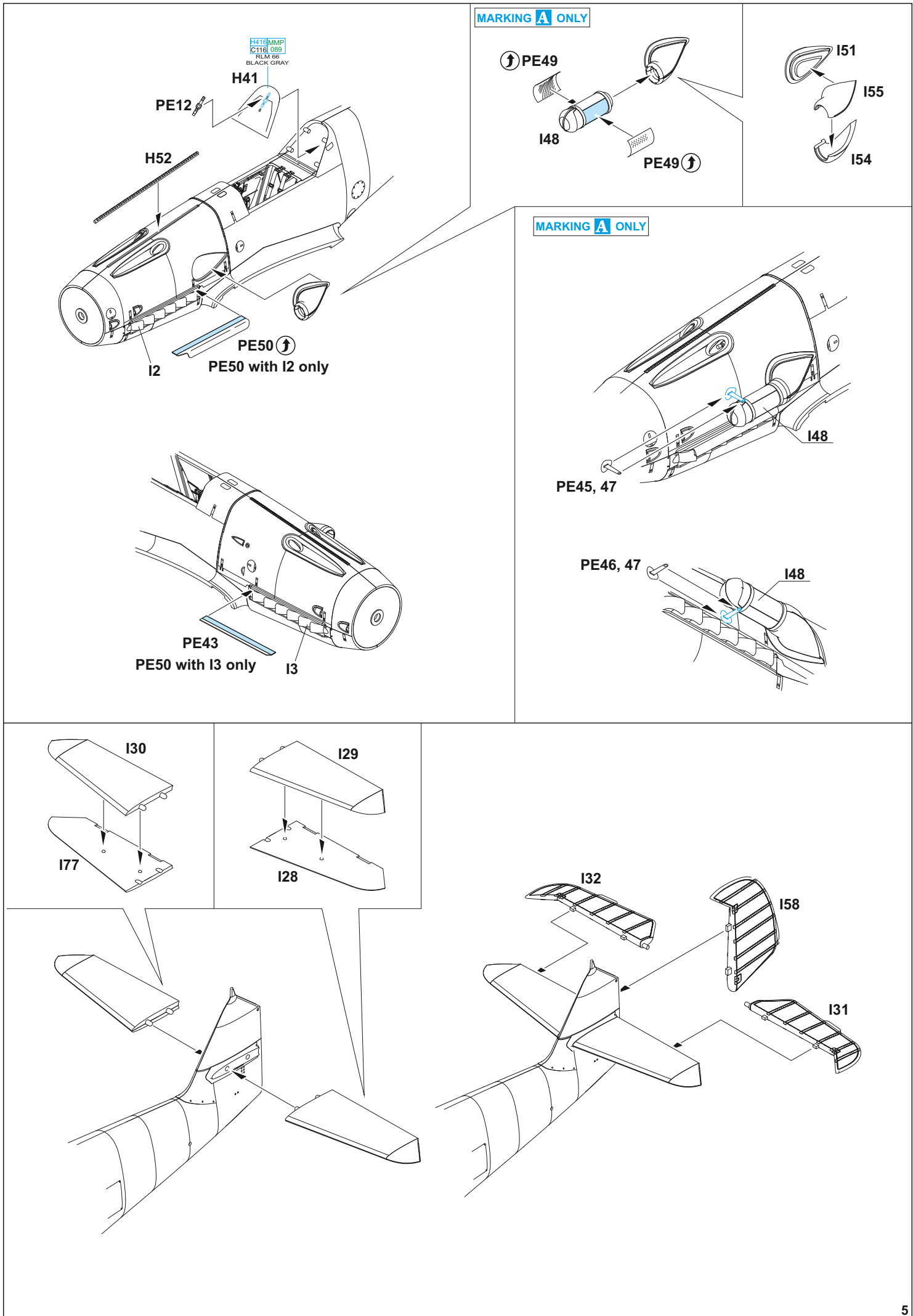
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	MMP-055	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	MMP-120	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX05			SUSIE BLUE

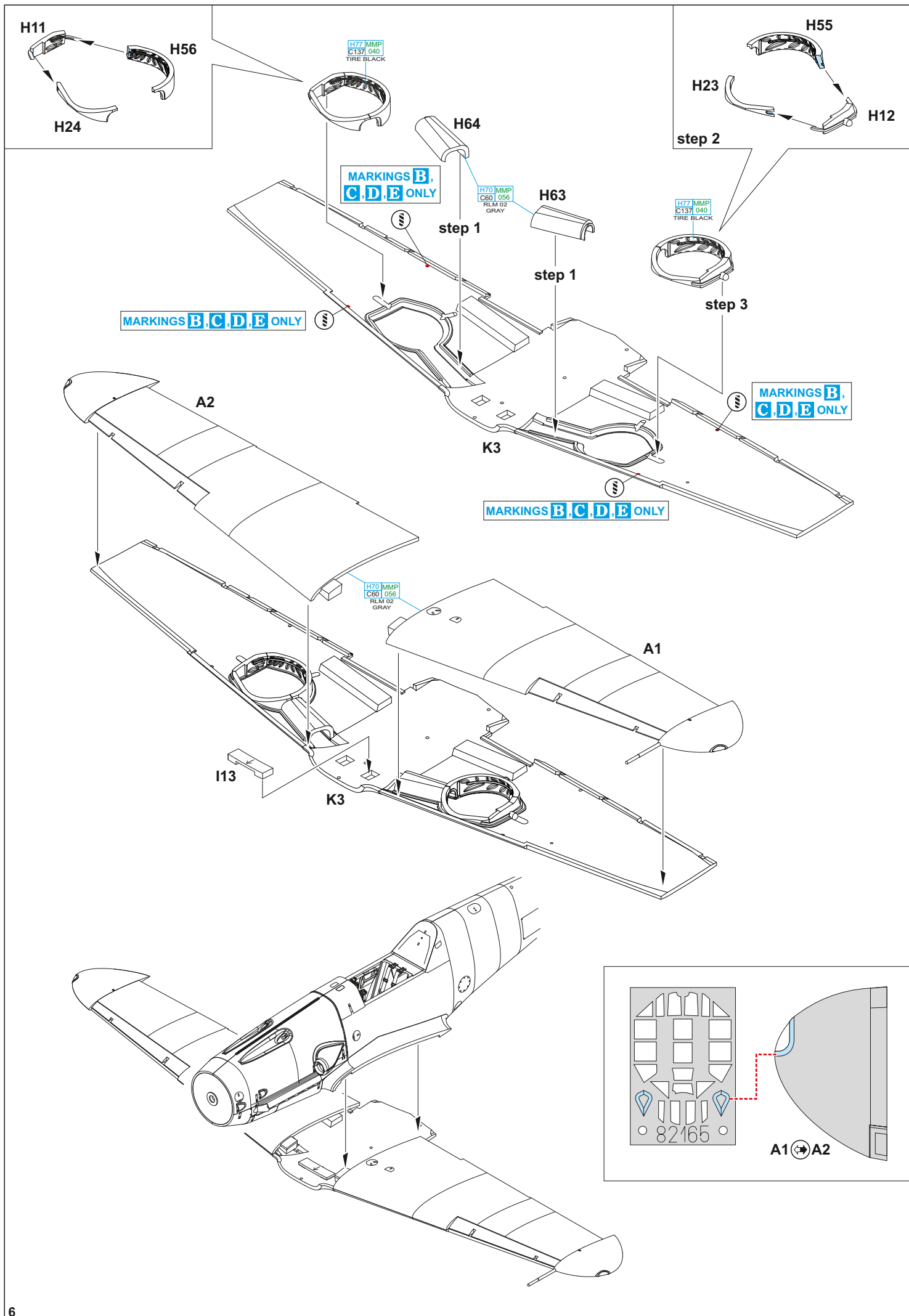


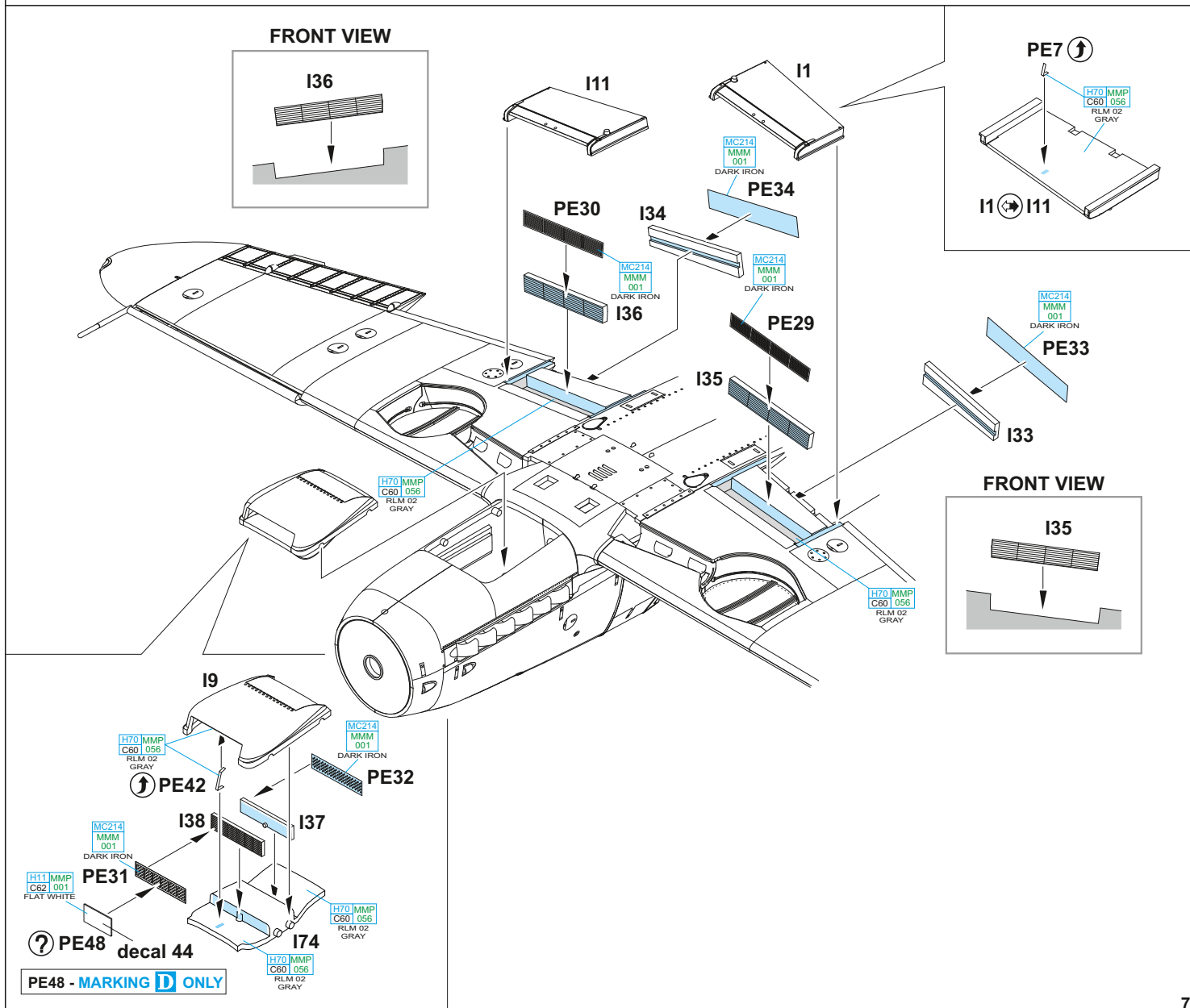
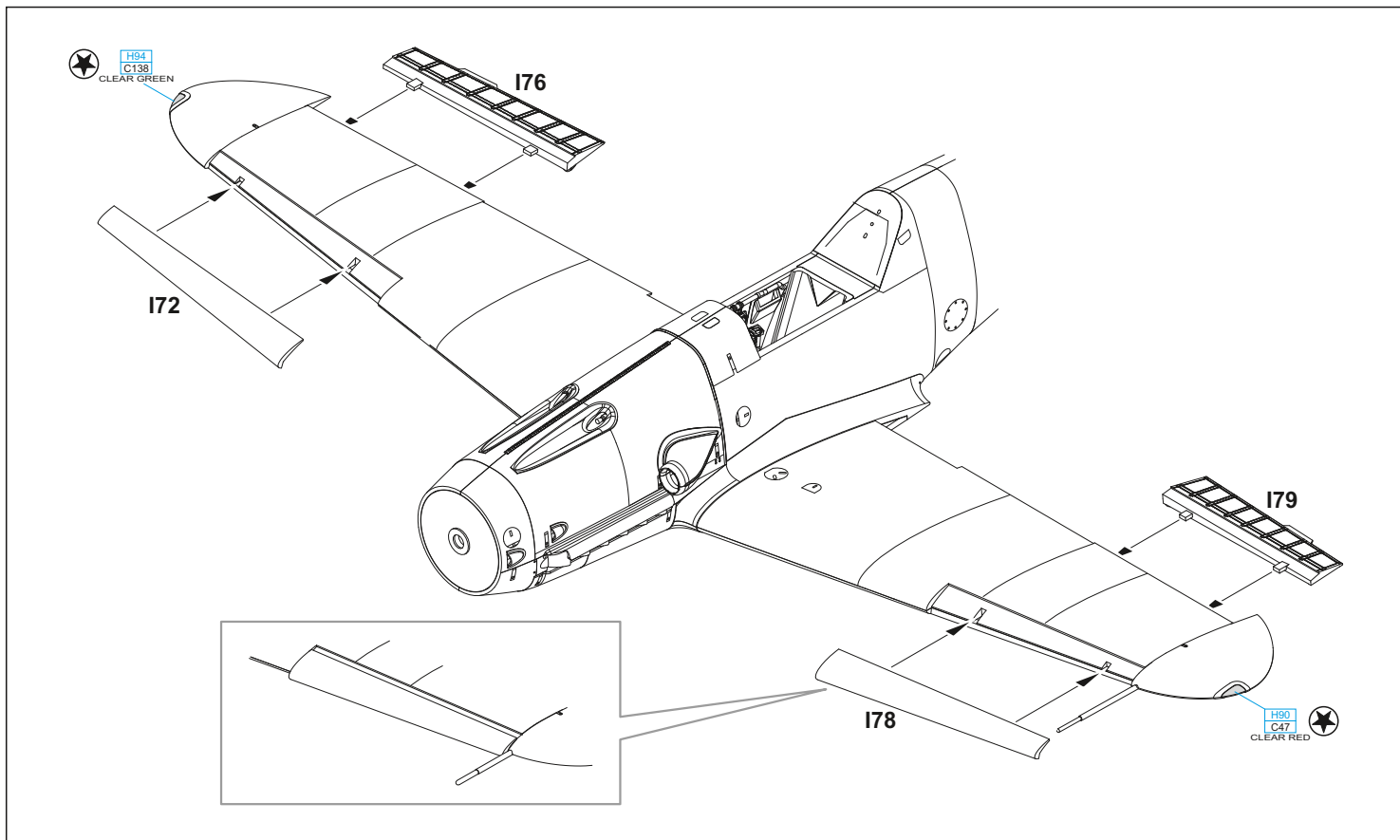
THE LATEST PART
TO ASSEMBLE

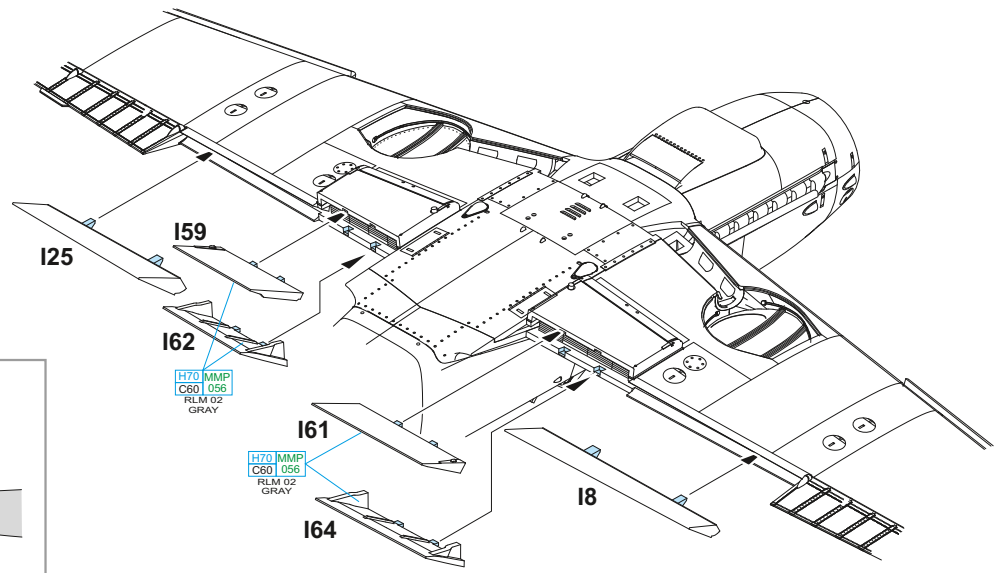




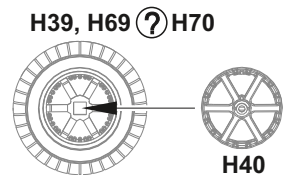
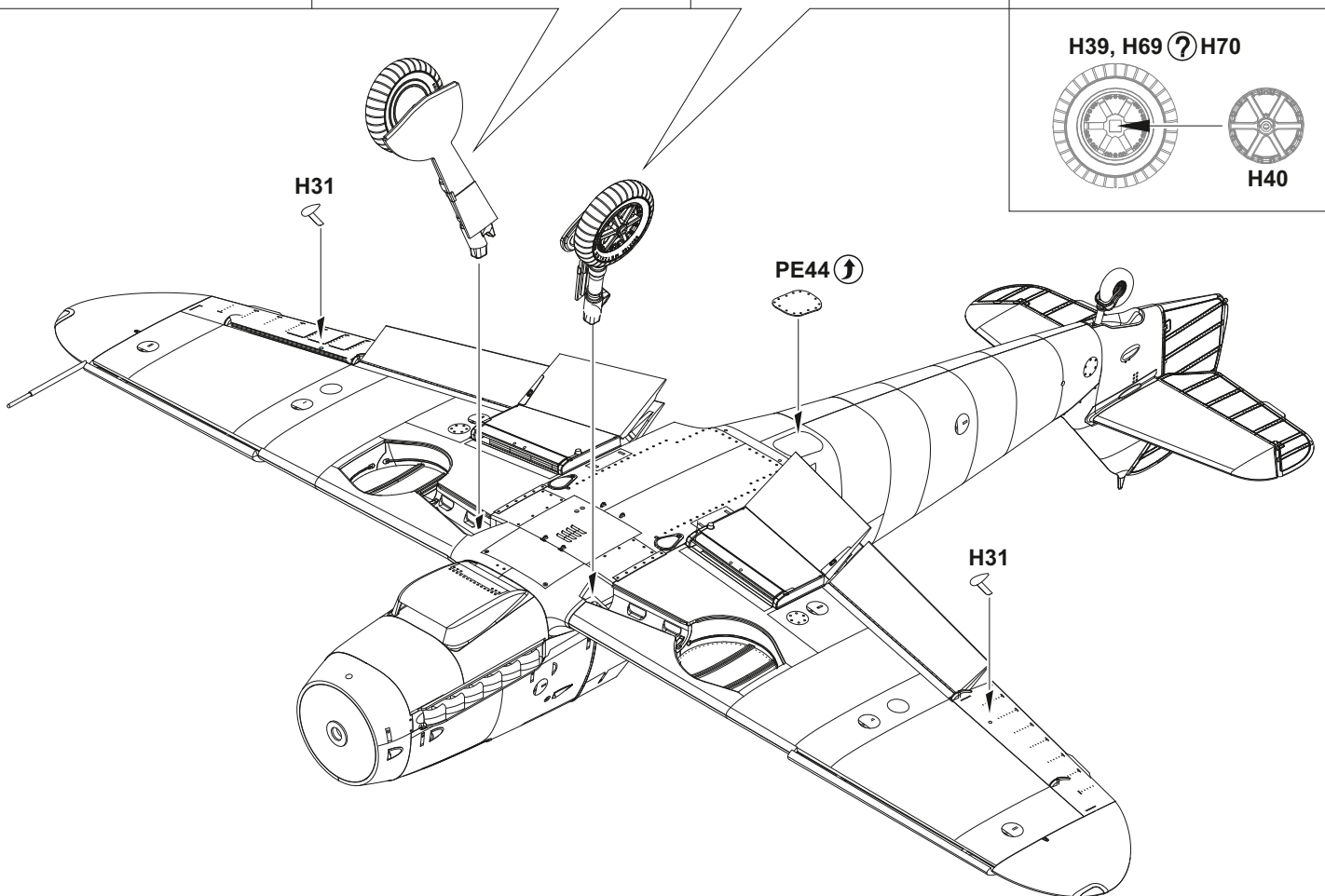
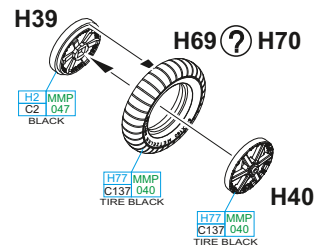
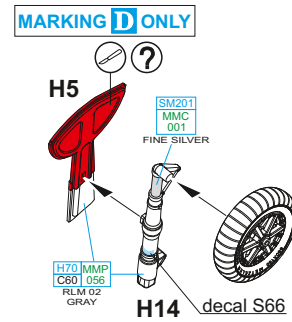
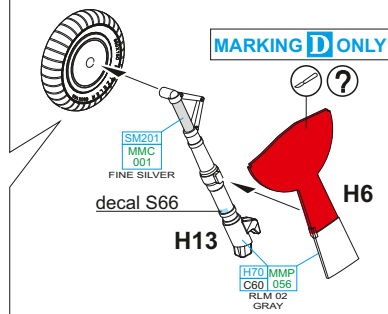
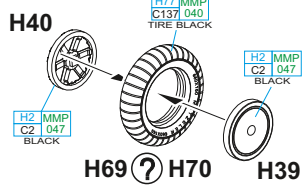
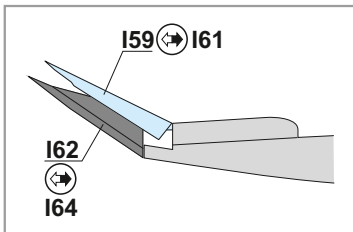


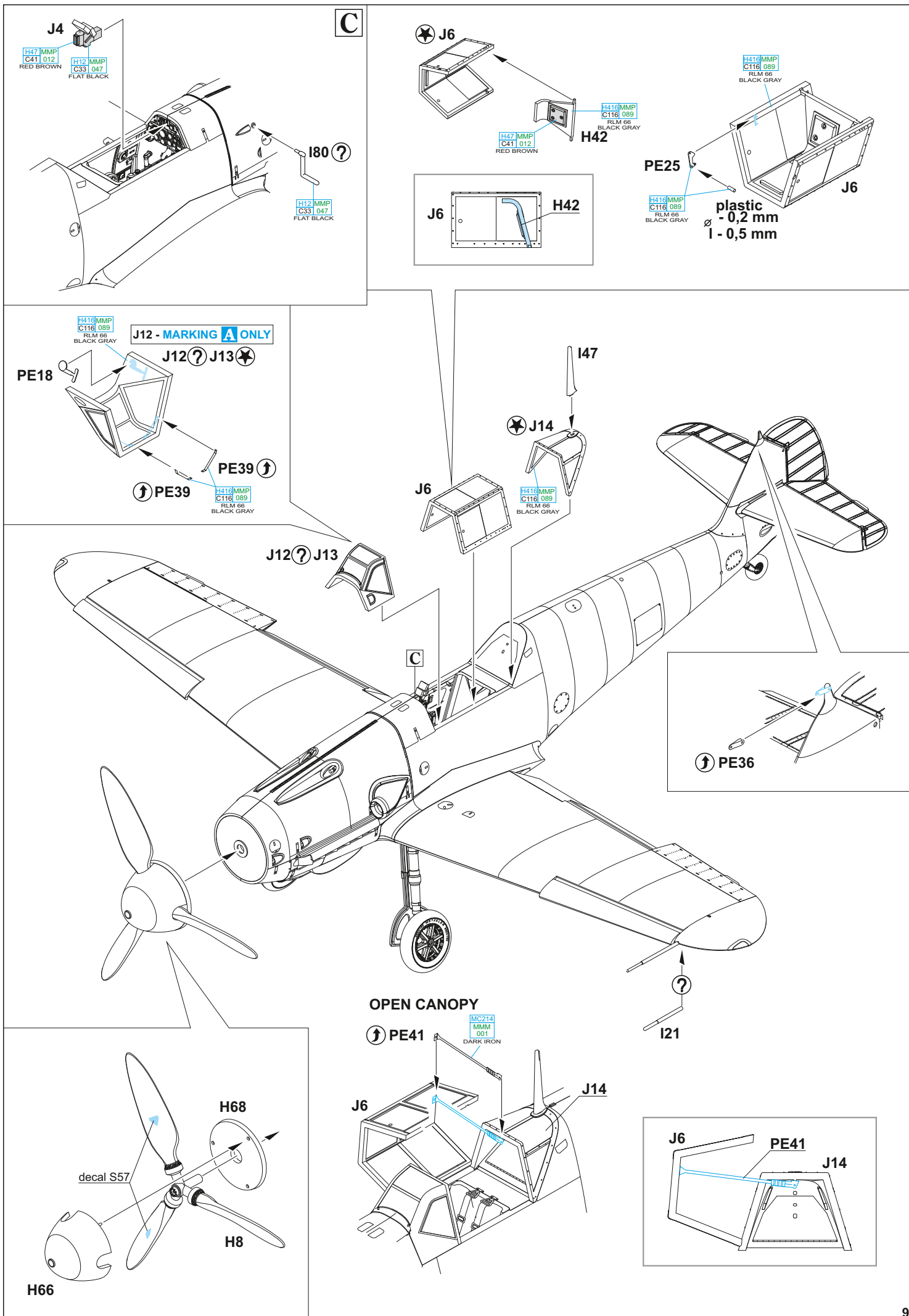






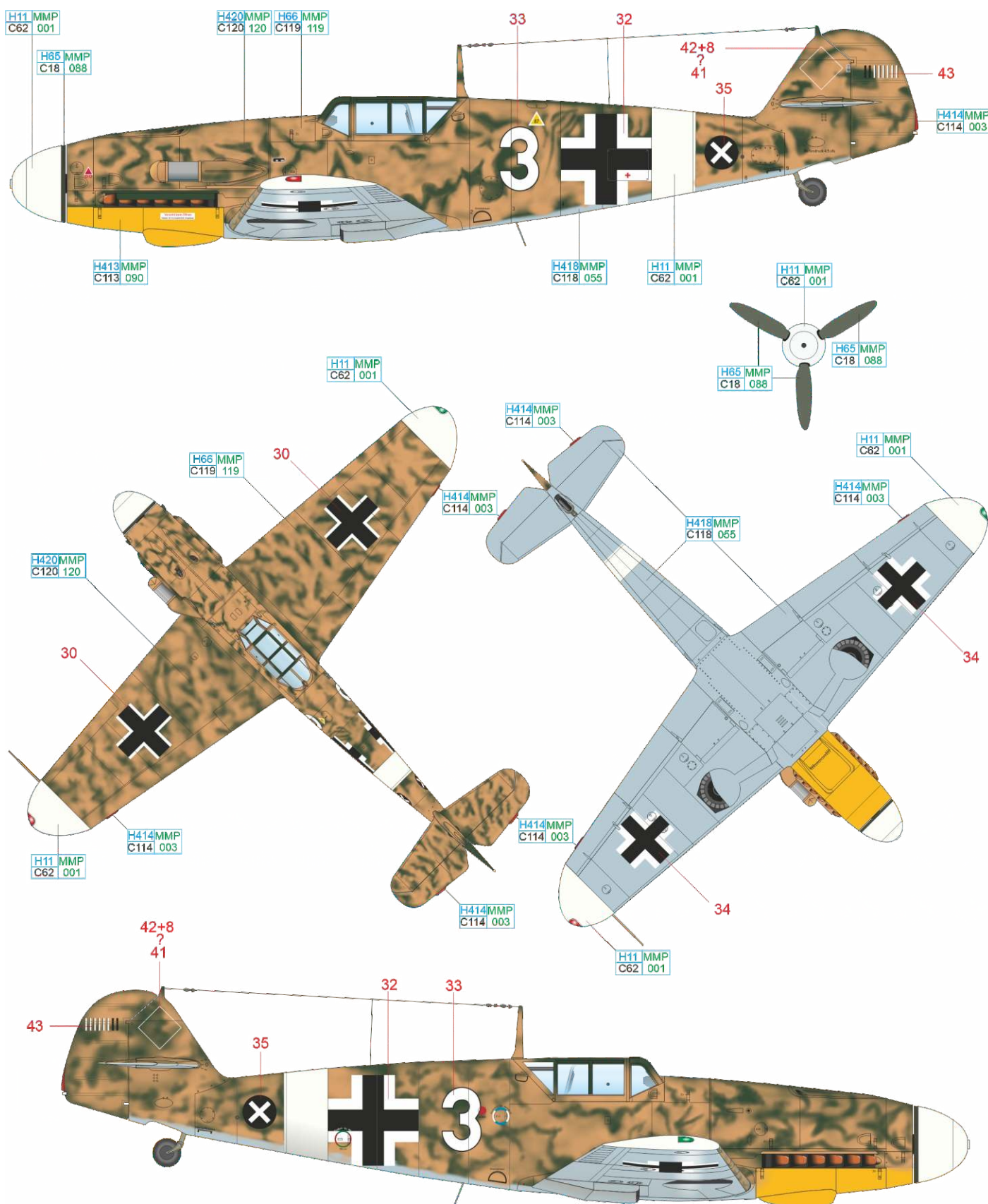
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS





A Bf 109G-2/trop, WNr. 10533, Uffz. Horst Schlick, 1./JG 77, Bir-el-Abd, Egypt, listopad 1942

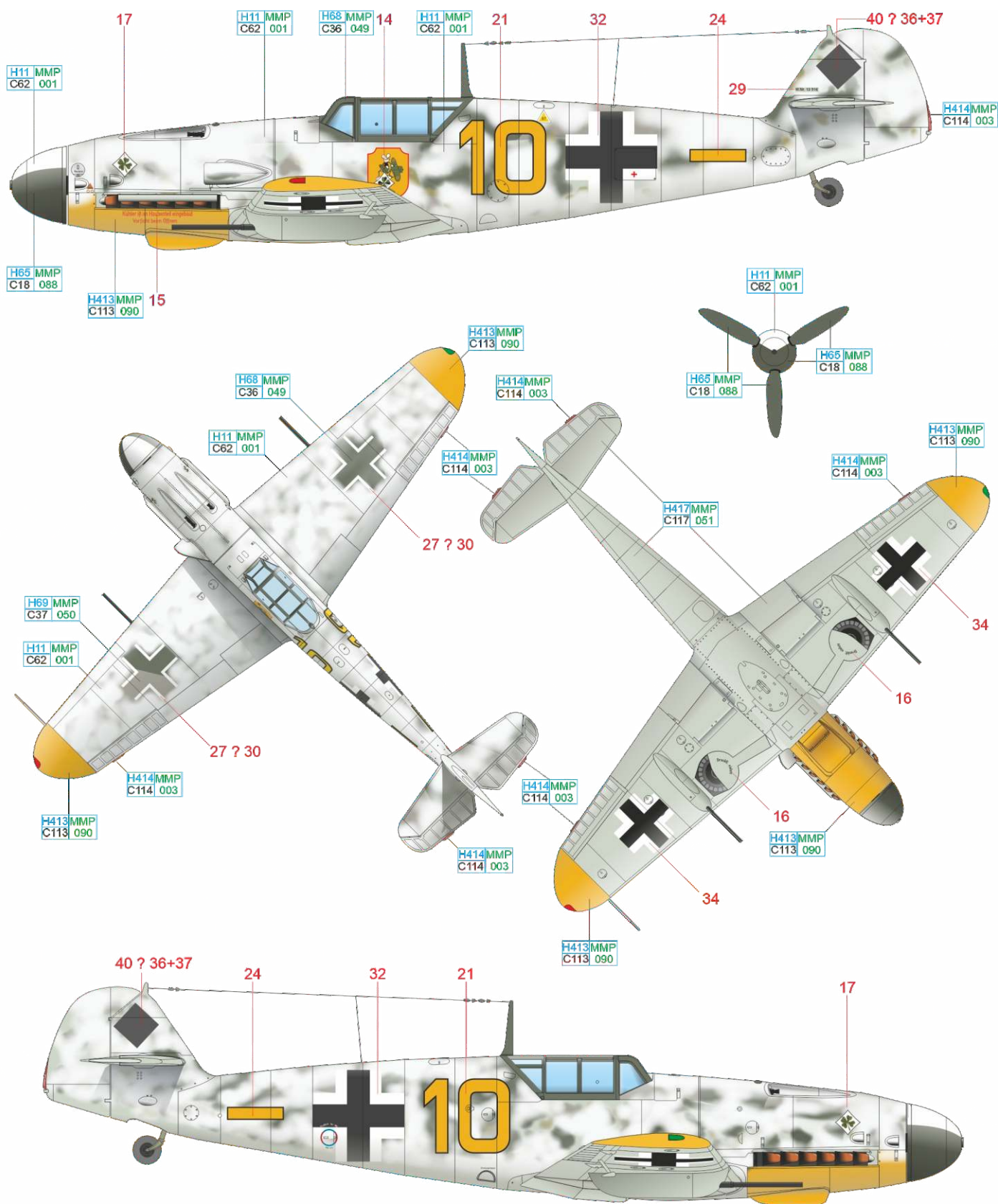
Horst Schlick dosáhl v řadách JG 77, jejímž členem byl v průběhu let 1942 až 1945, dvou sestřelů na východní frontě a dalších minimálně třiceti na západní frontě. Většinu času sloužil jako příslušník 1. Staffel. Změna přišla na podzim roku 1944, kdy byl přerazen ke 4. Staffel, a jako její člen sestřelil svého posledního protivníka. Na jaře 1945 byl převelen nejprve k výcvikové EJG 2, poté k JG 7, vyzbrojené proudovými letouny Me 262. Zde již však žádného dalšího sestřelu nedosáhl. Během války se zúčastnil 480 bojových letů, při nichž dosáhl 32 sestřelů (uvádí se i 34 sestřelů). Stroj Horsta Schlicka byl kamuflován nepravidelnými stříkanými skvrnami barev RLM 79 a RLM 80, spodní plochy stroje byly nastříkány barvou RLM 78. Nezbytným doplňkem markingu je označení strojů jižní fronty – bílé konce křídel, bílý pruh a trupu a bílý vrtulový kužel.



RLM 79	H66 MMP C119 119	RLM 78	H418MMP C118 055	RLM 70	H65 MMP C18 088
WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 04	H413MMP C113 090
				RLM 80	H420MMP C120 120

B Bf 109G-2/R-6/trop, WNr. 13916, Fw. Hans Döbrich, 6./JG 5, Alakurtti, Finsko, únor 1943

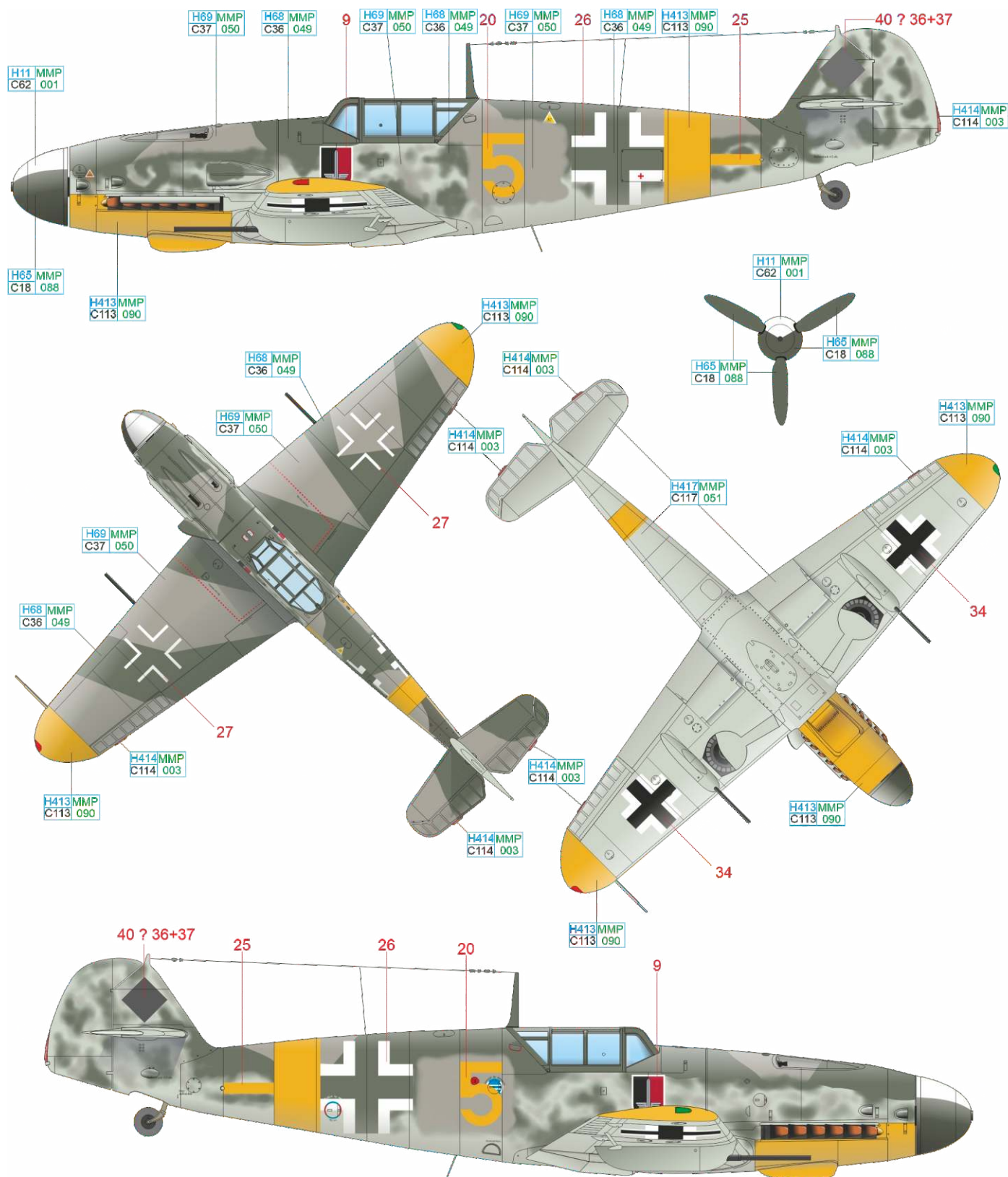
Hans Döbrich dosáhl během své kariéry 65 vítězství a za své výkony byl vyznamenán Rytířským křížem železného kříže. Na druhou stranu byl třikrát sestřelen a při posledním sestřelení dne 16. července 1943 utrpěl natolik závažná zranění, že se k operačnímu létání již nevrátil. Tento stroj začal používat 9. února 1943, kdy byl se 43 sestřely jedním z neúspěšnějších pilotů II./JG 5. Kvůli problémům s motorem musel jeho kokpit 14. března 1943 nedobrovolně opustit na padáku krátce po hotovostním vzletu z letiště Salmijärvi. Původní kamufláž tvořená barvami RLM 74/75/76 byla doplněna o skvrny bílé barvy kvůli lepšímu maskování v zimních podmínkách, žluté doplňky na křídle označovaly stroje nasazené na východní frontě. Pod kabinou je namalovaný osobní Döbrichův emblém – myšák Mickey stojící na znak II./JG 5 a rozlamující sovětskou I-16. Zelený čtyřlístek na přídi byl označením letadel II. Gruppe Jagdgeschwader 5.



WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 04	H413MMP C113 090	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050
				RLM 76	H417MMP C117 051

C Bf 109G-2/R6, Lt. Walter Krupinski, 6./JG 52, Majkop, SSSR, říjen 1942

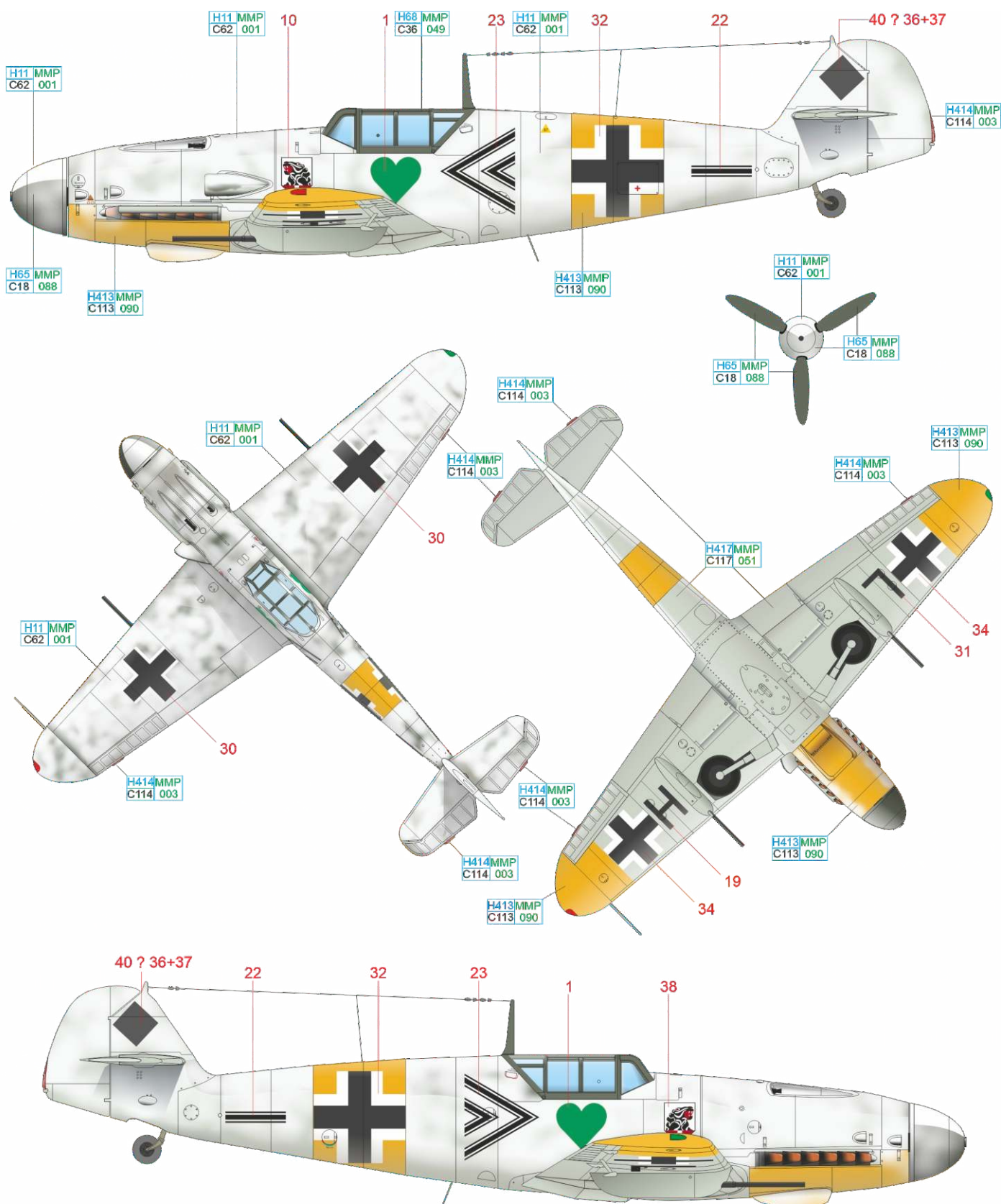
Walter Krupinski vstoupil do řad Luftwaffe krátce po začátku války v roce 1939 a prošel výcvikem stíhacího pilota. Po jeho ukončení vstoupil do řad JG 52, v té době se účastníci bojů proti britské RAF. Prvních sestřelů však dosáhl až v bojích nad tehdejším Sovětským svazem. Jejich počet rychle stoupal, do 18. dubna 1944, kdy opustil východní frontu, dosáhl čísla 177. Za tyto úspěchy obdržel Rytířský kříž s dubovou ratoletí. Pokračoval v bojích na západní frontě, nejprve jako velitel 1./JG 5, v květnu 1944 byl jmenován velitelem II./JG 11 a dne 27. září 1944 se stal velitelem III./JG 26, kterou vedl až do rozpuštění jednotky dne 26. března 1945. Poté létal v řadách JV 44 na strojích Me 262. Během bojů nad západní Evropou dosáhl dalších 20 sestřelů, jeho skóre se zastavilo na čísle 197. V padesátých letech vstoupil do řad nově budované Luftwaffe, kdy nejprve vedl JaBoG 33, následně celou 3. divizi Luftwaffe. V roce 1976 byl propuštěn předčasně do důchodu a zemřel v Neunkirchenu-Seelscheidu v roce 2000. Zobrazený stroj používal „hrabě Panski“ v bojích nad Kubání v druhé polovině roku 1942. Byl kamuflován barvami RLM 74/75/76, doplněnými o žluté doplňky označující stroje z východní fronty (pruh na trupu, konce křídla a spodní část motorového krytu). Pod čelním štítkem je znak JG 52.



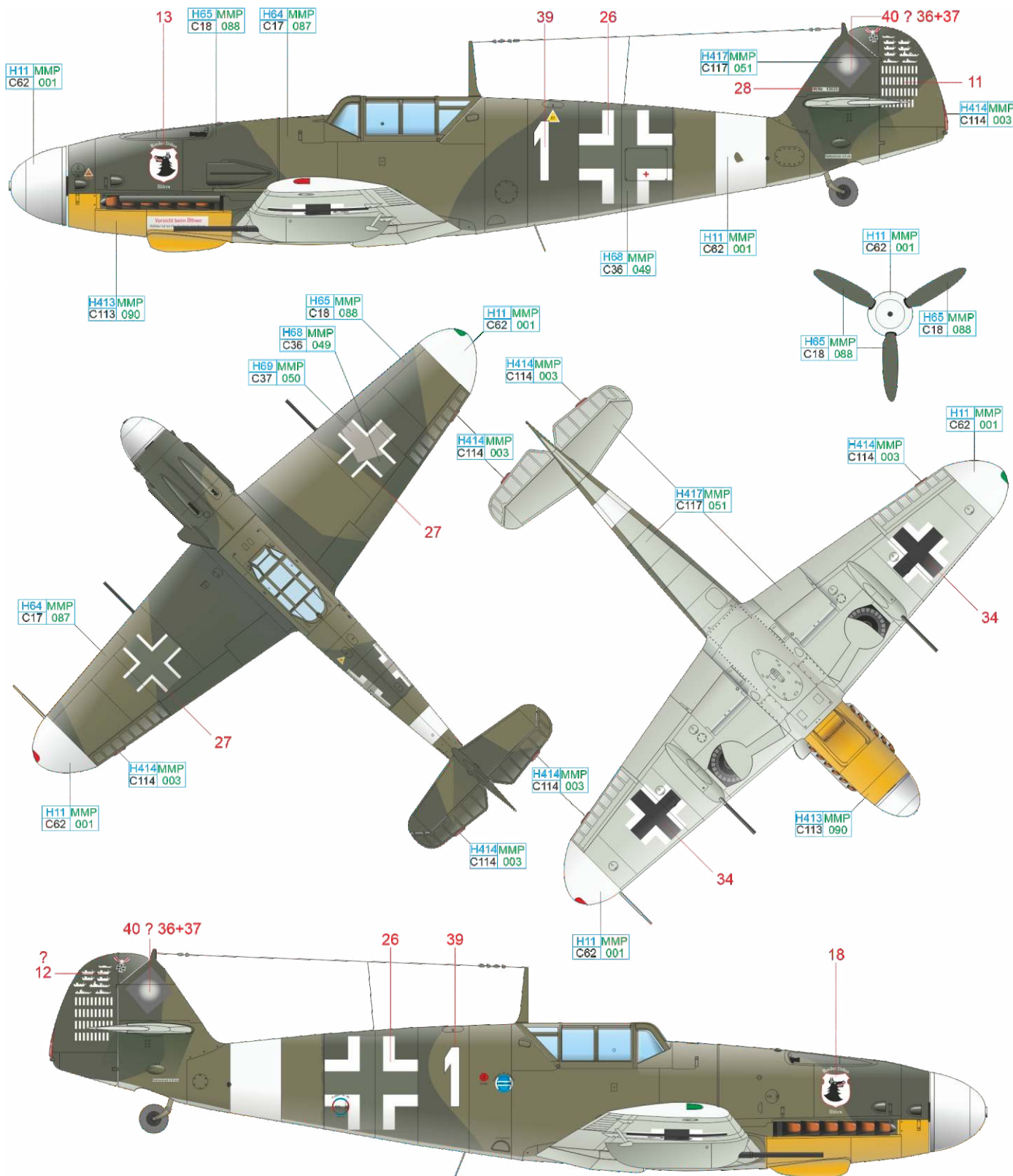
WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 04	H413MMP C113 090	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050
				RLM 76	H417MMP C117 051

D Bf 109G-2/R6 WNr. 13949, Mjr. Hans Hahn, II./JG 54, Rjelbicy, Sovětský svaz, leden 1943

Hans Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí prošel za svou kariéru řadou velitelských postů. Od prosince 1939 velel 4./JG 2, od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Počínaje 1. listopadem 1942 převzal velení II./JG 54 a v čele této Gruppe stál až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1950. Do okamžiku zajetí dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Podle ruských zdrojů byl „Assi“ Hahn sestřelen sovětským esem, poručíkem P. Graždaninovem. Sám Hahn uvádí, že po sestřelení La-5 dostal několik zásahů do levého křídla a kvůli přehřátí motoru musel přistát na území ovládaném Rudou armádou, kde byl zajat. Stroj byl na horních i bočních plochách přestříkán bílou barvou kvůli lepšímu maskování v zimním období. Dvojitý klín a vodorovný proužek na zádi trupu jsou označením velitele II. Gruppe, pod čelním štítkem je znak této jednotky, lev z Aspernu. Zelené srdce (Grünherz) označovalo stroje JG 54. Vrtulový kužel i boky spodního krytu motoru jsou také lehce přestříkány bílou barvou.



WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050
				RLM 76	H417 MMP C117 051



WHITE	H11 C62	MMP 001	RLM 23	H414 C114	MMP 003	RLM 70	H65 C18	MMP 088	RLM 71	H84 C17	MMP 087
RLM 04	H413 C113	MMP 090	RLM 74	H68 C36	MMP 049	RLM 75	H69 C37	MMP 050	RLM 76	H417 C117	MMP 051

