



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

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. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji.

Výsledkem Messerschmittova snažení byl kompaktní letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty nebo vztahové 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 „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 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 množstevní 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

projevil jeden 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 uplatnila také jako stíhací-bombardovací, průzkumná, noční stíhací, palubní stíhací, cvičná nebo záchranná stroje.

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 uplatnila také jako stíhací-bombardovací, průzkumná, noční stíhací, palubní stíhací, cvičná nebo záchranná 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). Zejména tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nově budovaného státu Izrael.

Tato stavebnice: Bf 109G-14

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 nahrazeny za G-6 a zahrnovaly všechna vylepšení do té doby na „ge 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 Erly, ale také v továrnách v Mtt Regensburg a WNF/Diana. Mezi specifika posledně jmenované továrny patřily velké boule na křídlech, jaké byly typické pro K-4. Dostala je většina strojů. Všechny byly také osazeny kanónem Mk 108 ráže 30 mm namísto MG 151/20 ráže 20 mm. Stroje z rané výroby dostávaly kovové směrovky, později byly montovány dřevěné všech vyráběných typů. Řada strojů z WNF/Diana byla vyrobena v průzkumné verzi R2 s kamerou Rb 50/30 montovanou za kokpitem. Vyboulení za motorovými kryty bylo podobné jako u strojů z Mtt Regensburg, ale s trochu menším zaoblením. Stroje z těchto továren měly také vyboulení na spodku přidě před výfuky, které si u Mtt Regensburg a WNF/Diana vynutila širší kliková skříň motoru a odlišná olejová instalace. V továrně Erla se naproti tomu s problémem vypořádali kompletní změnou kapotáže motoru. Celkem bylo vyrobeno 2600 ks verze G-10, 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 započetím 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



SYMBLES



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



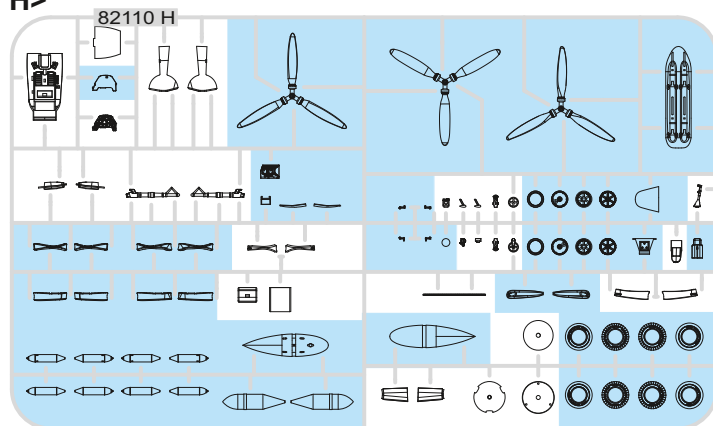
PIÈCES



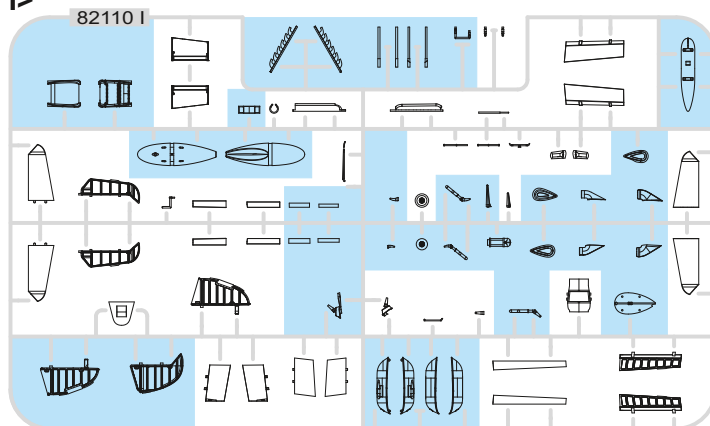
部品

PLASTIC PARTS

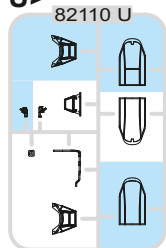
H>



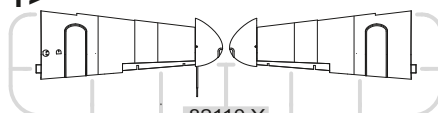
I>



U>

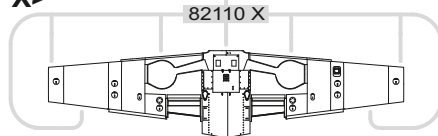


Y>



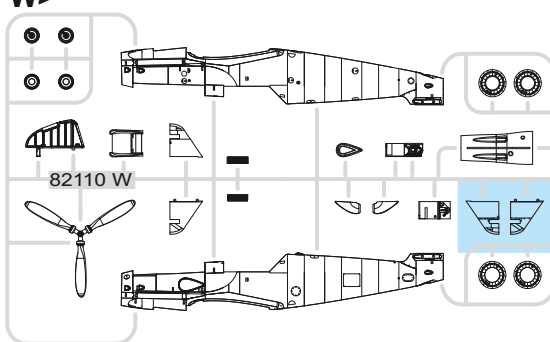
82110 Y

X>



82110 X

W>



82110 W

-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

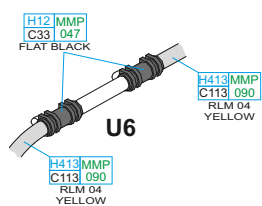
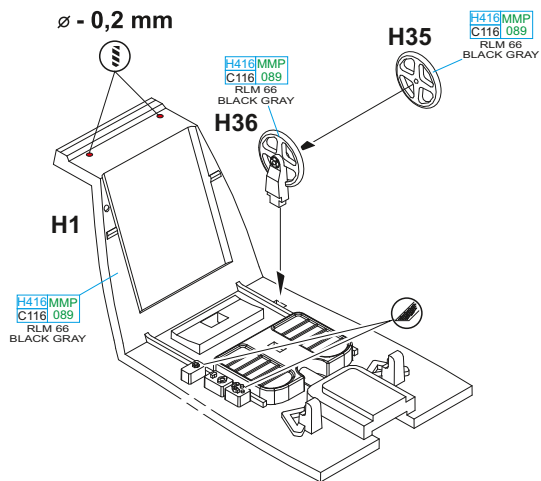


色

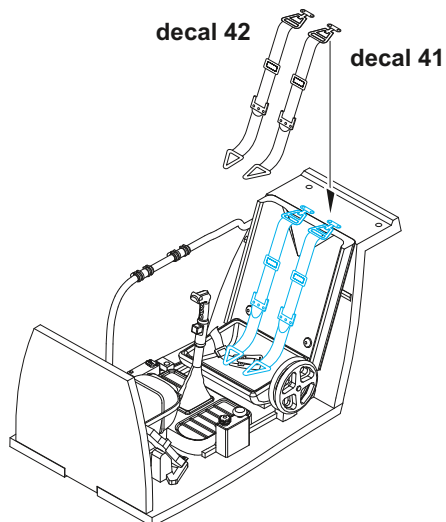
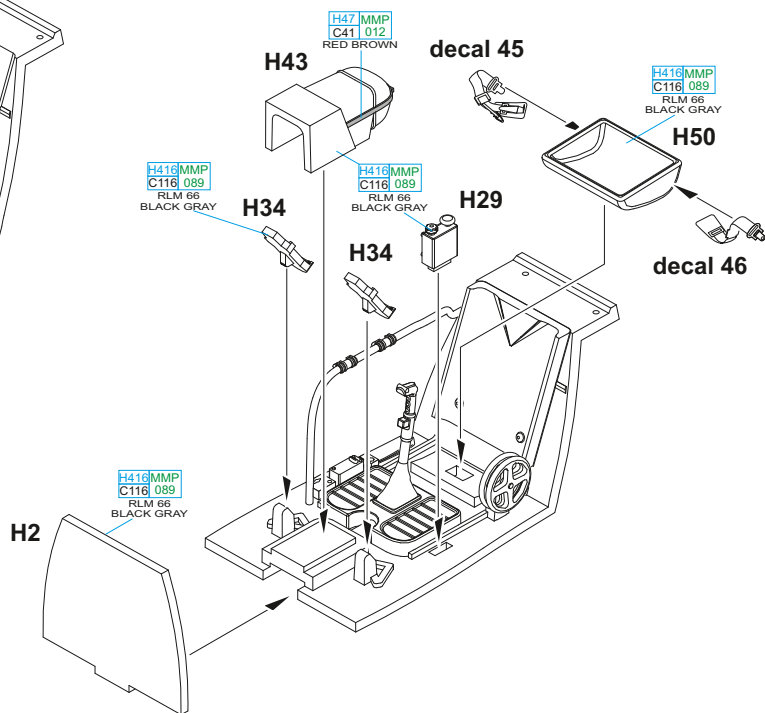
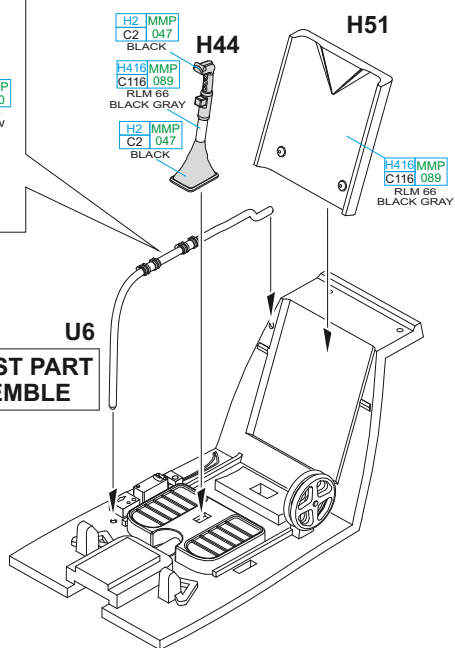
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H43	C100	MMP-047	WINE RED
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H324	C324	MMP-116	LIGHT GREY

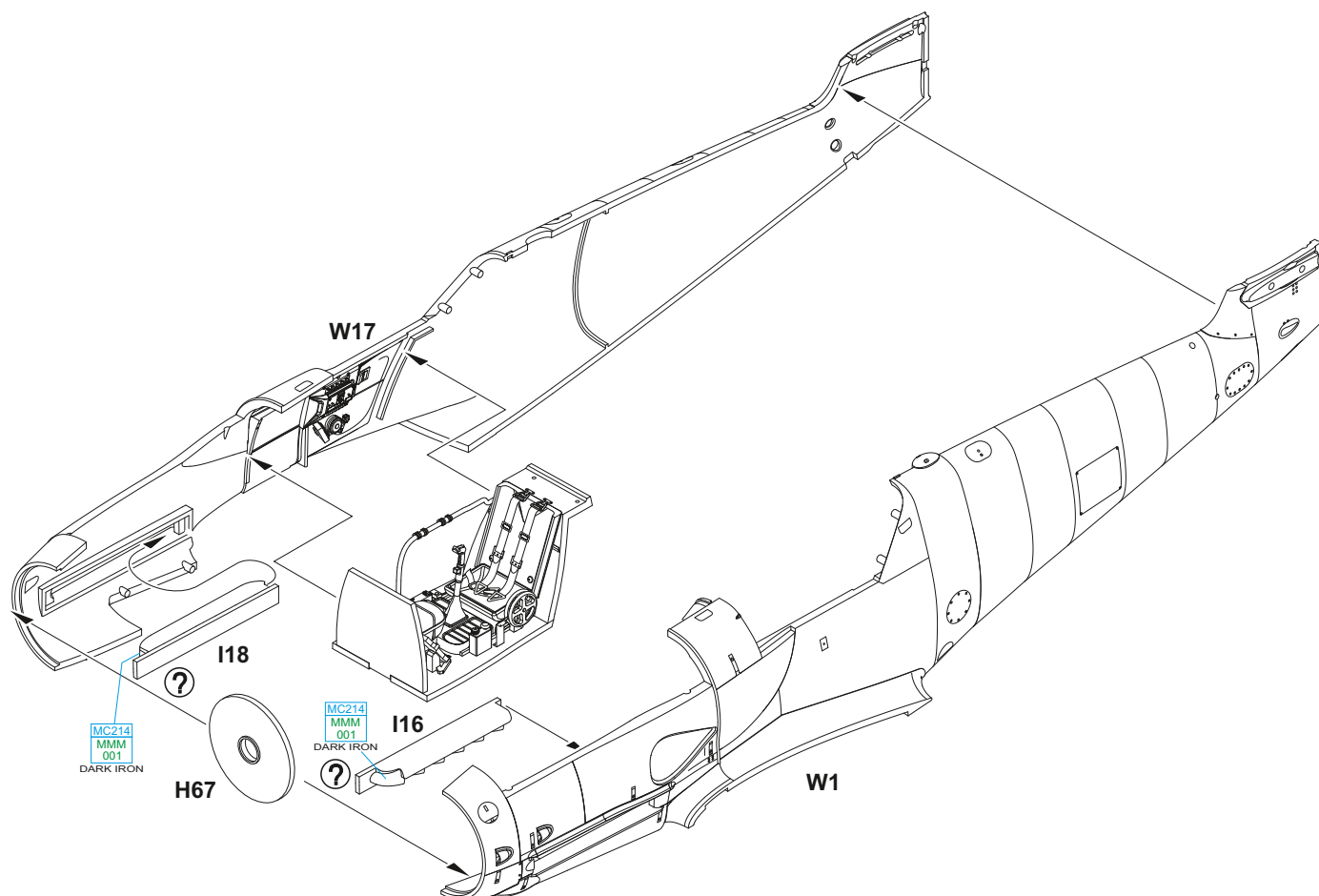
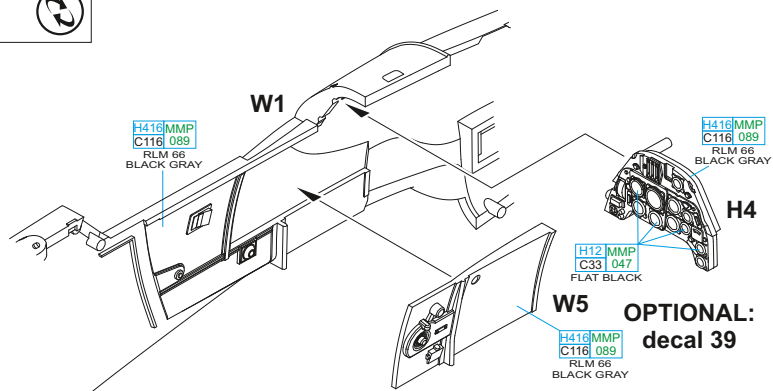
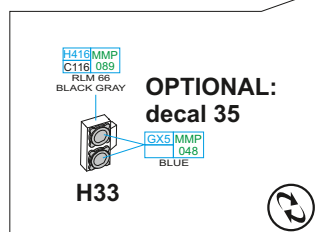
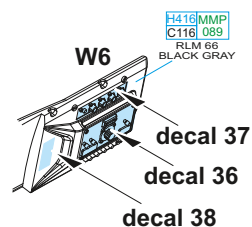
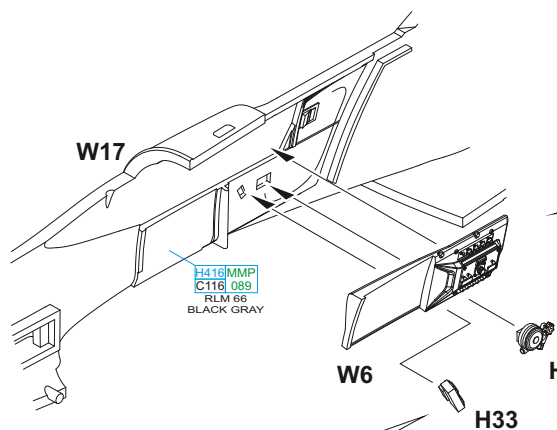
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		METALLICS	
GX5		MMP-048	SUSIE BLUE

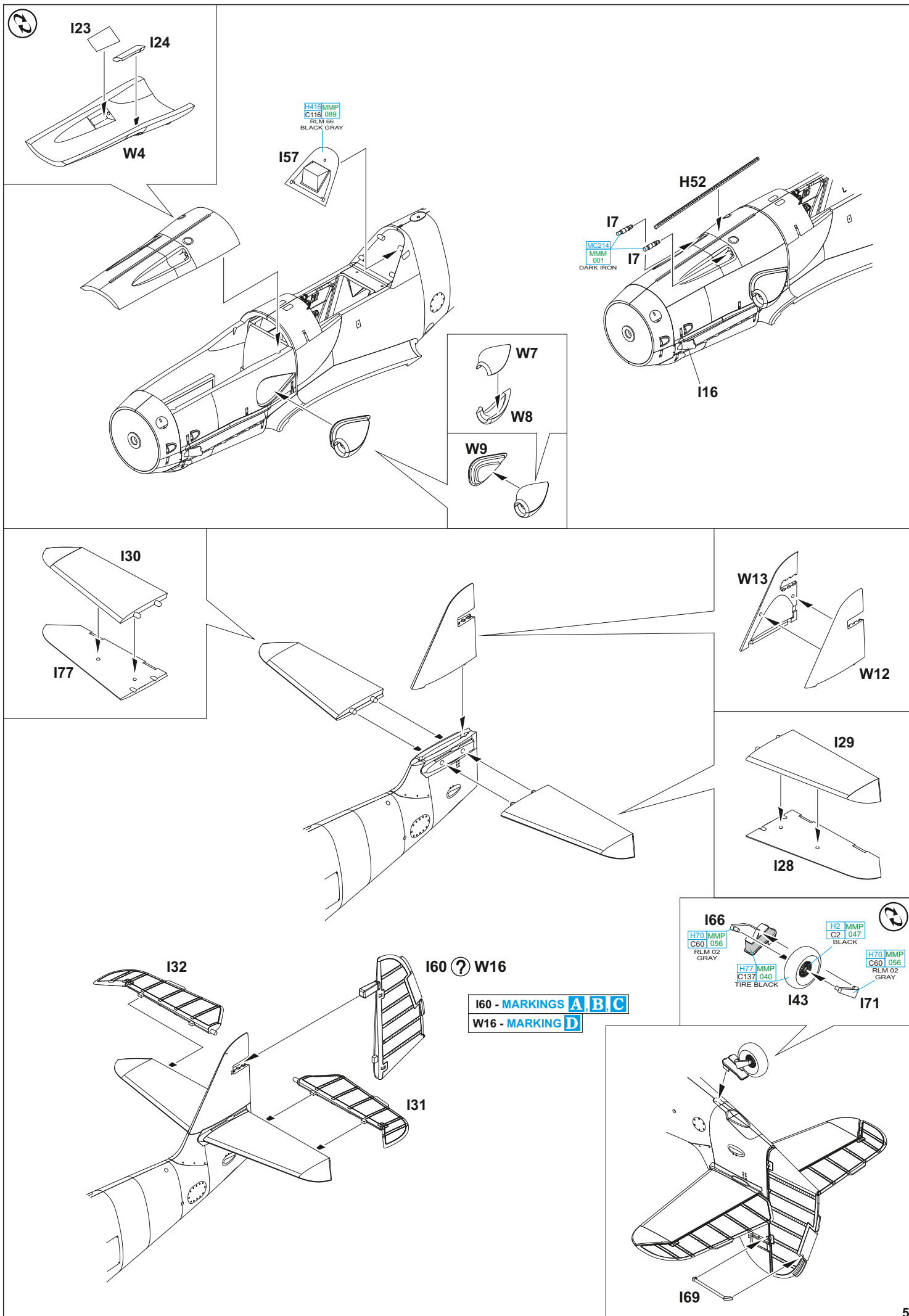
ø - 0,2 mm

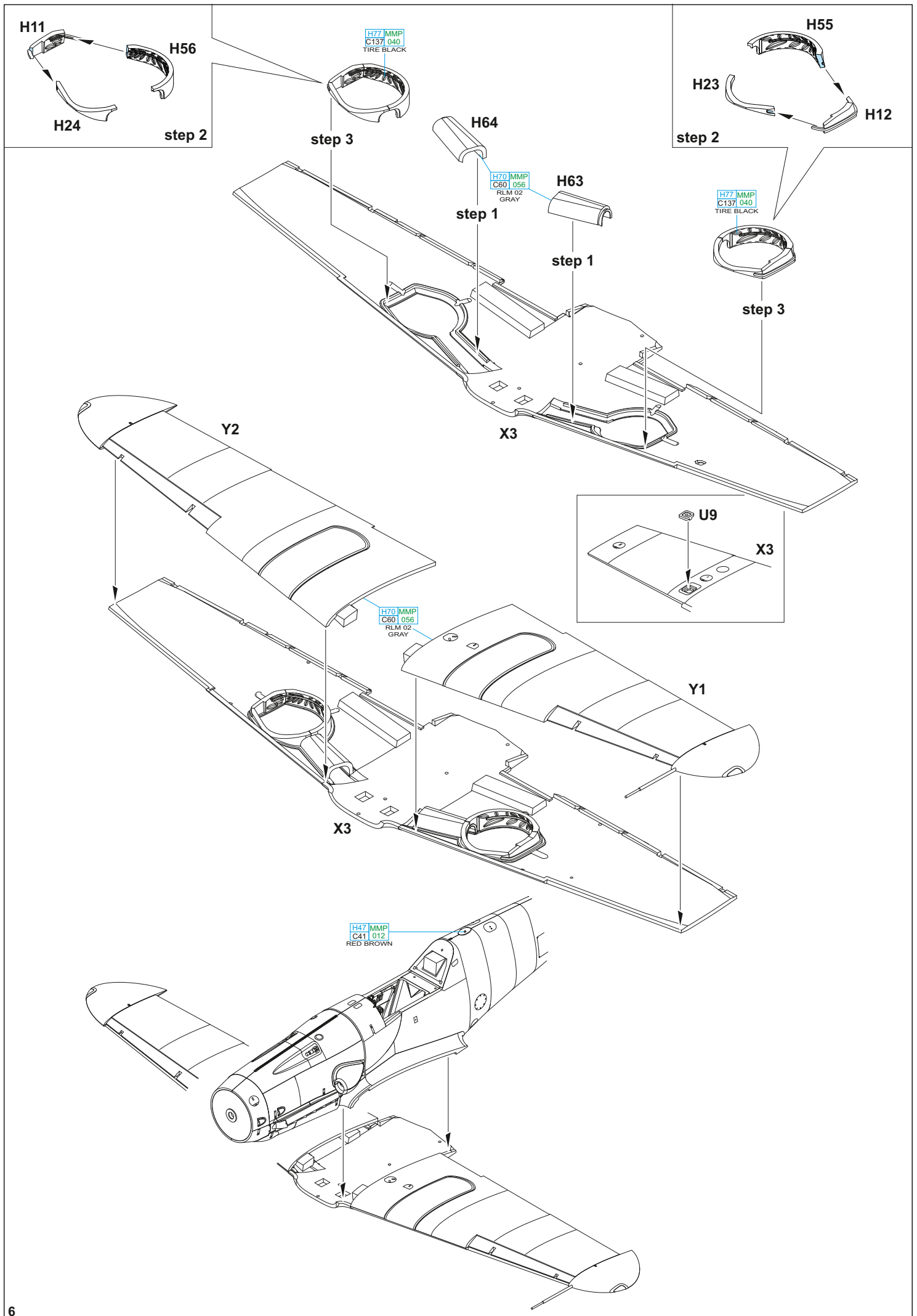


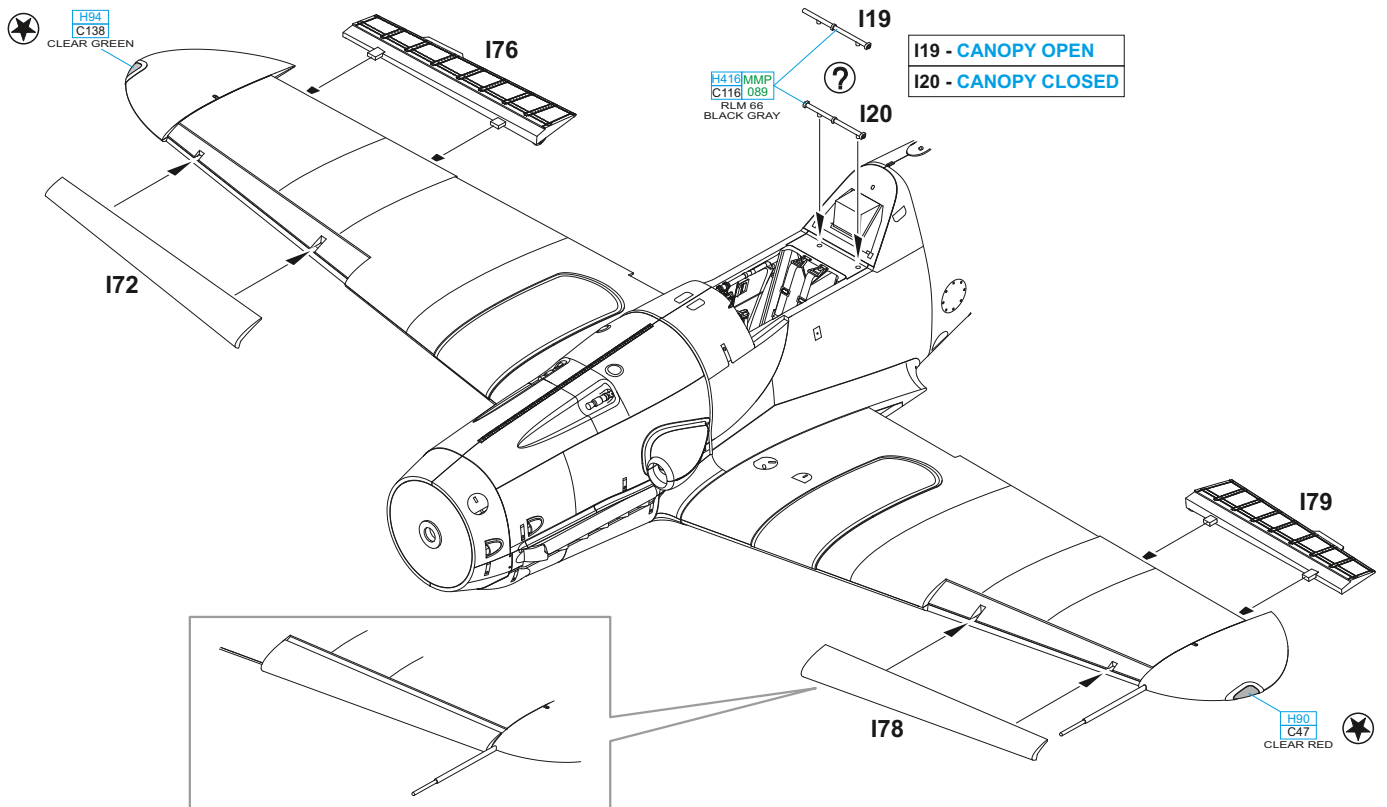
THE LATEST PART TO ASSEMBLE



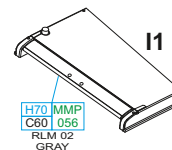
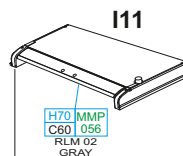
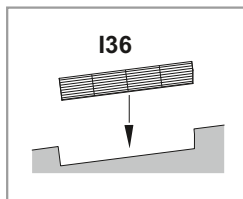




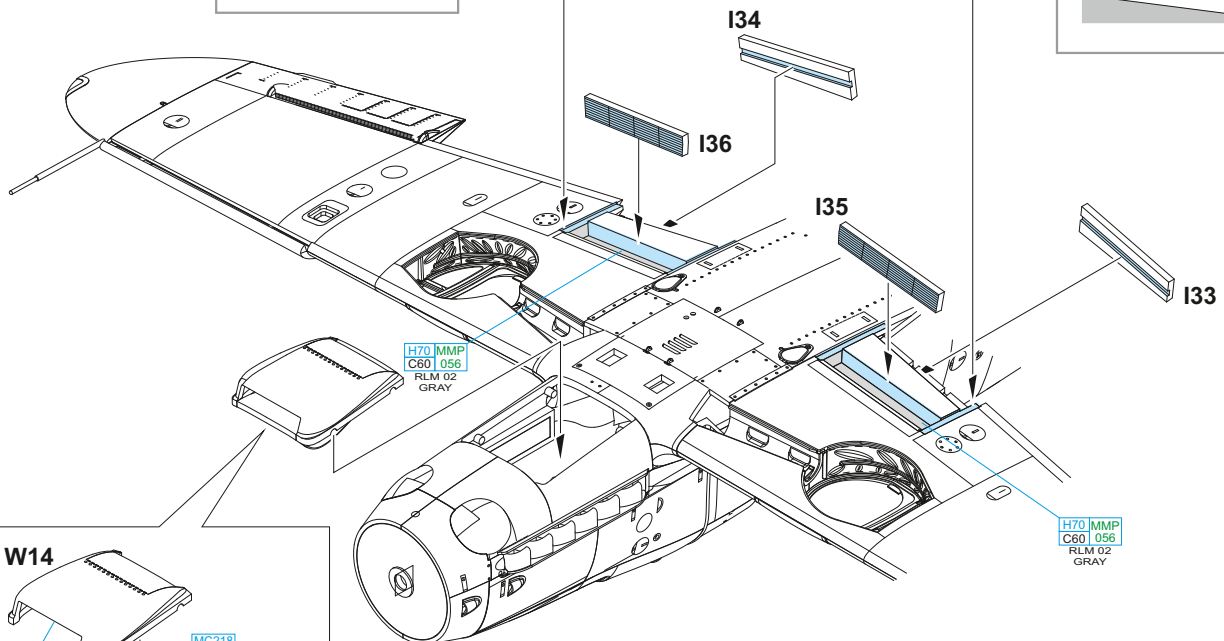
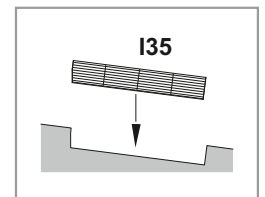




FRONT VIEW



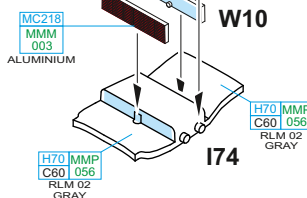
FRONT VIEW



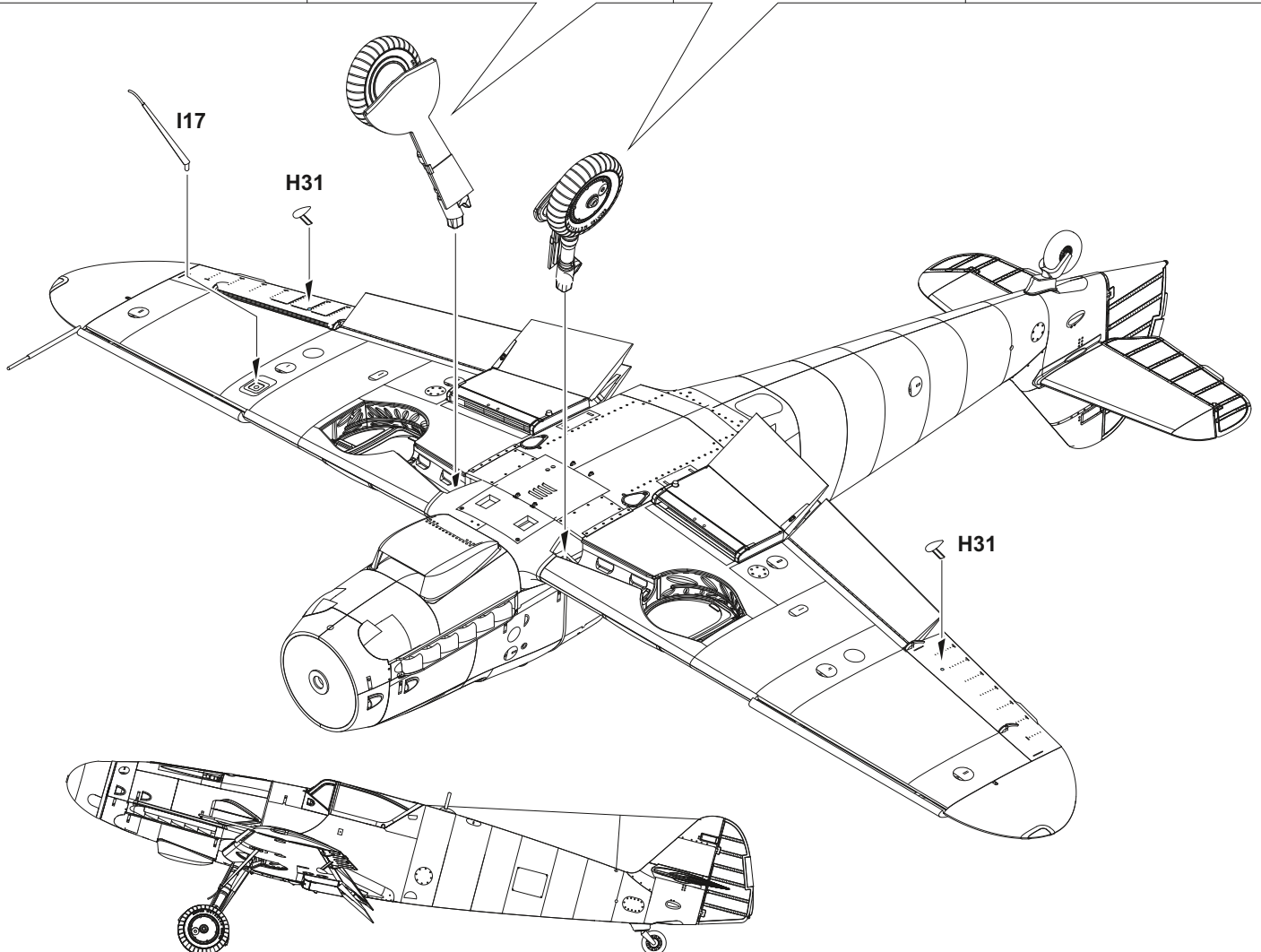
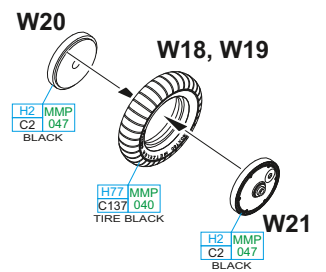
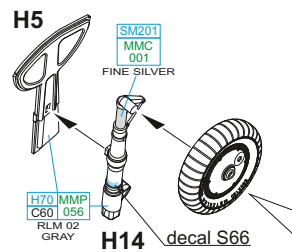
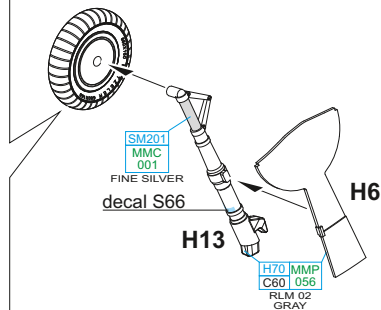
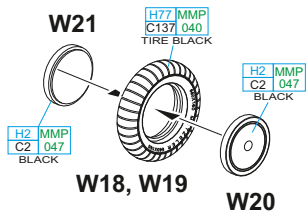
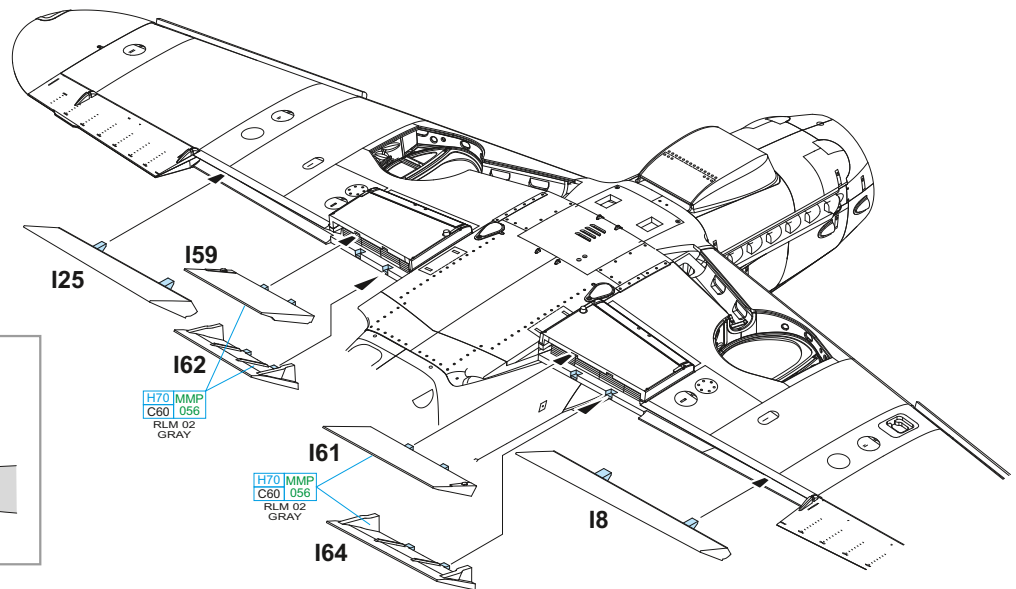
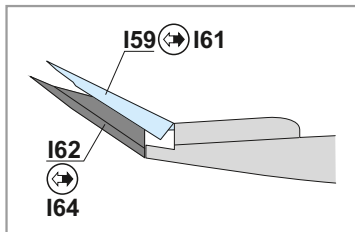
W14



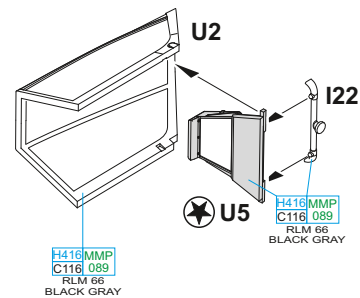
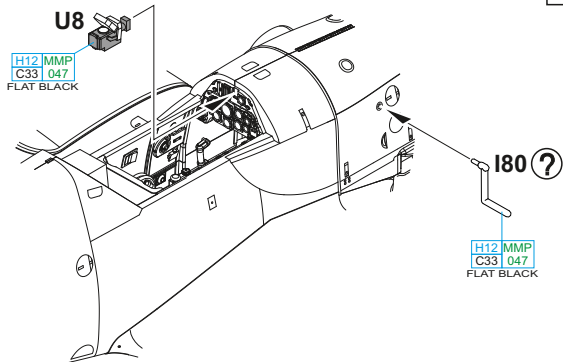
W11



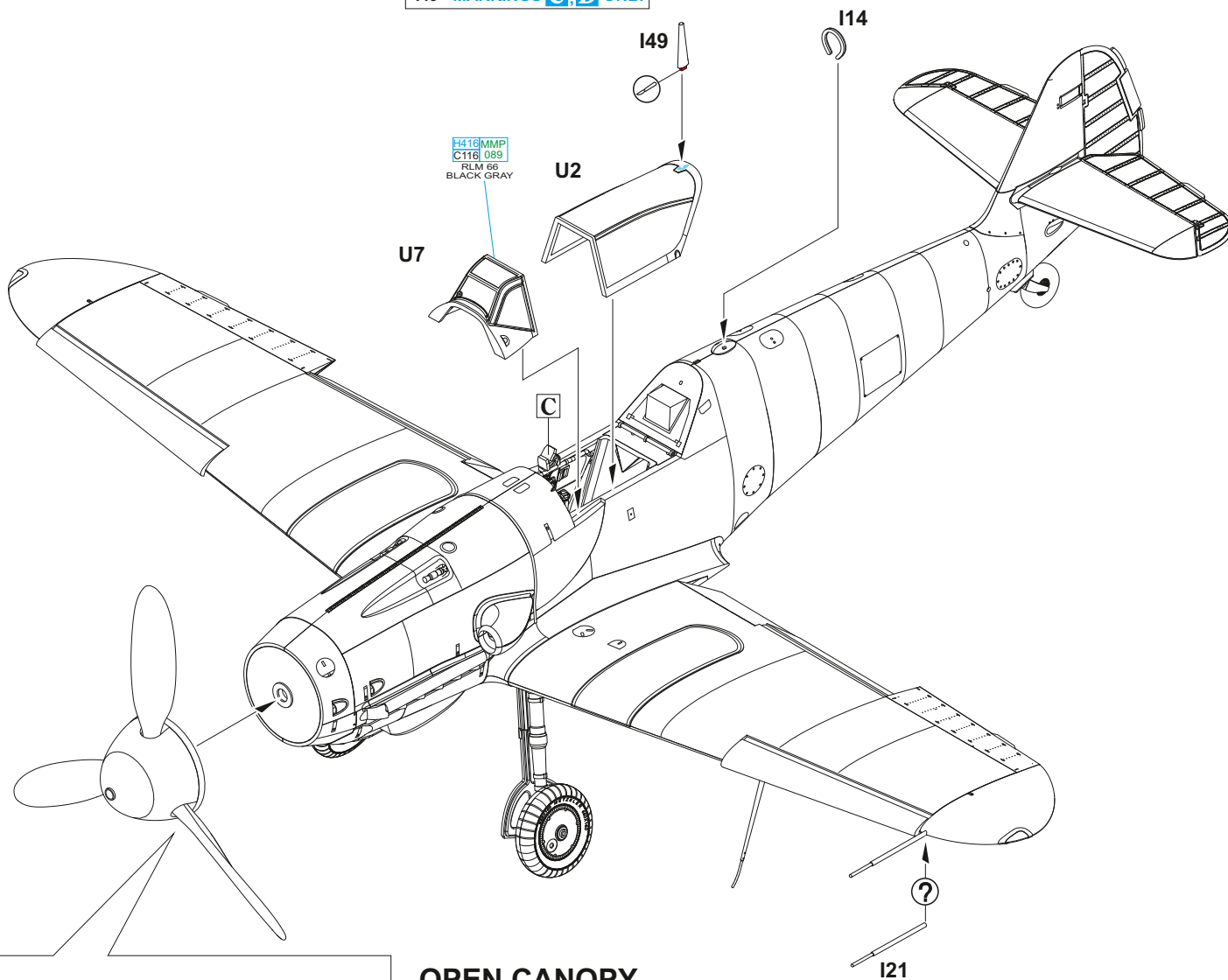
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



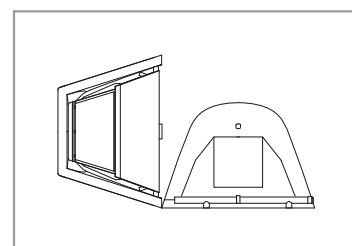
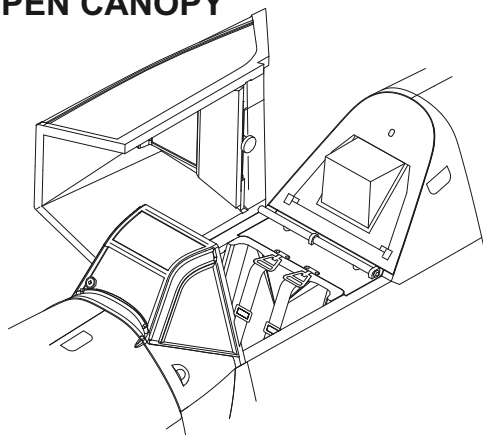
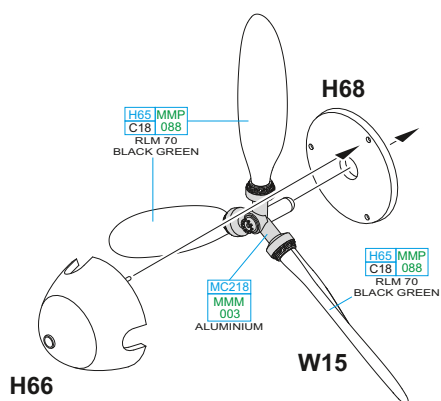
C



I49 - MARKINGS C,D ONLY

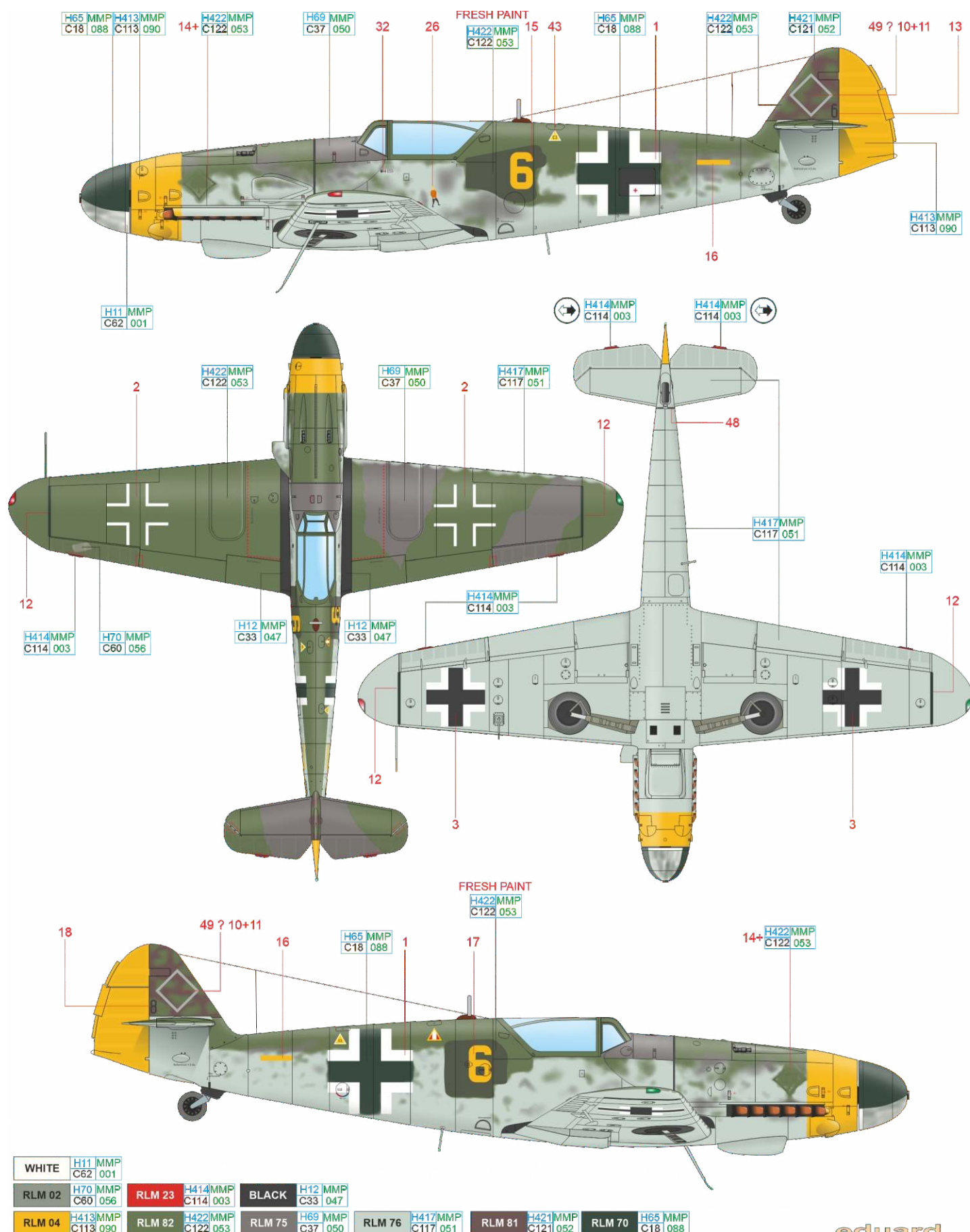


OPEN CANOPY



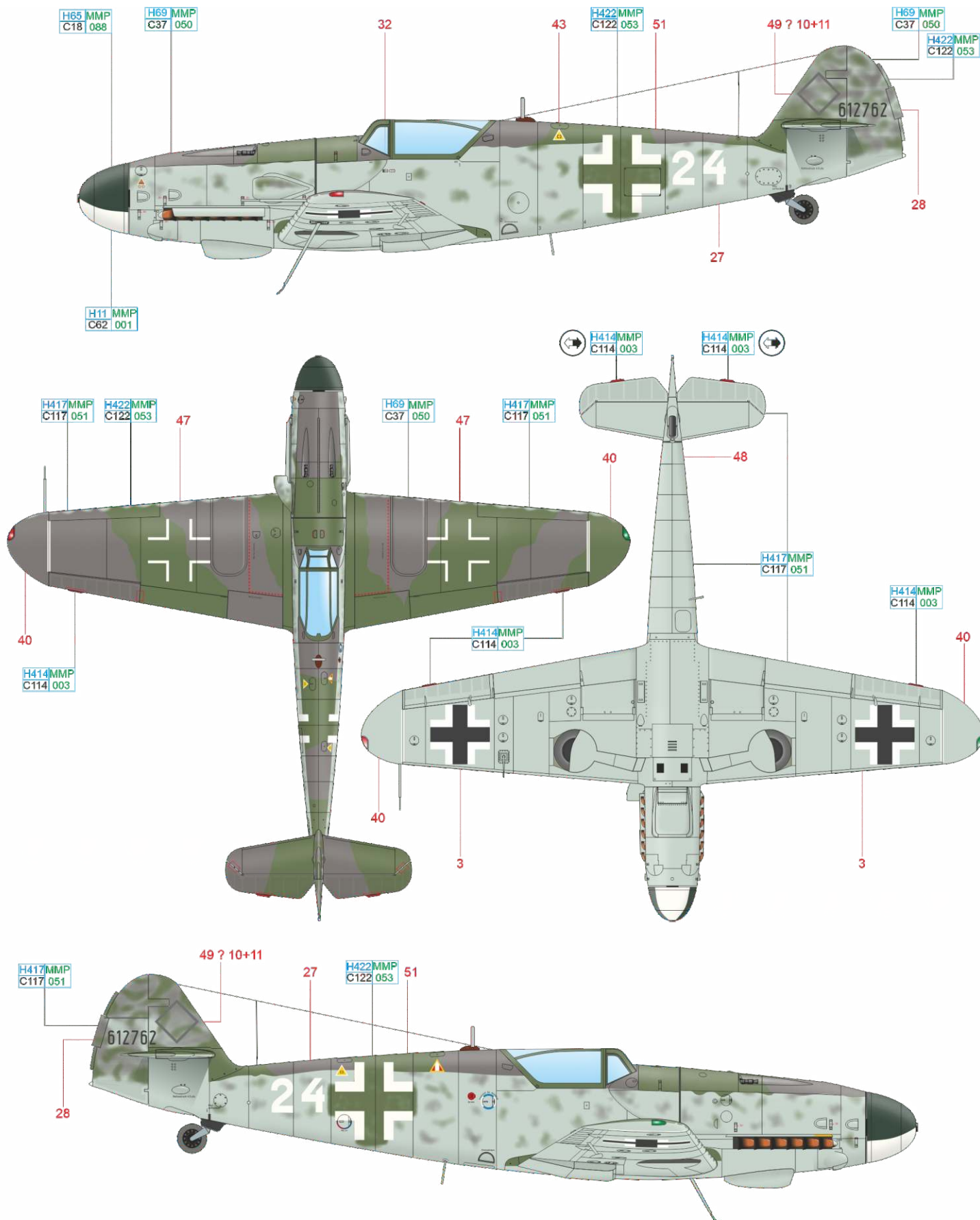
A Bf 109G-10/U4, II./JG 52, Ainring, Německo, květen 1945

Tato stodevítka byla na konci prosince 1944 dodána k I./JG 53. Tam obdržela spolu se žlutým pruhem znak jednotky na přídi, na trupu přibýlo štábní označení a směrovka byla natřena žlutou barvou, přičemž na levé straně kýlovky zůstala z výrobního čísla první číslice 6 a na pravé straně poslední číslice 8. Po krátkém působení u I./JG 53 byl letoun předán k II./JG 52. Zde bylo označení předchozího uživatele přetřeno kamuflážní barvou. V dubnu 1945 se II./JG 52 pohybovala na území Protektorátu Čechy a Morava, kde prováděla lety na podporu německých jednotek proti sovětské ofenzivě v bojích o Brno. Fotografie zachytila stroj označený žlutá 6 dne 8. května 1945 na letišti Ainring v Bavorsku.



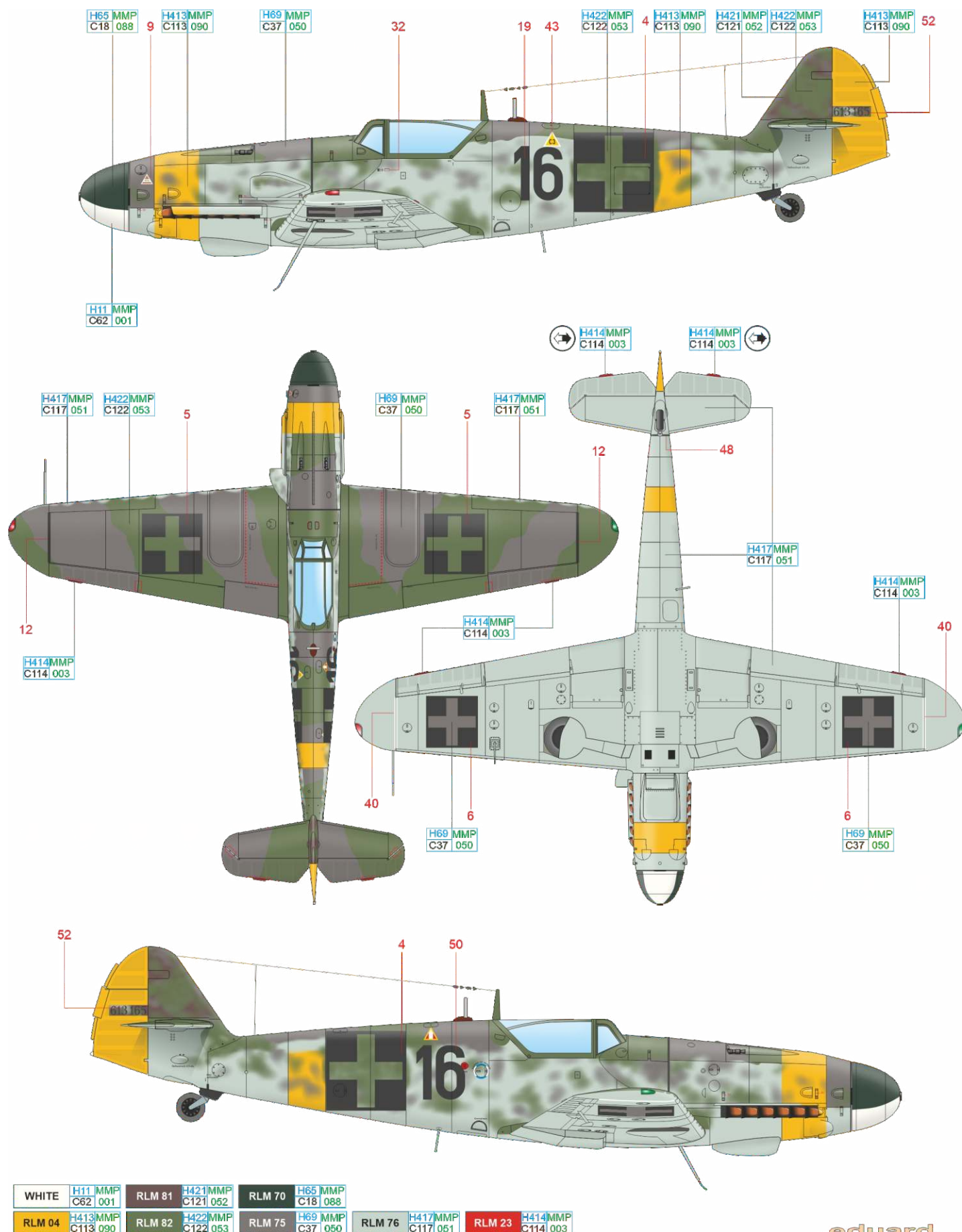
B Bf 109G-10/U4, WNr. 612762, Jagdstaffel 5 der ROA (Ruská osvobozenécká armáda), Německý Brod, Protektorát Čecha a Morava, duben 1945

Jasta 5 Ruské osvobozenécké armády pod vedením majora S. T. Byčkova byla na základnu v Německém Brodu (v současnosti Havlíčkův Brod) umístěna na začátku března 1945. Zúčastnila se ústupových bojů německých jednotek během bitvy o Brno v dubnu 1945. Stroj bílá 24 byl v květnu nalezen na letišti v Německém Brodu. Stoděvítka v typické kamufláži strojů pocházejících z výroby v továrně Diana nese na vrchních plochách křídla široké kříže, na trupu kříže menšího rozměru a na kýlovce svastiku, na pravé straně oloupanou. WNr. bylo nastříkáno přes světlé skvrny.



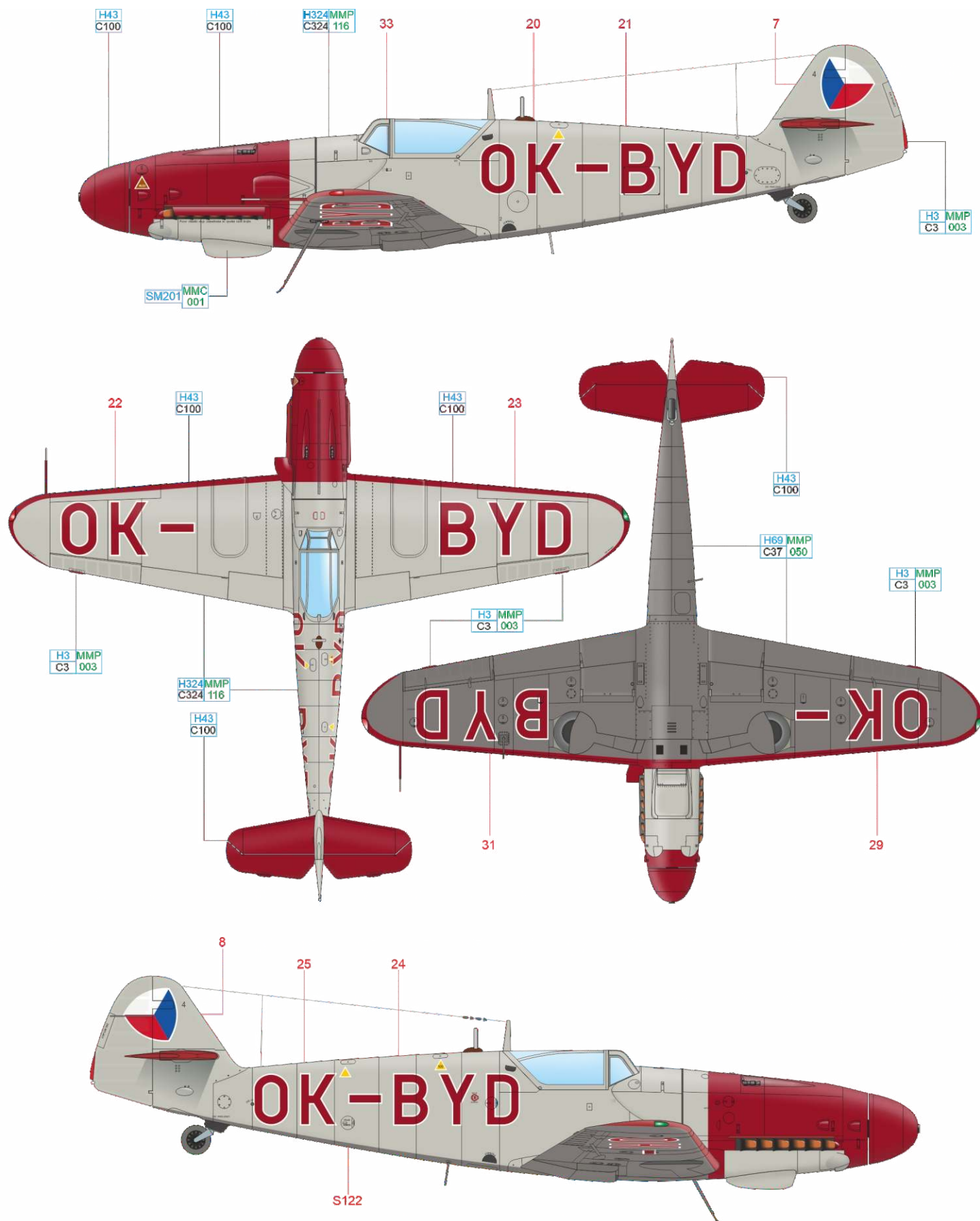
WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 82	H422 MMP C122 053	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 70	H65 MMP C18 088
-------	-----------------	--------	-------------------	--------	-----------------	--------	-------------------	--------	-------------------	--------	-----------------

Na konci března 1945 se zbytky maďarských leteckých jednotek soustředily na letišti Tulln v Rakousku, odkud prováděly bojové lety do oblasti Vídně a Brna. Po přiblížení fronty k Tullnu se 5. dubna tyto jednotky přesunuly na letiště Raffelding, odkud pokračovaly v letecké podpoře pozemních sil v okolí Vídně. Na konci války se maďarští letci nechali stejně jako jejich němečtí kolegové raději zajmout americkou armádou a proto piloti 101. osztály ulétli se zbylými stroji 8. května 1945 do bavorského Neubibergu. Stroje z továrny Diana byly kamuflvány stejnými barvami, jako stroje z výroby ve Wiener Neustadtu. Z fotografií stroje černá 16 je patrné, že maďarské výsostné označení bylo nastříkáno přímo na kamufláž, německé označení nebylo nastříkáno vůbec.



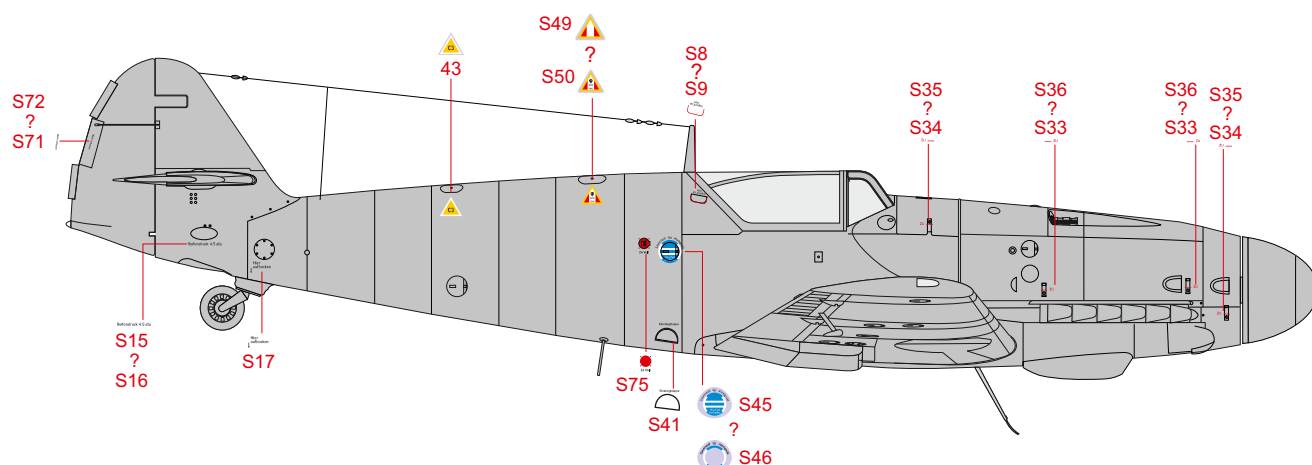
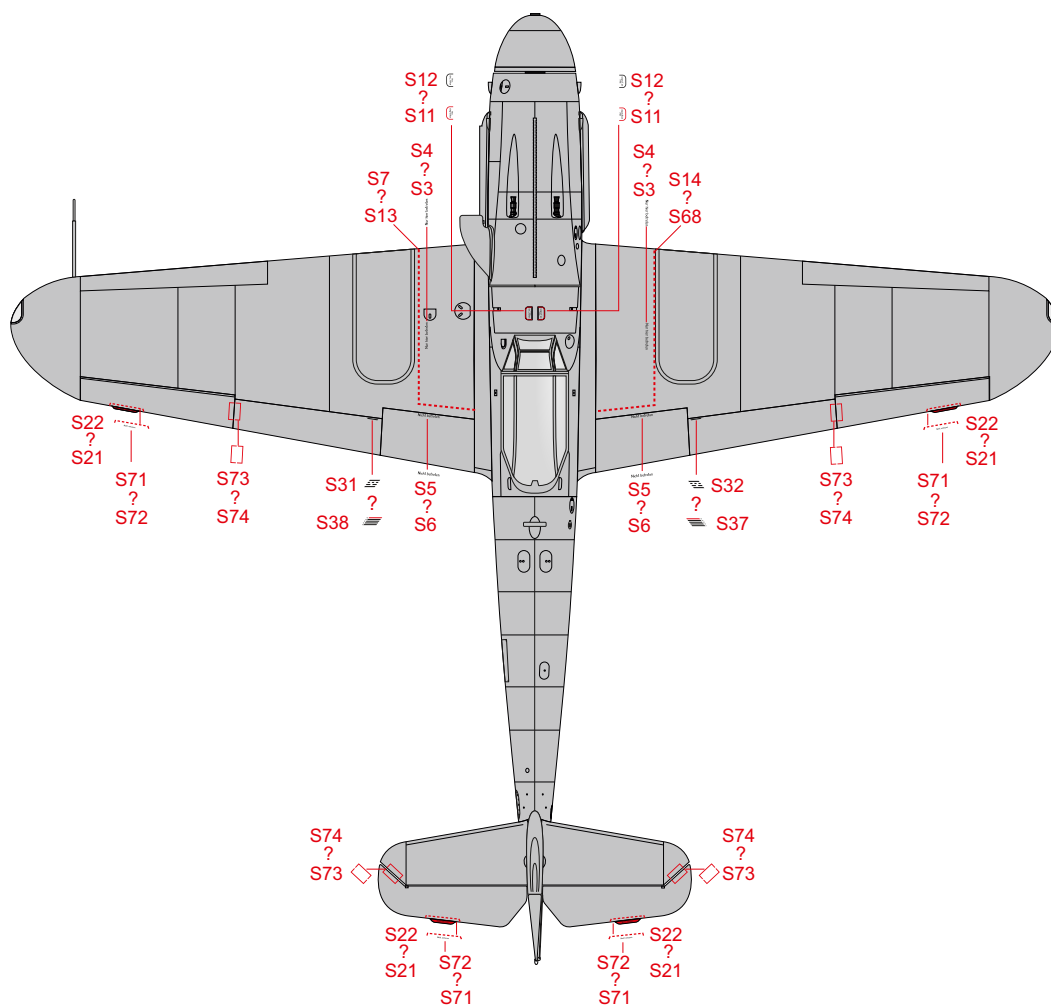
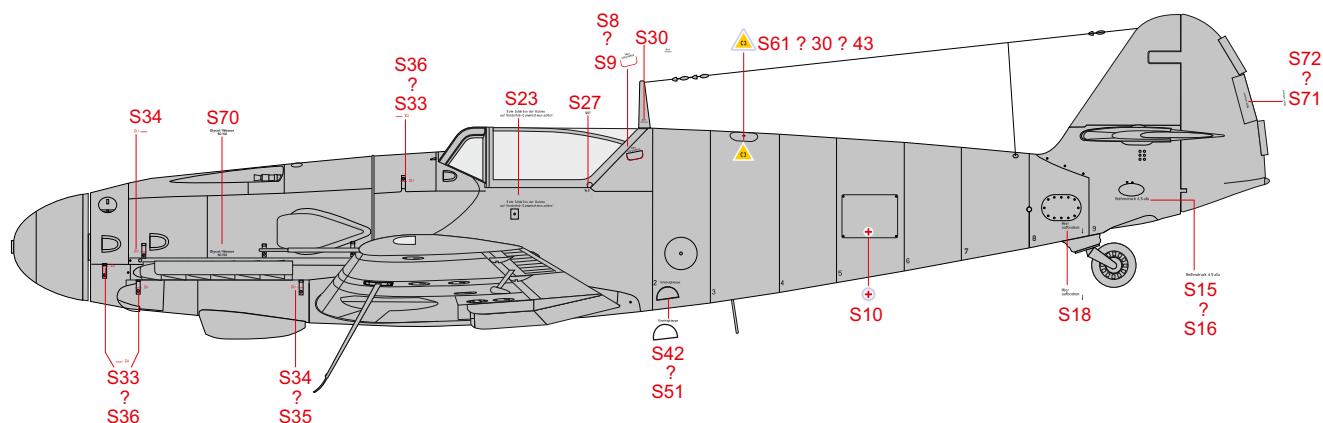
D Avia S-99, Letecká hlídka SNB, Praha-Kbely, 1947

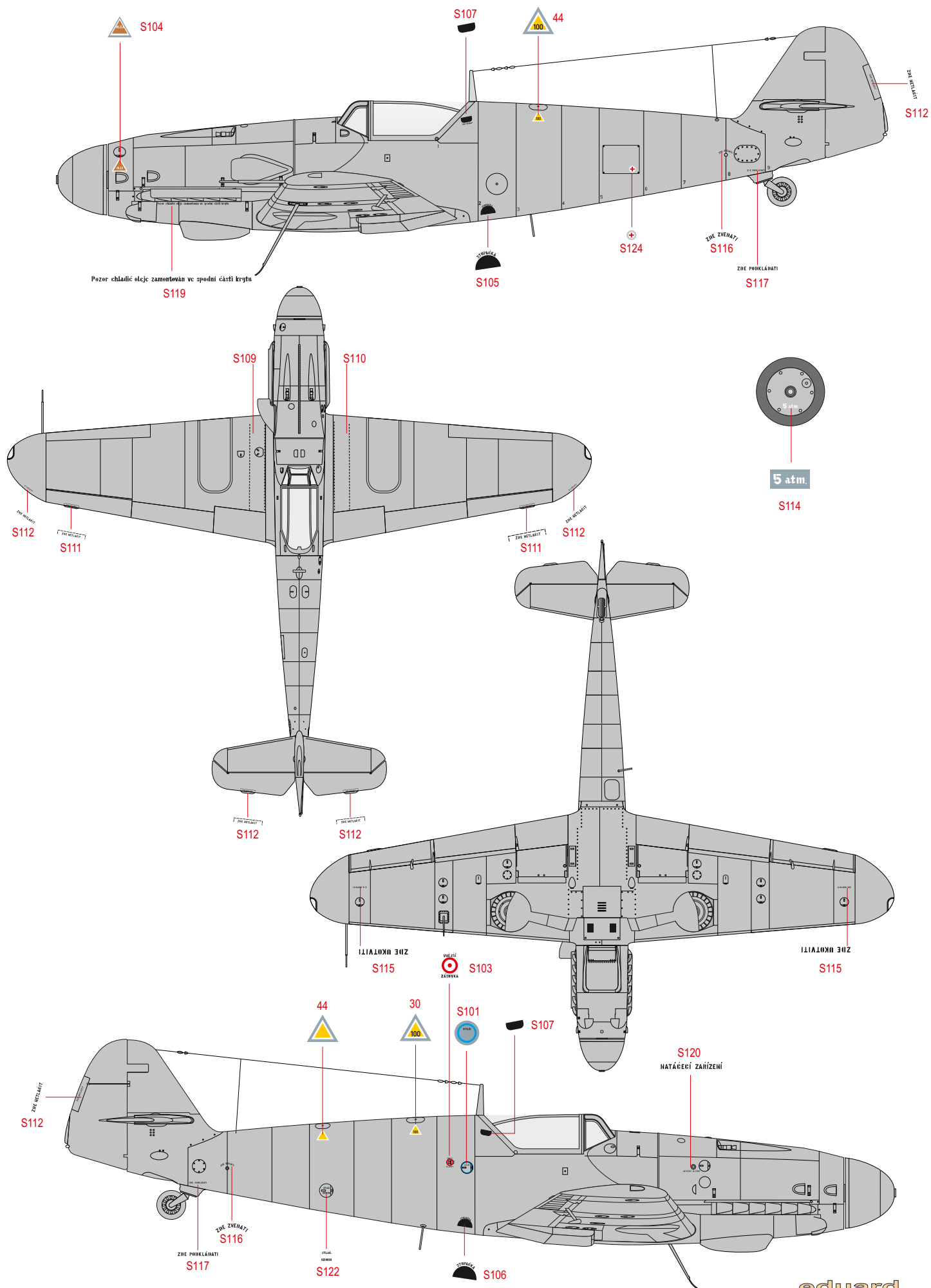
Tento stroj, určený pro potřeby letecké složky SNB, se dostal poprvé do vzduchu v létě 1946. Zbarven byl na horních a bočních plochách ocelově šedou barvou, spodní plochy byly nastříkány tmavší šedou barvou. Stroje Leteckých hlídek SNB měly motorové kryty, náběžné hrany křídla a výšková kormidla včetně stabilizátorů natřeny šarlatovou barvou. Evidenční označení na bocích trupu a na horní a dolní ploše křídla bylo provedeno stejnou barvou s bílým lemem. Výsostné označení mělo tvar sférického, bíle lemovaného trojúhelníku. Na kýlovce tohoto letounu bylo malé černé číslo 4.



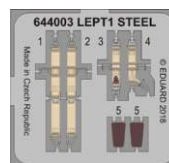
SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 RED H43 C100 DARK GRAY H69 MMP C37 050 LIGHT GRAY H324MMP C324 116 RED H3 MMP C3 003

eduard





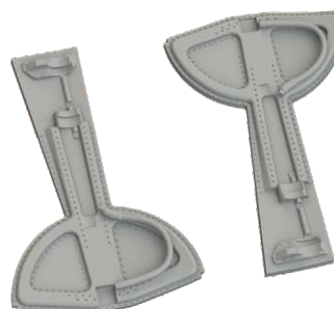
- 481006 Bf 109G-10 Erla (PE-Set)
- FE910 Bf 109G seatbelts STEEL (PE-Set)
- FE1191 Bf 109G-10 ERLA Weekend (PE-Set)
- 644004 Bf 109G-10 LööK (Brassin)
- 644046 Bf 109G-10 w/ late wheels LööKplus (Brassin)
- 648158 Bf 109G-10 wheels (Brassin)
- 648239 Bf 109G-6 radio compartment (Brassin)
- 648247 Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
- 648265 Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
- 648309 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648310 Bf 109G control surfaces (Brassin)
- 648422 Bf 109G-10 cockpit (Brassin)
- 648441 Bf 109G-10 engine (Brassin)
- D48025 Bf 109G stencils (Decal Set)
- D48027 Bf 109G Balkenkreuze (Decal Set)
- D48028 Bf 109G svastikas (Decal Set)
- D48042 Bf 109G-10 Erla national insignia (Decal Set)
- EX608 Bf 109G-10 (Mask)
- EX609 Bf 109G-10 TFace (Mask)



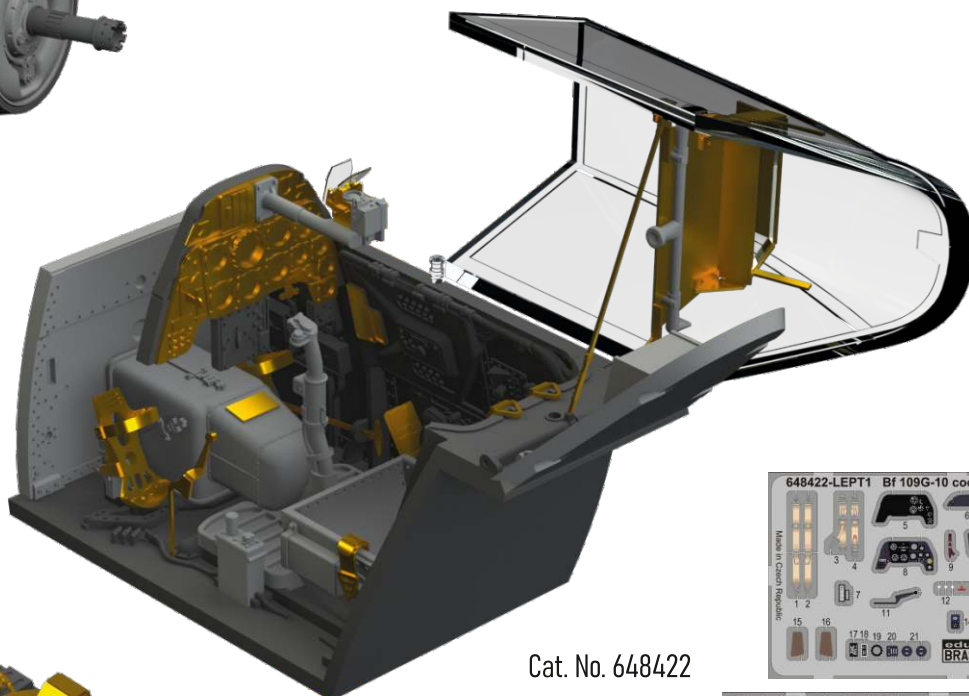
Cat. No. 644004



Cat. No. 648441



Cat. No. 648309



Cat. No. 648422

