



**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 a Německo do ní chtělo 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 nešťastnou událost, která jej v roce 1928 uvrhla v nemilost u říšského ministra letectví Erharda Milcha. Jednalo se o havárii prototypu desetimístného dopravního letounu M 20, při které zahynul Milchův blízký přítel a zalétávací pilot Lufthansy Hans Hackmack. Kvůli Milchově zášti měla společnost znemožněn přístup ke státním zakázkám a z toho plynoucí potíže vedly v roce 1933 k bankrotu a restrukturalizaci firmy. Díky aktivitám ředitele 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 objednávce 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 vzlétl poprvé 13. června 1934. Byl poháněn motorem Hirth HM 8U o výkonu 165 kW (224 k), spojeným s třílístou 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 klapky po 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 klapky. V listopadu pak byla

do výroby připravena mírně zvětšená verze Bf 108B. Po trojici před-sériových Bf 108B-0 byla zavedena sériová 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 vrtulí 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, změněn dozal 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 SNACN 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 předsunuté plochy rušení spojeneckých zásobovacích tras nad severní Afrikou. Zajímavostí bylo, že pro překonání 2500 km z Řecka 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 Rumunska, 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 příďelence 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 plánu ale nakonec sešlo.

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 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. SYMBOLS

\* 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  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



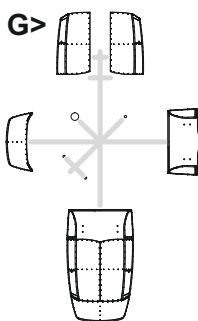
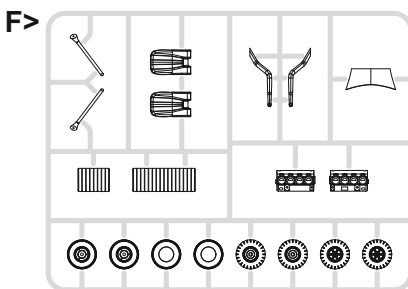
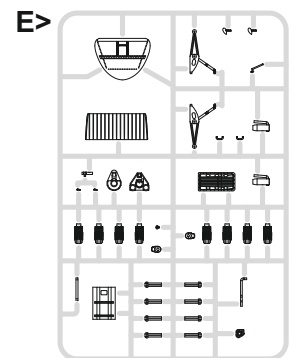
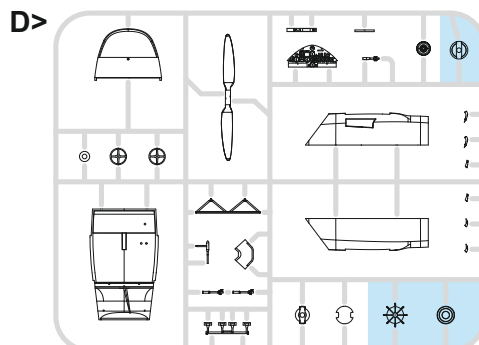
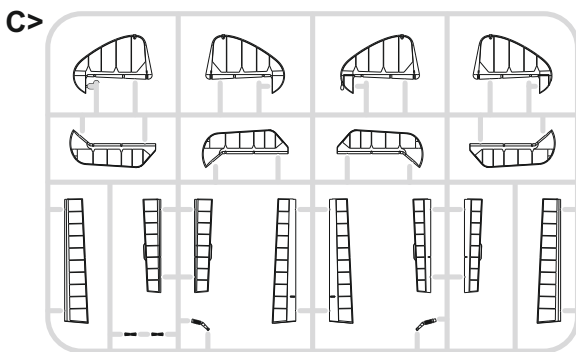
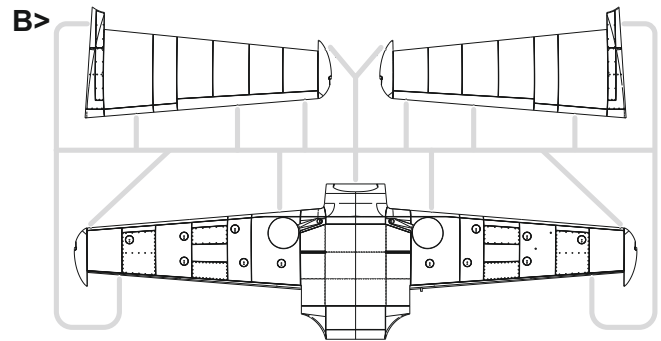
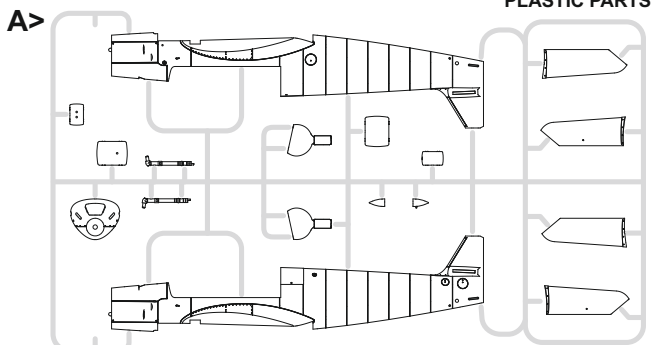
TEILE



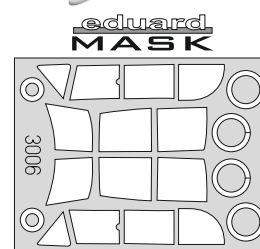
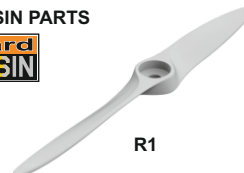
PIÈCES



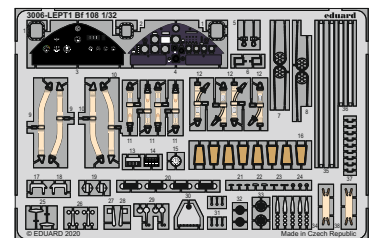
部品



RP - RESIN PARTS

eduard  
BRASSIN

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

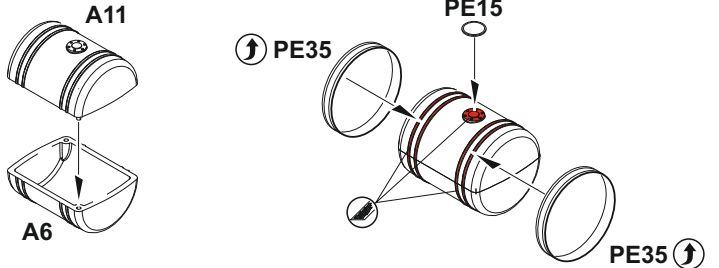
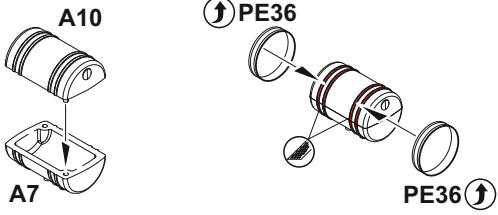
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H3	C3	MMP-003	RED
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	MMP-119	RLM79 SAND YELLOW
H67	C115	MMP-057	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	MMP-055	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	MMP-112	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM206		MMC-001	SUPER CHROME SILVER

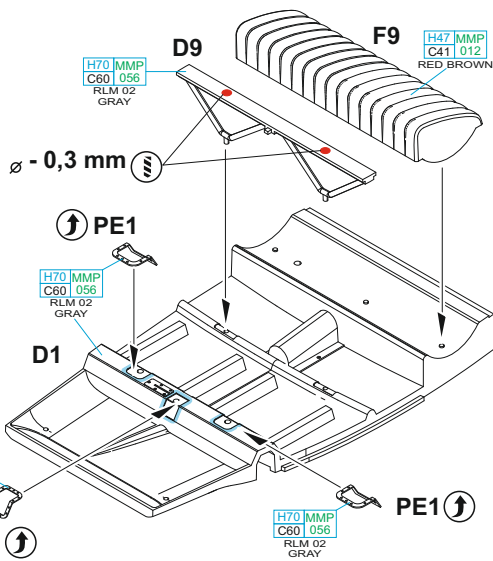
MARKING A ONLY

B

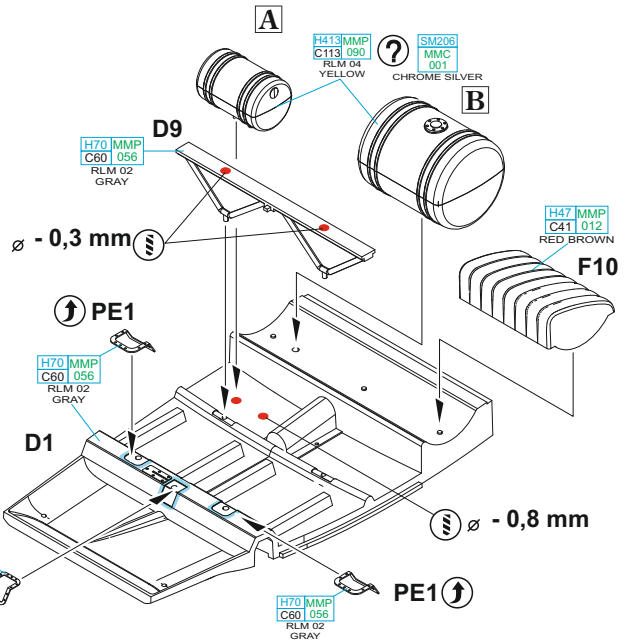
MARKING A ONLY



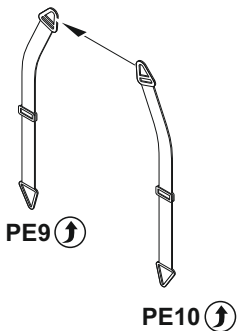
MARKING A ONLY



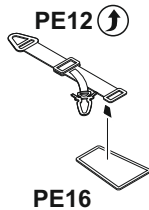
?



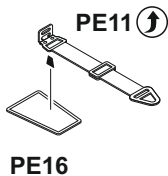
C 2 pcs.



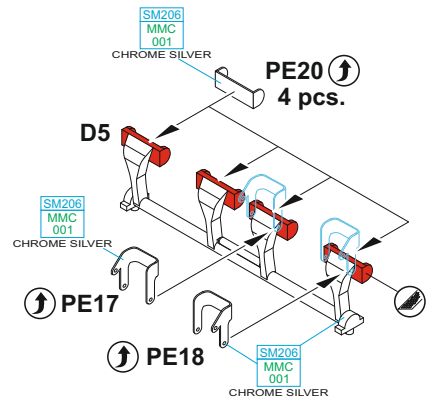
D 4 pcs.

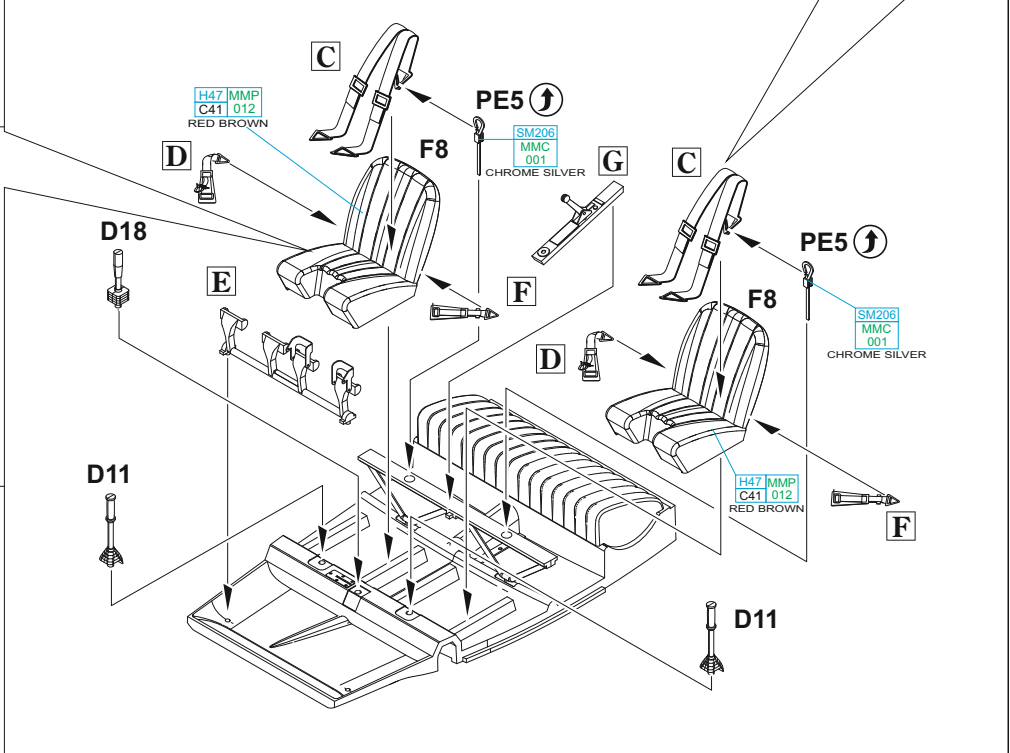
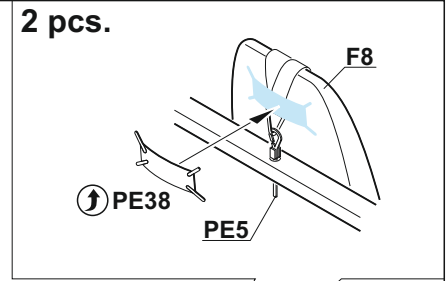
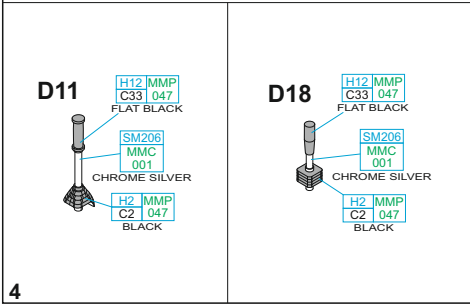
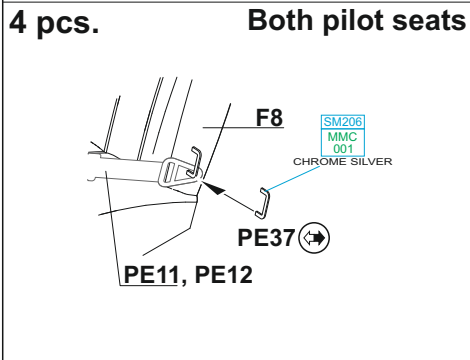
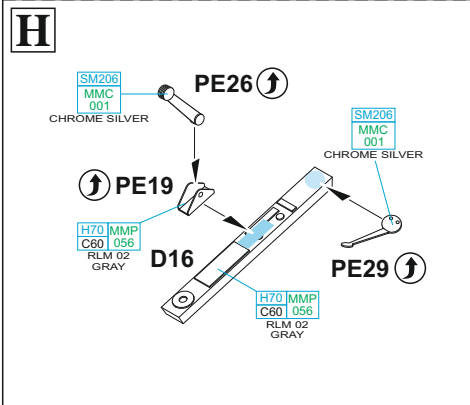
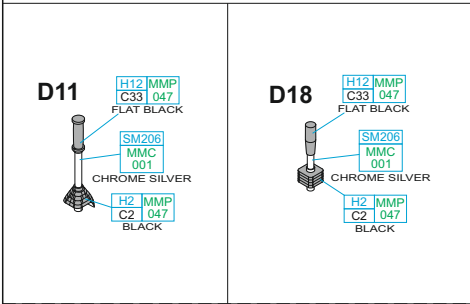
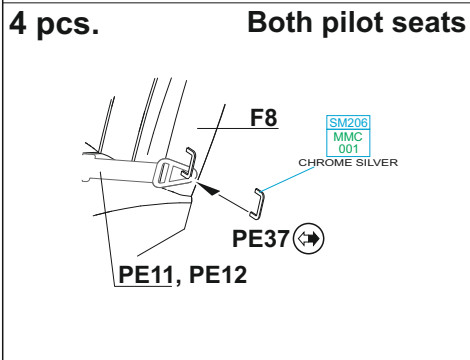
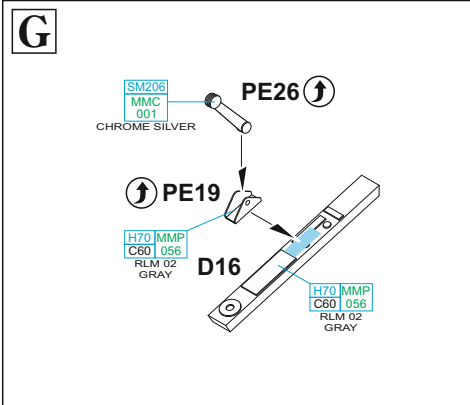


F 4 pcs.

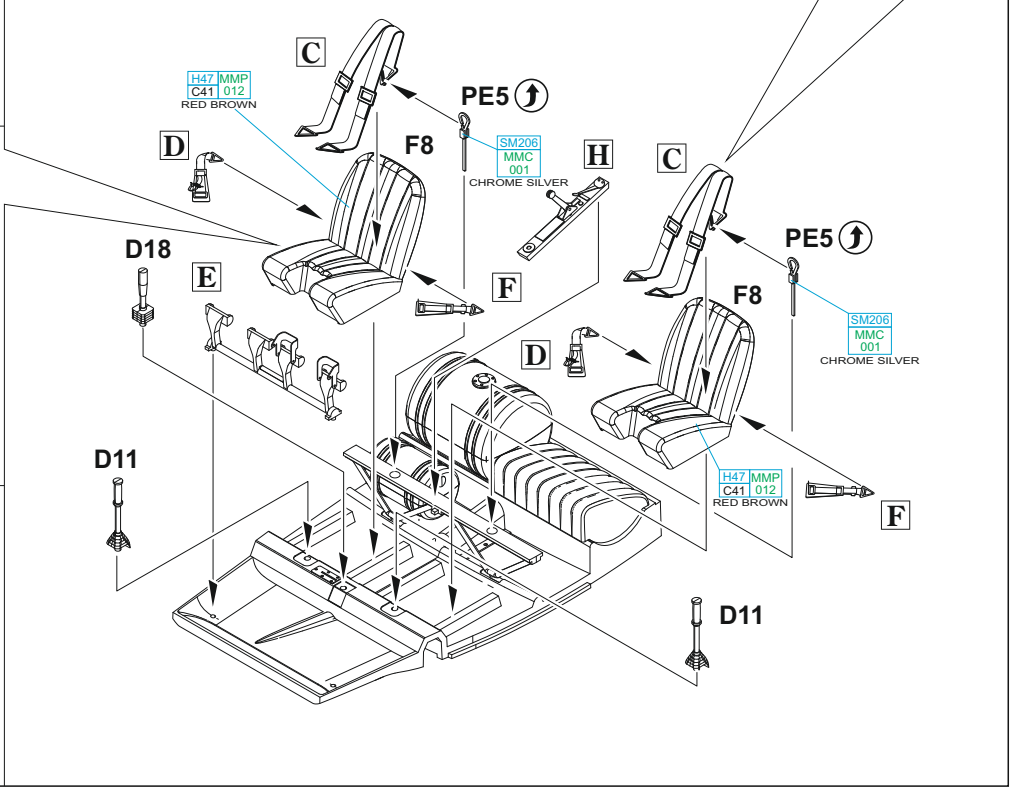
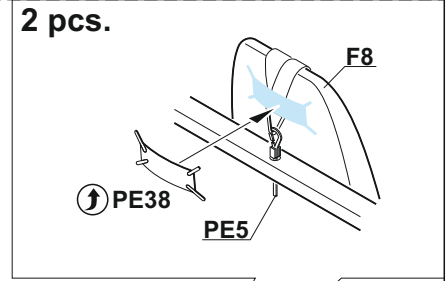


E

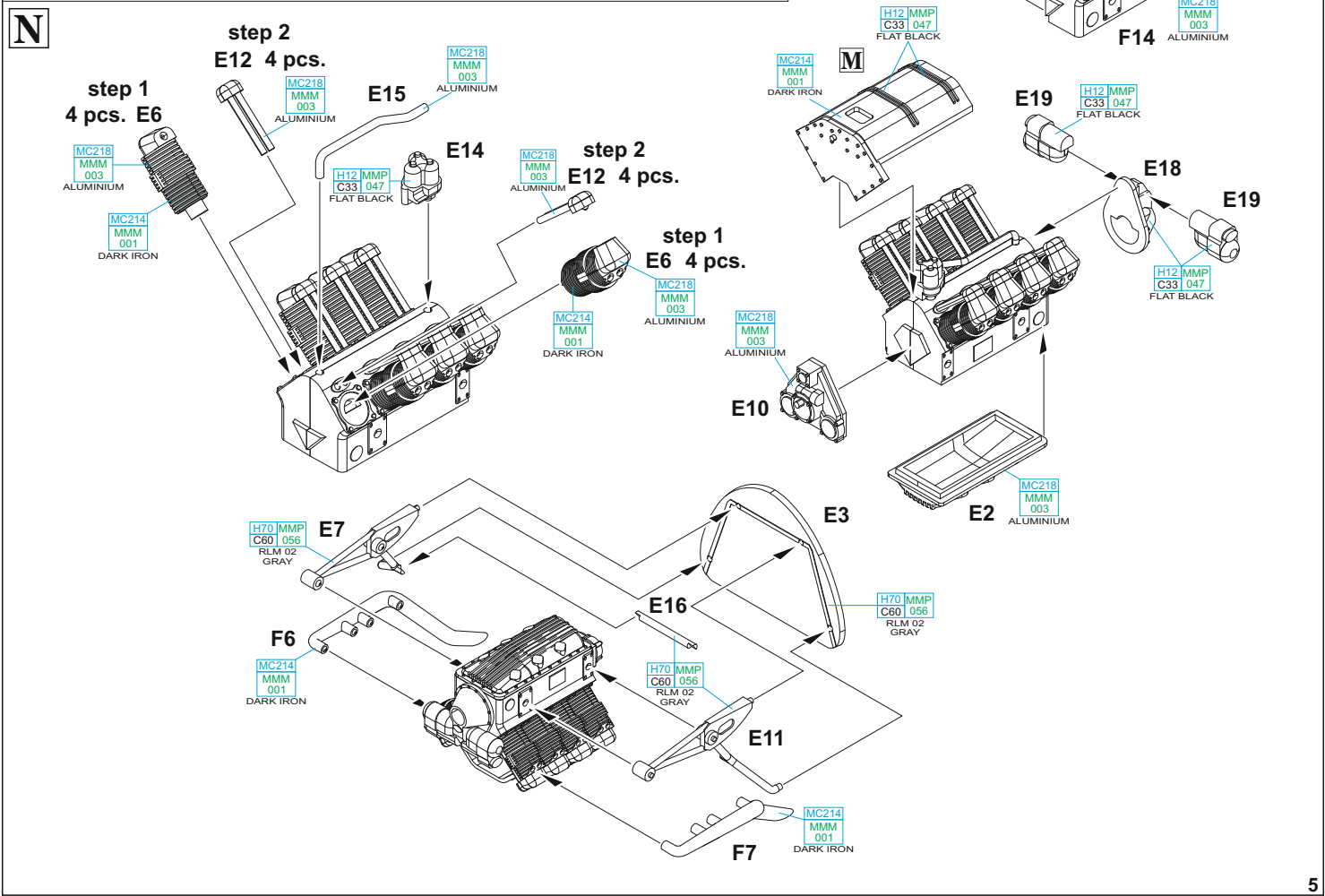
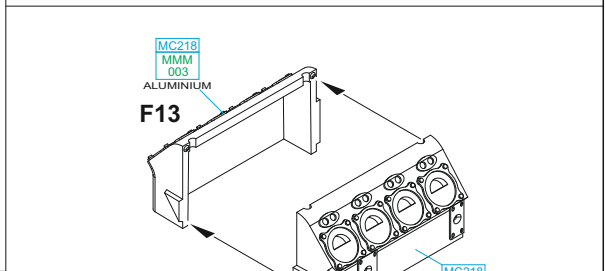
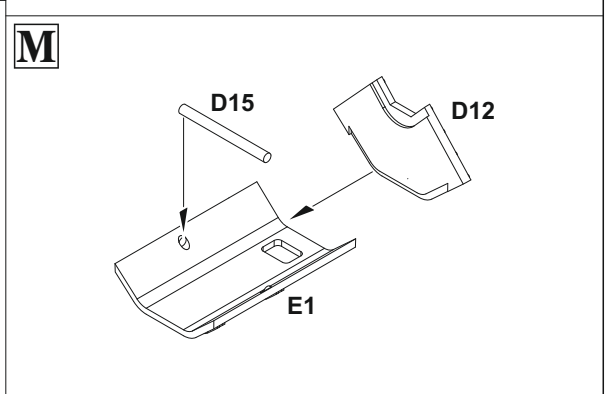
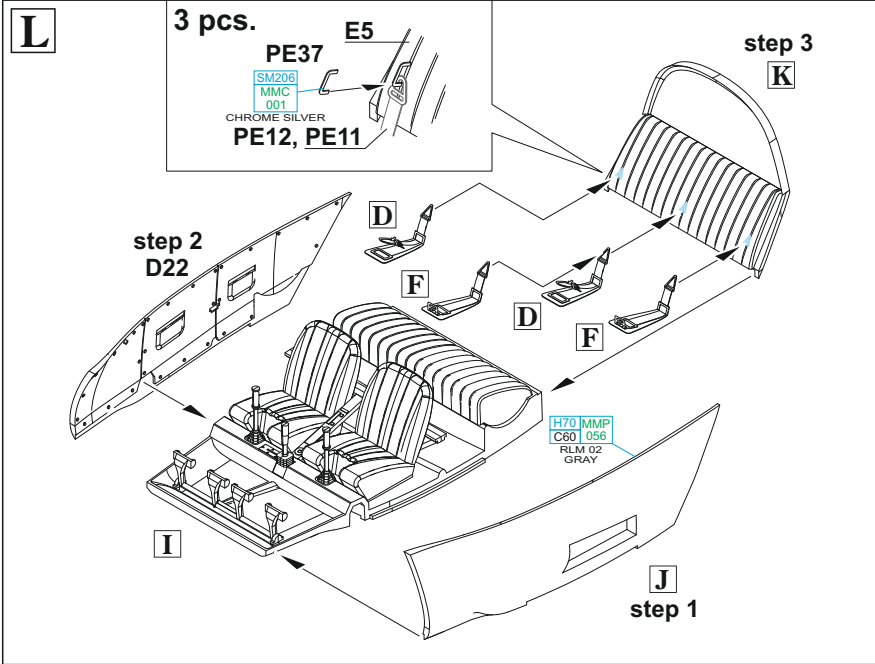
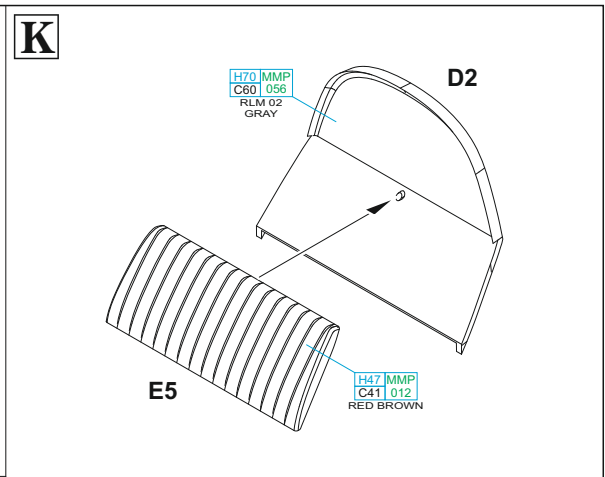
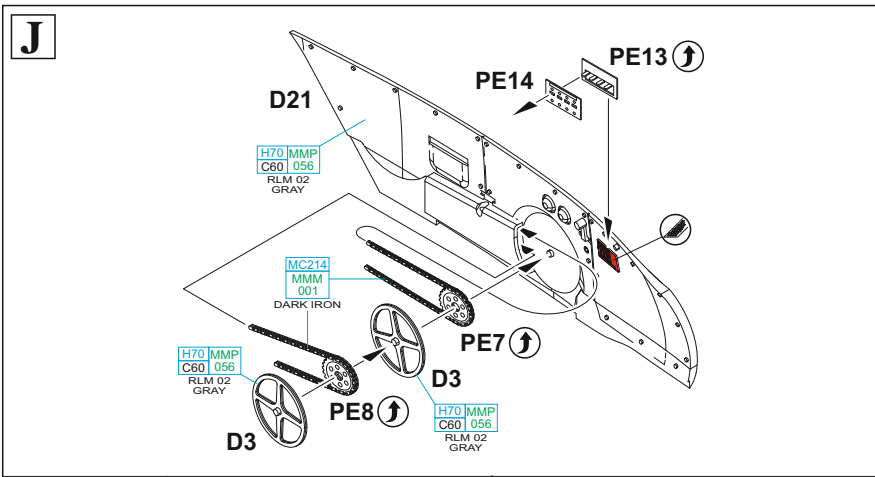




**I ?**  
MARKING A ONLY





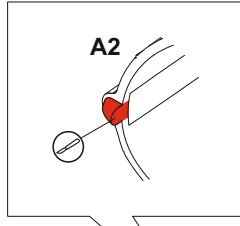
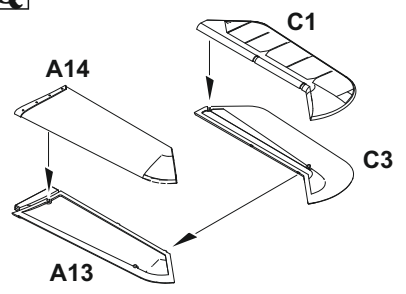
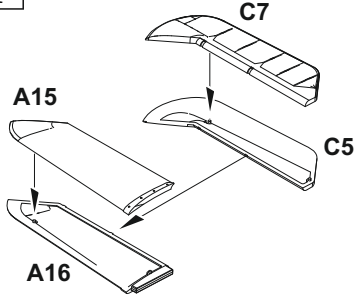
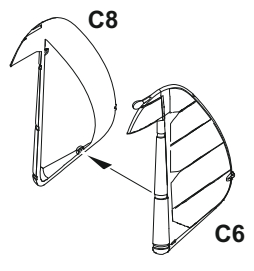
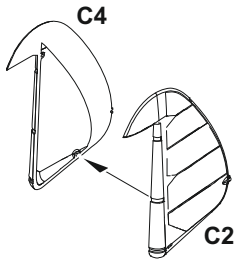


**O** MARKINGS B, C, D

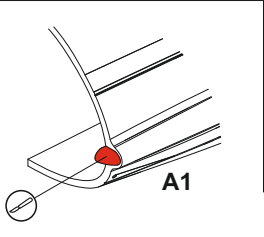
MARKINGS A, E

**P**

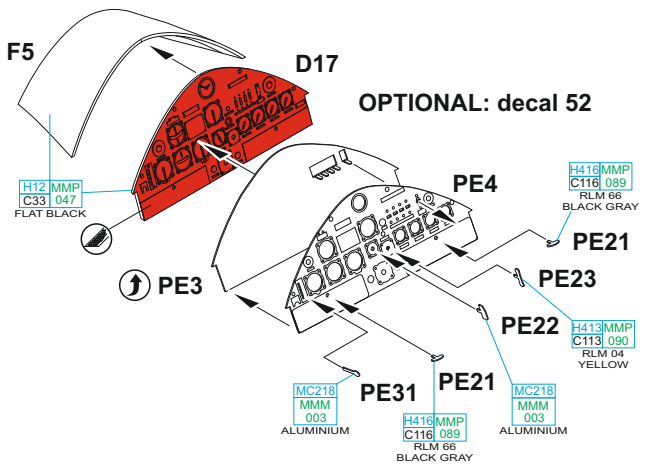
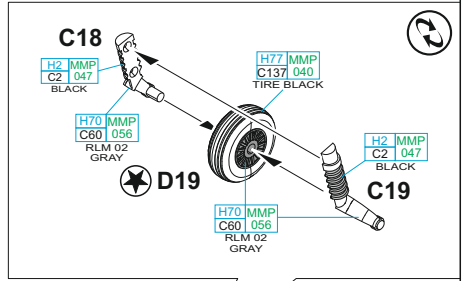
**Q**



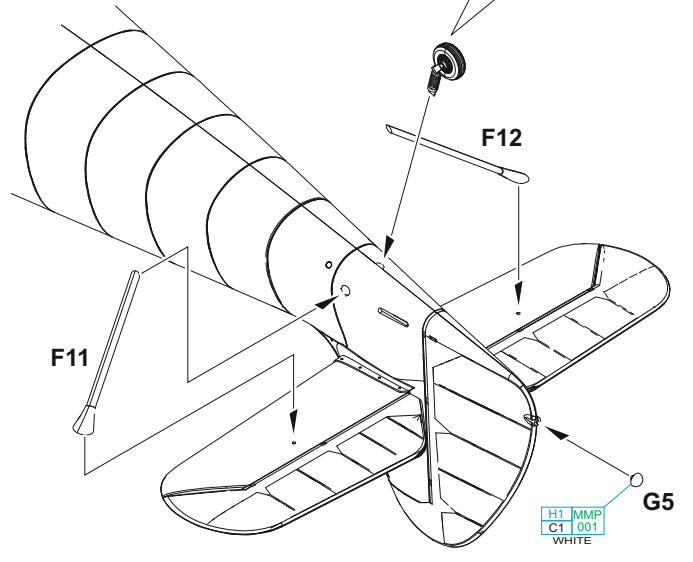
H70 MMP  
C60 056  
RLM 02  
GRAY

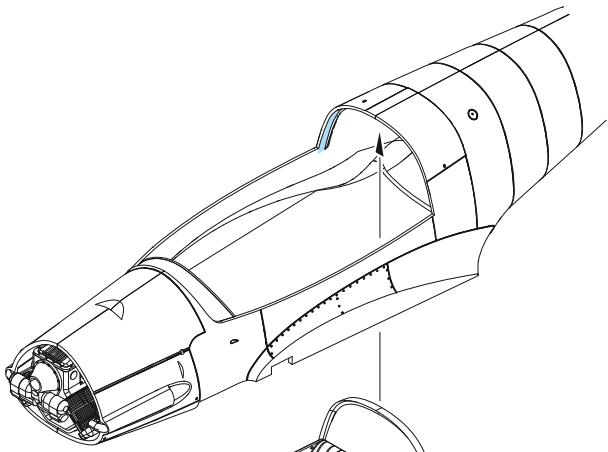


H70 MMP  
C60 056  
RLM 02  
GRAY

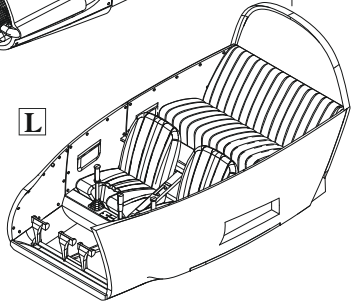


OPTIONAL: decal 52

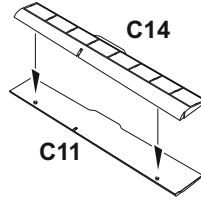




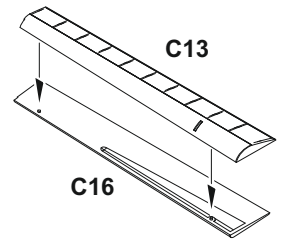
**L**



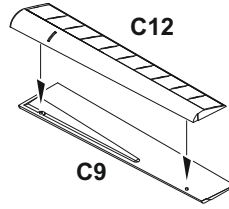
**R**



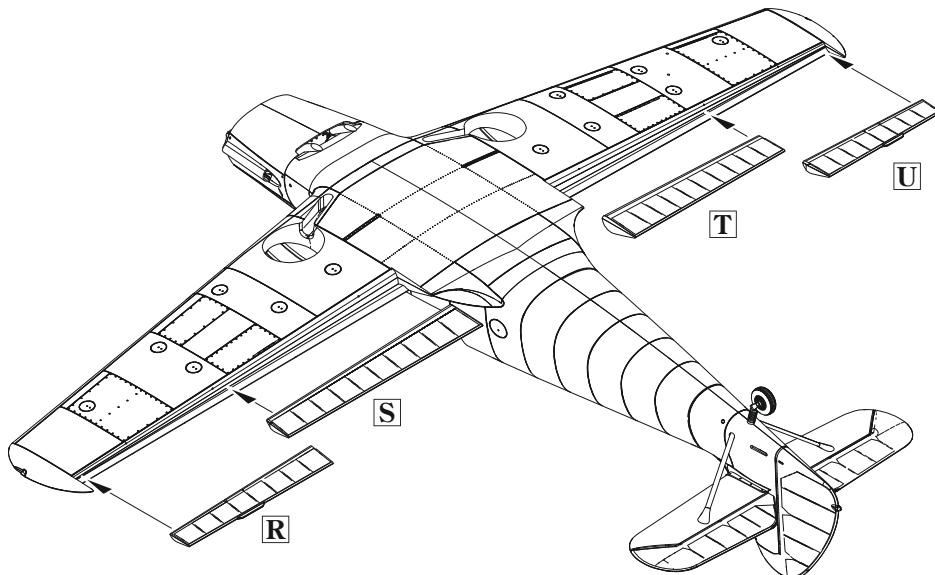
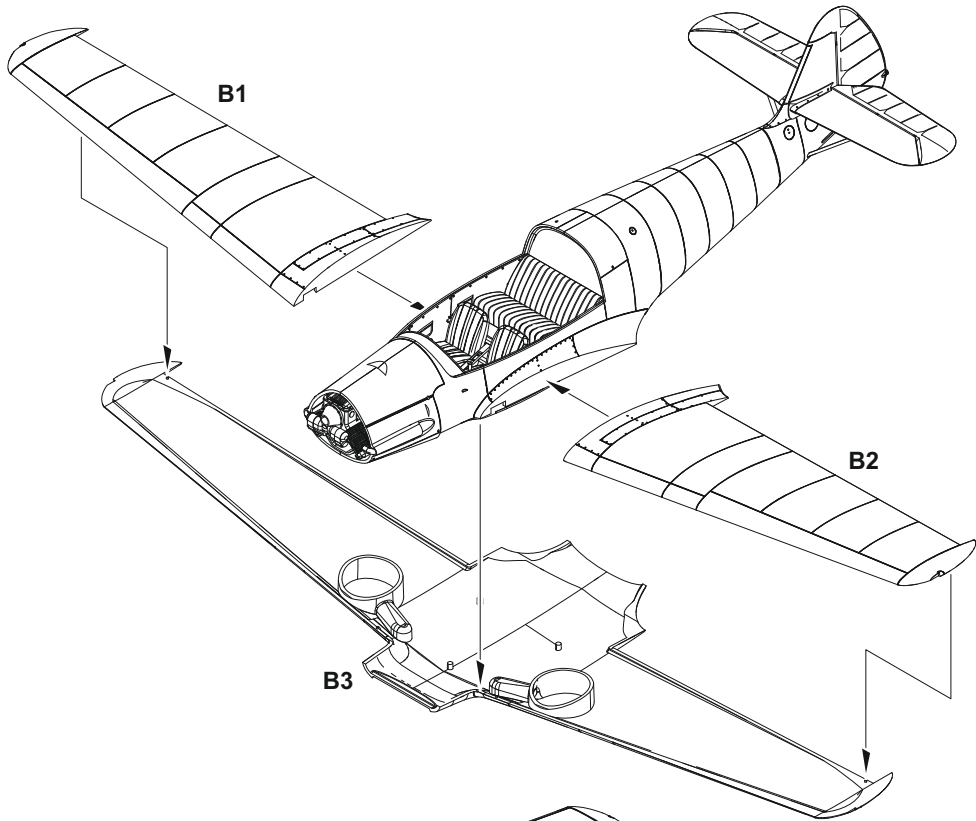
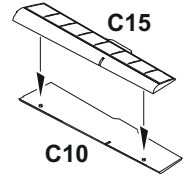
**S**

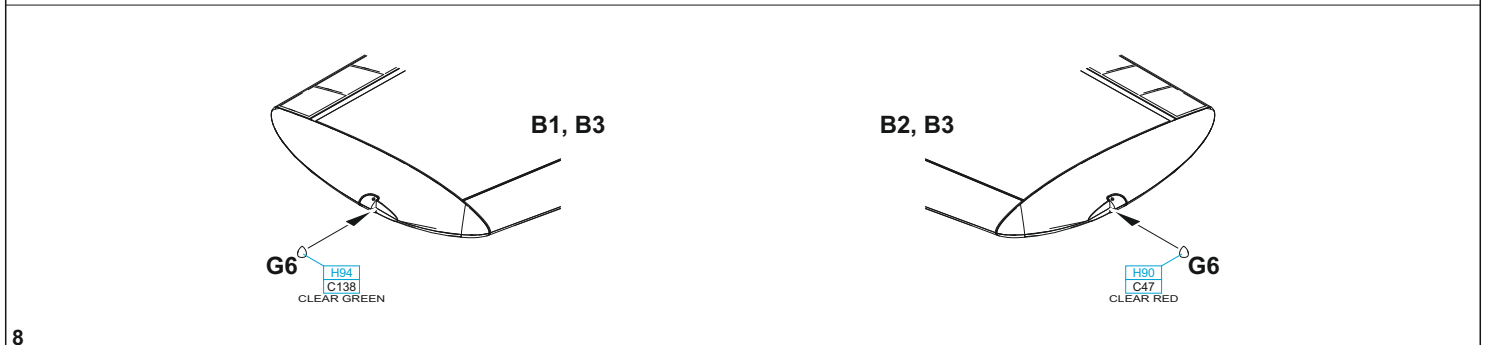
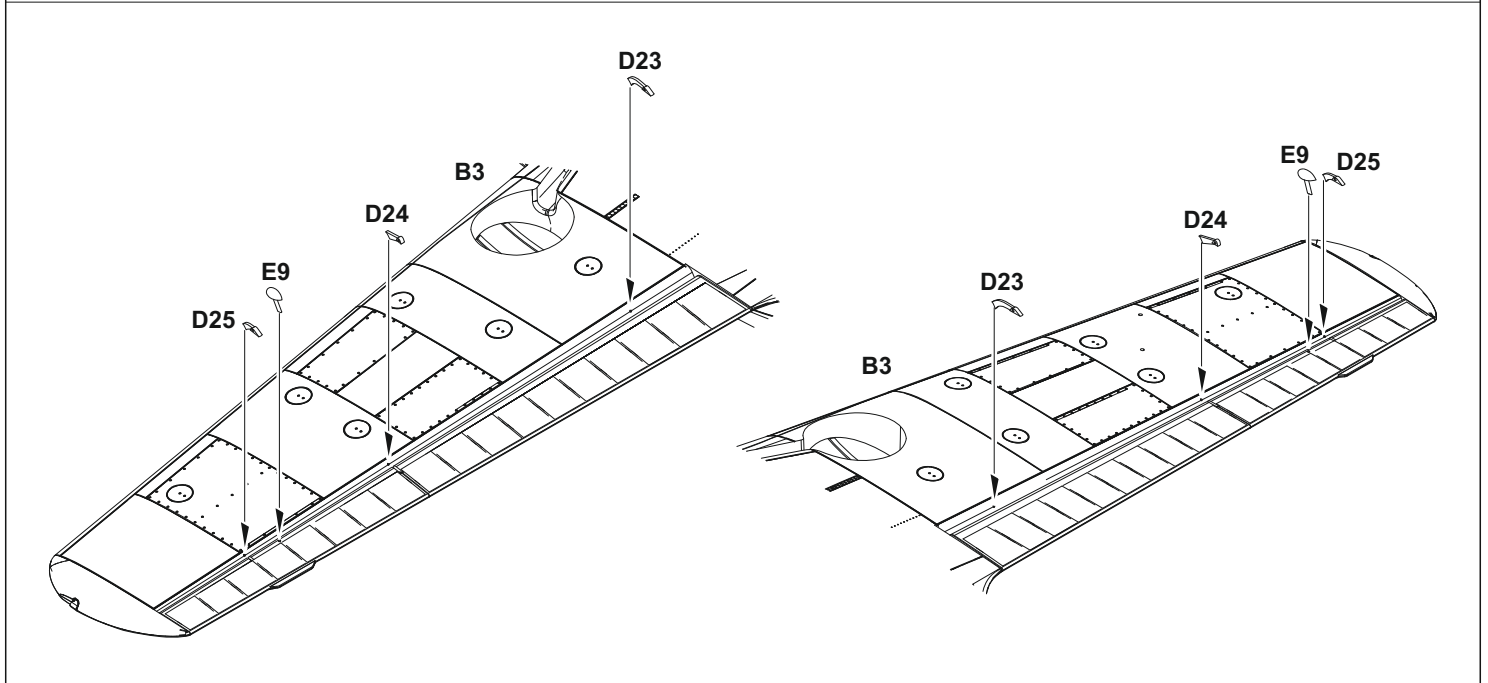
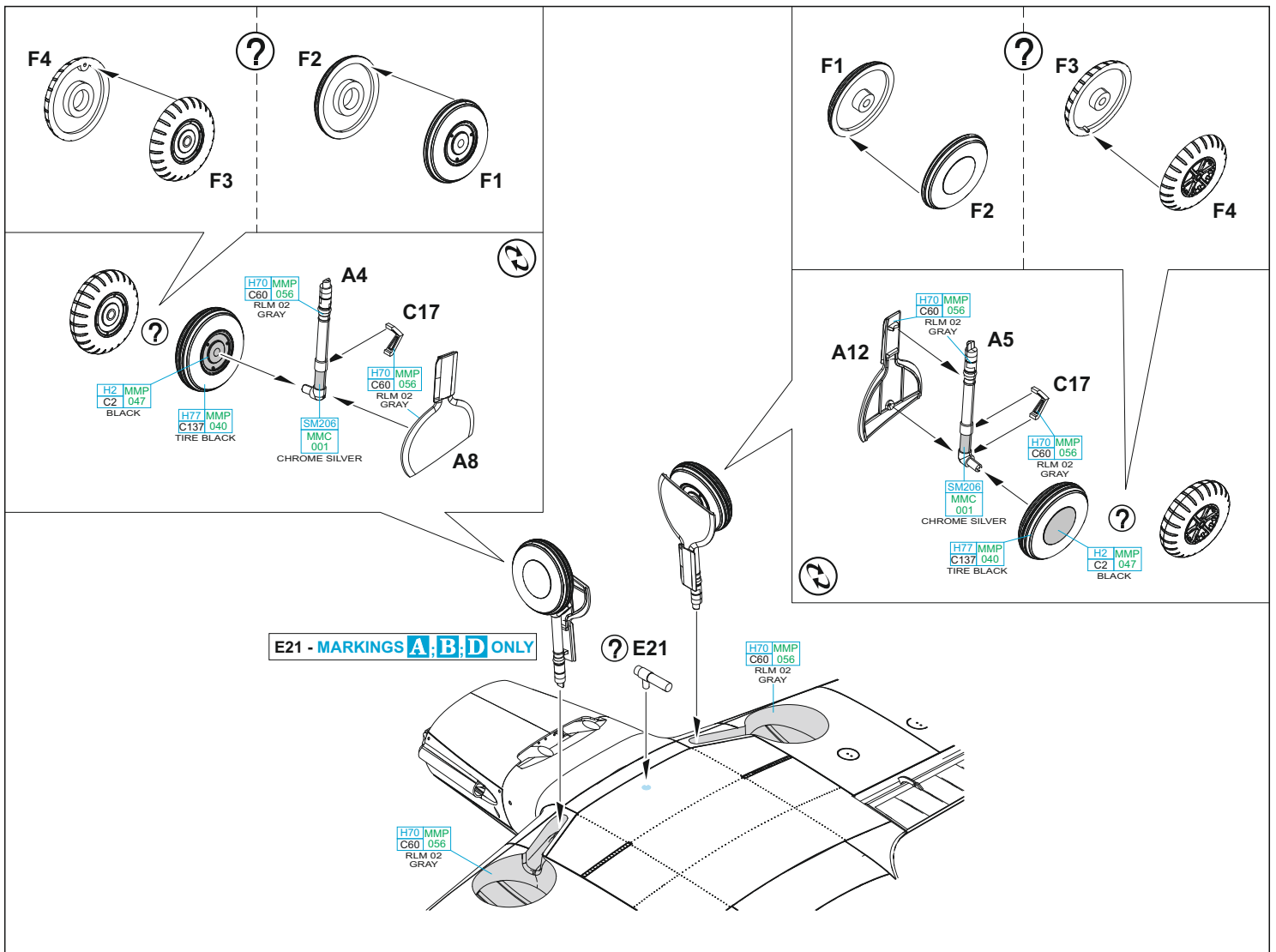


**T**

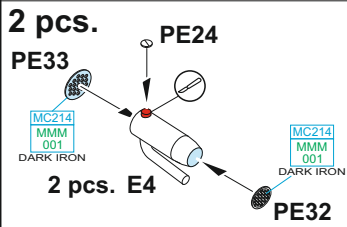
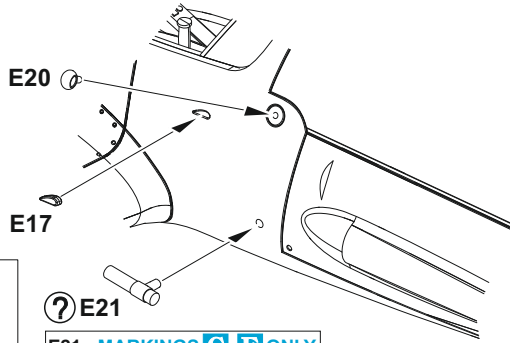
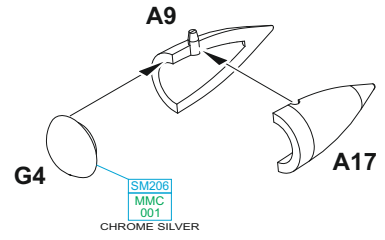
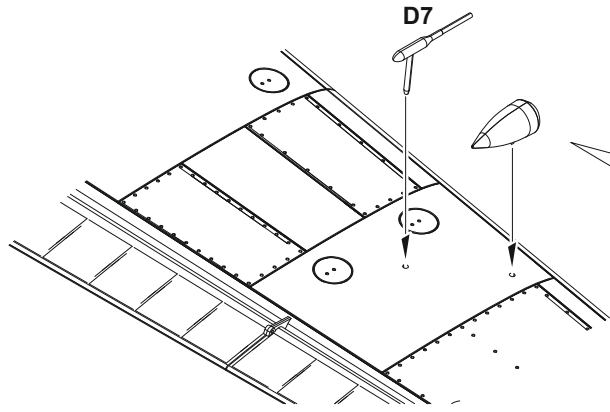


**U**

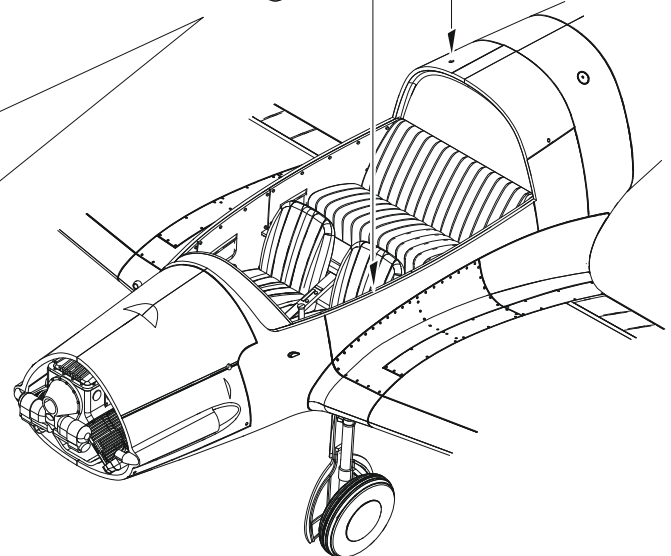
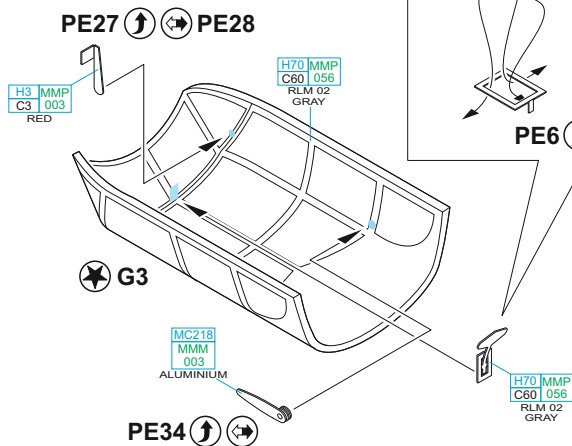
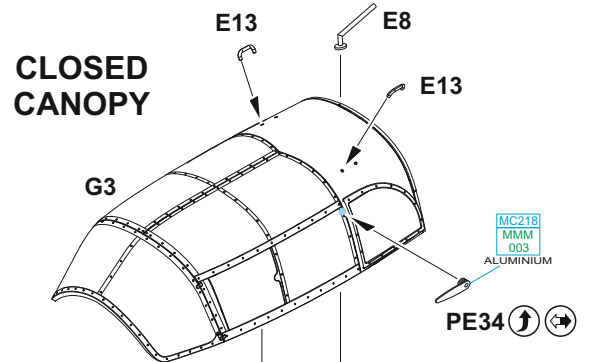
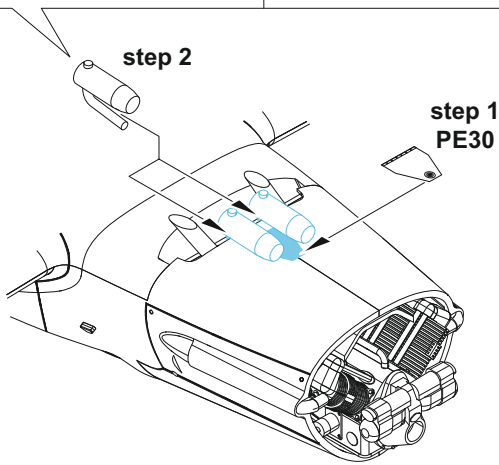
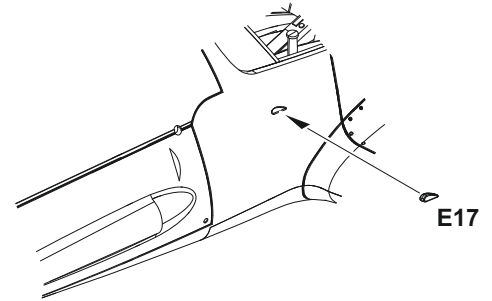




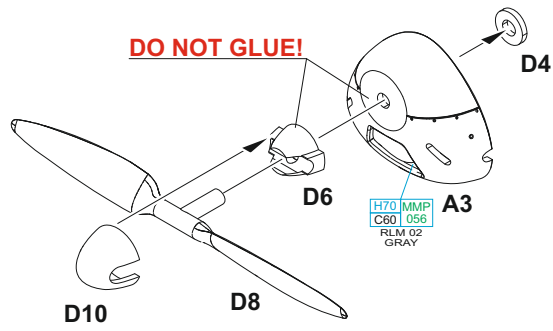




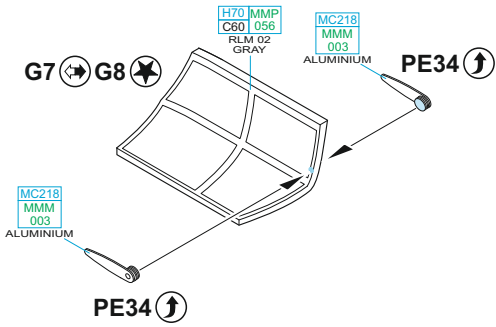
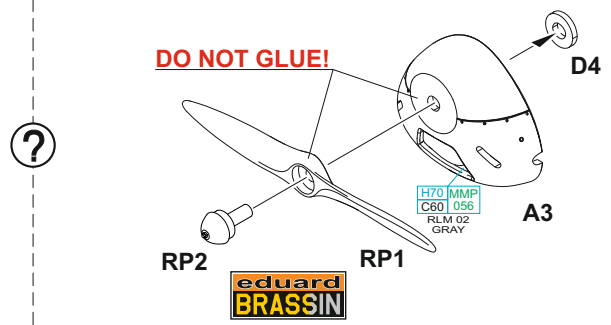
? E21  
E21 - MARKINGS C; E ONLY



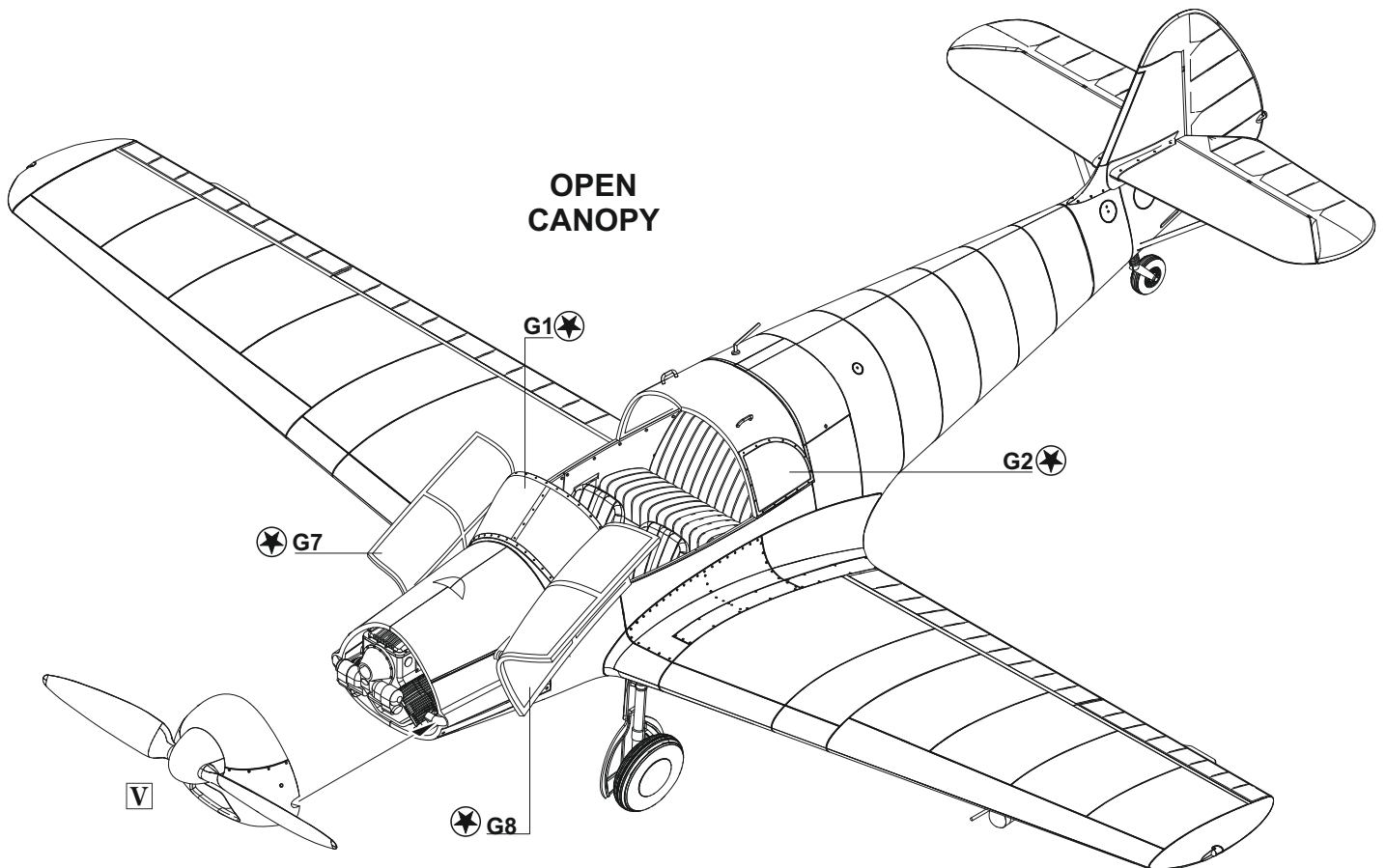
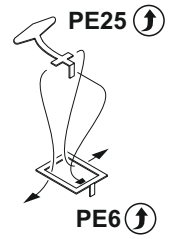
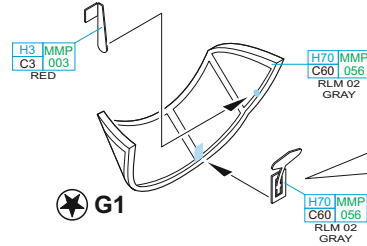
**V** MARKING **A** ONLY

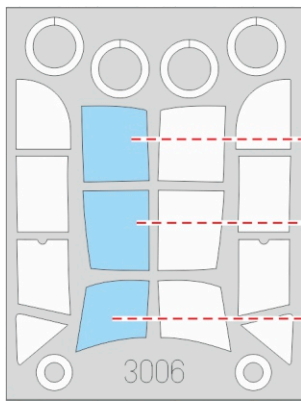
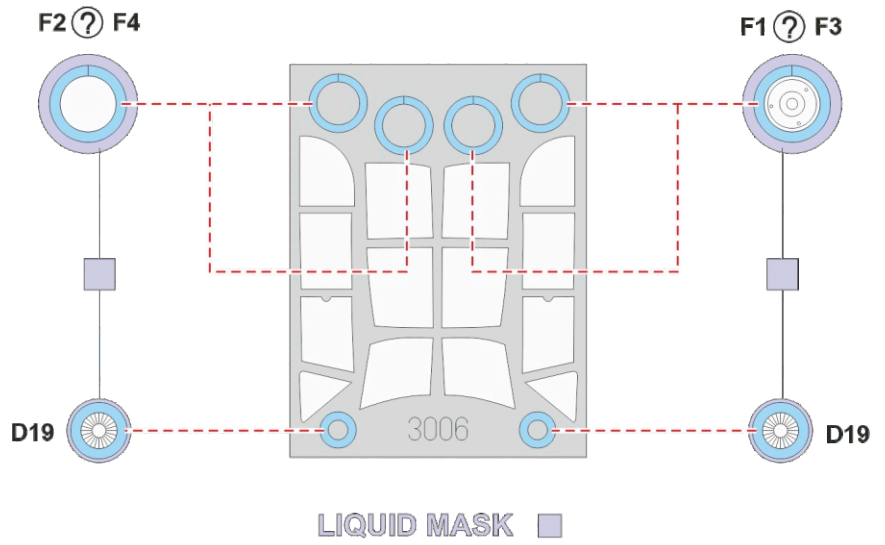
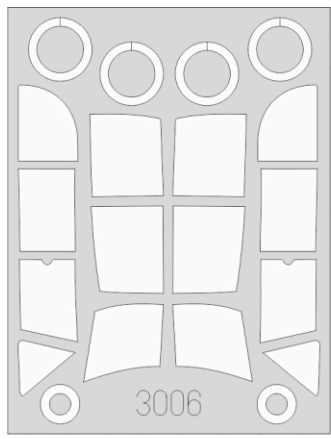


MARKINGS **B; C; D; E** ONLY



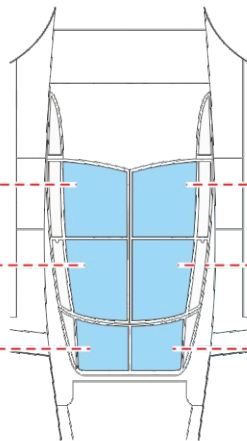
PE27 PE28



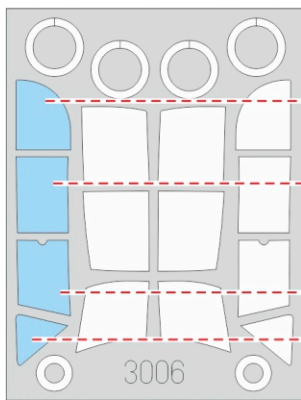
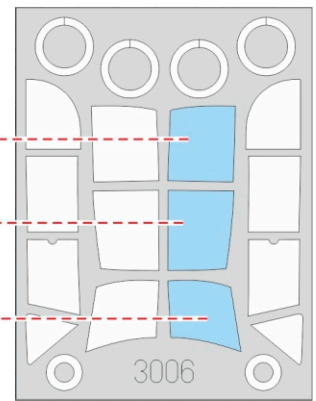


G3 ? G7

G1 ? G3



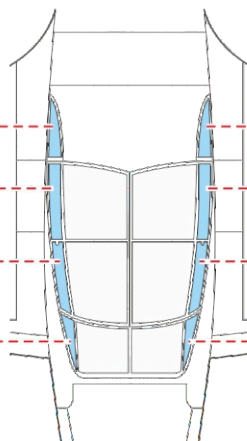
G3 ? G8



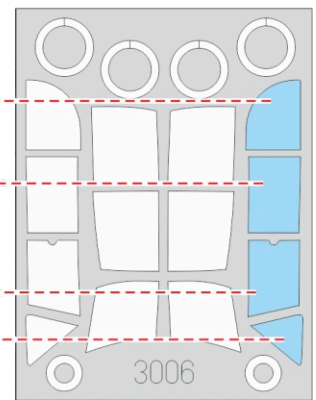
G2 ? G3

G3 ? G7

G1 ? G3

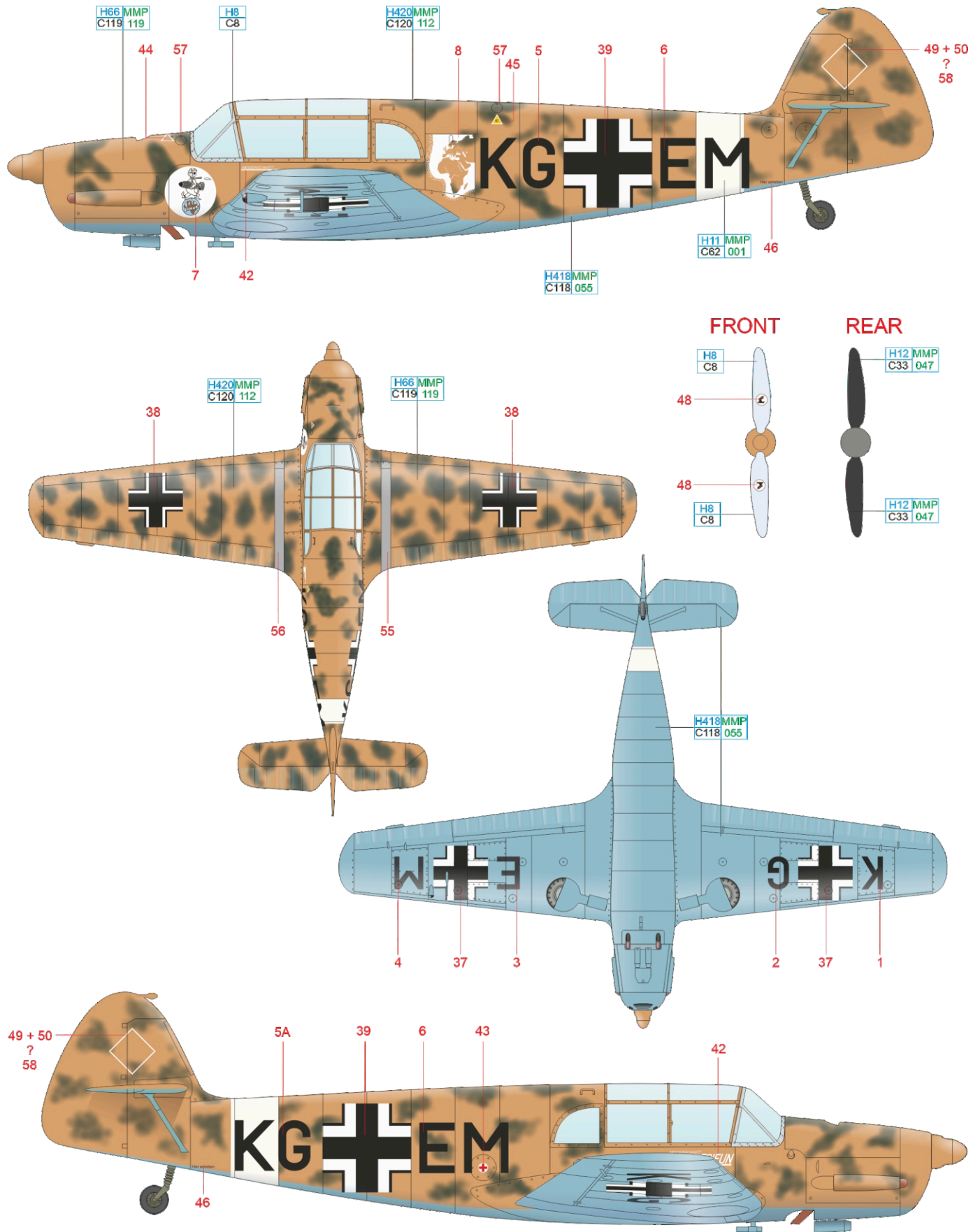


G3 ? G8



# A Sonderkommando Blaich, Tripolis, Libye, leden 1942

Sonderkommando (speciální oddíl) Blaich, pojmenované po svém veliteli Hptm. Theo Blaichovi, bylo v Lybii v roce 1942 vybaveno letouny He 111, nicméně do stavu jednotky náležel také tento spojovací stroj. Taifun KG+EM byl upraven pro službu v tropických podmínkách a obdržel pouštní kamufláž sestávající z pískové základní barvy se zelenými skvrnami na horních a bočních plochách. Nejzajímavějším bojovým počinem této jednotky byl úspěšný bombardovací nálet na spojenecký sklad paliva ve Fort Lany 22. ledna 1942, ve kterém hrál vedlejší úlohu také zobrazený stroj.

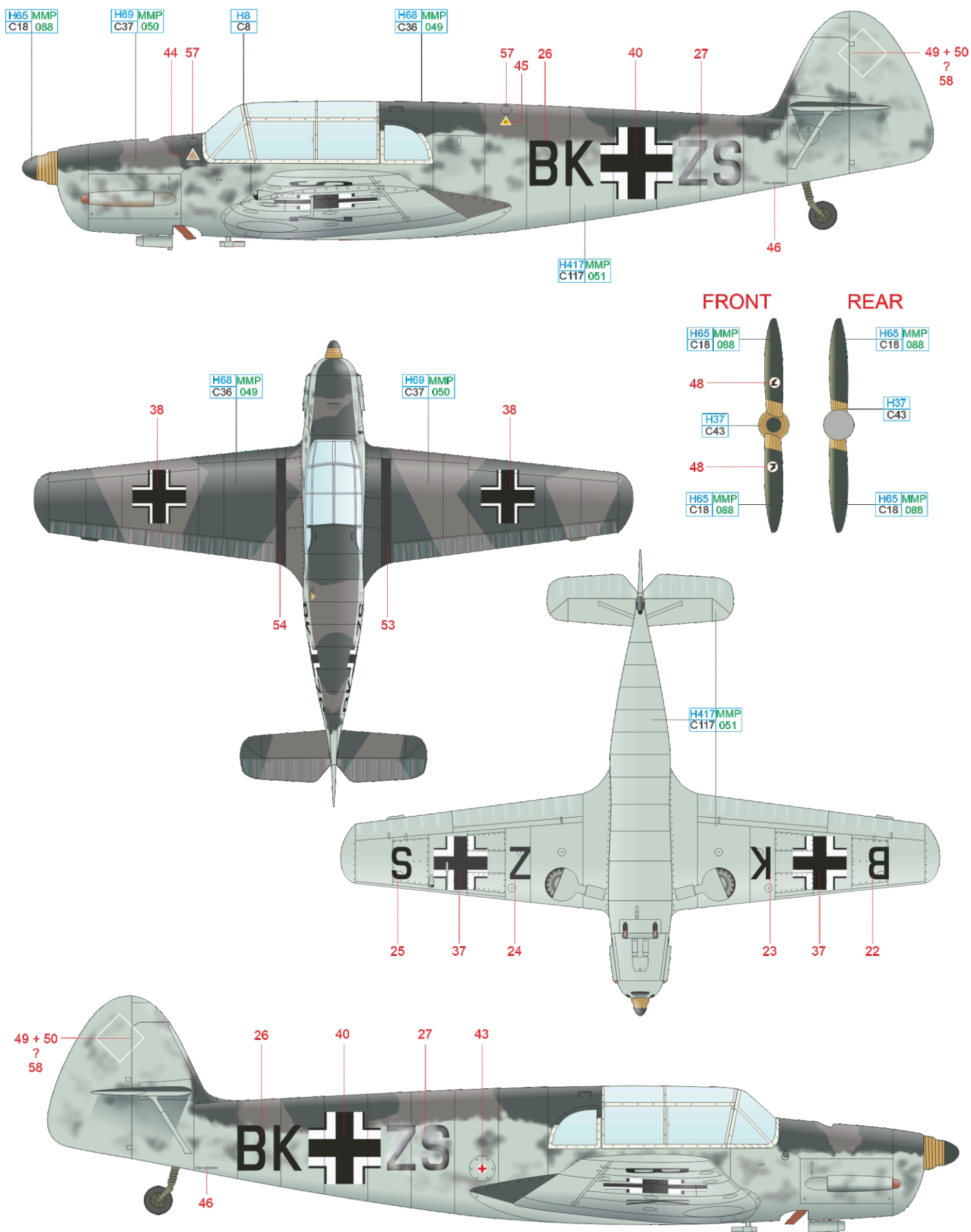


BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001	SILVER	H8 C8
RLM 79	H66 MMP C119 119	RLM 80	H420 MMP C120 112	RLM 78	H418 MMP C118 055



# B Maďarsko, 1942–1944

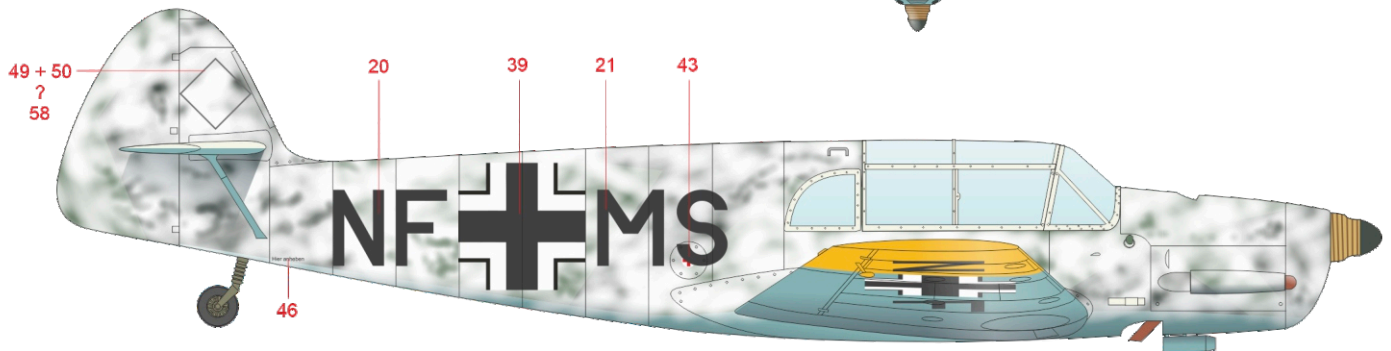
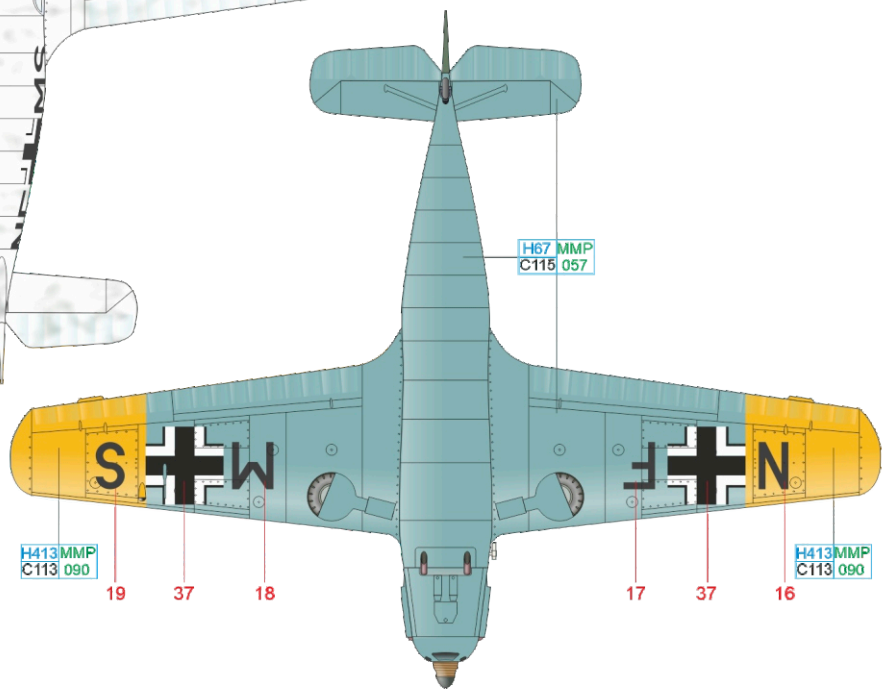
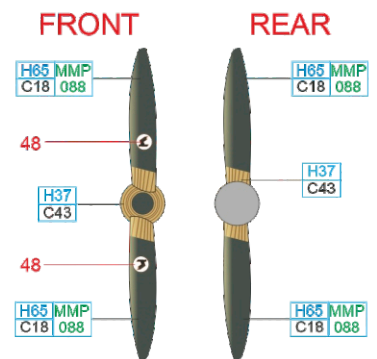
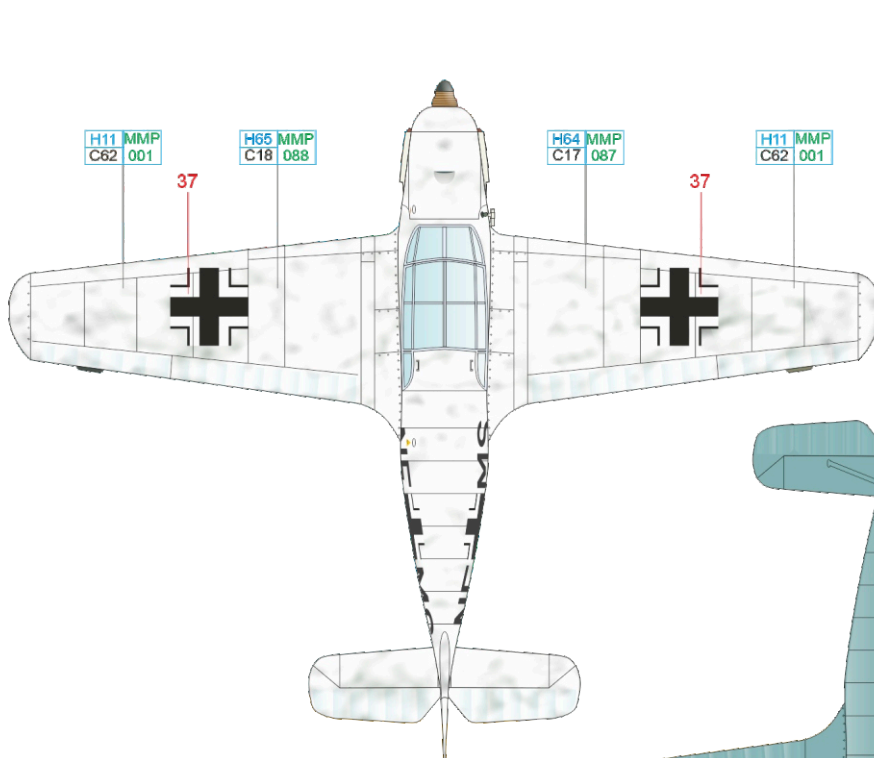
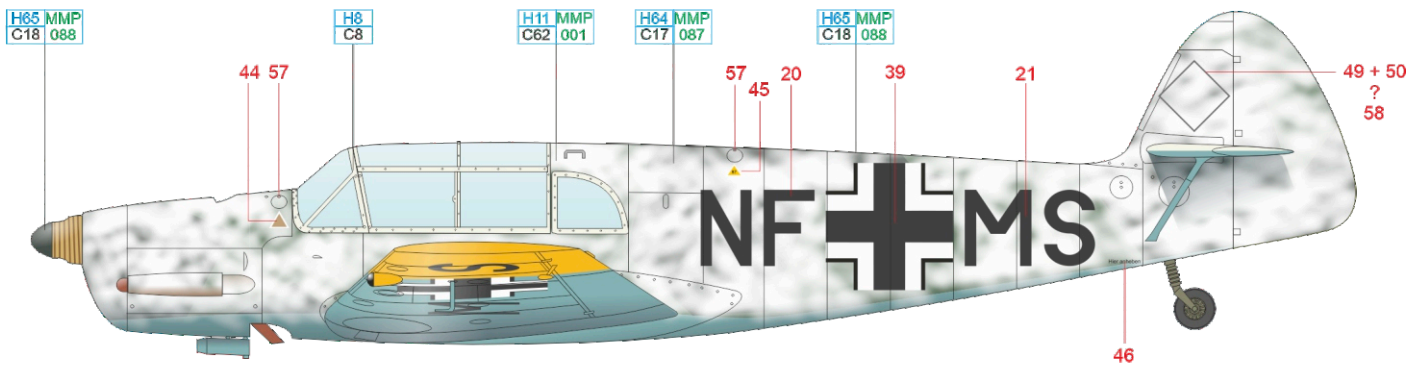
Tento stroj nesl velmi neobvyklou kamufláž, tvořenou barvami RLM 74, 75 a 76, které byly určeny pro stíhací letouny. V této podobě létal zřejmě v Maďarsku či na východní frontě. Písmena ZS volacího znaku jsou buď přestříkaná, či částečně seškrábaná.



RLM 70	H65 MMP C18 088	WOOD	H37 C43	SILVER	H8 C8
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 051

# C Stab I./JG51, Soviet Union, Winter 1942 - 1943

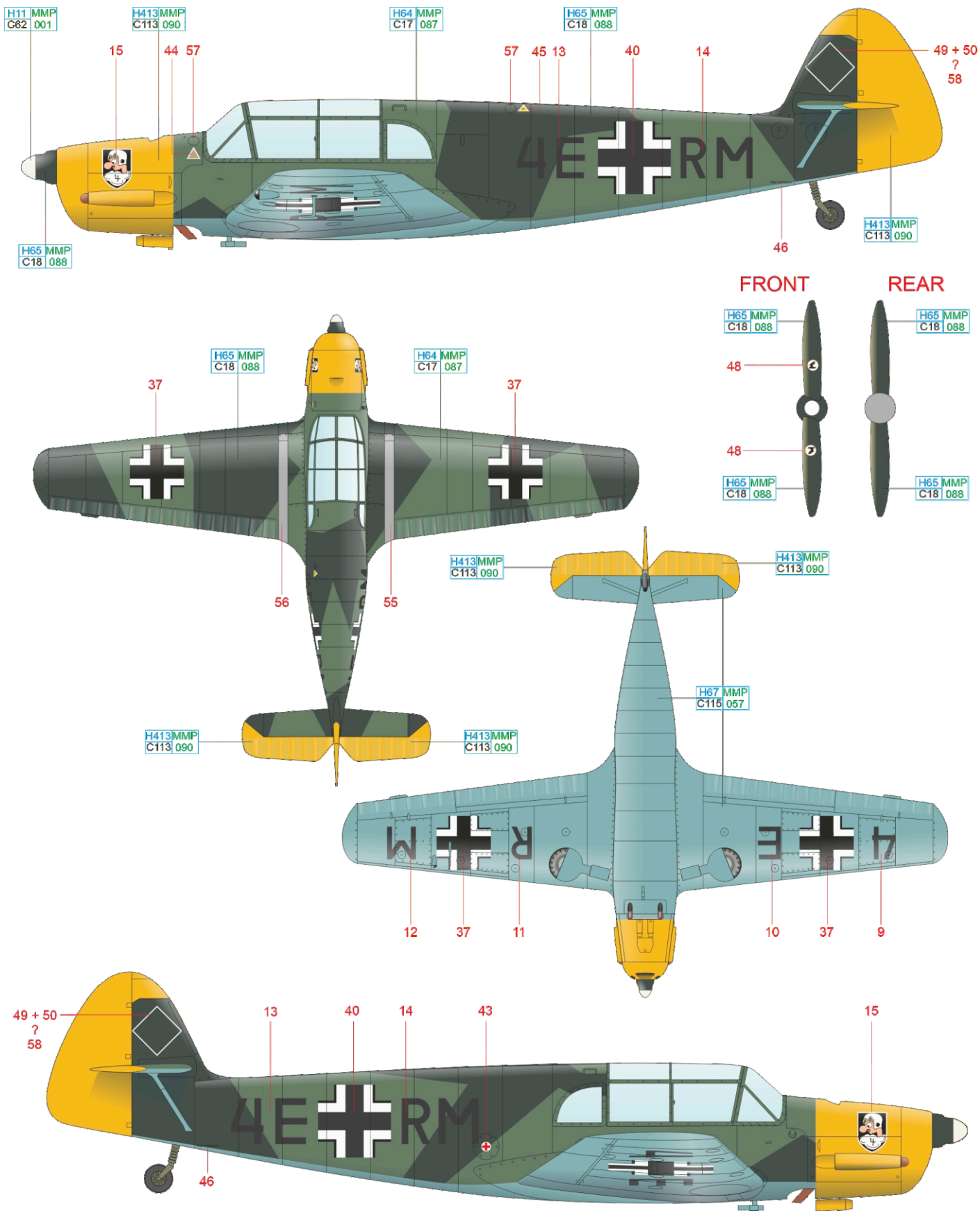
Tento stroj nese kamuflážní nátěr ostře lomenými poli barev RLM 70/71 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Horní a boční plochy jsou přestříkány četnými bílými skvrnami. Bílý náštřík částečně zasahuje i do výsostného označení.



WHITE	H11 MMP C62 001	WOOD	H37 C43	SILVER	H8 C8
RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 65	H67 MMP C115 057
				RLM 04	H413 MMP C113 090

# D 4.(H)/Aufkl. Gr. 13, Rumunsko, podzim 1940

Spojovací Taifun, používaný touto průzkumnou Gruppe, je fotograficky zdokumentován na letišti v Rumunsku, kam se jednotka přesunula před připravovaným tažením. Stroj byl kamuflován ve standardním kamuflážním schématu, sestávajícím na horních a bočních plochách z ostře lomených polí barev RLM 70 a 71, spodní plochy byly nastříkány barvou RLM 65. Kamufláž byla doplněna o rozpoznávací znaky balkánského tažení v podobě žlutých krytů motoru a výškových a směrových kormidel ve stejné barvě. Znak jednotky je namalován na obou stranách motorového krytu. Povšimněte si nestandardních tvarů kódových písmen na trupu.

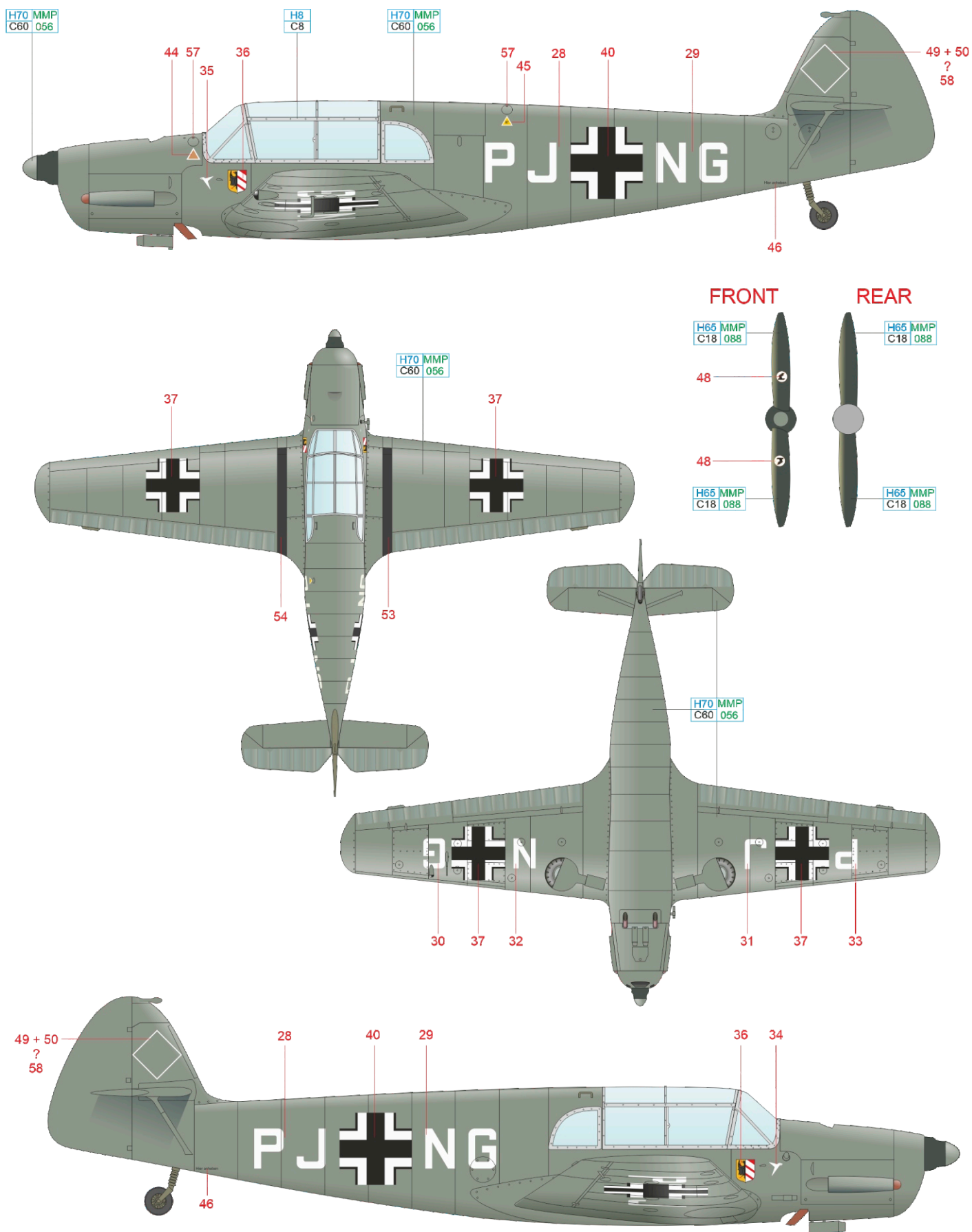


WHITE	H11 MMP C62 001				
RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 65	H67 MMP C115 057
				RLM 04	H413 MMP C113 090



# E I./JG 54, Francie, červen/červenec 1940

Taifun, působící v létě 1940 u I. Gruppe JG 54, v té době sídlící na letišti v okupované Francii, byl na všech plochách nastříkán barvou RLM 02. Pod čelním štítkem nesl emblém jednotky, který vycházel ze znaku města Norimberk, poblíž něhož ležela předválečná základna této stíhací Gruppe.



WOOD	H37 C43				
RLM 02	H70 MMP C60 056	RLM 70	H65 MMP C18 088	SILVER	H8 C8