



**Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Progresivní konstrukce měla od počátku velký prostor pro další vylepšení a Messerschmittův tým jej plně využil.**

Letoun, který koncepcí výrazně předběhl svou dobu, 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 nejjistší 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 střelící 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 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 především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2.J/88 Legion Condor začaly dostávat i sériové 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 vedení 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 a v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství převahou absol-

vovala 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 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 operaci Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě nebo do obrany Říše v letech 1943–45 se pak zapojovaly především Bf 109 verzí řady G a v posledních měsících války pak také verzí řady K.

Ačkolí 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 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací či cvičné 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.

#### Tato stavebnice: Bf 109F-2

Řada Bf 109F (Friedrich) představovala významné vylepšení předchůdce Bf 109E. Došlo k četným aerodynamickým změnám, které daly Bf 109 tvary, které se přiblížily „definitivnímu“ vzhledu tohoto typu. Zcela přepracováno bylo zakrytí motoru, které dostalo obléjší a aerodynamičtější tvar, zatímco vrtulový kužel byl zvětšen a navazoval plynule na trup. Také chladič oleje pod přídíl byl přepracován a dostal aerodynamičtější tvar. Křídlo pozbylo svého do té doby typického lichoběžníkového tvaru, protože dostalo oblé konce. Přepracována byla také výzbroj, kterou tvořily dva kulometry MG 17 ráže 7,92 mm umístěné v přídíl nad motorem a jeden 15mm kanón MG 151 střelící dutou osou vrtule. Nová verze byla piloty přijata kladně, neboť se jednalo o nejlépe ovladatelný Bf 109 vůbec. Verze F-2 používala vrtuli VDM 9-11207, kterou poháněl motor DB 601N. První Bf 109F-2 dorazily v říjnu 1940 a výroba běžela až do srpna 1941. Během tohoto období bylo vyrobeno přibližně 1230 kusů Messerschmittu Bf 109F-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 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  
OHNOUOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽÍT EDUARD MASK  
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS



DÍLY



TEILE

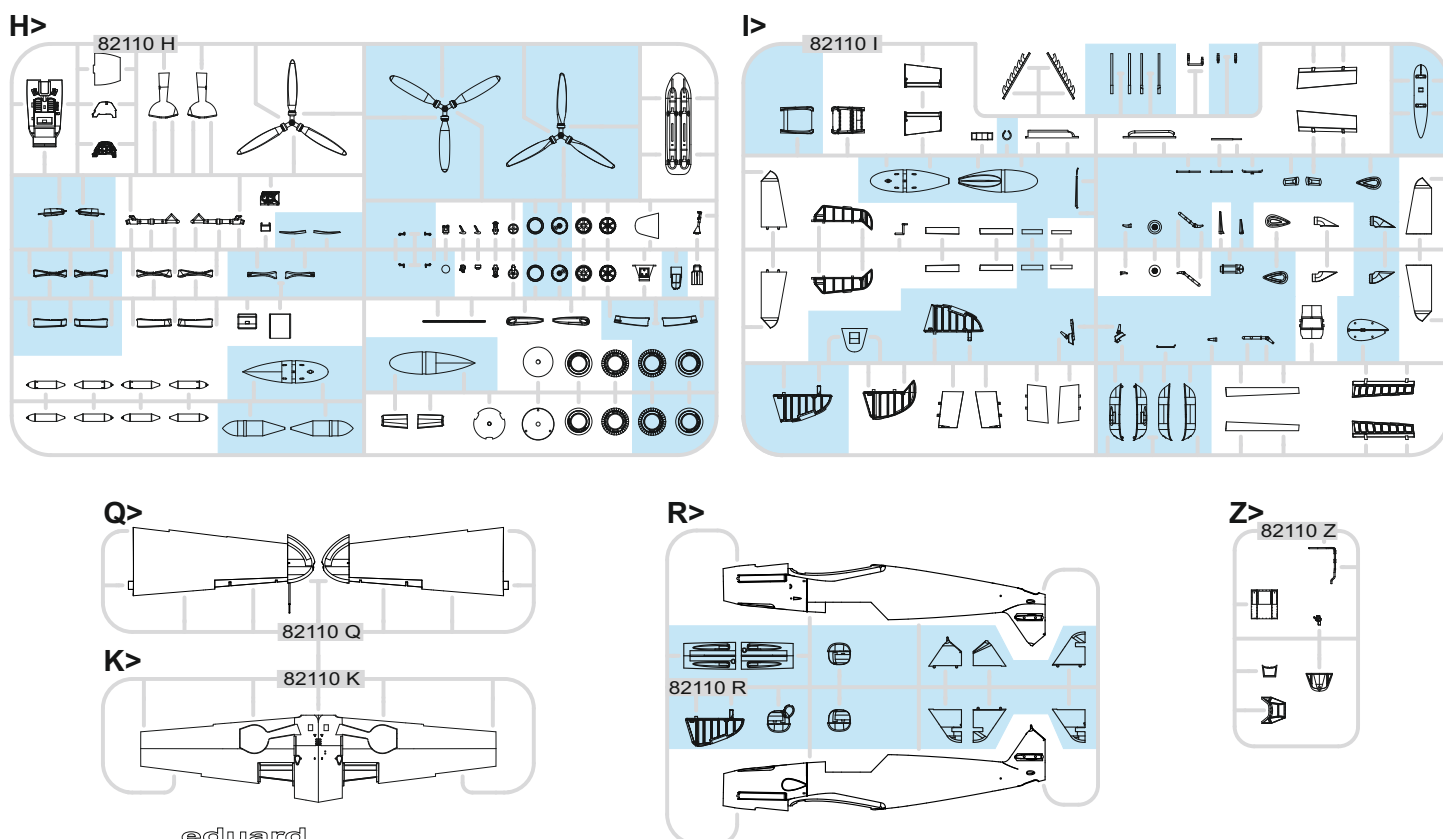
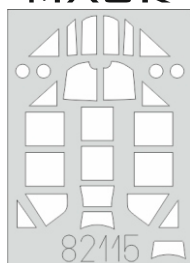


PIÈCES

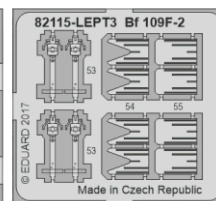
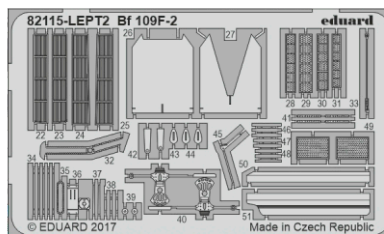
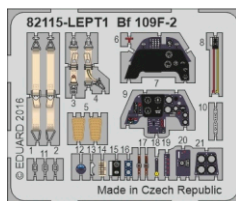


部品

## PLASTIC PARTS

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



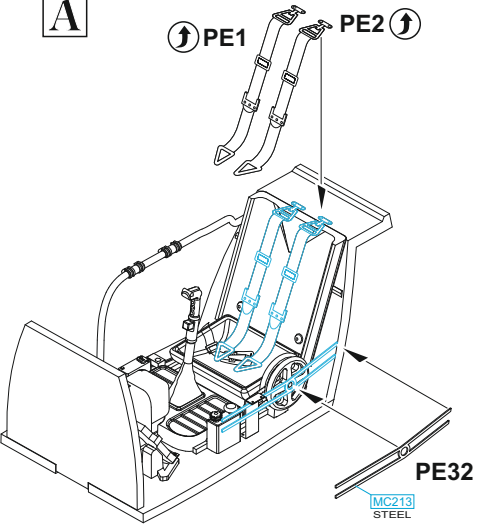
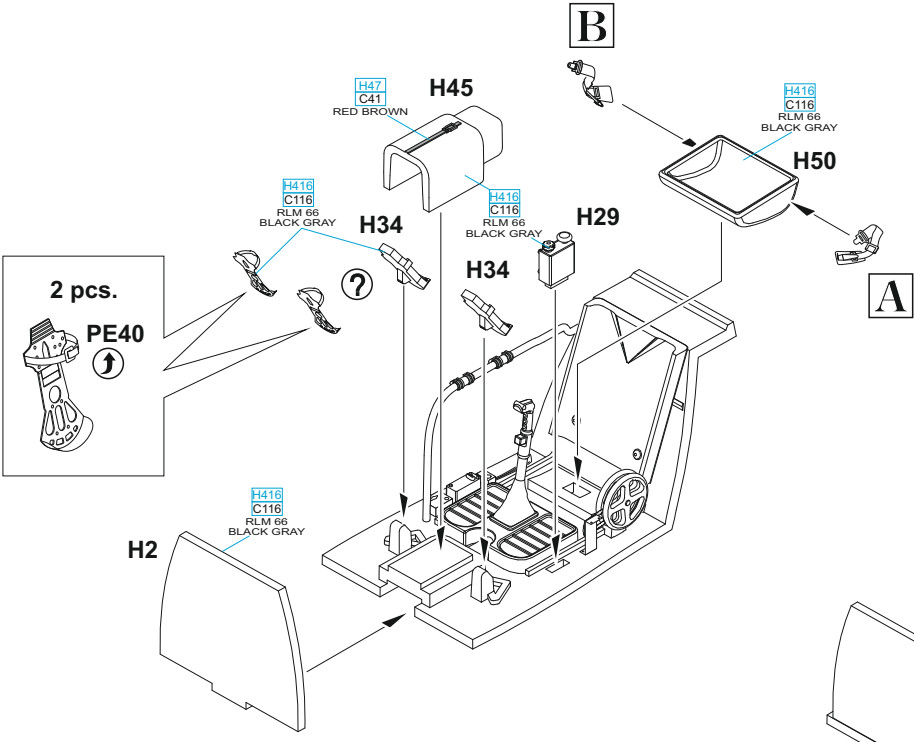
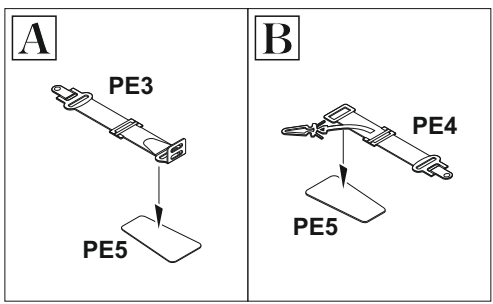
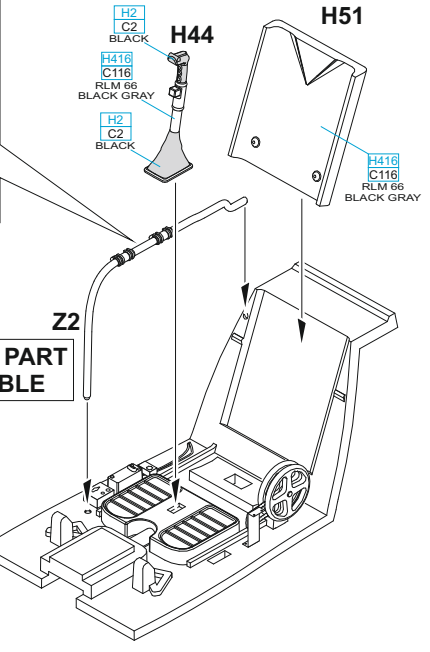
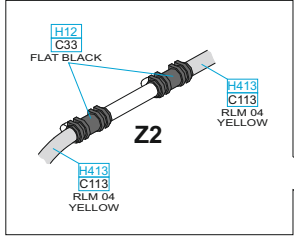
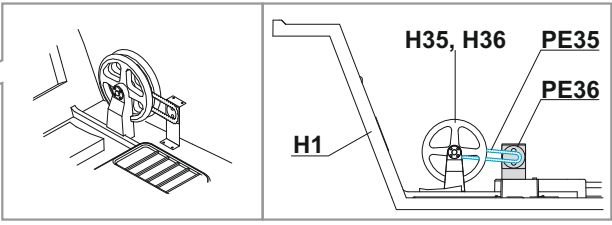
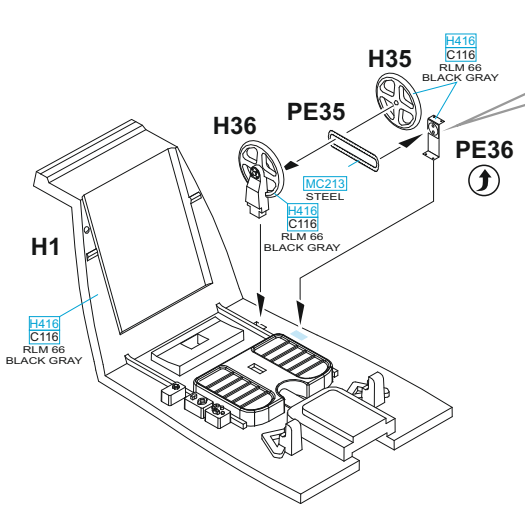
PEINTURE

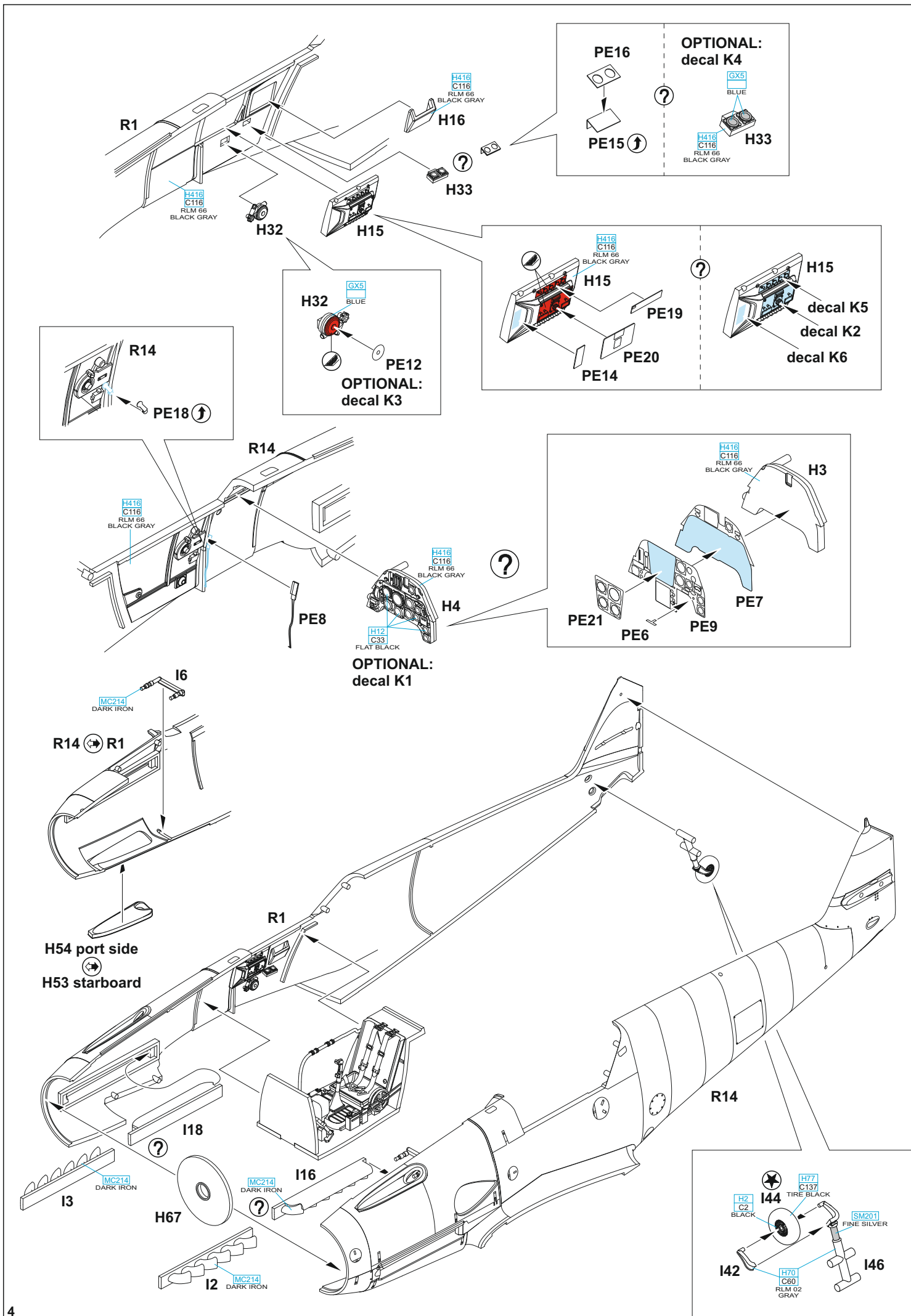


色

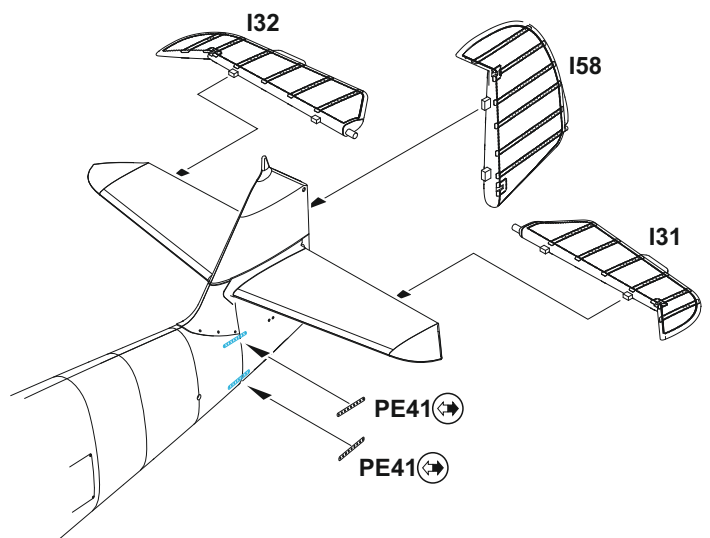
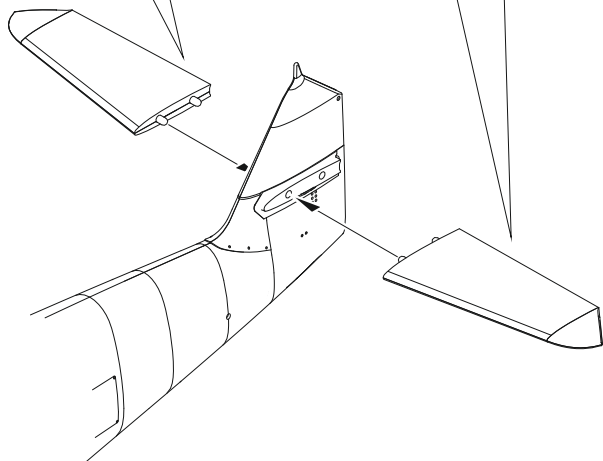
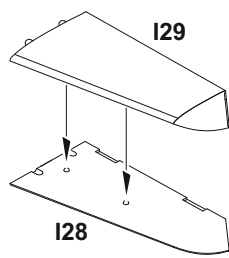
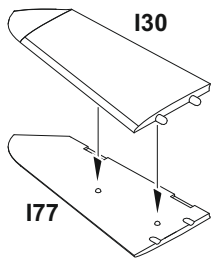
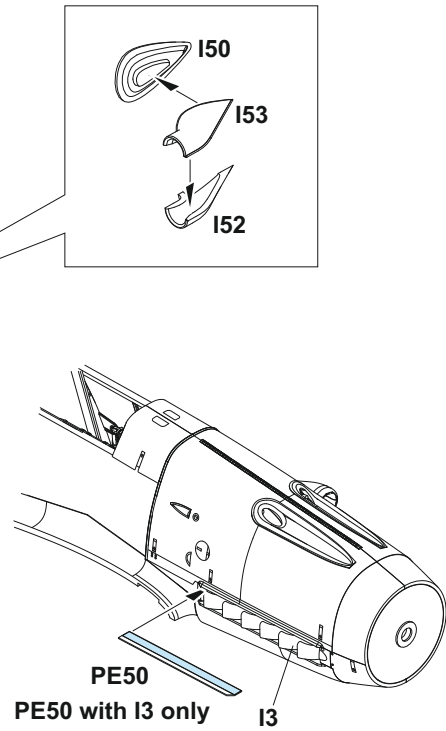
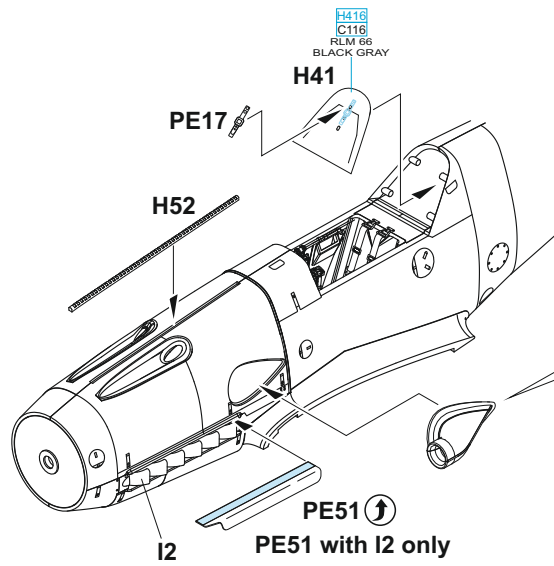
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H2]	[C2]	BLACK
[H6]	[C6]	GREEN
[H11]	[C62]	WHITE
[H12]	[C33]	FLAT BLACK
[H47]	[C41]	RED BROWN
[H51]	[C11]	LIGHT GULL GRAY
[H65]	[C18]	RLM70 BLACK GREEN
[H68]	[C36]	RLM74 DARK GRAY
[H69]	[C37]	RLM75 GRAY
[H70]	[C60]	RLM02 GRAY
[H77]	[C137]	TIRE BLACK
[H80]	[C54]	KHAKI GREEN

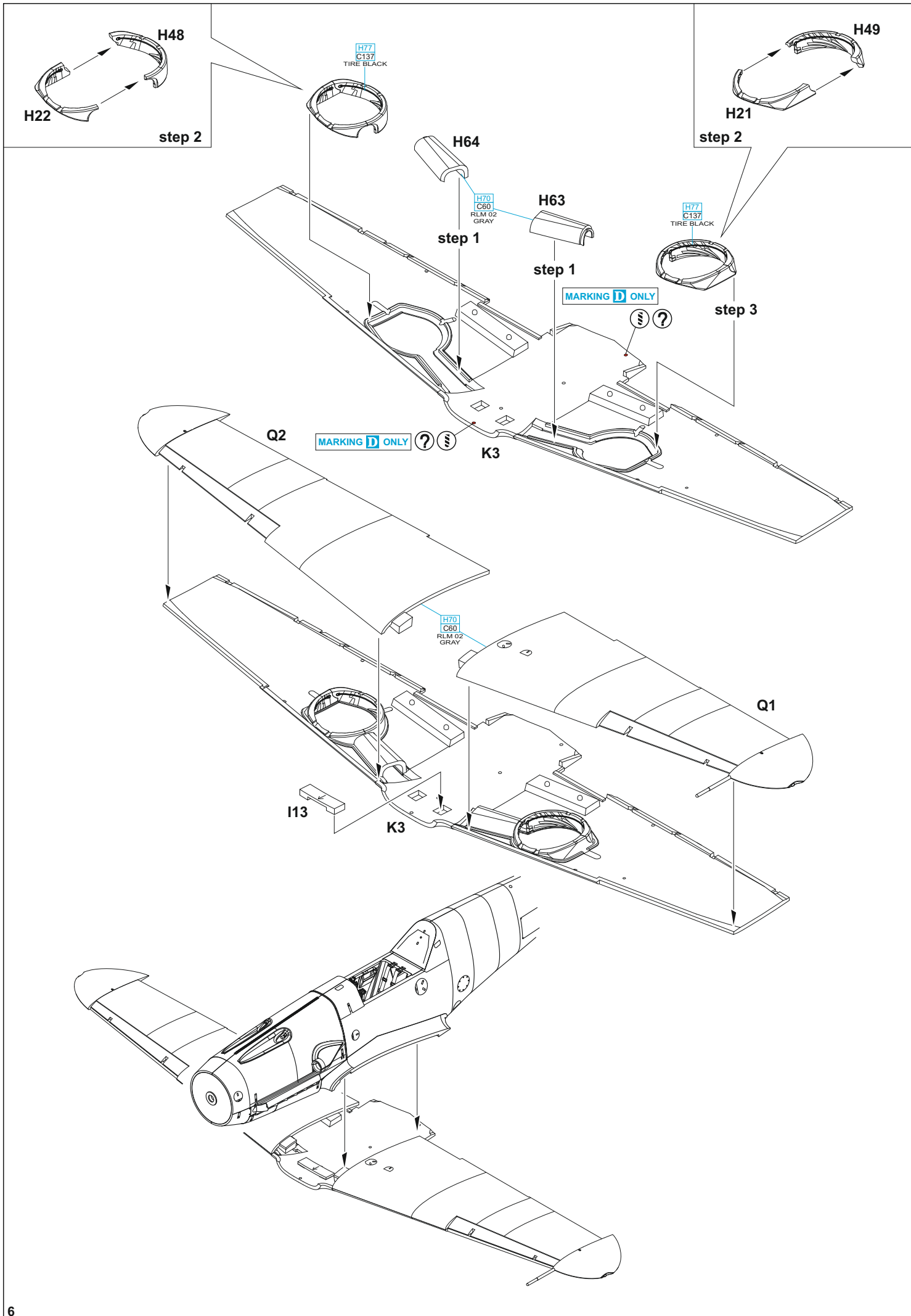
AQUEOUS	Mr.COLOR	
[H90]	[C47]	CLEAR RED
[H94]	[C138]	CLEAR GREEN
[H413]	[C113]	RLM04 YELLOW
[H414]	[C114]	RLM23 RED
[H416]	[C116]	RLM66 BLACK GRAY
[H417]	[C117]	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
[MC213]		STEEL
[MC214]		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
[SM201]		SUPER FINE SILVER 2
Mr.COLOR GX		
[GX5]		SUSIE BLUE

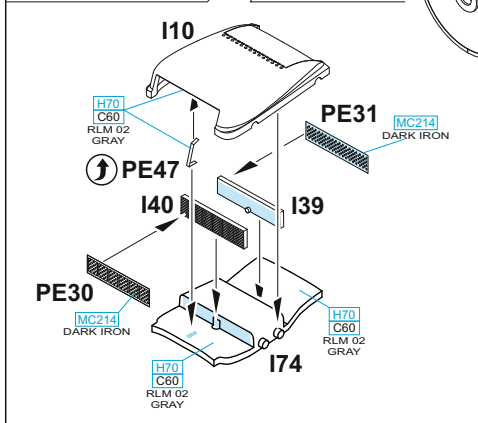
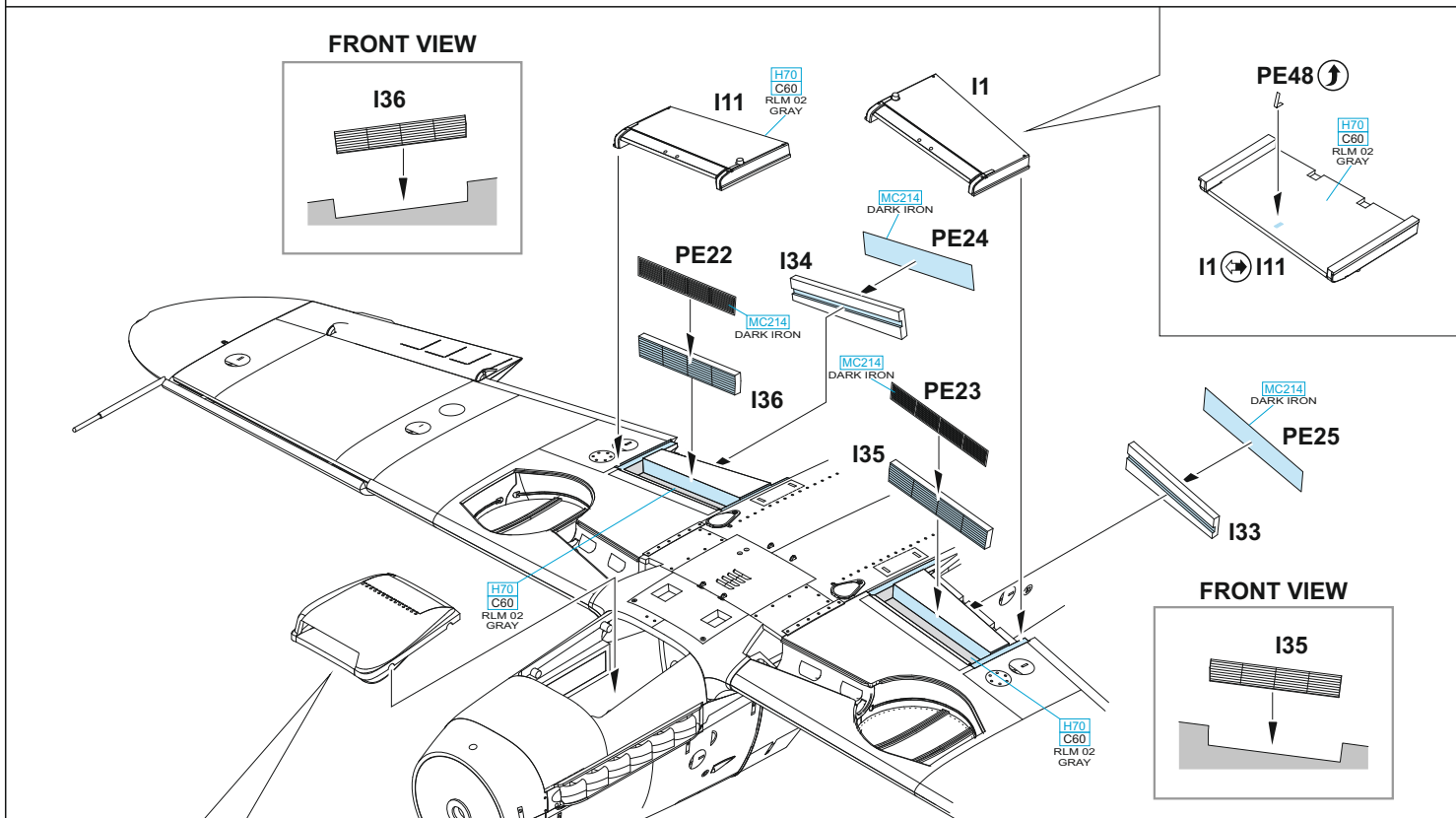
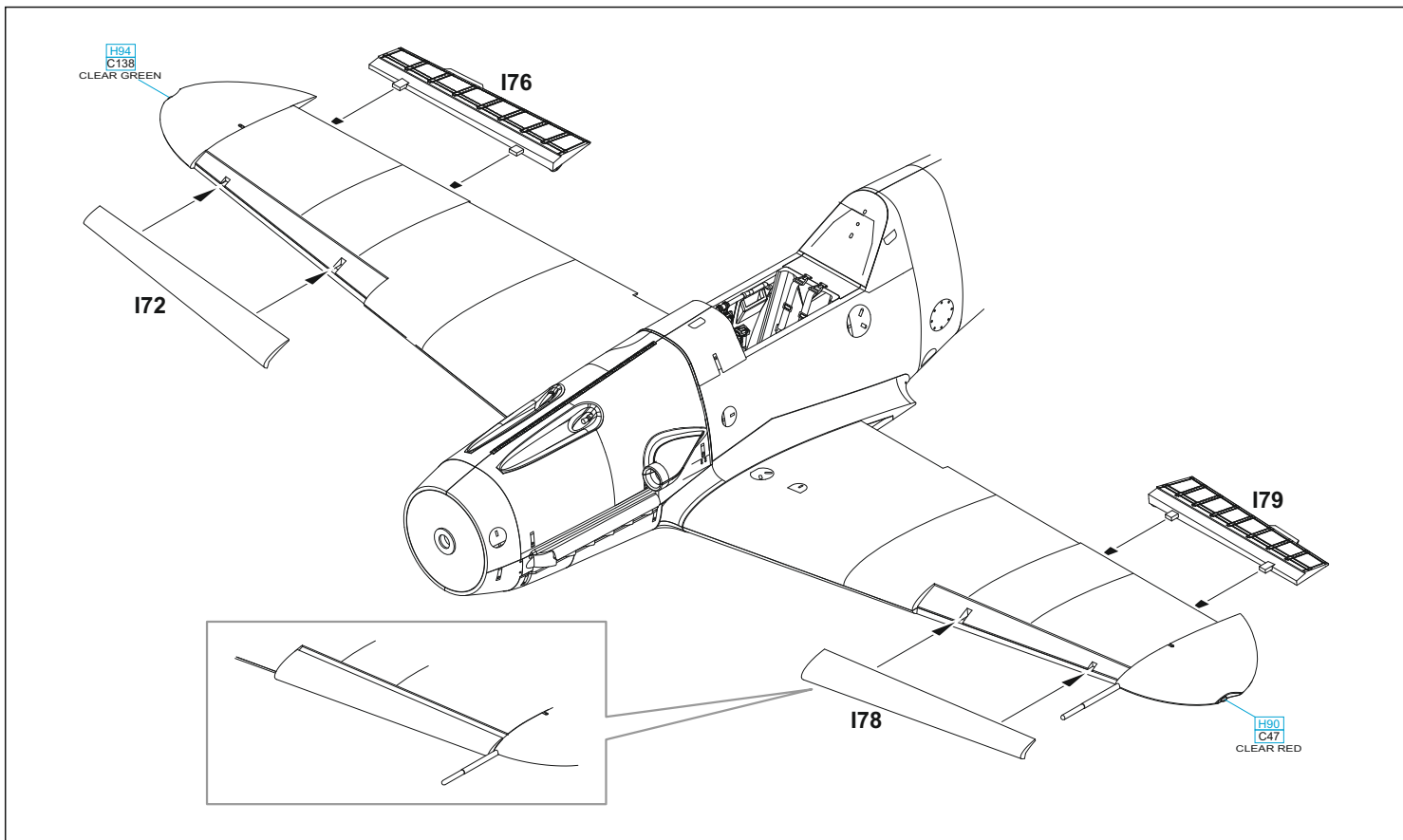


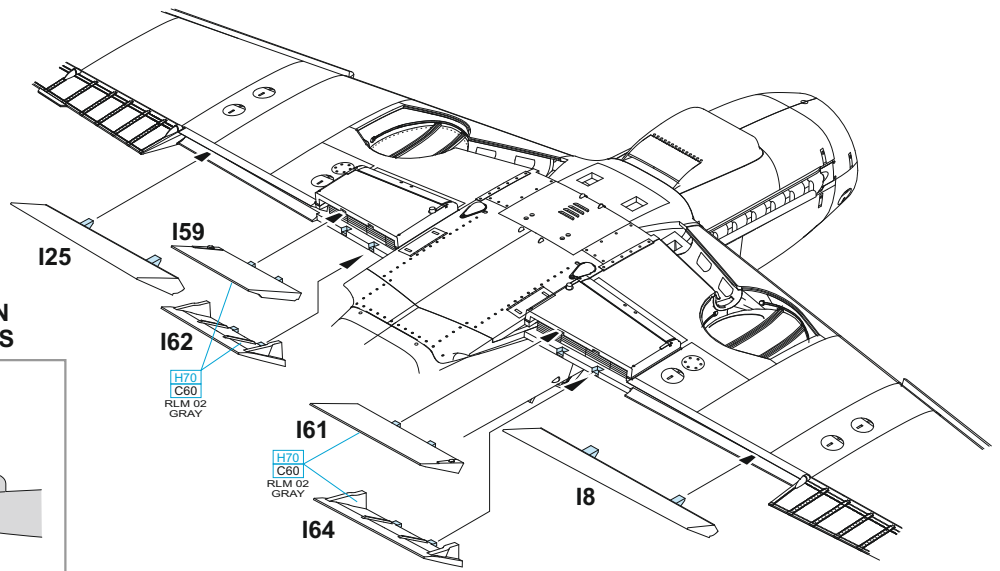




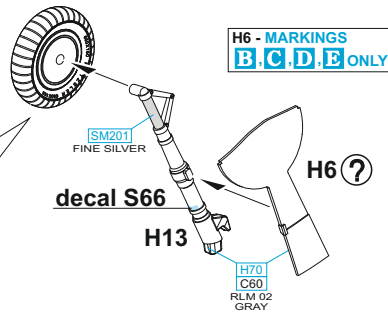
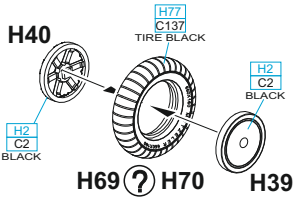
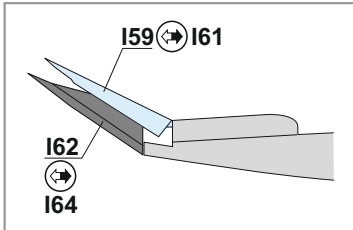




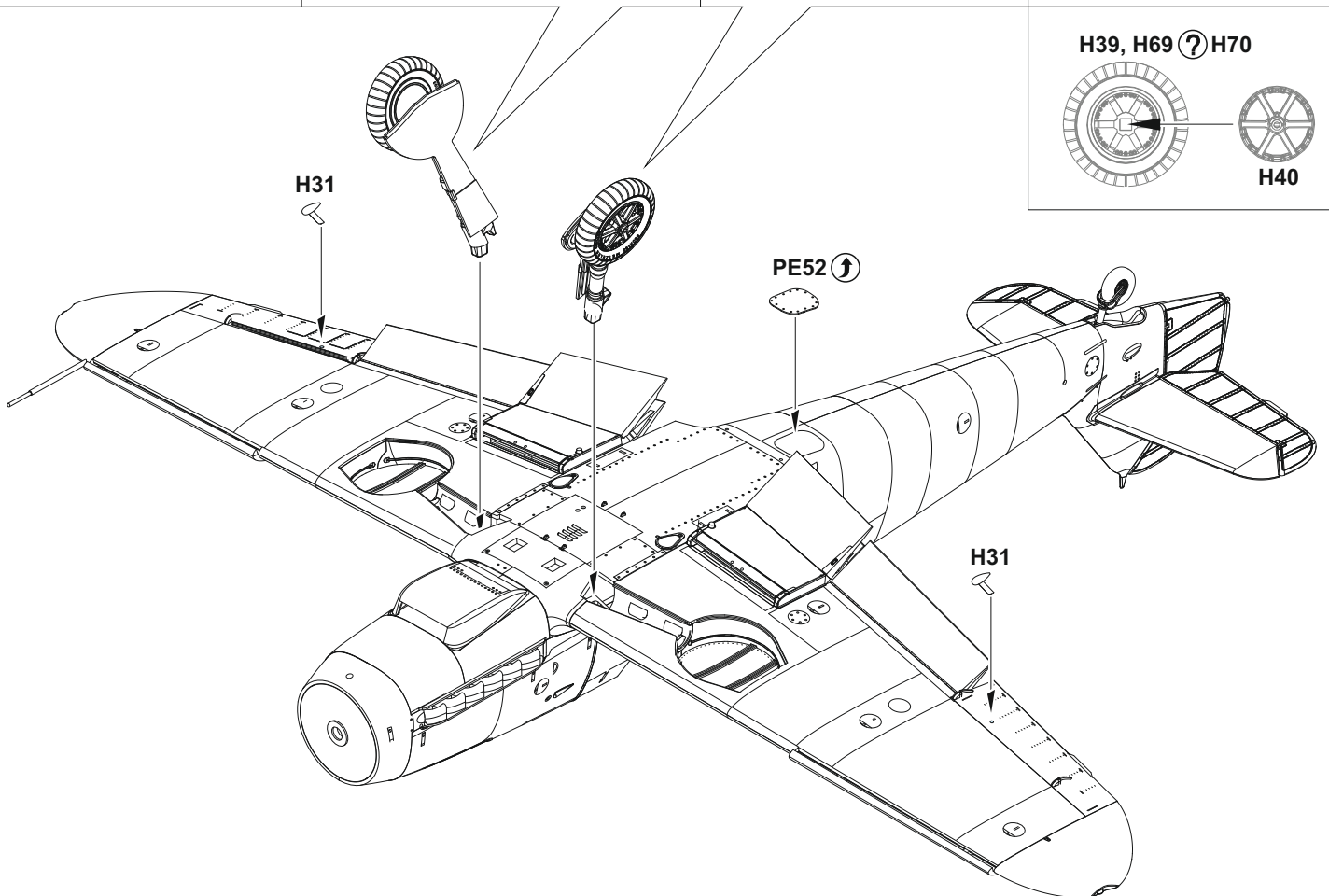
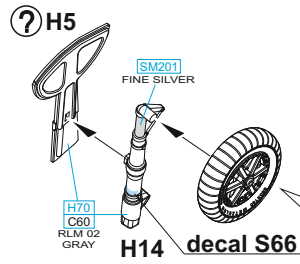




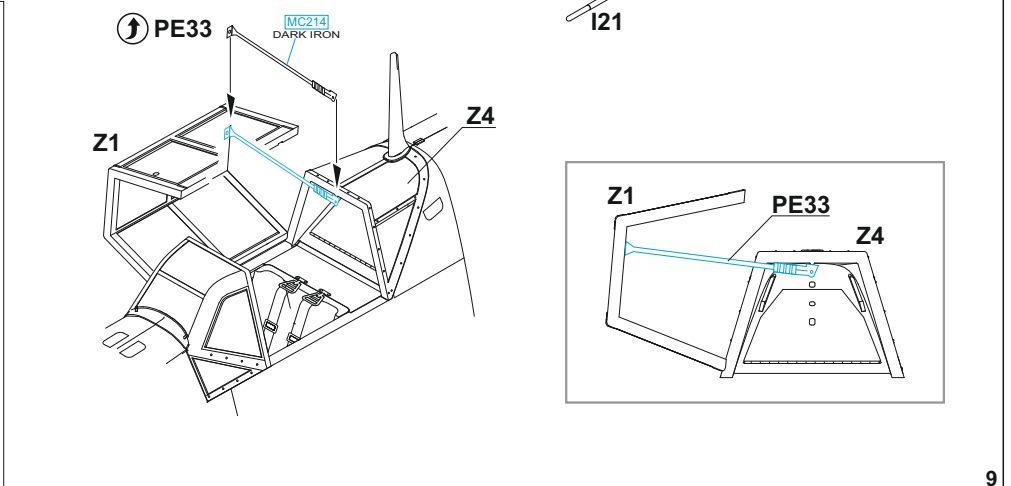
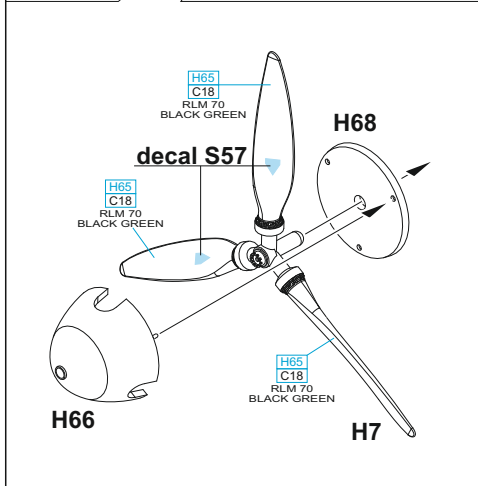
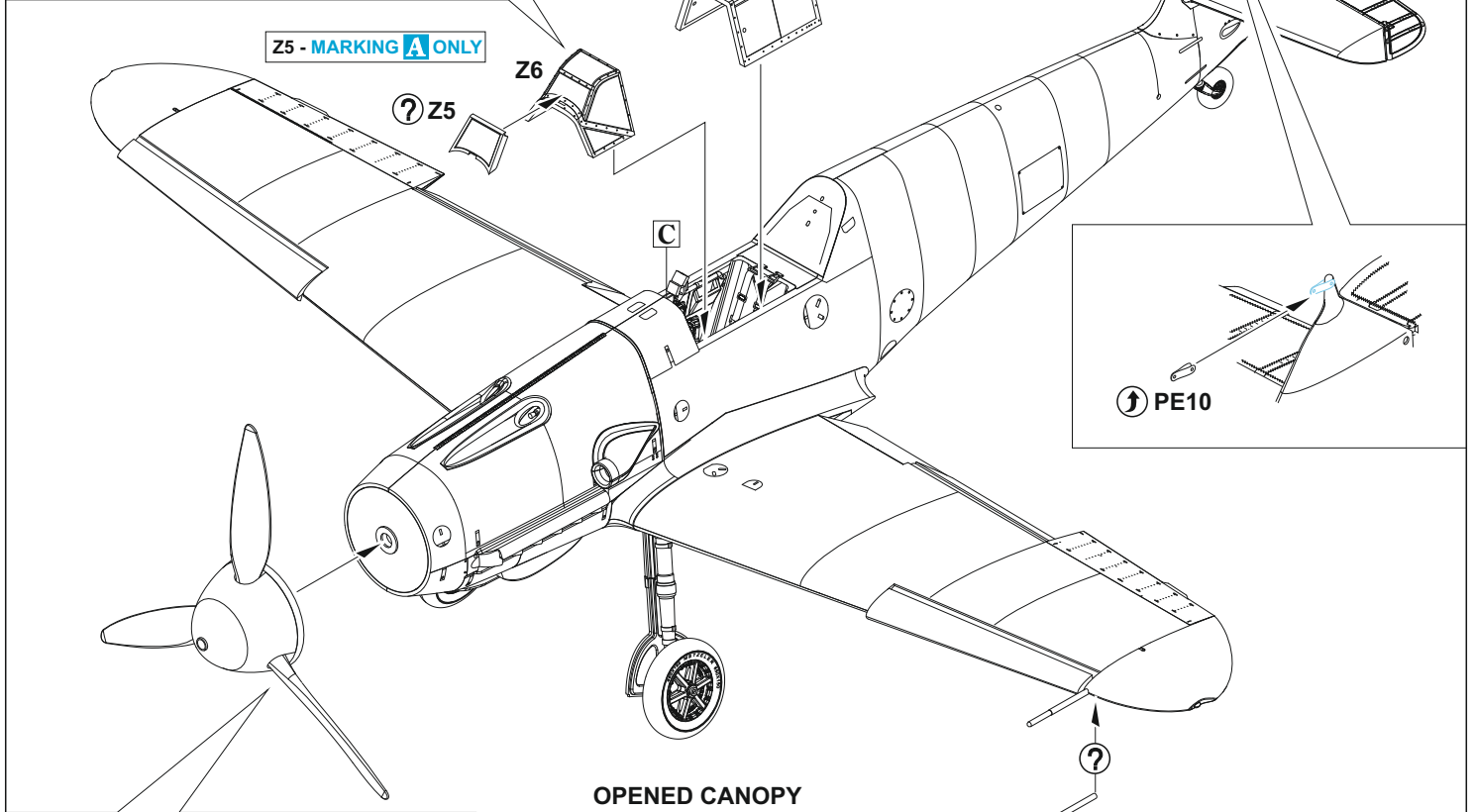
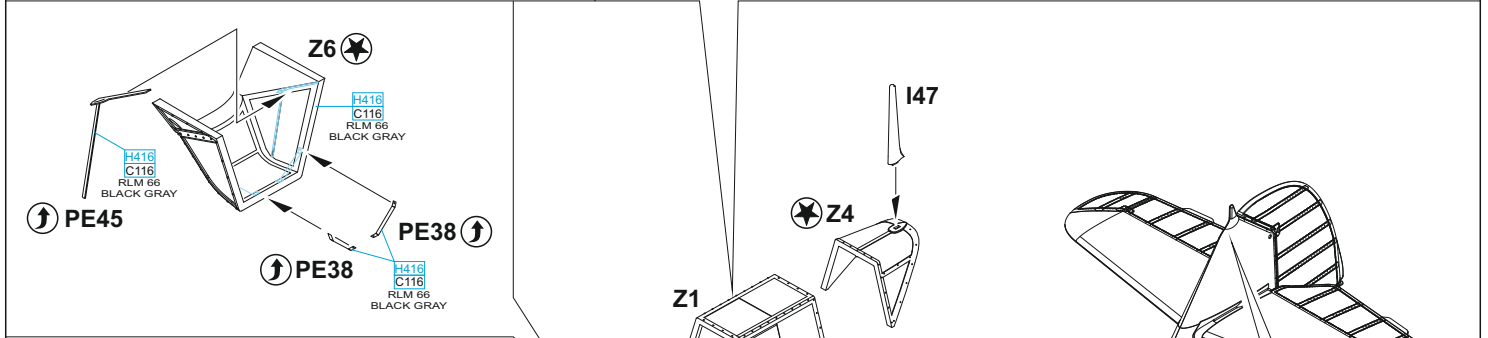
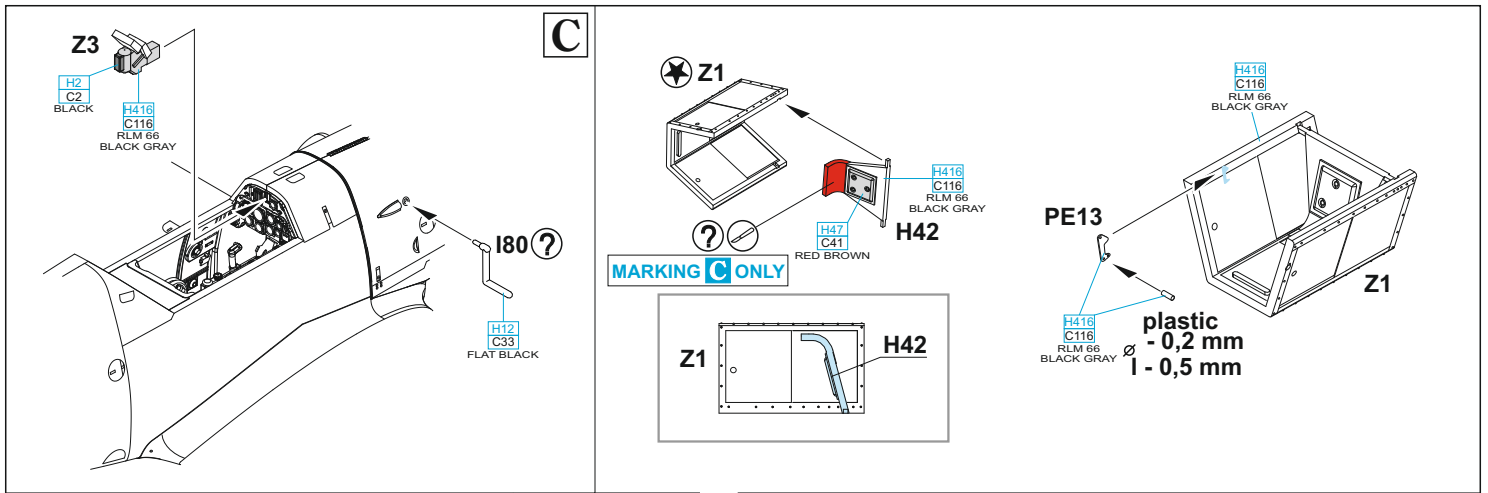
**CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS**

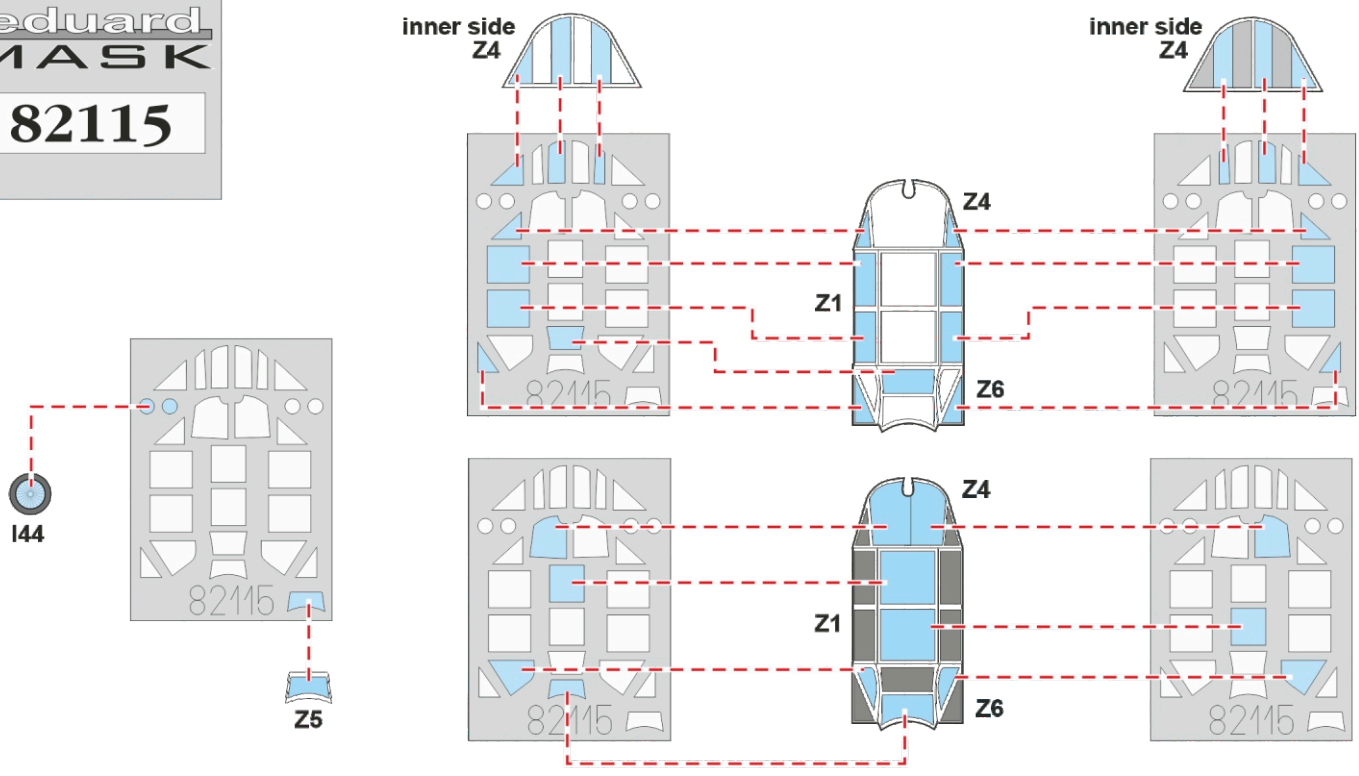


**H5 - MARKINGS  
B, C, D, E ONLY**

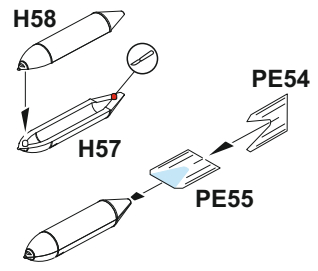




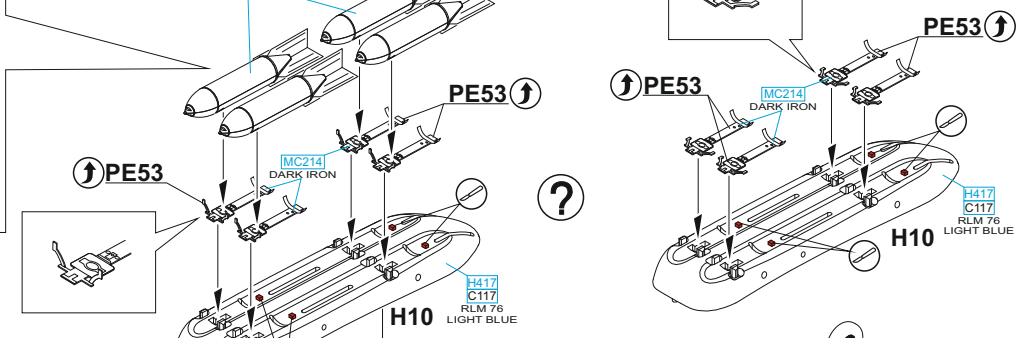




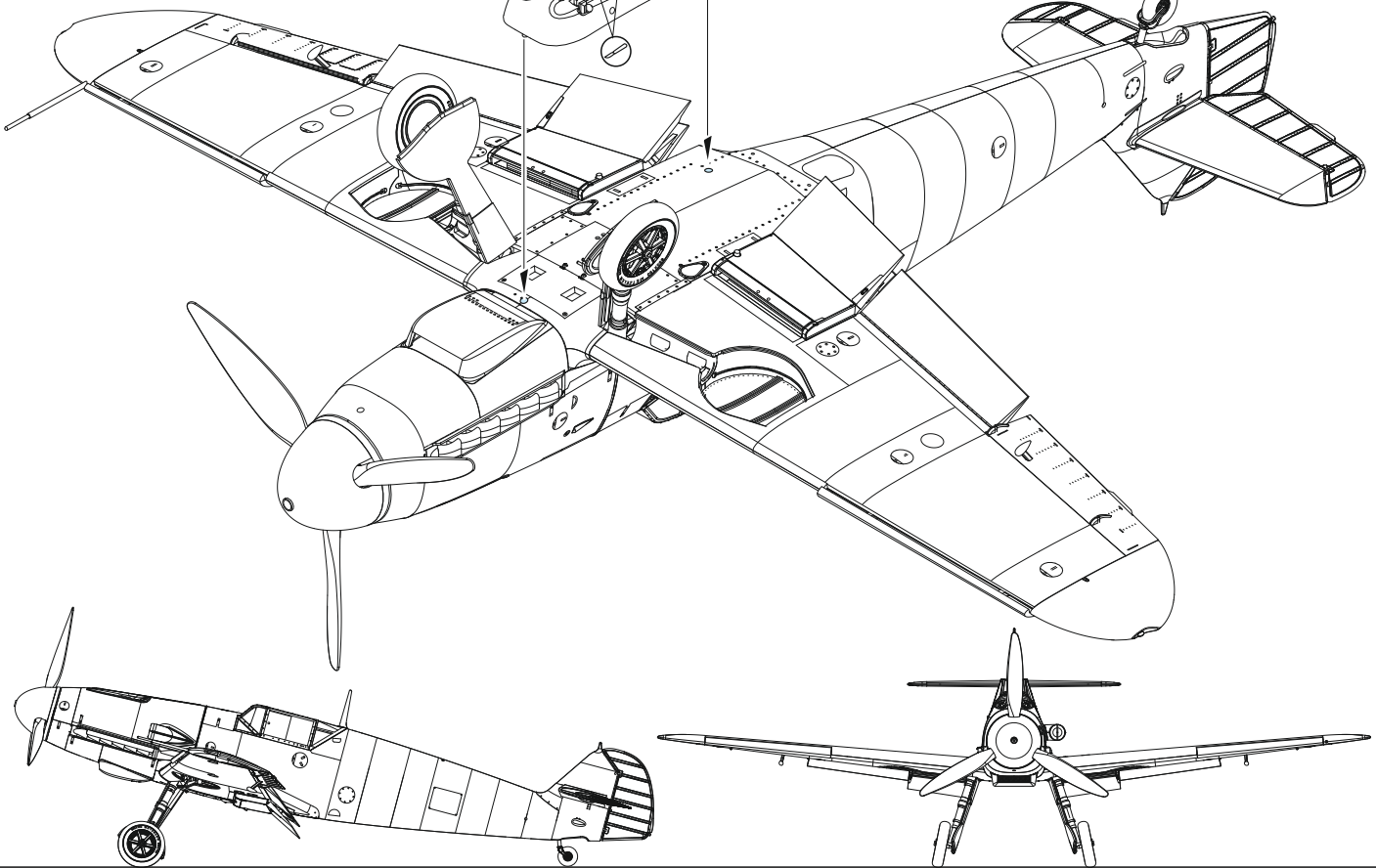
4 pcs.



- H12 ?
- C33 ?
- H51 ?
- C11 ?
- H70 ?
- C60 ?
- RLM 02 GRAY
- H80 ?
- C54 ?
- KHAKI GREEN



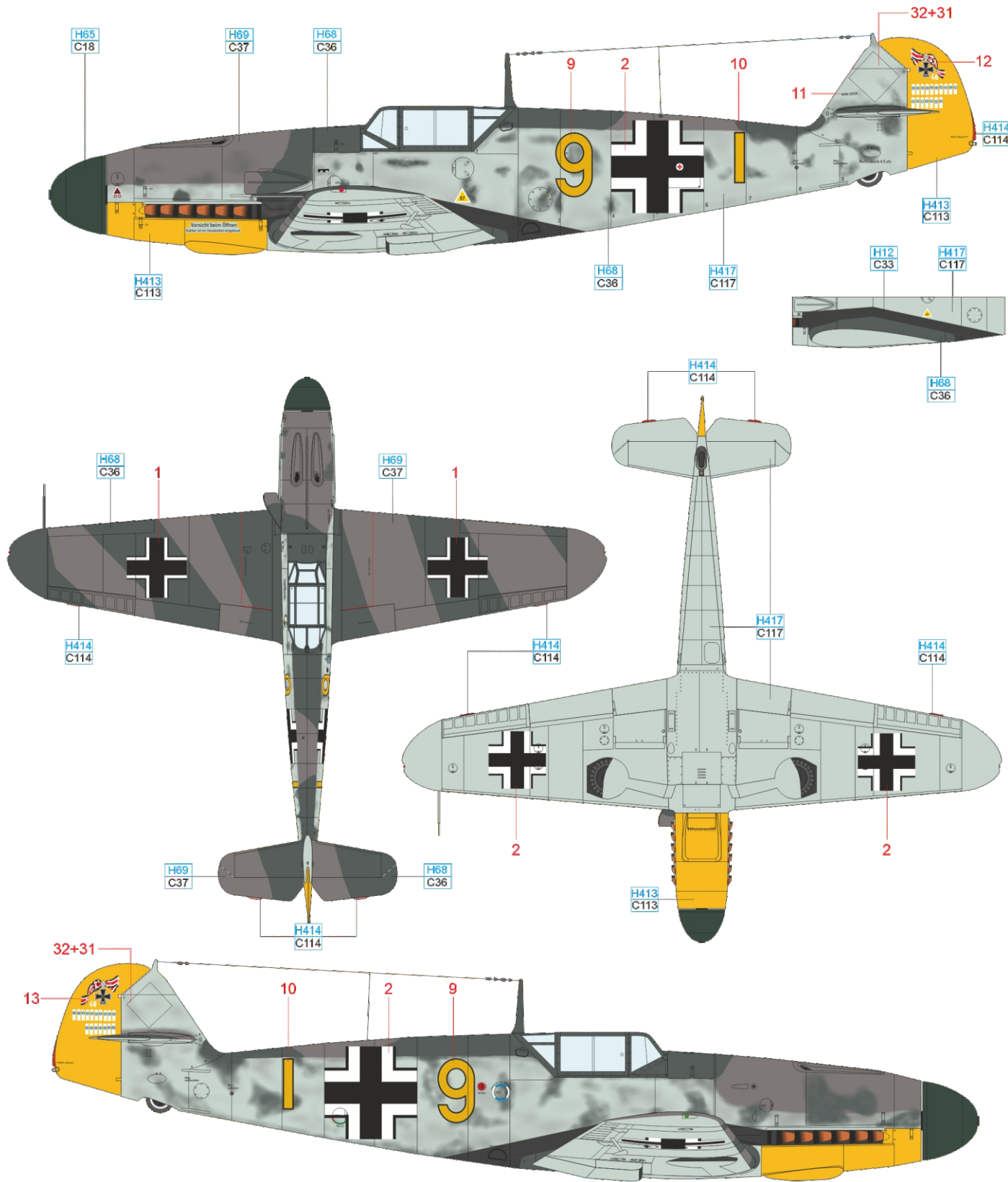
MARKING **D** ONLY





# B Bf 109F-2, WNr. 9553, Oblt. Siegfried Schnell, 9./JG 2, Théville, Francie, listopad 1941

Siegfried „Wumm“ Schnell, rodák z nynějšího polského města Sulęcín (tehdy Zielienzig v Braniborsku) vstoupil do řad Luftwaffe v roce 1936 a na počátku 2. světové války sloužil v řadách 4./JG 2. Prvního vítězství dosáhl v bojích nad Francií 14. května 1940, dalších dosáhl nad Británií a v bojích s britskými a americkými letci nad západní Evropou. Po převelení k JG 54 byl zařazen k III. Gruppe, ale dne 1. února 1944 byl jmenován velitelem IV. Gruppe. V této funkci byl 25. února 1944 nad Narvou sestřelen sovětským stíhačem a zahynul. Za svou bojovou činnost byl 9. července 1941 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, přičemž sestřelil celkem 93 nepřátelských letadel. Letoun Siegfrieda Schnella byl kamuflován standardními barvami Luftwaffe pro stíhací letouny, tedy RLM 74/75/76. Na směrovce byl z obou stran zobrazen Rytířský kříž s dubovými ratolestmi a vyznačen počet sestřelů.

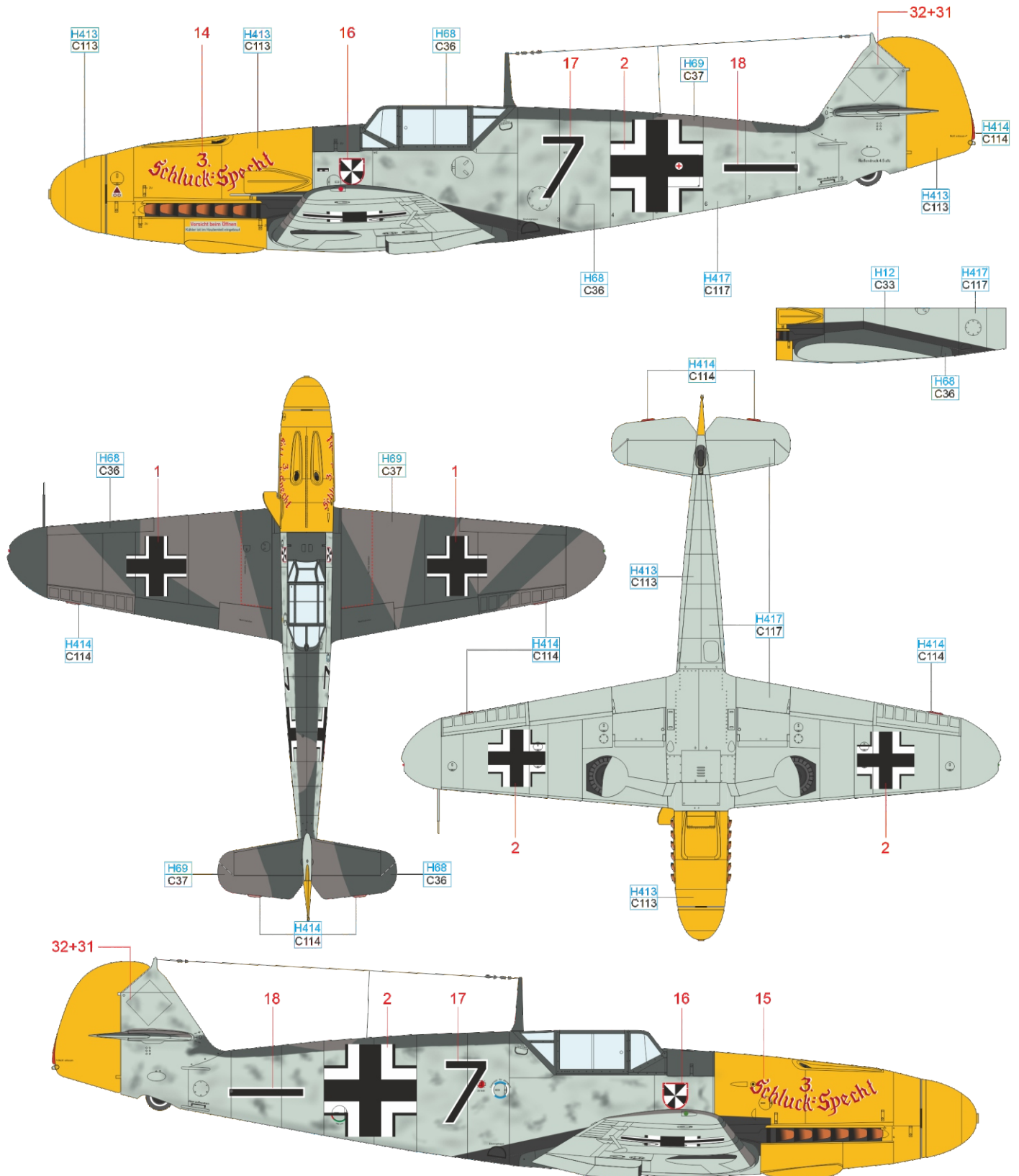


RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	FLAT BLACK	H12 C33
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36
				RLM 70	H65 C18



# C Bf 109F-2, Lt. Horst Buddenhagen, 5./JG 3, Darmstadt, Německo, duben 1941

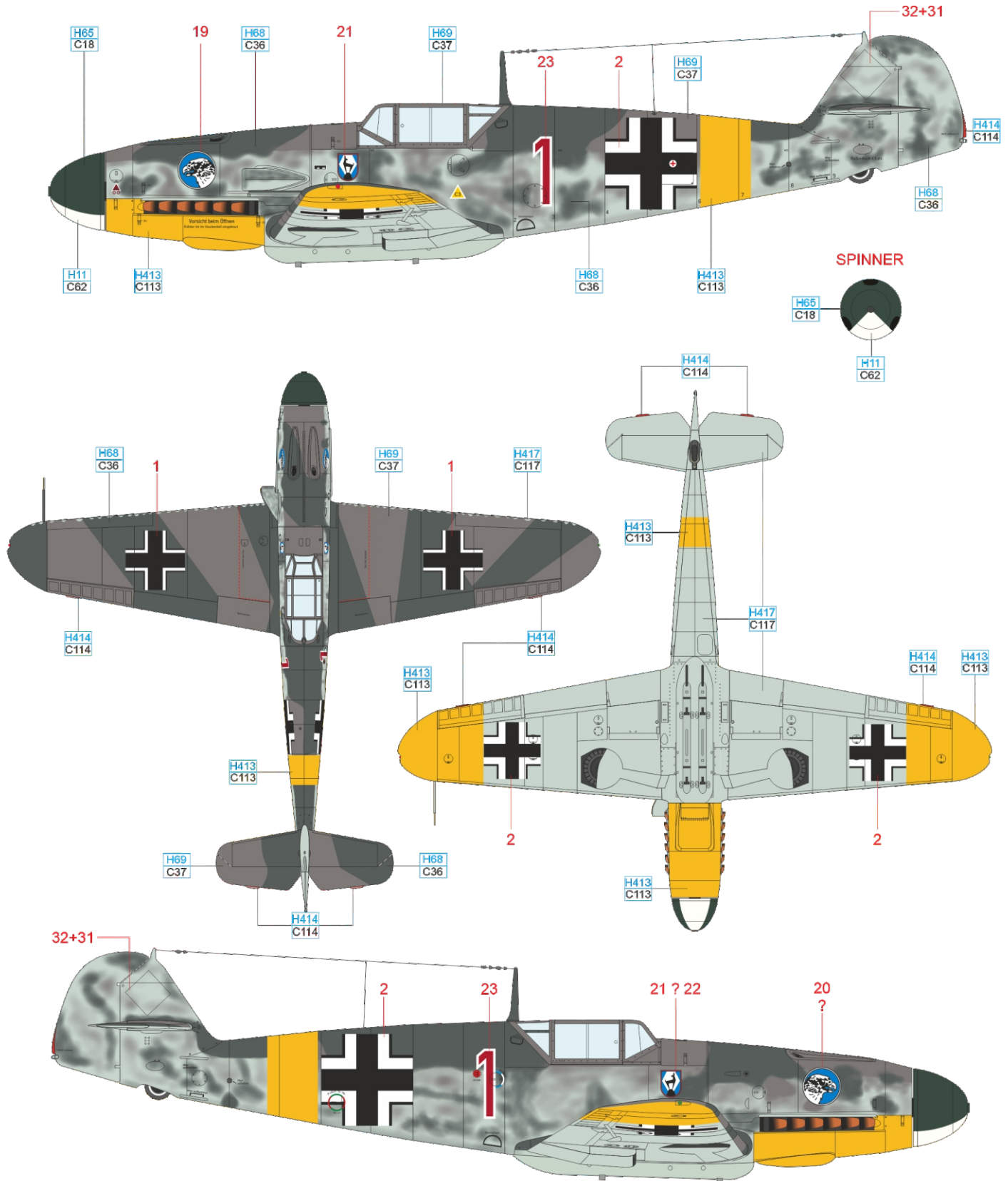
V polovině února 1941 byla celá II./JG 3 odeslána z francouzského pobřeží zpět do Říše k odpočinku a přezbrojení na modernější Bf 109F. V dubnu obdržela na základně Darmstadt nové Bf 109F-2, kamuflované standardními barvami RLM 74/75/76. Mechanici pak tyto letouny opatřili žlutým nátěrem kormidel a motorových krytů. Na letoun Lt. Buddenhagena navíc přibyl ozdobný nápis Schluck=Specht 3. Koncem dubna 1941 byla II. Gruppe přesunuta do Francie, po měsíci v Monchy-Bretonu však byla zařazena mezi útvary, které se měly podílet na operaci Barbarossa, tedy útoku na SSSR. Stroje 5. Staffel dostaly při této příležitosti pumové závěsníky. Lt. Buddenhagen byl sestřelen a zabit 25. června 1941 palbou ze země při jedné z bombardovacích akcí.



RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	FLAT BLACK	H12 C33
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36

# D Bf 109F-2/b, Oblt. Wilhelm Hachfeld, 2./JG 51, Kyjev, Sovětský svaz, léto 1941

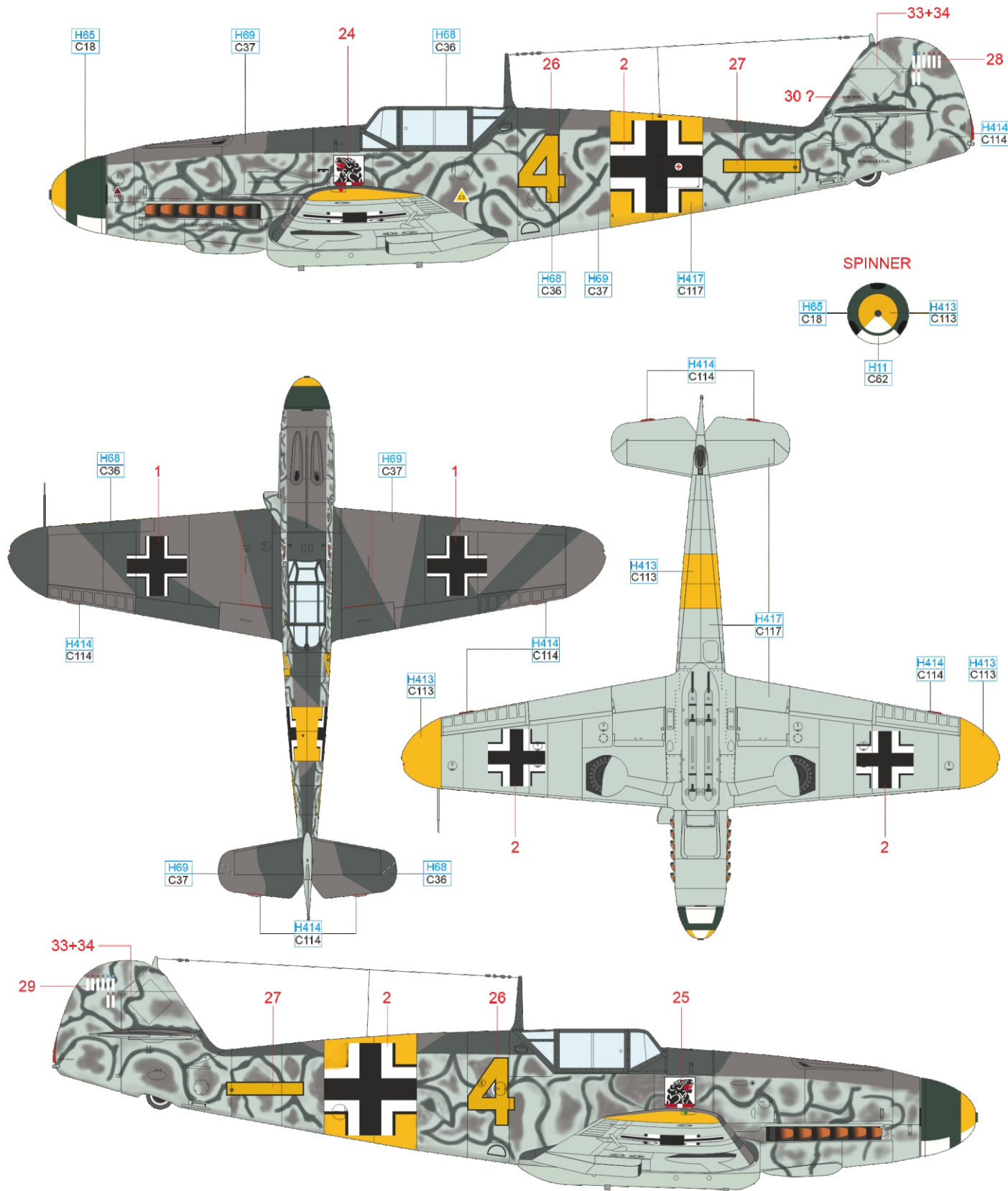
V bojích nad pláněmi Sovětského svazu plánovalo velení Luftwaffe využití stíhacích Bf 109F-2 také pro stíhací-bombardovací mise. Celá Jagdgeschwader 51 tak byla pod vedením Wernera Mölderse určena od začátku operace Barbarossa k podpoře Panzergruppe 2 ve středním úseku fronty. Pozdější nositel Rytířského kříže Wilhelm Hachfeld, narozený 20. září 1914 v Dessau, byl do čela 2. Staffel jmenován 8. října 1940. Tuto jednotku vedl Bomben Willi, jak zněla Hachfeldova přezdívka, až do 25. srpna 1941, kdy převzal velení nad celou I. Gruppe JG 51 a vedl ji až do konce dubna 1942. V květnu 1942 převzal velení nad III./ZG 2, v jejíž řadách padl 2. prosince 1942 v Tunisu. Letoun vybavený pumovým závěsníkem ETC50/VIII d byl kamuflován barvami RLM 74/75/76, přičemž jako stroj určený k bojům nad východní frontou nesl žluté doplňky, tedy konce křídla a žlutý pruh na trupu.



RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	FLAT WHITE	H11 C62
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36
				RLM 70	H65 C18

# E Bf 109F-2, WNr. 9538, Lt. Hans Beißwenger, 6./JG 54, Ostrov, Sovětský svaz, červenec 1941

Hans „Beißer“ Beißwenger byl po vstupu do Wehrmachtu v roce 1937 nejprve zařazen k protiletadlovému dělostřelectvu, pilotní výcvik zahájil v roce 1938. Po jeho dokončení nejprve učil další adepty létání, ale v zimě 1940 byl převelen k 6./JG 54, v jejíž řadách sestřelil 7. dubna 1941 Hurricane jugoslávského letectva. Další sestřely zaznamenal v bojích proti sovětským pilotům, celkový počet se nakonec zastavil na čísle 152. Dne 6. března 1943 byl jeho Bf 109G-2 taranován starším lejténantem Ivanem Cholodovem z 32. GIAP, který se zachránil na padáku, zatímco Hans Beißwenger nalezl v troskách svého letounu smrt. Horní a spodní plochy „žluté 4“ byly kamuflOVány standardními barvami stíhaček Luftwaffe, tedy barvami RLM 74/75/76. Na bocích trupu byly nastříkány skvrny RLM 75, ohraničené nepravidelnými čarami RLM 74. V některých pramenech se uvádí, že tuto síť tvoří barva RLM 71 a skvrny jsou barvou RLM 02. Žluté konce křídla a pruh na trupu jsou označením strojů nasazených na východní frontě.



RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36
		FLAT WHITE	H11 C62		

