



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho rané verze se staly symbolem nadvlády německých stíhačů nad protivníky.

Letoun, který koncepčně 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. Soutěž se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k hmotnosti a rozměrům. 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 střelející osou vrtule. 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 (počínaje verzí E-1). 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 „stodevítka“ ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109A došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly 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 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 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 a v okamžiku přepadení Polska již 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. Zde se ovšem projevil vážný nedostatek Bf 109, a to nemožnost nést přídavnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zku-

šenosti z bojů v roce 1940 byly nicméně využity při dalším vývoji Messerschmittovy konstrukce, který na „Emila“ navázal verzí F (Friedrich) a dále pokračoval pozdními verzemi G (Gustav) a K (Kurfürst).

Emil přichází

Série Bf 109E představuje přelom ve vývoji Bf 109. Došlo u ní totiž k nahrazení motoru Jumo 210 výkonnějším, spolehlivějším a také větším a těžším agregátem Daimler-Benz DB 601, který poháněl třílistou vrtuli VDM (Vereinigte Deutsche Metallwerke). Větší a výkonnější motor potřeboval také větší chladič chladicí kapaliny. Namísto velkého „podbradku“ přídě, který by výrazně zvýšil aerodynamický odpor, bylo chlazení přesunuto do plochých chladičích těles na spodní části křídla. Toto přemístění zároveň pomohlo vybalancovat zvýšenou hmotnost motoru a vrtule, vyžádalo si však zároveň překonstruování celého křídla. Pro ověření změn konstrukce byly postaveny prototypy V14 a V15 lišící se výzbrojí. První jmenovaný měl dvojici kulometů MG 17 ráže 7,92 mm doplněnu dvěma kanony ráže 20 mm po jednom v každé polovině křídla. Prototyp V15 měl pouze dva kulometry.

Výroba prvního seriového provedení „Emila“, verze E-1, byla zahájena na začátku roku 1939 a zvýšení výkonu motoru o 223 kW oproti předchozímu Jumo 210 zajistil také příslušné zvýšení letových výkonů. Verze E-1 byla vyzbrojena čtveřicí kulometů MG 17, další vývoj laboroval především s výzbrojí. Verze E-2 dostala namísto dvou křídelních kulometů kanon MG FF montovaný mezi bloky válců motoru a střelející osou vrtule. I když se nakonec tato konfigurace stala standardem pozdních verzí G a K, v případě E-2 se neosvědčila. Přesto byl „Motorkanone“ ponechán i ve verzi E-3, která však měla zároveň dva kanony MG FF v křídle. Kvůli vibracím při střelbě byla ale centrální kanon mnohdy demontován. Mimo jiné proto, že kombinace dvou kulometů a dvou kanonů představovala i tak velmi silnou palébnou sílu.

Tato stavebnice: Bf 109E-4

Na začátku Bitvy o Británii začaly nahrazovat Bf 109E-4 verze E-3. První stroje se objevily v červenci 1940 a rychle vytlačovaly předchůdce. Řada strojů verze E-3 byla také na standard E-4 přestavěna. Rozdíly mezi oběma verzemi byly relativně malé. Bf 109E-4 především obdržel vylepšené křídelní kanony MG FF/M s vyšší kadencí a možností střelby novým typem explozivní munice. Dále došlo k vylepšení pancéřové ochrany za hlavou pilota a přepracování byl také překryt kabiny. V zájmu zjednodušení výroby byl typ s oblémi rohy nahrazen „krabicovým“ typem s rovnými skly vsazenými do svařovaného rámu. Nový překryt přitom také zlepšoval pilotův výhled z kabiny. Některé Bf 109E-4 a pozdější verze „Emila“ dostaly vylepšený výškový motor DB 601N o výkonu 864 kW (1159 koní). Byly označeny jako E-4/N. Podobně jako v případě verze E-1 vznikla také stíhací-bombardovací verze, označená buď E-4/B (s motorem DB 601A) nebo E-4/BN (s motorem DB 601N). Mohla nést buď jednu bombu ráže 250 kg, nebo čtyři bomby ráže 50 kg. Celkem bylo vyrobeno 561 kusů Bf 109E-4.

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 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



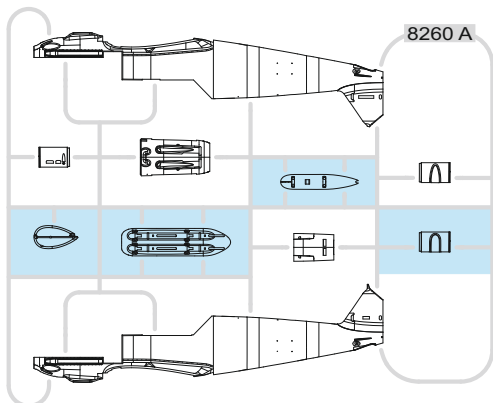
PIÈCES



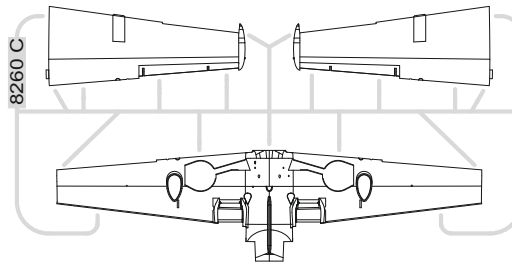
部品

PLASTIC PARTS

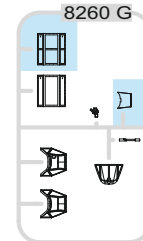
A>



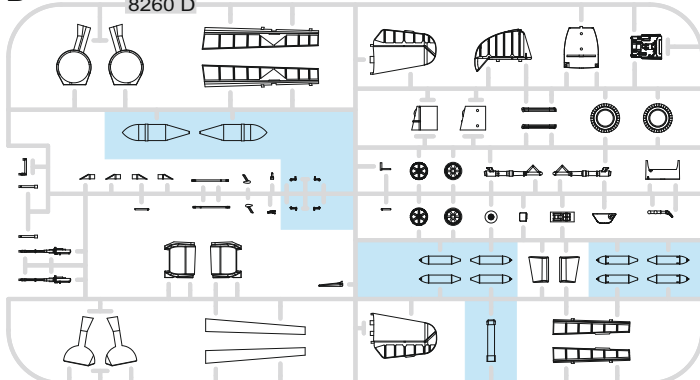
C>



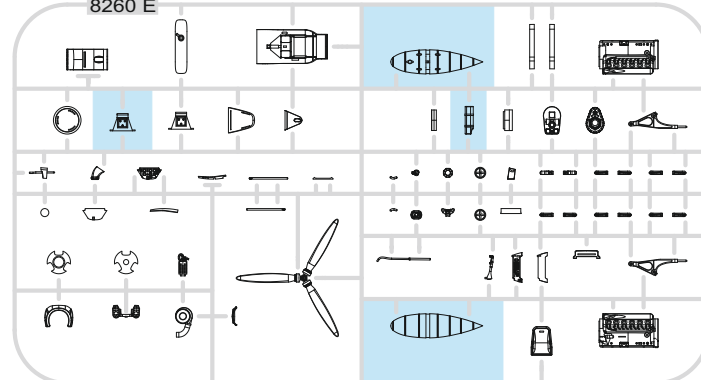
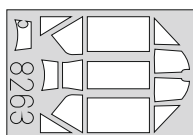
G>



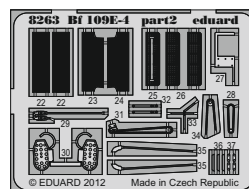
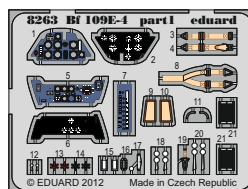
D>



E>

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



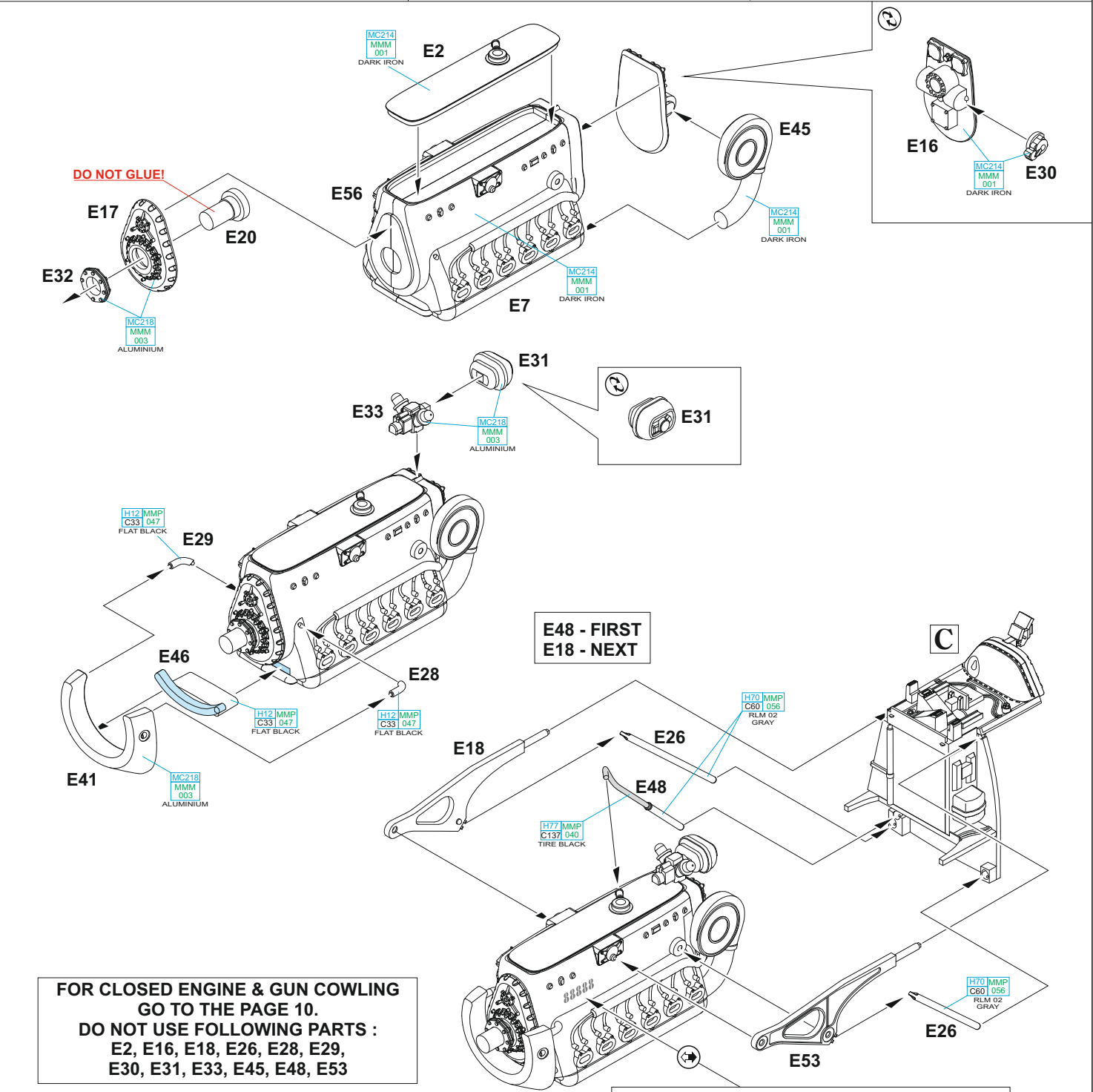
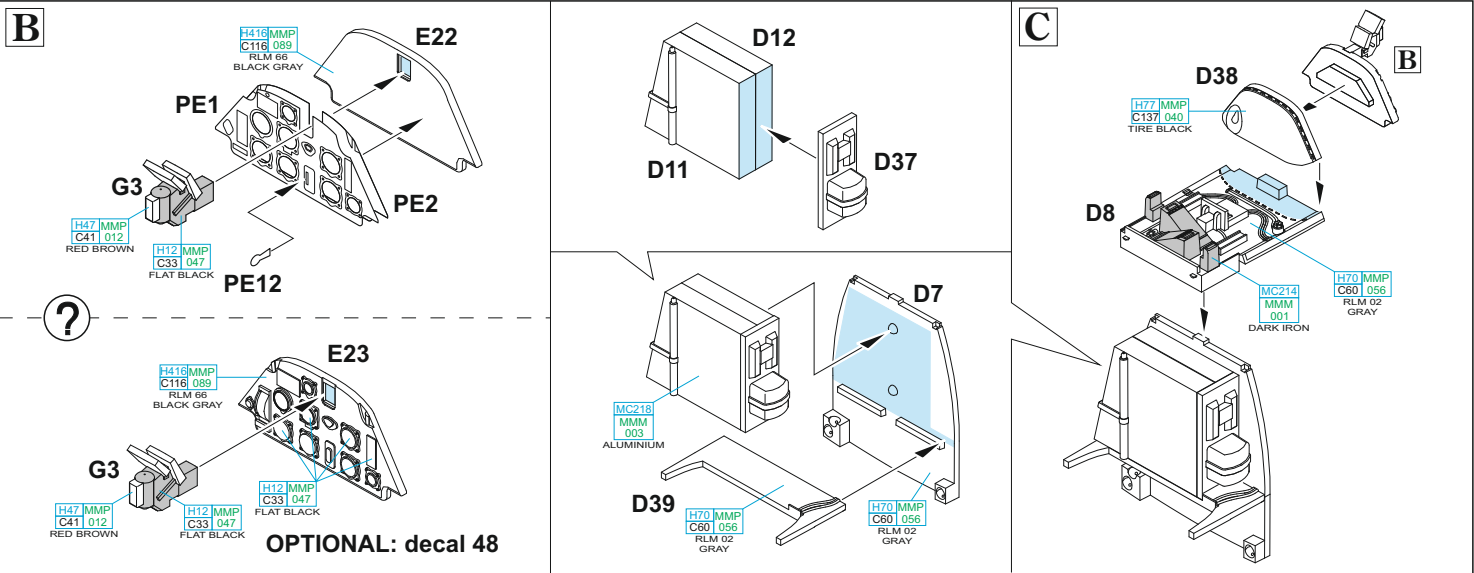
PEINTURE

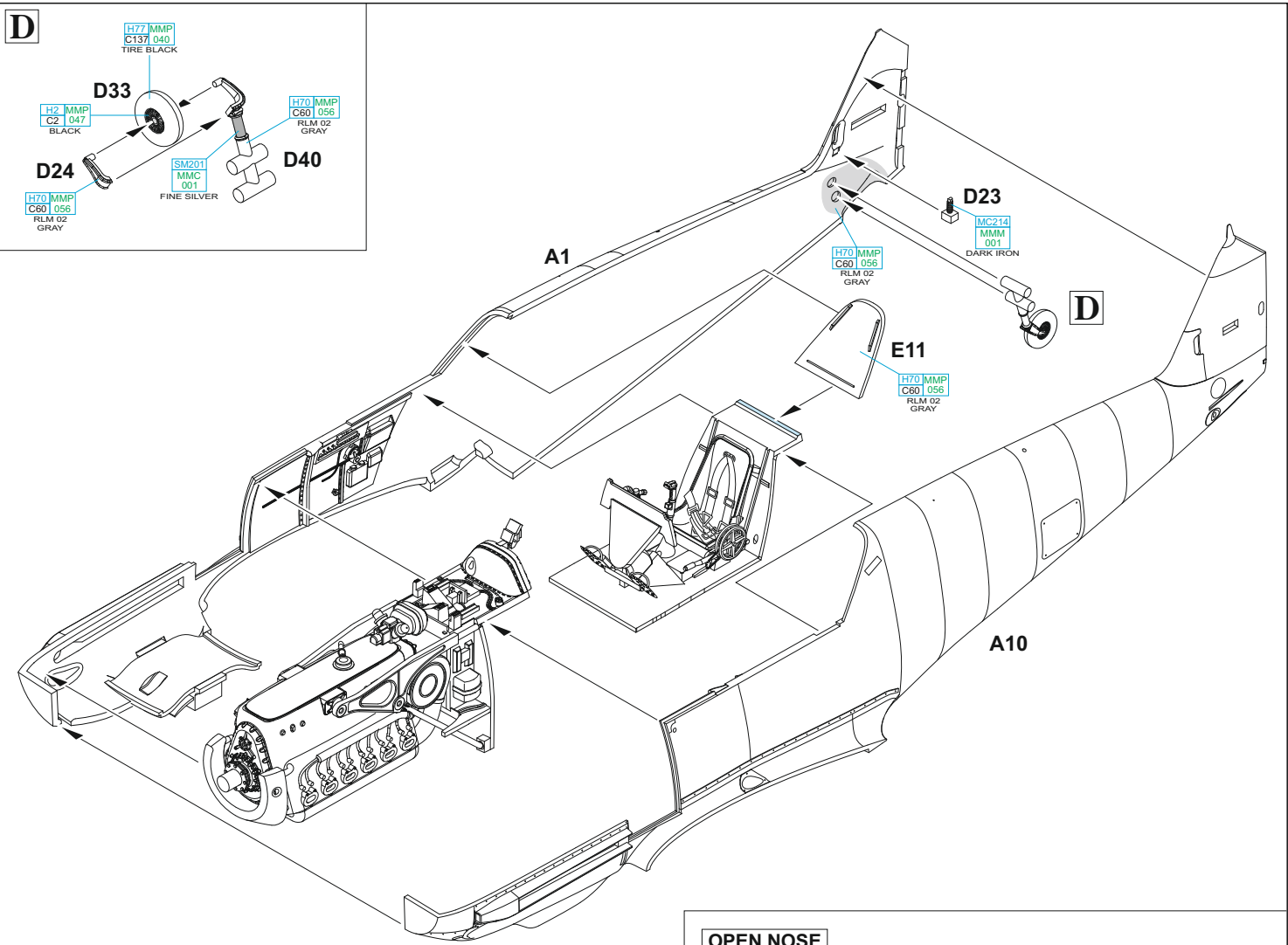


色

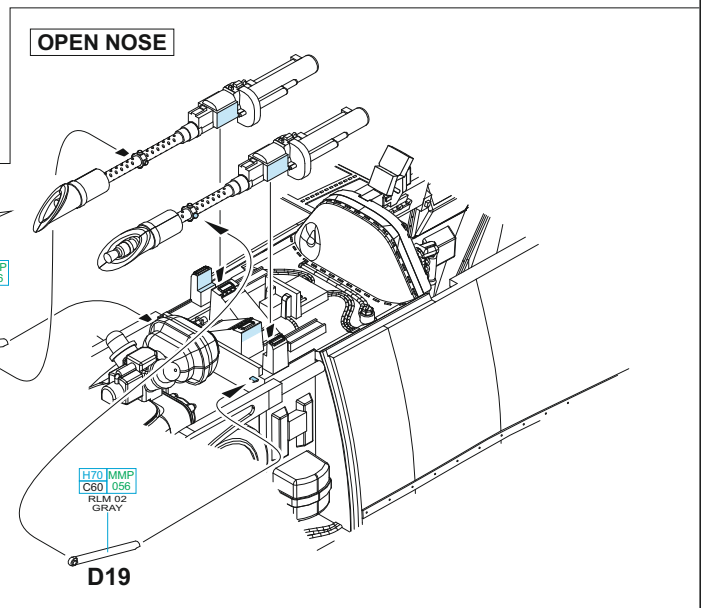
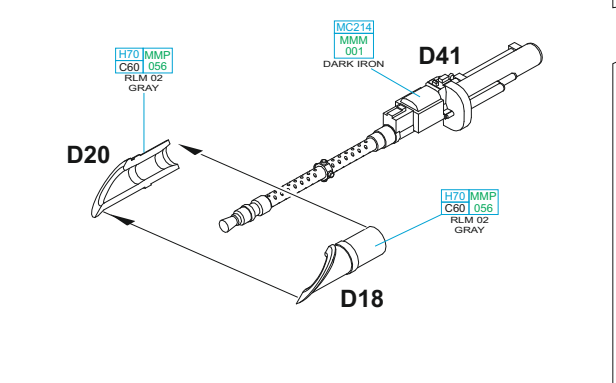
| GSI Creos (GUNZE) | | MISSION MODELS | |
|-------------------|----------|----------------|-------------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H2 | C2 | MMP-047 | BLACK |
| H4 | C4 | MMP-007 | YELLOW |
| H11 | C62 | MMP-001 | FLAT WHITE |
| H12 | C33 | MMP-047 | FLAT BLACK |
| H47 | C41 | MMP-012 | RED BROWN |
| H64 | C17 | MMP-087 | RLM71 DARK GREEN |
| H65 | C18 | MMP-088 | RLM70 BLACK GREEN |
| H67 | C115 | MMP-057 | RLM65 LIGHT BLUE |
| H70 | C60 | MMP-056 | RLM02 GRAY |
| H77 | C137 | MMP-040 | TIRE BLACK |

| GSI Creos (GUNZE) | | MISSION MODELS | |
|-------------------------|----------|----------------|-------------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H90 | C47 | | CLEAR RED |
| H94 | C138 | | CLEAR GREEN |
| H413 | C113 | MMP-090 | RLM04 YELLOW |
| H416 | C116 | MMP-089 | RLM66 BLACK GRAY |
| Mr.METAL COLOR | | METALLICS | |
| | MC213 | MMM-006 | STEEL |
| | MC214 | MMM-001 | DARK IRON |
| | MC218 | MMM-003 | ALUMINIUM |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC | | METALLICS | |
| | SM201 | MMC-001 | SUPER FINE SILVER |

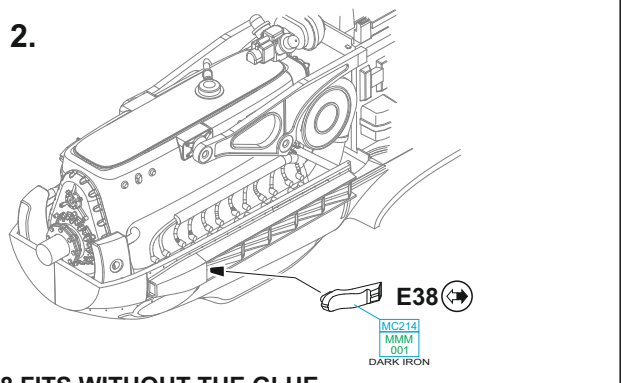
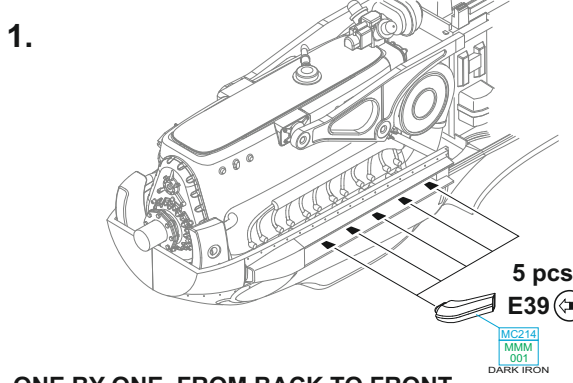




2 pcs.

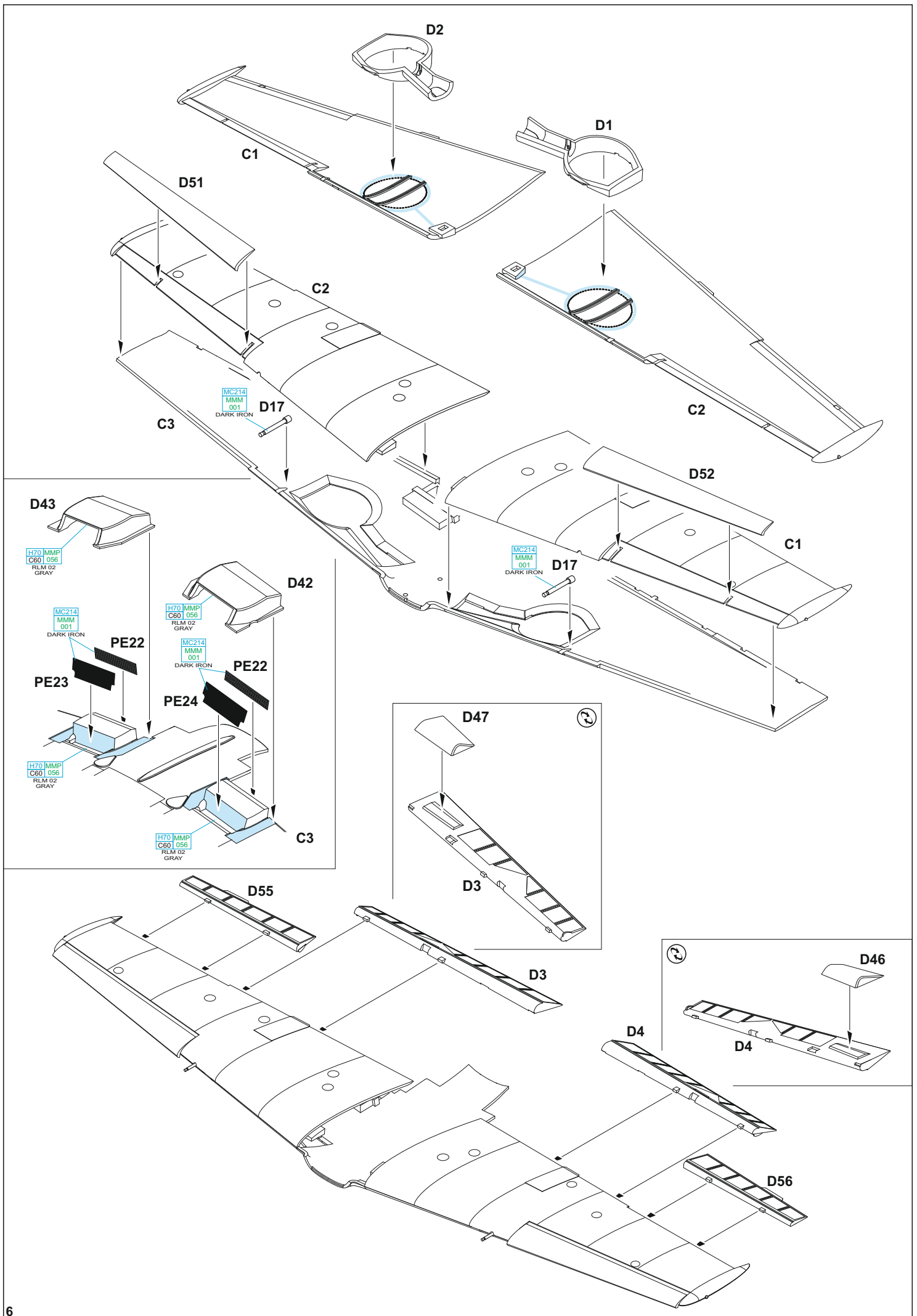


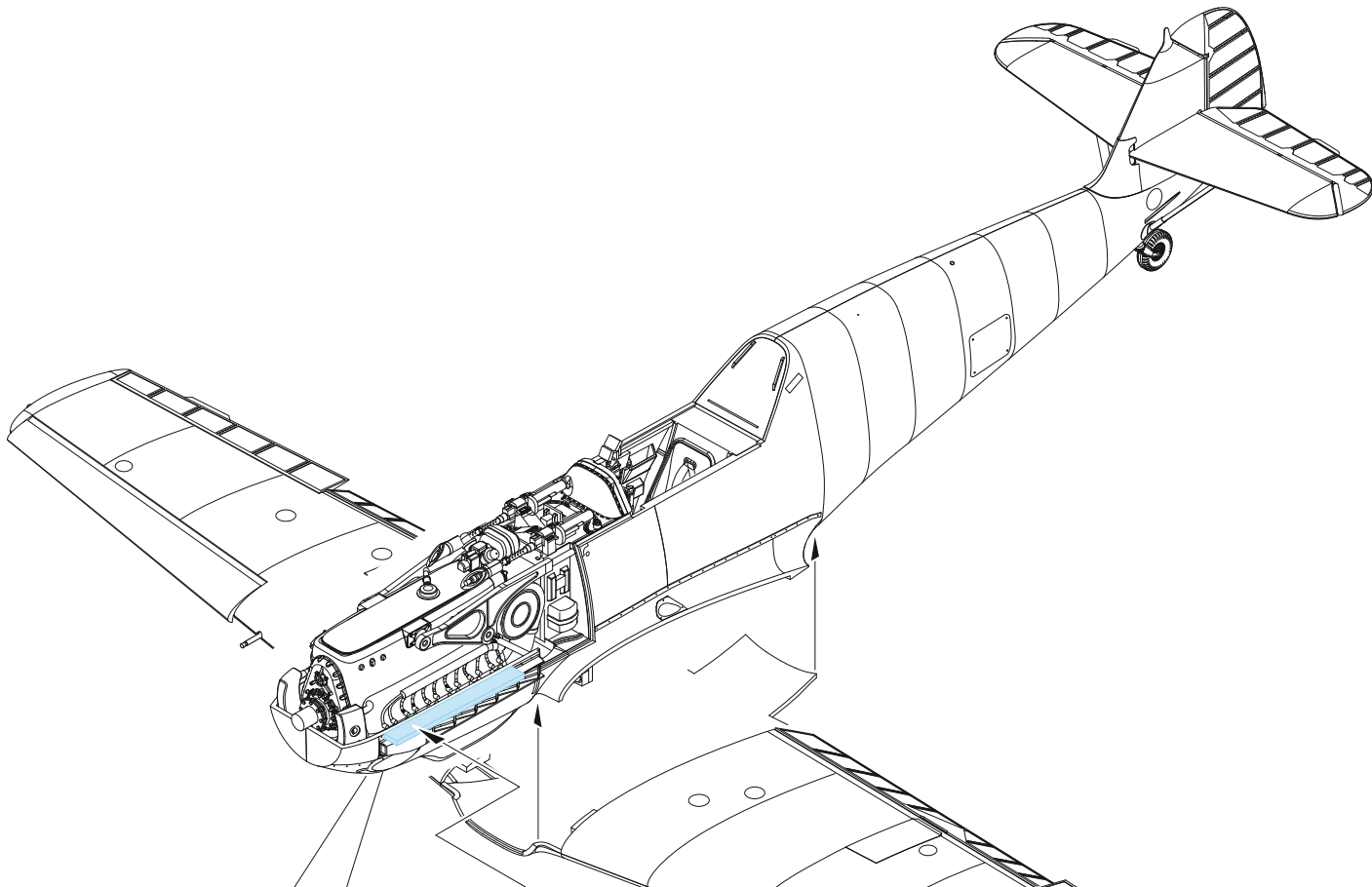
EXHAUST PIPES INSTALATION



- ONE BY ONE, FROM BACK TO FRONT

- E38 FITS WITHOUT THE GLUE

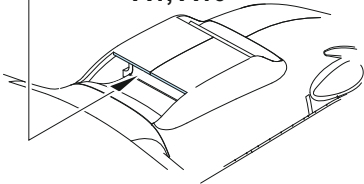




E13

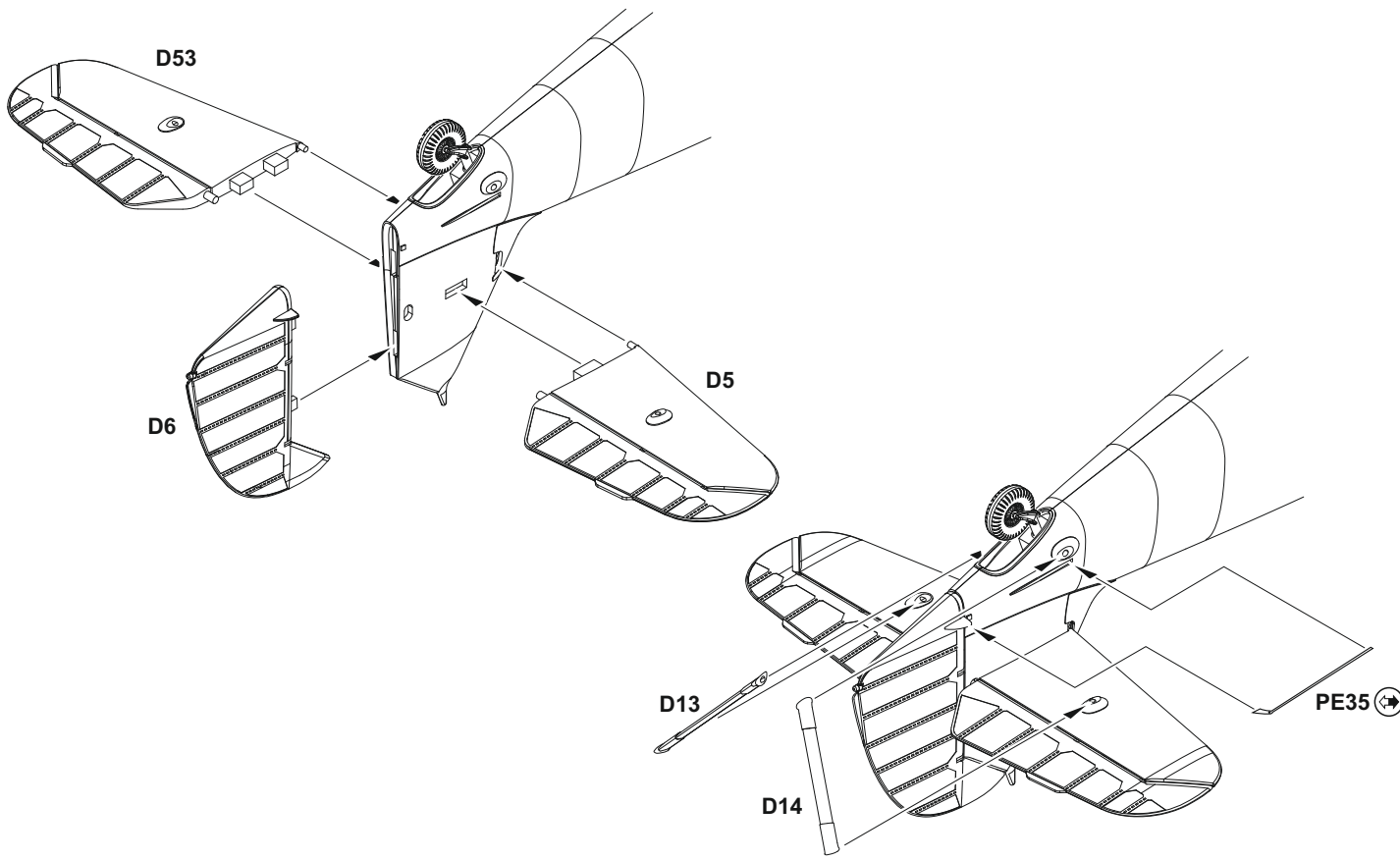
H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

A1, A10



E6 starboard ↔ E5 port side

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY



D53

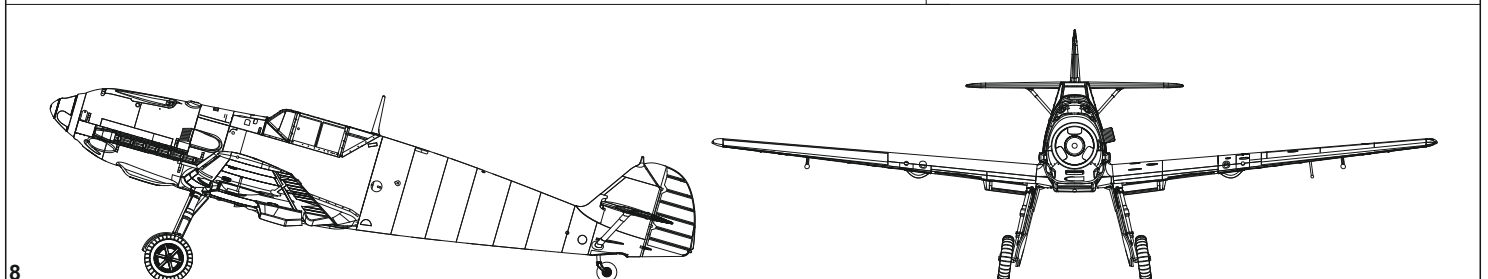
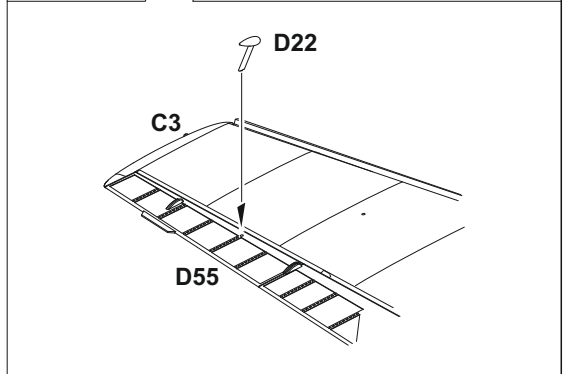
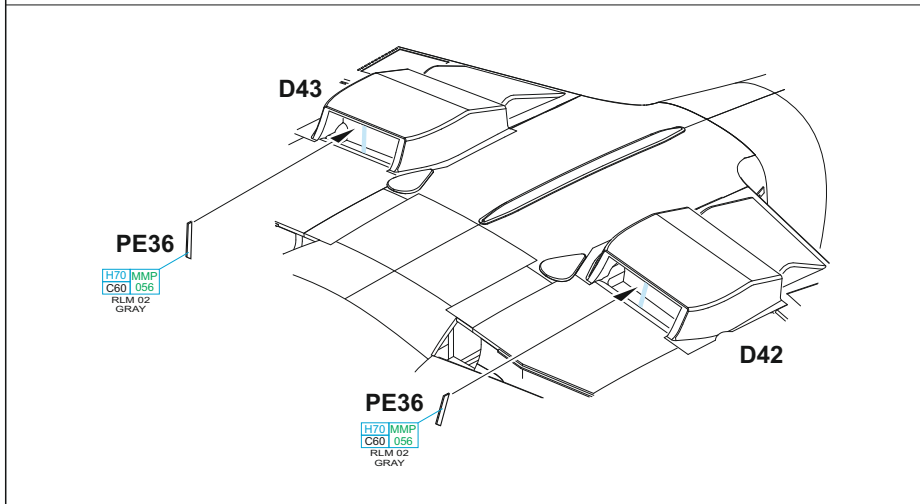
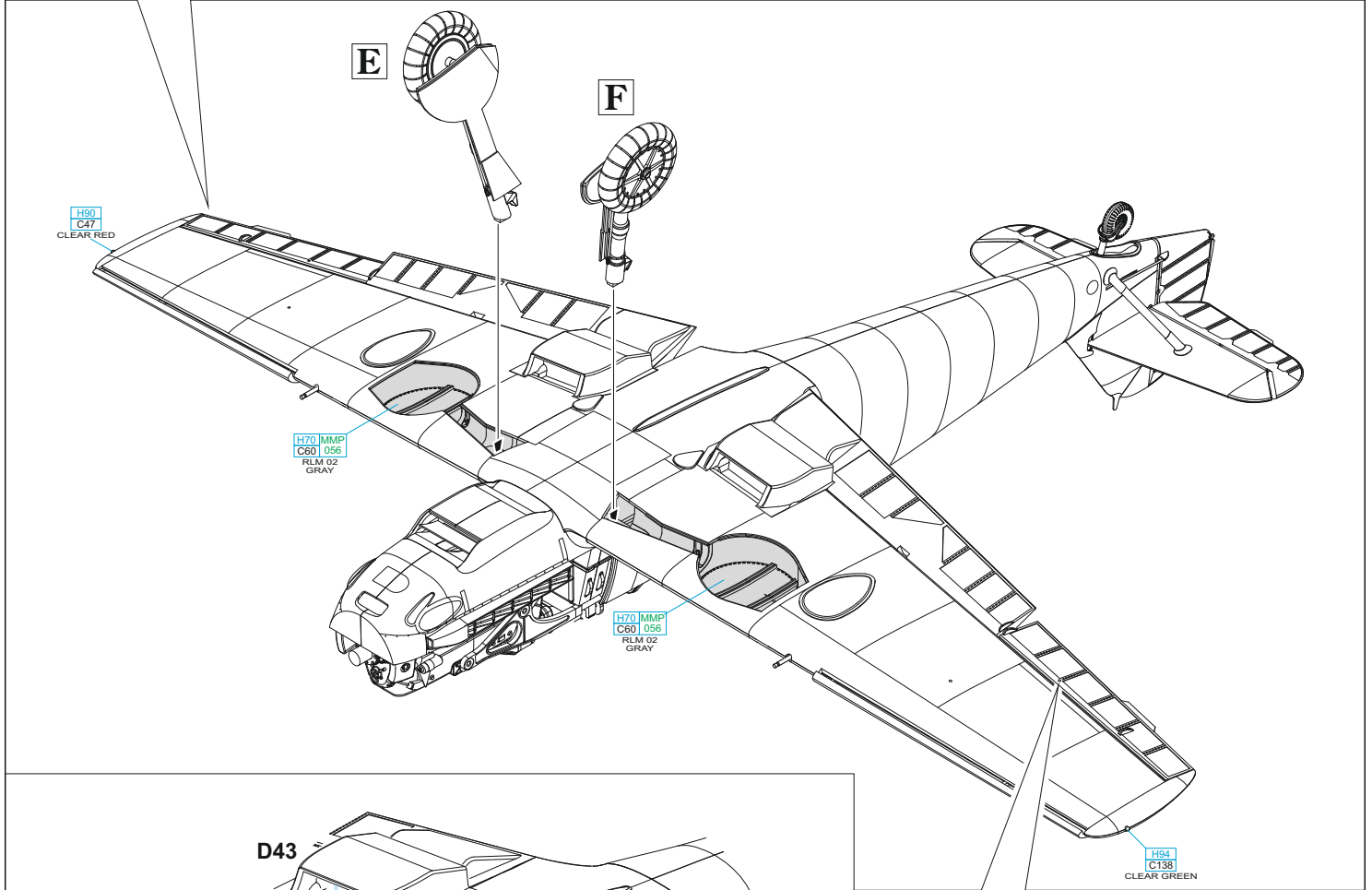
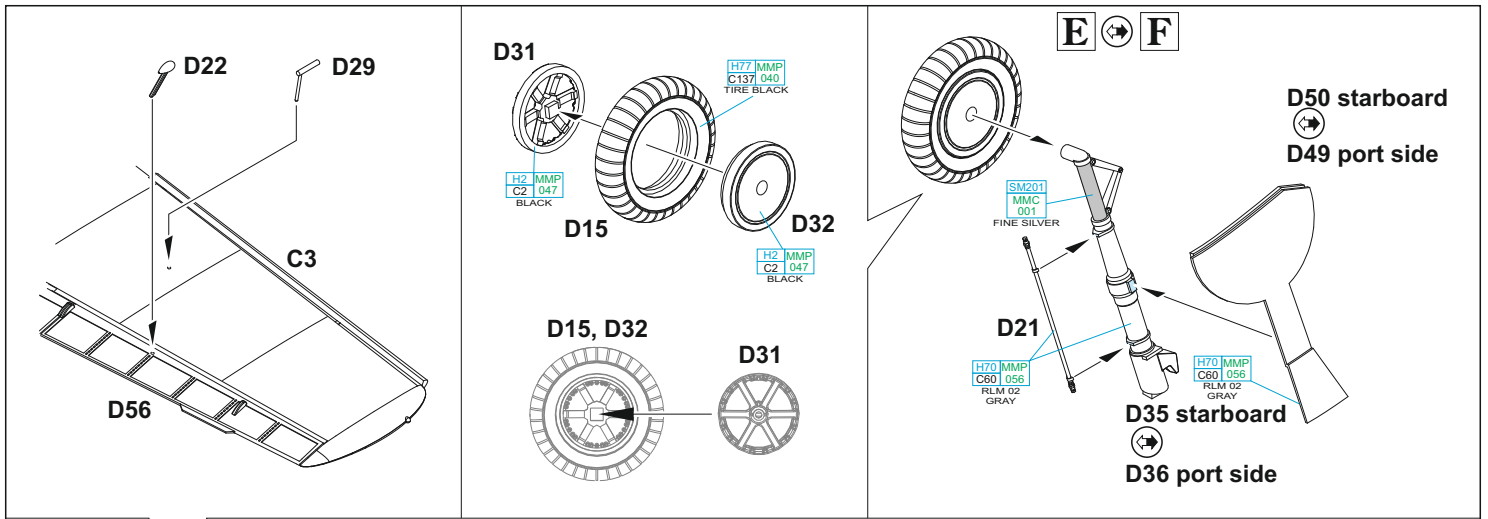
D6

D5

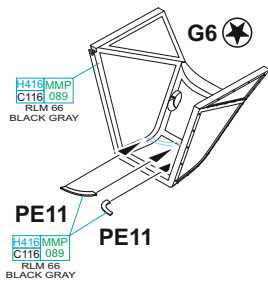
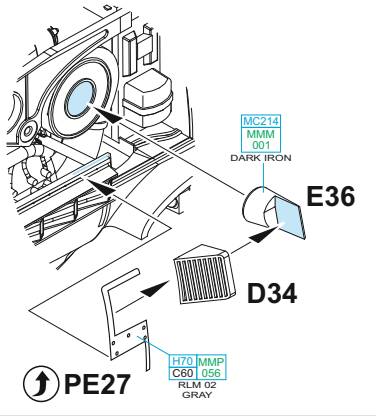
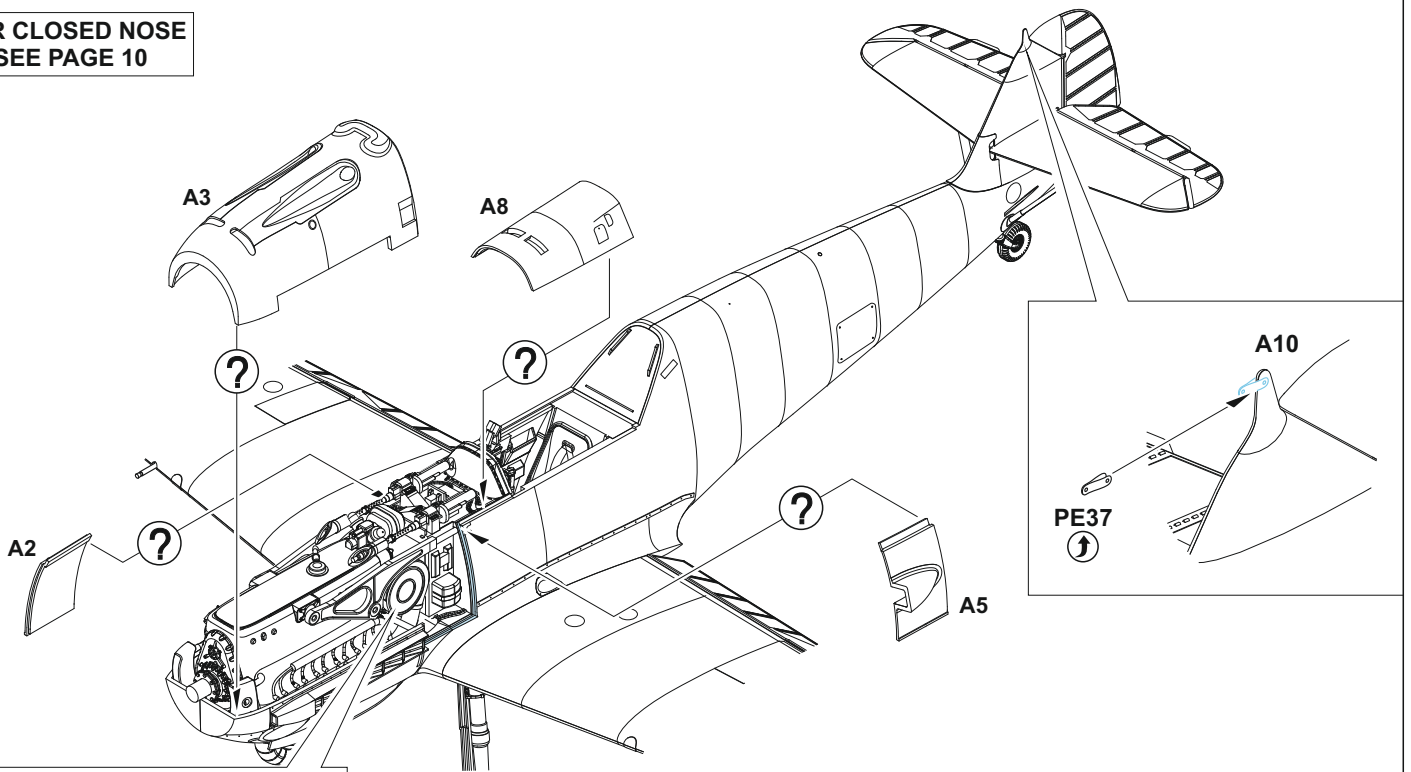
D13

D14

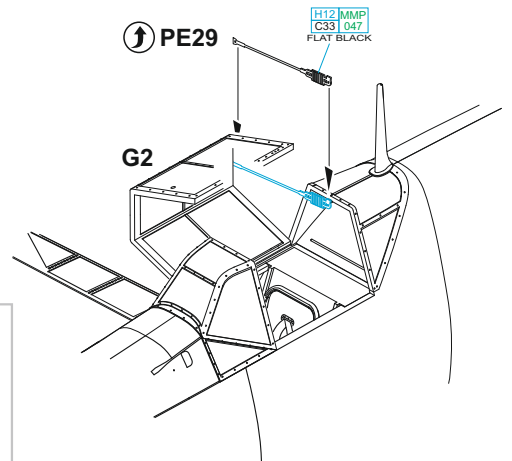
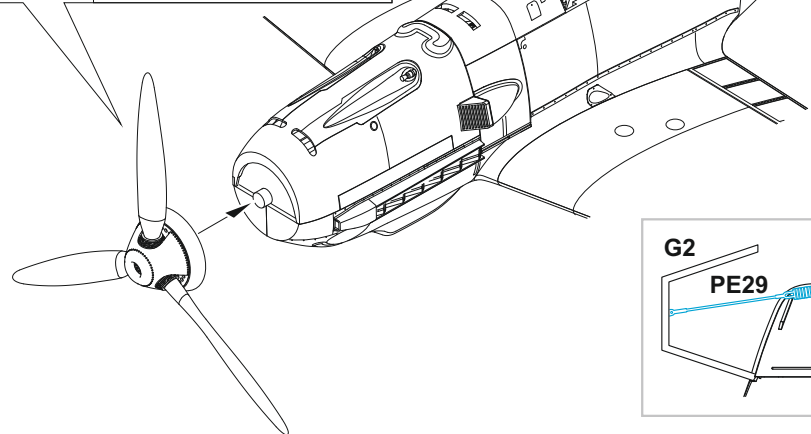
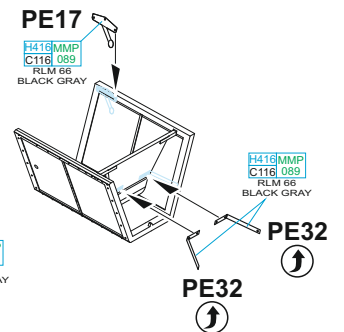
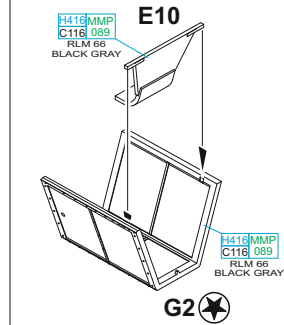
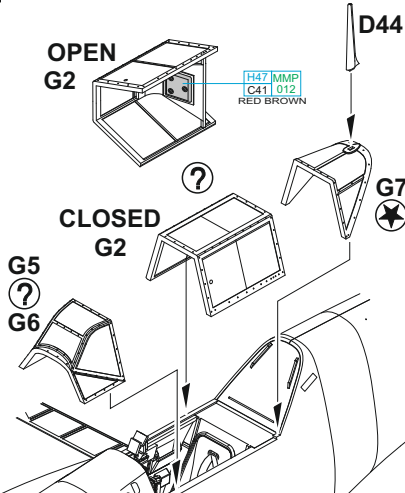
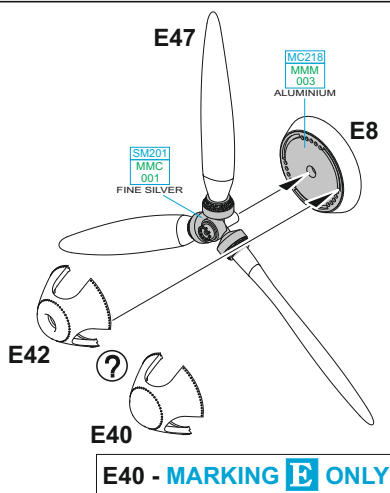
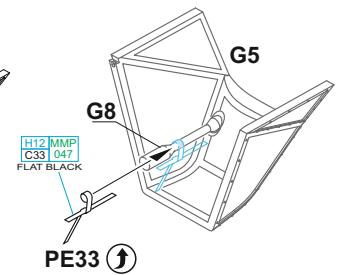
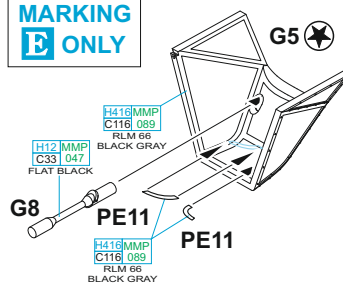
PE35 ↔



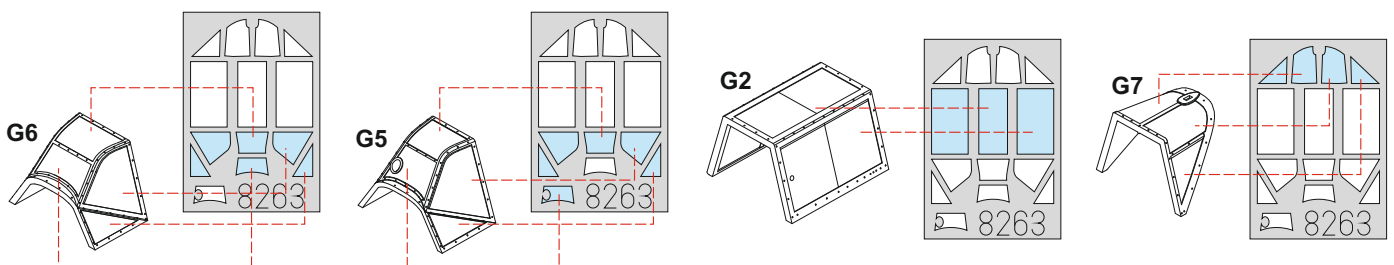
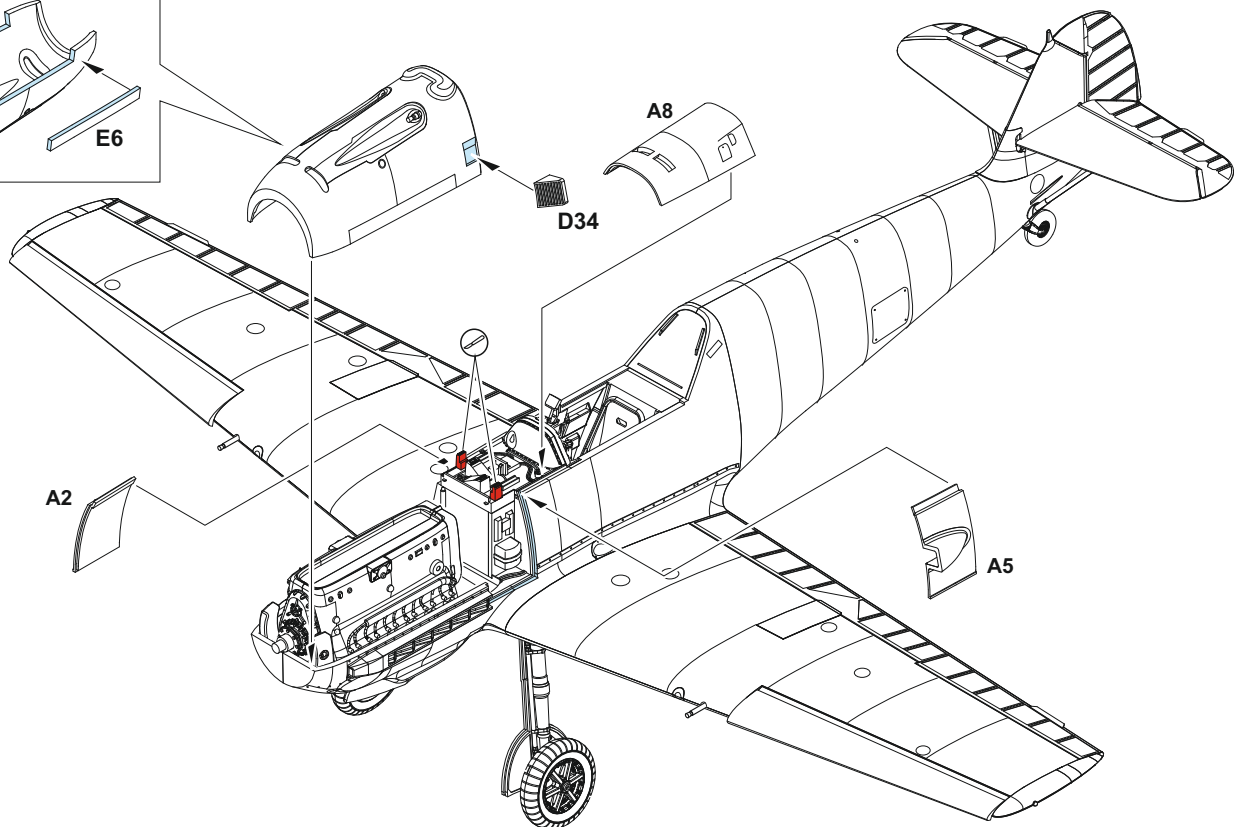
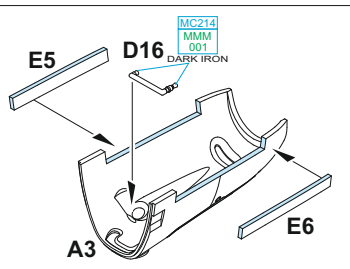
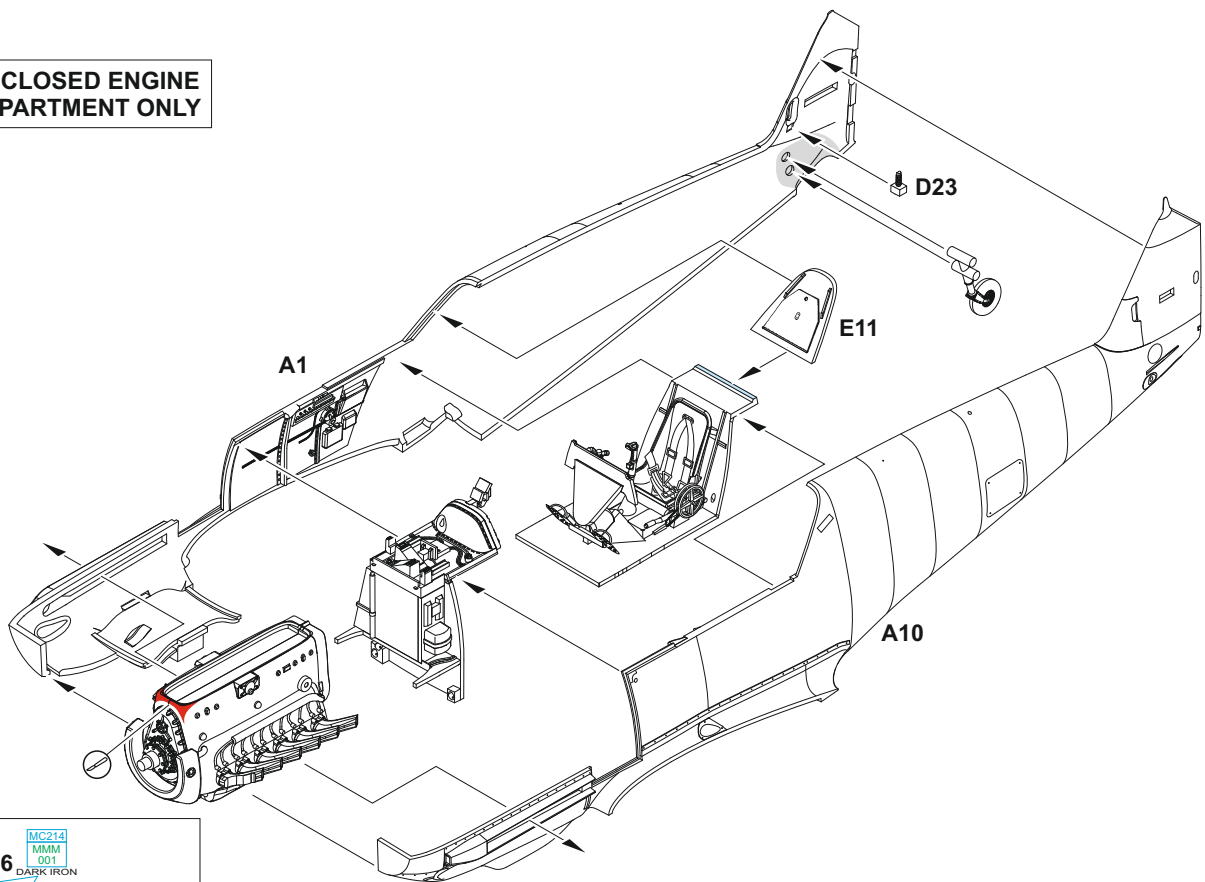
FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 10



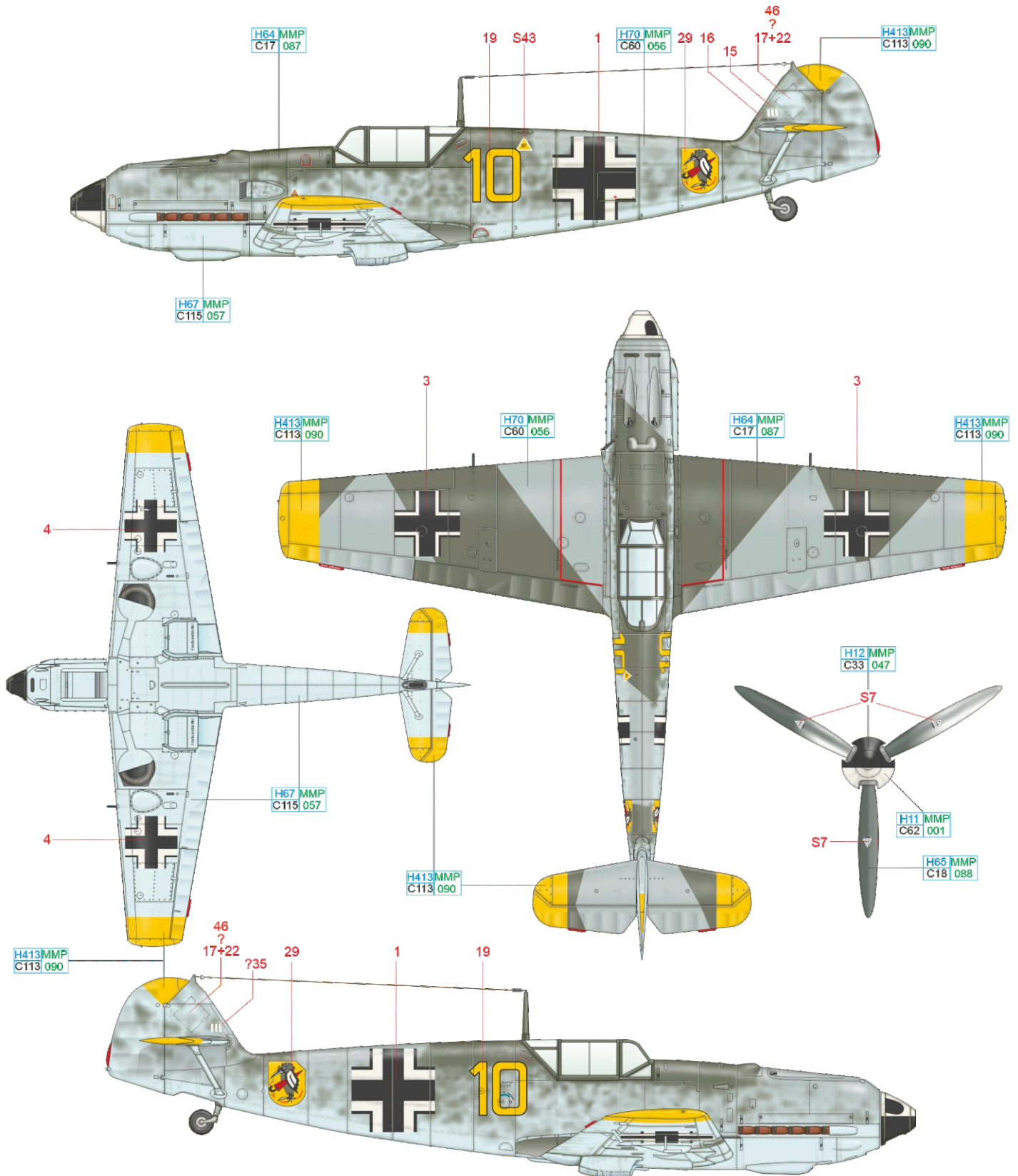
MARKING
E ONLY



FOR CLOSED ENGINE COMPARTMENT ONLY

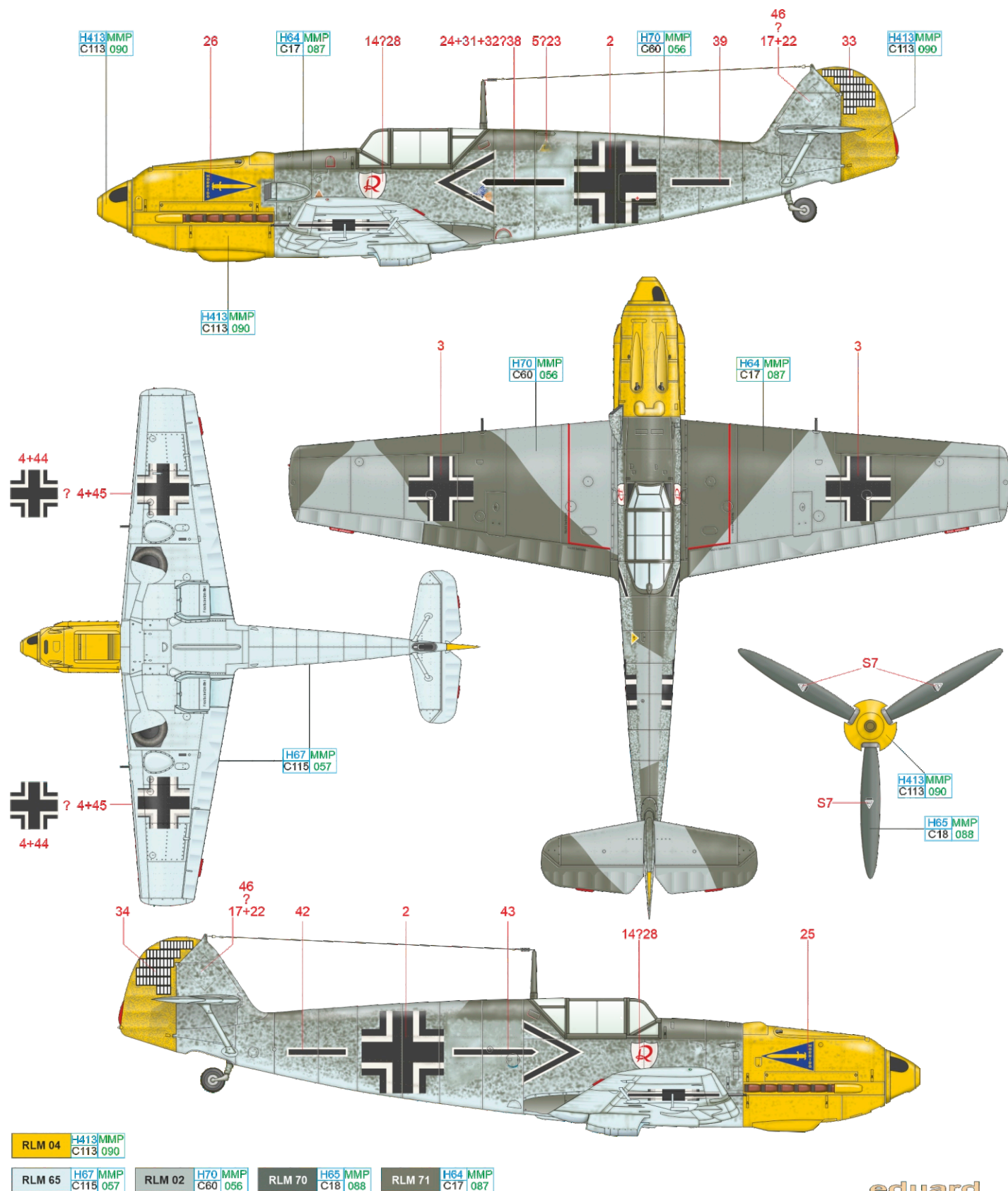


Jednoduše, leč velmi působivě byl zbarven stroj, se kterým krátce po poledni 24. srpna 1940 nouzově přistál jeho pilot Ofw. Fritz Beeck poblíž East Langdonu. Byl to v ten den jeho druhý doprovod bombardérů nad Anglií, když došlo k souboji se stíhači RAF, při němž byl „žluté 10“ poškozen motor. Po nevyhnutelném nouzovém přistání upadl pilot do zajetí, letoun v relativně velmi dobrém stavu byl brzy značně poškozen „vandaly“ z řad britského obyvatelstva a spojeneckých vojáků, dříve, než mohl být prozkoumán experty RAF. Světle modré boky trupu ve schématu RLM 02/71/65 byly překryty skvrnami vrchních kamuflážních barev. Žluté identifikační doplňky, typické pro polovinu srpna 1940, sestávaly ze žlutých konců křídla a vodorovných ocasních ploch a žluté výseče na vrcholu směrovky. Protože šlo o letoun 6. Staffel, také taktické číslo a pozadí emblému II./JG 51 „Gott strafe England“ byly žluté. Tři symboly vítězství na kýlovce zleva byly namalovány bílou barvou. Nelze vyloučit, že se opakovaly také zprava, zde však nejsou dokumentovány. Vrtulový kužel, jako u většiny Bf 109E tohoto období, byl zbarven barvou RLM 70 a bílou barvou, v tomto případě jej uvedené barvy dělily téměř na dvě poloviny.

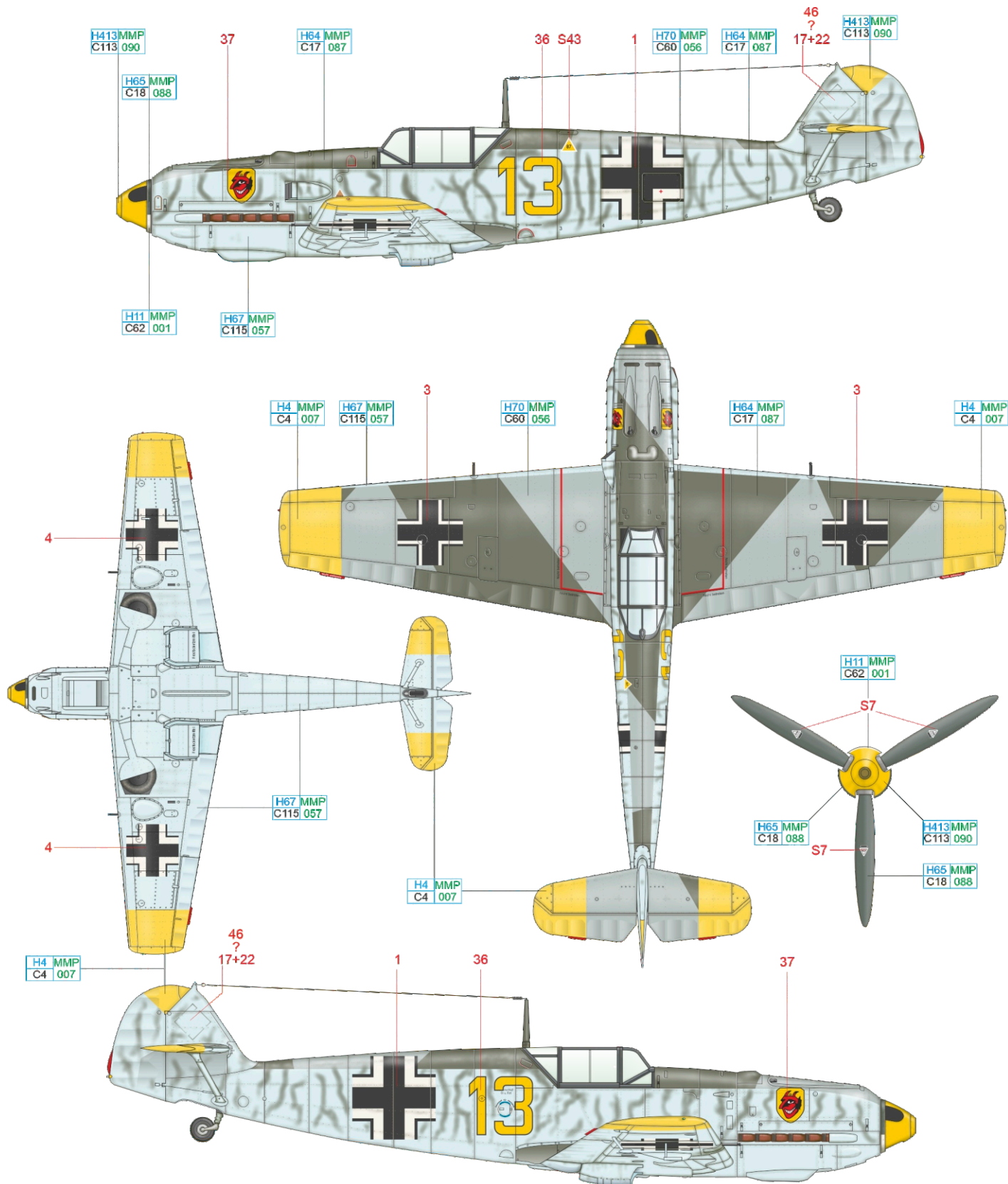


| | | | |
|--------|------------------|--------|-------------------|
| WHITE | H11 MMP C62 001 | RLM 04 | H413 MMP C113 090 |
| RLM 65 | H67 MMP C115 057 | RLM 02 | H70 MMP C60 056 |
| | | RLM 70 | H65 MMP C18 088 |
| | | RLM 71 | H64 MMP C17 087 |
| | | BLACK | H12 MMP C33 047 |

Vzhled Messerschmittu W.Nr. 5344 prošel za dobu, kdy s ním létal Maj. Helmut Wick, mnoha úpravami kamufláže i taktického označení. Ty zrcadlily nejen Wickův funkční vzestup od velitele Staffel, přes velení Gruppe, až k veliteli JG 2 a jeho bojové úspěchy, ale i vývoj kamufláží a taktických doplňků Luftwaffe ve druhé polovině roku 1940. Naše vyobrazení ukazuje stroj v jeho poslední podobě, kdy na něm Maj. Wick (v pozici neúspěšnějšího stíhacího esa Luftwaffe) zahynul po souboji se Spitfiry dne 28. listopadu 1940. Letoun nesl standardní kamufláž barvami RLM 02/71/65. Světle modré boky trupu byly ztmaveny velmi jemnými skvrnami barvou RLM 71, tupovanými plochým štětcem. Ještě jemněji byla upravena žlutá směrovka. Ta, spolu se žlutou přídí, patří k pozdějším úpravám zbarvení. Na trupu je v toto období patrné zatření „dvojitého klínu“ velitele Gruppe. Kromě taktických označení letoun nesl i emblém JG 2 pod kabinou a na přídi znak původní Wickovy 3. Staffel. Pilotův osobní emblém – letící ledňáček byl z části přestříkán markingem Kommodora, přes který byl domalován bílý obrys zakryté části ledňáčka. V posledním období měl stroj odmontováno pancéřování čelního štítiku, ačkoli v době, kdy Wick velel JG 2, stroj toto pancéřování nesl. Jednou ze zvláštností mnoha „Emilů“ od JG 2, včetně Wickova 5344, byly úpravy výsostného označení na spodních plochách a bocích trupu. Trupové trámové kříže měly v případě tohoto stroje neobvykle zesílené černé rámování (na úkor bílé). U výsostného označení zespod křídla vzalo za své z části bílé i černé rámování tak, jak ukazuje naše rekonstrukce.

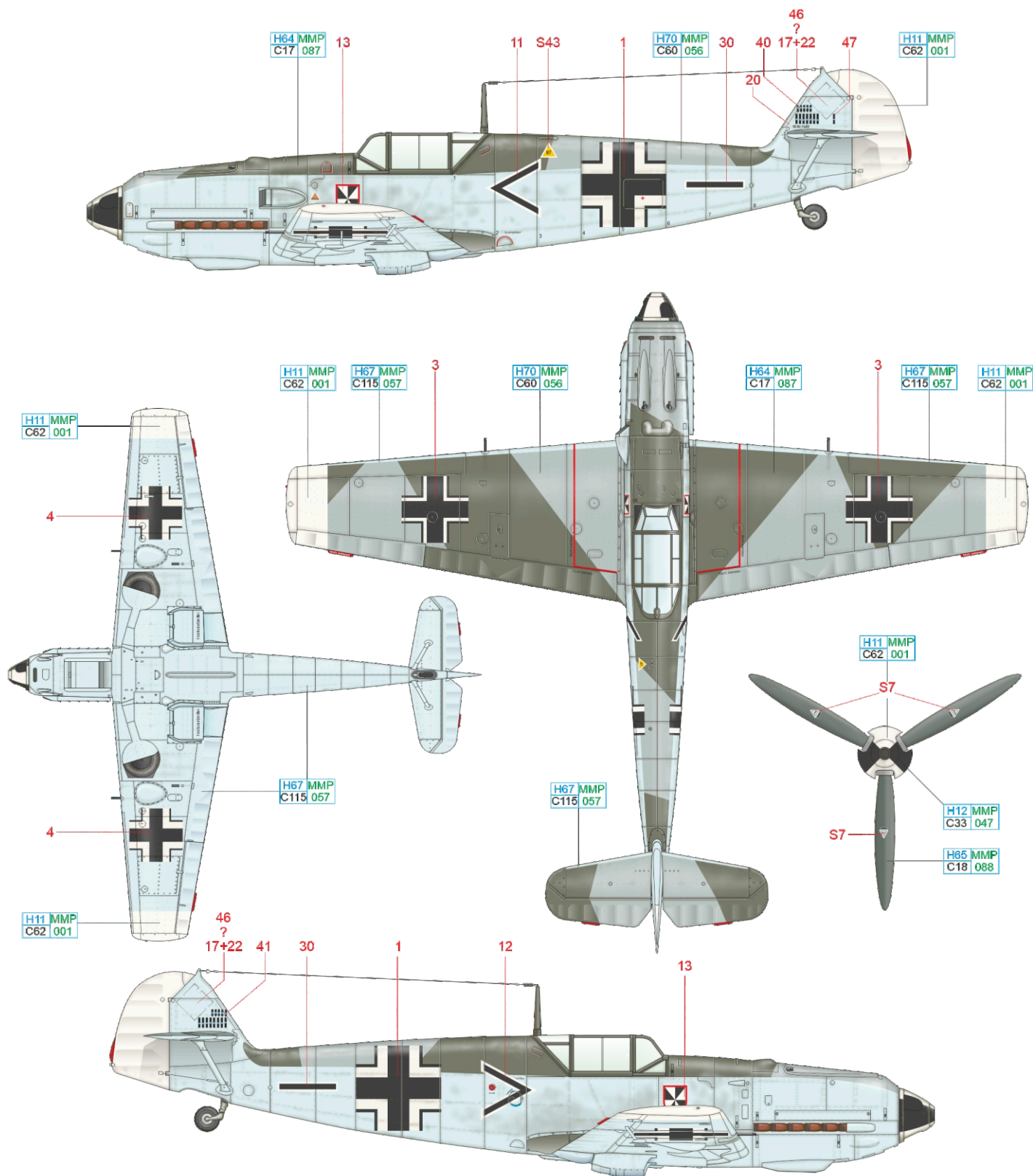


Velmi zajímavou kamufláž vytvořili v létě 1940 příslušníci pozemního personálu JG 54 u mnoha svých strojů, když ve snaze ztmavit světlé modré boky trupů jejich Bf 109E nastříkali svislé až diagonální pruhy barvou RLM 71. Základní kamufláž byla standardem RLM 02/71/65 s barevnými doplňky rychlé identifikace. Obdobně zbarvena byla také „Žlutá 13“, kterou 12. srpna 1940 dokázal Ltn. Josef Eberle i přes svá zranění dotáhnout přes Kanál až k přistání na břicho ve Francii. Konce křídla a výškovky Eberleho stroje byly natřikány žlutou RLM 27, světlejší než RLM 04, která byla aplikována na vrtulovém kuželi, taktickém čísle a pozadí emblému III./JG54. Nelze však vyloučit ani bílou variantu konců křídla a výškovky. Světle modrá RLM 65 zasahovala na náběžných hranách křídla až mírně do kamuflážního schématu horních ploch. Tento letoun bývá někdy chybně identifikován jako varianta E-3. Ačkoli vsrpnu Ltn. Eberle chapadlům Kanálu unikl, 9. října 1940 už tolik štěstí neměl a boj se stíhači RAF nad vlnami Kanálu se mu stal osudným.



| | | | | | |
|--------|---------------------|--------|----------------------|--------|--------------------|
| WHITE | H11 MMP C62 001 | RLM 04 | H413 MMP C113 090 | YELLOW | H4 MMP C4 007 |
| RLM 65 | H67 MMP C115 057 | RLM 02 | H70 MMP C60 056 | RLM 70 | H65 MMP C18 088 |
| | | | | RLM 71 | H64 MMP C17 087 |

Tento Emil dopravil Franze von Werra jako první německé stíhací eso do britských rukou, když byl ráno 5. září 1940 v jeho kokpitu sestřelen nad hrabstvím Kent. Von Werra se stal známým svým útekem z kanadského zajateckého tábora, kdy se dokázal přes půlku světa vrátit na německé území a dál bojově létat. To se mu stalo osudným, když se 25. října 1941 nevrátil z letu nad Kanálem. Von Werrův stroj je často zobrazován s bílým motorovým krytem. Důkladné studium fotografií a archivních podkladů však dokazuje, že na letounu nebyl. Bílou barvou byl ve skutečnosti novější, světlejší nátěr barvou RLM 65 – kryt zřejmě pocházel z jiného letounu. Svislá ocasní plocha nese symboly von Werrových úspěchů – osm vzdušných vítězství a pět na zemi zničených letounů, na každé straně v trochu jiné podobě. Spodní kamuflážní barva je na náběžné hraně křídla vytažena na jeho horní plochu.



WHITE H11 MMP C62 001

RLM 65 H67 MMP C115 057

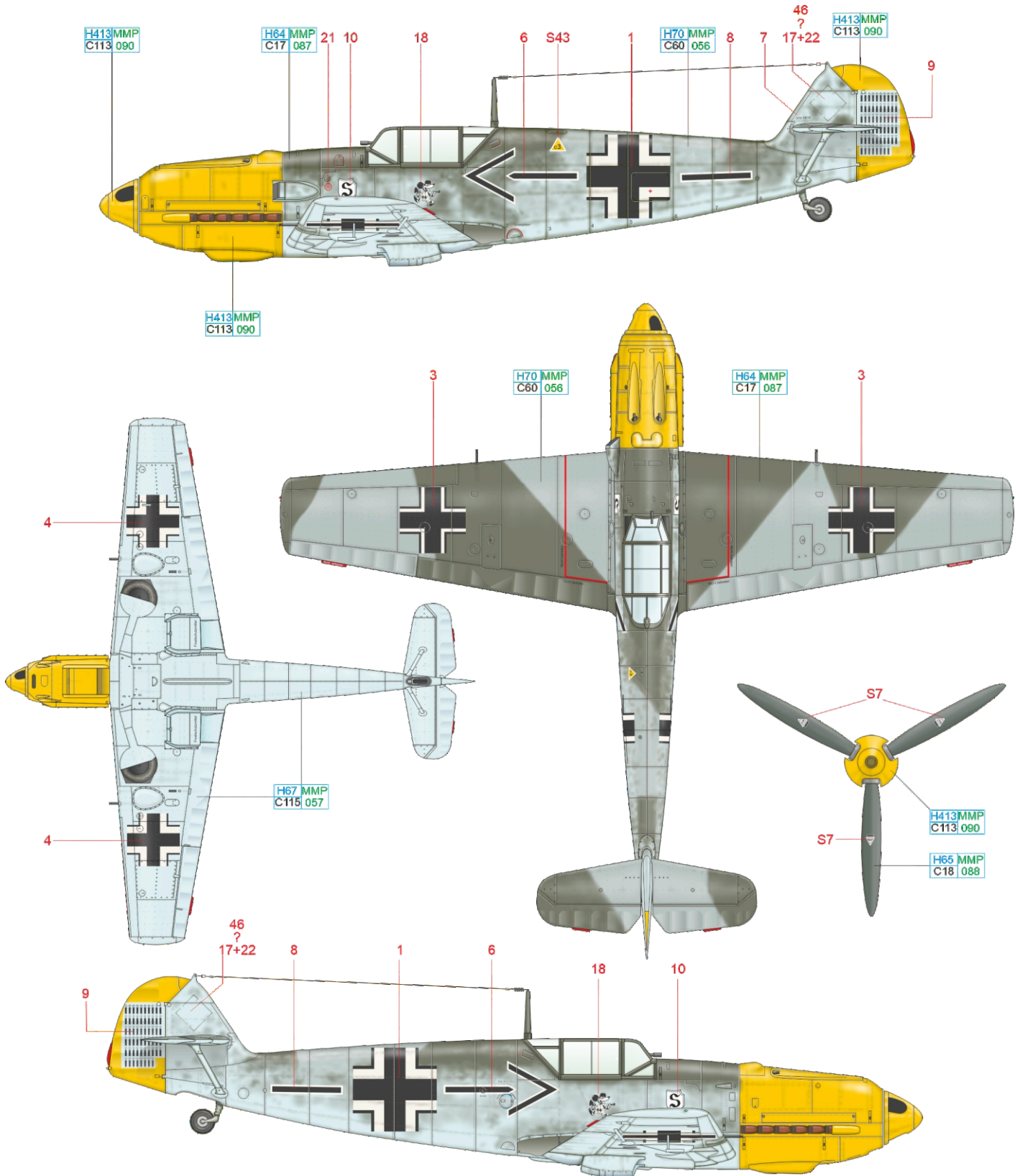
RLM 02 H70 MMP C60 056

RLM 70 H65 MMP C18 088

RLM 71 H64 MMP C17 087

BLACK H12 MMP C33 047

Adolf Galland létal s tímto letounem na přelomu let 1940/1941. Tehdy velel nejprve III. Gruppe JG 26 a později celé Geschwader. Standardní kamuflážní schéma složené z barev RLM 71/02/65 je na bocích trupu ztmaveno skvrnami barev RLM 71 a 02. Štábní označení na trupu vyjadřuje funkční postavení pilota. Gallandovy úspěchy jsou namalovány na směrovce. Podklad symbolů je v barvě RLM 65, žlutý nátěr dostala směrovka dodatečně. Jak však přibývaly sestřely, musel být zpětně rozšiřován barevný podklad natíráním čerstvé RLM 65. Postavička Mickey Mouse je Gallandovým osobním emblémem. Gallandův letoun je unikátní experimentálním zabudováním teleskopického zaměřovače ZFR-4 do čelního štítku. Galland jej používal společně se standardním REVI, nikoliv však jako zaměřovač, nýbrž jako dalekohled pro rozpoznávání letadel. Galland zastával po smrti Wernera Mölderse funkci generála stíhačů, proslul svými neshodami s Hermannem Göringem. Na konci války založil slavnou JV 44 vyzbrojenou proudovými Me 262 a pestrými Fw 190D. Jeho skóre čítá 104 sestřelů, dekorován byl Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty.



| | | | | | | | |
|--------|----------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|
| RLM 04 | H413 MMP C113 090 | RLM 02 | H70 MMP C60 056 | RLM 70 | H65 MMP C18 088 | RLM 71 | H64 MMP C17 087 |
| RLM 65 | H67 MMP C115 057 | | | | | | |

