



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Progressivní 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 nejjednodušší 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, vzlakové 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 „stodevítek“ 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 kláně. 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 vešlejší 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 při 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.

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 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 bráncího 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 přídělí 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 přídělí 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 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. 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
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



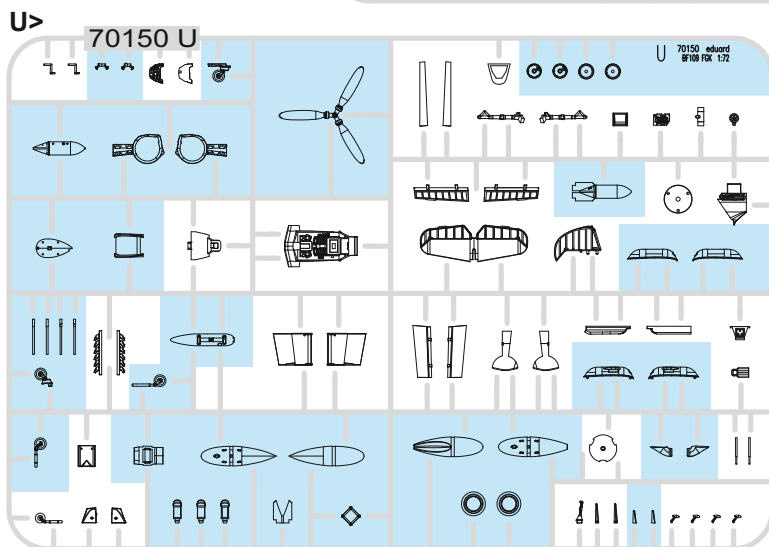
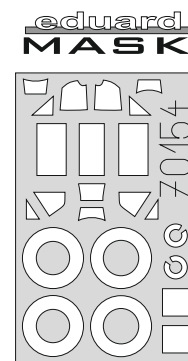
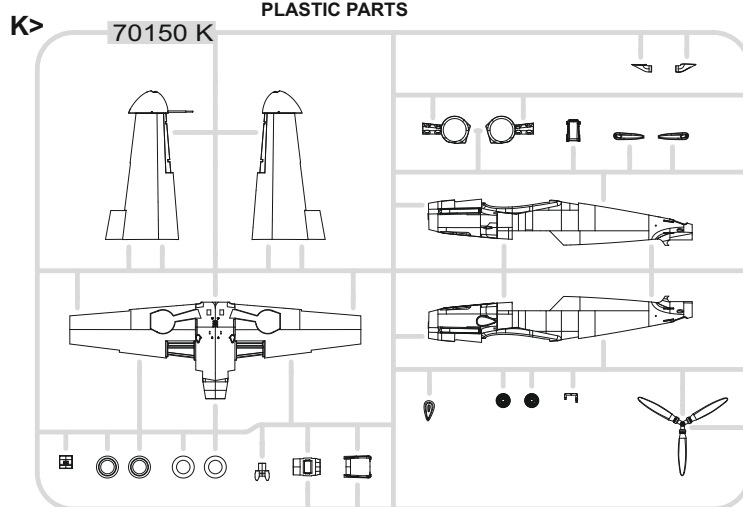
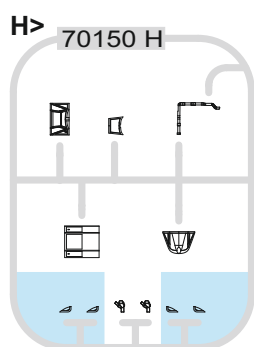
TEILE



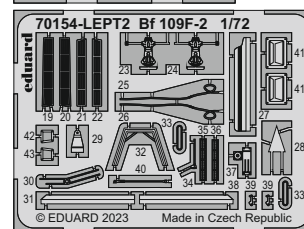
PIÈCES



部品



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



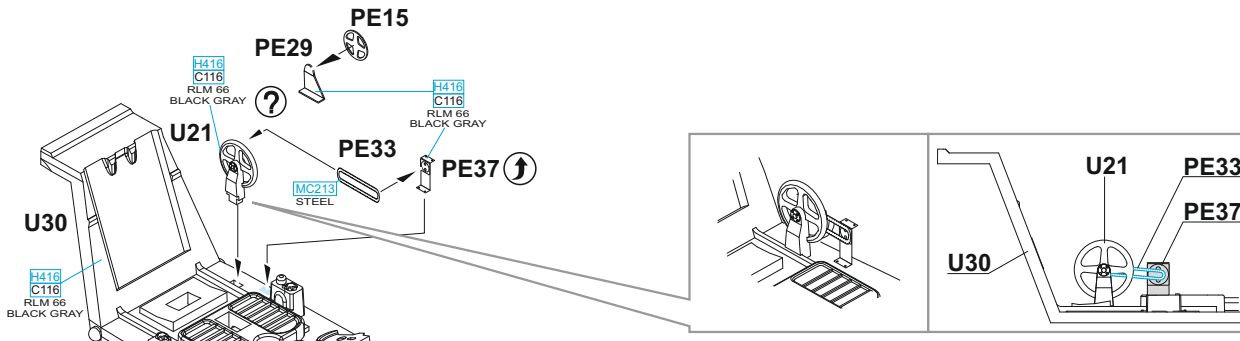
PEINTURE



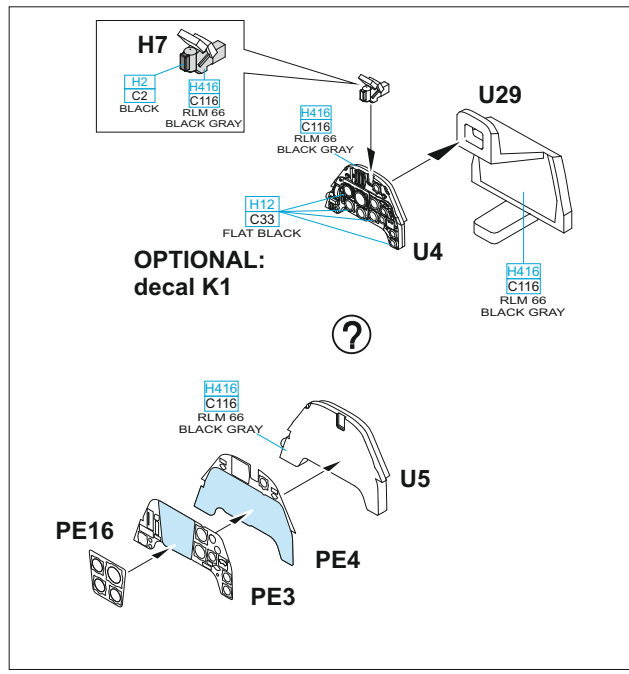
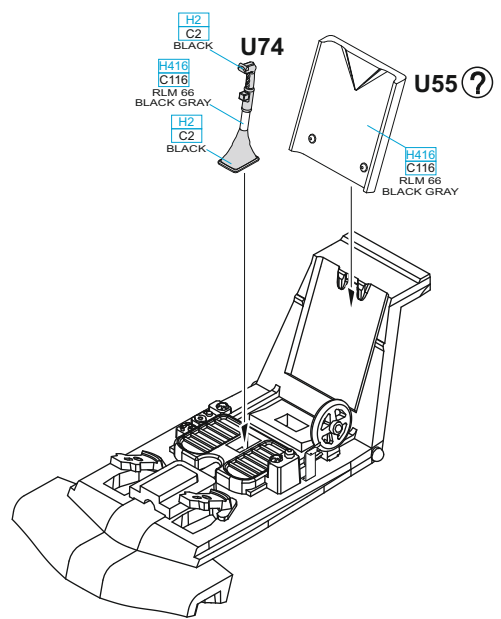
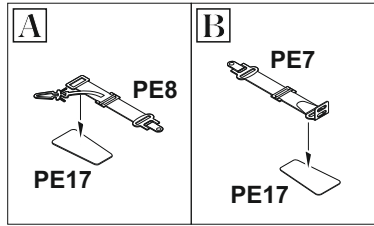
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C319	LIGHT GREEN

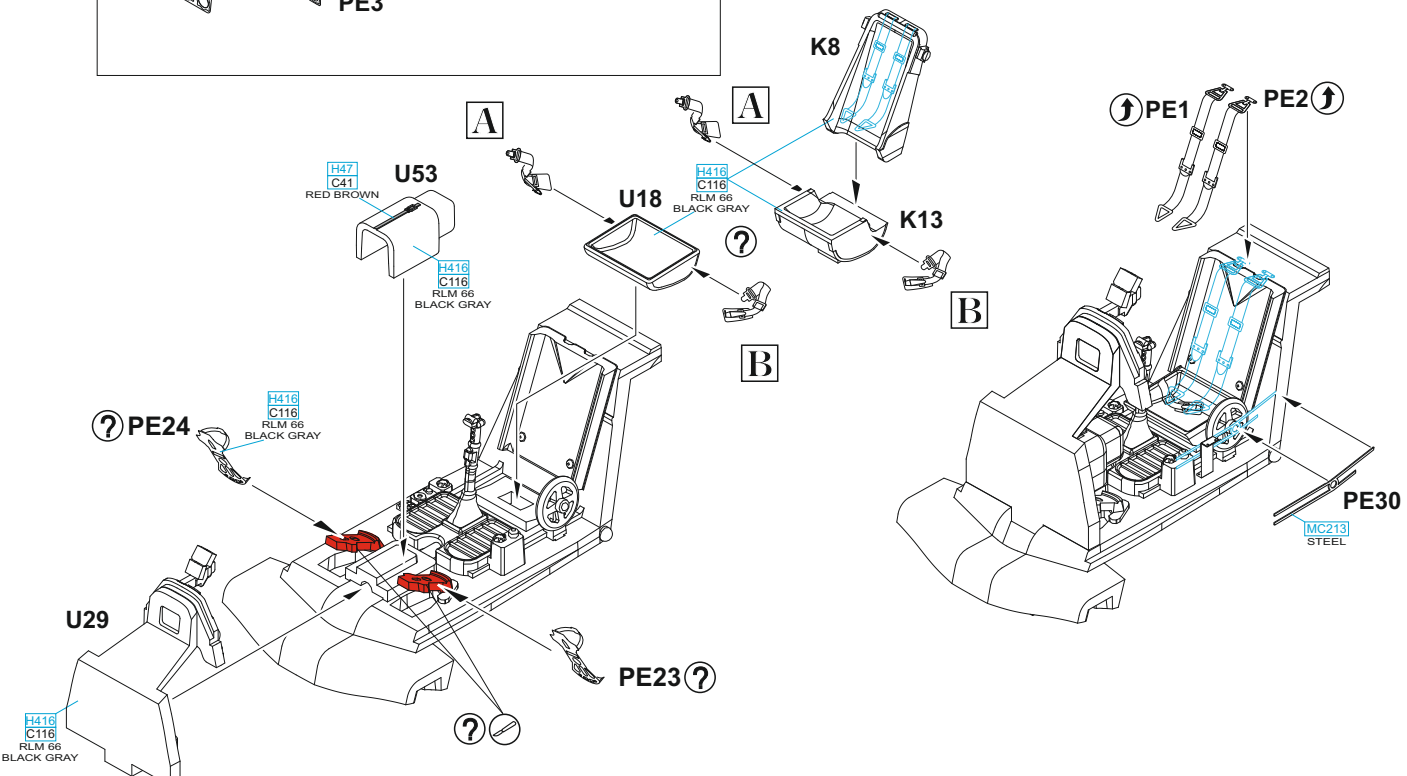
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

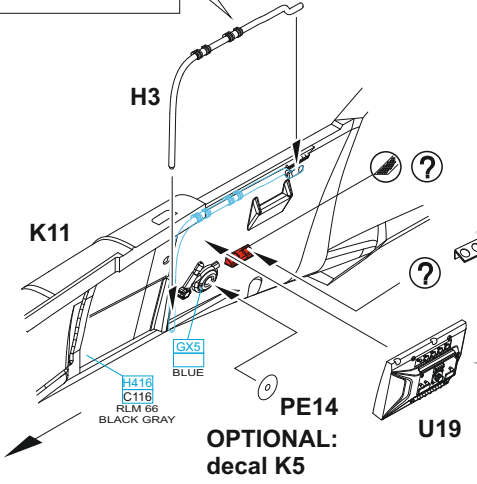
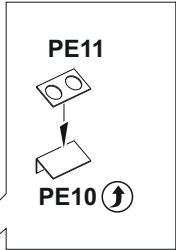
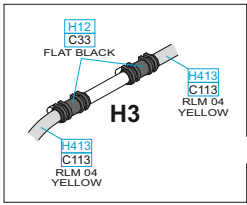


U55 - IF YOU USE IN THE NEXT STEP PART U18 ONLY

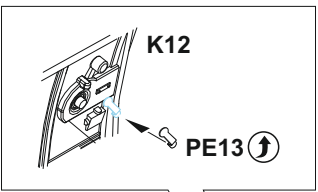
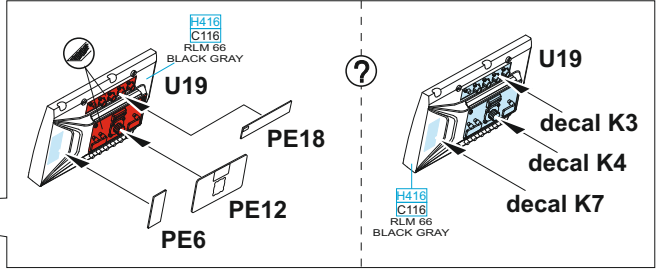


SEAT K8 + K13 USED RARELY

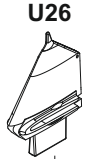
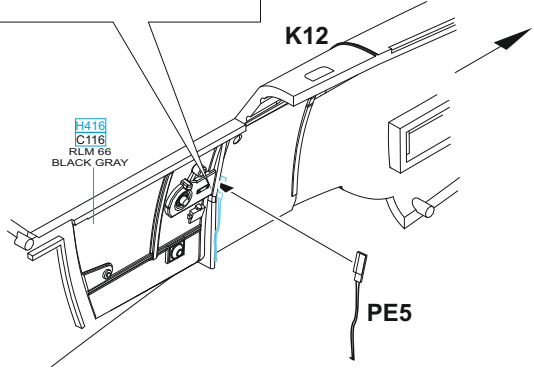
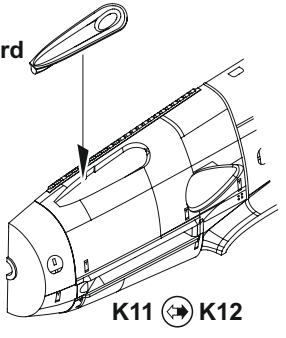




OPTIONAL:
decal K6



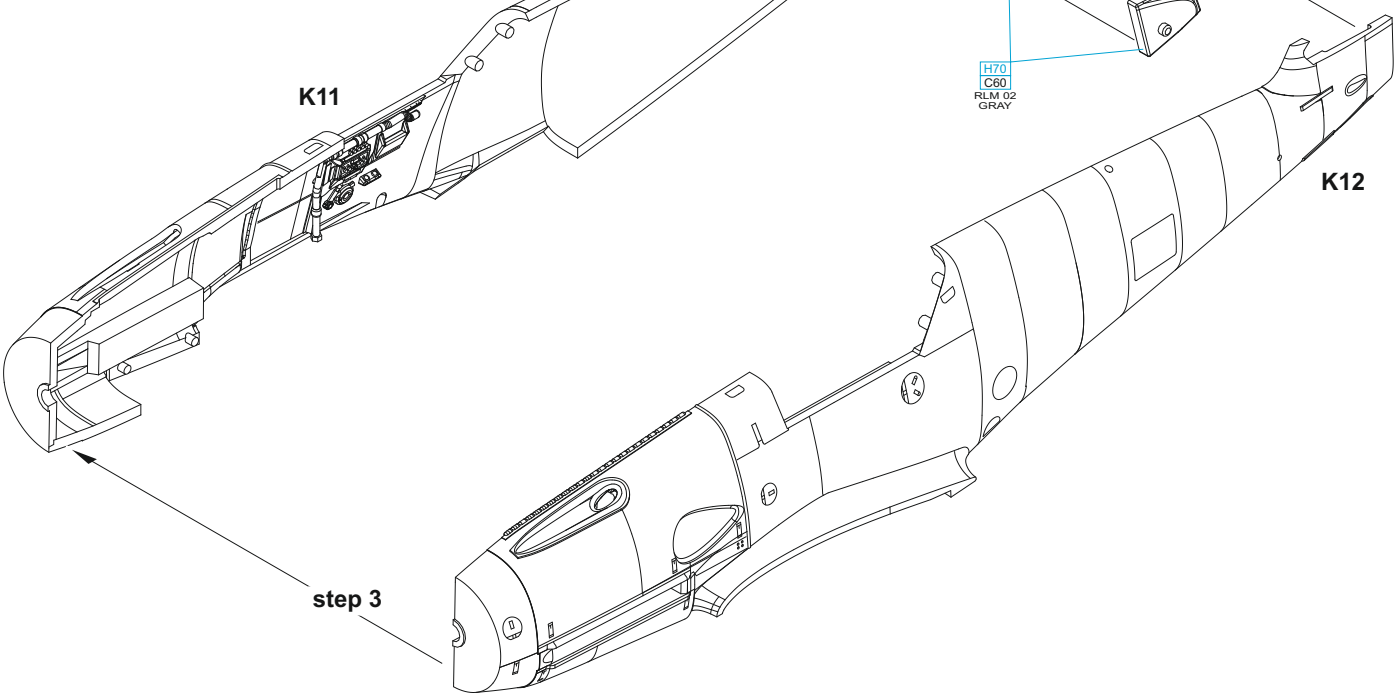
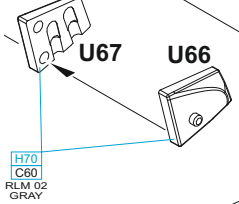
K9 port side
K10 starboard

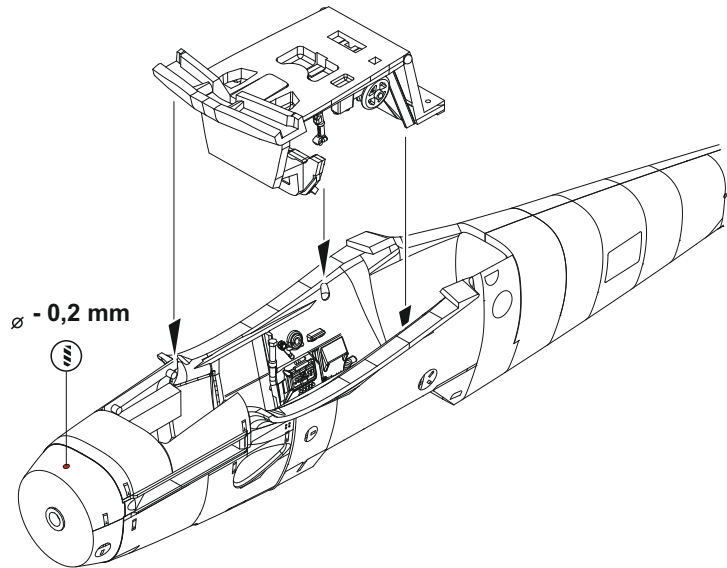
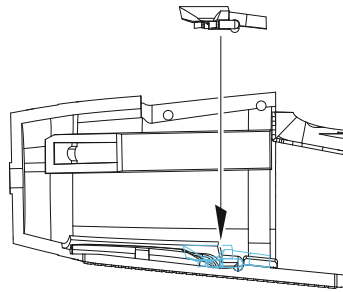
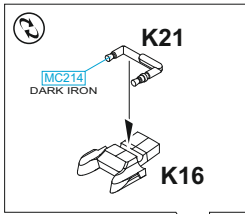


step 2

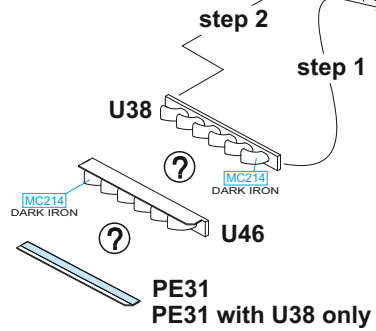
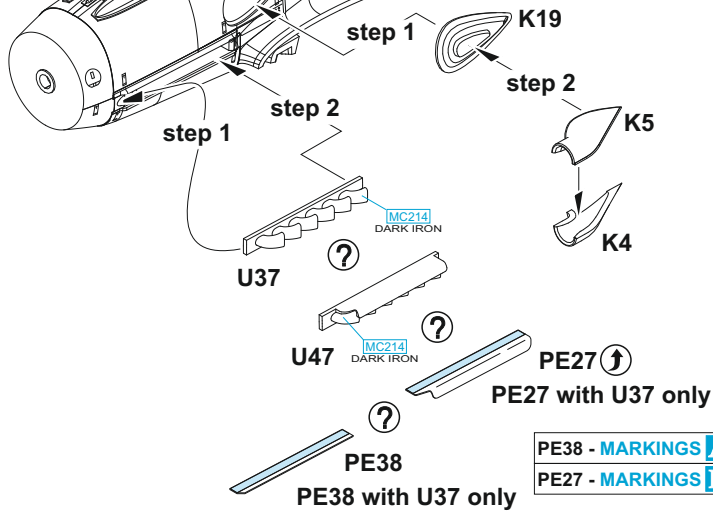
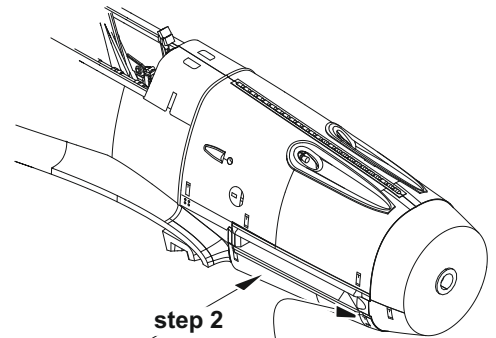
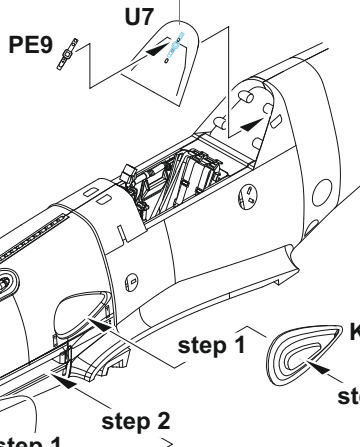
step 1

step 3



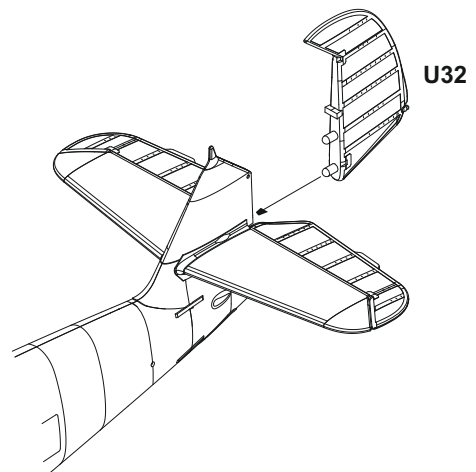
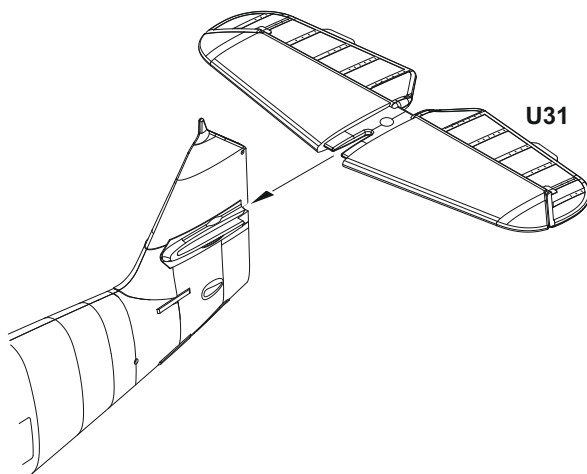


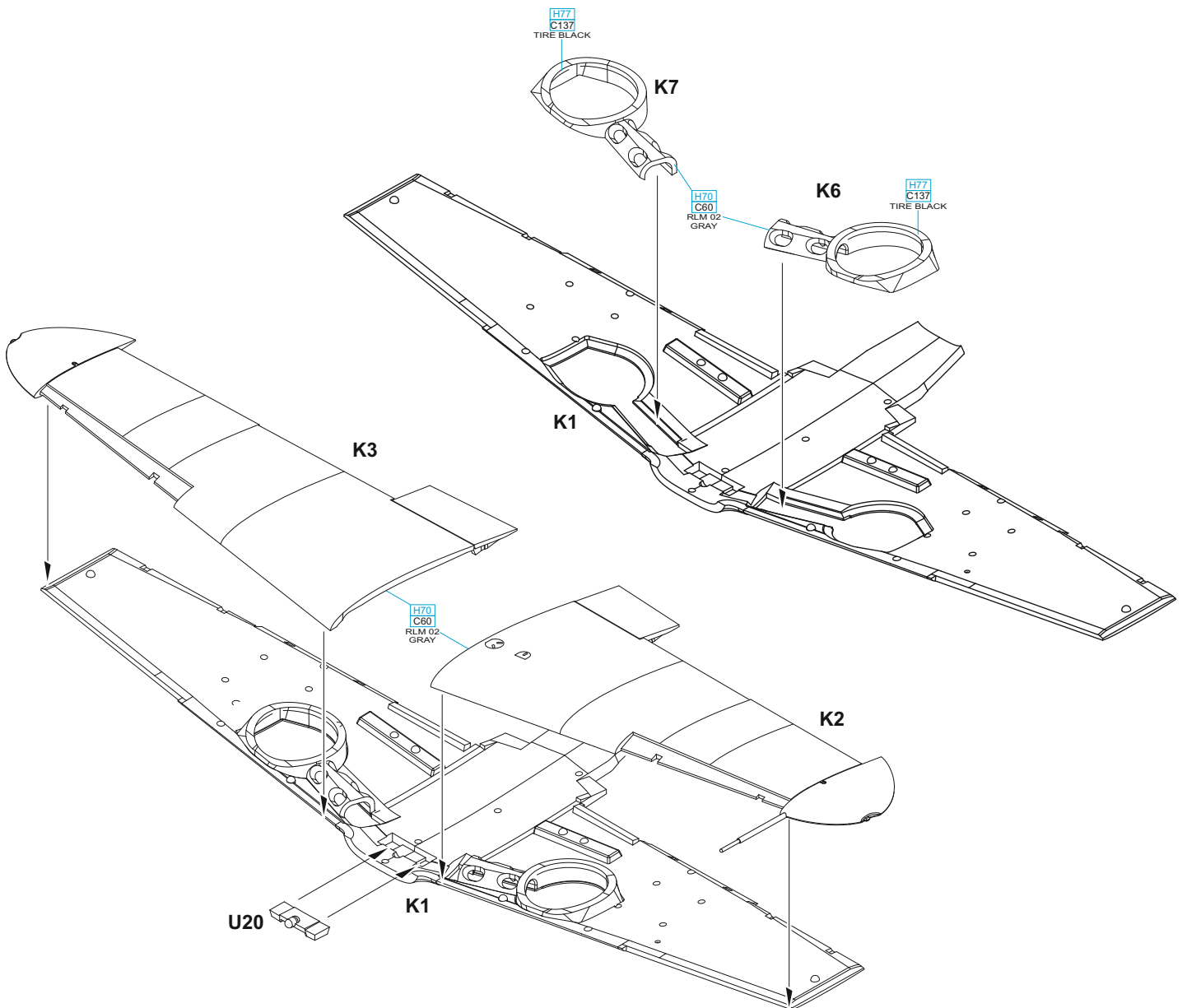
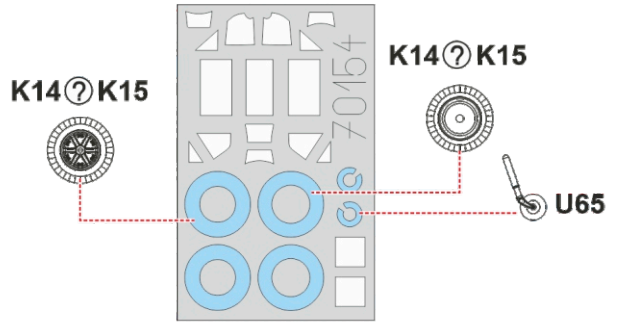
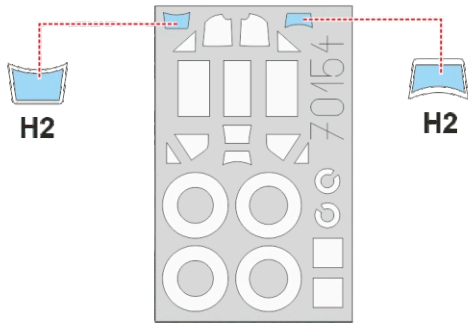
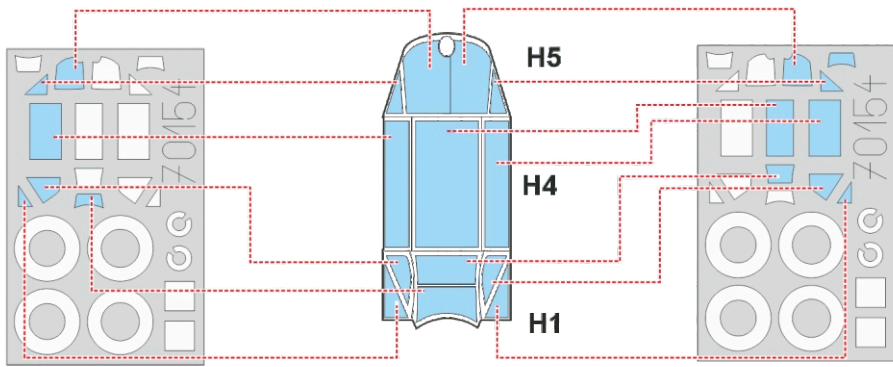
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

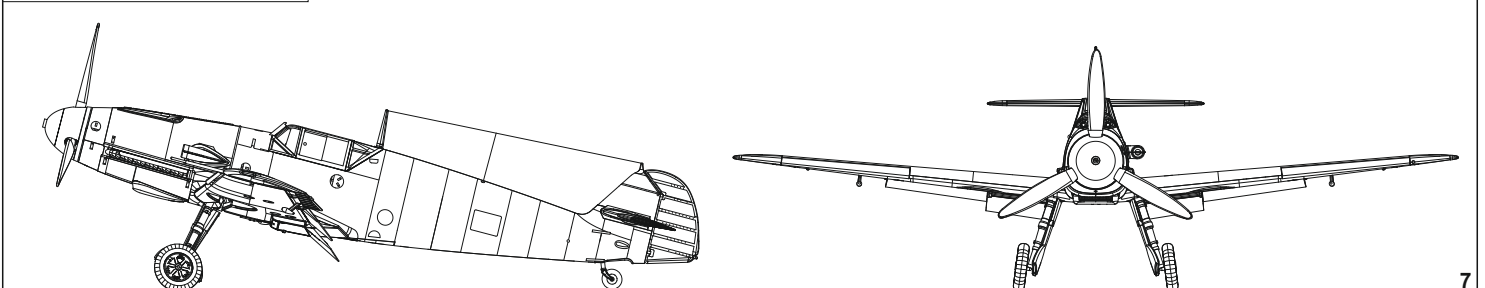
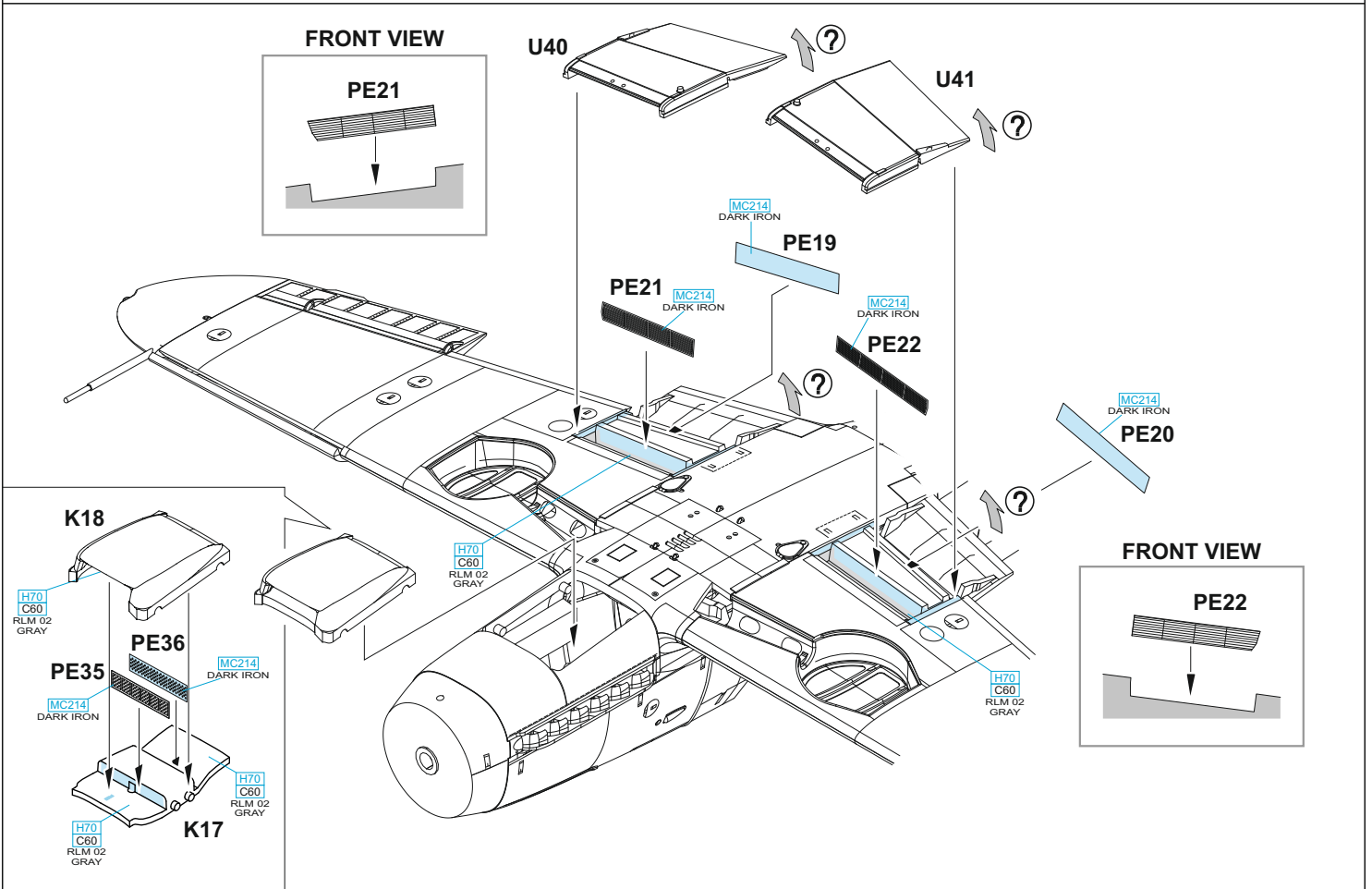
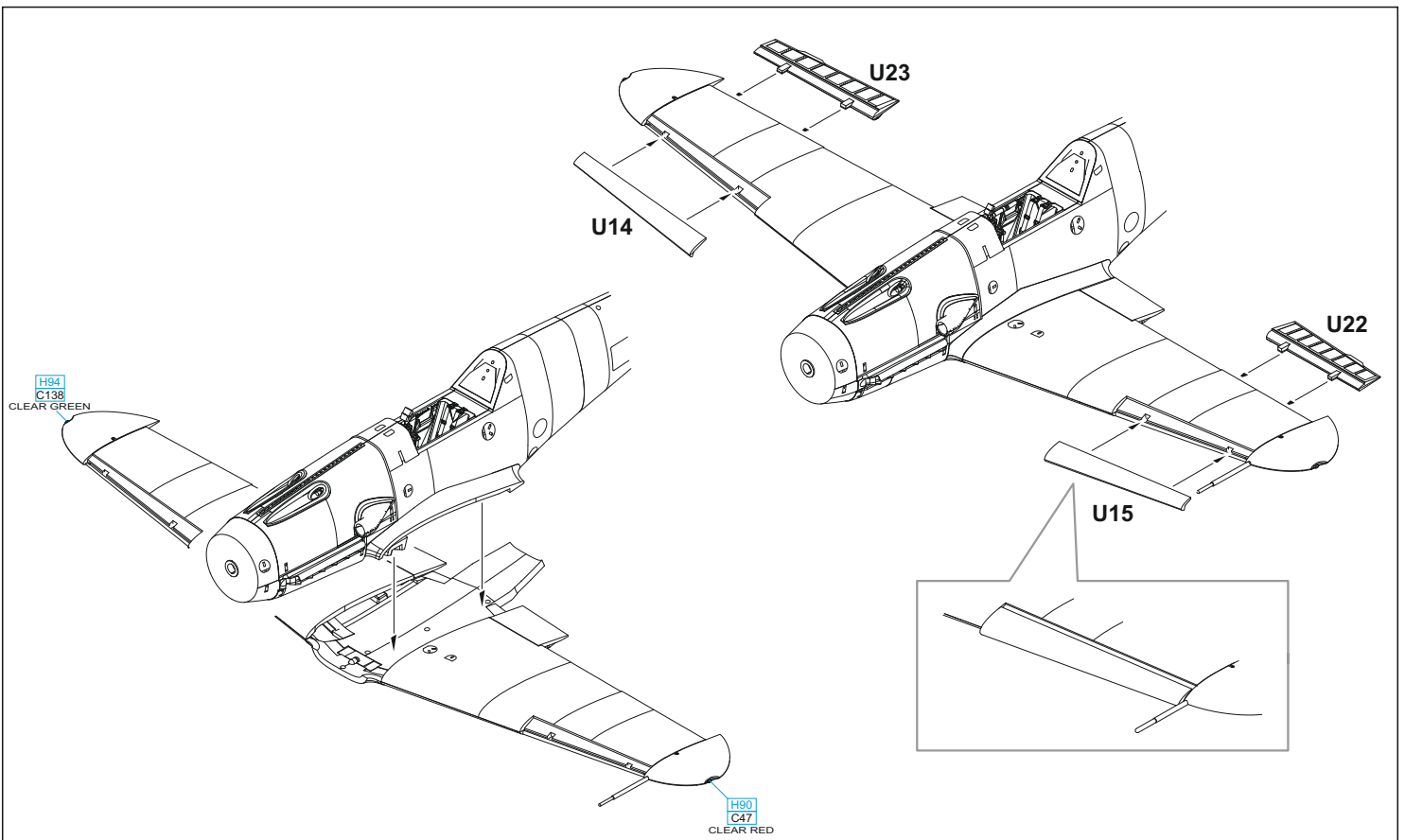


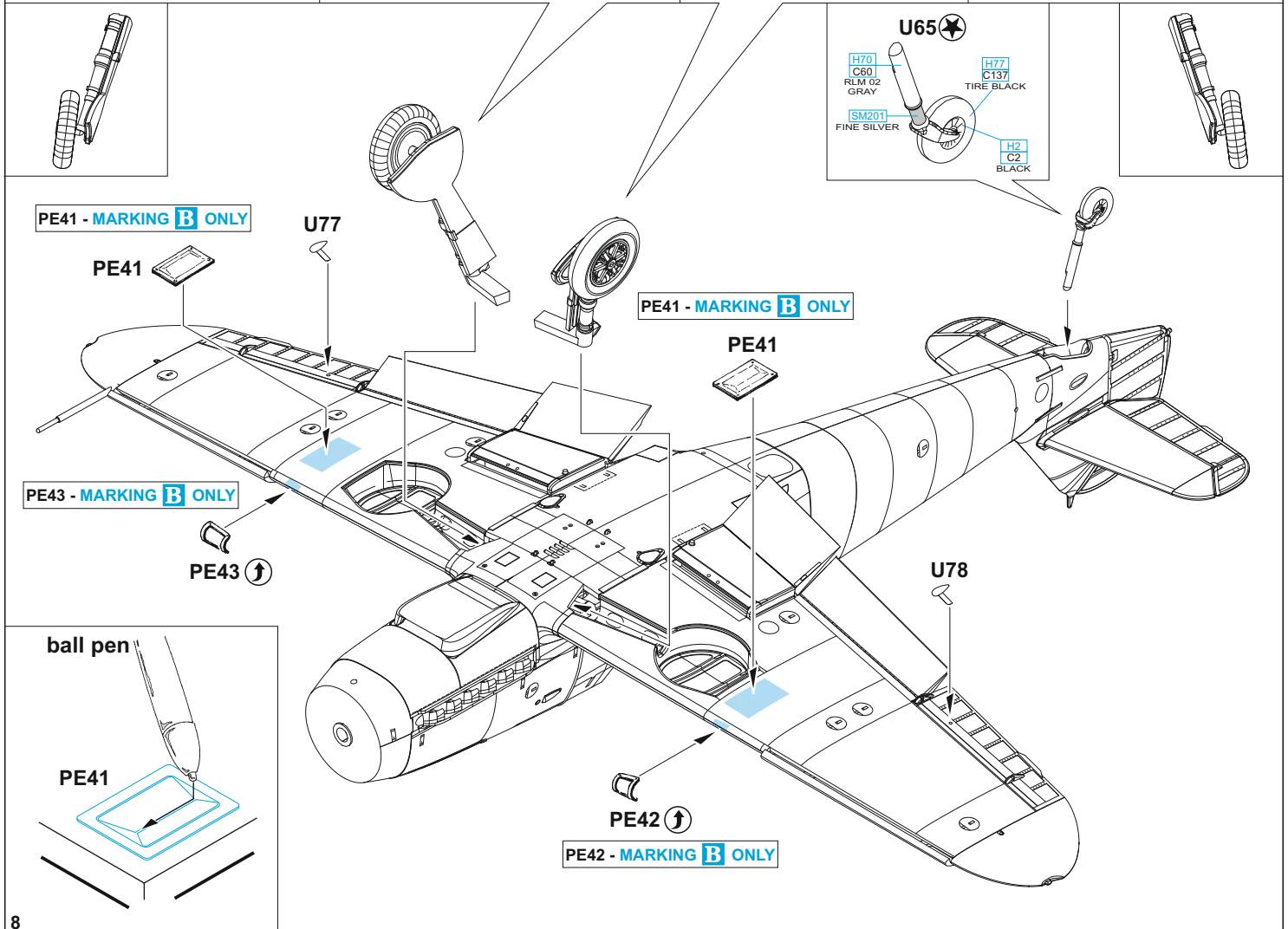
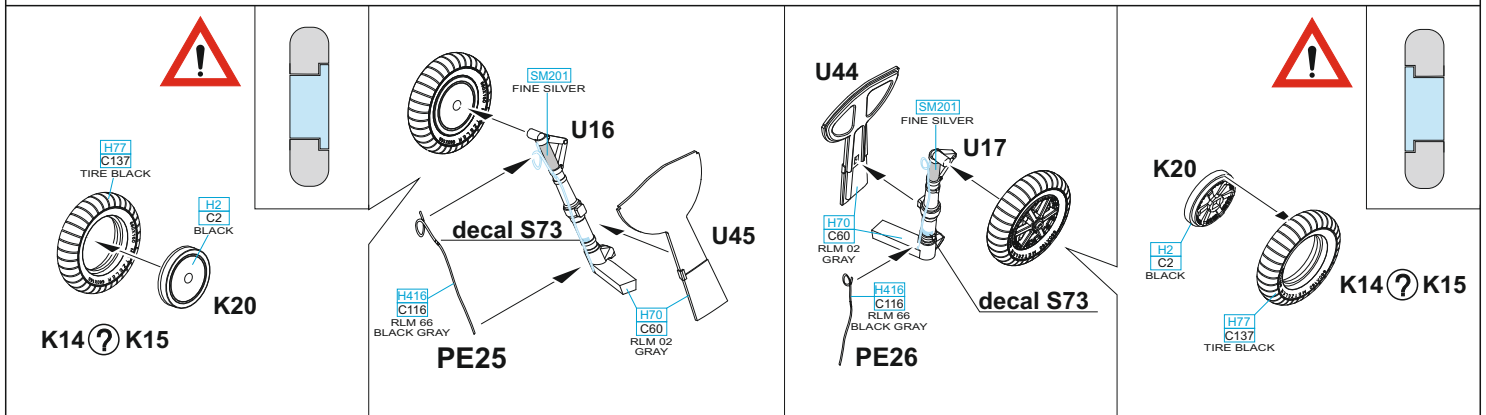
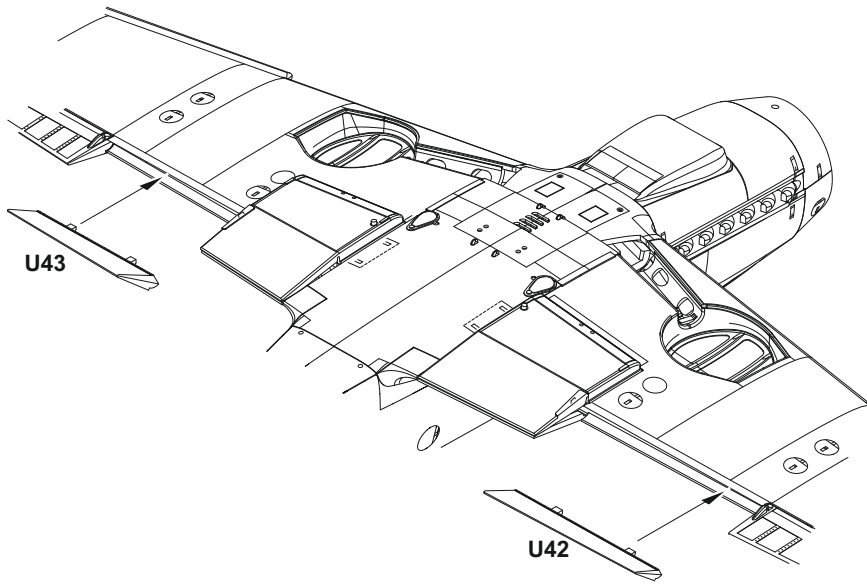
PE38 - MARKINGS **A, D, E**

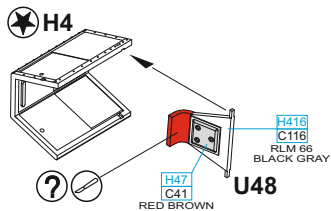
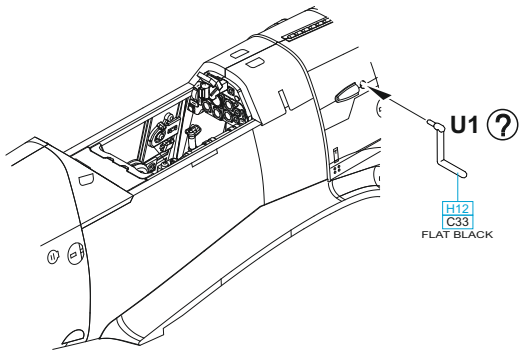
PE27 - MARKINGS **B, C, F**



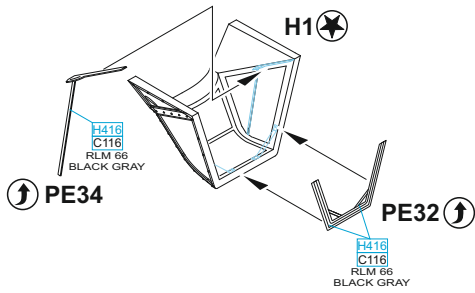
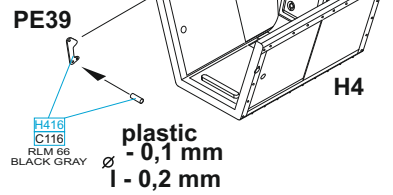
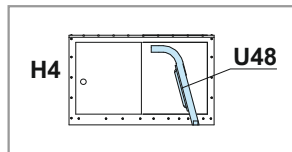




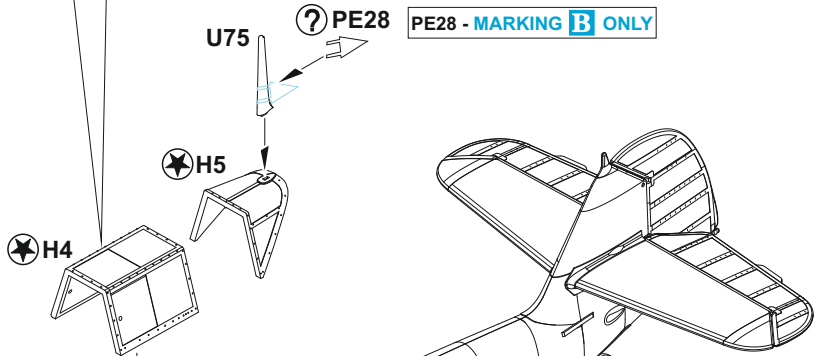




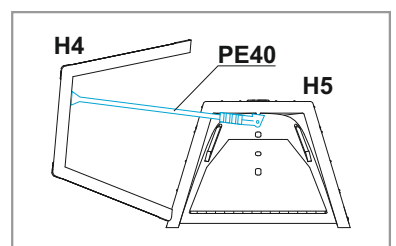
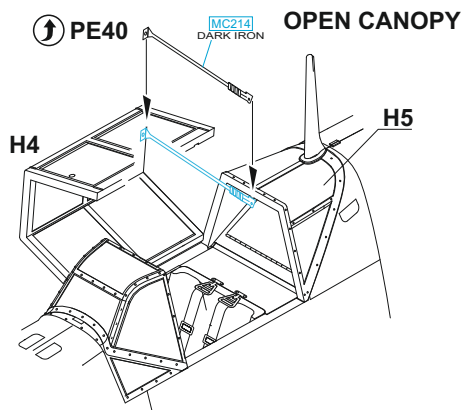
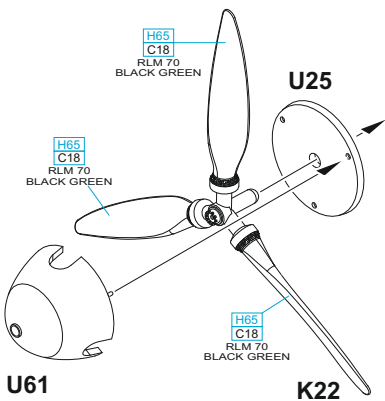
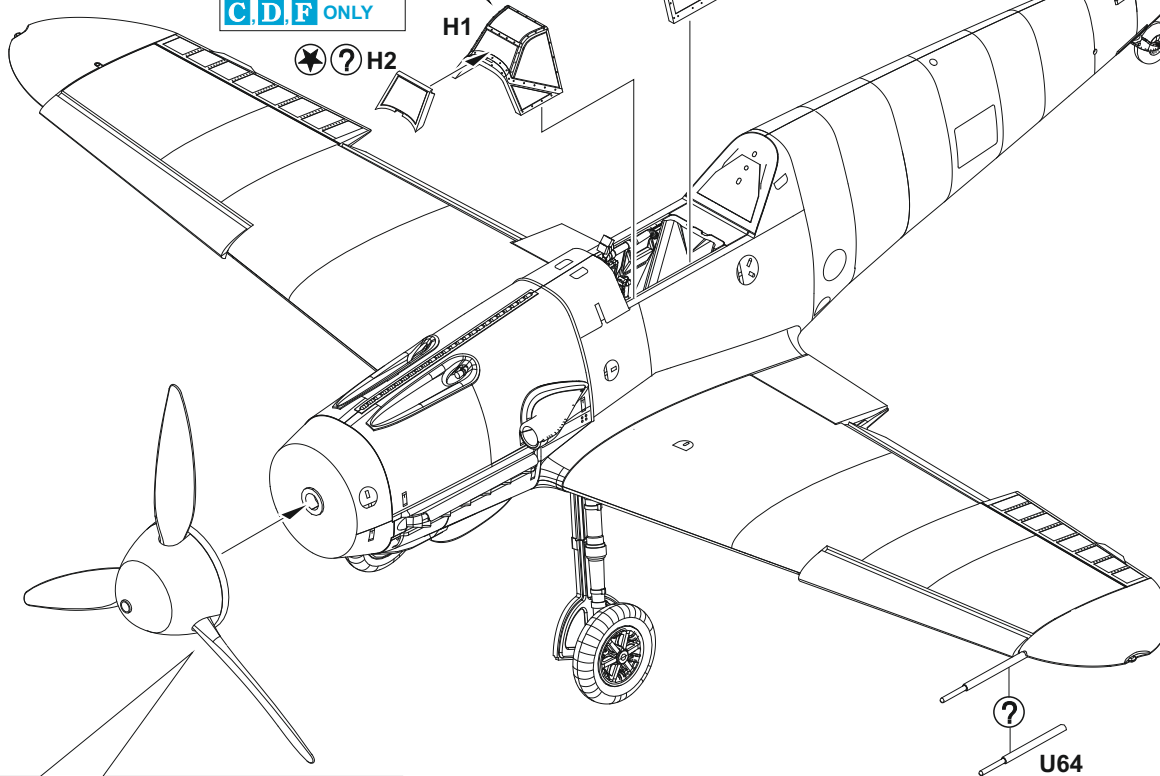
MARKING A ONLY



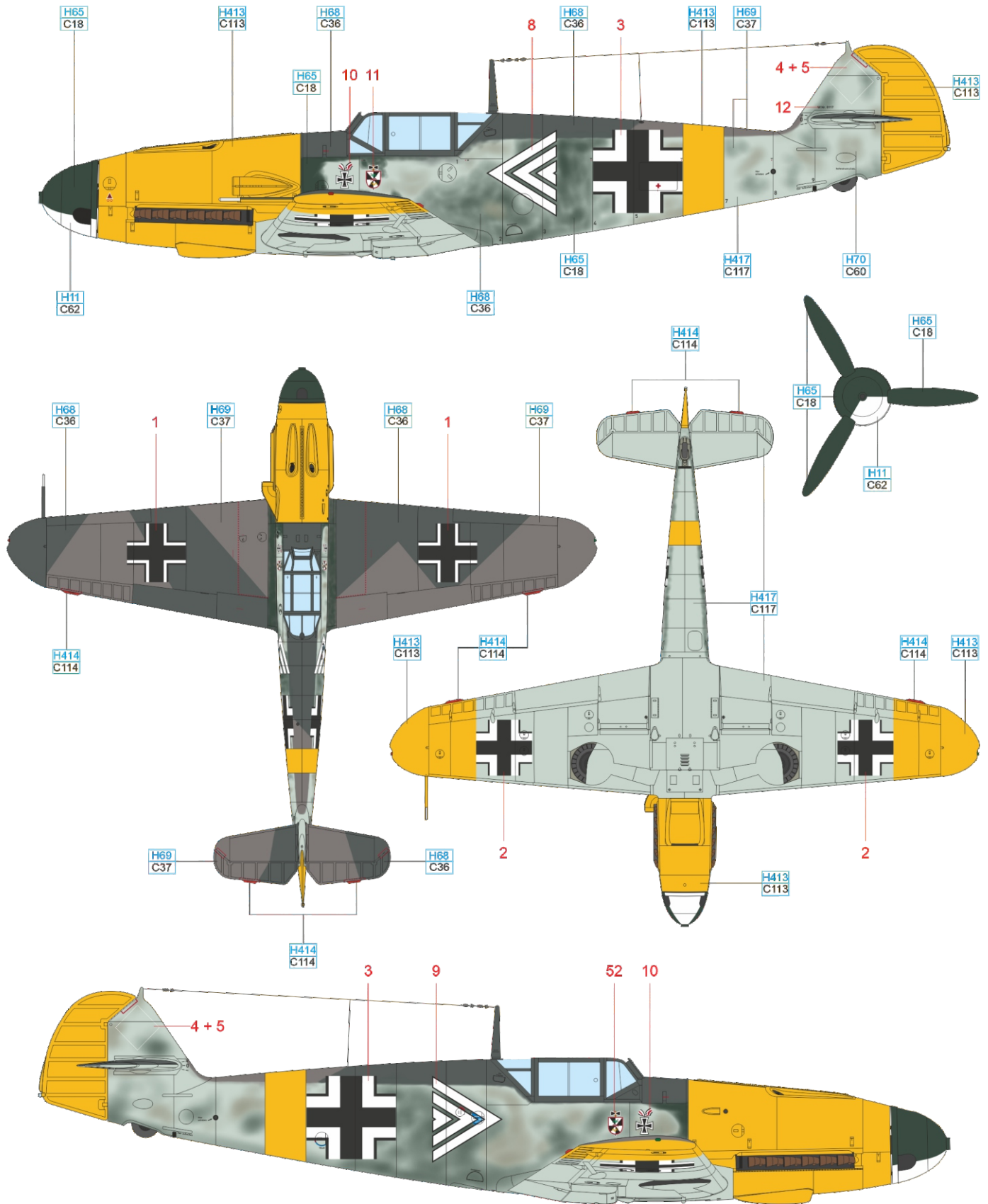
U75 ? PE28 PE28 - MARKING B ONLY



H2 - MARKINGS A, C, D, F ONLY



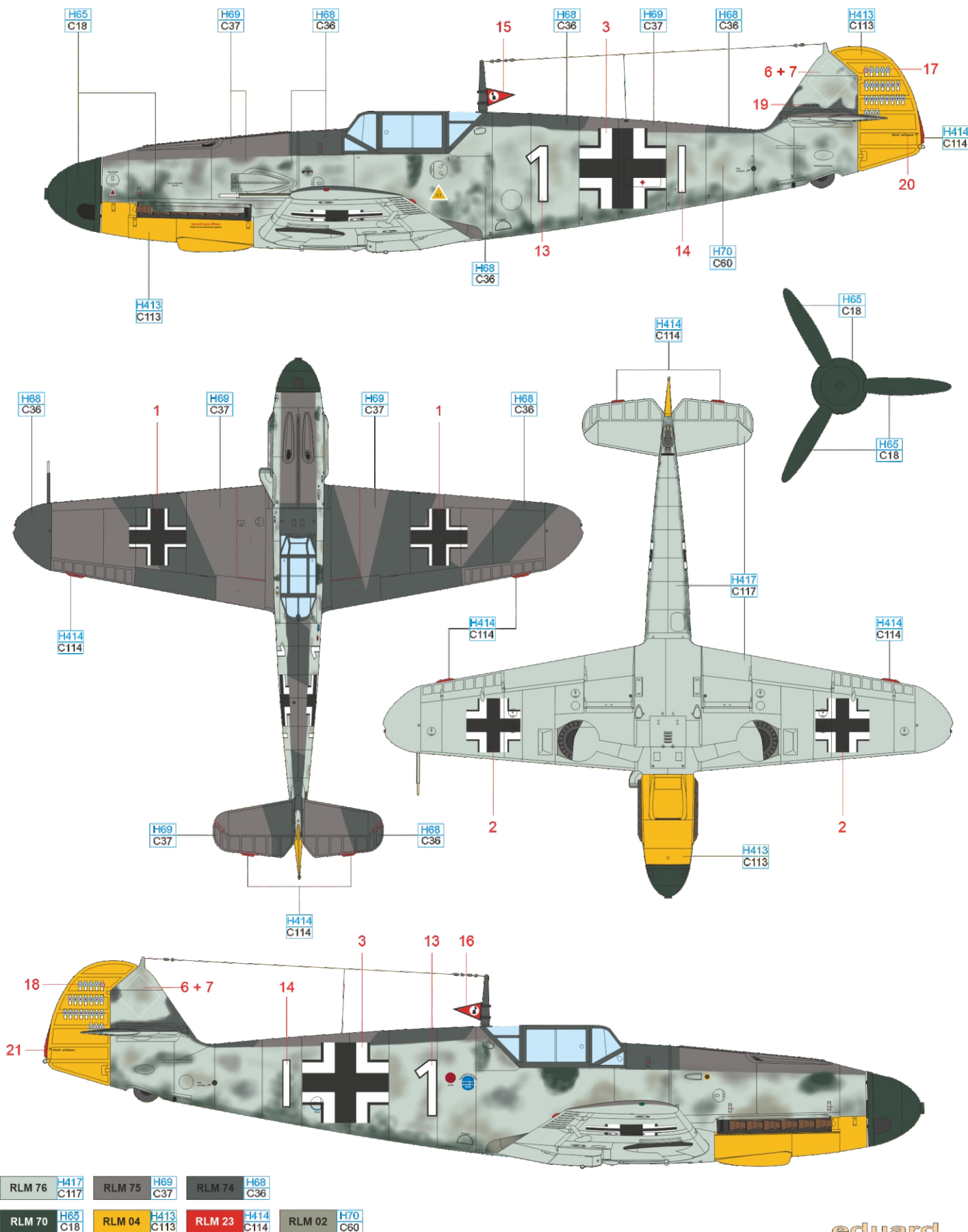
Günther „Franzl“ Lützow zahájil svou leteckou kariéru na španělském nebi, když v řadách Legion Condor během občanské války sestřelil pět nepřátelských letadel. Počet sestřelů na jeho kontě dále narůstal během 2. světové války, kdy působil v řadách JG 3, JG 51 a JV 44. Nakonec se jeho skóre zastavilo na čísle 110. Tohoto počtu vítězství dosáhl během více než 300 bojových letů. Lützovův život ukončily Thunderbolty 365th FG. Poškozená Schwalbe pilotovaná Lützowem se po zásazích zřítila do Dunaje. Za svou činnost byl Lützow vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Stroj ve standardní kamufláži tvořené barvami RLM 74/75/76 a s nestandardně provedeným označením velitele Geschwader používal Günther Lützow během počáteční fáze tažení Sovětským svazem. Kamufláž byla doplněna žlutými prvky rychlé identifikace používanými na východní frontě – žlutě zbarvenou směrovkou, pruhem na trupu, konci křídla a motorovým krytem.



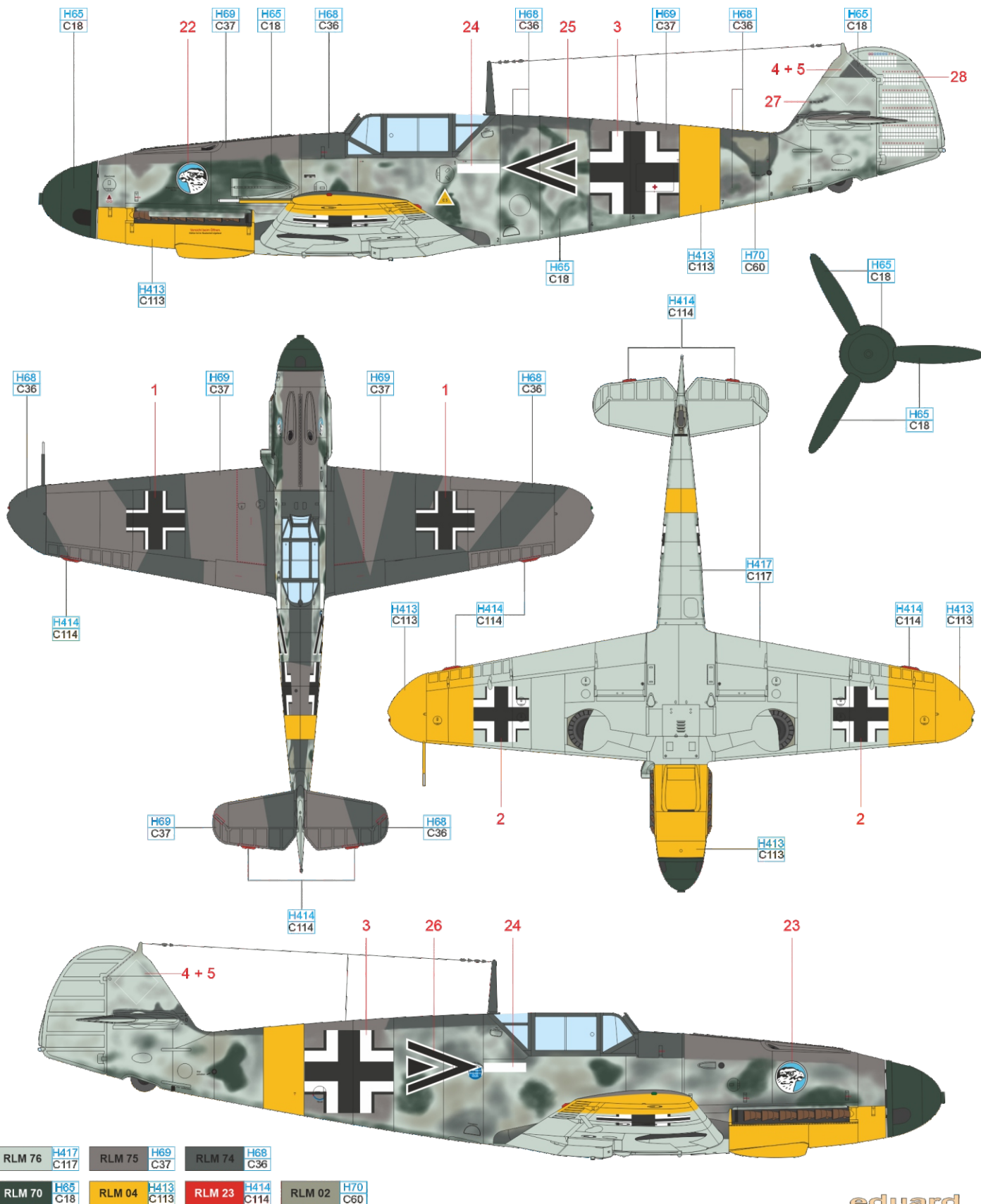
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60
FLAT WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114

B WNr. 6720, Oblt. Egon Mayer, 7./JG 2, St. Pol-Brias, Francie, září 1941

Egon Mayer bojoval po celou dobu 2. světové války v řadách slavné JG 2. Kariéru stíhače zahájil na konci roku 1939 v bojích nad Francií, pokračoval v bojích nad Británií a posléze nad okupovanou Francií, kde ji ukončili 2. března 1944 američtí piloti 358th FS na P-47 Thunderbolt. Sestřelili jej při doprovodu bombardérů poblíž města Montmédy ve Francii. Během 353 bojových akcí dosáhl Mayer 102 sestřelů, všech nad západní frontou. Za svou činnost obdržel posmrtně Rytířský kříž s dubovou ratolestí a mečí. Vyobrazený stroj pilotoval Egon Mayer v druhé polovině roku 1941 během obrany okupovaného francouzského území v bojích proti britským leteckým útokům. Mayerův „Friedrich“ byl kamuflován barvami typickými pro stíhací letadla Luftwaffe té doby, tedy RLM 74/75/76. S tímto letounem dosáhl 20. září 1941 jednoho vítězství nad Spitfirem, ale s poškozeným strojem musel přistát na břicho u Arques.

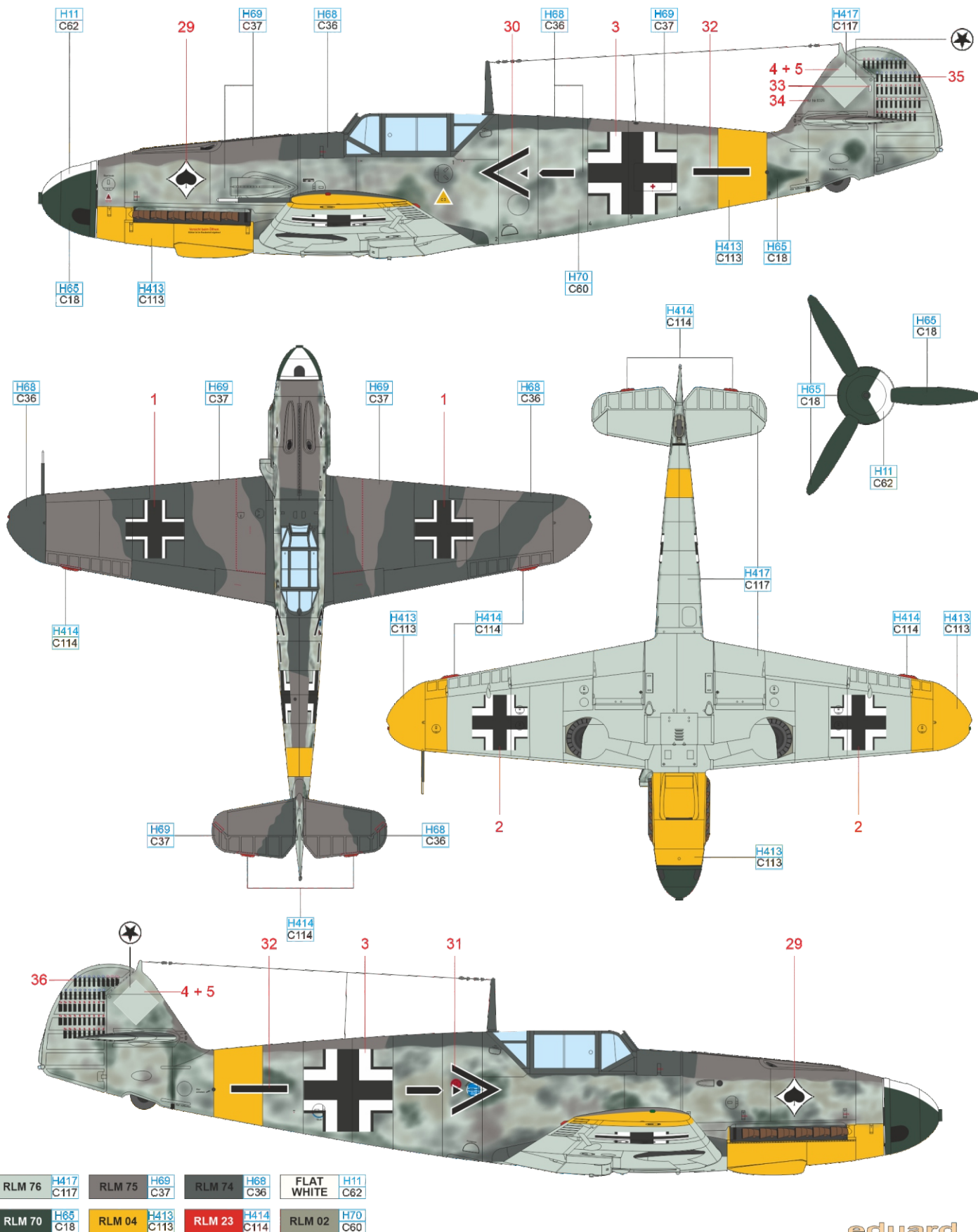


Hartmann Grasser se narodil 23. srpna 1914 v rakouském Grazu. Z politických důvodů odešel v roce 1934 žít do Německa. V roce 1936 vstoupil do Luftwaffe. Na začátku války v Polsku létal u 3./JGr 152 (3./ZG 2). V polovině září 1939 byla jednotka přesunuta na francouzské hranice a Grasser tam sestřelil francouzský pozorovací balón. První sestřel letounu zaznamenal 24. září 1939, jeho obětí se stal francouzský Curtiss H75. V bojích nad Francií a v Bitvě o Británii dosáhl celkem šesti sestřelů a v říjnu 1940 byl přidělen ke štábu JG 51. Během prvního dne operace Barbarossa sestřelil Grasser Tupolev SB-2 a v následujících měsících počet jím sestřelených sovětských letadel narůstal. V srpnu se stal Grasser velitelem 5./JG 51, měsíc nato byl vyznamenán Rytířským křížem a převzal velení nad II./JG 51. Když pak 24. ledna 1942 dosáhl svého 45. sestřelu, byl při tom sám sestřelen a utrpěl vážné zranění oka. Léčil se do května 1942 a 21. května 1942 zaznamenal svůj 50. sestřel. V listopadu 1942 byl převelen s II./JG 51 do Tuniska. Grasser dosáhl celkem 103 vítězství, přičemž od června 1943 působil ve vyšších štábních funkcích. Po válce byl až do roku 1949 v sovětském zajetí. Jeho stroj z východní fronty měl kamufláž barvami RLM 74/75/76. Na přídí byl namalován znak JG 51 a s ním nesl stroj štábní označení a identifikační prvky východní fronty. Z levé strany na směrovce byly namalovány symboly sestřelů.

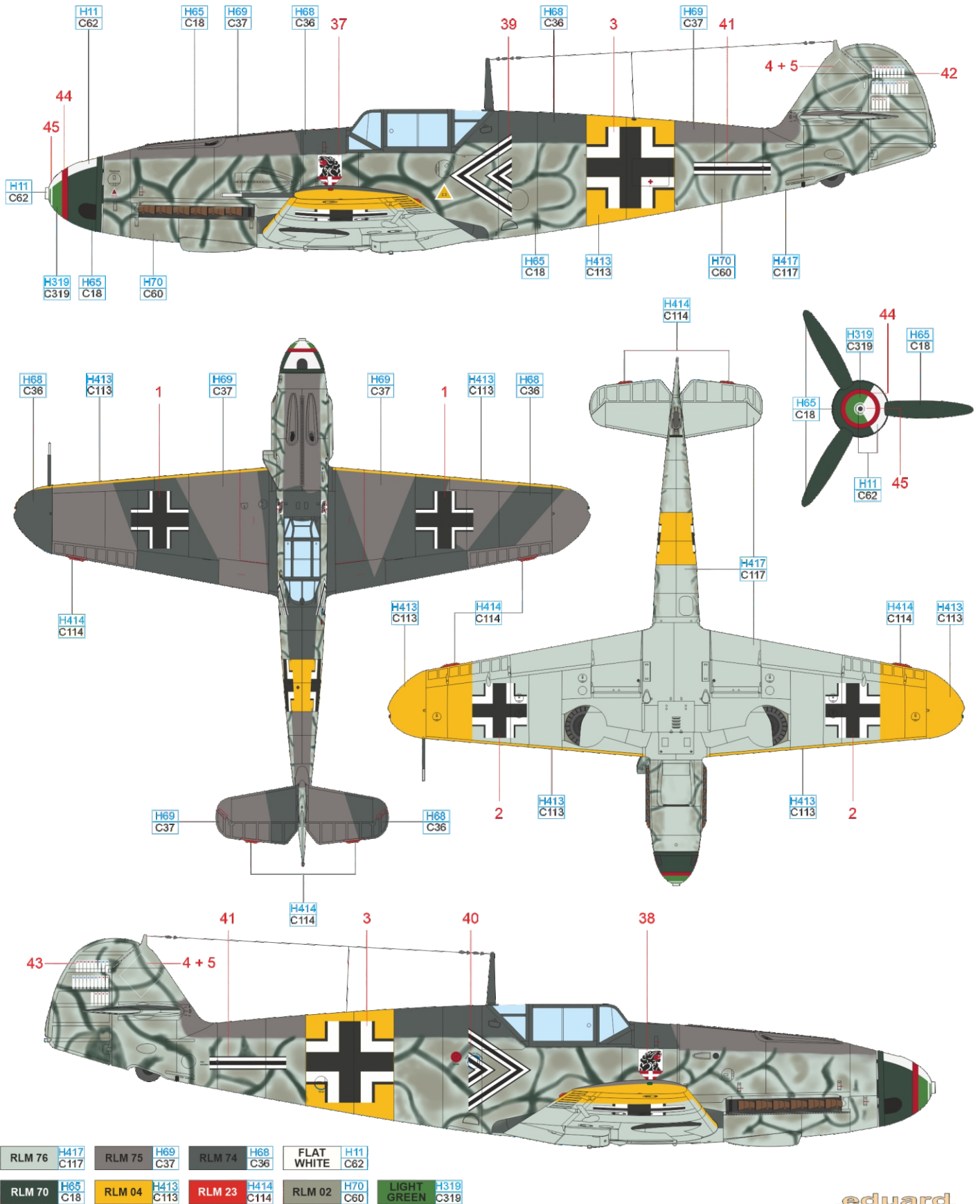


D WNr. 8326, Maj. Günther von Maltzahn, JG 53, Bílá Cerekev, SSSR, červenec 1941

Günther „Henri“ von Maltzahn se narodil 20. října 1910 v pomořanském Wodargu. Vojenskou kariéru zahájil v roce 1931 u jezdeckého pluku, ale v roce 1935 byl převelen k Luftwaffe. Na začátku války 1939 byl v hodnosti Hauptmann velitelem II./JG 53. Po dosažení deseti vítězství byl v říjnu 1940 povýšen na Majora a jmenován Kommodorem JG 53. Na konci roku byl vyznamenán Rytířským křížem. Po útoku na SSSR dosáhl 24. července 1941 svého 42. vzdušného vítězství a k Rytířskému kříži obdržel Dubovou ratolest. Od podzimu 1941 až do června 1943 vedl svou eskadru při bojích ve Středomoří. Při leteckém boji nad Maltou byl 11. května 1942 sestřelen u Valetty a z moře jej zachránila osádka Dornieru Do 24. Celkem docílil Maltzahn 68 vítězství. Velení nad JG 53 se musel vzdát po onemocnění malárií a až do konce války sloužil ve vyšších štábních funkcích v Itálii a v Německu. Patřil mezi nejvýznamnější osobnosti Luftwaffe a neváhal se veřejně kriticky vyjadřovat na adresu německého velení. Zemřel v červnu 1953 v Düsseldorfu. Jeho stroj měl kamufláž provedenou barvami RLM 74/75/76. Na přídi byl znak JG 53 plus štábní označení a identifikační prvky východní fronty. Z obou stran na směrovce byly namalovány symboly sestřelů.

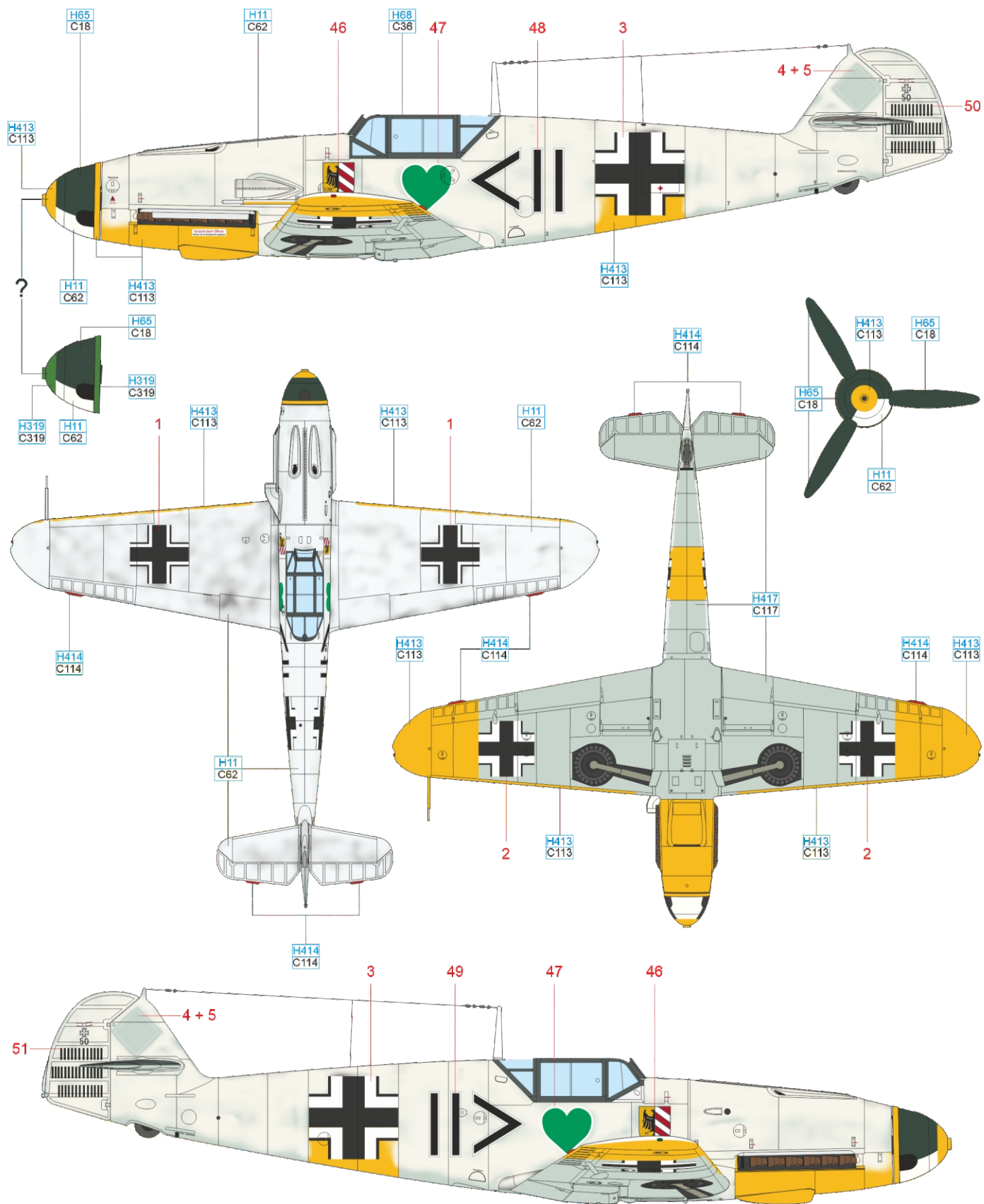


Dietrich Adolf „Dieter“ Hrabak se narodil 19. prosince 1914 v Gross-Deubenu nedaleko Lipska. Původně sloužil u námořnictva a v roce 1935 vstoupil do Luftwaffe. Na počátku války velel I./JG 76, při polském tažení byl 3. září 1939 sestřelen, zajetí však unikl. Prvního vzdušného vítězství dosáhl 13. května 1940, kdy sestřelil francouzský dvoumotorový průzkumný Potez 630. Celkem ve francouzské kampani dosáhl šesti sestřelů. V Bitvě o Británii zaznamenal jako velitel II./JG 54 celkem 10 sestřelů a v říjnu 1940 byl vyznamenán Rytířským křížem. Na východní frontě létal od prvního dne útoku na SSSR. Z tohoto období pochází zobrazený stroj, který byl kamuflován barvami RLM 74/75/76 a na bocích byl ztmaven skvrnami RLM 02 a pruhy RLM 70. Z obou stran byly před čelním štítkem namalovány znak II./JG 54, štábní označení a identifikační prvky východní fronty. Z obou stran na směrovce byly namalovány symboly sestřelů. Hrabak byl v listopadu 1942 jmenován Kommodorem JG 52 bojující v jižní části východní fronty a 2. srpna 1943 dosáhl svého stého vítězství. V listopadu byl vyznamenán Dubovou ratolestí. V říjnu 1944 se stal Kommodorem JG 54 a na konci války se mu podařilo evakuovat významnou část této jednotky z Kuronska v Pobaltí. Celkem docílil 125 vítězství. Po válce se podílel na vzniku Bundeswehru a do výsluhy odešel v roce 1970 jako Generalmajor ve funkci Gen.der Kampffliegerverbände im Führungsstab der Luftwaffe.



F Hptm. Hans Philipp, I./JG 54, Krasnogvardějsk, SSSR, březem 1942

Hans „Fips“ Philipp, eso s 206 sestřely, jichž dosáhl během přibližně 500 bojových letů, se narodil 17. března 1917 v Míšní. Do Luftwaffe vstoupil v roce 1936 a na počátku 2. světové války sloužil u I./JG 76, v červenci 1940 přejmenované na II./JG 54. S touto jednotkou se zúčastnil bojů nad Británií, Balkánem i operace Barbarossa. Stroji používaný Hansem Philippem v zimě roku 1942 v bojích v okolí Leningradu byl pro přizpůsobení se zimním podmínkám přetřen na horních a bočních plochách bílou barvou. Na trupu nesl označení velitele Gruppe a emblémy značící příslušnost ke II. Gruppe, u které sloužil předtím, než převzal I./JG 54. Na obou stranách směrovky byla zaznamenána Philippova vítězství v podobě symbolů sestřelů (Abschussbalken). Kryty podvozku byly kvůli zanášení sněhem demontovány. V dubnu 1943 byl Philipp jmenován velitelem JG 1, v jejíž řadách byl 8. října 1943 sestřelen a zahynul při nezdářeném pokusu o záchranu pomocí padáku. Za svoje úspěchy v boji byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a mečí.



RLM 76	H417	RLM 23	H414	RLM 70	H65
	C117		C114		C18
FLAT WHITE	H11	RLM 04	H413	LIGHT GREEN	H319
	C62		C113		C319
				RLM 74	H68
					C38

