Bf 108

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

item No. 8078

ProfiPACK edition

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. Německo hodlalo do ní chtělo přihlásit tým, který by létal se zcela novým sportovním letounem. Jeho konstrukce byla zadána společnosti Bayerische Flugzeugweke AG (BFW), jejímž šéfkonstruktérem a spoluvlastníkem byl Willi Messerschmitt. Ten již měl za sebou několik úspěšných konstrukcí sportovních i dopravních letounů, ale také jednu 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. Milchova zášť znemožňovala společnosti BFW přístup ke státním zakázkám a z toho plynoucí potíže vedly v roce 1933 k bankrotu a restrukturalizaci firmy.
Díky aktivitám ředitele firmy 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 třílistou 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 křidélka 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 předsériových 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 vrtuli 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, změn doznal 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 francouzské společnosti 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 vzdálenosti 2500 km 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 přidělence 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 plánů 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 započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobre větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

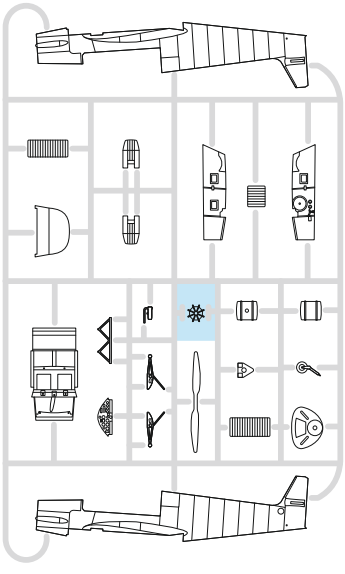
INSTRUCTION SIGNS ✶ INSTR. SYMBOLY ✶ INSTRUKTION SINNBILDEN ✶ SYMBOLES ✶ 記号の説明

OPTIONAL VOLBA | BEND OHNOUT | SAND BROUSIT | OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR | SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ | REMOVE ODŘÍZNOUT | REVERSE SIDE OTOČIT | APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

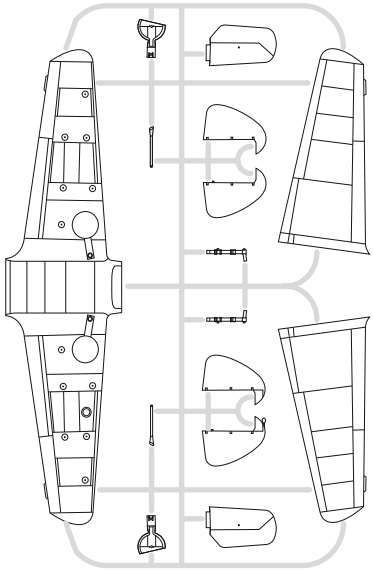
PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS ✶ DÍLY ✶ TEILE ✶ PIÈCES ✶ 部品

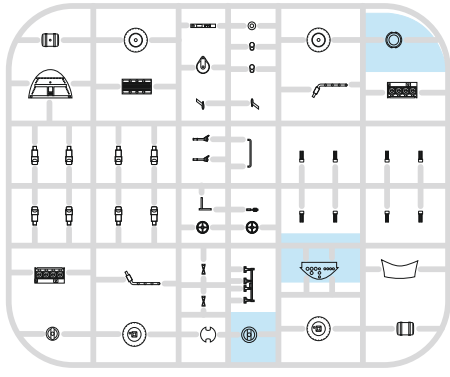
A>



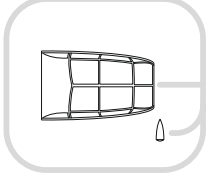
B> PLASTIC PARTS



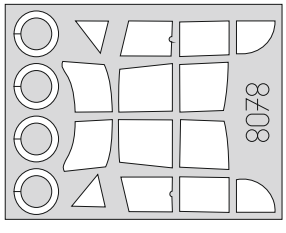
C>



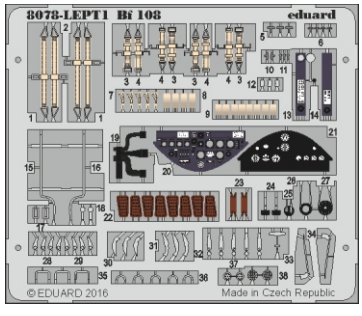
D>



eduard MASK



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

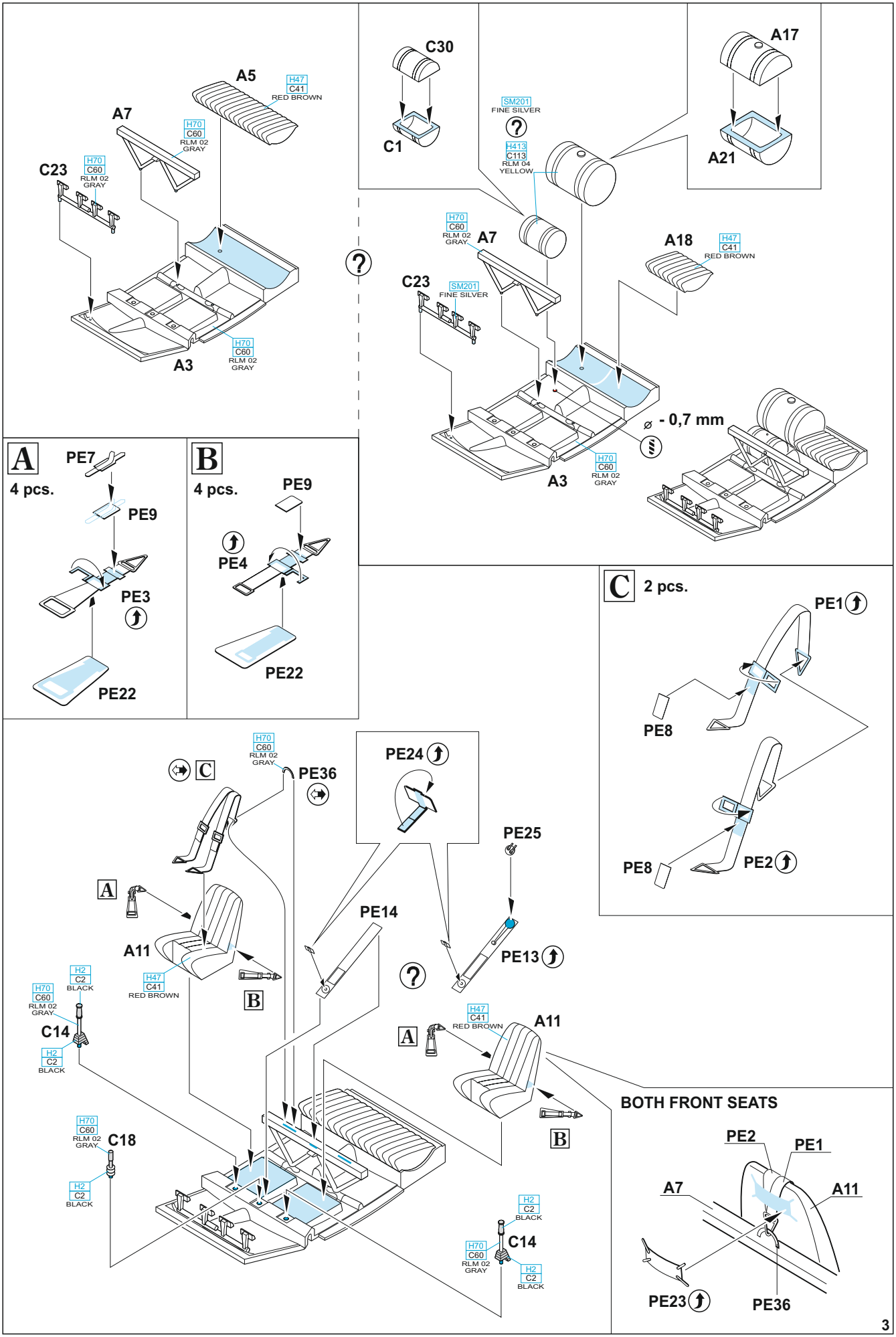


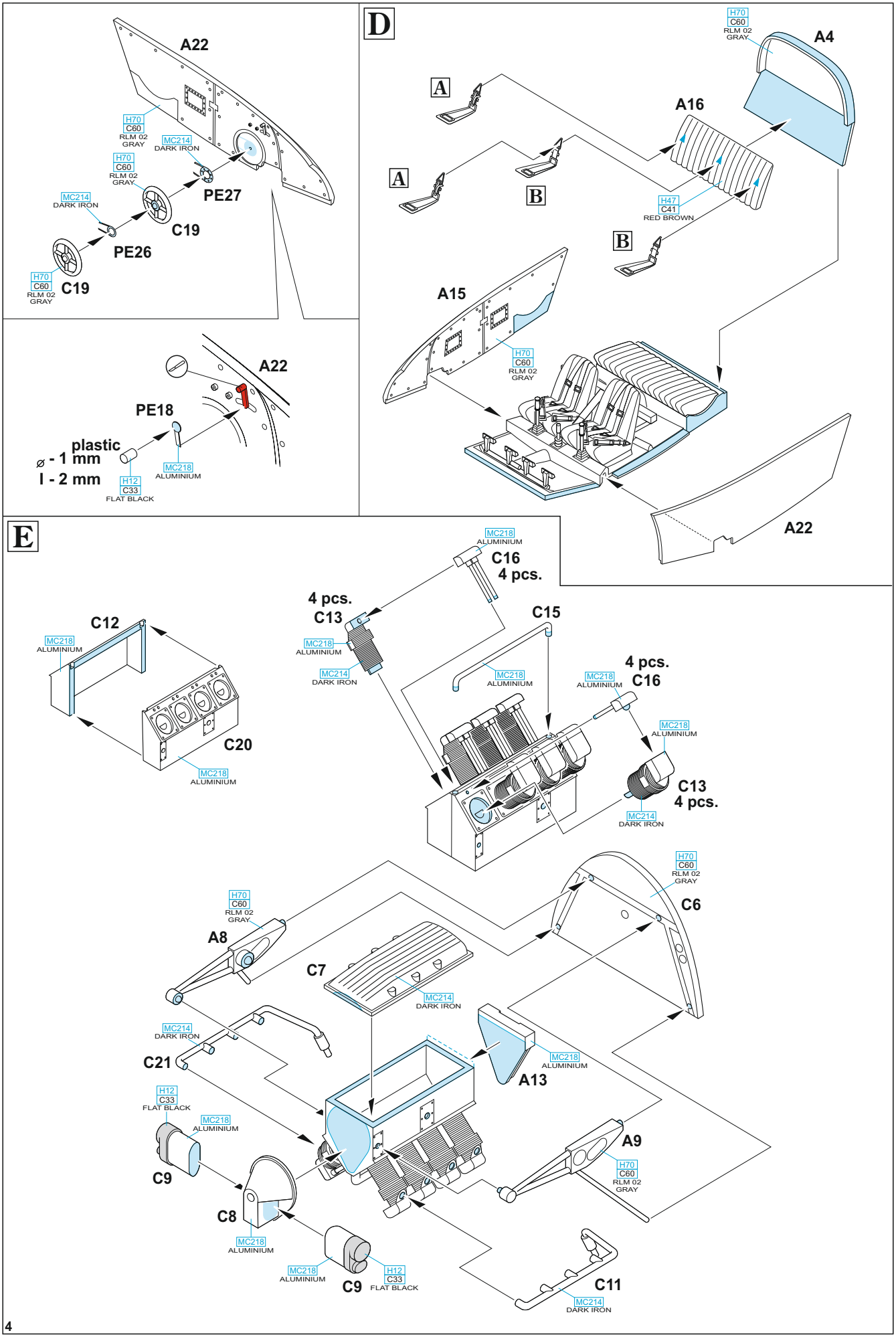
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

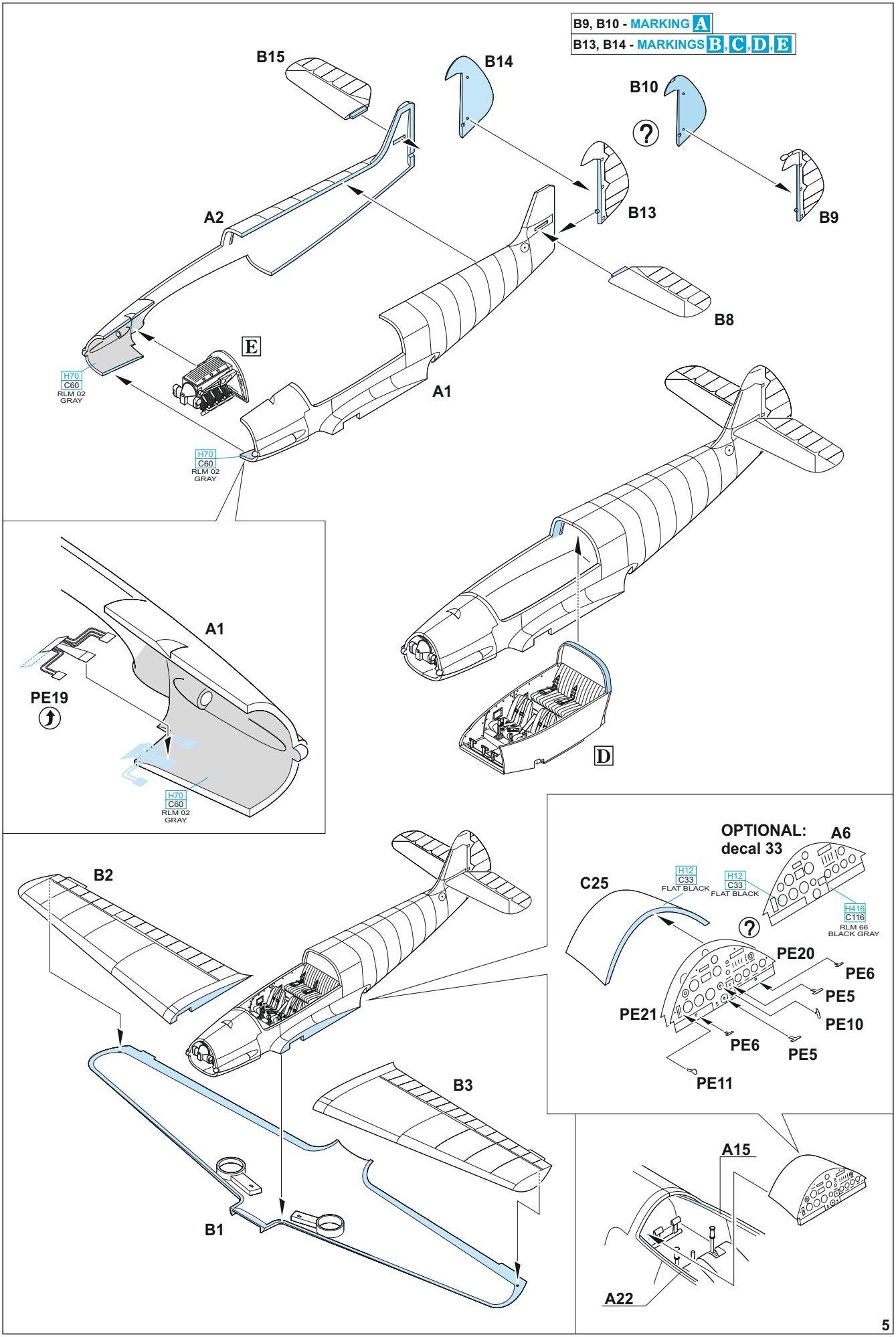
COLOURS ✶ BARVY ✶ FARBEN ✶ PEINTURE ✶ 色

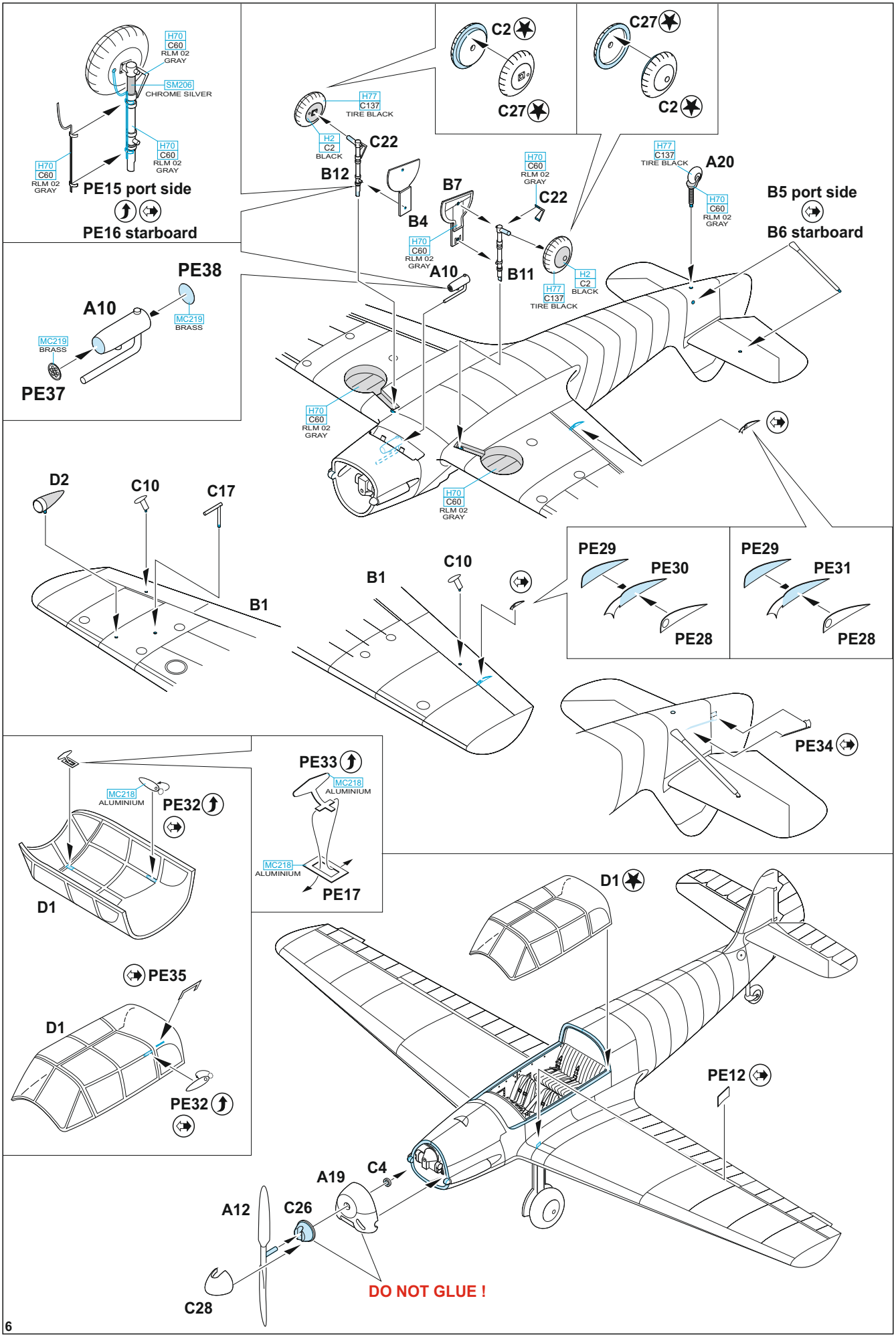
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H34		CREAM YELLOW
H36	C15	DARK GREEN
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H61	C35	IJA GRAY
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C19	RLM79 SANDY BROWN
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H303	C303	GREEN
H308	C308	GRAY
H406	C406	CHOCOLATE BROWN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H420	C420	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2
SM206		CHROME SILVER


A5
H47
C41
RED BROWN
A7
H70
C60
RLM 02
GRAY
C23
H70
C60
RLM 02
GRAY
A3
H70
C60
RLM 02
GRAY
C30
C1
SM201
FINE SILVER
H413
C113
RLM 04
YELLOW
A17
A21
A7
A18
H47
C41
RED BROWN
C23
SM201
FINE SILVER
A3
⌀ - 0,7 mm
A
4 pcs.
PE7
PE9
PE3
PE22
B
4 pcs.
PE9
PE4
PE22
C
2 pcs.
PE1
PE8
PE8
PE2
PE24
PE36
PE25
PE14
PE13
A11
C14
C18
BOTH FRONT SEATS
PE2
PE1
A7
A11
PE23
PE36

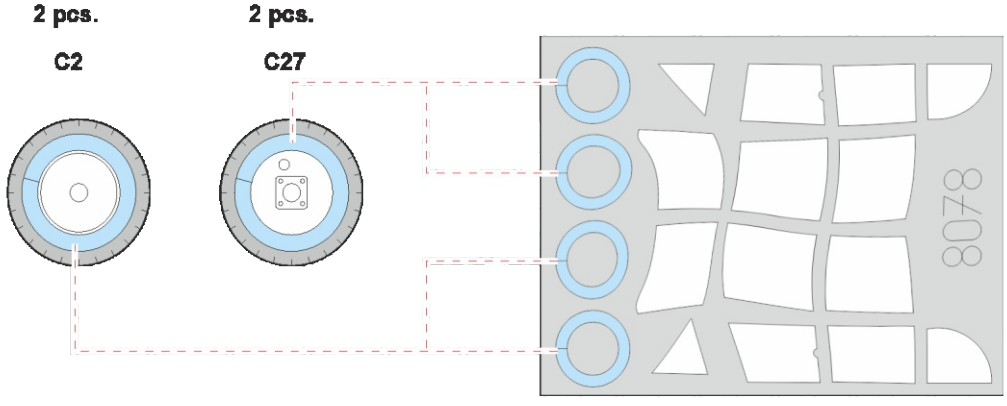

A22
H70 C60 RLM 02 GRAY
MC214 DARK IRON
PE27
C19
PE26
C19
A22
PE18
plastic
⌀ - 1 mm
l - 2 mm
H12 C33 FLAT BLACK
MC218 ALUMINIUM
D
A
A
B
B
A16
A4
H47 C41 RED BROWN
A15
A22
E
C12
C20
C16 4 pcs.
4 pcs. C13
C15
4 pcs. C16
C13 4 pcs.
A8
C7
C6
C21
A13
C9
C8
C9
A9
C11

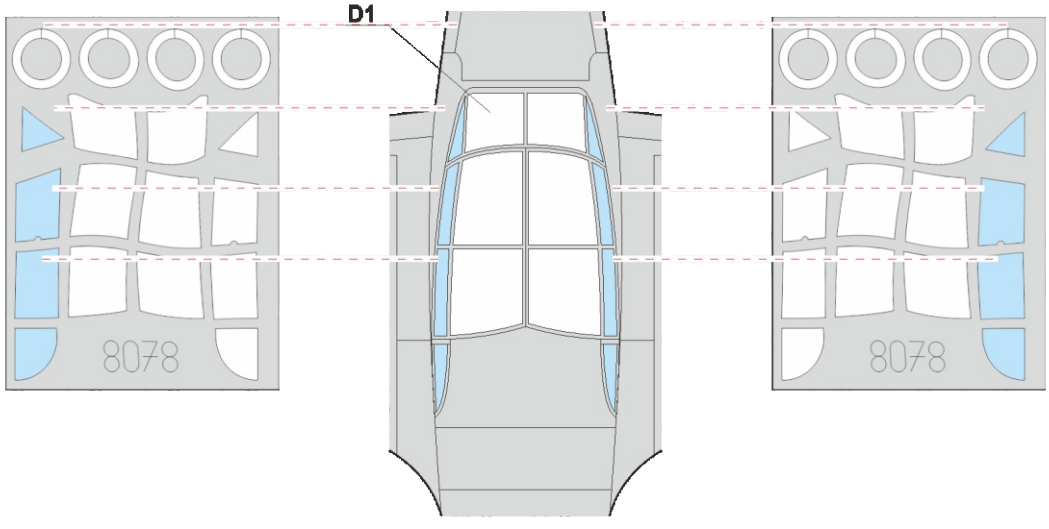

B9, B10 - MARKING A
B13, B14 - MARKINGS B, C, D, E
B15
B14
B10
B13
B9
B8
A2
A1
E
H70
C60
RLM 02
GRAY
H70
C60
RLM 02
GRAY
A1
PE19
H70
C60
RLM 02
GRAY
D
B2
B3
B1
OPTIONAL:
decal 33
A6
C25
H12
C33
FLAT BLACK
H12
C33
FLAT BLACK
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
PE20
PE6
PE5
PE21
PE10
PE6
PE5
PE11
A15
A22

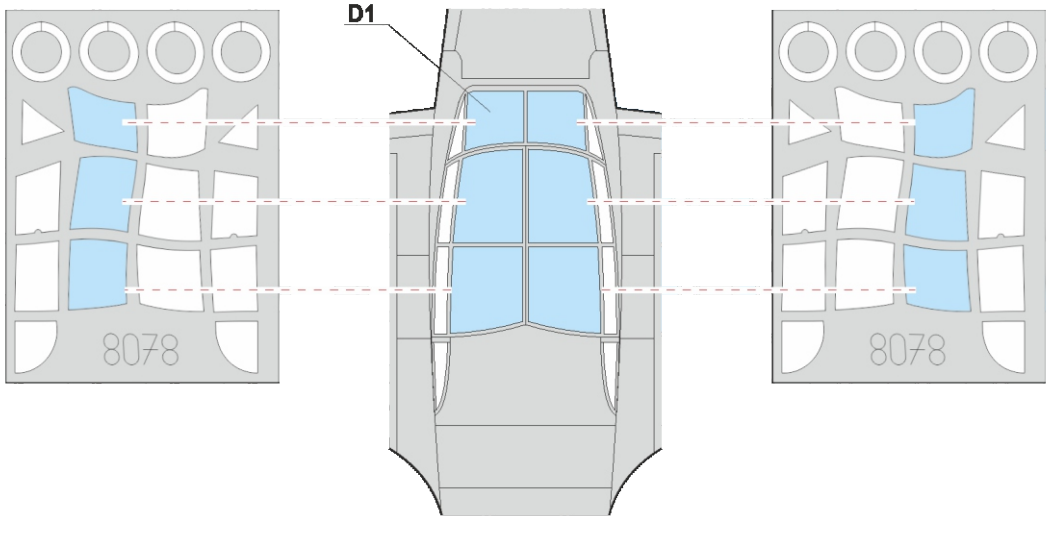

H70
C60
RLM 02
GRAY
SM206
CHROME SILVER
H70
C60
RLM 02
GRAY
H70
C60
RLM 02
GRAY
PE15 port side
PE16 starboard
C2
C27
C27
C2
H77
C137
TIRE BLACK
H2
C2
BLACK
C22
B12
B4
B7
H70
C60
RLM 02
GRAY
C22
H70
C60
RLM 02
GRAY
A10
B11
H2
C2
BLACK
H77
C137
TIRE BLACK
H77
C137
TIRE BLACK
A20
H70
C60
RLM 02
GRAY
B5 port side
B6 starboard
PE38
A10
MC219
BRASS
MC219
BRASS
PE37
H70
C60
RLM 02
GRAY
H70
C60
RLM 02
GRAY
D2
C10
C17
B1
B1
C10
PE29
PE30
PE28
PE29
PE31
PE28
PE34
MC218
ALUMINIUM
PE32
D1
PE33
MC218
ALUMINIUM
MC218
ALUMINIUM
PE17
D1
PE35
D1
PE32
D1
PE12
A19
C4
A12
C26
C28
DO NOT GLUE !

eduard
MASK

8078

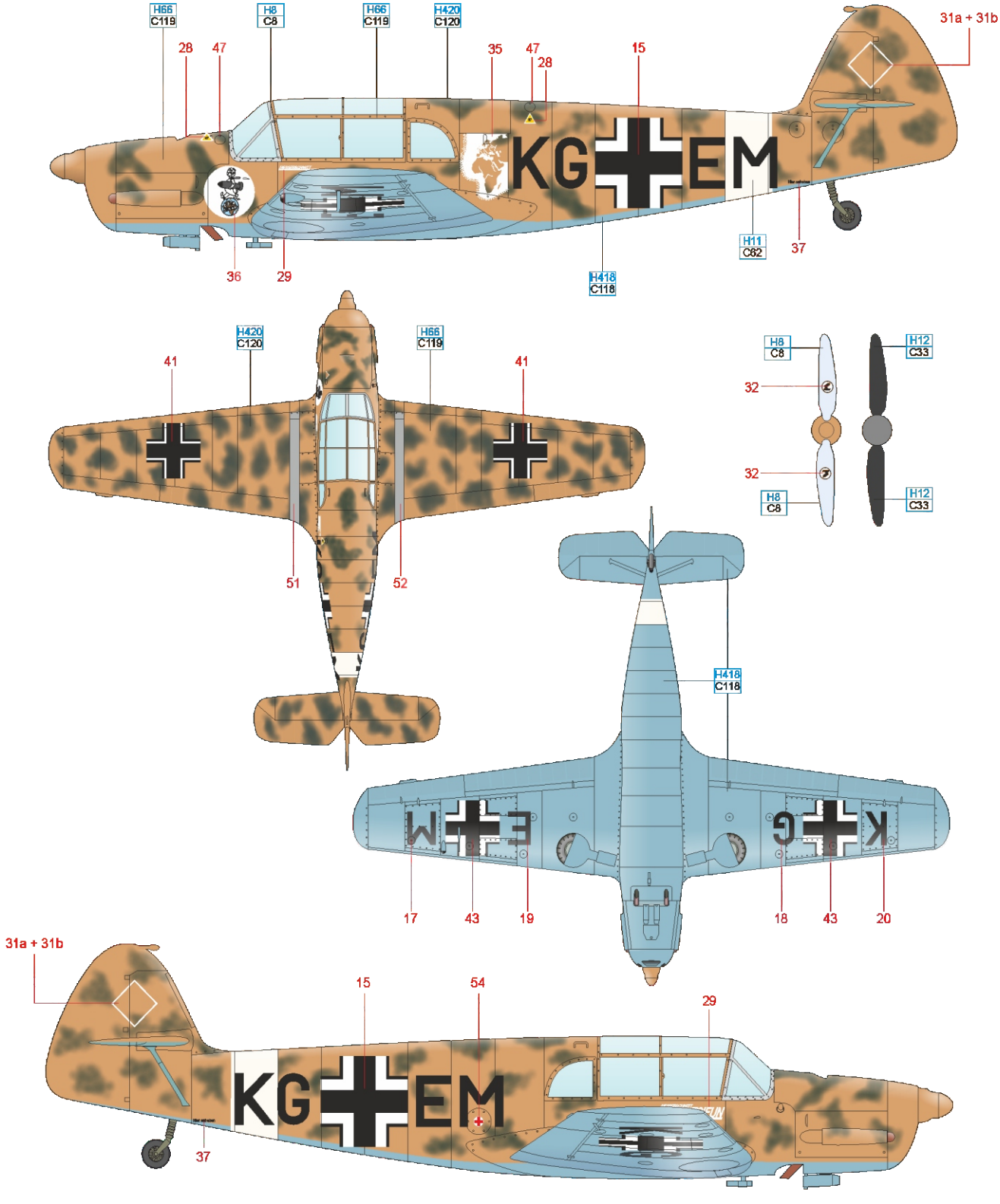






A Sonderkommando Blaich, Libye 1942

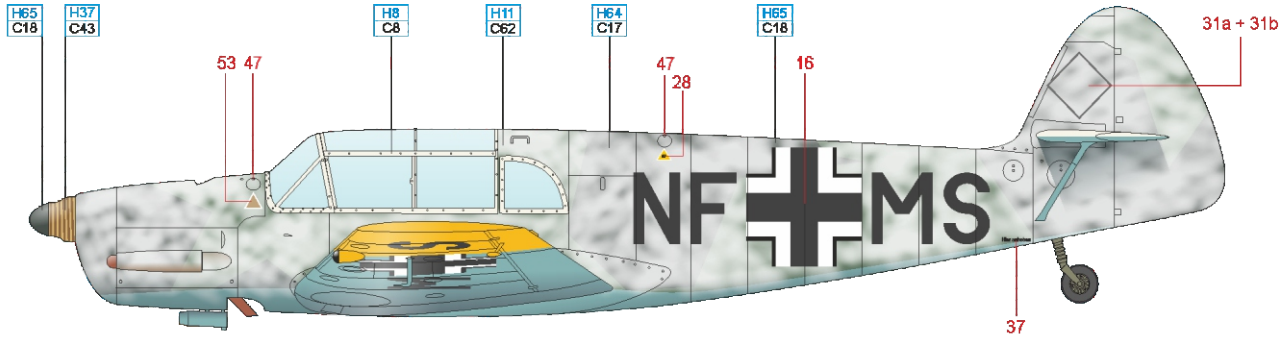
Speciální jednotka (Sonderkommando) Blaich, pojmenovaná po svém veliteli Hptm. Theo Blaichovi, působila s He 111 v Libyi v roce 1942 a do její flotily patřil i tento Taifun KG+EM. Ten byl upraven pro službu v tropickém prostředí a dostal také tropickou kamufláž tvořenou kamuflážním schématem pískové barvy se zelenými skvrnami na horních plochách. Nejzajímavější operací této jednotky se stal úspěšný pumový nálet na spojenecký sklad pohonných hmot ve Fort Lamy dne 22. ledna 1942, v němž částečnou roli sehrál i tento vyobrazený letoun.

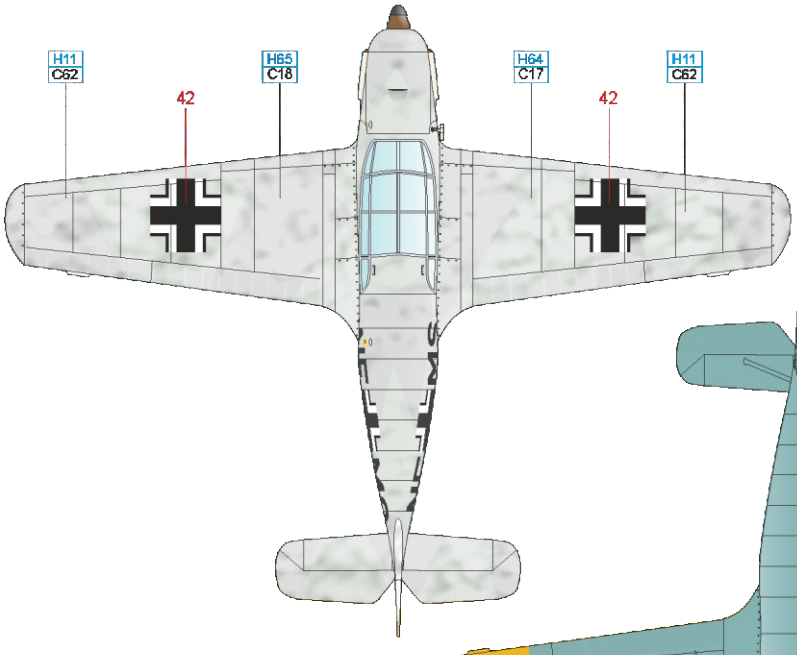


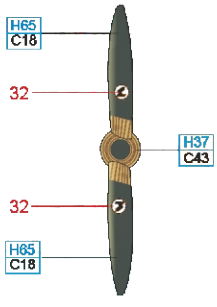
SILVER	H8 C8								
WHITE	H11 C62	RLM 78	H418 C118	RLM 79	H66 C119	RLM 80	H420 C120	BLACK	H12 C33

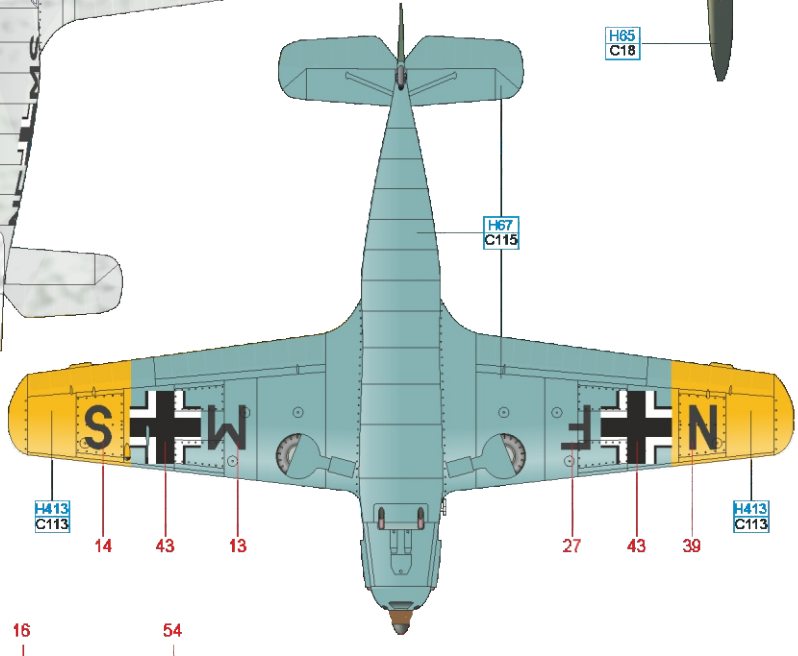
B Francie, květen 1940

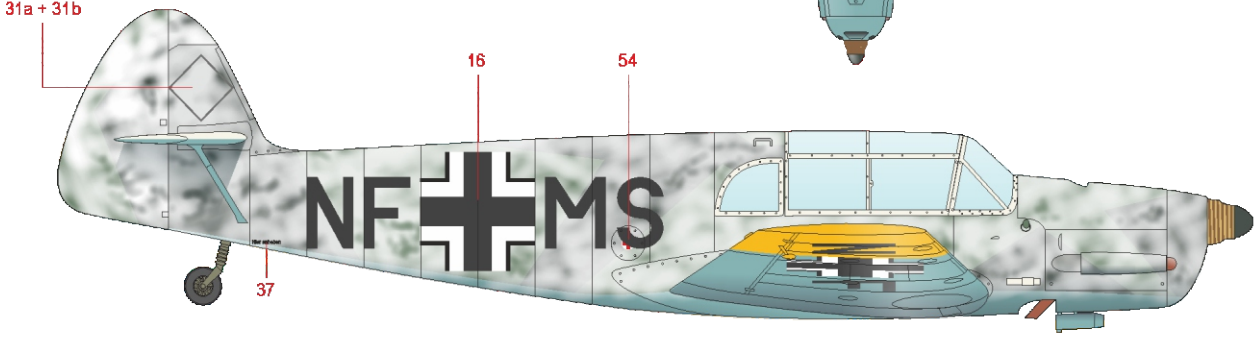
Tento letoun byl nastříkán barvami RLM 24 na horních a bočních plochách a barvou RLM 65 na plochách spodních. Had na bocích trupu vznikl tak, že byl zakryt šablonou a okolí bylo nastříkáno barvou RLM 65. Imatrikulace letounu byla provedena barvou RLM 05. Na bocích trupu pod kabinou bylo vyvedeno standardní logo Messerschmitt Taifun. Rámování kabiny mohlo být buď krémové RLM 05, nebo zůstalo v barvě kovu.







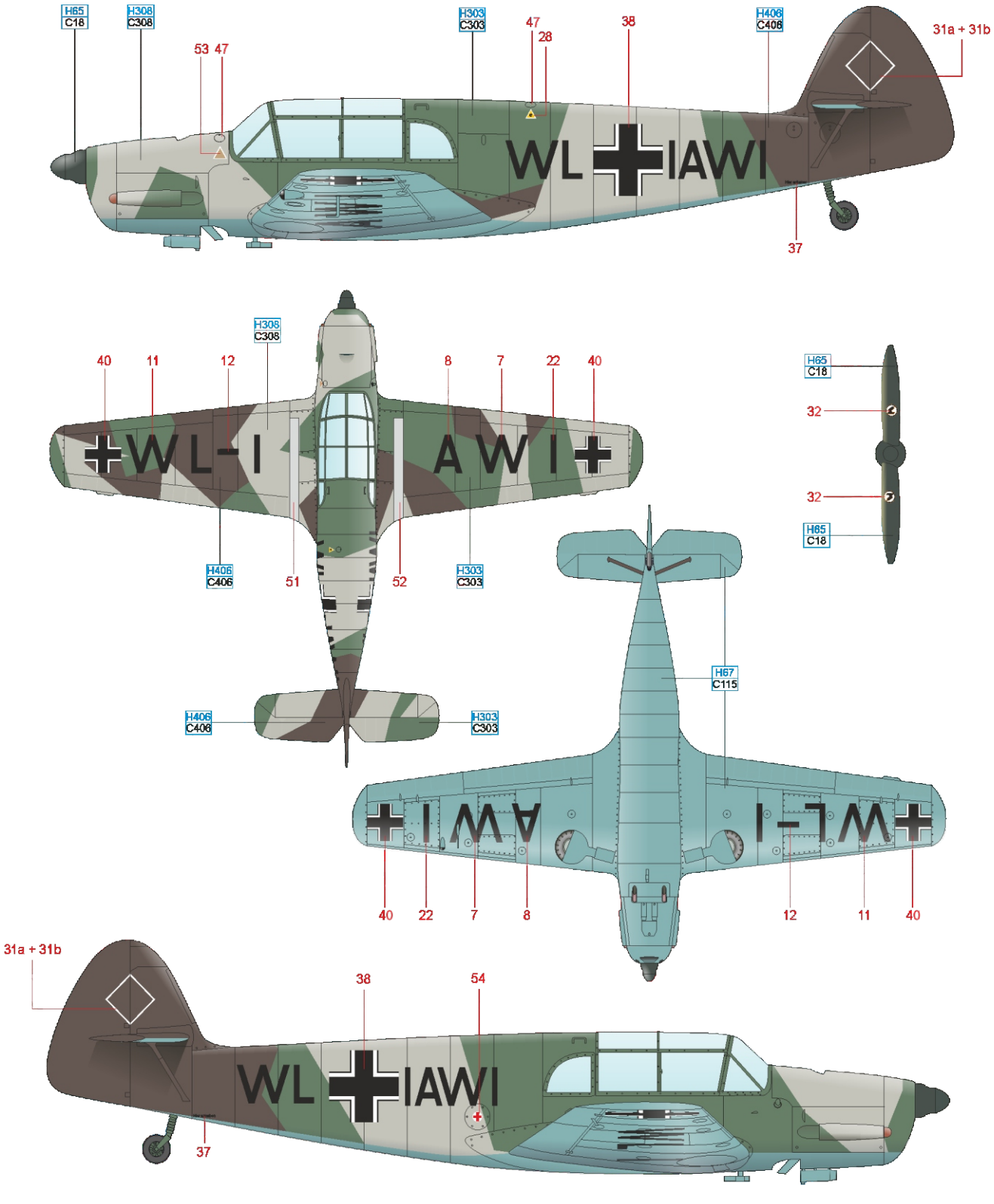




SILVER	H8 C8										
WHITE	H11 C62	RLM 65	H67 C115	RLM 71	H64 C17	RLM 70	H65 C18	WOOD	H37 C43	RLM 04	H413 C113

C Německo, září 1939

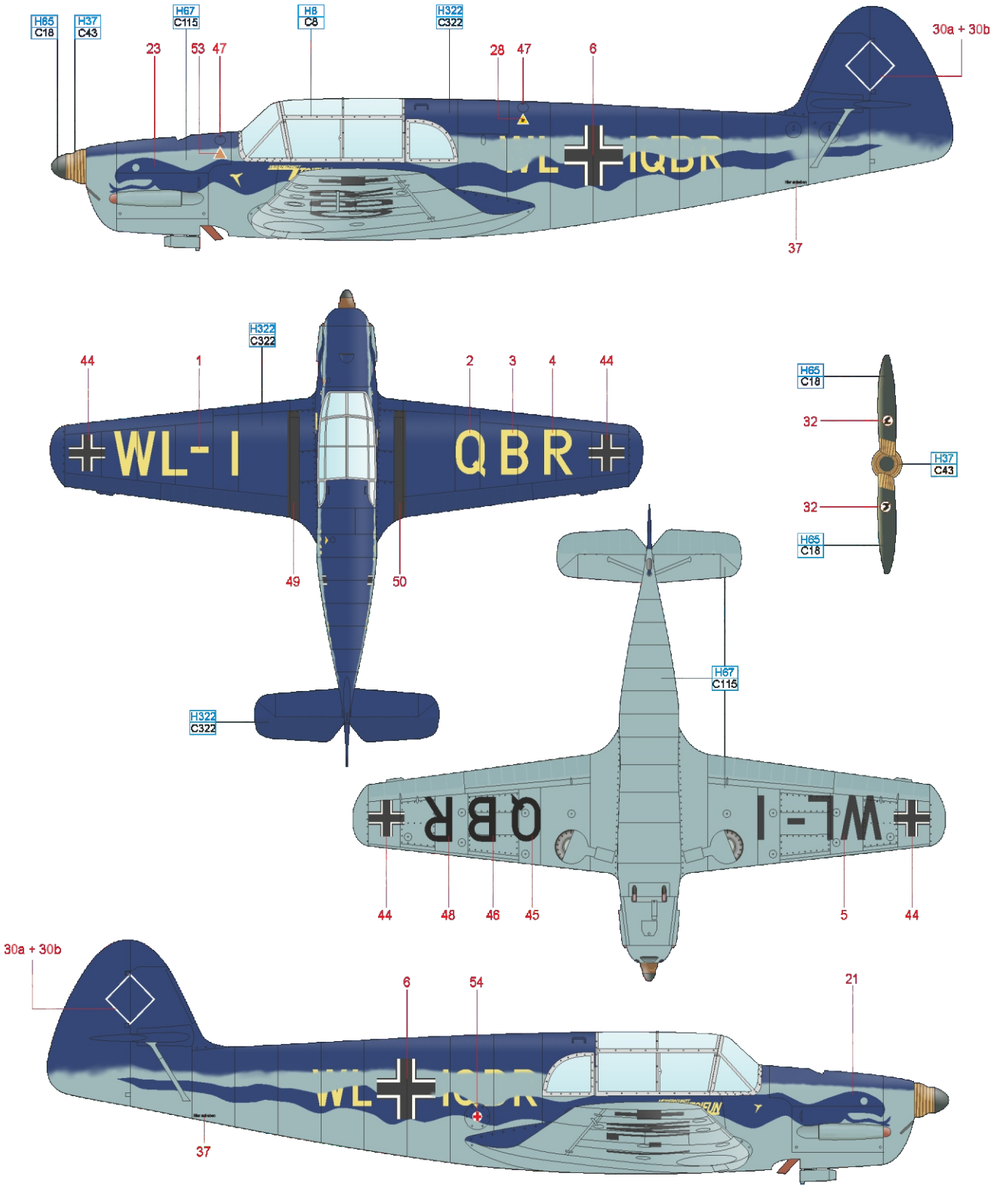
Tento stroj dostal kamufláž tvořenou německými předválečnými barvami RLM 61, RLM 62 a RLM 63 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Nátěr byl zřejmě aplikován přes tovární zbarvení, protože nejsou vidět žádné původní popisky.



GREY H308 C308 | RLM 65 H67 C115 | GREEN H303 C303 | BROWN H406 C406 | RLM 70 H65 C18

D Maďarsko, 1942–1944

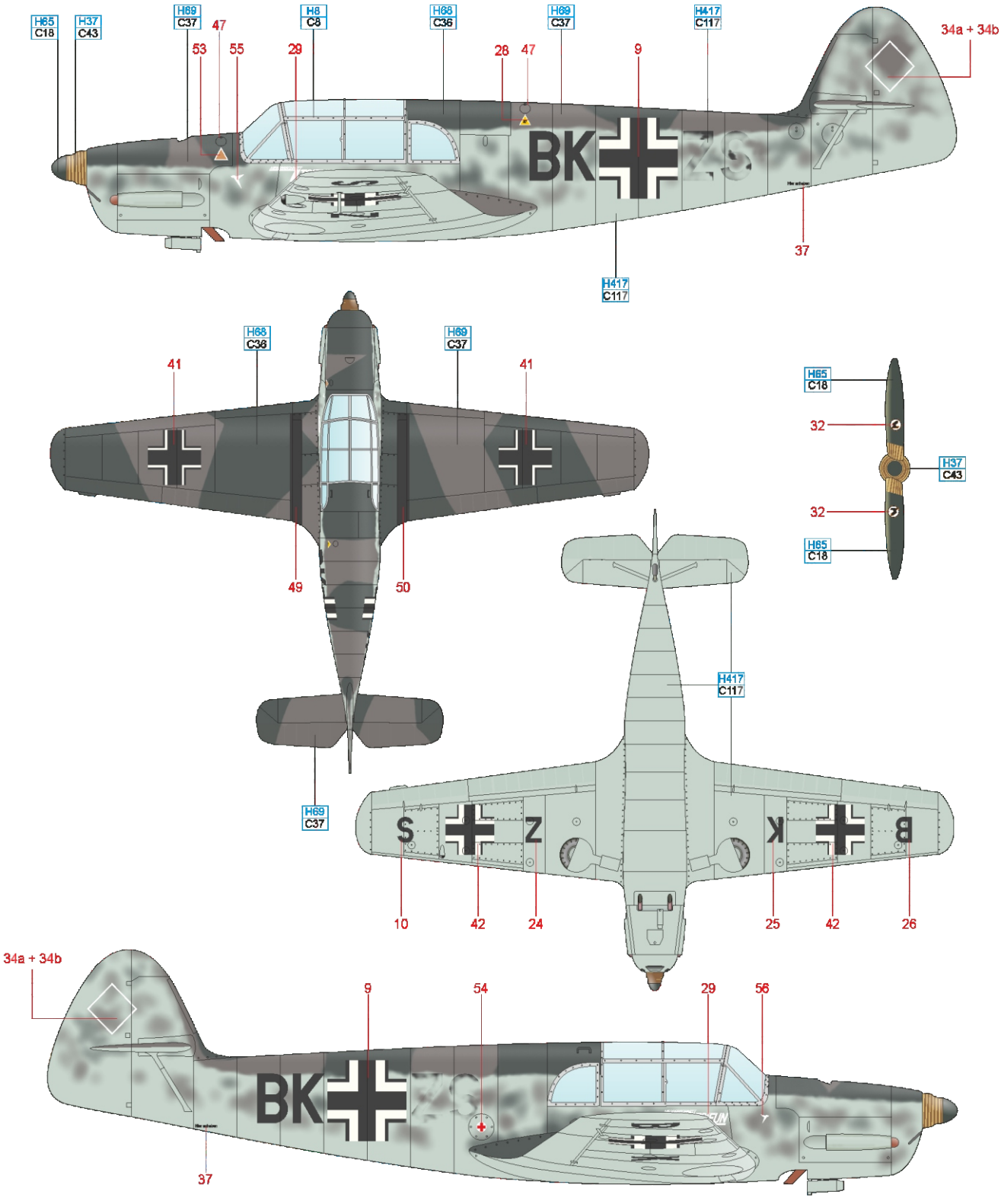
Velmi neobvyklou kamufláž, tvořenou barvami RLM 74, 75 a 76, určenými pro stíhací letouny, nesl tento stroj. V této podobě létal zřejmě v Maďarsku či na východní frontě. Písmena ZS volacího znaku byla buď přestříkaná či částečně seškrábaná.



SILVER H8 C8 | WOOD H37 C43 | RLM 65 H67 C115 | BLUE H322 C322 | RLM 70 H65 C18

E Východní fronta, 1942–1943

Tento stroj nesl kamuflážní nátěr ostře lomenými poli barev RLM 70, 71 na horních a RLM 65 na spodních plochách. Horní a boční plochy byly přestříkány hustými bílými skvrnami. Bílý nástřik částečně zasahoval i do výsostného označení.



© EDUARD M.A. 2024

Printed in Czech Republic