



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Elegantní a subtilní stíhač byl mimořádně pokrokovou konstrukcí.

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu ve které vznikal, 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 dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídla s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztakové 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 do V 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 v první řadě 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 bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si veliteli Luftwaffe přáli. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během ná-

sledujících 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 zřejmě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množství 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. V tom okamžiku se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídatné 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 1943–1945 se pak zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze 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, cvičné nebo záchranné stroje.

Tato stavebnice: Bf 109F-4

Série Bf 109F (Friedrich) představovala zásadní krok ve vývoji tohoto typu. Oproti předchozímu Bf 109E byla provedena celá řada aerodynamických změn, které daly Messerschmittu Bf 109 jeho téměř definitivní tvarové linie. Zcela přepracován byl kryt motoru, který dostal oblehší a aerodynamičtější tvar, zatímco vrtulový kužel byl zvětšen a navazoval plynule na trup. Také chladič oleje pod přídílí byl přepracován a dostal aerodynamičtější tvar. Křídlo pozbylo svého do té doby typického lichoběžníkového tvaru, protože dostalo oblé konce. Výzbroj byla také upravena. Nově sestávala ze dvou trupových kulometů MG 17 ráže 7,92 mm montovaných nad motorem a kanonu ráže 20 mm, který byl uložen mezi bloky válců motoru a střelitel osou vrtule. Nová verze byla piloty přijata kladně, neboť se jednalo o nejlépe ovladatelný Bf 109 vůbec. Verze F-4 dostala vrtuli VDM 9-12010 se širšími vrtulovými listy a také nový kanon Mauser MG 151/20. První stroje tohoto typu se dostaly k frontovým jednotkám v červnu 1941 a výroba běžela od května toho roku až do května 1942. Za tu dobu bylo vyrobeno 1841 kusů Bf 109F-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 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

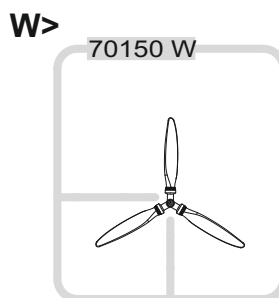
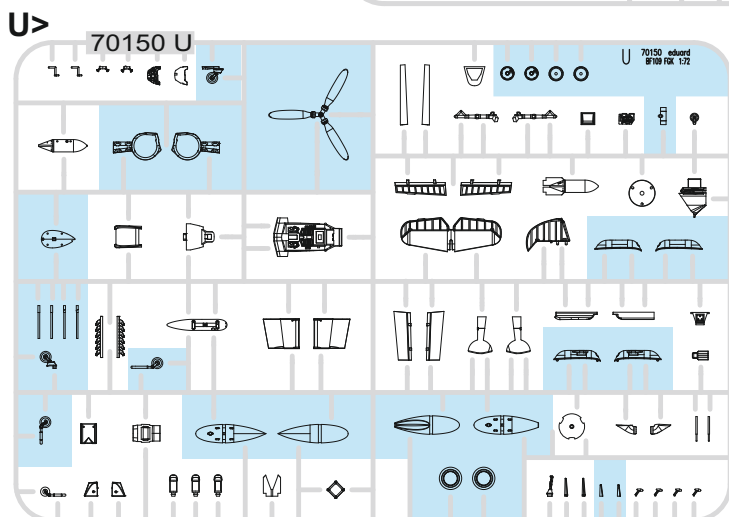
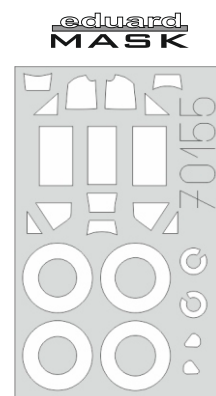
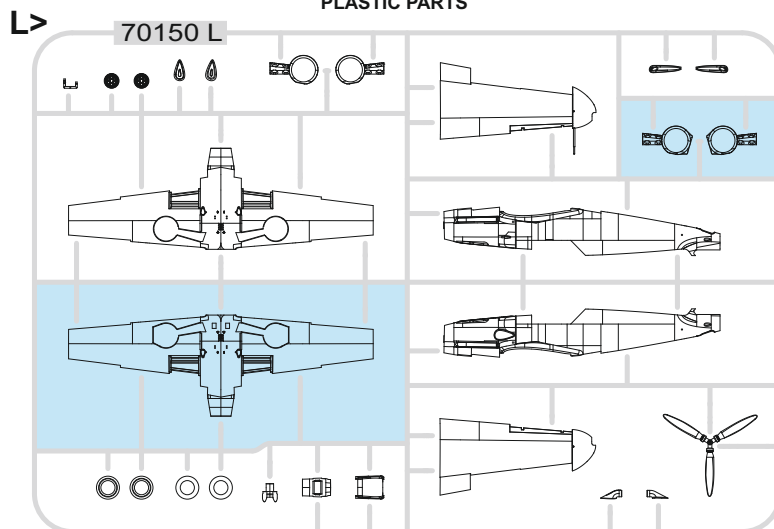
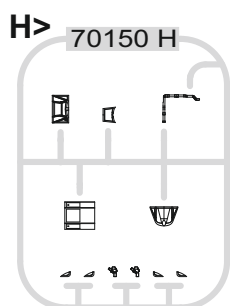
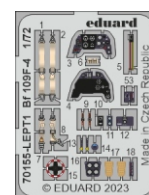
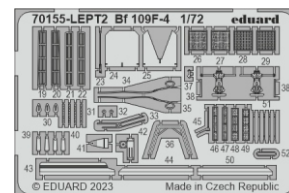


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

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



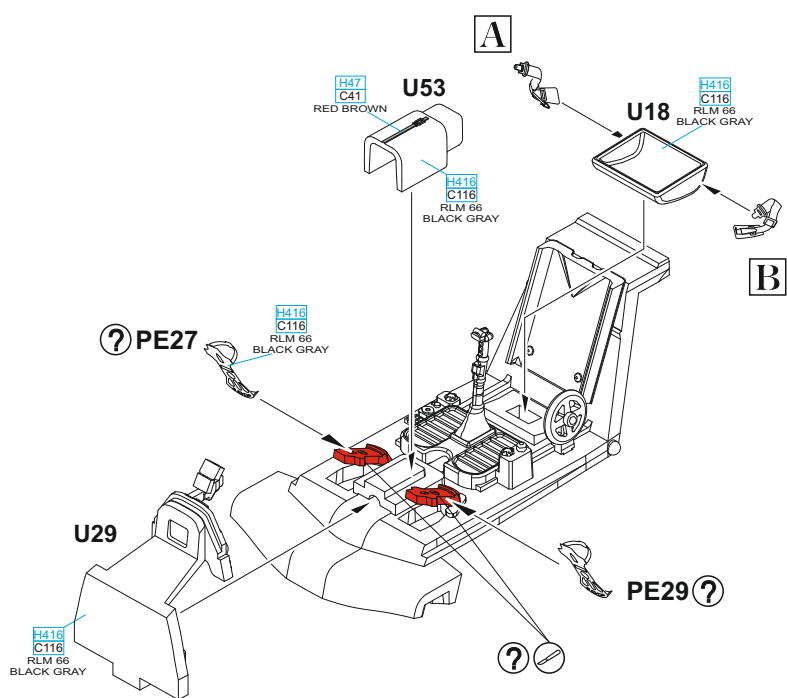
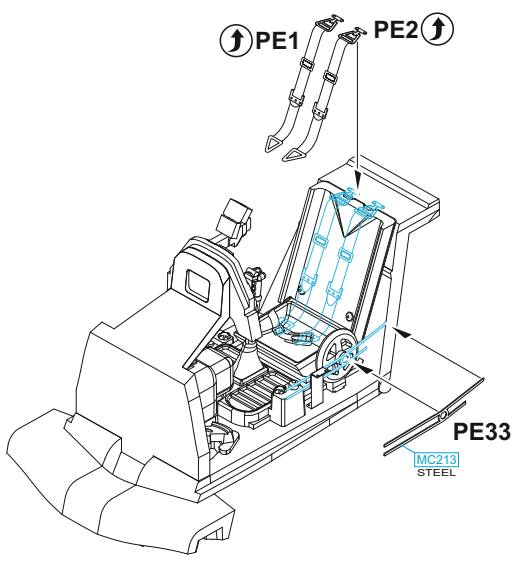
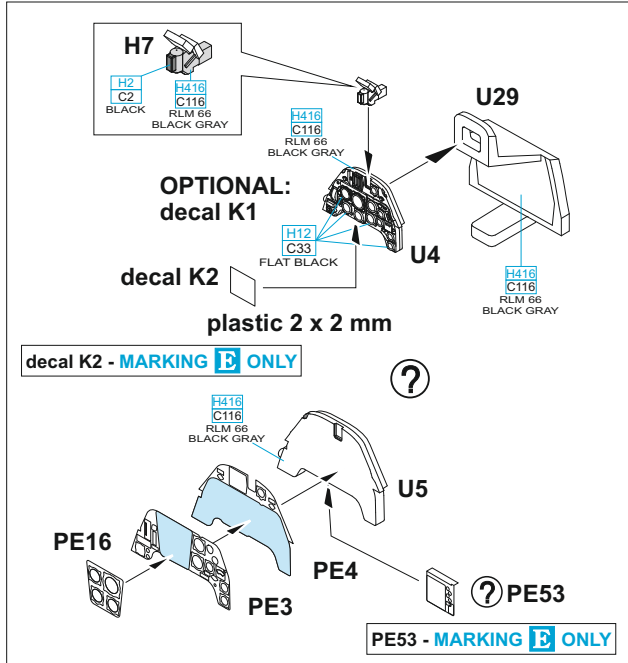
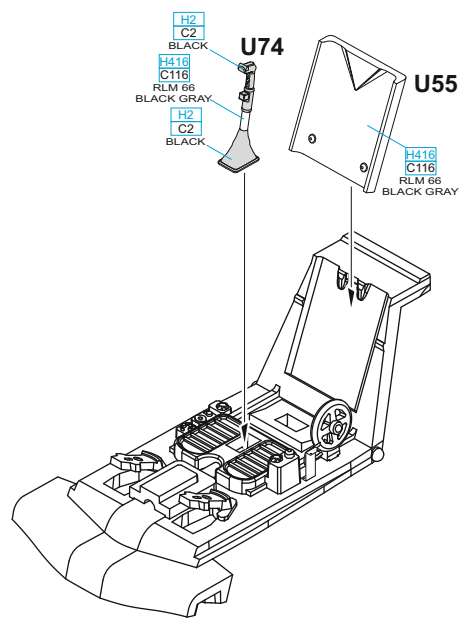
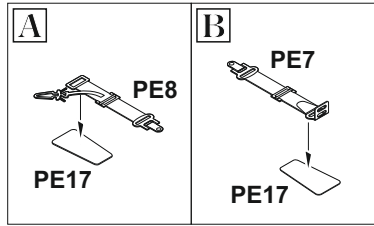
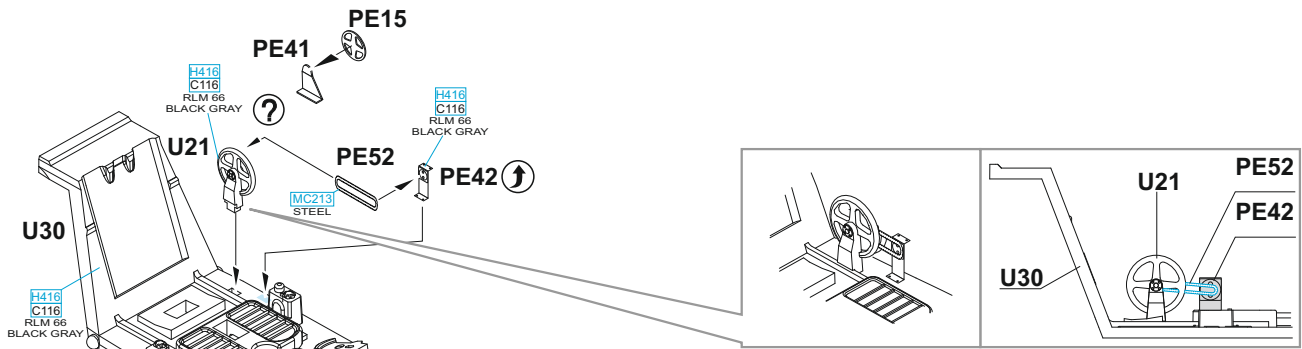
PEINTURE

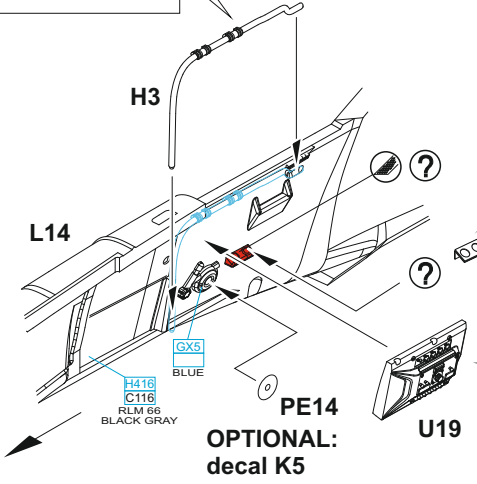
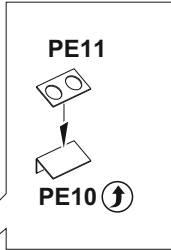
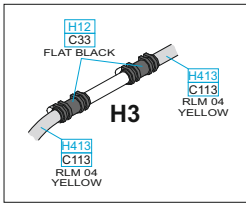


色

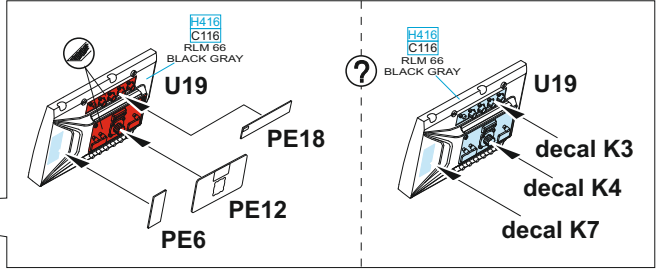
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GREY
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
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
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

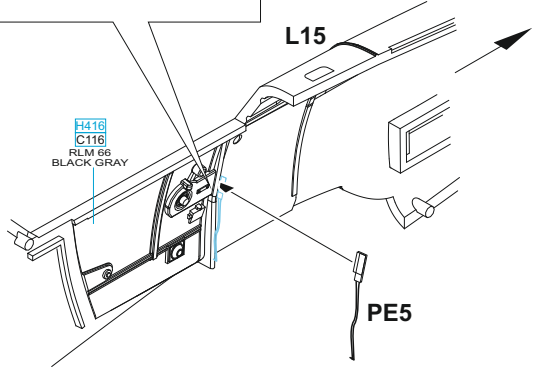
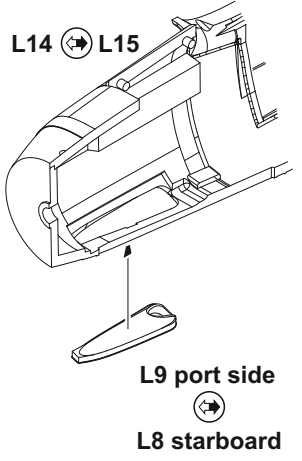
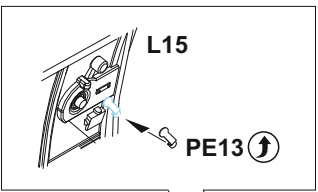




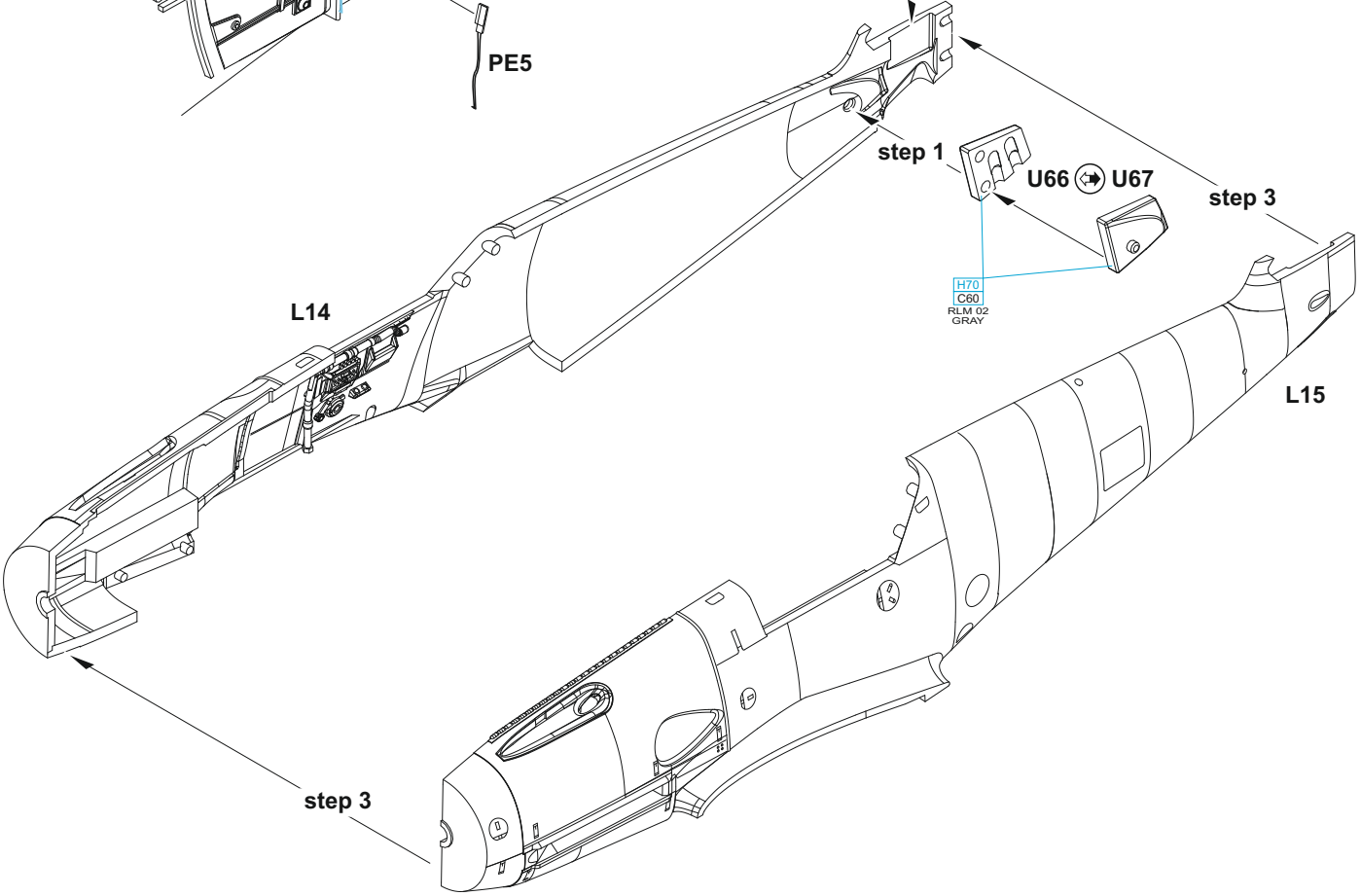
OPTIONAL:
decal K6

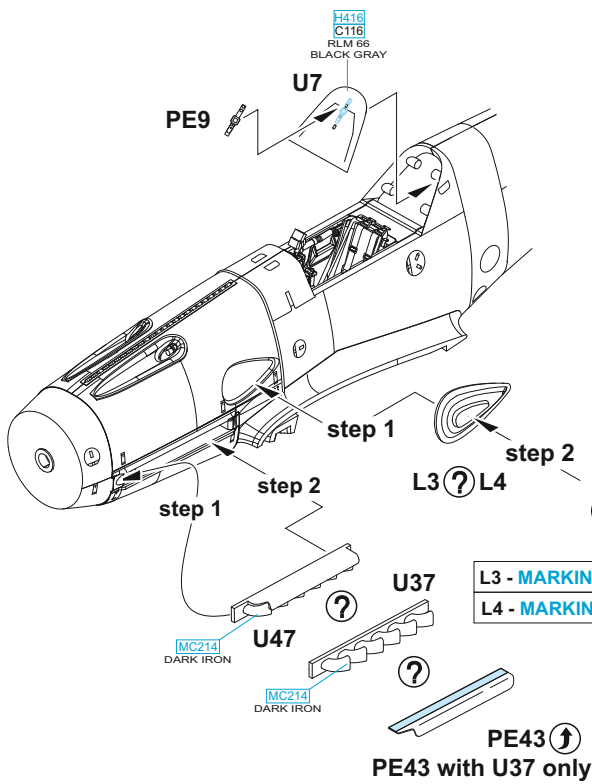
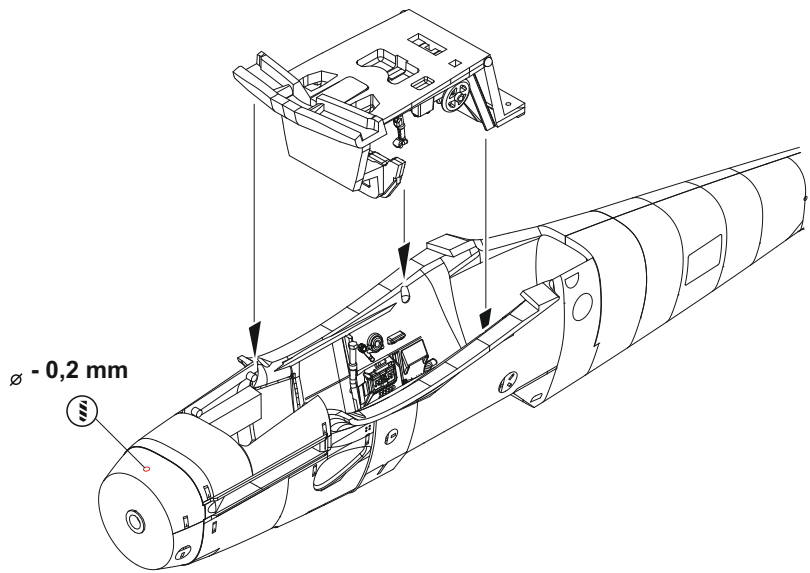
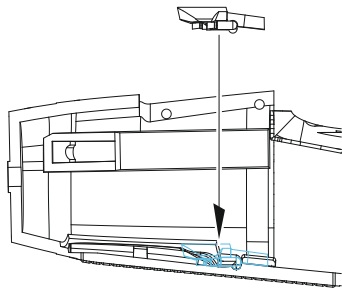
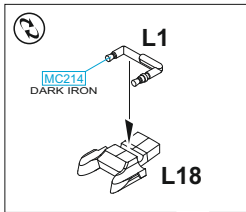


OPTIONAL:
decal K5

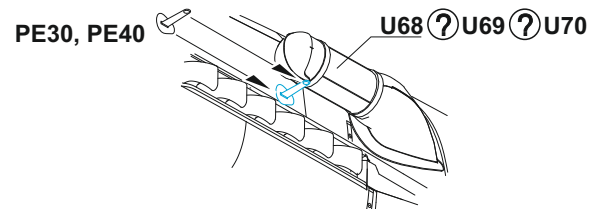
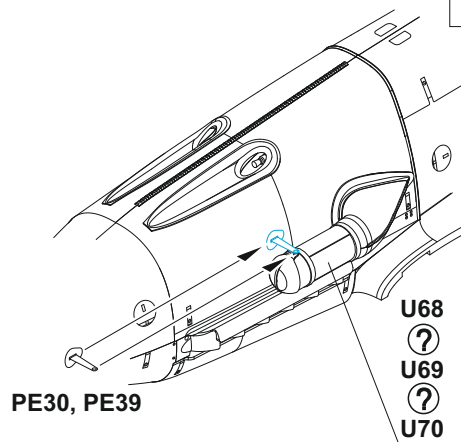
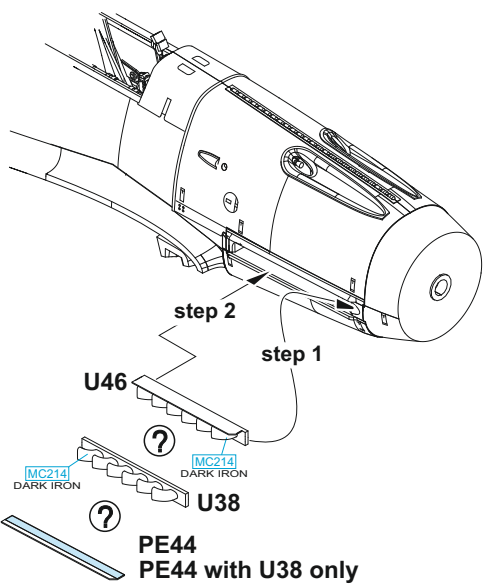
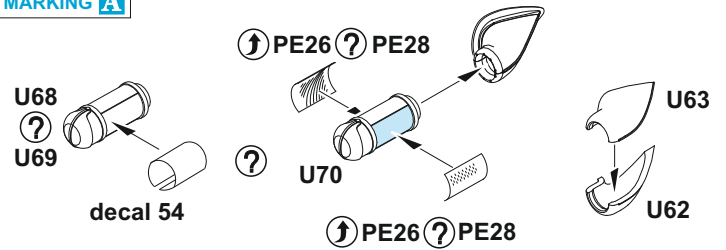


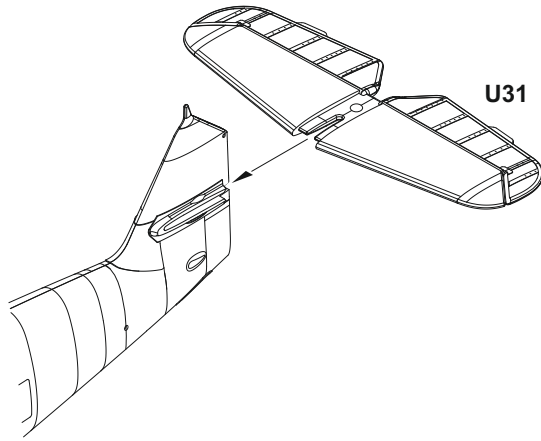
step 2



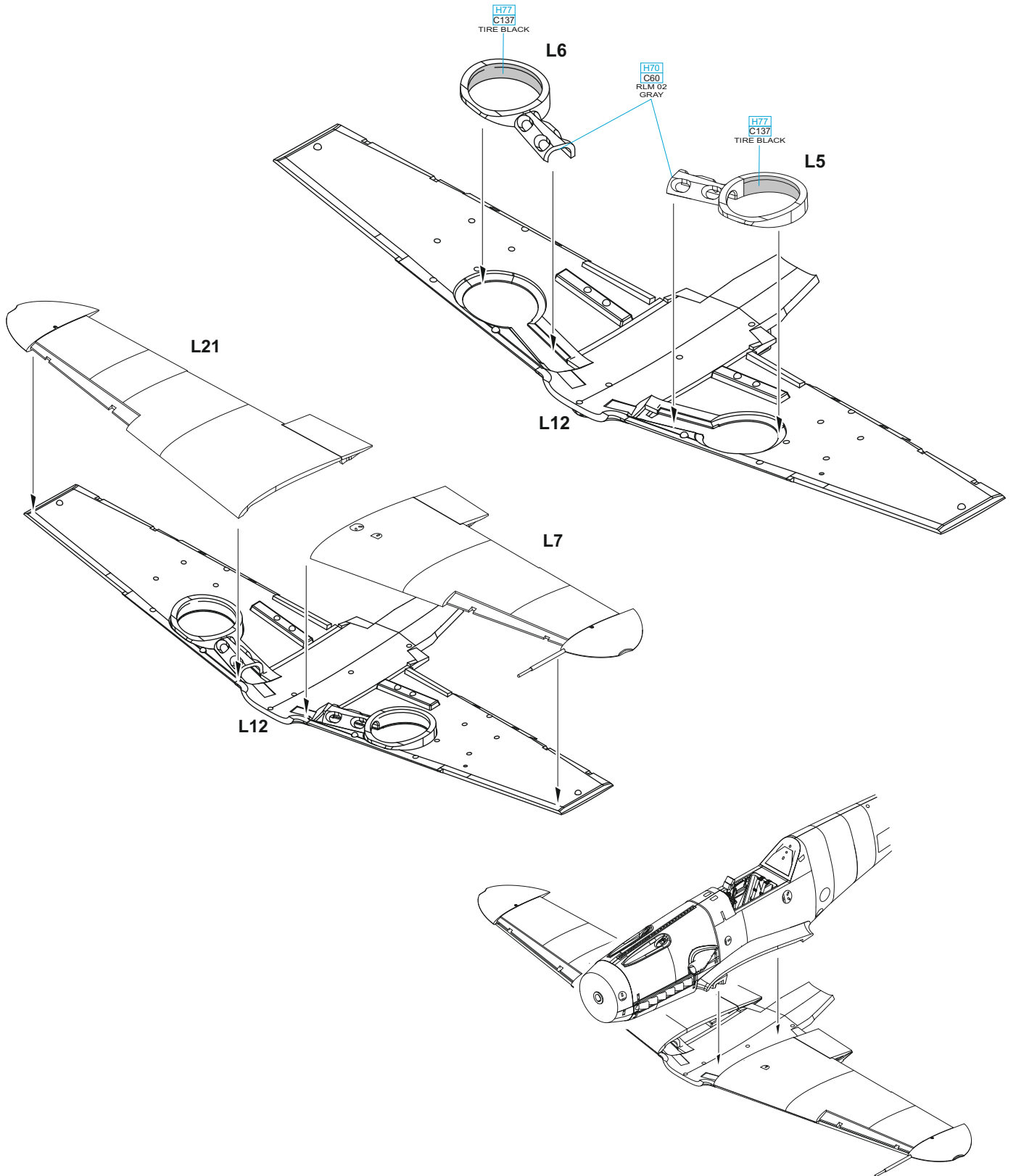
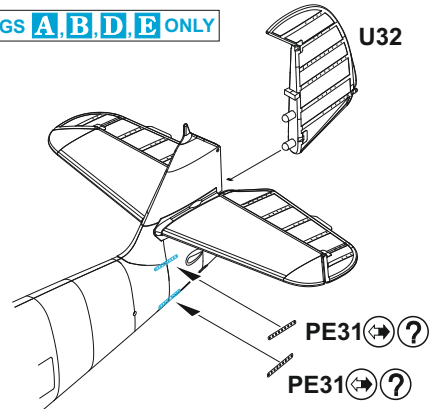


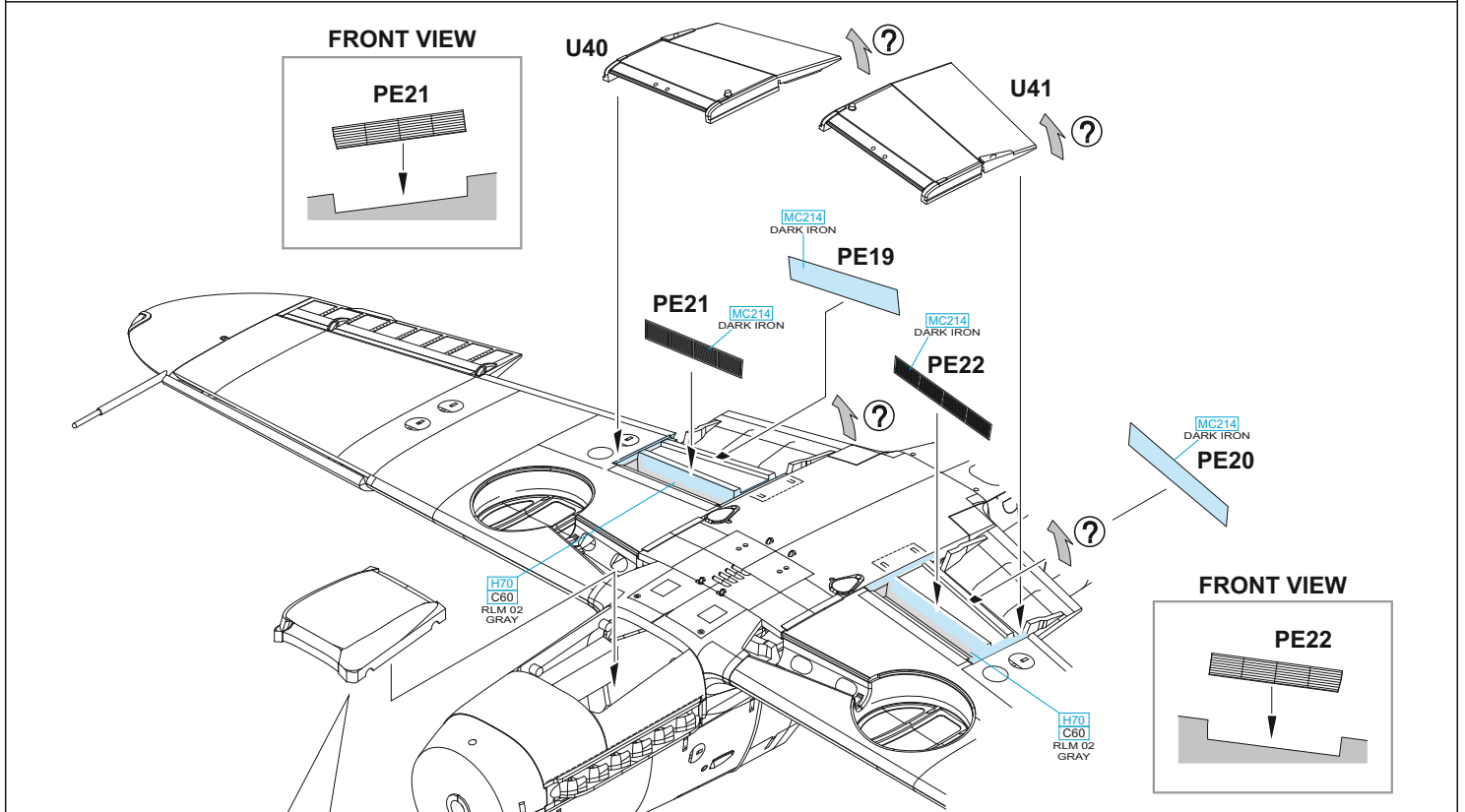
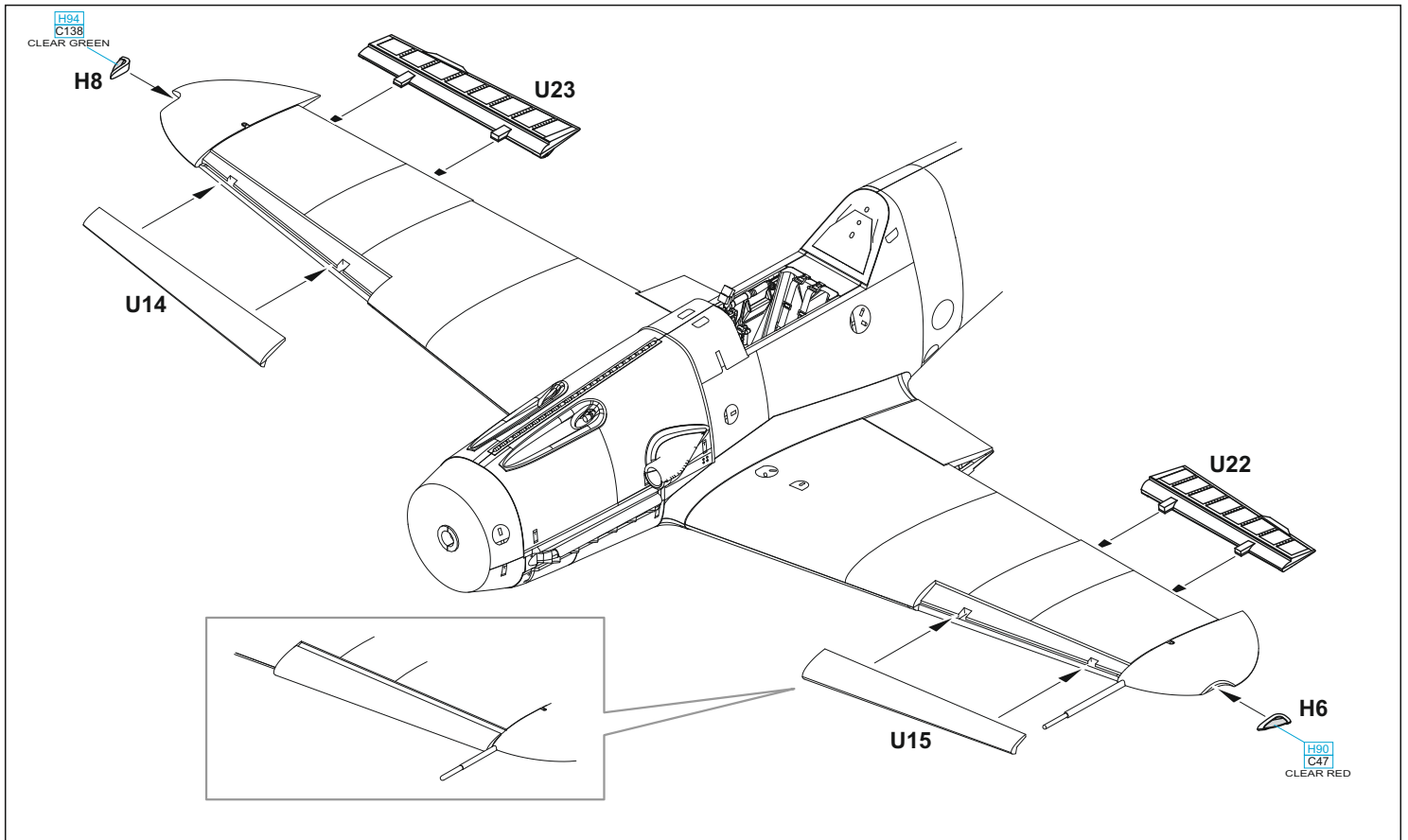
MARKING A



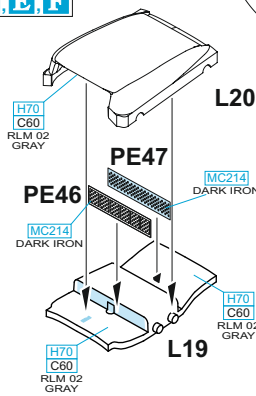


PE31 - MARKINGS **A, B, D, E** ONLY

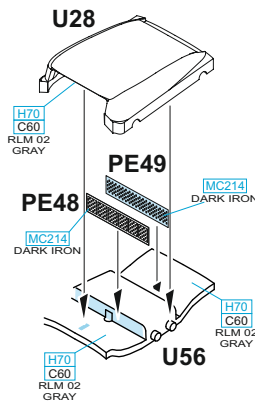


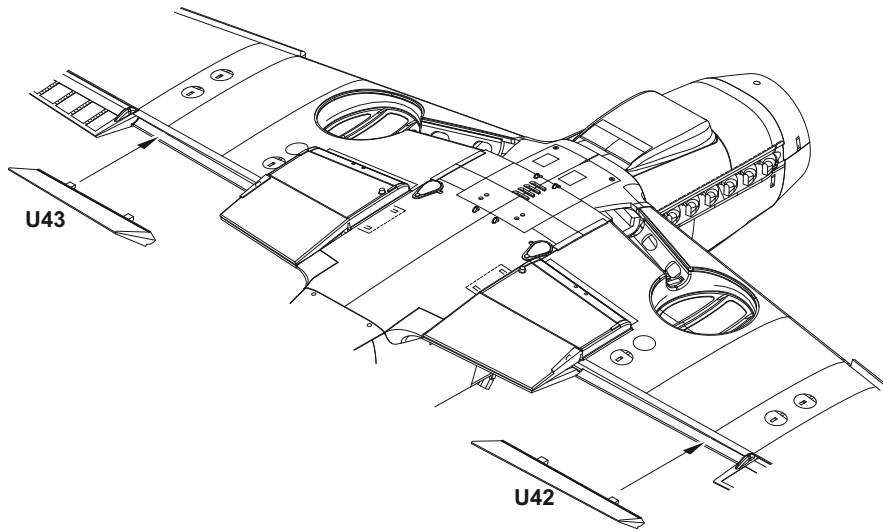


MARKINGS B, C, E, F

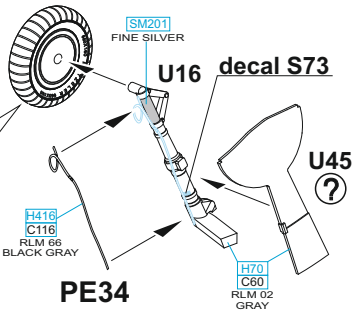
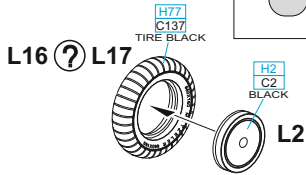


MARKINGS A, D

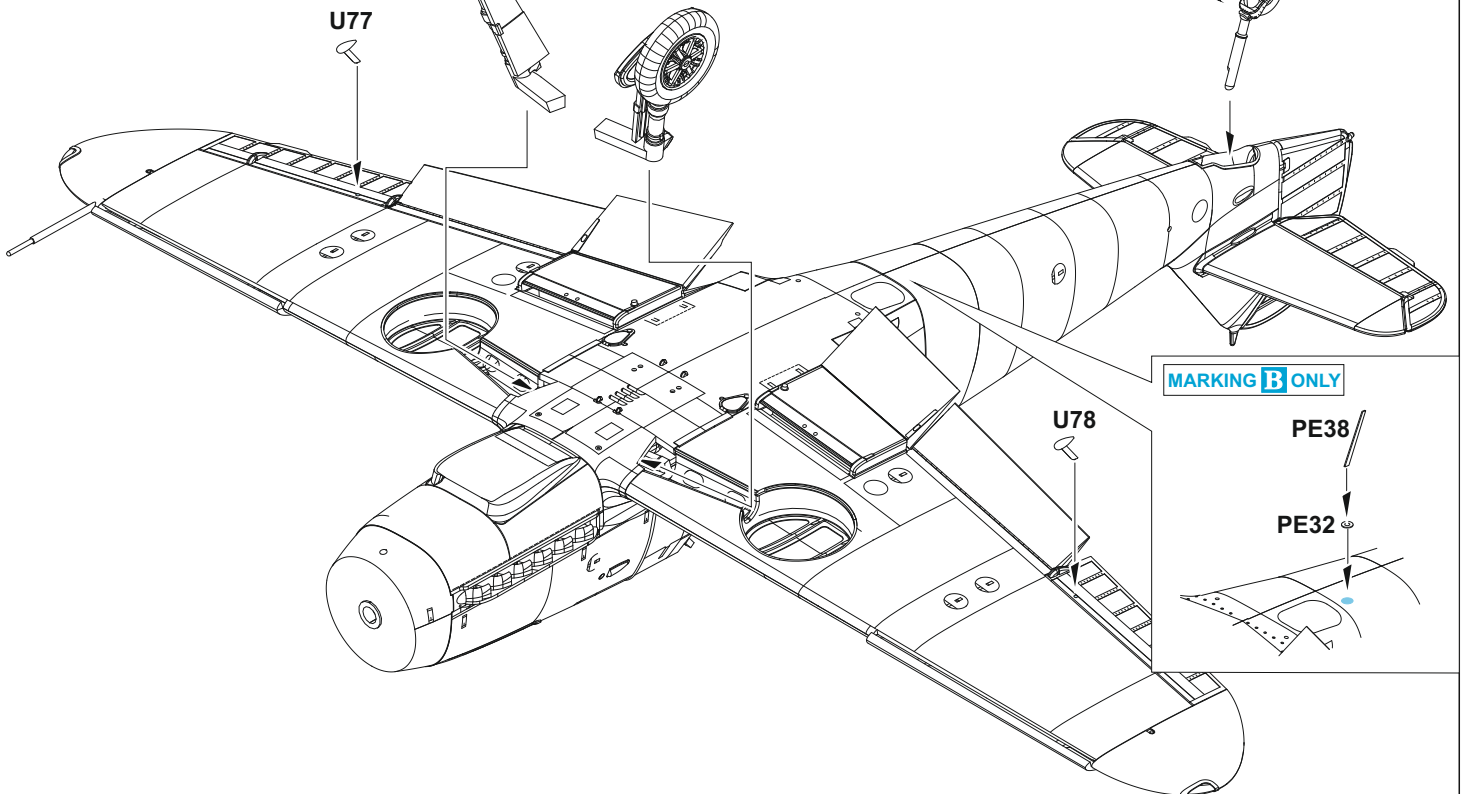
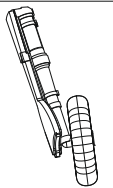
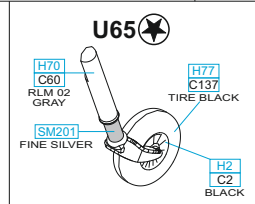
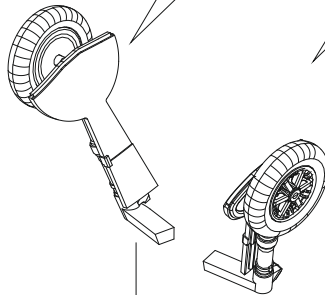
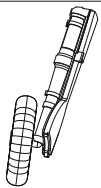
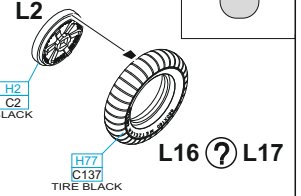
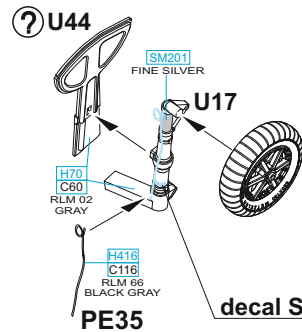




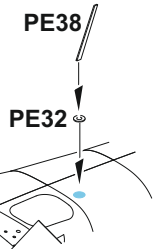
U45 - MARKINGS A, B, D, E, F ONLY

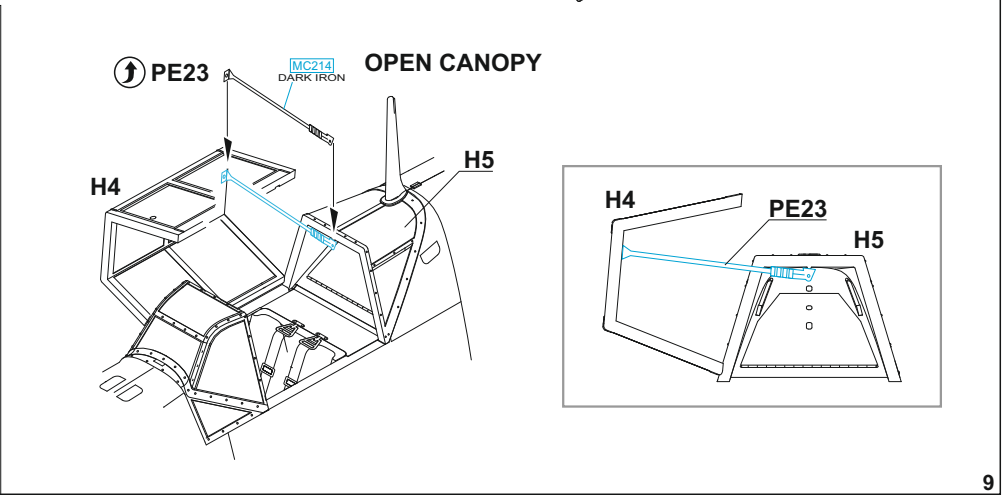
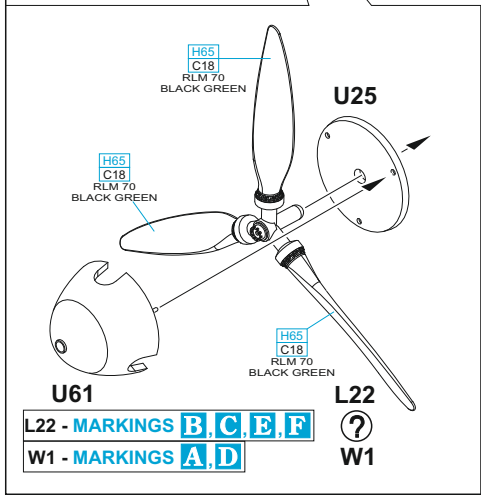
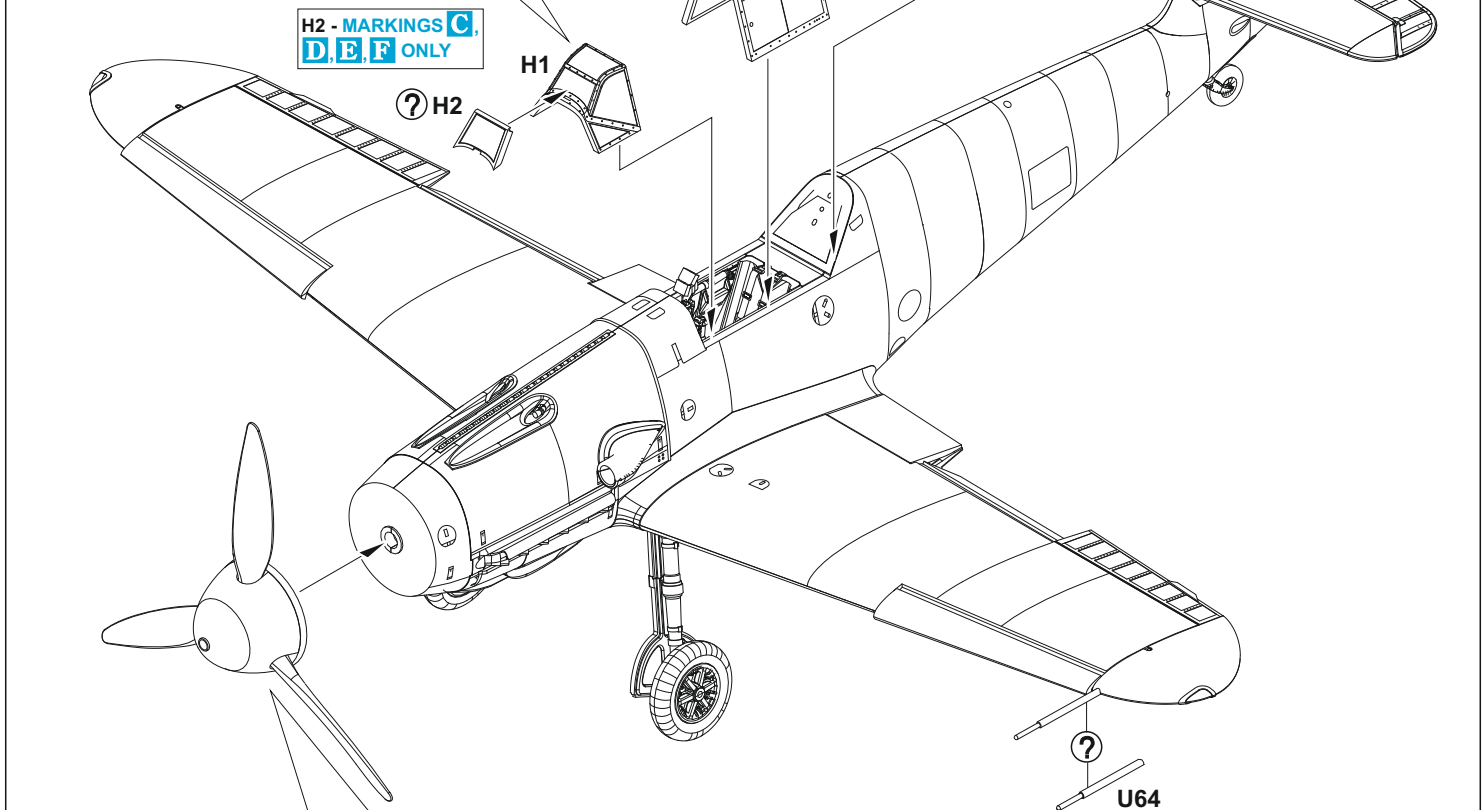
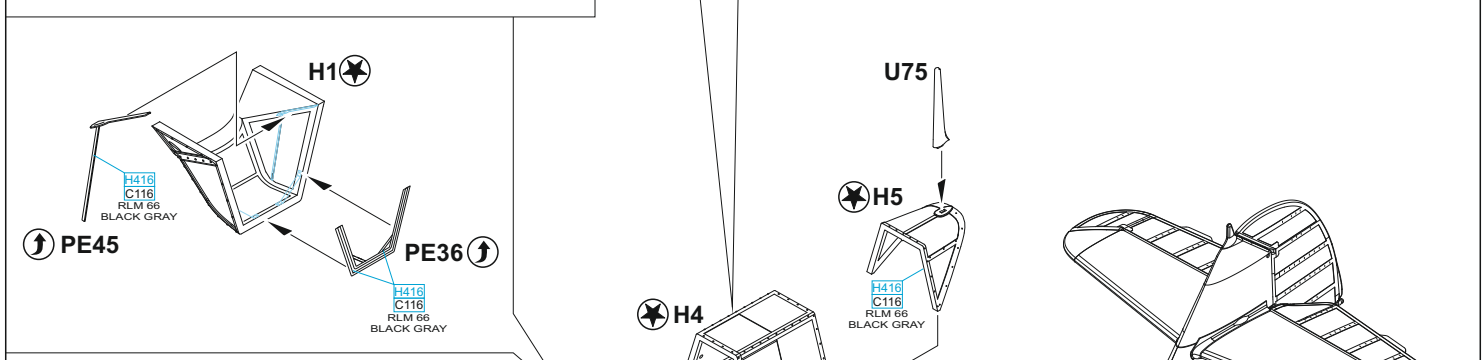
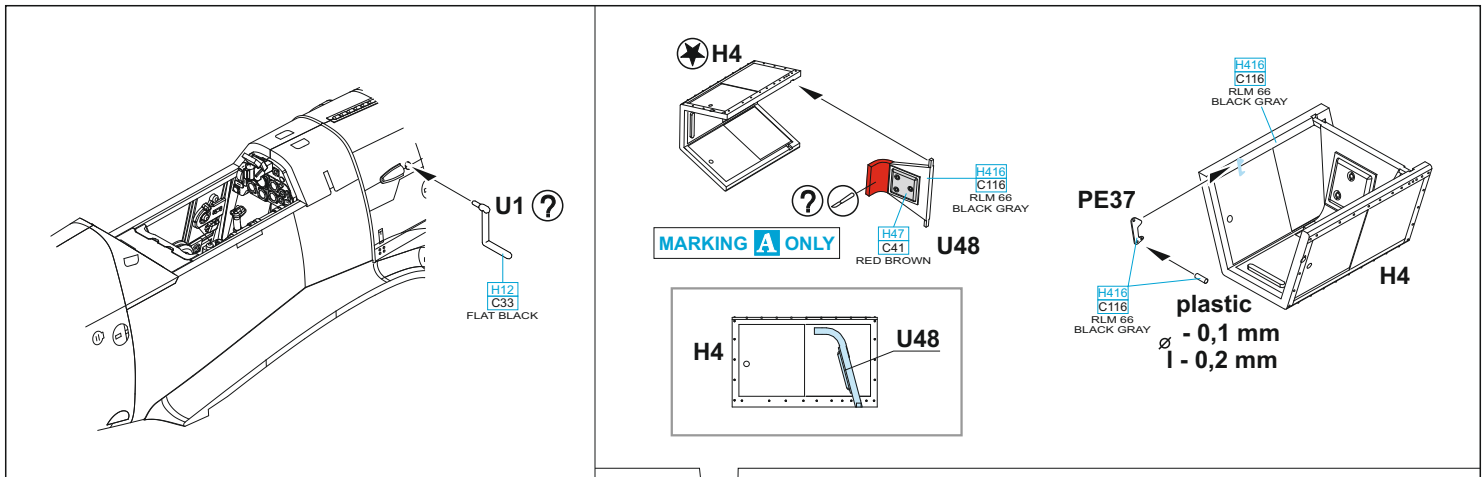


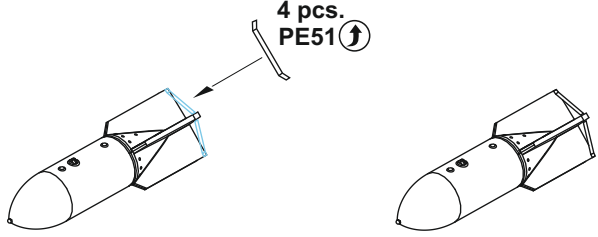
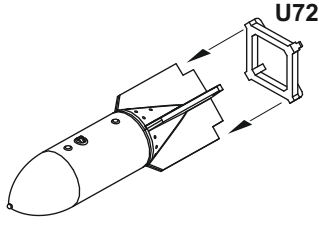
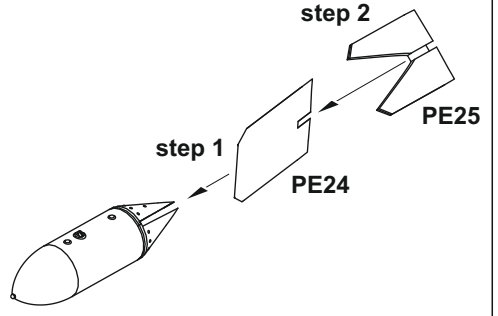
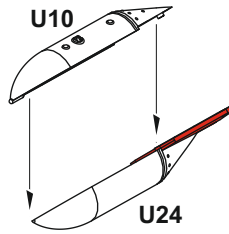
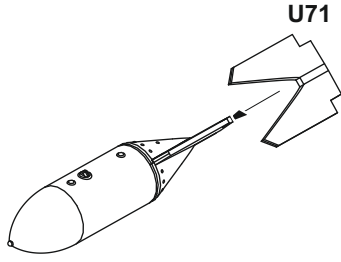
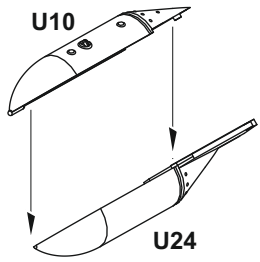
U44 - MARKINGS A, B, D, E, F ONLY



MARKING B ONLY

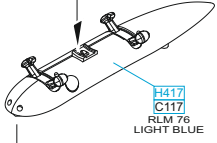
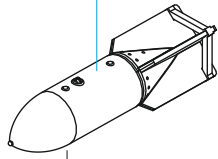
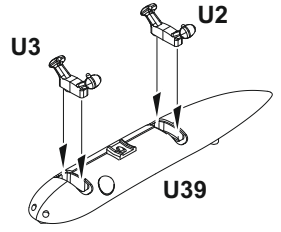




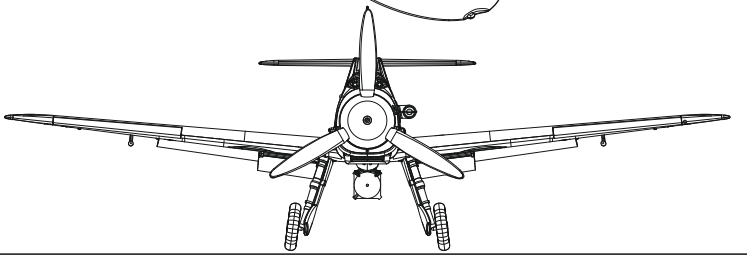
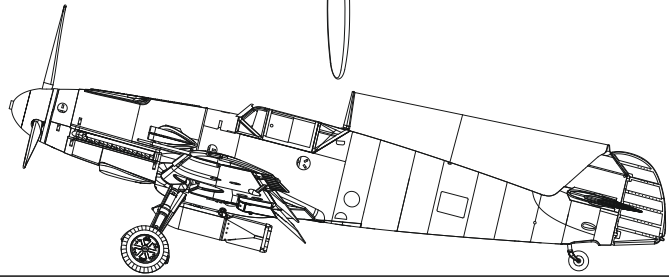
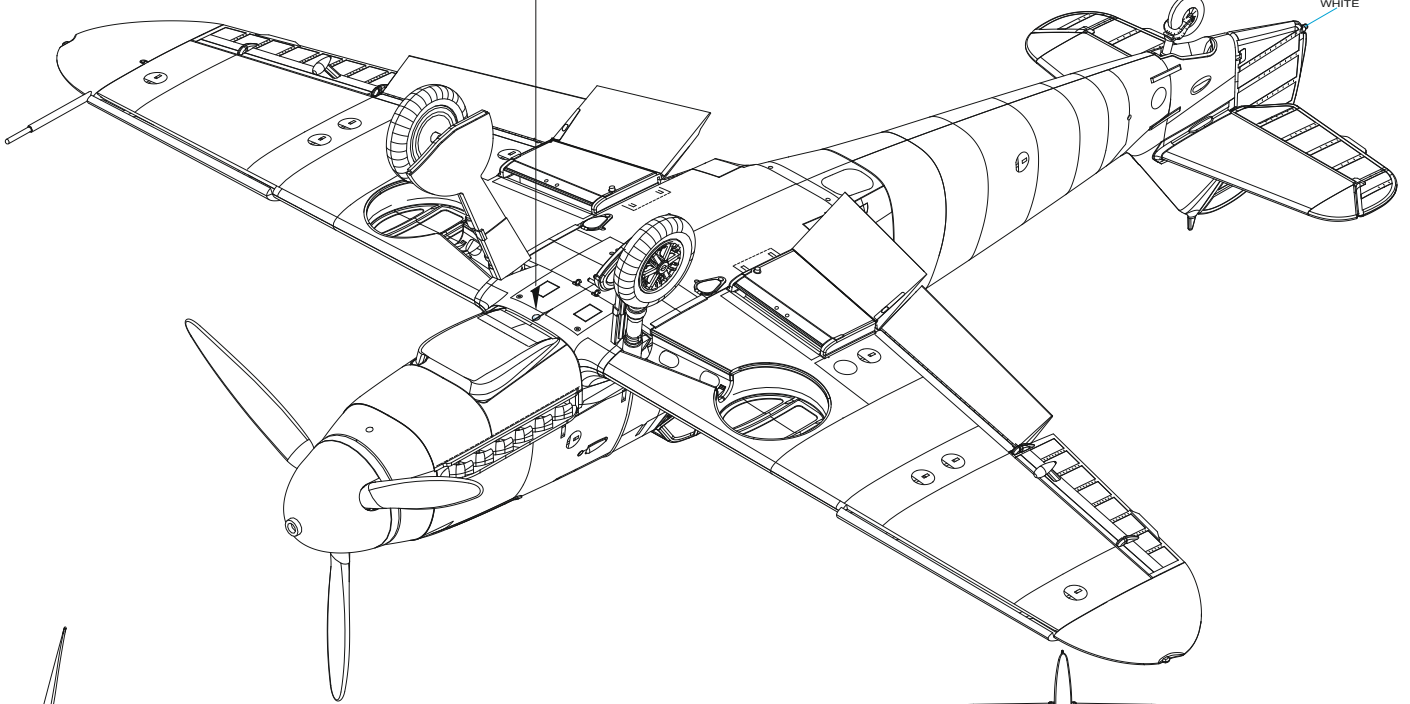


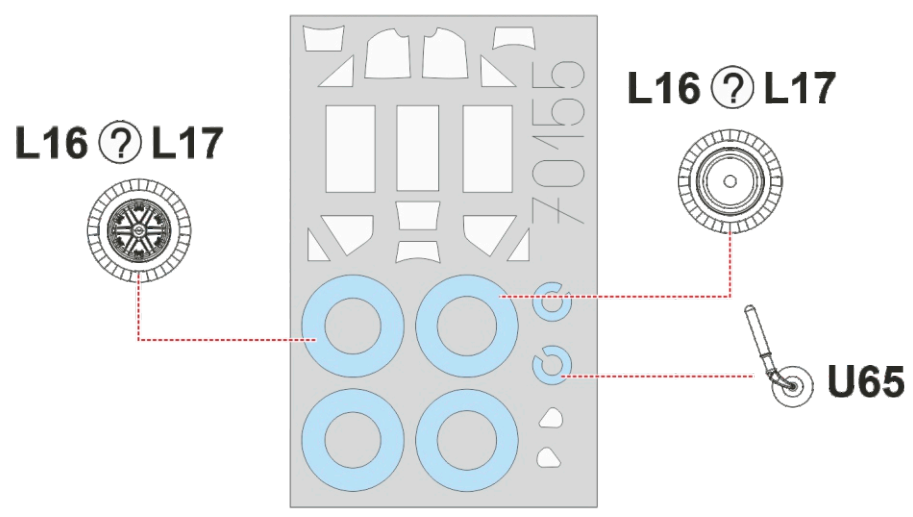
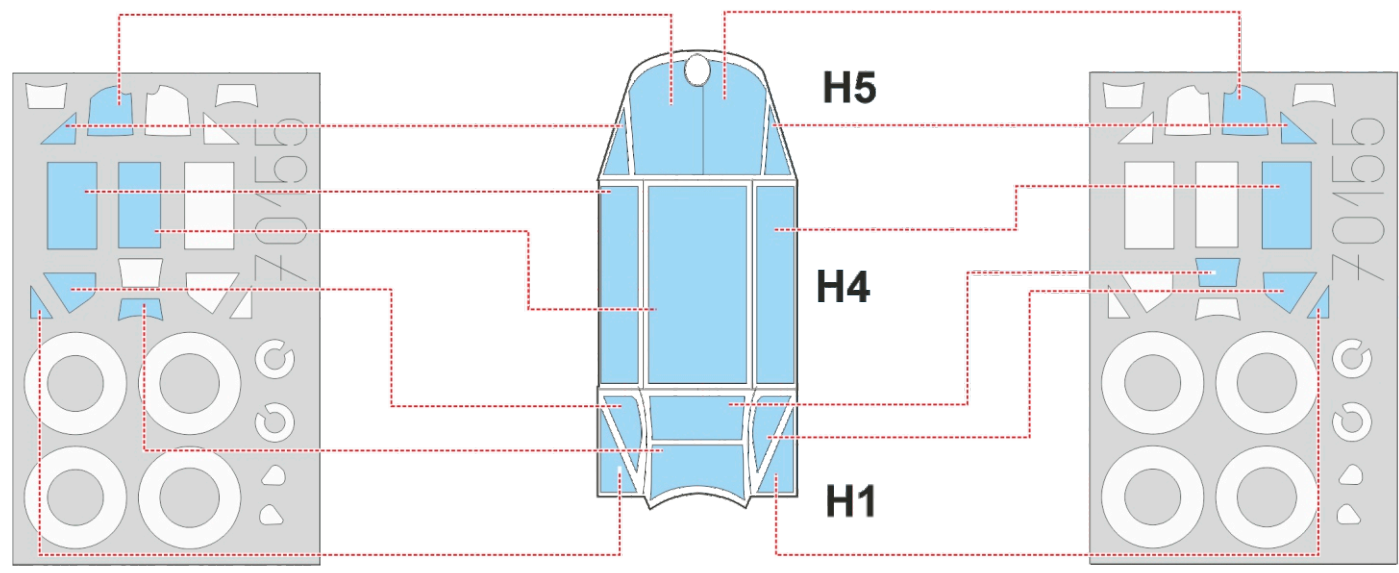
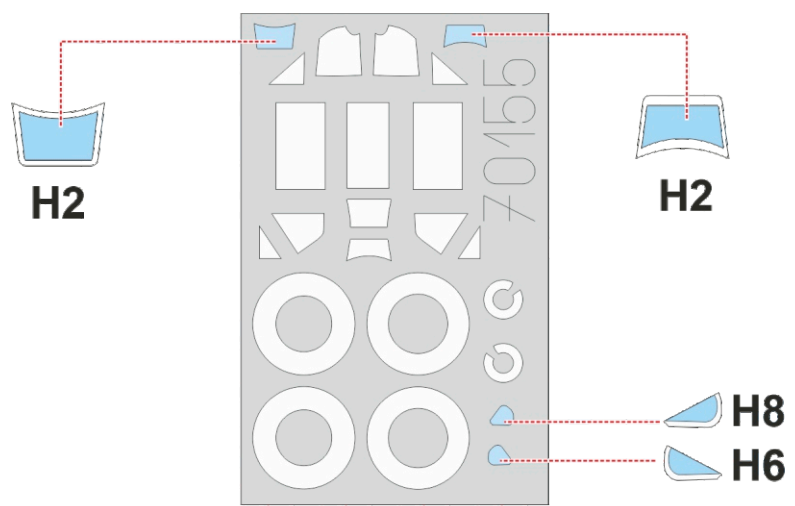
MARKING E ONLY

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



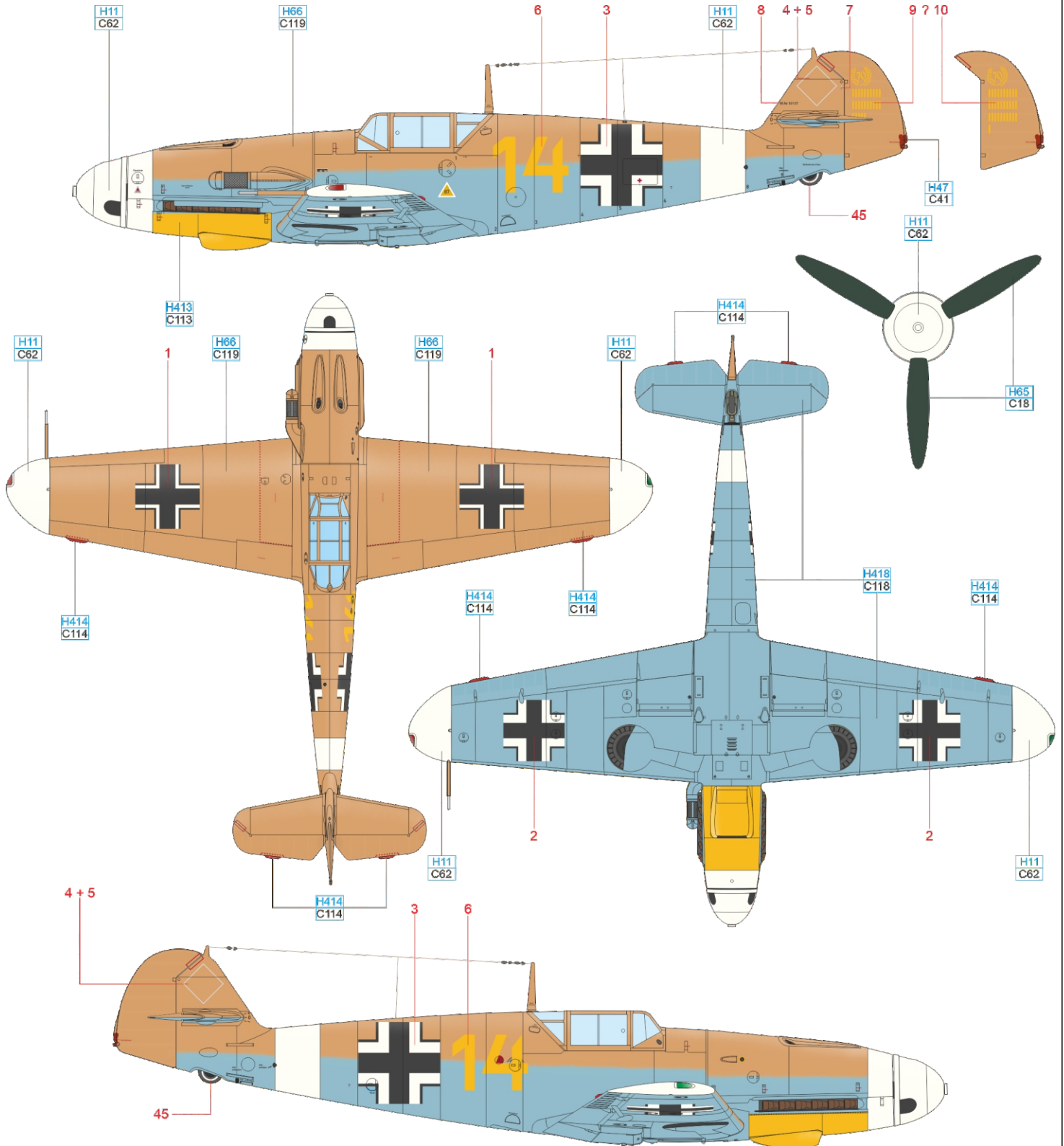
H1 C1 WHITE





A Bf 109F-4/Trop, WNr. 10137, Oblt. Hans-Joachim Marseille, 3./JG 27, Ain-el-Gazala, Libye, červen 1942

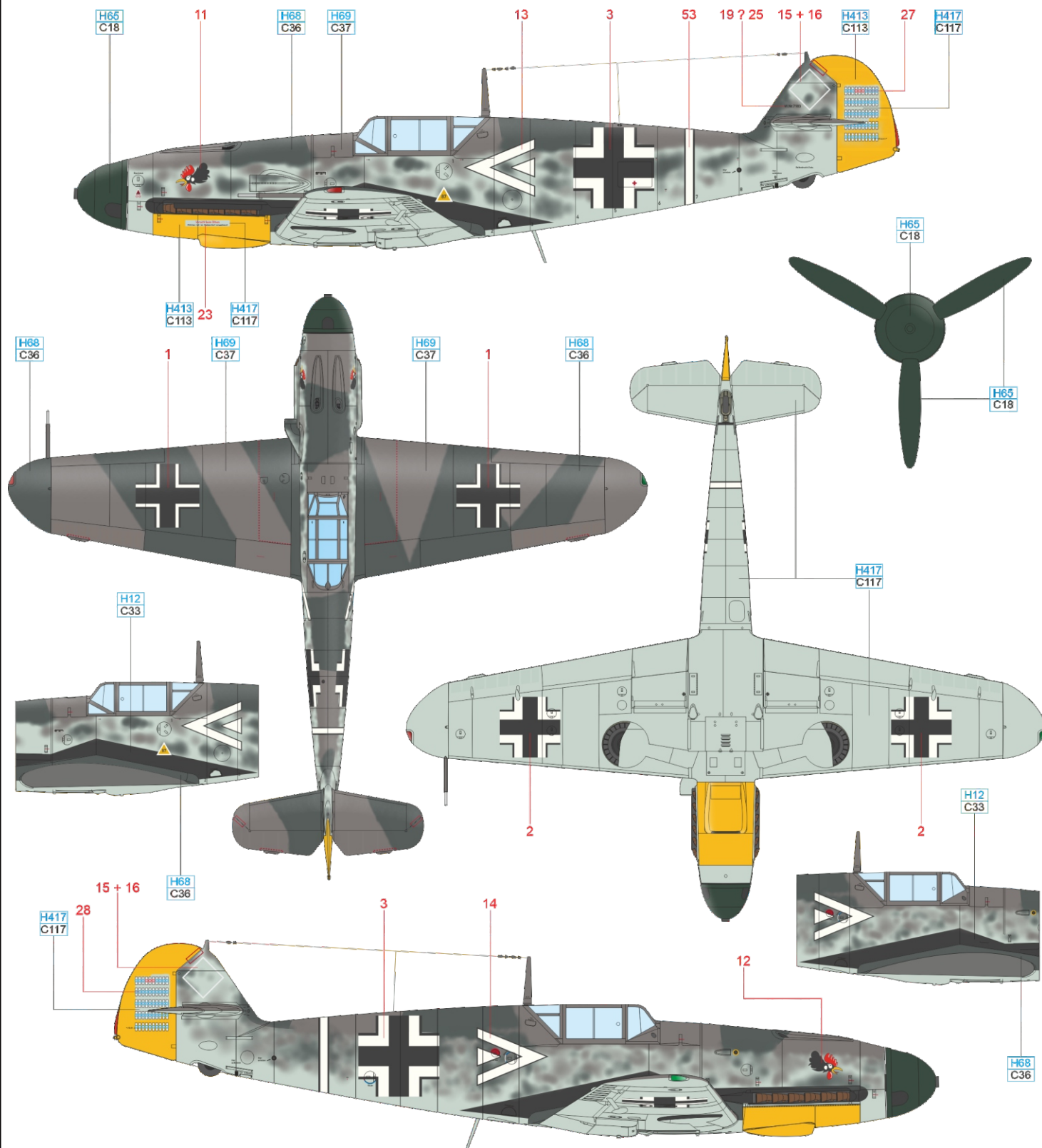
Hans-Joachim „Jochen“ Marseille se narodil v roce 1919 v Berlíně a byl potomkem hugenotských imigrantů. Se 158 vítězstvími se stal nejúspěšnějším německým stíhačem bojujícím proti západním spojencům. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Měl všestranné schopnosti v pilotáži i střelbě. Neváhal manévrovat v nepřátelské formaci při nízké rychlosti a střítet s velkým předsažením. Také se snažil v poušti zachraňovat sestřelené nepřátelské letce tím, že na druhé straně fronty shazoval zprávy o jejich osudu. Tento letoun používal Hans-Joachim Marseille v červnu 1942, vrchní kamuflážní barvu RLM 79 má nastříkánú na bocích do poloviny trupu. Spodní plochy byly kamuflvány barvou RLM 78. Kamufláž doplňovalo označení strojů z jižní fronty – bílé konce křídla, bílý vrtulový kužel a pás na zádi trupu těžé barvy. Na motorovém krytu nebyl z obou stran znak I. Gruppe JG 27. Dne 30. září 1942 vedl s Messerschmittem Bf 109G-2/Trop 3. Staffel při doprovodu letky Stuk. Při návratu se mu kabina zaplnila kouřem a byl nucen vyskočit, ale po nouzovém opuštění kabiny zavadil o směrovku, ztratil vědomí, jeho padák se neotevřel a pád na zem se mu stal osudným.



FLAT WHITE	H11 C62	RLM 78	H418 C118	RLM 79	H66 C119	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	RED BROWN	H47 C41	RLM 70	H65 C18
------------	---------	--------	-----------	--------	----------	--------	-----------	--------	-----------	-----------	---------	--------	---------

B Bf 109F-4, WNr. 7183, Hptm. Hans Hahn, III./JG 2, St. Pol, Francie, říjen 1941

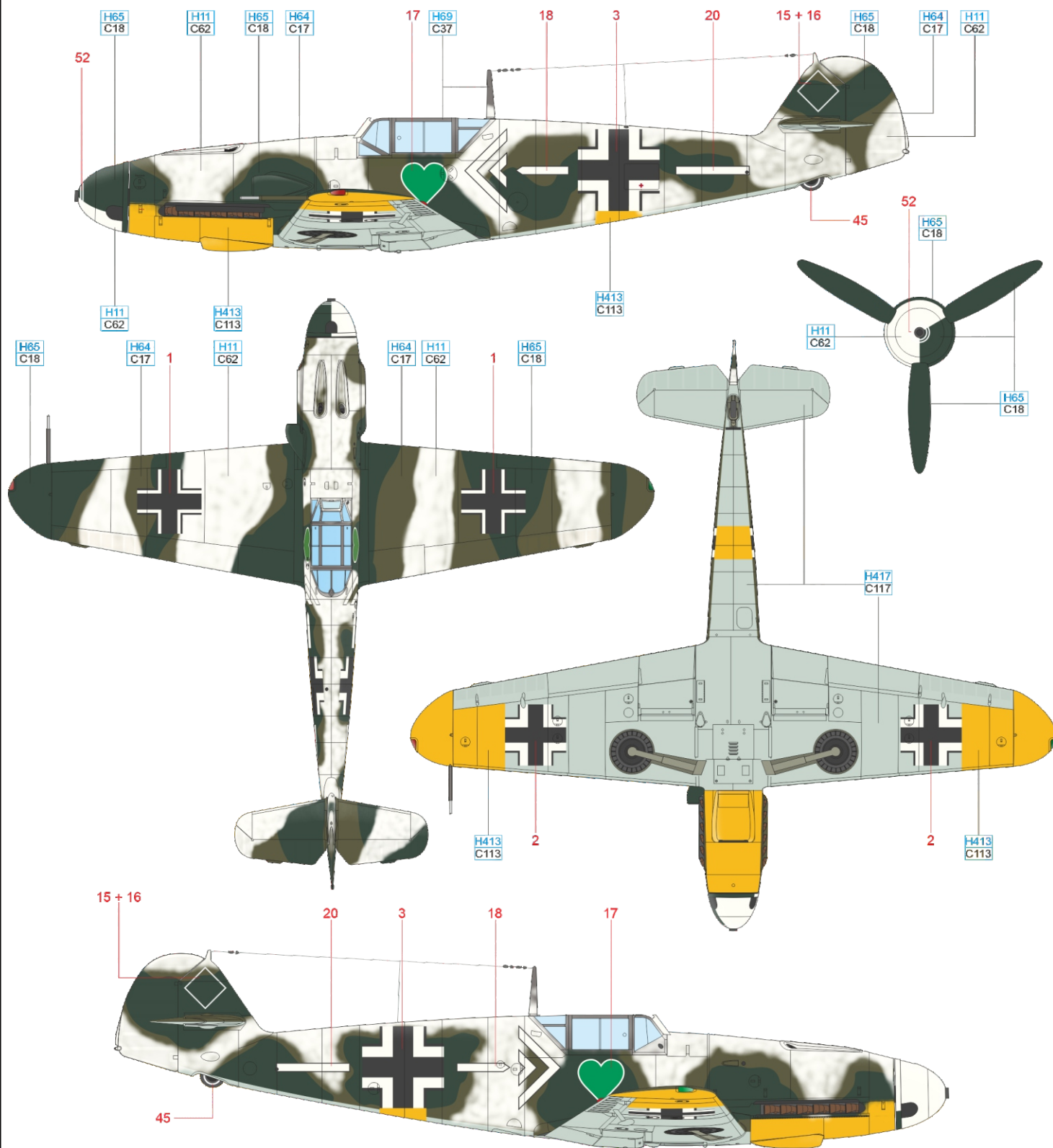
Hans „Assi“ Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, velel od prosince 1939 jednotce 4./JG 2 a od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Celkem 50 symbolů sestřelů na směrovce se váže právě k „Assiho“ působení na západní frontě. Padesátého vítězství dosáhl dne 13. října 1941 poblíž Boulogne-sur-Mer sestřelem jednoho Spitfiru. Od 1. listopadu 1942 převzal velení II./JG 54 a tuto Gruppe vedl až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1950 (napsal o svých zážitcích ve vězení knihu Ich spreche die Wahrheit! (u nás vyšla pod názvem Zajatcem v Rusku). Do svého sestřelení dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Hlava kohouta na jeho stroji je označením letadel štábu III. Gruppe JG 2 a je odvozena od Hahnova příjmení (der Hahn znamená v němčině kohout).



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

C Bf 109F-4, Maj. Hannes Trautloft, JG 54, Relbicy, Sovětský svaz, březen 1942

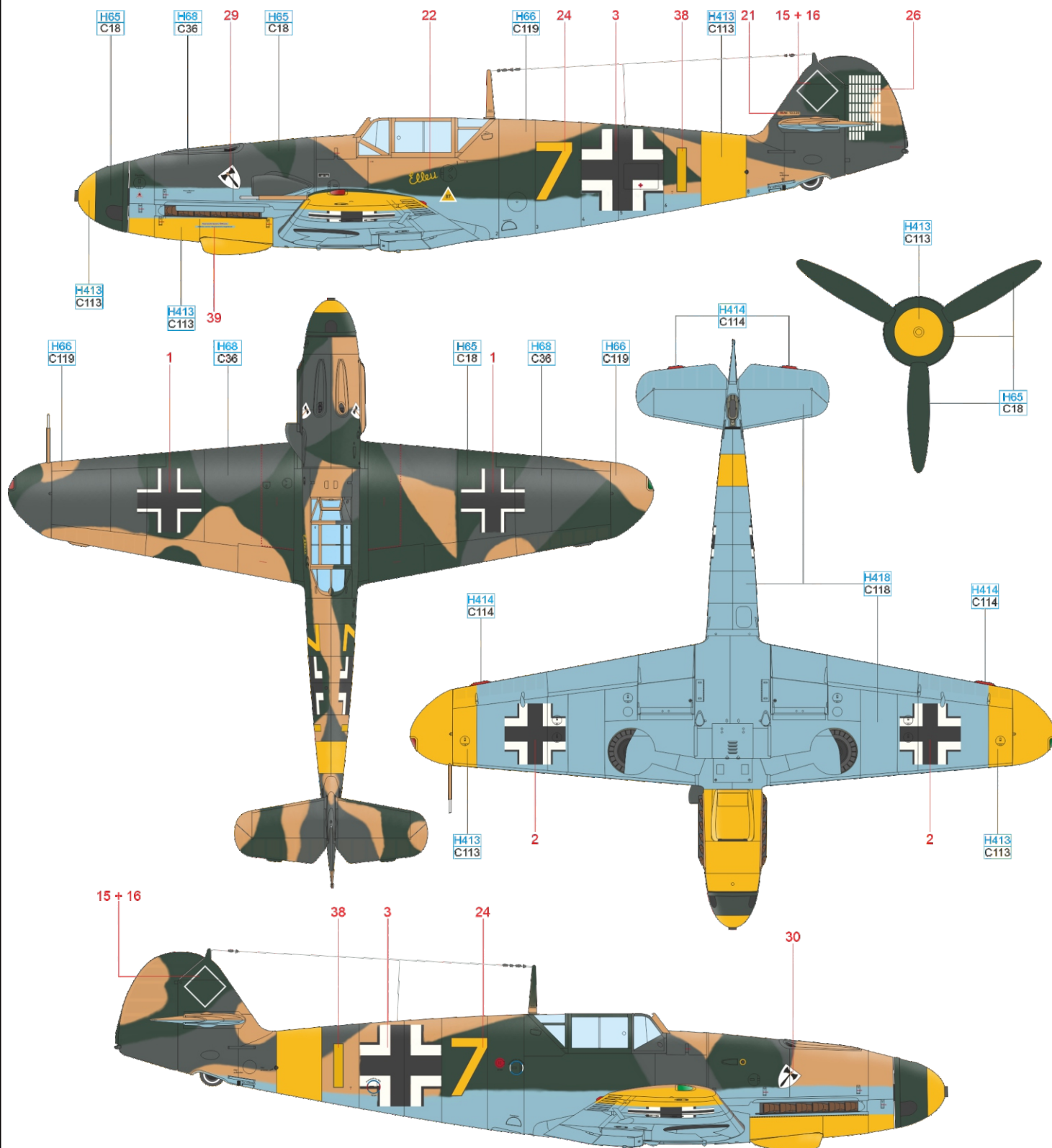
Hannes Trautloft zahájil svoji bojovou kariéru ve Španělské občanské válce. Létal zde s Bf 109 a podílel se na vypracování taktiky bojového nasazení tohoto typu. Létal také v polské kampani či ve francouzském tažení. Během každého konfliktu si připsal alespoň jedno vítězství. Dne 25. srpna 1940 se stal velitelem nově zformované JG 54. V jejím čele se také zapojil do operace Barbarossa, tedy útoku proti Sovětskému svazu, a vedl ji až do 5. července 1943, kdy byl převelen do vyšších štábních funkcí. Trautloftovo celkové skóre čítá celkem 58 vítězství, Rytířský kříž si mohl připsat 27. července 1941. Letoun nese nestandardní kamuflážní schéma. Jaké barvy JG 54 v Sovětském svazu používala, není zcela jasné. Naše interpretace obsahuje barvy RLM 70, 71 a 76, doplněné bílou barvou pro zimní období. Z obou stran je pod kabinou nakreslen znak JG 54, zelené srdce s bílým lemem. V pozdějších měsících byly do srdce domalovány znaky jednotlivých Gruppe a na stroji byla bílá barva přestříkána opět zelenou barvou.



FLAT WHITE	H11 C62	RLM 04	H413 C113	RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 71	H64 C17	RLM 70	H65 C18
------------	---------	--------	-----------	--------	-----------	--------	---------	--------	---------	--------	---------

D Bf 109F-4/Z, WNr. 13325, Oblt. Viktor Bauer, 9./JG 3, Ščigry, Sovětský svaz, červen 1942

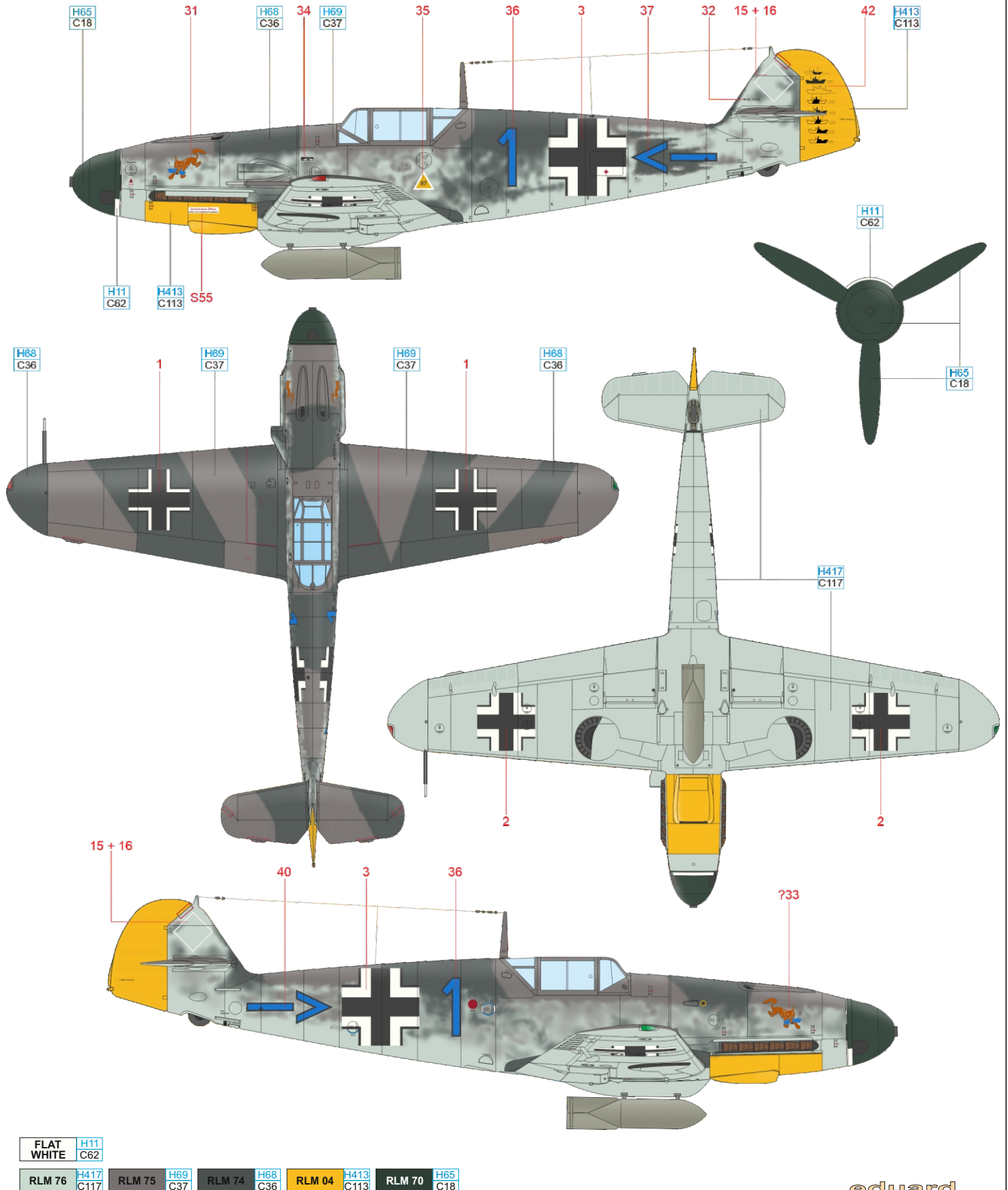
Tento letoun používal Viktor Bauer, držitel Rytiřského kříže s dubovou ratolestí a eso se 106 sestřely, získanými převážně v bojích proti sovětským letcům. Bauer s ním létal v létě 1942 při postupu německé Skupiny armád A ke Stalingradu. Jednotka byla vyzbrojena stroji původně určenými k bojům v jižní Africe, proto letadla nesla kamufláž tvořenou barvami RLM 78/79. Ta byla následně doplněna na horních a bočních plochách o segmenty tvořené pravděpodobně barvami RLM 74/70 (někdy je uváděna i možnost RLM 75/71), aby bylo zbarvení letounů lépe přizpůsobeno prostředí východní fronty. Žluté doplňky na křídle, zádi trupu a na krytu motoru nosily letouny působící na východní frontě. Přídě nese znak III. Gruppe JG 3, u níž stroj pravděpodobně sloužil předtím, než jej začal používat Staffelkapitän Bauer. Pod kabinou bylo vyvedeno jméno Bauerovy manželky Ellen. Bauer dosáhl svého 106. a posledního vítězství 9. srpna 1942 severovýchodně od Stalingradu. Den nato byl jeho stroj ve vzduchu zasažen a zraněný Bauer musel nouzově přistát. Po vyléčení působil na velitelských postech u doplňovacích jednotek.



RLM 04	H413 C113	RLM 78	H418 C118	RLM 79	H66 C119	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18	RLM 23	H414 C114
--------	--------------	--------	--------------	--------	-------------	--------	------------	--------	------------	--------	--------------

E Bf 109F-4/B, WNr. 7629, Oblt. Frank Liesendahl, 10.(Jabo)/JG 2, Francie, červen 1942

Koncem roku 1941 uvažovala Luftwaffe o obnovení bombardování Velké Británie a příbřežní lodní dopravy. Bylo stanoveno, že z každé stíhací jednotky bojující proti Velké Británii bude vyčleněna jedna Staffel, určená k provádění útoků typu „udeř a uteč“. V rámci JG 2 působila v této roli 10.(Jabo) Staffel. Pod velením Oblt. Franka Liesendahla potopila během čtyř měsíců 20 lodí s celkovým výtlačkem 630 000 BRT. Liesendahl zahynul 17. července 1942 v Fw 190A-3 při útoku na nákladní loď u Brixhamu. Posmrtně byl povýšen do hodnosti Hauptmann a obdržel Rytířský kříž. Liesendahlův stroj nesl standardní kamufláž denních stíhačů Luftwaffe tvořenou barvami RLM 74/75/76. Liška překusující lod', byla znakem 10.(Jabo) Staffel a na směrovém kormidle byla vyznačena potopená či poškozená plavidla.

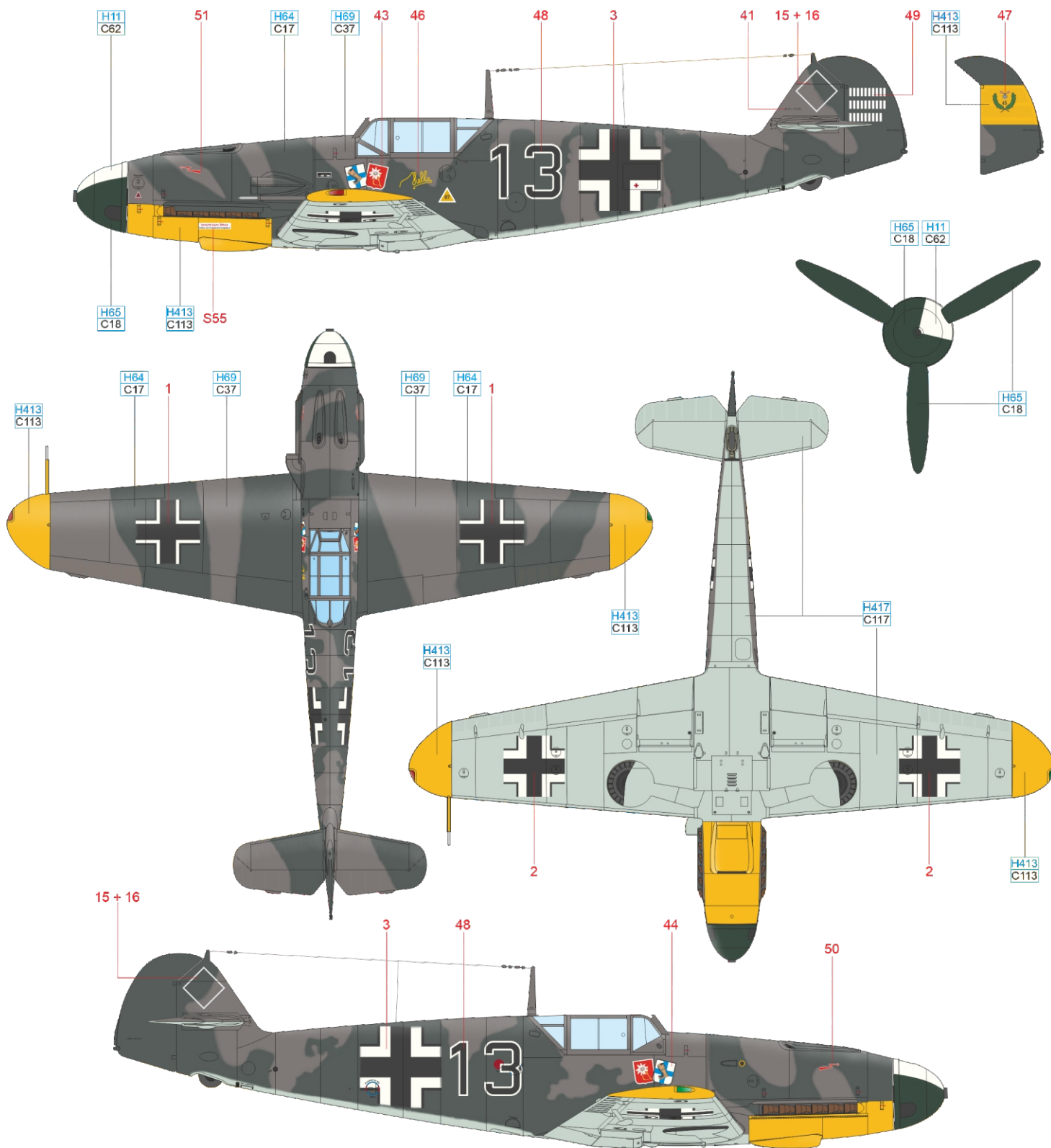


FLAT WHITE H11 C62

RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 74 H68 C36 RLM 04 H413 C113 RLM 70 H65 C18

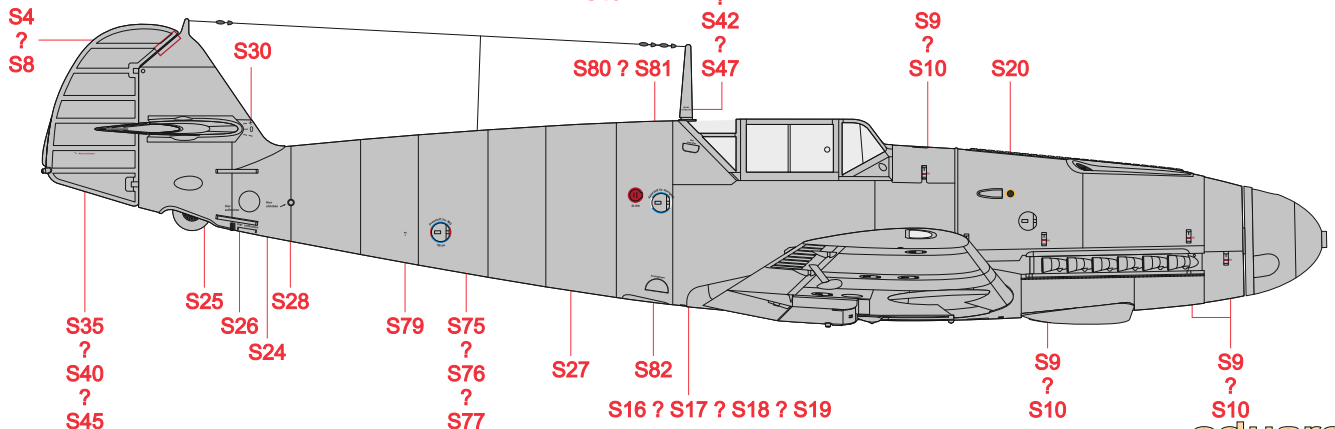
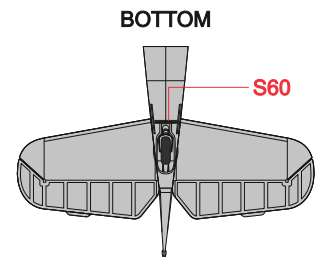
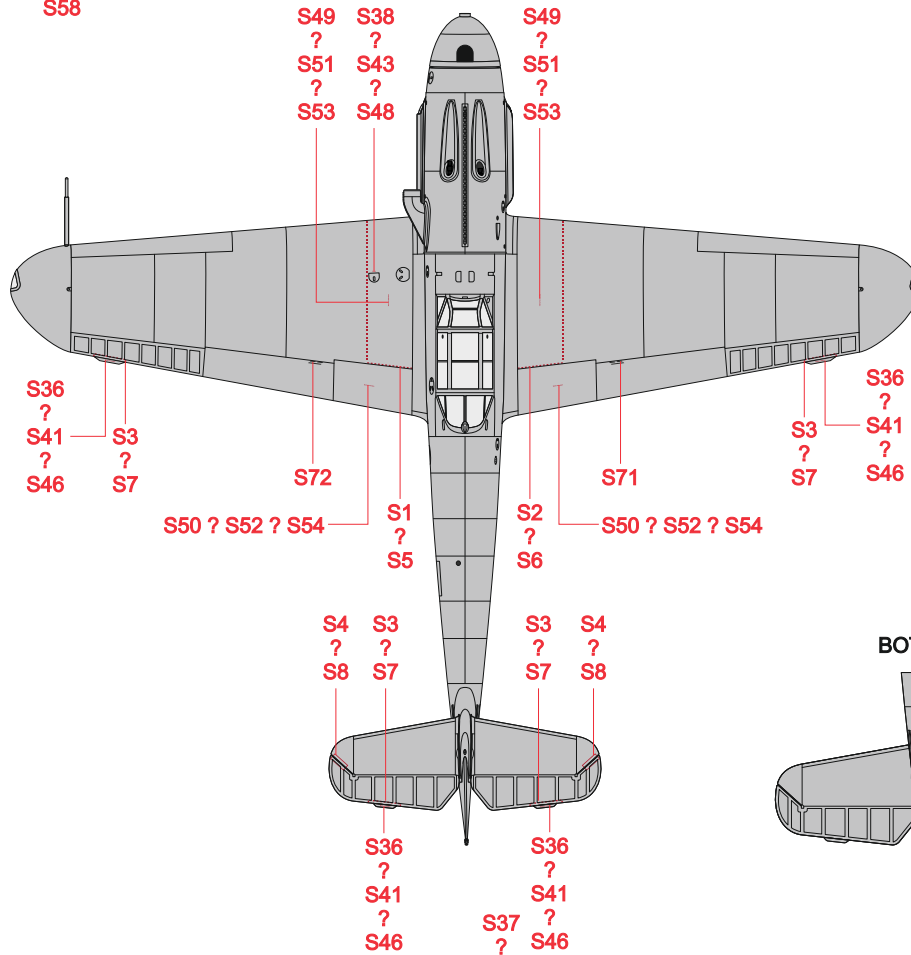
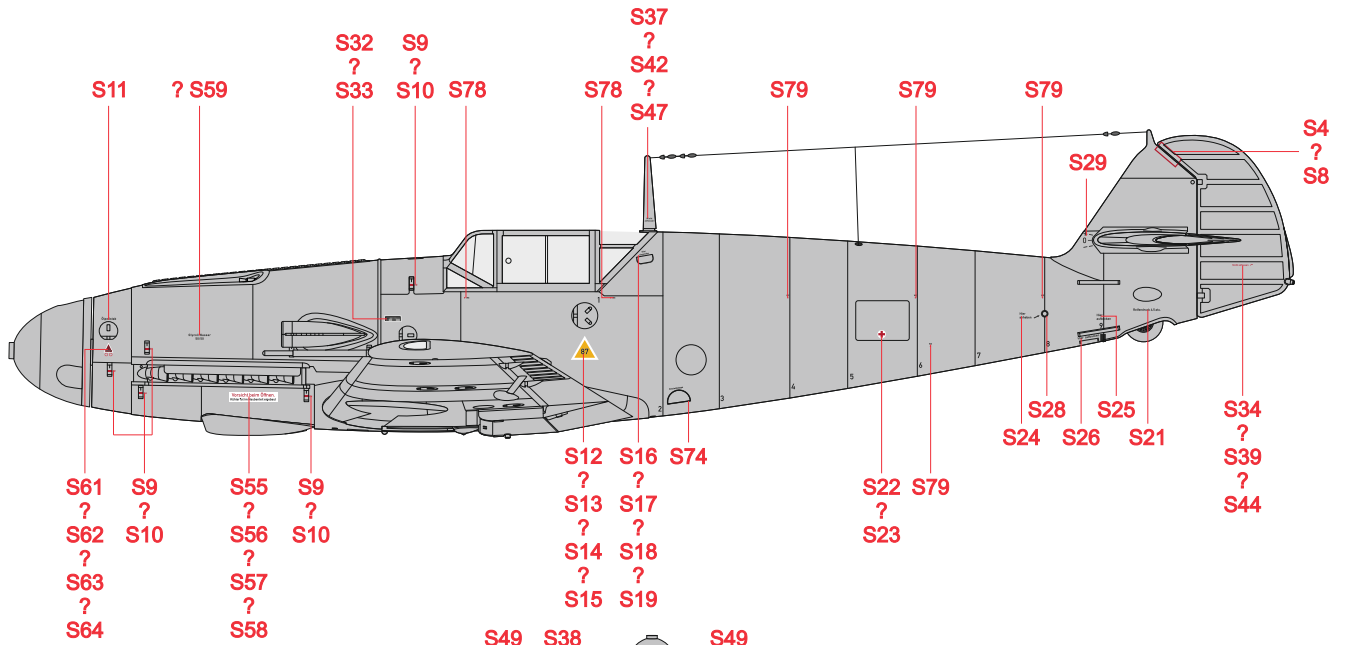
F Bf 109F-4, WNr. 13169, Fw. Heinrich Bartels, 8./JG 5, Petsamo, Finsko, září 1942

Rakušan Heinrich Bartels, držitel Rytířského kříže a německé stíhací eso s 99 sestřely dosaženými během přibližně 500 bojových letů, se zúčastnil bojů na všech frontách, na kterých bojovaly jednotky Luftwaffe. Polovinu svých sestřelů dosáhl na severu v řadách JG 5 v bojích proti pilotům tehdejšího Sovětského svazu. Osudným se mu stal 23. prosince 1944 souboj s piloty P-47 Thunderbolt od 56th FG během Bitvy v Ardenách. Trošky Bartelsova Messerschmittu byly nalezeny v roce 1968 spolu s nepoužitým padákem poblíž města Bad Godesberg v Německu. S vyobrazeným strojem létal Bartels v druhé polovině roku 1942 během bojů na severu Finska. Stroj byl kamuflován barvami RLM 75/71/76, avšak v nestandardním stylu, aplikovaném v místě působení. Směrové kormidlo neslo v září roku 1942 devětadvacet proužků symbolizujících sestřely. Poté co Bartels obdržel Rytířský kříž a dosáhl 45. sestřelu, vyzdobil jeho mechanik směrovku kresbou vyznamenání.



FLAT WHITE H11 C62

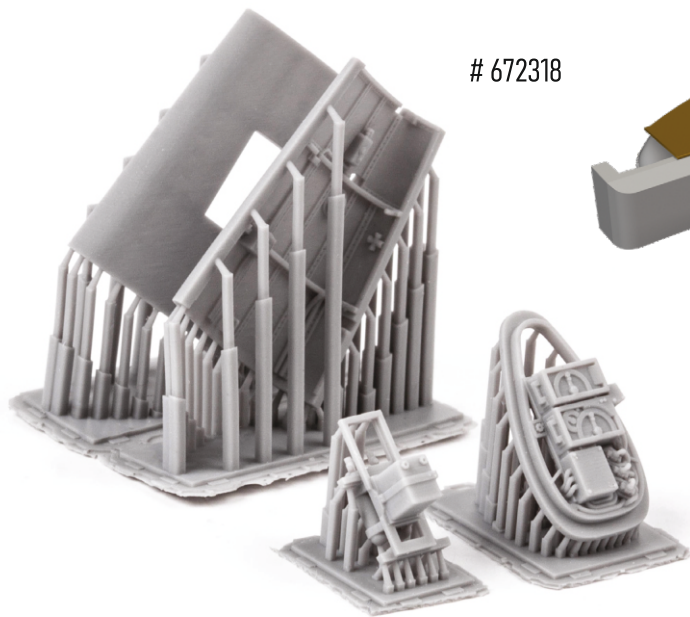
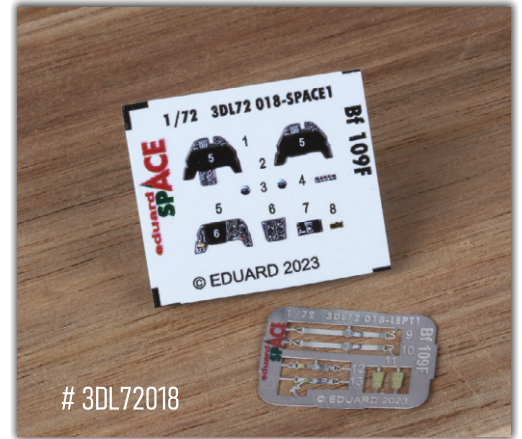
RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 71 H64 C17 RLM 04 H413 C113 RLM 70 H65 C18



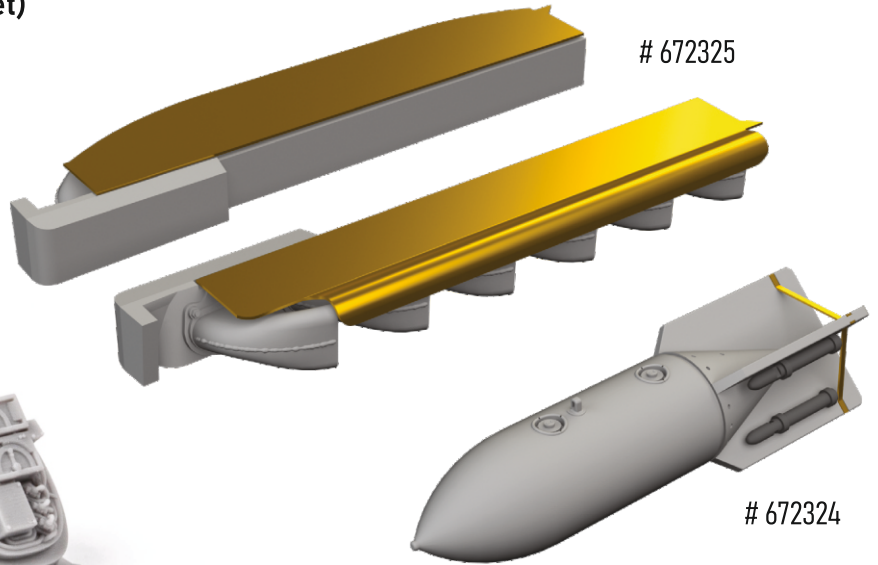
Eduard goodies for

Bf 109F-4 1/72

- 672313 Bf 109F propeller early PRINT (Brassin)
- 672314 Bf 109F propeller late PRINT (Brassin)
- 672315 Bf 109F gun barrels PRINT (Brassin)
- 672316 Bf 109F wheels PRINT (Brassin)
- 672317 Bf 109F undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 672318 Bf 109F radio compartment PRINT (Brassin)
- 672321 Bf 109F/G external fuel tanks (Brassin)
- 672322 Bf 109F wheel bays rounded PRINT (Brassin)
- 672323 Bf 109F/G wheels bays angular PRINT (Brassin)
- 672324 Bf 109 SC250 bomb (Brassin)
- 672325 Bf 109F/G exhaust stacks PRINT (Brassin)
- 672326 Bf 109F/G/K gun pods PRINT (Brassin)
- 672329 Bf 109 balance weights PRINT (Brassin)
- 3DL72018 Bf 109F SPACE (3D Decal Set)

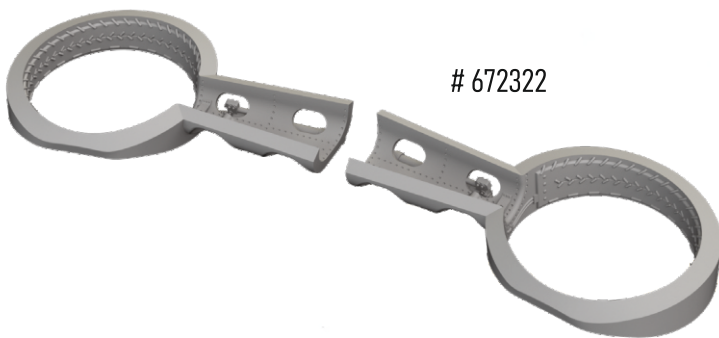


672318



672325

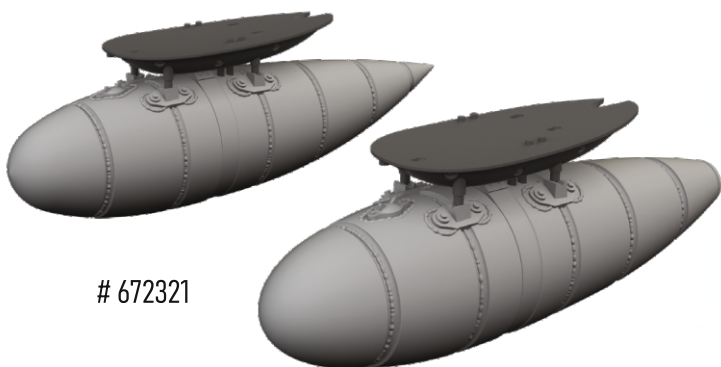
672324



672322



672314



672321