

# Bf 109E-7

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

**WEEKEND**  
edition



item No. 84178

**Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Verze řady „Emil“ se staly symbolem nadvlády německých stíhačů nad protivníky v prvních letech války.**

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 střelící 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 „stoděvíték“ ve více než 25 verzích a variantách.

## Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tři zkušební 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 zrychlovalo 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 přídatnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů. Tato zdánlivá maličkost byla jedním

z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti 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“ přidě, který by výrazně zvýšil aerodynamický odpor, bylo chlazení přesunuto do plochých chladicích 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 sériového 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 střelící 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 palebnou sílu.

## Tato stavebnice: Bf 109E-4

Na začátku bitvy o Británii začal Bf 109E-4 nahrazovat verzi E-3. První letouny se objevily v červenci 1940 a rychle vytlačovaly své předchůdce. Bf 109E-4 dostaly vylepšené křídelní kanony MG FF/M s vyšší kadencí a také s možností střítet novým typem výbušné munice. Kromě toho byla vylepšena pancéřová ochrana za hlavou pilota a přepracován kryt kabiny. Pro usnadnění výroby byl kryt se zaoblenými rohy nahrazen „krabicovým“ typem s rovnými skly připevněnými ke svařovanému rámu. Po průzkumných Messerschmittech E-5 a E-6 se koncem srpna 1940 objevil Bf 109E-7 jako další významná výrobní varianta. Byl to první Bf 109 se schopností nést externí palivovou nádrž. Měla objem 300 l a zajistila tolik potřebné zvýšení doletu až na 1325 km. Alternativně se používal pumový závěsník pro jednu 250kg nebo čtyři 50kg pumy, takže Bf 109E-7 byly používány také jako stíhací bombardéry Jabo. Celkem bylo postaveno 438 strojů E-7.

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  
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



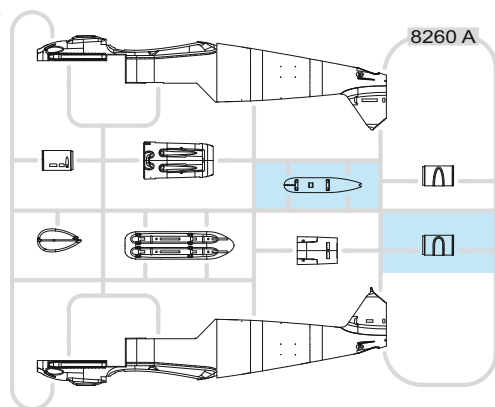
PIÈCES



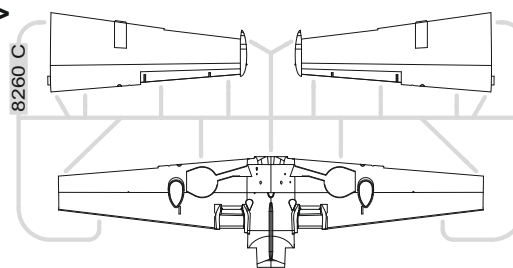
部品

## PLASTIC PARTS

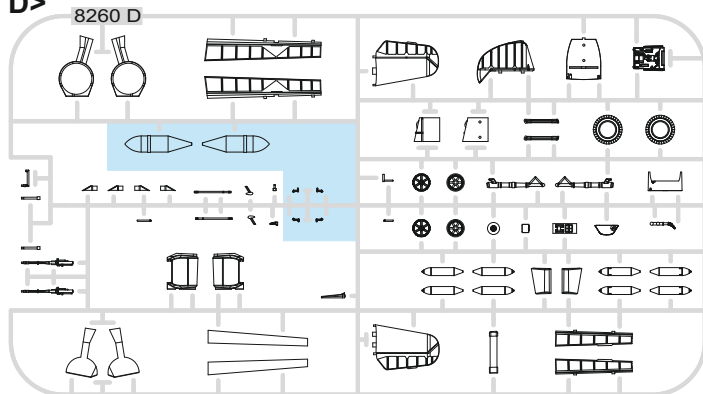
A&gt;



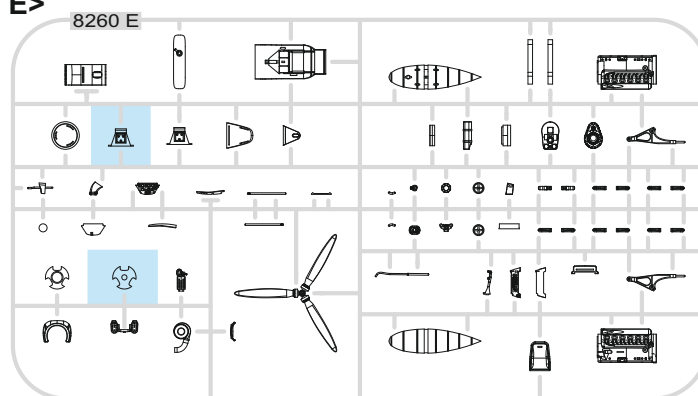
C&gt;



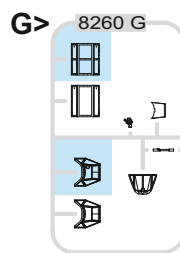
D&gt;



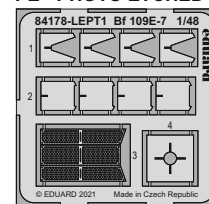
E&gt;



G&gt;



## 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



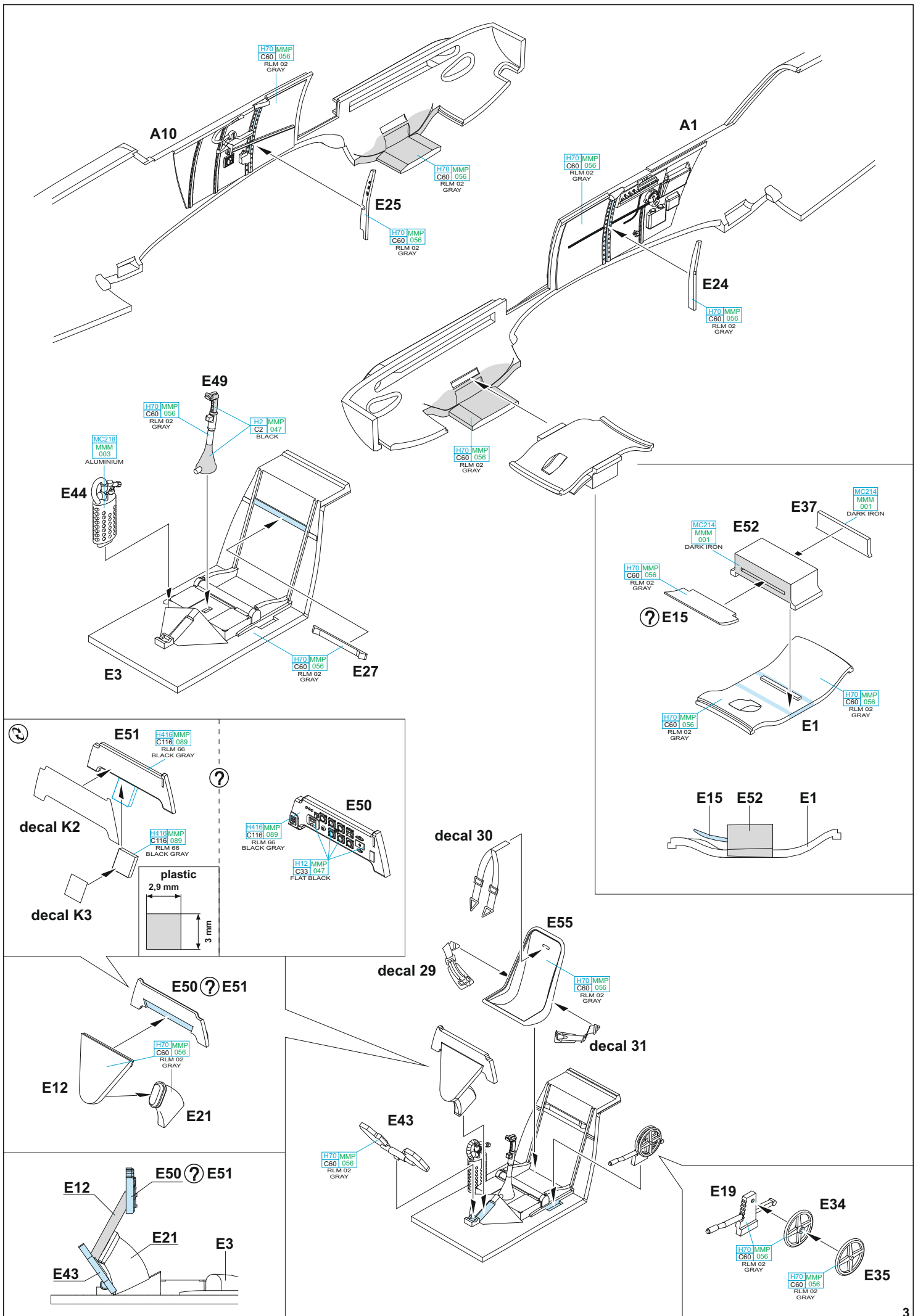
PEINTURE

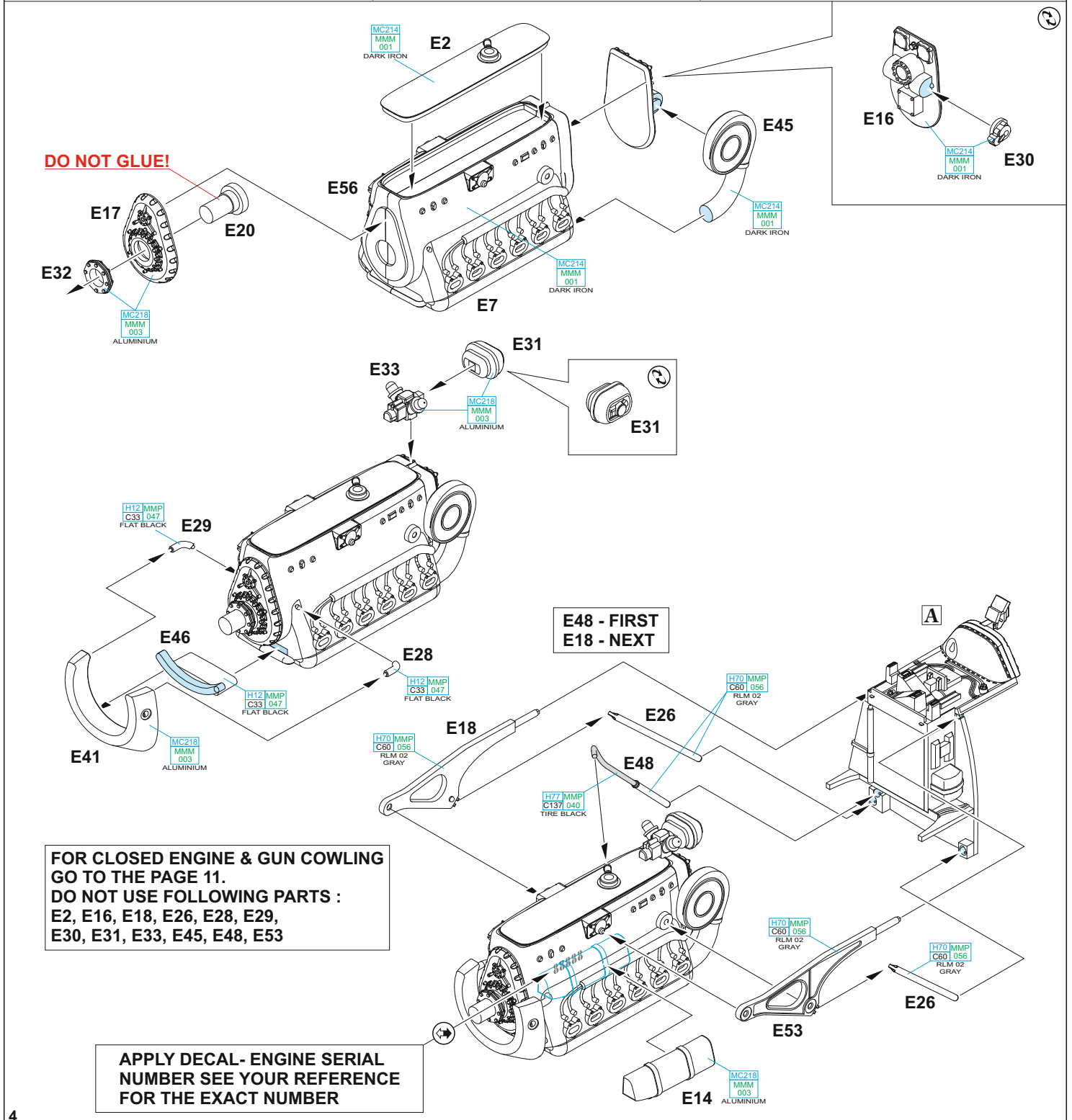
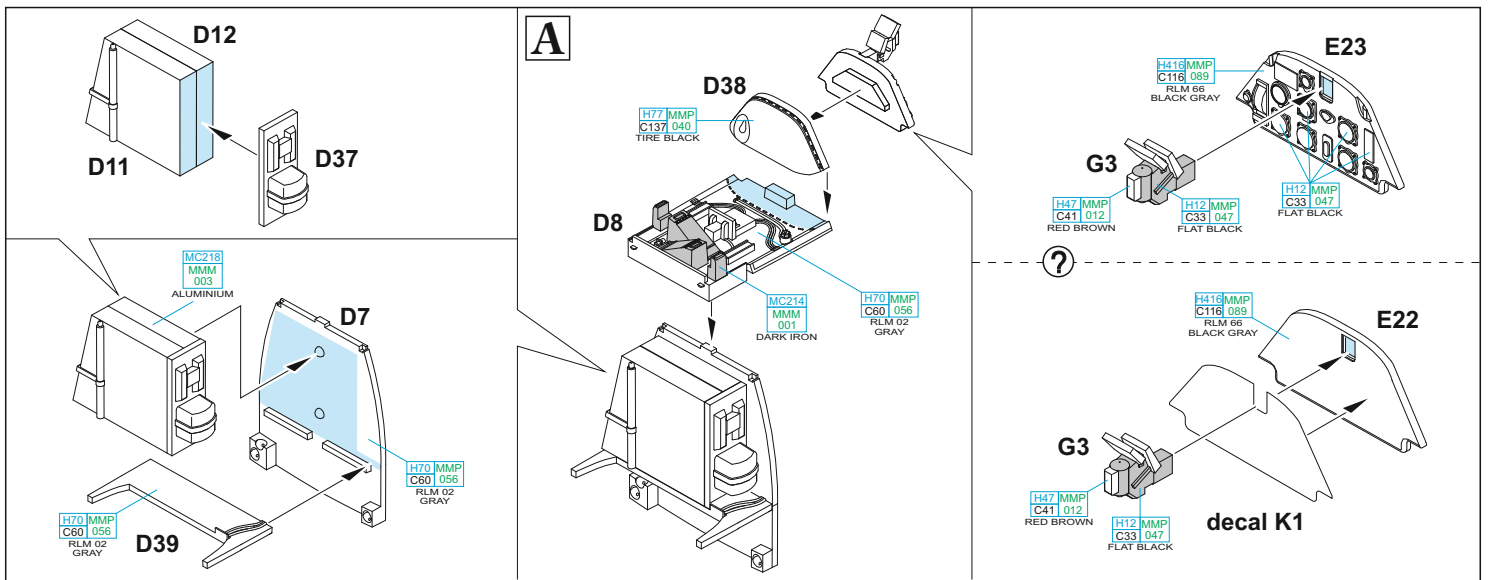


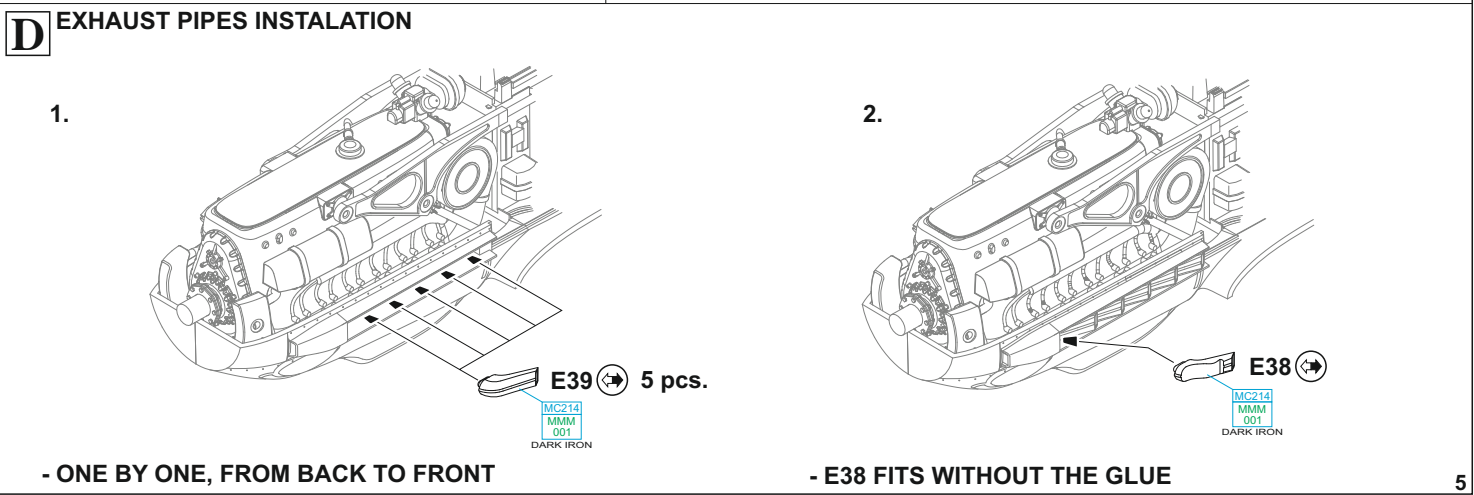
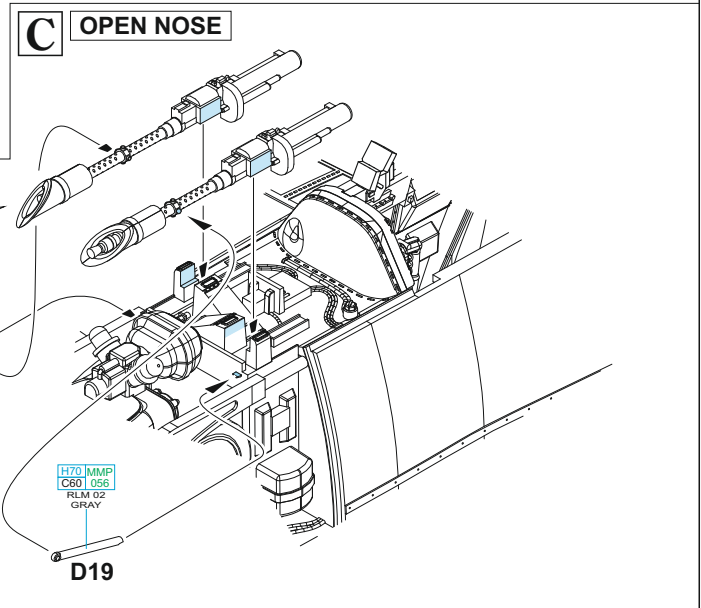
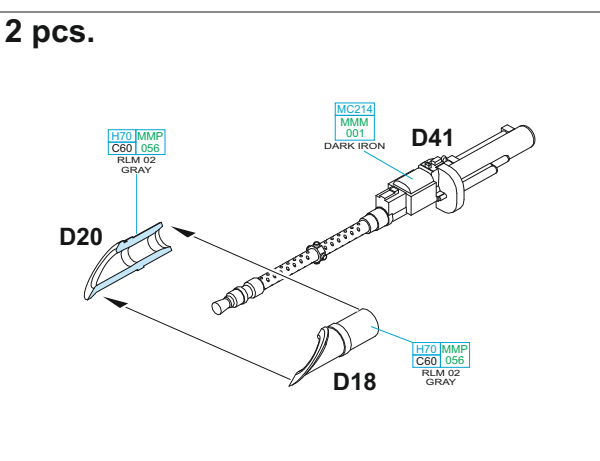
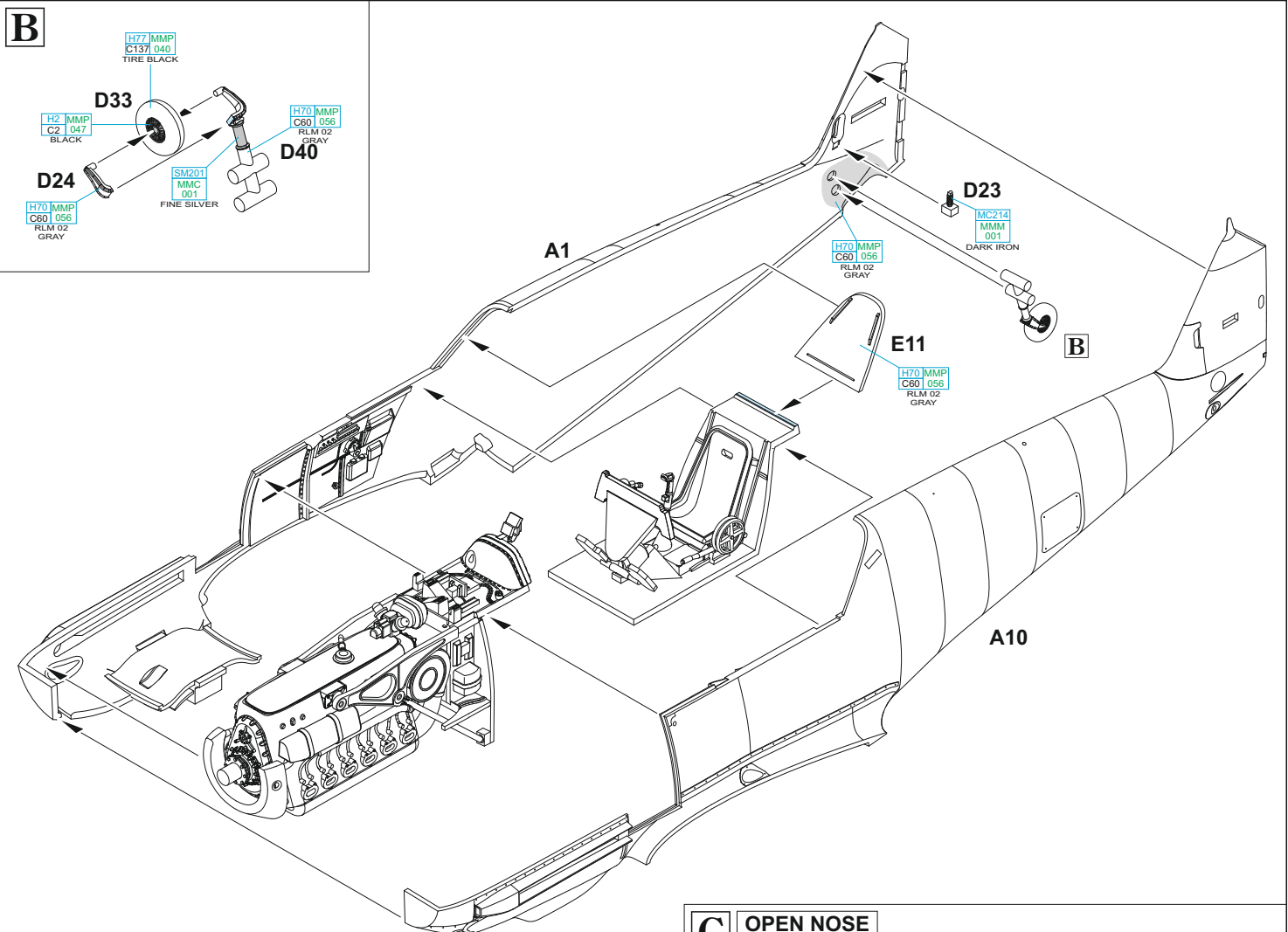
色

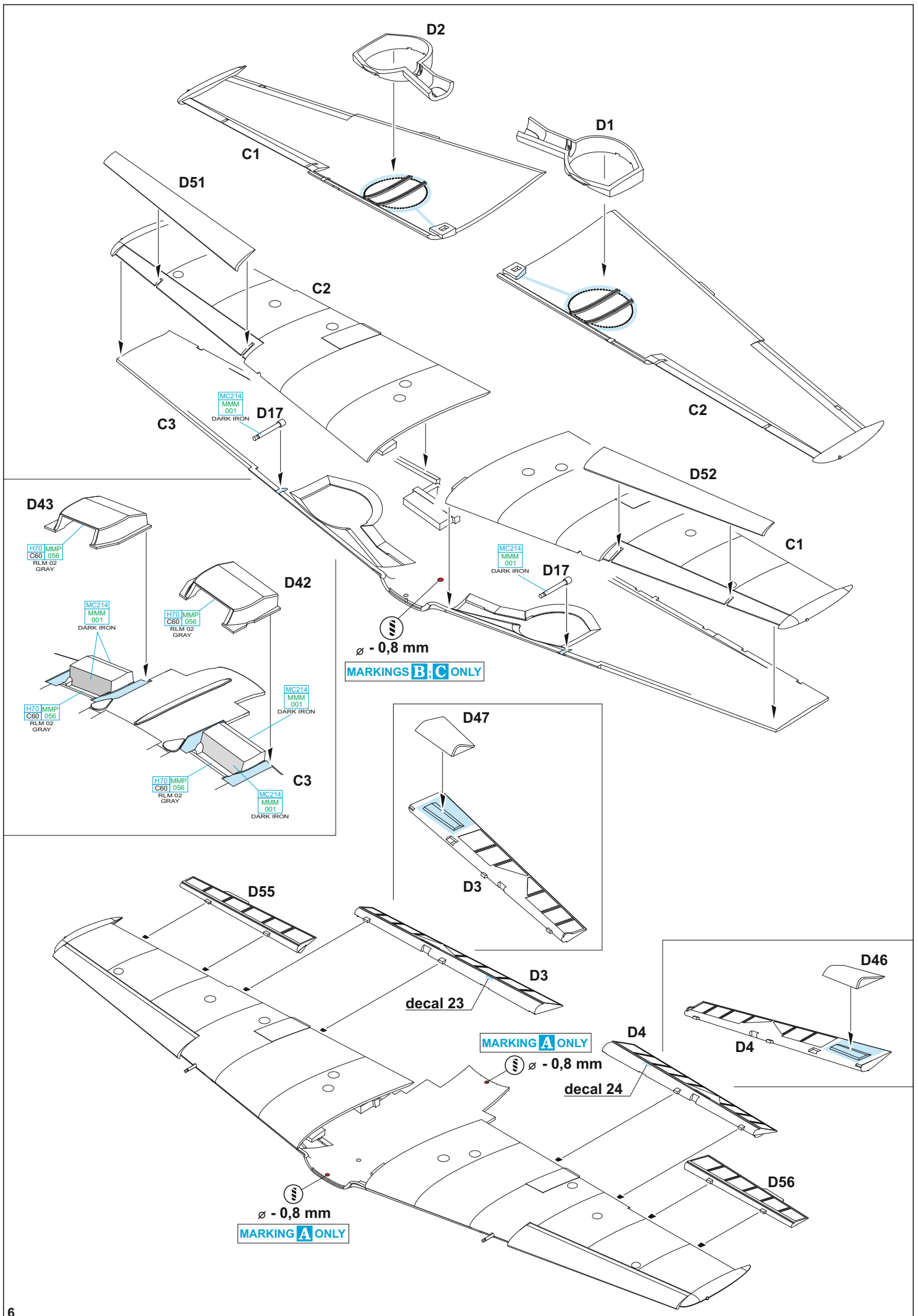
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	MMP-119	RLM79 SAND YELLOW
H67	C115	MMP-057	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H80	C54		KHAKI GREEN

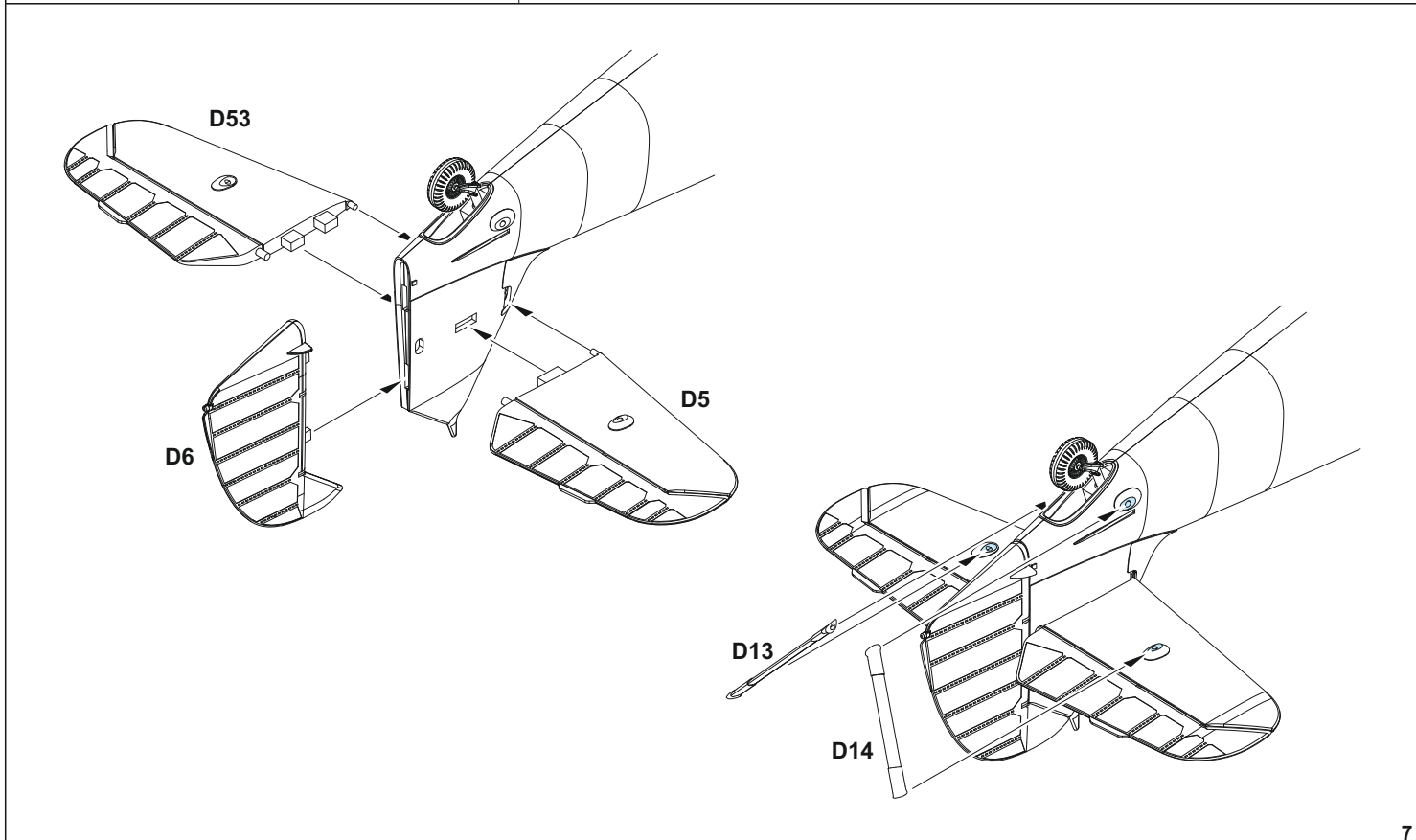
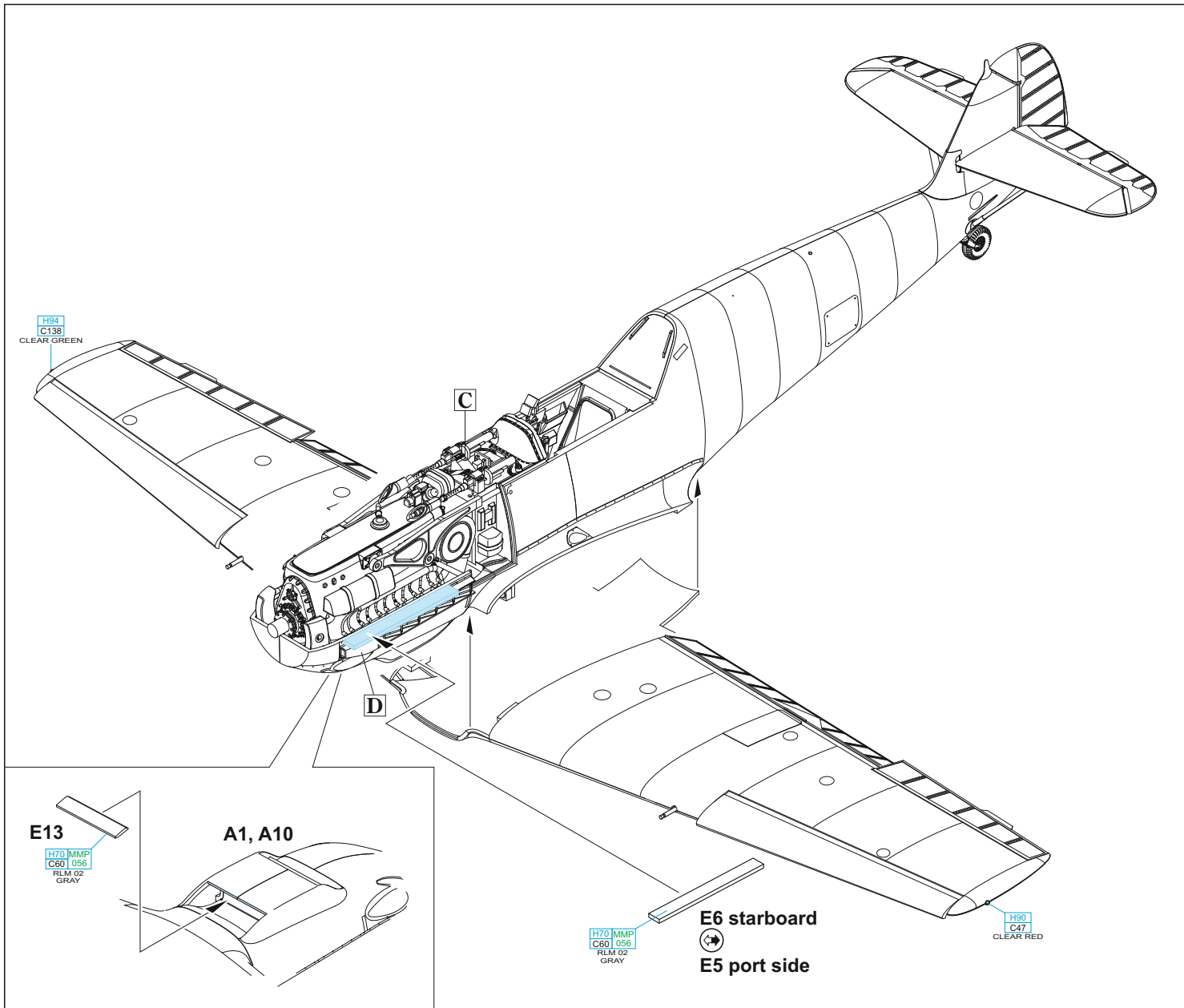
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	MMP-055	RLM78 LIGHT BLUE
H420	C120	MMP-120	RLM80 OLIVE GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

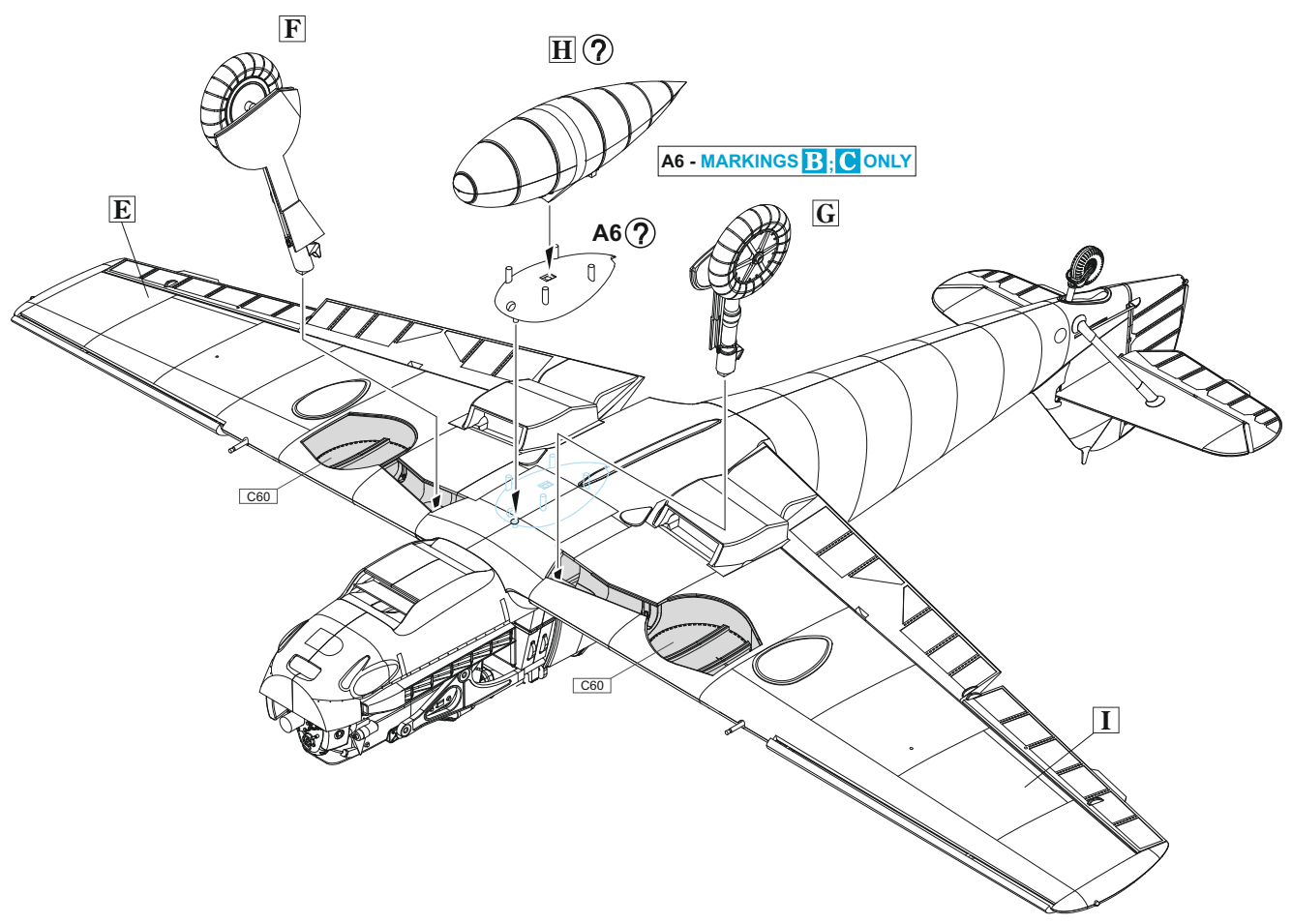
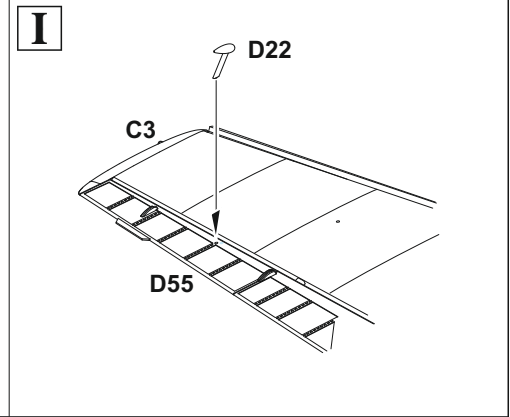
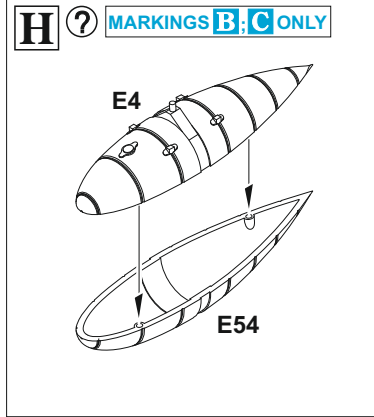
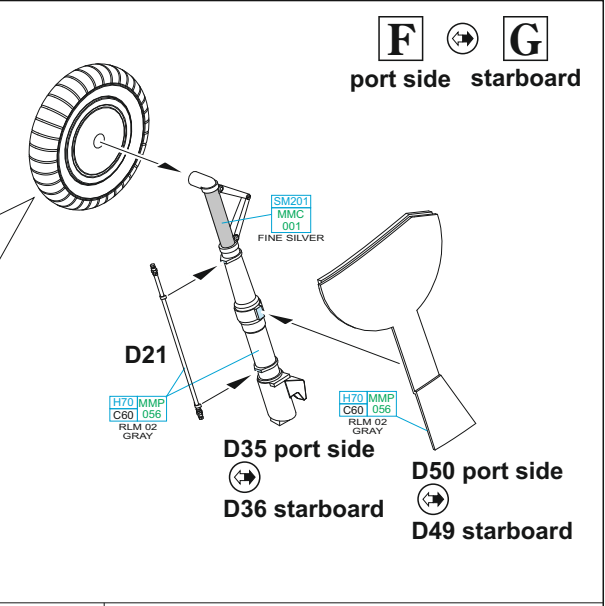
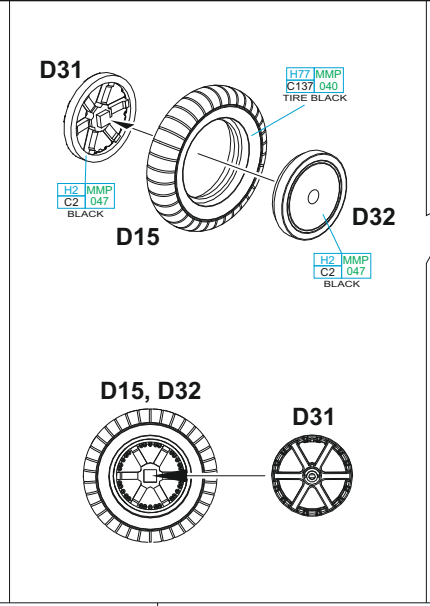
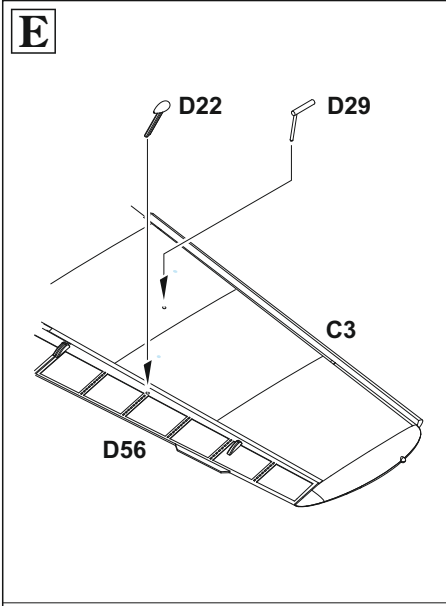






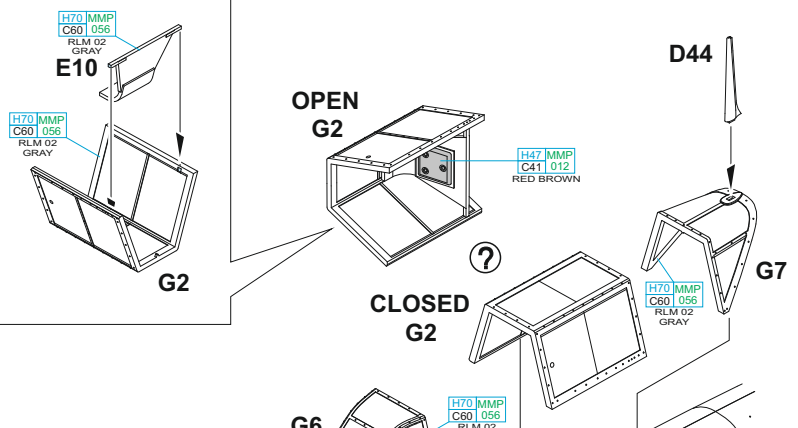
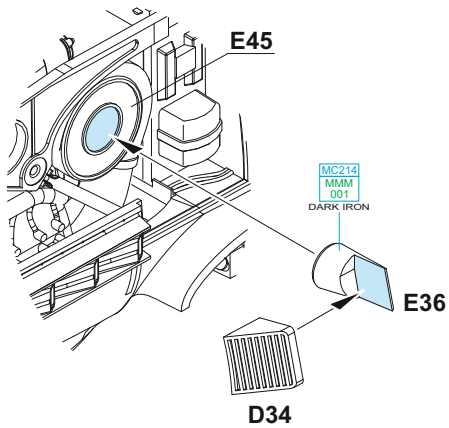
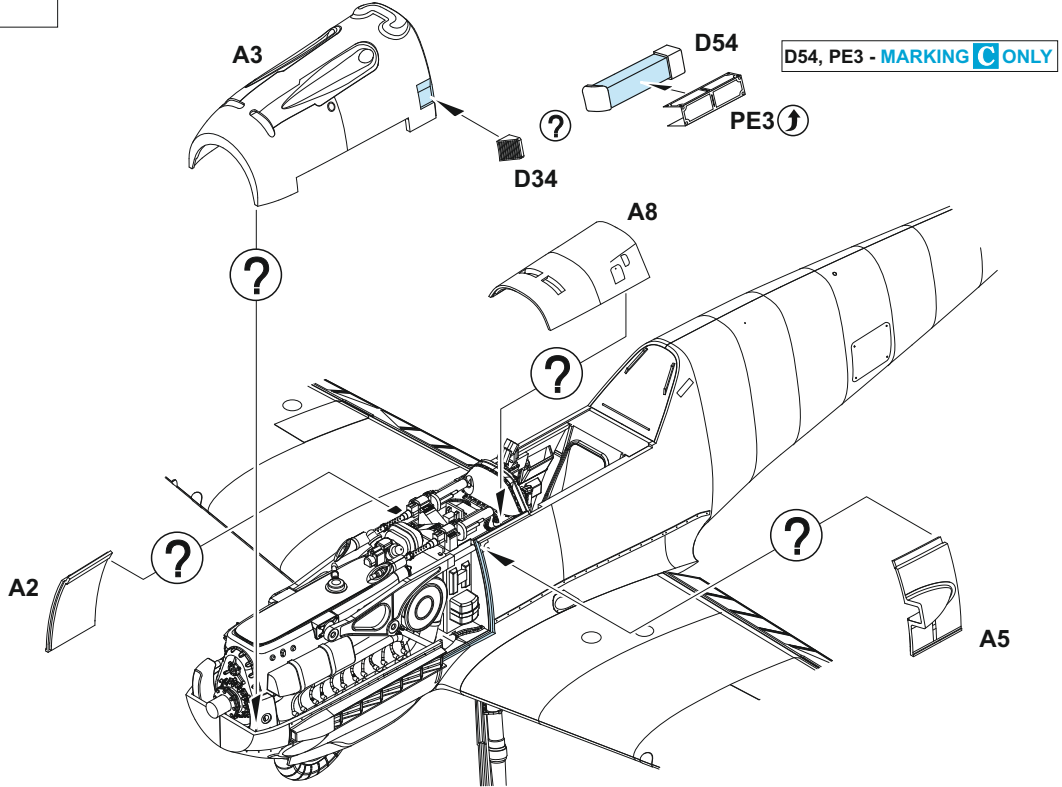








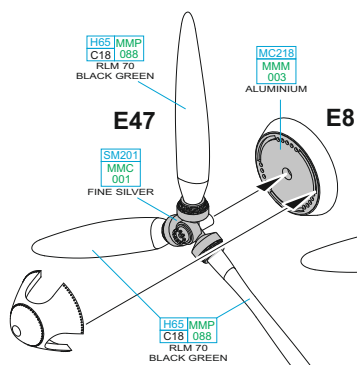
FOR CLOSED NOSE  
SEE PAGE 11



G4 - MARKINGS A, D ONLY

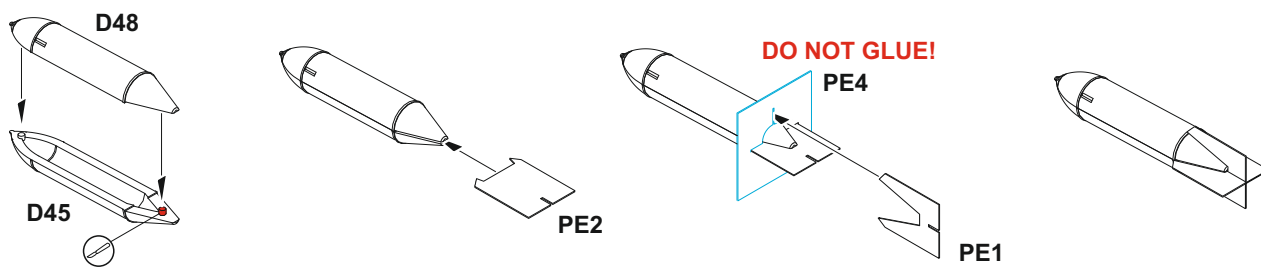


G4

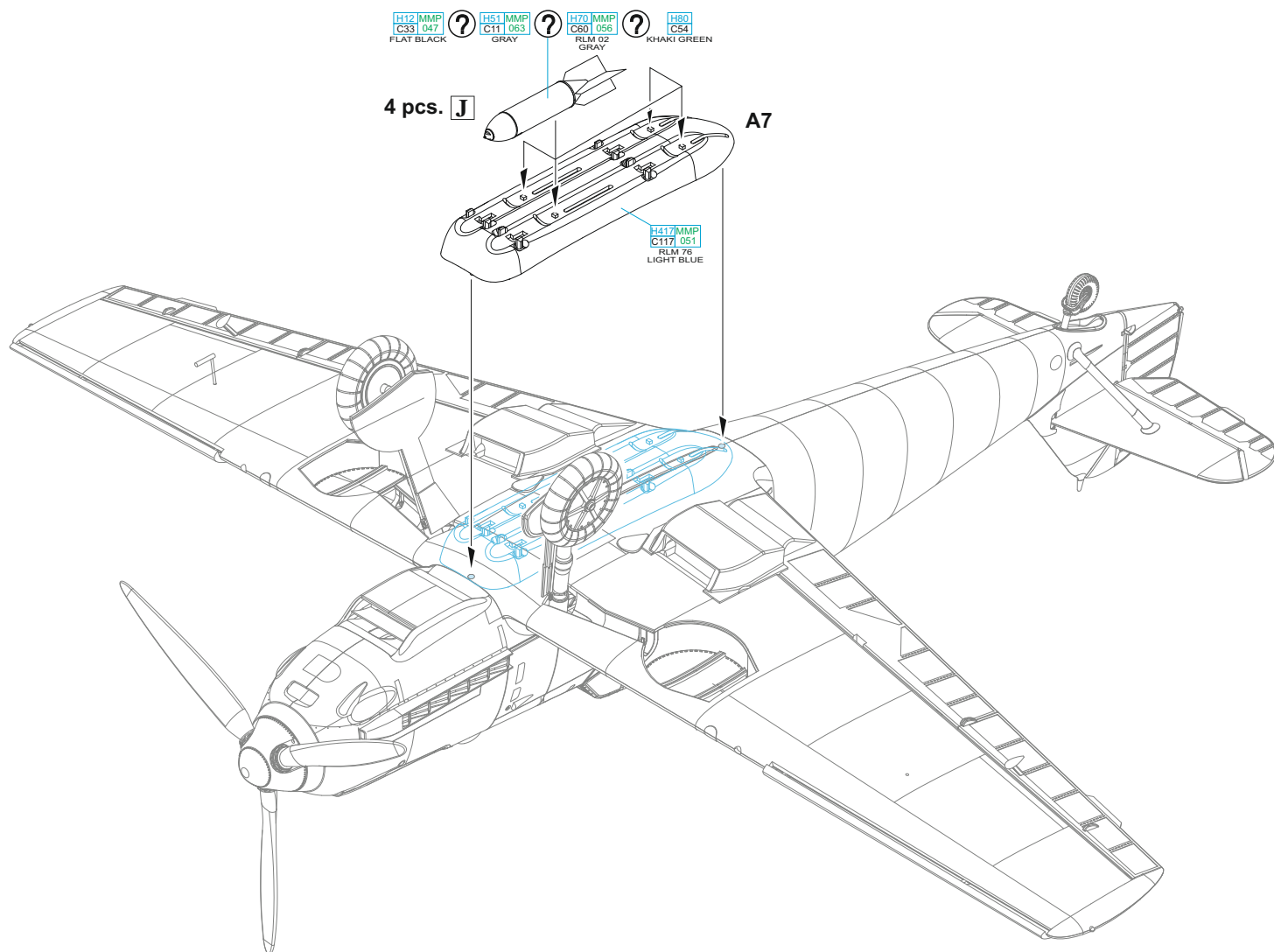


E40

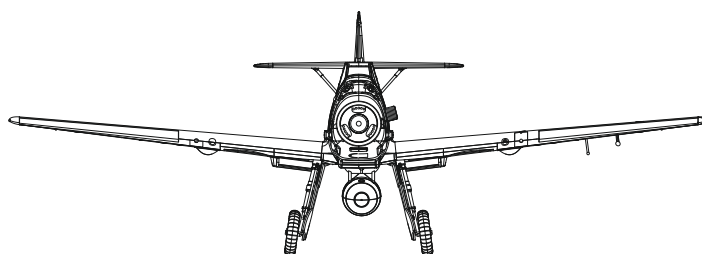
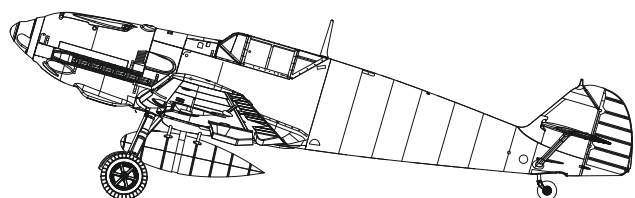
**J** ? 4 pcs.



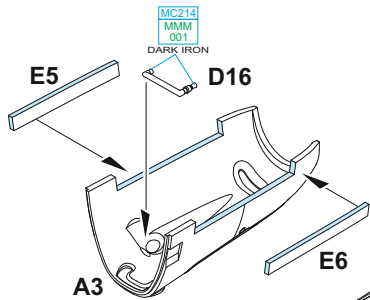
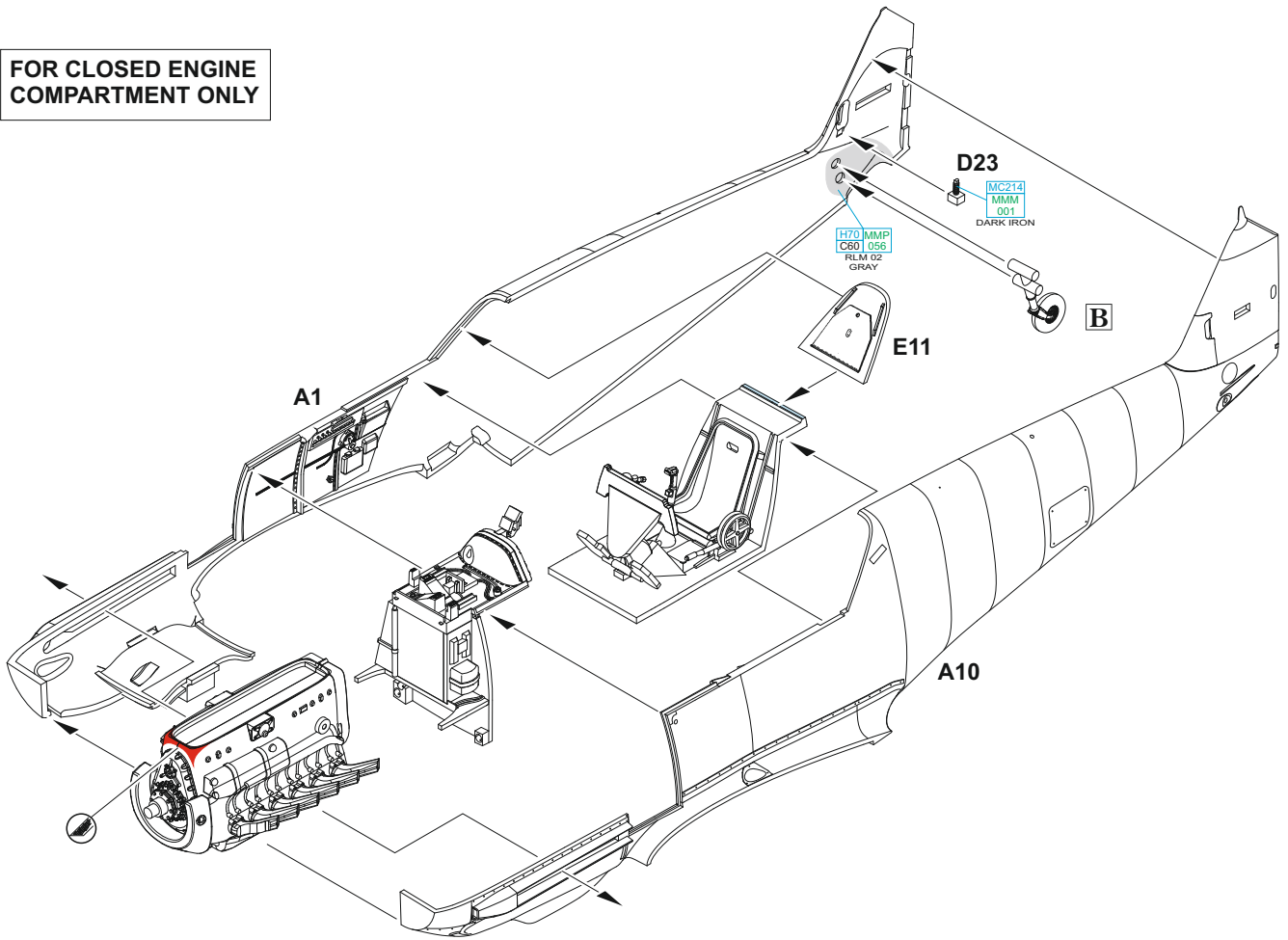
? MARKING A ONLY



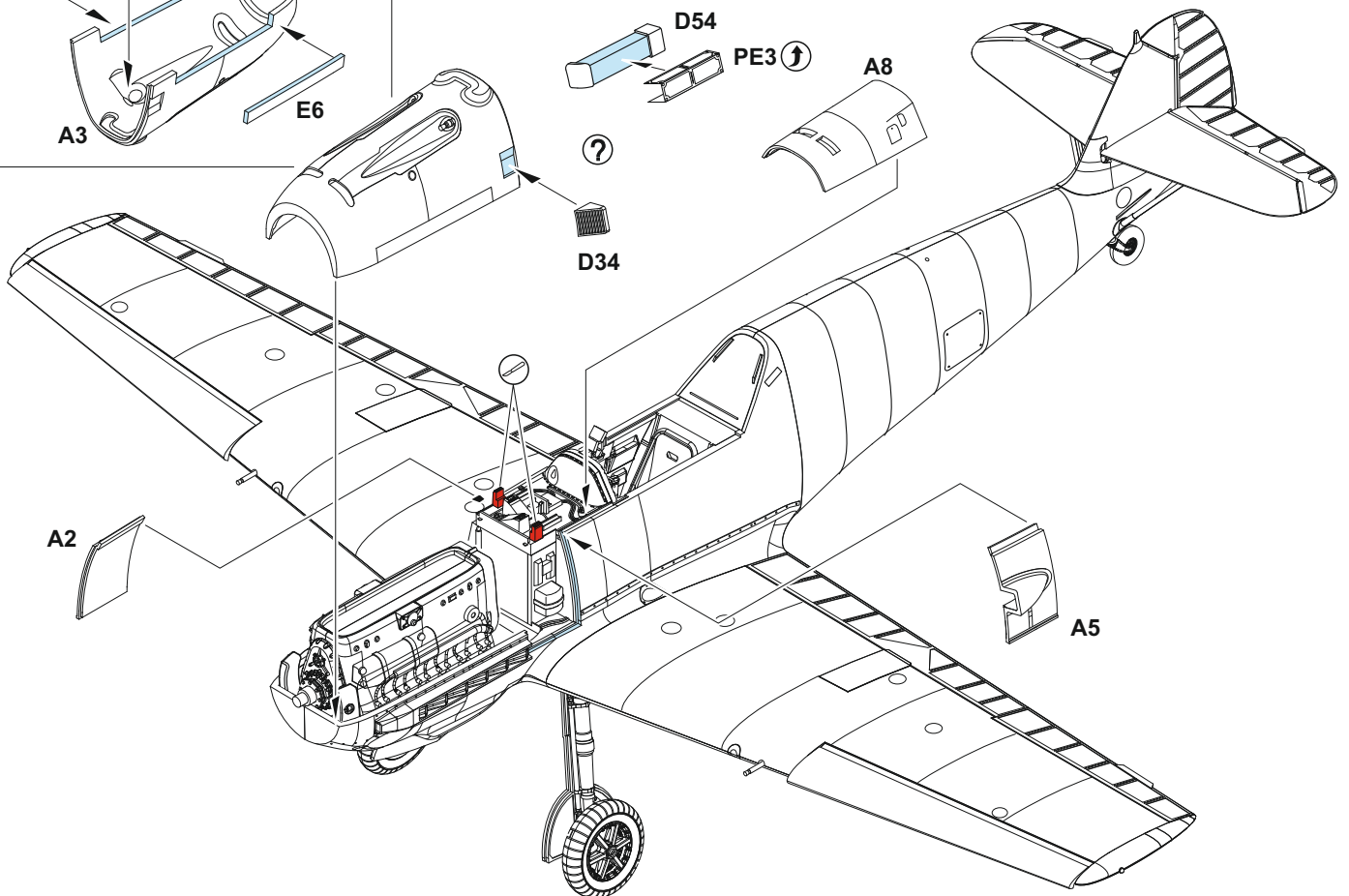
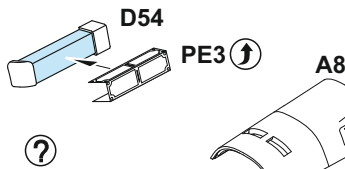
THE CORRECT POSITION OF THE UNDERCARRIAGE LEGS



FOR CLOSED ENGINE COMPARTMENT ONLY

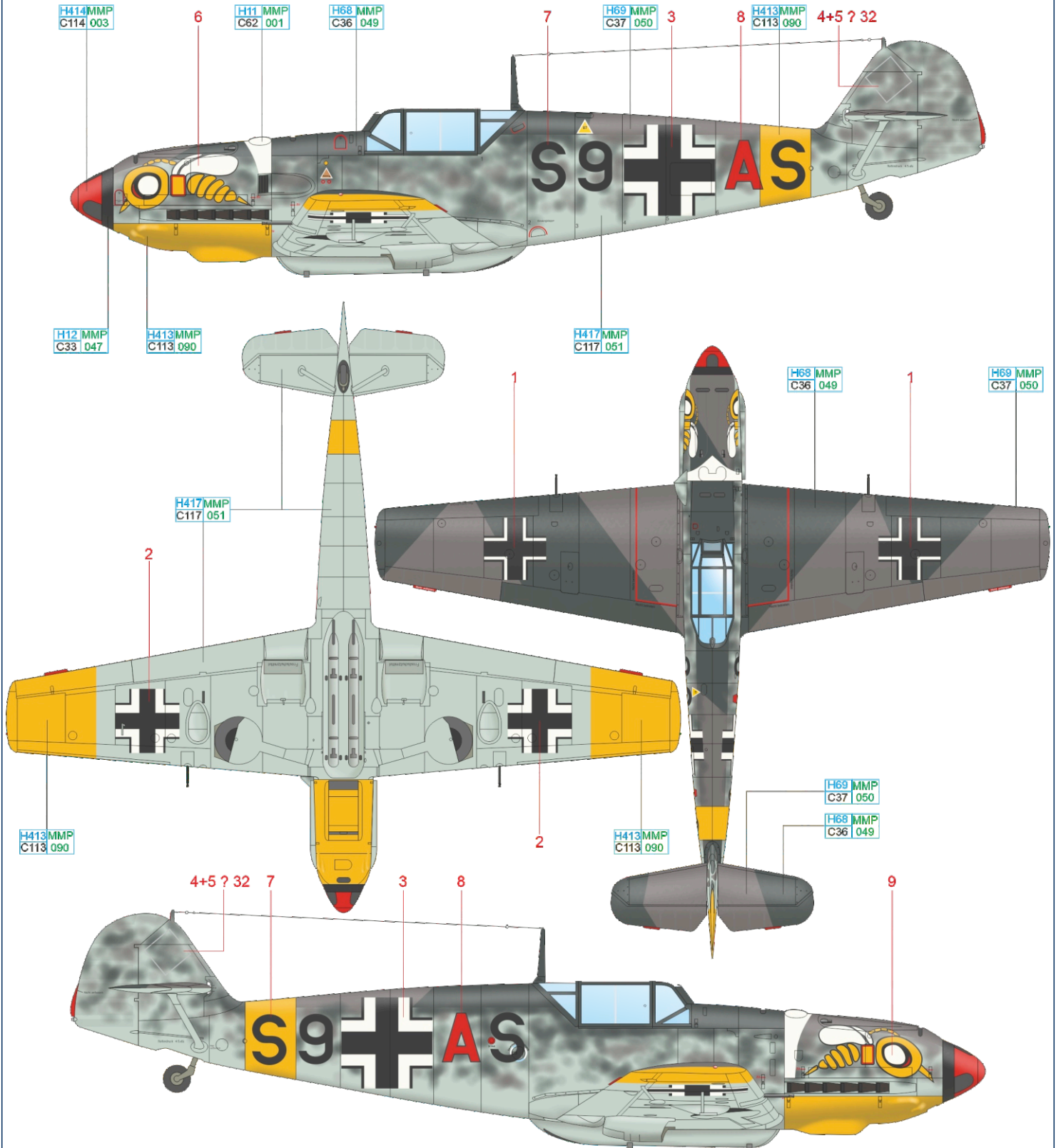


D54, PE3 - MARKING C ONLY



# A Bf 109E-7/B, 8./ZG 1, Bělgorod, Sovětský svaz, červen 1942

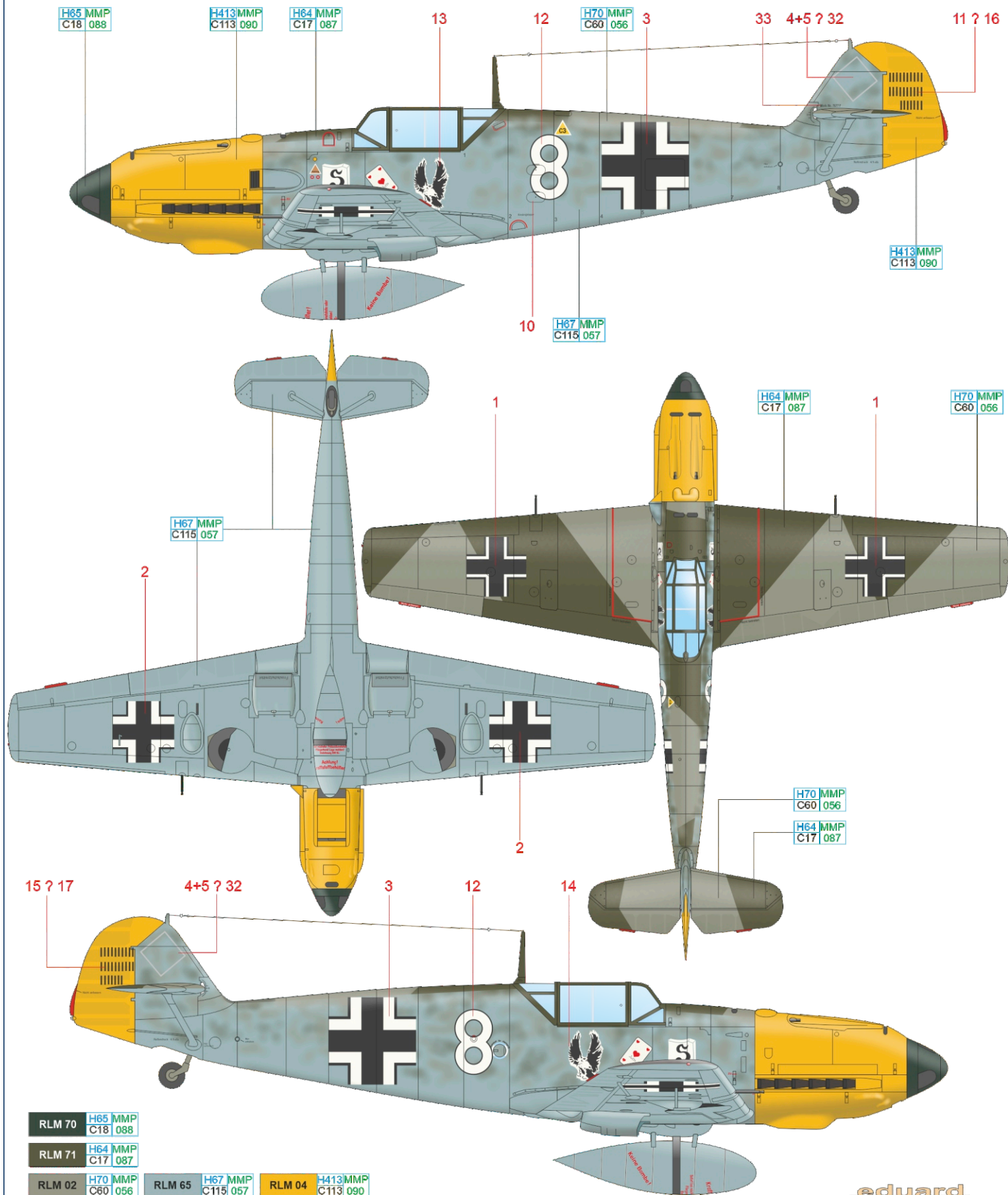
III. Gruppe, jejíž součástí byla i 8. Staffel, byla založena v lednu 1942 v Lechfeldu a vybavena stejně jako ostatní Gruppe Zerstörergergeschwader 1 stroji Bf 109E a její první nasazení následovalo od května 1942 na východní frontě. Zde létala nejprve z polního letiště Belgorod, v červenci následoval přesun na letiště Kutejnikovo. V srpnu došlo k další změně působení, jednotka byla nejprve vybavena problematickými stroji Me 210 a její novou oblastí působení byla severní Afrika. Stejně jako ostatní stroje ZG 1, i Messerschmitt Bf 109E od 8. Staffel nosily na přední kresbu vosy, jež byla původně markingem strojů SKG 210, z níž v lednu 1942 vznikly přejmenování I. a II. Gruppe ZG 1.



RLM 76	H417 MMP C117 051	WHITE	H11 MMP C62 001	RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 23	H414 MMP C114 003	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 75	H69 MMP C37 050								
RLM 74	H68 MMP C36 049								

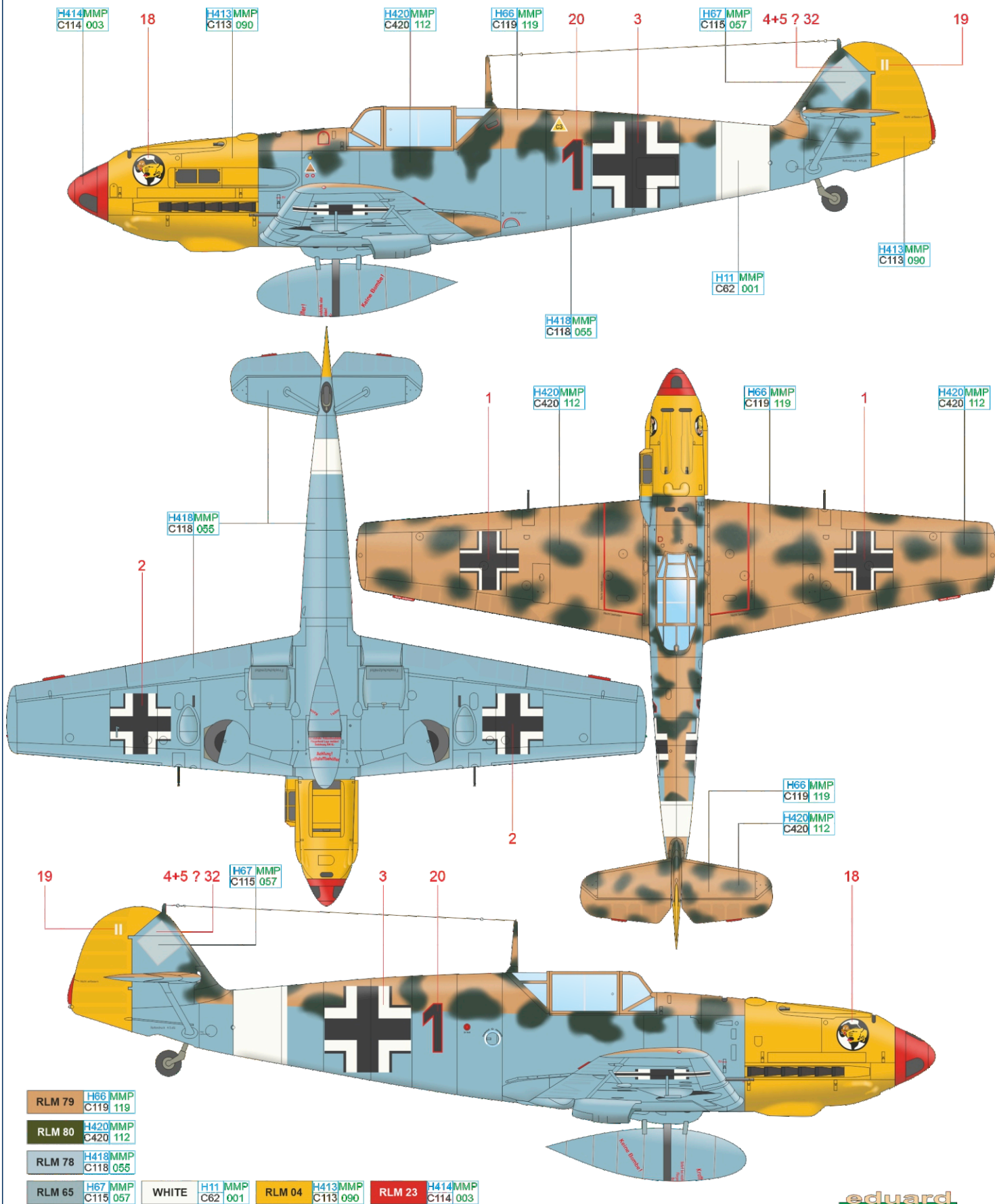
# B Bf 109E-7/Z, WNr. 7677 F, Oblt. Josef Priller, 1./JG 26, St. Omer, Francie, červen 1941

Josef „Pips“ Priller se narodil 27. července 1915 v bavorském Ingolstadtu. V roce 1935 vstoupil do Wehrmachtu, ale již za rok, v říjnu 1936, byl přijat k leteckému výcviku stíhače. Prvního sestřelu dosáhl ve funkci velitele 6. Staffel JG 51, když 28. května 1940 sestřelil Spitfire nad Dunkerque. V listopadu 1940 byl jmenován velitelem 1./JG 26. 6. prosince 1941 se stal velitelem III./JG 26, od 11. ledna 1943 vešel celé Jagdgeschwader 26. Jeho počet dosažených sestřelů dále narůstal, za své úspěchy byl dekorován 20. prosince 1941 Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Dne 28. ledna 1945 byl jmenován do funkce Inspekteur der Jagdflieger Ost, v níž setrval až do konce války. Celkové Prillerovo skóre čítá 101 zničených nepřátelských letadel. Všechny jeho sestřely dosáhl na západní frontě. Po válce se oženil s majitelkou pivovaru Johannou Riegele a stal se generálním manažerem pivovaru Riegele v Augsburgu. Zemřel 20. května 1961 na infarkt. Stroj ve standardní kamufláži stíhaček Luftwaffe v této době, tvořenou barvami RLM 71/02/65, létal se žlutou směrovkou a krytem motoru. Na trupu nesl označení příslušnosti k JG 26, osobní marking pilota v podobě srdcového esa se jménem jeho budoucí ženy a znak 1. Staffel JG 26 v podobě orla.



# C Bf 109E-7/Trop, Hptm. Erich Gerlitz, 2./JG 27, Ain-el-Gazala, Libye, léto 1941

Erich Gerlitz, pocházející z rakouského Linzu, začal svou vojenskou leteckou kariéru v rakouském letectvu v roce 1930. V roce 1935 dokončil studia na vojenské akademii ve Wiener Neustadtu. Po anšlusu Rakouska pokračoval v létání u Luftwaffe. Na začátku 2. světové války velel 3./JG 51, následovala služba u JG 2 a JG 1. Dne 17. dubna 1941 převzal velení 2./JG 27, s níž se následně zúčastnil nasazení v Africe. Během působení u JG 27 v Africe přidal ke svým předchozím třem sestřelům dalších 13, další dva sestřely dosáhl u III./JG 53 jejíž velení převzal 20. května 1942. Posledního sestřelu dosáhl Maj. Gerlitz u I./JG 5, již velel od 25. ledna 1944. Smrt jej zastihla 16. března 1944, kdy byl během souboje s P-47 sestřelen, z poškozené Bf 109G-6 vyskočil, ale byl příliš nízko nad zemí a nestihl se mu otevřít padák. Bf 109E-7, používané v severní Africe, byly vybaveny pouštním filtrem, výrazně omezujícím vstup jemných prachových částic do sání vzduchu k motoru. Kamufláž, používaná na evropských bojištích byla nahrazena barvami lépe maskujícími stroje během jejich nasazení na tomto kontinentu.



**D** Bf 109E-7, WNr. 3523, Lt. Wolf-Dietrich Widowitz, 5./JG 5, Petsamo (nyní Pečenga, Ruská federace), Finsko, duben 1942

Původně vyrobený jako Bf 109E-1, byl tento stroj v druhé polovině roku 1940 stažen k úpravám na vyšší verzi. U tohoto stroje se jednalo o úpravu na verzi Bf 109E-7/Trop, kdy kromě nezbytného vybavení byl také kamuflován barvou RLM 79 na horních a bočních plochách, spodní plochy byly nastříkány barvou RLM 78. Přestože byl připraven na službu na horkém africkém nebi, není žádná evidence o jeho působení v Africe, naopak byl odeslán k JG 5 působící na severu Evropy. Jeho kamufláž byla přestříkána barvami RLM 74/75/76 a motorový kryt obdržel žlutou barvu. Výrobní číslo bylo při přestříkání kamuflážními barvami zakryto páskou, jeho podkladová barva zůstala původní. K JG 5 byl odeslán 22. března 1942, následující den se stal osobním strojem Lt. Wolf-Dietricha Widowitze. Jeho účinkování na severu Evropy nemělo dlouhého trvání, 4. dubna 1942 během doprovodu Bf 110 byla jednotka napadena čtyřmi Hurricany Mk.IIb od 2. GIAP, Lt. Widowitz byl donucen k nouzovému přistání na zamrzlém jezeře Shonlgul-javr (Finsko). Lt. Widowitz byl s lehkým zraněním zachráněn, ze stroje byla odmontována část přístrojů a zbraně a zbytek ponechán na místě. V srpnu 2003 se rozjela záchranná akce, během níž byl Messerschmitt vyzvednut z vody, ošetřen a v současné době se nachází v Planes of Fame Museum ve městě Chino v Kalifornii.

