

eduard

LIMITED



Bf 109G-6 late • Bf 109G-14

GUSTAV

Pt.2

STAVEBNÍ NÁVOD

1 2

DUAL COMBO

2145-NAV1

GUSTAV Pt.2



by VLADIMÍR ŠULC

Žádný jiný letoun není výrazněji spojen se vzestupem a pádem Luftwaffe během druhé světové války, než stíhači Messerschmitt Bf 109. Řada Gustav se stala nejpočetnější a nejvýznamnější ze všech vyráběných verzí.

Historie Bf 109 se začala psát na konci března 1933, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikaci L. A. 1432/33 na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele 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. Výsledkem byl dolnoplošník s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly celokovová konstrukce, zatahovací podvozek, sloty, vztlakové klapky, uzávíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu. Díky tomu Messerschmittův Bf 109 v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad konstrukcemi renomovanějších konkurentů.

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku v prosinci 1936. Jednotky 2.J/88 Legion Condor postupně získávala cenné bojové a taktické zkušenosti se všemi vývojovými verzemi od Bf 109B-1 po E-1, u níž původní problematický motor Jumo 210 nahradil moderní řadový invertní dvanáctiválec DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách.

Bf 109E

Bf 109E, zavedený do výzbroje Luftwaffe v roce 1939, byl vybaven novým motorem Daimler-Benz DB 601, pohánějícím třílistou stavitelnou vrtulí VDM 9. Výroba verzí E-1 s výzbrojí 4 kulometů ráže 7,9 mm a E-3 s výzbrojí dvou kulometů ráže 7,9 mm a dvou kanónů MG-FF ráže 20 mm, běžela paralelně od začátku roku 1939. Do 2. světové války tak Luftwaffe vstupovala vyzbrojena nejmodernějšími

a nejvýkonnějšími standardními jednomotorovými stíhačkami na světě, tvořícími páteř jejich jednotek až do jara 1941. Od přepadení Polska, přes Sitzkrieg na západní frontě, invazi do Norska, Bitvu o Francii po Bitvu o Británii zajišťovaly Bf 109 E technickou i taktickou převahu Luftwaffe nad jejich protivníky. Po Bitvě o Británii na podzim roku 1940 bylo nicméně stále zřetelnější, že dozrál čas pro změnu.

Bf 109 F

Tou byl Bf 109 F, jehož vývoj začal již na podzim roku 1938. Byl konstruován pro nový motor DB 601 E s přepokládaným výkonem 1350 k, oproti 1100 k motoru DB 601 A. Výsledkem práce konstrukčního týmu šéfkonstruktéra Roberta Lussera byl technicky i vzhledově výrazně inovovaný stroj, který mimo jiné přinesl změnu koncepce instalace palubních zbraní, kdy byly dva kanóny MG FF v křídle nahrazeny trupovým kanónem, umístěným mezi válci motoru a střelícím dutou hřídelí vrtule a doplněným dvojicí kulometů MG 17 ráže 7,9 mm. Kromě aerodynamického zjemnění přídě, zavedení nového vrtulového kuželu a sání vzduchu k turbokompresoru kruhového průřezu byla viditelnou změnou absence vzpěr výškovky. Křídlo dostalo elegantní koncový oblouk s výřezem pro poziční světlo na náběžné hraně a především nové chladiče glykolu, jejichž regulační klapka zároveň tvořila vnitřní část systému vztlakových klapek. Sloty zůstaly automatické jako na Bf 109 E, ovládací plochy s kovovou vnitřní konstrukcí byly potaženy plátnem. Ostruhové kolo bylo zatahovací. Trupová palivová nádrž, umístěná pod a za pilotním sedadlem, měla objem 400 litrů.

Z důvodu zdržení ve vývoji motoru DB 601 E byl u první sériové verze Bf 109 F-1 použit DB 601 N o maximálním výkonu 1175 k. Vycházel z motoru DB 601 A, zvýšení výkonu bylo dosaženo změnou kompresního poměru a použitím benzínu C3

s oktanovým číslem 96. Nové stroje, kterých bylo v této verzi vyrobeno patrně něco přes 200 kusů, přicházely po jednotlivých kusech k frontovým jednotkám během podzimu 1940, žádná z bojových jednotek však nikdy nebyla na verzi F-1 kompletně přezbrojena. Jako první je obdržel začátkem října Stab/JG 51, první dva bojové lety provedl major Werner Mölders 9. října 1940 s Bf 109 F-1 WNr. 5628 SG+GW, a již 11. října s ním sestřelil Spitfire Mk.I od No. 66 Squadron RAF nad Folkestone.

Bf 109 F-2 a F-4

V lednu 1941 začala přicházet k bojovým jednotkám první velkosériová verze Bf 109 F-2, opět poháněná motorem DB 601N, tentokrát už ale s kanónem MG 151/15 ráže 15 mm jako hlavní zbraň. Od června 1941 přicházely na frontu první Bf 109 F-4. Hlavní modifikací verze F-4 byl dokončený a doladěný motor DB 601 E o nejvyšším výkonu 1350 k, pohánějící třílistou, automaticky stavitelnou vrtuli VDM 9-12004.10. Motor používal standardní 87 oktanový letecký benzin B4. Posílila také výzbroj díky instalaci motorového kanónu MG 151/20 ráže 20 mm, trupové kulometry zůstaly MG 17 ráže 7,9 mm.

Zhruba 600 strojů Bf 109 F-4/Z bylo vybaveno systémem GM-1, tedy vstříkovaním oxidu dusného do válců, což krátkodobě zvyšoval výkon motoru ve výškách nad 6000 m. Tyto měly větší chladič oleje typu 9-6150 (Fö 870) a vrtuli VDM 9-12087A se širšími vrtulovými listy. Větší olejový chladič měla i část z 576 tropikalizovaných Bf 109 F-4 Trop, které dostaly také větší sání vzduchu k turbokompresoru s uzavíratelným protiprachovým filtrem. Bf 109 F-2 i F-4 mohly být upraveny na stíhací bombardéry instalací podtrupového pumového závěsníku, zatímco část Bf 109 F-4 byla upravena na fotoprůzkumné Bf 109 F-4/R2, R3, R4 a R8, nesoucí různé typy palubních fotografických kamer. Celkem bylo vyrobeno 3617 Bf 109 F, výroba skončila v květnu 1942.

Bf 109 G-2 a G-4

Další vývoj Bf 109 byl spojen s novým motorem DB 605 A se startovním výkonem 1454 k, bojový výkon ve výšce 5700 m byl 1231 k, nouzový ve stejné výšce 1335 k. Motor DB 605 A vznikl vývojem z motoru DB 601 E. Konstruktoři především zvýšili jeho zdvihový objem z 33,9 l na 35,7 l zvětšením vrtání válců o 4 mm. Změnou časování ventilů bylo dosaženo zvýšení maximálních otáček z 2600 ot/min na 2800 ot/min. Došlo k modernizaci kompresoru, jehož otáčky byly nyní automaticky ovládný hydromechanickou spojkou v závislosti na barometrickém tlaku v různé nadmořské výšce. Změny vedly nejen k růstu výkonů, ale také mírnému nárůstu váhy ze 700 kg na 756 kg. Motor používal letecký benzin B4 s oktanovým číslem 87 a poháněl vrtuli typu 9-12087 se širšími listy. Vzhledem k potřebě účinnějšího chlazení výkonnějšího motoru byl použit větší chladič oleje typu 9-6150 (Fö 870), stejný, jaký byl instalován v Bf 109 F-4/Z.

První sériová verze Bf 109 G-2, vyráběná od května 1942 nejprve u WNF a od června také u Messerschmittu v Regensburgu a v továrně Erla v Lipsku, byla opticky velmi podobná Bf 109 F-4, ale ve skutečnosti přinesla řadu změn. Především byla zesílena konstrukce trupu, zejména v oblasti motorové přepážky a také v zadní části trupu mezi 8. a 9. trupovou přepážkou, kde došlo k zesílení už u Bf 109 F-4. K dalším změnám došlo v kokpitu, kde byla změněna a zesílena stěna mezi kokpitem a prostorem pro uložení kulometů MG 17. Překonstruována byla i palivová nádrž. Plnicí hrdlo nádrže se z levého boku pod kabinou přestěhovalo na levou stranu hřbetu trupu mezi druhou a třetí trupovou přepážku. Opticky i konstrukčně doznal výrazných změn překryt kabiny, který dostal charakteristické robustní rámování s integrovaným pancéřovým sklem v čelním štítu kabiny. Zesílena byla konstrukce křídla včetně podvozku, ostruhové kolo zůstalo zatahovací s rozměrem pneumatiky 290 × 110 mm. Hlavní podvozek měl u G-2 zachována kola o rozměru pneumatik 650 × 150 mm, stejná jako u F-4.

Významnou změnou byla unifikace kotvicích prvků pro instalaci výzbroje a vybavení na draku, která usnadnila pozdější modernizaci letadel a jejich upgrade na vyšší verze pomocí modernizačních sad (Rüstsätzen). Tato konstrukční strategie byla zachována pro všechny subtypy verze G od G-2 po G-10, a umožnila využití draků starších strojů k přestavbám na vyšší verze. Usnadňovalo to také údržbu a přeškolení personálu. Bf 109 G existovaly také v tropikalizovaném provedení. U verzí G-2/G-4 byly ještě v dokumentaci uváděny dvě možnosti, klasické G-2/G-4 a tropické G-2/Trop a G-4/Trop. U dalších verzí G-5 a G-6 už se tropická verze v názvu typu neindikovala, protože se tropické úpravy staly standardní výbavou. U pozdějších verzí Bf 109 G-10 a G-14 už tropické úpravy prakticky ztratily smysl a nepoužívaly se.

Výroba následující verze Bf 109 G-4 začala u Messerschmittu v září 1942, u WNF v prosinci 1942 a Erla spustila produkci v lednu 1943. Verze G-4 se vzhledově na začátku výroby nijak nelišila od G-2 a není úplně jasné, proč bylo použito nové typové číslo. Zprvu byla jediná významná změna v radiovybavení, G-4 dostaly místo starších krátkovlnných radiostanic FuG VIIa nové VKV radiostanice FuG 16 Z.

Již v průběhu výroby Bf 109 G-4, patrně v prosinci 1942, došlo ke změně velikosti kol hlavního podvozku. Dostala větší pneumatiky o rozměru 660 × 160 mm (oproti rozměru 650 × 150 mm u Bf 109 G-2), a větší ocelové brzdové kotouče. To si vynutilo prohloubení podvozkové šachty instalací vyboulení v potahu horní

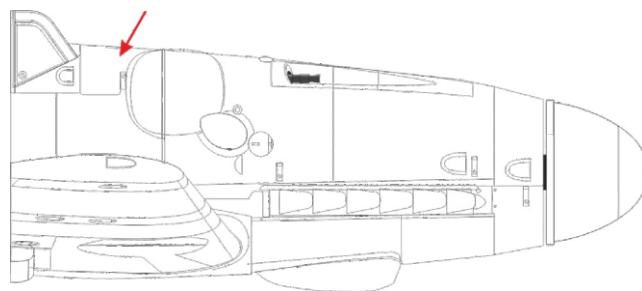
plochy křídla nad podvozkovou šachtou. Ostruhové kolo bylo zvětšeno na rozměr 350 × 135 mm, oproti rozměru 290 × 110 mm u Bf 109 G-2. Nadále bylo fixní, nezatahovací, s koženým rukávem na podvozkové noze. Montáž větších pneumatik byla reakcí nejen na rostoucí hmotnost letadla, ale také na přetrvávající problémy s životností pneumatik a stabilitu letounu při startu a přistání. Bohužel, tyto markanty nejsou jednoznačné pro určení verze G-2 nebo G-4, protože část G-4 z počátku výroby měla ještě původní menší kola s hladkým potahem křídla bez boule nad podvozkovou šachtou a zatahovací ostruhu s menším kolem. Naopak starší G-2 byly zpětně upravovány na standard G-4 montáží větších kol s příslušnou výbavou.

Celkem bylo do května 1943 vyrobeno 1586 Bf 109 G-2 a 1242 Bf 109 G-4, k tomu byl v Maďarském Györu vyroben jeden kus licenčního Bf 109 Ga-2 a 24 kusy Bf 109 Ga-4. K tomu vzniklo ještě 167 kusů Bf 109 G-1 a 50 kusů Bf 109 G-3 s přetlakovou kabinou. Všechny verze mohly být vybaveny přídatnou palivovou nádrží o obsahu 300 litrů benzínu nebo pouzdry s kanóny MG 151/20 ráže 20 mm.

Bf 109 G-6

Již během února a března 1943 nabíhala u všech tří německých výrobců produkce hlavní verze Bf 109 G-6. V Messerschmittu a WNF v únoru, v Erle v březnu. Výroba verzí G-4 a G-6 pak běžela paralelně až do května 1943. Od září 1943 byly v maďarském Györu vyráběny licenční Bf 109 Ga-6. Hlavním rozdílem verze G-6 oproti G-4 byla instalace trupových kulometů MG 131 ráže 13 mm. Ta byla vyvíjena poměrně dlouho, první testy probíhaly už na Bf 109 F, ale sériová instalace byla k dispozici až na začátku roku 1943. Charakteristickým znakem verze G-6 pak byly velké oválné boule nad závěry kulometů MG 131, které byly z poloviny na motorovém krytu a z poloviny na krytu závěrů zbraní před čelním štítkem kabiny. Messerschmitty Bf 109 G-6 rovněž nosily pod křídlem podvěšená pouzdra s kanóny MG 151/20, nebo také raketnice pro odpalování raket W.Gr.21, používané k útokům na svazy těžkých čtyřmotorových bombardérů na Západě a v systému Obrany Říše (Reichsverteidigung). Od Bf 109 G-6 byla odvozena výšková verze Bf 109 G-5 s přetlakovou kabinou, jejímž rozpoznávacím znakem byl stejný jako u ostatních výškových verzí Bf 109 F a G hlavový pancíř, integrovaný ve středním odklonném krytu kabiny tak, že tvořil zadní stěnu tohoto krytu. Verze G-5 se vyznačovala také malou bouličkou, kryjící vzduchový kompresor tlakování kabiny. Ta byla přidána k velké bouli nad závěrem kulometu na pravé straně a byla použita také na části Bf 109 G-6, vyrobených u všech tří výrobců, produkujících Bf 109 G. Stroje vyrobené v Erle měly také odlišnou kapotáž výstřelných kanálů kulometů.

Bf 109 G-6 byly vyráběny v mnoha výrobních blocích až do prosince 1944. Celkem vzniklo asi 13 000 kusů, přesný počet není kvůli chybějící dokumentaci znám. Vzhledem k dlouhé době výroby byly Bf 109 G-6 průběžně modernizovány a jejich vzhled se postupně měnil. Nejvýrazněji se vzhledově od prvních Bf 109 G-6 lišily Bf 109 G-6/AS, poháněné výkonnějšími motory DB 605 AS s větším kompresorem, jehož instalace si vynutila rozšíření a celkovou změnu tvaru motorového krytu. Navzájem se ale lišily také klasické Bf 109 G-6 s motorem DB 605 A, a to nejen vzhledem, ale i vybavením. Část strojů, celkem 1634 kusů vyrobených ve WNF jako Bf 109 G-6/U-4, byla vyzbrojena trupovým kanónem MK 108 ráže 30 mm. Bf 109 G-6/U2 vyrobené v počtu 345 kusů v Erle byly vybaveny systémem krátkodobého zvýšení výkonu motoru GM-1 (vstříkování oxidu dusného do válců) a 195 fotoprůzkumných Bf 109 G-6/R2 z WNF dostalo systém vstříkování směsi metanolu a vody do sacího potrubí kompresoru MW 50, který krátkodobě zvyšoval výkon motoru v běžné operační hladině do 6000 metrů. GM 1 zvyšoval výkon motoru ve větších výškách až do 10 000 metrů. Motory DB 605 A používaly u strojů vybavených těmito systémy palivo C3 s oktanovým číslem 100. Letouny bez těchto systémů používaly benzin B4 s oktanovým číslem 84. Od léta 1944 se do Bf 109 G-6 montovaly zaměřovače REVI 16 B. Bf 109 G-6 byly standardně vyráběny s tropickou výbavou a všechny mohly být opatřeny protiprachovým filtrem na sání ke kompresu.



Malá boulička na pravé straně krytu motoru byla na strojích z následujících výrobních bloků: 15 000, 26 000, 27 000, 110 000, 410 000 až 413 000 (všechny Erla), 140 000 (WNF) a 165 000 až 167 000 (Messerschmitt).

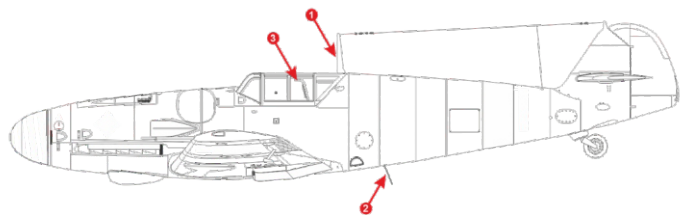
Obecně lze výrobu klasických Bf 109 G-6 s motorem DB 605 A rozdělit do šesti výrobních provedení podle zavedených změn vybavení a některých částí draku.

První výrobní provedení

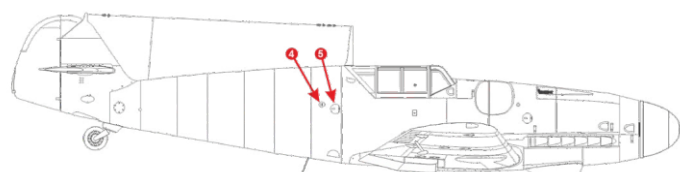
Výrobní bloky 15 000 (Erla), 16 000 (Messerschmitt a Győr WF – Maďarsko), 17 000 (není známo, kdo je vyrobil), 18 000 (Messerschmitt), 19 000 (WNF) a 20 000 (WNF)
Tyto stroje kromě instalace kulometů MG 131 a modernizovaného podvozku včetně nového typu hlavních kol odpovídaly Bf 109 G-4.

Měly tyto charakteristické znaky:

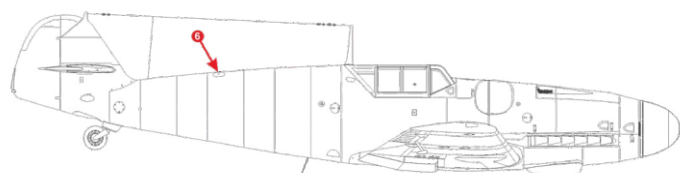
- *Vysoký stožárek antény (1)*
- *Radiostanice byla FuG 16 Z. Stroje s FuG 16 Z neměly bičovou anténu typu Morane Moranmast), která byla součástí radiovybavení FuG 16 ZY.*
- *Identifikační systém vlastní – cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou (2)*



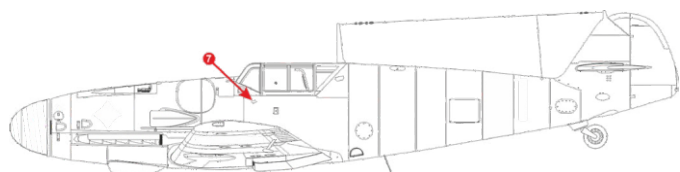
- *Rovný kovový pancíř za hlavou pilota (3)*
- *Většinou nebyly vybaveny navigačním systémem ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 na hřbetě trupu.*
- *Výše uvedené aparatury ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 a FuG 16 ZY s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) pod trupem, na centropoplánu křídla, se u strojů těchto výrobních bloků velmi vzácně vyskytují.*
- *Zaměřovač REVI C 12 D.*
- *Na pravé straně trupu byla pouze zásuvka pro vnější elektrický zdroj (4) a krytka přístupu k tlakové kyslíkové lahvi (5) mezi trupovými přepážkami 1 a 2.*



Od výrobního bloku 19 000 (WNF) měly Bf 109 G-6 mezi trupovými přepážkami 4 a 5 na hřbetě trupu malou palivovou nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu (6).

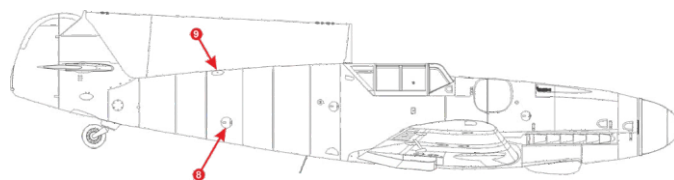


Bf 109 G-6/trup výrobních bloků 15 000 (15 209 – 15 499, Erla), 16 000 (16 313 – 16 650, Messerschmitt) a 18 000 (18 001 – 18 903, Messerschmitt) měly na levé straně trupu pod kabinou dva úchyty pro slunečník (7).



Bf 109 G-6/U4 z výrobního bloku 20 000 z WNF měly na pravé straně trupu mezi 4. a 5. trupovou přepážkou krytku pro přístup k tlakové lahvi stlačeného vzduchu pro kanón MK 108 (8). Stroje tohoto výrobního bloku měly rovněž mezi trupovými přepážkami 4 a 5 na

hřbetě trupu malou palivovou nádrž pro startování motoru s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu (9).

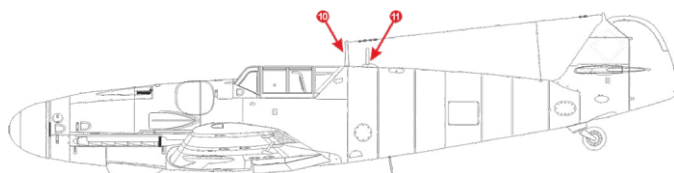


Část strojů série 15 000 (Erla) neměla bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131, což je pro stroje z výroby v Erla anomálie.

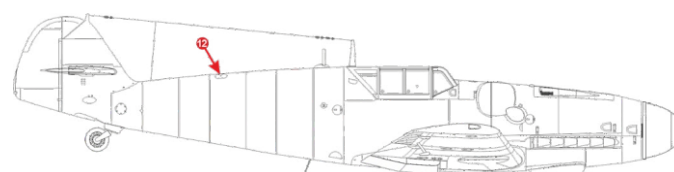
V rámci výrobního bloku 20 000 (WNF) bylo vyrobeno 35 fotoprůzkumných Bf 109 G-6/R3 a asi 20 Bf 109 G-6/U3. Jejich odlišnosti od klasických G-6 jsou popsány v článku v Infu Eduard z ledna 2024.

Druhé výrobní provedení

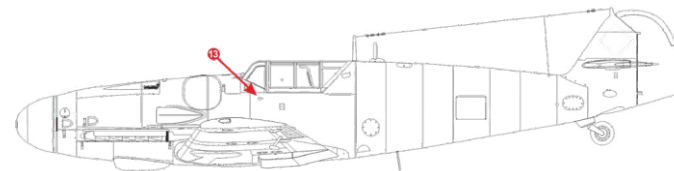
Výrobní bloky 26 000 (Erla), 27 000 (Erla), 32 000 (Erla), 33 000 (Erla) a 140 000 (WNF)
Tyto stroje měly následující charakteristické znaky:



- *Nízký stožárek antény (10).*
- *Radiostanice byla FuG 16 Z. Stroje s FuG 16 Z neměly bičovou anténu typu Morane (Moranmast), která byla součástí radiovybavení FuG 16 ZY.*
- *Obvykle byly vybaveny směrovým navigačním systémem ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu (11). ZVG 16 ale neměly všechny stroje.*
- *Identifikační systém vlastní – cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou.*
- *Velitelské stroje mohly být vybaveny radiostanicí FuG 16 ZY s palubním odpovídačem pro zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) umístěnou pod trupem na centropoplánu křídla.*
- *Rovný kovový pancíř za hlavou pilota.*
- *Od výrobního bloku 26 000 (Erla) měly Bf 109 G-6 mezi trupovými přepážkami 4 a 5 na hřbetě trupu malou palivovou nádrž pro startování motoru s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu (12).*
- *Zaměřovač REVI C 12 D.*
- *Bf 109 G-6/trup výrobního bloku 140 000 z WNF (140 000 až 140 360) měly na levé straně trupu pod kabinou dva úchyty pro slunečník (13).*



V rámci výrobního bloku 140 000 (WNF) bylo vyrobeno pět fotoprůzkumných Bf 109 G-6/R3. Jejich odlišnosti od klasických G-6 jsou popsány v jim věnovaných odstavcích.



- *Stroje sérií 26 000 a 27 000 (Erla) a 140 000 (WNF) měly bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131.*
- *Naopak, stroje sérií 32 000 a 33 000 (Erla) bouličku na pravé bouli nad závěrem trupového kulometu MG 131 neměly, což je pro Bf 109 G-6 z výroby v Erla anomálie.*

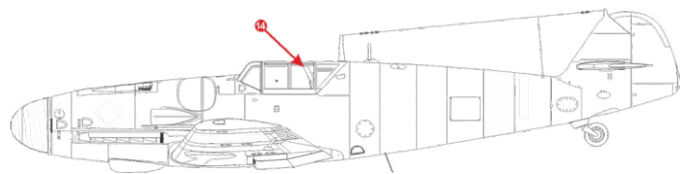
Třetí výrobní provedení

Výrobní bloky 160 000 až 163 000 (Messerschmitt), 410 000 až 413 000 (Erla), 440 000 až 442 000 (WNF), 510 000 (WNF) a 760 000 (Győr – Maďarsko)

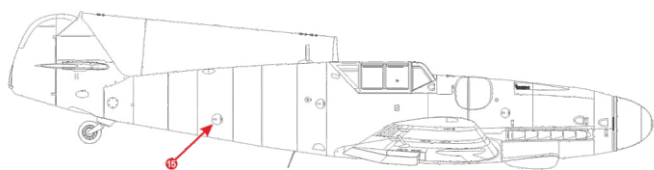
DUAL COMBO

Tyto stroje byly shodné s druhým výrobním provedením. Jedinou viditelnou změnou byl nový pancíř Gallandpanzer s vrstveným pancéřovým sklem za hlavou pilota. Je otázkou, zda je nutné tyto stroje považovat za samostatné výrobní provedení, nebo zda jde o variantu strojů druhého výrobního provedení, které byly zpětně těmito pancíři také vybavovány.

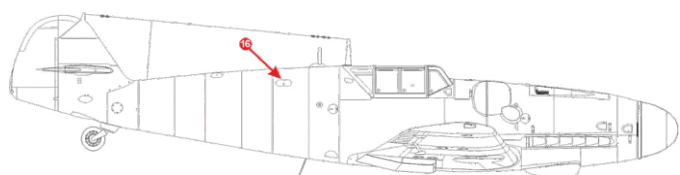
Tyto stroje měly následující charakteristické znaky.



- Pancíř za hlavou pilota z vrstveného pancéřového skla typu Gallandpanzer (14)
- Nízký anténní stožárek.
- Radiostanice byla FuG 16 Z.
- Naváděcí systém ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu (ne vždy).
- Identifikační systém vlastní – cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou.
- Velitelské stroje mohly být vybaveny radiostanicí FuG 16 ZY s palubním odpovídačem pro zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) umístěnou pod trupem na centrolánu křídla.
- Zaměřovač REVI C 12 D.
- Malá palivová nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu, mezi trupovými přepážkami 4 a 5.
- Bf 109 G-6/U4/trup z výrobních bloků 440 000 až 442 000 (do 442 099) z WNF měly na levé straně trupu pod kabinou dva úchyty pro slunečník.



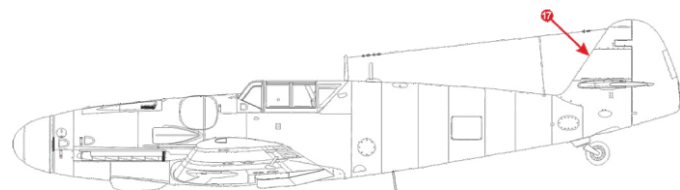
- Bf 109 G-6/U4/trup z výr. bloků 440 000 až 442 000 (do 442 099) a Bf 109 G-6/U4 výrobní bloku 510 000 z WNF měly na pravé straně trupu mezi 4. a 5. trupovou přepážkou krytku pro přístup k tlakové lahvi stlačeného vzduchu pro kanón MK 108 (15)



- Bf 109 G-6/U2 z výrobních bloků 410 000 až 412 000 (105 kusů) a 413 000 (240 kusů) z Erly měly na pravé straně hřbetu trupu před třetí trupovou přepážkou krytku přístupu k tlakovým lahvím systému GM-1 (16).
- Od léta 1944 byly Bf 109 G-6 vybavovány zaměřovači REVI 16 B. Týká se to výrobních bloků 162 000 (Messerschmitt), 413 000 (Erla), 442 000 a 510 000 (WNF).
- Stroje sérií 410 000 až 413 000 (Erla) měly bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131.

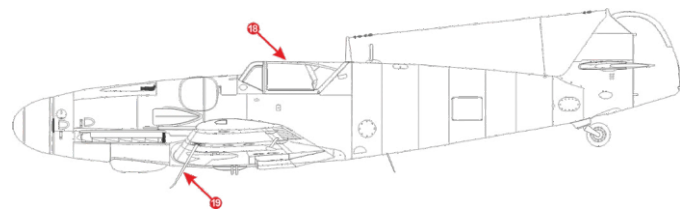
Čtvrté výrobní provedení

Výrobní bloky 160 000 až 163 000 (Messerschmitt), 410 000 až 413 000 (Erla), 440 000 až 442 099 (WNF).



Tyto stroje odpovídaly svým vybavením a provedením strojům předchozího výrobního provedení. Kromě toho dostaly vysokou směrovku s kormidlem s rovnou náběžnou hranou. Dále se u nich vyskytovaly následující charakteristické znaky.

- Měly vysokou směrovku (17) a klasickou kabinu.
- Ocasní plochy a přechody křídlo/trup mohly být dřevěné.
- Nízký anténní stožárek.
- Radiostanice byla FuG 16 Z.
- Velitelské stroje mohly být vybaveny radiostanicí FuG 16 ZY s palubním odpovídačem pro zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) umístěnou pod trupem na centrolánu křídla nebo pod levou polovinou křídla.
- Naváděcí systém ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu.
- Identifikační systém vlastní – cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou.
- Malá palivová nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu, mezi trupovými přepážkami 4 a 5.
- Bf 109 G-6/U4/trup z výrobních bloků 440 000 až 442 000 (do 442 099) z WNF měly na levé straně trupu pod kabinou dva úchyty pro slunečník.
- Bf 109 G-6/U4/trup z výrobních bloků 440 000 až 442 000 (do 442 099) z WNF měly na pravé straně trupu mezi 4. a 5. trupovou přepážkou krytku pro přístup k tlakové lahvi stlačeného vzduchu pro kanón MK 108.
- Bf 109 G-6/U2 z výrobních bloků 410 000 až 412 000 (105 kusů) a 413 000 (240 kusů) z Erly měly na pravé straně hřbetu trupu před třetí trupovou přepážkou krytku přístupu k tlakovým lahvím systému GM-1.
- Od léta 1944 zaměřovač REVI 16 B. Týká se to výrobních bloků 413 000 (Erla) a 440 000 až 442 000 (WNF).
- Stroje sérií 410 000 až 413 000 (Erla) měly bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131.



Páté produkční provedení

Výrobní bloky 163 000 až 167 000 (Messerschmitt)

Tyto stroje svým vybavením odpovídaly strojům čtvrtého výrobního provedení. Měly následující charakteristické znaky.

- Kabina typu Erlahaube (18).
- Nízká směrovka.
- Přechody křídlo/trup mohly být dřevěné.
- Nízký anténní stožárek.
- Byly alternativně vybaveny radiostanicí FuG 16 Z nebo FuG 16 ZY s palubním odpovídačem pro zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) umístěnou pod levou polovinou křídla (19).
- Naváděcí systém ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu.
- Identifikační systém vlastní – cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou.
- Malá palivová nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu, mezi trupovými přepážkami 4 a 5.
- Od léta 1944 zaměřovač REVI 16 B. Část výrobního bloku 163 000 měla ještě zaměřovače REVI C 12 D.
- Stroje sérií 165 000 až 167 000 (Messerschmitt) měly bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131.

Poměrně hodně strojů tohoto výrobního provedení bylo dodáno maďarskému a finskému letectvu.

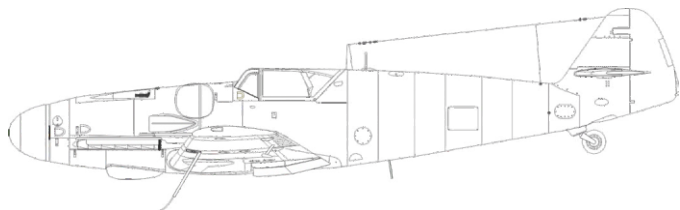
Šesté výrobní provedení

Výrobní bloky 164 000 až 167 000 (Messerschmitt) a 413 000 (Erla).

Tyto stroje měly následující charakteristické znaky.

- Vysoká směrovka.
- Kabina typu Erlahaube.
- Části draku byly dřevěné (ocasní plochy, přechod křídlo/trup).

- Malá palivová nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu, mezi trupovými přepážkami 4 a 5.
- Většinou byly vybaveny radiostanicí FuG 16 ZY s palubním odpovídáčem pro goniometrický zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast) umístěnou na levé polovině křídla.

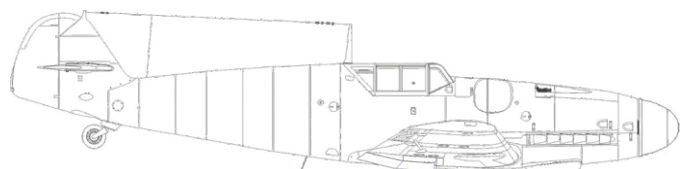


- Nízký anténní stožárek.
- Naváděcí systém ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu.
- Identifikační systém vlastní - cizí (IFF) FuG 25a s prutovou anténou na spodní části trupu za 2. trupovou přepážkou.
- Část strojů výrobního bloku 167 000 měla delší ostruhovou podvozkovou nohu bez krycí manžety.
- Stroje sérií 165 000 až 167 000 (Messerschmitt) a 413 000 (Erla) měly bouličku na pravé bouli nad závěrem kulometu MG 131.
- Zaměřovač REVI 16 B.

Bf 109 Ga-6

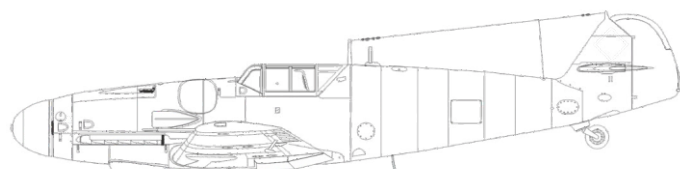
V Györu v Maďarsku, v továrně Györ Wagon Fabrik bylo vyrobeno neznámé množství (patrně kolem 300 kusů) licenčních Bf 109 Ga-6. Mezi květnem a zářím 1943 bylo vyrobeno 13 kusů ve výrobním bloku 16 000 (16 651 až 16 667), mezi zářím 1943 a květnem 1944 pak dalších 131 kusů ve výrobním bloku 95 000, a mezi zářím 1943 a zářím 1944 pak ještě 399 kusů Ga-6 ve výrobním bloku 760 000. K tomu ještě vzniklo neurčité množství strojů výrobního bloku 96 000. Bf 109 Ga-6 z výrobního bloku 16 000 odpovídaly svojí výbavou prvnímu výrobnímu provedení. Měly tyto charakteristické znaky.

- Vysoký stožárek antény.
- Rovný kovový pancíř za hlavou pilota.
- Na pravé straně trupu byla pouze zásuvka pro vnější elektrický zdroj a krytka přístupu k tlakové kyslíkové lahvi mezi trupovými přepážkami 1 a 2.
- Všechny měly krátké výstředné kanály trupových kulometů.
- Neměly úchyty pro slunečník na levé straně trupu pod čelním štítkem kabiny.



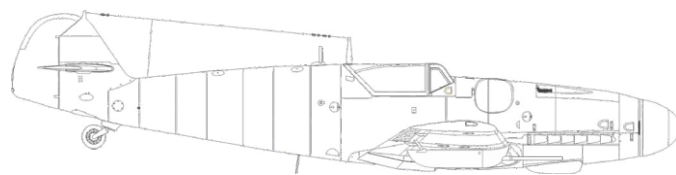
Bf 109 Ga-6 z výrobních bloků 95 000, 96 000 a 760 000 byly vyráběny dlouho, v různých obdobích výroby a odpovídaly třem různým výrobním provedením:

- Rané stroje odpovídaly prvnímu výrobnímu provedení, měly dlouhý stožárek antény, ale většinou byly vybaveny směrovým naváděcím systémem ZVG 16 s kruhovou rámovou anténou PR 16 (Peilrahmen) na hřbetě trupu.
- Další stroje pak odpovídaly druhému a třetímu výrobnímu provedení.
- Pravděpodobně ale neměly přídavnou palivovou nádrž pro startování motoru, s plnicím hrdlem na pravé straně hřbetu trupu, mezi trupovými přepážkami 4 a 5.



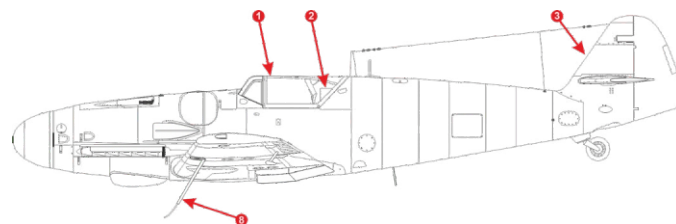
V rámci výrobního bloku 760 000 bylo v září 1944 vyrobeno neznámé množství Bf 109 Ga-14. Tyto stroje svým výrobním provedením, výzbrojí a výbavou odpovídaly strojům výrobního bloku 781 000 z Messerschmittu. Měly kabínu typu Erlahaube a nízkou směrovku.

Bf 109 G-14

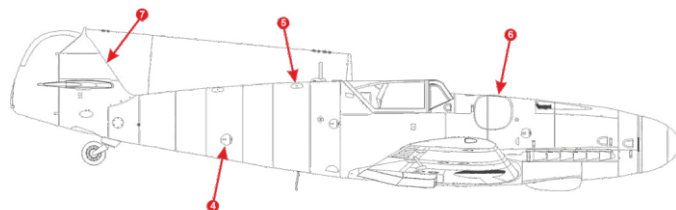


Od července 1944 byla v továrně Erla (a od srpna 1944 v Messerschmittu) paralelně s Bf 109 G-6 vyráběna verze Bf 109 G-14, odpovídající poslednímu výrobnímu provedení Bf 109 G-6 s překrytím kabiny typu Erla Vollsichshaube a vysokou směrovkou. Všechny Bf 109 G-14 byly standardně vybaveny systémem MW 50 a používaly proto palivo C3 s oktanovým číslem 96 (100). Charakteristickým znakem všech Bf 109 G s instalovaným MW 50 byl krabicovitý výstupek na dvířkách zavazadlového prostoru v zadní šikmé stěně kokpitu, za záhlavním pancířem (2). Ten vznikl proto, že zabudování nádrže na směs vody a metanolu systému MW 50 v prostoru za první trupovou přepážkou si vynutilo posunutí baterie palubní radiostanice dopředu do zavazadlového prostoru, který bylo potřeba pro umístění baterie zvětšit. Všechny Bf 109 G-14 měly bouličku pod velkou boulí nad závěrem kulometu na pravé straně a všechny byly také standardně vybaveny radiostanicí FuG 16 ZY s palubním odpovídáčem pro goniometrický zaměřovací systém Pegasus Y s bičovou anténou typu Morane (Moranmast), umístěnou na levé polovině křídla. Zaměřovač byl standardně REVI 16 B.

Většina Bf 109 G-14 s motorem DB 605 AM byla vyrobena v továrně Erla v Lipsku (Leipzig). Byly to výrobní bloky 413 000, 460 000 až 462 000, 464 000 a 465 000. Tyto stroje měly vysokou směrovku (3), překryt kabiny typu Erla Vollsichtshaube (1) a Gallandpanzer. V Messerschmittu bylo vyrobeno jen menší množství strojů ve výrobním bloku 165 000, v němž byla část z celkem vyrobených ca 110 kusů G-14 dokončena jako Bf 109 G-14/AS s motorem DB 605 AS.



Motor DB 605 AM měla i Messerschmittem vyrobená část výrobního bloku 781 000, čítající asi 30 strojů, která měla nízkou směrovku (7). Zbytek výrobního bloku 781 000 tvořily opět Bf 109 G-14/AS s motorem DB 605 AS. Podle fotografií byly klasické G-14 s nízkou směrovkou i ve výrobním bloku 782 000, v němž H. H. Vogt uvádí jen G-14/AS. Nízkou směrovkou a překryt kabiny typu Erla Vollsichtshaube mělo i 600 strojů Bf 109 G-14/U4, výrobní blok 510 000 až 512 000, vyzbrojených trupovým/motorovým kanónem MK 108 ráže 30 mm, vyrobených v závodech WNF. Tyto stroje neměly bouličku na bouli nad pravým trupovým kulometem (6). Na zadní části trupu mezi trupovými přepážkami 4 a 5 měly krytku přístupu k tlakové lahvi tlakového vzduchu pro motorový kanón MK 108 (4) a měly krytku plnicího hrdla nádrže systému MW 50 na pravé straně hřbetu trupu za druhou trupovou přepážkou.



Tato stavebnice

Tato stavebnice nabízí možnost postavit model Messerschmittu Bf 109 G-6 čtvrtého, pátého nebo šestého výrobního provedení, a Messerschmittu Bf 109 G-14. Více podrobností o těchto i dalších verzích Messerschmittu Bf 109 G-6 a G-14, a také o výškových Bf 109 G-5, včetně fotoprůzkumných Bf 109 G-6/R2, Bf 109 G-6/R3 a Bf 109 G-8, najdete ve dvoudílném článku Gustav VI. v lednovém a únorovém čísle internetového magazínu INFO Eduard, ročník 2024.

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

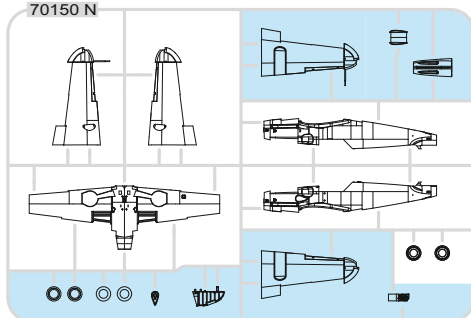


部品

PLASTIC PARTS

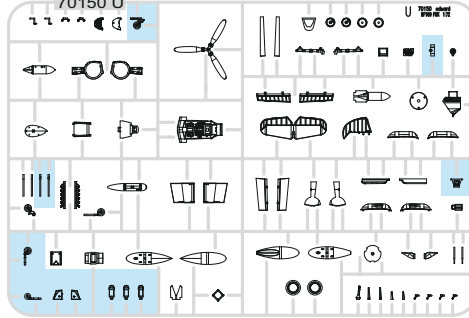
N2 > 2 pcs.

70150 N



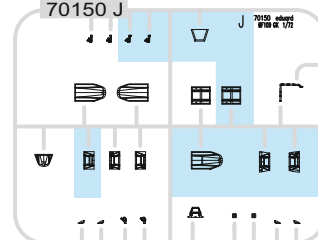
U > 2 pcs.

70150 U



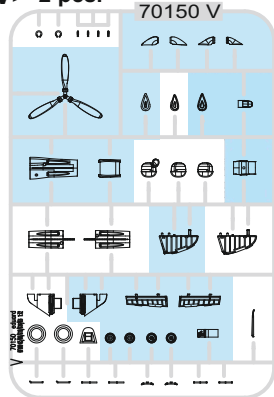
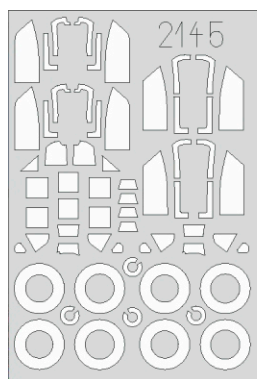
J > 2 pcs.

70150 J

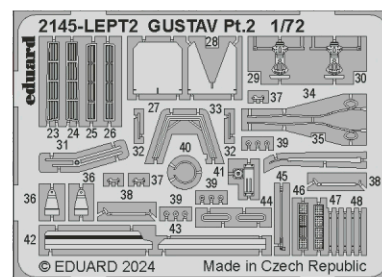
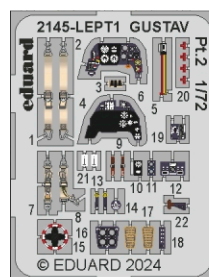


V > 2 pcs.

70150 V

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS 2 pcs.



-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



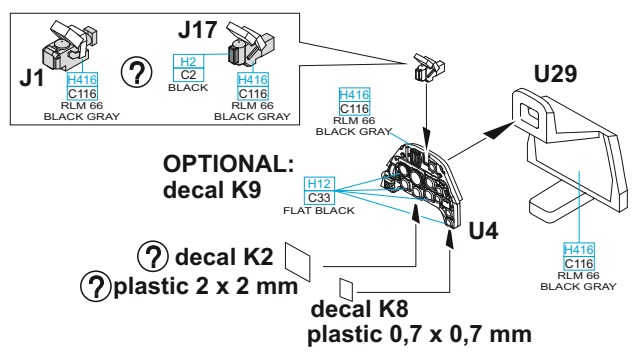
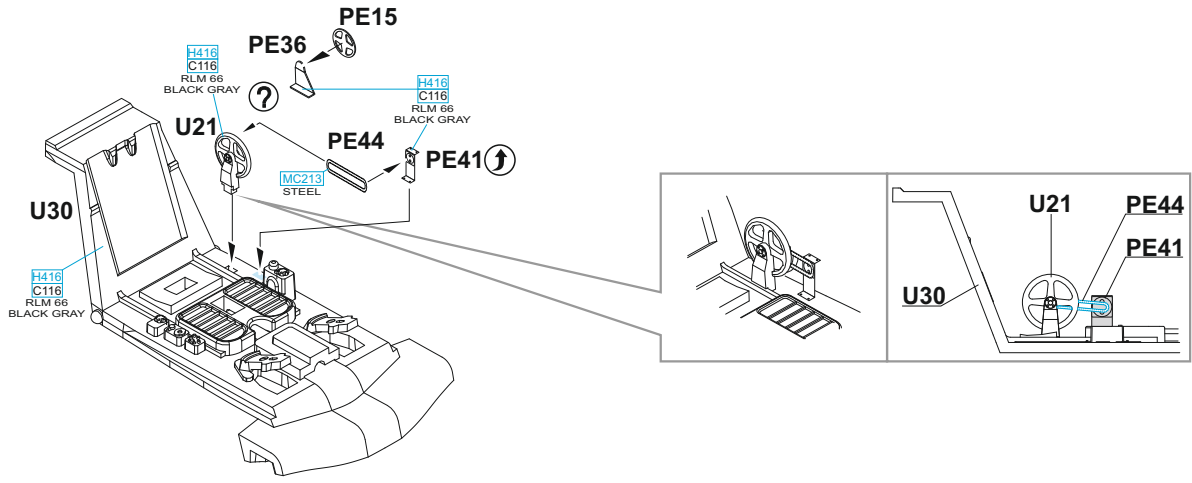
PEINTURE



色

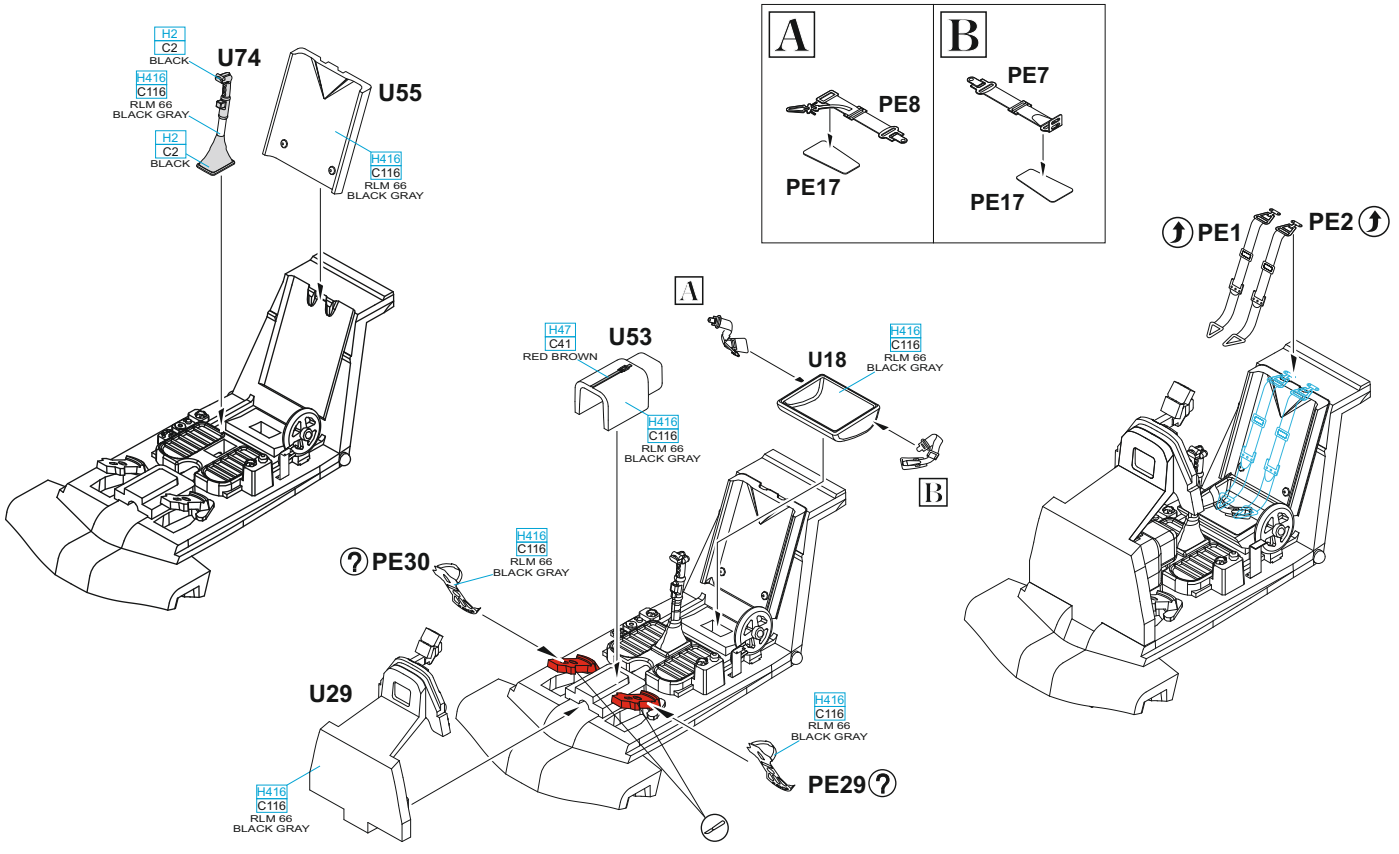
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H319	C319	LIGHT GREEN

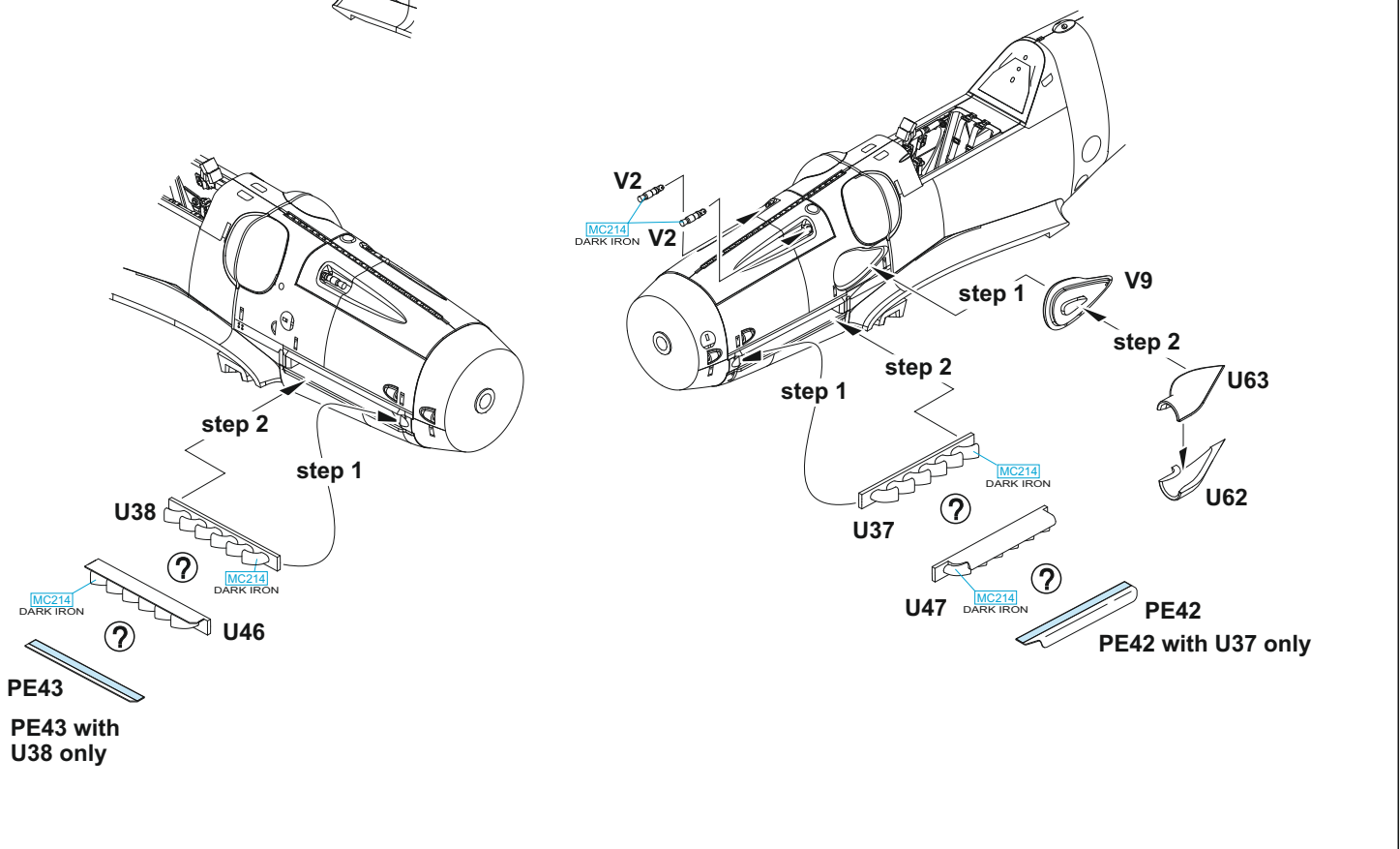
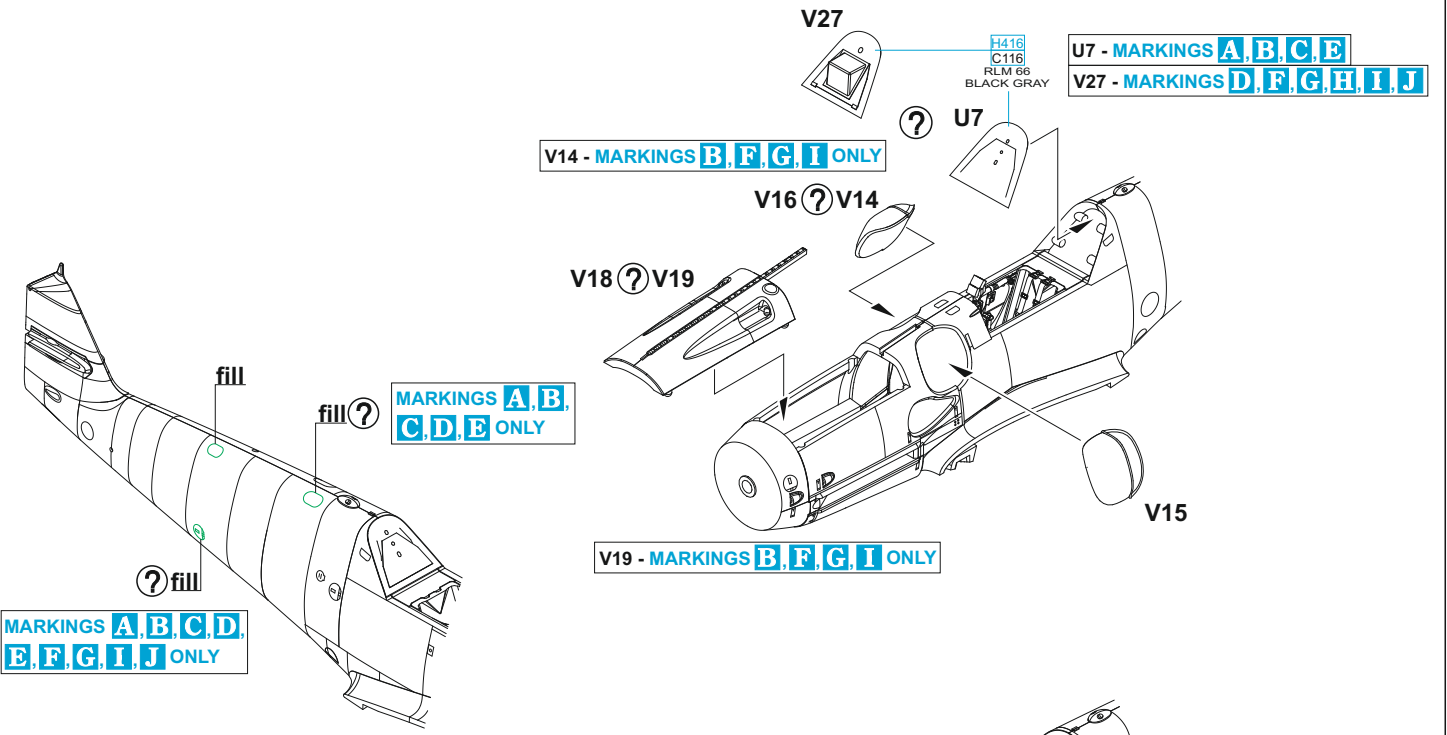
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

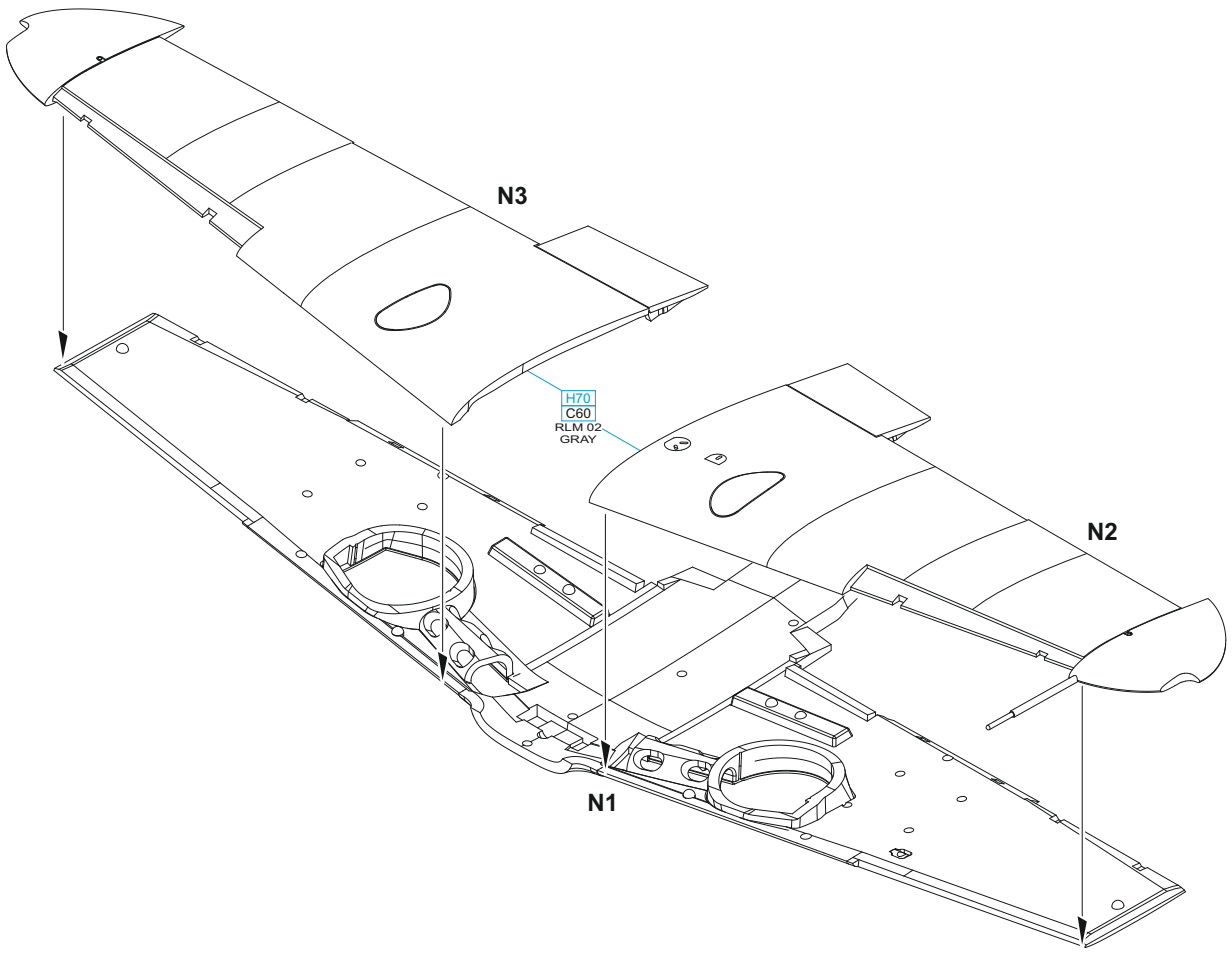
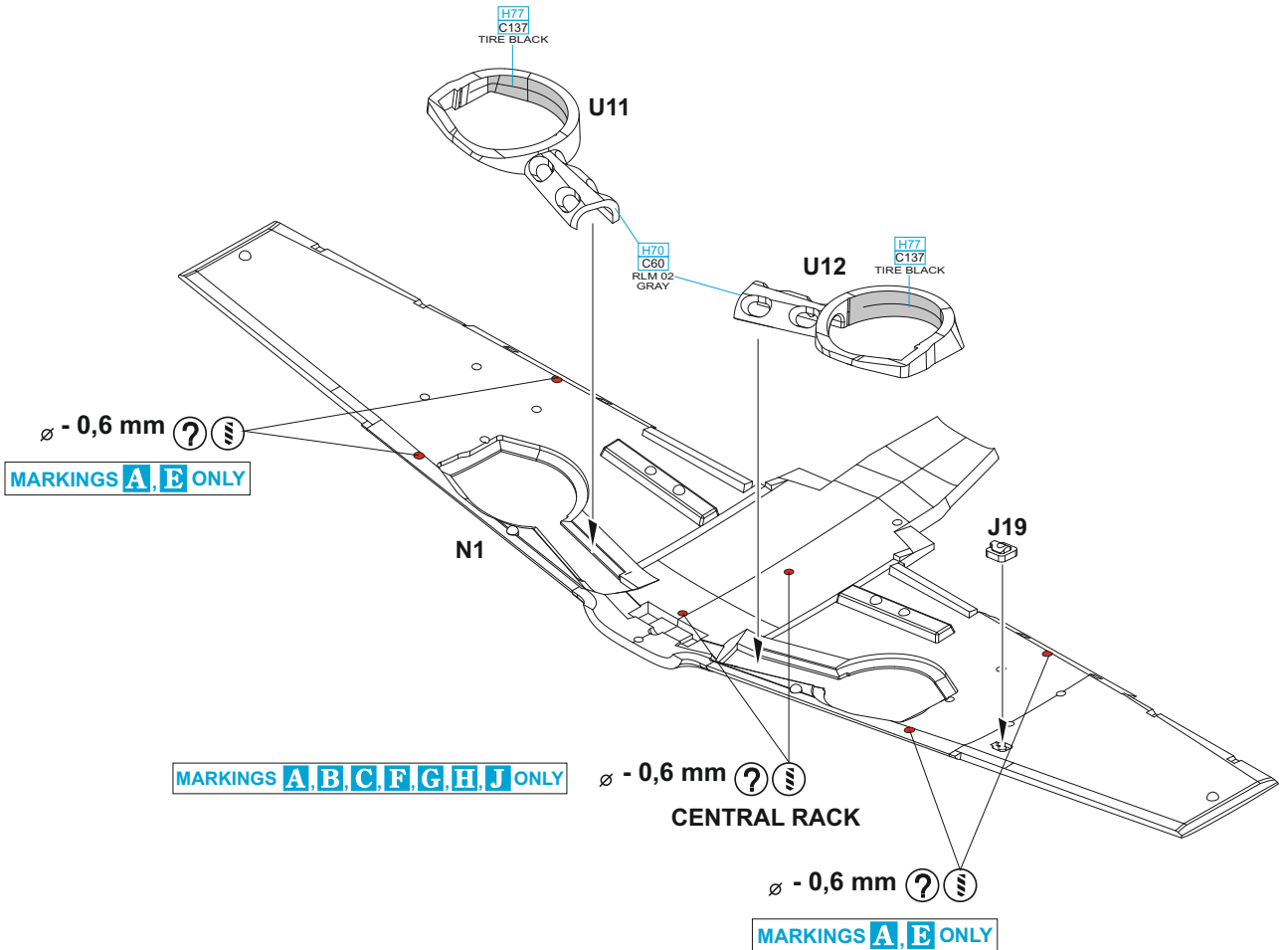


plastic, decal K2 - MARKINGS **A, B, C, F, G, H, J** ONLY

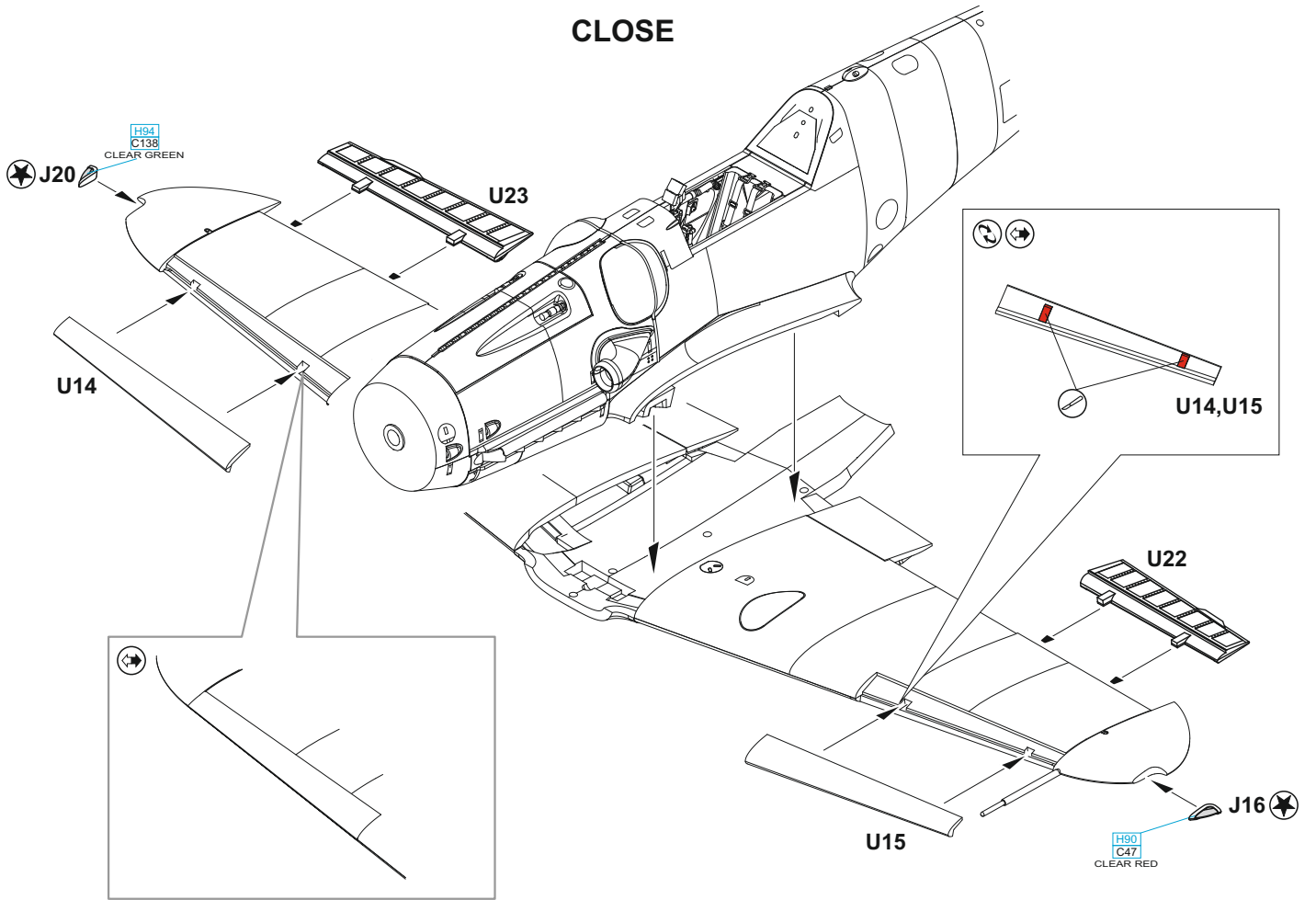
PE19 - MARKINGS **A, B, C, F, G, H, J** ONLY



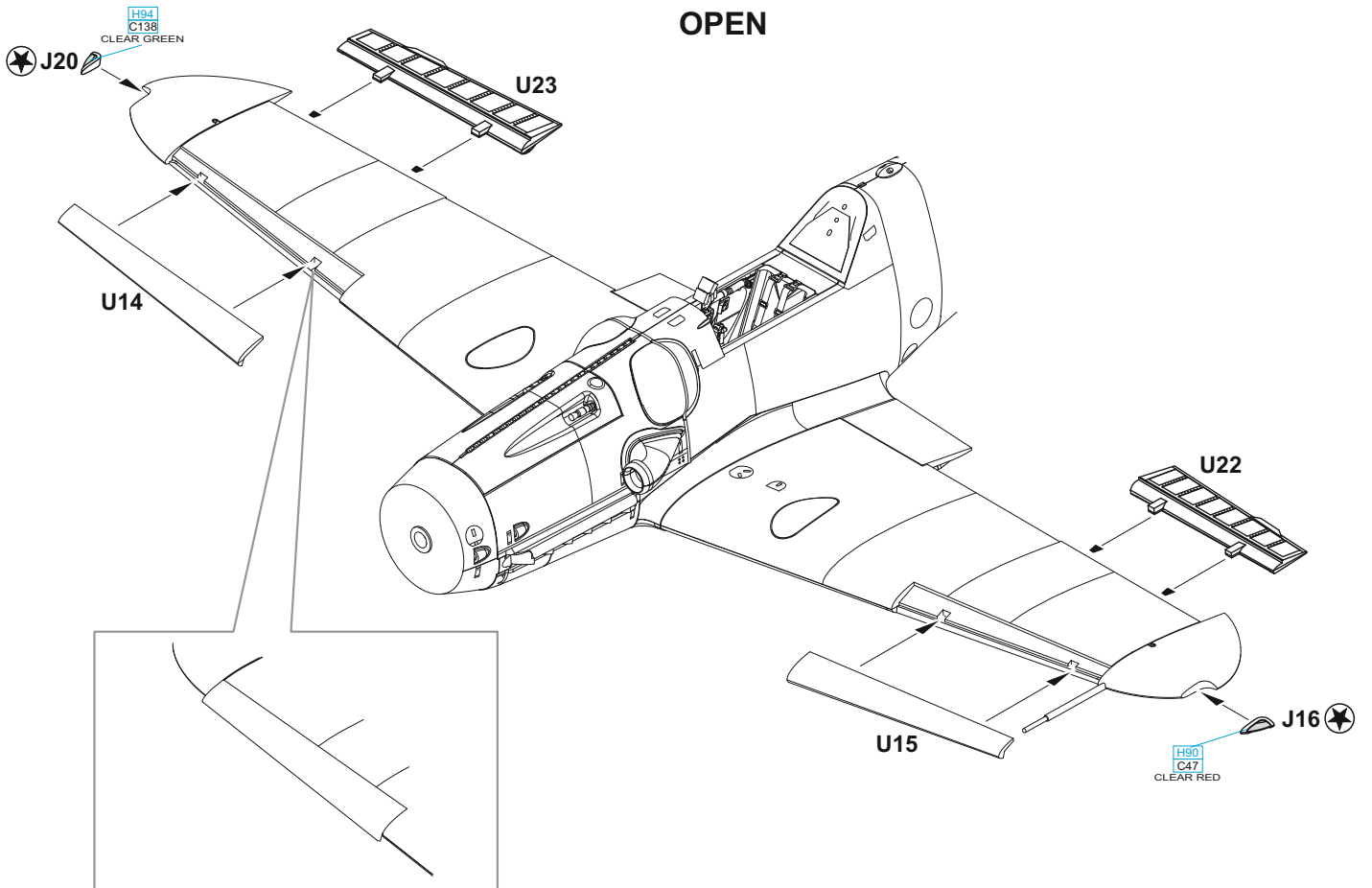




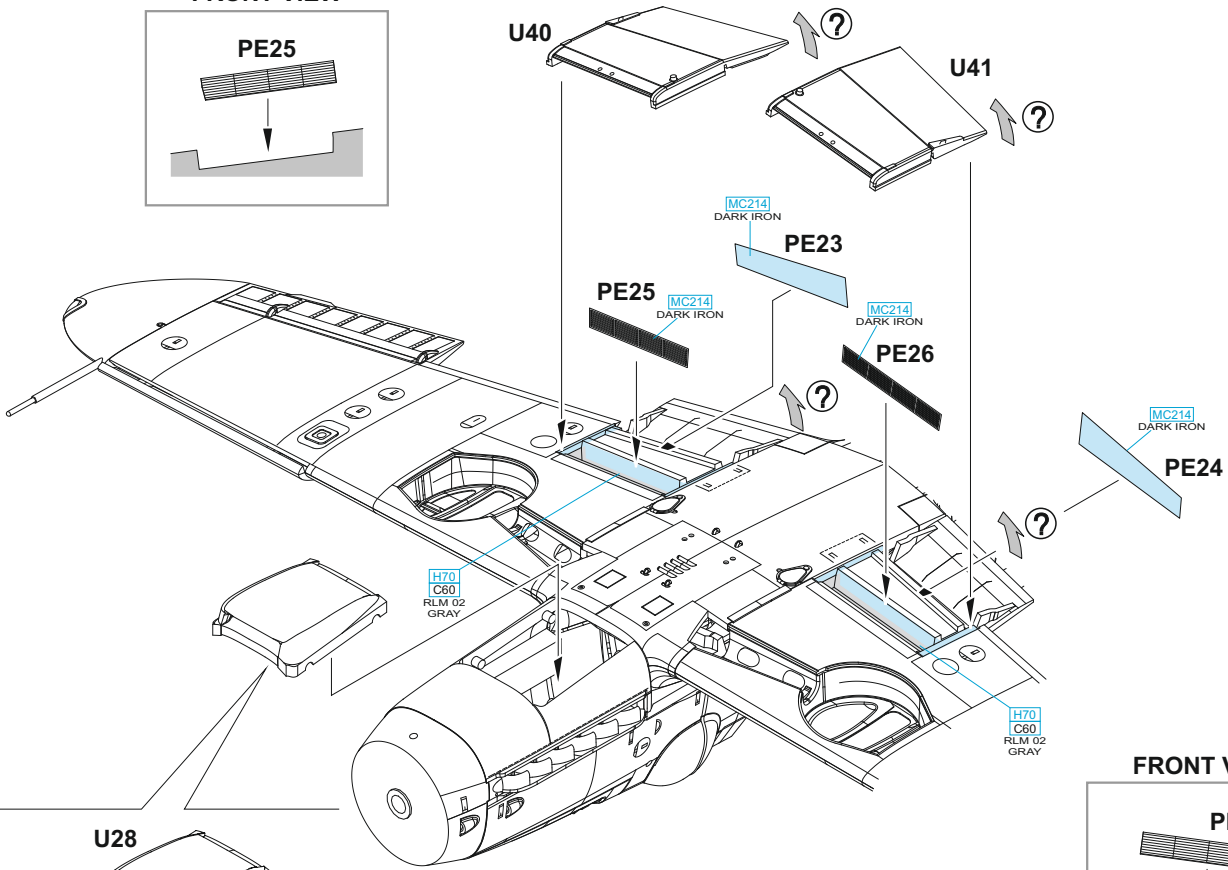
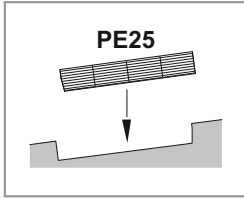
CLOSE



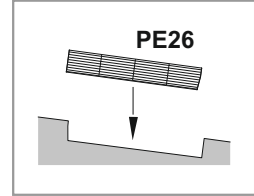
OPEN



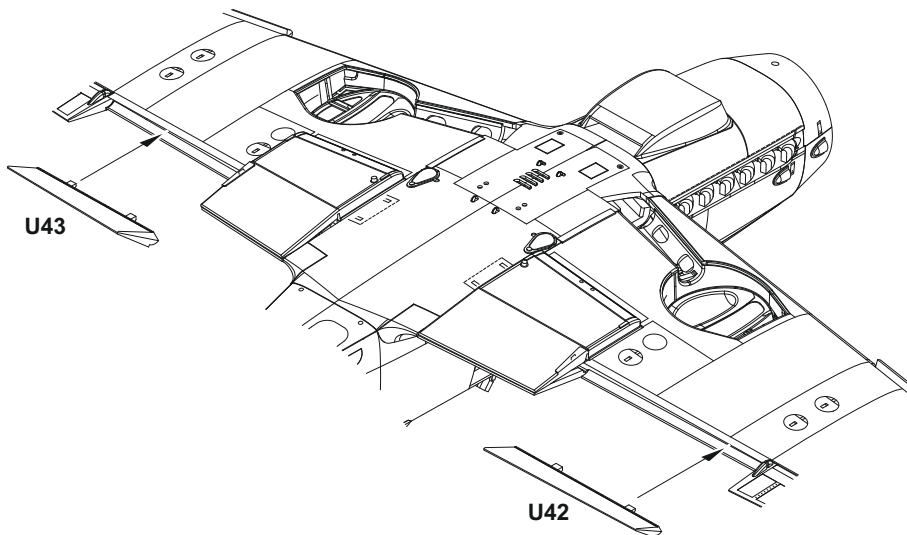
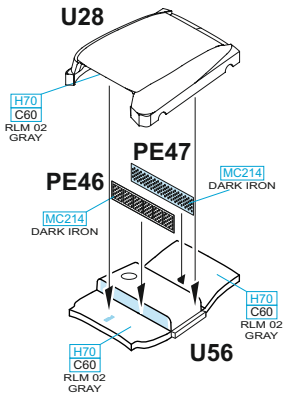
FRONT VIEW

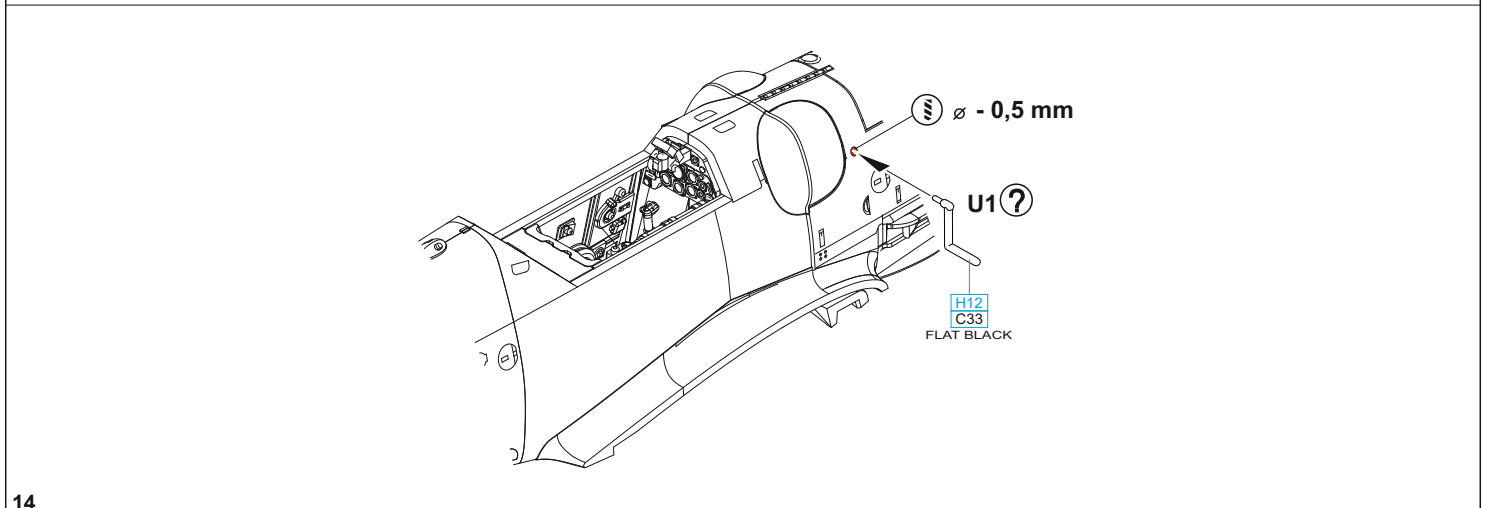
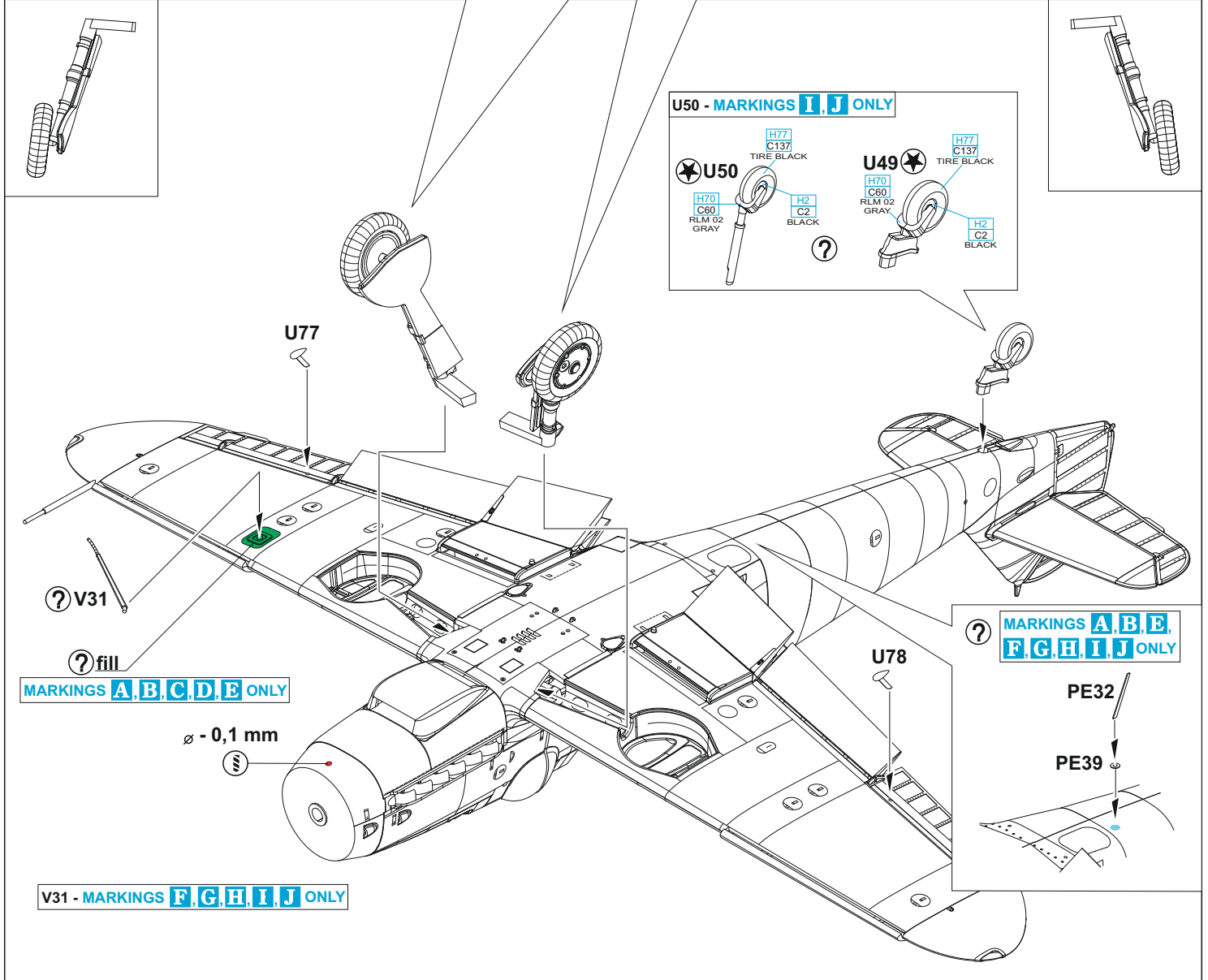
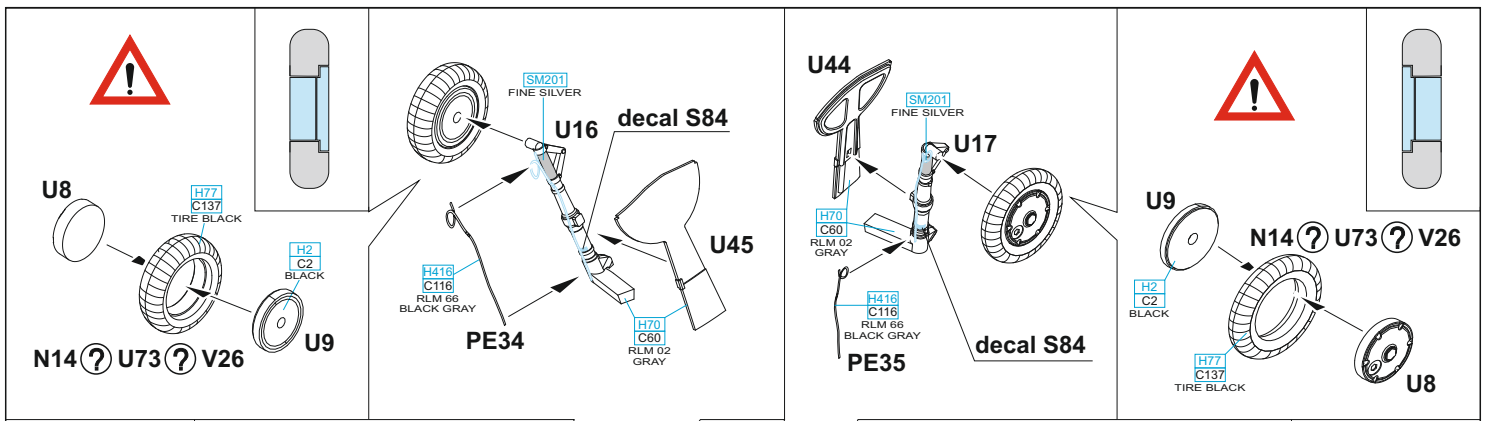


FRONT VIEW

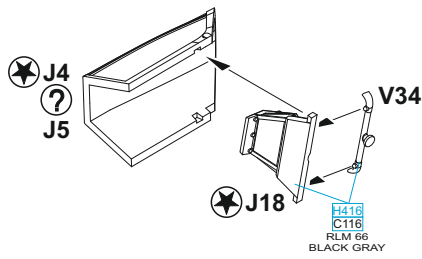


U28

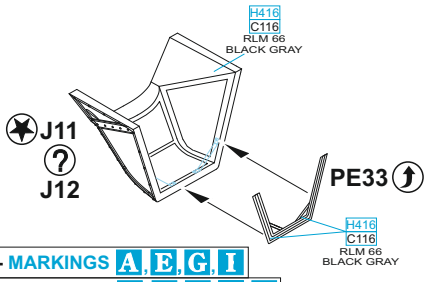
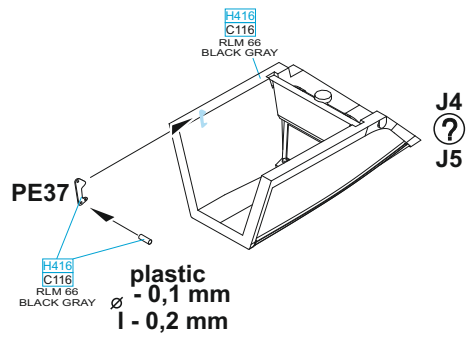
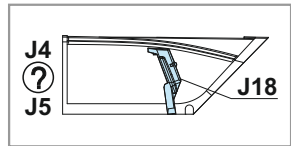




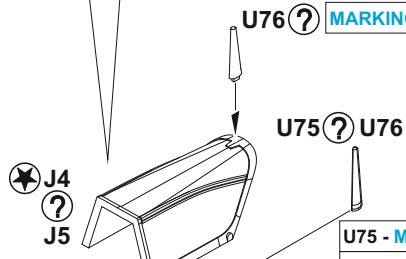
MARKINGS **A, B, D, E, F, G, H, I, J** ONLY



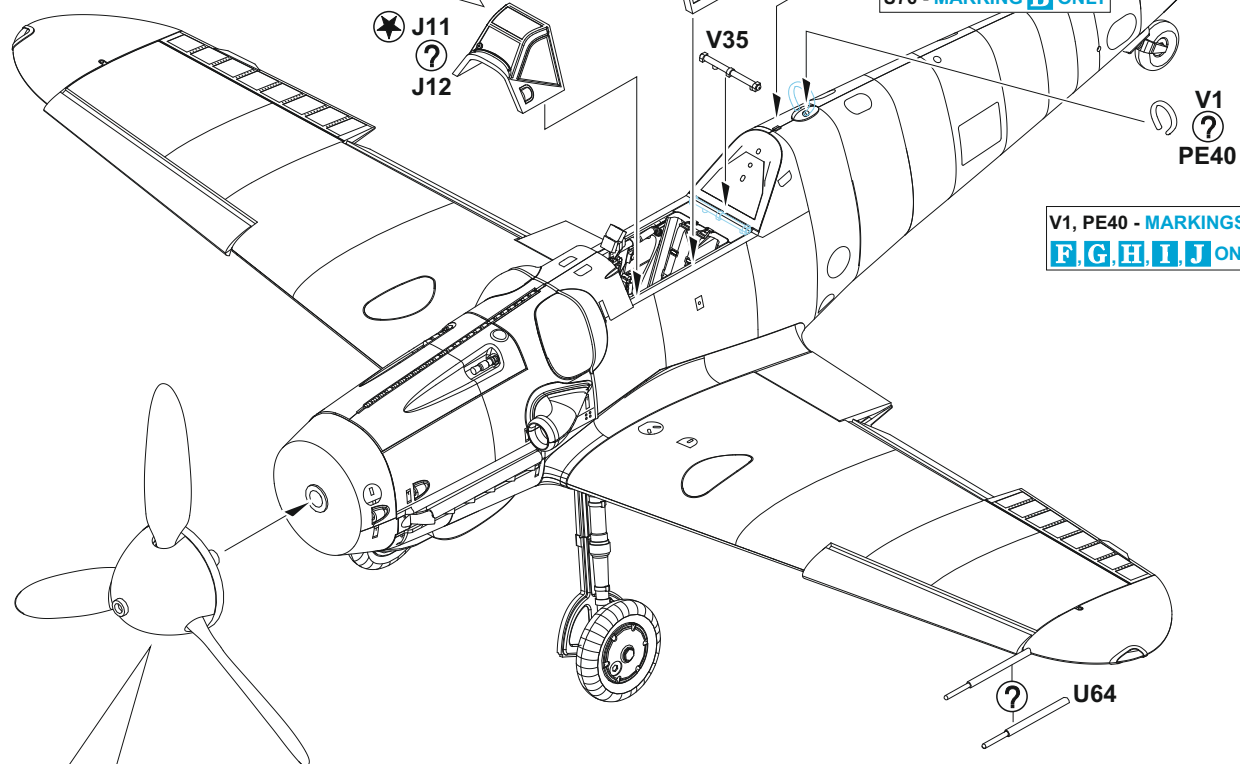
J4 - MARKINGS **E, F, G, H, I, J**
 J5 - MARKINGS **A, B, D**



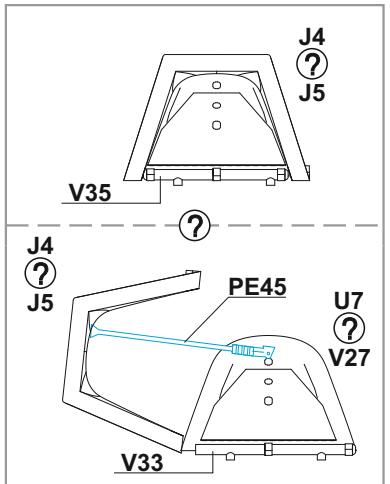
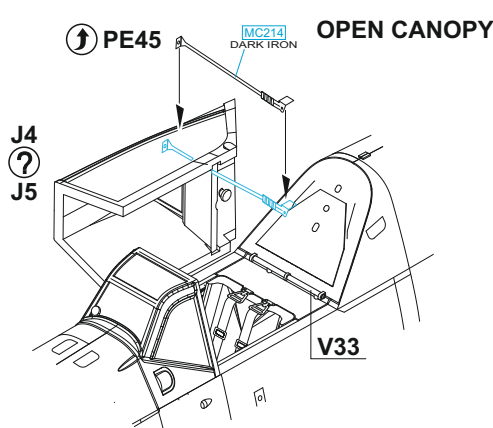
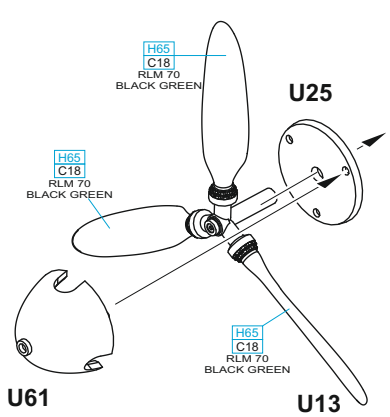
J11 - MARKINGS **A, E, G, I**
 J12 - MARKINGS **B, D, F, H, J**

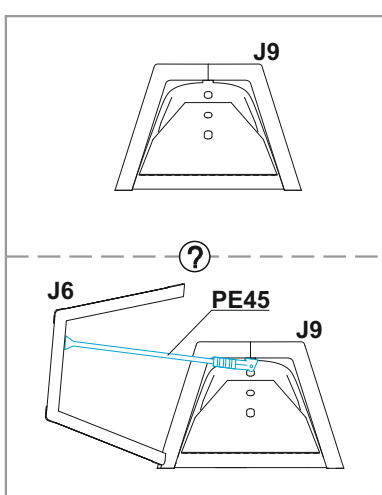
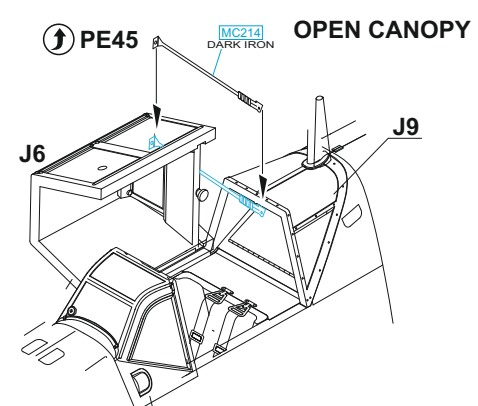
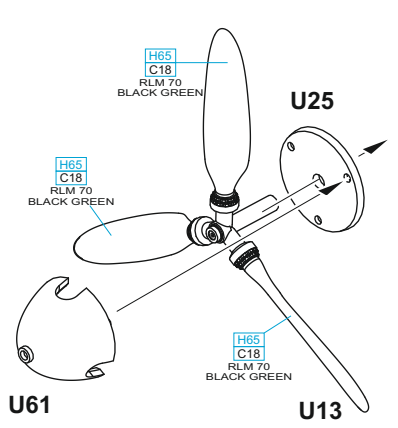
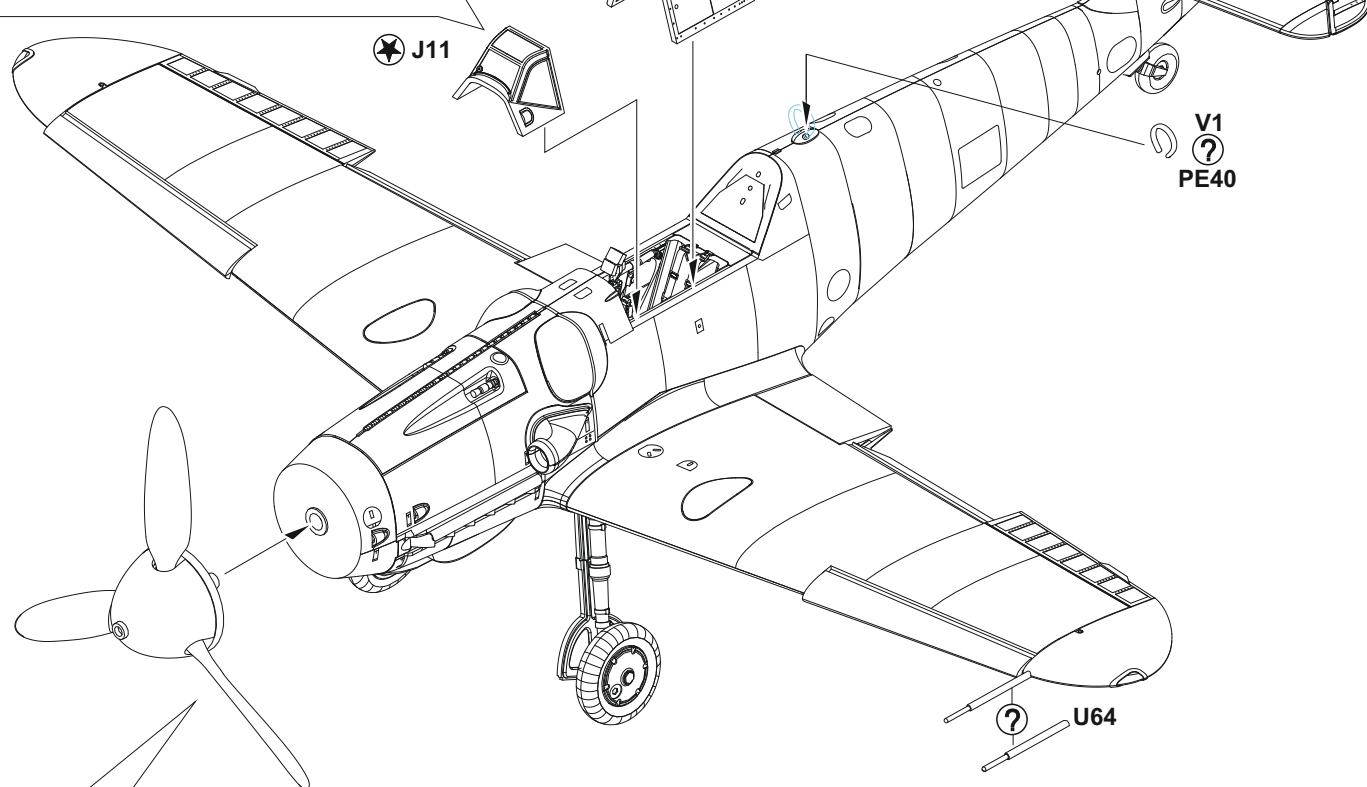
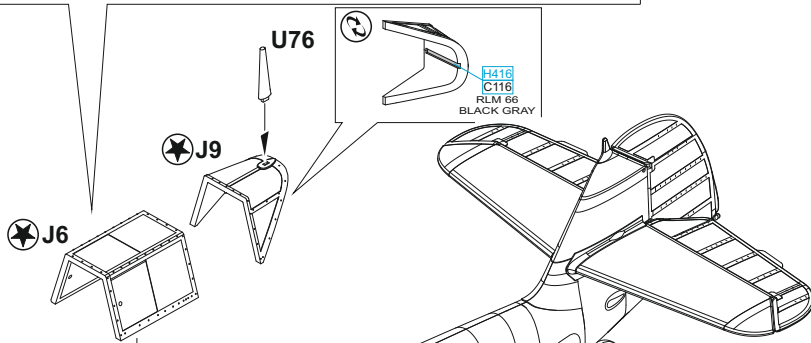
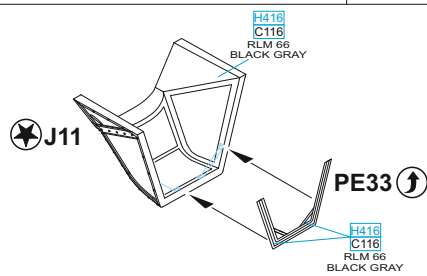
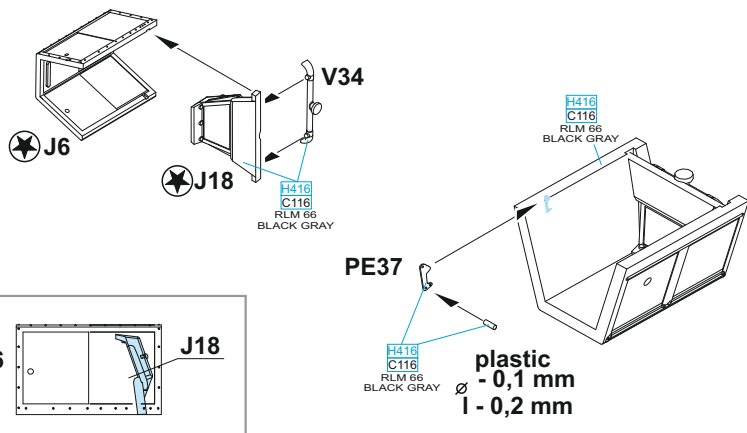


U76 - MARKINGS **E, F, G, H, I, J** ONLY
 U75 - MARKING **A** ONLY
 U76 - MARKING **B** ONLY

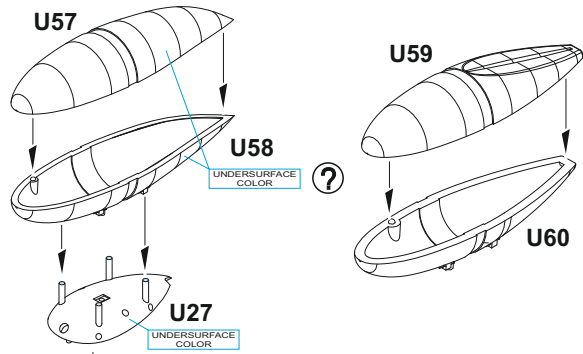


V1, PE40 - MARKINGS **B, C, E, F, G, H, I, J** ONLY

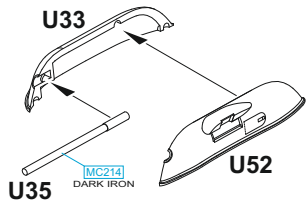




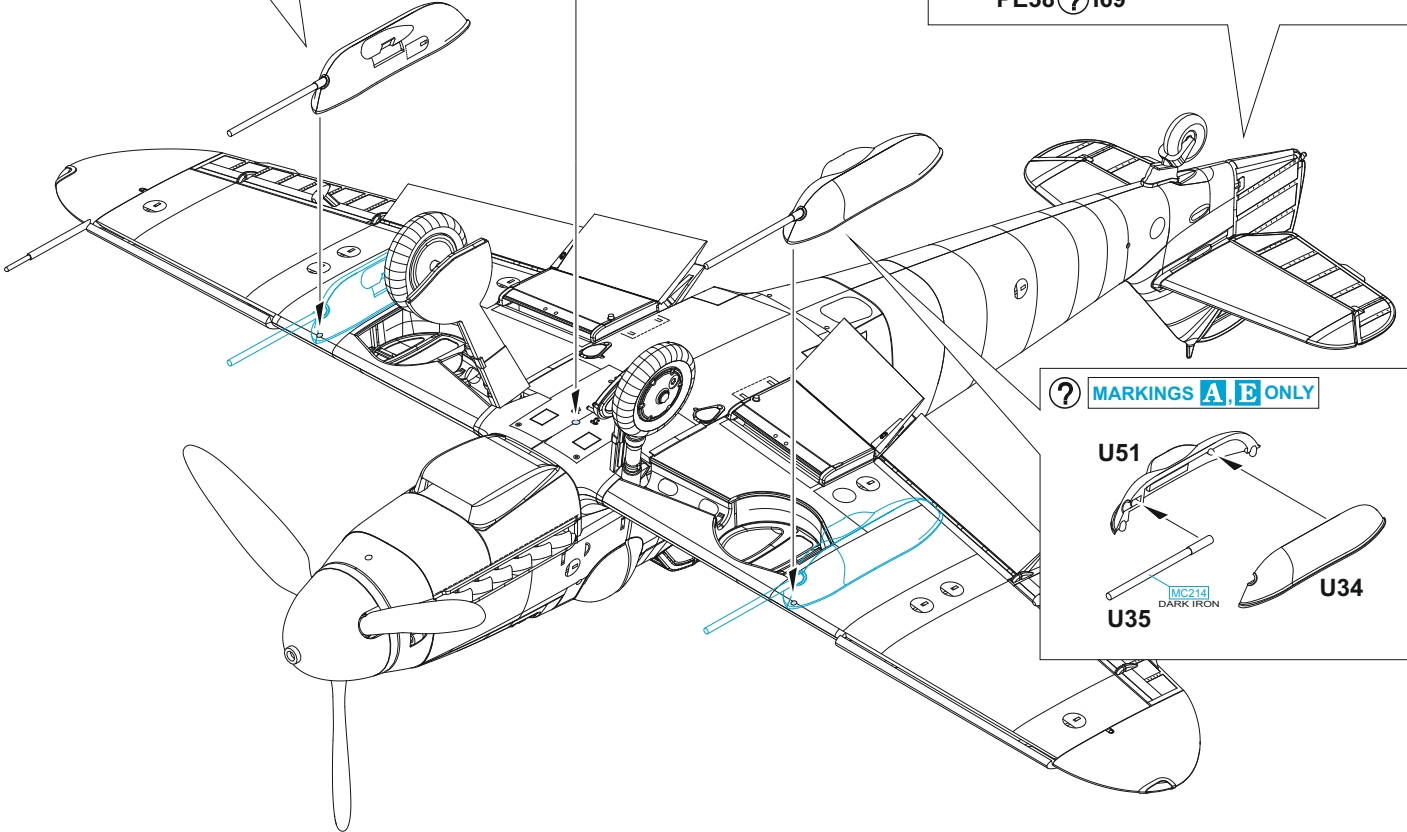
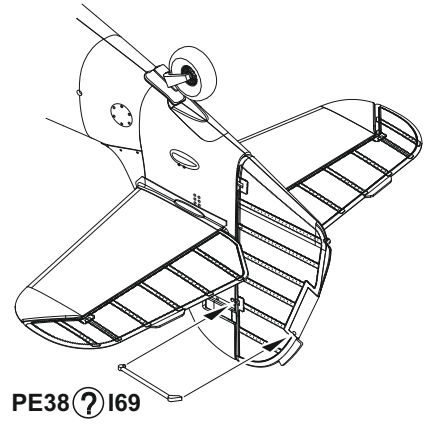
? MARKINGS **A, C, F, G, H, J** ONLY



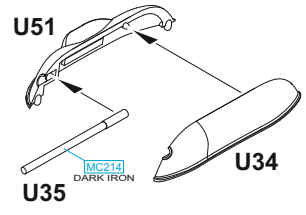
? MARKINGS **A, E** ONLY

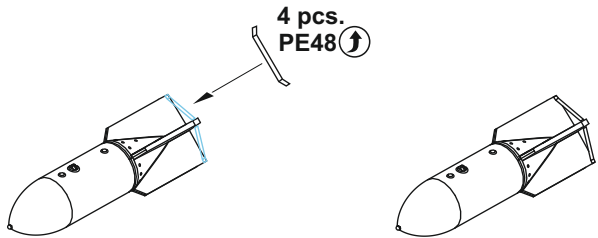
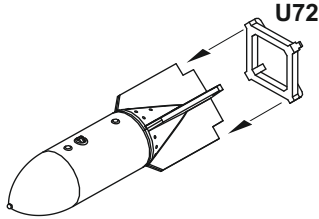
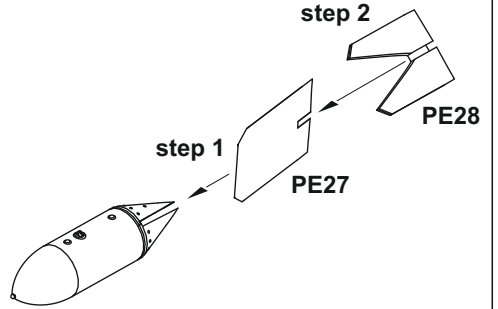
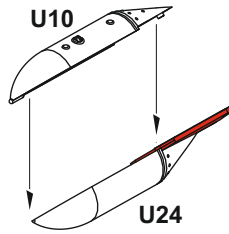
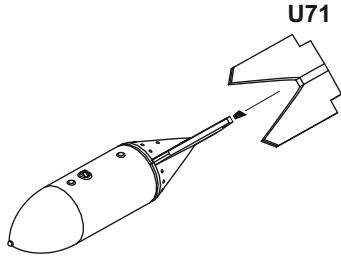
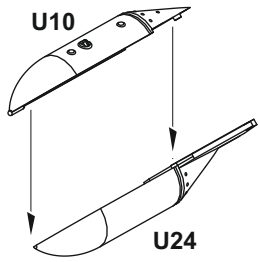


? MARKINGS **C, D, F, G, I** ONLY



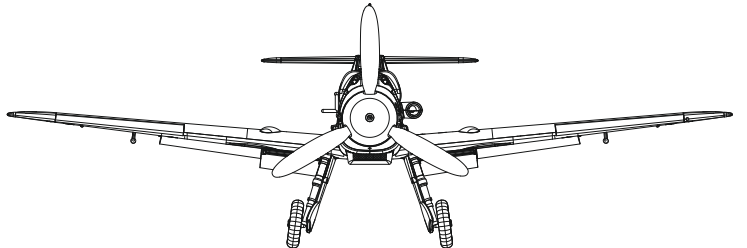
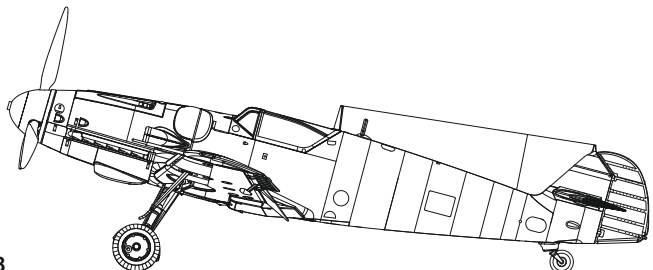
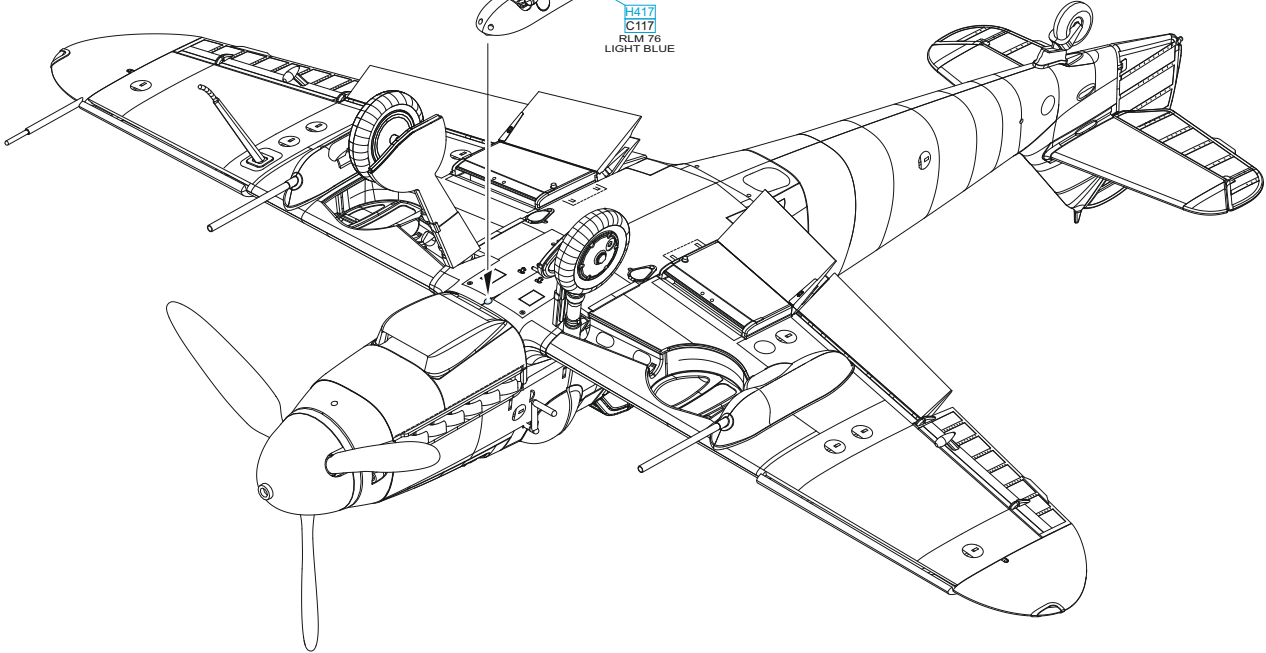
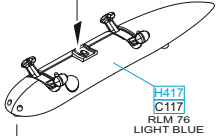
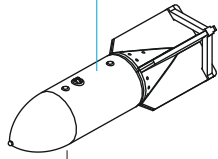
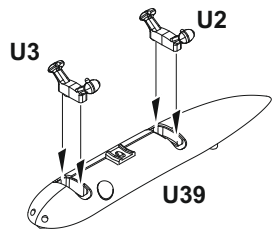
? MARKINGS **A, E** ONLY

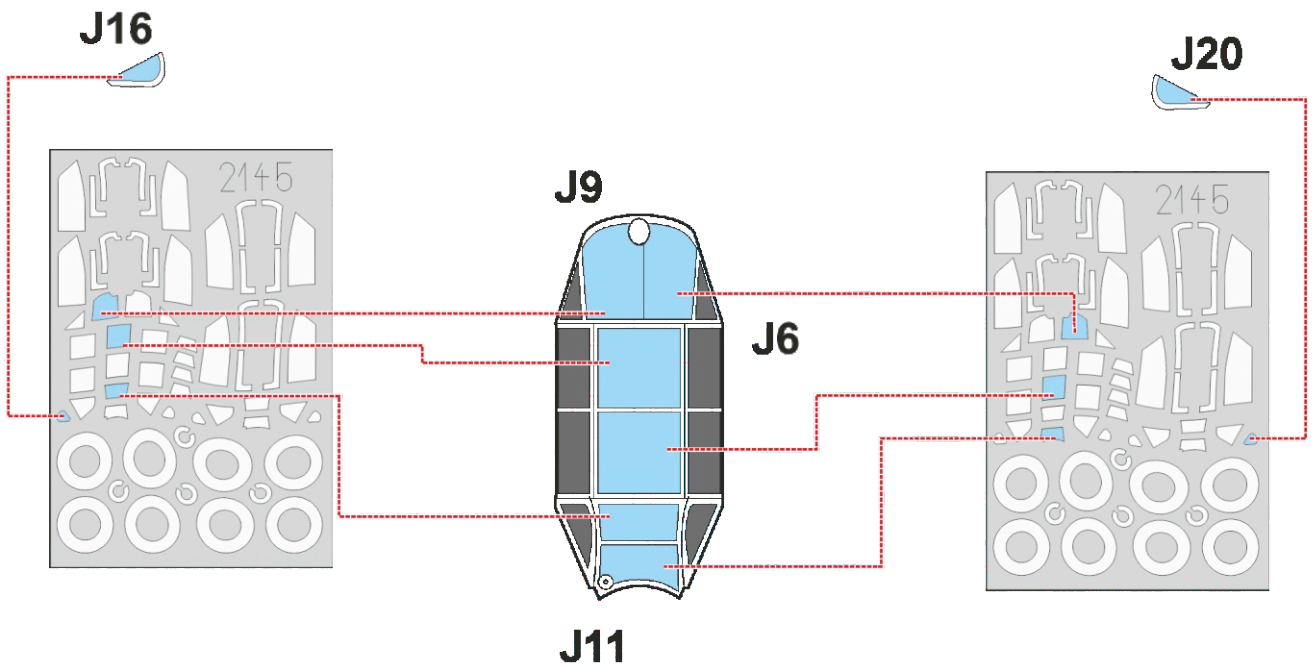
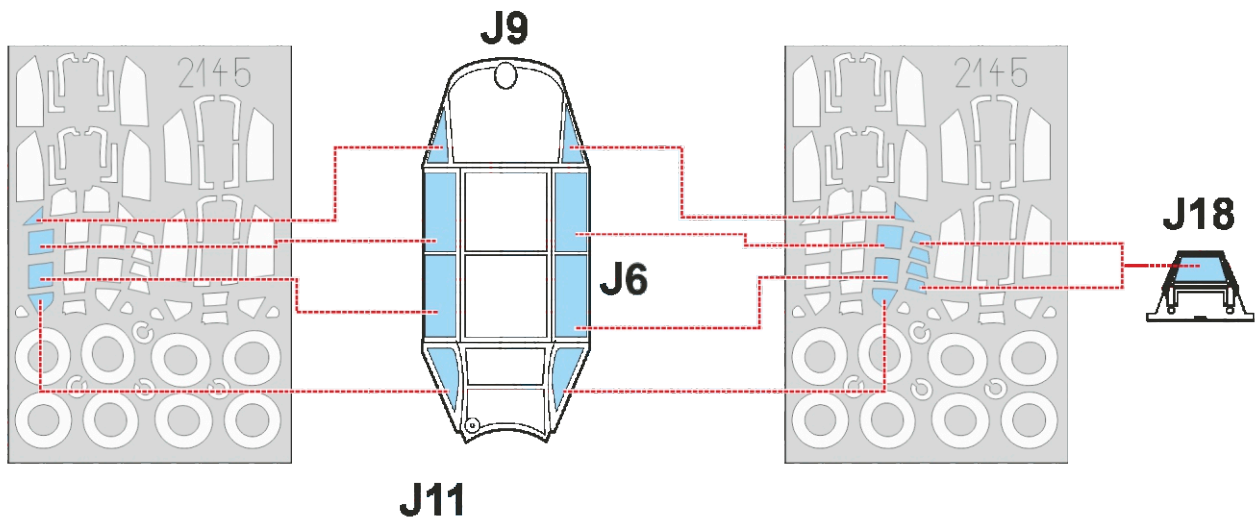
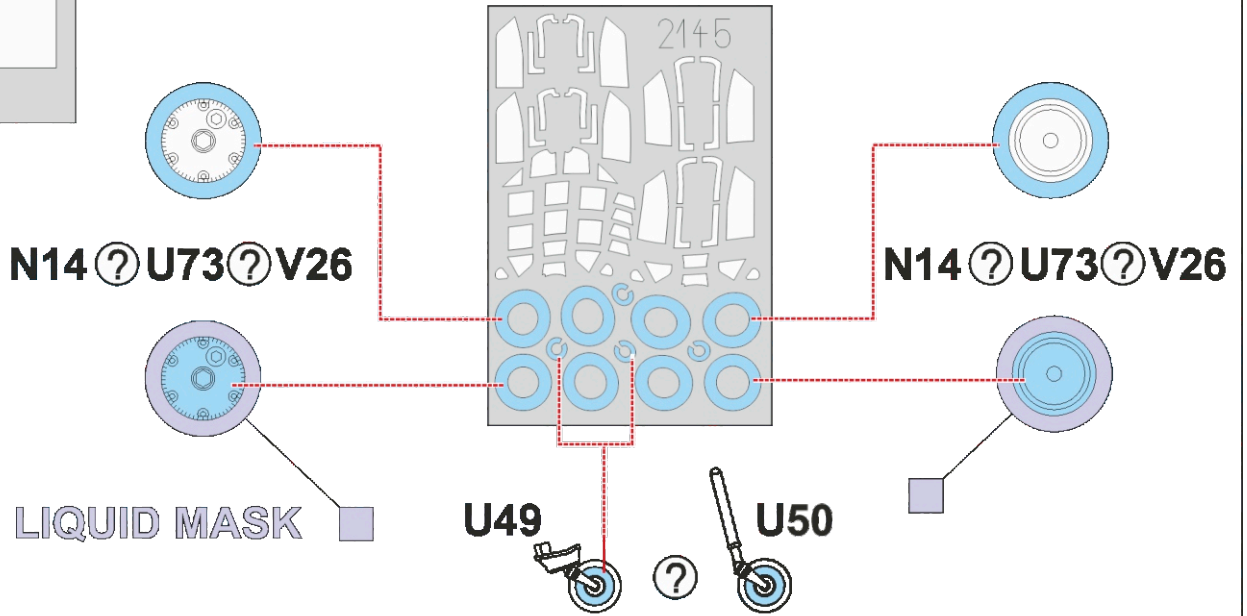


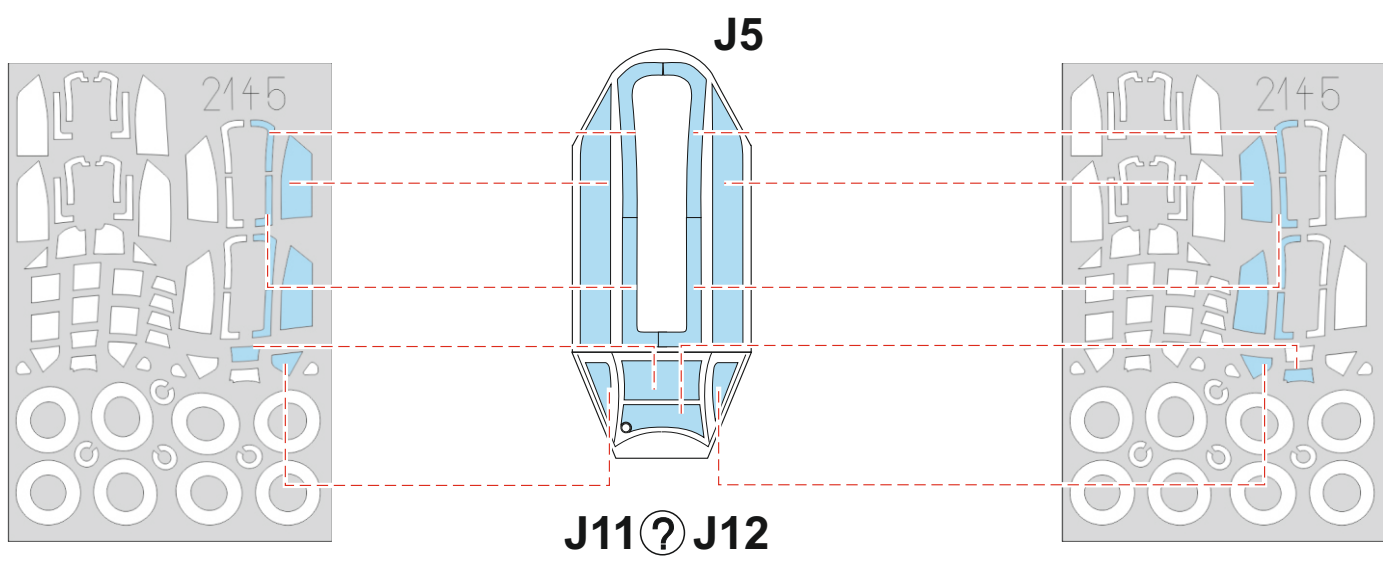
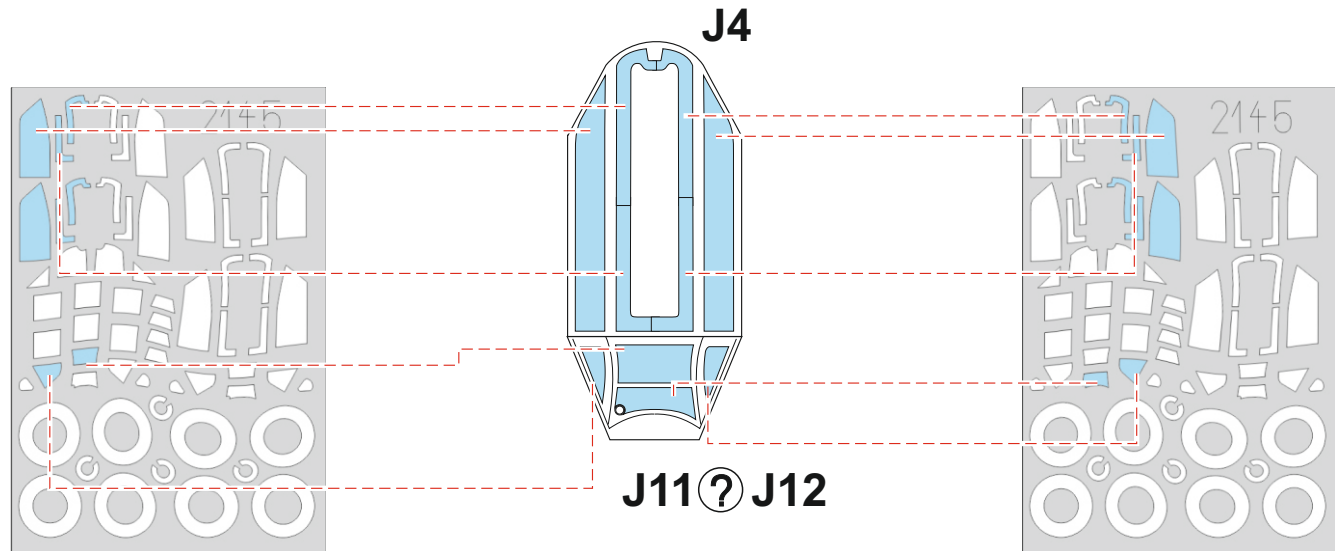


MARKING B ONLY

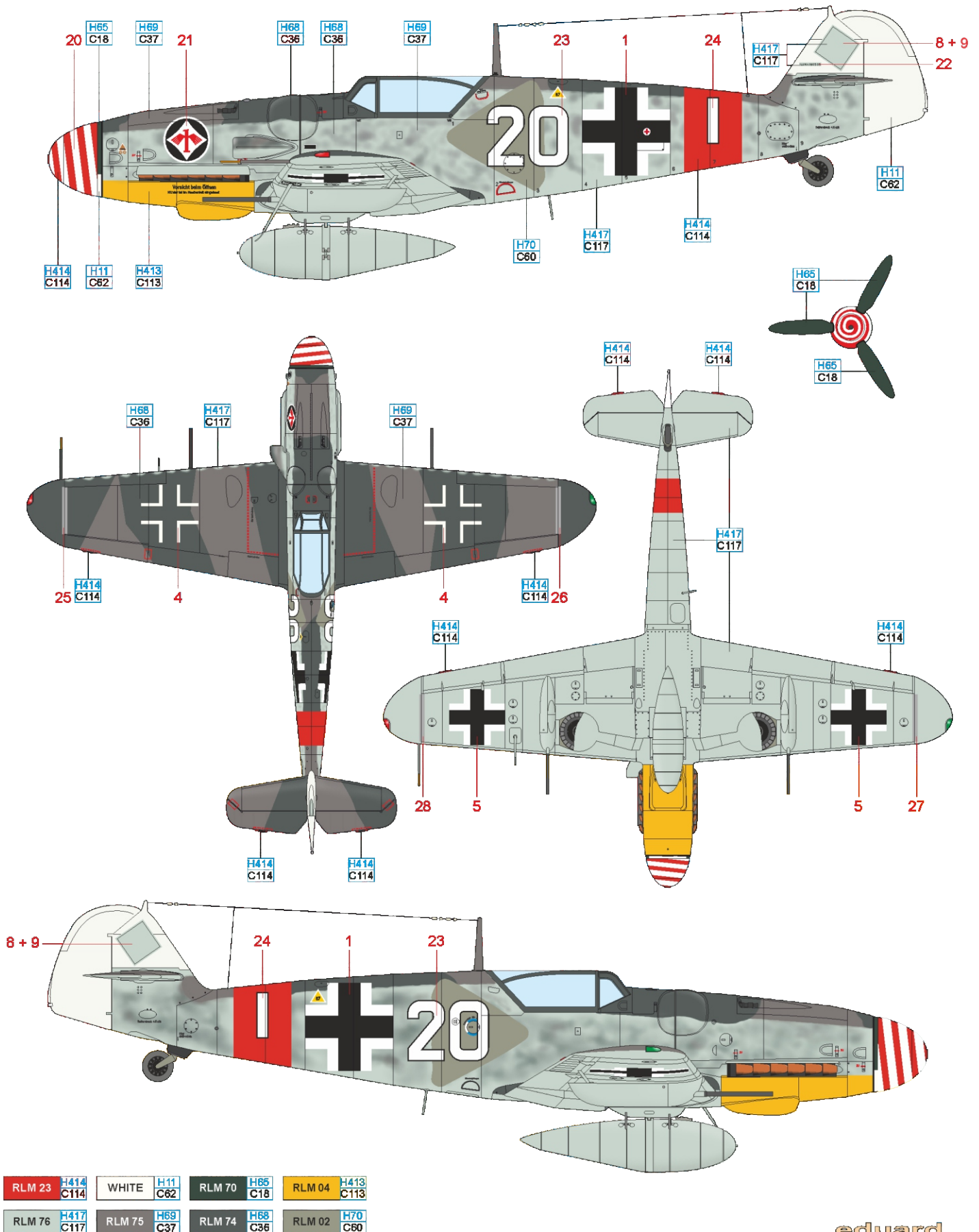
- H12 C33 FLAT BLACK
- H51 C11 GRAY
- H70 C60 RLM 02 GRAY
- H80 C54 KHAKI GREEN





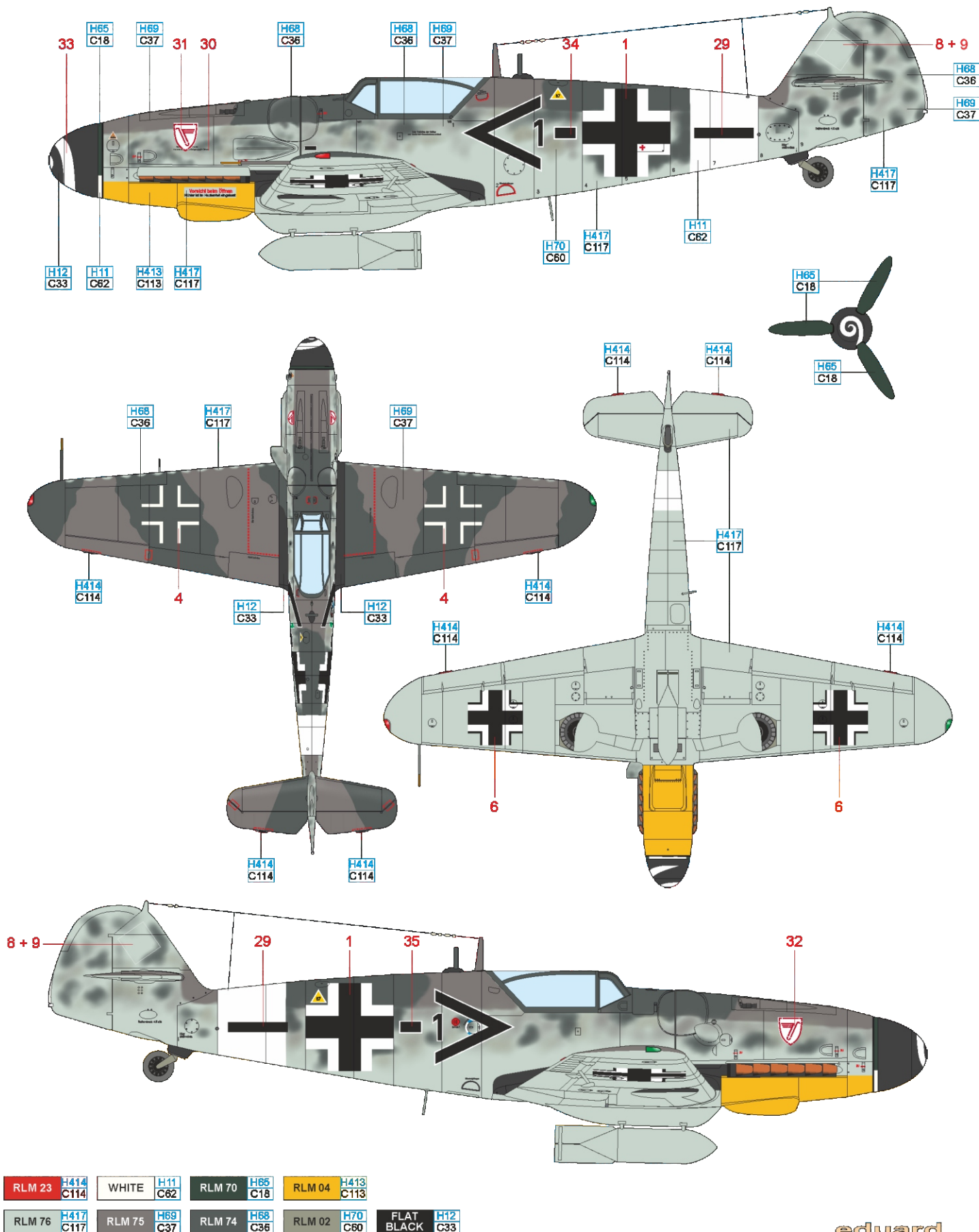


V tomto letounu byl dne 30. ledna 1944 sestřelen Hptm. Friedrich Eberle, který v té době velel III. Gruppe JG 1. Jeho přemožitelem se stal pilot Thunderboltu Lt. Robert Booth z 369th FS, 359th FG. Sám Booth byl sestřelen 8. června 1944 v kokpitu P-51B a padl do německého zajetí. Eberle byl jeho první obětí, celkové Boothovo skóre se zastavilo na čísle osm. Eberle sestřelení přežil, byť se zraněním, a v čele III. Gruppe zůstal do 27. dubna 1944. V červenci se ujal role velitele III./JG 4 a na tomto postu se na Nový rok 1945 zúčastnil operace Bodenplatte. Ta pro něj ale neskončila šťastně, protože byl postaven před válečný soud pro zbabělost. Nakonec byl zbaven obvinění a válku ukončil s 33 uznanými sestřely. Eberleho letoun byl původně označen dvojitým klínem, v souladu s praxí Luftwaffe však jako stroj velitele dostal číselné označení. Znak JG 1 byl pouze na levé straně přídě.

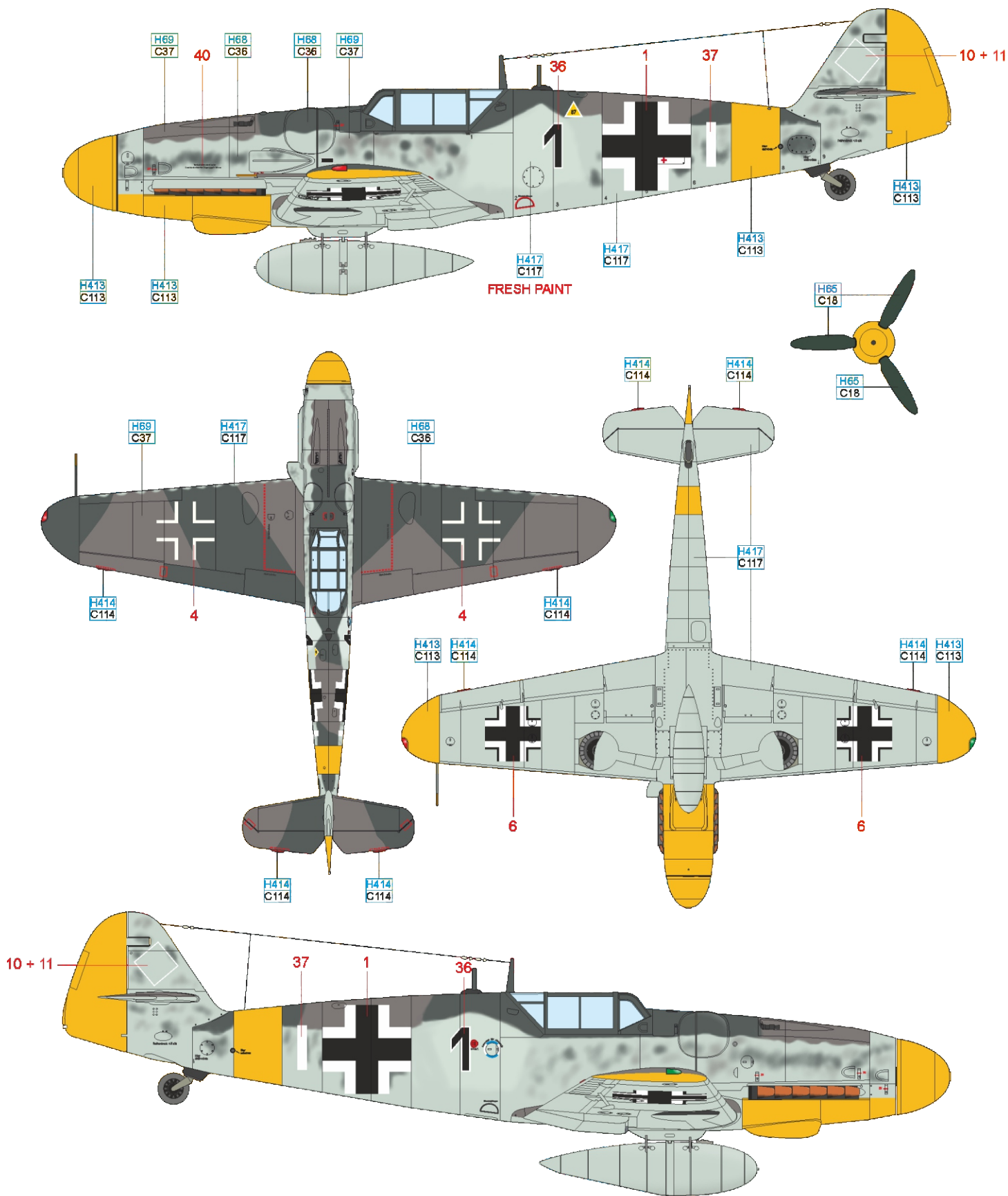


B Bf 109G-6/R1, Lt. Max-Bruno Fischer, Stab II./JG 3, Evreux-Fauville, Francie, červen 1944

Jedná se o letoun, který byl původně ve výzbroji Geschwaderstab JG 3 Udet a nese označení jednoho z wingmanů Kommodora. Bílý pruh na trupu je prvkem rychlé identifikace JG 3 v rámci stíhacích útvarů na západoevropském bojišti. Poté, co se na počátku června 1944 ujal vedení JG 3 Maj. Heinz Bär, vyměnil nový velitel letouny svého štábu za Fw 190A a původní výzbroj své štábní letky předal Stab II./JG 3, již velel Hptm. Gustav Frielinghaus (74 vítězství). V době zahájení invaze však velitel II./JG 3 nebyl schopen bojové činnosti a Gruppe při přesunu do Normandie vedl jeho pobočník Lt. Max-Bruno Fischer. Při přeletu na základnu Evreux byl Fischer kvůli špatným povětrnostním podmínkám jediným letcem II./JG 3, jenž na základnu dorazil. Hrozil mu za to polní soud, který pomohl zastavit velitel JG 2 Major Bühligen. Již od prvního dne nasazení v Normandii prováděla II./JG 3 bitevní útoky proti invazním jednotkám. Fischer se později stal pobočníkem velitele III./JG 4 a dosáhl celkem tří vítězství.



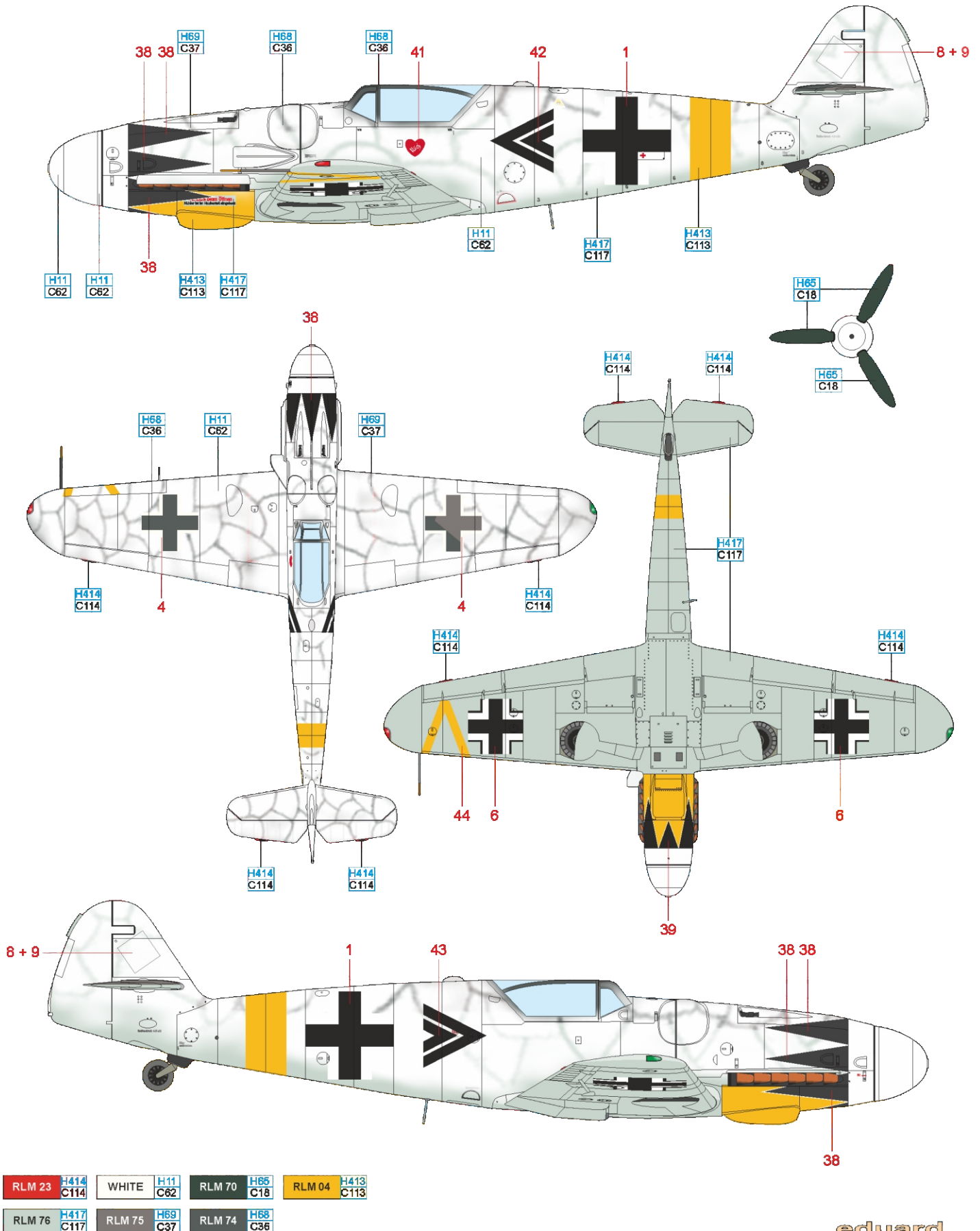
V kabině tohoto letounu byl Hafner zachycen v létě 1944, když jeho jednotka působila i z letiště u města Tilsit (česky Tylže) ležícího ve Východním Prusku. Hafner dosáhl celkem 204 vítězství, všechny v řadách JG 51. S jednotkou prošel též boji v Tunisku, kde byl sestřelen a zraněn, ale drtivou většinu úspěchů dosáhl na východní frontě. Dne 23. srpna 1943 se stal držitelem Rytířského kříže a 11. dubna 1944 k němu získal Dubovou ratolest. Velitelem 8./JG 51 se stal v polovině května 1944, později byla jednotka přeznačena na 10./JG 51. V té době dokončila III./JG 51 přezbrojení z Fw 190A na stroje Bf 109G. Hafner dosáhl v čele své Staffel 68 vítězství. Osudným se mu stal souboj s poslední obětí dne 17. října 1944, kdy sestřelil Jak-9, ale poté zřejmě kvůli chybné technice pilotáže narazil do stromů východně u Schweizersfelde ve Východním Prusku a havárii nepřežil. Zobrazený letoun je jeden ze tří Hafnerových strojů, které jsou fotograficky doloženy z léta a podzimu 1944, ale jeho výrobní číslo není známo. Na bocích trupu je zřejmě přetřeno původní štábní označení.



RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36

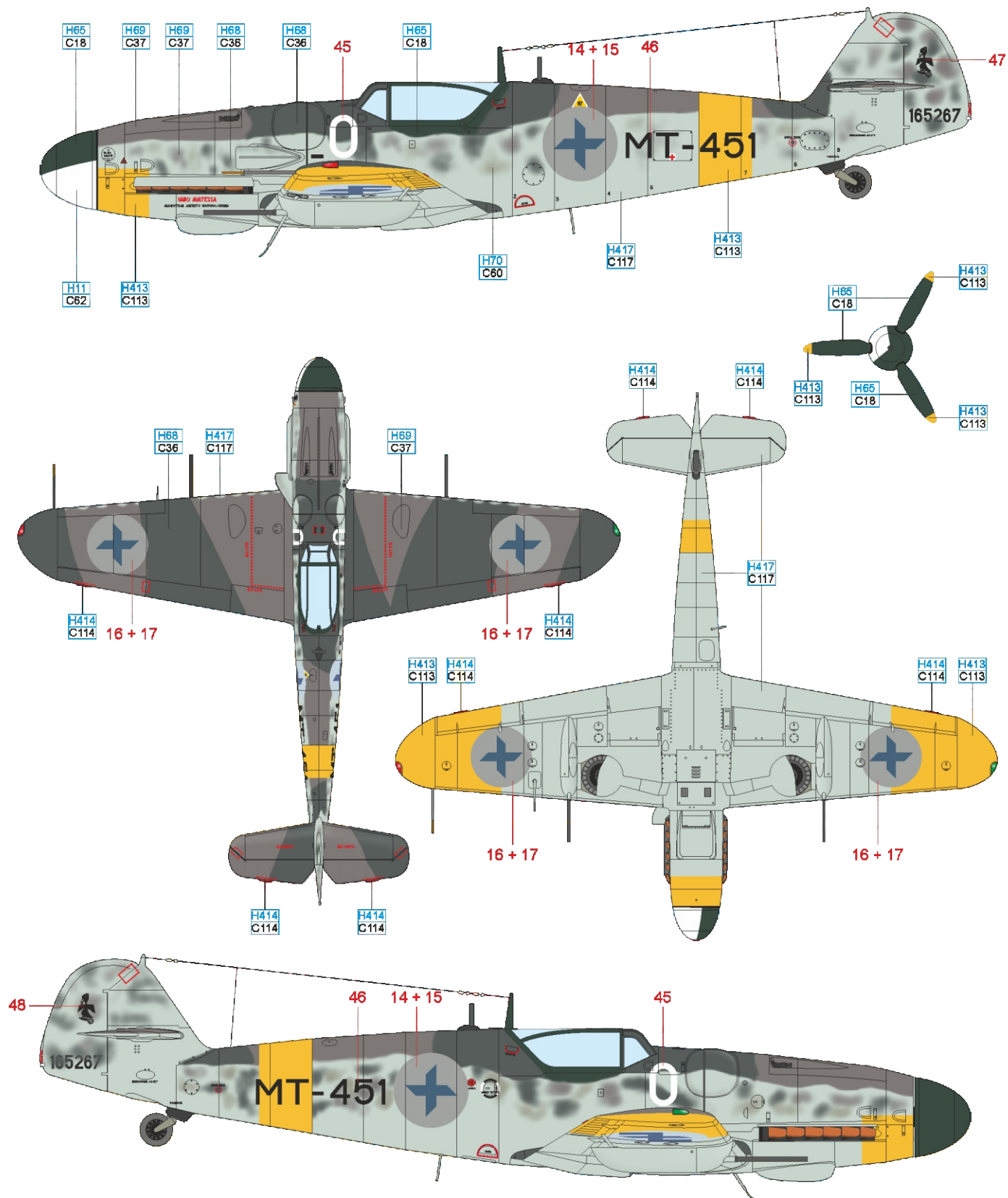
D Bf 109G-14, Hptm. Erich Hartmann, Stab I./JG 53, Veszprém, Maďarsko, únor 1945

Erich Hartmann, stíhač s nejvyšším počtem nárokových vítězství v historii, začal bojovou kariéru u 7. Staffel JG 52, do níž byl zařazen 10. října 1942. Jagdgeschwader 52 zůstal věrný až do konce 2. světové války, který jej zastihl ve funkci velitele její I. Gruppe. Počet jeho sestřelů se zastavil na čísle 352. Za své úspěchy byl 25. srpna 1944 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Po válce byl Američany předán Sovětům a převezen do zajateckého tábora za Uralem, z něhož byl propuštěn až v roce 1955. Na krátkou dobu se v první polovině února 1945 ujal velení nad I./JG 53. Mladí letci od něj očekávali předání zkušeností a morální podporu, ale Hartmann si počínal velmi pasivně a provedl jen jeden bojový let, při němž nárokoval své 337. vítězství. Standardní kamufláž RLM 74, RLM 75 doplněnou o velké bílé skvrny na horních plochách. Na přídi měl černý, bíle lemovaný tulipán. Pod kabinou na levé straně přibýlo srdce se jménem Hartmannovy ženy. Žlutý pruh okolo zádi trupu označoval stroje sloužící na východní frontě. Na levé spodní polovině křídla je velké, žluté V pro odlišení od rumunských strojů v této oblasti. Rumunsko v té době přešlo na stranu SSSR.



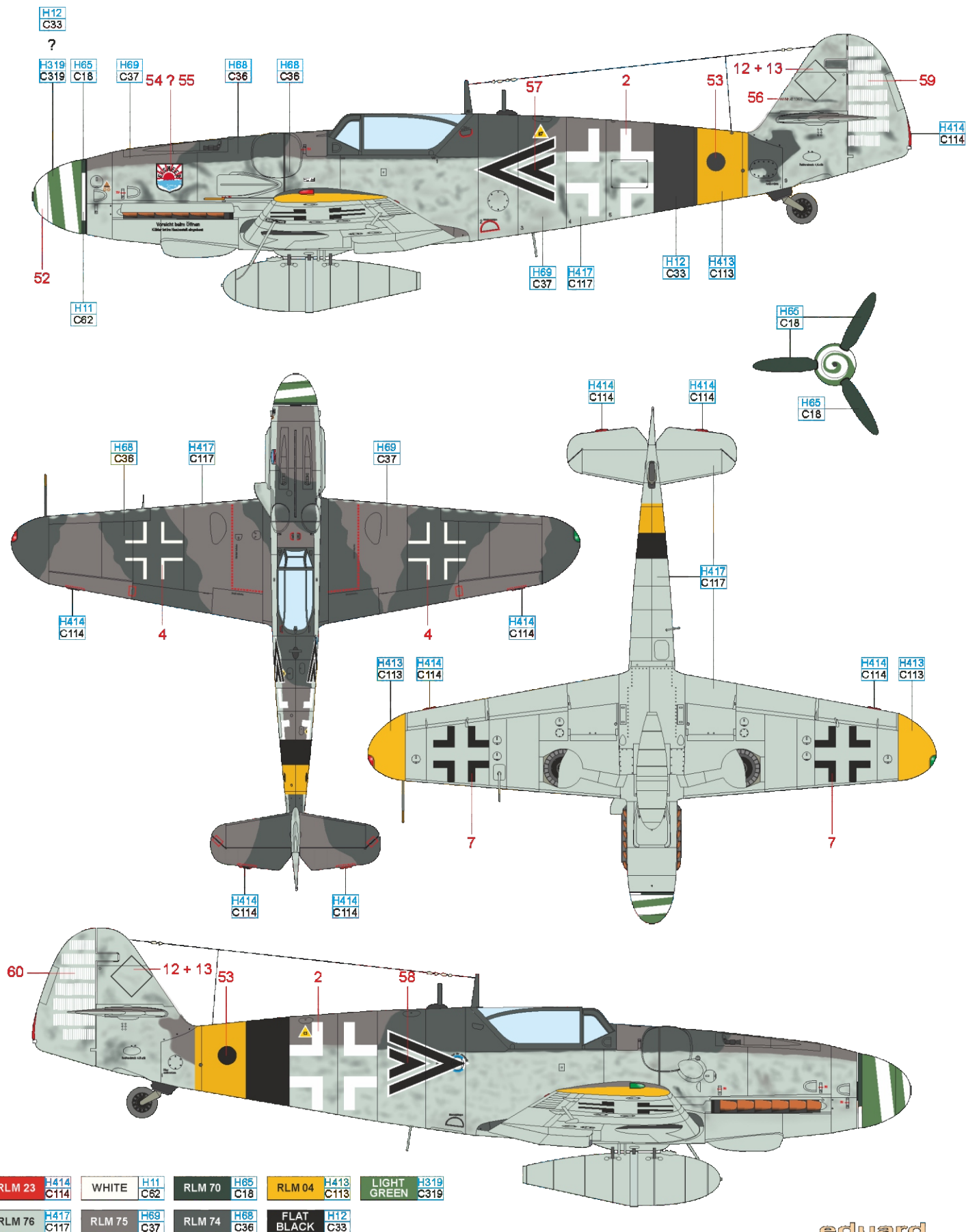
E Bf 109G-6, WNr. 165267, Maj. Eino Luukkanen, 1/HleLv 34, Taipalsaari, Finsko, červenec 1944

Eino Altero Luukkanen se narodil v roce 1909 v Jaakkimě a leteckou službu zahájil v roce 1930. V lednu 1938 se stal pobočným velitelem Lentorikmentti 1. Během zimní války vedl 3/LLv 24 a na Fokkerech D.XXI dosáhl 2,5 vítězství. Od počátku Pokračovací války vedl 1/LLv 24 na Brewsterech a docílil s nimi 14,5 vítězství. Od března 1943 vedl v hodnosti majora LeLv 34 s Messerschmitty Bf 109G. Luukkanen byl 18. června 1944 vyznamenán Mannerheimovým křížem. Na letounu Bf 109G-6 (WNr. 165267) dosáhl Eino Luukkanen svého posledního, 56. potvrzeného vítězství. Jeho obětí se dne 5. srpna 1944 nad Narvi v Karélii stal sovětský Jak-7 během boje s formací šesti Il-2 a šesti Jaků-7 z 12. KIAP, KBF. Šlo o jediný sestřel dosažený na tomto stroji. Letoun byl do Finska dodán 23. června 1943. Původní německé WNr. je viditelné na směrovém kormidle. V té době také nesl křídelní gondoly s kanóny MG 151/20. Kresbu ptáka – orlího mláděte – dostal letoun až v pozdější době. Odepsán byl po havárii dne 25. srpna 1947.



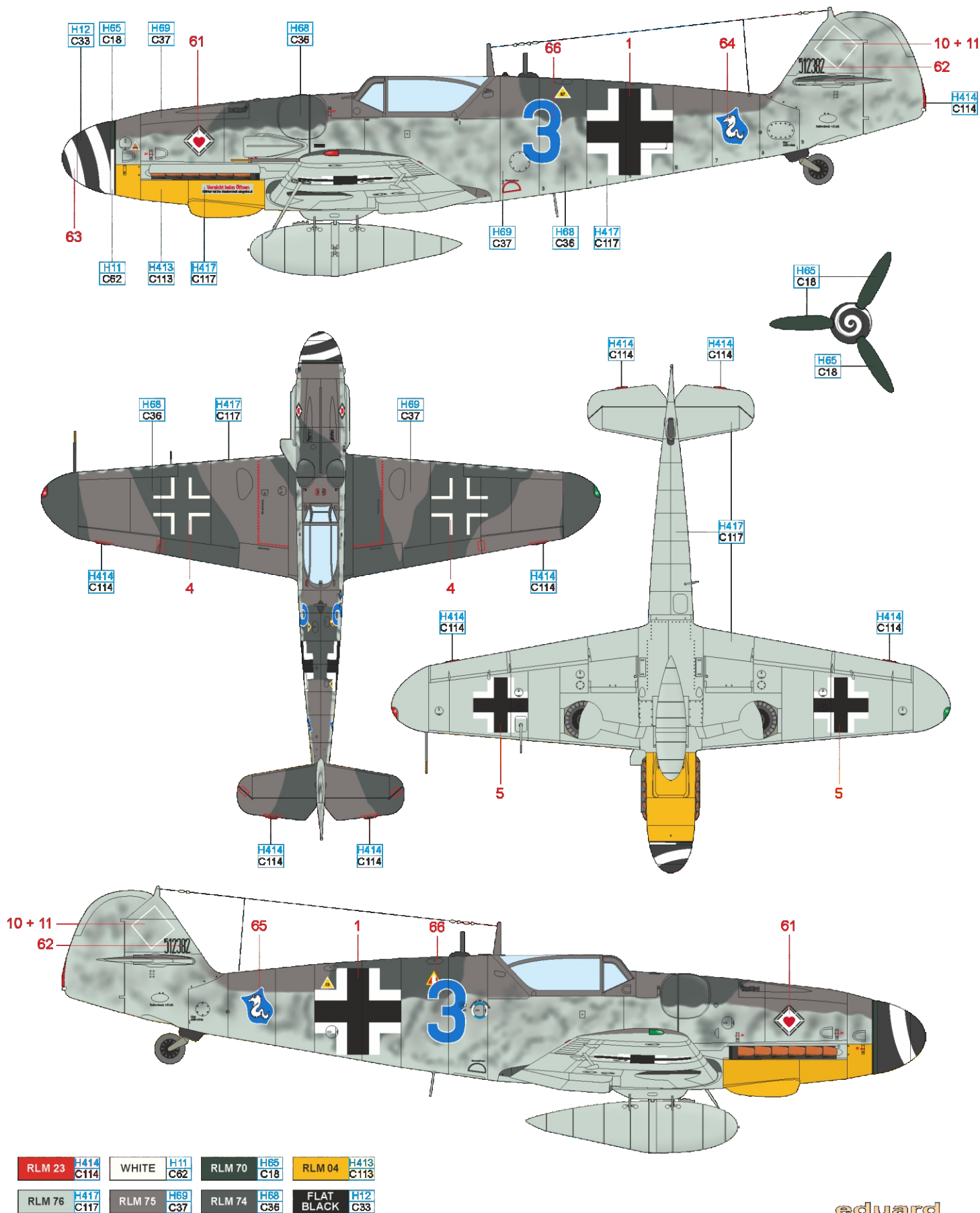
RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60

Franz Dörr se narodil v roce 1913 v Mannheimu a v letech 1939 a 1940 sloužil jako průzkumný letec během polského a západního tažení. Dörr dosáhl prvního sestřelu jako příslušník 1.(Erg.)/JG 3, jeho obětí se 29. září 1941 stal Wellington. K datu 1. ledna 1942 byla Dörrova jednotka přeznačena na 7./JG 5 a v září 1943 se stal jejím velitelem. Na počátku srpna 1944 se ujal velení III. Gruppe JG 5 a zůstal v jejím čele až do konce války. Na severní frontě postupně získal 121 vítězství (uvádí se i 127) při 437 bojových letech. Jeho skóre je také zaznamenáno na směrovce osobního letounu. Dne 19. srpna 1944 se stal držitelem Rytířského kříže. Letoun byl vyroben v továrně Erla a nesl charakteristické znaky tamní výroby – odlišné výstřelné kanály na motorovém krytu a malou bouli na pravé straně motorového krytu. Výrobní číslo není prokázáno, ale kamufláž nese znaky série 465xxx. Stroje této řady jsou doloženy v květnu 1945 v Gossenu. Malý kruh na zádi letounu identifikoval letouny sloužící u III. Gruppe.



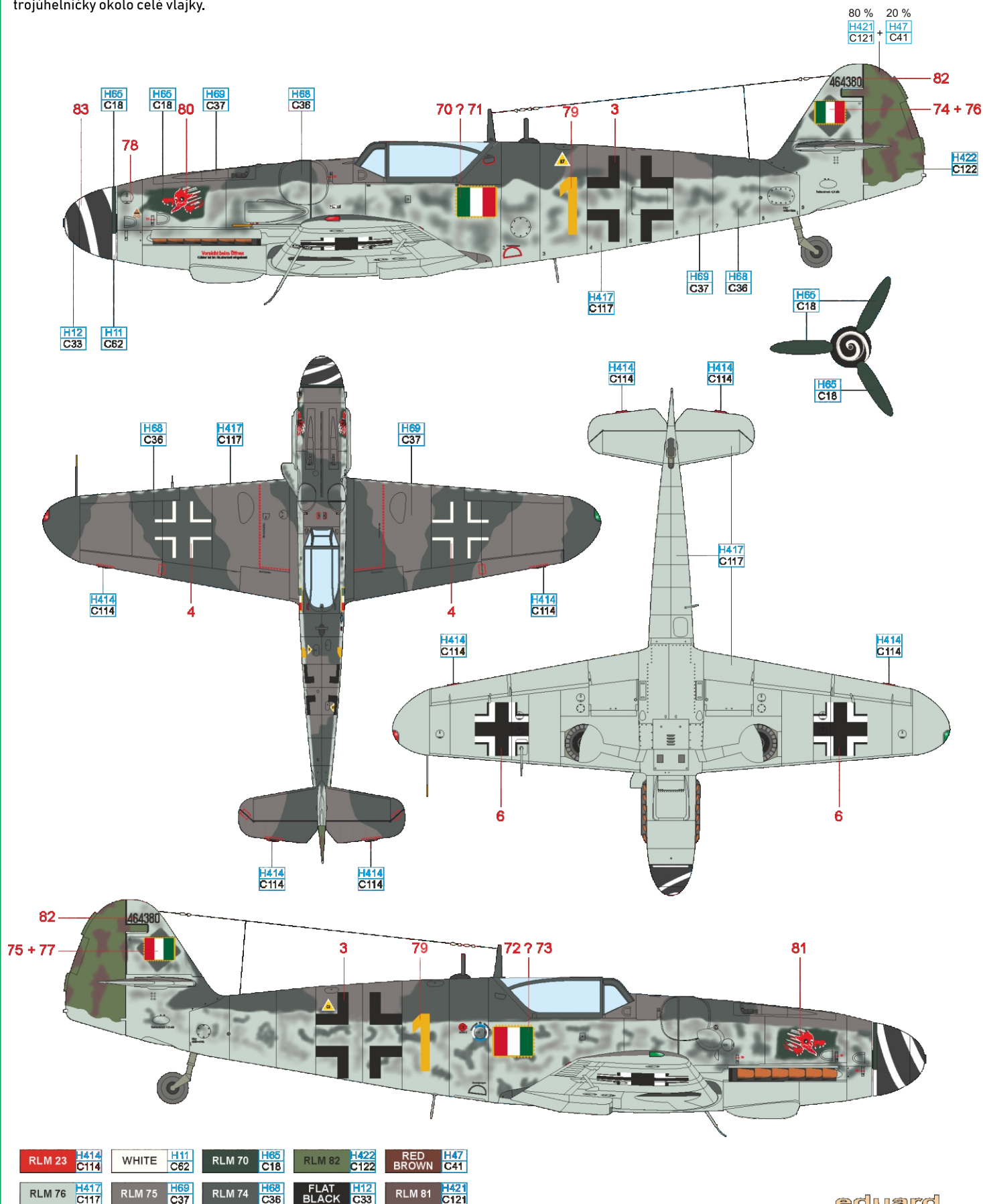
H Bf 109G-14/U4, WNr. 512382, Lt. Horst Schlick, 4. /JG 77, Schönwalde, Německo, listopad 1944

Horst Schlick se narodil v roce 1921 v Bartensteinu ve Východním Prusku. Od roku 1939 sloužil u I.(J)/LG 2, která byla v lednu 1942 v Mariupolu přeznačena na I./JG 77. Schlick byl zkušeným veteránem, který dosáhl dvou sestřelů na východní frontě a dalších minimálně třiceti ve Středomoří a na západní frontě. Většinu času sloužil jako příslušník její 1. Staffel. Změna přišla v září roku 1944, kdy převzal velení 4. Staffel, u níž dosáhl posledních tří vítězství. Na jaře 1945, byl převelen nejprve k výcvikové III./EJG 2, poté k JG 7, vybavené proudovými Me 262. Zde již žádného dalšího úspěchu nedosáhl. Během války se zúčastnil 480 bojových letů, při nichž dosáhl 33 sestřelů. Barevné schéma zobrazuje Schlickův stroj z produkce firmy WNF krátce poté, co dosáhl 31. sestřelu. Je možné, že tento stroj měl motorový kryt používaný u strojů z produkce firmy Erla v Lipsku. Emblém na zadní části trupu byl novým označením strojů 4. Staffel, na přídě byl znak Jagdgeschwader 77.



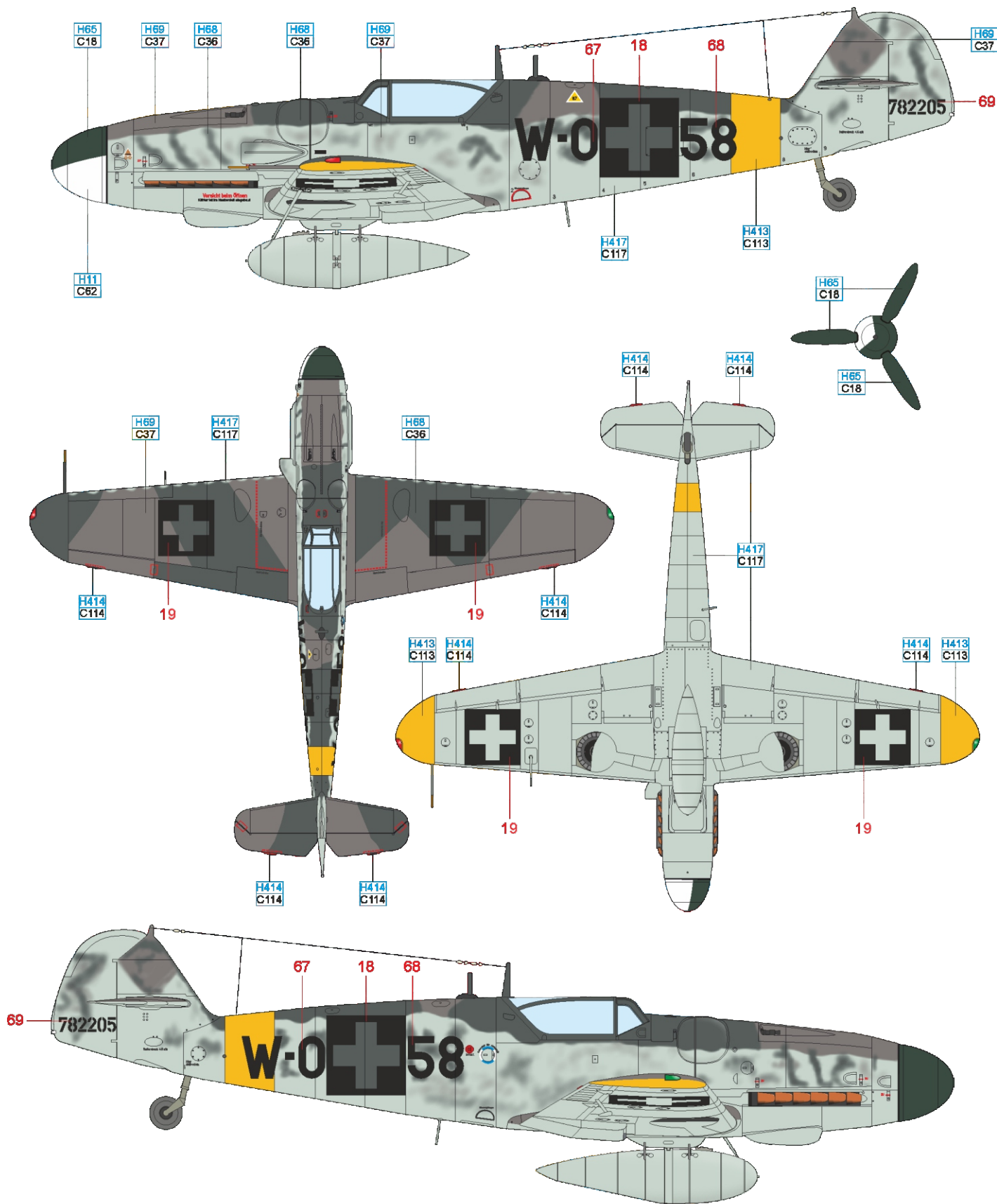
Bf 109G-14, WNr. 464380, Maggiore Mario Bellagambi, 5^a Squadriglia, 2^o Gruppo Caccia, ANR, Osoppo, Itálie, březen 1945

Po vyhlášení Italské sociální republiky 18. září 1943 bylo tomuto loutkovému státu na území Itálie, obsazenému německou brannou mocí a vedenému Benitem Mussolinim, Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divízií. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana, se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několika transportních letek. Obě stíhací skupiny létaly v roce 1945 s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Velitelem 5a squadriglie, nesoucí název Diavoli Rossi, byl v té době Maggiore Mario Bellagambi, stíhací eso se čtrnácti sestřely. Ten byl v roce 1949 opět přijat do řad italského letectva, kde před odchodem do výslužby dosáhl hodnosti Generale di brigata aerea a zemřel ve Florencii 25. července 2001. Bellagambiho stodevítka byla kamuflována barvami RLM 74/75/76. Barvou Verde Oliva Scuro 4 byla nastříkána skvrna pod emblémem 5. squadriglie, červeným čertem. Směrové kormidlo, dodané jedním ze subdodavatelů, neslo kamufláž barvami RLM 81 a RLM 82. Žluté lemování trupového označení strojů ANR na trupu bylo proti znakům na jiných strojích bud otočené, nebo mělo žluté trojúhelníčky okolo celé vlajky.



J Bf 109G-14, WNr. 782205, por. Antal Szebeni, 101/5. Vadászszázad MKHL, Börgönd, Maďarsko, říjen 1944

Tento letoun byl vyroben v září 1944 v závodě Messerschmitt Regensburg a obdržela jej maďarská stíhací skupina 101/II. Od konce roku 1944 se jednotka zapojila do bojů proti sovětskému letectvu a ojedinele se dostávala i do boje s Američany. Stroj W0+58 převzal por. Szebeni, který do konce války dosáhl celkem tří vítězství. V závěrečných měsících války tato jednotka dostala i stroje Bf 109G-10 a G-10/U4. S jedním z těchto strojů Szebeni havaroval při přistání 25. března 1945 ve Szombathely. Letoun „černá 4“ se převrátil na záda a byl zničen, poručík Szebeni však vyvázl bez zranění. Štěstí měl i 14. dubna 1945 při souboji severovýchodně od Vídně. Sovětský stíhač zasáhl jeho Bf 109G-10/U4 „černá 14“ a stroj začal hořet. Szebeni se nacházel nízko nad terémem a nemohl seskočit na padáku, proto před nouzovým přistáním vystřelil zásobníky svých zbraní, při tom však nechtěně zasáhl Jak-9, který ho předlétl. Szebeni nouzově přistál u Grafenwörthu a bez zranění se vrátil k jednotce.



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

