



intro

No other aircraft of the German Luftwaffe is so intimately connected with its rise and fall in the course of the Second World War than the Messerschmitt Bf 109. This type, by whose evolution outlived the era in which it was conceptualized, bore the brunt of Luftwaffe duties from the opening battles of Nazi Germany through to her final downfall. The history of the aircraft begins during 1934-35, when the Reich Ministry of Aviation formulated a requirement for the development of a single-engined monoplane fighter. Proposals were submitted by Arado, Heinkel, Focke-Wulf and Bayerische Flugzeugwerke. The last mentioned firm featured a technical director named Professor Willy Messerschmitt, who was riding a wave of popularity based on the success of his recent liaison aircraft, the Bf 108. His goal was to conceive of an aircraft with the best possible performance for the specified weight, size, and aerodynamic qualities. Over the subsequent months, several prototypes were built that served first and foremost in development flights and further modifications. The aircraft was relatively small, and compared to the prevailing trends of the time, docile with revolutionary features such as low wing design, the use of a retractable landing gear, a wing with a very narrow profile, wing slats, landing flaps, weapons firing through the prop hub, and so on. Even the enclosed cockpit and the method of construction were not very common just four years prior to the beginning of the Second World War. At its conception, the Bf 109 was a very promising asset despite some powerplant troubles. These were solved by the introduction of the DB601. This engine, together with its extrapolated development DB 605, is umbilically connected to the types success. These two-row, twelve cylinder inverted V engines powered several tens of thousands of '109s in over 25 versions and variants.

The first combat use was by three developmental Bf 109s in the Spanish Civil War, where they were delivered in December, 1936. The pre-series airframes were to, first of all, validate the aircraft's abilities in modern aerial combat. Shortly thereafter, production machines in the form of the Bf 109B-1 began to reach 2./J.88, the Legion Condor. The desire of Germany to demonstrate her aerial prowess to potential foes was advanced further in international sport meets. The triumphs attained in Zurich in the summer of 1937 were complemented several months later by grabbing the speed record of 610.95 kph. In very short order, the progressive developments represented by the C, D and E versions appeared. Despite this, the delivery of the types to combat units did not sustain a rate that was desired by military brass. Even by August, 1938, the Bf 109 accounted for less than half of the 643 front line fighters in service. The later months saw an increase in these rates. By the time of the invasion of Poland (which saw the participation of only a little more than 200 aircraft) the Luftwaffe possessed the best fighter produced in continental Europe. With both a qualitative and quantitative advantage, the fighter wing of the Luftwaffe entered the Polish campaign, the first defenses of the Fatherland, Blitzkrieg against the West, and the Battle for France. With one foot in the door that was the English Channel, the Luftwaffe embarked on the attacks on Britain in the summer months of 1940. Here, the first weakness of the Bf 109 was revealed: the inability to carry drop tanks that would have enabled the type to effectively escort bombers to England. This was one of the factors that made the defeat of the Luftwaffe in the Battle of Britain possible. Experiences gained in 1940 led to the development of the 'F' version prior to the spring of 1941. The elegance of the Bf 109 crested with the 'Friedrich'. Following a largely defensive stance over the Channel and northern France, the Bf 109F took on a more offensive role in Operation Barbarossa in the east, and in northern Africa. In later duties with the 'Jagdwaaffe' during the second phase of the war in the east, and in the 'Defense of the Reich' from 1943 to 1945, the Bf 109 served in the form of the 'G' version, followed by the 'K'. Even if by the end of the war it was clear that the development of the Bf 109 was exhausted, during its combat career, the type was able to keep pace with the foes that it encountered. Besides its primary function as fighter, the Bf 109 also appeared as a fighter-bomber, reconnaissance platform, night fighter, trainer and rammjäger.

The disappearance of the Bf 109 from the skies over Europe was not spelled out by the end of the war. Several examples were in Swiss service up to 1949, and many flew in the air force of Czechoslovakia in both original form with a DB 605 powerplant and as aircraft built out of necessity with surplus Jumo 211s. The latter type also served as the first fighter to fight for the independence of the newly formed state of Israel. Finland retired the type as recently as 1954, and Spain didn't retire its HA-1109-1112, re-engined Bf 109s, until 1967. The legendary low-wing fighter of Professor Willy Messerschmitt survived the state that developed it.

úvodem

Žádný jiný stroj německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve 2. světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikl, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa, až do jeho hořkého konce. Historie letounu se začíná v období let 1934-35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorové jednoplošné stíhačky. Projektu se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož popularita se nesla na vlně úspěchu nedávno dokončeného kurýrního Bf 108. Jeho cílem bylo vytvořit letoun s co největším poměrem výkonu k celkové hmotnosti, velikosti a aerodynamickým vlastnostem. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Letoun byl poměrně malý, oproti stávajícím zvyklým relativně jemný, s revolučními konstrukčními prvky jako byla dolnokřídla koncepce, použití zatahovacího podvozku, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky, zbraně střelící osou vrtule, atd.

Dokonce uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce nebyly čtyři roky před začátkem 2. světové války tak obvyklým jevem, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již z počátku svého vývoje, i přes problémy s pohonnou jednotkou, velmi nadějným projektem. Problémy s pohonem vyřešila až zástavba motoru DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s úspěchy Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách. K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z před sériové výroby měly především ukázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J.88 Legion Condor začaly dostávat i sériové stroje varianty Bf 109B-1. Snaze Německa ukazovat svou leteckou sílu potenciálním protivníkům napomáhala i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h. Ve velmi krátkých časových úsecích následovaly verze C, D a E. Přesto však doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, který by si velení mohlo přát. Ještě v srpnu roku 1938 tvořila výzbroj letouny Bf 109 méně než polovinu z 643 stíhačů první linie. Ovšem během následujících měsíců roku se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo. V okamžik přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě vyrobena. S technickou i množství převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Vaterlandu, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. S jednou nohou vykročenou přes kanál La Manche zahájila Luftwaffe v letních měsících roku 1940 útoky na Británii. V tu dobu se mj. projevil jeden vážný nedostatek Bf 109 - nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v r. 1940 napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ dosáhla 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 Jagdwaaffe ve druhé fázi války na východě i do obrany Říše v letech 1943 - 1945 se zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K. Ačkoli na konci války bylo jasné, že koncepce letounu Bf 109 se po deseti letech služby dostala na hranici možností, po celou dobu své bojové činnosti dokázaly jednotlivé varianty držet krok se svými stíhacími protivníky. Kromě svého prioritního určením stíhacího letounu se Bf 109 objevily i v rolích stíhací-bombardovací, průzkumná, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo jako rammjäger.

Nebe se pro Bf 109 nezavřelo ani po skončení války. Několik strojů sloužilo až do roku 1949 ve Švýcarsku, mnohé létaly v balkánských zemích, v osvobozeném Československu, a to jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě s motory Jumo 211. Zejména tyto stroje později tvořily základ letectva bráničů svobody nově budovaného státu Izrael. Finsko zrušilo Bf 109 až v roce 1954 a Španělsko opustilo své HA-1109 a 1112 dokonce až v roce 1967.

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
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



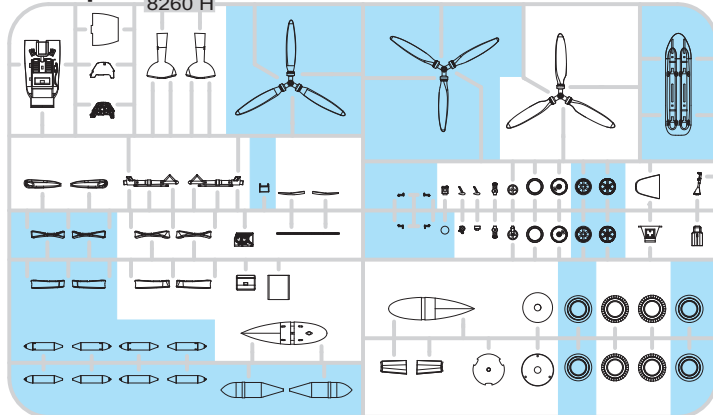
PIÈCES



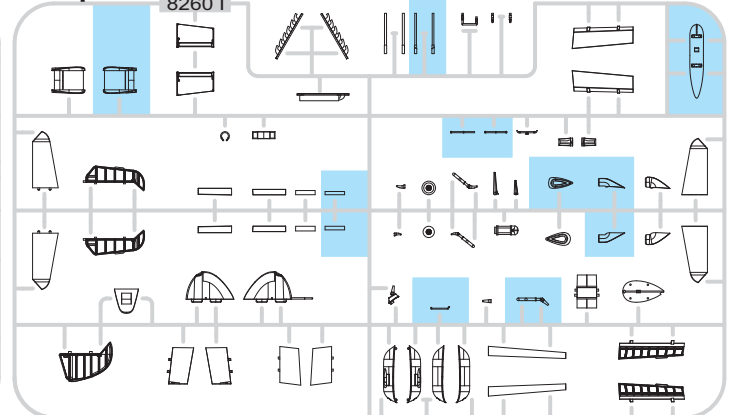
部品

PLASTIC PARTS

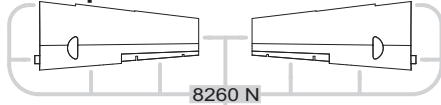
H> 2 pcs.



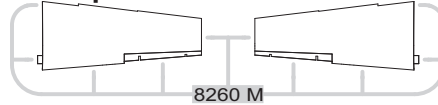
I> 2 pcs.



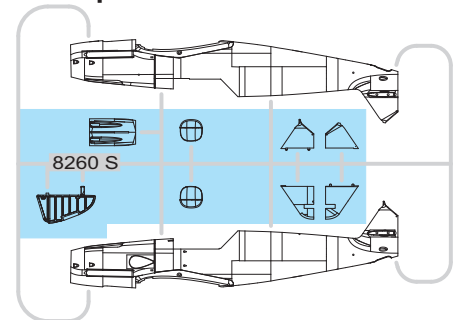
N> 2 pcs.



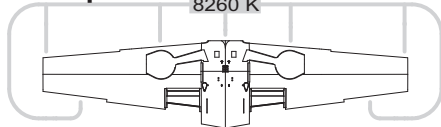
M> 2 pcs.



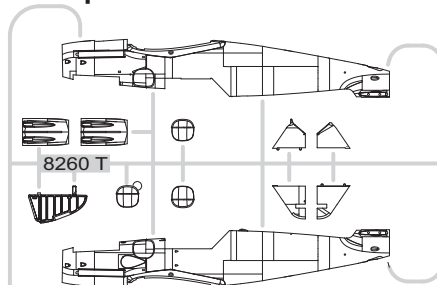
S> 2 pcs.



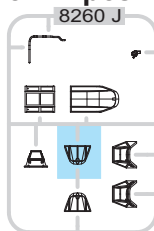
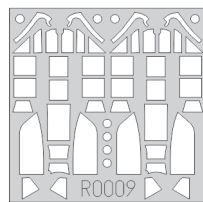
K> 2 pcs.



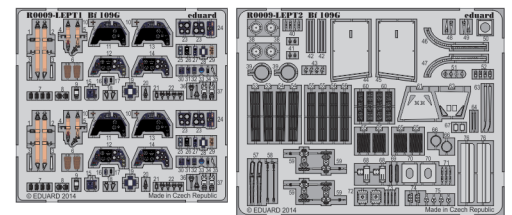
T> 2 pcs.



J> 2 pcs.

eduard
MASK

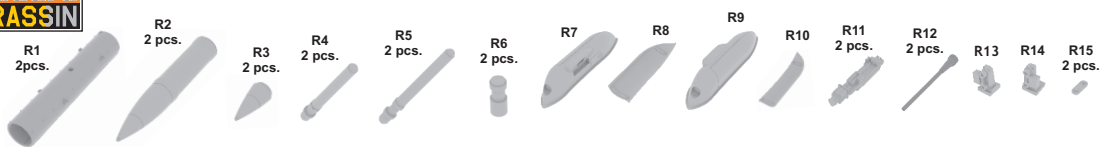
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

TP - FABRIC
SEATBELTS

FILM

eduard
BRASSIN

RP - RESIN 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

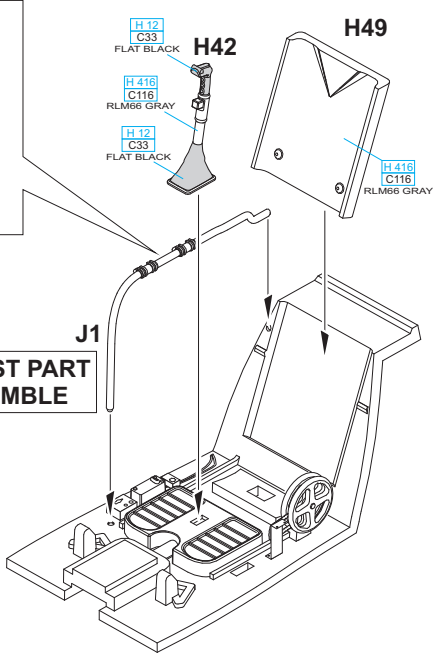
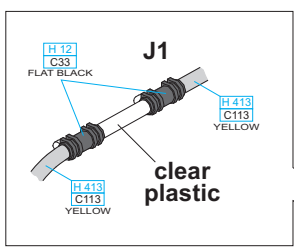
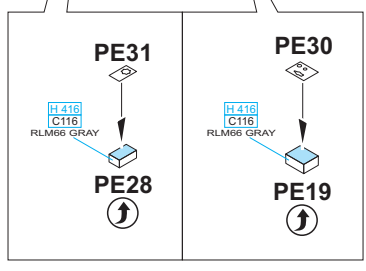
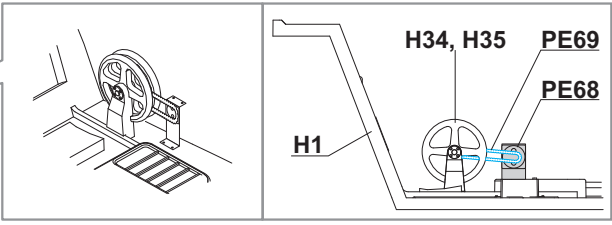
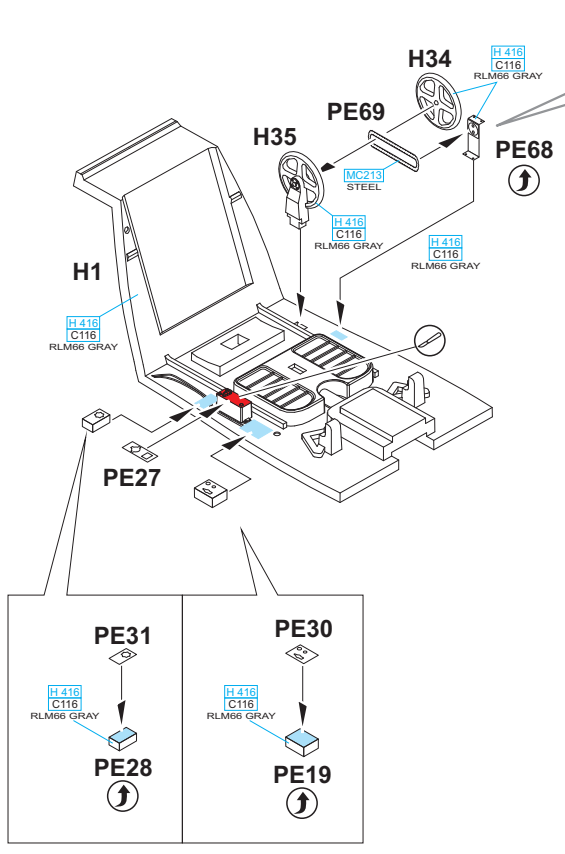


色

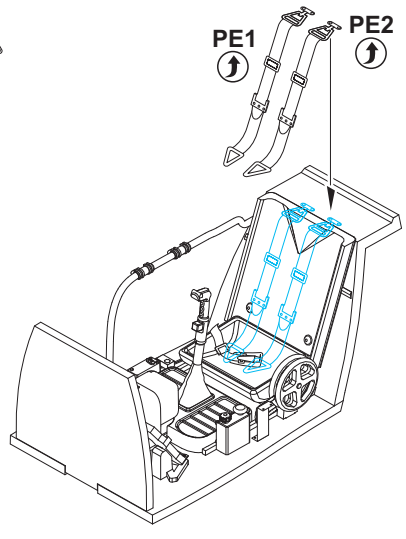
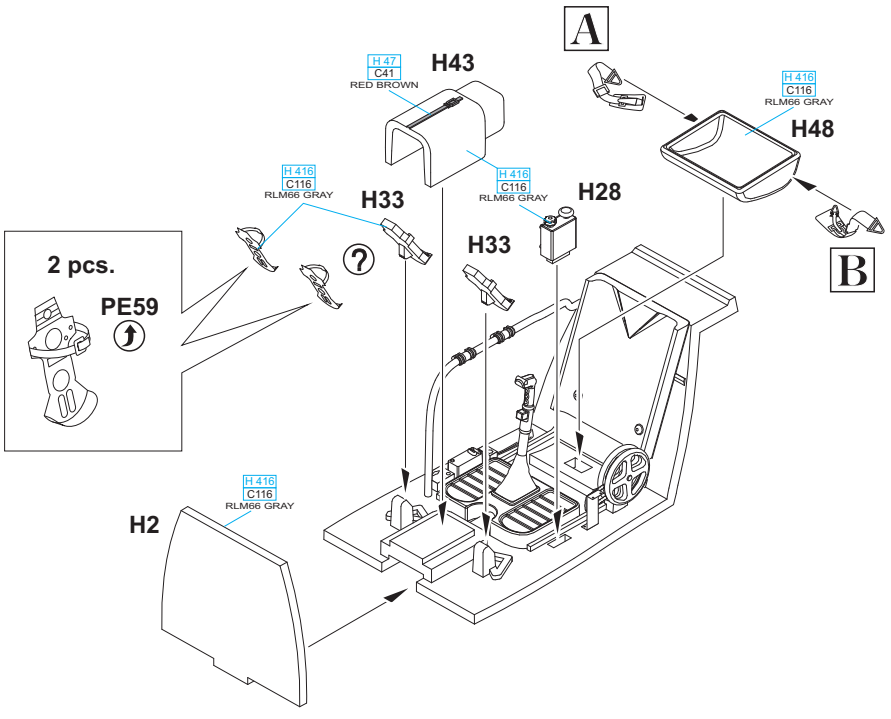
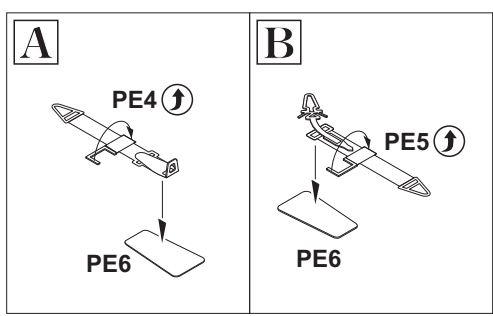
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H 2	C2	BLACK	
H 12	C33	FLAT BLACK	
H 15	C65	BRIGHT BLUE	
H 25	C34	SKY BLUE	
H 26	C66	BRIGHT GREEN	
H 33	C81	RUSSET	
H 47	C41	RED BROWN	
H 64	C17	DARK GREEN	RLM71
H 65	C18	BLACK GREEN	RLM70
H 66	C19	SANDY BROWN	RLM79

AQUEOUS	Mr.COLOR		
H 68	C36	DARK GRAY	RLM74
H 69	C37	GRAY	RLM75
H 70	C60	GRAY	RLM02
H 77	C137	TIRE BLACK	
H 80	C54	KHAKI GREEN	
H 90	C47	CLEAR RED	
H 94	C138	CLEAR GREEN	
H 312	C312	GREEN	
H 316	C316	WHITE	
H 413	C113	YELLOW	RLM04

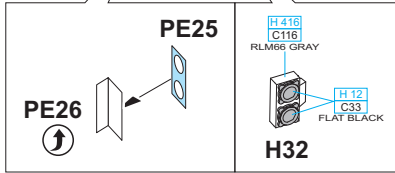
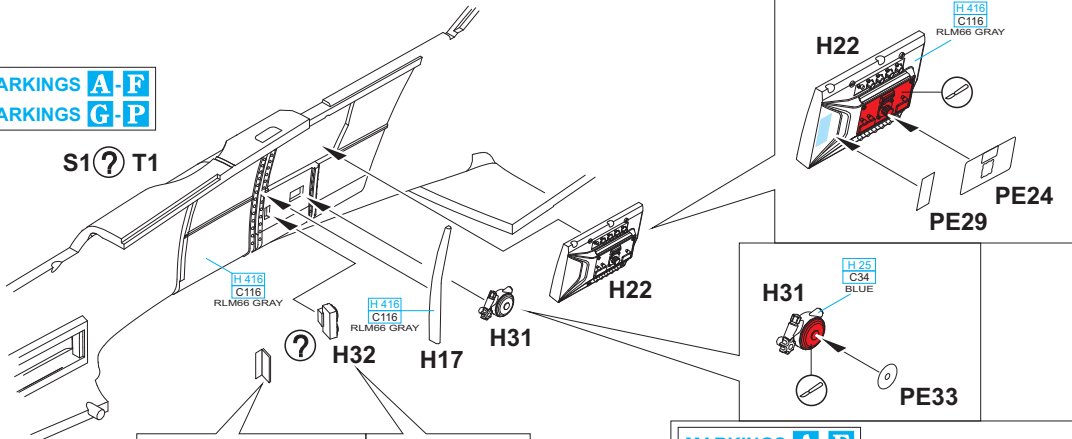
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H 414	C114	RED	RLM23
H 416	C116	BLACK GRAY	RLM66
H 417	C117	LIGHT BLUE	RLM76
H 418	C118	LIGHT BLUE	RLM78
Mr.COLOR SUPER METALLIC			
SM01		SUPER FINE SILVER	
Mr.METAL COLOR			
MC213		STAINLESS	
MC214		DARK IRON	
MC218		ALUMINIUM	



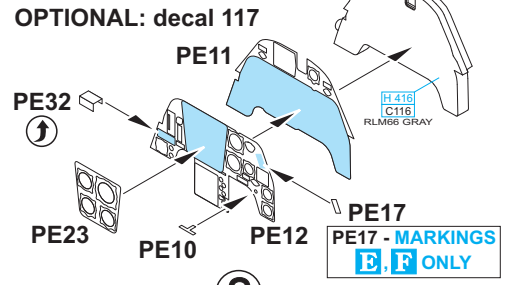
THE LATEST PART TO ASSEMBLE



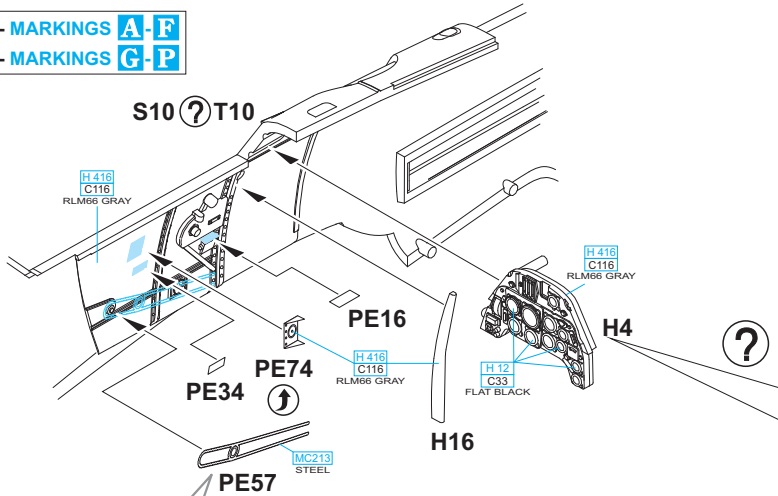
S1 - MARKINGS **A-F**
 T1 - MARKINGS **G-P**



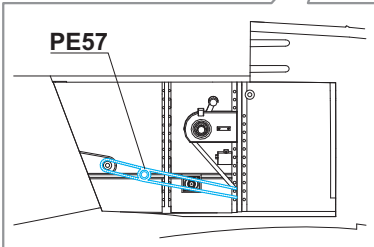
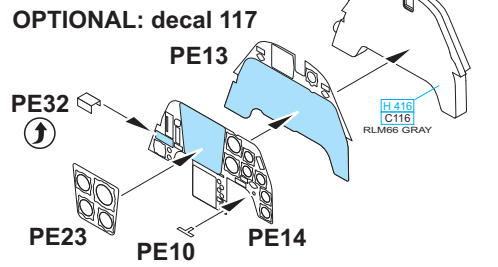
MARKINGS **A-F**



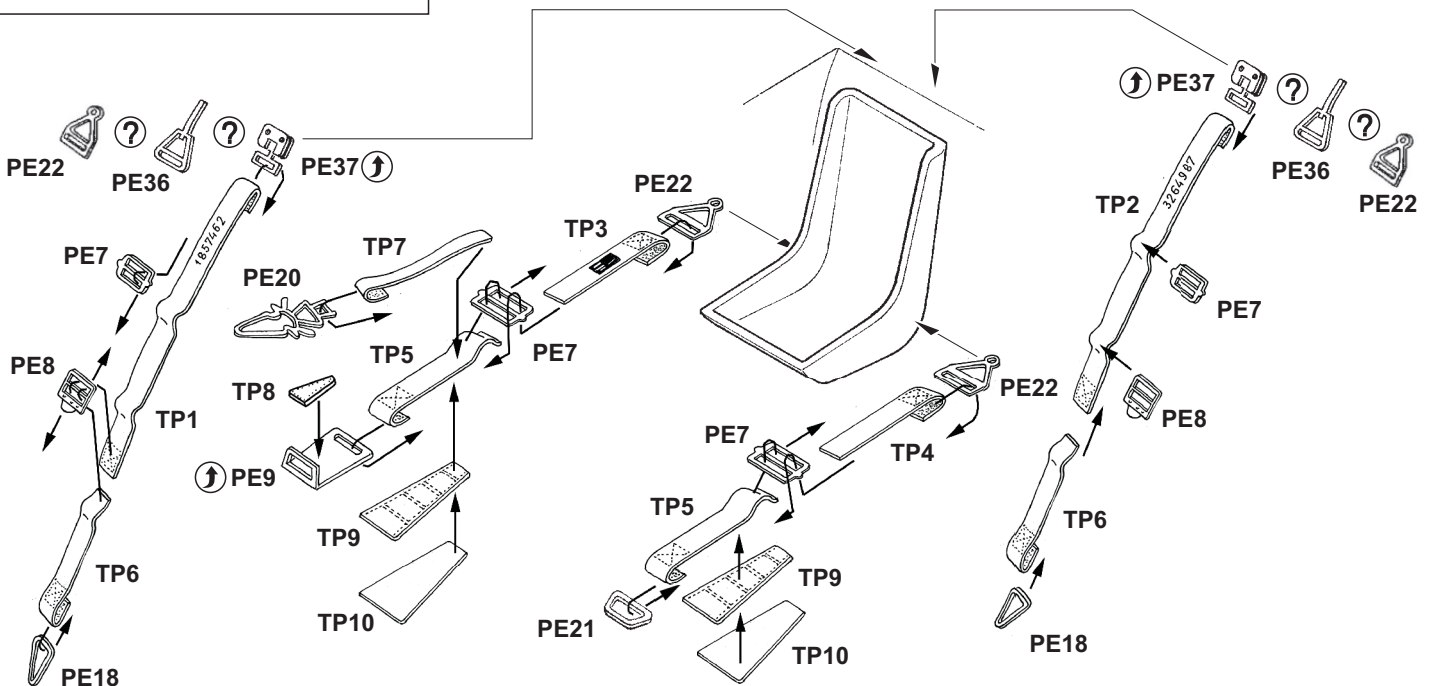
S10 - MARKINGS **A-F**
 T10 - MARKINGS **G-P**

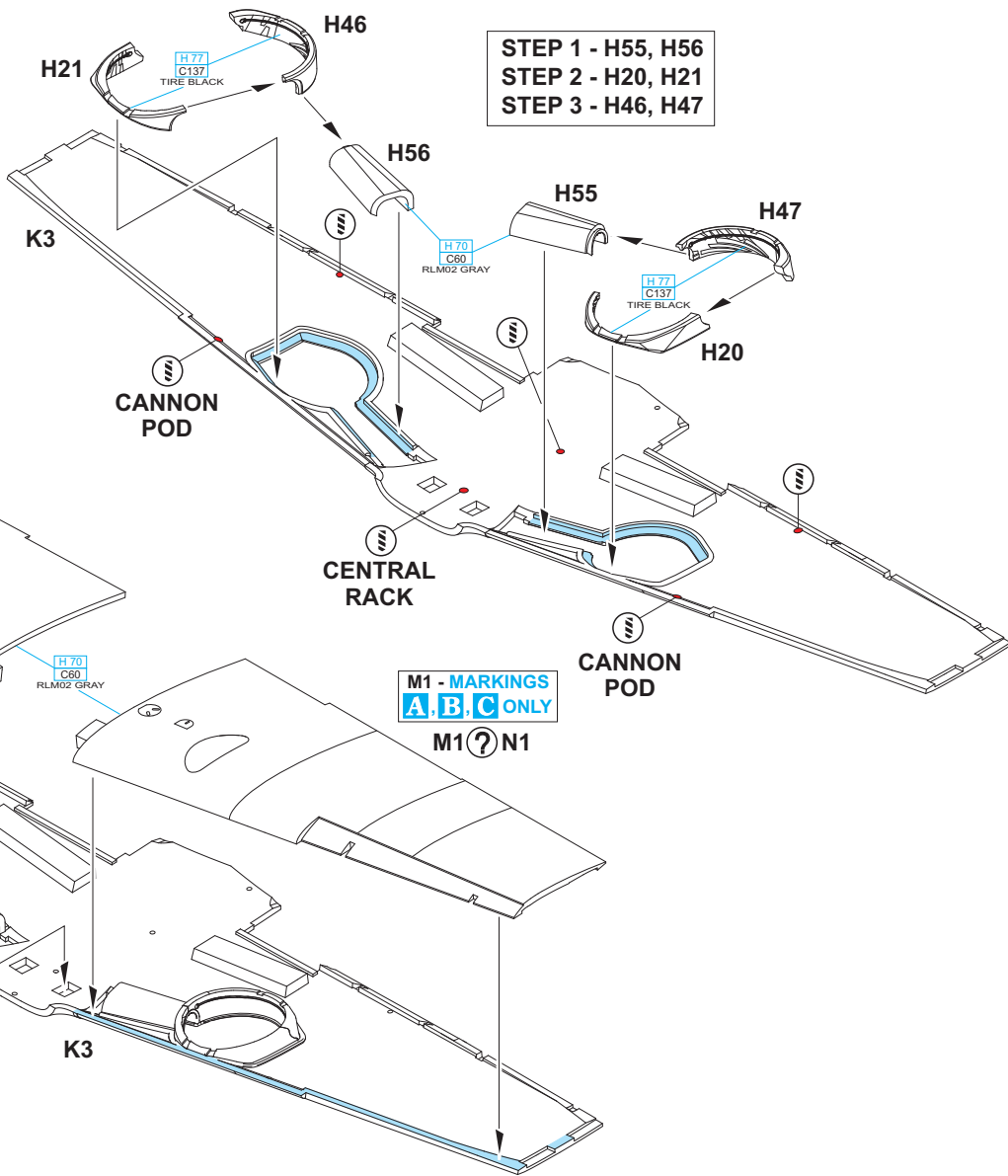


MARKINGS **G-P**



TP -
 FABRIC
 SEATBELTS





STEP 1 - H55, H56
STEP 2 - H20, H21
STEP 3 - H46, H47

M2 - MARKINGS
A, B, C ONLY

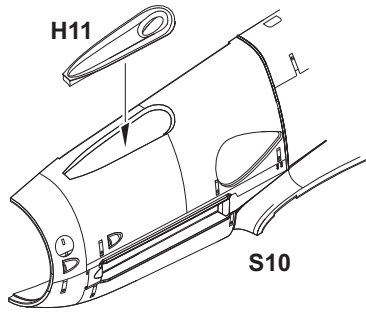
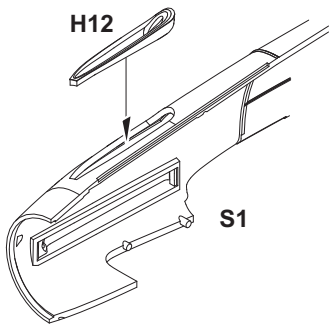
M2 ? N2

M1 - MARKINGS
A, B, C ONLY

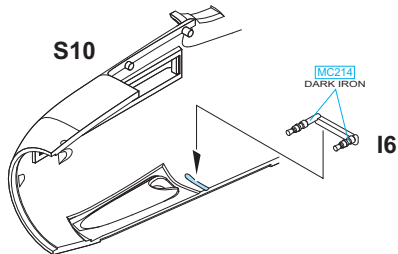
M1 ? N1

I13 - MARKINGS
A - F ONLY

? I13

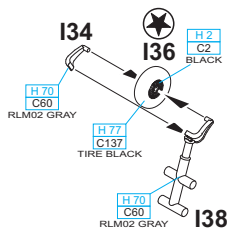


Bf 106G-2/G-4



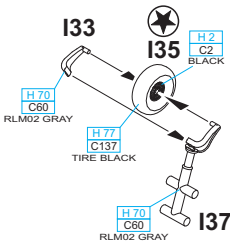
A

MARKINGS A - D



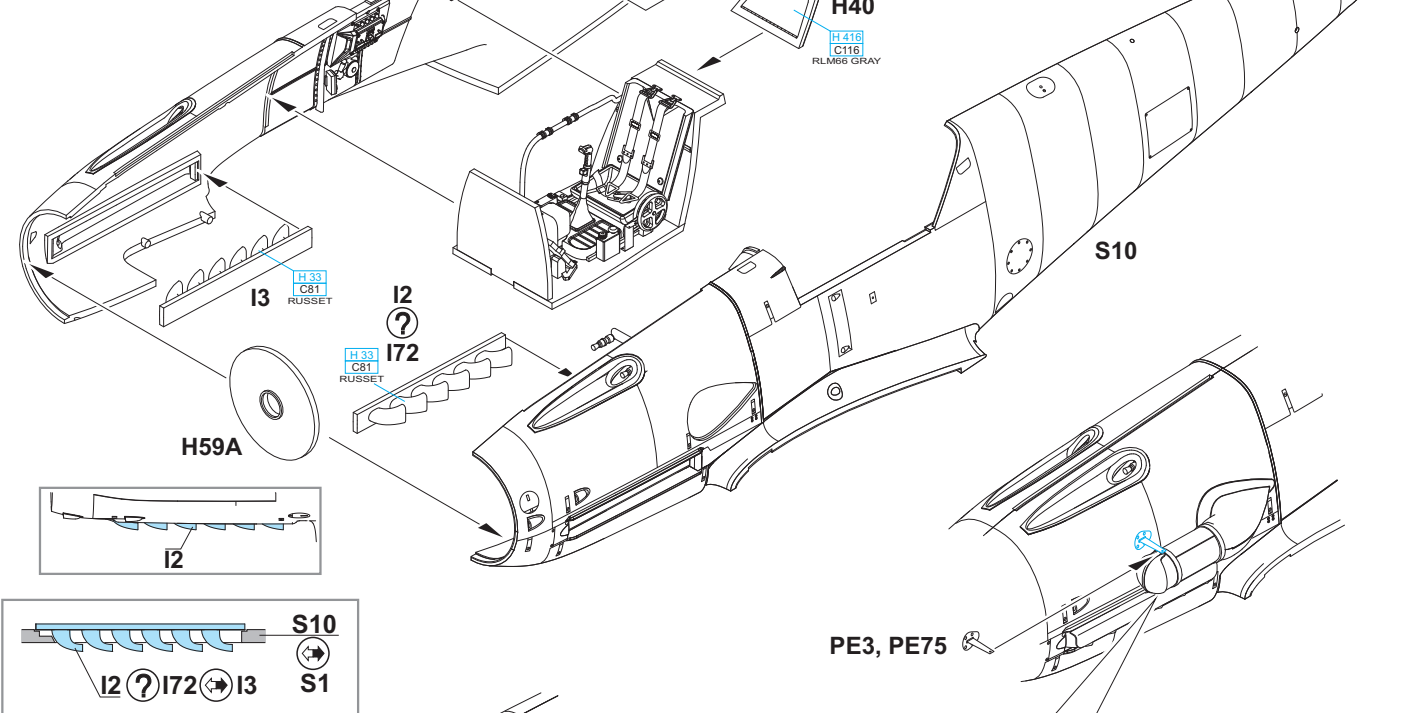
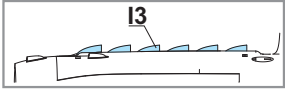
?

MARKINGS E, F



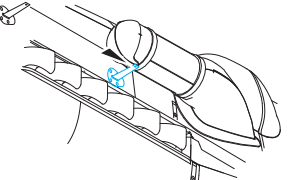
Bf 106G-2/G-4

CORRECT POSITION OF EXHAUST STACKS

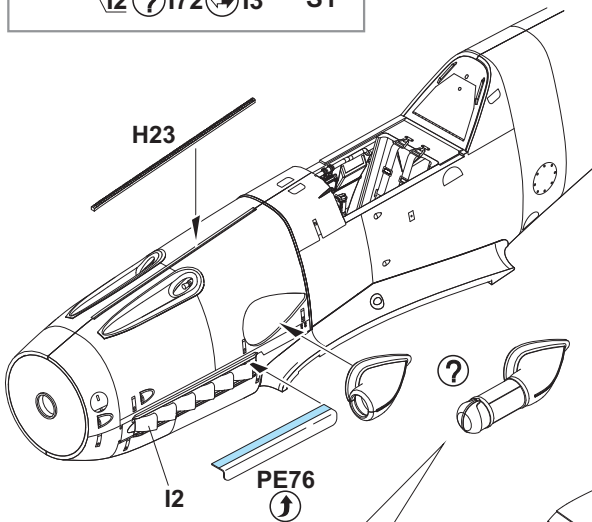


PE3, PE75 - MARKINGS **B, C, D** ONLY

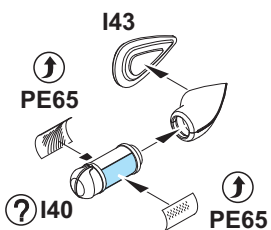
PE3, PE75



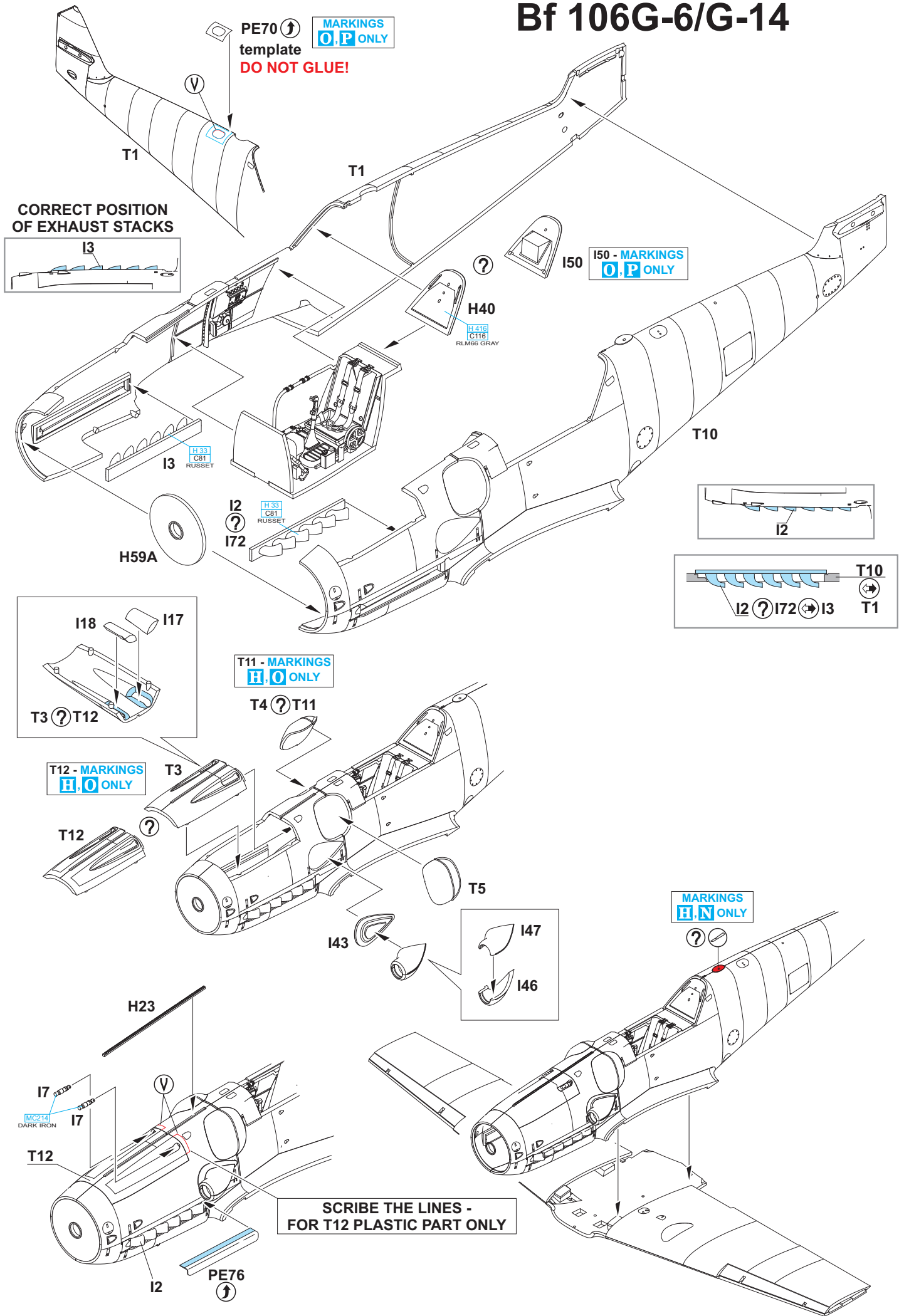
H23



I40 - MARKINGS **B, C, D** ONLY



Bf 106G-6/G-14



H 94
C138
CLEAR GREEN

I52

I67

I64

I70

I71

I54

H 90
C47
CLEAR RED

T7, T9 - MARKINGS N, O ONLY

T7

T8

T6

T9

I22

I69

I21

I48

MARKINGS G-P

I58

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 2
C2
BLACK

H 77
C137
TIRE BLACK

H 70
C60
RLM02 GRAY

I63

T2 - MARKINGS
N, O ONLY

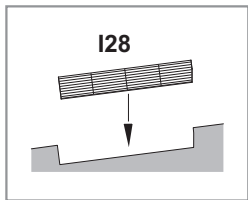
T2

I24

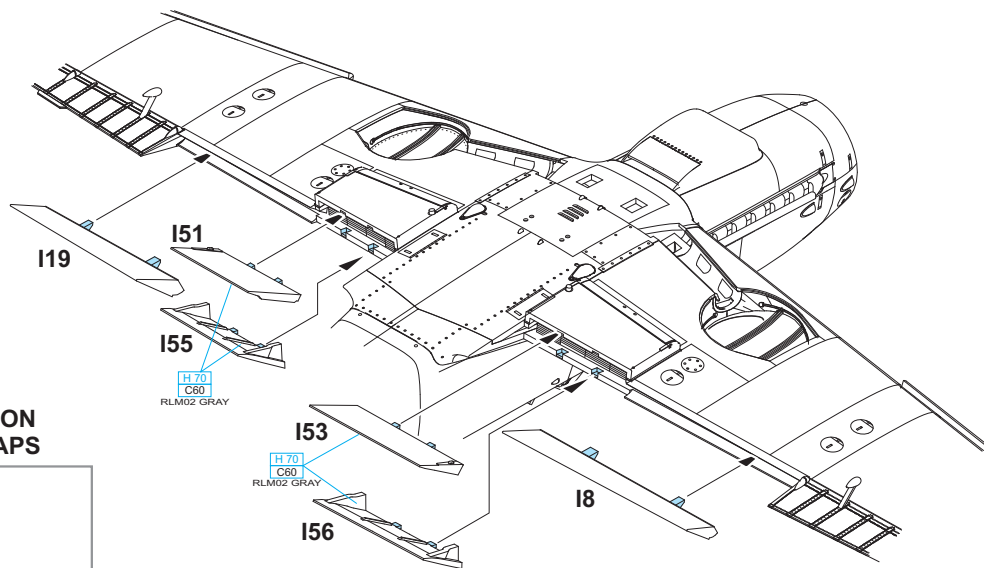
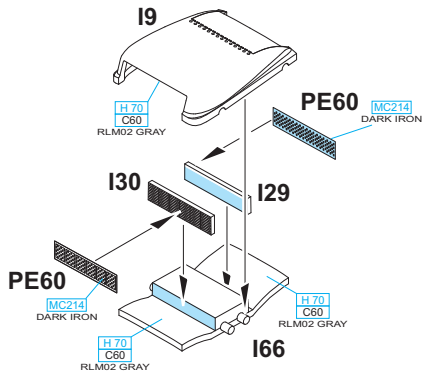
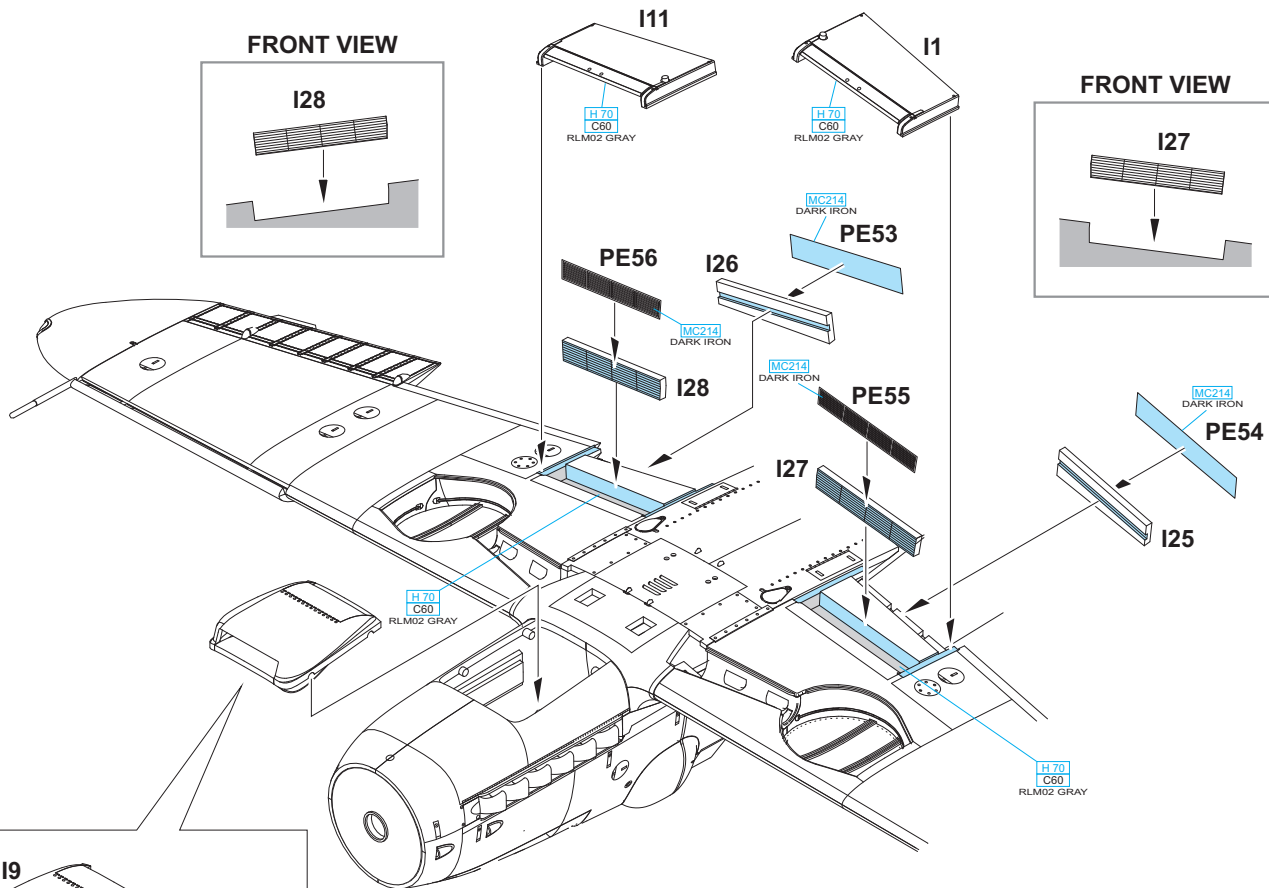
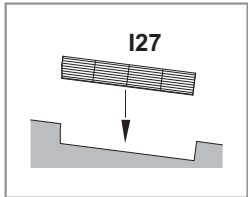
I49

I23

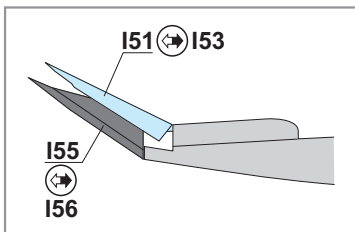
FRONT VIEW

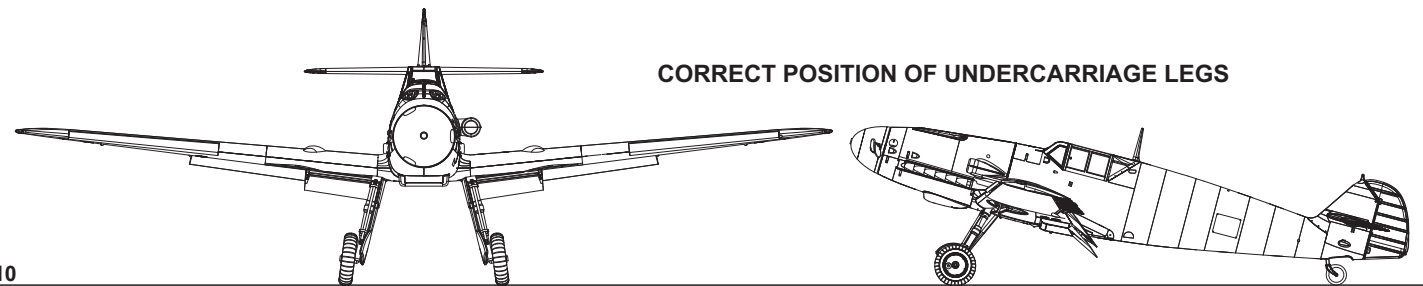
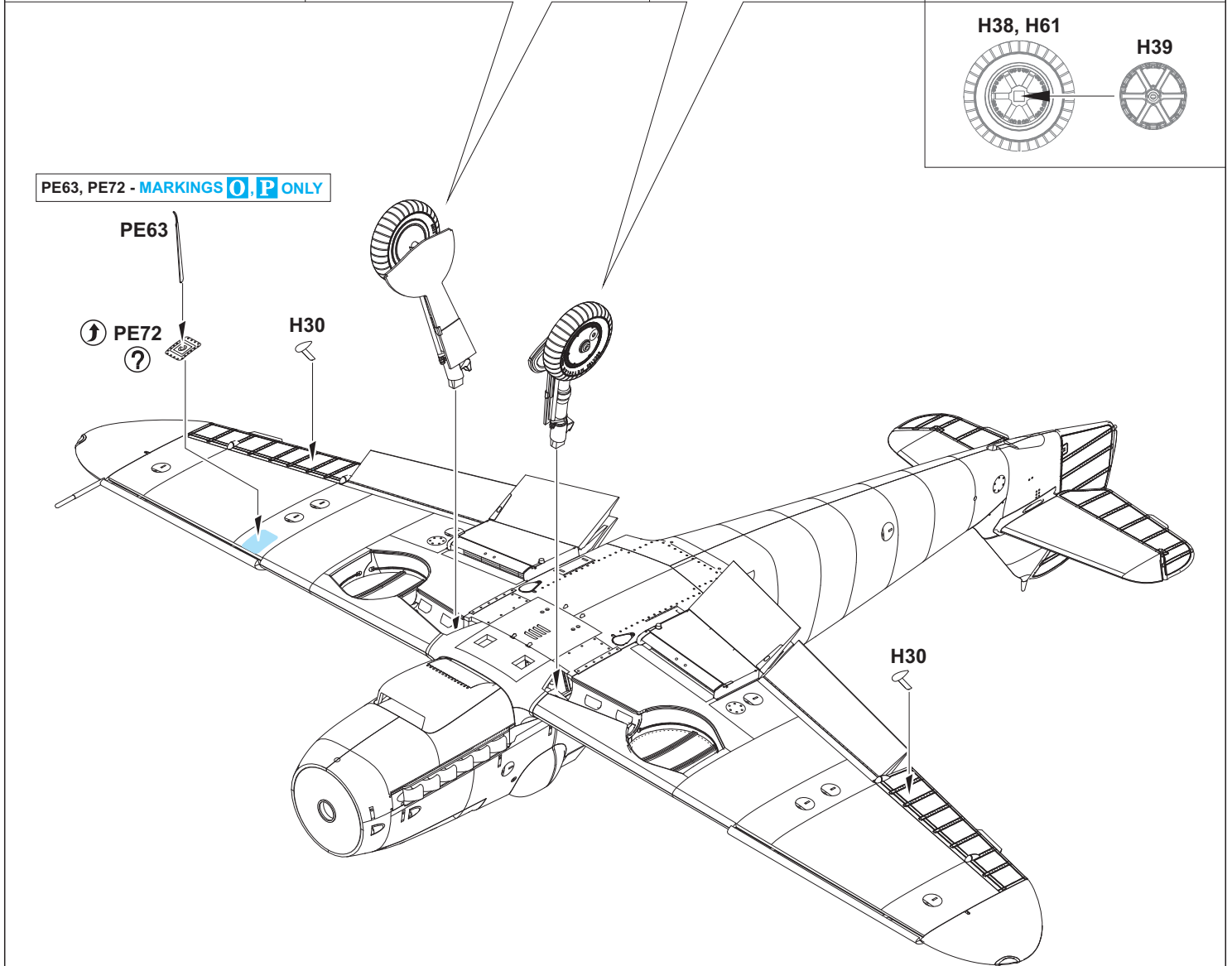
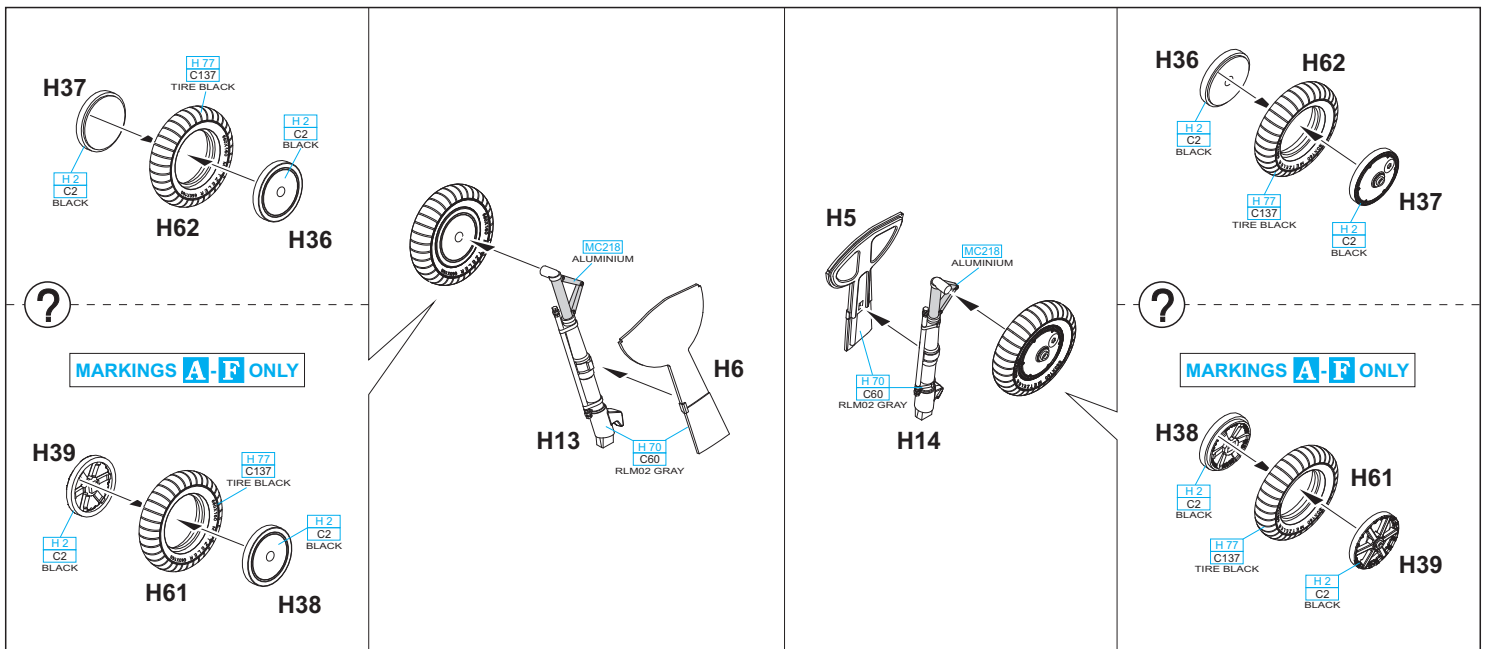


FRONT VIEW

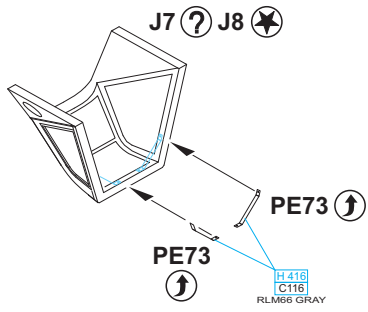


CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS

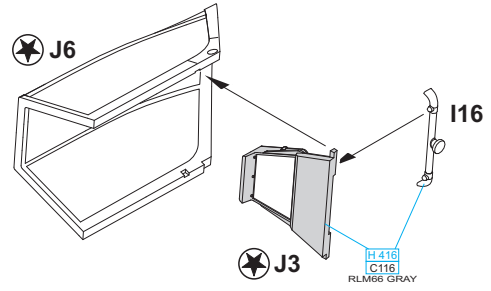




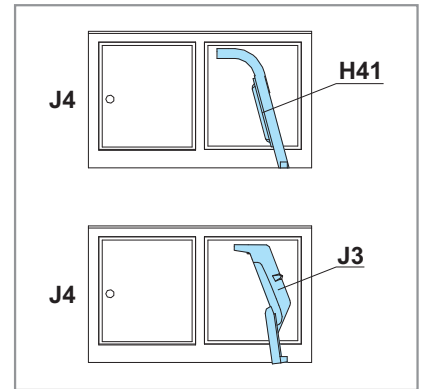
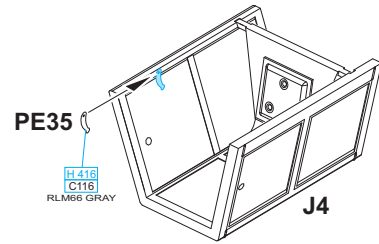
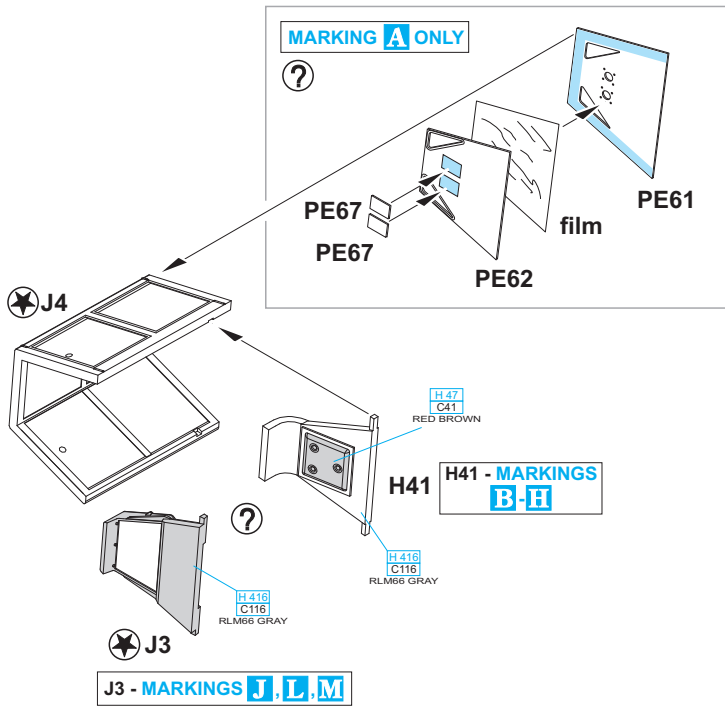
J7 - MARKINGS **A, E, F, H** ONLY



B MARKINGS **I, K, N, O, P**

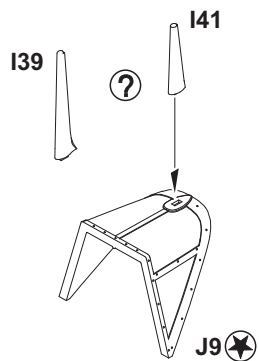


C

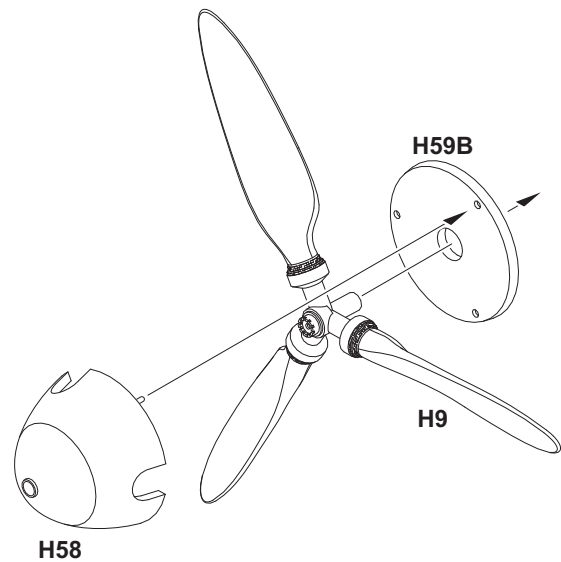


D

I41 - MARKINGS **G, J, L** ONLY



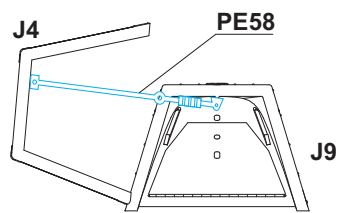
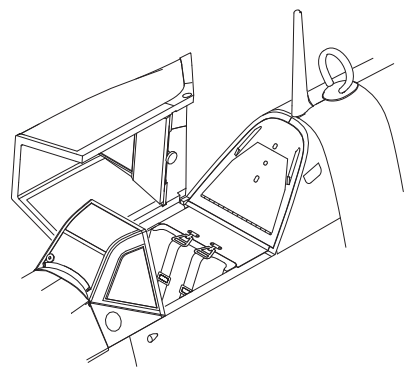
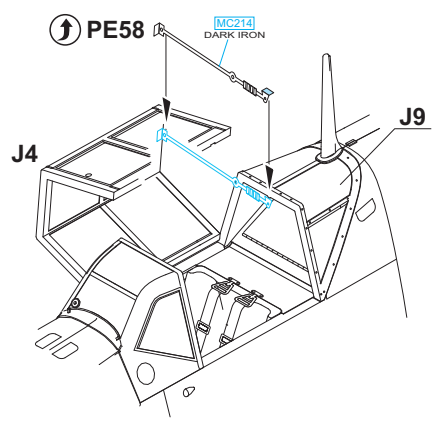
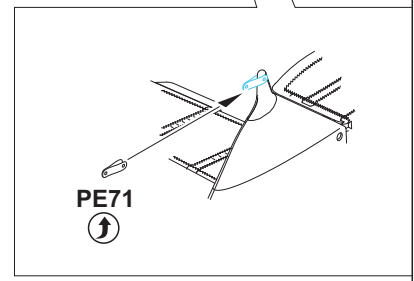
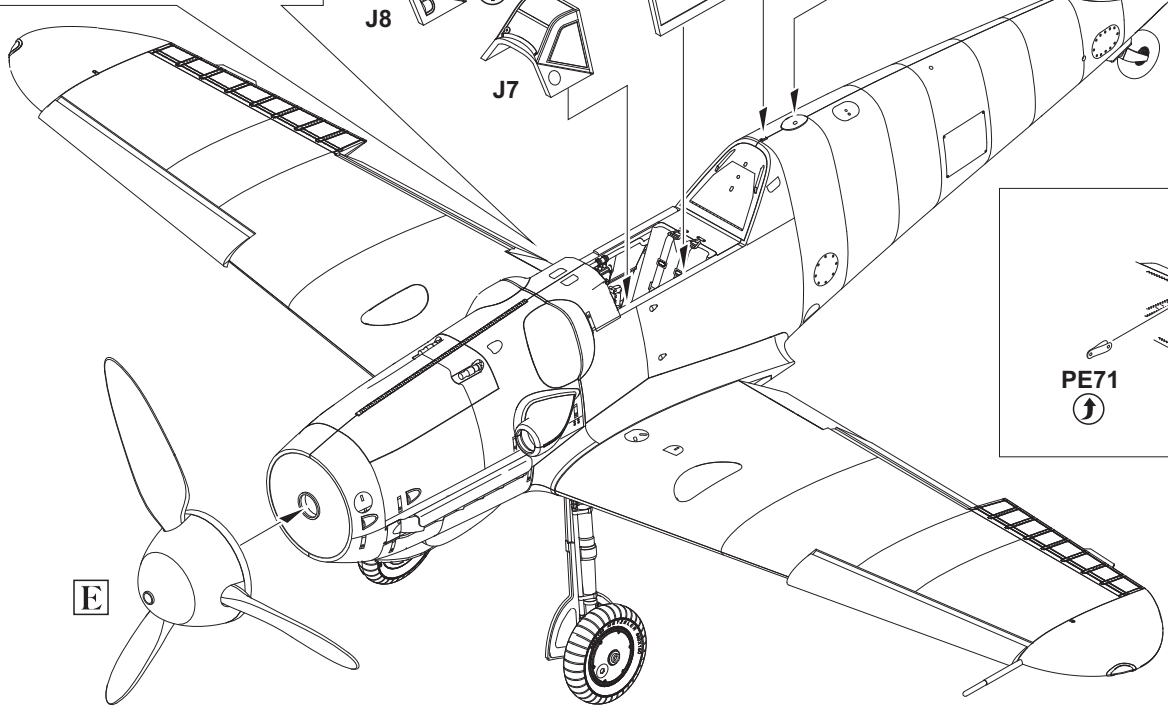
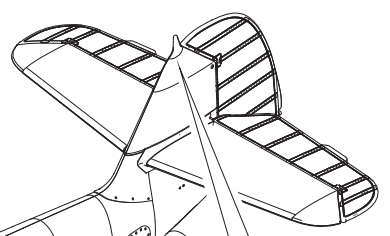
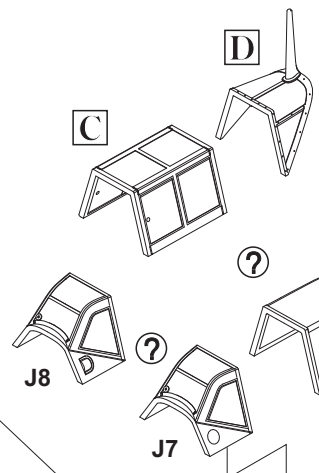
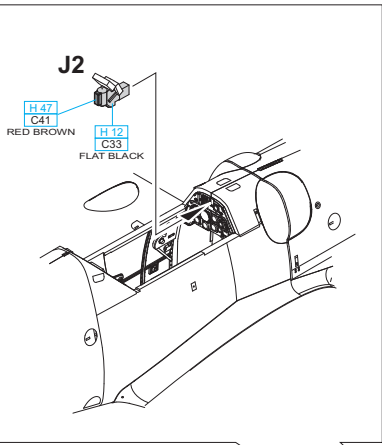
E

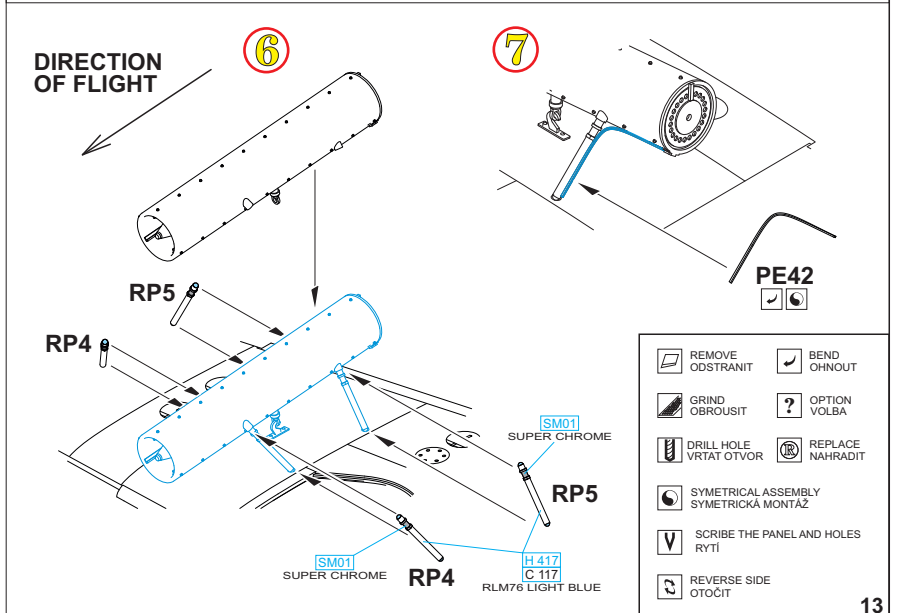
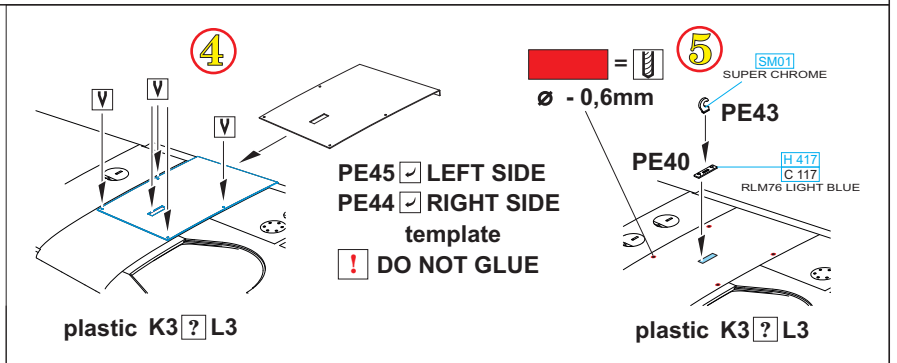
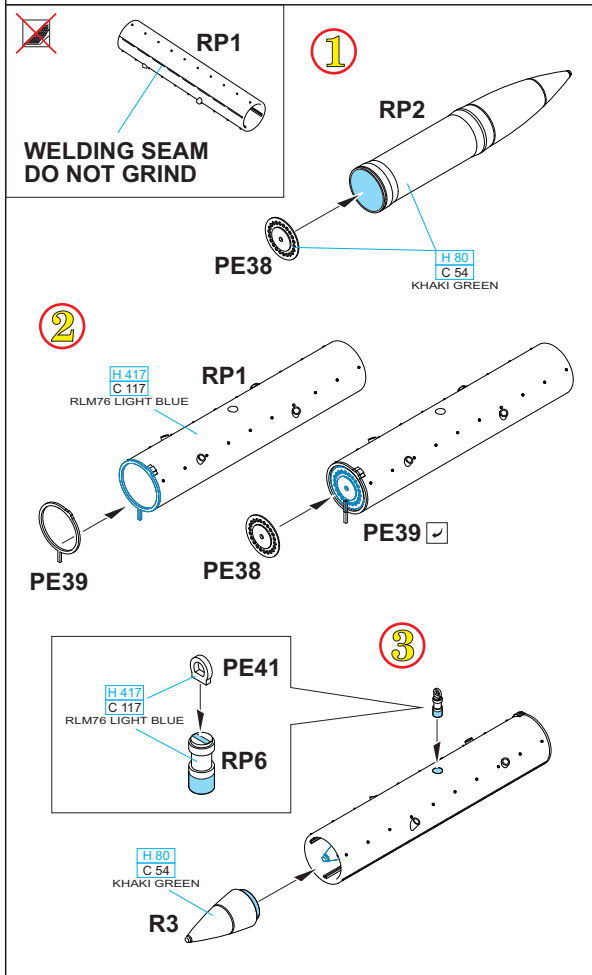
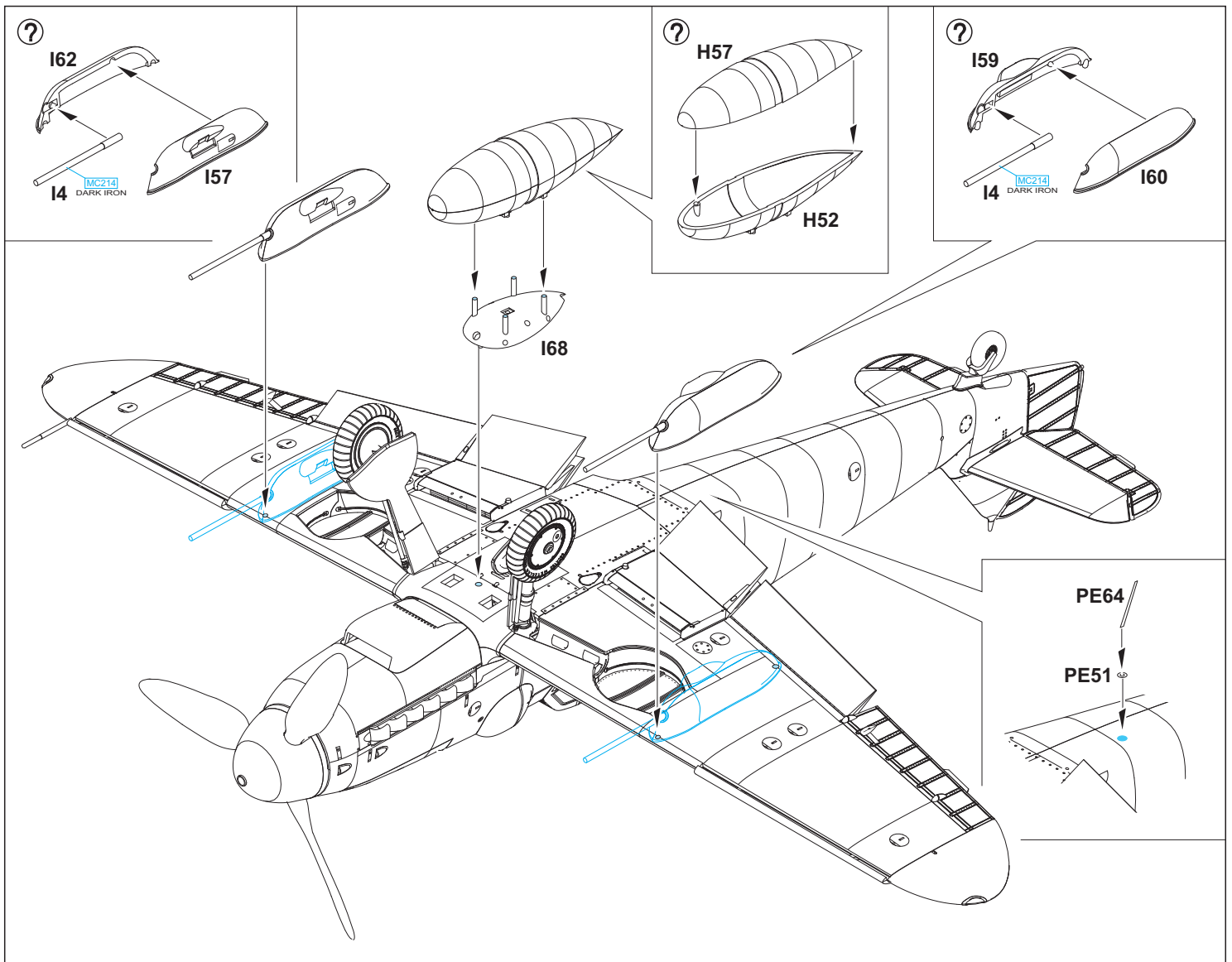


I41 - MARKINGS I, K, N, O, P ONLY

I12 ? PE66 - MARKINGS
G, I, J, K,
L, M, O, P ONLY

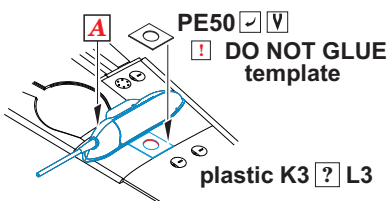
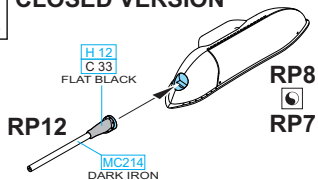
- I41 ?
- I39
- PE66
- ? ?
- I12



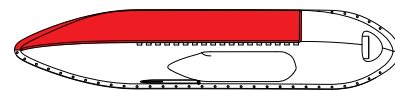


	REMOVE ODSTRÁNIT		BEND OHNOUT
	GRIND OBROUSIT		OPTION VOLBA
	DRILL HOLE VRTAT OTVOR		REPLACE NAHRADIT
	SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ		
	SCRIBE THE PANEL AND HOLES RYTI		
	REVERSE SIDE OTOČIT		

A CLOSED VERSION



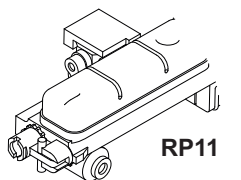
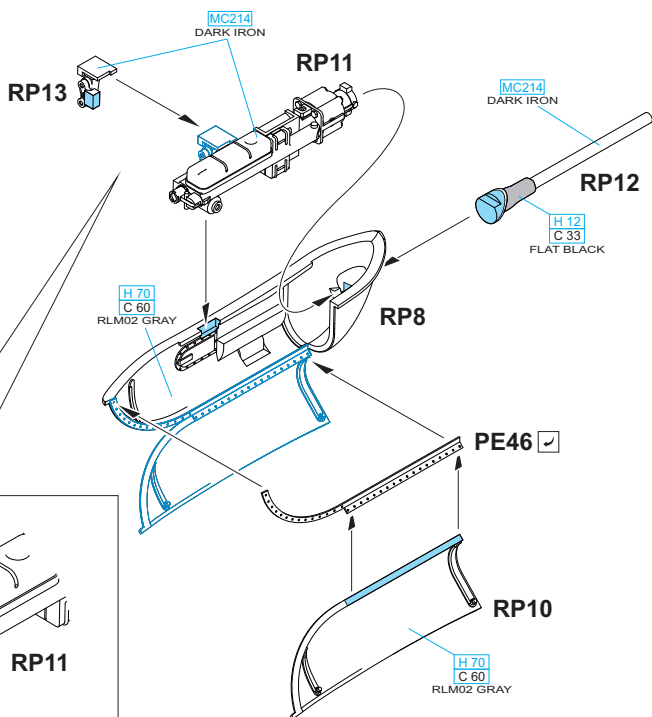
OPEN VERSION



RP8 RP7

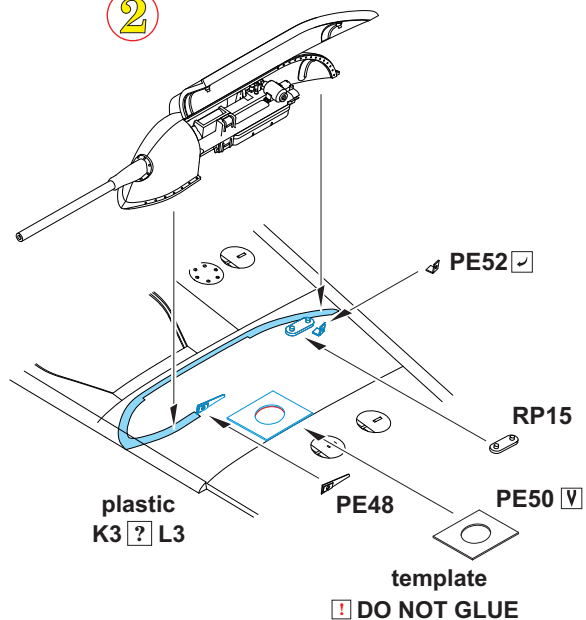
RIGHT WING

1



CORRECT POSITION

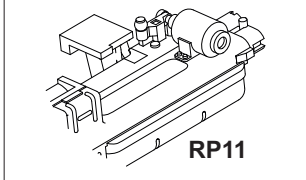
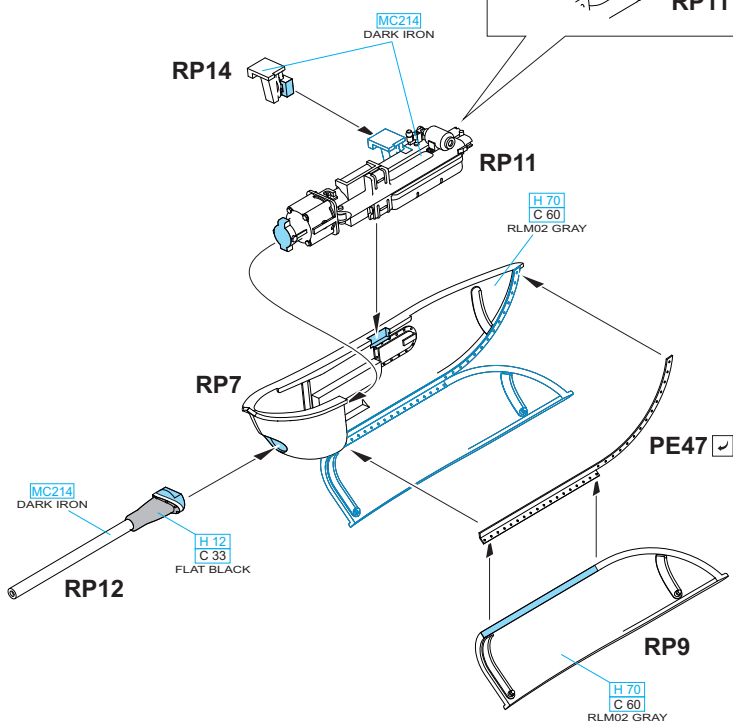
2



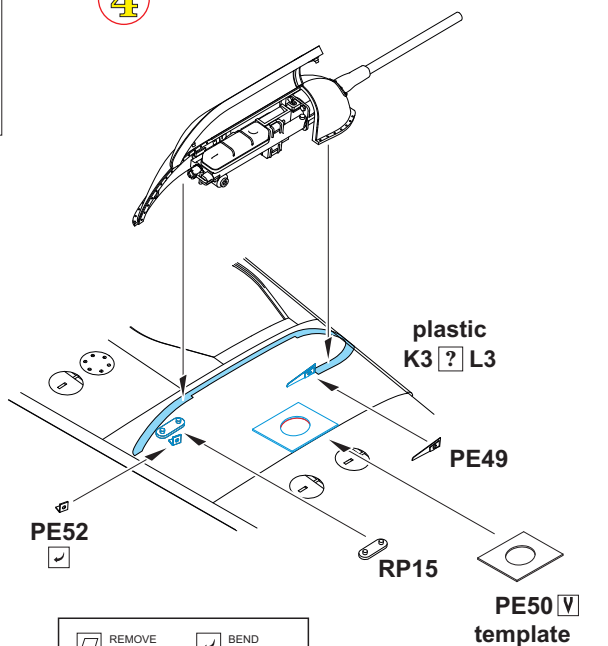
LEFT WING

CORRECT POSITION

3



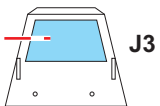
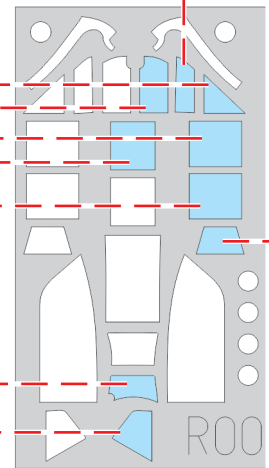
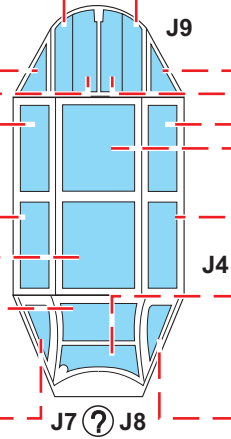
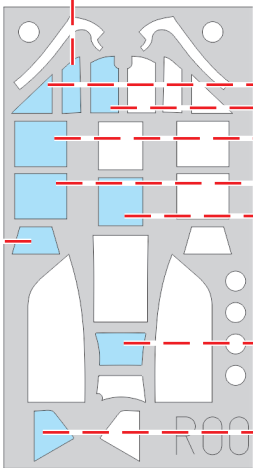
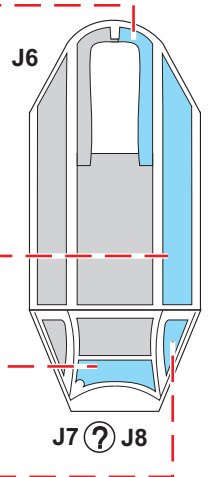
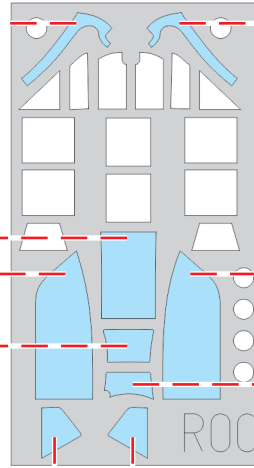
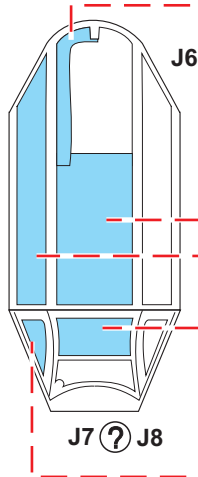
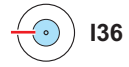
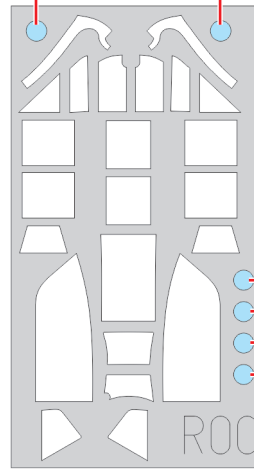
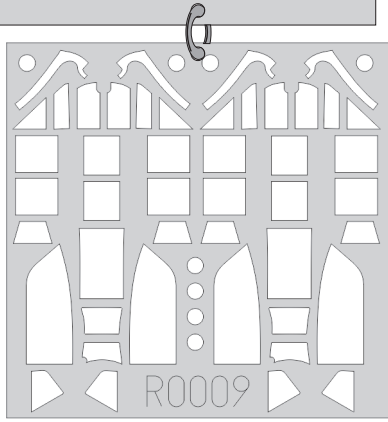
4



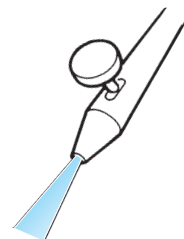
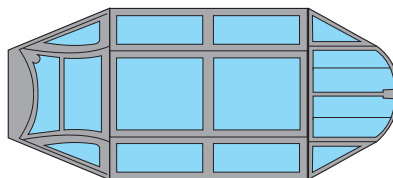
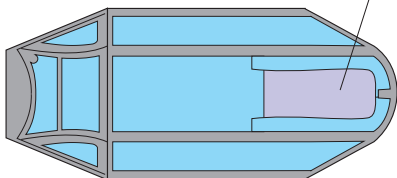
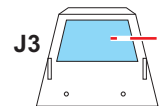
REMOVE ODSTRANIT	BEND OHNOUT
GRIND OBROUSIT	OPTION VOLBA
DRILL HOLE VRTAT OTVOR	REPLACE NAHRADIT
SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKA MONTAZ	
SCRIBE THE PANEL AND HOLES RYTI	
REVERSE SIDE OTOCT	

eduard
MASK

R0009

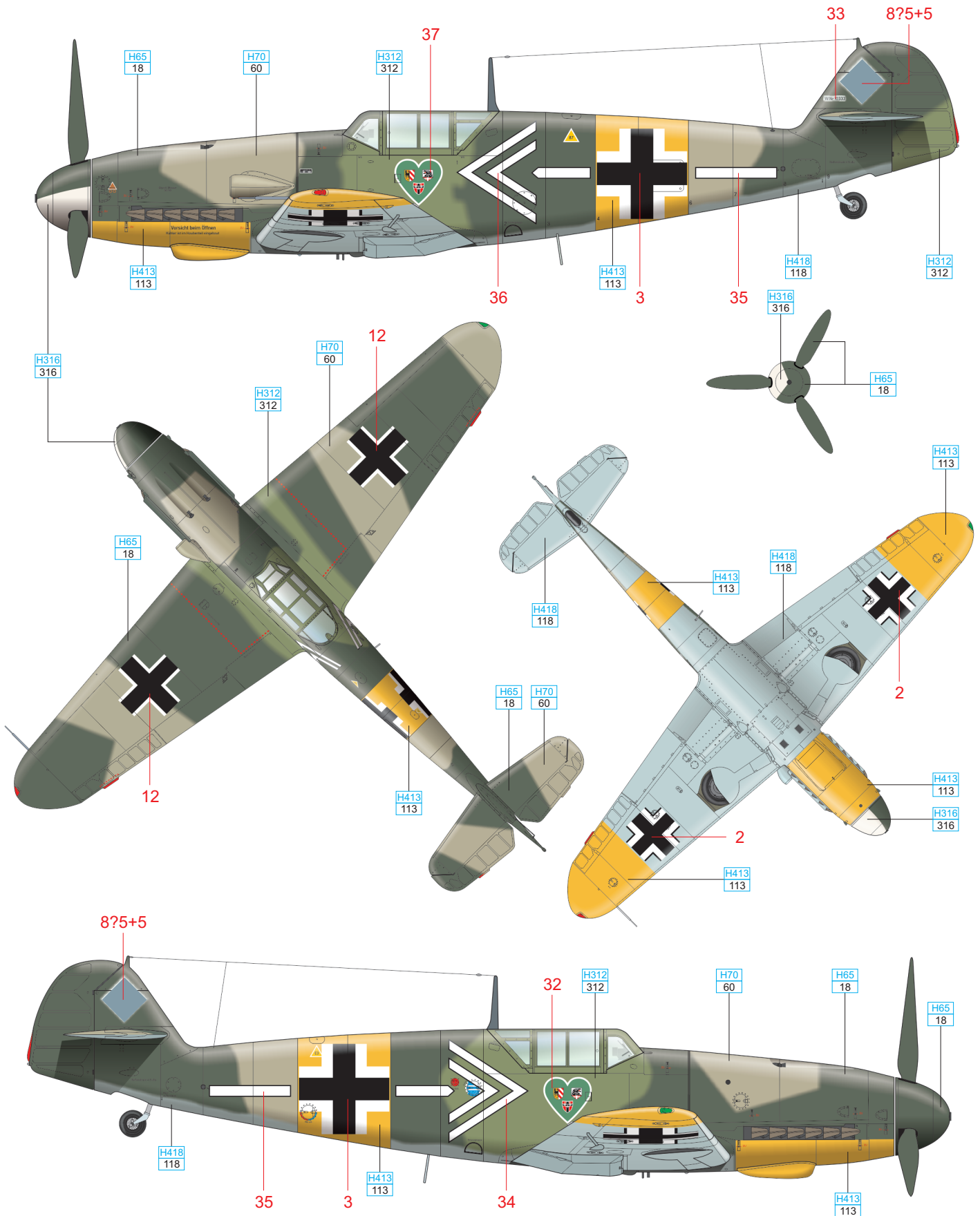


LIQUID MASK



A Bf 109G-2, Maj. Hannes Trautloft, velitel JG 54, východní fronta, léto 1942

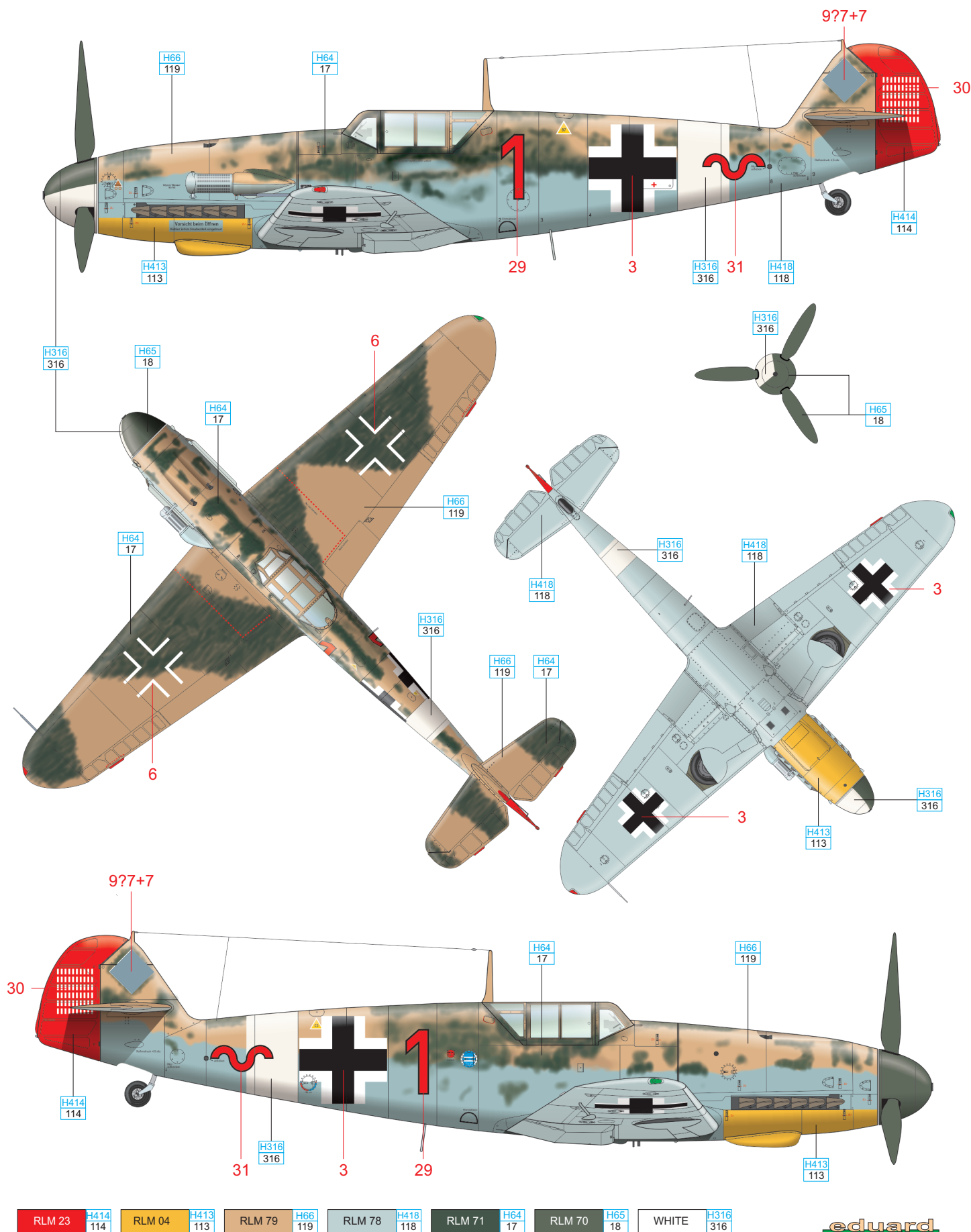
Hannes Trautloft zahájil svoji bojovou kariéru ve Španělské občanské válce. Létal zde s Bf 109 a podílel se na vypracování taktiky nasazení tohoto typu. Létal také v polské kampani či ve francouzském tažení. Během každého konfliktu si připsal alespoň jedno vítězství. Dne 25. srpna 1940 se stal velitelem nově zformované JG 54. V jejím čele se také zapojil do operace Barbarossa, 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. Jedna z teorií uvádí, že kamufláž je tvořena barvami RLM 70, 02 a 76. Prostřední zelený odstín na horních plochách byl zřejmě namíchán z barev 70 a 02. Okolo svastiky a výrobního čísla zůstalo po nastříkání nové kamufláže pole barvy RLM 76. Stroj má namontovaný přetlakový překryt kabiny, typický pro verze G-1 či G-3.



RLM 02	H70 60	RLM 04	H413 113	RLM 78	H418 118	RLM 76	H417 117	GREEN	H312 312	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316
--------	--------	--------	----------	--------	----------	--------	----------	-------	----------	--------	--------	-------	----------

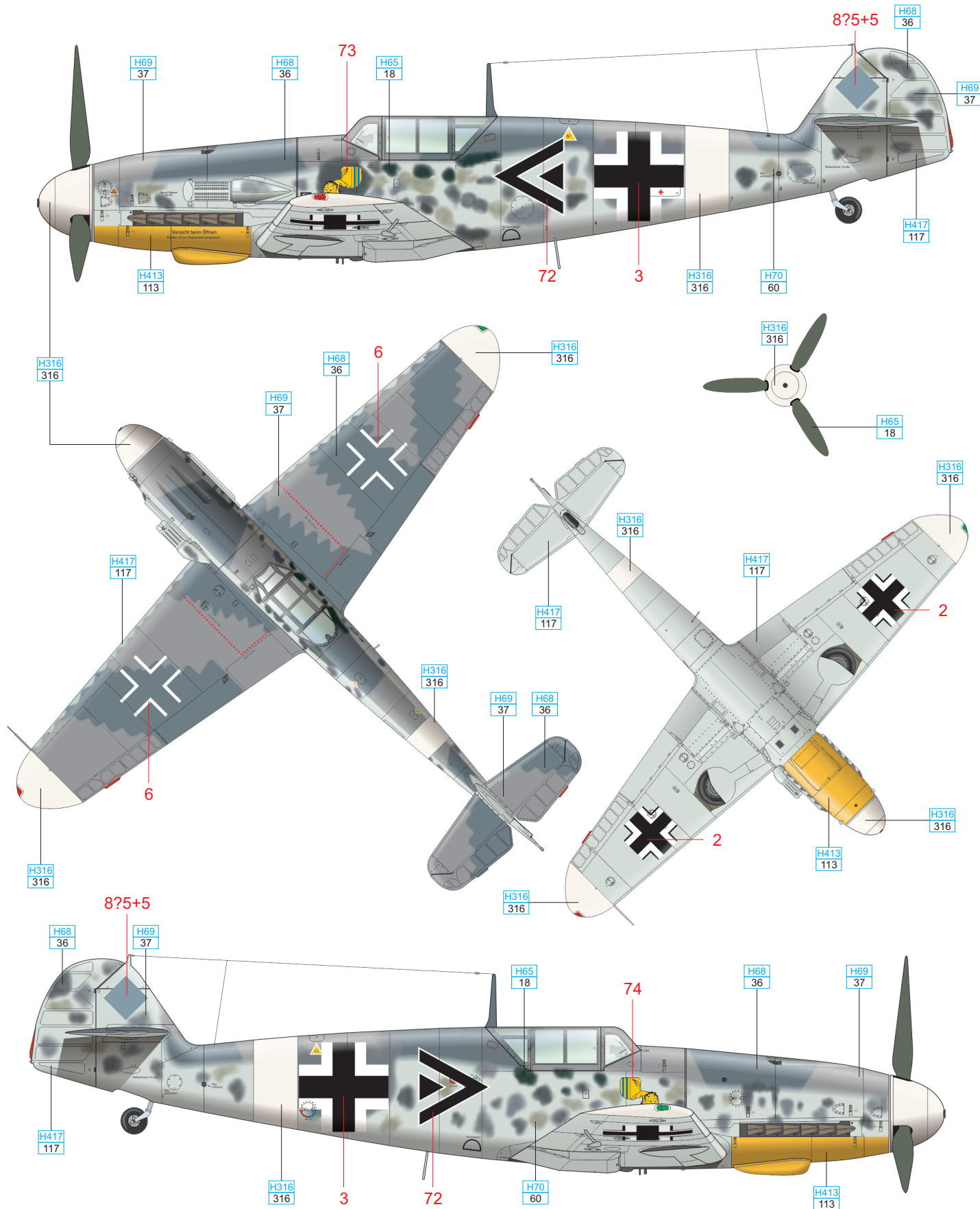
B Bf 109G-2 trop, Oblt. Werner Schroer, velitel 8./JG 27, Rhodos, začátek listopadu 1942

Werner Schroer dosáhl pod africkým sluncem celkem 61 sestřelů, první z nich 19. dubna 1941 nad Tobrukem, kdy mu padl za oběť Hurricane. Později, od dubna do června 1942 působil Schroer ve funkci Gruppenadjutanta I./JG 27. Poté vedl 8. Staffel JG 27 a od dubna 1943 pak celou II. Gruppe. Válku ukončil jako velitel JG 3 se 114 vítězstvími, včetně 26 čtyřmotoráků. Dne 21. října 1942 byl vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 19. dubna 1945 přibýly meče. Standardní pouštní schéma tvořené barvami RLM 79 a RLM 78 bylo na horních plochách doplněno skvrnami zelené barvy, zřejmě RLM 70. Šest desítek sestřelů na směrovce napovídá, že v této podobě Schroer letoun používal na počátku listopadu 1942.



C Bf 109G-2 trop, Maj. Heinz Bär, velitel I./JG 77, letiště Comiso, Itálie, září 1942

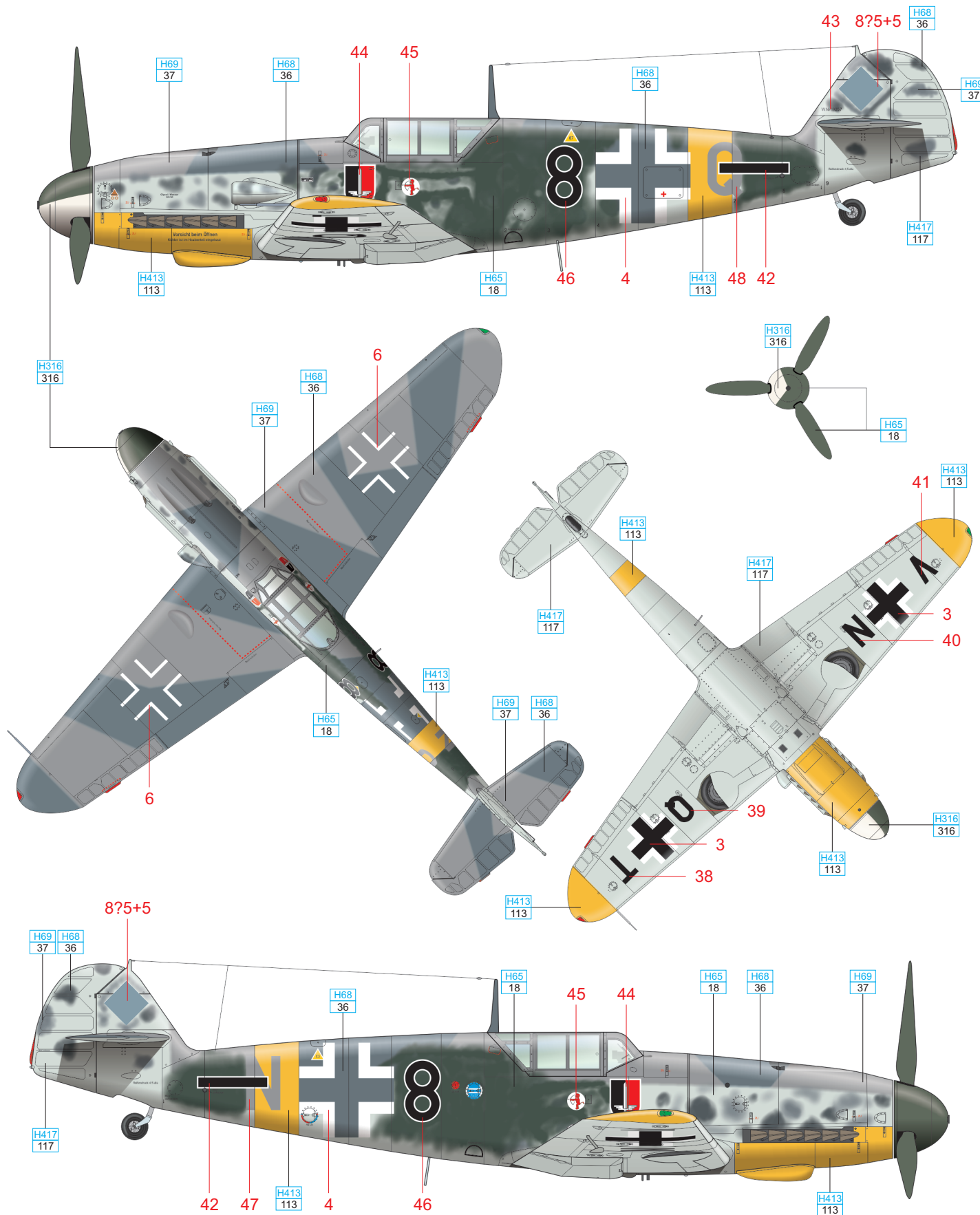
Heinz Bär si během války připsal celkem 221 vítězství, z toho 16 v kokpitu proudového Me 262. To jej řadí na celkové osmé místo na žebříčku německých stíhacích es. Do bojů se jako stíhací pilot zapojil již ve Francii v září 1939, kdy si připsal i svůj první sestřel. Postupně prošel bitvou o Británii, východní frontou, Středomořím a nakonec též obrannými boji nad Německem. Velení I./JG 77 převzal Bär v květnu 1942 a v jejím čele zůstal až do roztržky s Göringem na konci července 1943. Pod kabinou namalovaný městský znak Lipska. Lvíče, které lipská ZOO darovala Bārem vedené I./JG 77, se dostalo i na boky letounu.



RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316	RLM 02	H70 60
--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------	--------	--------

E Bf 109G-4, W.Nr. 19 257, Fw. Viktor Petermann, 5./JG 52, jižní část východní fronty, červen 1943

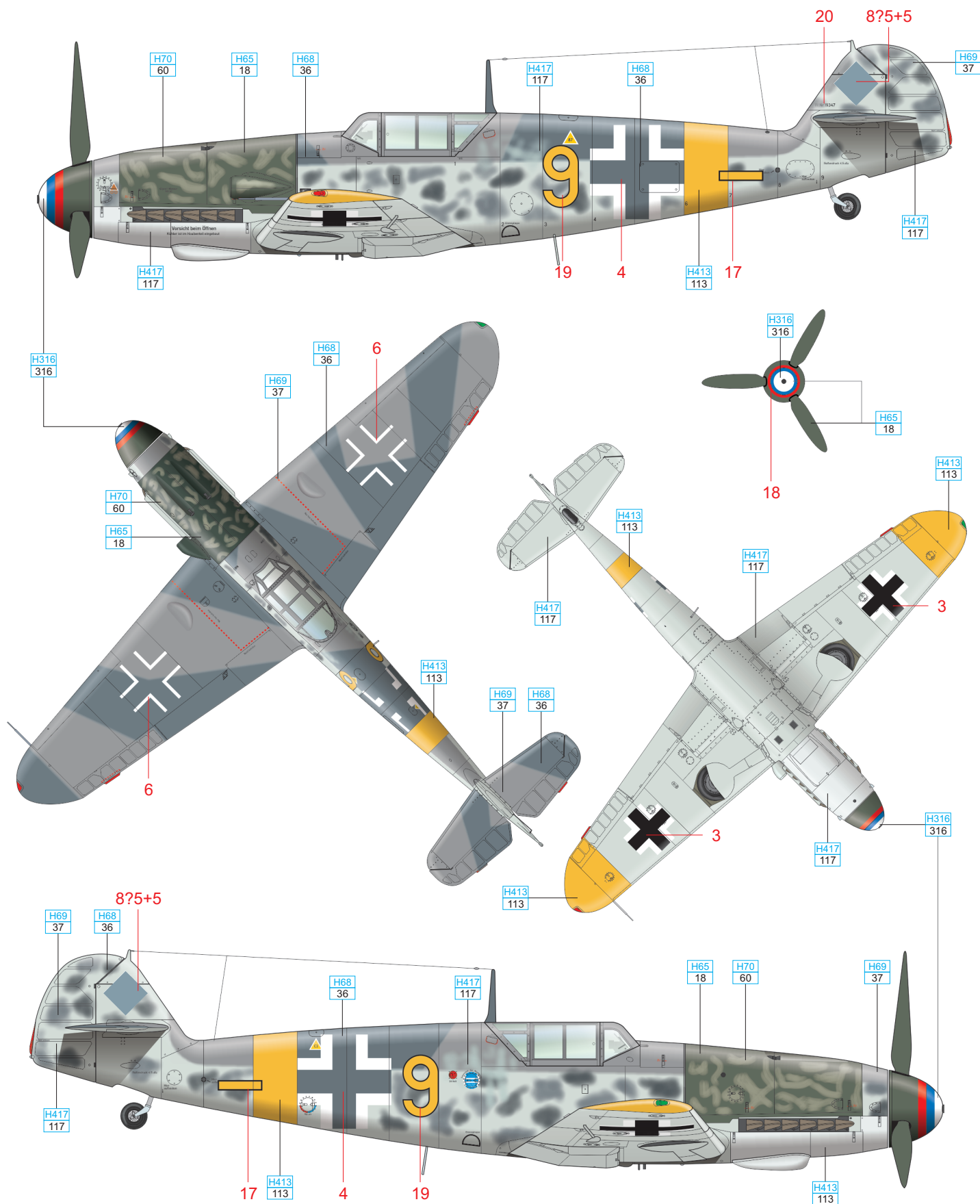
V kokpitu tohoto letounu byl Viktor Petermann sestřelen sovětským stíhačem dne 6. června 1943 nad Kubání. Letoun původně nesl Stammkennzeichen VN+QT, jehož přetřené zbytky jsou viditelné na trupu za výsostným označením. Na spodní ploše křídla pak písmena zřejmě zůstala plně zachovaná. Pod kabinou je znak JG 52, malý čertík byl znakem 5. Staffel. Petermann, rodák z krušnohorských Vejprt, sestřelil během války celkem 64 nepřátelských letadel. Dne 29. února 1944 byl vyznamenán Rytířským křížem. V té době však bojově nelétal, protože jej dne 1. října 1943 sestřelil vlastní flak a Petermann přišel o levé předloktí. Přes tento handicap se k bojovému létání vrátil, podařilo se mu dosáhnout čtyř sestřelů a dokonce absolvoval výcvik na proudových Me 262.



RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316
--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------

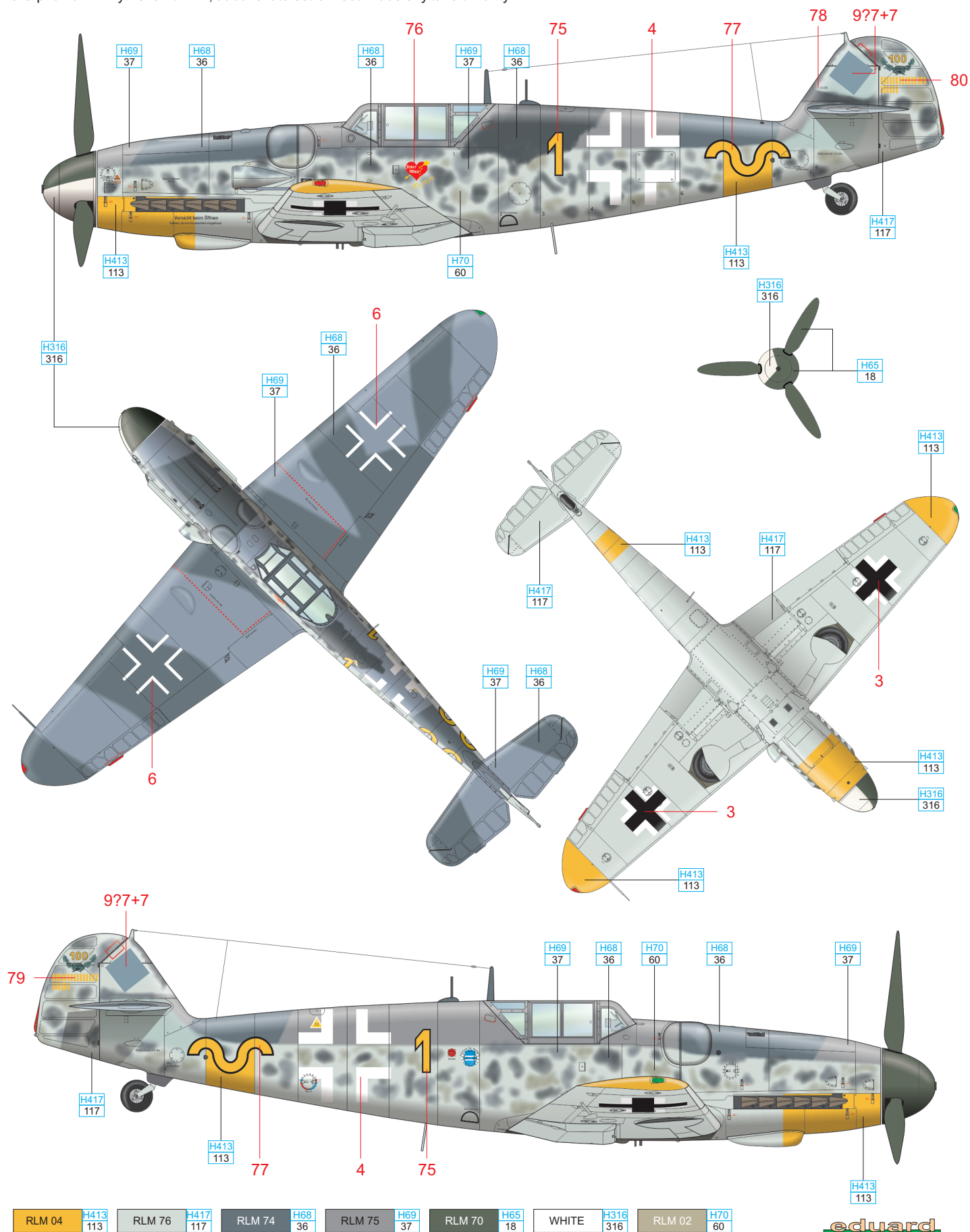
F Bf 109G-4, W.Nr. 19 347, Fw. Ján Režňák, 13. (Slowaken)/JG 52, letiště Anapa, Sovětský svaz, duben / květen 1943

Ján Režňák zahájil svou kariéru v československém letectvu. Po vzniku samostatného Slovenského štátu se stal příslušníkem Slovenských Vzdušných zbraní. Jako spojenec Německa se slovenské jednotky zúčastnily útoku na Sovětský svaz. Slovenská Letka 13 byla začleněna pod velení JG 52. Režňák během svého působení nad východní frontou dosáhl celkem 32 sestřely a stal se tak nejúspěšnějším slovenským, potažmo československým stíhacím esem. Na letounu W.Nr. 19 347 sestřelil na konci dubna a počátku května 1943 sedm sovětských letounů. Trikolóra na vrtulovém kuželu identifikovala slovenské messerschmitty. Zajímavé je zbarvení motorového krytu, které neladí se zbytkem kamufláže. Zřejmě byl původně natřen žlutou barvou a v polních podmínkách byl dodatečně kamuflován.



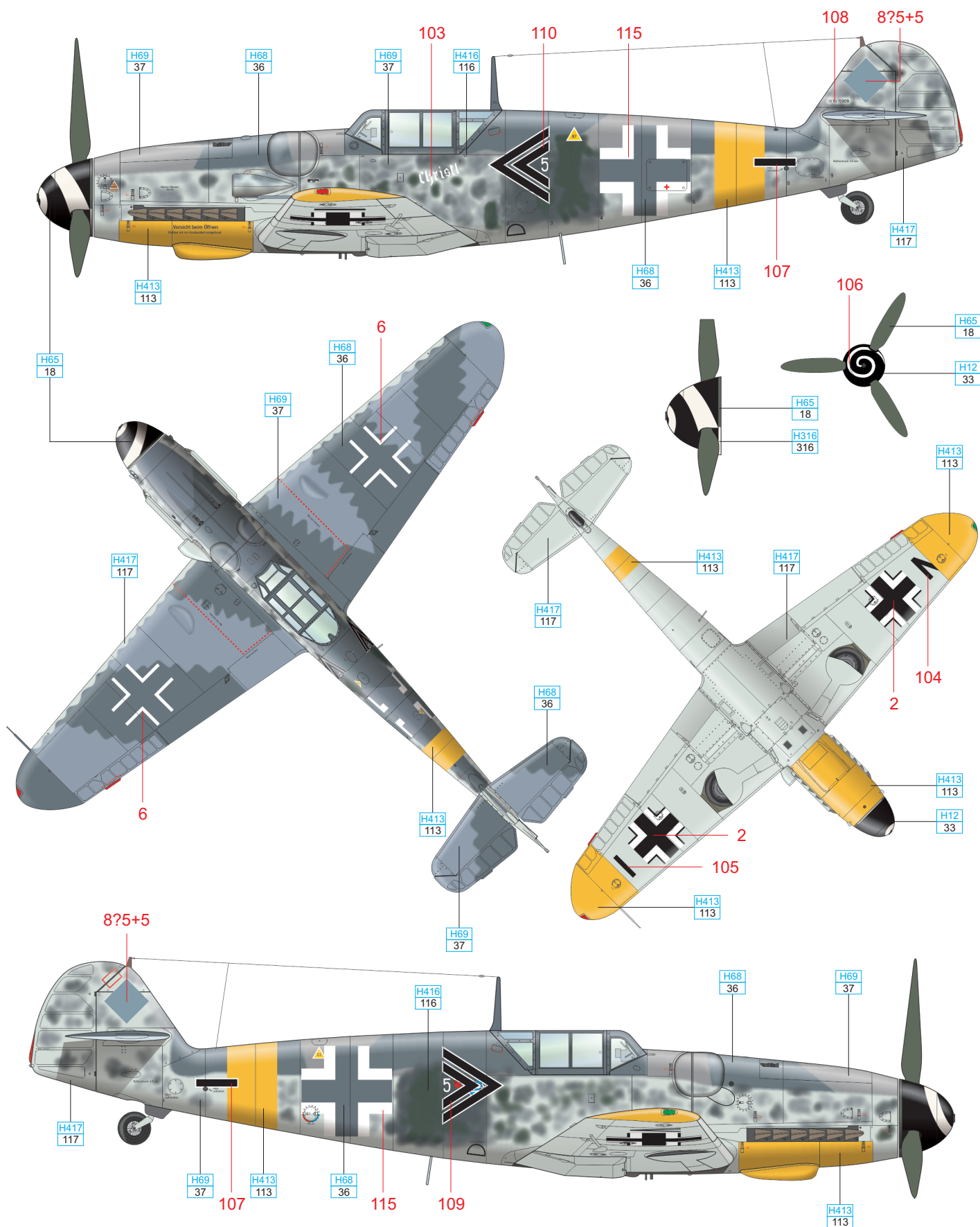
RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	RLM 02	H70 60	WHITE	H316 316
--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------

S tímto letounem sestřelil Erich Hartmann dne 2. října 1943 svého 121. protivníka. Stejný počet sestřelů je namalován také na směrovce letounu. Červené srdce s nápisem Karaya je znakem 9. Staffel JG 52, již Hartmann v té době velel. Bílý nápis Dicker Max v srdci lze přeložit jako „Velká šou“. Stroj byl vyroben v továrně Wiener Neustädter Werke v úpravě trop, o čemž svědčí úchyty pro slunečnik na levé straně trupu pod kabinou. Erich Hartmann se stal nejúspěšnějším stíhacím esem nejen v rámci Luftwaffe, ale též v celé historii letectví. Svého prvního vítězství dosáhl 5. listopadu 1942, poslední, 352. oběť se stal Jak-9 sestřelený 8. května 1945 poblíž Brna. Všechny své úspěchy zaznamenal na východní frontě. Po kapitulaci byl zajat americkými vojsky, ta jej však předala sovětské straně. Rusové jej odsoudili k 25 letům nucených prací. Po deseti letech byl repatriován do Německa a podílel se na budování poválečných německých vzdušných sil, velel například JG 71. Hartmann se stal nositelem nevyššího německého válečného vyznamenání, když mu byly dne 25. srpna 1944 k Rytířskému kříži, dubové ratolesti a mečům uděleny také brillanty.



H Bf 109G-6, W.Nr. 15 909, Hptm. Gerhard Barkhorn, velitel II./JG 52, východní fronta, září 1943

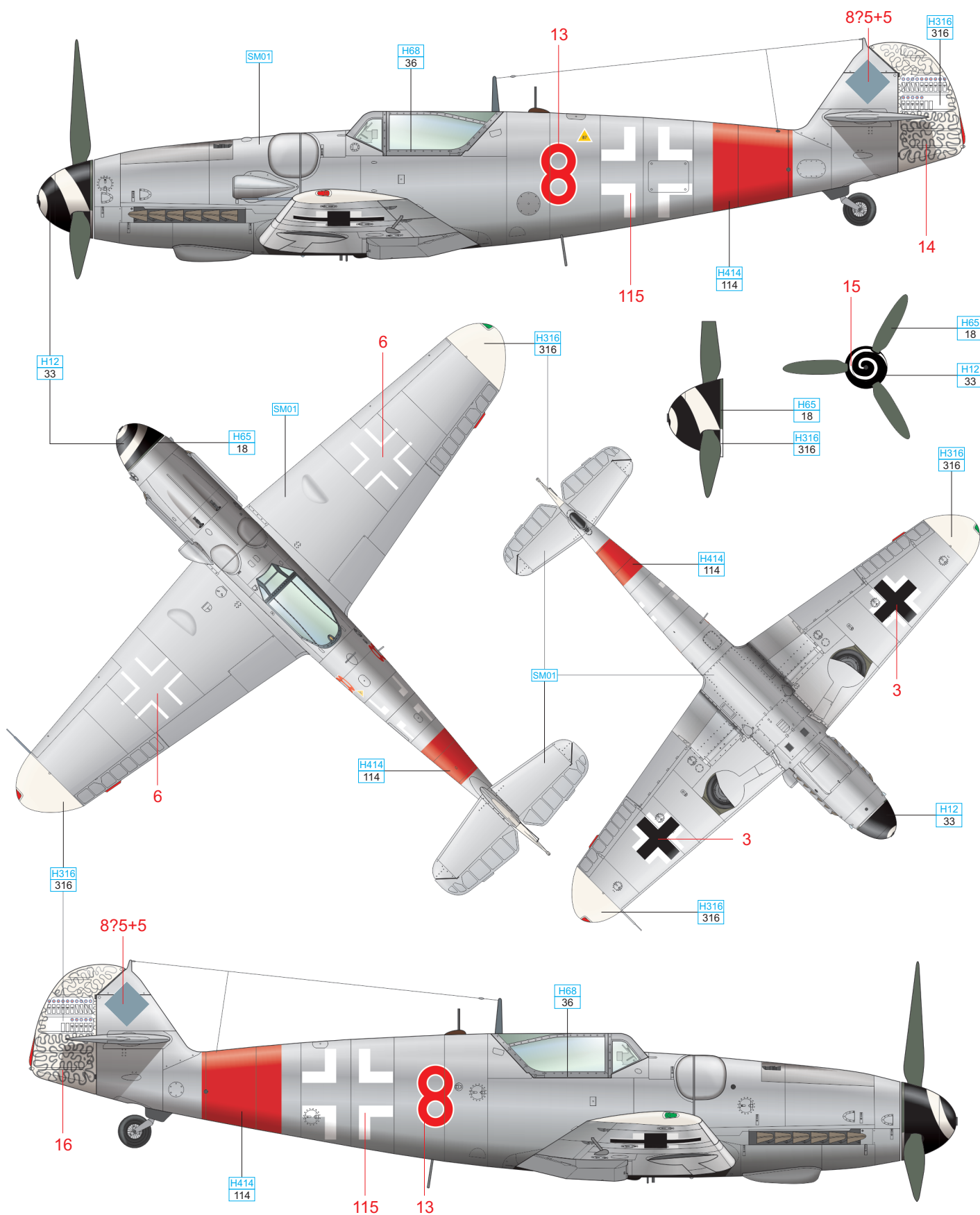
Osobní stroj velitele II. Gruppe JG 52 Gerharda Barkhorna byl vyroben továrnou Erla. Minimálně část G-6 z produkce tohoto závodu měla kryty motoru stejné jako verze G-5, tedy s další malou boulí na první straně. Jméno Christl pod kabinou je zdrobnělinou jména Barkhornovy manželky Christy. Dvojitý černý klín na trupu identifikuje letoun velitele Gruppe. Během války dosáhl Barkhorn celkem 301 vítězství, což jej řadí na druhé místo v žebříčku neúspěšnějších stíhacích es. Všechny sestřely si připsal v řadách JG 52. První 2. července 1941 a poslední 5. ledna 1945. Poté velel JG 6 a na samém konci války se stal příslušníkem JV 44 vyzbrojené proudovými Me 262. Po válce sloužil v Bundesluftwaffe. Za dosažené úspěchy v boji byl dne 23. srpna 1942 vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 11. ledna 1943 přibyla dubová ratolest a 2. března 1944 meče.



RLM 66	H416 116	RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	BLACK	H12 33
--------	----------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------

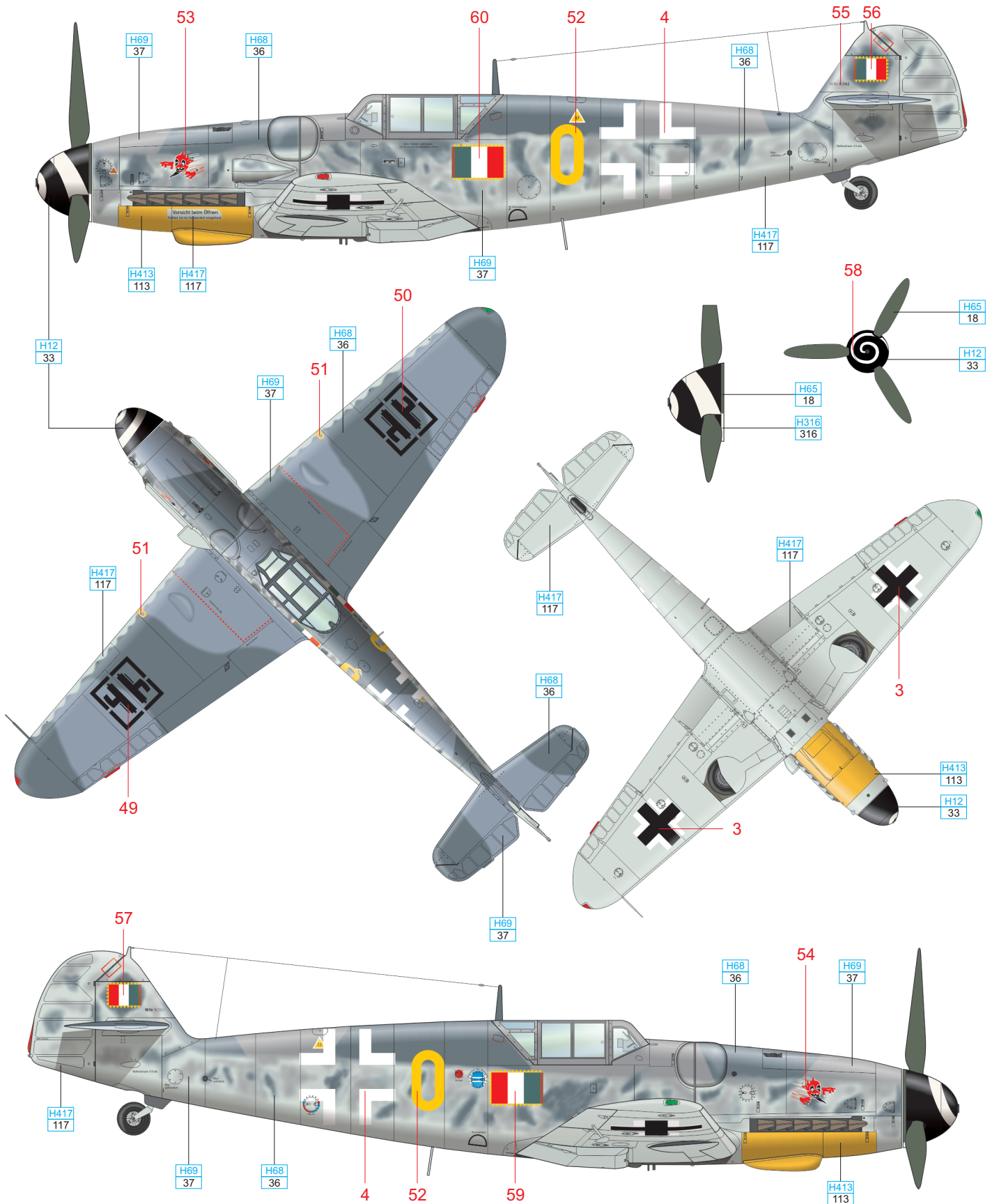
Bf 109G-6, Oblt. Kurt Gabler, 8./JG 300, základna Jüterbog – Waldlager, Německo, červenec 1944

Osobní letoun Oblt. Kurta Gablera byl zbaven kamuflážního nátěru. Bílá směrovka a konce křídla identifikovala letoun velitele formace, protože Gabler od 20. června 1944 dočasně velel III./JG 300. Červený pruh okolo zádě pak identifikoval stroje patřící JG 300. Gablerovo skóre na směrovce ukazuje 17 vítězství. Na konci září byl Gabler během bojů nad Arnhemem zraněn, což jej vyřadilo z bojů až do konce války. Absence kamuflážního nátěru a tím snížená hmotnost letounu a lepší obtékání vzduchem měly zřejmě pilotovi pomoci ve stíhání rychlých Mosquit.



J Bf 109G-6, W.Nr. 163162, 2a Squadriglia, 2o Gruppo Caccia, letiště Verona-Villafranca, Itálie, říjen 1944

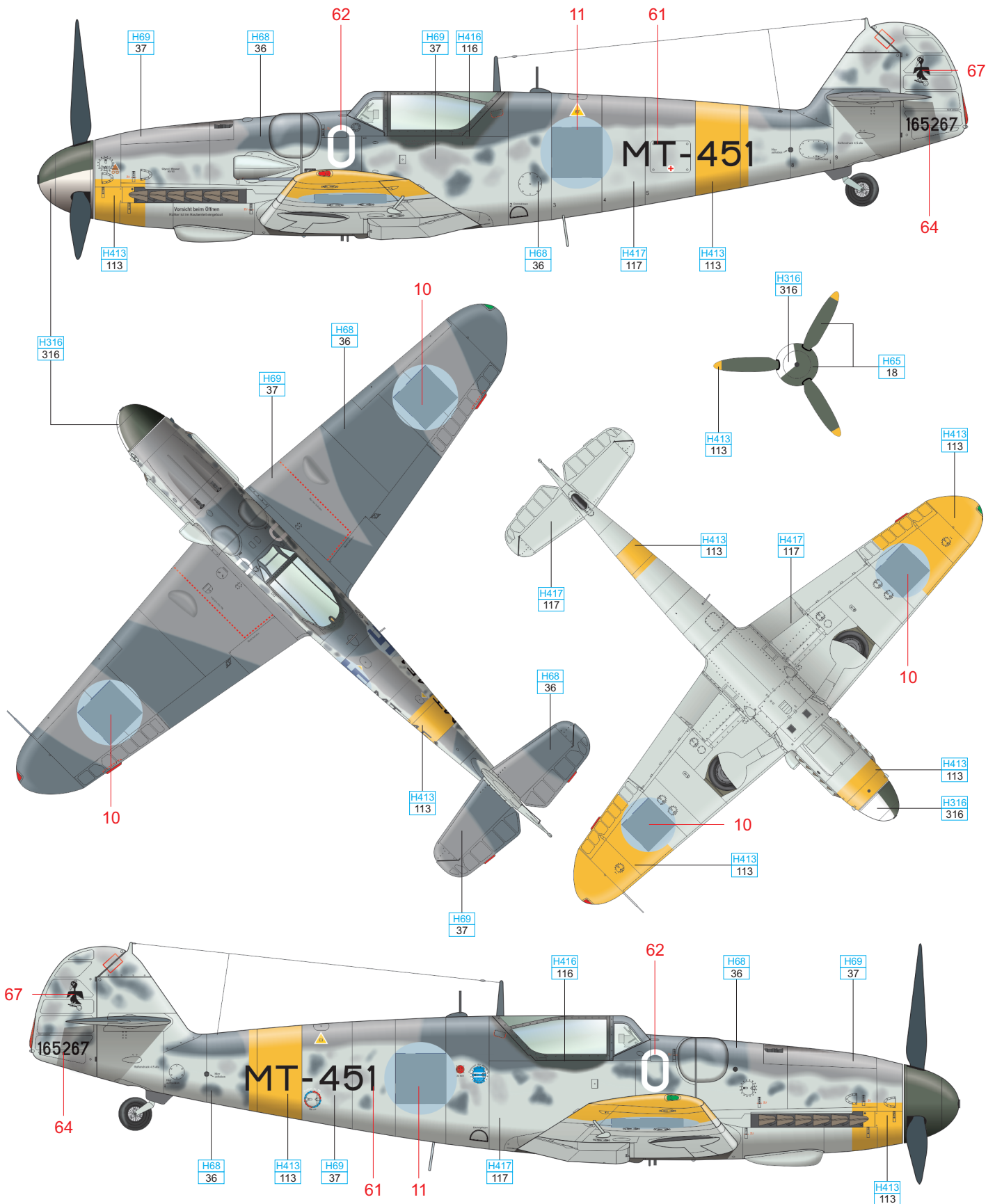
Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) byly vzdušné síly, jimiž disponovala Italská socialistická republika, jež vznikla na konci září 1943 v severní části Itálie a byla spojencem německé Třetí říše. Nejprve ANR nasazovaly stíhačky italské výroby, později obdržely německé stroje Bf 109G. Od října 1944 stodevítka nesly kombinaci německých výstavních znaků a výstavních znaků Italské socialistické republiky. Na přídě je kresba rudého ďábla, znaku 2. Squadriglie, která byla nazývána Diavoli Rossi.



BLACK	H12 33	RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18
-------	--------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

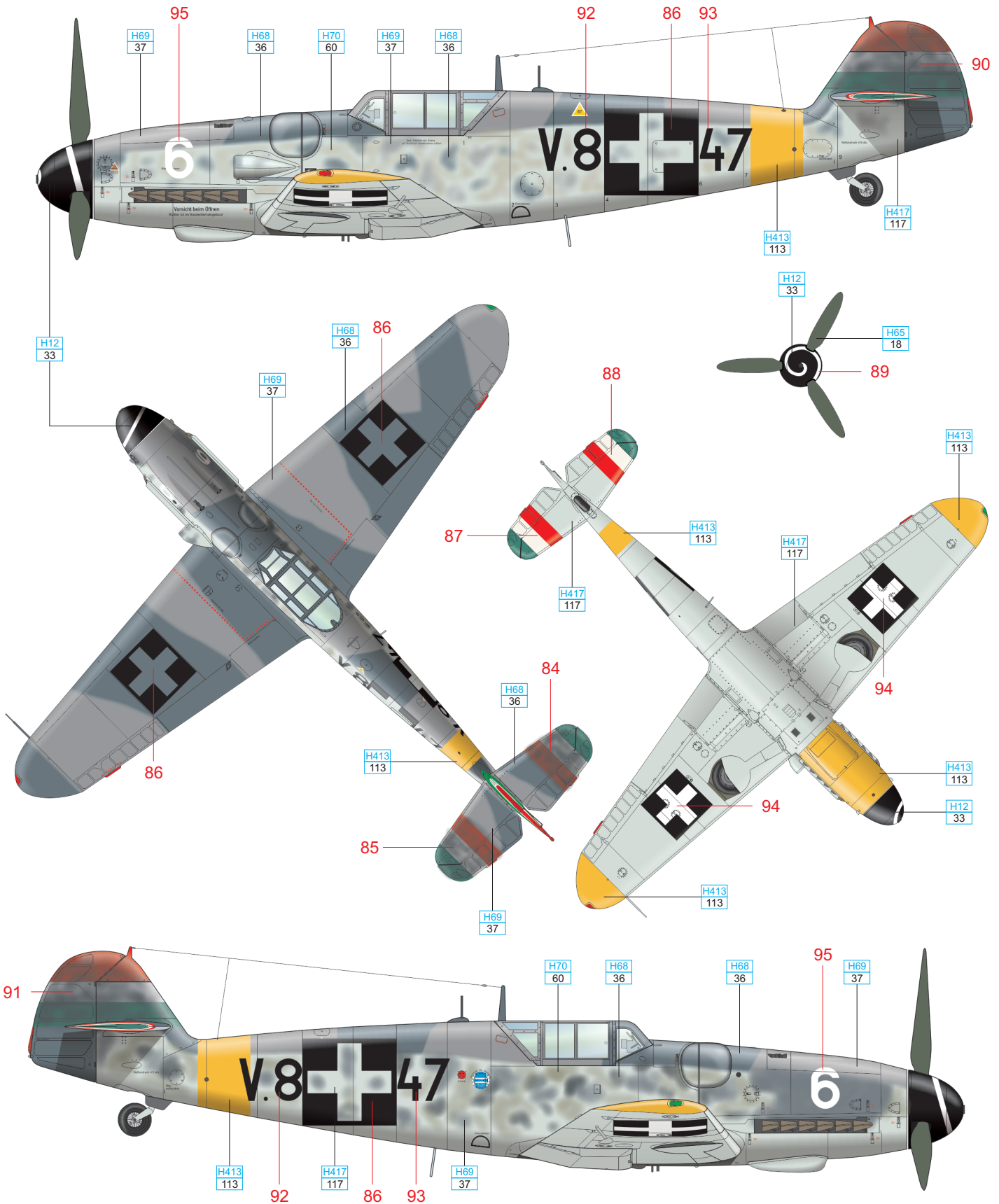
K Bf 109G-6, W.Nr. 165267, 1/HleLv 34, základna Taipalsaari, červenec 1944

Na tomto letounu dosáhl Eino Luukkanen svého posledního, 56. potvrzeného vítězství. Jeho obětí se dne 5. srpna 1944 nad Narvským zálivem stal sovětský Jak-9 od 15. GIAP, pilotovaný por. G. F. Nižnikem. Šlo o jediný sestřel dosažený na tomto stroji. Letoun byl do Finska dodán 23. června 1943. Původní německé W.Nr. je viditelné na směrovém kormidle. V té době také nesl křídelní gondoly s kanony MG 151/20. Kresbu ptáka – orlího mláděte – dostal letoun až v pozdější době. Odepsán byl po havárii dne 25. srpna 1947.



RLM 66	H416 116	RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316
--------	----------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------

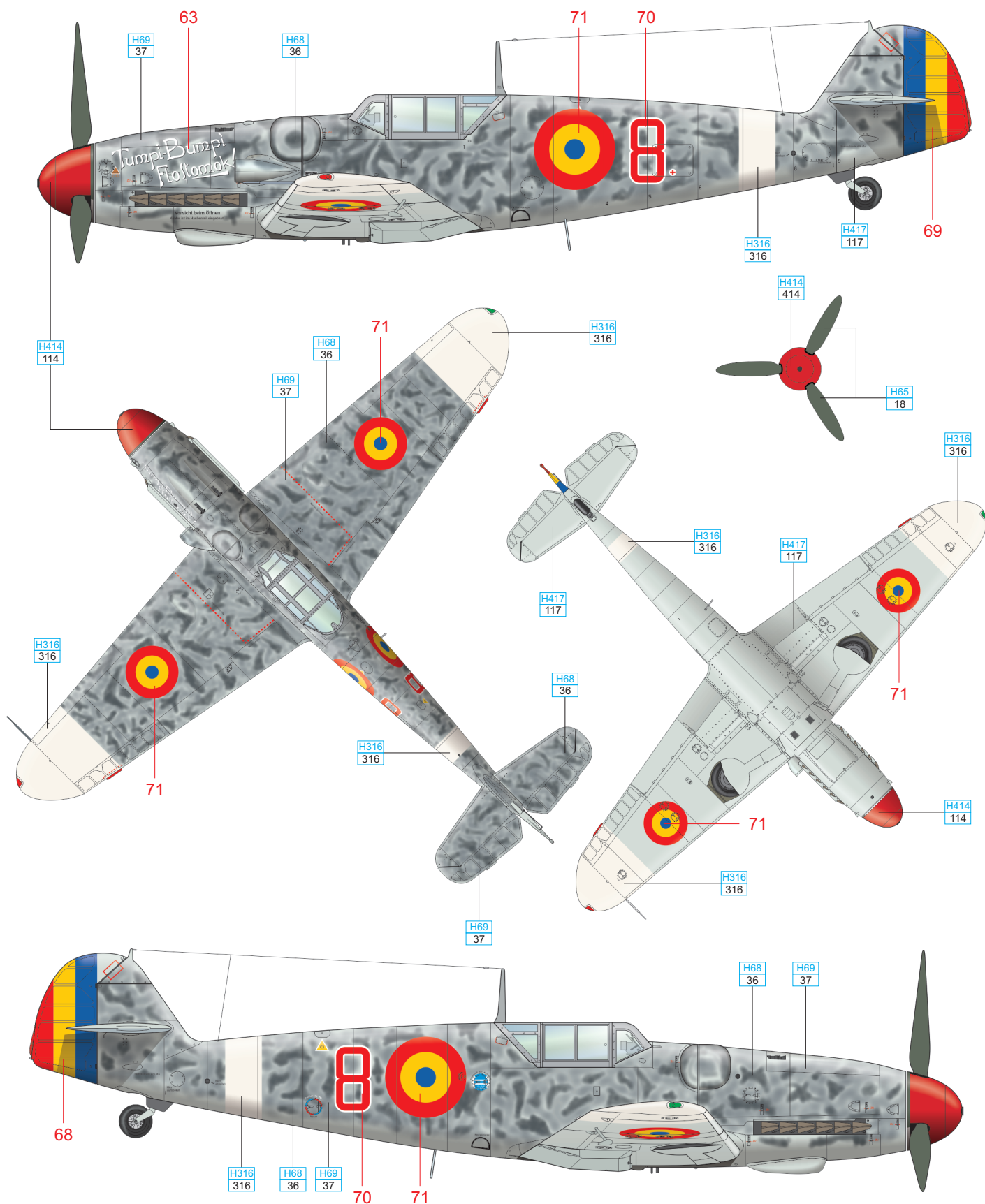
Tento letoun byl vyroben v licenci v maďarském Győru. V této podobě s ním Pál Bélavári podnikl zkušební let před předáním stroje maďarskému královskému vojenskému letectvu. Výsostné znaky na trupu a horní ploše křídla mají kříže zastříkané barvami RLM 76, respektive RLM 75. Také maďarská trikolora na ocasních plochách byla částečně přestříkána, aby byl letoun lépe kamuflovaný. Pál Bélavári během své letecké kariéry dosáhl jednoho potvrzeného sestřelu. Padl dne 12. října 1944, když jej během přistání na letišti Veszprém sestřelily americké Mustangy.



BLACK	H12 33	RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	RLM 02	H70 60
-------	--------	--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

M Bf 109G-6, Lt. Baciú Dumitru, Grupul 1 Vânătoare, začátek května 1945

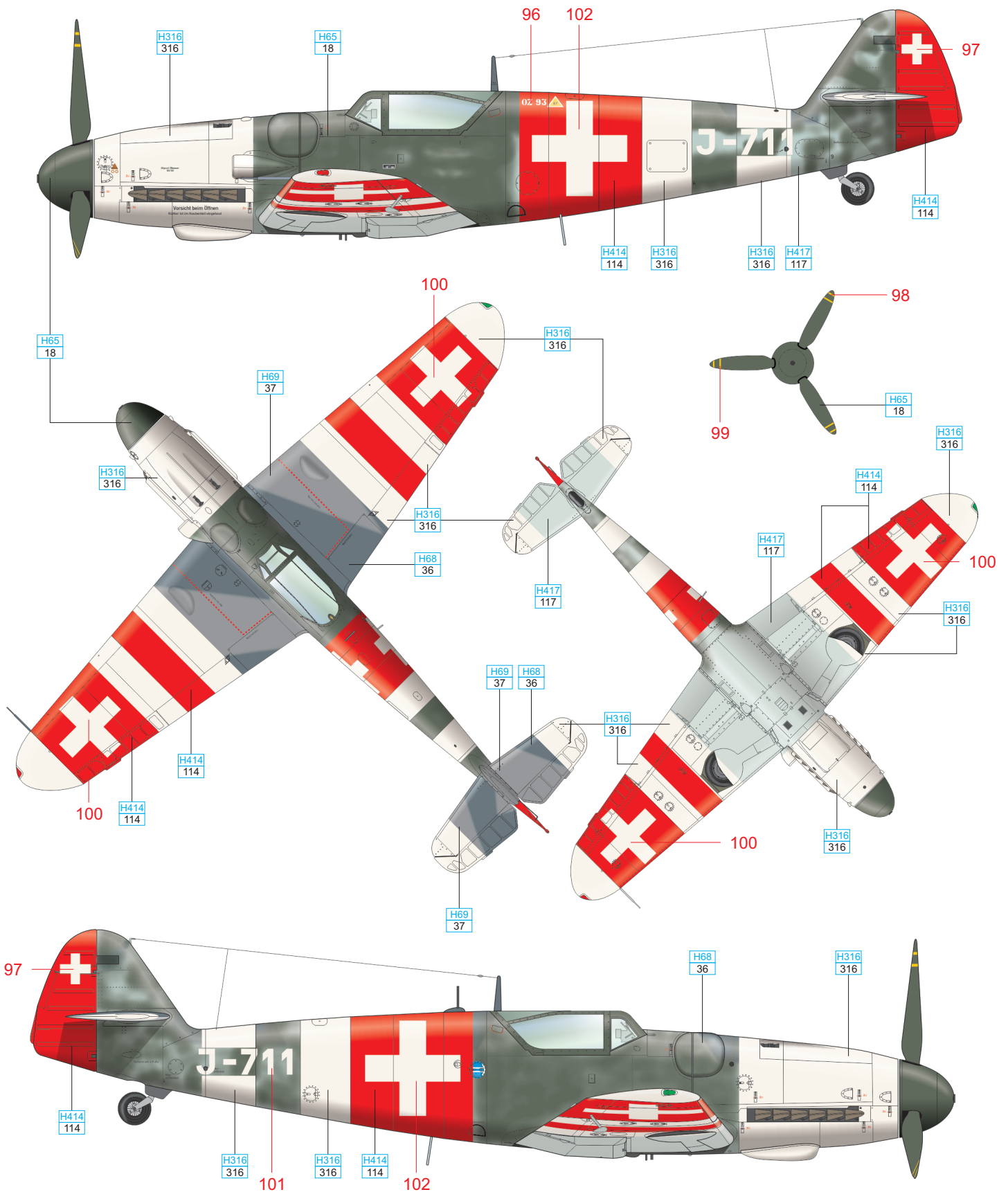
Poté, co se Rumunsko přidalo na stranu Spojenců, změnilo také výsostné znaky na svých letadlech. Místo křížů se objevily kokardy v národních barvách a letouny s tímto označením se zapojily do bojů proti bývalému spojenci, Německu. I přes změnu označení docházelo k omylům. Na tento stroj, pilotovaný Lt. Baciú Dumitrem tak dne 4. května 1945 zaútočil sovětský Jak. Dumitru v obraně jeden sovětský stroj sestřelit, sám však musel nouzově přistát. K souboji došlo nad tehdejšími Československem. Letoun nesl na všech plochách jednotlivý nátěr světlou modrošedou barvou, zřejmě RLM 76. Na horní a boční plochy byly nastříkány skvrny tmavšími kamuflážními barvami. Nápis *Țumpi Bumbi Floștomok* na přídi je pouhou říkankou bez zřetelného významu.



RLM 23	H414 114	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316
--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------

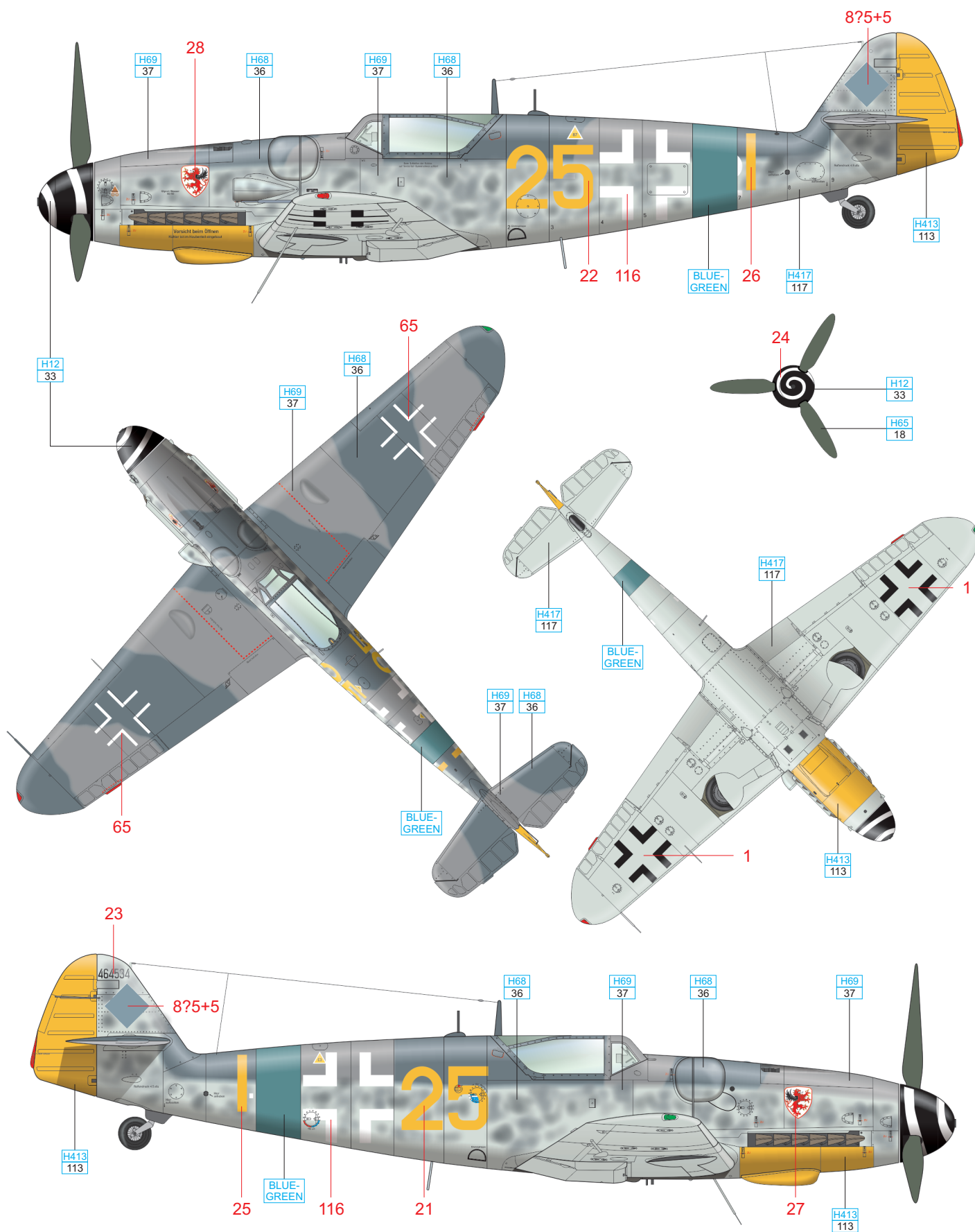
N Bf 109G-6, W.Nr. 163815, Fliegerkompagnie 7, Flugwaffe, základna Interlaken, červen 1945

Letouny Bf 109G-6 se do výzbroje švýcarského letectva dostaly v roce 1944. Tehdy musel na letišti Zürich – Dübendorf nouzově přistát Wilhelm Johnen, německé noční eso s 34 v., s noční stíhačkou Bf 110G-4. Tento letoun nesl na palubě radar FuG 220 Liechtenstein. Švýcaři si výměnou za zničení techniky, jež neměla padnout do ruky nepřítelům Německa, vynutili dodávku dvanácti Bf 109G-6. Jedním z nich byl také stroj, W.Nr. 163 815. Do Švýcarska byl přelétnut v květnu 1944. Červené a bílé pruhy sloužily jako prvky rychlé identifikace a odlišení od německých letounů téhož typu.



RLM 23	H414 114	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	WHITE	H316 316
--------	----------	--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	----------

Jedním z letounů, které byly po válce nalezeny na plzeňském letišti, je také tento Bf 109G-14. Uživatel stroje není zcela jasný. Pod posledním markingem je zřetelné i označení předchozího uživatele. Znak na přídi patřil KG 55. Tato původně bombardovací jednotka létala až do září 1944 s dvumotorovými He 111. Situace na bojišti však v druhé polovině roku 1944 vyžadovala spíše stíhací než bombardovací jednotky a tak byly tři Gruppe KG 55 přeznačeny na KG(J) 55 a místo heinkelů měly dostat proudové Me 262. Ty však k jednotce nikdy neodrazily a piloti se museli spokojit s Bf 109G a Fw 190A. V Plzni však byla dislokovaná pouze IV. Gruppe, ta však byla převedena pod Erg.KGr(J). V lednu přišlo přeznačení na I./EKG(J) a v březnu 1945 pak na V./EJG 2. V Plzni zůstala až do konce války její 19. Staffel (původně 4./EKG(J)).



BLACK	H12 33	RLM 04	H413 113	RLM 76	H417 117	RLM 74	H68 36	RLM 75	H69 37	RLM 70	H65 18	BLUE-GREEN	H15 65	+	H26 66
-------	-----------	--------	-------------	--------	-------------	--------	-----------	--------	-----------	--------	-----------	------------	-----------	---	-----------

50% 50%

