

GERMAN WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

DUAL COMBO! #11116



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 DB 601. 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 'Jagdweaffe' 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 od 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 neodmyslitelné spojení s úspěchy Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyrobených „stoděvitek“ ve více než 25 verzích a variantách.

K prvnímu bojovému nasazení tři zkušební kusy Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriesové 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 protivníkem 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 předání 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 množstevní převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Váterlandu, 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 předávné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británii. Tato zdanlivá 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 Jagdwaffe 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 určení 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 bráničného svobodu 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 započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



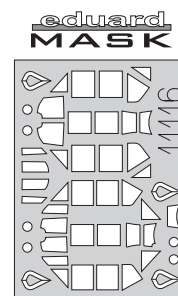
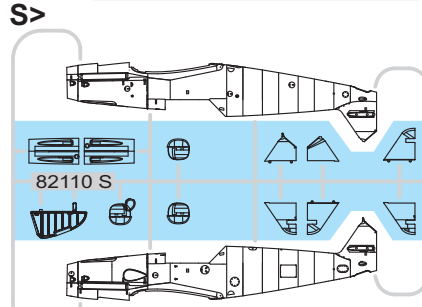
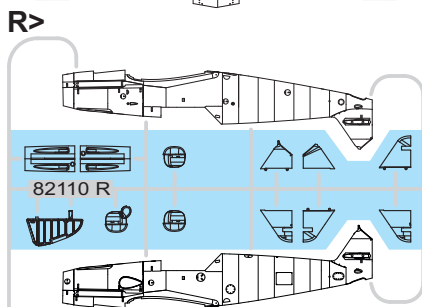
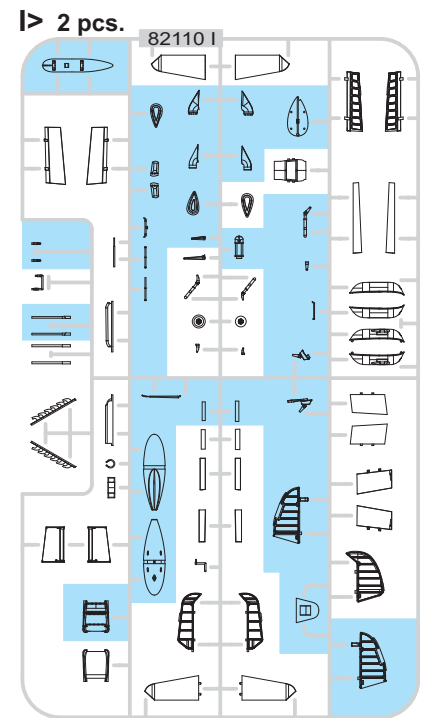
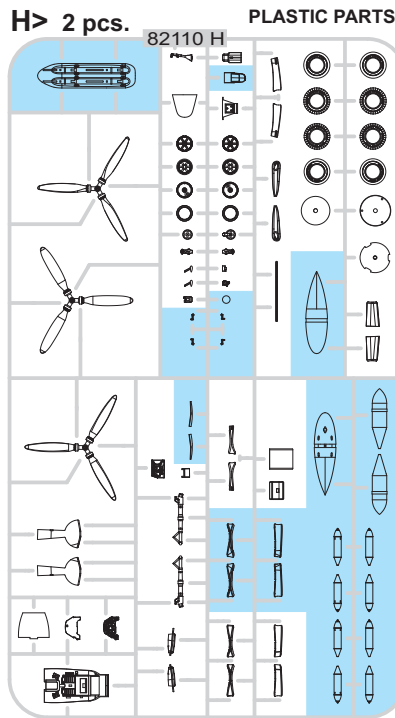
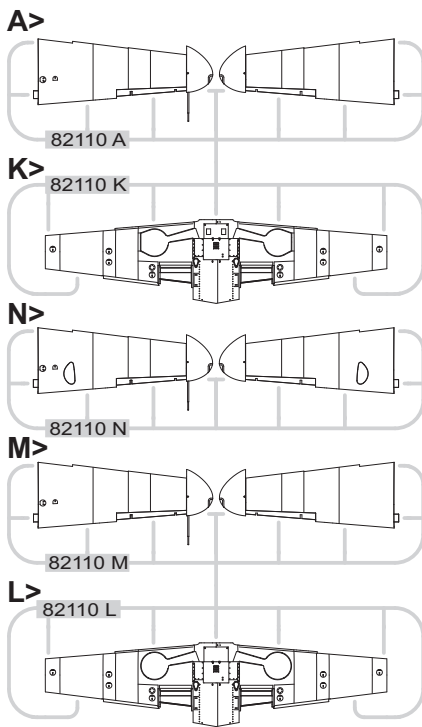
TEILE



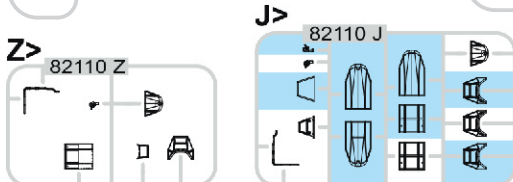
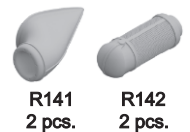
PIÈCES



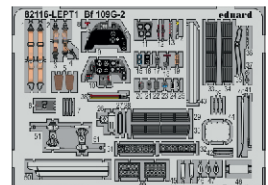
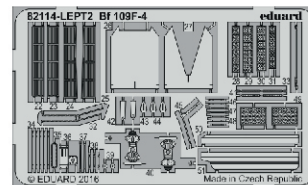
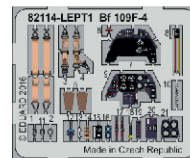
部品



eduard BRASSIN
RP - RESIN PARTS



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



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

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE



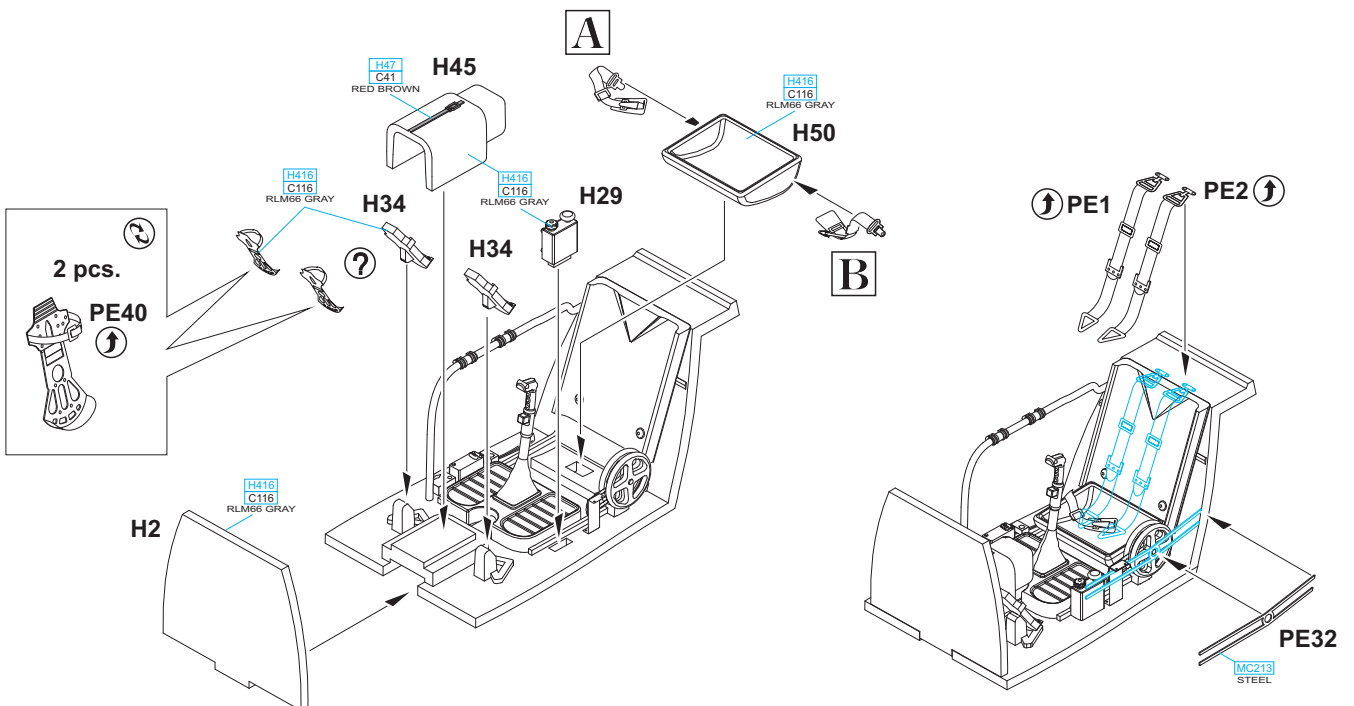
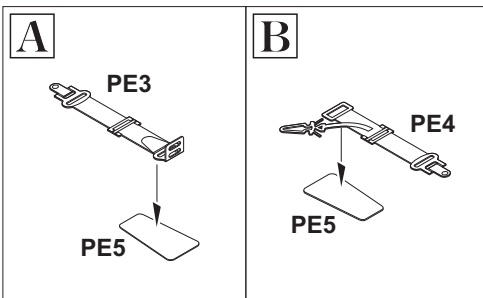
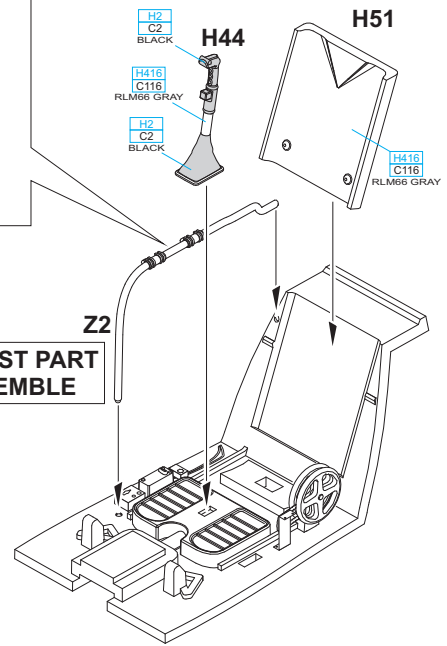
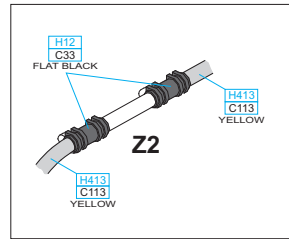
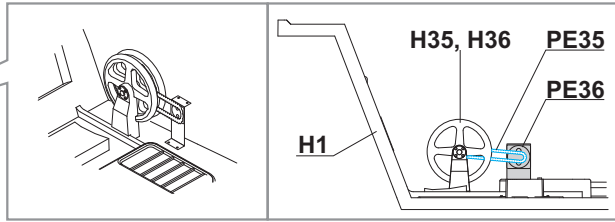
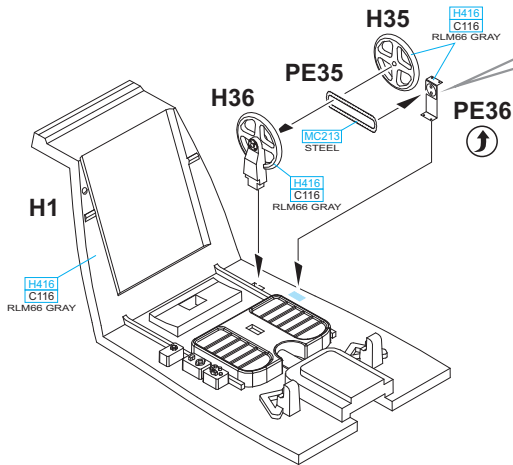
色

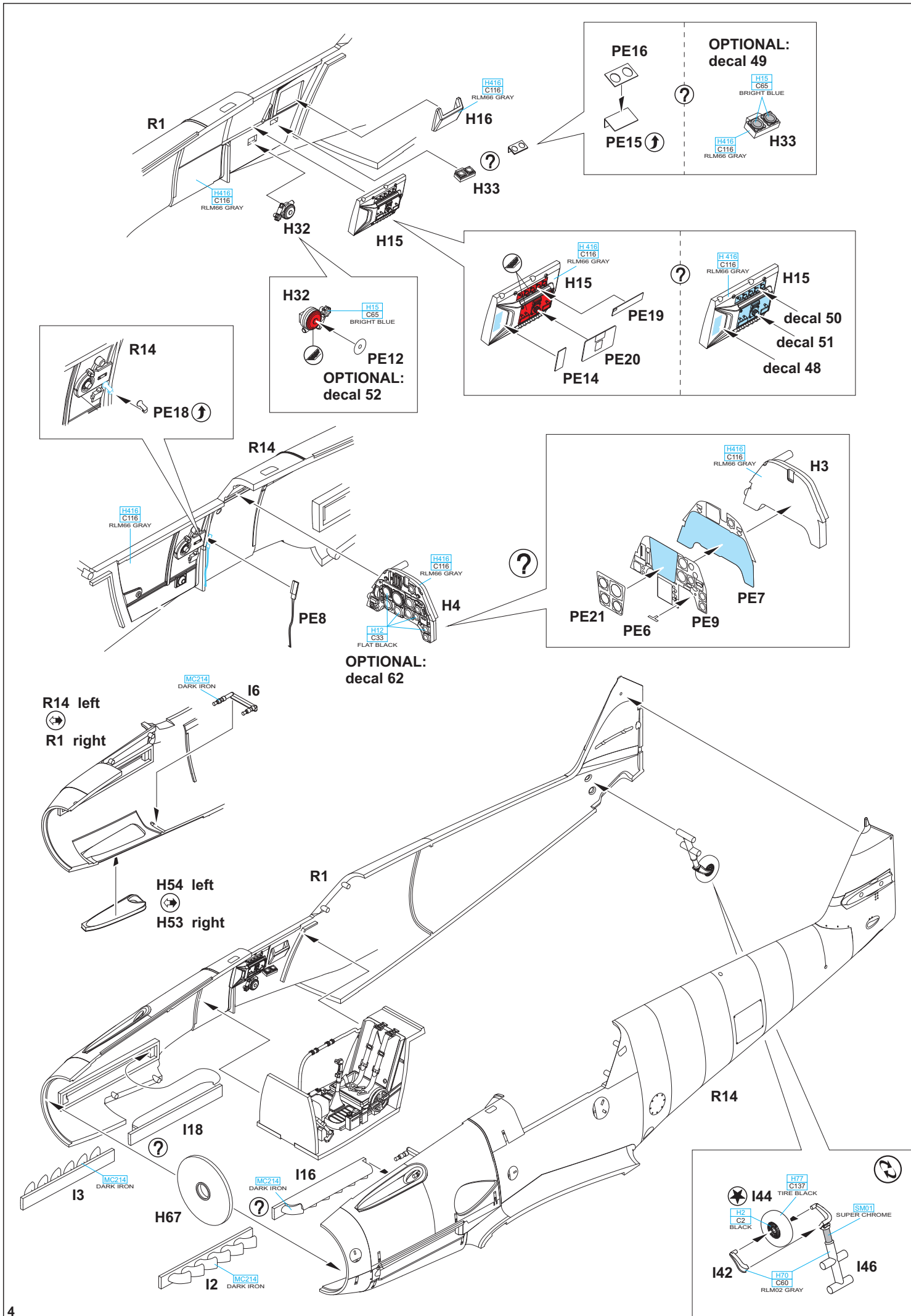
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H2	C2	BLACK	
H11	C62	WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H15	C65	BRIGHT BLUE	
H21	C69	OFF WHITE	
H47	C41	RED BROWN	
H85	C18	BLACK GREEN	RLM70
H86	C119	SANDY BROWN	RLM79
H68	C36	DARK GRAY	RLM74
H69	C37	GRAY	RLM75
H70	C60	GRAY	RLM02
H77	C137	TIRE BLACK	

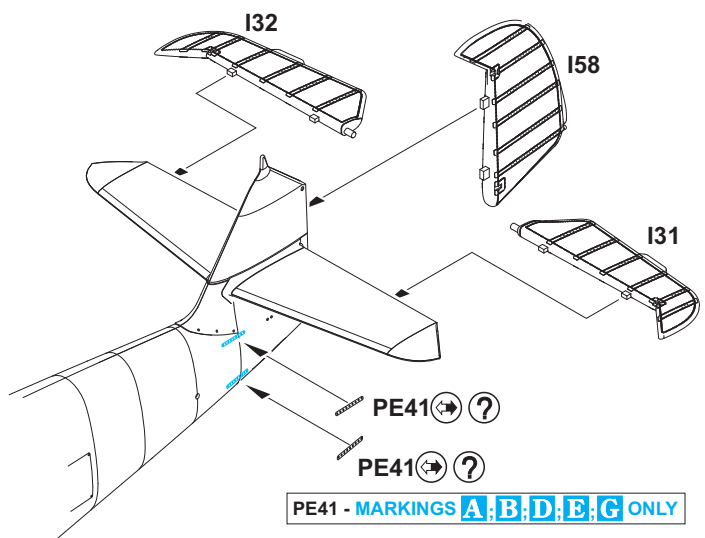
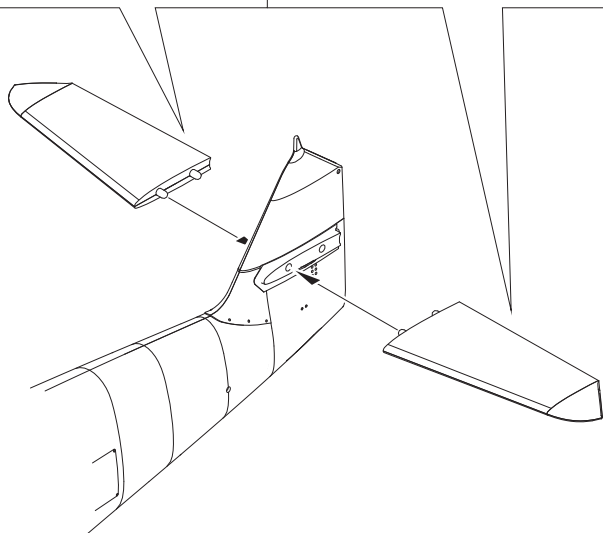
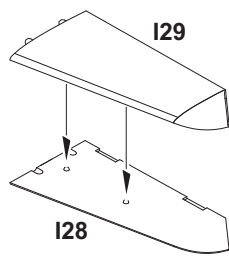
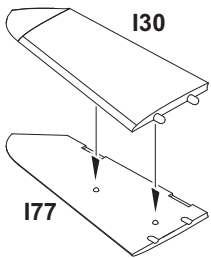
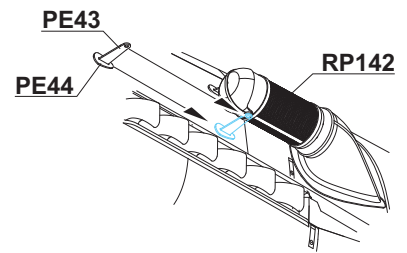
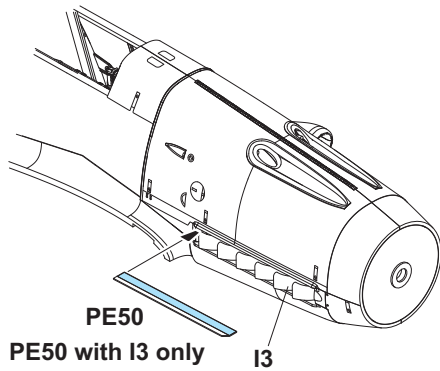
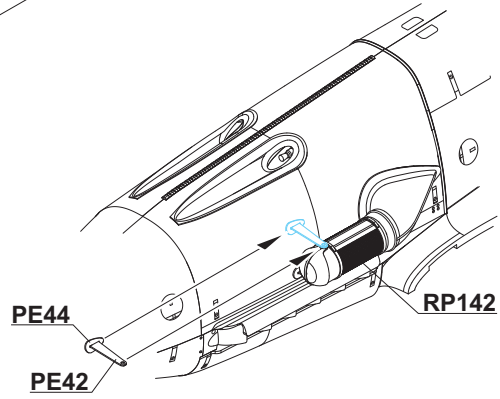
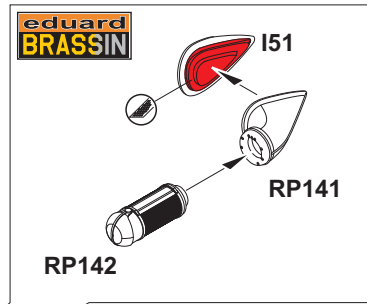
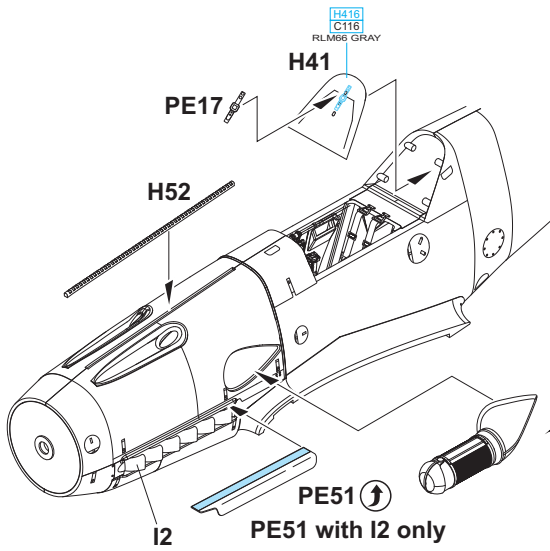
AQUEOUS			
Mr.COLOR			
H90	C47	CLEAR RED	
H94	C138	CLEAR GREEN	
H43	C113	YELLOW	RLM04
H44	C114	RED	RLM23
H46	C116	BLACK GRAY	RLM66
H47	C117	LIGHT BLUE	RLM76
H48	C118	LIGHT BLUE	RLM78
H420	C120	OLIVE GREEN	
Mr.METAL COLOR			
MC213		STAINLESS	
MC214		DARK IRON	
Mr.COLOR SUPER METALLIC			
SM01		SUPER CHROME	

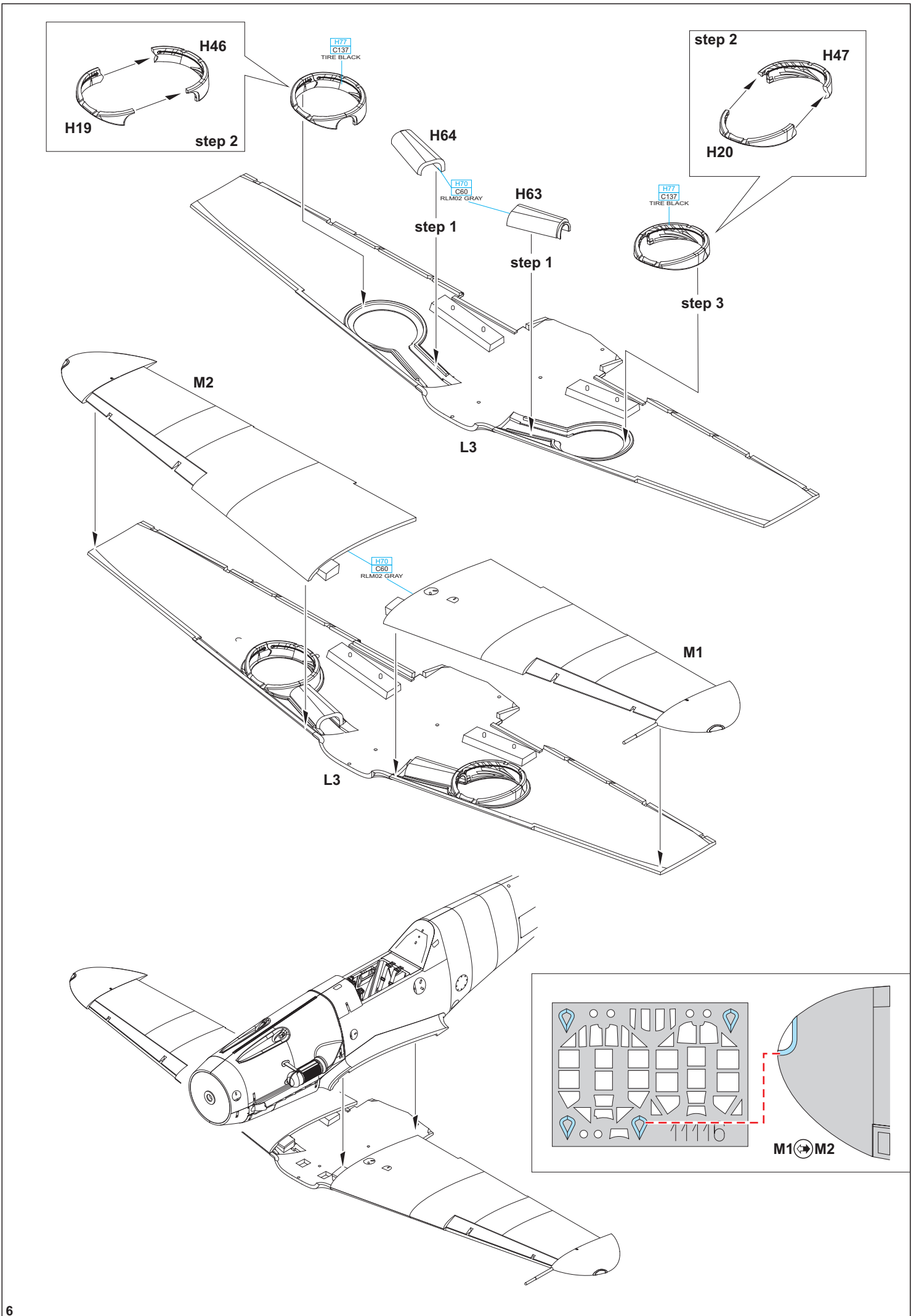
Bf 109F-4

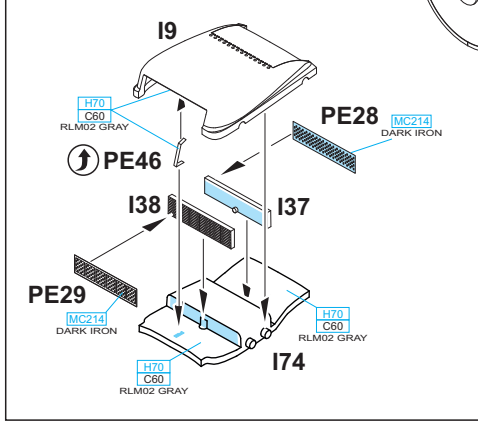
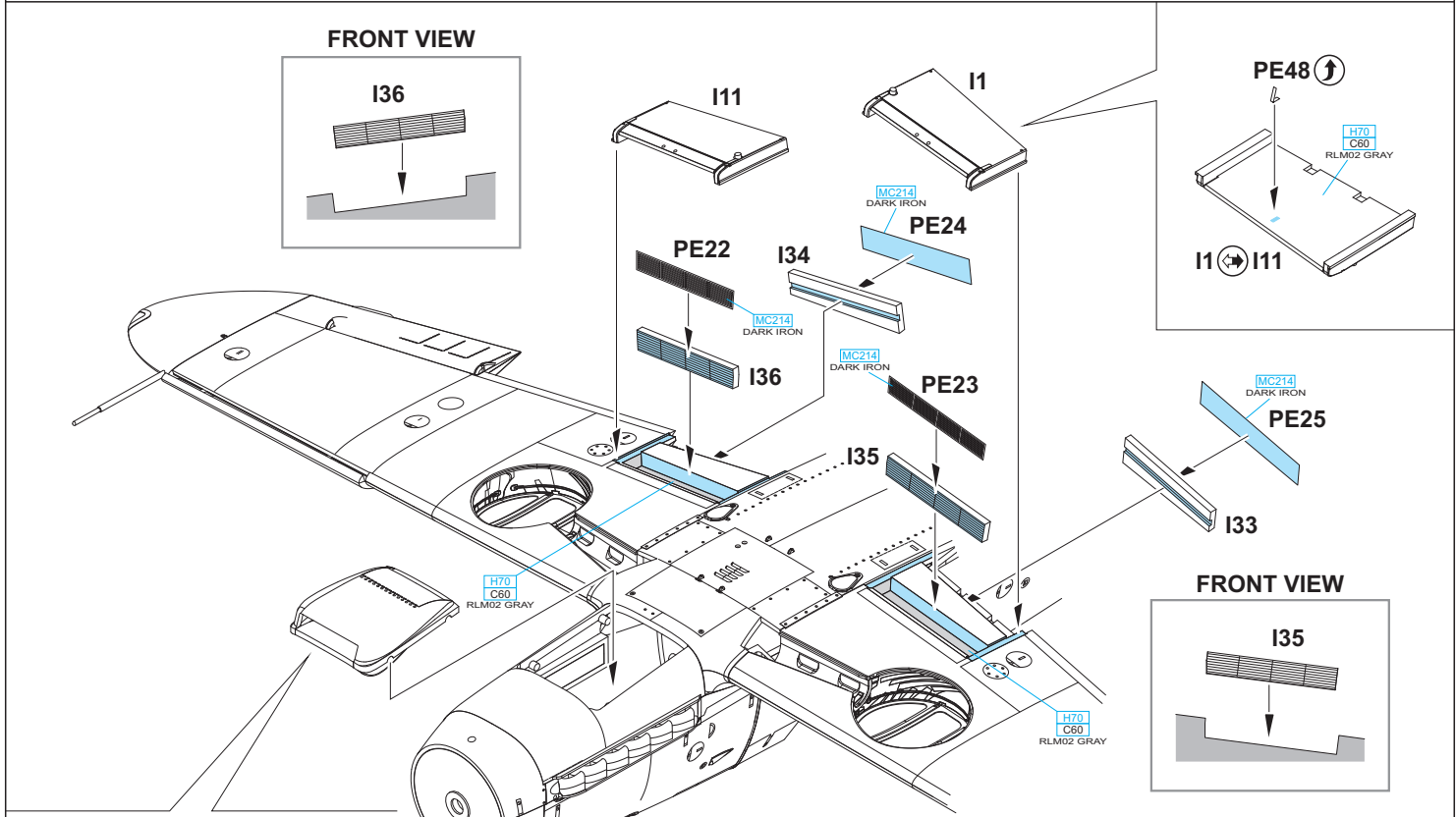
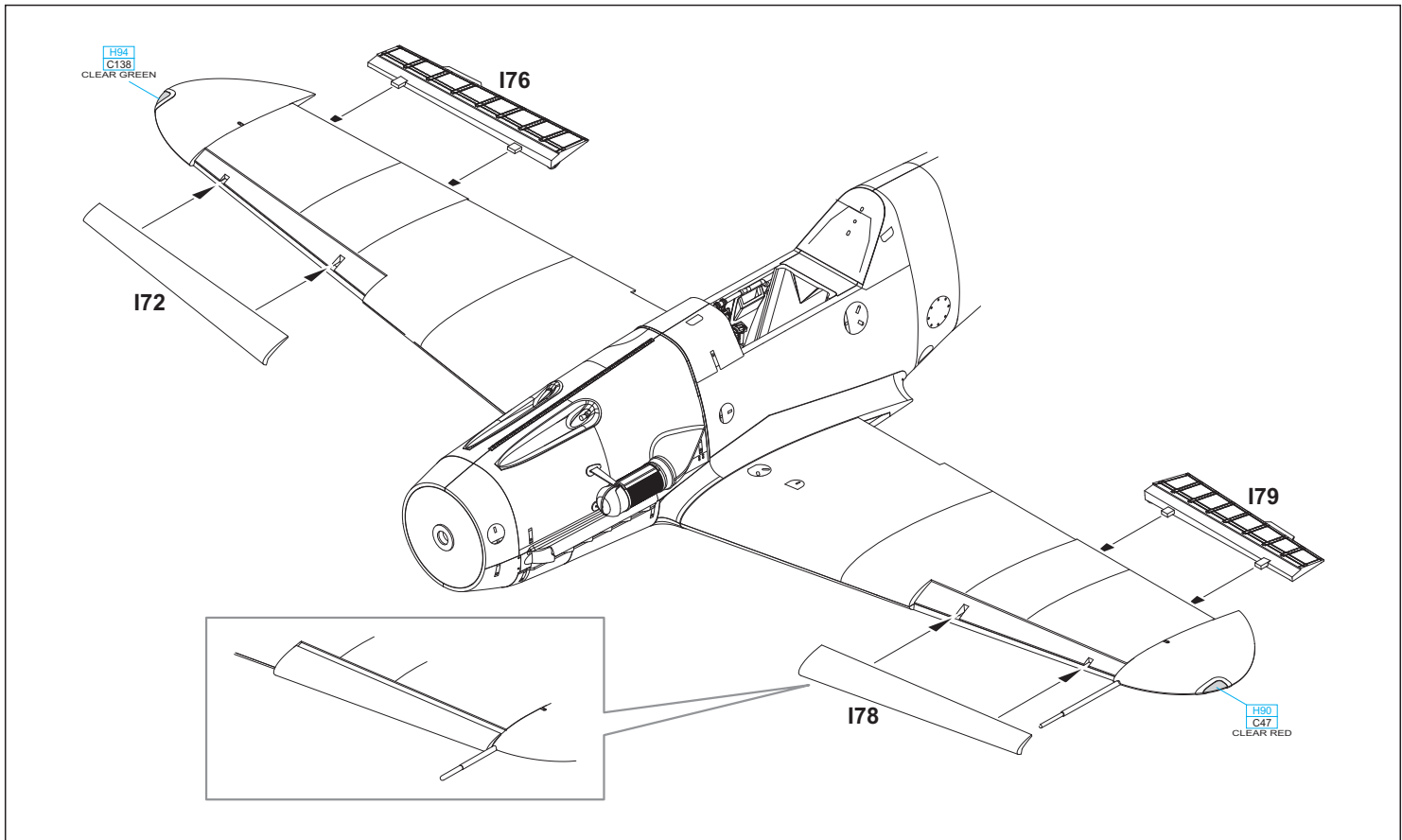
MARKINGS **A - G**

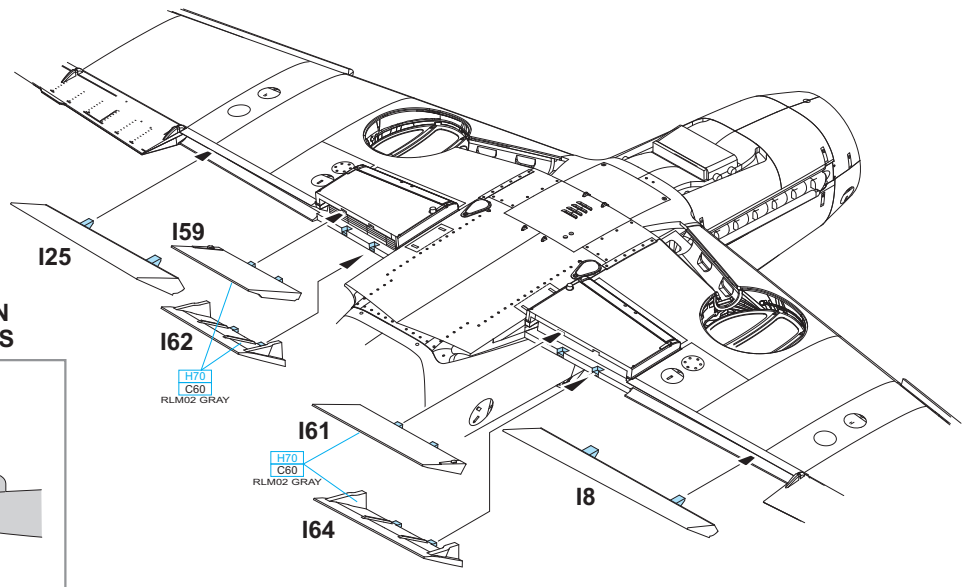




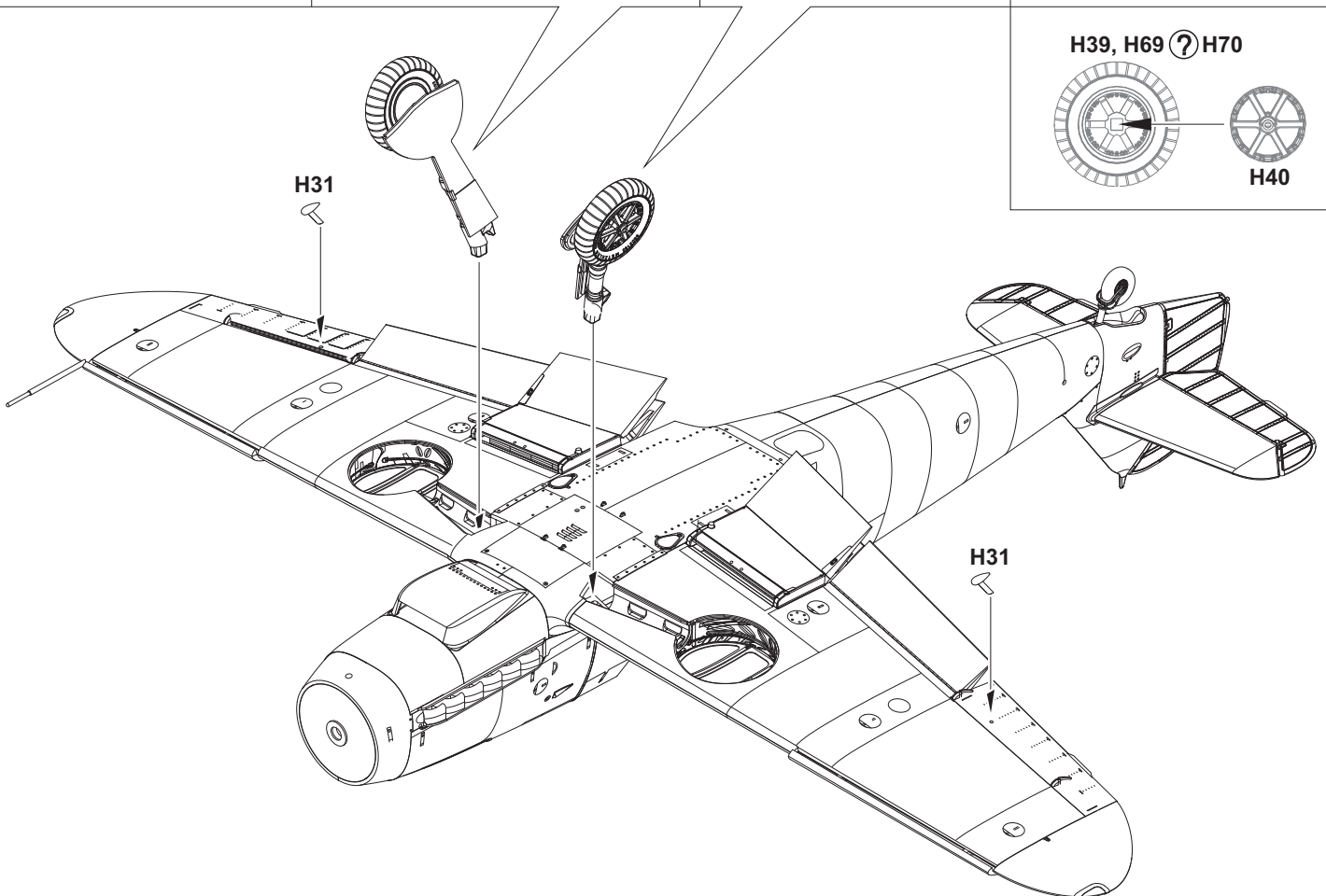
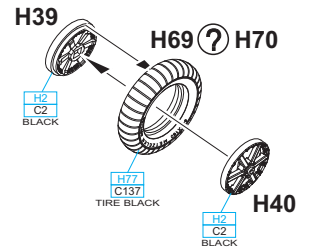
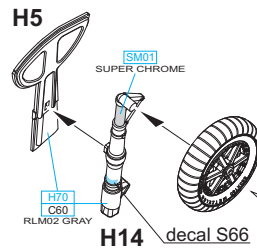
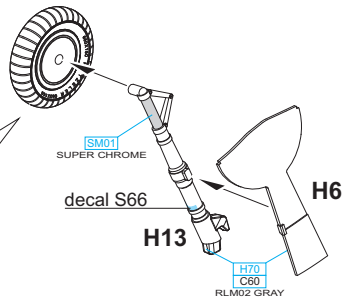
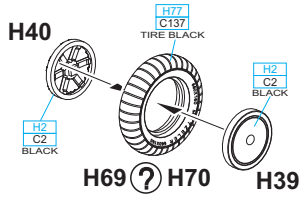
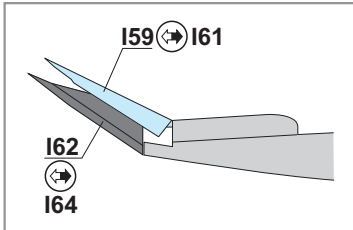


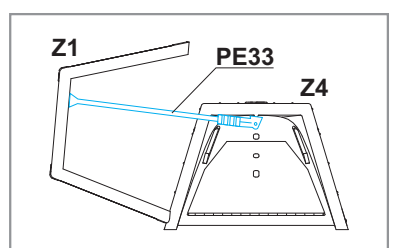
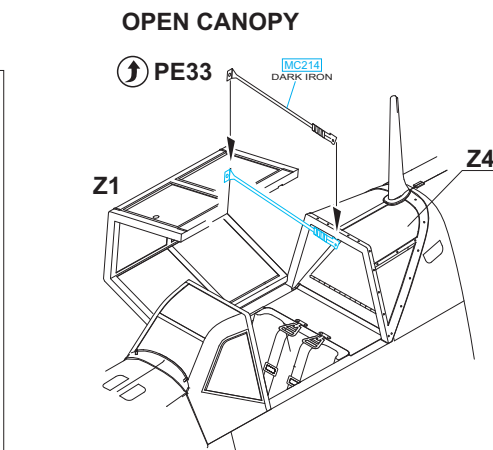
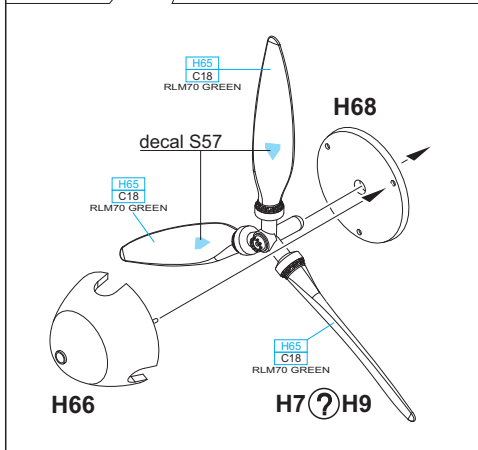
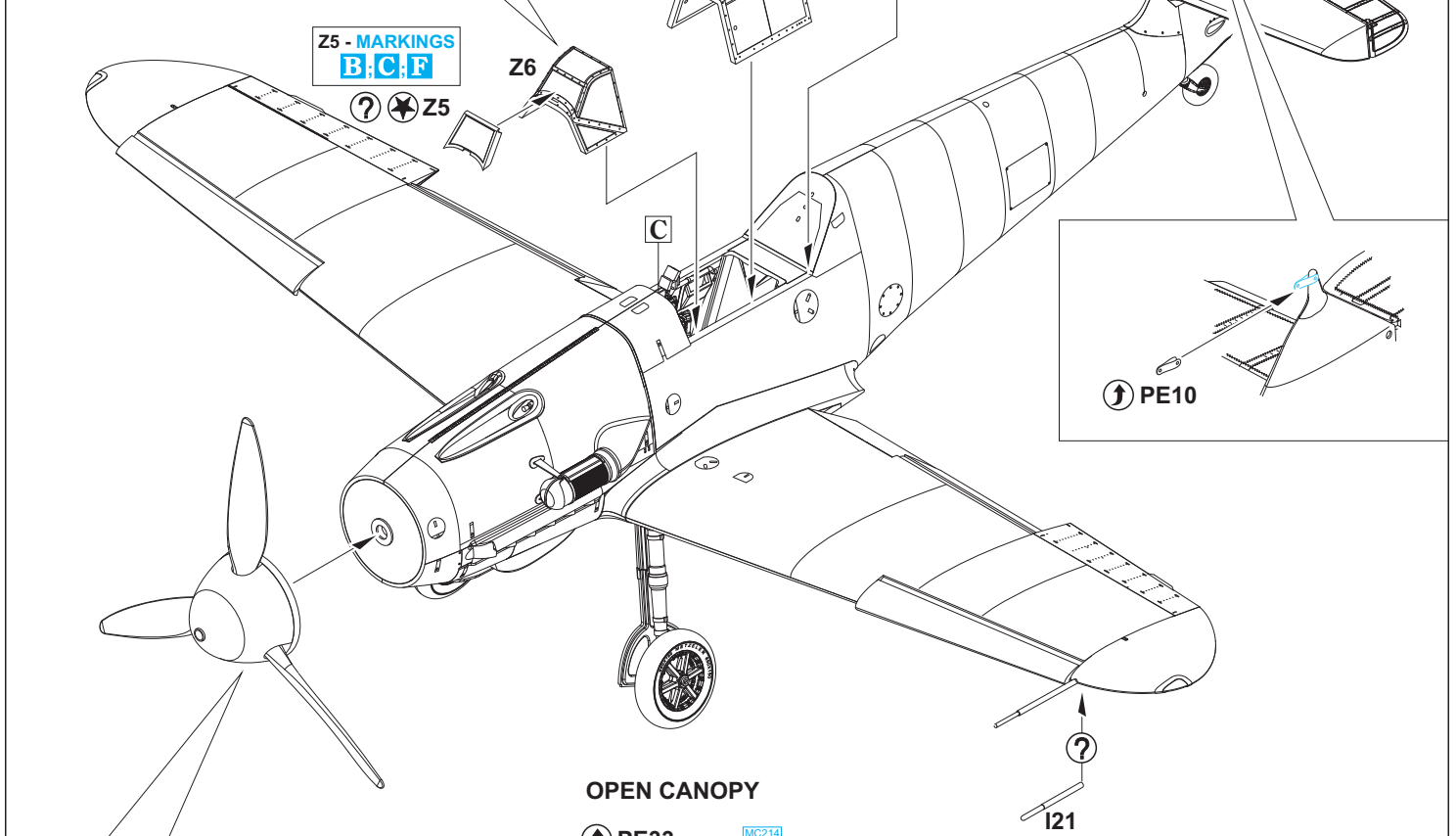
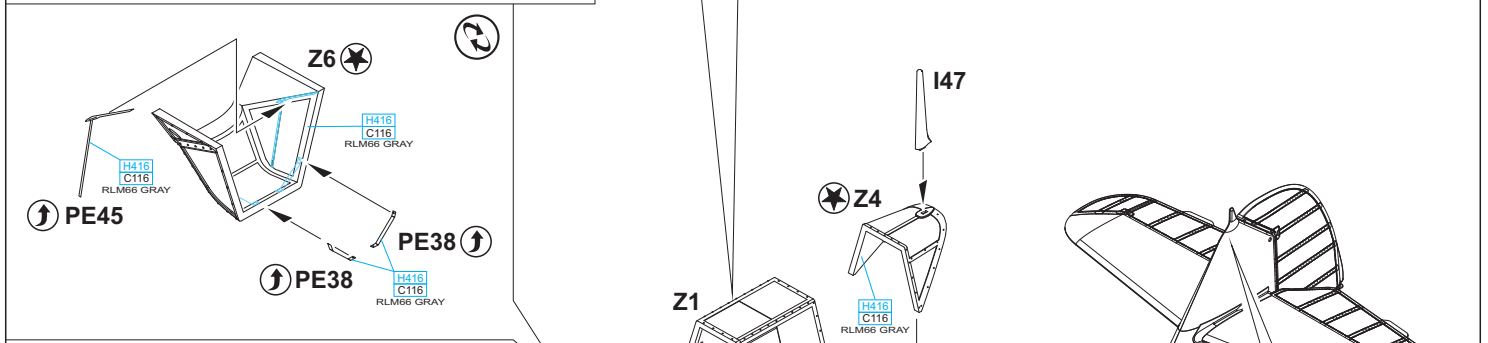
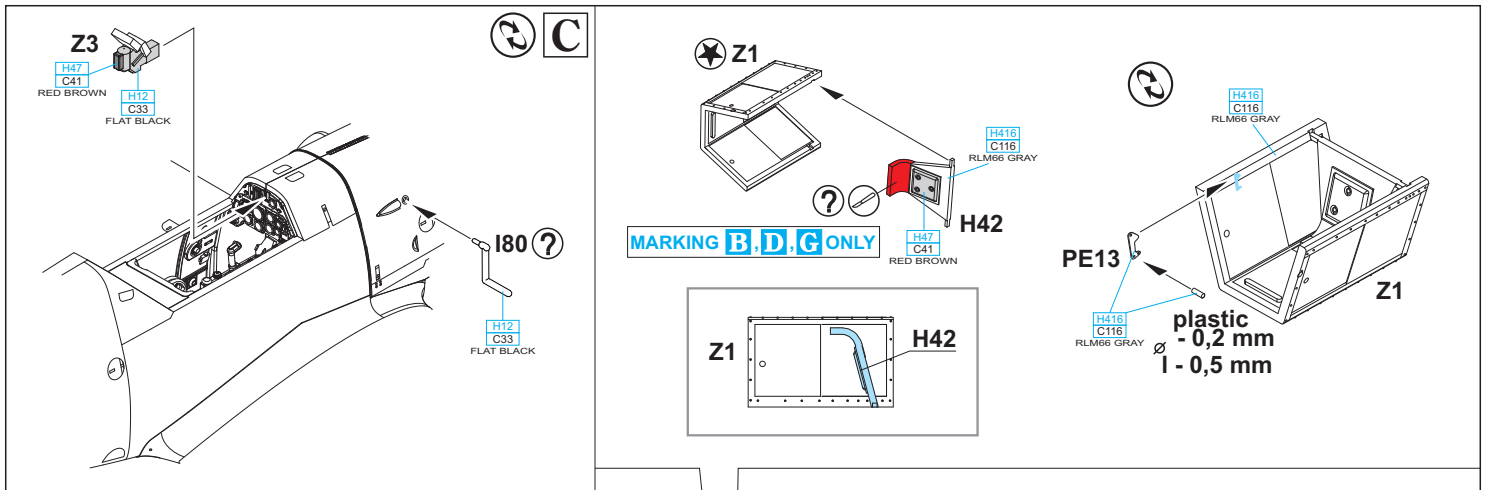


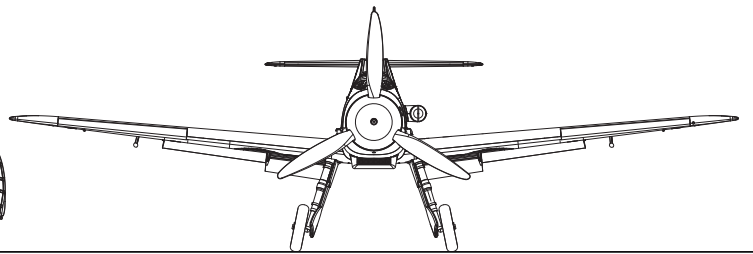
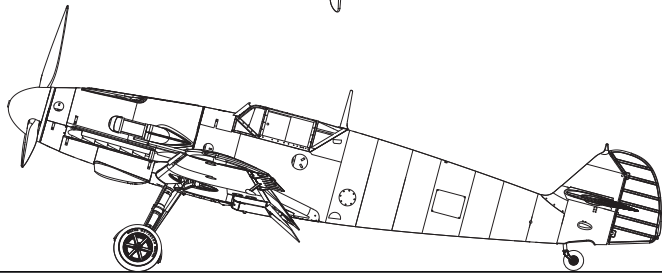
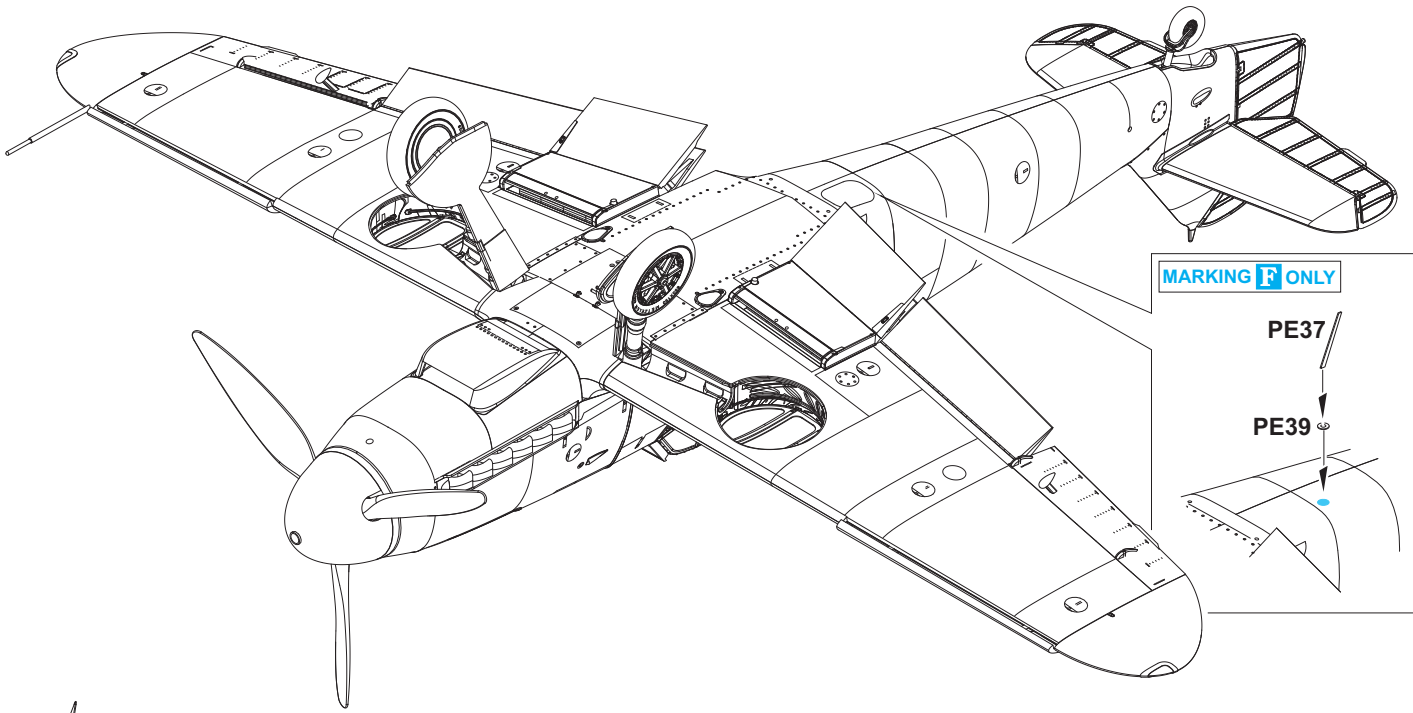




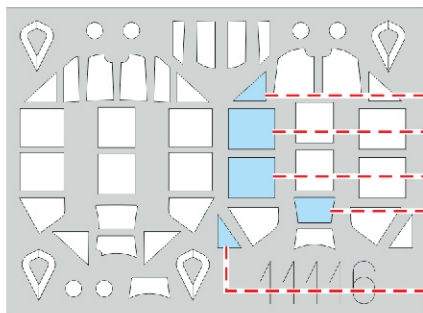
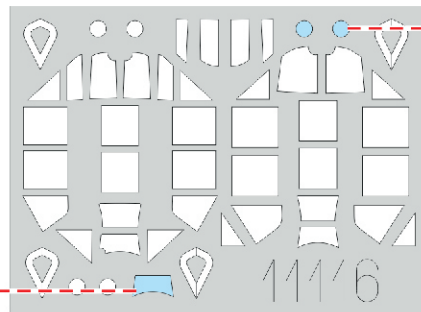
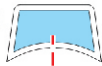
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



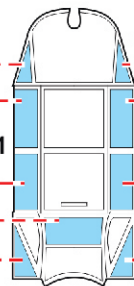




Z5

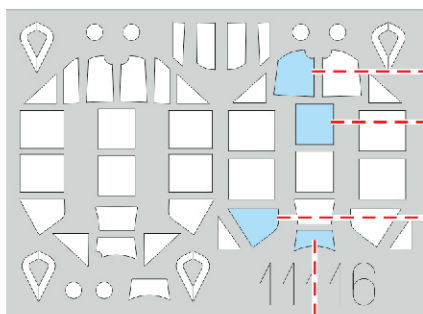
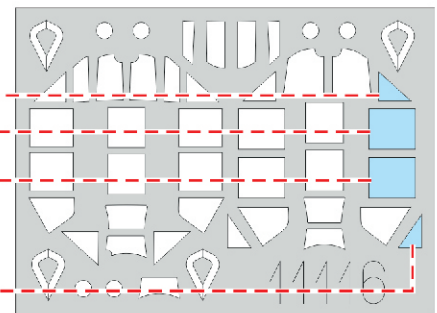


Z1

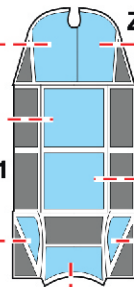


Z4

Z6

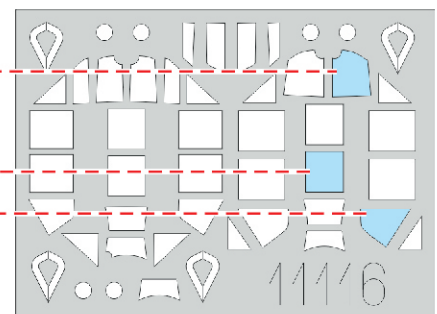


Z1



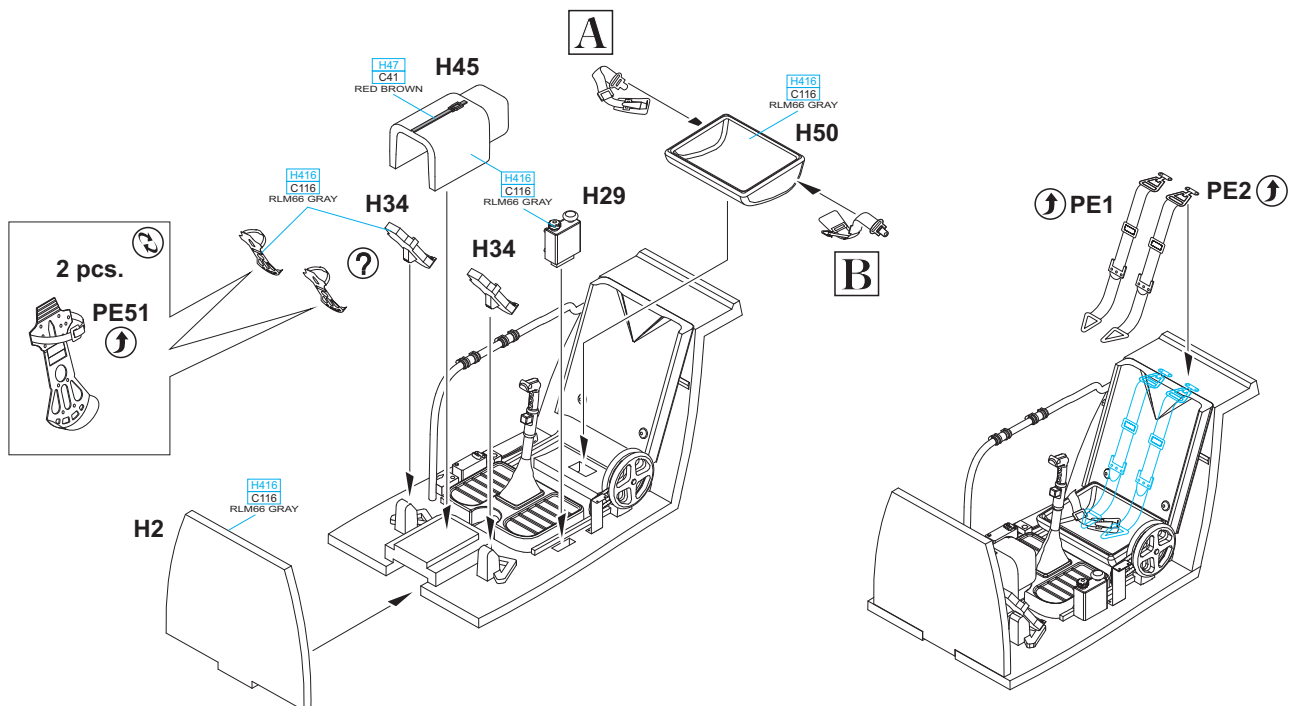
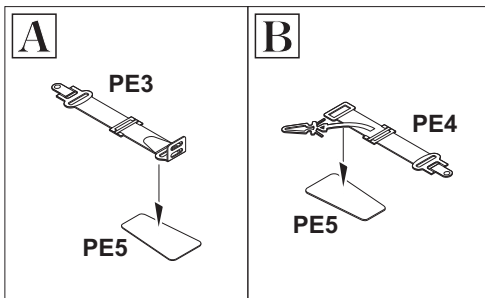
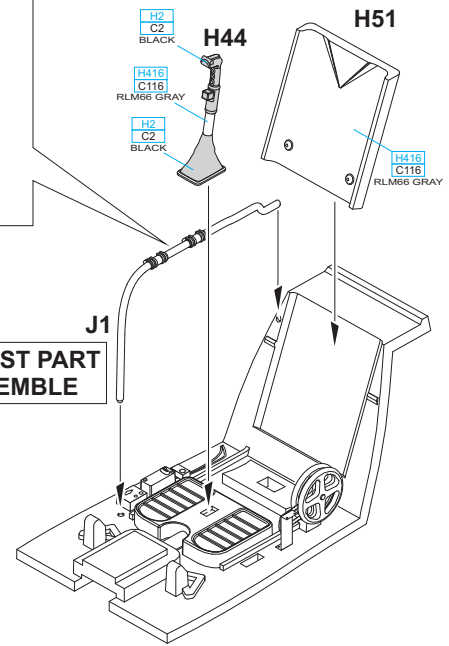
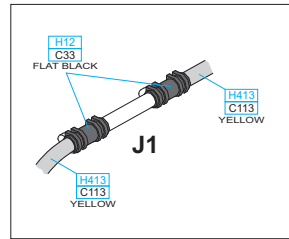
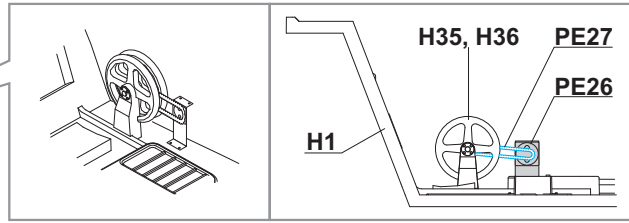
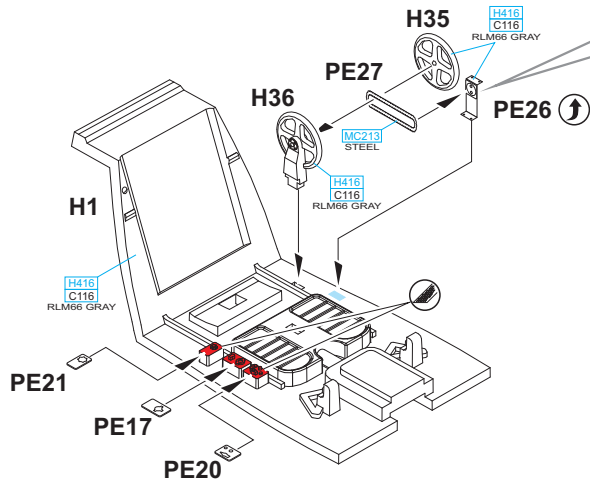
Z4

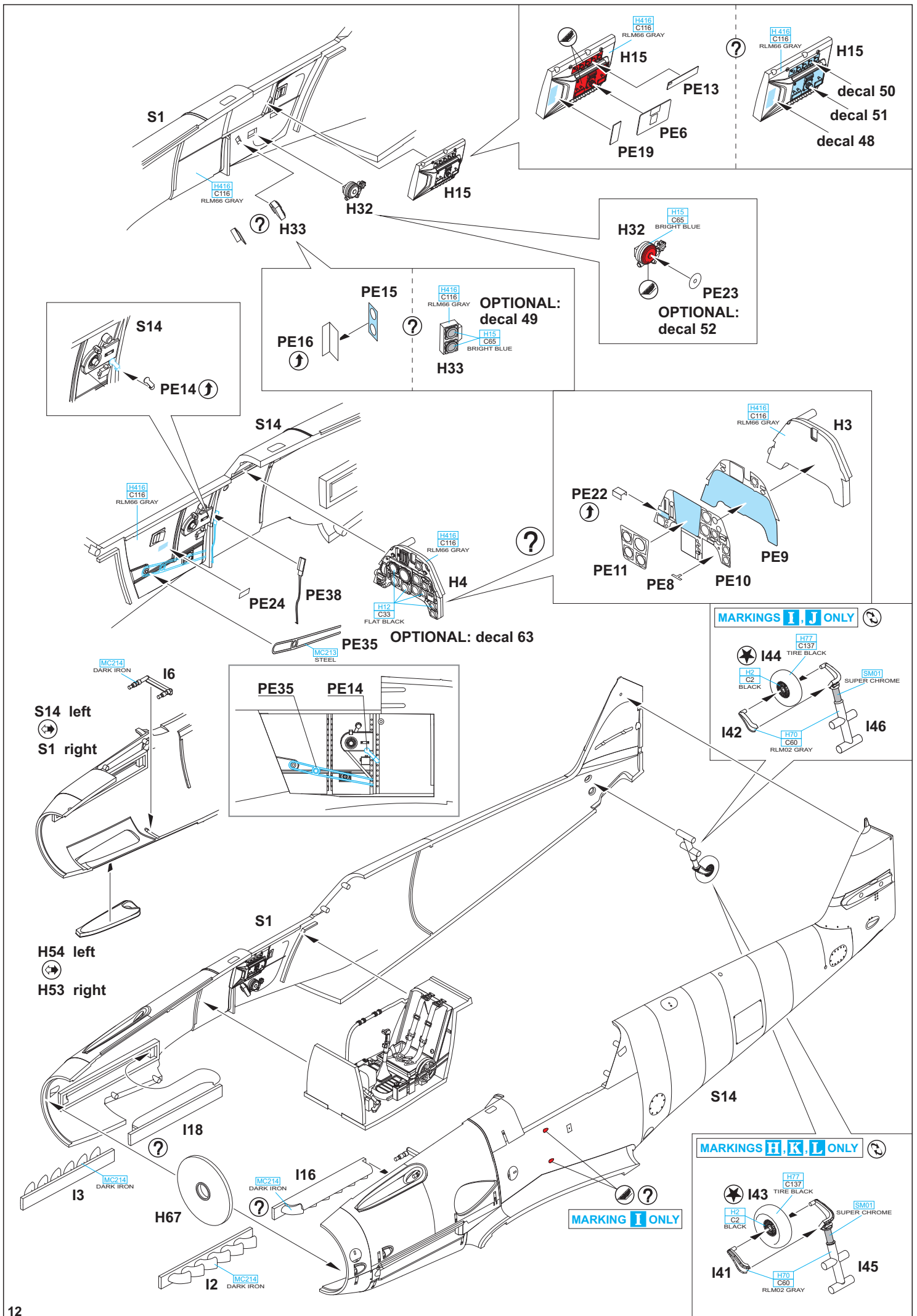
Z6

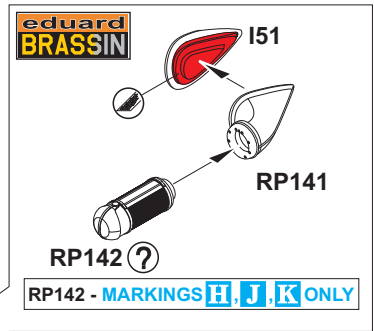
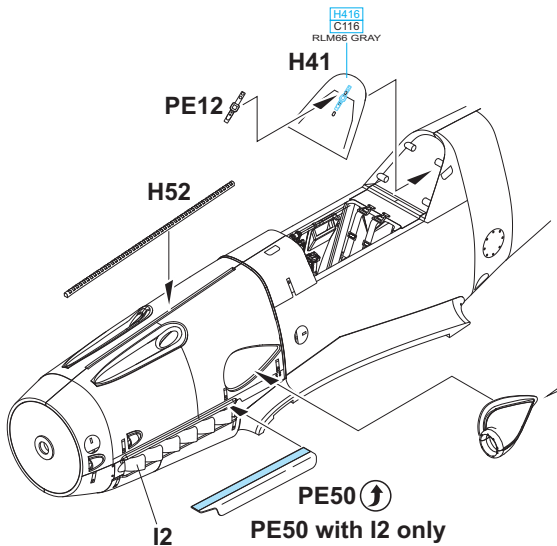


Bf 109G-2

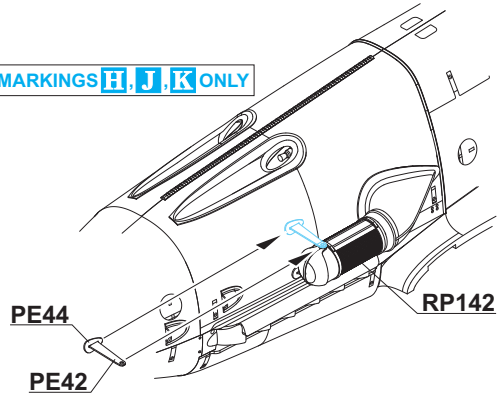
MARKINGS **H-L**



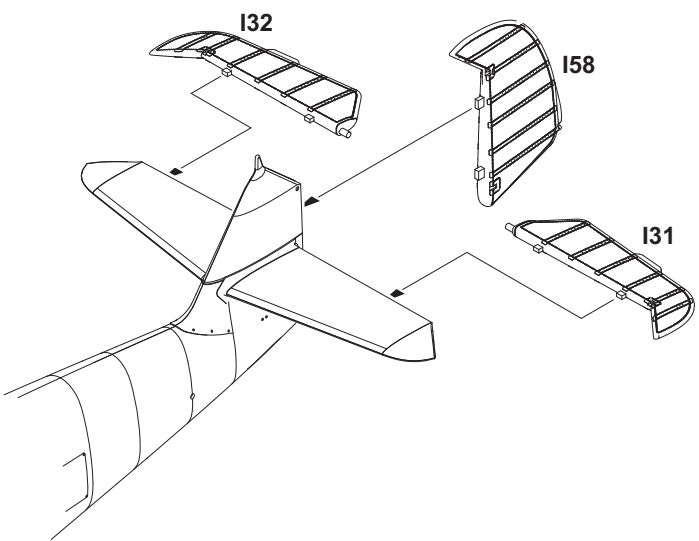
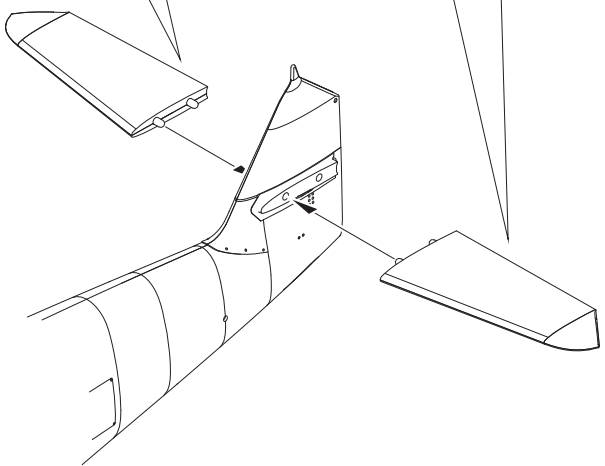
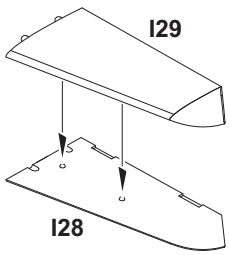
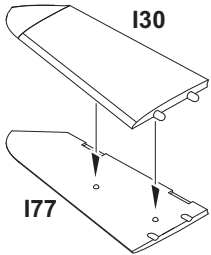
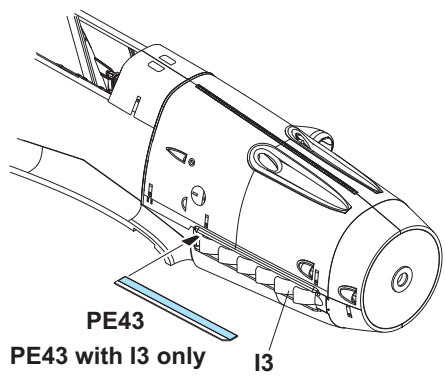
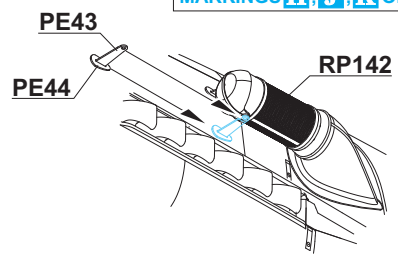


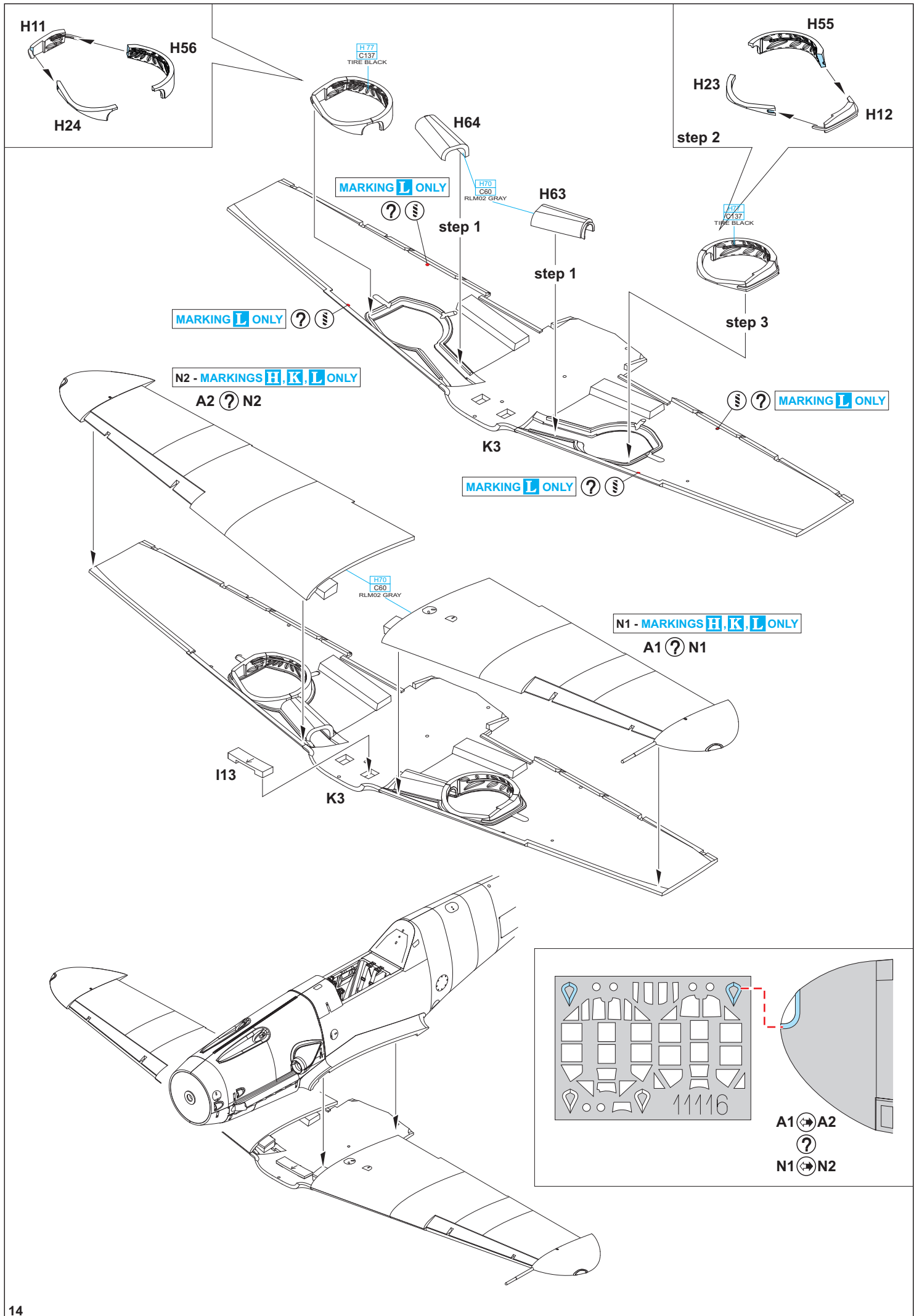


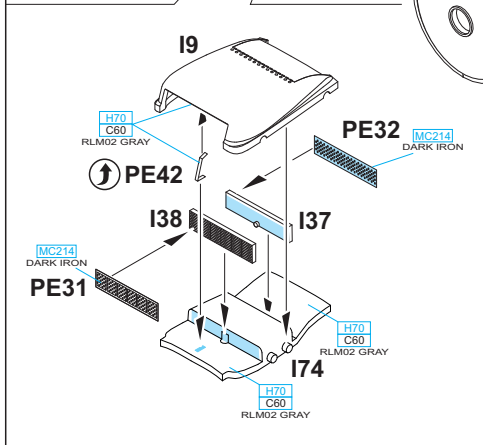
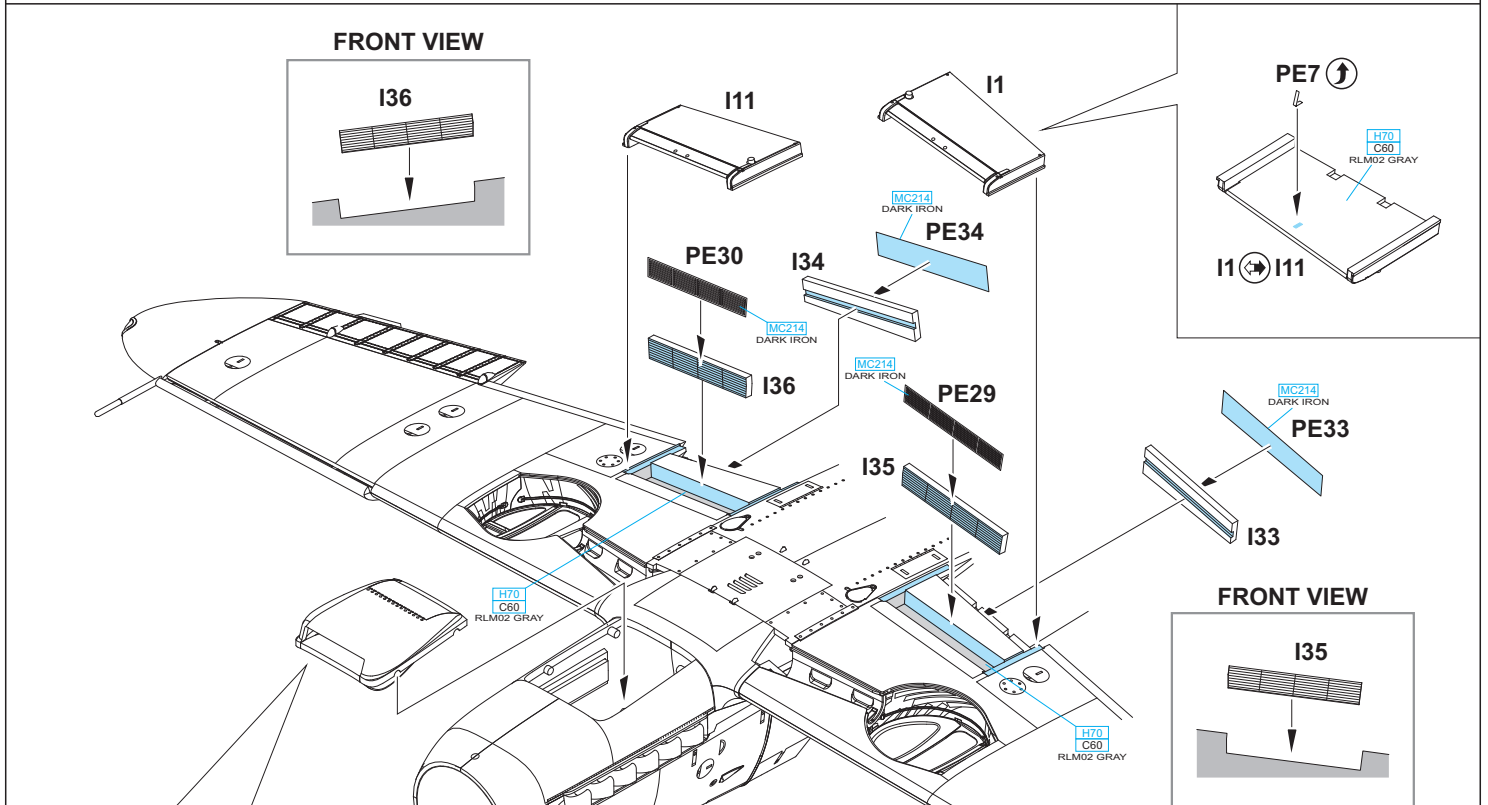
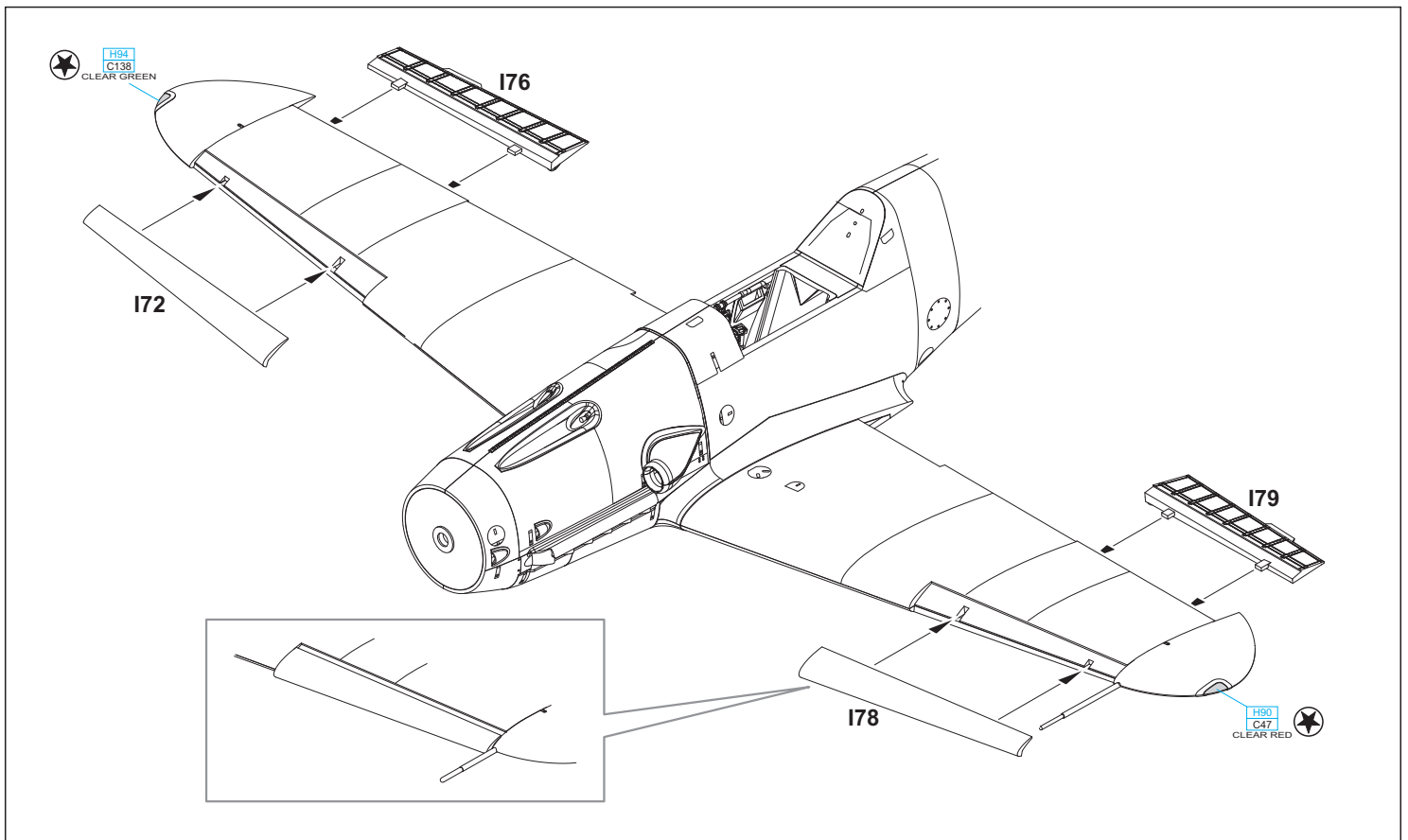
MARKINGS H, J, K ONLY

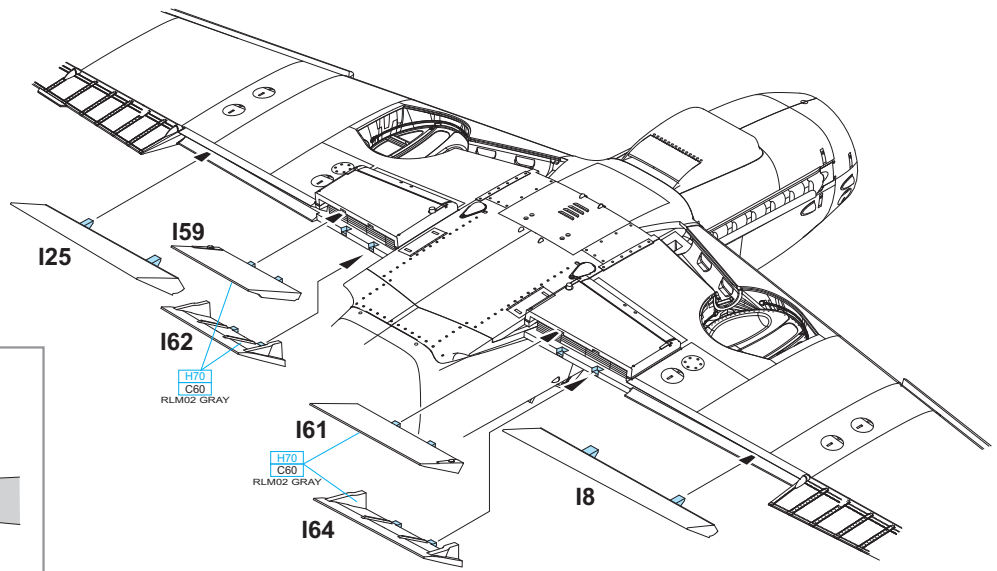


MARKINGS H, J, K ONLY

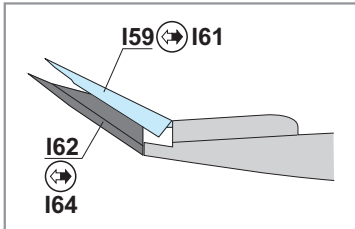




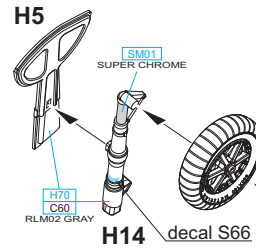
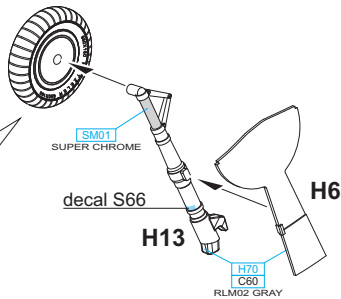
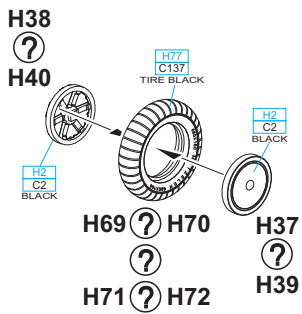




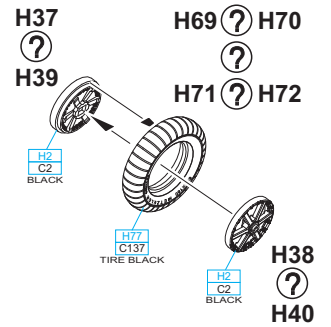
CORRECT POSITION OF RADIATOR FLAPS



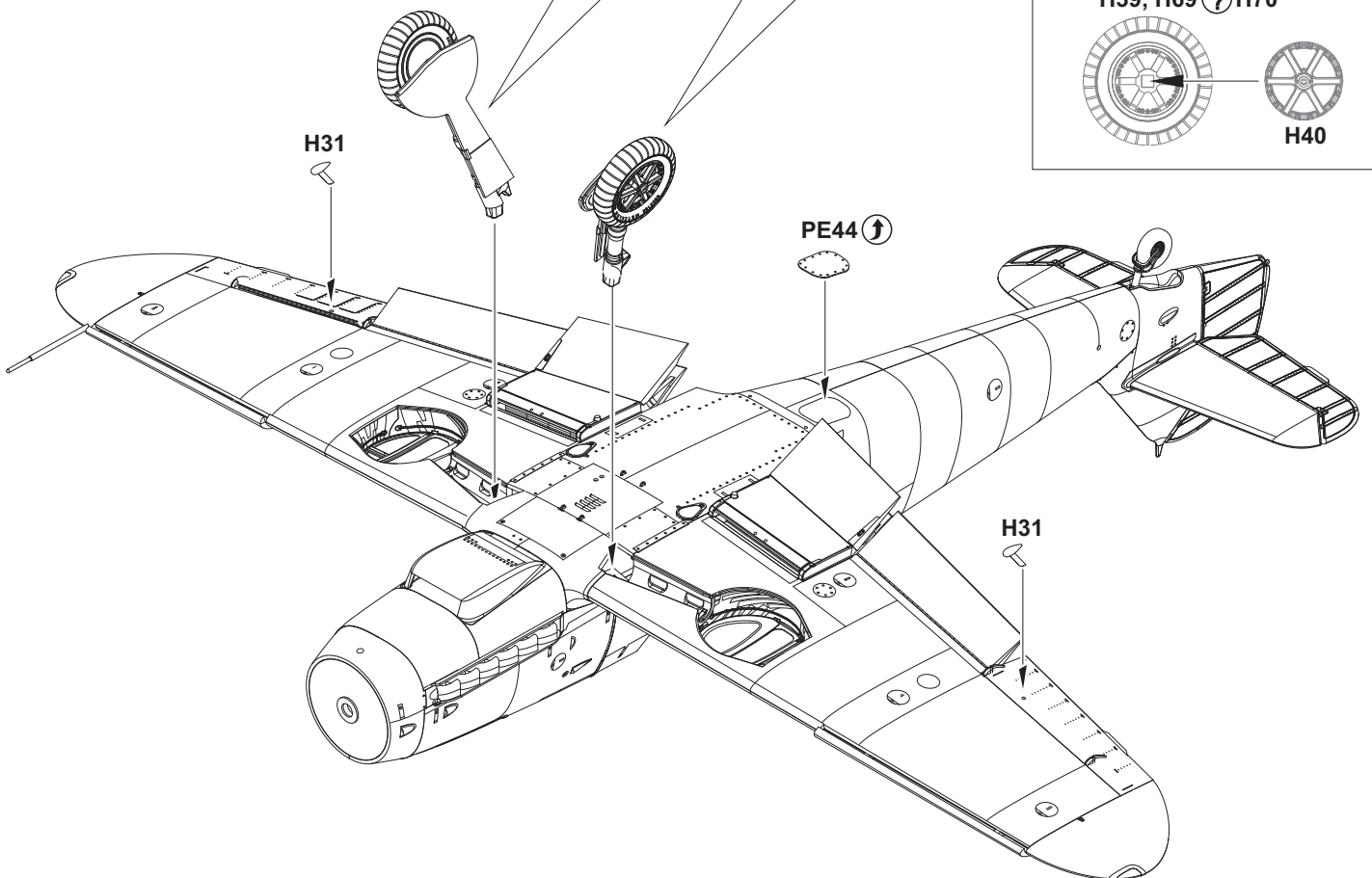
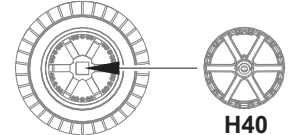
H37, H38, H71 ? H72 -
MARKINGS **H, K, L** ONLY

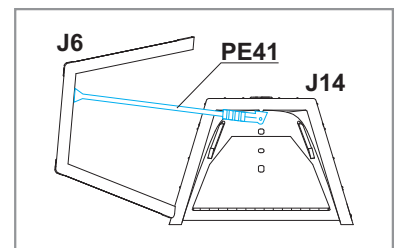
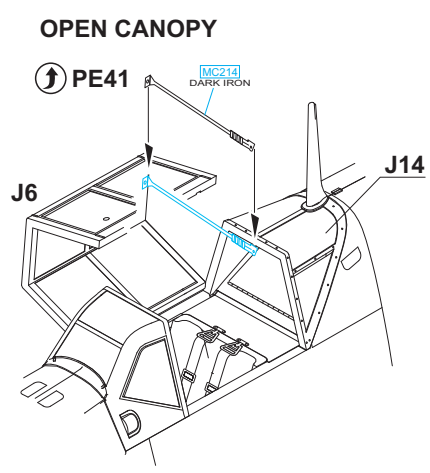
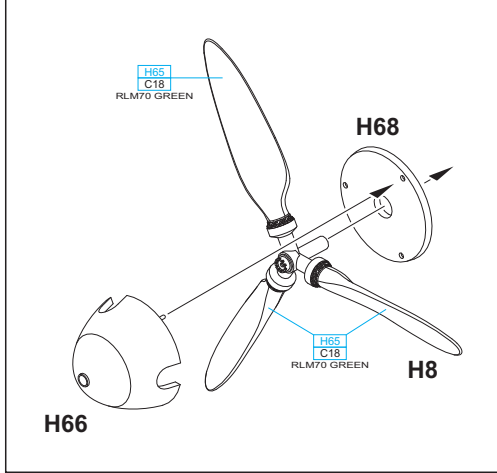
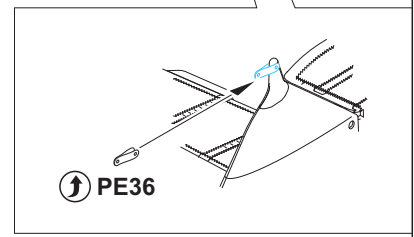
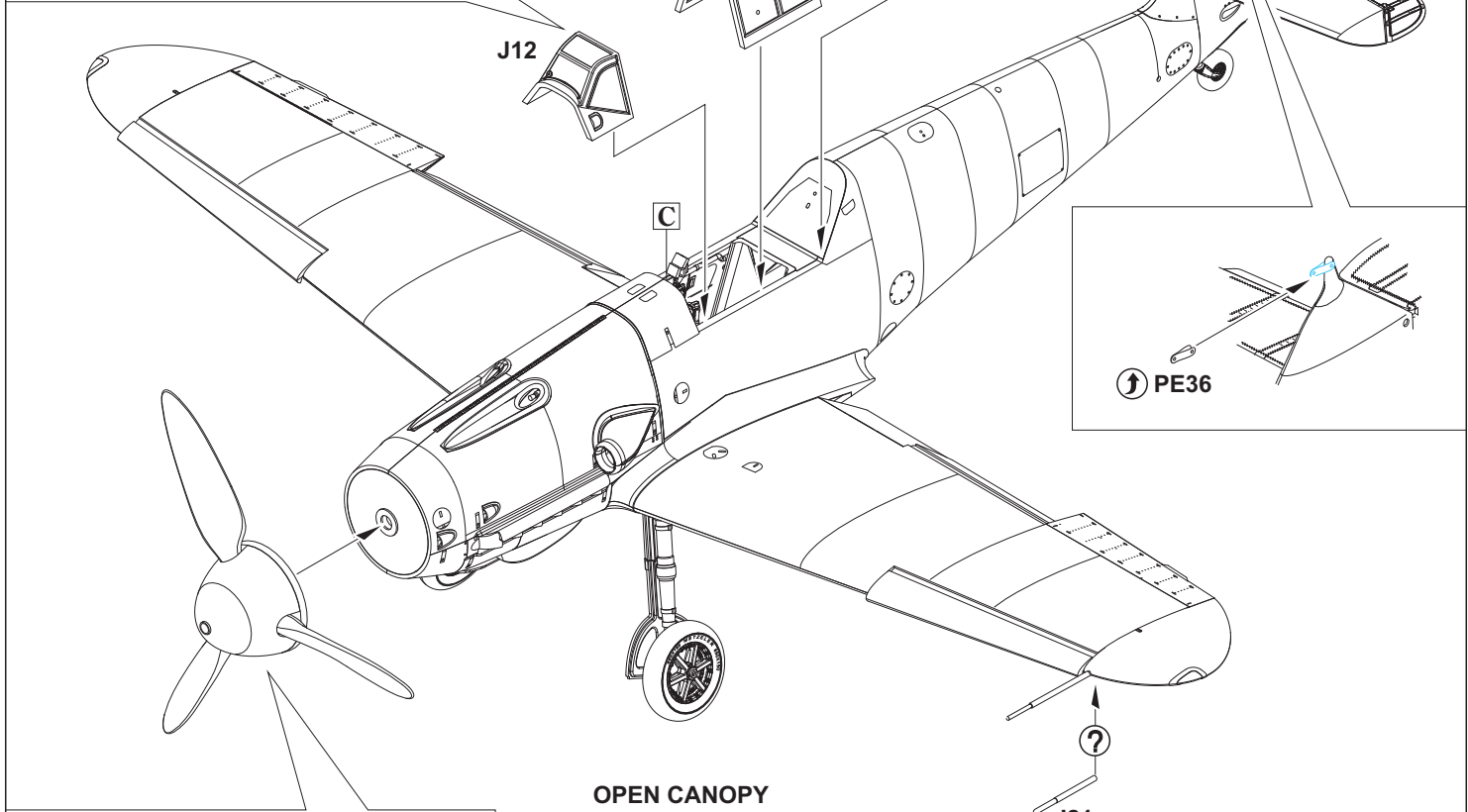
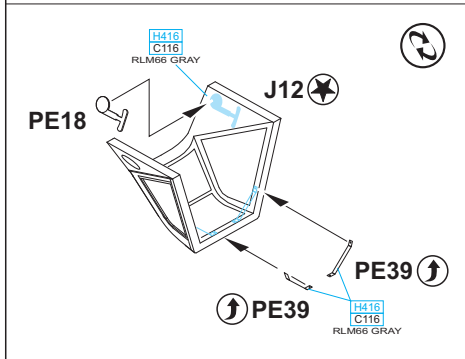
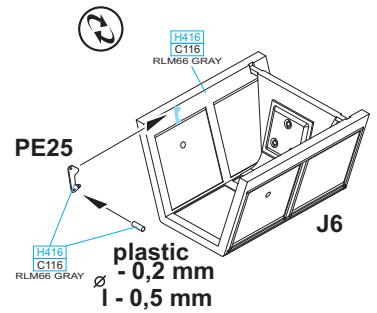
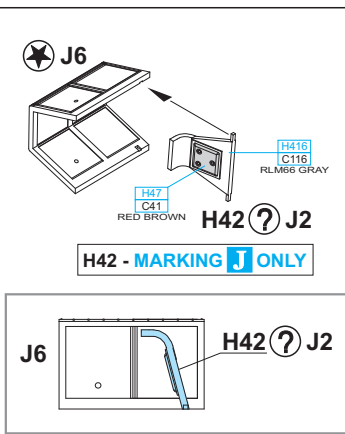
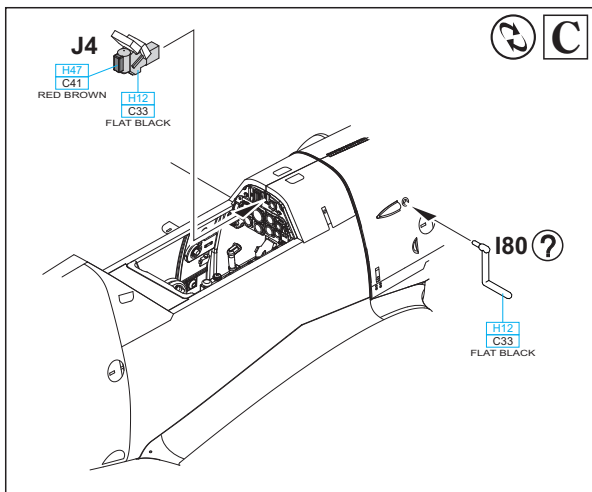


H37, H38, H71 ? H72 -
MARKINGS **H, K, L** ONLY



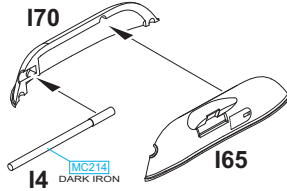
H39, H69 ? H70



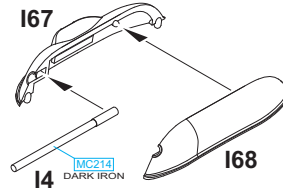


MARKING **L** ONLY

I70



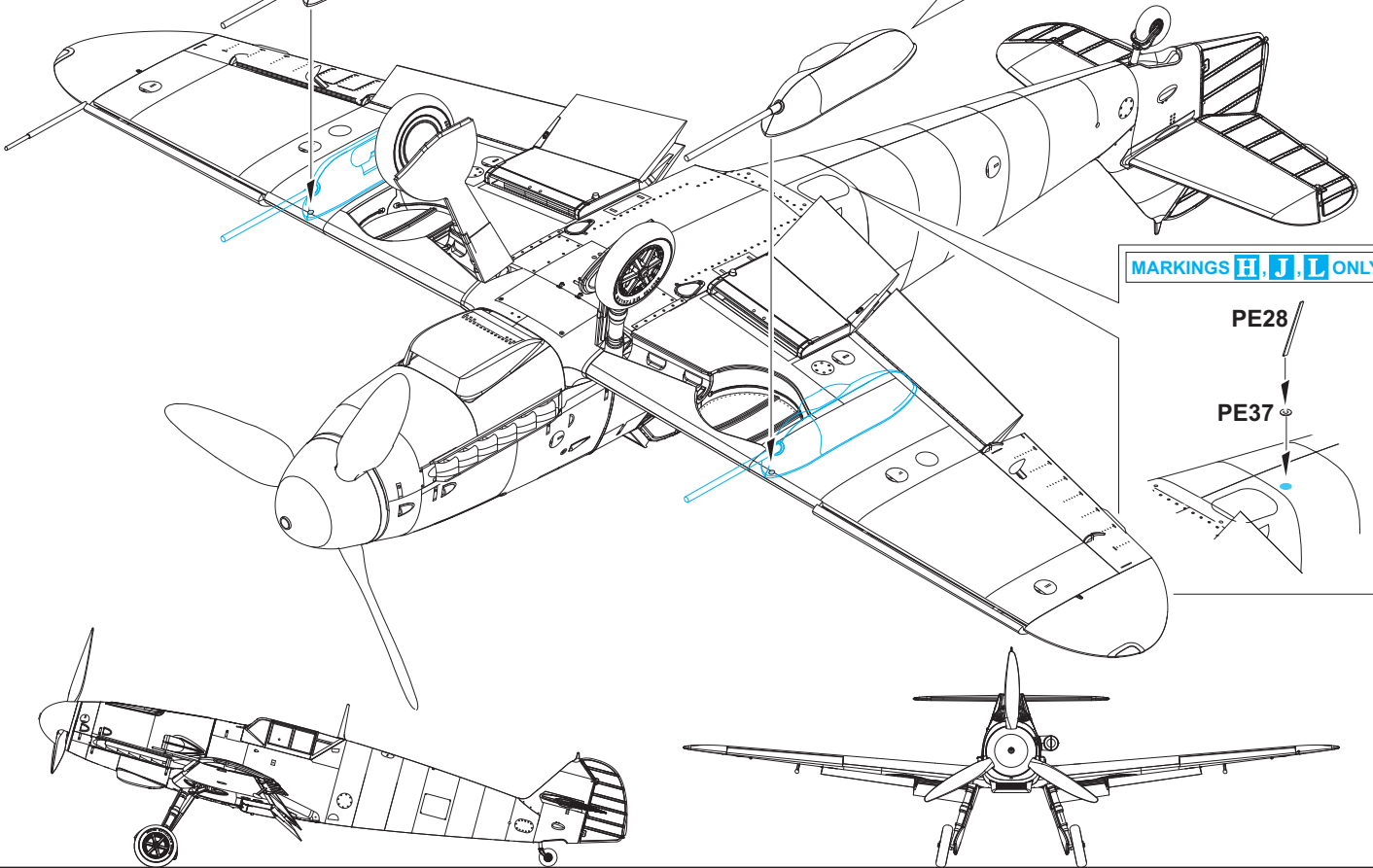
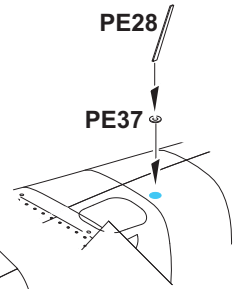
I67



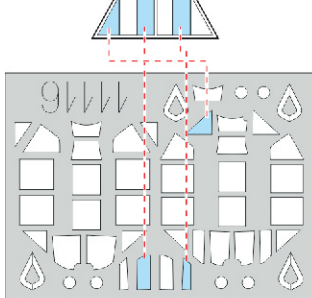
MARKINGS **H, J, L** ONLY

PE28

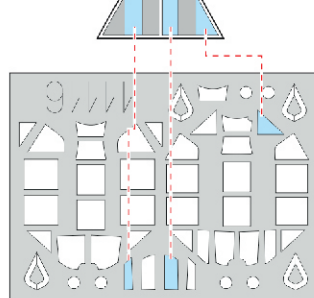
PE37



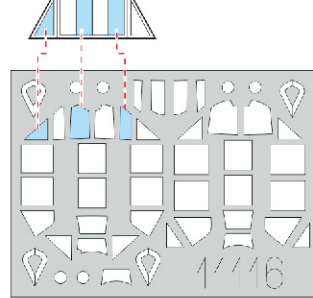
inner side
J14



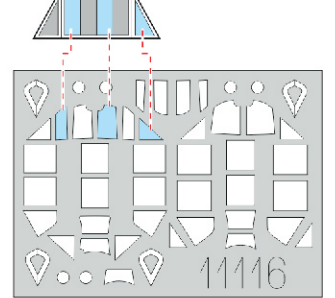
inner side
J14



outer side
J14



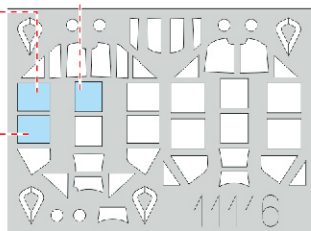
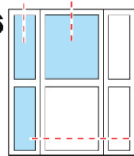
outer side
J14



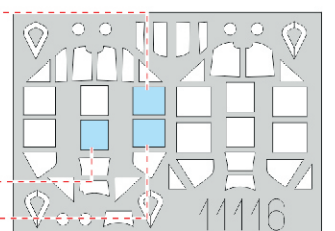
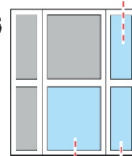
I43



J6



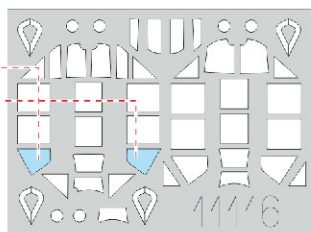
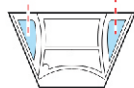
J6



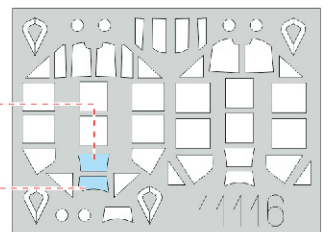
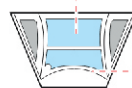
I44



J12

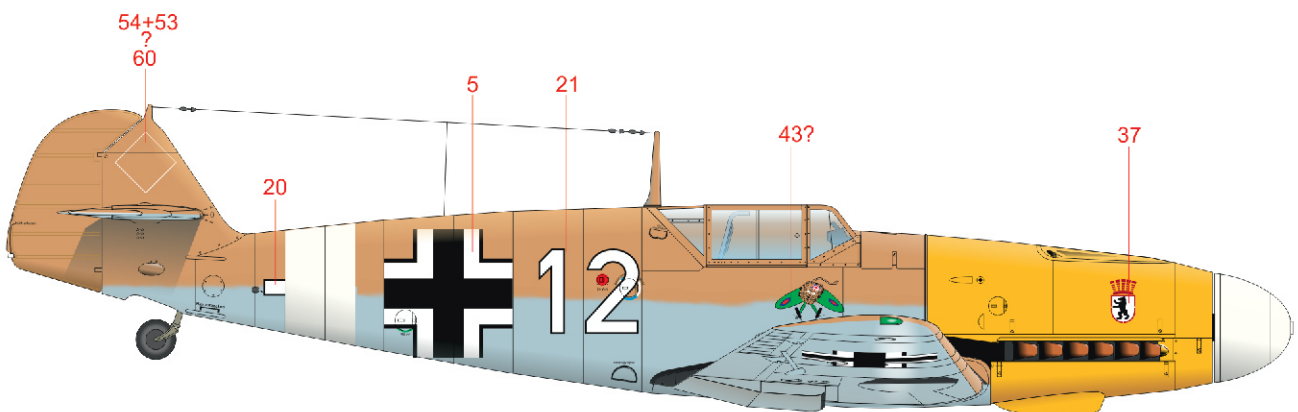
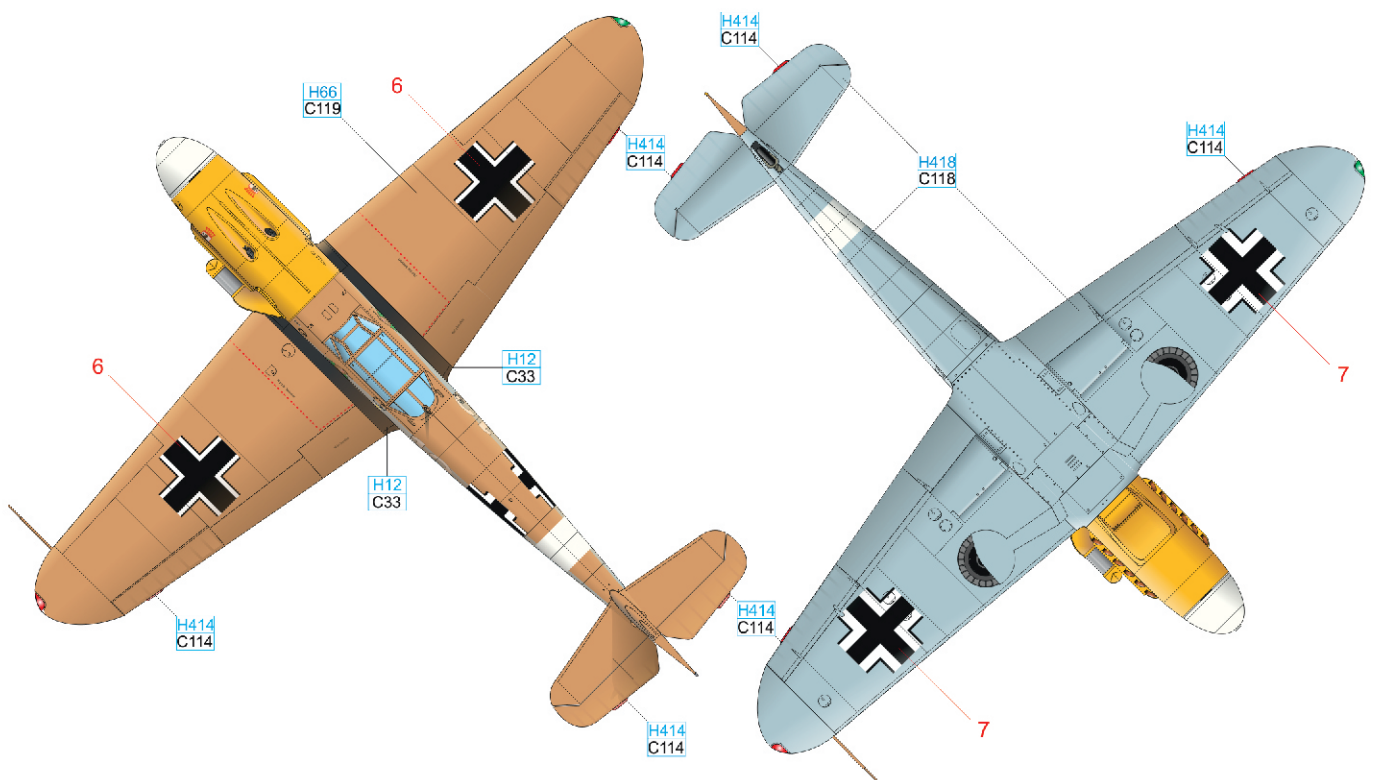
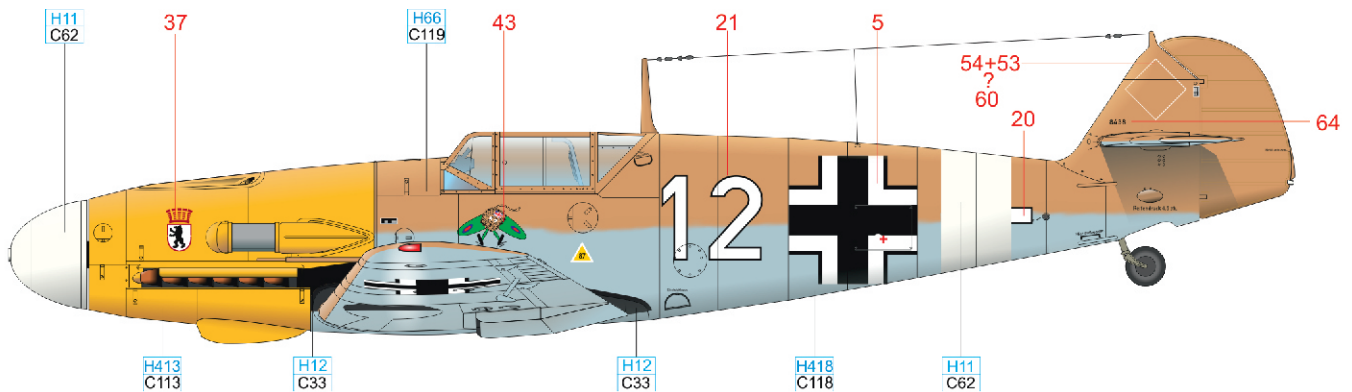


J12



A Bf 109F-4/Trop, W. Nr. 8438, 4./ JG 27, El Gazala, Libye, konec roku 1941

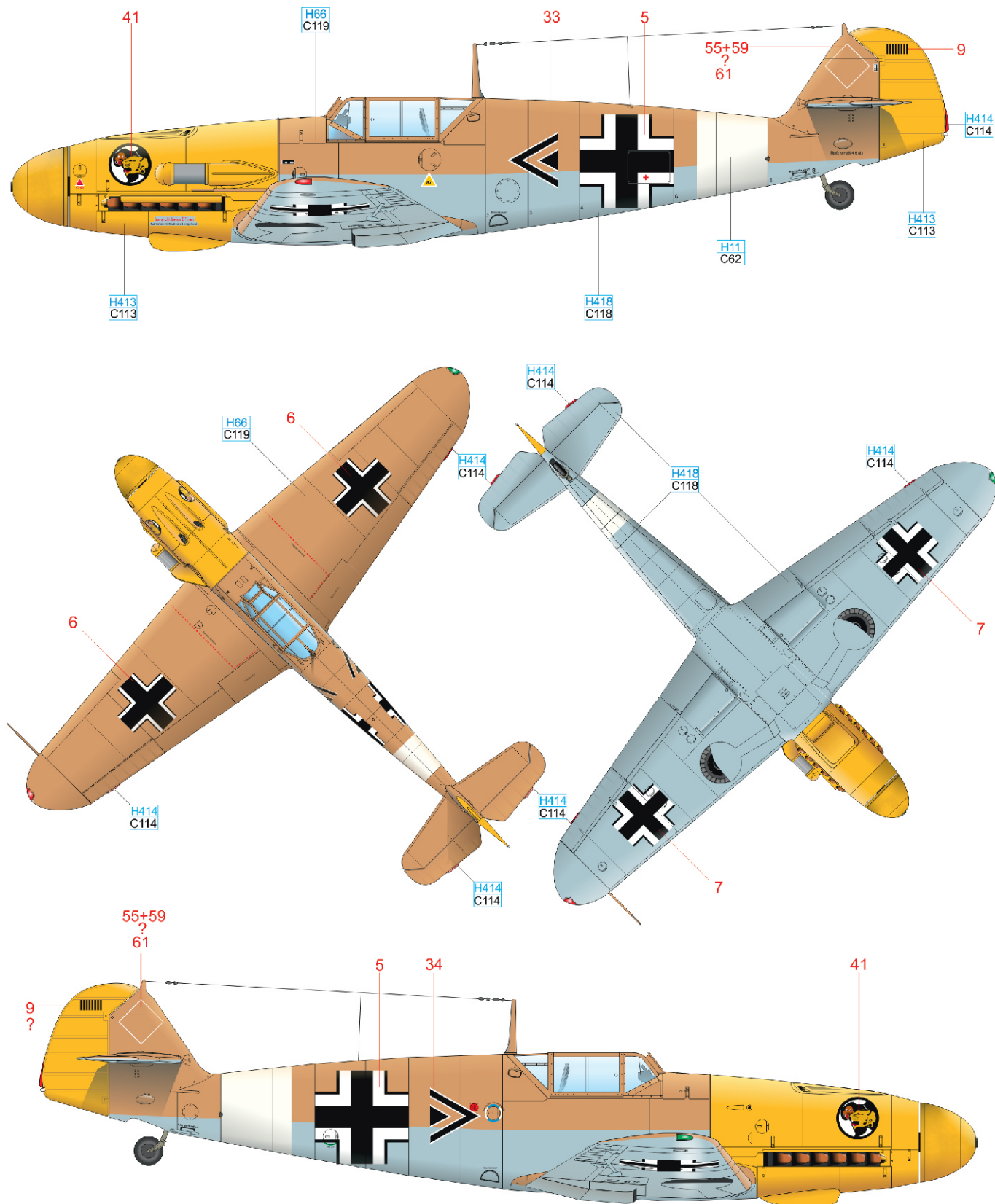
II. Gruppe JG 27, jejíž součástí byla i 4. Staffel, byla založena na letišti Magdeburg – Ost 3. ledna 1940. Prošla boji nad Belgií a Francií, zúčastnila se Bitvy o Británii, ale v lednu 1941 byla přesunuta na letiště Wien-Schwechat a na dalších pár let se jejím působištěm stala jižní fronta. Na africkou půdu se přesunula v druhé polovině září 1941 a setrvala zde až do začátku prosince následujícího roku. Stroj, jehož standardní „pouštní“ kamufláž tvoří barvy RLM 78/79, má bíle nastříkaný vrtulový kužel i pruh na zádi. Za bílým trupovým kruhem je zbytek označení strojů II. Gruppe – bílý vodorovný pruh, což je barva používaná 4. Staffel. Pod kokpitem se nalézá znak strojů 4./ JG 27, karikatura anglického lva.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	BLACK	H12 C33
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113

B Bf 109F-4/Trop, Hptm. Eduard Neumann, CO of I./ JG 27, Martuba, Libye, prosinec 1941

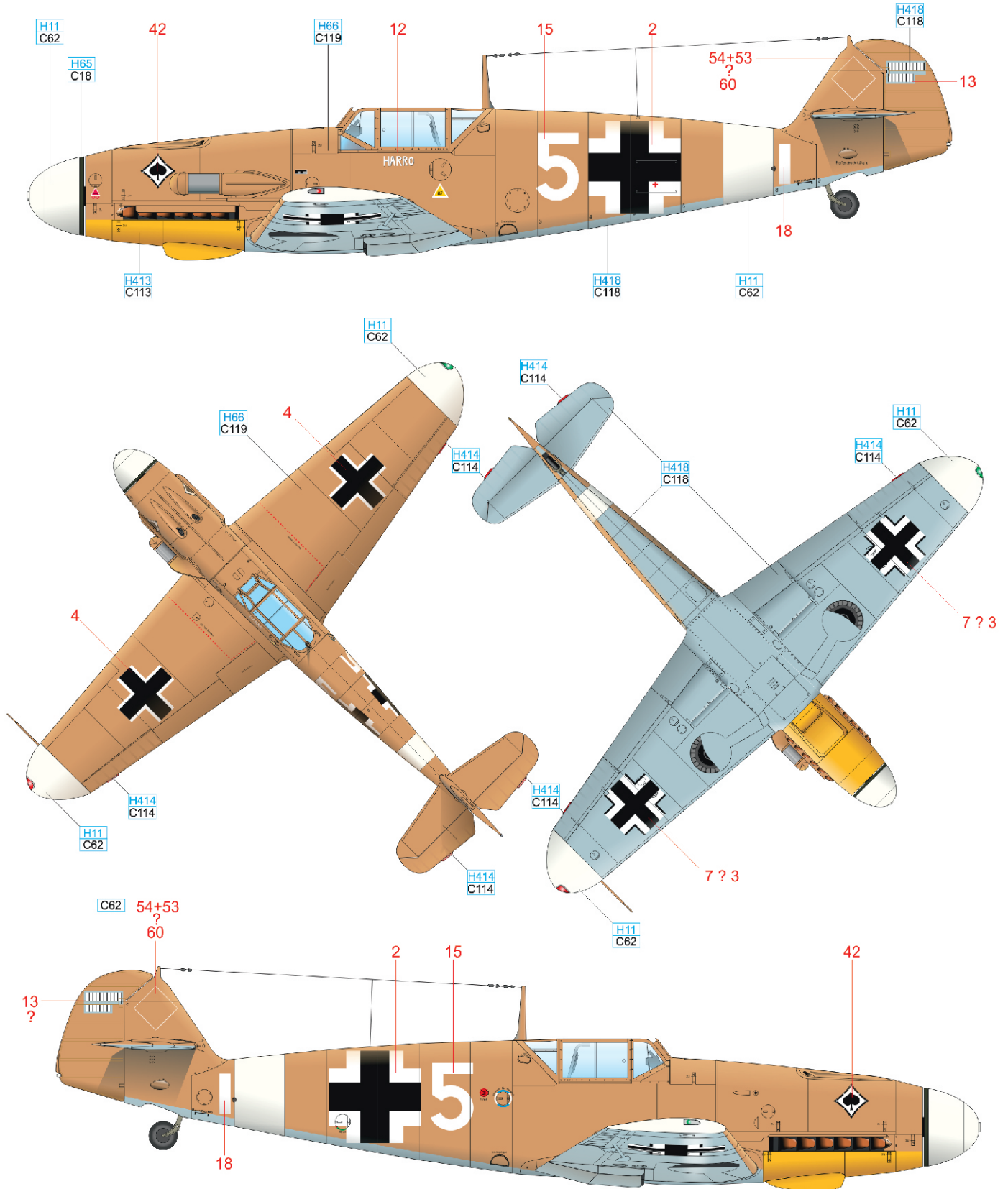
Eduard „Edu“ Neumann se narodil 5. července 1911 ve městě Molodia v tehdejší Rakousko-Uhersku. V roce 1934 vstoupil do Luftwaffe a absolvoval stíhací výcvik. Ve Španělské občanské válce dosáhl dvou sestřelů a po návratu byl jmenován velitelem 4./ JG 134, později přejmenované na 4./ JG 26. Dne 21. července 1940 byl jmenován velitelem I./ JG 27, s níž se zúčastnil Bitvy o Británii, krátce i tažení proti Jugoslávii. Od dubna 1941 bojovala I./ JG 27 pod jeho velením v severní Africe. Dne 8. června 1942 byl jmenován do čela celé JG 27. Těto jednotce velel až do 22. dubna 1943, kdy předal velení Gustavu Rödelovi a byl převelen do štábní funkce. Válku zakončil ve funkci Jagdfliiegerführer Oberitalien. Po válce založil inženýrskou společnost a nadále létal jako soukromý pilot. Zemřel 9. srpna 2004. Neumannův stroj je shora nastříkán barvou RLM 79, zespodu pak barvou RLM 78. Žlutě zbarvené směrové kormidlo nese symboly dosud dosažených sestřelů, bílý pruh před ocasními plochami značí stroje Luftwaffe nasazené ve Středomoří. Na žlutě zbarveném motorovém krytu nese označení stroje I./ JG 27.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114
		RLM 04	H413 C113

C Bf 109F-4/Trop, Lt. Jürgen Harder, 7./ JG 53, Martuba, Libye, červen 1942

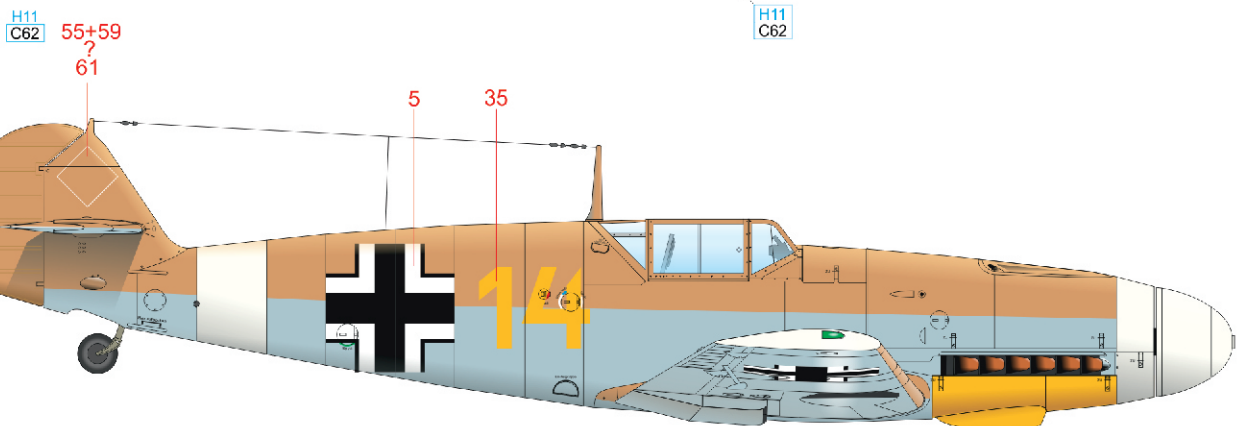
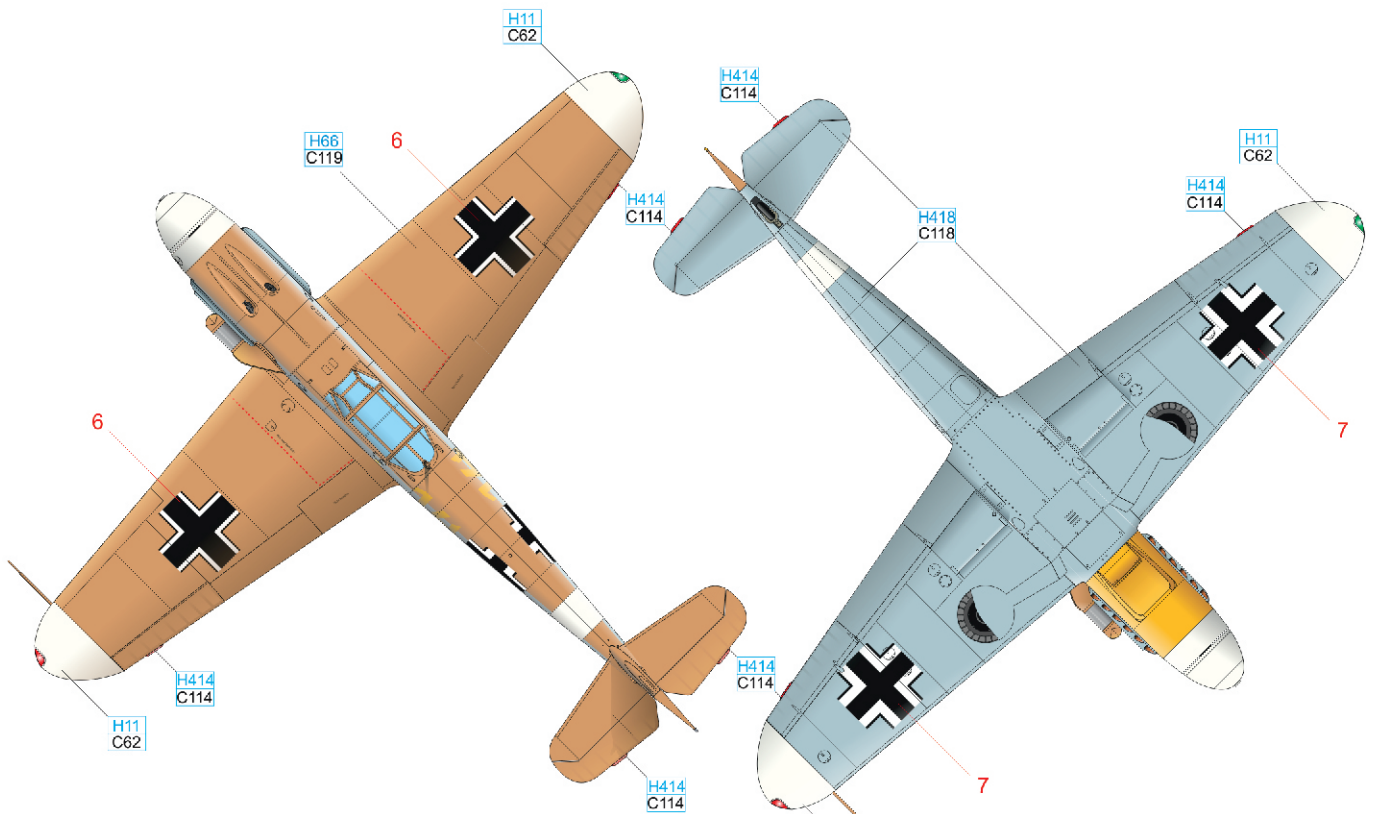
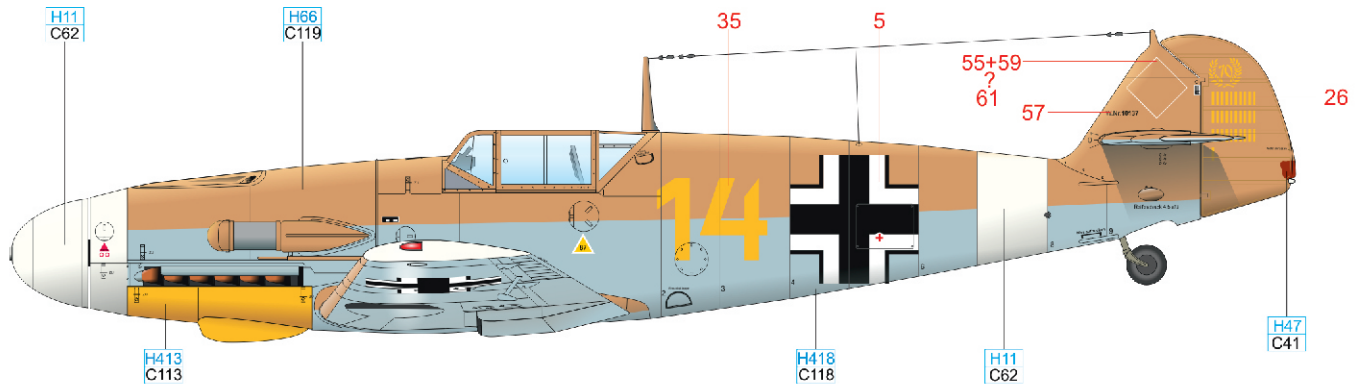
Jürgen Harder se narodil 13. června 1918 ve Swinemünde (nyní Świnoujście v Polsku) a do Luftwaffe vstoupil v roce 1939. Po stíhacím výcviku nastoupil k III./ JG 53, s níž prošel počáteční fází tažení v proti Sovětskému svazu. V květnu 1942 byla III. Gruppe přesunuta z jižní Itálie do severní Afriky. Od 5. února 1943 velel Oblt. Harder 7./ JG 53, dne 15. února 1944 převzal velení nad celou III. Gruppe JG 53. Dne 1. února 1945, již jako velitel JG 11, mu byl propůjčen Rytířský kříž s dubovými ratolestmi. Osudný se mu stal let dne 17. února 1945, z něhož se pro poškození motoru Messerschmittu Bf 109G-14, s kterým se zřítíl nedaleko od města Strausberg, nevrátil zpět. Během bojů 2. světové války dosáhl celkem 64 vítězství. Stroj Jürgena Hardera létal ve standardní kamufláži strojů působících na jižní frontě tvořenou barvami RLM 78 a 79. Doplňovalo ji označení v podobě bílých konců křídla, bílý vrtulový kužel a pruh na zádi trupu téže barvy. Na směrovém kormidle nesl symboly dosažených sestřelů, pod kabinou nápis HARRO, na památku jeho bratra, jenž byl sestřelen 12. srpna 1940 nad kanálem La Manche. Uvádí se, že jeho přemožitelem byl P/O David Crook ze 609. squadrony RAF.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 70	H65 C18
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113

D Bf 109F-4/Trop, W. Nr. 10137, Oblt. Hans-Joachim Marseille, CO of 3./ JG 27, Ain-el-Gazala, Libye, červen 1942

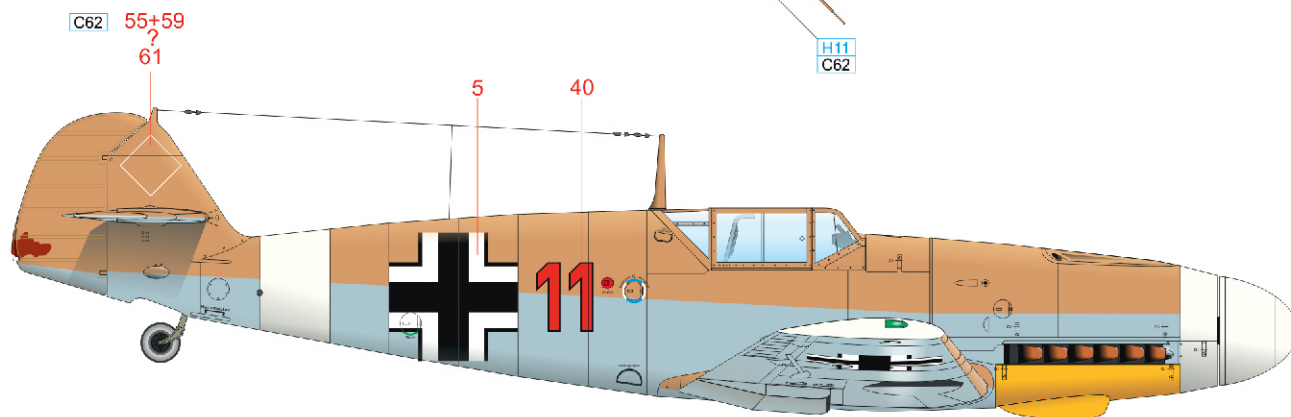
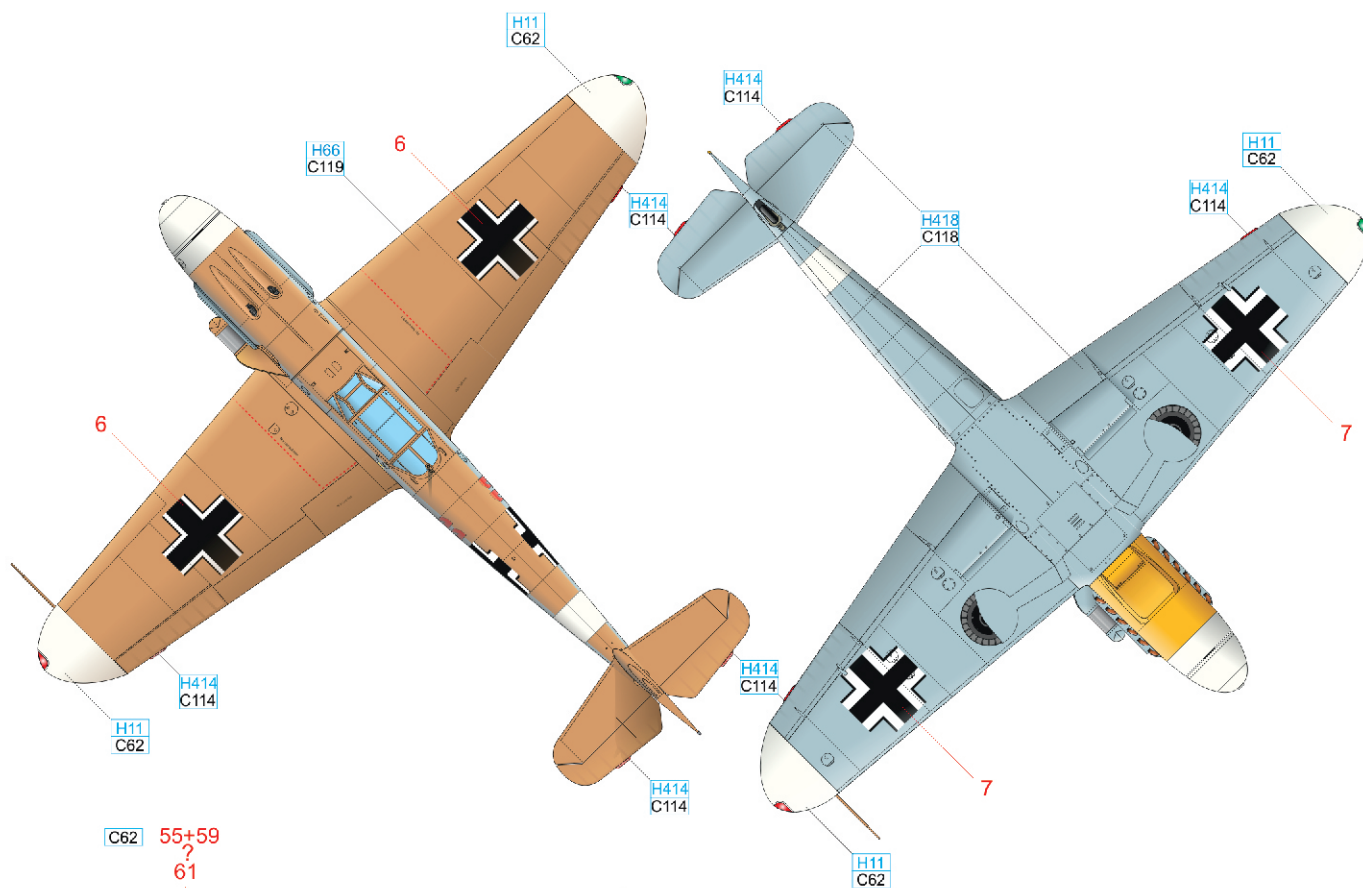
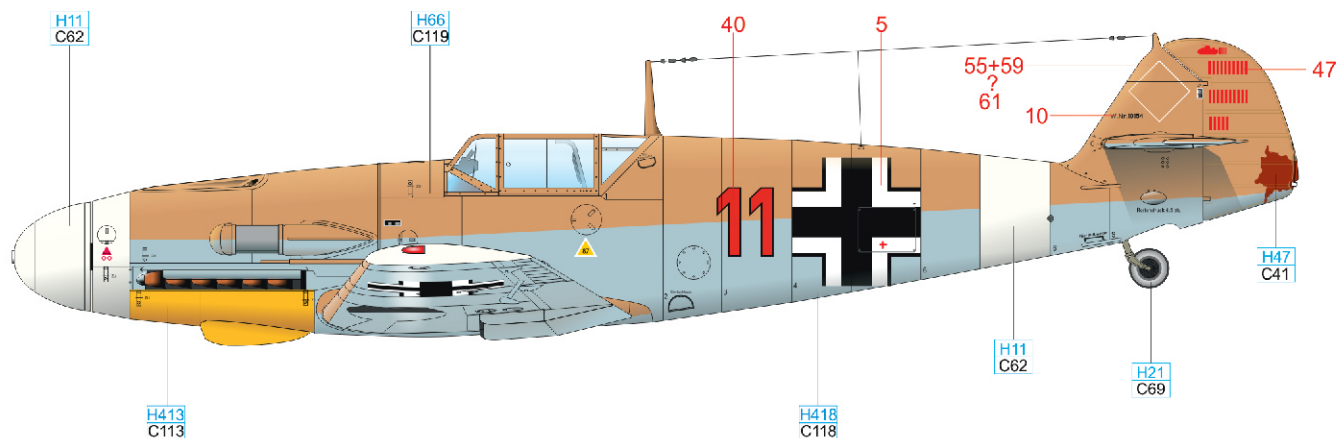
Hans-Joachim Marseille, nositel Rytířského kříže s dubovou ratolestí, meči a brilianty, stíhací eso se 158 sestřely, používal tento stroj v období od 6. do 18. června 1942. Po Marseilleově odjezdu na dovolenou zůstal letoun u 3. Staffel JG 27 a 25. července 1942 byl zničen při spojeneckém náletu na letiště Turbiya v Egyptě. Kamufláž je tvořena shora jednodílným nátěrem RLM 79 Sandgelb a zespodu pak RLM 78 Himmelblau, Směrové kormidlo nese symboly dosud dosažených sestřelů. Bílé koncové oblouky křídla, bílý vrtulový kužel a bílý pruh před ocasními plochami představovaly označení strojů Luftwaffe nasazených ve Středomoří.



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

E Bf 109F-4/Trop, W. Nr. 10154, Lt. Friedrich Körner, 2./ JG 27, Ain-el-Gazala, Libye, červen 1942

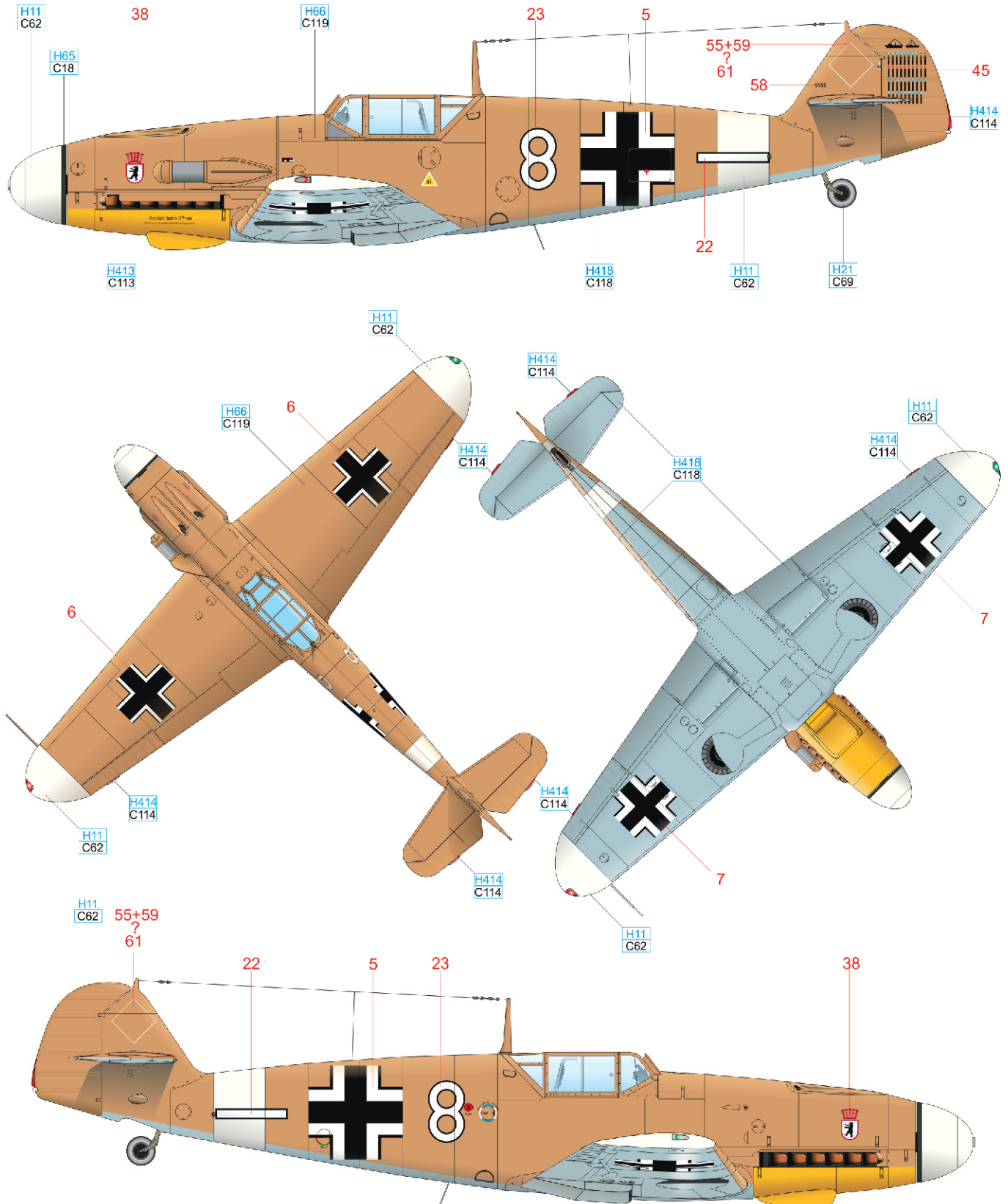
Pozdější držitel Rytířského kříže Friedrich Körner vstoupil do řad Luftwaffe 15. listopadu 1939 a po absolvování stíhacího výcviku byl k 4. červenci 1941 zařazen do stavu 2./ JG 27, u níž dosáhl všech svých úspěchů. Dne 4. července 1942 byl během útoku na spojenecký bombardovací svaz v kokpitu Bf 109F-4/Trop W. Nr. 8696 sestřelen jihoafrickým stíhacím esem Lt. Lawrenceem Waughem z 1. squadrony SAAF pilotujícím Hurricane Mk.IIc. Zachránil se na padáku, byl zajat a ze zajateckého tábora v Kanadě byl propuštěn až v roce 1947. V roce 1955 vstoupil do znovuobnovené Luftwaffe, v níž sloužil až do června 1979. Zemřel v Paříži 3. září 1998. Stroj Lt. Körnera ve standardním zbarvení strojů Luftwaffe zapojených do afrického tažení nese na směrovém kormidle symboly jeho sestřelů k 17. červnu 1942. Zajímavé je označení dosažených úspěchů proti pozemní technice, jehož dosáhl 21. března 1942 během bitvy o Martubu, kdy během několika hlubkových náletů zničil 4 tanky.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RED BROWN	H47 C41
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
			OFF WHITE	H21 C69	

F Bf 109F-4/Trop, W. Nr. 8596, Obfw. Erwin Sawallisch, 4./ JG 27, Quotaifiya, Egypt, srpen 1942

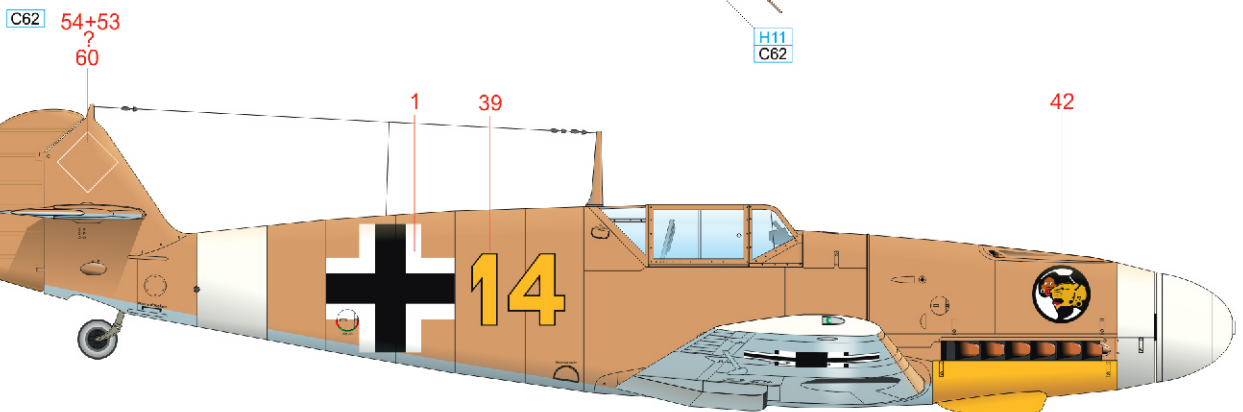
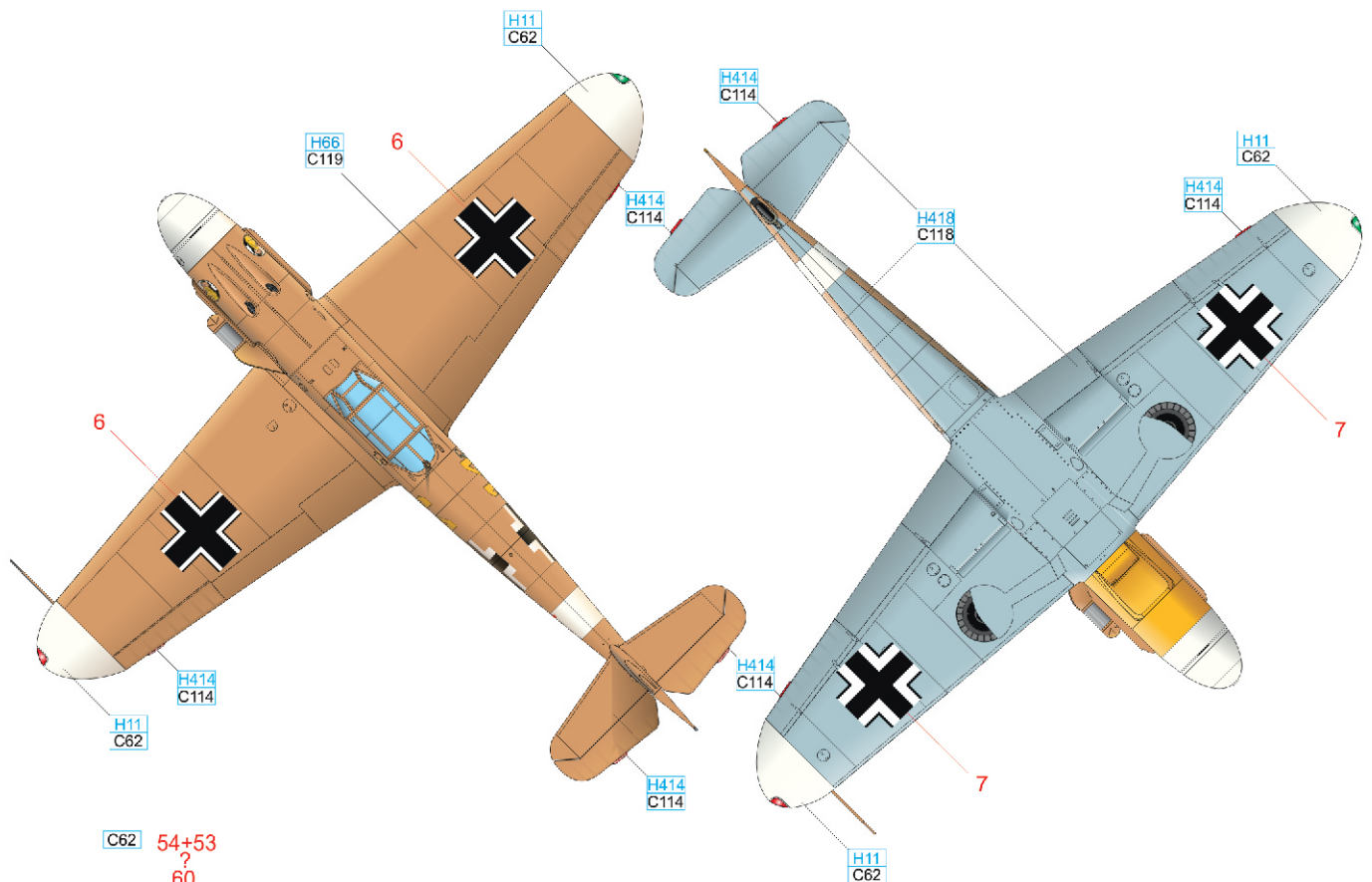
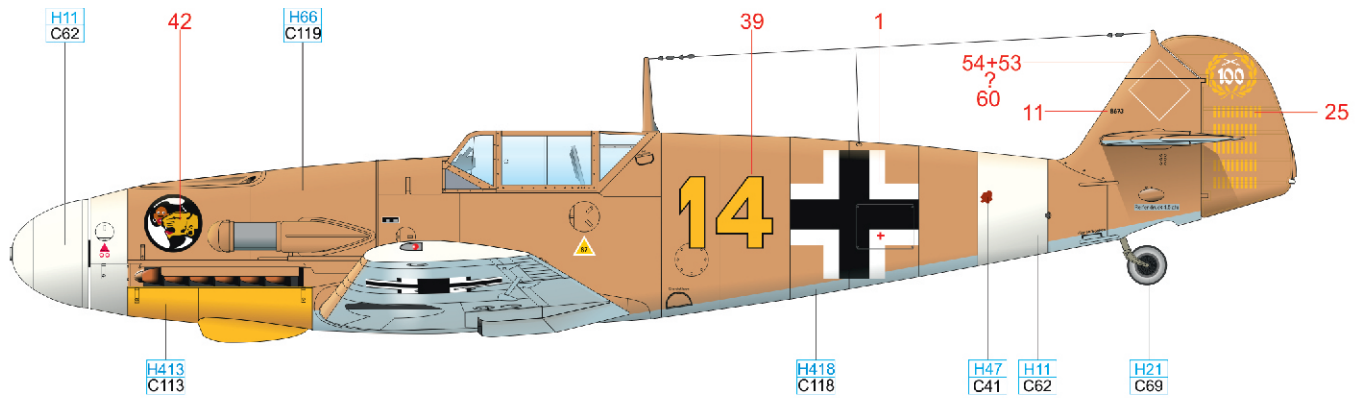
Erwin Sawallisch, účastník bojů Španělské občanské války, v níž sestřelil 3 republikánské stroje, sloužil na začátku 2. světové války v řadách Jagdgeschwader 77. V polovině roku 1941 byl převelen k JG 27, nejprve létal u štábu této jednotky, následně byl převelen k 4. Staffel, u níž patřil k tzv. Experten, spolu s Obfw. Bendertem, Obfw. Stieglerem a Oblt. Vöglem. Tito čtyři piloti měli během srpna dosáhnout velkého množství sestřelů, jež mnohé zdroje považují za velmi diskutabilní, ohradit se proti nim měli i piloti ze sousedních jednotek. Velitel II. Gruppe, pod níž 4. Staffel patřila, tyto čtyři piloty poté rozmístil jednotlivě do jiných jednotek. Dne 19. srpna 1942 se stroj Obfw. Sawallische nevrátil z testovacího letu nad Středomořím mořem... Tento stroj má celé boky až ke spodní hraně trupu nastříkány barvou RLM 79. Spodní plochy byly kamuflvány barvou RLM 78. Kamufláž doplňovalo označení strojů z jižní fronty – bílé konce křídla, bílý vrtulový kužel a pruh na zádi trupu téže barvy. Na motorovém krytu byl z obou stran znak II. Gruppe JG 27.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 70	H65 C18
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				OFF WHITE	H21 C69

G Bf 109F-4/Trop, W. Nr. 8673, Hptm. Hans-Joachim Marseille, CO of 3./ JG 27, Quotaifiya, Egypt, září 1942

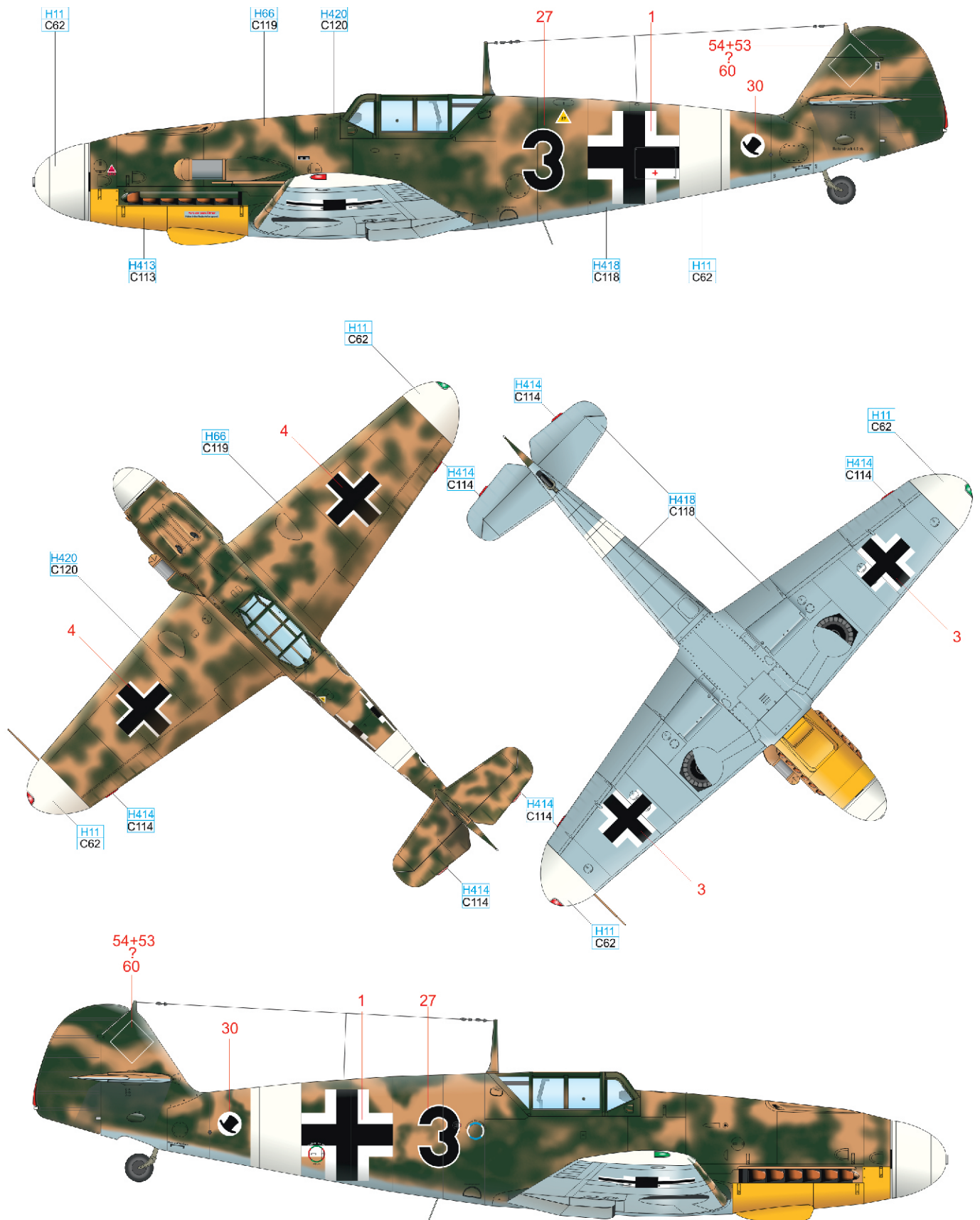
Hans-Joachim Marseille používal tento stroj po svém návratu z Říma od 24. srpna 1942 do 25. září 1942. Dosáhl na něm 49 sestřelů spojeneckých letadel a byl to poslední jím používaný 'Friedrich'. Dne 30. září 1942 v Messerschmittu Bf 109G-2/Trop vedl 3. Staffel při doprovodu letky Stuk. Při návratu se mu kabina zaplnila kouřem a byl donucen vyskočit. Při výskoku zavadil o směrovku, ztratil vědomí, neotevřel se mu padák a pád na zem se mu stal osudným. Po Marseilleově smrti W. Nr. 8673 sloužil u 1./SG 2, kde byl ztracen po zásahu flakem 22. října 1942 jižně od El Alameinu. Tento letoun má horní kamuflážní barvu RLM 79 nestandardně nastříkanou na celých bocích trupu. Spodní plochy byly kamuflvány barvou RLM 78. Kamufláž doplňovalo označení strojů z jižní fronty – bílé konce křídla, bílý vrtulový kužel a pruh na zádi trupu téže barvy. Na motorovém krytu byl z obou stran znak I. Gruppe JG 27.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RED BROWN	H47 C41
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				OFF WHITE	H21 C69

H Bf 109G-2/Trop, 2./ JG 77, podzim 1942, Severní Afrika, podzim 1942

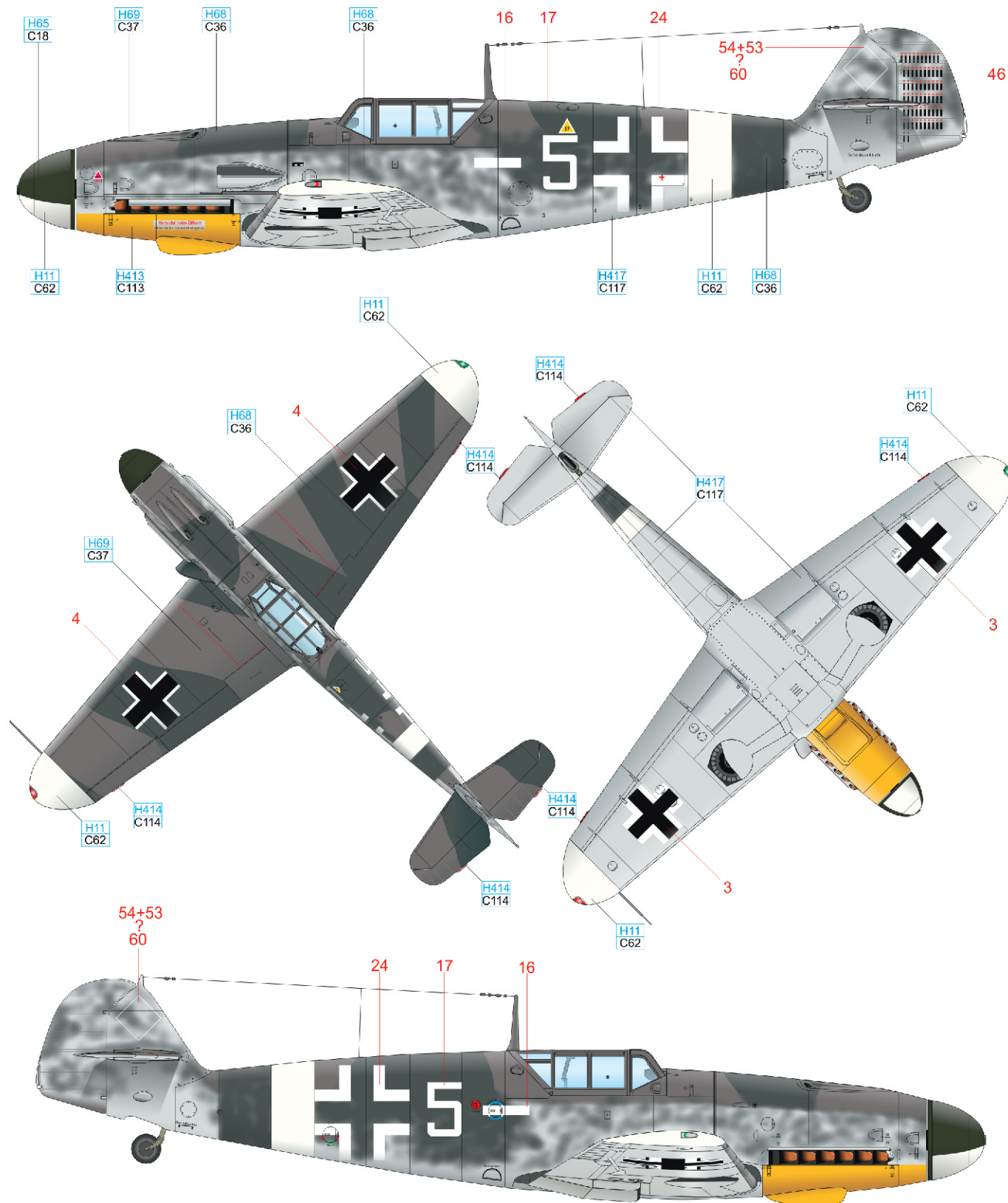
První Gruppe JG 77, jejíž součástí byla i 3. Staffel, byla zformována 6. ledna 1942 v Mariupolu přejmenováním I. (J)/LG 2. Po bojích na východní frontě byla na konci června 1942 určena k přesunu na jižní frontu, nejprve do Itálie a následně do Afriky. Na jižní frontě zůstala až do poloviny roku 1944, kdy byla přesunuta do Německa. Po I.(J)/LG 2 převzala i její znak, černý cylindr v bílém kruhu, který se na strojích I./JG 77 objevoval ještě více než rok od jejího založení. Standardní kamufláž strojů Luftwaffe, používaných v Africe, doplnily nepravidelné skvrny barvou RLM 80 na horních a bočních plochách. Nezbytným doplňkem označení byly bílé konce křídel, bílý vrtulový kužel a bílý pruh na zádi – označení strojů z jižní fronty.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 80	H420 C120
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113

Bf 109G-2, Fw. Anton Hafner, 4./ JG 51, Bizerta, Tunisko, listopad 1942

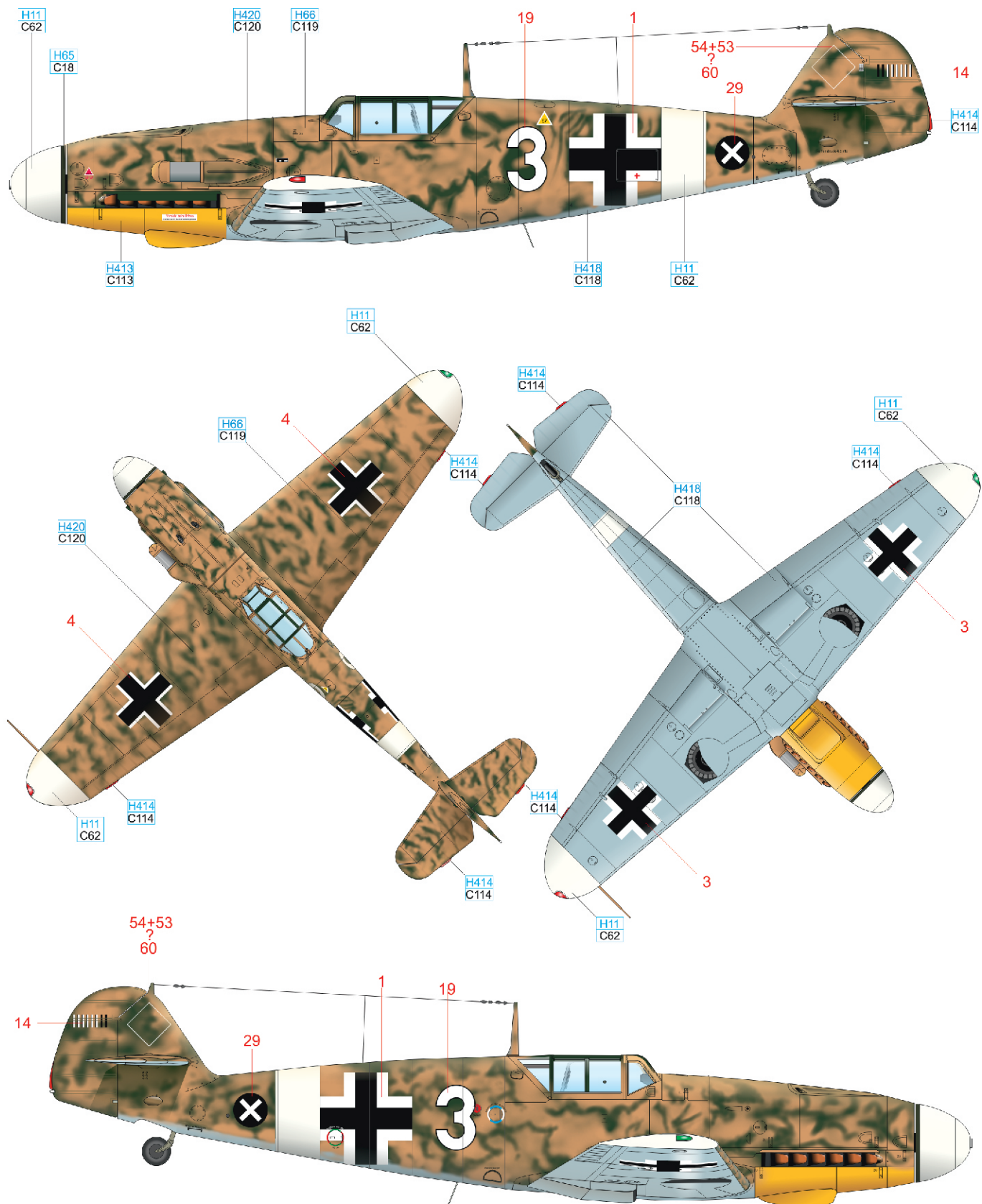
Anton Hafner se narodil 2. června 1918 v městečku Erbach nedaleko od Ulmu a výcvik stíhače ukončil v roce 1940. Po něm nastoupil k JG 51, již zůstal věrný po celou dobu své kariéry letce. Dne 22. srpna 1942 sestřelil již svého 60. protivníka, za což následující den obdržel Rytířský kříž. Na začátku listopadu 1942 se II. Gruppe JG 51 přesunula z východní fronty do Afriky. Dne 2. ledna 1943 byl Anton Hafner sestřelen a po návratu z nemocnice byl zařazen k Stabstaffel JG 51, dne 15. května 1944 převzal velení nad 8./ JG 51. Dne 17. října 1944 nositel Rytířského kříže s dubovými ratolestmi Oblt. Anton Hafner sestřelil svého 204. protivníka, jímž byl sovětský Jak-7. Během souboje zavadil v nízkém letu o strom a pád svého Messerschmittu Bf 109G-6 nepřežil. Stroje II. Gruppe JG 51 přesunuté do Afriky z východní fronty nesly kamufláž barvami RLM 74/75/76. Žluté identifikační prvky označující stroje z východní fronty byly přestříkány a nahrazeny bílými doplňky na koncích křídla a na zádi trupu. Na směrovém kormidle nese stroj Antona Hafnera symboly jím dosažených sestřelů, před trupovým číslem je nestandardně umístěn bílý vodorovný pruh označující stroje II. Gruppe.



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

J Bf 109G-2/trop, W. Nr. 10533, Uffz. Horst Schlick, 1./ JG 77, Bir-el-Abd, Egypt, listopad 1942

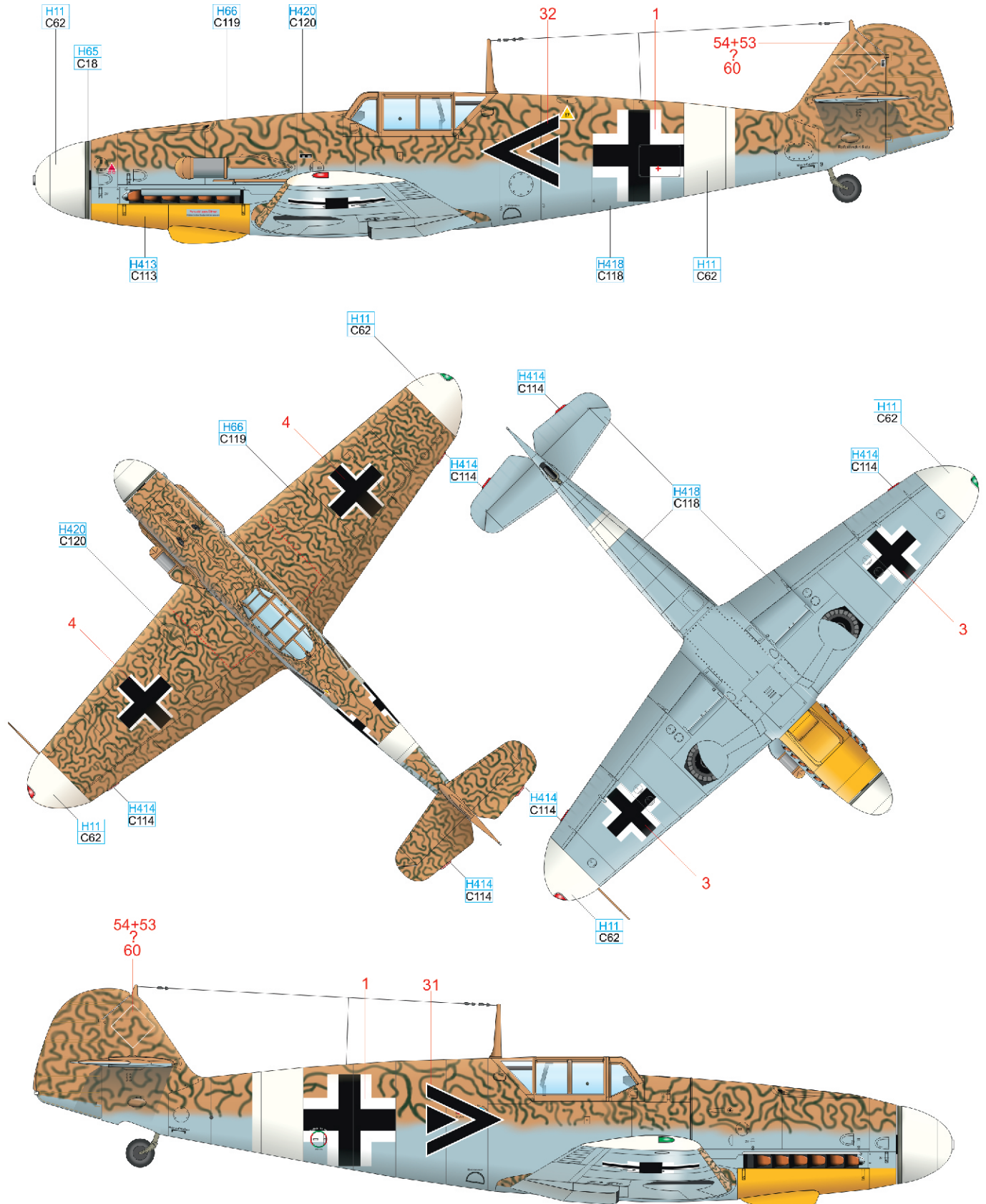
Horst Schlick dosáhl v řadách JG 77, jejímž členem byl v průběhu let 1942 až 1945, dvou sestřelů na východní a dalších minimálně třiceti na západní frontě. Většinu času sloužil jako příslušník její 1. Staffel. Změna přišla na podzim roku 1944, kdy byl přeřazen k 4. Staffel, v níž stihl sestřelit svého posledního protivníka. Na jaře 1945 byl převelen nejprve k výcvikové EJG 2, poté k JG 7, vyzbrojené proudovými letouny Me 262. Zde si však žádný další sestřel nepřipsal. Během války se zúčastnil 480 bojových letů, při nichž dosáhl 32 sestřelů (uvádí se i 34 sestřelů). Stroj Horsta Schlicka byl kamuflován nepravidelnými střikávkami skvrnami barev RLM 79 a RLM 80, spodní plochy stroje byly nastříkány barvou RLM 78. Nezbytným doplňkem markingu je označení strojů jižní fronty - bílé konce křídla, bílý pruh a trupu a bílý vrtulový kužel.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 70	H65 C18
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
			RLM 80	H420 C120	

K Bf 109G-2/Trop, Hptm. Heinrich Bär, CO of I./ JG 77, Severní Afrika, 1942 – 1943

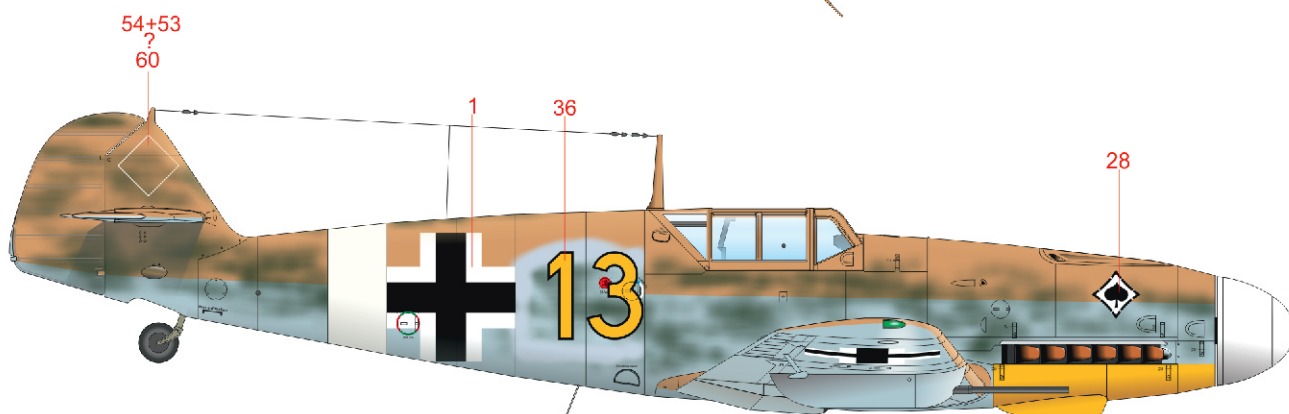
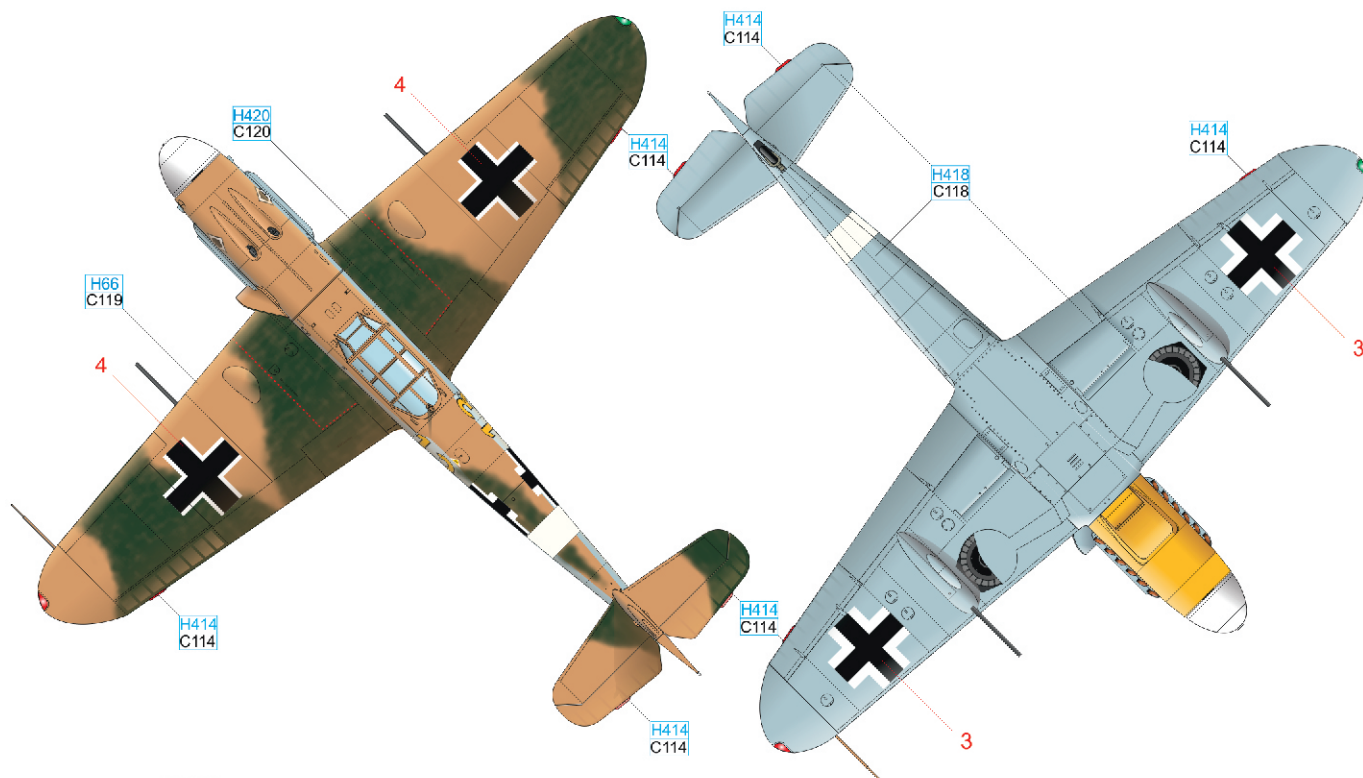
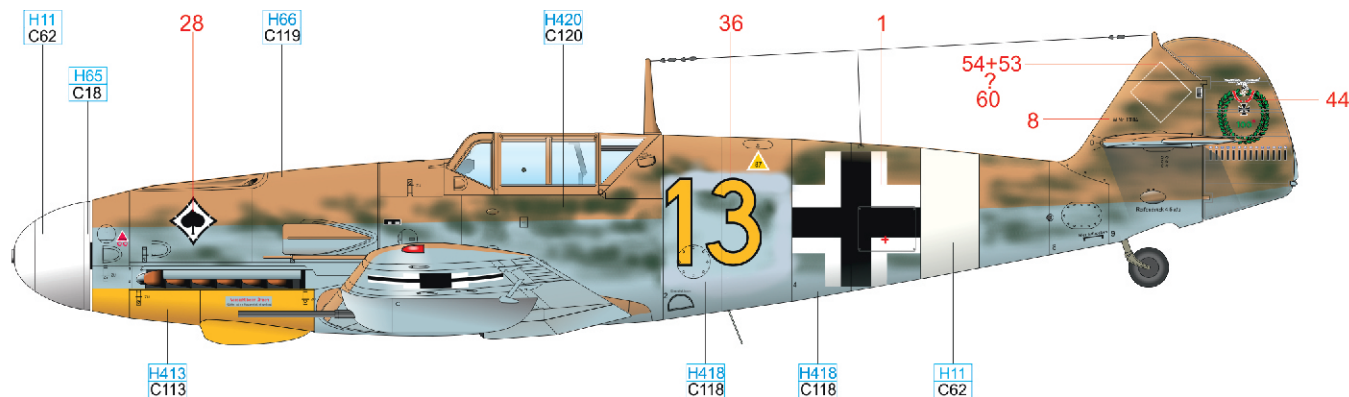
Heinz „Pritzi“ Bär byl jedním z pilotů Luftwaffe, kteří bojovali na všech hlavních bojištích 2. světové války. Absolvoval více než tisíc bojových letů, během nichž dosáhl 220 sestřelů. Sám byl sestřelen v osmnácti případech, za svá vítězství byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Po válce pokračoval v létání jako testovací pilot sportovních letadel, zahynul 28. dubna 1957 při běžném letu na letadle LF-1 Zaunkönig. Stroj Heinze Bära, nalezený spojeneckými jednotkami na africké půdě, byl kamuflovaný na horních a boční plochách odstínem RLM 79, přes nějž byly naneseny nepravidelné hádky barvou RLM 80. Spodní plochy kryla barva RLM 78. Kamufláž doplňovaly bílé konce křídla, bílý vrtulový kužel a bílý pruh na zádi trupu, označení stroje na jižní frontě.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 70	H65 C18
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				RLM 80	H420 C120

Bf 109G-2/R1, W. Nr. 10805, Lt. Wilhelm Crinius, 3./ JG 53, Bizerta, Tunisko, leden 1943

Rodák z Hohenhausenu Wilhelm Crinius vstoupil do Luftwaffe v lednu 1940 a po stíhacím výcviku nastoupil v únoru 1942 ke 3. Staffel JG 53, s níž absolvoval boje proti Maltě, na východní frontě a v severní Africe. Dne 23. září 1942 obdržel Rytířský kříž s dubovými ratolestmi za sestřelení 100 nepřátelských letadel. Do 8. ledna 1943 přidal dalších 14 sestřelů, ale 13. ledna se karta obrátila. V souboji se Spitfiry poblíž El Kala byl jeho stroj zasažen, Crinius byl zraněn na stěhně a kvůli hořícímu motoru musel přistát na moři, kde jej druhý den zachránili rybáři. Po vyléčení putoval do zajateckého tábora. Po válce pracoval jako ředitel německé pobočky koncernu Phillips, poté jako předseda správní rady firmy Ernst Düllmann GmbH a v roce 1989 kandidoval za stranu Deutsche Volksumion do Evropského parlamentu. Zemřel 26. dubna 1997 v dolnosaském Stuhru. Criniův 'Gustav' kamuflovaný barvami RLM 78/79 měl dostřikány skvrny a pole barvou RLM 80. Pod trupovým číslem je zřetelné přestříkání předchozího označení, pravděpodobně barvou RLM 78. Na směrovém kormidle nese kresbu Rytířského kříže s dosaženými sestřely.



RLM 79	H66 C119	RLM 78	H418 C118	RLM 70	H65 C18
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				RLM 80	H420 C120

