

**eduard**

LIMITED



BF 109F-2 & BF 109F-4

**WUNDERSCHÖNE NEUE MASCHINEN**

- P.I. -

**STAVEBNÍ NÁVOD**

**1/72**

**DUAL COMBO**

2142-NAV1



# Bf 109F-2 & Bf 109F-4



koláž: Marek Rys & Richard Plos

**VLADIMÍR ŠULC**

**ŽÁDNÝ JINÝ LETOUN NENÍ VÝRAZNĚJI SPOJEN SE VZESTUPEM A PÁDEM LUFTWAFFE BĚHEM DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY, NEŽ STÍHAČÍ MESSERSCHMITT Bf 109. JEHO RANÉ VERZE SE STALY SYMBOLEM VZDUŠNÉ NADVLÁDY NĚMECKÝCH STÍHAČŮ NAD EVROPSKÝMI BOJIŠTI V PRVNÍ POLOVINĚ VÁLKY.**

Historie Bf 109 se začala psát na konci března 1933, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikaci L. A. 1432/33 na vývoj jednomotorového stíhacího jednoplošníku. Soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a rozměrům stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku. V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídla koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Messerschmittův Bf 109 byl tedy již od počátku svého vývoje velmi nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad konstrukcemi renomovanějších konkurentů. Problémy s hnací jednotkou Jumo 210, které provázely první fázi vývoje, vyřešila až výměna za pokročilejší motor DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách.

## **Bf 109 E**

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z předseriové výroby měly především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2.J/88 Legion Condor začaly dostávat i seriové stroje varianty Bf 109 B-1. Německo využívalo pro demonstraci své letecké síly i sportovní klání. Triumf prototypů seriové verze Bf 109E na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc o několik mě-

síců později doplněn ustanovením světového rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h.

Bf 109 E byl přelomovou verzí, u níž došlo k náhradě motoru Jumo 210 výkonnějším a spolehlivějším agregátem Daimler-Benz DB 601, pohánějícím třílistou stavitelnou vrtuli VDM 9. Výroba verzí E-1 s výzbrojí čtyř kulometů ráže 7,9 mm a E-3 s výzbrojí dvou kulometů ráže 7,9 mm plus dvou kanónů MG-FF ráže 20 mm, běžela paralelně od začátku roku 1939. Do 2. světové války tak vstupovala Luftwaffe vyzbrojena nejmodernějšími a nejvýkonnějšími jednomotorovými stíhačkami své doby, tvořícími páteř jejich jednotek až do jara 1941. Od přepadení Polska přes Sitzkrieg na západní frontě, invazi do Norska, bitvu o Francii i bitvu o Británii zajišťovaly Bf 109 E technickou i taktickou převahu Luftwaffe nad protivníky. Po bitvě o Británii na podzim roku 1940 a v zimních měsících roku následujícího bylo nicméně stále zřetelnější, že dozrál čas na náhradu Emilů jejich výkonnějším nástupcem.

## **Bf 109 F**

Tímto nástupcem byl Bf 109 F, jehož vývoj ve skutečnosti začal již v době přípravy seriové výroby Bf 109 E na podzim roku 1938. Nový projekt byl konstruován pro nový motor DB 601 E s přepokládaným výkonem 1350 k, oproti 1100 k u motoru DB 601 A. Kromě použití výkonnějšího motoru bylo záměrem konstrukčního týmu vedeného šéfkonstruktérem Robertem Lusserem celkové aerodynamické zjemnění draku a zavedení řady technických zlepšení. Ta se postupně rodila během komplikovaného vývoje, vedoucího přes prototypy a předseriové Bf 109 F-0, stavěné na základě draků Bf 109E a nesoucí stále významné prvky původní konstrukce. Ve svém souhrnu se všechny konstrukční změny projevily na první seriové verzi Bf 109 F-1, radikálně tvarově odlišné jak od Bf 109 E, tak od prototypů a částí předseriových Bf 109 F-0.

## **Bf 109 F-1**

Kromě aerodynamického zjemnění přidě, zavedení nového vrtulového kuželu a sání vzduchu k turbokompresoru kruhového průřezu byla viditelnou



# dual combo

změnou absence vzpěr výškovky. Výzbroj byla oproti Bf 109 E redukována na trupový kanón MG-FF uložený mezi bloky válců motoru a střelící dutou osou vrtule a dvou kulometů MG 17 ráže 7,9 mm nad motorem. Z důvodu zdržení ve vývoji (nevyzrálosti) motoru DB 601 E byl použit DB 601 N o maximálním výkonu 1175 k. Vycházel z motoru DB 601 A, zvýšení výkonu bylo dosaženo zvýšením kompresního poměru a použitím benzinu C3 s oktanovým číslem 95. Chladič oleje pod přídílí byl typu 9-6130A. Zdržení vývoje znemožnilo použití plánovaného kanónu MG 151/20, proto byl použit (motorový) kanón MG-FF s bubnovým zásobníkem na 60 nábojů. Vrtule byla VDM-9.12007.10. Křídlo dostalo elegantní koncový oblouk s výřezem pro pozici světla na náběžné hraně a především nové chladiče glykolu, jejichž regulační klapka zároveň tvořila vnitřní část systému vztlakových klapek. Sloty zůstaly automatické jako na Bf 109 E, ovládací plochy s kovovou vnitřní konstrukcí byly potaženy plátnem. Ostruhové kolo bylo zatahovací. Trupová palivová nádrž, umístěná pod a za pilotním sedadlem, měla objem 400 litrů, přídatnou nádrž Bf 109 F-0 vybaveny nebyly. Stroje dostaly palubní radiostanici FuG VIIa, v roce 1941 pak byly některé stroje zpětně dovybaveny systémem IFF FuG 25. Zaměřovač byl reflexní REVI C12/D. Maximální rychlost se uvádí 595 km/h (u země 495 km/h), stoupavost 17 m/s, dolet 700 km, dostup 12 000 m (Vogt).

Sériová výroba běžela v továrně Bayerische Flugzeugwerke (Messerschmitt - Mtt. Reg) v Regensburgu od července (Prien/Rodeike) nebo srpna (Murawski) 1940, Vogt a Valtonen uvádějí začátek výroby v říjnu 1940, ale to se nejeví jako pravděpodobné. Do února 1941 vyšlo z výroby v Mtt Regensburg zřejmě 137 strojů (Vogt, Valtonen, Rodeike uvádějí 157 strojů). V listopadu 1940 začala výroba Bf 109 F-1 také v továrně Wiener Neustädter Flugzeugwerke (WNF), kde bylo do ledna 1941 vyrobeno do 50 letadel (Vogt, Valtonen, Prien/Rodeike uvádějí 49 strojů). Stroje vyrobené v továrně WNF se od strojů z Mtt. Regensburg v detailech lišily, například sáním kompresoru obdélníkového průřezu. Nové stroje přicházely po jednotlivých kusech k frontovým jednotkám během podzimu 1940, žádná z bojových jednotek však nikdy nebyla na verzi F-1 kompletně přezbrojena. Jako první je obdržel začátkem října Stab/JG 51, první dva bojové lety provedl major Werner Mölders 9. října 1940 s Bf 109 F-1 WNr.5628 SG+GW, a již 11. října s ním sestřelil Spitfire Mk.I od No. 66 squadron RAF nad Folkestone. Byl to Möldersův 43. sestřel, pilot Spitfiru P/O Pickering se zraněním přežil. Začátkem listopadu dostala několik Bf 109 F-1 I./JG 51, která zaznamenala první ztrátu, když byl velitel I./JG 51 Oblt. Georg Claus sestřelen nad britským pobřežím. Menší množství Bf 109 F-1 dostaly během listopadu doplňovací skupiny (Ergänzungsgruppen) JG 26 a JG 51, další jednotky ve Francii pak dostávaly jednotlivé kusy na začátku roku 1941.

Jak bylo při zavádění nových typů do výzbroje obvyklé, velmi rychle se objevilo množství závad a nedostatků. Kromě problémů s brzdami, kvalitou pneumatik a dýchačů byl shledán problém v příliš vpředu umístěném sedadle, což u jednotek vedlo k jeho častému nahrazování sedačkou z Bf 109E. Ta byla později často instalována i do Bf 109 F-2. Nejzávažnější byl ale problém s nedostatečnou tuhostí zadě trupu. V únoru 1941 byly ztraceny tři stroje, když silné vibrace od motoru, přenášené do konstrukce letounu, způsobily destrukci ocasní části trupu. Vyšetřování čtvrté havárie odhalilo strukturální problémy a nedostatečnou tuhost konstrukce spojení zadní části trupu s poslední trupovou přepážkou. Problém byl provizorně vyřešen přidáním čtyř vnějších výztuh, dvou na každou stranu trupu na poslední trupovou přepážku. Těmito výztuhami byla posléze vybavena většina vyrobených Bf 109 F-2.

## Bf 109 F-2

V listopadu 1940 již nabíhala ve firmě AGO v Oschersleben výroba první velkosériové verze Bf 109 F-2, která začala přicházet k bojovým jednotkám v lednu 1941. V lednu začala výroba také u WNF ve vídeňském Novém Městě



Photo: SDAS/M

Bf 109 F-0 WNr. 5604 VK+AB. Letoun s motorem DB 601 A měl už motorovou instalaci včetně sání ke kompresoru s kruhovým průřezem. Sloužil k testům nově koncipovaných klapek chladičů glykolu sružených se vztlakovou klapkou. Křídlo mělo ještě rovné konce jako Bf 109 E.



Foto: SDAS/M

Bf 109 F-0 PH+BE měl již koncové oblouky křídla, ale zato sání ke kompresoru s obdélníkovým průřezem, charakteristickým pro Bf 109 F-1, vyrobené v továrně WNF.

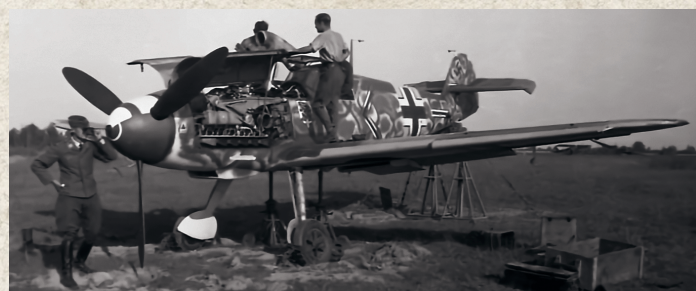


Foto: Bundesarchiv

Bf 109 F-4 od JG 54 na východní frontě v péči mechaniků. Na obrázku je dobře vidět pozice vysunutého automatického slotu. To byla obvyklá pozice slotu u letounu stojícího na zemi.



Foto: Bundesarchiv

Bf 109 F-4 Trop od JG 27 v Severní Africe. Mechanici čistí hlavě kanónu MG 151/20.

Bf 109 F-2 poháněný motorem DB 601 N. Letoun má původní menší sání ke kompresoru, menší chladič oleje typ 9-6130A a vrtuli VDM-9.12007.10. Zadní část trupu byla zesílena dvěma vnějšími výztuhami na každé straně trupu. Výzbroj 1 x MG 151/15 a 2 x MG 17.





(Wiener Neustadt) a během jara také u Arada ve Warnemünde, Mtt v Regensburgu a Erly v Lipsku. Verze F-2 byla opět poháněna motorem DB 601N, tentokrát už ale hlavní výzbroj tvořil nový trupový (motorový) kanón MG 151/15 ráže 15 mm se zásobou 200 nábojů v zásobníku umístěném v kořeni levé poloviny křídla. Nabíjení kanónu nebylo kvůli přístupu k zásobníku dvěma relativně malými otvory v horním potahu křídla právě komfortní záležitostí. Zvýšení doletu o zhruba 500 km zajistila instalace podtrupové přídatné nádrže o objemu 300 l, stejné, jakou byly vybaveny již Bf 109E-7. Systém přečerpávání paliva z přídatné nádrže do hlavní palivové nádrže byl na principu přetlakování přídatné nádrže stlačeným vzduchem, takže se obešel bez palivového čerpadla. Bf 109 F-2 mohl být také upraven na stíhací-bombardovací verzi instalací podtrupového bombového závěsníku ETC 500/IXb pro jednu 250kg leteckou pumu, nebo sdruženého pumového závěsníku ETC 50/VIII d pro čtyři 50kg pumy. Takto upravené stroje nesy označení Bf 109 F-2/B nebo Bf 109 F-2/Bo.

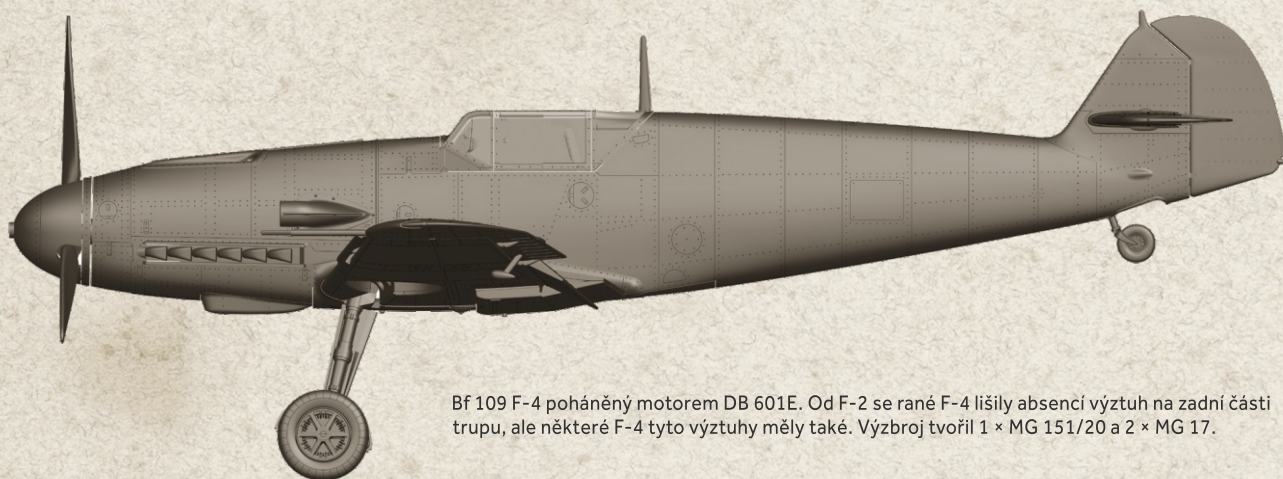
Během nasazení prvních Bf 109 F-1 a F-2 na Západní frontě došlo k významnému množství ztrát letounů kvůli průstřelu jednoho z chladičů. Protože oba tvořily jeden chladicí okruh, při jakémkoli poškození jednoho z nich došlo

## Bf 109 F-3

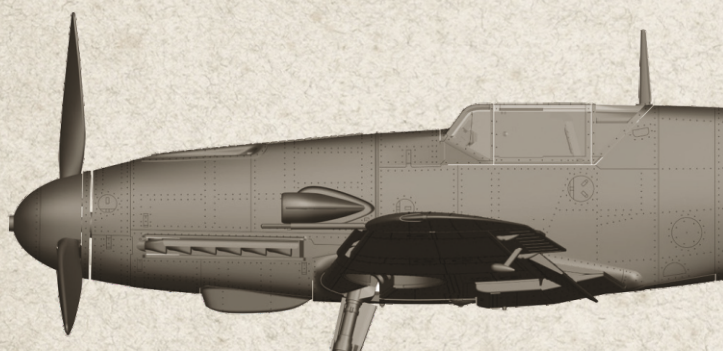
Tato verze vznikla přímým vývojem z F-1, měla kombinaci motoru DB 601 E a trupového kanónu MG/FF. Výroba byla zastavena po 15 vyrobených letounech poté, co byl k dispozici nový výkonný kanón MG 151/15.

## Bf 109 F-4

Výroba finální a nejvýkonnější verze Bf 109 F-4 začala v továrně WNF v květnu 1941 a v továrně Erly v červnu 1941. K bojovým jednotkám přicházely první Bf 109 F-4 v červnu. Hlavní modifikací verze F-4 byl konečně dokončený a doladěný motor DB 601 E o nejvyšším výkonu 1350 k, pohánějící třílistou, automaticky stavitelnou vrtulí VDM 9-12004.10. Motor používal standardní 87 oktanový letecký benzin B4. Posílila také výzbroj díky instalaci motorového kanónu MG 151/20 ráže 20 mm se zásobou 200 nábojů. Trupové kulometry zůstaly MG 17 ráže 7,9 mm. Byla provedena rekonstrukce a zesílení zadní části trupu, díky níž odpadla potřeba vnějších výztuh. Přesto jsou na fotografiích u některých Bf 109 F-4 vnější výztuha patrné. Možným vysvětlením je použití starších draků F-2 buď v prvovýrobě, nebo při pozdějších přestavbách. Identifikační přístroj FuG 25 byl na jaře vyměněn za modernější FuG 25a. Kří-



Bf 109 F-4 poháněný motorem DB 601E. Od F-2 se rané F-4 lišily absencí výztuh na zadní části trupu, ale některé F-4 tyto výztuchy měly také. Výzbroj tvořil 1 × MG 151/20 a 2 × MG 17.



Bf 109 F-4/Z byl vybaven systémem vstřikování oxidu dusného do válců motoru pro krátkodobé zvýšení výkonu. Letouny vybavené tímto systémem měly větší sání vzduchu ke kompresoru, větší chladič oleje typu 9-6150 (Fö 870) a obvykle byly vybaveny vrtulí VDM 9-12087A se širšími vrtulovými listy.

k rychlé ztrátě chladicí kapaliny z celého systému a k téměř okamžitému přehřátí motoru. Do systému byly proto umístěny ventily, které v případě poškození chladiče umožnily pilotovi jeho uzavření a oddělení od zbytku chladicího okruhu. U jednotek byl poté velký zájem o ventily ze sestřelených či poškozených strojů a údajně (Prien/Rodeike) to vedlo až k závodům techniků jednotlivých jednotek při snahách o jejich získání.

Vybavení Bf 109 F-2 bylo dále prakticky shodné s F-1, k radiostanici FuG VIIa byl standardně instalován i systém IFF FuG 25. Výkony mírně vzrostly, maximální rychlost u země je udávána 630 km/h (u země 528 km/h). Také u F-2 se při zavádění nového typu do výzbroje projevovalo množství závad. Známe je hlášení velitele Luftflotte 2, generála polního maršála Kesselringa, ze začátku dubna 1941, popisující 24 závad různé závažnosti. Ty byly postupně odstraňovány během výroby, většina z nich byla definitivně odstraněna u další sériové verze, Bf 109 F-4. Celkem bylo vyrobeno 1586 Bf 109 F-2 (Vogt), výroba běžela paralelně v pěti továrnách: Mtt Regensburg (228 kusů), Erly Lipsko (219 kusů), AGO Oscherleben (378 kusů), WNF (169 kusů) a Arado Warnemünde (358 kusů), kde také výroba tohoto typu skončila v srpnu 1941.

Bf 109 F-4 Trop měly větší sání vzduchu ke kompresoru s protiprachovým filtrem, obvykle byly vybaveny i větším chladičem oleje 9-6150 (Fö 870) a část z nich byla vybavena vrtulí VDM 9-12087A se širšími vrtulovými listy.

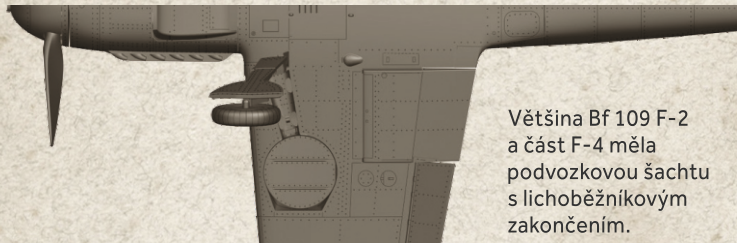
dlo mělo již standardně poziční světla s krytem kopírujícím tvar koncového oblouku, zavedená již u pozdějších Bf 109 F-2. Podvozkové šachty byly buď kruhové, kopírující tvar pneumatiky, nebo s lichoběžníkovým zakončením, stejného provedení jako na Bf 109 E.

Zhruba 600 strojů bylo vybaveno systémem GM-1, tedy vstřikováním oxidu dusného do válců, který krátkodobě zvyšoval výkon motoru a rychlost letounu vzrostla zhruba o 20 km/h ve výškách nad 6000 m. Tyto stroje byly značeny Bf 109 F-4/Z a měly větší chladič oleje typu 9-6150 (Fö 870), později standardní pro Bf 109G. Tyto stroje také byly obvykle vybaveny vrtulí VDM 9-12087A se širšími vrtulovými listy.

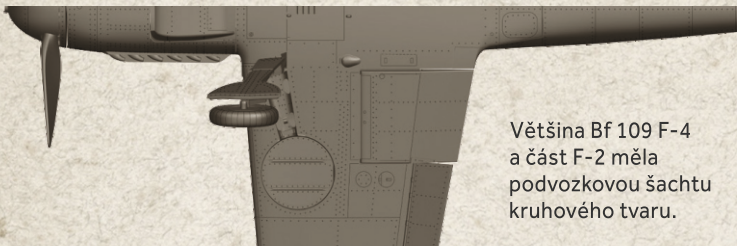
Větší olejový chladič měla i část z 576 tropikalizovaných Bf 109 F-4 Trop, vyrobených v továrně Erly v Lipsku. Ty dostaly také větší sání vzduchu k turbokompresoru s uzavíratelným protiprachovým filtrem. Tropická výbava dále obsahovala větrací klapku na horní části čelního štítu kabiny a sadu pro přežití v případě nouzového přistání, uloženou v zadní části trupu a obsahující balíček s jídlem, vodu a karabinu Mauser K98. Větší sání vzduchu ke kompresoru bylo u Bf 109 F-4 z pozdější výroby standardem.



## DUAL COMBO



Většina Bf 109 F-2 a část F-4 měla podvozkovou šachtu s lichoběžníkovým zakončením.



Většina Bf 109 F-4 a část F-2 měla podvozkovou šachtu kruhového tvaru.



foto: Bundesarchiv

Bf 109 F-4/Z; doplňování oleje do olejové nádrže. Letoun má podvozkové šachty kruhového tvaru, má větší sání ke kompresoru a vrtuli VDM 9-12087A se širšími vrtulovými listy.

### Bf 109 F-5 a Bf 109 F-6

Bf 109 F-5 byl výškový stíhač a fotoprůzkumný letoun, postavený na bázi Bf 109 F-2 a vybavený systémem GM-1. Byl postaven jeden kus, pro nezáměr RLM byl další vývoj zastaven.

Bf 109 F-6 měl být těžký stíhač, opět na bázi Bf 109 F-2, s trupovým kanónem MG 151/20 a čtveřicí kulometů MG 17. Dvěma v přídi nad motorem a dvěma v křídle. Nebyl postaven žádný letoun. Označení Bf 109 F-6/U bylo použito u Stab/JG 26 ve Francii pro Bf 109 F-2 WNr. 6750, který byl kromě standardní výzbroje vybavený ještě dvěma přídatnými kanóny MG FF/M, namontovanými v křídle podobně, jako tomu bylo u Bf 109 E. Stroj testoval Obstlt. Adolf Galland, který s ním 18. listopadu 1941 sestřelil Spitfire nad anglickým pobřežím. Galland ve stejné době zkoušel ještě jeden nestandardně vyzbrojený letoun s typovým označením Bf 109F-2/U1, vyzbrojený dvěma kulometry MG 131 ráže 13 mm umístěnými v trupu nad motorem místo standardních MG 17.

### Tato stavebnice: Bf 109 F-2 a Bf 109 F-4

Výběr strojů v této stavebnici mapuje bojové nasazení Bf 109 F-1, F-2 a F-4 na Západní frontě ve Francii a nad kanálem La Manche, během operace Brabarovska po přepadení Sovětského svazu a bojů na Východní frontě v letech 1941 a 1942, i nasazení ve Středomoří a v Severní Africe od září roku 1941. Ukazuje také vývoj kamufláží a označování letounů v závislosti na oblasti jejich působení a přírodních podmínkách panujících na daném území. Především na Východní frontě byla zbarvení Bf 109 F velmi pestrá a vynalézavá. Přejeme vám hodně radosti při jejich studiu i při stavbě modelů vybraných letounů!

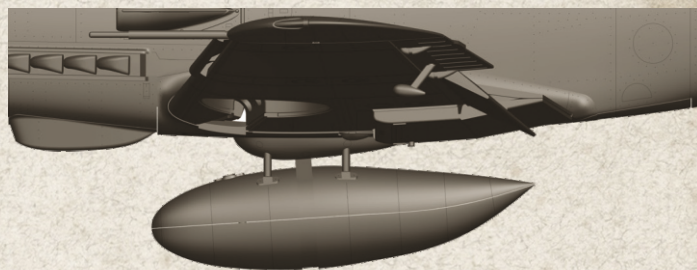
Většina Bf 109 F-2 měla poziční světla na křídle bez aerodynamického krytu.

Bf 109 F-4 měly poziční světla na křídle s aerodynamickým krytem.

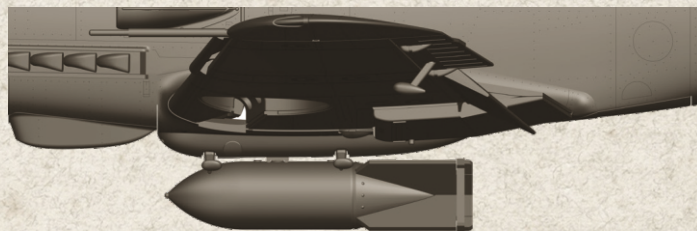
Mezi prosincem 1941 a dubnem 1942 vyrobila továrna WNF celkem 240 Bf 109 F-4/R1, umožňující instalaci podkřídelních gondol s kanóny MG 151/15 se zásobou 135 nábojů. U bojových jednotek byly ale kanónové gondoly používány zřídka, k jejich širšímu uplatnění došlo až později na Bf 109 G.

Také Bf 109 F-4 mohly být upraveny na stíhací bombardéry Bf 109 F-4/B, pumové závěsníky byly stejné jako u Bf 109 F-2/B, ale nemohly jimi být vybaveny stroje Bf 109 F-4/Z ani stroje Bf 109 F-4/R1 vybavené podkřídelními kanónovými gondolami. Část Bf 109 F-4 byla upravena na fotoprůzkumné Bf 109 F-4/R2, R3, R4 a R8, které nesly různé typy palubních fotografických kamer.

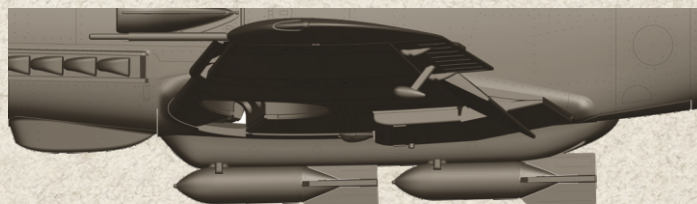
Celkem bylo vyrobeno 1808 Bf 109 F-4 všech verzí, z toho 1034 ve WNF a 774 v továrně Erla v Lipsku. Výroba u WNF skončila v dubnu 1942, Erla postavila poslední Bf 109 F-4 Trop v květnu 1942. O měsíc později už v obou továrnách, stejně jako v továrně Messerschmitt A. G. v Regensburgu, začínala výroba Bf 109 G-2.



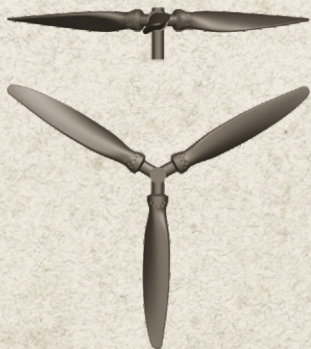
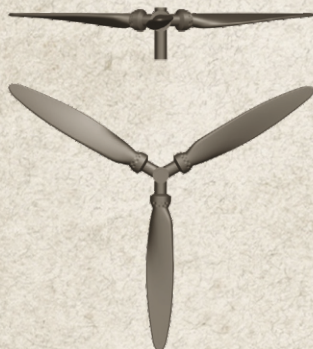
Přídatná nádrž o objemu 300 l



Pumový závěsník ETC 500/IXB s 250kg leteckou pumou SC 250



Sdružený pumový závěsník ETC 50/VIII se čtyřmi 50kg pumami SC 50



Vlevo: vrtule VDM-9.12007.10 (Bf 109 F-2 and F-4)

Vpravo: vrtule VDM 9-12087A (Bf 109 F-4/Z, Bf 109 F-4 Trop)



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. SYMBOLY

\* INSTRUKTION

\* SINNBILDEN

\* SYMBOLES

\* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS



DÍLY



TEILE



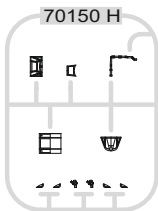
PIÈCES



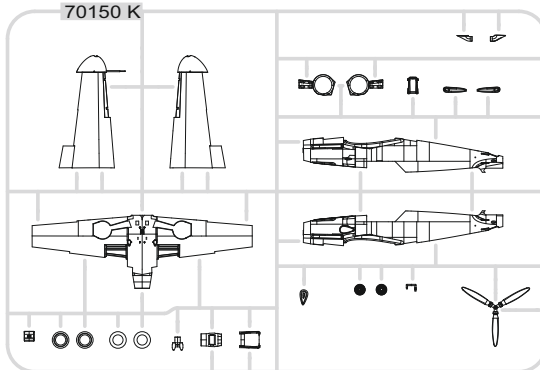
部品

## PLASTIC PARTS

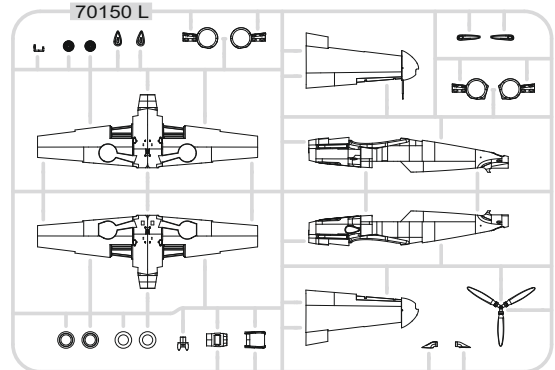
H&gt; 2 pcs.



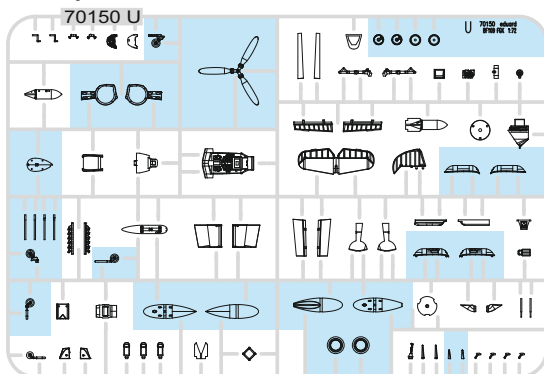
K&gt;



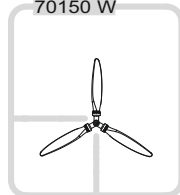
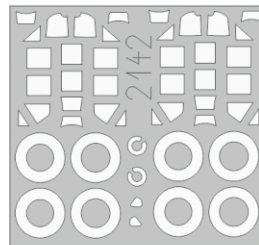
L&gt;



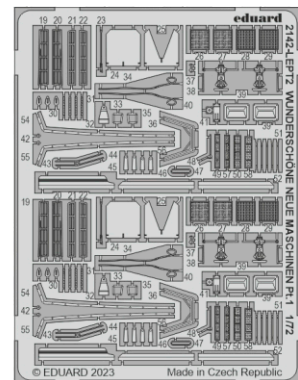
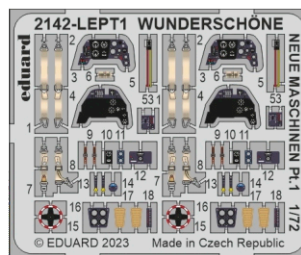
U&gt; 2 pcs.



W&gt;

eduard  
MASK

## 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

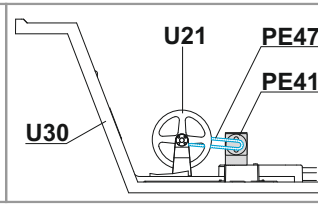
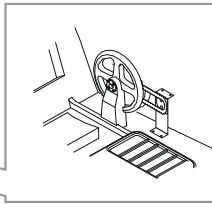
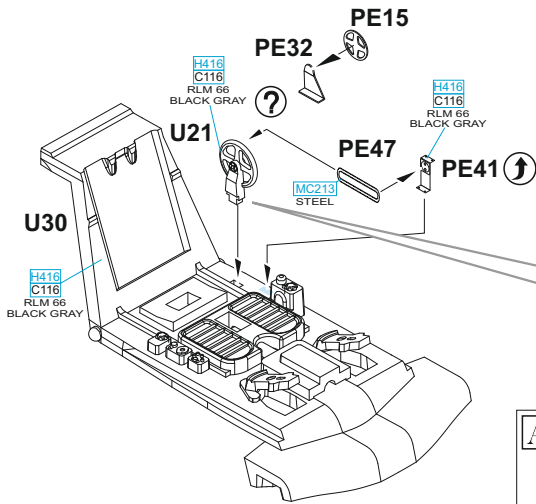


色

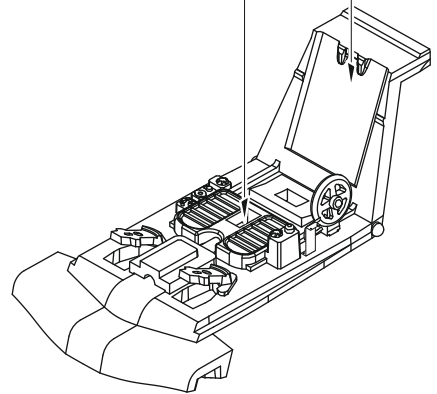
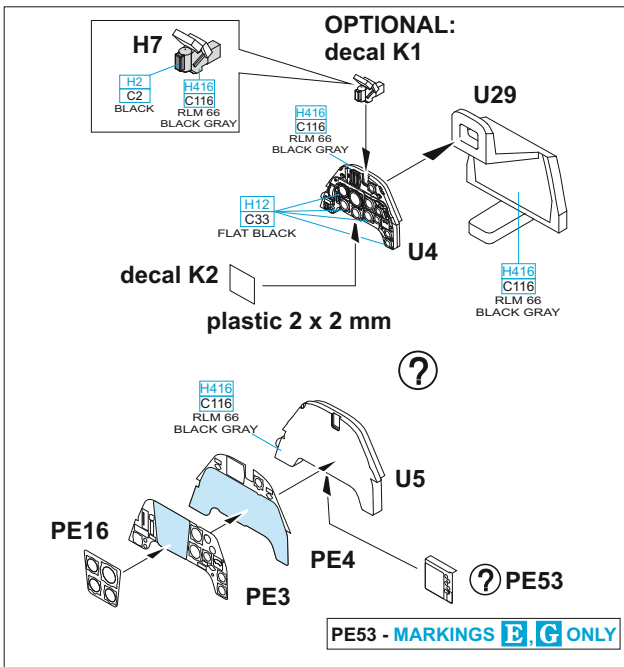
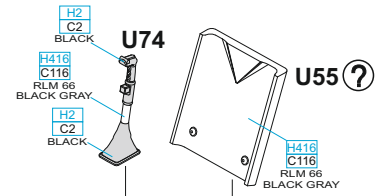
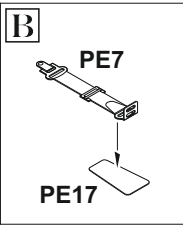
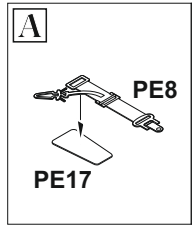
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H37	C43	BROWN
H47	C41	RED BROWN
H51	C11	LIGHT GULL GREY
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	RLM79 SAND YELLOW
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H303	C303	GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H418	C118	RLM78 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

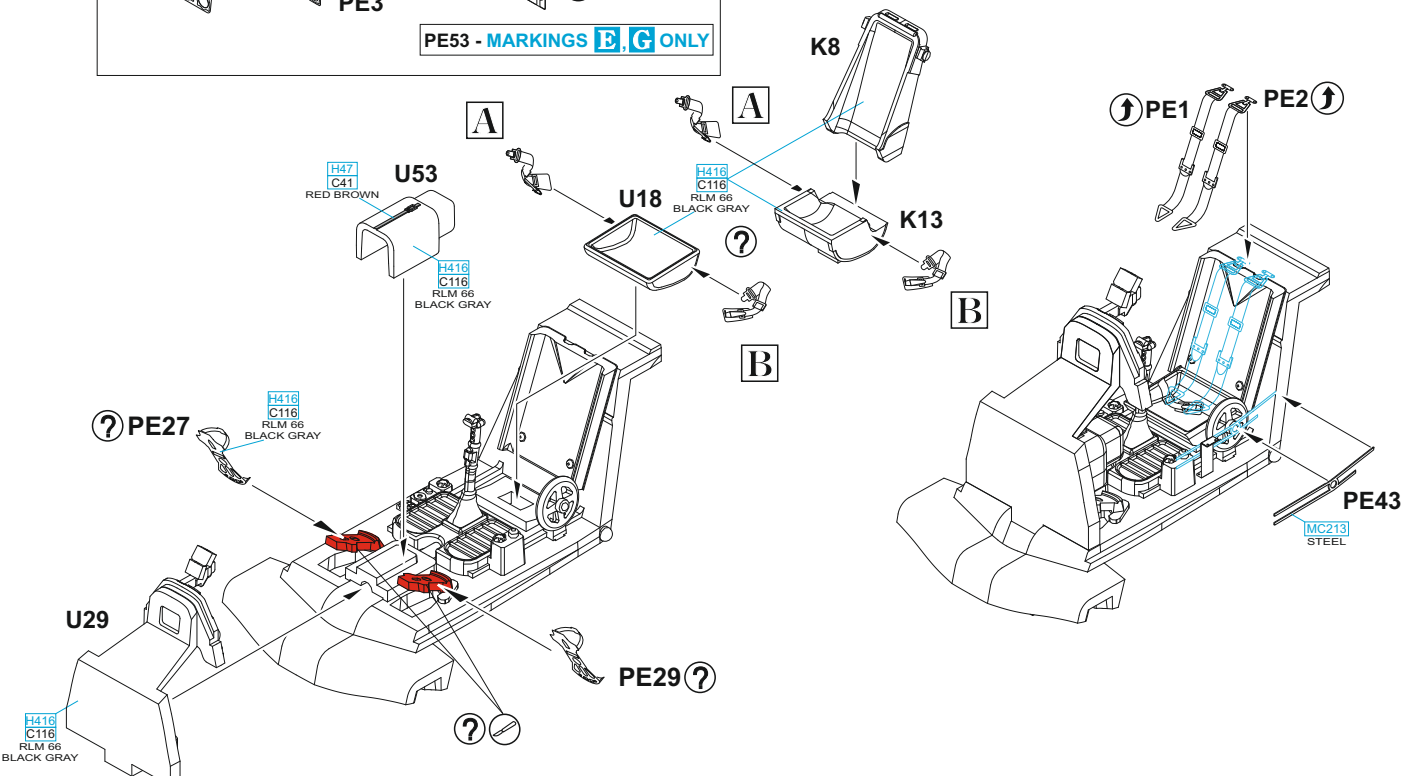




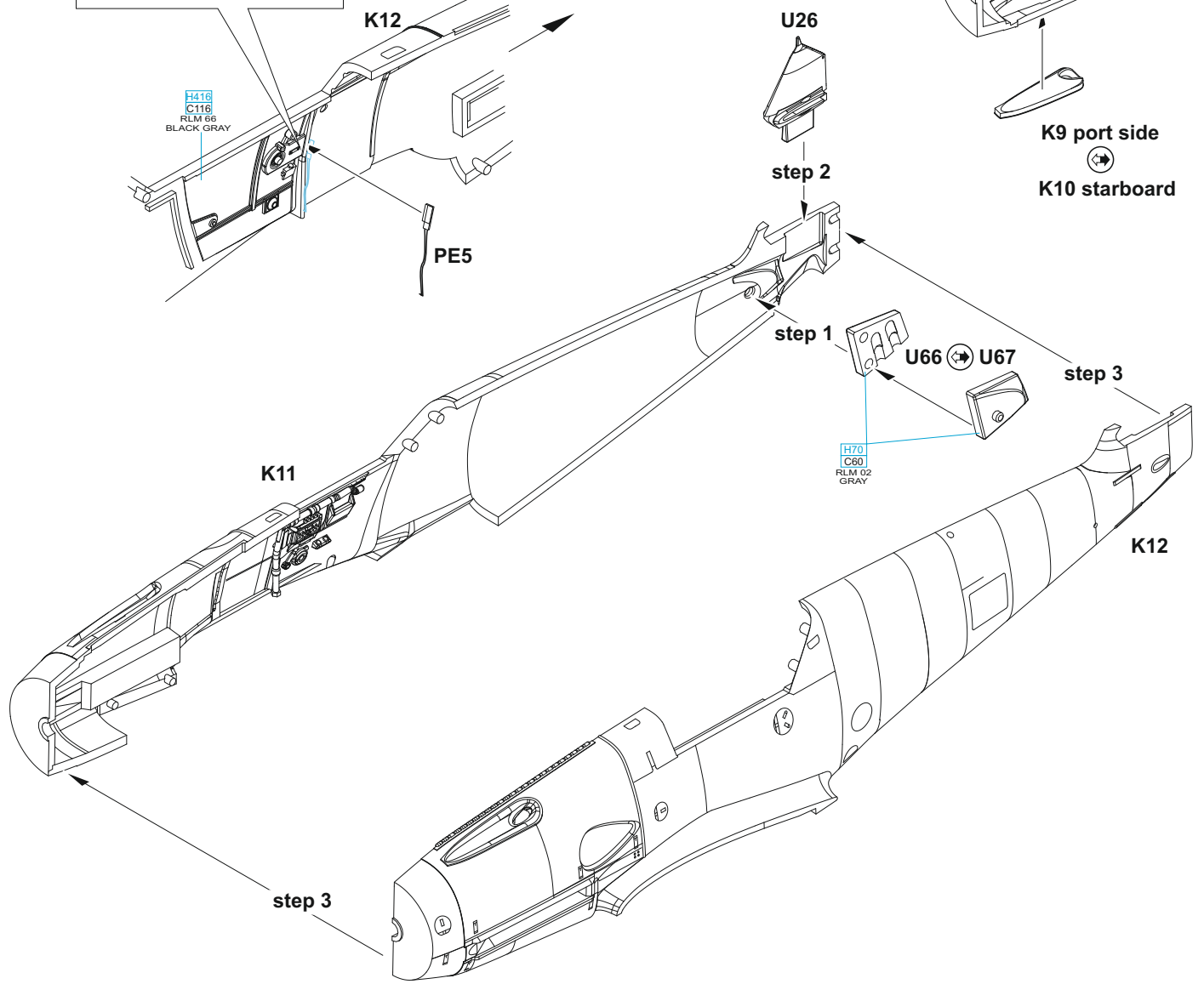
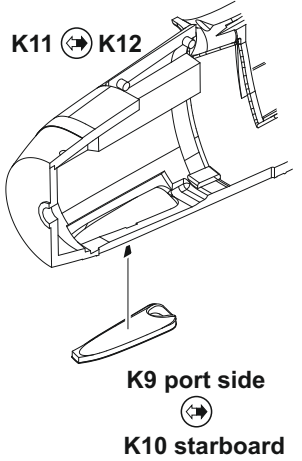
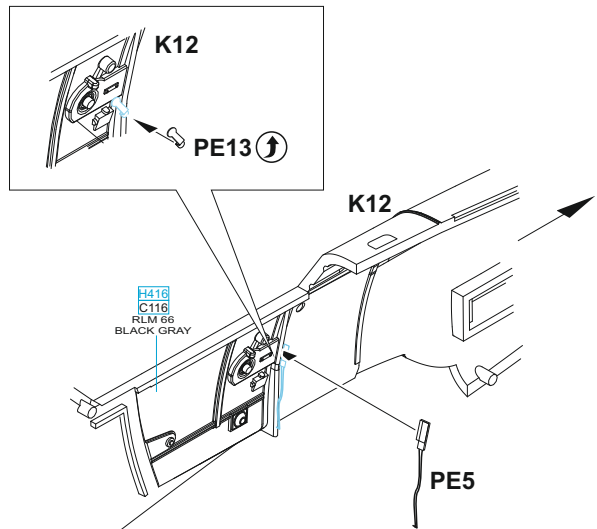
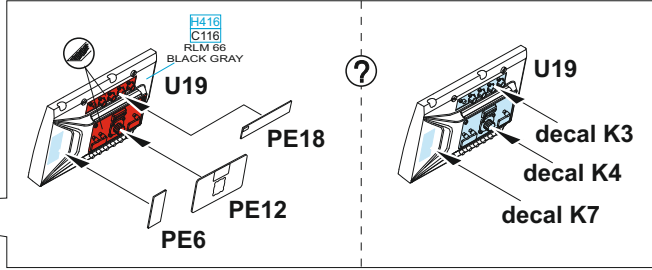
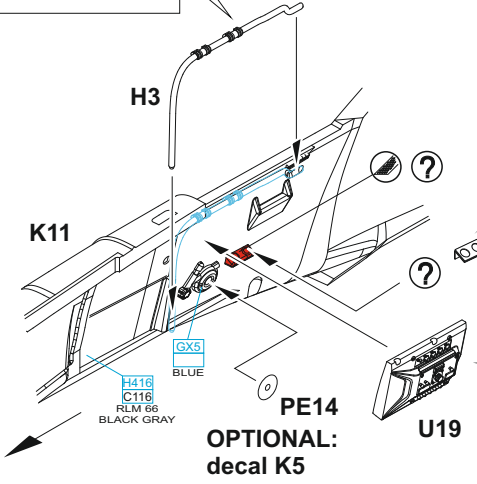
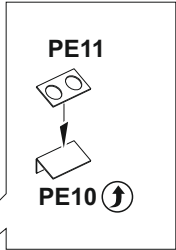
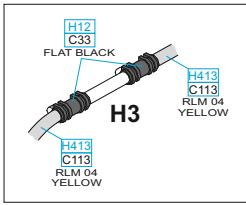
**U55 - IF YOU USE IN THE NEXT STEP PART U18 ONLY**



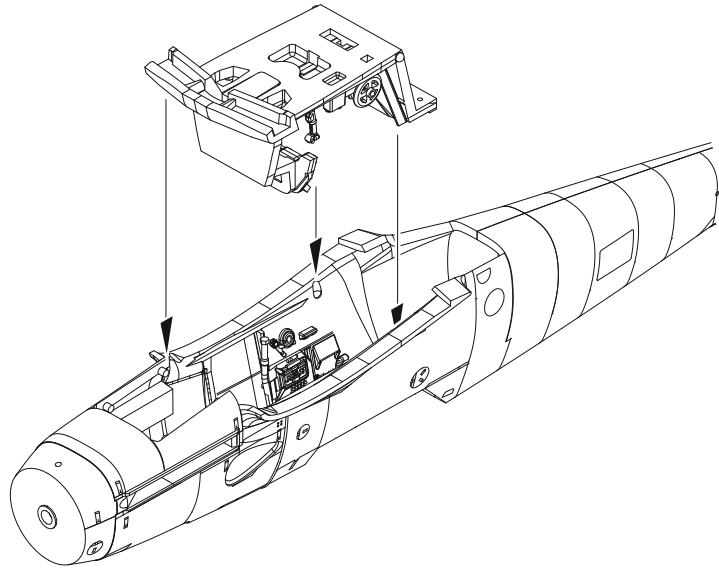
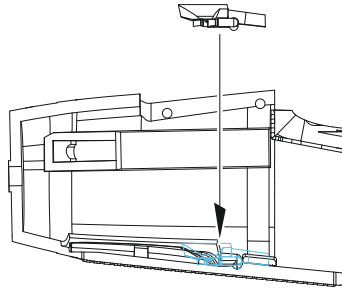
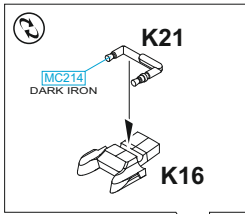
**SEAT K8 + K13 USED RARELY**



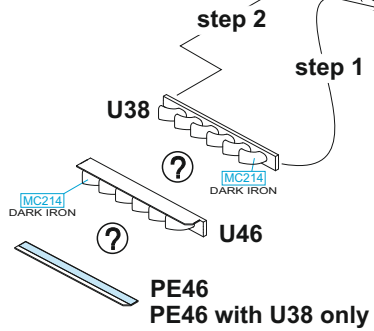
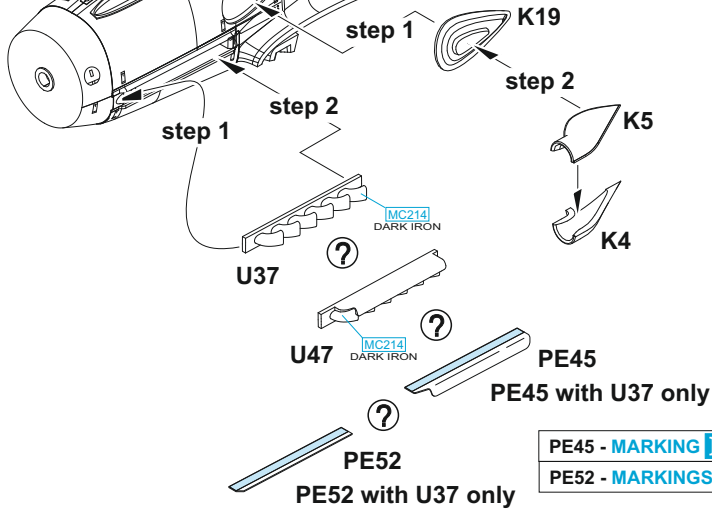
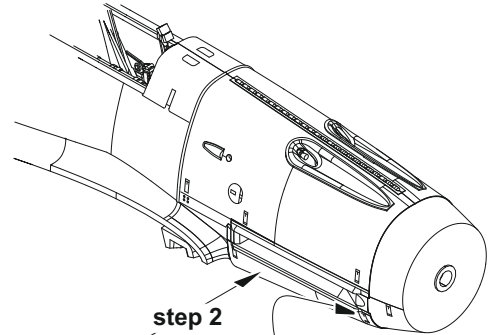
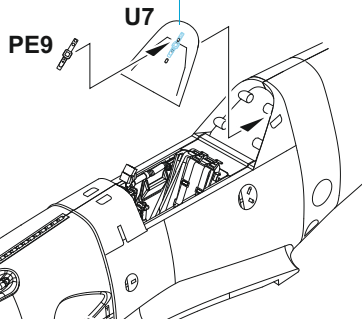




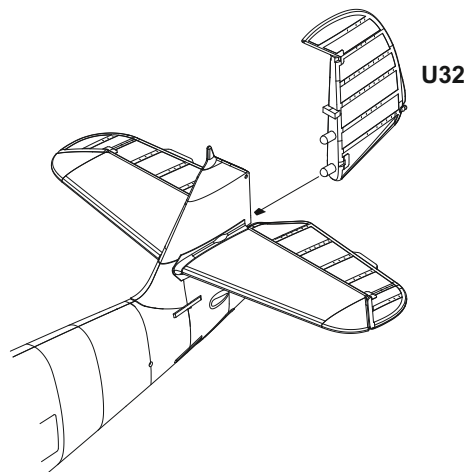
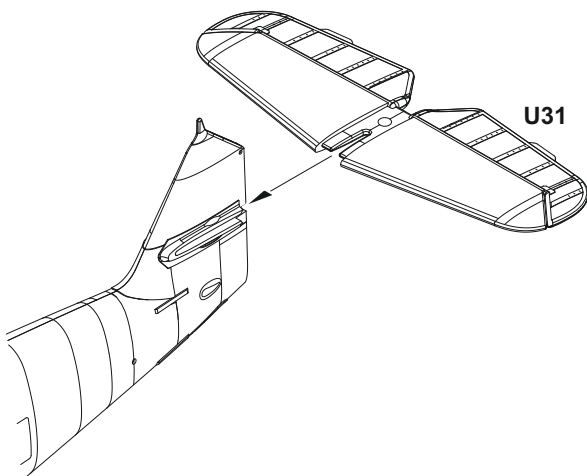




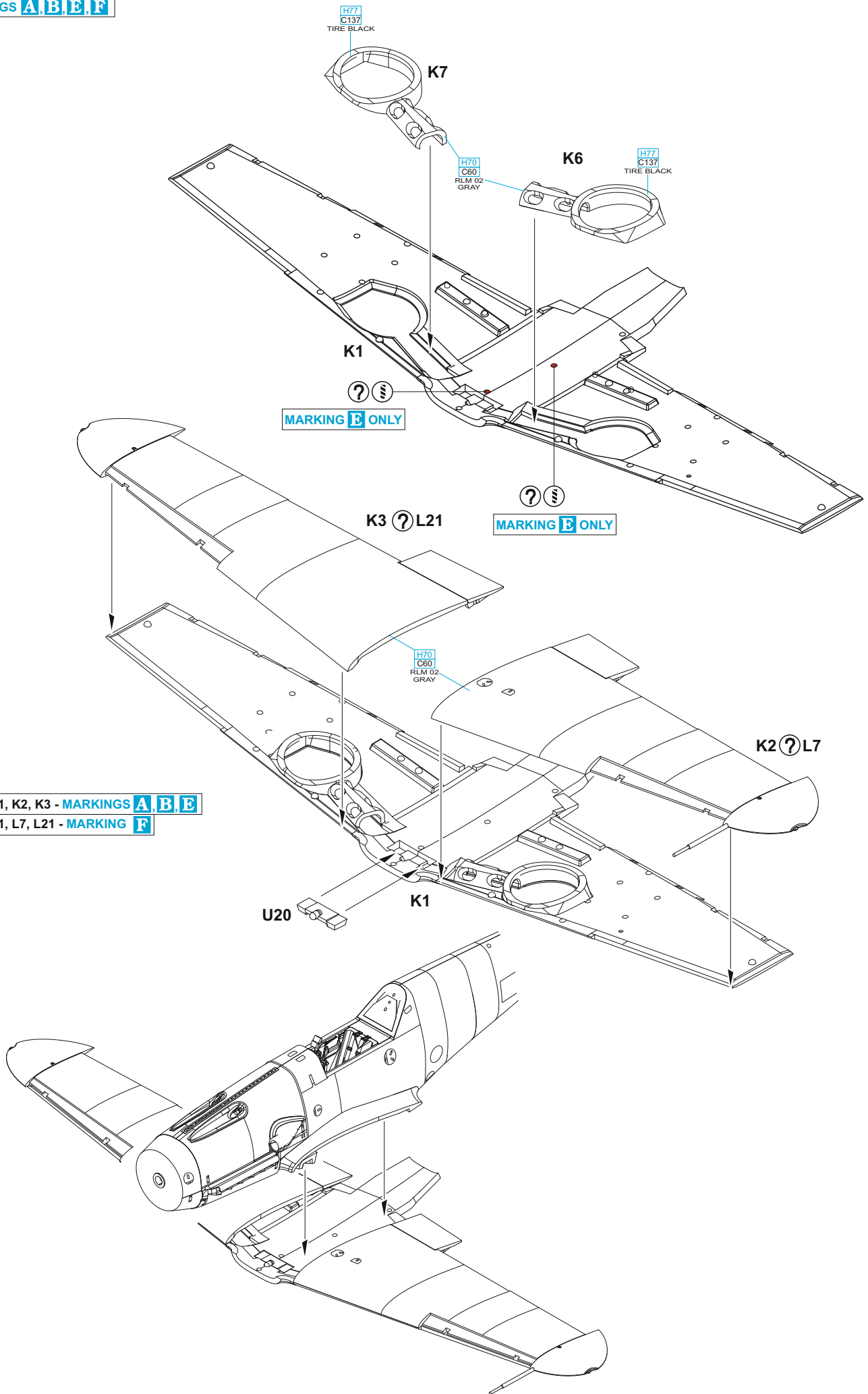
H416  
C116  
RLM 66  
BLACK GRAY



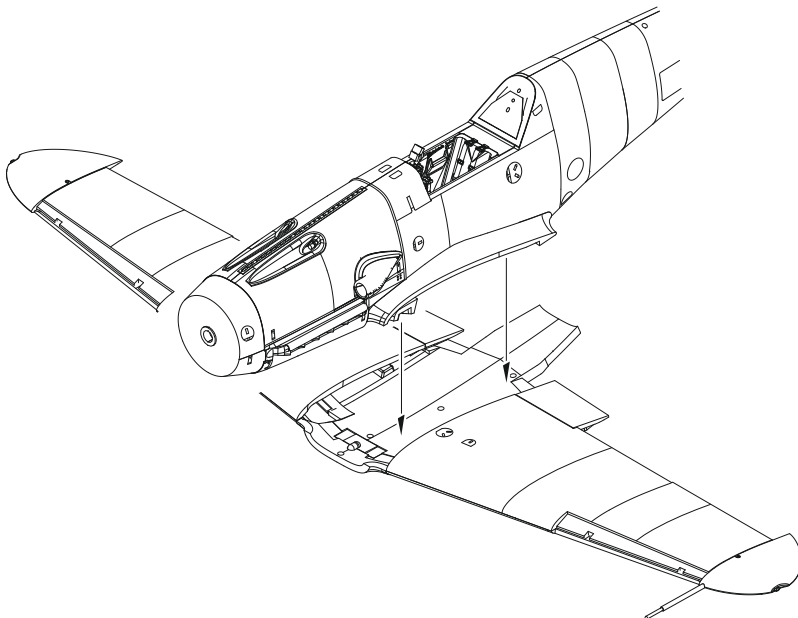
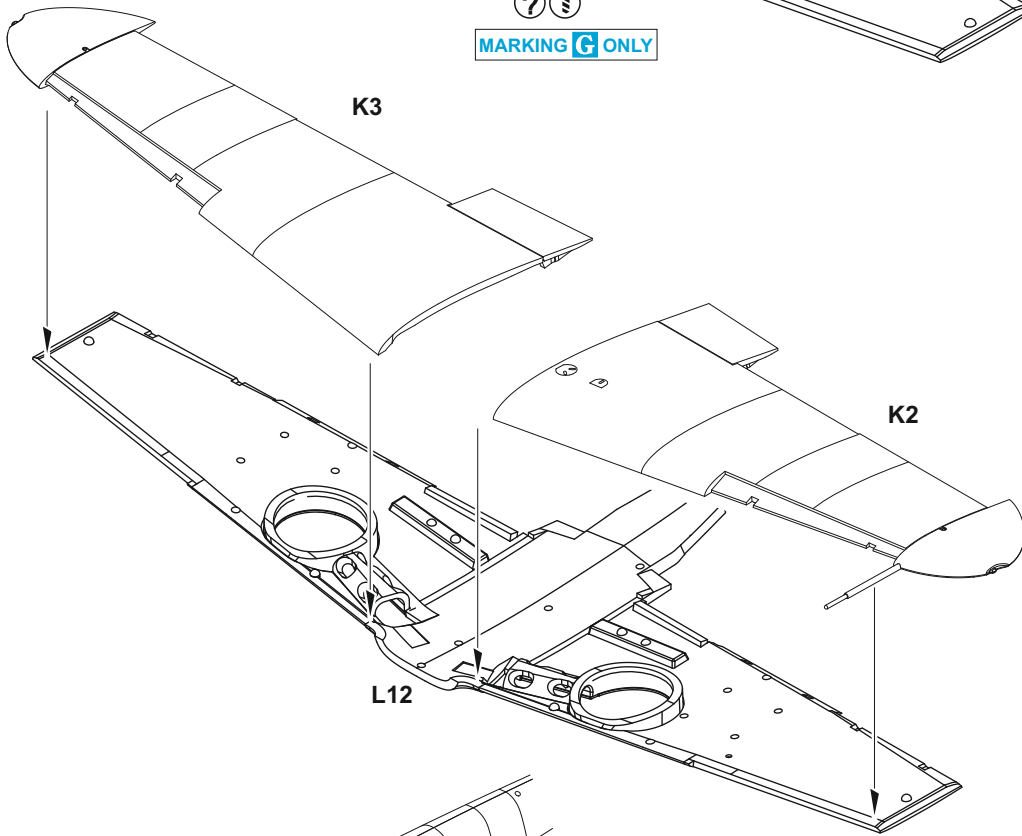
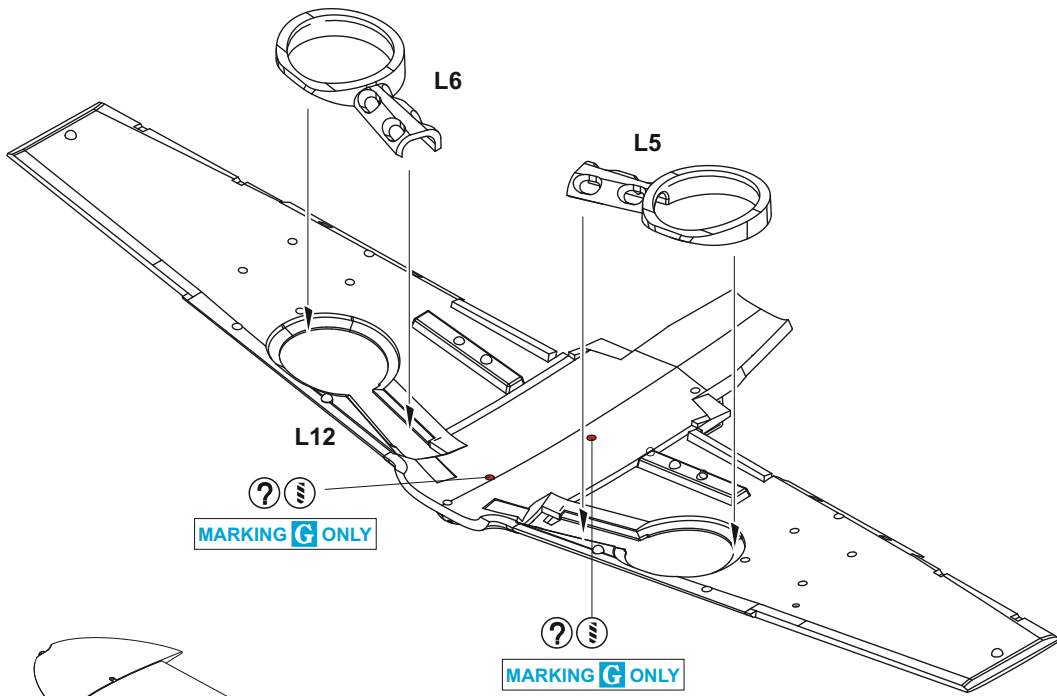
PE45 - MARKING **F**  
PE52 - MARKINGS **A, B, C, D, E, G**



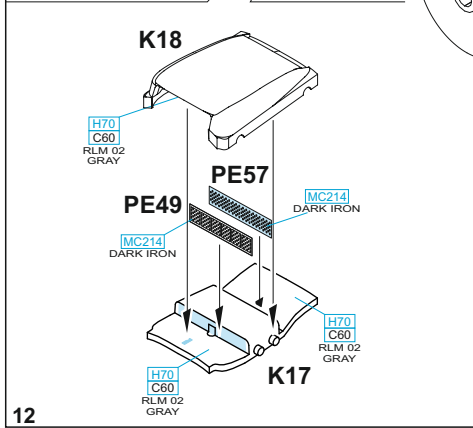
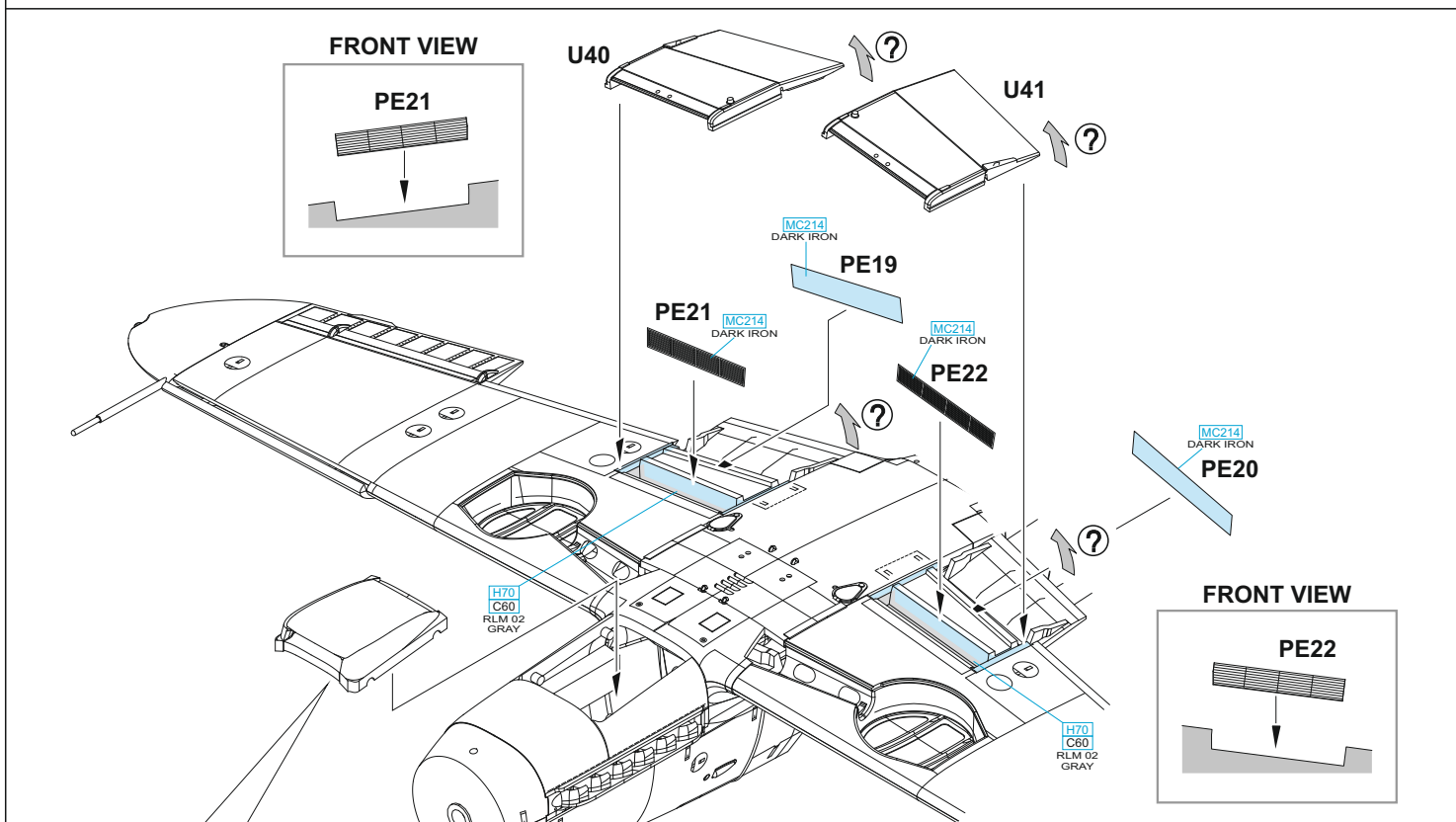
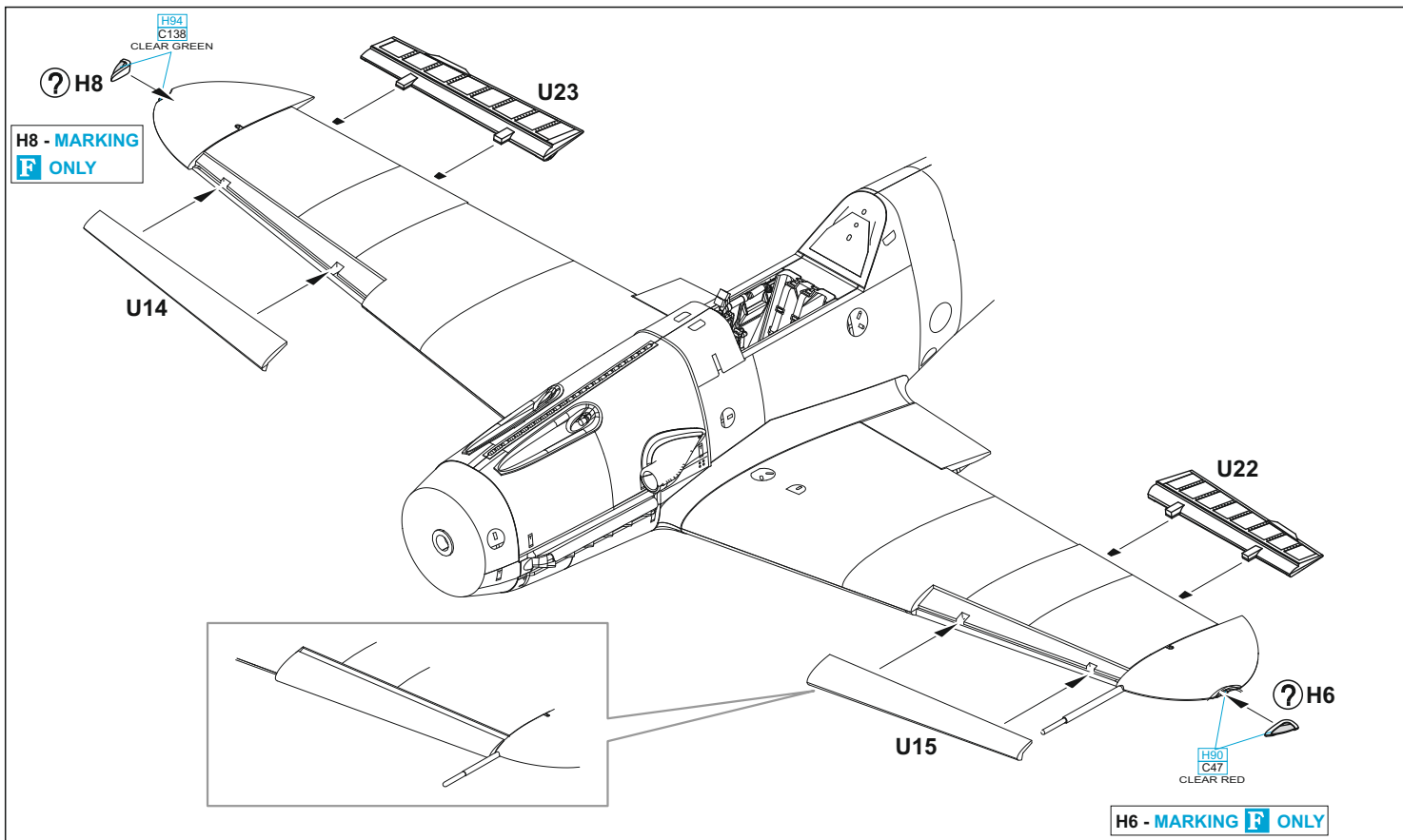




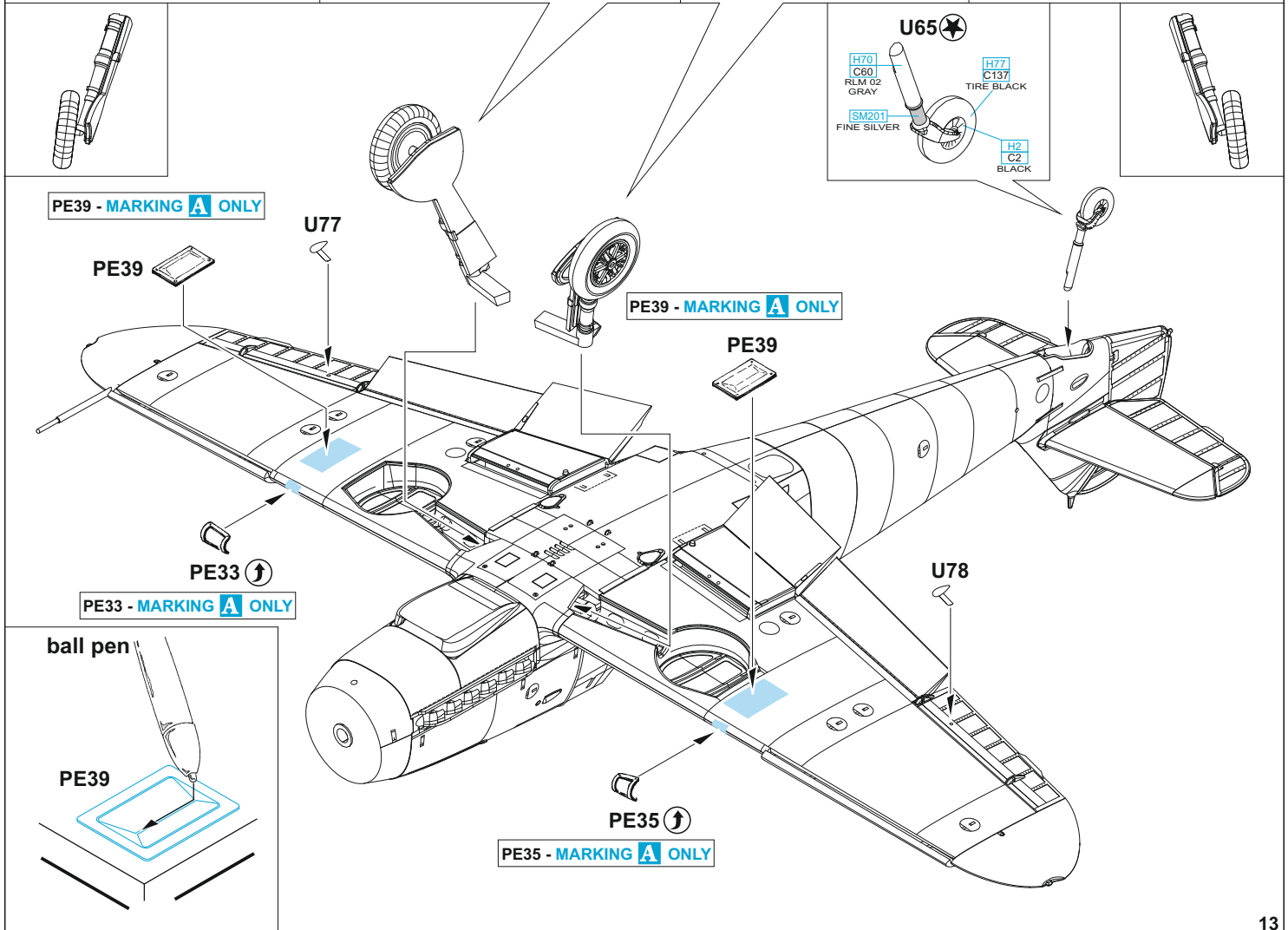
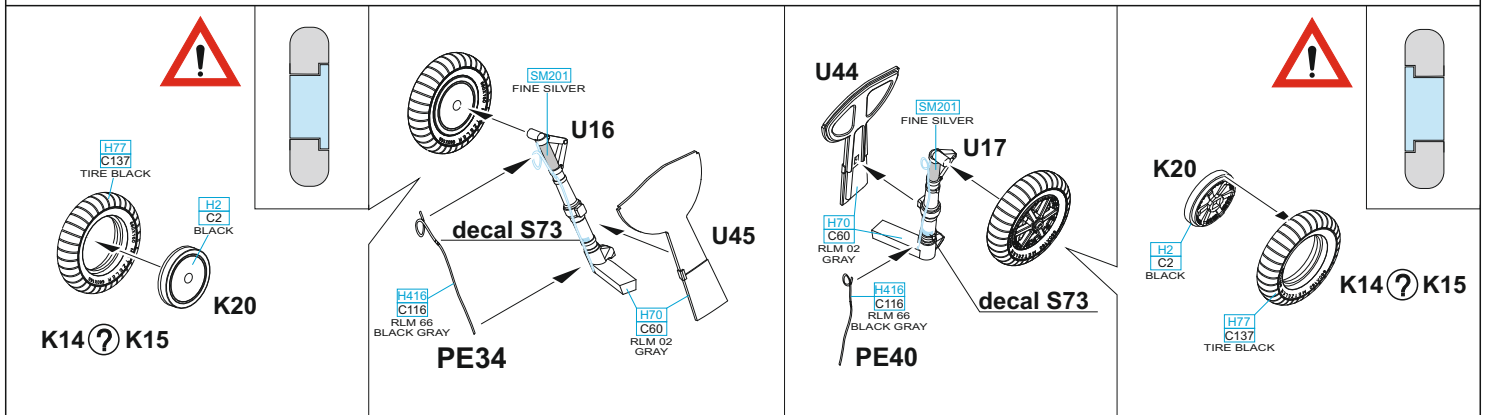
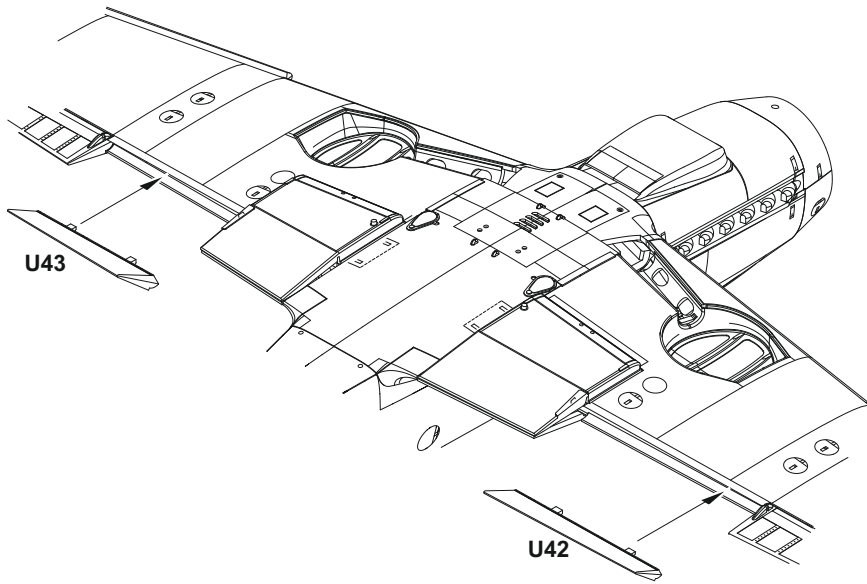




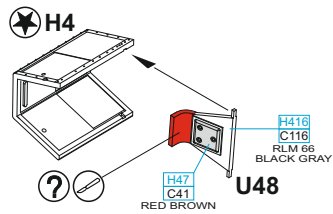
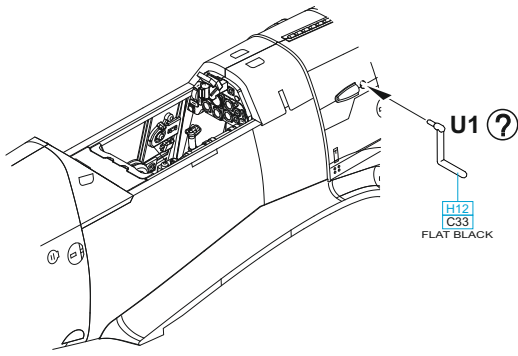




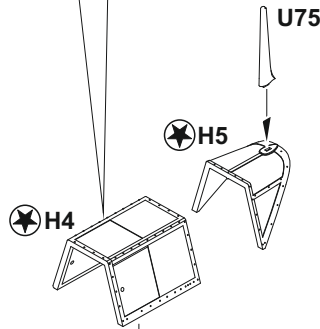
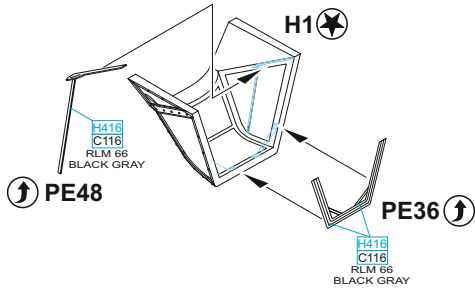
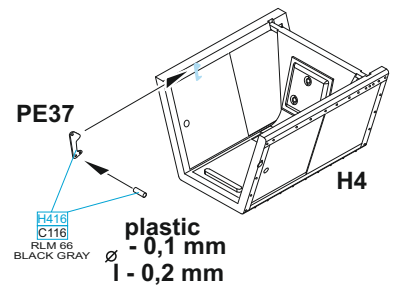
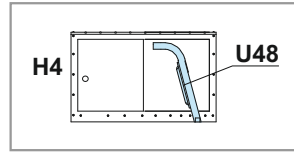




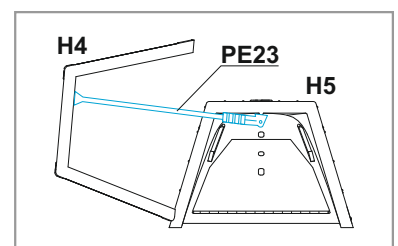
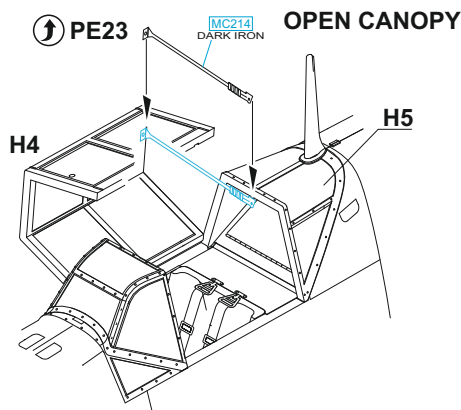
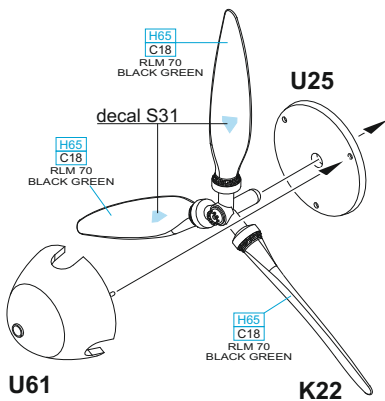
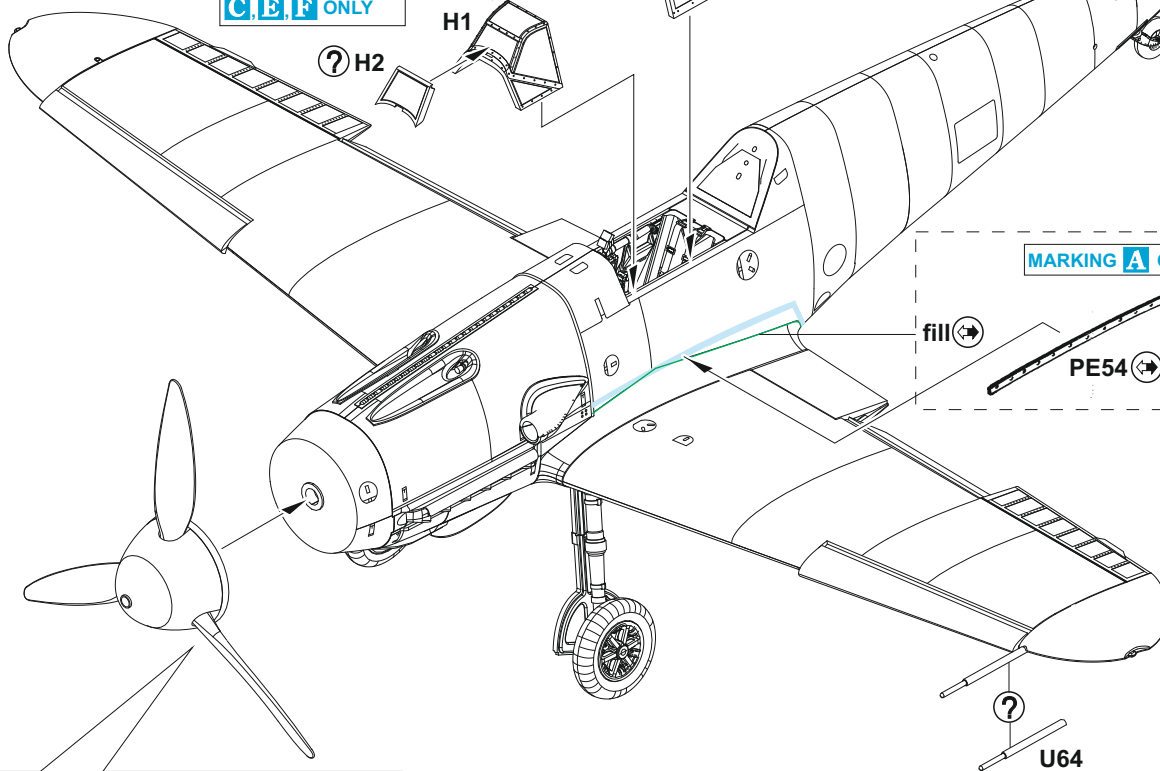




MARKINGS **F, G** ONLY

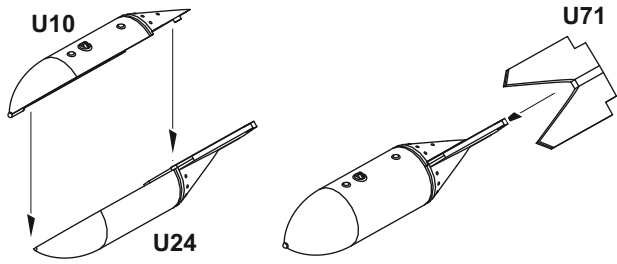


H2 - MARKINGS **B, C, E, F** ONLY

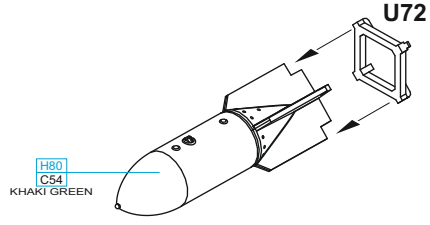
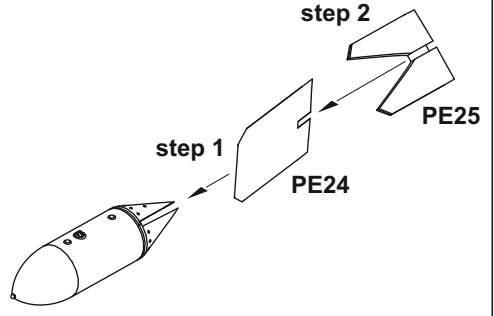
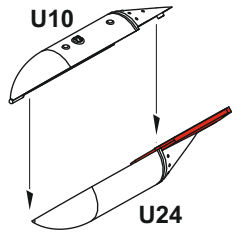




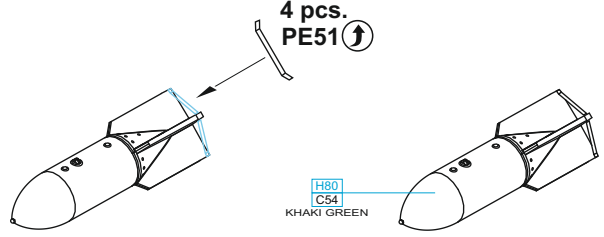
MARKINGS E, G ONLY



?



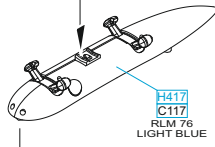
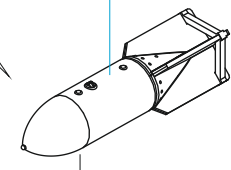
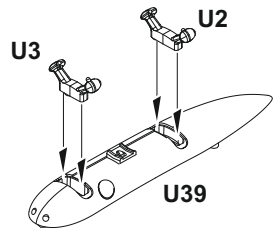
H80  
C54  
KHAKE GREEN



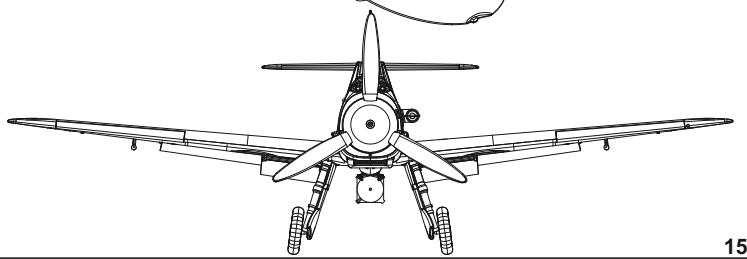
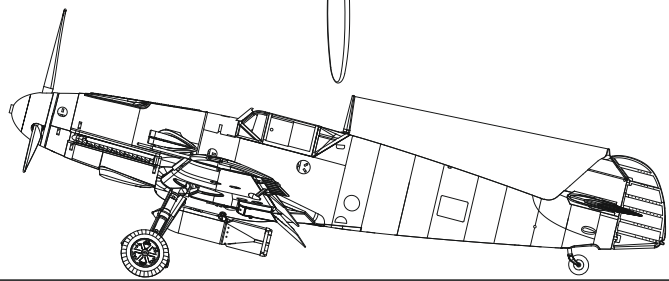
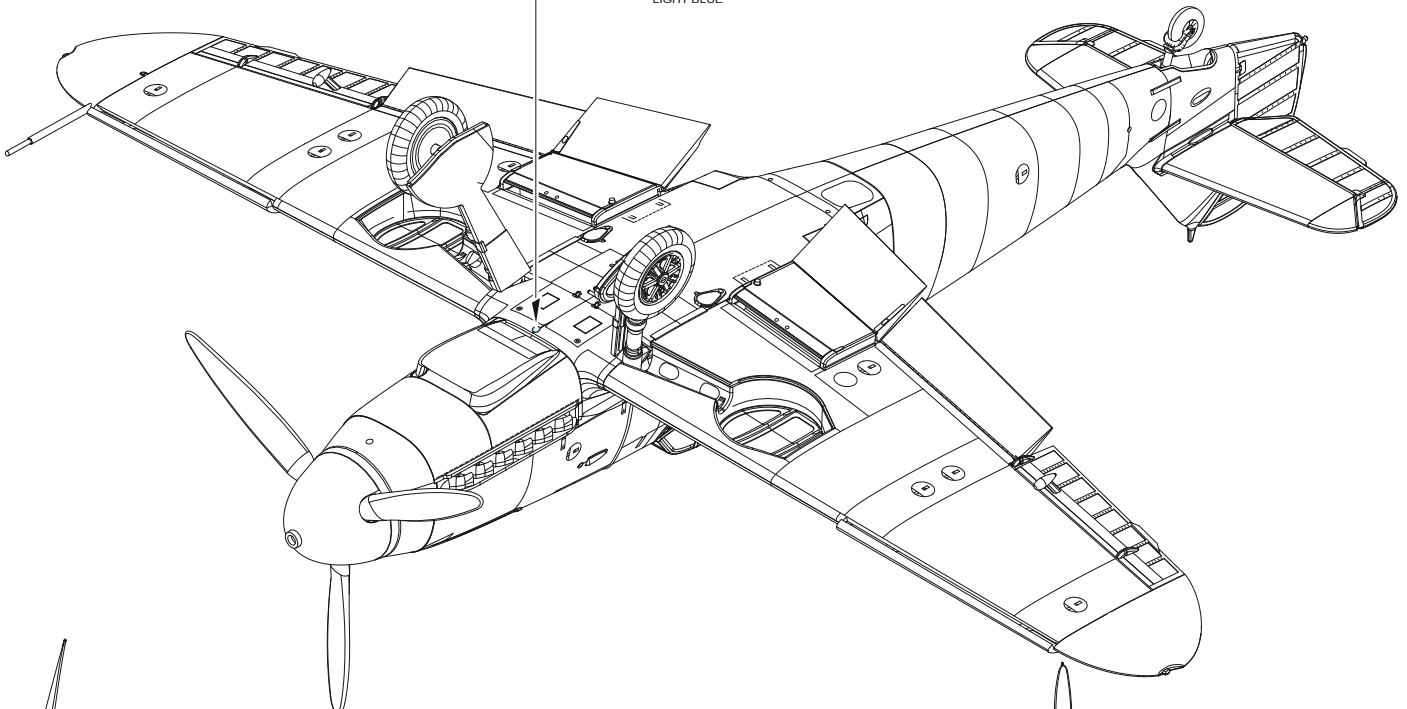
H80  
C54  
KHAKE GREEN

MARKINGS E, G ONLY

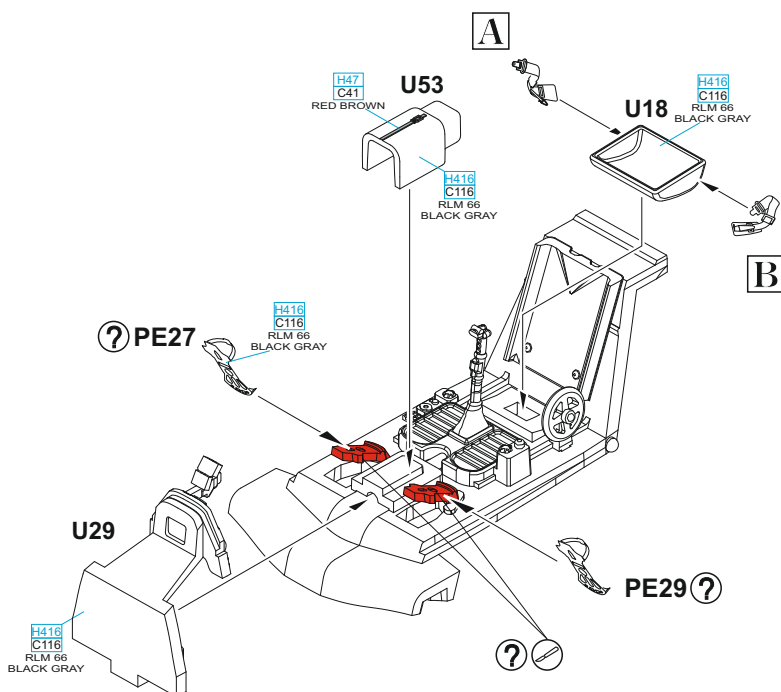
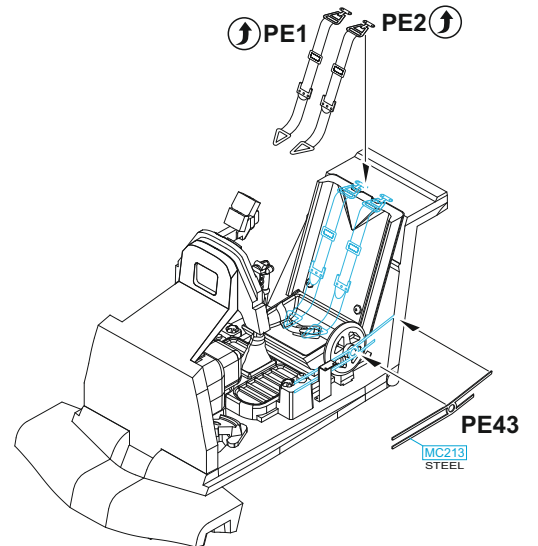
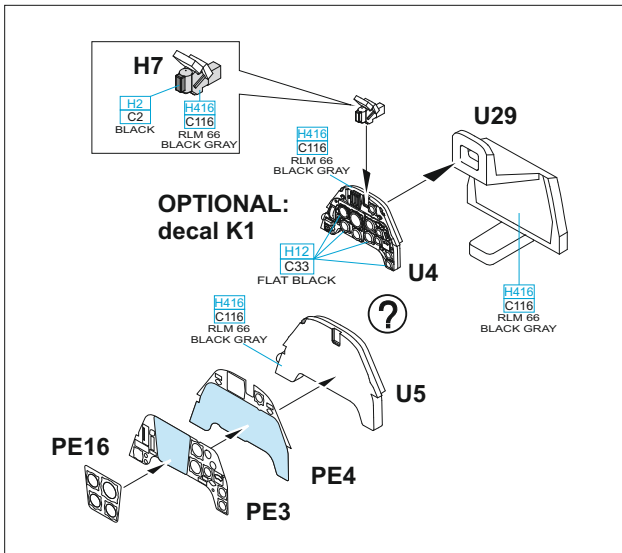
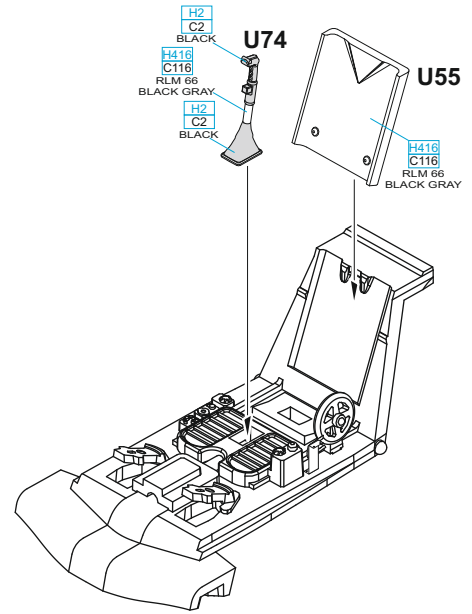
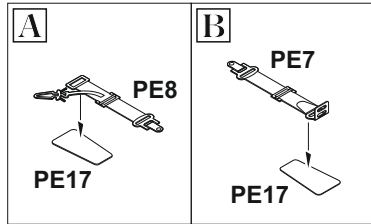
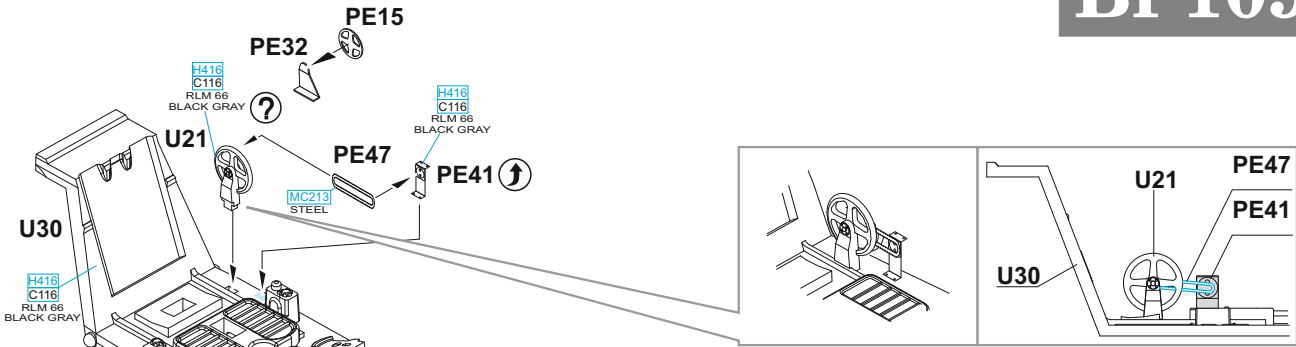
H12 C33 FLAT BLACK ?  
H51 C11 GRAY ?  
H70 C60 RLM 02 GRAY ?  
H80 C54 KHAKE GREEN



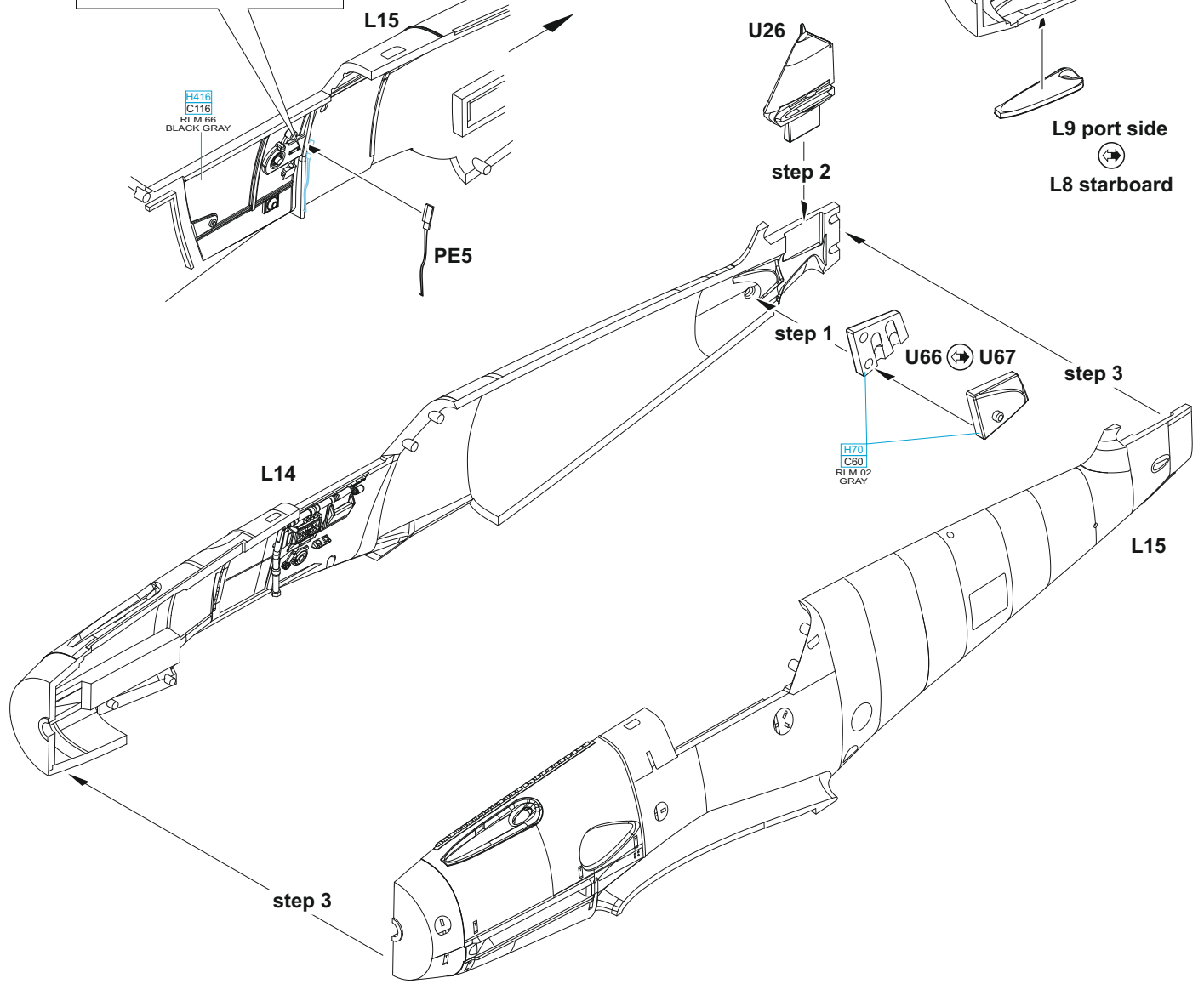
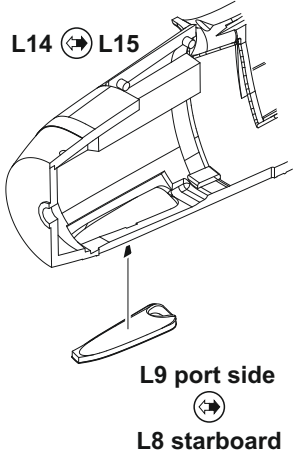
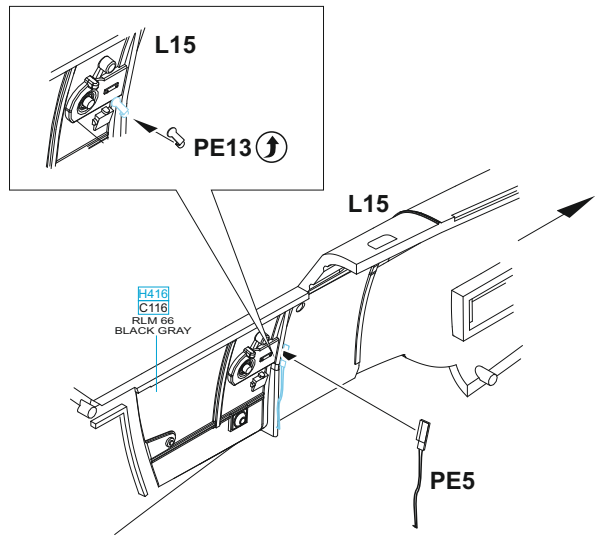
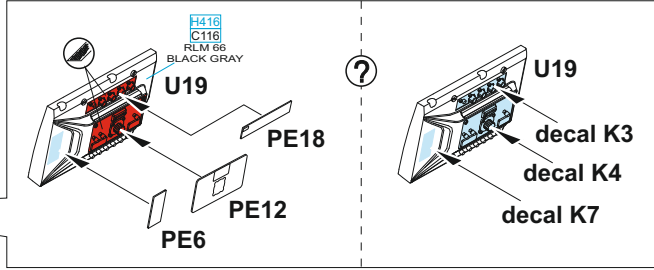
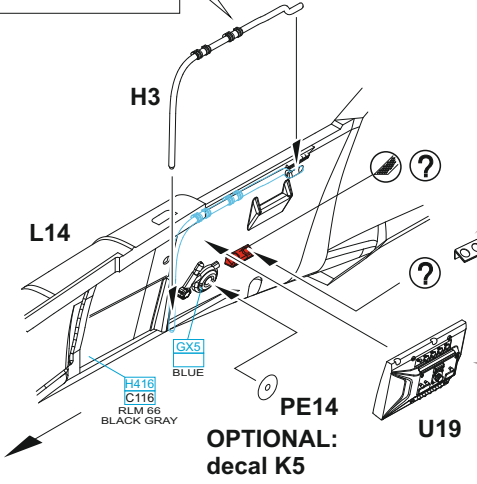
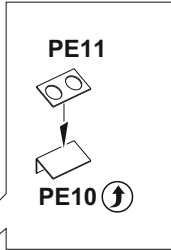
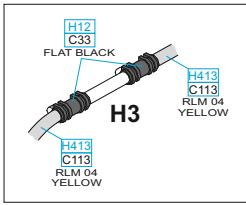
H417  
C117  
RLM 76  
LIGHT BLUE



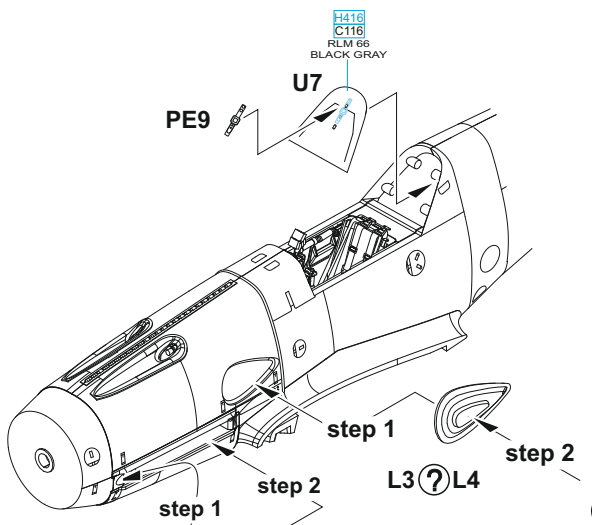
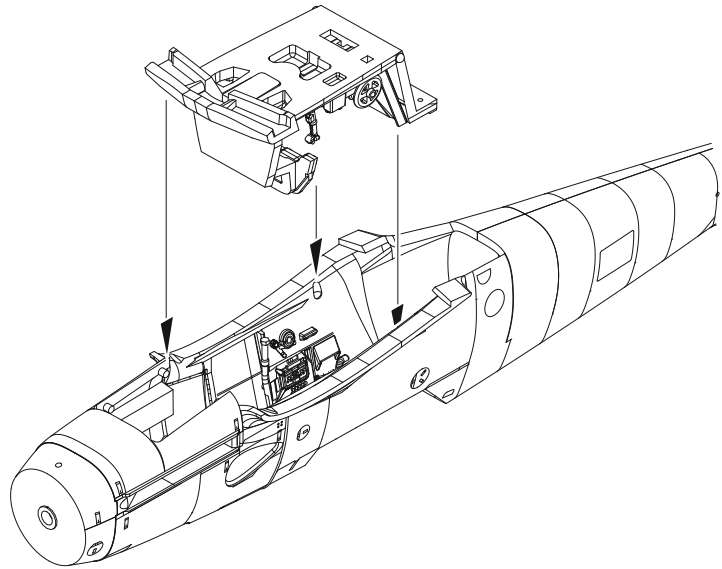
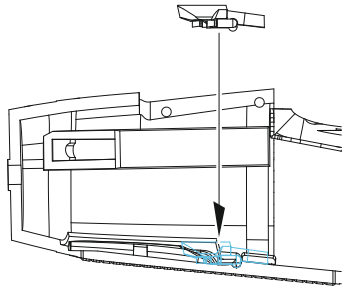
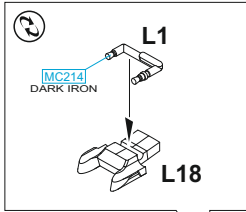




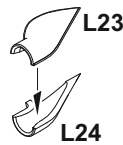




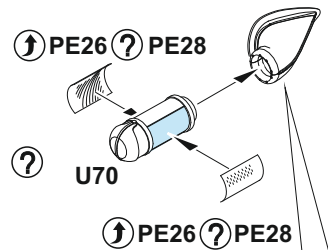
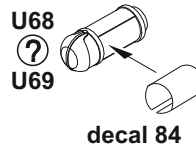




**MARKINGS H, I, K, L**

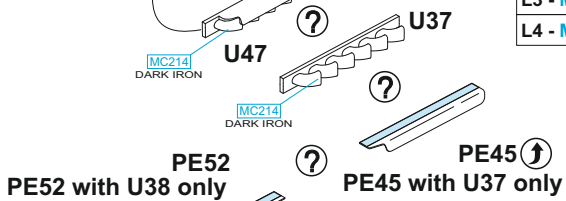


**MARKINGS J, M, N**

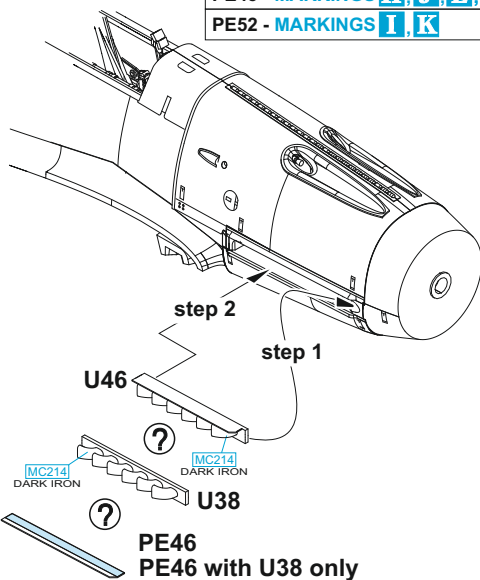
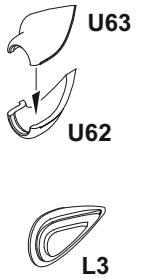
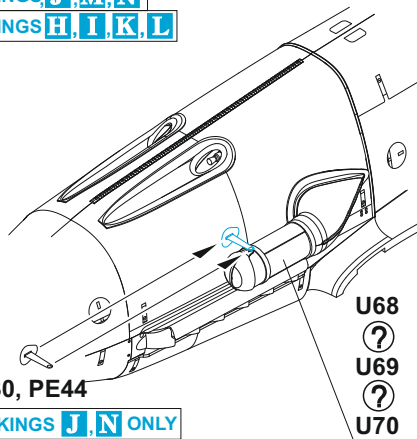


**U68?U69, decal 84 ? U70, PE26?PE28 - MARKINGS J, N ONLY**

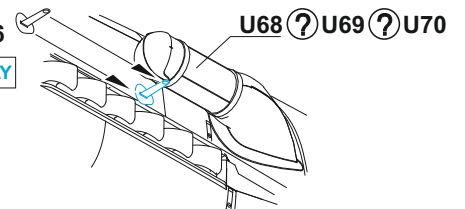
**L3 - MARKINGS J, M, N**  
**L4 - MARKINGS H, I, K, L**



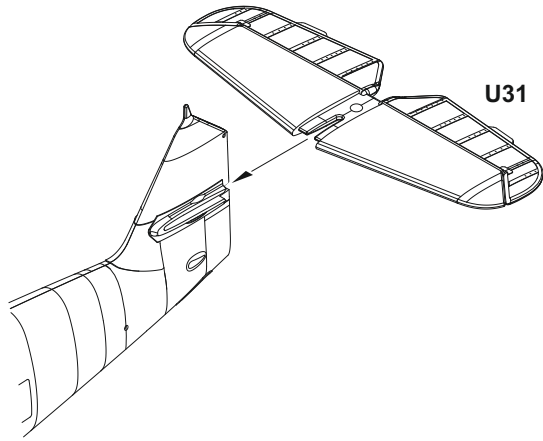
**PE45 - MARKINGS H, J, L, M, N**  
**PE52 - MARKINGS I, K**



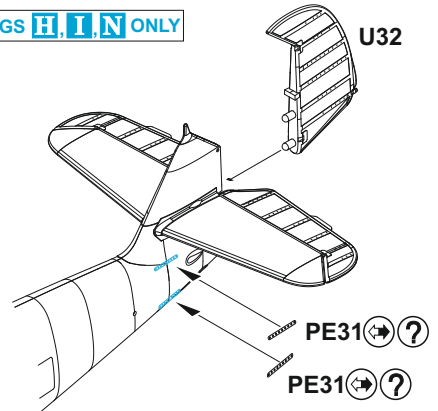
**PE30, PE56**  
**MARKINGS J, N ONLY**



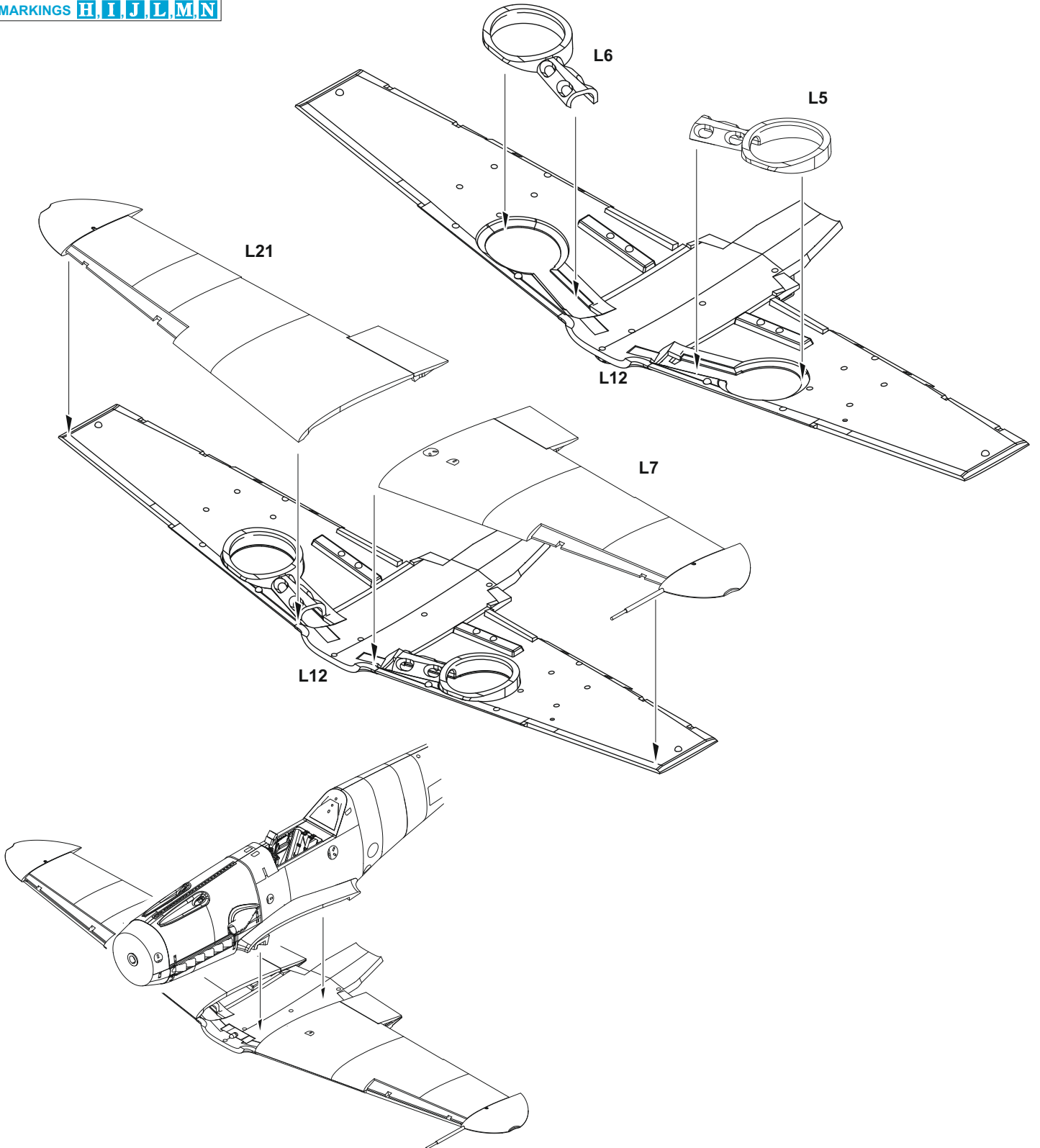




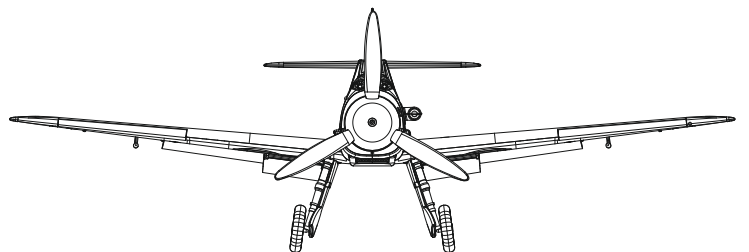
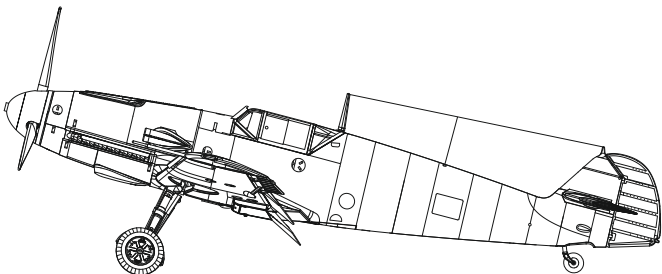
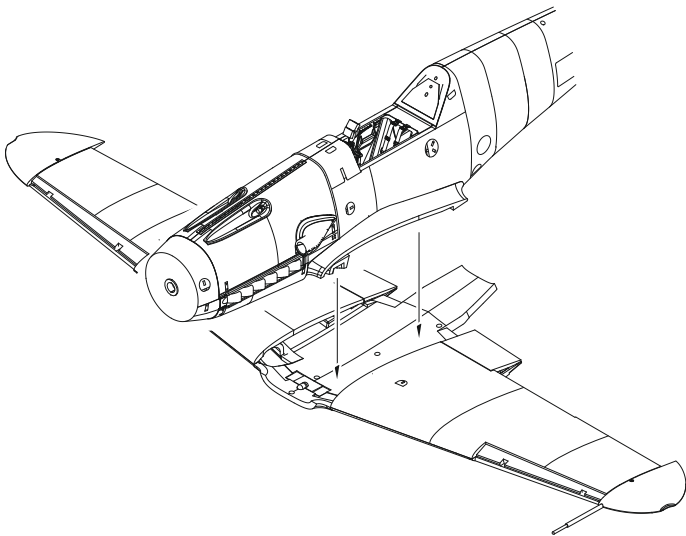
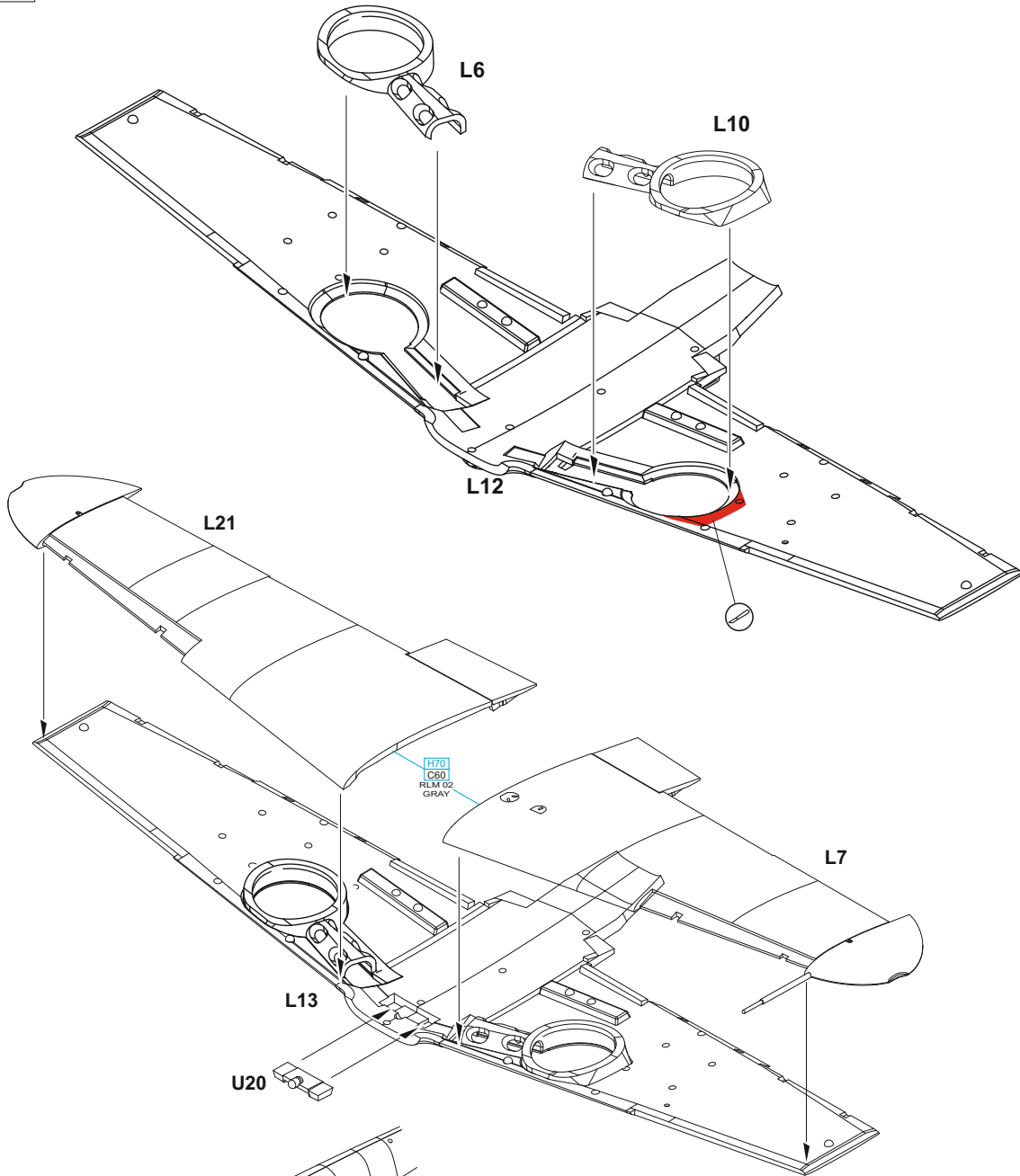
PE31 - MARKINGS H, I, N ONLY

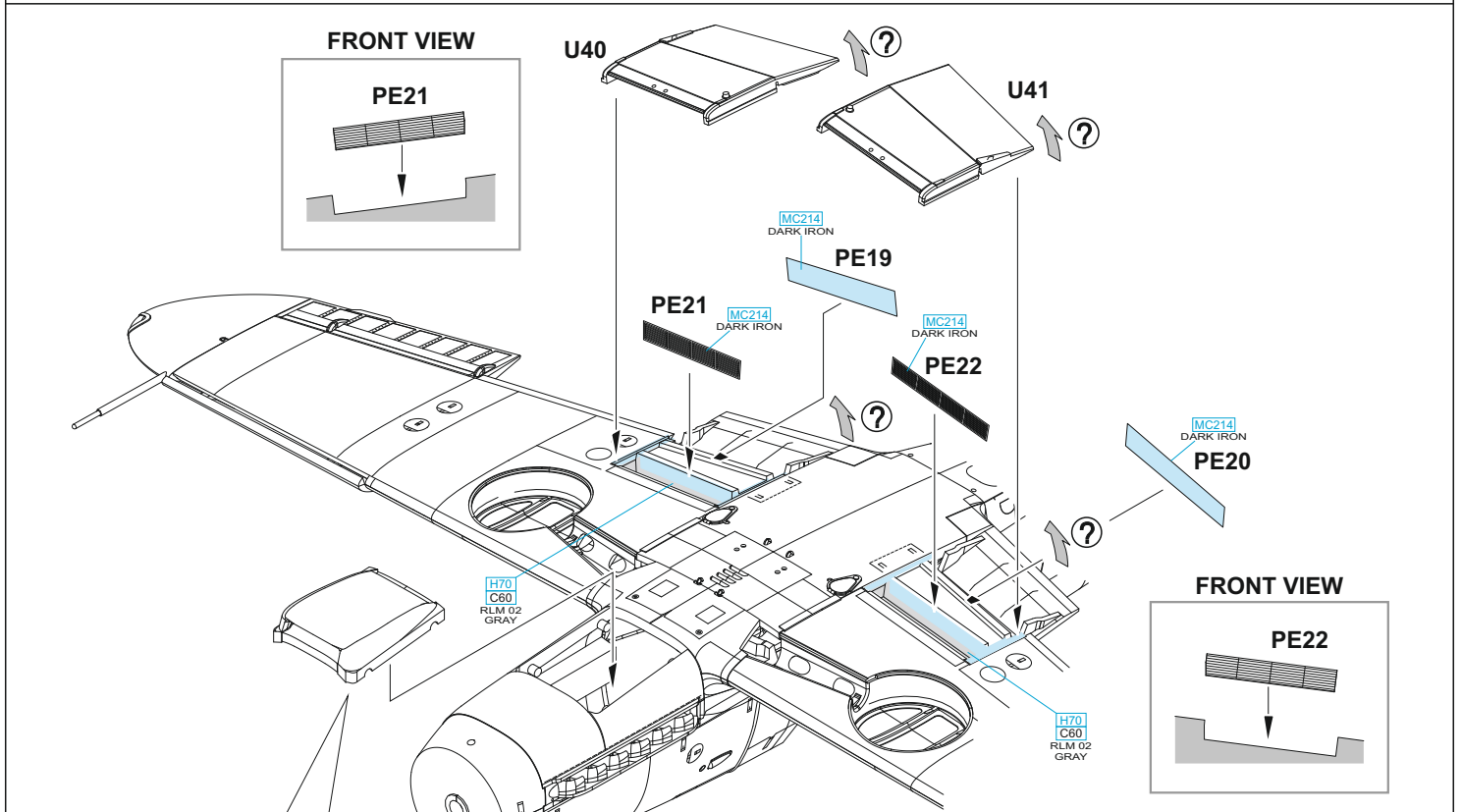
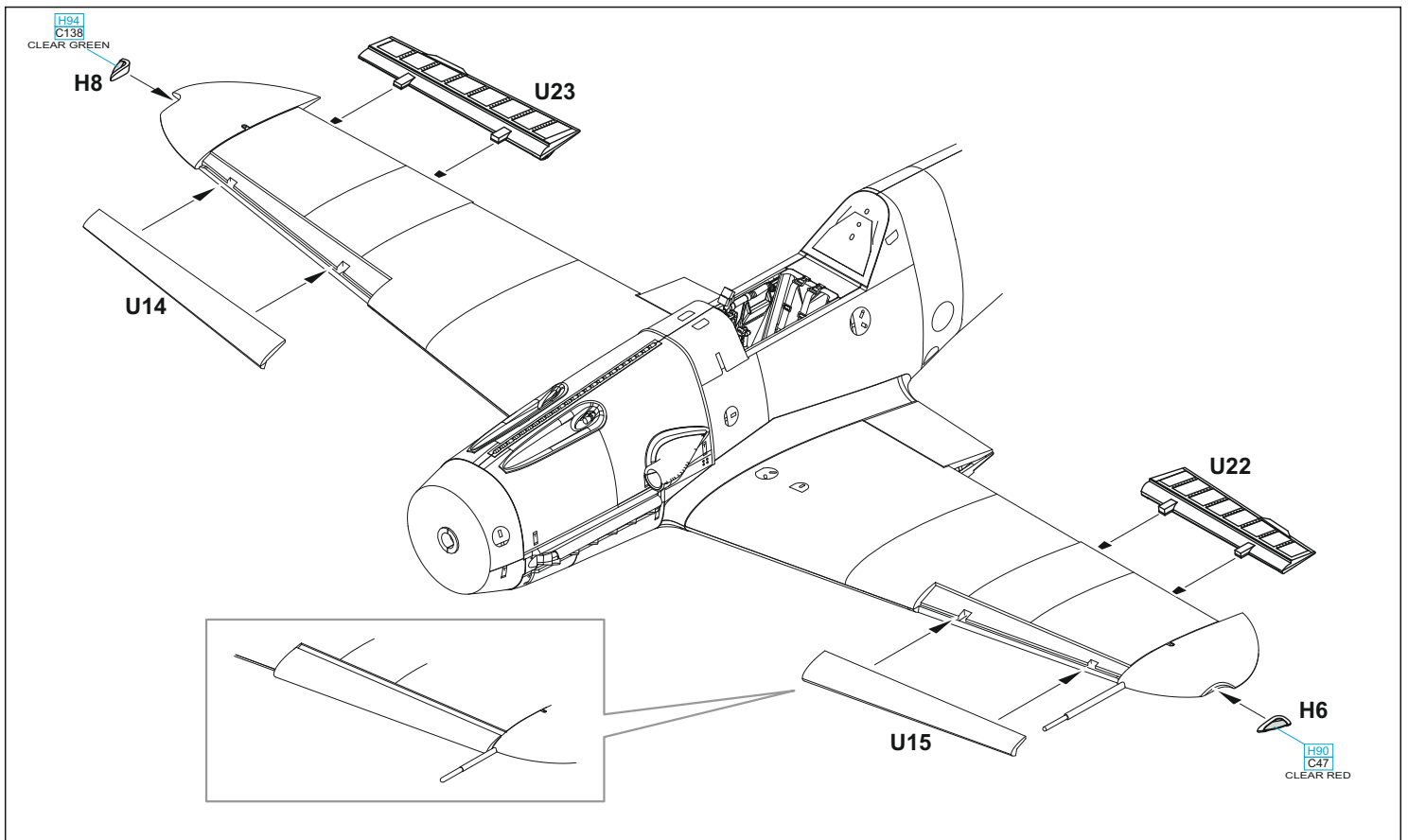


MARKINGS H, I, J, L, M, N

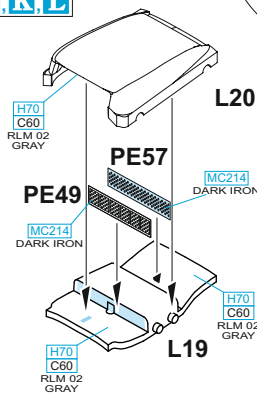




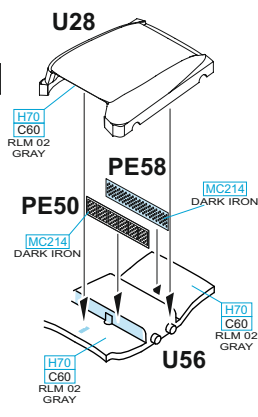




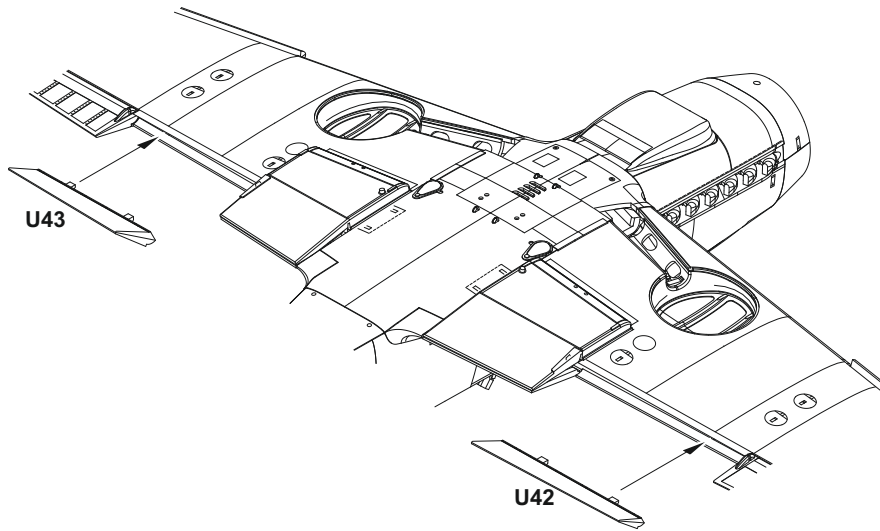
MARKINGS **H, I, K, L**



MARKINGS **J, M, N**







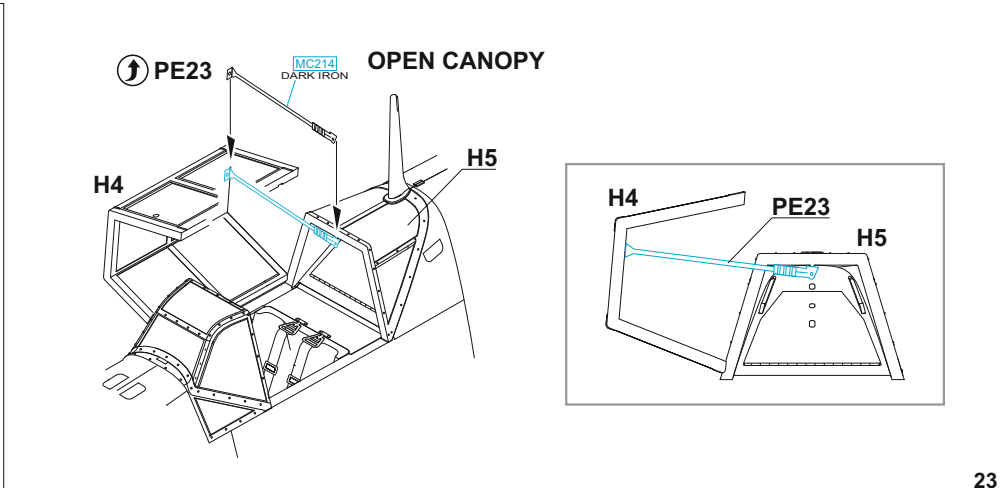
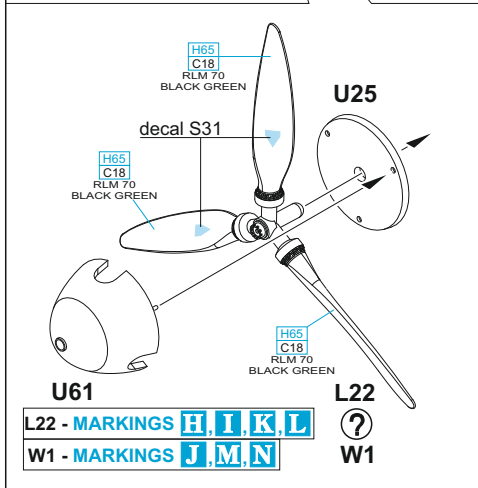
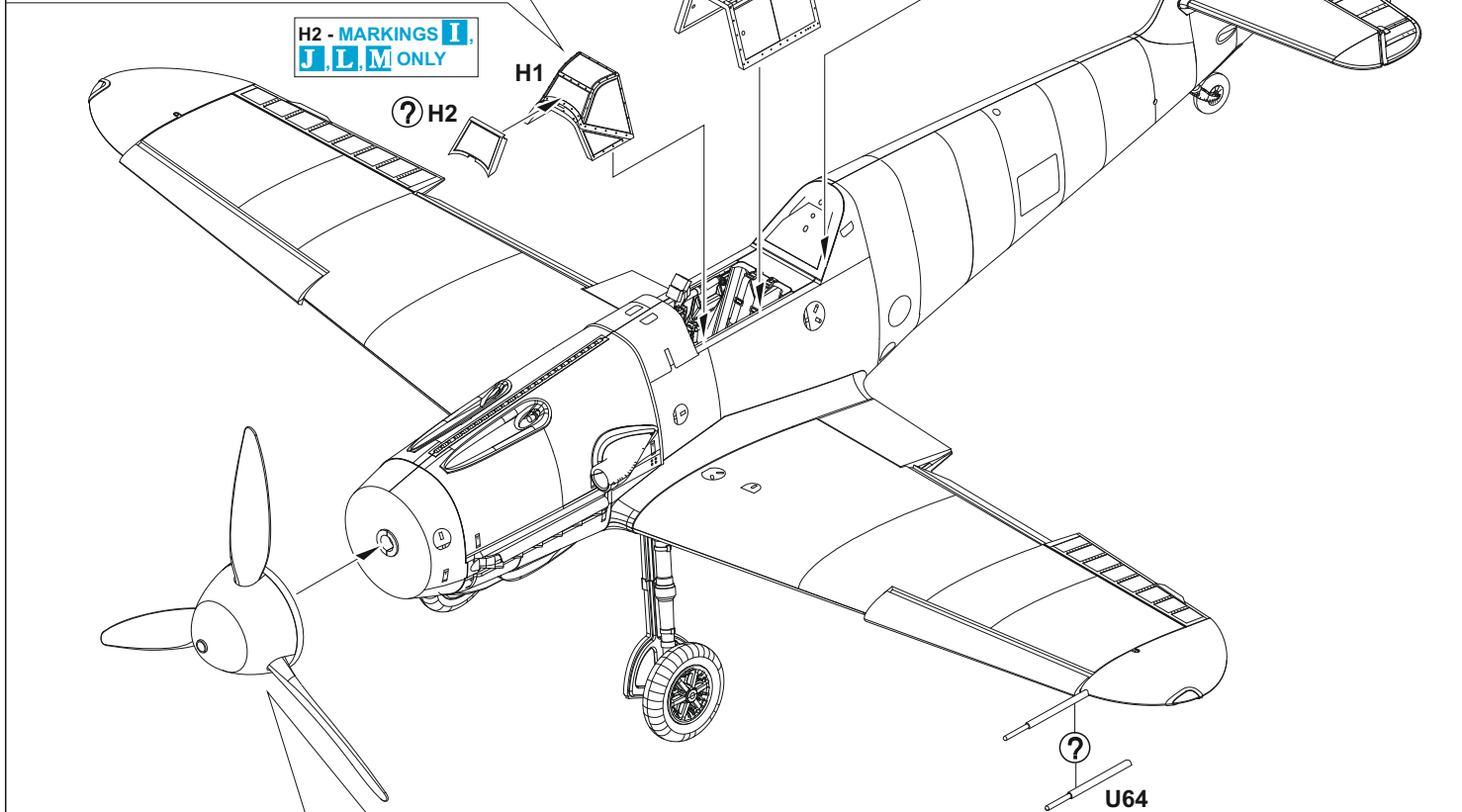
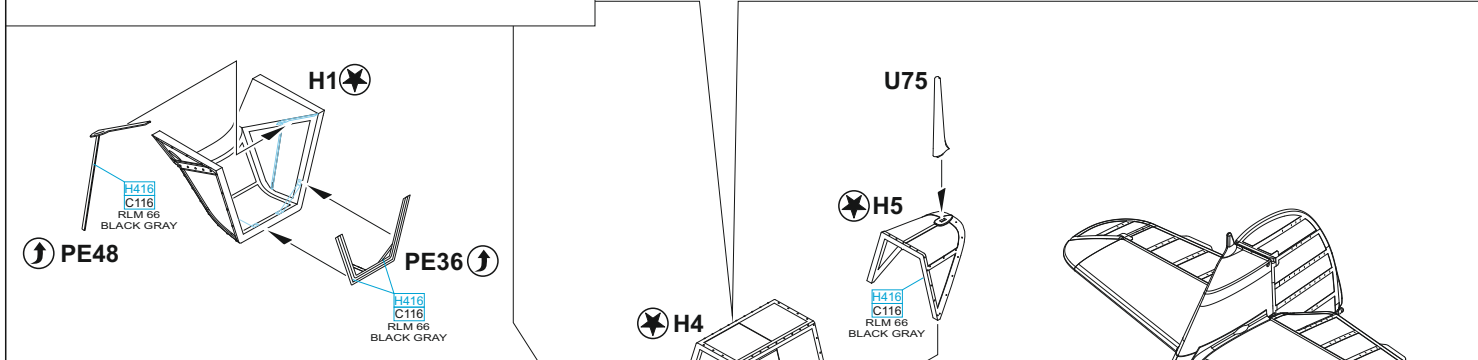
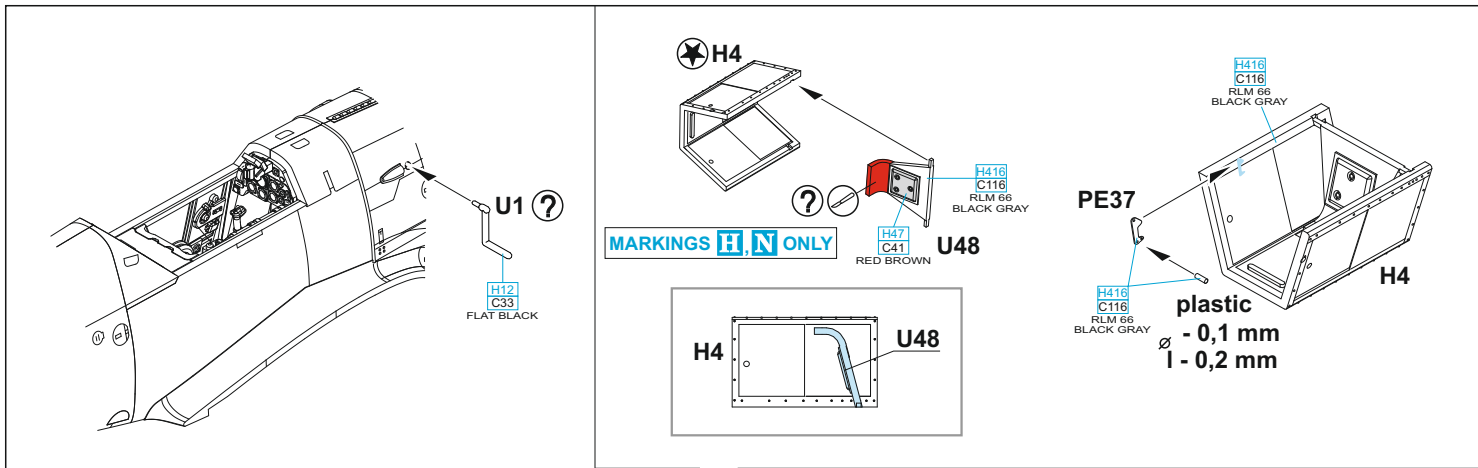
<p>L16 ? L17 H77 C137 TIRE BLACK H2 C2 BLACK L2</p>	<p>decal 72 - MARKING K ONLY</p> <p>SM201 FINE SILVER decal S73 ? decal 72 ? U16 U45 H416 C116 RLM 66 BLACK GRAY PE34 H70 C60 RLM 02 GRAY</p>	<p>U44</p> <p>SM201 FINE SILVER U17 H70 C60 RLM 02 GRAY H416 C116 RLM 66 BLACK GRAY PE40 decal S73 ? decal 72 ?</p> <p>decal 72 - MARKING K ONLY</p>	<p>L2</p> <p>H2 C2 BLACK H77 C137 TIRE BLACK L16 ? L17 decal S73 ? decal 72 ?</p>
---	---	--	---

U65

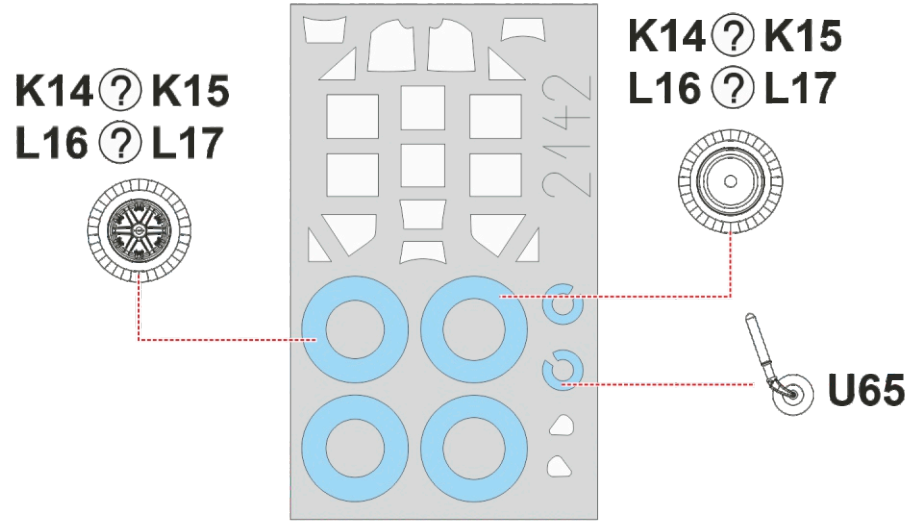
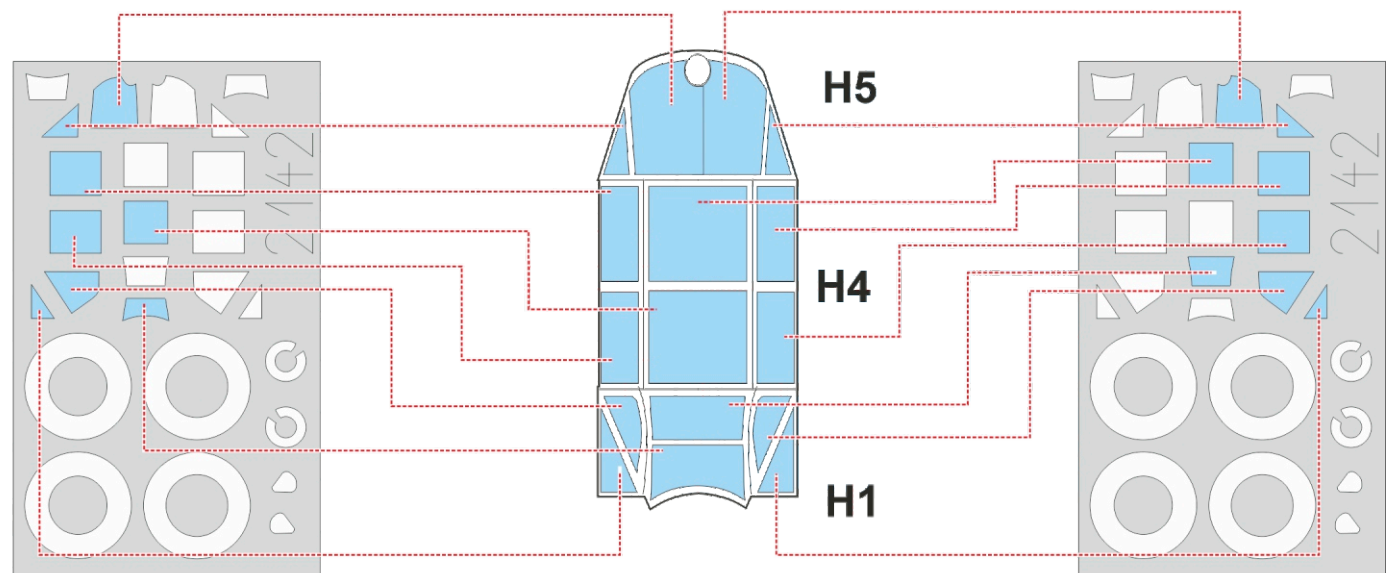
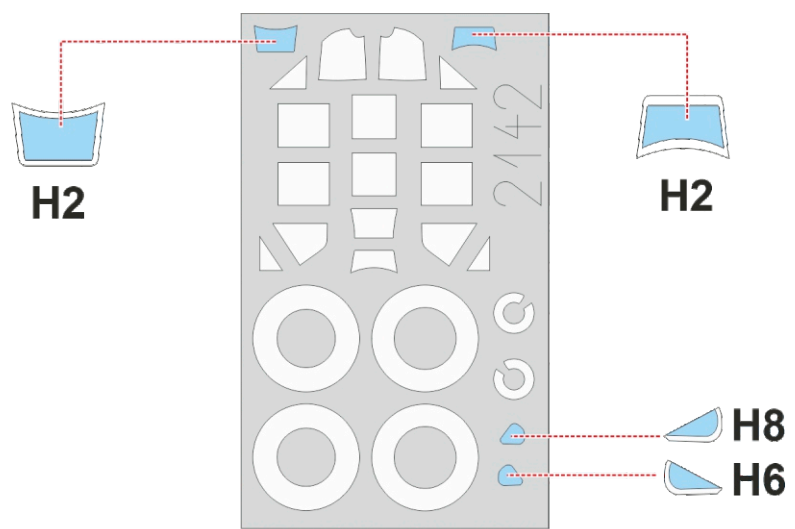
H70 C60 RLM 02 GRAY  
H77 C137 TIRE BLACK  
SM201 FINE SILVER  
U77  
U78  
H2 C2 BLACK  
decal S73 ?  
decal 72 ?

MARKING I ONLY

PE38  
PE42  
decal S73 ?  
decal 72 ?

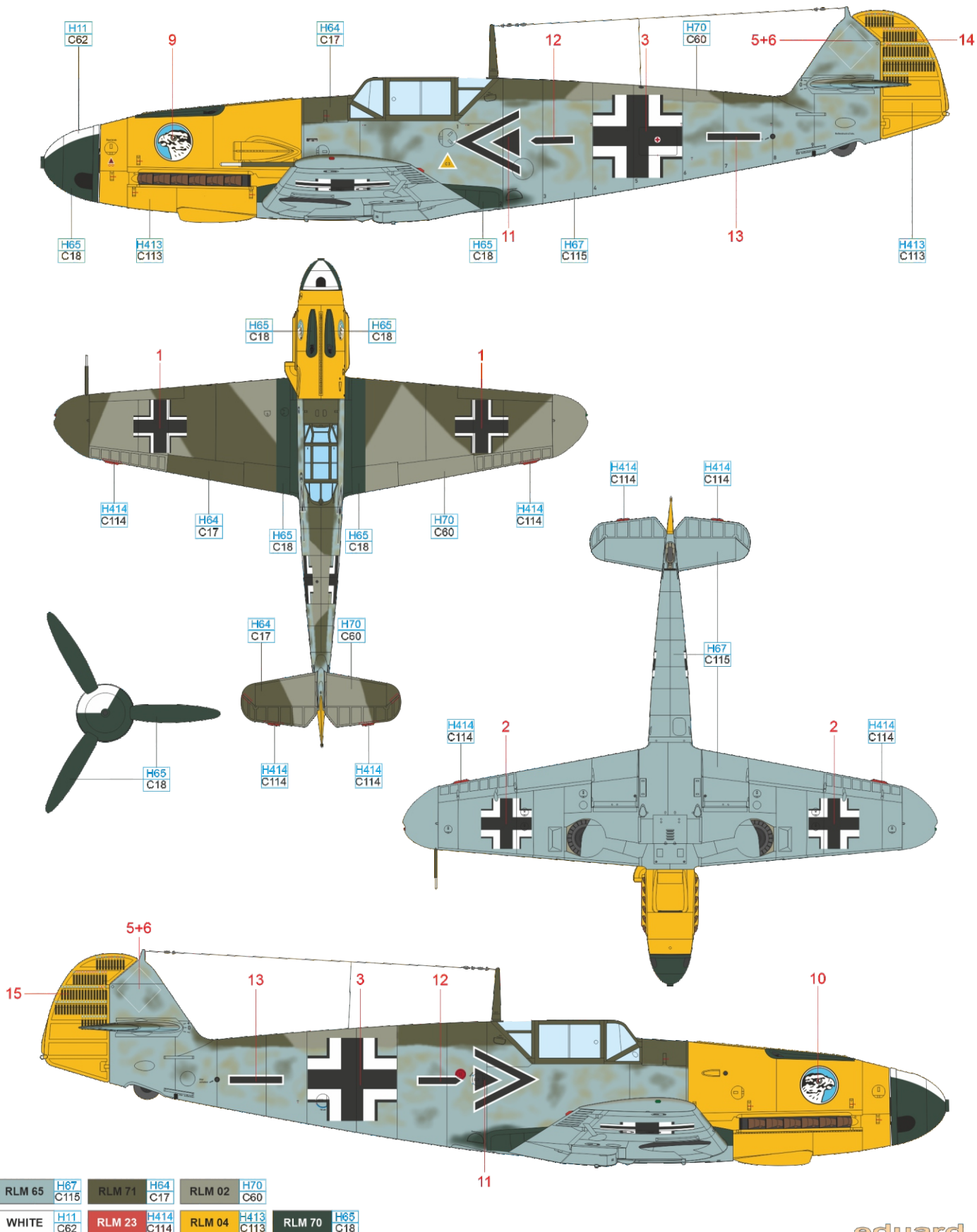






# A Bf 109F-1, WNr. 5628, Obst. Werner Mölders, JG 51, Krefeld, Německo, červen 1941

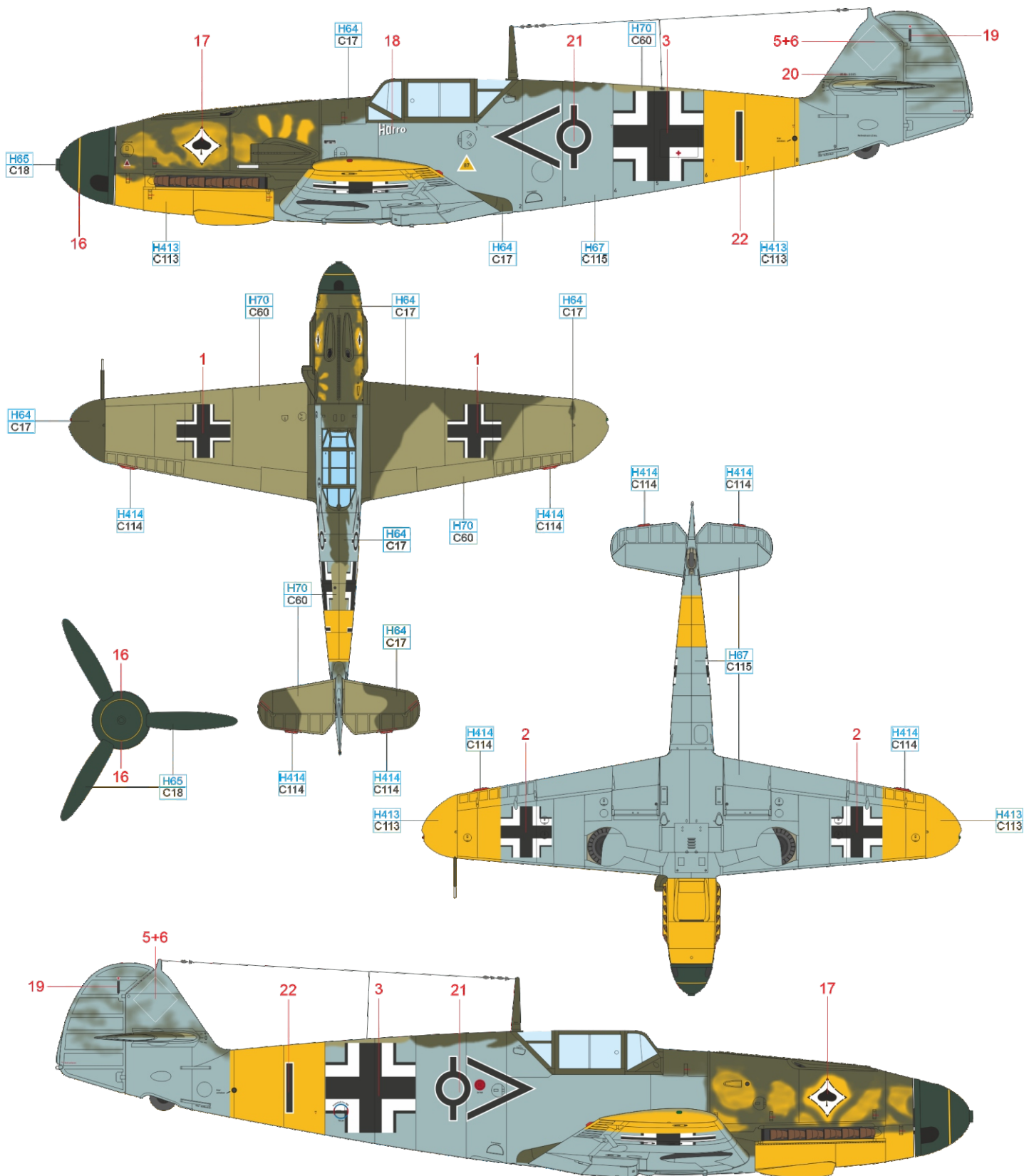
Werner Mölders, přezdívaný familiárně Vati (tatínek), získal titul stíhacího esa již během španělské občanské války. Jako první dosáhl magické hranice sta sestřelů protivníků a stál v počátcích vývoje stíhací taktiky tzv. čtyřprsté formace. V červnu 1940 byl jako velitel III./JG 53 sestřelen francouzským stíhačem a padl do zajetí. O měsíc později byl jmenován velitelem JG 51 a úspěšně ji vedl v boji proti RAF tak i proti sovětskému letectvu. Kvůli obavám nacistického vedení z jeho případného zajetí, či zabití byl v srpnu 1941 jmenován inspektorem stíhačů a stažen ze služby na frontě. Jeho život ukončila 22. listopadu 1941 havárie Heinkelu He 111 v bouři poblíž Wroclawi, když letěl jako pasažér do Berlína na státní pohřeb Ernsta Udeta. Jeho skóre se zastavilo na čísle 115, z toho 14 získal ve španělské občanské válce a 68 v západní Evropě. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Zobrazenou stíhačku používal Werner Mölders v létě 1941 během odpočinku jednotky před nasazením JG 51 při operaci Barbarossa (útok na Sovětský svaz). Stroj nesl kamuflážní schéma z první poloviny roku 1941, kdy byly horní plochy nastříkány barvami RLM 71/02, spodní plochy barvou RLM 65. Na krytu motoru je znak JG 51, směrovka nese vyobrazení pilotových úspěchů.





## B Bf 109F-2, WNr. 8085, Lt. Jürgen Harder, Stab III./JG 53, Sobolewo, Německo, červen 1941

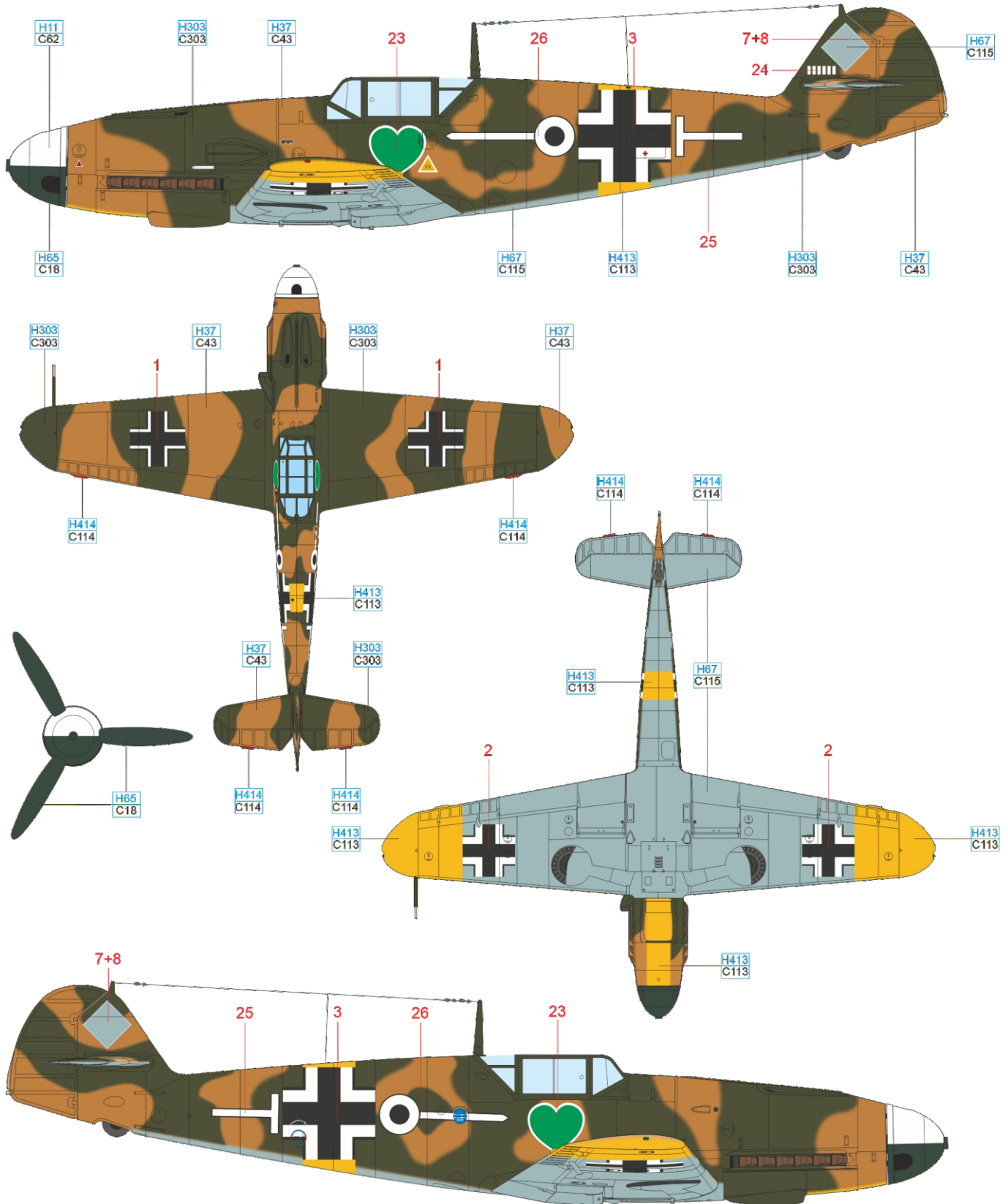
Jürgen Harder, bratr známějšího Harro Hardera, dosáhl 22. června 1941, v den zahájení operace Barbarossa, svého prvního sestřelu. Do Luftwaffe vstoupil v roce 1939 a od počátku roku 1941 sloužil u 7./JG 53, poté se stal důstojníkem štábu III. Gruppe. V dubnu 1942 převzal velení nad 7./JG 53 v Africe a v únoru 1944 se stal velitelem I./JG 53 v Itálii. Do konce války zaznamenal dalších 63 vítězství, jak na východní, tak i na západní frontě. V lednu 1945 převzal velení nad JG 11. Dne 1. února 1945 mu byl propůjčen Rytířský kříž s dubovou ratolestí. Osudným se mu stal let dne 17. února 1945, kdy se díky poruše motoru Messerschmittu Bf 109G-14 zřítíl nedaleko od města Strausberg. Harderův letoun WNr. 8085 později sloužil u 4./JG 51, Jagdgruppe West, prošel generální opravou a označení jeho verze se změnilo na F-4. K jeho zničení došlo 2. prosince 1943 v jižní Francii u Jagdgruppe Süd, jejímž velitelem byl Heinz Bär. V jeho kokpitu v boji s americkými letci zahynul Uffz. Alexis Prinz zu Bentheim und Steinfurt.



RLM 65	H67 C115	RLM 71	H64 C17	RLM 02	H70 C60
RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	RLM 70	H65 C18

**C** Bf 109F-2, WNr. 8235, Hptm. Werner Pichon Kalau vom Hofe, Stab JG 54, Trakehnen, Německo,  
(nyní Jasnaja Poljana, Rusko), červen 1941

Werner Pichon-Kalau vom Hofe (1917 - 1999) sloužil před válkou u I./ZG 1 a po vypuknutí světového konfliktu byl příslušníkem I./JG 3. Po následné službě u III./JG 51 se v srpnu 1940 stal Geschwaderadjutantem v JG 54. Později pracoval u štábu JG 54 také jako technický důstojník eskadry. Na počátku roku 1942 byl jmenován velitelem 7./JG 54. V druhé polovině války sloužil jako důstojník u několika velitelství stíhacích operací v západní Evropě. Dosáhl celkem 21 vítězství. Svých prvních úspěchů na východní frontě docílil 25. června, když sestřelil dva dvoumotorové bombardéry jako své 7. a 8. vítězství. Jeho stroj, který si tento pilot zachytil na barevném filmu, nese nestandardní provedení označení letounu štábu eskadry, jež se váže k jeho funkci technického důstojníka. Kamufλάž stroje byla na horních a bočních plochách provedena hnědou a zelenou barvou.

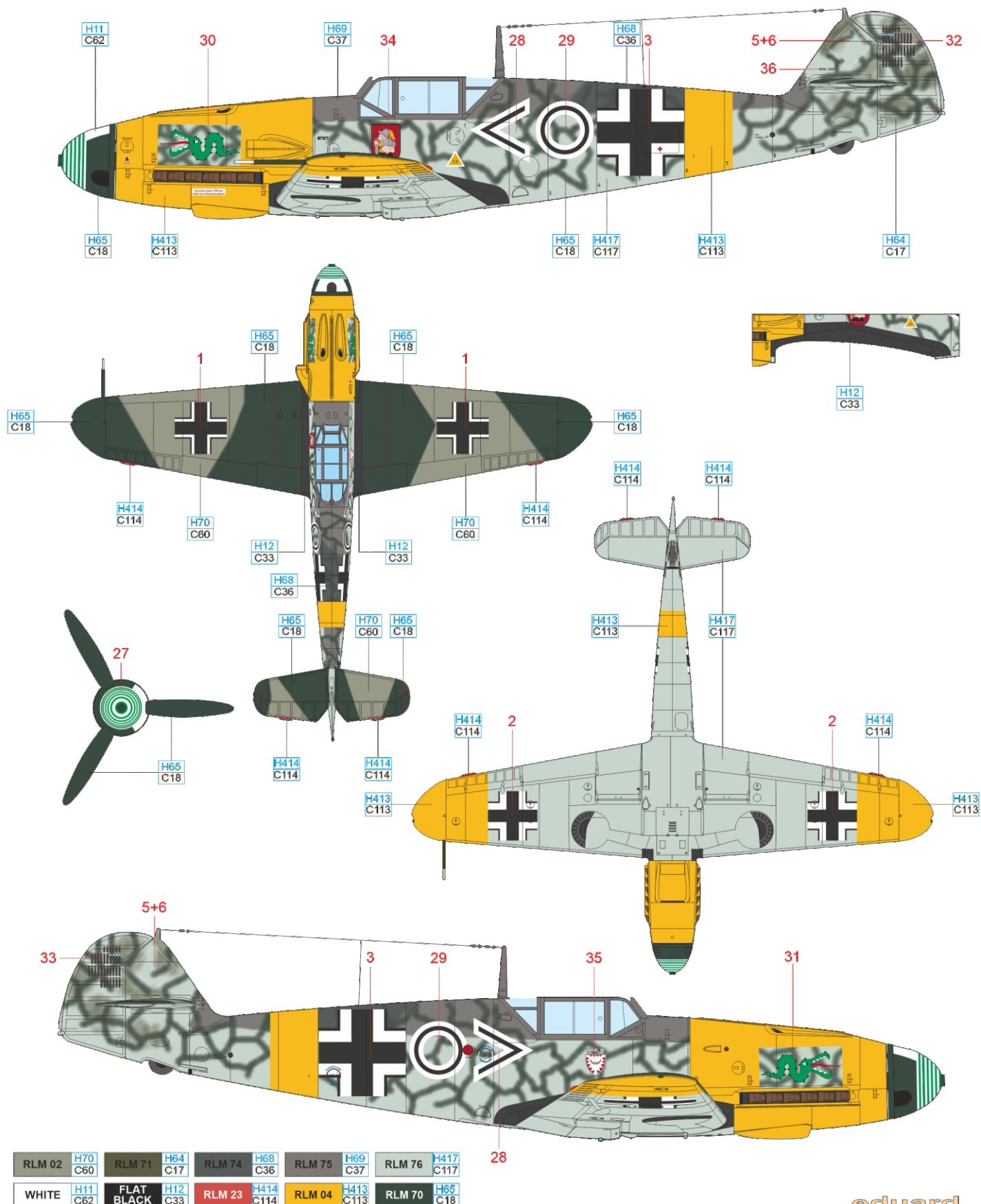


RLM 65	H67 C115	BROWN	H37 C43	GREEN	H303 C303
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				RLM 70	H65 C18



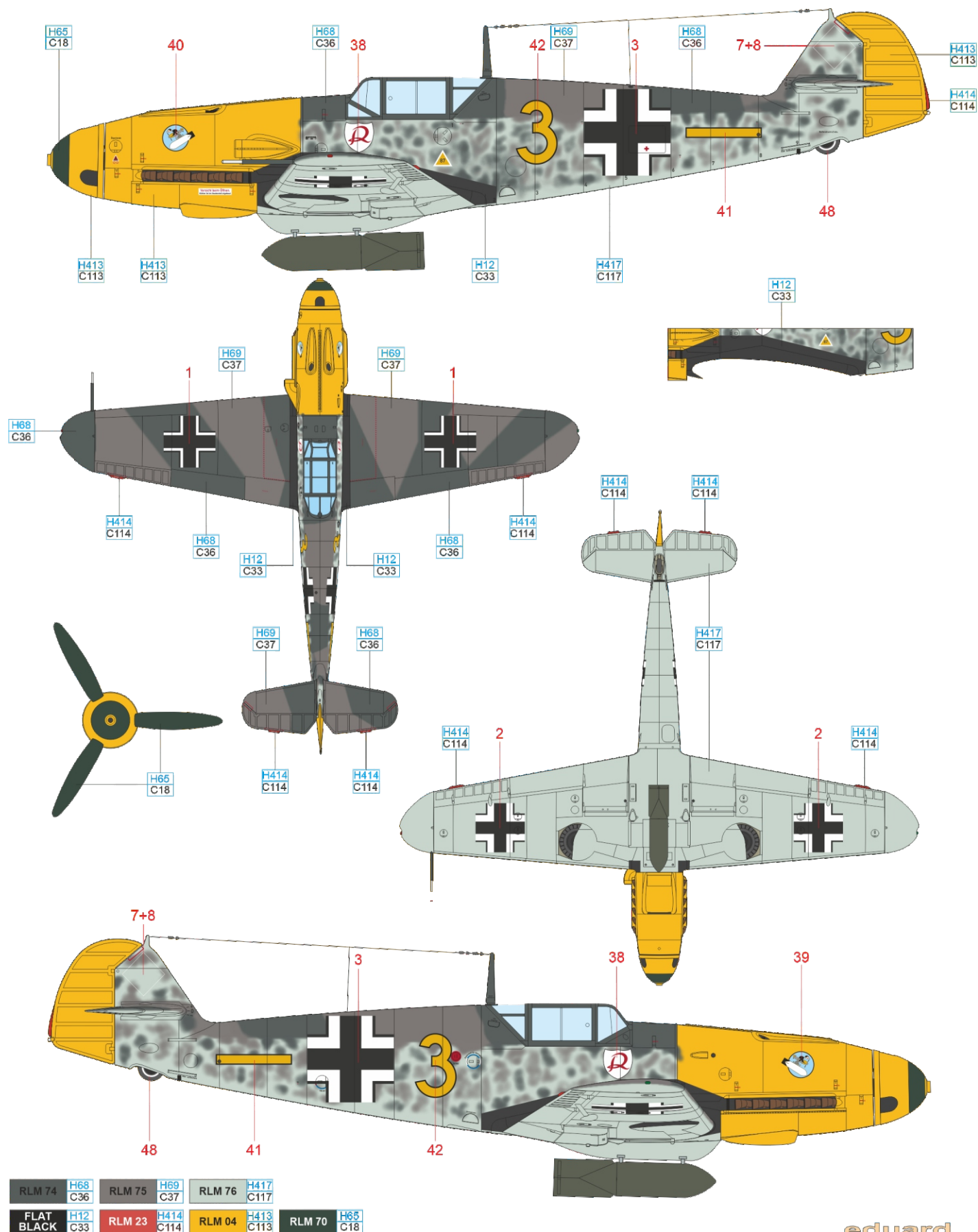
# D Bf 109F-2, WNr. 6801, Lt. Detlev Rohwer, Stab I./JG 3, Bílá Cerekev, SSSR, srpen 1941

Rohwerova kariéra stíhače začala v září 1939 u štábu I./JG 3 a prvního vítězství docílil 6. června 1940. V řadách JG 3 sloužil po celou 2. světovou válku. Byl několikrát sestřelen, několikrát těžce zraněn, ale vždy se vyléčil a pokračoval dál v létání. Osudným se mu stal až 29. březen 1944, kdy byl jeho Bf 109G-6 poškozen odvetnou palbou B-17. Musel nouzově přistát a prolétávající P-38 chtěly dokonat zkázu letadla. Při jejich útoku byl Rohwer těžce zraněn. Musel podstoupit amputaci dolní končetiny, ale nakonec svým zraněním následujícího dne podlehl. Celkem sestřelil 38 nepřátelských letadel a byl vyznamenán Rytířským křížem. Zobrazený stroj používal Detlev Rohwer během léta roku 1941. Kamufláž byla na křídle tvořena barvami RLM 71/02, zatímco trup shora byl již nastříkán barvami RLM 74/75. Boky trupu kryly nepravidelné pruhy barvou RLM 70. Označení stroje bylo doplněno o typické rozpoznávací prvky východní fronty – žluté pruhy na trupu, žluté konce křídel a žlutý motorový kryt. Na bocích motorového krytu je vyobrazen Tatzelwurm, znak I./JG 3, pod kabinou měl Rohwer namalován svůj osobní emblém, jímž byl rytíř Götz von Berlichingen. Zprava byl pravděpodobně znak města Kiel, v němž se Detlev Rohwer narodil.



# E Bf 109F-2/B, Uffz. Richard Übelbacher, 6.(Jabo)/JG 2, Abbeville-Drucat, Francie, léto 1941

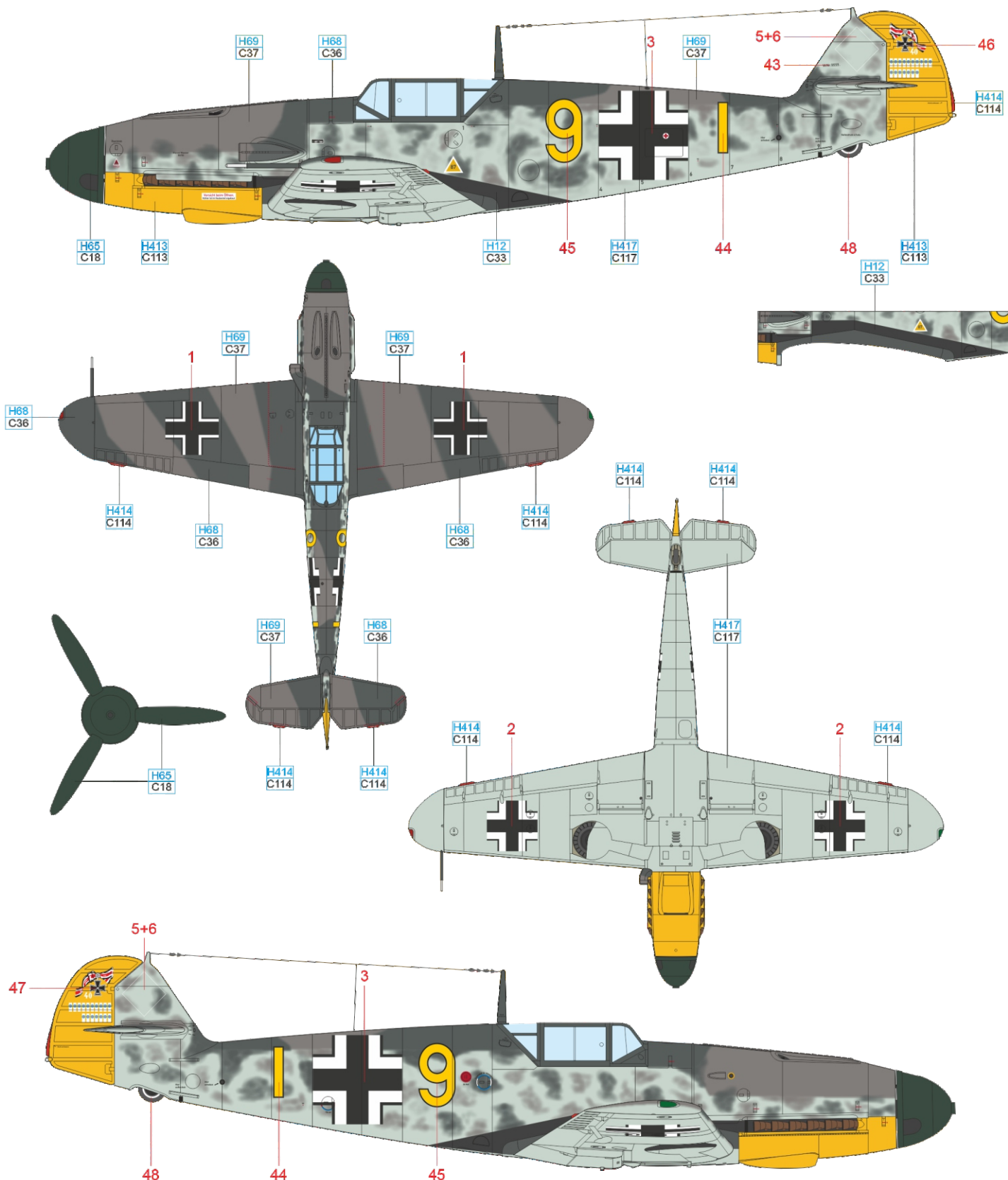
Rakušan Richard Übelbacher se narodil v roce 1918 v Innsbrucku a po leteckém a stíhacím výcviku byl v létě 1940 přidělen k 6./JG 2. Jejím velitelem byl Oblt. Frank Liesendahl, který se později stal klíčovým důstojníkem pro nasazení stíhacích letounů JG 2 v roli bombardérů, především proti lodním cílům. Übelbacher absolvoval boje během Bitvy o Británii a prvního vítězství docílil v srpnu 1941. Leteckého vítězství dosáhl také během boje proti spojeneckému výsadbku v Dieppe. V té době již byla II./JG 2 přezbrojena na typ Fw 190A. Na podzim 1942 se se svou jednotkou přesunul do Tuniska a v té době patřil mezi zkušené veterány. Na jeho kontě bylo celkem sedm nebo osm vítězství. Zahynul 3. března jihovýchodně od Ferryville, když jej při přistávacím manévru omylem sestřelila dvojice stíhačů z 1./JG 53 s Messerschmittu Bf 109. Richard Übelbacher byl pohřben v Borj Cédria a posmrtně byl povýšen do hodnosti Leutnant.





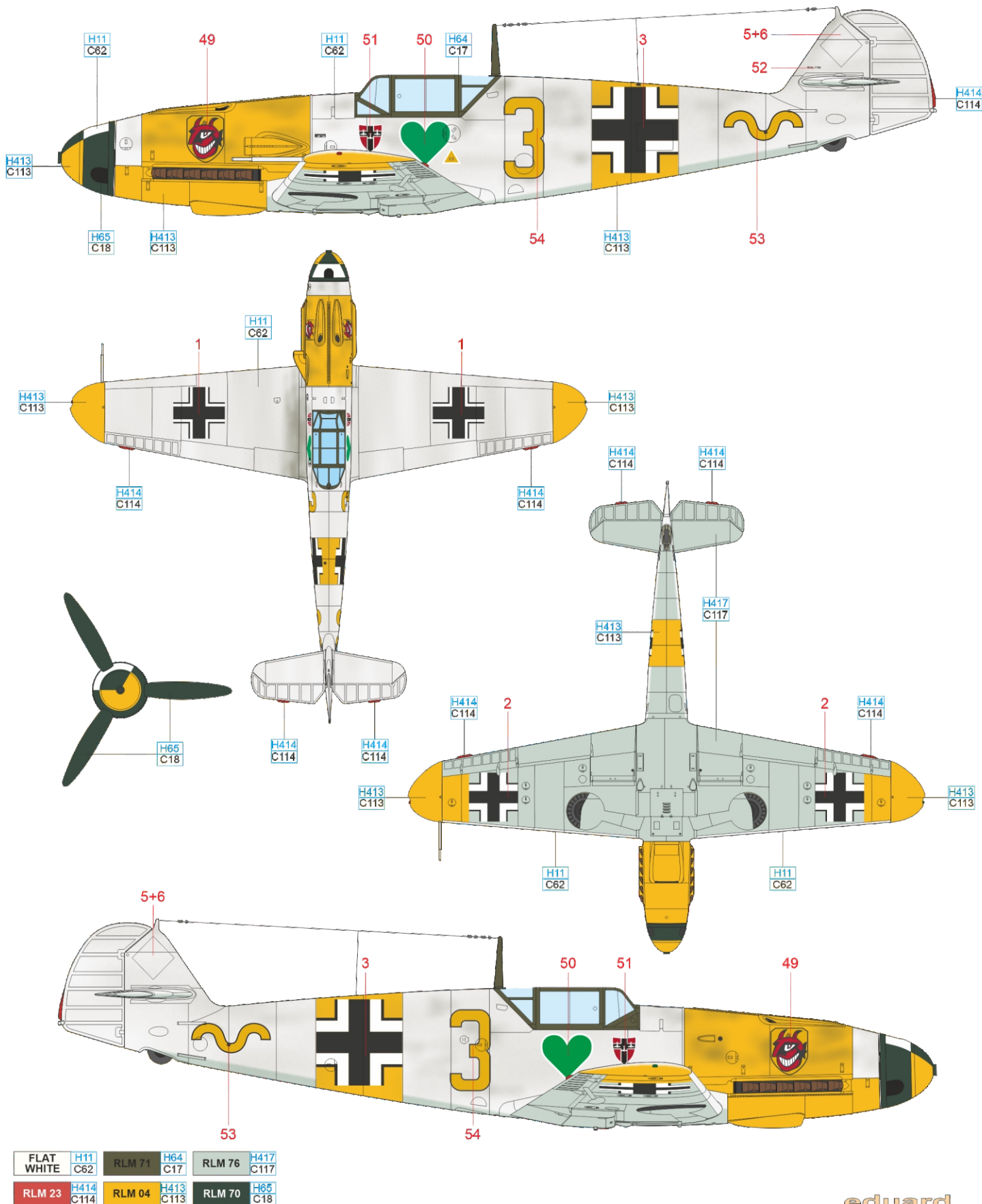
# F Bf 109F-2, WNr. 9553, Oblt. Siegfried Schnell, 9./JG 2, Théville, Francie, listopad 1941

Siegfried „Wumm“ Schnell, rodák z nynějšího polského města Sulęcín (tehdy Zielenzig v Německu) vstoupil do řad Luftwaffe v roce 1936 a na počátku 2. světové války sloužil v řadách 4./JG 2. Prvního vítězství dosáhl v bojích nad Francií 14. května 1940, dalších dosáhl nad Británií a v bojích s britskými a americkými letci nad západní Evropou. Po převelení k JG 54 byl nejprve zařazen k III. Gruppe. Dne 1. února 1944 byl jmenován velitelem IV. Gruppe JG 54. V této funkci byl 25. února 1944 nad Narvou sestřelen sovětským stíhačem. Tento souboj se mu stal osudným. Za svou bojovou činnost byl 9. července 1941 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, přičemž sestřelil celkem 93 nepřátelských letadel. Letoun Siegfrieda Schnella byl kamuflován standardními barvami stíhaček Luftwaffe, barvami RLM 74/75/76. Na směrovce byl z obou stran zobrazen Rytířský kříž s dubovou ratolestí a vyznačeným počtem sestřelů.



RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117
FLAT BLACK	H12 C33	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				RLM 70	H65 C18

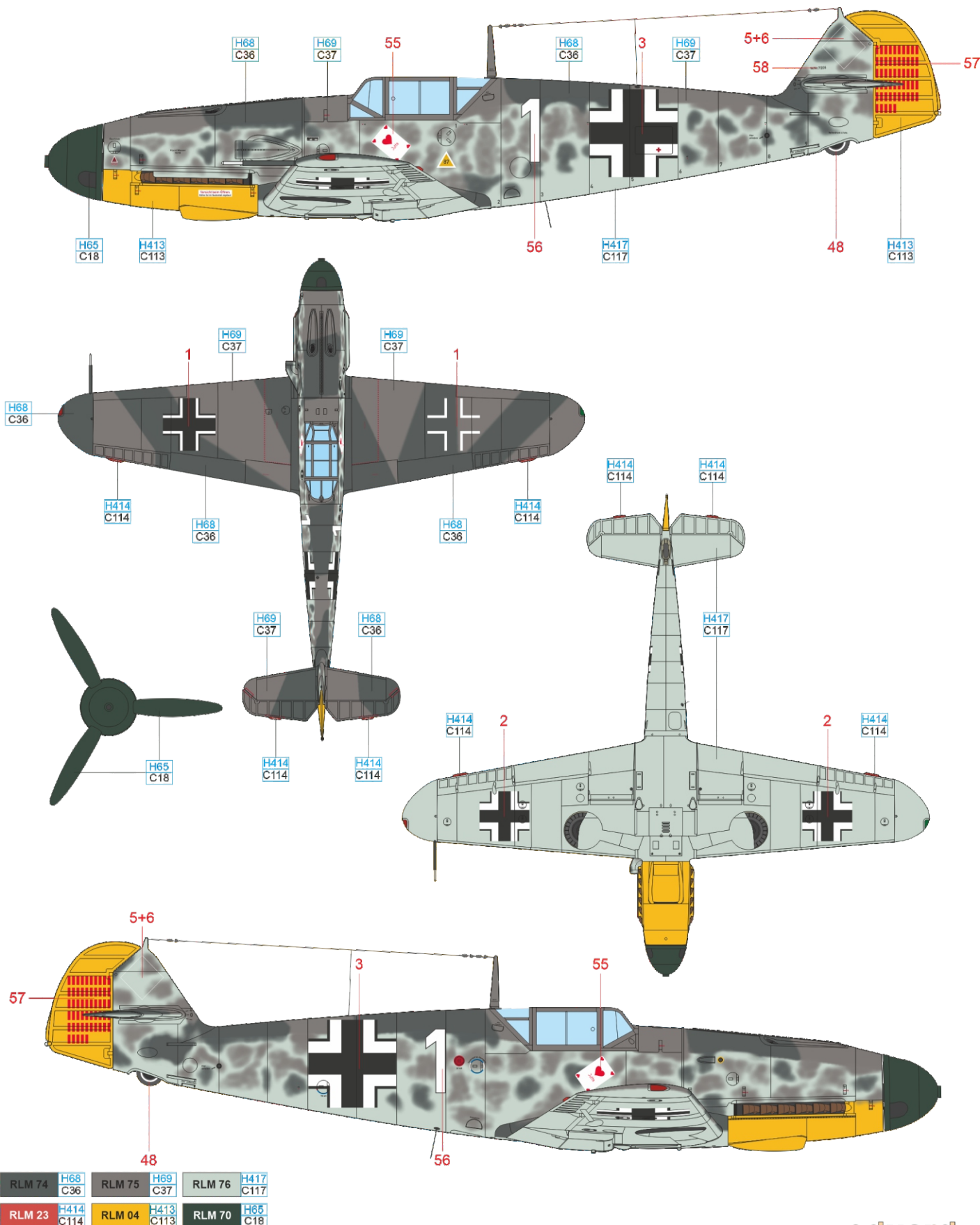
Velitelem 9./JG 54 byl od listopadu 1940 do července 1943 Oblt. Hans Ekkehard Bob. Do Luftwaffe vstoupil v roce 1936 a v červenci 1939 byl zařazen k 3./JG 21 (pozdější 9./JG 54). Prvního vítězství dosáhl 10. května 1940 v boji s belgickým Gladiátorem. V srpnu 1943 byl jmenován velitelem IV./JG 51 na východní frontě a od května 1944 velel II./JG 3 v Obraně říše a v Normandii. Od srpna byl velitelem operačně výcvikové jednotky II./EJG 2 a kariéru stíhače ukončil jako příslušník Jagdverband 44, jednotky vyzbrojené proudovou stíhačkou Me 262 Schwalbe. Během přibližně 700 bojových letů sestřelil 60 nepřátelských letadel a byl vyznamenán Rytířským křížem. Po válce pracoval nejprve na farmě, posléze založil vlastní dopravní společnost a v roce 1956 založil světoznámou firmu BOMAG. Zobrazený stroj jeho Staffel převzala od 6./JG 54 a v zimě roku 1941/42 jej na severní části ruské fronty, kdy kvůli lepšímu maskování letadel stojících na letištích přestříkávali mechanici jejich horní plochy bílou smytlou barvou. Stroj nese typické znaky letadel sloužících na východní frontě – žlutý pruh na trupu a žluté konce křídla.



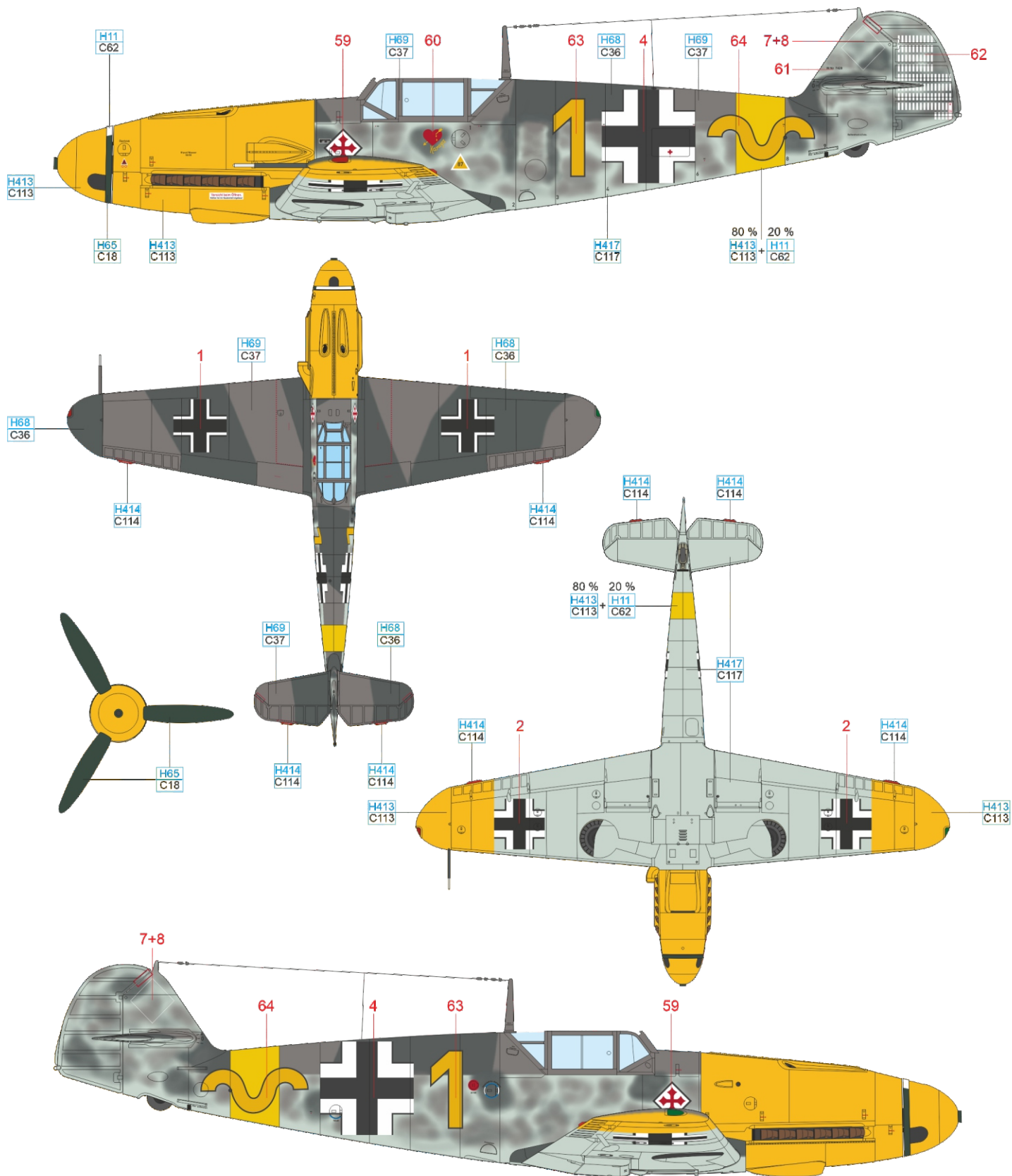


# H Bf 109F-4, WNr. 7205, Oblt. Josef Priller, 1./JG 26, St. Omer-Arques, Francie, říjen 1941

Tento letoun byl vyroben v srpnu 1941 u WNF a stal se osobním strojem Josefa „Pipse“ Prillera, který byl v té době velitelem 1./JG 26 „Schlageter“. Na směrovce je vyznačeno 55 vítězství, poslední dosáhl 21. října 1941. Z obou stran trupu je pod kabinou namalován symbol srdcové karty se jménem Prillerovy ženy Jutty. Priller zahájil vojenskou kariéru u pěchoty v roce 1935 a o rok později vstoupil do letectva. Po stíhacím výcviku byl v listopadu 1938 zařazen ke štábu I./JG 51 a v červenci 1939 byl převelen k I./JG 71 (pozdější II./JG 51). V říjnu 1939 se stal velitelem 6./JG 51 a svá první dvě vzdušná vítězství zaznamenal 28. května 1940. Do října zvýšil počet svých vítězství na 20 a byl vyznamenán Rytířským křížem. V listopadu 1940 byl převelen k JG 26 a stal se velitelem její 1. Staffel, kterou vedl po dobu jednoho roku. Po dosažení 58. vítězství se stal velitelem III./JG 26. Během roku 1942 dosáhl dalších 23 vítězství a v lednu 1943 se stal velitelem celé JG 26. Posledního, 101. vítězství, docílil v říjnu 1944 a na počátku roku 1945 se stal inspektorem denních stíhacích útvarů v západní Evropě. Dosáhl hodnosti Oberst a k Rytířskému kříži mu byla propůjčena i Dubová ratolest a Meče.



Hermann Anton Graf se narodil 24. října 1912. Vyučil se zámečnickem a v mládí byl nadšeným fotbalistou. Později se věnoval plachtění a v roce 1939 byl povolán do armády. Na jaře 1940 sloužil u JG 51. Zúčastnil se tažení do Francie a v dubnu 1941 bojů nad Řeckem a Krétou. V tomto období ale nezaznamenal žádný sestřel. Prvního vzdušného vítězství dosáhl 4. srpna 1941 poblíž Kyjeva a věci se začaly měnit. Na konci ledna 1942 obdržel Rytířský kříž za 45 sestřelů a v květnu 1942 dosáhl již svého stého leteckého vítězství, za což obdržel ke kříži Dubovou ratolest a Meče. Jako pátý v pořadí mezi německými letci byl 29. září 1942 vyznamenán Brilianty k Rytířskému kříži s dubovou ratolestí a meči. Stal se součástí propagandistických kampaní, dokonce byl členem fotbalového týmu Luftwaffe. Na konci války velel JG 52 a ustupoval s ní z Východního Pruska přes Slezsko až do Čech. Kapituloval 8. května 1945 v Písku, kde se vzdal Američanům. Ti jej však promptně předali Rusům a v zajetí pak strávil více než čtyři roky.

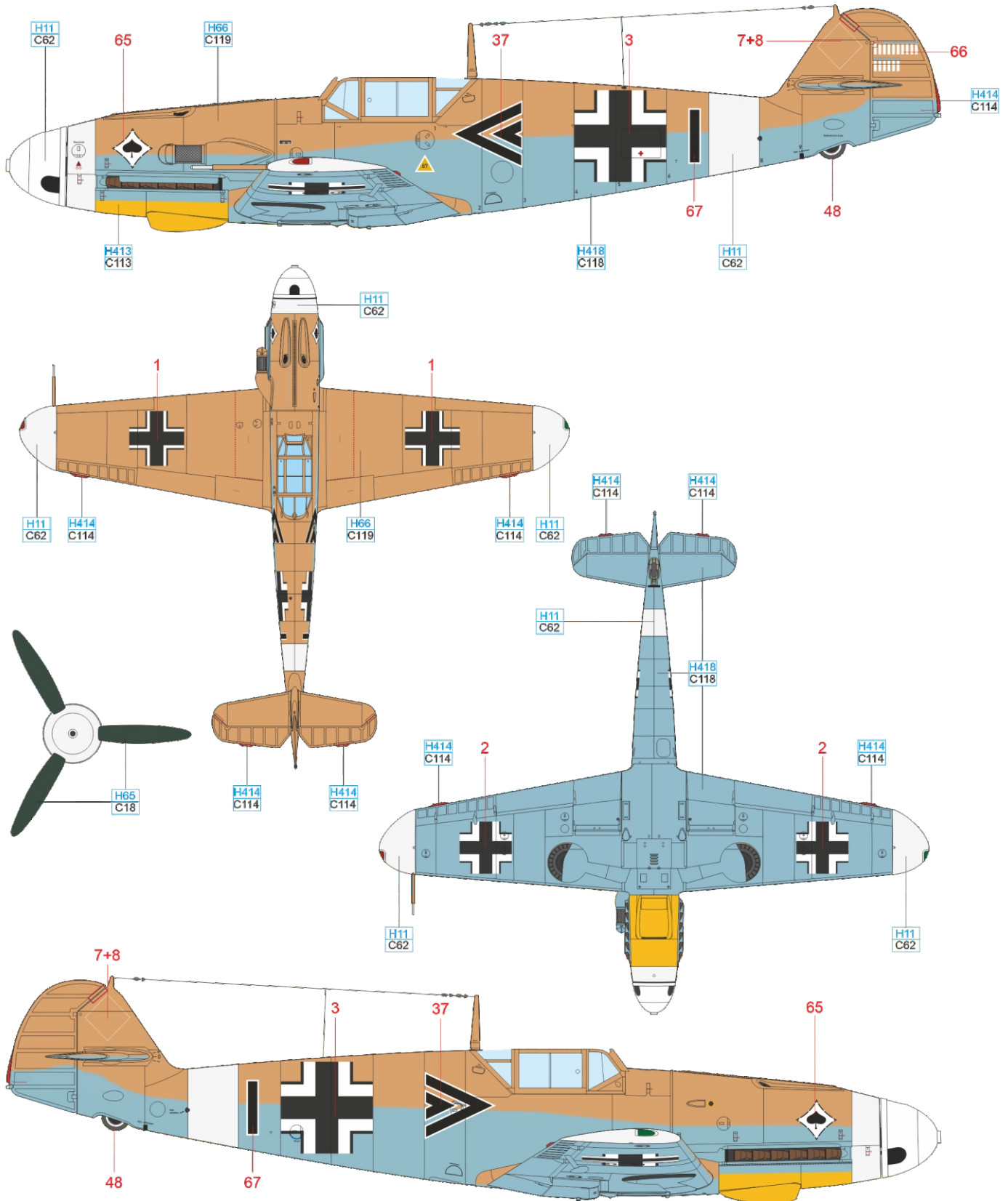


RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 76	H417 C117
WHITE	H11 C62	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113
				RLM 70	H65 C18



# J Bf 109F-4/Trop, Maj. Erich Gerlitz, III./JG 53, Martuba, Libye, květen 1942

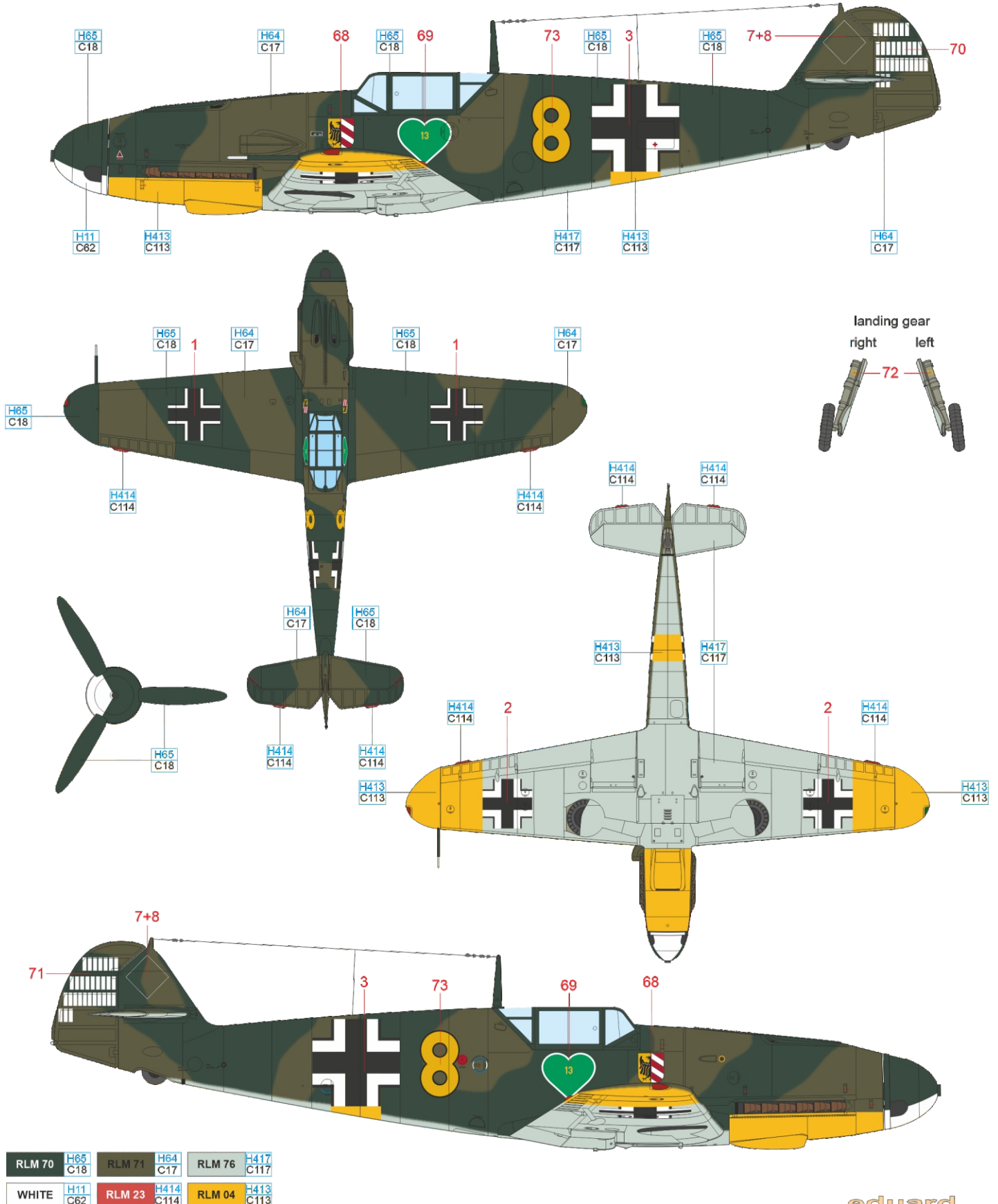
Rakušan Erich Gerlitz v roce 1935 absolvoval vojenskou akademii ve Vídeňském Novém Městě. Byl velitelem Jagdstaffel 5 rakouské Jagdgeschwader II. Po Anšlusu Rakouska se stal velitelem 3./JG 135 (pozdější 3./JG 51). V březnu 1940 byl jmenován velitelem 7./JG 2 a po několika dalších postech se v dubnu 1941 stal velitelem 2./JG 27. U Jagdgeschwader 27 sloužil během následujícího roku, krátce působil jako velitel 7. Staffel a v prosinci 1941 byl jmenován velitelem II./JG 27, která v té době bojovala v Africe. V květnu 1942, po dosažení 15 vítězství, se stal velitelem III./JG 53 „Pik As“, která působila na stejném bojišti. Získal u ní další tři vítězství. Svůj osobní letoun si patrně ponechal z předchozího působiště. Jednotku vedl až do října 1942, poté delší dobu působil v rámci zastoupení Luftwaffe v Rumunsku. V lednu 1944 se vrátil do boje jako velitel I./JG 5, která měla v té době základnu v Bulharsku. Po přesunu do západní Evropy zahynul 16. března 1944 v souboji s P-47.



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

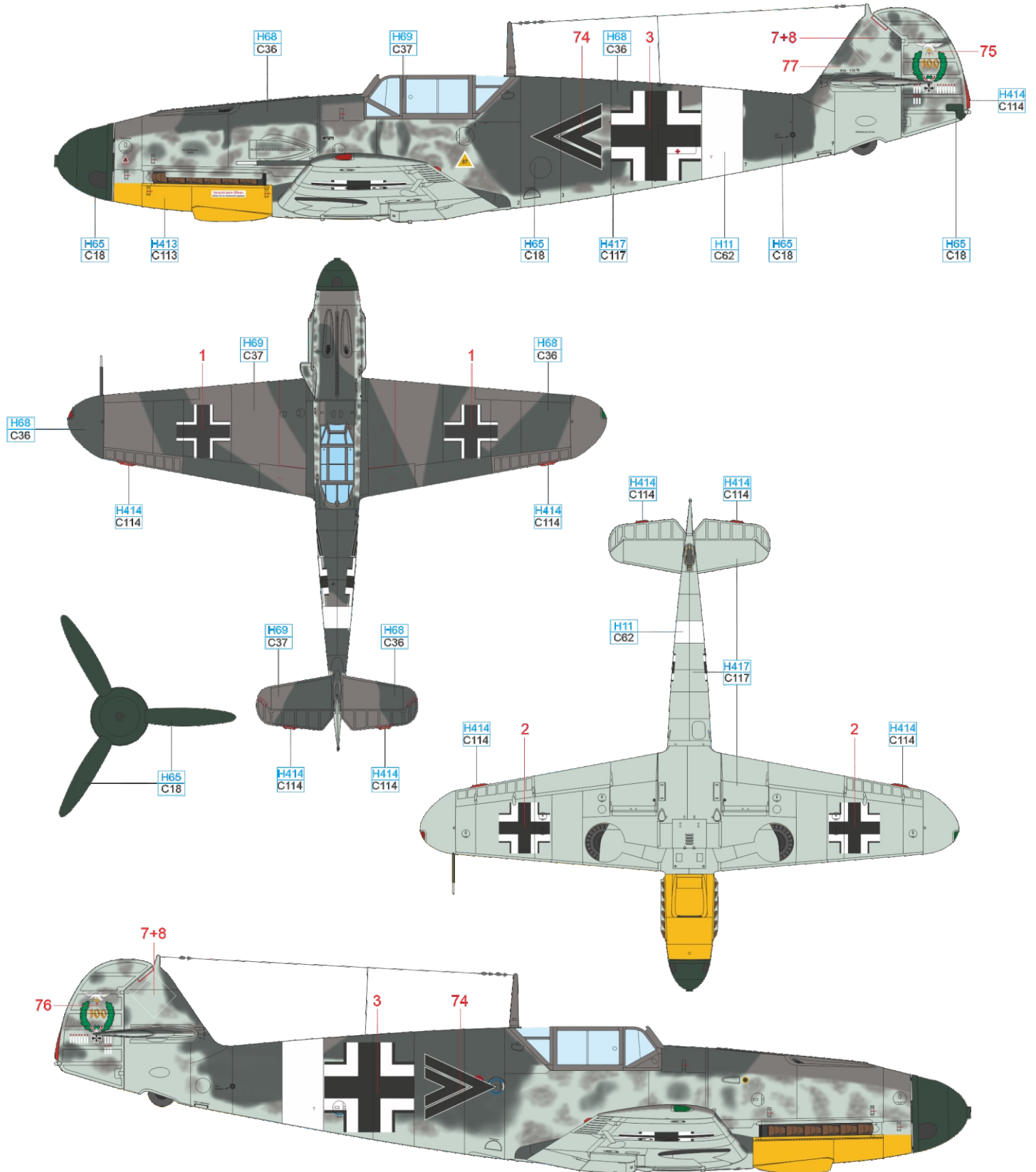
# K Bf 109F-4, Lt. Walter Nowotny, 3./JG 54, Krasnogvardějsk, SSSR, červenec 1942

Rakušan s českými předky, Walter „Nowi“ Nowotny pocházel z Gmündu ležícího u hranic s tehdejší Československem. Do Luftwaffe vstoupil v říjnu 1939 a v únoru 1941 byl přidělen k 9./JG 54, krátce na to byl přeložen k operačně výcvikové útvaru Stab Erg. JGr. 54. Na počátku války proti SSSR bojoval v Pobaltí u Einsatzstaffel této výcvikové části JG 54. Prvního vítězství docílil 19. července 1941, ale po boji musel přistát na moři. V březnu 1942 byl přeložen k 3./JG 54 a do začátku srpna u ní docílil přes 40 vítězství. Po vyléčení ze zranění se stal v říjnu 1942 velitelem 1./JG 54 a v srpnu 1943 byl jmenován velitelem celé 1./JG 54. Walter Nowotny, vyznamenaný Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty, sestřelil během 442 bojových letů celkem 258 nepřátelských letadel. Jeho samotného smrt zastihla při havárii Me 262 Schwalbe po souboji se stíhacím doprovodem amerických bombardérů poblíž letiště Hesepe 8. listopadu 1944. Stroj nese netradiční kamufláž tvořenou na horních plochách dvěma zelenými odstíny, pravděpodobně RLM 70 a RLM 71, která byla typická pro stroje JG 54. Spodní plochy zůstaly zbarvené RLM 76. Konce křídla byly nastříkány zespodu žlutou barvou RLM 04, což byl rozpoznávací prvek strojů sloužících na východní frontě. Podvozkové šachty mají v obou polovinách křídla různé provedení. Na nohách podvozku je namalováno trupové číslo.





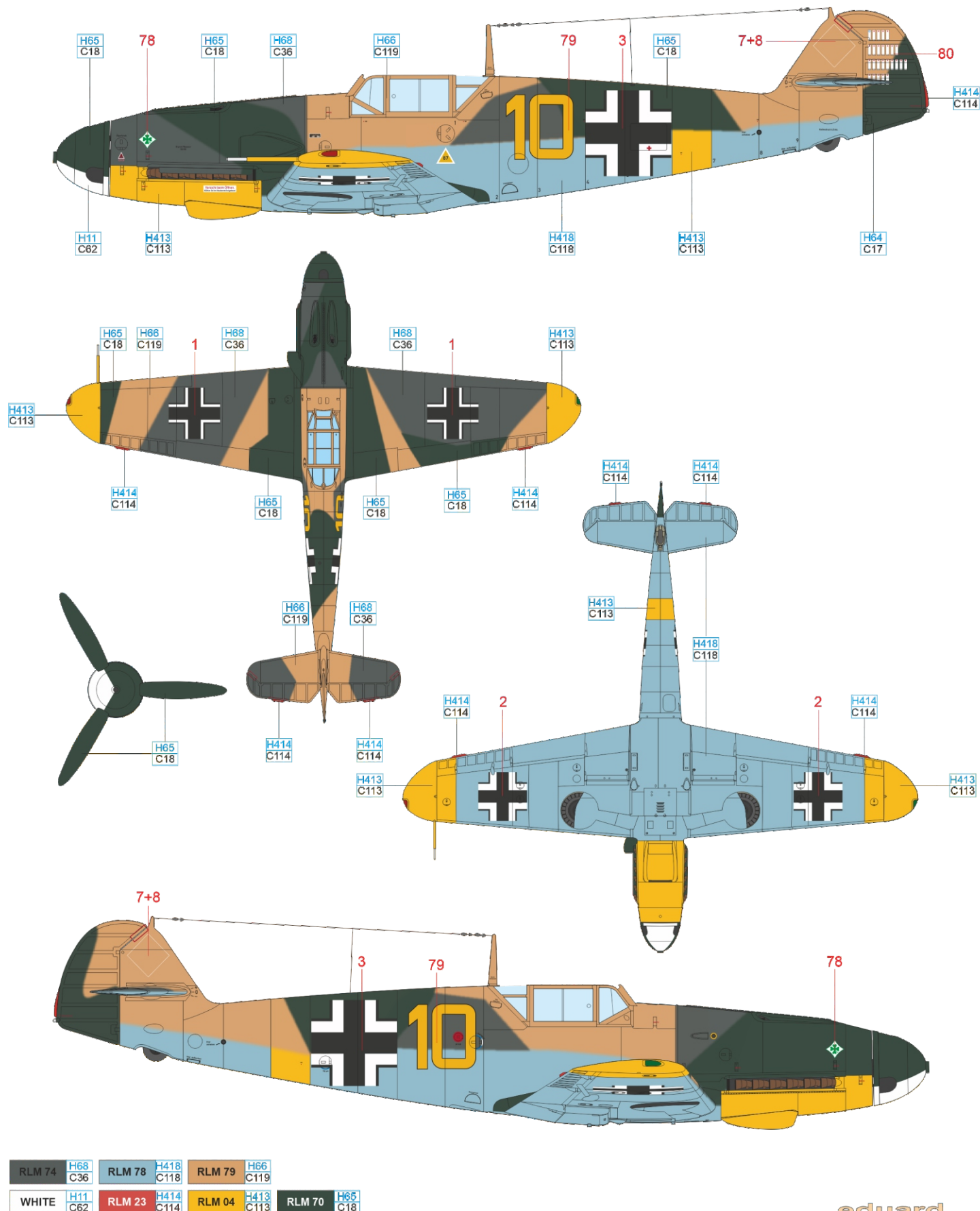
Heinz „Pritzi“ Bär byl jedním z pilotů Luftwaffe, kteří úspěšně bojovali na všech hlavních bojištích 2. světové války. U Luftwaffe sloužil v 30. letech nejdříve jako mechanik. I přes odpor nadřízených se dostal do leteckého výcviku a stal se pilotem transportního Ju 52 u I./JG 51. U této jednotky byl neoficiálně zaškolen na Bf 109, což muselo být zpětně legalizováno. Prvního vítězství docílil v září 1939 a do dubna 1945 si připsal 220 dalších úspěchů. Za svá vítězství byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Po předchozím velitelském postu u 12./JG 51 byl v květnu 1942 jmenován velitelem I./JG 77 na Krymu. Tuto jednotku pak po dobu jednoho roku úspěšně vedl ve Středomoří a Africe. Na konci války byl v hodnosti Oberstleutnant velitelem elitní JV 44 vyzbrojené Messerschmitty Me 262. Po válce pokračoval ve sportovním létání, zahynul 28. dubna 1957 během leteckého dne na letadle LF-1 Zaunkönig při demonstraci extrémně pomalého letu. Zobrazený stroj nesl klasické zbarvení stíhacích letadel Luftwaffe tvořené barvami RLM 74/75/76. Původní označení bylo přestříkáno tmavou barvou, pravděpodobně RLM 70. Bílý pruh okolo zádě letounu označoval stroje bojující ve Středomoří, ale v tomto případě nebyly bílou barvou natřeny koncové oblouky křídla.



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

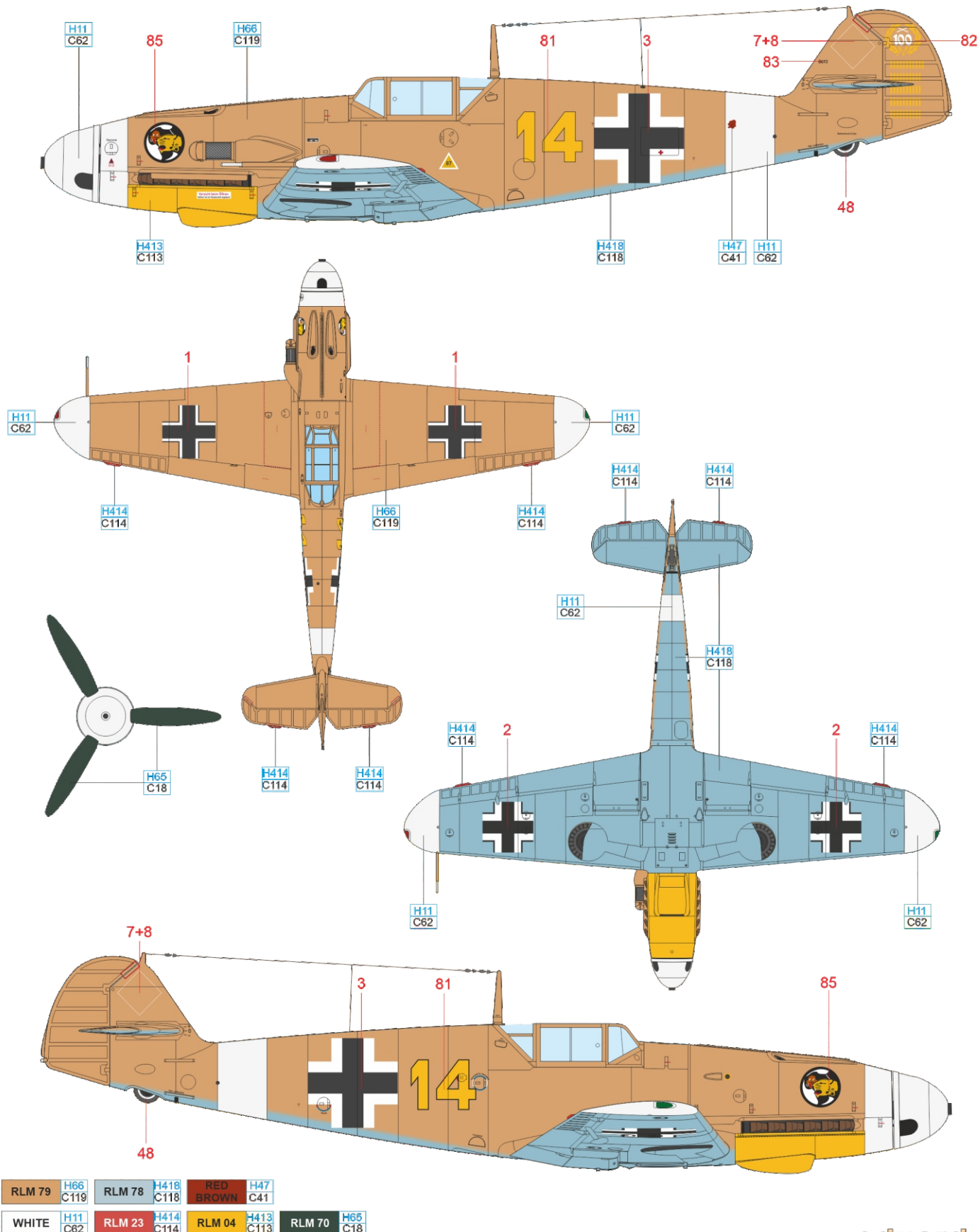
# M Bf 109F-4, Uffz. Hans Döbrich, 6./JG 5, Petsamo, Finsko, září 1942

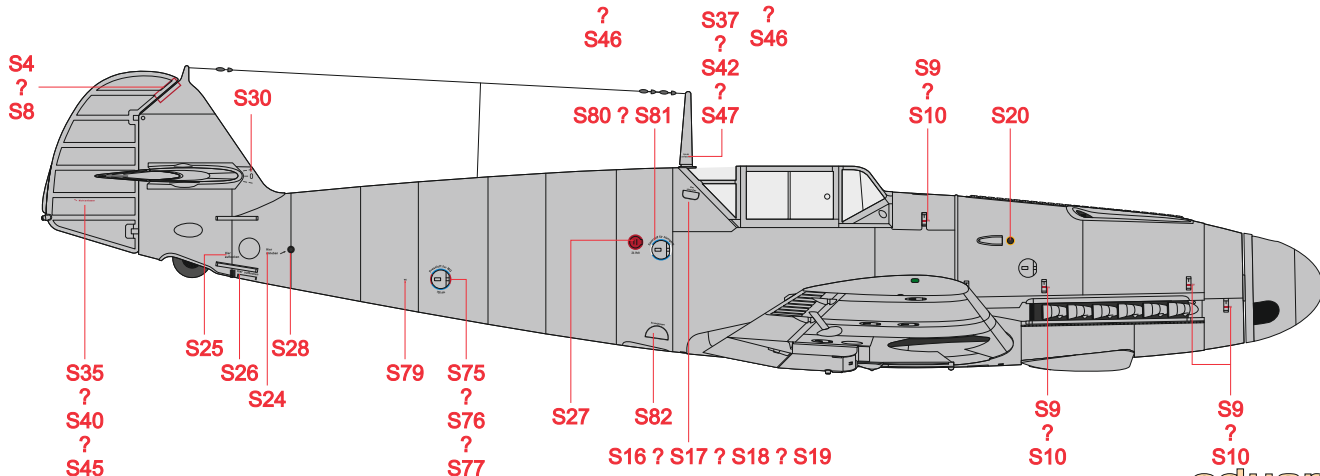
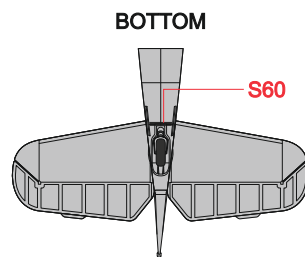
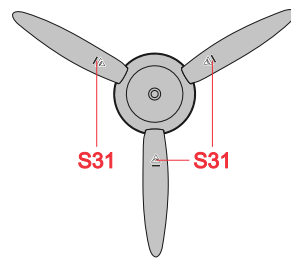
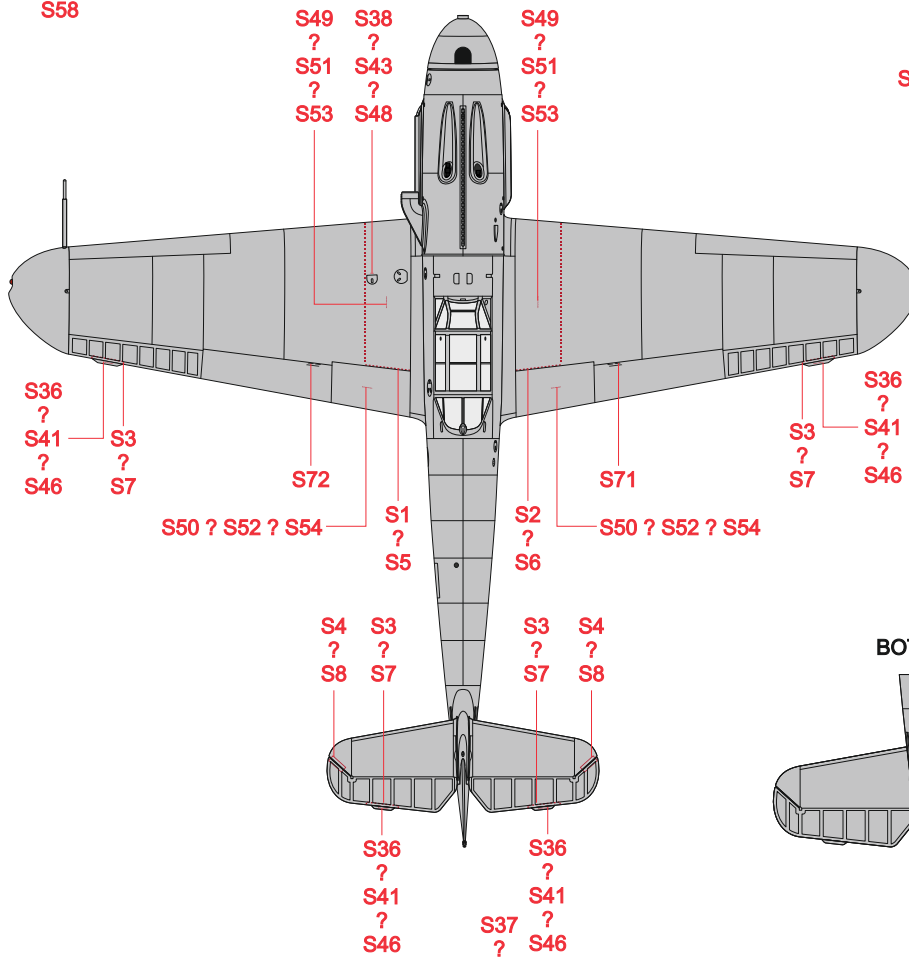
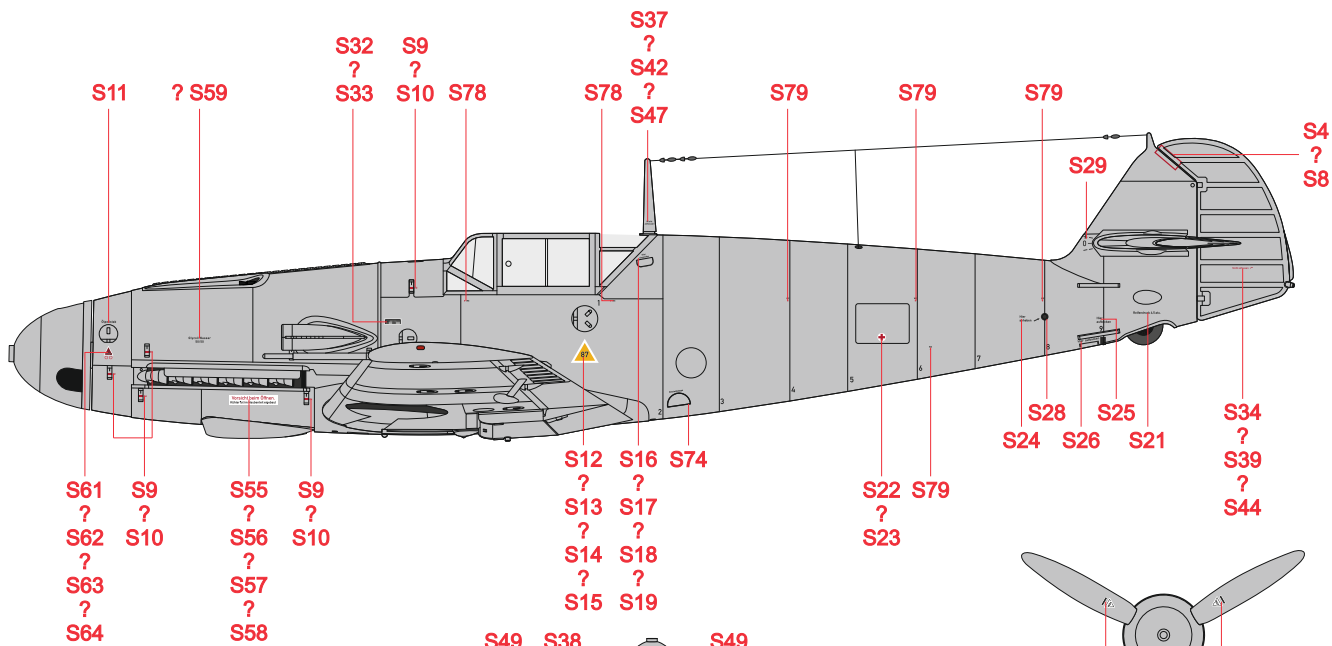
Hans Döbrich, držitel Rytířského kříže s 65 sestřely na kontě, používal tento stroj v bojích proti pilotům Sovětského svazu. Během své kariéry byl třikrát sestřelen, přičemž po posledním sestřelení dne 16. července 1943 byla jeho zranění natolik závažná, že se k operačnímu létání již nevrátil. Jednotka II./JG 5 obdržela v druhé polovině roku Friedrichy původně určené na bojiště v severní Africe, čemuž odpovídala i kamufláž tvořená na vrchních plochách barvou RLM 79 a na spodních RLM 78. Toto zbarvení bylo v polních leteckých opravárnách v Pori na horních a bočních plochách doplněno o pole barev RLM 74/70 (někdy jsou uváděny barvy RLM 75/71). Takto upravená kamufláž měla v podmínkách severní Evropy pomoci skrýt letouny před případnými pozorovateli. Žlutý marking na křídle a zadní části trupu je označením strojů operujících na východní frontě. Zelený čtyřlístek na přídi letounu měla jako svůj znak 6. Staffel JG 5.





Hans-Joachim „Jochen“ Marseille se narodil v roce 1919 v Berlíně a byl potomkem hugenotských imigrantů. Se 158 vítězstvími se stal nejúspěšnějším německým stíhačem bojujícím proti západním spojencům. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Měl všestranné schopnosti v pilotáži i střelbě. Neváhal manévrovat v nepřátelské formaci při nízké rychlosti a střítel s velkým předsažením. Také se snažil v poušti zachraňovat sestřelené nepřátelské letce a na druhé straně fronty shazoval zprávy o jejich osudu. Hans-Joachim Marseille používal tento stroj po svém návratu z Říma od 24. srpna 1942 do 25. září 1942. Dosáhl na něm 49 sestřelů a byl to poslední jím používaný „Friedrich“. Dne 30. září 1942 vedl s Messerschmittem Bf 109G-2/Trop 3. Staffel při doprovodu letky Stuk. Při návratu se mu kabina zaplnila kouřem a byl nucen vyskočit, ale po nouzovém opuštění kabiny zavádil o směrovku, ztratil vědomí, neotevřel se mu padák a pád na zem se mu stal osudným. Po Marseilleově smrti WNr. 8673 sloužil u 1./SG 2 a byl ztracen po zásahu flakem 22. října 1942 jižně od El Alameinu. Tento letoun má horní kamuflážní barvu RLM 79 nestandardně nastříkánou 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 pás na zádi trupu téže barvy. Na motorovém krytu byl z obou stran znak I. Gruppe JG 27.





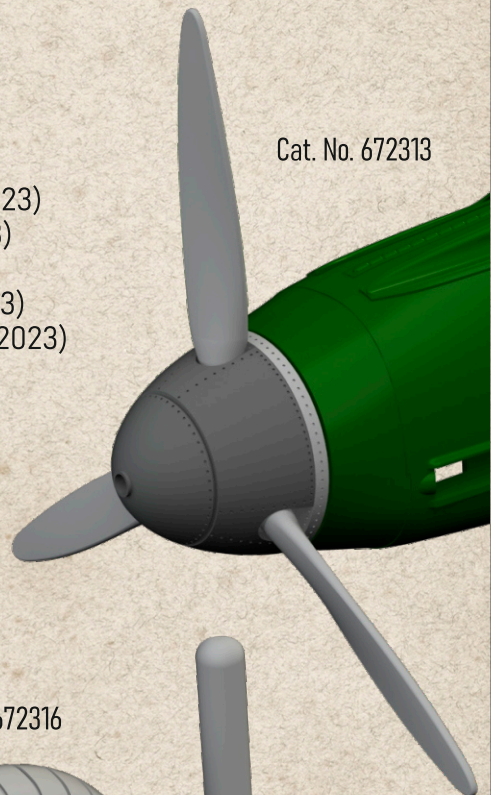


# EDUARD GOODIES FOR:

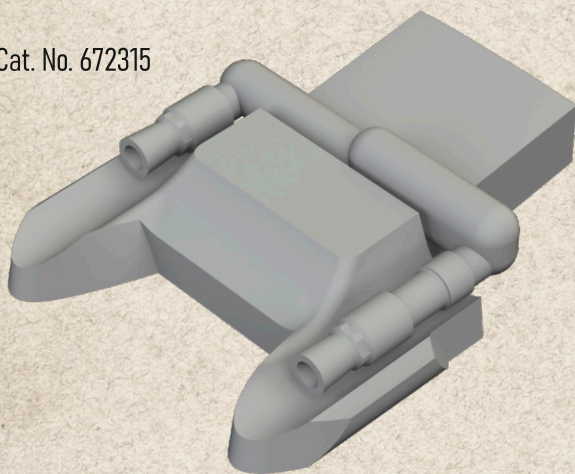
# BF 109F-2 & BF 109F-4

- 672313 Bf 109F propeller early PRINT (Brassin)
- 672314 Bf 109F propeller late PRINT (Brassin)
- 672315 Bf 109F gun barrels PRINT (Brassin)
- 672316 Bf 109F wheels PRINT (Brassin)
- 3DL72018 Bf 109F SPACE (3D Decal Set)
- 672317 Bf 109F undercarriage legs BRONZE (release 07/2023)
- 672318 Bf 109F radio compartment PRINT (release 07/2023)
- 672321 Bf 109F/G external fuel tanks (release 07/2023)
- 672322 Bf 109F wheel bays rounded PRINT (release 07/2023)
- 672323 Bf 109F/G wheels bays angular PRINT (release 07/2023)
- 672324 Bf 109 SC250 bomb (release 07/2023)
- 672325 Bf 109F/G exhaust stacks PRINT (release 07/2023)

Cat. No. 672313



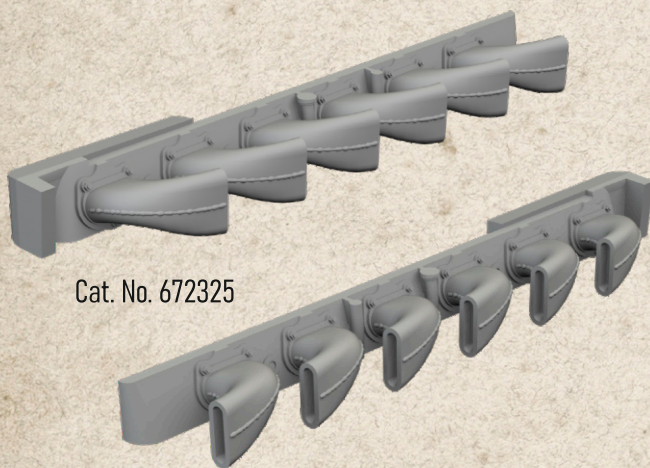
Cat. No. 672315



Cat. No. 672316



Cat. No. 672325



Cat. No. 672321

