



intro

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

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

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

úvodem

Žádný jiný stroj německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve 2. světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl dobu, ve které vznikal, 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 vině 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 zvyklostem relativně jemný, s revolučními konstrukčními prvky jako byla dolnokřídla koncepce, použití zatahovacího podvozku, křídlo s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky, zbraně střelící osou vrtule, atd.

Dokonce uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce nebyly čtyři roky před začátkem 2. světové války tak obvyklým jevem, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již z počátku svého vývoje, i přes problémy s pohonnou jednotkou, velmi nadějným projektem. Problémy s pohonem vyřešila až zástavba motoru DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s úspěchy Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc vyprodukovaných „stodevíték“ ve více než 25 verzích a variantách. K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly odeslány v prosinci 1936. Stroje z před sériové výroby měly především ukázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2./J.88 Legion Condor začaly dostávat i sériové stroje varianty Bf 109B-1. Snaze Německa ukazovat svou leteckou sílu potenciálním protivníkům napomohla i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610.95 km/h. Ve velmi krátkých časových úsecích následovaly verze C, D a E. Přesto však doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, který by si velení mohlo přát. Ještě v srpnu roku 1938 tvořila výzbroj letouny Bf 109 méně než polovinu z 643 stíhačů první linie. Ovšem během následujících měsíců roku se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo. V okamžik přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě sta Bf 109) tak Luftwaffe disponovala zajisté nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě vyrobena. S technickou i množství převahou tak stíhací část Luftwaffe absolvovala polskou kampaň, první obranu Fatherlandu, Blitzkrieg proti západu a bitvu o Francii. S jednou nohou vykróčenou přes Kanál La Manche zahájila Luftwaffe v letních měsících roku 1940 útoky na Británii. V tu dobu se mj. projevil jeden vážný nedostatek Bf 109 - nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v r. 1940 napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance Bf 109 u „Friedricha“ dosáhla vrcholu. Po bojích nad Kanálem a severní Francií, spíše již defenzivního charakteru, se Bf 109F zapojily i do útočných akcí, a to zejména při operaci Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaaffe ve druhé fázi války na východě i do obrany Říše v letech 1943 - 1945 se zapojovaly především Bf 109 verze G a v posledních měsících války pak také verze K. Ačkoli na konci války bylo jasné, že koncepce letounu Bf 109 se po deseti letech služby dostala na hranici možností, po celou dobu své bojové činnosti dokázaly jednotlivé varianty držet krok se svými stíhacími protivníky. Kromě svého prioritního 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 bráničů 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.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tete.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。

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



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

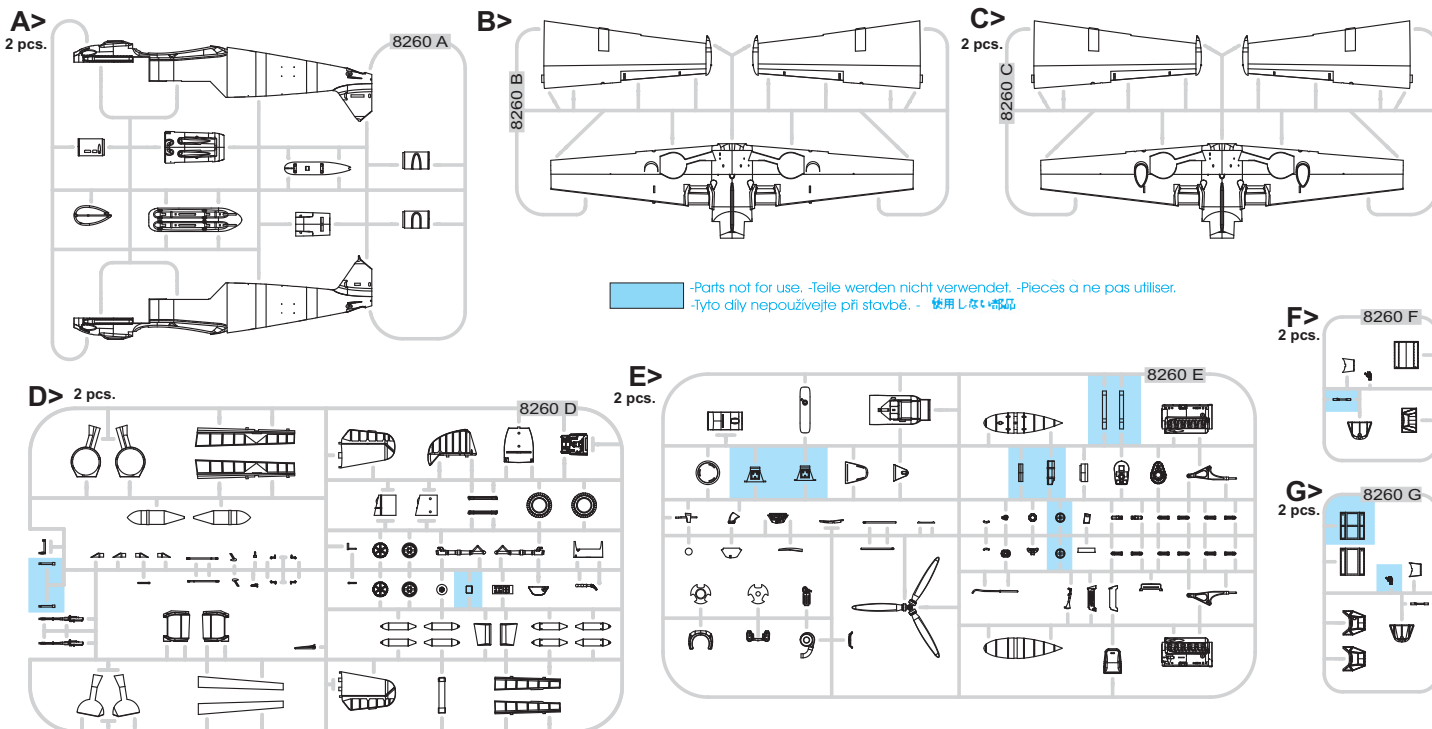
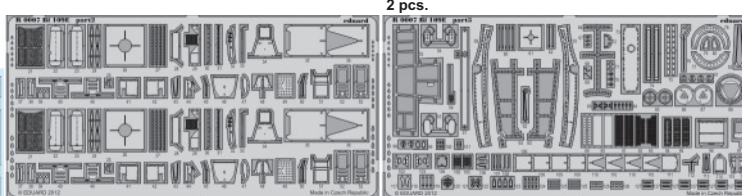
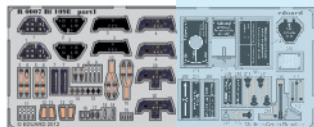


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

eduard
MASKPE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

COLOURS



BARVY



FARBEN



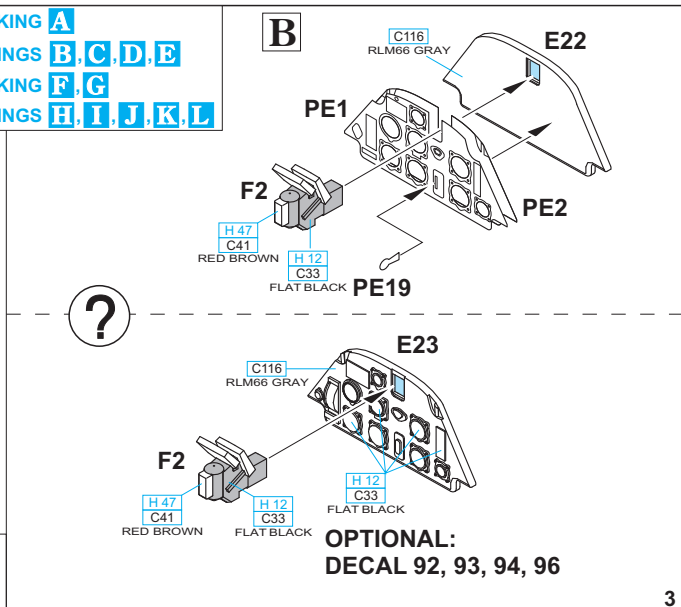
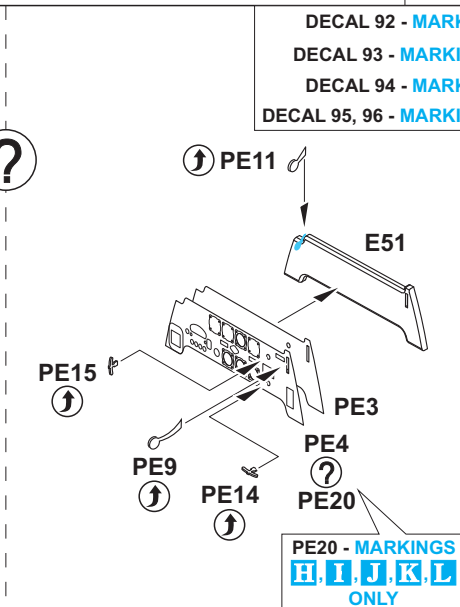
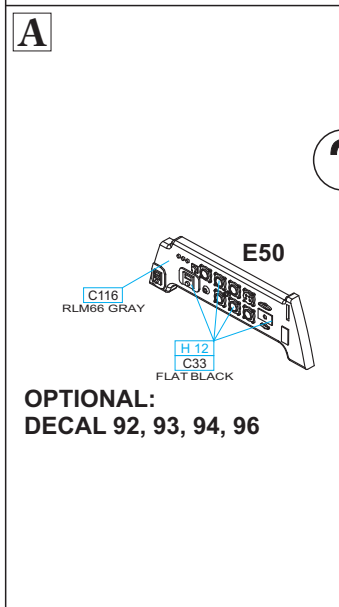
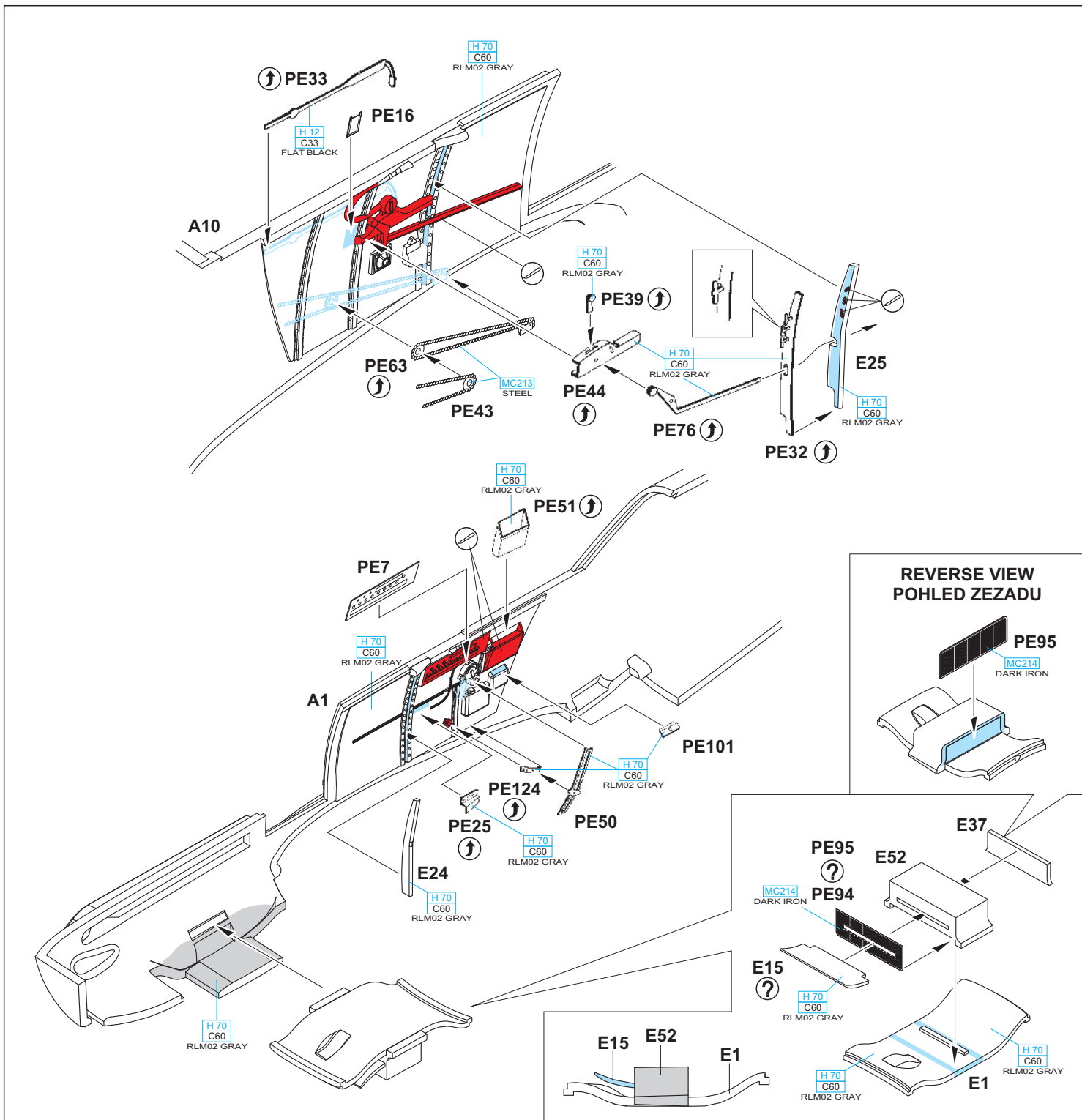
PEINTURE

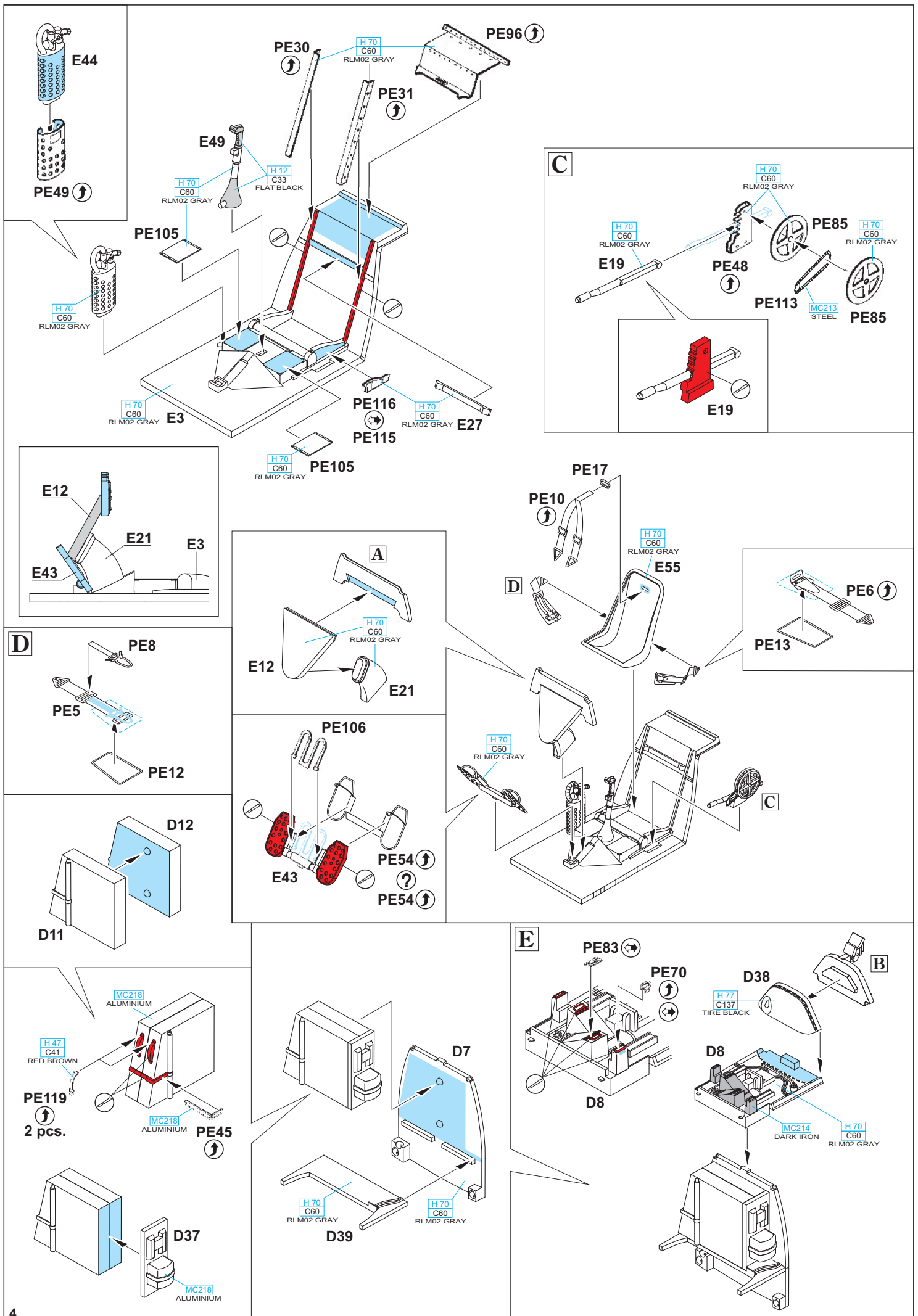


色

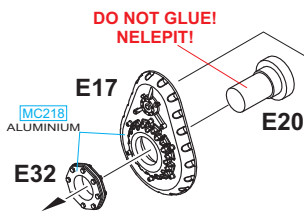
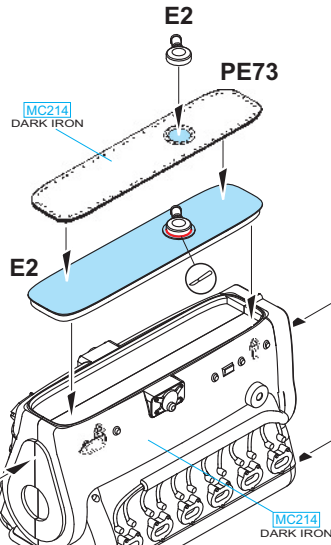
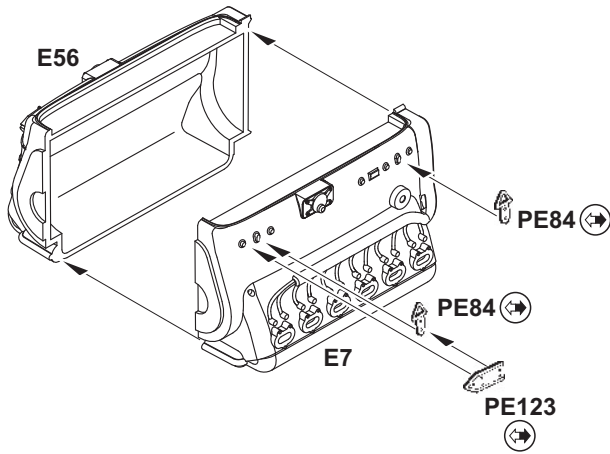
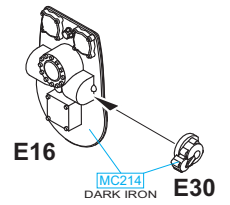
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H3	C3	RED	
H11	C62	FLAT WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H47	C41	RED BROWN	
H51	C11	LIGHT GULL GRAY	
H64	C17	DARK GREEN	RLM 71
H65	C18	BLACK GREEN	RLM 70
H67	C115	LIGHT BLUE	RLM 65
H70	C60	GRAY	RLM 02
H77	C137	TIRE BLACK	

AQUEOUS	Mr.COLOR		
H80	C62	KHAKI GREEN	
H344		RUST	
	C113	YELLOW	RLM 04
	C116	BLACK GRAY	RLM 66
	C117	LIGHT BLUE	RLM 76
	C119	SANDY YELLOW	RLM 79
	C120	OLIVE GREEN	RLM 80
Mr.METAL COLOR			
	MC213	STEEL	
	MC214	DARK IRON	
	MC218	ALUMINIUM	





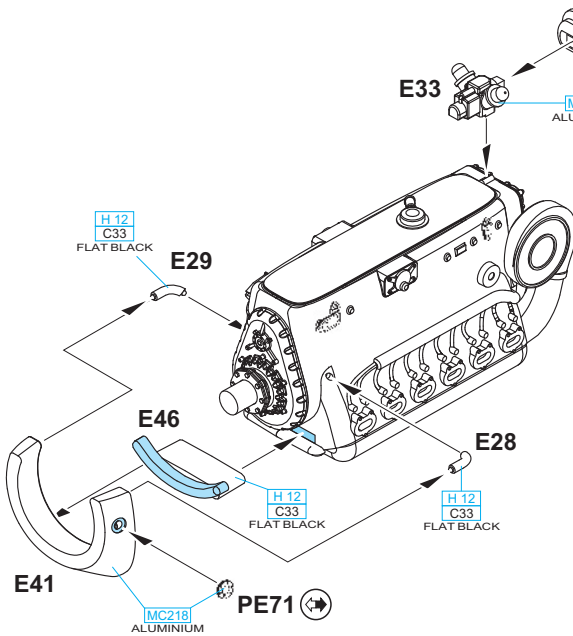
**REVERSE VIEW
POHLED ZE ZADU**



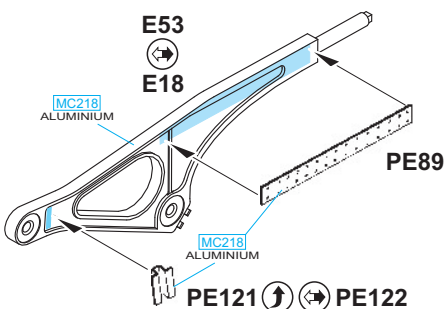
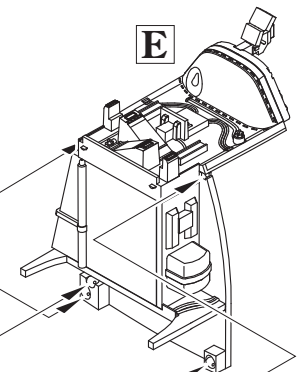
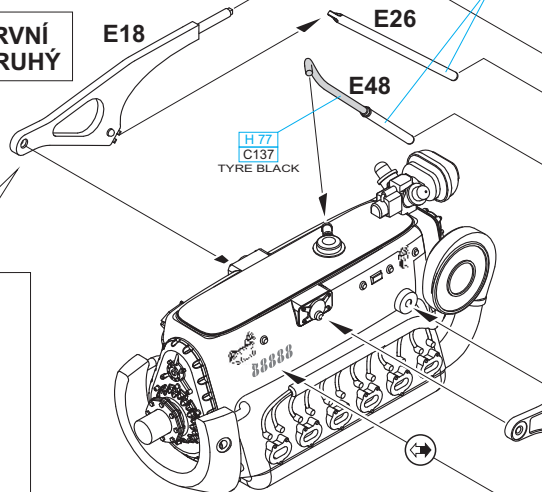
**REVERSE VIEW
POHLED ZE ZADU**



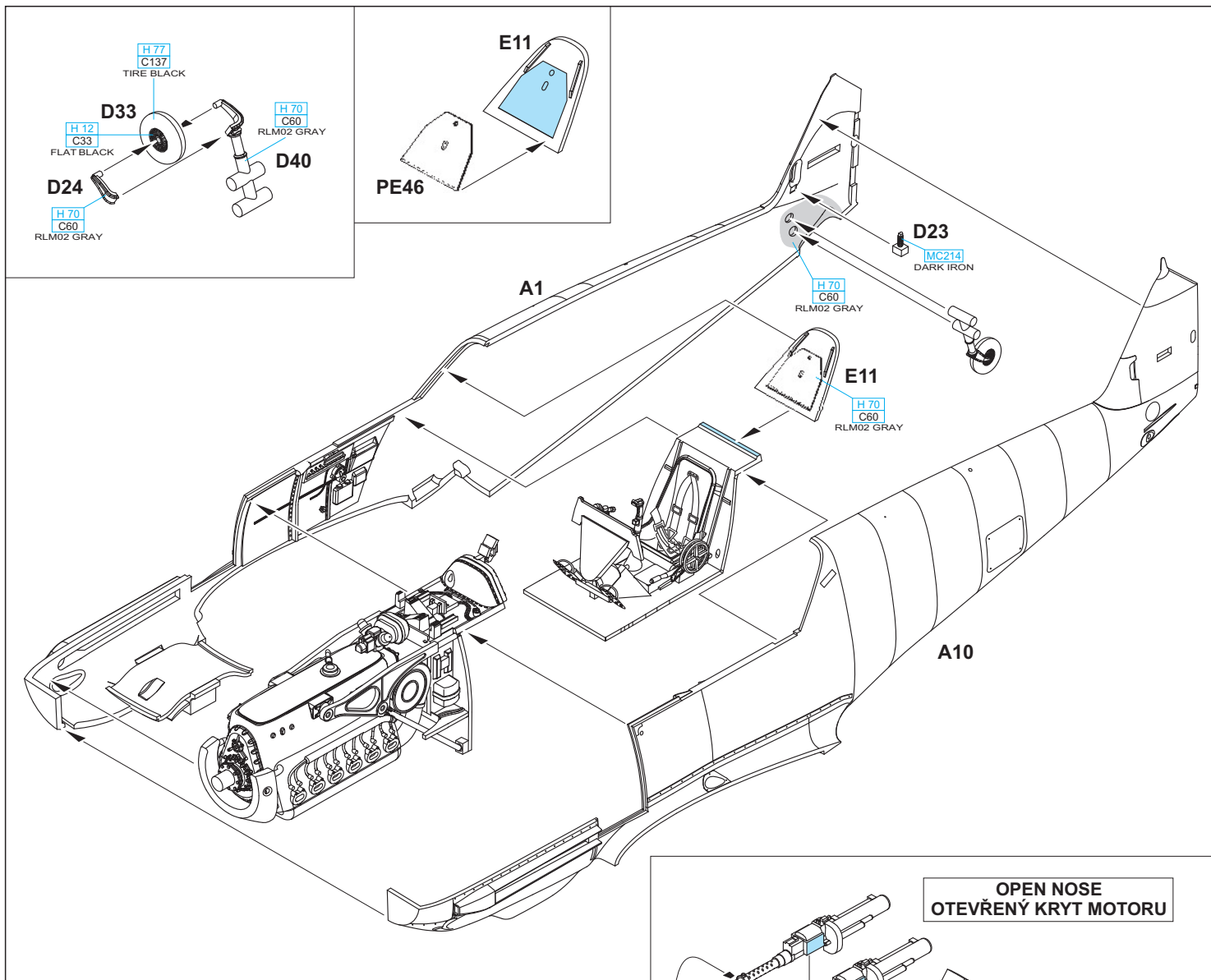
**FOR CLOSED ENGINE & GUN COWLING
GO TO THE PAGE 15.
DO NOT USE FOLLOWING PARTS :**
E2, E16, E18, E26, E28, E29,
E30, E31, E33, E45, E48, E53
**PRO UZAVŘENÝ KRYT MOTORU A ZBRANÍ
JDĚTE NA STRANU 15.
NEPOUŽÍVEJTE DÍLY :**
E2, E16, E18, E26, E28, E29,
E30, E31, E33, E45, E48, E53



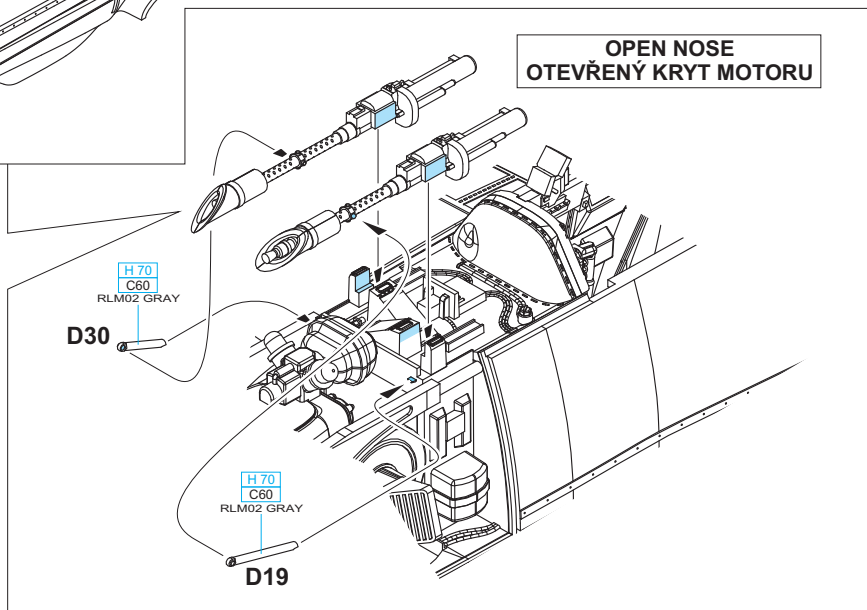
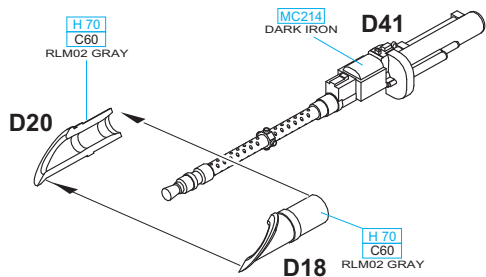
**E48 - FIRST
E18 - NEXT** **E48 - PRVNÍ
E18 - DRUHÝ**



**APPLY DECAL- ENGINE SERIAL NUMBER
SEE YOUR REFERENCE FOR THE EXACT NUMBER
SÉRIOVÉ ČÍSLO MOTORU- POUŽIJTE OBTISK
DLE VLASTNÍCH PODKLADŮ**

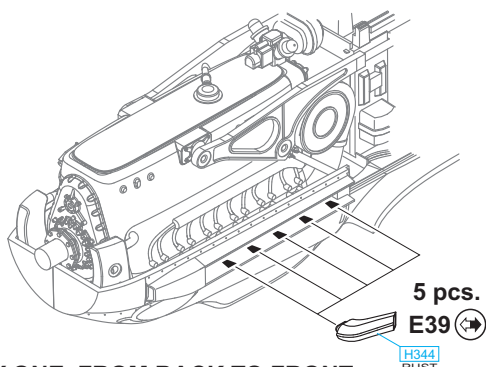


2 pcs.

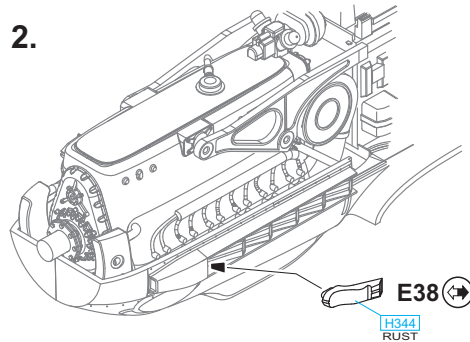


**EXHAUST PIPES INSTALLATION
INSTALACE VÝFUKOVÝCH NÁTRUBKŮ**

1.

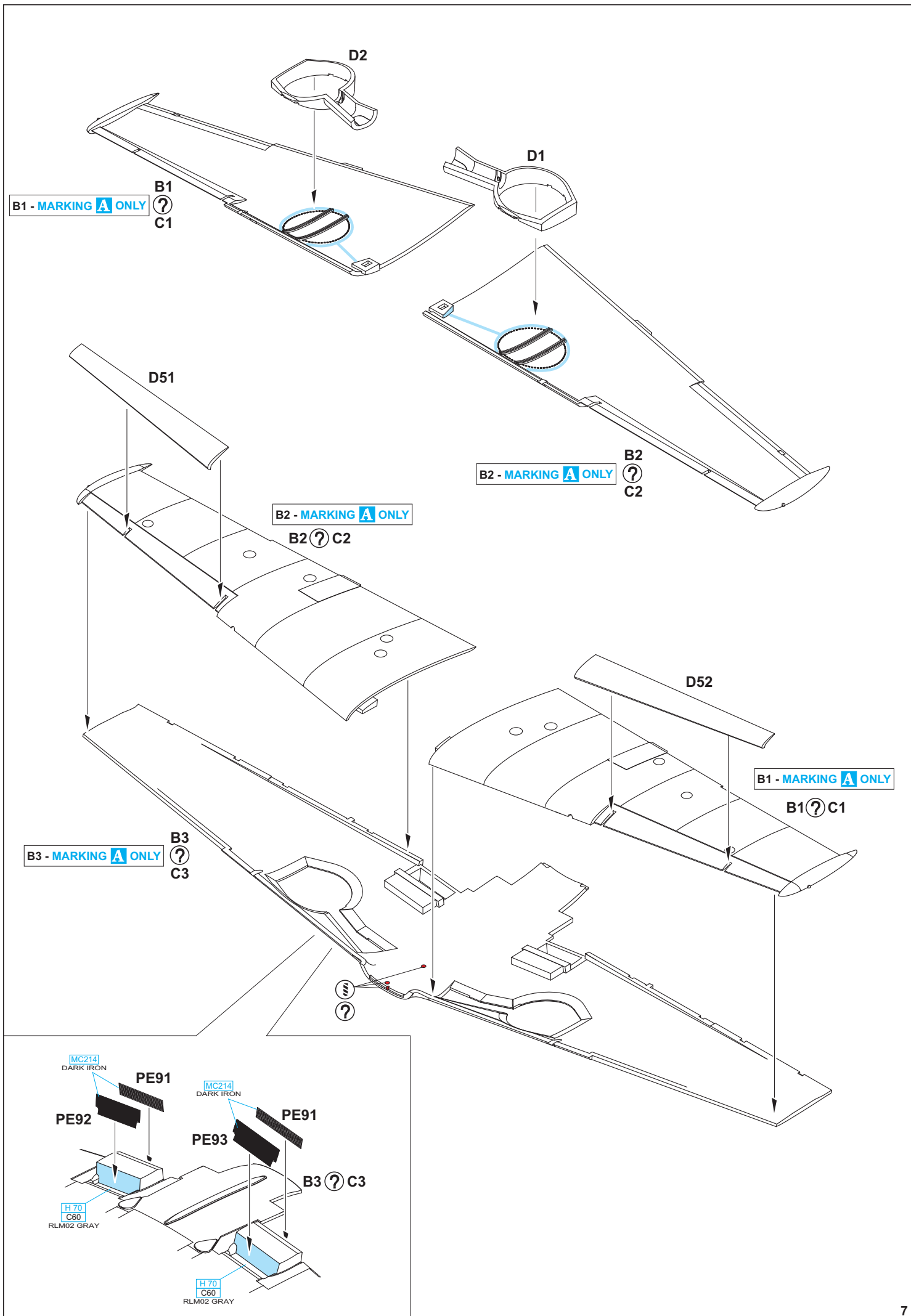


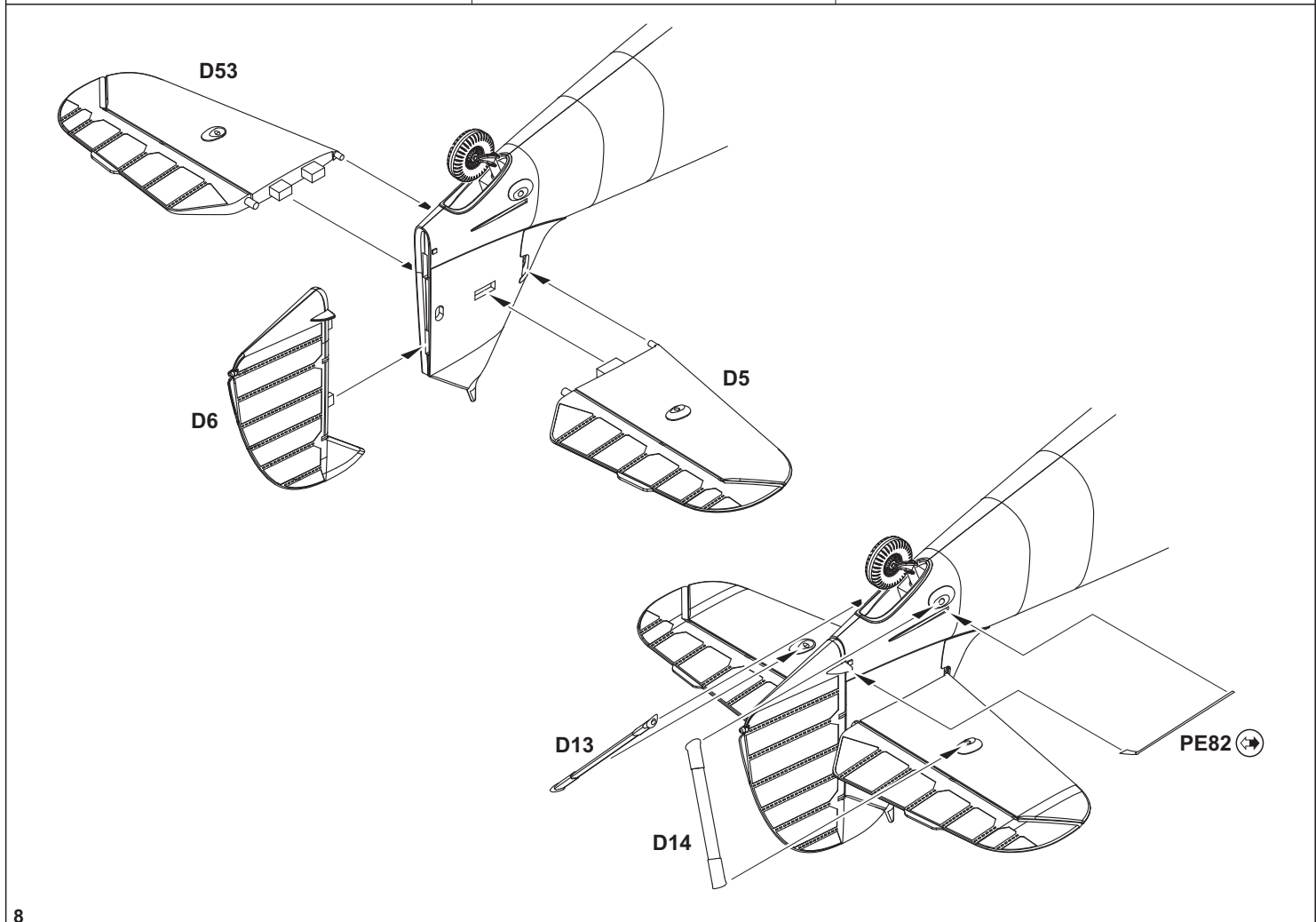
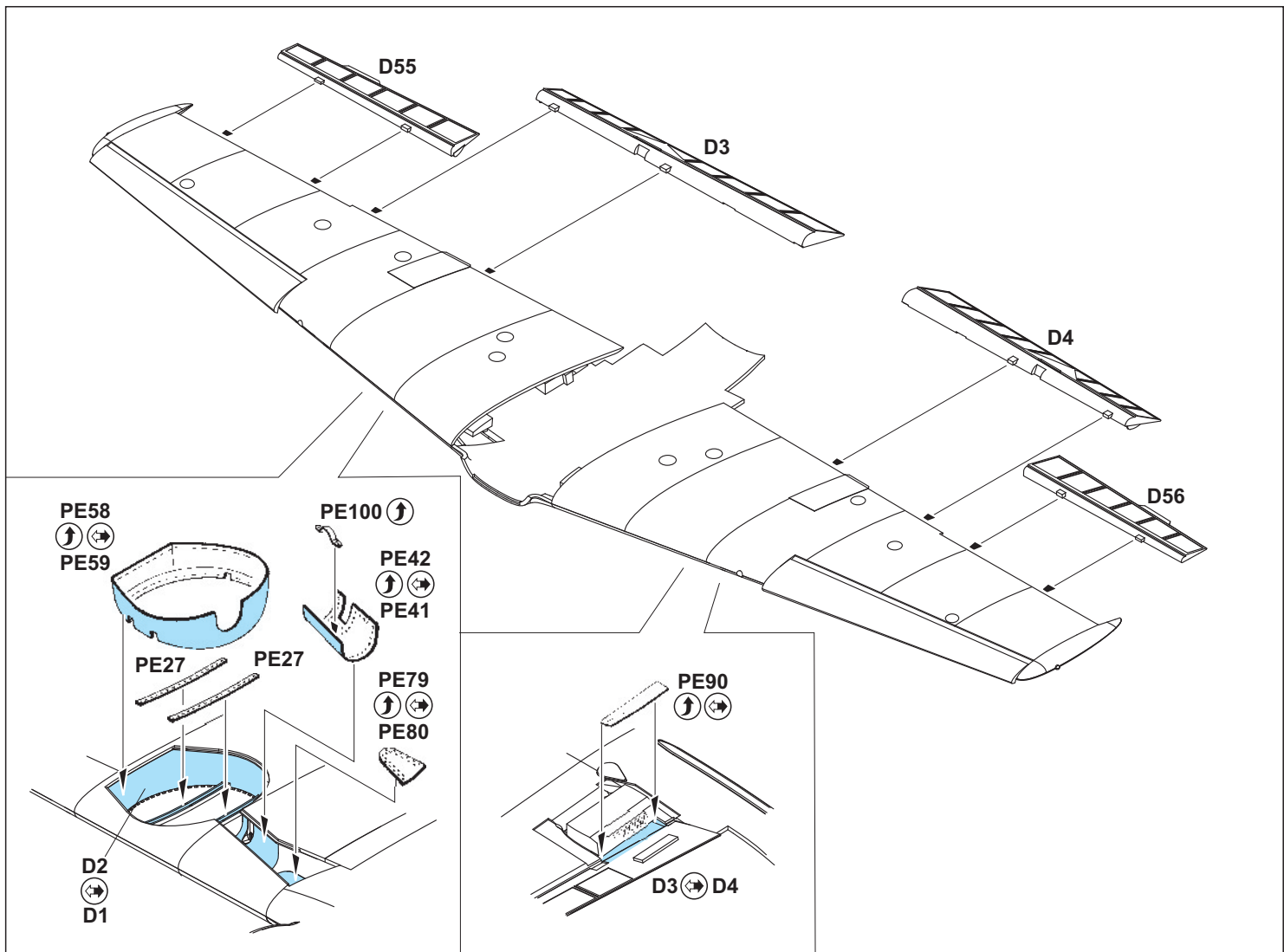
2.

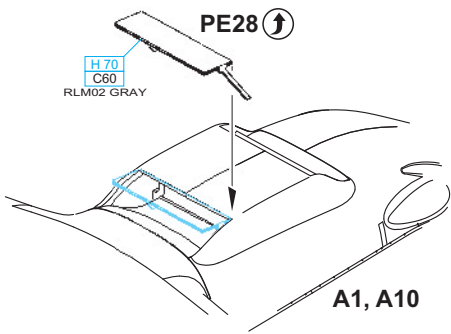
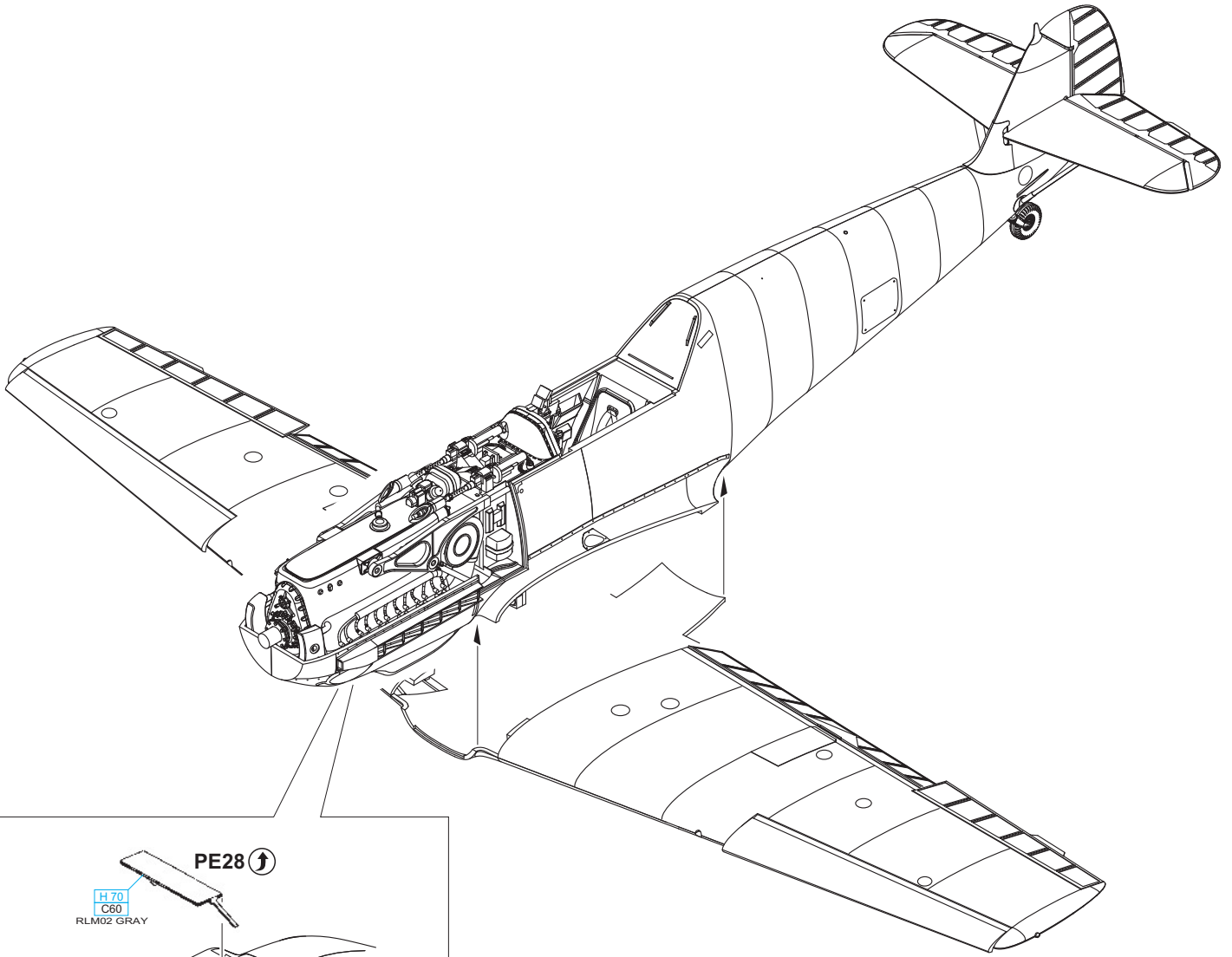


- ONE BY ONE, FROM BACK TO FRONT
- JEDEN PO DRUHÉM, ODZADU DOPŘEDU

- E38 FITS WITHOUT THE GLUE
- E38 NENÍ NUTNÉ LEPIT

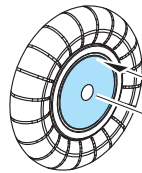
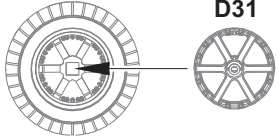






L ⊕ **R**

D15, D32



H 70
C 60
RLM02 GRAY

PE87 ↔ **PE86**

H 12
C 33
FLAT BLACK

↕ **PE62**

MC218
ALUMINIUM

D21

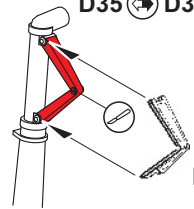
H 70
C 60
RLM02 GRAY

D35
↔
D36

D50 ↔ **D49**

H 70
C 60
RLM02 GRAY

D35 ↔ **D36**



2 pcs.

D31

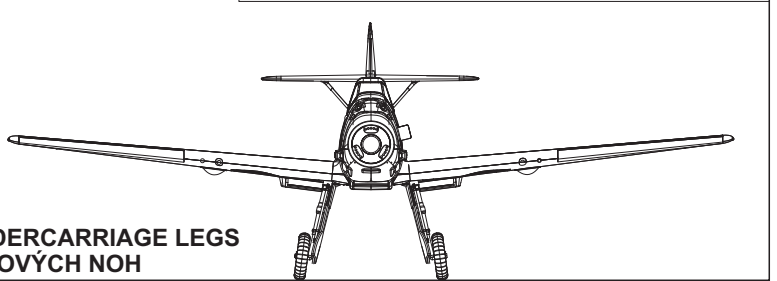
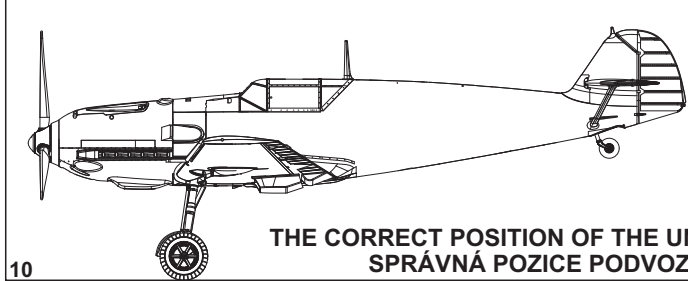
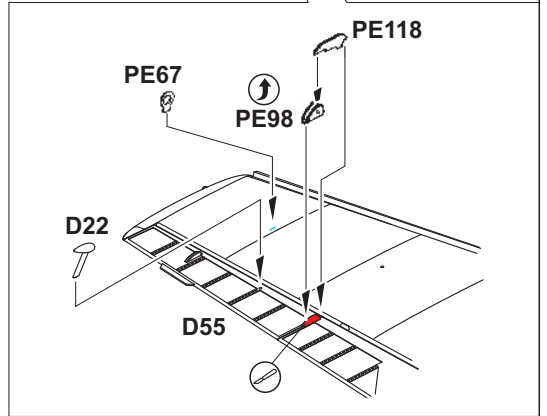
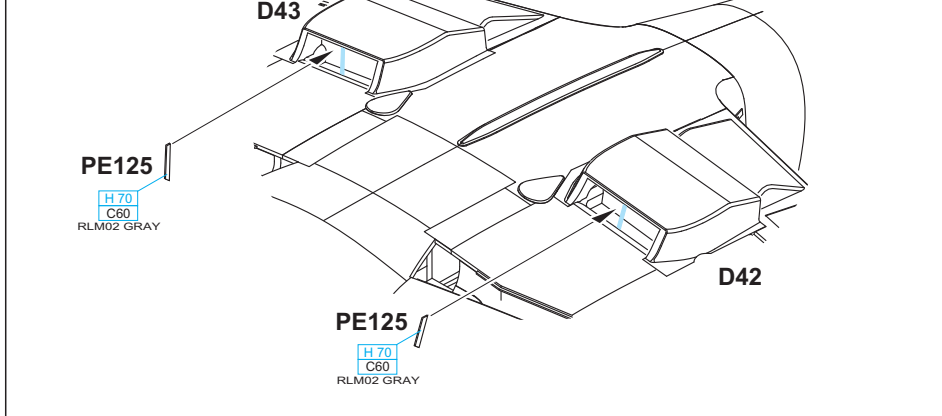
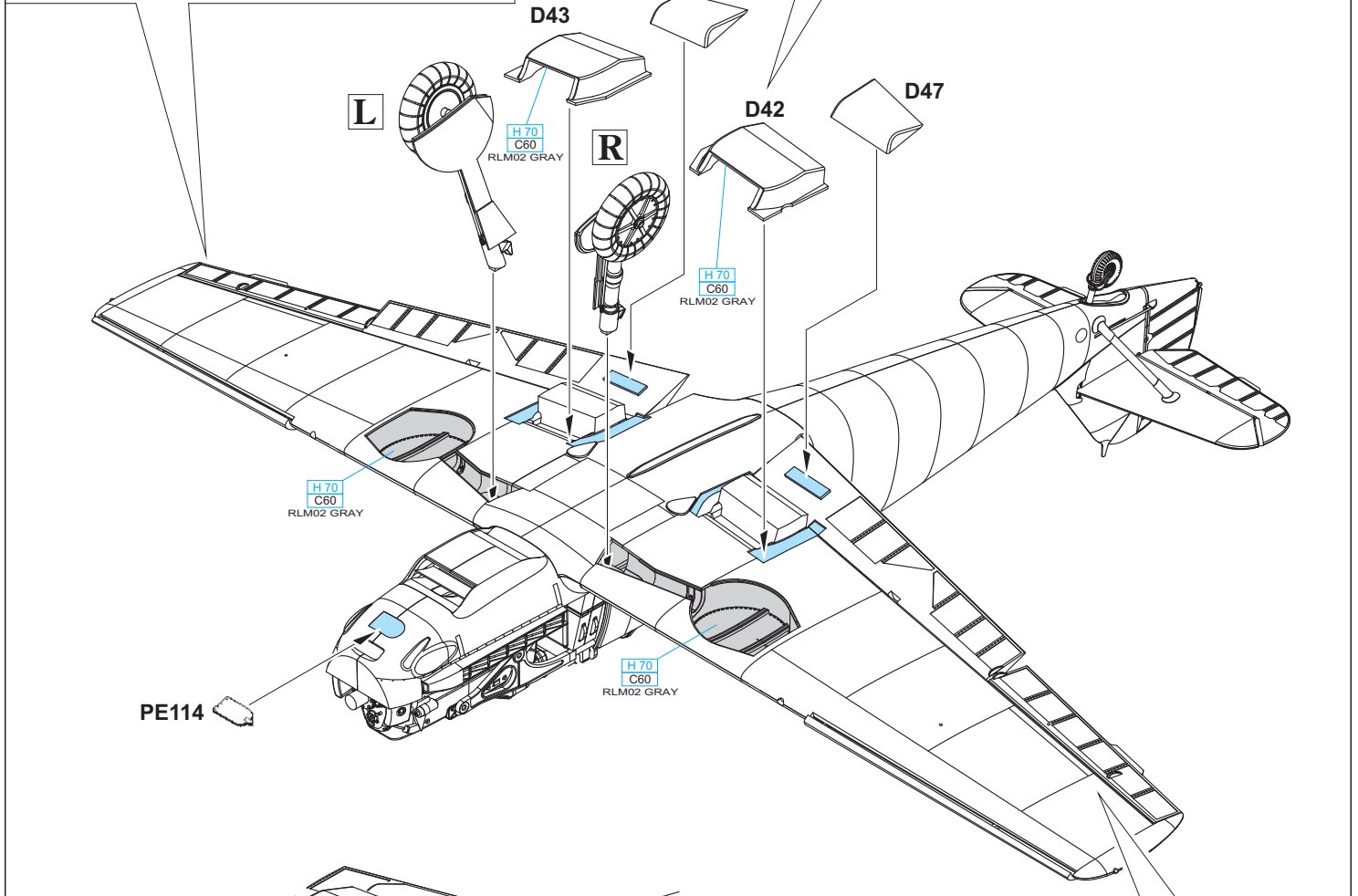
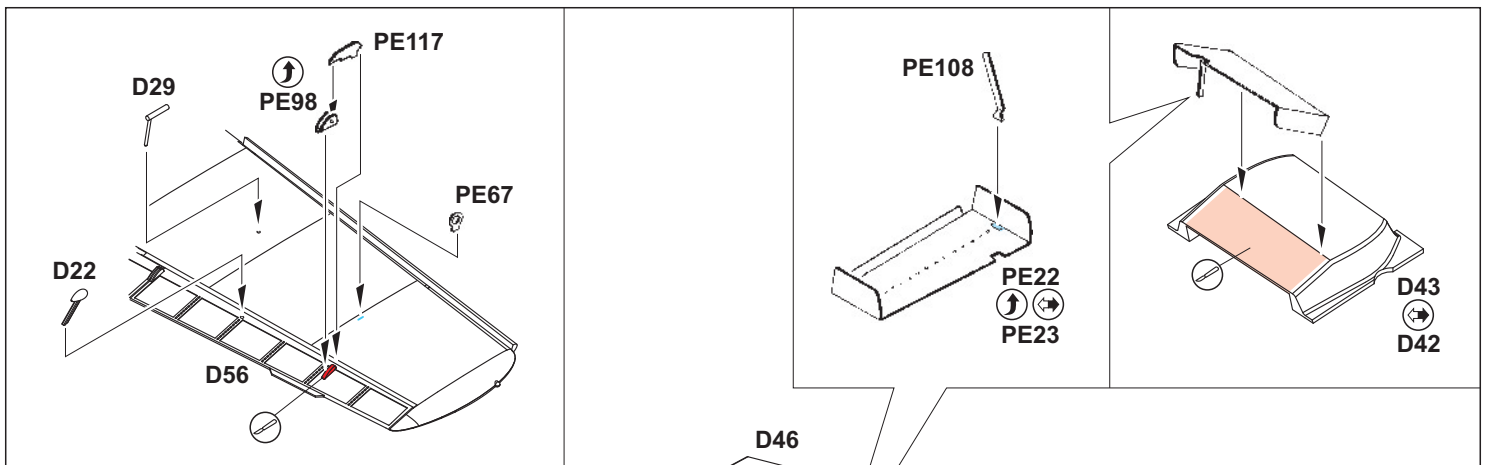


D15

H 77
C 137
TIRE BLACK

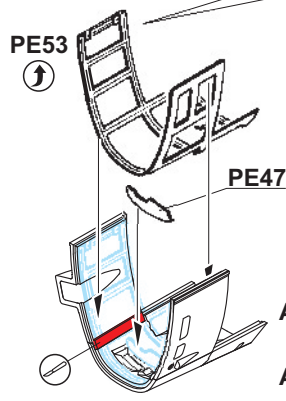
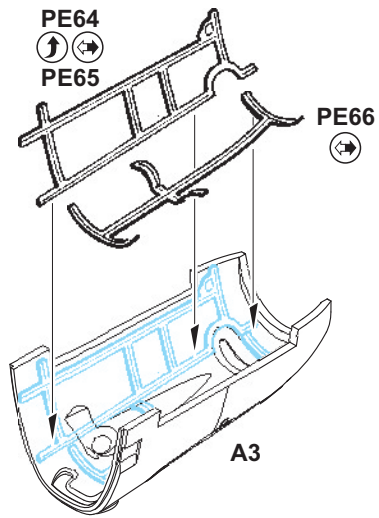
H 12
C 33
FLAT BLACK

D32

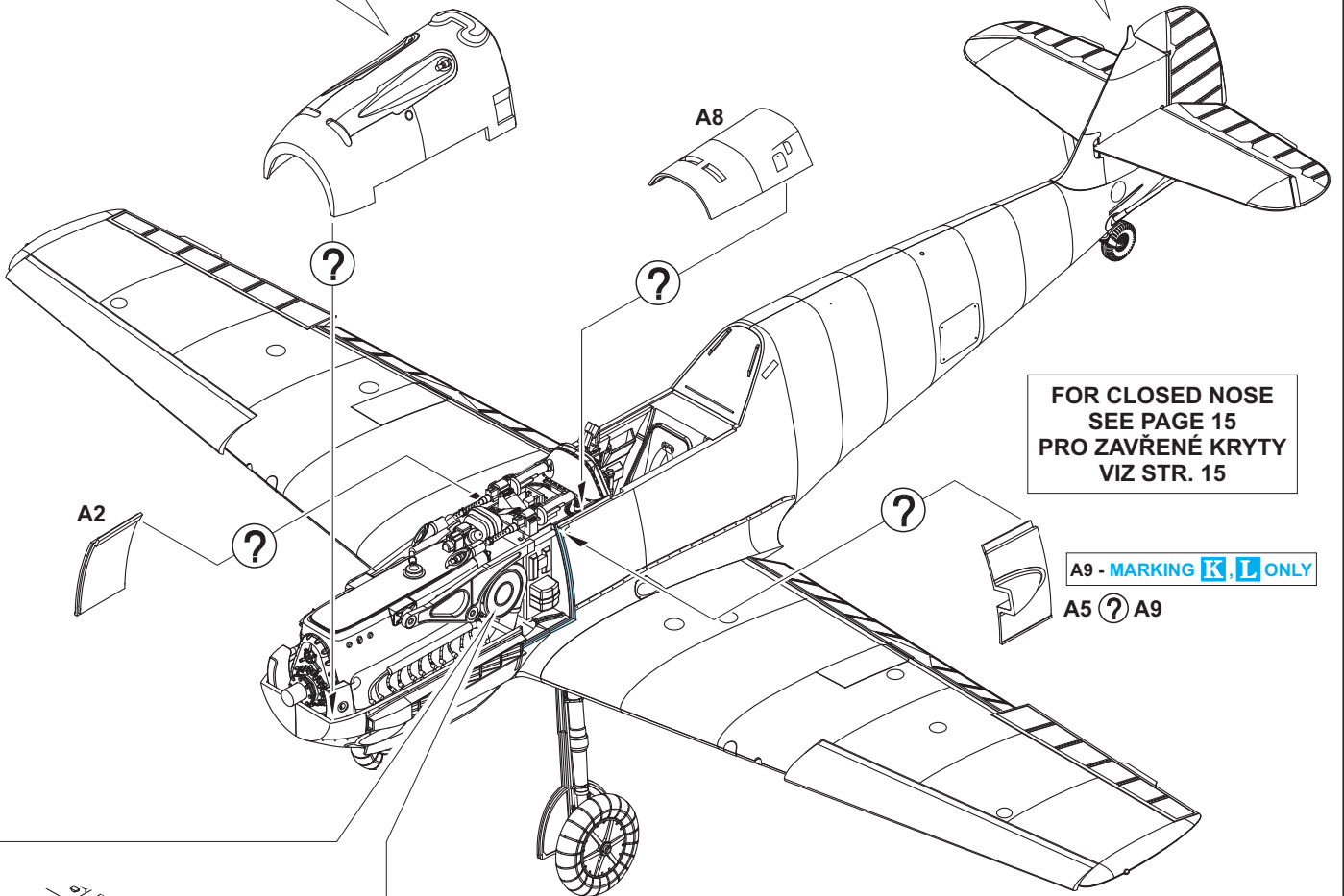
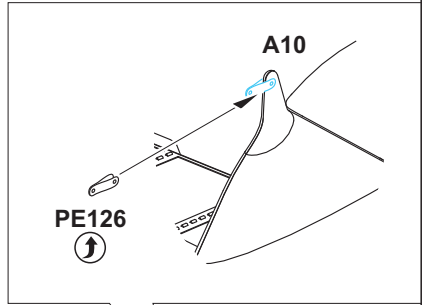


THE CORRECT POSITION OF THE UNDERCARRIAGE LEGS
SPRÁVNÁ POZICE PODVOZKOVÝCH NOH

**OPEN NOSE
OTEVŘENÝ KRYT MOTORU**



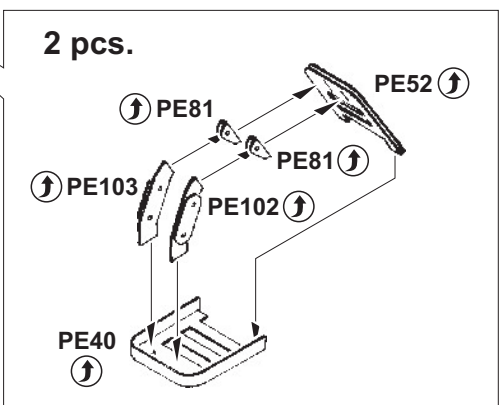
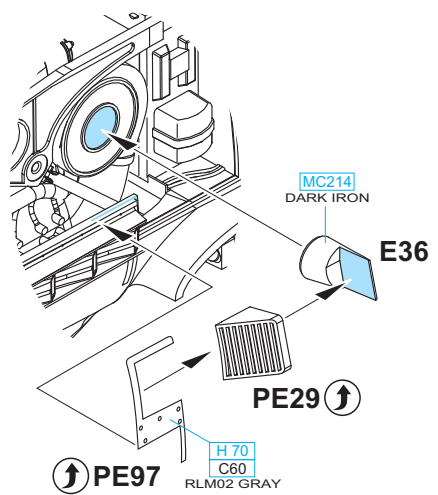
A2, A5, A8
A2, A6, A8



**FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 15
PRO ZAVŘENÉ KRYTY
VIZ STR. 15**

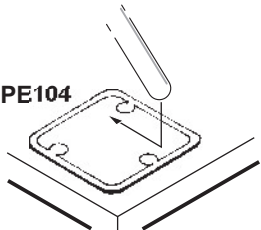
A9 - MARKING **K**, **L** ONLY

A5 ? A9



HOW TO MAKE THE RELIEF ON THE REVERSE SIDE OF THE PLATE

PE104



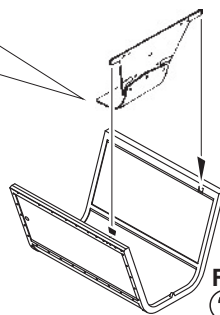
PE111 ↑

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 47
C41
RED BROWN

PE34 ↑

PE104



PE18

H 70
C60
RLM02 GRAY

F3
G2

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 70
C60
RLM02 GRAY

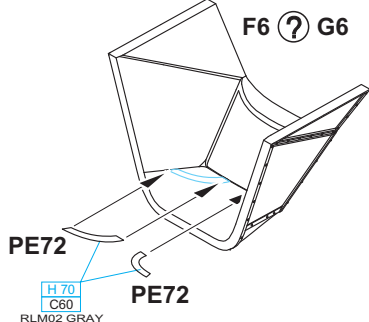
PE107 ↑

PE107 ↑

F3 - MARKINGS **A, B, C, D, E**
G2 - MARKINGS **F, G, H, I, J, K, L**

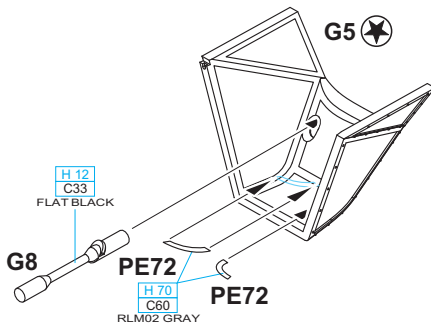
F6 - MARKINGS **A, B, C, D, E**
G6 - MARKINGS **F, H, I, J, K, L**

MARKING **G**



F6 ? G6

?



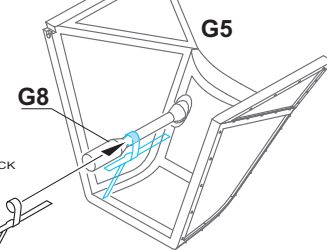
G5

H 12
C33
FLAT BLACK

H 70
C60
RLM02 GRAY

H 12
C33
FLAT BLACK

PE112 ↑



G5

G8

F1 - MARKING **D** ONLY



PE99

PE69

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

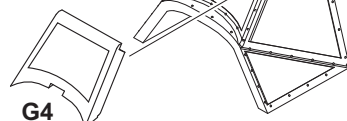
?

?

?

?

G4 - MARKING **I** ONLY



PE99

PE69

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

F1 ? G4

F6 ? G6

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

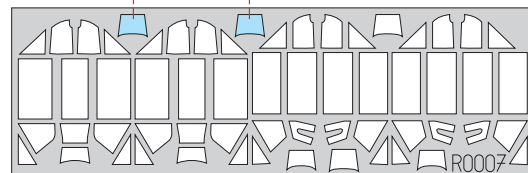
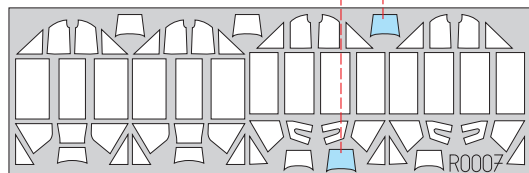
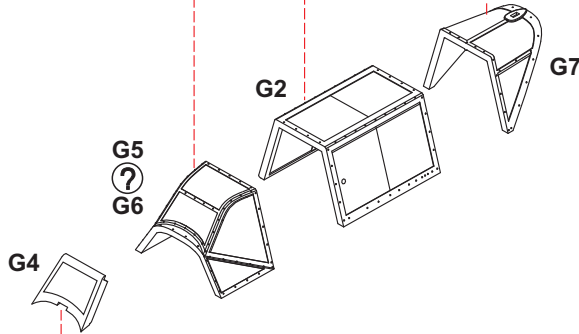
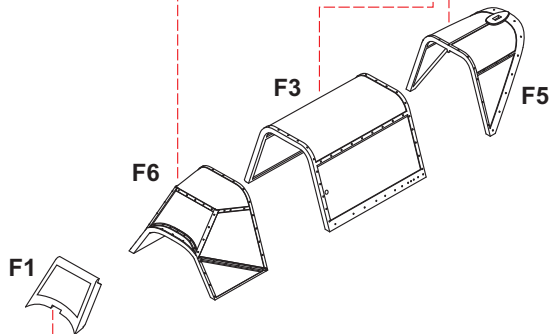
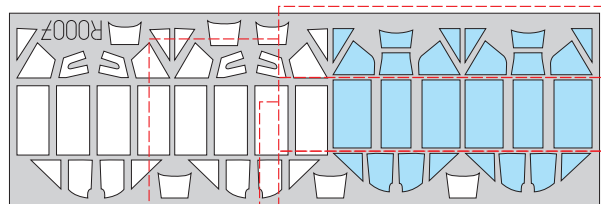
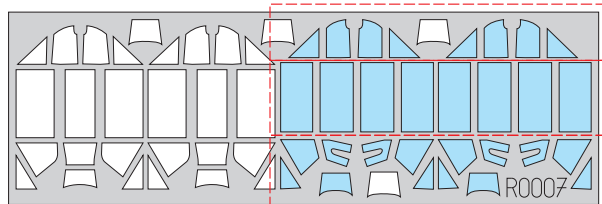
?

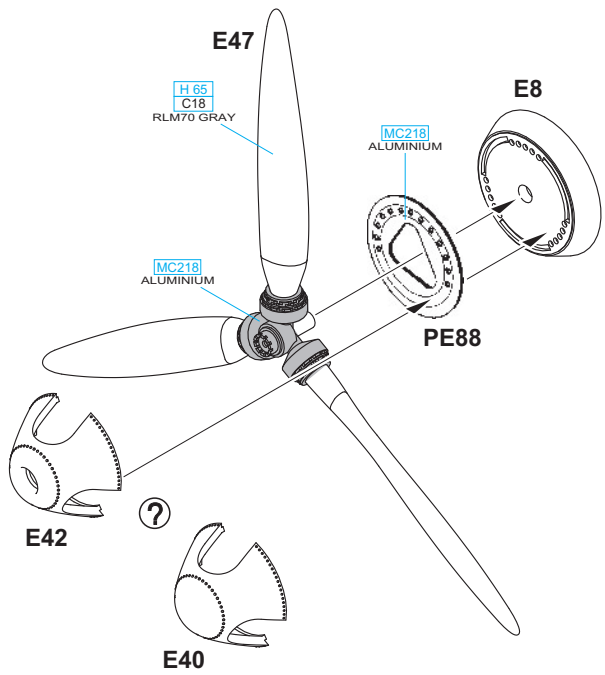
PE37 ↑

PE38

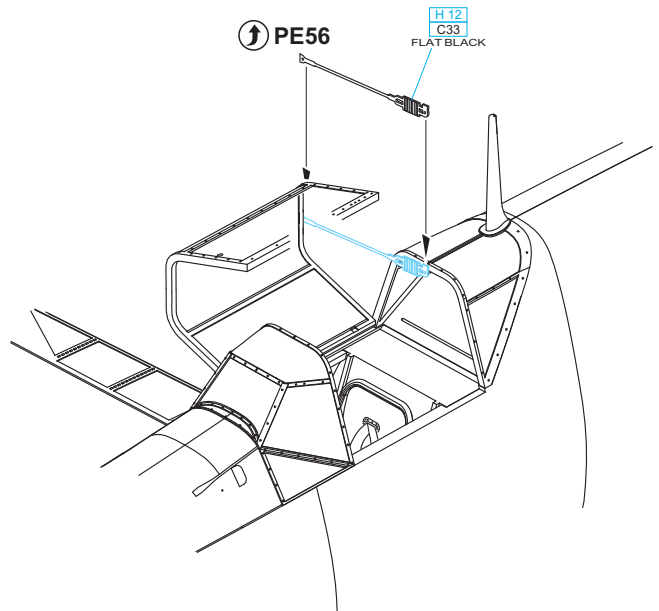
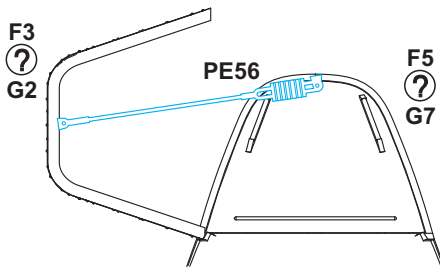
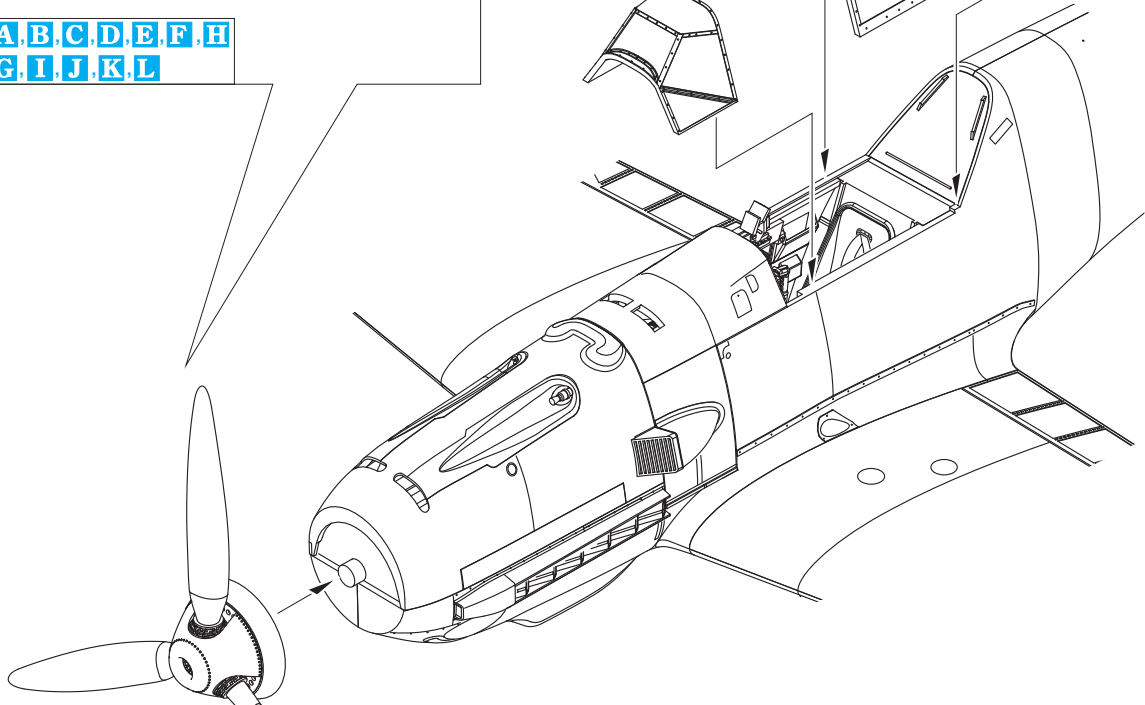
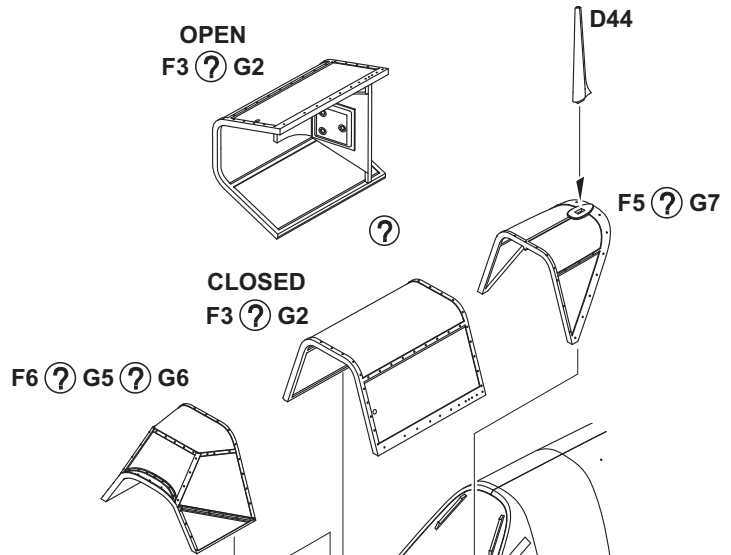
PE37 ↑

PE38

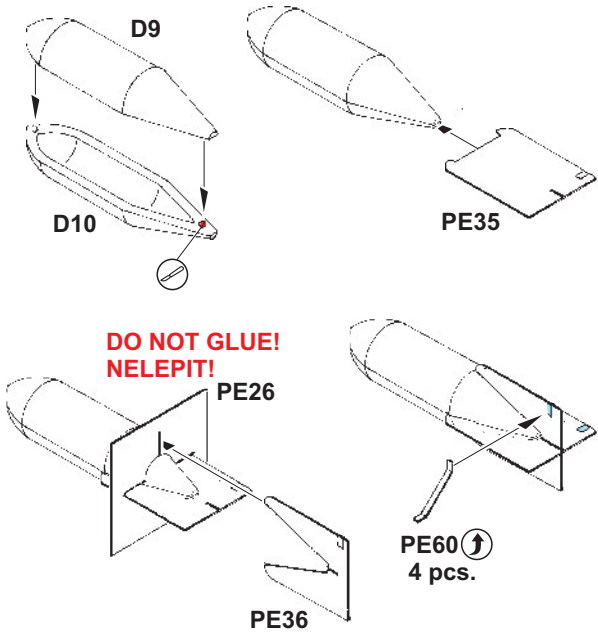




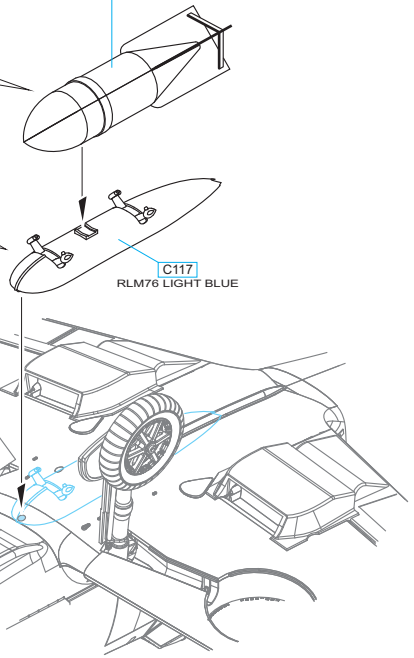
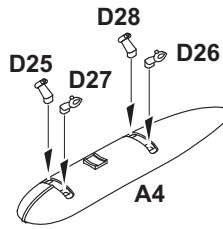
E42 - MARKINGS A, B, C, D, E, F, H
 E40 - MARKINGS G, I, J, K, L



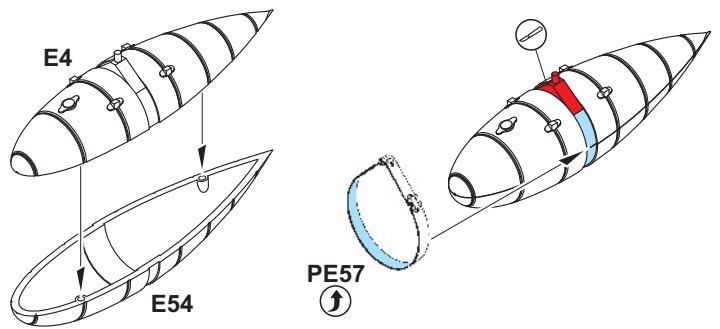
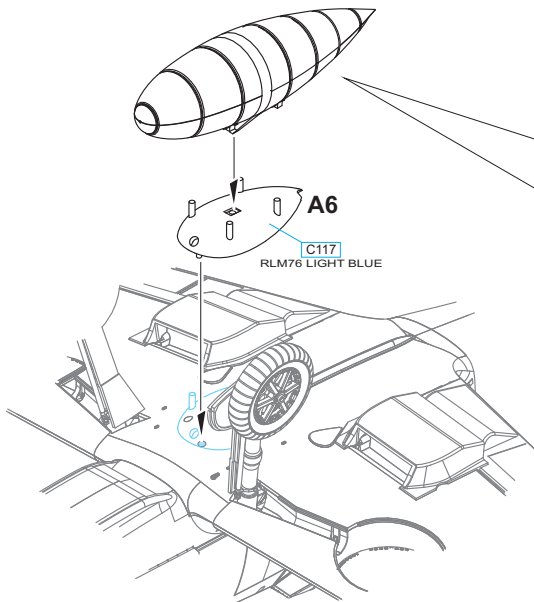
MARKING I ONLY



H 12 ? H 51 ? H 70 ? H 80
C33 BLACK C11 GRAY C60 RLM02 GRAY KHAKI GREEN



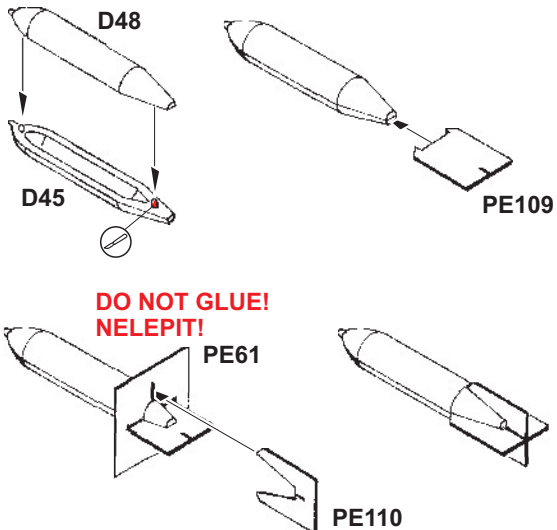
MARKINGS J, K, L ONLY



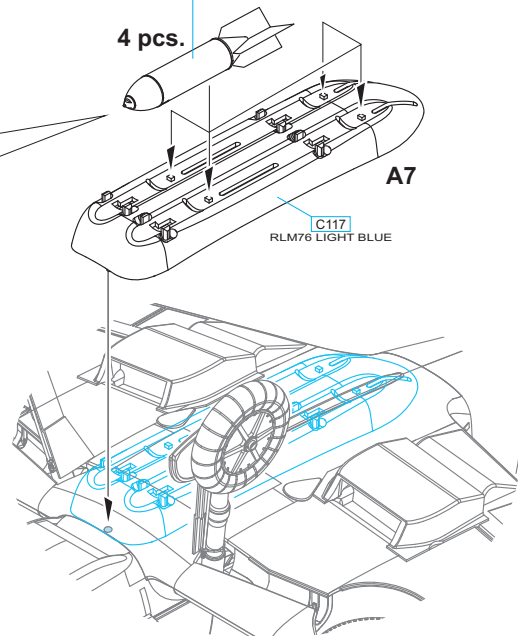
MARKING I ONLY

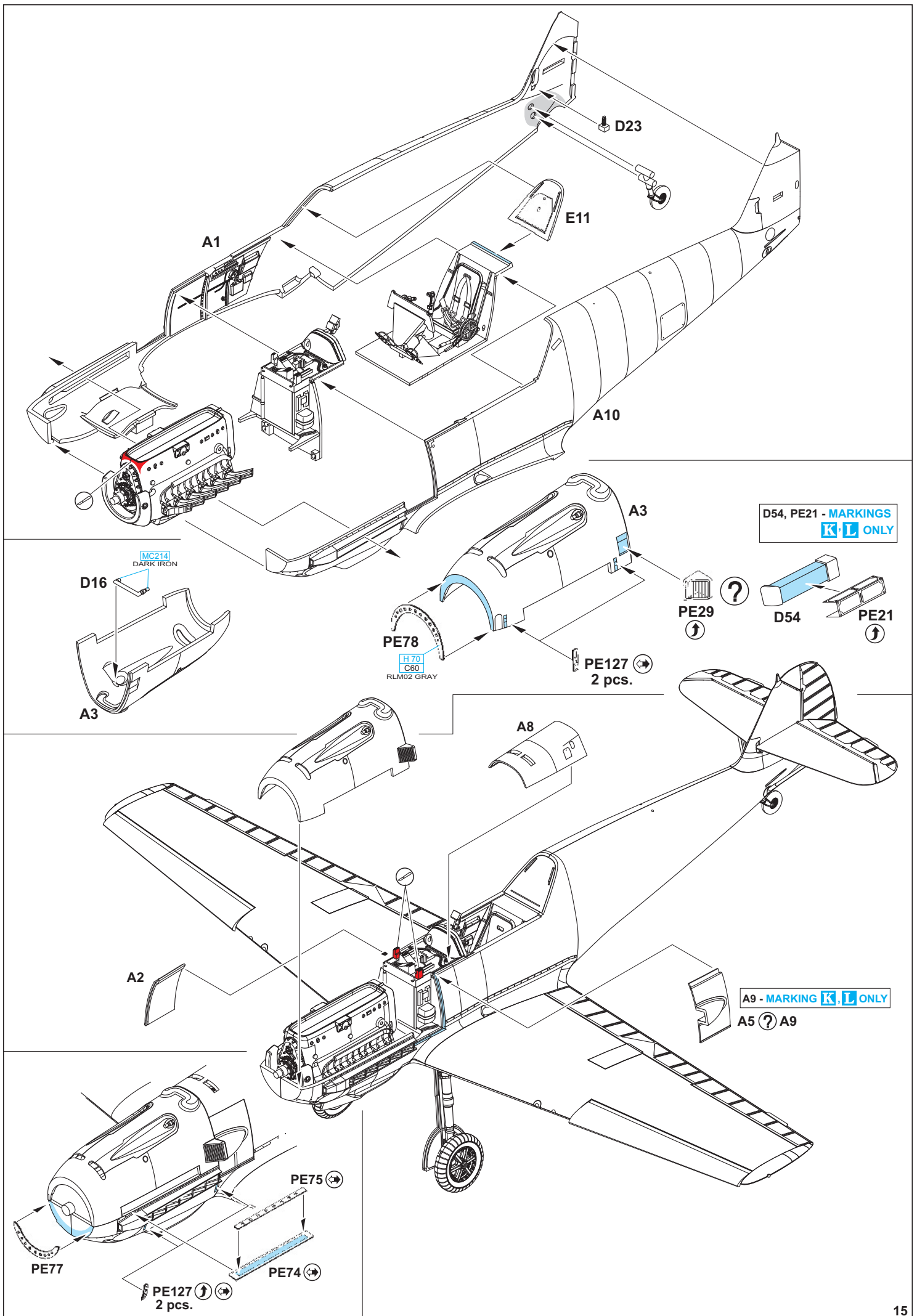
H 12 ? H 51 ? H 70 ? H 80
C33 BLACK C11 GRAY C60 RLM02 GRAY KHAKI GREEN

4 pcs.



4 pcs.





D54, PE21 - MARKINGS
K, L ONLY

MC214
DARK IRON

D16

A3

H 70
C60
RLM02 GRAY

PE78

PE127
2 pcs.

PE29

D54

PE21

A8

A2

A9 - MARKING K, L ONLY

A5 ? A9

PE75

PE77

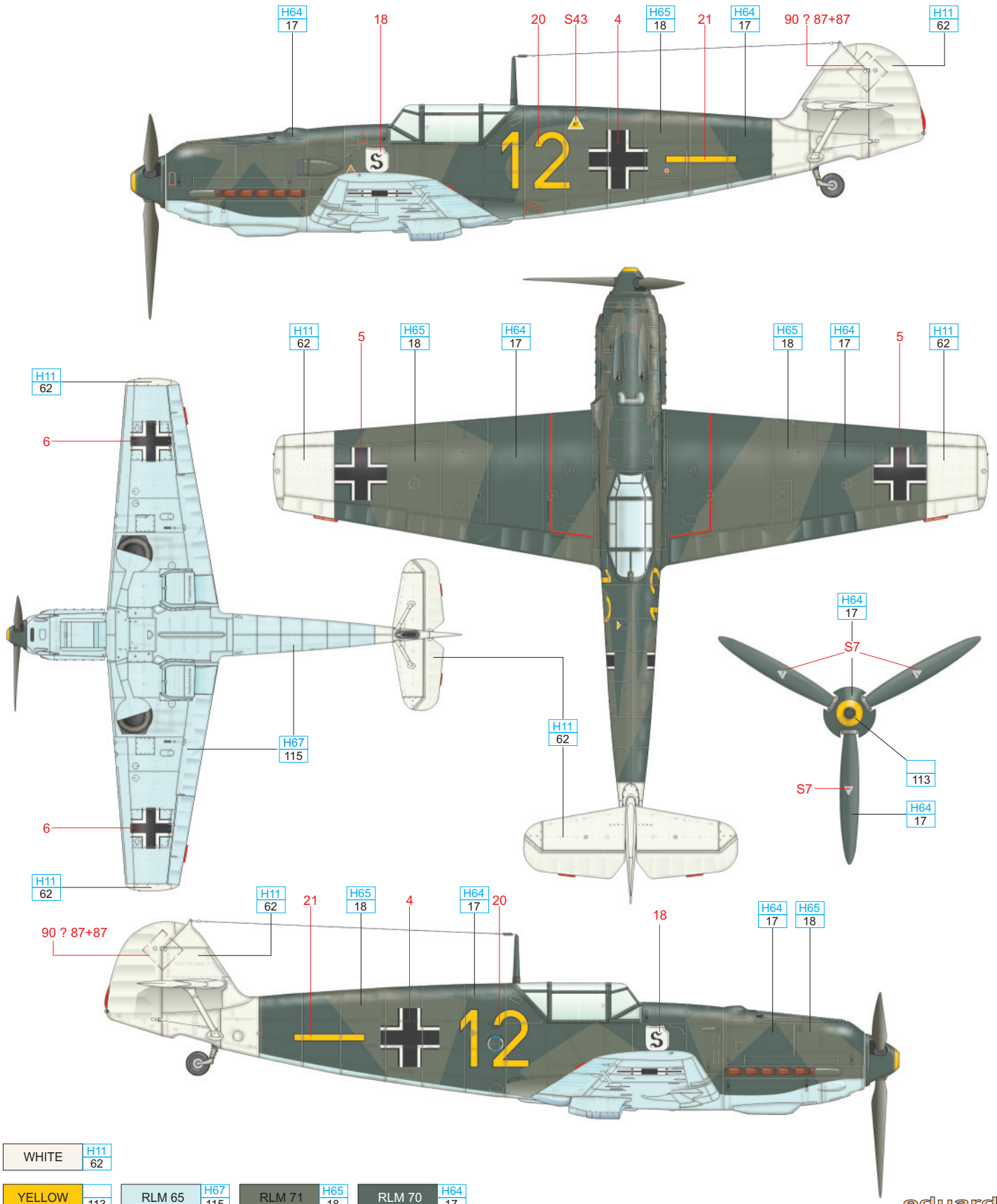
PE127
2 pcs.

PE74

A Bf 109 E-1, 6./JG 26, summer 1939

This Bf 109 E represents the camouflage scheme used on German 109s prior to WWII and in its early phases. The dark green RLM 70 and 71 color on the upper surfaces are complemented with light blue RLM 65 on lower surfaces. The white tail and wingtips were used during war games. A few months later, the mountain goat / chamois emblem of the 6th Staffel appears just below the cockpit. The unit badge of JG 26 is present on both sides of the fuselage and the yellow of the 6th Staffel adorns the spinner as well

Tento letoun představuje marking používaný na Bf 109 před začátkem 2. světové války. Lomená pole zelených barev RLM 70/71 na horních plochách a barvu RLM 65 na plochách spodních doplňuje bílá zád a koncové oblouky křídla používané dočasně během vojenského cvičení. Pod kabinou je znak JG 26 „Schlageter“. O pár měsíců později se na boku trupu pod kabinou objevil také znak 6. Staffel – horská koza, či kamzík. Žlutá barva patřící 6. Staffel pokrývala také špičku vrtulového kužele.

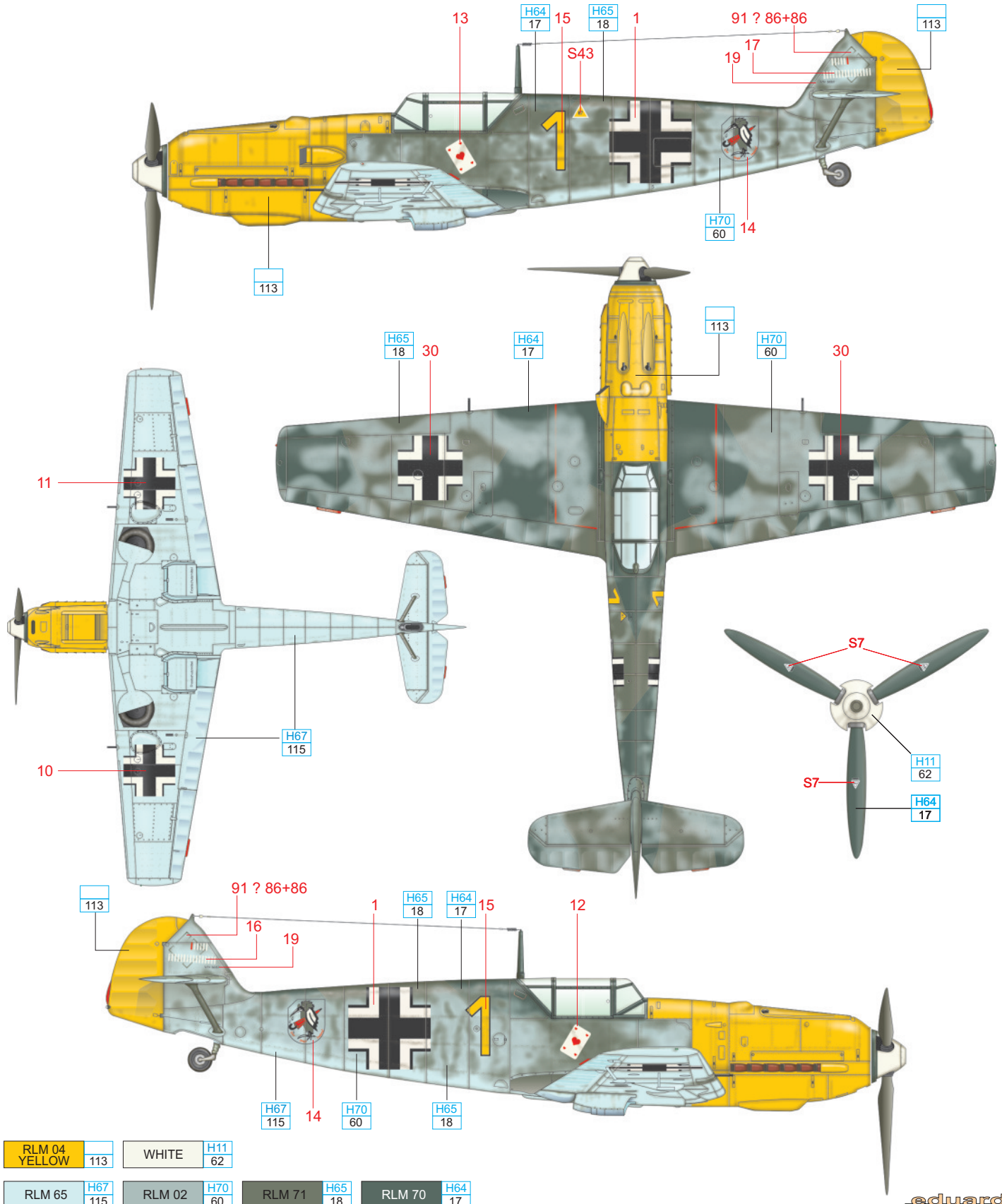


WHITE	H11 62
YELLOW	113
RLM 65	H67 115
RLM 71	H65 18
RLM 70	H64 17

Bf 109 E-3, W.Nr. 5057, flown by Oblt. Josef Priller, CO of 6./JG 51, France, late 1940

The personal mount of Josef Priller underwent several camouflage color modifications throughout its career. The initial scheme was probably composed of RLM 70/71/65. Later, the underside light blue was extended up the sides of the fuselage and this color was subdued by the application of irregular squiggles of RLM 02 and 71. Furthermore, the upper surfaces of the wing, originally composed of broken lines, were augmented in a similar manner as the fuselage sides. At the time, the aircraft also received a yellow nose section and rudder. The extent of the front end yellow coloring is not clear, and we are offering one option. The emblem of II./JG 51 'Gott strafe England!' (God punish England!) is sprayed on without the usual white background, a black raven with an umbrella symbolizes Prime minister N. Chamberlain. The 6th Staffel marking - the Ace of Hearts - subsequently was used on Priller's later aircraft as a personal marking. The kill marks denoting Priller's aerial victories on the tail partially obscured the Swastika. Brewmaster Josef Priller attained 101 aerial victories in 1,307 operational flights between 1939 and 1945. The pictured aircraft was later inherited by another well-known Luftwaffe pilot, Hptm. Herbert Ihlefeld, who used it in 1941 in the Balkan campaign.

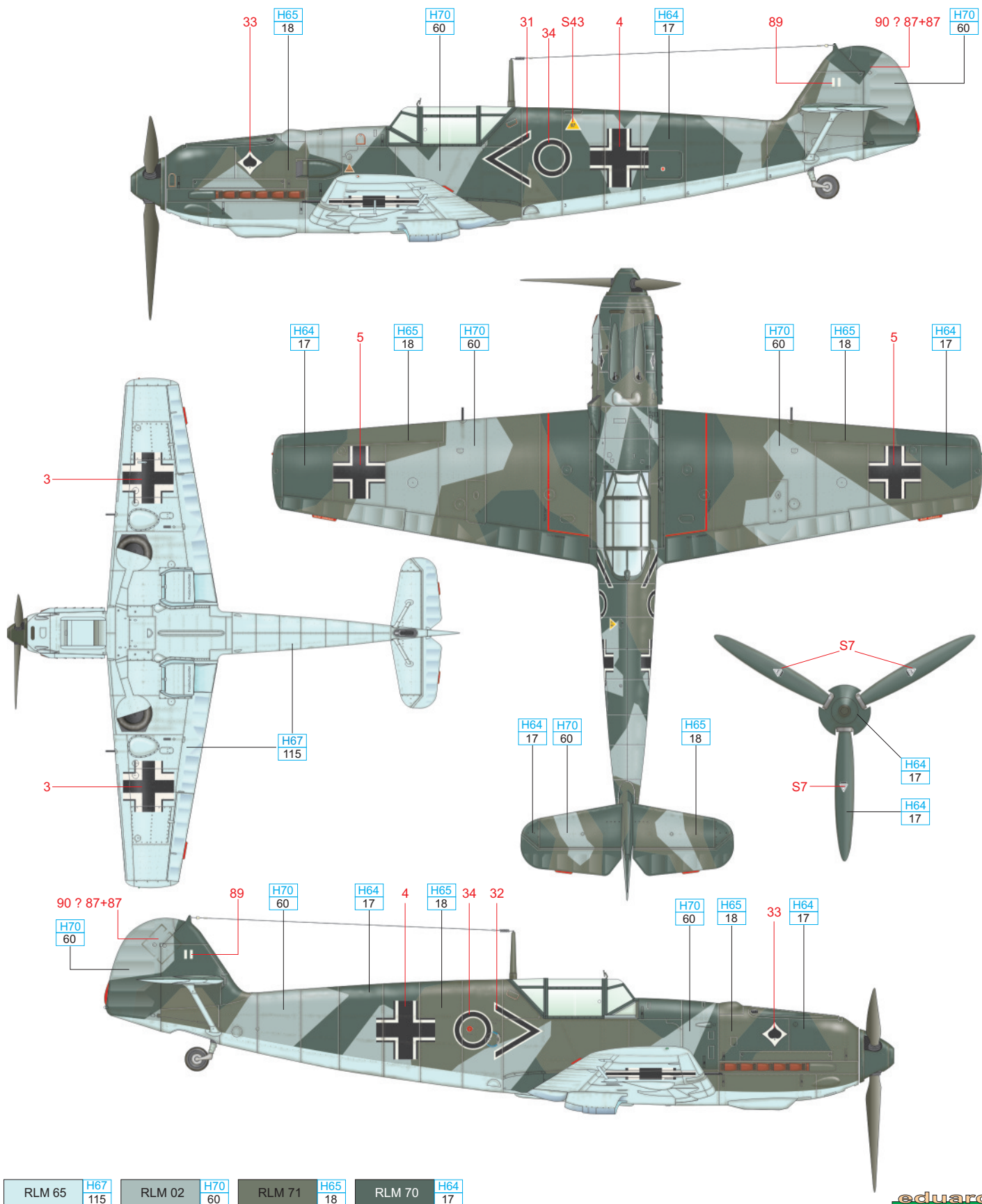
Osobní letoun Josefa Prillera prošel řadou barevných úprav. Původní kamufláž zřejmě tvořilo velmi tmavé schéma z barev RLM 70/71/65. Později byla světle modrá RLM 65 ze spodních ploch vytažena vysoko na boky trupu, které byly mírně ztmaveny nepravidelnými skvrnami barev RLM 02 a 71. Horní plocha křídla kamuflovaná lomenými poli barev dostala nepravidelné skvrny stejných barev. V tutéž dobu stroj také dostal žlutý nátěr přídě a směrového kormidla. Rozsah žlutého nátěru na přídě zůstává předmětem spekulací, nabízíme jednu z možností. Emblem II./JG 51 „Gott strafe England!“ (Bůh ztrestej Anglii!) nemá obvyklé bílé pozadí, havran s deštníkem imituje britského ministerského předsedu Chamberlaina. Srdcové eso – znak 6. Staffel – se později objevoval na všech Prillerových letounech jeho osobní emblém. Symboly Prillerových vítězství na směrovce ve formě svislých proužků s daty částečně zakrývají svastiku. Pivovarský sládek Josef Priller dosáhl během 2. světové války 101 vítězství v 1307 operačních letech. Zobrazený letoun po něm zdědil další známý pilot Luftwaffe, Hptm. Herbert Ihlefeld, který se s ním v roce 1941 zúčastnil balkánského tažení.



C Bf 109 E-3, flown by Hptm. Dr. Erich Mix, Stab I./JG 53, Wiesbaden-Erbenheim, November, 1939

JG 53 conducted experiments with camouflage colors at the beginning of WWII. This led to the birth of colorful aircraft, but the identity of the colors used remains a mystery. The theory we used for our color scheme says that the RLM 70/71 colors were overpainted with segments of RLM 02 grey-green. Period photos of the aircraft betray little about the pattern of upper surfaces so we used pictures of similarly camouflaged aircraft as a source. Dr. Erich Mix is a very interesting person. He fought in the Great War as a member of Jasta 54. He flew the Fokker D.VII and downed three enemy airplanes. He managed to destroy six enemy aircraft in the air during WW2, three with I./JG 53 and two as CO of III./JG 2 in the Frech and British skies and another one in 1941. He became CO of I./JG 1 in late 1941 and from 1942 to 1943 he led the whole JG 1. He was active in public life also. He was a member of NSDAP, two times joined the SS, and was elected as mayor of Wiesbaden. After the war he became a member of local parliament, worked for the German Red Cross etc.

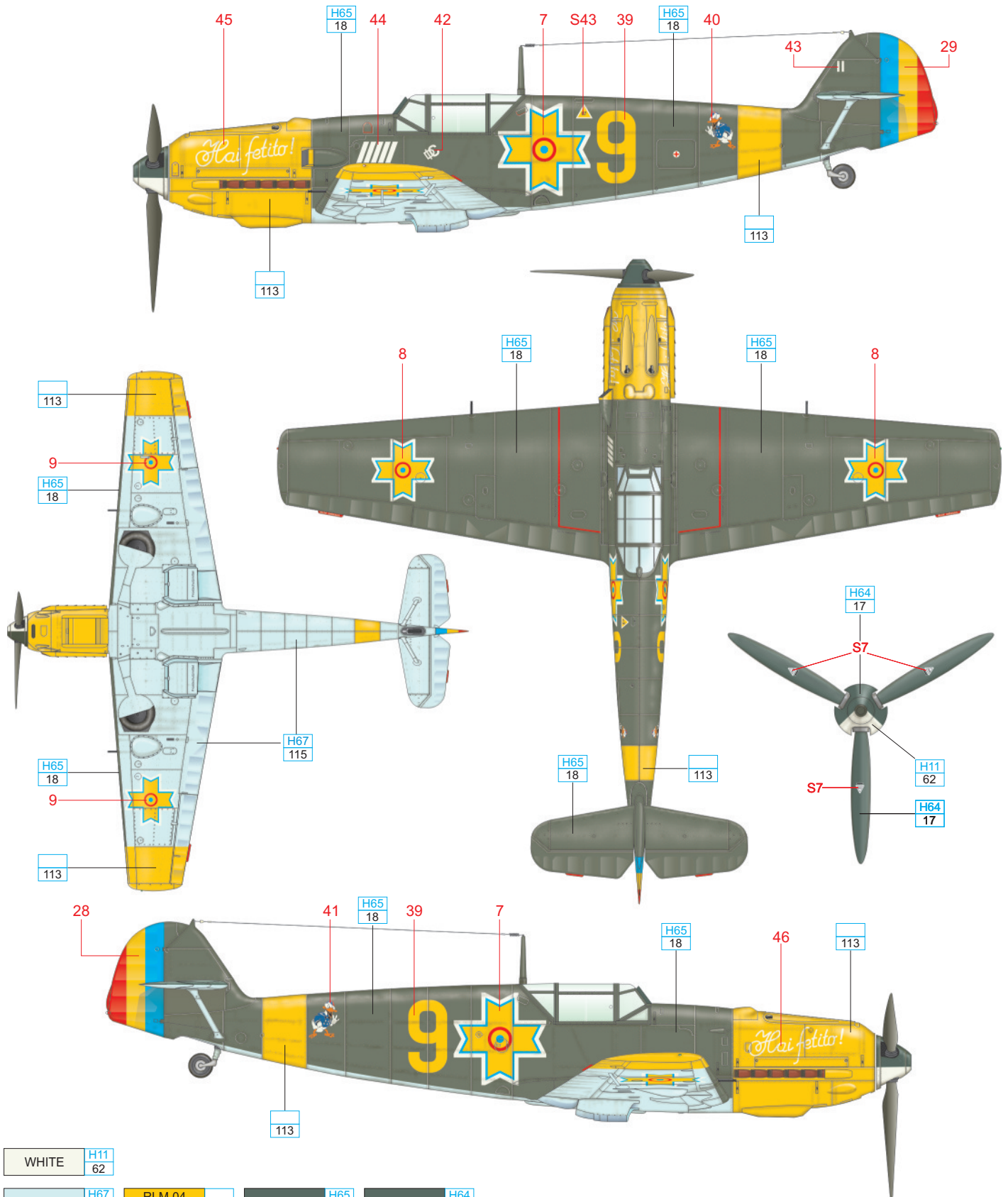
Na samém počátku války experimentovala JG 53 s kamuflážními barvami. Vznikly tak poměrně pestré letouny, avšak identifikace použitých barev zůstává pro badatele tak trochu záhadou. Při naší rekonstrukci jsme vycházeli z teorie, že kombinace barev RLM 70/71 byla na horních plochách doplněna polí barvy RLM 02. Dochované snímky letounu neukazují většinu horních ploch, zde nabízíme rekonstrukci dle podpurných dokumentů. Štábní označení na boku trupu patří letounu technického důstojníka. Dr. Erich Mix je zajímavou postavou. V řadách Jasta 54 se zúčastnil již Velké války, kde létal na Fokkeru D.VII a připsal si tři ověřená vítězství. Během 2. světové války dosáhl přinejmenším šesti sestřelů, tři u I./JG53, dvou jako velitel III./JG2 nad Francií a Velkou Británií a jednoho v rámci vyšší velitelské funkce v roce 1941. Na podzim 1941 se ujal vedení I./JG 1 a od roku 1942 do roku 1943 velel celé JG 1. Angažoval se také ve veřejném životě. Stal se členem NSDAP, dvakrát vstoupil do řad SS a po válce se stal primátorem Wiesbadenu, zastupoval FDP v zemském sněmu, pracoval pro Červený kříž a působil v dalších funkcích.



D Bf 109 E-3, W.Nr. 2486, flown by Lt. Ioan Di Cesare, Escadrila 57, Grupul 7 Vanatoare, Karpovka – Stalingrad airfield, Soviet Union, November, 1942

The Romanian air force, apart of their own local aircraft, used aircraft purchased abroad. The Bf 109 of various subtypes were among them. The E-3 illustrated was delivered from Germany in the typical export camouflage of RLM 71 and 65 colors. The Donald Duck artwork was the unit badge of Grupul 7 (Group). Five white stripes on the left side of the fuselage symbolize Di Cesare's ground victories during Operation Barbarossa, two kill marks on the fin denote his aerial victories. Apart of the pilot 'DIC' initials, the „Hai Fetito!” (Go ahead Fetita!) inscription was also painted on both sides of the engine cowling. This references to the pilot's favourite racehorse philly 'Fetita'. Ioan Di Cesare is a Rumanian aces with 16 confirmed victories

Rumunské letectvo používalo během 2. světové války kromě vlastních konstrukcí také v zahraničí zakoupené letouny. Mezi nimi byly Bf 109 různých verzí. Zobrazený Bf 109 E-3 byl dodán v typické exportní kombinaci barev RLM 71/65. Kresba kačera Donalda je znakem Grupul 7. Pět bílých proužků pod kabinou symbolizuje pozemní vítězství Di Cesareho z operace Barbarossa, dva bílé značky na levé straně kýlovky pak vzdušná vítězství. Kromě monogramu DIC nalevo pod kabinou pilot přidal také nápis „Hai Fetito!” (Pojďme Fetito!) na motorový kryt. Odkazoval na dostihovou kobylu jménem Fetita, kterou si Di Cesare oblíbil. Ioan Di Cesare během války získal 16 potvrzených vítězství.

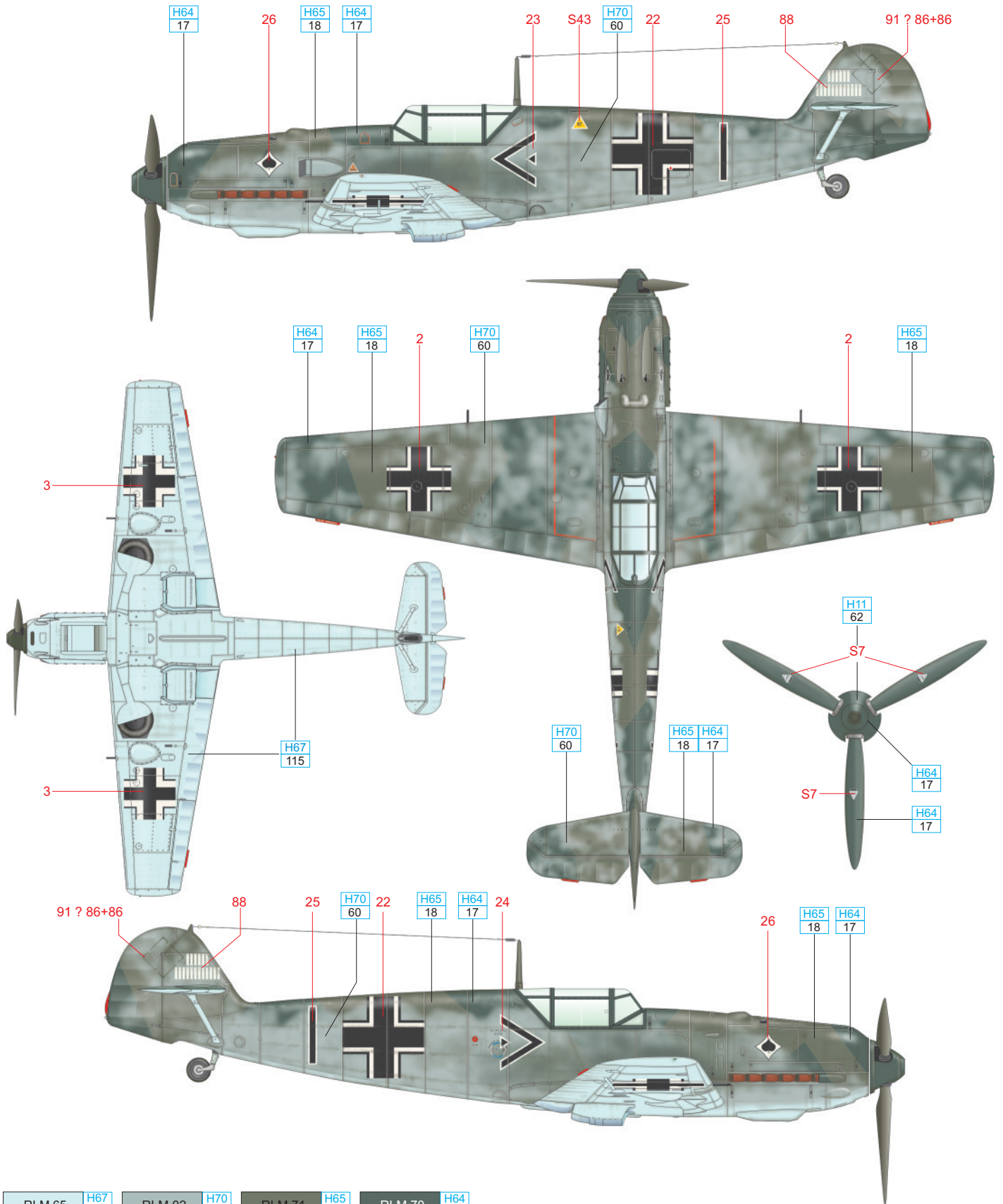


WHITE	H11 62			
RLM 65	H67 115	RLM 04 YELLOW	113	RLM 71
			H65 18	RLM 70
				H64 17

E Bf 109 E-3, flown by Hptm. Werner Mölders, CO of III./JG 53, May, 1940

Werner Mölders flew this aircraft from late 1939 to June 6, 1940. On that day, he was shot down by French pilot Lt. René Pommier-Layragues (6 v. in total). The fin sports eighteen white kill marks. Up to the time of his death, Mölders downed 115 enemy aircraft, the first of them during the Spanish Civil War and he became the most successful pilot of this WWII prelude. He was awarded the Knight's Cross with Oak Leaves, Swords and Diamonds. Werner Mölders died on November 22, 1941 onboard an He 111 bomber during the journey from Crimea to Germany to take part in Ernst Udet's funeral. This E-3 is interesting as its wing and horizontal stabilizer upper surfaces, formerly painted RLM 70/71, are oversprayed with light RLM 02 splotches.

Werner Mölders používal tento stroj od konce roku 1939 do 6. června 1940, kdy jej sestřelil francouzský pilot Lt. René Pommier-Layragues (celkem 6 v.). Kýlovka nese 18 bílých symbolů sestřelů. Do své smrti Mölders sestřelil celkem 115 nepřátelských letounů. První úspěchy zaznamenal ve španělské občanské válce, kde se stal nejúspěšnějším stíhacím pilotem. Během své kariéry byl oceněn vysokým německým válečným vyznamenáním, Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty. Zahynul 22. listopadu 1941 jako pasažér He 111 během cesty z Krymu na pohřeb Ernsta Udeta. Möldersova E-3 je zajímavá zesvětlením bočních ploch trupu a horní plochy křídla a VOP barvou RLM 02.

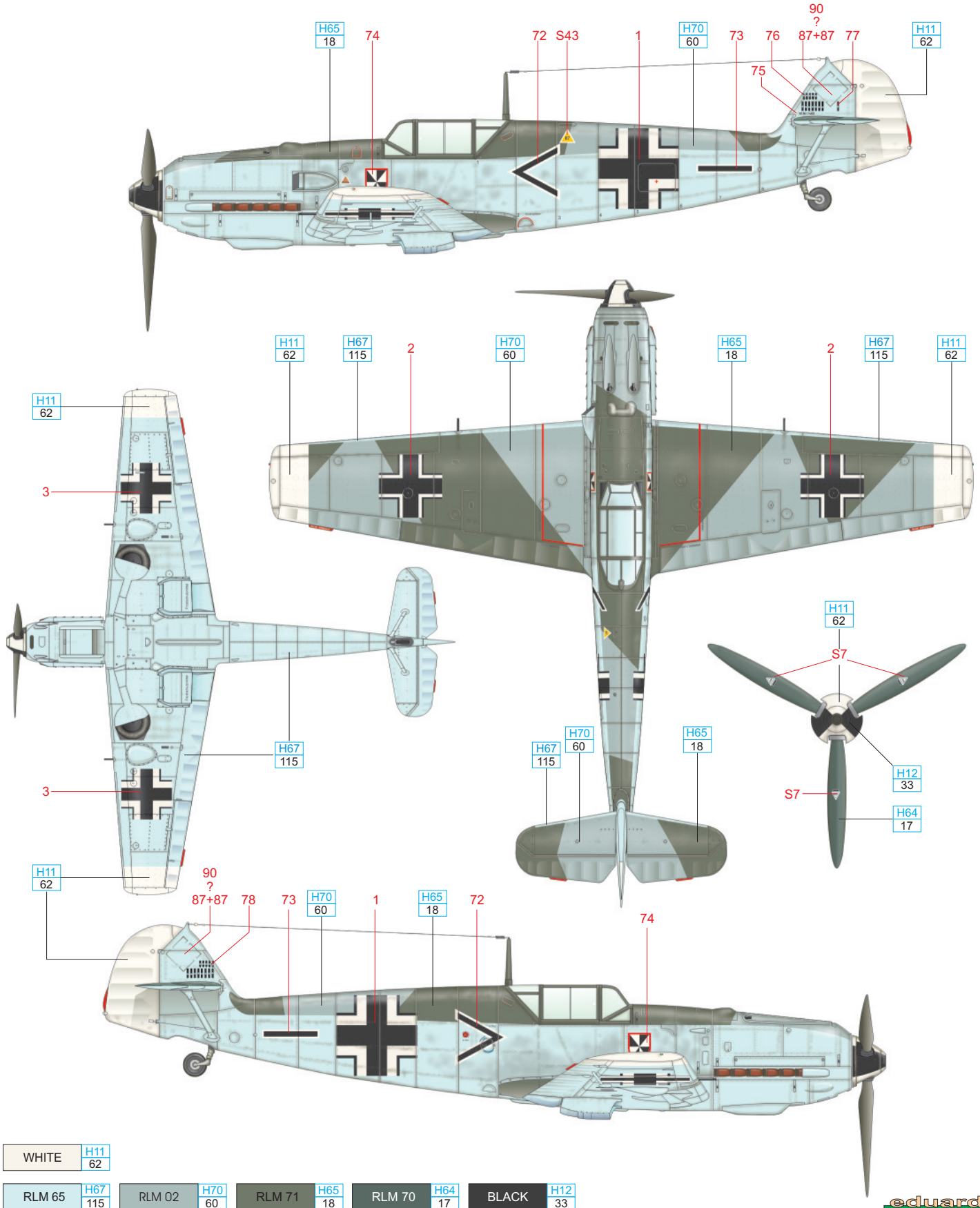


RLM 65	H67 115	RLM 02	H70 60	RLM 71	H65 18	RLM 70	H64 17
--------	------------	--------	-----------	--------	-----------	--------	-----------

F Bf 109 E-4, W.Nr. 1480, flown by Oblt. Franz von Werra, Wierre-au-Bois, France, September 2, 1940

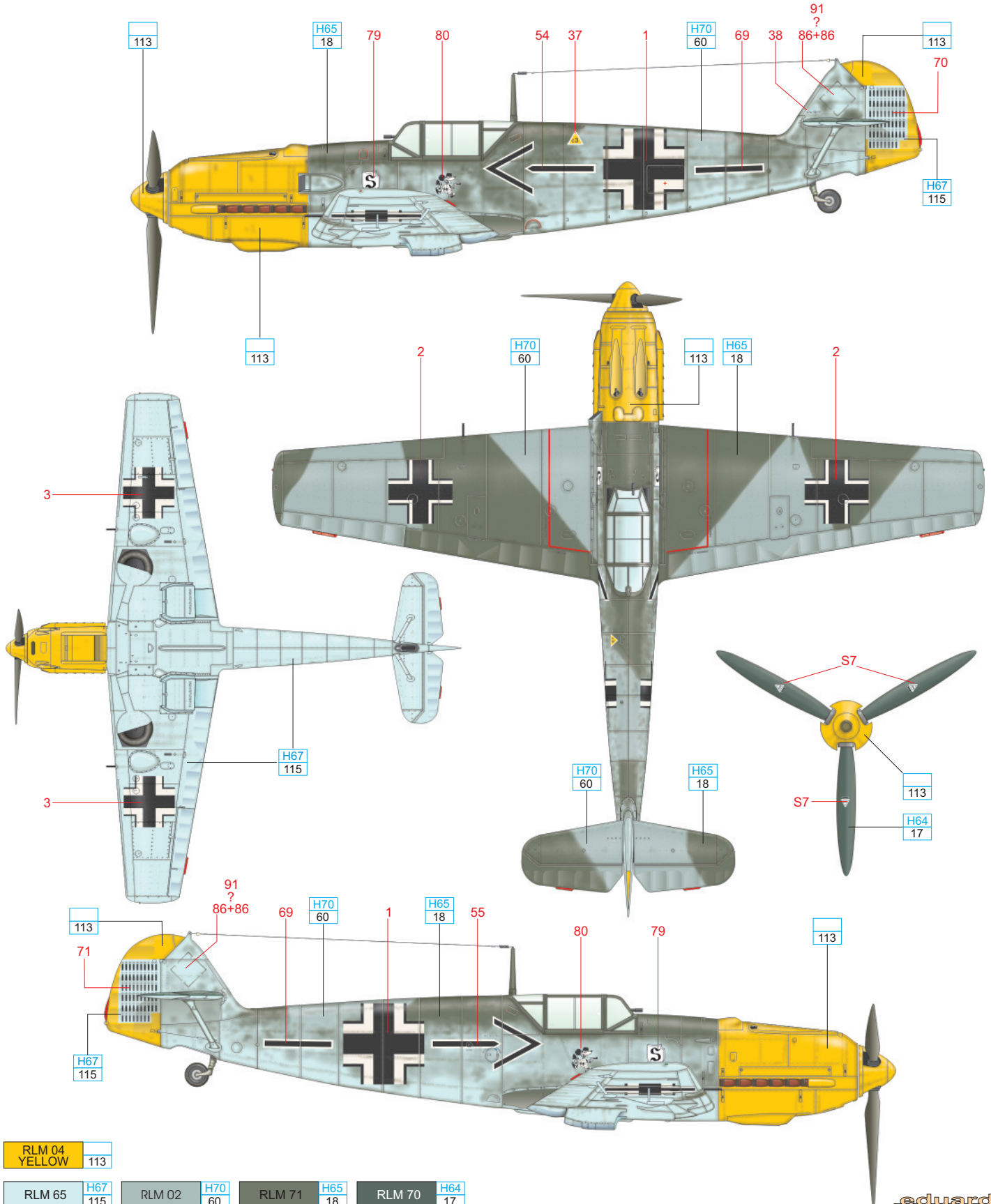
The illustrated Emil became the subject of a fascinating event that delivered the first German ace, Oblt. Franz von Werra, into British hands. On the morning of September 5, 1940, Franz von Werra was shot down over Kent. He managed a successful belly landing, was taken prisoner, and his plane was scrutinized by RAF experts. Von Werra attempted to escape on several occasions, and finally succeeded in Canada during transfer to a POW camp. He managed to go through the United States, to South America, and then back to Germany, where he rejoined the Luftwaffe. He served on both the eastern and western fronts, but had strict orders to avoid the shores of England. The Channel, nevertheless, proved fateful for him when, on October 25, 1941 as CO of I./JG 53, he disappeared over it. W.Nr. 1480 carried the standard camouflage of 02/71/65 with white identification markings. These included the rudder and wingtips. The RAF report suggests that the engine cowl in RLM 65, was cleaner than the rest of the airframe, and may have been a replacement off another machine. The tail surfaces carried victory marks (eight in the air and five on the ground). Positioning of them was different on each side of the fin. The RLM65 color extended to the upper surfaces of the leading edge wing.

Tento Emil dopravil Franze von Werra jako první německé stíhací eso do britských rukou, když byl ráno 5. září 1940 v jeho kokpitu sestřelen nad hrabstvím Kent. Von Werra se stal známým svým útekem z kanadského zajateckého tábora, kdy se dokázal přes půlku světa vrátit na německé území a dál bojově létat. To se mu stalo osudným, když se 25. října 1941 nevrátil z letu nad Kanálem. Von Werrův stroj je často zobrazován s bílým motorovým krytem. Důkladné studium fotografií a archivních podkladů však dokazuje, že na letounu nebyl. Bílou barvou byl ve skutečnosti novější, světlejší nátěr barvou RLM 65 – kryt zřejmě pocházel z jiného letounu. Světla ocasní plocha nese symboly von Werrových úspěchů – osm vzdušných vítězství a pět na zemi zničených letounů, na každé straně v trochu jiné podobě. Spodní kamuflážní barva je na náběžné hraně křídla vytažena na jeho horní plochu.



Adolf Galland, ace and future General, flew the illustrated Emil in the fall of 1940 to the beginning of 1941 as CO of III. Gruppe, and later of the entire JG 26. The tactical markings on the aircraft kept pace with those changes. The standard camouflage of 02/71/65 was darkened on the fuselage sides with RLM 02/71. The yellow cowling was complemented by the yellow rudder that also bore the kill marks. The surface area of the original RLM65 was not enough for them, and the yellow was oversprayed with fresh RLM65 for the next row of kill marks. The most typical changes for 5819 at this time came with the personal emblem of Mickey Mouse and most of all the installation of the ZFR-4 telescope (installed together with the regular Revi). It didn't serve as an actual sight as it did for the identification of far off aircraft. Galland replaced Werner Mölders who commanded the German fighter force as General der Jagdflieger. Later on he became famous for locking horns with Hermann Göring. He established JV 44 at the end of the war, the famous unit well known for its Me 262 jet fighters and colorful Fw 190 D piston fighters. Galland managed to shot down 104 enemy airplanes and was awarded with Knight Cross with Oak Leaves, Swords and Diamonds.

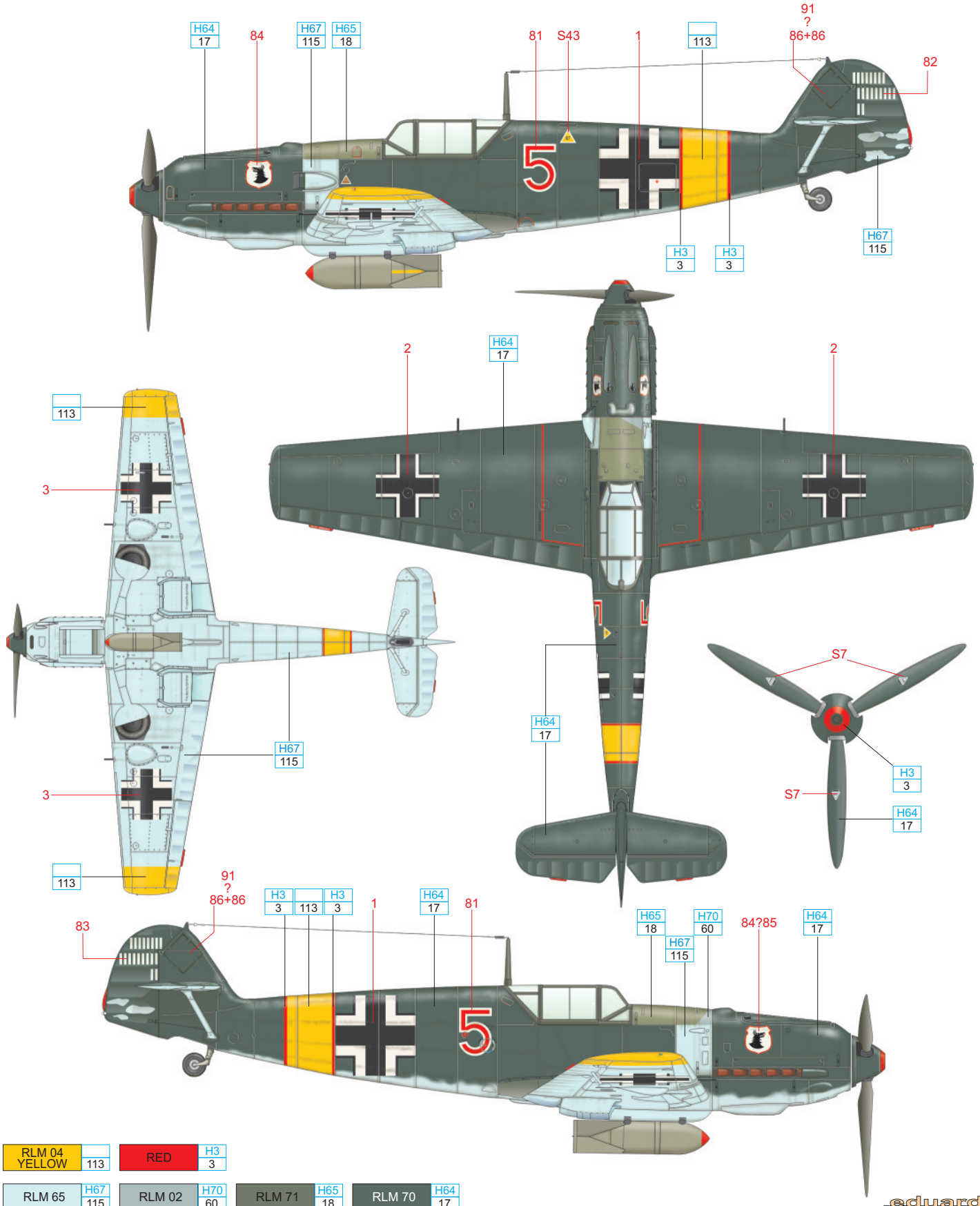
Adolf Galland létal s tímto letounem na přelomu let 1940 / 1941. Tehdy velel nejprve III. Gruppe JG 26 a později celé Geschwader. Standardní kamuflážní schéma složené z barev RLM 71/02/65 je na bocích trupu ztmaveno skvrnami barev RLM 71 a 02. Štábní označení na trupu vyjadřuje funkční postavení pilota. Gallandovy úspěchy jsou namalovány na směrovce. Podklad symbolů je v barvě RLM 65, žlutý nátěr dostala směrovka dodatečně. Jak však přibývaly sestřely, musel být zpětně rozšiřován barevný podklad natíráním čerstvé RLM 65. Postavička Mickey Mouse je Gallandovým osobním emblémem. Gallandův letoun je unikátní experimentálním zabudováním teleskopického zaměřovače ZFR-4 do čelního štítku. Galland jej používal společně se standardním REVI, nikoliv však jako zaměřovač, nýbrž jako dalekohled pro rozpoznávání letadel. Galland zastával po smrti Wernera Möldera funkci generála stíhačů, proslul svými neshodami s Hermannem Göringem. Na konci války založil slavnou JV 44 vyzbrojenou proudovými Me 262 a pestrými Fw 190 D. Jeho skóre čítá 104 sestřelů, dekorován byl Rytířským křížem s dubovou ratoletí, meči a brilianty.



H Bf 109 E-4/B, W.Nr. 3605, flown by Ofw. Reinhold Schmetzer, 8. /JG 77, Soviet Union, July 20, 1941

On July 20, 1942 Ofw. Reinhold Schmetzer was forced to carry out a belly landing due to engine damage after a clash with a MiG-3 fighter. The Soviet fighter became Schmetzer's twentieth victory. The badge on the cowling is that of III./JG 77. The rudder sports nineteen Abschussbalken – the kill marks that symbolize Schmetzer's wartime successes. The camouflage scheme was adjusted to the local conditions on the Eastern front. A rather light scheme of RLM 71/02 was overpainted with dark green RLM 70 or 71 color on the upper and side surfaces. The fuselage gun cowling is likely a spare part and wears its original camouflage colours. The 250kg bomb is attached to the fuselage rack.

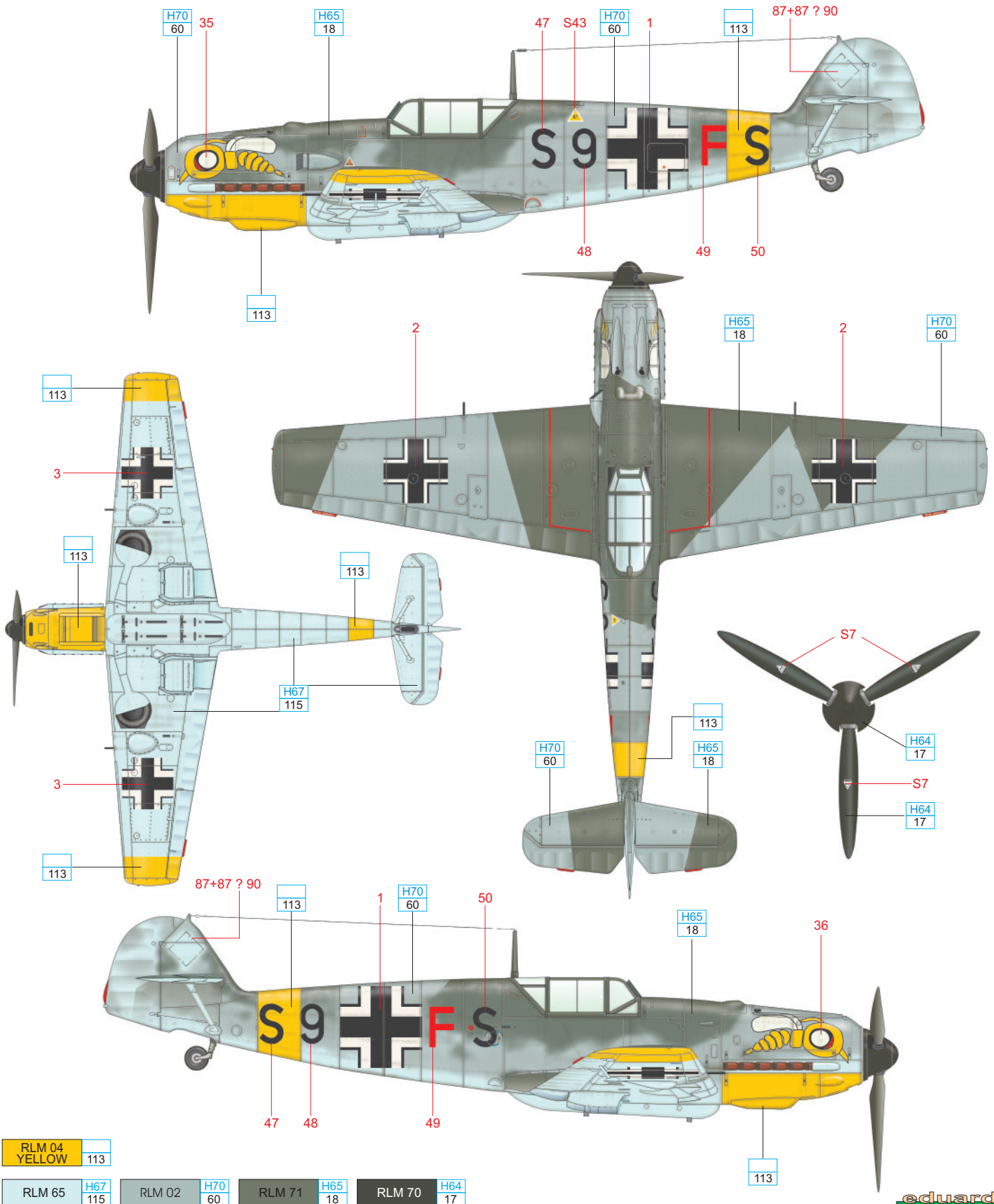
S tímto strojem musel Reinhold Schmetzer nouzově přistát kvůli poškození motoru v boji se svou dvacátou obětí, MiGem-3. Na přední letoun nese znak III. Gruppe JG 77. Na směrovce je namalováno 19 Abschussbalken symbolizujících Schmetzerovy úspěchy. Kamufláž letounu byla uzpůsobena podmínkám nad východní frontou. Dostí světlé schéma RLM 71/02/65 bylo ztmaveno kompletním nátěrem horních a bočních ploch tmavou zelenou barvou, zřejmě RLM 70 nebo RLM 71. Původní zbarvení nese kryt trupových zbraní použitý zřejmě jako náhradní díl. Na závěsníku mohl letoun nést 250kg pumu.



I Bf 109 E-7, III./ZG 1, Belgorod and Kuteinikovo airfield, Soviet Union, May to August, 1942

The Wasp artwork is familiar to most fans of the Luftwaffe due to its presence on Bf 110s of ZG 1. The artwork was created by Lt. Richard Malchfelder, and was originally composed of three small wasps. In the first half of 1942, the wasps were painted on the noses of Bf 109 E-7s from III./ZG 1. The artwork disappeared from the 109's during the unit's transfer to North Africa in August 1942 and the unit was gradually re-armed with the Me 210 twin-engined heavy fighters. The aircraft illustrated had been used by various fighter units before its deployment with III./ZG 1 and many colorful splotches were applied of the fuselage during that period. Four 50kg bomb could be attached to the multiple fuselage bomb rack.

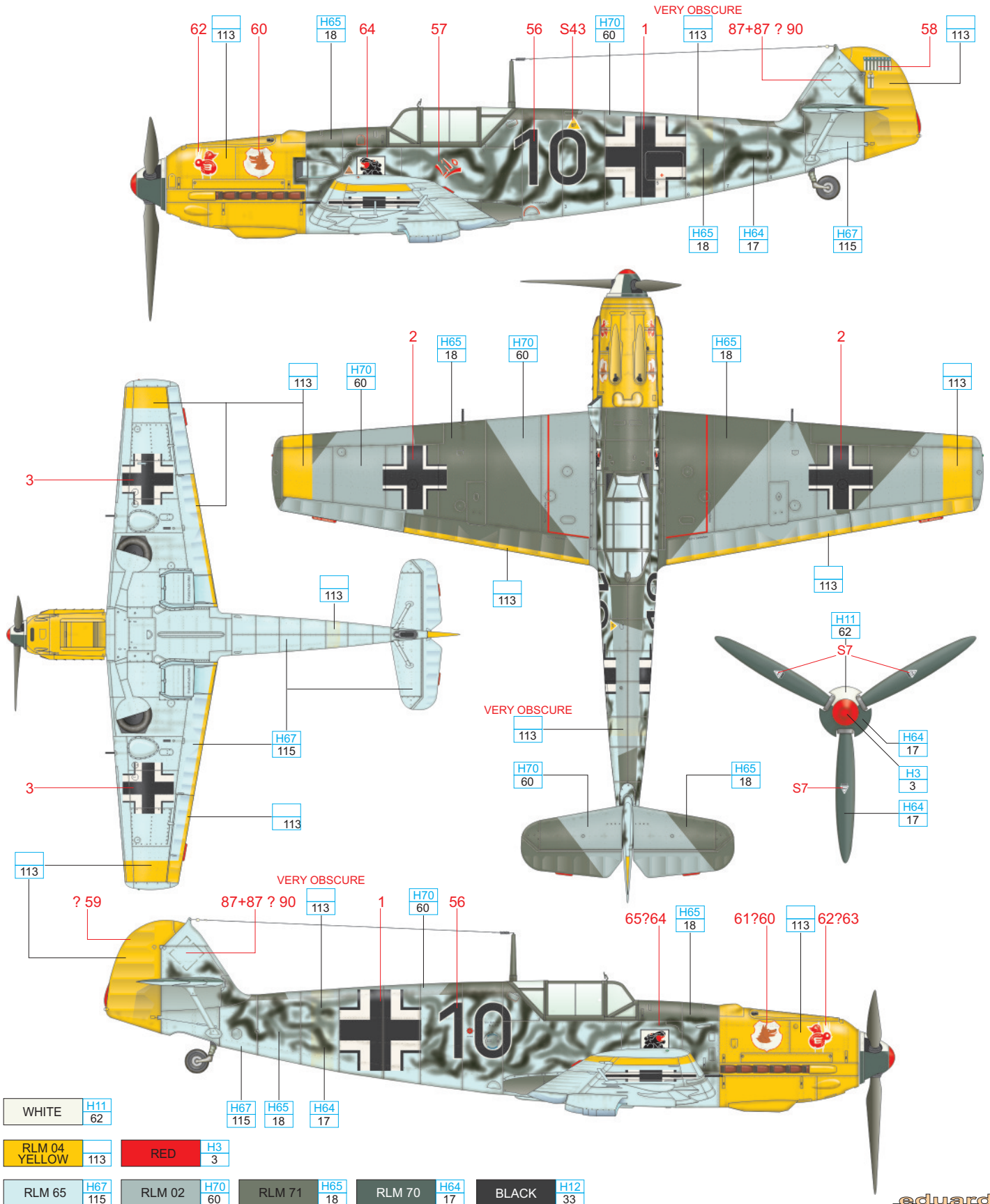
Kresbu vosy zná většina fanoušků letectví z přídi dvoumotorových Bf 110 ze stavu ZG 1. Emblém vymyslel v roce 1939 Lt. Richard Malchfelder. Zpočátku měl podobu tří malých vos a až časem se z nich stala jedna velká. Vosy se objevily v první polovině roku 1942 také na předních Bf 109 E-7, jimiž byla vyzbrojena III. Gruppe ZG 1. Vosy se z přídi Bf 109 vytratil při přesunu III. Gruppe do severní Afriky v srpnu 1942, kde tato jednotka postupně přezbrojila na dvoumotorové Me 210. Před III./ZG 1 používaly tento stroj zřejmě stíhací jednotky, což se na jeho vzhledu projevilo množstvím různobarevných skvm, jež zakrývaly marking předchozích uživatelů. Na sdrúženém trupovém závěsníku může být instalována čtveřice 50kg pum.



J Bf 109 E-7, III./JG 77, Belgrad – Semlin airfield, Yugoslavia, May, 1941

This aircraft initially belonged to Oblt. Hubert Mutherich of 5./JG 54, as indicated not only by the unit marking on the nose, but also by the kill marks on the rudder and the name 'Lilo' under the canopy. After the aircraft was transferred over to III. Gruppe JG 77, it gained not only the 8./JG 54 emblem (the comical bird) and II./JG 54 (the Asperm Lion), but also the wolf head on the engine cowl. The aircraft gained an interesting addition to the camouflage paint in the form of sprayed areas of RLM 70 and RLM 71. The port aileron was a replacement and carried yellow markings. Photographs also suggest that the aircraft could have carried a yellow stripe on the trailing edge of the flaps. At the time of the transference of this aircraft to III./JG 77, this feature became virtually indistinguishable. Mutherich, an ace with 43 kills, died in action against the Soviets, when on September 9th, 1941, he made a forced landing after combat with Soviet fighters. He was awarded the Knight's Cross on August 6th, 1941.

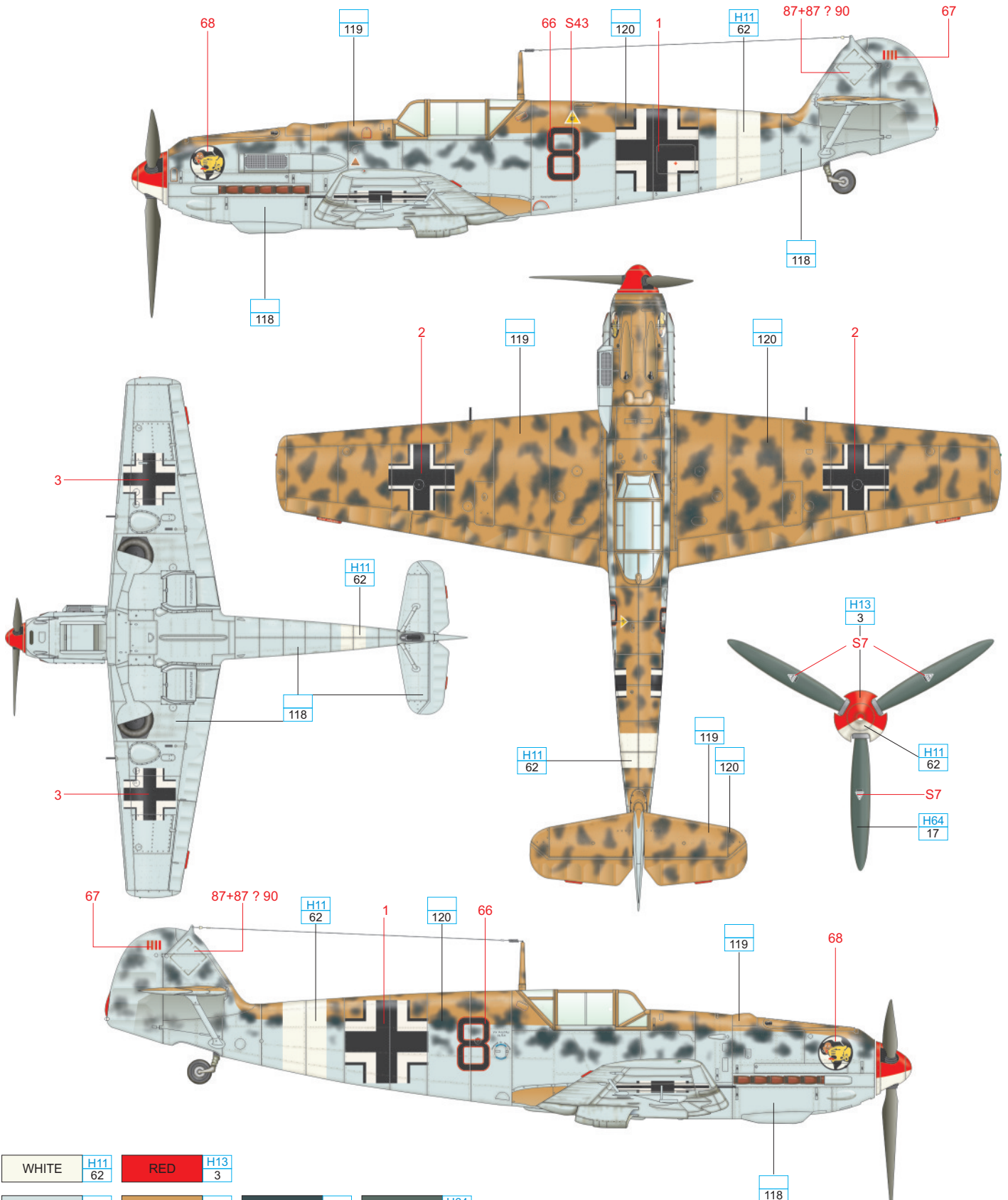
Tento letoun původně patřil Oblt. Hubertovi Mutherichovi z 5./JG 54, o čemž svědčí nejen znaky jednotek na přídí, ale také symboly sestřelů na směrovce a jméno „Lilo“ pod kabinou. Poté, co letoun převzala III. Gruppe JG 77, se kromě znaků 8./JG 54 (komický ptáček) a II./JG 54 (lev aspernský) objevila na krytu motoru také kresba vlčí hlavy, znak III./JG 77. Zajímavým způsobem byla doplněna kamufláž, kdy byly na boky trupu dostříkány pruhy barev RLM 70 a RLM 71. Levé křídélko bylo vyměněno a neneslo žluté doplňky. Fotografie rovněž naznačují, že letoun mohl na počátku balkánské kampaně nést žlutý pruh na odtokové hraně vztlakových klapek. V době převzetí stroje III./JG 77 však již nebyl téměř vůbec zřetelný. Na této straně návodu je stroj zobrazen s pravděpodobnou podobou tohoto pruhu. Mutherich, eso se 43 sestřely, padl během tažení v Rusku, když 9. září 1941 zahynul při nouzovém přistání po boji se sovětskými stíhačkami. Od 6. srpna 1941 se mohl pochlubit Rytířským křížem.



K Bf 109 E-7 Trop, 2./JG 27, Ain-el-Gazala airfield, Libya 1941

This aircraft was assigned to Lt. Werner Schroer, a member of 1st Staffel of JG 27 according to some sources. This seasoned pilot achieved 61 kills over Africa. The first of them was a Hurricane downed on April 19, 1941 over Tobruk, Libya. Later on, Schroer served as Gruppenadjutant of I./JG 27. The end of the war saw him as Geschwaderkommodore of JG 3 with 114 kills to his credit (including 26 four-engine bombers). He was awarded the Ritterkreuz on October 21, 1942 and on April 19, 1945 he became a recipient of the Schwerter. Nevertheless this Emil belonged to 2nd Staffel of JG 27, in all probability, and Schroer never served within this part of JG 27. So, four kill marks on the rudder belonged to another, unidentified, pilot. The red spinner and red outline of the fuselage number are 2nd Staffel identifiers.

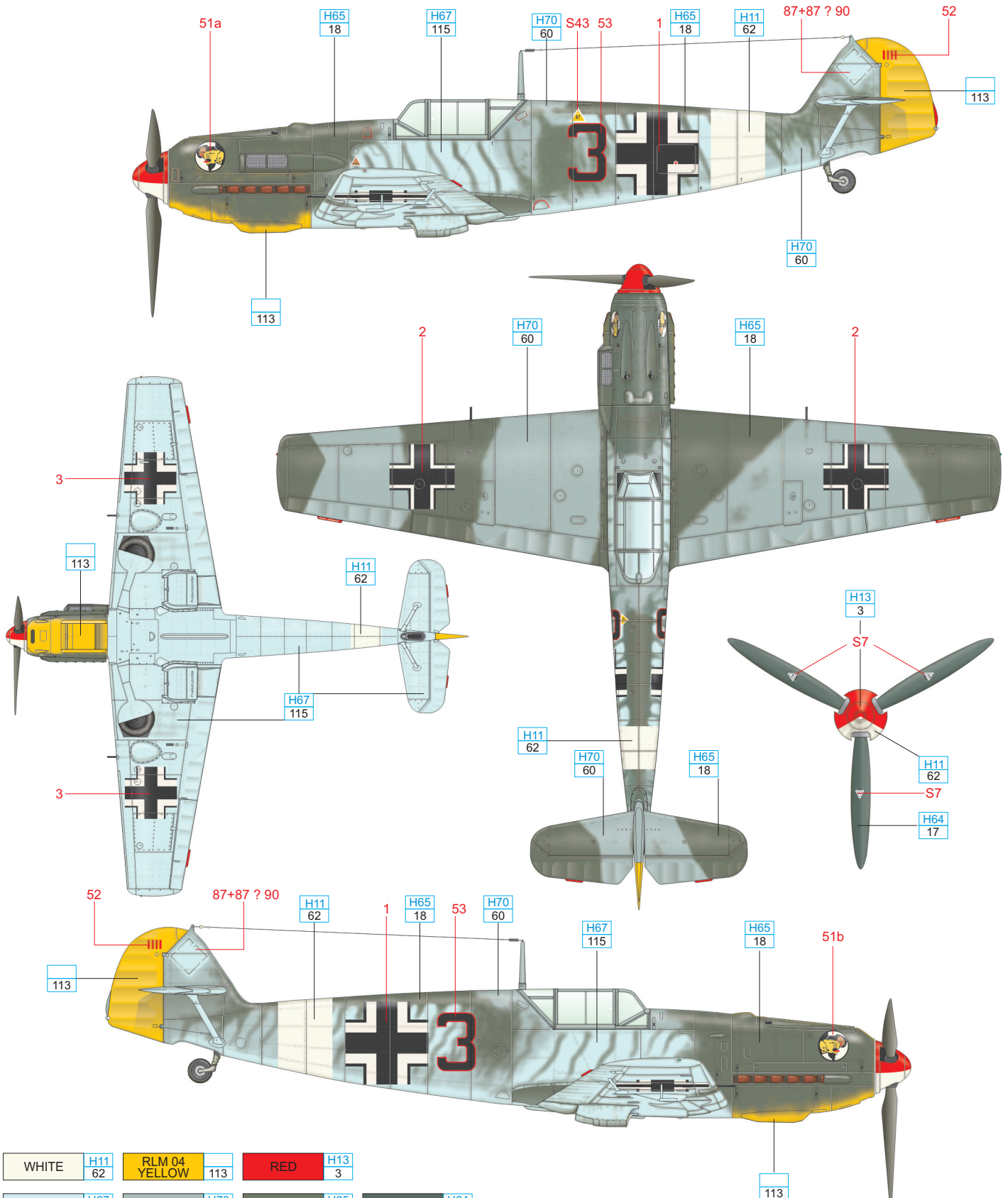
Tento stroj bývá v některých pramenech připisován Lt. Werneru Schroerovi, příslušníkovi 1. Staffel JG 27. Tento zkušený pilot dosáhl pod africkým nebem celkem 61 sestřelů, první z nich 19. dubna 1941 nad Tobrukem, kdy mu padl za oběť Hurricane. Později, od dubna do června 1942 působil Schroer ve funkci Gruppenadjutanta I./JG 27. Válku ukončil jako velitel JG 3 se 114 vítězstvími, včetně 26 čtyřmotoráků. Dne 21. října 1942 byl vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 19. dubna 1945 přibily meče. Zobrazený Emil však nejspíše patřil do 2. Staffel JG 27, kde Schroer v době dosažení čtvrtého sestřelu nepůsobil. Symboly sestřelů na směrovce tedy patří jinému, dosud neustanovenému pilotovi. Červený vrtulový kužel a lem trupového čísla značily příslušnost ke 2. Staffel.



L Bf 109 E-7 Trop, 2./JG 27, Ail-el-Gazala airfield, Libya 1941

One of the most interesting tropical Emilis is 'Black 3'. She wore a typical European camouflage scheme of RLM 71 and 02 on the upper sides and RLM 65 on the undersides. It was darkened with dark green (RLM 71 in all probability) stripes on the fuselage. This modification was done by ground personnel of probably another unit in Europe as a similarly camouflaged Emil was photographed in JG 3 service. Formerly all-yellow cowling was overpainted with the same colour on its upper sides. The older fuselage number was overpainted with RLM 02 and replaced by 'Black 3' with thin red outline.

Jedním z nejzajímavějších kamuflovaných tropických Emilů je „černá 3“. Na africký kontinent se dostal v původní tovární kamufláži tvořené nepravidelnými poli barev RLM 71 a RLM 02 na horních plochách a barvou RLM 65 na plochách bočních a spodních. Pravidelně ještě v Evropě bylo toto kamuflážní schéma na bocích trupu ztmaveno stříkanými pruhy tmavé barvy, zřejmě RLM 71. Tuto úpravu s velkou pravděpodobností provedl pozemní personál jiné jednotky než 1./JG 27, podobně zbarvený stroj létal u JG 3. Stejným odstínem byla zřejmě přestříkána horní a boční část původně žlutého krytu motoru. Starší číselné označení na trupu bylo přestříkáno barvou RLM 02 nahrazeno černou „3“.



WHITE	H11 62	RLM 04 YELLOW	113	RED	H13 3
RLM 65	H67 115	RLM 02	H70 60	RLM 71	H65 18
				RLM 70	H64 17

