

ProfiPACK edition



Žádný jiný letoun německé Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Jeho rané verze se staly symbolem nadvlády německých stíhačů nad protivníky.

Letoun, který koncepčně výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořké konce. Historie letounu se začala psát v období let 1934–35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a rozměrům. 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 dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídla s velmi štíhlým profilem, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraně střelící osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války tak obvyklé, jak by se z dnešního pohledu mohlo zdát. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje i přes problémy s pohonnou jednotkou velmi nadějným projektem a v soutěži poněkud překvapivě zvítězil nad renomovanějšími konkurenty. Problémy s hnací jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601 (počínaje verzí E-1). 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.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109A došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly 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 sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciální protivníky i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením rychlostního rekordu 610,95 km/h. Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu z 643 prvoliniových stíhacích letounů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a v okamžiku přepadení Polska (kterého se však zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109, převážně verze D) tak Luftwaffe disponovala jistě nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici. S technickou i množstevní převahou absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii, které již ležely plně na bedrech verze Bf 109E. Zde se ovšem projevil jeden vážný nedostatek konstrukce, a to nemožnost

nést přídavnou nádrž, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v Bitvě o Británii. Zkušenosti z bojů v roce 1940 byly nicméně využity při dalším vývoji Messerschmittovy konstrukce, který na „Emila“ navázal verzí F (Friedrich) a dále pokračoval pozdními verzemi G (Gustav) a K (Kurfürst).

Emil přichází

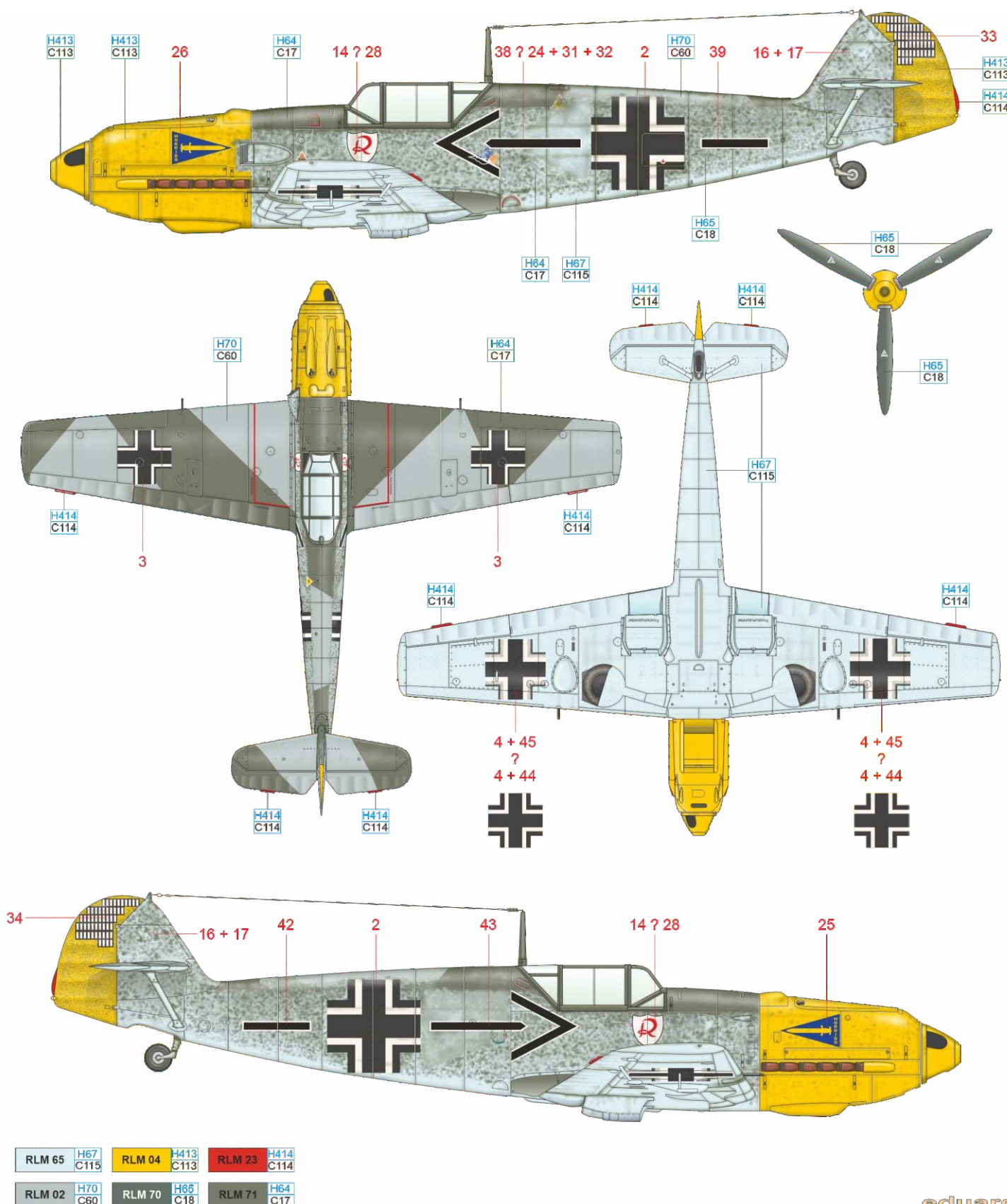
Série Bf 109E představuje přelom ve vývoji Bf 109. Došlo u ní totiž k nahrazení motoru Jumo 210 výkonnějším, spolehlivějším a také větším a těžším agregátem Daimler-Benz DB 601, který poháněl třílistou vrtuli VDM. Větší a výkonnější motor potřeboval také větší chladič chladič kapaliny. Namísto velké „podbradky“ přídě, který by výrazně zvýšil aerodynamický odpor, bylo chlazení přesunuto do plochých chladičů na spodní části křídla. Toto přemístění zároveň pomohlo vybalancovat zvýšenou hmotnost motoru a vrtule, vyžádalo si však zároveň překonstruování celého křídla. Pro ověření změn konstrukce byly postaveny prototypy V14 a V15 lišící se výzbrojí. První jmenovaný měl dvojici kulometů MG 17 ráže 7,92 mm doplněnu dvěma kanóny ráže 20 mm po jednom v každé polovině křídla. Prototyp V15 měl pouze dva kulometry.

Výroba prvního sériového provedení „Emila“, verze E-1, byla zahájena na začátku roku 1939 a zvýšení výkonu motoru o 223 kW oproti předchozímu Jumo 210 zajistil také příslušné zvýšení letových výkonů. Verze E-1 byla vyzbrojena čtveřicí kulometů MG 17, další vývoj laboroval především s výzbrojí. Verze E-2 dostala namísto dvou křídlních kulometů kanón MG FF montovaný mezi bloky válců motoru a střelící osou vrtule. I když se nakonec tato konfigurace stala standardem pozdních verzí G a K, v případě E-2 se neosvědčila. Přesto byl „Motorkanone“ ponechán i ve verzi E-3, která však měla zároveň dva kanóny MG FF v křídle. Kvůli vibracím při střelbě byla ale centrální kanon mnohdy demontován. Mimo jiné proto, že kombinace dvou kulometů a dvou kanónů představovala i tak velmi silnou palebnou sílu.

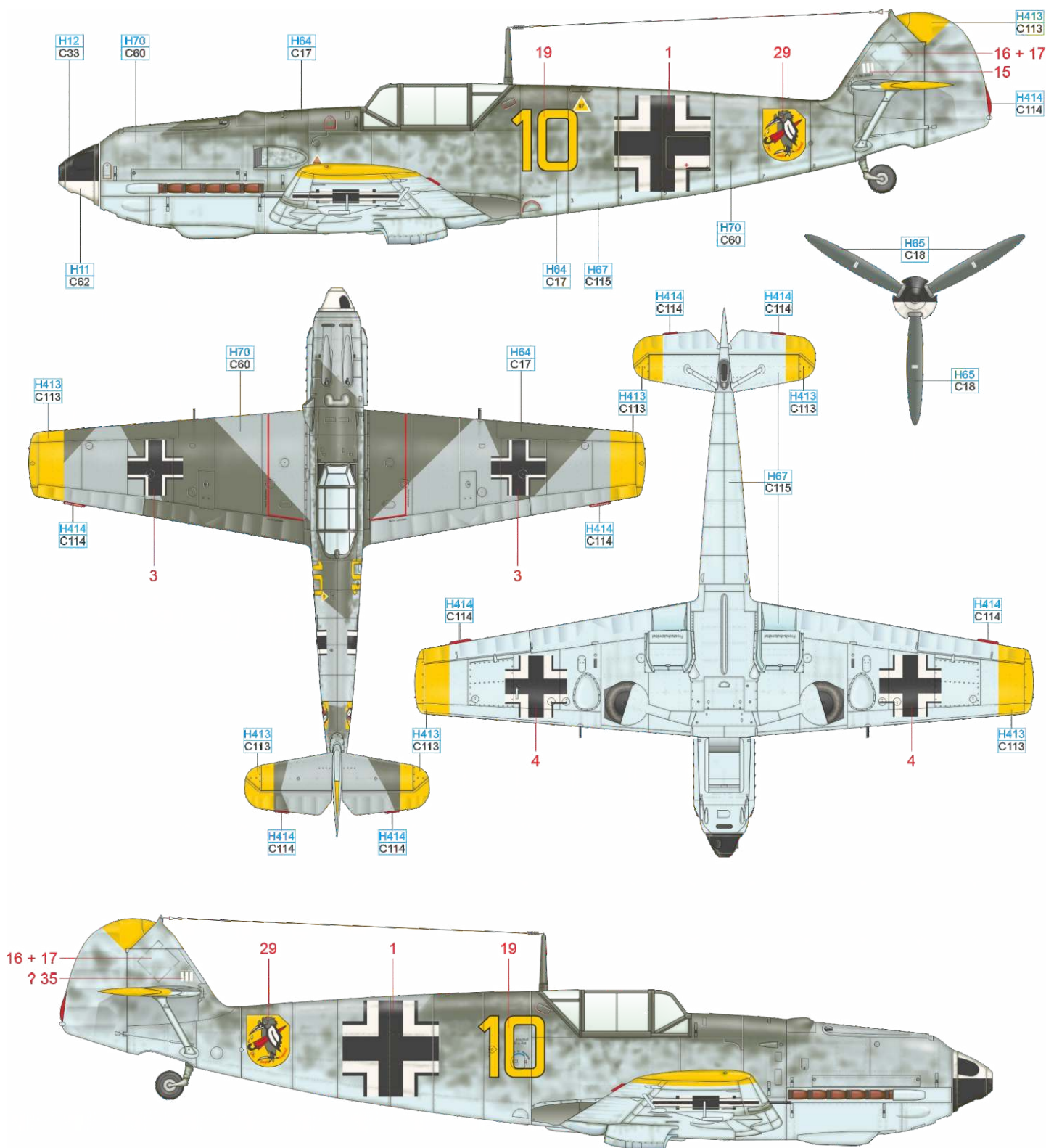
Tato stavebnice: Bf 109E-4

Na začátku Bitvy o Británii začaly nahrazovat Bf 109E-4 verze E-3. První stroje se objevily v červenci 1940 a rychle vytlačovaly předchůdce. Řada strojů verze E-3 byla také na standard E-4 přestavěna. Rozdíly mezi oběma verzemi byly relativně malé. Bf 109E-4 především obdržel vylepšené křídlní kanóny MG FF/M s vyšší kadencí a možností střelit novým typem explozivní munice. Dále došlo k vylepšení pancéřové ochrany za hlavou pilota a přepracován byl také překryt kabiny. V zájmu zjednodušení výroby byl typ s oblými rohy nahrazen „krabicovým“ typem s rovnými skly vsazenými do svařovaného rámu. Nový překryt přitom také zlepšoval pilotův výhled z kabiny. Některé Bf 109E-4 a pozdější verze „Emila“ dostaly vylepšený výškový motor DB 601N o výkonu 864 kW (1159 koní). Byly označeny jako E-4/N. Podobně jako v případě verze E-1 vznikla také stíhací-bombardovací verze, označená buď E-4/B (s motorem DB 601A) nebo E-4/BN (s motorem DB 601N). Mohla nést buď jednu bombu ráže 250 kg, nebo čtyři bomby ráže 50 kg. Celkem bylo vyrobeno 561 kusů Bf 109E-4.

Vzhled Messerschmittu WNr. 5344 prošel za dobu, kdy s ním létal Maj. Helmut Wick, mnoha úpravami kamufláže i taktického označení. Ty zrcadlily nejen Wickův funkční vzestup od velitele Staffelu přes velení Gruppe až k veliteli JG 2, ale také jeho bojové úspěchy i vývoj kamufláže a taktických doplňků Luftwaffe ve druhé polovině roku 1940. Toto vyobrazení ukazuje stroj v jeho poslední podobě, kdy na něm Maj. Wick po dosažení 58. vítězství zahynul po souboji se Spitfirey dne 28. listopadu 1940. Letoun nesl standardní kamufláž barvami RLM 02/71/65. Světlé modré boky trupu byly ztmaveny velmi jemnými skvrnami barvou RLM 71, tupovanými plochým štětcem. Ještě jemněji byla upravena žlutá směrovka. Ta patří spolu se žlutou přídí k pozdějším úpravám zbarvení. Na trupu je v tomto období patrné zatření dvojitého klínu, označení velitele Gruppe. Kromě taktických označení nesl letoun i emblém JG 2 pod kabinou a na přídi znak původní Wickovy 3. Staffelu. Pilotův osobní emblém, letící ledňáček, byl zčásti přestříkán markingem Kommodora, přes který byl domalován bílý obrys zakryté části ledňáčka. V posledním období měl stroj odmontováno pancéřování čelního štítu, ačkoli v době, kdy Wick velel I./JG 2, stroj toto pancéřování nesl. Jednou ze zvláštností mnoha Emilů od JG 2, včetně Wickova 5344, byly úpravy výsostného označení na spodních plochách a bocích trupu. Trupové trámové kříže měly v případě tohoto stroje neobvykle zesílené černé rámování na úkor bílé. U výsostného označení zespod křídla vzalo zčásti za své bílé i černé rámování tak, jak ukazuje kresba.

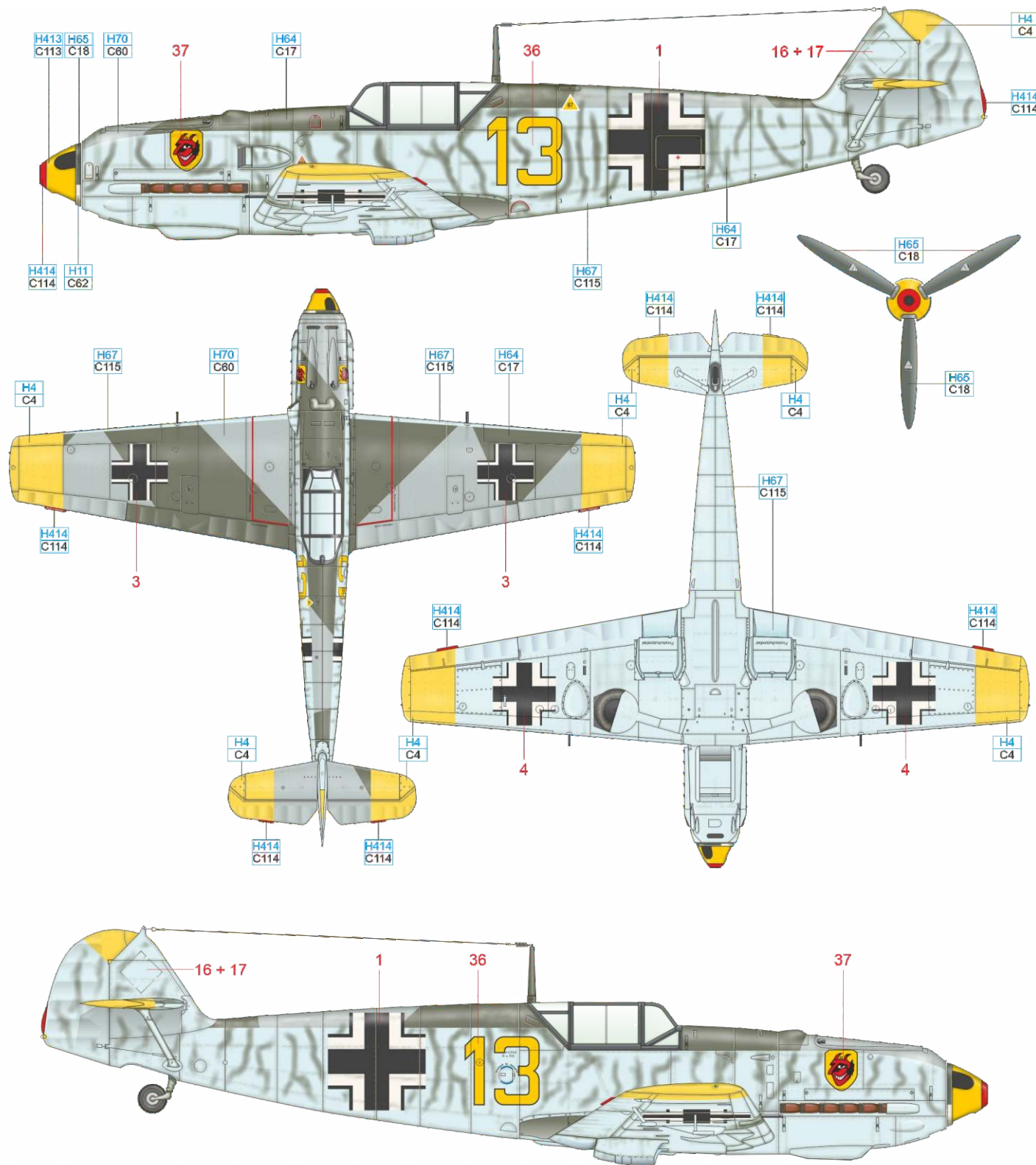


Jednoduše, leč velmi působivě byl zbarven stroj, se kterým krátce po poledni 24. srpna 1940 nouzově přistál jeho pilot Ofw. Fritz Beeck poblíž East Langdonu. Byl to v ten den jeho druhý doprovod bombardérů nad Anglii, když došlo k souboji se stíhači RAF, při němž byl žluté 10 poškozen motor. Po nouzovém přistání upadl pilot do zajetí, letoun byl v relativně dobrém stavu. Ale dříve, než mohl být prozkoumán experty RAF, byl značně poškozen vandaly z řad britského obyvatelstva a spojeneckých vojáků. Světle modré boky trupu ve schématu RLM 02/71/65 byly překryty skvrnami vrchních kamuflážních barev. Žluté identifikační doplňky, typické pro polovinu srpna 1940, sestávaly ze žlutých konců křídla a vodorovných ocasních ploch a žluté výšeče na vrcholu směrovky. Protože šlo o letoun 6. Staffel, také taktické číslo a pozadí emblému II. /JG 51 „Gott strafe England“ byly žluté. Tři symboly vítězství na kýlovce zleva byly namalovány barvou. Nelze vyloučit, že se opakovale také zprava, dokumentace ale chybí. Vrtulový kužel byl tak jako u většiny Bf 109E z tohoto období zbarven barvou RLM 70 a bílou barvou, v tomto případě jej obě dělily téměř na dvě poloviny.



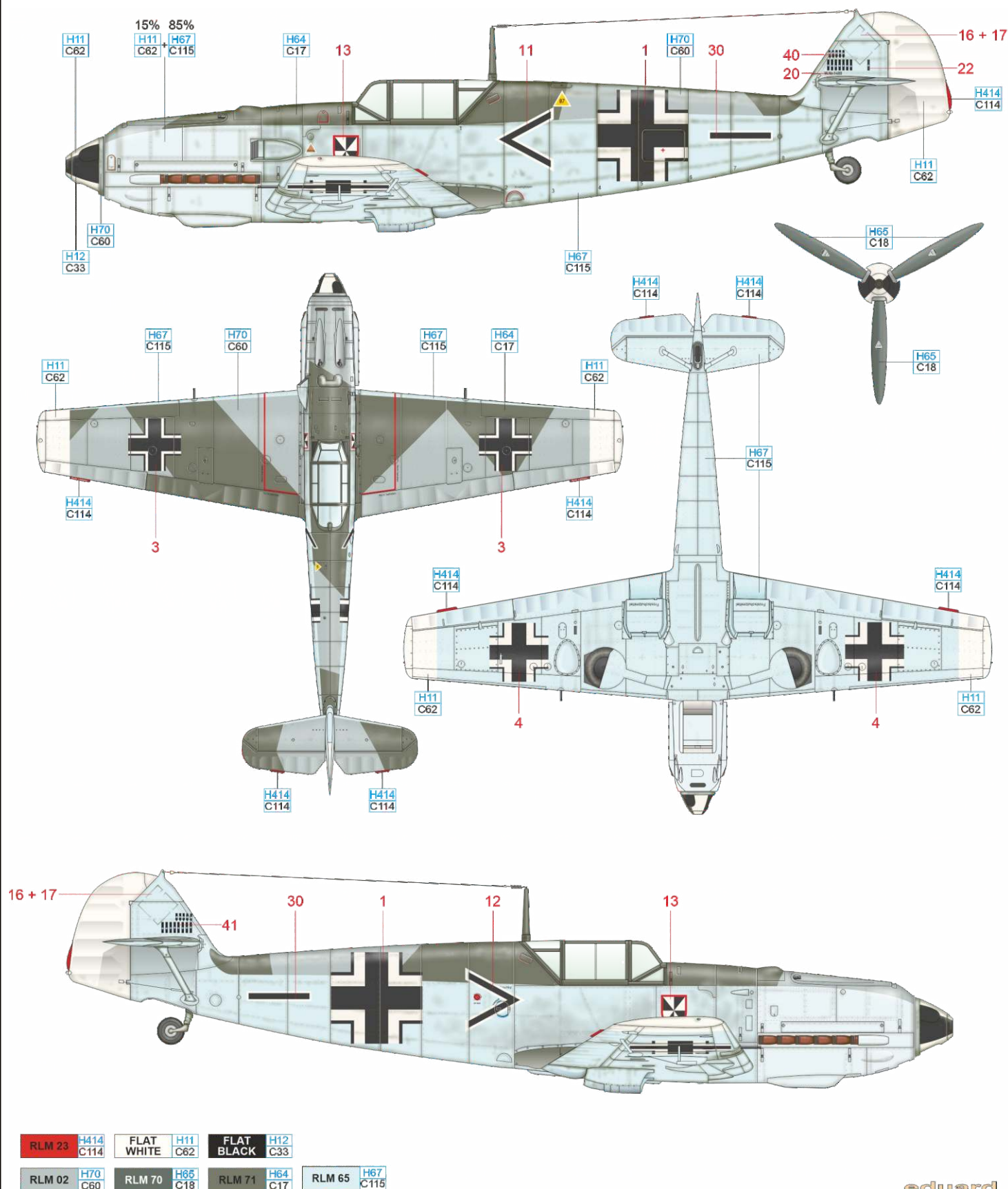
RLM 65	H67 C115	RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	FLAT WHITE	H11 C62
RLM 02	H70 C60	RLM 70	H65 C18	RLM 71	H64 C17	FLAT BLACK	H12 C33

Velmi zajímavou kamufláž vytvořili v létě 1940 příslušníci pozemního personálu JG 54 u mnoha svých strojů, když ve snaze ztmavit světle modré boky trupů svých Bf 109E natřikli svislé až diagonální pruhy barvou RLM 71. Základní kamufláž byla standardem RLM 02/71/65 s barevnými doplňky rychlé identifikace. Obdobně zbarvena byla také žlutá 13, kterou 12. srpna 1940 dokázal Lt. Josef Eberle i přes svá zranění dotáhnout přes Kanál až k přistání na břicho ve Francii. Konce křídla a výškovky Eberleho stroje byly natřikány žlutou RLM 27, světlejší než RLM 04, která byla aplikována na vrtulovém kuželi, taktickém čísle a pozadí emblému III./JG 54. Nelze však vyloučit ani bílou variantu konců křídla a výškovky. Světle modrá RLM 65 zasahovala na náběžných hranách křídla až mírně do kamuflážního schématu horních ploch. Tento letoun bývá někdy chybně identifikován jako varianta E-3. Ačkoli v srpnu Lt. Eberle ze spárů Kanálu unikl, 9. října 1940 už tolik štěstí neměl a boj se stíhači RAF nad jeho vlnami se mu stal osudným.

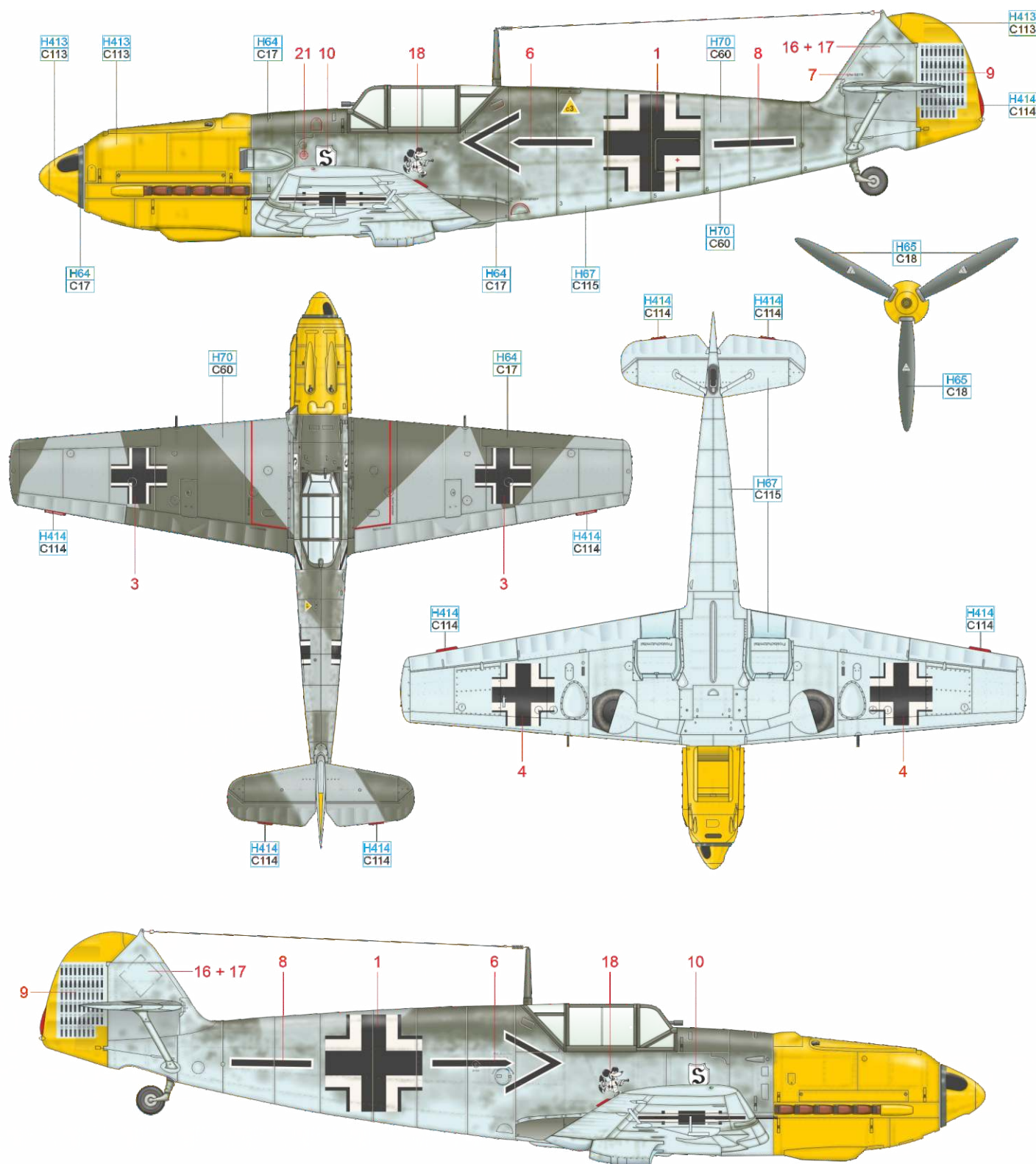


YELLOW	H4 C4	RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	FLAT WHITE	H11 C62
RLM 02	H70 C60	RLM 70	H65 C18	RLM 71	H64 C17	RLM 65	H67 C115

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. Nakonec se 25. října 1941 nevrátil z letu nad Kanálem. Von Werraův stroj je často zobrazován s bílým motorovým krytem. Důkladné studium fotografií a archivních podkladů však dokazuje, že na letounu žádný bílý kryt nebyl. Jednalo se zřejmě o novější, světlejší nátěr barvou RLM 65 a kryt zřejmě pocházel z jiného letounu. Svislá ocasní plocha nesla symboly von Werraových úspěchů, tedy osm vzdušných vítězství a pět na zemi zničených letounů. Na každé straně v trochu jiné podobě. Spodní kamuflážní barva byla přes náběžnou hranu křídla vytažena na jeho horní plochu.



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 bylo na bocích trupu ztmaveno skvrnami barev RLM 71 a 02. Štábní označení na trupu vyjadřovalo funkční zařazení pilota. Gallandovy úspěchy byly 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 byla Gallandovým osobním emblémem. Jeho letoun byl unikátní experimentálním zabudováním teleskopického zaměřovače ZFR-4 do čelního štítu. Galland jej používal společně se standardním REVI, nikoliv však jako zaměřovač, nýbrž jako dalekohled pro rozpoznávání letadel v dálce. Galland zastával po smrti Wernera Mölderse funkci generála stíhačů a proslul mimo jiné i svými neshodami s Hermannem Göringem. Na konci války založil slavnou JV 44 vyzbrojenou proudovými Me 262 a pestrými Fw 190D. Jeho skóre čítá 104 sestřelů, dekorován byl Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty.



RLM 04	H413 C113	RLM 23	H414 C114	FLAT WHITE	H11 C62
RLM 02	H70 C60	RLM 70	H65 C18	RLM 71	H64 C17
		RLM 65	H67 C115		