

eduard

LIMITED EDITION

1/48

Adlerangriff



INSTRUCTION SHEET



11144-NAV1



Major Adolf Galland, Kommodore JG 26 „Schlageter“ a neúspěšnější stíhač Luftwaffe v Bitvě o Británii. Po válce vzpomínal: „Mám rád Mickey Mouse. Vždy jsem ho měl rád. A také mám rád doutníky, ale musel jsem se jich po válce vzdát“. Během Bitvy o Británii si dokonce řekl o nainstalování zapalovače doutníků do své stodevítky. Foto: SDASM

Bitva o Británii je jedním z legendárních milníků druhé světové války a současně první bitvou, která se odehrála zcela v režii leteckých sil. Z pohledu RAF započala 10. července a trvala až do konce října 1940. Její mezinárodní dopad umocňuje fakt, že na straně RAF se bojů zúčastnili letci dalších třinácti zemí. Z německého pohledu začala bitva až o necelý měsíc později a skončila prvním vojenským neúspěchem od vypuknutí války.

Pro okolnosti bitvy o Británii je dobré si připomenout některá důležitá fakta z výsledku bitvy o Francii, která probíhala od 10. května do 25. června 1940. Němečtí letci a protiletadloví dělostřelci při ní ohlásili sestřelení 2379 letounů protivníka a dalších 1850 strojů bylo zničeno na zemi. Luftwaffe však přišla o 1401 strojů a dalších 672 bylo poškozeno. Němečtí stíhači s Messerschmitty Bf 109 nárokovali 1233 vítězství, sami však přišli o 284 zničených a 178 poškozených letounů. Počet sestřelených Bf 109 představoval 28 % z tabulkového stavu nasazených jednotek. Celkem 83 stíhacích letců padlo a 51 bylo zraněno. Dalších 56 skončilo v zajetí. Celkový počet zajatých letců Luftwaffe byl daleko vyšší a před kapitulací Francie mezi sebou Spojenci vedli jednání o transferu všech letců zajatých na území Francie do Kanady. To se však nepodařilo a tak se na přelomu června a července vrátilo několik set skvěle vycvičených letců do Německa namísto aby putovali přes Atlantik. Mezi nimi byli tak významní stíhači jako Werner Mölders, Wolf-Dietrich Wilcke nebo Klaus Mietusch.

Velení Wehrmachtu na konci června definovalo priority „války proti Anglii“ s třemi možnostmi: 1) „obležení“ při němž mělo dojít k zablokování přepravy mezi Británií a zbytkem světa 2) „terorizující útoky“ proti civilnímu obyvatelstvu a 3) „vylodění“ s cílem obsadit Velkou Británii. Jejich následné válečné úsilí se soustředilo na porážku RAF a získání vzdušné převahy, která by umožnila vylození v Anglii.

Stíhací jednotky Luftwaffe po bitvě o Francii potřebovaly doplnit ztráty na technice i na lidech. Pro plánovaný útok proti Británii navíc neměly v severozápadní Francii dostatečnou infrastrukturu. Budování polních letišť v červenci a na začátku srpna, tedy v době žní, se pochopitelně setkala s protesty francouzských zemědělců.

Pro útok na Británii byly vyčleněny tři Luftflotte, které měly na starosti cíle v různých částech ostrova. Luftflotte 5 (bez stíhacích jednotek) se základnami v Skandinávii byla zaměřena na východní Skotsko, ze základen v západní Evropě operovala Luftflotte 2 soustředěná na východní část Anglie a Luftflotte

3 měla napadat cíle v západní části Anglie a ve Walesu.

Stíhací eskadry s jednomotorovými letouny (Jagdgeschwader) během jara a léta 1940 dostávaly modernizované Bf 109E-4, které byly vybaveny dvěma 20 mm kanony MG FF/M v křídle namísto MG FF v verze Bf 109E-3. Nový typ překrytí kabiny v verze E-4 umožňoval instalovat zvětšené pancéřování opěrky hlavy a snadnou montáž pancéřového skla. Tato zlepšená verze však stále nezahrnovala možnost použití přídavné nádrže pod trupem. Stodevítky tedy měly značně limitovaný dolet a verze Bf 109E-7, která použít přídavné nádrže umožňovala, byla k dispozici až po skončení bitvy o Británii v listopadu 1940. Starší verze E-3 s dvěma kanony a dvěma kulometry ráže 7,92 mm a „lehká“ verze E-1 vybavená čtyřmi kulometry ráže 7,92 mm se kupodivu vyráběly až do srpna 1940.

Pro budoucí použití stodevíték v roli stíhacích bombardérů vyráběly německé letecké továrny verze E-1/B a E-4/B vybavené trupovým závěsníkem pro 250 kg pumu. Další, ale méně obvyklou modifikací, byla montáž motoru DB 601N s výkonem 1175 k. Takto vybavený stroj se označoval Bf 109E-3/N nebo E-4/N a vyžadoval 100 oktanové palivo C3. Umožňoval stodevítce dosahovat lepších výkonů ve vyšších letových hladinách, ale počet těchto strojů byl malý. Určit konkrétní verzi „Emila“ je někdy obtížné, protože byly často upravovány na „vyšší standard“, některé stroje i vícekrát.

Jednotlivé Jagdgeschwader byly začleněny pod již zmíněnou Luftflotte 2 a 3. Pro jejich vedení a koordinaci měla každá Luftflotte své středisko velení stíhacích operací (Jagdfliegerführer, zkráceně Jafü) označené stejným číslem jako nadřízená Luftflotte.

Velitelem Jafü 2 byl stíhač z první světové války GenMaj. Kurt-Bertram von Döring a spadaly pod něj JG 3, JG 26, JG 51, JG 52 včetně I.(J)/LG 2 a JG 54. Mimoto k Luftflotte 2 patřil i II. Fliegerkorps v jehož podřízenosti byla nasazena Erprobungsgruppe 210. Tato jednotka se specializovala na testování stíhaček v roli stíhacích bombardérů a používala jak dvoumístné Bf 110, tak i Bf 109E.

Další stíhací veterán Velké války Oberst Werner Junck byl velitelem Jafü 3 a byly mu podřízeny JG 2, JG 27 a JG 53. Bitva o Británii byla pro Němce poslední leteckou kampaní, při níž byli ve vedení bojových útvarů nasazeni veteráni z 1. světové války. Například Kommodore JG 3 Obstlt. Carl Vieck sloužil v roce 1918 u pěchoty, velitel JG 27 Obstlt. Max Ibel u jednotky s plamene mety a Kommodore JG 2 „Richthofen“ Obstlt. Harry von Bülow-Bothkamp se stal za Velké války stíhacím esem. Tato generace postupně opustila své pozice v čele bojových útvarů zhruba do poloviny letecké bitvy s RAF a vystřídali ji mladší a agresivnější letci. První vlašťovkou byl na konci července 1940 Kommodore JG 51 Oberst Theo Osterkamp, držitel řádu Pour le Mérite a nejúspěšnější námořní stíhač 1. světové války. Ve funkci jej vystřídal již v tu dobu legendární Major Werner Mölders. Osterkamp se ujal funkce velitele Jafü 2.

Ze strany Luftwaffe nad Kanálem La Manche během července 1940 probíhala takzvaná „kontaktní fáze“ (Kontaktphase), která měla za cíl otestovat taktiku a schopnosti nepřítelů. Současně měla oslabit letecké jednotky RAF. Tíhu těchto bojů po větší část měsíce měla na svých bedrech jen Osterkampova Jagdgeschwader 51 a několik samostatných stíhacích skupin (Jagdgruppen). Šlo jak o doprovody bombardérů při útocích na konvoje, tak i o volné stíhání, které logicky zasahovalo až nad pobřeží jihovýchodní Anglie. Cílem bylo získat vzdušnou převahu nad Kanálem, tomuto období Němci říkali také „Kanalkampf“.

Průliv byl výraznou psychologickou bariérou pro německé letce, kteří byli řadu let cvičení pro boj nad pevninou. Kontrolka stavu paliva, kompas a hodinky byly v tomto období mimořádně důležité. Ale oproti některým zažitým představám jen několik málo letců skončilo ve vlnách La Manche kvůli vyčerpání paliva. Naprostá většina nouzových přistání na vodní hladině byla během Bitvy o Británii způsobena bojovým poškozením. V tomto směru se ale Němci snažili své letce zajistit námořní a leteckou záchrannou službou. Došlo i k případu, že německý pilot byl vyzvednut svými kolegy v ústí Temže!

Němcům se během „Kanalkampfu“ podařilo dosáhnout nad průlivem vzdušné převahy. Ale RAF jim byla zdatným soupeřem. Za pozornost stojí boje, kterými prošla III./JG 52 během 24. a 25. července u Margate a Doveru. Při obou střetnutích se Spitfirey z 610. squadrony RAF jí sice byla uznána dvě vítězství, ale přišla o osm letounů a letců. Ovšem šokující je, že padli nebo zajati byli velitel Gruppe, jeho pobočník a čtyři velitelé Staffel! Jednotka musela být po pár dnech stažena z fronty. Jako začínající stíhači u ní v této době létala budoucí legendární esa východní fronty Günther Rall, Edmund Rossmann nebo Josef Zwernemann.

V druhé polovině července a v prvním týdnu srpna se do severozápadní Francie přesunul výrazný počet stíhacích jednotek a jejich počet dosáhl dvacet pět Jagdgruppen začleněných (až na ErprGr. 210) do výše zmíněných osmi Jagdgeschwader. Z německého pohledu začala Bitva o Británii 8. srpna 1940, kdy

započala fáze takzvané „zostřené letecké války proti Anglii“ (verschärferte Luftkrieg gegen England) a trvala až do konce října 1940.

Během těchto padesáti dnů se však nejednalo o nepřetržitou denodenní bitvu. Například dvanáct dnů uplynulo bez jakýchkoli bojových letů kvůli nepřízní počasí. Osmnáct dnů bitvy mělo na německé straně poměrně malou aktivitu, s počtem bojových letů méně než dvě stě. A šlo navíc o průzkumné akce a stíhání spojeneckých letounů nad Francií a Belgií.



Messerschmitt Bf 109E-4 ze Stab JG 53 „Pik As“ vyfotografován během doplňování paliva na základně La Villaze na ostrově Guernsey v Normanských ostrovech. Hptm. Wilhelm Meyerweissfog byl jednapadesátiletým veteránem z první světové války. S tímto strojem padl do britského zajetí 5. září 1940. Foto: Bundesarchiv via Wikimedia Commons

Od začátku „zostřené letecké války“ klesal počet bojeschopných stíhacích letců z přibližně 950 na 650. Jen během patnácti dnů byl počet bojových letů tak vysoký, že určitý počet pilotů startoval více než jednou. Německý historik Dr. Jochen Prien a jeho spolupracovníci uvádí, že od 8. srpna do 30. října 1940 německý stíhač v průměru odstartoval 50 bojových letů v trvání 80 až 100 minut, při nichž došlo asi ve 20 případech ke střetu s nepřítelem. Přirozeně existovaly výjimky, především u velitelů Gruppe a Staffel.

Po dvou dnech rozsáhlejších bojů nad Anglií spustili Němci 13. srpna „Operaci Orlí útok“ (Unternehmen Adlerangriff), což byla intenzivní fáze konfrontace s RAF a nálety na její infrastrukturu. Tento den měl krycí jméno „Den Orlů“ (Adlertag) a započal týden této letecké bitvy. Do 18. srpna němečtí stíhači (s Bf 109 a Bf 110) nahlásili 386 leteckých vítězství při ztrátě 61 sestřelených nebo těžce poškozených Bf 109 a 70 dvoumístných Bf 110. Během necelého týdne Luftwaffe přišla o 93 dvoumotorových bombardérů a 42 střemhlavých Ju 87 „Stuka“. Nad Británií nebyly Ju 87 nadále nasazovány. Ale nebylo tomu tak kvůli ztrátám, které byly ihned nahrazeny, ale kvůli jejich krátkému doletu. Po 15. srpnu byly z denních operací odvolány bombardéry Luftflotte 3 a 5, nadále operovaly jen v noci.

Velení Luftwaffe se týden po Adlertagu rozhodlo, že stíhači musí změnit styl stíhacích doprovodů. Nyní měli stíhači zůstat co nejbližší svých svěřenců. To jim vzalo jejich hlavní taktickou výhodu - při vzdáleném doprovodu včas spatřit nepřítele a s výhodou převýšení zaútočit. Obtížnost takového úkolu názorně ve svých pamětech vysvětluje Günther Rall (275 v.): „Doprovod Stuk nad Kanálem, to je přibližně tak obtížné, jako když se někdo pokusí převést rodinku ježků přes dálnici. Stuky dosahují v horizontálním letu cestovní rychlosti 250 km/h, to není o moc více, než kolik potřebuje plně natankovaná a vyzbrojená stodevítka, aby se udržela ve vzduchu. ... Na dálnici se vám ježky také podaří zachránit jen když zastavíte provoz daleko od nich a ne když jedete vpravo i vlevo přímo s nimi.“

RAF se začátkem září začala koncentrovat pouze na bombardovací formace a záměrně se snažila ignorovat skupiny letadel, které její návodčí dle radarových signálů vyhodnotili jako stíhače. Luftwaffe se 5. září rozhodla z každé Jagdgruppe vyčlenit jednu Staffel a nasadit ji jako bombardovací. Němci se tak připravili o kapacitu stíhačů, kteří mohli mít zásadní roli v porážce RAF, jež nebyla daleko. Dalším a tentokrát zásadně chybným krokem bylo Göringovo rozhodnutí ze 7. září - změnit cíl náletů z infrastruktury RAF na Londýn. To vedlo k mnoha ztrátám na životech civilistů, ale RAF využila následující týden pro reorganizaci a doplnění ztrát. Vše vyvrcholilo 15. září nad východním Londýnem. Kombinace oblačnosti nad cílem a dobře organizovaný útok stíhačů RAF způsobil největší ztráty Luftwaffe v Bitvě o Británii - 36 bombardérů a 22 stíhaček bylo sestřeleno nebo těžce poškozeno.

Luftwaffe opět změnila taktiku 20. září. Její stíhací bombardéry provedly bombardování z výšky několika tisíc metrů. Bylo to sice málo efektivní a jednalo se terorizující útoky na obyvatelstvo, ale letečtí návodčí RAF začali znovu své stíhače nasazovat proti stíhacím formacím Luftwaffe.

V následujících týdnech Němci různě měnili svou taktiku a dosahovali dílčích úspěchů jak v boji s RAF, tak i při náletech dvoumotorových bombardérů.

Například bombardováním továrny firmy Supermarine ve Woolstonu se jim dočasně podařilo zastavit výrobu Spitfirů. Nicméně v polovině října Němci odložili vylodění v Anglii (Unternehmen Seelöwe) na neurčito. Hrozba invaze na poslední výspu svobody v Evropě byla zažehnána. Jako zcela neúčinné se ukázalo nasazení stodevíték v roli bombardérů, které navíc samy potřebovaly stíhací doprovod. Tyto mise nesly označení Jaboeinsätze a v říjnu jich Luftwaffe provedla 2633, převážně na Londýn. Šlo tedy zhruba o 660 tun trhaviny. Stejně množství užitečné zátěže dokázalo o tři roky později nad Německo dopravit asi 240 Boeingů B-17 při jednom náletu.

Zajímavou kapitolou je identifikační označení, které bylo během Bitvy o Británii na jednomotorových stíhačkách zavedeno. Na počátku srpna dostaly stíhací jednotky rozkaz natřít žlutou barvou malou část směrovky, konce křídla a výškovky. Došlo k určitému nedorozumění a přinejmenším u II./JG 2, I./JG 3, III./JG 27, I./JG 52 a III./JG 53 jsou z britské strany doloženy bílé identifikační prvky na sestřelených stíhačkách. To ale Luftwaffe korigovala rozkazem z 10. srpna, v němž bylo zdůrazněno, že bílá barva se používat nemá a správným odstínem je žlutá. Přinejmenším část útvarů podřízená Jafu 3 tato označení ještě na konci srpna nezavedla.

Dobře známé žluté nátěry motorových krytů a celých směrovek byly nařízeny 9. září 1940 jako identifikační prvek strojů zapojených do akcí stíhacích bombardérů, což se patrně týkalo i jejich doprovodu. Zajímavostí je, že Němci vydali 3. září rozkaz pro zavedení identifikačních prvků na francouzských civilních a kurýrních letadlech. Také se mělo jednat o žluté konce křídel, ale navíc měl být žlutě natřen konec trupu v délce přibližně dvou metrů a směrovka.

Luftwaffe za tuto leteckou kampaň od 8. srpna do 31. října 1940 zaplatila více než pětistý Messerschmittů Bf 109, které byly zničeny nebo těžce poškozeny. Přibližně čtyři sta jejich pilotů padlo nebo bylo zajato, pět desítek dalších bylo vážně zraněno. Němečtí letci v témže období (včetně osádek Bf 110 a bombardérů) nárokovali 2169 vítězství. Velení Luftwaffe předpokládalo, že až z jedné třetiny se může jednat o vítězství nárokováná dvojitě. To nebylo daleko od skutečných ztrát RAF. Přesto Luftwaffe opakovaně nedokázala objektivně vyhodnotit celkovou situaci protivníka a přijímala chybná rozhodnutí. Britové v tomto směru byli ve výhodnější pozici, díky radaru dokázali pružně reagovat na taktickou situaci. Avšak jejich služba ULTRA, jež dokázala dešifrovat německé depeše kódované přístroji Enigma, neměla na průběh bojů významný vliv. Němci totiž většinu hlášení a rozkazů posílali pozemní telekomunikační infrastrukturou. ULTRA například zachytila depeše o přípravě „Adlertagu“, ale nedokázala objasnit jeho význam ani načasování.

Patrně nejvyšší ztráty během jednoho dne ze všech nasazených Jagdgruppe utrpěla I./JG 77 při bojích 31. srpna 1940. Bylo to její první nasazení v Bitvě o Británii, docílila sice pěti vítězství, ale ztratila sedm Bf 109 a šest pilotů, další dva stroje byly poškozeny. Jediným sestřeleným letcem, který se z moře zachránil byl Fw. Adolf Borchers, budoucí držitel Rytířského kříže a vítěz nad 132 soupeři.

Nejúspěšnějšími stíhači mezi 8. srpna a 31. říjnem se stali Adolf Galland z JG 26 s 32 vítězstvími, Helmut Wick z JG 2 s 30 v., Werner Mölders z JG 51 s 28 v., Walter Oesau z JG 51 s 25 v. a Herbert Ihlefeld z I.(J)/LG 2 s 21 vítězstvími. Třemi nejúspěšnějšími Jagdgruppe ve stejném období jsou I./JG 2 „Richtofen“ se 126 uznanými sestřely, III./JG 26 „Schlageter“ se 105 a III./JG 51 s 89 sestřely.



Staffelkapitán 9./JG 3 Oblt. Egon Troha byl s tímto Bf 109E-4 zajat 29. října 1940 po boji se Spitfirů 74. squadrony. Letoun původně patřil Lt. Franzu Achleitnerovi, jenž padl do zajetí s jiným strojem 24. srpna. Foto: IWM via Wikimedia Commons

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

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

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



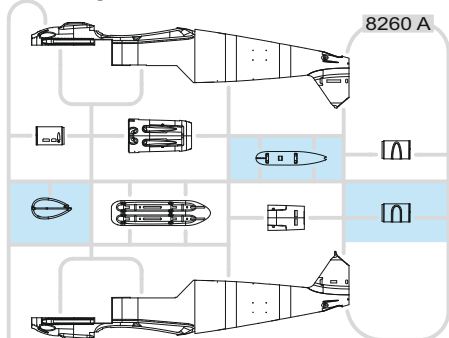
PIÈCES



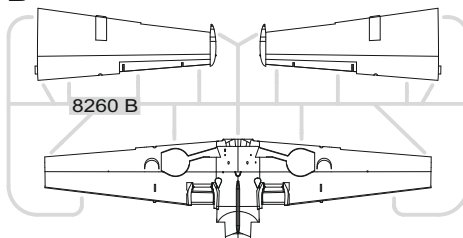
部品

PLASTIC PARTS

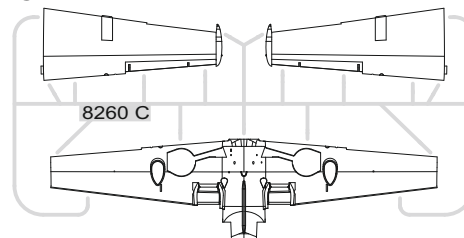
A> 2 pcs.



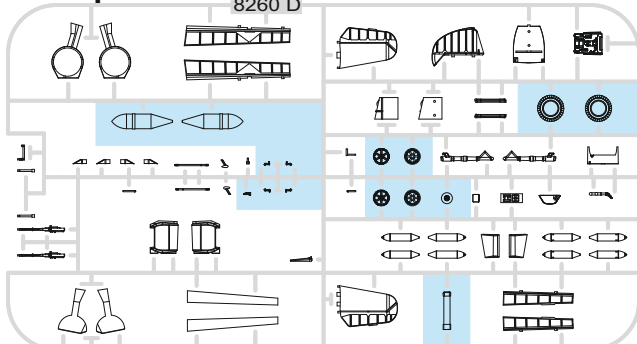
B>



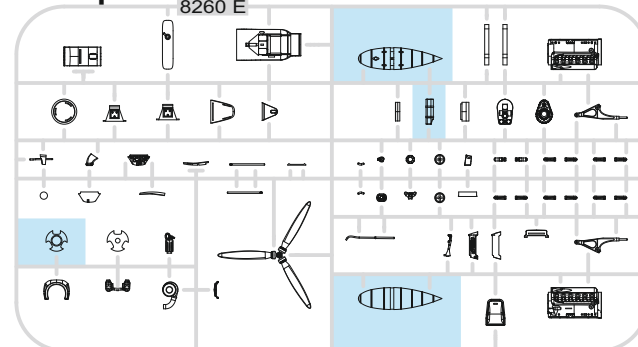
C>



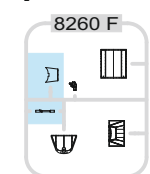
D> 2 pcs



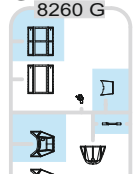
E> 2 pcs



F>



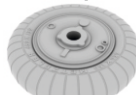
G>



RP - RESIN PARTS



R1 2 pcs.



R2 2 pcs.



R3 4 pcs.



R4 2 pcs.

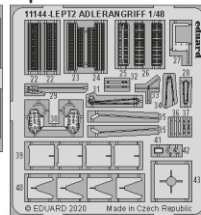
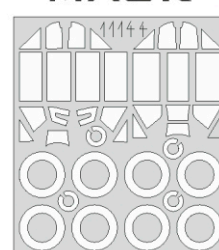


PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

2 pcs



2 pcs

eduard
MASK

-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



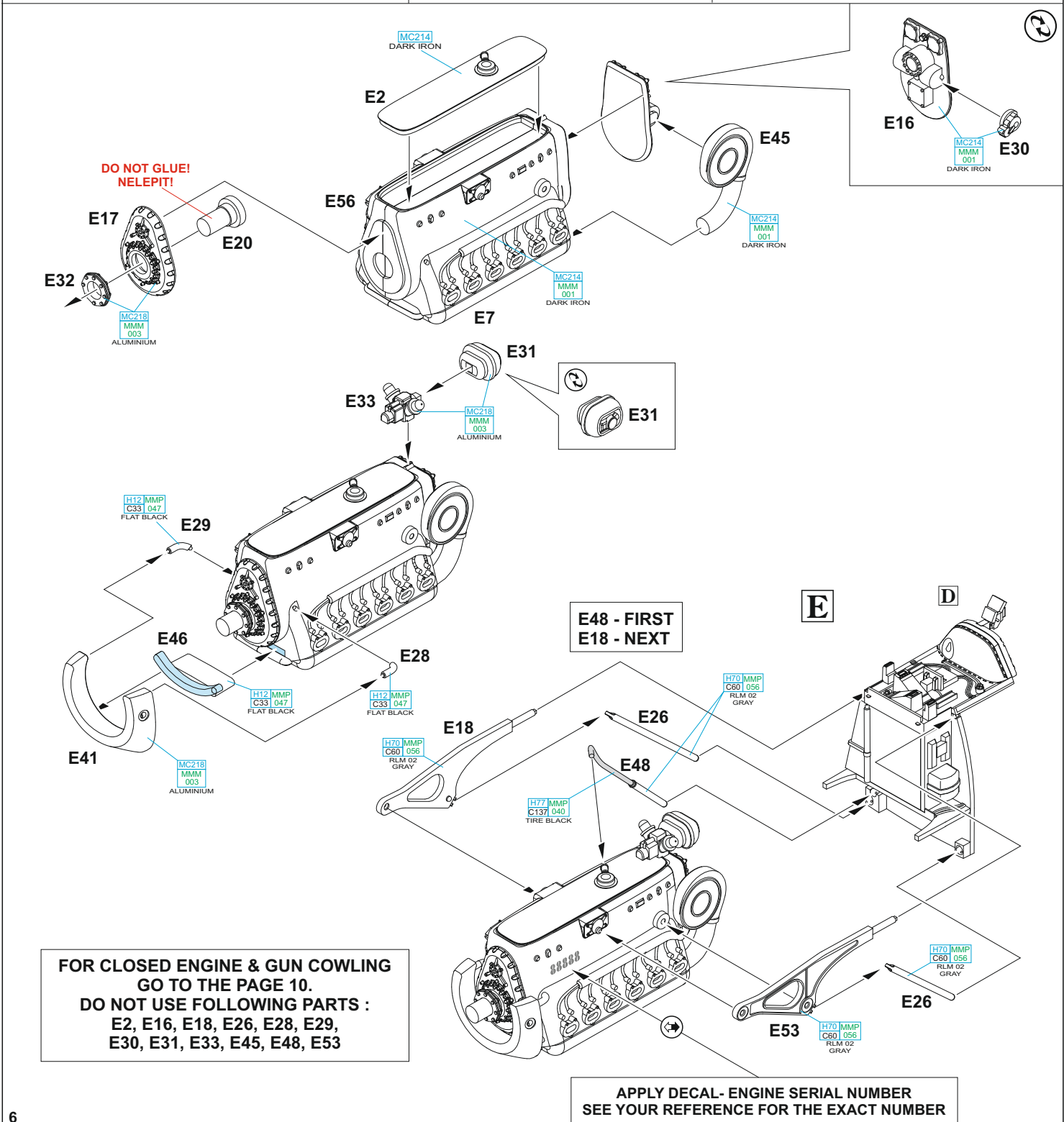
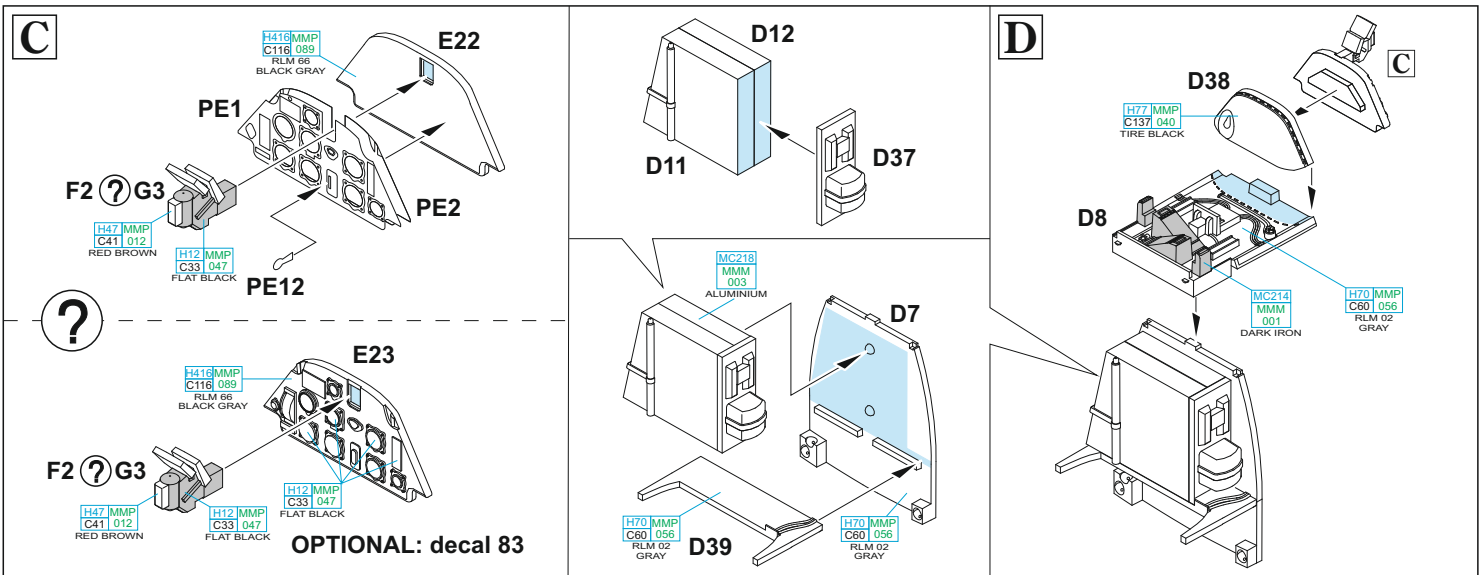
PEINTURE

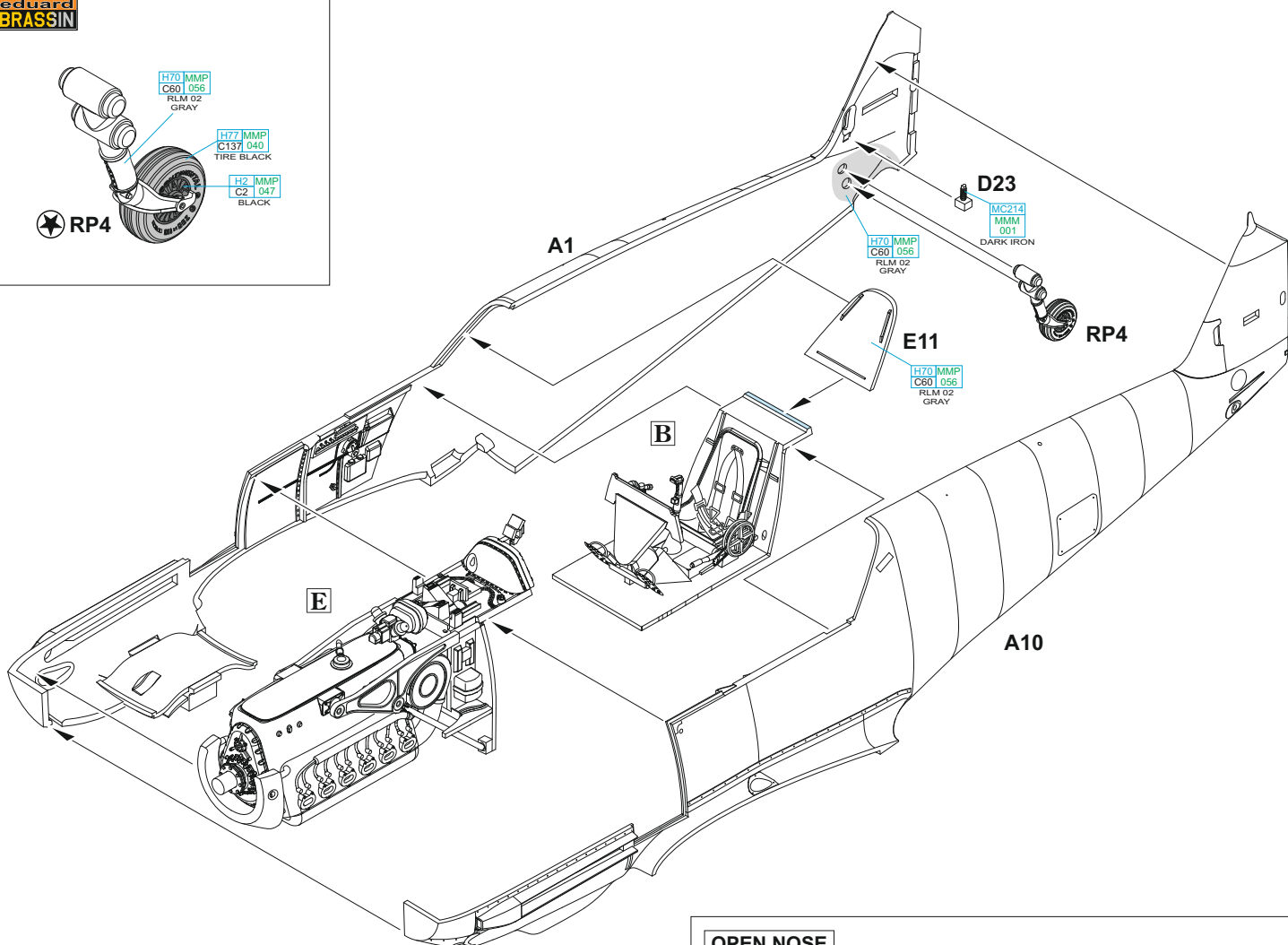
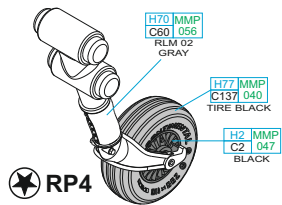


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H5	C5	MMP-048	BLUE
H6	C6	MMP-004	GREEN
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H67	C115	MMP-057	RLM65 LIGHT BLUE
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H80	C54		KHAKI GREEN

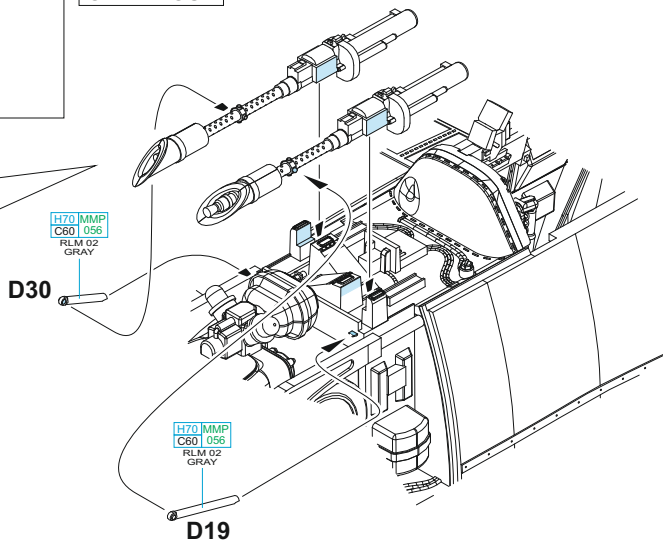
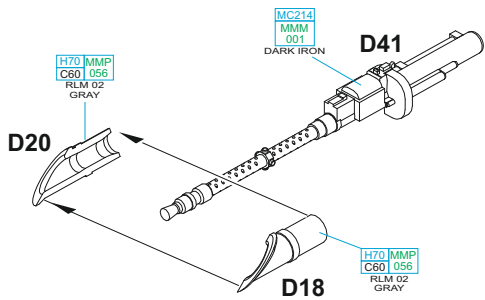
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H308	C308	MMP-073	GRAY
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STAINLESS
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER





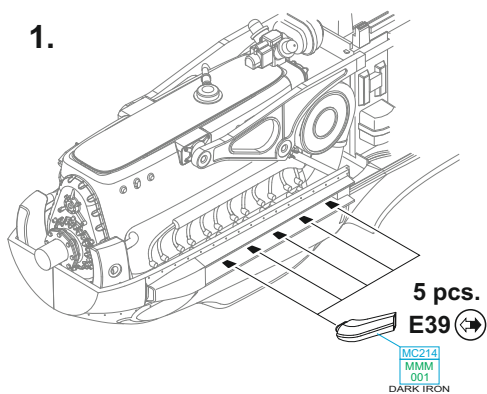
OPEN NOSE

2 pcs.

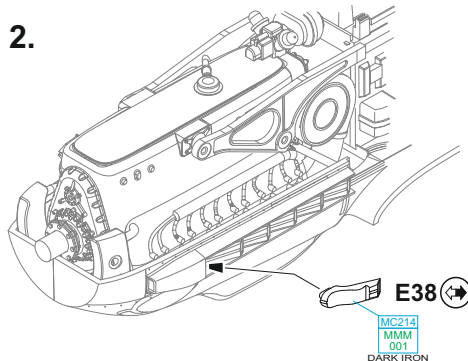


EXHAUST PIPES INSTALLATION

1.



2.



- ONE BY ONE, FROM BACK TO FRONT

- E38 FITS WITHOUT THE GLUE

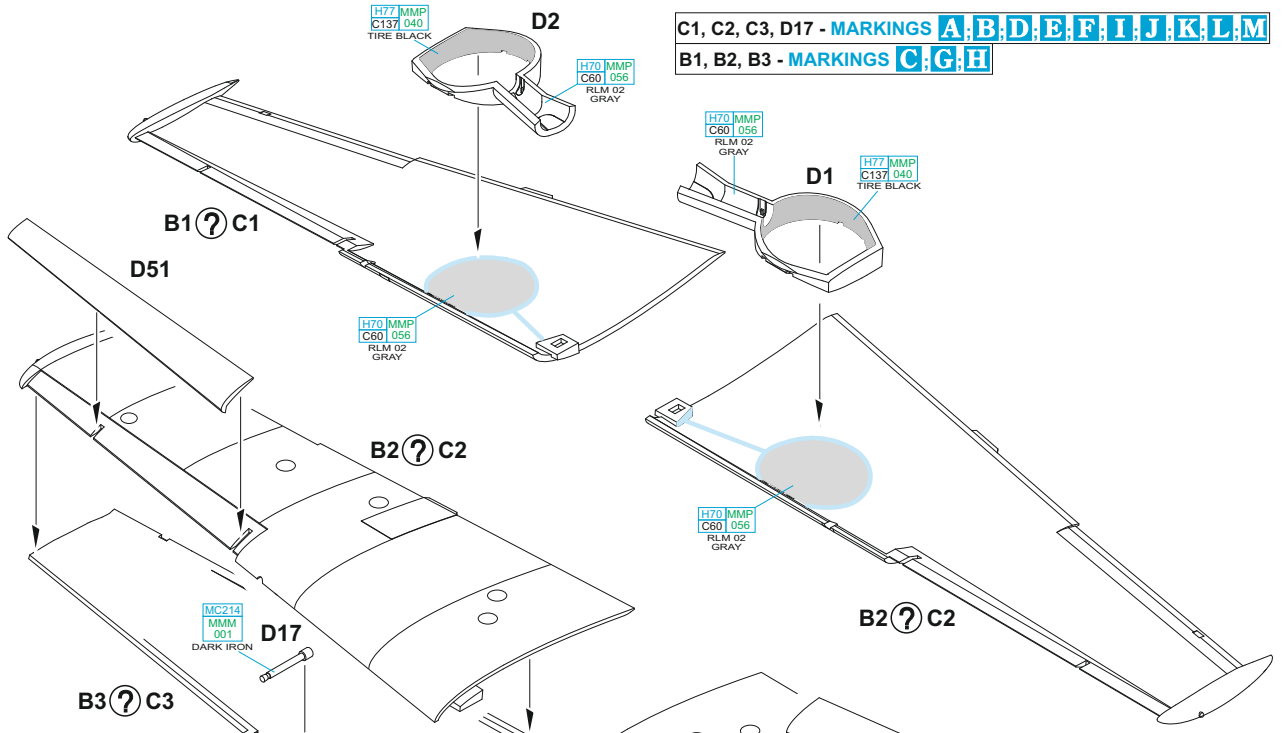
H77 MMP
C137 040
TIRE BLACK

D2

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

C1, C2, C3, D17 - MARKINGS **A, B, D, E, F, I, J, K, L, M**

B1, B2, B3 - MARKINGS **C, G, H**



D43

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

D42

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

MC214
MMM
001
DARK IRON

PE22

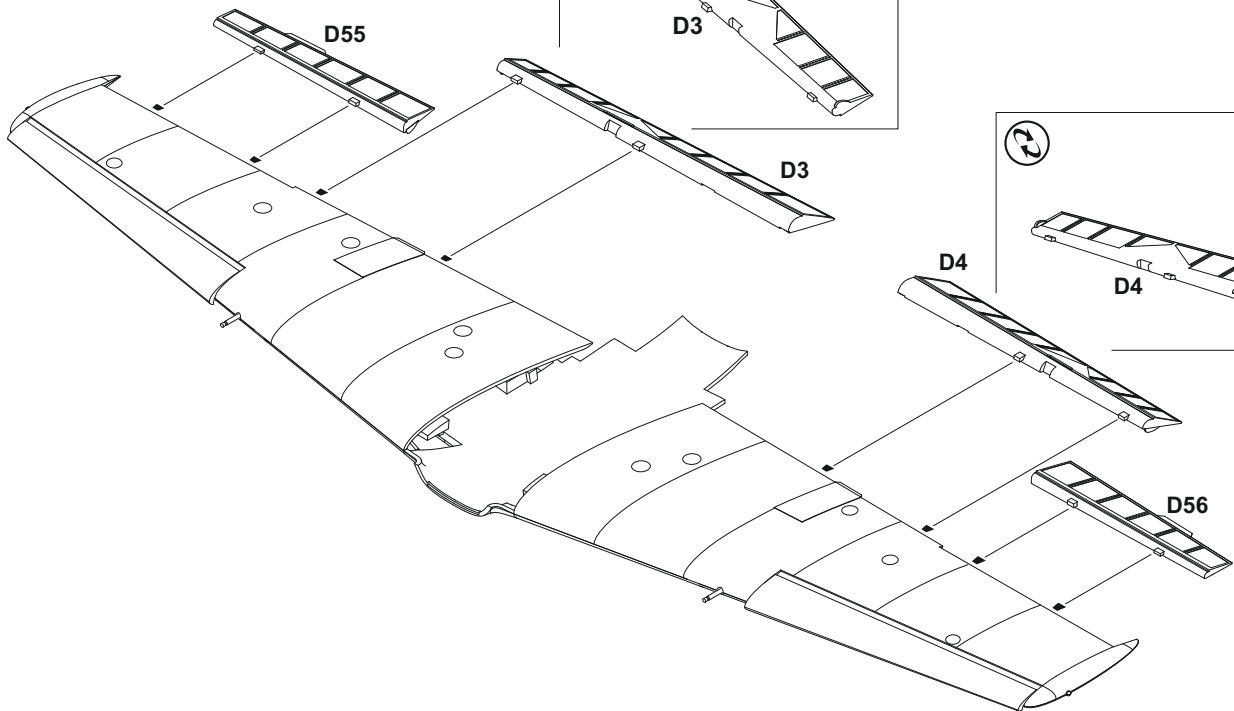
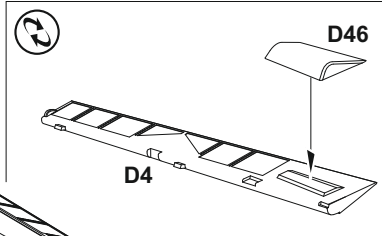
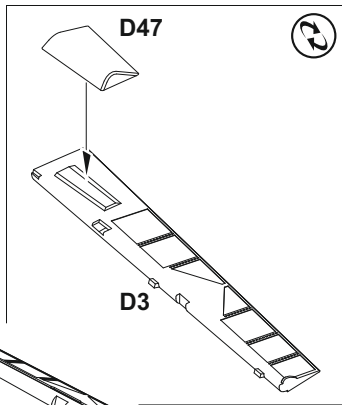
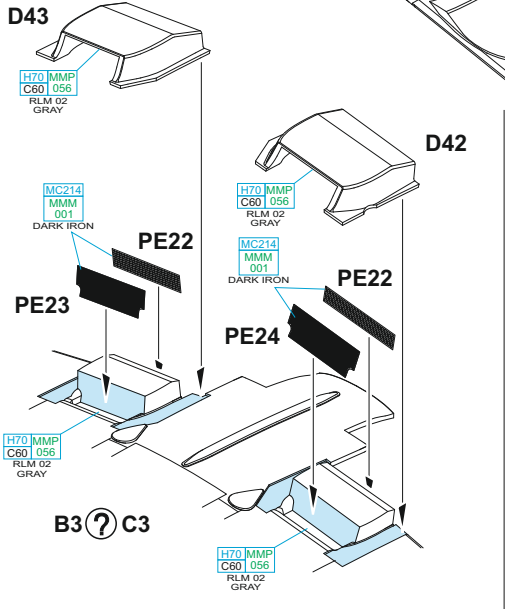
PE23

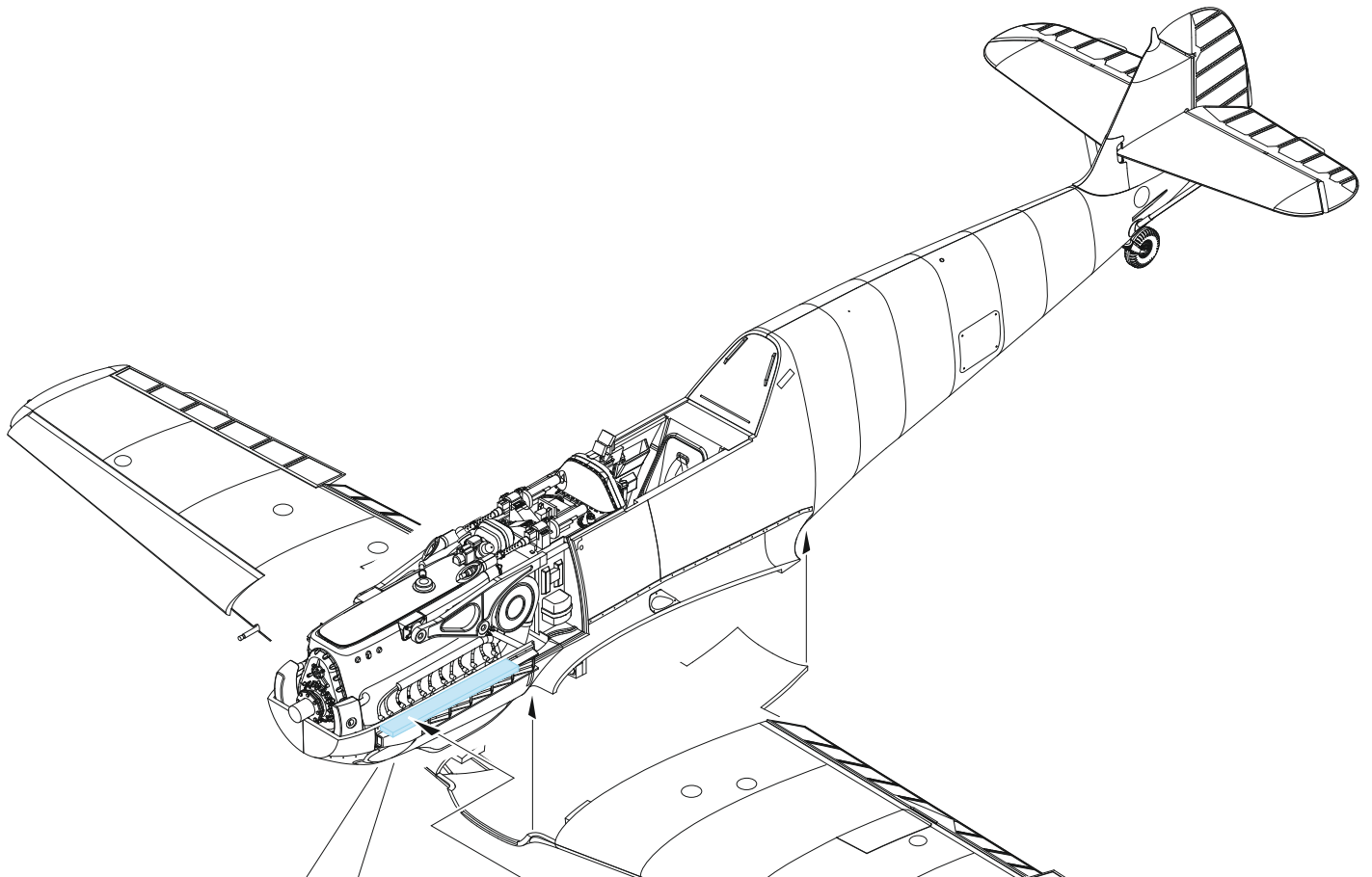
PE24

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

B3 C3

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

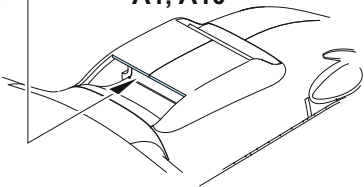




E13

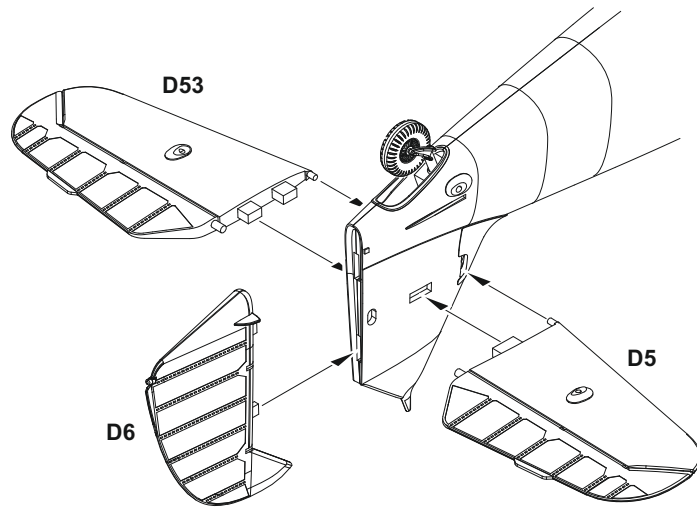
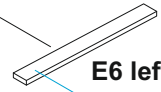
H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

A1, A10



E6 left ↔ E5 right

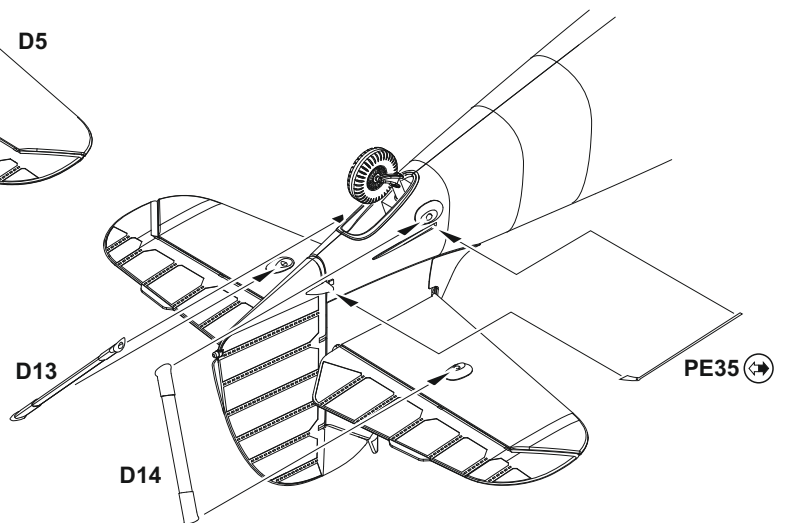
H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY



D53

D5

D6



D13

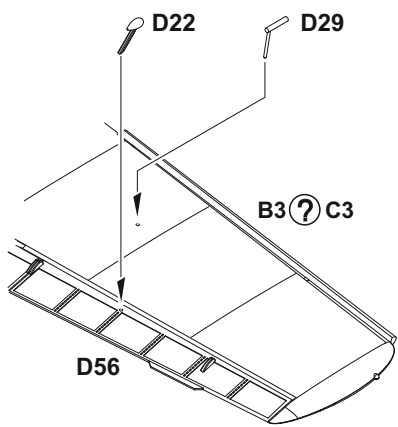
D14

PE35 ↔

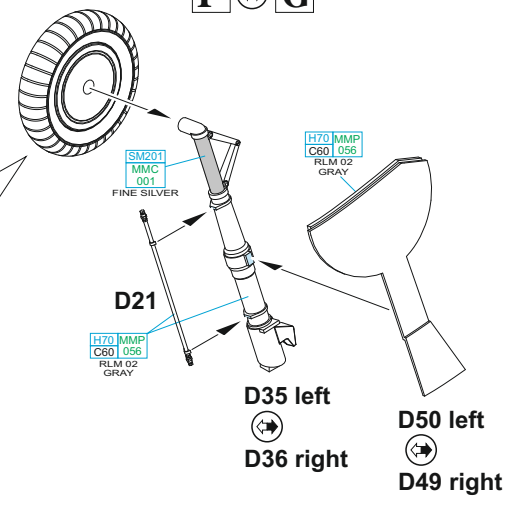
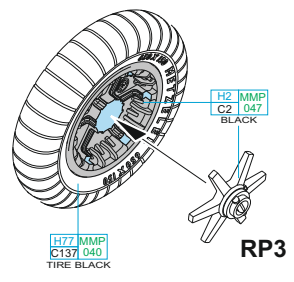


eduard
BRASSIN

F G

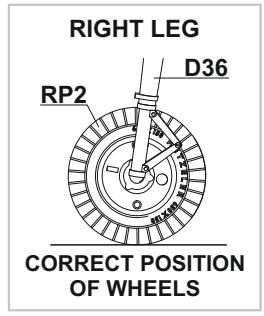


RP2 right RP1 left



F

G



H90 C47 CLEAR RED

H94 C138 CLEAR GREEN

D43

PE36

H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY

PE36

H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY

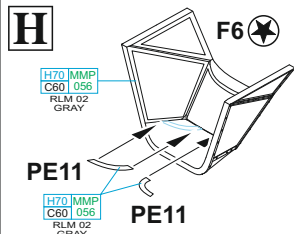
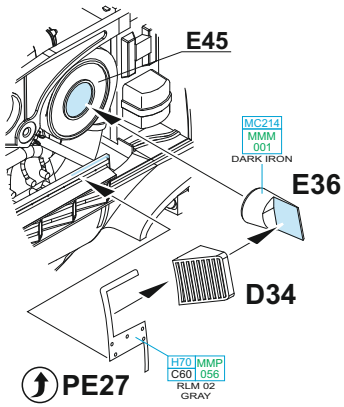
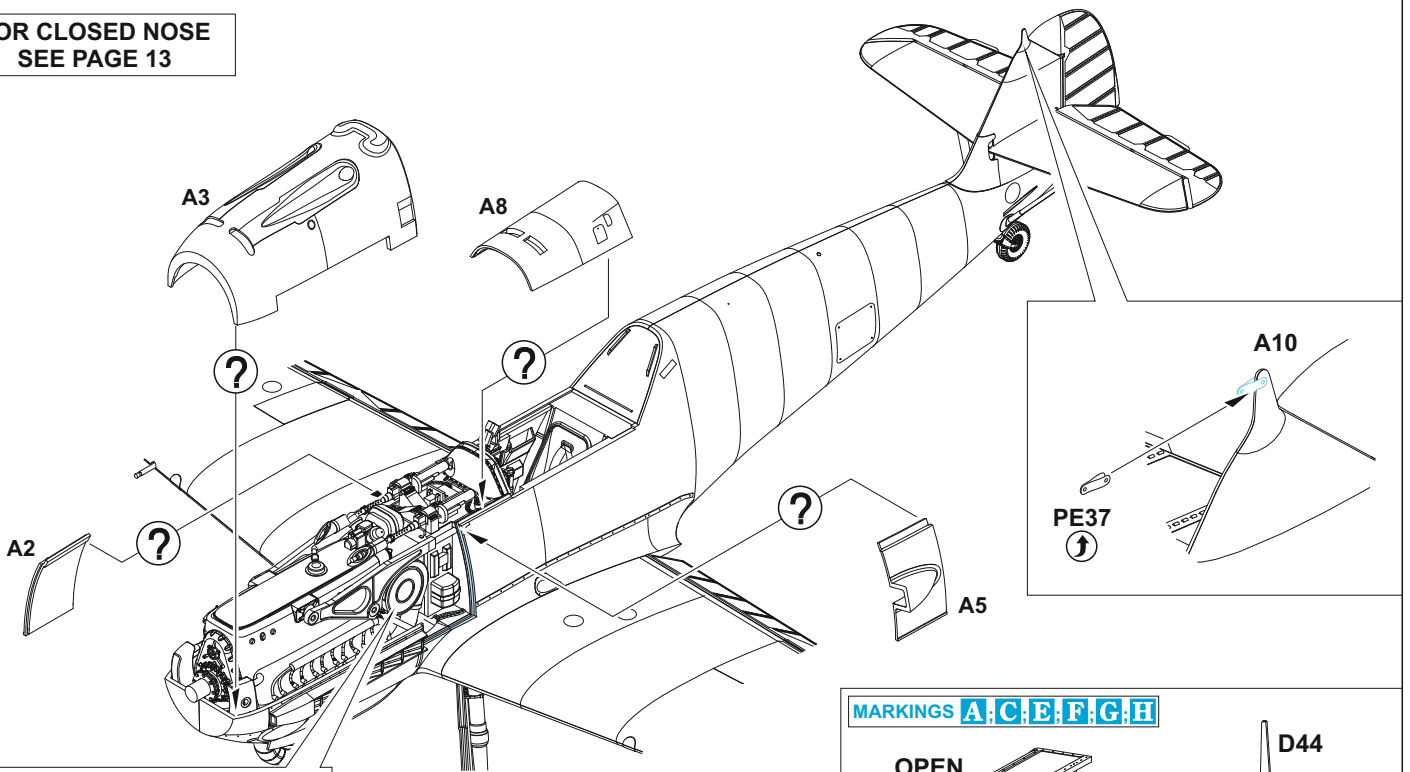
D42



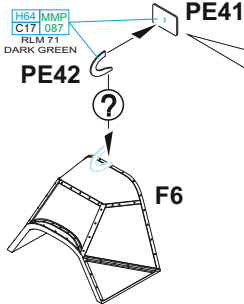
D22

D55

FOR CLOSED NOSE
SEE PAGE 13

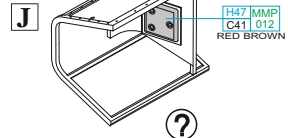


PE41, PE42 - MARKING A ONLY

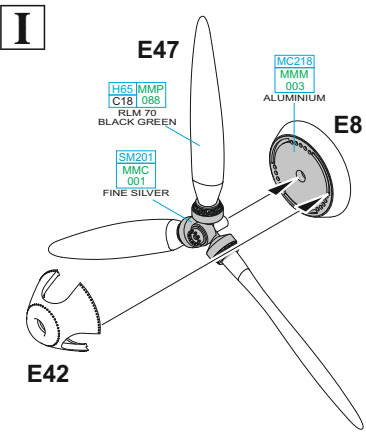
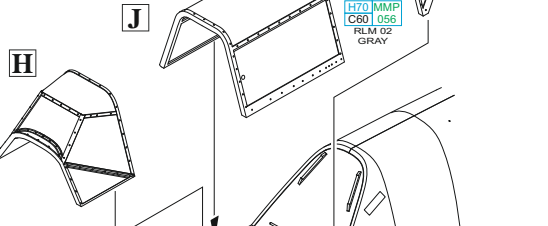


MARKINGS A, C, E, F, G, H

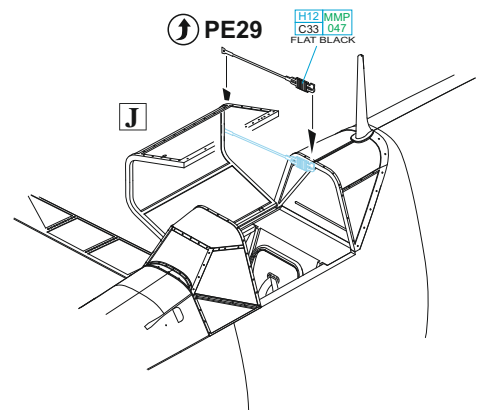
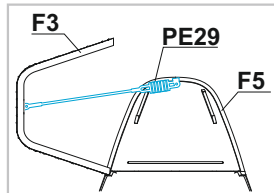
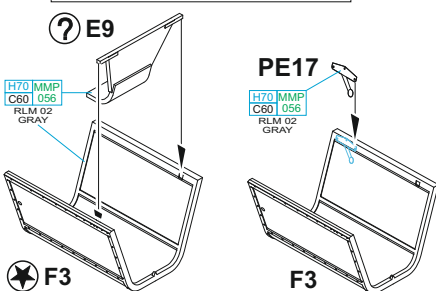
OPEN

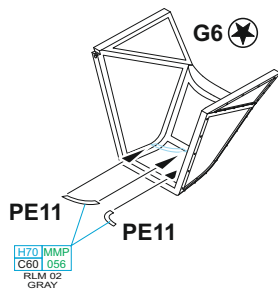
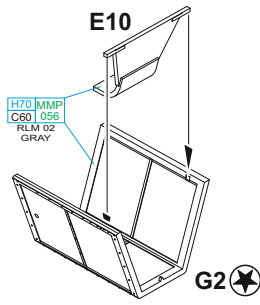
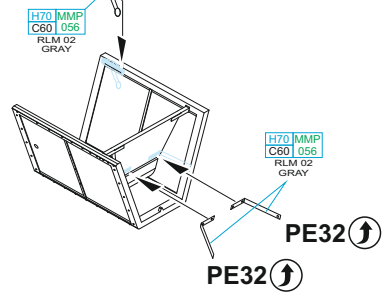
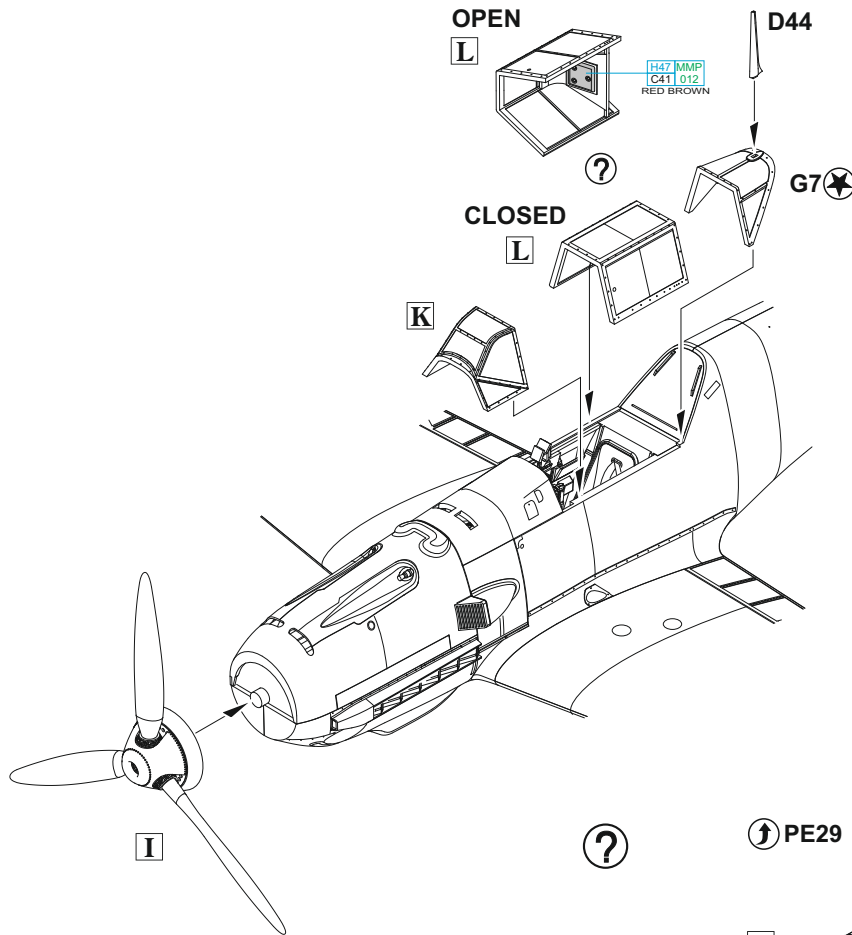
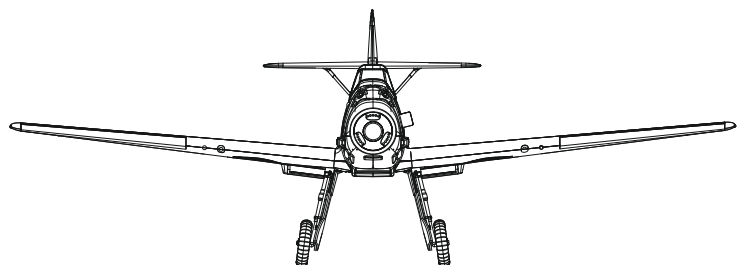
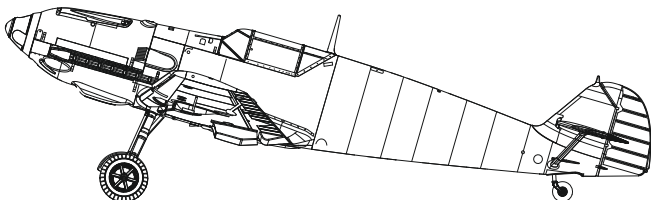
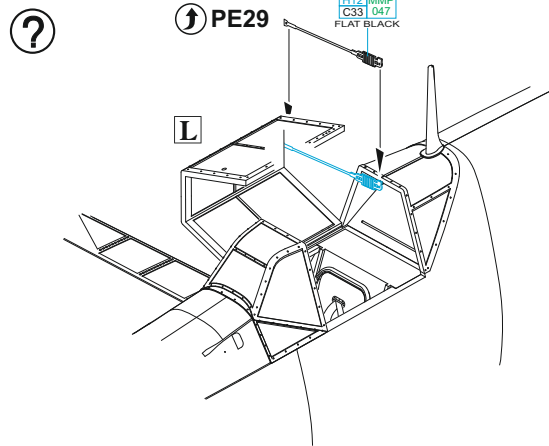
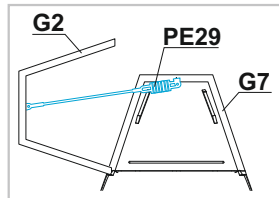


CLOSED

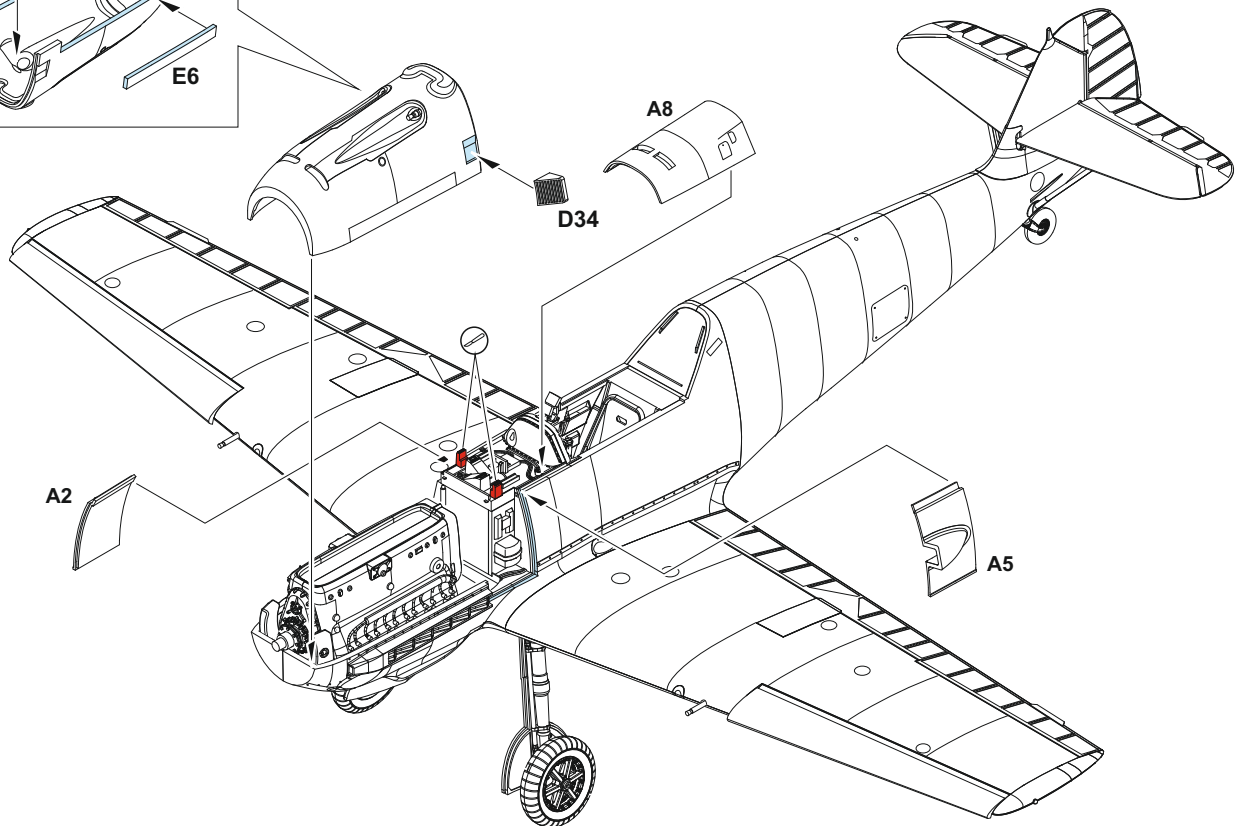
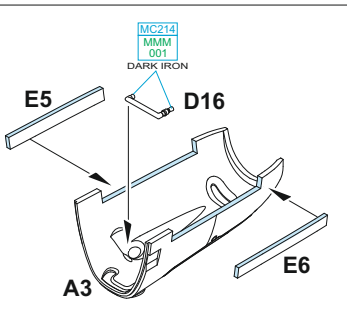
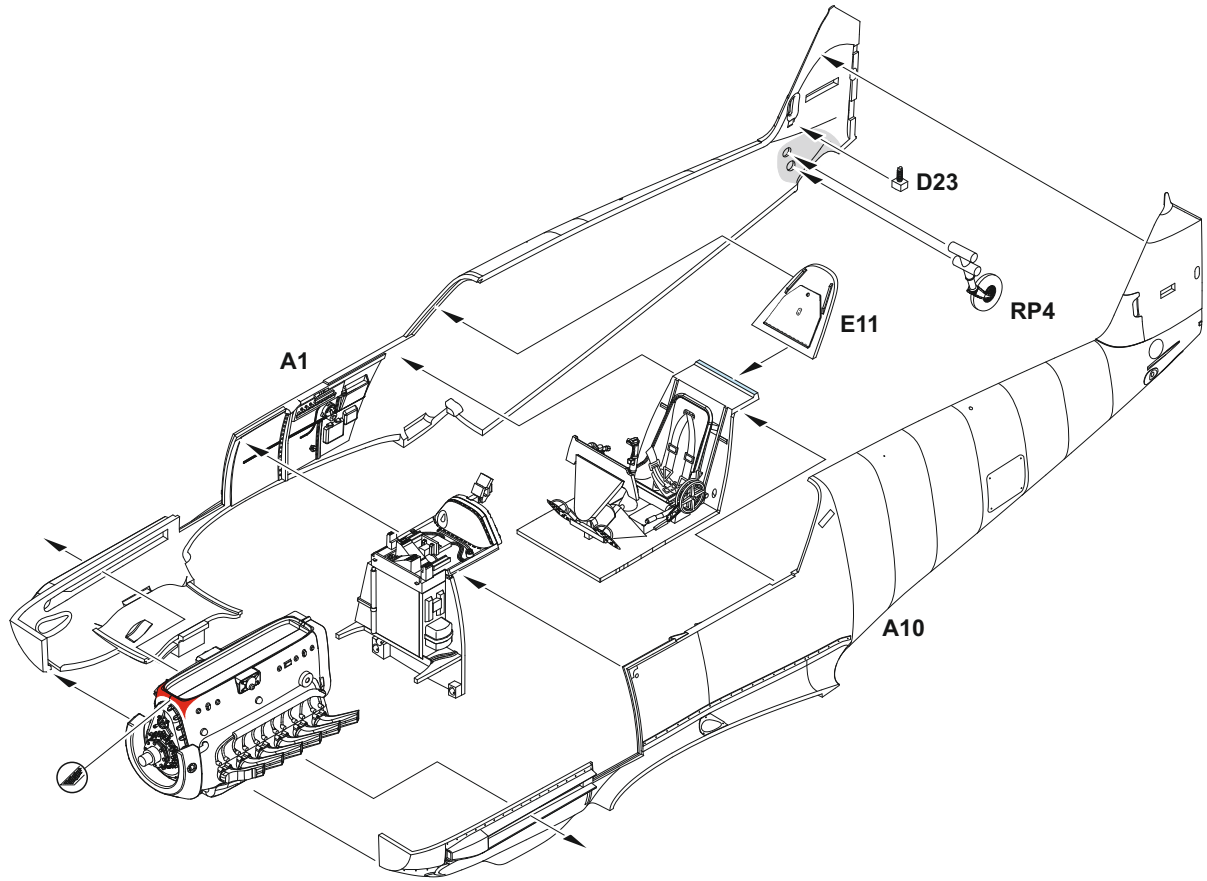


E9 - MARKINGS E, F, H ONLY

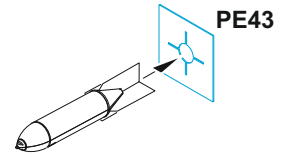
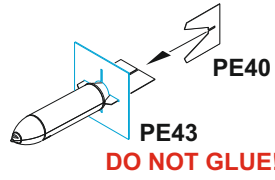
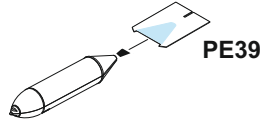
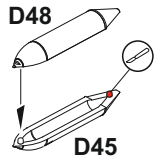


K**L****PE17****MARKINGS B, D, I, J, K, L, M****eduard BRASSIN**

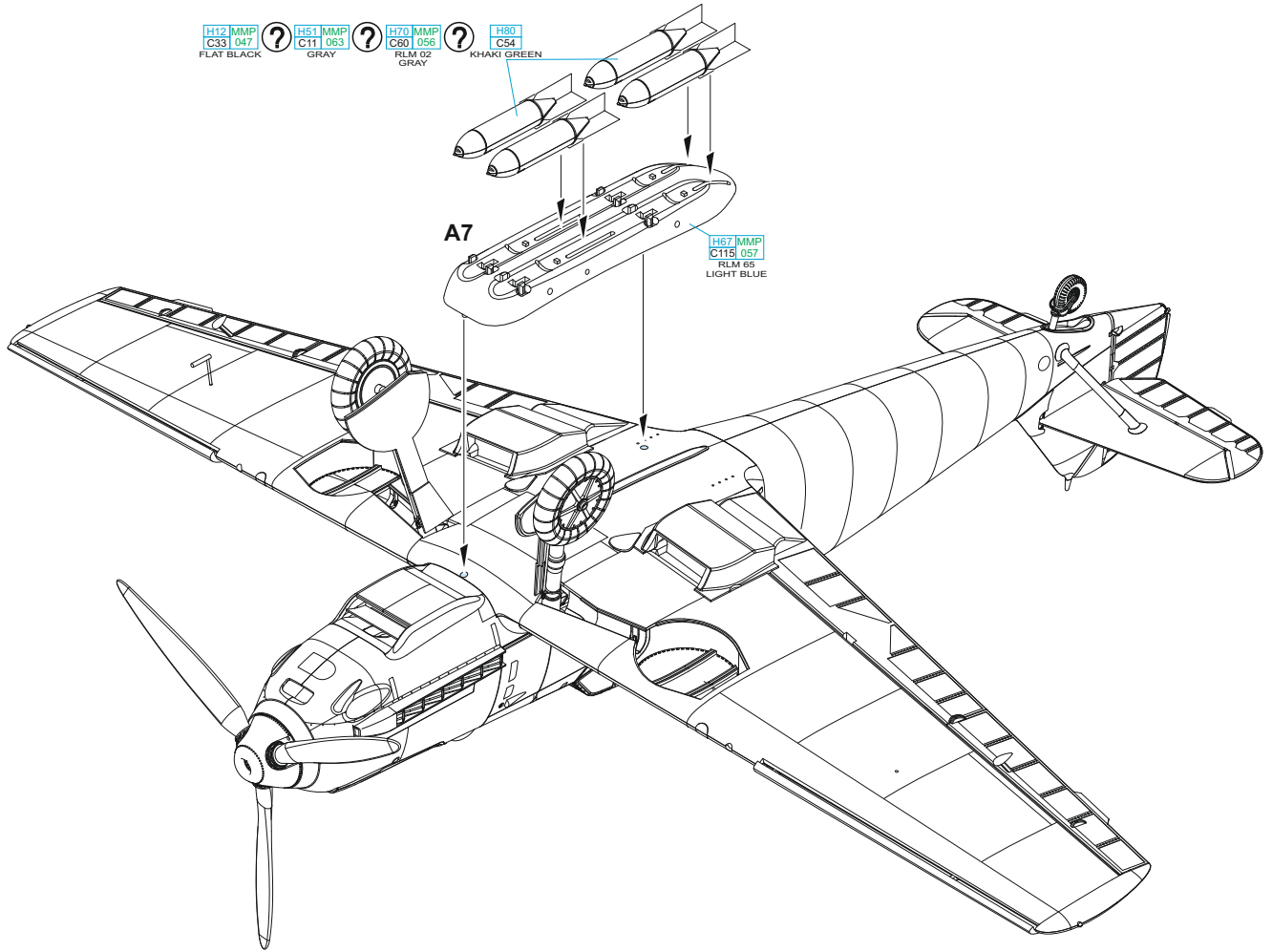
? ALTERNATIVE ASSEMBLY FOR THE CLOSED NOSE



4 pcs.

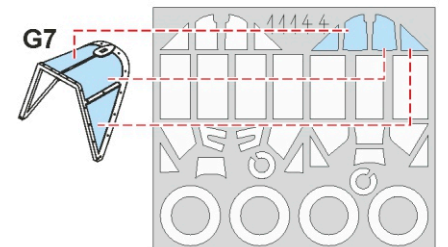
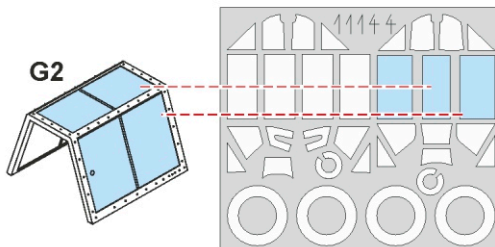
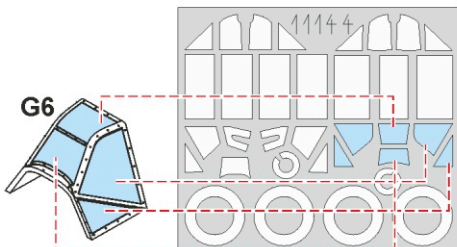
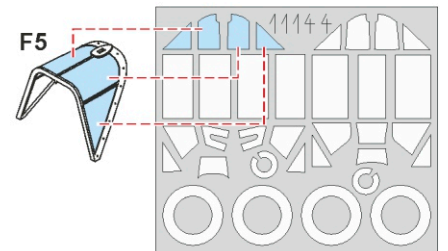
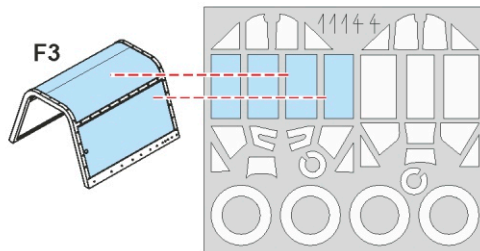
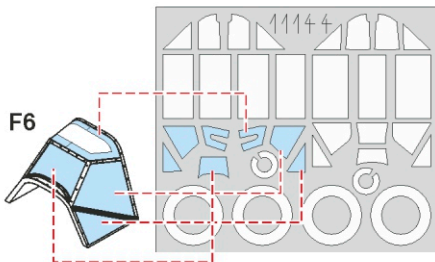
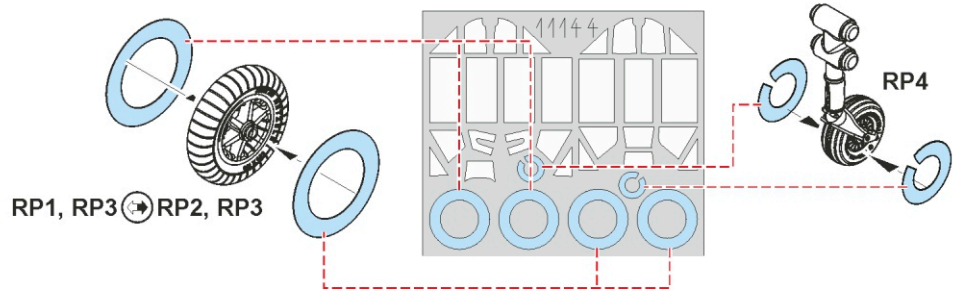


H42 MMP C33 047 FLAT BLACK ? H51 MMP C11 063 GRAY ? H70 MMP C60 056 RLM 02 GRAY ? H80 C54 KHAKI GREEN



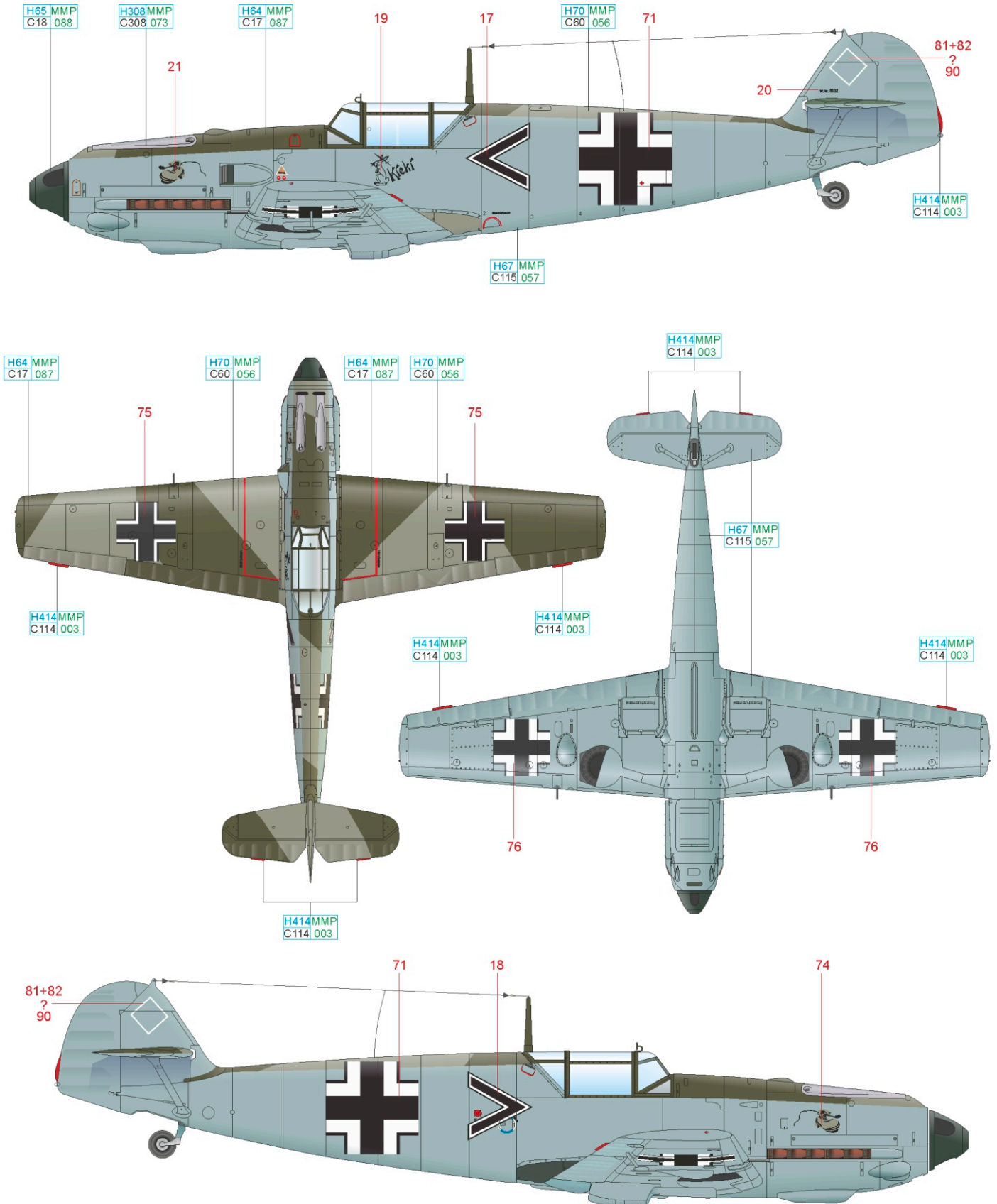
eduard MASK

11144



OPERACE DYNAMO

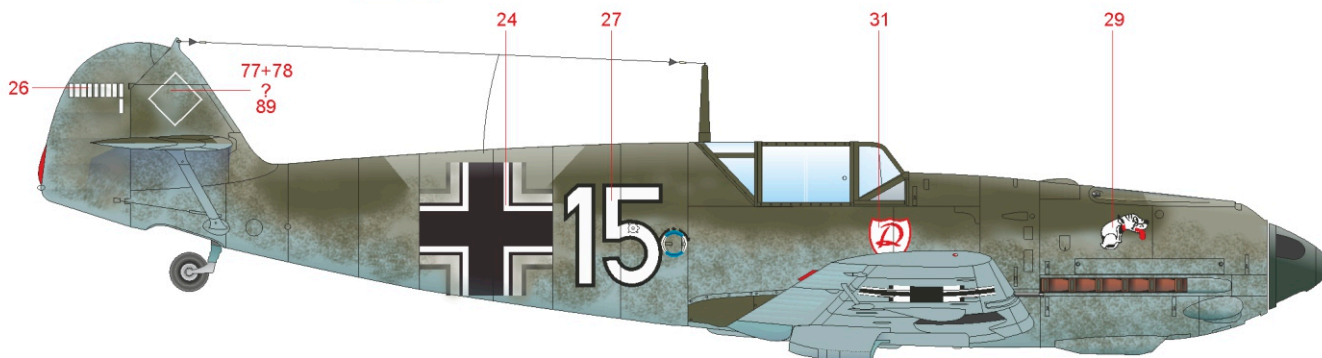
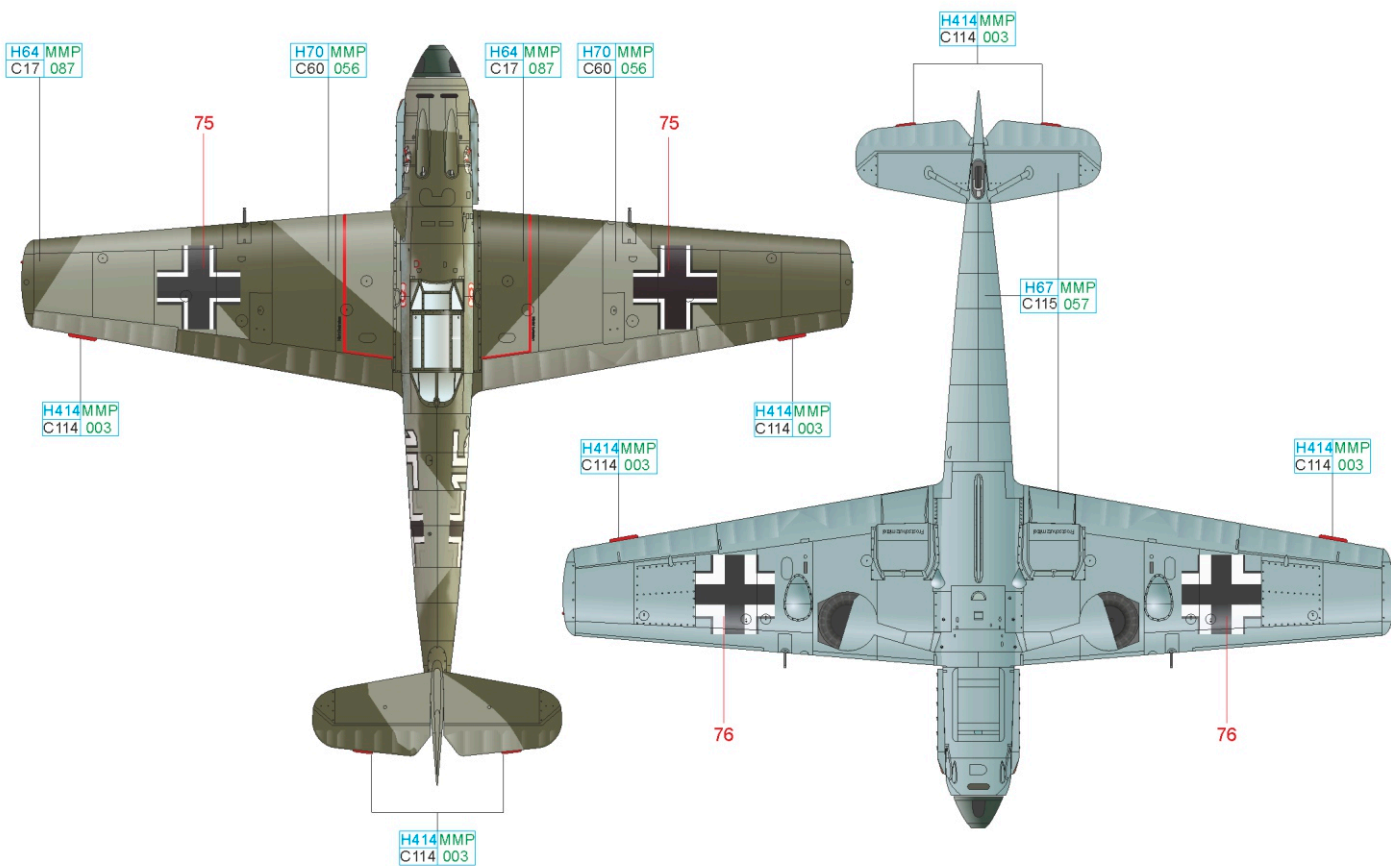
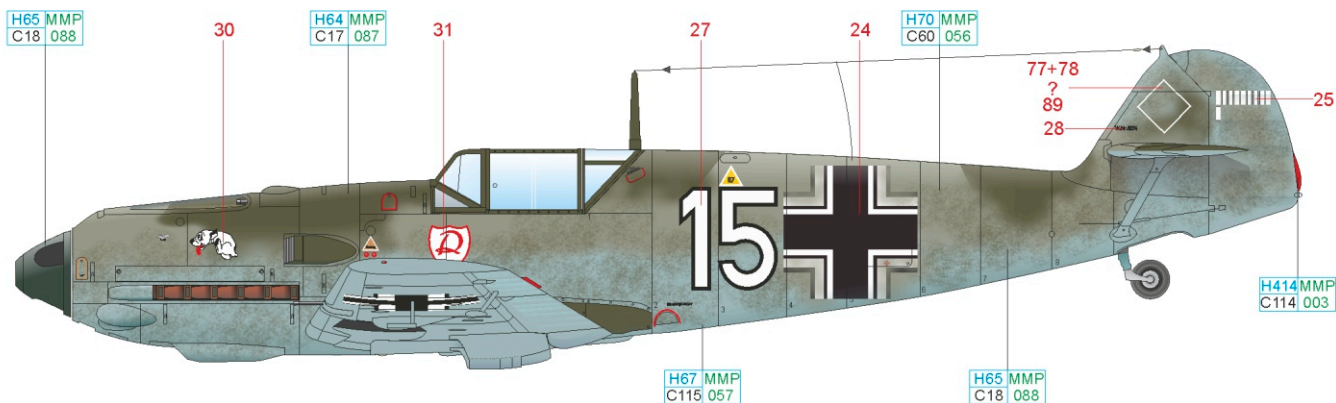
Tento letoun byl vyroben v závodu WNF na počátku podzimu 1939 a obdržela jej I./JG 77 pod velením Hptm. Johannese Jankeho. Před vypuknutím druhé světové války se jeho jednotka často přesouvala. Není divu, že příslušníci I./JG 77 sami sobě ironicky říkali 'Wanderzirkus Janke' (Jankeho potulný cirkus). Své pocity z neustálých přesunů vyjádřili emblémem jednotky, ošlapanou botou. Jankeho pobočník (Adjutant) Lt. Kunze původně používal Bf 109E-1 se jménem „Sepp“ pod kabinou, ale pro svůj nový Bf 109E-3 zvolil malbu malého králíka s kopím mezi ušima a nápisem „Kieki“. Kamufláž tvoří barvy RLM 71, 02 a 65. Kunze se narodil v Berlíně v roce 1918, v září 1940 dosáhl dvou vítězství a dočkal se povýšení do hodnosti Oberleutnant. Padl v boji se Spitfiry z 603. peruti 14. září 1940. Jeho Bf 109E-4 WNr. 3759 "<+" se zřítíl u Lypne. O dva dny později byl pochován na hřbitově v Hawkinge.



RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056	RLM 65	H67 MMP C115 057
RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003	GRAY	H308 MMP C308 073

OPERACE DYNAMO

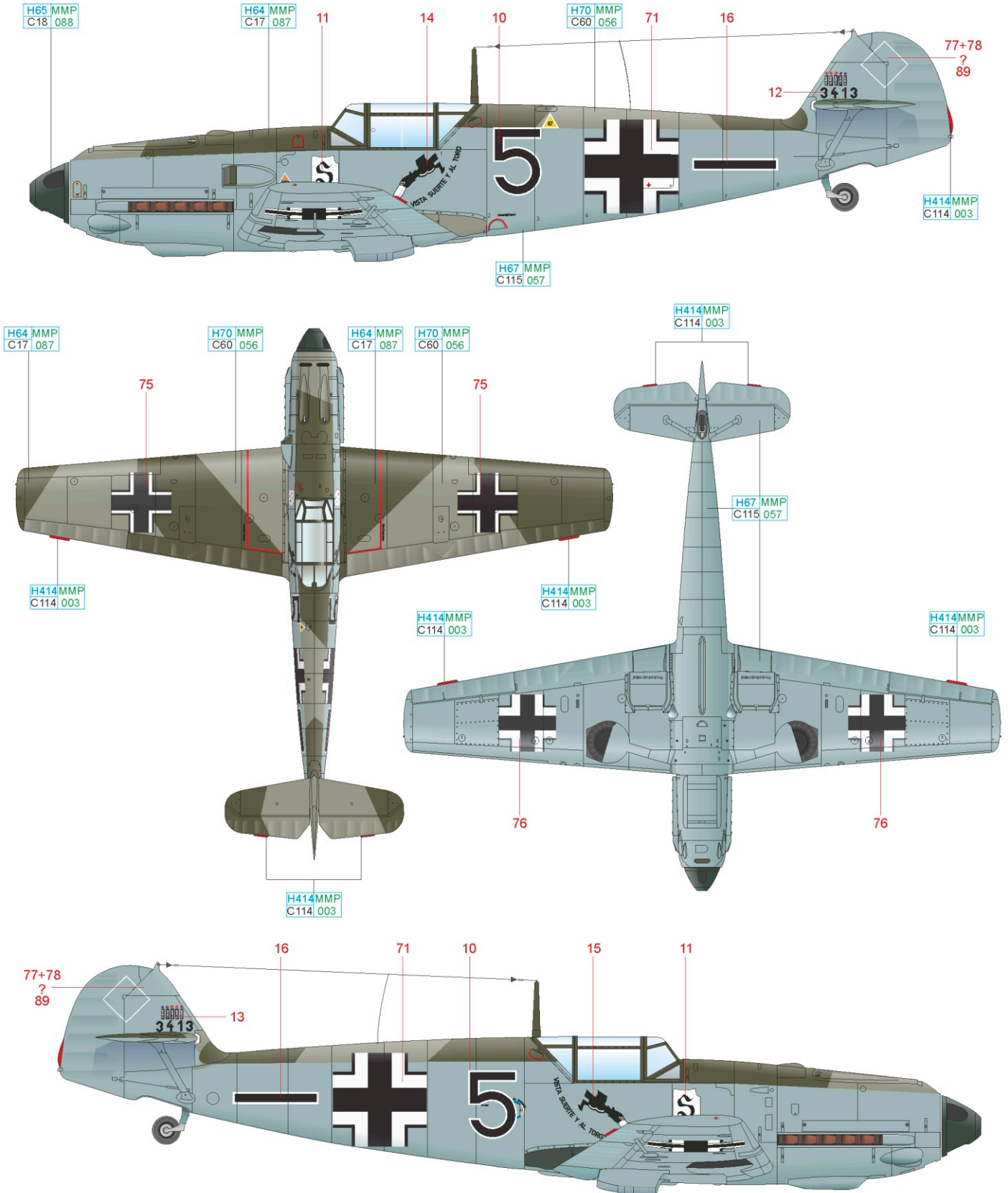
Na počátku druhé světové války sloužil Werner Machold u 1./JG 2. V Bitvě o Francii byl velmi úspěšný a dosáhl deseti vítězství včetně tří Hurriganů a jednoho Spitifiru. Svého jedenáctého vítězství docílil 11. srpna v poledních hodinách u Portlandu, nárokoval sestřelení "Tomahawku". Oberfeldwebel Machold pokračoval v leteckých vítězstvích v průběhu bitvy o Británii. Byl osmým letcem, jenž jich získal dvacet. Za své dvacáté první vítězství byl 5. září vyznamenán Rytířským křížem. O dva dny později byl převelen k 9./JG 2. Sestřelením tří Spitifirů 30. září docílil 24. až 26. vítězství. Na jaře 1941 byl v hodnosti Oberleutnant jmenován velitelem 7./JG 2. Do britského zajetí padl 9. června 1941 při bombardovacím útoku na konvoj u Portlandu. Jeho Bf 109E-7/Z (WNr. 5983) "bílá 15" zasáhli protiletadloví dělostřelci z doprovodného torpédoborce a se svým strojem musel přistát v Swanage v Dorsetu. Werneru Macholdovi bylo uznáno 32 leteckých vítězství při více než 250 bojových letech. Všechny sestřelů dosáhl na západním bojišti.



RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056
		RLM 65	H67 MMP C115 057

DER KANALKAMPF

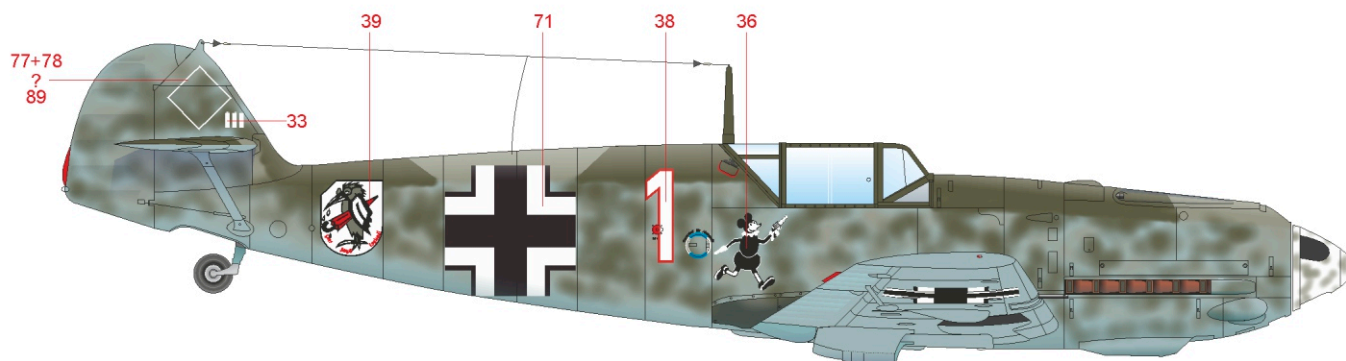
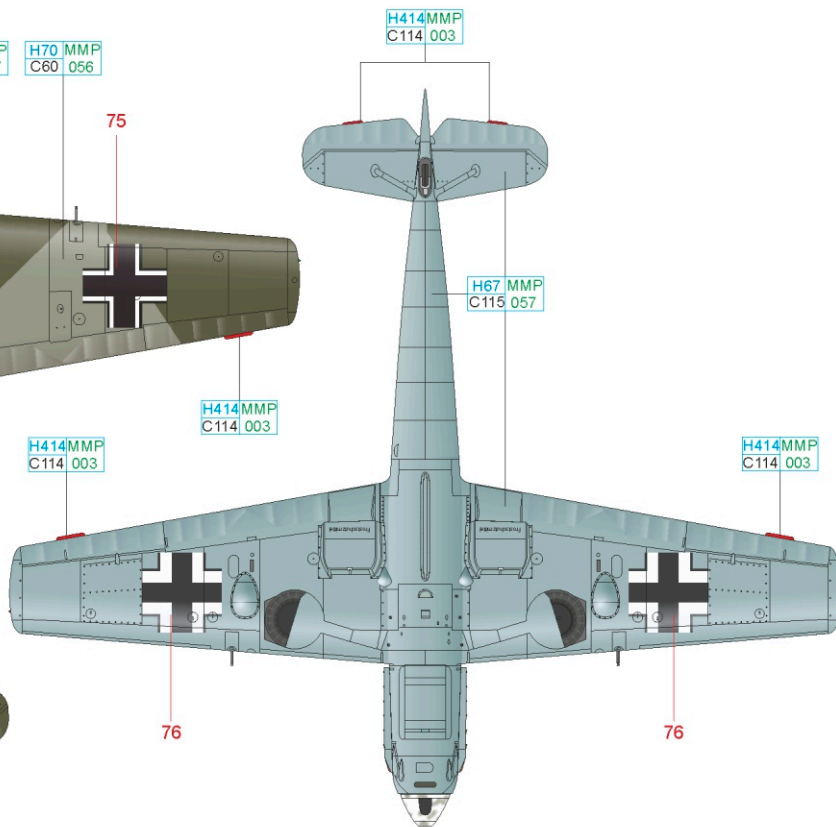
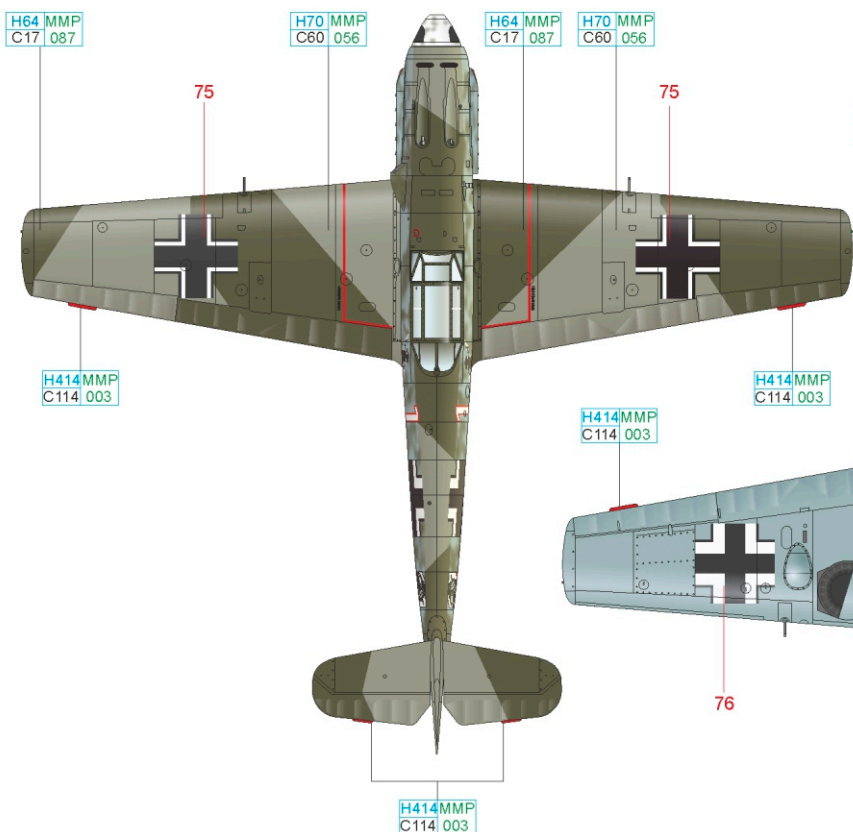
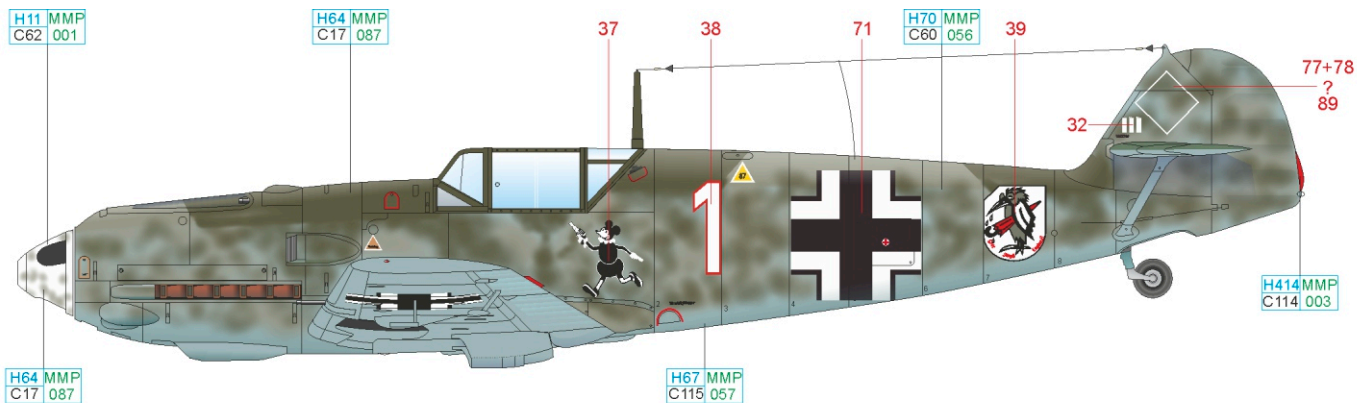
Hans Krug se narodil v roce 1899 a během první světové války sloužil u několika bavorských leteckých jednotek. Bojově byl nasazen od března do května 1918. Pro svůj vysoký věk byl v Luftwaffe zpočátku považován za příliš starého na to, aby se stal stíhačem. Proto se ve španělské občanské válce nepřipojil k Legii Condor jako ostatní „dobrovolníci“, ale vstoupil do španělského nacionalistického letectva. Často létal vedle Fiatu CR.32 španělského esa Joaquína Garcia Morata, jehož stroj nesl toreadorské motto "VISTA SUERTE Y AL TORO" (Vzhled, štěstěna a na býka!). Krug tento nápis později převzal na svém „Emilu“. Nakonec byl totiž do Luftwaffe přijat a prošel úspěšnou službou u II./JG 26 „Schlageter“ jako Leutnant. Během Bitvy o Francii nárokoval pět vítězství, z nichž jedno nebylo potvrzeno, ale všechna si nechal vyznačit na svém letounu. Během bitvy o Británii Krug zaznamenal dalších pět vítězství a stal se velitelem 4./JG 26. Ve večerních hodinách 7. září 1940 byl sestřelen stíhači RAF nad Anglií a nouzově přistál u Pluckley. Jeho jméno je někdy zaměňováno s bombardovacím letcem Lt. Peterem Krugem, který uprchl ze zajateckého tábora v Kanadě do USA.



RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414MMP C114 003
RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056
		RLM 65	H67 MMP C115 057

DER KANALKAMPF

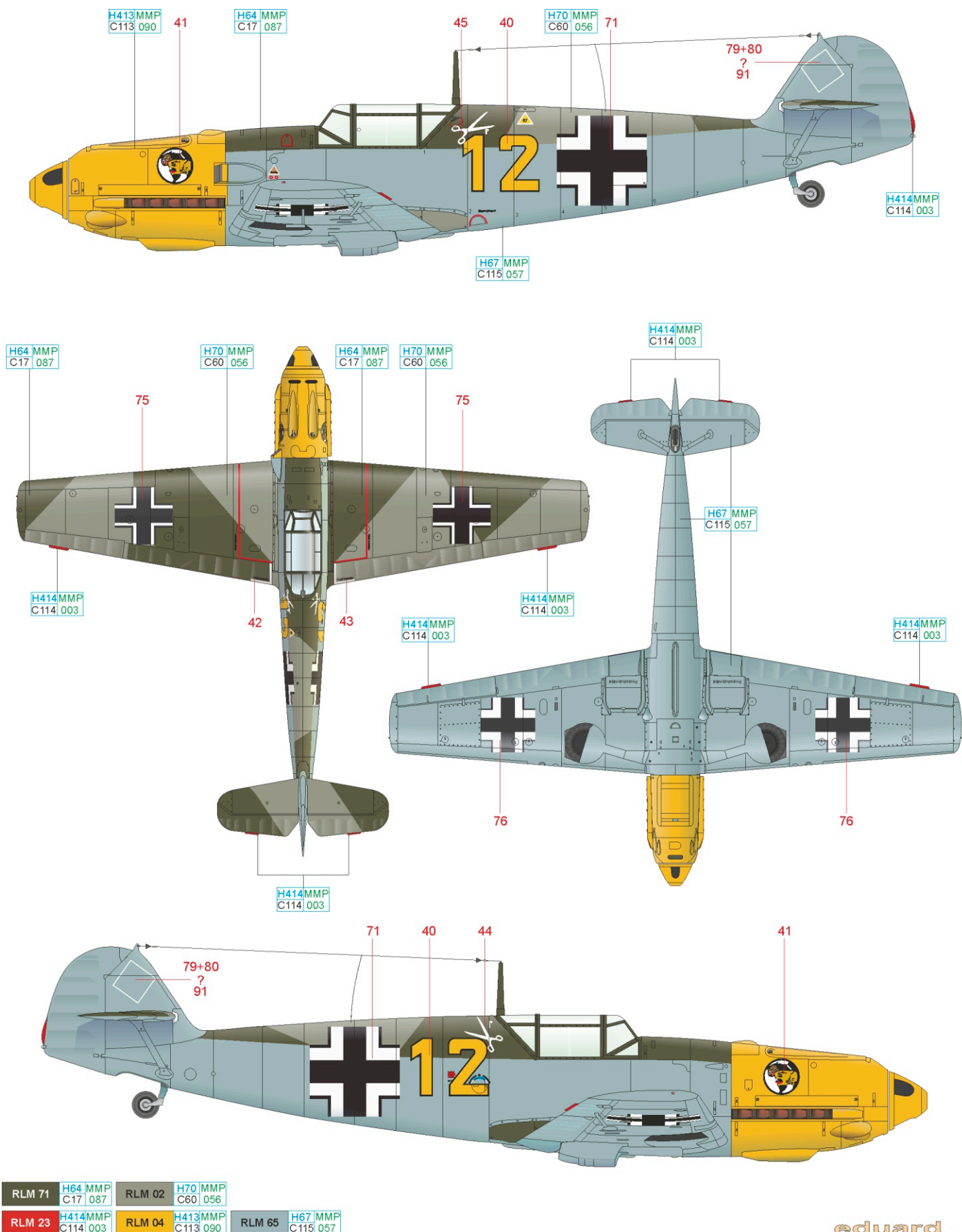
Nastýdlý havran s deštíkem je znakem II./JG 51. Později ho převzaly jednotlivé Staffel této Gruppe a nechávaly ho namalovat s různě barevným pozadím. Mickey Mouse je osobním emblémem Josefa Fözö, jenž pocházel z Vídně. Původně sloužil v rakouském letectvu, do Luftwaffe vstoupil v roce 1938 a přihlásil se ke službě ve Španělsku, kde docílil tří vítězství. Na počátku války byl již velitelem 4./JG 51. Během „podivné války“ sestřelil jeden balon a dvě stíhačky RAF zničil během „Kanalkampfu“ v červenci. Jednalo se o Hurricaney No. 56. Squadron u cap Griz-Nez. Během bitvy o Británii získal dalších devět vítězství a ještě jedno přidal v dubnu 1941. Poté se stal velitelem celé II./JG 51, ale utrpěl těžké zranění na východní frontě v červenci 1941. Během téhož měsíce byl vyznamenán Rytířským křížem. Po uzdravení převzal velení nad I./JG 51 v květnu 1942, opět na Východu. Avšak v tom samém měsíci byl opět těžce zraněn. Po dlouhé rekonvalescenci převzal vedení operačně výcvikové jednotky JG 108. Na jeho kontě bylo 27 vítězství včetně 3 ve Španělsku. Fözö zemřel ve Vídni v roce 1979 ve věku 67 let.



RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056	RLM 65	H67 MMP C115 057
RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 23	H414 MMP C114 003	WHITE	H11 MMP C62 001

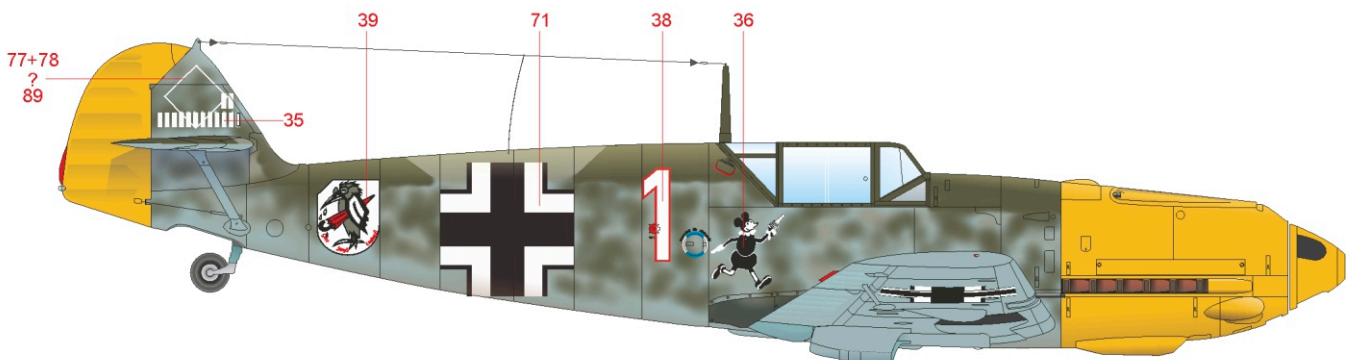
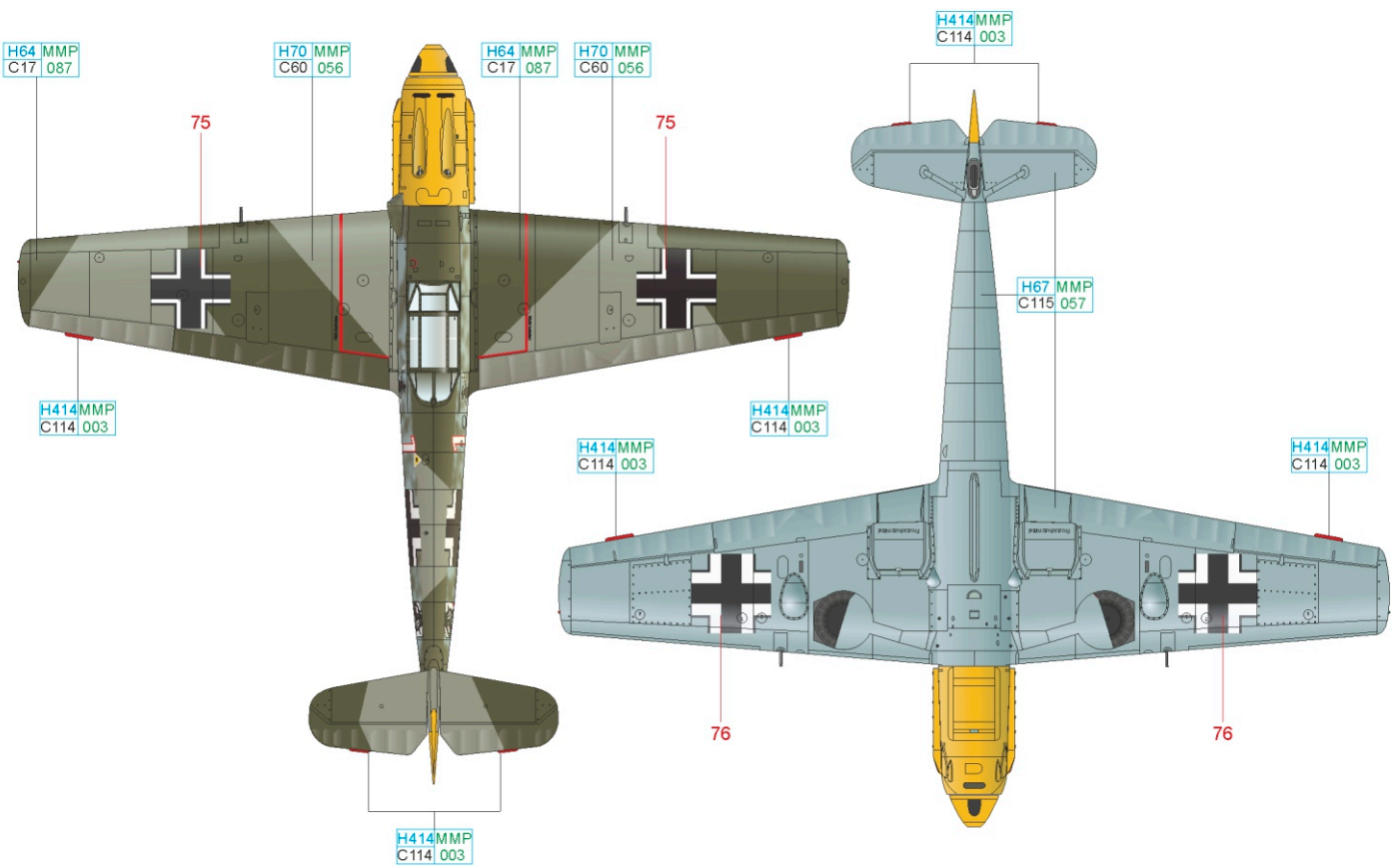
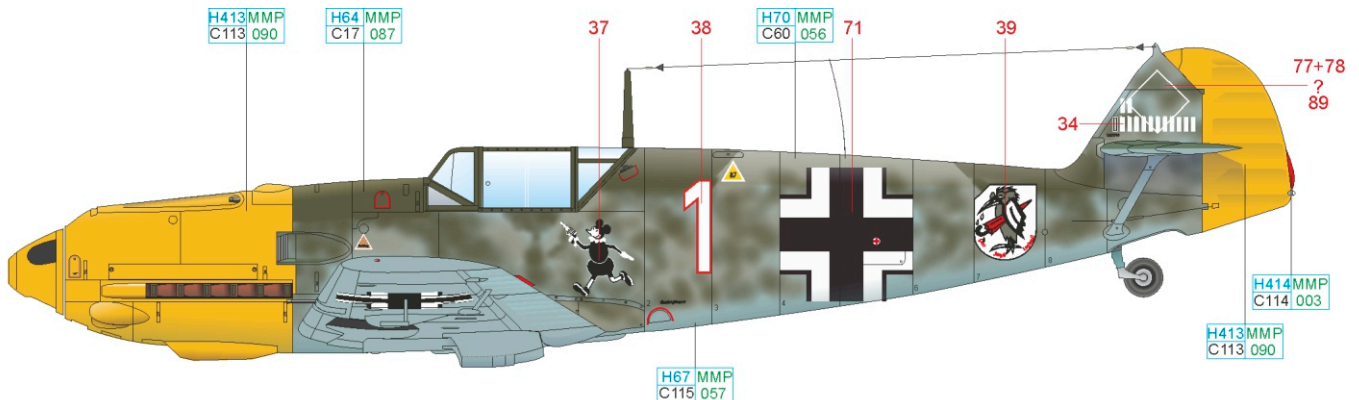
DER ADLERTAG

Fw. Arnold byl sestřelen 30. srpna odpoledne během volného lovu nad Anglií. Formace I./JG 27 byla nečekaně napadena stíhači RAF. Arnoldův „Emil“ inkasoval zásahy do chladiče, patrně od F/O B. J. G. Carburyho z No. 603 Sq. Podařilo se mu přistát ve Westwood Court, poblíž Faversham v Kentu. Letadlo bylo vystaveno v Exeteru pro účely veřejné sbírky. Emblém s Afrikou byl u I./JG 27 zaveden na jaře 1940 jako připomínka německých kolonií ztracených po první světové válce. Nůžky (něm. Schere) a malé „r“ jsou slovní hříčky se jménem velitele Schwarmu v 3. Staffel. Šlo o populárního Lt. Ulricha Scherera. Je neznámý od 20. července 1940 po boji s Hurricaney No. 615 Sq. u Cherbourgu. Jednotka v tomto boji ztratila i velitele Gruppenkommandeura Hptm. Helmuta Riegela. V tomto období byl velitelem 3. Staffel Oblt. Gerhard Homuth, budoucí úspěšný velitel I./JG 27 v africkém tažení a držitel Rytířského kříže. Homuth v roce 1940 dosáhl 15 vítězství a jeho celkové skóre se zastavilo na čísle 63 při 450 bojových letech. Zůstal neznámý 2. srpna 1943 po dvacetiminutovém boji se sovětskými stíhači.



DER BLITZ

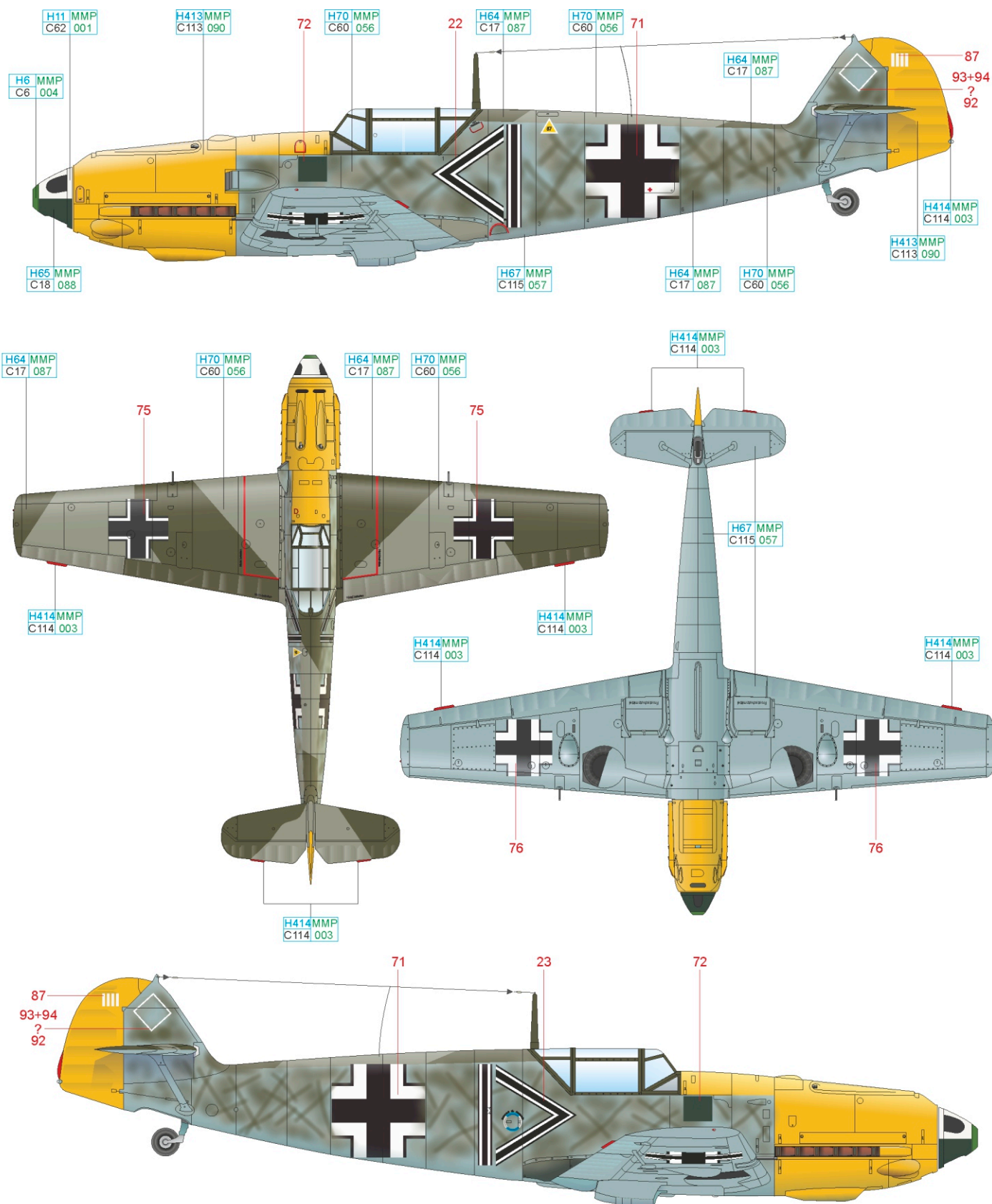
Letoun Josefa Fözö po jeho 14. vítězství dosaženém v ranních hodinách 15. října u Londýna během doprovodu stíhacích bombardérů. Žlutě natřený kryt motoru a směrovka jsou identifikačním označením zavedeným na počátku září pro stodevítky zapojené do misí stíhacích bombardérů.



RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 04	H413MMP C113 090
RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056
		RLM 65	H67 MMP C115 057

UND DIE GESCHICHTE GEHT LANGSAM ZU ENDE

Tento "Emil" byl osobním strojem Lt. Bernharda Malischewského, důstojníka štábu II./JG 54. U jednotky sloužil dlouho, již od doby kdy měla původní označení I./JG 76. Jednoho vítězství dosáhl během „podivné války“ a tři další přidal během bitvy o Francii a o Británii. Posledního úspěchu docítil 29. září sestřelem Spitfiru u Londýna. Malischewski byl zajat 12. října po nouzovém přistání jižně od Tenderdenu v Kentu. Jeho přemožitelem se pravděpodobně stal S/Ldr R. S. Tuck. Ale Malischewski tvrdil, že během souboje na jeho stroji došlo k závadě motoru. Jeho letoun skutečně neměl žádné zásahy od nepřátelské palby. Ve Spojeném Království byl držen v zajetí v táboře č. 13, tzv. Hayes Camp ve Swanwicku v Derbyshire. Přidal se ke skupině zajatců, včetně Franze von Werry, která plánovala útěk vykopaným tunelem. Přezdívali si „Swanwick Tiefbau A. G.“ Třem zajatcům se podařilo uniknout, ale Malischewski se útěku vzdal během kopání tunelu. V únoru 1945 byl potrestán 28 dny samoty za pokus o útěk z vlaku během přesunu z jednoho kanadského zajateckého tábora do druhého. V zajetí byl povýšen do hodnosti Oberleutnant a zemřel v roce 1975.



RLM 71	H64 MMP C17 087	RLM 02	H70 MMP C60 056	RLM 65	H67 MMP C115 057	RLM 70	H65 MMP C18 088
RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 04	H413MMP C113 090	WHITE	H11 MMP C62 001	GREEN	H6 MMP C6 004

