

STAVEBNÍ
NÁVOD

1/48

Adlertag

STODESÍTKY V BITVĚ O BRITÁNII

Jan Bobek

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 popis průběhu 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. Němci ztratili 216 stodesítek, 110 členů osádek padlo a 47 utrpělo zranění. Dalších 31 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 Walter Grabmann, Kommodore ZG 76.

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

K útoku na Británii byly vyčleněny tři Luftflotte, které měly na starosti cíle v různých částech ostrova. Luftflotte 5 (bez stíhacích jednotek) se základnami ve Skandinávii byla zaměřena na východní Skotsko, ze základny 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 dvoumotorovými letouny (Zerstörergruppen) během byly na počátku léta vybaveny standardními verzemi Bf 110C

a dálkovými Bf 110D. Bojovými zkouškami procházelo půl tuctu Bf 110C-6 vyzbrojených 30 mm kanonem pod trupem. Bf 110C-3 byly vyzbrojeny dvojicí 20 mm kanonů MG FF/M umístěných v přídi. Nahradily starší MG FF s menší kadencí.

Aby bylo možné stodesítky nasadit jako stíhací bombardéry, německé firmy vyráběly verze D-3 (s prodlouženým trupem pro záchranný člun), dále C-4/B se závěsníkem ETC 250 pro dvojici 250 kg pum, C-7 se závěsníkem ETC 500 pro dvě 500 kg pumy. Další modifikací byla instalace motorů DB 601N s výkonem 1175 k. Tyto motory se standardně montovaly do výše uvedených stíhacích-bombardovacích verzí. Letouny vybavené motory DB 601N určené pro průzkum nesly označení Bf 110C-5/N. Pro tyto motory se používalo 100oktanové palivo.

Jednotlivé Zerstörergruppen 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 nejen útvary s Bf 109, ale i jejich kolegové s Messerschmitty Bf 110: Stab, I., II., III./ZG 26 a Stab a III./ZG 76 (dřívější II./ZG 1). 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 Stab, I. a II./ZG 2 a také V.(Z)/LG 1. Bitva o Británii byla pro Němce poslední leteckou kampaní, při níž byli ve vedení bojových útvarů nasazení veteráni z 1. světové války. Například Kommodore ZG 26, Oberst Joachim-Friedrich Huth sloužil v letech 1917 a 1918 u Jasta 14 in 1917, velitel ZG 2 Obstlt. Friedrich Vollbracht dosáhl dvou vítězství za Velké války u Jasta 5 a dvě další přidal na jaře 1940. Tato generace postupně opustila své pozice v čele bojových útvarů zhruba do poloviny letecké bitvy s RAF a vystřídali ji mladší a agresivnější letci, jimiž byli třeba Oberst Ralph von Rettberg (ZG 2) nebo Oberst Johann Schalk (ZG 26).

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



Velitel II./ZG 76 Hauptmann Erich Groth (vlevo) a Oberleutnant Hans-Joachim Jabs z 6./ZG 76 na snímku z 1. října 1940 pořizeném při ceremoniálu udělení Rytířských křížů. Groth měl v té době na kontě dvanáct vítězství a Jabs devatenáct. Groth zahynul při nehodě v roce 1941, ale Jabs válku přežil. Stal se jedním z nejúspěšnějších nočních stíhačů a Kommodorem NJG 1. Fotografie: Narodowe Archiwum Cyfrowe

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 cvičeni 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 „Kanalkampfů“ podařilo dosáhnout nad průlivem vzdušné převahy. Ale RAF jim byla zdatným soupeřem. John Vasco napsal v jedné ze svých publikací na téma Bf 110: „Na počátku července utrpěla III./ZG 76 nad Kanálem těžké ztráty při doprovodech Stuk během náletů na lodní přepravu. Jednotky stodesítek během bitvy o Británii doprovázely také kolegy s typy He 111, Ju 88 a Do 17. Naprostá většina jejich misí byly stíhací doprovody. Lety při rychlosti 200 mil

za hodinu nebo nižší, v blízkosti pomalých a těžkopádných bombardérů, vedly k vysokým ztrátám stodesítek. Často byly v nevýhodě, protože je z převýšení napadali stíhači RAF, kteří měli rychlost 300 mil za hodinu nebo i vyšší.“

RAF se také setkávala s tím, že stodesítky vytvořily obranný kruh (Abwehrkreis). Často se však nejednalo o čistě obrannou taktiku. Osádky s Bf 110 ji mnohokrát využily k tomu, aby na sebe upoutaly pozornost a umožnili kolegům s bombardéry uniknout pozornosti.

Ale pokud si osádka Bf 110 mohla zvolit taktickou boje, dokázala využít výhody svého stroje proti Hurricaneům i Spitfirům s velkým úspěchem. Měli silnější výzbroj, větší dolet, stodesítka lépe akcelerovala v klesání, lépe stoupala a měla větší dostup.

V druhé polovině července a v prvním týdnu srpna se do severozápadní Francie přesunul výrazný počet stíhacích jednotek. 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 každodenní bitvu. Například dvanáct dnů uplynulo bez jakýchkoli bojových letů kvůli nepříznivému počasí. Po osmnáct dnů bitvy německá strana vyvíjela poměrně malou aktivitu, s počtem bojových letů nižším než dvě stě. A šlo navíc o průzkumné akce a stíhání spojeneckých letounů nad Francií a Belgií.

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 dostal krycí jméno „Den Orků“ (Adlertag) a zahájil týden trvajících intenzivních bojů. 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



Prosklený a dlouhý kokpit stodesítky poskytoval její osádce málo ochrany. Během bojů ve Francii a v Bitvě o Británii byli zadní střelci těchto letounů celkem úspěšní. Ale v pozdější fázi, když spojenecké stíhačky dostaly těžší výzbroj, měly letci v těchto strojích mnohem menší šanci na přežití. Fotografie: Bundesarchiv via Wikimedia Commons

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.

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 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 výsuv 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 užitého zátěže dokázalo o tři roky později nad Německo dopravit asi 240 Boeingů B-17 při jednom náletu.

Silueta stodesítka byla natolik charakteristická, že pro tento typ nebylo nutné během bitvy v Británii zavést žluté prvky rychlé identifikace, tak jako u stodevíték. Ale jedno barevné označení bylo u Bf 110 zavedeno na počátku září. Dobře známé žluté nátěry motorových krytů a celých směrovek byly na Bf 109 nařízeny 9. září 1940 jako identifikační prvek strojů zapojených do akcí stíhacích bombardérů, což se patrně týkalo i jejich doprovodu. Podobné nařízení se týkalo i jednotek vyzbrojených Messerschmitty Bf 110. Jako příklad lze uvést depeši z 9. září, kterou zachytila ULTRA. Šlo o rozkaz pro I./ZG 2 týkající se strojů určených pro stíhací-bombardovací mise. Jejich předěl měla být natřena bíle. Rozkaz také uváděl, že jednotka má být připravena letadla takto natřít do třiceti minut.

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 křídla, 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 221 Messerschmittů Bf 110, které byly zničeny nebo těžce poškozeny. Přibližně čtyři sta jejich členů jejich osádek padlo, bylo zjato nebo vážně zraněno. Němečtí letci v téměř období (včetně osádek Bf 110 a bombardérů) nárokovali 2169 vítězství. Velení Luftwaffe předpokládalo, že až z jedné třetiny se může jednat o vítězství nárokováná dvojité. 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.

Největší ztráty během jednoho dne Zerstörergruppen utrpěly 15. srpna 1940. Ztratily 26 strojů a čtyři další byly těžce poškozeny. Jsou známy detaily o 31 vítězstvích, která osádky stodesítek v tento den nárokovaly, ale archivní údaje nejsou kompletní. Celkový počet uz-



Doplňování paliva stodesítka z III./ZG 26 během podzimu 1940 na základně Barley-Arques. Emblem slunéčka používala celá III. Gruppe. Od října 1940 byl jejím novým velitelem Major Karl Kaschka (1904), bývalý důstojník rakouského letectva. Fotografie: Bundesarchiv via Wikimedia Commons

naných vítězství se patrně blížil číslu 45. Nejvyšší počet vítězství Bf 110 zaznamenaly patrně 18. srpna. Z celkových 127 vítězství, jež Luftwaffe nárokovala na Zerstörery připadlo asi 50.

Nejúspěšnějšími stíhači na Bf 110 byli mezi 8. srpnem a 31. říjnem dva piloti z 6./ZG 76 a budoucí držitelé Rytířského kříže - Oblt. Hans-Joachim Jabs s 12 sestřely (celkem 19 v roce 1940) a Oblt. Wilhelm Herget s 9 úspěchy. Ve stínu svých pilotů dodnes zůstávají jejich palubní střelci. Dobrým příkladem je Erich Weissflog, který kryl záda Jabsovi. Během roku 1940 docílil 3 sestřelů a později se svým šéfem zůstal, když přešli k noční stíhací jednotce. I on byl nakonec dekorován Rytířským křížem.

V bitvě o Británii se nejméně 22 pilotů Bf 110 stalo esy. Ale jejich celkové číslo se patrně blížilo k počtu 30 až 40. Mezi známými esy jsou čtyři Rakušané - Johann Schalk, Alfred Wehmeyer, Theodor Rossiwal (všichni z ZG 26) a Hartmann Grasser (ZG 2).

Jak byl Messerschmitt Bf 110 vlastně v bitvě o Británii úspěšný? U Spitfirů, Hurricaneů a stodevíték máme k dispozici dobře zdokumentované vítězství a ztráty. Což indikuje poměr vítězství a ztrát v uvedeném pořadí 1.7, 1.2 a 1.5. Výsledky jednotek s Bf 110 byly vždy trochu záhadou kvůli chybějící části detailního seznamu jejich vítězství. Mezi 8. srpnem a 31. říjnem je v německých archívech podrobně zdokumentováno 216 vítězství. Jenže toto číslo reprezentuje jen tři Zerstörergruppe, zatímco údaje čtyř dalších Gruppe zcela chybí!

Naštěstí z údajů vyššího velení Luftwaffe je známo, že v tomto období osádky Bf 110 a bombardérů zaznamenaly téměř 600 vítězství. Pokud akceptujeme odhad, že 75% těchto úspěchů šlo na vrub stodesítek, pak se na první místo dostává nečekaný šampion bitvy o Británii. Poměr vítězství a ztrát se u Bf 110 byl přibližně 2.0!

Bez ohledu na letecká vítězství dosažená piloty a jejich jednotkami, Luftwaffe vzdala svoje úsilí o získání vzdušné převahy nad Anglii. RAF vyhrála bitvu o Británii. Luftwaffe zadala svou první porážku a ztratila stovky špičkově vycvičených letců. Byla to první z mnoha porážek, které ji v příštích pěti letech čekaly. A RAF v nich hrála klíčovou roli. Stodesítka byly staženy z většiny denních misí na západní frontě a našly si novou roli jako noční stíhačky. Dále ale úspěšně plnily úkoly jako bitevní a dálkové stíhací letouny ve Středomoří a na Východní frontě.



Bf 110 D „M8+FH“ z I./ZG 76 vybavený přidavnou nádrží „Dackelbauch“ pod trupem. Jednotka měla základnu v norském Stavangeru a 15. srpna 1940 zajist'ovala doprovod pro bombardéry Luftflotte 5 se základnami ve Skandinávii. V boji s RAF jednotka ztratila sedm osádek včetně velitele a jeho pobočníka. Fotografie: SDASM

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

PARTS



DÍLY



TEILE

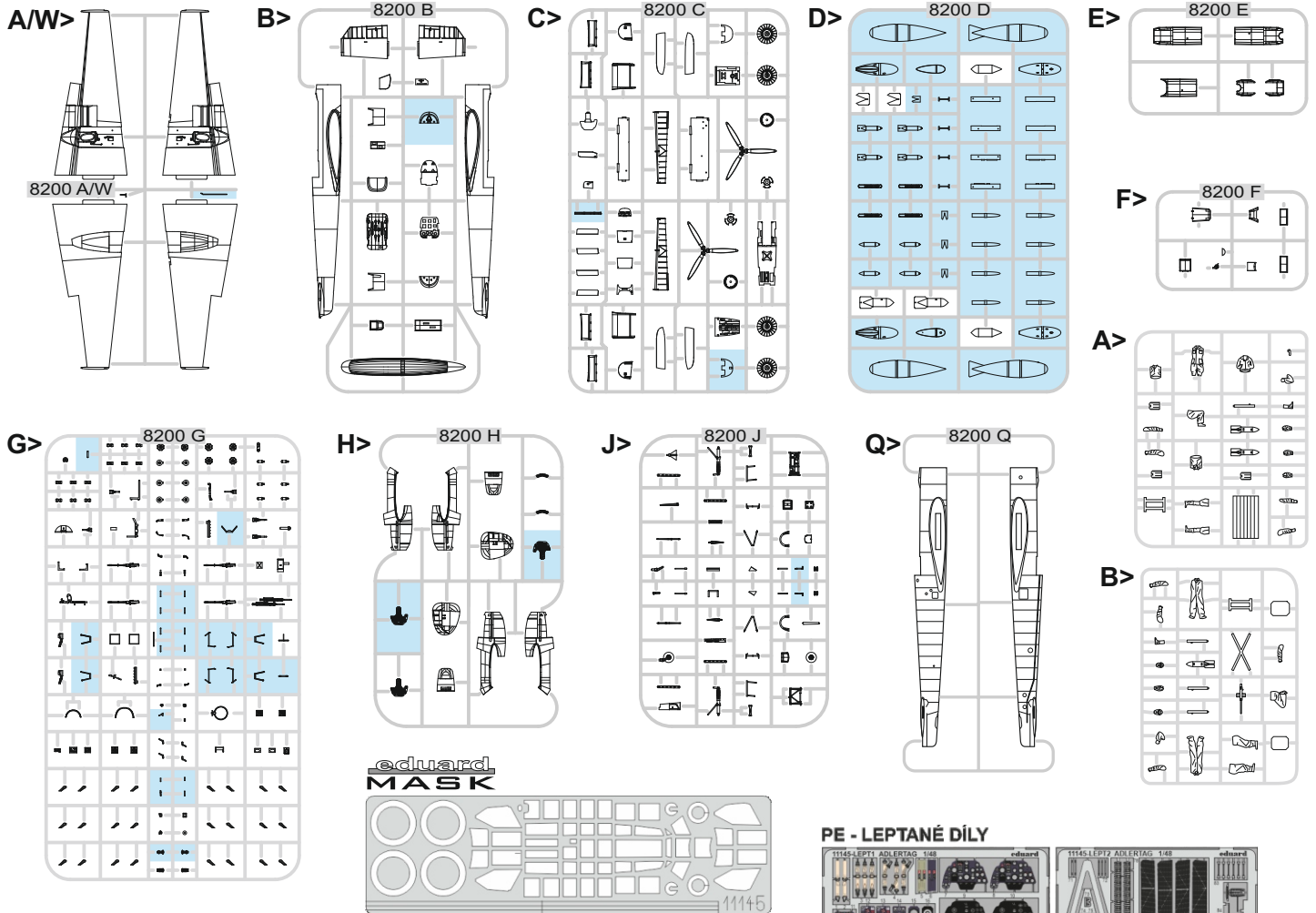
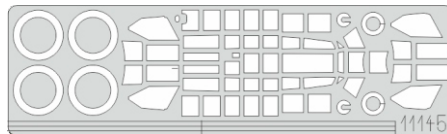


PIĘCES

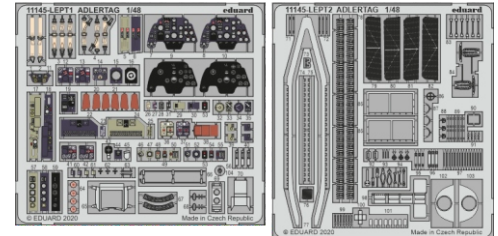


部品

PLASTOVÉ DÍLY

eduard
MASK

PE - LEPTANÉ DÍLY



RP - RESINOVÉ DÍLY



R1



R3



R5



R2



R4



R6



-Tyto díly nepoužívejte při stavbě.

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

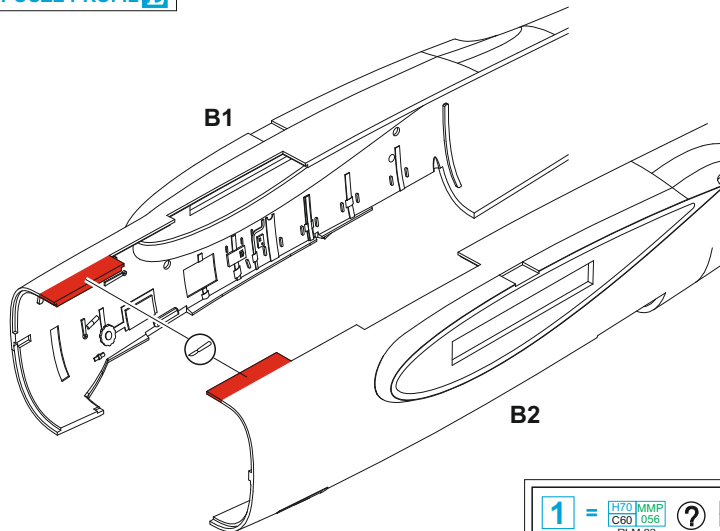


色

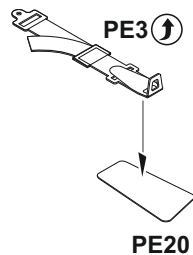
GSI Greos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H5	C5	MMP-048	BLUE
H7	C7	MMP-002	BROWN
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H37	C43		WOOD BROWN
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H67	C115	MMP-057	RLM65 LIGHT BLUE
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

GSI Greos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H80	C54		KHAKI GREEN
H85	C45		SAIL COLOR
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-008	STAINLESS
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC219		MMM-009	BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

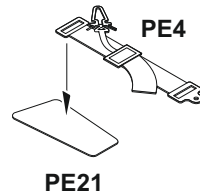
? POUZE PROFIL L



A 3 pcs.

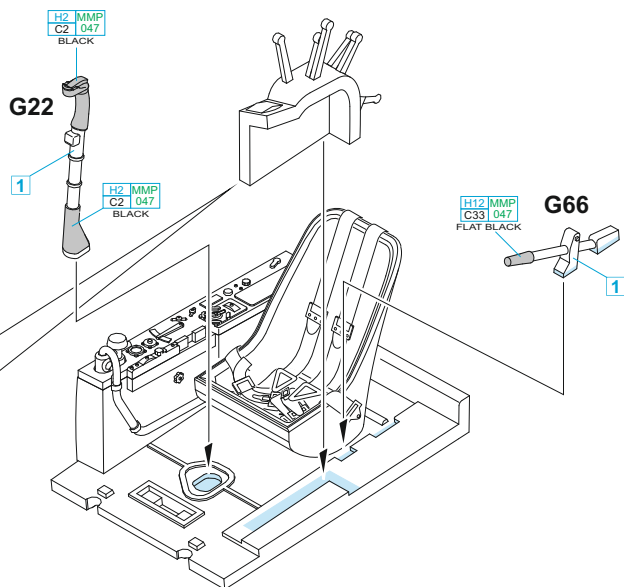
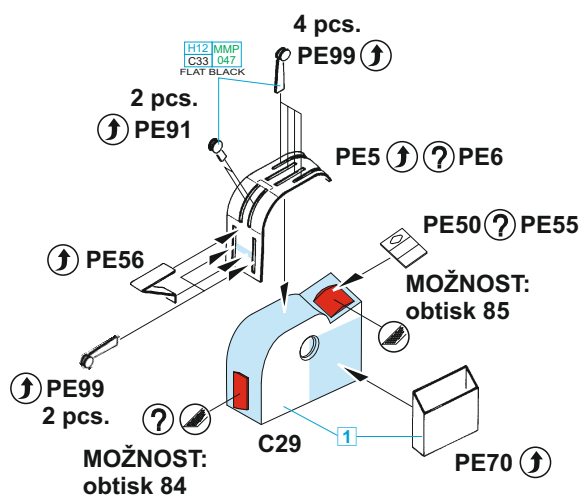
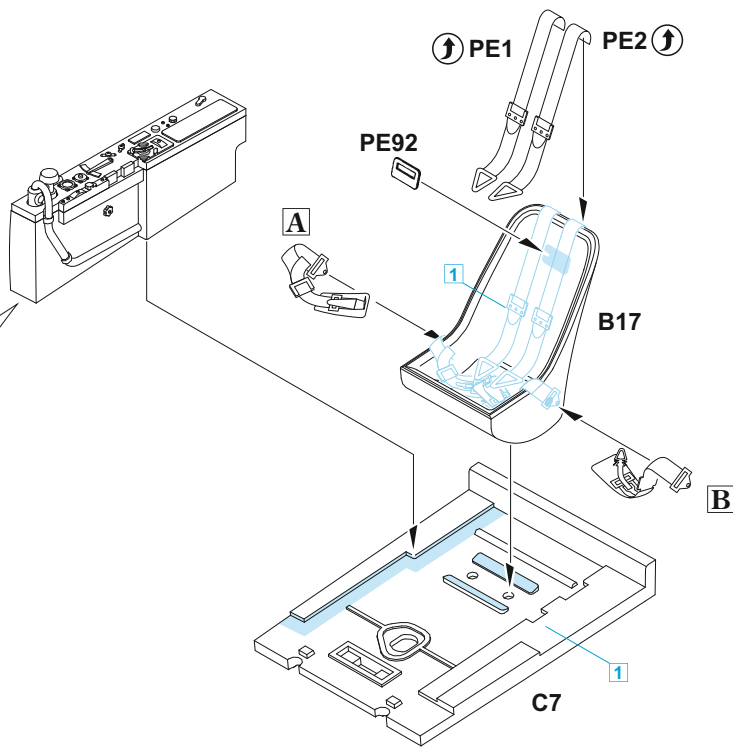
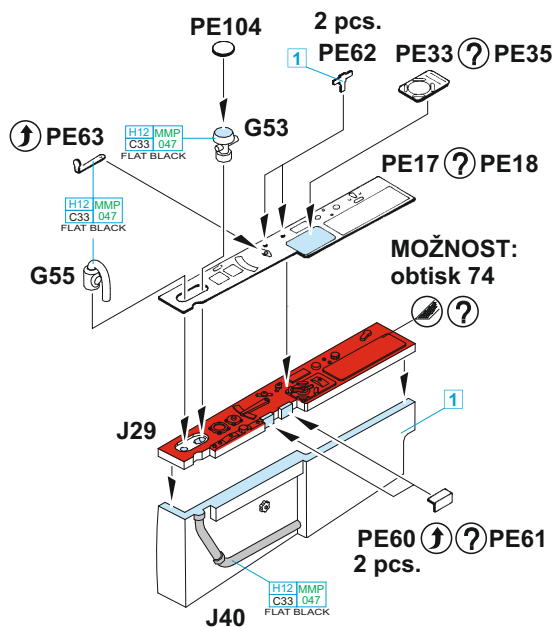


B 3 pcs.



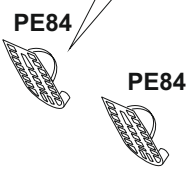
1 = H20 MMP C80 036 RLM 02 GRAY ? H418 MMP C116 089 RLM 66 BLACK GRAY

Bf 110C – na časných strojích byl kokpit v barvě RLM 02, na pozdních RLM 66. Ale existují výjimky. Záleželo také na výrobci. Palubní desky vždy v barvě RLM 66.
Bf 110D – kokpit a palubní deska vždy v barvě RLM 66.

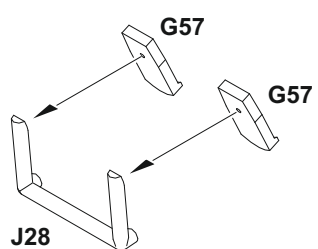


2 ks.

PE84



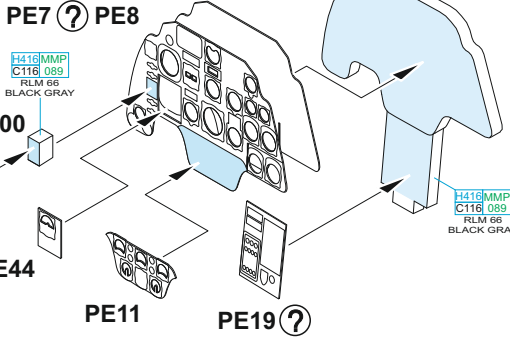
?



?

PE7, PE9 ? obtisk 104 - PROFIL A; B; E; H; I; L
PE8, PE10 ? obtisk 75 - PROFIL C; D; F; G; J; K

PE9 ? PE10



PE100

H416 MMP C116 089 RLM 66 BLACK GRAY

PE31

PE44

PE11

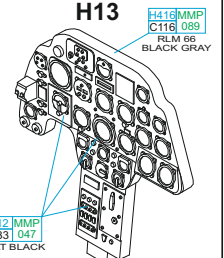
PE19 ?

PE19 - POUZE PROFIL K

H416 MMP C116 089 RLM 66 BLACK GRAY

?

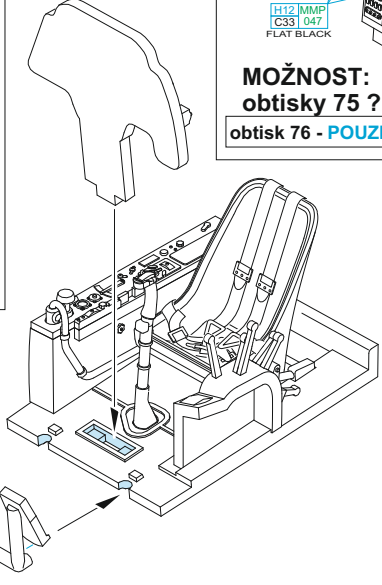
H13



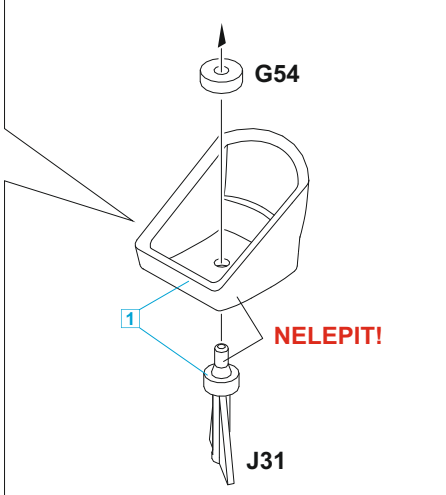
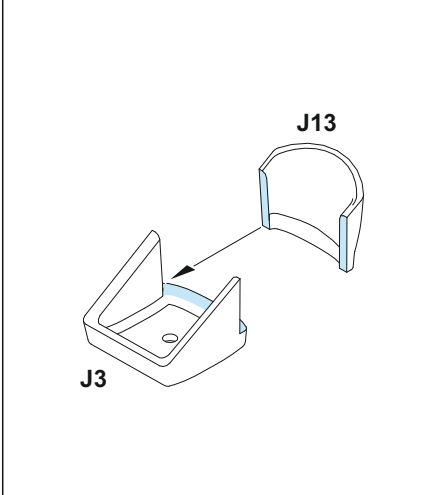
H412 MMP C33 047 FLAT BLACK

MOŽNOST:
obtisky 75 ? 76 ? 104
obtisk 76 - POUZE PROFIL K

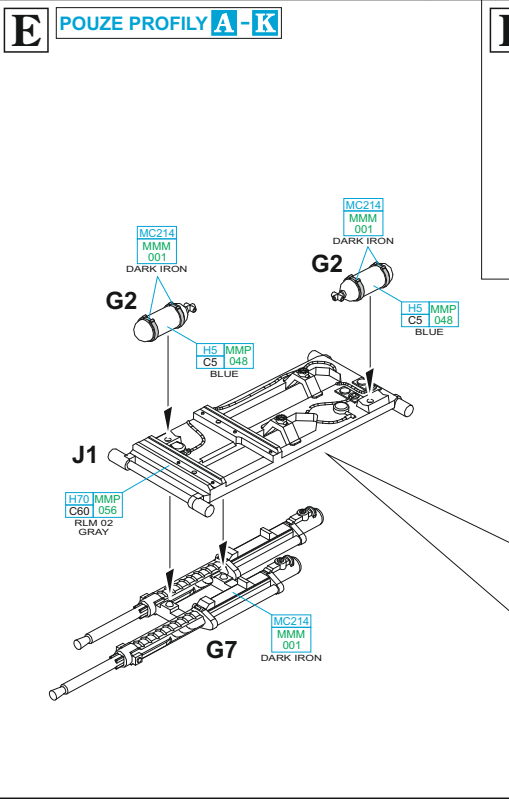
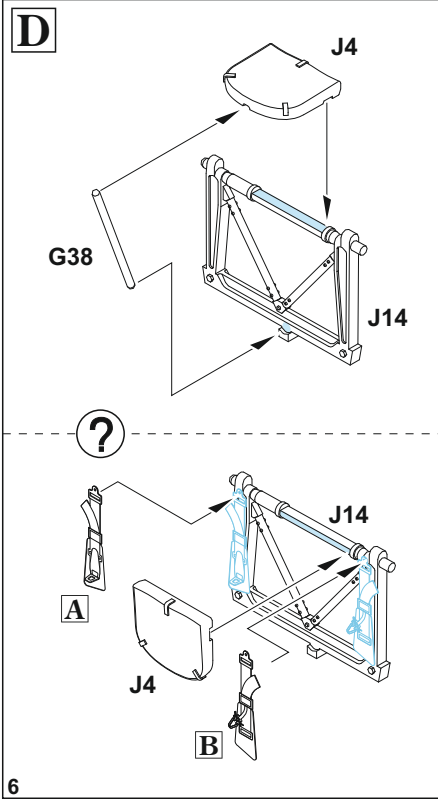
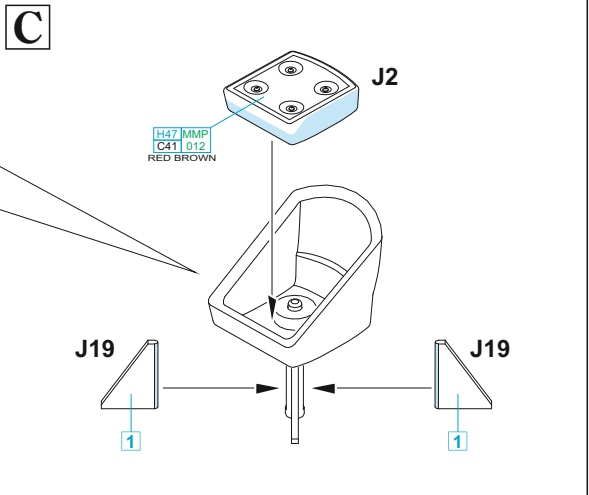
C27 ? H13



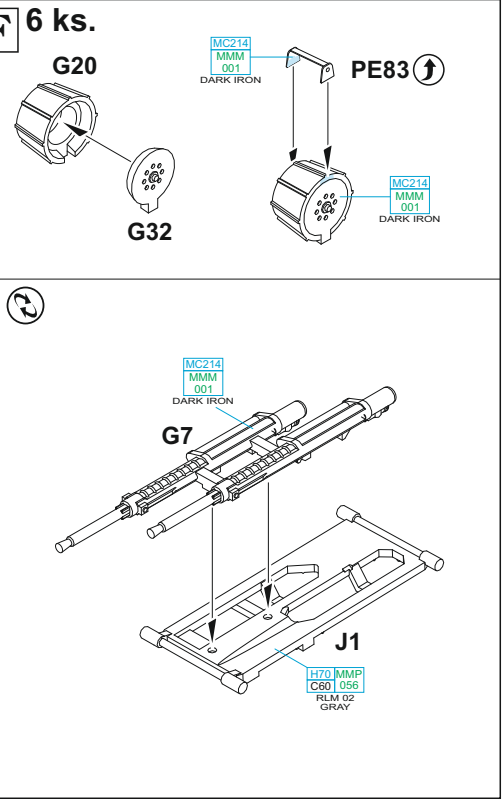
1



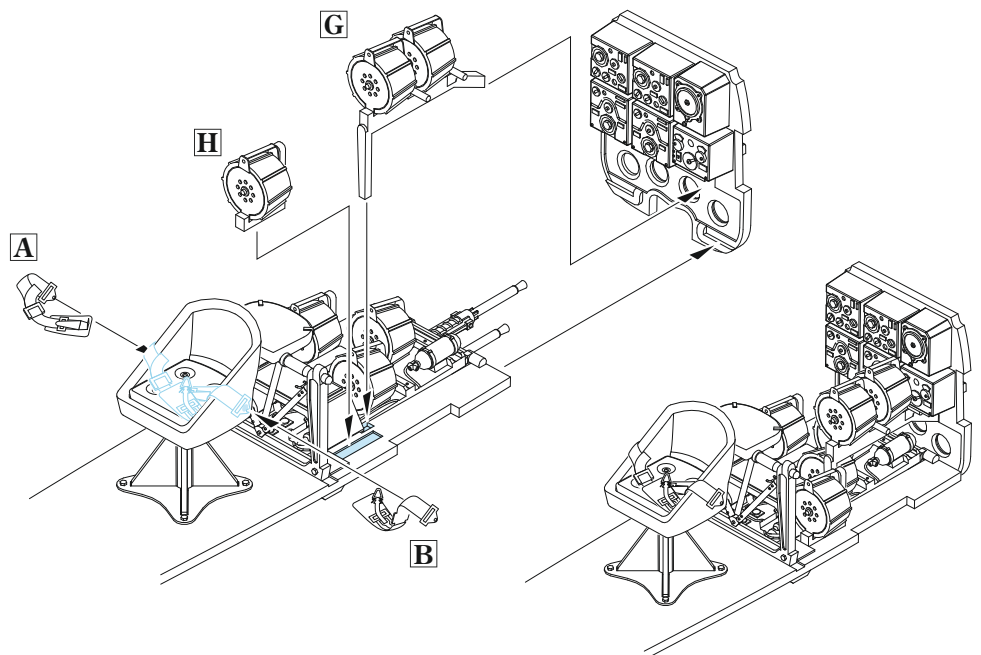
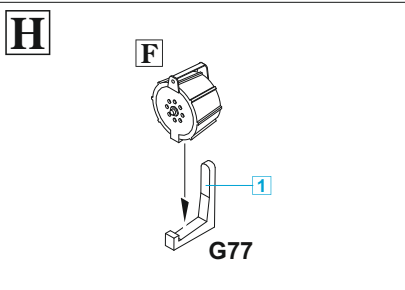
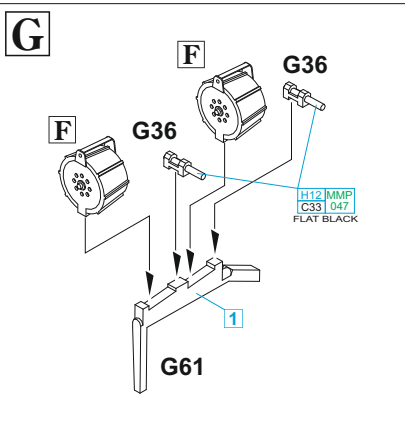
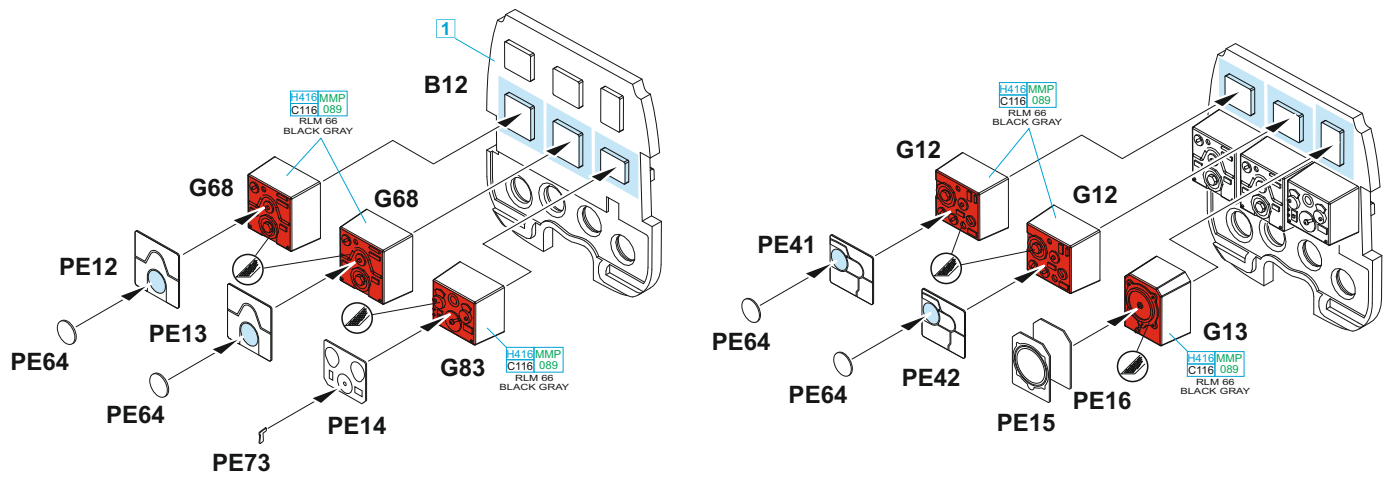
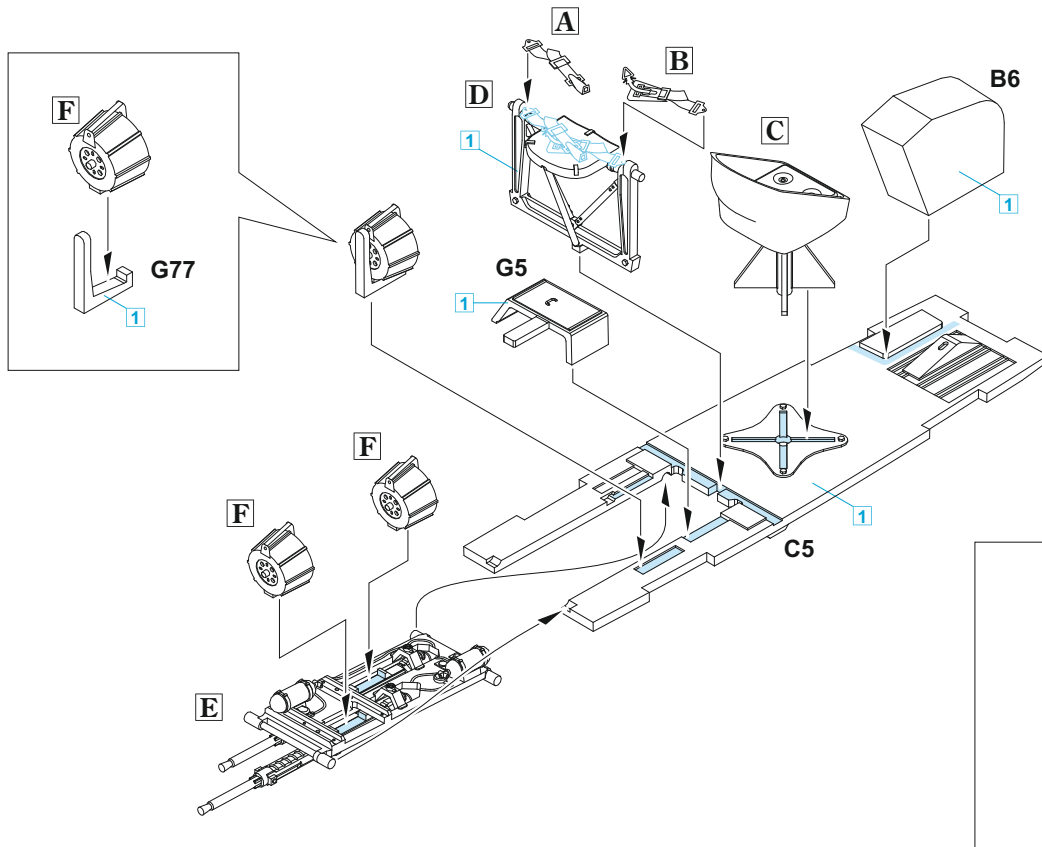
NELEPIT!

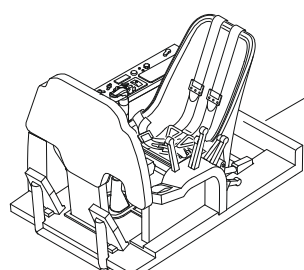
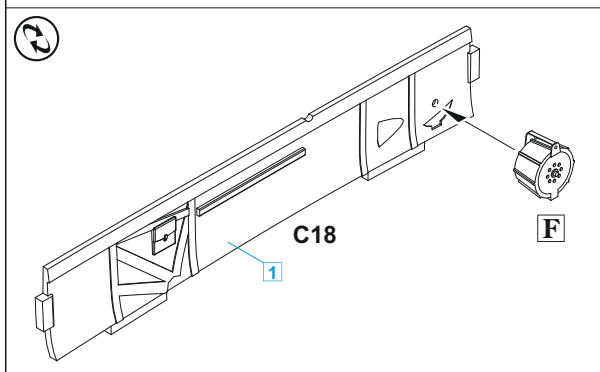
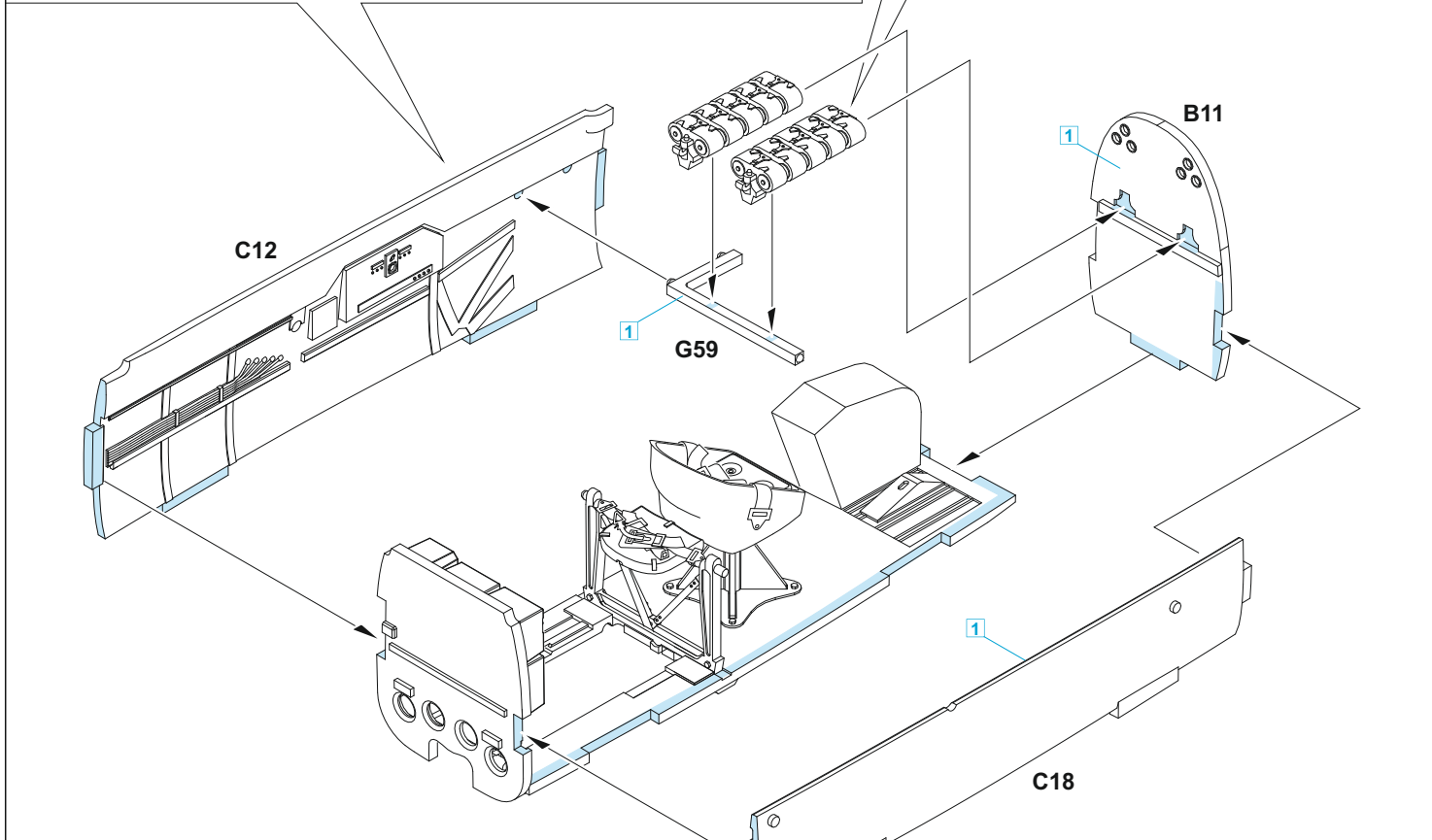
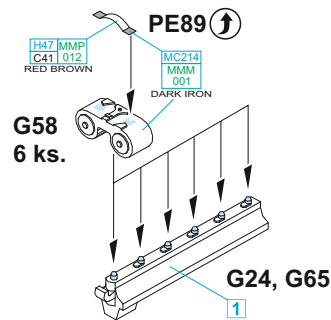
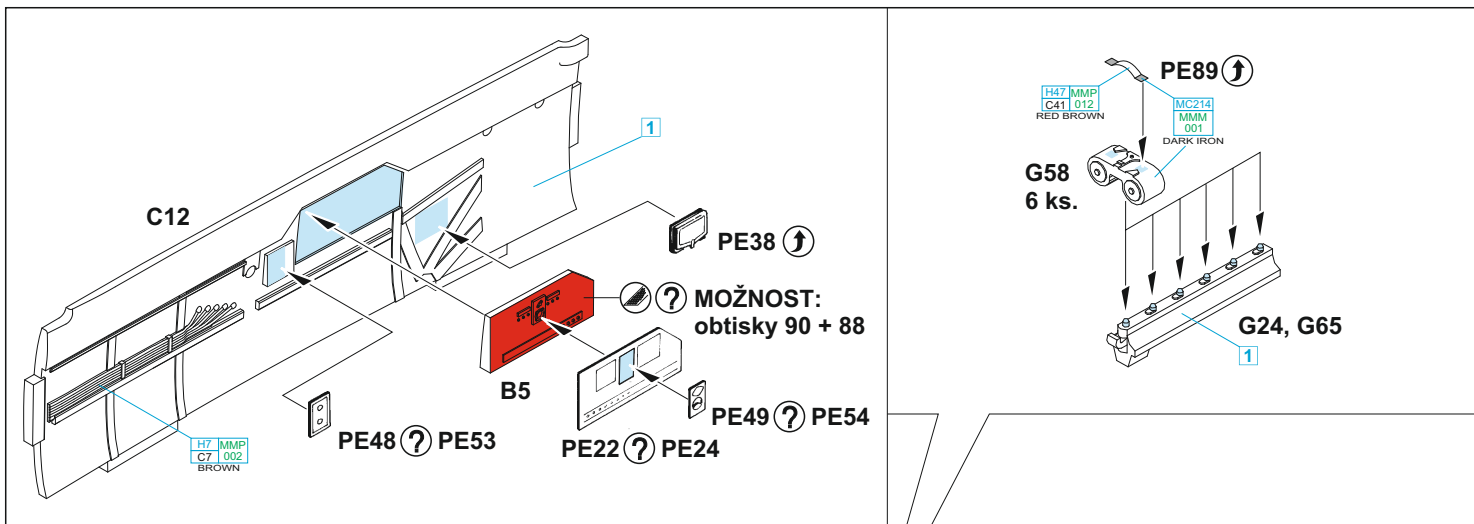


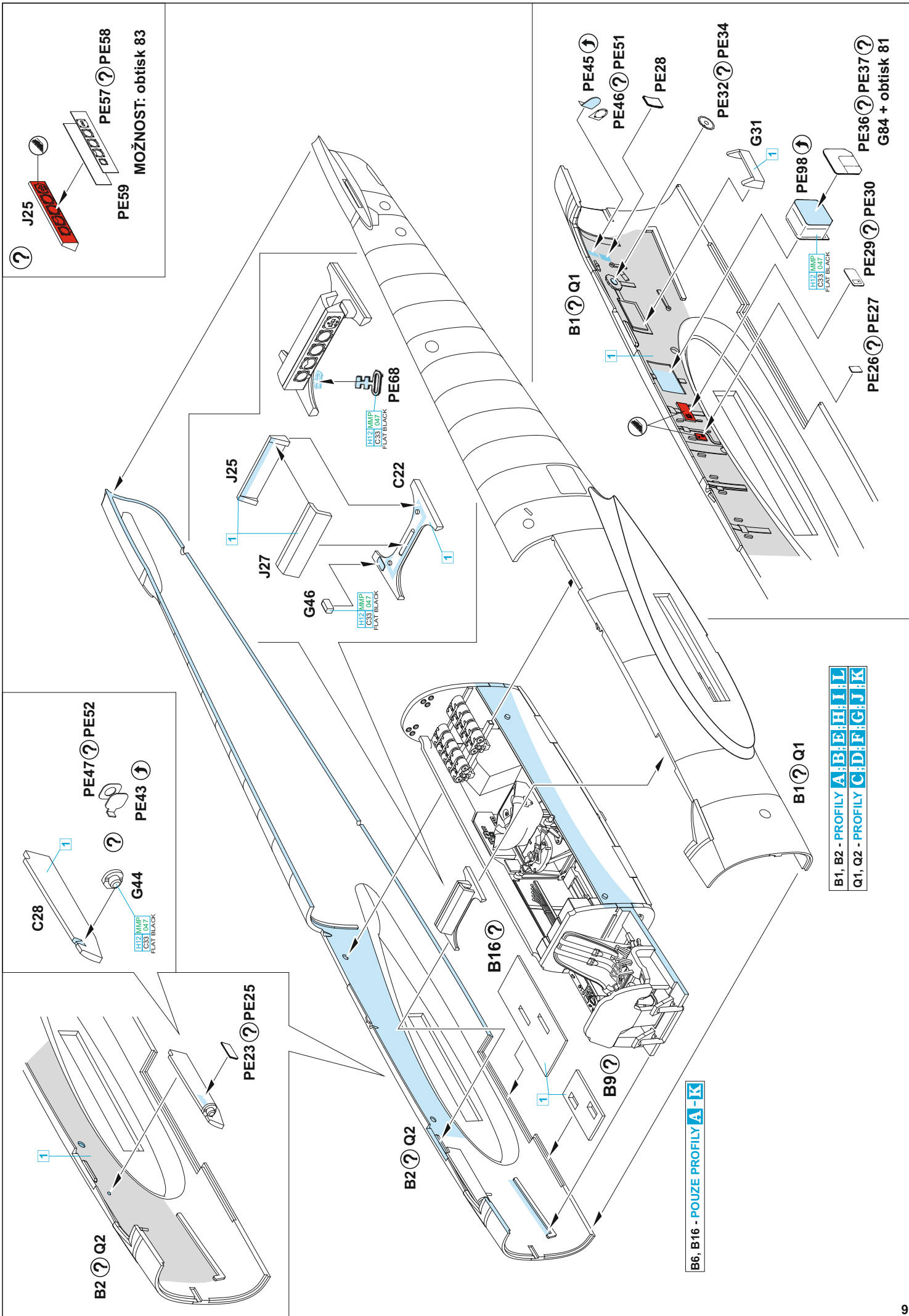
POUZE PROFILY A-K



6 ks.



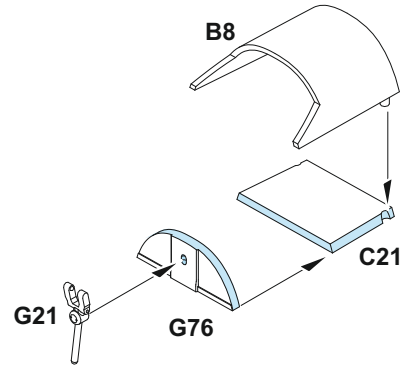
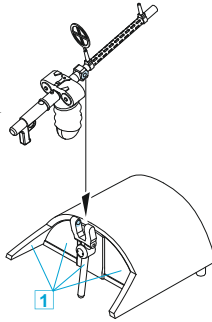
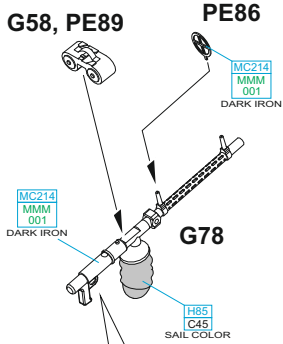




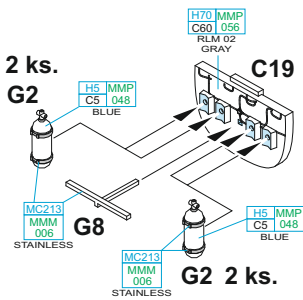
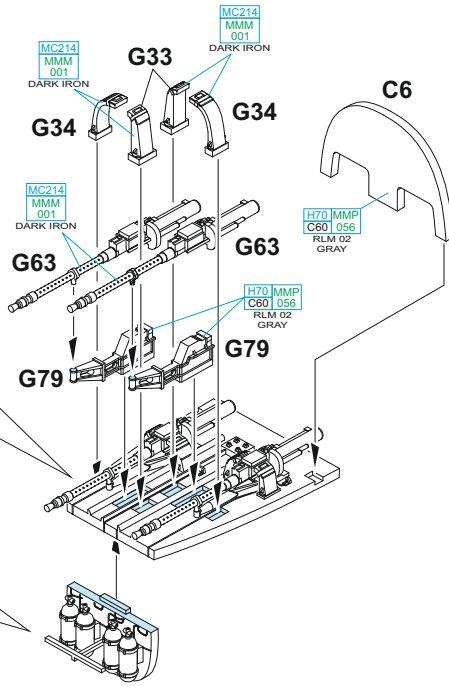
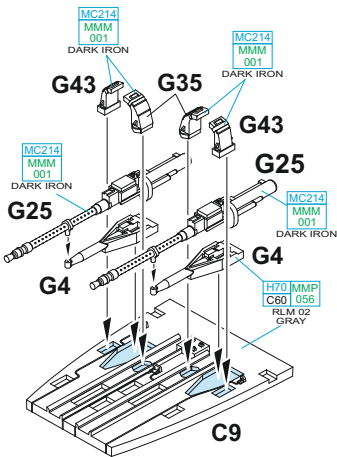
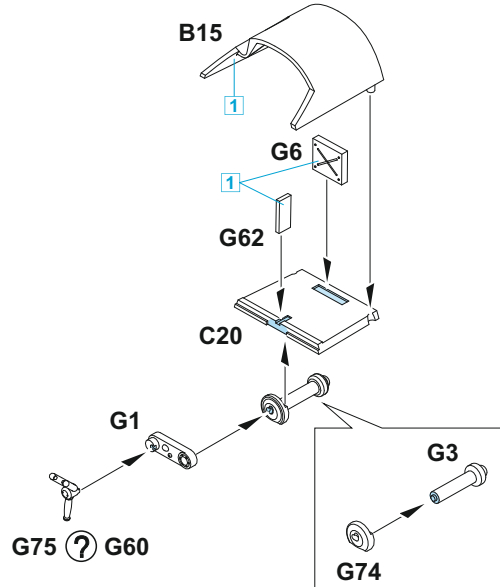
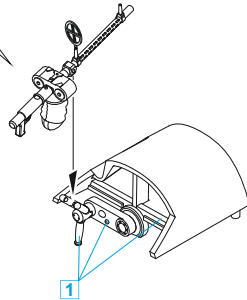
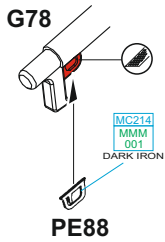
B1, B2 - PROFILY A, B, E, H, I, L
 Q1, Q2 - PROFILY C, D, F, G, J, K

B6, B16 - POUZE PROFILY A - K

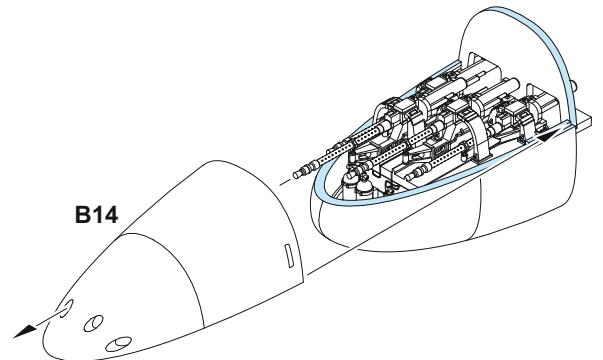
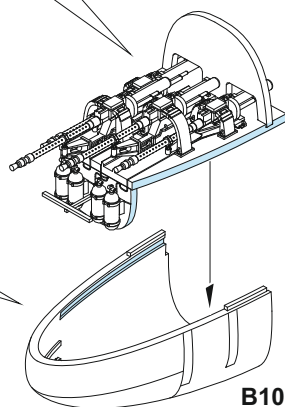
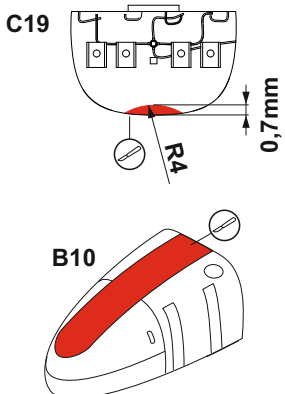
PROFILY A, C, D, E, F, G, J, K

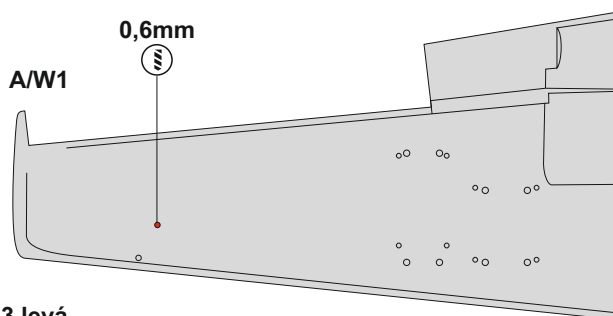
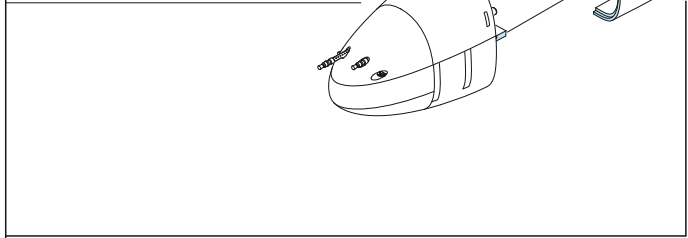
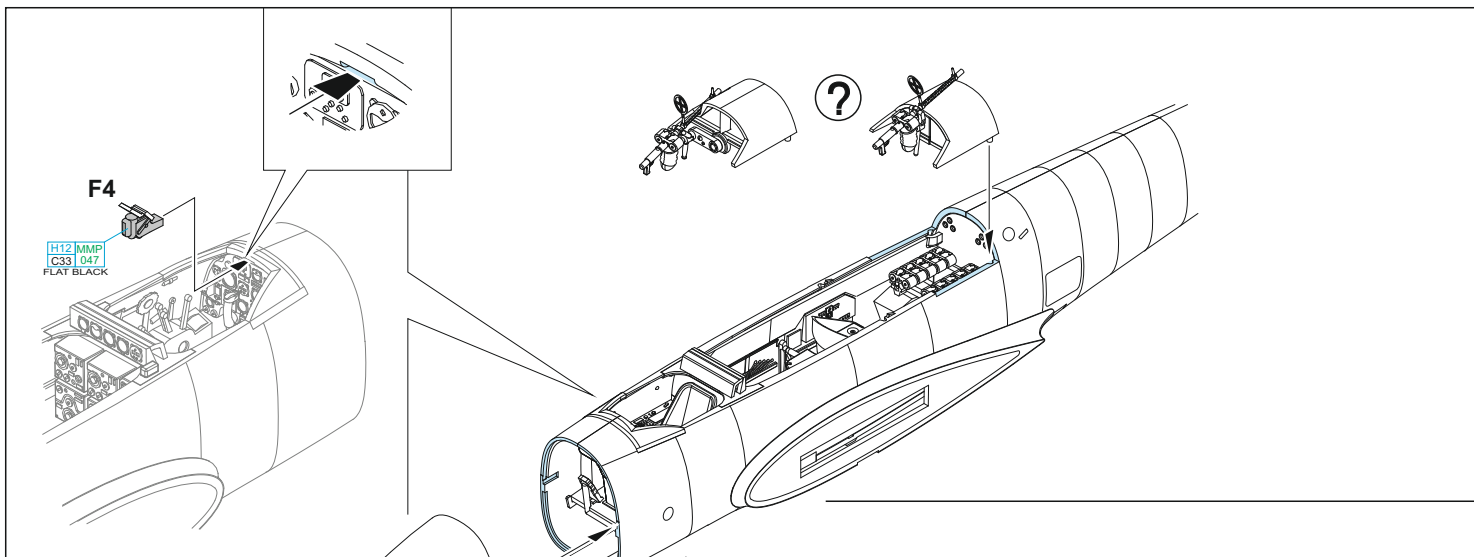


PROFILY B, H, I, L

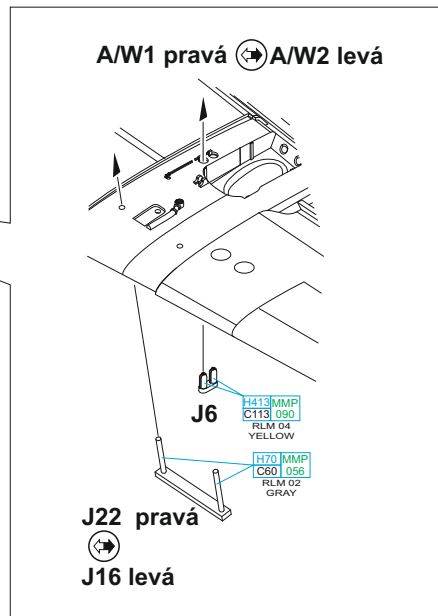
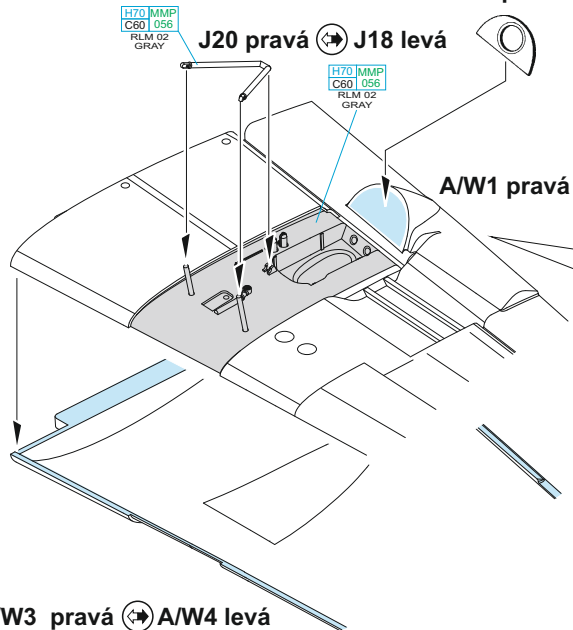


POUZE PROFIL L

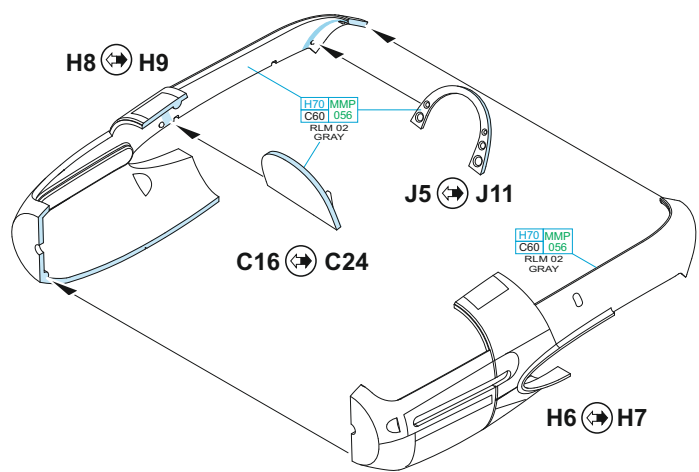




PE102 pravá ↔ PE103 levá

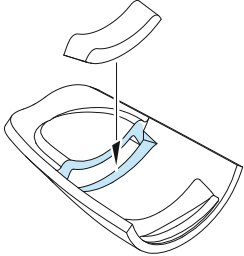


H8 ↔ H9



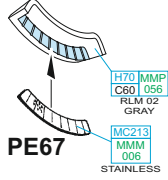
PRAVÁ - H6, H8, C16, J5
 LEVÁ - H7, H9, C24, J11

H2 pravá ↔ H1 levá

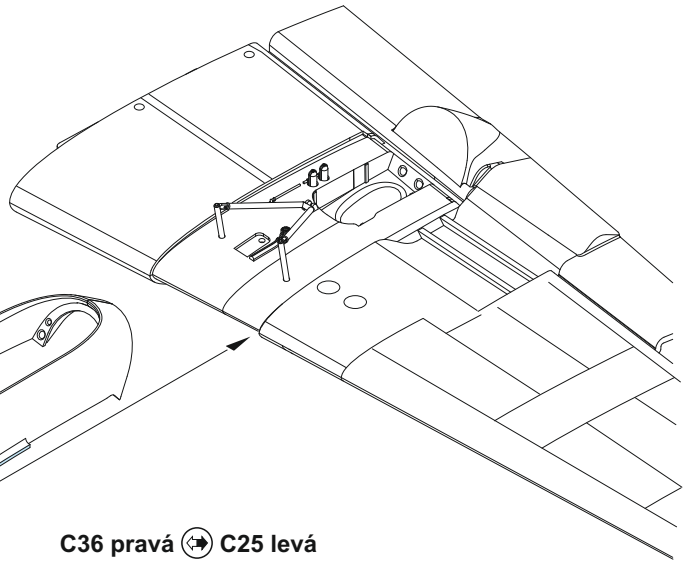
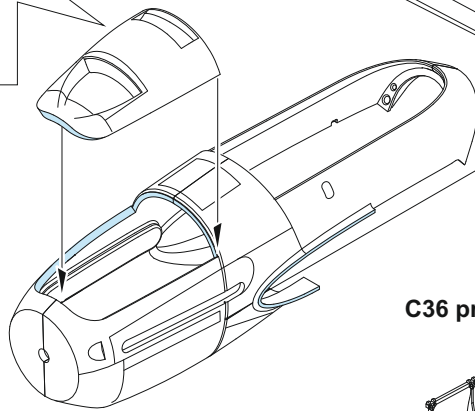


H4 pravá ↔ H11 levá

H2 pravá ↔ H1 levá

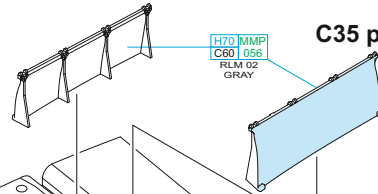


H4 pravá ↔ H11 levá

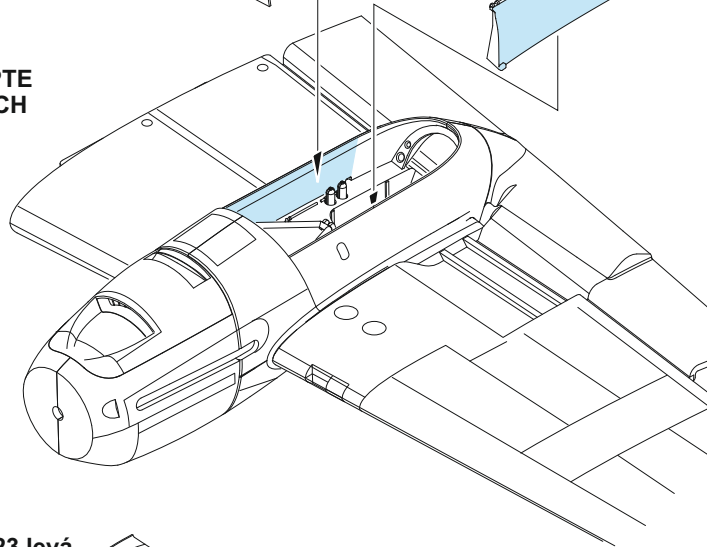


C36 pravá ↔ C25 levá

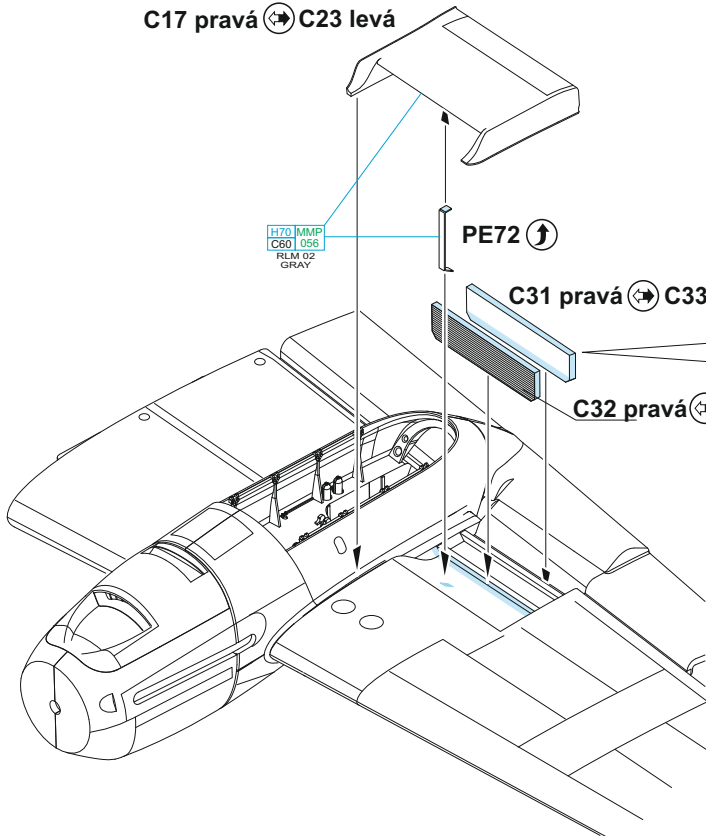
C35 pravá ↔ C26 levá



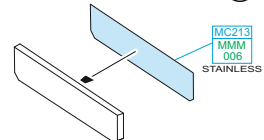
**PODVOZKOVÉ ŠACHTY NALEPTE
AŽ PO PŘILEPENÍ MOTOROVÝCH
GONDOL!**



C17 pravá ↔ C23 levá

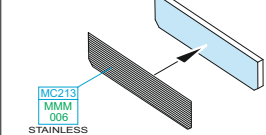


PE79 pravá ↔ PE81 levá

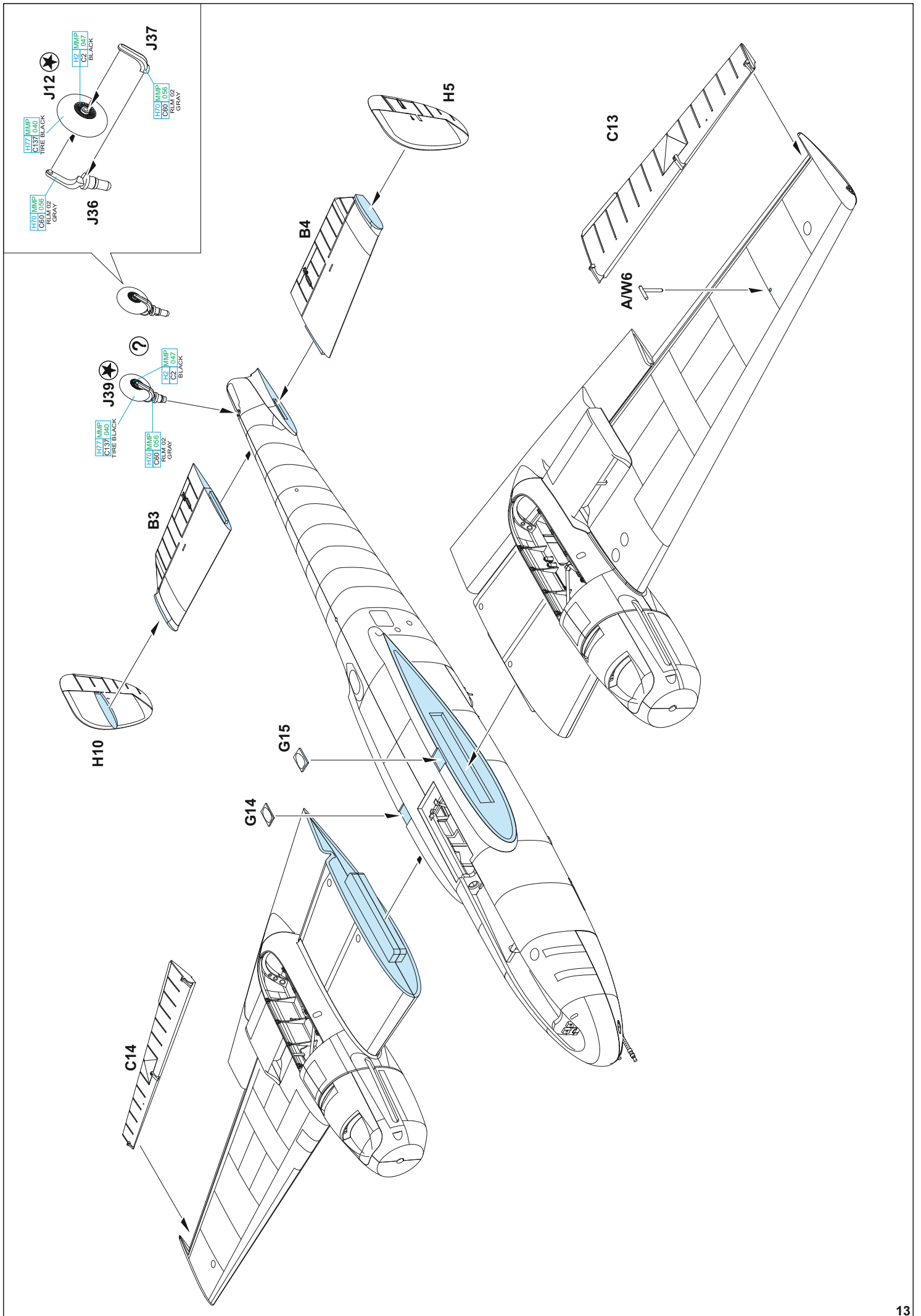


C31 pravá ↔ C33 levá

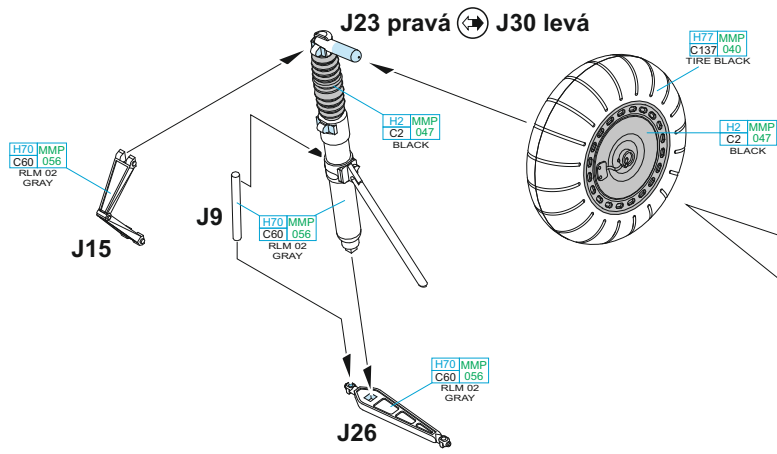
C32 pravá ↔ C34 levá



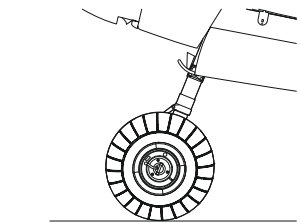
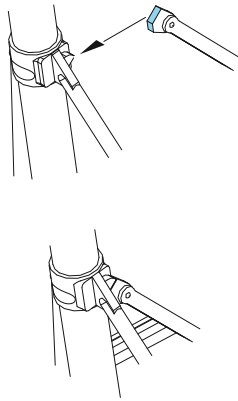
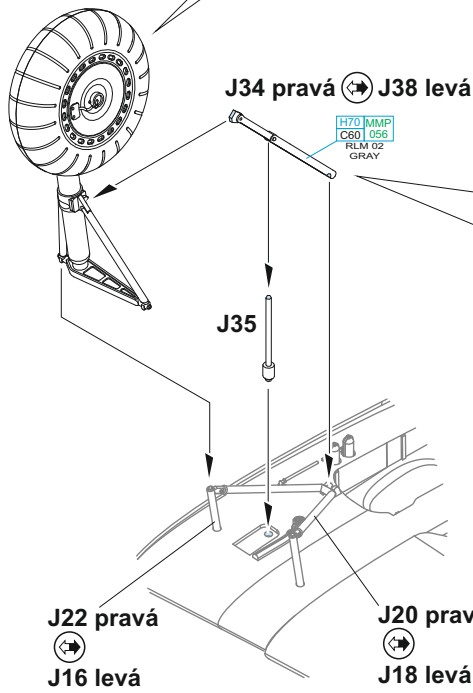
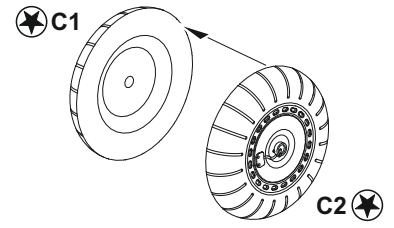
PE80 pravá ↔ PE82 levá



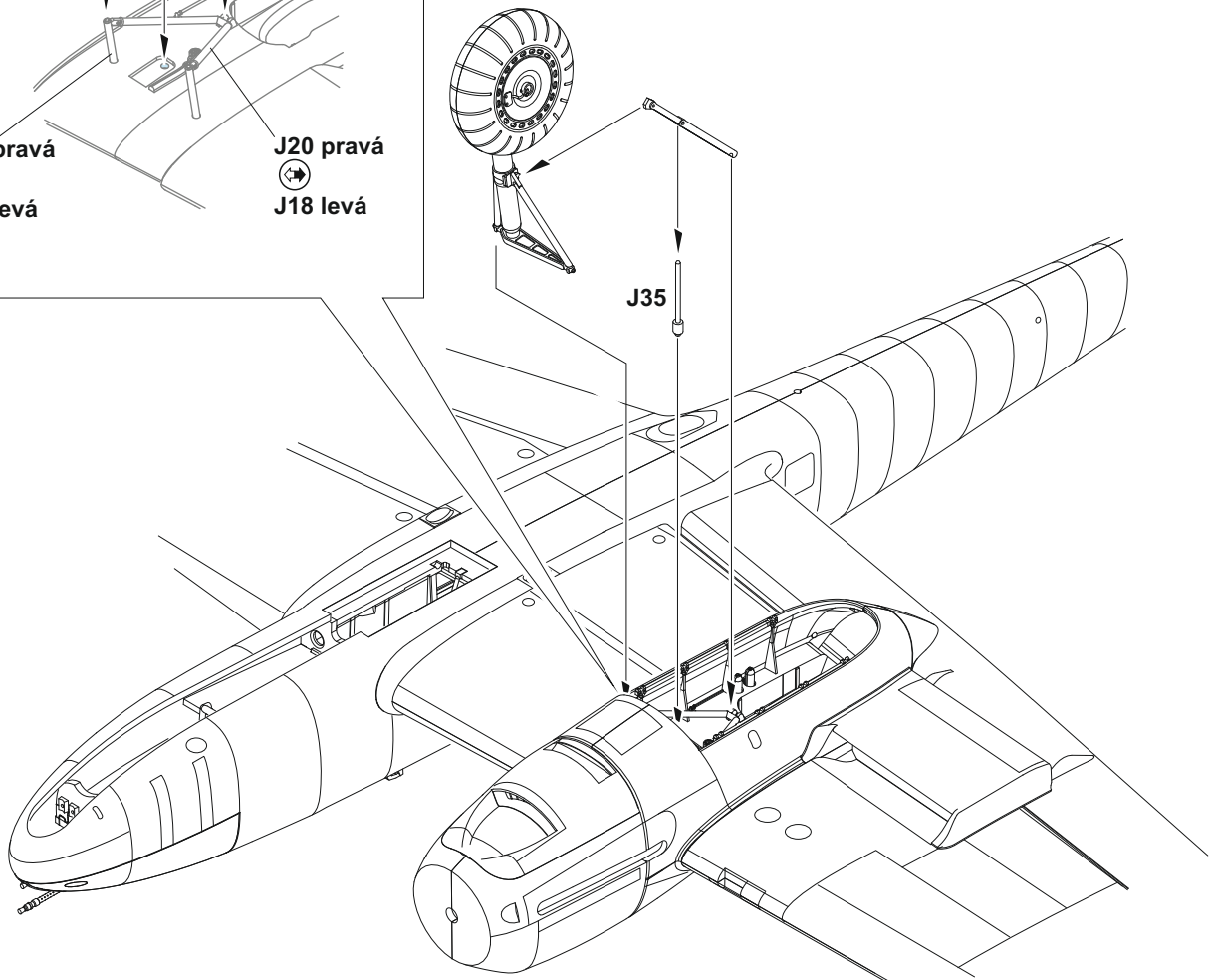
2 ks.

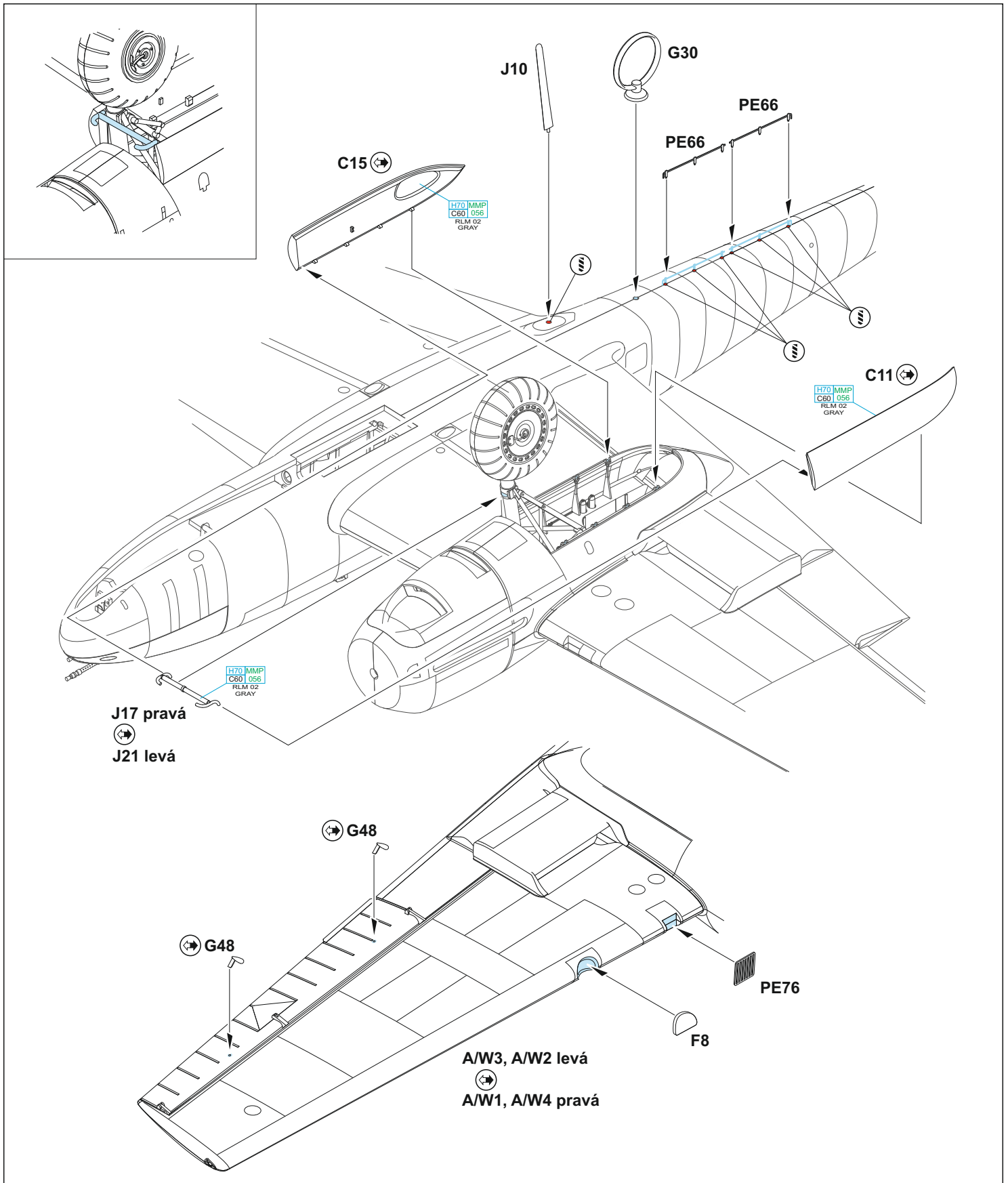


2 ks.

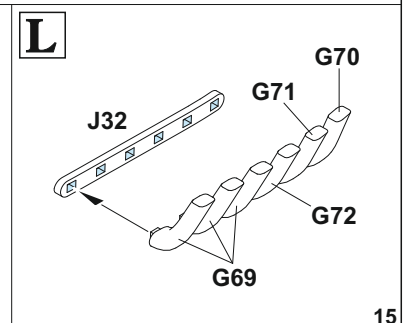
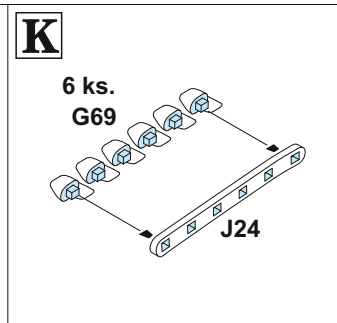
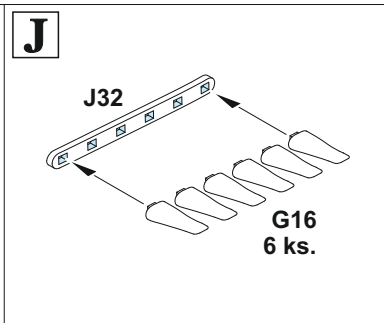
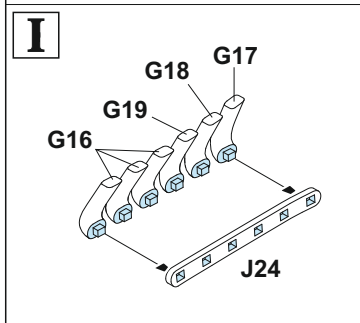


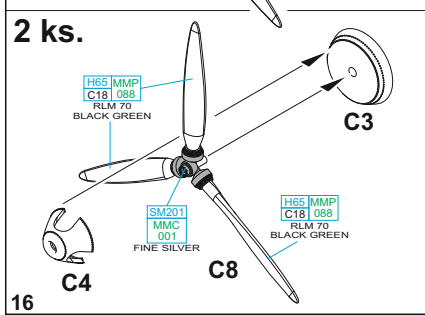
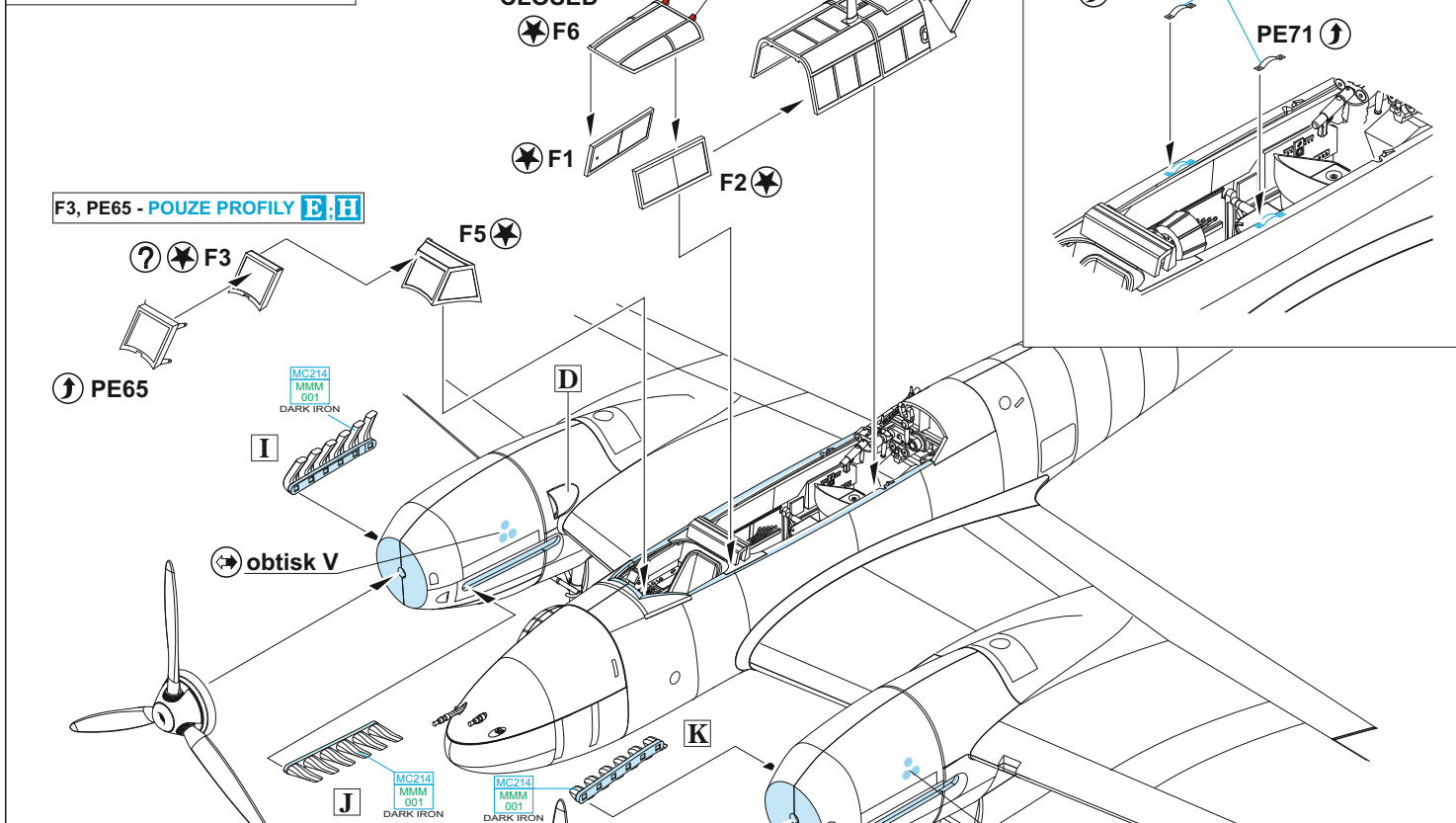
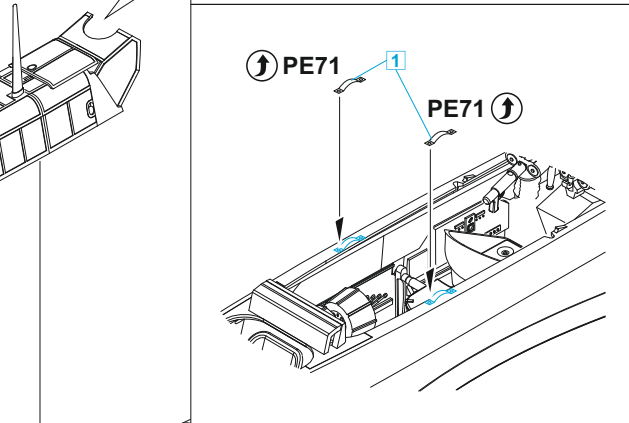
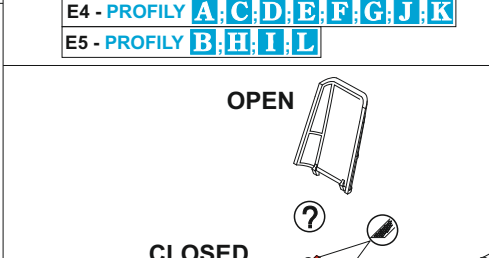
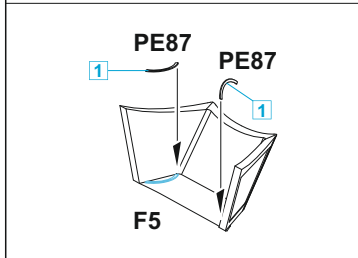
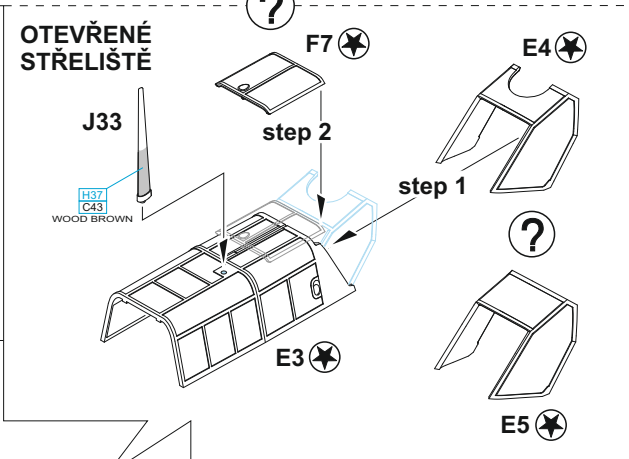
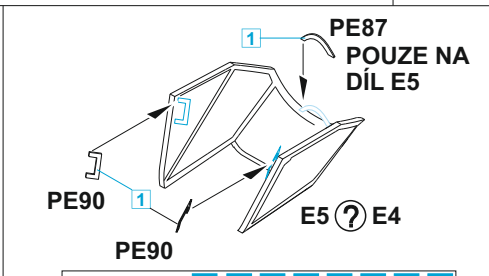
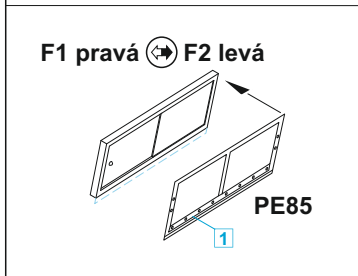
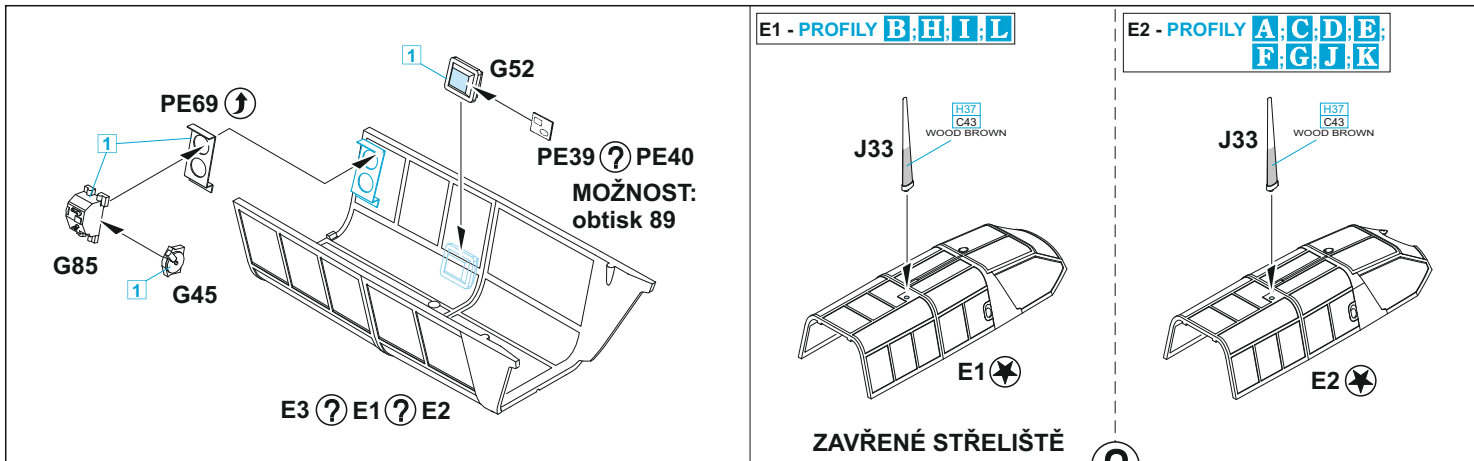
SPRÁVNÁ POZICE KOL

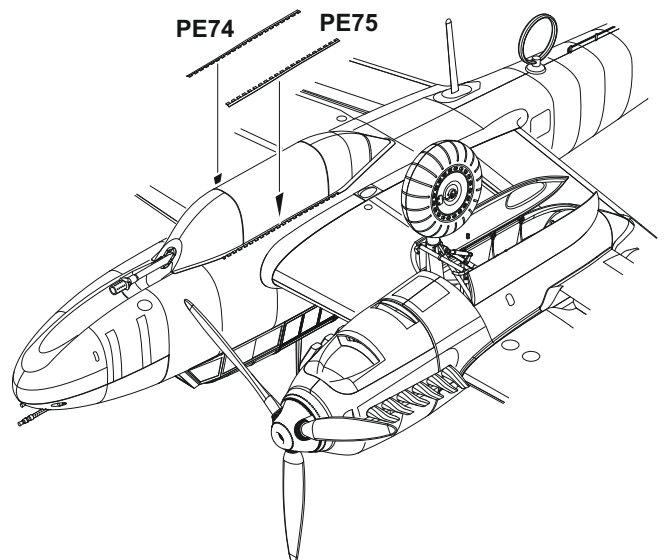
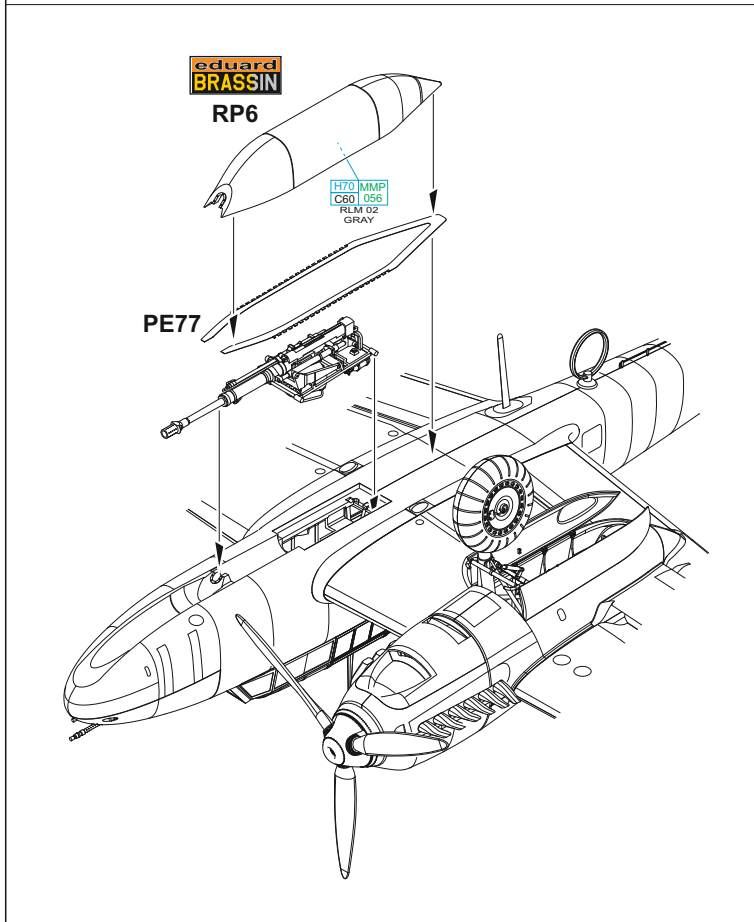
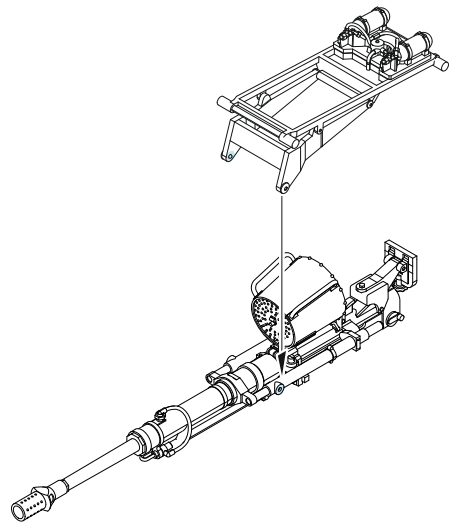
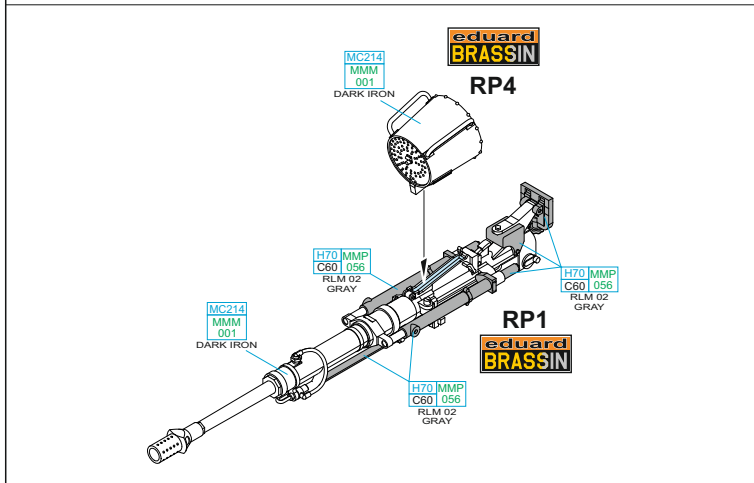
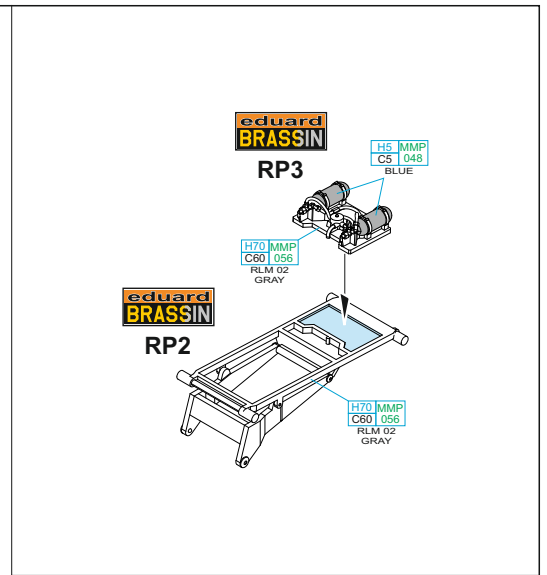
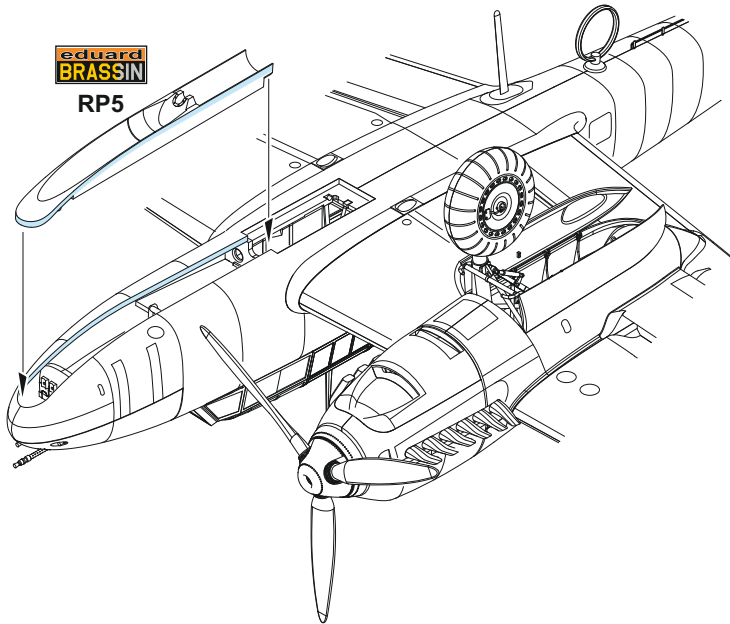




DOPORUČUJEME NALEPIT NEJPRVE DÍLY J24/J32 NA MOTOROVÉ GONDOLY, NÁSLEDNĚ NALEPIT JEDNOTLIVÉ VÝFUKY.







2 ks.

D6

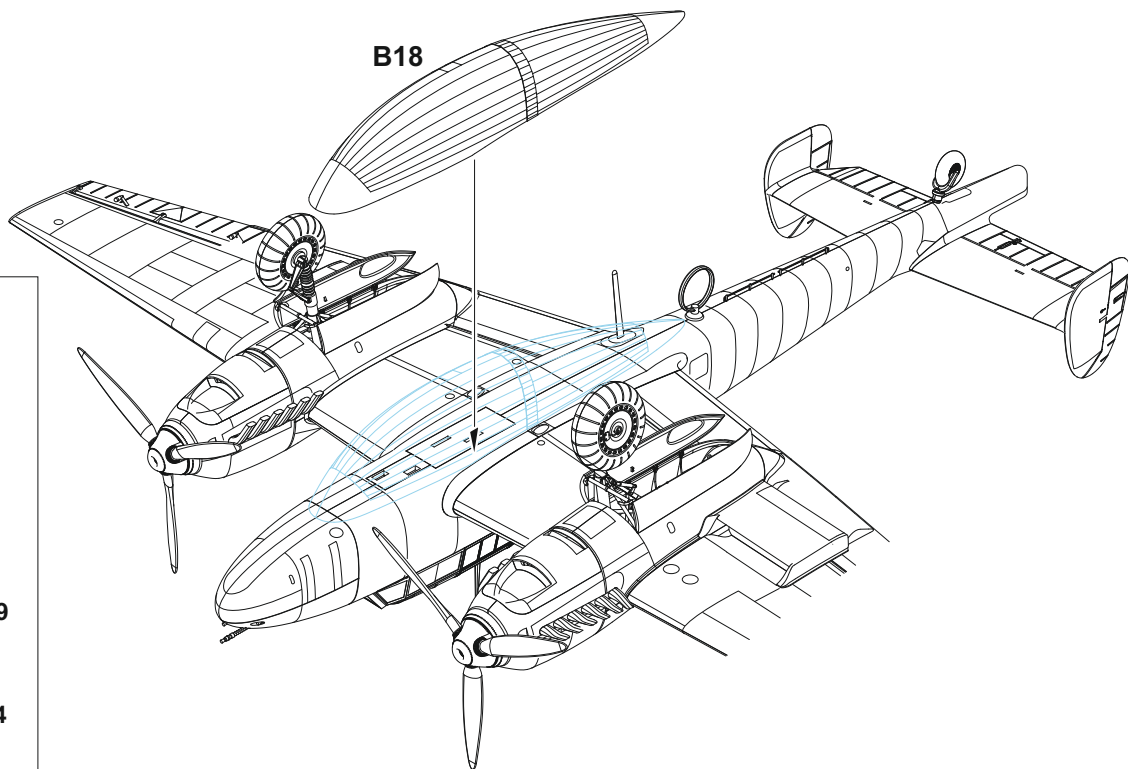
D20

D19

G64

G42

B18

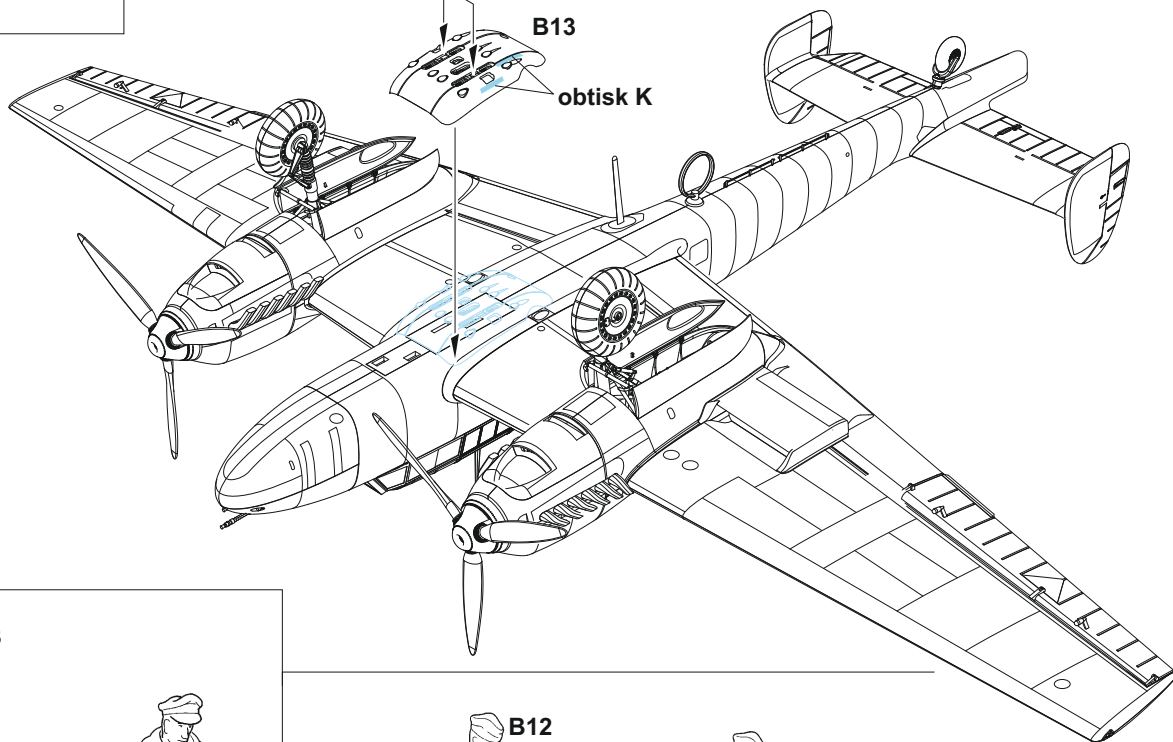


POUZE PROFIL K

F80
C54
KHAKI GREEN

B13

obtisk K

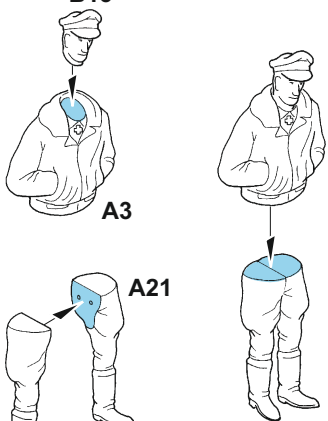


B13

A3

A21

A20



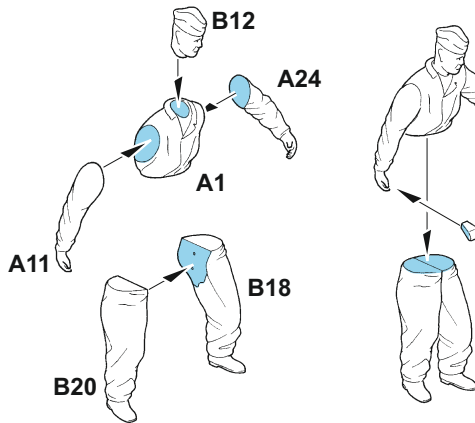
B12

A24

A1

B18

B20



MC214
MMM
001
DARK IRON

B14

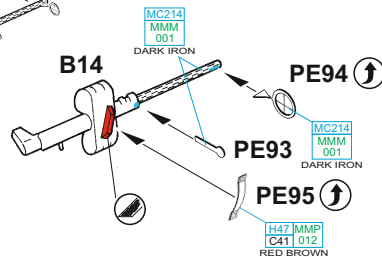
PE94

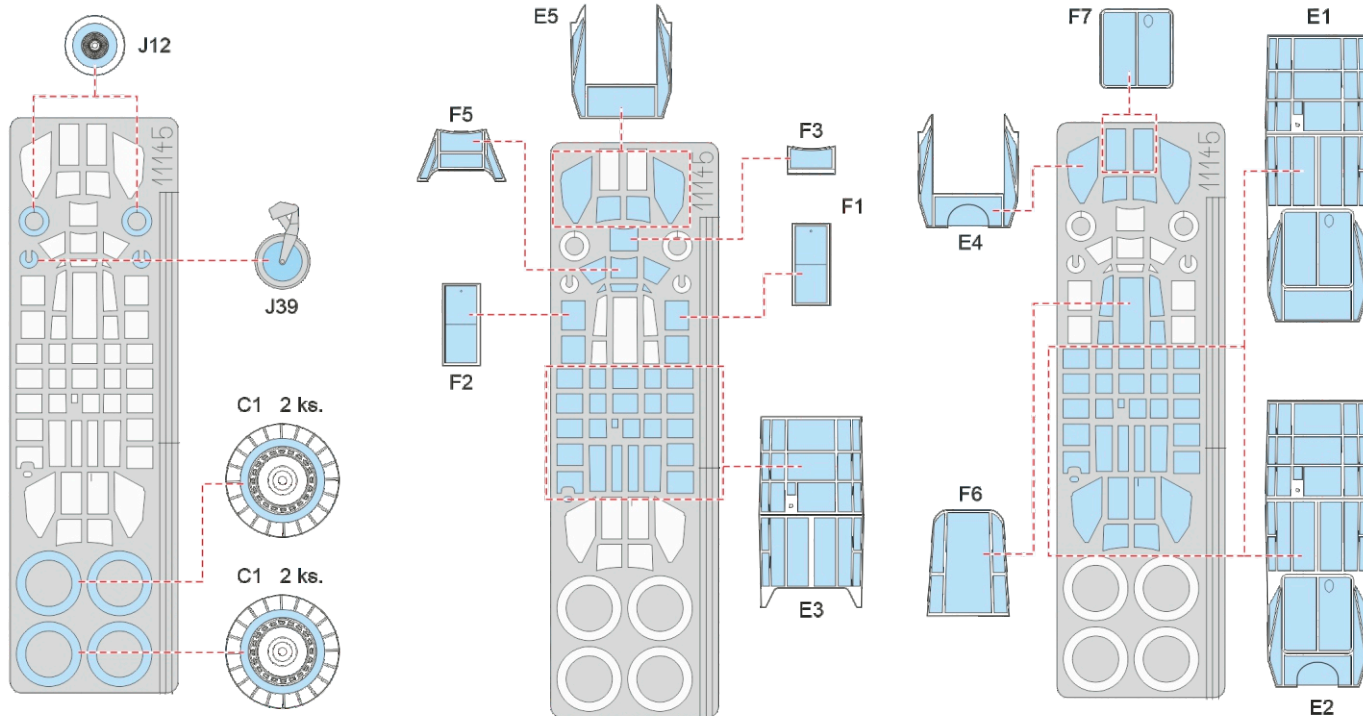
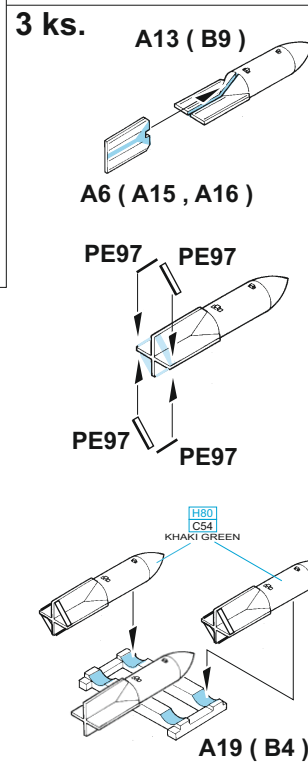
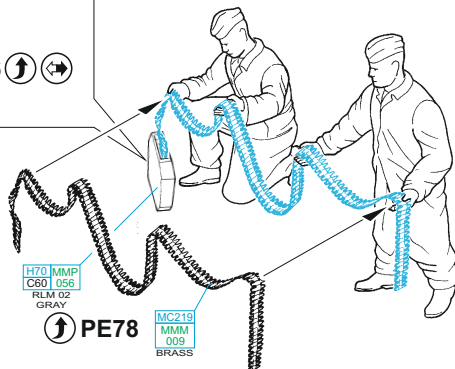
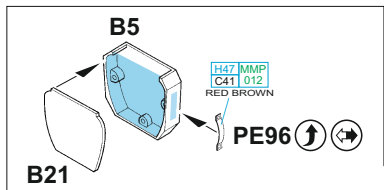
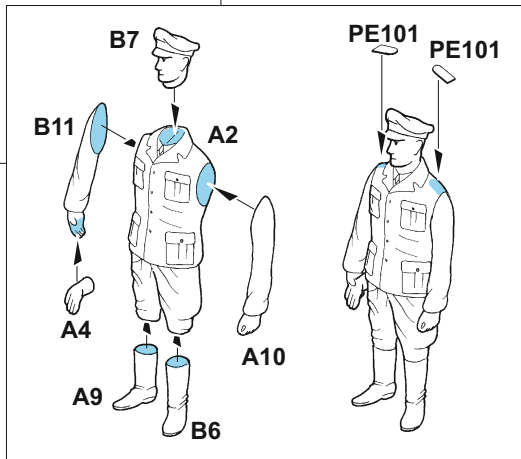
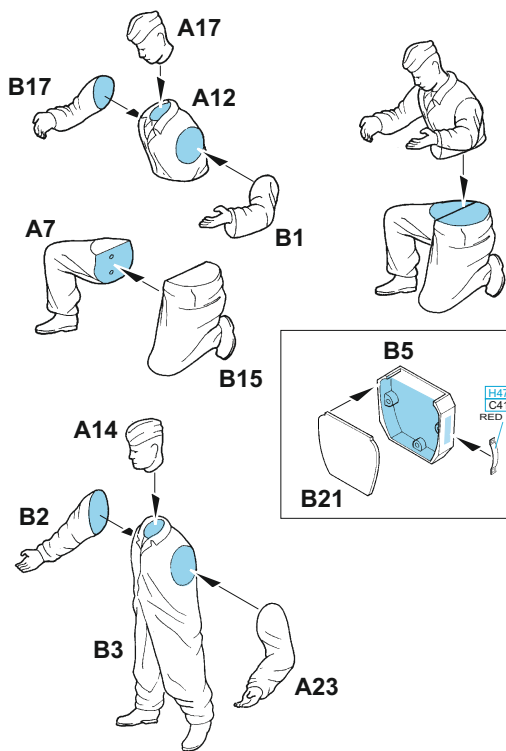
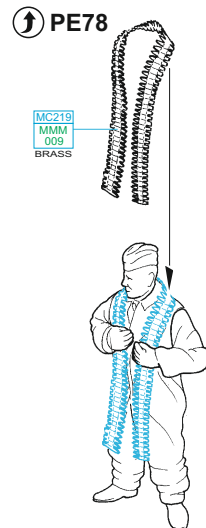
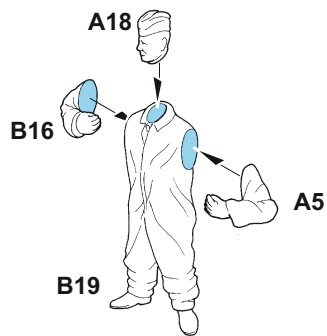
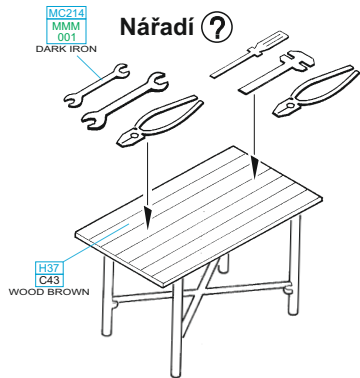
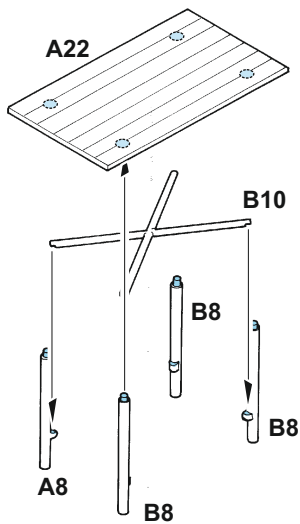
MC214
MMM
001
DARK IRON

PE93

PE95

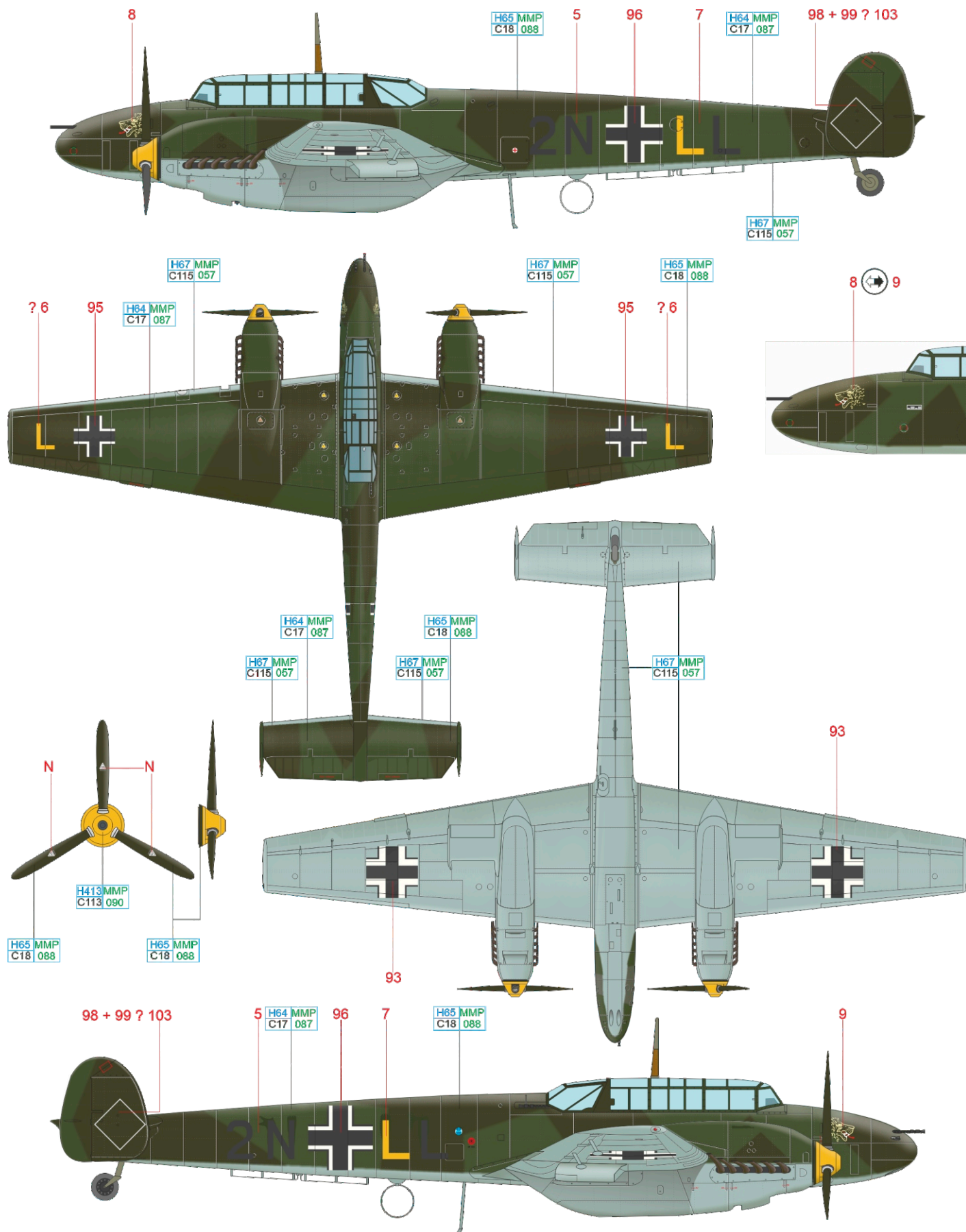
H47
MMP
C41 012
RED BROWN





B Bf 110C-1, 3./ZG 1, Grieslinen, Německo, září 1939

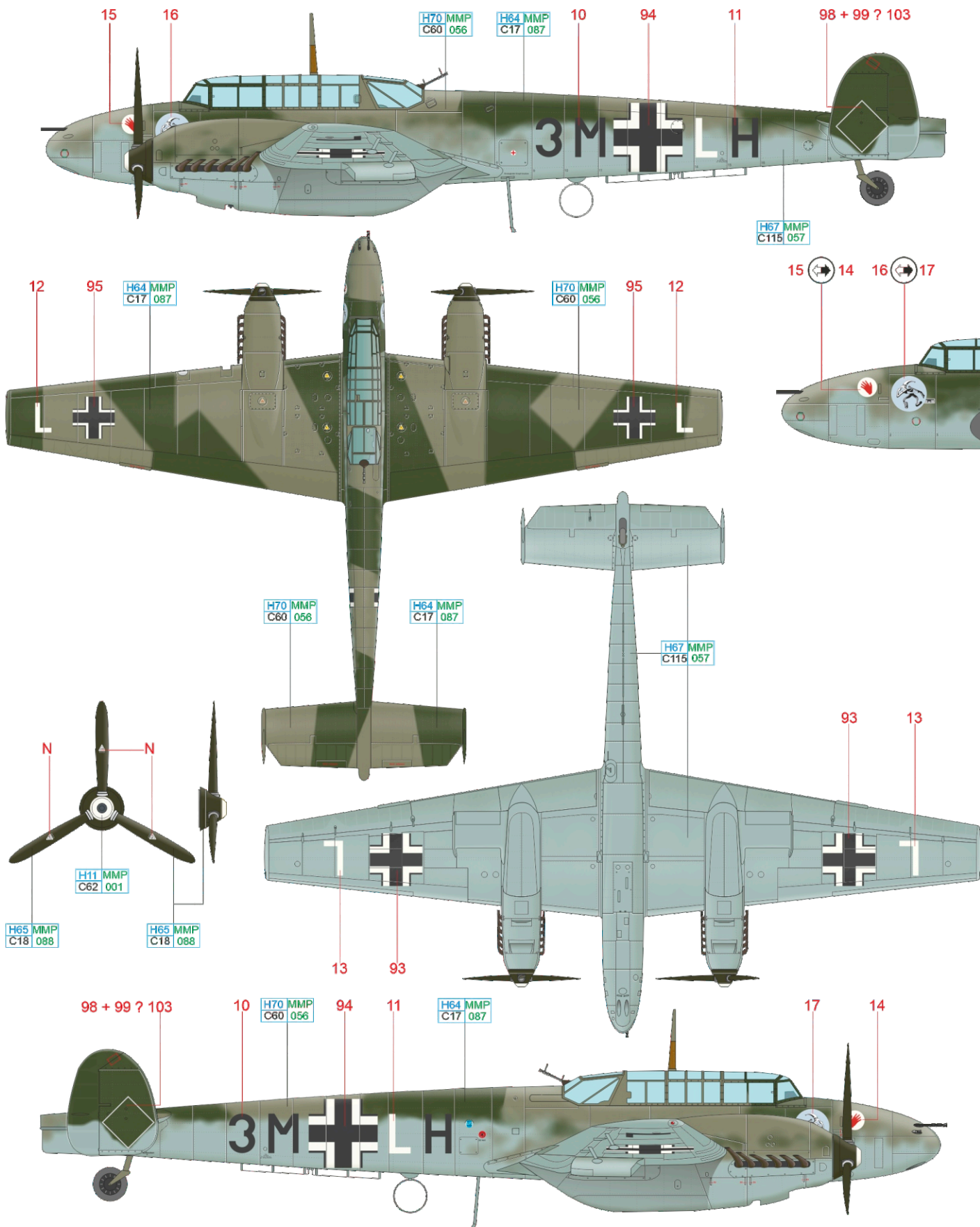
Ukázka Bf 110 z počátku války se starším typem výstředního označení. Kamufláž je provedena v barvách RLM 70, 71 a 65. Hlava lva je emblémem I./ZG 1. Prvním velitelem této Gruppe byl veterán z první světové války Major Joachim-Friedrich Huth. Jeho pozici v únoru 1940 převzal legendární Hptm. Wolfgang Falck, který jednotku úspěšně vedl v bojích v Dánsku, Norsku a Francii. Falck z vlastní iniciativy začal pracovat na taktice nočního stíhání. Jeho koncepce vzbudila u velení zájem. V červnu 1940 byla I./ZG 1 převedena k nočním operacím a přejmenována na I./NJG 1. Wolfgang Falck se stal prvním Kommodorem NJG 1. Od září 1939 do října 1940 byl velitelem 3./ZG 1 veterán Legion Condor Oblt. Walter Ehle. Narodil se v roce 1912 ve Windhoeku, hlavním městě Namibie. Stal se velitelem II./NJG 1 a za 39 leteckých vítězství byl vyznamenán Rytířským křížem.



RLM 04 H413 MMP C113 090 RLM 65 H67 MMP C115 057 RLM 70 H65 MMP C18 088 RLM 71 H64 MMP C17 087

C Bf 110D-0, 1./ZG 2, Amiens-Glissy, Francie, léto 1940

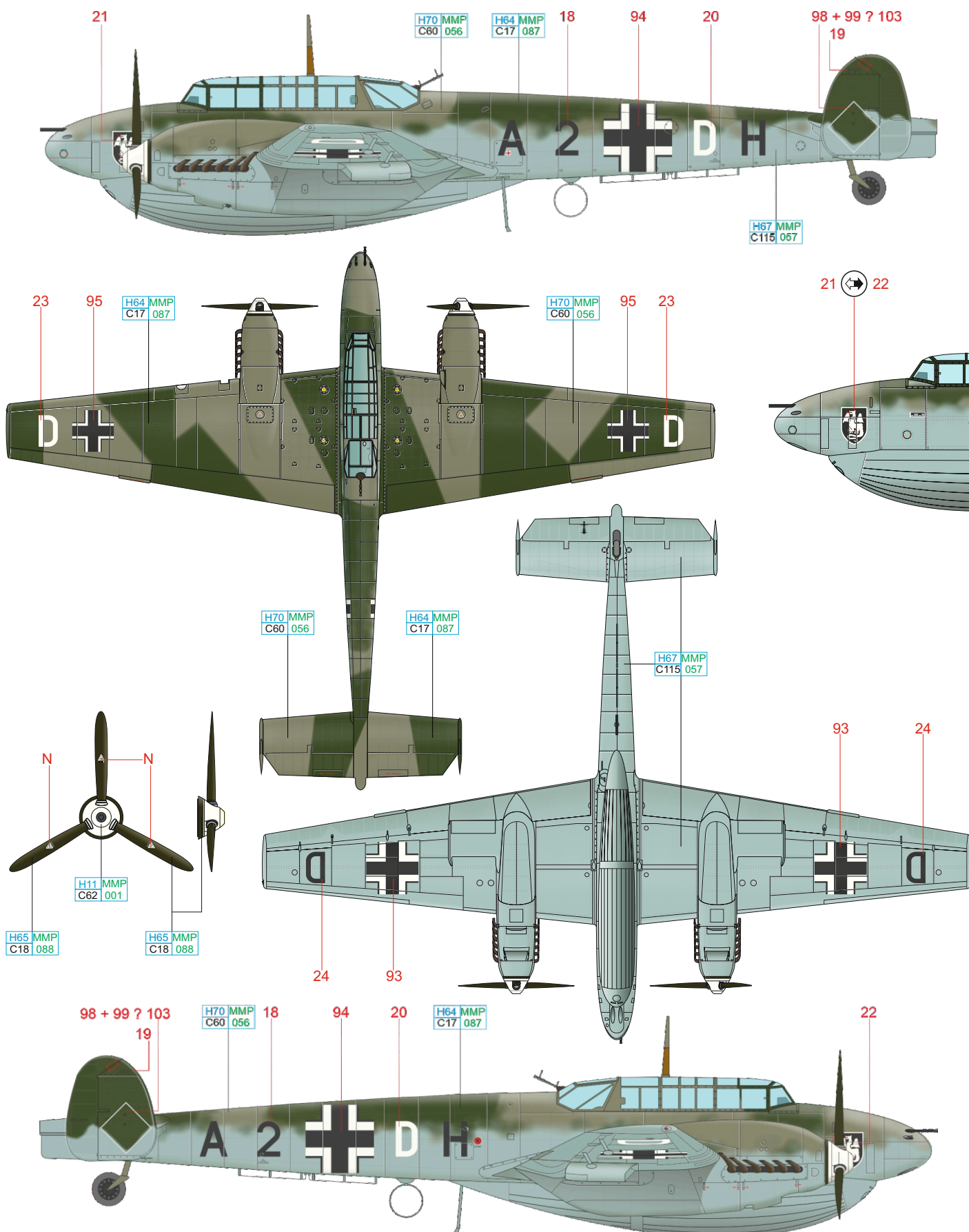
Kamufláž tohoto Messerschmittu je tvořena barvami RLM 71, 02 a 65. V prvních měsících války I./ZG 2 používala Bf 109 verzi C a D. Velel jí Hptm. Hannes Gentzen, který dosáhl sedmi vítězství během útoku proti Polsku. Červená ruka byla symbolem 1. Staffel od poloviny roku 1939. Bernburgský lovec (Bernburger Jäger) byl emblémem celé I. Gruppe a měl spojitost se základnou Bernburg, na níž byla Gruppe v polovině roku 1939 založena. Jedním z prvních příslušníků jednotky byl Erich Groth, který se v roce 1941 stal Kommodorem ZG 76. Když v únoru 1940 začala I./ZG 2 dostávat první stodesítky, byl velitelem 1./ZG 2 veterán Legion Condor Hptm. Armin Ettling, ale v květnu se vrátil ke stodevítám a převzal velení nad 7./JG 2 "Richthofen". Během bitvy o Británii padl jeden z velitelů 1./ZG 2 do zajetí. Byl to Oblt. Gerhard Götz a 25. srpna byl jeho Bf 110C-4 "3M+AH" sestřelen Spitfirem Sergeanta A.N. Fearyho z 609. squadrony a Flying Officer P.C. Webba z 602. squadrony RAF. Letoun dopadl u Creech Barrow poblíž Warehamu. Götz a jeho střelec Uffz. K. Haupt seskočili na padácích. I./ZG 2 byla rozpuštěna na konci září 1940 a 1./ZG 2 byla převelena k nočnímu stíhání jako 4./NJG 2.



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

D Bf 110D, WNr. 3181, 4./ZG 2, Freiburg, Německo, červenec 1940

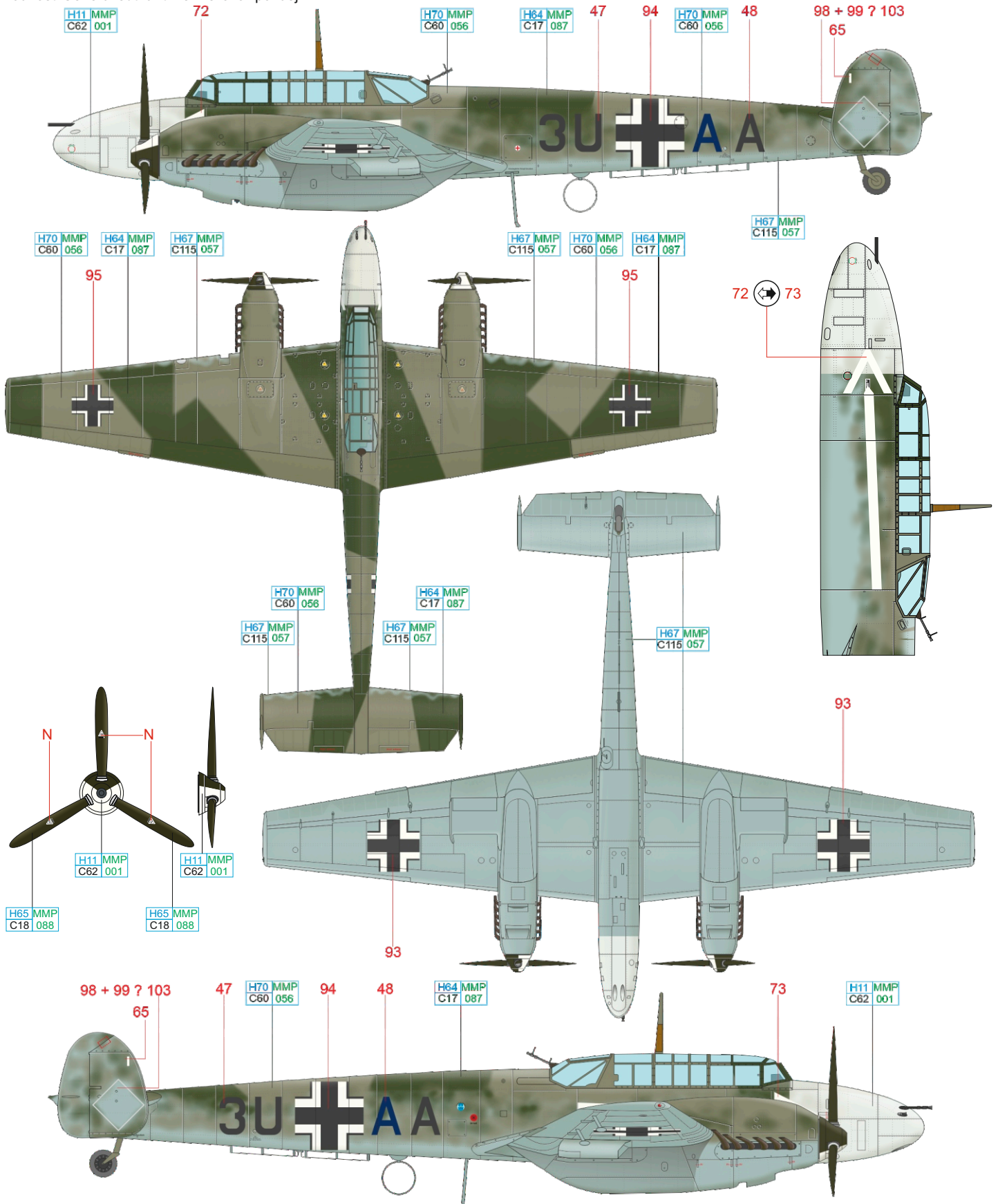
Toto je dosud jediný Bf 110D z II./ZG 2 u kterého je doloženo použití přídatné nádrže pod trupem, tzv. "Dackelbauch". II./ZG 2 byly v červenci 1940 přejmenovány z I./ZG 52, ale nechala si svůj původní emblém – bílého draka na černém štítu. II./ZG 2 také nadále používala dosavadní trupová označení I./ZG 52. Kamufláž je provedena barvami RLM 71, 02 a 65. Gruppe přišla 16. srpna o svého velitele Majora Harry Carla po boji se stíhači RAF nad Kanálem. Zahynul společně se svým střelcem Uffz. W. Maierem při nouzovém přistání u Beauzeville ve Francii. Velitelem 4. Staffel byl Hptm. Hans Peter Külbel, původně policista a předválečný velitel vojenské letecké školy. Do funkce zastupujícího velitele I./ZG 2 byl jmenován 11. srpna. Avšak již během následujícího dne byl společně se svým střelcem Uffz. F. Budigem zabit stíhači RAF nad mořem u Portsmouthu. Moře vyplavilo jeho tělo 18. září u Boulogne. II./ZG 2, včetně 4./ZG 2, byla kvůli vysokým ztrátám rozpuštěna v září 1940.



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

E Bf 110C, Obstlt. Joachim-Friedrich Huth, velitel Stab ZG 26, Lille, Francie, září 1940

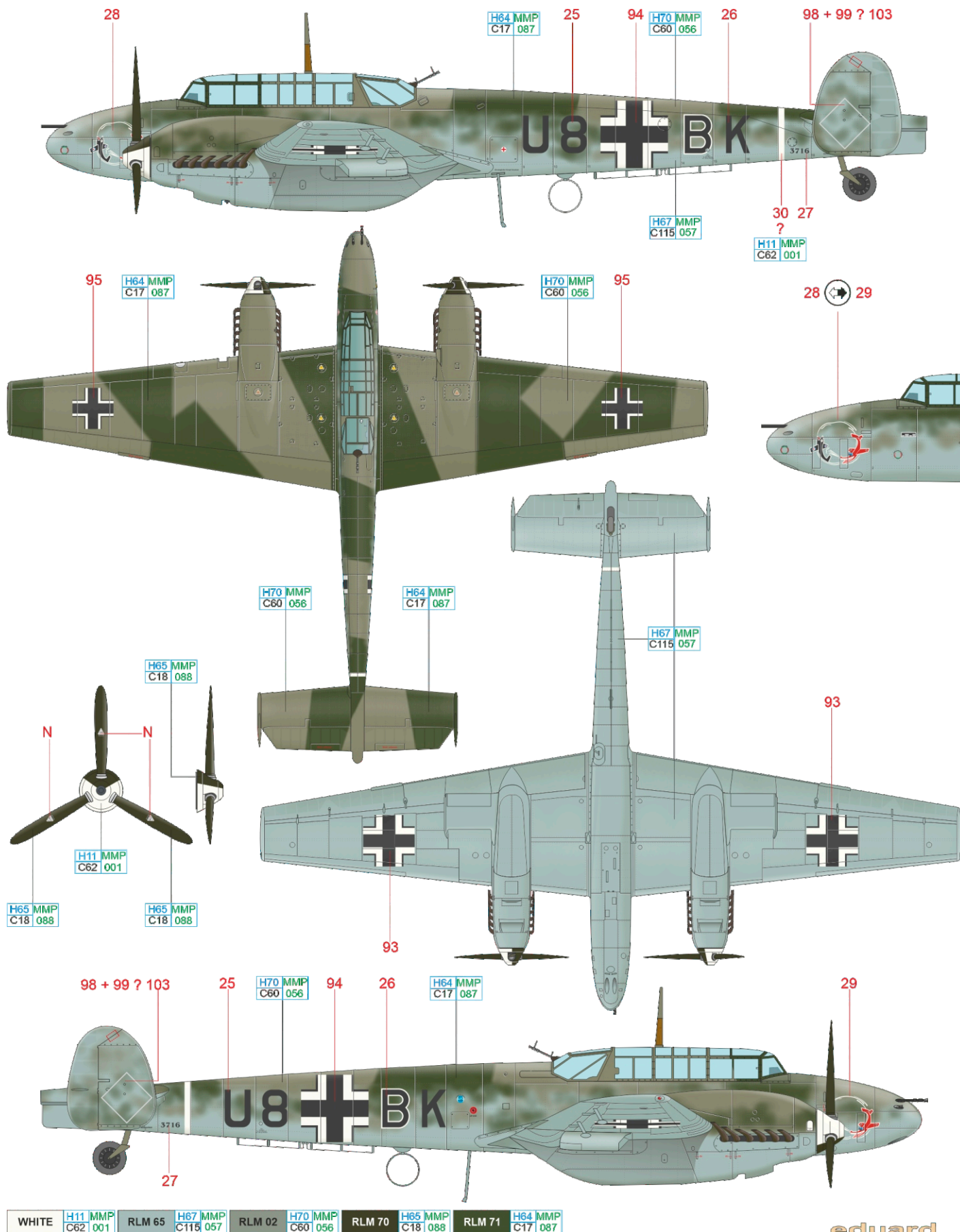
Kamufláž tohoto Messerschmittu je provedena barvami RLM 71, 02 a 65. Před je přetřena smytkelnou bílou barvou a je nanesena i přes bílý velitelský klín. Messerschmitt Bf 110 "3U+AA" byl osobním strojem Obstlt. Hutha, který ZG 26 velel od prosince 1939 do konce října 1940. Narodil se v roce 1896 a byl veteránem z 1. světové války. Po třech zraněních, které utrpěl jako pěšák, se rozhodl vstoupit do letectva a stal se stíhačem u Jasta 14. Na počátku roku 1918 sestřelil francouzský pozorovací balon, který si vyznačil jako vítězství na svém Bf 110 o dvě dekády později. V březnu 1918 byl vážně zraněn v leteckém boji a lékaři mu museli amputovat pravý bérec. S dřevěnou protézou byl zpět ve vojenské službě již v roce 1919 a v dubnu 1936 se stal velitelem 5./JG 132 "Richthofen". Od srpna 1938 velel II./JG 132 „Richthofen“ (pozdější I./ZG 1). V září 1940 byl Huth za úspěchy Zerstörergeschwader 26 vyznamenán Rytířským křížem. Později působil jako velitel Jafü 2, dále 1. Jagddivision, 7. Jagddivision a I. Jagdkorpsu. Po válce jej Britové vyslyšeli jako prominentního zajatce v Island Farm Special Camp. Huth v roce 1956 vstoupil do Bundesluftwaffe, stal se velitelem jižní skupiny Luftwaffe a do výslužby odešel v roce 1961 v hodnosti Generalleutnant. Zemřel o rok později.



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

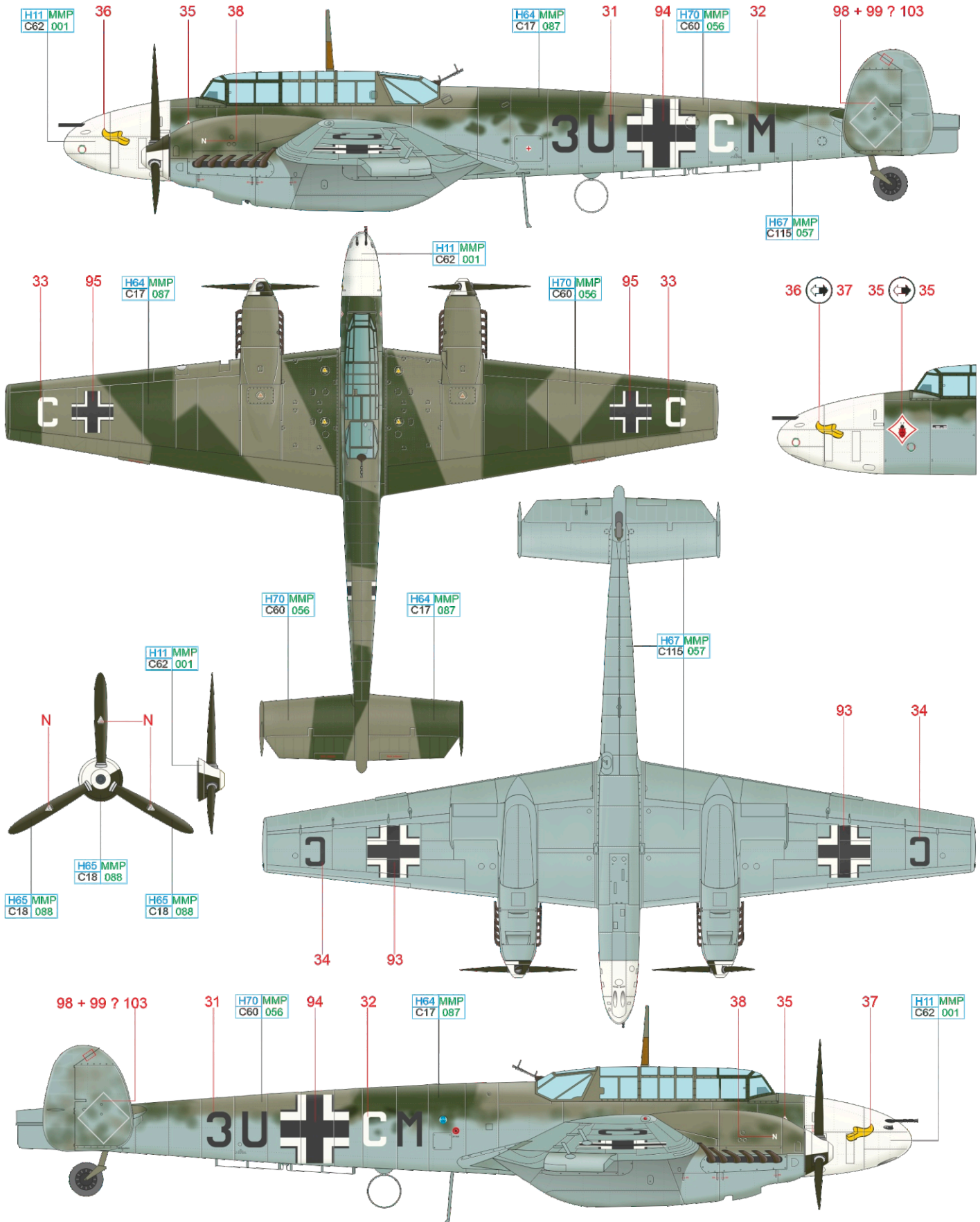
F Bf 110D, WNr. 3716, 2./ZG 26, Yvrench/St. Omer, Francie, srpen 1940

Tento Bf 110 byl poškozen 18. srpna 1940 nad Temží v boji s Hurricanes z 56. squadrony RAF. Při návratu na základnu se osádka pokusila přistát na jiném letišti, ale stroj se převrátil na záda. Oba letci vyvázli bez zranění, jejich letoun byl ale odepsán jako neopravitelný. Na emblému 1./ZG 26, jemuž se říkalo "Ringelpitz", je znázorněn červený německý krokodýl, který pronásleduje černou britskou létající rybu. Malý bílý pruh na zádi trupu používala tato Gruppe v pozdější fázi bitvy o Británii. Kamufláž je provedena barvami RLM 71, 02 a 65. Na počátku války 1./ZG 26 používala stodevítka verzi C a D. Velej jí Rakušan Hptm. Karl Kaschka. Po přezbrojení na stodesítky jednotku vedl Hptm. Wilhelm Makrocki, jenž byl v říjnu 1940 vyznamenán Rytířským křížem. Staffelkapitänem 2./ZG 26 byl od května 1940 Hptm. Herbert Kaminski. Sestřelen byl 18. srpna. Společně se svým střelcem Uffz. H. Strauchem přistáli na hladině moře u Dunkerque. Oba zranění letci byli zachráněni po čtyřech dnech. Kaminski později velel různým jednotkám vyzbrojeným stodevítkami a stodesítkami - 1./ZG 26 v Rusku, 1./JG 53 v Nizozemsku a II./ZG 76 v Obraně Říše. Při 300 bojových letech dosáhl 7 vítězství a obdržel Rytířský kříž.



G Bf 110D, 4./ZG 26, Crecy-en-Ponthieu, Francie, září 1940

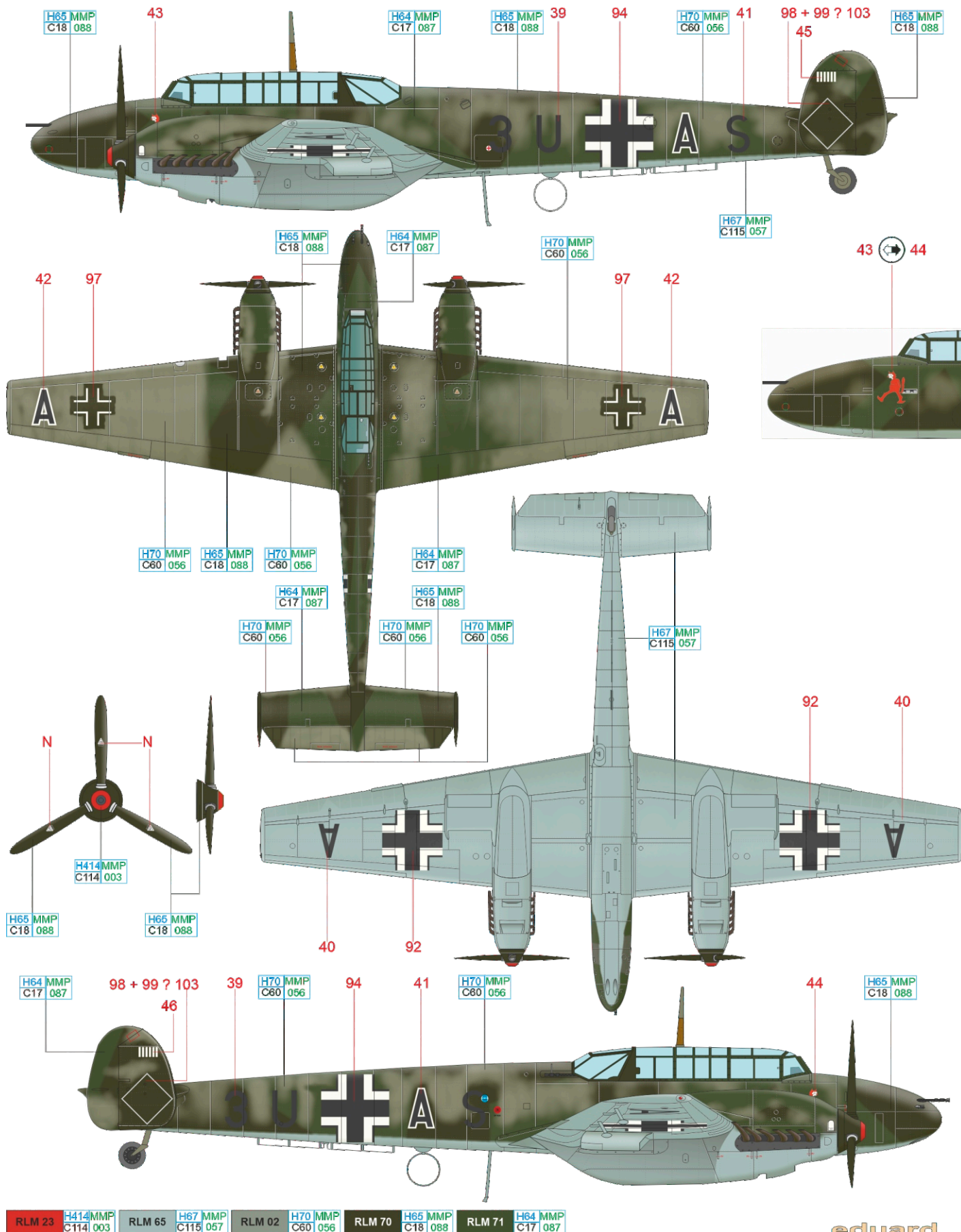
Tento Bf 110D byl vybaven motory DB 601N. Emblém dřeváku používala II./ZG 26 od roku 1940 až roku 1944. Slunéčko sedmítečné bylo emblémem 4./ZG 26, ale používala jej také jiné Gruppe této Geschwader - III./ZG 26. Kamufláž je provedena barvami RLM 71, 02 a 65. Bílý nátěr přidě, zavedený v září 1940, stroj identifikuje jako součást jednotek přidělených pro stíhací-bombardovací mise. Na počátku války II./ZG 26 používala Messerschmitty Bf 109D a velel jí veterán z 1. světové války Major Friedrich Vollbracht. Jeho jednotka přezbrojila na stodesátky v říjnu 1939. Velení v dubnu 1940 převzal Hptm. Ralph von Rettberg (8 vítězství, Rytířský kříž), který tuto pozici zastával až do dubna 1942. Staffelkapitän 4./ZG 26 Hptm. Hubert Lüttke a jeho střelec Uffz. H. Brillo byli sestřeleni 18. srpna Spitfirem, který pilotovalo stíhací eso F/O Colin Falkland Gray z 54. squadrony RAF. Lüttkeho nástupce Oblt. Arthur Niebuhr byl se svým střelcem Uffz. K. Theissenem zabit 27. září v souboji u Arne. Čtvrtou Staffel nakonec převzal Hptm. Reinhold Hubel, který sloužil u II./ZG 26 a III./ZG 1 ve Středomoří až do roku 1943.



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

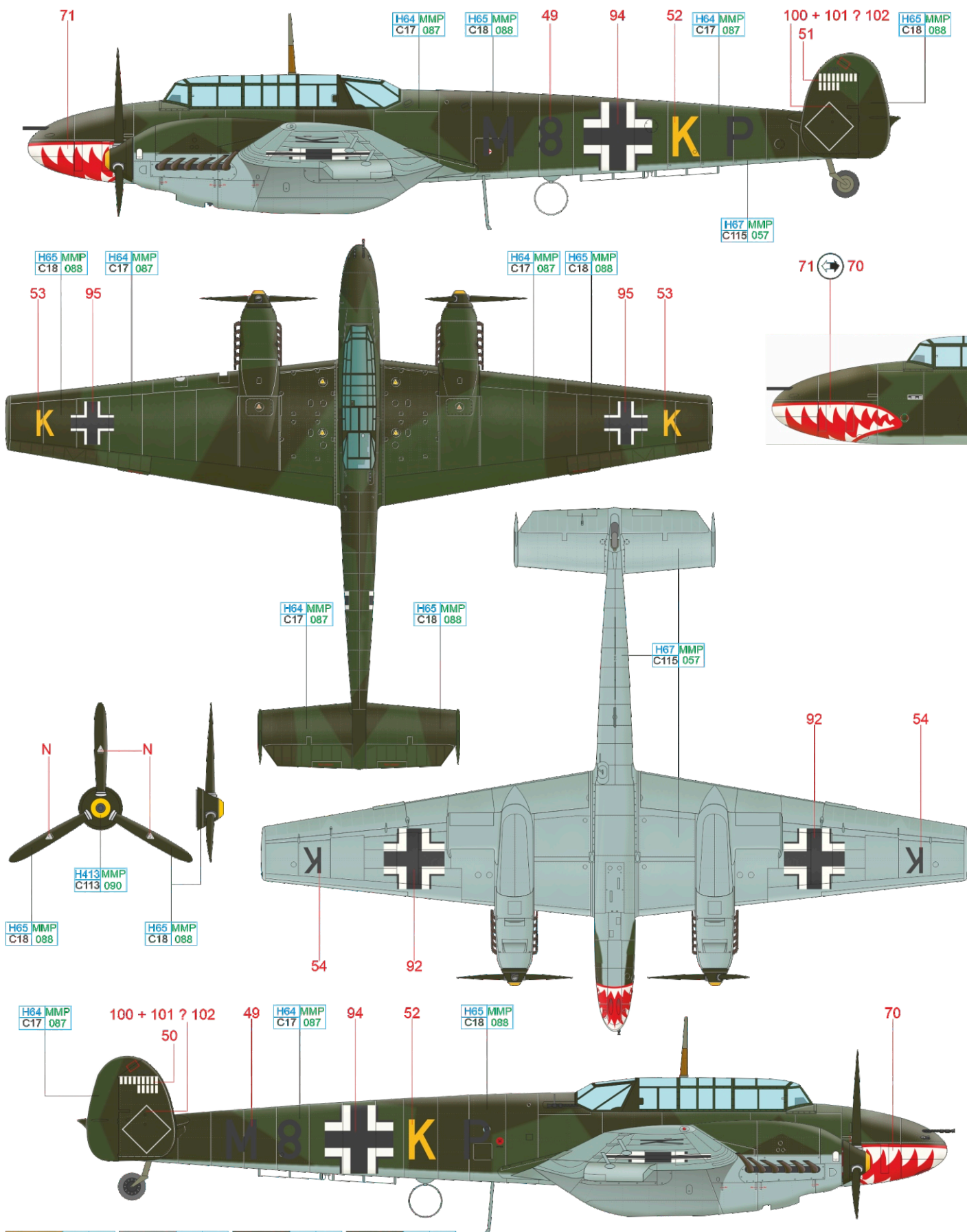
H Bf 110C, Oblt. Sophus Baagoe, 8./ZG 26, Barley-Arques, Francie, červenec 1940

Také tato Zerstörergruppe byla na počátku války vybavena Messerschmittů Bf 109D. Na stodesítky III./ZG 26 přezbrojila počátkem roku 1940 pod velením Hptm. Johannes Schalka. Tento letec byl před válkou velitelem rakouské Jagdgruppe 1. Byl také jedním z prvních pilotů Bf 110, který obdržel Rytířský kříž. Velitelem 8./ZG 26 během útoku na Francii a v Bitvě o Británii byl Hptm. Karl-Heinz "Conny" Meyer, jenž se později stal velitelem II./JG 26 „Schlageter“. Jedním z jeho nejlepších pilotů byl Sophus Baagoe. Nad Francií dosáhl čtyř vítězství, při Kanalkampfu přidal další tři a během bitvy o Británii zaznamenal šest. Kamufláž je provedena barvami RLM 70, 71 a 65. Kříže na horních plochách jsou zmenšeny a kamufláž je zřejmě lehce přestříkána světlou barvou, pravděpodobně RLM 02. Na přídi byla patrně namalována „smutná liška“, emblém 8. Staffel. Na jaře 1941 byl Baagoe převelen k 5./ZG 26. Byl jedním z pilotů, kteří 20. dubna v Řecku nárokovali vítězství v boji s Hurricane, během něhož padl velitel 80. squadrony a neúspěšnější stíhač RAF Jihoafričan Squadron Leader "Pat" Pattle. Baagoe byl zabit 14. května 1941, když jej zasáhla pozemní palba při útoku na krétské letiště Heraklion.



Bf 110C, WNr. 3285, Oblt. Hans-Joachim Jabs, velitel 6./ZG 76, Le Mans, Francie, září 1940

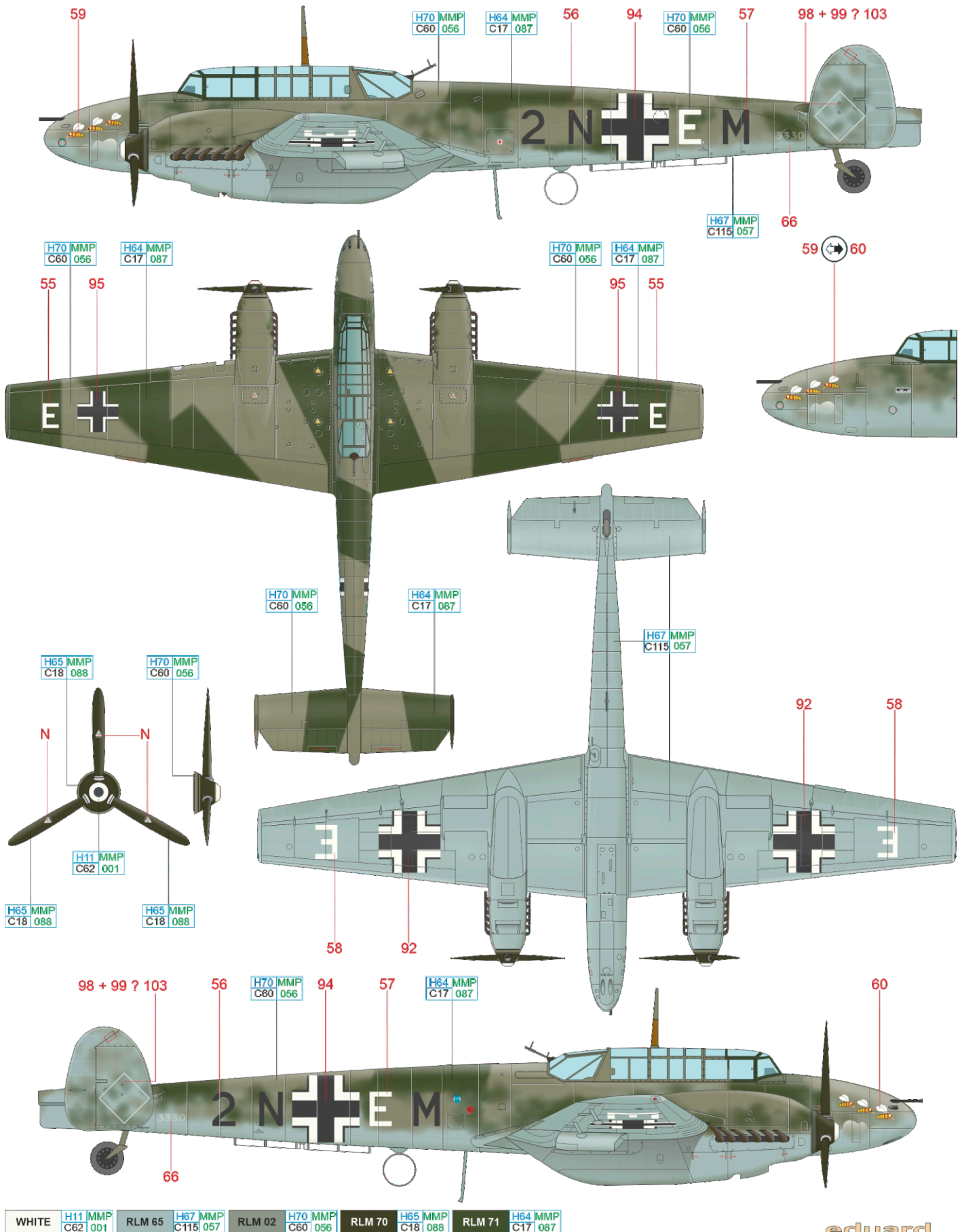
Hans-Joachim Jabs byl s 12 sestřely neúspěšnějším esem na Bf 110 v Bitvě o Británii. V bojích nad Francií dříve získal sedm vítězství. Jeho oblíbeným způsobem boje byl útok z převýšení a únik. Kamufláž stodesítky tvoří barvy RLM 70, 71 a 65. Žraločí tlama (Haifischmaul) byla označením II./ZG 76 již před válkou, tehdy Gruppe používala Messerschmitty Bf 109D. Velitelem 6./ZG 76 byl po dobu více než jednoho roku veterán Legie Condor Hptm. Heinz Nacke (12 vítězství, Rytířský kříž). Po jeho zranění v boji se stíhači 30. srpna jej zastupoval Jabs a v říjnu byl namísto Nackeho jmenován velitelem Staffelu trvale. V témže měsíci byl Jabs vyznamenán Rytířským křížem. Na konci roku 1941 jeho Staffel prošla výcvikem nočního stíhání a byla přeznačena na 9./NJG 3. Jabs později velel 11./NJG 1 a IV./NJG 1. V březnu 1944 se stal Kommodorem Nachtjagdgeschwader 1 a obdržel Dubovou ratolest k Rytířskému kříži. Bylo mu uznáno 50 vítězství při 510 bojových letech.



RLM 04 H413 MMP C113 090 RLM 65 H67 MMP C115 057 RLM 70 H65 MMP C18 088 RLM 71 H64 MMP C17 087

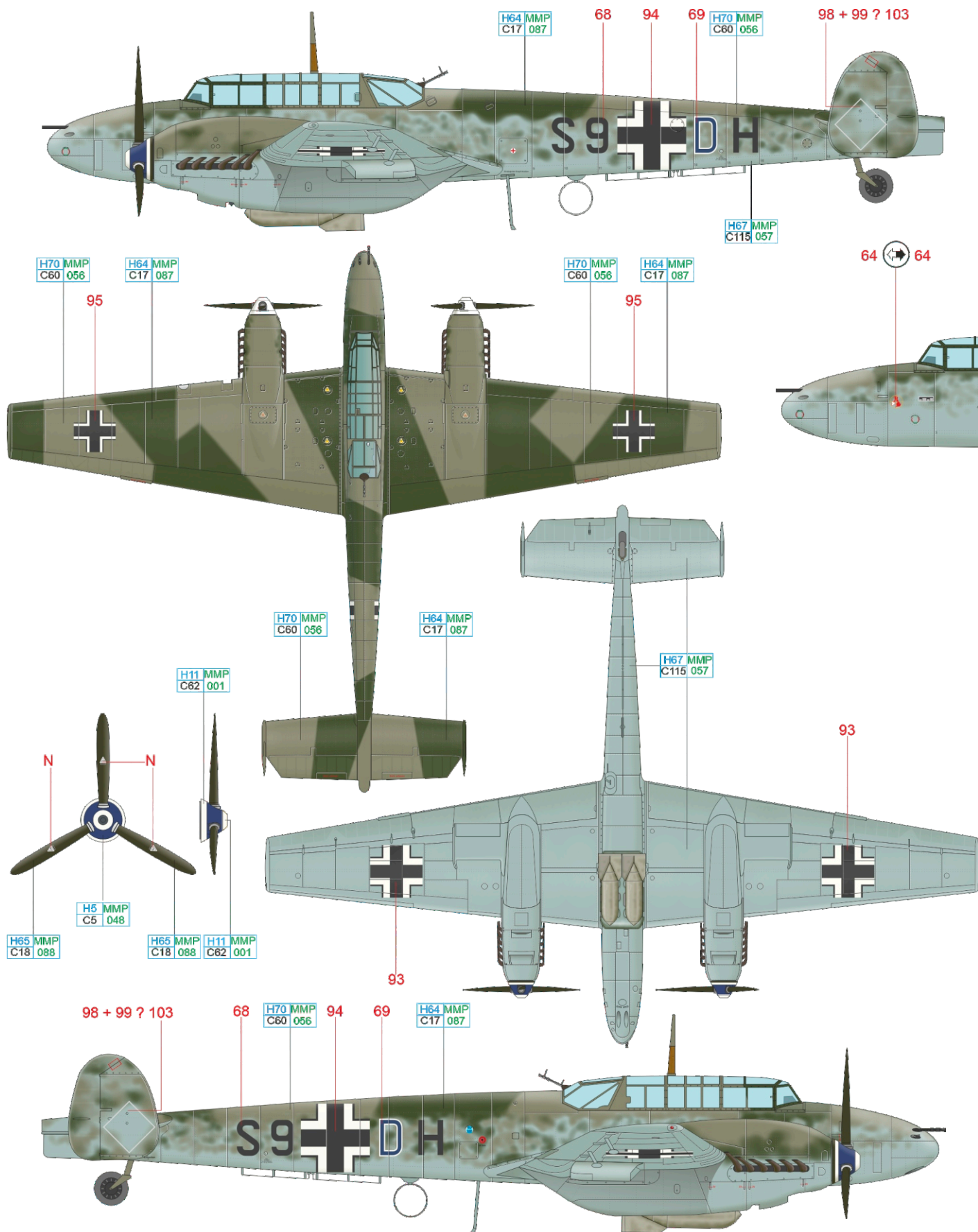
J Bf 110D, 7./ZG 76, Laval, Francie, říjen 1940

V červnu 1940 dostala jednotka těžkých stíhačů II./ZG 1 označení III./ZG 76 a ponechala si dosavadní emblém tří vos letících nad mrakem. Kamufláž tohoto Bf 110 je provedena barvami RLM 71, 02 a 65. Od počátku roku 1940 byl velitelem této Zerstörergruppe Hptm. Friedrich-Karl Dickoré a ve velení pokračoval i po změně označení na III./ZG 76. Dne 15. srpna se při boji s Hurricany 213. squadrony nad mořem u Weymouthu srazil s jiným letounem. Jeho střelec Uffz. H. Templin byl zajat, ale Dickoré nepřežil a jeho tělo bylo nalezeno 20. září na pobřeží u Le Touquet. Od počátku roku 1940 byl velitelem 4./ZG 1 (pozdější 7./ZG 76) veterán Legie Condor Oblt. Rolf "Schlitzohr" Kaldrack. Ve Španělsku dosáhl tří vítězství jako průzkumný pilot. Na jaře 1940 také sestřelil jeden švýcarský Bf 109. Po sestřelení Dickorého převzal velení nad III./ZG 76 právě Kaldrack. V listopadu 1940 byl po dosažení jedenácti vítězství vyznamenán Rytířským křížem. Padl v únoru 1942 na východní frontě. Posmrtně obdržel Dubovou ratolest k Rytířskému kříži.



K Bf 110D-3, WNr. 3378, Oblt. Martin Lutz, velitel Erprobungsgruppe 210, Calais-Marck, Francie, září 1940

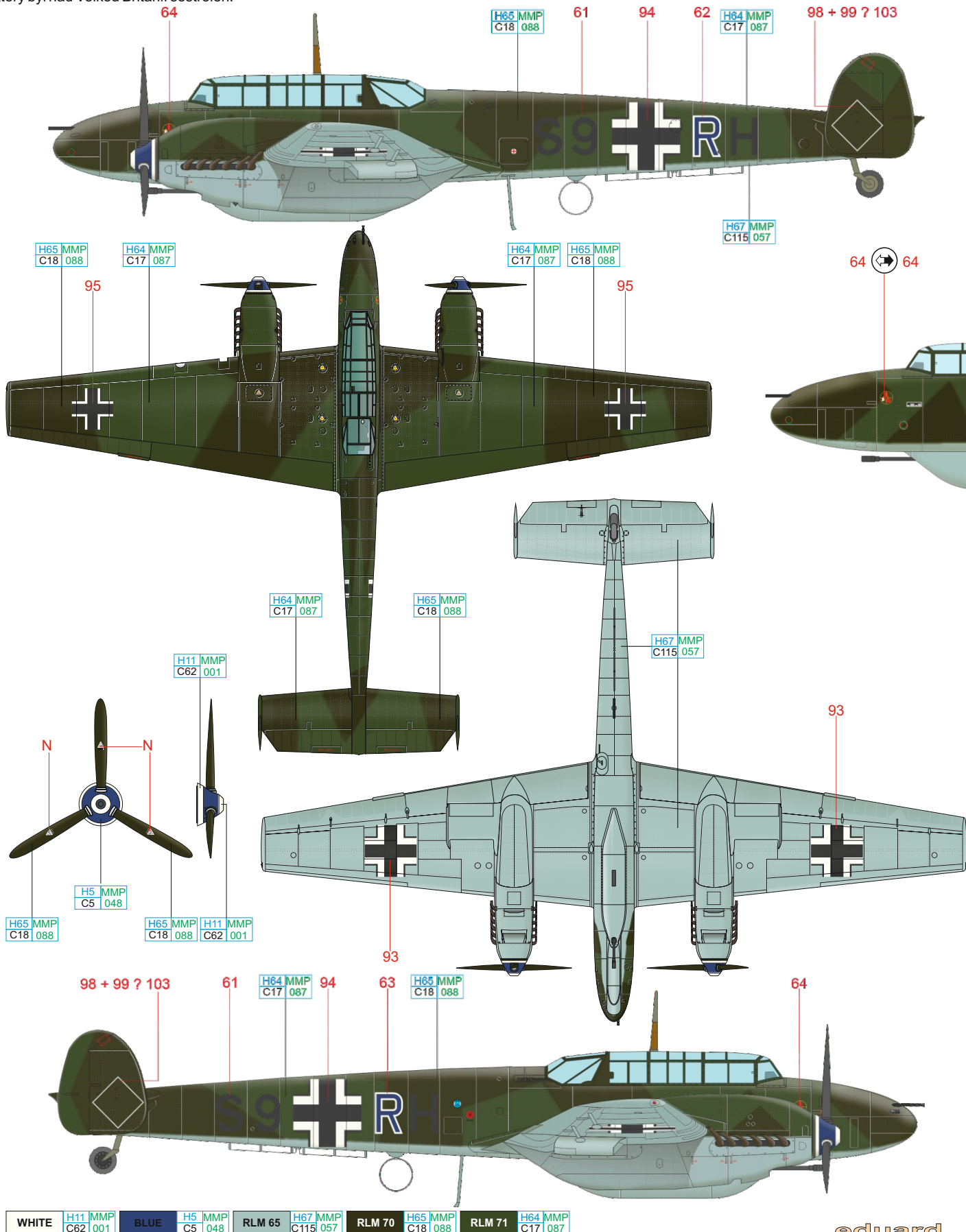
Erprobungsgruppe 210 (Zkušební skupina 210) byla zformována v červenci 1940 pod velením Hptm. Waltera Rubensdörffera jako jednotka specializovaná pro útoky proti Velké Británii. Původně měla být vyzbrojena Messerschmitty Me 210, následovníkem Bf 110. Nový typ ale nabral zpoždění a proto Erp. Gr. 210 dostala za úkol zkoušet stíhací-bombardovací útoky s letouny Bf 110 a Bf 109. Jednotka byla velmi úspěšná proti vojenským a průmyslovým cílům, ale také utrpěla velké ztráty. Přišla o čtyři velitele Gruppe. Jedním z nich byl veterán Legie Condor Hptm. Martin Lutz. Dříve působil jako Staffelkapitän 1./Erp. Gr. 210 (původní 1./ZG 1). Ve Španělsku dosáhl jednoho vítězství a později se účastnil kampaní v Polsku a ve Francii. Padl 27. září během náletu leteckou továrnou Parnall u Bristolu. Jeho stroj "S9+DH" sestřelily Hurricany z 504. squadrony RAF. Lutz byl posmrtně vyznamenán Rytířským křížem. Kamufláž jeho letounu je tvořena barvami RLM 71, 02 a 65. Modrá barva písmene "D" byla typická pro stroje 1./Erp. Gr. 210.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLUE	H5 MMP C5 048	RLM 65	H67 MMP C115 057	RLM 02	H70 MMP C60 056	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 71	H64 MMP C17 087
-------	-----------------	------	---------------	--------	------------------	--------	-----------------	--------	-----------------	--------	-----------------

Bf 110C-6, Lt. Erich Beudel, 1./Erprobungsgruppe 210, Calais-Marck, Francie, srpen 1940

Tato málo známá verze Bf 110 byla vybavena 30 mm kanonem MG 101 pod trupem. Později byla tato zbraň přeznačena na MK 101. Bojové zkoušky Bf 110C-6 začaly u 1./ZG 1 během bitvy o Francii. Prováděli je Viktor Mölders (bratr Wernera Mölderse) a Martin Lutz. Podvěšená zbraň byla původně určena proti pozemním cílům. Testy později pokračovaly, když byla jednotka přeznačena z 1./ZG 1 na 1./Erp. Gr. 210. Kamufláž tohoto letounu je tvořena barvami RLM 70, 71 and 65. Emblém Spojeného království v zaměřovači byl používán celou Gruppe. Nestandardní modrá barva označení strojů 1. Staffel byla použita u písmene "R" a na vrtulových kuželech. Od července 1940 bylo k 1./Erp. Gr. 210 přiděleno šest letounů verze C-6. Jejich úkolem bylo doprovázet stíhací bombardéry jejich jednotky. Letové charakteristiky Bf 110C-6 byly velmi dobré díky posunutému těžišti. Se strojem "S9+RH" letěl 29. července stíhací doprovod vídeňský rodák Lt. Erich Beudel. Jeho letoun poškodily Hurricany ze 151. squadrony a nouzově přistál ve Francii. Beudel padl v boji 15. srpna společně se svým stíhacím Ogefr. O. Jordanem. Jejich Bf 110C-6 "S9+TH" sestřelily Hurricany ze 111. squadrony u Horley. Byl to jediný Bf 110 verze C-6, který byl nad Velkou Británií sestřelen.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLUE	H5 MMP C5 048	RLM 65	H67 MMP C115 057	RLM 70	H65 MMP C18 088	RLM 71	H64 MMP C17 087
-------	-----------------	------	---------------	--------	------------------	--------	-----------------	--------	-----------------