

Messerschmitt Bf 109G-10 / U4

Production & Operational Service

Aleš Janda, Tomáš Poruba

České země patřily již od dob, kdy byly součástí rakousko-uherského císařství, k nejvýspělejším průmyslovým oblastem střední Evropy. Své postavení státu s moderní průmyslovou výrobou si Československo udrželo i po získání samostatnosti v roce 1918 až do německé okupace v roce 1939.

Po roce 1939 se české podniky zapojily do válečné výroby Třetí Říše, zejména formou různých subdodávek. Do válečného úsilí byly přirozeně zahrnuty i české letecké podniky, které, až na výjimky, vyráběly cvičná, kurýrní a pozorovací letadla – DFS 230, Ar 96, 396, Bz 131, 181, Fi 156, Fw 189, Si 204. Teprve ke konci války se na české území začal plánovat, popřípadě i realizovat, přesun významnějších výrobních kapacit, potřebných pro výrobu moderních stíhacích letadel.

Jednalo se zejména o pobočku podniku Wiener Neustädter Flugzeugwerke GmbH produkující Messerschmitt Bf 109G v provozech umístěných v železničních tunelech v blízkém okolí Tišnova. Tyto stroje byly na našem území nejen vyrobeny a zalétány, mnohé z nich se nad naše území (nebo do jeho těsného sousedství) vrátily během své operační služby.

Výroba Bf 109 v okolí Tišnova a v dalších moravských objektech zůstává jedinou skutečně kompletní produkcí stíhacího typu na českém území. V krátkosti uvedeme ostatní významnější podniky spojené s dodávkami hotových letadel. Nejznámější byl patrně Heinkel v Chebu s přestavbami He 177A-1 na verzi A-3, který posléze kompletoval noční stíhače He 219A a skončil u přestavbě proudových Me 262A na fotoprůzkumnou verzi A-1/U3. Několik Me 262A Schwalbe bylo sestaveno také v prostorách firmy Lichtbau Budweis (LBB) v Českých Budějovicích a ze stejné lokality vyšlo v červnu 1944 i deset Focke-Wulfů Fw 190A-8. Raritou může být omezená produkce vrtulníku Fa 223A v Rabštejně. Všecké zmínované podniky však stroje pouze sestavovaly případně přestavovaly a produkce hlavních částí nepocházela z českého území. Druhou důležitou skutečností byl počet takto vyexpedovaných letadel, který nebyl nijak vysoký. Například u lednu 1945 vzniklo (tzn. bylo sestaveno) v LBB Českých Budějovicích pouhých 6 kusů Me 262A-2. Znovu zdůrazňujeme, že hovoříme o stíhacích (bitevních) letounech, ne cvičných nebo spojovacích. Taktéž nekomentujeme opravy letadel a velké množstvím malých podniků vyrábějících letecké součásti. Jde nám o skutečnou výrobu stíhacího typu, od „duralových plechů až po finální sestavení“.

Wiener Neustädter Flugzeugwerke

Stručná historie podniku a jeho letecké výroby

Tradici výroby letadel ve Wiener Neustadt zahájil v roce 1915 Dr. Karl Freiherr von Skoda a „Oesterreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe“ založením „Oesterreichische Flugzeugfabrik AG“ (Oeffag) na adrese Wienerstrasse 120. Nová letecká továrna nejdříve dodávala rakousko-uherskému letectvu nepříliš významné průzkumné dvouplošníky Oeffag C.I, série 51., a Oeffag C.II, série 52., dále se podílela na výrobě létajících člunů kategorie K (Type K) a R (Type R).

Nejvýznamnějším úspěchem firmy se stalo v roce 1917 zahájení licenční výroby německé stíhačky Albatros D.II a zejména Albatros D.III. Jejich výrobou se Oeffag stal třetím nejvýznamnějším leteckým výrobcem v Rakousko-Uhersku. Stroje byly u operačních jednotek všeobecně oblíbeny a vysoce hodnoceny a létala na nich řada rakousko-uherských stíhacích es. Uzavření příměří 4. listopadu 1918, následně odzbrojení a útlum letecké výroby v Rakousku znamenaly i ukončení letecké výroby ve Wiener Neustadt. Podnik se pod hlavičkou „Austro-Daimler Karosserien“ až do roku 1933 zabýval výrobou osobních automobilů a autobusů. Po přestěhování Daimleru do Steyeru byla továrna uzavřena.

K obnovení letecké výroby ve Wiener Neustadt došlo 26. června 1935 založením společnosti „Wiener Neustädter Flughafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H.“. O vznik nové firmy se významně zasloužil Julius Arigi, rakousko-uherský stíhací eso z dob I. světové války, který ve firmě působil jako tovární pilot. Výrobní program tvořila školní a sportovní letadla.

Novým impulsem pro další existenci a rozvoj podniku se stalo připojení Rakouska (Anschluss Österreich, 13. března 1938) k Třetí říši. Několik dní po anexi, již 28. března 1938, navštívil „Wiener Neustädter Flughafenbetriebs-Ges.m.b.H.“ říšský ministr letectví Hermann Göring v doprovodu generálního leteckého zbrojmistra Ernsta Udet. Německá říše pak 16. května 1938 podnik převzala a po změně názvu na „Wiener Neustädter Flugzeugwerke Ges.m.b.H.“ (WNF) zahájila jeho přeměnu v souladu s „Aufbauprogramm für Österreich“. Byla zahájena rekonstrukce stávajících historických objektů ve Wienerstrasse 120 a velkorysá výstavba nových výrobních hal, nový komplex byl nazýván WNF Werk I.

Součástí WNF, a to jako Werk 2, se v roce 1938 staly výrobní haly bývalé akciové společnosti Daimler-Motoren AG v Pottendorferstrasse. Daimler-Motoren AG ukončil výrobu v roce 1933 v období hospodářské krize, od té doby byly prostory opuštěné. Objekty Werk 2 také, podobně jako Werk 1, podstoupily rozsáhlou rekonstrukci.

Stavební práce na Werk 1 a 2 byly doprovázeny rozsáhlou bytovou výstavbou pro pracovníky WNF. Moderně koncipovaný závod se sociálním zázemím pro pracující se stal ukázkovým podnikem a výkladní skříň nového režimu. Klidnému rozvoji podniku dále napomáhala jeho poloha v hlubokém zázemí Třetí Říše, daleko od frontových linií a mimo operační rádius letectva nepřítel, díky níž byl označován i jako letecký kryt Říše (Luftschutzkeller des Reiches).

První Messerschmitt Bf 109 byl ve Wiener Neustadt dokončen již na konci března 1939. V průběhu války se zde vyráběly Bf 109 ve verzích E, F a G, a to v počtech, které WNF řadily do trojlístku největších producentů Bf 109 – WNF, Erla Leipzig, Mtt. Regensburg a k nejvýznamnějším leteckým podnikům Třetí Říše vůbec. Továrna se také podílela na vývoji některých komponentů Bf 109G/K. Výrobní program Bf 109 byl doplněn rozsáhlými opravárenskými kapacitami využívanými pro opravy Ju 52, Ju 88 a He 111.

Idylická situace WNF se změnila díky spojeneckým úspěchům v severní Africe v 2. polovině roku 1942. Zatímco Bernard Montgomery v čele 8. britské armády porazil na přelomu října a listopadu 1942 Afrikakorps Erwina Rommela v klíčové bitvě u egyptského El-Alamejnu a donutil ho k ústupu, vylodili se 8. listopadu Spojenci pod velením Dwighta Eisenhowera v rámci operace Torch v Tunisu a Alžíru. Společným postupem z východu i západu bylo v květnu 1943 dosaženo kapitulace italských a německých vojsk v severní Africe. Afrika se stala nejen odrazovým můstkem pro další invazi na evropský kontinent (Sicílie – 10. července 1943, operace „Husky“, Itálie – 3. září, operace „Baytown“ a 9. září 1943, operace „Avalanche“ a „Slapstick“), ale z nových afrických leteckých základen se operační prostor bombardovacího letectva americké 15. letecké armády rozšířil až do střední Evropy. S novou situací na evropském bojišti byli pracující WNF poprvé konfrontováni prostřednictvím 61 stroje B-24 Liberator, které 13. srpna 1943 v 13:52 hod. provedly ve třech vlnách nálet na Werk 1 i 2 a mimo ztrát na životech a poškození hal způsobily 30% výpadek v měsíční produkci – místo očekávaných 280 strojů (v této době Bf 109G-6) bylo v srpnu dodáno pouze 182. Druhý nálet, uskutečněný 1. října 1943 ve 12:45, mimo jiné těžce poškodil Werk 1 a výpadek výroby dosáhl 50%. Třetí nálet 24. října nebyl díky mrakům úspěšný, pumy dopadly mimo městskou zástavbu a postihly okolní vesnice.

Na další uspořádání výroby ve WNF měl rozhodující vliv v pořadí čtvrtý nálet provedený cca 200 stroji 2. listopadu v 12:15. Způsobené škody byly tak rozsáhlé, že další výroba již nebyla možná. V lednu 1944 bylo dodáno 119 a v únoru dokonce pouhých 67 strojů. Dále musely být rozšířeny plány na rozptýlení výroby, jejíž návrhy byly vypracovávány již od září 1943. Zároveň probíhala s obrovským úsilím i obnova WNF, takže v březnu 1944 mohlo být předáno opět 360 nových strojů a produkce běžela na plné obrátky i v dubnu.

Ve chvíli, kdy se výroba po pěti měsících postavila na nohy, uderili Američané na WNF znovu, a to i na pobočné závody. Po pátém náletu 12. dubna 1944 zaútočili Američané opět 23. dubna (6.), 10. května (7.), 24. května (8.), 29. května (9.) a 8. června (10.) a zanechali za sebou v troskách Werk 1 i 2. Díky rozptýlené výrobě se však podniku dařilo lépe se vyrovnávat se způsobenými škodami. Ještě v dubnu bylo dodáno 443 strojů, v květnové dodávce se již projevily následky výpadku výroby – bylo dodáno pouhých 100 letadel. Pak však produkce opět začala nabírat dech, v červnu je předáno 346, v červenci 351 a v srpnu 300 strojů (včetně 59 nových Bf 109G-14/U4). Jarní ofenzivu proti provozům ve Wiener Neustadt doplnili Spojenci dvěma nálety (8. července a 23. srpna 1944)

* Viz titul „Albatros D.II & D.III (Oeffag)“, JaPo 1998

na největší pobočku WNF v Markersdorfu u St.Pölten a zničili provozy koncové montáže. Přesto podnik jako celek dokončil a předal v září 280 (z toho 148 verze G-14) a v říjnu 310 nových strojů. V té době byla výroba již organizována do čtyř nezávislých soustav zvaných „Fertigungsring“, z nichž každá měla vlastní síť dodavatelů. Mimo Fertigungsring Nieder-Donau, kam patřilo i WNF, byl vytvořen Fertigungsring Kärnten, Fertigungsring Ungarn a Fertigungsring Protektorat, jehož součástí byly provozy Diana GmbH v železničních tunelech u Tišnova. Následný pokles produkce na přelomu roku můžeme přičíst jednak přípravě výroby nové verze (Bf 109G-10) ale zejména celkové hospodářské a válečné situaci Říše, nedostatku surovin, účinku spojeneckých útoků na dopravní infrastrukturu, atd. V listopadu bylo předáno 249 a v lednu 1945 pouze 142 nových strojů (včetně 129 Bf 109G-10/U4).

V období leden-květen 1945 uskutečnili Spojenci na Wiener Neustadt dalších 19 náletů, všechny se však soustředily na město a železnici. Ve WNF díky rozvrácenému systému zásobování mohly probíhat pouze práce v omezeném rozsahu. Výroba Bf 109 musela být ukončena nejpozději v březnu 1945, neboť v polovině dubna byla oblast Vidné obsazena Rudou armádou.

Messerschmitt Bf 109G-10 - stručný popis vývoje typu

Po seznámení s podnikem WNF se nyní zaměříme na Messerschmitt Bf 109, a to zejména na Bf 109G-10. Celá publikace je věnována pouze této variantě, bude tedy na místě podívat se krátce na její historii. Bf 109G-10 nevznikl standardním procesem vývoje typu, ale z důvodů, souvisejících spíše s požadavky na dodávky co největšího množství výkonných stíhacích letadel. V polovině roku 1944 se po dlouhém vývoji podařilo dokončit motor DB 605D, který měl být standardní pohonnou jednotkou Bf 109K. Neustálé zpoždění prací na nové verzi Messerschmittu však oddalovalo náběh sériové výroby a na začátku léta 1944 bylo jasné, že produkce Bf 109K jen tak nezačne. Navíc byl počet změn u Bf 109K poměrně značný, což dávalo tušit problémy a zpoždění při zavádění hromadné výroby. V atmosféře neustálého tlaku na vyšší počty vyrobených letadel však nepřipadala jakákoliv úvaha o byt' přechodném snížení dodávek v úvahu. Nabízela se však možnost připojit nový výkonnější motor DB 605D ke stávajícímu draku Bf 109G (v této době Bf 109G-6 se systémem MW 50, později označovaném Bf 109G-14) a vyhnout se tak možným komplikacím. Z konstrukčního hlediska to neměl být problém, neboť starší motory DB 605A, AS a nový DB 605D se rozměrově příliš nelišily a stejně tak se nelišily ani jejich připojovací body. Spojení stávajícího draku Bf 109G s motorem DB 605D by tedy výrazně zlepšilo bojové výkony letounu ve všech výškách, ale zároveň jen nepatrně ovlivnilo rozjetou sériovou výrobu.

Tyto důvody, tzn. zpoždění ve vývoji Bf 109K a hladší náběh výroby Messerschmittu Bf 109 s výkonnějším DB 605D, tak pravděpodobně na přelomu června a července 1944 vedly k rozhodnutí o vzniku varianty Bf 109G s výše citovaným motorem. Její označení znělo Bf 109G-10. Vyřešit uvedený úkol dostala na starosti továrna Erla v Lipsku, hlavně z důvodu plného vytížení Regensburgu pracemi na Me 262, ale též vývojem a zaváděním Bf 109K. Svědčí o tom poznámka v oficiálním přehledu typů Bf 109 z 2.8.1944, kdy je u varianty Bf 109G-10 uvedena poznámka „Bastard Flugzeug der Fertigung Erla“. Nová varianta tak měla být produktem firmy Erla. Jednalo se o zcela samostatný úkol, který neměl nic společného s dále probíhajícím vývojem Bf 109G a K. Ve zprávách ze zkušebnímu programu Bf 109G a K (vedeného Regensburgem) proto není o variantě G-10 žádná zmínka.

Erla v Lipsku vyřešila nutné kroky zástavby DB 605D do draku velice snadno, pravdou je, že jich nebylo mnoho. Jako základ sloužil drak Bf 109G-14 (tzn. Bf 109G-6 se systémem MW 50) a konstrukce zřejmě navázala na zkušenosti se zástavbou motoru DB 605AS do Bf 109G-6 ze začátku roku 1944. Vnitřní změny konstrukce letounu nebyly třeba, pozornost se proto zaměřila na oblast motoru. DB 605D vyžadoval ve spodní části více místa než DB 605AS, a to kvůli větším krytům vačkových hřídelů (z důvodu větších, výkonnějších odsávacích (zpětných) čerpadel oleje). Konstrukteři v Erlu proto museli spodní motorový kryt rozšířit a zároveň přepracovali také kryty horní. Nová kapotaž sice měla obdobné rozměry jako pro DB 605AS, vyráběla se však z jinak tvarovaných částí. Změnila se poloha otvoru plnění olejové nádrže (byl posunut výše, protože nádrž měla větší objem 50 l) a kohoutu paliva pro start za studena (byl posunut výše z důvodu montáže odlučovače par olejového okruhu na motor). Pozornost věnovali také aerodynamickému přechodu zvětšeného krytu motoru do trupu na levé straně. Původní řešení z G-6/AS se spodní zakřivenou hranou nahradili novým téměř čtvercovým panelem, což bylo jistě aerodynamicky čistší provedení. V souvislosti se změnou pohonné jednotky musel být použit i větší chladič oleje Fö 987.

Použití výkonnější pohonné jednotky si vynutilo i zvětšení chladičů kapaliny v křídle, na místo typu ALF 750B s celkovou plochou

33 dm² nastoupily ALF 907C s plochou 42 dm². Chladiče tedy odpovídaly typům používaným na Bf 109K-4. Tuto úpravu zmiňoval technický předpis z 2.srpna 1944, takže jej Bf 109G-10 rozhodně používaly. Není však možné říci, zda to bylo opravdu ve všech případech. Zvětškusku se změna příliš neprojevila, chladič sice vyčníval poněkud více z plochy křídla, ale rozdíl byl velice malý. Tím úpravy na draku a vlastně celém stroji skončily.

První Bf 109G-10 skutečně vznikly v Erlu a závod je vyráběl od září 1944 až do konce války. Stal se tak největším dodavatelem této varianty.

Mateřský podnik v Regensburgu se plně soustředil na výrobu nové verze Bf 109K-4, ale i zde vznikla mezi říjnem 1944 a lednem 1945 malá série Bf 109G-10 čítající 121 kus (uváděný počet kolísá mezi 120 – 123 kusy). Důvod není prozatím jasný, jako nejpravděpodobnější se jeví dočasný nadbytek motorů DB 605D, který nemohl být z důvodu nedostatečné připravenosti nebo kapacity výrobních linek Bf 109K-4 zabudován do této verze. Celkem logicky tak byly motory „připojeny“ k drakům tehdy vyráběných Bf 109G-14/AS. Však také Bf 109G-10 z Regensburgu vykazují společné znaky obou variant a od G-10 z Erlu se lišily. „Nadbytek“ motorů DB 605D byl však záhy „vyřešen“ (výroba Bf 109K-4 se rozjela naplno) a produkce v Regensburgu skončila v lednu 1945 posledními třemi kusy.

Messerschmitt Bf 109G-10 v podniku WNF

Třetí významný dodavatel Messerschmittu Bf 109, podnik WNF, začal nejnovější variantu Bf 109G vyrábět jako poslední v prosinci 1944. Pravděpodobně až v této době došlo k rozhodnutí nekomplikovat zdejší výrobu zaváděním nové verze Bf 109K-4 a raději o nejrychlejší přejít na téměř stejně výkonný Bf 109G-10. Nad typovým sjednocením tak převážila potřeba dodávek co největšího množství stíhacích letadel. Rozhodování však trvalo celý podzim 1944, kdy se stále produkoval pouze Bf 109G-14/U4.

V době produkce Bf 109G-10/U4 už byly výrobní kapacity WNF rozptýleny do dvou hlavních „okruhů“, každý s velkým množstvím menších dodavatelů. „Okruhy“ se soustředily okolo podniků WNF ve Wiener Neustadt a Diana u Tišnova a vyráběly nezávisle na sobě. Verzi Bf 109G-10/U4 u WNF byla přidělena sériová čísla z bloků 610xxx, 611xxx, 612xxx a 613xxx, ale podobně jako u jiných výrobců, nebyly využity v plné míře. Celkový počet strojů tak byl nižší, něco okolo 800 kusů.

Výroba začala v prosinci 1944 a stroje série 610300 – 610600 byly zalétávány ve Wiener Neustadt do konce ledna 1945.* Následovalo je přibližně 200 kusů čísel 610900 – 611100, které se poprvé dostaly do vzduchu na stejném letišti v rozmezí konce ledna až poloviny února 1945. Po zbytek února a na začátku března vycházely z WNF Messerschmittu čísel 611900 – 612000.

Víme, že Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612717 byl ztracen již 7. února 1945 a stroj W.Nr. 613000 havaroval dokonce už 27.1.1945 při přeletu k jednotce u Spillernu. Vzhledem ke stavu objektů v okolí mateřského podniku nepředpokládáme, že by zde probíhala výroba více sérií najednou (v této době probíhaly zálety 610900 – 611100) a uvedené letouny proto musely vzniknout někde jinde. Přirozeně se nabízí podnik Diana. Data se shodují s ověřenými zálety strojů čísel 613000 – 613115 provedenými v rozmezí 29.prosince 1944 až 22. března 1945 v Kralupech nad Vltavou a Praze-Letňanech. Navíc, většina letounů sérií 612700 – 612900 a 613000 – 613200 vykazuje charakteristické znaky strojů z českého území a tak můžeme prohlásit, že byly vyrobeny právě v Dianě.

Technické provedení

Přechod výroby na novou verzi byl ve WNF obdobný jako v ostatních podnicích, tzn. ke stávající vyráběné variantě Bf 109G byl připojen motor DB 605D. Ve WNF však přibýly další významnější změny konstrukce. Jak již bylo řečeno, zatímco ostatní podniky dodávaly od října 1944 výkonnější Bf 109G-14/AS, G-10 nebo K-4, WNF stále setrvala na starších G-14/U4. Navíc nebyla konstrukce Bf 109G-14/U4 nijak upravována a neobjevily se na ní modernizované prvky jako například zvětšené dřevěné ocasní plochy, vyšší ostruha nebo nová kola hlavního podvozku. Zdá se, že veškeré tyto části měly u WNF přijít na řadu až s novou verzí Bf 109K-4. Po rozhodnutí vyrábět místo K-4 variantu G-10 se tak objevily až na tomto provedení.

Konstrukční kanceláře WNF tedy provedly následující úpravy. Na tehdy standardním draku Bf 109G-14/U4 nahradily starší kovové ocasní plochy novými dřevěnými s větší plochou SOP. Protože ocasní plochy byly navrženy tak, aby se jednotlivé díly mohly kombinovat i s kovovým provedením, některé Bf 109G-10/U4 měly stále kovové stabilizátory a výškovky. Vždy se však jednalo o kovové VOP, SOP

* Čísla 610600 – 610900 nejsou zachycena v žádném hlášení o ztrátách, proto se předpokládá, že nebyla využita. Existují však jisté pochybnosti, protože jsou zdokumentovány stroje čísel 610783 (793?) a 610824. Jistá, pravděpodobně však velmi malá, série strojů v tomto rozmezí tedy vznikla.

bývala dodávána v dřevěné konstrukci. Podvozek obdržel kola s většími pneumatikami 660x 190mm, proto na horní ploše křídla přibýly velké aerodynamické kryty. Spolupráce s ostatními producenty Bf 109 je patrná z dalších upravených dílů. Celé řešení krytů motoru DB 605D a také aerodynamických přechodů na trupu pocházelo z Regensburgu, konstrukce WNF tak nemusela nic vymýšlet. Kapotáž byla pro WNF zcela nová, protože, na rozdíl od Regensburgu a Erly, se zde nikdy nevyrobily varianty s motorem DB 605AS. Vylepšený systém vytápění kokpitu zase pocházel z Erly, kde byl dokončen někdy v polovině roku 1944. Novinku představoval rozvod horkého vzduchu na odklopný překryt kabiny, zabírající tvorbu námrázy při letu ve velkých výškách. Potrubí bylo přichyceno zezadu na pancíři v krytu a při uzavření kabiny dosedla jeho příruba na rozvod horkého vzduchu ústící za sedačkou pilota. Uvedený systém obdržely nejenom Bf 109G z Erly (G-14, G-10, G-10/R6) a veškeré G-10/U4 z WNF, ale také některé K-4 z Regensburgu. Továrna Erly samozřejmě poskytl řešení všem producentům Stodevítky.

Poslední z výrazně modernizovaných prvků konstrukce Bf 109, vyšší ostruha, nebyla na Messerschmittu z WNF nikdy montována. Ne že by její konstrukci ve WNF neznali (dokonce zřejmě vyráběli její zkušební kusy – viz připravovaná monografie Bf 109G-6), ale dodavatel této části pro podnik WNF novou konstrukci nikdy nevyrobil. Musíme si uvědomit, že výroba byla rozptýlena do velkého množství různých firem a ačkoliv v mateřském podniku obdrželi například výkresovou dokumentaci nové části, neznamenalo to automaticky také její okamžité dodávky. Dokumentaci bylo potřeba dopravit ke konkrétnímu výrobci, zavést požadovanou změnu, v některých případech i dodávku nových materiálů nebo surovin, a to v tehdejší situaci nebylo jednoduché. Z tohoto důvodu létaly veškeré Bf 109G-10/U4 s původní krátkou ostruhou.

Protože podnik WNF byl určen jako výhradní výrobce variant Bf 109G s třicetimilimetrovým kanonem MK 108 v ose vrtule, tzn. modifikace U4 (Umbausatz 4), pokračovala jeho montáž také v nejmmodernější G-10. Bylo to logické, neboť základem varianty byl Bf 109G-14/U4 se stejnou zbraní. Kanon tak doplňoval standardní výzbroj dvou 13mm kulometů MG 131 nad motorem. Vestavba MK 108 je patrná dle krytky plnění stlačeného vzduchu, potřebného k funkci zbraně, v 5. trupovém díle na pravém boku dole. Stlačený vzduch ukryvaly dvě 6l tlakové lahve na dně tohoto trupového dílu. Detailem modifikace U4 bylo ústí potrubí odvádějícího vzduch z kanonu (po jeho využití při činnosti zbraně) ústící na pravé straně těsně za posledním výfukem.

Ačkoliv jsme uváděli, že technické řešení nových krytů motoru a aerodynamických přechodů do trupu bylo převzato z Regensburgu, konečné provedení ve WNF se poněkud lišilo. Vlastní kapotáž motoru byla stejná, ale tvary nánýtovaných přechodových plechů v okolí kabiny jiné. To nám umožňuje celkem snadno rozeznat Messerschmittu z WNF. Provedení paneláže je znázorněno na výkresu, pro porovnání uvádíme také řešení používaná u ostatních výrobců.*

Přes poměrně krátké čtyřměsíční období výroby varianty G-10/U4 byly na později vzniklé stroje montovány modernější směrovky. V roce 1945 létaly Messerschmittu Bf 109G a K s dřevěnými směrovkami typu „B” a „C”. Objevily se samozřejmě i na úvodních Bf 109G-10/U4 z WNF série 610xxx, a to většinou v provedení „B”. Postupem času přišly na řadu i novější směrovky „C”, přičemž oba typy se lišily pouze vnitřní konstrukcí. Typ „C” byl lehčí a ve větší míře využíval ve své konstrukci dřevo, což byl také hlavní důvod jeho vzniku. V samém závěru války obdržela směrovka „C” ještě zvětšený Flettner, takže jeho odtoková hrana sledovala odtokové hrany trimů. Tuto směrovku používaly v drtivě většině letouny série 613xxx a několik kusů série 612xxx.

Některé stroje se dočkaly také modernizovaných křídílek původně určených pro verzi Bf 109K-4. Změna spočívala ve vsazení Flettneru, snižujícím síly v řízení. Uvedme, že vývoj křídílek z Flettneru začal v roce 1942 (!)** a přestože příznivě ovlivňovaly vlastnosti stroje, do masové produkce nikdy nepřišly. Na operačně používaných Messerschmittech je jejich montáž prokázána na několika kusech Bf 109G-5/G-6 z útvaru JG 50 z podzimu 1943 (pravděpodobně zkušební kusy) a na Bf 109G-10/U4 série 613xxx a některých 612xxx. Zajímavé jistě je, že prozatím není k dispozici věrohodný důkaz montáže na verzi Bf 109K-4, přestože zde měla být standardem. Proč se ve větším množství objevila právě na Bf 109G-10/U4 z WNF souvisí nejspíše opět s problémy rozptýlené výroby, jak byly popsány v textu o ostruze. V tomto případě však v opačném smyslu, tzn. že nová konstrukce křídélka byla ve výrobě okamžitě zavedena do praxe. Producent figuroval v systému dodavatelů firmy WNF a proto se nedostala na Messerschmittu od ostatních výrobců. Jak ukážeme později, pocházela křídélka s Flettnerem z výroby v podniku Diana. Tímto můžeme ukončit výčet úprav provedených konstrukcí WNF na původním draku Bf 109G-14/U4 v rámci přípravy nové varianty.

* Uvedené výkresy se vztahují pouze na variantu Bf 109G-10!

** Viz připravovaná publikace Bf 109G-6

Základní a podstatnou změnou však byla montáž nové pohonné jednotky Daimler-Benz DB 605D. Jelikož standardním vybavením stroje zůstal systém vstříkování vody a methanolu do motoru, MW 50, přesná varianta motoru byla DB 605DM.* Umožňovala práci s tímto systémem a rozdíl oproti původnímu DB 605D spočíval v jiném nastavení maximálního plnicího tlaku kompresoru (1,75 ata) a výměně drobných částí, jako jsou například svíčky, za jiné typy. Maximální výkon DB 605DM činil při spuštění MW 50 plných 1800 k. Na podzim roku 1944, právě v době výroby prvních kusů Bf 109G-10/U4 ve WNF, zvýšil Daimler-Benz hodnoty maximálních plnicích tlaků motoru, samozřejmě za účelem dalšího nárůstu výkonu. Po různých testech chodu motoru v kombinaci s MW 50 vše vyústilo do vzniku dvou nových variant DB 605D. Zároveň byl brán zřetel i na nedostatek kvalitnějšího 96-ti oktanového paliva C3 a jeho možnou záměnu s 87-mi oktanovým benzínem B4. Nové varianty tak pokrývaly celé spektrum běžných paliv. Zatímco DB 605DB mohl pracovat jak s palivem B4, tak i C3, varianta DB 605DC vyžadovala pouze s benzín C3. Za to však DB 605DC poskytoval vyšší výkon. Motory se lišily především v nastavení maximálního plnicího tlaku a v možnostech použití systému MW 50.

Úvodní kusy Bf 109G-10/U4 z WNF létaly s nejvyšší pravděpodobností s motory DB 605DM. Po změně nastavování hodnoty plnicího tlaku, vydané ve formě předpisu Daimler-Benzem 16. ledna 1945, pak měly být vyráběny pouze DB 605DB a DC a tak se logicky měly objevit i na dalších Bf 109G-10/U4. Fotografie skutečně potvrzují montáž DB 605DC v letounech série 612xxx a budeme-li jako důkaz montáže motoru DB 605DC považovat i označení paliva C3 pod plnicím hrlem nádrže u později vyrobených letounů, dostaneme další potvrzení této změny. Na většině snímků Messerschmittů Bf 109G-10/U4 nalezneme právě značku paliva C3, z čehož lze usuzovat, že naprostá většina strojů sérií 612xxx a 613xxx používala tento motor. Dodejme však, že nějaké kusy musely létat i s motorem DB 605DB, jak dokazují snímky „bílé 7” s označením 87 oktanového benzínu. Uvedený stroj však nejspíše pocházel ze série 610xxx, případně 611xxx.**

Na českém území je doložena výroba Bf 109G-10/U4 sérií 612xxx a 613xxx, u kterých předpokládáme montáž motoru DB 605DC. S tímto motorem se jednalo o nejvýkonnější variantu Bf 109G, která jen nepatrně zaostávala za Bf 109K-4. Pravdou zůstává, že větší aerodynamická čistota, zejména v oblasti krytí podvozu, dávala „Káčku” jistou výhodu. Pokud ale vezmeme v úvahu vliv kvality výroby, seřízení motoru nebo i kvality paliva, pravděpodobně se výkony zase tak příliš nelišily. Podle oficiálních dokumentů dosahoval Bf 109G-10 s motorem DB 605DC maximální rychlosti 695 km/h ve výšce 6300 m, samozřejmě při maximálním výkonu motoru (tzn. s MW 50). Grafy stoupavosti a rychlosti jsou uvedeny v publikaci.

V ostatních částech zachovávala konstrukce osvědčená řešení a nedošlo k žádným změnám. Právě to umožňovalo rychlý náběh výroby „nové” varianty, ale také náhradu různých dílů z jiných variant Messerschmittu Bf 109 přímo v polních dílnách útvarů. Nezřídka to také bylo využíváno. Charakteristické technické znaky Messerschmittu Bf 109G-10/U4 z produkce WNF a tedy i podniků na českém území, můžeme shrnout následujícím způsobem:

Montáž motoru DB 605D (DM, DB, DC)

Montáž systému MW 50

Montáž větších kol podvozků s rozměrem 660 x 190 mm a větších aerodynamických krytů na horní straně křídla

Montáž kratšího provedení ostruhy

Montáž dřevěných ocasních ploch se směrovkami typu „B” a „C”

Instalace zvětšeného Flettneru směrovky typu „C” (pouze na některých strojích)

Instalace vyhřívání odklopného krytu kabiny

Nepravidelná montáž sloupku antény na odklopném krytu kabiny

Charakteristické provedení aerodynamických přechodů rozšířeného krytu motoru do trupu

Konstrukce krytu motoru dle Regensburgu

Montáž 30mm kanonu MK 108 v motoru. Krytka plnění stlačeného vzduchu se nacházela v 5. trupovém díle vpravo dole

* „Čistá” varianta DB 605D nebyla s největší pravděpodobností u Bf 109G/K nikdy používána a motory této verze byly vyráběny ve variantách DB 605DM, DB a DC.

** Výjimku lze nalézt na Bf 109G-10/U4 „žlutá 11” ze II./JG 52 (s nápisem „Rosemarie”) zanechaném v Neubibergu, jež nesl v trojúhelníkové pozici číslo „100”. To by mělo značit 100 oktanový benzin (izooktan). Jeho použití lze zdůvodnit snahou o další navýšení výkonu při nezměněných parametrech motoru. Není ale jasné, kde by se v roce 1945 v Německu, při zoufalém nedostatku jakéhokoliv paliva, daly zajistit dodávky 100 oktanového benzínu. Je samozřejmě možné, že se jednalo o speciální případ vyžádaný pro konkrétního, patrně významného pilota.

Výrobní štítky

Každý vyrobený letoun nesl štítek se základními údaji a také v jejich provedení a umístění se odrazil rozdílný přístup jednotlivých producentů. Ve WNF zvolili celkem přehlednou formu dvou výrobních štítků na levé straně trupu pod kabinou pilota. První byl ve standardním provedení a byl nýtovaný na každý vyrobený Messerschmitt. Obsahoval základní údaje o letounu, tzn. sériové číslo, verzi a kód výrobce (viz kresba a foto). Druhý štítek upozorňoval na skutečnost různých úprav na draku, zaváděných během sériové produkce. V horní části se nacházel nápis „Änderungsstufe“ (stupeň změny), zbytek plochy byl rozdělen na šest částí. Ty sloužily pro vyražení datům pravděpodobně výroby letounu. Toto datum tedy oznamovalo, že stroj byl vyroben se všemi úpravami konstrukce zavedenými do této doby.

Často citovaný názor, že tento štítek s daty znamenal repasovaný stroj, tzn. že stroj byl vyroben za použití větších celků (trupů, křídel) starších variant Bf 109, není potvrzen a zřejmě se nezákládá na pravdě. Tomuto tématu se zde není bohužel možné věnovat v plném rozsahu a proto jej nebudeme dále rozvádět. Náš názor rozvedeme v některé z dalších publikací, věnované patrně přímo Bf 109G-10 a nyní se spokojíme s tvrzením, že druhý štítek neznal „repasovaný“ stroj a Bf 109G-10 (ale i jiné Bf 109G) vznikly na základě starších draků.

Krátkou poznámku si však přeci jenom dovolíme i když tím poněkud předběhneme text. Pokud by dva štítky na boku stroje skutečně označovaly kusy vyrobené za použití starších celků, muselo by se tak dít i v Dianě. Bývalí zaměstnanci Diany si ale na repase draků a křídel a jejich přítomnost na výrobních linkách nevzpomínají. Pravdou zůstává, že by se rozhodně neprováděly v Dianě, protože k tomu účelu existovaly speciální firmy. Nevzpomínají si však ani na dovoz repasovaných částí, tzn. trupů a křídel, do podniku. Takovéto operace by ale jistě jejich pozornosti neunikly, protože například zavést kompletní trup do tunelu by bylo velmi komplikované (viz dále, kapitola o organizaci výroby v Dianě). Všechny Bf 109G-10/U4 z Diany tedy vznikly jako nové kusy, přestože i zde se vyskytovaly dva štítky na boku trupu.

Objem produkce a varianty Bf 109 vyráběné na českém území

Po seznámení s Messerschmittem Bf 109G-10/U4 se konečně obrátíme k českému území. Intenzivní nálety na výrobní objekty firmy WNF v letech 1943 a 1944 donutily vedení firmy zabývat se myšlenkou jejich přesunu do méně exponovaných míst a zároveň do bezpečnějších provozů. Podnik WNF dříve soustředěný v okolí města Wiener Neustadt se tak rozptýlil na poměrně velké území od Korutan, přes Maďarsko až na české území. Původní prostory sice stále pokračovaly ve výrobě, nebyla však tak intenzivní. Mnohé se změnilo na sklady a výrobní zařízení z nich bylo převezeno do nových míst. Jejich bombardování neskončilo a až do konce války se WNF drželo v popředí zájmu spojeneckých útoků. Stále větší význam tak získávaly ostatní výrobní střediska.

Těmito zásahy do organizační struktury WNF se na naše území dostala výroba nejrozšířenější stíhačky Luftwaffe Messerschmittu Bf 109 a dodejme, že to byla jediná výroba stíhacího stroje na našem území. Je známou skutečností, že český letecký průmysl využívali okupanti pro výrobu cvičných, transportních nebo průzkumných typů, nikdy však skutečně bojových, jako jsou stíhací, bitevní nebo bombardovací. Je otázkou do jaké míry zde hrála roli nedůvěra k českému prostředí nebo zda jednoduše nebyl důvod něco měnit. Tento stav trval přibližně do začátku roku 1944.

Nejprve se pokusíme odpovědět na základní otázky – kdy, kolik a jaké Messerschmitty se vlastně na území Čech vyráběly. Za odpovědi se budeme muset vrátit zpět do historie továrny Diana a WNF obecně. Úvahy o přesunu výroby mimo původní prostory WNF vznikly ihned po prvním náletu na podnik v srpnu 1943. Vyhledávány byly především chráněné prostory, jako tunely, jeskyně, různé stoly atd. Při tomto průzkumu se do popředí zájmu dostaly i tři tunely u Tišnova (cca 15 km severozápadně od Brna) na nedokončené trati Brno – Německý Brod a první návštěvy zástupců firmy WNF proběhly na podzim roku 1943. Jak zaznamenává kronika obce Kuřimská Nová Ves „*brzy potom začali přivážet z nádraží z Tišnova různé stroje a zařízení*“. Využity byly zejména vlastní tunely, pak také budovy po firmách budujících trať a byly zbudovány i nové prostory.* Bohužel nevíme přesně, kdy začaly první práce na úpravách prostor. Část pramenů hovoří o „*betonáži podlah*“ v tunelech v červnu 1944, ale termín není možné ověřit. Poválečná zpráva amerického bombardovacího letectva, hodnotící operace proti WNF, uvádí jako datum začátku výroby v Dianě červenec 1944.

Jistější informace podává přehled organizace výroby WNF z 10. srpna

* Opět kronika Kuřimské Nové Vsi, 1944, „*Na poli Karla Trčky čís. 3 na „Širokém“ u cesty postavili obrovskou budovu s betonovými základy a podlahou, s vysokými vraty na projíždění aut. Zde byly uskladněny veškeré potřeby: šrouby, nýty, plechy, elektromotory aj.*“.

1944, který udává, že stavba trupů, montáž motorů a dalších částí trupu přešla z Weigelsdorfu a Lichtenwörthu do tunelu „217A“, stavba křídel a výroba žebek z Fischamendu, Rannersdorfu a Schwarzdorfu do tunelů „217B“ a „217C“. Předmontáže trupů se přesunuly z Neudorfu do prostor firmy Sigma v Lutíně. Továrna soustředěná v okolí tunelů „217A“, „217B“, „217C“ obdržela zároveň krycí jméno DIANA.

V tuto dobu již v Dianě pracovalo okolo 2800 zaměstnanců, tj. asi polovina plánovaného počtu, v Lutíně (viz dále) pak dalších 816 lidí. Ve stejném měsíci jsou také zaznamenány první zálety Messerschmittů Bf 109G v Brně a Olomouci, tzn. nějaká výroba již musela být zahájena. „Konec léta 1944“ se též shoduje se vzpomínkami tehdejších zaměstnanců Diany. V této době se muselo jednat o Messerschmitty Bf 109G-14/U4 sérií 510xxx a 511xxx, do konce roku doplněných ještě o sérii 512xxx. To potvrzuje i několik vzácných snímků z tunelu „A“, kde je dobře patrná nižší směrovka letounu a menší olejová nádrž před motorem. Nízká směrovka byla charakteristickým znakem G-14/U4 z WNF, menší olejová nádrž v Bf 109 z produkce WNF zase vypovídá o instalaci motoru DB 605A (AM). Variantou si můžeme být jisti. Podnik WNF vyráběl v této době pouze G-14/U4 a Bf 109G-8, ale fotoprůzkumné G-8 vznikaly jen v mateřském závodě ve Wiener Neustadt (zálety ve Zwolfaxingu, Markersdorfu a Wiener Neustadt). Výroba této varianty pokračovala i v prosinci 1944, protože ještě v tomto měsíci byly Bf 109G-14/U4 zalétávány v Brně, Olomouci a Praze-Letňanech a pravděpodobně posledních 11 kusů Bf 109G-14/U4 vzniklo v lednu 1945.

Nový Bf 109G-10/U4 přišel do výrobního programu WNF v prosinci 1944 a první série 610xxx a 611xxx vznikly většinou ve WNF (zalétány ve Wiener Neustadt). Diana však musela začít s produkcí téměř ve stejném čase, neboť Bf 109G-10/U4, W.Nr. 613000 byl zalétán v Praze-Letňanech již 29.12.1944. Dochované údaje o počtech vyrobených strojů chybí, ale ze vzpomínek bývalých zaměstnanců lze odhadnout denní produkci Diany v závěru roku 1944 a začátku 1945 mezi 7 – 10 kusy Messerschmittů. To při střízlivém odhadu 24-ti pracovních dní a 7 letadel denně činí 168 kusů měsíčně.

V lednu 1945 však vykázal celý podnik WNF celkem 11 vyrobených Bf 109G-14/U4 a 129 kusů Bf 109G-10/U4 (záčnatek v prosinci 1944 bohužel nejsou k dispozici), tzn. celkem 140 stíhacích Messerschmittů Bf 109!

Porovnáme-li lednové údaje o výrobní kapacitě Diany a počty vyrobených Bf 109G ve WNF (s ohledem na stav objektů firmy v okolí Wiener Neustadt) ukáže se, že podstatná část Bf 109G-10/U4 vyrobených v lednu 1945 musela pocházet z podniku Diana, tzn. z českého území. Zdůrazňujeme slova „podstatná část“, protože přes zlostný stav objektů WNF zde stále probíhaly zálety (viz tabulka na konci publikace).*

Popsaná situace se nezměnila až do konce války a hlavní tíha výroby Bf 109G-10/U4 tak spočinula na podniku Diana. O značném množství vyrobených letadel nakonec svědčí nedokončené letouny v Dianě s čísly ze závěru série 612xxx a také velké množství nezkompletovaných kusů série 613xxx zanechaných v Praze-Letňanech. Jak vyplynulo z předchozího textu, české provozy produkovaly Bf 109G-10/U4 se sériovými čísly mezi 612700 – 613200. Reálný odhad zkompletovaných strojů se tak může pohybovat do 400 kusů. Organizovaná výroba v Dianě skončila v polovině dubna 1945, 9. května 1945 obsadili okolí sovětsí vojíci.

Je nutné podotknout, že počet nových strojů ani tak nezávisel na vyrobených kusech, ale spíše na kapacitě kompletačních center. Záznamy z letových deníků zalétávacích pilotů nehovoří o příliš závažném tempu. Některé dny se vůbec nelétalo, což můžeme přičíst na vrub počasí, ale také nedostatku paliva, spíše však nebyly zkompletovány žádné stroje. Do konce února 1945 proběhl každý den alespoň jeden zálet, někdy se podařilo jednomu pilotovi vyzkoušet až šest strojů. Většinou však šlo o jeden nebo dva kusy. V březnu 1945 tempo záletů prudce pokleslo a nové stroje se dostávaly do vzduchu mnohem méně. Poslední dosud evidovaný zálet na českém území proběhl 3. dubna 1945.

Od února 1945 také začal vážnout systém dodávek některých komponentů a v Dianě nebylo možné dokončovat montáže. Nedokončené trupy tak byla převážena do haly u Štěpánovic, kde čekaly na příslušnou dodávku. Celý proces výroby se tím pochopitelně velice zpomaloval a přes velké množství vyrobených trupů se vlastně konečná výroba snižovala. Letoun bez důležitých vnitřních součástí je k ničemu. Podobná situace panovala zřejmě i v kompletačních centrech a stroje je údajně opouštěly se seznamem 80 – 90 chybějících částí!

Velký rozsah výroby v Čechách potvrzují záznamy o nalezeném materiálu v objektech Diany v poválečném období. Při návštěvě zástupců továrny

* Podobný stav však platí i pro předchozí období výroby Bf 109G-14/U4. Wiener Neustadt byl neustále sužován spojeneckými nálety a jeho produkce se zřejmě držela na nízké úrovni. Stále také dodával fotoprůzkumné varianty Messerschmittů, které například v listopadu 1944 činily 151 kus (G-8/R5; G-6/R2). Hlavní tíhu produkce stíhacích variant tak zřejmě nesly provozy na českém území. To znamená, že i podstatná část Messerschmittů Bf 109G-14/U4 pravděpodobně pocházela z Diany

ia 21. – 23. listopadu 1945 bylo konstatováno, že materiál není řádně sřezen, trpí povětrnostními vlivy a je rozkrádán. Sovětští vojáci sřežící objekty Diany si se službou nedělali velké starosti a součástky se ztrácely ve velkém. V této době Sověti odváželi z továrny válečnou kořist a například obráběcí stroje zde již nebyly. Na tišnovském nádraží soustředili „... asi 500 trupů, mnohé s motory, vrtulemi na podvozkách, úplně nové. Asi 100 garn. křidel, spousta beden se vším co pro let. Me 109 je potřeba. Mají tam soustředěny všechny montážní šablony jak na trupy, tak křídla.“. Prohlídka tunelů odhalila velké množství materiálu přímo uvnitř tunelů, například v objektu „A“ také „...rozházený sklad leteckých přístrojů, kryty, vrtule, vrtulové klobouky, ocasní plochy, přepážky, nábojové schránky, apod.“. Před tunely „B“ a „C“ bylo „... v klecích asi 850 hotových křidel, z nichž dle sdělení je asi 320 kusů nejnovějšího provedení“. Celkem 27 nedokončených trupů bez motoru se nacházelo v hale v barákovém táboře v Mezihorí, dalších 7 velmi poškozených trupů s motory zůstalo v hale u Štěpánovic. 500 trupů a 850 křidel jsou vysoká čísla, téměř tříměsíční produkce Diany!

Po odvozu většiny materiálu Rusy se v Dianě nic nezměnilo a zbytek dál chátral nebo byl rozkrádán. Ještě v roce 1947 zůstalo 374 pravých a 382 levých polovin křídla u tunelů v Kutinách, dalších 134 polovin bylo soustředěno na nádraží v Tišnově. Na stejném místě se nacházelo i 159 nedokončených trupů, 180 gumových palivových nádrží a 9 kompletních prostrlířených trupů s neúplnými motory DB 605D.

Většina materiálu byla odvezena Rudou armádou jako válečná kořist, nepatrná část byla využita při pracích na letounech Avia S-99/CS-99 (v podstatě se jednalo o čistou Bf 109G-10/U4. U prvního prototypu je dokonce známo původní sériové číslo, W.Nr. 613156, jeho původ je tak zřejmý). Přes ohromnou zásobu dílů na Messerschmittu v Dianě a v Letňanech nakonec nebyla většina z nich při výrobě Avii S-99 a CS-99 použita a jak je patrné z citací zpráv, skončila bez užítu zničená nebo rozkradená. To je však jiné téma.

Z těchto čísel je patrné, že objem výroby byl v Dianě velký a rozhodně předčil produkci v mateřském Wiener Neustadtu.

Organizace výroby v Dianě

O tomto podniku již bylo napsáno několik prací, my se soustředíme na stěžejní činnost továrny – výrobu Messerschmittu Bf 109. Jako základní výrobní prostory sloužily tři železniční tunely na budované trati Německý (dnes Havlíčkův) Brod – Brno, jejíž stavba byla zastavena v roce 1943. Provozy byly vybudovány v údolí říček Halda, Libochovka a Loučka v délce cca 15 km, ve kterých stály zmiňované tunely. Od vlakového nádraží v Tišnově procházela celým areálem úzkorozchodná drážka, sloužící nejprve pro vybudování provozů, poté pro zásobování materiálem.

Nejvyšší produkce dosáhla Diana na přelomu let 1944/45, popsána situace se proto bude vztahovat k tomuto období. V prvním 633 m dlouhém tunelu, označeném v dokumentaci podniku WNF jako „objekt 217A“, se vyráběly kompletní trupy Bf 109. Na obvyklých přípravných usazených na kolejových vozících byly postupně sestavovány jednotlivé sekce trupu, čímž vznikl základní konstrukční celek Bf 109 („Rumpfbau“). Tento základní díl byl nastříkán barvami (bude zmíněno i dále) a postoupil k dalšímu pracem. Začalo se do něho montovat veškeré vnitřní vybavení, tj. vybavení kabiny, radiostanice, elektrické rozvody atd („Vormontage“). Větší část tunelu byla rozdělena na dvě podlaží a trupy byly sestavovány a vybavovány na obou z nich. V lince byla například i instalace nádrže systému MW 50. Přibližně v 1/3 délky linky obdržel trup podvozkové nohy a dále pokračoval po své ose. Přibýly ocasní plochy, kabina a nakonec motor, jeho kryt a zbraně („Zwischenmontage“). Vrtule dostala pouze jeden vrtulový list, zřejmě z důvodu snazší následné manipulace. Tunel opustil hotový trup Messerschmittu Bf 109, dokonce s odzkoušenou radiostanicí.

Z dodnes dochovaných zbytků plechů je například možné identifikovat i dodavatele hlavního konstrukčního materiálu – plechů z lehkých slitin. Plechy pocházely z podniku Enzesfelder Metallwerk A.G., Werk Enzesfeld /N.D., jak o tom svědčí označení „enz 3116.5“ (slitina Al-Cu-Mg) na jejich povrchu. Město Enzesfeld leží jižně od Vídně.

Samozřejmě, že se v tunelu nevyráběly veškeré části trupu. Zaváženy musely být celé ocasní plochy, podvozkové nohy, překryty kabin, palubní desky, radiostanice, zbraně, kyslíkové soustavy a také motory. Stejně tak pocházely od vnějšího výrobce i palivové nádrže a nádrže systému MW. Tyto pak byly postupně montovány do konstrukce trupu. Hotový trup byl spuštěn po skluzu z tunelu na cestu, ostruhou upevněn na korbu nákladního vozu a odtážen na nádraží v Tišnově.

V druhém tunelu, 213 m dlouhém „objektu 217 B“, vznikaly součásti pro křídla. Nacházely se zde proto převážně obráběcí stroje, ale také skladiště drobných dílů, jako kulčkových ložisek, matic, šroubů, svorníků, podložek atd. Tunel pravděpodobně poskytoval podporu oběma zbylým místům výroby drobných součástí.

Třetí 513 m dlouhý tunel označovaný jako „objekt 217 C“ ukrýval výrobu

křidel. Na rámových šablonách zde vznikala kompletně vybavená křídla, která byla následně převezena přes údolí k objektům zvaným na „Podlazi“, kde obdržela kamufláž a výsostné označení. Stríkácké boxy se nalézaly v dřevěných barácích původních skladů materiálu pro stavbu trati. Stěží lze hovořit o ideálních podmínkách pro stríkání, jak vyplývá z fotografií objektů. Dokončená křídla byla poté upevněna do dřevěných rámu, naložena na nákladní auto a převezena na nádraží do Tišnova.

Výroba v tunelech byla doplněna jednoduššími provozy v barácích v okolí údolí. Pravděpodobně nejzajímavější se jeví výroba a sklad křidélek a částí směrovek v Předklášteří, tzn. na samém začátku drážky propojující celý „podnik“. Směrovkám se budeme věnovat později, ale zmínka o výrobě křidélek může být důležitá. Stroje zanechané v Dianě nebo na pražských Letňanech byly vybaveny křídélky s Flettnerem. Protože se křídélka v Dianě přímo vyráběla, muselo provedení s Flettnerem pocházet právě odtud. Podařilo se tak určit místo, kde se do sériové produkce dostala jejich nejmodernější varianta. Křídélka byla pochopitelně namontována na nosné plochy vznikající v „objektu 217 C“.

V podobných objektech byly především sklady normovaných dílů, ale několik lokalit se vymykalo. V hale u Štěpánovic se měly opravovat poškozené letouny a v hale v barákovém táboře v Mezihorí bylo po válce nalezeno 27 trupů bez motoru, spolu s částmi ocasních ploch a gumovými palivovými nádržemi.

V Dianě se tedy vyráběly základní části konstrukce, do kterých se následně montovalo ostatní vybavení. Tišnovské nádraží představovalo klíčový bod dopravy materiálu do továrny. Zde začínala úzkokolejná drážka, kudy procházel veškerý potřebný materiál. Většina částí pokračovala drážkou po přeložení z vlaků dál k jednotlivým provozům, část dováželo i místní obyvatelstvo povozy. Vše muselo být naloženo v určitém pořadí, aby se po cestě nemuselo nic na zastávkách složitě překládat.

Hlavní subdodávky

Na konci listopadu 1944 figurovaly v organizaci podniku WNF v oblasti Protektorátu (dle původních materiálů) ještě další výrobci. Podnik Mílo v Olomouci (Olmütz) dodával kryty chladičů kapaliny v křídle a firma Hanisch Co. v Prostějově (Prossnitz) měla vyrábět ocasní plochy. Zbraně a motory DB 605 měly přicházet z centrálního skladu z „objektu 218 D-E“ v Brně Husovicích. Zajímavé však je, že v podobném dokumentu o rozdělení výroby WNF z 5. prosince 1944 jak prostějovská, tak i olomoucká firma již chybí. U „objektu 218 D-E“ zase ze vzpomínek místních obyvatel vyplývá, že nikdy nebyl využíván. Protože motor a ocasní plochy jsou poměrně velké celky, zastavíme se zde trochu podrobněji a pokusíme se identifikovat jejich dodavatele.

Motory

Motor DB 605D samozřejmě pocházel od některého z výrobců Daimler-Benz a v prosinci 1944 přicházely v úvahu následující z nich – Daimler-Benz v Genshagenu, Büssingu, Steyru, Zemplu nebo Henschel v Kasselu. Identifikovat výrobce motoru lze pouze podle jeho sériového čísla, respektive jeho prvního trojčíslí nebo dle třípísmenného kódu na výrobním štítku. Podnik Henschel přiděloval čísla začínající 111, podnik v Genshagenu pak 117, zbývající dvě kombinace používané pro DB 605D, tzn. 112 a 119, nejsou prozatím spojeny s konkrétním závodem. Fotografie Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612802 zanechaného na nádraží v Tišnově zřetelně ukazují sériové číslo motoru začínající kombinací 112. Bf 109G-10/U4 ze série 613 xxx (pravděpodobně W.Nr. 613029) zanechaný po válce na letišti v Milovicích létal s motorem W.Nr. 11900074. Jsou to prozatím jediná ověřená čísla motorů z „českých“ Bf 109G-10/U4, ale i tak jsou vidět dodávky od vícero výrobců Daimler-Benzů.

Jistým zdrojem informací nám mohou být známá čísla motorů DB 605D, používaných v poválečných Avích S-99 a CS-99 (tzn. verzích Bf 109G-10). Uvedené motory zůstaly po válce na českém území a protože zde byl pouze jediný výrobce Messerschmittů Bf 109, byly s největší pravděpodobností původně určeny pro podnik Diana. Z přehledů vyplývá, že zastoupeni byli všichni výrobci DB 605D, protože uvedené motory nesly čísla začínající všemi kombinacemi trojčíslí. Neexistoval tedy jeden konkrétní dodavatel motorů pro Dianu a WNF využíval všech dostupných zdrojů. Možné však také je, že pohonné jednotky nejdříve putovaly do nějakého centrálního skladu WNF a teprve poté se přidělovaly do míst kompletace strojů (trupů).

Ocasní plochy

Určení dodavatele ocasních ploch bylo poněkud snazší. Předem dodejme, že jiné než dřevěné provedení se v této době již nevyrábělo, a proto budeme pátrat po výrobcích dřevěných ploch.* Na konci roku 1944 se jejich výrobou (a opět dodejme, že slovem „výroba“ máme na mysli konečnou montáž) zabývaly následující firmy – DEAG v Bučovicích (Butchowitz), Wolf-Hirt

* Kovové VOP na některých Bf 109G-10/U4 zjevně pocházely ze starší výroby.

v Naberenu, Flugzeugbau v Kittelbergu a Kärntner Flugzeugwerke. Všimněte si, že zde není zmínka o firmě Hanisch z Prostějova. Pro WNF rozhodně sloužil jako přímý dodavatel podnik Kärntner Flugzeugwerke, složený z výrobců ve Wolfsbergu, Poitschachu, Klagenfurtu. K nim se přidaly ještě podniky v Obergrafendorfu a Rabensteinu, východně od Wiener Neustadt. Jejich poloha je však vůči Dianě nevýhodná, protože, jak již sám název vypovídá, ležely ve středním Rakousku v Korutanech. Důvod, proč firma Hanisch Co. není uvedena v seznamu z 5.12.1944 neznáme. Bohužel ani podnikové materiály nehovoří o nějaké výrobě ocasních ploch a firma se věnovala svému hlavnímu produktu – dodávkám textilních výrobků, samozřejmě pro vojenské účely. Mezi jejími odběrateli sice nalezneme také WNF, ale v zanedbatelném množství. S největší pravděpodobností zajišťovala pracovní oděvy pro zaměstnance. Proč je vedena v přehledech WNF jako výrobce ocasních ploch není jasné, ale uvedené části zřejmě nevyráběla.*

Ocasní plochy však přicházely od nějakého „vnějšího“ výrobce a jeden z největších producentů se nacházel nedaleko. Hovoříme o firmě DEAG v Bučovicích, což byl jeden z předních výrobců dřevěných SOP a VOP pro Messerschmittů Bf 109. Podnik ležel cca 60 km od Diany, na trati vedoucí do Brna, takže dodávky nečinily žádné problémy ani při velkých dopravních potížích v této době. Z poválečných inventur materiálu jasně vyplývá, že dřevěné ocasní plochy dodával všem hlavním výrobcům Messerschmittů Bf 109, tzn. Messerschmittu v Regensburgu, Erle v Lipsku a WNF „ve Vídni“. Navíc zásoboval i firmy DKH a Luftfahrtbedarf v Berlíně.

Výroba (a opravy) zde byla skutečně rozsáhlá, jen na konci války zde zůstalo 85 výškovek, 25 stabilizátorů, 70 kýlovek a 25 směrovek připravených k expedici, tzn. zabalených a uložených v přepravních bednách. V samotném závodě bylo dalších 125 opravených směrovek, 781 nových a 121 opravených výškovek, 34 opravených stabilizátorů a 171 kýlovek. V rozpracovaném stavu se nacházelo 88 kusů směrovek, 92 stabilizátorů a 406 kýlovek. I zásoby nutných komponentů byly rozsáhlé, např. 8470 kování pro výškové kormidlo, 4900 stejných částí pro výškovky nebo 8960 pro směrovky. Hodnota veškerého materiálu ocasních ploch činila 10 819 302,- Kč. Soupis materiálu dokazuje, že podnik produkoval dřevěné výškovky typu A, stabilizátory typů A,B,C, kýlovky A, B, C a směrovky B a C. Veškeré tyto typy se shodují s díly používanými na Bf 109G-10/U4. Není tedy pochyb, že dřevěné ocasní plochy pocházely z výroby ve firmě DEAG v Bučovicích.

Další provozy

Již jsme se zmínili o hale u Štěpánovic, ve které měly probíhat opravy poškozených letadel. Většina pramenů hovoří „o opravách vrácených letadel“, tzn. kusů poškozených během transportu (nálety). Ke konci války zde byly zřejmě shromážděny takové stroje (stále byly „majetkem“ WNF) a měly zde být opraveny. To se však již nestalo. S velkou pravděpodobností se ale jednalo o jednorázovou akci.

Sigma Lutín

Než budeme sledovat další osud vyrobeného stroje, musíme se krátce zastavit u dalšího provozu na českém území, spojeného s WNF. Jak srpnová, tak i listopadová zpráva o jednotlivých subjektech WNF se zmiňuje o firmě Sigmund Chema v Lutíně. V obou záznamech je uváděna ve spojitosti s „předmontáží“ trupů („Vormontage“). Firma Sigma v této době dodávala mnoho vojenských výrobků a v bývalém skladu u silnice mezi Lutínem a Olšany byla skutečně v roce 1944 zřízena montážní linka trupů Bf 109, tzv. „Werk 2“. Text zprávy z WNF ze srpna však hovoří o přechodném umístění této výroby. V poválečných zmínkách o této výrobě se uvádí, že byla členěna do čtyř částí. „Rumpfbau“, tj. výrobu vlastních trupů, „Vormontage“ vybavení a vystrojení trupu všemi komponenty včetně motoru na pásové lince o cca 30-ti takttech, „Zwischenmontage“ tzn. dokončení trupu připojením již sestavených ocasních ploch („Leitwerkmontage“), kompletním zakrytím trupu („Verkleidungsmontage“), montáží krycích plechů motoru („Triebwerkhaubmontage“) a montáží vrtule („VDM Luftschaubmontage“).** Poté byl trup přetažen po vlastní ose na olomoucké letiště, kde měla proběhnout tzv. „Endmontage“. Ta obsahovala motorovou zkoušku, připojení křídel, seřízení řídicích ploch, zkoušku podvozku a následovalo vlastní zalétání. Následně stroj převzal zástupce Luftwaffe.

Odkud se však brala křídla není jasné. Bohužel není jasné, ani kdy nějaká produkce v Lutíně začala, některé prameny hovoří o březnu 1944, americká zpráva bombardovacího letectva o květnu 1944. V této době

* Jisté spojení by mohl představovat plátěný potah dřevěných ocasních ploch, který tvořil vnější ochranný povrch. Je však nepravděpodobné, že by firma Hanisch opatřovala ocasní plochy pouze plátěným potahem, přičemž dřevěný základ vyráběla jiná firma. Potah vyžadoval ještě další úpravy (konzervaci) a finální nástřik, ale o těchto technologiích není opět v podnikových materiálech žádná zmínka.

** Stejně členění měla i výroba v tunelu „217A“ v Dianě.

v Dianě žádná produkce neexistovala (křídla), takže by se ke kompletaci musely ostatní části stroje do Olomouce dopravit. Olomoucké letiště je sice ve zprávách ze srpna a prosince 1944 vedeno jako místo konečné montáže, počty zaměstnanců jsou však v obou případech velice malé (14 a 45 lidí). Nelze tak říci, kolik Messerschmittů se zde vlastně kompletovalo. Denní výroba Lutína údajně dosahovala 2 kusů trupů a produkce měla skončit v polovině dubna 1945. Tyto údaje však není možné ověřit. Navíc od poloviny března 1945 se na olomoucké letiště přesunuly operační útvary Luftflotte 6. S největší pravděpodobností zde výroba skončila v závěru roku 1944, což by vysvětlovalo, proč v prosinci 1944 Lutín ze seznamu výrobních objektů WNF zmizel.

Pokud přijmeme údaj o začátku výroby z května 1944 za správný, opouštěly „Werk 2“ trupy Bf 109G-6 nebo G-6/U4 a od poloviny roku pak Bf 109G-14/U4. Dochovaná zpráva o reklamaci použitých kabelů při montáži radiostanice FuG 16Z, nesoucí hlavičku „SIGMUND-CHEMA A.S., W 2“, je signována 18.7.1944 a 8.8.1944 a jako typ stroje, ke kterému se měla vázat, je uveden „109 G-5/G-6“. Byl to však pouze obecný údaj. V červenci a srpnu 1944 tedy výroba trupů v Lutíně skutečně probíhala, ale jak již bylo řečeno, údaje o přesné době její trvání nejsme schopni ověřit. Je tedy možné, že se jednalo o přechodnou výrobu trupů, vybudovanou před kompletním dokončením podniku Diana a pokrývajících ztráty vzniklé stěhování rakouských provozů.

Technické provedení Bf 109G-10/U4 z Diany

Messerschmittů Bf 109G-10/U4 vyrobené v Dianě se od kusů z Wiener Neustadt technicky nijak nelišily, rozdílná byla snad jen instalace křídélka s Flettnerem. V převážné většině se totiž objevila na strojích série 613xxx zanechaných nebo zalétaných na českém území, má je však také kus sestavený z dílů vyrobených v podniku Diana. Další identifikační znaky „českých“ Bf 109G-10/U4 budou popsány v kapitole o kamufláži.

Konečná montáž, zálety

Trupy a křídla byly po jejich svezení nákladními automobily naloženy na nádraží v Tišnově na vagony. Ke trupu byly v dřevěném bednění přiloženy obě poloviny křídla, takže na ploše se nacházel „celý“ letoun. V tomto okamžiku byly s velkou pravděpodobností doplněny i zbývající dva vrtulové listy a také kryt vrtule. Vše bylo odváženo ke konečné montáži a záletu mimo podnik, protože Diana žádným letištěm nedisponovala.

Ze zanechaného materiálu na pražských Letňanech je možné, alespoň v hrubých rysech, zrekonstruovat další osud letounu po jeho výrobě. Trup spolu s křídly dorazil po železnici na místo konečné kompletace, v našem případě do Prahy-Letňan. Po vyložení a odlachtování byla namontována radiostanice, která byla, dle svědectví pamětníků, po odzkoušení v Dianě vyjmuta a přepravována zvlášť. Proběhla motorová zkouška s napojením chladicí soustavy letounu na stacionární zařízení. Spáry panelů v okolí štítu kabiny mělo mnoho trupů v Letňanech přelepeno páskami. Zřejmě se jednalo o přepravní opatření, zabraňující vnikání nečistot během cesty. Dle snímků z Kralup nad Vltavou zůstaly na svém místě i během záletu.

Obě poloviny křídla byly vyjmuty z přepravních rámu a připevněny ke trupu. Také zde byly použity lepicí pásky, a to na spáře mezi koncovým obloukem a křídlem a také zde zůstávaly na místě i po sestavení a „zlepšování“ aerodynamickou čistotou povrchu. Po propojení všech vedení a následné kontrole byly připevněny krycí plechy přechodu křídlo-trup a letoun byl připraven k vlastním zkouškám. Také povozek byl podroben zkoušce funkčnosti. Trup obdržel výsostné znaky a instruktážní popisky.

Po kontrole všech soustav došlo k naplnění technickými kapalinami, tzn. chladicí glykolovou směsí a samozřejmě palivem. Zda už během záletu býval stroj vyzbrojen není jasné, v tehdejší válečné situaci to však bylo téměř nutností. Pak následoval vlastní zálet. Víme, že trval mezi 5 až 35 minutami a pokud bylo vše v pořádku, mohl být stroj předán zástupcům Luftwaffe. Alespoň částečně se tak dělo formou předáváčího (přebíraččího) letu - „Abnahme“. Při výskytu závad musely být tyto odstraněny a stroj znovu zalétnut. Závažnější nedostatky mohly vést k výměně celých komponentů nebo až k demontáži a zpětnému zaslání k výrobci. Bohužel nemáme přehled o druzích závad zalétávaných Bf 109G-10/U4, jejich četnost je patrná z opakovaných záletů. Fotografie dokládají i nouzová přistání na břicho, o neobvyklé události tedy zřejmě nebyla nouze.

V některých případech šlo vše hladce a letoun byl v jednom dni zalétán a zároveň předán Luftwaffe, jako tomu bylo v případě například W.Nr. 613 021. Poprvé vzlétl s Nicolaselem Mörtem v kabině 23.ledna 1945 v 11:50 z Letňan a po jednatřicetiminutovém letu v pořádku přistál. Ještě též den ve 13:55 provedl stejný pilot přebírací let („Abnahme“) a stroj přešel pod Luftwaffe.

Jindy však nebyl proces tak jednoduchý. Například W.Nr. 613 003 prodělal první desetiminutový let 18. ledna 1945 v 9:48 na letňanském letišti. N. Mörtl však nebyl spokojen, takže další zálet následoval 26.ledna v 10:27. Trval pouhé čtyři minuty a stroj musel zpět. Ještě též den šel stroj

ve 14:26 znovu do vzduchu. Další let proběhl 27.ledna ve 14:33, ale opět zřejmě bez spokojenosti pilota. O dva dny později (29.1.1945) letěl W.Nr. 613 003 znovu, i když jen na 8 minut. Závada však stále nebyla odstraněna a následoval další zálet 2.února 1945 v 9:14 v Letňanech. Tentokrát byl pilot spokojen a celé martyrium skončilo dvěma předávacími lety 13.2.1945 ve 12:01. Letoun konečně převzala Luftwaffe. Celkem tedy prodělal 8 záletů a trvalo téměř měsíc, než bylo vše v pořádku! Jednalo se o nejhroší případ, ale podobné „povedenými“ kousky byly W.Nr. 613 001 (5 záletů) nebo 613 019 (3 zálety)

Po předání stroje skončila činnost výrobního podniku a letoun byl Luftwaffe přelétnut buď do sběrných center odkud putoval k jednotkám nebo přímo k útvaru. „Kratší varianta“ připadala v úvahu zejména ke konci války.

Místa záletů

Zálety („Einflug“) Messerschmittů Bf 109G vyrobených v Dianě probíhaly na více místech. Protože závěrečné sestavení a zálet stroje byly stále v odpovědnosti výrobce, figurovala tato místa v organizačních schématech firmy. Ty však nemusely odpovídat reálnému stavu a mnohdy se v nich promítaly plány do budoucna. Budeme předpokládat, že zálet stroje mohl proběhnout také na místě konečné montáže, která se stejně prováděla na letištích. K tomuto předpokladu nás opravňují prokázané zálety na místech označených jako konečná montáž například v Markersdorfu nebo přímo ve Wiener Neustadt. Proto uvažujeme i o lokalitách s uvažovanou závěrečnou montáží, tzn. „Fertigmontage“. Dále předesíláme, že jako možná místa záletů letadel vyrobených v Čechách budeme uvažovat pouze lokality na českém území. Vyloučíme předem tradiční Zwolfaxing („Einflug“) a Markersdorf („Fertigmontage“) zaznamenané v srpnu, listopadu a prosinci 1944, Ebergassing a Wiener Neustadt („Fertigmontage“) z listopadu a prosince 1944. Tyto lokality na území Rakouska rozhodně sloužily pro letouny vyrobené ve WNF a navíc byly po celou dobu 1944/45 neustále „navštěvovány“ spojeneckými bombardéry. Nezdá se logické vozit stroje vyrobené v Dianě, tzn. na poměrně „klidném“ území, do těchto exponovaných míst, pokud byly k dispozici bezpečnější základny právě na českém území.

Jako místa záletů na protektorátním území udává srpnová zpráva z WNF letiště v Brně a Prostějově, v Olomouci a Křižanově se měla odvíjet závěrečná montáž. Z těchto míst však byly v srpnu 1944 pouze Brno (167) a Olomouc (pouhých 14) obsazeny nějakými pracovníky. Na konci listopadu se seznam zredukoval na Brno (142 lidí) a Prahu (200 lidí), ale o několik dní později, 5.prosince 1944, už zde figurovala jen Olomouc (45 zaměstnanců) a Prostějov (bez zaměstnanců). Z toho je patrné, že uvedené zprávy zahrnovaly i plánované provozy a nevyplývají o skutečné činnosti na letištích. Například prostory na letišti v Křižanově nebyly nikdy dokončeny a pouhých 45 zaměstnanců v prosinci 1944 na letišti v Olomouci také zřejmě nebylo schopno sestavit příliš mnoho Messerschmittů. Dobrým vodítkem mohou být letové deníky zalétávací pilotů. Ty hovoří o záletech v Brně a Olomouci mezi srpnem a prosincem 1944 a Kralupch nad Vltavou a Praze-Letňanech mezi prosincem 1944 a dubnem 1945.

Bezpochyby se Messerschmitty Bf 109G-10/U4 dostávaly poprvé do vzduchu v Kralupch nad Vltavou, odkud existují fotografie z přelomu února a března 1945. Snímky stavu kralupského letiště po útoku spojenců 16.4.1945 také potvrzují přítomnost Bf 109G-10/U4 u hangáru a na ploše. Mezi vraky letadel a v částečně zničeném hangáru pokračovala „běžná“ činnost personálu a minimálně do tohoto data zde zálety a zřejmě i finální kompletace probíhaly. Dále jsou zálety v rozmezí prosince 1944 až dubna 1945 doloženy také v Praze-Letňanech. Obě základny byly používány současně, v některých případech dokonce lety probíhaly z Letňan do Kralup na jednom stroji a zpět na stroji jiném.

Pohybem fronty ke konci války přišel WNF na českém území o moravskou část základen. Na Moravu se totiž začaly přesouvat bojové útvary a ostatní činnost musela z letišť ustoupit. Vztahoval se na ní pravděpodobně rozkaz ze 4.3.1945 o vyklizení prostoru východně a severně od linie Přerov – Prostějov – Chrudim – Praha – Mělník – řeka Labe – Wittenberg všemi jinými útvary než z Luftflotte 6. Nezapomínejme, že zálety prováděli zaměstnanci „civilního“ sektoru (podniku WNF), zatímco bojové útvary spadaly pochopitelně pod armádu. Šlo tedy o zcela rozdílné subjekty a jejich potřeby se příliš neslučovaly. Do Olomouce se 16.3.1945 přesunula NSGr. 4, v Prostějově působila od 19.1.1945 II./JG 77 a Brno se stalo základnou pro I./JG 53 a II./JG 52. Je pravdou, že brněnské letiště hostilo oba bojové útvary jen několik dní (viz dále) okolo poloviny dubna a jiné operační jednotky se zde neobjevily. Po jejich ústupu před frontovou linií se však na letišti z pochopitelných důvodů Němci nevrátili. Zálety zde mohly probíhat nejdříve do začátku dubna 1945, do příchodu I./JG 53. Pokud shrneme uvedená fakta, Messerschmitty z české produkce (tzn. Bf 109G-14/U4 a G-10/U4) tak určitě procházely zálety na brněnském

letišti, a to minimálně od srpna do prosince 1944, dále pak v Olomouci na konci roku 1944 a v Kralupch nad Vltavou a Praze-Letňanech, od prosince 1944 do dubna 1945.

Zálety spadaly v rámci WNF pod odpovědnost Fl. Kap. Knuta, který spravoval (5.12.1944) veškeré lokality s touto činností. Přímou na letňanském a kralupském letišti působil například zalétávací pilot Nicolaus Mörtl, jehož záznamy letů jsou uvedeny v přehledové tabulce v publikaci. Rozhodně nebyl sám, kdo Stodevítky zalétával, bohužel jiné piloty prozatím neznáme. Určitě to však nebyli Češi. Činnost probíhala pod hlavičkou firmy PRAGA (tehdy Böhmisch-Mährische Maschinenfabriken A.G.), ve které bylo vytvořeno speciální resp. tajné oddělení („Spezial- bzw. Geheimabteilung“) „Flugzeugwerk Karolinenthal-Gbell“. S největší pravděpodobností tedy právě toto oddělení sloužilo pro konečné sestavení, zálet a předání Messerschmittů zástupcům Luftwaffe. Jejím zaměstnancem se stal i Nikolaus Mörtl.

Zalétávané letouny „nesledovaly“ vzestupně řadu sériových čísel, ale byly dokončovány tak, jak přišly z výrobního závodu. Neplatí tedy pravidlo, že stroj s nižším číslem musel být sestaven, zalétán a předán dříve než stroj s číslem vyšším. Například Bf 109G-10/U4, W.Nr. 613 000 prošel záletem 29.12.1944 (k jednotce byl přelétán až 27.1.1945, kdy však havaroval), ale W.Nr. 613 001 až 3.2. Naproti tomu W.Nr. 613 004 poprvé vzletěl již 9.ledna 1945. Musíme vzít v úvahu i možné závady nebo havárie během záletů, které konečný termín předání oddalovaly.

Kamufláž Bf 109G-10/U4 z produkce WNF

Charakteristickým prvkem Bf 109G-10/U4 z WNF byla také jejich kamufláž. Důvodem byly poměrně obecné předpisy o provedení kamufláže typu, které jednotliví výrobci aplikovali různě. Ač dodrželi nařízení daná těmito předpisy, výsledek byl poměrně rozdílný a to nám nyní dává další možnost identifikace výrobce a mnohdy i verze Messerschmittu. Samozřejmě není možné spolehnout se pouze na zbarvení stroje a musí být brány v úvahu i dříve uváděné technické charakteristiky jednotlivých producentů.

Stejně tomu bylo i u WNF. Ačkoliv se kamufláž varianty Bf 109G-10 měla řídit předpisem „Oberflächenschutzliste 8 Os 109F und G“, jak nařizoval manuál typu z ledna 1945, byl tento dokument dávno nahrazen jinými předpisy. Patrně nedůležitější změnu představovala náhrada některých odstínů barev novými, která se více či méně prosazovala u jednotlivých výrobců od léta do podzimu 1944. Dále to bylo zrušení čtyřpísmenných identifikačních označení (Stammkennzeichen), změny v provedení sériových čísel v létě 1944 a zjednodušení formy výsostných znaků někdy ze začátku léta 1944. Všechny uvedené změny se již promítly do provedení kamufláže Bf 109G-10/U4 z WNF, protože jejich výroba začala teprve v prosinci 1944.

Barvy

Stroje opouštěly výrobu s nástrikem RLM 76 na spodních a bočních plochách, doplněných odstíny RLM 75 a 83 zeshora. Stejně odstíny pokrývaly ve formě nepravidelných skvrn boky trupu, SOP a také boční části spodního krytu motoru. O používání odstínů bylo napsáno již mnoho, nebudeme se jim tedy věnovat podrobně. Jisté je, že letouny nosily na horních plochách odstíny dvou poměrně rozdílných barev. Z toho vyplývá, že se nejednalo o kombinaci např. RLM 82/83 nebo 83/81 s nízkým kontrastem.

Názorný příklad o barevnosti Messerschmittů Bf 109G-10/U4 z produkce WNF nám dávají snímky nouzového přistání „bílé 3“ za spojeneckými liniemi. Kontrast barev je značný a standardní RLM 76 a 75 jsou doplněny třetím „tmavým“ odstínem. Barva inklinuje spíše ke tmavé zelené.

Dále se můžeme opřít o barevné snímky Messerschmittu Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770269, „černá 12“ ze stavu 2./NAGr 14, zanechaného v květnu 1945 ve Fürthu. Letoun byl vyroben ve WNF a fotografie ukazují na použití kombinace šedé a zelené barvy na horních plochách. Předpokládáme, že odstíny objednané pro veškeré provozy WNF byly stejné a ostatní vyráběné varianty Messerschmittů z WNF byly stříkány stejnými barvami. Jelikož v roce 1945 už probíhala závěrečná kompletace trupů a křidel, tzn. i aplikace jejich ochranných nátěrů, pouze na dvou místech, měl by být tento předpoklad správný.

Nelze opominout i záznamy z rekonstrukcí dochovaných Bf 109G-10/U4, při kterých byly údajně odhaleny zbytky odstínů RLM 76, 75 a 74. Použití poslední barvy by však bylo v roce 1945 neobvyklé, neboť zrušení tohoto odstínu přímo vyžadoval předpis z 15.8.1944 (viz Messerschmitt Bf 109K camouflage and marking, JaPo 2000). Vezmeme-li však v úvahu chemické změny barvy po téměř 50-ti letech, její možné změny po přestříkání jinými odstíny v poválečné době a také možnou nepřesnost původního odstínu, není zcela vyloučeno, že se její barevnost změnila. Určení přesného odstínu tak už vlastně není možné. Důležité však zůstává, že se jednalo o tmavý odstín.

Přesný barevný odstín použitých barev na letounu samozřejmě nejsme schopni určit, budeme se však držet předpokladu použití šedo-modré RLM 76, šedo-fialové RLM 75 a tmavě zelené RLM 83. Pravdou je, že určovat přesné odstíny barev z barevných fotografií nebo z části vyzvednutých vraků letadel není nejvhodnější, protože výsledná barva byla ovlivněna mnoha faktory. Jako příklad uvedme způsob jejího nanášení. V posledním půlroce války už nebyl používán nástřík základní barvou (z důvodu nedostatku surovin) a kamuflážní barvy byly nanášeny přímo na kovový povrch (opatřený pouze tenkou vrstvou ochranného laku). Barvy měly být nastříkány v takové vrstvě aby překryly kovový povrch a plnily funkci maskování. Personál řešil tento požadavek nanášením více vrstev kamuflážních barev na sebe, například celý stroj přestříkaný tenkou vrstvou RLM 76 na kterou přišla tenká vrstva RLM 75 a 83. Tím byl sice splněn požadavek na krytí, zároveň se však změnilý výsledný odstín barev. Z tohoto důvodu ale konečné odstíny na letounu neodpovídaly odstínu vlastní barvy neboť tenčí vrstva barvy na světlém podkladu byla přirozeně světlejší. K tomu musíme vzít v úvahu i nekvalitní suroviny pro výrobu barev, často s náhražkami řádných ingrediencí a výsledek byl jiný. Výrobce barev dodával odstíny dle daného vzorníku (viz Messerschmitt Bf 109K camouflage and marking, JaPo 2000), ale výsledná barevnost na letounu jim nemusela odpovídat. Samozřejmě i výrobce se pohyboval v nějaké toleranci, mnohem větší vliv však měl způsob nanášení, podmínky při stříkání kamufláže, nekvalitní suroviny a v neposlední řadě i operační podmínky, ve kterých letouny působily.

Tento delší text uvádíme záměrně, aby bylo jasné na jakém základě jsme zvolili v popisovaných strojích kombinaci RLM 76/75/83 a proč jsou odstíny v některých případech rozdílné od předpisových. Předpokládáme tedy, že Bf 109G-10/U4 z podniku WNF dostávaly kamufláž tvořenou výše uvedenými odstíny. K těmto barvám přibýly další, například černozelený vrtulový kužel (RLM 70) s bílým klínem na 1/3 svého povrchu, stejnou barvou nastříkané vrtulové listy nebo černé a bílé výsostné znaky. Škála nutných barev tak byla širší.

Provedení kamufláže

Mnohem lépe charakterizující než odstíny barev bylo provedení vlastní kamufláže. Opět si každý výrobní podnik vložil obecné předpisy po svém a tak vzniklo několik variant ochranného zbarvení. Ve WNF dodržovali základní provedení nástříku, tj. spodek a boky trupu RLM 76, na které v úrovni spodní hrany kabiny navazovaly pole horních odstínů RLM 75 a 83. Ty se pravidelně střídaly a jejich počet a umístění bylo stále stejné. Dělicí linie mezi RLM 76 a ostatními barvami byla téměř vodorovná a táhla se zhruba v úrovni horních vodorovných částí kříže. Boky trupu kryla změť nepravidelných skvrn obou horních odstínů, které zasahovaly i na SOP a také na spodní kryt motoru pod výfuky.

Uvedená forma kamufláže převládala na většině strojů, lze se však setkat i s mírně odlišným provedením. Zde se dělicí linie horních barev na trupu zvedla výše a barva tak kryla pouze vršek trupu. Linie už nebyla přímá, ale spíše ve formě mírných vln. Průběh na motoru už byl stejný jako u první formy a také ostatní prvky kamufláže, např. skvrny na bocích trupu, zůstaly stejné.

Obě poloviny křídla nesly zespodu opět odstín RLM 76 a zeshora kombinaci RLM 75 a 83. Dělicí linie horních odstínů měly vlnovitý tvar, pravděpodobně na základě požadavku z předpisu o zbarvování „Oberflächenschutzliste 8 Os 109F und G“. Zde je řečeno, že linie mají být „Zick-Zack übergeben“. Uvedený tvar mají doposud veškeré Bf 109G-10/U4 z WNF. Opět je tvar a poloha jednotlivých polí na horní straně křídla stálý a umožňuje snadnou identifikaci stroje. Samozřejmě se provedení neshodovalo do detailu, ale počet a tvar polí zůstával. Stejnou formu měla i dělicí linie na náběžné hraně.

Vodorovné ocasní plochy byly kryty stejnými odstíny, ale dělicí hranice zde byla přímá. Výrobce, který byl rozdílný od výrobce křídla, požadavek na vlnovité provedení nedodržoval.* Stejně jako VOP byla i celá SOP, tzn. kýlovka a směrovka, vyráběna zvlášť. Protože jak VOP, tak i SOP byly ze dřeva, vznikaly obvykle u stejného producenta a ten také použil stejné odstíny na jejich kamufláž. Nemuselo to však být pravidlem. SOP nesla základní nástřík RLM 76, doplněný velkými nepravidelnými skvrnami RLM 83 a zřejmě i RLM 75. Skvrny nedodržovaly žádný řád a byly výsledkem fantazie personálu výrobce. S uvedeným zbarvením létala většina Bf 109G-10/U4 z WNF, objevuje se však ještě jeden typ kamufláže. Kýlovka i směrovka nastříkaná tmavým odstínem (snad tenká vrstva RLM 81) v celé ploše s nepravidelnými hadovitými skvrnami tmavé barvy (zřejmě RLM 83). Na směrovce je podkladní barva ve spodní části ukončena vlnovitou hranicí. V některých případech se hadovité skvrny na

směrovce změnilý na obvyčejné a celek velmi připomíná způsob zbarvení SOP používaný u Messerschmittů z Regensburgu. Rozdíl je však v neostrých hranách skvrn.

Nejenom kamufláž v sobě nesla znaky výrobce, dokonce i výsostné označení vykazovalo rozdíly. Trupové kříže, tvořené pouze bílými úhelníky a vyplněné nejmavší kamuflážní barvou, měly u G-10/U4 o něco větší rozměry než bylo obvyklé. Přesahovaly prostor 4. a 5. trupového dílu a jsou tak snadno rozeznatelné. Svastika na kýlovce byla ve většině případů černá s bílým lemem, ale vyskytuje se i pouze černé provedení.

Kříže na spodní straně křídla tvořilo černé jádro s bílými lemy a jeho umístění bylo poměrně stálé. Naproti tomu kříže na horní straně křídla se vyskytovaly ve třech variantách. Vždy je tvořily pouze bílé lemy, ale vedle kříže se standardními poměry částí létalo mnoho strojů s jeho širší variantou. Pomyslné jádro kříže bylo nepřírozně široké a kříž se dotýkal zadní hrany pevné části křídla. Pravděpodobně souvisí forma kříže s konkrétním výrobcem křídla. Ta se na konci roku 1944 kompletovala již jen na dvou hlavních místech a proto se zdá, že každý z nich zvolil poněkud jinou formu kříže.* Poslední typ kříže se vyskytoval na strojích z produkce Wiener Neustadt a změna spočívala v jejich jiném umístění. Celý kříž byl posunut více ke koncům křídla a nápadně tak připomíná pozici používanou u Bf 109G-10 z podniku Erla (viz Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo 2004).

Sériové číslo mělo být dle instrukcí z roku 1944 vyvedeno černou barvou na směrovce stroje. Také v tomto případě zvolili výrobci Bf 109 každý poněkud jinou formu provedení, které se navíc mohlo lišit i mezi verzemi. Odrážela se zde skutečnost jiného místa výroby, respektive závěrečné montáže letounu. Ve WNF se ujala celkem jednotná forma čísla, umístěného přibližně v polovině výšky směrovky. První (na levé straně) nebo poslední (na pravé straně) číslice ležela na kýlovce, zbytek na směrovce. Číslice měly strohovou technickou formu a pravděpodobně se natýraly pomocí štětce přes nějakou šablonu. Menší provedení posazené výše na směrovce je možné nalézt na několika strojích série 611xxx.

Zbarvení stroje bylo ještě doplněno o jeden důležitý prvek, a to instruktážní popisky. Důležitý proto, že i zde se projevil vliv interpretace obecných předpisů výrobcem a každý zvolil jejich rozdílnou formu. To znamená, že také instruktážní popisky mohou sloužit jako dobré vodítko při určování výrobce letounu. Budeme se pochopitelně věnovat formě zvolené pro WNF, krátké poznámky o ostatních provedeních naleznete v publikaci „Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod“.

Kompletní provedení popisek je uvedeno na výkresech, zmíníme se proto o nejdůležitějších z nich. Pro identifikaci Messerschmittů z WNF je významná především popiska systému MW 50. Nalézala se na pravém boku nahoře, pod plnicím hrdlem systému ve třetím trupovém díle. Tvořil jej červeno-bílo-červený svisle rozdělený trojúhelník se žlutým lemem a černým nápisem (nebo symbolem) v prostřední bílé části. Tato forma je charakteristická pro Bf 109G z WNF a vyskytovala se nejenom na Bf 109G-10/U4, ale také na Bf 109G-14/U4, Bf 109G-6/R2 a dokonce i na Bf 109G-8/R5. Vše to byly varianty vyráběné ve WNF. Za podobně charakteristickou můžeme považovat i popisku paliva pro start, umístěnou na pravém boku v 5. trupovém díle nahoře. Jednoduchý žlutý, bíle lemovaný trojúhelník, téměř stejné velikosti jako popiska systému MW 50, se vyskytoval na všech dříve jmenovaných variantách Messerschmittů z WNF. Naproti tomu ostatní výrobci aplikovali tuto značku zřídka. Třetí trojúhelníková popiska, typ vyžadovaného paliva, se už od forem ostatních výrobců příliš nelíšila. Opět žlutý bíle lemovaný trojúhelník nesl uprostřed černý nápis „C3“, značící 96 oktanový benzin. Výjimku v podobě číslice „100“ (tzn. požadavek na 100 oktanový benzin – izooktan) jsme již zmínili. V případě montáže motoru DB 605DB se v trojúhelníku objevila zkratka „B4“ nebo „87“, značící méně kvalitní 87 oktanový benzin. Fotograficky doložena je varinata s číslem 87. Ostatní popisky jsou uvedeny na výkrese. Tímto můžeme ukončit obecný popis zbarvení Bf 109G-10/U4 vycházejících z WNF. Protože je však tato publikace věnována především Messerschmittům vyrobeným na českém území, pokusíme se najít nějaké charakteristické znaky těchto strojů.

Jak bylo posáno dříve, výroba Bf 109G-10/U4 probíhala v několika oddělených okruzích. Jeden byl soustředěn převážně na území dnešního Rakouska s centrem okolo mateřského podniku ve Wiener Neustadt a druhý se nalézal na území Čech a Moravy, tehdy Protektorat Böhmen und Mähren a opíral se především o závod Diana. V mateřském podniku WNF prokazatelně vznikly Bf 109G-10/U4 ze sérií 610xxx a 611xxx a také zde probíhala výroba fotoprůzkumných verzí Bf 109G-6/R2 a Bf 109G-10/R2. Proto můžeme zbarvení G-10/U4 z těchto sérií považovat za charakteristické pro „rakouský“ okruh výroby. Pokud jej

* Velkou neznámou jsou jednobarevné VOP u Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770269. Snad to byl důsledek přechodného nedostatku barev u výrobce nebo v kompletačním centru.

* Ke dvěma hlavním producentům, tzn. tunelu „217 C“ a podniku ve Fischamendu musíme přiřadit ještě výrobu ve Schwadorfu. Počet zaměstnanců však zde byl desetkrát nižší a navíc se nacházela poblíž Fischamendu. Křídla od obou těchto výrobců tak zřejmě vypadala stejně.

navíc porovnáme i s pozdějšími G-10/R2, je vidět, že se ani v roce 1945 nezměnilo. Stroje vycházející z továrny ve Wiener Neustadt tedy po celou dobu výroby dostávaly neměnné provedení kamufláže.

Messerschmittův doložen ve výrobě nebo při záletech na českém území, tzn. série 612xxx a 613xxx, zase představovaly formu zbarvení používanou ve zdejším výrobě.

Ideální vzor kamufláže příslušného závodu poskytují fotografie zalétávaných strojů. Naštěstí se pro oba výrobní „okruhy“ takovéto snímky dochovaly a můžeme je tedy použít jako základní informaci. Prokazatelnou formu zbarvení strojů z WNF tak představuje fotografie zalétávaného Bf 109G-10/U4 ze zimy 1944 ve WNF, dále se můžeme opřít o snímky Bf 109G-10/U4, W.Nr. 610783, „černá 21“ z II./JG 52, Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770269, „černá 12“ z 2./NAGr 14 nebo W.Nr. 770194, „černá 11“ ze stejné jednotky. K nim můžeme přiřadit i Bf 109G-10/U4, W.Nr. 611048 nebo G-10/R2, W.Nr.770376, „černá 9“ z NAGr 15. Pro v Čechách vzniklé G-10/U4 lze použít fotografie ze záletů v Kralupích nad Vltavou z února/března 1945, poválečné snímky z podniku Diana a nedokončených Messerschmittů na letišti v Praze-Letňanech.

Zbarvení Bf 109G-10/U4 z české produkce

Messerschmittův vyráběné ve Wiener Neustadt nosily víceméně stejné provedení kamufláže znázorněné na přiloženém výkrese Bf 109G-10/U4, W.Nr. 610783, „černá 21“. Bf 109G-10/U4 z českého území létaly ve většině případů také se standardní kamufláží, zbarvení však vykazovalo některé odlišné detaily.

Před vlastním popisem se v krátkosti podíváme do podniku Diana a pokusme se identifikovat místa spojená se vznikem kamufláže. U křídel je to celkem snadné. Vyrobená křídla z tunelu „217C“ byla převážena do dřevěných objektů na „Podlazi“. Původní sklady materiálu zde byly přestavěny na stříkací boxy, kde křídla obdržela kamufláž a výsostné označení. Jaké podmínky vládly při nástřiku není známo, stav objektů však o ideálním prostředí nesvědčí. Kvalita zbarvení tedy nebyla příliš vysoká a snímky zalétávaných Messerschmittů z Kralup nad Vltavou to potvrzují. Ačkoliv většina křídel obdržela kompletní zbarvení, určitá část neměla dokončený nástřik spodních ploch. O této skutečnosti se zmíníme dále.

Trupy dostávaly svoji kamufláž již při výrobě, tzn. zřejmě se stříkaly v tunelu, ještě před jejich vybavením vnitřními komponenty. Svědčí o tom nedokončené trupy svezené po válce na nádraží v Tišnově. Ačkoliv ještě neměly namontovanou zadní část nesoucí ocasní plochy a dokonce ani čelní štítek kabiny (a pravděpodobně ani žádné vnitřní vybavení), nesly již standardní kamufláž. Mělo to jisté výhody, protože nehrozilo zasažení vnitřního vybavení barvou při nástřiku. K takto zbarvenému trupu se postupně připojovaly další části, které však už byly opatřeny kamufláží – zadní část trupu, ocasní plochy, kabina, motorové kryty, vrtule a vrtulový kužel. Dobře patrný je například rozdíl ve světlosti poslední části trupu nesoucí ocasní plochy a zbytkem trupu. Protože na boky trupu byly stříkány skvrny, došlo k celkovému ztmavnutí. Naproti tomu zadní část pod ocasními plochami nesla světlý čistý nástřik RLM 76.

Vraťme se zpět k vlastnímu provedení kamufláže letounů z Diany. Určitá část Messerschmittů obdržela provedení s vyšší dělicí linií na trupu, které není doloženo na žádném Bf 109G-10/U4 z WNF. Tato neobvyklá forma se vyskytuje především na letounech v podniku Diana, kde jsou takto zbarvené draky umístěné vedle běžně kamuflovaných strojů. Navíc, skvrny na bocích trupu zde byly nástřikány ve formě jakýchsi „kroužků“. Snadno si lze představit, že si tím personál podniku ulehčoval a urychloval práci. Přesto se používání dvou různých forem kamufláže zdá být nelogické, protože při sériové výrobě není důvod opatřit některé letouny rozdílným zbarvením. Skutečný důvod vzniku neznáme. V každém případě je toto schéma spojeno s výrobou v Dianě.

Zajímavým prvkem byly i SOP dodávané na Bf 109G-10/U4 v Dianě. Naprostá většina nekompletních strojů zanechaných zde po válce nese kamufláž s tmavým jednolitým podkladem, doplněným tmavými skvrnami. Spodní hranice barev má formu vlnovky. Provedení se podobá známým SOP používaným u Messerschmittů z Regensburgu, ale bez ostrých hran barev. Jako základní kamuflážní barva (pomíjíme ostatní barvy z „Lackette 33“) byla zřejmě použita RLM 76 na celé ploše. Na ní byla nanesena tenká vrstva RLM 81 a následně skvrny RLM 83. Tím se RLM 81 stala světlejší.

Objevíme zde také světlé kýlovky s nepravidelnými skvrnami, ty jsou však již opatřeny svastikou. Fotografie navíc potvrzují i možné kombinace světlé kýlovky a tmavé směrovky.

Naproti tomu, téměř sestavené letouny v Praze-Letňanech měly kýlovky i směrovky nástřikány světlou RLM 76 a doplněné skvrnami RLM 83 a 75. Neobjevíme zde žádný letoun s tmavými ocasními plochami.

Je jasné, že ocasní plochy přicházely od firmy DEAG v tmavé kamufláži, nevíme však, zda také zůstala na letounu po jeho dokončení. Fotografie Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612802, pravděpodobně ukazuje finální podobu stroje, v jaké opouštěl výrobní závod a jeho ocasní plochy jsou tmavé, se

seriovým číslem uprostřed. Proč se však v prostoru Diany vyskytují i světlé kýlovky není jasné.

Nelze také vyloučit, že po sestavení letounu v kompletačním centru byly během aplikace výsostného označení na trupu celé ocasní plochy přestříkány světlou RLM 76 se skvrnami RLM 83 a 75 a po té opatřeny svastikou a sériovým číslem. Vzhled Messerschmittů Bf 109G-10/U4 zanechaných v Letňanech by tomu odpovídal. Přesto musíme upozornit na skutečnost, že některé stroje si zachovaly tmavou kamufláž na SOP, na které byla natřena černá svastika s bílým lemem. To se týká především „starších“ kusů ze série 6127xx, například maďarský Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612769, „žlutá 12“.

Většina strojů ze série 613xxx fotografovaných v pražských Letňanech a také v Kralupech nad Vltavou, měla na motorovém krytu jiné členění kamuflážních polí. Při pohledu shora se jeví jako „šíp“ a leží uprostřed délky krytu. V několika případech se forma zbarvení zcela lišila od zbytku stroje, protože měla tvrdé dělicí linie barev a nepravidelně vlnitou hranici. Nalezeme ji jak v Letňanech, tak v Dianě. U obou zmínovaných provedení je opět dobře patrné, že horní kryty motoru dostávaly svoje zbarvení ihned po výrobě, ještě před montáží na letoun. Jejich kamufláž totiž nenavazuje na zbarvení trupu.

Stroje fotografované při výrobě nebo záletech na českém území nosily také jinou formu křížů na horní straně křídla. Všechny mají popisovaný kříž s nestandardně širokým středem, který se svojí pomyslnou „zadní“ hranou dotýkal rozhraní mezi pevnou částí křídla a přistávací klapkou. Protože se křídla na konci roku 1944 vyráběla pouze na dvou hlavních místech (viz dříve), je velice pravděpodobné, že uvedenou formu výsostného znaku dostávala křídla z produkce podniku Diana, konkrétně „objektu 217C“. Ostatně vzácný snímek křídel převážených na korbě nákladního vozu na nádraží v Tišnově „širší“ formu křížů potvrzuje. U takovýchto strojů tedy máme jistotu, že vznikly a byly zalétány na českém území. Všimněme si též, že křídla s těmito „širšími“ znaky byla ve velké většině zároveň opatřena křídélky s Flettnerem. Tato forma křížů je sice charakteristická pro podnik Diana, první kusy však nosily kříže standardní velikosti.

Větší změna proběhla s přesunem záletů do Kralup nad Vltavou a Prahy. Zde fotografované stroje nesly sériová čísla pouze na směrovce a provedená ve zcela jiné formě. Číslice měly téměř patkový font s různě silnými částmi a jejich zhotovení muselo být poměrně náročné. Sloužily k tomu pravděpodobně šablony, protože se mezi letouny příliš neliší.* Tato forma se dotkla především posledních strojů ze série 613xxx, sestavovaných a zalétávaných na uvedených základnách.

Také instruktážní popisky na povrchu vykazovaly odlišnosti. Instruktážní popisky na letounu totiž nebyly výsledkem práce zaměstnanců výrobního podniku, ale kompletačního centra. To vyplývá z fotografií Messerschmittů Bf 109G-10/U4 z Tišnova, připravených k odvozu z podniku, které postrádají nejenom výsostné znaky, ale i popisky. Následující text se tedy vztahuje na Messerschmittův zanechané v Praze-Letňanech nebo zalétávané v Kralupech nad Vltavou a představují tak zde používanou formu.

Symbol plnicího hrdla oleje dostal navíc bílý vodorovný prouzek přes základní hnědý trojúhelník, byl mírně větší než u strojů z Wiener Neustadt a černě lemovaný. Varovný nápis o zabudovaném chladiči oleje ve spodním krytu motoru nebyl umístěn na tomto krytu, ale nad výfuky na levém krytu motoru. Také popiska systému MW doznala změn, neboť vnitřní trojúhelníková část byla dělena vodorovně a ne svisle. V bílé části ležel černý nápis „Sonderstoff“. Instruktážní nápisy a symboly plnění stlačeného vzduchu pro kanon MK 108 a plnění kyslíku pro dýchací soustavu byly umístěny nad příslušnými krytkami, takže jsou v tmavé kamuflážní barvě dobře patrné.

Druhým potvrzeným místem závěrečné kompletace Bf 109G-10/U4 na našem území bylo letiště v Brně. Zde nám však schází přímý důkaz o formě instruktážních popisek. Nicméně z existence pouhých dvou forem popisek používaných na Messerschmittech Bf 109G-10/U4 usuzujeme, že se „brněnské“ provedení nelišilo od WNF. Jejich vzhled lze odvodit například ze stroje W.Nr. 612762 od jednotek ROA v Havlíčkově (Německém) Brodě. Letoun nesl kamufláž s vyšší dělicí linií na trupu a křídlo se „širšími“ výsostnými znaky shora, pocházel tudíž z produkce Diany, popisky však mají standardní formu, jako na strojích z Wiener Neustadt.

U kompletačního centra v Praze-Letňanech se ještě chvíli zastavíme. Mezi velkým množstvím nedokončených strojů a jejich dílů se nacházely i vyjimečně zbarvené části. Především tmavé kýlovky a výškovky, přičemž kýlovky nesly černou číslici „6“. Detailní snímky prozrazují přítomnost popisek o použitých „barevných řadách“ (upozorňujících na jiný materiál dílu a tudíž i jiné použité barvy a postupy), ty však bývaly umístěny na podkladních vrstvách nátěru. Muselo se tedy jednat o díly bez finálního

* Typ písma je velice podobný, pokud není totožný, typu písma používaného na sériových číslech předválečných Avii B-534, vyráběných právě v -Letňanech.

zbarvení. Z toho lze usuzovat, že při závěrečné kompletaci bylo jejich ochranné zbarvení dokončeno a dělo se tak přímo zde. Personál tak zřejmě přestříkal výškovky sedou RLM 75 a následně doplnil i RLM 83. Kýlovka obržela celoplošný nástřik RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 75 a 83. Číslice „6“ neměla nic společného se sériovým číslem (byla z obou stran). Snad určovala pořadí části při kompletaci stroje, nevíme to však jistě. Sériové číslo bylo doplněno nakonec, ve formě popisované dříve.

Je třeba zmínit ještě další zajímavý detail, týkající se stroje v Praze-Letňanech. Všimněte si, že nově vyrobené trupy měly kamufláž se skvrnami přetaženu až do míst, které bylo následně překryto křídlem a přechodovým plechem. Některé z nich však nesou jasné stopy tmavé barvy sledující přesně tvar krycího plechu přechodu křídlo-trup. Přechodový plech tak byl stříkán tmavou barvou po připevnění na trup (což nebyl problém). V Letňanech se však objevují i kusy, které mají tuto část trupu zcela bez nátěru, což by znamenalo nástřik barvou až po jeho spojení s křídlem. Podobně se mezi troskami nalézala i křídla bez dokončeného spodního zbarvení a výsostných znaků. Barvu měla pouze křídélka, přistávací klapky, regulační klapky chladiče a hrany chladičů glykolu. Zdá se však (snímky jsou bohužel v tomto směru nejasné), že kamufláž horních ploch byla dokončena včetně výsostných znaků.

Uvedené výjimky u ocasních ploch, trupu a křidel naznačují, že rozsah prací v Letňanech byl nakonec zřejmě mnohem větší než pouhá kompletace. Je možné, že v závěru války přebralo kompletační středisko i větší část dokončovacích prací, tzn. zejména zbarvení a producent těchto částí se jím nemusel zabývat. U spodních ploch křídla je též možné uvažovat o vynechání celoplošného nástřiku barvou RLM 76, jak tomu bylo i u jiných typů (Fw 190, Me 262). Několik snímků ze záletů v Kralupech nad Vltavou tuto možnost naznačuje. Že se neúplně kamuflovaným křídlem zespodu některé Bf 109G-10/U4 opravdu létaly potvrzuje snímek známé maďarské „12“, W.Nr. 612769. Přesný rozsah prací v Letňanech tak prozatím neznáme, byl však zřejmě větší než zde uvádíme.

Charakteristické provedení kamufláže Bf 109G-10/U4 vzniklých (podnik Diana) a zkompletovaných (Brno, Kralupy nad Vltavou, Praha-Letňany) na českém území můžeme tedy shrnout následovně:

Diana

Dělicí linie barev na trupu vlnovitá u hřbetu trupu

- nebo -

Dělicí linie barev na trupu „přímá“ v úrovni horních vodorovných částí kříže

Kryt motoru s „tvrdou“ vlnovitou linií

Kýlovky tmavé s tmavými skvrnami (hadovité i nepravidelné)

- nebo -

Kýlovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 83

Směrovky tmavé s nepravidelnými tmavými skvrnami a spodní vlnovitou linií

- nebo -

Směrovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 75, 83

Křídla s kříží se širokými jádry

Sériová čísla s první číslicí na kýlovce a zbytkem na směrovce, font číslic „technický“

Kralupy nad Vltavou

Dělicí linie barev na trupu „přímá“ v úrovni horních vodorovných částí kříže

Kryt motoru se „šípovým“ polem

- nebo -

Kryt motoru se zbarvením jako u WNF

Kýlovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 83

Směrovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 75, 83

Křídla s kříží se širokými jádry

Vodorovně dělená popiska oleje

Vodorovně dělená popiska MW systému

Popisky plnění tlakového vzduchu ke kanonu a kyslíku umístěné nad krytkami

Popiska uchycení chladiče oleje nad výfuky

Sériová čísla umístěná pouze na směrovce, font číslic „patkový“

Praha-Letňany

Dělicí linie barev na trupu „přímá“ v úrovni horních vodorovných částí kříže

Kryt motoru se „šípovým“ polem

- nebo -

Kryt motoru s „tvrdou“ dělicí linií

Kýlovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 83

Směrovky světlé RLM 76 s nepravidelnými skvrnami RLM 75, 83

Křídla s kříží se širokými jádry

Vodorovně dělená popiska oleje

Vodorovně dělená popiska MW systému

Popisky plnění tlakového vzduchu ke kanonu a kyslíku umístěné nad krytkami

Sériová čísla umístěná pouze na směrovce, font číslic „patkový“

Brno

?

Shrnutí

Při pohledu zpět nám poměrně velké množství charakteristických znaků v konstrukci a zbarvení Bf 109G-10/U4 dává dobrou možnost identifikace kusů vyrobených na českém území. Nebyly to rozdíly zásadní a hlavně je nutno říci ani záměrné. Většinou se jednalo o nepodstatné detaily, vzniklé při výrobě letounu, které samozřejmě neměly žádný vliv na výkony stroje. Snad jen u křidélek se vsazenými Flettnerův můžeme spekulovat o snažším ovládnutí letounu, známého při vysokých rychlostech velkými silami na řídicích plochách. Pro piloty to musela být vítaná změna. Veškeré ostatní části se shodovaly s výrobou ve W.N. Nakonec celá konstrukce Messerschmittu Bf 109 umožňovala záměnu jednotlivých částí stroje, i když byly vyrobeny jiným producentem. Je pozoruhodné, že se dařilo udržovat přesnost výroby i v posledních měsících války, kdy již rozhodně nemůžeme hovořit o ideálních podmínkách. Příkladem nám může být Bf 109G-14 z JG 52, zanechaný na letišti v Německém Brodě, pocházející z produkce podniku Erla, ale s pravou polovinou křídla z Bf 109G-10/U4, vyrobenou v Dianě (viz. Messerschmitts Bf 109 of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo 2004). Připojení poloviny křídla ke zbytku stroje nečinilo žádných potíží, jak o tom vypovídají dochované fotografie.

Operační nasazení Bf 109G-10/U4

Počet operačních jednotek s Bf 109G-10/U4 ve výzbroji byl poměrně nízký. Produkce běžela pouhé čtyři měsíce a většina strojů se dostala na východní frontu, neboť to bylo nejdříve nejbližší k jejich výrobnímu závodu ve Wiener Neustadt. Největší uživatelé tak spadali pod Luftflotte 4, operující na jihu východní fronty.

Jako první obdržel Bf 109G-10/U4 útvar I./JG 53, a to na konci roku 1944. Přibližně v polovině ledna 1945 přišla další, pravděpodobně větší dodávka nové techniky a ve stavu jednotky se tak nacházelo mnoho strojů z rozmezí čísel 610 300 – 610 600. Na stejné základně působila i maďarská 101. vadászrezred, takže nové Messerschmitty ze stejné série přibýly v polovině ledna 1945 také do tohoto útvaru. Také dvě další jednotky, operující nad Maďarskem, tzn. II./JG 51 a hlavně II./JG 52 obdržely na počátku ledna 1945 Messerschmitty Bf 109G-10/U4.

Mimo jmenované útvary, kterým bude věnováno samostatné pojednání, se Bf 109G-10/U4 dostal i do výzbroje dalších jednotek, i když pouze v jednotlivých kusech. Téměř výhradně to byly jednotky bojující na východní frontě. Stroje z úvodní série se objevily u I. a II./JG 3, jednotlivé kusy též u I./JG 4. Hlášena je i ztráta Bf 109G-10/U4, W.Nr. 610 533 ze Stab/JG 76. Také I./JG 77 zaznamenala v polovině března 1945 poškození Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612 751 (tzn. stroje z produkce Diany). Větší počet kusů, tentokrát ze závěru produkce, obdržely v polovině března 1945 I. a III./JG 52 (viz. Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo 2004) a znovu také II./JG 3. Výčet můžeme uzavřít fotoprůzkumnými NAGr 2 a NAGr 14, které vedle speciálních Bf 109G-10/R2 používaly i běžné stíhací Bf 109G-10/U4.

Rozhodně zajímavé je vyzbrojení stíhací Staffel jednotek ROA („Jasta 5 d.ROA“) tímto posledním typem Messerschmittu Bf 109G. Již 2. března 1945 udává souhrnné hlášení 15 kusů Bf 109 u ROA, bohužel není uvedeno jakého typu (o měsíc později se jejich počet snížil na 6). Zcela prokazatelně však byly Bf 109G-10/U4 ve výzbroji útvaru po jeho přemístění do Německého Brodu 7. března 1945. Záznamy hovoří o minimálně 14 kusech Bf 109G-10/U4 a shodují se i s několika vzácnými fotografiemi těchto strojů. Podle svědectví pamětníků však uvedené Messerschmitty příliš nelétaly a byla jich „...spousta rozbitých, některá značka (minéno označení stroje – pozn. autora) již na druhém letounu. Většina opět spravených a v provozu.“

II./JG 51, II./JG 52, I./JG 53, 101. vadászrezred - operační nasazení 1945
Většina Bf 109G-10/U4 vyrobených pod hlavičkou WNF má k českému území některou z následujících vazeb. Do jedné skupiny patří stroje vyrobené v Rakousku, které se, alespoň krátce, účastnily v roce 1945 bojových akcí nad územím bývalého Československa a druhou skupinu tvoří stroje, které byly na našem území vyrobeny a zalétány a „vrátily“ se v rámci svého operačního nasazení. Mezi největší uživatele

Bf 109G-10/U4 patřily II./JG 51, II./JG 52, I./JG 53 a maďarská 101.vadássezred. Všechny zmíněné jednotky působily v období leden - květen 1945 v rámci Luftflotte 4 na jižním úseku fronty a vzájemně velmi úzce spolupracovaly až do konce války. Německé útvary navíc spojovala skutečnost, že se jednalo o skupiny odloučené od zbytku mateřských jednotek.

II./JG 51 byla od ostatních skupin své Geschwader na ruské frontě odvelena již na začátku listopadu 1942 po vyhlášení Spojenců v severní Africe a přemístěna do Itálie, kde čelila útokům americké 15. letecké armády. Mimo jiné se střetla s Američany i 2.listopadu 1943 během jejich náletu na WNF. Na konci března 1944 byla II./JG 51 odeslána zpět na východ a 4.dubna 1944 byl útvar umístěn v Semlinu u Bělehradu (Belgrad - Beograd) s úkolem chránit pro Říši životně důležité naftové rafinerie v Ploesti.

I./JG 53 působila v Itálii společně s III./JG 53 až do konce dubna 1944, II. Gruppe byla z Itálie odvelena již v říjnu 1943. I. Gruppe dostala také rozkaz k přesunu, který zahájila 9.května 1944, 12.května již byla dislokována na novém působišti v Rumunsku, v Ploesti.

Obě skupiny (II./JG 51, I./JG 53) se ve vzduchu opět setkávaly se svými „známými“ od 15.letecké armády, ostatně italské bojové zkušenosti s Američany byly i důvodem k jejich přesunu.

K ochraně ropných polí byl v červnu pod vedením Maj. Hardera zformován tzv. Gefechtsverband Harder tvořený mimo I./JG 53 a II./JG 51 ještě III./JG 77 a 6. a 10. Staffel JG 301. Svazek čelil spojeneckým bombardérům až do 19.srpna 1944, kdy byla letecká kampaň proti Ploesti ukončena. Blíží se ruská fronta (postupující 2. a 3. ukrajinský front - maršál Malinowskij a Tolbuchin) však byla impulsem pro změnu politických poměrů v Rumunsku, 23.srpna byl králem Michalem I. (Mihail I.) uvězněn představitel fašistické vlády generál Ion Antonescu a vyhlášena neutralita. Vzpětí (25.srpna 1944) vyhlásilo Rumunsko Německu válku. Maj. Harder byl nucen 26.srpna vydat rozkaz k vyklizení základny v Targosorulu a všechny letuschopné stroje přelétnout do Budaku (Budac, nyní Rumunsko) v jižním Maďarsku. Kolona pozemního personálu si musela cestu do Maďarska probojovat a do Budaku dorazila 1. září 1944.

V Rumunsku působila v 1. polovině roku 1944 i kompletní JG 52, která se však bojů s Američany účastnila spíše okrajově a těžiště jejich aktivit leželo v bojích s ruským letectvem. V červnu zahájil letní ofenzivu maršál Žukov v severní části fronty, 4.července obsadil Minsk a pokračoval v postupu směrem Riga, Warszawa a řeka Wisla. JG 52 proto byla v polovině července přemístěna do Polska. V reakci na ofenzivu 2. a 3. ukrajinského frontu (viz výše) byla II./JG 52 přemístěna 21.srpna 1944 z Krakova (Krakau) zpět do Rumunska. Tam se dostala do víru ustupujících jednotek a po dvou denních pobytech v Manzaru, Galatz (Galati) a Buzau přelétla 28.srpna do tehdy maďarského Sächsisch Regen (Szászrégen, nyní Rumunsko) a 29.srpna do Budaku, kde se potkala s II./JG 51 a I./JG 53. III./JG 77 byla 15. září převelena zpět do Říše na odpočinek a doplnění, několika piloty z jejího stavu byly posíleny I./JG 53 a II./JG 52, které zůstávaly nadále v Maďarsku. Obě skupiny si rozdělily letadlový park, který JG 77 zanechala na místě.

Do konce roku 1944 obsadila Rudá armáda podstatnou část maďarského území a 24. prosince 1944 obklíčila Budapešť. Námi sledované letecké útvary ustupovaly podle vývoje na frontě, v lednu 1945 sídlila II./JG 51 v Imely (nyní Imeľ, Slovensko), II./JG 52 v Bábolnapuszta (Bábolna, H) a I./JG 53 s maďarskou 101.vadássezred ve Veszprému.

Tato část evropského bojiště byla z hlediska leteckého nasazení netypická, německé jednotky se totiž od dubna 1944 až do konce války střetávaly jak s ruským, tak spojeneckým letectvem, tedy s protivníky s naprosto odlišnou bojovou taktikou a z toho vyplývajícími různými požadavky na vlastní techniku.

Začátek roku 1945 byl charakteristický špatným počasím a třemi neúspěšnými pokusy německé armády prolomit obklíčení Budapešti. Operacím „Konrad I“ (zahájené 8.ledna 1945), „Konrad II“ (12.ledna 1945) a „Konrad III“ (18.ledna 1945) byla podřízena i činnost leteckých jednotek, tzn. doprovody bitevních Junkersů Ju 87, Henschelů Hs 129 a Focke-Wulfů Fw 190F (SG 2, SG 10), volně stíhání a doprovody Junkersů Ju 52 nebo Heinkelů He 111 při vzdušném zásobování Budapešti. Z toho plynuly vzdušné boje s ruskými Il-2, La-5, Jak-9 a Bostony v prostoru Esztergom (Gran) - Budapešť (Budapest) - Székesfehérvár (Stuhlweißenburg).

Po leteckém souboji musel 3.ledna nouzově přistát u Györu (Raab) Fw. Rudolf Franke s Bf 109G-10*, W.Nr.610394, „žlutá 7“ od 3./JG 53, 4.ledna havaroval Ofhr. Peter Esser s Bf 109G-14, „černá 2“ od 2./JG 53.

Naopak, velitel Gruppe Maj. Harder dosáhl své poslední 64.vítězství. V oblasti Székesfehérváru zahynul 8.ledna Gefr. Wilfried Nolte od 5./JG 52, který havaroval s Bf 109G-14, W.Nr.510841, „černá 9“, velitel 6. Staffel Hptm. Lipfert však dosáhl sestřelem 2 Bostonů svého 173. a 174. vítězství.

Svoji daň si vybíralo i nepříznivé počasí, 12.ledna při návratu z doprovodného letu v mlze nouzově přistával Uffz. Anton Kellmayer s Bf 109G-10, „bílá 7“ od 7./JG 52. I./JG 53 doprovázela nad Budapešť zásobovací He 111 a Ju 52 o dva dny později, 14.ledna.

Během 16.ledna dosahují příslušníci 6./JG 52 Lt. Ewald 59. a 60. vítězství, Hptm. Lipfert 177. vítězství, v souboji však zahynul Uffz. Bernhard Kiedrowitz, který se zřítíl s Bf 109G-14, W.Nr.511245, „žlutá 3“ východně od Nagyigmándu.

V druhé polovině ledna došlo k několika změnám, 18.ledna (zahájení operace „Konrad III“) se II./JG 52 po skončení bojových akcí přesunula na jih na letiště ve Veszprému a základnu pak sdílela společně s I./JG 53 a maďarskou 101.vadássezred, 19.ledna se II./JG 51 přemístila z Imely do Györu (Raab). Někdy v tomto období byly také ke všem uvedeným jednotkám ve větších počtech dodány stroje nové verze Bf 109G-10/U4. Je to zřejmě zejména z přehledu ztrát a poškození, neboť u II./JG 52 po 22.lednu je evidována ztráta jiné verze než G-10 pouze ojedinelé, u II./JG 51, I./JG 53 a 101.vadássezred jsou ztráty přibližně napůl s G-14. Přidělení Bf 109G-10/U4 vyplynulo především z blízkosti výrobce základním těchto jednotek, nebyl to nějaký záměr. Ostatně WNF už jinou stíhací variantu nevyrobil. Zároveň však došlo k výrazné modernizaci letadlového parku.

V těchto dnech hlásila II./JG 52 (18.1.1945) poškození tří strojů, Bf 109G-14, W.Nr. 511051, Bf 109G-10, W.Nr. 610422 a Bf 109G-10, W.Nr. 610536, 19.ledna si v prostoru Székesfehérváru Lt. Ewald (6./JG 52) nárokoval sestřelem Il-2 své 61.vítězství, ve stejné oblasti byl sestřelen stíhačem a zraněn Ofhr. Bernhard Pietzsch od I./JG 53 na Bf 109G-14, W.Nr. 512427, „bílá 1“. O den později hlásil Lt. Ewald další sestřel (62.), tentokrát Boston.

Velitel I./JG 53 Maj. Jürgen Harder obdržel 21.ledna rozkaz k odjezdu do Berlína, aby později převzal velení nad JG 11, skupinu vedl od 22.ledna Hptm. Ernst, původně příslušník III./JG 77. Všechny skupiny z Veszprému, tedy II./JG 52, I./JG 53 a 101.vadássezred, se 22.ledna zúčastnily intenzivních leteckých bojů s Jak-9 a Il-2 opět u Székesfehérváru. Ztrátami byla postižena zejména JG 52, v souboji byl sestřelen a zraněn Uffz. Wilhelm Wagner na Bf 109G-14, W.Nr. 510659, „černá 3“ od 5. Staffel, zahynul Lt. Bruno Steins na Bf 109G-14, W.Nr. 510845, „žlutá 7“ od 6.Staffel, sestřelen byl i další stroj 6./JG 52, a to Bf 109G-14, W.Nr. 510915. Pilot zůstal nezraněn, zachránili se i piloti Bf 109G-10, W.Nr. 610418 a Bf 109G-14, W.Nr. 464491, které se srazily ve vzduchu. Poslední záznam se týká Bf 109G-10, W.Nr. 610414, „bílá 5“ od 7./JG 52, který poškozen nouzově přistál ve Veszprému. Za JG 52 si úspěchy nárokoval Hptm. Lipfert (1x) a Lt. Ewald (4x), oba ze 6.Staffel a za JG 53 Lt. Fischer (2x) od 1.Staffel. Maďarskou 101/3. vadássezred postihla ztráta dvou Messerschmittů, Bf 109G-10, W.Nr. 610389 a Bf 109G-6, W.Nr. 167245, další Bf 109G-6, W.Nr. 167309, byl vážně poškozen. O den později, 23.ledna, byl ve stejném prostoru sestřelen Uffz. Erich Rombach na Bf 109G-10, W.Nr. 610522, „černá 7“ (5./JG 52) a Uffz. Anton Kellmayer nouzově přistál v „bílé 4“ (7./JG 52). Jeho stroj mohl být Bf 109G-10, W.Nr. 610514.

Oblast Székesfehérvár - Budapešť byla svědkem leteckých operací až do konce měsíce ledna, zejména se zvýšil počet doprovodných letů pro Fw 190 a Hs 129. Od Budapešti se 28.ledna nevrátili Fhr. Hans-Joachim Kawig, Bf 109G-10, W.Nr. 610398, „černá 6“ a Uffz. Hans Theme, Bf 109G-10, W.Nr. 610480, „černá 9“, oba od 5./JG 52, I./JG 53 hlásila pouze lehké poškození Bf 109G-14, W.Nr. 785139. 30.ledna si Lt. Ewald (6./JG 52) připisuje sestřelem La-5 své 67. vítězství, v souboji se stíhačem byl poškozen Bf 109G-10, W.Nr. 610490, „bílá 8“ Uffz. Kellmayera (7./JG 52) a pohřešován byl Gefr. Wilhelm Hübnér s Bf 109G-6, W.Nr. 441150, „černá 11“ (2./JG 53). Sestřel Il-2 (10.vítězství) zaznamenal Uffz. Göbel (2./JG 53) a zničen byl Bf 109G-6, W.Nr. 163369 od 101/3. vadássezred.

Na přelomu ledna/února byl velením nad I./JG 53 pověřen Hptm. Erich Hartmann, do té doby velitel 4./JG 52. Ve funkci vydržel pouze do 15.února, kdy odejel do Slezska k převzetí velení nad I./JG 52.* V tomto krátkém období i JG 53, těžištěm akcí byly opět doprovody bitevníků k Budapešti, dosáhl E. Hartmann 4.února sestřelem Jak-9 svůj 337.sestřel. Bilanci jednotky tentýž den zlepšil Uffz. Tübel sestřelem Il-2 a La-5. Ze souboje se vrátil s poškozeným nastavením listů vrtule Ofhr. Erich Sommavilla (dříve příslušník III./JG 77). 7.února byl u Móru ztracen Ofw. Walter Rößenstrunk s Bf 109G-10, W.Nr. 612717, „černá 13“ od 2. Staffel. Od 15.února velel I./JG 53 další příslušník JG 52 Hptm. Helmut Lipfert, do té doby velitel 6. Staffel.

* V případě Bf 109 vyráběných ve WNF, tj. Bf 109G-14 výrobních bloků 510-512 a Bf 109G-10 výrobních bloků 610-613, se vždy jedná o úpravu s 30mm motorovým kanonem, tedy G-14/U4 a G-10/U4.

* Viz titul „Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod“, JaPo 2004

Těžisté leteckých akcí se přesunulo na sever k Esztergomu (Gran) a Szendehely do oblasti činnosti II./JG 51. Ta 17.února přišla v souboji o Bf 109G-14, W.Nr. 782348, další stroje byly poškozeny při startu a přistání – Bf 109G-10, W.Nr. 610561, Bf 109G-14, 782780 a Bf 109G-6, W.Nr. 442035. O den později byl u Esztergomu sestřelen Ofw. Ernst Dzoba s Bf 109G-14, W.Nr. 785 040 a flakem poškozen Bf 109G-10, W.Nr. 610527, další dva stroje měly potíže při přistání v Györu, Bf 109G-10, W.Nr. 610416 a Bf 109G-14, W.Nr. 785052. Jižní břeh Dunaje byl svědkem leteckých bojů i 19.února, kdy byl jihovýchodně od Komárom sestřelen Bf 109G-14, W.Nr. 511047, pilot zůstal nezraněn a u Esztergomu byl v souboji zraněn Uffz. Fuchs na Bf 109G-14, W.Nr. 785685. Při nouzovém přistání se zranil Uffz. Felix Blazejedicz a zrušil při něm Bf 109G-14, W.Nr. 785699. Následující den, 20.února, byl při přistání v Györu poškozen jeden z nových Bf 109G-10, W.Nr. 610596, další stroj stejné verze, W.Nr. 610529, při podobné příležitosti 21.února. U Komárom byl navíc zasažen Bf 109G-14, W.Nr. 512449.

JG 51 byla krátkodobě posílena přítomností II./JG 52, která z Györu operovala od 18. do 23.února. U JG 52 byly během jejího pobytu v Györu evidovány ztráty a poškození díky závadám na motorech a při startech a přistáních. Nejzávažnější nehodou bylo zřízení Bf 109G-10, W.Nr. 610485, „černá 8“, ve kterém 19.února u Tátu zahynul Gefr. Kurt Müller od 7. Staffel (závady motoru evidovány ještě u Bf 109G-10, W.Nr. 610399 18.února a u Bf 109G-14, W.Nr. 511475 22.února). Při přistání byl v Györu 18.února poškozen Bf 109G-10, W.Nr. 610356, 20.února Bf 109G-10, W.Nr. 610487, „bílá 3“ a W.Nr. 610507 a o den později při startu Bf 109G-14, W.Nr. 510926.

U jednotek dislokovaných ve Veszprému jsou až do 20.února evidovány také pouze nehody vzniklé díky technickým závadám, chybám nebo špatné viditelnosti při startu a přistání. Značné procento nehod postihlo i nedávno dodané stroje verze G-10. U I./JG 53 byly poškozeny stroje Bf 109G-10, W.Nr. 612718 a W.Nr. 610477, u maďarské 101.vadászezred pak Bf 109G-10, W.Nr. 610560, W.Nr. 610421, W.Nr. 610424, W.Nr. 612744 a Bf 109G-14, W.Nr. 511232. Výjimkou byl pouze Bf 109G-6, W.Nr. 166491, sestřelený 19.února v souboji.

Následující den, 21.února, poskytovala 101.vadászezred u Komárom stíhací krytí maďarským bitevním Fw 190, její piloti si nárokovali sestřel Jak-9 (Ens. Sziráky) a La-5 (Sgt. Nagy). Odpoledne maďarští stíhači, resp. Lt. Murányi, sestřelili další Jak-9 a postřelovali vozidla na silnici Budapešť – Székesfehérvár. V průběhu dne jsou evidována poškození z různých příčin u dvou Bf 109G-10 (W.Nr. 610397 a W.Nr. 612732) a dvou Bf 109G-14 (W.Nr. 512452 a W.Nr. 511xxx), 22.února zahynul na následky zranění při nouzovém přistání po souboji s ruskými Jak-9 Lt. Szeverényi (pravděpodobně letěl na Bf 109G-6, W.Nr. 166488), další stroj, Bf 109G-14, W.Nr. 785070, byl poškozen.

V podvečer 20.února zahájila I./JG 53 přesun z Veszprému na sever do Piešťan (Pistyan, SK) a následující den ho dokončila. Letiště sdílela s bitevní I./SG 10, které poskytovala stíhací krytí při akcích u Esztergomu. Ačkoliv se útvaru do Piešťan příliš nechtělo, smířili se piloti s novým místem velice rychle. Podle vzpomínek Hptm. Lipferta si díky dostatku peněz žili více než blahobytně, na zemi byly téměř mírové podmínky a ve vzduchu pouze nepřítel, kterého nebylo nutné brát vážně. Největší podíl na ztrátách techniky měla opět nezdařená přistání, 20.února Bf 109G-14, W.Nr. 510957, 21.února Bf 109G-10, W.Nr. 610537, W.Nr. 610479 a W.Nr. 610501 (při startu v Györu byl ještě poškozen Bf 109G-14, W.Nr. 510900) a 22.února Bf 109G-14 W.Nr. 510876 (Pápa). Kuriózně skončil let čtveřice strojů z 1. Staffel, která 22. února pod vedením Lt. Fischera díky nedostatku paliva kompletně nouzově přistála u Seredi (Bf 109G-10, W.Nr. 610796, „bílá 12“, Lt. Arno Fischer, Bf 109G-10, W.Nr. 610486, Uffz. Artur Tübel a dva Bf 109G-14, W.Nr. 510892, „bílá 3“ a W.Nr. 510643). Z úspěchů lze zaznamenat sestřely La-5 a Jak-9, oba dosažené Hptm. Lipferem 22.února.

Jakmile se Němcům podařilo zastavit postup Rusů u Esztergomu, začala skupina letat do oblasti Zvolena (Altsohl) jak na volné stíhání, tak i doprovody bitevních Fw 190. Mimo obvyklých strojů ruského letectva se piloti JG 53 utkali i s Bf 109, Ju 88 a He 111 v barvách Rumunska, nyní ruského spojence. 25.února se Oblt. Kornatzovi podařilo sestřelit rumunský Bf 109 (36.sestřel) a Hptm. Lipfertovi ruský Jak-9 (182.sestřel). Záhy nato JG 53 svůj pobyt na Slovensku ukončila, rozvodněný Váh (Waag) zaplavil piešťanské letiště a skupina se 27.února urychleně evakovala zpět do Veszprému.

II./JG 52 i I./JG 53 sídlily ve Veszprému až do 21.března, kdy musely před postupujícími ruskými jednotkami ustoupit a přeletět na letiště Pápa. Obě skupiny operovaly společně, zejména se zúčastnily bojů v oblasti Székesfehérváru – opět formou volného stíhání a doprovodu bitevních strojů. Na začátku března se utkaly i s americkými P-51 Mustang, jejichž piloti se ukázali jako soupeři z kategorie těžké váhy. Při souboji 1.března u Veszprému nárokoval Lt. Ewald sestřel jednoho P-51, pak byl nad

Veszpremem jeho Bf 109G-10, W.Nr. 610964, „bílá 10“ zasažen vlastním flakem. Další vítězství bylo přiznáno Fw. Eduardu Pitzelovi, sám byl však vzápětí se svým Bf 109G-10, W.Nr. 610955 sestřelen. JG 52 přišla v souboji ještě o další dva stroje, Bf 109G-14, W.Nr. 512163, „bílá 4“, ve kterém zahynul Uffz. Paul Slodczyk, a Bf 109G-6, W.Nr. 442047, „bílá 6“, jehož pilot Uffz. Helmut Rudzinski zůstal pohřešován. Maďarské skupině se podařilo dostihnout a sestřelit osamoceny B-24, vracející se do Itálie.

Další souboj s P-51 absolvoval 3.března vítězně Lt. Heinz Sachsenberg (103.vítězství), méně štěstí mělo tentýž den další eso JG 52, Lt. Düttmann, který musel po zásahu flakem se svým Bf 109G-10, „černá 1“, nouzově přistát za nepřátelskými liniemi. Štěstí ho však neopustilo úplně, neboť se mu podařilo dostat zpět k vlastním. Z 6.března existuje zajímavý doklad o úzké spolupráci mezi jednotlivými útvary. I./JG 53 evidovala poškození Bf 109G-10, W.Nr. 610975, „černý <“, se kterým nouzově přistál Fhr. Reimar Elle, a ztrátu dvou Bf 109G-14, W.Nr. 512641, Uffz. Williho Weize, a W.Nr. 510971, Uffz. Waltera Faupela. Zatímco oba Bf 109G-14 patřily do stavu JG 53, jejich piloti byli příslušníky II./JG 51.

Podpora ustupujících jednotek Wehrmachtu při obnovené ofenzivě Rudé armády znamenala pro německé stíhače nejen častější utkání s nepřátelskými letadly při napadání ruských bitevních strojů a při ochraně vlastních, aktivní účast při hloubkových útocích na pozemní cíle si vybírala svoji daň i zvýšeným počtem ztrát způsobených pověstnou ruskou protileteckou obranou. Při bojích u Székesfehérváru byly 8.března poškozeny Bf 109G-14, W.Nr. 510798 a Bf 109G-10, W.Nr. 612824 od I./JG 53, další stroj Bf 109G-14, W.Nr. 511241, nouzově přistál ve Veszprému. Ve stejném prostoru v souboji s Jak-9 zahynul 11.března Ofw. Albert Mahr v Bf 109G-10, W.Nr. 610580, „černá 6“ ze 6./JG 52, další dva Bf 109G-10 od JG 52, W.Nr. 610429 a W.Nr. 610481, byly poškozeny flakem. V následujících dnech evidují oba útvary další ztráty, od 13.března byl pohřešován Bf 109G-14, W.Nr. 510919 a Fw. Helmut Patzelt (JG 53), ve stejný den byl v souboji sestřelen Uffz. Anton Steidl (6./JG 52) s Bf 109G-10, W.Nr. 610508, „žlutá 6“ a 16.března byl sestřelen a zraněn Gefr. Edmund Writsch (5./JG 52) s Bf 109G-10, W.Nr. 610564, „červená 2“. Při návratu ze stíhání u Székesfehérváru se čtveřice strojů vedená Hptm. Lipferem 18.března utkala nad Veszpremem s americkými Mustangy. V souboji zahynul Ofhr. Goi, jeho přemožitel byl vzápětí sestřelen Ofhr. Peter Esserem. V souboji s Jak-9 byl 19.března sestřelen Ofhr. Joseph Prokoph (padl do zajetí) a 20.března v boji s II-2 a Jak-3 u Varpaloty Ofhr. Schuhmacher (oba od JG 53). Následující den obě skupiny přeletěly na letiště Pápa. V právě popsaném období 4.-21.března 1945 si obě jednotky udržely vůči ruskému letectvu aktivní bilanci, JG 52 nárokovala za tyto dny celkem 36 sestřelů, z toho Lt. Düttman 17 (+1xP-51 ze dne 20.března), Lt. Ewald 8, Hptm. Batz 8, Uffz. Kellmayer 2 a Lt. Sachsenberg 1 vítězství, JG 53 pak celkem 17 sestřelů, z toho Hptm. Lipfert 11, Fw. Göbel 3, Lt. Fischer 2 a Uffz. Hommes 1 vítězství. Po stránce typů byly ve výčtu sestřelů zastoupeny II-2, Bostony, La-5, Jak-9, Jak-3 a P-39.

Boje u Székesfehérváru se nevyhnuly ani maďarským stíhačům, charakter akcí i ztrát byl shodný s německými. 8.března sestřelil flak Bf 109G-10, W.Nr. 610571 (pravděpodobně Lt. Victor Inkey), na druhé straně se jim podařilo sestřelit Jak-9 (Ens. Kálmán) a II-2 (Capt. Pottyondy). V průběhu 9.března absolvovali příslušníci 101.vadászezred řadu soubojů s ruskými Bostony a Jak-9 a La-5, které jim poskytovaly ochranu. Lt. Tóth sestřelil La-5 u Gárdony, jižně u Csóru sestřelili po jednom Bostonu Ens. Asztalos a Lt. Málík, který byl vzápětí napaden La-5 a musel ze svého zasaženého stroje (W-1+71) vyskočit padákem. Vrátil se do Veszprému po zemi. Jeho stroj by měl být Bf 109G-14, W.Nr. 512644 nebo Bf 109G-10, W.Nr. 613018, které byly tohoto dne ztraceny. Odpoledne byl ještě Lt. Pintéroví uznán sestřel Bostonu a Lt. Dánielovi a Ens. Szentgyörgyiovi po jednom vítězství nad Jak-9. Při pozdním návratu za soumraku byly při přistání ve Veszprému poškozeny Bf 109G-14, W.Nr. 511494 a Bf 109G-6, W.Nr. 167275. Za neúspěšný den je nutné považovat 11.března, čtveřice maďarských Bf 109 se pustila do křížku s ruskými Jak-9, sestřeleni byli Ens. Asztalos, který musel nouzově přistát s Bf 109G-10, W.Nr. 610576, „W-1+99“ a již se nevrátil, a Sgt. Bárány na stroji „W-1+15“ (s největší pravděpodobností se jednalo o Bf 109G-14, W.Nr. 511869), který se však druhý den objevil zpět u jednotky. Poškozen byl ještě Bf 109G-10, W.Nr. 610951. Po jednom sestřelu La-5 bylo uznáno Ens. Szentgyörgyiovi a 1/Lt. Máthé, La-5 a II-2 si připsal Cpl/Maj. Buday. Ani 13.března nebyl lepší, díky flaku byly poškozeny dva Bf 109G-10, W.Nr. 610556 a W.Nr. 610991, jeden Bf 109G-6 byl sestřelen v souboji a druhý musel nouzově přistát s poruchou motoru. Až do konce pobytu ve Veszprému bylo 101.vadászezred přiznáno dalších 24 (+6 nepotvrzených) sestřelů ruských a 2 (z toho jeden B-17) sestřely amerických letadel, 21.března však dostala rozkaz ustoupit před blížícími se ruskými vojsky do Kenyeri.

Jednotky Luftwaffe na letišti v Pápe nezůstaly dlouho, rychlý postup Rudé armády si vynutil přesuny na nová působiště po třech či čtyřech dnech,

již 24.března byly obě skupiny na letišti Vát u Szombáthely, kam je večer 25.března následovala maďarská 101.vadászezred. Maďarští piloti již přistávali za tmy a v haváriích poškodili 26 strojů. Tentýž den se I./JG 53 přesunula zpět na své bývalé působiště do Piešťan.

V Piešťanech dosáhla skupina zajímavé vítězství, odpoledne se v blízkosti letiště objevil osamocený Liberator. Podle vzpomínek Lt. Fischera však při dostižení nejevil snahu o odpor, jeden motor nefungoval a další vynechával. Lt. Fischer navedl bombardér nad Piešťany, kde Liberator přistál. Další den, 26.března realizovala skupina pouze doprovod bitevních Fw 190, operační činnost 27.března již byla mnohem intenzivnější. Během několika letů tohoto dne (volně stíhání i doprovody) sestřelil Hptm. Lipfert v prostoru Nitry odpoledne II-2 a Jak-9, v podvečer přidal ještě jeden Jak-9 (194., 195. a 196.vítězství), jeden Jak-9 byl přiznán i Uffz. Hommesovi (12.sestřel), druhý mu uznán nebyl kvůli chybějícím svědkům. V souboji s II-2 byl zásahem do chladiče poškozen Bf 109G-10, „žlutá 5“, Lt. Fischera, který s ním nouzově přistál v Piešťanech. Mimo to skupinu navštívil velitel Luftflotte 4 Generaloberst Otto Dessloch. Hptm. Lipfert ho požádal, aby skupinu rozpustil a jeho přidělil zpět k II./JG 52. Podle vzpomínek Lt. Sommarivilly se skupina nesmířila s odvelněním oblíbeného velitele Maj. Hardera, nové velení nebyla schopna přijmout a bojová morálka upadala. Hptm. Lipfert ještě sestřelem Jak-3 dosáhl 28.března své 197.vítězství. 29.března musel po zásahu flakem nouzově přistát velitel 1.Staffel Oblt. Hans Kornatz, pak se však frontová linie přiblížila k Váhu a takové blízkosti k piešťanskému letišti, že se skupina 31.března odpoledne přemístila na letiště Nový Dvůr u Malacek (Nowy Dwor).

Odtud díky nedostatku paliva a letuschopných strojů uskutečnila 1.dubna pouze několik vzletů, během letu v prostoru Bratislava (Pressburg) – Trnava (Tyrnau) Hptm. Lipfert sestřelil La-7 (198.sestřel). Následující den, 2.dubna, odpoledne část skupiny přelétla do Seyringu, druhá část do Deutsch Wagram, Uffz. Neumannovi byl přiznán sestřel Pe-2.

Stěhování pokračovalo, již 3.dubna se I./JG 53 shromáždila na velké základně Fels am Wagram u Křemže (Krems). Odtud prováděla stíhací a doprovodné lety až nad západní Slovensko, při doprovodu bitevních Fw 190 nad Malacký sestřelil Hptm. Lipfert 5.dubna jeden stroj ze skupiny La-7 (199.), která zaútočila na dvojici Lt. Fischera a Lt. Müllera. Ještě tentýž večer zahájila skupina přesun do Brna (Brünn). Část letadel odletěla nejdříve do Seyringu, ostatní letadla je následovala do Brna 6.dubna ráno přímo z Fels. Pro Hptm. Lipferta se stal významným datem 8.duben, kdy v kokpitu Bf 109G-10 dosáhl sestřelem La-7 u Heimbürgu své jubilejní 200.vítězství. Týž den se 2./JG 53 vrátila zpět do Fels am Wagram pro operace nad Vídní. Dva příslušníci 2. Staffel mají 8.dubna přiznaný sestřel čtyř Jak-3, Lt. Worlitzsch (3x) a Uffz. Hommes (1x). Obě části I./JG 53 se aktivně zapojily do akcí spojených s obranou Vídně, 9.dubna si nad Vídní připsal sestřel II-2 Uffz. Hommes od 2. Staffel, po jednom sestřelu si nárokovali i Hptm. Lipfert a Lt. Fischer u Břeclavi (Lundenburg). Následující den, 10.dubna, odstartoval z Brna k Vídní roj pod velením Oblt. Kornatze, který však v boji s II-2 dostal zásah do motoru a musel ve Vídní nouzově přistát. Zpět do Brna se vrátil hned 11.dubna. Další sestřel přidal Hptm. Lipfert 14.dubna vítězstvím nad Jak-9.

Maďarská 101.vadászezred opustila Vát 27.března a byla umístěna v Groß Petersdorfu, 29.března byla odeslána do Wiener Neustadt a 30.března do Tulln, kde se shromáždily zbytky všech maďarských leteckých jednotek. Po 3.dubnu se 101.vadászezred aktivně účastnila bojových akcí mezi Vídní a Bratislavou, průzkumy a útoky na pozemní síly nepřítel. Po přiblížení fronty k Tullnu byla jednotka přesunuta 5.dubna do Raffeldingu, satelitního letiště základny Hörsching u Linze. Z Raffeldingu pokračovala v akcích nad Vídní, 13.dubna byly u Krems ztraceny dva Bf 109G-10, W.Nr. 612 736, „bílá 12“, Lt. Csizmadia a W.Nr. 613 091, „černá 12“, Lt. Eggenhoffer, skupina však během dne nárokovala čtyři vítězství nad ruskými stroji. Následující den, 14.dubna, se maďarští piloti střetli se skupinou II-2 se stíhacím doprovodem. 1/Lt. Tóth a 1/Lt. Szénássy si každý připsal po dvou sestřelech ruských bitevníků, vzápětí je však napadla skupina P-51 a 1/Lt. Szénássy musel ze svého zasaženého stroje Bf 109G-10, W.Nr. 612 783, „žlutá 13“, vyskočit a padl do zajetí. V průběhu odpoledne byl v souboji s ruskými Jak-9 sestřelen Cpl/Maj. József Nagy s Bf 109G-6, W.Nr. 760 397, „černá 16“. Lt. Szebení sestřelil jeden Jak-9, sám pak musel se svým poškozeným Bf 109G-10, W.Nr. 612 787, „černá 14“, nouzově přistát a do Raffeldingu se vrátil po zemi. Nad Vídní byl v boji s americkými stíhači sestřelen Lt. Luzsénszky na Bf 109G-14, W.Nr. 512 156, „žlutá 4“.

Jedním z nejhroších dnů konce války se pro 101.vadászezred stal 16.duben. Začátek sice nebyl špatný, Ens. Szentgyörgyi sestřelil ruský Jak-9, potom se však válečné štěstí přiklonilo ke druhé straně. Raffelding se stal cílem hloubkového útoku skupiny Mustangů ve chvíli, kdy vzlétalo osm Messerschmittů. Ens. Sürü sice jeden P-51 sestřelil, vzápětí však byl sám sestřelen se svým Bf 109G-10, W.Nr. 613 099, „žlutá 8“. Američané dále sestřelili Bf 109G-10, W.Nr. 613 107, „žlutá 5“ – Lt. Szentágotay, W.Nr.

770341, „žlutá 10“ – Lt. Galánfi, W.Nr. 610386, „žlutá 12“ – Ens. Lénárd a W.Nr. 611 962, „bílá 6“ – Lt. Tobak. Na zemi zahynul Lt. József Málik, eso s 10 sestřely, a byly poškozeny dvě desítky dalších letadel.

II./JG 52 se 28.března přesunula z Vátu do Götzendorfu, kde se setkala s II./JG 51, pak následovaly základny Wien-Aspern (1.4.45), Seyring (5.4.45) a Fels am Wagram, kam skupiny dorazily 6.dubna 1945 a v podstatě se vystřídaly s I./JG 53. I ony létaly v následujících dnech nad Vídeň a okolí, II./JG 51 byla 12.dubna rozpuštěna a její piloti byli částečně začleněni do JG 52 a částečně odesláni k přečvičení na Me 262 do Lechfeldu. JG 52 převzala i stroje zrušeného útvaru.

V období od 22.března do 14.dubna II./JG 52 vykázala 21 dosažených vzdušných vítězství, z toho Lt. Düttmann 10, Lt. Ellenndt 6 Lt. Ewald 4 a Hptm. Batz 1, v počtech nejsou zahrnuty zničené tanky.

II./JG 52 se 14.dubna alespoň z části také přestěhovala do Brna. Během svého krátkého působení v Brně absolvovali piloti II./JG 52 několik letů nad moravsko – slovenským pomezím. Lt. Düttmann a Lt. Ewald si 15.dubna nárokovali každý po sestřelu jednoho Jak-9, 16.dubna sestřelil Lt. Ewald další Jak-9 a Hptm. Batz II-2. Z operačního letu u Hodonína (Göding) se však nevrátil Lt. Günther Bleichert. Poslední uznávaný sestřel (203.) dosáhl i Hptm. Lipfert (JG 53) vítězstvím nad Jak-9.

Po zahájení ruského útoku na Brno se letiště dostalo příliš blízko frontě a obě skupiny proto 17.dubna přelétly do Hörschingu. Tam bylo zrealizováno připravované rozpuštění I./JG 53, technický a pozemní personál byl vesměs přidělen k obraně Alpské pevnosti, piloti byli odesláni dílem k přeškolení na Me 262 do Lechfeldu, dílem přiděleni k II./JG 52. II./JG 52 také převzala letadlový park, na strojem byl zatřen emblém JG 53, pikové eso. Přidělením techniky od zrušených útvarů disponovala II./JG 52 na tuto dobu značnou silou. Na konci dubna, konkrétně 26., hlásila II./JG 52 v Hörschingu celkem 66 strojů, z toho 54 bojeschopných, pro srovnání 101.vadászezred disponovala k tomuto datu 36 stroji, z toho 21 letuschopnými.

Z Hörschingu provedla II./JG 52, včetně bývalých pilotů z JG 51 a JG 53, ještě několik operačních letů jak proti Rudé armádě, tak proti postupující americké armádě. Na konci dubna se zúčastnila i závěru bojů o Brno, zdejší operace však již podporovala hlavně I./JG 52, která byla přemístěna v dubnu ze Slezska do Německého (Deutsch) Brodu.*

Na přelomu dubna a května se část II./JG 52 přestěhovala na satelitní letiště Raffelding, kde již od začátku dubna sídlila i 101.vadászezred. Raffelding se stal 25.dubna znovu cílem útoku amerických Mustangů, které zničily několik maďarských strojů. Na začátku května se II./JG 52 přesunula z Hörschingu do Zeltwegu a odtud 8.května přelétla do Neubibergu, kde se vzdala americké armádě. Při posledních přesunech se k ní připojila zřejmě i část maďarských pilotů, neboť v Neubibergu jsou zaznamenány stroje s maďarským výsostným značením.

Při akcích z rakouských letišť zabrusila jak II./JG 52, tak 101.vadászezred i nad jižní Čechy. Svědčí o tom Bf 109K-4 v německém markingu s typickým identifikačním označením strojů II./JG 52 podléhající Luftflotte 4 zanechaný v Českých Budějovicích (Budweiss),** dále sestřelení maďarského Bf 109G-14, W.Nr. 512 451, „černá 13“, Lt. Pál Barton, 21.dubna ruskými stíhači u Třeboně (Wittingau) a maďarský Bf 109G-14 nalezený na letišti v Českých Budějovicích.***

Letouny

V další části publikace se podíváme na některé z konkrétních Messerschmittů Bf 109G-10/U4, vyrobených na českém území nebo strojů nad naším územím působících. V některých případech se dokonce oba tyto předpoklady spojí.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 613 195, „žlutá 19“, II./JG 52

Uvedený Messerschmitt ukončil svoji bojovou kariéru na letišti v Neubibergu, kam se dostal s ostatními stroji II./JG 52 v poslední den války 8. května 1945. Hromadný odlet z předchozí základny v Zeltwegu měl samozřejmě jediný cíl – nepadnout do ruského zajetí a v Neubibergu se shromáždilo značné množství Messerschmittů Bf 109 od II./JG 52 a maďarské 101.vadászezred.

Stroj je zajímavý především svým sériovým číslem, protože je to prozatím nejvyšší známé číslo Bf 109G-10/U4. Musel být poměrně nový a k jednotce se zřejmě dostal v rámci náhrady ztracené techniky až v samém závěru války. Nejspíše se jednalo o dodávku jednotlivého kusu, protože II./JG 52 používala zejména letouny z úvodních sérií 610xxx a 611xxx.

Už samo sériové číslo jej bezpečně řadí mezi stroje zalétávané buď v Kralupech nad Vltavou nebo v Praze-Letnanech, předpoklad navíc potvrzuje dobře patná kamoufláž na krytu motoru.

* Viz titul „Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod“, JaPo 2004

** Viz titul „Messerschmitt Bf 109K, camouflage & marking“, JaPo 2000

*** Viz titul „Luftwaffe over Czech Territory 1945“, JaPo 2001

Kamufláž nevybočuje z obvyklého provedení těchto letounů. Směrovku kryjí skvrny kamuflážních barev, které se táhnou i na bocích trupu. Také kamuflážní pole na trupu jsou přesně na svých místech. Předpokládáme tedy, že také zbylé provedení se shoduje s letňanskými Messerschmitty, např. W.Nr. 613 154. Tak jako u mnoha jiných Messerschmittů II./JG 52 nedostal ani tento letoun spirálu na vrtulový kužel a létal s původním zbarvením z výroby. Pravděpodobně už nezbyl čas na její zhotovení.

Celkem fádni zbarvení „oživil“ identifikační prvky Luftflotte 4, nařízené předpisem ze 7. března 1945. Ten vyžadoval zhotovení 50cm žlutého pruhu na motorovém krytu motoru a celoplošné žluté zbarvení směrovky letounu. Formulace to byla celkem obecná, takže výsledné provedení těchto prvků se jednotku od jednotky lišilo. V případě „žluté 19“ je pruh umístěn až za krytem olejové nádrže, což bylo u II./JG 52 poměrně vzácné. Na tomto místě se pruh vyskytuje spíše na strojích z maďarského útvaru. Na směrovce se při natírání žluté barvy pozemní personál pečlivě vyhnul sériovému číslu.

Stejnou barvou bylo vyvedeno i označení letounu, tzn. číslice 19 a symbol II. Gruppe. Forma odpovídá zvyklostem u útvaru a číslice je poměrně malá a umístěná vysoko na trupu. Opět lze srovnat s jinými stroji, jako například „žlutá 20“ nebo „žlutá 6“.

Jak již bylo řečeno, letoun se ke II./JG 52 dostal poměrně pozdě, pravděpodobně někdy koncem března 1945 a tento útvar byl jeho jediným uživatelem. S velkou pravděpodobností dorazil přímo z kralupského nebo letňanského letiště. Operačně mohl létat pouze něco málo přes měsíc.

Podobný letoun, tzn. z kompletačního centra v Kralupech nad Vltavou nebo Prahy-Letňan, W.Nr. 613 168, „bílá 9“ naleznete na zadní straně obálky. V tomto případě sice platí stejná pravidla o zbarvení jako u „žluté 19“, pouze identifikační pruh na krytu motoru byl zřejmě hned za vrtulovým kuželem. Odhadujeme to dle jiných strojů s bílým označením ve II./JG 52. Zajímavé je tmavé zbarvení okolí dělicích linií mezi trupovými díly. Mohlo se jednat o prosvítající tmel.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612 77?, „žlutá 2“, II./JG 52

Další stroj zanechaný 8. května 1945 v Neubibergu nesl zbarvení charakteristické pro část letounů z podniku Diana. Kamufláž s vysoko posazenou dělicí linií na trupu a motorový kryt s tvrdou dělicí linií jasně svědčí o jeho výrobci.

Přetřené původní označení na trupu a znak na krytu motoru dokazují, že letoun původně sloužil u I./JG 53. Po jejím zrušení byl předán II./JG 52, kde byl veden jako „žlutá 2“. Jelikož I./JG 53 přebírala své Bf 109G-10/U4 poměrně brzy, pocházel zřejmě tento stroj ze série 612 7xx a byl tak vyroben v prosinci 1944. Ostatně dva jiné Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612 717 a 612 718, působily na začátku února právě u I./JG 53.

K charakteristickému zbarvení trupu se přidávají i širší kříže na horní ploše křídla, které tak definitivně potvrzují původ stroje. Zajímavé bylo zbarvení kýlovky se světlým nástřikem RLM 76 a tmavými hadovitými skvrnami. V takovéto formě se vyskytovalo velmi zřídka.

V březnu 1945, ještě u I./JG 53, byla kamufláž doplněna o identifikační prvky Luftflotte 4 – žlutý pruh na motorovém krytu a žlutou směrovku. V tomto případě, je pruh přímo za vrtulovým kuželem a barva na směrovce zakryla sériové číslo stroje. Pouze první číslice 6 na kýlovce zůstala viditelná.

Velmi nestandardním prvkem jsou dva symboly vítězství na směrovce, provedené jednoduchou formou černé čárky. Označování vítězství v této době už bylo neobvyklé, přesto se vyskytovalo na více letounech. Nesl je totiž také Bf 109G-10/U4 „bílá 5“, který dříve, podle odstraněného staršího označení, také létal u jiného útvaru (I./JG 53).

Původní označení bylo jednoduše přetřeno barvou a stroj obdržel u II./JG 52 žlutou dvojku a symbol Gruppe. Opět to bylo ve formě odpovídající zvyklostem jednotky, tzn. poměrně malé jednoduché číslice. Na některých fotografiích se označení jeví spíše jako bílé, nicméně jeho porovnání s bílou barvou kříže na trupu vyznívá ve prospěch žluté. Všimněte si také, že symbol II. Gruppe se v kamufláži téměř ztrácí.

Rozhodně je zajímavé, že vrtulový kužel, přes poměrně dlouhou dobu služby, nikdy nedostal bílou spirálu.

Uvedený Messerschmitt byl na českém území nejenom vyroben, ale během své služby u I./JG 53 a II./JG 52 se sem opět vrátil. Zřejmě tak na několik dní v dubnu 1945 vzletal z letiště v Brně.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 61? ??8, „žlutá 6“, II./JG 52

Většina Messerschmittů II./JG 52 přelétla 8.5.1945 na základnu v Neubibergu, ale minimálně tři stroje přistály na letišti v Ainringu. Vedle popisované „žluté 6“ zde dosedla ještě dvojice Bf 109G-10/U4 „žlutá 12“ a „černá 12“.

Bf 109G-10/U4, „žlutá 6“ původně působil u I./JG 53 v jejímž rámci určité zavítal i na české území, konkrétně základnu v Brně. Svědčí o tom přetřený emblém „pikového esa“. Ještě u I./JG 53 dostal stroj žluté

doplňky, tzn. pruh na krytu motoru a směrovku. Barva na směrovce bohužel překryla i sériové číslo, takže známe pouze jeho první a poslední číslici. Žlutá na směrovce však nebyla příliš kvalitní.

U nového majitele, tzn. II./JG 52, byl označen jako „žlutá 6“ a obdržel též symbol druhé Gruppe. Zmizelo i původní označení stroje, tzn. že bylo přetřeno tmavou barvou. Ze tvaru skvrny lze odhadovat, že překrývala symbol štábního stroje a letoun tak dříve spadl pod Stab I./JG 53. Emblém JG 53 však mírně prosvítal.

Stroj pocházel z úvodní série 610xxx, což naznačuje provedení kamufláže. Mímochodem by to odpovídalo skutečnosti, že I./JG 53 přebírala Messerschmitty Bf 109G-10/U4 jako jedna z prvních jednotek už na konci prosince 1944.

Zbarvení je plně výjimek. Předně, trup se zdá být přestříkán jedním tmavým odstínem barvy. I když se panel před čelním štítkem kabiny jeví světlejší, barva musela být přesto tmavá. Bohužel není možné posoudit, zda to byl výsledek několika úprav kamufláže během „života“ letounu, nebo tak opustil brány WNF ve Wiener Neustadt. Kryt vstupu k radiostanici pocházel z jiného Messerschmittu a byl výrazně tmavší.

Kříž na horní ploše levé poloviny křídla ležel na „vnější“ pozici a navíc, nejsou na žádné z fotografií patrné hranice mezi jednotlivými odstíny. Křídlo tak vypadá nastříkané jedinou barvou na horní ploše. To by bylo opravdu výjimečné. Kříže na spodní ploše křídla měly standardní formu, ale na pravé polovině je umístěn blíže ke trupu. To by mohlo svědčit o použití této poloviny z jiného stroje. Tomu nahrává i fakt, že na fotografiích je viditelná kamufláž pouze levé poloviny křídla a vzhled pravé neznáme. Na jednom snímku je však dobře patrný rozdíl provedení kamufláže na náběžných hranách obou polovin. Zatímco na levé je hranice barev přímá, na pravé jsou partné charakteristické „vlny“. S velkou pravděpodobností tak celá pravá polovina křídla pocházela z jiného stroje a nesla shora standardní dvoubarevnou kamufláž. Levá polovina měla jednobarevný nástřik, pocházející z výroby. Na kamuflážní barvě jsou totiž patrné instruktážní popisky, které byly aplikovány v kompletačním centru.

Neobvyklé byly též tmavé, snad černé, aerodynamické kryty přechodu křídlo-trup a nedbale přetřený bílý klín na vrtulovém kuželu. Zadní diskovitá část kuželu však stále nesla 1/3 povrchu bílou.

Nejzajímavějším prvkem byl nepochoybně emblém pilota pod kabinou. Z fotografií je patrná poměrně velká pravděpodobně „čurající“ postava muže, bohužel není jasné zda byl namalován v době služby u I./JG 53 nebo až u II./JG 52. Proto jej nejsme schopni spojit s konkrétním pilotem. Použití barvy jsme odhadli při porovnáním se známými odstíny zbytku kamufláže.

Jak je vidět, letoun prošel zřejmě bohatým „životem“ a není pochyb, že se dostal i na české území.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612 769, „žlutá 12“, 101./III

Spolu s II./JG 52 přelétla do Neubibergu také většina strojů maďarské jednotky 101.vadászezred. Maďari byli jedním z největších uživatelů Bf 109G-10/U4, což bylo vzhledem k jejich dislokaci na frontě pochopitelné. Například mezi čísly 612 775 - 612 788 prokazatelně vlastnili 11 strojů a pravděpodobně je obdrželi najednou. Letoun W.Nr. 612 769 byl vyroben v Dianě někdy na konci roku 1944 a záletem prošel zřejmě na brněnském letišti.

Poměrně velké množství fotografií zobrazuje kamufláž stroje dostatečně podrobně, budeme se tedy věnovat spíše detailům. Dobře patrná je tmavá SOP, odpovídající svým provedením nedokončeným strojům v Dianě. Světlé skvrny doplnil zřejmě personál kompletačního centra a měly „rozbit“ tmavou plochu SOP. Teprve přes takto zbarvenou směrovku bylo natřeno sériové číslo.

Za zmínku stojí výsostně znaky provedené pouze černou barvou. Jejich střed byl ponechán volný a vyplňovala jej kamuflážní barva. Pouze střed znaků na spodní ploše křídla „tvořila“ tmavší barva, odhadujeme že šedá. Svastika byla přetřena stejným odstínem. Černé části znaků na trupu nebyly čtvercové a horní a spodní hranu měly zešíkmenu. Dokonce nebyly ani rozměrově stejné.

Zajímavá je skutečnost, že stroj pravděpodobně vůbec nedostal německé označení (mimo svastiku, která však zřejmě pocházela už od výrobce této části). Maďarský znak totiž začíná až na přístupovém panelu k radiostanici, ale německé kříže by zasahovaly až za hranici 5. a 6. trupového dílu a jejich zbytky by tak byly viditelné. Už v kompletačním centru tedy muselo být jasné, že stroj obdrží maďarská jednotka.

U tohoto letounu je jisté, že létal se spodními plochami částečně bez nátěru, jak dokazuje jeden ze snímků. Barvu měla křídélka, klapky, regulační klapky chladiče, koncový oblouk, tzn. části, které byly zbarvovány již při výrobě a „vnitřní“ část křídla v okolí podvozkové šachty. Zbylá plocha zůstala bez nátěru, pouze s přestříkanými hranicemi panelů. Důvodem mohla být snaha povrchově chránit hrany odnímatelných krytů a také ocelové části, tzn. šrouby, použité pro připevnění (pás barvy se táhl i středem panelu

vedle podvozkových šachet) Spodní plochy bez nátěru tedy nebyly zase tak velkou výjimkou, pokud je měl už letoun W.Nr. 612 769.

Označení tvořilo velké žluté číslo bez lemu. Jeho autor si s jednotnou formou na obou bocích hlavu nedělal a čísla byla dosti rozdílná. Barvu jsme odvodili od používaných odstínů v maďarské jednotce, která své Messerschmitty značila pouze žlutou, bílou a černou barvou. Stroj nenosil žádné identifikační prvky Luftflotte 4, což byla v této době výjimka.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 612 762, „bílá 24“, Jasta 5 d.ROA

Jeden ze strojů ruské jednotky Jasta 5 d.ROA, zanechaný na letišti v Německém Brodě nesl označení „bílá 24“. Messerschmitty Bf 109G-10/U4 od ROA jsou na této základně doloženy od 7.3.1945 a písemné prameny dokládají existenci letounů „bílá 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 a 24“. Několik z nich je potvrzeno i fotograficky. „Bílá 24“ nesl charakteristickou kamufláž strojů z Diany s vlnovitou vysoko posazenou hranicí barev na trupu. Jediný snímek křídla ukazuje „širokou“ variantu křížů shora a tak máme o výrobci téměř jistotu. Zajímavé bylo zbarvení SOP s hustou spleť tmavých skvrn na světlejším podkladu, navíc doplněných i světlými plochami. Sériové číslo leželo na těchto světlých skvrnách, takže muselo být zhotoveno až po definitivním dokončení zbarvení v kompletačním centru.

Krátce se zastavíme u křížů na trupu. Jejich rozměr byl mnohem menší než obvykle a nedosahoval šířky 4. a 5. trupového dílu. Zdá se, že byl natřen dost „od ruky“.

Chybějící části zbarvení byly zrekonstruovány dle záznamů pamětníků (vrtulový kužel s 1/3 bílou) a snímků jiných Messerschmittů stejné jednotky na letišti.

Tento letoun létal pouze s německým výsostným označením a potvrzují to i záznamy tehdejšího personálu letiště. První kusy však vyměnily svastiku na kýlovce za znak jednotek ROA. Takovýto stroj naleznete v publikaci na str. 68. Jednalo se o „bílou 15“, jejíž zadní část trupu zůstala ve zničeném hangáru německobrodského letiště. Tvar a rozměry znaku ROA jsou viditelné na fotografii. Minimálně do číslice „15“ tak Bf 109G-10/U4 od ROA používaly tento znak.

Přes svoji nevýznamnou válečnou roli se pravděpodobně jedná o jednu z nejzajímavějších částí historie Bf 109G-10/U4.

Bf 109G-10/U4, „žlutá 11“, II./JG 52

Na závěr podrobněji popisovaných letounů jsme si nechali stroj, na kterém jsou dobře viditelné „možnosti“ konstrukce Bf 109 a zároveň snaha technického personálu o udržení co největšího počtu provozuschopných letadel.

Výjimečnost „žluté 11“ je patrná na první pohled. Na místo standardních dřevěných ocasních ploch nese starší kovové provedení směrovky, ve výrobě opuštěné u verze Bf 109G-6. Důvod montáže neznáme a není vyloučeno, že měla sloužit pouze k přeletu stroje a hlavního pilota do Neubibergu. Protože v Zeltwegu už nebyl dostatek vhodných strojů, musela zřejmě poškozená „žlutá 11“ dostat SOP a VOP ze staršího Bf 109G-6 (zbarvení VOP neodpovídá formě používané na Bf 109G-10/U4 z WNF). Proti této teorii sice hovoří žlutá směrovka, kterou by jistě personál v těchto hektických hodinách nepretíral jinou barvou, ale je možné, že žlutá směrovka už byla na původním stroji. Za zmínku stojí neobvykle vysoko posazená svastika. Na kýlovce dokonce zůstalo původní sériové číslo, bohužel jej už nelze identifikovat. Nacházelo se však na pozici charakteristické pro Bf 109G-14/U4, G-6/R2 a G-8 vyráběných ve WNF. Vezmeme-li v úvahu formu svastiky a pozici sériového čísla, pocházela celá část pravděpodobně z Bf 109G-14/U4.

Celkové vzezření letounu svědčí o dlouhé službě, zpočátku zřejmě mimo II./JG 52, neboť na trupu je patrně přetřené původní označení. Dle tvaru tmavé skvrny pravděpodobně číslice „7“. Za křížem na trupu je navíc odstraněný žlutý pruh, tzn. dřívější identifikační prvek Luftflotte 4. Pruh na spodní části trupu však prosvítal skrze tmavou barvu, která zde byla nanášena ve formě skvrn. S velkou pravděpodobností letoun musel zároveň nosit i žluté „V“ na spodní straně levé poloviny křídla.

Po zmíněném rozkazu o změně identifikačních prvků ze 7. března 1945 bylo staré provedení přetřeno tmavou barvou a nahrazenou novou formou. Jak jsme již popisovali, formulace jejich provedení nebyla příliš konkrétní a pozemní personál si ji vyložil různě. Na tomto stroji se vyžadovaný 50cm pruh přes motor změnil na žluté zbarvení celé přední poloviny krytů pohonné jednotky.

Zbývá kamufláž letounu odpovídá formě z Wiener Neustadt, včetně vlnovitých hranic barev na křídle a výsostného označení. Přes dlouhou operační službu a vystřídání několika útvarů nesl vrtulový kužel stále 1/3 bílou, tzn. jeho provedení z výroby.

Další zajímavostí byl žlutý nápis „GIGI“ pod kabinou na obou stranách trupu. Bohužel ani zde nejsme schopni určit, zda pochází z doby služby u II./JG 52 nebo už předchází jednotky.

Není pochyb o tom, že se „žlutá 11“ dostala i na naše území, a to buď v rámci I./JG 53 (pokud u ní sloužila) nebo alespoň II./JG 52. Do našeho popisu jsme ji však zařadili zejména z důvodu příkladu, co vše si nechal Bf 109 v polních podmínkách líbit.

Bf 109G-10/U4, „bílá 11“, II./JG 52

Na straně 68 naleznete další Messerschmitt ze stavu II./JG 52 s nápisem dívčího jména pod kabinou. „Rosemarie“ je zajímavá především tím, že ze zbytků strašného označení jsme schopni určit její původní zařazení – II./JG 51. Svědčí o tom přetřený symbol II. Gruppe za kabinou pilota, tzn. na pozici charakteristické právě pro II./JG 51.

K běžné kamufláži Messerschmittu z WNF přibýly po 7. březnu žluté identifikační doplňky Luftflotte 4.

Po zrušení II./JG 51 zmizelo staré označení pod skvrnou barvy a bylo nahrazeno bílou 11 a symbolem II. Gruppe, tentokrát už na předpisovém místě.

Pečlivě zhotovené jméno pod kabinou (pouze na levé straně) bylo dvoubarevné a tvar je viditelný na detailní fotografii. Tento snímek zároveň dobře zobrazuje stav povrchu operačních strojů plný škrábanců, skvrn, stop od výfuků a otlučení. Neschází ani bahno... Na trupu jsou také patrné stopy po opravách, např. pod stabilizátorem nebo na kruhové krytce ve druhém trupovém díle.

Nezvykle zbarvený byl kryt motoru. Při pozorném pohledu neunikne skvrna barvy ve tvaru emblému jednotky JG 53, ale celý kryt je také mnohem tmavší než bylo běžné. Na horní ploše však lze stále rozeznat zbytek kamuflážních polí. Celý díl pocházel z jiného letounu a pravděpodobně prošel opravou, při které bylo upraveno i jeho zbarvení. Ostatní detaily se nelišily od běžné kamufláže WNF.

Nad československé území se letoun dostal v rámci II./JG 51 a to konkrétně v lednu 1945 na letišti v Imely (Slovensko) a poté zřejmě znovu v dubnu v rámci II./JG 52 do Brna.

Bf 109G-10/U4 v Československu

Překvapivým zjištěním při práci na této publikaci pro nás bylo, že jeden kus Messerschmittu Bf 109G-10/U4, pocházející z výroby v Dianě a zalétaný v Letňanech nebo Kralupech nad Vltavou, zůstal až do roku 1983 na našem území! Bohužel byl ve zmíněném roce odvezen do Německa a měl posloužit jako základ při rekonstrukci letuschopného Bf 109G-10 pana Hanse Dittese. Kolik originálních částí z tohoto stroje bylo při rekonstrukci použito nevíme, mnoho však pravděpodobně ne. Většina tak zřejmě byla zničena. Rozhodně je to škoda.

Naštěstí se dochovalo několik fotografií z poválečné „anabáze“ stroje a na jednom z dochovaných snímků lze identifikovat sériové číslo 613 029, napsané na vyrovnávací nádržce chladicí kapaliny. První trojčíslí „613“ lze také spatřit na směrovce. Motor pak nesl W.Nr. 119 00074. Messerschmitt byl tedy vyroben v Dianě, zřejmě v lednu 1945, a záletem prošel v Praze -Letňanech nebo Kralupech nad Vltavou. Bohužel, právě tento stroj nefiguruje v denníku Nicolause Mörtla, který však zalétával W.Nr. 613 027 (19.1.1945) a také W.Nr. 613 030 (27.1.1945). Zřejmě v této době prošel záletem i W.Nr. 613 029, ale během letu musel přistát na letišti v Milovicích. Nejspíše kvůli závadě. Zde zůstal až do konce války.

Po osvobození si jej jako zajímavost vyhlédl pan Šindelář, majitel autoopravny, a převezl jej na dvůr své dílny v Českém Brodě. Letoun sloužil jako poutač při náborových akcích do místních aeroklubů a byl v roce 1946 vystavován na náměstí v Českém Brodě a Úvalech u Prahy. Poté se vrátil zpět k majiteli do Českého Brodu, kde zůstal až do roku 1983. Údajně byl udržován stále ve stejném stavu a i dnes si dokážeme představit problémy vyplývající z vlastnictví „nacistického letounu“ v té době. Zvláště potom, co musel pan Šindelář svůj podnik „předat státu“. Z tohoto pohledu je pak celkem pochopitelný krok majitele z roku 1983, kdy byl Messerschmitt odvezen do Německa.

Rozhodně je to zajímavý příběh Messerschmittu Bf 109G-10/U4 z Diany a je jen škoda, že se dochovalo pouze pár fotografií.