Messerschmitt Bf 109 G

Samolot myśliwski Messerschmitt Bf 109 G-6

Eksponat muzealny

Egzemplarz samolotu Messerschmitt Bf 109G-6 „czerwona trójka” prezentowany w Muzeum Lotnictwa Polskiego posiada numer fabryczny 163306. Wytwórnię Messerschmitt Werke w Regensburgu opuścił 11 maja 1944 r i trafił do jednostki treningowej Jagdgruppe West. Na samolocie tym w dniu 28 maja 1944 roku, we wczesnych godzinach rannych do lotu ćwiczebnego wystartował Feldwebel Ernst Pleins. O godzinie 8.30, tuż po jednym z treningowych startów, samolot wpadł do pobliskiego jeziora Trzebuń. Pilot zginął na miejscu. Staraniem Fundacji „Polskie Orły” wrak samolotu został wydobyty w 2000 roku, a następnie odrestaurowany. Samolot był czasowo eksponowany w Muzeum Lotnictwa Polskiego. W październiku 2014 r. ponownie znalazł się w MLP jako depozyt długoterminowy.

Rys historyczny

Samolot Messerschmitt Me-109G był ewolucją samolotu Messerschmitt Me-109F z mocniejszym silnikiem Daimler-Benz DB 605A (1475 KM) oraz ciśnieniową kabiną ze wzmocnioną osłoną i integralnie zabudowanym w wiatrochronie szkłem pancernym. Prace konstrukcyjne nad tą wersją rozpoczęto zimą 1940 r. Pierwsze próby z nowym silnikiem przeprowadzono prawdopodobnie na jednym z samolotów Me-109F-0, zapewne pod koniec 1940 roku. W trakcie badań do programu Me-109G dokooptowano kilka dalszych prototypów, zbudowanych na bazie Me-109F. Prawdopodobnie były to niektóre spośród samolotów eksperymentalnych Me-109V25 do V29. Prototypami, użytymi do programu badawczego ciśnieniowej były: Me-109 V30 i V30A powstałe na bazie Me-109F-1.

W październiku 1941 r. zbudowano trzy przedseryjne Me-109G-0, miały one silniki DB 601 E, dopiero z czasem otrzymały DB 605A (występowały duże problemy w ich rozwoju).W lutym 1942 roku wznowiono produkcję wariantu Me-109G-0, łącznie zbudowano co najmniej 10 egzemplarzy (możliwe, że nawet ok. 17 egzemplarzy). Od marca do czerwca 1942 roku wyprodukowano 87 sztuk Me-109G-1, z których pierwsze w linii pojawiły się na przełomie czerwca i lipca 1942 roku. Równolegle wyprodukowano 80 Me-109G-1/R2, wyposażonych w instalację GM 1 i ze zredukowanym opancerzeniem (tzw. lekki myśliwiec wysokościowy). Produkowano również wariant tropikalny Me-109G-1/Trop. Następnie opracowano szereg wariantów rozwojowych:

Samolot myśliwski Messerschmitt Me-109G-10 z 318 dywizjonu

myśliwskiego. Treviso, marzec 1946 roku

- Me-109G-2- od maja do grudnia 1942 roku wyprodukowano, w firmach Erla, WNF i Messerschmitt, 1586 egzemplarzy tego wariantu. Wśród nich było ponad 384 sztuk w wersji tropikalnej Me-109G-2/Trop i pewna liczba rozpoznawczych Me-109G-2/R-2, wyposażonych w lotniczy aparat fotograficzny Rb 75/30, Rb 50/30 lub Rb 20/30. Był to Me-109G-1 pozbawiony ciśnieniowej kabiny. Me-109G-2 był uzbrojony w działko silnikowe MG 151/20 kal. 20 mm i dwa kadłubowe kaemy MG 17 kal. 7,92 mm. W późniejszych seriach zaczęto montować na niektórych samolotach instalacje radiowe FuG 16 ZE, pozwalające na kierowanie formacjami samolotów z ziemi. Tak wyposażone maszyny otrzymywały, podobnie jak w późniejszych maszynach z radiostacją FuG 16ZY, oznaczenie Me-109G-2e.

- Me-109G-3 (pierwszy wariant z tym oznaczeniem)- wariant posiadający podkadłubową gondolę z działkiem MG 151/20 kal. 20 mm zamiast dwóch gondol podskrzydłowych. Próby w locie przeprowadzono na przełomie lat 1942/1943. Dalej nie był rozwijany.

- Me-109G-4- wariant produkowany od listopada 1942 roku, od Me-109G-2 różnił się on typem zastosowanej radiostacji (FuG 16Z za FuG VIIa), z czasem otrzymał powiększone koła oraz kółko tylne zablokowane w pozycji wypuszczonej. Do lipca 1943 roku wyprodukowano 1242 egzemplarzy, w tym 435 sztuk w wersji tropikalnej Me-109G-4/Trop i 80 rozpoznawczych Me-109G-4/R3 (Rb 50/30 lub Rb 50/30 i 2xRb 12,5/7×9 plus 1-3 zbiorniki dodatkowe 300 l).

- Me-109G-3- był wariantem Me-109G-4 z ciśnieniową kabiną. W okresie styczeń-luty 1943 roku, zbudowano 50 egzemplarze. Nieliczne Me-109G-3 przebudowano w odmianę Me-109G-3/U2 z instalacją GM 1.

- Me-109G-6- był to wariant Me-109G-4, w którym kaemy MG 17 zostały zastąpione przez kaemy MG 131 kal. 13 mm. W trakcie produkcji wdrożono nową dwuczęściową osłonę kabiny, powiększone metalowe usterzenie pionowe (potem drewniane), radiostację FuG 16ZY i wydłużoną goleń kółka tylnego. Od marca 1943 roku do sierpnia 1944 roku wyprodukowano ponad 12 000 egzemplarzy. Me-109G-6. Produkowano odmiany:

– Me-109G-6/Y- odmiana posiadająca wyposażenie radiowe, złożone z radiostacji FuG 16ZY. Wraz z wprowadzeniem tej radiostacji na każdy samolot jako wyposażenie standardowe, zrezygnowano ze specjalnego oznaczania Me-109G przy pomocy litery y.

Messerschmitt Bf 109 G-2 w służbie Finlandii

– Me-109G-6/R2- rozpoznawcza z kamerą Rb 50/30, zbudowano krótką serię.

– Me-109G-6/Trop- tropikalna.

– Me-109G-6/U2- odmiana z instalacją GM 1, produkowana od początku 1944 roku.

– Me-109G-6/U3- odmiana z silnikiem DB 605AM o mocy 1085 kW (1475 KM) z instalacją MW 50. Instalacja MW 50 wstrzykiwała mieszankę wodno-metanolową do kanału dolotowego cylindrów, co okresowo pozwalało zwiększyć moc silnika na wys. do 5000 m. Produkowana od lata 1943 roku.

– Me-109G-6/U4- odmiana z działkiem silnikowym MK 108 kal. 30 mm zamiast MG 151/20. Produkowana od lata 1943 roku.

– Me-109G-6/U5- odmiana z dodanymi dwoma gondolami podskrzydłowymi z działkami MK 108 kal. 30 mm, nie weszła do produkcji seryjnej.

– Me-109G-6/U6- odmiana z trzema działkami MK 108 kal. 30 mm, w tym dwa w gondolach pod skrzydłami. Nie weszła do produkcji seryjnej.

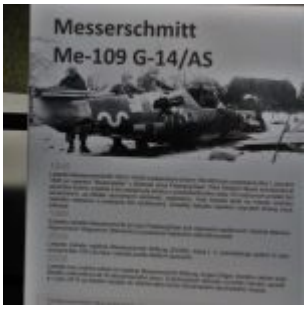
– Me-109G-6/N- samolot myśliwski nocny. Brak danych, czy montowano je w większych ilościach. Na samolotach tej wersji prowadzono badania z instalacjami radarowymi dwu typów; z radarem aktywnym FuG 217, oraz z radarem pasywnym FuG 350 Naxos Z.

Od sierpnia 1943 roku Me-109G-6 walczące z ciężkimi bombowcami były dozbrajane w dwa niekierowane pociski rakietowe W.Gr.21 kal. 210 mm. Co ciekawe, tak uzbrojone samoloty nie miały oznaczenia w żadnym z stosowanych systemów modyfikacyjnych Luftwaffe, przynajmniej na początku. Na bazie Me-109G-6 opracowano wariant z kabiną ciśnieniową Me-109G-5. Wersja powstała na przełomie wiosny i lata 1943 r. W okresie maj 1943 roku – czerwiec 1944 roku zbudowano ponad 475 egzemplarzy.

Rozpoznawczego Me-109G-8, także zbudowano na bazie Me-109G-6. Posiadał dwa aparaty Rb 12,5/7×9 lub Rb 32/7×9. W pierwszych seriach montowano także fotokamerę Robot II. Wymieniono radiostację FuG 16 ZZY na FuG 17 w G-8 i później na FuG 16ZS w odmianie G-8/R5. Od sierpnia 1944 r. do stycznia 1945 roku wyprodukowano ponad 900 egzemplarzy Me-109G-8, w tym odmiany Me-109G-8/U2 (instalacja GM 1), Me-109G-8/U3 (instalacja MW 50) i Me-109G-8/R2 (z dodanym aparatem Rb 50/30). Od lata 1943 roku wyeksploatowane Me-109G-2/G-4/ G-6 i Me-109G-6/AS przebudowywano na dwumiejscowe samoloty szkolne Me-109G-12 (ponad 450 sztuki, zasadniczo bez uzbrojenia i ze zmniejszonym zbiornikiem paliwa).

Samolot Me-109G-14 był wariantem Me-109G-6 z silnikiem DB 605AM z instalacją MW 50 podającą mieszankę wodno-metanową w sposób ciągły. Od lipca 1944 roku do lutego 1945 roku wyprodukowano ok. 5500 sztuk Me-109G-14, w tym 1100 w wersji Me-109G-14/AS i kilkaset Me-109G-14/U4 z działkiem silnikowym MK 108. Zbudowano również 2 egzemplarze w wersji myśliwskiej nocnej Me-109G-14/N, które od lata 1944 roku przechodziły próby bojowe w NJG 10.

Vorsicht beim Öffnen!


Messerschmitt
Me-109 G-14/AS

13

13

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Muzeum Lotnictwa, Koszyce – Słowacja

W okresie produkcji samolotów wersji Me-109G-6 – G-14 powstały cztery inne modele lub podwersje wywodzące się z nich:

- Me-109G-12- wersja treningowa Me-109G, służącą do szkolenia pilotów myśliwskich. Montaż seryjnych G-12 rozpoczęło latem 1943 roku. Produkcję prowadzono na bazie wycofanych ze służby liniowej wcześniejszych wersji: G-2, G-3, G-4, a z czasem także G-6. W drugiej połowie 1944 roku pojawiły się, nieliczne egzemplarze powstałe na bazie wersji z silnikami DB 605 AS/D.

samoloty nie posiadały uzbrojenia.

- Trzy pozostałe modele, to myśliwce przeznaczone do prowadzenia walki na dużych wysokościach, wyposażone w wysokościowe silniki DB 605 AS, a później także ASM. Były to podwersje: Me-109G-5/AS, G-6/AS, C-12/AS oraz G-14/AS. Produkcja Me-109 G/AS trwała od kwietnia 1944 roku do wiosny 1945 roku i była zorganizowana zupełnie inaczej, niż produkcja wersji standardowych. Główną część samolotów z silnikami AS montowano bowiem w zakładach remontowych itp., wykorzystując starsze lub uszkodzone Me-109G, którym instalowano silniki AS. Wyprodukowano 16 myśliwców Me-109G-5/AS. Od wiosny 1944 roku produkowano odmianę Me-109G-6/AS. Zbudowano 686 Me-109G-6/AS, z których 460 pochodziło z przebudowy wcześniej wyprodukowanych egzemplarzt (w firmie Mi-Metall). Podwersja G-14/AS była oryginalnie produkowana, nie licząc tej części maszyn, które pochodziły z odzysku. Me-109G-14/AS standardowo wyposażono w silnik DB 605 ASM. Zbudowano prawie 1800 egz. Me-199G/AS, w tym 1000 (lub według innych danych 1100 egzemplarzy G-14.

Messerschmitt Bf 109 G-2 w Muzeum w São Carlos, Brazylia

Ostatnim wariantem produkcyjnym był Me-109G-10 , będący Me-109G-14 z silnikiem DB 605 D/DM standardowo wyposażonym w instalację MW 50. Otrzymał on nowe okapotowanie silnika i przeprojektowaną chłodnicę oleju. Produkowany od września 1944

roku do końca wojny w liczbie 2600 egzemplarzy, w tym odmiany Me-109G-10/R2 (Rb 50/30) i Me-109G-10/U4 z działkiem MK 108. Produkcję Me-109G-10 traktowano jako uzupełniającą dla wersji Messerschmitt Me-109K, podtrzymywaną do czasu wyczerpania istniejących zasobów elementów Me-109G. Me-109G-10 produkowano w wielu wariantach, np. Me-109G-10/R2- samolot rozpoznawczy z kamerą Rb 50/30. Prawdopodobnie zmontowano również niewielką liczbę maszyn rozpoznania taktycznego, wyposażonych w parę kamer Rb 12,5/7 x 9 i radiostacją FuG 16 ZS. Niektóre publikacje wymieniają też wersję Me-109G-16. W rzeczywistości takiej wersji nie było, nie natrafiono na żadne dokumenty dotyczące tego samolotu.

Samoloty Me-109G-1 zostały wprowadzone do akcji w I/JG 1 na przełomie czerwca i lipca 1942 roku. Ponieważ Me-109G-2 był mniej skomplikowany w eksploatacji, dlatego wszedł do użycia niemal w tym samym czasie co G-1- na przełomie czerwca i lipca 1942 roku. Me-109G-1 skierowano na powietrzny Front Zachodni, natomiast Me-109G-2 trafił na Front Wschodni. Pierwszymi jego odbiorcami były I/JG 54 oraz III/JG 52. Me-109G oferował wręcz fenomenalne osiągi- prędkość max wynosiła 640 km/h na wysokości 6300 m (na trzy minuty można było uzyskać szybkość awaryjną- nawet 650 km/h), a wznoszenie na 6000 m trwało tylko 5,1 minuty. Dzięki temu zdecydowanie górował nad każdym myśliwcem tamtych czasów, operującym nad Europą i Afryką.

Samoloty Me-109G były eksportowane w dużych ilościach do:

- Bułgarii- w 1944 roku otrzymała 145 egzemplarzy Me-109G-2 i G-6.
- Chorwacji- w 1942 roku Chorwaci latali na samolotach G-2, a na przełomie lat 1944/1945 używali również wersji G-10, ale wszystkie te samoloty nie był wysyłane do Chorwacji, lecz do jednostek do jednostek frontowych Luftwaffe, którym chorwackie eskadry podlegały. W listopadzie 1944 roku Chorwacja otrzymała 20 egzemplarzy G-6.

- Czechosłowacji- po zakończeniu działań wojennych na terenie Czechosłowacji zmontowano z pozostałych części i podzespołów 21 samolotów Bf-109G oznaczonych Avia C-10, pierwszy oblatano 22.02.1946 roku (od sierpnia 1947 roku stosowano oznaczenie Avia S-99). Oprócz tego zmontowano też dwa samoloty dwumiejscowe Bf-109G-12, następnie do 1.09.1947 roku zbudowano dalsze 27 samolotów dwumiejscowych CS-99. Po wyczerpaniu się zapasów silników DB 605 (M-605) kolejne płatowce otrzymały znacznie słabsze silniki Junkers Jumo 211F (M-211) o mocy 937 kW (1275 KM). Prototyp nowej wersji Avia S-199 został oblatany 25.04.1947 roku. Samoloty seryjne były dostarczane od 2.02.1948 roku jednostkom lotniczym Armii Czechosłowackiej. Budowane były w firmach Avia i Aero. Samolot ten miał bardzo słabe osiągi. Piloci nadali tym maszynom niezbyt pochlebny przydomek ”Mezek” (muł). Podjęto również produkcję dwumiejscowej wersji treningowej CS-199. Ostatni CS-199 oddano do dyspozycji wojska 22.09.1950 roku, podczas gdy ostatni S-199 dostarczono kilka miesięcy później, w 1951 roku. Na przestrzeni ponad czterech lat produkcji zmontowano ogółem ok. 500 egzemplarzy S-199 (w tym 15 do 18 zbudowanych na bazie oryginalnych Me-109G, vel C-10, vel C-110, vel S-99), a także 82 CS-199 (w tym 24 powstałe z przebudowy CS-99). Pomimo swoich wad, S-199 pozostały na uzbrojeniu jednostek liniowych mniej więcej do połowy 1957 roku. Szkolne CS-199 zostały wycofane ze służby na przełomie lat 1950/1960- tych. Część tych samolotów sprzedano następnie do Izraela, gdzie utworzyły one pierwszy dywizjon myśliwski lotnictwa tego kraju. Dywizjon ten brał udział w walkach z Egiptem w 1948 roku.

- Finlandii- w okresie 1943-1944 otrzymała 162 egzemplarzy G-2, G-4, G-6 i G-14.

- Hiszpanii- otrzymała licencję na produkcję samolotów Me-109G. Budowano je jednak z silnikami Hispano-Suiza lub Rolls-Royce. Zmiana silnika wymagała daleko idącej ingerencji w oryginalną konstrukcję Me-109, dlatego hiszpańskiej wersji RLM nadało nowe oznaczenie Me-109J. W latach 1943-1944 dostarczono do Hiszpanii 25 płatowców (15 G-4 i 10 G-6) pozbawionych uzbrojenia, radiostacji i silnika. Samolot o oznaczeniu Me-109J został oblatany przez Hiszpanów 2.03.1945 roku i był połączeniem Me-109G-6 dostarczonego przez Niemców latem 1944 roku oraz silnika Hispano-Suiza 12Z-89 stworzonego przez Hiszpanów. Nazwa samolotu została wkrótce zmieniona na hiszpańską- HA-1109 J-1L (oznaczenie wojskowe C.4J). W maju 1951 roku oblatano prototyp HA-1109 K-1L z francuskim silnikiem Hispano-Suiza 12Z-17. W 1952 roku przystąpiono do produkcji HA-1109 i do końca tego roku zmontowano pierwszych 19 egzemplarzy. Początkowo rozważano możliwość wykorzystania kaemów Breda-SAFAT kal. 12,7 mm, ale ostatecznie zdecydowano się na działka HS-404, względnie HS-408 kal 20 mm, szybko uzupełnione zestawem 8 niekierowanych rakiet Oerlikon 80 mm. W ten sposób w 1953 roku powstał HA-1112 K-1L, czyli uzbrojony w działka i rakiety HA-1109 K-1L. 30.12.1954 roku został oblatany prototyp wersji HA-1109 M-1L (nazwa ”Buchón”, oznaczenie wojskowe C.4K) z silnikiem Rolls-Royce ”Merlin 500/45”. Na początku 1955 roku rozpoczęto produkcję seryjną HA-1109 M-1L i do 1956 roku zbudowano 171 egzemplarzy. W 1951 roku opracowano projekt wersji treningowej HA-1109. Samolot HA-1110 K-1L został oblatany w październiku 1953 roku i stał się prototypem dla treningowej wersji HA-1112, napędzanej silnikiem

Rolls-Royce ”Merlin”. W 1955 roku zmontowano 2 egzemplarzy pod oznaczeniem HA-1112 M-4L. Ogółem w latach 1945-1956 firma Hispano-Aviacion zbudowała ok. 195 lub do 239 samolotów: dwa (cztery?) prototypy, 3 egz. dwumiejscowe, 19 egz. C.4J oraz 169 egz. C.4K. ”Buchóny” były używane podczas tłumienia powstania w Maroku hiszpańskim na przełomie lat 1950/1960-tych. Ostatnia jednostka latająca na C.4 została rozwiązana w grudniu 1965 roku. W 1968 roku 15 z nich wzięło udział w odtworzeniu Bitwy o Anglię w filmie o takim tytule.

- Rumunii- podczas wojny produkcją Me-109G zajmowały się zakłady IAR. Montaż Me-109G rozpoczęto w maju 1944 roku. Do sierpnia 1944 roku udało się zmontować tylko sześć Me-109G z podzespołów dostarczonych z Niemiec. Następną partię zmontowano po sierpniowym przewrocie, do końca wojny w Europie: 9 egzemplarzy G-4 i 2 egz. G-6. Kolejnych 58 Me-109G-6 zmontowano od czerwca 1945 roku do grudnia 1947 roku Łącznie zmontowano 75 samolotów Me-109.

- Słowacji- w 1944 r. otrzymała 15 egzemplarzy G-6,

- Szwajcarii- w 1944 roku otrzymała 14 egzemplarzy G-6. Dwa z nich internowano, resztę otrzymano od Niemców w zamian za komisyjne zniszczenie radaru pokładowego samolotu Messerschmitt Me-110, który wylądował u nich przez pomyłkę. W 1944 roku Szwajcaria prowadziła pertraktacje na temat możliwości zakupu 34 Me-109G.

- Węgier- w 1942 roku otrzymały licencję na produkcją samolotów Me-109G. Umowa pomiędzy Niemcami a Węgrami zawierała klauzulę, na mocy której rząd węgierski zobowiązywał się do oddawania III Rzeszy części wyprodukowanych u siebie samolotów. Produkcja w fabrykach: WM i GWG zamknęła się, ogólną liczbą 680-920 zmontowanych Me-109 w wariantach: G-4 i G-6 oraz być może G-14 i G-10. W latach 1943-1944 dalsze 161 Me-109G

zakupiono w Niemczech, były to: 50 G-2 i G-6 w 1943 r. i nie mniej niż osiem G-8, a także G-14 i G-10 w 1944 roku.

- Włoch- w okresie 1943-1944 otrzymały 156 egzemplarzy. G-2, G-4 i G-6 oraz następne ok. 70 sztuk G-10 i K-4 w 1945 roku.

Samoloty Me-109G były również testowane w:

Messerschmitt Bf 109 G6

- USA- w sierpniu 1944 roku we Włoszech wcielony do służby amerykańskiej samolot Me-109G-6.
- Wielkiej Brytanii- m.in. samoloty w wariantach Me-109G-2, Me-109G-6/R4/U4, Me-109G-14/U4.
- Związek Radziecki– jeden z Me-109G-2 zdobytych pod Stalingradem przechodził testy w NII WWS pod koniec 1943 roku.

W 1942 r. powstał pomysł zbudowania dwukadłubowego samolotu Messerschmitt Me-109Z w oparciu o koncepcję połączenia centropłatem i statecznikiem poziomym dwóch kadłubów Me-109G. Projekt konstrukcji przewidywał eliminacje kabiny pilota w prawym kadłubie i powiększenie zbiornika paliwa, znajdującego się w tym miejscu. Planowano wymienić i wzmocnić uzbrojenie do 5 działek kal. 30 mm MK 108 i/lub MK 103. W trakcie prac

projektowych przewidziano możliwość montażu samolotu w nie mniej niż czterech wersjach napędzanych różnymi silnikami: Me-109Z-1 i Z-3- miały być napędzane Daimler-Benz DB 605A, natomiast Me-109Z-2 i Z-4- miały być napędzane Junkers Jumo 213A. Wersje Z-l i Z-2 miały pełnić rolę ciężkich myśliwców, podczas gdy Z-3 i Z-4 to lekkie bombowce, mogące przenosić do 1500-2000 kg bomb na dystans ok. 2000 km. Brak jest pewnych danych co do losów projektu Me-109Z. Niektóre źródła podają, iż na bazie dwóch Me-109F-4 pod koniec 1942 roku zbudowane prototyp Me-109Z V1 o masie 5890 kg. Brak jednak wiarygodnych danych.

Prawdopodobnie w grudniu 1943 roku powstał projekt wersji Me-109L napędzany silnikiem Junkers Jumo 213A. Przewidywane uzbrojenie- 1 działko kal. 30 mm w kadłubie oraz 2 działka pod skrzydłami. Projekty nie został jednak zrealizowany. Jednak 12.10.1944 roku wypróbowano, a następnie zapewne oblatano, samolot rozpoznawczy Me-109G-6, który wyposażony był w silnik Jumo 213B. Maszyna ta odpowiadała założeniom dla Me-109L, ponieważ miała czterołopatowe śmigło VS 19, instalację MW 50, a także zmienione stateczniki. Samolot posiadał wyposażenie w postaci kamer Rb 50/30 lub Rb 75/30. Zachowane dane wskazują, że prototyp miał wykazać się wyśmienitymi osiągami. Z wtryskiem MW 50 maszyna miała osiągnąć 780 km/h na pułapie 9800 m i 740 km/h bez wtrysku MW 50 na pułapie 10 800 m.

Zastosowanie przez Polaków

W październiku 1943 roku skierowano do specjalnej jednostki RAF, noszącej nazwę 1426. Eskadra Samolotów Nieprzyjacielskich- Nr 1426 Enemy Aircraft Flight (EAC) stacjonującej w miejscowości Collyweston położonej niedaleko Londynu, grupę polskich lotników składającą się z: 3 pilotów, 3 nawigatorów, 2 strzelców pokładowych (techników uzbrojenia) i oficera technicznego. Celem szkolenia było zapoznanie z typami najczęściej spotykanych samolotów Luftwaffe. Dowódcą grupy był ppłk pil. Jan Biały. Polacy wykonywali tam loty

m.in. na samolocie myśliwskim Messerschmitt Bf-109G nr RAF RN228.

Zdobyty w Wielkiej Brytanii samolot myśliwski Messerschmitt Bf 109 G6 z JG 301 w bazie RAF-u w Manston w 1944 roku

W kwietniu 1944 roku grupa ppłk. Białego, licząca 8 osób, została przerzucona drogą powietrzną w dwóch partiach do kraju z zadaniem polegającym m.in. na wyszkoleniu i przygotowaniu żołnierzy przeznaczonych do ewentualnego przejęcia zdobycznego sprzętu niemieckiego na lotnisku po przechwyceniu obiektów przez Armię Krajową w planowanym powszechnym powstaniu. Samoloty zdobyczne zamierzano szybko uruchomić i wykorzystać w działaniach przeciw okupantowi. Lotniska miały być natomiast przystosowane do lądowania samolotów alianckich z zaopatrzeniem bojowym dla powstańców. Późniejszy przebieg wypadków zniweczył zamiar. Z pewnością jednym z najciekawszych samolotów Polskich Sił Powietrznych był pojedynczy egzemplarz Messerschmitta Me-109G-10, który był przez pewien czas w posiadaniu 318. Dywizjonu Rozpoznawczego ”Gdańskiego”. Dywizjon ten w latach 1944-1945 wspomagał we Włoszech działania bojowe m.in. 2 Korpusu Polskiego. Był to samolot chorwackiej jednostki myśliwskiej 2 Lovačko Jato. Jego pilot Lt. Vladimir Sandtner, przeleciał w dniu 16.04.1945 roku na stronę aliantów i wylądował na lotnisku Falconar. Samolot trafił do 318. Dywizjonu w okresie od ok. 24.04.1945 roku do 7.03.1946 roku. Maszynie zmieniono kamuflaż, naniesiono wszystkie kokardy, litery kodowe 318 dywizjonu LW (bez litery

indywidualnej), szachownicę na nosie oraz nieformalne godło dywizjonu- trzy karty na lewej burcie. 318. Dywizjon zdał wszystkie swe samoloty do 12.04.1946 roku, prawdopodobnie pozbywając się w tym okresie także Messerschmitta.

Konstrukcja

Jednomiejscowy wolnonośny dolnopłat o konstrukcji metalowej. Kabina zakryta. Podwozie klasyczne chowane w locie.

Uzbrojenie:

– Me-109G-2, Me-109G-4- 1 działko MG 151/20 kal. 20 mm i 2 karabiny maszynowe MG 17 kal. 7,92 mm w kadłubie,

– Me-109G-6- 1 działko MG 151/20 kal. 20 mm i 2 karabiny maszynowe MG 131 kal. 13 mm w kadłubie. Udźwig bomb- 250 kg lub 2 niekierowane pociski rakietowe kal. 210 mm,

– Me-109G-6/U4, Me-109G-10/U4- 1 działko MK 108 kal. 30 mm i 2 karabiny maszynowe MG 131 kal. 13 mm w kadłubie.

Wyposażenie (zobacz również historia rozwoju konstrukcji).

Silnik

– Me-109G-2 i Me-109G-6- rzędowy Daimler-Benz DB 605A o mocy startowej 1084 kW (1475 KM) i mocy max 919 kW (1250 KM),

– Me-109G-6/U3- rzędowy Daimler-Benz DB 605AM o mocy 1085 kW (1475 KM),

– Me-109G-6/AS- rzędowy Daimler-Benz DB 605AS o mocy 1055 kW (1435 KM),

– Me-109G-10/U4- rzędowy Daimler-Benz DB 605DCM o mocy startowej 1323 kW (1800 KM) i mocy max 845 kW (1150 KM),

– Me-109G-14- rzędowy Daimler-Benz DB 605AM.

Dane techniczne Bf-109G-2

Messerschmitt Bf 109 G6

Rozpiętość- 9,92 m, długość- 9,03 m, wysokość- 2,5 m, powierzchnia nośna- 16,1 m2.

Masa własna- 2253 kg, masa startowa- 3100 kg.

Prędkość max- 640 km/h, prędkość lądowania- 150 km/h, wznoszenie- 21 m/s, czas wznoszenia na 3000 m- 2′ 14″, pułap praktyczny- 12000 m, zasięg- 550 km, zasięg max- 830 km.

Dane techniczne Bf-109G-6

Rozpiętość- 9,924 m, długość- 9,02 m, wysokość- 2,5 m.

Masa własna- 2268 kg, masa startowa- 3196 kg.

Prędkość max- 630 km/h, prędkość max z instalacją MW 50- 640 km/h, prędkość przelotowa- 595 km/h, wznoszenie- 17,0 m/s, czas wznoszenia na 3000 m- 2′ 54″, pułap praktyczny- 11200 m, zasięg- 650 km.

Dane techniczne Bf-109G-10

Masa własna- 2328 kg, masa startowa- 3343 kg.

Prędkość max- 653 km/h, prędkość max z przeciążeniem- 690 km/h, prędkość przelotowa- 628 km/h, wznoszenie- 14,0 m/s, czas wznoszenia na 6000 m- 6′, pułap praktyczny- 12500 m.

Dane techniczne Bf-109G-10/U4

Rozpiętość- 9,924 m, długość- 9,02 m, wysokość- 2,5 m.

Masa własna- 2328 kg, masa startowa- 3343 kg.

Prędkość max- 653 km/h, prędkość max z instalacją MW 50- 690 km/h, prędkość przelotowa- 628 km/h, czas wznoszenia na 6000 m- 7′ 30″, pułap praktyczny- 12500 m, zasięg- 560 km.

Dane techniczne Bf-109G-14

Masa własna- 2268 kg, masa startowa- 3355 kg.

Prędkość max- 628 km/h, prędkość max z przeciążeniem- 666 km/h, prędkość przelotowa- 590 km/h, wznoszenie- 15,0 m/s, czas wznoszenia na 6000 m- 7′, pułap praktyczny- 11000 m.

Dane techniczne Bf-109G-14AS

Masa własna- 2284 kg, masa startowa- 3272 kg.

Prędkość max- 645 km/h, prędkość max z przeciążeniem- 680 km/h, prędkość przelotowa- 620 km/h, wznoszenie- 15,4 m/s, czas wznoszenia na 6000 m- 6′ 30″, pułap praktyczny- 12000 m.

Autor – Dawid Kalka

Bibliografia

1. https://pl.wikipedia.org/wiki/Messerschmitt_Bf_109#Bf_109_H_H%C3%B6henj%C3%A4ger
2. http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1837/126/Messerschmitt-Me-109G
3. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
4. Tomasz Kowalski, Messerschmit Bf 109, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1989
5. Murawski M., Samoloty Luftwaffe 1933-1945. Tom 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1997