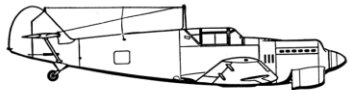


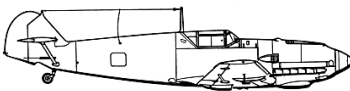


Messerschmitt Me (Bf) 109 (I)  
 Der Weg zur Bf 109E (Emil)

Die Entwicklung dieses Jagdflugzeuges begann bereits im Jahr 1934. Der Erstflug der Messerschmitt Bf 109 V1 fand im September 1934 statt. Anfang 1936 folgten die verbesserten Varianten V2 und V3, welche mit Jumo-Motoren des Typs 210 Da oder Ea ausgerüstet. Die Höchstleistung betrug 690 PS bzw. 630 PS für 30 min Dauerlaufzeit. In Konkurrenz mit den Flugzeugtypen Arado Ar 80, Focke-Wulf Fw 159 und der Heinkel He 112 ging die Bf 109 als Siegerin aus dem Wettbewerb hervor und wurde das Standard-Jagdflugzeug der faschistischen Luftwaffe. Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges erhielt dieses Flugzeug stärkere Motoren, um die Forderungen der Luftwaffe nach mehr Reichweite, stärkerer Bewaffnung und Panzerung zu befriedigen. Die Startmasse stieg von rund 1800 kg auf 3200 kg. Die Geschwindigkeit konnte im Laufe der Weiterentwicklungen dieses Jagdflugzeuges von 480 auf 620 km/h erhöht werden, was auf den Einsatz stärkerer Motoren zurück zu führen war. Drei weitere V-Muster waren ersatzweise mit dem britischen Rolls Royce „Krestel IIS“ ausgerüstet, der 695 PS leisten konnte.

 <p>Bf 109 V-1</p>	<p>Bei den Versuchsflügen in Travemünde konkurrierte die Bf 109 V1 mit der Ar 80 V1, der Fw 159 V1 und der He 112 V1 und schnitt trotz einiger geringfügiger Probleme so gut ab, dass zehn Entwicklungsprototypen geordert wurden. Von der Heinkel wurden, obwohl sie nicht zum Sieger dieses Wettbewerbs erklärt wurde, ebenfalls zehn Maschinen bestellt.</p>
 <p>Bf 109 B-1</p>	<p>Drei weitere Prototypen (<b>Bf 109 V2</b> Reg.-Nr. D-IUDE, Bf 109 V3/D-IHNY u. Bf 109 V4/ D-IOQY) flogen dann 1936 mit dem Triebwerk Jumo 210A und konnten in der Bugverkleidung mit zwei synchronisierten Maschinengewehren bewaffnet werden. Da inzwischen bekannt wurde, dass die britische Hawker Hurricane ebenso wie die Supermarine Spitfire mit vier automatischen Gewehren bestückt wurden, erhielt die Bf 109 V4 ein drittes Gewehr, dessen Lauf in die Propellernabe eingebaut wurde.</p>
 <p>Bf 109 C-1</p>	<p>Aus diesem Grund gingen nicht die Prototypen Bf 109 A mit zwei MG in die Serienproduktion, sondern die Bf 109 B-0, die Anfang 1937 zusammen mit den Prototypen Bf 109 V5, V6 und V7 erprobt wurde. Drei Staffeln der Jagdgruppe 88 wurden mit den Maschinen Bf 109 B-1, Bf 109 B-2 und Bf 109 C-1 in den spanischen Bürgerkrieg geschickt und sammelten dort eine Fülle von Einsatzerfahrung, die sich nicht nur auf die weitere Entwicklung dieses Flugzeuges auswirkten. Als im September 1939 der Zweite Weltkrieg begann, gehörte die Bf 109 bereits zur Standardausrüstung der deutschen Luftwaffe. Die Serie Bf 109D, die in verhältnismäßig großen Stückzahlen gebaut worden war, verblieb weiter im Dienst, wurde aber von der Bf 109E mit dem Spitznamen `Emil' verdrängt.</p>
 <p>Bf 109 D-1</p>	<p>Ende 1938 wurden zehn Vorserienmaschinen mit der Bezeichnung Bf 109E-0 vorgestellt, die je zwei Maschinengewehre im Bug und in den Tragflächen hatten und mit dem Triebwerk DB 601A von 1.100 PS (821 kW) bestückt waren. Die Bf 109E-1 als erste Maschine der Serienproduktion verließ das Augsburger Werk Anfang 1939 mit zwei Bordkanonen MG FF Kaliber 20 mm anstelle der MG in den Tragflächen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 570 km/h in 3.750 m Höhe und einer Dienstgipfelhöhe von 11.000 m erwies sie sich in den ersten acht Kriegsmonaten allen Gegnern überlegen. Die bald darauf eingeführte Variante Bf 109E-1/B konnte als Jagdbomber eine 250 kg-Bombe unter dem Rumpf transportieren. 1939 wurde die Produktion des `Emil' von Augsburg nach Regensburg verlagert</p>

In Zusammenarbeit mit den Firmen Ago, Arado, Erla und WNF wurden in diesem Jahr nicht weniger als 1.540 Maschinen fertiggestellt und ausgeliefert. Am Vorabend des Überfalls auf Polen bestand die Jagdwaffe aus 12 Gruppen mit insgesamt 850 Maschinen vom Typ Bf 109E-1 und Bf 109E-1 B sowie einer Gruppe mit dem Typ Ar 68. Beim Zerstörergeschwader dienten noch 235 Exemplare der Bf 109D-1 die mit dem Triebwerk DB 600Aa ausgerüstet waren.

1940 stieg die Jahresproduktion des `Emil' auf 1.868 Stück, während die D-Modelle fast vollständig aus dem Fronteinsatz gezogen wurden. Die wichtigsten in diesem Jahr produzierten Untervarianten waren die Bf 109E-3, mit je zwei 17 mm-MG im Bug und in den Tragflächen sowie einer Bordkanone MG FF/M im Propellerschaft, und die Bf 109E-4 mit zwei 17 mm-MG im Bug und zwei MG FF in den Tragflächen.

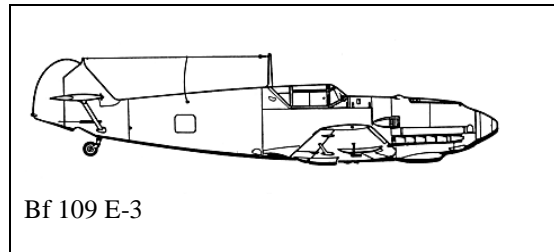


Foto: Rainer Lüdemann/ Royal Air Force Museum Hendon/ London

Alle Versionen wurden für Tageseinsätze im Luftkampf von England verwendet, wo sie sich vor allem in der Feindverfolgung der britischen Hurricane überlegen und der Spitfire durchaus gleichwertig erwiesen. Dabei wurden oft gar nicht alle Möglichkeiten der Bf 109 genutzt, indem man sie als Begleitflugzeuge zu eng an Bomberformationen band und sie so daran hinderte, ihre außerordentliche Geschwindigkeit und Wendigkeit voll zur Geltung zu bringen.

Im weiteren Verlauf der Luftschlacht über England wurde sie auch als Jagdbomber unter der Bezeichnung Bf 109E-4B verwendet. Andere Varianten wie die Jagdaufklärer Bf 109E-5 und Bf 109E-6 (letztere mit dem Triebwerk DB 601N), die Bf 109E-7 (mit Aufhängung für einen Unterrumpf-Abwurf tank) und die Bf 109E-7/Z erschienen erst kurz danach.

Anfang 1941 tauchte `Emil' dann auch über dem Kriegsschauplatz im Mittelmeerraum auf. Dabei handelte es sich um die tropentauglichen Versionen der oben beschriebenen Varianten, die beim 27. Jagdgeschwader in Nordafrika standen. Als im Juni 1941 der Großangriff auf die Sowjetunion begann, wurde die Serie Bf 109F bei den Jagdgeschwadern an der Front eingeführt, doch blieb der `Emil' noch lange Zeit im Einsatz.

Quelle:

Green, William, Warplanes of the Second World War, Fighters Vol. I, Macdonald & Co. London 1961

Green, William, Famous Fighters of the Second World War, Macdonald London 1957