FLUGZEUG CLASSIC EXTRA

www.flugzeugclassic.de

Messerschmitt Bf 109

Teil 3: Von der »Kurfürst« bis zur HA-1112 M1L

Mit 3D- und Röntgen-ansichten!

ISBN 978-3-86245-417-4

Schweiz sFr. 19,00
Österreich EUR 11,50
BeNeLux EUR 11,70

€ 9,90

Tarnungen und Markierungen

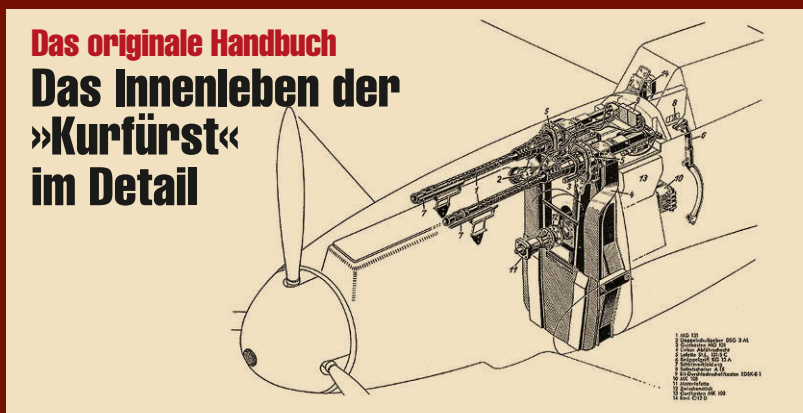
Über 50 Farbprofile und Dreiseiten-Abbildungen

Unter fremder Flagge

Avia – die tschechische »109«

Bf 109 mit Davidstern

Im Dienst des jungen Israels



Das originale Handbuch

Das Innenleben der »Kurfürst« im Detail

Messerschmitt Bf 109 Geschichte des legendären Jagdflugzeugs!

Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Jetzt am Kiosk!

Online blättern oder Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.militaer-und-geschichte.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA

vereinigt mit FLUGZEUG

www.flugzeugclassic.de

Redaktionsanschrift
Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de
Chefredakteur: Markus Wunderlich
Chef vom Dienst: Christian Ullrich
Redaktion:
Stefan Krüger
Dietmar Hermann,
Herbert Ringlstetter,
Peter W. Cohausz
Grafiken: © 2015 Herbert Ringlstetter – www.aviaticus.com
Fotos Umschlag: Sammlung Ringlstetter, P. W. Cohausz, A. Zeitler; Profil: H. Ringlstetter, Zeichnung: A. Atanasov
Layout: Karin Vierheller, Ralf Puschmann

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 505 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@flugzeugclassic.de

Gesamtanzeigenleitung
Rudolf Gruber
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
rudolf.gruber@verlagshaus.de
Anzeigenleitung
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de
Anzeigendisposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de
Es gilt **Anzeigenpreisliste:**
Nr. 25 vom 1.1.2015
Druck:
Stürtz GmbH
Alfred-Nobel-Str. 33, 97080 Würzburg
Verlag:
GeraMond

GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de
Geschäftsführung:
Clemens Hahn
Herstellungsleitung:
Sandra Kho
Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim
Im selben Verlag erscheinen außerdem:
Clausewitz ModellFan SCHIFF Classic
MILITÄR & GESCHICHTE
AUTO CLASSIC
TRAKTOR CLASSIC
FLUGMODELL
ELEKTROMODELL
SCHIFFSMODELL
BAHN EXTRA
LOK MAGAZIN
STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise: Einzelheft € 9,90 (D), 11,50 € (A), sFr. 19,00 (CH), € 11,70 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Porto);
ISSN 1617-0725 • 52469

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr 2015 einmal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Helmut Kramer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Adel verpflichtet – dies mögen sich auch die Verantwortlichen gedacht haben, als sie dem letzten Muster der Bf 109 den anspruchsvollen Beinamen »Kurfürst« gegeben haben. Und tatsächlich versprach die K-Version eine enorme Leistungssteigerung! Allerdings schlug sie sich von Anfang an mit erheblichen Problemen herum, die teils der katastrophalen Lage am Ende des Krieges geschuldet war.

Aber trotzdem oder gerade deshalb vermag die »Kurfürst« Luftfahrtfreunde in aller Welt zu faszinieren. Und damit wir uns nicht in Mythen verfangen, haben wir die Authentizität im dritten und letzten Teil der Bf-109-Reihe besonders groß geschrieben. So können Sie sich, liebe Leser, unter anderem auf Auszüge freuen, die wir dem originalen Handbuch der »Kurfürst« entnommen haben und die unseren Berichten sozusagen die Krone aufsetzen – Adel verpflichtet.

Viel Lesevergnügen wünscht
Stefan Krüger

Inhalt

Bf 109 K – die finale Serie 4
Die Geburt der Kurfürst
3D-Ansicht: »Gustav« wird »gekürt« 14
Mehr Leistung, mehr Probleme 16
Holpriger Start des neuen Jägers
3D-Ansicht: Eine runde Sache 24
»Entfeinert« und ohne Druck 26
Das Cockpit der »Kurfürst«
3D-Ansicht: Zurück zur »Emil«? 30
Dreiseiten-Ansicht der K-4 32
Farbprofile 34
Röntgenzeichnung: Die schnellste »109« 38
»Kurfürstliches« Innenleben 40
So dokumentierte der Hersteller die Bf 109 K-4
3D-Ansicht: Hartmann und die Kurfürst 52
Wiederauferstandene »Kurfürst« 54
Konstruiert wie vor 70 Jahren
Unter fremder Flagge 60
Avia S-199: Die Bf 109 nach dem Krieg
Messerschmitts Täubchen 68
Das Cockpit der Hispano HA-1112 »Buchón«
Gepriesene Maschine 72
Die HA-1112 aus dem Katalog
Farbprofile der israelischen »109« 78
Von Osteuropa nach Israel 80
Im Dienste der ehemaligen Gegner
Dreiseiten-Ansicht der Avia 86
Des »Kurfürst« neue Kleider 88
Tarnschemen und Markierungen
Eine »109« mit Davidstern 94
Die Avia S-199 in Hatzerim

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

DIE GEBURT DER »KURFÜRST«

Bf 109 K – die finale Serie

Konstruktiv bereinigt und mit einem neuen Kraftpaket von Daimler-Benz auf den neuesten Stand gebracht – mit der »Kurfürst« betritt die schnellste aller Bf 109-Serienversionen die Bühne

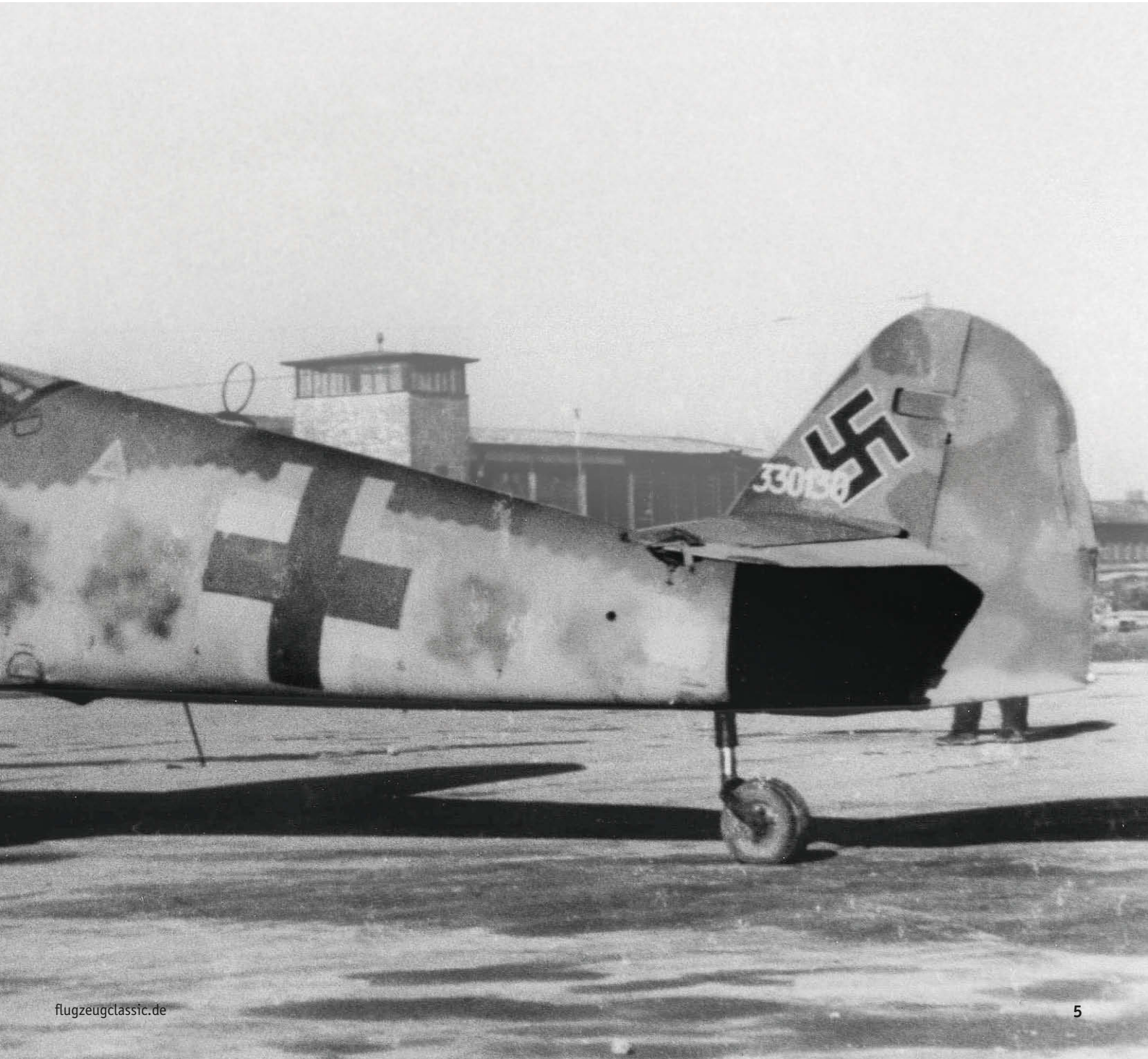
Gut, aber zu spät: Mit der Bf 109 K-4 erhielt die Luftwaffe ein ausgezeichnetes Jagdflugzeug, das jedoch keinen Einfluss auf den Kriegsverlauf hatte. Hier eine K-4 nach Kriegsende. Deutlich sind die typischen Merkmale der Kurfürst zu erkennen: weiter nach vorne und oben verlegter Wartungsdeckel, zurückverlegte Antenne sowie vorverlegter linker Tankdeckel Foto Sammlung Ringlstetter

Bereits Ende 1942 kündigte Daimler-Benz die Produktion eines neuen Motors an, der für den Einbau in die Bf 109 geeignet war: der DB 605 D. Daraufhin wurde bei Messerschmitt eine Konstruktionsgruppe unter der Leitung von Ludwig Bölkow zusammengestellt, die die Bf 109 noch einmal gründlich aufwerten und das Potenzial der Konstruktion erweitern sollte. »So entstand die Idee, die Me 109 noch einmal mitten in der Serie zu überarbeiten und den Jagdfliegern damit einen überlegenen Jäger an die Hand zu geben, mit dem sie die großen Bomber ebenso wie die Mustang und Lightning abwehren konnten. Dazu gehörte allerdings auch eine starke Bewaffnung mit 3-cm-Kanonen, die zwischen den Füßen des Piloten Platz finden sollten. Die maximale Geschwindigkeit musste ebenfalls, da sie mit den Mustangs mithalten sollte, um 60 km/h gesteigert werden«, so Bölkow in seinen Erinnerungen.

Nahezu komplett überarbeitet

Die Gruppe arbeitete an diesem Projekt in Wiener Neustadt, also am Ort der größten Serienfabrikation der Bf 109. Im Spätherbst 1943 war der Prototyp so gut wie fertig. Laut Bölkow wurde fast die ganze Bf 109 überarbeitet, dazu zählte beispielsweise der neue Fahrwerksanschluss und der nun komplett einziehbare Sporn. Ebenso räumte man alle äußeren Anbauten auf, die keinen Platz mehr im Rumpf fanden, indem man die Dicke des Rumpfes vergrößerte. Allein diese Modifizierung brachte schon einen Geschwindigkeitsgewinn von 25 km/h.

Man hoffte, dass der Prototyp der »K« im September oder Oktober 1943 zum Fliegen kommen würde und die neue Serie Anfang 1944 anlaufen könnte. Alles war aber davon abhängig, ob der neue DB 605 D rechtzeitig geliefert werden konnte. Doch alle Planungen wurden mit dem schweren Angriff auf Wiener Neustadt am 13. August 1943 über den Haufen geworfen. Dabei wurde die Attrappe der Bf 109 K zerstört, wichtige Zeichnungsunterlagen gingen verloren. Wiener



Bf 109 K-4 der III. Gruppe einer unbekannten Einheit. Das Tarnschema des Jägers wies wahrscheinlich die Farben RLM 81/82/76 auf Zeichnung H. Ringlstetter/Aviaticus

Bf 109 K-4 der 9./JG 77 von Staffelkapitän Hptm. Menzel. Das Geschwader-Emblem gab es in unterschiedlichen Ausführungen. Lackierung: RLM 81/82/76 Zeichnung H. Ringlstetter/Aviaticus

Neustadt blieb weiterhin ein Ziel alliierter Luftangriffe. Am 2. November 1943 führte ein weiterer schwerer Angriff praktisch zur völligen Zerstörung der Fertigungswerke I und II. An einen Serienstart Anfang 1944 war nun nicht mehr zu denken.

Wo bleibt der DB 605 D?

Die Bf 109 K-1 sollte als Höhenjäger mit Druckkabine die Bf 109 G-5 ablösen, ebenso war der Serienbau der Bf 109 K-2 ab Februar 1944 bei Erla und Messerschmitt Regensburg als Normaljäger geplant. Doch was fehlte, war der DB 605 D. Im Gegensatz zum DB 605 AS war die Ausrüstung der neuen Bf 109 K mit dem DB 605 D eine geplante Maßnahme. Dieser Motor basierte ebenfalls auf dem DB 605 A, allerdings mit dem für den DB 603 G entwickelten größeren Lader.

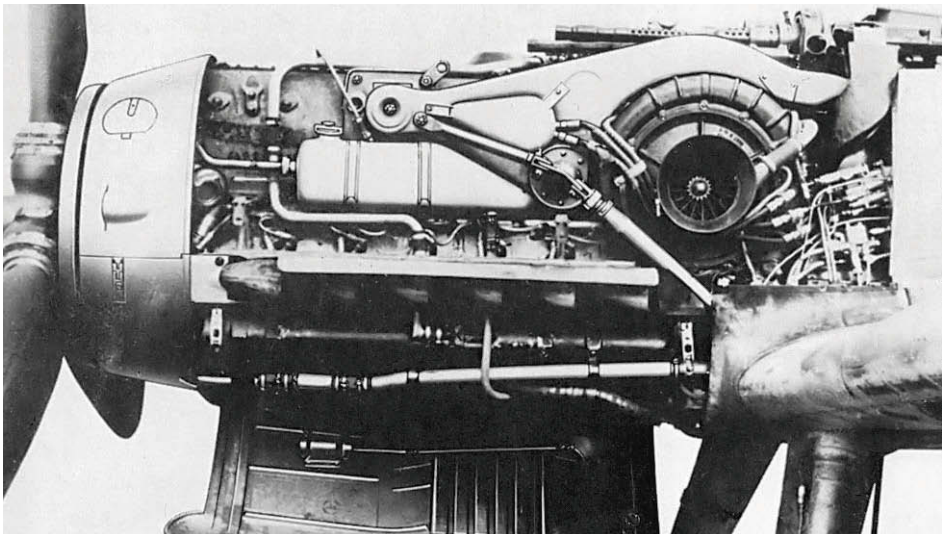
Anstatt B4- benötigte der Motor aber den höherwertigen C3-Kraftstoff. Die Leistung des Motors lag anfänglich noch bei 1550 PS am Boden und bei 1360 PS in der Volldruckhöhe von 6,5 Kilometern. Sowohl der DB 605 AS als auch der DB 605 D passten in die Zelle der »109«. Leistungsmäßig lag er damit ähnlich zum DB 605 AS. Aber im Gegensatz zum AS-Motor brauchte der 605 D, der auch als 605 DC (C steht für C3-Kraftstoff) bezeichnet wurde, keine MW-Einspritzung, um diese hohe Leistung zu erreichen.

Weder die K-1 noch die K-2 wurden realisiert. Auch zum Bau der K-3 mit Druckkabine kam es nicht. Geplant war lediglich der Serienbau des Normaljägers Bf 109 K-4. Als der DB 605 D schließlich verfügbar war, begann die Produktion des neuen Jägers. Während die G-14 bereits in Serie lief, begannen die Vorbereitungen zum Serienbau des überarbeiteten Jägers. Die Produktion bei Messerschmitt in Regensburg startete im September 1944. Äußerliche Unterscheidungsmerkmale gegenüber den bisherigen G-Varianten waren die Fahrwerksrestabdeckung, das hohe einziehbare Spornrad und ein vergrößerter Ölkühler. Die Wartungsklappe für das Funkgerät wurde um einen Rumpfspant nach vorn gesetzt, ebenso der Betankungsstutzen. Die 3-cm-Kanone war jetzt serienmäßig eingebaut.

Die ersten K-4 wurden im Oktober 1944 an die Luftwaffe ausgeliefert. Allein die III. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 erhielt bis Ende des Monats 75 nagelneue Maschinen. Zum gleichen Zeitpunkt schickte Focke-Wulf auch die neue Fw 190 D-9 ins Rennen. Damit standen der Luftwaffe erstmals wieder zwei leistungsfähige Kolbenjäger zur Verfügung.

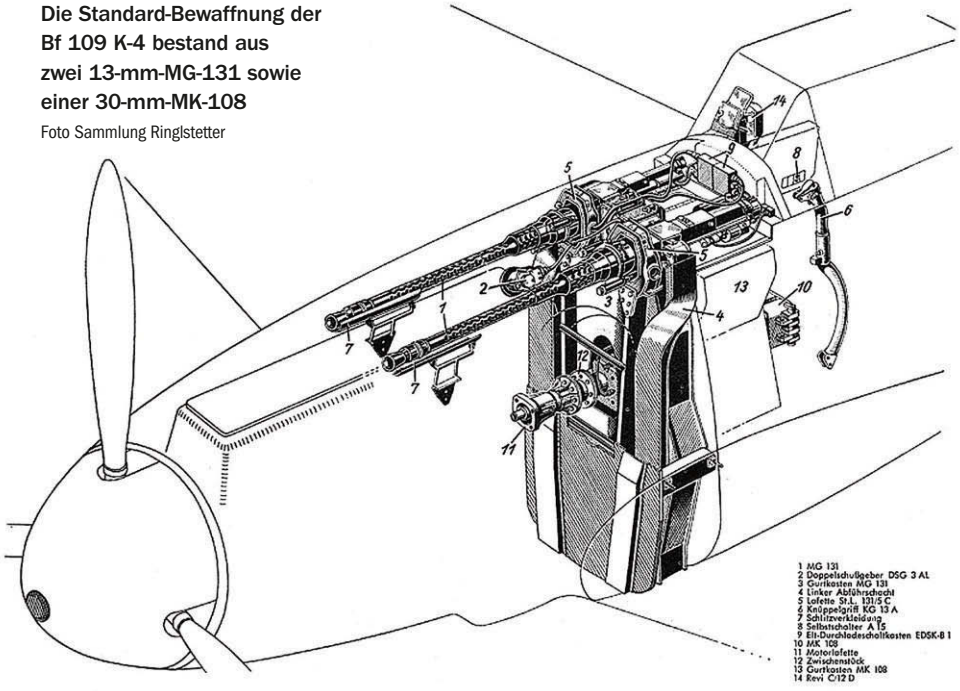
» Den Vergleich mit der **P-51 Mustang** brauchte Messerschmitts ›Kurfürst‹ nicht zu scheuen. «

DB 605 D in einer »Kurfürst«. Wegen des großen Laders des DB 603 G musste der Motorträger allerdings geändert werden Foto DTMB Berlin



Erprobungsflugzeug Bf 109 G-6 mit allen Neuerungen, darunter die Restabdeckung der Räder und neue Motorhaube, wie sie später auch in der K-Serie verbaut wurden. Die Sandfilter vor dem Ladereinlass kam serienmäßig nicht einmal mehr an der G-6 zum Anbau Foto Sammlung Ringlstetter

Getarnt abgestellte Bf 109 K-4 , »Weiße 7« mit der W.Nr. 334 158, vorgefunden am 21. März 1945 in Achmer. Ihr Pilot war Oberleutnant Ernst-August Altnorthoff, der insgesamt elf Abschüsse erzielte Foto Sammlung Hermann



Die Standard-Bewaffnung der Bf 109 K-4 bestand aus zwei 13-mm-MG-131 sowie einer 30-mm-MK-108
Foto Sammlung Ringlstetter

Den Vergleich mit der North American P-51 Mustang brauchte Messerschmitts »Kurfürst« nicht zu scheuen. Die immer wieder zu Vergleichszwecken herangezogene Mustang erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 570 km/h bei Verwendung von Flugbenzin mit 100 Oktan beziehungsweise 610 km/h bei 150 Oktan in Meereshöhe. In der fast gleichen Volldruckhöhe von 7468 Metern lag die Höchstgeschwindigkeit der Mustang so gut wie gleich zur K-4 bei maximal 708 km/h. Was aber nicht mehr ausgeglichen werden konnte, war die viel zu späte Auslieferung dieser leistungsstarken Version. Genauso wie die Focke-Wulf Fw 190 D-9.

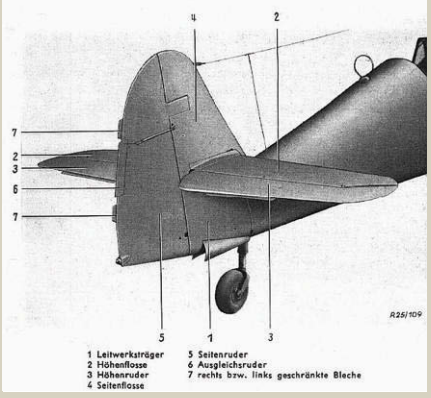
Mehr Geschwindigkeit

In einer Übersicht des Chefs TLR/FL-E (Technische Luftrüstung/Flugzeug-Entwicklung) von Ende 1944 gab es für die Weiterentwicklung der Bf 109 einen Terminplan für die weitere Serienausbringung. Ein Punkt darin: die bislang vorgenommenen und noch anstehenden Maßnahmen zur Leistungssteigerung. Während für die K-4 die verbesserte Triebwerksverkleidung und die Fahrwerksrestabdeckung bereits in Serie liefen, wurde noch zusätzlich von einer allgemeinen Leistungssteigerung gesprochen. Diese Maßnahmen für die K-4 verteilten sich aber nur punktuell auf die anderen Baureihen.

Für die G-10 lief der Einbau von MW-50-Anlagen, eine Restabdeckung für die G-10/R-2 war ab Februar 1945 geplant. Die Fahrwerksrestabdeckung brachte laut Tests durch Messerschmitt allein schon eine Geschwindigkeitserhöhung von neun bis elf km/h. Auch der zusätzliche Einbau der MW-50-Anlage für die normale G-14 beziehungsweise der Einbau

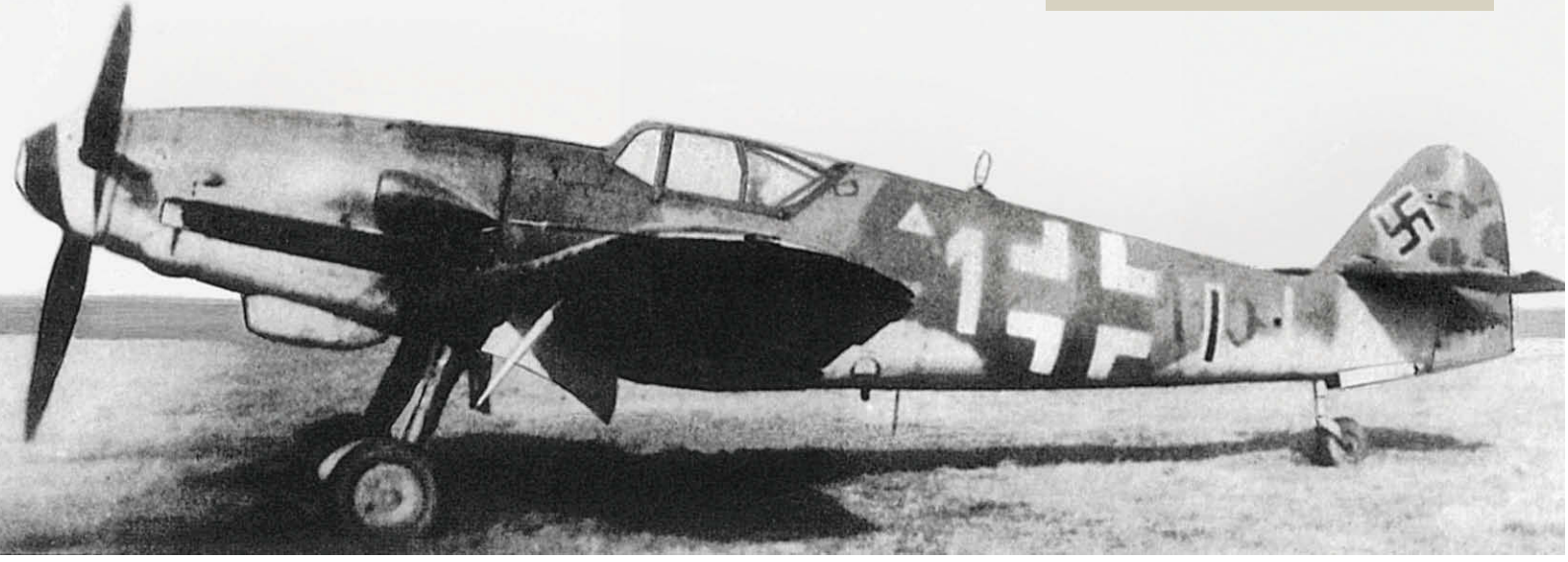
Einziehbar schneller

Der von Messerschmitt ermittelte Geschwindigkeitsgewinn für das neue, vollkommen einziehbare Spornrad lag bei 12 km/h und sogar bei 17 km/h gegenüber dem erhöhten ausgefahrenen Sporn. Allein diese Entwicklung bedeutete eine deutliche Verbesserung gegenüber dem nicht einziehbaren Sporn bei der G-Version.



Einziehbares Spornrad: höherer Fertigungsaufwand nötig Foto Handbuch Archiv Hafner

Bf 109 K-4 der 11. Staffel des JG 3 (siehe auch Zeichnungen auf S. 10/11). Das einziehbare Spornrad brachte einen Geschwindigkeitszuwachs von rund 15 km/h
Foto Sammlung Ringlstetter



Dritte Serienmaschine der Ta 152 H-0. Messerschmitt sah sie als Konkurrenz zur Bf 109 K

Foto Sammlung Hermann

des DB 605 AS für die G-14 AS lief in Serie. Kein Termin wurde für eine nochmalige Verbesserung der Triebwerksverkleidung der K-4 beziehungsweise der Ausrüstung mit einer verbesserten Luftschraube genannt. Allein von dem Einbau einer optimierten dünneren Luftschraube versprach man sich zusätzliche Geschwindigkeit.

Laut dem K.T.B. (Kriegstagebuch) des Chefs TLR wurde zur Bf 109 K Folgendes festgehalten: »Gewinn durch aerodynamische Verbesserung ca. 45 km/h. Vermessung mit Steig- und Kampfleistung 525 km/h in 0 mit richtiger Motorleistung. Vermessung mit 1,8 bzw. 1,98 ata und dünner Luftschraube folgen. Gewinn durch Luftschraube 15 km/h in 5 kmerwartet.« Tatsächlich stellte Messerschmitt bei der Erprobung dazu fest: »Geschwindigkeitsgewinn mit der neuen Dünnblattluftschraube 12 km/h, am Boden kein Gewinn.« Im Steigflug war die neue Dünnblattluftschraube mit der Serienschraube rechnerisch gleichwertig. Allerdings erwartete man oberhalb der Volldruckhöhe etwas schlechtere Steiggeschwindigkeiten. Messerschmitt ermittelte dazu folgende Werte:

Leistungen der K-4 bei einem Ladedruck von 1,8 ata/ohne MW-Zusatz (Startleistung)

Motor	605 DC/ASC mit Serienschraube
	mit Dünnblattschraube
Höchstgeschwindigkeit	709 km/h in 7200 m
	721 km/h in 7200 m
am Boden	586 km/h
	586 km/h

Insgesamt bot damit die Bf 109 in Form der K-4 ein adäquates Leistungsbild in mittleren Höhen. Sie war auf Augenhöhe mit den modernsten alliierten Jägern wie der NA P-51 Mustang oder Supermarine Spitfire XIV.

Bessere Höhenleistung

Ähnlich wie bei der Focke-Wulf Ta 152 mit dem DB 603 L war der kleinere Bruder DB 605 L für den Einbau in die »109« vorgesehen. Wesentlicher Unterschied zum DB 605 D beziehungsweise AS war der zweistufige Lader, der für eine bessere Höhenleistung sorgen sollte. Die Startleistung des Motors lag bei 1700 PS mit MW-50-Zusatz; durch den eingebauten Doppellader ließ sich die Volldruckhöhe auf 9,6 Kilometer schrauben. Dort lag die maximale Leistung noch bei 1350 PS. In Zusammenhang mit dem Einbau

➔ *Weiter auf Seite 12*

Bombenangriffe der Alliierten auf die Wiener Neustädter Flugzeugwerke verzögerten Entwicklung und Serienbeginn der »K« erheblich

Foto Sammlung Ringlstetter

334176
176
1

1
176
334176