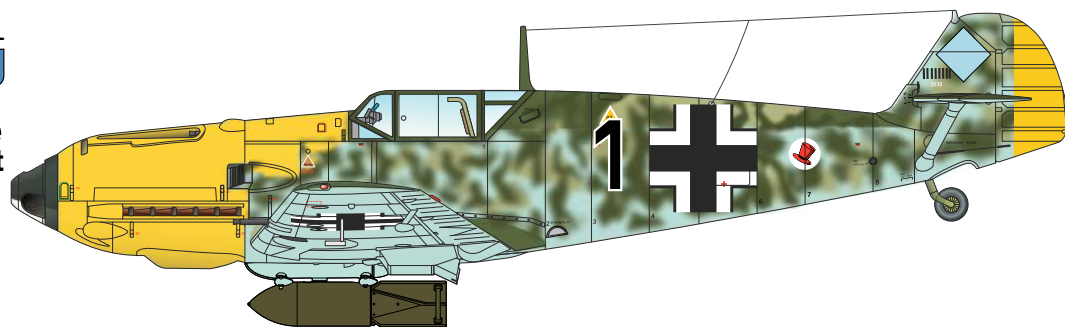




Messerschmitt Bf 109E-4/4B/7 'Staffelkapitäne'

(EN) In the 1930s, a real revolution was introduced to the aviation by the means of an all metal, cantilever low wing monoplane design. At first, multi engined bomber machines appeared, outperforming fighter biplanes of the time not just by the speed they were capable of. Therefore, the aviation designers had to start thinking of a similar concept for their new type of a fighter plane, too. At almost the same time, the first fighter monoplanes begun to emerge from the drawing boards in the Soviet Union, France, UK, USA as well as in Germany, where the Nazis came to power and feverish started to arm and to build the new Luftwaffe. In 1936, the Messerschmitt Bf 109 was accepted to the military as a new standard fighter plane. The initial versions of the Bf 109 A, B, C and D were fitted with various versions of the Jumo 210 powerplant and their early flight tests and baptism of fire took place in Spain during the Civil War. Until 1938 when such aircraft as the Spitfire, MS-406 and the P-36 Hawk entered the military service, the 109s had arguably remained the top fighter planes in the world. But by then, Hawker Hurricanes had already seen a year of active duty. Compared with all these mentioned types, however, the early Jumo-powered Bf 109s had the disadvantage of lighter armament and less powerful engines.

Both the Luftwaffe and the Messerschmitt management were well aware of the disadvantage and decided to mate the existing airframe with a new type of powerplant. The V-13 and V-14 prototypes were test flown having been fitted with a DB 600 engine. The new type of engine also brought a new, three-blade propeller, the wing had been reworked as well as the cooling systems, the nose section received a new, more streamlined shape. The new engines proved unreliable and not fit for service, so the military focused on the more modern DB 601 powerplant instead. The first test flights of prototypes V-13, V-15 and V-15a promptly showed that what an excellent fighter aircraft had been born. The plane was designated the Bf 109E and became colloquially known as the Emil. Following the E-0 test and evaluation batch, the production started in December 1938, giving simultaneously, almost right from the start, two different versions. The Bf 109E-1 was lightly armed, having just four machine guns, whilst the E-3 featured mixed armament of two machine guns in the fuselage and two 20mm MG FF cannon carried in the wing. When the war broke out in September 1939, both the early engine-fitted versions and the Emils fought over Poland and Western Europe during so-called Sitzkrieg. Aerial combats against French fighters only brought about even faster transfer of the early machines to training units. In the spring of 1940, the Luftwaffe commenced the attack on Denmark, Norway, France and the Benelux countries equipped only with Emils. Because of well the thought through tactics and excellent performance of the new Bf 109Es and twin-engined Bf 110s, the Luftwaffe enjoyed overwhelming air dominance. Of all west-european fighter machines, only the French Dewoitine D.520 and British Spitfire could match the German Emils. The Attack on the West ended in crushing victory of the Luftwaffe. It was not only until the Battle of Britain that the first serious weak point of the Bf 109E was revealed, ie their rather short legs. The combat experience gained during the war influenced the development of newer versions. The E-4B ground attack version was fitted with a belly bomb rack, while the E-7 to have been fitted with a rack capable of carrying a fuel tank. These two new features begun to be installed retrospectively to earlier-built machines too. Some of the Emils got more powerful DB 601N engine with the GM-1 nitrous oxide injection system and could be recognized by having a letter N or Z added to their type number. A version adapted for harsh tropical conditions was also introduced into production. Produced, or at least tested was a small number of the E-5, E-6, E-8 and E-9 versions, the 109 E was also used as a basis for a long-span wing, carrier borne Bf 109T type. The production of the Bf 109E lasted until the autumn of 1941 when they begun to be replaced with a reworked and more modern Bf 109F type. The Bf 109E, however, enjoyed aerial supremacy for a rather long time. They were nothing less than a very dangerous opponent to the Allied pilots both in Africa, over Malta and over the Eastern Front too and remained so well until 1942 when the more modern 109 versions and also the Fw190 gradually begun to take their place. A fighting machine capable of such performance as was the Emil attracted militaries of other countries too. The Bf 109 E-3a export version was introduced to the air forces of Switzerland, Spain, Yugoslavia, Rumania as well as Bulgaria. Testing examples were bought and flown by Italy, Japan and the Soviet Union. During the course of the war, more surplus ex-Luftwaffe machines were delivered to Slovakia, Croatia and Rumania.

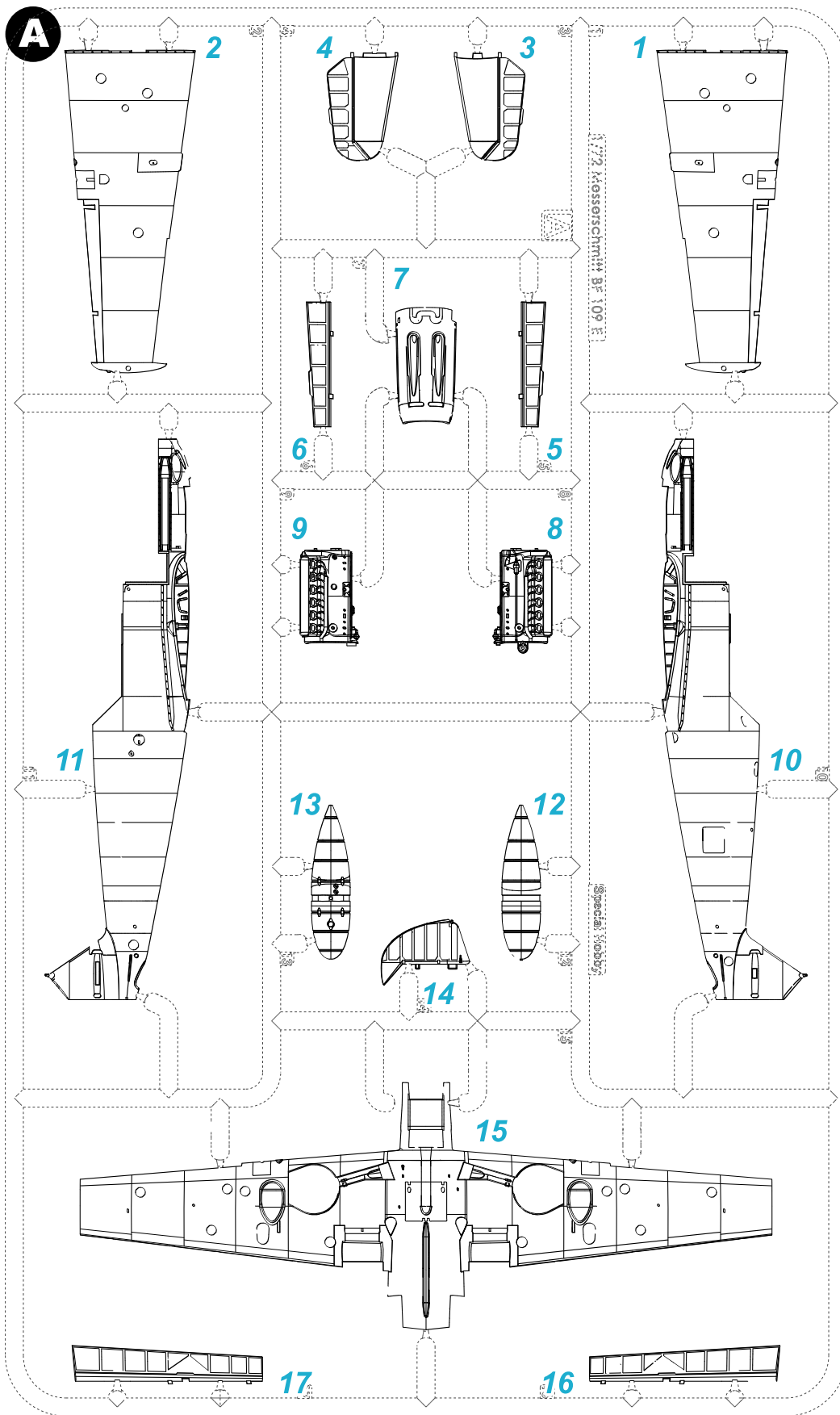
Specifications and performance of the Bf 109E-4: Span: 9.90m, length: 8.76 m, max. speed: 560 km/h at 4,440 m, range: 560 km, ceiling: 11,000 m, armament: 2x MG 17 7.9 mm machine guns, 2x 20mm MG FF cannon.

(CZ) Třicátá léta minulého století přinesla do letectví revoluci. Tou revoluční změnou byl celokovový samonosný dolnoplošník. Nejprve se objevily vícemotorové stroje. Rychlostí a dalšími výkony deklasovaly nové bombardéry stíhací letouny té doby, dvouplošníky. A proto se konstruktéři zaměřili na nový typ stíhacího letounu. V prakticky stejné době byly první stíhací dolnoplošníky zkonstruovány v SSSR, ve Francii, Velké Británii, USA a Německu. V Německu, kde se k moci dostali v roce 1933 nacisté, se horečně zbrojilo a budovala se nová Luftwaffe. V roce 1936 byl jako nový standardní stíhací letoun vybrán Messerschmitt Bf 109. První verze Bf 109 A, B, C a D byly poháněny různými verzemi motoru Jumo 210. Otestovány a bojově nasazeny byly ve Španělsku. Až do roku 1938 šlo o patrně nejlepší stíhačky na světě. V tomto roce byly do bojové služby zařazeny letouny jako Spitfire, MS-406 či P-36 Hawk. Hawker Hurricane byl již rok v činné službě. Proti těmto letounům byly Bf 109 s motory Jumo handicapovány nízkým výkonem motorů a slabou výzbrojí.

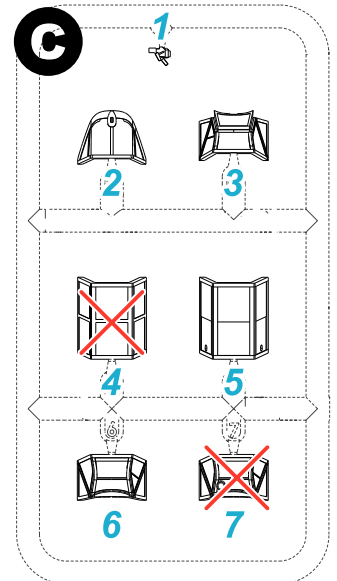
Těto skutečnosti si byly velení Luftwaffe a vedení firmy Messerschmitt vědomy. Bf 109 měl dostat nový motor. V prototypech V-13 a V-14 byly testovány motory DB 600. S novým motorem, který dostal třílistou vrtuli, bylo upraveno i křídlo a přepracována chladicí soustava. Před dostala aerodynamičtější tvar. DB 600 byly shledány nevyzrálými pro stíhačky. Pozornost se proto zaměřila na nový motor DB 601. Testy prototypů V-13, V-15 a V-15a ukázaly, že se zrodil skvělý letoun. Dostal označení Bf 109E a hovorově pojmenování Emil. Po testovací a ověřovací sérii strojů E-0 byla v prosinci 1938 zahájena sériová výroba. Prakticky od začátku sériové výroby byly produkovány dvě verze. Bf 109E-1 byla lehce vyzbrojená verze se čtyřmi kulomety, Bf 109E-3 byla těžce vyzbrojená verze, která měla místo křídelních kulometů namontovány kanóny MG FF ráže 20 mm. Od září 1939 bojovaly nové Bf 109E, společně se staršími verzemi Bf 109, nad Polskem a západní Evropou při tzv. válce v sedě. Souboje s francouzskými stíhačkami přesun Bf 109 s motory Jumo k výcviku. Na jaře 1940 zahájila Luftwaffe útok na Dánsko, Norsko a země Beneluxu a Francii jen s Bf 109E. Luftwaffe měla díky propracované taktice a skvělým výkonům svých Bf 109E (a dvumotorových Bf 110) drtivou převahu. Ze západoevropských letounů se Bf 109E vyrovnávaly výkonově jen francouzské Dewoitine D.520 a britské Spitfire Mk.I. Útok na západ skončil drtivým vítězstvím Luftwaffe. Až Bitva o Británii odhalila slabinu prvních verzí Bf 109E, krátký dolet. Válečné zkušenosti se promítly do vývoje dalších verzí. Bitevní varianta E-4B byla vybavena podtrupovým pumovým závěsníkem. Verze E-7 jako první dostala pod trup závěsník na přídavnou nádrž. Na tento standart se zpětně upravovaly i starší verze. Do částí strojů byl montován výkonnější motor DB 601N nebo vstřikování oxidu dusného GM-1. Tyto verze dostaly za označení verze lomítko a písmeno N nebo Z. Vyráběna byla i tropikalizovaná verze. V malém množství byly vyráběny nebo alespoň testovány verze E-5, E-6, E-8 a E-9. Bf 109E se stal také základem námořní verze Bf 109T s křídlem o velkém rozpětí. Výroba verzí Bf 109E běžela až do podzimu 1941. Pak byly ve výrobě nahrazeny další velmi přepracovanou verzí, Messerschmittem Bf 109F. Výkonovou převahu si Bf 109E udržely poměrně dlouho. V Africe, nad Maltou i na Východní frontě představovaly nebezpečného protivníka až do roku 1942. Postupně je ve výzbroji Luftwaffe nahrazovaly jak novější verze stodevítek, tak nové Fw 190. Tak výkony letoun, jako byl Bf 109E přilákal také zahraniční zájemce. Exportní stroje Bf 109E-3a zakoupilo a zařadilo do výzbroje Španělsko, Švýcarsko, Jugoslávie, Rumunsko, Bulharsko. Testovací kusy zakoupily Itálie, Japonsko a Sovětský svaz. V průběhu války další stroje ze zásob Luftwaffe dostalo Slovensko, Chorvatsko a Rumunsko.

TTD Bf 109E-4: rozpětí: 9,90 m, délka: 8,76 m, max. rychlost: 560 km/h ve výšce 4 440 m, dolet: 560 km, dostup: 11 000 m, výzbroj: 2x kulomet MG 17 7,9 mm, 2x kanón MG FF ráže 20.

Parts List

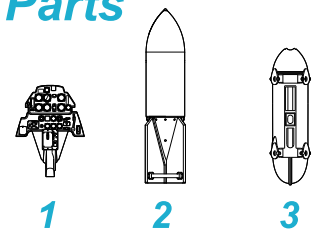


Clear Parts



✗ = Not used

3D Printed Parts



Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Šedá / Gray RLM02	H70/C60
B	Černošedá / Black Gray	H416/C116
C	Barva kovu / Metal	H8/C8
D	Opálený kov / Burnt Iron	H76/C61
E	Černá / Black	H12/C33
F	Lesklá černá / Gloss Black	H2/C2
G	Barva pneu / Tyre black	H77/C137
H	Tmavý kov / Dark Iron	MC214
I	Hnědočervená / Leather	H47/C41
J	Černozelená / Black Green	H65/C18

SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



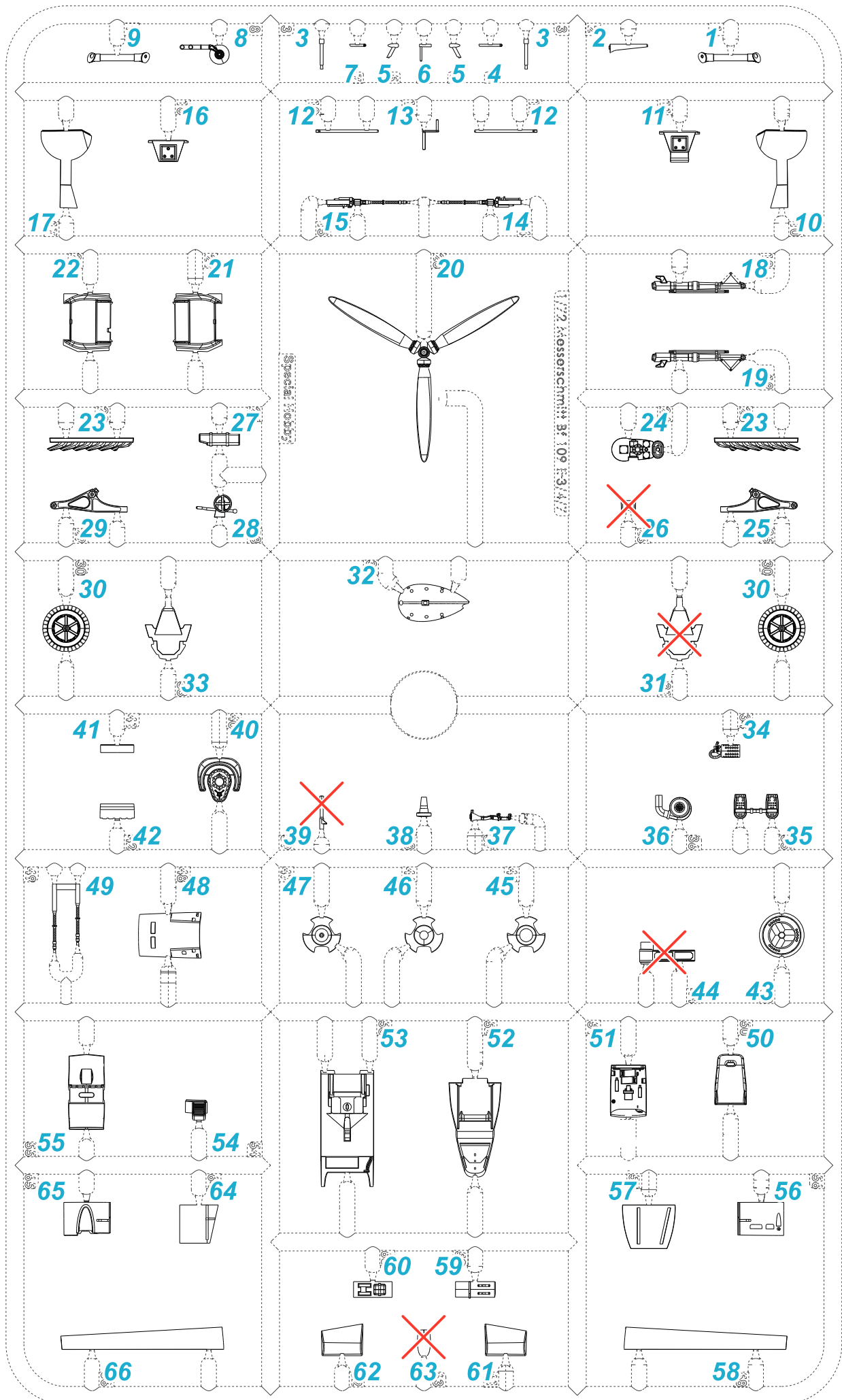
ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



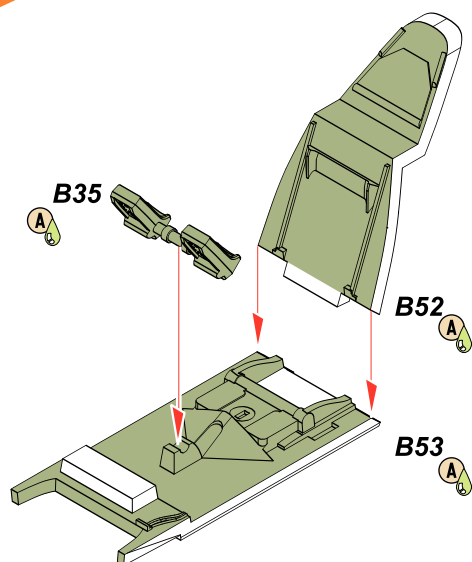
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER



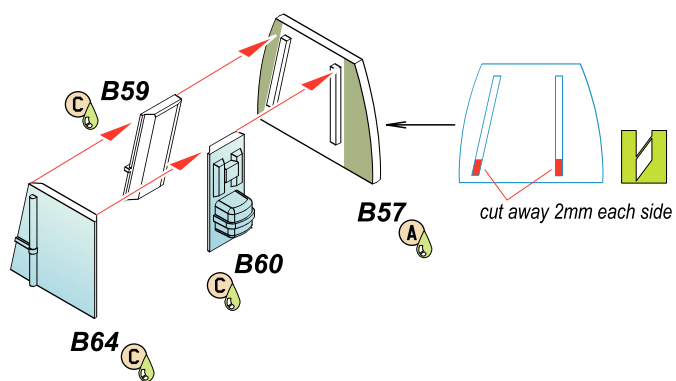
NATŘÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

B

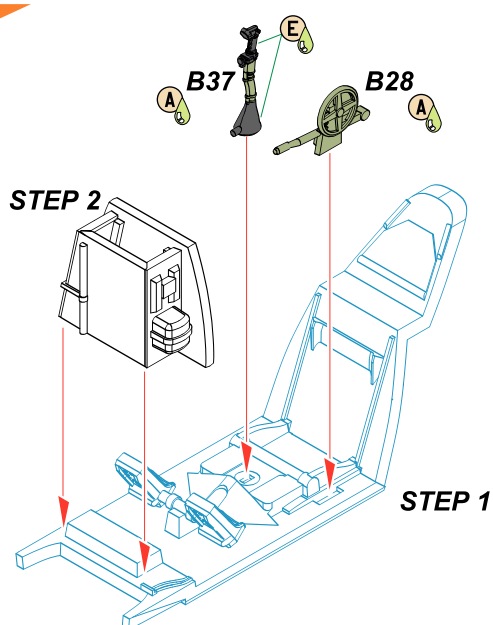
1



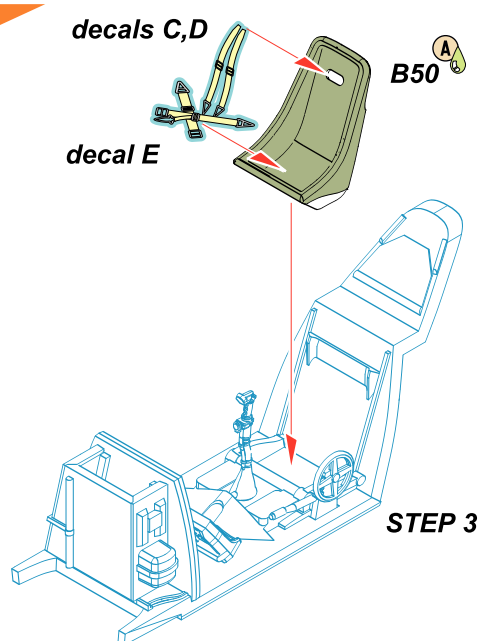
2



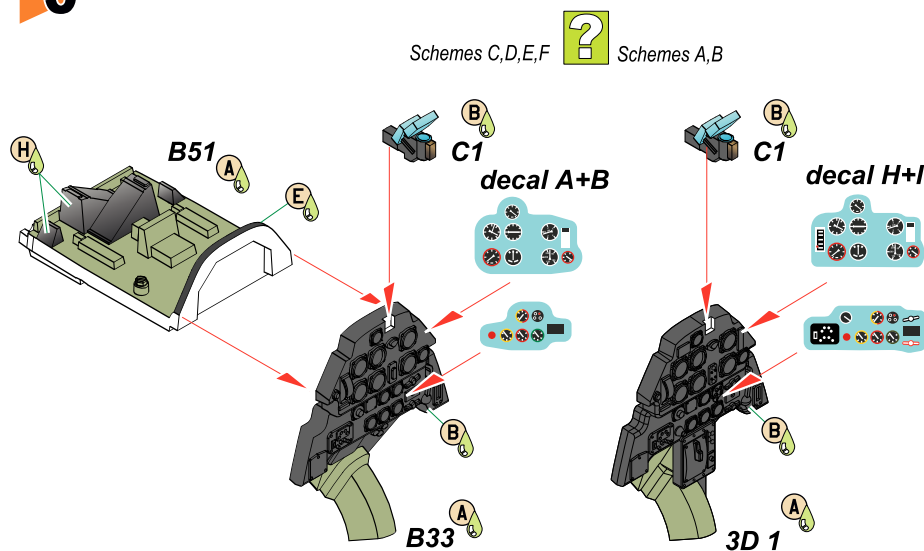
3



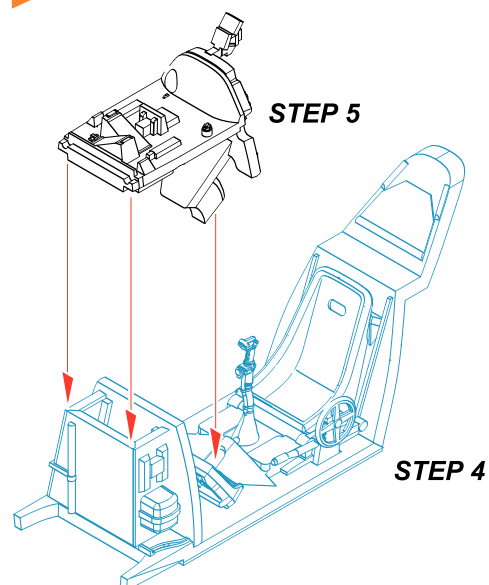
4



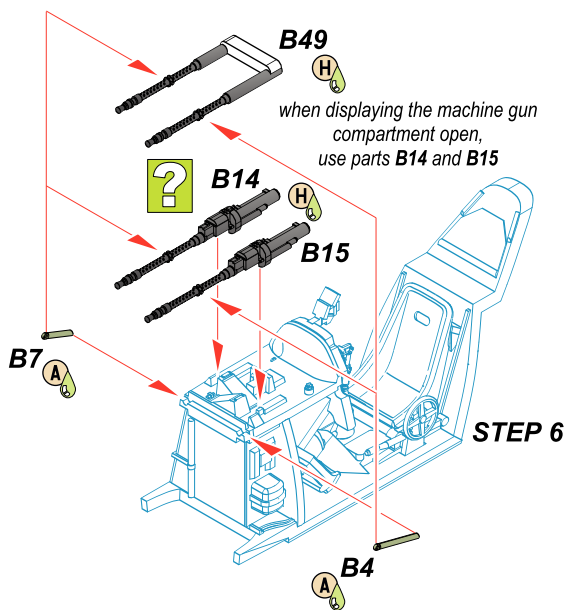
5



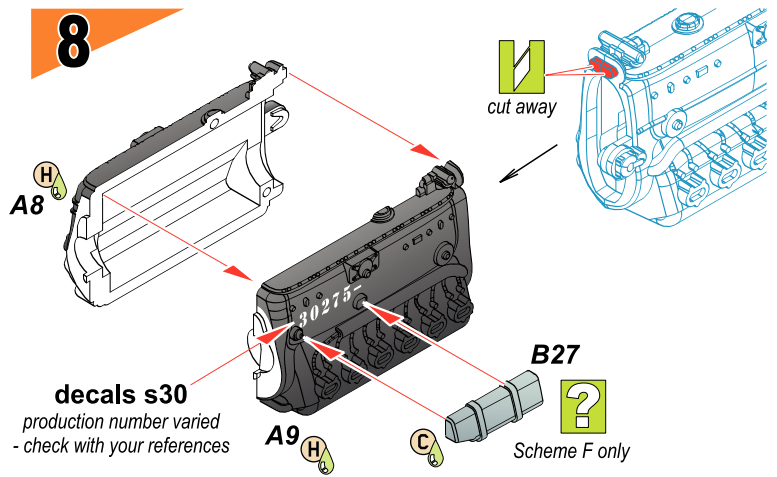
6



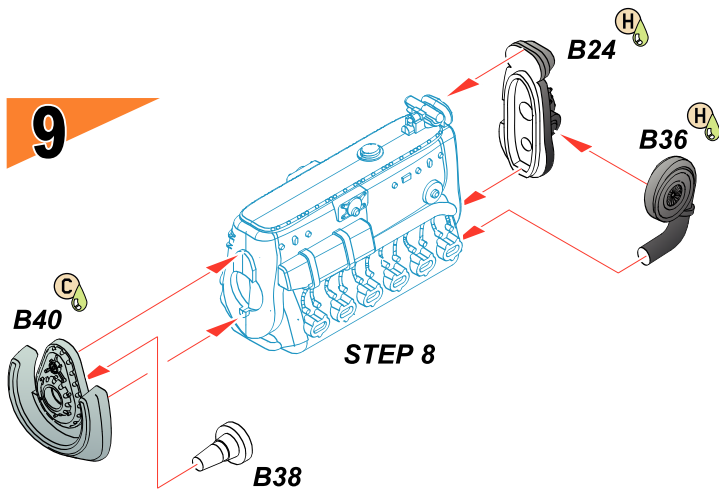
7



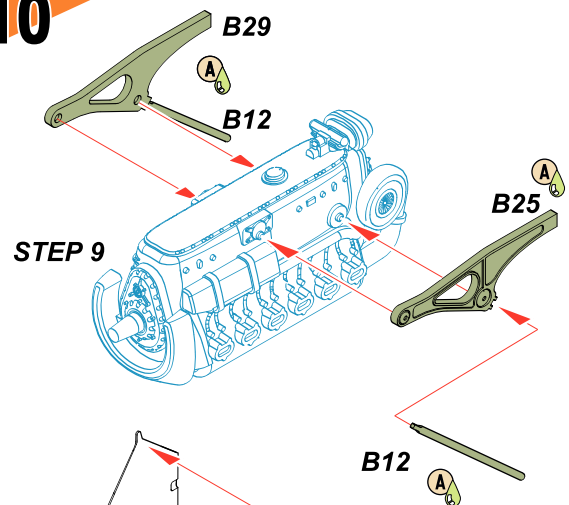
8



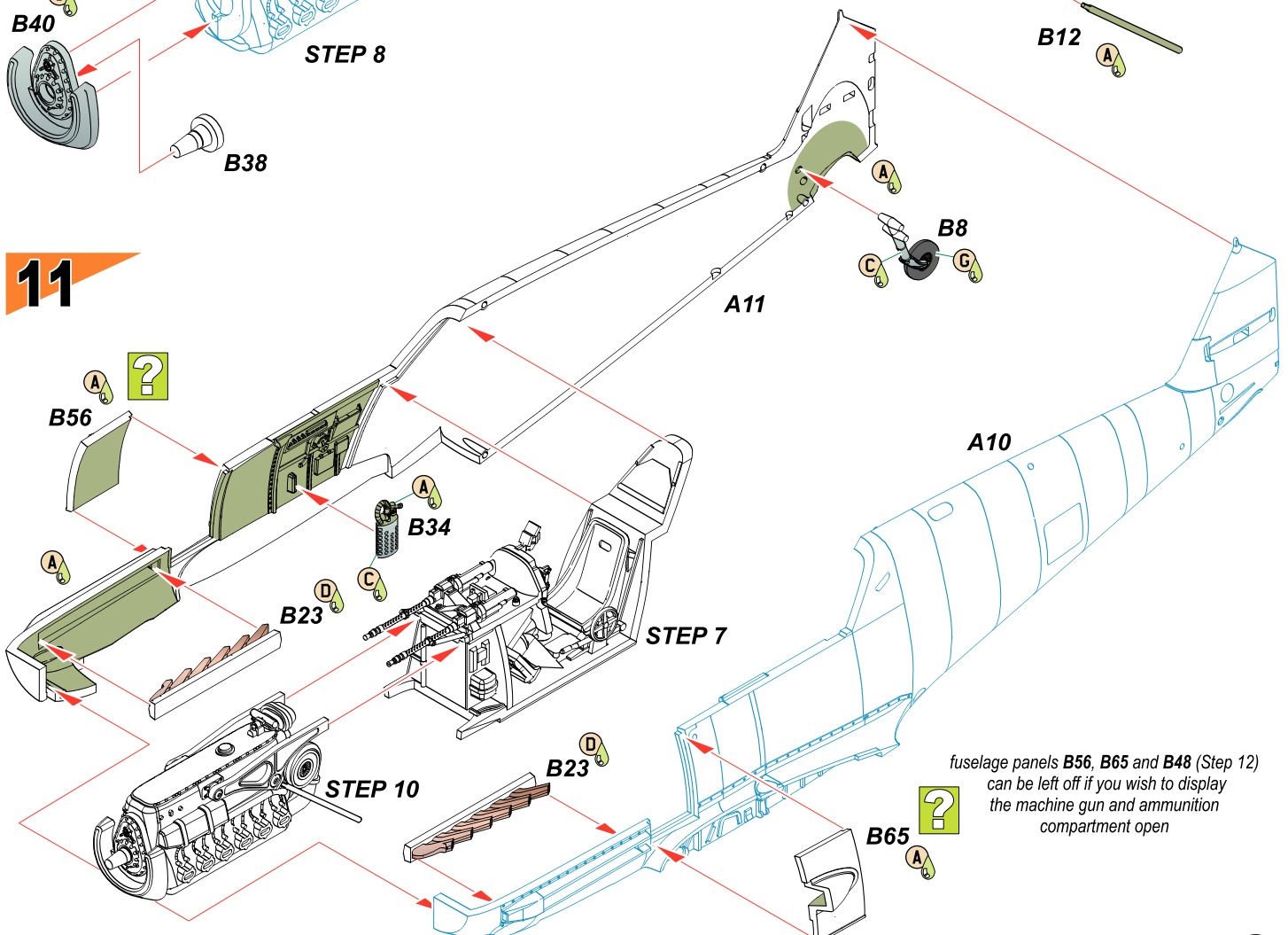
9



10

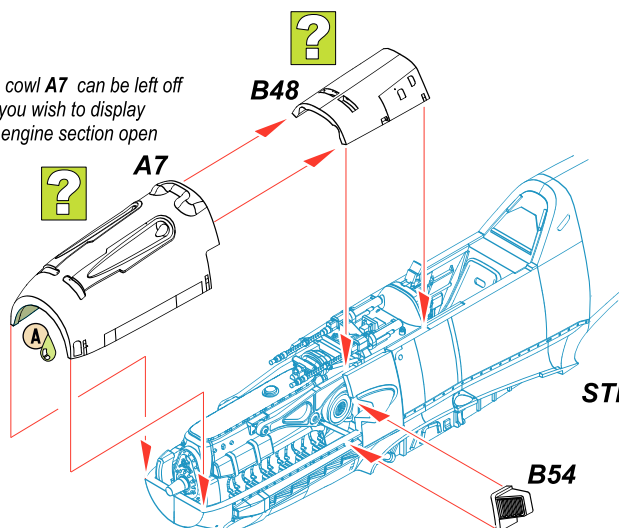


11

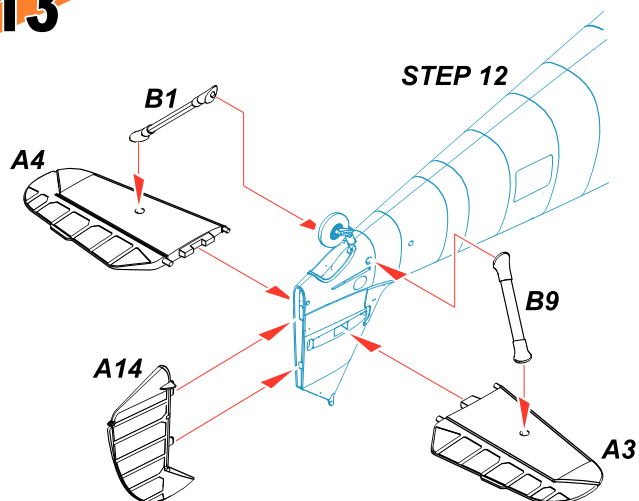


12

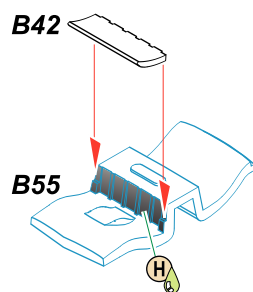
engine cowl A7 can be left off if you wish to display the engine section open



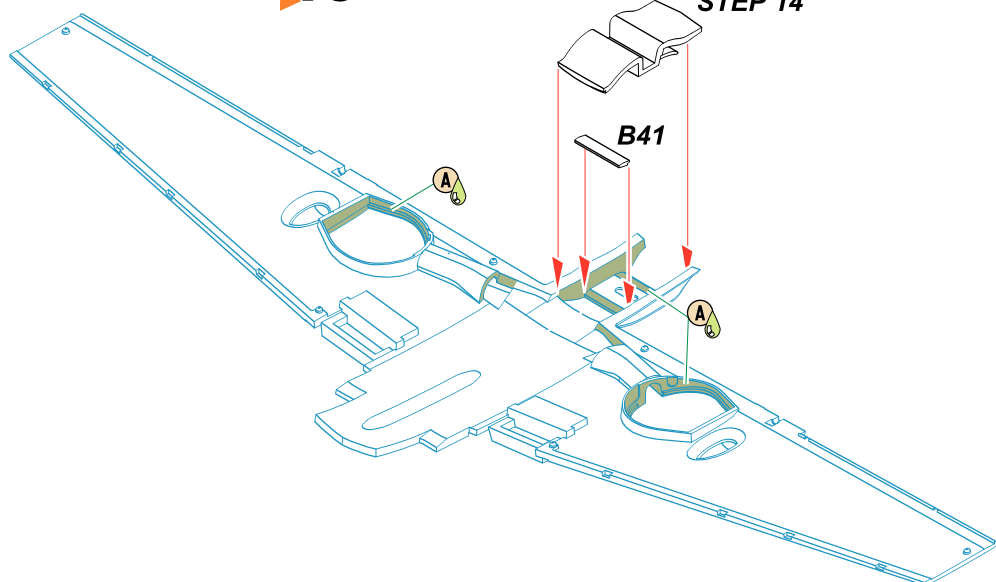
13



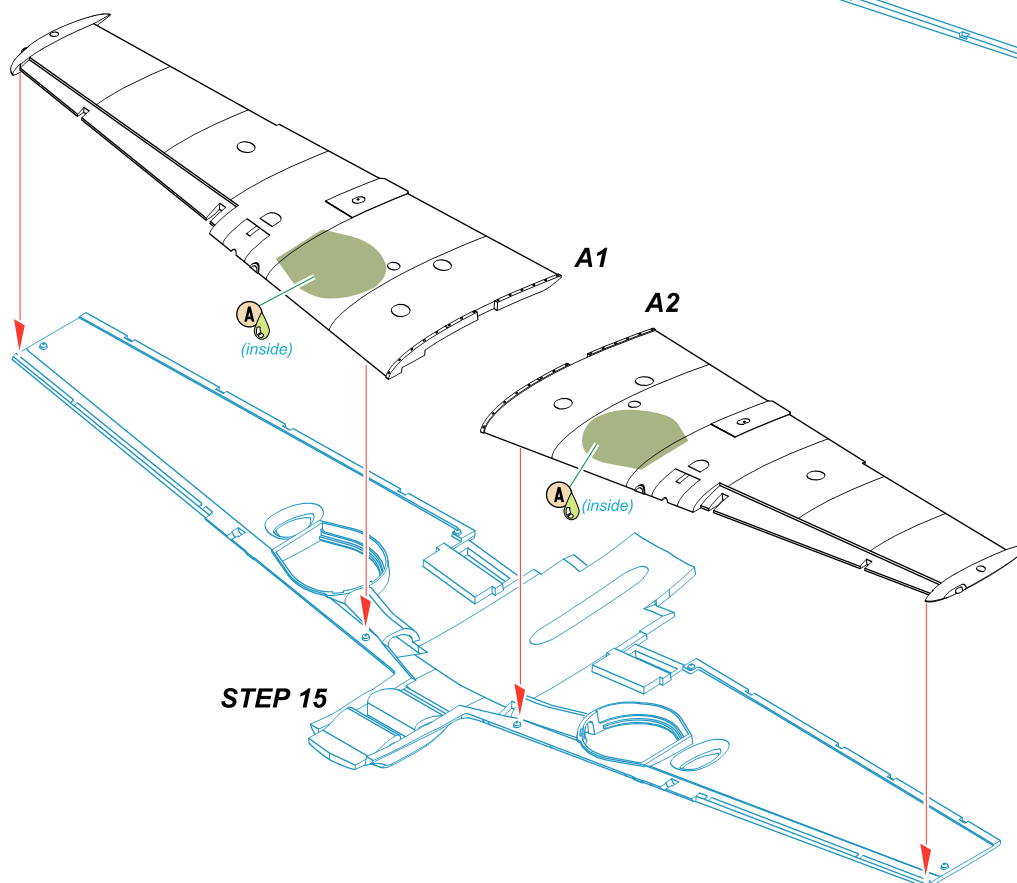
14



15



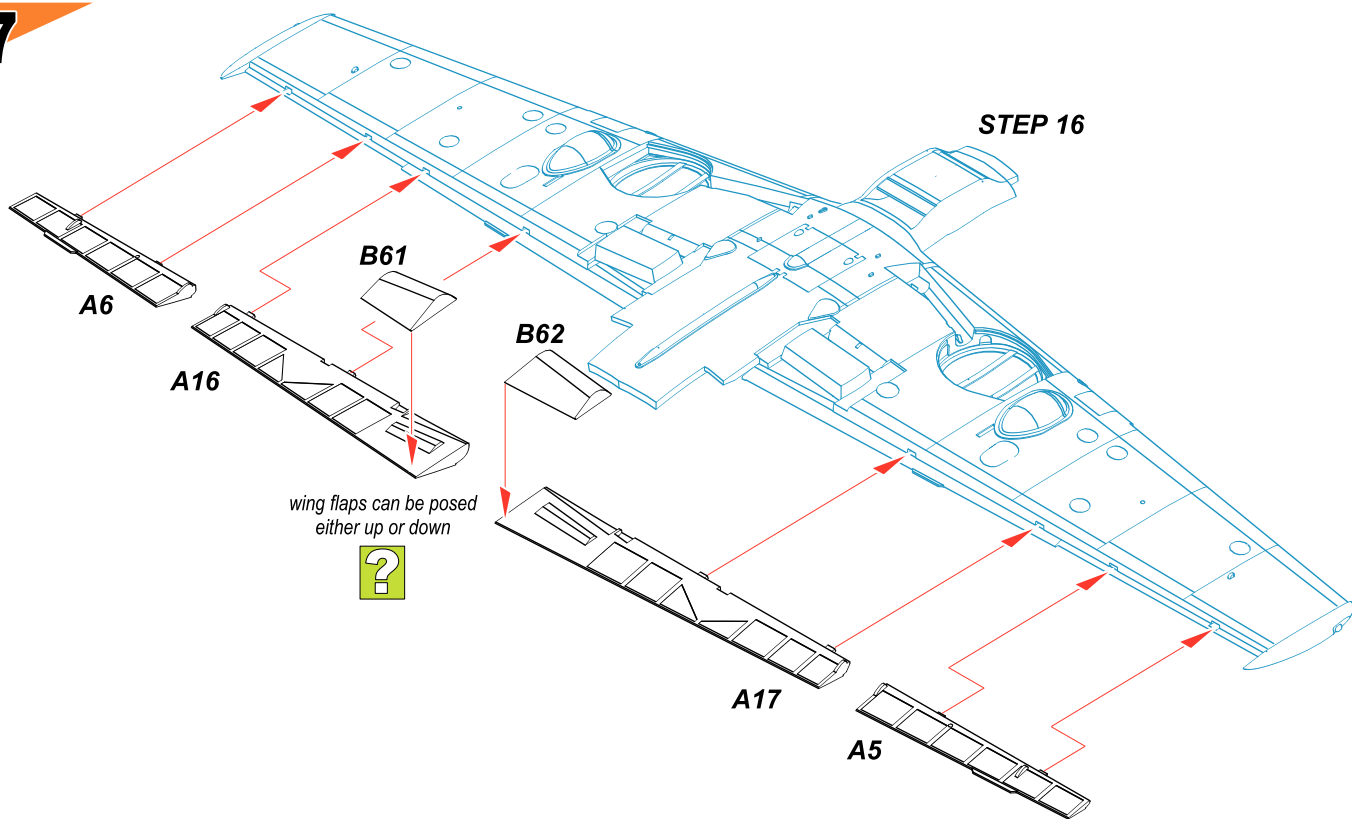
16



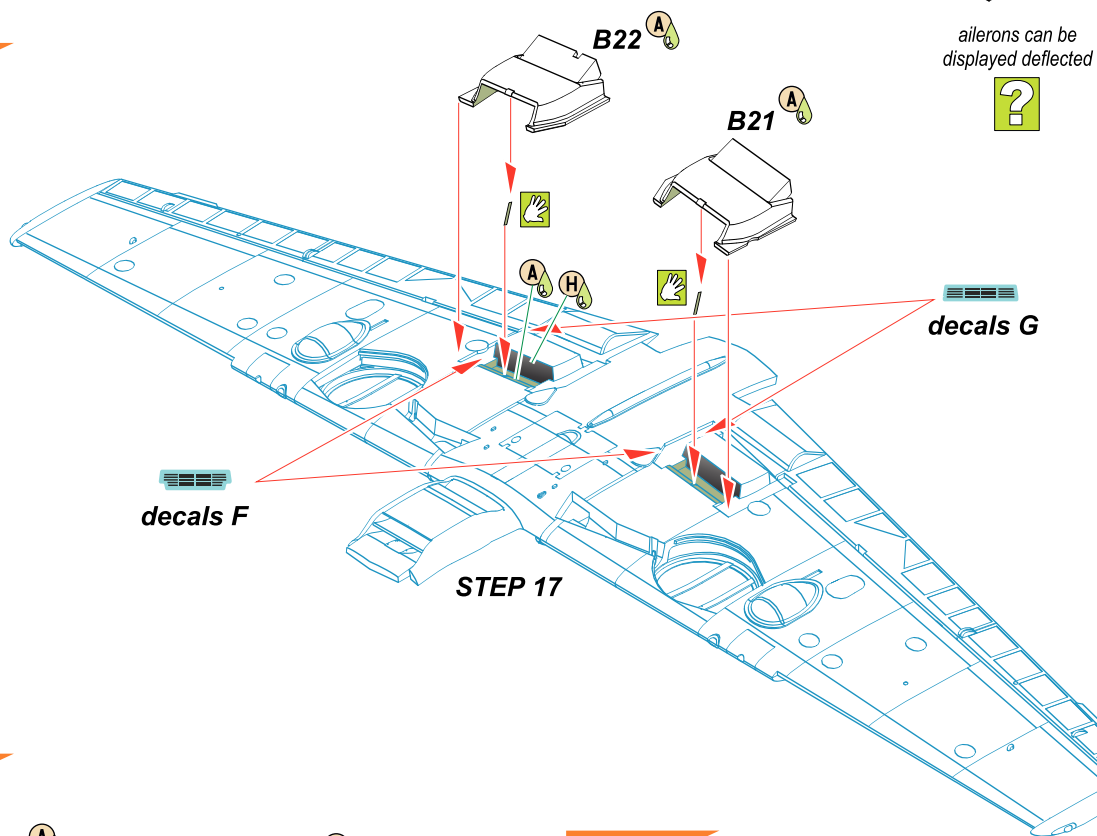
6

SH72496 Messerschmitt Bf 109E-4/4B/7

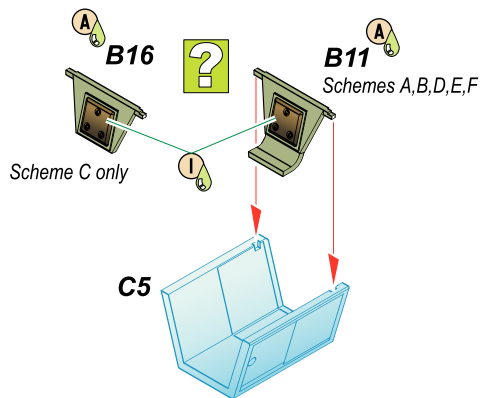
17



18

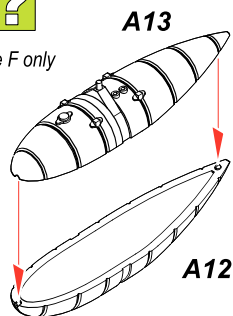


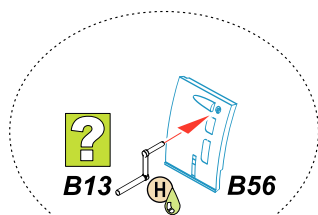
19



20

Scheme F only





note:
hand crank is optional, glue it in its place only
when the model has been finished and painted



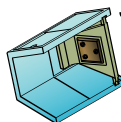
slats can be posed
either open or closed

B66



canopy can be posed
either open or closed

STEP 19



B2

C2

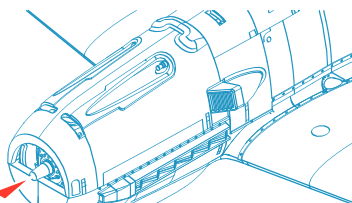


C6

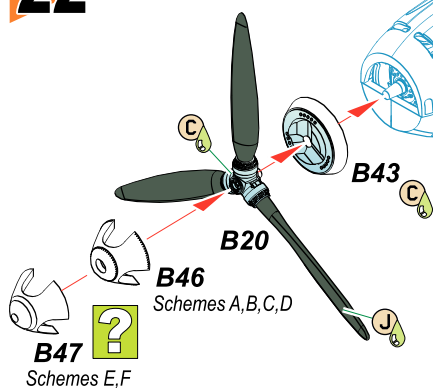


decal s16
not shown in colour
profiles, apply after
paint finish

STEP 21



B58



B20



B43

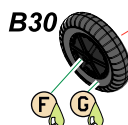
B46
Schemes A,B,C,D

B47
Schemes E,F

STEP 20
Scheme F only

B10

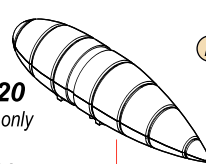
B19



B30

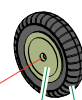
B19

B32
Scheme F only



B17

B18



B30

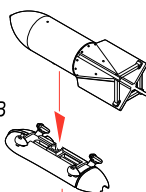


B6

B5



3D 2+3
Schemes A,B



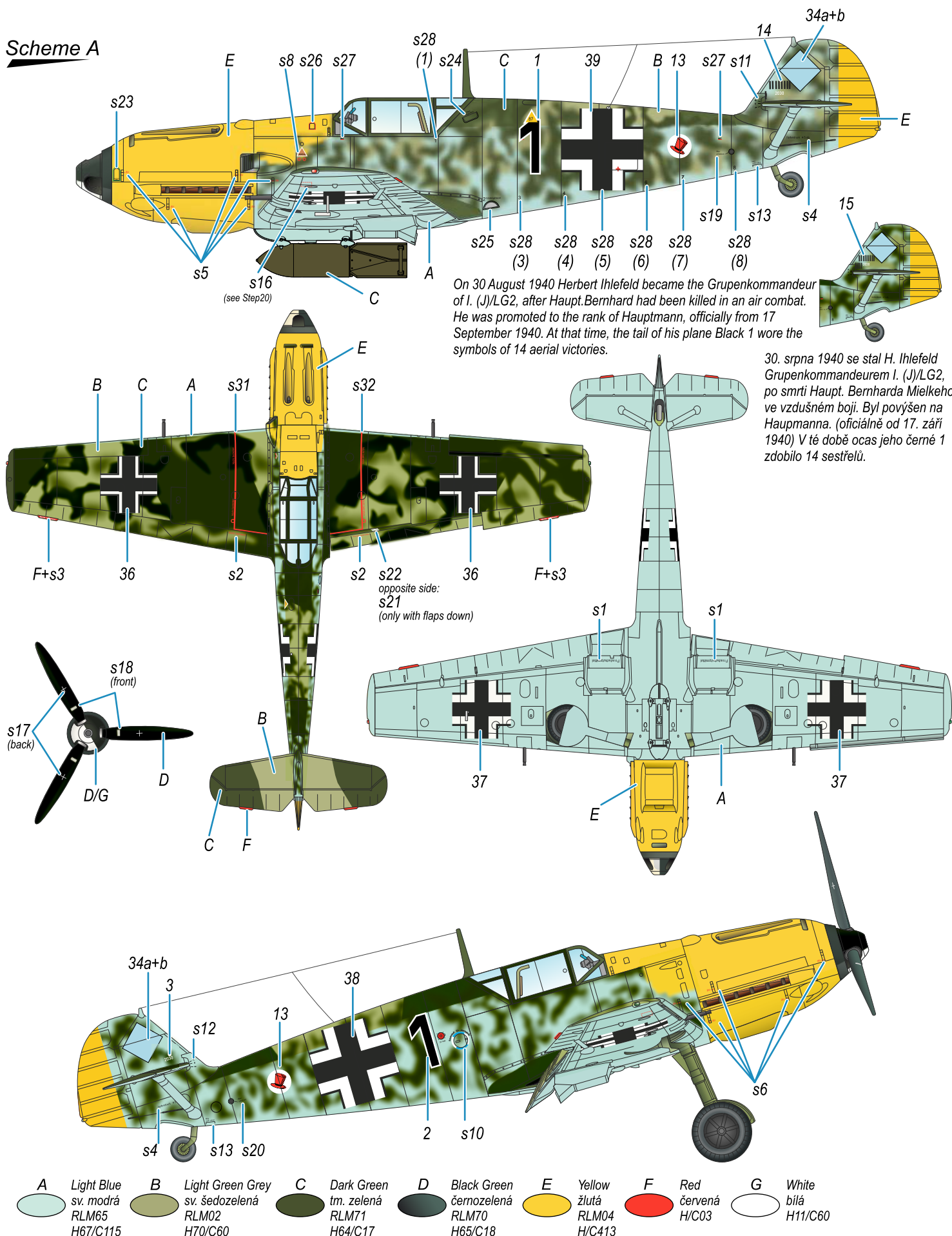
B5

STEP 22

Bf 109E-7, Black 1/Wr.N. 2030, as flown by Oblt. Herbert Ihlefeld, Staffelkapitän 2.staffel I. (J)/LG2, Calais-Marck airfield, 24 August 1940. The rudder bore nine aerial victory markings. The eight and ninth (both Spitfires) gained Ihlefeld during two sorties of that day. He did not avoid ground attack missions either as his mount was fitted with a belly bomb carrier and one 250kg bomb.

Bf 109E-7, černá 1/Wr.N. 2030, letoun používal Oblt. Herbert Ihlefeld, Staffelkapitän 2.staffel I. (J)/LG2, letiště Calais-Marck, 24. srpen 1940. Kormidlo neslo devět sestřelů. Osmého a devátého (Spitfiry) dosáhl H. Ihlefeld ve dvou akcích tohoto dne. Nevyhýbal se ani pozemním útokům, letoun byl vybaven pumovým závěsníkem a nosil 250 kg pumu.

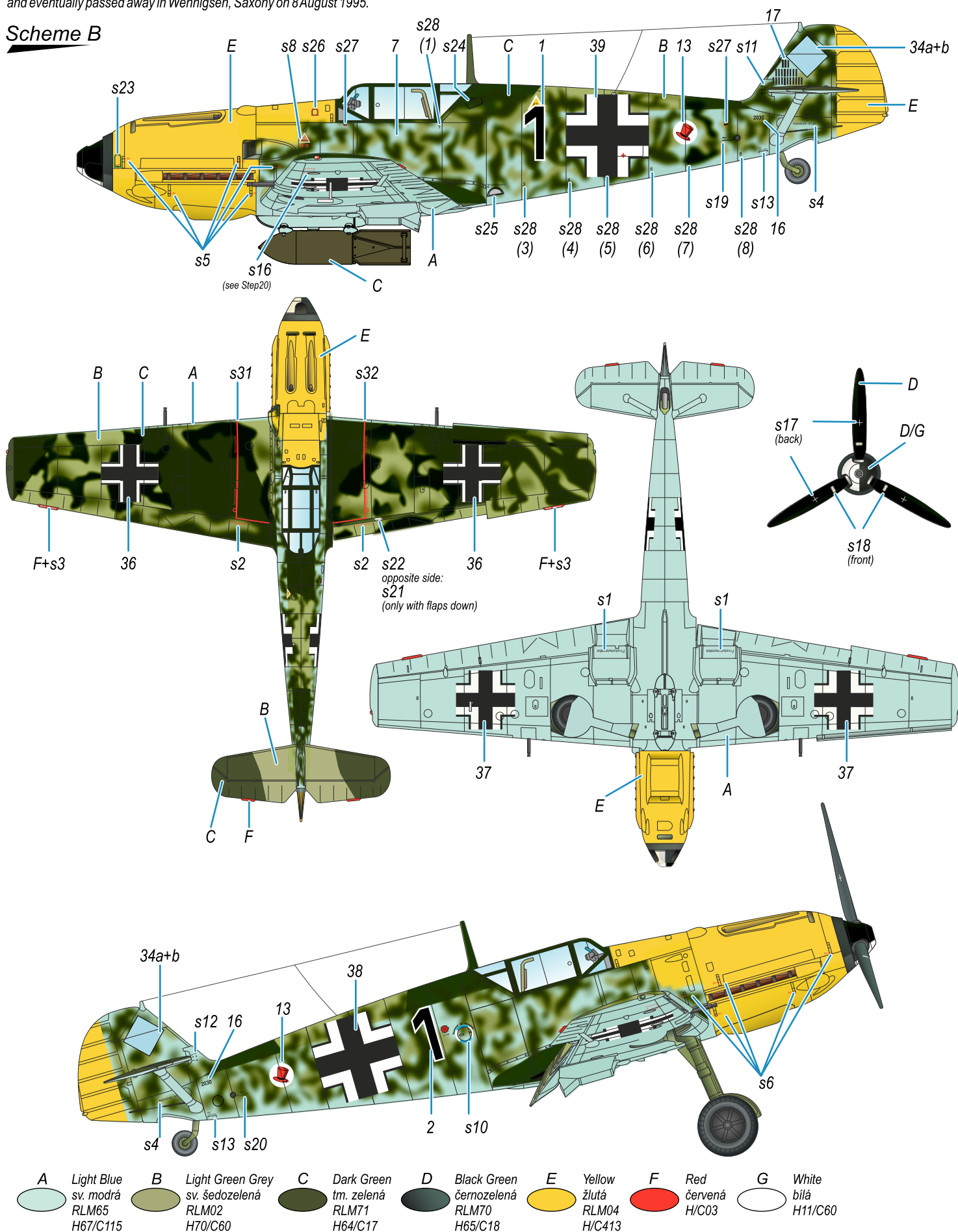
Scheme A



Bf 109E-7, Black 1/Wr.N. 2030, flown by Haupt. Herbert Ihlefeld, bearer of the Knight's Cross, at that time already the Gruppenkommandeur of I. (J)/LG2, Calais-Marck airfield, 24-27 September 1940. The rudder had 23 victory markings painted on it, these being new ones while the original markings had been removed, the swastika covered and the rudder painted over. The construction number Wr.N. 2030 was moved below the tail on the rear fuselage. By the end of the war, H Ihlefeld was already in the rank of Colonel and commanded JG1. His tally stood at 122 victories. After the war he became a civilian pilot and eventually passed away in Wennigsen, Saxony on 8 August 1995.

Bf 109E-7, černá 1/Wr.N. 2030, letoun používal Haupt. Herbert Ihlefeld, nositel Rytířského kříže, v té době již Gruppenkommandeur I. (J)/LG2, letiště Calais-Marck, 24.-27. září 1940. Kormidlo bylo ozdobeno 23 sestřely. Ovšem ty byly na letoun namalovány nově. Původní byly odstraněny, svastika zakryta a kormidlo bylo přestříkáno. Wr.N. 2030 byl přesunut pod ocasní plochu na trup. H. Ihlefeld byl na konci války plukovníkem a velitelem JG1. Celkem dosáhl 122 sestřelů. Po válce pracoval jako civilní pilot. Zemřel 8. srpna 1995 v saském Wennigsen.

Scheme B

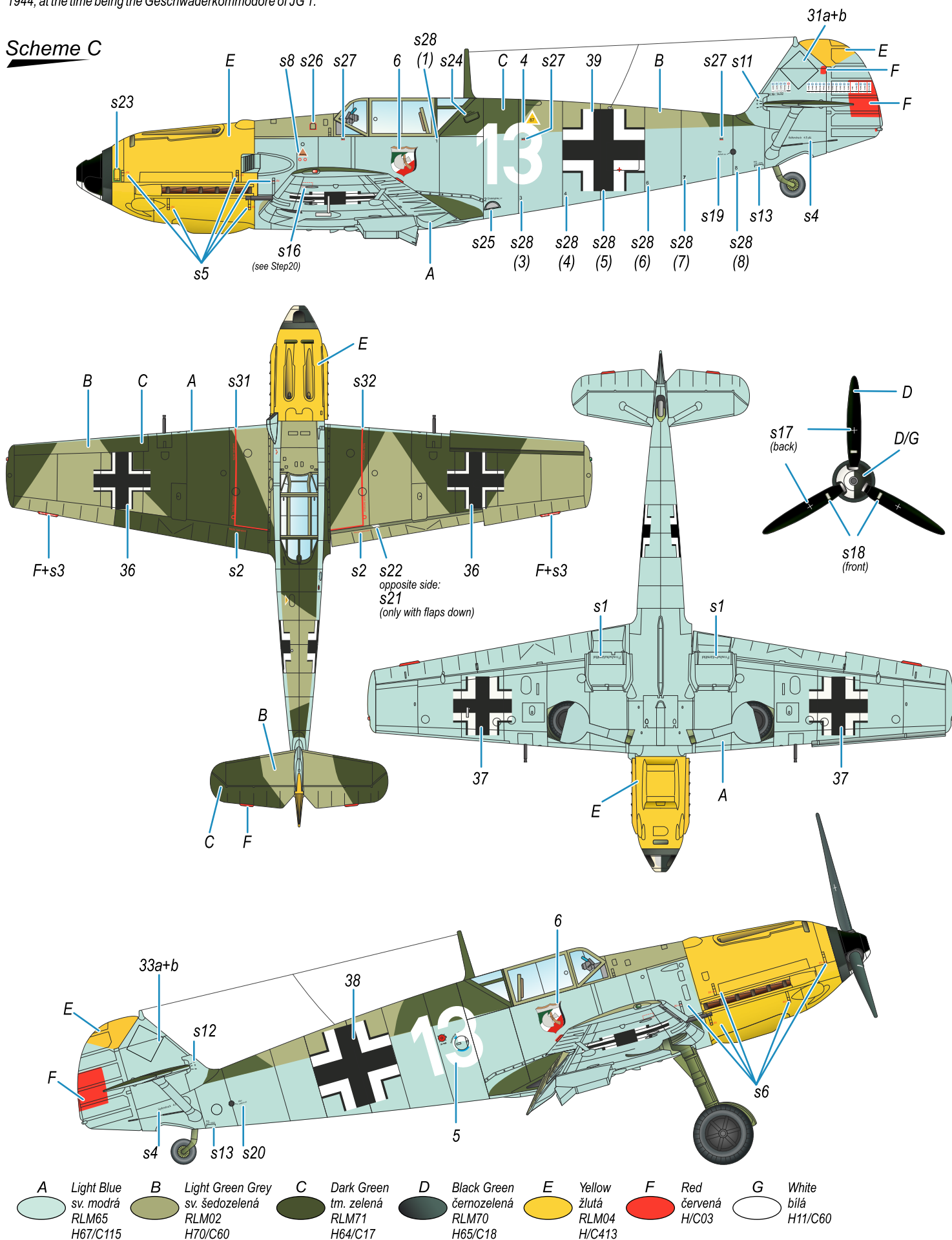


SH72496 Messerschmitt Bf 109E-4/4B/7

Bf 109E-4, White 13/Wr.N. 1432, piloted by Oblt. Walter Oesau, Staffelkapitän of 7 staffel/JG51, at St. Omer-Nord, late August – early September 1940. On 24 August 1940 Oesau became the Gruppenkommandeur of I./JG51, and two days earlier he received the Knight's Cross for his 20 victories. During the course of the war, Oesau climbed the career ladder, became the bearer of the Knight's Cross with Oak Leaves and Swords. In total he gained 127 aerial victories and in the end was killed in an air combat on 11 May 1944, at the time being the Geschwaderkommodore of JG 1.

Bf 109E-4, bílá 13/Wr.N. 1432, letoun používal Oblt. Walter Oesau, Staffelkapitän 7. staffel/JG51, letiště St. Omer-Nord, přelom srpna a září 1940. 24. srpna 1940 se stal Gruppenkommandeurem I./JG51, dva dny před tím obdržel Rytířský kříž za 20 sestřelů. Během války postupoval ve velitelských funkcích. Byl nositelem Rytířského kříže s dubovými listy a meči. Celkově dosáhl 127 sestřelů a padl v leteckém boji 11. května 1944 jako Geschwaderkommodore JG 1.

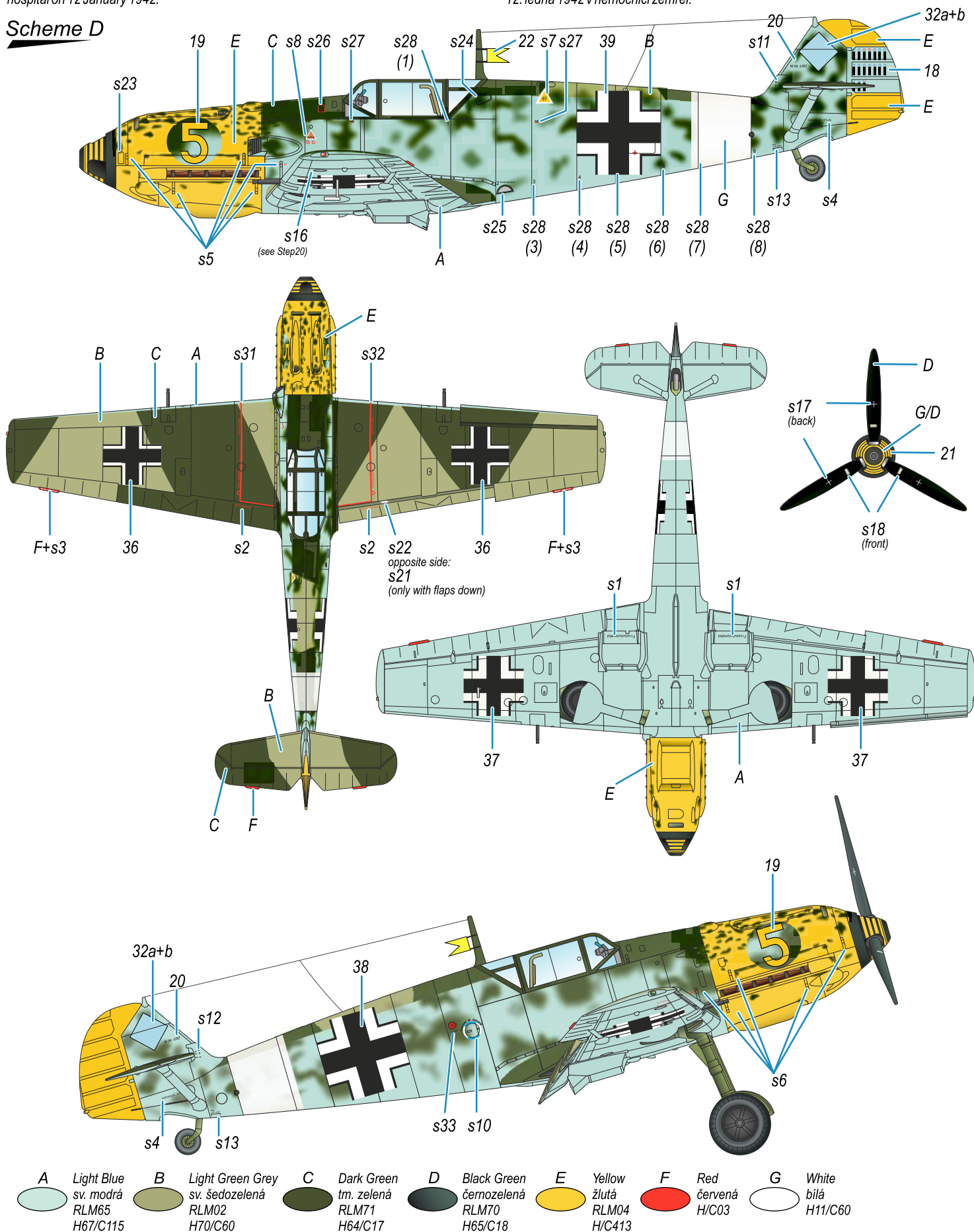
Scheme C



Bf 109E-7, Yellow 5/Wr.N. 4187, as flown by Oblt.Erbo Graf von Kageneck, Stafelkapitän of 9./JG27, Gela airfield, Sicily, May 1941. During May 1940, E. Graf von Kageneck added four more Hurricanes over Malta to his 13 kills over France and Great Britain in 1940. He added even more during the Eastern Campaign, receiving the Knight's Cross for 37 kills and Oak Leaves for 65 kills. His return to the Mediterranean proved fatal. III./JG27 was transferred to Timimi, Libya. On 12 December, he increased his score by two kills, but on 24 December he was seriously wounded in an aerial combat and made an emergency landing. He was evacuated to Athens and later to Naples, where he died in hospital on 12 January 1942.

Bf 109E-7, žlutá 5/Wr.N. 4187, letoun používal Oblt.Erbo Graf von Kageneck, Stafelkapitän 9./JG27, letiště Gela, Sicílie, květen 1941. Během května 1940 přidal E. Graf von Kageneck ke svým 13 sestřelům dosaženým nad Francií a Velkou Británií v roce 1940 další čtyři sestřely Hurricaneů nad Maltou. Další přidal během východního tažení, za 37 sestřelů obdržel Rytířský kříž a za 65 sestřelů k nim přibýly dubové ratolesti. Osudný se mu stal návrat do Středomoří. III./JG27 byla přesunuta do libyjského Timimi. 12. prosince sice své skóre navýšil o dva sestřely, ale 24. prosince byl těžce raněn ve vzdušném boji a nouzově přistál. Byl evakuován do Atén a později do Neapole, kde 12. ledna 1942 v nemocnici zemřel.

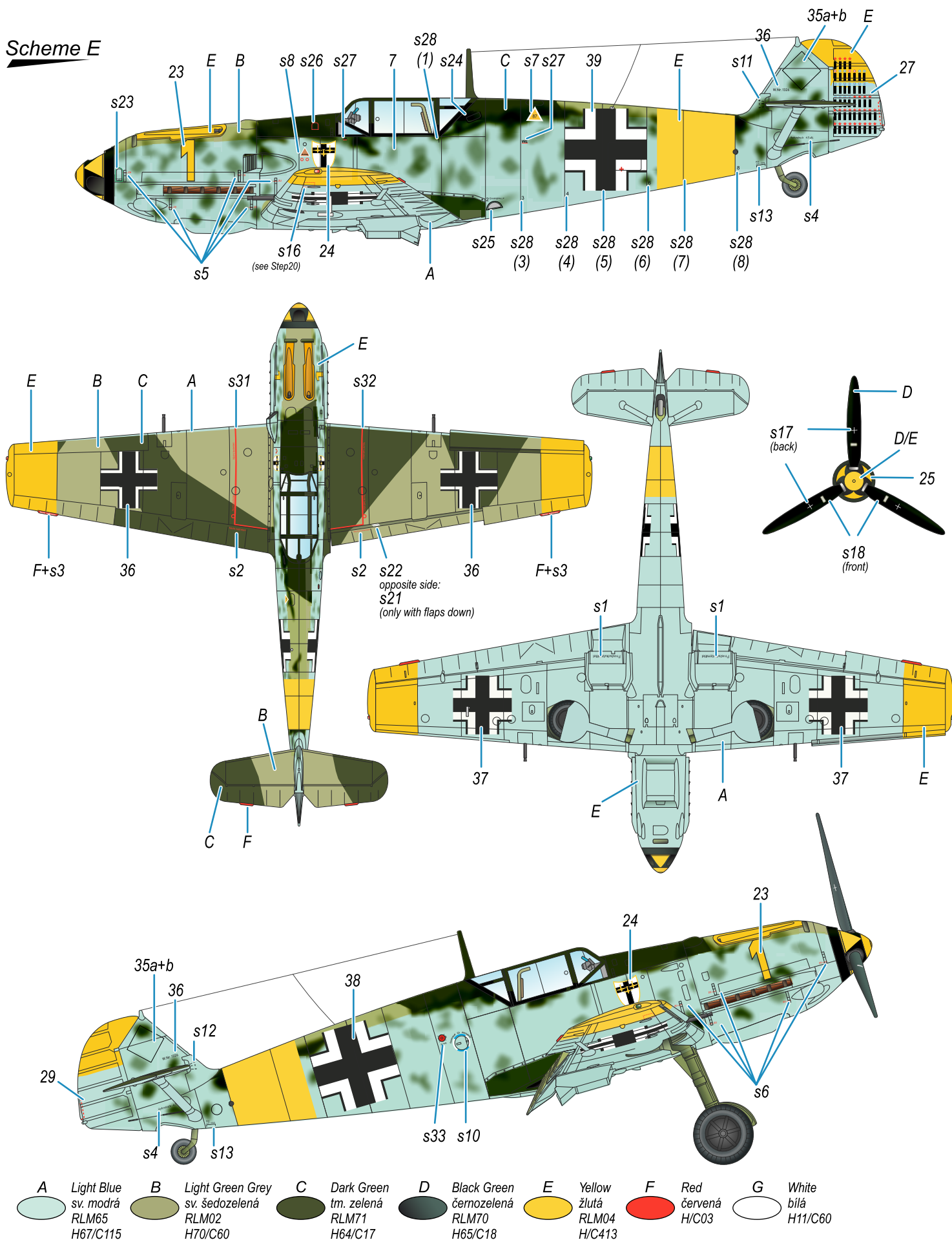
Scheme D



Bf 109E-7, Yellow 1/Wr.N. 1326, on the Eastern Front flown by Oblt.Erbo Graf von Kageneck, Stafelkapitän of 9./JG27, Chudovo, Russia, August 1941. On 14 August 1941 at the controls of his Yellow 1, Graf von Kageneck became an ace of the day as he downed his 39th to 43rd enemy aircraft while also completing his 300th combat mission. And only a few days later, on 20 August, Kageneck made a belly landing in this plane.

Bf 109E-7, žlutá 1/Wr.N. 1326, letoun používal na východní frontě Oblt.Erbo Graf von Kageneck, Stafelkapitän 9./JG27, Čudovo, Rusko, srpen 1941. V kabině žluté 1 se E. Graf von Kageneck 14. srpna 1941 se stal esem dne, sestřelil svého 39. až 43 protivníka a také absolvoval svůj třicátý bojový let. 20. srpna 1941 s nouzově s ním přistál na břicho.

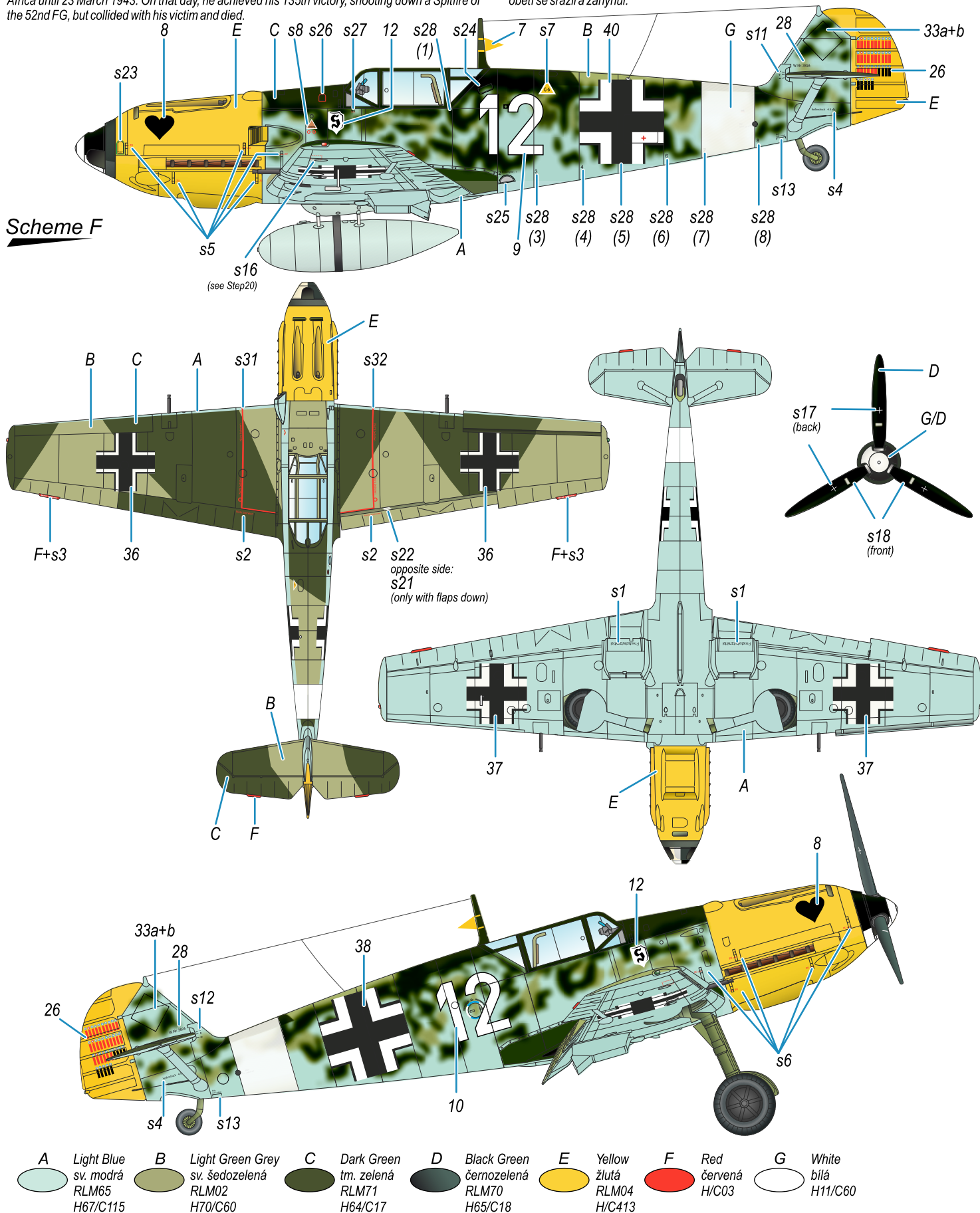
Scheme E



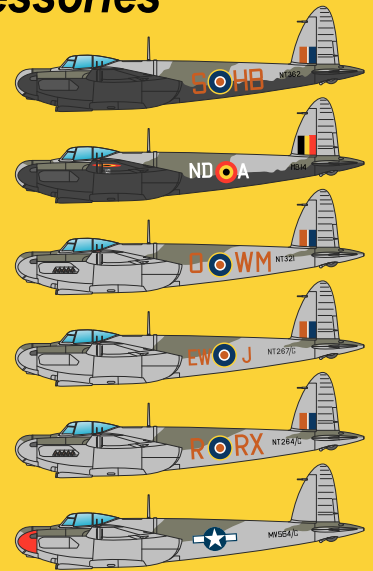
Bf 109E-7/N, White 12/Wr.N. 3826, the aircraft was used by Oblt.Joachim Müncheberger, Stafelkapitän of 7.JG26, Gela airfield, Sicily, March 1941 (White 12 is depicted here after the 33rd victory and 200 combat sorties). White 12 was powered by a DB601N engine, running on 96 octane petrol and giving the Bf 109E better altitude characteristics. This was also evident in air battles over Malta against Hurricanes with tropical filters. At the time of the February transfer to Gela airfield, J. Müncheberger had 23 kills to his credit. At the beginning of May 1941, it already was 43 kills. For this achievement he received the Oak Leaves to the Knight's Cross (which he received on 13 September 1940 for 20 kills) and the Italian Medaglia d'oro al Valore Militare. He fought on both the Western and Eastern Fronts and scored more kills. He gradually became Gruppenkommandeur and Geschwaderkommodore. On 9 September 1942, the Swords were added to his Knight's Cross. As the commander of JG77, he led his unit from November 1942 in Africa until 23 March 1943. On that day, he achieved his 135th victory, shooting down a Spitfire of the 52nd FG, but collided with his victim and died.

Bf 109E-7/N, bílá 12/Wr.N. 3826, letoun používal Oblt.Joachim Müncheberger, Stafelkapitän 7.JG26, letiště Gela, Sicílie, březen 1941 (vzhled bílé 12 při dosažení 33. sestřelu při 200 bojových letech). Bílá 12 byla vybavena motorem DB601N, pracujícím na 96 oktanový benzin a dávajícím Bf 109E lepší výškové vlastnosti. I to se projevilo ve vzdušných bojích nad Maltou proti Hurricanům s tropickými filtry. V době únorového přesunu na letiště Gela měl J. Müncheberger na kontě 23 sestřelů. Na začátku května 1941 to bylo již 43 sestřelů. Za to obdržel dubové ratolesti k Rytířskému kříži (ten získal 13. září 1940 za 20 sestřelů) a italskou Medaglia d'oro al Valore Militare. Bojoval na západní i východní frontě a získával další sestřely. Postupně se stal Gruppenkommandeurem a Geschwaderkommodorem. 9. září 1942 byly k jeho Rytířskému kříži přidány i meče. Jako velitel JG77 vedl svou jednotku od listopadu 1942 v Africe až do 23. března 1943. V ten den dosáhl 135. vítězství, sestřelil Spitfire 52 FG, ale se svou obětí se srazil a zahynul.

Scheme F

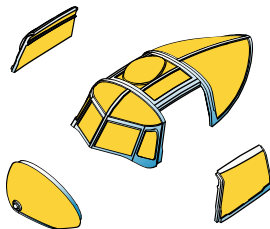


Special Hobby offer other interesting kits and accessories



We offer a wide range of sets for Mosquito kits

special MASK M72061 Mosquito PR & Bomber Version Canopy Mask

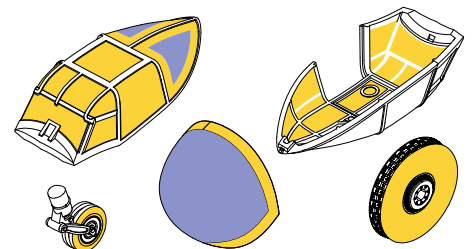


F72378 1/72 Mosquito Pilot and Navigator

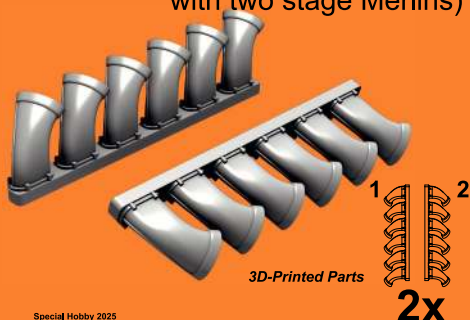
Sculpted by M. Antfeist



special MASK M72062 Mosquito NF Fighter Version Canopy Mask



P72042 Mosquito Exhausts 1/72 (PR and Bombers with two stage Merlins)



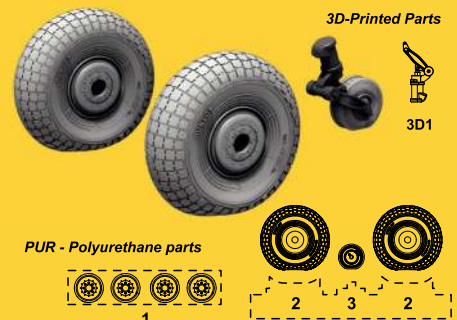
P72041 1/72 Mosquito Dinghy Box

3D-Printed Parts



7523 1/72 Mosquito Mainwheels and Tailwheel w/Leg

3D-Printed Parts



Special Hobby 2025

Special Hobby 2025

Special Hobby 2025

Special Hobby offer other interesting kits and accessories

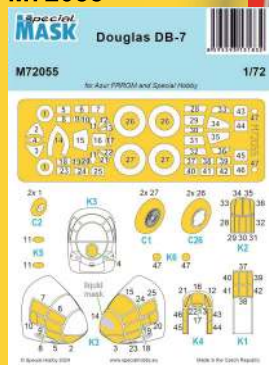


M72015



SH 72529

M72055



SH 72467

RECOMMENDED FOR OUR MESSERSCHMITT BF 109E KITS



7455

Bf 109E
Engine



7457

Bf 109E-3/4/7
Wing Guns



7458

Bf 109E
FuG VII Radio
Equipment



7460

Bf 109E-1/5
Wing
Machine Guns



7461

ESK 2000 B
German WWII
Gun Camera



Q72390

Bf 109E
Exhausts



Q72384

Bf 109E
Wheels



Q72391

Bf 109E
Tailwheel with
Strengthened Leg



Q72389

Bf 109E
Propeller
Spinner



F72369

Bf 109E Ace
A. Galland and
Mechanic

Messerschmitt Bf 109E-4/7 Mask
M72009

Messerschmitt Bf 109E-1/3 Mask
M72010

**Special
MASK**

**Special
HOBBY**

facebook.com/specialhobby
WWW.SPECIALHOBBY.EU

CMK
CZECH
MASTER'S KITS