

Übersicht der V-Muster

Versuchsmuster	WNr	Kennung	Motor	Beschreibung
V0	757	-	-	Nur in Teilstücken gebaute statische Zelle zu Bruchversuchen. WNr. 757 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾
V1	758 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IABI ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Rolls-Royce Kestrel Uspr. geplant BMW 116 ⁽³⁵⁾ , dann Jumo 210 ⁽³⁵⁾ ⁽⁶³⁾ oder DB600 ⁽⁶³⁾	Die erste Bf109 flog erstmals am 28.5.1935⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾. Im Oktober 1935 kam sie zu Flugtests nach Rechlin, und erlitt dort einen Bruch.⁽⁶⁷⁾⁽³³⁾ ⁽³⁵⁾Nach der Reparatur in Augsburg⁽³⁵⁾ kam die V1 später zur E-Stelle Travemünde für weitere Flugtests.⁽³⁵⁾ Anschliessend wurde sie wieder nach Augsburg gebracht, wo sie als Versuchsträger verblieb. Der letzte bekannte Flugbucheintrag mit der V-1 ist vom 11.2.38. Danach stand sie hinter einer Halle und wurde später verschrottet⁽³⁵⁾. Die Farbe war L40/25, ähnlich dem späteren RLM63⁽³³⁾. Die V-1 war unbewaffnet⁽³³⁾⁽⁶⁴⁾⁽¹⁰²⁾. Teilweise wurde sie auch als Bf109a bezeichnet.⁽⁶⁴⁾ Am angeblichen Vergleichsfliegen mit den Wettbewerbern nahm die V-1 gar nie teil, sondern die V-2. Es existiert ein Photo der V-1 mit einer Strebe, die angeblich zur Stabilisierung des Fahrwerks diente - aber auch das gleiche Photo ohne Strebe. Die Strebe ist ein Fake⁽¹⁰³⁾⁽³⁵⁾. Die erste Veröffentlichung des Bildes mit Strebe war in der Flug-Revue Ausgabe April(!) 1957⁽¹⁰⁴⁾. Dieser Aprilscherz wurde dann immer wieder aufgegriffen und irgendwann für ein Originalbild gehalten.  Bf 109 V-1
V2	759 ⁽⁶⁴⁾⁽³³⁾	D-IILU ⁽⁶⁴⁾⁽³³⁾⁽⁶⁶⁾	Jumo 210 A; 680PS ⁽⁶⁴⁾⁽³³⁾ / Jumo 210C ⁽¹⁰⁰⁾	Erstflug war der 12.12.1935⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾, teils anderslautende Angaben sind obsolet (z.Bsp. Januar 1936⁽⁶⁴⁾). Sie war wie die V1 unbewaffnet.⁽⁶⁴⁾⁽³³⁾⁽¹⁰²⁾, obwohl die Vorrichtungen für die Waffen bereits eingebaut waren⁽³⁵⁾. Am 21.2.36 nahm die V-2 am Vergleichsfliegen mit He 112, Fw  V2 oder WNr.809?

				159 und Ar 80 teil ⁽³⁵⁾ . Ab Februar 1936 Testprogramm durch Dr. Wurster. Am 1.4.36 verlor die Maschine die Frontscheibe und musste notlanden. Die Maschine wurde darauf abgeschrieben, der Rumpf für Tests aufbewahrt. ⁽³³⁾⁽³⁵⁾ Verschiedentlich wird als Registrierung D-IUDE angegeben ⁽⁶⁷⁾ . Möglicherweise liegt das an einer Verwechslung mit der WNr.809 aus der <u>A-Serie</u> .
V3	670 ⁽⁶⁷⁾ oder 760 ⁽³³⁾ ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IOQY ⁽⁶⁷⁾	Jumo 210C, 680 PS ⁽⁶⁸⁾ . In Spanien Ersatzmotor Jumo 210B ⁽¹⁰⁰⁾	Musterflugzeug der A-Serie trotz diverser Unterschiede ⁽¹⁰⁰⁾ ; Erstflug 8. April 1936 ⁽³³⁾ ⁽³⁵⁾ oder Juni 1936 ⁽⁶⁷⁾ . Als Bewaffnung waren 2 Mg17 sowie eine Motorkanone Mg C/30 L ⁽³⁵⁾ geplant, wegen Problemen mit der Kanone ⁽³³⁾ wurden dann aber nur 2 Mg17 verbaut. ⁽¹⁰⁵⁾ Dezember 1936 nach Spanien zur Einsatzerprobung verlegt ⁽⁶⁴⁾ ⁽⁶³⁾ ⁽³³⁾⁽³⁵⁾ . Dort trug sie die Kennung 6-2, später 6-1 ⁽³³⁾ Es sollen auch Versuche mit einem Vertikalmagazin von 5 SC10 vorgesehen worden sein, eventuell nicht durchgeführt ⁽⁶⁶⁾
V4	878 ⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IALY ⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 B ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Musterflugzeug A-Serie ⁽¹⁰⁰⁾ und B-Serie ⁽⁶³⁾ ⁽¹⁰⁰⁾ . Für die Bewaffnung existieren verschiedene Angaben (2 Mg17 ⁽⁶³⁾ bzw. 3 Mg17 ⁽¹⁰⁵⁾ bzw. anfangs mit 3 7,9 mm MG 17, später in der Propeller-Nase 1 20 mm MG/FFM-Kanone ⁽⁶⁷⁾). Es ist anzunehmen, dass die Maschine ursprünglich wie die V3 mit einer Motorkanone geplant war, eventuell wurden damit auch Versuche durchgeführt, nach den negativen Ergebnissen der V3 dann aber ohne die Motorwaffe verwendet wurde. Mit der V4 wurden im Dezember 1936 Versuchseinsätze in Spanien geflogen ⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾ . Dort trug die V4 erst die Kennung 6-3 ⁽¹⁰⁰⁾ , dann 6-1 ⁽³³⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾
V5	879 ⁽⁶⁷⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IEKS ⁽⁶⁷⁾⁽³⁹⁾ oder D-IIGO ⁽⁶³⁾⁽³⁹⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 B ⁽³⁵⁾ ⁽¹⁰⁵⁾	Erprobungen mit einer elektropneumatischen Abzugs- und Durchladevorrichtung bei der E-Stelle in Travemünde ⁽⁶⁶⁾ , damit letztlich Vorlauf A-Serie und Muster der B ⁽¹⁰⁰⁾ Angaben, mit der V5 seien im Januar 1937 Versuchseinsätze in Spanien geflogen, sind falsch ⁽³³⁾⁽³⁵⁾ . Da der Erfolg mit der

				Kanone nicht sehr gross war, wurde die V5 wieder mit 3 MG 17 bewaffnet. ⁽⁶⁷⁾⁽⁶³⁾
V6	880 ⁽⁶⁷⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IALY ⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Ähnlich V5 ⁽¹⁰⁵⁾ Mit 3 MG 17 bewaffnet. ⁽⁶⁷⁾ In ⁽³³⁾ Bild der V6 mit Kennzeichen D-IALY. Wurde in Spanien eingesetzt. ⁽³³⁾ ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾ Kennung dort 6-3, dann 6-2 ⁽³³⁾ - Angabe 6-1 ⁽¹⁰⁰⁾ eher falsch. Die in mancher Literatur angegebene Kennung D-IHHA ⁽⁶⁷⁾ war nicht die V-6, sondern die W.Nr.290, eine B der Erla Maschinenwerk GmbH ⁽⁶⁹⁾ . Der Jumo 210D war ein Vergasermotor ⁽⁶⁶⁾ .
V7	881 ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IJHA ⁽⁶⁷⁾⁽³³⁾⁽³⁵⁾	Jumo 210 G ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Das letzte Versuchsmuster für die B-Reihe war die V7 (D-IJHA). ⁽⁶⁷⁾ , laut Vogt war sie V-Muster B und C, mglw. sogar noch F ⁽¹⁰⁰⁾ In ⁽³³⁾⁽³⁵⁾ Photo der V-7 mit Kennzeichen D-IJHA. Dipl.Carl Francke gewann mit ihr in Dübendorf im Juli 1937 den Steig- und Sturzwettbewerb. ⁽³³⁾⁽⁶⁶⁾
V8	882 ⁽⁶⁷⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IPLU ⁽⁶⁷⁾ oder D-IMQE ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Vorlauf A ⁽¹⁰⁰⁾ . Einbau von Mg17 in den Flächen ⁽⁶⁷⁾ Laut Radinger/Schick nur 2 Mg17, Kennung D-IMQE und möglicherweise späterer versuchsweiser Einbau eines DB 600. ⁽³⁵⁾ . Laut Falcon ⁽⁶⁶⁾ wurde die Maschine für Reichweitenmessflüge und als Motorerprobungsträger verwendet.
V9	883 ⁽⁶⁷⁾ oder 1056 ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	D-IPLU ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾	Jumo 210 D, dann ⁽¹⁰⁰⁾ G ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	2 Mg17 in den Flächen durch 2 Mg FF ersetzt ⁽⁶⁷⁾ Laut Nowarra Kennung Zürich 37 ⁽³⁹⁾ Radinger/Schick und Falcon: D-IPLU, auch für Zürich bereitgestellt ⁽³⁵⁾ , laut Falcon dort in der Klasse A gewonnen ⁽⁶⁶⁾ . Grundmuster B-1 ⁽¹⁰⁰⁾ . Dann in Rechlin diverse Erprobungen ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ .
V10	884 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾	D-IXZA ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾	DB 600Aa ⁽⁶⁴⁾ ⁽⁷⁰⁾ oder Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Laut Nowarra Kennung Zürich 37 ⁽³⁹⁾ V10 Erster Prototyp der E-Serie. Juni 1937 mit einem Motor DB 600Aa ⁽⁶⁴⁾ Davor Prototyp D? ⁽⁶⁷⁾ Teils wird aber die V15 als erster E-Prototyp betrachtet ⁽⁴¹⁾ . Verwirrung um V10 und V10a laut Vogt nur durch Umplanung des RLM. Erst sollte die 884 V10 werden, dann wurde es aber die 1010 ⁽¹⁰⁰⁾

V10a	1010 ⁽³⁵⁾⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IAKO ⁽³⁵⁾⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D	V10a Werk-Nr. 1010 (D-IAKO) Mit ihr machte man bei den "Bayerische Flugzeugwerke AG" Versuche mit dem Verstellpropeller "MeP 6". ⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾ 1989 wurde die Maschine in Oberpfaffenhofen als Bodenfund geborgen ⁽⁶⁶⁾ . Angaben, die V10a wäre komplette abgebeizt gewesen ⁽⁶⁶⁾ , sind nicht korrekt. ⁽¹⁰⁶⁾ Verwirrung um V10 und V10a laut Vogt nur durch Umplanung des RLM. Erst sollte die 884 V10 werden, dann wurde es aber die 1010 ⁽¹⁰⁰⁾
V11	1012 ⁽⁶³⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IFMO ⁽⁶³⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Musterflugzeug C ⁽⁶³⁾ mit Waffenflügel, insg. 4 Mg 17 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾ und D ⁽¹⁰⁰⁾ , auch Experimente mit DB600 ⁽⁷⁰⁾
V12	1187 ⁽⁶⁷⁾ oder 1016 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IVRU ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Prototyp D ⁽⁶⁷⁾⁽⁷⁰⁾ , auch Versuche mit DB600 ⁽⁷⁰⁾ Radinger/Schick: Versuche mit Mg FF im Flügel. Später auf Mg17 umgebaut. ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾ , Versuchsträger Waffen für C-1, C-3, D-1 ⁽¹⁰⁰⁾
V13	1050 ⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IPKY ⁽³³⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 Rennmotor III ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Dr. Hermann Wurster holte mit dieser modifizierten 109, zum ersten Mal am 11. November 1937, den Geschwindigkeitsweltrekord mit 610,950km/h nach Deutschland. Die Maschine wurde für den Rekordflug besonders präpariert. Sie bekam einen DB 601 Rennmotor III, eine modifizierte Kabinenhaube, der Ölkühler war z. B. extrem flach. Viele Rumpfföffnungen wurden verschlossen und verspachtelt... der Lack auf Hochglanz poliert. Die Ausgleichgewichte an den Querrudern waren besonders aerodynamisch geformt. ⁽⁷¹⁾⁽³³⁾⁽³⁵⁾ aus der B-1 Serie umgebaut ⁽¹⁰⁰⁾  Bf109 V13
V14	1029 ⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ISLU ⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 Rennmotor II ⁽¹⁰⁰⁾	V14, Werk-Nr. 1029, D-ISLU Mit ihr flog Ernst Udet beim IV. Internationalen Flugmeeting Zürich 1937. ⁽⁷¹⁾⁽⁶⁶⁾ Die Maschine war weinrot gestrichen. Durch einen starken Ölverlust musste die Maschine notlanden und wurde dabei schwer beschädigt. ⁽³³⁾⁽⁶⁶⁾ Bewaffnung 2 Mg17, 2 Mg FF ⁽⁷³⁾ , laut Radinger unbewaffnet ⁽³⁵⁾ Auch die V14 soll nach einigen Quellen Tests der E-Serie gedient haben ⁽⁴¹⁾ . Nach Falcon soll sie aus einer B-zelle zum V-Muster E-Serie umgebaut worden sein ⁽⁶⁶⁾ .

				Nach Vogt aus B-1 Serie entnommen, erst als Versuch E vorgesehen (mit Bewaffnung), dann aber umgeplant zu Rennmaschine ohne Bewaffnung. ⁽¹⁰⁰⁾
V15	1773 ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IPHR, ab Jan 40 CE+BF ⁽⁴¹⁾ ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾⁽¹⁰⁰⁾	Die V15 wurde aus einer D-0 umgebaut ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾ (laut Vogt C-1 ⁽¹⁰⁰⁾), sie und die Folgemaschinen erhielten den DB601A mit Direkteinspritzung, der 1175 PS leistete. ⁽⁶⁴⁾ Zum Teil wird sie als erster Prototyp der E-Serie betrachtet ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾ , laut Falcon zweiter Prototyp nach der V14 ⁽⁶⁶⁾ , laut Vogt Muster der E-Produktion. ⁽¹⁰⁰⁾ Die Bewaffnung wird teils mit 2 Mg17 angegeben ⁽⁷³⁾ , teils mit 2 Mg17, 1 Mg FF ⁽⁶⁷⁾ , teils mit 4 Mg17 ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ . Dies könnte aber alles zutreffen, da die Maschine mehrfach umgebaut wurde. Nach Beendung der Testflüge in Rechlin (April 1940 ⁽⁶⁶⁾) kam die V15 zur Erprobung der T-Serie mit DB601N und Trägersausrüstung mit 11,08m Spannweite. ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾
V15a	1774 ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ITPD ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾⁽¹⁰⁰⁾	Diente als zweites Versuchsflugzeug der E-Serie ab 21.4.38. Ab 7.6.38 nach Rechlin. ⁽⁴¹⁾⁽³⁵⁾ Falcon gibt sie als Muster E-1 an, insbesondere zu Geschwindigkeitsmessflügen. ⁽⁶⁶⁾ Aus C-1 Serie umgebaut. ⁽¹⁰⁰⁾
V16	1775 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IGPS ⁽⁴¹⁾ oder D-IDXG ⁽³⁵⁾ ⁽¹⁰⁰⁾ , dann CE+BI ⁽⁶⁶⁾ oder CE+MG? ⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210D	Die V16 war Prototyp für die E-3 ⁽⁶³⁾⁽⁴⁴⁾ als Waffenversuchsträger ⁽³⁵⁾ . Nach Falcon ist die Maschine in Rechlin nachweisbar und soll auch als Trägerversuchsflugzeug verwendet worden ⁽⁶⁶⁾ . Stammt aus C-1 Serie ⁽¹⁰⁰⁾ .
V17	1776 ⁽⁷⁴⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IWKU ⁽³⁹⁾ oder D-IYMS ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , dann TK+HK ⁽⁷⁴⁾⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D (falsch laut ⁽¹⁰⁰⁾)/ DB 601 A ⁽¹⁰⁰⁾	Prototyp für E-3 ⁽⁶³⁾⁽⁴⁴⁾ aus C-1 Serie umgebaut ⁽¹⁰⁰⁾ . Nachdem die Maschine zu Bruch ging, wurde sie durch die V17a ersetzt ⁽⁴²⁾⁽³⁵⁾ . Versuche fanden statt bei der E-Stelle Travemünde ⁽⁷⁴⁾ . Dies ist auch durch das Kennzeichen TK-HK ersichtlich. Dies ist eine Travemünder Kennung, kein Stammkennzeichen! ⁽¹⁰⁰⁾ Ob sie dort wie die V17a als Prototyp T-Serie diente ⁽⁷⁴⁾ , erscheint ungewiss - wird bei Falcon, Vogt aber so angegeben ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾

				Bei Vogt gibt es keine V17a, bei ihm wurde nach dem Bruch repariert. ⁽¹⁰⁰⁾
V17a	301 ⁽⁴²⁾⁽³⁵⁾	D-IKAC, dann TK-HM ⁽⁴²⁾⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾	Jumo 210 D / DB 601 A ⁽⁶⁶⁾	Nachdem die V17 zu Bruch ging, diente die V17a als Ersatz. ⁽⁴²⁾⁽³⁵⁾ ; bei der E-Stelle Travemünde wurden Versuche für die <u>T-Serie</u> durchgeführt. ⁽⁷⁴⁾⁽⁶⁶⁾ . Sie hatte zuerst den DB601 und wurde dann auf Jumo210 umgebaut ⁽⁶⁶⁾ Bei Vogt gibt es keine V17a ⁽¹⁰⁰⁾
V18	1731 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ISDH ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 D ⁽⁶⁸⁾ bzw G ⁽¹⁰⁰⁾	Aus C-1-Serie ⁽¹⁰⁰⁾ . Waffentests bei Rheinmetall-Borsig ⁽⁶⁶⁾ für die D-1 oder weiter ⁽¹⁰⁰⁾ . Insbesondere erscheint die Angabe D-ITXP ⁽³⁹⁾ falsch, dies ist die WNr 5608 ⁽⁹⁹⁾
V19	1720 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IVSG ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 G ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	Musterflugzeug C-Serie ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾
V20	1779 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ICZH ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	Jumo 210 G ⁽⁶⁸⁾ bzw DB601A ⁽¹⁰⁰⁾	Aus C-1-Serie ⁽¹⁰⁰⁾ . Prototyp für die E-2 ⁽⁷²⁾⁽⁷⁰⁾ Laut Vogt Versuche Ölkühler zur Geschwindigkeitssteigerung der E. Diese führten später letztlich zur F. ⁽¹⁰⁰⁾ Insbesondere erscheint die Angabe CE+BM ⁽³⁹⁾ falsch, da diese der WNr 1952 zugeordnet war. ⁽⁹⁹⁾
V21	1770 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IFKQ ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , dann KB+II ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	später BMW139 = kopierter P&W "Twin Wasp" SC-G	Die V-21 aus der C-1-Serie ⁽¹⁰⁰⁾ diente als Versuch Sternmotor ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾ Sie kann als Prototyp der <u>X-Serie</u> aufgefasst werden In vieler alter Literatur (Bsp. ⁽⁴³⁾) wird die V21-V24 benannt als V-Muster F-Serie mit Werknummern 5601-5604 (ggf. umgebaut aus E-4 mit DB601E und verbesserter Aerodynamik ⁽⁶⁴⁾ ⁽⁷⁵⁾). Dies stimmt aber nicht mit offiziellen Mtt und RLM-Dokumenten überein. ⁽⁴⁶⁾ Als Kennzeichen gibt Nowarra auch noch CE+BN an ⁽³⁹⁾ , das ist aber nicht plausibel. Siehe auch <u>F-Serie</u>
V22	1800 ⁽⁷⁴⁾⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IRRQ ⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , dann CE+BQ ⁽⁷⁴⁾ (CE+BO?? ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾), aber auch NB+NH; 1./JFS 2.Juni 1942 ⁽⁷⁴⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Die V22, die schon am 26.01.1939 (14.2. ⁽⁶⁶⁾) den Erstflug hatte, stammt aus E-1 oder E-3 Serie ⁽¹⁰⁰⁾ , wurde für Tests für die F-Serie verwendet. ⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾ , laut Falcon genauer F-1 ⁽⁶⁶⁾ (was an sich gleichwertig ist). Dies deckt sich teilweise mit Angaben älterer Literatur, nach der die V21-V24 Prototypen F-Serie waren ⁽⁴³⁾ ⁽⁶⁴⁾⁽⁷⁵⁾ . Jedoch

				werden dort oft die Werknummern 5601-5604 angegeben, was nicht mit offiziellen Mtt und RLM-Dokumenten übereinstimmt.⁽⁴⁶⁾ Im Flugbuch Kühnle wird CE-BO der WNr. 5602 zugeordnet, also nicht der 1800.⁽¹⁰⁷⁾ Siehe hierzu auch F-Serie Angaben, nach denen die E-0-Vorserie aus den V13-V22 bestanden haben soll⁽⁷²⁾ sind nicht plausibel, da die E-0 die Werknummern 1781-1790 hatten⁽⁴¹⁾, was nicht passt.
V23	1801 ⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ISHN ⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , dann CE+BG ⁽¹⁰⁸⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁶⁾	Aus E-Serie⁽¹⁰⁰⁾. Frühjahr 1940 wurden mit der V23 Tests für die F durchgeführt⁽⁶⁷⁾⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾. Dies deckt sich teilweise mit Angaben älterer Literatur, nach der die V21-V24 Prototypen F-Serie waren⁽⁴³⁾⁽⁶⁴⁾⁽⁷⁵⁾. Jedoch werden dort oft die Werknummern 5601-5604 angegeben, was nicht mit offiziellen Mtt und RLM-Dokumenten übereinstimmt.⁽⁴⁶⁾ Siehe hierzu auch F-Serie. Entsprechend stimmt auch Nowarras Angabe Wnr5603 CE+BP⁽³⁹⁾ nicht. Aber selbst Radinger/Schick⁽³⁵⁾ bleiben noch 2011 bei Angabe der Seriennummer 5603 der V23 und schreiben, diese war erst Vorserie F, dann V23 zur Me 309 Erprobung. Laut Falcon erhielt die 1801 später die WNr. 5603 und diente als F-03. Dann Bugfahrwerkstests Me 309⁽⁶⁶⁾. Laut dem Flugbuch Kühnle und Flugbuch Baur wurde CE-BP der WNr.5603 zugeordnet.⁽¹⁰⁷⁾⁽⁹⁹⁾, und zwar zeitlich $\frac{1}{4}$berschneidend - damit kann es sich nicht um die gleiche Maschine handeln.
V24	1929 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-ITDH ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , dann CE+BH ⁽¹⁰⁰⁾ , dann VK+AB ⁽⁶⁶⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾	Aus E-3-Serie⁽¹⁰⁰⁾. Nach neueren Quellen wurden mit der WNr 1929, D-ITDH, Windkanalversuche durchgeführt.⁽³⁵⁾ Laut ⁽⁷⁶⁾ gab es ein auch als Bf 109S bezeichnetes Projekt: Hier wurde die V-24 mit angeblasenen Flügeln bei Caudron-Renault nahe Paris für Langsamflüge getestet. Eine unvollendete S-0 soll bei Caudron-Renault von den Alliierten erbeutet worden sein. Diese Angabe stimmt überein mit⁽⁴⁶⁾ ausser der Angabe V24 statt WNr5601. Entsprechend schreibt Smith/Primmer, dies sei die V24, VK+AG, welche zuvor Versuch Me309 war⁽⁴⁷⁾⁽¹⁰⁰⁾. Laut Falcon nach den Windkanalversuchen 3/41-2/42 Muster

				F-04 mit neuer Kennung und WNr.⁽⁶⁶⁾ In vieler alter Literatur (Bsp. ⁽⁴³⁾⁽⁶⁴⁾ ⁽⁷⁵⁾) wird die V21-V24 benannt als V-Muster F-Serie mit Werknummern 5601-5604. Für die V24 wird angegeben "vermutlich W/Nr. 5604, VK+AB, E-Zelle umgebaut zu F" ⁽⁶⁷⁾⁽³⁹⁾⁽⁴⁸⁾. Dies stimmt auch mit dem Flugbuch Kühnle überein, das VK + AB, W.Nr.5604, V24 einander zuordnet.⁽¹⁰⁷⁾ Dies stimmt aber nicht mit offiziellen Mtt und RLM-Dokumenten überein. ⁽⁴⁶⁾ Siehe auch F-Serie
V25	1930 ⁽⁶⁷⁾ ⁽⁴⁸⁾ ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾ , dann 5605 ⁽⁶⁶⁾	D-IVKC ⁽⁶⁷⁾ ⁽⁴⁸⁾ oder D-IVCK ⁽³⁵⁾ , Stkz VK+AC ⁽⁶⁶⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾	Aus E-3-Serie⁽¹⁰⁰⁾. Tests für die F⁽⁶⁷⁾⁽⁴⁸⁾⁽³⁵⁾ mit Ringölkühler⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾. Gute Photos hiervon sind in Falcon's Me 109 Hangar.
V26	1361 ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	CA+NK ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾	DB 601 A ⁽⁶⁸⁾	Die V26 war Versuchsträger erst für ETC500⁽³⁵⁾, dann E-7 und E-8.⁽⁴¹⁾⁽⁶⁶⁾ In einiger Literatur wird die V26 als F-0, W/Nr. 5605, VK+AC als letzter Versuchsträger für die F-Serie⁽⁶⁷⁾ angegeben, bei Monogram WNr5605 VK+AV sei eventuell die V26⁽⁴⁸⁾. Laut Vogt ist nicht nachzuweisen, dass die 1361 als V26 bezeichnet wurde, nur dass sie Erprobungsträger war⁽¹⁰⁰⁾.
V27				Kaum Informationen, vermutlich Vorversuche G-Serie⁽³⁹⁾. Bei Vogt nicht aufgeführt⁽¹⁰⁰⁾.
V28				Kaum Informationen, vermutlich Vorversuche G-Serie⁽³⁹⁾. Bei Vogt nicht aufgeführt⁽¹⁰⁰⁾.
V29				Kaum Informationen, vermutlich Vorversuche G-Serie⁽³⁹⁾. Bei Vogt nicht aufgeführt⁽¹⁰⁰⁾.
V30	5716 ⁽³⁹⁾ ⁽⁶⁶⁾	ND+IE ⁽³⁹⁾ ⁽⁶⁶⁾	DB 601 E-1 ⁽⁶⁸⁾ ⁽⁶⁶⁾	Bugrad, Druckkabine, ohne Waffen⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾. Vermutlich diente die V30 der Versuchsreihe für die Me 309-Entwicklung. Laut Vogt war die 5716 zwar Erprobungsträger, sie ist aber nicht als V30 nachweisbar⁽¹⁰⁰⁾. Vielleicht handelt es sich auch um Vermischung mit V30a/5717.
V30a	5717 ⁽¹⁰⁰⁾	ND+IF ⁽¹⁰⁰⁾	DB601E-1, DB605A ⁽¹⁰⁰⁾	Entnommen aus der F-1-Serie, sollte durch diverse Umbauten zur G-1-Produktion führen. Sie wurde dann Musterflugzeug G-1.⁽¹⁰⁰⁾
V31	5642 ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	SG+EK ⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	DB 601 E-1 ⁽⁶⁸⁾	Muster aus der F-4-Serie zur Erprobung der Me 309⁽⁴⁶⁾(oder

			(100)	F-1? ⁽¹⁰⁰⁾). Die V31 (SG+EK) hatte einen einziehbaren Bauchkühler und ein Breitspurfahrwerk. Die Tragflächen waren grösser und sie besaß auch keine Kühltstoff-Kühler und Spaltklappen an der Flächenwurzel. Die V31 war 1943 ein reiner Versuchsträger für die Me 309. ⁽³⁵⁾ , davor Erprobung Fund F/Z (GM-1), erst noch ohne Zuordnung V31 ⁽¹⁰⁰⁾ .  Me109V31
V33	7003 ⁽¹⁰⁰⁾	VQ+BM ⁽¹⁰⁰⁾	DB601E ⁽¹⁰⁰⁾	Entnommen aus der F-4-Serie, Versuche Lenksporn und Verstellsschraube MeP6 ⁽¹⁰⁰⁾
V34	5643 ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁹⁾	D-IGUD, dann SG+EL ⁽⁶⁶⁾ (109)		Bei Vogt nicht enthalten ⁽¹⁰⁰⁾
V34b	9228 ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹⁰⁾	TH+TF ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹⁰⁾	DB605B ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹⁰⁾	Die Maschine wurde als Bf 109 F-2 gebaut und Ende 1941 für Versuche bei Daimler Benz mit dem DB 605 B-0 verwendet. Im Juni 1942 gibt es einen Nachweis der Verwendung bei der E-Stelle Rechlin. ⁽⁶⁶⁾ Nach Vogt Versuche ohne Zuordnung Nummer V34b, Sturzflug Höhenruder und Holzleitwerk. ⁽¹⁰⁰⁾
V35	9227 ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹¹⁾⁽¹⁰⁰⁾	D-IWAU ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹¹⁾⁽¹⁰⁰⁾ , nach Vogt dann TH+TE ⁽¹⁰⁰⁾ , vllt. falsch, da durch US-Truppen mit D-IWAU gefunden)	DB601N, DB605A ⁽¹⁰⁰⁾	Die Maschine wurde im Jahr 1941/42 als Versuchsmaschine für den DB 605 (W-Nr. 76076) mit Ladeluftkühlung bei Daimler-Benz in Echterdingen verwendet. Sie wurde am 16.08.1941 von Messerschmitt Regensburg per Eisenbahntransport angeliefert. Am 22.10.1942 wurde sie zur DVL nach Braunschweig überführt. ⁽⁶⁶⁾⁽¹¹¹⁾
~~V37~~	13003 ⁽¹⁰⁰⁾	RC+SC ⁽¹⁰⁰⁾		keinerlei Hinweise auf Zuordnung einer V-Nummer und auch nicht auf Verwendung zur Erprobung. ⁽¹⁰⁰⁾
~~V39~~	5720 ⁽¹⁰⁰⁾			keinerlei Hinweise auf Zuordnung einer V-Nummer, war aber Erprobungsträger Mg131. ⁽¹⁰⁰⁾
~~V40~~	14008 ⁽¹⁰⁰⁾			keinerlei Hinweise auf Zuordnung einer V-Nummer, war aber Erprobungsträger Bomben. ⁽¹⁰⁰⁾
~~V41~~	13007 ⁽¹⁰⁰⁾			keinerlei Hinweise auf Zuordnung einer V-Nummer ⁽¹⁰⁰⁾
V42	14006 ⁽¹⁰⁰⁾	BD+GA		aus G-1-Serie. Versuche 2 Mg131 ⁽¹⁰⁰⁾
V48	14003 ⁽⁷⁷⁾⁽¹⁰⁰⁾	VJ+WC ⁽⁷⁷⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 605 A ⁽⁶⁸⁾⁽¹⁰⁰⁾	Maschine aus der G-0-Reihe, erst allgemeine Versuche G, dann ⁽¹⁰⁰⁾ Versuch mit V-Leitwerk ⁽⁷⁷⁾⁽⁷¹⁾⁽⁴⁴⁾⁽¹⁰⁰⁾ . Bilder  Me109 V48 G-0 V-Leitwerk

				der Maschine sind zum Beispiel http://old.messerschmitt-bf109.de/php-bf109v/v48/erprobung-v48.php inklusive des Erprobungsberichts.
V49	1629 ⁽³⁹⁾ oder 16281 ⁽³⁵⁾⁽¹⁰⁰⁾ oder 16291 ⁽⁶⁶⁾	SP+EB ⁽¹⁰⁰⁾	DB605A ⁽¹⁰⁰⁾ , dann DB 628 V- 8 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB628-Versuch H-Serie, ohne Waffen, Umbau aus G-5 ⁽³⁹⁾ ⁽³⁵⁾ oder G-3 ⁽³⁵⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ Nach Vogt gibt es keine Unterlagen als V49, aber als H V1 ⁽¹⁰⁰⁾
V50	15338 ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾⁽⁹⁹⁾⁽¹⁰⁰⁾	DN + KJ ⁽⁹⁹⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 628	DB628-Versuch, ohne Waffen, Umbau aus G-5 ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾ , genauer G-5/U2 ⁽¹⁰⁰⁾ . Nach Vogt ist unklar, ob V50 zugeordnet wurde und ob wirklich wie geplant der DB628 eingebaut wurde ⁽¹⁰⁰⁾
V52	18319 ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾ , mglw. falsch da evtl. zu BF+QK gehörend? Siehe auch V53. Oder 18419 ⁽¹⁰⁰⁾	CJ+MG ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	DB 605 A-1 ⁽⁶⁶⁾	G-12 Prototyp/Musterbau ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾ , umgebaut aus einer G-6 ⁽⁶⁶⁾ bzw G-6/trop ⁽¹⁰⁰⁾ . Laut Falcon wurde sie im Juli 1943 bei Messerschmitt in Augsburg als V-Muster erprobt und kam dann ab September 1943 zum JG 104. Möglicherweise wurde sie dort nur kurzfristig zur Einsatzerprobung verwendet. ⁽⁶⁶⁾ Siehe auch Eintrag zur V-53
V53	18419 ⁽¹¹²⁾ , vermutlich Verwechsler	CJ+MG ⁽¹¹²⁾ , vermutlich Verwechsler		G-12 Prototyp ⁽¹¹²⁾ , vermutlich Verwechsler. Taucht bei Vogt gar nicht auf ⁽¹⁰⁰⁾
V54	15708 ⁽³⁹⁾⁽⁵³⁾⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾	PV+JB ⁽⁷⁴⁾ (Dreher DV+JB bei ⁽³⁹⁾⁽³⁵⁾) oder PV+IB ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	DB 628 (Vogt: DB605A ⁽¹⁰⁰⁾)	Umgebaute G-5 (Vogt: G-5/U2 ⁽¹⁰⁰⁾), Prototyp H-Serie ⁽³⁹⁾⁽³⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾⁽¹⁰⁰⁾
V55	15709 ⁽³⁹⁾	DV+JC ⁽³⁹⁾ (evtl eher PV+JC, siehe V54) oder PV+IC ⁽⁶⁶⁾ ⁽¹⁰⁰⁾	DB 628 ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾	Die Anlage DB628 bestand aus einem DB605B mit zusätzlichem Turbolader DB603 ⁽⁶⁴⁾ ; Die V55 wurde aus einer G-5 oder G-5/U2 umgebaut ⁽³⁹⁾⁽⁶⁶⁾ und diente als Prototyp H-Serie. ⁽⁶⁴⁾⁽⁶⁶⁾ Falcon: Es ist nicht bekannt ob der Umbau wirklich durchgeführt worden ist. Es gibt eine Verlustmeldung für den 20.12.1943 bei Wardenburg, mit dem Piloten Lt. Ernst Süß (gefallen). ⁽⁶⁶⁾ Nach Vogt nicht nachweisbar ⁽¹⁰⁰⁾
V56	15715 ⁽¹⁰⁰⁾	PV+JI oder eher PV+II ⁽¹⁰⁰⁾		G-5/U2 für Umbau H. Existierte eher nicht ⁽¹⁰⁰⁾