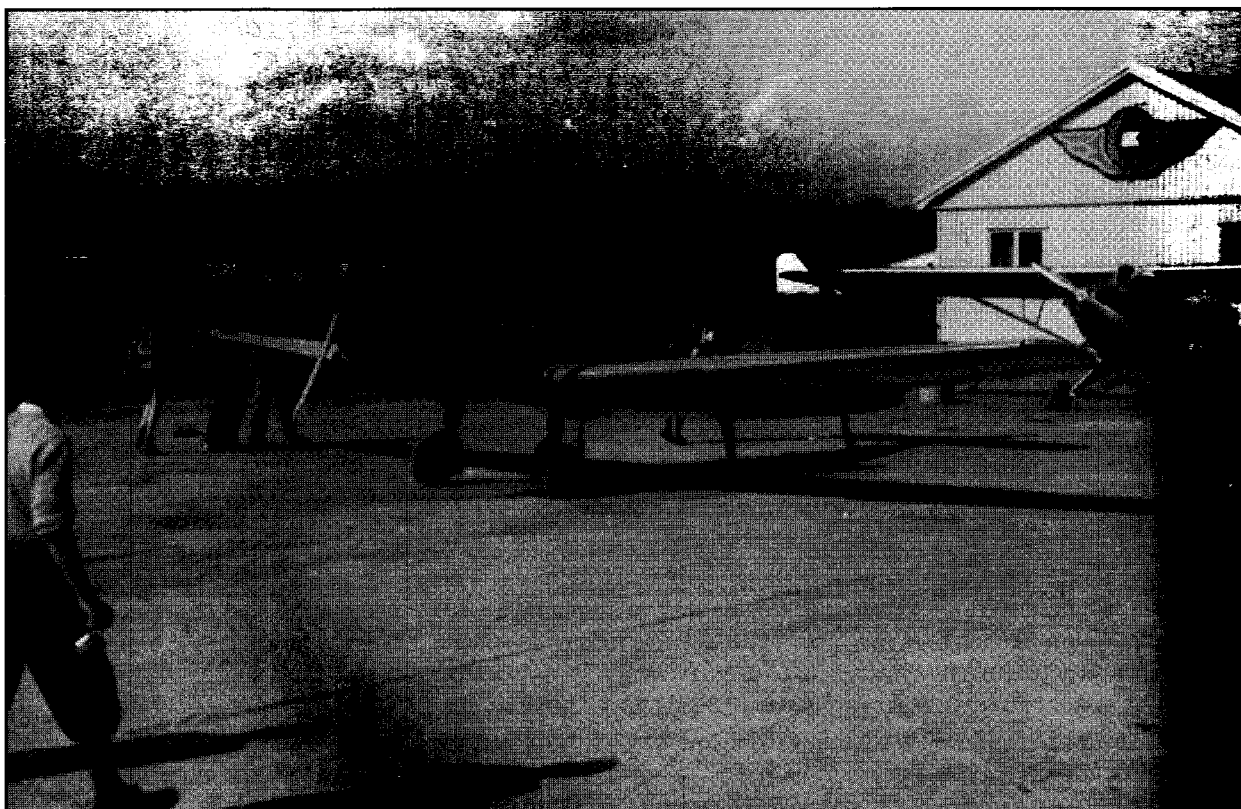
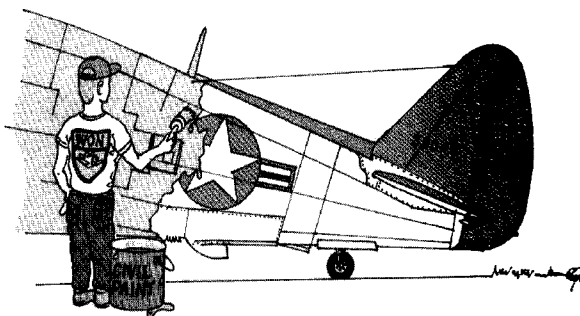


WARBIRDS I NORGE

Messerschmitt BF-108

Taifun

Av Kay Hagby



Widerøe-grønn LN-DAT på Fornebu

Etter at Messerschmitt-fabrikken (Bayerische Flugzeugwerke) i 1933 var refinansiert og omorganisert begynte de å produsere sportsflyet M35, et enmotors monoplan med to åpne cockpiter. Det hadde stor suksess som konkurransefly, vant flere mesterskap i Tyskland og satte mange rekord.

I 1934 gikk Messerschmitt over til helmetallkonstruksjoner og konstruerte sin M37. For å unngå at de tyske flyfabrikkene fortsette å gi sine konstruksjoner fortløpende nummer (og derved mange like fabrikkene imellom – ordning muss sein!) bestemte RLM (Reichluftministerium) i 1933/34 at hver fabrikk skulle ha sine kodebokstaver og bli tildelt nummer i sekvenser. M37 ble derfor til den så senere velkjente Bf108, også kalt Taifun.

Bf108 ble lansert som er aerodynamisk høyverdig innelukket "reisefly" og var en meget rask maskin. Taifun

var langt forut for sin tid; lavvinget, elegant og med en moderne konstruksjon. Opptrekkbart understell og flaps var detaljer som ennå ikke var vanlige på slike fly, og gjorde sitt til at Bf108 i mange år dannet grunnlaget for ikke bare tyske varianter, men også var forbilde for bl.a. SAAB Safir, den franske Nord 1000 Pengouin og den egyptiske Gomhuria.

I alt 885 eksemplarer av Taifun ble bygget, enten som sivile eller militære utgaver. Luftwaffe brukte flyet i stor utstrekning som sambandsfly og delvis som skolefly for jageren Bf109. Med sine fire seter var den meget anvendelig og ble brukt på alle krigsfronter frem til 1945. Standardversjonen het Bf108B og hadde en 240 Hk Argus 10C luftkjølt 8-sylindret motor med 2-bladet propell. De gode landingsegenskapene (85 km/t og automatiske slots) gjorde den

bl.a. meget anvendelig på primitive østfrontstriper. Den pålitelige Argusmotoren ga en marsjfart rundt 300 km/t og interiøret ga inntrykk av en moderne automobil etter 30-årenes standard.

Før krigen satte som nevnt Taifun flere rekorder, og den ble brukt i Europa, Afrika og Asia. I 1939 satte den ny høyderekord med 9.125 meter og det internasjonale Bureau d'Aviation fastslo også at Bf108 var det fremste privatfly.

Ennå i dag, over 50 år senere, flyr Bf108, og et av disse er faktisk eksnorsk, men ikke minst, et av Tysklands viktigste jagerfly under 2. verdenskrig. Bf/Me109, hadde også sin konstruksjon meget å takke Bf108 for. Men det er en annen historie.

Også Luftwaffe i Norge brukte Taifun i sin sambandstjeneste. Hvor mange og hvilke er ikke kjent. mer :

mai 1945 ble minst 4 fly etterlatt her. I tillegg havnet et til i Sverige samme vår, men om dette kom fra Norge vites ikke.

De flyene som sikkert befant seg her var c/n 1111, 2073, 2122 og 5138.

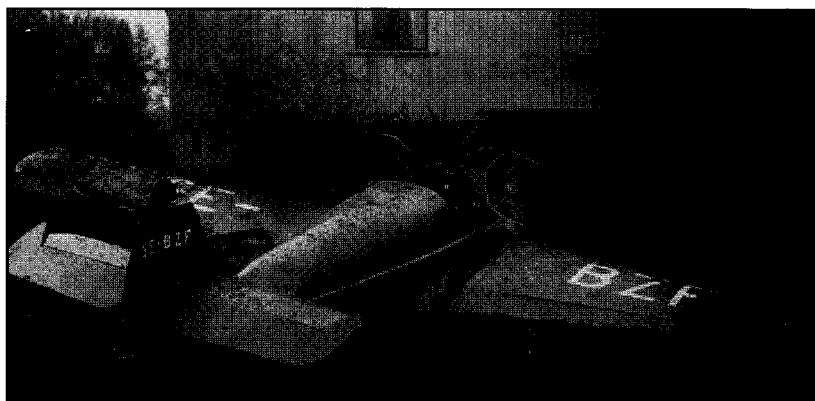
1111 ble etter frigjøringen brukt av kommunikasjonsfligten ved Gr.1 på Gardermoen. 10.4.46 ble det gitt destruksjonsordre og huggingen skjedde i begynnelsen av mai 1946.

1122 ble trolig brukt av RAF og deretter etterlatt på Bogstad. Foto viser flyet med RAF rondeller. Destruksjonsordre ble gitt 10.4.46 og det ble hugget eller brent i mai 1946.

2073 vet vi litt mer om. Som 7U-ZB ble den tatt i bruk av Luftwaffe i 1939 og senere overført til Stab/TGr. 20. I mai 1945 sto den på Fornebu og ble 8.9.45 overført fra RAF Mission Norway til Luftforsvarets Tekniske Avdeling, Fornebu. 21.11.45 overlatt til Norges Luftfartsstyre og registrert LN-IAB 27.11.45. 24.4.46 til Widerøes Flyveselskap A/S, for fotoflyvning. Den hadde mindre uhell 7.5.48 og 5.5.53, før den ble slettet 26.1.54 ved salg til Sverige som SE-BZF. Her havarte den så 23.5.54 ved Klockartorp under et fotooppdrag.

5138 har hatt den lengste historien. I 1943 ble den bygget i Augsburg som BF108B-1 og overlatt til Luftwaffe som A2+GA for Flugbereitschaft Komm. General der Luftwaffe Finland. Pr. 8.5.45 befant den seg på Elvenes og i juli overført til Bardufoss. I september fløyet til Syd-Norge og brukt av Wing Hq General RAF Mission Norway, overført til Luftforsvaret ca. 1.10.45 og brukt av Kommunikasjonsfligten på Gardermoen. Destruksjonsordre 26.2.46, men omgjort og isteden stilt til disposisjon for Direktoratet for fiendtlig eiendom som overdro flyet til NAK 28.5.46. Dagen etter overført til Widerøes Flyveselskap og besiktiget av Ld. 29.7.46

7.8.46 registrert LN-DAT og brukt til fotooppdrag over hele Norge, men spesielt over det ødelagte og nedbrente Finnmark. Et mindre landingshavari på Bardufoss 6.7.53 var det eneste som skjedde av uhell med dette flyet, før slettingen 13.3.54. Også LN-



Tidligere LN-IAB, registrert som SE-BZF havarte 23. mai 1954 inne i en have ved Klockartorp og ble ikke bygget opp igjen (foto fra Svensk Flyhistorisk Förening)

DAT ble solgt til Sverige og registrert SE-BZN på Olof Hillström, Uppsala. Via diverse eiere havnet den i 1970 tilbake i Tyskland og ble registrert D-EFPT 17.12.76 etter omfattende restaurering og nå som Bf.108D-1. I 1984 ble flyet kjøpt av Messerschmitt-etterkommeren MBB og hadde pr. 2.4.84 totalt 2334 flytimer. Etter et større havari 10.5.85 er D-EFPT nå bygget opp og flyr fortsatt for MBB sammen med en restaurert Bf109.

POST SCRIPTUM

Siden denne artikkelen sto på trykk første gang i 1989 er dessverre den gamle LN-DAT "ute or saga". Under en veteranflydag på Berlin-Johannisthal 9. september 1995 styrket D-EFPT og begge om bord omkom, deriblant den tyske romferjeastronauten Reinhard Furrer. Flyet var da eiet av Daimler Benz Aerospace og ble mye brukt på flydager rundt i Eurpoa. Det fløy nå rett i bakken og ble totalvrak.

DAKOTA APPELL

På Ferry Flight fra Coventry i vår hostet høyre motor et par ganger og begynte å trekke en tynn stripe røyk etter seg. Etter landing Sola ved det minus 30 liter olje i tanken og spon i oljen. Tidspunktet kunne ikke vært verre. Søknad sendt LV om å få bruke en av de "utgåtte" motorene som tidligere skulle vært brukt i 1600 timer men som måtte taes ned etter ca. 1200 timer, søknad avslått. Nå er en motor til overhaling i USA. Dette koster penger. Selg smykkene til kona eller gjør noen annet drastisk for å gi DITT bidrag til å holde vår SØLV-DAKOTA i luften langt inn i neste årtusen! WON har donert kr. 5.000,- til motorfondet.



DAKOTA NORWAYS MOTORFOND
Sandefjord Lufthavn
3233 SANDEFJORD

Kto. 2490-47-05601