

Frei zur sofortigen Veröffentlichung

Vor 50 Jahren: Erstflug der Me 108 "Taifun"

Ottohrunn. Am 13. Juni 1934 flog in Augsburg bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW, später Messerschmitt AG) mit der Bf 108A V1, später Me 108 "Taifun" erstmals ein Flugzeug, das im Entwurf und technisch dem damaligen Stand um Jahre voraus war. Es sollte in den Folgejahren international zu dem Begriff für das ideale Reiseflugzeug werden. Nur der Kriegsausbruch 1939 verhinderte, daß das Flugzeug so weit verbreitet wurde, wie es heute ähnliche amerikanische und französische Produkte sind.

Das Flugzeug, die Me (Bf) 108 "Taifun" war so gut und beliebt, daß selbst nach dem Krieg immer wieder versucht wurde, die Maschine neu aufzulegen. Aber es gelang der deutschen Luftfahrtindustrie nicht, einen effektiven Sportflugzeugbau gegen die etablierte und starke ausländische Konkurrenz in Gang zu bringen.

Die Geschichte der "Taifun" begann damit, daß die Bayerischen Flugzeugwerke vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) an der Ausschreibung für ein Wettbewerbsflugzeug für den Europarundflug 1934 beteiligt wurden. Diese Rundflüge waren damals die größten luftsportlichen Ereignisse in Europa und galten als Schrittmacher für die Entwicklung von Sportflugzeugen. Die BFW, unter technischer Leitung von Willy Messerschmitt, hatten bereits bei den Rundflügen 1929 mit der M 23b und 1930 mit der M 23c die Siegermaschinen, beide Male durch Fritz Morzik als Pilot, gestellt. Die technisch weit vorpreschende Maschine M 29 für den Rundflug 1932 hatte wegen ungeklärter Unfälle im Training gesperrt werden müssen.

Noch weiter gingen Willy Messerschmitt und sein Team Robert Lusser, Richard und Hubert Bauer, jetzt bei der Me 108: ein aerodynamisch durchgebildeter viersitziger Kabinen-Tiefdecker in Ganzmetall-Schalenbauweise mit Vorflügeln, Landklappen und Einziehfahrwerk. Erstmals waren damit in einem Sportflugzeug alle diese technischen Möglichkeiten angewendet. So wunderte es nicht, daß in der technischen Wertung des Wettbewerbs die 108 Sieger wurde.

Im Flugwettbewerb vom 7. bis 14. September 1934 über eine Strecke von 9 500 km durch zwölf europäische und nordafrikanische Länder gelangten nur vier teilnehmende Me 108 - obwohl sie mit rund 290 km/h die schnellsten Maschinen des Wettbewerbs waren - drei in die Wertung, erzielten aber nur die Plätze fünf, sechs und zehn. Den Mannschaften hatten allerdings nur wenige Tage zum Training zur Verfügung gestanden, weil die Maschinen sehr spät fertig wurden. Die "108" war in knapp neun Monaten entwickelt und gebaut worden.

Technisch hatte die Me 108 so überzeugt, daß sie vom RLM als Serienmaschine ausgewählt wurde und von Ende 1935 an in Form der überarbeiteten Me 108 B als Reise- und Verbindungsflugzeug für den zivilen und militärischen Bedarf in Serie ging. Die Leistungen wurden mit dem 240-PS-Triebwerk Argus As 10C noch verbessert.

Daß sich die Me 108 mit ihren Leistungsreserven und Komfort für die Besatzung für Langstreckenflüge gut eignete, bewies als erste Elly Rosemeyer-Beinhorn, als sie am 13. August 1935 die 3 570 km lange Strecke von Gleiwitz über Istanbul nach Berlin in 13,5 Stunden zurücklegte. Elly Beinhorn war es auch, die ihrer 108 den Namen "Taifun" gab, der dann vom Werk als Typenname übernommen wurde.

In den folgenden Jahren bis Kriegsausbruch unternahmen so bekannte Flieger wie Otto Brindlinger, W. v. Gronau, Theo Blaich, Otto Thomsen, Major Seidemann, Elly Beinhorn mit der "Taifun" zahlreiche Fernflüge innerhalb Europas, nach Asien, Afrika und Amerika und gewannen Wettbewerbe.

Als Charles Lindbergh während seines Besuchs in Deutschland 1937 die Me 108 in Augsburg flog, schrieb er in sein Tagebuch: "Die 108 ist die bei weitem beste Maschine dieses Typs, die ich je geflogen habe. Sie hat ausgezeichnete Kontrolleigenschaften - Knüppel und Ruder sehr leicht"

Elly Beinhorn, die mit ihrem Mann Bernd Rosemeyer u. a. einen Fernflug nach Südafrika mit der 108 machte, schrieb: "Wir beide liebten dieses mit dem kleinen Finger zu steuernde Flugzeug sehr. Unterwegs waren wir immer wieder hingeworfen von der hohen Reisegeschwindigkeit unseres Flugzeugs, von seinen gutmütigen und im Verhältnis langsamen Landeeigenschaften, ja, und nicht zuletzt von dem Langsamflug bei Schlechtwetter oder beim Vorbeifliegen an einem Bahnhof, um genau zu kontrollieren wo man war. Damals durfte man so etwas durchaus tun, und man tat es auch, da wir ja kein Funkgerät an Bord hatten."

Die englische Zeitschrift "The Aeroplane" vom 28 Juni 1939 schrieb: "Structurally the Taifun is interesting because it is about the first fully stressed-skin all-metal aeroplane of its size yet to be built. The striking thing about it is its marvellous finish with flush riveting everywhere and a very fine cellulose covering."

Und die Zeitschrift "Flight" vom 29. Juni 1939: "But the Taifun's really outstanding qualities are those of control and stability. Certainly no other civil machine has aileron control which is so absolutely positive and light..."

Im Kriege gelangte die gesamte Produktion - nun als Me 108 D - an die Luftwaffe als Verbindungs- und Schulflugzeug. Um Kapazitäten frei zu bekommen, wurde 1942 die Fertigung von den Messerschmitt-Werken in Regensburg an das französische Patenwerk SNCAN in Les Mureaux vergeben. Hier wurde die "Taifun" selbst nach dem Kriege für die französische Luftwaffe - nun mit Renault-Motoren als Nord 1001 und 1002 - bis in die fünfziger Jahre nachgebaut.

Auch die Weiterentwicklung mit der Bezeichnung Me 208 mit Bugrad wurde in Frankreich unter deutscher Leitung durchgeführt und 1944 erstmals geflogen. In Serie ging diese Maschine allerdings erst nach dem Kriege als Nord 1101 und 1102. Insgesamt wurden von 1934 bis 1952 über 1000 Me 108 und Nord 1001/1002 plus 200 Nord 1101/1102 hergestellt. Die 108 wurde in 15 Ländern auf vier Kontinenten geflogen. Einige Maschinen existieren noch heute.

Eine der wenigen Originalmaschinen mit Argus-Motor aus der deutsch-französischen Produktion von 1943 hat MBB im vergangenen Jahr aus Privathand erworben und in den Farben der ehemaligen Luftwaffe restauriert. Wenige Wochen vor dem Jubiläumsdatum wurde das Flugzeug im Mai im MBB-Erprobungszentrum Manching eingeflogen. Als bemerkenswertes Beispiel des deutschen Flugzeugbaus soll diese Maschine, die trotz ihres 50 Jahre alten Entwurfs noch heute besticht, als MBB Traditionsflugzeug tatsächlich geflogen werden.

Weitere Auskünfte vermittelt gern:
MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM GMBH
Abteilung Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 80 11 09
8000 München 80
Tel. (089) 6000 2716