

Weitere Info's zur Me(Bf) 108

Die Bf 108 wurde weltweit exportiert. Insbesondere wurden im Jahr 1936 sechs Bf 108B-1 von der ungarischen Luftwaffe bestellt. Zwölf Bf 108B-1 erhielt Jugoslawien. Sie wurden Verbindungsgeschwadern zugeteilt und vier Flugzeuge wurden dazu verwendet, um Piloten von Bf 109E-Jagdflugzeugen auszubilden. Nach der Niederlage Jugoslawiens im April 1941 wurden drei Taifun zu italienischen Trophäen, obwohl nur einer davon in Betrieb genommen wurde. Vier weitere Bf 108 wurden 1944 an die Luftwaffe Italiens geliefert. Die Schweizer Luftwaffe erhielt 1939 zwölf Bf 108B-1 und betrieb sie bis Anfang der 1950er Jahre.

Zehn Bf 108B-1 wurden in einem Paket mit Jagdflugzeugen vom Typ Bf 109E im Jahr 1940 nach Rumänien geliefert. Sie wurden auf die 111. und 112. Verbindungsgeschwader verteilt, die dem 1. und 2. Luftkorps angegliedert waren. Bulgarien erhielt 1941 sechs Bf 108B mit den gleichen "Paket"-Bedingungen.

Zu Testzwecken wurde 1936 eine Bf 108B von Japan gekauft, und 1940 wurden zwei Flugzeuge an die UdSSR geliefert. 1939 kauften (oder mieteten) die USA drei Bf 108B für den Bedarf ihres Militärattachés in Berlin (sie erhielten die Bezeichnung XC-44). Nach dem Kriegseintritt der USA im Dezember 1941 wurden diese Flugzeuge von Deutschland beschlagnahmt. Eine Bf 108B diente von 1939 bis Anfang der 1950er Jahre in der chilenischen Luftwaffe.

Vier eingesetzte zivile Bf 108B in Großbritannien wurden nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs von der britischen Regierung beschlagnahmt und kurzzeitig von der RAF unter der Bezeichnung Messerschmitt Eldon eingesetzt. Obwohl die Flugzeuge als die schnellsten Verbindungsflugzeuge galten, wurden sie wegen Verwechslungsgefahr mit der Bf 109 nicht genutzt.

In der Nachkriegszeit wurden noch erbeutete Bf 108 von den Luftstreitkräften der Tschechoslowakei (unter der Bezeichnung K-70), Polens und Norwegens betrieben. Lange Zeit wurden sowohl erbeutete Bf 108 als auch die französischen Lizenz-Produktionen "Nord" 1000, 1001 und 1002 Flugzeuge in Frankreich betrieben; letztere dienten bei der Luftwaffe als auch bei der französischen Marine.

Die Bf 108 erwies sich in Bezug auf Technologie und Aerodynamik als ein sehr fortschrittliches Flugzeug. Dieses Produkt von Messerschmitt kann zu Recht als Vorgänger des berühmten Bf-109-Jagdflugzeuges angesehen werden.

Versionen:

Bf 108A; erste Serienmodifikation.

Bf 108B; anders als bei der Bf 108A wird ein Rad anstelle einer Hecksporn verwendet, die Flügelspannweite wurde erhöht und einige andere Änderungen wurden vorgenommen. Drei Vorserien-Bf 108 werden von Hirt HM 8U-Motoren (225 PS) angetrieben, die Serien sind mit 8-Zylinder-Argus As 110C-Motoren (240 PS) ausgestattet. Die zivile Version der Bf 108B-1 und die militärische Bf 108B-2 wurden hergestellt, die sich in der Zusammensetzung der Ausrüstung und dem Fehlen der Möglichkeit zum Falten des Flügels unterschieden. Die Produktion der letzteren begann 1938 parallel zur zivilen Version, ab 1939 wurde nur noch die Bf 108B-2 produziert. Insgesamt wurden 601 Flugzeuge im Messerschmitt-Werk in Augsburg (bis 1942) und im SNCAN-Werk in Le Muro (Frankreich) hergestellt - 81 Flugzeuge in den Jahren 1942-1943.

Bf 108C-1; das einzige Exemplar, das einen luftgekühlten 7-Zylinder-Siemens Sh 14A (160 PS) -Motor erhielt.

Bf 108D-1; As. 10R-Motor (240 PS), ein neuer, zuverlässigerer Anlasser, eine verbesserte Kabinen-belüftung und eine Reihe weiterer Änderungen.

Im Werk Augsburg wurden 131 Flugzeuge produziert, in Le Muro 80 (1943-1944).

Bf 208; Weiterentwicklung der Bf 108, das Flugzeug erhielt ein Fahrgestell mit Bugfahrwerk, 1944 wurden in Le Muro zwei Prototypen gebaut und nach dem Krieg unter der Bezeichnung Nord 1100 Noralpha in Serie gebaut.

Nord 1000/1001/1002 Pinguin, franz. Lizenzbau der Bf 108, die "Nord" 1000 wurden mit As 10R-Motoren ausgestattet, die "Nord" 1001 - 6-Zylinder-Renault 6Q-11 (235 PS), "Nord" 1002 -Renault 6Q-10 (240 PS).

Quelle:

-Aero – Das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt, Nr 112, Marshall Cavendish International Ltd. London, 1984