



MESSERSCHMITT Bf-108 “Taifun” / Nord 1001 “Pingouin” (S.N.C.A.N.)



“En el progresivo desarrollo de la cadena de aviones ligeros que finalmente culminó con el Me-109 de combate, el último eslabón fue el originalmente llamado M.37 y después Bf-108 “Taifun”. Primer Messerschmitt totalmente metálico, éste contaba ya con características técnicas (plano monolarguero en cajón, provisto de ranuras automáticas Handley-Page

en el bode de ataque y flaps en el de salida, fuselaje monocasco, hélice de paso variable y tren retráctil) semejantes a las que habría de llevar poco más tarde el famoso caza.

Equipados los primeros modelos con motor Hirth de 250 HP, se presentan en 1934 al IV Challenge Internacional de Turismo y, si bien no alcanzan el triunfo absoluto, en una prueba que favorece a los aviones más sencillos y económicos, sí logran el primer puesto en cuanto a cualidades técnicas y velocidad se refiere. Cambiado el motor por el Argus As 10 en su versión de serie, Bf-108B, y superados algunos problemas iniciales de debilidad estructural en el plano - que estuvieron a punto de costar la vida al propio secretario del “Führer”, Rudolf Hess, mientras realizaba una exhibición acrobática cerca de Berlín- comenzaron a llover los éxitos sobre la nueva avioneta, no estando en la zaga los que consigue la bella aviadora Elly Beinhorn, cuya 108 llamada “Taifun” y paseada triunfalmente desde Europa hasta Sudáfrica, pasando por Centroamérica, habrá de proporcionar el nombre genérico a cuantos aparatos de este tipo hayan de ser en el futuro producidos.

Fácil de pilotar, provista de doble mando, cómoda, noble y maniobrera, puede decirse que la “Taifun” es la mejor avioneta europea de la anteguerra y, en consecuencia, llega a volar con los colores civiles y militares de una docena de países. Cuando viene la guerra, la Luftwaffe la emplea para enlace e incluso en las escuelas de caza, como adaptación al monoplaza 109.

Se producen, primero en Alemania y luego en la Francia ocupada, un total de 885 hasta 1945, y a continuación otras 285 bajo el nombre de Nord “Pingouin”, ya liberada la nación vecina. A

éstas les seguirán otros dos centenares de las llamadas “Noralpha”, de tren triciclo. Un corto número de ellas, originales o francesas, vuelan aún por Europa.

Llegadas seis Bf-108B a España mediado el año 37, para prestar servicio como avionetas de enlace al Estado Mayor de la Legión Cóndor en el Grupo S/88, fueron sin lugar a dudas las mejores que por aquellos años surcaron nuestros cielos. Al final de la guerra sobreviven cuatro, que pasan al Ejército del Aire, y a finales de ese mismo año otras tres son adquiridas por la Alta Comisaría de España en Marruecos, volando un par de años, bajo el número de identificación 44 primero y como L.15 más tarde, en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby. Pasado este tiempo, las dos que quedan (pues la 44-8 se ha perdido en un accidente), se unen a las demás, que prestan servicio en las escuelas de caza de Reus y Morón, ya que también entre nosotros fueron las Taifun paso previo casi obligado antes de la “suelta” en el “Messer”.

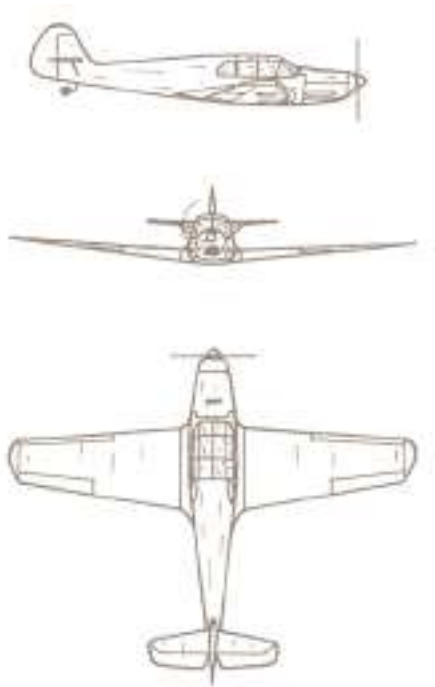
La “Taifun” fue, en opinión generalizada, la mejor avioneta de enlace que existió en España hasta los años cincuenta.



Conforme fueron desapareciendo los Me- 109 originales, las tres o cuatro 108 que por entonces permanecían en vuelo, fueron destinadas a otras bases aéreas, siendo dadas de baja las dos últimas, según apunta José Luis González Serrano, el 22 de mayo del 59.”



Messerschmitt 108 Taifun



Motor: Argus As 10C de 240 HP

Envergadura: 10,62 m

Longitud: 8,30 m

Velocidad máxima: 300 Km/h

Velocidad de crucero: 265 Km/h

Velocidad mínima: 80 Km/h

Techo máx./operativo: 6.500/6.200 m

autonomía: 1.000 Km

Acomodo: Cuatro plazas

Peso vacío: 860 Kg

Peso total: 1.400 Kg

Primer vuelo: 13 de junio de 1934

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans