



Messerschmitt Bf 109 – Sort 6

Natt til 16. desember 1988 kom de to fiskerne Valdemar Vervik og Ola Fiskå til havn i Sirevåg med reketråleren Luma og med trålen hengende langs siden. Noe hadde satt seg fast i reketrålen. De klarte ikke å det løs fra trålen, og brukte 10 timer på å gå til Sirevåg med trålen med flyet hengende langs siden. Da de fikk det opp på kaien, viste det seg at det var restene av et tysk jagerfly av typen Messerschmitt Bf 109. Det som kom opp med trålen, var midtre del av skroget og vingene. Motoren skal ha fulgt med opp i trålen, men ble dessverre dumpet over bord igjen. Flyet ble fraktet til Flyhistorisk Museum Sola.



Flyet løftes på land i Sirevåg.

Reglene sier at alle slike funn tilhører staten ved Forsvarsmuseet, som etter en vurdering kom til at vraket ikke var interessant for dem. Flyhistorisk Museum Sola overtok da vraket og besluttet at dette var et fly man ville satse på å restaurere, selv om det åpenbart ville bli et meget omfattende og langvarig restaureringsprosjekt. Bf 109 er et av de ikoniske flyene fra andre verdenskrig, og det mest kjente tyske jagerflyet, som det ble produsert ca. 32 000 eksemplarer av. De første flyene av denne typen kom til Sola i aprildagene 1940, og da tyskerne kapitulerte, sto det fremdeles 32 eksemplarer på Sola og Forus.



Vraket etter ankomst til flymuséet.

Muséet har helt fra flyet kom til Sømmevågen forsøkt å bringe flyets identitet på det rene. Det var ingen sikre indikasjoner på hvilket fly som var funnet, all den tid ingen av fabrikkens originale nummerplater fulgte med opp. Muséet har derfor brukt eliminasjonsmetoden for å finne frem til den mest sannsynlige identiteten, på grunnlag av funnstedet og endel særtrekk ved flyet som ble funnet under restaureringsarbeidet. Det har vært mye diskusjon om hvilket fly det dreier seg om, og noen har forfulgt ulike teorier i et forsøk på å finne entydige bevis.



Vraket på land i Sirevåg. Bildet viser tydelig den brune kamuflasjemalingen.

Ammunisjon funnet i vraket viste produksjonsår 1943, hvilket betyr at flyet ikke kan ha havarert tidligere enn dette. En gjennomgang av kjente, tyske tap i området ga følgende alternativer:

07.07.1943: Bf 109G-2 W.Nr. 14055 – Hvit 3 – 1./J.G.5 – Feldwebel Josef Sommeregger (savnet/død). Nøddlanding på sjøen ca. 100 km sydvest av Egersund etter luftkamp med Handley Page Hampden.

26.08.1943: Bf 109G-2 W.Nr. 13485 (eller 13458) – 1./J.G.5 – Oberfähnrich Benno Schmieder (såret). Styrtet sydvest av Stavanger – flyets merking ukjent.

07.10.1943: Bf 109G-2 W.Nr. 10806 – Sort 3 – 2./J.G.5 – Unteroffizier Fritz Hüllenhütter (død). Nøddlanding på sjøen sydvest av Egersund av ukjent årsak. Hüllenhütter ble plukket opp av et tysk skip etter lengre tid i sjøen, men døde til tross for opplivningsforsøk underveis til sykehus i Farsund.

11.10.1943: Bf 109G-1 W.Nr. 14141 – Sort 6 – 2./J.G.5 – Feldwebel Wilhelm Gärtner (såret). Gärtner hoppet ut over sjøen 8 km nordvest av Egersund på grunn av motorbrann under en teknisk prøvetur, og ble bragt til sykehus i Stavanger.

02.11.1943: Bf 109G-6 W.Nr. 20227 – 11. /J.G.5 – Gefreiter Werner Ziersch (uskadd). Nøddlanding på sjøen vest av Sola på grunn av motorproblemer.

17.11.1943: Bf 109G-4 W.Nr. 19402 – A6+ZH eller A6+YH – 1.(F)/120 – Hauptmann Willi Lerch (savnet). Flyet var på oppklaringstokt til den britiske flåtebasen Scapa Flow på Orknøyene, men forsvant sporløst.

Etter å ha vurdert alternativene ut fra funnsted og foreliggende materiale, inklusive de originale, tyske tapslistene, landet man på at den mest aktuelle kandidaten var Messerschmitt Bf 109G-1, *Werknummer* 14141. Den samme konklusjonen trakk også *Luftwaffe*-eksperten William Berge i Kristiansand, da han i sin tid ble forespurt av muséet om flyets mulige identitet. Dette flyet var merket med et sort 6-tall, tilhørte 2. *Staffel* av *Jagdgeschwader* 5 (2./J.G.5) og ble fløyet av

Unteroffizier Wilhelm Gärtner. Han hadde 11. oktober 1943 måttet hoppe ut i fallsjerm over Nordsjøen 8 km nordvest av Egersund, da flyets motor sto i brann. Han overlevde, ble plukket opp fra sjøen lettere skadet og innlagt på sykehus i Stavanger. Gärtner kom ikke tilbake til J.G. 5, men ble beordret til J.G. 300 hjemme i Tyskland, hvor han som *Feldwebel* i 2. *Staffel* falt i luftkamp med amerikanske jagerfly over Burg ved Magdeburg 8. februar 1945.

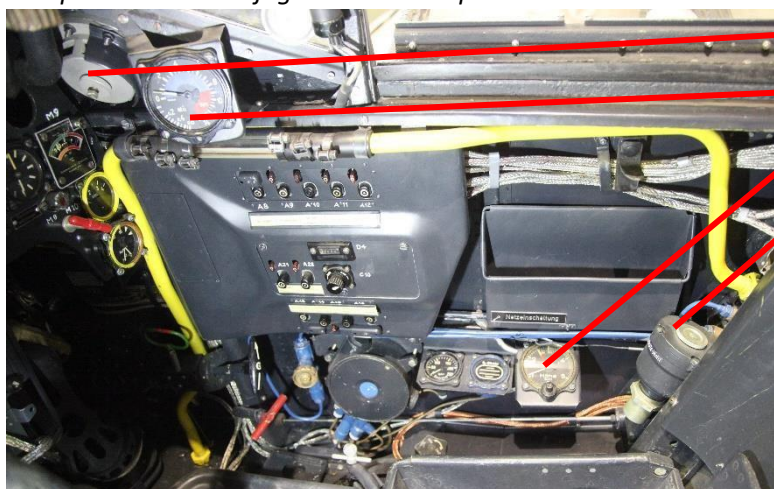
Et bilde tatt umiddelbart etter at flyet ankom til muséet viser at det kun var spor tilbake av den opprinnelige overflatebehandlingen. Ut fra bildet kan vi anta at vårt fly har hatt et sort, avrundet tall med hvitt omriss, som kan ha vært 2, 3, 6, 8 eller 9. Ut fra de tyske tapslistene var W.Nr. 14141 det ene av to aktuelle fly som hadde et slikt sort tall, sort 6. Det andre flyet, W.Nr. 10806, hadde et sort 3-tall, men var opprinnelig bygget som en G-2-versjon og ville ikke hatt de spesielle G-1-trekkene vi fant under restaureringsarbeidet. Kombinert med funnstedet er dette den sterkeste indikasjonen på flyets identitet, selv om det ikke er et ugjendrivelig bevis.



Det innringede området på det restaurerte flyet i høyre bilde viser det samme området som bildet til venstre, tatt ved ankomsten til flymuséet.

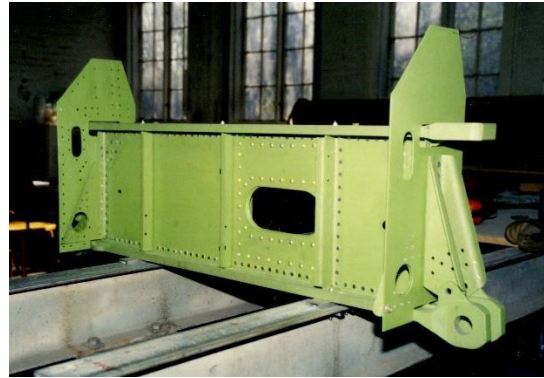
Werknummer 14141 ble bygget som *Höhenjäger* (jagerfly for operasjoner i stor høyde) med trykksatt cockpit for flygeren. Ut fra funn i vraket, er noen av høydejagerens særtrekk blitt fjernet etter hvert som flyet ble satt i tjeneste som ikke nødvendiggjorde dette spesialutstyret. På et aller annet tidspunkt har flyet også fått et sett nye vinger – trolig hentet fra en maskin som tidligere hadde tjenestegjort på Leningrad-fronten, hvor jagerflyene på grunn av jord- og grusbanene på flyplassene der hadde en brunfarge på oversiden av vingene sammen med de vanlige gråfargene. Denne brunfargen ble normalt benyttet på fly som skulle tjenestegjøre i Nordafrika og Middelhavs-området.

Cockpiten i en *Höhenjäger* har en del spesielle instrumenter:



- 1- Undertrykksventil
- 2- Cockpit- høydemåler
- 3- Cockpit-trykkindikator
- 4- Trykholder-ventil

Man kan altså med en viss rett kalle vårt fly for en «hybrid». Slike blandingsmodeller var ikke uvanlige i det tyske *Luftwaffe* under 2. verdenskrig, rett og slett fordi man nyttiggjorde seg det man hadde av materiell, særlig mot slutten av krigen, da manglene ble stadig mer følbare. W.Nr. 14141 står i tapslisten som G-1, og vi besluttet å bygge den opp igjen med trykksatt cockpit-utrustning.

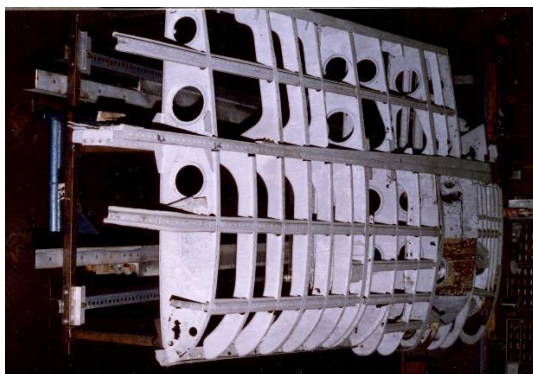


Til venstre vingebjelken før restaurering, til høyre den samme bjelken etter restaurering.



Til venstre brannskott foran cockpit, til høyre det samme skottet delvis restaurert.

Arbeidet med flyet startet med at alt ble grundig rengjort. Flyet hadde ligget bortimot 50 år i sjøen, og det var nødvendig å gjøre et grundig arbeid for å stoppe korrosjonen og saltsprengningen som ville sette inn når flyet, som var mettet med salt, kom opp av sjøen, og behandle de enkelte delene slik at fremtidig skade kunne hindres. Alle nagler som var brukt i konstruksjonen ble boret opp, slik at hver enkelt komponent kunne rengjøres. Det var et meget omfattende arbeid. Under arbeidet med å dele konstruksjonen i sine enkelte deler så en klart at saltet allerede hadde ført til korrosjon som måtte fjernes før en kunne starte gjenoppbyggingen.



Deler av en ving etter at platene er fjernet, og før gjenoppbyggingen. Til høyre vingen under gjenoppbygging.

Den første fasen av restaureringen var å bygge de delene av flyet som ble berget. Dette arbeidet var ferdig i 1992, og resultatet ble stilt ut i en periode før arbeidet fortsatte. I denne første fasen var innsatsviljen stor, og det ble lagt ned et stort arbeid i løpet av forholdsvis kort tid. I så omfattende prosjekter som helt og holdent baserer seg på dugnadsarbeid må en også regne med at det kommer perioder hvor innsatsen er lavere.



Flyet slik det fremsto etter første fase av restaureringen, utstilt i 1992.

Den neste fasen var oppbygging av halen og kroppsrøret. Muséet fikk et originalt haleparti fra Forsvarsmuseet, som riktignok måtte gjennomgå restaurering før det kunne monteres på flyet. Kroppsrøret ble kjøpt fra Tyskland og montert sammen i muséets verksted.



Bildene viser tre stadier i oppbyggingen av kroppsrøret.



Til venstre haleflaten slik den så ut da muséet fikk den i gave fra Forsvarsmuseet.



Flyet slik det var stilt ut i 2010.

Rundt 2010 var det en ny pause i arbeidet og flyet, som nå var gjenkjennelig som en Bf 109, ble i en periode stilt ut. I 2011 var det samlet så mye deler og motivasjonen i dugnadsgjengen var så stor at tiden var inne til å starte arbeidet med motoren. I første omgang ble det som var en vrakmotor montert på flyet, slik at en kunne arbeide parallelt med oppbygging av motoren, som skulle installeres når den ble klar, og tilpasning av motordekslene. I denne fasen var innsatsen stor, og mye arbeid ble lagt ned på flere områder.



Vrakmotoren klar til montering.



Rasmus Svihus kler rorene med duk, og til høyre ferdig montert.



Det gjenstår fremdeles arbeid på vingene. Bildene viser Sven Pedersen til venstre og Roar Henriksen til høyre i arbeid med vingene.



Til venstre blir motordekslene prøvemontert, i midten tilpasning av underdekslet. Dette viste seg ikke å være av korrekt type for vår motor, og gjennom en byttehandel fikk vi et korrekt deksel. På bildet i midten tilpasser Kjell Naas et av dekslene.



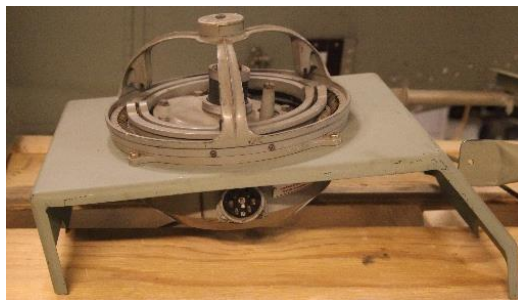
Arbeidet starter på den første sylinderrekken. Til venstre Kristian Helland, og til høyre Arne Lende og Richard Heng.



Til venstre Arne Lende og i midten Kristian Helland i arbeid med oppbyggingen av motoren, til høyre begynner den å ligne en motor.



Til venstre setter Arne Lende, Harald Grønnestad og Kristian Helland de siste dekslene på plass, og til høyre er det like før motoren skal monteres på flyet.



Til venstre hovedkompasset, og til høyre siderorspedaler



Deler til flyet ble satt sammen separat før de ble montert inn i flyet, fra venstre kompressor til motoren, deretter sete med plass til fallskjerm og til høyre instrumentpanelet i cockpiten.



Det er installert et komplett elektrisk anlegg i flyet, deriblant deler av det originale anlegget som er bevart. Bildet til venstre viser noen av de bevarte elektriske komponentene. I midten sikringsboksene under oppbygging. Til høyre trykktette gjennomføringer for de elektriske anleggene mellom cockpiten og resten av flyet.



Muséet hadde kun ett originalt propellblad, som ble brukt som mal for å støpe de 3 propellbladene. Til venstre bladene ferdig støpt, i midten pusser Kristian Helland et av bladene, og til høyre prøvemonterer Kristian Helland og Arne Lende det første propellbladet.



Lars-Martin Dale Installering av utstyr i flykroppen.

Et av problemene med å restaurere en Bf 109 er at det ble produsert over 30 000 eksemplarer, og konstruksjonen utviklet seg gjennom hele produksjonsperioden, slik at selv om en får tak i en original del, er det ingen garanti for den vil være av rett type til muséets eksemplar. Et typisk eksempel er oljetanken. På Bf 109 ligger den som en smultring mellom motoren og propellen. Muséet klarte å få fatt i en original. Dessverre viste det seg da den skulle monteres at den var av feil type, og det må skaffes en annen. Slike problemer har det vært ikke så rent få av.



Oljetanken som ikke passet til venstre, i midten monterer Arne Lende, Kjell Naas, Kristian Helland og Sverre Sollid utstyrskassen bak motoren i midten. Til høyre er fabrikantens merke kommet på plass på motoren.



Fra montering av sikringer i cockpit til venstre og til høyre interiøret i cockpit.



Til venstre fra monteringen av motoren, og til høyre motoren ferdig montert i februar 2019.



Fra lakkering av vinger og flykropp.



Flykropp og vinger lakkert og med merkingen klar.

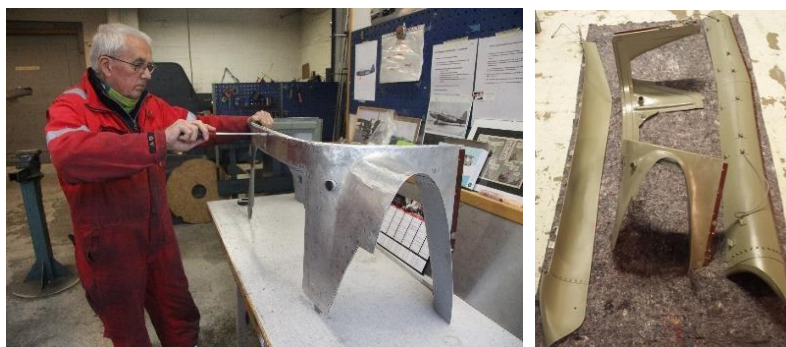
Den store utfordringen i den siste fasen var å få vingefairingene (overgangene mellom vinger og skrog) tilpasset. De var produsert i Ungarn, men det første settet som ble levert var til en annen utgave av Bf 109, så det måtte bestilles nye. Disse var bedre enn de første, men det måtte likevel gjøres et omfattende arbeid før de til slutt kunne brukes



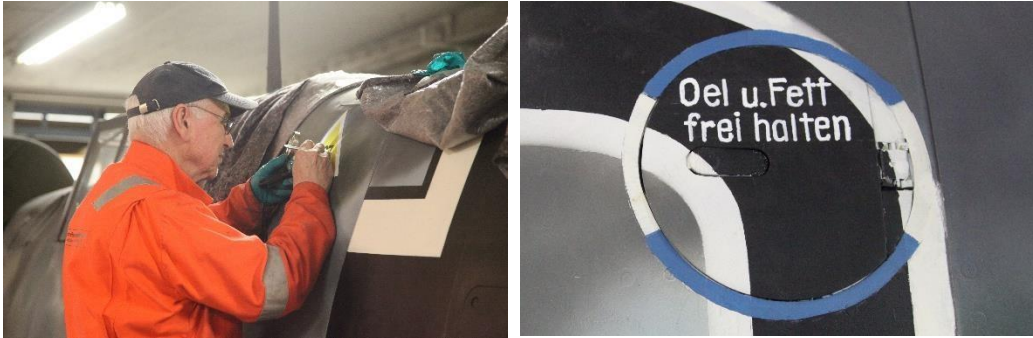
For å tilpasse vingefairingene ble det nødvendig å montere begge vingene på flyet, selv om det førte til at det ble svært trangt i verkstedet i en periode.



Fra arbeidet med fairingene.



Ingvar Rasmussen i det avsluttende arbeid på fairingene til venstre, ferdige fairinger til høyre.



Til venstre Harald Grønnestad i arbeid med merking av detaljer, og til høyre en ferdig detalj.

I fargevalget, utformingen av kamuflasjen og merkingen av flyet har en så langt som mulig søkt å få det restaurerte flyet til å fremstå mest mulig likt flyet som gikk i sjøen utenfor Egersund høsten 1943. Det er gjort to avvik fra dette prinsippet. Motordekslene er originale, og en har valgt å beholde gruppemerket (IV./J.G.5) som var på det originale dekslet, selv om «sort 6» ikke hadde dette merket. På samme måte er propellspinneren original med den originale lakken, selv om dette er en merking av spinnere som først ble innført som standard i 1944.



Til venstre spinner med original maling, til høyre gruppemerket på motordekslet.

Alle delene som er anskaffet til prosjektet er anskaffet fra ulike hold, først og fremst i Norge, men også fra utlandet, særlig fra Tyskland. Historien om anskaffelsen av motordekslene er spesiell. Jan Eriksen, som da var tilknyttet Forsvarsmuseet, hadde fått vite at det på en gård på Jæren skulle være lagret endel deler fra tyske fly. Det viste seg å være riktig, og han fikk fatt i flere verdifulle deler på gården. På slutten av besøket fikk han høre at det skulle også ligge noen deler på loftet av hønsehuset. Da gikk opp dit, fant han motordeksler til det som viste seg å være fra en Bf 109, nærmest begravet i skitt. I den omfattende rengjøringen som måtte gjøres kom gruppemerket frem. De siste ti årene er mange deler anskaffet gjennom E-bay, som har vist seg å være svært nyttig.

Det har fra restaureringsprosjektet ble påbegynt ved årsskiftet 1988/89 og frem til i dag gått med omtrent 26 000 dugnadstimer på prosjektet, noe som tilsvarer ca. 15 årsverk. I rede penger er det brukt ca. 500 000 kr på anskaffelse av komponenter og utstyr til flyet.