



Der Alibi-Fighter

Viele Modellbauer – überraschenderweise nicht nur in Deutschland – sind immer noch Anhänger der »Me 109«. Wenn nur deren Fahrwerk nicht wäre! Mit dieser schmalen Spur und der wackeligen Spreizung haben nicht nur Modellpiloten Probleme, so wie es die immer wiederkehrenden Landeunfälle der wenigen restaurierten Exemplare noch heute zeigen. Aber es gibt einen Ausweg, für den man nur die finnische Aussprache beherrschen muss. Gerhard K. Jantsch stellt die »Pjörremyrski« vor.

Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte Finnland aus den Niederlanden Jagdflugzeuge vom Typ »Fokker XXI« importiert und die Nachbaulizenz dafür erworben. Mit Kriegsbeginn waren Leichtmetalle aber knapp geworden. Deswegen hatte man sich bei der Valtion Lentokonetehtas (die staatliche Flugzeugfabrik, abgekürzt VL) zu einem Nachbau in Gemischt-Bauweise aus Holz und Stahl entschlossen. Dabei wurde gleich noch das verkleidete feste Fahrwerk durch ein Einziehfahrwerk ersetzt. Das Ergebnis erhielt den Namen »Myrski«, was übersetzt Sturm bedeutet.

Finnisches Do it yourself

Während des Kriegs lieferte Deutschland dann 120 »Me 109 G 5«. Doch das waren mehr, als die finnische Luftwaffe zunächst mit Piloten besetzen konnte. Trotzdem fing die VL schon bald an, auch diesen Typ für die Produktion mit heimischen Mitteln zu überarbeiten. Das bedeutete auch hier einen Nachbau ganz aus Holz mit beplankten Flächen und Leitwerken sowie einen Rumpf als Stahlrohrgerüst, der vorne abnehmbare Leichtmetall-Bleche und hinten eine Sperrholzbeplankung erhielt.

In den Konturen folgte die VL-Konstruktion weitgehend jener von Messer-

schmitt, die Fläche hatte aber ein wenig mehr Spannweite und war im Mittelteil etwas aufgedickt. Das war auch notwendig, denn Konstrukteur Torsti R. Vekkola hatte sich zu einem breitspurigen, nach innen einfahrenden Fahrwerk entschlossen. Die größere Spannweite brachte knapp 3 m² mehr Flächeninhalt mit sich, dafür wurden prompt die automatischen Vorflügel im Bereich der Querruder weggelassen.

Auch der Rumpf wurde länger und die Leitwerke etwas größer. Alles Änderungen, die auch am Modell den Flugeigenschaften zugute kommen dürften. Das Höhenleitwerk wurde nach unten auf die Rumpf-Längsachse versetzt. Die Frontscheibe des Cockpits war stärker geneigt und oben in einem Bogen abgeschlossen. Die Schiebehaut hatte eine leichte Auswölbung, aber weniger als die britische »Malcolm Hood«. Die Sicht nach hinten wurde durch ein verglastes Fenster hinter der Haube verbessert.

Das Flugzeug erhielt nun den nahezu unaussprechlichen Namen »Pjörremyrski«, der nichts anderes als Wirbelsturm bedeutet. Die Maschine hatte den gleichen Motor wie die original »Me 109 G 5«, nämlich einen Daimler-Benz DB 605 AC mit 1575 PS und auch die VDM-Dreiblatt-Luftschaube. Als Kanone war ein MG

Technische Daten

Spannweite	10,38 m
Länge	9,85 m
Höhe	3,89 m
Flächeninhalt	19 m ²
Leermasse	2619 kg
Startmasse	3310 kg
Höchstgeschwindigkeit	621 km/h
Steigzeit auf 5000 m	4:30 min
Einsatz-Flugdauer	1:30 h

151 mit 20 mm Kaliber vorgesehen. Über dem Motor kamen zwei finnische MG LKK 42 mit 12,7 mm zum Einbau. Waffen in die Flächen einzubauen, das erschien wegen der Holz-Struktur nicht unbedingt ratsam.

Der fast beendete Prototypenbau wurde nach dem Waffenstillstand mit der Sowjetunion im September 1944 eingestellt, aber im Januar 1945 wieder aufgenommen. Der Prototyp wurde auch noch einer 30-stündigen Flugerprobung unterzogen, die sehr befriedigend verlief. Zu einer Serienproduktion kam es dann aber nicht, denn nach Kriegsende konnten keine DB 605-Motoren mehr beschafft werden.