HB-HEB A-201

CONSTRUCTEUR Messerschmitt Gmbh		**MODELE**	Bf 108 B-1 Taifun
ANNEE DE CONSTRUCTION	23 novembre 1938		Regensburg-Prüfening D
AFFECTATION	Liaison, école de pilotage		
EQUIPAGE	4		

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

GENRE DE CONSTRUCTION		Monoplan à ailes basses repliables le long du fuselage, construction entièrement métallique, train rentrant, volets de courbure et becs de bord d'attaque.
DIMENSIONS	**ENVERGURE**	10.62 m
	LONGUEUR	8.29 m
	HAUTEUR	2.20 m
POIDS MAXI AU DECOLLAGE		1380 kg
MOTOPROPULSEUR		1 Argus AS-10C en V inversé, refroidissement à air, de 12.6l de cylindrée
PUISSANCE		240 CV

PERFORMANCES

VITESSE HORIZONTALE MAXI	303 km/h
VITESSE MAXIMALE A NE PAS DEPASSER	350 km/h
VITESSE DE CROISIERE	260 km/h
PLAFOND PRATIQUE	5'000 m
AUTONOMIE	4h00 ou 1'000 km

HISTORIQUE / ANECDOTES

Conçu en 1934, le Messerschmitt Taifun préfigurait avec quelques années d'avance les avions de la décennie suivante. Performant et ultramoderne, non seulement par sa construction entièrement métallique, son hélice à pas variable automatique et son train rentrant, mais surtout par sa conception adaptée à une production industrielle en grande série, il surpassait tous ses concurrents d'alors.
Le A-201 a été présenté au public pendent trois décennies dans l'aérogare de Zürich-Kloten. Il aura fallu six années de travaux pour le remettre en état de vol.

Cet avion a été conçu pour participer au 4ème Challenge de Tourisme international de 1934, une course de Varsovie à l'Afrique du Nord et retour de 9537.4 km.
L'avion fut taillé pour cette course qu'il ne gagna pas. Au nombre des épreuves techniques du concours, la vitesse n'était pas la seule recherchée. Le Bf 108 gagna néanmoins la manche de vitesse pure. A la décharge de l'avion, les équipages n'avaient pratiquement pas eu d'entraînement. Par contre, il est le seul type en lice qui marqua l'histoire de l'aviation.

Passage sous le portique lors de la course

Le projet est lancé en septembre 1933 et le premier vol a lieu le 13 juin 1934. L'ingénieur Robert Lusser était venu avec ce projet de chez Heinkel, ce qui fit gagner du temps. Cet avion est une rupture dans la conception des avions de la firme Messerschmitt, aucun des projets antérieurs ne présentait cette forme et ce type de construction tout aluminium…

Comme Willy Messerschmitt vivait alors une situation économique difficile, il mit un maximum de chances de son côté pour que son avion soit à la fois le plus rapide et le plus lent.
En termes clairs, il prévoit pour voler vite:

- un train rentrant mécanique
- une structure tout en aluminium légère
- des rivets à têtes noyées
- une aérodynamique soignée

265km/h en croisière, c'est toujours une référence en la matière

Pour voler lentement :

- des becs de bord d'attaque
- des flaps
- un faible poids à vide : le Bf 108 vole encore à 70 km/h

Et un anachronisme: les ailes se plient manuellement. Il est surprenant que cette caractéristique figurant au cahier des charges de la course de 1934 ait été maintenue pour la production de série, et ce même pour les avions produits en France après guerre. Les avions construits pour la Luftwaffe n'eurent pas tous des ailes pliables.
Donc un avion révolutionnaire pour l'époque, relativement puissant avec un moteur Argus As 10C de 240 CV entraînant une hélice à pas variable Argus mécanique, commandé par le petit cône à ailettes sur l'avant de celle-ci. Un avion compliqué et donc cher pour son temps. Seule l'arrivée au pouvoir des nazis et la remilitarisation de l'Europe permit la production en série de cet avion. Il préfigurait l'arrivée de son grand frère le Bf 109 qui reprenait la même configuration générale. Le Taifun fut son prototype industriel. Rappelons qu'avec plus de 36'000 exemplaires, le Bf 109 est l'avion le plus construit dans l'histoire de l'aviation Le 108 n'est donc pas si anodin que cela, puisqu'il permit à Willy Messerschmitt de sortir sa société de la faillite et d'aller de l'avant.

Une aviatrice allemande, Elly Beinhorn, 28 ans, fit un vol d'Allemagne en Asie le 13 août 1935 en 24 h, le but étant de relier deux continents. Gleiwitz-Constantinople-Berlin, soit 3470 km à 270 km/h de moyenne. En 1931 déjà, elle accomplit un raid de 7000 km en Afrique. En 1932, elle fait le tour du monde en vol à bord d'un Klemm (sauf le Pacifique et l'Atlantique), via l'Australie et l'Amérique du Sud. Très vite, elle devient "la femme la plus célèbre d'Allemagne". Le 6 août 1936, elle décolle de Damas pour le Caire, Athènes et Berlin, pour un vol de 3750 km sur trois continents en 24h. C'est Elly Beinhorn qui baptisa le Bf 108 « Taifun ». Elle est décédée dans son lit en 2007 à l'âge de 100 ans…

La foire aux désignations :
Le projet de Messerschmitt : M-37
Les désignations du RLM : BFW 108, Bf 108, Me 108 Taifun
En France : le Nord 1000, 1001 et 1002 Pingouin
Soit approximativement 1'000 avions construits de 1934 à 1950

En juillet 1938, les Bayerische Flugzeugwerke deviennent la Messerschmitt Flugzeugbau GmbH, les nouveaux avions devenant des Me xxx. La production fut déplacée en 1942 à la SNCAN, Les Mureaux, en France pour soulager les usines Messerschmitt d de cette production. Un ami restaurateur a trouvé des pièces de Nord 1000 fabriquées pendant la guerre qui étaient sabotées, et après guerre une inscription « sabotée pour nos camarades communistes d'Indochine ». On ne perd pas les bonnes habitudes.... Messerschmitt fait partie des sociétés regroupées dans le groupe EADS.

La désignation officielle de notre avion est Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun, A-201, HB-HEB (1938, n/c 1988).

Cet avion fait partie d'un lot de 15 aéronefs achetés par les Troupes d'Aviation suisses en 1938 dans le cadre du réarmement national. A ce contingent s'ajoutera un avion civil qui sera réquisitionné par l'armée pendant la guerre, alors que deux avions allemands internés porteront les codes A-217 et A-218. Ces avions ont été utilisés pour faciliter l'introduction du Messerschmitt Bf 109 E auprès des aviateurs suisses. Leur configuration avec train rentrant et étroit, flaps et becs de bord d'attaque étant proche de celle du chasseur.

A noter que nos aviateurs défendirent la neutralité de notre espace aérien, et des combats Messerschmitt 109 contre Messerschmitt 109 eurent lieu. Nos pilotes durent calmer leur ardeur au combat à partir du 20 juin 1940 sur ordre du général Guisan, suite aux plaintes et menaces allemandes.
Les Taifun furent par la suite utilisés comme avion de liaison. Ils furent retirés du service en 1959.

Après avoir été présenté au public dans l'aérogare de Zürich-Kloten pendant plus de trente années, le Bf 108 A-201 a été confié par l'armée suisse à l'AMPA. Nous sommes allés le chercher dans une caverne d'aviation à Rarogne le 16 novembre 2001. Les travaux de restauration ont commencé par un démontage complet de l'avion et son décapage, puis nous l'avons repeint et remonté, etc. Nous avons acquis un nouveau moteur. Au total, des milliers d'heures de travail et de plaisir et un investissement total de plus de 130'000 francs.
Il revole depuis le 30 avril 2011. Notamment grâce au soutien de la Loterie Romande qui a financé partiellement le moteur.

Deux autres Messerschmitt Bf 108 B-1 subsistent dans des musées nationaux en Suisse :

- A-209, Musée des forces aériennes et de DCA à Zurich-Dübendorf
- A-210, Musée des transports de Lucerne

Il existe 12 Messerschmitt Bf 108 recensés, y compris ceux des musées.
Environ 10 avions de différents types volent encore dans le monde, dont trois en Allemagne:

- Bf 108 B-1, D-EBFW (1937), Fliegerwerft, Bad Nauheim (avion privé)
- Bf 108 B-1, D-ESBH (1938), Fondation Messerschmitt, Hamburg , (deux très prestigieuses fondations)
- Bf 108 B-1, D-EBEI (1940), Fondation Lufthansa, Manching

USA
-N2231 CAF Commemorative Air Force

Nord 1001 et 1002

- F-AZMR, privé
- D-ELLM, privé
- G-ATBG, privé
- F-AZBV, privé
- ZK-WFI, Nouvelle-Zélande, modifié avec un moteur Lycoming 300 CV (très laid !)

Plusieurs avions sont en cours de restauration.