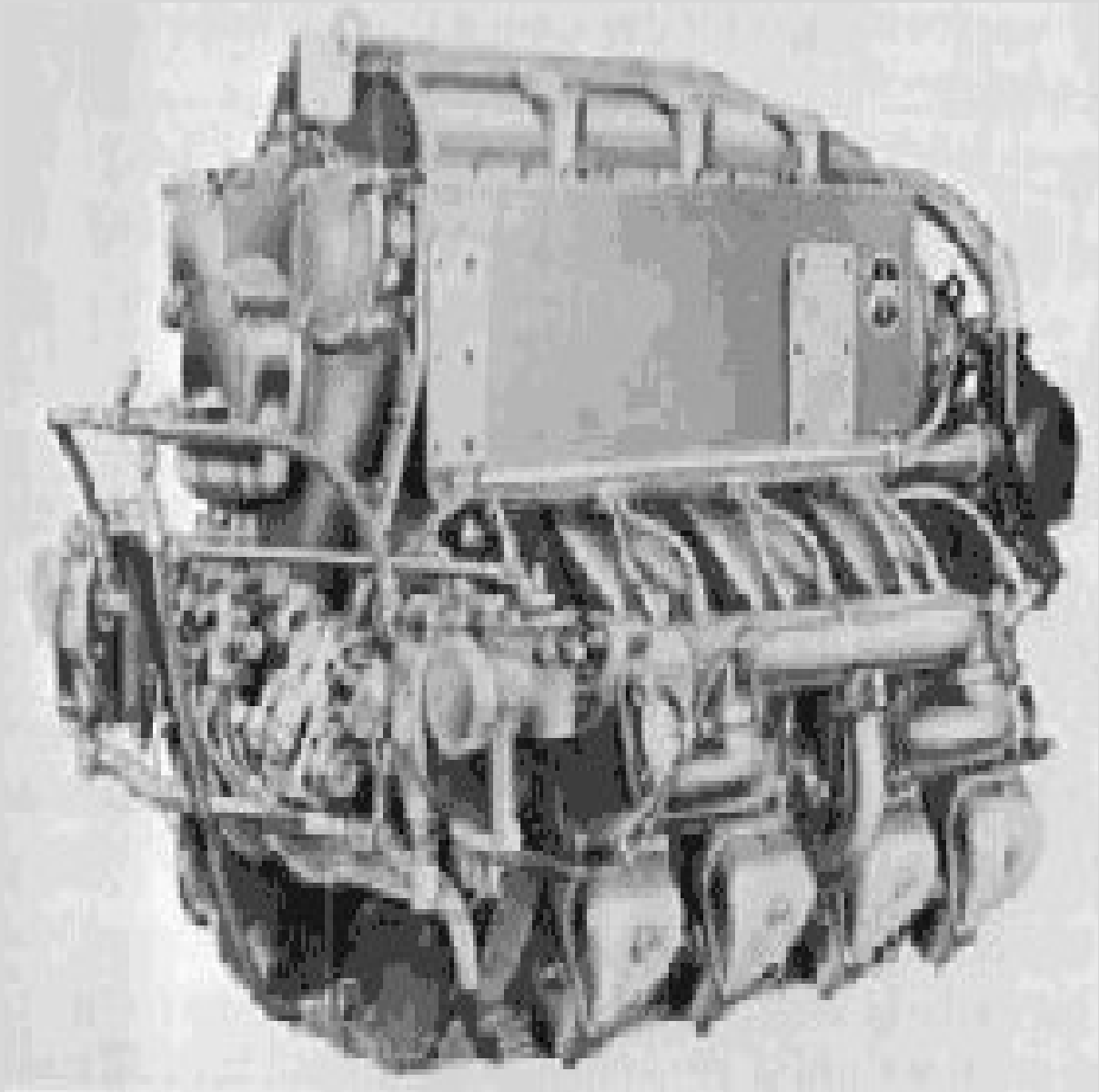


**Nom de l'avion : Messerschmitt Me 108 B Taifun**

Type d'avion : Appareil de transport monomoteur monoplace

## **MOTORISATION**

**Argus As 10C**



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide  
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

## **ARMEMENT**

3 passagers



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 265 km/h

Vitesse ascension= 6,0 m/s

Plafond pratique= 5000 m

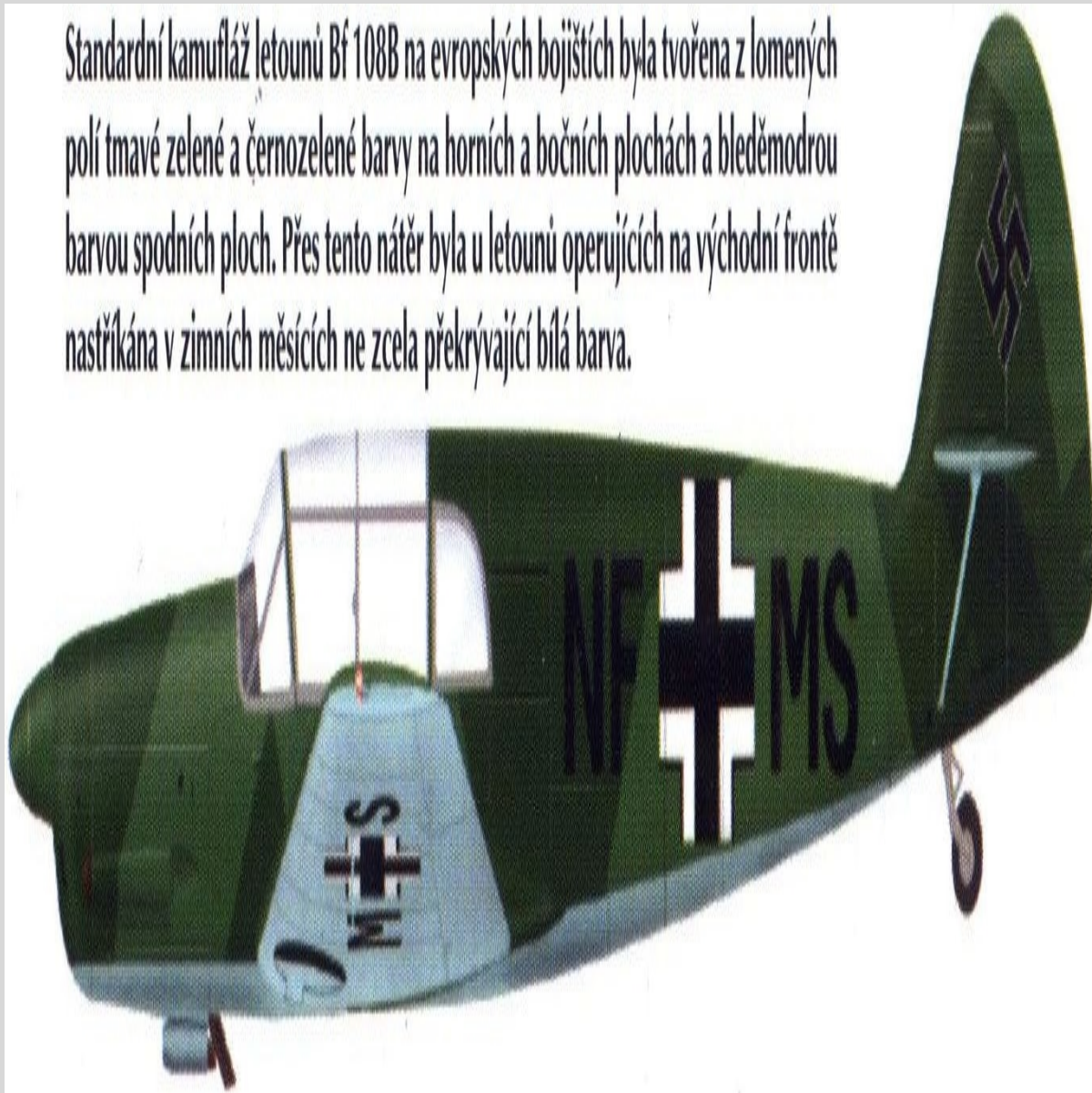
Rayon action= 1000 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,60 m	8,30 m	2,90 m	16,40 m <sup>2</sup>

Standardní kamufláž letounů Bf 108B na evropských bojištích byla tvořena z lomených polí tmavé zelené a černozeleňé barvy na horních a bočních plochách a bleděmodrou barvou spodních ploch. Přes tento nátěr byla u letounů operujících na východní frontě nastříkána v zimních měsících ne zcela překrývající bílá barva.



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
880 kg	1380 kg	0 kg

## HISTOIRE

Conçu par Willy Messerschmitt, le M.35 se révéla, jusqu'en 1939, comme un des avions d'acrobatie les plus exceptionnels du monde; de ce fait, il servit de base pour la réalisation du Messerschmitt M.37, qui devint le Messerschmitt Me 108 Taifun. Les origines de cet appareil remontaient à une commande concernant le Challenge de tourisme international de 1934, six machines étant construites pour répondre à cette demande. Le prototype (D-ILIT) commença ses essais au printemps de 1934 avec un Hirth HM 8U de 250 ch (186 kW); l'appareil vola

également avec un Argus As 17 de 220 ch (164 kW). Les Messerschmitt Me 108A Taifun de série ne connurent pas le succès escompté au cours du Challenge de 1934, la formule du handicap avantageant les avions plus légers et moins modernes. Mais les hautes performances du Messerschmitt Me 108 A Taifun lui assurèrent une certaine réussite en compétition ainsi que divers records vers la fin des années trente. Le Messerschmitt Me 108 Taifun fut adopté par la Luftwaffe pour effectuer des tâches de liaison, de même que par le Luftdienst pour différentes missions, comme le remorquage de cibles et le ravitaillement. De nombreuses machines furent aussi vendues à la Hongrie, au Japon, à la Roumanie, l'Union soviétique, à la Suisse, à la Yougoslavie et à la Bulgarie. A la déclaration de guerre, deux Messerschmitt Me 108 Taifun de l'ambassade d'Allemagne à Londres, saisis par la RAF, furent baptisés Messerschmitt Aldon, d'autres étant utilisés par la RAF après la guerre. Construit en Allemagne jusqu'en 1942, puis par l'usine de la SNCAN aux Mureaux, près de Paris, le Messerschmitt Me 108 Taifun fut produit à raison de 885 exemplaires jusqu'en 1945. La SNCAN (Nord) poursuivit la fabrication de cet avion après la cessation des hostilités, 285 exemplaires du Messerschmitt Me 108 Taifun et du Messerschmitt Me 208 quittant les chaînes. Quelques Messerschmitt Me 108 Taifun d'origine et un certain nombre de Nord 1001 Pingouin sont encore en état de vol. Cette version de série principale possédant diverses améliorations, comme une roulette de queue à la place de la béquille et le moteur Argus As 10c de 270 ch (201 kW). Distance de décollage: 180 m Distance d'atterrissage: 130 m

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/allemand/allemand.htm](http://orange.fr/allemand/allemand.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/allemand/me108b.htm](http://orange.fr/allemand/me108b.htm)

