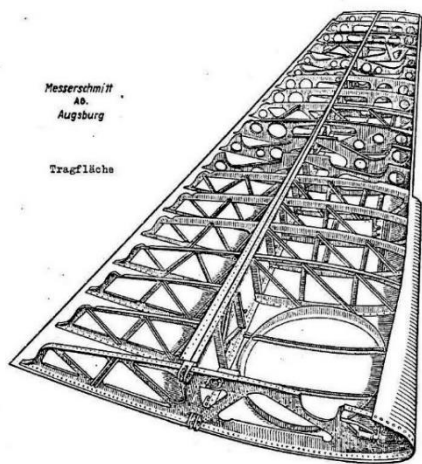
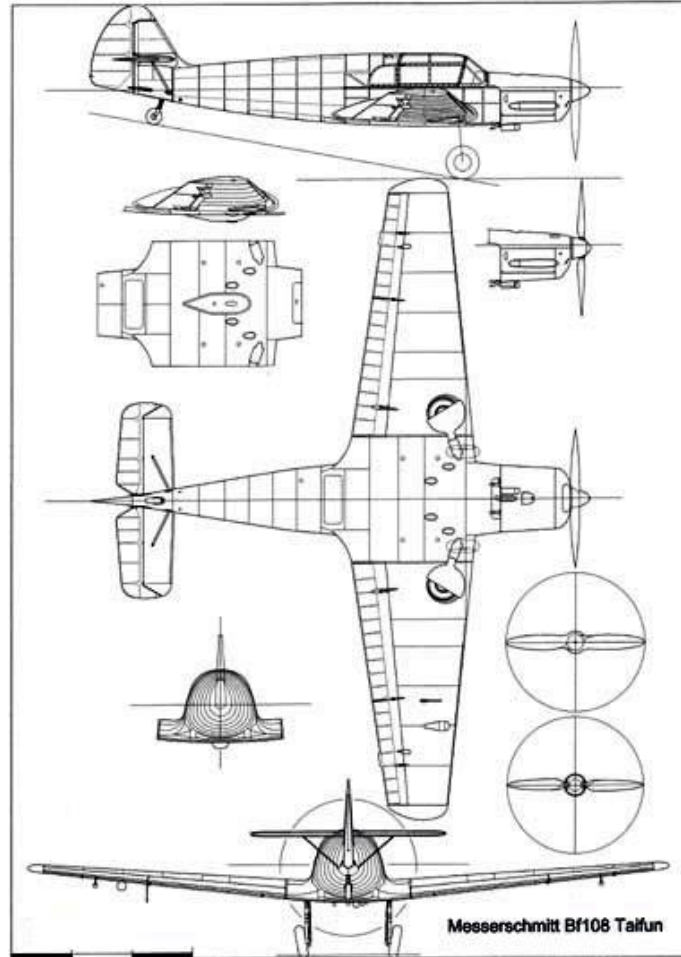
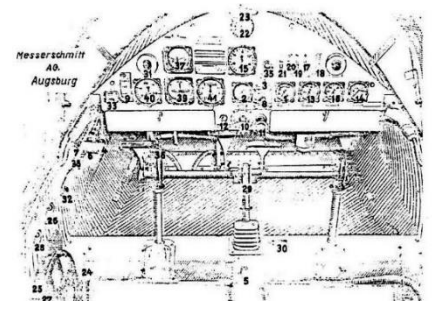


Me 108



Extraits des "bleus" de la notice constructeur que l'on peut consulter sur Internet. L'aile monolongeron est vue par-dessous sans ses parties mobiles.



Lors de son apparition en 1934, le Me 108 était un des avions les plus modernes du monde, toutes catégories. Dessinés pour le Challenge Européen, les premiers modèles étaient très légers et très complexe (spoilers à la place des ailerons, grandes fentes et grands volets) pour obtenir le maximum de points dans les différentes épreuves du Challenge 1934, en particulier décollage et atterrissage. Peu avantagés par le règlement, et malgré de bonnes performances de vitesse, les Me 108 ne firent que 5, 6, et 10^{ème}.



La version suivante, un peu plus lourde et plus conventionnelle eut du mal à trouver un public à cause de son prix. Mais elle fut choisie comme avion de liaison par la Luftwaffe ce qui assura sa production. A part son aérodynamisme, il était surtout remarquable par des méthodes de construction innovantes, assurant légèreté, rigidité de structure et facilité de construction en grande série (construction par demi-fuselage), méthode reprises sur le Me 109 avec le succès que l'on sait.

Comme avion de liaison, les 108 portaient souvent le même camouflage que les avions d'arme de leur unité, d'où une grande variété de décorations, souvent reprises par les modèles qui volent encore. Ils ont souvent aussi été récupérés par d'autres belligérants. On trouve sur Internet des reproductions de nombreuses planches de décals que l'on peut scanner et mettre à la taille Pnut, ce qui peut constituer une bonne aide pour la décoration.

En 1943 la production fut décentralisée en France, aux Mureaux ou elle progressa lentement. Elle fut reprise après la guerre avec un peu plus d'enthousiasme sous le nom de Nord 1000, en diverses versions selon les moteurs

