
Avant Propos

Richard FERRIERE

Alors que la première guerre mondiale nous paraît aujourd'hui bien loin dans l'Histoire, peut être parce qu'il s'agissait en fait d'un conflit du XIX^{ème} siècle qui s'est déroulé au XX^{ème} siècle. La seconde guerre mondiale est encore très présente dans l'esprit de chacun bien que les capitulations allemande et japonaise ont été signées voilà plus de 77 ans et que beaucoup d'entre nous n'aient pas vécu cette époque. Ce sont ces deux guerres qui bornent dans le temps l'histoire de Messerschmitt et de ses avions. Alors qu'à l'origine la petite firme artisanale de Bamberg avait bien peu de perspectives d'avenir, cette période bouillonnante au niveau politique, social, militaire, scientifique, économique allait façonner la société Messerschmitt pour en faire un géant qui allait forger les armes du III^{ème} Reich.

La principale différence entre ces deux conflits mondiaux qui a peu de choses près ont opposés les mêmes belligérants est que la guerre de 14-18 a été une guerre de nations et d'empires empêtrées dans un réseau d'alliances croisées et complexes. Elle s'est déroulée sur un front stabilisé et défini en impliquant pour l'essentiel des militaires. La seconde guerre mondiale dont le ferment s'est développé sur les dépouilles de la première, consacre la lutte des idéologies totalitaires contre les démocraties. C'est une guerre de conquêtes territoriales, de pillage économique et d'asservissement physique et intellectuel des populations vaincues.

Guerre totale et planétaire, elle a semé la destruction et la mort sur les cinq continents. L'hécatombe qu'elle a provoquée a concerné non seulement les forces armées en présence mais aussi les populations civiles. Enfin elle a engendré, de par son caractère idéologique et en dehors de tout contexte militaire, l'extermination systématique, planifiée, industrialisée de populations entières pour assouvir des idéologies, des haines raciales ou des critères de pureté ethnique ou idéologique.

La deuxième guerre mondiale constitue une période d'horreur absolue de laquelle l'humanité et la civilisation sont sorties diminuées et pourtant, et peut être à cause de cela, cette époque fascine et inquiète encore au XXI^{ème} siècle. Il n'est pour s'en convaincre que de voir le nombre de livres et de films qui traitent de cette période mais aussi la résurgence dans le domaine politique de problèmes nés de cette époque (Balkans, Palestine, Ukraine). Peut être, après cinquante ans de progrès scientifiques et économiques et de paix en Europe, cherchons à nous à conserver vivant le souvenir de cette époque de terreur en sachant inconsciemment que les idéologies bellicistes, nationalistes, racistes sont susceptibles de resurgir à tout instant et de détruire tout ce qui a été laborieusement construit. Peut être avons nous enfin compris le fonctionnement du mécanisme intellectuel qui permet à l'homme civilisé de retourner si rapidement à la barbarie la plus primitive et la plus monstrueuse. Les cinq ans qui ont été requis pour abattre l'idéologie nazie et les cinquante ans de guerre froide qui ont été nécessaires pour dissoudre l'idéologie soviétique ont empêché le XX^{ème} siècle d'être, pour l'humanité, le siècle d'or que l'accélération du progrès laissait présager.

L'engouement pour les avions de la seconde guerre mondiale et notamment pour le Messerschmitt 109, qui se reflète en particulier dans la passion que mettent certains à les restaurer et

à les remettre en état de vol mais aussi par la foule qui afflue dans les spectacles aériens pour les voir évoluer, augmente d'année en année. Incontestablement, ces avions qui sont l'aboutissement de la technologie utilisant le moteur à piston et l'hélice présentent des performances étonnantes et une esthétique incomparable. Ils portent en eux des pans d'Histoire et le mythe soigneusement entretenu des "chevaliers du ciel", ces hommes d'honneur et de devoir qui partent en chevauchant leurs magnifiques destriers, s'affronter dans le ciel pur bien au-dessus de la boue gluante des champs de bataille. La réalité était souvent bien différente de celle que la légende, véhiculée par les nombreux récits autobiographiques publiés après guerre, a laissé perdurer jusqu'à nos jours. Les pilotes étaient des combattants dont le rôle et la mission était de tuer et de détruire. Les joutes qu'ils livraient se terminaient par des avions abattus mais aussi par des pilotes brûlés vifs ou hachés par la mitraille dans les carcasses disloquées leurs avions. On ne voulait voir que le combat de machines de guerre, mais on refusait de regarder les cadavres qu'elles contenaient. La nature individuelle des combats aériens qui accréditait cette notion de chevalerie et d'épopée a fait naître, dans l'aviation de chasse en particulier, une sorte de "star system" duquel émergeait des vedettes (As, Aces, Experten) qui jouissaient d'une notoriété soigneusement entretenue par la propagande. Ils arboraient ostensiblement sur leurs avions les victoires remportées comme un tableau de chasse au faisan. Si chacune de ces victoires symbolisait un avion abattu ou une mission d'attaque au sol sur des objectifs civils ou militaires, elle symbolisait souvent aussi la mort d'un équipage ennemi ou celle de populations civiles qui se trouvaient là où il ne fallait pas. Certes, c'était la guerre et à la guerre il y a des morts et des blessés, mais qui pourrait s'extasier devant un fantassin qui ferait une encoche sur la crosse de son fusil chaque fois qu'il à abattu un homme, une femme ou un enfant.

Cette histoire suit le parcours d'un jeune allemand passionné d'aviation qui après avoir participé au mouvement des pionniers du vol à voile s'est lancé dans l'industrie aéronautique dans un période où l'Allemagne vaincue subissait les assauts de la Grande Crise économique. Attaché tout d'abord à la production d'avions civils, Messerschmitt participa très efficacement au développement de l'aviation de transport et de l'aviation de tourisme puis il s'engagea dans la politique d'armement du III^{ème} Reich pour en devenir l'un des artisans et l'un des leaders de la puissance militaire allemande. Dans la période hallucinée du Crépuscule Nazi, il fut aussi celui qui fit faire à l'aviation un bond considérable en mettant au point le premier chasseur à réaction opérationnel. Après avoir été condamné par les tribunaux de dénazification pour ses liens étroits avec l'élite nazie et pour l'utilisation du travail forcé des déportés, après deux ans de prison, il se réfugia dans l'Espagne franquiste. Le nom de Messerschmitt réapparut en RFA sous la forme du consortium aérospatial MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm). Willy Messerschmitt est mort en 1978. Par le jeu des concentrations industrielles MBB fut intégré dans DASA et puis dans EADS et enfin dans Airbus

Il faut quand même se souvenir que l'une des caractéristiques d'une arme, et un avion est une arme, est de ne pas avoir d'âme et d'avoir pour seul maître celui qui la détient. Le destin du Messerschmitt 109 est exemplaire à cet égard. Construit à l'origine pour servir la volonté d'hégémonie du régime nazi, fabriqué par des hommes et des femmes parfois réduits à l'esclavage, il termina sa carrière dans les rangs de l'aviation israélienne pour défendre le peuple juif que le III^{ème} Reich s'était juré d'exterminer.

Richard FERRIERE

Les débuts de Wilhelm Emil Messerschmitt

La jeunesse de Messerschmitt

Wilhelm Emil "Willy" Messerschmitt est né à Frankfurt am Main le 26 juin 1898, il était le deuxième fils de Ferdinand Baptist Messerschmitt. La famille Messerschmitt avait cinq enfants : le frère aîné Ferdinand (1884-1926) était né d'un premier mariage, Willy (1898-1978), Maria (1901-1985), Rudolf (1902-1983), Elisabeth (1907-1990).

En 1906, Ferdinand Messerschmitt quitte Frankfurt avec toute sa famille pour s'installer à Bamberg afin de reprendre le commerce de vins et spiritueux hérité de son père récemment décédé. Willy Messerschmitt entre au lycée en 1908 et c'est en 1909 que son père l'emmène à Frankfurt pour visiter l'exposition internationale sur la locomotion aérienne. Ce qui était à l'époque une science de pointe à l'avenir encore incertain (Blériot venait tout juste de traverser la Manche) provoqua chez le jeune Willy une fascination qui ne devait jamais le quitter. Il se lance alors dans la construction de modèles d'avions à propulsion par moteur caoutchouc qui à l'époque constituait non pas seulement un loisir mais une véritable technique de recherche pour l'aéronautique. Elle permettait avec de moyens simples et des risques moindres d'expérimenter des solutions nouvelles et surtout de comprendre la mécanique du vol qui demeurait une discipline encore largement empirique.

Messerschmitt croise le chemin de Friedrich Harth

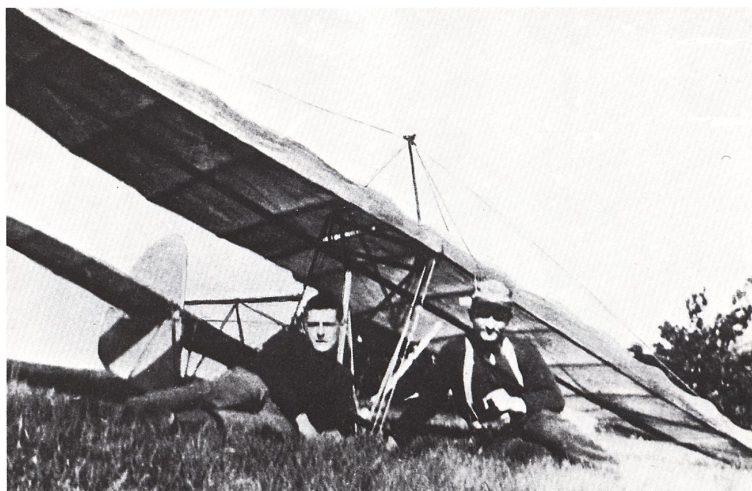
Friedrich Harth qui a 33 ans et est architecte à la municipalité de Bamberg a créé une association d'étude sur le vol plané qui expérimente des planeurs sur le Ludwager Kulm, une colline située à 20 kilomètres de Bamberg. En fait, Harth qui se passionnait pour le vol sans moteur et le vol à voile dynamique avait eu en 1910 une révélation en observant le vol d'un Blériot XI. Il avait observé que lorsque l'avion volait face au vent, il prenait de la hauteur chaque fois qu'il subissait une rafale. A partir de cette observation, Harth entreprit la construction d'un planeur conçu pour exploiter l'hypothétique nature pulsative du vent. Ce planeur ultraléger, baptisé S-1 (S pour Segelflugzeug=planeur), était constitué d'une poutre en structure, sur laquelle était assis le pilote, surplombée par une aile haute haubanée dotée d'un profil d'oiseau. La queue était composée d'empennages cruciformes sans gouvernes. Le décollage se faisait à la course, le contrôle de l'inclinaison était obtenu par torsions des bouts d'ailes commandées par mouvements latéraux de la tête du pilote au moyen de câbles fixés sur le casque du pilote. Le contrôle de l'incidence de l'aile était réalisé par déplacement du longitudinal du corps du pilote et variation de la position du centre de gravité. La durée de vie du S-1 fut très courte...

Le second planeur désigné S-2 était de conception un peu plus orthodoxe. Le pilotage s'effectuait sur deux axes avec deux manches l'un agissant sur la gouverne de direction et l'autre sur l'incidence de l'aile qui pouvait pivoter autour d'un axe permettant ainsi le contrôle de la profondeur. L'idée de Harth était d'augmenter brutalement l'incidence de l'aile, chaque fois qu'il ressentirait la rafale de vent, afin d'augmenter la portance et de prendre de la hauteur. Dès que la rafale cessait, l'incidence était ramenée à une valeur normale permettant le plané en attendant la prochaine rafale qui permettrait de reprendre l'altitude perdue pendant la phase de pla-

né. Le S-2 fut rapidement détruit sans que Harth puisse vérifier la justesse de sa théorie. En janvier 1914, Harth réussit cependant un vol de 120 m avec le nouveau S-3 de conception assez similaire au S-2 mais de construction plus robuste. C'est à cette époque qu'il fut rejoint par un jeune enthousiaste de 16 ans qui allait devenir son disciple : Willy Messerschmitt.

Il décida également de changer de site de vol et opta pour le Heidelstein à quelques kilomètres de la Wasserkuppe qui devait quelques années plus tard devenir la Mecque du vol à voile allemand et le camp de base du groupe de vol à voile de Darmstadt. Harth et Messerschmitt entreprirent alors l'étude et la construction d'un nouveau planeur le S-4, mais il fut détruit par l'écroulement du hangar qui était censé l'abriter. Harth fut mobilisé en 1914. Messerschmitt entreprit seul la construction du S-5 guidé par les lettres et les cartes postales que Harth lui envoyait du Front et qui contenaient des esquisses, des plans et des conseils de construction. C'est ainsi qu'en septembre 1915, Harth en permission trouva un planeur tout neuf qu'il essaya aussitôt réussissant des vols de 300 m de long à une hauteur de plus de 20 m. Compte tenu de la relativement bonne prestation du S-5, Harth comprit qu'il était sur la bonne voie mais que le S-5 ne lui permettrait pas d'atteindre le but qu'il s'était fixé. Aussitôt, il entreprit la conception d'un nouveau modèle, le S-6, alors qu'il était rappelé sur le front de l'ouest. La construction fut entreprise en mars 1916, le vol d'essai fut réalisé en juillet 1916. Le meilleur vol qui eut lieu en août 1916 lui permit de franchir une distance de 200m et de monter à 15 m de hauteur mais le planeur fut brisé à l'atterrissage.

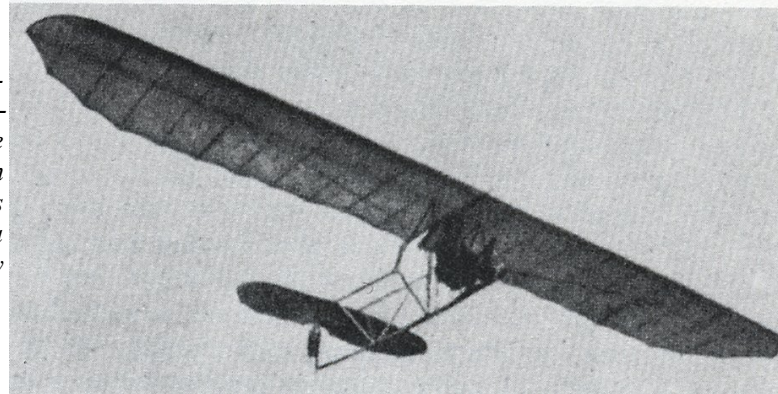
En 1917, la guerre devenait de plus en plus intense et meurtrière et toutes les forces du pays étaient mobilisées pour l'effort de guerre. Harth ne trouvait plus de temps pour se consacrer à ses planeurs, Messerschmitt qui venait de passer son baccalauréat fut incorporé et réussit à se faire affecter dans une école de pilotage. Harth réussit, grâce à sa réputation dans le domaine aéronautique, à se faire affecter comme professeur dans une école de pilotage à Milbertshofen. Il profita de cette période plus calme pour dessiner un nouveau planeur le S-8 dont il confia la construction à l'entreprise Bayerische Flugzeugwerke (BFW) de München. Le S-8 est l'aboutissement des expériences acquises sur les précédentes machines : l'aile de 11m d'envergure est à incidence variable, l'entoilage non-enduit garde sa souplesse permettant ainsi la torsion des extrémités d'ailes qui assure le contrôle de l'inclinaison. Le bord d'attaque est coffré en contre-plaqué pour obtenir un meilleur respect de l'aérodynamique du profil d'aile dont le dessin est inspiré de celui des oiseaux. Les commandes sont assurées par un jeu de câbles d'acier qui par l'intermédiaire d'un système élaboré de poulies sont actionnées par deux manches. Le fuselage est constitué de tubes d'acier boulonnés entre eux. Le S-8 est présenté en 1921 au concours de la Rhön.



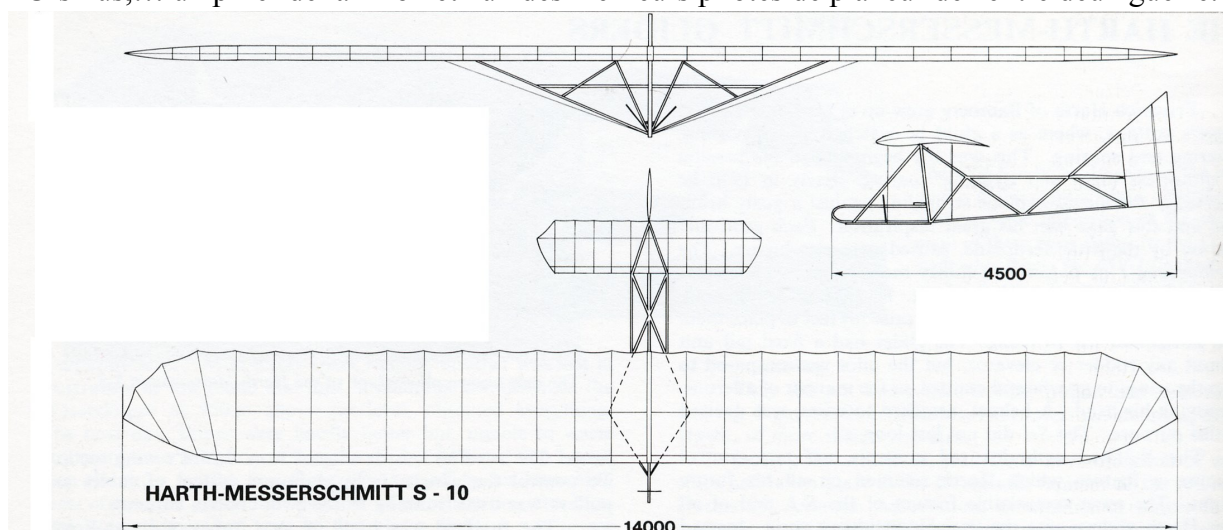
Willy Messerschmitt (à gauche) et Friedrich Harth (à droite) posent pour le photographe devant le S-8 lors du concours de la Rhön 1921 peu avant le vol record de 21'30" et l'accident qui devait gravement handicaper Harth

Alors qu'à cette époque le sandow est le moyen de lancement le plus couramment utilisé, Harth emploie les propriétés de son aile à incidence variable pour décoller sans aide extérieure. Placé au bord de la pente face au vent, Harth décolle le 13 septembre 1921.

Le planeur Harth-Messerschmitt S-8 lors de son vol record à la Wasserkuppe. Ce vol de 21'30" devait se terminer tragiquement pour Harth qui fut très grièvement blessé dans le crash qui interrompt le vol. La photographie à été prise par Willy Messerschmitt



En utilisant l'ascendance de pente, il réussit à s'élever à 150m de hauteur lors d'un vol qui devait se prolonger pendant plus de 20 minutes battant ainsi le record du monde de durée. Mais un problème de commande dû à la sortie d'un câble d'une gorge de poulie provoque une perte de contrôle et l'écrasement de Harth. Le planeur est complètement détruit et Harth qui est grièvement blessé est transporté à l'hôpital. Il souffre d'une double fracture du crâne et de lésions au cerveau dont il ne devait jamais se remettre complètement. Alors que Harth se rétablit difficilement de ses blessures à l'hôpital, Messerschmitt qui à été fortement impressionné par le planeur Weltensegler de Friedrich Wenk entreprend la construction du S-9 qui est une aile volante de 12 m d'envergure. Le S-9, qui est en fait complètement raté tant sur le plan aérodynamique que sur celui de la stabilité, s'avère inexploitable. Harth qui considère le S-9 comme une perte de temps conseille à Messerschmitt de reprendre le travail sur la base du S-8 en développant des machines de plus grandes dimensions en portant l'envergure à 14 m et la surface alaire à 10 m². Le projet S-10 suscite l'intérêt de Wolf Hirth qui était alors un nouveau venu dans le monde du vol à voile. Hirth qui était le fils cadet d'un gros industriel wurtembourgeois s'était jusqu'alors fait remarquer comme pilote de moto de compétition. Entraîné par son frère aîné Helmut, alors chef pilote chez Rumpler, il se mit à fréquenter avec de plus en plus d'assiduité les "Indiens" de la Rhön. Utilisant les plans de Harth, Messerschmitt et Hirth entreprirent la construction pendant l'hiver 21-22 du S-10 et du S-11 afin de pouvoir se présenter au concours de 1922. Hirth devait par la suite devenir avec Lippisch, Jacobs, Riedel, Ursinus,... un pilier de la Rhön et l'un des meilleurs pilotes de planeur de l'entre deux guerres.



Concepteur talentueux de planeurs de performances, il s'associa avec Martin Schempp pour fonder la Göppingen Segelflugzeugbau et produire les célèbres Gö3 Minimoa et Gö4 Gövier. Cette société qui devait participer à la fin de la guerre à la sous-traitance du Messerschmitt 109 existe encore aujourd'hui sous le nom de Schempp-Hirth Segelflugzeugbau et produit entre autre les célèbre Ventus, Discus, Nimbus...

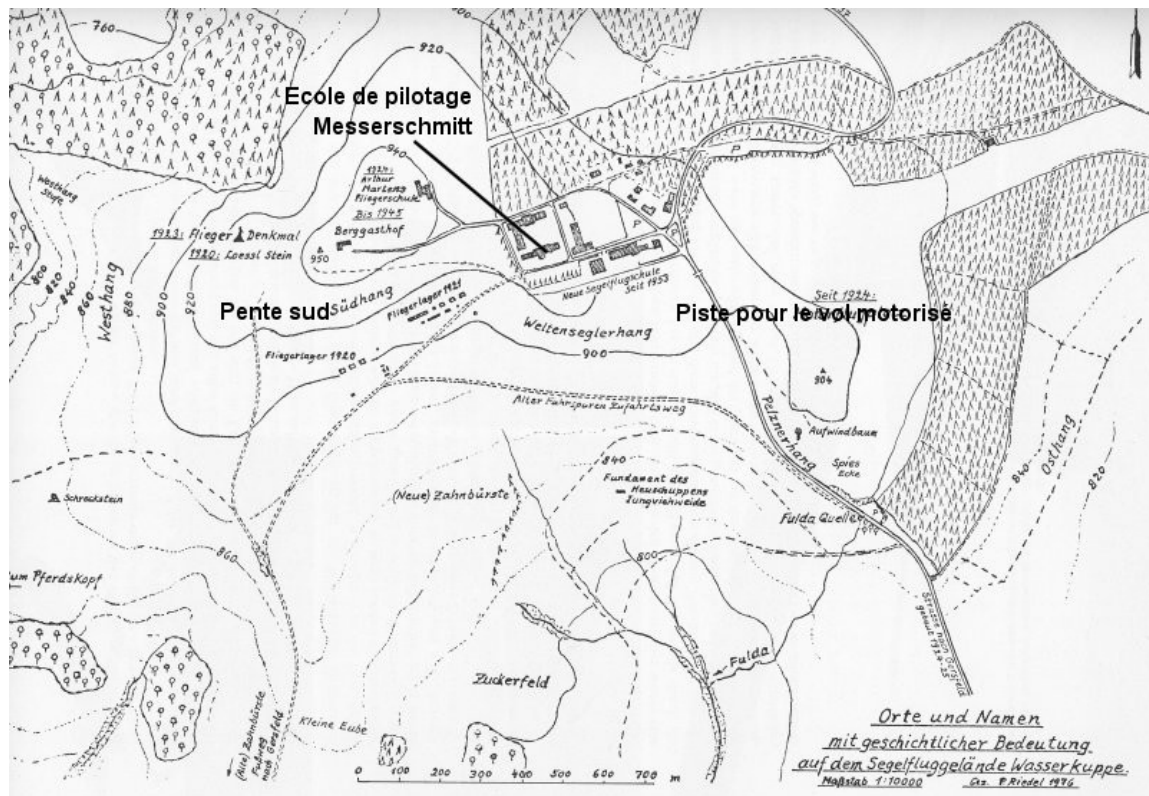
En dehors de ses fonctions dans l'atelier de la société Harth-Messerschmitt, Hirth occupe les fonctions de responsable de l'école de pilotage de planeur qui à été installée dans un hangar à la Wasserkuppe. Lors du concours d'août 1922, Messerschmitt et Hirth présentèrent deux planeurs :

- le S-10 qui servait alors de planeur d'école reçu plusieurs prix pour récompenser en particulier sa robustesse qui se traduisait par son aptitude à voler par vent fort et atmosphère agitée.

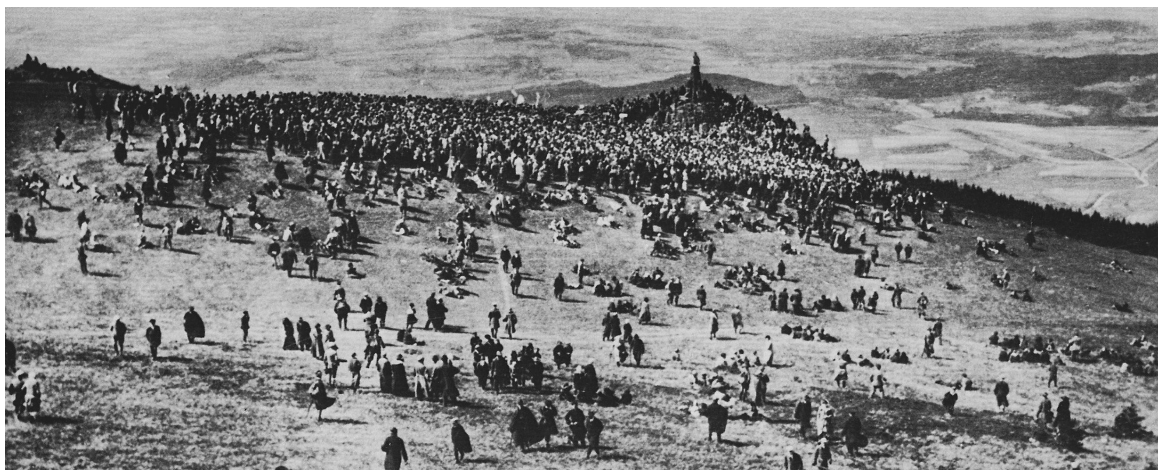
Wolfram Hirth aux commandes du S-10 en 1922. On remarque les deux manches en V qui actionnaient les gouvernes de gauchissement et l'incidence de l'aile. Celle-ci est articulée au sommet des triangles en tubes d'acier situés au-dessus des épaules du pilote. Un palonnier actionnant la gouverne de direction apparaît pour la première fois sur le S-10 dont le pilotage devient 3 axes



Le S-10, plus grand et plus lourd que le S-8, demandait d'être assisté au décollage lorsque le vent n'était pas assez fort. Wolf Hirth qui est aux commandes est lancé sur la pente au moyen d'une courte corde tirée par Schüssler et Alexander Lippisch. On remarque le profil d'oiseau très creux de l'aile et la torsion en gauchissement de cette dernière qui permet d'assurer le contrôle en inclinaison



Le terrain de la Wasserkuppe dans le massif de la Rhön qui fut entre 1920 et 1940 la Mecque du vol à voile allemand. Tous les ans se réunissaient un congrès scientifique et expérimental de vol à voile, un concours permettait aux pilotes de confronter leurs planeurs. Ce terrain se présente comme un plateau vallonné très peu boisé, situé à 950 m d'altitude et entouré de pentes herbeuses à l'est au sud et à l'ouest. Au bas des pentes s'étend la vallée de la Fulda et de grandes plaines agricoles. C'est sur ce terrain que furent découvertes les techniques de vol dynamique et thermique. C'est là que Messerschmitt a commencé ses activités aéronautiques et installé l'une des premières écoles de pilotage de planeur.



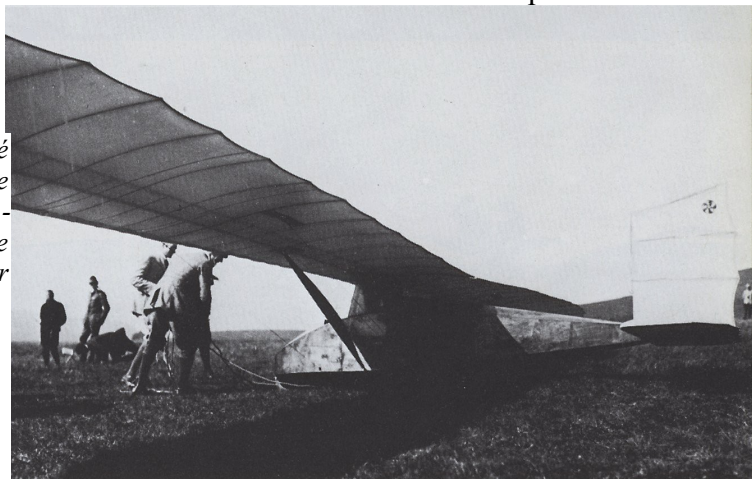
Le concours de la Rhön, qui constituait un événement national, rassemblait tous les ans une foule considérable. Mais c'est aussi sur le site de la Wasserkuppe et dans le cadre du mouvement vol à voile que se rencontrèrent tous ceux qui firent, quelques années plus tard, de la Luftwaffe une arme techniquement avancée servie par des hommes qui, formés à la base sur des planeurs, possédaient une grande maîtrise du pilotage. Des personnalités comme Willy Messerschmitt, Ernst Udet, Kurt Student, Hanna Reitsch, les frères Horten, Adolf Galland, Erich Bachem, Gerhard Fieseler, Alexander Lippisch et toute l'équipe qui allait concevoir et essayer (Rudolf Opitz, Heini Dittmar...) le Me 163 constituaient la cheville ouvrière du mouvement vélivole



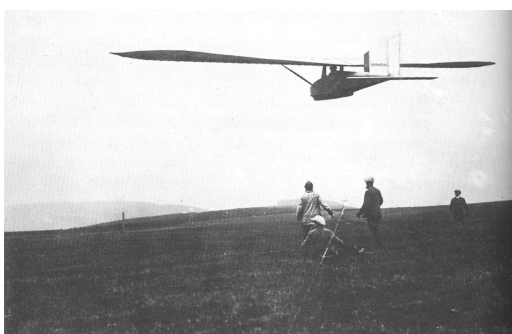
Le S-10, est remonté au sommet de la pente de la Wasserkuppe. Les bœufs et les chevaux ont apporté un soutien non négligeable au développement du vol à voile. Cette contribution animale a souvent été négligée par les historiens de l'aviation. Les vélivoles ont par contre conservé dans leur jargon l'expression "aller aux vaches" qui signifie faire un atterrissage en campagne ou hors de l'aérodrome

- le S-12 qui adoptait un fuselage coque en bois à la place du treillis de tube et un nouveau profil d'aile Göttingen 535 moins cambré. Le S-12 remplaçait en fait le S-11 qui avait été détruit lors de son premier vol. La cause fut attribuée à un couplage de contraintes entre la torsion en gauchissement de l'aile et l'incidence variable qui provoquait des déformations anormales de l'aile qui rendaient le planeur inopilotable. Lors de son premier vol, le S-12 montra d'abord que la finesse était très sensiblement améliorée ainsi que le taux de chute.

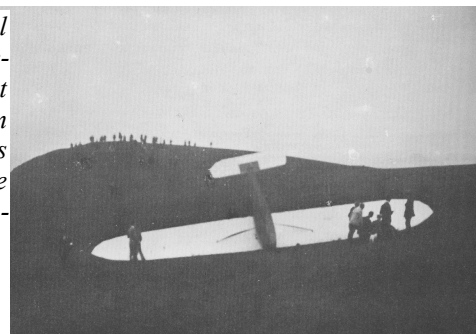
Le S-12, est très nettement amélioré d'un point de vue aérodynamique par son fuselage et son nouveau profil Gö 535. Cependant la formule imaginée par Harth semblait avoir atteint ses limites



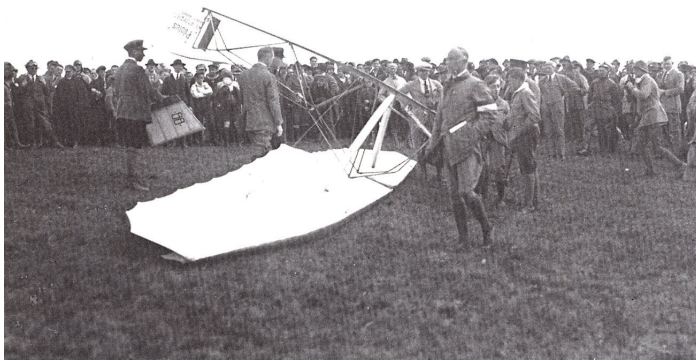
Tout se passa bien, jusqu'à ce que Hirth entame un virage pour revenir se poser. Alors comme cela s'était déjà produit sur le S-11, l'aile se mit à osciller violemment autour de son axe de rotation et le S-12 se mit en piqué et percuta le sol. Hirth, outre de multiples contusions, fut grièvement blessé à la gorge par un éclat de contre-plaqué. Reconstitué, un vol fut réalisé en octobre avec un résultat tout à fait identique, mais cette fois Hirth eut plus de chance et s'en sortit indemne.



Le deuxième vol du S-12, en octobre 1922, ne fut pas réellement un succès. Mais Hirth, pour une fois s'en sortit indemne



La Rhön 1922 marque également le divorce entre Harth et Messerschmitt. Harth qui est resté éloigné du monde du vol à voile du fait de son accident n'approuve pas les orientations de la société ni l'utilisation de "son S-10". Une lettre du 18 septembre 1922 met fin officiellement à la société Segelflugzeugbau Harth-Messerschmitt Bischofsheim. L'atelier de Bischofsheim est fermé tandis que l'école de pilotage est reprise par Wolf Hirth. Harth, malgré les séquelles de son accident devait se remettre au travail seul. Il reconstruisit un nouvel appareil directement dérivé du S-10 et baptisé Pilotus avec lequel il participa au concours de 1923. Convaincu que l'essence du vol à voile tenait dans l'absorption de l'énergie de la rafale et la nature pulsative du vent, Harth n'intégra pas les nouvelles découvertes aérologiques faites par l'équipe d'Aachen et par Martens relatives au vol à voile dynamique et thermique. Harth mourut en 1926, peu de temps après avoir participé une dernière fois au concours de la Rhön.



Friedrich Harth (avec la casquette) démonte l'empennage du Pilotus après un atterrissage un peu scabreux.

La société Flugzeugbau Messerschmitt Bamberg

Messerschmitt entreprend alors la construction du modèle S-13, directement dérivé du S-12, mais dans lequel les câbles et poulies de commandes de gauchissement et de profondeur (auxquelles on avait attribué l'accident du S-12) sont remplacées par des tringleries rigides. La modification apporte semble-t-il la solution espérée aux problèmes de torsion incontrôlée de l'aile. Mais lors du premier vol, alors que tout se passe bien et que Hirth vole à une dizaine de mètres de hauteur en suivant la pente en direction de la vallée, un tube de commande se rompt provoquant le passage d'une aile en incidence négative. Le S-13 effectue alors un demi-tonneau et se plante verticalement dans le sol. Hirth est sérieusement blessé.

L'examen de l'épave du S-13 après le crash de Hirth devait montrer que l'accident était dû à une rupture de la commande rigide permettant de faire varier l'incidence de l'aile



Peter Riedel qui fut un des pionniers du vol à voile allemand raconte ce vol dramatique : " Le 6 juin 1923 pour le début des vacances d'été, j'arrive en train à Gersfeld. Wolf Hirth m'accueille et m'installe dans les dortoirs aménagés dans les baraquements de l'école de pilotage Messerschmitt. Je lui en suis reconnaissant car il m'aide autant qu'il le peut. Comme tous les jours, Hirth fait monter le nouveau Messerschmitt S-13 au sommet de la Wasserkuppe. Ce dernier avec ses 14 mètres d'envergure et son fuselage profilé en bois vernis est un superbe prototype. Il est à présent équipé d'un manche classique à la place de l'ancien manche en V qui caractérisait les précédentes productions de Friedrich Harth. Peu avant midi, Hirth décolle sur la pente sud à proximité de la cantine puis effectue un majestueux virage à droite, il suit la pente pendant quelques secondes puis remonte avec l'ascendance dynamique que crée le vent du sud. L'ombre du planeur se projette sur l'herbe verte qui recouvre les pentes, elle se déplace très vite sur le petit Eube et atteint maintenant le vallon. Une distance de 1.2 km a été parcourue mais le plus dur reste à faire... Après un beau virage le S-13 revient sur la pente, il vole de 8 à 10 mètres au-dessus du sol. Mais que se passe-t-il ? Nous venions de nous asseoir dans l'herbe pour observer confortablement ce vol magnifique quand soudain Wolf a disparu. Les yeux exorbités nous nous sommes tous levés et avons vu l'ombre du planeur se confondre avec le sol. Comme la foudre, le S-13 a disparu et quelques secondes plus tard le bruit sinistre de l'impact nous fait comprendre la réalité du drame qui vient de se produire. Quelqu'un crie " il s'est écrasé !... ". En un clin d'œil, je me précipite et dévale la pente recouverte d'herbe grasse et glissante. L'angoisse autant que la course font battre mon cœur à un rythme incroyable et douloureux. J'arrive le premier sur le lieu de l'accident. Dieu merci ! Wolf est vivant ! Il est partiellement conscient, son visage est tellement tuméfié que j'ai du mal à le reconnaître. Je lui crie : "Wolf, je cours à Gersfeld et je ramène le docteur Fries". Il est tellement choqué qu'il semble ne pas m'avoir entendu. Je cours comme un fou vers la vallée, d'abord par le petit chemin qui serpente sur le flanc de la pente puis sur la route jusqu'à Gersfeld , j'atteins enfin la maison située au 2 Brückerstrasse, là où habite le docteur Fries. Je suis épuisé et hors d'haleine, j'ai parcouru plus de cinq kilomètres en 25 minutes j'ai l'impression que mon cœur et mes poumons vont exploser. A peine suis-je arrivé chez le médecin, que le téléphone sonne pour le prévenir de l'accident survenu à Hirth. En fait le téléphone situé à la cantine de la Wasserkuppe est relié au central téléphonique de Fulda et les opératrices du téléphone sont rarement pressées de répondre aux appels car cela perturbe leurs papotages... Entre-temps devant l'urgence de la situation, Hirth avait été placé dans une civière installée en travers d'une voiture décapotable et avait été conduit à l'hôpital de Fulda. Les médecins devaient diagnostiquer une fracture du bassin, des fractures multiples aux jambes et un important traumatisme crânien. Hirth fut contraint de garder le lit pendant 5 mois avant de pouvoir remettre un pied par terre.

Que s'était-il passé ? En examinant l'épave du S-13, on devait s'apercevoir qu'une des commandes rigides qui avaient remplacé les câbles et poulies s'était rompue. Il semble que compte-tenu des efforts appliqués sur les commandes et en particulier celle permettant la variation d'incidence de l'aile, les dimensions des tubes aient été sous estimées. Dans son malheur Wolf avait quand même eu de la chance, il était tombé d'environ 8 mètres de hauteur dans l'herbe, si l'a rupture s'était produite quelques secondes plus tard il serait tombé de 30 mètres sur les rochers..."

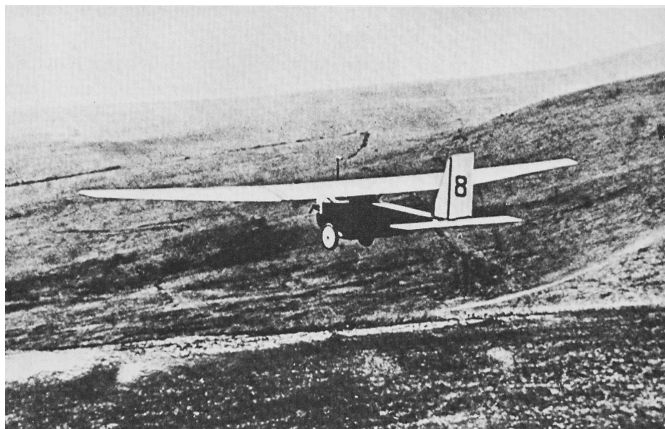
La seconde machine présentée à la Rhön par Messerschmitt est le S-14 qui diffère en fait très peu du S-13, il est piloté par Hans Hackmack. Ce dernier réussit à monter à 303 m au-dessus du point de décollage ce qui lui permit de remporter le premier prix de gain d'altitude et le second prix pour la distance.

A la fin de l'année 1923, alors que l'inflation atteint des records en Allemagne et que la situation économique et politique s'enfonce dans une crise profonde, Willy Messerschmitt avec l'appui financier de son frère aîné Ferdinand créé sa propre société de construction aéronautique : la Flugzeugbau Messerschmitt Bamberg.

Les 10 ans de crise qui vont suivre vont progressivement pourrir les fondements de la société allemande et constituer le fumier sur lequel poussera le National Socialisme. Une fois arrivés au pouvoir, les nazis feront la fortune de Messerschmitt.

Messerschmitt motorise ses planeurs

Une nouvelle catégorie de machine avait commencé à faire son apparition en Grande-Bretagne et en France qui consistait à équiper des cellules très légères de petits moteurs. Ces appareils que les français appelaient "aviettes" sont les ancêtres des motoplaneurs et ULM d'aujourd'hui suscitèrent l'intérêt de Messerschmitt. Il entreprit pendant l'hiver 1923-24 la construction d'un nouvel appareil baptisé S-15 équipé d'un moteur de moto de 500 cm³ modifié pour entraîner une hélice tractive. Il s'agit d'un petit monoplan à ailes hautes cantilever dotées de d'ailerons classiques, le fuselage de section rectangulaire est réalisé en bois. Un train d'atterrissage composé de deux roues de grand diamètre fixées sur essieu rigide lui-même fixé sur le fond du fuselage au moyen de sandows



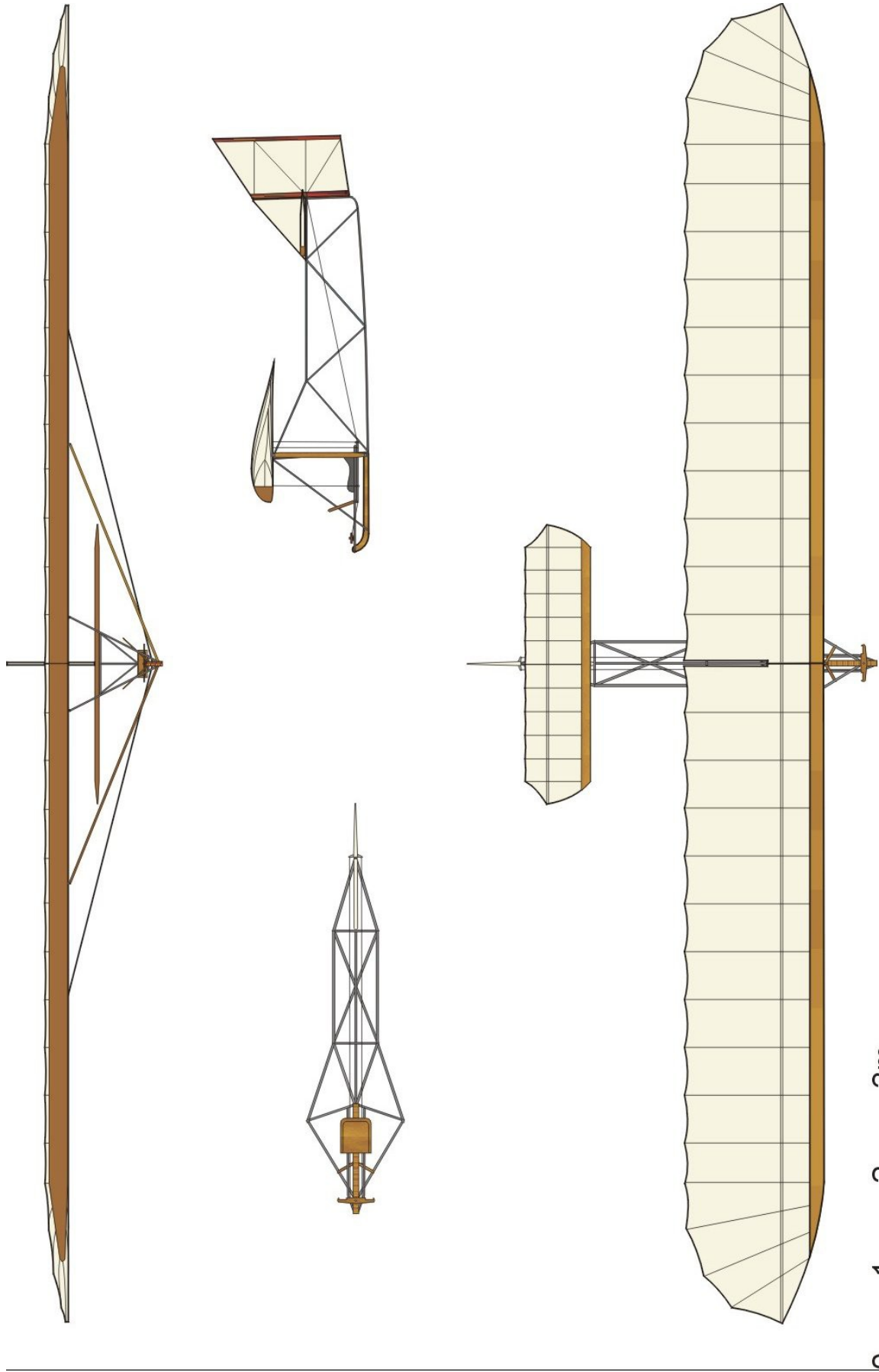
Le petit motoplaneur S-15, après son décollage du plateau de la Wasserkuppe, exploite l'ascendance dynamique sur les pentes du massif de la Rhön

Au début de l'année 1924, les essais de roulage furent entrepris, malheureusement une rupture des attaches du train provoqua un enfoncement du fuselage et le bris de l'hélice. Réparé à la fin mai, le S-15 commença les essais en vol qui permirent de vérifier le bon comportement de l'appareil et la fiabilité du moteur. A partir du S-15, Messerschmitt dérivait deux avionnettes l'une monoplace baptisée S-16a Bubi et l'autre biplace baptisée S-16b Betty en rapport avec les surnoms de ses jeunes frère et sœur. Les deux S-16 furent présentés au concours de la Rhön 1924 où la catégorie motoplaneur apparaissait pour la première fois. Les deux Messerschmitt furent endommagés à la suite d'atterrissages d'urgence : le S-16a en raison d'un bris d'hélice, le S-16b pour une panne moteur.

Autant de malchance aurait découragé tout autre que Messerschmitt qui décida cependant de cesser son activité dans le domaine du vol à voile. Trop de déceptions, trop d'accidents avaient accompagnés cette passionnante aventure. Si les progrès de la science du vol sans moteur étaient à présent perceptibles, il apparaissait évident que l'avenir était aux planeurs à ailes rigides qui seuls étaient susceptibles d'exploiter convenablement les ascensions dynamiques et thermiques que les travaux du Professeur Georgii commençaient à expliquer. Les recherches sur les planeurs à ailes souples destinés à imiter le vol des oiseaux s'étaient toutes

terminées par dans une impasse. Pour Messerschmitt, le vol à voile n'était pas une fin en soi, il n'avait pas d'applications pratiques sinon de tester de nouveaux concepts scientifiques et techniques destiné à être appliquées à l'aviation motorisée. Il s'exprimait ainsi dans Flugsport : "*La motivation principale des expérimentations sur les planeurs est de permettre leur transposition au vol motorisé. Ce qui s'applique à un planeur s'applique aussi à un avion à moteur et un bon planeur se transformera moyennant quelques modifications en un bon avion.*" Il est vrai qu'en 1924, il était difficile d'imaginer que le vol à voile allait devenir une activité sportive. Les perspectives commerciales liées au vol à voile étant nulles sinon par le biais de dotations financières associés à des prix remportés lors de compétitions sportives, Messerschmitt qui avait une entreprise à développer et à faire prospérer, prit donc la décision d'orienter désormais l'intégralité de son activité vers l'aviation motorisée. Dorénavant les désignations de type adopteraient la lettre M pour Motorflugzeug

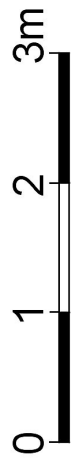
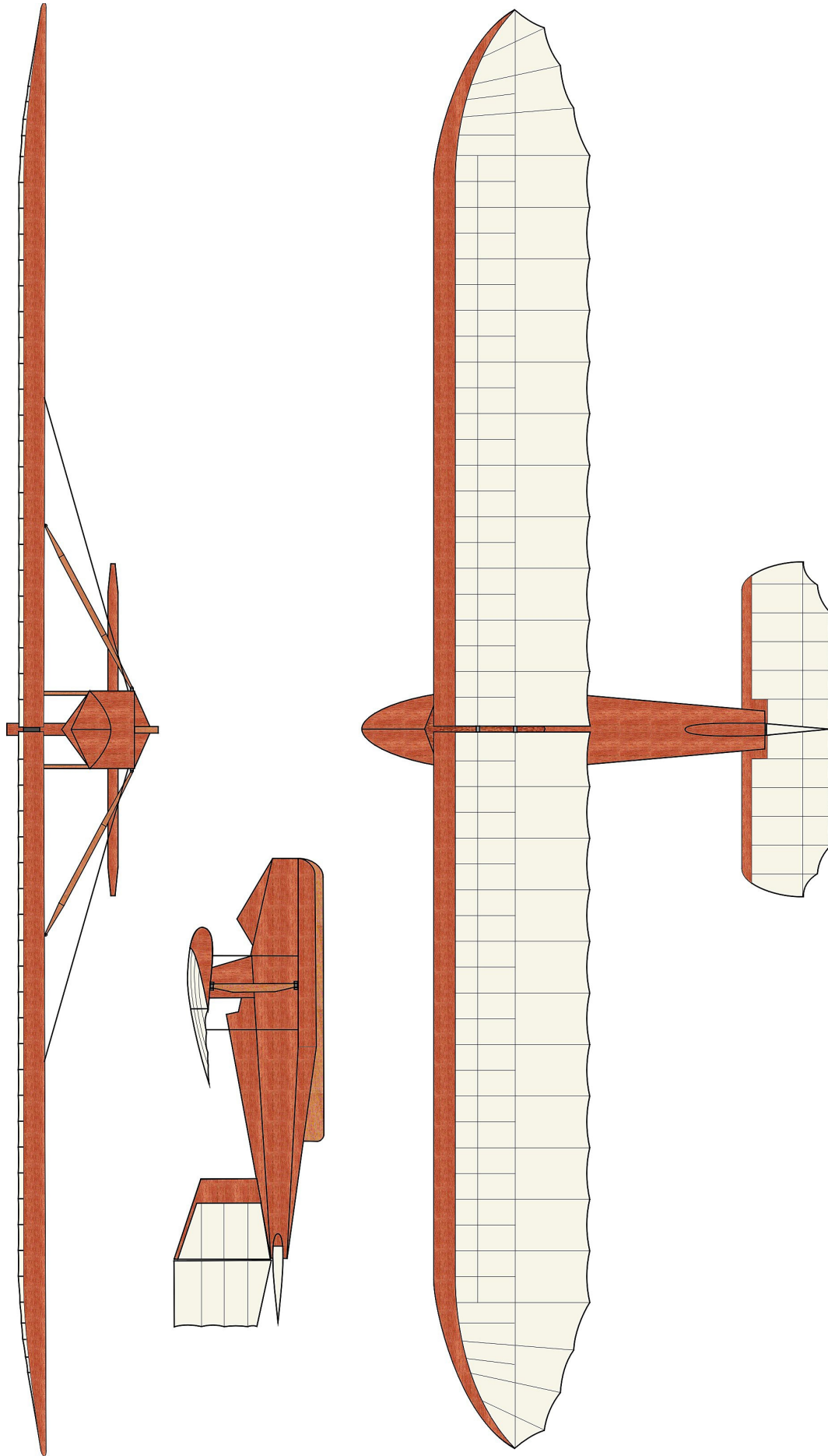
Durant cette période 1914-1924, Messerschmitt a été formé par Harth et a rencontré à la Wasserkuppe l'élite des scientifiques de l'aéronautique et l'élite des pilotes allemands que l'enthousiasme d'Oskar Ursinus (der Rhönvater) avait réunis dans l'aventure du vol à voile. Deux d'entre eux devaient avoir plus tard une grande influence sur l'avenir de la firme Messerschmitt : Ernst Udet qui par ses fonctions auprès de Göring au Reich Luftministerium allait favoriser son entrée dans le complexe militaro-industriel et le Professeur Alexander Lippisch qui fut à l'origine du Messerschmitt 163.



0 1 2 3m

Richard Ferriere 2003

Harth-Messerschmitt S 10



Richard Ferriere 2003

Messerschmitt S 12