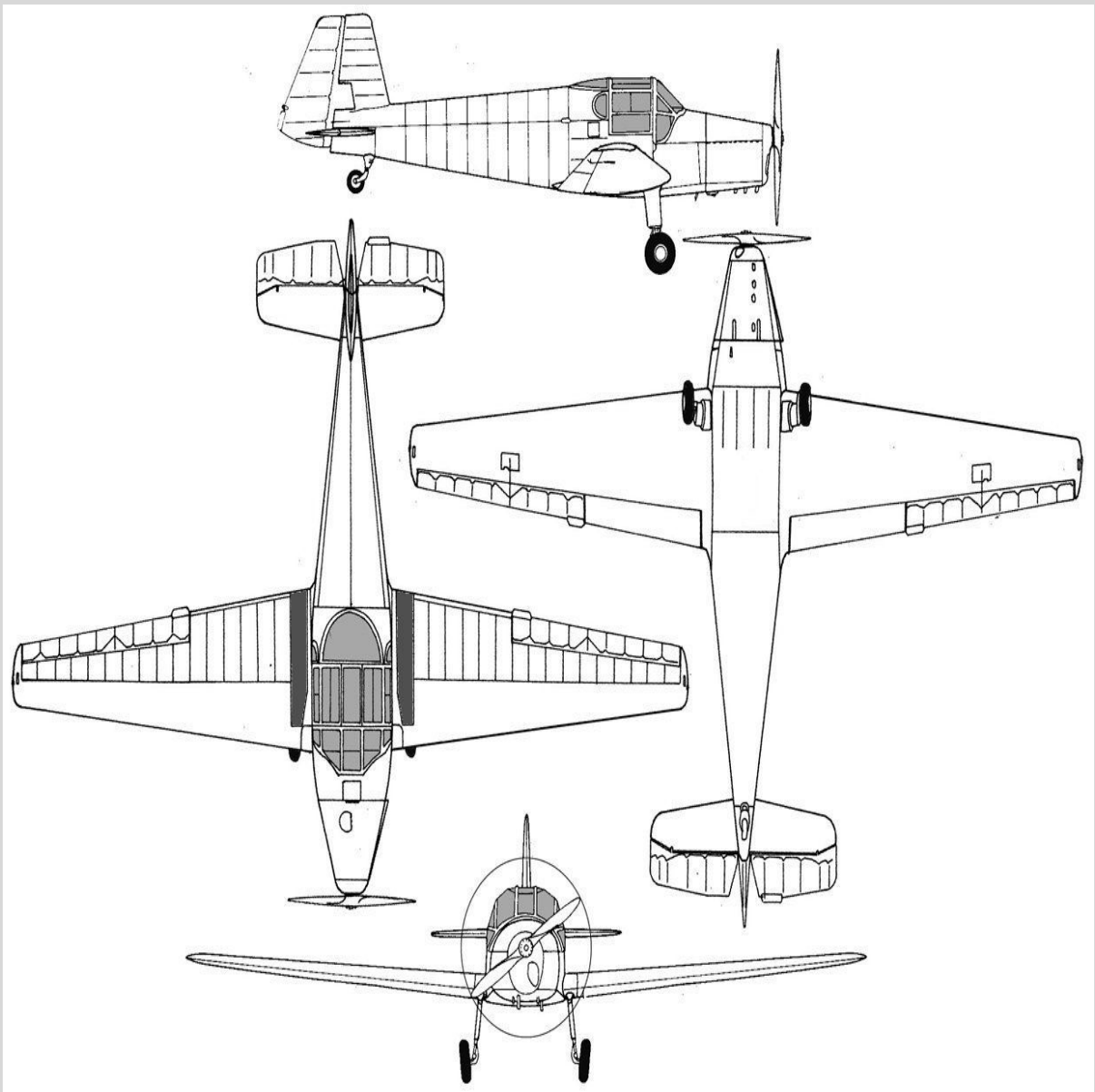


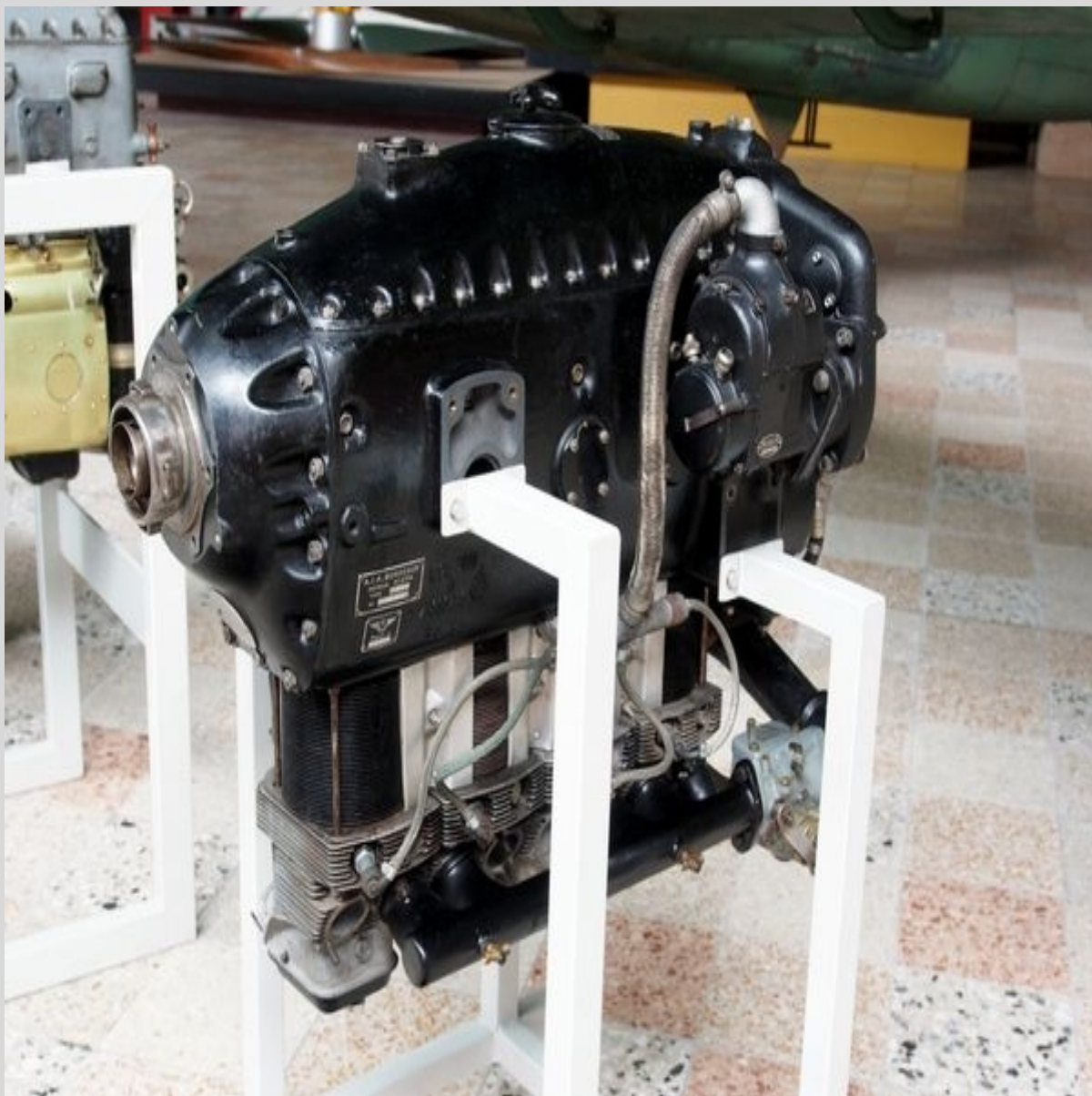
Nom de l'avion : Bücker Bü 181A Bestmann

Type d'avion : Appareil d'entrainement élémentaire monoplan monomoteur biplace



MOTORISATION

Hirth HM 504 A-2



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



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 215 km/h au niveau marin

Vitesse croisière= 195 km/h - atter: 80 km/h

Temps montée= 1000 m en 5' 20"

Plafond pratique= 5000 m

Rayon action= 800 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,60 m	7,85 m	2,05 m	13,50 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
480 kg	750 kg	0 kg

HISTOIRE

En 1937, le RLM (ministère de l'air du III^{ème} Reich) lança une demande pour la fourniture d'un avion d'entraînement moderne et relativement simple d'emploi. L'appareil devait être à même de former les futurs pilotes de chasseurs, mais aussi de bombardiers et d'hydravion de la Luftwaffe. Cinq constructeurs furent contactés : Blohm und Voss, Bücker, Focke-Wulf, Henschel, et Messerschmitt. Ce dernier proposa une version allégée de son Messerschmitt Me 108, mais ce fut finalement Bücker qui fut sélectionné pour fournir le nouvel avion. Célèbre à ce moment là pour son biplan de formation initial Bücker Bü 131, le constructeur proposa à la Luftwaffe un avion résolument nouveau. En effet, son nouvel appareil, baptisé Bücker Bü 181 Bestmann, était un monoplane biplace monomoteur disposant d'un train d'atterrissage classique rétractable grâce à un système manuel basé sur une pompe. Le cockpit fermé avait la particularité d'être côte-à-côte, ce qui facilitait grandement la formation des futurs pilotes et équipages de multimoteurs. En effet cette configuration était celle qu'on retrouvait le plus communément sur les bombardiers, hydravions de reconnaissances, et avions de transports allemands tels les Junkers Ju-52/3 ou les Heinkel He 115. Le Bücker Bü 181 Bestmann était mû par un moteur en ligne Hirth de 105ch très économique. Afin d'économiser au maximum les responsables de Bucker décidèrent de construire l'avion autour d'un cadre en bois et métal entoilé. Bücker Bü 181 Bestmann n'emportait aucun armement. Le premier vol de l'appareil eut lieu en février 1939, et il entra en service moins d'un mois plus tard. Après leur passage sur biplan, les jeunes stagiaires allemands découvraient rapidement les joies, mais aussi les quelques difficultés du vol sur un appareil se rapprochant beaucoup plus du domaine de vol des chasseurs. Malgré les capacités remarquables de l'avion la Luftwaffe décida en juin 1939 de ne commander que 450 exemplaires Bücker Bü 181 Bestmann. Toutefois Adolf Hitler qui s'était intéressé à l'essor de l'aviation populaire en Belgique et en France ordonna à Bucker de construire une version simplifiée, qui fut désignée Bücker Bü 181B Bestmann, afin de servir au sein des nombreux aéro-clubs subventionnés par le parti nazi. Ces avions ne se différenciaient des avions de la première série que par leur train d'atterrissage fixe. Mais le déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale en décida autrement. En effet les besoins de la Luftwaffe en avion d'entraînement et de formation étaient tels que Bücker dû livrer beaucoup plus de Bücker Bü 181 Bestmann que prévus à l'origine. La plus part le furent en effet au standard A et B, d'ailleurs tous pour les militaires. Avec les invasions réalisées par l'Allemagne Nazie, s'ouvraient les possibilités de délocaliser la construction des avions militaires. Bücker n'échappa pas à la règle et ce sont un peu plus de 700 Bücker Bü 181 Bestmann qui furent assemblés par Fokker aux Pays-Bas et une cinquantaine d'autres par Breguet en France. En 1940 Bücker réalisa pour les besoins de la Luftwaffe le Bücker Bü 181C Bestmann d'entraînement à la radionavigation, mais aussi pour des missions de liaisons et de communication. Pour se faire l'avion disposait d'un troisième (petit) siège derrière ceux du pilote et du copilote. Ce troisième siège fut rapidement abandonné au profit d'un équipement radio plus complexe. Le Bücker Bü 181C Bestmann fut construit à une centaine d'exemplaires. La même année l'avionneur proposa aux nations alliées à Berlin, mais aussi aux pays neutres d'acquérir des Bü-181D. Il s'agissait d'une version très proche du A, mais doté d'une cabine chauffée et d'un équipement radio plus correct que sur la version de base . La Roumanie, la Hongrie, mais aussi la France de Vichy reçurent des avions de ce type . Mais la commande la plus importante vînt de la Flygvapen, l'aviation militaire royale suédoise . En effet le Royaume de Suède était dans une position de neutralité très instable, notamment à cause de ses relations diplomatiques fortes à la fois avec l'Allemagne mais aussi avec la Grande Bretagne . Stockholm passa une commande pour 125 Bücker Bü 181D Bestmann qui entrèrent en service en 1943 pour des missions d'entraînement, mais aussi de liaison et de transport postal urgent . Les Bücker Bü 181 Bestmann suédois reçurent la désignation locale de

Sk-25 . Ils demeurèrent en service jusqu'en 1954 . En mars 1944, la Royal Air Force eut la surprise de recevoir un Bücker Bü 181 Bestmann en excellent état de vol . En effet deux élèves pilotes allemands venaient de faire défection après un décollage d'une base du Nord de la France, et un survol nocturne de la Manche et du sud de l'Angleterre . Après un examen minutieux de l'avion, les responsables de la RAF décidèrent de confier l'appareil à Georges Miles, célèbre ingénieur et créateur du Magister . Il conclut que le Bücker Bü 181 Bestmann était au moins équivalent au meilleur avion d'entraînement initial britannique, mais que son pilotage nécessitait une formation préalable sur biplan ou sur un avion moins complexe . Lors des derniers mois de la guerre, alors que le III ème Reich était sur le point de capituler devant les avancées américaines, britanniques, et soviétiques, le RLM demanda à Bücker d'élaborer une version antichar de son Bücker Bü 181 Bestmann . C'est ainsi qu'une dizaine de Bücker Bü 181A Bestmann furent armés de quatre Panzerfaust, des lance-roquettes antiblindés à usage unique. Ces armes étaient installées sur les deux ailes : deux Panzerfaust sur l'extrados, et deux autres sous l'intrados. Ces armes étaient censés pouvoir retardés l'arrivée des chars d'assaut de l'Armée Rouge pour permettre aux dernières troupes de la Wermarcht, mais aussi aux divisions SS de rallier Berlin au plus vite. Ces Bücker " de combat " n'eurent pas le temps de servir, que le 8 mai 1945 venait d'avoir lieu. La guerre était finie, mais pas la carrière opérationnelle du Bücker Bü 181 Bestmann. En 1946 la Tchécoslovaquie acquit, au titre des dommages de guerre, une licence gratuite pour le Bü-181. Construits par Zlin les avions prirent la désignation de Z-281 et Z-381 (respectivement Bücker Bü 181 Bestmann A et B) et permirent de relancer l'aviation civile. Néanmoins la force aérienne tchécoslovaque mit peu de temps avant de commander ces avions auprès de Zlin. Les Z-281 devinrent des C.6 dans la nomenclature militaire, tandis que les Z-381 prirent la désignation de C.106. Ils furent utilisés jusqu'au début des années 50, avant d'être remplacés par des avions de constructions soviétiques. La même année, Heyl Ha Avir récupéra un lot d'une quinzaine de Bücker Bü 181 Bestmann qu'elle utilisa pour des missions d'entraînement, mais aussi de reconnaissance diurne. L'Espagne, la France, la Grèce, et la Norvège utilisèrent également des Bü-181 dans les années qui suivirent la Seconde Guerre Mondiale. Mais l'utilisateur le plus surprenant du Bücker Bü 181 Bestmann demeure l'Egypte. En 1950 le constructeur local Hélio polis acquit auprès de Zlin la licence de construction pour le Z-381 (Bücker Bü 181B Bestmann) qu'il rebaptisa Gomhouria (république en égyptien) et qui furent tous prit en compte par la force aérienne.Hélio polis réalisa pas moins de huit séries différentes du Gomhouria, avec des moteurs tchécoslovaques, britanniques ou américains.La construction de cet appareil prit fin en 1979.Une cinquantaine de Gomhouria sont encore en service de nos jours, même si Le Caire a acheté en 2004 un lot de quinze SOCATA TB-20 français pour commencer le remplacement des premiers de ces appareils.Pas mal pour un avions conçu entre la Guerre d'Espagne et la Seconde Guerre mondiale.Au total ce sont plus de 6 700 Bücker Bü 181 Bestmann qui furent construit pendant le conflit, mais également environ un millier de plus après-guerre, et notamment 300 avions égyptiens.Quelques Bücker Bü 181 Bestmann et Z-381 volent toujours de nos jours, principalement en Europe de l'Ouest et aux Etats-Unis .

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/allemagn/allemagn.htm>



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

orange.fr/allemagn/bu181a.htm

