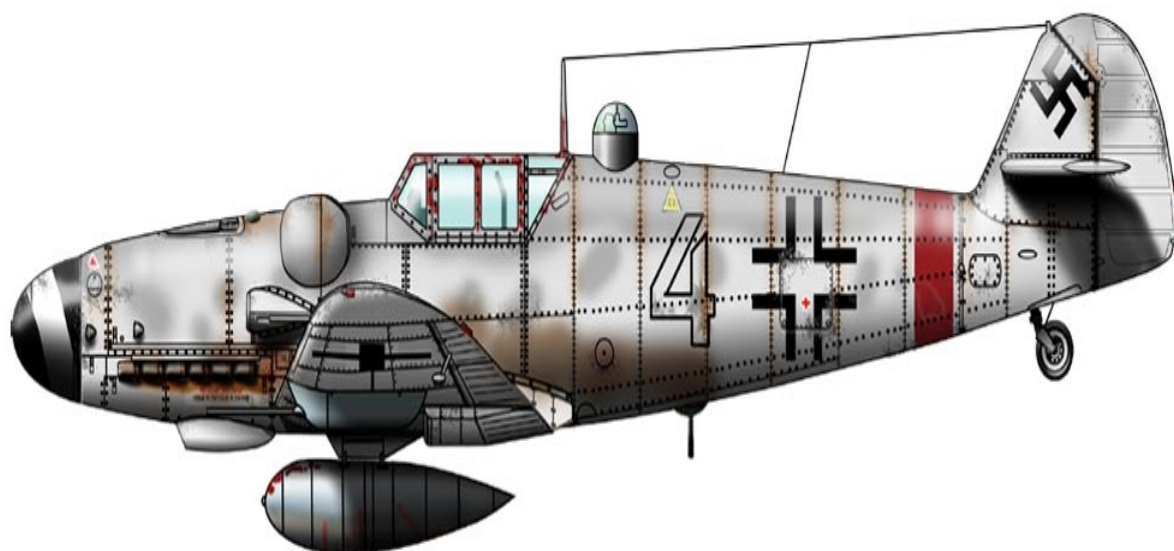


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 G-6/U4 Gustav

Type d'avion : Chasseur-bombardier monomoteur monoplace

Messerschmitt Bf-109G-6/U4N Gustav

Night Fighter



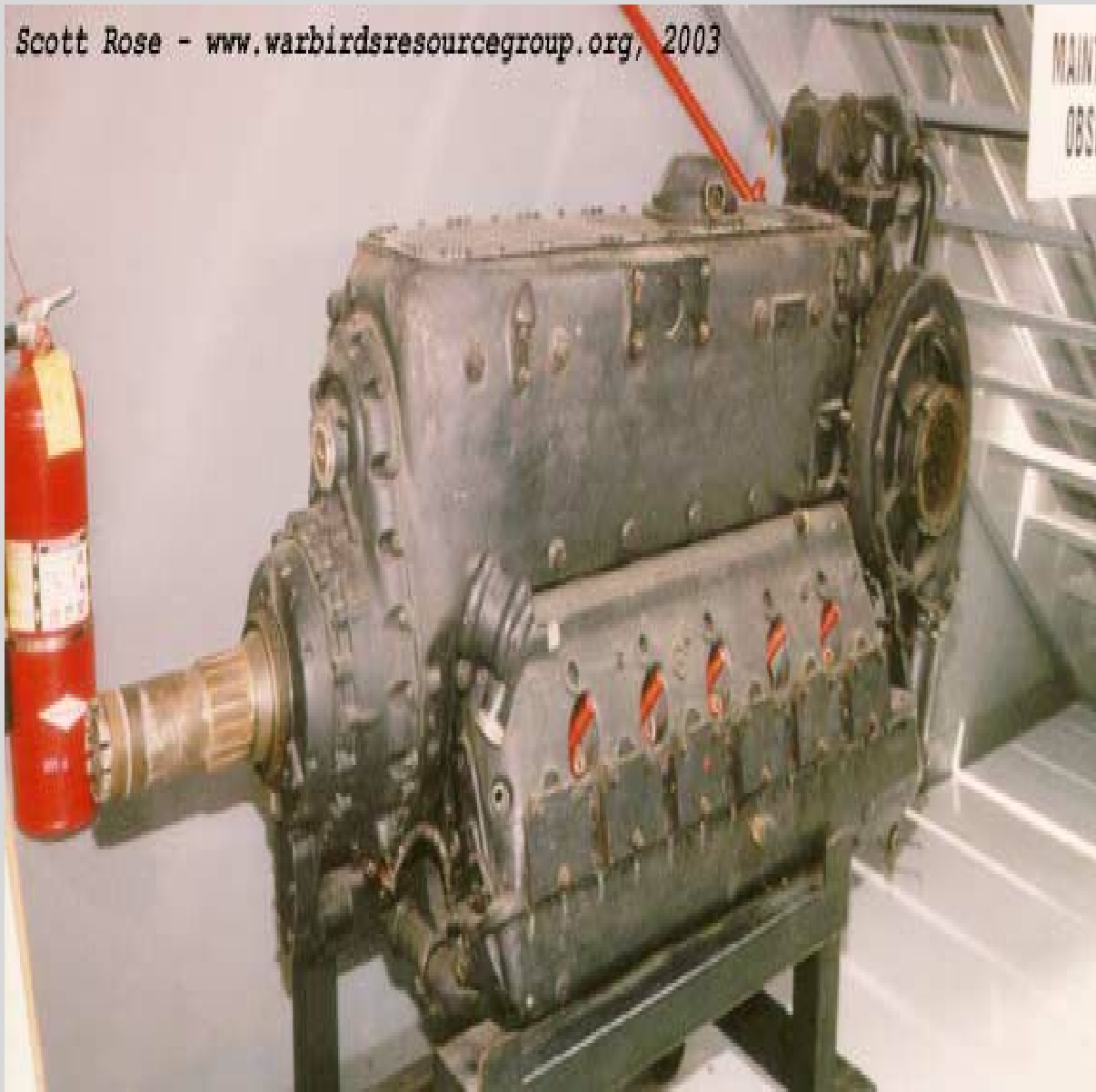
War
WDRAWINGS
Military artwork



Copyright © The War'tist (Vincent Bourguignon) - 2017

MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605AM



Moteur de 12 cylindres en V à 60 % inversé entraînant une hélice tripale métallique VDM Hamilton Standard à pas variable et vitesse constante de 3 m et 20° de débattement d'incidence refroidi par un mélange eau et glycol avec 4 soupapes par cylindres.
Puissance développée: 1475 ch au décollage et 1355 ch à 5700 m - Injection d'eau/méthanol :1800 ch au décollage - 1700 ch à 4115 m

ARMEMENT

[2 canons MK108 de 30 mm alaires](#)

[1 canon MK108 de 30 mm et 2 canons MG131 de 13 mm nasaux](#)



PERFORMANCES

Vitesse ascension= 8,95 m/s



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,85 m	9,05 m	2,60 m	16,20 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2730 kg	3630 kg	0 kg

HISTOIRE

L'une des modifications les plus célèbres reste la verrière panoramique Galland, du nom du pilote qui l'imagina. Cette information est cependant remise en cause par des experts. La firme Erla la fabriquait d'où son autre nom d'Erla-Haube (verrière Erla). Utilisée en plusieurs versions d'apparence très similaire, elle est avec les nouvelles dérives un des éléments extérieurs marquants des dernières générations de Bf 109. Ainsi en plus de certains G6, tous les G14, G10 et K4 en étaient équipés. La version G-14 de l'avion (antérieure à la G-10 malgré son nom) constitue l'évolution logique du développement de la série G-6. Environ la moitié des 4 000 exemplaires étaient motorisés avec des moteurs DB 605 AS optimisés pour la haute altitude. Il possède en série la verrière Erla et généralement des dérives agrandies. Les exemplaires équipés du moteur AS avaient des capots moteurs sans bosses. L'une des conséquences de ce grand nombre de versions et sous-versions était le manque d'interchangeabilité des pièces, parfois même au sein d'une version. Pour éviter une trop grande indisponibilité d'appareils en attente de pièces, une des firmes fabriquant le Messerschmitt 109, la Erla maschinenwerk, commença à récupérer les appareils endommagés, et à les utiliser pour reconstruire des appareils « neufs ». Les Bf 109 reconstruits étaient modifiés pour permettre l'emploi des pièces disponibles sur les versions les plus récentes. Certains de ces appareils, utilisant des moteurs rénovés DB605ASB ou ASC avaient ainsi des performances égales voire supérieures aux nouvelles versions (G-10, K-4) sortant des usines ! Le Bf 109 G-12, lui était une conversion de terrain des G-6 et G-4, en biplaces d'entraînement. La standardisation reste malgré tout insuffisante, compliquant toujours le ravitaillement et la réparation dans les unités de combat. Le RLM, ordonne donc à Messerschmitt AG, de fournir un effort supplémentaire dans ce domaine. Le résultat basé sur le Bf 109 G-14, est le Bf 109 K. la présérie K-0, ressemble fortement aux derniers G-14/G-10, mais le capot est différent, la verrière du dernier type Erla, la casserole d'hélice est rallongée et la roulette à longue jambe devient entièrement escamotable. La seule version de série produite, le Bf 109 K-4, arrive en unités en octobre 1944. Elle est motorisée par un DB605DB ou DC de 2000ch, avec une injection MW-50 et un armement comprenant un canon MK 108 de 30 mm tirant dans le moyeu d'hélice et deux MG 131 sur le capot. Le K-4 diffère extérieurement des derniers G-10 de par son antenne de gonio qui est déplacée vers l'arrière ainsi que par des trappes de train cachant les roues. C'est la version la plus rapide du Bf 109. Parmi les projets, le K-3 est un K-4 pressurisé, le K-6, est une version à armement lourd pour la lutte contre les quadrimoteurs alliés, avec trois MK 108, un à travers l'hélice et deux d'aile, et deux MG 131 sur le capot. Le K-8 de reconnaissance, est dérivé du K6 avec une caméra dans l'arrière du fuselage, le K-10 est similaire au K-4, mais avec un DB 605D et un canon MK 103 axial. Le K-14 devait embarquer un DB-605L avec compresseur deux étages et une injection méthanol, il aurait été capable d'atteindre 725 km/h. Le Bf 109 G-10 qui apparaît quelques semaines après le K-4 constitue une dernière tentative d'amélioration de l'avion existant tout en rationalisant la production et constitue l'ultime évolution de la série G. Il généralise certaines modifications qui sont désormais livrées en série, de plus il est motorisé par un nouveau moteur DB 605DB/DC identique la série K, plus performant et optimisé aux basses altitudes avec une injection d'eau et méthanol MW-50. Les G-10 furent produits en parallèle des K-4 lors des derniers mois de la guerre. L'arrivée de chasseurs d'escorte américains à long rayon d'action, comme le P-51 Mustang, mit les pilotes de la Luftwaffe devant un dilemme à partir du début 1944 : emporter assez d'armement pour pouvoir être efficaces contre les bombardiers, mais en alourdissant leur avions être ainsi vulnérables aux chasseurs d'escorte, ou ne pas surcharger leurs avions et être incapables de détruire les bombardiers. La solution trouvée fut de spécialiser les avions dans deux rôles, certains armés très lourdement généralement des Focke-Wulf Fw 190, s'en prenaient aux bombardiers,

pendant que d'autres avec l'armement standard combattaient l'escorte. Cette répartition des tâches, combinée avec l'emploi de tactiques, basées sur des passes frontales en formation, sur les box de Boeing B-17 se révéla très efficace, mais le nombre de chasseurs américains et britanniques, et bientôt le manque de pilotes expérimentés et d'essence, rendirent impossible une défense efficace du territoire allemand. À l'est, le manque d'effectif et l'apparition de nouveaux chasseurs soviétiques comme le Yakovlev Yak-3 et le Lavochkine La-7, rendirent la couverture globale des troupes terrestres totalement irréaliste, la Luftwaffe se contentant d'essayer d'obtenir une supériorité aérienne locale, lors des opérations importantes.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allemand/allemand.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allemand/109g_6u4.htm

