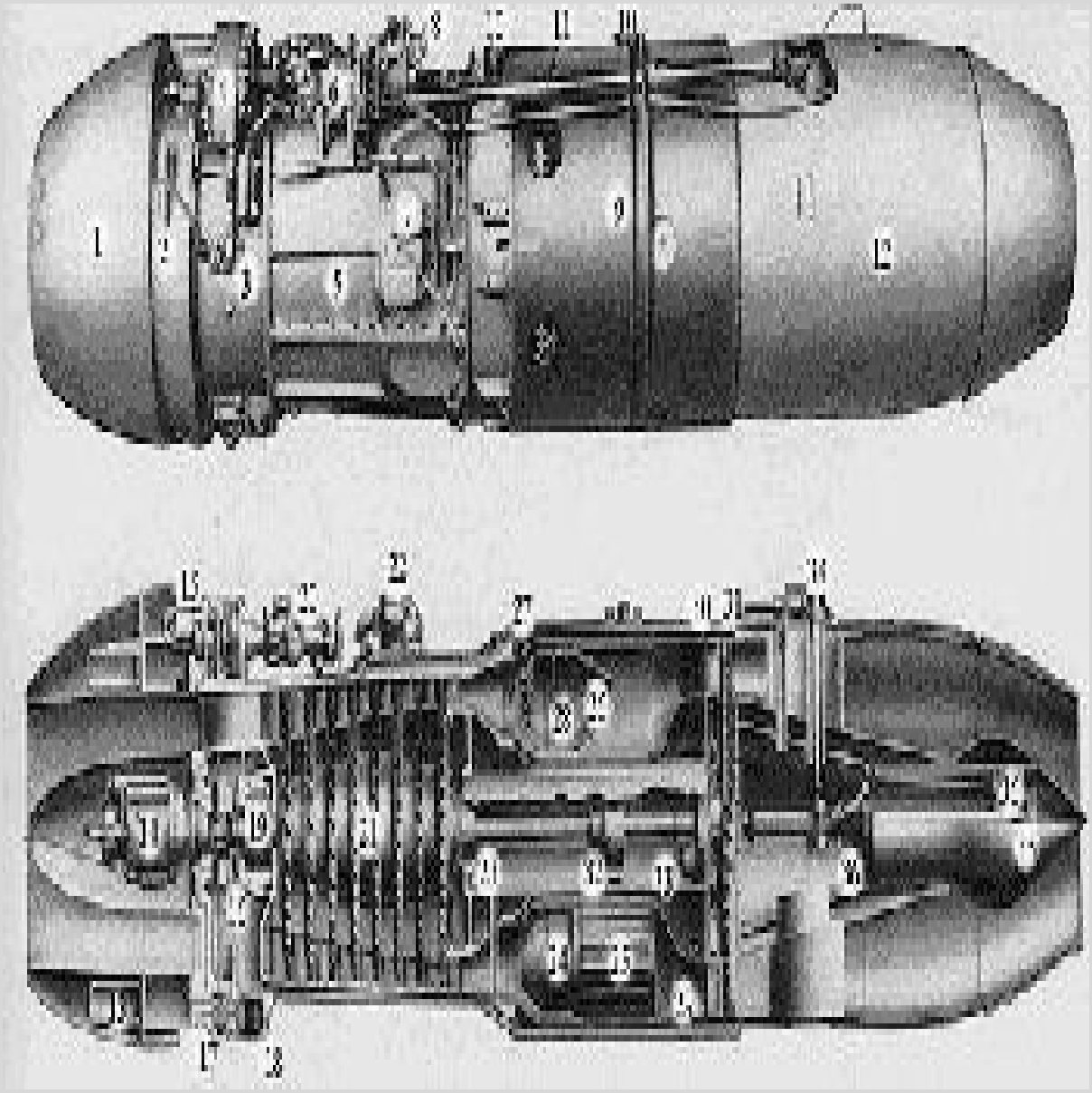
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 262 B-1a/U1 Swalbe Hirondelle

Type d'avion : Chasseur de supériorité aérienne nocturne biturbine monoplace

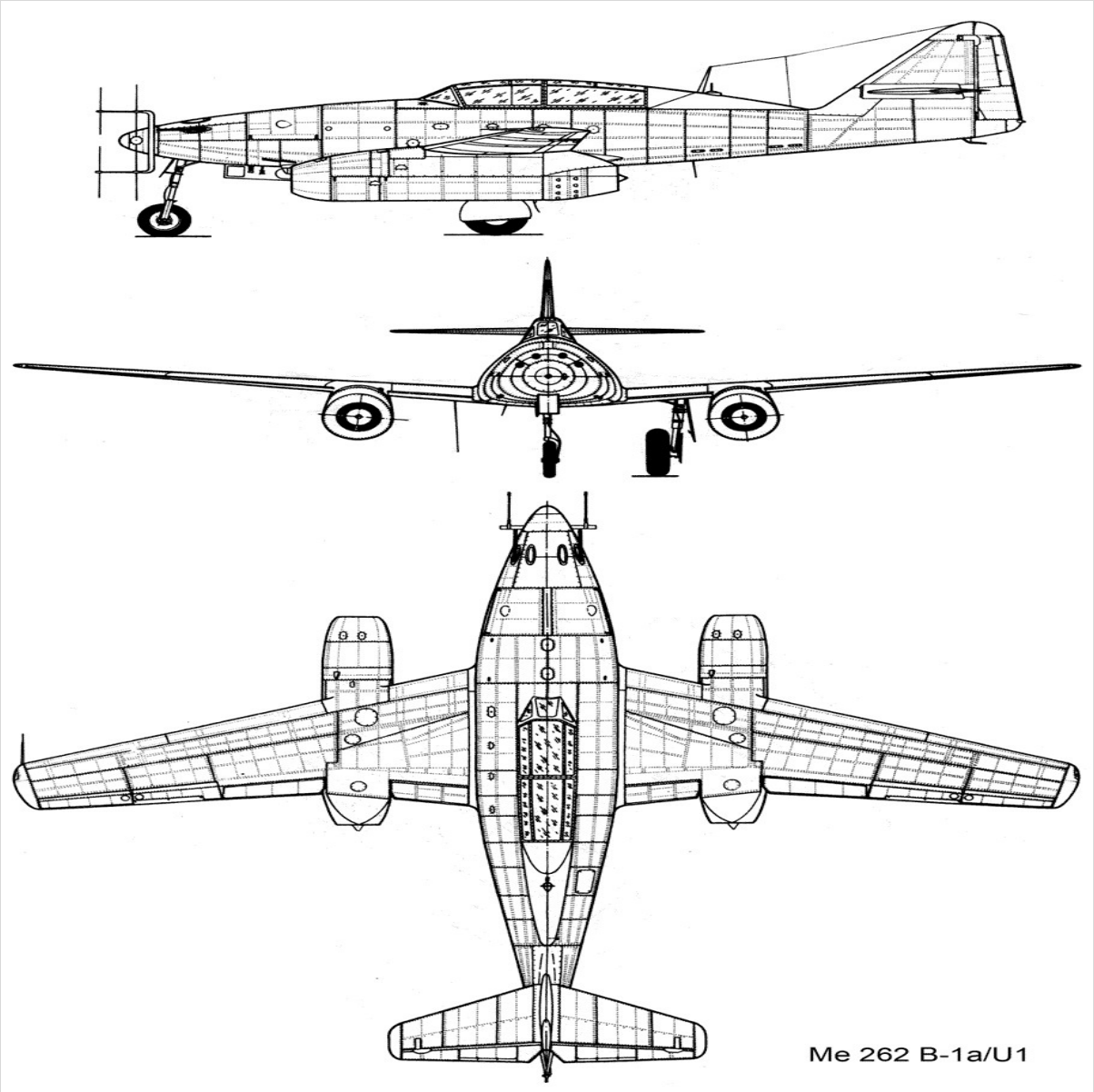


MOTORISATION

Junkers Jumo 004A Orkan



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

4 canons de nez MK 108 de 30 mm avec 90 coups tirant vers l'avant



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 815 km/h à 6000 m
Vitesse ascension= 1200 m/mn
Temps montée= 6000 m en 6' 54"
Plafond pratique= 10850 - 11450 m
Rayon action= 1050 km



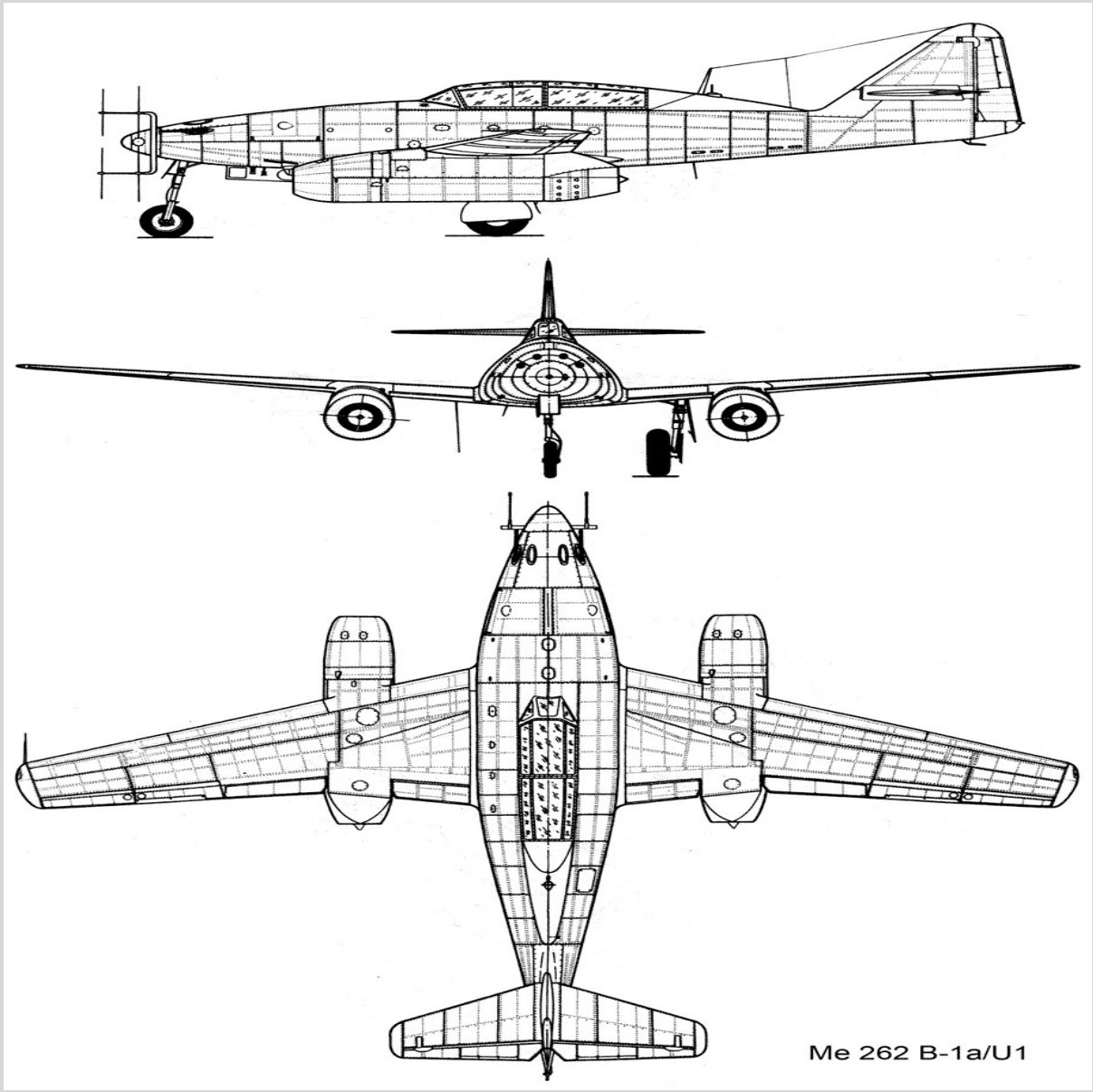
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,5 m	10,60 m	3,85 m	21,70 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
4585 kg	0 kg	6585 kg


Me 262 B-1a/U1

HISTOIRE

La force de chasse de nuit allemande se révélant au fil des semaines de moins en moins capable de stopper l'offensive menée par le Bomber Command britannique dans la seconde moitié de l'année 1944 (quand les opérations de bombardement de la RAF reprirent après le débarquement en Normandie), l'Oberst Hajo Hermann, commandant de la Jagddivision 30, connu pour préconiser des tactiques de combat énergiques, suggéra de réaliser une version de chasse de nuit de l'avion à réaction Messerschmitt Me 262 Swalbe Hirondelle. Hermann lui-même et l'Oberleutnant Behrens, de l'Erprobungstelle (centre d'essais) de Rechlin, essayèrent un réaction Messerschmitt Me 262 Swalbe Hirondelle équipé de façon expérimentale du radar Liechtenstein SN-2 et déclarèrent qu'il s'agissait là d'un chasseur de nuit qui promettait beaucoup. Il fut donc décidé d'entreprendre la conversion des appareils d'entraînement biplaces réaction Messerschmitt Me 262 B-1a Swalbe Hirondelle en chasseurs de nuit, lesquels reçurent un assortiment impressionnant de dispositifs radio et radar comprenant l'équipement radio VHF FuG 16ZY, le FuG 25a IFF (Identification Friend or Foe, ou identification ami ou ennemi), le téléimprimeur FuG 120a Bernhardine, le FuG 125, le radar de veille FuG 218 Neptun V et le radar de guidage FuG 350ZC Naxos; la présence disgracieuse à l'avant d'un réseau d'antennes entrecroisées ramenait la vitesse maximale du réaction Messerschmitt Me 262 Swalbe Hirondelle de 875 km/h à 815 km/h seulement, mais la dernière version de série de l'appareil, le réaction Messerschmitt Me 262 B-2a Swalbe Hirondelle, avait un fuselage arrière allongé de 1,14 m permettant d'emporter une quantité de carburant supplémentaire de l'ordre de 910 L. Deux canons MK 108 de 30 mm tirant vers le haut furent montés dans une installation Schraqe Musik; un exemplaire seulement de cette version vola avant la fin du conflit. Un second appareil de ce type, muni d'un radar centimétrique A-I logé à l'avant dans un carénage arrondi (ce qui supprimait les inopportunes antennes extérieures), attendait de faire ses essais en vol quand la guerre se termina; il était censé atteindre une vitesse maximale de 860 km/h. En termes de performances, sinon d'équipements, ces appareils étaient très en avance sur les chasseurs de nuit alliés: s'ils avaient servi en nombre important (et si les Allemands avaient disposé du carburant nécessaire pour les déployer), ils auraient certainement infligé des pertes considérables au Bomber Command .

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/262b1au1.htm 