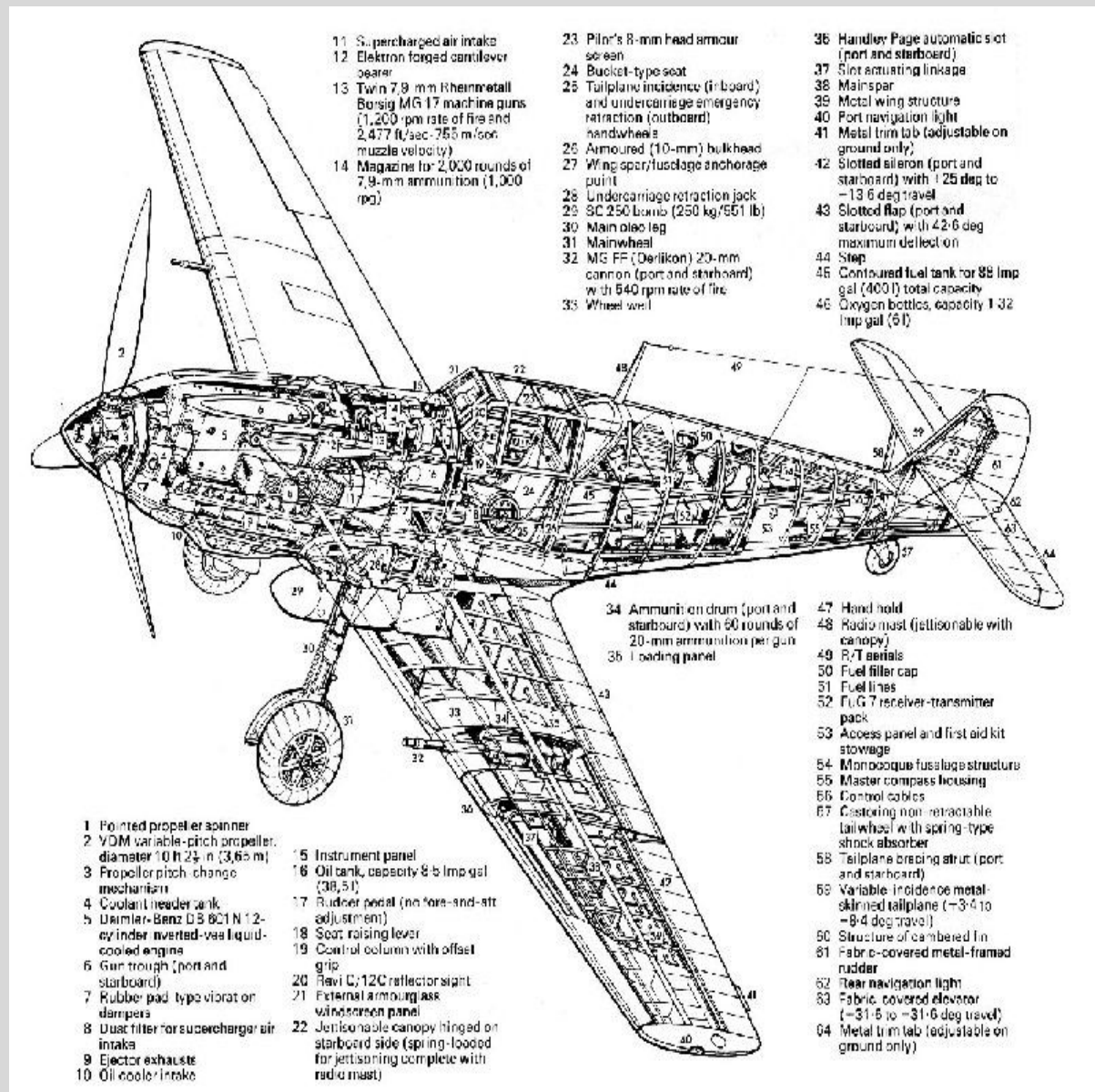


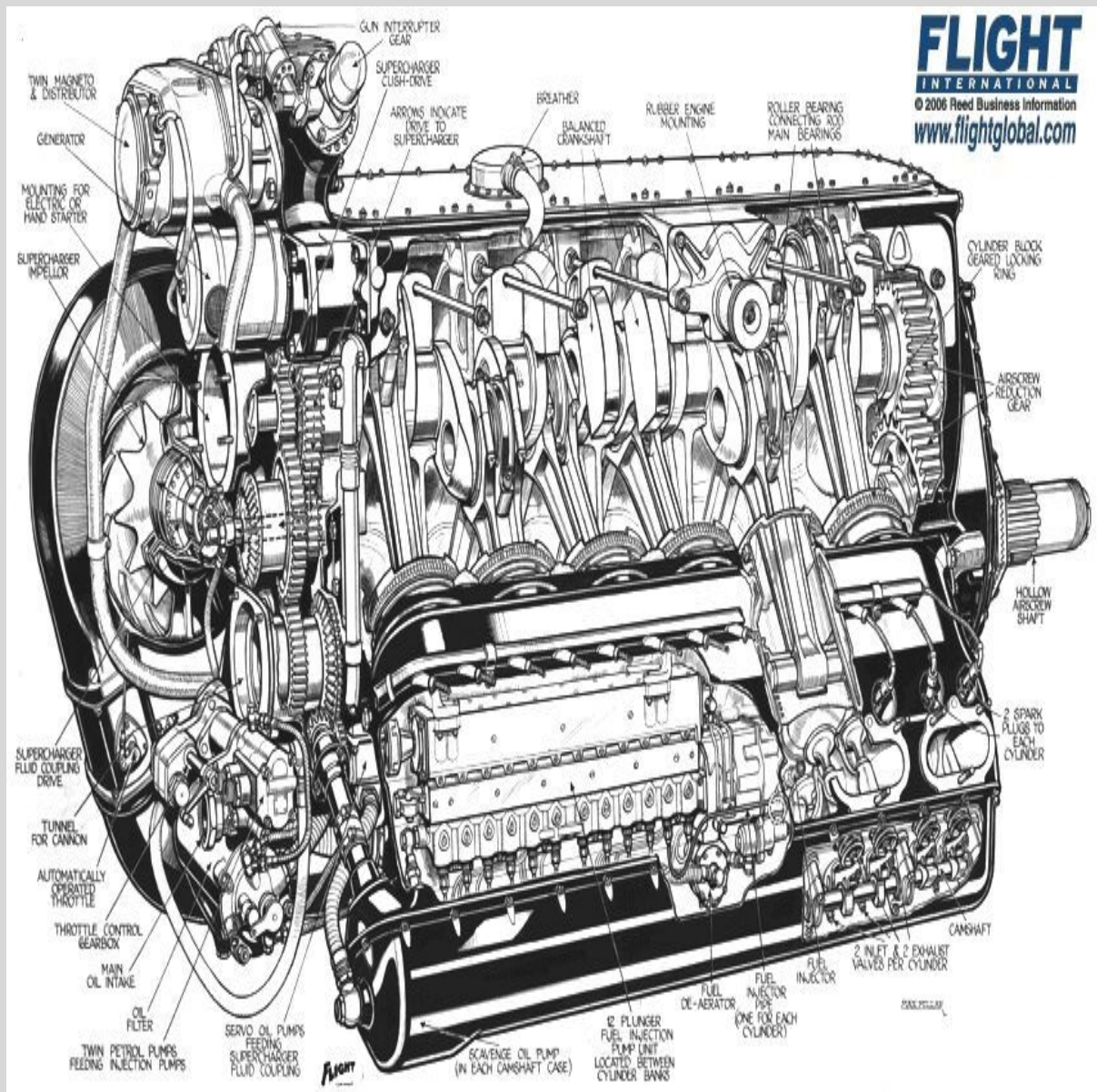
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 E-7 Emil

Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace



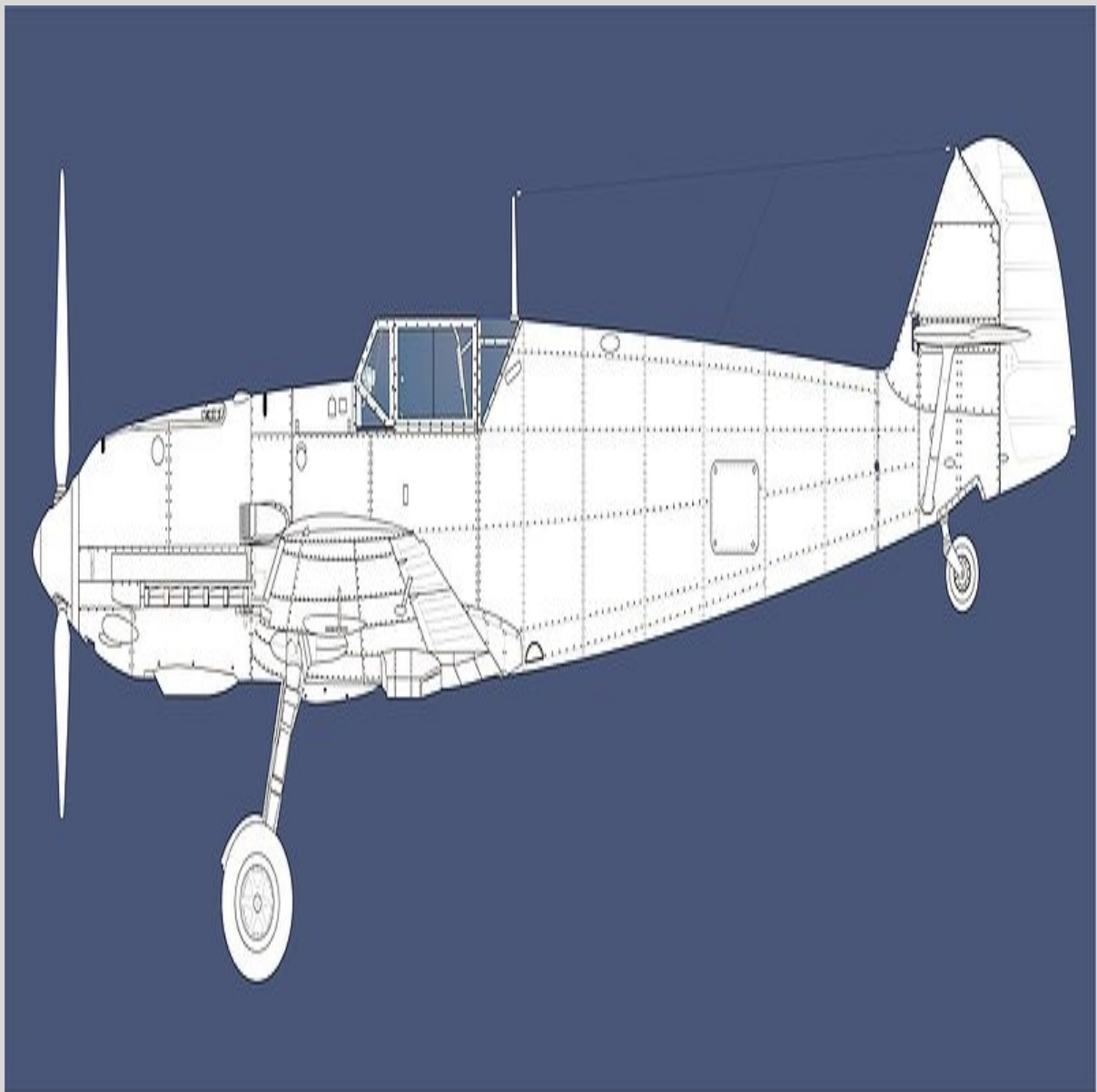
MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601N



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

1 canon MGFF de 20 mm par le moyeu

4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm (2 en capot+ 2 en voilure)

1 bombe SC250 de 250 kg ou 1 réservoir largable



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 580 km/h à 3750 m

Vitesse ascension= 1000 m/mn

Plafond pratique= 11000 m

Rayon action= 1095 - 1900 km



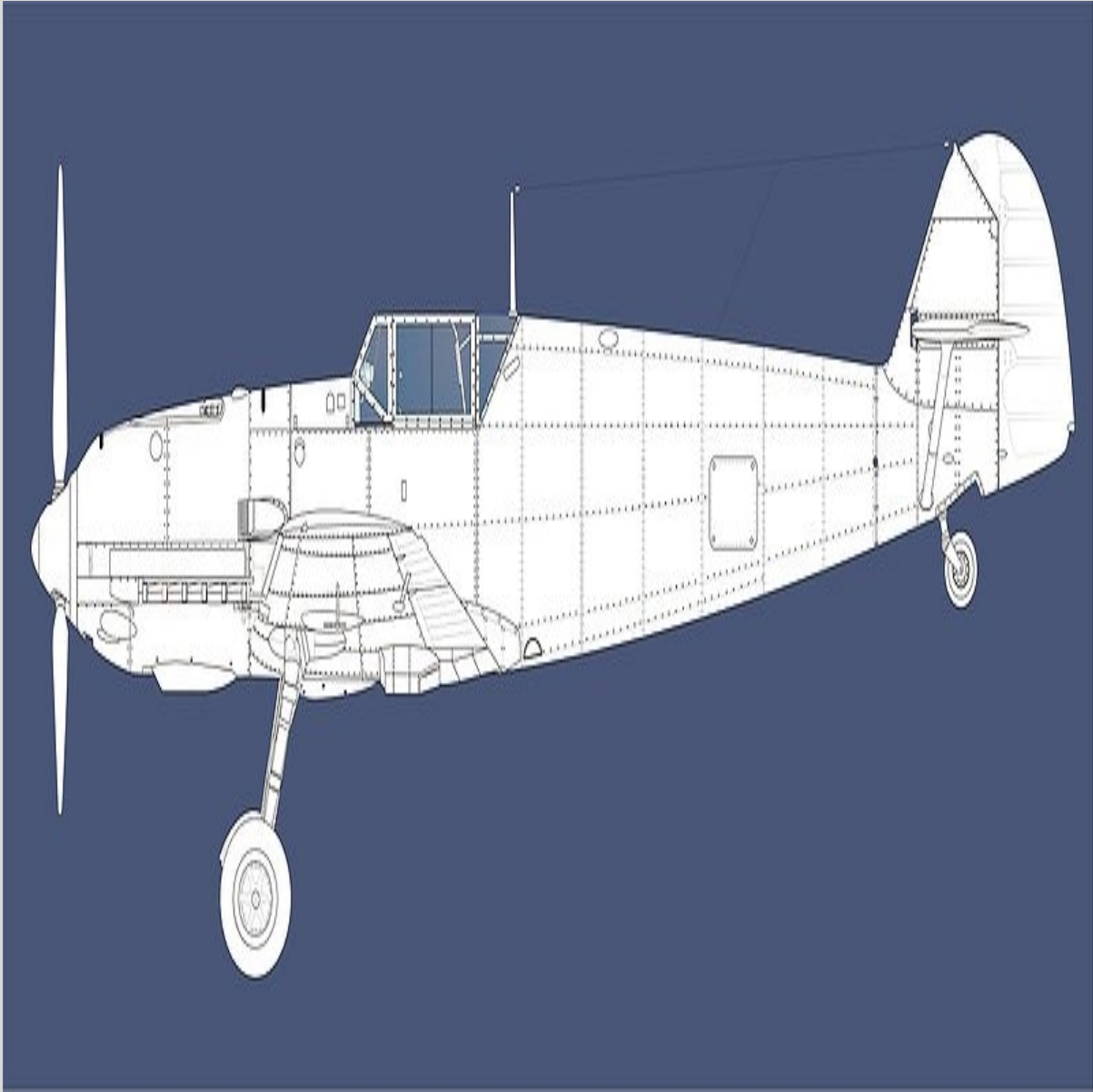
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,85 m	8,75 m	3,40 m	16,15 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2015 kg	0 kg	2765 kg



HISTOIRE

Figure emblématique des chasseurs de la WWII, le Messerschmitt Bf-109 fut l'avion de combat le plus répandu au sein de la Luftwaffe pendant le conflit. Redouté par ses adversaires lors des combats aériens, le Bf-109 bénéficiait de qualités indéniables : rapidité, légèreté, agilité et restera l'une des plus grande réussite aéronautique du XXème siècle. La mise au point de ce brillant chasseur résulte d'une commande du Ministère de l'air allemand pour un chasseur monoplace destiné à succéder aux Ar-68 et He-51. Plusieurs chasseurs étaient en compétition pour répondre à cet appel d'offre et c'est finalement le Bf-109 qui fut retenu. Le premier vol de l'appareil (prototype Bf-109 V-1) eu lieu au début du mois de septembre 1935 et la première version de série, le Bf-109B entra en service au printemps 1937 et connut le baptême du feu en Espagne la même année. Paradoxalement, le premier prototype était équipé d'un moteur anglais, le Rolls Royce Kestrel de 695ch alors que les appareils qui suivront, les versions B (Berta) et C(Casar) seront eux équipés du Junkers Jumo 210 de 635ch et du Daimler-Benz 600 développant 1000ch pour la version D (Dora). Cependant, la production de masse du Bf-109 débuta véritablement en 1939 avec la version E équipée elle aussi d'un Daimler-Benz de 1100ch. La version E (Emil) est la première à faire l'objet d'une utilisation massive et sa domination sur le Hurricane lors de la bataille d'Angleterre ne fait pas de doute mais s'avérant toutefois inférieur au Spitfire alors en dotation au sein de la RAF (Mk I et II). Cependant, alors qu'il s'avère être un chasseur très performant au début du second conflit mondial, ses performances deviennent vite insuffisantes et l'arrivée de la version G (Gustav) aida grandement la Luftwaffe dans sa tentative de maîtrise du ciel européen. Equipée d'un moteur Daimler-Benz 605, le Bf-109G était moins maniable que ses prédécesseurs et ce du fait du remplacement des mitrailleuses légères par des mitrailleuses lourdes. Cependant, la vitesse de pointe de l'appareil ne fut pas modifiée grâce à l'apport de puissance offert par un moteur de 1475ch. Bien qu'inférieur aux chasseurs anglais et américains à la fin du conflit, le Bf-109G continua à équiper les escadrilles de premières lignes de la Luftwaffe et ce faute de mieux afin de faire face à certaines menaces (bombardiers américains opérant à haute altitude notamment). Construit à plus de 35.000 exemplaires à l'intention de quinze utilisateurs différents, le Messerschmitt Bf-109 restera pour tous le symbole de la combativité et de l'acharnement des pilotes de la Luftwaffe pour dominer les cieux européens. Extrapolée de l'E-4/N, cette version pouvait emporter une bombe de 250 kg ou un réservoir de carburant sous le fuselage .

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/allemand/allemand.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemand/allemand.htm)



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

orange.fr/allemagn/me109e_7.htm

