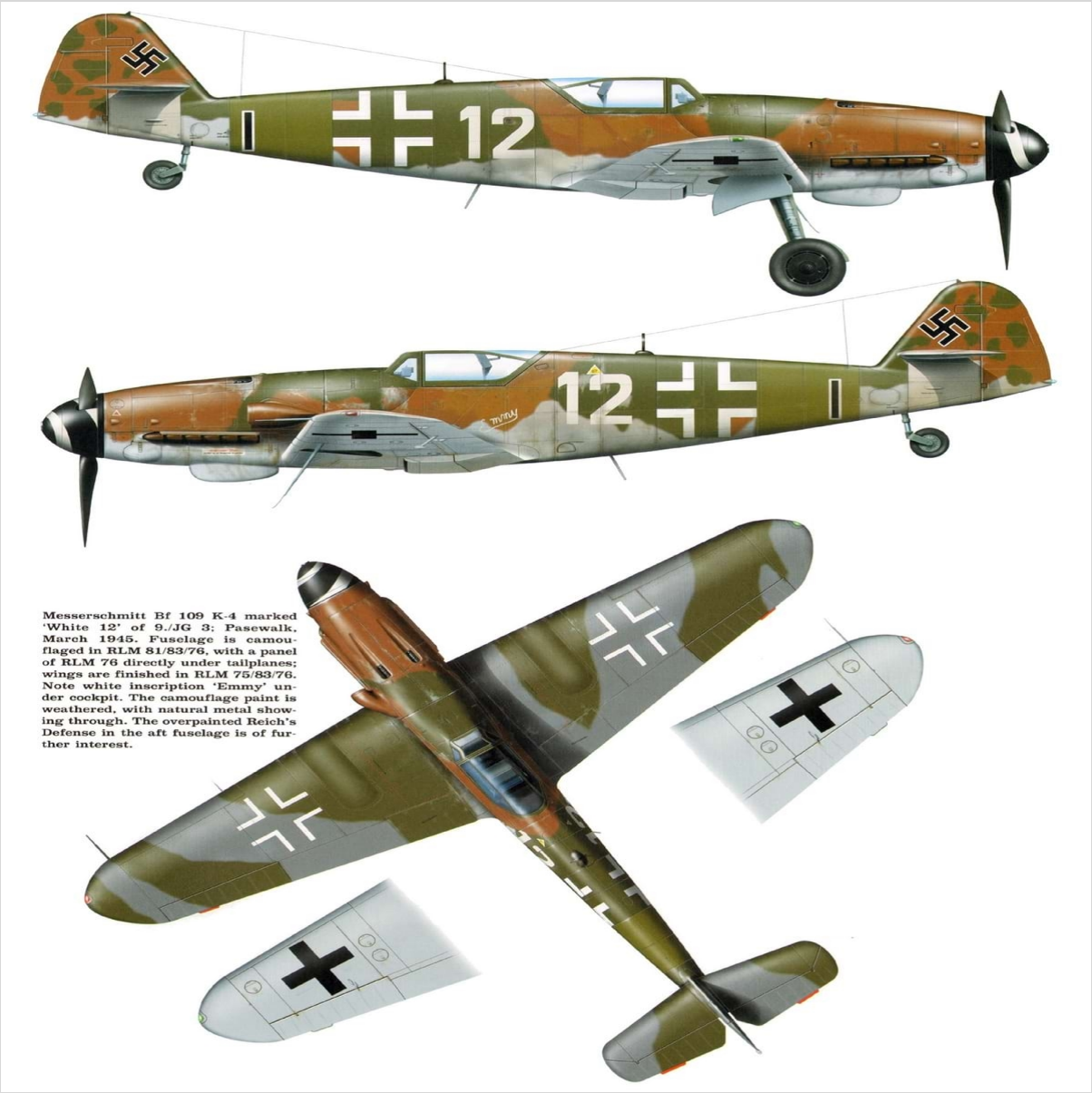
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 K

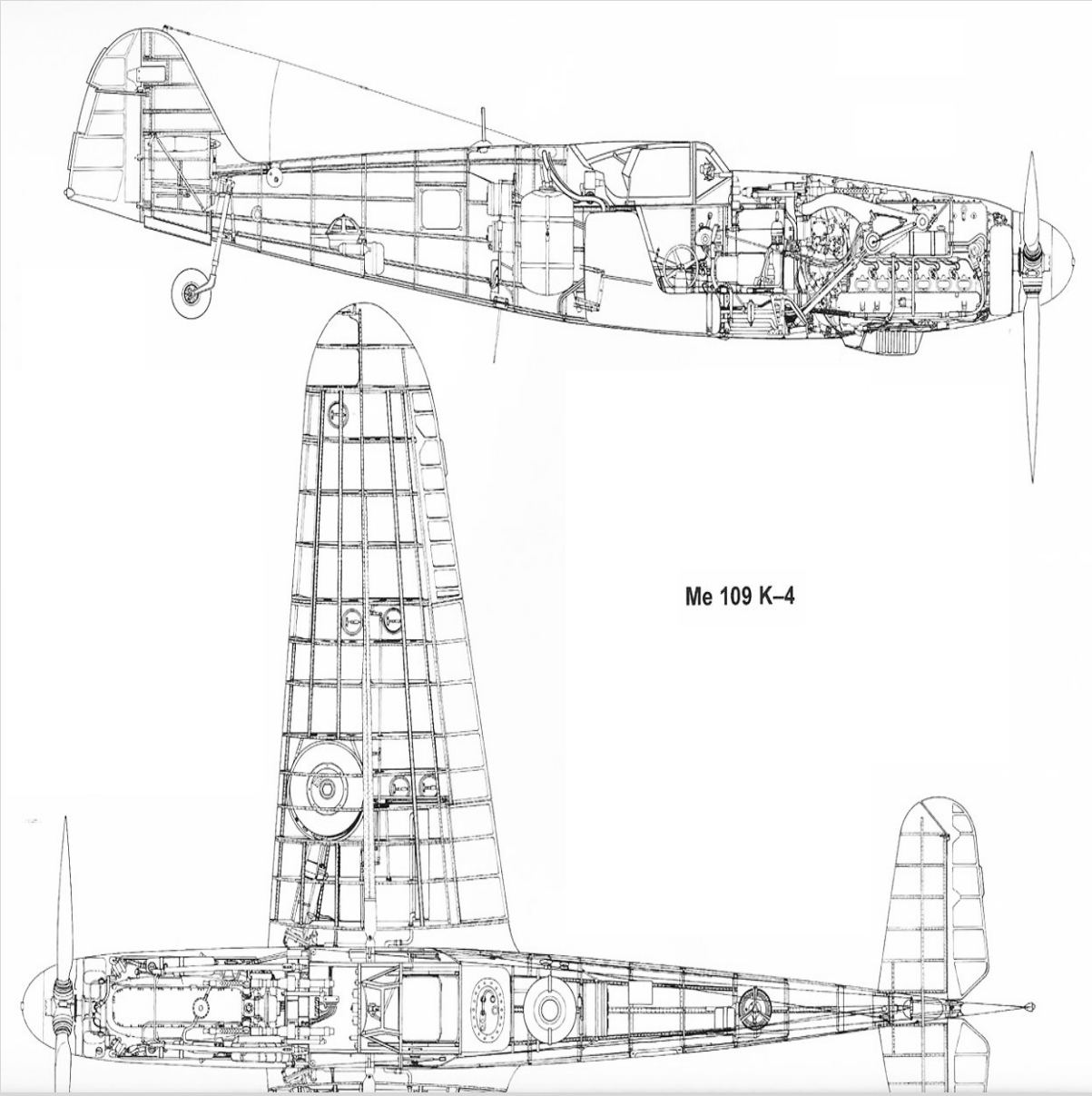
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace



MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605ASCM/DCM

Moteur de 12 cylindres en V à 60 % inversé entrainant 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 avec injection MW50 eau/méthanol
Puissance développée: 2000 ch à 2800 tr/mn au décollage-1800 ch à 2800 tr/mn à 5093 m-1550 ch



ARMEMENT

1 canon de 30 mm MK 108
2 mitrailleuses de MG 151



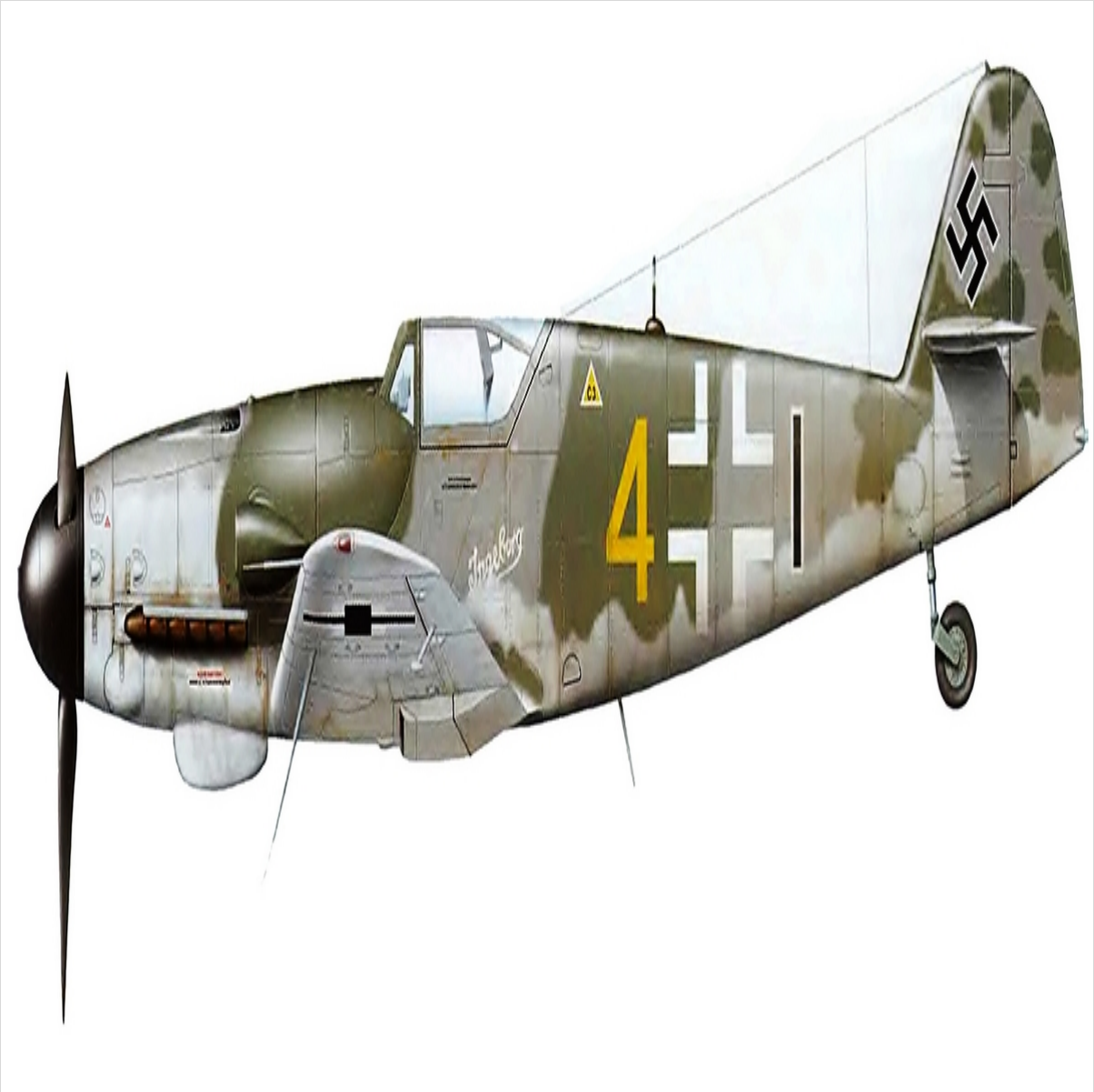
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 730 km/h
Plafond pratique= 12500 m
Rayon action= 700 km



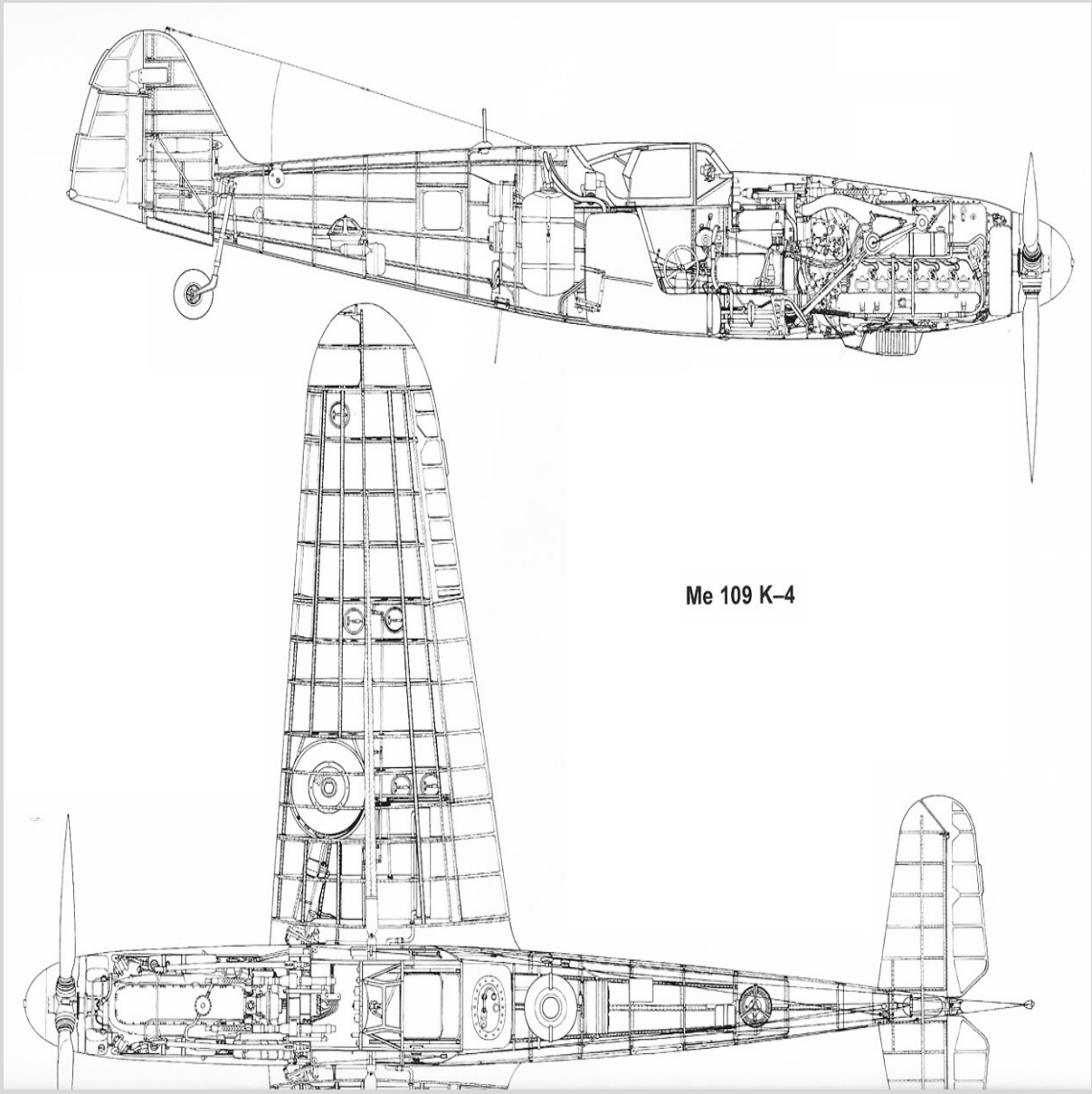
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,90 m	9,05 m	2,60 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2725 kg	3375 kg	0 kg



Me 109 K–4

HISTOIRE

Ultime version produite du Bf 109. Assez proche du modèle G, il tentait de standardiser toutes les sous-variantes autour du meilleur moteur disponible et avec quelques améliorations aérodynamiques. Il pouvait dépasser les 700 km/h. Son armement était légèrement plus puissant. Assez peu furent mis en service avant la fin des hostilités. Identification: Très semblable au Bf 109G, sa dérive est plus petite et l'arrière de la verrière est de forme différente. Les bombements sur le capot sont moins marqués Histoire Le Bf 109K4 représente insistance de l'Allemagne sur l'amélioration des modèles existants, plutôt que de risquer un nouveau design. Heureusement, Messerschmitt a beaucoup appris au cours de la série 109G et étaient donc en mesure d'affiner les 109 dans la série Bf 109K, qui ont été rationalisés (y compris l'ajustement du capot pour enlever les "bosses" autour de la culotte de mitrailleuses de 13mm), et mettre le Messerschmitt Daimler Benz DB 605 D du moteur en elle. Ce moteur délivre une base de 2000hp, le même que celui de Pratt & Whitney Double-Wasp moteur radial utilisé dans le F6F, F4U, et P47, mais dans un ensemble beaucoup plus petit. Poids monté dans le 109K4, mais le compromis en vaut la peine. Le Bf 109K4 est nettement plus rapide que la série Bf 109G (sur le pont de la 109K4 Bf peut soutenir 350 mph, à des altitudes plus élevées, elle fera place à 450 mph Vitesse vraie (TAS) ou plus). Elle s'est accélérée le meilleur de la série 109, et est le meilleur grimpeur de loin. En fait, le 109K4 Bf est le meilleur grimpeur global. Les Warbirds faisant de lui un excellent chasseur vertical (bien que son chargement à aile haute inhibe plutôt ce que cela devient difficile pour lui de se déplacer, surtout si vous êtes habitué à renverser au sommet d'un looping dans un Ki84 ou F4U). La série 109 n'a pas eu un tel coup de pouce important dans la montée et la vitesse depuis la Bf109F remplacé le Bf109E Malheureusement, il suffit de mettre un super-moteur dans la même cellule utilisée dans la bataille de Grande-Bretagne avait ses problèmes. La 109K4 Bf a haute vitesse des problèmes de manutention, tout comme toutes les 109, sauf que contrairement au 109 d'autre part, cet oiseau peut atteindre une vitesse de problèmes en vol au niveau standard. La série 109 commence à avoir des problèmes de manutention graves au-delà de 330 milles par heure environ, et soutenue max de vitesse dans un 109 est 350 mph IAS sur le pont. Ainsi vous avez un combattant puissant, capable de voler à des vitesses ridicules et y accéder rapidement, mais incapable d'exploiter pleinement ces capacités en raison des limites inhérentes à la conception originale. L'autre ajout important à la 109K est la standardisation de la MK 108 canons de 30 mm. C'est en fait une arme à double tranchant, car, bien que le canon 30mm peuvent déchiqueter bombardiers avec des tours très peu de vitesse initiale du canon, le taux d'incendie et de la capacité des munitions sont très faibles. Ainsi vous avez un clip très court pour le pistolet, il est difficile de frapper quoi que ce soit hors de portée 3 (compris entre 1 et pour les combattants), et son faible taux d'incendie font l'usage contre autre chose que d'un bombardier très difficile. Et l'immense puissance de moteur de l'avion faire usage du canon de 30mm très dangereuse, car le moteur est très probable que vous accélérez à droite dans la cible (collision), et ses caractéristiques de manoeuvrabilité pauvres dire que vous êtes obligés de prendre des instantanés haute vitesse de passage. Inutile de dire que le 109K est difficile de tuer en dépit des caractéristiques de performance il est impressionnant en puissance de feu. Et il n'est pas terriblement utile contre les bombardiers que la plupart des pilotes de bombardiers d'utiliser Otto, et Otto permettra de réduire le 109K en pièces à la distance de déploiement maximale pour le canon de 30mm, même avec l'algorithme révisé Otto pour 2,0. Tout comme le canon de 37mm P39, cette armée, il faut beaucoup de pratique et un bon sens de la déviation et baisse shell pour être efficace. Mais qu'est-ce qu'elle ne touche le détruit. Il serait intéressant d'essayer le 109K4 avec le Mk 103 canons de 30 mm le remplacement de la MK 108 canons de 30 mm. Le Mk 103 canons avaient une vitesse initiale beaucoup plus élevé (ce qui en

fait l'utilisation en combat A2A beaucoup mieux), un taux plus élevé de-le-feu, et dans l'ensemble était une meilleure arme. Certains kits de modification sur le terrain pour des variantes de Fw 190 Comme employé de la Mk 103 canons de 30 mm. Ma conjecture est que le canon Mk 103 est une arme beaucoup plus importante, résultant en plus de poids, et l'espace des munitions accrue / poids nécessaire pourrait avoir causé des problèmes. Mais dans un sens, le Mk 103 canons de 30 mm est de la MK 108 canons de 30 mm ce qui le canon MG 151/20 20mm était au canon MG FF de 20mm.

Sitographie

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

Site Cyber Aéro breton du pays = https://cyberaerobreton.fr/allemagn/allemagn.htm 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allemagn/me109k.htm 