

Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 V-1

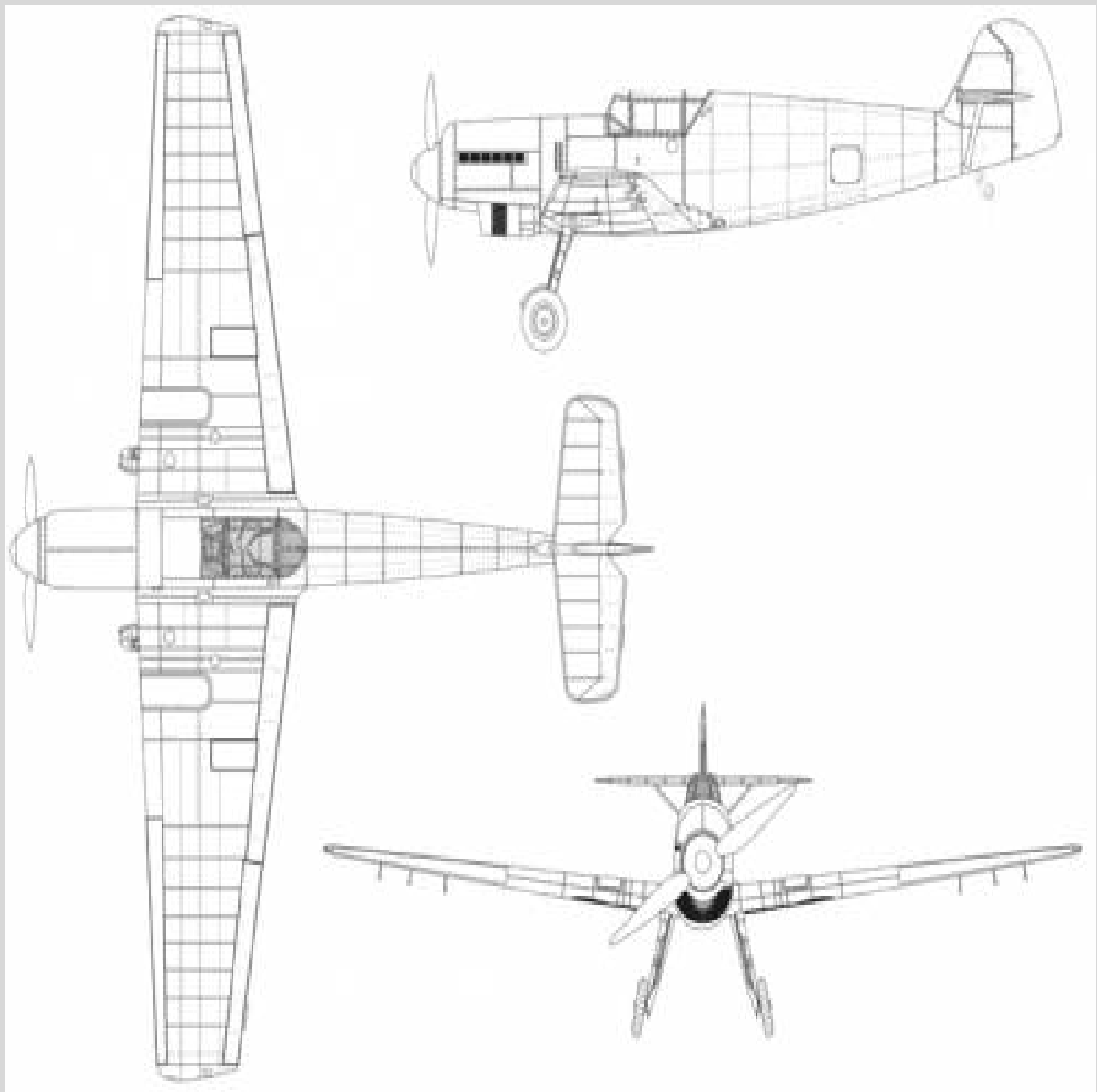
Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace

MOTORISATION

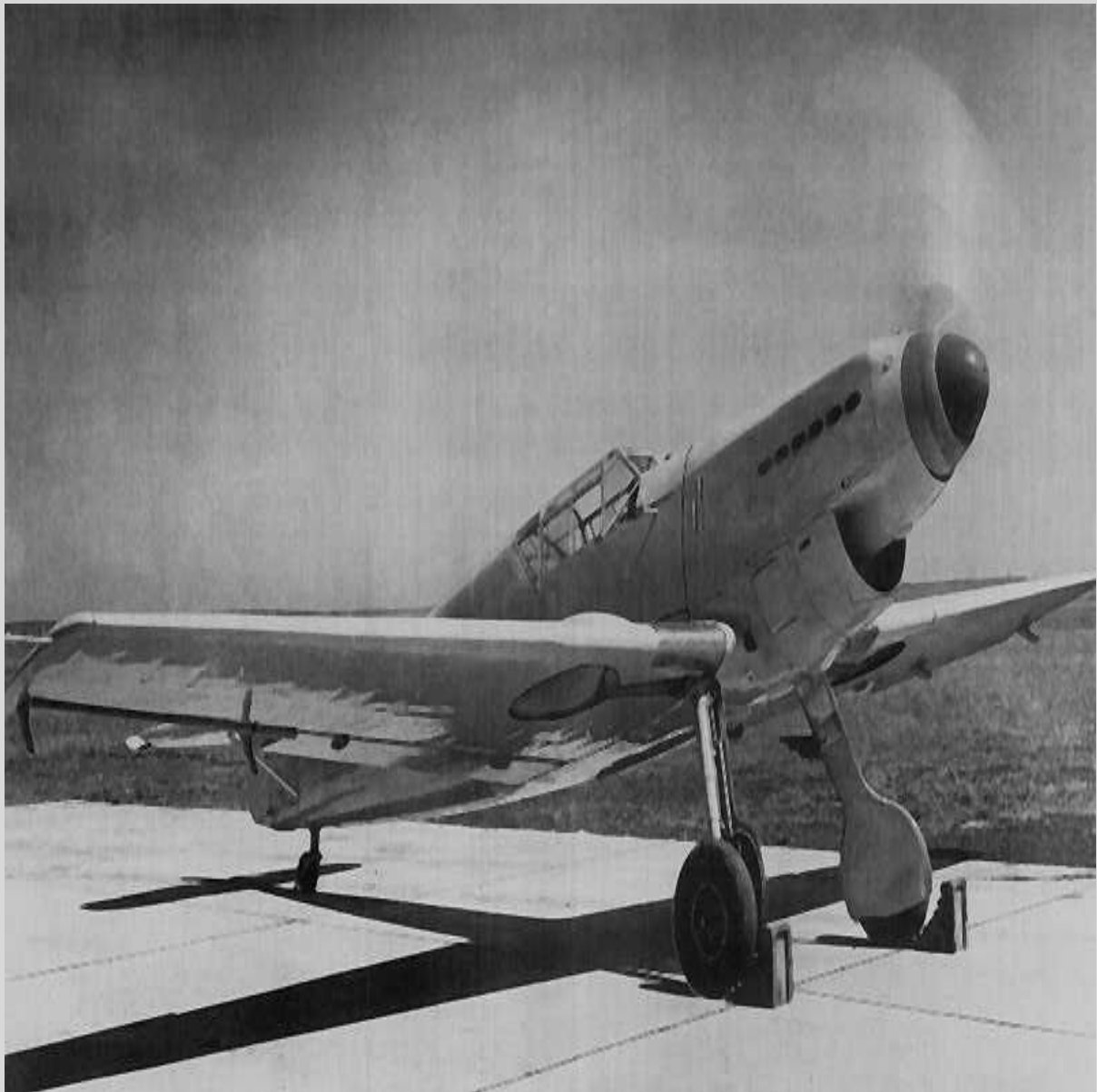
Junkers Jumo 210Aa

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= 470 km/h à 42000 m

Plafond pratique= 8015 m



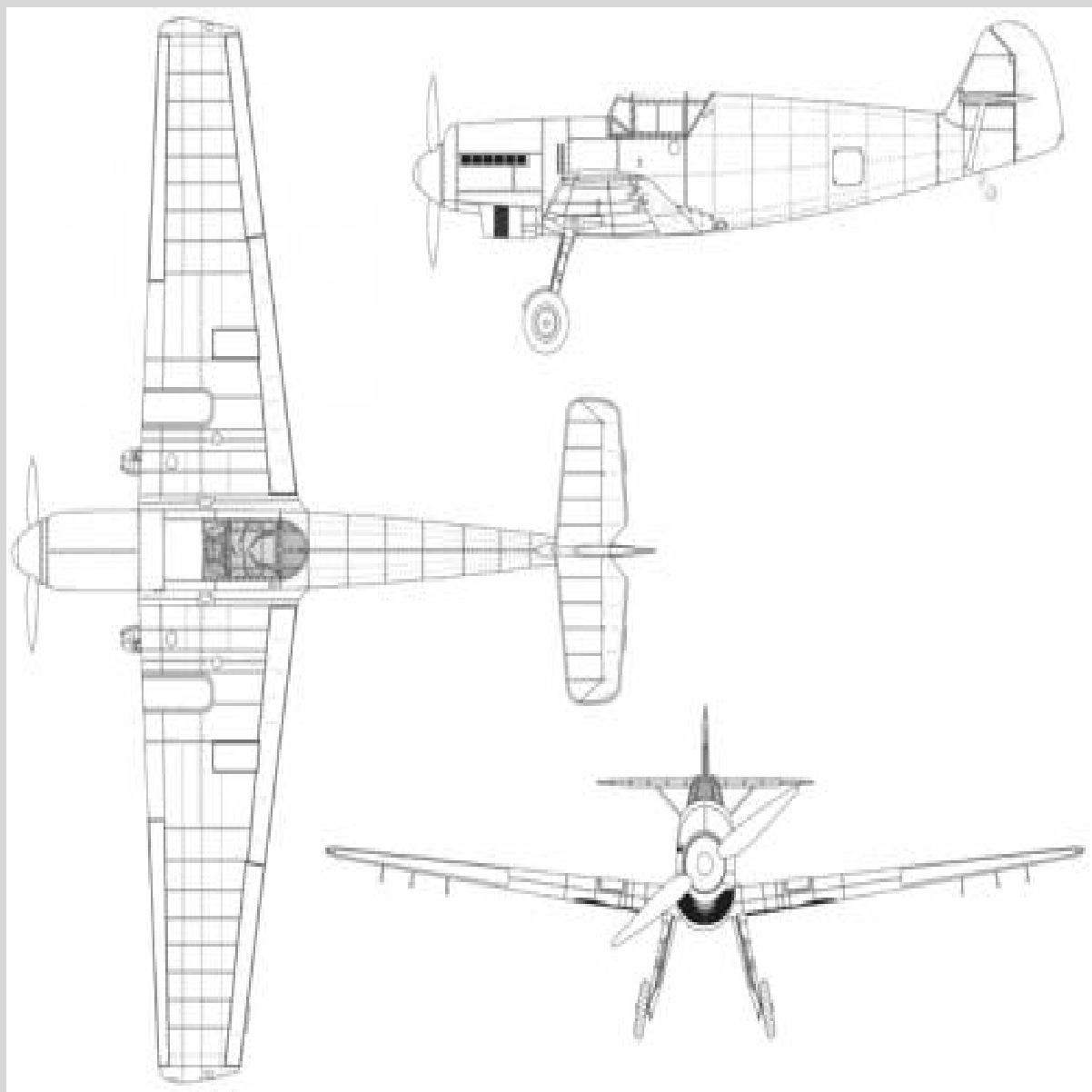
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,85 m	8,50 m	3,40 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



HISTOIRE

Très rapidement, Arado et Focke-Wulf, voyant leurs projets dépassés, se retirèrent de la compétition ; seuls le Messerschmitt Me 109 et le Heinkel He 112 restèrent en lice. Outre l'hostilité de Milch, l'avion rencontra un accueil tout d'abord défavorable des pilotes qui lui reprochaient la voie étroite de son train d'atterrissage et son inclinaison élevée quand il roulait, ce qui rendait les opérations au sol difficiles voire dangereuses pour des pilotes peu expérimentés. Le comportement en l'air allait par contre finir par emporter leurs suffrages, l'avion se révélant manœuvrant une fois en l'air et surtout capable d'une vitesse exceptionnelle de 470 km/h, soit trente de plus que son concurrent, et de piquer et grimper plus vite. Cependant, le Heinkel avait encore la préférence des instances dirigeantes, le RLM commanda donc une présérie de dix appareils de chaque type. Néanmoins, début mars, la nouvelle que le Spitfire avait été mis en production obligea la Luftwaffe, dans l'urgence, à revoir sa décision et, finalement le 12, parut un document donnant la priorité au Messerschmitt Me 109 qui fut lancé en production alors que l'on demandait à Heinkel de revoir sa copie. Les choix technologiques risqués de Willy Messerschmitt, avaient réussi à faire la différence, face au Heinkel, privilégié pourtant par les autorités. Comme sur le Messerschmitt Me 108 pour gagner du poids, il regroupait tous les efforts du moteur et du train sur un seul élément, la cloison pare-feu en arrière du moteur. De même pour l'aile, il n'employait qu'un seul longeron avant, en forme de I, suffisamment robuste pour encaisser les efforts de flexion subis par la voilure, au lieu de deux dans la construction traditionnelle. Associés à une construction semi-monocoque métallique, ces innovations lui permettaient d'obtenir une structure assez légère pour obtenir un bon rapport poids/puissance malgré la faiblesse des moteurs alors disponibles. Autres avantages, le Messerschmitt Me 109 était nettement moins coûteux à produire que son concurrent et il était possible de démonter ses ailes tout en gardant l'avion sur son train d'atterrissage lors des maintenances et des transports par voie de terre. Par contre, ce choix impliquait un train à voie étroite qui rendait plus difficile le roulage et les manœuvres au sol. Cela allait devenir particulièrement critique quand la puissance (et, de là, le couple de renversement) des moteurs allait augmenter .

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



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

[orange.fr/allelemn/me109v_1.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allelemn/me109v_1.htm)

