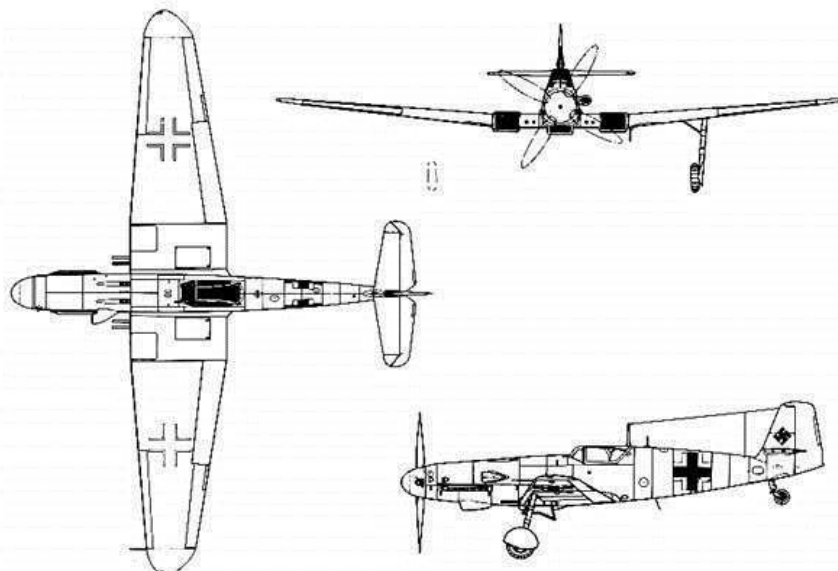


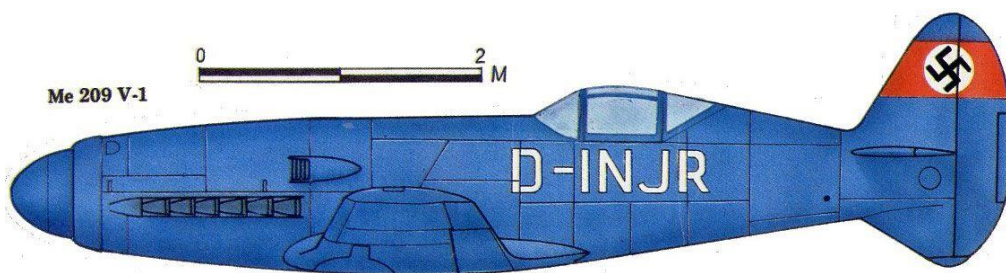
Messerschmitt Me 209



En novembre 1937 (peu après le record enlevé par un prototype du Bf 109), Messerschmitt commença à concevoir un appareil dans le seul but de battre le record absolu de vitesse, alors détenu par un hydravion italien. Cet appareil fut désigné P1059, et Me 209 par le RLM. S'il reprenait le moteur Daimler-Benz DB 601 et la ligne générale du Bf 109, il était beaucoup plus compact. Le fuselage était placé très en arrière, juste devant la dérive. Le train d'atterrissage était logé sous les ailes et se rétractait vers l'intérieur. Il est à noter qu'il n'était absolument pas question, pour Messerschmitt en tout cas, d'en faire un avion de chasse opérationnel. En effet, Messerschmitt avait suggéré au RLM de concevoir et construire des avions expérimentaux afin de travailler sur le long terme, et de bénéficier d'avancées technologiques. En particulier, le bord d'attaque de ses ailes était occupé par le système de refroidissement du moteur, système complexe qui permettait de se passer de radiateurs engendrant de la traînée. Le Me 209V-1 vola pour la première fois le 1er août 1938 entre les mains d'Hermann Wurster. Il fut motorisé par un DB 601A de 1100 ch, en attendant la mise au point de moteurs de course.



L'avion se révéla très délicat à piloter lors des essais. La dérive fut agrandie, et le système de refroidissement, peu fiable, dû être mis au point. En février 1939, les plus gros problèmes furent résolus. 2 autres prototypes suivirent : le V-2 vola pour la première fois le 8 février 1939 entre les mains d'Hermann Wurster. Il avait été construit pour battre le record de vitesse, mais fut victime d'un mauvais fonctionnement du train et de vibrations causées par le moteur. Il fut perdu par accident le 4 avril 1939, alors que Fritz Wendel était aux commandes. Le Me 209V-3 fut construit en mai 1939, exprès pour battre le record de vitesse sur 100 km exclusivement. Ses tests décevants (en particulier au niveau du moteur), et il ne chercha jamais à battre un seul record. Il fut détruit dans un bombardement en 1944 à Augsburg. Le V-1 fut donc remotorisé avec un DB601V pouvant donner 2770 ch pendant un court moment. Le record de vitesse fut battu le 26 avril 1939 avec 755,138 km/h par Fritz Wendel. Le Me 209 servit bien sûr à la propagande, et fut même désigné Bf 109R afin de faire croire qu'il s'agissait qu'il s'agissait d'une version du Bf 109, le chasseur standard de la Luftwaffe, qui devait rester l'appareil le plus rapide du monde. Il faudra attendre le 16 août 1969 pour que le record de vitesse pour avion à hélice soit battu, et ce par un F8F Bearcat profondément modifié. Le Me 209V-1 fut testé au moins jusqu'en août 1940. Il fut transféré au musée aéronautique de Berlin en septembre 1942. La plus grande partie de la collection de ce musée fut déménagée en Pologne en 1944, afin de la protéger des bombardements. Ils furent récupérés en piteux état par les Polonais, qui exposent le Me 209V-1 au musée de Cracovie. Le RLM avait tout de même exigé un débouché opérationnel pour le Me 209 et le prototype V-4 fut conçu en ce sens autour d'un DB 601A de série. L'envergure fut accrue, la dérive agrandie, 2 MG 17 furent placées sous le capot. Le premier vol du V-4 eut lieu le 12 mai 1939 entre les mains d'Hermann Wurster. Mais malgré des remotorisations (DB 601E, puis N) et d'autres modifications, le Me 209V-4 s'avéra très difficile à piloter et inférieur au Bf 109F alors en développement. Le projet fut abandonné début 1941 et l'appareil fut ferraillé au Service Aéronautique d'Erding .



Version anglaise wikipédia

The first **Messerschmitt Me 209** was a single-engine [racing aircraft](#) which was designed for and succeeded at breaking [speed records](#). This Me 209 was a completely new aircraft whose designation was used by [Messerschmitt](#) as a propaganda tool. Although the aircraft was designed only to break speed records, it was hoped that its name would associate it with the Bf 109 already in combat service.^[1] The designation *Me 209* was given for propaganda purposes to cause confusion with the [Messerschmitt Bf 109](#), the [Luftwaffe](#)'s primary [fighter](#) throughout [World War II](#). It was later reused for the actual [proposed successor to the Bf 109](#).

Design and development

The designation Me 209 was used for two separate projects during World War II. The first was a record-setting, single-engined race aircraft, for which little or no consideration was given to adaptation for combat. The second Me 209 was a proposal for a follow-up to the highly successful Messerschmitt Bf 109 which served as the Luftwaffe's primary fighter throughout World War II.^[1] Designed in 1937, the Me 209 was a completely separate aircraft from the Bf 109, solely designed to break speed records. It shared only its [Daimler-Benz DB 601](#) engine with the Bf 109, which in the Me 209 was equipped with [steam cooling](#).^[2] [Willy Messerschmitt](#) designed the small aircraft with a cockpit placed far back along the fuselage just in front of its unique [cross-shaped tail section](#). Unlike the Bf 109, the Me 209 featured a wide track, inwardly-retracting undercarriage mounted in the wing section.^[3]

Testing



Display model of the aircraft showing its World War II configuration



Messerschmitt Me 209 V1 showing its colors and markings

The aircraft achieved its purpose when test pilot [Fritz Wendel](#) flew it to a new world speed record of almost 756 km/h (469 mph) on 26 April 1939, bearing the [German](#) civil registration **D-INJR**.^[4] This record was not officially broken by another piston-engined aircraft until 16 August 1969 by [Darryl Greenamyer](#)'s highly modified Conquest I^[5] [F8F Bearcat](#), now at the Smithsonian's [NASM](#).^[6] The Me 209 V1's speed record was itself shattered in terms of absolute speed, eighteen months later by [Heini Dittmar](#), flying another Messerschmitt aircraft design, the [Me 163A](#) V4 rocket fighter prototype to a 1,004 km/h (624 mph) record in October 1941.^[7] The idea of adapting the Me 209 racer to the fighter role gained momentum when, during the [Battle of Britain](#), the Bf 109 failed to gain superiority over the RAF [Supermarine Spitfire](#).^[citation needed] The little record-setter, however, was not up to the task of air combat. Its wings were almost completely occupied by the engine's liquid cooling system and therefore prohibited conventional installation of armament. The aircraft also proved difficult to fly and extremely hard to control on the ground. Nevertheless, the Messerschmitt team made several attempts to improve the aircraft's performance by giving it longer wings, a taller vertical stabilizer, and installing two [synchronized](#) 7.92 mm (.312 in) [MG 17 machine guns](#) in the engine cowling. Its various modifications, however, added so much weight that the Me 209 ended up slower than the contemporary Bf 109E.^[4] This first Me 209 project was soon cancelled.

Propaganda use

The Me 209's designation was used by Messerschmitt as a propaganda tool. Although the aircraft was a "single purpose" high-speed experimental [prototype](#), it was hoped that its name would associate it and its world-beating performance with the Bf 109 already in combat service.^[3] In 1939, the speed record achievement of the Me-209 was used for a propaganda disinformation campaign, wherein the aircraft (possibly from its post-July 1938 first flight date) was given the designation **Me 109R**, with [the later prefix](#), never used for wartime Bf 109 fighters.^[8] This disinformation was naturally designed to give an aura of invincibility to the Bf 109, an aura not dispelled until the conclusion of the Battle of Britain.

Surviving aircraft



Me 209 fuselage at the [Polish Aviation Museum](#), [Kraków](#).

The fuselage of the Me 209 V1 is currently on display, at the [Polish Aviation Museum](#) in [Kraków, Poland](#) and was once a part of [Hermann Göring's](#) personal collection.

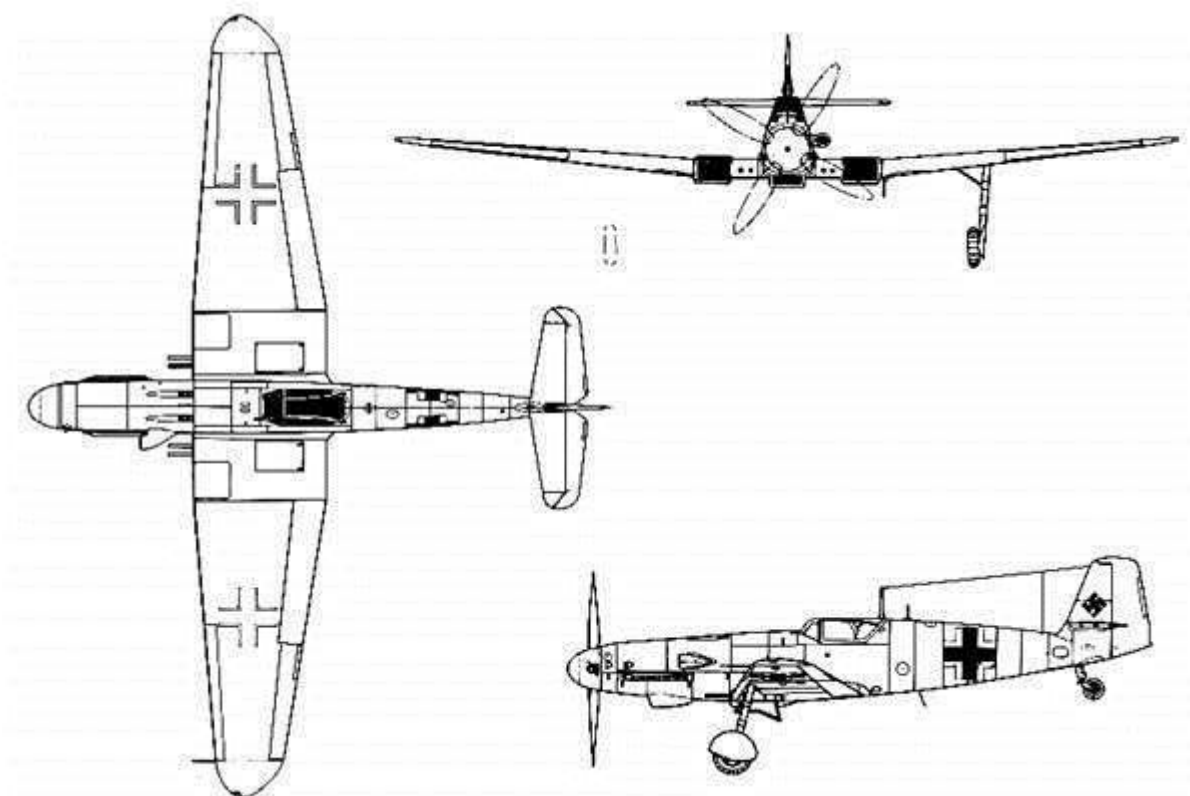
Specifications (Me 209 V1)

General characteristics

- **Crew:** one
- **Length:** 7.24 m (23 ft 9 in)
- **Wingspan:** 7.8 m (25 ft 7 in)
- **Height:** 3.2 m (10 ft 6 in)
- **Powerplant:** 1 × [Daimler-Benz DB 601ARJ](#) inverted V-12 liquid-cooled piston engine, 1,324 kW (1,775 hp)

Performance

- **Maximum speed:** 755 km/h (469 mph, 408 kn)



Me 209 V	
↳ Vydřz	150
↳ Palebná síla	95
↳ Rychlost	588
↳ Obratnost	254
↳ Vřškovř výkon	1400

Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Messerschmitt_Me_209