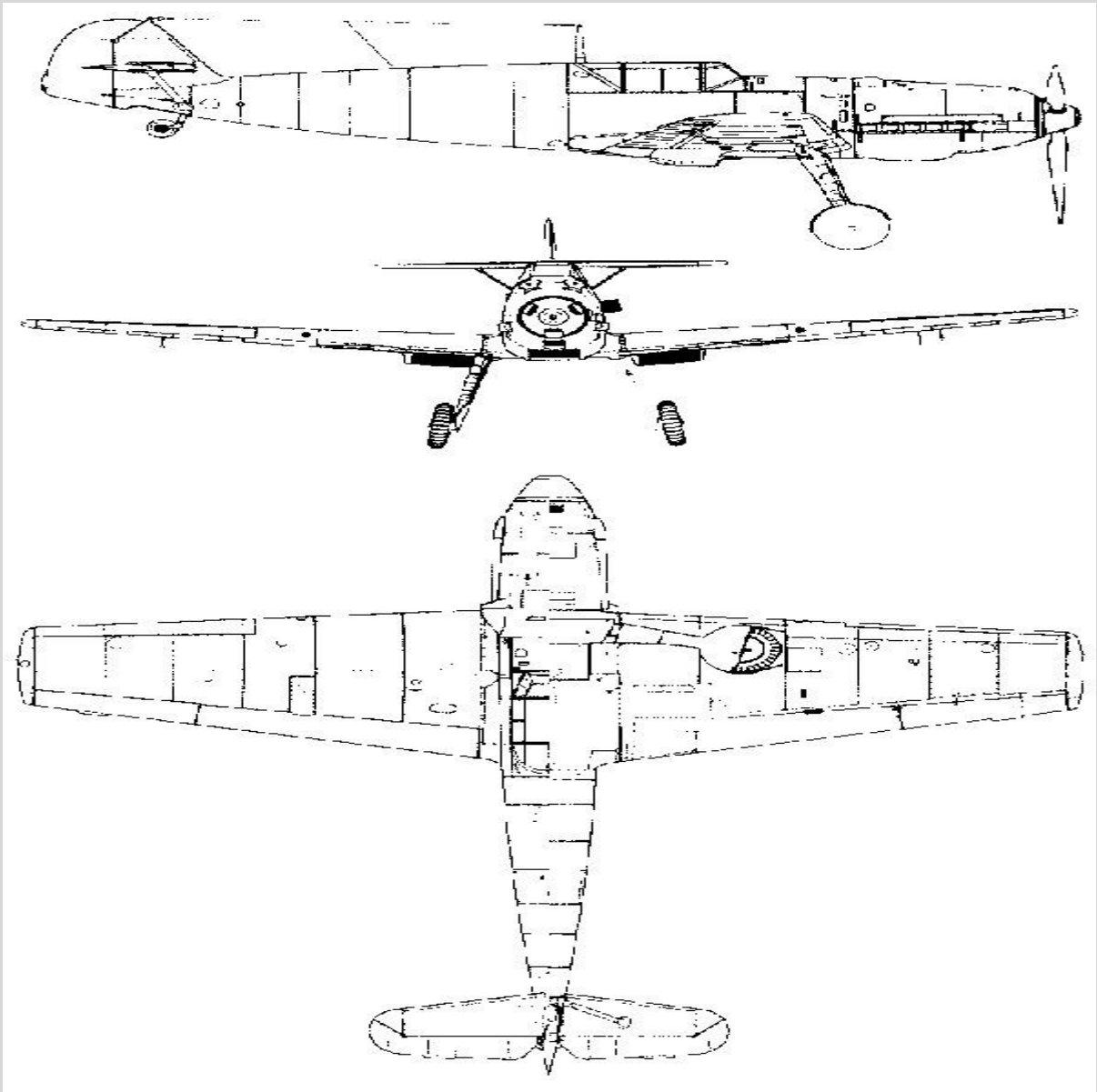


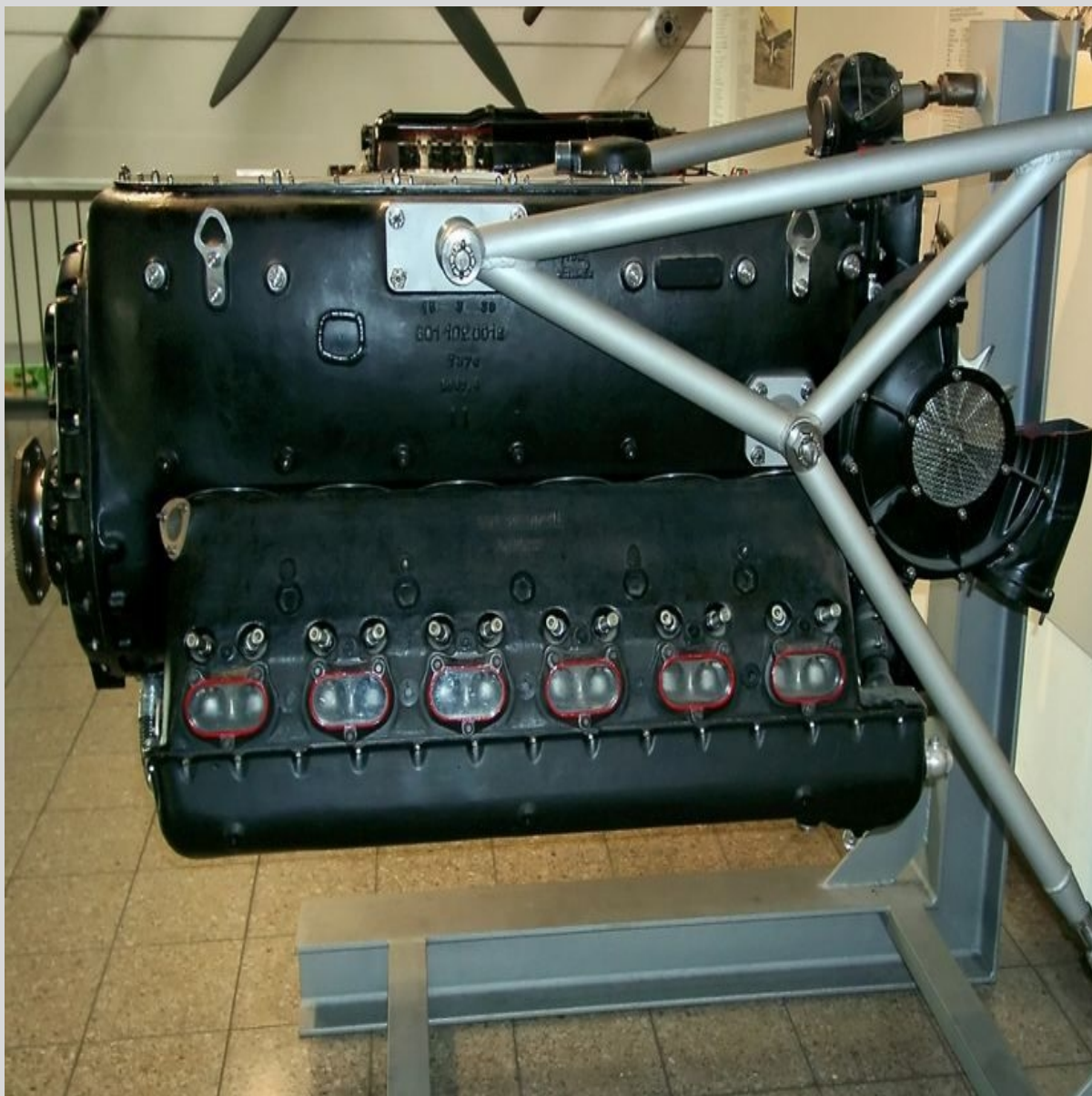
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 E-1 Emil

Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace

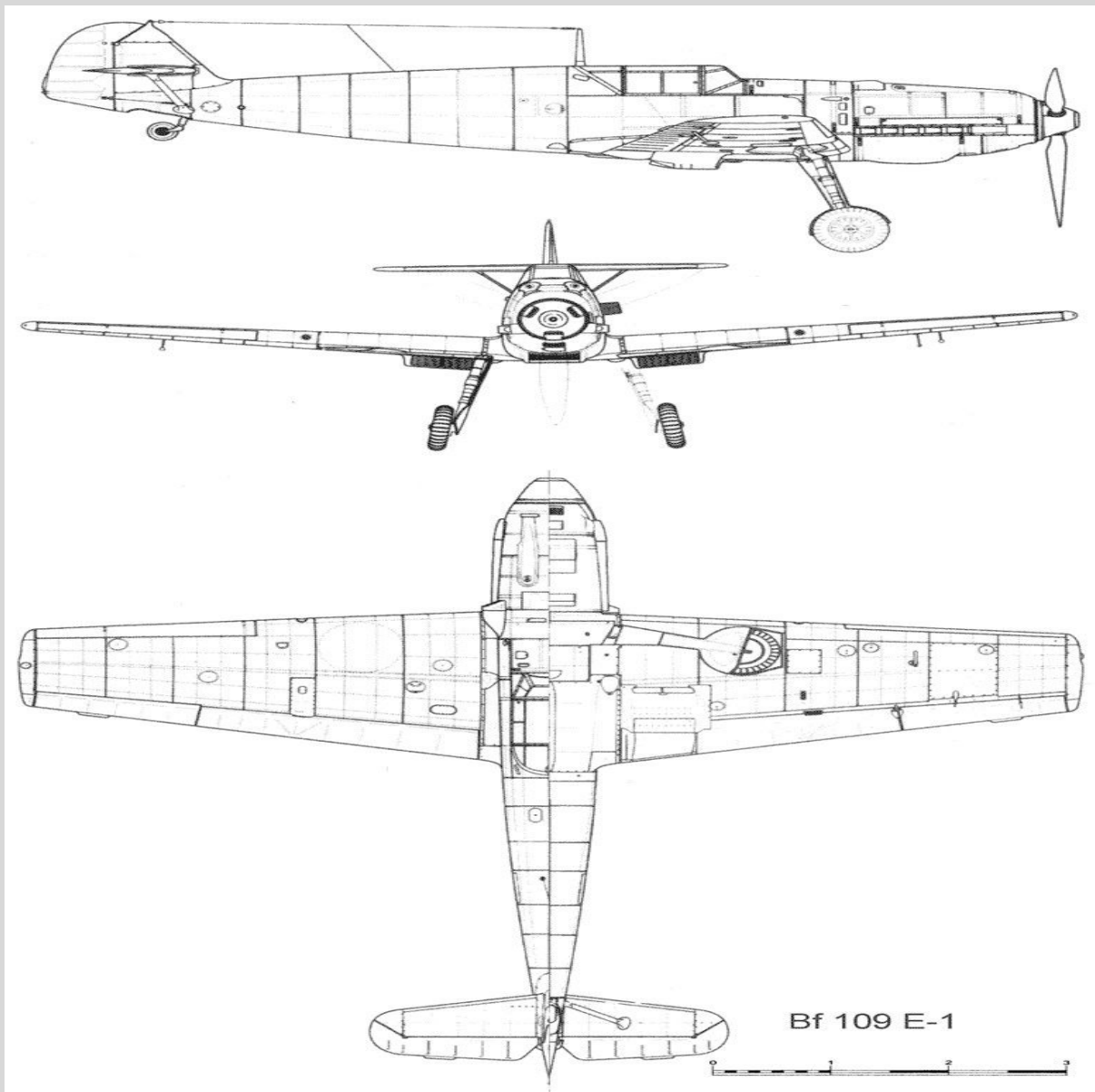


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601A



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

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm sur capot moteur](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm dans la voilure](#)

1 mitrailleuse MG17 de 7,9 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice



COPYRIGHT ANDREAS MÜLLER

AIRLINERS.NET

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 465 km/h au niveau marin - 485 km/h à 1000 m - 505 km/h à 2000 m - 550 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= 480 km/h à 4000 m

Vitesse ascension= initial : 930 m/mn

Temps montée= 1000 m en 1' 10" - 3000 m en 3' 30" - 5000 m en 6' 10"

Plafond pratique= 10500 m

Rayon action= 660 km



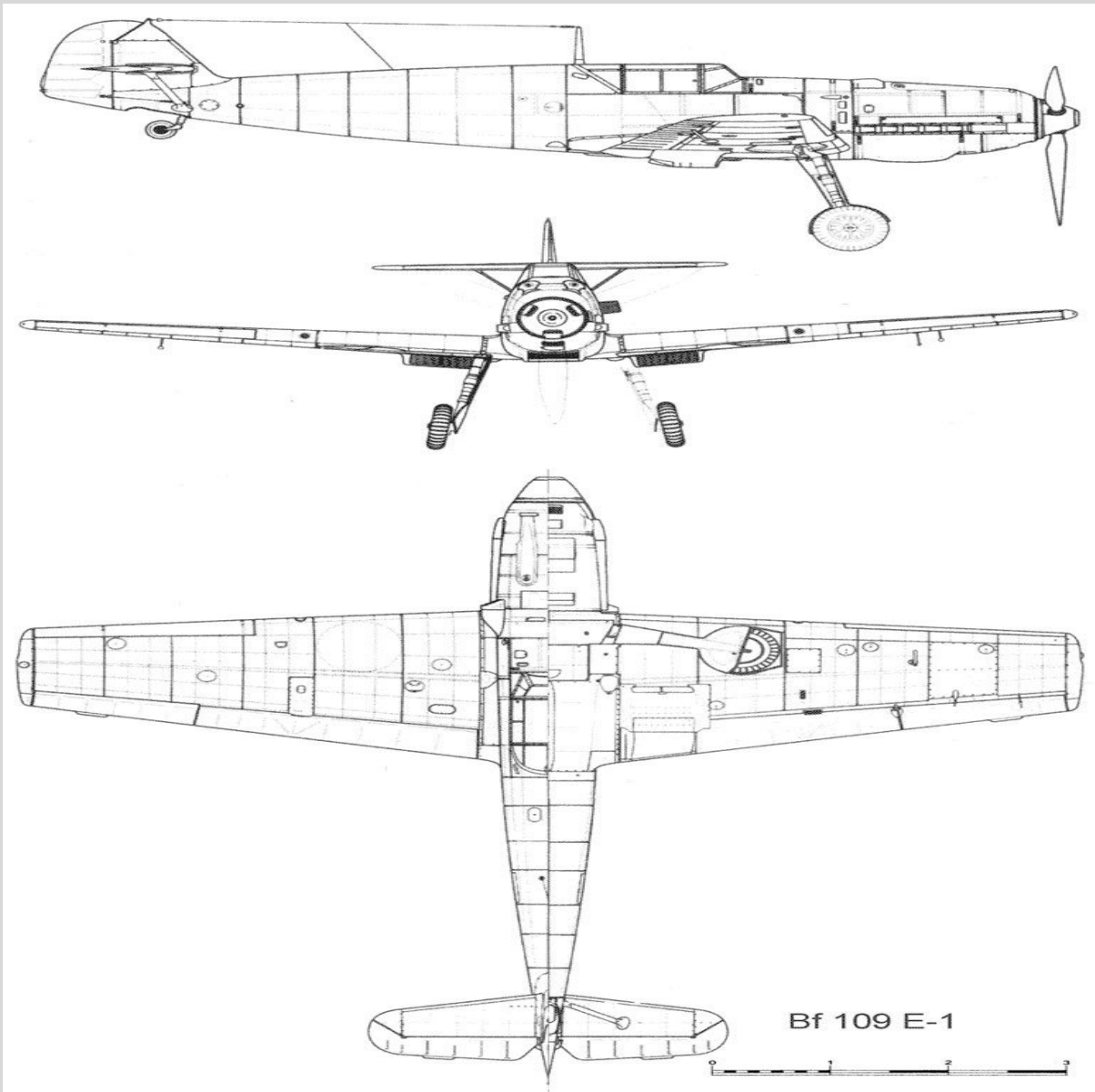
DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 9,85 m | 8,65 m | 2,5 m | 16,15 m ² |



MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|---------|---------|----------|
| 1840 kg | 2505 kg | 0 kg |



HISTOIRE

A la fin de l'année 1938, la construction en série de la nouvelle version Bf 109 E " Emil ", avec un moteur Daimler-Benz DB 601 A de 1 100 ch. et une hélice à trois pales réglables de type VDM, pu démarrer à l'échelle industrielle mais au début de la production, il y eut quelques problèmes au niveau de la prise d'air des chargeurs de l'armement embarqué sur le capot moteur et on l'équipa alors de celles présentes sur la version V13. Comme la sortie d'échappement fondue dans le carrénage, identique à la version BF 109 B, posa des problèmes de surchauffe, cette version fût déclinée en plusieurs sous versions selon des critères précis et à moindre coût comme le chasseur de nuit qui était équipé d'armes dans la voilure et d'une puissance en altitude améliorée par son moteur Daimler Benz DB 601 N de 1 175 ch., allant dans la diversité des versions, une polyvalence de missions incroyable fût acquise par les équipements développés dans cette version " Emil ". La version définitive d'export, pour des raisons de « secret défense », fût dépourvue des appareillages non validés qui n'avaient pas été installés ou furent démontés. Jusqu'en 1941, la Bulgarie reçut 19 appareils, le Japon 12, la Yougoslavie 73, la Roumanie 65, la Suisse 80 et l'URSS 3. Parmi les pays intéressés se trouvaient également la Turquie, la Norvège et la Suède qui ne furent jamais livrés. Au début de la deuxième guerre mondiale, l' " Emil " fut l'avion de chasse de la Luftwaffe par excellence et pu non seulement se comparer sans rougir aux autres avions de chasse mais leur fut même supérieur sur beaucoup de points comme toute une série de kits d'équipement et de transformation nés des expériences acquises lors des différentes interventions et qui offraient de manière relativement simple la possibilité d'adapter, à moindres frais, les appareils à des domaines d'utilisation sans cesse changeants, par exemple à un environnement de climat tropical comme la version " Trop ". Le montage des kits d'équipement était possible sur place, les modifications apportées au moyen des kits de transformation nécessitaient par contre une intervention en atelier, et furent effectuées en majeure partie à l'occasion des réfections. Une série particulière fut étudiée dans cette période : le Bf 109 T " Toni " ou " Trägerun ", avion dérivé du Bf 109 E adapté pour porte-avions. Ces appareils munis d'un équipement de catapultage, de crosses d'appontage et de voilure agrandie étaient destinés à opérer à partir du porte-avions " Graf Zeppelin " mais déjà lors de la phase d'études il était clair que cet unique porte-avions ne devait jamais être construit. Dès le huitième appareil, la série fut transformée avec l'abandon des équipements spécifiques pour porte-avions. Les 70 appareils construits au total, grâce à leurs aptitudes à décoller à partir de petits terrains et sur une courte distance, furent mis en service en Norvège et sur l'île de Helgoland. Les autres avions furent utilisés à partir de fin 1943 dans les centres de formation aux vols de nuit. Le ME 155 a été projeté, conjointement au BF 109 T, en tant que chasseur de surface pour le porte-avions allemand " Graff-Zeppelin " qui tomba aux oubliettes fin 1942 quand la construction du " Graff " fût stoppé. Quelques mois après, la nécessité d'avoir au sein de l'aviation un chasseur-bombardier pouvant emporter une bombe de 1000 kg fit ressortir le projet avec un châssis renforcé et une puissance lui procurant un décollage court. Mais voilà, le prototype est rejeté car sa garde au sol avec la bombe de 1 000 kg n'était que de 5 cm ! Ne désespérant pas, Messerschmitt converti le ME 155 en tant que chasseurs de haute altitude dont le projet fût rejeté aussi sec. Enfin, ce projet devant coût que coût trouver son chemin, fût livré à Blohm & Voss et désigné BV 155 en tant que chasseurs de haute altitude. Dès 1939, Messerschmitt commença à réétudier le Bf 109 E au vue de son amélioration en autonomie et en polyvalence des missions que l'on souhaitait lui confier. La cellule ainsi que la voilure furent affinées et redessinées du point de vue aérodynamique, les réservoirs internes furent agrandis et le blindage de protection pour la sécurité du pilote. Un point particulièrement important fut également développé : la réduction de ses coûts de fabrication.

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/me109e_1.htm

