

Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 E-4 Emil

Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace



- BF 109E-4**
1. Проступки втулки пропеллера
 2. Кап (обтекатель)
 3. Проступки винта VDM
 4. Механизм изменения шага винта
 5. Задняя пластина кока
 6. Головная бак с топливными окладителями
 7. Крышка наливного отверстия для топлива
 8. Защита капота
 9. Нижний передний воздушный фильтр
 10. Обтекатель окладительной трубки
 11. Обтекатель переднего выхлопного клапана
 12. Дополнительный масляный бак для дальних перелетов
 13. Двигатель BMW VI D1A
 14. Дополнительные воздушные фильтры
 15. Трубки системы охлаждения, идущие к подкрылочным радиаторам
 16. Демпферы, поглощающие вибрацию двигателя
 17. Трубки выхлопных газов
 18. Трубки системы охлаждения, идущие к подкрылочным радиаторам
 19. Воздушники масляного насоса радиатора
 20. Воздушный радиатор
 21. Сетка выхлопного отверстия радиатора
 22. Рама капота
 23. Опора стоек двигателя
 24. Контейнер для сбора стреляных гильз
 25. Коробки с боеприпасами (стандартный комплект)
 26. Компрессор двигателя (альтернатив)
 27. Обтекатель воздушной коробки компрессора
 28. Консоль из наливного сплава для крепления двигателя
 29. Бронирование моторной коробки

30. Механизмы подачи боеприпасов
31. Автоматические механизмы двигателя
32. Две установки в фюзеляже пулемета MG 17
33. Сетка выхлопной трубы
34. Обшивка крыла
35. Локоть доступа к крылу

36. 30-мм пушка MG FF
37. Автоматический щелевой предохранитель
38. Механизмы предохранения
39. Привод предохранителя
40. Пулеметная крышка
41. Прямоугольный нервюр
42. Концевой нервюр
43. Крышной навигационный пробковый маяк
44. Шарнир зеркала
45. Металлический тормоз зеркала
46. Тренировочный

47. Тела управления операционными
48. Качалка системы управления операционными
49. Селекторы закрылков
50. Локоть доступа к кардану барбазу пушки
51. Воздушный насос охлаждения пулемета
52. Локоть пулемета
53. Шланг с теплозащитной пленкой
54. Шарнир панели
55. Локоть изогнутой трубы насоса
56. Штурвалы колонки

57. Локь управления масляного бака (левый бак не показан)
58. Податчик управления рулем направления
59. Вращающаяся колонка самолета
60. Главный конекер центроплана
61. Продольная подполоска управления

62. Изогнутый прибор
63. Зажим рулевой безопасности
64. Пластина вращающегося двигателя
65. Щиток электрооборудования
66. Задняя консоль
67. Вращающаяся кабина с шарниром
68. Трубка трубки
69. Рулевая панель лобового стекла
70. Рулевая консоль фюзеляжа
71. Бронированный лист над головой пилота

72. Бронированный лист за спиной пилота
73. Бронированный лист сиденья
74. Податчик кресла
75. Рычаг податчика кресла
76. Рулевая консоль установки руля
77. Локь кабины
78. Рулевая консоль выхлопа закрылка
79. Опорная рама сиденья
80. Изогнутый (обратный) топливный бак

81. Локь установки руля высоты стабилизатора
82. Шланг фюзеляжа
83. Тела руля направления
84. Бронированные баллоны (2)
85. Бронированный
86. Бронированное сиденье
87. Видеопанель (пулемет)
88. Опорная задняя часть фюзеляжа
89. Машта антенны
90. Антенна

91. Горючий топливный бак
92. Линия продольного топливного бака
93. Фронтальная крепление радиостанции
94. Антенна радиостанции
95. Радиостанция Gb III
96. Вид антенны

97. Две установки руля высоты стабилизатора
98. Труба управления рулем высоты
99. Селектор колес фюзеляжа
100. Локоть доступа к радиостанции
101. Тела управления рулем высоты
102. Шланг фюзеляжа
103. Поперечный полый стальной элемент
104. Внутреннее оборудование кабины
105. Вращающаяся установка руля стабилизатора
106. Подоконник восточного стабилизатора
107. Правая консоль восточного стабилизатора
108. Внешний шарнир руля высоты
109. Вращающийся руль высоты

110. Правая консоль руля высоты
111. Конструкция капи
112. Штырь антенны
113. Баллон руля направления
114. Верхний шарнир руля направления
115. Конструкция руля направления
116. Тренировочный руль направления
117. Восточный навигационный пробковый маяк
118. Конструкция руля высоты
119. Баллон руля высоты
120. Механизм управления рулем направления
121. Конструкция восточного оперения
122. Вал трансмиссии руля высоты
123. Нервюры восточного стабилизатора
124. Конструкция капи
125. Тела управления рулем высоты
126. Опорный подшипник восточного стабилизатора
127. Локоть колеса
128. Стойка восточного колеса
129. Угол управления рулем высоты

130. Амортизатор восточного колеса
131. Тела управления рулем
132. Шарнир фюзеляжа
133. Амортизатор
134. Нижний соединительный штифт полноразмерной фюзеляжной трубки
135. Опорная фюзеляжная трубка
136. Нижняя опора руля радиостанции
137. Видная трубка (переходник)
138. Соединение крыла
139. Нервюры закрылка
140. Конструкция закрылка
141. Металлический тормоз зеркала
142. Концевой нервюр
143. Металлический тормоз зеркала
144. Концевой нервюр
145. Задняя консоль
146. Локоть навигационного пробкового маяка
147. Главный конекер крыла
148. Нервюры
149. Автоматический щелевой предохранитель
150. Выход в нервюры
151. Локь доступа к телу управления
152. Конструкция крыла
153. Установка левой 20-мм пушки MG FF
154. Пластина доступа к боекомплекту
155. Прокладка и нервюры
156. Амортизатор полноразмерной закрылка

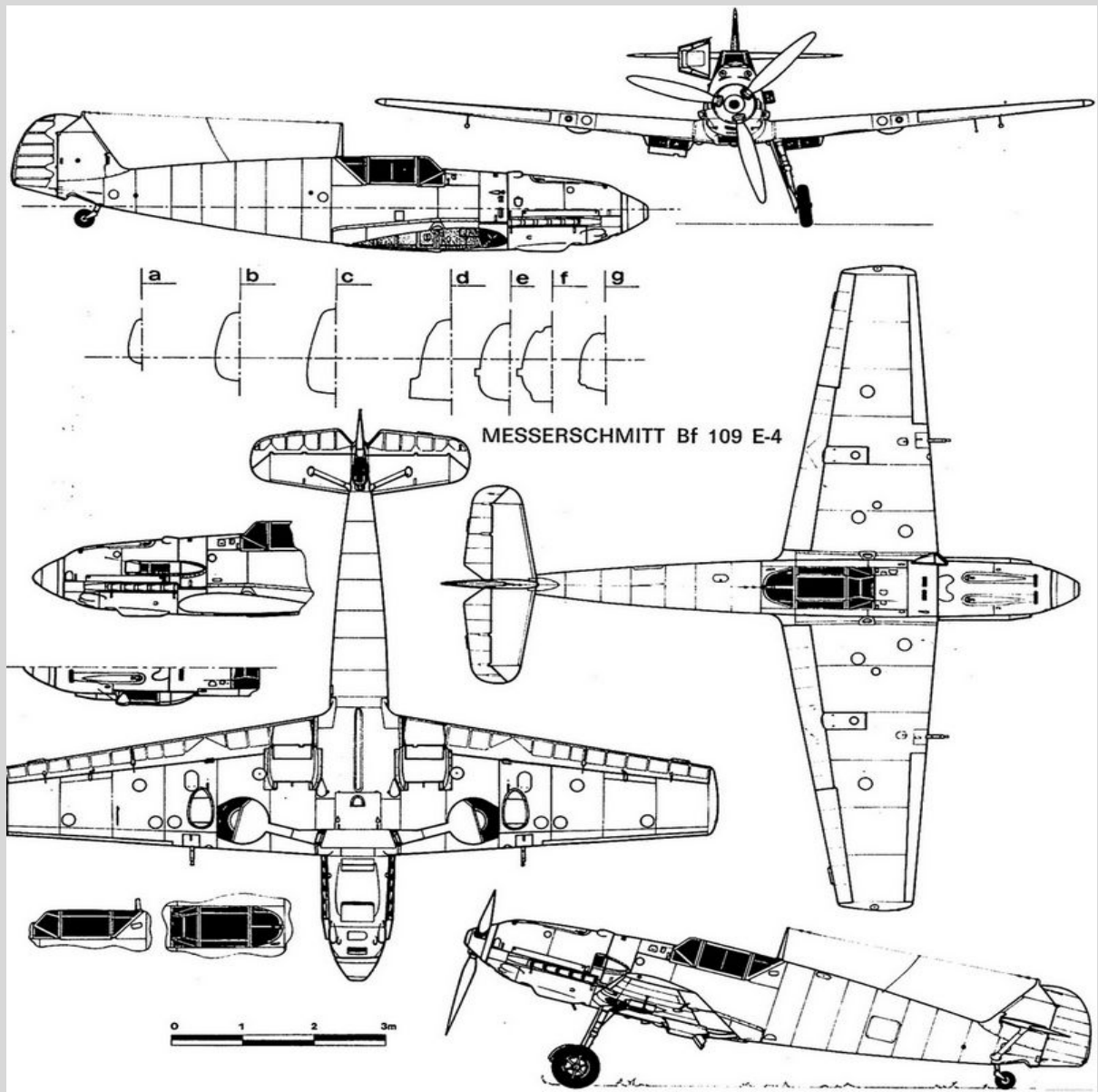
157. Локь доступа к системе управления
158. Главный конекер
159. Тела тросов системы управления крыла
160. Локь левого главного колеса шасси
161. Локь для колеса, закрытый полноразмерным закрытием
162. Бронированный 20-мм пушка MG FF
163. Передний конекер крыла
164. Ножка стойки шасси
165. Запорный механизм шасси
166. Соединение нервюры консоли и центроплана
167. Амортизатор шасси
168. Стойка шасси
169. Шарнир стойки шасси
170. Масляный амортизатор
171. Конус стойки шасси
172. Горизонтальные тяги
173. Шток шарнира
174. Втулка колеса
175. Ось
176. Левое колесо шасси
177. Сетка центрального пилота, на котором может быть подвешен
179. Соединительный бак для горючего
180. 300-литровый металлический сборный бак для горючего
181. 250-кг бомба HE
182. 250-кг бомба SAP

MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601A-a



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 canons MGFF de 20 mm avec 60 coups alaires](#)
[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 1000 coups](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 575 km/h

Rayon action= End: 66' 40"



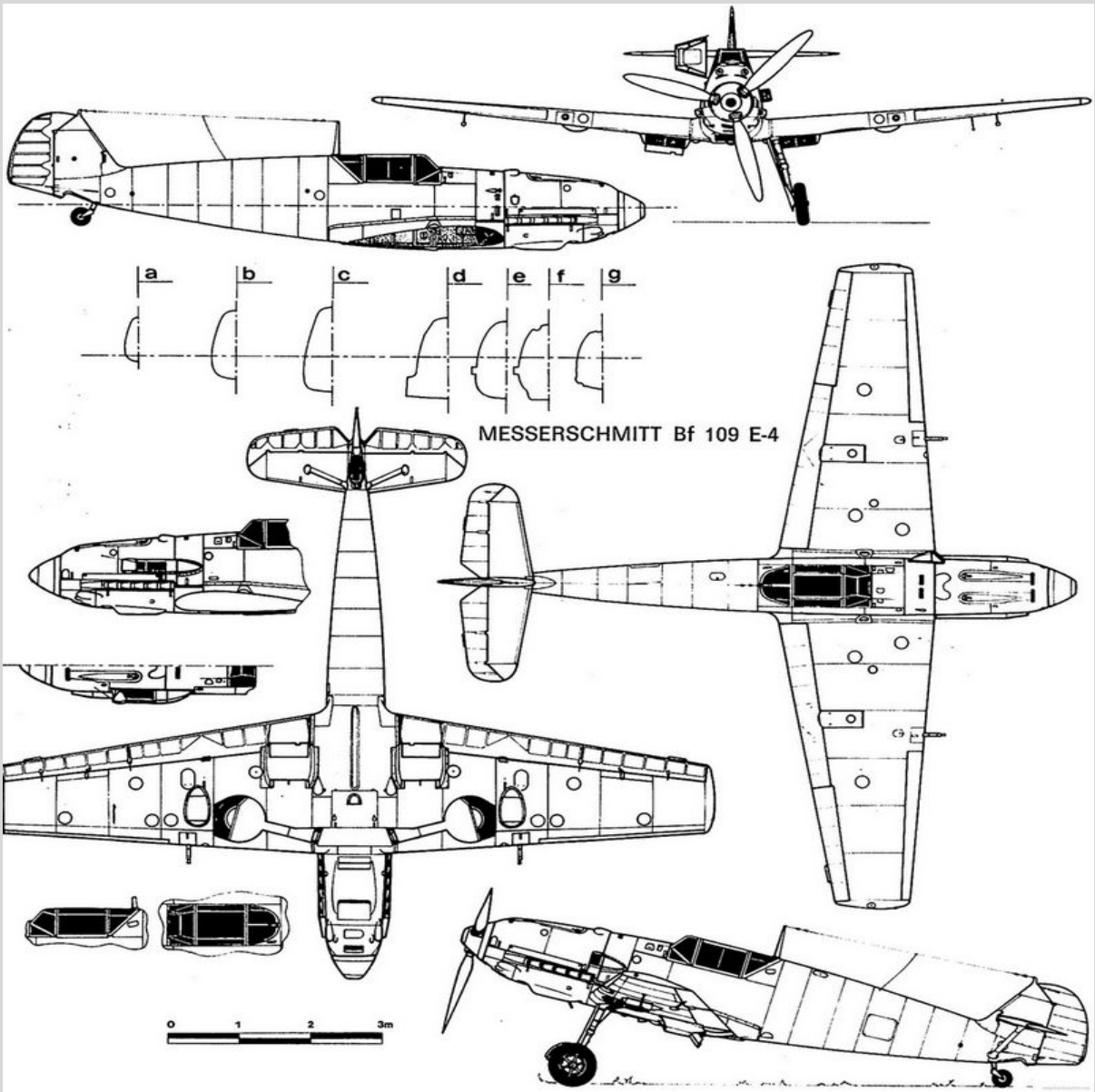
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,85 m	8,60 m	2,30 m	16,40 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2015 kg	2500 kg	0 kg



HISTOIRE

Au même titre que le Spitfire de la RAF, le Messerschmitt Me 109 est l'une des figures emblématiques de la chasse durant la WW2. Il fut le chasseur le plus répandu dans la Luftwaffe pendant cette guerre. Chasseur mythique, aux qualités indéniables, léger, rapide, aux lignes pures et belles, le 109 restera comme l'un des plus grands chasseurs à hélices jamais construits. En 1934, le Ministère de l'Air allemand édita une spécification pour un chasseur monoplace destiné à remplacer les Arado Ar 68 et Heinkel He 51. Plusieurs projets seront sur les rangs : l'Arado Ar 80, le Focke Wulf Fw 159, Heinkel He 112 et Messerschmitt Me 109. Ce dernier sera finalement retenu, même si les spécialistes affirmeront que le meilleur projet était celui de Heinkel. Le prototype, Messerschmitt Me 109 V-1, vola début septembre 1935, soit 6 mois avant le premier Supermarine Spitfire. Son baptême du feu arrive dès 1937, étant engagé dans la guerre civile espagnole, piloté par des Allemands formant la légion Condor. Cet engagement sera un excellent préparatif des invasions de 1939 et 1940 en Pologne, en Belgique, en France. Si le premier prototype (Messerschmitt Me 109 V-1) est équipé du moteur anglais Rolls Royce Kestrel (précurseur du Merlin) de 695 ch, les versions suivantes Messerschmitt Me 109 B et Messerschmitt Me 109 C sont équipées d'un V-12 inversé Junkers Jumo 210 développant 635 ch, et la version Messerschmitt Me 109 D du Daimler-Benz Daimler-Benz DB 600 de 1.000 ch. La construction en grande série commencera en 1939, avec le Messerschmitt Me 109 E équipé du nouveau Daimler-Benz DB 601 de 1100 ch. Ses petites dimensions, sa rapidité et sa maniabilité exemplaire faisaient de lui un superbe chasseur. Sa construction était assez simple, ce qui sera un atout durant une guerre. Cette première version bien équipée et utilisée en grand nombre était le Messerschmitt Me 109 E (Emil), il était supérieur à grand nombre de chasseurs alliés, comme le Hurricane de la RAF, en revanche, il était considéré comme inférieur aux Supermarine Spitfire Mk I et Supermarine Spitfire Mk II de l'époque. En 1940, pendant la bataille d'Angleterre, les Messerschmitt Me 109 E escortent les bombardiers allemands qui attaquent le sol britannique. A partir de 1941, sa domination est moins nette en occident, mais il domine le front est et le théâtre méditerranéen. L'Emil fut utilisé jusqu'aux environs de 1942. La nouvelle version Messerschmitt Me 109 F fut soigneusement reprofilée pour diminuer la traînée et accroître la vitesse de pointe. Son principal défaut était son manque de puissance de feu. De tous les chasseurs Messerschmitt Me 109, ce fut le Messerschmitt Me 109 G qui fut fabriqué en plus grande série. Il avait un moteur Daimler-Benz DB 605 plus puissant que celui de l'Emil, mais il était aussi plus lourd. Les mitrailleuses légères du capot furent remplacées par des lourdes. Le nouveau moteur permettait cet alourdissement sans perte de vitesse de pointe quoique la maniabilité y perdait quelque peu. Le Messerschmitt Me 109 G resta standard pendant plus de deux ans dans les escadrilles de la Luftwaffe, puis il fut surclassé par le Focke-Wulf Fw 190 à moyenne et basse altitude et par la plupart des chasseurs anglo-américains en 1944. Il se maintiendra pourtant en première ligne étant le seul monomoteur de la Luftwaffe à pouvoir s'attaquer aux formations de bombardiers stratégiques volant à haute altitude. Construit à près de 35.000 exemplaires toutes versions confondues, le Messerschmitt Me 109 fut utilisé par plus de quinze pays pendant et après la guerre, étant également construit en Suisse, mais aussi par Avia (Tchécoslovaquie) avec les S-99 et S-199 et Hispano Suiza (Espagne) avec les 1109, Ha-1109-M1L et Ha-1112 . Capacité réservoirs: 400 litres Mise en service : 1939

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_4.htm

