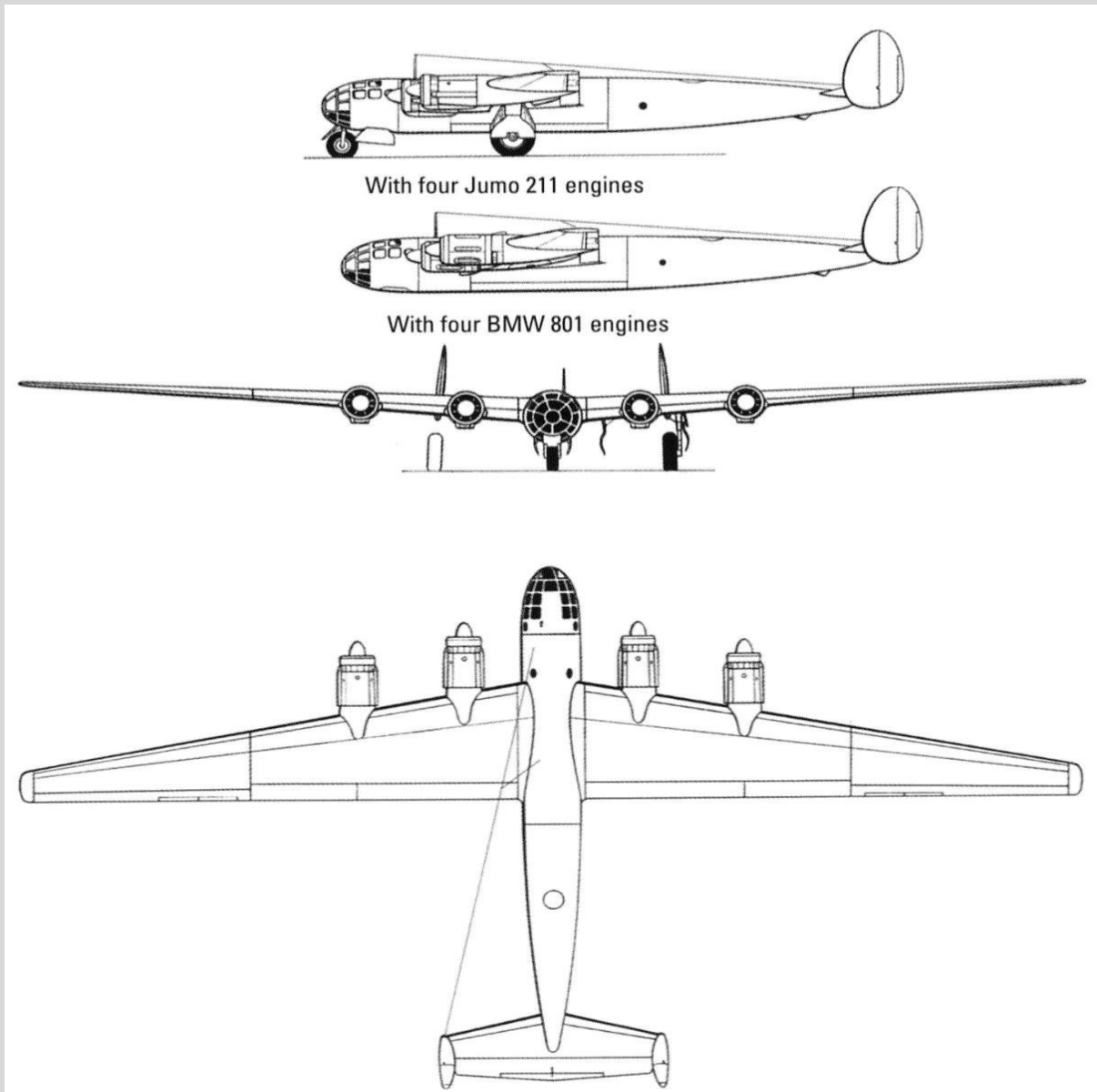


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber

Type d'avion : Bombardier à long rayon d'action quadrimoteur

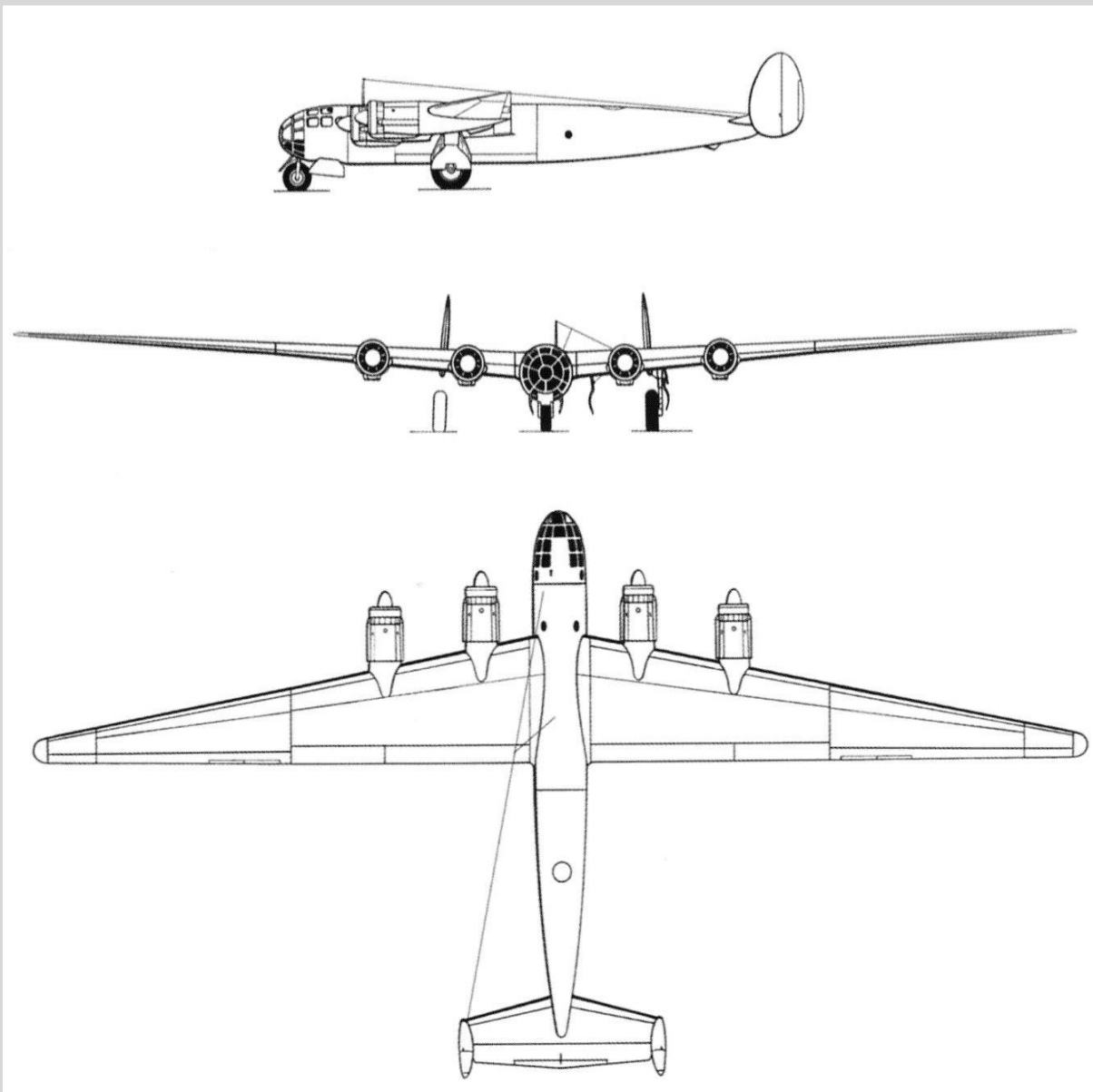


MOTORISATION

BMW 801D



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 MG151 de 20 mm](#)

[4 mitrailleuses MG131 de 13 mm](#)

3000 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 565 km/h

Vitesse croisière= 350 km/h - atter: 130 km/h

Vitesse ascension= 120 m/min

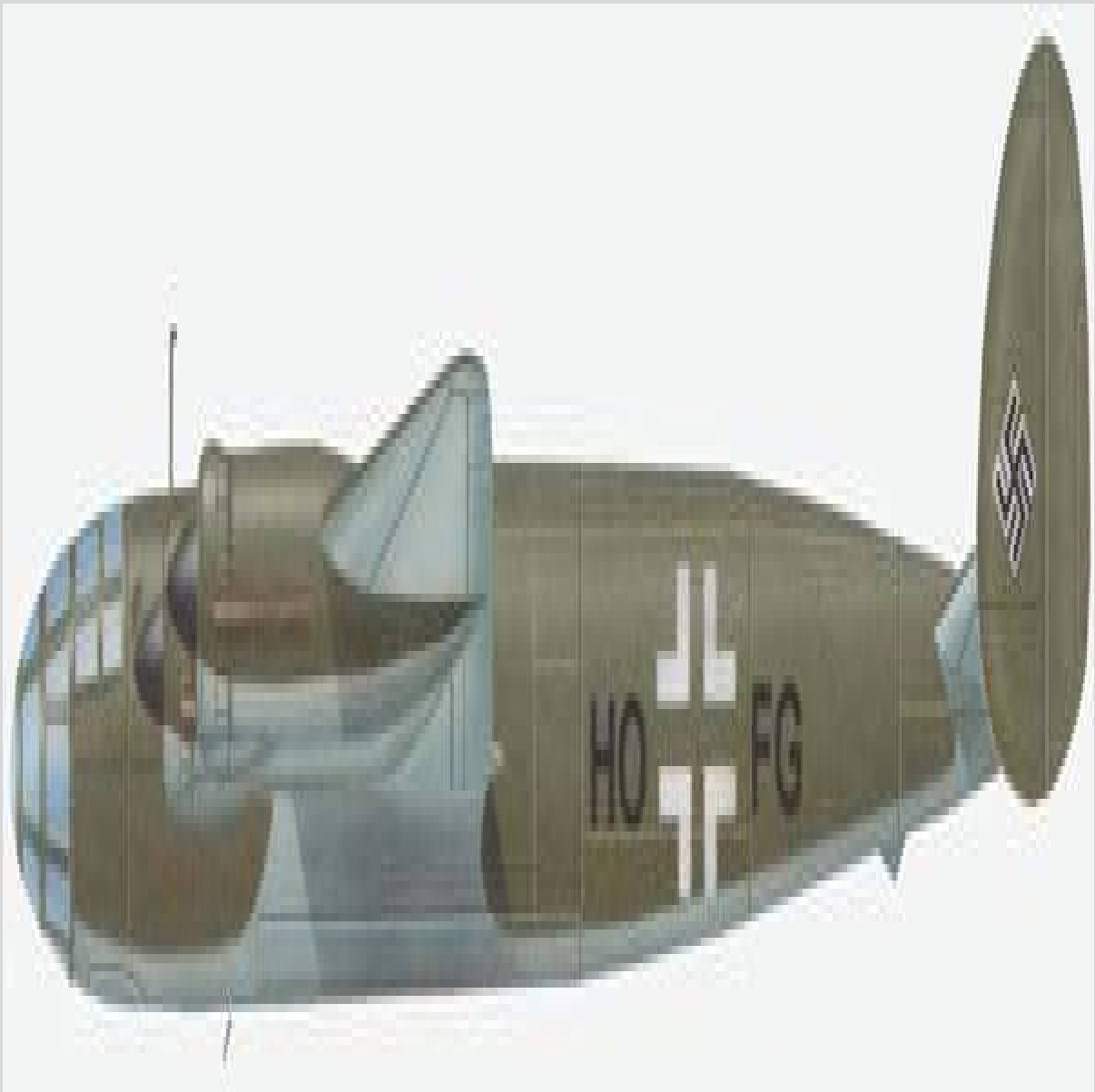
Plafond pratique= 8000 m

Rayon action= 15000 km



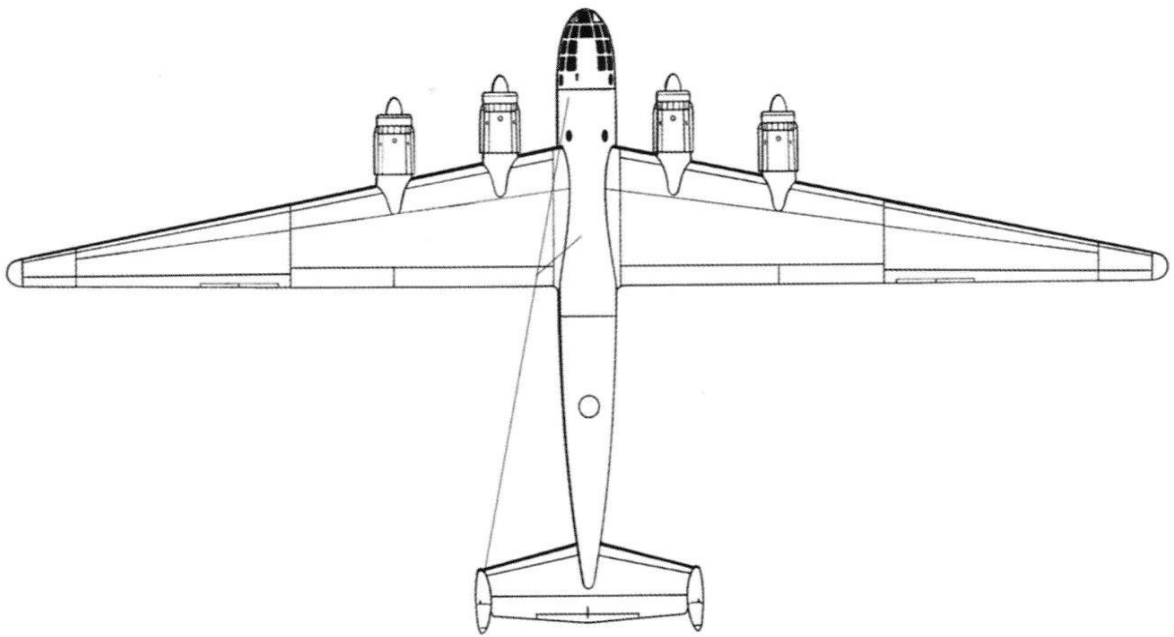
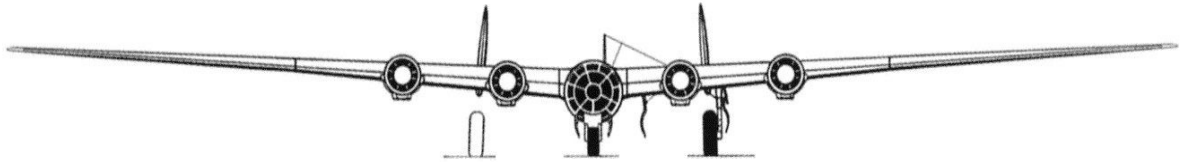
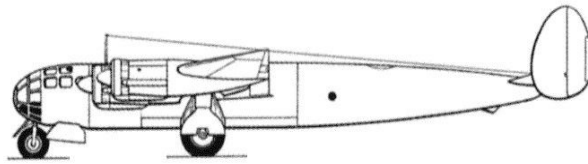
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
43,0 m	20,90 m	4,30 m	127,8 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
21150 kg	45540 kg	56000 kg



HISTOIRE

En 1937, Messerschmitt entreprend le développement du "Projekt 1061". C'était un avion quadrimoteur à long rayon d'action, prévu pour des missions de bombardement et de reconnaissance lointaine. Du fait de la priorité accordée aux Messerschmitt Me 109 et aux Messerschmitt Me 110, le "Projekt 1061" n'avance que de manière sporadique jusqu'en 1940. A cette date, les politiciens du IIIème Reich réclament un avion capable d'atteindre le futur Empire Colonial du Reich allemand qui doit être fondé en Afrique centrale. Aussi, le RLM (Reichluftfahrtministerium) publie un cahier des charges pour un avion ayant une autonomie de 12000 km. Dans la possibilité d'une guerre future avec les Etats-Unis, cet avion doit pouvoir atteindre les bases françaises des Antilles et de Guyane. Aussi, les études sur le "Projekt 1061" reprennent de plus belle. Le 20 décembre 1940, Willy Messerschmitt informe son bureau d'études des exigences pour cet avion à long rayon d'action dont l'autonomie souhaitée est maintenant de 20000 km. Il doit pouvoir emporter une charge de cinq tonnes de bombes dans une soute interne, ainsi que des bombes plus légères accrochées sous les ailes. A titre de comparaison, l'autonomie du Focke-Wulf Fw 200 Condor est d'environ 4000 km, tandis que celle du Heinkel He 277, une évolution du Heinkel He 177 Greif, doit atteindre 6000 km. Au début de 1941, Willy Messerschmitt reçoit l'ordre de construire six prototypes, désormais désigné Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber. Si l'appareil prouve ses capacités, 24 avions supplémentaires doivent être construits. Messerschmitt étudie parallèlement une version hexamoteur de cet appareil : le "Projekt 1075", parfois dénommé Messerschmitt Me 364. Le 22 janvier 1941, l'OKL (Ober Kommando der Luftwaffe) réclame un avion à grande autonomie destiné à la guerre maritime au-dessus de l'océan Atlantique. Le Focke-Wulf Fw 200 Condor, Heinkel He 177 Greif, le Blohm und Voss Bv 222 Wiking et le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber sont retenus comme candidats les plus aptes à ces missions. En raison de données très optimistes sur ses performances et sur sa masse, le RLM désigne le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber comme vainqueur de la compétition. De plus, le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber doit voler dès mai 1942. Afin d'augmenter son autonomie, plusieurs solutions sont envisagées: le remorquage jusqu'à une certaine altitude, le ravitaillement en vol, ou l'ajout de moteurs fusée pour les décollages à charge maximale. Grâce à ces solutions, l'autonomie du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber est estimée à 18000 kilomètres avec une charge de cinq tonnes de bombes, ou 26500 kilomètres pour la version reconnaissance. Cependant, une telle autonomie ne peut pas être obtenue avec les moteurs disponibles du moment, ni même avec des versions améliorées. L'armement doit être composé de tourelles télécommandées avec des MG 131 de 13,1 mm ou des MG 151 de 15 mm. Au début de 1942, du fait de la détérioration de la situation militaire de l'Allemagne, les développements complémentaires du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber sont annulés par le ministre de l'Air, le GeneralFeldMarchall Erhard Milch. Le nombre de prototypes du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber est réduit de six à trois, et la construction des 24 appareils de série est abandonnée. Malgré ces restrictions, de nouvelles spécifications sont pourtant élaborées. La première pour une version équipée de quatre Daimler-Benz DB 603, ayant 13000 km d'autonomie et trois tonnes de charges offensives. La seconde doit être équipée de six BMW 801 et avoir une autonomie de 12000 km ainsi qu'une charge offensive de deux tonnes. La troisième doit recevoir six Junkers Jumo 211 transporter une charge de deux tonnes. Sur les ordres de Erhard Milch, le Général von Gablenz est chargé d'une analyse objective sur la validité des projets des avions à grande autonomie. Von Gablenz envoie en avril 1942 une commission, dirigée par l'Oberstleutnant Petersen sur le complexe de Messerschmitt à Augsburg, afin de contrôler l'état d'avancement du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber. Petersen constate que les réalisations sont en retard sur les prévisions. Mais Willy

Messerschmitt réussit habilement à retourner la situation en sa faveur en montrant les avantages que le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber présenteraient lors de missions sur l'Atlantique, ou lors d'attaques de harcèlement sur la côte Nord américaine . Le RLM est alors impatient d'assister au premier vol du Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber afin de pouvoir valider ces données . A des fins de propagande, Milch autorise la reprise des développements du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber dans une version "Amerika Bomber" . Cependant, au sein du RLM, les avis sont partagés et de nombreux responsables jugent les performances prévues trop optimistes, et il apparaît de plus en plus nettement qu'une autonomie de plus de 13500 km ne peut être obtenue qu'avec un ravitaillement en vol . Le Général Jeschonnek, chef de l'OKL, n'étant pas favorable à cette option, Milch propose alors de stopper le programme du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber jusqu'à ce qu'une décision définitive soit prise . Cependant, comme le Messerschmitt 264 est techniquement supérieur à la concurrence, il est décidé de poursuivre la construction des prototypes et une série d'au moins 30 exemplaires doit être lancée à l'issue des vols d'essais. Au milieu du mois de juillet 1942, trois prototypes du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber sont en voie d'achèvement. Le RLM souhaite que le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber puisse faire son premier vol le 10 octobre 1942, mais c'est encore faire preuve d'un bel optimisme: ce vol doit être retardé du fait des délais excessifs dans la livraison du train d'atterrissage principal. De plus, les moteurs promis par Junkers sont également en retard. Enfin, La date d'achèvement des prototypes Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber et Messerschmitt Me 264 V-3 Amerika Bomber ne peut pas être clairement fixée et un scepticisme général plane sur le Me 264 dans les hautes sphères du RLM et de l'OKL. Aussi, les autorités s'intéressent-elles de plus en plus au Junkers Ju 390, un Ju 290 équipé de six moteurs. Le 7 août 1942, Hermann Goering jette tout son poids dans la balance afin que le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber puisse appuyer le plus rapidement possible les sous-marins de Dönitz dans leur lutte contre les convois alliés dans l'Atlantique. Fin d'octobre 1942, en réponse à Goering, Willy Messerschmitt propose une version hexamoteur du 264, accompagnée d'une fiche de performances optimistes, voire fantaisistes, et qui sont même qualifiées de "propagandistes" par l'Oberstleutnant Petersen. Pendant ce temps, à Augsburg, la construction du premier prototype, le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber, progresse très lentement, et il est illusoire d'espérer une mise en service opérationnelle avant 1946 ou 1947. Enfin, le 23 décembre 1942, le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber, codé RE+EN et équipé de quatre Junkers Jumo 211 J de 1500 ch est prêt à décoller pour la première fois. Ce vol dure 22 minutes aux mains du Flugkapitän Karl Baur. A l'atterrissage, la cellule est endommagée car l'avion est sorti de la piste suite à une panne du système de freinage. Un deuxième vol est effectué le 20 janvier 1943. A cette occasion Karl Baur se plaint des vapeurs d'échappement qui pénètrent dans l'habitacle. Deux jours plus tard, le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber est convoyé à Lechfeld (près d'Augsbourg), car la piste d'envol y est plus adaptée aux besoins du grand Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber. Équipé de moteurs Junkers Jumo 211 J, le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber fait son premier vol le 23 décembre 1942. Il est détruit dans un bombardement allié le 18 juillet 1944. Le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber a un fuselage lisse, entièrement métallique de section circulaire. Derrière le nez largement vitré se trouve le poste de pilotage ainsi qu'une aire de repos pour l'équipage. Un conduit mène à l'arrière de l'avion, passant au-dessus de la soute à bombes. Les ailes sont montées en position mi-haute, elles s'appuient sur un longeron principal et sur un longeron auxiliaire. L'ensemble du carburant est contenu dans des réservoirs situés dans les ailes. Les surfaces de contrôle sont conventionnelles, y compris les fentes des bords d'attaque. Le train d'atterrissage est tricycle, il doit être renforcé du fait des demandes accroissant la masse en charge de l'appareil. Les surfaces extérieures du Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber font l'objet de soins intensifs de manière à donner

la finition la plus lisse possible. Les moteurs utilisés sur le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber sont des Junkers Jumo 211 J-1 de 12 cylindres en V, refroidis par liquide développant 1500 CV. Entre temps, le Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber a reçu des saumons d'ailes allongés, des réservoirs supplémentaires de grande capacité accrochés sous les ailes, ainsi que près de 1000 kg de blindage autour des parties vitales de l'avion. Lors de son cinquième vol, la partie inférieure du fuselage est endommagée suite à une panne du train d'atterrissage principal. Après réparations, des problèmes sont également rencontrés au cours d'essais en vol avec les volets, le train avant, le palonnier et l'instrumentation. A la fin du mois de février 1943, Gerhard Caroli, le chef des essais en vol, teste le Messerschmitt. Il constate lui aussi, que les efforts pour actionner les surfaces de contrôle sont bien trop importants. Au cours du dernier vol de février, Karl Baur atteint les 600 km/h, mais à cette vitesse, il devient évident que l'empennage vertical doit être entièrement repensé. Le 4 mars 1943, au bout de 15 minutes de vol, le moteur n°3 se met à fumer et doit être coupé. De retour au sol, ce moteur est changé, et les essais peuvent reprendre cinq jours plus tard. C'est alors le pilote automatique qui pose des problèmes. Le 23 mars, c'est plus grave: lors de l'atterrissage la jambe gauche du train principal cède, elle s'est vraisemblablement mal verrouillée. Les réparations immobilisent l'avion pendant deux mois. On en profite pour modifier la timonerie, la radio, le train avant, l'empennage, le revêtement des ailes, et on installe quatre Junkers Jumo 211 J flambants neufs. Les problèmes rencontrés par le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber assombrissent l'avenir de l'appareil. L'Amiral Dönitz donne alors préférence au Focke-Wulf Ta 400. Cependant, cet avion ne peut pas, lui non plus, être prêt avant 1946 ou 1947. Aussi, est-il décidé que le Ju 290, le Heinkel He 177 et le Junkers Ju 290 devront s'acquitter temporairement des missions de reconnaissance maritime. Cependant, l'industrie allemande n'a plus les moyens ni les capacités pour produire plusieurs types de quadrimoteurs. En mai 1943, un télex est envoyé à Willy Messerschmitt : il précise que tous développements futurs du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber doivent être interrompus et que le programme doit être abandonné. Malgré ce télex, les vols d'essais se poursuivent. Le 21 mai 1943, Karl Baur constate que les efforts physiques sur les ailerons et les empennages sont toujours aussi excessifs. Le 2 juin, il laisse les commandes au Flugkapitän Fritz Wendel, le recordman du monde de vitesse sur le Messerschmitt Me 209, qui confirme les conclusions de Karl Baur. De nouveaux gouvernails ainsi que de nouveaux ailerons sont testés. Le train avant pose de nouveaux problèmes, et il apparaît que le nez amplement vitré fait office de serre à cette saison : la température devient excessive. Le 11 août, il est décidé d'installer de nouveaux moteurs : des BMW 801 MG/2 de 14 cylindres en étoile de plus de 1800 CV. En juin 1943, Willy Messerschmitt rencontre Hitler pour l'informer de la bonne progression du développement de son appareil, en espérant, bien entendu, que ce dernier interviendrait en sa faveur. Le 8 juillet 1943, au cours d'une réunion de l'OKW, (Ober Kommando der Wehrmacht), Dönitz évoque la nécessité de développer une aviation de reconnaissance lointaine. Hitler promet tout son soutien à Willy Messerschmitt, il estime que la production du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber est indispensable. Il insiste sur la nécessité d'une version quadri ou hexamoteur, dotée d'une autonomie de 17000 km, suffisamment armée et néanmoins rapide de façon à travailler en synergie avec les sous-marins. Cependant ce profil de mission l'amène à renoncer au bombardement la côte Nord-Est des Etats-Unis. Dès le lendemain, Milch fait poursuivre la construction des prototypes dans un but purement expérimental alors que la Kriegsmarine continue de réclamer de toute urgence des bombardiers à long rayon d'action. Pour pallier le manque d'espace nécessaire à l'achèvement leur construction, les ateliers sont déplacés d'Augsbourg à Gersthofen. Il apparaît, de plus en plus clairement, que le développement de cet avion devient insurmontable : quel que soit le modèle de quadrimoteur choisi, sa production nécessite qu'une usine entière, avec tout son personnel, lui soit consacré. Or l'Allemagne n'a plus, à cette date, les moyens de ses

ambitions. Au début de 1944, Milch, en accord avec Goering, veut stopper le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber définitivement afin d'allouer les ressources ainsi libérées au chasseur à réaction Messerschmitt Me 262 Swalbe Hirondelle. Il déclare : "Le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber ne gagnera pas la guerre, mais le Messerschmitt Me 262 Swalbe Hirondelle peut la gagner. C'est pourquoi tous les efforts doivent porter sur ce dernier". Pendant ce temps, le Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber a reçu ses nouveaux BMW, mais le 18 mars 1944, il est endommagé au cours d'un raid aérien sur Lechfeld. Les réparations sont vite entreprises et un mois plus tard, le 14 avril, les tests reprennent. Lors des premiers essais de roulage, les freins lâchent. Peu de temps après, lors de l'atterrissage trop cabré, l'arrière de l'avion touche le sol et de nouvelles réparations sont nécessaires. D'avril à juin, de nombreux vols d'essais sont effectués aux mains de plusieurs pilotes d'essais dont l'ingénieur Scheibe et l'Hauptmann Nebel. Ces vols mettent en évidence, une fois de plus, les problèmes liés aux empennages, au pilote automatique et au système électrique. Au cours du vol du 26 juin, alors que l'appareil prend de l'altitude, la pression d'essence des moteurs intérieurs tombe brutalement à zéro. Ces défauts vont encore nécessiter de longues réparations. La situation militaire se dégrade rapidement, l'Amiral Dönitz, ainsi que le Commandement de l'aviation de reconnaissance, reconnaissent que les missions de reconnaissance lointaines avec de gros appareils sous-motorisés sont irréalistes. Le 29 juin 1944, l'OKW entérine le fait que le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber, ainsi que le Junkers Ju 390, seront très probablement inaptes à une utilisation opérationnelle. Munis de la totalité de leurs équipements militaires, ainsi que de leur charge de bombes, leur masse au décollage est devenue excessive. Le 18 juillet 1944, suite à un bombardement, le prototype Messerschmitt Me 264 V-1 Amerika Bomber est gravement endommagé, et déclaré irrécupérable. Une partie des composants déjà assemblés des prototypes Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber et Messerschmitt Me 264 V-3 Amerika Bomber sont également détruits, ainsi que plus de 80% de l'outillage et des installations nécessaires à la production. Dans le meilleur des cas, le prototypes Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber ne pourra pas être prêt avant février 1945. Le Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber est équipé de moteurs BMW-802 plus puissants. Il ne volera jamais : la guerre prend fin avant qu'il ne soit achevé. Envers et contre tout, la Luftwaffe met sur pied le Sonderkommando Nebel, dirigé par l'Hauptmann Nebel, chargé de poursuivre la construction du Messerschmitt Me 264 V-2 Amerika Bomber. Le 5 août, Hitler approuve le projet et insiste pour que la fabrication en série puisse débuter rapidement. Le 30 août, Albert Speer, Ministre de l'armement du Reich, ordonne que la production en série du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber soit lancée de toute urgence et que soient consacrés les moyens industriels nécessaires à sa production. Malgré ces promesses le Sonderkommando Nebel ne reçoit aucun moyen pour mener sa mission à bien. De plus, la perte des sous ensembles détruits dans le bombardement du 18 juillet rend cette mission impossible. Willy Messerschmitt, toujours optimiste, adresse de nouvelles propositions de développement de son appareil, avec des versions équipées de deux ou de quatre réacteurs d'appoint. Cependant, cet accroissement de puissance, de vitesse et du plafond, aurait pour conséquence une augmentation de la consommation. Elle entraînerait indubitablement une réduction sensible de l'autonomie au point de rendre l'appareil inapte aux missions de bombardement ou de reconnaissance lointaine. Bien qu'il soit évident que la fabrication en série du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber ne peut pas raisonnablement se faire avant juillet 1945, Albert Speer réitère son ordre. Il déclare le 18 septembre 1944 : "Le Führer a décidé l'urgence du programme V1, A4 et Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber". Quatre jours plus tard, le 23 septembre 1944, malgré les nombreuses tentatives de sauvetage du programme du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber, l'amiral Dönitz obtient d'Hitler qu'il consente à stopper tout développement sur le Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber. Moins d'un mois plus tard, le 18 octobre 1944, une

directive formelle est reçue : "l'ordre technique Nr.2" du Reichsmarschall Goering, qui précise : "La production du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber est définitivement annulée".Ceci met un point final à un programme de développement qui aura duré huit ans et qui s'achève sur trois prototypes, dont deux inachevés, qui sont encore bien loin d'obtenir un statut opérationnel.Cependant, même après cet ordre d'annulation, les études se poursuivent chez Messerschmitt et mobilisent de nombreux ingénieurs et dessinateurs.Ils travaillent sur une version commerciale du Messerschmitt Me 264 Amerika Bomber, ayant une autonomie de 12000 km et une charge utile de quatre tonnes.Cette dernière version, envisagée par Willy Messerschmitt, n'a pour but que de protéger ses employé

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/alleman/alleman.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/alleman/me264.htm>

