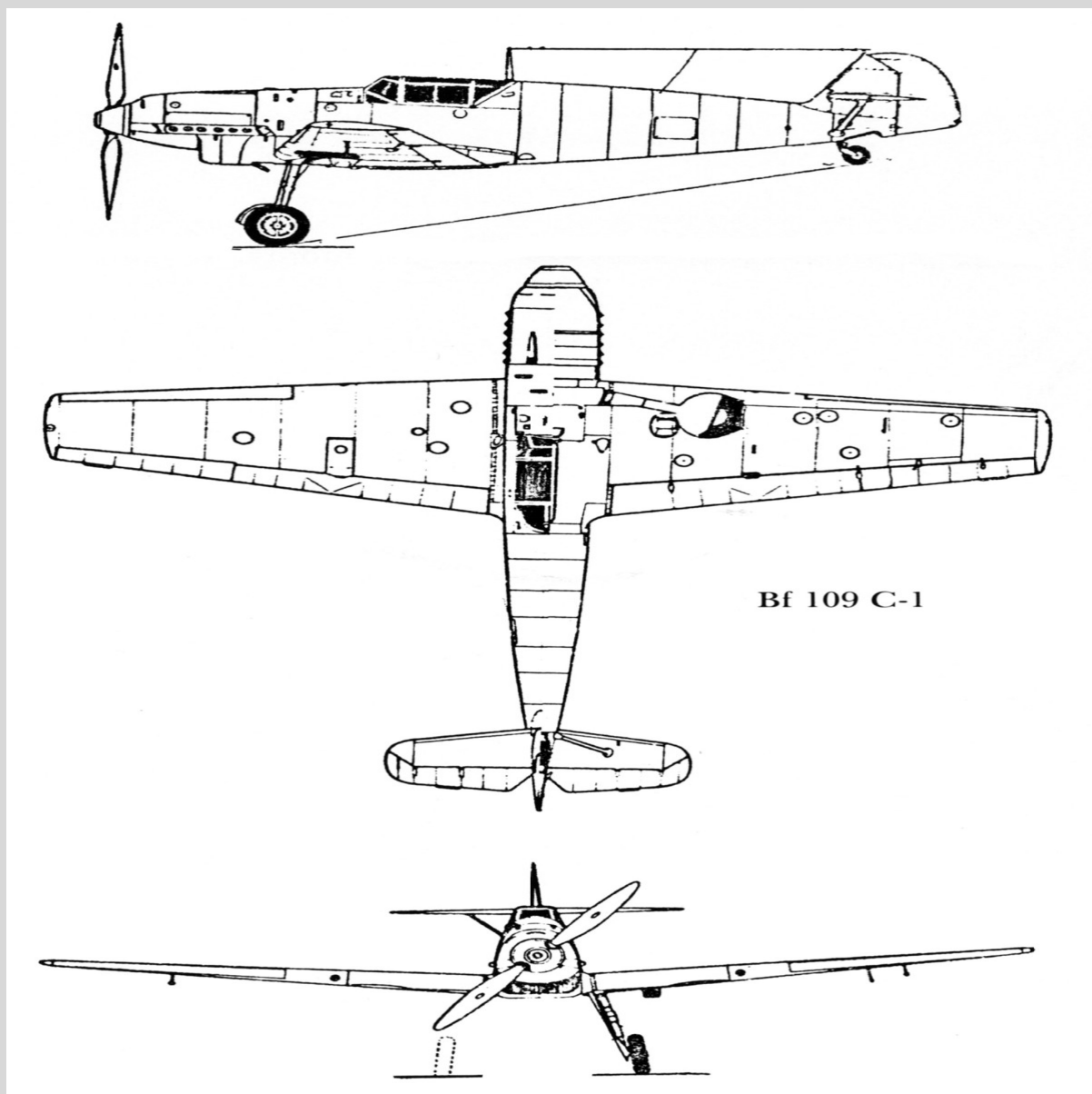


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 C-1

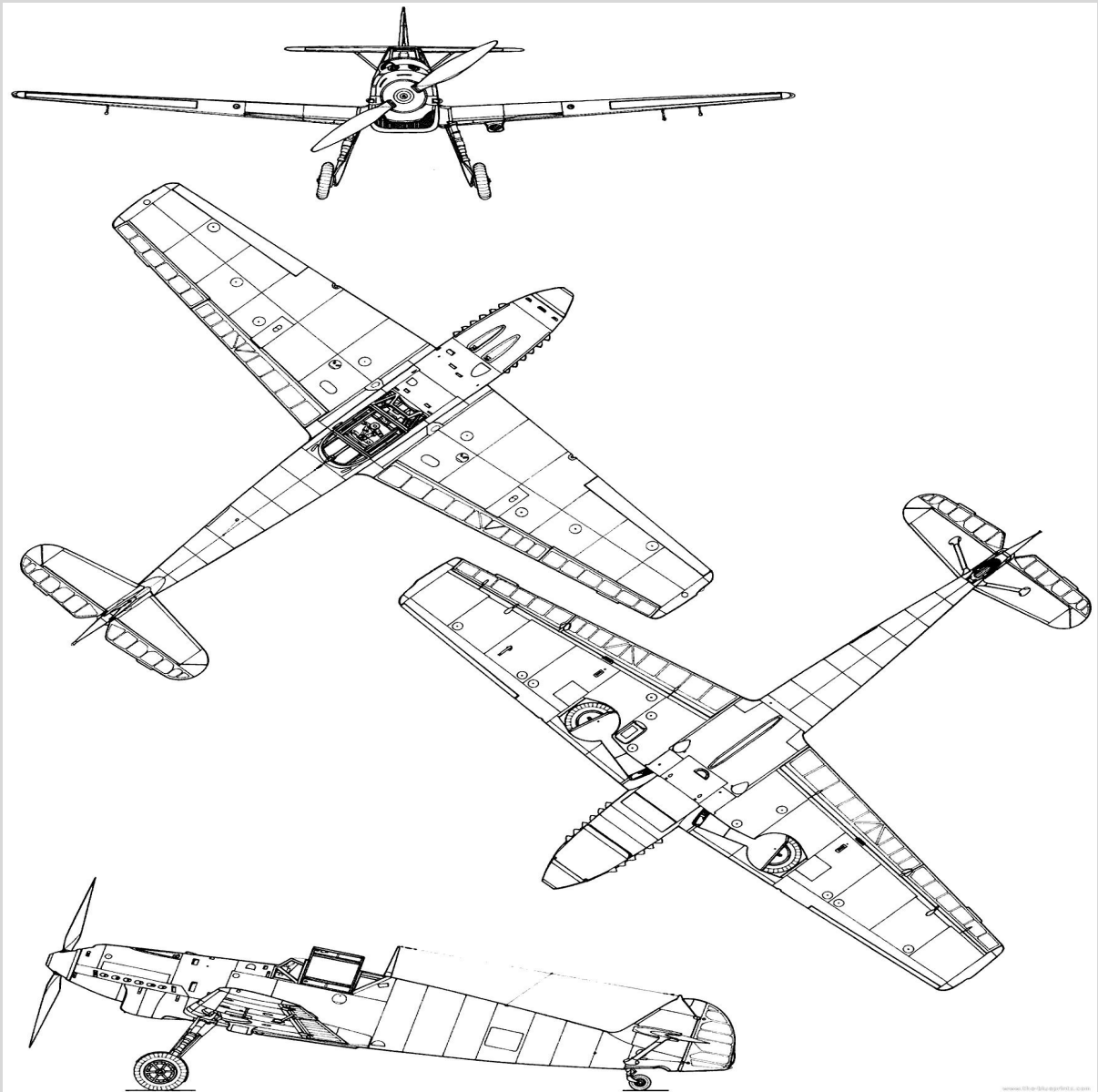
Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace



MOTORISATION

Junkers Jumo 210Ga

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 alaires](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm sur le haut du radiateur](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 420 km/h au niveau marin - 425 km/h à 1000 m - 445 km/h à 2500 m - 470 km/h à 4500 m - 465 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= 345 km/h à 3100 m en charge maximale

Temps montée= 8000 m en 8' 45"

Plafond pratique= 8400 m

Rayon action= 650 km



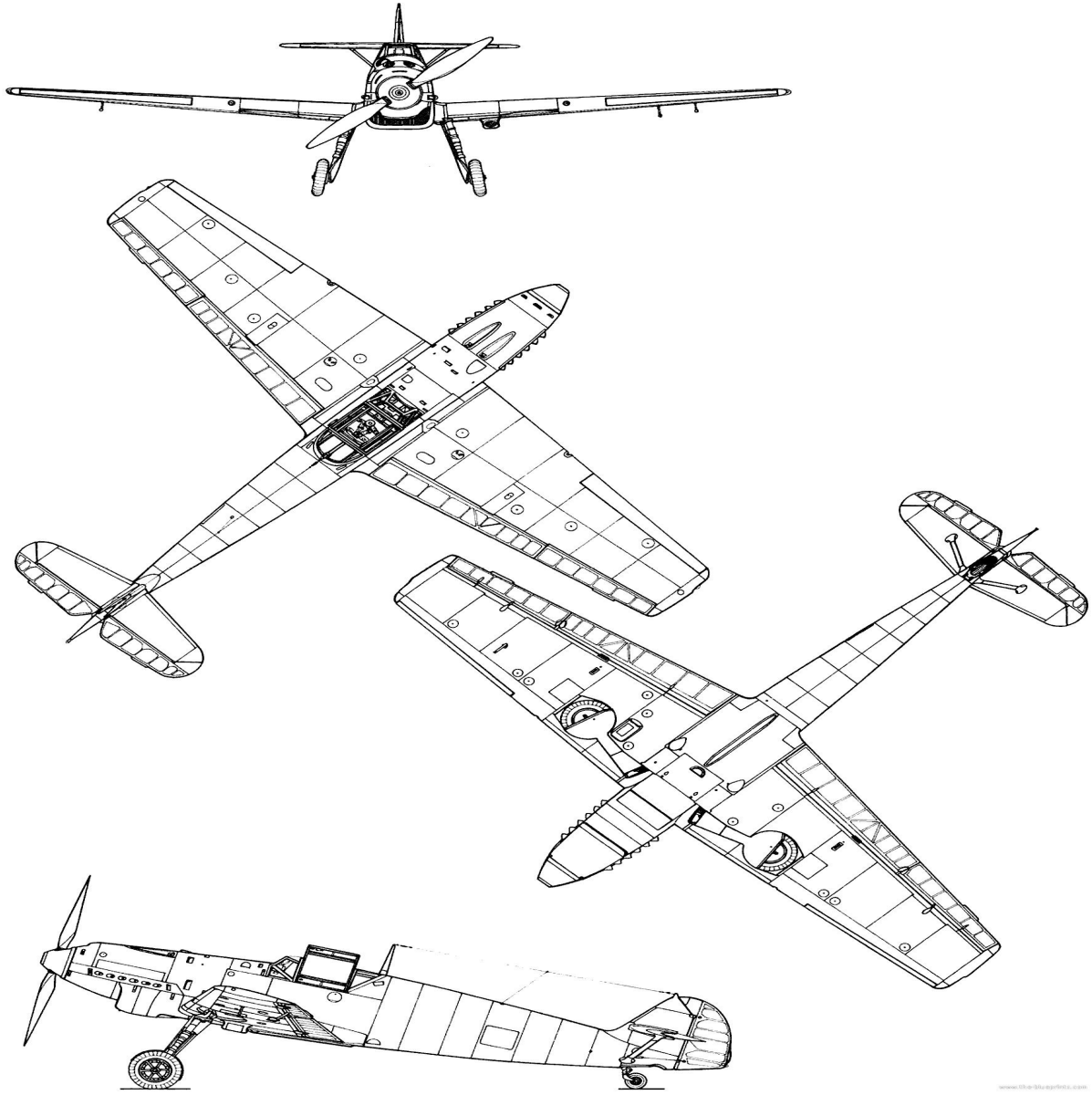
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,85 m	8,55 m	2,45 m	16,40 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1595 kg	2295 kg	2310 kg



HISTOIRE

Messerschmitt. Un nom chargé d'effroi pour les pilotes qui ont eu à combattre ses modèles, dont le plus célèbre est le 109. Celui-ci est emblématique non seulement de la Luftwaffe, mais aussi de la seconde guerre mondiale. Il symbolise, personnifié même, la machine de guerre nazie. En mars 1933, le RLM conclua qu'il fallait 4 types différents d'avions de combat. Le monomoteur monoplace de chasse, résultant de l'étude Rüstungsflugzeug III, devait remplacer les He 51 et Ar 68. L'appareil devait être un intercepteur à faible rayon d'action, pouvant voler à 400 km/h pendant 20 minutes et disposer d'une autonomie de 90 minutes. L'altitude de 6000 mètres devait être atteinte en 17 minutes maximum, et le plafond être de 10000 mètres. Il devait être propulsé par un Junkers Jumo 210 de 700 ch (ou à la rigueur un DB 600), et être armé de 2 mitrailleuses MG 17 de 7,62 mm ainsi que d'un canon tirant à travers le moyeu de l'hélice, MG C/30 ou MG FF tous deux de 20 mm. Arado, Heinkel et BFW reçurent copie du programme dès février 1934, et Focke-Wulf uniquement en septembre. Chacune d'elle devait fournir 3 prototypes. Une équipe menée par Richard Bauer et Robert Lusser commença à concevoir le P.1034 dès août 1934. Une maquette détaillée fut prête en janvier 1935, et la désignation Bf 109 lui fut attribuée par le RLM, suivant une numérotation définie à l'avance pour la BFW. Le prototype V1 (pour Versuchsflugzeug) fut prêt dès mai 1935. Mais les moteurs allemands n'étant pas encore prêts, un Rolls-Royce Kestrel VI fut monté à la place. 4 de ces moteurs avaient été reçus par le RLM en échange d'un He 70, et deux donnés à la BFW. Le Bf 109 vola pour la première fois le 28 mai 1935 entre les mains d'Hans-Dietrich "Bubi" Knoetzsch. Il fut livré en septembre à la Luftwaffe pour tests à Rechlin. Le V2, doté d'un moteur Jumo 210 de 600 ch, fut complété en octobre. Le V3, qui fut le premier prototype à recevoir des armes, ne reçut pas de moteur avant mai 1936. Début 1936, Le Bf 109 fut transféré à Travemünde afin d'être opposé à ses concurrents, l'Ar-80, le Fw 159 et le He 112. Ce dernier et le Bf 109 étaient d'emblée les favoris, alors que les deux autres étaient clairement dépassés. Le He 112 était le préféré, et le moins cher. Mais le Bf 109 se révéla plus léger, plus rapide et plus manœuvrable. L'entrée en production du Spitfire aidant, le vainqueur fut désigné le 12 mars : c'était le Bf 109. Il fut révélé au public lors des Jeux Olympiques de 1936. Le 11 novembre 1937, le Bf 109V13 battit le record de vitesse du monde avec 610,55 km/h, avec Hermann Wurster aux commandes. Ce record sera arraché par le He 100 plus tard. Le Bf 109 fut un des premiers chasseurs modernes, avec aile monoplane, structure monocoque entièrement métallique, train d'atterrissage rétractable, cockpit fermé et moteur à cylindres en V. A propos de son train d'atterrissage, sa particularité était d'être fixée au fuselage, ce qui permettait d'enlever les ailes sans problèmes. Cela simplifiait aussi la construction de ces mêmes ailes : celles-ci ne comportaient pas d'armement au départ. Ils se rétractaient lentement (à cause d'une pression hydraulique faible), en décalé. L'inconvénient, c'était l'étroitesse de la voie (la longueur entre les deux roues), qui rendaient l'appareil instable au sol. De plus, la visibilité au sol était quasiment nulle. De l'autre côté, sa maintenance était facilitée par un excellent accès au moteur et à l'armement. Le Bf 109 doit sa désignation à la BFW, Bayerische Flugzeugwerke. Cette désignation est la désignation officielle donnée par le RLM. La BFW devint propriété de Messerschmitt le 11 juillet 1938, après autorisation d'Erhard Milch. Les modèles conçus après reçurent la désignation Me (Me-209 par exemple). Mais même si elle n'a rien d'officielle, cela explique pourquoi la désignation Me 109 est souvent utilisée. Le Bf 109A-0 entra en service en 1937, au sein de la légion Condor déployée en Espagne. Il y remplaça le He 51 dépassé. 136 Bf 109 y furent déployés, et ravagèrent la force aérienne républicaine en échange de 20 pertes. Les versions B, D et E y entrèrent également en service. 47 appareils seront donnés à l'Espagne en 1939. Les versions initiales, de A à D, furent construites en petites quantités et rapidement dépassées. Le Bf 109E, entré en production fin 1938 et brièvement déployé lors de la guerre

d'Espagne, sera engagé lors de la campagne de Pologne, de la campagne de France et de la bataille d'Angleterre. Si en Pologne et en France il surclassa tous les chasseurs ennemis (à l'exception notable du D.520), il s'opposera sans succès au Spitfire. Il disposa des avantages initiaux de pouvoir piquer sans coupure d'alimentation (au contraire du Spitfire) et d'avoir une plus grande puissance de feu. S'il était plus véloce, il tournait moins bien (850 pieds au lieu de 680 pour le Spitfire). Enfin, son principal désavantage fut sa faible autonomie : il ne pouvait opérer en Angleterre que pendant 15 minutes. La bataille d'Angleterre fut la première défaite de la Luftwaffe. Le Bf 109 évoluera à travers les versions E, F, G et H. Robert Lusser sera en charge du développement à partir de 1933, et sera remplacé par Waldemar Voigt en 1938. Devenu chasseur principal de la Luftwaffe, étant plutôt complété que remplacé par le Fw 190 plus lourd, le Bf 109 sera de toutes les batailles. Lors de l'opération Barbarossa, du moins dans les premiers temps, il obtiendra un taux de victoires de 25 contre 1. On le retrouvera en Afrique du Nord. On attribue au Bf 109 le plus grand nombre de victoires aériennes. Au moins 100 (une rumeur dit même... 109) pilotes obtinrent plus de 100 victoires, 13 plus de 200, et deux pilotes plus de 300 (Erich Hartmann, 352 victoires, et Gerhard Barkhorn, 301 victoires). Tous ces pilotes ont remportés à eux seuls près de 15000 victoires. Plus de 2500 pilotes allemands devinrent des as sur cet appareils, même si le statut d'as est inconnu en Allemagne (on parle d'Experten, qui évoque plutôt un vétéran). Ilmari Juutilainen, un pilote finlandais, obtint 94 victoires, ce qui en fait le plus grand as non-allemand de la seconde guerre mondiale. Citons aussi Alexandru Serbanescu (roumain, 47 victoires), Mato Dukovac (Croate, 44 victoires) et Szentgyörgyi Dezso (Hongrois, 29 victoires confirmées). Le Bf 109 fut vendu à nombre de forces aériennes pendant la guerre. La Suisse reçut en tout 115 Bf 109 à partir de 1938 : soit 10 Bf 109D-1 et 83 Bf 109E-3, auxquels il faut rajouter 2 Bf 109F et 2 Bf 109G internés pendant la guerre, ainsi qu'une petite production sous licence par Doflug. Lors de la bataille de France, ils interceptèrent des appareils allemands survolant la Suisse, l'interception pouvant aller jusqu'à la bataille. Le 1er juin 1940, 6 He 111 furent abattus pour un Bf 109 suisse. Une semaine après, 5 Bf 110 furent abattus pour un autre Bf 109. A la fin de la guerre, les Bf 109 suisses reçurent des marques de neutralité (rayures blanches et rouges) afin d'éviter toute confusion avec ceux des Allemands. En avril 1944, 12 Bf 109G-6 furent donnés en échange de la destruction d'un Bf 110G de chasse de nuit qui avait du atterrir en Suisse. Ils avaient de tels défauts de fabrication qu'ils furent retirés du service en mai 1948. Le Bf 109E furent retirés du service en décembre 1949. La Yougoslavie reçut 83 Bf 109E-3 entre 1939 et 1941. Le manque de pièces détachées fit qu'ils furent rapidement cloués au sol. Les Yougoslaves n'aimaient pas cet appareil dont l'atterrissage était souvent rude. Quelques uns purent s'opposer aux 109 allemands lors de l'invasion, mais tous furent rapidement détruits ou capturés. La Yougoslavie utilisa des Bf 109G après la guerre, jusqu'en 1952. 5 Bf 109E-7 furent vendus au Japon en 1941. Les Alliés lui réservèrent le nom de code "Mike", mais il ne fut jamais engagé au combat par les Japonais. Ceux-ci l'utilisèrent pour des tests comparatifs avec leurs propres chasseurs, et furent plutôt intéressés par son moteur. Le Bf 109 fut vendu à l'Italie, dont la production d'avions de combat restait faible. Cependant, la majorité des Bf 109 fut détruite lors de l'invasion de la Sicile, au sol. Lors de l'armistice, il en restait 4. L'ANR fut équipée de Bf 109, qui subirent de lourdes pertes face aux P-47. La Hongrie reçut des Bf 109F et G à partir d'octobre 1942. Ils furent engagés sur le front Est, mais furent également opposés aux appareils alliés entre mai et août 1944. Les combats furent féroces. La Finlande reçut 159 exemplaires à partir de 1943 (3 furent accidentés lors du convoyage). 667 victoires furent enregistrées contre les soviétiques pour 34 pertes au combat. A la fin de la guerre, il en restait 102. Bien que construits pour la guerre, avec une durée de vie limitée à 200 heures de vol, ils restèrent en service jusqu'en 1954. Des Bf 109 furent capturés tout au long de la guerre. Le premier exemplaire fut capturé par les forces républicaines espagnoles : il s'agissait d'un Bf 109A-0, le 4 décembre 1937. Il fut envoyé en URSS. La France captura au

moins un Bf 109D et plusieurs Bf 109E. La RAF en captura au moins 6 qui furent testés au sein de l'unité No. 1426 (Enemy Aircraft) Flight, qui fut surnommée Ratwaffe. L'Union soviétique et l'URSS en capturèrent également. Lorsque la seconde guerre mondiale éclata, 2193 Bf 109 avaient été construits. Sa production ne s'arrêta qu'en avril 1945 avec 33984 exemplaires au total. Cela représentait 57% de la production aéronautique allemande. Cela en fait le chasseur le plus produit au monde. La plus grande année de production fut 1944 avec 14152 exemplaires. Après la guerre, des dérivés seront construits en Tchécoslovaquie (S-199) et en Espagne (HA-1112). Chasseur le plus produit, ayant remporté le plus de victoires, ayant engendré le plus d'as : on pourrait penser que le Bf 109 est le chasseur ultime, toutes époques confondues. C'est cependant à relativiser. Il fut produit jusqu'à la fin de la guerre parce que ses successeurs n'étaient pas au point, et les pilotes allemands combattirent sans arrêt depuis la guerre d'Espagne. Il n'était pas exempt de défauts et son pilotage requérait une très grande attention. Il atteignit ses limites vers 1942, là où un Spitfire pourtant contemporain fut développé jusqu'après la guerre. La petite taille du Bf 109 avait ses avantages, mais aussi le défaut de limiter ce développement. Malgré tout, il reste un acteur majeur de l'histoire de l'aviation par sa polyvalence qui l'a fait construire en un grand nombre de versions.

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/allemand/allemand.htm



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

orange.fr/allemand/me109c_1.htm

