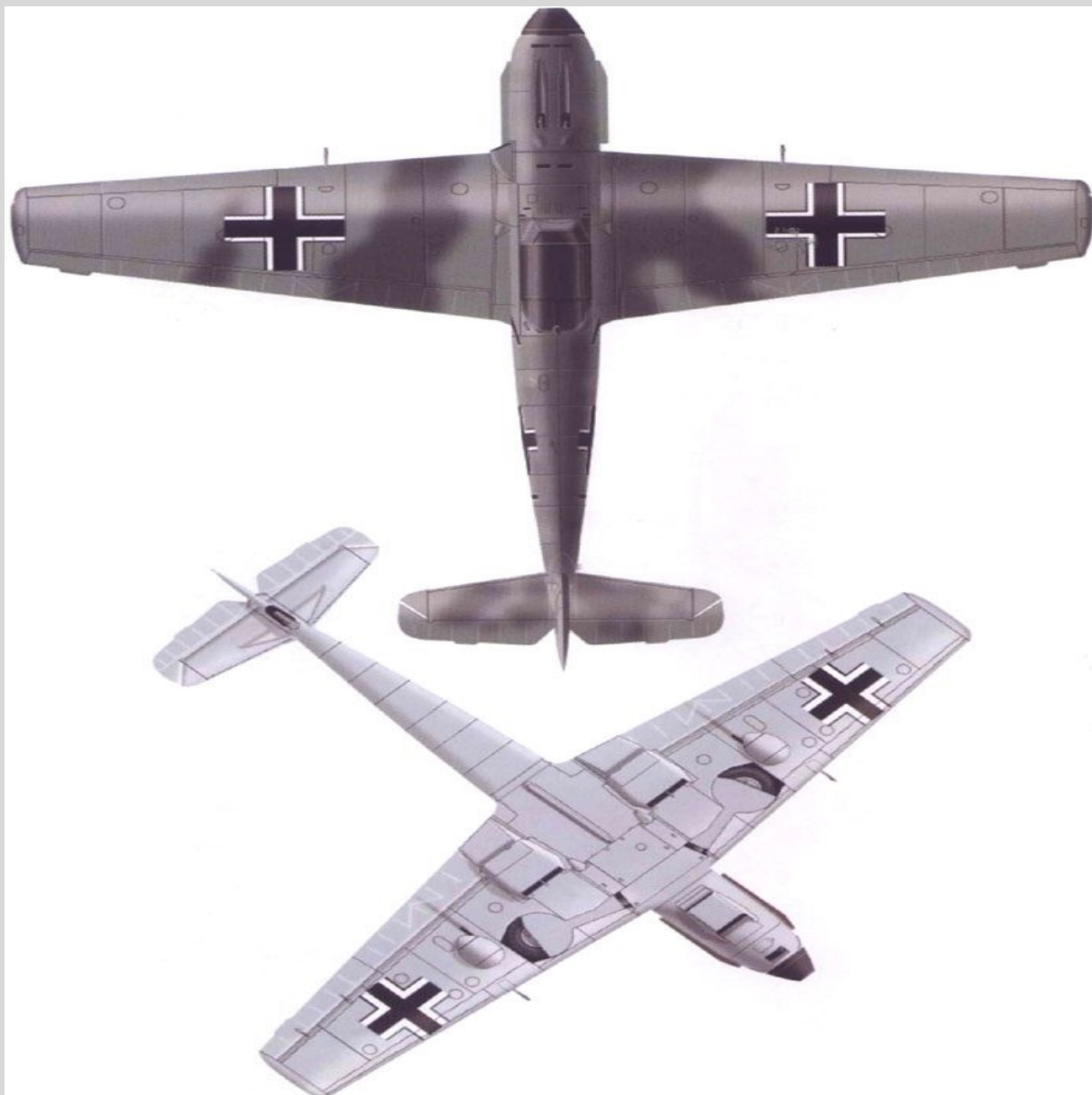


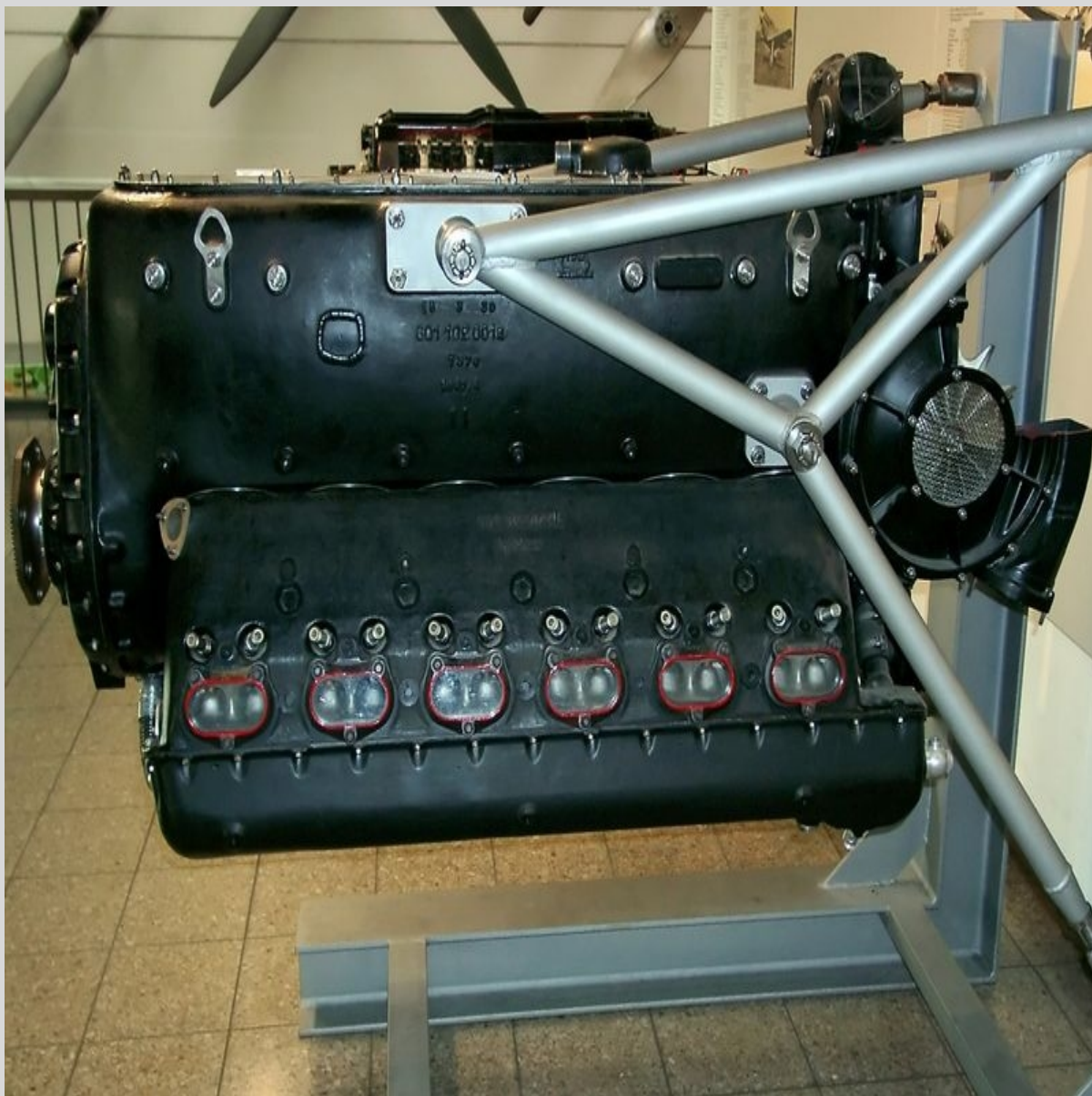
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 E-3 Emil

Type d'avion : Chasseur diurne monomoteur monoplace

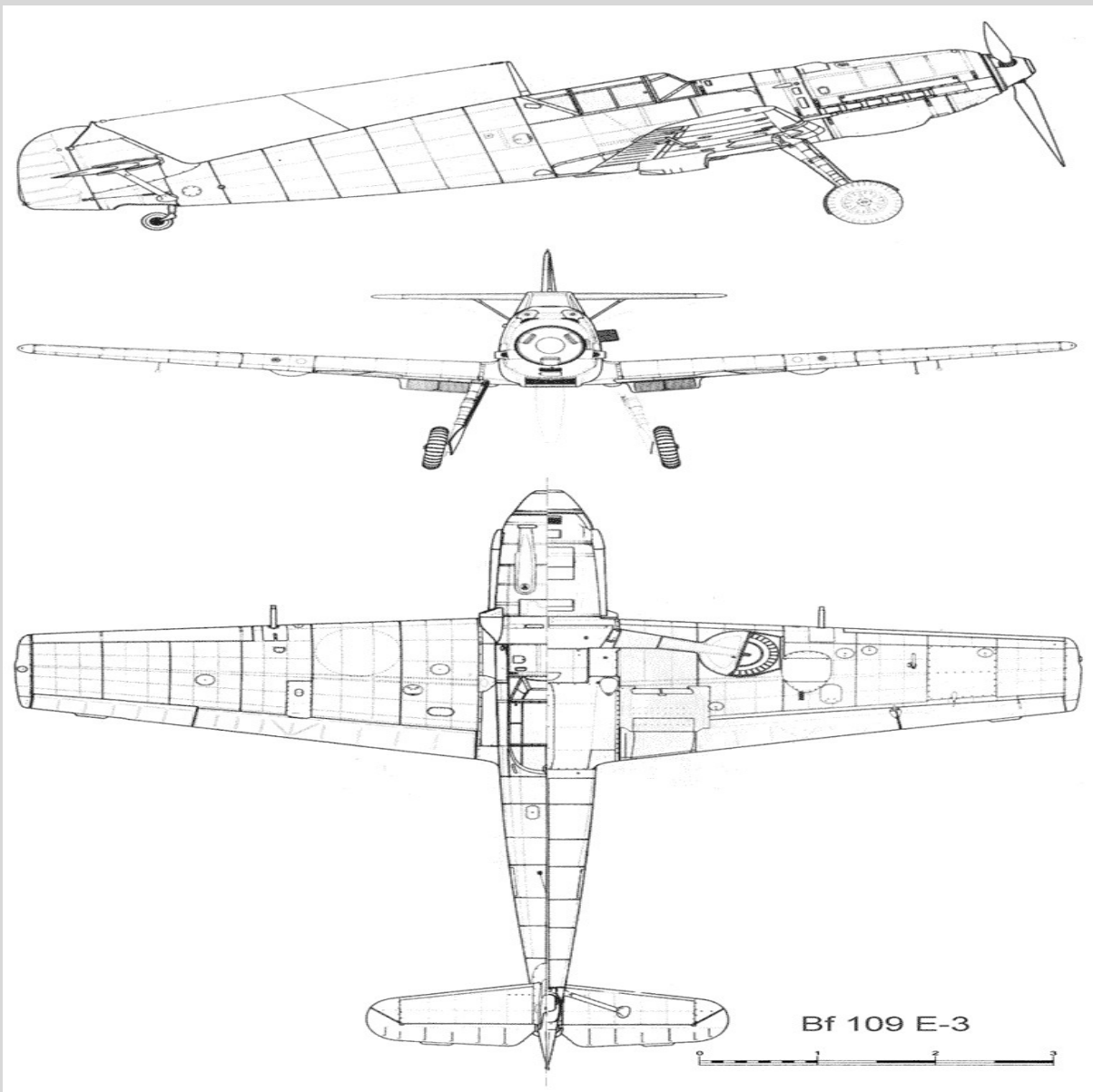


MOTORISATION

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/M de 20 mm avec 60 coups alaires](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 1000 coups en capot et event, 1 canon MGFF/M de 20 mm](#)

1 canon MGFF de 20 mm en capot moteur



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 560 km/h à 4440 m - 570 km/h à 3800m - 470 km/h au niveau marin

Vitesse croisière= 480 km/h à 4000 m

Vitesse ascension= 945 - 1000 m/mn

Temps montée= 6000 m en 7' 45 " - 5000m en 6' 10"

Plafond pratique= 10500 m - abs: 11500 m

Rayon action= sans combat: 665 km



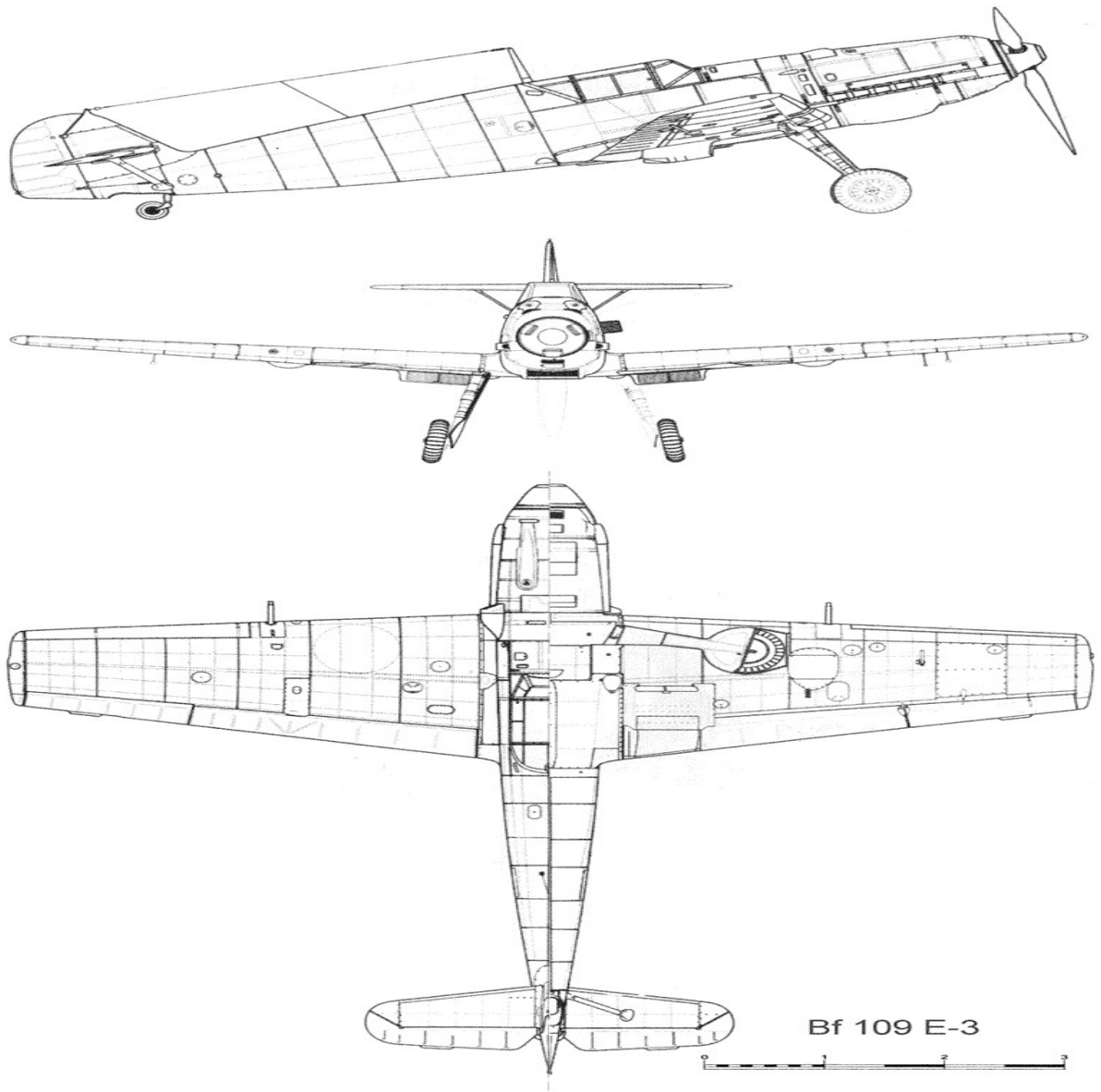
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,85 m	8,15 m	2,25 m	16,40 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2125 kg	2505 kg	2665 kg



HISTOIRE

Le Messerschmitt Me 109, c'est avant tout un des plus fameux chasseurs à hélice jamais construits. Utilisé du début jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, il a été le chasseur le plus produits par l'Allemagne. Étudié à partir de 1934, le prototype fit son premier vol en septembre 1935. La première version, le type Messerschmitt Me 109 B, est équipé du moteur Junkers Jumo 210. Cette version est engagée durant la Guerre d'Espagne. La version Messerschmitt Me 109 D est la première équipée d'un moteur Daimler Benz et quelques avions sont exportés (Suisse et Hongrie). Mais c'est la version Messerschmitt Me 109 E qui connaît la grande série à partir de 1939. C'est à ce moment, le seul chasseur monomoteur de la Luftwaffe engagé au combat. Le Messerschmitt Me 109 peut être facilement fabriqué en masse et il est d'un entretien aisé. Petit et léger, ses principales qualités sont sa rapidité et une excellente accélération à la fois en montée et en piquée. Son atout est en grande partie son moteur, le Daimler Benz DB 601. Puissant (1100 cv), celui-ci dispose d'un dispositif d'injection lui permettant toutes les manœuvres sans perte de puissance, il supporte les "G négatifs". En revanche, son train est étroit et fragile, il est la cause de nombreux accidents à l'atterrissage. L'avion manque surtout d'autonomie et le contrôle latéral est mauvais à haute vitesse. Il se caractérise par un armement renforcé avec 2 canons de 20 mm dans les ailes, s'ajoutant aux 2 mitrailleuses de capot ; le canon dans l'axe de l'hélice ayant été rapidement abandonné. C'est la plus construite des variantes du Messerschmitt Me 109 E, environ 1246 exemplaires, et elle est même abondamment exportée. Version standard pendant la campagne de France, ni la canopée, ni le siège arrière du pilote ne possède encore de blindage. Les premières pertes lors de cette campagne vont rapidement montrer la nécessité de ces ajouts. L'avion est alors piloté par l'Oberleutnant Fritz Losigkeit. Cet as aux 68 victoires, revendiquera ses premières pendant la Campagne de France : 2 Supermarine Spitfire, le 28/05/40 au-dessus de Calais et le 1/06/40 au-dessus de Dunkerque. Depuis février 1940, l'escadrille est basée en Allemagne, à Bönninghardt et ce jusqu'au 15/05/40. Engagée dans le nord de l'Europe elle va suivre l'avancée des troupes allemandes par la Hollande (Eindhoven), la Belgique (Antwerp), puis la France. Sur les 9 victoires revendiquées par l'unité sur cette période, 5 le sont sur des Supermarine Spitfire .

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/alleagn/alleagn.htm



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

orange.fr/alleagn/me109e_3.htm

