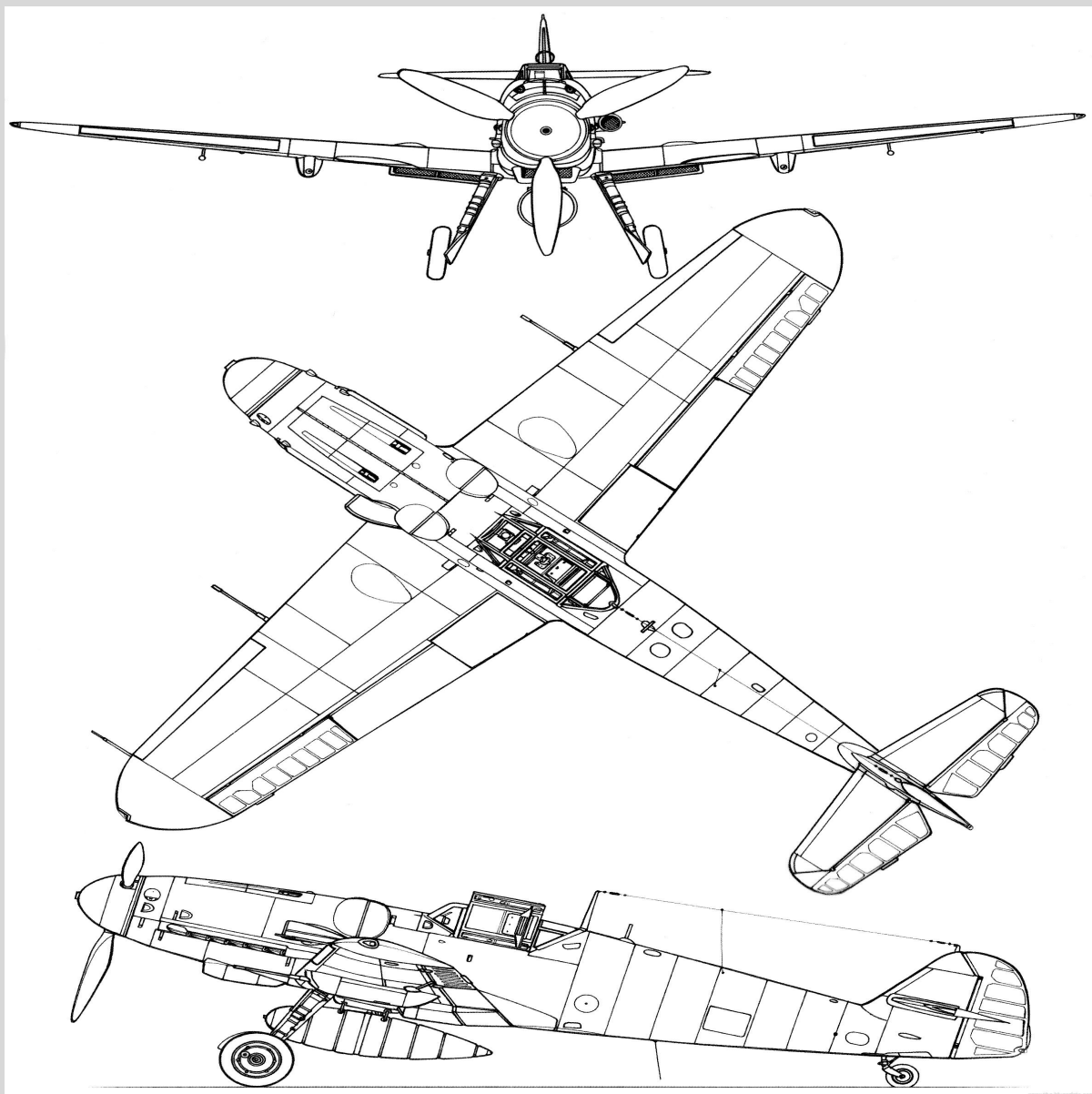


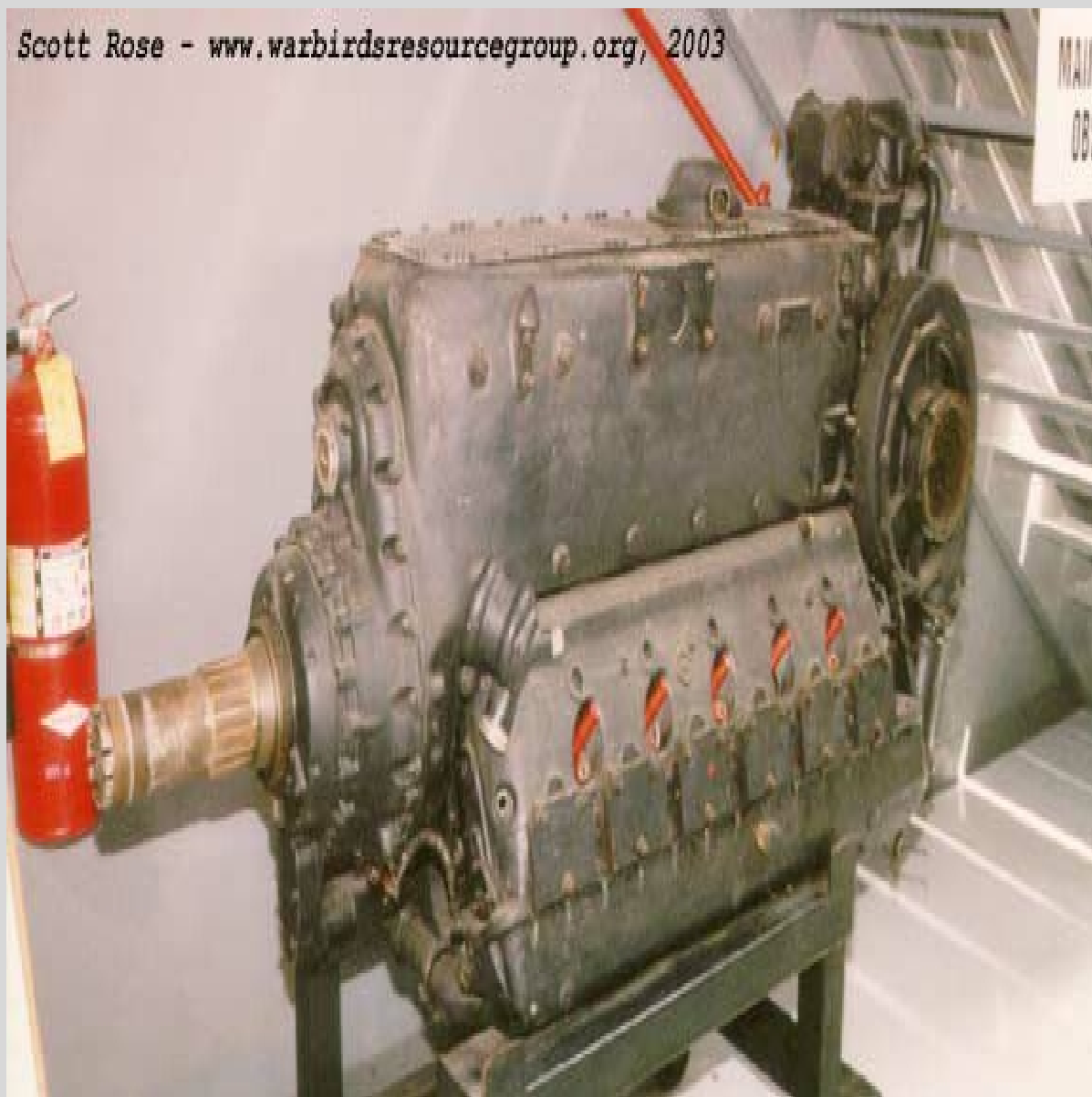
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 G-6 Gustav

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

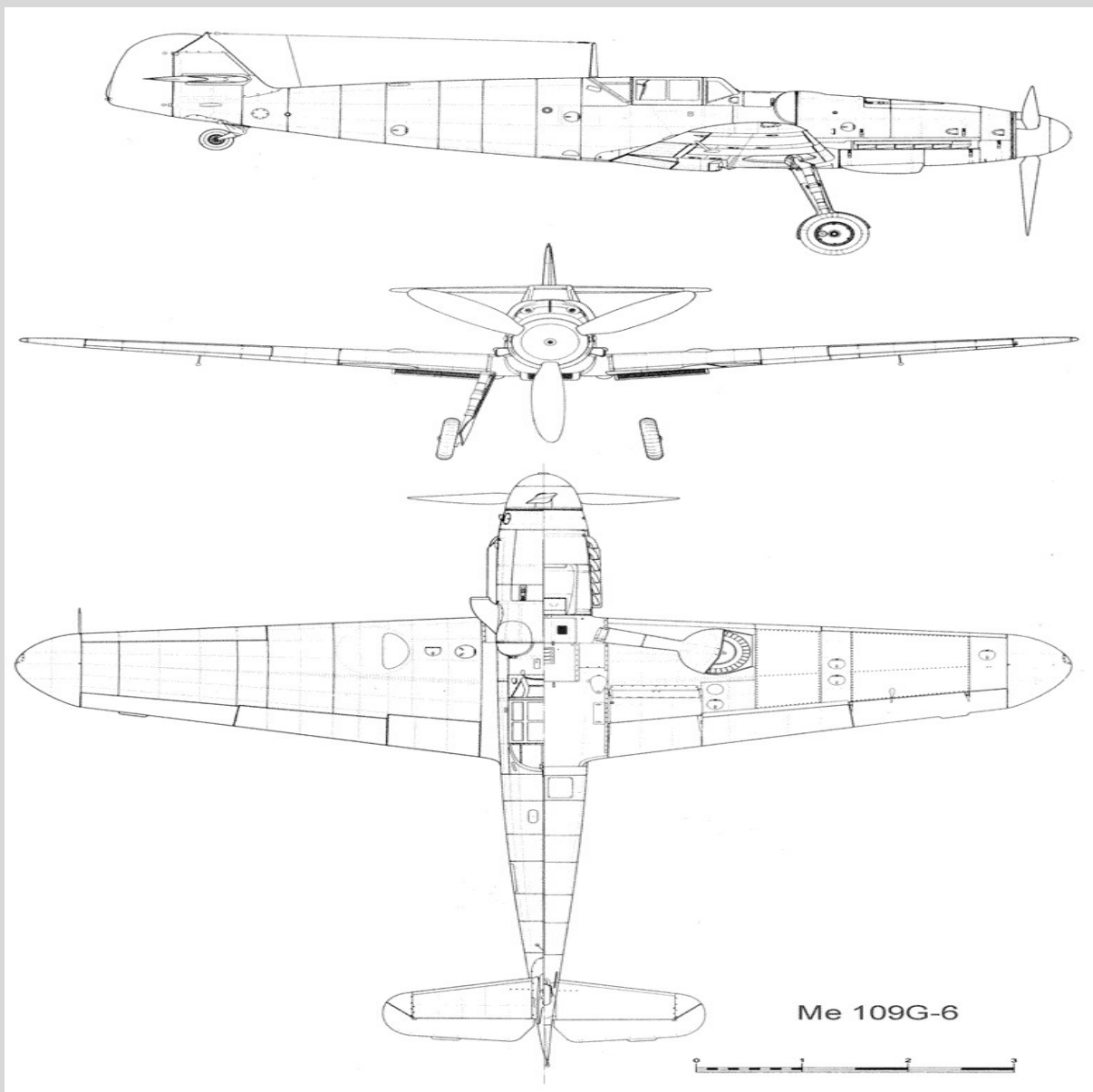


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605AM



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

[1 canon MG151/20 de 20 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice](#)

[2 mitrailleuses MG131 de 13 mm avec 300 cpm en capots](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 625 km/h à 7000 m - 620 km/h à 6900 m - 550 km/h au niveau marin - 590 km/h à 2000 m - 600 km/h à 3000 m - 610 km/h à 4000 m - 530 km/h à 5800 m

Vitesse croisière= 525-550 km/h

Vitesse ascension= 1390 m/mn

Temps montée= 5700 m en 6' - 3000 m en 2' 55"

Plafond pratique= norm: 11550 - 11750 m - abs: 12100 m

Rayon action= 725 km - 560 km à 530 km/h à 5800 m avec res. int - 1000 km avec res. larg -

End: 60'



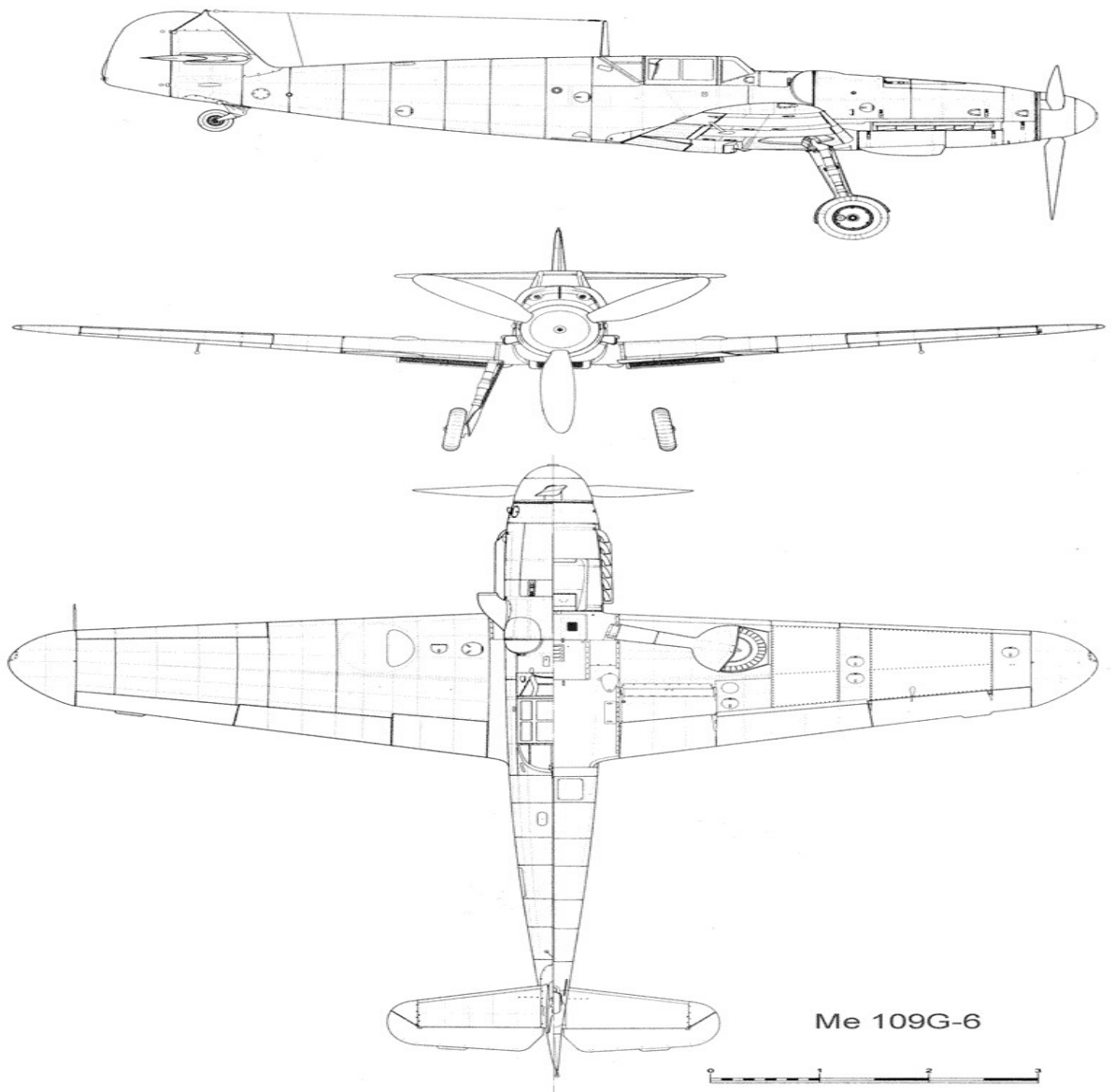
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,90 m	9,05 m	2,60 m	16,05 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2675 kg	3150 kg	3400 kg



Me 109G-6



HISTOIRE

Le G-6 va être le plus produit des Gustav ; dérivé du G-4, il rend définitive l'adoption des MG 131 de capot qui nécessitent les célèbres grosses bosses sur le capot et inaugura vers la fin de la production diverses améliorations comme le montage en série d'un radiocompas, d'une roulette de queue rallongée pour faciliter le roulage, d'un gouvernail agrandi et de la verrière Erla qui améliorait la visibilité. Le G-5 était similaire au G-6 mais continuait lui la série impaire des chasseurs pressurisés de haute altitude. Le G-8 était la version de reconnaissance du G-6 avec une caméra à l'arrière. Certains appareils étaient optimisés pour la destruction des quadrimoteurs américains par le montage de canons supplémentaires. Sur le G-6 par exemple, apparut le kit R6, avec deux canons MG 151/20 en gondole sous les ailes et le kit U4 avec un canon de 30 mm MK 108 qui remplaçait le MG 151/20 du moteur. Le kit BR21 permettait d'embarquer des roquettes WGr-210 "Dodel", que l'on utilisait pour rompre les formations de bombardiers. Des kits permettaient aussi de meilleures performances dans la stratosphère où volaient les formations de bombardiers alliés. Furent employés des systèmes, comme les injections eau-méthanol MW-50 et surtout l'injection de peroxyde d'azote GM-1. La chasse contre les bombardiers de nuit de la RAF, quand ceux-ci se mirent à faire usage du brouillage par des paillettes métalliques (window), dépendit uniquement de chasseurs opérant à vue selon la tactique dite de Wilde Sau. Cette technique bien qu'efficace, provoqua par contre beaucoup d'accidents même chez les pilotes expérimentés du fait du vol de nuit sans réel équipement d'assistance. L'une des modifications les plus célèbres reste la verrière panoramique Galland, du nom du pilote qui l'imagina. Cette information est cependant remise en cause par des experts. La firme Erla la fabriquait d'où son autre nom d'Erla-Haube (verrière Erla). Utilisée en plusieurs versions d'apparence très similaire, elle est avec les nouvelles dérives un des éléments extérieurs marquants des dernières générations de Bf 109. Ainsi en plus de certains G6, tous les G14, G10 et K4 en étaient équipés. Production en série: 1942 Mis en service: Décembre 1943

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/me109g_6.htm

