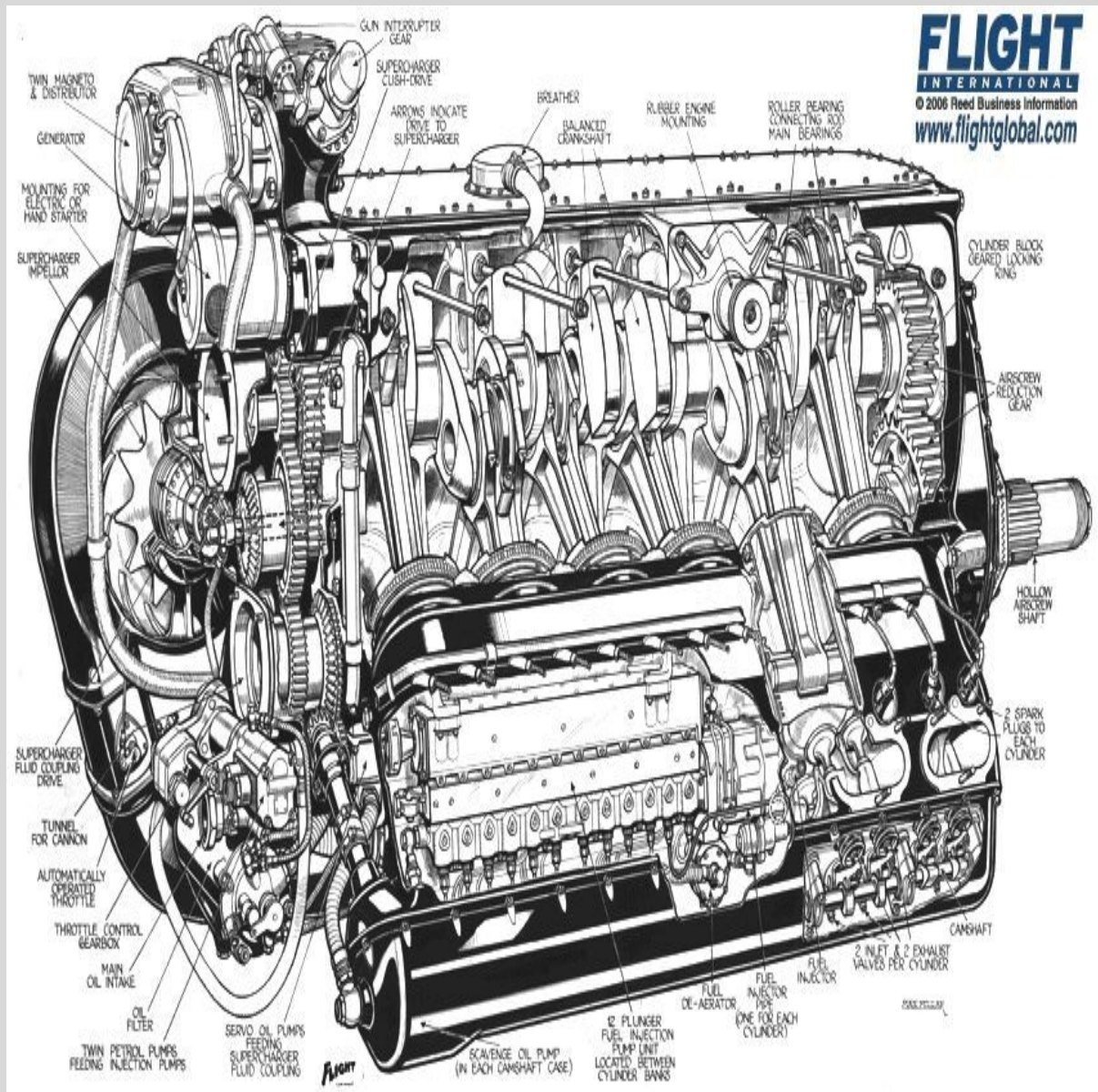


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 109 T-2

Type d'avion : Chasseur-bombardier de reconnaissance bimoteur monoplace

MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601N



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 alaires](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm](#)

1 bombe de 250 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 730 km/h à 4000 m - plongé:800 km/h - 475 km/h au niveau marin - atterr:
130 km/h - 495 km/h à 1000 m - 535 km/h à 3000 m - 550 km/h à 5000 m

Vitesse croisière= 440 km/h au niveau marin - 465 km/h à 1000 m - 485 km/h à 2000 m

Vitesse ascension= 1020 m/mn

Temps montée= 3000 m en 3' - 6000 m en 6' 25" -

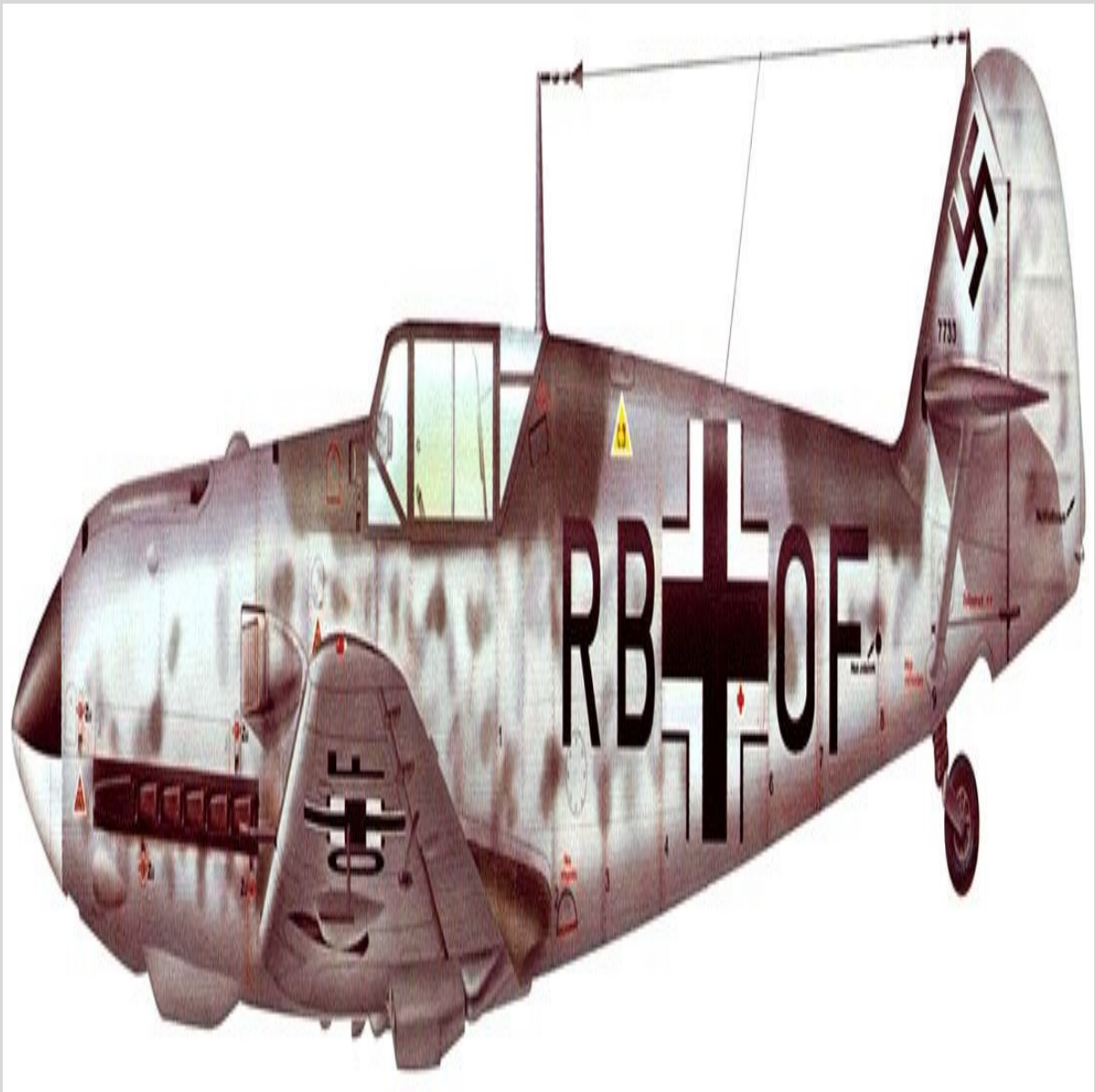
Plafond pratique= 11250 m

Rayon action= 915 km - 910 km au niveau marin - 740 km à 5000 m



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,10 m	8,80 m	2,60 m	17,50 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2000 kg	2800 kg	3078 kg

HISTOIRE

Le Messerschmitt Bf 109 est un chasseur monomoteur monoplace allemand conçu dans les années 1930 par l'ingénieur allemand Willy Messerschmitt en réponse à un appel d'offre du Reichsluftfahrtministerium (RLM) pour la conception d'un chasseur moderne devant équiper la Luftwaffe naissante. Autour du moteur le plus puissant disponible, un Junkers Jumo 210 à 12 cylindres en V inversé, Messerschmitt dessina la cellule la plus fine possible, reprenant des techniques très novatrices qu'il avait développées pour l'avion léger Bf 108. Le prototype Bf

109, supérieur à ses concurrents, fut finalement choisi, malgré l'inimitié du ministre de l'Air, Erhard Milch, envers Messerschmitt. Une des versions les plus intrigants du Bf 109 était le Bf 109T, sur la base des 'E et conçu comme un transporteur de chasse. L'avion était destiné à ne jamais servir dans son rôle de porte-avions prévu, car l'Allemagne, le Graf Zeppelin ne s'est pas terminé, mais les quelques Toniis construit ensuite servirent dans diverses carrières avec la Luftwaffe. Le Toni était relativement obscur et souvent mal compris depuis de nombreuses années. Plus tôt écrivains souvent pour acquis que, en tant que combattant de bord, il doit avoir été équipé d'ailes repliables, mais Francis Marshall établi que le type a été conçu dès le départ avec les ailes étendues, travée fixe dès le départ dans son livre "Sea Eagles. Le 109T Bf-2 représente la version navalisée du Toni, avec des engins à porteuse supprimée et les déporteurs d'aile désactivé. La production a été attribué à Fieseler, avec la première machine volante vers la fin de Janvier 1941. plans de production d'origine ont été réduites de 70 appareils, obtenir à plein régime en avril, après des problèmes de flutter aile avait été rencontrées. Le Toni servi à l'origine avec JG 77 en Norvège où elle a été bien reçu, avant Hitler ordonna de travail sur le Graf Zeppelin à recommencer, ce qui déclenche le rappel de l'avion pour la conversion de retour à la 'T-1 standard, le seul chasseur approprié navale disponibles, avant d'être mis en stock. Dans une autre tournure à l'histoire, les travaux sur le transporteur a de nouveau été abandonnée au début de 1943 et les 46 restants Tonis ont été ramenés à la terre de configuration une fois de plus, bien que la performance était désormais sérieusement inférieur à celui des avions plus modernes. Le Tonis a continué à servir avec NJG 101 et JG 11, avant d'être relégué de plus en plus à la formation, la dernière inscrite dans les registres de la Luftwaffe en Mars 1945, lorsqu'une enquête a été faite au sujet de la availabililty d'avions pour protéger les navires dans la mer Baltique (plutôt dans la manière de la Grande-Bretagne plus tôt combattants navire CAM).

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/me109t_2.htm

