



Bf-110C-4/B (1940)

(Messerschmitt)



DATOS

Puesta en Servicio: Marzo de 1940
 Tripulación: 2 (Piloto, Radio-Artillero trasero)
 Longitud: 12 m
 Envergadura: 16,28 m
 Altura: 3,51 m
 Superficie alar: 38,37 m²
 Peso vacío: 5.200 kg
 Peso al despegue: 6.940 kg
 Techo de Servicio: 9.750 m
 Velocidad Máxima: 562 km/h a 7.600 m
 Alcance: 1310 km
 Planta motriz:
 - 2 x Daimler-Benz DB 601N
 Lineal, 12 Cilindros, V Invertida, 1215 CV



ARMAMENTO BÁSICO

- 4 x MG 17 de 7,92 mm con 1000 disparos (Morro)
- 2 x MG FF/M de 20 mm con 180 disparos (Morro)
- 1 x MG 15 de 7,92 mm con 750 disparos (Trasera)

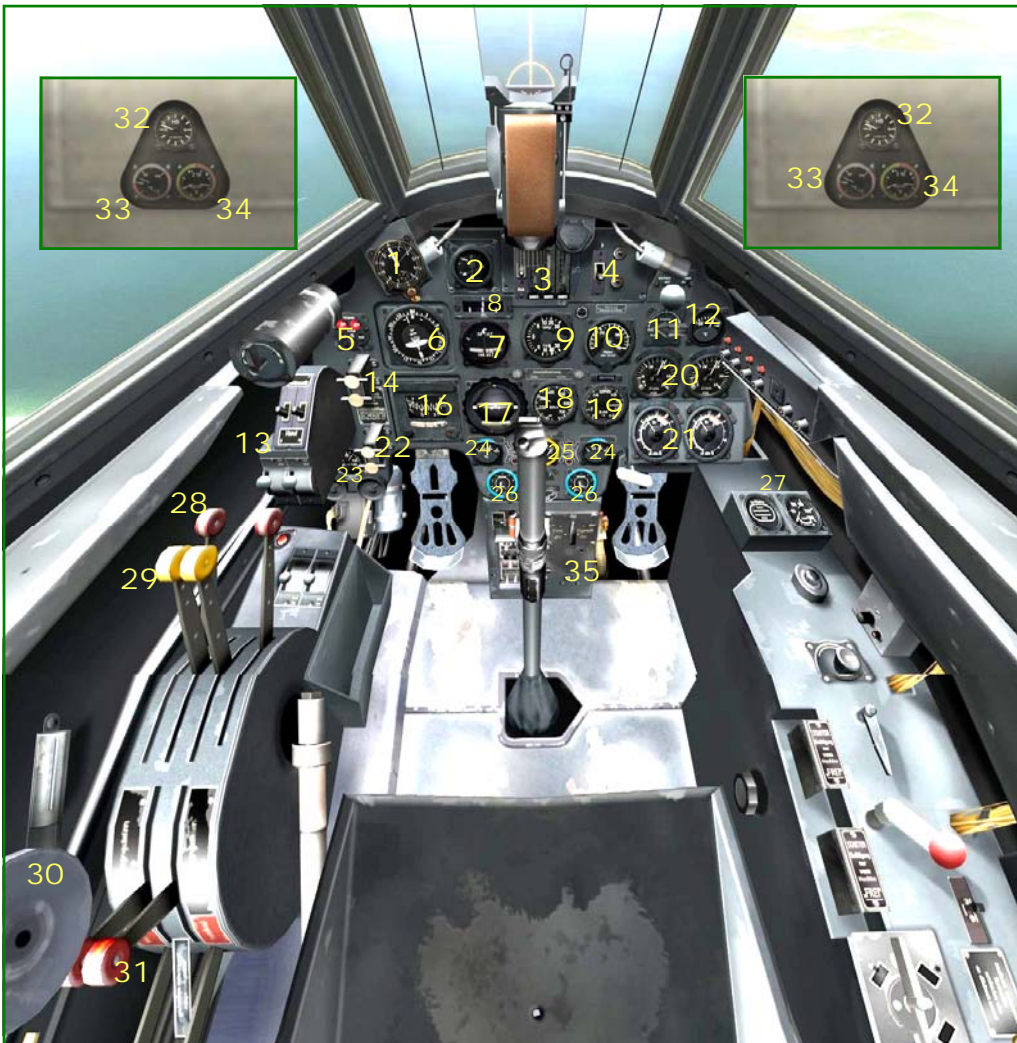
ARMAMENTO LANZABLE (Máximo 500 kg)

- 2 x SC 250
- 2 x AB 250

LEYENDA
 SC: Bomba de Propósito General
 AB: Dispensador de sub-munición.

VARIACIONES DE ARMAMENTO

CABINA



- 1.- Reloj
- 2.- AFN
- 3.- Indicadores de Munición
- 4.- Alertas de Munición
- 5.- Indicadores Tren de Aterrizaje
- 6.- Compás
- 7.- Bastón y Bola
- 8.- Indicador de Curso
- 9.- Variómetro
- 10.- Radioaltímetro (0 - 750m)
- 11.- Mando Piloto Automático
- 12.- Temperatura Exterior
- 13.- Controles del Pitch (Manual/Auto)
- 14.- Mandos del Tren de Aterrizaje
- 15.- Selector Armas Fuselaje
- 16.- Piloto Automático
- 17.- Horizonte Artificial
- 18.- Anemómetro (Km/h)
- 19.- Altímetro (Km)
- 20.- Tacómetros (x100, 3500 Max.)
- 21.- Presión de Admisión
- 22.- Mandos Flaps
- 23.- Presión del Aire
- 24.- Temperatura de Agua (°C)
- 25.- Nivel de Combustible (Luces de reserva)
- 26.- Mandos Radiadores de Agua
- 27.- Indicadores de Oxígeno (Nivel/Presión)
- 28.- Mandos Bombas de Combustible
- 29.- Mandos de Potencia
- 30.- Compensador de Cabeceo
- 31.- Mandos del Radiador de Aceite
- 32.- Indicador Pitch Motor
- 33.- Temperatura (°C)
- 34.- Presión de Aceite (kg/cm²)
- 35.- Panel de Armamento

- La cabina representada en el C4/B es la del modelo G-2.
- Las lecturas de RPM no son reales al usar el C4 otro motor distinto al G2.
- Si se enciende la reserva de combustible, quedan 10 minutos de vuelo en régimen de crucero.



PARÁMETROS

PARAMETROS OPERATIVOS

- Velocidad de Despegue	180 km/h
- Velocidad de Trepada	245 km/h
- Velocidad de Aproximación	220 km/h
- Velocidad de Crucero (5.000m)	450 km/h
- Velocidad Máxima (7.500m)	562 km/h
- Velocidad Máxima (N.M.)	480 km/h
- Velocidad Giro Óptimo	298 km/h
- Trepada a 6000m	10 min. 10 seg.

COMPENSADORES (TRIM)

- Compensador Cabeceo: (Elevator)	SI
- Compensador Guiñada: (Rudder)	SI
- Compensador Alabeo: (Aileron)	SI

GESTIÓN DE MOTOR

- Control de Pitch	Automático/Manual
- Sistema de Combustible	Inyección, Mezcla Autom.
- Sobre-Compresor	Automático
- Potencia de Emergencia	SI (110%, 2500 RPM, 1 minuto)

PARAMETROS CRÍTICOS

- Velocidad de Pérdida	180 Km/h
- Velocidad de Perdida (F. Landing)	170 Km/h
- Velocidad Máxima (Picado)	650 km/h
- Peso Máximo Despegue	7.067 Kg
- Revoluciones Máximas	2.500 RPM, 1 Minuto
-	-

OPERATIVAS

RODAJE, DESPEGUE Y ASCENSO

Antes de Despegar:

- Flaps 0%. Compensador Guiñada +6%
- Pitch AUTO

Despegue:

- 2450 RPM 1,22 ata (5 minutos)
- Control Timón: 110 km/h
- Flaps Take Off: 100 km/h
- Rotación: 170 - 180 km/h
- Suave trepada hasta 250 km/h

Ascenso:

- 2420 RPM 1,2 ata (30 minutos)
- Pitch AUTO
- Ascender a 245Km/h hasta 1000m
- Por encima de 1000m ascenso a 240-200 km/h hasta 7000 m

VUELO

Crucero (Pitch AUTO):

- 2400 RPM 1,06 ata
- Radiador a Discreción

Crucero (Pitch MANUAL):

- 2350 RPM 1,00 ata
- Radiador a Discreción

Combate:

- 2420 RPM 1,2 ata
- Pitch AUTO
- Radiador a discreción.

Picado:

- Potencia Ralentí
- No sobrepasar 2500 RPM ni 650 Km/h.

DESCENSO Y ATERRIZAJE

Descenso:

- RPM

Aterrizaje

- RPM

- Flaps (Máximo): 270 km/h
- Flaps Landing (Máx.): 250 km/h
- Tren Aterrizaje (Máx.): 250 km/h
- Aproximación: 220 km/h
- Final Corta: 190 km/h
- Aterrizaje: 180 km/h

BOMBARDEO CON EL BF-110C-4/B

ATAQUE EN SEMIPICADO

- Iniciar el ataque a unos 1500 mts y seleccionar espoleta instantánea, corta o larga a discreción del líder. Picar suavemente a 45° apuntando un poco por encima del blanco. Motor a Ralentí o a pocas RPMs. No exceder 2500 RPM. Soltar a 450 - 500 mts, acelerar al 110% y salir en rasante hasta estar lejos de la AAA.

ATAQUE EN RASANTE

- Con el BF110C-4B es la mejor forma de atacar siempre que la AAA no sea demasiado intensa. Encarar el blanco volando a alta velocidad y entre 15 y 30 mts del suelo. Fuse Long. Soltar cuando el blanco desaparezca bajo la mira del avión. Salir en rasante hasta estar lejos de la AAA.

ANOTACIONES

- El Bf-110C-4B es un buen bimotor fuertemente armado pero que no es rival para mono-motores más ágiles como el Hurricane, el Spitfire o el Hawk 75.
- Con el 110 no se debe perder velocidad en virajes cerrados o innecesarios y debe mantenerse una alta velocidad para aprovechar los picados y el excelente armamento del morro. Si consigues hacer blanco en la pasada seguramente destruyas el objetivo.
- En caso de tener mono-motores a las seis, mantenerse en rasante para evitar ataques por debajo y favorecer la labor del artillero.
- El Bf-110 es excelente contra bombarderos sobre todo en los primeros meses de la guerra.
- Aunque el control del Pitch es automático, puede ponerse en manual para optimizar la gestión del motor sobretodo en las fases de crucero.
- El Bf110C4B es un buen Jabo aunque menos rápido y más vulnerable que el Bf-109E4/B aunque dobla la capacidad de bombas.