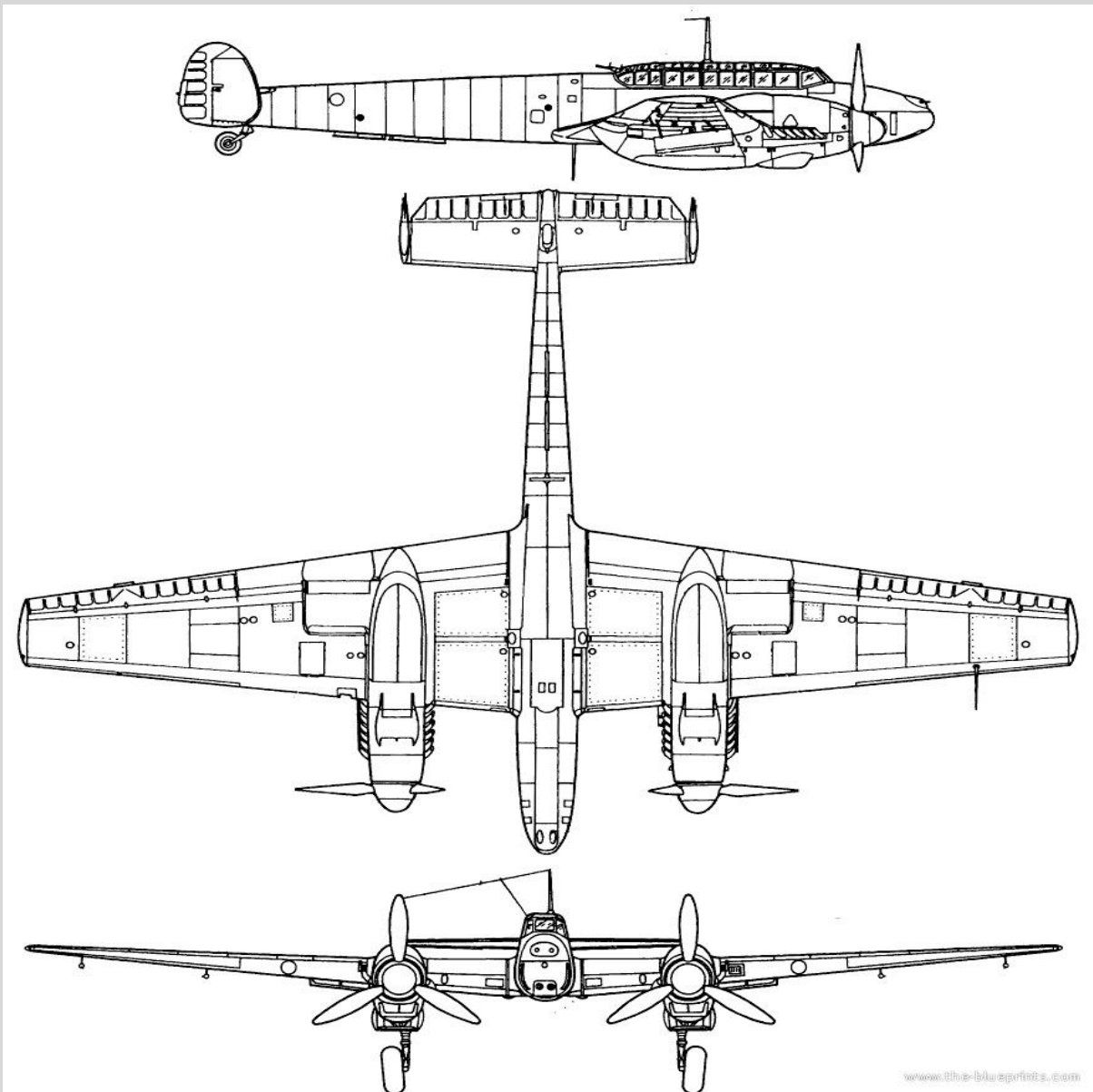


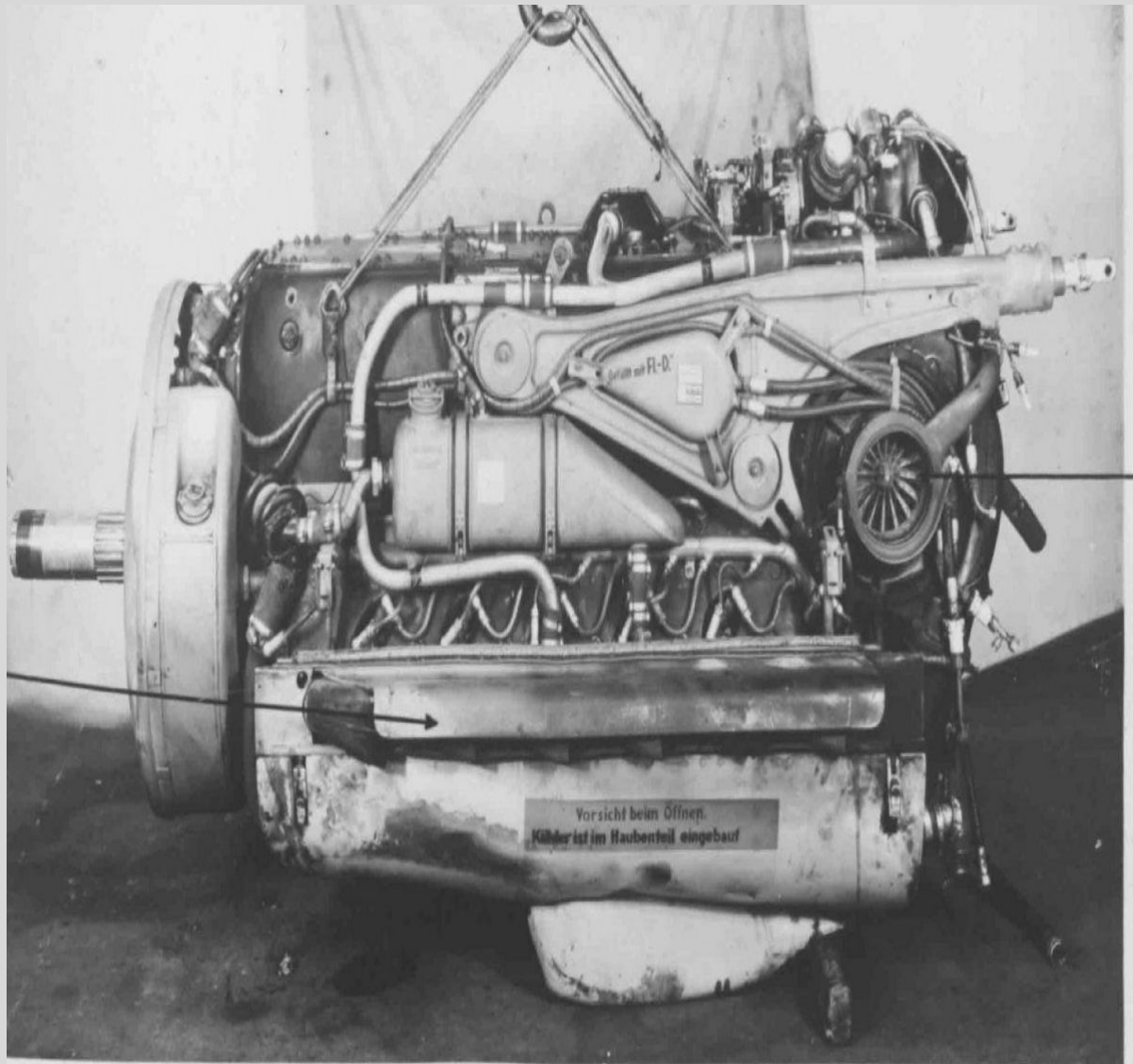
Nom de l'avion : Messerschmitt Me 110 G

Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur triplace



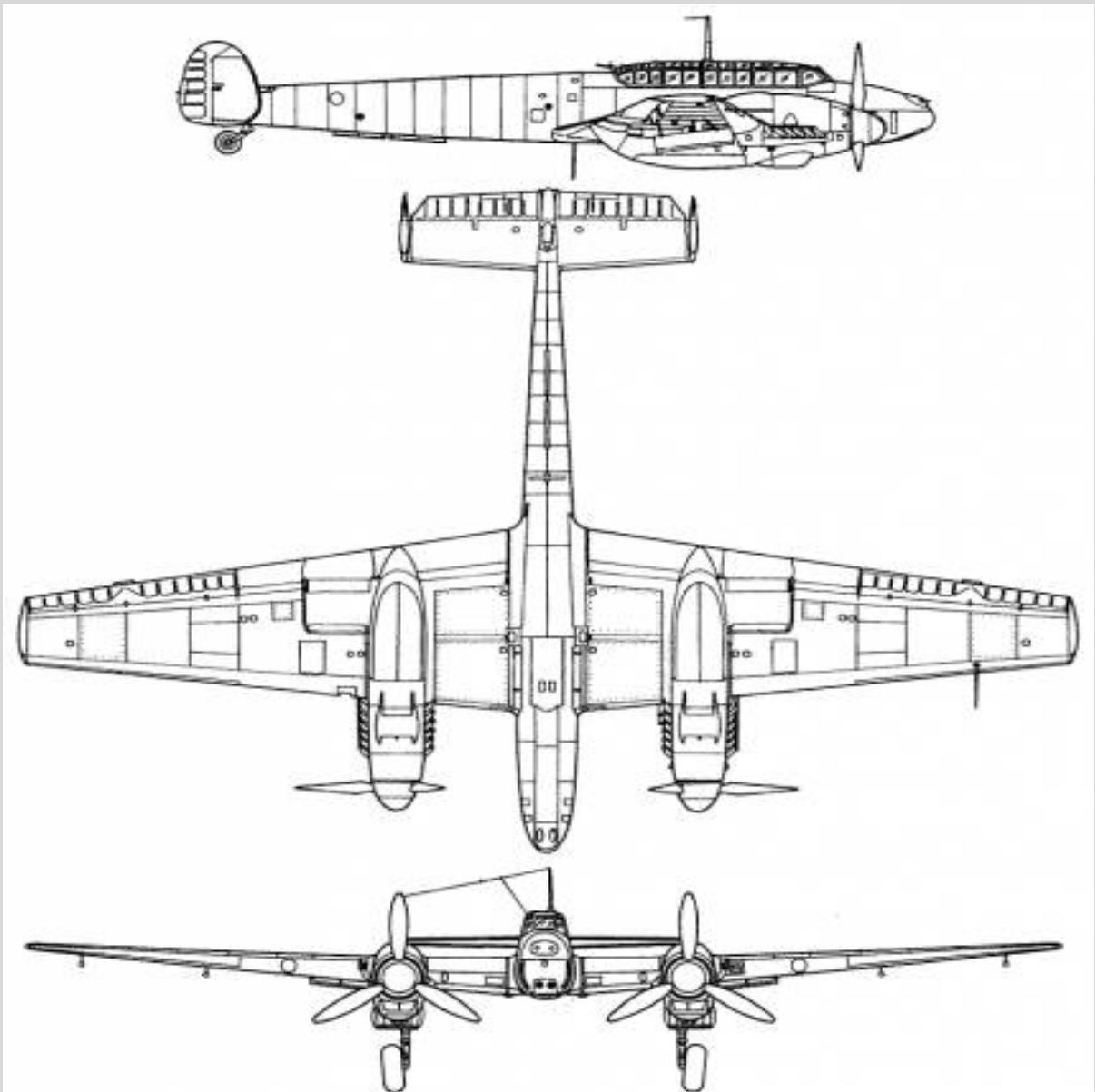
# MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605



D.B. 605 ENGINE (ex ME.109 G.)

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 de 30 mm ou 37 mm ou lance-grenades WfrGr21 de 210 mm  
2 canons de 20 mm



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 550 km/h à 6705 m

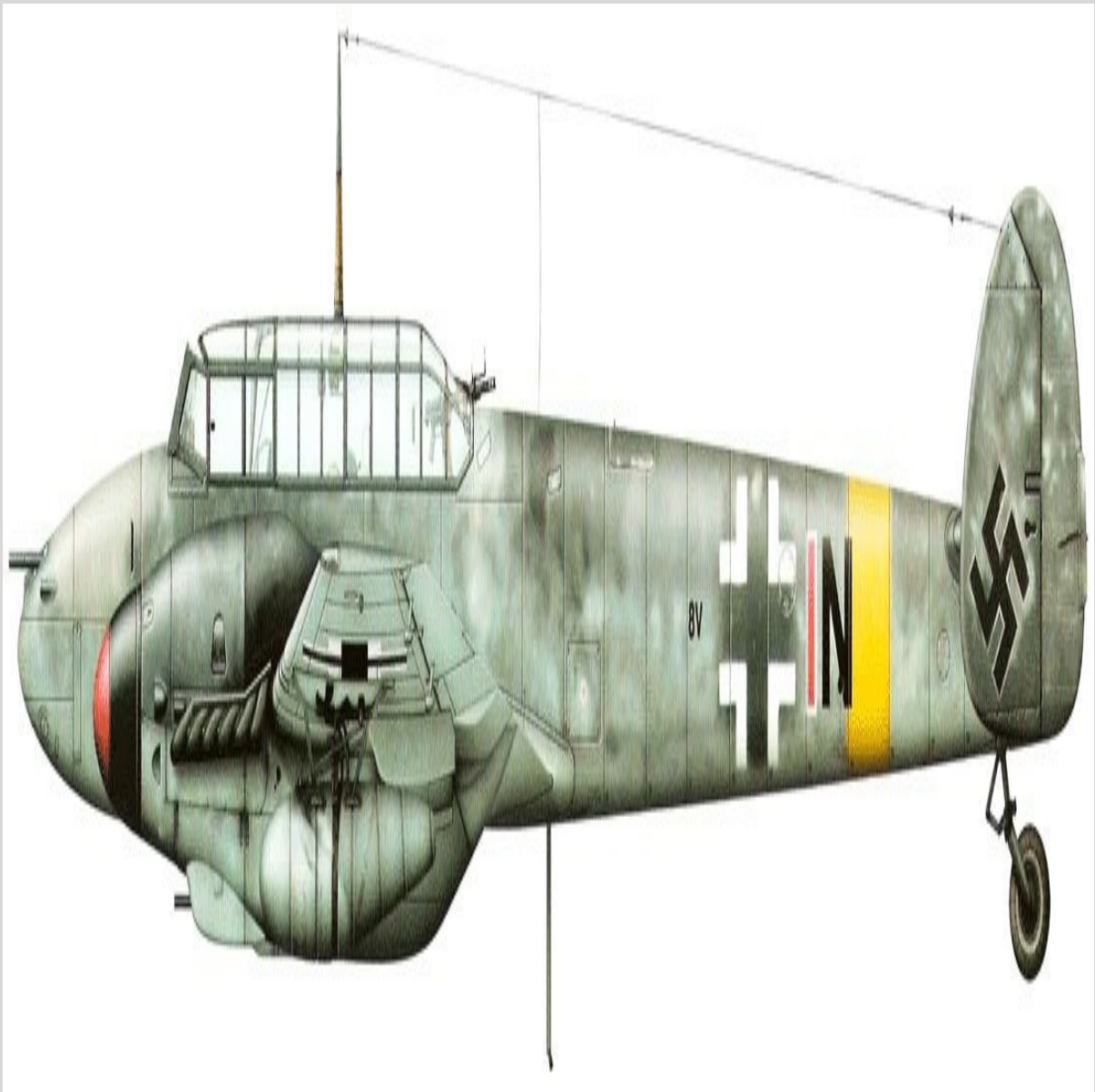
Plafond pratique= 7925 m

Rayon action= 2100 km



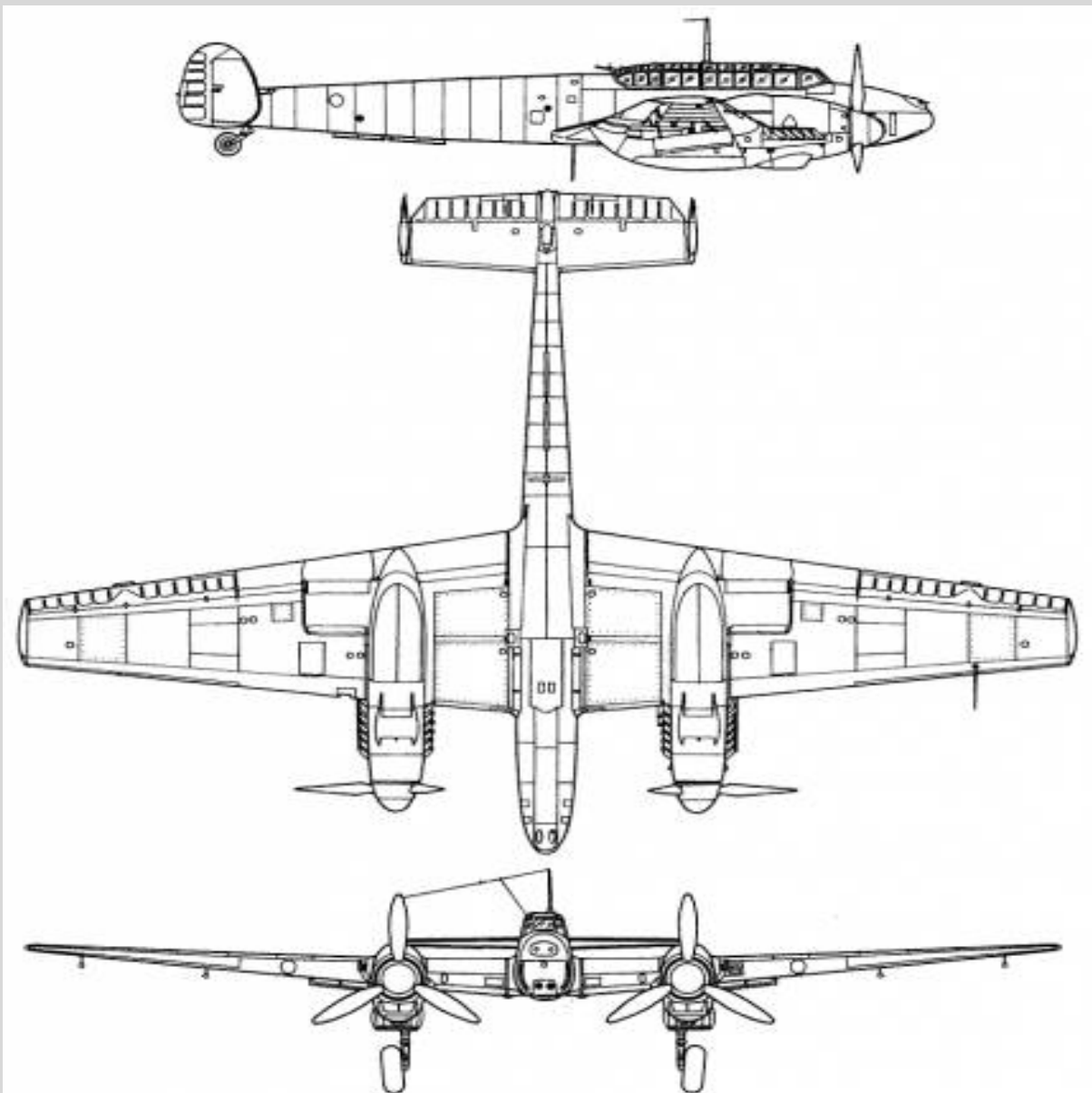
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,25 m	12,30 m	3,30 m	38,35 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg





## HISTOIRE

Constituant la réponse de la grande firme allemande à un programme lancé par la Luftwaffe concernant un chasseur bimoteur, le Messerschmitt Me 110 devait être capable d'effectuer des missions de chasse lourde, mais aussi de bombardement. Des modifications apportées au cahier des charges firent que seul, de l'ensemble des sociétés concernées, Messerschmitt demeura en course, le premier des trois prototypes du Messerschmitt Me 110 volant le 12 mai 1936. Les deux moteurs Daimler-Benz 600 A de 910 ch (679 kW) dont il était équipé se révélèrent peu fiables, l'appareil atteignit néanmoins 505 km/h au cours des essais et afficha, dans l'ensemble, des performances satisfaisantes. De graves problèmes de propulseurs affectant le développement des trois prototypes, les Messerschmitt Me 110A-0 de présérie furent dotés de Junkers Jumo 210 Da de 680 ch (507 kW), plus fiables mais manquant de puissance. L'obligation d'attendre la réalisation des nouveaux Daimler-Benz DB 601 A à injection retarda le programme du Messerschmitt Me 110. Après la sortie du quatrième exemplaire de présérie, en mars 1938, la firme mit au point le Messerschmitt Me 110 B, une version améliorée, armée de deux canons de 20 mm en plus des quatre mitrailleuses montées sur le Messerschmitt Me 110 A. Les quarante-cinq exemplaires qui en furent produits reçurent tous des moteurs Jumo, les fabrications se répartissant entre le Messerschmitt Me 110 B-1, le Messerschmitt Me 110 B-2 (équipé de caméras) et quelques Messerschmitt Me 110 B-1 modifiés en avions d'entraînement biplaces sous la dénomination de Me 110B-3. Les disponibilités en DB 601A permirent la réalisation de la version Messerschmitt Me 110 C, avec tout d'abord dix Messerschmitt Me 110 C-0 de présérie livrés à des fins expérimentales en janvier 1939. Puis apparurent les premiers Messerschmitt Me 110 C-1 de série, l'accroissement des cadences de production amenant Focke-Wulf et Gotha à s'associer au programme de construction. Le nouveau chasseur se révéla d'une grande efficacité au cours de la campagne de Pologne et se distingua, en décembre 1939, en abattant neuf des vingt-deux Vickers Wellington engagés dans un raid au-dessus de la baie d'Helgoland. Les premières opérations ayant montré l'importance du Messerschmitt Me 110, l'avion bénéficia d'une priorité, ce qui permit la réception de trois cent quinze appareils à la fin de l'année 1939. Puis, le rythme des fabrications s'établit à cent deux unités mensuelles tout au long de 1940. C'est à cette époque que le Messerschmitt Me 110 commença à affronter des chasseurs monomoteurs modernes et qu'il se révéla inférieur en maniabilité aux Dewoitine D.520, Hawker Hurricane et Supermarine Spitfire. Armé d'une seule mitrailleuse à l'arrière, le bimoteur était incapable de se défendre, si bien que dès le début de la bataille d'Angleterre les unités équipées de Messerschmitt Me 110 subirent des pertes sévères. L'avion fut alors affecté à des missions de bombardement et de reconnaissance avant d'être transformé, pendant l'hiver 1940-1941, en chasseur de nuit. Les Messerschmitt Me 110 de chasse de nuit ne possédant au départ aucun équipement spécifique, les équipages ne durent compter, pour intercepter les bombardiers ennemis, que sur leurs yeux. Une première amélioration survint sous la forme d'un capteur à infra-rouges, monté sur le Messerschmitt Me 110 D-1/U-1, sans grand succès cependant. Mais au cours de l'année 1941, l'installation de réseaux de contrôle au sol permit aux unités de chasse de nuit de remporter des succès foudroyants. Douze mois plus tard, les Messerschmitt Me 110 reçurent un radar aéroporté Lichtenstein, la plupart des chasseurs de nuit de la Luftwaffe étant pourvus d'une version de cet équipement spécialisé dès l'automne de 1942. Au milieu de l'année 1943, la RAF trouva une parade efficace en utilisant des bandelettes métalliques qui, baptisées window, pouvaient brouiller les radars adverses. Les Britanniques obtinrent de cette façon un répit de six mois, et ce, jusqu'à l'apparition d'un radar insensible aux effets des window. Au début de 1944, la chasse de nuit allemande atteignit son apogée, trois cent vingt Messerschmitt Me 110 étant employés dans des missions de ce type à cette époque (soit environ 60 % du

potentiel global engagé dans la défense du Reich) . Un an plus tard, des chasseurs de nuit plus performants ayant été mis en œuvre, cent cinquante Messerschmitt Me 110 volaient encore au sein des groupes de chasse de nuit . Ceux-ci perdirent progressivement leur efficacité au rythme de la baisse de l'approvisionnement en carburant . Au total, 6050 Messerschmitt Me 110 avaient été construits lorsque les chaînes d'assemblage furent arrêtées, au cours du mois de mars 1945 . Cette version de série équipée de moteurs Daimler-Benz DB 601B-1 de 1475 ch (1 100 kW) ; sous-versions, Messerschmitt Me 110 G-0 à Messerschmitt Me 110 G-4

## 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/allelemn/allelemn.htm](http://orange.fr/allelemn/allelemn.htm)



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

[orange.fr/allelemn/me110g.htm](http://orange.fr/allelemn/me110g.htm)

