

Nom de l'avion : Messerschmitt Me 210 A-1

Type d'avion : Chasseur à moyen rayon d'action bimoteur biplace

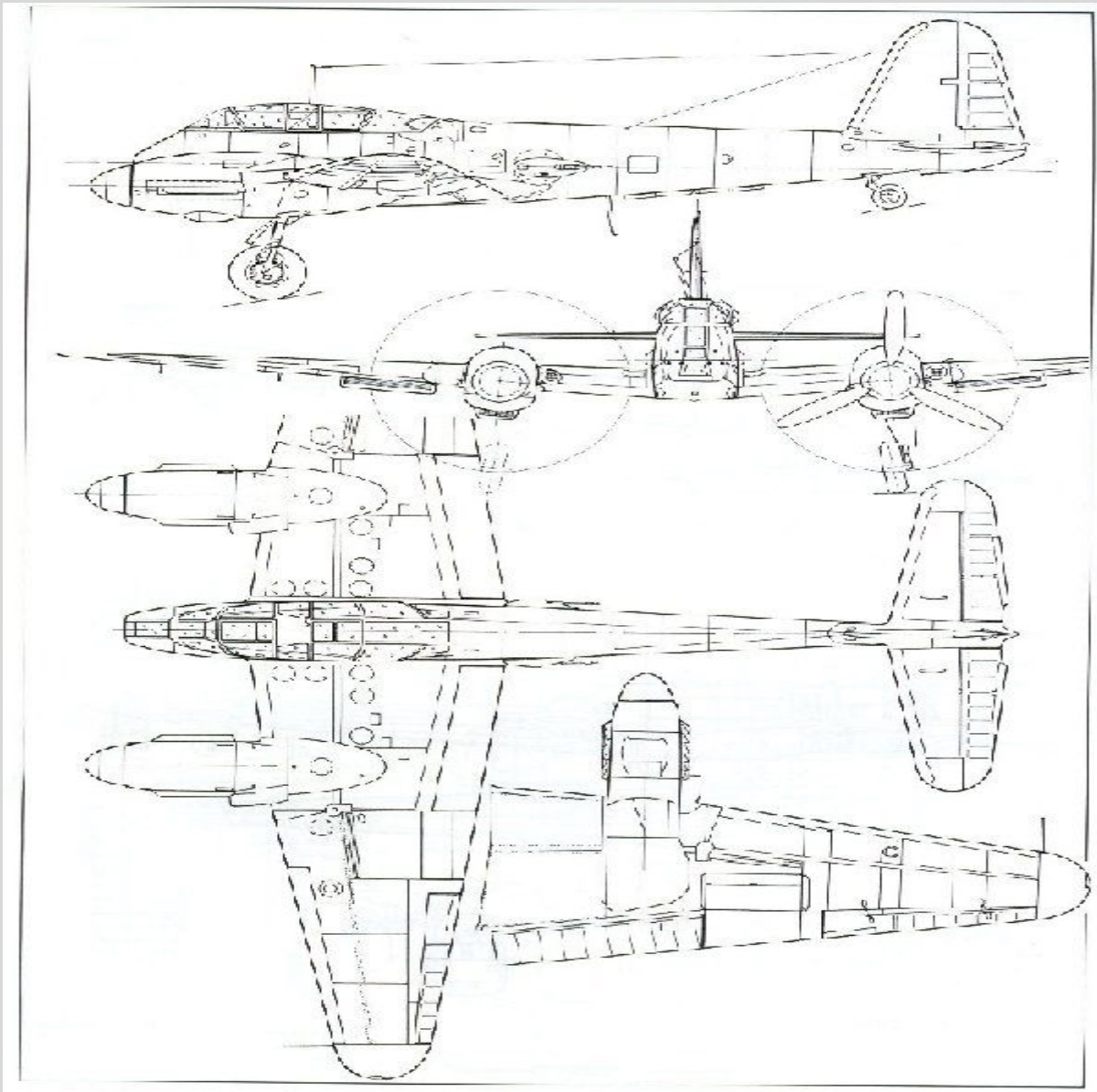


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601F

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 MG151 de 20 mm avec 350 coups](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 1000 coups](#)

2 mitrailleuses MG131 de 13 mm sur barquette FDL131 à tir arrière avec 450 coups

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 465 km/h au niveau marin - 565 km/h à 5430 m - 620 km/h

Temps montée= 3990 m en 7' 30" - 6000 m en 12' 25" - 8000 m en 22'

Plafond pratique= 7000 m - absolu: 8900 m

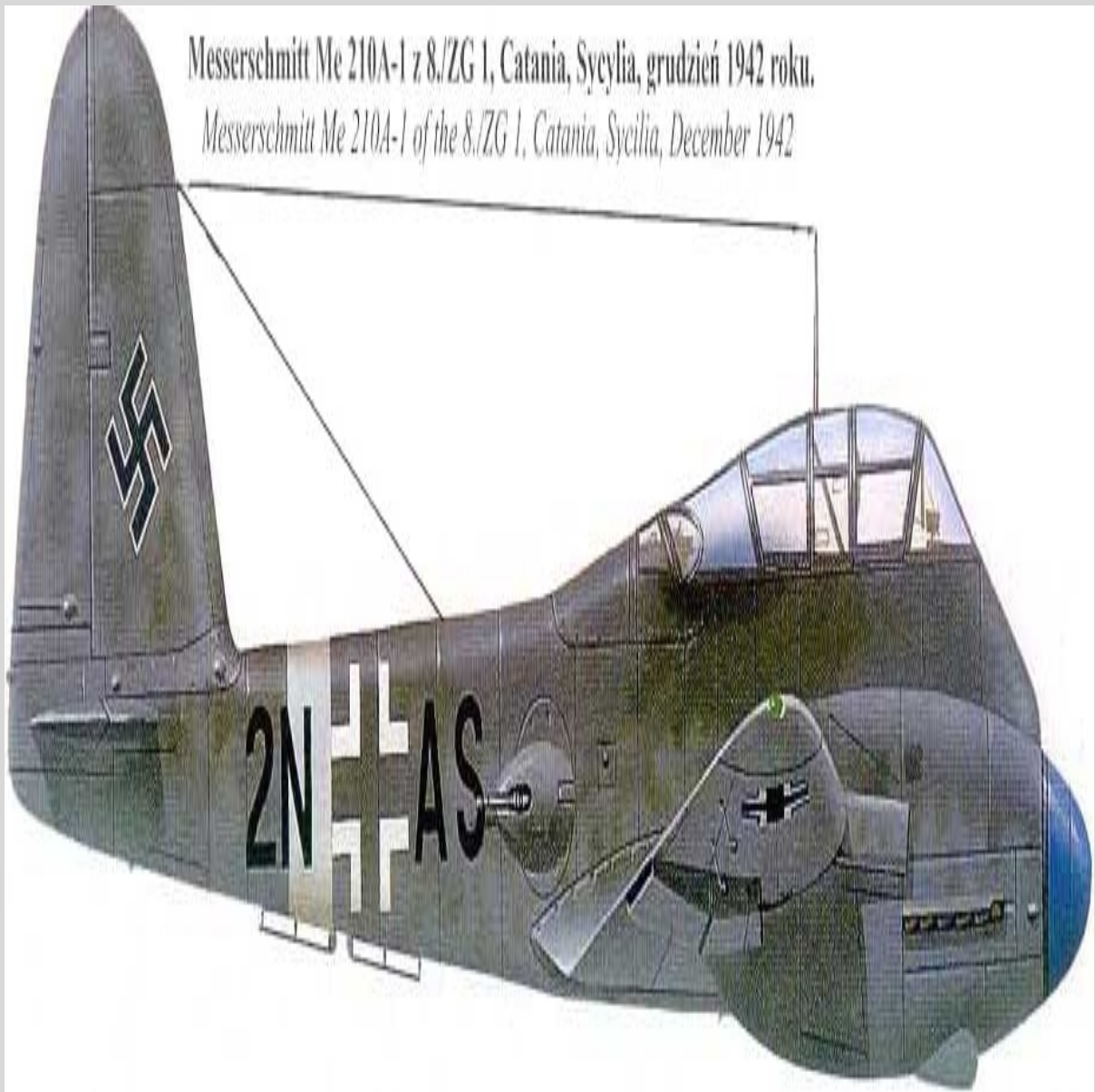
Rayon action= maxi: 1820 km - 2400 km



DIMENSIONS

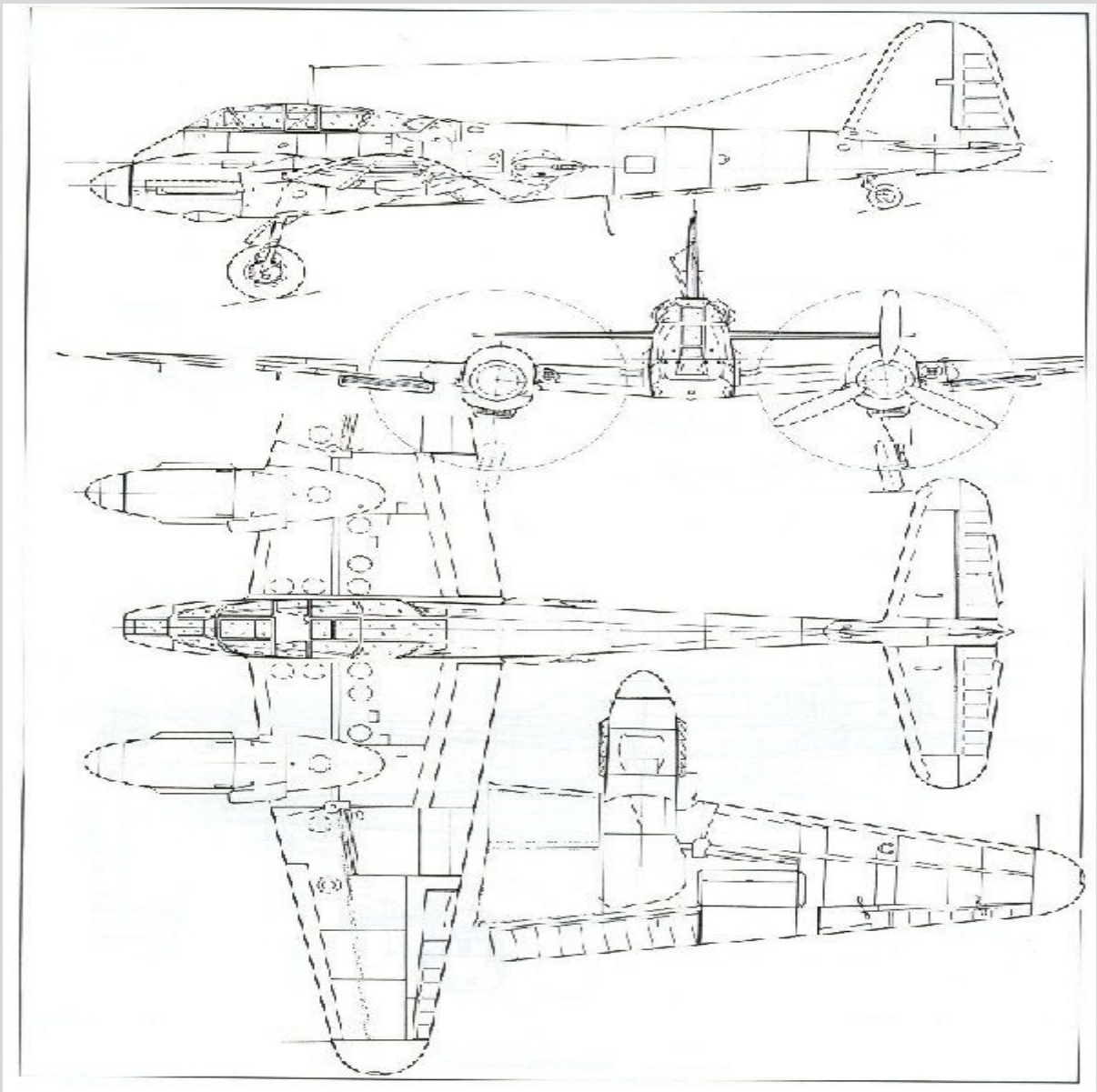
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,35 m	12,25 m	4,30 m	36,20 m ²

Messerschmitt Me 210A-1 z 8./ZG 1, Catania, Sycylia, grudzień 1942 roku.
Messerschmitt Me 210A-1 of the 8./ZG 1, Catania, Sicily, December 1942



MASSES

Vide	Charge	Maximale
7070 kg	8100 kg	9705 kg



HISTOIRE

Les origines du Messerschmitt Me 210 remontaient à 1938, année où le RLM se lança dans un processus de programmation en vue de satisfaire les besoins de la Luftwaffe à long terme. À cette époque, le Messerschmitt Me 110 Zerstörer donnait entière satisfaction ; mais, le concept en fonction duquel cet appareil avait été conçu étant à la mode, Messerschmitt avait été contacté afin de développer un avion capable de prendre la suite du Messerschmitt Me 110. Les propositions émises par l'avionneur furent acceptées pendant l'été 1938, des contrats surpassés avec Messerschmitt pour le Messerschmitt Me 210 et avec Arado Ar 240. Si ce dernier fut toujours considéré comme un éventuel avion de remplacement, Messerschmitt en revanche, du fait de sa réputation, bénéficia dès le départ d'un marché relatif à la fabrication de sous-ensembles tels que les trains d'atterrissage ou les longerons assortis d'une option sur 1000 exemplaires. Ce l'ingénieur Hermann Wurster, pilote d'essai de la firme allemande, fit prendre l'air au premier prototype du Messerschmitt Me 210 le 5 septembre 1939. Wurster rapporta que le comportement de l'avion en tangage et en roulis était inquiétant, voire dangereux. Rarement un rapport faisant suite d'un premier vol avait été aussi défavorable. Chez Messerschmitt, la déception fut très grande. Le bureau d'études d'Augsbourg-Haunstetten s'était en effet appliqué à développer un avion mutirôle capable de remplir tous les types de missions liées au concept de Kampfzerstörer, tel que l'avait défini l'état-major aérien de Berlin en 1934. C'est missions incluaient le combat aérien, l'attaque au sol, le bombardement en piqué et la reconnaissance.-- Bien que bénéficiant de l'expérience tirée du Messerschmitt Me 110, le Messerschmitt Me 210 présentait de nombreuses caractéristiques originales. Son fuselage était à la fois vaste et court, avec un nez forte ment décalé vers l'arrière par rapport aux casseroles délices. Le poste de pilotage était situé très en avant du fuselage, et l'armement comportait deux canons de 20 mm MG 151/20 et deux mitrailleuses de 7,92 mm MG 17 tirant dans l'axe ; le Messerschmitt Me 210 emportait aussi deux bombes SC-500 de 500 kg en soute. Des aérofreins en persiennes avaient été montés sur l'intrados se et l'extrados des panneaux d'aile l'extérieurs en vue d'être utilisé pour le bombardement en piqué. Les ingénieurs avaient porté une attention particulière à la défense vers l'arrière. Des barbettes armées chacune d'une mitrailleuse MG 131 de 13 mm avaient été placées sur les flancs du fuselage, un peu en arrière des ailes. Alimentées à raison de 450 cartouches, elles avaient la possibilité de pivoter sur un angle de 90° en site et étaient télécommandées par un observateur mitrailleur tourné vers l'arrière. Pour ce faire, celui-ci disposait d'un viseur optique et de poignée de commande. C'est barbettes, au prix d'une faible traînée, offraient une grande puissance de feu et couvraient la totalité de l'hémisphère arrière de l'appareil. Le Messerschmitt Me 210 présentait de nombreuses autres caractéristiques nouvelles. La verrière du poste de pilotage, fabriqué en plexiglas, en supprimant de nombreux angles morts donnait au mitrailleur un champ visuel vers le bas nettement amélioré. Comme sur le Junkers Ju 88, les roues du train d'atterrissage étaient montées sur des jambes simples qui reposaient à plat dans l'arrière de chaque nacelle lorsqu'elles étaient escamotées. Les moteurs étaient des Daimler-Benz DB 601 A-1. Immédiatement après son premier vol, le prototype du Messerschmitt Me 210 fut modifié et reçu des empennages effilés . Cette transformation ne se traduisit que par des améliorations mineures dans le domaine de la stabilité et, tout au long de l'année 1940, un certain nombre d'autres prototypes fut testé par les pilotes du centre expérimental de Rechlin . Le programme fut cependant marqué par un grave accident survenu le 5 septembre 1940 . La production étant sur le point de débuter, il fallait impérativement trouver une solution au problème, mais la démarche fut des plus difficiles . En 1941, les premiers Messerschmitt Me 210 A-0 et Messerschmitt Me 210 A-1 sortirent des chaînes d'assemblage . Néanmoins, le RLM avait décidé de suspendre purement et simplement le programme du nouvel appareil ; les

opérations de montages cessèrent donc dans les usines entre janvier et mars 1942 . Les essais n'en continuèrent pas moins un rythme accéléré et, le 14 mars de la même année, le Messerschmitt Me 210 A-0 vola avec un fuselage allongé et plus large ainsi qu'avec des ailes modifiées . Le comportement de l'avion se trouva profondément transformé par ces modifications . Les usines concernées les appliquèrent sur une nouvelle version caractérisée par des panneaux extérieurs de voilure droits, alors que les précédents avaient une flèche de 5° . La mauvaise réputation qui s'attachait au Messerschmitt Me 210 amena Messerschmitt a attribué au nouveau bimoteur propulsé par des Daimler-Benz DB 603 plus puissants, la dénomination de Messerschmitt Me 410 . Plusieurs dizaines de Me 210 déjà produits furent mis à ces standards . Des Messerschmitt Me 210 A-1 et Me 210 A-2 reçurent un arrière de fuselage modifié ainsi que des becs de bord d'attaque pour être livré au 16 . /KG 6 et, plus tard, au III . /ZG 1 . Ce dernier réceptionna par la suite des Messerschmitt Me 210 A-1 et des Messerschmitt Me 210 A-2 que Messerschmitt avait été autorisé à achever à la fin de l'année 1942. À la suite d'essais menés avec un Messerschmitt Me 210 A-0 doté de moteurs Daimler-Benz DB 605 B, le Messerschmitt Me 210 C entra en production sur les chaînes de montage de Duna en Hongrie: il était destiné à la Luftwaffe et à l'aviation militaire Hongroise, avec des Daimler-Benz DB 605B réalisés par Manfred Weiss. Dans l'intervalle, Messerschmitt s'était préoccupé de remplacer les barbottes armées de MG 131 par des tourelles télécommandées pourvues de canons et jumelés 20 mm orientées vers l'arrière et manoeuvrées par le pilote. Une version désignée Messerschmitt Me 210 B fut conçue pour les missions de reconnaissance, et Blohm und Voss transforma sept Messerschmitt Me 210 A-1 en machines de reconnaissance. Au sein de l'aviation militaire Hongroise, les Messerschmitt Me 210 C-1 et Messerschmitt Me 210 Ca-1 acquirent une très grande popularité. Les usines Duna livrèrent 267 de ces appareils avant de s'intéresser à la production du Messerschmitt Me 109 G en mars 1944. Les Hongrois employèrent le nouveau bimoteur de façon intensive sur le front de l'Est. En tout, 352 Messerschmitt Me 210 furent construits, dont 267 par les Hongrois .

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/me210a_1.htm

