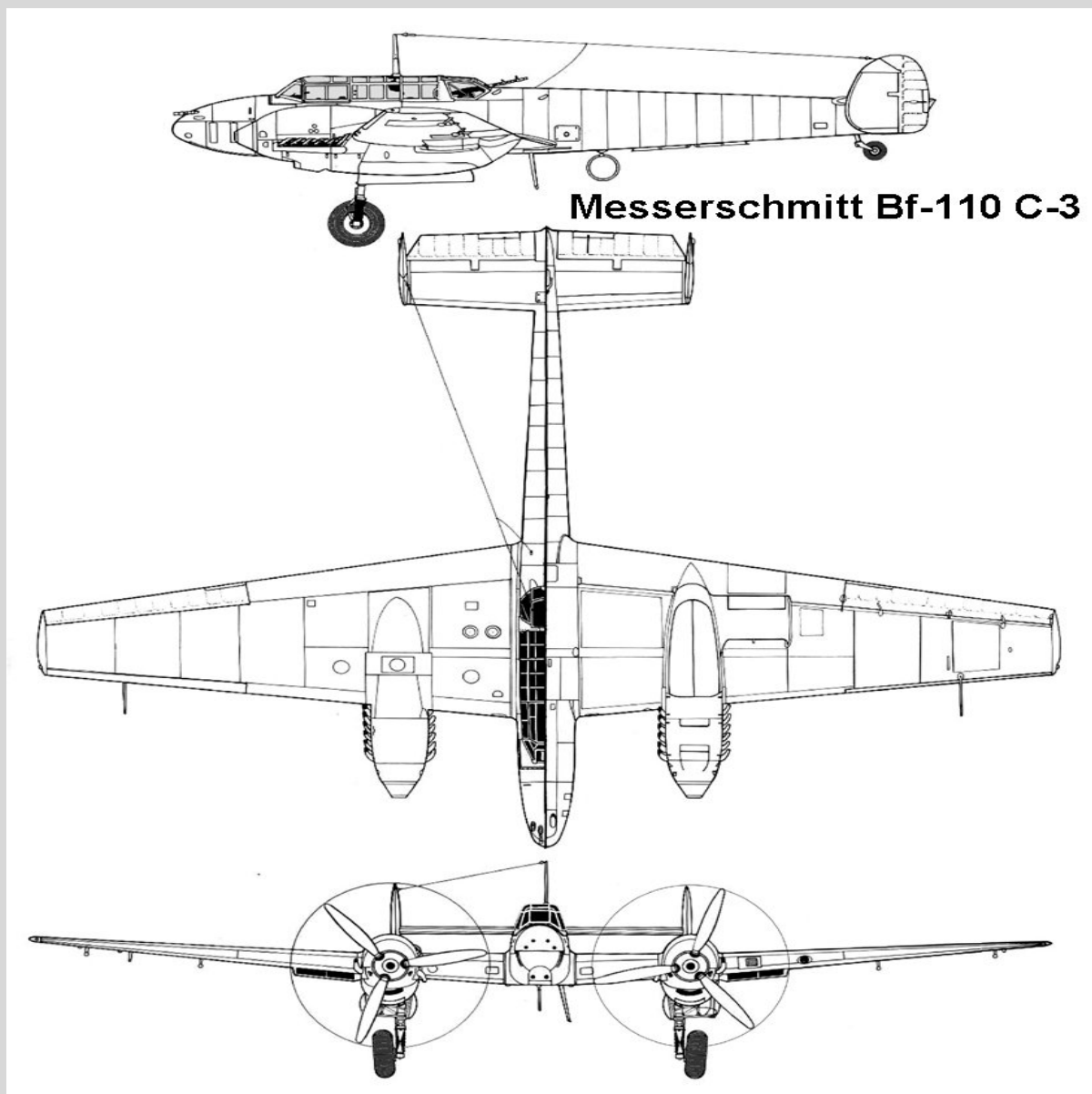


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 110 C-3

Type d'avion : Chasseur lourd d'escorte bimoteur



MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601A-1



Moteur de 12 cylindres en V à 60 % inversé entraînant une hélice tripale métallique VDM Hamilton Standard à pas variable et vitesse constante de 3 m et 20° de débattement d'incidence refroidi par un mélange eau et glycol avec 4 soupapes par cylindres. L'arbre du porte-hélice est creux pour permettre le passage du canon de 30 mm central
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

[2 canons MGFF de 20 mm vers l'avant](#)

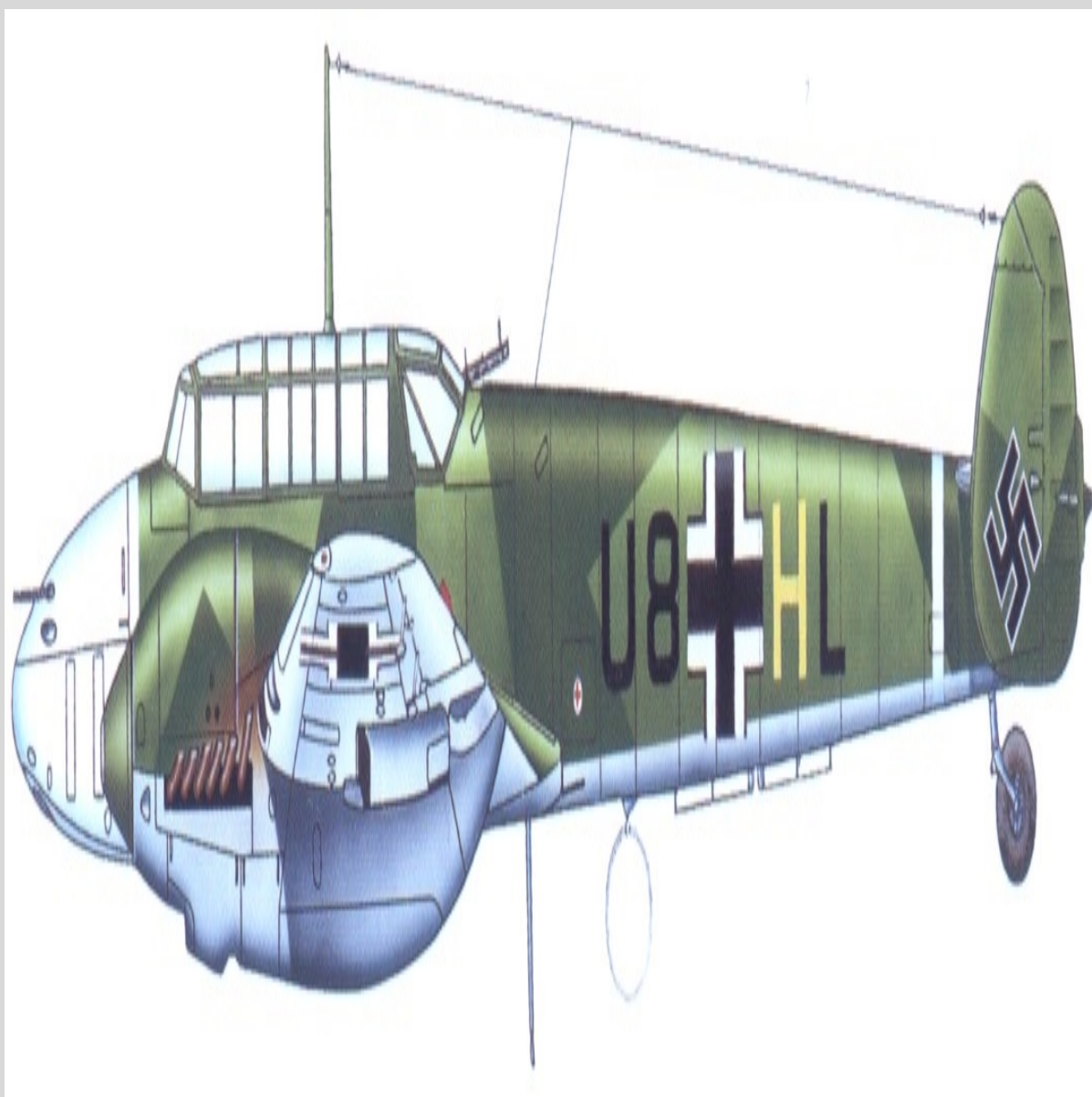
[4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm](#)

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 544 km/h à 6710 m
Plafond pratique= 10000 m

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,30 m	12,35 m	3,30 m	38,35 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	6950 kg	0 kg

HISTOIRE

Grâce aux très insistants propagandistes allemands, cet élégant bimoteur militaire bénéficia d'une terrible réputation mais, lorsqu'il fut engagé dans la Bataille d'Angleterre, il montra des carences importantes. Le Messerschmitt Me 110 fut conçu comme un chasseur lourd bimoteur capable de détruire des bombardiers. Pendant les premiers mois de la guerre, il se montra très efficace puis, et confronté à des chasseurs monomoteurs plus modernes, il se révéla très vulnérable parce que sa doctrine d'emploi avait été mal définie et parce qu'il fut mal utilisé. Il était parfaitement docile et agréable à piloter, avec de très bonnes performances et une agilité considérable pour un avion de sa taille. Après son premier vol, le 12 mai 1936, le Messerschmitt Me 110 entra en service au début de 1939. Le Messerschmitt Me 110 semblait, pendant les premiers mois de la guerre, pouvoir rivaliser avec le Messerschmitt Me 109 pour le titre du meilleur chasseur. Il était en effet mieux armé et doté d'un rayon d'action supérieur. Les campagnes de Pologne et de France ne les départagèrent pas. Le Messerschmitt Me 110 C se montra brillant en Pologne et réussit quelques belles interceptions de bombardiers britanniques au-dessus de la Mer du Nord. Ce fut la version la plus courante du Messerschmitt 110 pendant la bataille d'Angleterre. Le Messerschmitt Me 110, en tant que chasseur d'escorte à haute altitude à long rayon d'action, pouvant atteindre 7.000 m et restait hors d'atteinte des Hawker Hurricane Mk-I et Supermarine Spitfire Mk-I à ce niveau. Mais devant escorter les bombardiers au-dessus de l'Angleterre, il ne fut pas de taille face aux chasseurs britanniques en combat aérien. Comble pour un chasseur, il dut se faire escorter par des Messerschmitt Me 109. Les pilotes s'aperçurent très vite qu'il était dangereux de s'engager en combat tournoyant, c'est pourquoi ils piquaient sur leur cible et regagnaient de l'altitude sans laisser chuter leur vitesse. Il restait des régions où l'opposition aérienne était moindre et les qualités du Messerschmitt Me 110 suffisantes et appréciées, comme dans les Balkans ou en Russie. Il reçut également de nouvelles missions, d'abord comme chasseur-bombardier pour l'appui tactique, désigné Messerschmitt Me 110 E et Messerschmitt Me 110 F, et pouvaient emporter jusqu'à deux tonnes de bombes. Ces versions furent aussi équipées de canon de 30 mm, de pièces de Flak de 37 mm et même de lance-grenades WfrGr 21 de 210mm. Il fut plus tard chargé d'intercepter de jour les formations de bombardiers venant sur l'Allemagne, jusqu'à l'arrivée du Republic P-47 Thunderbolt équipé de réservoirs supplémentaires qui les accompagnaient jusqu'à leur cible. La production du Messerschmitt Me 110 se ralentit beaucoup en fin 1941 en prévision de l'entrée en service du Messerschmitt Me 210. L'échec du Messerschmitt Me 210 en 1941 relança la production du Messerschmitt Me 110 en 1942. La version G sera le modèle le plus construit des Messerschmitt Me 110. Il fut également utilisé pour la chasse de nuit. Avec généralement, deux réservoirs largables de 300 litres chacun. Le Messerschmitt Me 110 G fut redoutable la nuit. Converti en chasseur de nuit, il connut plus de succès grâce à ces antennes de détection radar FuG 212 puis du Liechtenstein SN-2 et ses canons dorsaux, ce qui en faisait un dangereux adversaire pour les bombardiers alliés, invisibles avec ses échappements munis de cache-flamme. Il fut construit jusqu'en mars 1945 à environ 6.050 exemplaires dans toutes les versions .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allemagn/allemagn.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allemagn/me110c_3.htm

