Nom de l'avion : Messerschmitt Me 110 G-4B/R3

Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur triplace

MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605B

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

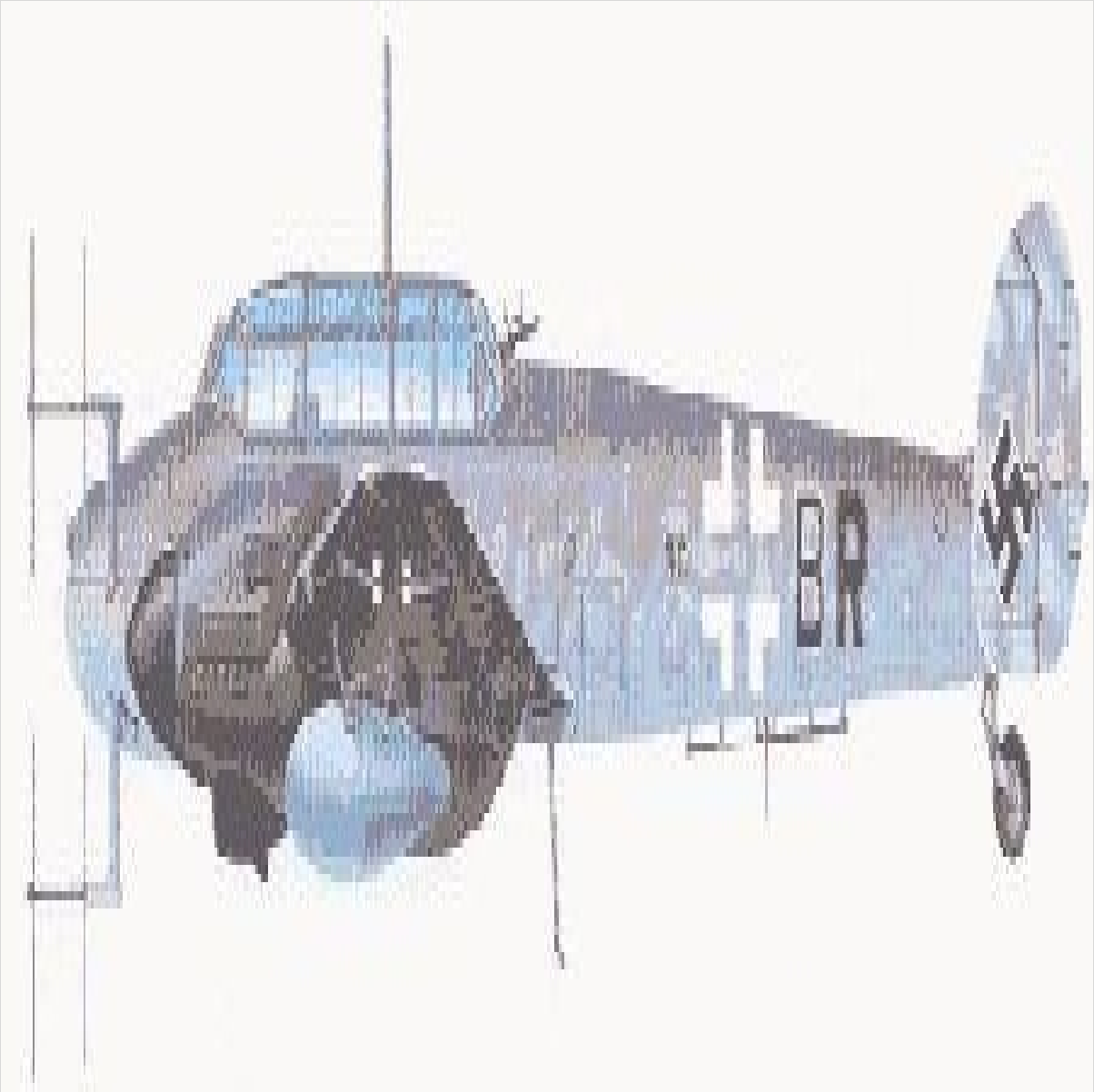
2 canons MK108 de 30 mm et 1 canon MG151 de 20 mm avec 300 coups
2 mitrailleuses MG15 de 7,9 mm vers l'arrière
2 canons MG151/20 de 20 mm vers l'avant avec 350 coups

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 500 km/h au niveau marin - 550 km/h à 6980 m - 550 km/h à 7000 m
Vitesse ascension= 115,85 m/s
Temps montée= 5500 m en 8' 6"
Plafond pratique= 7925 - 8000 m
Rayon action= 2100 km avec res. larg.

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,25 m	12,65 m	4,0 m	38,35 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5100 kg	9400 kg	9900 kg

HISTOIRE

Après avoir quelque peu déçu en tant que chasseur lourd diurne pen-dant la première année du conflit, le Mes-serschmitt Bf 110 devint le chasseur de nuit allemand le plus important au plan quantitatif, ayant été choisi dès l'origine pour constituer l'équipement de base du Nachtjagdver-band de Josef Kammhüber, formé le 20 juillet 1940. Ce furent d'abord des Bf 110C-2 et des Bf 110D-1 standard qui servirent dans le I. Gruppe du Nachtjagdgeschwader 1 (anciennement I./Zestrôrerges-chwader 1) commandé par le Hauptmann Günther Radusch,

mais ils furent rapidement remplacés par la première version de l'appareil spécifiquement conçue pour la chasse de nuit, le Bf 110F-4; pro-pulsé par deux Daimler-Benz DB 601E de 1 300 ch, cet avion resta en service, aux côtés de types ulté-rieurs, jusqu'à la dernière année de la guerre. En l'espace d'un an, cinq Nachtjagdgruppen furent créés, dont quatre volaient sur BF 110. La version de chasse de nuit suivante, constituée par la série des Bf 110G, représenta la variante principale ; elle était habituellement pourvue de moteurs DB 605B de 1 475 ch. L'ar-mement de base du Bf 110G-4 se composait de deux canons MG 151 de 20 mm et de quatre mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm, mais il pouvait être modifié par l'installation de Rüstsàtze variés, tels que le R8, qui marqua l'apparition, en 1943, des canons jumelés tirant vers le haut Schräge Musik (également montés sur les Bf 110F-4/U1); la lettre suf-fixée à la désignation des différents sous-types de cette série correspon-dait également à un changement de radar : le Bf 110G-4a disposait d'un FuG 212 Liechtenstein C-1, le Bf 110G-4b d'un C-1 et d'un SN-2, le Bf 110G-4c du SN-2 seulement et le Bf 110G-4d, du radar de guidage FuG 227 Flensburg (qui captait les émissions du détecteur de queue britannique Monica). En outre, l'injection à eau/méthanol et l'injec-tion à protoxyde d'azote firent l'objet de travaux considérables afin d'accroître les performances du Bf 110; bien que ces améliorations n'aient eu qu'une importance limi-tée, l'appareil continua à être pro-duit jusqu'aux tout derniers mois du conflit en dépit des bombardements intenses de l'aviation alliée.

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/allemagn/allemagn.htm 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/110g4br3.htm 