

Nom de l'avion : Messerschmitt Me 110 B-1

Type d'avion : Chasseur lourd bi ou triplace bimoteur à long rayon d'action

## Messerschmitt Bf-110B-1

Zerstörer



**War**  
**W**DRAWINGS  
Military artwork



Copyright © The War'tist (Vincent Bourguignon) - 2017

# **MOTORISATION**

**Junkers Jumo 210Ga**

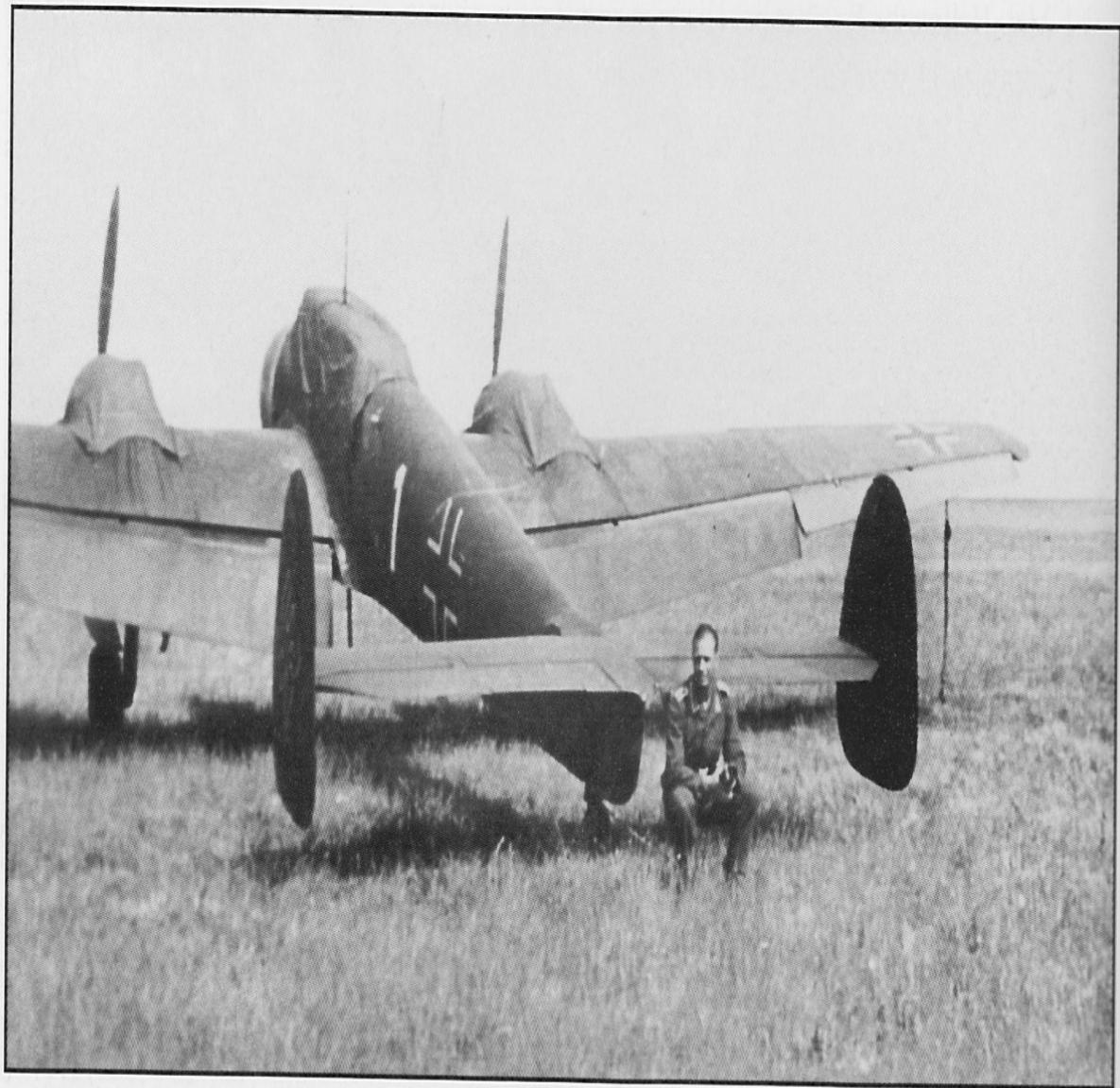
**Moteur V inversé refroidi par liquide à 12 cylindres suralimenté avec une hélice à 1: 1,55 (prop: régime du moteur) pour une utilisation à grande vitesse (réducteur d'hélice avec un rapport de 0,57 pour les avions rapides).**

**Puissance développée: 700 ch au décollage - 730 ch à 1000 m - 675 ch à 3810 m**

## **ARMEMENT**

2 canons MG/FF de 20 mm avec 180 coups

[4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 1000 coups et 1 mitrailleuse MG17 de 7,9 mobile avec 750 coups](#)



## **PERFORMANCES**

Vitesse maximale= 405 km/h à 1000 m - 560 km/h - 455 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= 320 km/h à 3000 m

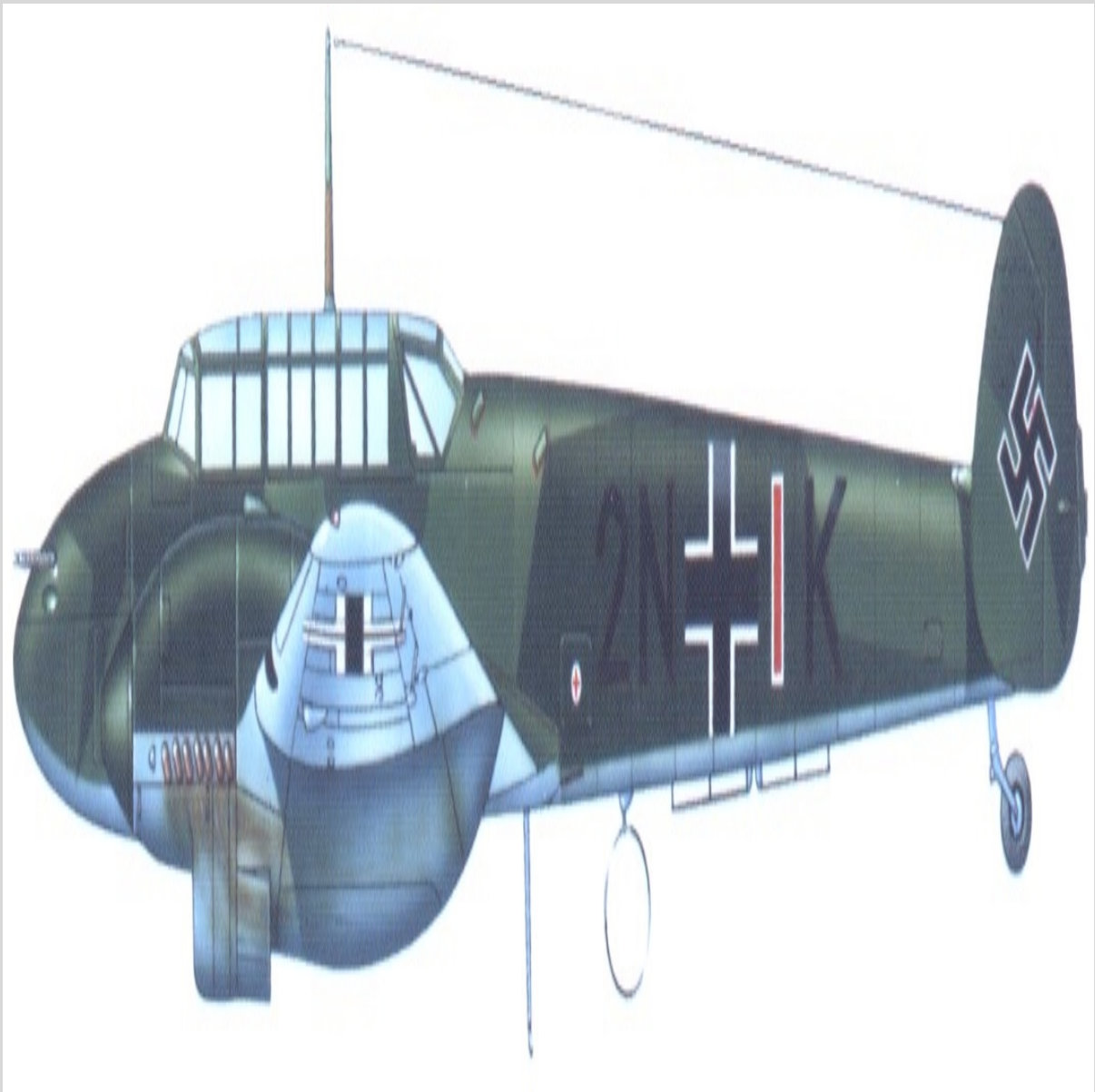
Plafond pratique= 8000 m

Rayon action= 1100 km - 1720 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,9 m	12,6 m	3,45 m	38,90 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	5200 kg	6750 kg

## HISTOIRE

Depuis les débuts de l'aviation militaire, durant la Première Guerre Mondiale, l'idée d'un chasseur avec un rayon d'action exceptionnellement grand, pouvant escorter les bombardiers dans les profondeurs du territoire ennemi et provoquer la chasse ennemie en l'air ou sur ses aérodromes en des endroits reculés germa. Elle n'allait plus quitter les esprits des Etats-majors. Limitée par la technologie pendant les premières années, elle put trouver toute l'impulsion nécessaire à sa réalisation après l'établissement du régime Nazi, en 1934. Cette année allait

être celle des chasseurs stratégiques, que ce soit en Allemagne, en Pologne ou en France. Hermann Göring, à l'origine du Kampfzerstörer (« destroyer de combat » ) l'imaginait avec quatre principales caractéristiques : - la possibilité de pénétrer profondément en territoire ennemi pour nettoyer le ciel de toute opposition ennemie en avant des formations de bombardiers - escorter et défendre à proximité immédiate les bombardiers - l'interception et la destruction des formations de bombardiers ennemis - mener à bien des bombardements et des frappes lors de missions d'attaque au sol. L'appareil devait emporter trois hommes à son bord, propulsé par deux moteurs et revêtu de métal. Le dossier fut présenté à AGO (Arado), Dornier, Focke-Wulf, Heinkel, Henschel, Gotha et BFW (Messerschmitt). BFW, Henschel et Focke-Wulf acceptèrent de relever le défi. D'abord avec le FW-57 et le Hs-124, puis avec le Bf-110 de Messerschmitt. Ce dernier ne réussit à faire retenir son prototype que grâce à sa relation avec Ernst Udet, haut placé dans l'Etat-Major de la Luftwaffe, car son avion négligeait nombre de spécifications, dont celle du bombardier potentiel. Avec l'arrivée d'une nouvelle demande, celle d'un bombardier rapide, le Bf-110 éclipsa ses concurrents directs pour devenir LE Zerstörer allemand, les autres prototypes étant préférés en tant que Schnellbomber. Le Bf-110 V-1, premier prototype, fut équipé de deux moteurs de douze cylindres en V inversé Daimler Benz DB 600A, 33,9 L de cylindrée développant 1050 CV à 2400 t/min avec un carburateur à un étage permettant les vols à pleine puissance jusqu'à 4000m, et alimenté par du carburant d'indice d'octane à 87, ou essence B4. Il vola le 12 mai 1936, à Augsburg, atteignant quelques jours plus tard la vitesse de 500km/h. L'avion était très mal motorisé, les Daimler Benz se révélant peu fiables et puissants et il semblait être particulièrement vicieux au décollage et à l'atterrissage, ce qui ne fut d'ailleurs jamais totalement corrigé par la suite. Par contre, sa vitesse élevée permit au deuxième prototype V-2 de se faire évaluer en janvier 1937 par des pilotes d'essai du Ministère de l'air. Il fut dès lors réclamé haut et fort par la Luftwaffe, qui demanda de lancer la production de l'appareil au plus vite. Les problèmes de moteur obligèrent Willy Messerschmitt à installer des moteurs Junkers Jumo 210B de seulement 635 CV. Armé de quatre mitrailleuses MG17 de 7,9mm, un Bf-110 A-0 n'atteignait que les 430km/h, malgré de nombreuses modifications apportées à la structure du Bf-110. Mais les ingénieurs attendaient l'arrivée d'un moteur qui allait tout changer, le DB 601, bien plus puissant, et équipant les Bf-109 Emil. Dès lors, la Luftwaffe fut particulièrement satisfaite de son Zerstörer, un avion qui volait aussi vite que les monomoteurs, et bien que moins maniable, il disposait d'une puissance de feu incontestablement supérieure à n'importe quel chasseur. En mars 1938, le Bf-110 fut remanié et équipé de moteurs un peu plus puissants, le DB 601 n'étant pas encore au point, avec des Jumo 210 Ga de 700 CV. Le nez avait été remodelé pour davantage d'aérodynamisme, tandis qu'une paire de canons de 20mm MG FF y avait été installée. Le général français Vuillemin assista d'ailleurs en août 1938 à une démonstration d'un Bf-110 B-1. 45 appareils de ce type furent produits et équipèrent la I./ZG1, la I./ZG76 et la I.(Z)/LG1, dont il a été question dans la description sur la II./ZG1. La version B-2 était une version de reconnaissance, intégrant une caméra dans le nez, tandis que la version B-3 n'emportait pas les canons, mais des équipements radio supplémentaires.

## 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/me110b\\_1.htm](https://cyberaerobreton.fr/allemagn/me110b_1.htm)

