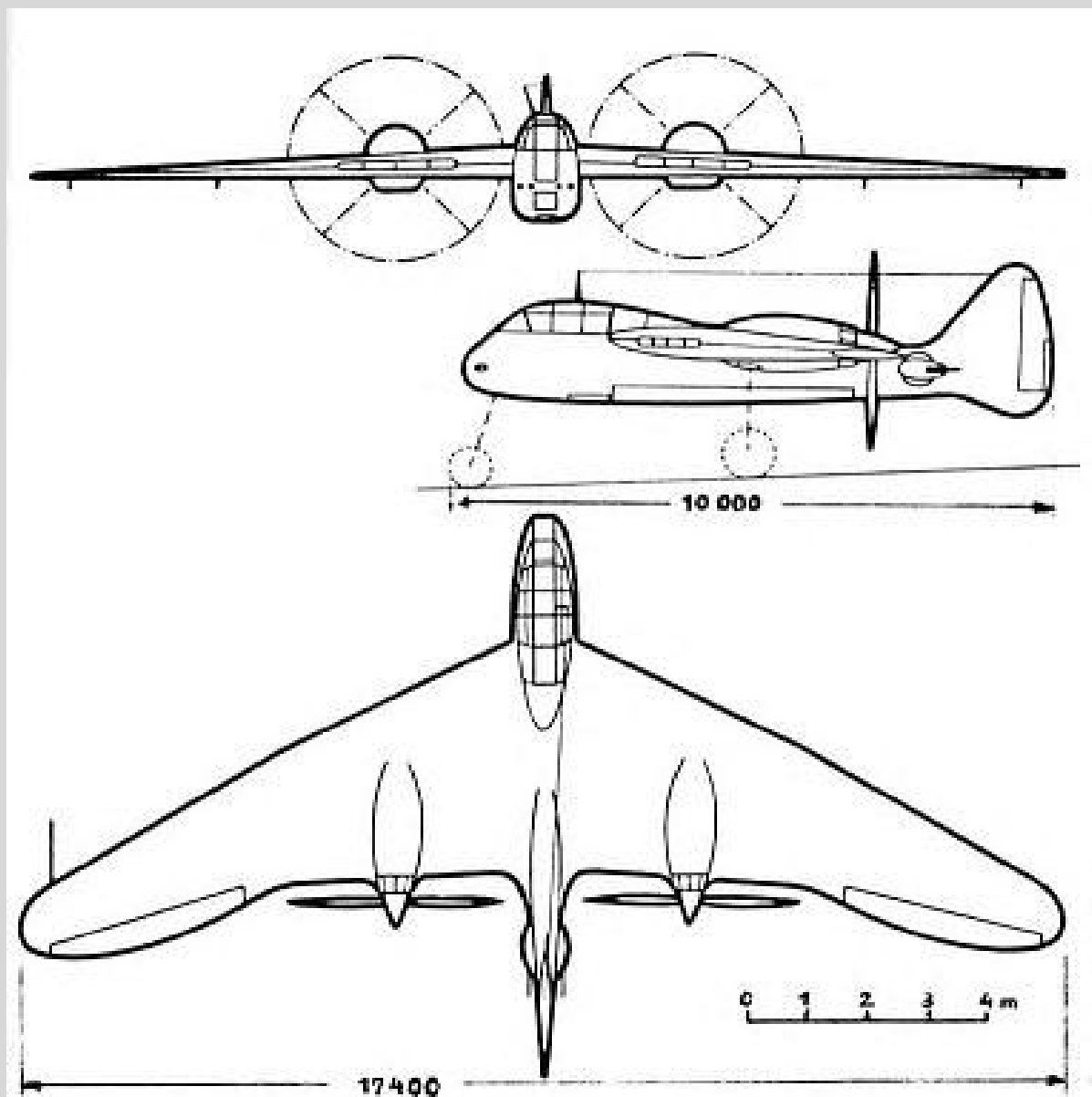


Nom de l'avion : Messerschmitt Me 265

Type d'avion : Chasseur bimoteur biplace

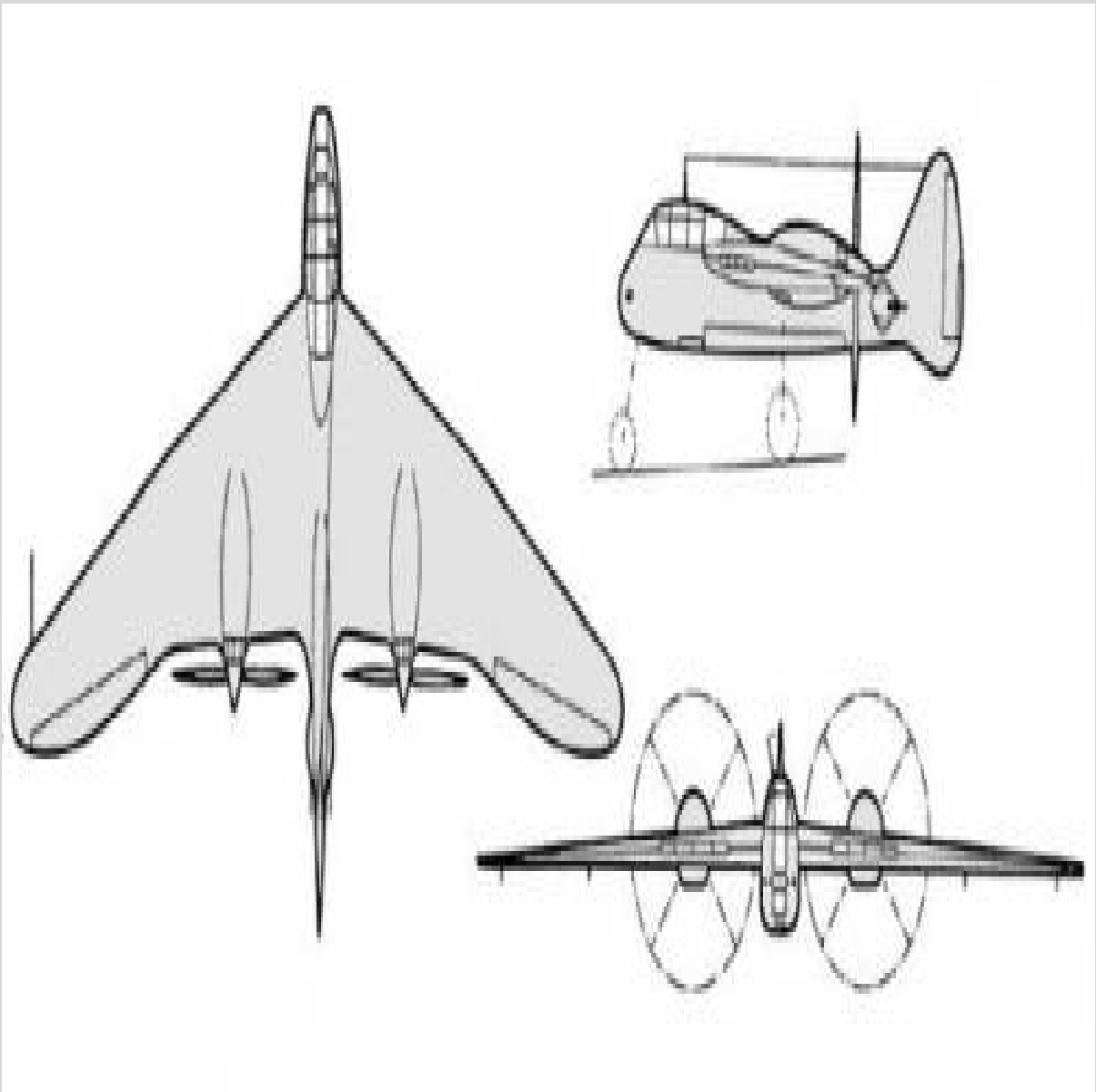


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 603A



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 MG151/20 de 20 mm avec 350 coups nasaux](#)

[2 mitrailleuses MG17 avec 1000 coups + 2 mitrailleuses MG131 de 13 mm sous tourelle avec 450 coups](#)

1000 kg de bombes

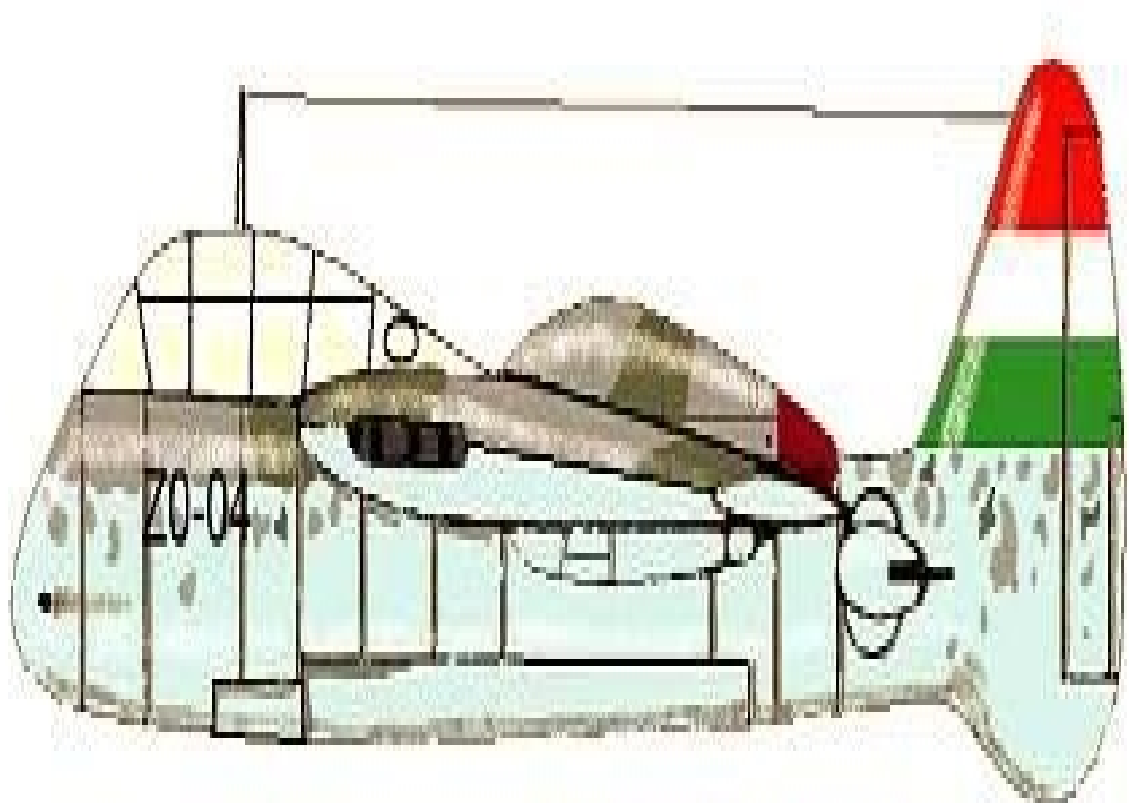
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 675 km/h à 5400 m



DIMENSIONS

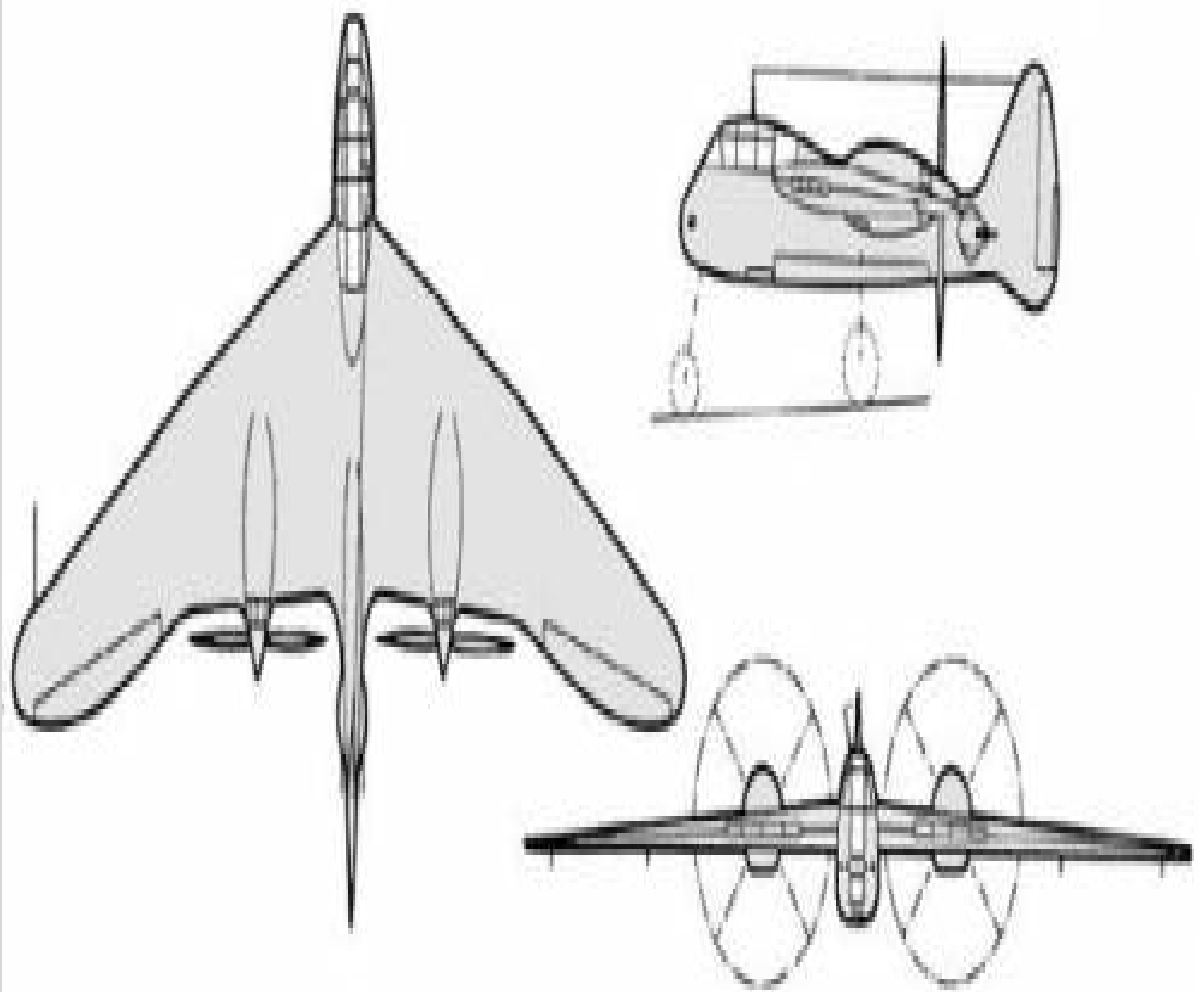
| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|---------------------|
| 17,5 m | 7,70 m | 4,75 m | 45,0 m ² |



Profil GRASSER PIERRE

MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|---------|--------|----------|
| 6300 kg | 0 kg | 11000 kg |



HISTOIRE

Alors qu'avancait l'année 1941, il devenait de plus en plus clair que le Me 210, qui avait investi pendant près de deux ans d'énormes ressources financières et matérielles, était un échec retentissant. Le chasseur bimoteur en question, qui aurait dû remplacer le vieillissant Messerschmitt 110, s'avérait effectivement instable aux grandes et petites vitesses, sous-motorisé, affecté de dangereuses vibrations dans le secteur arrière et enfin dangereux dans les phases de décollage et d'atterrissage. Pour aggraver le tout, la firme avait été jusqu'à produire de nombreux sous-ensembles alors que l'engin n'avait même pas débuté ses essais en vol. Afin de limiter les pertes, plusieurs options s'offrirent à Willy Messerschmitt. L'une était de remotoriser son Me 210 (ce qui donna le Me 410), l'autre, proposée par Alexander Lippisch, étant de couper le mal à la racine en modifiant totalement la voilure, en plus de la motorisation, tout en conservant une grande partie du fuselage d'origine. Cette deuxième solution, menée par un spécialiste aussi renommé, retint l'attention de la firme allemande qui accorda une étude complémentaire au projet, prenant le nom de « Me 265 » pour l'occasion. Comme il était d'usage avec le Professeur Lippisch, les travaux allèrent bon train, les tests en soufflerie étant exécutés peu de temps après le lancement du projet, sans pour autant dévoiler aucune tare aérodynamique. Le projet fut cependant refusé à la fin de l'année 1942 au profit de son concurrent, le Me 410, pour des raisons économiques (il emploie 95% des composants du Me 210) et au détriment de la prudence et du bon sens. De fait, le Me 410 resta à jamais un appareil imparfait, souffrant de défauts que n'aurait eu le Me 265.

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/me265.htm

