



MESSERSCHMITT ME 210

Histoire d'un **gâchis industriel**

Profils couleurs : Jean-Marie Guillou

par Christian-Jacques Ehrengardt avec Csaba Becze

IL existe trois raisons qui peuvent mener un avion de combat à un échec cuisant. La première est une erreur de conception de l'avionneur, qui peut compromettre sa mise en service ; la seconde, un cahier des charges qui impose un trop grand déséquilibre entre quatre exigences difficilement compatibles : vitesse, maniabilité, puissance de feu et endurance ; la troisième, un programme dépassé ne tenant pas compte des réalités de la guerre aérienne moderne. Il se trouve que le Messerschmitt Me 210 a cumulé les trois tares, constituant ainsi – avec le Heinkel He 177 – l'un des deux plus grands fiascos de l'industrie aéronautique allemande.

UN COUTEAU SUISSE

Fin 1937, alors même que le Messerschmitt Bf 110 n'est pas encore entré en service, le RLM demande aux Bayerische Flugzeugwerke (BFW) de lancer l'étude de son remplaçant. Contrairement à ce que l'on peut encore lire de nos jours, ce n'est pas parce que le *Generaloberst* Hermann Göring, *Oberbefehlshaber der Luftwaffe*, est déçu par les performances du Bf 110 – il est encore trop tôt pour pareille constatation –, mais parce qu'il veut absolument maintenir l'avance prise par l'Allemagne dans cette catégorie d'avions, qui est à ses yeux au moins aussi importante que l'est le bombardier en piqué (*Stuka*) : le *Kampferstörer*.

Le « destroyer de combat » doit être capable à la fois de casser du bombardier et d'escorter des bombardiers stratégiques au cœur du territoire ennemi tout en assurant sa propre défense – mais il est aussi appelé à remplir d'autres missions, comme la reconnaissance, l'appui tactique et le bombardement en piqué. Pour emporter le carburant nécessaire aux pénétrations en profondeur, il doit être plus gros qu'un intercepteur classique et, donc, être bimoteur ; pour se protéger de la chasse ennemie, il doit être biplace – double peine qui le handicape sur plusieurs plans : taille, poids, traînée et maniabilité. Lorsqu'il avait émergé en 1934, le concept du *Kampferstörer* avait laissé dubitatifs la plupart des responsables des services techniques, mais Göring avait fini par l'imposer.

Le cahier des charges transmis aux BFW exige un appareil à hautes performances, avec un armement défensif renforcé, capable de tenir tous les rôles dévolus au *Kampferstörer*. Le Bf 110 avait finalement réussi à échapper à ce concept pour ne devenir qu'un simple *Zerstörer* (chasseur lourd d'escorte), mais le *Projekt P.1060* des BFW, soumissionné à l'été 1938, remet au goût du jour cette catégorie ; cet aspect de « couteau suisse » porte en lui les germes de son futur fiasco. Le 11 juillet 1938, les BFW sont absorbées par la Messerschmitt AG. Le P.1060 reçoit alors la dénomination officielle de Me 210.

▼ Le Me 210 V1 dans sa configuration d'origine, encore revêtu d'une immatriculation civile. (Collection W. Green)

L'Arado Flugzeugwerke GmbH a aussi répondu à l'appel d'offres, avec son Ar 240, mais la confiance du RLM dans la capacité de Messerschmitt à satisfaire au programme relègue son projet au second plan. Celle-ci est telle que Messerschmitt est aussitôt honoré d'un contrat portant sur la construction d'un prototype et d'une option pour 1 000 appareils de série.

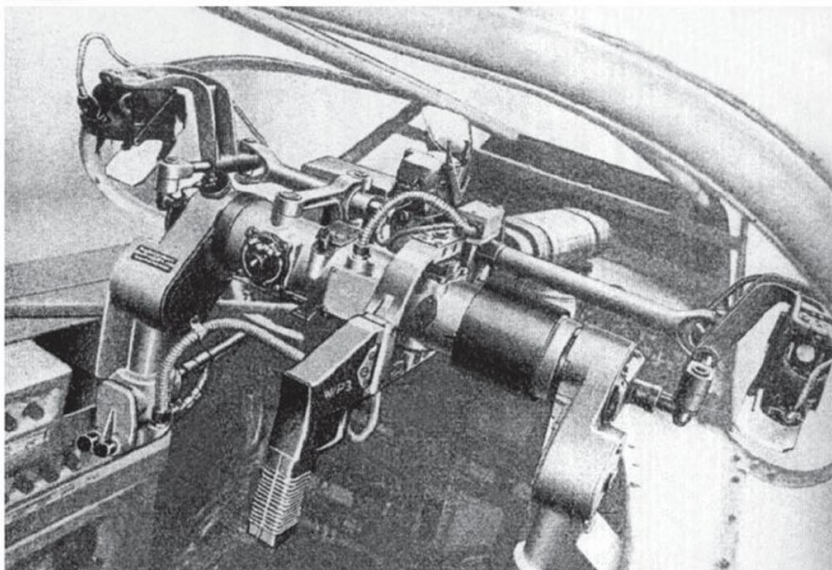
UN ARMEMENT DÉFENSIF INÉDIT

Le dossier est pris en main par les *Dr.-Ing.* Walter Rethel, directeur du bureau d'études, et Hubert Bauer, chef du département recherche et développement. Si le Bf 110 affiche des performances dignes de celles d'un chasseur monomoteur et jouit d'une puissance de feu supérieure, il souffre en revanche d'un déficit en termes de maniabilité. Conscients de ce handicap, les deux ingénieurs s'appliquent à concevoir un avion plus trapu ; il sera plus petit (notamment avec une surface alaire de 36 m², soit 2,4 m² de moins que le Bf 110), mais plus lourd (5,6 tonnes contre 4,6 tonnes). Pour renforcer sa défense, ils optent pour l'installation, sur chaque flanc, d'une tourelle télécommandée mise au point conjointement par Rheinmetall-Borsig et AEG.

Si le P.1060 adopte la double dérive de son frère aîné, sur le plan structural, il en diffère légèrement. Le fuselage est composé de deux demi-coques latérales, mais, à l'inverse du Bf 110, la section centrale de l'aile, à laquelle sont boulonnées les ailes extérieures à revêtement travaillant métallique, est faite d'un seul morceau, le longeron unique traversant le fuselage. Deux réservoirs d'essence (445 et 628 litres) sont logés dans chaque demi-section centrale de l'aile et un de 189 litres dans le bord d'attaque de chaque demi-aile extérieure. Autre nouveauté : des caissons constitués de longrines d'acier soudées forment les bâtis-moteurs. Les propulseurs sont des Daimler-Benz DB 601 A-1 développant 1 050 ch au décollage, les avions de série devant recevoir des DB 603 E.



▼ Un Me 210 A-1 du *Stab III./ZG 1* au-dessus de la Sicile au début de l'année 1943. Le « C » et l'extrémité de la casserole étaient verts. Les pertes par accident de cette unité seront effrayantes, puisque 74 appareils des 151 pris en compte seront rayés des contrôles entre octobre 1942 et juillet 1943 – les pertes à l'ennemi se « limitant » à... 59 avions ! (Bundesarchiv Bild-1011-421-2051-18)



La grande innovation du Me 210 se trouve dans son armement défensif. Celui-ci se compose de deux FDSL-B 131/A (*Fernsgerichtete Drehring-Seitenlafette* ou tourelles latérales télécommandées), armées chacune d'une MG 131 de 13 mm alimentée par bande (450 cpa). Ces mitrailleuses, contrôlées à distance depuis la place arrière du poste de pilotage, peuvent être utilisées ensemble ou de manière indépendante ; elles présentent un débattement en site de 80° vers le haut et 41° vers le bas, et de 40° en azimut. Leur rotation est assurée par un tambour actionné par un moteur électrique de 1,10 kW relié par des servocommandes à une sorte de « joystick » en forme de crosse de pistolet manié par le mitrailleur. Un coupe-circuit automatique empêche les armes de détériorer l'empennage arrière. L'armement offensif, deux MG 151/20 de 20 mm et deux MG 17 de 7,92 mm fixes tirant vers l'avant, est

▲ Le « joystick » actionnant les deux mitrailleuses latérales. (Collection de l'auteur)

▼ La MG 131 latérale gauche, débarrassée de son carénage. Les SKZ VN+AA à VN+AZ avaient été attribués à des A-1, dont la plupart rejoindront le III./ZG 1 à Trapani. L'environnement ne laisse aucun doute quant à l'aérodrome où la photo a été prise. (Collection H. Obert)

monté sous le pilote. Les armes sont alimentées par des bandes (350 opa pour les canons et 1 000 cpa pour les mitrailleuses) logées dans un conteneur blindé situé entre le pilote et le mitrailleur arrière ; autre originalité : les bandes sont chargées dans le conteneur par deux fenêtres (une pour chaque calibre) s'ouvrant sur le côté gauche de la partie fixe de la verrière. La soute interne est installée sous l'habitacle ; elle peut accueillir deux bombes de 500 kg côte à côte. Une fois les trappes ouvertes, le pilote peut se servir du viseur Revi C/12 placé sous ses pieds.

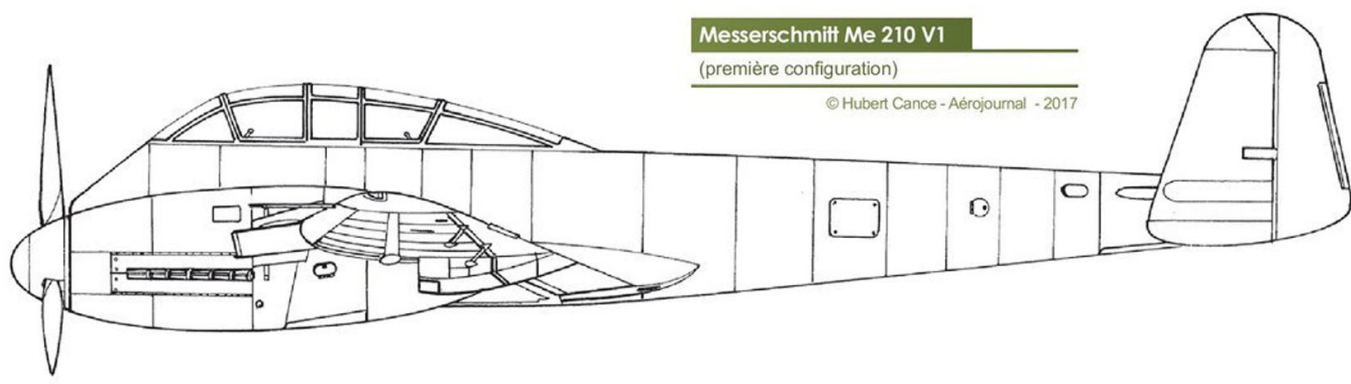
PREMIERS PROTOTYPES, PREMIERS ENNUIS

Le Me 210 V1 (D-AABF) effectue son premier vol avec le *Flugkapitän Dr.-Ing. Hermann Wurster* [1] aux commandes le 2 septembre 1939. Dès le premier essai, il manifeste une instabilité sur tous les axes, que Wurster attribue à la double dérive ; il suggère aussi d'allonger le fuselage d'un mètre. Muni d'une monodérive surdimensionnée et d'un empennage arrière allongé, le V1 reprend les essais dès le 23 septembre [2]. Malgré cette modification, le Me 210 reste encore instable ; les responsables du programme constatent néanmoins une certaine amélioration, qui les pousse à persévérer. Les essais se poursuivent pendant tout l'hiver ; cependant, aucune retouche ne parvient à optimiser les caractéristiques de vol de l'appareil, qui tutoie la dangerosité en certaines circonstances : il décroche sans crier gare et part en vrille à certains angles d'attaque ; les turbulences qui se créent le long du fuselage entraînent des vibrations au niveau de l'empennage arrière.

Le Me 210 V2 (WL-ABEO, puis CE + BZ) rejoint le programme d'essais en vol le 10 octobre 1939. Équipé d'abord de la double dérive, il est ensuite remis aux



Messerschmitt Me 210 V1
(première configuration)
© Hubert Cance - Aérojournal - 2017



nouveaux standards du V1. En juillet 1940, les records d'aile de type Karman sont agrandis pour tenter d'éliminer les turbulences, mais l'*Erprobungsstelle* de Rechlin le rend au constructeur sans avoir noté d'améliorations sensibles. Il est alors équipé des tourelles FDSL, de freins de piqué en bord de fuite de la section centrale de l'aile et d'une verrière allongée et renforcée. Lors des premiers tests en piqué, l'appareil manifeste d'inquiétantes oscillations. La suite est reprise par le *Flugkapitän* Friedrich « Fritz » Wendel, qui a succédé à Wurster comme *Chefpilot* et, accessoirement, comme détenteur du record du monde de vitesse [3]. Le 5 septembre 1940, au terme d'une série de piqués à différents angles, celui-ci doit abandonner le prototype en vol après la rupture de l'empennage horizontal arrière droit. C'est le premier d'une longue série d'accidents dont sera victime le Me 210 au cours de sa carrière. La fragilité du train est aussi pointée du doigt, car elle entraîne un certain nombre d'accidents à l'atterrissage, mais aussi au décollage, en raison d'une tendance de l'appareil à partir en cheval de bois.

- [1] Détenteur du record du monde de vitesse (610,95 km/h) à bord du Bf 109 V13 entre le 11 novembre 1937 et le 30 mars 1939, quand il est ravi par le He 100 V8.
- [2] Il est impossible que Messerschmitt ait pu dessiner, fabriquer et monter la monodérive en trois semaines ; il est donc plus que vraisemblable que cette option avait été prévue dès le début.
- [3] 755,138 km/h à bord du Me 209 V1 le 26 avril 1939 – un record qui tiendra 30 ans pour un avion équipé d'un moteur à explosion.

EMBARRAS À TOUS LES NIVEAUX

Le *Generaloberst* Ernst Udet, *Generalluftzeugmeister* (chef de la production aéronautique), s'impatiente. D'après le planning (*Lieferplan* 17b) du RLM daté du 26 juin 1940, le Me 210 aurait dû commencer à remplacer le Bf 110 en unité avant le début de la Bataille d'Angleterre. Des chaînes d'assemblage ont été prévues chez Messerschmitt à Augsburg et Ratisbonne, MIAG (Mühlenbau Industrie AG) à Brunswick et Gotha (Gothaer Waggonfabrik AG) à Gotha, qui doivent livrer les 1 000 exemplaires commandés. Or, près d'un an s'est écoulé, et malgré la mise en œuvre de pas moins de 15 prototypes (V1 à V15), dont le dernier vole le 31 mai 1941, aucune amélioration du comportement de l'appareil en vol n'est notable. Les pilotes des centres d'essais de la Luftwaffe dénoncent même son caractère vicieux. Les solutions proposées se heurtent à deux écueils :

▲ PN+PA, le premier Me 210 A-1 sorti de l'usine d'Augsbourg ; il s'agit, bien évidemment, d'un avion à fuselage court. (E-N Archives)





- Ernst Udet, qui ne veut en aucun cas retarder davantage un programme qui traîne déjà depuis près d'un an ;
- Willy Messerschmitt, victime de ce que certains auteurs [4] appellent le « syndrome de l'infaillibilité » ; appelé à réviser sa copie, il ne veut pas entendre parler de rallonger le fuselage, parce que lui, « le Grand Messerschmitt », il ne peut pas commettre d'erreurs !

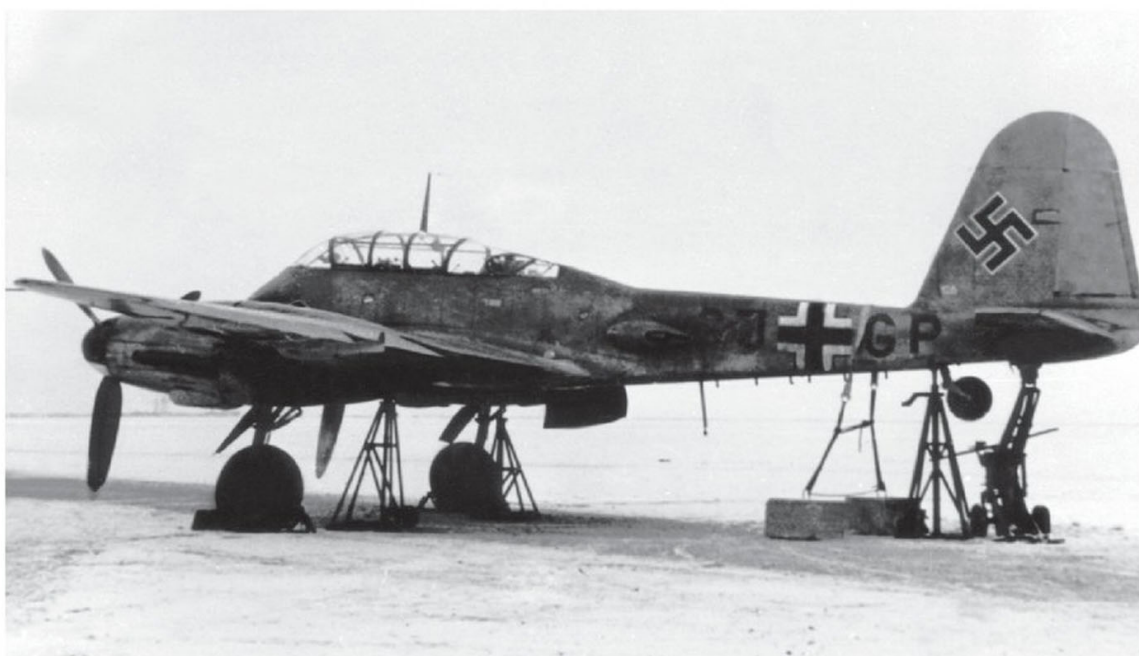
Le fait que 15 prototypes et 94 exemplaires de présérie Me 210 A-0 ont été commandés – un record – marque le désarroi du RLM, qui tente tout et n'importe quoi pour sauver le programme du Me 210. Le 17 novembre 1941, Udet se suicide, et la « patate chaude » est récupérée par le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch.

Une commission est appelée à évaluer le Me 210 A-0 à la fin de l'automne 1941 ; son verdict est sans appel : l'appareil est inapte au combat. Le projet de rééquiper la SKG 210 avant la fin de l'année doit être abandonné. Cette situation plonge Milch dans les affres. Avant même le début de la Bataille d'Angleterre, Göring, certain de la victoire finale, a ordonné que tous les programmes en cours qui ne déboucheront pas sur une mise en production avant 1941 soient définitivement abandonnés [5]. Or, la plupart des avions de nouvelle génération, qui doivent prendre le relais de ceux avec lesquels la

Luftwaffe a ouvert les hostilités, semblent affublés de tares plus ou moins réhabilitables (Heinkel He 177, Junkers Ju 288, Messerschmitt Me 210) obligeant le RLM à relancer la production d'appareils déclassés, comme le Messerschmitt Bf 110 et le Heinkel He 111. Néanmoins, les enjeux financiers, industriels et militaires sont tels que Milch n'a d'autre choix que de poursuivre la politique de la fuite en avant initiée par son prédécesseur.

PRÉSÉRIE

Le V16 (GI+ST) est considéré comme le premier Me 210 A-0 ; il est réceptionné par la Luftwaffe en avril 1941. Deux autres A-0 suivent en juillet et six en août, tous issus de l'usine d'Augsbourg. En septembre, celle de Ratisbonne livre ses cinq premiers A-0. À la fin de l'année 1941, 81 exemplaires ont été pris en compte (49 en provenance d'Augsbourg et 32 de Ratisbonne). La version A-0 ne diffère des prototypes que par ses moteurs : deux DB 601 F de 1 305 ch au décollage. Blohm und Voss modifiera 48 machines en double commande entre novembre 1943 et août 1944 [6].



▲ Le Me 210 V13 (GI+SQ) a été testé avec deux DB 603 A entraînant des hélices quadripales dans le cadre de sa mise aux standards Me 410 A. (E-N Archives)

◀ Un Me 210 A-1 à fuselage court (WNR. 0126, SJ+GP) en cours de tests à l'*Eprobungsstelle Tamewitz* début 1942. Ce centre d'essais émettra les mêmes réserves que les autres à propos de la valeur militaire du type. (E-N Archives)

SÉRIE

Me 210 A-1

Pendant ce temps, la production de la première variante, le A-1, a été lancée, l'avion tête de série sortant du site d'Augsbourg en novembre 1941. Les 100 premiers doivent être réservés aux écoles ; les 300 suivants doivent être confiés à des ateliers à Landsberg et Gablingen, où ils recevront un blindage pour les adapter à des missions de pénétration à basse altitude. Les améliorations à apporter à partir de la 401^e machine ne doivent pas être de nature à ralentir la production, afin de rééquiper deux *Geschwader* avant le 1^{er} mai 1942.

Une seconde variante, toujours baptisée A-1, est lancée en juillet 1942 ; elle se distingue par différentes modifications, parmi lesquelles :

- allongement du fuselage arrière de 0,95 m pour éliminer les problèmes de stabilité en vol (embardees) et au sol (cheval de bois au décollage) ;

- transfert des freins de piqué de la section centrale aux ailes extérieures ;
- pose de becs de bord d'attaque pour contrer la tendance au décrochage inopiné et améliorer la sortie de vrille.

Cette nouvelle variante n'est produite que par l'usine d'Augsbourg entre juillet 1942 et mars 1943 ; il s'agit en fait de la transformation de cellules existantes ou en cours d'assemblage à Augsburg et à Ratisbonne. On pense que quelque 210 exemplaires ont été ainsi modifiés.

Me 210 A-2

Cette dénomination n'a jamais existé dans la nomenclature de Messerschmitt. Il semble qu'elle ait été attribuée par l'historien allemand Heinz Nowarra au V22 (WNR. 2350) à moteurs DB 605 vendu au Japon. Ce que d'autres publications [7] ont pris pour des A-2 ne sont autres que des A-1 à fuselage allongé.

Me 210 B

B-1 et B-2 : variantes de reconnaissance photo. Les MG 17 sont déposées pour compenser le poids de deux caméras installées dans la soute ventrale (Rb 75/30, Rb 50/30 ou Rb 20/30) et de deux réservoirs supplémentaires de 900 litres accrochés à des râteliers sous la section centrale de l'aile.

De quatre à six exemplaires pris en charge entre octobre 1941 et janvier 1942 ; probablement des A-1 à fuselage court modifiés.

[4] *German Aircraft Industry and Production 1933-1945* – F. A. Vajda & P. Dancy – *Airlife*, Shrewsbury, 1998.

[5] Le Me 262 échappera au couperet !

[6] *Zerstörer Me 210, Entwicklung und Einsatz* – H-P. Dabrowki & P. Petrick – *Waffen-Arsenal S-43*, Podzun-Pallas Verlag, Wölfersheim-Berstadt, 1996.

[7] *Messerschmitt Me 210/410 in Action* – G. Punka – *Squadron Signal Number 147*, Carrollton, 1994.

Autres projets

Nous passerons rapidement sur les projets qui ne verront pas le jour : Me 210 C-1, C-2 et D-1 équipés de DB 605 avec MW 1 ; Me 210 E-1, F-1 et F-2 à moteurs DB 603, et Me 210 S-1 et S-2, variantes améliorées des précédents.

LE COUPERET TOMBE

Le 14 avril 1942, la seule décision sensée concernant ce programme est enfin prise par le RLM : la production du Me 210 est définitivement arrêtée. C'est un terrible revers pour Willy Messerschmitt, non seulement pour son ego, mais aussi pour sa société, qui perd 30 millions de reichsmark, et pour ses salariés, dont plusieurs centaines sont licenciés sur-le-champ.

Toutefois, comme quelque 800 cellules se trouvent alors à divers stades de finition, le RLM revient sur sa décision et autorise l'achèvement d'un certain nombre d'entre elles

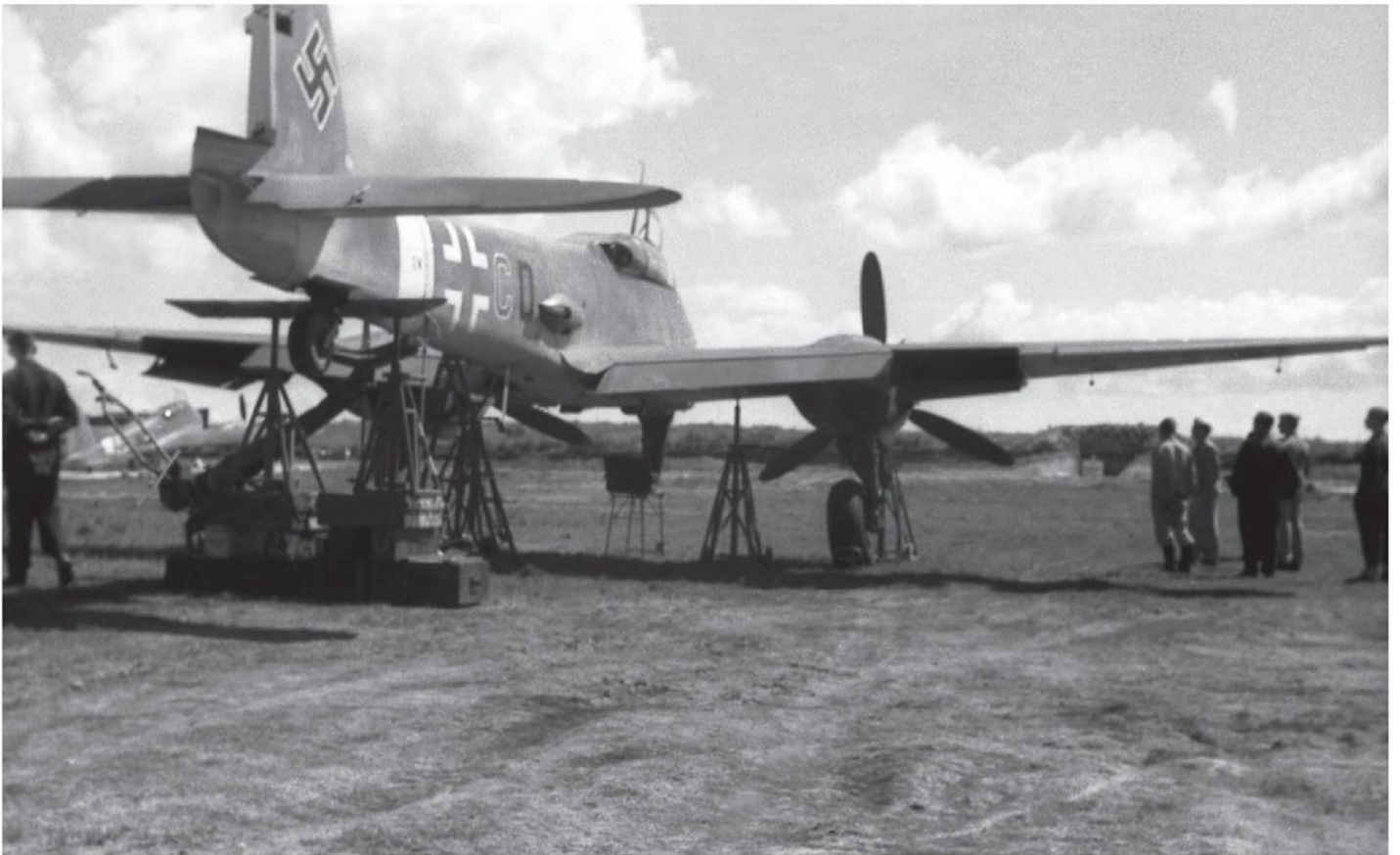
à condition qu'elles reçoivent le fuselage allongé et les becs de bord d'attaque. Comme 88 cellules seront transformées en Me 410 A-1 et 25 en Me 410 A-3, la confusion s'est installée chez tous les auteurs (il y a de quoi !). D'après Vajda/Dancy, 96 Me 210 A-0/A-1 ont été livrés en 1941, 97 en 1942, 89 en 1943 et 74 en 1944, soit un total de 356 machines ; selon Mankau/Petrick, 212 ont été équipées du fuselage allongé. Toutes n'ont pas été versées à la Luftwaffe, et un certain nombre a servi de réservoir de rechanges pour le Me 410.

EN OPÉRATIONS

Comme il est de coutume au sein de la Luftwaffe pour tester un nouveau type d'avion de combat, une *Erprobungsstaffel* 210 est mise sur pied à Lechfeld en mai 1942. Celle-ci est rebaptisée 16./KG 6 et déplacée à Soesterberg (Pays-Bas) le 31 août, toujours sous les ordres de l'*Oberleutnant* Walter Maurer, cette fois afin d'évaluer la nouvelle machine sous conditions opérationnelles. Sa dotation initiale est de 9 appareils. Ses débuts ne sont pas placés sous les meilleurs auspices, car cette *Staffel* perd deux avions, descendus par des Typhoon au-dessus du Yorkshire le 6 septembre, dont celui de son *Kapitän*, fait prisonnier ; celui-ci est remplacé par l'*Oberleutnant* Walter Lardy. Deux autres appareils sont perdus (dont un à l'ennemi) dans le courant de la semaine suivante !

▼ Le Me 210 A-1 (WNR. 0182, ex-VN+AT) après son transfert à l'*Erprobungsstaffel* 210 à Soesterberg, devenue 16./KG 6 fin août 1942. Portant le code 2H+AA (« A » bleu), il est possible qu'il ait été l'appareil personnel du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Walter Maurer. (E-N Archives)





▲ Le 2N+CD à la butte de tir à Trapani. Sous cet angle, on note qu'en raison de la forme débordante de la verrière, le mitrailleur arrière jouissait d'une excellente vue sur le côté et vers le bas. (Bundesarchiv Bild-1011-421-2052-23A)

▼ Un Me 210A-1 (WNR. 0143, S9+IL) de la 3./SKG 210 à Tchaikovka (Russie) fin 1941. (E-N Archives)



Messerschmitt Me 210 A-0

3./SKG 210
Tchaikovka (Russie), fin 1941



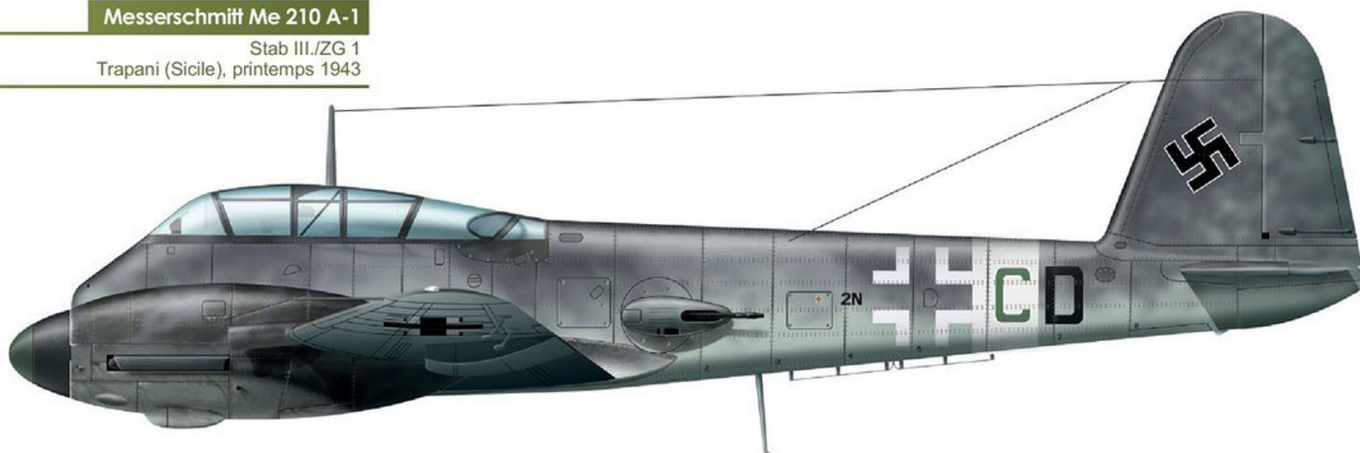
Messerschmitt Me 210 A-1

7./ZG 1
Trapani (Sicile), fin 1942



Messerschmitt Me 210 A-1

Stab III./ZG 1
Trapani (Sicile), printemps 1943



Ne disposant plus que de 5 machines, la *Staffel* est clouée au sol jusqu'au 20 septembre, date à laquelle elle est transférée à Beauvais-Tillé sous l'appellation de 11./ZG 1. Son existence est éphémère, puisque, après un passage à Chinisia (Sicile) pour être engagée au-dessus de la Tunisie, elle est dissoute fin novembre 1942 pour former l'*Erprobungsstaffel* 410 ; entre-temps, elle a perdu son *Staka*, l'*Oberleutnant* Friedrich Plank, porté disparu au sud de Tunis le 29 novembre.

Le 2 octobre 1941, la 3./SKG 10 quitte le front de l'Est pour Landsberg am Lech (Bavière) afin d'être transformée sur Me 210 A-0. À la fin du mois, elle repart à Tchaikovka dans le but de participer à l'opération « Taifun » visant à la prise de Moscou. Elle est la seule escadrille du I./SKG 10 à avoir reçu des Me 210 ; rassemblée à Lechfeld (Bavière) le 4 janvier 1942, ce *Gruppe* est entièrement rééquipé en Bf 110 sous la nouvelle dénomination de I./ZG 1.

Le III./ZG 1 du *Hauptmann* Wilhelm Hobein touche ses 17 premiers Me 210 en octobre 1942 à Trapani (Sicile) ;

deux mois plus tard, ce *Gruppe* est entièrement équipé de ce nouvel appareil. En juin 1943, il commence à percevoir des Me 410. La perte de 7 machines à l'ennemi depuis Castel Veltrano [8] sonne le glas du Me 210 au sein de cette unité ; il disparaît de son inventaire fin juillet 1943. La 10./ZG 26 (*Oberleutnant* Peter Habicht) s'est installée à Foggia (Sicile) avec une dotation de Me 210, le 29 octobre 1942 ; en février 1943, elle est repliée sur Lechfeld pour être transformée sur Me 410.

La 2.(F)/122, unité de reconnaissance placée sous les ordres de l'*Oberleutnant* Dirk Lütjens, reçoit 4 Me 210 A-1 en décembre 1942, auxquels viendront s'ajouter 10 autres avant que ce type ne soit retiré de la circulation en juin 1943 au profit du Me 410 [9]. Utilisés au-dessus de la Tunisie depuis Trapani, ils perdront quatre des leurs à la chasse alliée et cinq victimes d'accidents divers. En revanche, contrairement à ce qui est généralement admis, nous n'avons pas trouvé trace de Me 210 au *Stab*/Aufklärungsgruppe 122.

[8] L'une des premières pertes concerne l'*Oberleutnant* Heinz Redlich, *Staka* 8./ZG 1, descendu par la DCA navale au large de Tobrouk le 18 novembre 1942.

[9] La 2.(F)/122 volait aussi sur Ju 88 D.



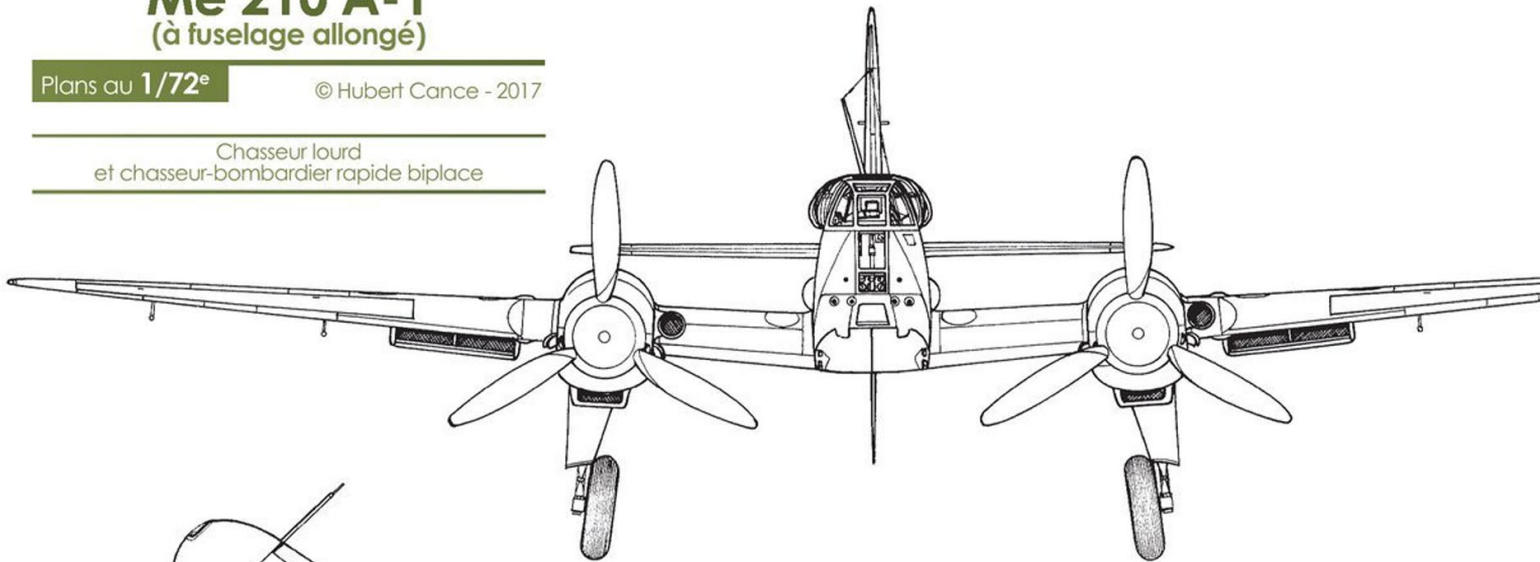
Me 210 A-1

(à fuselage allongé)

Plans au 1/72^e

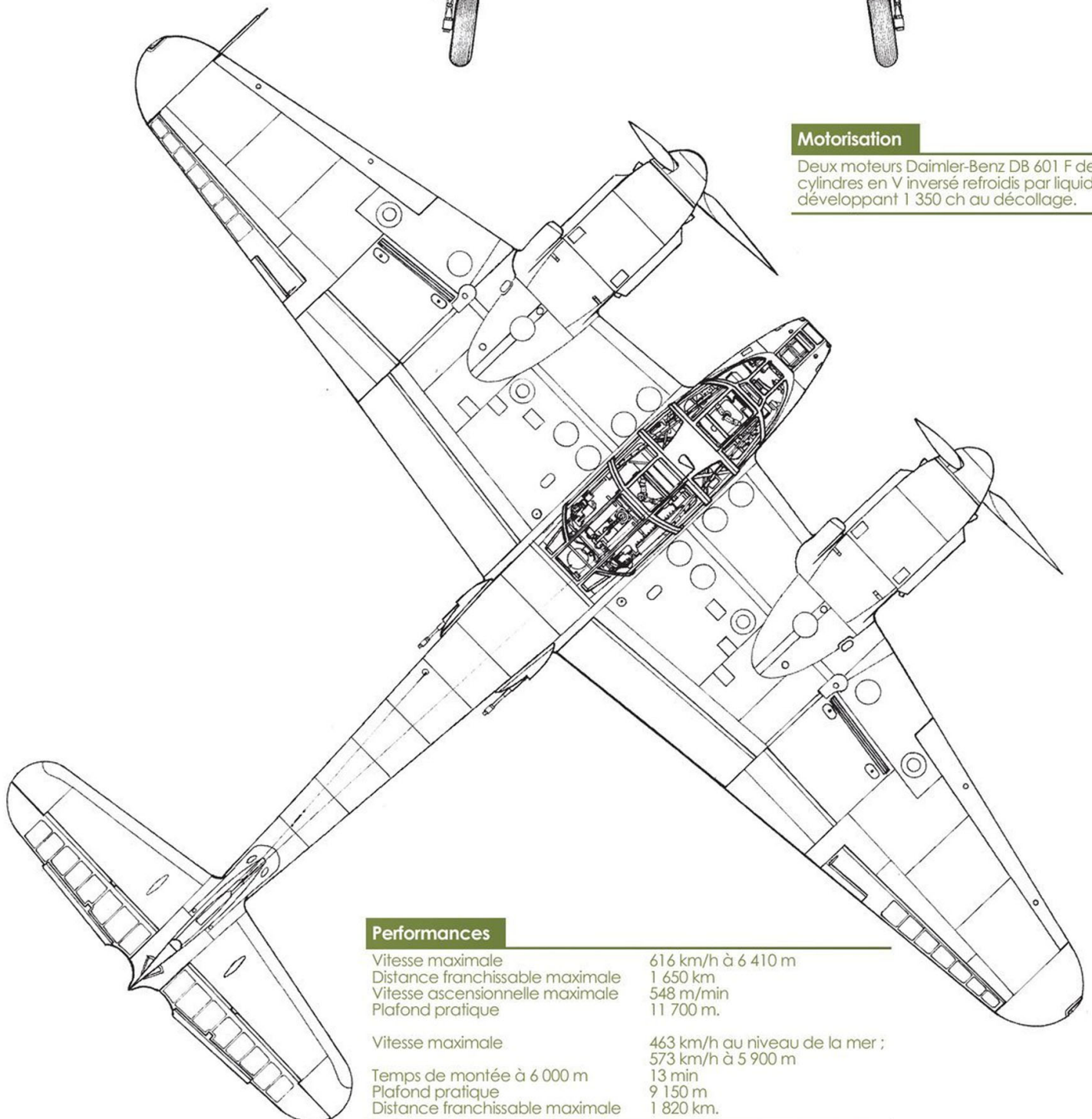
© Hubert Cance - 2017

Chasseur lourd
et chasseur-bombardier rapide biplace



Motorisation

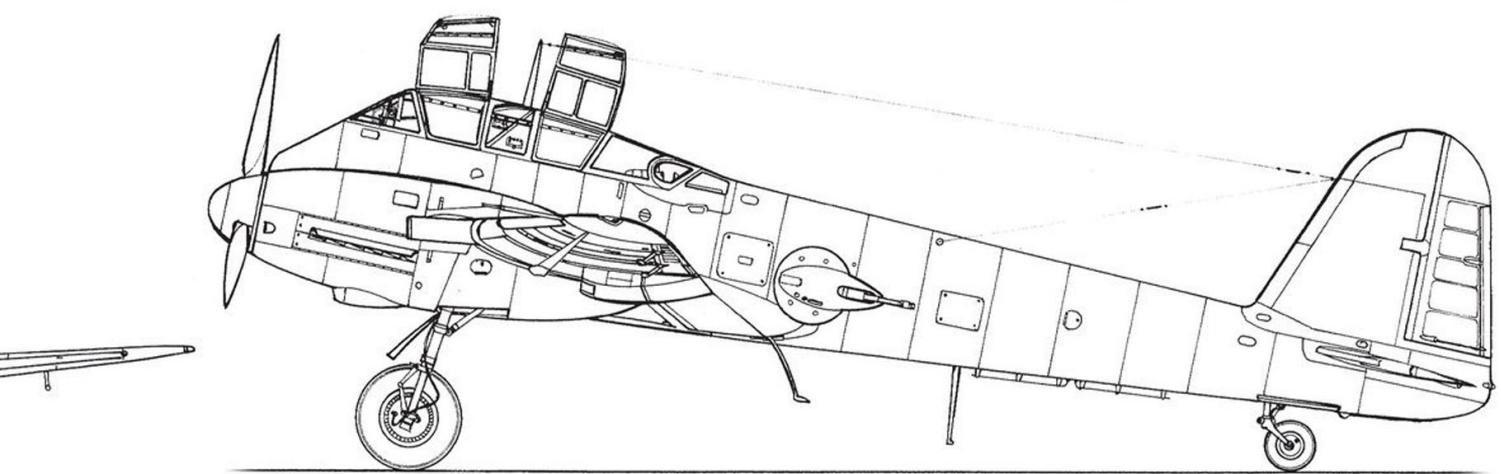
Deux moteurs Daimler-Benz DB 601 F de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 350 ch au décollage.



Performances

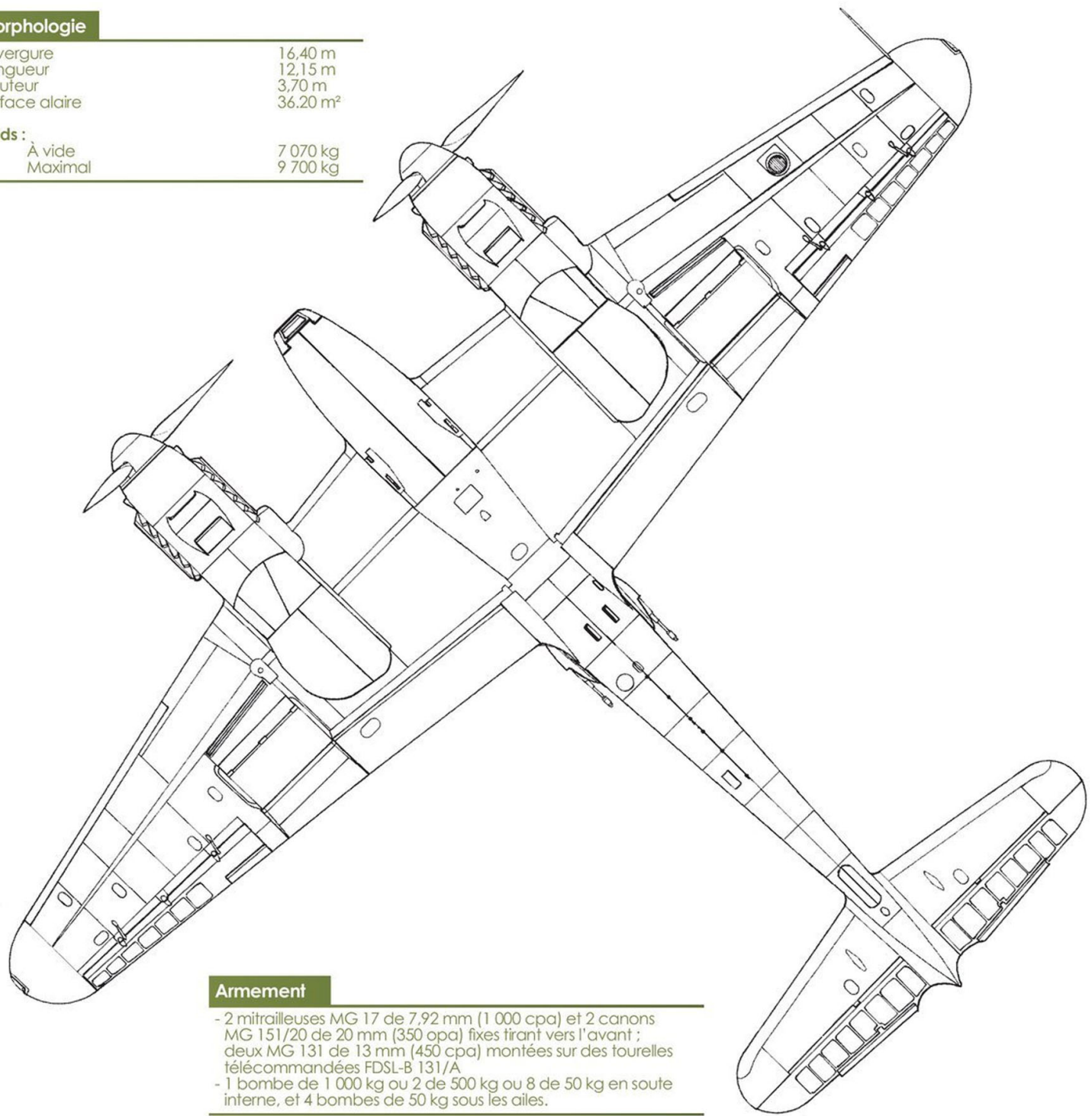
Vitesse maximale	616 km/h à 6 410 m
Distance franchissable maximale	1 650 km
Vitesse ascensionnelle maximale	548 m/min
Plafond pratique	11 700 m.

Vitesse maximale	463 km/h au niveau de la mer ; 573 km/h à 5 900 m
Temps de montée à 6 000 m	13 min
Plafond pratique	9 150 m
Distance franchissable maximale	1 820 km.



Morphologie

Envergure	16,40 m
Longueur	12,15 m
Hauteur	3,70 m
Surface alaire	36,20 m ²
Poids :	
À vide	7 070 kg
Maximal	9 700 kg



Armement

- 2 mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm (1 000 cpa) et 2 canons MG 151/20 de 20 mm (350 opa) fixes tirant vers l'avant ; deux MG 131 de 13 mm (450 cpa) montées sur des tourelles télécommandées FDSL-B 131/A
- 1 bombe de 1 000 kg ou 2 de 500 kg ou 8 de 50 kg en soute interne, et 4 bombes de 50 kg sous les ailes.



D'autres Me 210 A-1 seront affectés à des unités de première ligne, notamment à celles prévues pour être transformées sur Me 410, mais aucun ne participera à des missions de guerre.

LES ME 210 HONGROIS

Dans le courant de l'été 1941, la Hongrie obtient la licence de construction du Me 210 en faveur de la Dunai Repülőgépgyár Rt. (SA de Construction aéronautique du Danube), récemment implantée en périphérie de Budapest. Le modèle retenu est baptisé Me 210 Ca-1 ; il est identique à la version allemande mort-née C-1 à moteurs DB 605 (également à construire sous licence), mais sans le système GM 1. Au départ, il est prévu que la moitié de la production sera réservée à l'Allemagne, et, le 26 juin 1941, le gouvernement magyar passe commande de 210 exemplaires. En fait, ce nombre connaît plusieurs fluctuations jusqu'à l'arrêt des chaînes, dû en grande partie à deux raids dévastateurs de la *Fifteenth*

▲ L'un des premiers Me 210 A-0 (W.Nr. 0038), portant le SKZ DU+IH, affectés au III./ZG 1 à Trapani (Sicile) en octobre 1942. (E-N Archives)

▼ Alignement d'avions de la 9./ZG 1 à Trapani en 1943. La plupart sont des Me 210 A-1 à fuselage allongé. (E-N Archives)

► Le tout premier Me 210 Ca-1 (Z0-01) livré à la Magyar Királyi Honvéd Légierő fin 1943. (Collection C. Becze)

Air Force américaine les 3 et 13 avril 1944, qui détruisent une partie des machines-outils et 59 cellules en cours de montage, et causent 189 morts parmi le personnel. Tout ce qui peut être sauvé est alors réparti entre plusieurs ateliers implantés en centre-ville, ce qui permet d'achever un certain nombre d'appareils ; le dernier Ca-1 sera livré en septembre 1944. Selon les archives hongroises, 270 machines ont été fournies, dont 160 réceptionnées par la Magyar Királyi Honvéd Légierő (MKHL) ou force aérienne royale hongroise, et le solde transféré à la Luftwaffe. La MKHL attribue au type les immatriculations Z0-01 à Z1-60, mais en raison de trous dans la numérotation (seuls 143 numéros de série ont été listés), il semble que, comme prévu, la moitié de la production ait bien été réservée à la Luftwaffe, qui n'a officiellement pris en compte que 54 avions ; il est vraisemblable que, ne sachant qu'en faire, les Allemands en aient rétrocédé un certain nombre aux Hongrois.

La production démarre en mai 1942 à partir d'éléments fournis par Messerschmitt, et le premier appareil « hongrois » vole le 28 décembre 1942.

Messerschmitt Me 210 A-1

2.(F)/122
Trapani (Sicile), mars 1943







Quatre versions spécialisées sont alors étudiées :

- Chasse de nuit (triplace) avec un radar Turul [10] à antennes Yagi dans le nez ; un exemplaire transformé.
- Avion de commandement avec un système de visée et un troisième membre d'équipage logés dans la soute à bombes ; demeuré à l'état de maquette.
- Chasse lourde armée de deux MG 151/20 mm en remplacement des MG 17 dans le nez, d'un canon Beaufort 36 M de 40 mm dans l'ancienne soute à bombes et de six roquettes de 14 cm sous les ailes ; le ZO-03 sert de prototype en mars 1944 et 30 autres avions transformés sont commandés fin octobre (seuls trois ou quatre seront livrés).
- Ayant acquis le Me 210 V17, prototype de la version de reconnaissance D-1, en décembre 1942, les Hongrois cherchent à développer un appareil de reconnaissance stratégique, qu'ils baptisent Me 210 Da-1. Ils parviennent à loger une troisième caméra en déposant les MG 17 et les râteliers à bombes. Deux biplaces sont construits (ZO-06 et -07) et trois triplaces auraient dû suivre, mais on n'en sait pas plus.

AU COMBAT

Fin 1943, la Luftwaffe constitue une unité particulière, l'*Ausbildungskommando-Zerstörer (Ungarn)*, pour former les pilotes de la MKHL. Ce *Kommando*, installé sur l'aérodrome de Budapest-Ferihegy et placé sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans-Armin Weirich, va permettre d'instruire les pilotes de quatre escadrilles.

Les deux premières, la 5/1. *Éjjeli Vadász Század* (escadrille de chasse de nuit) et la section de chasse lourde du *Repülő Kísérleti Intézet* (RKI, Institut de recherches pour l'aviation), entament leur formation au début de l'année 1944. Ces deux unités, commandées respectivement par les *Százados* (capitaine) Ádám Krúdy et *Alezredes* (lieutenant-colonel) Lóránd Dóczy, sont basées à Ferihegy. Le 3 avril 1944, la *Fifteenth Air Force* américaine, venue d'Italie, commence sa campagne de bombardement

diurne au-dessus de la Hongrie. Ce premier engagement montre que le Me 210 est largement inférieur aux chasseurs d'escorte US. Les Me 210 se retrouvent bien seuls au milieu d'une nuée de P-38 Lightning, qui en descendent deux. Cependant, un B-17 a été abattu : ce sera l'unique victoire de la 5/1. pour tout le mois d'avril 1944.

Le 13 avril, la 15th AF revient en Hongrie avec la ferme intention d'aplatir l'aérodrome de Budapest-Ferihegy. Le résultat est dévastateur ; toutefois, les pertes les plus sérieuses surviennent en l'air, lors des combats entre les Me 210 et l'escorte. Du côté hongrois, les pertes s'élèvent à sept appareils. La 5/1. laisse dans l'affaire quatre Me 210 et sept navigants tués, maigre compensation pour deux victoires (un bombardier lourd et un Lightning), qui ne seront d'ailleurs pas confirmées. Sept avions perdus, dix tués, le bilan est plutôt lourd, et l'état-major de la MKHL comprend qu'il est urgent de retirer le Me 210 de jour. Peu après, toutes les unités stationnées à Ferihegy sont réparties sur d'autres terrains. La 5/1. *Század* s'installe sur la base auxiliaire de Tápiószentmárton. Une section de quatre appareils est détachée à Debrecen fin août 1944 après que la Roumanie a retourné les armes contre ses anciens alliés. Ces avions effectuent plusieurs missions de bombardement et de mitraillage en Transylvanie, principalement dans le secteur de Torda. La quasi-totalité de l'escadrille est repliée fin septembre 1944 en Silésie, où les équipages sont formés sur des Bf 110 G-4 de chasse de nuit.

La section du RKI, évacuée de Ferihegy, se retrouve à Várpalota (Inota) à la fin du mois d'avril 1944. Elle n'effectue aucune mission de guerre au cours de l'été.

BOMBARDIER RAPIDE

Le 24 octobre, la section du RKI réalise les premiers essais en vol du prototype de la version de chasse lourde du Me 210 ; le 1^{er} novembre, elle devient la 102/3. *Gyorsbombázó Század* (escadrille de bombardement rapide).

La 102/1. *Gyorsbombázó Század* « Sas » (aigle) est formée le 1^{er} mai 1944 sous les ordres du *Százados* (capitaine) István Herszényi, tandis que la 102/2. « Tigris » (tigre), du *Százados* Pál Bodó, est constituée le 20 mai.

[10] Développé par la filiale hongroise de Philips. Un seul exemplaire en sera construit pour être monté dans un Me 210 Ca-1, mais la fin de la guerre mettra un terme à l'expérimentation, dont les débuts semblaient prometteurs.



Les deux escadrilles perçoivent leurs Me 210 à partir de juin. Peu après, la 102/1. part pour le front de l'Est, à Klemensov d'abord, puis à Mielec. La plupart des équipages n'ont jamais été engagés au combat, et une courte formation complémentaire est dispensée par les Allemands, qui veulent rendre cette unité opérationnelle dans les plus brefs délais. Cependant, prétextant l'inexpérience de ses pilotes, le commandant d'escadrille réussit à retarder le processus suffisamment longtemps pour que son unité soit renvoyée en Hongrie au mois de juillet sans avoir accompli la moindre mission de guerre. Elle rejoint la 102/2. à Hajdúböszörmény.

Le temps du repos prend fin le 23 juillet, quand le flanc gauche du 1^{er} Front d'Ukraine lance une vaste offensive contre la 1^{re} Armée hongroise au pied des Carpathes. En appui des troupes hongroises en retraite, la 102/2. effectue ses premières missions de guerre le 29 juillet. La plupart des premières sorties sont des reconnaissances aériennes au profit du Haut commandement. Les pilotes de la 102/2., venant d'une ancienne escadrille d'observation, possèdent une solide expérience en la matière et ont donc logiquement précédé leurs camarades de la 102/1. au combat. Leur plus haut fait d'armes est une attaque en piqué de six Me 210 contre le terrain de Kolomea le 16 août. Les photos prises après l'attaque montrent que 80 % des appareils soviétiques stationnés sur l'aérodrome ont été détruits. Toutefois, les reconnaissances aériennes alliées ont décelé une forte activité sur le terrain de Hajdúböszörmény. L'impossibilité d'y cacher ou de protéger les avions et l'absence de DCA coûteront cher aux deux escadrilles hongroises.

Le 21 août, 102 B-24 Liberator du 304th Bombardment Wing, escortés par 90 P-51 Mustang des 52nd et 325th Fighter Groups, larguent quelque 2 000 bombes à fragmentation de 10 kg, dont l'immense majorité tombe à côté de l'objectif. Cependant, les Mustang du 325th FG vont « rattraper le coup », ainsi que le mentionne le compte rendu d'engagement n° 59 du « Checkertail Clan » :

◀ Des membres du RKI avant une mission à Budapest-Ferihegy. (Collection C. Becze)

« 16 P-51 du 317th FS, 15 P-51 du 318th FS et 18 P-51 du 319th FS ont décollé à 07h00 pour une mission de balayage [sweep] à altitude moyenne au-dessus de l'aérodrome de Hajdu Boszormeny, Hongrie. [...] De 80 à 100 avions ennemis ont été comptés sur l'aérodrome. Une passe a été effectuée NE-SO avec de bons résultats. 6 autres passes de strafing ont été exécutées à la suite sur tout l'aérodrome. On pense avoir obtenu les résultats suivants : 37 avions ennemis détruits, 13 probablement et 17 endommagés. 1 Me 109 observé à 10h25 cap NE a été détruit par le 2nd Lt. Robert H. Brown. 44 P-51 de retour à la base à 12h55. Les résultats ont été homologués. »

Selon les archives de la gendarmerie hongroise, 14 avions ont été détruits, 35 personnes tuées et 72 autres blessées. Les bombardiers américains sont cependant responsables de la mort de quelque 500 vaches, 100 cochons, 120 moutons et 8 chevaux !

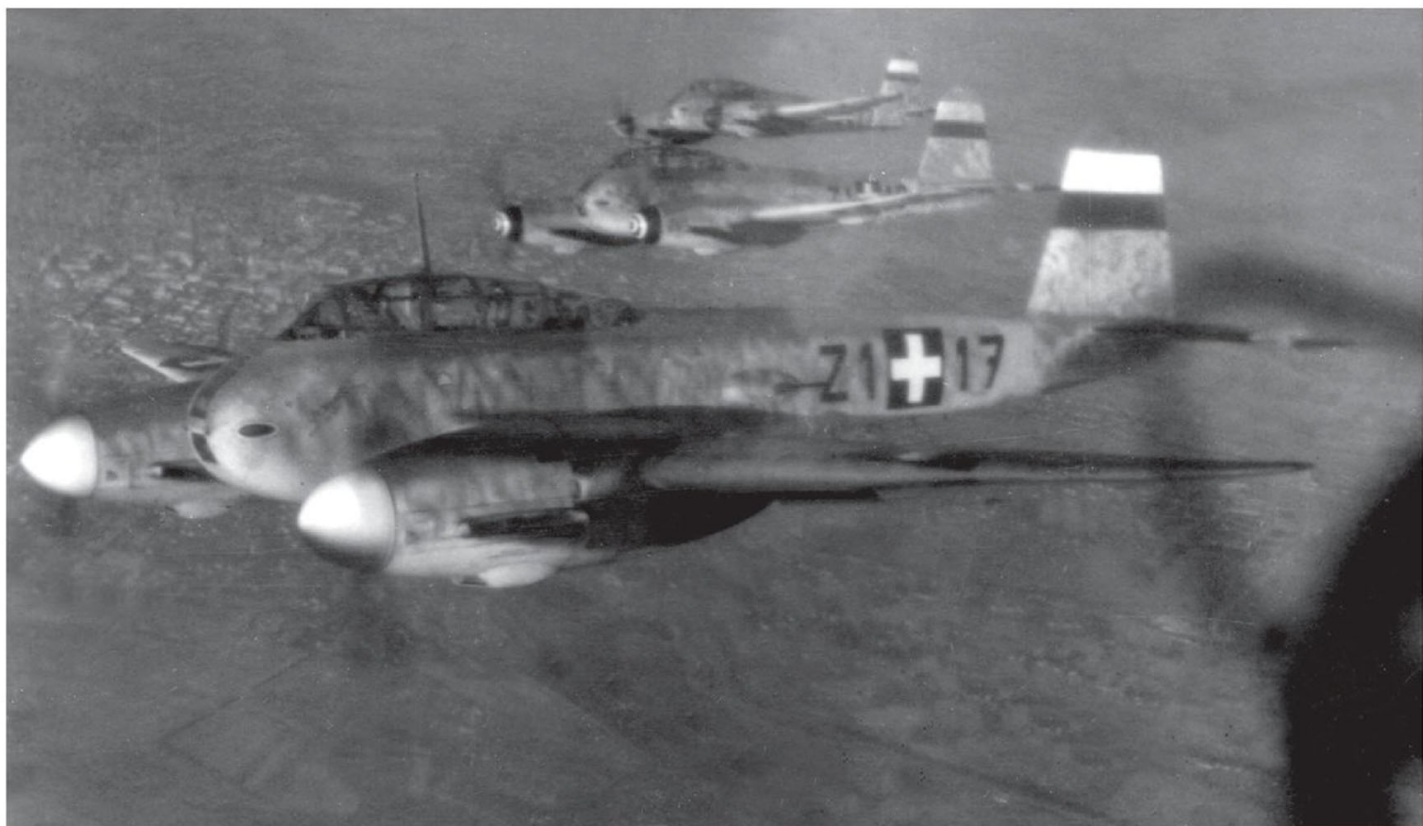
Les deux unités de bombardement rapide ont perdu un mécanicien tué et un pilote blessé. Sur les 14 appareils réduits en cendres, 12 sont des Me 210. Ayant perdu environ 50 % de leurs effectifs, les deux escadrilles sont déplacées à Tiszalök le 24 août, mais elles n'ont plus aucune valeur opérationnelle.

Il faut attendre le 20 septembre pour que les Me 210 reprennent du service. C'est le baptême du feu pour la 102/1. La gare de Khyriv est bombardée en piqué avec de bons résultats. À partir de cette date, les missions sont menées conjointement par les deux escadrilles.

LA GUERRE SUR LE SOL HONGROIS

Si la 1^{re} Armée hongroise a tenu tête jusque-là aux troupes soviétiques qui tentaient de franchir les défilés des Carpathes, le 23 août 1944, les Roumains, qui ont changé de camp, passent à l'offensive contre les forces de l'Axe, tandis que l'Armée rouge réussit à déborder les positions hongroises par la Roumanie.

▼ Vol en formation de Me 210 Ca-1 de la 102/1. Gyorsbombázó Század « Tigris » au-dessus de Debrecen. (Collection C. Becze)





Les combats se déplacent en Transylvanie. Dans la seconde quinzaine de septembre, les Soviétiques arrivent au contact de la nouvelle 3^e Armée hongroise entre Makó et Nagyvárad. C'est ce secteur qui est affecté en priorité aux Me 210.

La guerre se déroule désormais sur le sol hongrois, et les pilotes font leur possible pour réduire les pertes parmi les civils, bien qu'elles soient inévitables quand l'ennemi se trouve dans des villes ou villages.

Un Me 210 isolé de la 102/2. remporte la première victoire en abattant un Il-2 lors d'une mission de reconnaissance au-dessus d'Ungvár.

Deux jours plus tard, le Il./JG 52 s'installe à Tiszalök, et pour désengorger le petit aérodrome, les deux unités de bombardement rapide sont transférées à Budapest-Ferihegy. Elles interviennent principalement sur la rive de la rivière Tisza occupée par les Soviétiques. Le 20 octobre, les deux escadrilles se joignent aux SG 2 et Il./JG 52 pour attaquer l'aérodrome de Szarvas, où se trouve un nombre important d'avions de la 5^e Armée soviétique. Le raid cause de lourds dégâts et un mitrailleur de la 102/2. réussit même à abattre un chasseur soviétique. Un autre combat aérien se déroule trois jours plus tard à la verticale de la gare d'Orosháza ; la 102/1. revendique un La-5, mais un Me 210 endommagé se pose sur le ventre au retour.

Le 26 octobre 1944 voit les premières pertes quand un Me 210 de la 102/1. s'écrase au décollage à la

▲ Un troupeau de vaches paît tranquillement au milieu des bombes destinées aux Me 210 du 102/2. *Gyorsbombázó Század*, à Hajdúböszörmény, en août 1944. Le Z0-99 sera détruit par les Américains le 21 août, et de nombreux pauvres ruminants, qui n'avaient rien demandé à personne, périront dans le raid. (Collection C. Becze)

suite d'un ennui de moteur ; les deux membres d'équipage périssent calcinés. Quatre jours plus tard, c'est au tour de la 102/2. d'être endeuillée par la disparition d'un équipage abattu par la DCA près de Kecskemét. Le dernier jour du mois, les deux escadrilles quittent la banlieue de Budapest pour Várpalota.

Le 102. *Gyorsbombázó Osztály* (groupe de bombardement rapide) est officiellement formé le 1^{er} novembre 1944 à Várpalota par l'addition d'une troisième escadrille (102/3. « Villám », éclair), qui n'est autre que l'ancienne section de chasse lourde du RK ; le groupe est aux ordres de l'*Örnagy* (commandant) Albert Martini. La 102/3. diffère des deux autres escadrilles par plusieurs points : tous ses pilotes sont officiers et le personnel technique se compose en majorité de civils appartenant à l'usine du Danube. Elle possède dans ses rangs l'un des meilleurs pilotes de bombardier hongrois, le *Főhadnagy* (lieutenant) Kornél Majoros, qui compte 210 missions de guerre sur Ju 88.

Le mois de novembre 1944 est particulièrement chargé pour les chasseurs-bombardiers qui harcèlent les Soviétiques dans l'est du pays. Ils revendiquent huit nouvelles victoires, mais perdent dix équipages. Le 8 novembre, lors d'une attaque contre une importante colonne soviétique sur la route Debrecen-Tiszafüred, un appareil de la 102/3. descend un chasseur ennemi, mais cette escadrille et la 102/2. perdent un équipage chacune à la DCA.

Le 28 novembre est également un jour de deuil : Kornél Majoros est à son tour victime de l'artillerie antiaérienne.

Au mois de décembre, l'activité est ralentie par les conditions météorologiques et le manque de carburant. Après le franchissement du Danube par les Russes, le 102. *Gyorsbombázó Osztály* est déplacé à Lesvár le 8 décembre. Dans le courant du mois, le groupe revendique une victoire, mais perd cinq aviateurs tués. Deux autres sont faits prisonniers : il s'agit de l'équipage du commandant de la 102/3., le *Főhadnagy* Adolf Péterdi ; son mitrailleur ne survivra pas à sa détention dans un camp en URSS. Péterdi est remplacé par le *Főhadnagy* László Hegedüs à la tête de l'escadrille.

ULTIMES ENGAGEMENTS

Le 24 décembre 1944, les troupes soviétiques encerclent Budapest. En janvier 1945, Allemands et Hongrois lancent trois contre-attaques sous le nom de code de « Konrad » pour tenter de dégager la capitale. Janvier sera le dernier mois d'intense activité pour les Me 210 qui, en dépit du mauvais temps, sont engagés dans l'appui des contre-attaques. Ils subissent leurs dernières pertes le 3 du mois, quand un appareil de la 2^e escadrille est porté disparu dans les lignes soviétiques ; l'équipage ne reviendra jamais.

Le 4 février, les Me 210 effectuent leur dernière opération en masse : selon un rapport de la *Luftflotte 4*, ils ont exécuté 21 sorties dans la journée. Cela n'est plus possible dans les jours qui suivent en raison du mauvais temps et de la pénurie catastrophique de carburant. On ne trouve plus guère trace que de deux autres missions, quelques attaques contre des locomotives le 14 février et deux bombardements de troupes le 20 mars.

Le 4 mars, le *Százados* Kálmán Hány, qui commande la 102/1., reçoit l'ordre de se rendre au QG de la 1^{re} Division aérienne hongroise à Beled. Il est démis de ses fonctions et emprisonné (il y restera jusqu'à la fin de la guerre), parce que son frère aîné, László, ancien commandant-en-chef de la MKHL, est passé dans le camp allié en Italie le 27 février. Il est remplacé par le *Főhadnagy* Walter Lékai.

Le 28 mars, Lesvár doit être évacué en raison de l'arrivée des avant-gardes soviétiques. Au moins six Me 210 sont incendiés sur place par manque de pièces détachées ou d'essence. La plus grosse partie des archives du 102. *Gyorsbombázó Osztály* est également détruite. Les avions survivants sont repliés sur Pardorf (Autriche), mais quatre jours plus tard, une brigade blindée russe encercle l'aérodrome. Les derniers Me 210 et le reste des archives sont incendiés, et le personnel évacué à pied. La 102/1. échoue à Waldhof, où elle sera capturée par les Américains début mai ; la 102/2. atteint Rohrbach le 8 mai et la 102/3. tombe entre les mains des GIs à Taubenbach.

Messerschmitt Me 210 Cα-1 (Z0-67)

Hadnagy (sous-lieutenant) Zoltán Bencze et
Tizedes (caporal) József Lévai
102/2. *Gyorsbombázó Század*
Tiszalök (Hongrie), automne 1944

BILAN DU ME 210 Cα-1 EN OPÉRATIONS

Comme la totalité des archives du 102. *Gyorsbombázó Osztály* ont été perdues, il n'est pas possible de donner des chiffres précis à propos de son activité. On estime, toutefois, que ses pilotes ont dû accomplir quelque 750 sorties, réparties comme suit : 250 à 300 par la 1^{re} escadrille, 300 par la 2^e et 150 par la 3^e. Ils comptent à leur palmarès de très nombreux avions, chars et véhicules soviétiques détruits dans des attaques en piqué. Ils ont également revendiqué 13 victoires aériennes. Ces succès, le groupe les a payés au prix fort : 23 membres d'équipage tués, portés disparus ou faits prisonniers – soit, à une unité près, la totalité des effectifs d'une escadrille ; parmi ceux tombés aux mains des Russes, seuls trois reviendront de captivité.

Les pilotes ont gardé un bon souvenir du Me 210 C-1a, moderne, puissant et fiable. Les problèmes de stabilité constatés sur les premières versions allemandes avaient été résolus par l'allongement du fuselage. Il était donc de pilotage agréable. Son plus gros défaut est qu'il nécessitait une maintenance permanente en raison de la fragilité des moteurs et d'un certain nombre de pièces. Bien que les Soviétiques aient aligné des chasseurs de plus en plus performants, la plus grande crainte des pilotes du Me 210 concernait la DCA. D'ailleurs, la quasi-totalité des pertes sont survenues lors de passes de mitraillage à basse altitude, un rôle pour lequel le Me 210 n'avait pas été conçu.

CONCLUSIONS

Élaboré en 1938, le Me 210 n'entre en service qu'au printemps 1942 – juste au moment où le RLM décrète l'arrêt de sa production ! Victime de plusieurs graves défauts de conception rendant l'avion dangereux, défauts que le constructeur a tardé à reconnaître, il a constitué l'un des plus gros fiascos de l'industrie aéronautique allemande. Cette situation inédite a contraint le RLM à relancer les chaînes du Bf 110, que le Me 210 était censé remplacer.

Si son successeur, le Me 410, bénéficiera des améliorations qui auraient dû être apportées dès le début du programme du Me 210, il démontrera à son tour que le cahier des charges, qui a abouti à ces deux types, ne répondait plus aux réalités de la guerre aérienne, et ce bien avant son entrée en lice. Or, malgré les avertissements des services techniques, Hermann Göring avait pesé de tout son poids (sans mauvais jeu de mots) pour l'imposer au RLM.

Le Me 210 a été, en quelque sorte, victime des ego de Willy Messerschmitt, qui se considérait comme infaillible, et de Göring, qui savait mieux que quiconque quels avions étaient indispensables à la conduite de la guerre. ■

