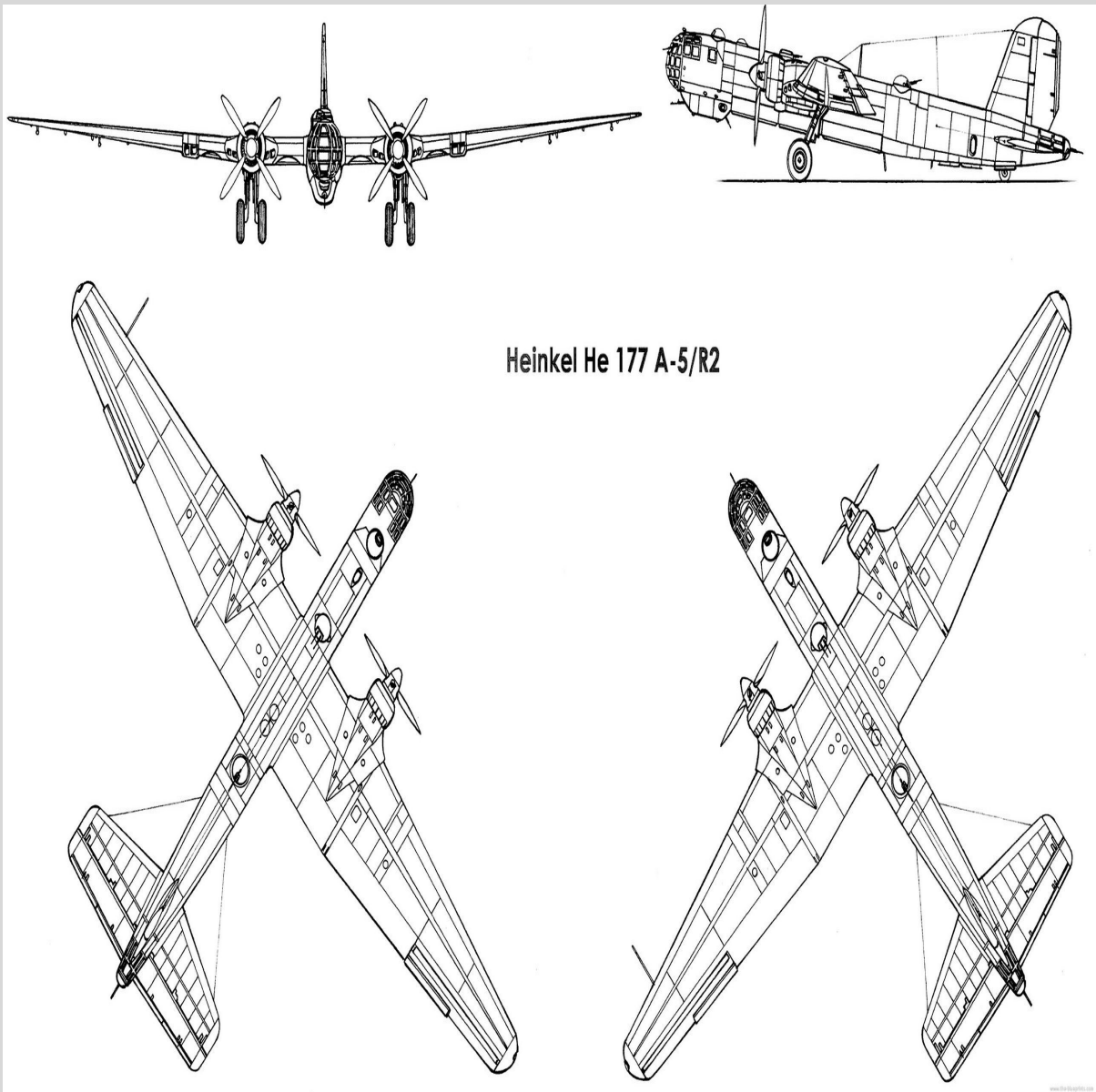


Nom de l'avion : Heinkel He 177 A-5/R2 Greif

Type d'avion : Bombardier lourd vecteur de missiles bimoteur de 6 hommes





## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 400 km/h au niveau marin- 487,5 km/h à 6100m - 490 km/h à 6450 m

Vitesse croisière= 415 km/h à 6100 m

Vitesse ascension= init: 190 m/mn

Plafond pratique= 7900-8100 m

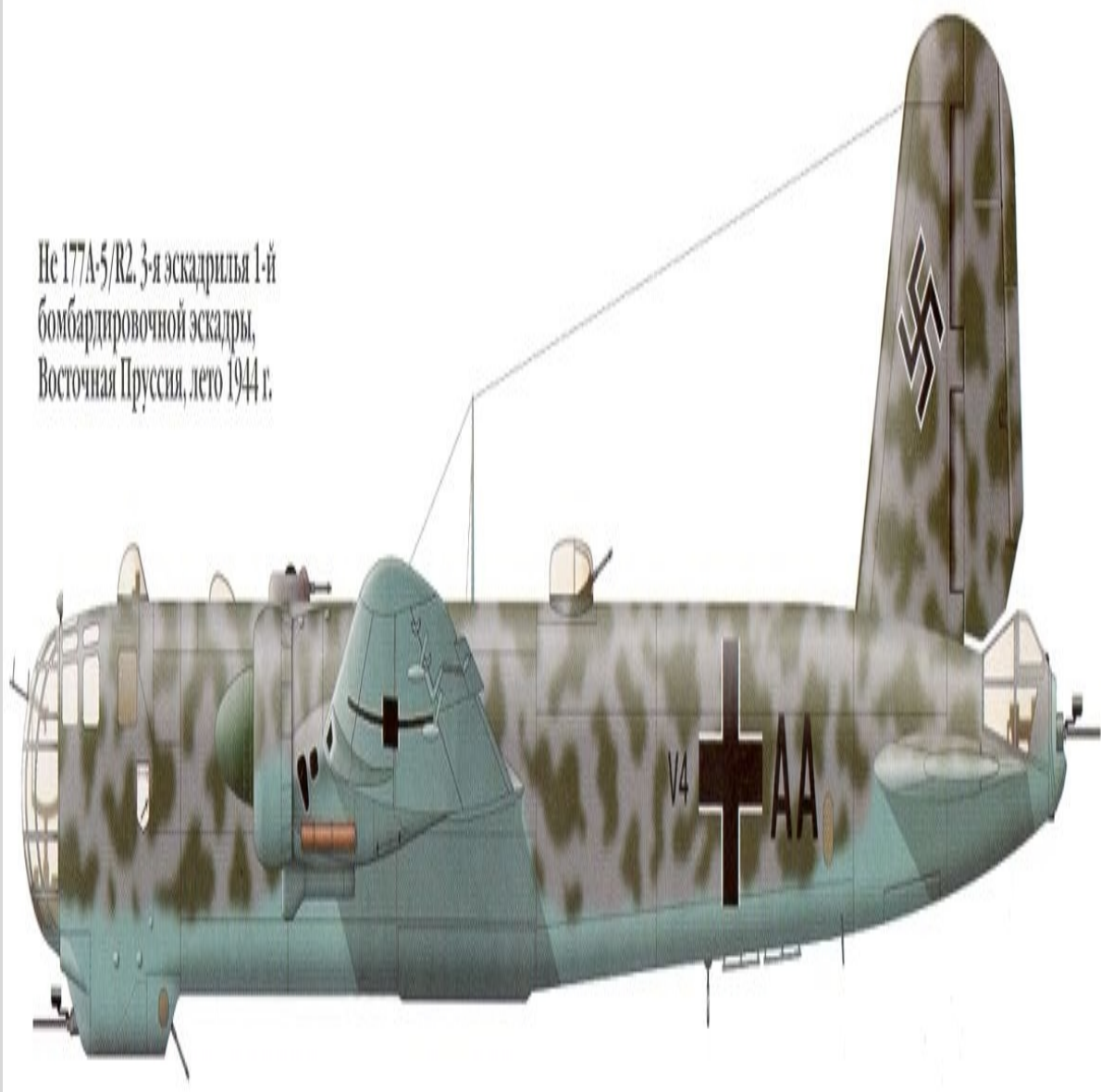
Rayon action= 5450 km (avec 2 missiles hs293) - 5000 km avec 2 missiles FX1400



## DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire       |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 31,45 m   | 22 m     | 6,40 m  | 102,0 m <sup>2</sup> |

He 177A-5/R2. 3-я эскадрилья 1-й  
бомбардировочной эскадры,  
Восточная Пруссия, лето 1944 г.



## MASSES

| Vide     | Charge   | Maximale |
|----------|----------|----------|
| 16785 kg | 27200 kg | 31080 kg |

## HISTOIRE

Il est heureux pour les alliés que l'industrie aéronautique allemande n'ait jamais été en mesure de produire de manière efficiente un bombardier lourd à long rayon d'action à vocation stratégique lors de la Seconde Guerre Mondiale. Certes, le Focke-Wulf Fw-200 « Kondor » fut largement utilisé opérationnellement, mais il ne s'agissait pas d'un bombardier à proprement parler car il résultait de l'adaptation d'un appareil de transport civil. Néanmoins les allemands firent plusieurs tentatives de production en série d'un « lourd » à grand rayon d'action dont la plus notable reste le Heinkel He-177 Greif (Griffon). En juin 1936 le Reichsluftfahrtministerium (le Ministère de l'Air de l'Allemagne nazie) lance le programme « Bomber A » et émet son cahier des charges. Il réclame de toute urgence un bombardier apte à emporter 1000kg d'armements sur une distance de 6700km à 540km/h et...capable d'effectuer des bombardements en piqué à 60 degrés ! Cette dernière ligne dans le cahier des charges est dès 1936 révélatrice de l'absence de cohérence des planificateurs aéronautiques allemands dans la conception de leurs appareils (car il s'agissait bien ici de développer un bombardier lourd à long rayon d'action), et pèsera sur tout le développement de l'avion. Néanmoins, cinq firmes, Messerschmitt, Junkers, Heinkel, Arado, Henschel et Blohm & Voss entrent en compétition pour le réaliser. Dès le départ, Heinkel proposa des solutions radicales pour tenter de répondre au niveau de performances requis qui réclamait des moteurs plus puissants que ceux alors disponibles. Appareil doté de deux hélices pour accroître la manœuvrabilité lors des bombardements en piqué, la subtilité du Projet P. 1041 de l'ingénieur Siegfried Günter d'Heinkel tient dans la conception des moteurs. Les moteurs de la première version, (deux Daimler-Benz DB 606) consistaient en réalité en deux DB 601 couplés ensemble pour entraîner une seule hélice. Le train d'atterrissage principal était également inhabituel avec deux jambes à deux roues chacune placées à l'aplomb des nacelles moteurs et qui se relevaient latéralement dans l'aile de chaque côté des nacelles. Ce gros train d'atterrissage était imposé par la masse de l'avion qui ne cessa d'augmenter au fur et à mesure de son développement. Finalement Heinkel réussit à décrocher le contrat le 22 novembre 1937. A compter de ce jour, le projet répondit au nom d'Heinkel He-177 « Greif ». Le premier prototype de l'He-177 effectua son baptême de l'air le 19 novembre 1939 à Rostock-Marienehe piloté par Carl Francke. Cet essai fut rapidement écourté suite à un dangereux échauffement des moteurs de l'appareil ainsi que de fortes vibrations. Ces problèmes seront récurrents tout au long de la carrière de l'appareil. En effet, le concept des moteurs couplés de Daimler-Benz ne fonctionna jamais correctement, notamment du fait de la difficulté d'intégrer à la cellule cette configuration inhabituelle causant surchauffes et incendies de moteur. 8 prototypes furent construits dans un premier temps pour initier une phase de développement qui s'est avérée être chaotique (incendies de moteurs, crashes, dysfonctionnements techniques, pilotes d'essais tués en nombre...), si bien que 6 appareils ont été perdus. La version de pré-série (He-177A-0) commandée en 1939 ne fait pas mieux : sur 35 appareils construits par Arado et Heinkel, plus de la moitié eurent le même destin. Ces échecs directement liés au souhait de doter l'appareil d'une capacité de bombardement en piqué expliquent pourquoi le développement fut si long. Ainsi il a fallu attendre mars 1942 pour que le premier appareil de série, un He-177A-1 ne soit envoyé rejoindre le I/KG 40 à Bordeaux-Mérignac pour essais opérationnels. La version A-1, construite à 130 exemplaires présentait des faiblesses structurelles qui ont nécessité un redesign du fuselage. En conséquence à partir de la fin 1942 les premiers une nouvelle version, l'He-177A-3, rejoint les effectifs de la Luftwaffe. Cette version fut produite à 170 unités. Un certain nombre de conversions ont été réalisées à partir de ces versions dans le but de spécialiser les appareils. Ainsi l'He-177A-3/R-3 était destiné en priorité à la lutte anti-navires grâce à sa capacité d'emport de 3 Henschel Hs-293A (l'He-177 en fut le principal vecteur). L'He-177A-3/R-5 fut

quant à lui armé d'un canon de 75mm en plage ventrale afin de réaliser des missions de « tank busting » ou pour lutter contre les armements antiaériens. L'He-177A-3/R-7 était lui capable de délivrer torpilles et mines, principalement pour lutter contre les sous-marins alliés dans l'Atlantique. Néanmoins la principale version de l'appareil fut la A-5, propulsée par deux DB 610A/B de 2950ch chacun selon le même principe que la version initiale. Lourdemment armée et dotée d'une capacité d'emport de 6000kg en soute, elle a été construite selon les sources à 525 ou 826 exemplaires. Il semble que l'attrition de cette version ait été beaucoup moins élevée que chez ses « grande-sœurs ». Les actions menées par l'appareil sur le théâtre d'opération Est révèlent que l'avion est inefficace en termes de bombardements en piqué, mais surtout que ses moteurs s'embrasent très rapidement, limitant de fait les disponibilités. C'est d'ailleurs non sans ironie que les équipages lui ont trouvé le surnom de « cercueil flamboyant » ou encore « feu d'artifice volant ». Malgré tout il participe activement au ravitaillement de la VI armée de Von Paulus, encerclée à Stalingrad. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette bataille que la version A-3/R-5, (renommée « Stalingradtyp » pour l'occasion) dotée d'un canon BK de 75mm, fut employée. Avec cet armement il s'agissait pour les appareils d'effectuer des passes à basse altitude au-dessus des concentrations de DCA soviétiques afin d'en neutraliser un maximum. L'emploi opérationnel de l'appareil à Stalingrad est un désastre. Une partie des appareils engagés s'écrasent au sol sans que la faute soit imputable aux défenses antiaériennes soviétiques. Sur le front Ouest, des appareils furent engagés lors de l'opération Steinbock entre janvier mai 1944, opération durant laquelle ils étaient chargés de bombarder en piqué des cibles dans l'agglomération londonnienne. Il semblerait que l'appareil n'eut que peu de succès pour ce type de mission bien qu'il s'avère qu'il fut le bombardier allemand à la survivabilité la plus haute de toute l'opération. Néanmoins il fut excellent dans les missions de lutte anti-navires au cours desquels ses Hs-293A coulèrent ou endommagèrent gravement de nombreux cargos alliés. C'est également à compter de juin 1944 qu'une version originale de l'He-177 fut livrée à la Luftwaffe. Il s'agissait de 5 He-177A-5 à la soute modifiée pour l'emport de 33 tubes lance-roquettes placés dans le fuselage et inclinés à 60 degrés. Appelés « Grosszerstörer » ils ne semblent jamais avoir été utilisés en opérations bien qu'intégrés à l'Erprobungskommando 25 situé à Tarnowitz. Une version du Heinkel, l'He-177V-38 aurait été prévue pour transporter une éventuelle bombe atomique qui n'a heureusement jamais été finalisée. Ces suppositions reposent sur la découverte à Prague à la fin du conflit d'un He-177 à la soute grandement modifiée. Cependant cette information est toujours sujette à caution. Finalement si l'on compare les ressources colossales engagées par le Reich dans le projet au succès engrangées par l'appareil, l'Heinkel He-177 « Greif » fut probablement un des plus grands échecs aéronautique allemand. Avec plus de rationalité dans son développement, nul doute que l'avion aurait pu devenir une arme mortelle pour le potentiel industriel allié. Sa production, minée par le manque de matériaux stratégique et les restrictions sur le carburant, cesse fin 1944 après qu'environ 1160 appareil soient sortis d'usine.

## 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](http://orange.fr/allemagn/allemagn.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/allemagn/177a\\_5r2.htm](http://orange.fr/allemagn/177a_5r2.htm)

