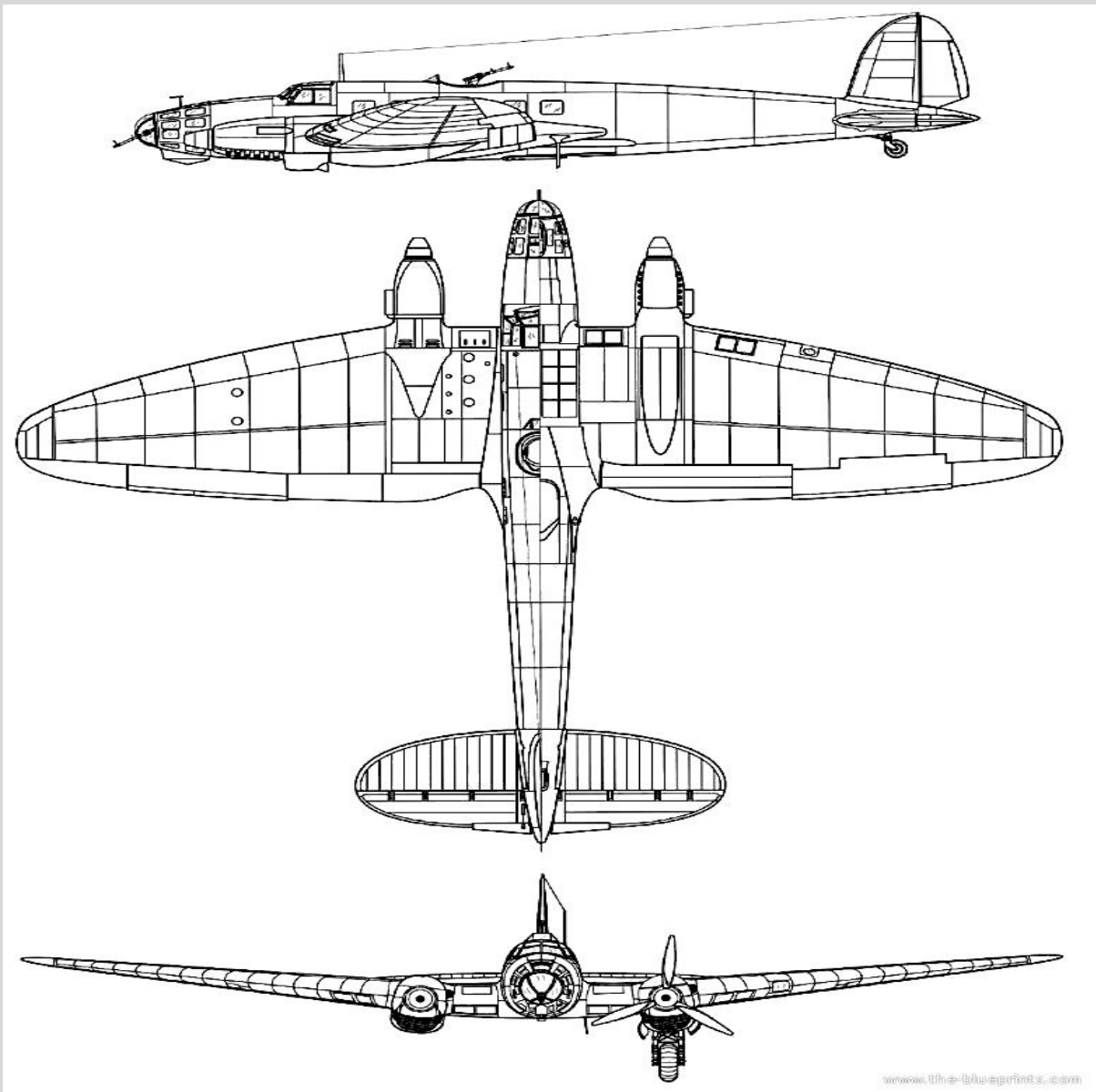


Nom de l'avion : Heinkel He 111 B-1

Type d'avion : Bombardier bimoteur quadri/quinquiplace

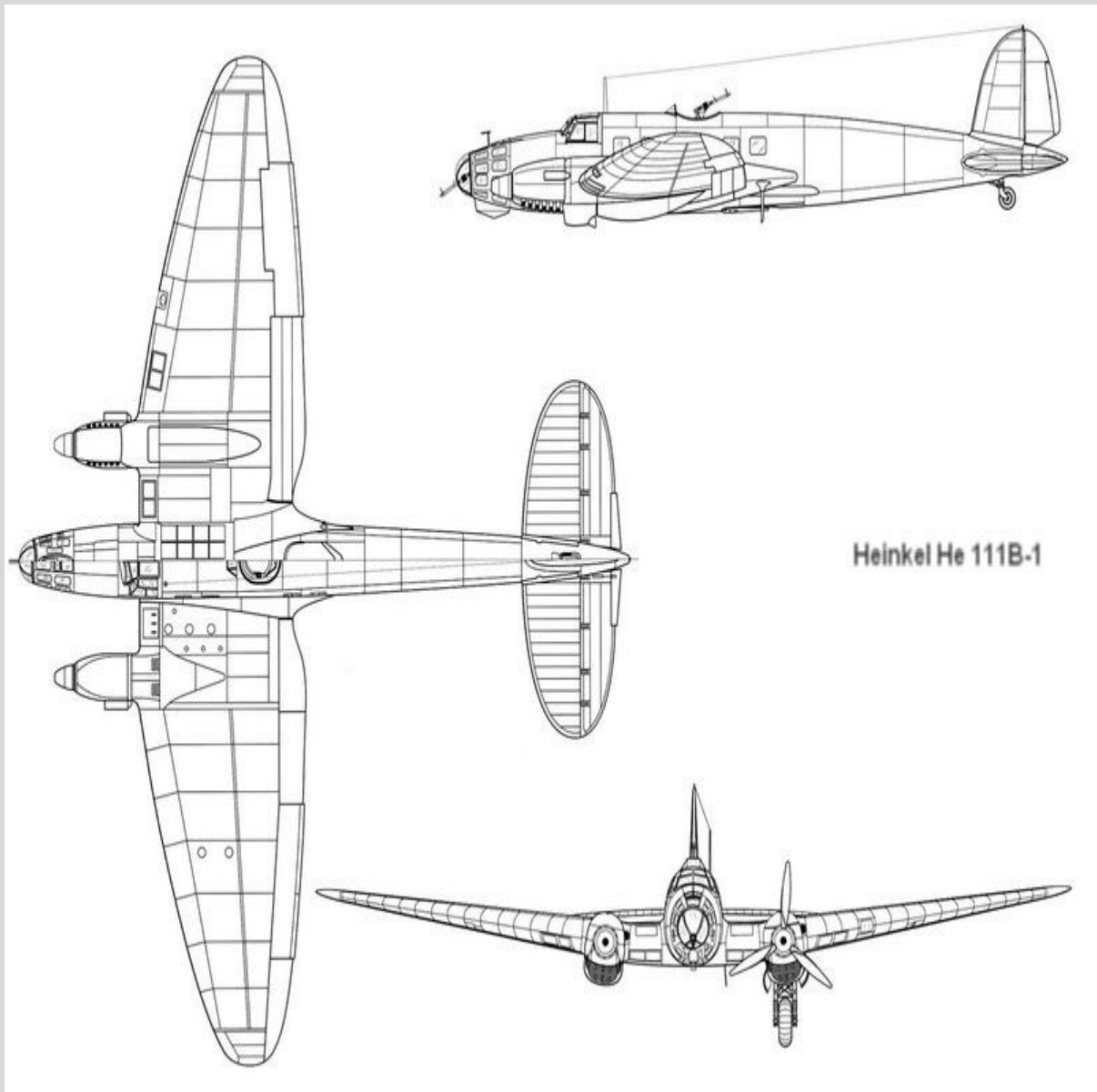


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 600A-a

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



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 400 km/h à 4000 m

Plafond pratique= 7000 m

Rayon action= 900 km

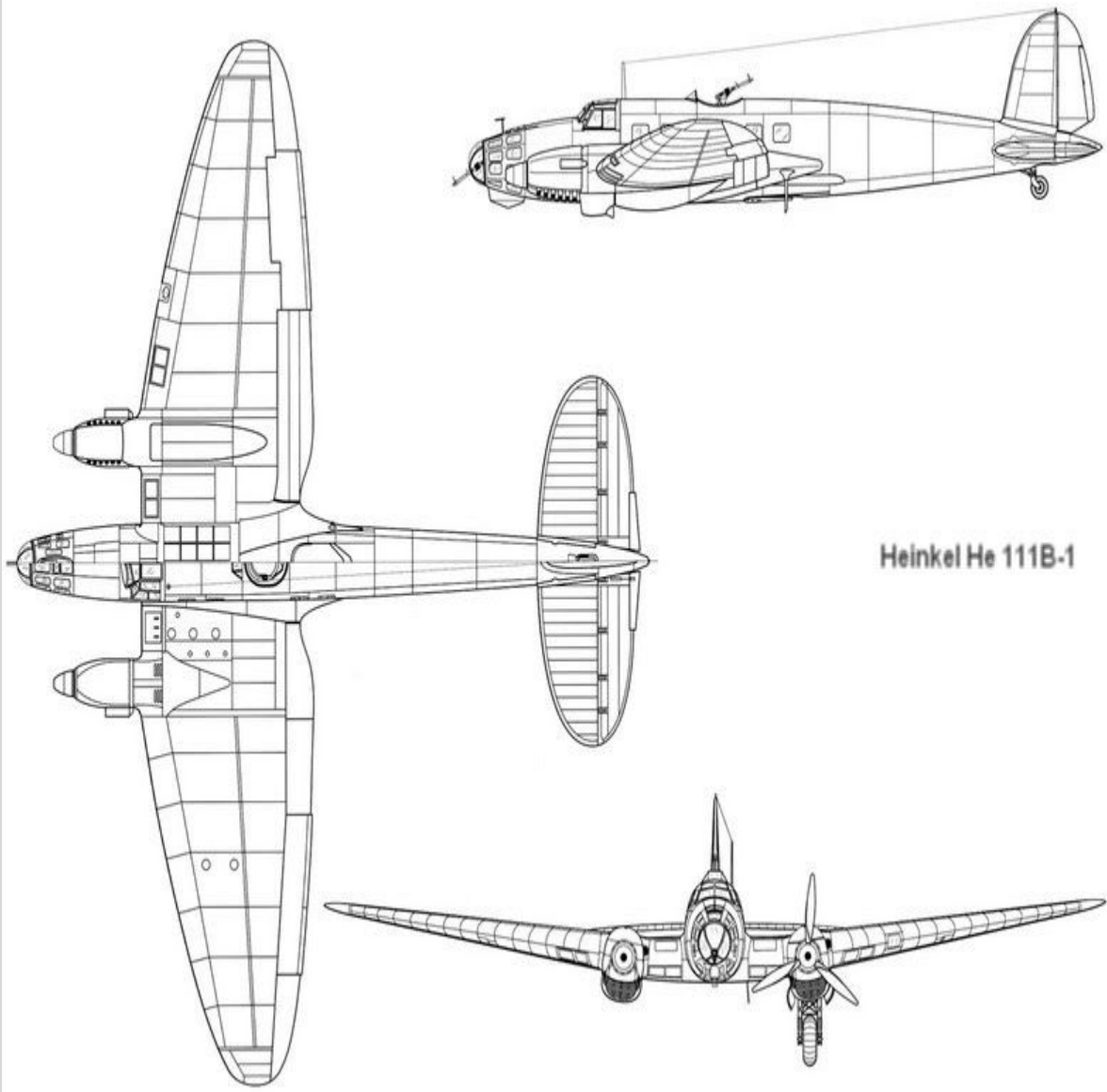


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,25 m	17,35 m	4,40 m	87,50 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	9315 kg



Heinkel He 111B-1

HISTOIRE

Le réarmement en Allemagne, en violation du traité de Versailles, n'est pas comme on le croit souvent la volonté de Hitler : il avait en réalité commencé avant lui. Il est vrai par contre qu'Hitler lui donna une formidable impulsion. Des appareils soi-disant civils, mais bel et bien destinés à un usage militaire dès le départ, furent conçus tant que ce réarmement devait rester secret, avant 1935. Le He 111 en fait partie. Celui-ci, conçu par Siegfried et Walter Günter, se présentait comme une version bimoteur du He 70, avion civil qui avait battu des records à l'époque. Il en conservait l'aile elliptique, mais le fuselage fut allongé et l'envergure accrue. Il fut conçu à la demande de la Luftwaffe, intéressée par le He 70 et cherchant un appareil capable de remplir des missions de bombardement et de transport. Le He 111 effectua son vol inaugural le 24 février 1935, entre les mains de Gerhard Nitschke. Les prototypes V2 et V4 étaient configurés en version civile, et volèrent en mai 1935. Le V3 servit de base à la version He 111A. Le V4 fut présenté par les nazis le 10 janvier 1936 comme étant l'avion de ligne le plus rapide du monde, capable de dépasser 400 km/h : ce qui était faux. L'appareil se montrait plus rapide avec des moteurs DB 600 de 1000 ch, mais ils étaient rares et Heinkel devait se contenter des BMW VI de 600 ch. En 1935, le He 111 fut confronté au Do 17 et au Ju 86. La compétition fut serrée, et les 3 furent finalement produits. Mais le He 111 gagna aux points en étant le plus produit. 7 He 111 (le He 111V2 et 6 He 111C dérivés du He 111V4) furent livrés à la Luft Hansa. Elle recevra également 8 He 111G. 10 He-111A-0 furent produits, mais furent refusés par la Luftwaffe. Il était sous-motorisé et l'impression des pilotes fut négative. En revanche, il intéressa une délégation chinoise qui en acheta 6. Ils entrèrent en service en 1936. Ils furent utilisés contre les Japonais en 1937 et 3 furent abattus lors d'un raid. Un exemplaire fut plus tard remotorisé avec des Wright Cyclone pour servir d'avion de transport au sein d'une compagnie civile. Le He 111B, équipé de moteurs DB 600C, fut la première version à entrer en service au sein de la Luftwaffe. Il vola pour la première fois en 1936. 300 He 111B-1 furent commandés et entrèrent en service en janvier 1937. Il fut suivi du He 111B-2 et B-3. 4 He 111B furent envoyés en Espagne en février 1937, au sein de la légion Condor. Ils remplirent leur première mission de combat le 9 mars 1937, lors de la bataille de Guadalajara. 4 He 111 participèrent au bombardement de Guernica le 26 avril 1937. Des He 111E furent également livrés. Au total, la légion Condor utilisa 94 He 111, subit 21 pertes à l'ennemi, 15 dus à un accident et un par sabotage. Les 58 survivants (25 He 111B et 33 He 111E) furent donnés à l'Espagne. 3 He 111H et autant de He 111J seront livrés en 1939 pour remplir des rôles de reconnaissance. Ils seront définitivement retirés du service en 1958. Le He 111H-16 sera construit sous licence en Espagne, sous la désignation Casa 2.111. Le He 111 participera tout du long à la seconde guerre mondiale : en Pologne, notamment lors de l'attaque de Varsovie, pendant la "drôle de guerre" contre la Royal Navy, lors de la campagne de Norvège (bataille de Narvik), lors de la campagne de France (bombardement de Rotterdam, où ils larguèrent 91 tonnes). Jusqu'à ce moment-là, les pertes furent relativement faibles. Le véritable tournant sera la bataille d'Angleterre, où ses défauts (lenteur, armement défensif faible, équipage concentré dans le nez vitré) joueront à plein. Il participera bien entendu au Blitz. Equipé du système X-Gerät, puis Y-Gerät, il occasionnera de sérieux dégâts. 242 He 111 seront perdus au-dessus de la Grande-Bretagne. Il sera également engagé dans les Balkans (bombardement de Belgrade, de la Crète), et en Méditerranée (bombardement de Malte, de l'Égypte, du canal de Suez). Les pertes y furent légères. Le He 111 sera également utilisé pour la lutte anti-navires, comme avion torpilleur, dans la bataille de l'Atlantique, en Méditerranée et en mer Noire. La précédente doctrine, qui consistait à bombarder directement les navires, impliquait de trop grandes pertes. Des He 111 furent également envoyés en Irak lors du coup d'Etat de Rachid Ali. Ils participèrent à 7 vols de reconnaissance et 5 raids, larguant 10 tonnes de bombes. Mais ils

souffrirent de telles pertes qu'ils furent retirés le 31 mai 1941, 17 jours après leur arrivée. Le He 111 fut également engagé sur le front russe, plus dans des missions de soutien aux troupes au sol que de bombardement stratégique. Puis il servit à l'attaque de trains (64 locomotives), mais souffrit de telles pertes que fin 1941, il était relégué au transport. Il servit particulièrement au ravitaillement et à l'évacuation de poches (Demiansk, Stalingrad). 165 He 111 furent perdus à Stalingrad. Il bombarda également des usines de chars et d'avions. En 1944, le He 111 restait le principal bombardier "stratégique" de l'Allemagne nazie. Au point que ses usines de production furent déménagées hors de portée des bombardiers Alliés. Ceux-ci firent des raids se concluant par un atterrissage en URSS pour atteindre leur nouvelle cible. En réponse, des He 111 bombardèrent les appareils au sol, détruisant 44 B-17 et 15 chasseurs américains en URSS. Les dernières versions servirent à la lutte anti-navires avec le radar FuG 200 Hohentweil et le missile Hs 293, ainsi que l'emport de missiles V-1. A partir de fin 1944, ils furent relégués aux missions de transport et servirent à évacuer la Grèce, la Yougoslavie, Budapest... Les dernières missions offensives consistèrent à miner le Danube ou à détruire les ponts sur l'Oder. Le He 111 fut également utilisé par les forces aériennes de Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Slovaquie. La Grande-Bretagne en captura plusieurs exemplaires, qui furent testés pendant la guerre. L'USAAF en essaya plusieurs après la guerre. La Tchécoslovaquie utilisa un exemplaire après la guerre. 6508 exemplaires au total furent construits. Parmi eux, il faut compter 32 prototypes, 12 appareils civils, et 808 avions construits avant le déclenchement de la seconde guerre mondiale. Sa production s'arrêta fin 1944. Bien que partiellement remplacé par le Ju 88 et le Do 217, et dépassé dès 1943, il resta en service jusqu'à la fin de la guerre. Lent et peu armé, il s'avéra robuste, fiable, polyvalent et facile à construire. Il reste à jamais le bombardier "stratégique" emblématique de la Luftwaffe, symbolique de la bataille d'Angleterre.

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/alleamn/alleamn.htm



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

orange.fr/alleamn/he111b_1.htm

