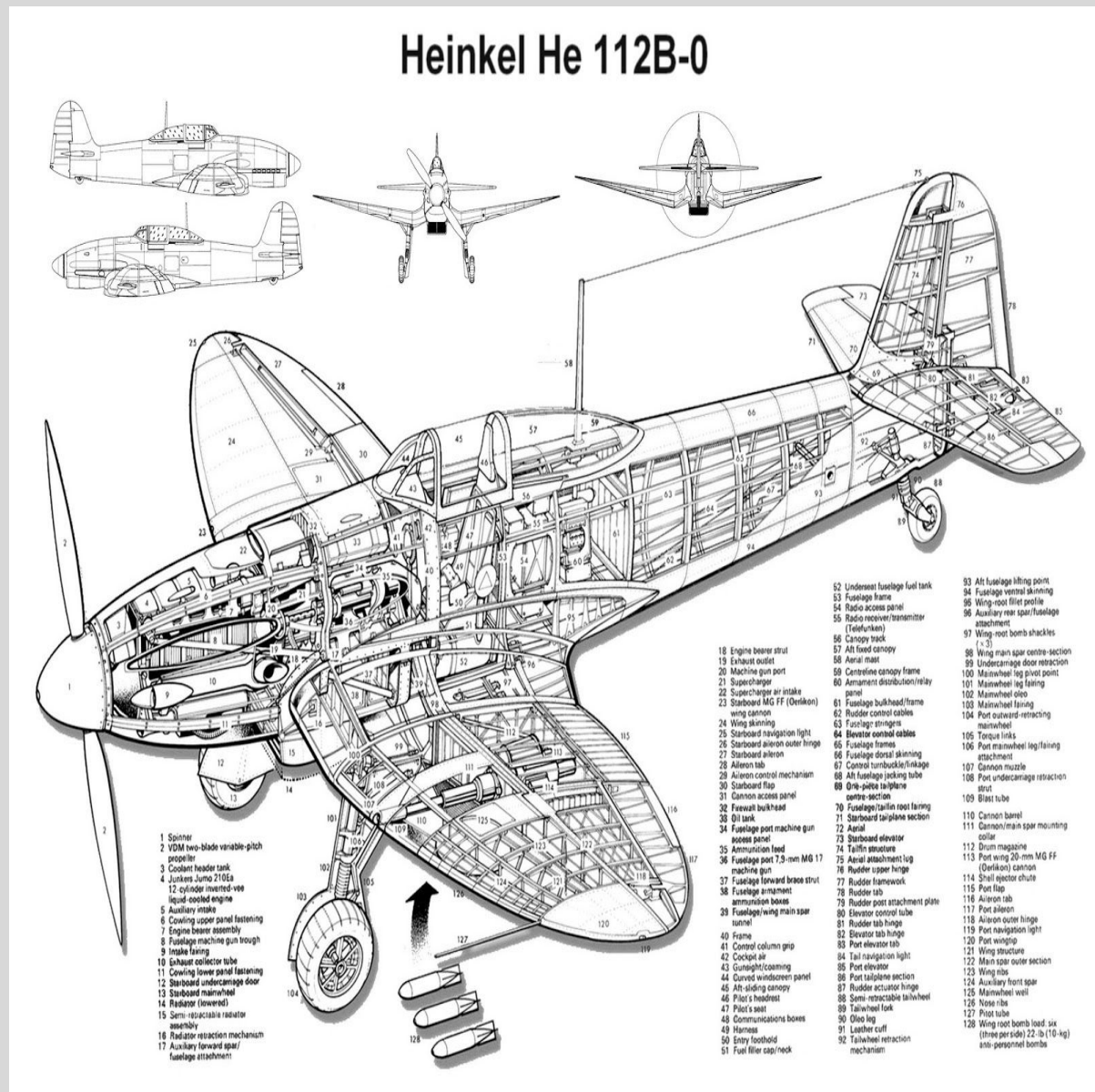


Nom de l'avion : Heinkel He 112

Type d'avion : Chasseur bombardier monomoteur monoplace

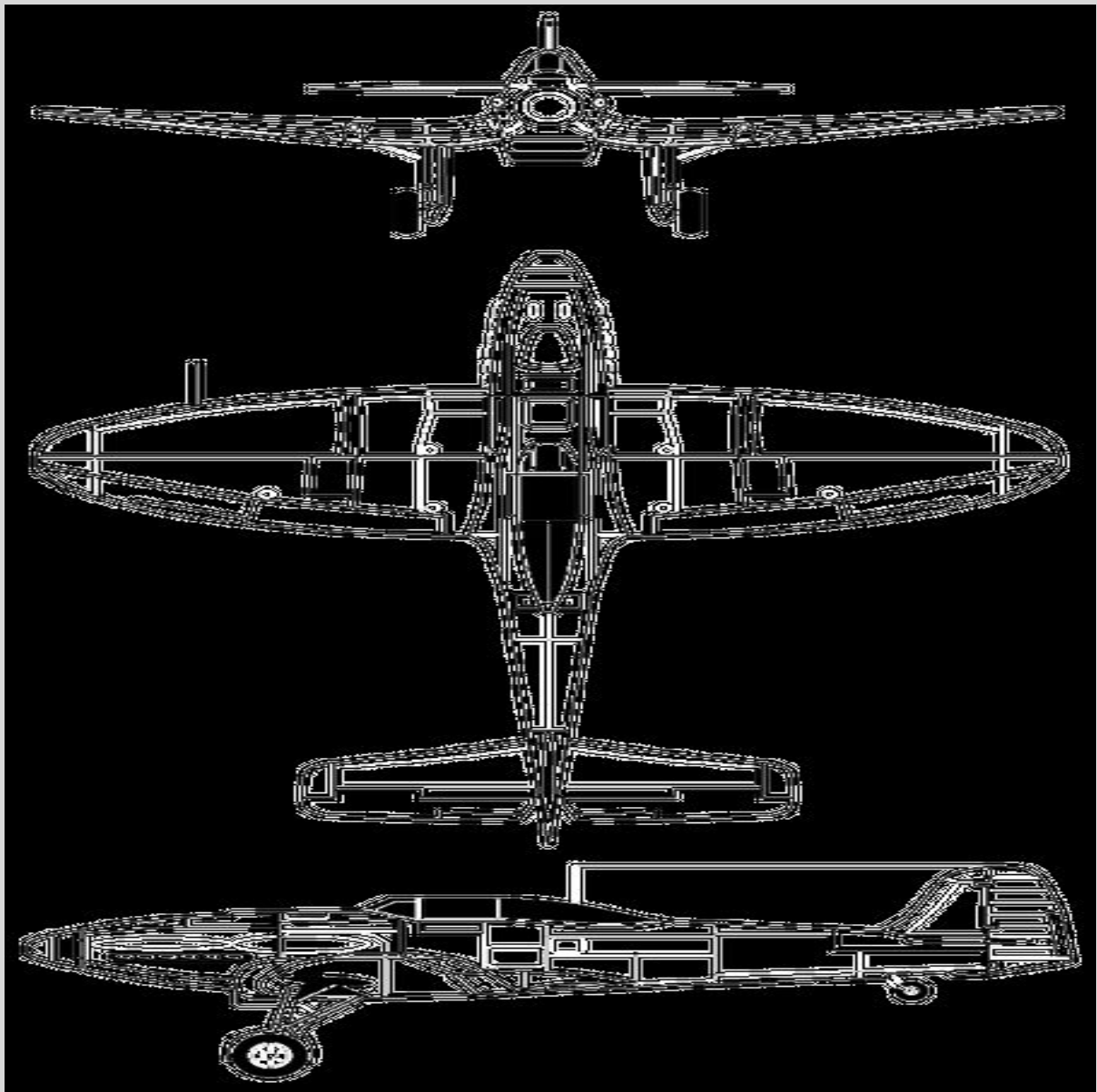


MOTORISATION

Junkers Jumo 210Ea

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 MGFF de 20 mm en racine ailaire](#)

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm en fuselage](#)

6 bombes C-1 (modèle B) de 10 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 510 km/h à 4700 m

Vitesse ascension= 700 m/mn

Plafond pratique= utile : 4700 m - maximum : 8500 m

Rayon action= 1100 km



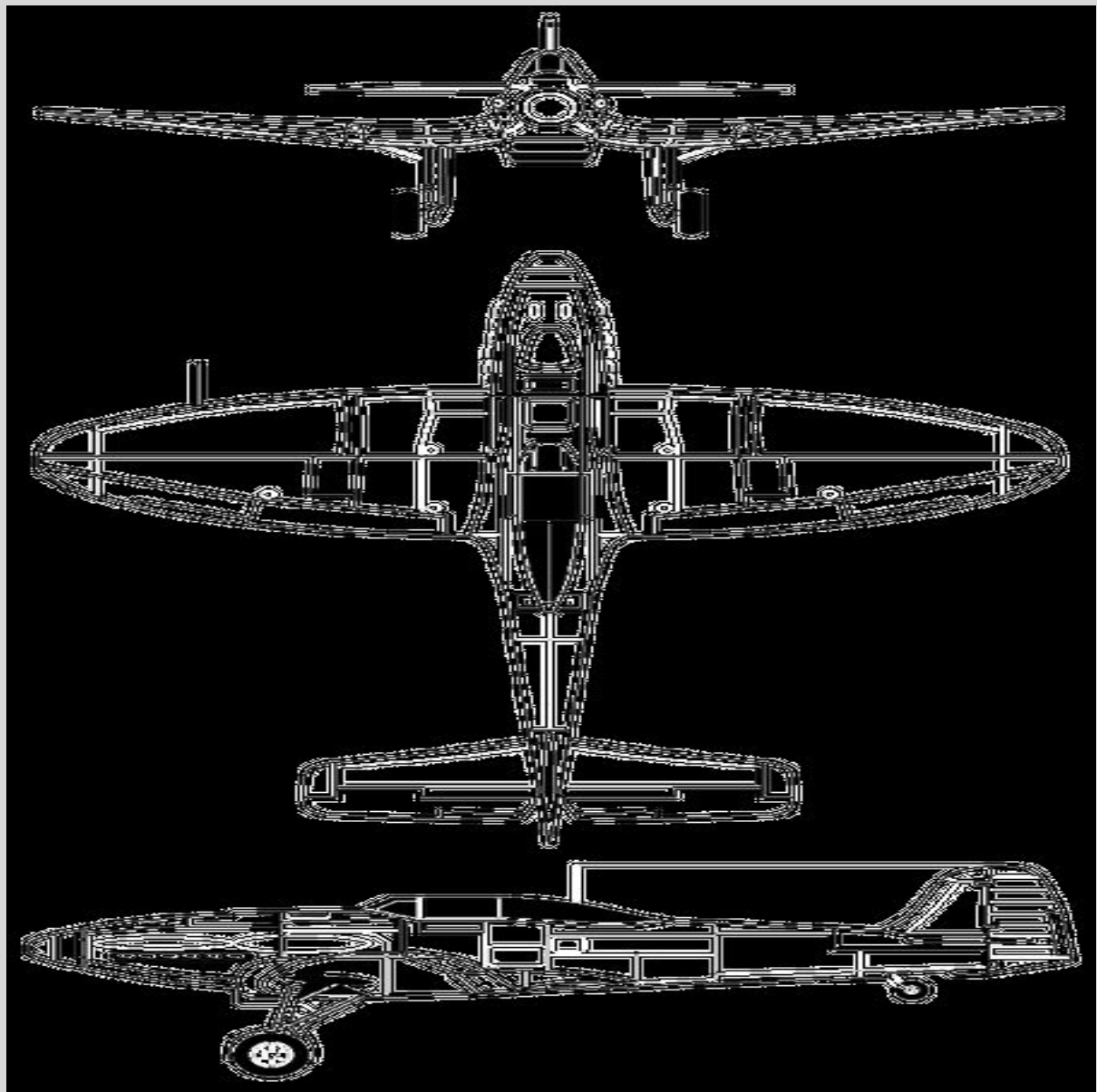
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,30 m	9,10 m	3,80 m	17,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1615 kg	0 kg	2250 kg



HISTOIRE

En 1934, le ministère de l'air allemand émet les spécifications techniques d'un chasseur destiné à remplacer les Arado Ar 68 et Heinkel He 51 désormais dépassés. L'équipe du Dr. Günter met au point un avion dérivé du Heinkel He 70 qui effectue son premier vol en septembre 1935 sous la référence Heinkel He 112. Le moteur est un Junkers Jumo 210 à 12 cylindres refroidi par liquide. L'avion subit diverses modifications et c'est en mai 1937 que le prototype de la version définitive est présenté en vol. L'avion subit des essais comparatifs au centre d'essais de Travemünde. Ses concurrents sont le Messerschmitt Me 109, l'Arado Ar 80 et le Focke-Wulf Fw 159. Bien que moins rapide que le Messerschmitt Me 109 (équipé lui aussi d'un moteur Junkers Jumo 210) le Heinkel He 112 se révèle meilleur à l'atterrissage et au décollage et plus manoeuvrant. Par ailleurs il offre une meilleure visibilité au pilote et son train à voie large facilite son utilisation depuis des terrains de fortune. Enfin son armement est impressionnant pour l'époque : deux canons Oerlikon de 20 mm et deux mitrailleuses Rheinmetall. Pourtant le ministère choisit le Messerschmitt Me 109. C'est sans doute le potentiel d'amélioration de cet avion qui justifie un choix qui en étonna plus d'un. En effet la charge alaire élevée du Heinkel He 112 ne permettait pas d'envisager une évolution progressive du modèle. Une petite série de Heinkel He 112 fut néanmoins commandée. Dix sept avions furent envoyés en Espagne où ils servirent sous les couleurs de l'armée franquiste. D'autres seront cédés à la marine japonaise. Enfin la Roumanie commanda des Heinkel He 112 qui furent engagés en 1941 contre l'Union Soviétique reconvertis en appareils de transport. Le 15 juillet, 15 autres trimoteurs gagnèrent l'ASI pour des missions de bombardement de nuit uniquement. Fin janvier 1941, le 145° Gruppo Trasporto, qui était équipé entre autres de Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris, avait à son actif 3200 heures de vol, durant lesquelles il avait transporté 11600 personnes et 1140 tonnes de matériels. Sur ce front, 5 trimoteurs furent convertis en appareils de transport sanitaire, qui évacuèrent de nombreux blessés de Tobrouk, Bardia ou Sidi el Barrani. L'Aviazione Sahariana eut également en dotation des Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris, qu'elle employa dans des missions de bombardement, de transport et de ravitaillement. Les Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris qui devaient participer à l'opération C3 contre Malte furent finalement chargés de transporter la division Folgore à El Alamein. Malgré la suprématie alliée au-dessus du détroit de Sicile, on retrouvera les fidèles Pipistrelli au-dessus de la Tunisie en avril-mai 1943. Les appareils du 18° Stormo évacuèrent à eux seuls 28000 hommes. Les Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris seront également les derniers liens entre les îles de Lampedusa et Pantelleria et l'Italie en mai-juin 1943. Les Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris connurent aussi les steppes russes : les deux premiers appareils gagnèrent Tudora le 12 août 1941, assignés au 22° Gruppo CT. En septembre, 8 autres trimoteurs vinrent renforcer l'aviation du CSIR à Krivoj Rog, constituant, avec les deux appareils déjà présents, la 245a squadriglia Trasporto. Leurs rôles étaient d'assurer les liaisons entre le front et Bucarest, où ils étaient relayés par les SAS (Servizi Aerei Speciali), d'assurer le ravitaillement des troupes et le transport des blessés. Début novembre, l'escadrille fut secondée dans sa tâche par la 246a squadriglia Trasporto, équipée de 6 Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris venus d'Italie. L'appareil résista aux conditions climatiques extrêmes, et se contentait de terrains de fortune pour mener à bien ses missions. Durant l'hiver 1942-43, les équipages de Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris bravèrent tous les dangers pour évacuer le plus d'hommes possibles de la poche de Stalingrad. C'est au cours de l'une de ces missions, le 29 décembre 1942, que le général Enrico Pezzi, commandant l'aviation italienne en Russie, disparut. Un unique Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello Chauve-souris, le MM20163 motorisé par trois Piaggio P.X RC.10, fut converti en chasseur de mines et baptisé Saturno. Il était équipé d'un grand anneau octogonal fixé sous le fuselage et les ailes,

ce qui n'était pas sans incidence sur les performances de l'appareil, dont la vitesse chuta à 200 km/h . L'opération de déminage devait s'effectuer à une altitude de 30 m et l'appareil pouvait couvrir une bande de 60 m de large, exceptée la zone située sous le fuselage dans laquelle le champ magnétique était nul . La seule sortie opérationnelle de l'appareil eut lieu le 21 janvier 1943 dans le golfe de La Spezia, mais aucune mine ne fut trouvée . L'avion fut envoyé au SRAM de Pise en mai 1943 pour une nouvelle série de test et de modifications . Il fut probablement détruit lors de l'armistice . Alors qu'au sud, seuls 4 ou 5 Savoia-Marchetti SM . 81 Pipistrello Chauve-souris servirent dans les rangs de l'Aeronautica Cobelligerante pour soutenir la division partisane Garibaldi dans les Balkans, 36 appareils furent employés par le 1° Gruppo Trasporti Felice Terraciano de l'ANR, incorporé dans la Luftwaffe et officiellement désigné Transportfliegergruppe 10 (ital .) . Ces trimoteurs opérèrent à partir de Goslar, en Allemagne, et effectuèrent de nombreuses missions sur le front de l'Est, six mois durant, sous les ordres du maggiore Egidio Pellizzari .

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/alleman/alleman.htm



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

orange.fr/alleman/he112.htm

