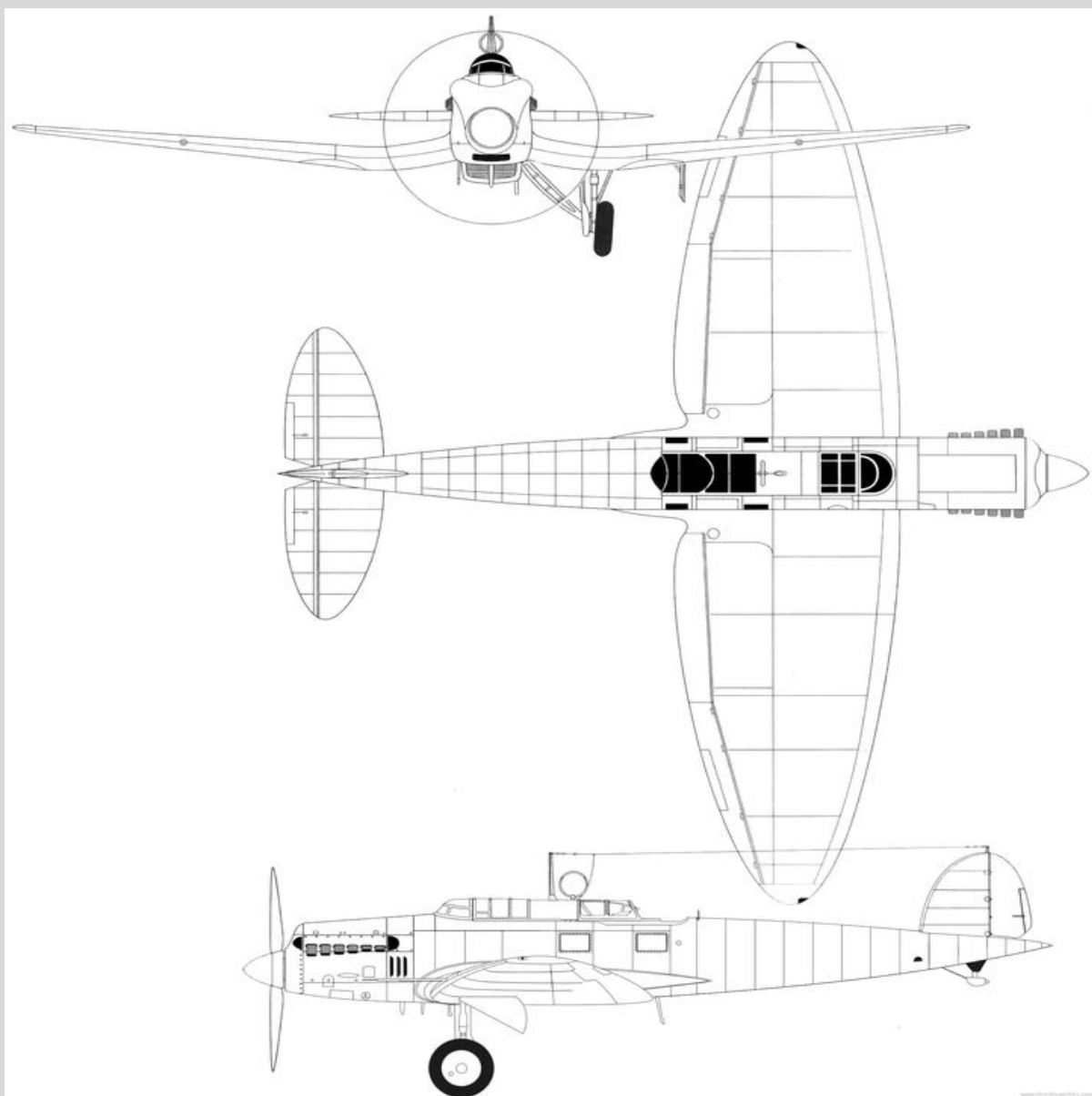


Nom de l'avion : Heinkel He 70

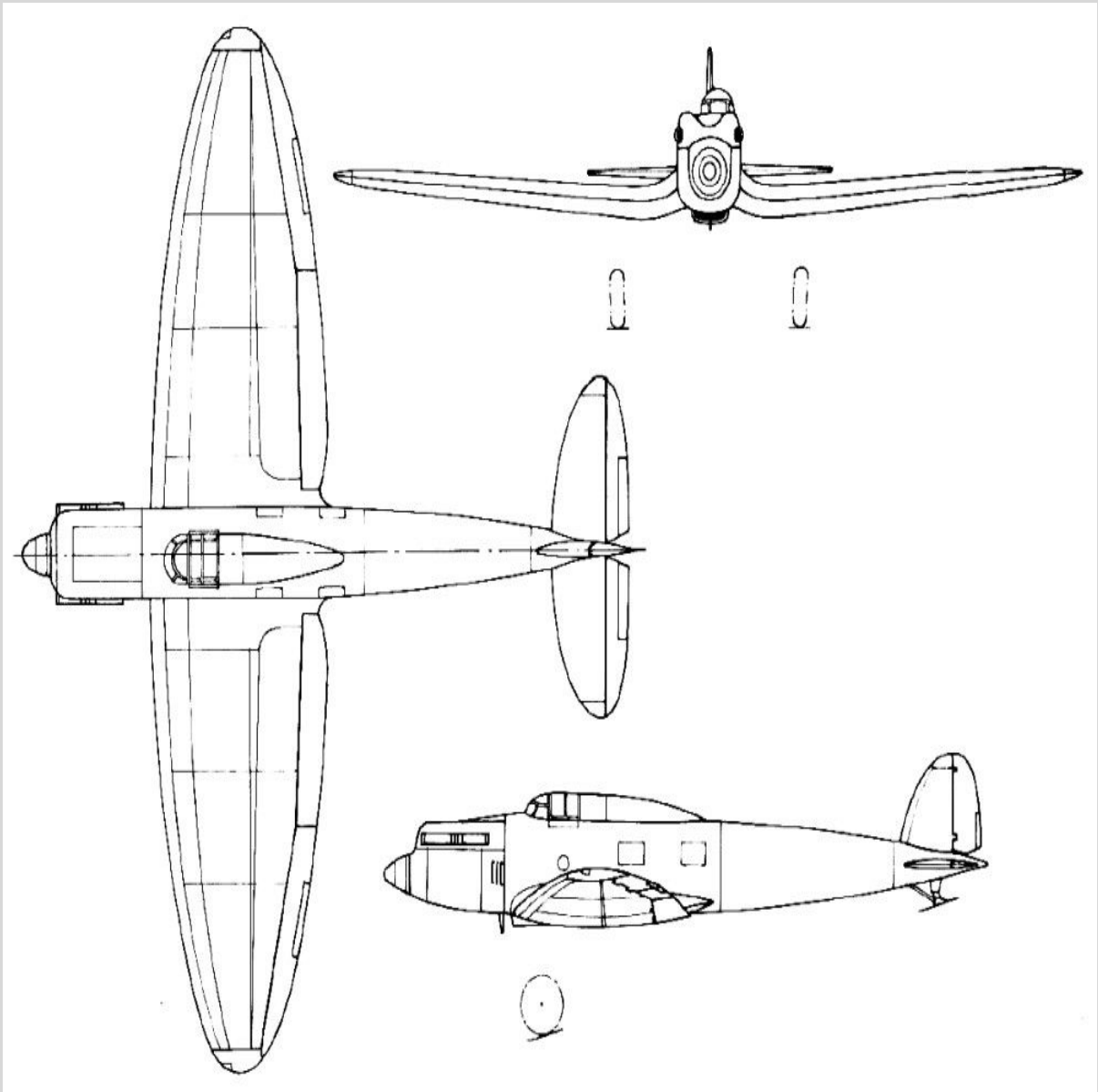
Type d'avion : Bombardier léger monomoteur



MOTORISATION

BMW VI 7,3

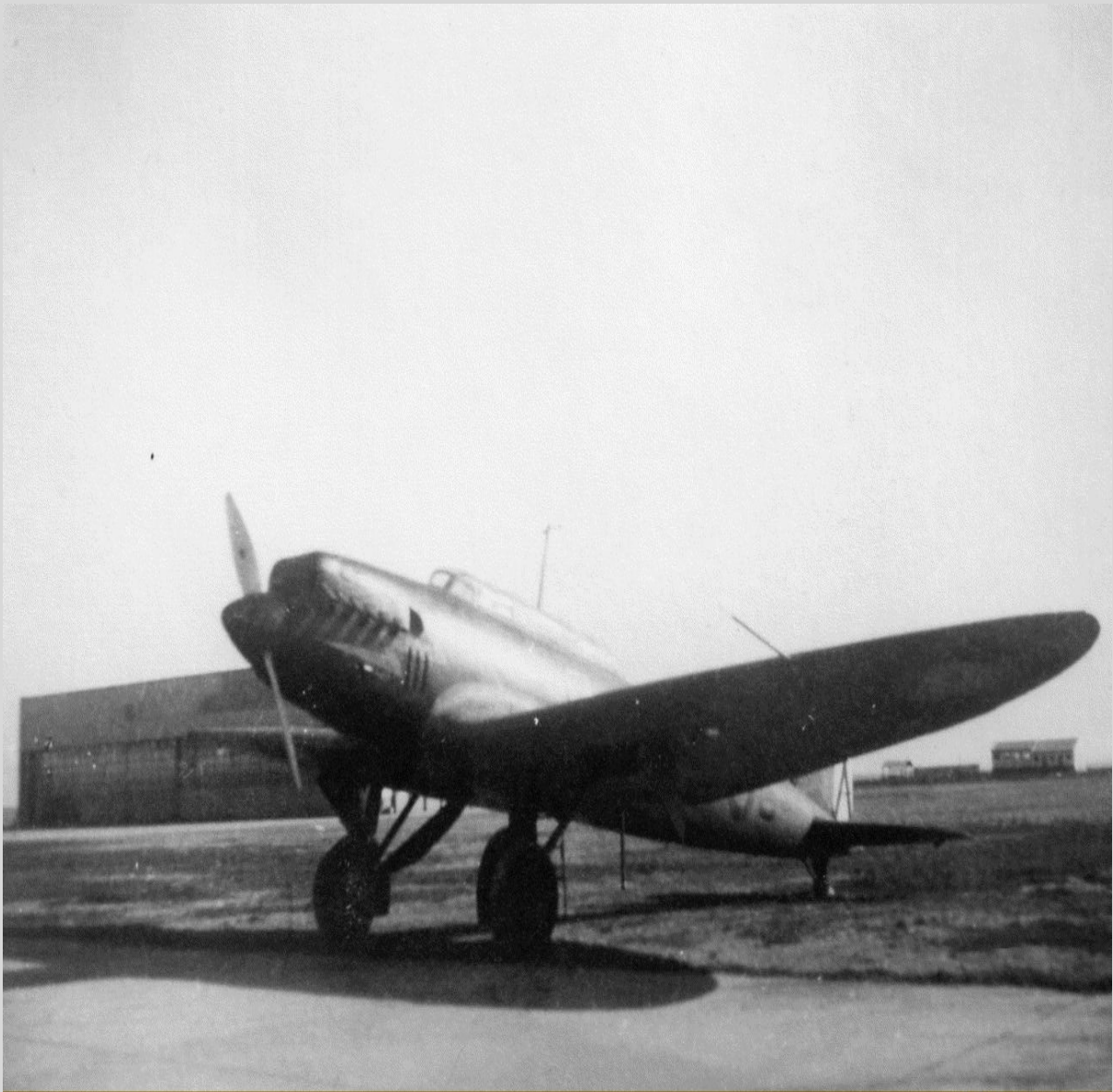
Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

[1 mitrailleuse MG15 de 7,9 mm](#)

6 bombes de 50 kg ou 24 bombes de 10 kg



Copyright© Francisco Andreu

AviationCorner.net

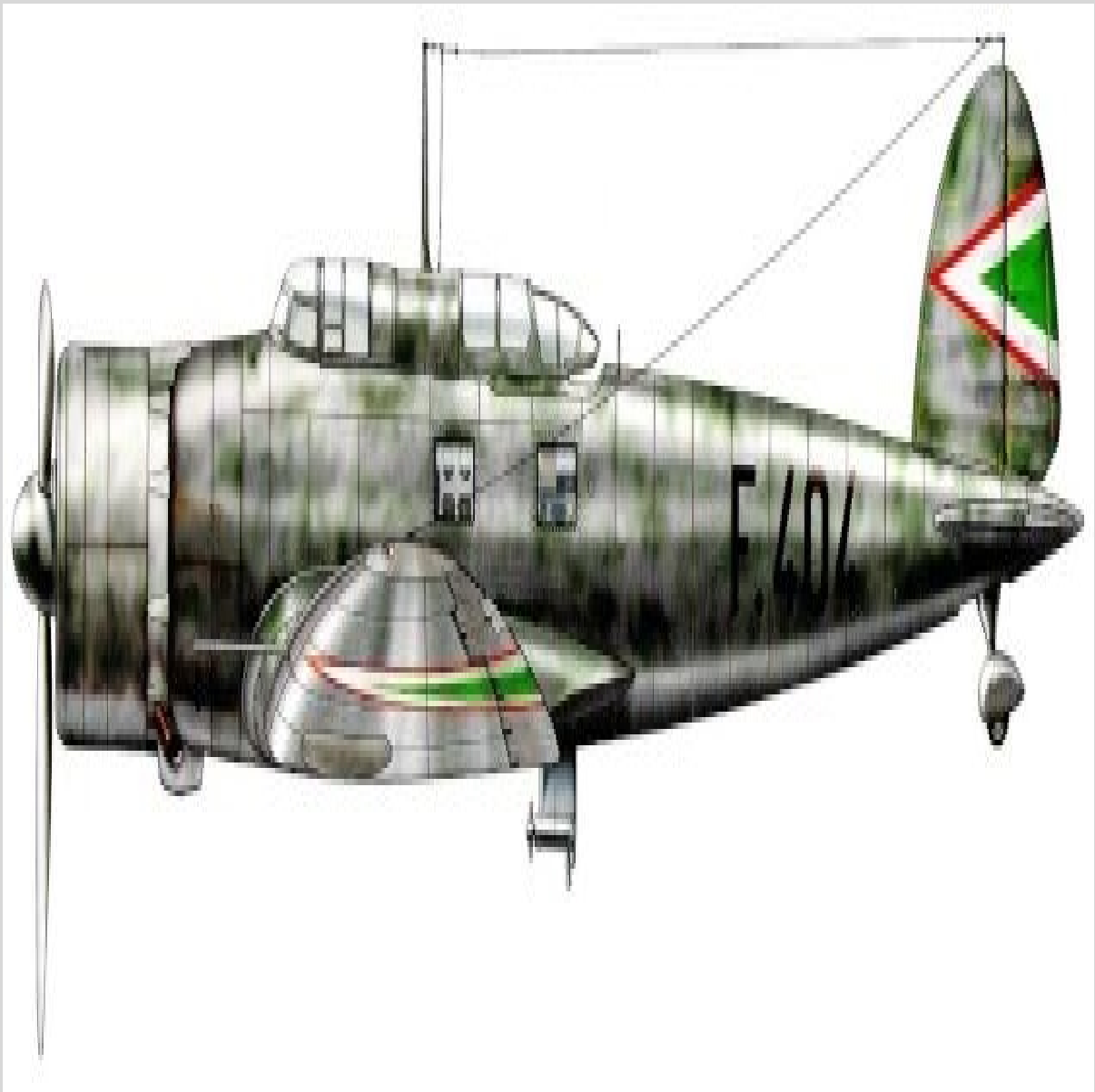
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 360 km/h au niveau marin
Temps montée= 1000 m en 2' 30" - 4000 m en 15'
Plafond pratique= 5350 m
Rayon action= 2100 km



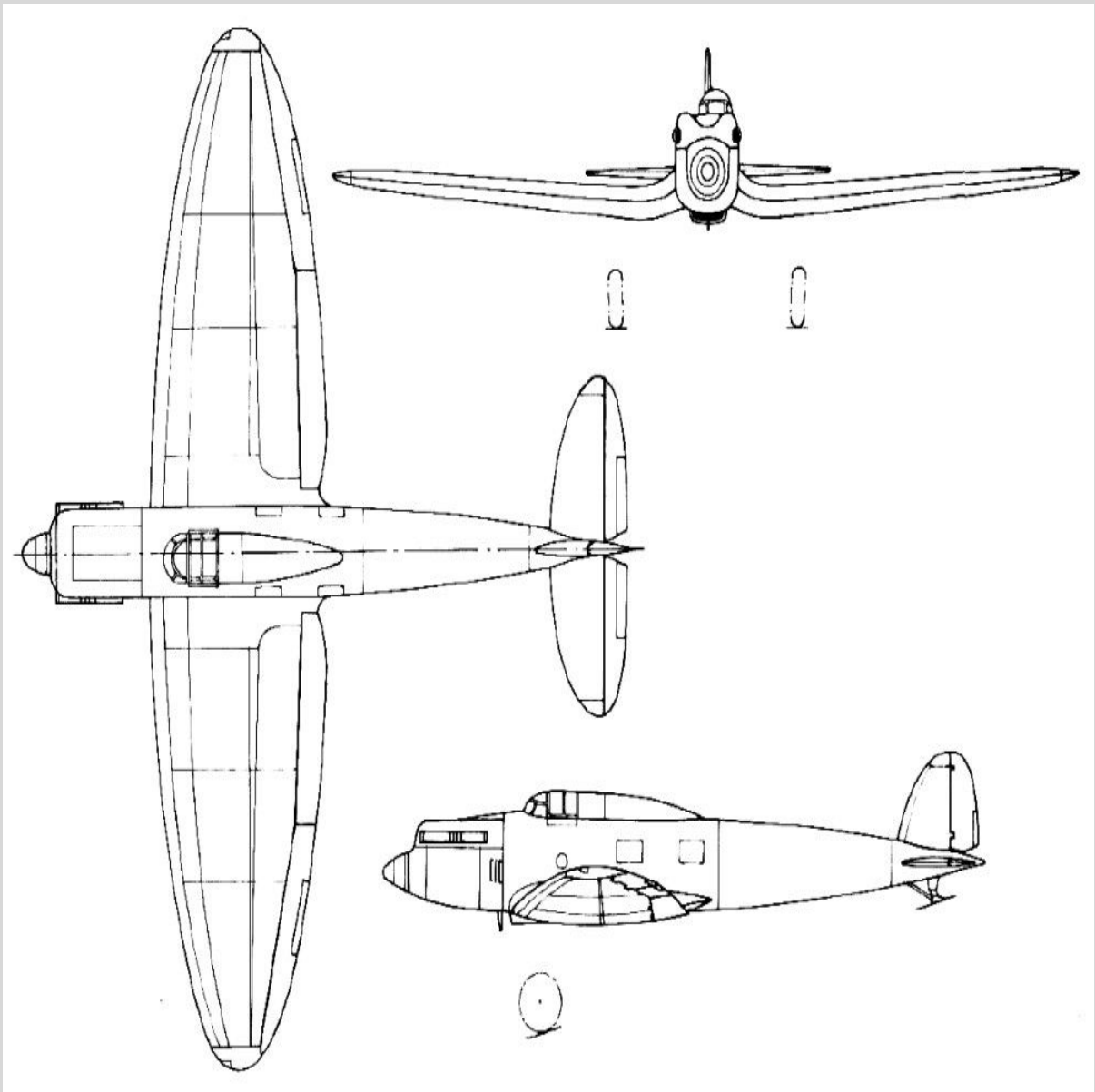
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,95 m	7,80 m	2,95 m	18,20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2360 kg	0 kg	3460 kg



HISTOIRE

Il faut souligner par ailleurs qu'un avion fut expédié au Japon pour y être testé par la marine impériale qui recherchait à cette époque un bombardier torpilleur de nouvelle génération. C'est ainsi que le Heinkel He 70 servit de base de travail pour le développement de l'Aichi D3A Val. Un autre He 70 eut une carrière surprenante, c'est celui qui fut vendu à Rolls & Royce pour y servir de banc d'essais volant pour certains moteurs. L'ironie du sort voulut que cet avion allemand participe au développement de la motorisation du Supermarine Spitfire. Lorsqu'il fit son apparition au début des années 30 dans le paysage aéronautique civil, le monoplan allemand Heinkel He 70 marqua profondément les esprits. En effet ce monomoteur tranchait radicalement avec la plus part des appareils qui volaient alors dans les compagnies aériennes en Europe et aux Etats-Unis. Dans ce dernier, seuls les monomoteurs Lockheed semblaient pouvoir concurrencer le bel oiseau allemand. Car la véritable qualité du He 70 était là : il était élégant. Mais dans une Allemagne où le nazisme arrivait à grand pas cet avion était appelé à une vaste carrière militaire, principalement comme avion de reconnaissance lointaine et comme avion de liaison. Monoplan à aile basse à cockpit fermé prévu pour transporter quatre passagers dans une cabine de bon confort, le Heinkel He 70 était propulsé par un unique moteur en V BMW type VI d'une puissance de 750 chevaux entraînant une hélice bipale en métal. Avec son aile elliptique et son train d'atterrissage escamotable cet avion se présentait comme radicalement moderne. C'est dans cette configuration que vola le premier prototype He 70V1 le 1er décembre 1932. Il fut baptisé Blitz (« éclair ») en français, par le constructeur. En 1934, alors que l'Allemagne n'avait pas le droit de disposer d'une aviation militaire les responsables de la propagande nazie firent le choix de commander en série une dizaine de He 70D pour des missions de transport de haute personnalité. Bien que civils, ces avions n'appartenaient pas à la Lufthansa, la compagnie aérienne nationale allemande, mais au parti nazi. Quelques mois plus tard, ils firent partis des premiers avions à rejoindre officiellement la toute jeune, et officielle, Luftwaffe. En fait, ces monomoteurs préfiguraient les He 70E de bombardement léger, des avions armés d'une mitrailleuse défensive MG17 de 7.9mm de calibre montés en position mobile arrière ainsi que 300 kg de bombes en soute, prenant la place de la cabine des passagers. Les He 70E furent parmi les premiers bombardiers rapides à servir de manière opérationnelle sous les couleurs allemandes. Pour une Allemagne qui n'avait pas encore les moyens militaires de ses velléités expansionnistes, le Heinkel He 70 représentait un bon avion, même s'il avait un rayon d'action un peu trop faible. En somme, il représentait plus une machine de propagande qu'un véritable outil de guerre. A la même époque, la Luftwaffe se dota de sa principale version opérationnelle, le He 70F de reconnaissance lointaine, armé d'une unique mitrailleuse MG17 de 7.9mm identique à celle du He 70E. Ces avions avaient un équipage de trois personnes, comprenant un pilote, un navigateur, et un observateur mitrailleur. Les He 70F furent quant à eux fréquemment utilisés aux frontières du IIIème Reich pour des missions de surveillance et même parfois d'espionnage. Le He 70F connut le feu en 1936, lorsque la Luftwaffe envoya un lot de 18 avions pour servir au sein du Staffel A/88, une unité de reconnaissance diurne de la Légion Condor, aux côtés d'avions d'armes comme le Junkers Ju 87 ou le Messerschmitt Bf 109. Ces avions volèrent jusqu'à la fin de la Guerre Civile, puis furent cédés officiellement à l'Ejercito del Aire, où ils servirent jusqu'au milieu des années 50. En septembre 1939, lorsque l'Allemagne envahit la Pologne, plongeant l'Europe dans la Seconde Guerre Mondiale, la plupart des He 70E et F était encore en service. Si les premiers furent rapidement transformés en avions d'entraînement avancé, et remplacés en première ligne par des Dornier Do 17 plus modernes, il en fut différemment des seconds. Ainsi les He 70F restèrent en service actif jusqu'en 1941, servant principalement dans les Balkans et en Grèce, où les chasseurs ne mettaient pas réellement en danger ces avions fort mal

motorisés. Cependant à la même époque, la Lufthansa rétrocéda une partie de ses Blitz à la Luftwaffe pour des missions de transport postal, de liaison, d'évacuations sanitaires, ou encore de transport de hautes personnalités. En 1941, lorsque les He 70F furent retirés du service ils prirent eux aussi le chemin des unités d'instruction et de formation. Sur un total de 324 Heinkel He 70 assemblés, ce sont 262 exemplaires qui portèrent un jour ou l'autre les couleurs de la Luftwaffe. Au milieu de l'année 1939, la Hongrie reçut un lot de 18 Heinkel He 170A de reconnaissance. Cette version export se distinguait au premier coup d'œil par son moteur Gnome & Rhône Mistral Major 14K en étoile. Ce propulseur construit en France entraînait une hélice bipale en bois. Ces avions de reconnaissance étaient en fait des bombardiers légers à mi-chemin entre le He 70E et le He 70F. Les Heinkel He 170A furent principalement utilisés jusque fin 1942 contre les forces soviétiques. Avec sa vitesse maximale en altitude de 270km/h, le He-170A représentait une cible de choix pour les chasseurs de l'Aviation du Front. Finalement, cet avion qui se présentait comme la quintessence du savoir faire allemand en 1932 s'avéra rapidement être un avion totalement obsolète, et relativement mal utilisé par les militaires. On a rarement fait de bons avions d'armes à partir d'avions de ligne, mis à part peut être le Focke-Wulf Fw 200 Condor. Quoiqu'il en soit cet avion demeure un des plus beaux appareils conçu à son époque.

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/allemand/allemand.htm



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

orange.fr/allemand/he70.htm

