

Nom de l'avion : DFS 230 B-1

Type d'avion : Planeur de transport d'assaut léger de 10 hommes d'équipage

MOTORISATION

AUCUN

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 sur pont supérieur fuselage avant](#)

2 mitrailleuses MG34 de 7,9 mm aux cotés du fuselage avant

PERFORMANCES

Vitesse maximale= plan: 290 km/h - train: 210 km/h

Vitesse croisière= norm train: 180 km/h

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,95 m	11,25 m	2,75 m	41,25 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
860 kg	0 kg	2100 kg

HISTOIRE

Tout au long des années vingt et au début des années trente l'Allemagne réussit à entretenir un intérêt considérable dans sa population pour les choses de l'air en développant les clubs de vol à voile qui, en retour formèrent de futurs cadres initiés au rudiment du vol. Après le début du

réarmement ouvert de l'Allemagne, l'intérêt porté aux planeurs fut orienté vers l'usage de transport d'assaut dans le cadre de la création d'une arme aéroportée. L'utilisation des planeurs comme transport de troupes apparut vers 1933. C'est Ernst Udet qui fera acquérir le DFS 230 par la Luftwaffe. Réalisé sur la base d'études effectuées sur un planeur de recherche, six prototypes de DFS 230 furent expérimentés à partir de 1937. Le prototype sera piloté par Hans Reitsch. Les essais montrèrent le remarquable potentiel opérationnel de l'appareil qui ne tarda pas à être mis en production par Gothaer Waggonfabrik. Les premières livraisons interviendront en 1938-1939. Mille vingt deux exemplaires seront produits jusqu'en 1941. Le DFS 230, dont la structure de construction mixte était étoilée, possédait une aile haute entretoisée et prenait son envol grâce à un train de roulement larguable. En fin de vol, il atterrissait sur un patin central. Ce planeur pouvait être remorqué par un grand nombre d'appareils en service de la Luftwaffe. Le 10 mai 1940 quarante cinq DFS 230 largués par des Junkers Ju 52 glissent silencieusement vers leurs objectifs situés en Belgique et aux Pays-bas. Le premier assaut aéroporté de la deuxième guerre mondiale (symbolisé par la prise du fort d'Eben-Emael) sera un immense succès. Le DFS 230 sera de toutes les opérations aéroportées dont celle de Crète en 1941. Il participa également à la libération de Mussolini en 1943. Si le DFS 230 permettait une approche silencieuse, il constituait par contre une excellente cible pour des tireurs au sol. Plusieurs versions furent produites, le DFS 230 A, version initiale réalisée en trois variantes, dont le DFS 230 A-2 appareil d'entraînement à double commande; le DFS 230 B-1, version améliorée du planeur d'assaut blindé dotée d'un parachute de freinage; le DFS 230 B-2, version d'entraînement du DFS 230 B-1; le DFS 230 C-1, version améliorée du DFS 230 B-1 dotée de trois fusées de freinage à l'avant du fuselage. Au total 1510 planeurs furent construits. Angle à vide: 1,1 Angle en charge: 1,18

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/dfs230b1.htm

