

Nom de l'avion : Dornier Do 215 B-5

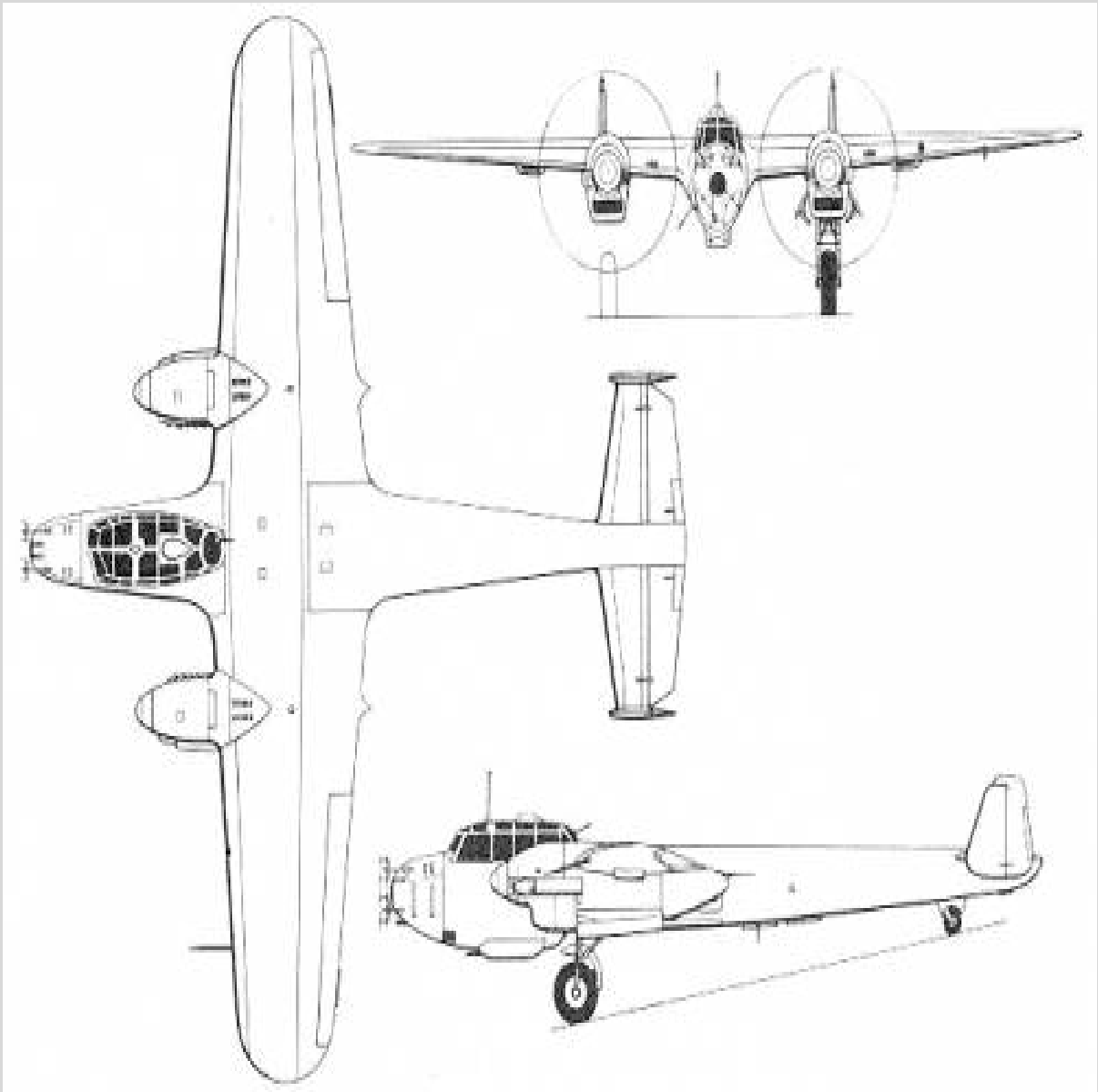
Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur quadriplace



MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601B

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 canon MGFF de 20 mm](#)
3 mitrailleuses de 7,9 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 470 km/h à 4000 m
Plafond pratique= 9000 m
Rayon action= 2450 km

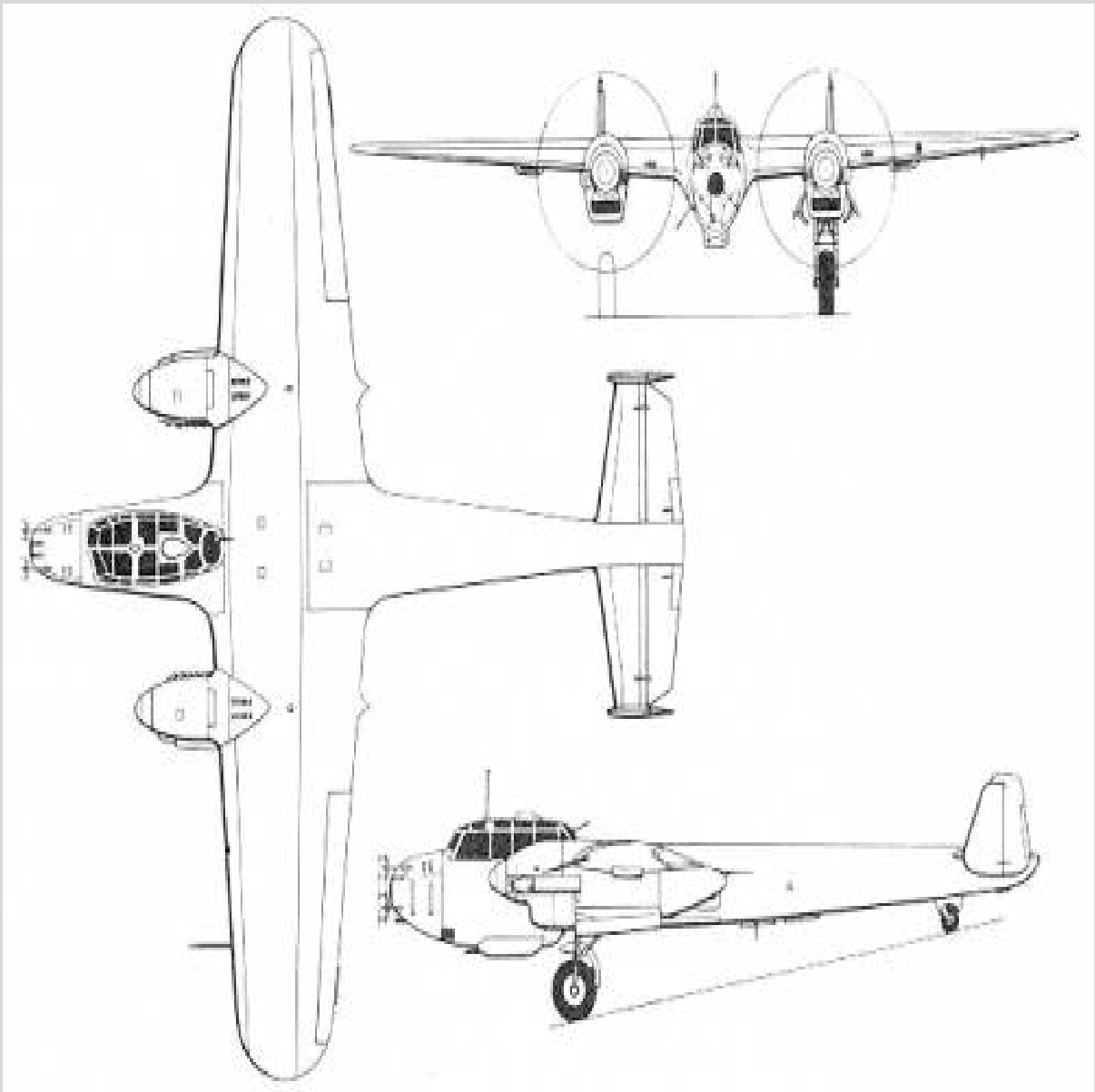
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,0 m	15,80 m	4,55 m	55,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5780 kg	8800 kg	0 kg



HISTOIRE

La deuxième moitié des années 1930 fut marquée en Europe par le réarmement de nombreuses nations. Les pays qui possédaient une industrie aéronautique faisaient le plus souvent appel à elle pour s'équiper, les autres devaient passer par des commandes à l'étranger afin de se procurer les avions qu'elles jugeaient les plus utiles pour répondre à leurs besoins. Mais malgré la priorité nationale et les achats menés en général dans les pays avec lesquels l'on était le plus proche, il existait certains modèles jugés si intéressants qu'ils suscitaient l'intérêt de tous. A cette époque, les constructeurs allemands avaient le vent en poupe. L'immense majorité de leurs commandes provenaient de la Luftwaffe mais il existait aussi un marché à l'exportation. Celui-ci n'était pas totalement verrouillé par les autorités nazies : fournir des États tiers rapportait des devises dont le Reich avait cruellement besoin et facilitait aussi la création de liens avec des gouvernements qui auraient peut-être leur utilité à l'avenir. Cependant, il existait aussi des limites à ce que l'on pouvait vendre, notamment l'impérieuse nécessité de ne pas trop dévoiler les secrets technologiques du pays. A l'été 1937, la ville suisse de Zurich accueillit un meeting aérien. Les avions allemands y étaient bien représentés. Dornier y avait notamment envoyé le prototype de son nouveau bombardier léger, le Do-17M V1. Cette version du "crayon volant" suscita immédiatement l'intérêt de nombreux pays, à commencer par la Yougoslavie qui avait déjà passé commande de Do-17E, mais aussi des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse. Or, cette attention portée au Do-17M entraîna une levée de boucliers au sein du RLM (Reichsluftfahrtministerium - Ministère de l'Air allemand) : vendre oui mais pas question de céder l'un des bombardiers les plus modernes de la Luftwaffe ! En revanche, en changeant les moteurs et en supprimant certains équipements jugés trop sensibles, la chose devait plus acceptable. Attiré par des perspectives commerciales très alléchantes, Dornier entreprit la conception d'une version dédiée à l'exportation de son Do-17. Le programme reçut la désignation Do-215. Deux Do-17Z-0 de présérie furent sélectionnés : le premier (V1) conservait les moteurs Bramo Fafnir du Do-17Z (1 000 ch chacun), le second (V2) reçut des moteurs français Gnôme-et-Rhône 14-NO de 995 ch. Les essais montrèrent que les performances du V2 n'étaient guère supérieures à celles du Fafnir. De plus, les tensions grandissantes en Europe posaient un problème très simple : impossible désormais pour l'Allemagne nazie d'obtenir des fournitures militaires en France. Ce qui supposait pour les Yougoslaves de recevoir d'un côté les avions et de l'autre les moteurs, puis de les achever chez eux. Un troisième prototype plus prometteur vit bientôt le jour. Cette fois, Dornier fit appel au motoriste Daimler-Benz et à son DB-601Aa. Volant au printemps 1939, le V3 était nettement plus intéressant grâce à ses moteurs de 1 159 ch. Le seul problème restant était que les DB601 étaient très demandés par d'autres modèles de la Luftwaffe (mais aussi par d'autres pays proches de l'Allemagne, surtout l'Italie et le Japon), mais l'entreprise ne désespérait pas de convaincre les autorités de pouvoir en obtenir pour des commandes étrangères. Malheureusement pour elle, le démarrage de la Seconde Guerre Mondiale enterra presque immédiatement ces brillantes perspectives. Conçu sur la base du Do-17, le Do-215 ne s'en différenciait guère au premier regard. Conservant le fuselage très fin qui lui avait valu son surnom ainsi que sa voilure médiane et sa configuration bimoteur, il s'en distinguait sur le plan des performances. Plus puissants, ses moteurs lui permettaient d'être plus rapide : à 5 000 mètres d'altitude, il atteignait les 470 km/h quand son aîné lui rendait soixante kilomètres-heure. Légèrement plus lourd, il gardait aussi son poste de pilotage largement vitré dans lequel prenaient place les quatre membres d'équipage et où l'on trouvait aussi l'armement défensif, à savoir quatre mitrailleuses calibre 7,92 mm. Par la suite, deux mitrailleuses supplémentaires furent parfois installées. La soute à bombes ventrale pouvait accueillir une tonne de bombes, comme sur le modèle initial. Mais il était également possible d'y placer un réservoir auxiliaire

de 875 litres afin d'accroître le rayon d'action de l'avion. Tandis que le programme se déroulait correctement, la guerre était imminente et les premiers achats de Do-215 furent officialisés. La Yougoslavie aurait commandé quarante exemplaires au printemps 1939. A l'été, les Pays-Bas se portèrent acquéreurs de vingt-quatre exemplaires afin de renforcer leur composante bombardement. Le cas suédois est plus problématique, toutes les sources ne disant pas exactement la même chose : il est cependant acquis que dix-huit appareils aient été commandés mais cet achat fut finalement annulé ou finalement refusé par l'Allemagne. Dans tous les cas, aucun des Do-215 commandés ou qui auraient pu l'être n'arriva jamais à son nouveau propriétaire. Le déclenchement de la Deuxième Guerre Mondiale coupa court à tous ces projets. Faute de débouchés, Dornier se retrouva vite dans une situation délicate. Cinquante à soixante cellules à différentes étapes de leur construction se trouvaient dans son usine bavaroise d'Oberpfaffenhofen et d'autres devaient voir leur fabrication démarrer incessamment. Le besoin en avions de la Luftwaffe sauva le programme. Le constructeur se vit prier de terminer les Do-215 déjà sur ses chaînes et d'achever les commandes passées, mais au profit de l'Allemagne. En comptant les trois prototypes, cent quatre ou cent cinq exemplaires furent terminés avant l'arrêt de la production en janvier 1941. Curieusement, les Do-215 ne furent pas utilisés comme bombardiers. Du moins, cela ne fut jamais qu'une mission secondaire. La centaine d'appareils perçus par la Luftwaffe servit avant tout au sein d'unités de reconnaissance. Les dix-huit Do-215A-1 suédois intégrèrent l'aviation allemande sous les désignations B-0 et B-1 : les trois B-0 furent équipés de radios FuG 10 afin de mieux communiquer avec les forces au sol. Deux B-1 supplémentaires furent construits puis cédés à l'Union Soviétique comme Do-215B-3. La première évolution du Do-215 survint avec la version B-2 : celle-ci se distinguait par l'emport dans la soute à bombes (modifiée pour les accueillir avec des volets coulissants pour leur permettre de fonctionner correctement) de trois caméras Rb 50/30. Les B-4 étaient une variante améliorée avec des caméras supplémentaires de type Rb 20/30. Tous ces appareils furent surtout affectés à des unités de reconnaissance dépendant directement de l'état-major de la Luftwaffe (Aufklärungsgruppe O.b.d.L.) et engagés dans des missions stratégiques, au-dessus de l'Angleterre, des Balkans puis de l'Union Soviétique. Après la chute de la France, vingt appareils (peut-être un peu plus) furent renvoyés chez Dornier pour y être convertis comme chasseurs de nuit. Rebaptisés Do-215B-5, ces appareils reçurent le nez du Do-17Z-10 Kauz II (lui aussi une conversion pour voler la nuit) : cela impliquait d'intégrer au nez un système de capteurs à infrarouges (appelé Spanner) peu efficace, remplacé à partir de 1942 par un radar FuG 202 Lichtenstein B/C (avec ses antennes extérieures bien visibles qui nuisaient quelque peu aux performances, et peut-être pas sur tous les avions concernés) et de renforcer l'armement : le B-5 disposait désormais de deux canons MG FF calibre 20 mm (dans la partie inférieure du nez) et de quatre mitrailleuses MG 17 calibre 7,92 mm. La vingtaine de Do-215 convertis à ce standard fut avant tout affectée au 4./NJG 2, quelques exemplaires se retrouvant ensuite dans les autres escadrilles des escadres de chasse nocturne NJG 1 et NJG 2. Opérant à partir de terrains d'aviation néerlandais, ils causèrent quelques pertes aux bombardiers britanniques (dix-huit abattus entre avril et juin 1941 par la 4./NJG 2). A partir d'avril 1942, les Do-215 furent graduellement retirés des unités de première ligne. Au moins onze exemplaires furent transférés à la Hongrie en 1942 afin de mener des opérations de reconnaissance sur le front de l'Est. Il est à noter que les deux B-3 soviétiques cessèrent très rapidement leurs opérations à partir de juin 1941 et de l'invasion allemande afin de ne pas risquer de tirs fratricides. Les ultimes chasseurs de nuit opérationnels auraient été retirés du service en mai 1944 après avoir également servi d'avions d'entraînement et de liaison.

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



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

orange.fr/allemagn/do215b_5.htm

