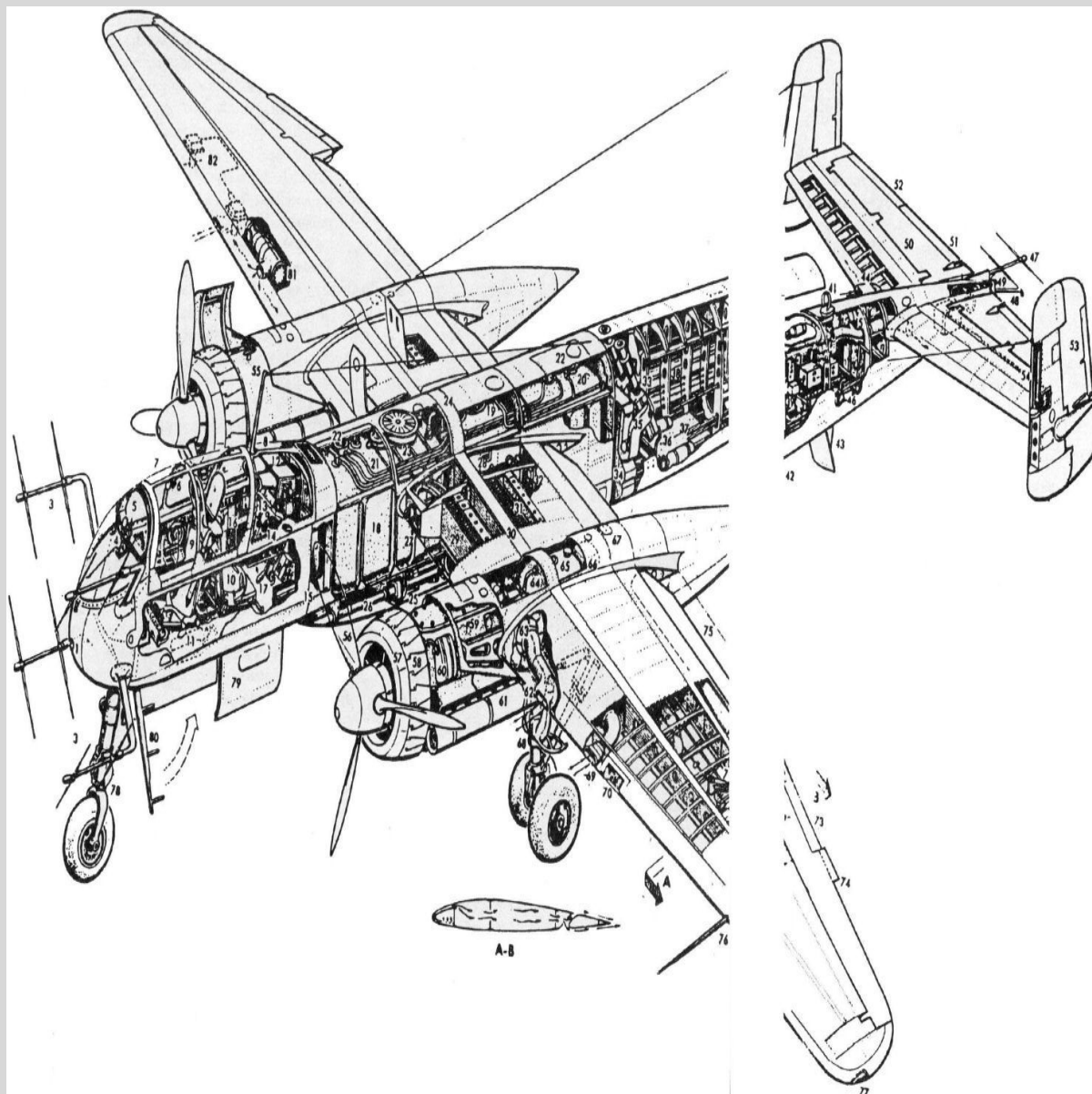


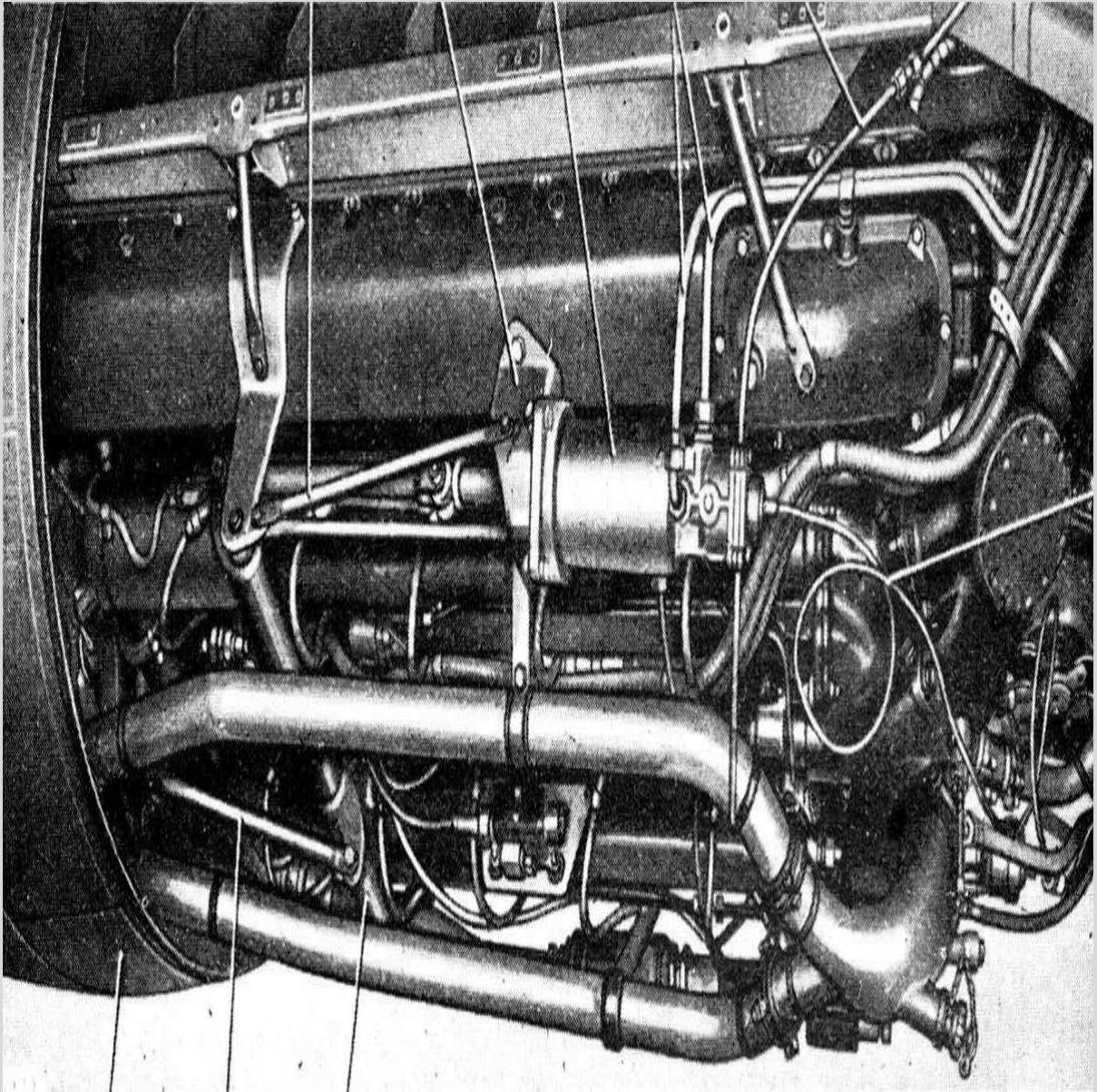
Nom de l'avion : Heinkel He 219 A-7/R1 Uhu

Type d'avion : Appareil de chasse nocturne bimoteur biplace



MOTORISATION

Daimler-Benz DB 603G



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 MK108 de 30 mm à l'emplanture des ailes](#)
[2 canons MK13 de 20 mm et 2 MG 151/20 de 20 mm dans le conteneur ventral, tirant tous vers l'avant et 2 canons MG151 de 20 mm](#)
2 canons MK108 de 30 mm dans l'installation Schrage Musik située en arrière de l'habitacle et

tirant obliquement vers l'avant et vers le haut

PERFORMANCES

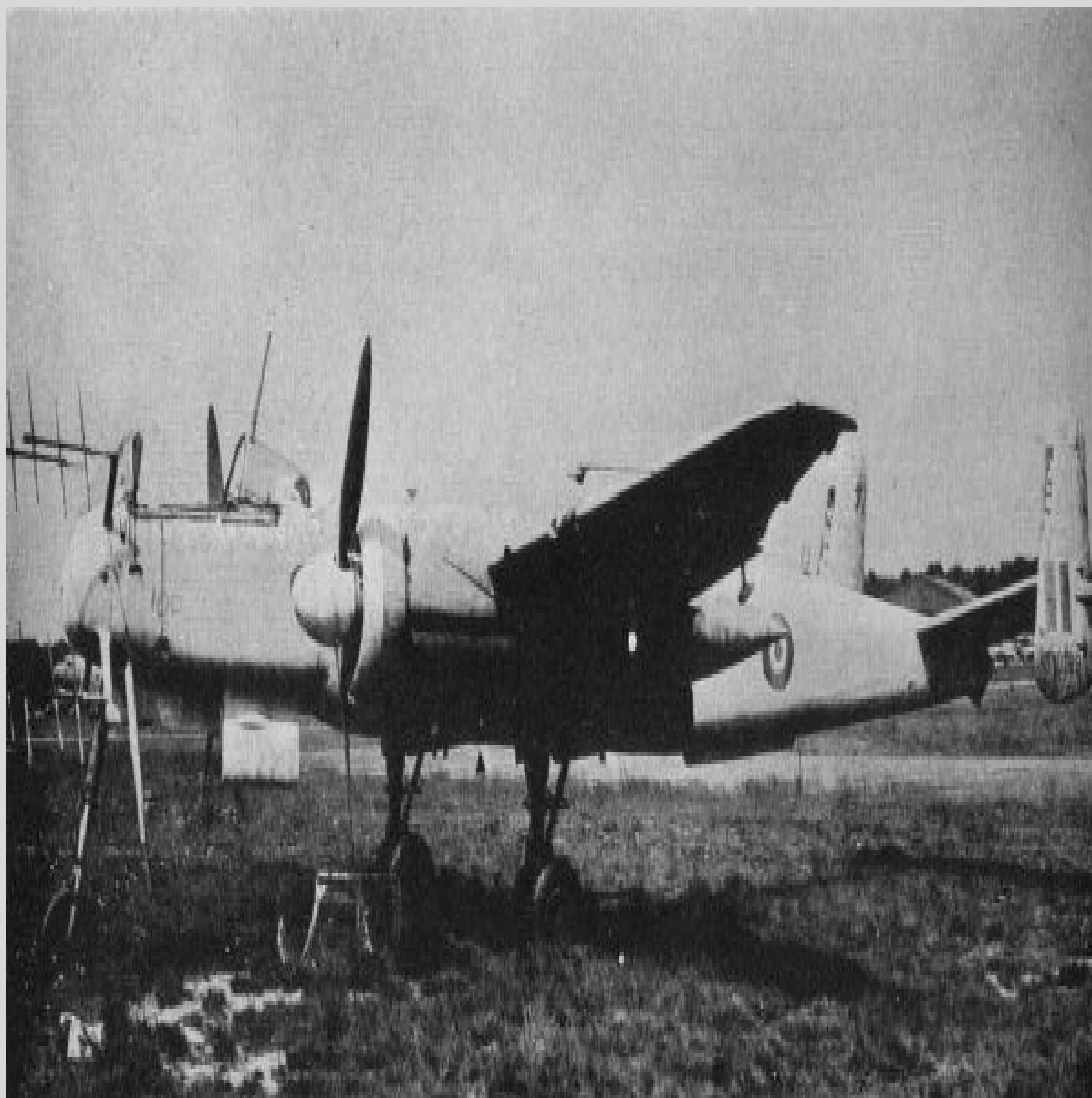
Vitesse maximale= 670 km/h à 7015 m

Vitesse croisière= 630 km/h

Vitesse ascension= 640 m/mn

Plafond pratique= 12200 m

Rayon action= norm : 1545 - maxi : 2000 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,50 m	15,55 m	4,10 m	44,50 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
11200 kg	0 kg	15300 kg

HISTOIRE

Le Heinkel He 219 fut incontestablement l'un des meilleurs chasseurs de nuit de la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, il vit le jour dans un climat d'intrigues, de conflits d'intérêts et de personnes qui freina son développement et sa mise en service. Ce furent là, pour le Bomber Command de la RAF, des circonstances particulièrement heureuses ! Un grand ingénieur britannique, Sidney Camm,, créateur de la lignée des chasseur Hawker, a dit un jour : "Suivez les directives officielles, et vous n'arriverez à rien." Nombreux, en effet, sont les exemples de constructeurs qui ont réalisé d'excellents avions en suivant leurs propres idées plutôt que les programmes que l'on tentait de leur imposer. Ainsi, le He 219, conçu en tant qu'avion polyvalent, ne fut développé en fait que comme chasseur de nuit, en raison des options prises par des dirigeants qui n'hésitèrent pas, ensuite, à lui reprocher son excessive spécialisation. Ernst Heinkel AG était l'une des plus importantes sociétés de construction aéronautiques de l'Allemagne nazie et aussi celle qui disposait de la plus vaste expérience dans le domaine des avions militaires. Au début de l'été 1940, la direction de la firme, installée à Rostock-Marienehe et disposant d'un bureau d'études dont la capacité n'était pas pleinement utilisée, entreprit des travaux sur un certain nombre de programmes d'avenir, dont le projet 1064. Ce projet était celui d'un Kampfzerstörer, c'est-à-dire d'un chasseur polyvalent lourdement armé, capable aussi d'effectuer des missions d'attaque, de reconnaissance et même de torpillage. L'appareil comportait de nombreuses caractéristiques nouvelles : habitacle pressurisé, dans lequel les membre de l'équipage devaient être installés l'un derrière l'autre, aile mi-haute portant des nacelles moteurs très allongées, renfermant les logements des éléments principaux de l'atterrisseur tricycle, et armement défensif composé de tourelles télécommandées. Une telle machine promettait de répondre très exactement aux besoins de la Luftwaffe, mais le commandement supérieur de celle-ci, l'ObdL (Oberkommando der Luftwaffe), n'avait fait aucune vision de l'avenir, même à moyen terme. Le Projekt 1064 fut ainsi très mal accueilli, précisément en raison des innovations techniques qu'il comportait. L'idée d'un train d'atterrissage tricycle ne suscita nullement l'intérêt, pour la simple raison que cette formule avait vu le jour aux Etats-Unis. Surtout Heinkel avait eu l'audace de choisir comme propulseur le Daimler-Benz DB 603, un gros moteur qui, tout comme l'avion lui-même, ne répondait à aucun programme officiel. Le Projekt 1064 fut purement et simplement écarté à la suite d'un examen très superficiel. pendant ce temps, le General Joseph Kammhuber s'efforçait de doter la Luftwaffe d'une chasse de nuit efficace. Il ne parvenait pas à trouver un appareil présentant toutes les qualités requises pour cette tâche, mais il réussit à obtenir une entrevue avec Hitler. Il en ressortit nanti de pouvoirs spéciaux lui permettant de s'affranchir des obstacles que certains personnages haut placés avaient jusque-là dressés devant lui. C'est ainsi qu'en octobre 1941 le Projekt 1064 devint le He 219, auquel correspondait désormais un contrat de développement. En effet, lors d'une visite à Rostock, Kammhuber avait été fortement intéressé par ce projet, dans lequel il voyait enfin le chasseur de nuit qu'il cherchait depuis si longtemps. A la même époque, Focke-Wulf recevait un contrat prévoyant le développement d'un autre chasseur de nuit, le Ta 154 (malicieusement baptisé Moskito par allusion aux appareils anglais du même nom, construits tout comme lui en bois), qui n'allait finalement connaître aucune carrière opérationnelle digne de ce nom. Le projet Heinkel ne subit que peu de modifications, conservant ses tourelles armées de mitrailleuses MG 131 jumelées sur et sous le fuselage, ainsi que sa charge de bombes de 2 000 kg. L'armement orienté vers l'avant devait se composer de deux canons MG 151/15 montés dans l'emplature des ailes ainsi que de deux MG 151/20 (ou bien d'un volumineux MK 103 de 30 mm) installés sous le fuselage. La cellule, d'une grande pureté aérodynamique, était à revêtement travaillant; l'aile portait des volets à fente, souvent décrits à tort comme étant de type Fowler. Les moteurs, équipés de radiateurs annulaires,

pouvaient paraître en étoile. L'équipage accédait à l'habitacle, très haut au-dessus du sol, au moyen d'une échelle escamotable. Installés dos à dos, le pilote et l'observateur radariste disposaient d'un champ de vision très étendu. Une mitrailleuse MG 131 de 13 mm protégeait l'avion dans le secteur arrière. Le fuselage abritait trois réservoirs, d'une capacité totale de 2 600 l.

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/219a_7r1.htm

